



سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به آرایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

ISSN: 1023-5957

بازار

سال بیست و چهارم، پیاپی ۱۵۸
نوره جدید، شماره ۲۳، اردیبهشت ۱۳۸۸
قیمت ۳۵۰۰ تومان

ویژه نامه

غربت و قربت
در پادشاهی توسعه





در این شماره می خوانید:

- صاحب امتیاز:** سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: علی جهانپنده
-
- سر دبیر:** قربان محمدی
گزارشگران: زینب میرزایی، حمیده السادات هاشمی، فاطمه شمس، مهدی عبیدی سیاوشانی، محمد راکبی، افشین اورکی، بابک اخوت پور، ابراهیم زارع، سید عبدالحسین نورهاشمی
مترجمان: مجتبی احمدخان، نوروز محمدخانی، مهدی رحمانی
عکاسان: محسن نوری، حمید کامکاری، سیدامیر احمدی
روابط عمومی: رعنا ساسانی
حروف چین: درنا ایمن
امور اداری: طاهره درفکی
امور اجرایی: رامین جهان پور
طرح روی جلد: محسن محمدی (مؤسسه گیلار)
-
- مدیر بازرگانی و تبلیغات:** حامد سعیدپور
کارشناس بازرگانی و تبلیغات: نسرین غلامی
-
- لیتوگرافی، چاپ و صحافی:** هنر سرزمین سبز
-
- نشانی دفتر ماهنامه:
تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی
خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۱۰
تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹
نمبر: ۸۸۵۴۲۷۰۰
کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴
صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵
پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com
-
- قابل توجه خوانندگان محترم:
- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.
 - ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
 - ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
 - دیدگاه نویسندگان لزوما نظر نشریه نمی باشد.
 - علاقمندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

- نهادینه سازی یک مفهوم / ۲۰
اوج امواج توسعه / ۲۱
دور از دسترس نیست / ۲۲
چشم داشت به توسعه متوازن / ۲۴
نهاد عالی دریایی / ۲۶
همت کنیم به مقصود می رسیم / ۳۰
وقت مناسب، بهره برداری مناسب تر / ۳۴
طور دیگر باید دید / ۳۶
چرا اقتصادمان رو به خشکی است / ۴۰
آشنایی دورادور / ۴۴
در باور دریاییان / ۵۰
ملاقات با دبیرکل / ۵۲
توسعه به رنگ آبی دریا / ۶۲
شرایط عالی سرمایه گذاری / ۶۶
بنیه ضعیف در رقابت با همسایه / ۷۰
نیمروز، تطابق نمادها و برداشتها / ۷۲
دریا مسندنشین بزرگ ترین فراکسیون مجلس / ۷۵
گام بخش خصوصی در پله هفدهم / ۷۷
تشکیل کارگروه توسعه دریامحور در دولت / ۸۰
مانند آب خوردن فرصتها را از دست می دهیم / ۸۲
سرنوشت مبهم کشتی سازی در گرو رونق کشتیرانی / ۸۶
پله اول، کلام آخر / ۸۸
هرچند دیر اما انجام شد / ۹۲
لنگرها کی کشیده می شود / ۱۰۶
جزر و مد حمل و نقل دریایی / ۱۱۰
خیزش بهاری / ۱۱۲
تهدید امواج سرخ / ۱۱۶
چهره آبیبت پیدا نیست / ۱۲۰
سایه مرگ بر حیات دریایی / ۱۲۳
دروازه هند و دیوار ایران / ۱۲۶
برای کنترل و بازرسی / ۱۳۲
جوینت ایرانی - روسی جواب می دهد / ۱۳۶
یک بندر برای چند منظور / ۱۳۸
پیشگام استمرار سامانه های بندری / ۱۴۰

نهادینه سازی یک مفهوم

تکوین فرایند توسعه دریامحور



حمید ودادی

یک مبنای نظری در توسعه پایدار، بر ضرورت وجود تطابق برنامه‌های توسعه، با شرایط بالقوه و پایدار جغرافیایی-اقتصادی تأیید دارد. به این ترتیب و به گونه‌ای فزاینده، اصل ظرفیت‌های طبیعی به عنوان هسته اصلی و محرک موتور توسعه مورد تأکید قرار می‌گیرد.

طی این رویکرد و مطابق الگوهایی عینی که امروزه شاهد آن هستیم، یکی از مسایل تعیین‌کننده هویت شاخص‌های بنیانی ساختار توسعه را در اولویت‌بخشی به استعدادهای طبیعی و هدایت برنامه‌های اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی به آن سو می‌دانیم.

مقام دریایی کشور عزیزمان ایران در دو کرانه دریایی-بندری شمالی و جنوبی و موقعیت راهبردی آن در سیاست‌های اقتصادی منطقه‌ای، که بر آن اساس و برای سیستم حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای معنادار می‌شود و وجود منافع متقابل با کشورهای همسایه و سایر طرف‌های تجاری در اروپا، آسیا و آفریقا که از طریق دریا و حمل‌ونقل دریایی میسر است، هم‌چنین وجود مزیت‌های ترجیحی حاصل از اصل تجارت که بر پایه صنعت حمل‌ونقل دریایی فراهم است، نشان می‌دهد که تکوین فرایندهای توسعه به لحاظ وجود تطابق نهادی میان عرصه‌های اقتصادی و تجاری با دریا امری قطعی است و اتکای رسمی برنامه‌ریزی تجاری (به لحاظ وجود ظرفیتی معادل ۸۵ تا ۹۲/۵ درصد از حجم کالاهای صادراتی و وارداتی که متوجه حمل‌ونقل دریایی است) به برنامه‌ریزی حمل‌ونقل دریایی، بیان‌گر یک جنبه رسمی در پیوند برنامه‌ریزی اقتصادی با سیستم حمل‌ونقل دریایی قرار دارد و سیستم حمل‌ونقل دریایی به عنوان یک «صنعت» و یک «فرایند آموزشی» و «حرفه‌ورزی» و شغلی همیشگی مطرح بوده است. در نظام آموزشی و حرفه‌ای و شغلی دارای جایگاه تعریف شده و موقعیت خاص خود است. با توجه به این دلایل، تکوین فرایند توسعه بدون اتکا بر محوریت دریا، به منزله نادیده گرفتن قطعی امر «تجارت» در نیاز به حمل‌ونقل دریایی تلقی شده و در چارچوب استقرار نظام توسعه بر قابلیت‌ها و منابع طبیعی، محور ندیدن دریا، به مفهوم کم‌رنگ دیدن ظرفیت‌های جغرافیایی اقتصادی سرزمین ملی تفسیر می‌شود.

افزون بر این، آن چه که در اقتصاد توسعه تحت عنوان مایه‌ها و سرمایه‌های ملی مورد بررسی قرار می‌گیرد (کدام حوزه به جز حوزه دریا) امکان مستقیم ارتباط بین‌المللی و فراملی را فراهم می‌آورد؟

تأکیدها و پرهیزها برای تدوین و تکوین فرایندهای توسعه پایدار، هرچه که باشند دارای یک ارزش نهایی در فرایندهای مربوط به حمل‌ونقل هستند و کدام سیستم توسعه‌ای برخوردار از سطحی فراتر و بالاتر در برخورداری از نظام صنعتی، تولیدی و خدماتی به وسعت کارکردها و عملیات دریایی و بندری است؟

دقت به این نکات ظریف، تسهیل‌گر زمینه‌های حرکت و پویایی به سمت جریان توسعه دریامحور است. بر نهادینه‌سازی این مفهوم، با تغییر در رویکردهای برنامه‌ریزی توسعه، تلاش کنیم. ■



اوج امواج توسعه

دکترین توسعه دریامحور



میثم گلکار

هزاران کیلومتر ساحل در شمال و جنوب و هزاران کیلومتر مربع آب‌های تحت حاکمیت کشور در طول سده‌های اخیر نقش و جایگاه مؤثری در رشد و توسعه کشور نداشته است و بخش اعظمی از راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای معطوف به آبادانی بخش‌های مرکزی بوده و به مناطق ساحلی و دریاها کمتر پرداخته شده است. قدرت‌های استعمارگر نیز همواره سعی در محدود کردن دسترسی ملت‌ها و دولت‌ها به آب‌های آزاد، محصور کردن آنها در خشکی و در نهایت دور کردن آنها از سواحل و دریاها به منظور عدم ارتباط مستقیم و فعال با دنیای پیرامون داشته‌اند. این دکترین تلاشی است در جهت جبران غفلتی تاریخی در طول چندین سده که استعمارگران در قالب برنامه‌های راهبردی خود بر ما تحمیل کرده‌اند و همچنین شروعی است برای تغییر نگاه مردم و دولتمردان از خشکی به دریا و عاملی است سرعت بخش در جهت تحقق چشم‌انداز ۱۴۰۴ و پس از آن تبدیل ایران به یک قدرت بین‌المللی.

اصول سه‌گانه

۱. تمامی سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های کشور در سطوح بین‌المللی، ملی، منطقه‌ای و محلی می‌تواند با در نظر گرفتن ظرفیت‌ها و مزیت‌های سواحل و دریاهای کشور تدوین شود به گونه‌ای که این مزایا به عنوان عواملی توانمندساز جهت رشد و توسعه پایدار کلیه مناطق کشور در نظر گرفته شوند و سهم قابل توجهی از درآمد ناخالص ملی از طریق فعالیت‌های مرتبط با سواحل و دریاهای کشور تأمین گردد.

۲. الگوی توزیع جمعیت و پراکندگی آن در کشور می‌تواند از تمرکز بیشتر در مناطق مرکزی به سوی مناطق ساحلی گرایش یافته و در نهایت به یک سازماندهی فضایی متناسب و مطلوب در کل کشور منجر شود. این امر مستلزم تعریف انواع فعالیت‌های اقتصادی در دریاها، سواحل و پسرانه‌ها و فراهم کردن شرایط و بسترهای محیطی لازم برای جذب جمعیت در شهرها و روستاهای بندری و ساحلی است، به گونه‌ای که مناطق کلان شهری را در سواحل و بنادر کشور همانند دیگر مناطق توسعه یافته دنیا ایجاد کند و به موازات آن ضریب نفوذ و آسیب‌پذیری نظامی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی این مناطق را از سوی قطب‌های بیگانه کاهش داده و باعث بالا رفتن توان بازدارندگی و ضریب پایداری ملی در مقابل انواع حملات نظامی و غیرنظامی دشمن شود.

۳. اقتدار دریایی یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های مشترک تمامی قدرت‌های سیاسی و اقتصادی در طول تاریخ و به عنوان برآیندی از توانمندی و حضور قدرت‌های جهانی در تمامی زمینه‌های دریایی شامل علمی، صنعتی، تجاری و نظامی است که ایران براساس این دکترین و از مسیر توسعه دریامحور به این مهم دست یافته و به یکی از قدرت‌های تأثیرگذار در عرصه‌های بین‌المللی تبدیل خواهد شد. ■





دور از دسترس نیست

ارزیابی وزیر صنایع و معادن از تحقق شعار توسعه دریا محور



توجه به صنایع دریایی در بسیاری از کشورها طی سال‌های اخیر (پیش از بحران اقتصادی جهانی) موجب تحول و رشد اقتصادی آن‌ها شد، بنابر اقتضاء برخی به صنایع فراساحل و برخی دیگر به صنعت ساخت کشتی روی آوردند.

با انتقال تکنولوژی و دانش فنی، بکارگیری سرمایه‌های راکد و سرگردان، جلب حمایت‌های مادی و معنوی و همچنین استفاده از نیروهای انسانی کارآمد و توانا دیری نپایید کشورهایی که سابقه چندانی در این صنعت نداشتند، تنها به مدد دسترسی به دریا و همسایگی با آب‌های آزاد، شالوده آن را بنیان نهادند و با مدیریت قادر و اندیشمند توجه جهان را به خود معطوف داشتند.

نتیجه این عزم و اراده ملی سود سرشار، اشتغال پایدار، رفاه اجتماعی و توسعه‌ای است که اساس و بنیان آن را بر دریا و فعالیت‌های دریایی استوار نمودند. تجاری که رایگان در اختیار ماست و توانمندی‌های بالقوه و بالفعلی که در اختیار داریم. پس چرا ما نتوانیم؟

علی‌اکبر محرابیان وزیر صنایع و معادن در این ویژه‌نامه دعوت ما را پذیرفت و میهمان بندرودریا شد.

امیدواریم گفت‌وگوی وی با نشریه بایی شود تا سایر مقامات عالی رتبه نیز نیم‌نگاهی به دریا و صنایع دریایی بیاندازند و دریاهای را نه فقط در طول و عرض جغرافیایی، بلکه در برنامه‌ها و اهداف آینده خود بگنجانند.

• با توجه به آن‌که وزارتخانه تحت امر جنابعالی، صنایع دریایی را تحت پوشش دارد، چه میزان با شعار «توسعه دریا محور» موافقت؟ لطفاً دلایل این موافقت را بیان فرمایید؟

اینجانب با توسعه دریا محوری موافق هستم، همین امر سبب شده در سال‌های اخیر تلاش‌های بسیاری شود تا بتوانیم به توسعه صنایع دریایی کشور کمک کنیم و نگاه سایر مسئولان را نیز به این صنعت استراتژیک جلب کنیم، که نتیجه آن به وجود آمدن «قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی» بوده است.

دلایل موافقت خود را این‌گونه بیان می‌کنم که:

- صنایع دریایی مجموعه گسترده‌ای از فعالیت‌های مهندسی و ساخت و ساز را در بر می‌گیرد. می‌توان به واسطه آن از موقعیت‌های قابل توجه ساحلی و دریایی کشور جهت ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی بهره‌برداری کرد. هم‌اکنون بیش از ۸۰ درصد صادرات و واردات کشور از طریق دریا انجام می‌شود، که نشان‌دهنده اهمیت بالای توسعه صنایع دریایی در کشور است. صنایع دریایی محور، تقویت و توسعه زنجیره صنعتی هر کشوری به حساب می‌آید، همچنین این صنعت به عنوان بخش کلیدی، پیوند مستحکمی با بخش‌های مختلف اقتصادی دارد و همانند نیروی محرکه‌ای است که چرخ‌های سایر صنایع را به حرکت در می‌آورد.

- گسترش ظرفیت حمل‌ونقل و ناوگان دریایی کشور، توسعه گردشگری دریایی، تربیت نیروی انسانی ماهر در بخش تولید و بهره‌برداری از ناوگان، استفاده مطلوب از منابع غذایی دریا و ضرورت افزایش اقتدار دریایی ایران در منطقه، از جمله ضرورت‌های بهره‌برداری مطلوب از مواهب دریایی کشور است. در بسیاری از کشورها برای توسعه صنایع دریایی و بخش‌های مرتبط با آن یارانه تخصیص داده می‌شود یا به اشکال دیگر مورد حمایت قرار می‌گیرند. که در این راستا با تلاش‌های بسیار زیاد جامعه دریایی کشور سعی شده با

• آقای مهندس، توسعه از نظر جنابعالی چه تعریفی دارد؟

توسعه در لغت به معنای رشد تدریجی در جهت پیشرفته‌تر شدن، قدرتمند شدن و حتی بزرگ‌تر شدن است. ادبیات توسعه در جهان بعد از جنگ جهانی دوم مطرح شد و مورد تکمیل قرار گرفت. هدف؛ کشف چگونگی بهبود شرایط کشورهای عقب‌مانده (جهان سوم) تا شرایط مناسب کشورهای توسعه یافته است.

طبق تعریف، توسعه کوششی است برای ایجاد تعادلی تحقق نیافته یا راه‌حلی است در جهت رفع فشارها و مشکلاتی که پیوسته بین بخش‌های مختلف زندگی اجتماعی و انسانی وجود دارد. به عنوان مثال حتی در کشورهای پیشرفته نیز، پیشرفت فکری و اخلاقی انسان با پیشرفت‌های فنی (و فناوریانه) همسانی ندارد، و یا این‌که فرهنگ عامه با تکنیک‌های وسایل ارتباط جمعی هماهنگی ندارد. به عبارتی دیگر توسعه را باید بر حسب پیشرفت به سوی اهداف رفاهی نظیر کاهش فقر، بیکاری و نابرابری تعریف کنیم.

تأسیس صندوق حمایت از صنایع دریایی، گامی در جهت حل مشکلات مالی این صنعت برداشته شود. - وجود مرزهای دریایی. دریا نقطه قوت بسیاری از کشورها به شمار می‌رود. تمام کشورهای اروپایی نظیر بلژیک، هلند و آلمان از تمامی زیرساخت‌های حمل‌ونقل از جمله مهمترین آنها یعنی دریا، برای بخش باری، مسافری و مواد سوختی استفاده می‌کنند، لذا کشور ما هم با توجه به داشتن حدود ۳ هزار کیلومتر مرز آبی در سواحل شمال و جنوب، فرصت مناسبی دارد تا با بهره‌مندی بیشتر از توانمندی‌های دریا در بخش‌های مذکور جهت رشد و توسعه کشور استفاده کند. فراموش نکنید که صنعت حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد دنیا و اقتصاد ایران نقش مهمی دارد. بیش از ۹۰ درصد از کالاهای بین‌المللی از طریق بنادر جابه‌جا می‌شود. خدمات حمل‌ونقل دریایی به عنوان یک تسهیل‌کننده عمده تجارت جهانی، از دیدگاه اقتصاد ملی بسیار حائز اهمیت است.

- با توجه به مزایا و مواهب دریا باید توجه خود را به آن بیشتر کنیم. با توجه به اینکه کشتی‌ها، مقرون به صرفه‌ترین وسیله برای حمل‌ونقل کالاهای حجیم در مسافت‌های طولانی هستند، این امر موجب شده تا بیش از ۹۰ درصد حجم کالای جهانی توسط کشتیرانی‌های بین‌المللی جابه‌جا شود.

- در حال حاضر سواحل کشورهای پیشرفته دنیا جزو پردرآمدترین مناطق و محل کسب منافع ملی آنها محسوب می‌شوند. اهمیت درآمدهای دریایی در اقتصاد دنیا، امروز باعث به وجود آمدن بنادر توانایی چون هامبورگ در اروپا یا سنگاپور در آسیا شده است که ارزش‌های بسیاری در اقتصاد خود و حتی اقتصاد آسیا دارند.

• همان‌گونه که مطلع‌اید امروزه صنایع دریایی سهم عمده‌ای از بازارهای جهانی را به خود اختصاص داده است اما در برنامه‌های توسعه‌ای آنگونه که باید، بدان توجه نمی‌شود. این عدم توجه را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با تصویب و ابلاغ قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی در سال گذشته، این عدم توجه و غفلت تا حدود زیادی مرتفع گردیده است. در حال حاضر آیین‌نامه اجرایی قانون مذکور و اساسنامه صندوق توسعه صنایع دریایی در آستانه تصویب در هیئت محترم وزیران قرار دارد که با تصویب این موارد و اجرایی شدن قانون، امید است صنایع دریایی جایگاه ویژه و ممتاز خود را در کشور باز یافته و در برنامه‌های توسعه‌ای نقش مهمی را ایفا کند.

• بازنگری در سیاست‌ها و راهبردهای کلان کشور از جمله آمایش سرزمین و

مجاورت شهرها با آب‌های آزاد یکی از مزیت‌ها و عوامل مهم توسعه است و در اغلب نقاط دنیا، شهرها و مناطق ساحلی توسعه یافته‌تر و به لحاظ جمعیتی متراکم‌ترند.

توزیع جغرافیایی جمعیت کشور با توجه به مزایای بی‌همتای دریا را چه میزان ضروری می‌دانید؟

یکی از مسائل مهم و کلیدی که در کنار برنامه‌ریزی‌های کلان و بخشی باید به طور مستقل به آن پرداخته شود، برنامه‌ریزی آمایش سرزمین و برنامه‌ریزی منطقه‌ای است. مهم‌ترین خصوصیات آمایش سرزمین، جامع‌نگری، دوراندیشی، کل‌گرایی، کیفیت‌گرایی و سازماندهی فضای کشور است. همچنین توزیع بهینه جمعیت و فعالیت در سرزمین به گونه‌ای که هر منطقه متناسب با قابلیت‌ها، نیازها و موقعیت خود از طیف مناسبی از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی برخوردار باشد و جمعیتی متناسب با توان و ظرفیت اقتصادی خود بپذیرد. مجاورت شهرها با آب‌های آزاد یکی از مزیت‌ها و عوامل مهم توسعه است و در اغلب نقاط دنیا، شهرها و مناطق ساحلی توسعه یافته‌تر و به لحاظ جمعیتی متراکم‌ترند. اما متأسفانه در کشور ما چنین نیست و تمرکز حاکمیت و برنامه‌ریزی در مناطق مرکزی و دور از دریا بوده که البته ریشه تاریخی دارد. بی‌تردید عدم آگاهی از مزیت‌های دریا و فعالیت‌های مرتبط با آن در کنار راحت‌طلبی تاریخی و ذوق مصرف داشتن تا تولید کردن رنج، باعث شده تا جایگاه مناسبی در نظام اقتصادی برنامه‌ریزی و مدیریت کشور برای این موضوع تعریف نشود.

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

در قانون برنامه پنجم توسعه، باید به بخش دریایی اهمیت ویژه داده شود که در این خصوص اقداماتی در حال پیگیری است. تدوین سند راهبردی توسعه صنایع دریایی کشور با کمک انجمن مهندسی دریایی و متخصصان این امر در حال انجام است که امیدواریم در سال جاری نهایی شود. سمینارها، جلسه‌ها و فرهنگ‌سازی‌ها جهت ارتقای نقش و جایگاه صنایع دریایی انجام شده یا در حال اقدام است. اقدام‌هایی که تاکنون انجام شده تأثیرات

ملموسی داشته است. با همکاری دست‌اندرکاران بسترسازی لازم جهت شناخت مزیت‌های بخش دریایی ایجاد می‌شود تا در همه برنامه‌ریزی‌های کلان این موضوع مدنظر قرار گیرد.

• جمهوری اسلامی ایران می‌تواند به یک قدرت دریایی مبدل شود؟ آیا با این نظر موافقت می‌کنید؟ چگونه می‌توان به این استراتژی دست یافت؟

بله. با توجه به اینکه ایران در موقعیت منحصر به فردی در امر ترانزیت کالا قرار دارد، باید قادر به برقراری امنیت و ثبات در منطقه برای پیشگیری از عواملی همچون تهدیدهای امنیت دریانوردی، تهدیدات ملت و کشور، تروریسم، جرایم فراملی و دزدی‌های دریایی، بین‌المللی و... باشد. از سویی دیگر ایران باید بتواند با توسعه حمل‌ونقل، ساخت و تعمیر سازه‌های دریایی خود را در عرصه بین‌المللی به سطح کشورهایی همچون کره جنوبی، چین، سنگاپور، ژاپن و... برساند.

با اجرایی شدن قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور، دست‌یابی به این استراتژی دور از دسترس نمی‌باشد. بنابراین در این امر باید هم دولت و هم مجلس شورای اسلامی همچنان نگاهی ویژه به صنایع دریایی داشته باشند تا شاهد توسعه بنادر، تجهیز ناوگان حمل‌ونقل دریایی، شرکت‌های سازنده و تعمیرکننده، سازندگان سکو و دکل‌های نفتی، شرکت‌های واردکننده تجهیزات ترانزیت و گردشگری و... باشیم. از دیگر مسائلی که می‌تواند به توسعه صنایع دریایی کمک کند واگذاری امور دریایی به بخش خصوصی است که دولت تصدی‌گری خود بر دریا را کاهش و با حمایت از فعالان بخش خصوصی رقابتی جدید ایجاد کند که این سیاست نیز در حال پیگیری است. با در پیش گرفتن چنین استراتژی‌هایی و تحقق آنها نوع دیگری از قدرت دریایی در جهان شکل خواهد گرفت.

• صندوق حمایت از توسعه صنایع دریایی چه وضعیتی دارد؟ چرا علی‌رغم تلاش طیف وسیعی از تلاشگران، دولت نسبت به حمایت اساسی از این صنعت تردید دارد؟

اساسنامه صندوق توسعه صنایع دریایی کشور تدوین شده است و پیگیری‌های لازم جهت طرح و تصویب نهایی آن در هیئت دولت در حال انجام است که پس از تصویب آن، صندوق می‌تواند رسماً فعالیت خود را آغاز کند.

در خصوص تأمین منابع پیش‌بینی شده در قانون برای صندوق توسعه صنایع دریایی اقدام لازم در حال پیگیری می‌باشد که به امید خدا نتایج آن را در سال جاری شاهد خواهیم بود. ■

چشم‌داشت به توسعه متوازن

سهم دریا در برنامه های توسعه ای از نگاه علی طاهری

برای کسانی که با دریا انسی ندارند و در طول سال شاید تنها به هوای فرار از گرما سری به سواحل شمال بزنند و تنی در آب بخیسانند، عبارت «توسعه» و «دریا محور» شاید جذابیتی نداشته باشد و بعید به نظر می‌رسد ذهن خود را درگیر دستیابی به مفاهیم این عبارات کنند. اما برای کسی که سال‌ها دروس دریایی را فرا گرفته، مدرس علوم دریایی در عرصه‌های بین‌المللی است و مهمتر، ریاست بالاترین مرجع دریایی کشور را بر عهده دارد، دریا همه‌چیز است و بدون آن هیچ. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی را در طبقه سیزدهم برج دیدار ملاقات می‌کنیم. موقعیتی که تهران و آلودگی آن را زیر پا دارد. مطمئنیم در دل آرزو دارد که ای کاش بندری را در زاویه دید داشت و یا نه ای کاش تهران در کنار ساحلی بود تا شاید خنکای دریا، رخوت و خستگی را از چهره این پایتخت غمگین بزداید. در هم‌نشینی با دکتر علی طاهری، توسعه و جایگاه دریا در برنامه‌های اقتصادی، اجتماعی را بهانه قرار داده تا از نظرات وی مطلع شویم. از اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی برای پیمان می‌گویند و برنامه‌هایی که در آینده کاری برای سازمان تعریف کرده است.



چنینی، ایجاد نظام اجتماعی مبتنی بر عدالت و افزایش مشارکت مردم در امور سیاسی جاری، در ایجاد یک توسعه متوازن و پایدار و همه جانبه مؤثر هستند. به هر تقدیر، امروز تلقی ما از مفهوم توسعه، فرایندی همه جانبه است (نه فقط توسعه اقتصادی) که معطوف به بهبود تمامی ابعاد زندگی مردم یک جامعه (به عنوان لازم و ملزوم) است. توسعه شامل؛ توسعه اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، اجتماعی و امنیتی (دفاعی) می‌گردد.

• آیا دریا می‌تواند محور توسعه ملی قرار

سمت‌گیری متفاوت کل نظام اقتصادی- اجتماعی را به همراه دارد. توجه به این نکته بسیار مهم است که توسعه، علاوه بر اینکه بهبود میزان تولید و درآمد را دربر دارد، شامل دگرگونی‌های اساسی در ساخت‌های نهادی، اجتماعی- اداری و همچنین دیدگاه‌های عمومی مردم است، در بسیاری از موارد، حتی فرهنگ مردم را نیز دربر می‌گیرد به گونه‌ای که صاحب‌نظران توسعه آن را در نهایت، به معنای بازسازی جامعه براساس اندیشه‌ها و بصیرت‌های تازه تعبیر می‌کنند. ضمن اینکه نباید از این غافل بود که به موازات کاهش فقر، بیکاری، نابرابری، صنعتی شدن بیشتر، ارتباطات بهتر و مسائل این

• آقای دکتر چه تلقی از مفهوم توسعه دارید؟

آنچه که از مجموع تعاریف علمی می‌توان برداشت کرد، این است که توسعه، تلاش برای ایجاد تعادلی است که تحقق یافته یا راه‌حلی در جهت رفع فشارها و مشکلاتی است که پیوسته بین بخش‌های مختلف زندگی اجتماعی و انسانی وجود دارد. البته اگر بخواهیم به صورت کمی و ملموس‌تر این توصیف را بیان کنیم؛ توسعه برحسب پیشرفت به سوی اهداف رفاهی؛ نظیر کاهش فقر، بیکاری و نابرابری تعریف می‌شود. اما به طور کلی توسعه؛ جریانی است که در خود تجدید سازمان و

گیرد؟ چگونه باید بستر توسعه را از خشکی به دریا منتقل کرد؟

ما کشوری داریم که سر آن دریا و پای آن در آب فرو رفته است اما قلب خود را در خشکی محدود کرده و این واقعیت کشور ماست. در ابتدا باید به این نکته توجه کرد که به چه میزان دریا را می‌شناسیم و به تبع آن شناخت، نقش و سهم حوزه‌های مرتبط با دریا، شامل تمامی فعالیت‌های وابسته به سواحل، بنادر و پهنه‌های آبی شمال و جنوب در توسعه کشور را به چه میزان تعریف کرده‌ایم. همچنین این نکته که اصولاً در فرهنگ و تاریخ مردم این سرزمین، استفاده و بهره‌برداری از دریا چه جایگاهی داشته و دارد؟ اگر نگاهی به دیگر کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه بیندازید، می‌بینید که دریا و مزیت‌های آن، نقش بسیار مهمی در توسعه آنها داشته و اگر روزی دریا از معادلات آنها حذف شود، می‌بینید که افت قابل ملاحظه‌ای در رشد خواهند کرد؛ همانند کشورهای محصور در خشکی که همواره در حال پیدا کردن مسیری به سمت آب‌های آزاد و ارتباط با دنیای اطراف هستند.

توسعه کشورمان به ویژه در قرن گذشته، منجر به تمرکز فعالیت‌ها و جمعیت‌ها در مناطق مرکزی شده و سواحل به خصوص در جنوب، علی‌رغم همه مزیت‌هایی که دارد، از توجه مردم و مسئولان به دور بوده است. بنابراین اگر بخواهیم از دریا به طور مؤثر در ارتقاء اقتصادی، اجتماعی، ملی و منطقه‌ای بهره‌گیری کنیم، ضروری است حوزه‌ها و مراکز جمعیتی و اقتصادی کشور، تا حد زیادی براساس مزیت‌های دریایی تعریف شوند و حداقل اینکه در کوتاه مدت و میان مدت، شهرهای بندری که مراکز اصلی فعالیت‌ها در سواحل کشور هستند، از نظر توسعه به جایی برسند که کاملاً برای مردم از جنبه اقتصادی، گردشگری و خدماتی حائز اهمیت و به طور کلی برای زندگی، کار و یا تفریح جذاب باشند.

در مجموع اگر بخواهیم کاری کنیم که دریا، نقش بیشتر و مؤثرتری در توسعه کشور داشته باشد به نظر من اولین گام، آگاهی بخشی به مردم و مسئولان تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر در برنامه‌های توسعه کشور در خصوص مزیت‌های توسعه دریا محور است. در دراز مدت با تغییر نگرش‌ها و رویکردها و توجه هر چه بیشتر به مزیت‌های دریایی، امیدواریم شاهد توسعه متوازن و پایدار کشور باشیم؛ که البته در این راستا دولت باید دارای برنامه راهبردی باشد، تا با همراهی بخش خصوصی توانمند و مردم و NGOها اهداف محقق شود.

توسعه کشورمان به ویژه در قرن گذشته، منجر به تمرکز فعالیت‌ها و جمعیت‌ها در مناطق مرکزی شده و سواحل به خصوص در جنوب، علی‌رغم همه مزیت‌هایی که دارد، از توجه مردم و مسئولان به دور بوده است.

• استراتژی سازمان بنادر و دریانوردی برای تعمیم هر چه بیشتر شعار «توسعه دریا محور» چیست؟

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور، با توجه به ضرورت بازنگری در رویکردهای توسعه‌ای در لایه‌های مختلف مردم و مسئولان، با تشکیل یک اتاق فکر فراسازمانی یعنی دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، حرکتی بزرگ را پی‌ریزی کرده است؛ به نحوی که تمام ارگان‌های دریایی کشور مسائل و چالش‌های خود را با رویکرد جدید در دبیرخانه مطرح نموده و دبیرخانه نیز وظیفه خود می‌داند تا مسائل را پیگیری و اجرایی کند. این حق مردم است که از دولت و مسئولان توسعه دریا محور، استفاده حداکثری از ظرفیت‌های توسعه در حوزه سواحل و دریاهای طلب کنند.

استراتژی سازمان نیز هدایت و حمایت از این جریان فکری‌ست که باید با همکاری دیگر نهادها در حوزه‌های اجرایی نهادینه شود. البته اقدام‌هایی نیز شروع شده؛ مانند پیگیری فعالانه تشکیل فراکسیون دریایی در مجلس و پیشنه‌های تشکیل کارگروه توسعه دریا محور در کمیسیون‌های هیئت دولت و اقدام‌های دیگر که در موقع مناسب به اطلاع عموم خواهد رسید.

• با توجه به گستردگی سواحل و تنوع ذخایر دریایی، تشکیل نهاد عالی مدیریت در امور دریایی را چه میزان ضروری می‌دانید؟

تشکیل نهاد عالی مدیریت بر کلیه امور دریایی کشور، می‌تواند یک خلاء تاریخی را پر نماید. تشکیل دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و تقویت شورای عالی مدیران ارشد دریایی نیز در همین راستا انجام شده است. شاید بتوان این‌طور بیان کرد که کشور ما در حوزه مسائل دریایی در حال گذر به یک کشور توسعه یافته

است، به نحوی که ناوگان تجاری و نفتی کشورمان مقام اول خاورمیانه و قدرت چهارم دنیا را در اختیار دارد. اما از لحاظ تعمیر شناورها، با معضل روبه‌رو هستیم. در زمینه ساخت شناورهای بزرگ نیز این‌گونه است. بنادر ما به لحاظ ظرفیت و تجهیزات جزو بهترین و ارزنده‌ترین بنادر خاورمیانه هستند و این آمادگی را دارند که از امکانات و فرصت‌های اقتصادی به ویژه در حوزه‌هایی مانند ترانزیت، بهتر و بیشتر استفاده کنند. به هر حال معتقدم با سیاست‌گذاری مناسب و تدوین برنامه‌های راهبردی کمک چشم‌گیری به توسعه متوازن در جامعه دریایی کشور می‌توان کرد.

• ارگان‌های دریایی برای اثرگذاری مطلوب برنامه‌های توسعه‌ای چگونه می‌توانند به یک وحدت رویه دست یابند؟

این فرایندی است که در طول زمان و به تدریج تکامل پیدا می‌کند. ارگان‌ها می‌توانند با توجه به موقعیت و فرصت‌های خود بهترین گزینه‌ها را انتخاب و موجب رشد و بالندگی و در نهایت توسعه کشور شوند. اما بحث این است که این کار باید در یک قالب هماهنگ و تعریف شده انجام پذیرد. ارگان‌ها با تکیه بر تجربه‌ها و با پرهیز از نگاه‌های بخشی و جزیره‌ای، به صورت هماهنگ با یکدیگر عمل کنند. اتفاقاً یکی از چیزهایی که باعث همگرایی نگرش‌ها در این ارگان‌ها شده، همین مقوله توسعه دریا محور است، به دلیل اینکه پوشش‌دهنده فعالیت همه زیربخش‌های بندری و دریایی نیز هست.

• نتایج همایش‌های پیشین چه میزان عملی شده، ضمانت‌های اجرایی قطعنامه‌های صادره چه می‌باشد؟

در همایش‌های گذشته علی‌رغم اجماع خوبی که روی قطعنامه همایش وجود داشت، به واسطه خلاء یک نهاد فراسازمانی که متولی پیگیری بندهای قطعنامه باشد، میزان تحقق آن از سوی یک نهاد واحد پیگیری نمی‌شد، بنابراین تصمیم بر آن شد تا دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور به عنوان مرجع دریایی فراسازمانی وظیفه پیگیری بندهای قطعنامه را به عنوان سند مورد توافق جامعه دریایی کشور عهده‌دار شود. در این راستا دبیرخانه و ۹ کارگروه تخصصی با حضور و حمایت کلیه ارگان‌های دریایی کشور تشکیل شد. با توجه به موارد بالا درصد تحقق بندهای قطعنامه همایش سال قبل ۸۵ درصد تعیین شد، که جای خوشبختی و خرسندی است. ■



نهاد عالی دریایی

یکپارچه‌سازی مدیریت دریایی کشور در گفت‌وگو با نمایندگان مجلس شورای اسلامی



عقب‌ماندگی کشور در حوزه‌های مختلف دریایی مانند صنایع، حمل‌ونقل، گردشگری، مسافری و صیادی شده است.

نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی، همچنین رویکرد مسئولان را مورد اشاره قرار داد و گفت: احساس نیاز به دریا، این گنج ناشناخته، باعث شد در سال‌های اخیر همه ارکان کشور در بخش‌های نظامی و غیرنظامی رویکرد نوینی را به دریا داشته باشند. مسائلی چون حمل‌ونقل دریایی کالا و مسافر، صنایع کشتی‌سازی و تجهیزات بندری و دریایی، صنایع فراساحل مثل سکوهای نفتی

مصطفی مطورزاده سخنان خود را این چنین آغاز کرد: متأسفانه دریا در کشور ما دچار یک مظلومیت تاریخی است و اگر دقت کنیم می‌بینیم شیوه معماری در سواحل و شهرهای بندری تا همین چند سال گذشته به گونه‌ای بود که ساخت‌وسازها پشت به دریا داشتند. وی در ادامه به توانمندی‌های دریایی کشور پرداخت و گفت: کمتر کشوری را در دنیا می‌توان یافت که حدود ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی داشته باشد، اما علی‌رغم برخورداری از این ظرفیت بزرگ، کشور کمترین توجه را به آن نداشته است و این عدم توجه باعث

در آستانه برگزاری هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در نشست با دو تن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، نقطه‌نظرهای آنها را نسبت به شعار امسال همایش (توسعه دریا محور) و نقش قوه قانونگذاری در کسب سهم واقعی دریا از برنامه‌های توسعه‌ای کشور را جویا شدیم.

مصطفی مطورزاده نماینده مردم خرمشهر و عضو کمیسیون اقتصادی مجلس و غلامعلی میگل‌نژاد نماینده مردم بوشهر و عضو کمیسیون انرژی مجلس که هر دو نفر از اعضای فراکسیون (نوپای) دریایی مجلس هستند.

و لوله‌گذاری در دریا و غیره، اهمیت دریا را در پیشرفت و توسعه کشور نشان دادند که امیدواریم با این نگاه جدید، ضمن سرعت بخشیدن به موضوع، دریا بتواند سهم خود را از برنامه‌های توسعه‌ای بگیرد.

غلامعلی میگی‌نژاد دیدگاه خود را نسبت به موضوع توسعه دریا محور این گونه بیان می‌کند: با توجه به استعدادی که دریا در توسعه کشور می‌تواند داشته باشد، به خاطر نداشتن یک استراتژی روشن و شفاف تاکنون نتوانسته‌ایم از این استعداد قوی در توسعه کشور استفاده کنیم. با یک نگاه کارشناسی می‌توان گفت کمتر از ۱۰ درصد این استعداد استفاده شده و همچنان بیش از ۹۰ درصد ظرفیت خالی وجود دارد.

وی در ادامه با اشاره به چگونگی عملکرد ارگان‌های ذی‌ربط می‌گوید: از دولت، وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر نهادهای مرتبط با دریا انتظار داریم که همانند سایر کشورهای توسعه یافته و حتی در حال توسعه با محوریت توجه به دریاهای، بیشترین بهره را نصیب کشور کنند.

موضوع دیگری که در نشست با نمایندگان مردم مطرح گردید، چگونگی ورود مجلس به عنوان مرجع قانون‌گذاری کشور به موضوع «توسعه دریا محور» و بهره‌گیری از توانمندی‌های دریایی کشور بود.

مصطفی مطورزاده در این باره می‌گوید: مجلس وظیفه سنگینی در توسعه و بهره‌مندی از منابع کشور دارد. از این رو پیشاپیش بسیاری از دستگاه‌های برنامه‌ریز و اجرایی کشور حرکت می‌کند. همچنان که در توسعه دریا محور، وارد این موضوع شد و با اعتقادی راسخ، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی را در مجلس هفتم به تصویب رساند. هم‌اکنون نیز در صدد هستیم که با همکاری ارگان‌های دولتی ذی‌ربط از قبیل وزارت راه و ترابری، نفت، صنایع و معادن، سازمان بنادر و دریانوردی، شیلات، حفاظت محیط‌زیست و دستگاه‌های دیگر، سهم قابل توجهی را که در شأن دریاهایمان است به صورت قانون مدونی در برنامه پنجم توسعه داشته باشیم.

غلامعلی میگی‌نژاد در این رابطه می‌گوید: مجلس شورای اسلامی با توجه به جایگاه خود با تبیین استراتژی روشن می‌تواند بیشترین نقش را در تدوین و حمایت از دولت به منظور سیاست‌های توسعه‌ای دریا محور ایفا نماید به خصوص اینکه تمام نمایندگان در تدوین قوانین، نگاه دقیقی به چگونگی مراحل اجرایی آن دارند. همچنین تشکیل فراکسیون دریایی می‌تواند کمک دهنده عملکرد مجلس در تصویب قوانین مرتبط با دریا باشد.

در این نشست وقتی صحبت از چالش‌های فراوری تحقق توسعه دریا محور پیش آمد، نماینده مردم خرم‌شهر در مجلس شورای اسلامی موضوع را این‌گونه مورد بحث قرار داد: ما به عنوان دولت، مجلس، تشکلهای صنفی مردمی و غیردولتی و همه آنهایی که در این زمینه احساس مسئولیت

می‌کنند وظیفه داریم به دستگاه‌های ذی‌ربط دولتی این باور را بقبولانیم که دریا حیاتی است و می‌تواند سرنوشت کشور را تغییر دهد. اگر این باور را بپذیریم، آنگاه می‌توان بستری برای تدوین و تصویب بسیاری از قوانین در سطح کلان ایجاد کرد.

نماینده مردم بوشهر در مجلس شورای اسلامی از زاویه‌ای دیگر مشکلات فراوری توسعه دریا محور را مورد دقت قرار می‌دهد: مهم‌ترین مشکل پیش‌رو، از ناحیه افرادی است که می‌توانند نقش اساسی در توسعه امور دریایی کشور داشته و تأثیرگذار باشند و تا زمانی که دستگاه‌های مربوطه نتوانند اهداف حوزه دریایی را به خوبی توجیه و تبیین کنند، حرکت ما در این راستا همچنان همان حرکتی خواهد بود که در ۳۰ سال بعد از انقلاب داشته‌ایم و هر چقدر وزارت راه و ترابری و سازمان بنادر و دریانوردی در توجیه و روشن‌گری توانمندی‌های بخش دریایی‌مان سرمایه‌گذاری بیشتری بکنند، شاهد توسعه بیشتر این بخش خواهیم بود.

در این نشست همچنین چگونگی تشکیل فراکسیون دریایی در مجلس شورای اسلامی مورد بحث قرار گرفت. با توجه به عدم شناخت کافی مدیران و مسئولان برنامه‌ریز و تصمیم‌گیر کشور از دریا و مسائل دریایی، این فراکسیون در آینده می‌تواند نقش بسیار ارزنده، حساس و قابل توجهی داشته باشد.

مصطفی مطورزاده در این باره گفت: فراکسیون‌ها در مجلس هر چند که جایگاه قانونی ندارند ولی به عنوان یک تشکل غیررسمی که از مجموعه گروهی از نمایندگان مجلس تشکیل شده است، می‌توانند در جهت حمایت از یک دستگاه و یا تحقق یک موضوع خاص، عملکرد مؤثری داشته باشند. فراکسیون دریایی مجلس نیز در راستای همین هدف تشکیل شد.

یکی از وظایف اصلی این فراکسیون، ایجاد باور در مسئولان و مدیران کشور نسبت به اولویت دریا در برنامه‌ریزی‌ها است، تا از این طریق بتوانیم بستر لازم جهت تدوین و تصویب قوانین مرتبط با دریا را فراهم کنیم؛ از جمله در برنامه پنج ساله پنجم توسعه و گنجاندن اعتبارات لازم در بودجه‌های سنواتی.

غلامعلی میگی‌نژاد در مورد فراکسیون دریایی مجلس نقطه‌نظر جالبی دارد، وی اظهار می‌کند: نقش فراکسیون دریایی بسیار تأثیرگذار است چون مجموعه‌ای است که از سازمان بنادر و دریانوردی حمایت می‌کند. لذا هر چقدر که این سازمان خودش را به فراکسیون دریایی نزدیک کند، اثرات این همکاری بیشتر نمایان می‌شود. در واقع سازمان بنادر و دریانوردی و فراکسیون دریایی مجلس باید مکمل یکدیگر باشند و در کنار هم، اهداف مشترکی را تعقیب کنند.

از دیگر موارد مطرح شده در نشست با دو نماینده مجلس شورای اسلامی، چگونگی ایجاد تحولات

لازم در ارگان‌های مختلف کشور در راستای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای دریا محور بود.

مصطفی مطورزاده در این خصوص به چند موضوع به عنوان راهکار اشاره می‌کند: اولین مشکل ما در حال حاضر عدم وحدت مدیریتی است. باید تشکیلاتی را ایجاد کنیم و یا همین سازمان بنادر و دریانوردی که به عنوان یک دستگاه حاکمیتی، متولی تمام سواحل، جزایر و پسرکانه‌ها بوده، با قدرت عمل کند. در واقع یک شورای تصمیم‌گیرنده متشکل از ارکان نظام باید مسائل دریایی کشور را هدایت کند.

این نماینده مجلس همچنین تصویب بودجه و اعتبار لازم برای احداث زیرساخت‌ها توسط دولت و نیز پرداخت تسهیلات بانکی و هدایت سرمایه‌گذاران به سوی دریا و صنایع دریایی را از دیگر موارد در رفع مشکلات موجود دانست.

غلامعلی میگی‌نژاد، اقدامات لازم برای پیشرفت



برنامه‌های توسعه‌ای دریا محور را این‌گونه مورد بحث قرار داد: به هر شکل ممکن باید این اقدامات صورت گیرد تا عقب‌ماندگی‌های گذشته در بخش دریایی کشور جبران شود و بتوانیم در کمترین زمان ممکن به اهداف دست پیدا کنیم. وی بازدید کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و اعضای فراکسیون دریایی مجلس را از شوریهایی که در این بخش توسعه یافته‌اند، بسیار کمک‌کننده و ضروری می‌داند و صحبت‌های خود را چنین پایان می‌دهد: موضوع توسعه دریا محور بسیار مهم است. دولت، مجلس و دیگر ارکان نظام هر چقدر به این مهم بپردازند، بهره بیشتری را نصیب جامعه خواهند کرد. ■



• ارزیابی شما از توسعه چیست؟

انسان‌ها در کنش متقابل با یکدیگر به انتقال آگاهی می‌پردازند، خواندن و نوشتن که پایه آگاهی و تفکر انسان است به آن شکل می‌دهد و طیف وسیعی از توانمندی‌های مورد نیاز را برای برقراری ارتباط و تولید دانش به وجود می‌آورد و دستاوردهای آن باعث بالا بردن ظرفیت‌های فردی و جمعی بشر و در نتیجه رفع مشکل آن می‌شود.

بنابراین مفهوم توسعه، همان انتقال آگاهی‌های مشترک است که پس از آمیختن با تجربه می‌تواند زیرساخت‌های شکوفایی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... روزمره انسان را فراهم کند.

رشد فناوری و سیر مراحل صنعتی شدن در اروپا (قرن هفدهم)، مباحث توسعه را به طور عمده در گام اول به سوی توسعه اقتصادی آن کشورها بالا برد و در نهایت دو قطب کنونی را با نام کشورهای پیشرفته (توسعه یافته) و کشورهای در حال توسعه شکل می‌دهد.

درک مفهوم کمی و کیفی توسعه و شناخت نظریه‌های علمی آن به ما امکان می‌دهد با بهره‌گیری از دانش روز و منابع، برنامه‌ریزی مناسب را در جهت رشد کمی تولید و توسعه ظرفیت‌های انسانی، اجتماعی، فیزیکی و پویایی و نوآوری را به صورت همه جانبه به وجود آوریم و اگر موفق شدیم در این صورت تغییر در دیدگاه‌ها و نگرش‌ها و تحول اجتماعی حاصل می‌شود.

طی چند سال گذشته کشورهای مختلف جهان متناسب با شرایط، فرصت‌ها، تهدیدها، ساختار حکومتی و فرهنگ اجتماعی خود راهبردهای مختلفی را برای توسعه خود در پیش گرفته‌اند و قدر مسلم آن است، آنهایی که تهدیدها را به فرصت تبدیل و از آن در جهت منافع ملی بهره‌برداری و

همت کنیم به مقصود می‌رسیم

توصیه‌های محمد سوری در دستیابی
به توسعه دریا محور

اشاره

همایش‌های دریایی که هر از گاهی از سوی ارگان‌های این حوزه در تهران و یا شهرهای ساحلی برگزار می‌شود فرصت مناسبی است که به دور از گرفتاری‌های حرفه‌ای، مدیران و کارشناسان بخش‌های متفاوت دریایی را به دور هم جمع می‌کند، تا ضمن تجدید دیدار، موضوعات و معضلات شاخص را به بحث و گفت‌وگو بنشینند. این هم‌اندیشی‌ها همیشه منتج به قطعنامه‌هایی گردیده که اثرات شایان آن امروز در تغییر نگاه جامعه به سوی دریا عینیت یافته کرده است.

هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی را در پیش‌رو داریم و فرصت برای ما نیز غنیمت است، چرا که گفت‌وگو با مدیران ارشد و کارکنان دریایی آن هم در این حال و هوا طعم دیگری دارد. مهندس محمد سوری، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران در نشست با خبرنگار بندرودریا، شعار همایش امسال را مورد توجه قرار داد و اینکه چگونه این شعار می‌تواند محقق شود. صحبت‌های وی را در ادامه می‌خوانید.

برنامه‌ریزی کرده‌اند، در جهت توسعه موفق‌تر گام برداشته‌اند.

محور توسعه وقتی مفهوم عینی پیدا می‌کند که در زنجیره ارزش؛ ایجاد اشتغال و کسب درآمد کند و بینش فردی و جمعی را به لحاظ اجتماعی بالا برده و با ایجاد تحول در جهت تحقق عدالت اجتماعی گام بردارد.

• در برنامه‌های توسعه ملی، منطقه‌ای و شهری، جایگاه مناسبی برای دریا تعریف نشده است؟ دلایل آن را در چه می‌دانید؟

من با این نظر موافق هستم که برای انجام هر کاری اول باید چشم‌انداز مناسبی برای آن موضوع تعریف کرد و پس از برنامه‌ریزی، تأمین و تزریق منابع صورت گیرد. چنانچه همت کنیم حتماً به منزل مقصود خواهیم رسید، اما شرط اول نگرش جامع به موضوع، در نظر داشتن اولویت‌ها است؛ در غیر این صورت درگیر روزمرگی و از دست رفتن منابع و فرصت‌ها خواهیم شد.

چنانچه به تاریخ سیصد سال گذشته جهان بنگریم، درمی‌یابیم که یکی از عوامل مؤثر در رشد و پیشرفت کشورهایی چون: انگلستان، اسپانیا، ژاپن و آمریکا، نگرش مناسب در تعریف چشم‌انداز راهبردی و بهره‌برداری از ثروت‌های بی‌کران دریا و توسعه فعالیت‌های دریا محور، در جهت منافع ملی‌شان بوده است.

بنابراین اگر ما نیز برای دریا و فعالیت‌های دریایی برنامه‌ریزی می‌کنیم، باید ببینیم چشم‌انداز توسعه دریایی کشورمان، با داشتن بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب چه اهداف و منافع راهبردی را برای اقتدار ملی، اقتصاد ملی، سیاست خارجی و داخلی از ابعاد فرهنگی و اجتماعی تعریف کرده است و موارد ذیل در برنامه لحاظ شده است:

آیا بهره‌گیری از منابع خدادادی دریا به عنوان یکی از محورهای توسعه در جهت نیل به مجموعه اهداف برنامه‌ریزی ملی، منطقه‌ای و محلی (شهری) تعریف شده است؟

آیا طرح آمایش سرزمینی یعنی رسیدن به مطلوب‌ترین توزیع ممکن جمعیت، به بهترین شکل توزیع فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی در پهنه سرزمینی کشورمان صورت گرفته است؟

آیا طرح تنظیم رابطه بین نیروی کار (انسان ماهر)، محیط کار، نوع فعالیت‌های دریایی تهیه و به منظور بهره‌برداری مناسب از کلیه امکانات دریایی، خشکی و همگن با نیازها و استانداردهای بین‌المللی با نگرش اولویت در جهت توسعه به کار گرفته شده است؟

آیا تخصیص بهینه فضای کار، براساس قابلیت‌های مناطق دریایی صورت گرفته است؟

آیا قوانین حاکمیتی، دریایی فراتر از روابط انسان، محیط کار، فعالیت در راستای توسعه اقتصادی و برنامه‌های ملی، منطقه‌ای و محلی (شهری) بوده است؟

پیشنهاد داریم در این همایش از مسئولان و مجریان اصلی که نقش فعال‌تری در امور دریایی و قانون‌گذاری مجلس، گمرک، وزارت کار، وزارت امور اقتصادی، بانک مرکزی، بیمه، وزارت راه و ترابری، وزارت بازرگانی و نهادهای دیگر دارند برای پربار کردن همایش دعوت به عمل آید.

• آیا دریا قابلیت آن را دارد تا محور توسعه ملی باشد؟

بله، دریا می‌تواند یکی از محورهای توسعه ملی باشد. بیش از نود درصد تجارت جهانی از دریا است، لازمه فعالیت در این صنعت وجود زیرساختار مناسب در جهت توسعه آن است که باید بر مبنای چشم‌انداز و منافع ملی و با اهداف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... هر کشوری به تصویر کشیده شود و چون چالش‌های دریایی، عمدتاً بین‌المللی و در رقابت است، لذا ضرورت دارد راهکارهای مناسب بر مبنای استانداردهای بین‌المللی تعریف، تدبیر و برنامه‌ریزی شود.

این بحث را می‌توان از زوایای مختلف نرم‌افزاری و سخت‌افزاری بررسی کرد. در بحث نرم‌افزاری اولین گام ایجاد ظرفیت‌های علمی و بالا بردن دانش دریایی و سپس تعریف قوانین هوشمند، به منظور ایجاد روابط کاری و ارتباطات فی‌مابین فعالیت‌ها است، تأمین اعتبارات بانکی فراوان، تربیت انواع کارشناسان دریایی و دریانوردان بر پایه نیازمندی‌ها، حمایت از ایجاد انگیزه در بخش خصوصی دریایی در جهت راهاندازی شرکت‌های کشتیرانی و صنایع وابسته، داشتن قوانین مناسب جهت حفظ محیط‌زیست دریایی و... از ملزومات دیگر کار است.

در بحث سخت‌افزاری، ساخت بنادر هوشمند و مدرن تخلیه و بارگیری، پایانه‌ها و اسکله‌ها بر مبنای محصولات صادراتی- وارداتی، راه‌های ارتباطی، کارگاه‌های تعمیرات کشتی، کارگاه‌های کشتی‌سازی و حمایت مالی از آنها با پرداخت یارانه دولت، توسعه صنعت شیلات و ماهیگیری، راهاندازی و ایجاد صنایع جانبی در جهت تأمین تجهیزات دریایی اعم از تولید ورق فولاد و لوله دریایی، ماشین‌آلات، تجهیزات الکترونیک دریایی، کارخانه رنگ و روغن و... از ملزومات کار می‌باشد.

• چگونه می‌توان بستر توسعه را از خشکی به

دریا منتقل کرد؟

به نظر من این دو از همدیگر جدا نبوده و دارای زیرساختار مشترک هستند، لیکن کافی است با تبیین خطمشی و سیاست‌های کلان نگرش دولت در جهت حمایت از توسعه دریا محور افزایش یابد. همان‌طور که می‌دانیم سرمایه به جایی جذب می‌شود که آن حوزه را برای فعالیت خود دارای امنیت و تضمین بباید و در این صورت سرمایه‌گذاران (داخلی و خارجی)، سرمایه خود را به حوزه خشکی، دریایی در ایران معطوف خواهند داشت.

به یاری خداوند طی چند سال گذشته شاهد ایجاد زیرساختارهای مناسب دریا محور بوده‌ایم ولیکن ضرورت دارد توجه بیشتری به این صنعت و همگن با شرایط بین‌المللی معطوف شود.

• با توجه به گستردگی سواحل و تنوع ذخایر دریایی، تشکیل نهاد عالی مدیریت بر کلیه امور دریایی را چه میزان ضروری می‌دانید؟

ایجاد یک هسته دریایی منسجم، به منظور تعیین خطمشی برای ارگان‌های حاکمیتی ذی‌ربط و ارگان‌های دریایی که فقط منافع فراملی را در جهت توسعه دریا محور به تصویر کشانده و برنامه‌ریزی کلان داشته‌اند، یک ضرورت است.

• به نظر می‌آید همکاری و وحدت مناسب بین ارگان‌های دریایی جهت تأثیر بر برنامه‌های توسعه‌ای وجود ندارد. بهتر نیست تغییر در نگرش و رفتار را از خود ارگان‌های دریایی آغاز کرد؟

به نظر من تغییر در نگرش و رفتار ارگان‌های دریایی از چند سال پیش شروع شده و الحمدالله رشد خوبی داشته است اما کافی نبوده و ضروری است به آن شتاب داده شود.

ارگان دریایی مجموعه‌ای از نظام حاکمیتی دولت است که به عنوان کارشناس دریایی در بدنه دولت حضور دارد. کارشناسان ارگان‌های دریایی باید نقش فعال‌تری در تدوین و تنظیم قوانین و لوائح توسعه دریا محور در سطح مجلس، دولت و در جهت منافع فراملی داشته باشند (نه فرابخشی) تا فضای کار فعالیت دریایی را برای شرکت‌ها، سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی دریایی در بخش صنایع دریایی، حمل‌ونقل، کشتی‌رانی، کشتی‌سازی، شیلات، محیط‌زیست، تولید و استخراج نفت و گاز کشور شکوفا کنند و بستر ساز توسعه دریا محور، برای منافع ملی باشند.

بنابراین لازمه این حرکت آن است که قوانین موجود بازبینی گردد تا راه‌گشای فعالیت اقتصادی دریایی پویا شود.

• برگزاری همایش‌های دریایی چه تأثیری در تحقق شعار مورد نظر دارد و سهم هر یک از ارگان‌ها چه میزان است؟

این همایش‌ها بهانه‌ای است برای جمع شدن



و صنعت دریایی همراه با سیستم مدیریت آگاه، حرفه‌ای و هوشمند است.

از ابعاد نظامی و سیاسی برخی از نظریه‌پردازان دریایی معتقدند که از طریق دریاها می‌توان به تمام نقاط جهان دسترسی داشت و قاره‌ها فقط مسیر آنها را کانال‌بندی کرده است، آنان معتقدند که با تسلط بر دریاهای هفت‌گانه و تسلط بر خطوط مواصلاتی دریایی و گلوگاه‌ها می‌توانند با ایجاد فشار و محاصره دریایی، کشورگشایی کنند و منافع کشورهای خود را تضمین و ارتقاء دهند.

«آلفرد تیرماهان»، اولین نظریه‌پرداز آمریکایی در زمینه راهبرد دریایی، بر نفوذ قدرت دریایی بریتانیا که علت عظمت گسترش امپراطوریش طی سال‌های ۱۶۶۰ و ۱۷۹۳ میلادی بود، صحنه می‌گذارد و آن را یکی از عوامل موفقیت و اقتدار ملی آنها بر پایه توسعه دریا محور می‌داند.

منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی کشور ما نیز با دریا گره خورده است و ما آن را طی تجربه‌های دوران دفاع مقدس و در طول تحریم‌های استکبار جهانی لمس کرده‌ایم، بنابراین ضرورت دارد دریا به عنوان یکی از محورهای توسعه برای ارتقا و شکوفایی کشور از ابعاد اقتصادی، اجتماعی، صنعتی، سیاسی و... مورد توجه قرار گیرد.

به امید روزی که بزرگ‌ترین ناوگان‌های دریایی، کشتیرانی تجاری و کشتی‌سازی و... را در اختیار داشته باشیم. ■

توسعه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و... را در پی داشته باشد.

کشور پهناورمان با در نظر گرفتن سواحل و جزایر، بیش از سه هزار کیلومتر مرز آبی دارد و از نظر موقعیت جغرافیای سیاسی (ژئوپلیتیک) در منطقه‌ای قرار دارد که بیش از ۷۰ درصد ذخایر نفت و بیش از ۴۰ درصد ذخایر گازی جهان در این منطقه (کشورهای حاشیه دریای خزر و خلیج فارس) ذخیره شده است.

انرژی‌های نفت و گاز فوق در موقعیت راهگذر شمال و جنوب ایران تولید می‌شوند، در حالی که نیازمندی‌های مصرف در موقعیت، راهگذر کشورهای شرقی و غربی ایران و خلیج فارس است. با عنایت به موارد فوق و اینکه جغرافیای سیاسی نوعی مفهوم رقابت را به وجود می‌آورد که دولت‌ها برای کسب امتیاز و به دست آوردن قدرت و امنیت انجام می‌دهند و عمدتاً کسب سود و تجارت را نسبت به رقبای دیگر در پی دارد و به مفهوم گسترده‌تر جغرافیای سیاسی نفوذ، عوامل جغرافیای اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و تکنولوژیکی بر بحث‌های سیاسی در میان نقش‌آفرینان بین‌المللی است، حال با در نظر گرفتن اینها کشور ما با داشتن موقعیت جغرافیایی سیاسی بسیار مناسب، باید سعی کند سهم قابل قبولی را در این رقابت و در تعامل بین‌المللی به خود اختصاص دهد و لازمه آن داشتن یک قدرت دریایی منسجم و داشتن دانش

کارشناسان و صحبت در مورد موضوع خاص و این امر در فضای کاری اداری میسر نیست. با شنیدن نظرات مختلف اطلاعات و توانمندی کارشناسان ارتقاء می‌یابد و با اطمینان خاطر بیشتری برای مداوای دردهای مطرح شده اقدام می‌کنند، در کل انسان‌ها در تضارب افکار به همکاری با یکدیگر می‌رسند و این تنها کافی نیست، زیرا ضرورت دارد ارگانی واجد شرایط در بدنه دولت، چکیده نظرات را که همانا در بیانیه نهایی همایش قید می‌شود به جایگاه عمل و ارزش تبدیل کند و اهداف آن را پیگیری کند و اینجاست که نقش دبیرخانه دائمی همایش در دل سازمان بنادر و دریانوردی دوچندان بارز می‌شود.

پیشنهاد دارم در این همایش از مسئولان و مجریان اصلی که نقش فعال‌تری در امور دریایی و قانون‌گذاری مجلس، گمرک، وزارت کار، وزارت امور اقتصادی، بانک مرکزی، بیمه، وزارت راه و ترابری، وزارت بازرگانی و نهادهای دیگر دارند برای پربار کردن همایش دعوت به عمل آید.

• جمهوری اسلامی ایران می‌تواند به یک قدرت دریایی مبدل شود، نظر جناب عالی در این خصوص چیست؟

اکثر نظریه‌پردازان راهبرد دریایی معتقدند، بهره‌گیری از منابع دریا و دریانوردی، قدرت ملی و دریایی هر کشوری را توسعه می‌دهد و می‌تواند



وقت مناسب بهره‌برداری مناسب‌تر

قیمت کشتی به نقطه پایینی رسیده
بهترین فرصت برای سرمایه‌گذاری است

وی در ادامه با اشاره به اینکه سال ۱۳۸۷ سالی استثنایی برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران رقم خورد، افزود: خوشبختانه علی‌رغم مشکلات و گرفتاری‌ها، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران روند توسعه و گسترش را در طول تاریخ حیات خود تجربه کرد. به طوری که در آغاز سال ۱۳۸۷ تعداد ناوگان این شرکت ۱۳۶ فروند با بیش از ۴ میلیون تن ظرفیت بود که تا پایان سال ۲ فروند از این ناوگان خارج و ۲۰ فروند شناور جدید به مجموعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پیوست و ظرفیت شرکت را به ۵ میلیون و ۲۹ هزار تن رساند.

محمدحسین داجمر این روند را ادامه‌دار دانست و گفت: پیش‌بینی می‌شود برنامه‌های توسعه‌ای که پیش از این آغاز شده است، ادامه یابد به گونه‌ای که در پایان سال ۱۳۸۸، ۱۶ فروند شناور جدید نیز به ناوگان افزوده و ظرفیت را به ۵/۸ میلیون تن برساند.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه این شرکت سال گذشته رکورد را در میزان حمل‌ونقل به دست آورده است، میزان حمل کالا توسط شرکت‌های گروه کشتیرانی را ۳۰ میلیون و ۶۲ هزار تن عنوان کرد که این میزان

داجمر کاهش تولید ناخالص ایران را تأثیرگذار در تجارت جهانی برشمرد که در کاهش میزان حمل‌ونقل دریایی بروز خواهد کرد. وی با اشاره به آمار حمل‌ونقلی بار فله، گفت: شاخص حمل فله نشان می‌دهد که این کاهش، اثر خود را به ویژه از سال ۲۰۰۸ در حمل‌ونقل دریایی گذاشته است.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه اگر چه ما به عنوان یک کشور نفت‌خیز و در حال توسعه، آنچنان که کشورهای پیشرفته از بحران آسیب دیده‌اند، متأثر نبوده‌ایم، ادامه داد: اما شرکت‌های کشتیرانی، مثل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به دلیل اینکه فعالیت‌هایشان بین‌المللی است از این بحران تأثیر می‌پذیرند.

داجمر در ادامه ابراز امیدواری کرد در همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، توسعه دریا محور و بحران جهانی اقتصاد که یکی از بندهای موضوعی همایش است، توسط ارگان‌های دریایی به عنوان فعالان اقتصادی مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد و راهکارهای عملیاتی و اجرایی عبور از بحران ارائه شود.

در شرایط حساس و سخت اقتصادی به سر می‌بریم، از این دوره می‌شود به عنوان یکی از بحرانی‌ترین دوران پس از جنگ جهانی دوم یاد کرد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان این نکته در ادامه گفت: علی‌رغم اینکه رشد ناخالص داخلی در سال ۲۰۰۷ رقم ۴/۷ درصد و در سال ۲۰۰۸، ۴/۸ درصد بود اما برای سال ۲۰۰۹ میلادی، پیش‌بینی می‌شود که اقتصاد جهان ۱/۳ درصد رشد منفی داشته باشد.

محمدحسین داجمر که در نشست مطبوعاتی با خبرنگاران به مناسبت برگزاری هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی سخن می‌گفت، در بررسی وضعیت تجارت جهانی در شرایط کنونی با اشاره به آمار، گفت: تجارت جهانی در سال ۲۰۰۷، ۶ درصد رشد داشته که در سال ۲۰۰۸ این رقم به ۲ درصد رسید و ۸ میلیارد تن کالا در این سال جابه‌جا شد. اما براساس پیش‌بینی‌ها، تجارت جهانی در سال ۲۰۰۹ میلادی رشدی منفی (حتی به میزان ۱۱ درصد) را تجربه خواهد کرد که این وضعیت برای اقتصاد بین‌الملل یک بحران جدی تلقی خواهد شد.

با توجه به ظرفیت‌هایی که از نظر منطقه‌ای، تجاری و نیروی انسانی داریم، بی‌شک این بحران برای ما یک فرصت محسوب می‌شود و پیشنهادهایی به دولت شده است که اگر سیستم بانکی حمایت لازم را داشته باشد، در وضعیت کنونی که قیمت کشتی به نقطه پایینی رسیده، بهترین فرصت برای سرمایه‌گذاری است.



به عربستان صورت می‌گیرد و طبیعی است اگر تقاضاها افزایش یابد این ناوگان نیز گسترش یافته و سرمایه‌گذاری‌های مکمل انجام خواهد شد.

داجمر در پاسخ به سؤالی درباره اصلی‌ترین برنامه این شرکت برای اصلاح الگوی مصرف، پاسخ داد: سوخت و انرژی مهم‌ترین مواردی است که نیازمند صرفه‌جویی است؛ البته کشتیرانی سال‌های بسیار است که سوخت را به عنوان یکی از فاکتورهای مهم هزینه (حدود ۲۵ درصد هزینه‌ها را به خود اختصاص می‌دهد) در بررسی‌ها و کنترل‌های خود جای داده است. در حالی که در شرایط بحرانی کنونی نیز کاهش هزینه‌ها ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است و بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی دنیا نیز این روند را دنبال می‌کنند.

داجمر خارج کردن کشتی‌های با عمر بالا و فرسوده و همچنین تغییر ماهیت برخی خطوط را از دیگر برنامه‌های این شرکت برای اصلاح الگوی مصرف به ویژه در شرایط کنونی جهان برشمرد و گفت: برخی کشتی‌های ما به دلیل اینکه به دوران تعمیر رسیده و صرفه اقتصادی ندارند از گردونه ناوگان خارج شدند. از طرفی برخی خطوط نیز توجیه خود را از دست داده‌اند. چرا که به دلیل بحران، تجارت در برخی نقاط دنیا کاهش چشمگیری یافته و رونق سال‌های قبل را ندارد.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ادامه داد: به طور مثال خط کانتینری آسیا به اروپا که در سال‌های اخیر راه‌اندازی شده بود، با ظرفیت قبلی در شرایط فعلی امکان ادامه فعالیت ندارد.

داجمر در پایان تأکید کرد: البته برای استفاده از ظرفیت‌های منطقه‌ای، ممکن است ناوگان خود را بدون خارج ساختن از چرخه کار به مناطق دیگر ارسال کنیم. کما اینکه در مقطعی حدود ۸ فروند کشتی شرکت از چرخه فعالیت خارج شد اما به محض اینکه شاخص‌ها افزایش پیدا کرد، برخی از آنها دوباره توجیه فعالیت پیدا کردند و وارد عمل شدند. ■

با توجه به بحران کنونی جهان تنها با ۱/۳ درصد کاهش از ۱۲ میلیون و ۶۸ هزار تن به ۱۱ میلیون و ۹۰۰ هزار تن در حال حاضر تشریح کرد. وی همچنین در مورد اینکه از او سؤال شد اگر به بحران کنونی جهان به دید یک فرصت نگاه کنیم، برنامه‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در برهه کنونی چه خواهد بود، به پیشنهادهایی اشاره کرد که به دولت داده شده اما از بیان پیشنهادها، خودداری کرد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی گفت: با توجه به ظرفیت‌هایی که از نظر منطقه‌ای، تجاری و نیروی انسانی داریم، بی‌شک این بحران برای ما یک فرصت محسوب می‌شود و پیشنهادهایی به دولت شده است که اگر سیستم بانکی حمایت لازم را داشته باشد، در وضعیت کنونی که قیمت کشتی به نقطه پایینی رسیده، بهترین فرصت برای سرمایه‌گذاری است. این امر افزایش قدرت دریایی کشور را در پی خواهد داشت. این موضوع بهره‌برداری مناسب، در وقت مناسب است.

داجمر در واکنش به پرسشی که از او درباره وضعیت کشتی‌های کانتینربر سفارش شده به شرکت ایزویکو در ۱۵ سال پیش می‌پرسید، گفت: خودکفایی بحث‌های خود را دارد و باید یک سری هزینه شود. اما قول داده شده که حداقل یکی از این کشتی‌ها را امسال تحویل دهند.

وی همچنین درباره یارانه حمل‌ونقل در مورد کانتینرهای یخچالی گفت: کرایه کانتینرهای یخچالی و یا مسیرهایی که مشمول یارانه‌ها می‌شود، در مجموع رقم بالایی نیست و اساساً هدف از این طرح تشویق صادر کنندگان کالاهای یخچالی برای تغییر فرهنگ سنتی حمل‌ونقل به سیستم مدرن است، به این منظور از سوی سازمان توسعه و تجارت و سرمایه‌گذاری که شرکت والفجر برای ۲۰۰ فروند کانتینر یخچالی انجام داد، این برنامه در حال اجراست و هم‌اکنون نیز حمل مواد یخچالی برای مسافران حج عمره با این شیوه

دارای ۴ درصد رشد نسبت به سال پیش از آن است که میزان کرایه دریافتی را نیز ۱۲/۵ درصد بهبود بخشیده است.

در ادامه از داجمر سؤال شد با توجه به بحرانی که در جهان رخ داده است آیا شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی، افزایش کشتی‌های ناوگان را منجر به صرفه اقتصادی می‌داند که آن را در برنامه‌های امسال قرار داده است؟ مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پاسخ داد: بی‌شک ظرفیت‌ها و امکانات پاسخگویی بیش از این نیز خواهد بود. چرا که در برنامه چهارم توسعه اقتصادی کشور پیش‌بینی شده بود که ظرفیت حمل‌ونقل دریایی ما به ۵/۵ میلیون تن برسد. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در جهت برنامه توسعه اقدام خواهد کرد، که البته ما از رقم پیش‌بینی شده در برنامه چهارم عبور کردیم. از سویی اگر به توسعه ناوگان دریایی کشور توجه داشته باشیم، شواهد نشان می‌دهد که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، علی‌رغم برخورداری از ناوگان قوی در خاورمیانه تنها ۱/۳ درصد بازار حمل‌ونقل دریایی کشور را در اختیار دارد و هنوز دو سوم بازار حمل‌ونقل دریایی به دست ناوگان خارجی است. بنابراین هنوز جا دارد که کسب ظرفیت‌های داخلی را افزایش دهیم. همچنین در هدف‌گذاری‌های اقتصادی کشور، به دست گرفتن ۵۰ درصد بازار حمل‌ونقل دریایی پیش‌بینی شده است و چه بسا بالا رفتن از این رقم نه تنها مفید که ضروری نیز باشد.

وی در مقایسه میزان صادرات و واردات نسبت به سال‌های گذشته گفت: ما در میزان حمل‌ونقل به ویژه در واردات افزایش ۱۴/۵ درصدی را داشتیم که رقم ۹/۸ میلیون تن به بیش از ۱۱ میلیون تن رسید اما در صادرات ۰/۵ درصد کاهش داشتیم به عبارتی این رقم از ۵/۶۱ هزارتن به ۵ میلیون و ۳۷ هزار تن رسید.

داجمر در ادامه وضعیت حمل‌ونقل این شرکت را

جور دیگر باید دید

نیازمند نگاهی نو برای بهره برداری مطلوب تر از دریا هستیم



غالباً اهل محاسبه برای هر فعالیتی که منجر به سرمایه گذاری، اشتغال و درآمدزایی شود منحنی‌های متفاوتی را با معانی مختلف رسم می‌کنند که غالباً حاوی اعداد و علائمی است که در یک نگاه صعود، سقوط و یا رکود آن فعالیت را به بیننده تفهیم می‌کند.

کشورمان ایران که در جغرافیای بین‌الملل همانند گربه‌ای بر مرکز زمین نشسته، بر گرددۀ خود دریای خزر و در زیر پاهایش خلیج فارس و دریای عمان را فرش شده در اختیار دارد.

دریاهایی که نه تنها بر کشور بلکه در منطقه و جهان اثرات شگرفی دارد و در واقع در ایجاد ارتباط بین اقتصاد چهار گوشه عالم مانند دروازه راهگذری عمل می‌کنند که برای تردد به صیغه و کم‌هزینه ناگزیر می‌باید از این دروازه‌ها عبور کرد.

سال‌هاست که این تئوری زبان‌زد صاحب‌نظران خصوصاً در عرصه‌های سیاسی و اقتصادی است، اما چه فایده که خود از آن بی‌اطلاعیم و یا قدر مسلم نسبت به آن بی‌توجه.

چند ماهی است که مصادف با انتشار خبر برگزاری همایش هفدهم ارگان‌های دریایی، رسانه‌ها تحت تأثیر عنوانی قرار گرفته‌اند که دریا را به عنوان محور برنامه‌های توسعه‌ای پیشنهاد می‌کند و بر انجام آن تأکید دارد و شاهد کارآمدی این ادعا را اجرای سیاست‌های دریا محور در کشورهای توسعه یافته می‌داند.

آیا واقعاً دریا این توانمندی را در خود دارد؟ آیا ما توان بهره‌برداری هوشمندانه و پایدار از این ذخایر خدادادی را داریم؟ برای دریافت پاسخ‌هایمان در گفت‌وگویی مختصر با علی صفرعلی مدیر ارشد کشتیرانی بنیاد هم‌نشین شدیم و صحبت‌های وی را شنیدیم. آنچه در ادامه می‌آید حاصل این گفت‌و شنود است که می‌خوانید:

توسعه به معنای بکارگیری ظرفیت‌های بدون استفاده است. در حال حاضر تنها از ۲۰ تا ۳۰ درصد از ظرفیت دریا استفاده می‌کنیم. مدیر کشتیرانی بنیاد ضمن بیان مطلب فوق افزود: اگر میزان استفاده از این ظرفیت را بالا ببریم در جهت توسعه گام برداشته‌ایم. باید برای استفاده بیشتر از ظرفیت‌ها، هدف‌گذاری شود و برای رسیدن به آن توانمندی بیشتری را به کار گرفت.

وی در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا اظهار داشت: دریا ظرفیت‌های متعددی دارد که از جمله می‌توان حوزه حمل‌ونقل، انرژی و آبیان را نام برد.

علی صفرعلی در رابطه با موضوع عدم نگاه صحیح به دریا اظهار داشت: کشورهایی که از ظرفیت‌های دریایی برخوردار هستند همواره به عنوان یک مزیت به آن نگاه می‌کنند. ولی در ایران، با وجود برخورداری از ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی از ظرفیت‌های آن بهره‌برداری مناسبی نمی‌کنیم و این موضوع نشان می‌دهد که نگاه درستی به دریا نداشته‌ایم چرا که باید ضمن افزایش و توسعه فعالیت‌های فعلی در دریا فرصت‌های جدیدی برای استفاده از آن فراهم کنیم.

وی در ادامه افزود: اگر این اقدام به صورت صحیح انجام گیرد می‌توانیم کشورهای آسیای میانه را به آب‌های جنوبی متصل کنیم.

در واقع راه‌گذر ترانزیتی آن کشورها به خلیج فارس باشیم و در این حالت اعتبار بین‌المللی‌مان هم افزایش پیدا می‌کند. زیرا کشوری که در تعامل مناسب با دیگر نقاط جهان باشد، به این دستاورد می‌رسد و از این ره‌گذر دریا به عنوان یک محور مهم تلقی می‌شود.

مدیر کشتیرانی بنیاد در ادامه به نقش ارگان‌های دریایی در تغییر نگرش متولیان، اعم از دولتمردان و سیاست‌گزاران پرداخت و گفت: بهترین راهکار، عزم جدی برای تغییر در نگرش مسئولان کشور است که باید توسط خود ارگان‌های دریایی صورت بگیرد. ابتدا باید بین خود آنها هماهنگی لازم به وجود بیاید. حضور ارگان‌ها در یک همایش می‌تواند در این جهت مؤثر واقع گردد ضمن اینکه ایجاد تشکله‌ها و صنوف در این حوزه اقدامی مطلوب به نظر می‌رسد.

وی میزان هماهنگی ارگان‌های دریایی و تأثیر همایش‌ها را در شرایط حاضر رو به رشد دانست و اظهار داشت: اگر چه نتیجه کسب شده از برگزاری همایش‌ها به وضعیت مطلوب نرسیده ولی روندی که طی سال‌های گذشته تاکنون طی شده، مناسب است و قطعنامه‌های صادره ۴۰-۵۰ درصد اجرایی شده‌اند، ولی لازم است کار بیشتر و اقدام مؤثرتری صورت بگیرد زیرا برگزاری این همایش‌ها توانسته در تغییر نگرش متولیان اثرگذار باشد.

علی صفرعلی در ادامه موضوع تأثیر بحران اقتصادی جهان بر صنعت کشتیرانی را بیان، و تصریح کرد: در سال ۱۳۸۷ اگر چه تا حدود ۳ ماه، فعالیت‌های

اگر چه نتیجه کسب شده از برگزاری همایش‌ها به وضعیت مطلوب نرسیده ولی روندی که طی سال‌های گذشته تاکنون طی شده مناسب است و قطعنامه‌های صادره ۴۰-۵۰ درصد اجرایی شده‌اند، ولی لازم است کار بیشتری در این خصوص صورت بگیرد.

شرکت تحت تأثیر این بحران قرار داشته ولی در ۹ ماه دیگر سال، عملکردمان بسیار خوب بوده و از نظر میزان سوددهی و حجم فعالیت دستاوردهای مطلوبی را کسب کرده‌ایم. وی در ادامه افزود: ۱۳۸۸ سال دشواری خواهد بود و تمام تلاش ما این است که بتوانیم سال جاری را که مواجهه با بحران است به خوبی پشت سر بگذاریم. البته بعد از هر بحران و رکود، دوره رونق پدید می‌آید، باید تلاش کرد که این دوره را به نحو مؤثری سپری کنیم، اصولاً در زمان بحران بازار حالت سینوسی می‌یابد و میزان رکود بالا و پایین می‌شود و با این شرایط کاملاً آشنایی داریم. ولی شدتی که در حال حاضر وجود دارد بی‌سابقه است چرا که فاصله این بحران از رکود تا بهبود، به ۹۴ درصد هم رسیده، که شرایطی بی‌نظیر است.

مدیر کشتیرانی بنیاد در ادامه تصریح کرد که کشتیرانی بنیاد تلاش کرده از نظر کمیت میزان فعالیت خود را حفظ کند اگر چه این فعالیت‌ها از بُعد کیفی و میزان آن نسبت به گذشته کاهش یافته است.

این مقام مسئول در بخش دیگری از سخنان خود به حجم فعالیت‌های بنیاد اشاره کرد و خاطرنشان ساخت که اگر چه در حال حاضر کل کشتی‌های شرکت در حال فعالیت هستند، ولی ممکن است به خاطر رکود در آینده میزان آن کاهش پیدا کند.

وی در ادامه میزان مساعدت سازمان بندرودریانوردی با شرکت‌های کشتیرانی را بیان کرد: حدود ۴-۵ سال پیش این تعرفه‌ها بالا بود ولی در حال حاضر

وضعیت بهتری پیدا کرده است که یکی از دلایل بهبود تعرفه‌ها، اثرگذاری همایش‌های دریایی است، لازم است در اینجا بگویم بنده طرحی را پیشنهاد داده‌ام که عبارت از یک بسته حمایتی است که به موجب آن شرکت‌های کشتیرانی مورد حمایت دولت قرار می‌گیرند، در این راستا مدیران شرکت‌های دیگر حمایت خود را اعلام کرده‌اند ولی نیاز است که رایزنی بیشتری صورت بگیرد.

صفرعلی در ادامه افزود: به دنبال آن هستیم تا پیشنهاد بنده را در همایش مطرح کنیم تا در یکی از بندهای قطعنامه گنجانده شود. این حمایت‌ها می‌تواند شامل تقسیت و تعدیل عوارض بندری و تقسیت سوخت کشتی‌ها باشد، زیرا همان‌طور که می‌دانید ۳۰ درصد از هزینه‌ها، مربوط به سوخت کشتی‌ها است که کمک در پرداخت آن می‌تواند کمک قابل توجهی به شرکت‌های کشتیرانی باشد. وی افزود: در حالی که هزینه شرکت‌های کشتیرانی تقریباً مانند سال‌های قبل است ولی درآمد آنها ۸۰-۹۰ درصد کاهش پیدا کرده است. در چنین شرایطی بدیهی است که نیاز به کمک سازمان بندرودریانوردی و دیگر ارگان‌های دریایی وجود دارد.

مدیر کشتیرانی بنیاد در بخش دیگری از این گفت‌وگو به فعالیت‌های جدید شرکت متبوع خود اشاره نمود و گفت: ما در حوزه دریای خزر اقداماتی را شروع کرده‌ایم و ۱ فروند کشتی نیز خریداری شده است که در نظر داریم تعداد آن را به ۴ فروند افزایش دهیم. کشتی خریداری شده خرداد ماه سال جاری از طریق دریای سیاه وارد خزر خواهد شد، ضمن اینکه ورود به حوزه فعالیت سوآپ گندم در دریای خزر نیز برایمان مطرح است.

وی کشورمان را شایسته احراز یک قدرت دریایی دانست و افزود: موقعیت جمهوری اسلامی ایران در منطقه بسیار مناسب است و برخورداری از ۳ هزار کیلومتر سواحل دریایی می‌تواند ما را به عنوان یک قدرت مطرح کند. زیرا تقریباً در این منطقه کشوری به گستردگی ایران وجود ندارد و این موقعیت ممتازی است و ارگان‌های حاکمیتی می‌توانند در این خصوص، بسیار مؤثر عمل کنند و محور این قدرتمندی و توسعه باید دریا باشد.

مدیرعامل کشتیرانی بنیاد در بخش پایانی سخنان خود در مورد چشم‌انداز آینده با توجه به بحران جهانی اظهار داشت: همان‌گونه که گفتم سال ۱۳۸۸ را به عنوان سالی دشوار می‌دانم که باید با تدبیر آن را سپری کنیم ولی در ۱۳۸۹ اوضاع مناسب‌تر خواهد شد و روند مطلوبی خواهد گرفت و پیش‌بینی می‌کنم که در سال ۱۳۹۰ به وضعیت معمولی برسیم. وی همچنین میزان درآمد کشتیرانی بنیاد در سال گذشته (۱۳۸۷) را ۱۳۸۰ میلیارد ریال اعلام کرد که نسبت به مشابه سال قبل ۲۳ درصد افزایش داشته است. ■

چرا اقتصادمان رو به خشکی است

عدم توجه به ظرفیت‌های دریایی کشور در تدوین برنامه‌های توسعه‌ای

مهدی عبیدی سیاوشانی

در تعریف توسعه اختلاف نظر بسیاری بین اقتصاددانان وجود دارد. اما به تعبیر کلی، توسعه عبارت است از گذار از یک جامعه سنتی به جامعه نوین؛ گذاری که خود باعث ایجاد تغییرات بسیاری در ساختار فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، حاکمیتی و حتی اخلاقی جامعه خواهد شد. در این گذار همچنین صنعتی شدن بسیار حائز اهمیت است و محوریت اساسی در مباحث اقتصادی پیدا می‌کند. با این تعریف نتیجه کاملاً مشخص است؛ حرکت به سوی مزیت‌های نسبی و بهینه‌سازی ظرفیت‌های اقتصادی و نهایتاً افزایش درآمد ملی و سرانه شهروندان. فارغ از ارزش‌گذاری اعتقادی، به مسئله گذار از جامعه سنتی به نوین - که ذیل مباحث نقد مدرنیته به آن پرداخته شده است - می‌توان گفت تقریباً بیش از شصت سال از آغاز برنامه‌های توسعه‌ای اقتصادی در ایران می‌گذرد. در خصوص اهمیت و جایگاه دریا و متعلقات آن در این برنامه‌ها گفت‌وگویی را با دکتر بهروز هادی‌زنوز، استاد اقتصاد دانشکده اقتصاد دانشگاه علامه طباطبائی(ره)، انجام داده‌ایم که در ادامه می‌خوانید.



توسعه اقتصادی آنها عمل کرده است. از منظر اقتصادی تقریباً نمی‌توان کشور پیشرفته‌ای در مقیاس بزرگ پیدا کرد که به نحوی به دریا متصل نبوده و از مزایای آن استفاده نکرده باشد. دریا در قدیم منبع معیشت بوده، بعدها منبع تجارت شده و امروزه هم بسیاری از شهرهای مهم و صنایع مهم در کنار دریاها مستقر هستند. کشور ما نیز از دو سمت شمالی و جنوبی به دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان متصل است که تقریباً مجموع خطوط ساحلی ما به بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر می‌رسد. البته به رغم این موقعیت ارزشمند طی سال‌های گذشته بنا به دلایل مختلف نگاه ما به نقش دریا در توسعه اقتصادی کشور از یک دیدگاه جامع و همه جانبه سرچشمه نگرفته است. به این معنا که سازمان‌های متعددی در زمینه دریانوردی و حوزه‌های مختلف آن همچون

• دریا به مفهوم کلی آن که مجموعه‌ای از استعدادها در زمینه انرژی، حمل‌ونقل، ترانزیت، شیلات، سواحل و گردشگری و... است در برنامه‌های توسعه‌ای ایران از ابتدا تاکنون (قبل و پس از انقلاب) چه جایگاهی داشته است؟

آنچه که به عنوان یک اقتصاددان می‌توانم بگویم این است که از گذشته‌های دور تا دوران معاصر، دریا برای حیات اقتصادی جامعه اهمیت ویژه‌ای داشته است و بعد از آن هم دارد. گسترش دریانوردی مهم‌ترین عامل توسعه تجارت در جهان است، به همین دلیل بسیاری از شهرهای مهم جهان (حتی در حال حاضر) در کنار گذرگاه‌های دریایی تأسیس شده‌اند. همچنین این موضوع برای بسیاری از کشورهای جهان که به دریا راه ندارند به عنوان مانع جدی

شیلات، انرژی، صنایع دریایی، گردشگری، نظامی و انتظامی و... فعال بوده که متأسفانه توسط یک مدیریت یکپارچه نظارتی بر آنها اعمال نشده است. به همین دلیل علاوه بر تجاوز بسیار زیاد به حریم دریا، تخریب گسترده منابع نیز صورت گرفته و همچنین آلودگی‌های سواحل در برخی مناطق به حد خطرناکی رسیده است. همچنین نکته مهم دیگر این است که علاوه بر نبود یک برنامه جامع، رویکرد تجاری و اقتصادی ما در عرصه ملی مبتنی بر واردات کالا است که هم در برنامه‌های توسعه قبل از انقلاب صورت گرفته و هم در چهار برنامه توسعه پس از انقلاب، علی‌رغم اینکه شعار توسعه صادرات داده‌ایم اما نگاهمان مبتنی بر توسعه واردات بوده است. بنابراین بنادر ما نیز اساساً به بنداری تبدیل شده‌اند که بیشتر برای واردات محصولات کشاورزی (غلات، برنج، شکر و...) و محصولات صنعتی کشورهای پیشرفته تجهیز شده‌اند. بخشی از بنادر هم به صورت تخصصی در صدور نفت فعالیت می‌کنند. در صورتی که اگر نگاه ما از منظر اقتصادی بر پایه صادرات در بنادر جنوبی شکل گرفته بود، امروزه به طور قطع در جنوب، شهرهای بزرگی داشتیم که عملکردشان در صادرات کالا به شهرها و کشورهای عمده دنیا مرتبط می‌شد، اما چون رویکردمان در اقتصاد، واردات محور بوده به هیچ وجه این شهرهای بزرگ در سواحل جنوبی‌مان شکل نگرفته‌اند. به

خاطر دارم که در سال‌های قبل از انقلاب مطالعاتی توسط مشاوران خارجی در مورد بندرعباس انجام شد و در آن موقع قبل از اینکه دبی به یک منطقه آزاد تجاری تبدیل شود، پیشنهاد شده بود که بندرعباس به دلیل ویژگی‌های طبیعی مناسب و موقعیت ژئوپلیتیک تقریباً منحصر به فرد است، همچنین با توجه به اراضی ذخیره توسعه فراوان و دسترسی به بازار ۳۰۰ میلیونی منطقه، نقش اساسی را در خلیج فارس و منطقه بر عهده بگیرد. آن زمان کسی تصور نمی‌کرد که دبی گوی سبقت را برآید و به این وضعیت امروز برسد. همین صنایع دریایی سنگین که امروزه در سواحل جنوب می‌بینیم، محصول مطالعاتی است که در آن زمان انجام شده است. البته وقوع انقلاب و جنگ هم تغییراتی را در این مطالعات ایجاد کرد. مثلاً در دوره قبل از انقلاب قرار بود که صنعت فولاد در بندرعباس فعال شود که بعد از انقلاب بنابه دلایل امنیتی اجرای این طرح از بندرعباس به مبارکه اصفهان منتقل شد، در حالی که امکان انتقال مواد خام و تزریق گاز به بندرعباس در شرایط بسیار بهتری نسبت به مبارکه اصفهان قرار داشت. همچنین امکان صدور تولیدات و محصولات نیز از بندرعباس بسیار آماده بود در حالی که مبارکه چنین وضعیتی را نداشت. همچنین قبل از انقلاب علاوه بر موضوع فولاد مبارکه و ایجاد منطقه آزاد و صنایع دریایی در بندرعباس موضوع توسعه

گردشگری در جزایر خصوصاً کیش هم مطرح بود و مورد توجه سرمایه‌گذاران نیز قرار گرفته بود که با وقوع جنگ، این مسائل تا حدودی نقش محوری خود را از دست دادند. البته نگاه واردات محور در برنامه‌های توسعه قبل از انقلاب هم به عنوان رویکرد اصلی مورد توجه قرار گرفته بود و تنها در اواخر سال‌های دوره پهلوی دوم بود که مسئولین دولتی به این نتیجه رسیدند که اتکای بیش از حد به نفت، می‌تواند عواقب وخیمی داشته باشد. به همین دلیل قرار بود که مجتمع‌های فولاد و همچنین مجتمع‌های بزرگ صنعتی و پتروشیمی در جنوب مستقر شود. بعضی از این موارد از قوه به بالفعل در آمد و در جریان جنگ تحمیلی متوقف گردید. پتروشیمی ایران- زاین که یکی از بزرگ‌ترین مجتمع‌های پتروشیمی خاورمیانه (ماهشهر) بود، از جمله این طرح‌ها بود که در جریان جنگ به خاطر خطراتی که آن را تهدید می‌کرد، متوقف شد. به طور کلی در خصوص دوران قبل از انقلاب می‌توانیم این طور بگوییم که در متن برنامه ششم توسعه‌ای که طرحی تهیه شده بود که مورد تصویب قرار نگرفت؛ این طرح توسعه سواحل جنوبی و اهمیت اقتصادی آنها را مورد توجه قرار می‌داد. البته این توجه تا وضعیت مطلوب نسبت به رویکرد صادرات محور، فاصله زیادی داشت. شاید به توان تنها توجه به ایجاد امکانات برای صدور نفت را از این قضیه مستثنی دانست که در



جریان برنامه پنجم توسعه ایران در قبل از انقلاب، شدت بسیاری پیدا کرده بود و با توجه به اینکه خارک جایگاه بالایی را به عنوان پایانه صادراتی نفت کشور به دست آورده بود، سقف صادرات نفت ایران نیز به بالای چهار میلیون بشکه و حتی در گزارش‌هایی به بیش از شش میلیون بشکه در روز رسیده بود. بعد از انقلاب، ده سال اول در جریان جنگ و دفاع مقدس قرار داشتیم و عملاً توفیق چندانی در این مورد به دست نیاوردیم. محصول دهه اول دوران بعد از انقلاب، این بود که تصمیم گرفته شد در مکانی به جز خلیج فارس یعنی دریای عمان نیز بنداری ایجاد شود. در این زمینه به صورت موقت بندر چابهار تجهیز شد، لیکن این بندر با آنکه عمق مناسبی در سواحل دارد به علت نبود موج‌شکن و وجود جریان‌های شدید جزر و مد آب و همچنین طوفان‌های دریایی فصلی، انتخاب مناسبی برای این موضوع نبود. به همین دلیل هم سرمایه‌گذاری مناسبی در آنجا صورت نگرفت. البته وجود فاصله زیاد تا مراکز جمعیتی و صنعتی نیز مزید بر علت شد تا آنچنان توسعه‌ای در این بندر صورت نگیرد. البته این موارد چیزی از اهمیت فعلی بندر چابهار در مسیر محور شرق کم نخواهد کرد. نهایتاً بعد از جنگ بود که دوباره توجه به پروژه‌های سنگین صنعتی خصوصاً پتروشیمی در دستور کار قرار گرفت. در این مورد طرح توسعه‌ای در زمینه صنایع پتروشیمی در دوران مدیریت آقای نعمت‌زاده تنظیم شد که در دوره برنامه‌های دوم و سوم توسعه به سرعت به اجرا در آمد. بعد از انقلاب خیلی تلاش شد که در سواحل جنوب کشور صنایع سنگین و انرژی بر احداث شود. ایجاد مجتمع‌های بزرگ صنعتی مثل آلومینیوم المهدی و پالایشگاه نفتی بندرعباس و مجتمع‌های پتروشیمی از جمله این موارد بودند. همچنین تعیین مناطق کیش، قشم و چابهار به عنوان منطقه آزاد (علی‌رغم انجام مطالعات در دوران قبل از انقلاب) از جمله دستاوردهای عملیاتی دوران پس از جنگ بود. این مناطق به عنوان دریاچه‌ای برای ارتباط با دنیای بیرون در نظر گرفته شد تا با جذب سرمایه و گردشگری به توسعه تجارت در این نقاط پرداخته شود. البته از توجه به موضوع شیلات در دوران پس از انقلاب و حتی دوران جنگ نیز نباید چشم‌پوشی کرد که اصلاً قابل مقایسه با دوران قبل از انقلاب نبود. در این زمینه خصوصاً در پانزده سال اول انقلاب وزارت کشاورزی، جهاد سازندگی و شیلات تلاش بسیاری داشتند تا بنادر صیادی متعددی در جنوب کشور احداث شود. همچنین در این دوران صید ماهی و میگو گسترش عظیمی پیدا کرد و بعدها هم که توانمندی بالای پرورش میگو در سواحل جنوب مورد توجه قرار گرفت، شیلات نیز اقدام‌های بسیاری را در جهت ایجاد و توسعه مراکز تولید و پرورش میگو در مناطق جنوبی کشور صورت داد. بعد از انقلاب همچنین توسعه میادین نفت و گاز به خصوص در حوزه گاز مورد توجه بیشتری قرار

اگر بخواهیم در بیست سال آینده سند چشم‌انداز را محقق کنیم و خود را به یکی از قطب‌های خاورمیانه تبدیل کنیم، تجهیز سواحل جنوب و ایجاد زیرساخت‌ها جهت بهره‌برداری مطلوب از امکانات سواحل و همچنین ایجاد صنایع سنگین در سواحل جنوبی یگانه راه ممکن در این مسیر خواهد بود.

گرفت و بحث کشف میدان گازی پارس جنوبی اهمیت عظیمی پیدا کرد و ما را به دومین کشور دارای منابع گاز در جهان تبدیل کرد که این موضوع باعث شد سرمایه‌گذاری بسیاری در جنوب انجام شود. البته مطالعاتی نیز در مورد مکان‌یابی سایت‌های صنعتی و صنایع انرژی بر در سواحل جنوب کشور انجام شد و نقاطی نیز جهت توسعه این‌گونه صنایع (مثل فولاد، آلومینیوم و پتروشیمی) در سواحل جنوبی در نظر گرفته شده است. در این میان سازمان بنادر و دریانوردی هم طرح ساماندهی سواحل جنوب را به مرحله اجرا درآورد و در این زمینه مطالعاتی نیز انجام گرفت. اما آنچه که از آن به عنوان مدیریت یکپارچه ساحلی نام برده می‌شود نه در گذشته در کشور وجود داشته و نه امروز منجر به یک نتیجه روشنی شده است. این موضوعات به طور عمده سرگذشت سواحل عمدتاً جنوبی بوده که اگر دقت شود نشان از آن دارد که برخورد دستگاه‌ها با آن بیشتر موردی بوده و نگاهی کل‌نگر همراه با یک طرح جامع و کلان برای توسعه آن به هیچ وجه مطرح نبوده است. در این زمینه وزارت نفت و شرکت‌های پتروشیمی برای خود طرح‌های توسعه‌ای تنظیم و سازمان بنادر و دریانوردی نیز براساس شرح وظایف خود عمل کرده است. شیلات و نهادهای نظامی و گردشگری نیز به گونه‌ای موردی با این موضوع برخورد کرده‌اند. بخش خصوصی هم گاهی در این میان به دلیل نبود یک نگاه جامع، سرگردان است و ناگزیر حضور ناقصی دارد. در کل چون طرح جامعی در مورد توسعه سواحل جنوب وجود نداشته و نگاه‌ها بخشی بوده عملاً آسیب‌های جدی نیز به این بخش وارد شده است.

• ارزیابی شما از توجه به استان‌های ساحلی و ظرفیت‌های آن‌ها در راستای انطباق با مطالعات آمایش سرزمینی و منطقه‌ای چیست؟
اسناد آمایشی که در ایران تهیه شد بیشتر جنبه

راهبردی داشته و خیلی جنبه اجرایی و عملیاتی ندارند. قرار بود هنگامی که سند ملی آمایش تهیه شد اسناد استانی آن نیز تهیه شود و این اسناد آمایش استانی بود که باید با برنامه پنج ساله توسعه استان تطبیق داده شود. یعنی به نوعی می‌توان گفت هنوز برنامه اقدامات عملی معلوم و ضوابط و مقررات خاصی برای اسناد آمایشی مشخص نشده است.

نبود این اسناد عملاً آسیب‌های جدی به استان‌های ساحلی وارد کرده است. در این زمینه می‌توان از میل شدید ارگان‌ها و نهادهای دولتی به تصرف اراضی ساحلی در شمال و جنوب کشور و همچنین تخلیه پساب‌های صنعتی و خانوارهای شهری در دریا و سواحل اشاره کرد. با اینکه مقررات مشخصی هم گاهی در این موارد وجود دارد اما هیچ ضمانت اجرایی خاصی ندارد. البته در مورد ساخت‌وسازهای ساحلی به نوعی می‌توان گفت که اصلاً ضابطه خاصی وجود ندارد. در هر صورت نبود برنامه مشخص در جهت اقدامات عملیاتی لازم در این زمینه سبب شده است که علی‌رغم وجود نگاه راهبردی آمایش سرزمینی، هم استفاده از ظرفیت‌های دریایی به درستی صورت نگیرد، هم دسترسی مردم به دریا ضعیف شود و هم آلودگی‌ها در آب‌های ساحلی به مرحله خطرناکی برسد. در مورد شیلات هم علی‌رغم افزایش کمی برداشت از ذخایر دریایی، اما هنوز به بهره‌برداری پایدار از منابع آبزیان چه در شمال و چه در جنوب کشور دست نیافته‌ایم. من بیش از دو سال مدیر علمی تهیه طرح جامع شیلات جنوب بودم و به نظر دولت نتوانسته است آن اقتدار لازم را در شمال و جنوب کشور اعمال کند. در بحث آلودگی‌ها هم هنوز کنترل خوبی در شمال و جنوب کشور نداشته‌ایم. در دریای خزر که از لحاظ حقوقی و نحوه بهره‌برداری از دریا اختلاف داریم و در جنوب هم به جهت اینکه آب خلیج فارس زمان می‌برد تا گردش پیدا کند، به شدت مستعد آلودگی است. نبود همکاری‌های لازم بین کشورهای ساحلی خلیج فارس در زمینه مسائل زیست‌محیطی و همچنین وقوع جنگ‌های متعدد منطقه‌ای نیز این مسئله را تشدید کرده است. بنابراین تصور می‌کنم در صورتی که ما بخواهیم توسعه استان‌های ساحلی بر مبنای مطالعات آمایشی ملی و منطقه‌ای باشد باید در ابتدا مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در این نقاط به وجود بیاید تا با ایجاد یک نگاه جامع و فرابخشی بتواند توسعه استان‌های ساحلی را بر اساس اسناد چشم‌انداز محقق کند.

• اگر ممکن است از ظرفیت‌های ایران در حوزه ترانزیت و حمل‌ونقل در سواحل جنوبی کشورمان ارزیابی داشته باشید. استفاده از این ظرفیت‌ها در حد استعداد مناطق تحقق یافته است؟

در این زمینه یک زنجیره مطالعات تحت عنوان «مطالعات محور شرق» که شامل استان‌های شرق



آنها نمی‌توانند سطح معیشت‌شان را ارتقاء دهند مگر اینکه از طریق صادرات به ارز دسترسی پیدا کنند. مثلاً کشوری مثل ژاپن یا کره جنوبی که منابع طبیعی خاصی نداشته و ندارند، صناعی را ایجاد کردند که از طریق آن بازارهای صادراتی را به دست آورده و ارز کمیاب را تحصیل کنند و به وسیله آن ارز ماشین‌آلات، تجهیزات و تکنولوژی را خریداری کنند و به پیشرفت صنعتی بپردازند. اگر کشوری رویکرد صادراتی داشته باشد حمل‌ونقل دریایی اهمیت پیدا کرده و دسترسی به آب‌های آزاد، استقرار صنایع کنار دریا و همچنین ایجاد شهرهای ساحلی نقش اساسی در تحقق برنامه‌های توسعه آن کشور خواهد داشت. در ایران به دلیل این که ما همیشه متکی به درآمدهای نفتی بوده‌ایم و از این طریق ارز کمیاب را به دست آورده‌ایم، صدور کالاهای صنعتی، خیلی در برنامه ما قرار نداشته است. از سوی دیگر به دلیل نقش عمده صنعت نفت در تحقق اهداف برنامه‌های توسعه‌ای و همچنین منزوی بودن صنعت نفت از صنایع دیگر، باعث شده که هم نقش سایر بخش‌های اقتصادی در برنامه‌ها کمتر شود و هم این بخش‌ها ارتباط کمتری با اهداف عمده برنامه‌های توسعه داشته باشند. این مسئله همچنین سبب شده تا حتی اگر بندری هم تجهیز شده است (به جز بنادر نفتی) بیشتر در واردات کالا بکارگیری شود تا صادرات. عملاً می‌بینیم که بنادر ما از امکانات بیشتر و مقررات سهل‌تری جهت واردات کالا نسبت به صادرات برخوردار هستند. پس در نتیجه وابستگی اقتصاد ما به نفت باعث شده صادرات غیرنفتی نیز خیلی مورد توجه قرار نگیرد. اگر روزی به طور جدی به توسعه صادرات غیرنفتی توجه کنیم بدون شک بهترین گزینه برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، سواحل جنوب کشورمان می‌باشد. ■

در بنادر ساحلی مان رهنمون سازد. پیش‌بینی من این است که اگر ما بخواهیم در بیست سال آینده سند چشم‌انداز را محقق کنیم و خود را به یکی از قطب‌های خاورمیانه تبدیل کنیم، تجهیز سواحل جنوب و ایجاد زیرساخت‌ها جهت بهره‌برداری مطلوب از امکانات سواحل و همچنین ایجاد صنایع سنگین در سواحل جنوبی یگانه راه ممکن در این مسیر خواهد بود. ایجاد شهرهای ساحلی بزرگ در جنوب کشور نیز از نتایج خوب این موضوع خواهد بود.

• در مورد تجربه جهانی کشورها در استفاده از توانمندی‌های دریایی‌شان از منظر اقتصادی توضیح دهید.

تجربه توسعه در کشوری مثل چین نشان می‌دهد که در وهله اول همه مناطق مملکت مورد توجه قرار نگرفته است، بلکه اولویت اول به سواحل جنوبی این کشور مثل شانگهای و... داده شد. این مسئله به همراه ارائه خودمختاری در وضع قوانین جهت جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ایجاد زیرساخت‌ها و امکان‌های مناسب توانست این منطقه را به قطب صنعتی و کانون توسعه اقتصادی چین تبدیل کند. شهرهای دیگری در ژاپن، کره، جنوب شرق آسیا، اروپا، آمریکا و حتی هند نیز از همین مزیت نسبی ساحلی بودن استفاده کرده و خود را به کانون‌های مهم تجارت منطقه‌ای و جهانی تبدیل کرده‌اند.

• فکر می‌کنید چه دلیلی باعث شده که علی‌رغم استفاده بسیاری از کشورها از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های دریایی‌شان، ما در این زمینه دچار یک غفلت تاریخی شویم؟

بسیاری از کشورهایی که فاقد منابع طبیعی بوده و در کنار دریا هستند به توسعه تجارت خارجی به عنوان یک موضوع حیاتی-مماتی نگاه می‌کنند.

ایران مثل سیستان و بلوچستان، کرمان، هرمزگان و... می‌شد انجام گرفته است. در این مطالعات مسئله اصلی موقعیت ترانزیتی ایران بود که مورد توجه قرار گرفت و مقرر شد بندرعباس و چابهار به عنوان بنادر ترانزیتی ایران مورد بهره‌برداری قرار گیرند. مصوبه‌ای را هم هیئت دولت در این زمینه تهیه کرد تا از امکانات ترانزیتی بندرعباس و چابهار بهره‌برداری شود. از جمله اقدام‌هایی که دولت ایران در این زمینه انجام داد اتصال راه‌آهن بندرعباس به شبکه سراسری راه‌آهن کشور بود که می‌توانست در تجارت خارجی کشورهای آسیای میانه پس از استقلال از شوروی بسیار مؤثر عمل نماید. البته گاهی تأخیرهای ناهنجار نیز باعث شد ما از موقعیت‌های ویژه خود خصوصاً در بندر چابهار استفاده مناسب نکنیم که نمونه آن بهره‌برداری پاکستان از بندر گوادر (در مجاورت بندر چابهار) با کمک چینی‌ها در جهت هدایت تجارت آسیای میانه به سمت آن بندر بود. در واقع نتوانستیم چابهار را به عنوان بندری که برای هر چهار فصل قابل بهره‌برداری باشد معرفی کنیم. البته هنوز هم یک توانمندی بسیار قوی جهت ترانزیت دارا هستیم. ترانزیت موفق، اصولاً مستلزم یک زنجیره عملکردهای نرم‌افزاری و سخت‌افزاری است. اقدامات نرم‌افزاری شامل مواردی چون قیمت‌گذاری، گمرک‌ها، ضوابط و مقررات، موافقت‌نامه‌ها، سرعت گردش کار و... می‌شود. اقدام‌های سخت‌افزاری نیز مواردی چون ایجاد زیرساخت‌ها مثل جاده، راه‌آهن، بنادر، ناوگان و... در بر می‌گیرد. ما در همه این زمینه‌ها دچار ضعف‌هایی بوده و هستیم. به عنوان مثال پنبه ازبکستان به جای فراوری در بنادر ایران که موقعیت بسیار بهتری برای آنها دارد در دبی فراوری و بسته‌بندی شود. یقیناً تمرکز در این دو حوزه می‌تواند ما را به سمت جایگاه مطلوب

آشنایی دورا دور

ایران کشوری غنی در ظرفیت‌های دریایی و فقیر در معرفی و بهره‌برداری از آن



این دیگر بحث کهنه‌ای است که بگوییم ما کشوری توانمند از نظر استعدادهای طبیعی، جغرافیایی، منابع و... هستیم. زیرا همه آن را می‌دانیم. در سال‌های گذشته در هر جدول آماری منتشر شده ملی، منطقه‌ای و جهانی در مورد توانمندی‌های اقتصادی، جغرافیایی، کشاورزی، اجتماعی، فرهنگی، تاریخی و... ایران (البته بیشتر بالقوه‌هایش!)، اگر در بین ۵ کشور اول دنیا نبوده‌ایم، قطعاً بین ۱۰ کشور اول دنیا جای داشته‌ایم.

تقریباً یک درصد جمعیت جهان در ایران جای گرفته است و باز هم تقریباً سهمی یک درصدی از کل اقتصاد جهانی به اقتصاد ایران تعلق دارد. حال سؤال اینجاست که آیا ظرفیت‌ها و قابلیت‌های موجود در کشور ما نیز تقریباً یک درصد دنیاست؟ برای پاسخ به این پرسش از مطلب قبلی کمک بگیرید؟

ایرانیان اگر اولین قومی نباشند که دریاها را زیر بادبان‌های کشتی‌هایشان گرفتند، جزو اولین اقوامی بوده‌اند که به این مهم دست یافته‌اند. تاریخ این سرزمین هم گواه این است که با دریا دوستی دیرینه‌ای داشته‌اند. اما گویی امروزه دریا به معنی جامع آن (و نه فقط حوزه‌های انرژی آن) خیلی در برنامه‌ریزی‌های ما نقش ندارد. راستی نام کدامیک از شهرهای ساحلی ما در شمال و جنوب کشور برای جهانیان شناخته شده است؟

موضوع «توسعه دریا محور» باعث شد که گفت‌وگویی را با دکتر محمد خوش‌چهره از اساتید دانشگاهی کشور و نماینده سابق مردم تهران در مجلس هفتم انجام دهیم. استراتژی‌های توسعه و اقتصاد حمل‌ونقل از جمله علاقه‌مندی‌های تخصصی وی است. البته دکتر خوش‌چهره در حال حاضر به عنوان مشاور معاون حمل‌ونقل ترافیک شهرداری تهران نیز فعالیت دارد. با هم این گفت‌وگو را می‌خوانیم:

• مفهوم توسعه با توجه به زوایای مختلف آن و ارزیابی شما از «توسعه دریا محور» چیست؟
در ابتدا باید اشاره کنم که درک صحیح از واژه‌ها و عبارات از الزامات ورود به هر بحث و به یقین موضوع توسعه است. شاهد هستیم که در کشور ما از واژه توسعه جهت ملاحظات بخشی و زیربخشی در مقیاس ملی بسیار استفاده می‌شود؛ مانند

توسعه توریسم محور، توسعه صنعت محور، توسعه صادرات محور، توسعه دانایی محور و حال توسعه دریا محور.
اگر منظور از این واژه‌ها بیان اهمیت پسوند باشد که در اینجا همان توریسم، صادرات، صنعت و یا دریا است، یک مفهوم دارد و اگر بخواهد اطلاق یک لفظ علمی و منطقی را القاء کند معنای دیگری

است که جای بحث دارد.
اما توسعه اساساً یک مفهوم پیچیده و چندوجهی است که هم تغییرات کمی شامل بالا بردن کمیت در مقیاس ملی، افزایش تولید ناخالص ملی، افزایش درآمد ملی و متغیرهای کلان ملی و هم تغییرات کیفی مشتمل بر بهبود در شیوه‌های عمل و فعالیت را دربر می‌گیرد.

البته توسعه تعاریف مختلفی دارد، به عنوان مثال اینکه توسعه را فرایند بهبود می‌نامند؛ یعنی جریان و حرکتی که باید به سمت بهبود یافتن حرکت کند و به عبارت دیگر توسعه، فرایند دستیابی به وضع مطلوب است که در هر صورت باید تعاریف دقیق بهبود و مطلوب نیز در برنامه‌ها مشخص شود. یقیناً از لحاظ منطقی ما نمی‌توانیم محور توسعه در ایران را صرفاً صادرات، توریسم و یا دریا در نظر بگیریم، زیرا قابلیت‌ها و ظرفیت‌های دیگری نیز در کشور وجود دارد که این حوزه‌ها حتی در مطلوب‌ترین شرایط با آنها فاصله دارند. اما اگر در مصطلح‌سازی این عبارات منظور ما توسعه با تأکید بر صادرات، توریسم، دریا و... باشد، موضوعی درست و به جا است.

پیشنهاد من این است که یک بازنگری در مفهوم توسعه دریا محور انجام شود زیرا می‌تواند مورد ایراد منطقی و علمی قرار گیرد. اما در صورتی که ما بخواهیم اهمیت دریا و تأکید بر ظرفیت‌های دریایی و مغفول ماندن آنها را مطرح کنیم؛ تجربه جهان نشان داده است کشورهایی که ظرفیت‌ها و قابلیت‌هایشان را برای استفاده از دریا درک کرده و آنها را به مزیت‌های اقتصادی‌شان تبدیل کرده‌اند بر رشد و توسعه خود شتاب بخشیده‌اند و برعکس کشورهایی که نسبت به این ویژگی و موهبت الهی خود؛ یعنی دریا و منابع موجود و توانمندی‌های بالقوه و بالفعل آن کم‌اطلاع و یا بی‌اطلاع بوده و درک صحیحی از آن نداشته‌اند، فرصت‌های بسیاری را از دست داده‌اند. بنابراین از نظر ژئواکونومیک (جغرافیای اقتصادی) کشور و حتی ژئوپلتیک (جغرافیای سیاسی) موضوع دریا بسیار حائز توجه است و باعث شده که از هر دو لحاظ کشور ما موقعیت ممتاز و منحصر به فردی را در منطقه دارا باشد. ایران به لحاظ قرار گرفتن در کریدور غرب به شرق و شمال به جنوب، حوزه انرژی، ترانزیت کالا و... توانمندی‌های ویژه‌ای دارد که به وجود آورنده تمامی آنها موقعیت دریایی ویژه ایران است. این مسائل حتی در تاریخ نیز باعث شکل‌گیری و عبور مسیر جاده ابریشم زمینی و دریایی از ایران شده که توجه به این مزیت، جایگاه کلیدی ایران را از گذشته‌های دور تا به حال نشان می‌دهد.

بالغ بر ۳۰۰۰ کیلومتر مرز مستقیم آبی و صدها کیلومتر مرز غیرمستقیم در کشور وجود دارد و از منظر جغرافیای سیاسی نیز قرار گرفتن ایران در بین دو دریا در شمال و جنوب کشور نیز یک بحث فوق‌العاده استراتژیک است. این ویژگی را صرفاً کشورهای محدودی در دنیا دارا هستند که از یک طرف به خلیج فارس و دریای عمان و آب‌های آزاد اقیانوس هند و از طرف دیگر به دریای خزر به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه جهان که آن هم از طریق کانالی به دریای سیاه و آب‌های آزاد وصل شده، متصل باشند. همه ما مطلع هستیم که شوروی سابق و حتی دولت تزاری، موضوع دستیابی به آب‌های گرم؛ یعنی خلیج فارس و اقیانوس هند را در جهت تثبیت و افزایش اقتدار خود مطرح

کرده بود و دستیابی به اهدافش را بدون آن ممکن نمی‌دید که البته از لحاظ سیاسی نیز تصمیم درستی بوده است.

من نمی‌خواهم وارد ادبیات مدیریت سیاسی از دید ژئوپلتیک شوم، فقط علاقه‌مندم به این موضوع اشاره کنم که موقعیت دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب به ویژه دریا به مفهوم کلی آن؛ یعنی هم به عنوان آبراهه در حمل‌ونقل و ترانزیت و هم مواهب خدادادی (انرژی، آبزیان و...) و هم محیط‌زیست آن در زمینه توسعه پایدار بسیار قابل توجه است و این وضعیت منحصر به فردی است که توجه به دریا را در برنامه‌ریزی‌ها بسیار الزامی می‌کند.

علاوه بر اینکه دریا مبادی ورود و خروج کالاها و خدمات نیز هست زیرا دو نقطه انتهایی و ابتدایی کشور از منظر اقتصادی در لبه دریاها تعریف می‌شود و توجه به نقاط دریایی با توجه به تعاریف اقتصادی برون‌نگر و یا درون‌نگر؛ یعنی اقتصاد بر مبنای صادرات و یا واردات، ملاحظات را ایجاد می‌کند که می‌تواند در حوزه توسعه با تأکید بر دریا یا همان توسعه دریا محور مورد توجه قرار گیرد.

• جایگاه این استعداد خدادادی و موقعیت ویژه ژئواکونومیک و ژئوپلتیک ایران را که بسیار وابسته به دریا می‌باشد را در عرصه برنامه‌ریزی کلان کشور و سیاست‌گذاری‌های مربوطه چگونه ارزیابی می‌کنید؟

من فکر می‌کنم که واقعاً از ظرفیت‌های دریا در حد قابلیت‌های موجود آن و اثرگذاری که می‌تواند در رشد و شکوفایی اقتصادی داشته باشد، استفاده نکرده‌ایم و با وضع مطلوبی که برخی کشورها با استفاده از موقعیت‌های مشابه‌شان به آن رسیده‌اند فاصله خیلی معناداری داریم. این کشورها چه از جایگاه‌شان در دریا و چه از ذخایرشان استفاده بسیار مطلوب‌تری داشته‌اند. ابتدایی‌ترین نمونه آن این است که حداقل گوشت سفید ماهی در بسته غذایی مردم این کشورها دارای جایگاه بالایی است. در بسیاری از مناطق جهان و حتی در منطقه خودمان (خلیج فارس و دریای عمان) شاهد هستیم که ناوگان‌های عظیم صیادی جنوب شرق آسیا با حق امتیازهای ساده‌ای که به کشورها پرداخت می‌کنند، برداشت‌های صنعتی بسیار عظیمی از ذخایر آبی این مناطق انجام می‌دهند. این‌گونه ذخایر که اصطلاحاً به آنها ذخایر تجدیدپذیر اطلاق می‌شود اگر خوب مدیریت شوند دوباره به چرخه حیات باز می‌گردند. البته جای تعجب بسیاری نیز وجود دارد که ما با اینکه واردکننده گوشت هستیم و بدین‌وسیله ارز را از کشور خارج می‌کنیم ولی از ذخایر آبی چه در شمال و چه در جنوب کشور به خوبی استفاده نمی‌کنیم. این در مورد سایر منابع دریایی و گیاهی موجود در آب‌ها و نقش دریا در ایجاد جاذبه‌های گردشگری که می‌تواند در فصول مربوطه جریان‌های مناسب

توجه به نقاط دریایی با توجه به تعاریف اقتصادی برون‌نگر و یا درون‌نگر؛ یعنی اقتصاد بر مبنای صادرات و یا واردات، ملاحظات را ایجاد می‌کند که می‌تواند در حوزه توسعه با تأکید بر دریا یا همان توسعه دریا محور مورد توجه قرار گیرد.

فکر می‌کنم که واقعاً از ظرفیت‌های دریا در حد قابلیت‌های موجود آن و اثرگذاری که می‌تواند در رشد و شکوفایی اقتصادی داشته باشد، استفاده نکرده‌ایم.

این غفلت تاریخی به عدم درک صحیح از دریا برمی‌گردد. طبیعتاً زمانی که در زمینه انتقال اطلاعات به نظام تصمیم‌گیری ضعیف عمل شود تصمیمات اثرگذاری نیز در این زمینه گرفته نخواهد شد.

باید گفت کشورهای موفق در این زمینه به درک صحیح و مناسبی از موقعیت دریایی خود دست یافته‌اند و اینکه چرا ما نتوانسته‌ایم به آن اندازه دریا را در فرایند توسعه اقتصادی‌مان به بازی بگیریم به این دلیل بوده که این درک مناسب از موقعیت‌ها و فرصت‌ها ایجاد نشده است

گردشگری داخلی و خارجی را در کشور ایجاد کند، نیز صدق می‌کند که متأسفانه ما نتوانسته‌ایم از این شرایط هم استفاده مطلوبی داشته باشیم. در بحث اقتصاد حمل‌ونقل نیز که یکی از ارزان‌ترین آنها حمل‌ونقل دریایی است، با استفاده از نقاط دریایی به عنوان عوامل مکانی (Local Factors)، مزیت‌های اقتصادی بسیاری برای کشورهای متصل به دریا ایجاد شده است که البته بعضاً آنهایی که این موقعیت‌ها را درک کرده‌اند نتوانسته‌اند استفاده مطلوبی نیز از این شرایط داشته باشند. البته برداشت از ذخایر انرژی در دریاهای جنوب و حتی شمال کشور از جمله اقداماتی است که از گذشته صورت می‌گرفته ولی حتی در همین زمینه نیز عدم توجه به برخی منابع و بعضاً برنامه‌ریزی نامناسب و غفلت از برخی توانمندی‌های

جغرافیایی باعث شده است که در استفاده از ذخایر مشترک‌مان با برخی از کشورها نیز یک تأخیر زمانی داشته باشیم. از جنبه حاکمیتی و ژئوپلیتیک نیز مقوله دریا بسیار حائز اهمیت است که البته در این خصوص نسبت به سایر زمینه‌ها نسبتاً موفق‌تر عمل کرده‌ایم و از ظرفیت‌های دریایی به خصوص در بحث دفاع بازدارنده استفاده مطلوبی کرده‌ایم و این نشان می‌دهد که اگر از فرصت‌ها خوب استفاده کنیم، می‌توانیم آنها را به یک ابزار و مؤلفه قدرت تبدیل کنیم. بنابراین من این موضوع را کاملاً می‌پذیرم که خیلی از عناصر تأثیرگذار در نظام تصمیم‌گیری، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی نسبت به مقوله دریا و توانمندی‌های آن غفلت داشته و دارند و آنچه جای تعجب دارد این است که با اینکه شعار عدالت محوری عملاً هویت بخش شعارهای نظام است ولی عملاً این موضوع در مورد استان‌های ساحلی کمتر تحقق یافته و ما شاهد این هستیم که بیشتر این مناطق (به خصوص در جنوب کشور) که در جوار سواحل هستند و می‌توانند بستر و محرک جریان توسعه در آنجا باشند، زیر خط فقر قرار دارند. امروزه حتی محدودیت‌های آب شرب را هم با استفاده از دریاها حل می‌کنند ولی سطح پایین کشاورزی در مناطق ساحلی جنوب کشور نشان می‌دهد که با وجود فناوری‌های زیاد نتوانسته‌ایم از ظرفیت دریا به خوبی استفاده کنیم. بنابراین واقعیت این است که عدم درک صحیح از ظرفیت و قابلیت دریا در نظام برنامه‌ریزی، تصمیم‌گیری، سیاست‌گذاری و اجرایی کشور باعث شده است که فرصت‌ها را از دست بدهیم و یا از آنها خوب استفاده نکنیم.

• شما این کم‌توجهی و یا غفلت تاریخی را ناشی از چه می‌دانید؟

این غفلت تاریخی به عدم درک صحیح از دریا برمی‌گردد. طبیعتاً زمانی که در زمینه انتقال اطلاعات به نظام تصمیم‌گیری ضعیف عمل شود تصمیمات اثرگذاری نیز در این زمینه گرفته نخواهد شد.

یعنی واضح است که اگر ما یک پدیده را خوب نشناسیم، نسبت به ابعاد و اثرات آن نیز شناختی نخواهیم داشت و تصمیمات مطلوبی نخواهیم گرفت.

• علاقه‌مندم حال که بحث به این نقطه رسیده است تجربه جهانی در استفاده از مزیت‌های دریایی در فرایند توسعه‌شان را بیان کنید و در مورد این مطلب نیز توضیح دهید که چرا آنها نتوانسته‌اند این مزیت‌ها را در جریان توسعه اقتصادی خود بکار بگیرند ولی ما در کشورمان موفق نبوده‌ایم؟

تجربه خیلی از کشورها در این زمینه باعث پیشرفت آنها شده است، به عنوان مثال استراتژی حمل‌ونقل در ژاپن به دلیل محدودیت منابع طبیعی و جغرافیایی (از منظر وسعت خاک و سرزمین) به

خصوص بعد از جنگ جهانی دوم از مواردی بوده که با استفاده از مزیت دریا حاصل شده و این کشور را به سمت توسعه اقتصادی با سرعت بالا رهنمون ساخته است. ژاپنی‌ها در حمل‌ونقل و استفاده از آبراهه‌ها و همچنین استفاده از ذخایر دریایی و انرژی، بهره‌های فراوانی از این مزیت برده‌اند. ساخت شناورهای نفتی غول‌پیکر از جمله موارد استفاده حداکثری آنها از مقوله دریا بوده است. از منظری دیگر، ژاپنی‌ها به دلیل محدودیت‌های سرزمینی بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی خود را از طریق ایجاد کارخانجات بر روی شناورها محقق کردند. این کارخانجات سیار که بر روی شناورها ایجاد شدند در سواحل کشورهایی که از منابع طبیعی بهره‌مند بودند، مواد اولیه مثل آهن، خاک، سنگ آهن، ذخایر آبی، مواد معدنی و... را تحویل می‌گرفته و آنها را در شناورها پردازش، و به صورت محموله‌های مورد نظر به کشورشان یا سایر کشورها وارد می‌کردند.

در واقع ژاپنی‌ها از دریا استفاده کارخانه‌ای کردند زیرا فقط دریا این قابلیت را دارد که می‌توان در آن کارخانه متحرک و شناور ایجاد کرد و این شرایط در خشکی به هیچ وجه امکان‌پذیر نیست. ژاپن به دلیل دارا بودن محدودیت‌های جغرافیایی و منابع طبیعی، صنعت و اقتصاد خود را با استفاده از دریا متحول کرد و حمل‌ونقل دریایی را که به شدت ارزان بود در خدمت گرفت تا بتواند مزیت اقتصادی خودش را بالا ببرد و این صرفاً به دلیل به وجود آمدن درک صحیح از دریا و قابلیت‌های آن است. در حقیقت اصولی که در استراتژی‌های صنعتی بر مبنای مزیت‌های مکانی دیده شده و به آن صرفه‌های ناشی از مقیاس می‌گویند، یکی از مطلوب‌ترین گزینه‌ها برای سواحل و نقاط دریایی است، زیرا بر این اساس یک مجموعه فعالیت‌های زنجیره‌ای در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند و اینها مزیت‌های زنجیره‌ای نیز ایجاد می‌کنند و به نوعی می‌توان گفت سواحل و مراکز دریایی یکی از بهینه‌ترین نقاط برای ایجاد فعالیت‌های زنجیره‌ای مانند واردات مواد اولیه، پردازش و صادرات آنها به مقاصد مربوطه می‌باشند. بر این اساس خیلی از نقاط صنعتی معروف اروپا در هلند، آلمان و... نیز در کناره آبراهه‌ها و یا دریاها و کانال‌های آبی ایجاد شده که این موضوع نشان می‌دهد مزیت‌های این مناطق به درستی درک شده و در مورد آن برنامه‌ریزی صورت گرفته است.

این نکات را در سطح منطقه و کشورهای حوزه خلیج فارس نیز می‌توان مشاهده کرد که توجه به مزیت‌های دریایی چه تجارت‌های عظیمی را در دبی، قطر، بحرین و... ایجاد کرده و این کشورها در حال رقابت با هم برای پیشی گرفتن از یکدیگرند. البته من قصد ندارم کارکرد عمومی دبی، جبل‌علی، قطر، بحرین یا... را تأیید کنم زیرا در جاهایی هم این رقابت تقریباً تبدیل به چشم و هم‌چشمی سیاسی و اقتصادی شده و به بیراهه رفته و سرمایه‌های کلانی را به مخاطره انداخته است.



ولی این توسعه نسبی اقتصادی نشان می‌دهد که چگونه با درک موقعیت دریا، نقاطی که تا چند دهه قبل به عنوان صحاری و بیابان از آنها نام برده می‌شد، نقش آباد پیدا می‌کنند. درست است که در توسعه این کشورها سرمایه و منابع اقتصادی هم تزریق شده ولی اینکه توانسته‌اند خودی نشان دهند صرفاً به دلیل موقعیت ویژه ساحلی و دریایی آنها بوده است که البته ما در سطحی بالاتر و با مزیت بیشتر تمام آن موقعیت‌ها را دارا هستیم اما استفاده مطلوبی نداشته‌ایم.

باید گفت کشورهای موفق در این زمینه به درک صحیح و مناسبی از موقعیت دریایی خود دست یافته‌اند و اینکه چرا ما نتوانسته‌ایم به آن اندازه دریا را در فرایند توسعه اقتصادی‌مان به بازی بگیریم به این دلیل بوده که این درک مناسب از موقعیت‌ها و فرصت‌ها ایجاد نشده است و در چرخه ایجاد و انتقال اطلاعات جهت تصمیم‌سازی و برنامه‌ریزی دچار ضعف بوده‌ایم. آنها به اهمیت نقش دریا در فرایند توسعه خود پی برده‌اند و در جهت ایجاد مزیت‌های اقتصادی حرکت کرده‌اند ولی بی‌توجهی علمی، منطقه‌ای و استراتژیک به نقش دریا در کشور ما که همه پژوهشگران، اساتید، سیاست‌گذاران، مقامات محلی، برنامه‌ریزان و... در آن مقصر بوده‌اند باعث شده است که به صورت تاریخی از این مزیت کمتر استفاده مطلوب و همه‌جانبه‌ای داشته باشیم.

• ارزیابی شما از نقش مقامات محلی در تبیین نقش دریا و توانمندی‌های آن در عرصه‌های کلان ملی و سیاست‌گذاری‌های مربوطه چیست؟ به عنوان مثال آیا تعامل سازنده‌ای بین نمایندگان استان‌های ساحلی کشور در مجلس برای شناساندن این موضوع در سطح تصمیم‌گیری‌های کلان در قالب فراکسیون‌ها و یا کمیته‌های خاص مشاهده کرده‌اید؟

تصور می‌کنم که مقامات محلی و مسئولین سیاسی و حتی نمایندگان مربوطه می‌توانند بسیار اثرگذارتر باشند، زیرا در این زمینه ضعف در انتقال اطلاعات به عرصه تصمیم‌سازی بسیار دیده می‌شود.

در اواخر مجلس هفتم زمانی که ایده ایجاد فراکسیون مدیریت شهری و شوراهای جهت مدیریت کلان‌شهرها، شهرها و روستاها را با اعتقاد به اینکه باید به صورت یک کمیسیون اداره شود، مطرح کردیم، به شدت مورد استقبال قرار گرفت و یکی از قوی‌ترین و پرطرفدارترین فراکسیون‌های مجلس شد. در همان مدت کوتاه تا اواخر مجلس هفتم نیز تلاش‌های خوبی انجام شد، از جمله تبصره ۱۳ که به ساماندهی حمل‌ونقل شهری انجامید و در مرحله بعدی تغییر در جداول آن از آثاری است که متأثر از همین فراکسیون بوده است.

در همان مقطع هم عده‌ای این موضوع را مطرح کردند که قصد دارند مناطق دریایی را از شمار

به دریا به عنوان یکی از محورهای توسعه اقتصادی چگونه و از کجا باید آغاز شود؟

محافل دانشگاهی می‌توانند به تبیین مباحث علمی، مقایسه‌ای و تطبیقی در این عرصه بپردازند. همچنین رسانه‌ها در انتقال نکات قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها می‌توانند اثرگذار باشند. در چنین بحث‌هایی قطعاً با هدایت افکار عمومی و سازماندهی آن یک جریان و خواست و مطالبه عمومی مطرح خواهد شد و به موازات آن جریان دانشگاهی می‌تواند نظام تصمیم‌گیری و سیاست‌گذاری را تحت تأثیر قرار دهد.

ما باید به این موضوع توجه کنیم که دریا پیونددهنده طبیعی بین فعالیت‌ها و کارکردهای اقتصادی منطقه با نقاط جغرافیایی است. این مسائل در داخل خشکی، شدنی نیست بلکه صرفاً از طریق دریا می‌توان شبکه حمل‌ونقل دریایی را پشتیبانی کرد. بنابراین کافی است که جریان انتقال اطلاعات در مقیاس ملی تولید شود و درک صحیحی نسبت به قابلیت‌های دریایی کشور در سطح منطقه‌ای، ملی و جهانی به دست آوریم تا در نهایت بتوانیم فضای مناسبی را برای تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی در این حوزه برای استفاده مطلوب‌تر و بهینه‌تر از دریا به وجود آوریم. ■

این فراکسیون خارج کرده و کمیته‌ای تحت عنوان کمیته امور دریاها ایجاد کنند. البته چون همه این ایده‌ها در اواخر مجلس هفتم شکل گرفت خیلی مجال فعالیت نیافت ولی توانست به عنوان یک جریان حاشیه‌ای (و نه نظام‌مند مثل کمیسیون‌ها) ولی اثرگذار در مجلس مطرح شود.

البته من شخصاً به جز دغدغه ایجاد مناطق آزاد تجاری که بیشتر هم مربوط به مبادی ورود کالا بود، از طرف برخی همکاران منتخب مناطق ساحلی، بحث جدی‌تری را نسبت به دریا ندیدم. برخی مواقع نیز حقوق ماهیگیران، صیادان و بیمه و ملاحظات مربوط به آنها هم مطرح می‌شد. اما این نگاه کمتر دارای یک استراتژی مشخص و نظام‌مند راجع به دریا و تحلیل‌های مربوط به آن، خصوصاً از ابعاد جغرافیای اقتصادی و سیاسی بود. در کل مباحث مربوط به مزیت‌های دریایی از طرف همکاران مربوطه در مجلس، کمتر به عنوان یک جریان شاخص در دوره ما مطرح شد و اگر هم موضوعی دیده می‌شد بیشتر علاقه فردی همکاران و یا آشنایی برخی افراد مرتبط به صورت موضوعی راجع به این‌گونه مسائل بود.

• با تمام این توضیحات، فکر می‌کنید نگاه و توجه

درباور دریایان

قابلیت‌های شگرف دریا در تولید ثروت و ارتقاء اقتصادی

"توسعه دریا محور" به معنای بهره‌گیری از توانمندی‌های دریا در مسیر پیشرفت و توسعه کشور، فرایندی است که راهکارهای ویژه‌ای را می‌طلبد. کارشناسان دریایی فعال در عرصه‌های مختلف پس از کسب تجربیاتی انبوه طی سال‌ها کار و تلاش در همسایگی با دریا، اینک دارای نظرات ارزشمند و قابل تأملی هستند که بیان آن‌ها راهنمای مؤثری است در تهیه زیرساختی که می‌باید بنایی عظیم بر آن استوار گردد. بندرودریا به منظور انعکاس این دیدگاه‌ها اقدام به دریافت نظرات جمعی از ایشان نمود، که در پی می‌آید.



موتور اقتصادی کشور

محمدجواد عطرچیان، رئیس هیئت مدیره شرکت ایرسوتر

هزاره سوم، هزاره بهره‌برداری از مزیت‌ها و توانمندی‌های کشورها با توجه به موقعیت استراتژیک و جغرافیایی آنان می‌باشد. جمهوری اسلامی ایران به دلیل دارا بودن موقعیت ممتاز دریایی در شمال و جنوب کشور، حلقه واسط کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه، قفقاز و خاورمیانه به آب‌های آزاد می‌باشد. بهره‌گیری از دریا برای توسعه اقتصادی-اجتماعی کشور، بدون تردید نقش بی‌بدیلی را برای توسعه پایدار «دریا محور» ایفا می‌کند. طی سالیان اخیر، سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در رشد و توسعه حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی کشور توانسته است، علاوه بر افزایش ظرفیت‌ها و توانمندی‌ها، برای اولین بار نگاه توسعه اقتصادی کشور را به اولویت و کم هزینه بودن توسعه دریامحور معطوف نماید. آیا به راستی توسعه دریا محور می‌تواند موتور اقتصادی کشور باشد؟ از دیدگاه فعالان بخش حمل‌ونقل دریایی بدون تردید پاسخ به این سؤال مثبت و روشن است. ولی نیاز به شتاب بخشی به این امر در گرو افزایش بهره‌وری دریایی، جلب مشارکت بخش خصوصی، افزایش میزان سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، توسعه IT دریایی، مدیریت کارا و پرتوان، نیروی انسانی متخصص، بکارگیری همه ظرفیت‌های دولتی برای پشتیبانی از بخش‌های غیر دولتی در عمل، برنامه‌ریزی مدون و عملیاتی، شفاف‌سازی قوانین و مقررات، کاهش هزینه‌ها و... می‌باشد. پیشبرد اهداف متعالی صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور نیاز به رویکردهای نوین و پیشرو دارد.



تحقق توسعه پایدار

عبدالحسین خدری، مدیرعامل اتحادیه شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور

اگر تمامی راه‌های توسعه کشور را با تمامی شاخص‌ها و الگوها بررسی کنیم و بخواهیم بزرگترین مزیت پایدار ایران را که باعث تبادل با سایر جوامع بشری می‌باشد را در نظر بگیریم، خواهیم دید که ترانزیت و کمک در چرخه تبادل کالا بین جوامع بشری مهم‌ترین مزیت ما از ازل تا ابد خواهد بود و از این گذر خواهیم توانست فرهنگ، هنر، کیش و آیین خود را توسعه دهیم. و اگر بخواهیم ترانزیت واقعی را انجام دهیم، راهی جز دریا نخواهیم داشت. لذا توسعه پایدار فقط از طریق ترانزیت و با محوریت دریا امکان‌پذیر است. پس باید با برنامه‌ریزی کلان و نگاهی استراتژیک دریا را شناخته و تمام امکاناتمان را در فراهم‌سازی بسترهای مناسب بکار گیریم. مقام معظم رهبری امسال را سال اصلاح الگوی مصرف نام نهاده‌اند. کاری که باید از دولت شروع شده و با تغییر نگرش از درآمد نفتی به درآمد ترانزیتی و حمل‌ونقل دریایی و گردشگری، جراحی عظیم اقتصادی صورت گیرد و گر نه باید در پیشگاه خداوند جوابگوی این فرصت‌سوزی بزرگ باشیم و در برابر آیندگان این مملکت سر به زیر بیفکنیم. آنچه اکنون در دریا داریم کفاف ضرورتان را نمی‌کند و آنچه دیگران دارند انجام می‌دهند در واقع ربودن گوی سبقت از ما و مزوی کردن ما با تمام قدرت و همت‌شان است. پس ظاهراً معادله نابرابری است. اما آنها به ضرب پول و زور و فراهم آوردن زیرساخت‌های مصنوعی که عمر محدودی دارند. این کار را ادامه می‌دهند ولی ما دارای پشتوانه طبیعی منحصر به فردی هستیم. بنابراین تشکیل وزارت دریاداری و تدوین استراتژی کلان نظام مهم‌ترین نیاز این کشور است تا بتوانیم از این موهبت الهی بهتر بهره ببریم.



توسعه ایده آل

حسن رضا صفری، مدیر عامل مؤسسه رده بندی ایرانیان

برای تعریف توسعه دریا محور، قبل از هر چیز باید پذیرفت که دریا یک منطقه جغرافیایی و یک محدوده نیست بلکه امکانی برای پیمودن راه توسعه است. در این خصوص باید بپذیریم که دریا می تواند تمامی ارکان توسعه را فراگیرد و آمایش توسعه می تواند حول دریا شکل بگیرد. متأسفانه در حال حاضر تعبیری از توسعه دریا محور در حال شکل گیری است که گاهی به نام توسعه فعالیت ها، صنایع و حمل و نقل دریایی و در یک کلام به آن به صورت توسعه دریایی می نگرند که این دیدگاه می تواند به اصل صحیح و رویکرد موضوع صدمات زیادی وارد آورد.

همچنین در تعریف توسعه دریا محور در قدم دوم باید به این اعتقاد برسیم که دریا می تواند کلیه ابعاد توسعه را همگون به پیش ببرد. اگر تعریف توسعه را در مقوله های امنیت و اشتغال پایدار، تولید رقابتی در سطح بین المللی، هم از نظر کیفیت و هم از نظر سرعت و سودآوری و درگیر شدن بخش های مختلف اقتصادی، صنعتی و خدماتی در روند توسعه جستجو کنیم، محور توسعه باید بتواند، ضمن فعال نگهداشتن کلیه بخش های اقتصادی، صنعتی و خدماتی، فعالیتی رقابتی داشته و به امنیت و اشتغال پایدار نیز منجر شود. در یک جمله، توسعه دریامحور، پذیرش دریا به عنوان محور و مقوله ای استراتژیک است که باید همه جانبه به آن پرداخت، زیرا که دریا می تواند همه جانبه باعث توسعه کشور شود.

براساس موارد فوق، برای توسعه دریامحور باید اقدامات زیر صورت گیرد:

- ۱- تعریف صحیح از دریا فراتر از محدوده های جغرافیایی و تک قطبی.
- ۲- تبیین کلیه جوانب در ارتباط با دریا و فعالیت ها و امور بالادستی و پایین دستی آن
- ۳- هدف گذاری توسعه و تعیین چشم اندازهای آن.
- ۴- فاصله یابی از طریق بررسی وضع موجود و مقایسه با هدف گذاری ها.
- ۵- طراحی و تدوین گام های اجرایی با پرداختن به صنایع بالادستی و پایین دستی.
- ۶- اجرای گام های حرکتی و کنترل و پایش آن.

بی شک در حال حاضر ظرفیت های بسیار عظیمی برای بکارگیری در روند توسعه دریامحور در کشور وجود دارد که نمونه های بارز آن می توان به تعداد زیاد دانش آموختگان رشته های مرتبط، نیاز صنایع و کشتیرانی به نیروهای دارای صلاحیت، بازار بالقوه کشور و تجربه ای که صنایع و حمل و نقل دریایی در سال های اخیر داشته اند، اشاره داشت. همچنین وجود صنایع قوی در سایر بخش ها برای پشتیبانی در تأمین مواد، ماشین آلات و تجهیزات از دیگر ظرفیت های موجود است که متأسفانه تاکنون شرایط مناسبی برای این امر فراهم نشده است. امیدواریم که سیاست گزاران و مسئولان مملکتی نیز به این نتیجه برسند که توسعه دریا محور یک توسعه ایده آل، ممکن و واقعی است و همه ما برای حصول توسعه از این مسیر و حول محوریت دریا باید تلاشی مضاعف داشته باشیم.



غفلت تاریخی

ملک رضا ملک پور، مدیر عامل مؤسسه رده بندی آسیا

در مدیریت بحثی به نام مدیریت دارائی وجود دارد که اجرای آن در بسیاری از سازمان ها نتایج مطلوبی داشته است. در نشست تعیین شعار اصلی برای هفدهمین همایش ارگان های دریایی کشور موضوع جامع تری به نام مدیریت منابع مطرح شد تا توجه به موقعیت جغرافیایی- سیاسی کشور، دستیابی به برنامه های راهبردی مشخص در همایش امسال مقدور گردد. در مراحل بعدی این نتیجه حاصل شد که طرح مدیریت منابع بدون توسعه نمی تواند معنای چندانی داشته باشد. بنابراین توسعه دریا محور به آن افزوده شد، چیزی که تا به حال از آن غفلت شده بود. حال چه توسعه دریا محوری مطرح شود، که قرار نباشد سال ها زیر علم آن سینه بزنیم، اما محصولی از آن بیرون نیاید. در این رابطه ضروری است به نکات زیر توجه داشته باشیم:

۱- توانمندی ترانزیت کالا از ایران ۳۰ میلیون تن در سال است که تنها ۷ میلیون تن آن تحقق یافته است.

۲- ۹۰ درصد ترانزیت مورد اشاره از طریق دریا صورت می گیرد.

۳- ظرفیت مازاد در بخش دریایی بسیار بالا است. ضمن اینکه رکود اقتصادی که پیش آمد، باعث شد در بخش های ریلی و جاده ای نیز ظرفیت مازاد موجود باشد.

۴- در صنعت حمل و نقل کشور اعم از سازمان های حاکمیت کننده و یا خدمات دهنده، نگرش لجستیکی وجود ندارد. بنابراین به صورت جزایر آبادی هستند که بسیار محقرانه در ارتباط با هم عمل می کنند.

با در نظر گرفتن راهکارهایی می توان پیشنهاد کرد که امکان تحقق ۱۵ میلیون تن کالای ترانزیتی در سال ۸۸ و ۳۰ میلیون تن در سال ۸۹ را فراهم کند.



توانمندی های ناشناخته

روزبه نخسین، رئیس مرکز آموزش تخصصی های دریایی محمود آباد

براساس سند چشم انداز، جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۴ باید قدرت اول منطقه در بعد اقتصادی، فناوری و صنعتی باشد. توجه به صنایع به خصوص در بخش دریایی با توجه به امکانات طبیعی مانند مرزهای آبی طولانی، دسترسی آسان به آب های بین المللی و در اختیار داشتن بزرگ ترین و جوان ترین ناوگان دریایی در منطقه و توسعه حمل و نقل دریایی که بیش از ۹۰ درصد از کل حمل و نقل منطقه و صادرات- واردات کشور را در بر می گیرد، سبب شده که صنعت دریایی به عنوان صنعتی استراتژیک مطرح گردد. توسعه دریا محور یعنی محور توسعه کشور براساس دریا و فعالیت های مربوط به آن استوار باشد، که نخست باید توانمندی های ناشناخته شناسایی و با انجام مطالعات و تحقیقات توسط دانشگاهیان و کارشناسان ارگان های دریایی مورد بررسی قرار گیرد. سپس با امکان سنجی در زمینه های مختلف اقدام به برنامه ریزی شود که می تواند در زمینه هایی از جمله توسعه کشتیرانی منطقه ای، مدیریت منابع در ترمینال های نفتی و تجاری، اعمال حاکمیت دریایی در محدوده آب های تحت حاکمیت ایران و نحوه اجرای الزامات مربوطه، مدیریت ایمنی دریایی، محیط زیست، تجسس و نجات، مدل های خصوصی سازی در خدمات بندری و دریایی و سازوکارهای ایجاد فضای رقابتی، چگونگی مدل های سرمایه گذاری داخلی و خارجی، مدیریت منابع انسانی و... باشد. امید دارم با توجه ویژه نسبت به این موضوع به وسیله همه نهادهای مربوطه و صاحب نظران، شاهد شکوفایی صنعت دریایی کشور بوده و در آینده نزدیک در ردیف کشورهای توسعه یافته قرار گیریم.



عزم راسخ برنامه ریزان

محمد سمیعی، دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران

بهره‌برداری از توانمندی‌های دریا، موضوعی است که کشورهای دارای مرز دریایی مثل نروژ، یونان، کره جنوبی و... توانسته‌اند حداکثر استفاده را از آن برده و شکوفا گردند. کشور ما متأسفانه به دلایل مختلف تاکنون نتوانسته است در صنایع دریایی مثل کشتی‌سازی، کشتی‌داری، کشتیرانی و صنایع وابسته و گردشگری، صادرات و... آنچنان که باید از طریق دریا رشد کند.

لذا برای پیشرفت با شعار توسعه دریا محور نیاز به یک تفکر جمعی، عزم راسخ و اعتقاد همه مسئولان و برنامه‌ریزان است تا به این مهم دست یابیم. یکی از مسائلی که در این راستا بسیار مؤثر و شاید نقطه ثقل این مبحث باشد، هماهنگ نبودن فعالیت‌های بخش صنایع دریایی و آن هم به دلیل نبود یک متولی مشخص است. صنایع دریایی، ارگان‌های دریایی، شیلات، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارتخانه‌هایی چون تعاون، بازرگانی، صنایع و معادن، نفت و حتی امور خارجه، قوه مقننه و مراجع قضایی در بخش اسناد شناورها، بخش‌هایی هستند که هر یک سیاست‌های خود را اعمال کرده و در بعضی موارد حتی متضاد با یکدیگر عمل می‌کنند.

مسئله دیگر بحث قوانین دریایی کشور است که متعلق به دهه ۴۰ می‌باشد. تا این قوانین با توجه به پیشرفت‌های روز مطابقت پیدا نکنند مشکلات مرتفع نخواهند شد. به خصوص که صنایع دریایی پیوندی ناگسستنی با دنیا دارند. موضوع دیگر ناشناخته بودن صنایع دریایی و کشتیرانی در نزد عموم است. از دیرباز باور مردم بر این بوده که سرمایه‌گذاری را باید بر روی زمین انجام داد و دریا با توجه به خطرات آن قابل اعتماد نیست. این باور حتی در بانک‌ها رخنه کرده و ترجیح می‌دهند در دریا سرمایه‌گذاری نکنند. شرکت‌های بیمه که می‌توانند در این مسیر راهگشا باشند نیز بر این باور هستند و تمایل چندانی به بیمه کردن تسهیلات اعطایی به صنایع دریایی و دریانوردی ندارند. ایجاد بانک تخصصی سرمایه‌گذاری در امور دریایی، ورود صنعت بیمه در بخش دریایی، حضور کارشناسان فنی دریایی در بانک‌ها به خصوص با توجه به خصوصی‌سازی بانک‌ها، پرهیز از کاغذبازی اداری در پرداخت تسهیلات می‌توانند از جمله موارد راهگشا در این خصوص باشند.

معافیت مالیاتی مالکان کشتی‌ها به مدت ۱۰ تا ۱۵ سال می‌تواند انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری و بسط این صنعت استراتژیک در کشور باشد. همان‌گونه که در کشورهای دیگر اجرا می‌شود و در کشور ما قبل از انقلاب نیز اجرا می‌گردید. همچنین دریافت برگ سبز از سوی گمرک برای شناورها که آنها را به عنوان کالا تلقی می‌کند، از دیگر مشکلات موجود است که باید رفع گردد. این قانون در حالی اجرا می‌شود که کشتی از نقطه صفر مرزی عبور نکرده و نباید شامل قوانین گمرکی شود. در بخش گردشگری هم متأسفانه به دریا نگاه نکرده‌ایم. این صنعت با توجه به حجم کل مالی در گردش آن، شاید صنعت اول دنیا باشد. چه بسیار کشورهایی که از این طریق درآمدزایی فراوانی دارند. در این بخش نیز ارگان‌های مختلف دولتی حضور دارند که گاهی متضاد با یکدیگر عمل می‌کنند.

به هر حال چنانچه بخواهیم کشور از طریق دریا توسعه یابد بایستی بنادر ما در شمال و جنوب دارای همه‌گونه امکانات مثل شهرهای بزرگ داخل کشور باشند. راه‌های ارتباطی مطمئن، استقرار کارخانجات بزرگ تولیدی که باعث اشتغال‌زایی و کم شدن هزینه‌های حمل‌ونقل کالاهای صادراتی و جذب مشتری می‌شوند از عوامل عمده توسعه شهرهای ساحلی و بندری خواهند بود.



نگاه متمرکز به دریا

سید محمد جواد طباطبائی، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

از زمانی که بشر به شهرنشینی روی آورد، اقامتگاه‌های خود را در کنار رودخانه‌ها و دریاها جست و با سکنی گزیدن در نزدیکی آبراه‌ها به خودش امکان رفع نیازهای خود را داد. از همین‌رو شهرهای بزرگ در کنار دریاهای جهان ایجاد شدند و بشر با همان تجارب محدود آموخته بود که دریا مهم‌ترین و ساده‌ترین وسیله برای انجام مبادلات بین کشورهای جهان است.

در کشور ما نه در زمان‌های دور که بندرعباس مرکز مهم تجاری بشمار می‌آمد و نه زمانی که شهرهای بزرگ داخلی شکل گرفتند، دولت‌ها هیچ وقت به فراست نیفتادند که اهمیت دریا را به درستی در برنامه‌های توسعه‌ای خود لحاظ کرده و تمایل مردم به اقامت در شهرهای بزرگ را به سوی دریاهای کشور هدایت نمایند. با نگاه به بیش از دوهزار کیلومتر سواحل کشور در خلیج فارس و دریای عمان تردیدی باقی نمی‌گذارد که موهبت دریاهای ما جدی نگرفته‌ایم. به خصوص دریایی را که نه تنها همه امکانات حمل‌ونقلی و رابطه ما با جهان را برقرار می‌دارد بلکه ذخائر سرشاری از نفت و گاز و آبی و فرصت‌های گرانبهایی برای تولید و بالندگی را در کرانه‌هایش به ما ارزانی داشته است.

دریای خزر نیز می‌توانست میلیاردها دلار درآمد توریستی به اقتصاد ما بیفزاید که کاملاً از آن غافل مانده‌ایم، تا آنجا که اجازه دادیم سوداگران زمین حتی فرصت پیاپی در ساحل را از بسیاری ساکنان استان‌های شمالی کشور سلب کنند. دولت‌های پیش از انقلاب به طور کامل و دولت‌های بعد به صورت محدودتر فقط به گسترش شهرنشینی در مناطق خشک کشورمان اهمیت دادند و نگاه آنان به دریاهای جنوبی کشورمان فقط برای باز نگاه‌داشتن مسیری بود که می‌بایست میلیاردها دلار کالاهای دیگران را به داخل کشور انتقال دهد. فرصت‌های اشتغال ما را در اختیار بیگانگان قرار دهد و مناطق جنوبی کشور را از ساده‌ترین امکانات زیستی محروم نگاه دارد.

با این مقدمات است که توسعه دریا محور می‌تواند معنایی فراتر از قالب همایش سالانه دریاییان کشور بیابد و توجه همه نهادهای مملکتی را به خود جلب کند. توجیه مناسب و نسبتاً مفید به هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی کشورمان در این موقعیت حساس که هم جهان در آستانه بحران وسیعی قرار گرفته و هم تأمین درآمدهای ارزی و همچنین فراهم کردن فرصت‌های اشتغال و توسعه در داخل به تحلیل رفته است، افکندن نگاهی جدی‌تر به مقوله توسعه کشور با در نظر داشتن نقش دریا در این توسعه است. یادمان نرود در سال پایانی برنامه چهارم و در آستانه برنامه پنجم توسعه قرار داریم. برای تحقق اهداف بلند پروازانه چشم‌انداز راهی جز این نیست که به دریا، این موهبت الهی نگاه متمرکزی ببندیم و همه قابلیت‌هایی را که در این ذخیره سرشار الهی گنجانده شده است، اهرم توسعه آینده کشور قرار دهیم.



نیازهای واقعی کشور

امان‌اله حیات‌داودی، مدیرعامل کنسرسیوم صید صنعتی ایران

دسترسی به دریا موهبتی است عظیم که خداوند به کشور پهناور ایران ارزانی داشته است. در قرون گذشته ناوگان ایران فاتح دریاها بوده است. حیف که سال‌هاست این هدیه ارزشمند و شریان حیاتی مورد بی‌اعتنایی قرار گرفته و مظلوم‌ترین و محروم‌ترین مردم کشور کسانی هستند که به دریا چشم دوخته و هیچ پشتیبانی و یا حتی نگاهی به سوی آنها جلب نشده است.

سرمایه‌گذاری در خشکی جاذبه‌هایی دارد که در دریا وجود ندارد و تنها کسانی حاضر به سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های دریایی هستند که عاشق دریا بوده‌اند و اکثراً ساحل‌نشینان هستند. بنابراین لازم است توجه کافی و دقیق به مشکلات سرمایه‌گذاری در دریا به خصوص در سال‌های اخیر کرد. بزرگ‌ترین عامل بازدارنده بخش خصوصی، بی‌اعتنایی دولتمردان است. هیچ کار زیربنایی چه در سواحل و چه در دریا که ایجاد انگیزه کند، توسط دولت انجام نشده است.

بیش از یک سوم مساحت کشور را دریاها تشکیل می‌دهند. بیش از سه هزار کیلومتر در شمال و جنوب کشور مرز آبی داریم. بنابراین فعالیت‌های حمل‌ونقل فراساحلی و فعالیت در داخل آب‌های ایران می‌تواند منبع بزرگی از درآمد و اشتغال باشد. در اواخر رژیم گذشته بعضی از دولتمردان تصمیم گرفتند، برای ایجاد انگیزه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در دریا، شرکت‌های کشتیرانی ایرانی نسبت به درآمد حاصل از کشتی‌های ملکی به مدت ۱۵ سال از تاریخ بهره‌برداری از پرداخت مالیات معاف باشند.

این معافیت، انگیزه بزرگی ایجاد کرد و بیش از هزار شرکت خدمات دریایی و تعداد زیادی شناور مشغول فعالیت در دریا شدند. بعد از انقلاب با حذف معافیت مالیاتی یاد شده و جایگزین کردن ۶۲ درصد مالیات بر درآمد شرکت‌های خدمات دریایی، هیچ‌گونه انگیزه‌ای برای بخش خصوصی باقی نماند. نرخ ۶۲ درصدی از ۵ سال قبل به ۲۵ درصد تقلیل یافته است.

عواملی که در ۳۰ سال اخیر باعث عدم رشد و یا توقف فعالیت‌های بخش خصوصی در دریا شده‌اند، عبارتند از: عدم دسترسی بخش خصوصی به منابع مالی، مالیات بر درآمد سنگین، ضعف شدید کشتی‌سازی‌های کشور، مقررات گمرکی در مورد ورود قطعات یدکی، محدودیت فعالیت بخش خصوصی که خوشبختانه براساس ماده ۴۴ قانون اساسی این محدودیت برداشته شد و دیگر موارد که چنانچه بخواهیم بخش دریا را توسعه داده و فعال نماییم بهتر است نگاهی به نیازهای واقعی کشور داشته باشیم.

در حال حاضر با توجه به پروژه‌های در حال انجام و آینده صنعت نفت که درآمد اصلی مملکت است، حداقل به بیش از یکصد فروند شناورهای خدماتی و تعمیراتی نیاز است که متأسفانه سال‌هاست به علت کمبود و یا فرسودگی شناورهای ایرانی از شرکت‌های خارجی تأمین می‌گردد و هر ساله مبالغ بسیاری بابت اجاره این شناورها از کشور خارج می‌شود. برای شروع باید به آن بخش از فعالیت‌های دریایی بپردازیم که مورد نیاز مملکت است و زمینه آن از هر جهت فراهم بوده و ایجاد اشتغال کرده و از خروج ارز از کشور جلوگیری می‌کند. اگر واقعا دولتمردان و سازمان‌های مسئول می‌خواهند از نظر مالی بخش دریایی را پشتیبانی کنند، هر نوع وامی را به طریق ممکن به این بخش هدایت نمایند که کاری است عملی، ضروری و توجیه‌پذیر.



برنامه‌ریزی و نگهداری

افشین محسنی آراسته، دبیر انجمن علوم و فنون دریایی ایران

ایران اسلامی قریب به سه هزار کیلومتر مرز دریایی دارد که استفاده از آن با برنامه‌ریزی مدون و بلندمدت می‌تواند توان کشور را در عرصه‌های مختلف افزایش دهد. برای نیل به این اهداف، چنانچه توسعه دریا محور مورد توجه باشد یعنی چنانچه دریا، محور توسعه کشور در زمینه‌های مختلف قرار گیرد بایستی اقدام‌های زیر انجام پذیرد:

۱. شناخت محیط: برای بهره‌برداری و انجام برنامه‌ریزی صحیح، ابتدا باید محیطی را که با آن سروکار داریم به خوبی بشناسیم. محیط دریایی و پدیده‌هایی که در آن رخ می‌دهد، بسیار پیچیده‌تر از محیط خشکی است. شناخت محیط آبی می‌تواند سه نیاز را متأثر نماید: نیازهای اقتصادی، نیازهای نظامی و مدیریت ساحلی که با به دست آوردن شناخت کافی از محیط‌های دریایی می‌توان کیفیت ترابری دریایی و ناوبری را افزایش داد. می‌توان دانش لازم را در خصوص موج، کشند، انواع جریان‌های دریایی، بستر دریا، منابع زنده و غیرزنده دریایی به دست آورد که سبب بالا بردن بهره اقتصادی چه از نظر بهره‌برداری از منابع دریایی و چه از نظر استحصال انرژی خواهد شد. شناخت محیط دریایی همچنین موجب افزایش توان نظامی سطحی و زیرسطحی می‌شود. شایان ذکر است که با شناخت این محیط‌های آبی می‌توان پیش‌بینی‌های لازم را در خصوص حفاظت از سواحل در برابر بلایای طبیعی (سیل، طوفان‌های دریایی، سونامی، رسوب‌گذاری و غیره) انجام داد.

۲. برنامه‌ریزی و بهره‌برداری: پس از به دست آوردن اطلاعات لازم در خصوص محیط‌های دریایی که مجموعاً سبب شناخت این محیط‌ها می‌شود، می‌توان در بهره‌برداری بهینه از آنها برنامه‌ریزی کرده و به صورت مدون آنها را اجرا کرد. پس از عملیات برنامه‌ریزی قادر خواهیم بود به شکل صحیح و پایدار از تمامی توانمندی‌های بالقوه استفاده کنیم.

۳. حفظ و نگهداری: عملیات شناخت محیطی می‌تواند اطلاعات لازم را در خصوص تغییرات مخاطره‌آمیز دریایی انتشار آلودگی‌ها، رشد امواج، رسوب‌گذاری، طوفان‌های دریایی، سونامی، انقراض گونه‌ها، رشد گونه‌های خطرناک، تخریب سواحل و سازه‌های دریایی و غیره را در اختیار بگذارد. در نتیجه برای بهره‌برداری پایدار و بهینه از محیط و منابع دریایی نیازمند حفظ و نگهداری از محیط در برابر این تغییرات مخاطره‌آمیز هستیم. نمونه‌هایی از این تغییرات مخاطره‌آمیز که امروزه نیز به عنوان چالش در پیش‌رو داریم عبارت است از: توسعه کشند قرمز، انتشار آلودگی‌های نفتی و حرارتی نیروگاه‌ها و سکوها دریایی، مرگ دلفین‌ها، از میان رفتن مرجان‌ها، رسوب‌گذاری شدید در بنادری نظیر ترکمن و غیره.

به نظر می‌رسد با انجام سه عمل فوق، سرعت برنامه‌ریزی و بهره‌برداری از محیط‌های دریایی خود را افزایش داده و ضمن حفظ و نگهداری از آن قادر خواهیم بود، اقتدار کشور را در حوزه دریایی تقویت کرده که سبب توسعه همه جانبه کشور خواهد شد.



اشاره

دکتر علی طاهری، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با افتیموس میتروپولوس، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) دیدار و گفت‌وگو کرد. در این ملاقات که روز سه‌شنبه ۱۸ فروردین ماه سال جاری انجام شد و در آن رسول موحیدیان، سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس و نماینده دائم کشورمان در IMO نیز حضور داشت، مسائل مورد توافق فی‌مابین و راه‌های گسترش همکاری‌های بین‌المللی دریایی میان این سازمان و جمهوری اسلامی ایران مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

ملاقات با دبیرکل

گزارش سفر دکتر علی طاهری، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به لندن

علی‌اکبر مرزبان

در این جلسه تفاهم‌نامه همکاری‌های فنی و آموزشی و توسعه منابع انسانی میان آیمو و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران، توسط دبیرکل آیمو و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به امضا رسید و طرفین بر اجرای این تفاهم‌نامه تأکید کردند. در این دیدار دبیرکل آیمو خاطرنشان کرد: اخیراً جمهوری اسلامی ایران گام‌های ارزشمندی را در جهت مشارکت فعالانه در مباحث آیمو برداشته است. وی افزود: نمایندگی سازمان در آیمو نیز بسیار فعال ظاهر شده و از این حیث آیمو از این مشارکت فعالانه و مؤثر جمهوری اسلامی ایران بسیار خرسند و قدردان است. وی این نقش را زبازند نمایندگان سایر دولت‌ها و همچنین مسئولان و کارکنان آیمو دانست. میتروپولوس، نقش جمهوری اسلامی ایران را با توجه به موقعیت استراتژیک این کشور در منطقه خلیج فارس و نیز ناوگان دریایی، قابل توجه و با اهمیت توصیف کرد و خواستار توسعه همکاری‌های متقابل در کلیه سطوح شد. وی امضای تفاهم‌نامه جدید را که پس از انقضای تفاهم‌نامه قبلی و با اصلاحات اساسی صورت گرفته در آن تهیه شد، فرصت بسیار خوبی برای استفاده از توانمندی‌های موجود در زمینه همکاری‌های فنی و آموزشی توصیف کرد.

دکتر طاهری نیز در این دیدار ضمن تشکر از دبیرکل آیمو به خاطر حسن نیت وی نسبت به جمهوری اسلامی ایران و اشاره به نقش مؤثر وی در فرایند تصویب مقررات الزام‌آور و غیرالزام‌آور؛ بر اراده جمهوری اسلامی ایران برای همکاری و نقش‌آفرینی بیش از پیش در مسائل بین‌المللی دریایی تأکید کرد و آن را جزو برنامه‌های راهبردی دریایی ایران دانست. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین گزارشی از وضعیت دریایی کشور و توسعه‌های صورت گرفته و طرح‌های در دست اجرا ارائه و بر این نکته تأکید کرد که جمهوری اسلامی ایران همواره خود را متعهد به اجرای کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی آیمو می‌داند و در این راستا اقدامات مؤثری را به عمل آورده که کسب رکوردهای خوب در رژیم‌های کنترلی و قرار گرفتن در فهرست‌های سفید بخشی از نتایج آن است.

در ادامه رسول موحدیان سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس نیز طی سخنانی با اشاره به بیست و ششمین اجلاس مجمع آیمو که در اواخر آبان ماه سال گذشته برگزار شد، بر عزم کشورمان برای نامزدی در شورای آیمو تأکید کرد و گفت: با توجه به فعالیت‌های گسترده و مؤثر جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر و اعزام هیئت‌های توانمند کارشناسی به بیشتر اجلاس‌های آیمو، افزایش آمار سندهای متقن ارائه شده به کمیته‌های اصلی و فرعی و نیز برخورداری از موقعیت ممتاز دریایی در منطقه و ناوگان ملی، عضویت ایران در شورای مذکور را حق آن دانست و ابراز امیدواری کرد که انتخابات آینده این شورا با توجه به ماهیت

فنی و تخصصی سازمان بین‌المللی دریانوردی، بدون ملاحظات سیاسی و صرفاً با توجه به میزان مشارکت کشورها و صلاحیت‌های فنی و تخصصی آنها و جایگاه‌شان در صنعت دریانوردی بین‌المللی و منطقه‌ای برگزار شود.

در این جلسه دبیرکل آیمو گزارشی از فعالیت‌های جامعه جهانی به ویژه آیمو و شورای امنیت سازمان ملل در خصوص مواجهه با پدیده دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و آب‌های سومالی را ارائه نمود و ابراز امیدواری کرد؛ با اقدامات مؤثری که در حال انجام است، شاهد ریشه‌کنی این پدیده نامیمون در سطح منطقه و بلکه جهان باشیم.

وی ریشه اصلی این‌گونه حملات را فقدان یک حکومت مرکزی قوی در کشور بحران‌زده سومالی دانست و گفت: تا زمانی که ثبات سیاسی و اقتصادی در این کشور برقرار نشود همچنان شاهد این پدیده شوم خواهیم بود.

دکتر طاهری و سفیر جمهوری اسلامی ایران در لندن نیز در این زمینه دیدگاه‌های خود را مطرح کرد و آمادگی جمهوری اسلامی ایران را برای هرگونه همکاری در برخورد با حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دزدی دریایی در منطقه را اعلام داشتند.

در پایان جلسه تفاهم‌نامه همکاری‌های فنی و آموزشی در جهت افزایش ظرفیت منابع انسانی به امضای طرفین رسید. شایان ذکر اینکه ویژگی تفاهم‌نامه مورد نظر در مقایسه با تفاهم‌نامه‌ای که در سال ۲۰۰۵ میلادی امضا شد، این است که مدت زمان تفاهم‌نامه قبلی فقط دو سال بوده، در حالی که تفاهم‌نامه حاضر برای مدت نامحدودی منعقد شده است و تا زمانی که طرفین اراده کنند اعتبار خواهد داشت و نیازی به تمدید ندارد. ضمناً در تفاهم‌نامه جدید دامنه فعالیت‌ها افزایش یافته که شامل برگزاری سمینارها و ارائه خدمات مشاوره‌ای در سطح ملی نیز شده است. در حالی که تفاهم‌نامه قبلی تنها شامل دوره‌های آموزشی و آن هم در سطح منطقه‌ای بود. نکته مهم دیگر اینکه در تفاهم‌نامه جدید مسائل مالی و نحوه پوشش هزینه‌ها تعیین و مسئولیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی و آیمو به خوبی مشخص شده است، در حالی که در تفاهم‌نامه قبلی این موضوع مسکوت مانده بود که خود باعث ابهامات و بروز مشکلاتی در اجرا شده بود. گفتنی است، وقفه در تهیه و امضای تفاهم‌نامه جدید مانع از پیگیری همکاری‌های فنی و آموزشی نگردیده و با پیگیری‌های به عمل آمده و برقراری ارتباط نزدیک و رایزنی با مسئولان بخش همکاری‌های فنی آیمو، دوره‌های متعددی چه در ایران و چه در سایر کشورها با حضور نمایندگان ایران برگزار شد که تاکنون بی‌سابقه بوده است.

بازدید از بخش‌های مختلف آیمو

در پایان نشست، مسئول واحد طرح و برنامه آیمو هیئت ایرانی را در بازدید از بخش‌های مختلف آیمو

همراهی و گزارشی از بازسازی اساسی ساختمان آیمو ارائه کرد. قابل ذکر است، ساختمان آیمو با هزینه‌ای معادل ۶۰ میلیون پوند مورد بازسازی اساسی قرار گرفته و به آخرین فناوری‌های روز سمعی و بصری مجهز شده است.

عزیمت دبیرکل آیمو به ایران

در پایان این دیدار مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس مجدداً از دبیرکل آیمو برای سفر به ایران دعوت کردند که با استقبال وی مواجه شد. دبیرکل در این ملاقات اعلام نمود که اوایل ماه سپتامبر (اواخر ماه شهریور) برای این منظور در نظر گرفته شده و ابراز امیدواری کرد، با انجام این دیدار بتواند از نزدیک با پیشرفت‌ها و توسعه‌های بخش دریانوردی و بنادر ایران آشنا شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

اگرچه آرزوی همگان است که هیچ‌وقت

شاهد بروز حوادث دریایی منجر به

آلودگی دریایی نباشیم، اما حادثه

هیچ‌وقت خبر نمی‌کند و ما همواره باید

خودمان را برای مقابله با آلودگی‌های

دریایی ناشی از حوادث دریایی به ویژه

آلودگی نفتی آماده سازیم.

جلسه با سفیر و نماینده دائم جمهوری

اسلام ایران در آیمو

در جلسه‌ای طولانی که با حضور رسول موحیدیان، سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس برگزار شد، راجع به مسائل مورد علاقه بحث و گفت‌وگو به میان آمد. در این نشست موحیدیان به برگزاری جلسات منظم و ارائه گزارش کار و نیز هماهنگی نماینده سازمان با وی اشاره کرد و آمادگی سفارت را همچون گذشته با هرگونه همکاری با سازمان در جهت ایفای نقش جمهوری اسلامی ایران در آیمو اعلام داشت. دکتر طاهری نیز در این نشست از زحمات آقای موحیدیان و علاقه‌مندی و توجه ویژه به مباحث دریایی و همکاری صمیمانه وی و همکارانشان با نمایندگی سازمان، قدردانی به عمل آورد و ابراز امیدواری کرد، این همکاری‌ها و تعاملات با صلابت بیشتر همچون گذشته ادامه یابد.

با کنوانسیون‌های فوق‌الاشاره را تشریح کرد و اعلام نمود: اگرچه آرزوی همگان است که هیچ‌وقت شاهد بروز حوادث دریایی منجر به آلودگی دریایی نباشیم، اما حادثه هیچ‌وقت خبر نمی‌کند و ما همواره باید خودمان را برای مقابله با آلودگی‌های دریایی ناشی از حوادث دریایی به ویژه آلودگی نفتی آماده سازیم. وی در ادامه اعلام داشت: خوشبختانه سرمایه‌گذاری‌های زیادی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برای خرید تجهیزات مقابله با آلودگی دریایی صورت گرفته و مانورهای متعددی در سواحل جنوبی و شمالی کشور در سطح وسیع برگزار شده است و در حال حاضر نیز این سازمان تلاش دارد نسبت به تهیه دستورالعمل‌های اجرایی کنوانسیون‌های مورد نظر اقدام کند و در این رابطه خواستار انتقال تجربیات صندوق به سازمان بنادر شد. مدیر صندوق نیز آمادگی کامل خود را برای هرگونه همکاری با جمهوری اسلامی ایران اعلام داشت.

دیدار با مدیر صندوق بین‌المللی جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی مواد نفتی

برنامه دیگر سفر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به لندن، بازدید از دبیرخانه صندوق "IOPC Fund" بود که در صبح روز چهارشنبه ۱۹ فروردین ماه سال جاری صورت گرفت. این اولین دیدار یک مقام بلند پایه جمهوری اسلامی ایران از دبیرخانه صندوق و ملاقات با مدیر آن محسوب می‌شود. جمهوری اسلامی ایران به دنبال پیوستن به کنوانسیون مسئولیت مدنی برای جبران خسارت‌های ناشی از مواد نفتی (CLC 92) در سال ۱۳۸۶ ه.ش، در سال ۱۳۸۷ ه.ش به کنوانسیون تشکیل صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی مواد نفتی (IOPC FUND 92) ملحق شد. این کنوانسیون در اوایل آبان ماه سال جاری نسبت به کشور جمهوری اسلامی ایران اجرایی

دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی: اخیراً جمهوری اسلامی ایران گام‌های ارزشمندی را در جهت مشارکت فعالانه در مباحث آیمو برداشته است.

شایان ذکر است مهم‌ترین موضوعی که در این نشست مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت، برگزاری نشست بیست و ششم مجمع آیمو در اواخر آبان ماه سال جاری و برگزاری انتخابات شورا بود. طرفین بر نامزدی جمهوری اسلامی ایران برای عضویت در شورا، با وجود فشارهای سیاسی وارده و با توجه به ظرفیت‌های فنی و تخصصی بسیار بالای کشور تأکید و در عین حال بر ضرورت همکاری تنگاتنگ میان سازمان و مبادی ذی‌ربط وزارت امور خارجه از یک سو و نمایندگی سازمان و سفارت از سوی دیگر اصرار ورزیدند. ■

در این دیدار دکتر طاهری؛ علی‌اکبر مرزبان نماینده ثابت سازمان و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران در آیمو را با حفظ سمت به طور رسمی به عنوان نماینده ثابت سازمان در صندوق بین‌المللی دریانوردی معرفی کرد. در پایان دکتر طاهری از آقای اوستروین دعوت به عمل آورد تا به ایران سفر کند و از نزدیک با تجهیزات مقابله با آلودگی مواد نفتی و پلان‌های تهیه شده برای اجرای کنوانسیون OPRC آشنا شود و مذاکراتی را با مسئولان ذی‌ربط در خصوص راه‌های گسترش همکاری‌های فنی و نیز انتقال تجربیات داشته باشد. مدیر صندوق نیز تمایل خود را برای این سفر اعلام داشت و گفت: تلاش دارد تا در زمان برگزاری کارگاه آموزشی (تیر ماه) به ایران سفر کند.

خواهد شد. در این دیدار که آقای اسلامیان، معاون سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس نیز حضور داشت، آقای ویلم اوستروین، مدیر صندوق ضمن خوش‌آمدگویی به دکتر طاهری و هیئت همراه، عضویت جمهوری اسلامی ایران در این صندوق را با توجه به موقعیت منطقه‌ای و به عنوان یکی از کشورهای بزرگ تولیدکننده و صادرکننده مواد نفتی بسیار مهم توصیف کرد. وی سپس گزارشی از وظایف صندوق، نحوه کار و پرونده‌های موجود، مشکلات قابل بروز در زمان وقوع حوادث دریایی در جهت اجرای کنوانسیون و الزامات اجرای کنوانسیون ارائه کرد و توصیه‌هایی را نیز بیان داشت. در این دیدار مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز، وضعیت جمهوری اسلامی ایران در رابطه

اصلاح لایحه موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین ایران و مغرب

مقاولة نامه‌ها، قراردادها و موافقتنامه‌های بین‌المللی به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد.

براساس این اصلاح مقرر شد که توافقات کشتیرانی تجاری، دریایی بین ایران و دولت پادشاهی مغرب با رعایت اصل ۷۷ قانون اساسی انجام شود. براساس اصل ۷۷ قانون اساسی باید کلیه عهدنامه‌ها،

نمایندگان مجلس شورای اسلامی به منظور رفع ایراد شورای نگهبان، موافقتنامه کشتیرانی تجاری، دریایی را بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی مغرب اصلاح کردند.

سرمایه‌گذاری چین در صنایع کشتی‌سازی ایران

را برای سرمایه‌گذاری در صنایع کشتی‌سازی و میادین نفتی اعلام کرد.

چینی‌ها در این عرصه اقتصادی فعال خواهند شد. به گفته وی شرکت‌های چینی با صنایع کشتی‌سازی خوزستان در ساخت کشتی‌های با بیش از ۲۰ هزار تن ظرفیت، مشارکت و همکاری خواهند کرد. بنابر این گزارش سفیر چین در ایران در دیدار با استاندار خوزستان تمایل و علاقه شرکت‌های چینی

شرکت‌های چینی در صنایع کشتی‌سازی خوزستان سرمایه‌گذاری می‌کنند.

سید جعفر حجازی استاندار خوزستان گفت: با راه‌اندازی کارخانه تولید ورق عریض در استان خوزستان، زمینه برای فعالیت شرکت‌های کشتی‌سازی در این استان فراهم شده و به زودی

ایران خواستار تسریع در نهایی شدن کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر شد



در ملاقاتی در مسکو هرگونه تصمیم‌گیری در خصوص موضوعات دریای خزر را بر مبنای توافق پنج کشور ساحلی این دریا قابل قبول دانستند. مهدی صفری و آلکسی بارادفکین، معاون وزیر امور خارجه روسیه در امور کشورهای آسیایی در این ملاقات موضوعات رژیم حقوقی دریای خزر، تحولات افغانستان و قفقاز و نیز همکاری‌های دوجانبه را مورد تبادل نظر قرار دادند. طرفین در این گفت‌وگو مواضع تهران- مسکو در خصوص رژیم حقوقی دریای خزر را بسیار نزدیک به یکدیگر دانسته و اعلام کردند که دریای خزر دریای صلح و دوستی است و کشورهای ساحلی باید از نظامی شدن این دریا جلوگیری کنند.

نماینده ویژه ایران در امور دریای خزر خواستار تسریع در نهایی شدن کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر شد.

مهدی صفری، معاون وزیر امور خارجه در بیست و پنجمین اجلاس گروه‌کاری ویژه تدوین کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر که به میزبانی روسیه برگزار شد، گفت: با توجه به تأکید رؤسای جمهور در مورد تسریع در نهایی شدن کنوانسیون رژیم حقوقی دریای خزر، تأکید می‌کنم که ضروری است این سند مهم هر چه سریع‌تر نهایی شود تا زمینه افزایش همکاری‌های کشورهای ساحلی دریای خزر فراهم شود.

بنابراین گزارش، معاونان وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه

اعطای جایزه بین‌المللی کیفیت به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



این شرکت در بین ۷۵ شرکت از ۵۴ کشور جهان، موفق به اخذ این جایزه شده است. این جایزه طی مراسمی به معاون اداری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و به نمایندگی از این شرکت اهدا شد.

مراسم اعطای جایزه بین‌المللی کیفیت سال ۲۰۰۹ میلادی فروردین ماه جاری از سوی مؤسسه Business Initiative Directions به مدت سه روز در پاریس فرانسه برگزار شد.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موفق به دریافت جایزه ستاره بین‌المللی رهبری در کیفیت با رتبه الماس شد.

بنابراین گزارش، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به دلیل دستیابی به سطح برجسته در تجارت و بازرگانی و همچنین تعالی برای استمرار و مداومت در رهبری براساس معیارهای کنترل کیفیت (QC ۱۰۰) موفق به دریافت جایزه بین‌المللی کیفیت سال ۲۰۰۹ میلادی از سوی مؤسسه Business Initiative Directions شد.

ایجاد شرکت مشترک کشتیرانی بین ایران و ونزوئلا



بشکه از نفت خام تولیدی خود را به جای انتقال به بازارهای اطراف خود، برای حمل و انتقال به آسیا و اروپا به ناوگان شرکت مشترک کشتیرانی ایران و ونزوئلا اختصاص دهد.

وی ادامه داد: شرکت مشترک کشتیرانی ایران- ونزوئلا به منظور خرید کشتی و تأمین ملزومات، صندوق مشترکی را تأسیس می‌کند که این صندوق وجوه و اعتبارهایی را در اختیار دارد و قرار است برای تحقق اهداف یاد شده و براساس برآوردها در سال نخست، به میزان ۴۰۰ میلیون دلار وام در اختیار شرکت مشترک قرار دهد. سوری گفت: هدف از ایجاد این شرکت مشترک کشتیرانی، انتقال و صدور نفت خام و فرآورده‌های نفتی ونزوئلا به کشورهای آسیایی است و بر این اساس پیش‌بینی می‌شود، ونزوئلا حدود ۵۰۰ هزار

به منظور ایجاد یک شرکت مشترک کشتیرانی برای حمل و انتقال نفت خام و فرآورده‌های آن، جمهوری اسلامی ایران و ونزوئلا توافق‌نامه‌ای برای ایجاد یک صندوق مشترک امضا کردند.

بنابراین گزارش، مهندس محمد سوری، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران با بیان اینکه هم‌اکنون شرکت مشترک کشتیرانی ایران- ونزوئلا ثبت و اساسنامه آن تهیه شده است، تصریح کرد: بر این اساس در کمتر از ۶ ماه آینده دفاتر مشترک این شرکت در تهران و کاراکاس تأسیس خواهد شد.

توسعه همکاری‌های بندری، دریایی ایران و ساحل عاج

زیرساخت‌های بندری و مناسبی دارد و قطب مهم اقتصادی و مهم‌ترین محل درآمد کشور ساحل عاج بعد از محصول کاکائو محسوب می‌شود. براساس این گزارش، بندر آبیجان در مجموع ۳۴ پست اسکله با ۶ کیلومتر طول در اختیار دارد. این بندر دارای شش پایانه اختصاصی برای صادرات، واردات و ترانزیت، شامل پایانه‌های کانتینر، مواد نفتی، غلات و کود شیمیایی، الوار و میوه‌جات و بزرگ‌ترین بندر صیادی غرب آفریقا است.

دریایی و همچنین پیش‌نویس یادداشت تفاهم خواهرخواندگی با طرف‌های ساحل عاجی، ملاقات با وزیر حمل‌ونقل، مدیر کابینه وزیر حمل‌ونقل در ارتباط با نحوه توسعه روابط و مناسبات حمل‌ونقلی به ویژه در بخش کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی و بندری و استفاده از توانمندی‌های بالقوه زیرساخت‌های دو کشور، اهم برنامه‌های هیئت ایرانی در سفر به ساحل عاج بوده است. وی افزود: بندر مستقل آبیجان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر غرب آفریقا است که موقعیت دسترسی و

در پی دعوت وزارت حمل‌ونقل دولت جمهوری ساحل عاج، هیئتی از اداره کل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی به منظور توسعه روابط حمل‌ونقل دریایی و بندری و تفاهم‌نامه کشتیرانی تجاری، دریایی بین ایران و ساحل عاج عازم این کشور شد. محسن صادقی‌فر، مدیرکل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی درباره این سفر گفت: برگزاری نشست‌های مختلف کارشناسی در زمینه بررسی متن پیش‌نویس موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری،

ادامه روند پرداخت تسهیلات به شناورهای در دست ساخت



بازپرداخت تسهیلات به مدت ۱۰ سال و پرداخت یارانه سود بانکی سهم سازمان بنادر و دریانوردی برای این مدت است که این نیز می‌تواند کمک بسیار ارزشمند و مهمی برای شناورسازان، متقاضیان و بانک ملت باشد.

در این جهت دبیر کمیته وجوه اداره شده از کلیه مجتمع‌های شناورسازی و متقاضیان درخواست کرد از فرصت ایجاد شده نهایت استفاده را برده و برای تمدید قراردادهای مشارکت مدنی هر چه سریع‌تر به بانک ملت شعبه خیابان انقلاب مراجعه کرده تا براساس برنامه زمان‌بندی ساخت نسبت به دریافت تسهیلات و ساخت و تحویل آن اقدام کنند.

پایان تحویل شناورها ادامه داده و پرداخت کند. شیرزادی با تأکید بر اینکه این آخرین فرصت برای شناورسازان برای تحویل شناورهای در حال ساخت است، تصریح کرد: این تسهیلات و شرایط جدید در نظر گرفته شده تنها در صورتی به شناورسازان و متقاضیان ذی‌ربط ارائه می‌شود که شناورهای در حال ساخت مطابق با برنامه زمان‌بندی مورد نظر سازمان بنادر و دریانوردی که برای هر شناور تعیین شده است، تحویل بانک شود.

به گفته دبیر کمیته وجوه اداره شده، سازمان بنادر و دریانوردی در راستای همکاری با بانک ملت و همچنین صنایع کشتی‌سازی داخلی با پذیرفتن تعهد پرداخت یارانه سود تسهیلات بانکی تا زمان تحویل شناورها، نسبت به تأمین بخش عمده‌ای از هزینه‌های ناشی از تأخیر در ساخت شناورها اقدام کرده است و این در حالی است که تعهد اولیه پرداخت یارانه سهم سازمان برای حداکثر ۲۴ ماه دوران ساخت بوده که در حال حاضر به ۵۰ تا ۶۰ ماه افزایش یافته است.

شیرزادی خاطرنشان کرد: یکی از موارد مهم توافق شده در این تفاهم‌نامه افزایش دوران مشارکت و

سازمان بنادر و دریانوردی و بانک ملت با امضای تفاهم‌نامه‌ای جدید در مورد ادامه روند پرداخت تسهیلات به شناورهای در دست ساخت باقی مانده از سال‌های گذشته، افزایش دوران مشارکت، بازپرداخت تسهیلات و همچنین پرداخت یارانه تسهیلات از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به توافق رسیدند.

بنابر این گزارش، ارسلان شیرزادی دبیر کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر افزود: براساس توافق‌نامه‌ای که به امضای معاون اداری و مالی و عضو هیئت عامل و ریاست کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی و مدیرعامل بانک ملت رسید، پرداخت تسهیلات و همچنین یارانه سود بانکی به ۵۶ فروند شناور در حال ساخت در مجموعه‌های کشتی‌سازی که از محل وجوه اداره شده سازمان در حال ساخت است، تا پایان سال آینده ادامه خواهد یافت.

وی ادامه داد: براساس این توافق‌نامه پرداخت تسهیلات برای ساخت این شناورها توسط بانک ملت ادامه می‌یابد و سازمان بنادر و دریانوردی نیز متعهد می‌شود یارانه دوران مشارکت مدنی (ساخت) را تا

معرفی شرکت بیمه البرز به عنوان برترین بیمه دولتی

شرکت بیمه دولتی را به محمدابراهیم امین مدیرعامل بیمه البرز اهدا کرد. وی ادامه داد: در این رتبه‌بندی بیمه ایران در رتبه دوم قرار گرفت.

وی با قدردانی از بیمه البرز افزود: این شرکت با برتری در پنج شاخص شفافیت گزارشگری مالی، حضور در بازار سرمایه، کارایی عملیاتی، استفاده از فناوری اطلاعات و نحوه ارائه خدمات و رضایت مشتریان، رتبه اول را از آن خود کرده است. بر این اساس دکتر فرشید ماهریان لوح قدردانی برترین

رئیس کل بیمه مرکزی در جلسه اعلام مقایسه و رتبه‌بندی شرکت‌های بیمه که با حضور مدیران شرکت‌های دولتی و خصوصی برگزار شد، اعلام کرد: شرکت سهامی بیمه البرز با کسب رتبه اول در پنج شاخص رتبه‌بندی به عنوان برترین شرکت بیمه دولتی برگزیده شد.

مؤسسات رده‌بندی داخلی مجاز به ارزیابی شناورهای مسافری شدند

از ایمنی و ساماندهی حمل‌ونقل مسافر دریایی و نوسازی شناورهای فرسوده وام‌های بدون بهره به متقاضیان ساخت می‌پردازد که بهره بانکی آنان از سوی سازمان پرداخته می‌شود.



در این جهت با توجه به بالا رفتن سطح علمی و کیفیت کارشناسی مؤسسات رده‌بندی داخلی، کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی به مؤسسات رده‌بندی داخلی اجازه داد شناورهای مسافری را که از محل دریافت تسهیلات سازمان بنادر و دریانوردی ساخته می‌شوند، ارزیابی کند. وی با اعلام اینکه مؤسسات رده‌بندی داخلی از امسال مجازند شناورهای مسافری را ارزیابی کنند، گفت: با این اقدام هزینه‌ها نیز کاهش می‌یابد. رئیس وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی گفت: با توجه به درخواست شناورسازان و انجمن‌های صنفی دریایی از امسال علاوه بر پرداخت وام برای ساخت شناورهای مسافری آلومینیومی، وام و تسهیلات از محل وجوه اداره شده سازمان برای ساخت شناورهای مسافری از نوع کامپوزیت نیز پرداخت می‌شود. جهان‌نظر عنوان کرد: سازمان به منظور حمایت

با وجود مشکلات بودجه‌ای در سازمان بنادر و دریانوردی به منظور خصوصی‌سازی و بالا بردن ایمنی مسافرت‌های دریایی، امسال حدود ۲۰۰ میلیارد تومان اعتبار از محل وجوه اداره شده سازمان به متقاضیان ساخت شناورهای مسافری و تأسیسات دریایی و بندری پرداخت خواهد شد که سال گذشته این میزان یک صد میلیارد تومان بود.

علی جهان‌نیده، معاون اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب اظهار داشت: در دو سال اخیر دو موضوع به عنوان دغدغه و درخواست شناورسازان و انجمن‌های صنفی دریایی مطرح بود که چرا سازمان بنادر فقط به شناورهای مسافری از جنس آلومینیومی وام و تسهیلات می‌پردازد و همچنین چرا تأیید استاندارد بودن شناورهای آلومینیومی باید مورد ارزیابی و اظهار نظر مؤسسات رده‌بندی خارجی قرار گیرد که

ساخت مرکز بزرگ تعمیر کانتینر در بندرعباس

بندر خدماتی پارس جنوبی، خرید تجهیزات استراتژیک سازمان بنادر و دریانوردی از محل وجوه اداره شده و خرید تجهیزات بندری و پایانه‌ای مورد نیاز با استفاده از تسهیلات بانکی مناسب، از طرح‌های در دست اجرای این شرکت در سال جاری است.

از طرح‌ها و اقدامات این شرکت در سال جاری خواهد بود. وی پیاده‌سازی و اجرای سومین سال طرح جامع نیروی انسانی کشتیرانی جنوب- خط ایران را از دیگر برنامه‌های سال جاری این شرکت برشمرد و اظهار داشت: پیگیری انعقاد قرارداد بلندمدت

مدیرعامل کشتیرانی جنوب- خط ایران از آغاز فاز اول ساخت مرکز بزرگ تعمیر کانتینر در بندرعباس طی سال جاری خبر داد. کاپیتان حسن جلیل‌زاده افزود: شروع فاز اول مرکز بزرگ تعمیر کانتینر در بندرعباس و تکمیل و تدوین طرح جامع پایانه کانتینر ریلی و آپرین

تحقق اهداف برنامه چهارم در بخش مسافرت‌های دریایی

نفر اختصاص داشت. در این میان بندر خرمشهر با دارا بودن بزرگ‌ترین پایانه مسافری در خاورمیانه در این مدت شاهد کاهش ۱۷ درصدی در جابه‌جایی مسافر بود به طوری که تنها ۳۲ هزار و ۶۱۴ مسافر از این پایانه استفاده کردند. از سوی دیگر در اسفند ماه سال گذشته نیز جابه‌جایی مسافر دریایی کشور با ۶۷ درصد رشد به ۶۰۲ هزار و ۴۰۷ نفر رسید.

و ۷۹۳ هزار و ۵۳۴ نفر و تعداد مسافران خروجی از بنادر نیز با ۳۶/۴ درصد افزایش به دو میلیون و ۶۰۹ هزار و ۷۹۱ نفر رسید. در این مدت بنادر شهید باهنر، لنگه و بوشهر به ترتیب ۵۵، ۴۹ و ۳۹ درصد افزایش با بیشترین میزان رشد مواجه شدند. سال گذشته بیشترین میزان جابه‌جایی مسافر در بنادر کشور به بندر قشم با جابه‌جایی سه میلیون و ۴۶ هزار و ۴۵۱

جابه‌جایی مسافر در بنادر کشور طی سال گذشته در مجموع به پنج میلیون و ۴۰۳ هزار و ۳۲۵ نفر رسید که نسبت به رقم سه میلیون و ۹۰۲ هزار و ۱۷۳ نفر مسافر سال پیش از آن ۳۸/۵ درصد رشد نشان می‌دهد.

بنابراین گزارش، تعداد مسافران ورودی به بنادر کشور در این مدت با حدود ۴۰/۳ درصد رشد به دو میلیون

تردد ایمن بیش از ۴ میلیون نفر سفر دریایی در بنادر کشور

بنادر استان گیلان و تعداد ۲۰۹۵ نفر با ۸ فروند شناور از طریق بنادر استان خوزستان سفر کردند.



بنادر کشور بدون هیچ حادثه و تلفاتی انجام شد که موفقیت بزرگی برای سازمان بندارودریانوردی محسوب می‌شود.

براساس این گزارش از این تعداد حدود یک میلیون و ۳۶۹ هزار و ۴۴ نفر با ۴۲۲ فروند شناور از طریق بنادر استان هرمزگان به جزایر کیش و قشم سفر کردند، تعداد ۵۴۶ هزار و ۲۹۸ نفر با ۴۰۴ فروند شناور از طریق بنادر استان بوشهر، حدود یک میلیون و ۸۶۶ هزار و ۶۰ نفر با ۳۵۲ فروند شناور از طریق بنادر استان‌های

مازندران و گلستان، تعداد ۴۰۰۰ نفر با ۷ فروند شناور از طریق بنادر استان سیستان و بلوچستان، تعداد ۸۵۵ هزار نفر با ۵۵۰ فروند شناور از طریق

۴/۳ میلیون نفر مسافر دریایی نوروزی از طریق بنادر هفت استان ساحلی کشور انجام شد که هیچ‌گونه تلفات جانی و جرحه‌ای در پی نداشت.

بنابراین گزارش سعید ایزدیان، معاون امور دریایی سازمان بندارودریانوردی با اعلام این خبر اظهار داشت: با اقدامات پیش‌بینی شده در بخش‌های مختلف شامل پایانه‌ها و اسکله‌های مسافری، تقویت شناورهای مسافربر، کنترل و بازرسی ایمنی شناورهای مسافری در بنادر، استقرار و آمادگی کامل شناورهای جست‌وجو و نجات و به رغم افزایش سفرهای دریایی در تعطیلات نوروزی سال جدید، بیش از ۴ میلیون نفر مسافرت دریایی در

نرخ‌های جدید حمل‌ونقل دریایی کالاهای صادراتی

نرخ کرایه‌های اعلام شده ندهد. معاون سازمان توسعه تجارت ایران همچنین با اعلام خبر ایجاد خط منظم کشتیرانی از بندر چابهار تصریح کرد: شرکت کشتیرانی والفجر در دوره زمانی دی ماه ۸۷ تا پایان اسفند سال جاری نسبت به ایجاد مسیرهای منظم دریایی دبی، بندرعباس و چابهار برای حمل کالاهای صادراتی ایران اقدام خواهد کرد.

وی خاطرنشان کرد: همچنین نرخ کرایه حمل دریایی از بندر جبل‌علی امارات به چابهار به ازای هر کانتینر ۴۰ فوت به قیمت رقابتی دریافت می‌شود.

و برعکس ۴ روز در هفته است. کرمانشاهی همچنین با بیان میزان یارانه‌های اختصاص یافته به شارجه از سوی سازمان توسعه تجارت ایران برای جلوگیری از کاهش صادرات محصول فسادپذیر، گفت: این سازمان برای هر سفر کشتیرانی والفجر از بندرعباس به شارجه مبلغ ۶۰ میلیون ریال و برای هر سفر کشتیرانی والفجر از بندرعباس به بحرین و بندر دمام عربستان به ترتیب ۸۰ میلیون و ۶۰ میلیون ریال یارانه به منظور جلوگیری از کاهش صادرات محصولات میوه و تره‌بار، سبزی، صیفی‌جات و گل پرداخت می‌کند.

وی با تأکید بر تعهد کشتیرانی مبنی بر اعلام برنامه سفر کلیه مسیرهای مندرج در این تفاهم‌نامه اظهار داشت: کشتیرانی متعهد شد هیچ‌گونه تغییری در

معاون کمک‌های تجاری سازمان توسعه تجارت ایران از تعیین نرخ‌های جدید برای حمل‌ونقل دریایی کالاهای صادراتی خبر داد.

بنابراین گزارش، کیومرث فتح‌آبادی...کرمانشاهی ضمن اظهار مطلب فوق افزود: براساس توافق صورت گرفته میان سازمان توسعه تجارت ایران، کشتیرانی والفجر، اتحادیه صادرکنندگان کالاهای فسادپذیر و اتاق بازرگانی و همچنین موافقت وزیر بازرگانی، از این پس کرایه حمل کانتینرهای یخچالی از بندرعباس به شارجه و برعکس، هر دستگاه ۷۰۰ دلار تعیین شد.

وی کرایه حمل کانتینرهای یخچالی از بندرعباس به شارجه را هر دستگاه ۹۰۰ دلار اعلام کرد و گفت: Free Time کانتینرهای یخچالی به محل بارگیری و برعکس ۵ روز و از شارجه به بازار فروش

راه‌اندازی مرکز سرویس‌های ایمنی کشتی‌ها در بندر انزلی

(IMO)، کلیه کشتی‌هایی که در بازرسی‌های فنی و ایمنی با مشاهده نواقص و معایب تجهیزات ایمنی متوقف شده‌اند، باید پیش از خروج از خدمات این مرکز جهت رفع چنین معایبی استفاده کنند.



بخش خصوصی، راه‌اندازی شد. در این مرکز که توسط شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران (IESCO) راه‌اندازی شده است، کلیه خدمات فنی و ایمنی کشتی‌ها شامل سرویس قایق‌های نجات (Life Raft)، سرویس سیستم‌های اطفای حریق ثابت و متحرک، انجام ضخامت‌سنجی و تأمین نیازمندی‌های تجهیزات ایمنی کشتی‌ها اعم از حلقه نجات، جلیقه نجات و... انجام می‌گیرد. بدیهی است با راه‌اندازی این مرکز علاوه بر رفع مشکل سرویس‌دهی به کشتی‌ها و شناورها در جهت تجهیز آنها و براساس قوانین و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی

مرکز مجاز سرویس تجهیزات ایمنی کشتی‌ها، با پیگیری ادارات کل ایمنی و حفاظت دریایی، امور دریایی و بندارودریانوردی استان گیلان در بندر انزلی راه‌اندازی شد.

در پی کنترل و بازرسی از کشتی‌های ورودی به بندر انزلی و از آنجایی که به دلیل عدم وجود تعمیرگاه مجاز، انجام سرویس‌های ایمنی و رفع نواقص این کشتی‌ها به بندر تعمیراتی خارجی و مقصد بعدی کشتی موکول می‌شد، مرکز مذکور با تلاش و پیگیری واحد دریایی، بندری اداره کل بندارودریانوردی استان گیلان و همکاری ادارات کل ایمنی و حفاظت دریایی و امور دریایی از طریق تأمین مکان مناسب و ایجاد تسهیلات مورد نیاز برای



توسعه به رنگ آبی دریا

اثر بخشی اقدامات حاکمیتی در حوزه دریانوردی در گفت و گو با سعید ایزدیان

تنها چند ماهی از انتخاب وی به معاونت دریایی سازمان بنادر می‌گذرد و در این مدت کوتاه خوب توانسته سکان هدایت را در دست بگیرد. در گفتار خود را شایق و علاقه‌مند به جامعه دریایی نشان می‌دهد و در عمل نیز گزارش مطلوبی را ارائه می‌کند. شاخص‌ترین اقدام این معاونت در آغاز سال نو، ثبت آمار بالای تردهای مسافری در ایام نوروز در سواحل کشور، حتی بدون یک مورد حادثه می‌باشد. حضور پرتوان‌تر در مجامع بین‌المللی دریایی، حمایت از دریانوردان و نیروهای شاغل دریایی، پیشگیری از آلودگی آب‌ها و حفظ ثبات و پاکیزگی سواحل و تشویق ارگان‌های دریایی به اشتراک مساعی، از دغدغه‌های سعید ایزدیان، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است که در گفت‌وگو با بندرودریا به ذکر برخی از آنها پرداخت.

مثال عینی این موضوع، بخش ناوگان تجاری و نفتی کشور است که خوشبختانه در بخش تجاری قدرت اول منطقه خاورمیانه و در بخش نفتی قدرت چهارم دنیا هستیم؛ اما در بخش تعمیرات همین شناورها، توان کافی در داخل کشور وجود ندارد و در زمینه ساخت هنوز فاصله زیادی با موقعیت مطلوب داریم. در خصوص بنادر نیز همین شرایط برقرار است؛ چرا که با وجود برخورداری از

«از منظر معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی چگونه باید به «توسعه دریا محور» دست یافت؟ جامعه دریایی کشور یک جامعه ناهمگون توسعه یافته است. در این جامعه بعضی از بخش‌ها به‌شدت توسعه یافته و سهم مناسبی از مجموعه حمل‌ونقل دریایی را در اختیار دارند، اما بعضی از بخش‌ها هنوز در مراحل ابتدایی رشد و توسعه قرار دارند.

پیشرفته‌ترین بنادر و تجهیزات بندری در شمال و جنوب، در زمینه ترانزیت بار (با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی کشور به شدت سودآور است) هنوز در سطح بسیار پایینی قرار داریم. بنابراین جامعه دریایی کشور با این سطح ناهمگون توسعه یافتگی نمی‌تواند نقش خود را در توسعه پایدار کشور به نحو مطلوبی ایفا نماید.

بنابراین راه تحقق شعار توسعه دریامحور، در وهله اول تدوین یک برنامه جهت هماهنگی و تعامل ارگان‌های دریایی کشور با یکدیگر و سپس شروع یک استراتژی جدید هماهنگ و همگون به نام توسعه دریا محور خواهد بود. بنابراین استراتژی توسعه دریا محور، یک استراتژی جدید در حوزه مدیریت کلان کشور است تا به واسطه آن غفلت تاریخی از دریا و مواهب آن جبران گردد. این استراتژی می‌تواند تأثیرات خود را در برنامه چشم‌انداز ۱۴۰۴ و قانون برنامه پنجم توسعه و نهایتاً بر آینده ایران گذاشته و منافع بیشمار آن را متوجه مردم کشور عزیزمان نماید.

در نگرش توسعه دریا محور، تلاش بر این خواهد بود که با توجه و تمرکز بر دریا و مزیت‌های موجود در آن، از طریق تقویت توانمندی‌ها و بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های موجود در عرصه آب‌ها، سواحل و بنادر، کشور در مسیر توسعه گام بردارد و نسبت به این موهبت خدادادی که در پیام رئیس جمهور به همایش شانزدهم ارگان‌های دریایی کشور نیز به درستی به غفلت تاریخی از آن اشاره شده است، هر چه بیشتر توجه کنیم.

• چه میزان از قطعنامه‌های صادره در ۱۶ دوره گذشته، اجرایی گردیده است؟ تأثیر برگزاری همایش‌های دریایی را بر انسجام و وحدت رویه ارگان‌های دریایی کشور چگونه می‌بینید؟

برگزاری هفده دوره همایش ارگان‌های دریایی کشور از سال ۱۳۶۸ تاکنون ثمرات و نتایج ارزنده‌ای را برای جامعه دریایی کشور به ارمغان آورده است. وجود بنادر پیشرفته، ناوگان تجاری قدرتمند، نیروی انسانی متخصص، سهم بالایی درآمد در حوزه دریایی کشور و موارد متفاوت دیگر نشانه‌های بارزی از رشد و پویایی جامعه دریایی کشور است.

البته ضرورتی که طی سالیان گذشته کمتر مورد توجه قرار گرفته، وجود یک دبیرخانه پویا و پرنشاط با حضور کلیه ذینفعان جامعه دریایی کشور است که بتواند با اتخاذ سیاست‌های مدون و تعریف شده، هر سال بر غنای همایش بیفزاید. خوشبختانه این امر در سال ۱۳۸۷ به صورت جدی محقق گردید و دبیرخانه ارگان‌های دریایی فعالیت خود را در زمینه پیگیری بندهای قطعنامه و تعامل سازنده با کلیه سازمان‌های مرتبط دولتی و غیردولتی به طور نظام‌مند (سیستماتیک) آغاز کرده است.

البته در مورد مصوبات قطعنامه‌های شانزده دوره همایش آمار دقیقی نمی‌توان ارائه کرد و دلیل این موضوع، گستره وسیع زمانی و موضوعی و عدم



مهم‌ترین موضوع در خصوص مدیریت کارآمد نیروی انسانی شاغل در کشتی‌های تجاری، تدوین یک برنامه مشخص در مورد چگونگی جذب، آموزش و به ویژه نگهداری نیروی انسانی دریانورد است که دارای ابعاد مختلف حقوقی، اداری فرهنگی و... می‌باشد.

ثبت دقیق نتایج در گذشته است. اما در مورد آخرین همایش ارگان‌های دریایی می‌توان گفت که قطعنامه ۱۳ ماده‌ای آن به طور میانگین ۸۵ درصد اجرایی گردیده و این مهم مرهون همدلی و همیاری تمامی ارگان‌های دریایی با مرکزیت سازمان بنادر و دریانوردی است.

• در خصوص تغییر پرچم ناوگان دریایی کشورمان، بفرمایید این اقدام چه پیامدهایی دارد؟ دریانوردان شاغل بر روی کشتی‌های فوق چه سرنوشتی خواهند داشت؟

بر اساس کنوانسیون سازمان ملل متحد در رابطه با حقوق دریاهای، هر کشوری اعم از ساحلی یا محدود به خشکی حق دارد کشتی‌های زیر پرچم خود را برای دریانوردی به دریاهای آزاد گسیل نماید. برافراشتن پرچم یک کشور در آب‌های آزاد بدین معناست که کشور صاحب پرچم کشتی مزبور را تحت حاکمیت دارد و کشتی نیز ملزم به تبعیت از قوانین و مقررات قابل اعمال کشور صاحب پرچم است. به عبارت دیگر، در صورتیکه کشتی پرچم جمهوری اسلامی ایران را حمل نماید، حمایت‌های فنی و دیپلماتیک ایران را در دنیا به دنبال خواهد داشت و مقامات بندری کشوری که کشتی در آب‌های داخلی آن حضور دارد نیز دولت جمهوری اسلامی ایران را به عنوان کشور صاحب پرچم مجاز به ارتباط با کشتی و ارائه کلیه حمایت‌های حقوقی، فنی و دیپلماتیک می‌دانند. بنابراین اساساً علقه و ارتباط کشتی با کشور صاحب پرچم خواهد بود.

ناوگان ملی کشتیرانی هر کشور براساس حاصل جمع ظرفیت ناخالص کشتی‌های تحت پرچم آن شناسایی می‌گردد. بالا بودن تناژ ناوگان ملی می‌تواند نفوذ و حضوری مؤثر در مجمع شورای اجرایی و سایر کمیته‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کشور به ارمغان آورد. همچنین در بسیاری از الزامات بین‌المللی شرط لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون، الحاق تعدادی از کشورهاست که در مجموع، درصد مشخصی از ناوگان تجاری دنیا (مثلاً یک سوم) را در اختیار داشته باشند. بنابراین الحاق یا عدم الحاق کشورهایی که ظرفیت ناوگان تحت پرچم بالایی دارند، همچون لیبریا و پاناما، در لازم‌الاجرا شدن الزامات مؤثر است و همین امر، قدرت مذاکره و چانه زنی بالاتری را به این کشورها می‌دهد. بنابراین کاهش تناژ کشتی‌های زیر پرچم جمهوری اسلامی ایران می‌تواند به تضعیف جایگاه جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی دریایی منجر شود.

علاوه بر موارد فوق، دولت صاحب پرچم مسئول اجرای مقررات و استانداردهای فنی و ایمنی و بین‌المللی بر روی کشتی‌های زیر پرچم است و در برابر کشتی‌های مذکور در مجامع بین‌المللی و کشورهای ساحلی دیگر پاسخگو خواهد بود.

لذا نظارت‌های فنی و ایمنی بر ناوگان ملی هر کشور که ناوگان تحت پرچم آن محسوب می‌گردد بر عهده دولت صاحب پرچم است و بالطبع تغییر

پرچم موجب عدم اعمال نظارت‌های مذکور بر روی ناوگان ملکی اشخاص حقیقی و حقوقی تابع جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

آنچه درباره تغییر پرچم شناورهای ایرانی با تمام احترام و ارزشی که برای ناوگان دریایی کشور قائم و نیز درک شرایط آنها در مقابله با تهاجمات گسترده استکبار می‌توان گفت، این است که با وجود اشکالها و مضرات یاد شده، این اقدام تغییری در رویکرد کشورهای غربی در اعمال برخی محدودیت‌ها علیه کشتی‌های ایرانی ندارد، چرا که در بسیاری از قطعنامه‌های صادره توسط شورای امنیت سازمان ملل متحد و همچنین تحریم‌های به عمل آمده از سوی کشورهای غربی، ملاک عمل، شناورهای تحت مالکیت ایران است و لذا تغییر نام، تغییر پرچم و هرگونه تغییر ظاهری دیگری نخواهد توانست رافع محدودیت‌های ذکر

پژوهش‌های نسبتاً مناسبی در مورد جنبه‌های مختلف مدیریت منابع نیروی انسانی دریانورد در سازمان بنادر و سایر بخش‌های دریایی به عمل آمده است که تا حدود قابل توجهی چالش‌ها و مشکلات موجود در این زمینه را مشخص کرده است. به موازات تکمیل کارهای مطالعاتی لازم، در این مرحله نیازمند یک «برنامه عمل» مشخص با استفاده از نتایج تحقیقات انجام شده هستیم.

در عین حال باید اشاره کنم که در بعد حقوقی و فراهم کردن مقدمات قانونی شرایط «کار شایسته» برای دریانوردان عزیز اقدامات قابل توجهی شروع شده است. در سال‌های اخیر سازمان بنادر با همکاری و اقدام مؤثر وزارت کار و امور اجتماعی مقدمات تهیه لایحه الحاق کشور به کنوانسیون یکپارچه کار دریانوردی (۲۰۰۶) را که در واقع حاوی احکام بیش از ۶۰ مقاله‌نامه و توصیه‌نامه

دریایی باشد؟

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور مسئولیت حفظ ایمنی دریانوردی و حفاظت آب‌های تحت حاکمیت از آلودگی نفتی را بر عهده دارد. در این راستا مراکز کنترل و بازرسی کشتی‌ها در بنادر جنوب و شمال جهت شناسایی کشتی‌های غیراستاندارد و جلوگیری از تردد آنها تأسیس شده است. با توجه به ماهیت علمی و فنی صنعت کشتیرانی و دریایی اجرای این مهم به عهده بازرسان مجرب و متخصص این بخش که علاوه بر دانش دریایی، دوره‌های خاص خارجی و داخلی را با موفقیت به پایان رسانده‌اند، واگذار شده است. این بخش از نظر فنی و عملکرد در یادداشت تفاهم‌های منطقه سرآمد و در سطح جهانی نیز از جایگاه مناسبی برخوردار است. با توجه به توان و قدرت متوقف کردن کشتی‌های غیراستاندارد

جامعه دریایی کشور یک جامعه ناهمگون توسعه یافته است. در این جامعه بعضی از بخش‌ها بشدت توسعه یافته و سهم مناسبی از مجموعه حمل و نقل دریایی را در اختیار دارند، اما بعضی از بخش‌ها هنوز در مراحل ابتدایی رشد و توسعه قرار دارند.



شده باشد.

بنابراین باید گفت تنها نتیجه تغییر پرچم، تضعیف ناوگان ملی، عدم امکان اعمال مقررات ملی و استانداردهای فنی و ایمنی بر روی شناورهای با مالکیت ایرانی و تضعیف حقوق دریانوردان کشورمان بر روی این شناورها است.

• دریانوردان ایرانی به عنوان منابع انسانی بخش دریایی دارای قوانین کار خاص، نمی‌باشند و در دوران استخدام با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستند که بر کار و زندگی آنها اثر منفی می‌گذارد. با توجه به مشکلات موجود چگونه می‌توان برای دستیابی به «توسعه دریا محور» این منابع را تحت مدیریت کارآمد و بهره‌ور قرار داد؟

مهم‌ترین موضوع در خصوص مدیریت کارآمد نیروی انسانی شاغل در کشتی‌های تجاری، تدوین یک برنامه مشخص در مورد چگونگی جذب، آموزش و به ویژه نگهداری نیروی انسانی دریانورد است که دارای ابعاد مختلف حقوقی، اداری، فرهنگی و... می‌باشد. طبیعی است رسیدن به یک برنامه جامع قبل از هرچیز، مستلزم انجام مطالعات لازم در این زمینه است.

خوشبختانه در سال‌های اخیر تحقیقات و

بین‌المللی در زمینه کار دریایی است، و مقدمات ارائه آن به دولت را فراهم کرد و با پیگیری‌ها و اقدام مشترک بعدی انجام شده، لزوم و فوریت الحاق کشور به الزامات در کمیسیون‌های فرعی و اصلی لویج دولت نیز در اواخر سال گذشته به تصویب رسید و هم‌اکنون کار تطبیق ترجمه الزامات (کنوانسیون) مزبور در معاونت حقوقی ریاست جمهوری در حال انجام مراحل نهایی است. پس از این مرحله، طبقاً لایحه مزبور به مجلس شورای اسلامی تقدیم خواهد شد.

در عین حال باید متذکر شوم که الحاق کشور به الزامات (کنوانسیون) ۲۰۰۶ به تنهایی برای تأمین شرایط مناسب کار دریایی کافی نیست و باید ساختار اداری و اجرایی و نظام حل و فصل اختلاف‌های کار دریایی مناسب نیز در این زمینه تدارک شود که انجام آن نیازمند عزم ملی و همکاری و هماهنگی همه دستگاه‌ها و سازمان‌های دولتی و غیردولتی مرتبط با موضوع است.

• به منظور اعمال حاکمیت دریایی در محدوده آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی چه اقداماتی بعمل آورده است؟ آیا تنها الزام بر اجرای کنوانسیون‌ها می‌تواند حافظ منابع

به وسیله افسران کنترل و بازرسی که از وظایف حاکمیتی کشورهای صاحب بندر و ساحلی است، خوشبختانه مراکز یاد شده تاکنون عملکرد خوبی داشته‌اند.

نجات جان افراد در راستای اعمال حاکمیت در دریا از دیگر عواملی است که توسط مراکز جستجو و نجات با استفاده از کارکنان مجرب در حال اعمال می‌باشد و با داشتن تجهیزات سطحی مدرن اقدام‌های شایسته‌ای در این خصوص به عمل آورده شده به طوری که این قابلیت در نوار ساحلی ما وجود دارد که به محض دریافت هرگونه اعلام اضطرار در کمترین زمان ممکن نسبت به اعزام شناورهای ناچی به محل سانحه اقدام گردد و خوشبختانه آمار ارائه شده بیانگر اقدام مؤثر در این زمینه می‌باشد که به حول قوه الهی این مراکز نیز در خلیج فارس و دریای عمان و دریای خزر به نوبه خود منحصر به فرد می‌باشند. در این خصوص لازم به ذکر است که در سطح بین‌المللی مراکز جستجو و نجات دریایی جمهوری اسلامی ایران با عملکردهای مناسب بعنوان نقطه ثقل منطقه مطرح می‌باشند.

مسائل زیست‌محیطی ناشی از کشتی‌ها و سکوهای نفتی از دیگر مواردی است که به عنوان اصول اولیه اعمال حاکمیت همواره مدنظر سازمان بنادر بوده

تمایل ایران و ترکیه به تشکیل مرکز لجستیک ترابری



مشترک بین‌المللی می‌توانیم توانمندی‌های موجود در دو کشور را فعال کنیم. وزیر بازرگانی گفت: پیشنهاد می‌کنم کمیته مشترکی در خصوص مسائل حمل‌ونقل و ترانزیت کالا تشکیل شود و باید بدانیم که هزینه‌های حمل‌ونقل همیشه آن‌قدر پایین نخواهد ماند. وی افزود: این کمیته باید مسائل مربوط به تکمیل ریل‌ها و راه‌ها تا مرز دو کشور را مورد بحث و بررسی قرار دهد. بر پایه این گزارش، بینالی ایلدریم، وزیر راه ترکیه گفت: نیمی از تجارت ایران و اروپا می‌تواند از طریق بنادر دریای سیاه انجام شود.

وزیر راه ترکیه در دیدار با وزیر بازرگانی کشورمان اظهار داشت: برای استفاده بهتر از ظرفیت بنادر دو کشور می‌توان مرکز مشترک لجستیکی تشکیل داد تا تبادلات تجاری از مسیر دریایی و زمینی مشترک بین دو کشور صورت گیرد.

وی افزود: فکر می‌کنیم وظیفه اصلی افزایش و توسعه حمل‌ونقل زمینی و دریایی به عهده وزارتخانه‌های بازرگانی دو کشور است و آمادگی آن را داریم تا برای رفع مشکلات هر کاری که بتوانیم انجام دهیم. ■

وزرای بازرگانی نقش مهمی در توسعه روابط تجاری دارند ولی ابزارهای لازم در دست وزرای راه است که باید تسهیلات لازم را به وجود بیاورند.

بنابر این گزارش، مسعود میرکاظمی، وزیر بازرگانی در دیدار با وزیر راه ترکیه اظهار داشت: نیازمند یک طرح جامع هستیم تا بتوانیم ظرفیت‌های بندری، ریلی، دریایی و هوایی را به هم پیوند زده و روابط اقتصادی دو کشور را ارتقاء دهیم.

میرکاظمی گفت: موقعیت خوب سوق‌الجیشی ایران و ترکیه و دسترسی آنها به آب‌های آزاد می‌تواند حجم ترانزیت کالا را بین دو کشور افزایش دهد.

وی افزود: ایران تمایل دارد تا ترکیه در بنادر جنوبی سرمایه‌گذاری کند چرا که بخش زیادی از کالاهای ترکیه از حوزه خلیج فارس به شرق آسیا ارسال می‌شود که اگر این ترانزیت از طریق ایران صورت گیرد، می‌تواند منافع خوبی داشته باشد ضمن آنکه با تأسیس یک شرکت

است. در این راستا اقدام‌های شایسته‌ای از سوی سازمان درخصوص ایجاد مراکز مقابله با آلودگی و تجهیز آنها به لوازم مورد نیاز صورت گرفته و در اینجا نیز لازم می‌دانم با عنایت به اهمیت موضوع حفاظت از محیط‌زیست دریایی این نوید را بدهم که با پیگیری‌های مستمر به عمل آمده به منظور تکمیل و نوسازی تجهیزات مقابله با آلودگی این مهم نیز مراحل آخر خود را طی می‌کند و تجهیزات مورد نیاز تعیین و تأمین اعتبار گردیده و در آینده نزدیک این تجهیزات به جمع تجهیزات موجود بنادر اضافه خواهد شد. اگرچه هزینه‌هایی که در این زمینه انجام می‌شود بسیار سنگین بوده ولی در راستای اعمال هرچه قوی‌تر حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در منطقه به عنوان یکی از اولویت‌های سازمان بنادر و دریانوردی در دستور کار قرار دارد.

با توجه به توضیح ارائه شده لازم به ذکر است، به منظور جهت‌دهی هر چه مناسب‌تر موارد یاد شده و اعمال حاکمیت بیشتر در راستای ایمنی و حفاظت محیط‌زیست دریایی استراتژی مربوطه در قالب ۱۱ محور و ۱۰۳ برنامه عملیاتی که تمامی جوانب موردنظر در آن لحاظ و با مشارکت کلیه ذی‌نفعان تهیه و نهایی شده است. این مهم می‌تواند در راستای اعمال حاکمیت با جهت‌دهی مناسب گاهی باعث کاهش هزینه‌ها نیز بشود.

در ادامه باید بگویم که تنها الزام برای اجرای کنوانسیون‌ها را نمی‌توان به عنوان حافظ منابع دریایی لحاظ کرد بلکه تقویت و اشاعه فرهنگ دریایی و اطلاع رسانی به جوامع ساحلی در شمال و جنوب کشور یکی از زیربنایی‌ترین عوامل می‌باشد که می‌تواند حافظ منابع دریایی ارزشمند ما باشد. از طرفی این مهم محق نخواهد شد مگر با مشارکت عملی کلیه ذی‌نفعان و با ایجاد همدلی یکپارچه با یک هدف مشترک در خصوص کسب جایگاهی بالاتر و بهتر که در شأن این کشور بزرگ و باستانی است.

• برای توسعه کشتیرانی منطقه‌ای (حمل‌ونقل مسافر) و ارتقاء استانداردهای شناورهای مسافری چه اقداماتی به عمل آورده‌اید؟

معاونت امور دریایی سازمان به منظور توسعه حمل و نقل مسافری از طریق دریا و ارتقاء استاندارد شناورهای مسافری تا کنون اقدامات مهمی را به انجام رسانده است:

۱. تبلیغ در استان‌های ساحلی به منظور اشاعه فرهنگ دریایی و سفر از طریق دریا به وسیله رسانه‌های محلی و پخش تیزرهای تلویزیونی
۲. فرهنگ‌سازی در استان‌های ساحلی برای مالکان شناورهای مسافری به منظور استفاده از تجهیزات ایمنی در مرحله اول
۳. اجباری کردن استفاده از تجهیزات ایمنی از جمله لایف رافت، جلیقه نجات، حلقه نجات در این شناورها در مرحله دوم
۴. ساماندهی اسکله‌های مسافری در سواحل شمال و جنوب کشور

آلومینیومی و فلزی با شناورهای مستعمل و با استاندارد پایین در مرحله اول

۷. اجباری کردن خروج شناورهای مستعمل مسافری و جایگزینی شناورهای اشاری در بند ۶ در مرحله دوم ■

۵. ساماندهی مسافرت‌های نوروزی به طور ویژه از جمله بازرسی‌های فوق‌العاده از شناورهای مسافری، نظارت دائم در ایام تعطیلات نوروزی (۲۵ اسفند الی ۱۵ فروردین) از اسکله‌ها، شناورها، تجهیزات ایمنی شناورها و...

۶. جایگزینی تدریجی شناورهای نوساز با استاندارد روز دنیا، ساخته شده در کارگاه‌های کشتی‌سازی داخلی و گاهی وارداتی از نوع فایبرگلاس،



شرایط عالی سرمایه گذاری

واکاوای اثرات بحران اقتصادی بر حمل و نقل دریایی در گفت و گو با غلامحسین گلپور

«نزدیک به یک سال است بحران اقتصادی بخش عمده‌ای از اخبار جهان را تحت الشعاع خود قرار داده است.

کمک ۷۵۰ میلیارد دلاری رئیس‌جمهور سابق آمریکا کارآیی نداشته، از طرفی کمک ۸۰۰ میلیارد دلاری «ویاما» نیز نه تنها موجب رفع مشکلات اقتصادی آمریکا نشده بلکه منجر به کاهش بیشتر ارزش سهام در بازارهای جهانی نیز شده است. همه اینها حکایت از ادامه بحران اقتصادی جهانی دارد. بحران در غرب و به خصوص آمریکا عمیق‌تر از آن است که رسانه‌ها و دولتمردان به آن اعتراف می‌کنند، بنابراین لازم است کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران روند سرمایه‌گذاری‌ها، مناطق فعالیت، نوع مشتریان، شیوه کار و تعهدات خود را متناسب با این تحولات تطبیق دهد».

غلامحسین گلپور، مدیر بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در گفت و گو با بندرودریا ضمن اشاره به موارد یاد شده تصریح می‌کند براساس گزارش بیزنس مانیاتور، ۲/۴ درصد تولید ناخالص ملی جمهوری اسلامی ایران نشان دهنده آن است که اقتصاد ایران در سال ۲۰۰۹ میلادی مانند غرب دچار بحران عمیق اقتصادی نگردیده است. آنچه در ادامه می‌آید نتیجه گفت و گو با مدیر بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که می‌خوانید.



• کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از بروز بحران اقتصادی جهان چه وضعیتی داشت؟

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از ۱۵ سال پیش دچار معضلاتی بود و نصب پرچم کشور مشکلاتی را برای ما پدید آورده بود که در ۱۰ سال اخیر این مشکلات بیشتر شد. استراتژی کشتیرانی این بود که ۵۰ درصد از فعالیت خود را در سطح ملی و ۵۰ درصد را در سطح بین‌المللی به انجام رساند در حالی که براساس ضوابط حمل‌ونقل دریایی ما به سوی کشورهای آمریکا و فلسطین اشغالی انجام نمی‌شد و این موضوع ۱۰ درصد از فعالیت‌های ما کاسته بود. در دهه ۶۰ سفرهایی که از مبدأ کشورمان انجام می‌گرفت به صورت یکسره بود و در واقع کشتی‌ها از مقصد خالی برمی‌گشتند و عملاً یک دوم از ظرفیت فعالیت از دست داده می‌شد، برای افزایش سفرهای خارجی باید سفرها به صورت چندجانبه انجام می‌شد تا شرایط رقابت با کشورهای دیگر به درستی فراهم شود و در مجموع در آن دوران با ۱۰ درصد درآمد کمتر رقابت می‌کردیم تا اینکه بعدها شرایط مطلوب شد. به علت نیاز شدید بازار، تحریم آمریکا کمتر اثر داشت و از سویی چون تحریم تازه آغاز شده بود، ساختار آن چندان مشخص نبود. در این روند شرایط به گونه‌ای شد که در سال ۱۳۸۶ بزرگ‌ترین سود تاریخ ۴۵ ساله کشتیرانی را کسب کردیم. این موضوع موجب شد که بخواهیم به توسعه ناوگان ابعاد تازه‌ای ببخشیم، به همین خاطر تعداد ۸۳ فروند کشتی جدید سفارش خرید داده شد و برنامه‌ریزی نمودیم که تعداد کشتی‌های ناوگان را به ۱۸۰-۲۰۰ فروند برسانیم. با این اقدام ناوگان کشتیرانی جوان شده و کشتی‌های قدیمی کم‌کم از رده خارج می‌شوند. باید اشاره کنم که قبل از انقلاب اسلامی دارای ۳۵ فروند کشتی بودیم و در ۲۰ سال گذشته، تعداد کشتی‌هایمان حدود ۷۰-۷۵ فروند بود. بعد از دوران کوتاهی که کشتی‌ها سفارش داده شد، رکود آغاز شد و از طرفی تحریم آمریکا منسجم‌تر شد، به گونه‌ای که سفارتخانه‌های آمریکا در بنادر بزرگ و تجاری دارای دفتری شدند که وظیفه آنها ایجاد مشکل برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود. آنها به صورت تلفنی با تک‌تک مشتریان ما تماس برقرار کرده و آنها را از همکاری با ما منع می‌نمودند.

مشکلات در همین جا خاتمه نمی‌یابد. آمریکایی‌ها حتی با بانک‌ها تماس گرفته و درخواست مسدود شدن حساب‌های ما را داشتند در چنین شرایطی بازار وضعیت نامطلوبی دارد، البته طی روزهای اخیر شرایط قدری مساعد شده است ولی در مجموع بازار راکد است. رکود اقتصادی جهان و تحریم آمریکا مشکلات را مضاعف کرده است. آمریکا مصمم است فعالیت کشتیرانی را متوقف کند چرا که به صورت شبکه‌ای فعالیت می‌کنیم و شاید تا ۱۰۰ بندر جهان تحت پوشش فعالیت ما قرار دارند.

• برای کاهش اثرات بحران اقتصادی بر فعالیت‌های شرکت چه تمهیداتی اندیشیده‌اید؟

بدیهی است که تنها و بدون کمک دولتمردان نمی‌توانیم با رکود اقتصادی و تحریم آمریکا مقابله کنیم و واقعیت این است که دولتمردان تاکنون کمکی مؤثر را به ما نکرده‌اند و به خاطر عدم آگاهی و اطلاع برخی از مسئولین عرصه برای ما تنگ‌تر نیز شده است. به عنوان مثال، برخی از کشتی‌های خود را که تحت پرچم خارجی قراردادیم تا تحریم آمریکا بی‌اثر شود اما وقتی همین کشتی‌ها به بنادر کشورمان وارد می‌شوند وزارت راه و ترابری از آنها ۱۰ درصد عوارض مطالبه می‌کند، که از برخی کشتی‌ها با توجه به میزان بارشان به مبلغ ۴۰۰ میلیون تومان می‌رسد. برای رفع این مشکل بیش از ده‌ها بار مکاتبه کرده‌ایم که سرانجام موضوع به دادگاه کشیده شده است. حداقل اثر چنین رویکردی اتلاف انرژی بسیار زیاد ما است و جالب

این جاست که این انرژی به طور دقیق در مسیری که مورد نظر آمریکا است گرفته می‌شود. برای مقابله با توطئه‌های آمریکا تدابیر دیگری نیز اندیشیده‌ایم که از بیان آنها پرهیز می‌کنم. اگر چه مشکلات ما به حدی است که نمایندگی‌های خارجی‌مان حتی برای خرید یک کامپیوتر با مشکل تحریم مواجه‌اند، ولی با همه این شرایط به کار ادامه می‌دهیم. کشتیرانی جمهوری اسلامی سالیانه حدود ۲/۵ میلیارد دلار گردش نقدینگی دارد، اگر چه باید اذعان کرد فشارهای موجود ۲۰ تا ۳۰ درصد بر راندمان کار ما اثر گذاشته و هزینه‌های ما را افزایش داده است.

• بحران موجود بیشتر بر کدام بخش از فعالیت‌های شما اثر گذاشته است؟

بازار دارای یک منحنی سینوسی است که هر چند سال یک بار نوسان دارد، در مقطعی بازار بارهای فله بسیار راکد است و در پاره‌ای اوقات وضعیت



بار کانتینری نامطلوب، در برخی مقاطع برخی از محموله‌ها دارای رونق و برخی دچار رکود می‌باشند ولی در حال حاضر همه کشتی‌ها در رکود بسر می‌برند، مثلاً کشتی ۱۶۰ هزار تنی که روزانه ۱۸۰ هزار دلار اجاره داده می‌شد امروزه اجاره آن ۱۰ تا ۱۵ هزار دلار است یا کشتی‌های غول‌پیکر VLCC که اجاره آنها روزانه ۲۵۰ هزار دلار بوده است امروز نرخ کرایه کاهش پیدا کرده و به رقم ۲۰ تا ۲۵ هزار دلار رسیده است. از یک سال پیش تا حدودی کشتی‌های فله بر رو به افزایش گذاشته و بیشترین آسیب را بخش کانتینری دیده است.

• در خصوص بهبود اوضاع اقتصادی بفرمایید؟ این روند را چگونه می‌بینید؟

تا مدتی پیش حدود ۱۵ فروند کشتی از ناوگان شرکت در لنگرگاه خوابیده بودند که انتظار داشتیم به خاطر رکود اقتصادی این تعداد به ۳۰ فروند برسد. بخشی از کشتی‌های ما نیز (حدود ۷-۸ فروند) پس از تخلیه بار در مرکز رکود (چین) متوقف مانده بودند، تعدادی از کارکنان کشتی‌های فوق را برای کاهش هزینه‌ها کسر کردیم. چین به تنهایی بازارهای جهانی را دچار رکود یا رونق می‌کند، این کشور اخیراً مجوزی برای واردات زغال‌سنگ صادر کرد که موجب شد از کشورهایی چون ایران، هندوستان، استرالیا و اندونزی زغال‌سنگ وارد شود.

به همین خاطر بازار حمل‌ونقل تا حدودی رونق پیدا کرد. بعد از این اقدام برخی از کشورهای اروپایی نیز صادرات فله را آغاز کردند و کلاً شرایط حمل‌ونقل بار از دریا مطلوب‌تر شد. از طرفی کرایه‌ها که به ۷-۸ هزار دلار کاهش پیدا کرده بود به حدود ۱۲ هزار دلار رسید که نرخ منطقی آن ۲۰ تا ۳۰ هزار دلار است.

• اشاره داشته‌اید که شرایط امروزی ما از دوران دفاع مقدس سخت‌تر است، در این خصوص توضیح بفرمایید؟

بله واقعاً شرایط امروز سخت‌تر است. در دوره جنگ اگرچه کشتی‌ها مورد حمله دشمن قرار می‌گرفتند ولی در همان شرایط شرکت فعالیت و درآمد خود را داشته است. اگر شرکت دچار مشکل می‌شد از دولت کمک می‌گرفت و طرح خوبی وجود داشت که براساس آن همه ملزم بودند تا بار خود را با ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حمل کنند و فعالیت شرکت همواره سودآور بود. طی ۱۳ سال اخیر بیشترین توسعه را داشته و ۸۳ فروند کشتی خریداری کرده‌ایم که باید اقساط آن را خود شرکت بپردازد و با اجاره حمل بار آن را تأمین کند. این در حالی است که اگر چه برخی از مشتریان مساعدت می‌کنند و با نام‌های دیگری به ما بار تحویل می‌دهند ولی بسیاری از شرکت‌ها نیز چنین کاری نمی‌کنند و ما ناخواسته مشتری‌های خود را از دست داده‌ایم و با یک هجمه همه‌جانبه روبه‌رو هستیم. ما با تقلای فراوان به حرکت خود

• آیا در شرایط بحران هم اقدام به خرید کشتی نموده‌اید؟

هنر آن است که افراد منحنی بازار را بشناسند و وقتی منحنی رو به افول است باید خرید انجام شود. کشتی را در حدود ۳ سال پیش به قیمت ۲۹ میلیون دلار خریدیم. در حالی که ۲۰ درصد از مبلغ آن را پرداختیم. حدود ۸ ماه پیش به هنگام تحویل کشتی هم زمان در بازار به قیمت ۷۵ میلیارد دلار آن را خریداری می‌کردند و سود بسیاری داشت. البته در حال حاضر این کشتی با توجه به رکود حدود ۵۰ میلیون دلار ارزش دارد ولی به هر حال سود بسیار خوبی دارد. از طرفی خرید با سود کمتر نیز داشته‌ایم و اگر امروز تحریم آمریکا نبود و بانک‌ها از ما حمایت می‌کردند خریدهای جدیدی را انجام می‌دادیم. تصور کنید در عسلویه تا ۳ سال آینده حجم تولیدات به ۷۲ میلیون تن می‌رسد که ۶۰ میلیون آن باید صادر شود، برای این کار نیاز به ۱۵۰ فروند کشتی شیمیایی برنیاز است این در حالی است که ما حتی یک فروند کشتی LPG بر نداریم و اگر از خارج هم بخواهیم وارد کنیم موافقت نمی‌کنند یا بهای آن را سه برابر می‌گیرند. در چنین شرایطی اگر ۲ فروند کشتی هم داشته باشیم نرخ به قیمت جهانی بازمی‌گردد و در چنین حالی ما توانسته‌ایم ۱۰ فروند کشتی خریداری کنیم و اگر می‌توانستیم ۵۰ فروند کشتی دیگر می‌خریدیم به عبارت دیگر می‌خواهیم بگوییم که شرایط برای سرمایه‌گذاری عالی است و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر ۱۳۰ فروند کشتی در اختیار دارد که ان‌شاء... طی ۲ سال آینده تعداد کشتی‌هایش به بیش از ۱۸۰-۲۰۰ فروند افزایش خواهد یافت. ولیکن در کشور این ظرفیت وجود دارد که ناوگان تجاری به بیش از ۵۰۰ فروند کشتی بالغ گردد. ■

ادامه می‌دهیم. با خرید بیش از ۸۰ فروند کشتی تا ۳ سال آینده حدود ۳۵۰۰ نفر اشتغال‌زایی خواهیم داشت در حالی که کوچکترین کمکی از دولت دریافت نکرده‌ایم، در حالی که بحث بنگاه‌های زودبازده برای اشتغال‌زایی مطرح است. البته ما هم انتظار خیلی زیادی از دولت نداشته و کار را خودمان انجام می‌دهیم. روشن است که به این دلایل وضعیت کار ما در حال حاضر از دوران جنگ سخت‌تر شده است.

• آینده بحران موجود در جهان را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

گفته می‌شود که در دنیا ۳۳ تریلیون دلار از ارزش بازار سرمایه کاسته شده است. که در یک مورد آن فردی مبلغ ۵۰ میلیارد دلار اختلاس کرده است. با بیان این نکته می‌خواهم اشاره کنم که چنین بحران‌هایی را نمی‌توان در چند روز برطرف کرد. البته این بحران حل خواهد شد چرا که سیر تاریخی نشان می‌دهد همه مشکلات زمانی مرتفع می‌شود ولی زمان بر است. برای رفع بحران، بوش رئیس‌جمهور پیشین آمریکا ۷۵۰ میلیارد دلار و دولت اوباما ۸۰۰ میلیارد دلار اختصاص داده است ولی مشکل حل نشد و گفته می‌شود که این بودجه‌ها موجب تورم می‌شود. به نظر من بیش از یک و دو سال طول می‌کشد تا مشکل برطرف شود و در سال ۸۸ باید بیشترین دقت در عملیات کشتی‌ها انجام شود تا بحران برطرف شود. غربی‌ها نیز معتقدند برای سال ۲۰۱۰ وضعیت رو به بهبود می‌رود، البته این بحران یک اثر مثبت هم داشته است بسیاری از افراد که در مالکیت کشتی بدون ریشه و سابقه بوده و به خاطر منفعت‌طلبی طی ۲ سال گذشته وارد این کار شدند به خاطر بحران ناگزیرند که از این کار کناره بگیرند در حالی که افراد و شرکت‌های باسابقه اگرچه دچار مشکل شدند ولی با مدیریت صحیح با آن کنار آمده و به کار خود ادامه می‌دهند.

بنیه ضعیف در رقابت با همسایه

بازشماری عوامل مؤثر در تأمین توسعه دریا محور در گفت‌وگو با علی صادقی



به تاریخ برگزاری همایش هفدهم ارگان‌های دریایی کشور نزدیک می‌شویم. میزبان امسال شرکت خدمات دریایی و بندری تایدواتر خاورمیانه است. با توجه به اینکه امور اجرایی آن بعد از تعطیلات سال نو آغاز شده، بدیهی است کارشناسان مسئول این شرکت در تهران و انزلی شبانه‌روز در تلاشند تا این آیین ماندگار به بهترین صورت ممکن برگزار شود.

گفتنی است این همایش بعد از شانزده دوره برگزاری حالا دیگر صاحب شناسنامه‌ای شده و می‌توان به صراحت اذعان نمود که قطعنامه‌های صادره آن تأثیر بسزایی در اصلاح نظرات و بهبود تصمیمات کشوری داشته است.

سعید صادقی مدیرعامل تایدواتر خاورمیانه در پاسخ به سؤالات بندرودریا، عمده صحبت‌های خود را به توسعه دریا محور و چگونگی دستیابی به این مهم اختصاص داد و اشاراتی نیز به اقدامات آینده شرکت متبوع خود نمود. این گفت‌وگو را در پی می‌خوانید:

• تحقق شعار «توسعه دریا محور» مستلزم چه اقداماتی است؟

به نظر می‌رسد حمایت دولت از فعالیت‌های زنجیره ارزش این صنعت می‌تواند همه بنگاه‌های اقتصادی را که قادر به فعالیت در این حرفه هستند، در جهت تحقق این شعار هدایت کند، زیرا نداشتن زنجیره کامل ارزش در این صنعت، خطر سرمایه‌گذاری در هر قسمت را افزایش می‌دهد و هدف محوریت در دریا را غیراقتصادی و غیرمولد خواهد کرد. در نهایت تحقق واقعی شعار فوق مستلزم اولویت‌بخشی به شاخص‌های زیر است:

۱. اقتصادی کردن صنایع دریایی
۲. اشتغال‌زایی
۳. توسعه صنایع مادر در صنعت دریا
۴. توسعه فناوری و توسعه مدرن و به روز در دنیا
۵. توسعه صنعت کانتینری به جای حمل‌ونقل کارگو و بندری
۶. داشتن زیرساخت‌های مرتبط با دریا
۷. داشتن روتین‌های مورد نیاز در سواحل و دریاها
۸. ایجاد دانشکده‌های مرتبط با صنایع دریایی جهت تربیت و پرورش نیروهای خبره
۹. جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی

در همین جهت باید نسبت به تدوین سیاست‌های دریایی، ایجاد آزمایشگاه دریایی، توسعه ناوگان تحقیقات دریایی، پایش محیط‌های دریایی، توسعه فناوری‌های نوین دریایی و.... اقدامی‌هایی صورت گیرد.

- با وجود آنکه قدمت قانون توسعه صنایع دریایی به کمتر از ۵ سال می‌رسد اما نیاز به اصلاح و بازنگری اساسی دارد؛ از جمله توجه به مهم‌ترین سرمایه صنعت دریا (منابع انسانی) که جز یک بند بدان اشاره نشده است و بخشی‌نگری صورت گرفته و غالباً ارتباط با کشتی‌سازها و یا طراحی روش‌های گرفتن وام بوده است، در حالی که کمبود دریانورد چالشی بین‌المللی است.

- به علت بین‌المللی بودن فعالیت‌های دریایی، اتحادیه‌های کارگری دریایی ملزم به ارتباط تنگاتنگ با مجامع جهانی هستند و باید در این زمینه توجه جدی‌تری مبذول گردد.

• مدیریت یکپارچه و پایدار منابع دریایی و بندری چه اثراتی بر تحقق شعار «توسعه دریا محور» دارد؟

به منظور تحقق و دستیابی به مدیریت یکپارچه و پایدار نیاز است کلیه ارگان‌ها و نهادهای مرتبط با دریا، سواحل و صنایع جانبی به صورت وزارتخانه و به طور جمعی اداره شوند تا با ایجاد ساختارهای لازم و وحدت رویه و همکاری تمام متخصصان و کارشناسان در این حوزه بر پایه «توسعه دریا محور» کشور قادر و توانمند شود و بهره‌گیری از کلیه مزایای آن در جهت توسعه همه جانبه کشور به کار گرفته شود.

• برگزاری همایش هفدهم، چه اثراتی بر تحقق شعار فوق دارد و برای اثربخشی هر چه بیشتر همایش چه برنامه‌هایی مدنظر است؟

با عنایت به اینکه موضوع توسعه دریا محور از رهنمودهای رئیس‌جمهور محترم است، به طور قطع در افق چشم‌انداز توسعه اجرا می‌شود. به منظور محقق شدن شعار فوق، موارد زیر از اهمیت بالایی برخوردار است:

۱۰. تبادل اطلاعات دریایی داخلی و خارجی با سایر ملل

۱۱. امنیت خاطر بخشیدن به مرزهای آبی کشور به وسیله سرمایه‌گذاری

• برای تنویر افکار عمومی و مشارکت بیشتر مدیران اجرایی، نمایندگان قانون‌گذار، قضات و سایر مجموعه‌های اثرگذار در تحقق تئوری «توسعه دریا محور» چگونه عمل کنیم؟

توسعه صنعتی ژاپن، کره، چین و این اواخر کشورهای خاور دور پس از سعی و خطای بسیار، از طریق صنعت مطمئن و آزمایش شده دریایی عملی شده است.

بررسی و مطالعه در صنعت دریا اعم از ساخت، تعمیر و باید مورد توجه خاص سیاست‌گذاران اقتصادی کشور قرار گیرد تا با تکیه بر آن بتوان بزرگراه خروج ارز را به طور موقت و محدود و در آینده‌ای نزدیک به طور کامل مسدود کرد و تمامی بخش‌های صنعتی و اقتصادی کشور را به این شیوه به حرکت درآورد و کشور را از برکات بسیار زیاد آن منتفع کرد.

- از آنجا که در حوزه دریا توانمندی‌های زیادی وجود دارد که استفاد بسیار اندکی از آن می‌شود،

- طرح شعار «توسعه دریا محور» به عنوان یک مأموریت استراتژیک در سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شده است. برای تحقق این شعار، اگر بخواهیم با امکانات و مقررات موجود کشور، مقتدر باشیم. عملاً ممکن نیست، مهم‌ترین اصل، توسعه اقتدار دریایی، داشتن بنادری توسعه یافته، ایمن و مجهز در کنار صنعت درآمدزاد و مولد کشتی‌سازی و متعاقب آن حمل‌ونقل است.

- مجاورت شهرها با آب‌های آزاد از مزیت‌ها و عوامل مهم توسعه دریایی محسوب می‌شود و باید

• شاخص‌ترین عناصر در توسعه دریامحور کدامند؟

عناصری که محوریت دریا را در توسعه شاخص می‌کند، بدین شرح است:

۱. اعطای تسهیلات و اعتبارات.
۲. تشکیل کنوانسیون‌ها با محوریت توسعه دریا.
۳. استراتژی توسعه صنعتی با محوریت دریا.
۴. جامع‌نگری مباحث و موضوع‌های دریا به صورت یکپارچه.
۵. مطالعه بررسی و بازنگری قوانین و مقررات

۶. استفاده بهینه از توانمندی‌های بسیار در بخش دریا.
۷. اقدامات لازم در خصوص ایجاد و راه‌اندازی رشته‌های تحصیلی دریایی ساحلی و فراساحلی.
۸. جذب و بکارگیری دانش‌آموختگان (فارغ‌التحصیلان) ممتاز در رشته‌های تحصیلی علوم دریایی.
۹. حضور موثر در بازار خدمات دریایی و افزایش سهم شرکت (یدک‌کشی، راهبری شناورها و...)
۱۰. صدور خدمات دریایی از طریق کسب



بررسی و مطالعه در صنعت دریا اعم از ساخت، تعمیر و ... باید مورد توجه خاص سیاست‌گذاران اقتصادی کشور قرار گیرد تا با تکیه بر آن بتوان بزرگراه خروج ارز را به طور موقت و محدود و در آینده‌ای نزدیک به طور کامل مسدود کرد و تمامی بخش‌های صنعتی و اقتصادی کشور را به این شیوه به حرکت در آورد.

تجارب در امور سالویج و مشارکت با شرکت‌های بین‌المللی.

۱۱. توسعه فعالیت‌های دریایی (کشتیرانی، لایروبی، سوخت‌رسانی و...)
۱۲. ایجاد شرکت خدمات دریایی تاپدواتر با شرایط هلدینگ با هدف یکپارچه سازی و خلق مزیت.

• مهم‌ترین اقدام‌های شرکت در سال جاری چه خواهد بود؟

۱. سرمایه‌گذاری در حوزه بندری و دریایی با ارزش‌افزوده مناسب و قابل رقابت در عرصه بین‌المللی.
۲. توسعه ظرفیت‌های عملیاتی.
۳. جلب و توسعه مشارکت شرکت‌های معتبر بین‌المللی در فعالیت‌های بندری و دریایی به منظور حفظ شرایط انحصاری، افزایش توان رقابتی و حضور در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی.
۴. توسعه قابلیت‌ها و توانمندی‌های مدیریت منابع انسانی با رویکرد ایجاد و توسعه پرورش منابع انسانی در سطح استاندارد.
۵. توسعه و بکارگیری فناوری اطلاعات به منظور تحقق اهداف استراتژیک شرکت. ■

مربوط به توسعه صنایع دریایی و...:

۶. ایجاد زمینه‌های لازم به منظور همکاری بین‌المللی با سازمان‌ها، اتحادیه‌های کارگری و همچنین شرکت در مجامع بین‌المللی با سازمان‌ها.
۷. تسریع در پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی علی‌رغم عدم توجه به اهمیت مسائل دریا.
- بنابراین با توجه به موارد مطرح شده، شرکت تاپدواتر نیز می‌تواند برنامه‌های خود را در بخش دریا بدین شرح اعلام کند:
۱. تدوین و تصویب مأموریت‌ها، استراتژی‌ها و تشکیلات متناسب در حوزه دریایی.
۲. حفظ و تثبیت موقعیت شرکت در بخش دریایی و متعاقب آن فراهم کردن زمینه‌های لازم در توسعه حوزه دریایی و خدمات وابسته آن.
۳. اخذ تسهیلات و اعتبارات داخلی و خارجی به منظور توسعه فعالیت‌های دریایی از طریق خرید تجهیزات (شناور و...)
۴. مشارکت با شرکت‌های داخلی و خارجی معتبر دریایی به منظور کسب درآمد بیشتر.
۵. ایجاد مدیریت زنجیره ارزش شرکت در حوزه دریایی.

جایگاه مناسبی در نظام اقتصادی، برنامه‌ریزی و مدیریت کشور برای آن تعریف شود.

- بدون تغییر در ساختارها، قوانین حمایتی و عملیاتی برای صنعت دریایی و رفع موانع و مشکلات، توسعه دریا محور محقق نخواهد شد.

- در این زمینه تعامل‌های بین‌المللی و هم‌راستایی ایران با سیاست‌های سازمان جهانی دریانوردی نیز مدنظر است.

- بازنگری اساسی در راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌ها در سطح ملی و منطقه‌ای با هدف اقتدار قلمرو دریایی مدنظر قرار گیرد.

اقدامات حمایتی و پشتیبانی (فرهنگ‌سازی، توسعه زیرساخت‌ها، توسعه پسرکانه‌ها، توسعه ارتباطات، امکانات اقامتی، حمل‌ونقل و...)

- تشکلهای دریایی مستقل و NGOها به جریان مدیریتی و سیاسی کشور وابسته نباشند و یا فعال‌تر شوند.

- رشد و توسعه بنادر باید به حدی باشد که با بنادر دیگر کشورها پیوند خواهرخواندگی ایجاد شود و این از موارد دیگر تحقیق شعار توسعه دریامحور است.

نیمروز تطابق نماها و برداشتها

رونمایی طرح ساماندهی حمل و نقل مسافری دریایی

ابراهیم زارع



این بخش بود. سهم دولت در این سرمایه‌گذاری چه قدر باشد؟ به نظر می‌رسد که برای دستیابی به استانداردهای مورد نظر و ترسیم مطلوب مهندسی حمل و نقل سفر دریایی، یافتن پاسخ‌های مناسب برای هر پرسش اجتناب‌ناپذیر باشد.

تعریف نظامی برای مدیریت درست حمل و نقل سفر دریایی

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان سخنران اول همایش طرح حمد ۱۴۰۴، با بیان اینکه تقاضای مردم برای سفرهای دریایی روزافزون است، گفت: علی‌رغم ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر طول ساحل در کشور (مطابق مطالعات ICZM)، آن طور که باید و شاید از دریا استفاده نمی‌شود. به طوری که حجم سفرهای دریایی ایران نسبت به سایر کشورها، کمتر از ۱۰ درصد است. عطا... صدر با اشاره به اینکه در دنیا پرجمعیت‌ترین و پیشرفته‌ترین شهرها در سواحل قرار دارند، عدم رونق سواحل ایران و کوچ مردم به داخل کشور را به عنوان معضل قابل بررسی برشمرد و درباره پیشینه اقدامات سازمان بنادر برای توسعه حمل و نقل مسافر دریایی گفت: با توجه به توسعه اقتصادی و رشد درآمد و میزان تقاضا سفرهای دریایی در آینده بیش از پیش خواهد بود. از اینرو سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۳۸۵ اقداماتی را در حوزه حمل و نقل مسافر دریایی آغاز کرد. در ابتدا با انجام مطالعات اولیه و اجرای کارهای فوری، سعی شد تا وضع موجود ساماندهی شود. در همان ابتدا مشخص شد که در سه بخش بندر، شناور و مسافر، سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال بهره‌وری و تصدی‌گری نیست و بیشتر به عنوان دولت در پی تدوین مقررات، چگونگی اعمال و اجرای ایمنی در سفرهای دریایی و مدیریت این شیوه از حمل و نقل خواهد بود.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی، در بخش دیگری از سخنانش در نشست حمد ۱۴۰۴، با الزام‌آور خواندن دخالت سازمان بنادر در بحث حمل و نقل مسافری دریایی به عنوان متولی حمل و نقل دریایی کشور، اظهار داشت: سازمان بنادر و دریانوردی مرجع دریایی کشور محسوب می‌شود و باید استانداردها و ضوابط را مشخص کند و نظامی را برای مدیریت درست این بخش

این بخش بود. با وجود این، خلأ مقررات و چگونگی اعمال نظارت بر ایمنی سفرهای دریایی و تراز هم، نبود مدیریت این‌گونه سفرها به ویژه در ایام تعطیلات نوروزی - به عنوان چالش اصلی، بر جاذبه‌های این پدیده چندوجهی اثر سوء گذاشته است. به طوری که نداشتن متولی مشخص، مسائل و مشکلات فرهنگی، عدم سودآوری و جاذبه‌های اقتصادی و همچنین عدم تمرکز جمعیت در نوار ساحلی از دلایل عمده بی‌توجهی به مسافرت‌های دریایی قلمداد می‌شود.

همایش «حمد با دورنمای ۱۴۰۴» اما، فرصتی را برای متولیان، مدیران و دست‌اندرکاران حمل و نقل مسافری دریایی فراهم آورد تا با عبور از برنامه‌های فوری و موقتی، چارچوب مدیریتی و سند قابل دفاعی را برای ساماندهی این بخش ترسیم کنند. به گزارش بندرودریا، «طرح حمد ۱۴۰۴» در حالی در نمایش نیمروز خیابان دیدار جنوبی، رونمایی شد که سه روش مطالعات تطبیقی، خبرگی و میدانی در افق چشم‌انداز بیست ساله این طرح دیده و تعریف شده است.

بنابر اعلام کمیته راهبردی حمل و نقل مسافرت دریایی، در مطالعات تطبیقی مشخص خواهد شد که حمل و نقل مسافری در کشورهای دیگر براساس شاخص‌های مربوطه، در چه وضعیتی قرار دارد و ما چه فاصله‌ای با آنها داریم. در روش خبرگی، از دیدگاه‌های افراد صاحب‌نظر و باتجربه که سال‌ها در حمل و نقل دریایی کشور فعال هستند، به عنوان افراد خبره و آگاه، در ترسیم چشم‌انداز حمل و نقل مسافری دریایی استفاده می‌شود.

این کمیته در توضیح روش مطالعه میدانی آورده است که از دیدگاه و نظرات مسافران دریایی (در این مرحله از مطالعات برای ترسیم وضع مطلوب حمل و نقل مسافری)، بهره گرفته خواهد شد.

به بیان بهتر سازمان بنادر و دریانوردی با معرفی طرح حمد در قالب همایش، در نظر دارد مشارکت سایر دست‌اندرکاران را در پاسخ‌دهی به این سئوالات به اجماع بگذارد. پرسش‌هایی چون؛ در افق ۱۴۰۴، چند بندر و پایانه مسافری دریایی باید داشته باشیم؟ امکانات این سازه‌ها چگونه باید توسعه یابند؟ منابع مورد نیاز چه‌طور تأمین شوند؟ بخش خصوصی چگونه در این بخش سرمایه‌گذاری کند؟

خبرگان و صاحب‌نظرانی که اسفندماه سال گذشته، برای یک نیمروز و به دعوت معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر، در همایش حمل و نقل مسافری دریایی گرد هم آمده بودند، به رغم اختلاف در برخی جزئیات اجرایی، در یک هدف‌گیری با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی و گردانندگان همایش «حمد ۱۴۰۴»، اشتراک عقیده داشتند: «حمایت از سفرهای دریایی و یکپارچه‌سازی رویکرد ساماندهی حمل و نقل مسافری دریایی.»

طی یکی دو سال گذشته، به لطف روند صعودی قیمت جهانی نفت و افزایش نقدینگی و توسعه کسب و کار، تقاضا برای سفرهای دریایی به شکل گسترده‌ای، افزایش یافت که به موازات این افزایش و فراوانی تقاضا، سازمان بنادر نیز برای ساماندهی، توسعه، افزایش سطح کیفی و نوسازی ناوگان مسافری دریایی اقدامات در خور توجهی را آغاز کرد که تا حدودی جوابگوی نیازهای موقتی



است، در حالی که در کشورهای صاحب دریا، سالیان بسیار است که از آن بهره واقعی می‌برند. در ایران به ازای هر ۱۲ نفر یک سفر دریایی صورت می‌گیرد، اما در اروپا به ازای هر یک نفر یک سفر دریایی انجام می‌شود.

تاتینا، سامان بخشی اسکله‌ها، ترمینال‌ها و شناورهای مسافری را مأموریت محوری سازمان در طرح حمد برشمرد و آن را از چند منظر حائز اهمیت دانست: یکی از منظر حاکمیتی است که مطابق بند «و» ماده ۳۴ قانون برنامه چهارم توسعه، دولت موظف است به منظور تسهیل تجارت و حمل‌ونقل، استقرار صنایع دریایی با حفظ امور سیاست‌گذاری و برنامه ریزی و نظارت، ضمن واگذاری رقابتی امور تصدی‌گری به بخش‌های غیردولتی در مناطق ساحلی و دریاها، لوايح مورد نیاز برای توسعه فعالیت‌های دریایی تهیه و برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه کند. بنابراین وزارت راه‌ورابری و سازمان بنادر و دریانوردی این مسئولیت را برعهده دارند.

مجری ساماندهی اسکله‌ها و ترمینال‌ها درباره طرح حمد از منظر انسانی گفت: وضعیت نابسان زیرساخت‌ها و احتمال بروز سوانح ناگوار برای اقشار محروم در مرزهای ایران، سازمان بنادر را وادار می‌کند که به نوعی به این قشر از جامعه توجه جدی داشته باشد. به گفته این مقام مسئول از منظر اقتصادی اما فرصت‌های شغلی فراوانی را پیش‌رو خواهیم داشت. چرا که با یک برآورد اولیه متوجه شدیم بیش از ۲۰ صنعت به طور مستقیم به سفرهای دریایی وابسته است. البته صنعت گردشگری دریایی از طریق شناساندن ایران و فرهنگ ایرانی، به لحاظ امنیتی، سیاسی و اجتماعی نیز بسیار مؤثر است.

منوچهر تاتینا با بیان اینکه ایده سامان‌دهی سفرهای دریایی از سه سال پیش و با قبول مسئولیت دکتر طاهری در مقام مدیرعاملی و بنابر تأکیدات وی آغاز شده است، درباره عملکرد این سازمان در حوزه اسکله، ترمینال و شناور مسافری گفت: در سال ۸۵ با تشکیل کارگروه و تعیین ارکان یک سفر دریایی شامل اسکله، ترمینال، شناور مسافری، مدیریت و مسافر، اقدامات مطالعاتی و اجرایی را آغاز کردیم. در بخش اسکله سعی کردیم اسکله‌های موجود را بهسازی کنیم و حتی بعضی از آنها را از نو ساختیم. به عنوان مثال اسکله حقانی در ابتدا وضعیت متأثرکننده‌ای داشت. به صورت ضربتی دویست اسکله شناور از نوع بتونی را برای اولین، در ایران، در آنجا نصب کردیم و آن دشواری تردد را به نوعی کاهش دادیم. با وجود این، نیازهای بندر حقانی، به طور کامل تأمین نشد، چون در ایام نوروز نزدیک به ۵۰۰ هزار سفر دریایی در این بندر انجام گرفت. بنابراین با انتخاب مشاور طرح، بحث جدی ساماندهی اسکله حقانی مطرح گردید. این پروژه که عملیات ساخت «دایک» آن تقریباً به اتمام رسیده و حدود ۳۰۰ متر از موج‌شکن آن نیز ترمیم شده، حدود ۶ هزار متر استحصال اراضی

از حمل‌ونقل دریایی تعریف نماید. عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی ارائه تسهیلات بانکی برای خرید شناورهای مسافری از طریق کارگروه (کمیته) وجوه اداره شده در سازمان بنادر را، به رغم مکلف نبودن این سازمان در پرداخت وام بدون بهره به مردم، گامی مهم ارزیابی کرد و درباره اهداف تشکیل کمیته حمد ۱۴۰۴ توضیح داد: کمیته حمد یک گروه راهبری است که در کنار کارهای جاری، در خصوص آینده صنعت در کشور، خط مشی اصلی و افق چشم‌انداز را (سال ۱۴۰۴) ترسیم می‌کند. مطالعات اولیه با مشارکت و همکاری دانشگاه صنعتی شریف آغاز شده است. کمیته حمد ۱۴۰۴ در نظر دارد با بهره‌مندی از این همایش، آینده‌ای را که در ذهن مسئولان، خبرگان، صاحب‌نظران، متولیان حمل‌ونقل و مردم وجود دارد، بازتاب دهد و در نهایت راهکار مناسب را برای برنامه‌ریزی و مدیریت حمل‌ونقل و سفر دریایی مطرح کند.

عطاء. صدر در ادامه اظهار داشت: هنوز کاملاً مشخص نیست که سهم حمل‌ونقل دریایی مسافر از کل سهم حمل‌ونقل مسافری کشور چقدر باید باشد. نمی‌دانیم که این مسافرت‌ها چقدرش تفریحی- گردشگری، چقدرش معیشتی است؟ افزون بر آن، نمی‌دانیم در آینده چقدر باید در این زمینه سرمایه‌گذاری شود؟ آیا این سرمایه‌گذاری بازده مناسب دارد؟ یا چه میزان سود مورد انتظار است؟ این‌ها سؤالاتی است که در چشم‌انداز حمل‌ونقل مسافری دریایی باید تعریف شود. همایش طرح حمد ۱۴۰۴ با طرح این موضوعات و با همفکری و مشارکت سایر دست‌اندرکاران در نظر دارد یک سند قابل دفاع ترسیم و ارائه کند.

به گفته صدر، سازمان بنادر توان سرمایه‌گذاری در این بخش را ندارد و حتی درآمد این سازمان تکاپوی منابع مورد نیاز را در سال جاری نمی‌کند. صدر در ادامه تأکید کرد: شاید لازم باشد منابع دیگری تجهیز شود. شاید مردم خودشان از سرمایه‌گذاری در این حوزه استقبال کنند. با این همه، لازم است چشم‌انداز حمل‌ونقل دریایی مسافر و جهت حرکت آن، ترسیم شود.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر در پایان از مدعوین همایش خواست، نظرات مثبت و منفی در خصوص حمل‌ونقل دریایی مسافر و طرح حمد را به کمیته ارائه دهند تا اشکالات و اشتباهات آن شناسایی و ارزیابی شود.

حمد یعنی سامان‌سازی اسکله، ترمینال و شناور مسافری

منوچهر تاتینا در مقام مجری ساماندهی اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری سازمان بنادر، دومین سخنران همایش حمد ۱۴۰۴ بود. تاتینا با طرح این پرسش که نقش سفرهای دریایی چه میزان می‌تواند در اقتصاد ملی مؤثر باشد، اظهار داشت: احصای نقش سفرهای دریایی در اقتصاد ملی، نکته اصلی‌ای است که در ایران به آن توجه نشده

داشته است.

به گفته تاتینا مطالعات فاز یک و دو و ترمینال حقانی نیز به تصویب اداره کل مهندسی و حوزه معاونت فنی و مهندسی سازمان رسیده و در مجموع برای استحصال اراضی، ساخت اسکله‌ها، موج‌شکن و ترمینال‌ها و محوطه‌سازی آن بیش از ۱۵ میلیارد هزینه برآورد شده است. به عبارت دیگر سازمان بنادر برای ساماندهی اسکله حقانی به طور جدی وارد شده، چرا که این اسکله مهم‌ترین و پرتددترین اسکله مسافری کشور در جنوب قلمداد می‌شود.

مجری طرح ساماندهی ترمینال‌ها و اسکله‌های مسافری، در خصوص اقدامات انجام شده در بندر آبادان یادآور شد: مطالعات فاز یک و دو احداث اسکله جدید در این بندر به اتمام رسیده و در سال ۸۸ به مناقصه گذاشته خواهد شد. در این بندر، ترمینال مسافری توسط بخش خصوصی در دست احداث است و بخشی از آن به بهره‌برداری رسیده است. در واقع حدود ۷۰ درصد این ترمینال ساخته

شده و بخش های دیگر در حال تکمیل و ترمیم است. در خرمشهر، ترمینال مسافری خلیج فارس به مساحت ۲ هزار متر مربع ساخته و به بهره برداری رسیده است.

به گفته منوچهر تاتینا، در بندر لارک، اسکله شناور این بندر غرق شده است که برای رفع مشکلات ساکنان این منطقه، اسکله جدید شناور در لارک نصب می شود. در لافت، مطالعات فاز یک مشاور برای اسکله و ترمینال مسافری به انجام رسیده است که امیدواریم منطقه آزاد، این مبحث را جدی بگیرد و با مشارکت آن ها، این طرح ادامه یابد. در بندر لنگه، کامیون، انسان و کانتینر در کنار هم فضای بسیار نامطلوب و خطرناکی را ایجاد کرده است که با انجام مطالعات فاز یک و دو،

طرح به مرحله نهایی و تصویب رسیده و مطابق آن موج شکن جدید طراحی شده و با انتخاب ورودی و خروجی اسکله و ترمینال، مشکل ایمنی مسافران نیز رفع می گردد. مطابق اظهارات تاتینا در بندر خارک و گناوه نیز پروژه های ساخت اسکله و ترمینال جدید مسافری آغاز شده که تاکنون حدود ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. وی در خصوص بندر مسافری شهید ذاکری در قشم به عنوان نقطه مقابل بندر حقانی، گفت: ترمینال مسافری ذاکری برای سازمان بسیار حائز اهمیت است. این پروژه نیز به تصویب حوزه معاونت فنی و مهندسی رسیده و مطالعات فاز یک و دو آن نیز انجام شده است که امیدواریم با همکاری منطقه آزاد قشم و تقبل ۵۰ درصد هزینه، برای آغاز

اجرای عملیات به مناقصه برود. وی همچنین یادآوری کرد که برای پروژه بندر ذاکری بالغ بر ۱۳ میلیارد تومان هزینه پیش بینی شده و حدود ۵ هکتار استحصال اراضی دارد که می تواند برای سرمایه گذاری بخش خصوصی جذاب باشد. این مقام مسئول در بخش پایانی سخنانش درباره وضعیت اسکله و ترمینال مسافربری بندر شهید باهنر در بندرعباس گفت: بندر باهنر نیز در بخش مسافری شرایط نابسامانی داشت و مرتب مسئولان منطقه پیگیر این موضوع بودند. ولی در حال حاضر شرایط جابه جایی مسافر از این بندر کاملاً متفاوت شده و با رفع اشکالات جزئی در ترمینال این بندر، پرونده مسافری این بندر بسته می شود. ■



شرکت ساحل نمایان بندر

قابل توجه صاحبان کالا:

این شرکت با استفاده از تجربیات موفق نیروهای متخصص و توان عملیاتی بالا و در اختیار داشتن انواع و اقسام تجهیزات تخلیه و بارگیری و انبارداری و استریپ کانتینر و حمل شهری کلیه محموله های صادراتی و وارداتی و ترانزیت و ترخیص کالا، آماده همکاری با تمامی صاحبان کالا و شرکتهای کشتیرانی است.

مدیریت: آقای حسین یغتیاری

شرکت ساحل نمایان بندر دارای نمایندگی کشتیرانی آماده همکاری در زمینه های زیر می باشد:
تخلیه و بارگیری در کلیه بنادر، بارنویسی انبارداری، ترخیص کالا و استریپ کانتینر

تلفن: ۰۷۶۲- ۲۲۲۵۷۰۰

تلفکس: ۰۷۶۲- ۲۲۴۹۲۰۶

همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۱۰۷۹۵

دریا مسندنشین بزرگ‌ترین فراکسیون مجلس

مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در امور مجلس شورای اسلامی



این بار پیگیری‌های طولانی و دلسوزانه جامعه دریایی کشور و نیز دوستان دریادل درون و بیرون مجلس به بار نشست و فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی با عضویت حدود یکصد نفر از نمایندگان استان‌های ساحلی تشکیل شد. خبر تشکیل این فراکسیون در آغاز سال جدید را می‌توان به فال نیک گرفت و امیدوار بود تا دیگر لویایح و طرح‌های دریایی در پیچ‌وخم قانون‌گذاری گرفتار نیاید و آراء اعضای آن بر ایجاد تعادل در طراحی و تصویب برنامه‌های توسعه‌ای مؤثر افتد و با غبارزدایی از منابع و ذخایر دریایی بیشتر در منظر تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران مملکت قرار گیرد.

در گفت‌وگویی کوتاه با محمدحسین نخبه، نماینده دوره‌های پیشین مجلس و مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از چگونگی تشکیل فراکسیون دریایی پرسیدیم که در ذیل ماحصل آن را می‌خوانید:

• تشکیل فراکسیون دریایی در مجلس چگونه انجام گرفته و این فراکسیون هم‌اینک دارای چه تعداد عضو است؟

فراکسیون یا فراکشن در زبان انگلیسی به معنی بخش، قسمت و عبارت است و مقصود مجموعه‌ای از افراد هستند که با داشتن هدفی خاص نسبت به ایجاد یک شکل اقدام می‌کنند. در حال حاضر فراکسیون‌های متعددی مانند فراکسیون جانبازان، فراکسیون غیر، فراکسیون شهرداری‌ها، فراکسیون کمیته امداد و بسیاری دیگر در مجلس شورای اسلامی تشکیل شده‌اند. فراکسیون دریایی نیز فعالیت خود را اخیراً آغاز کرده و حدود یکصد نفر عضو دارد که اکثراً شامل نمایندگان استان‌های ساحلی هستند.

• آقای نخبه دلایل شکل‌گیری این فراکسیون چیست؟

به منظور پشتیبانی از اهداف سازمان بنادر و دریانوردی در جهت توسعه و پیشرفت بنادر و همچنین حمایت از سازمان مذکور از طریق ارائه طرح‌های مفید به مجلس شورای اسلامی و دفاع از لویایحی که از سوی دولت به مجلس ارائه می‌شود، طبیعتاً به متولیان نیاز است که نسبت به مسائل دریایی و بندری اطلاعات و آگاهی کافی داشته باشند. فراکسیون دریایی مجلس شورای

اسلامی به دلیل اینکه از افراد مطلع و غالباً بومی مناطق ساحلی تشکیل شده است، می‌تواند با درک مشکلات و مصائب بنادر و سواحل با اتحاد و یکپارچگی نسبت به حل آنها اقدام کرده و موجب پیشرفت امور این مناطق شود.

• این فراکسیون از ابتدای شکل‌گیری تاکنون چه اقداماتی به عمل آورده است؟

فراکسیون دریایی مجلس بسیار نوپاست که از عمر آن بیش از چند ماه نمی‌گذرد و در ماه‌های گذشته فرصت کافی برای تشکیل جلسه نداشته است، چرا که نمایندگان مجلس از جمله اعضای فراکسیون دریایی حدود دو ماه سرگرم بررسی لایحه بودجه در کمیسیون‌های تخصصی و کمیسیون تلفیق و صحن مجلس بوده‌اند و پس از آن هم تعطیلات سال نو موجب شد که وقت کافی برای تشکیل جلسه عمومی فراکسیون نباشد. هر چند که هیئت رئیسه فراکسیون، جلسه مفصلی را با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در محل مجلس شورای اسلامی داشته است و در آینده نزدیک نیز برای تسریع در امور، جلسه‌ای را در محل سازمان بنادر برگزار خواهد کرد. ولی این فراکسیون در ابتدای کار خود قرار دارد و به طور یقین در آینده نمایندگان عضو فارغ از مسائل و مشکلات غیردریایی و ساحلی، تلاش خود را در

این مسیر به کار خواهند گرفت.

• آیا سازمان بنادر برای آشنایی بیشتر اعضای فراکسیون با جامعه دریایی، برنامه‌های خاصی را در دست اجرا دارد؟

فراکسیون دریایی که همه اعضای آن از نمایندگان مجلس شورای اسلامی هستند، مستقل از سازمان بنادر و دریانوردی است. البته طبیعی است که سازمان بنادر برای نیل به اهداف موردنظر برنامه‌هایی را در دست بررسی دارد که به تدریج با تشکیل جلسات مشترک به اجرا خواهد گذاشت. چنانکه سازمان بنادر برای آگاهی کامل نمایندگان از مشکلات، برنامه بازدید از بنادر کشور را در دستور کار دارد و همچنین برنامه‌های دیگری که به مرور ارائه خواهد شد. قدر مسلم این نمایندگان مدافع خوبی برای ارگانی خواهند بود که هدفش پیشرفت و توسعه در صنعت دریانوردی است.

• فراکسیون دریایی چگونه می‌تواند بر توسعه دریایی مؤثر باشد؟

اعضای فراکسیون دریایی قدرت قانون‌گذاری و نظارت دارند و سازمان بنادر دارای قدرت اجرایی است. طبیعی است که همکاری و هماهنگی این دو قدرت می‌تواند موجب رونق و توسعه بنادر و سواحل کشور شود.

راهبری در هاله‌ای از ابهام

کاهش شدید حجم حمل و نقل دریایی کانتینری
به دلیل اثرات بحران مالی بر کشتیرانی تجاری



کاهش نرخ حمل کانتینر از آسیا به اروپا

بحران مالی جهانی تمامی بخش‌های اقتصادی را در اقصی نقاط جهان به ویژه آمریکا و اروپا تحت تأثیر جدی قرار داده است که این روند همچنان ادامه دارد. پس از چند دهه رشد و شکوفایی در صنعت کشتیرانی تجاری و افزایش قابل ملاحظه حجم حمل و نقل کالا در حوزه کشتیرانی کانتینری و ساخت کشتی‌های بزرگ‌تر برای پاسخگویی به نیازهای بین‌المللی، شرایط جابه‌جایی کالاهای کانتینری که به نظر نمی‌رسید هرگز پایان یابد، به ناگاه تغییر کرد و تقاضا برای کشتیرانی تجاری به شدت کاهش یافت.

برخی از گزارش‌ها حاکی از آن است که هزینه حمل یک کانتینر از آسیا به اروپا از مبلغ ۲۸۰۰ یورو (چند ماه پیش) به ۷۰۰ دلار (امروز) کاهش یافته است و این در شرایطی است که شرکت‌های کشتیرانی تجاری طی چند سال اخیر بسیار سود برده‌اند. رکود باورنکردنی اقتصادی و کاهش شدید حجم مبادلات تجاری، ضمن تغییر شرایط بازار، فعالان عرصه کشتیرانی تجاری را با مشکلات جدی مواجه ساخته است. آقای ایویند کولدینگ (Eivind Kolding) مدیر ارشد شرکت کشتیرانی مرسک (بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی تجاری جهان) در گفت‌وگو با خبرنگار روزنامه وال استریت ژورنال، روند نزولی حجم حمل و نقل کانتینری را «غیر قابل تحمل» توصیف کرده است.

بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان

به گفته کارشناسان هر چند حجم کار در حوزه کشتیرانی تجاری کاهش یافته است، اما این کاهش و نرخ آن شدید نیست؛ برای مثال مدیریت شرکت مشاوران کشتیرانی دروری لندن (London's Drewry Shipping Consultants Ltd) از شرکت‌های مشهور مشاوره و پژوهش، انتظار دارد حجم حمل و نقل کانتینری از آسیا به ایالات متحده آمریکا در سال ۲۰۰۹ میلادی (پس از سال‌ها رشد دو رقمی) حدود ۵ درصد کاهش یابد. اما این کاهش نسبتاً کم حمل و نقل کانتینری از افزایش ظرفیت ناشی می‌شود به گونه‌ای که رشد دو رقمی حجم جابه‌جایی کانتینرها همچنان ادامه خواهد یافت. در واقع، شاید مهم‌ترین خبر در صنعت کشتیرانی طی چند

سال اخیر ورود جدیدترین نسل کشتی‌های غول‌پیکر (Megaship) با ظرفیت ۱۱ هزار کانتینر ۲۰ فوتی بوده است. تعدادی از این کشتی‌های کانتینری غول‌پیکر هم‌اکنون در حال تردد هستند و تعدادی دیگر نیز در مراحل مختلف ساخت قرار دارند. شرکت کشتیرانی مرسک در نیمه نخست سال ۲۰۰۸ میلادی پانزده فروند از این کشتی را دریافت کرد و سفارش ساخت ۴۸ فروند دیگر نیز به کارخانه‌های کشتی‌سازی ارائه شد که قرار است تا سال ۲۰۱۲ میلادی تولید و تحویل شوند.

با این وجود، شرکت‌های کشتیرانی تجاری تا زمان بهبود شرایط احتمالاً این ظرفیت را به همین صورت باقی نگه می‌دارند، حتی اگر کشتی‌های یاد شده آماده سرویس‌دهی باشند. به گفته تحلیلگران کشتیرانی جهانی، شرکت‌های کشتیرانی همچنین به لغو سفارش‌ها، فروش کشتی‌ها یا حتی تبدیل آنها به نفت‌کش یا کشتی‌های تفریحی (مخصوص حمل و نقل مسافر) اقدام خواهند کرد.

کاهش حجم حمل و نقل دریایی به ویژه در این چارچوب زمانی کوتاه بی‌سابقه بوده است. از آنجایی که در آمریکا تعداد بنادر در دسترس کمتر می‌باشد، ولی کاهش فرسایشی قیمت کشتیرانی کانتینری در مقایسه با اروپا در سطح پایین‌تری قرار داشته و بازار ایالات متحده نیز شاهد کاهش شدید قیمت بوده

است. قیمت‌ها در بخش شناورهای کانتینری کوچک‌تر در بنادر سواحل غرب و شرق هم‌اکنون حدود ۱۵۰۰ دلار (در کانتینر) است که با وجود کاهش قابل توجه هنوز هم سود اندکی نصیب شرکت‌های کشتیرانی می‌شود (البته اگر همین قیمت ثابت باقی بماند).

شرکت‌های کشتیرانی، علاوه بر مدنظر قراردادن مقوله کشتی‌هایی که سفارش ساخت آنها به کارخانه‌های کشتی‌سازی ارائه شده است، در حال برداشتن گام‌های دیگری برای کاهش هزینه و استفاده بهینه از ظرفیت موجود هستند. سخنگوی شرکت کشتیرانی مرسک اخیراً گفته است که این شرکت در نظر دارد در برخی خطوط، کشتی‌های کمتری را با هدف دست یافتن به تعادل در چرخه عرضه - تقاضا راهبری کند و حتی ممکن است سرویس‌دهی در برخی مسیرها را به طور کلی متوقف سازد.

با توجه به ارتجاعي بودن تجارت جهانی، انتظار می‌رود که حجم مبادلات و در پی آن نرخ جابه‌جایی دریایی کالا در آینده‌ای نزدیک به شرایط عادی بازگردد. اما در شرایط کنونی واردکنندگان کالا باید تا زمانی که در عرصه بازرگانی خارجی حضور دارند، چانه بزنند و در دراز مدت (اگر می‌توانند) به نرخ‌های پایین بسنده کنند. ■

گام بخش خصوصی در پله هفدهم

رئیس هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی در جمع خبرنگاران



خود هستیم، گفت: ما لایروبی را به عنوان یک فعالیت سودآور برنامه‌های خود داریم. مأموریت لایروبی فاز ۲ بندر شهید رجایی و جلب موافقت سازمان بنادر و پیمانکار اصلی برای ساخت بندر چابهار و خرید یک شرکت حمل‌ونقل بار و مسافر از برنامه‌هایی است که انجام شده و یا درصدد نهایی کردن آن هستیم.

سعید صادقی مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه و رئیس هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی در پاسخ به این سؤال خبرنگار بندرودریا که تایدواتر به نوعی تازه از دولت جدا شده، اما هنوز از تفکر دولتی جدا نشده است و چقدر توانمندی رهبری بخش خصوصی را دارد تا تفکرات این بخش را در همایش هفدهم اجرایی کند؟ یادآور شد: تعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه با شرکت‌های بخش خصوصی فعال در بخش دریایی، زمینه را آماده می‌کند تا همکاری‌ها گسترش یافته و انگیزه برای مشارکت بیشتر شود. وی تأکید کرد به همین میزان که تایدواتر تلاش دارد تفکرات بخش خصوصی را در قطعنامه همایش بگنجانند و راه‌های اجرایی شدن نظرات بخش خصوصی را هموار کند، بخش خصوصی نیز باید باور کند سرمایه مردمی جمع شده و سهام تایدواتر را متعلق به خود کرده است و ما سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را مدیریت می‌کنیم. از سویی به دلیل نگاه خاص مدیریت سازمان بندرودریانوردی به بخش خصوصی شرایط و بستر برای اجرایی شدن نظرات بخش خصوصی بسیار فراهم است. ■

خوبی برای اقتصاد ملی نیست. هر چند ما متأثر از بحران جهانی به شکل جدی نبودیم اما برای اینکه اتکاء خود را به بازار حمل‌ونقل کانتینری کم کنیم. در صدد تقویت بازارهای دیگر هستیم.

مدیرعامل تایدواتر در ادامه در مورد وضعیت تجارت کانتینری این شرکت اظهار کرد: سقف ظرفیتی که در گسترش فاز ۳ شهید رجایی پیش‌بینی شده است بالای ۶ میلیون TEU است که در بندر شهید رجایی تخلیه خواهد شد و در تکمیل فاز ۲، این رقم ۳ میلیون و ۴۰۰ هزار TEU پیش‌بینی شده است. در تکمیل فاز ۲ و با هدفی که شرکت تایدواتر دارد ما باید بیش از ۳ میلیون TEU را تخلیه و بارگیری کنیم. ما توانستیم رکورد ۲ میلیون TEU را امسال به دست بیاوریم و به باشگاه ۲ میلیونی‌ها بپیوندیم. در زمینه ترانشیپ نیز که در بندر شهید رجایی به جهت نبود ظرفیت، تاکنون وجود نداشته است، صادقی گفت: با ورود به حوزه ترانشیپ موفق شدیم بالای ۱۰۰ هزار تا را به بندر شهید رجایی سوق دهیم، در حالی که این عملیات همیشه در بندر جبل‌علی انجام می‌شد، است. او ادامه داد اگرچه ترانشیپ برای ما آورده اقتصادی معادل حمل‌ونقل کانتینری ندارد اما برای جذب بازار این فعالیت را در بندر شهید رجایی آغاز کردیم.

او درباره وضعیت سهام شرکت تایدواتر نیز گفت: نگاهی به وضعیت سهام این شرکت در بورس رضایت سهامداران را در پی خواهد داشت. وی با اشاره به اینکه علی‌رغم برداشت حجم بالای نقدینگی و خارج کردن نقدینگی توسط سهامداران عمده، درصدد سودآوری بیشتر برای سهامداران

سعید صادقی مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و بندری تایدواتر خاورمیانه، به عنوان رئیس هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور طی نشست خبری خود با اصحاب رسانه، برنامه‌ها و اهداف همایش را تشریح کرد و در حاشیه آن نیز به سؤالات خبرنگاران پاسخ گفت: وی شرکت تایدواتر را که پس از واگذاری سهام ۴۲ درصدی آن در بورس به بزرگ‌ترین شرکت خصوصی دریایی تبدیل شده است، نخستین سازمان بخش خصوصی دانست که گردهمایی ارگان‌های دریایی کشور را هدایت می‌کند و آن را فرصتی مغتنم برای تمامی شرکت‌های بخش خصوصی برشمرد.

رئیس همایش هفدهم ارگان‌های دریایی با تأکید بر این موضوع که اهمیت همایش به قطعنامه آن است، گفت: نکته حائز اهمیت همایش این است که مواردی در قطعنامه گنجانده شود که نظرات بخش خصوصی باشد، تا به نوعی در زمان پیگیری اجرای بندهای قطعنامه، نظراتی که اجرایی و عملیاتی می‌شود همان نگاه بخش خصوصی باشد.

وی در ادامه افزود: ما اصرار داریم با فراهم شدن شرایط مناسب برای حضور پررنگ بخش خصوصی، میدان بیشتری به تشکیلاتی که در چرخه کار دریایی و بندری حضور دارد داده شود و با توجه به اینکه سازمان بندرودریانوردی این بستر را به بخش خصوصی سپرده است، انگیزه مشارکت در فعالان بخش خصوصی نیز بیشتر شود.

دکتر سعید صادقی درباره اینکه چه میزان از محورهایی که در همایش گنجانده شده است، چالش‌ها و دغدغه‌های بخش خصوصی است، خاطرنشان کرد: در این همایش ۵ پنل تخصصی پیش‌بینی شده که پنل اول آن با موضوع بحران اقتصادی جهان و پنل پنجم با موضوع توسعه دریامحور با ضرورت مشارکت حداکثری بخش خصوصی، موضوعاتی هستند که دغدغه‌ها و چالش‌های موجود بخش خصوصی متأثر از آن است. او با واکنش به اینکه چه توجیه اقتصادی موجب شده است که تایدواتر برگزاری همایش را به عهده بگیرد، تأکید کرد: اگرچه تعداد کم مقاله‌ها مورد انتقاد ما نیز هست، اما تمامی ابعاد یک همایش و هدف اصلی آن مقاله نیست. مهم‌ترین هدف این همایش هماهنگی‌های اجرایی است که در این همایش محقق خواهد شد و در مورد هزینه‌های برگزاری همایش نیز در دور قبل پیش‌بینی شده بود، که بار مالی آن به نسبت در شرکت‌های مشارکت‌کننده، سرشکن شود. در ادامه نشست خبرنگاران سؤالاتی در مورد وضعیت سهام شرکت تایدواتر، اقدامات سال جاری این شرکت و تأثیر بحران جهانی اقتصادی بر فعالیت تایدواتر پرسیده شد که صادقی به آنها چنین پاسخ گفت: بحران جهانی آن‌گونه که تأثیر خود را در بنادر دنیا گذاشته است، در بنادر ایران به نسبت کمتری بروز کرد. هر چند از واردات ما کم نشد اما این عامل را هم نباید نادیده گرفت که افزایش واردات نشان

رئیس دبیرخانه دائمی همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در گفت‌وگو با بندرودریا عنوان نمود

تشکیل کارگروه «توسعه دریامحور» در دولت



اشاره

هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در حالی برگزار می‌شود که نزدیک به ۲۰ سال از برگزاری اولین دوره این همایش‌ها می‌گذرد. همایش‌هایی که در هر دوره با انبوهی از کمبودها، دغدغه‌ها و نگرانی‌های جامعه دریایی کشور مواجه بوده است. ره‌آورد این همایش‌ها مقاله‌ها، سخنرانی‌ها، پانل‌ها و در نهایت صدور قطعنامه‌ها بود و آنچه باقی می‌ماند باز هم کمبودها، دغدغه‌ها و نگرانی‌های جامعه دریایی کشور بود.

شعار «توسعه دریا محور» شعاری است که از دل شانزده همایش گذشته بیرون آمده و اینک بر پیشانی هفدهمین همایش جلوه‌گری می‌کند. شعاری که نه تنها آحاد جامعه دریایی کشور به آن اعتقاد دارند و عملیاتی شدن آن را آرزو می‌کنند، بلکه اینک بر باور مدیران ارشد غیردریایی کشور نیز نشسته و برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای در این محور را اجتناب‌ناپذیر ساخته است.

با امید به آنکه پس از چهار برنامه توسعه‌ای خشکی محور، در تدوین برنامه پنجم توسعه به دریاهای کشور نیم‌نگاهی بشود، پای صحبت‌های داریوش میربلوکی رئیس دبیرخانه دائمی همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، نشستیم و از اقدامات گذشته و برنامه‌های آینده این دبیرخانه جويا شدیم.

• در آستانه برگزاری هفدهمین دوره همایش شاهد اقدامات گسترده دبیرخانه آن هستیم. لطفاً مختصری از تاریخچه تشکیل، مسئولیت‌ها و وظایف این دبیرخانه را تصویر نمایید؟

جامعه دریایی کشور متشکل از ارگان‌های دولتی و حاکمیتی و بخش‌های غیردولتی و مردم نهاد به دلیل وجود مشکلات عدیده، و فقدان یک ادبیات مشترک فی‌مابین، همایشی را تحت عنوان همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور طراحی کردند که اولین دوره آن در سال ۶۸ به میزبانی سازمان منطقه آزاد کیش و در این جزیره برگزار شد. از آن سال تا سال ۸۰ این همایش‌ها با چند وقفه به کار خود ادامه دادند و ثمرات ارزشمندی نیز داشتند. در سال ۸۰، جامعه دریایی به این نتیجه رسید که برای تحقق قطعنامه‌ها و استمرار همکاری بین ارگان‌های دریایی نیاز به دبیرخانه‌ای است که بتواند فعالیت‌هایی منظم و هماهنگ را در سطح جامعه دریایی انجام دهد. لذا دبیرخانه با مشارکت ارگان‌های دریایی و با تولیت سازمان بندرودریانوردی تشکیل شد.

در سال ۸۷ بار دیگر متوجه شدیم که با وجود رشد نسبتاً خوب ۶۵ درصدی در تحقق قطعنامه‌ها، روند مورد انتظار حاصل نمی‌شود و مشکل از آنجا ناشی می‌شد که اجرای موفق هر یک از بندهای

قطعنامه‌ها، مستلزم همکاری و مشارکت ارگان‌های دریایی بود که باید با هم‌اندیشی و همفکری مسائل را در یک برنامه مشخص و تعریف شده پیگیری و اجرایی کنند. به همین منظور از همان سال دستورالعمل و ساختار جدیدی برای دبیرخانه تدوین شد و آن را در شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور مطرح کردیم.

• تغییرات ایجاد شده در ساختار دبیرخانه شامل چه مواردی می‌شد؟

براساس این تغییرات به دبیرخانه اجازه داده شد که با مشارکت ارگان‌های دریایی، کارگروه‌های تخصصی را در بدنه خود ایجاد کند. وظیفه این کارگروه‌ها پیگیری بندهای قطعنامه و تدوین برنامه‌های کلان دریایی کشور است. در راستای همین دستورالعمل ۹ کارگروه تخصصی در دبیرخانه شکل گرفت. نکته جالب در این رابطه توزیع مسئولیت کارگروه‌ها بین جامعه دریایی کشور اعم از دولتی و غیردولتی با توجه به نوع تخصص کارگروه‌ها است.

هر یک از این کارگروه‌ها که متشکل از کارشناسان و صاحب‌نظران دریایی کشور است، در واقع به عنوان کانون تفکر دبیرخانه عمل می‌کنند. مسائل دریایی کشور در این کارگروه‌ها مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد، در دبیرخانه ساماندهی

اولین جامعه بندری کشور در استان خوزستان ایجاد شد

اولین جامعه بندری رسمی کشور با نام جامعه بندری استان خوزستان آغاز به کار کرد.

جلسه رسمی این جامعه در قالب شورای جامعه بندری با حضور مدیران کل دستگاه‌های اجرایی فعال در ارتباط با بندر استان خوزستان در محل استانداری برگزار شد.

مدیرکل بندرودریانوردی خوزستان با بیان این مطلب که بندر همواره به عنوان مهم‌ترین حلقه زنجیره حمل‌ونقل کالا موجب رشد و توسعه اقتصادی کشورها بوده و توجه ویژه به امور مربوط به بندر یکی از مهم‌ترین وظایف دستگاه‌های اجرایی محلی و استانی در کشورهای توسعه یافته محسوب می‌شود، گفت: جامعه بندری استان خوزستان برای اولین بار در سطح بندر کشور و به منظور هماهنگ کردن کلیه فعالیت‌های مربوط به حمل‌ونقل دریایی، زمینی و هوایی و ارتقای کیفی و کمی خدمات بندری و پاسخگویی به نیازهای مشتریان ایجاد شده است.

ابراهیم ایدنی ابراز امیدواری کرد: با هماهنگ کردن فرایندهای مربوط به زنجیره حمل‌ونقل دریایی، زمینی، ریلی و هوایی از طریق ایجاد این جامعه و برگزاری جلسات منظم، شاهد ارتقای کیفی و کمی خدمات دریایی و حمل‌ونقل زمینی و رونق صادرات و واردات کالا از بندر استان و رشد اقتصادی خوزستان باشیم.

وی افزود: جامعه بندری تشکیلی غیرانتفاعی متشکل از ادارات، سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی، مؤسسات و شرکت‌های غیردولتی و اشخاص صاحب‌نظر در زنجیره حمل‌ونقل است که با هدف تسهیل و هماهنگ کردن فرایندهای مربوط به زنجیره صادرات و واردات و حمل‌ونقل دریایی، زمینی، ریلی و هوایی، ارتقای کیفی و کمی خدمات دریایی، تخلیه و بارگیری، حمل‌ونقل کالا، فرایندهای اداری و اسنادی و تسهیل نحوه دسترسی اعضای جامعه و تجار به اطلاعات و آمار دقیق و بروز و ایجاد ارزش افزوده و ایجاد توسعه پایدار در تمامی فرایندهای دخیل در امور بندری و زنجیره صادرات و واردات کالا در استان راه اندازی شده است. وی اظهار داشت: استاندار خوزستان رئیس و مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان دبیر این جامعه بوده و دبیرخانه این جامعه نیز در اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان فعال است.

شایان ذکر است کلیات طرح ایجاد جامعه بندری استان خوزستان در جلسه چهارم کمیته توسعه صادرات استان خوزستان به تصویب رسید و اولین جلسه کمیته‌های تخصصی نیز در اردیبهشت ماه برگزار می‌شود. ■

بدنه دولت در حال شکل‌گیری است و از دبیرخانه خواسته شده اهداف این کارگروه را مشخص کرده تا آن را هدایت کنیم. با قوه قضاییه نیز در این ارتباط تعاملاتی انجام گرفته است. همچنین مذاکره با مجمع تشخیص مصلحت نظام در جریان است که اعضای این مجمع با مباحث دریایی و معضلات و چالش‌های آن آشنا شوند تا بتوانیم بازتاب آن را در برنامه‌های کلان کشور شاهد باشیم.

• در مورد اقدامات دبیرخانه و مذاکرات مدیران ارشد دریایی کشور با اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام و نتایج حاصله توضیحات بیشتری ارائه دهید؟

تاکنون چندین سخنرانی با رویکردهای متفاوت در مجمع تشخیص مصلحت نظام و کمیسیون زیربنایی این مجمع توسط مدیران و مسئولان دریایی کشور انجام گرفته است. از جمله سخنرانی مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی در خصوص بندر نسل اول تا چهارم و سخنرانی مشاور مدیرعامل و رئیس حوزه مشاوران جوان در زمینه آمایش سرزمینی که بازتاب خوبی داشته است. به هر حال سعی داریم که این همکاری‌ها با قوای سه‌گانه و مجامع تصمیم‌گیر کلان کشور بیشتر شود تا جامعه دریایی از ثمرات آن بهره‌مند گردد.

• آینده این همایش‌ها، گفت‌وگوها، پیشنهادهای و سیاست‌گذاری‌ها را چگونه می‌بینید؟

در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، جمهوری اسلامی ایران باید کشور اول منطقه در سه حوزه علم، فناوری و اقتصاد باشد. در حال حاضر به لحاظ اقتصادی در رده چهارم منطقه قرار داریم و در حوزه علم در حال حاضر در رده سوم هستیم. لذا اگر می‌خواهیم اهداف سند چشم‌انداز حاصل شود نیاز به تدوین دکترین خاص توسعه دریا محور در مقطع کنونی که برنامه پنجم نوشته می‌شود، داریم تا جهشی قابل توجه را در روند رشد و توسعه کشور شاهد باشیم.

دکترین توسعه دریا محور فضای جدید و نگاه تازه‌ای را در معرض دید برنامه‌ریزان ارشد کشور قرار می‌دهد که موجب تغییرات عمده و چشمگیری در تصمیمات و اقدامات خواهد بود. دبیرخانه همچنین طرح توسعه دریا محور را در قالب یک برنامه SWOT که مبتنی بر نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدهای جامعه دریایی کشور است، تدوین و برای کلیه اعضای شورای عالی مدیران ارشد جامعه دریایی کشور و اعضای دبیرخانه و کارگروه‌های تخصصی و همچنین دیگر ارگان‌های دریایی ارسال داشته و از آنها خواسته است که این طرح را مورد بررسی قرار دهند و نتایج را برای دبیرخانه ارسال کنند. ■

می‌شود و سپس برای تصویب و تصمیم‌گیری به شورای عالی مدیران ارشد ارسال می‌گردد.

• برنامه‌های دیگر دبیرخانه شامل چه مواردی است؟

وظیفه قبلی دبیرخانه فقط پیگیری اجرای قطعنامه‌ها بود که به عنوان سندهای خروجی همایش‌ها پیگیری و اجرا شوند. پس از تغییرات ایجاد شده اهداف دیگری نیز برای دبیرخانه تدوین شد که به برخی از آنها اشاره می‌شود، از جمله ایجاد محیط گفت‌وگو تا همکاری بیشتری بین ارگان‌های دریایی برقرار شود، همفکری و استفاده از کلیه توانمندی‌های جامعه دریایی، ایجاد ادبیات

این نوید را می‌دهیم که کارگروهی تحت عنوان «توسعه دریا محور» در بدنه دولت در حال شکل‌گیری است و از دبیرخانه خواسته شده اهداف این کارگروه را مشخص کرده تا آن را هدایت کنیم.

واحد برای جامعه دریایی متشکل از بخش‌های دولتی و غیردولتی تا بتوانند با مدیران ارشد گفت‌وگو کرده و از این طریق حقوق از دست رفته سالیان گذشته خود را به دست آورند، هماهنگی بدنه کارشناسی ارگان‌های دریایی کشور با بدنه تصمیم‌ساز جامعه دریایی، تشکیل کانون تفکر و یا به عبارتی اتاق فکر. یکی از مهم‌ترین اقداماتی که دبیرخانه داشته کمک در جهت تغییر فضای حاکم بر کشور از نگاه خشکی محور به دریا محور بوده است. متأسفانه نگاه کلانی که در کشور وجود دارد مبتنی بر توسعه دریا محور نیست و توسعه را همواره در نواحی مرکزی کشور و به دور از دریا جستجو کرده‌ایم که البته مشکلات و زبان‌های آن را در برنامه‌های توسعه‌ای و حتی سند چشم‌انداز دیده‌ایم. همچنان که در هیچ‌یک از سرفصل‌های برنامه چهارم توسعه و سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، توسعه و پیشرفت در بهره‌مندی کشور از دریاها دیده نمی‌شود. دبیرخانه به این منظور کمیته اشاعه فرهنگ دریایی را فعال نموده است.

از جمله اقدامات این کمیته که با مشارکت ارگان‌های دریایی صورت می‌گیرد، برگزاری روز جهانی دریانوردی است تا بتوانیم بحث دریا و توسعه دریا محور را در جامعه گسترش دهیم. همچنین تشکیل فراکسیون دریایی در مجلس شورای اسلامی و گفت‌وگو با اعضای این فراکسیون که مباحث دریایی کشور به نوعی در قوه مقننه دارای متولی خاصی باشد. این نوید را نیز می‌دهیم که کارگروهی تحت عنوان «توسعه دریا محور» در

مانند آب خوردن فرصت‌ها را از دست می‌دهیم

چالش‌های صنایع کشتی‌سازی در گفت‌وگو با کارشناسان فنی

افشین اورکی

وقتی به رتبه هفدهم دریانوردی ایران در میان کشورهای جهان نگاه می‌کنیم، بارقه‌ای از امید در دلمان زنده می‌شود و موجی از شادی وجودمان را فرا می‌گیرد. انگار که اتفاق خوبی در دریانوردی کشور افتاده است. البته بهتر که نگاه کنیم می‌بینیم رتبه هفدهم نیز برای ما که ۲۵ قرن تجربه دریانوردی داریم، بسیار کم است. آن سال‌ها که تمدن در بسیاری از کشورها معنایی نداشت، ایرانیان راه و رسم دریانوردی می‌دانستند. سال‌ها گذشت و آنها که تمدن نمی‌دانستند با فرهنگ و تمدن آشنا شدند، دریا را شناختند، دریانوردی آموختند و خیلی زود، سواری بر امواج خروشان دریا با کشتی‌های ساخت خودشان را نیز تجربه کردند و امروز آنها، هم دریانوردی را بهتر از ما می‌دانند و هم کشتی‌سازی را.

گرچه هیچ کس نمی‌تواند منکر هوش، ذکاوت و دانش ایرانیان شود، اما واقعیت‌های موجود بیانگر آن است که با وجود چند شرکت کشتی‌ساز داخلی و ثبت سفارش‌های داده شده به آنها و حمایت مسئولان دولتی از آنها و داشتن ظرفیت‌ها و بسترهای مناسب، آنگونه که باید و شاید صنعت کشتی‌سازی در کشور عملکرد خوبی از خود نشان نداده است.

امروز نیاز شرکت‌های ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های کشتیرانی خصوصی به انواع مختلف کشتی و پاسخگویی به نیازهای متنوع بخش‌های اقتصادی، تجاری و بازرگانی کشور به خوبی به وسیله شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی پاسخ داده نشده و این در حالی است که شرکت‌های کشتی‌ساز همواره از این مسئله که شرکت‌های مرتبط با دریانوردی و کشتیرانی به آنها بی‌اعتنایی می‌کنند و در سفارش خرید و یا ساخت کشتی توجه لازم را به آنها ندارند، گله‌مند هستند.

وقتی پای صحبت مسئولان و کارشناسان شرکت‌های ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می‌نشینیم، واقعیت‌هایی عیان می‌شود که ریشه در نبود عزم و همت لازم دارد و در پاره‌ای از موارد شکاف‌ها و گسست‌های اساسی در صنعت کشتی‌سازی داخلی را به رخ می‌کشاند. اما این همه ماجرا نیست؛ چرا که در صورت توجه جدی دولتمردان و مدیران شرکت‌های داخلی کشتی‌ساز به اجرای تعهدات خود، بی‌شک کشتی‌سازی داخلی نیز با دارا بودن نیروهای متخصص و کارآزموده و جذب صدها نیروی بیکار دیگر در کشور می‌تواند ضمن برون‌رفت دریانوردی این سرزمین از وابستگی به کشتی‌های خارجی، رونق و شکوفایی صنعتی را نیز فراهم کند. در همین ارتباط نقطه‌نظر کارشناسان و مسئولان متخصص و دلسوز این صنعت به ویژه در شرکت‌های ملی نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، درباره چشم‌انداز کشتی‌سازی جهانی، بحران‌های موجود و تأثیر آن بر کشتی‌سازی داخلی، راهکارهای موجود برای برخورد با این بحران و وضعیت کشتی‌سازی داخلی نکته‌های مهمی را روشن می‌کند که در صورت توجه جدی همه مسئولان و کارشناسان اجرایی به آنها، سرانجام گروه کور صنعت کشتی‌سازی داخلی گشوده خواهد شد.

جمال میاحی، مدیر فنی و عملیات ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران و ناصر صمیمی‌خاص، مدیر فنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، پاسخگوی پرسش‌های بندرودریا در زمینه مشکلات صنعت کشتی‌سازی در جهان و تأثیر آن بر صنایع کشتی‌سازی ایران شده‌اند که بیانگر واقعیت‌های زیادی است.



• صنعت کشتی سازی پیش از بحران اقتصادی در جهان چه وضعیتی داشته است؟

جمال میاحی: باید بگویم صنعت کشتی سازی تا آگوست ۲۰۰۸ (مرداد ۱۳۸۷) رونق زیادی در جهان داشت. در واقع بالاترین قیمت ها در تیر و مرداد ۸۷ توسط کشتی سازها دریافت شد، به طوری که قیمت یک کشتی نفتکش غول پیکر، به ۱۹۰ میلیون دلار رسید. خیلی از شرکت های اروپایی برای ساخت کشتی های نفتکش غول پیکر، سفارش های زیادی به شرکت های کشتی ساز دادند که اوج قیمت کشتی ها (حدود ۱۹۰ میلیون دلار) در تابستان ۸۷ رقم خورد. در واقع افزایش قیمت کشتی ها از سال ۸۱ آغاز شد، در حالی که در دهه ۷۰ خورشیدی، قیمت کشتی ها در حالت تعادل بود، اما از دهه ۸۰ قیمت کشتی ها افزایش پیدا کرد که علت آن هم رونق اقتصادی کشورهای مانند چین و هند بود. حتی آمریکا و اروپا نیز از وضعیت اقتصادی خوب و قابل قبولی برخوردار بودند. این مسئله یعنی افزایش سفارش برای ساخت کشتی ها باعث شد تا قیمت فولاد که آن زمان در حدود هر تن بین ۳۰۰ تا ۳۵۰ دلار بود با افزایش بی سابقه حدود ۱۴۰۰ تا ۱۵۰۰ دلار در هر تن مواجه شود و همان طور که می دانید ۲۸ تا ۳۰ درصد از قیمت یک کشتی به فولاد اختصاص دارد.

از سوی دیگر با افزایش قیمت نفت خام، قیمت مواد اولیه ای مانند رنگ و مواد شیمیایی نیز که در ساخت کشتی ها زیاد استفاده می شود با افزایش بی سابقه روبه رو شد که همین مسئله بر روی قیمت تمام شده ساخت یک فروند کشتی، تأثیر بسزایی می گذارد. افزایش دستمزد کارگران و نیروهای متخصص در ساخت کشتی نیز از سایر عوامل افزایش قیمت کشتی بود.

دستمزد یک نفر مهندس کره ای ماهانه ۳ هزار دلار بود که سال گذشته به ۱۰ هزار دلار در ماه رسید.

ناصر صمیمی خاص: باید بگویم که تا اوایل سال ۲۰۰۹ میلادی، صنعت کشتی سازی و تقاضا برای ساخت کشتی های جدید از شکوفایی ویژه ای برخوردار بود، به طوری که حتی متقاضیان برای ساخت یک فروند کشتی، باید ۲ سال در نوبت می ماندند تا پروژه شان آغاز به کار می کرد. به عنوان نمونه اگر به یکی از کشتی سازی های بزرگ کره جنوبی در سال ۲۰۰۹ سفارش ساخت کشتی را می دادید، تا اواخر سال ۲۰۱۰ یا حتی اوایل سال ۲۰۱۱ میلادی، نوبت ساخت نخستین کشتی هم آغاز نمی شد! این صف طولانی متقاضیان ساخت کشتی فقط به دلیل شکوفایی و رونق اقتصادی جهانی بود، که به هر حال از چند سال پیش آغاز شده و به اوج خود رسیده بود. از سوی دیگر تقاضای مصرف کنندگان در سراسر جهان، افزایش پروژه های عمرانی جهانی و تمام این نیازهای ساخت و سازی که در جهان وجود داشت، نیاز به حمل و نقل کالا و کشتی هایی را که بتواند، پاسخگوی این مسئله باشد به شدت افزایش

داده بود. در واقع این وضعیت تا سال ۲۰۰۹ میلادی ادامه داشت.

• **وضعیت سفارش های NITC قبل از بروز بحران چگونه بود؟ آماری در این زمینه دارید؟**
جمال میاحی: در سال ۱۳۸۴، هفده فروند سفارش دادیم که خوشبختانه در آن زمان، قیمت ها از سطح قابل قبولی برخوردار بودند. از این تعداد ۱۶ فروند را تحویل گرفته ایم و فقط یک فروند دیگر باقی مانده است. باید بگویم خوشبختانه در وضعیت بحرانی بازار امروز، سفارشی به شرکت های کشتی ساز نداشته ایم و خرید گرانی صورت نگرفته است. از سوی دیگر باید قبول کرد برای کسانی که هم اکنون نقدینگی دارند، بهترین زمان برای خرید یا سفارش به کشورهای کشتی ساز است. صد درصد وضعیت بازار اینگونه نمی ماند. هم بازارها ثابت می یابند و هم کشتی ها گران تر می شوند.

• بحران اقتصادی اخیر چه تأثیری بر ساخت و ساز کشتی ها داشته است؟

جمال میاحی: جنگ روانی باعث شد تا خیلی از کشورها سفارش ساخت کشتی به کشورهای کشتی ساز ندهند. از آگوست ۲۰۰۸ (مرداد ۸۷) ۹۰ درصد کشتی سازها سفارش ساخت کشتی دریافت نکردند و پیش بینی می شود که در صورت تداوم این روند تا اواسط سال ۲۰۰۹ (تیر ۱۳۸۸) کشتی سازی های بزرگ سفارش جدیدی برای ساخت نداشته باشند. البته آنها خودشان متوجه این موضوع شده اند و به دنبال این هستند که انجام سفارش های دریافتی را، عقب بیاورند تا دست کم نیروی کارشان بیکار نماند، چون تا اواخر سال ۲۰۱۱ سفارش ساخت گرفته اند و تقریباً تمام ظرفیت کارخانه هایشان تا آن زمان تکمیل است. از سوی دیگر مالکان و سفارش دهندگان نیز از این قضیه یعنی تأخیر در ساخت کشتی در شرایط کنونی استقبال می کنند، چون پیش بینی می کنند تا شهریور امسال بازار اجاره به شرایط عادی باز گردد.

• چه عواملی در قیمت تمام شده ساخت یک کشتی تأثیرگذار است؟

ناصر صمیمی خاص: از عوامل مؤثر در هزینه های تمام شده یک کشتی، قیمت فولاد است. چون عمده اجزای یک کشتی، از جمله بدنه، ماشین آلات، موتور و سایر تجهیزات از فولاد ساخته شده است. البته نیروی انسانی و هزینه های مرتبط با آن، بخش عمده دیگری از هزینه های ساخت کشتی را تشکیل می دهد. محل جغرافیایی ساخت کشتی نیز تأثیرگذار است. نوع کشتی عامل مهم دیگری است. به عنوان نمونه کشتی های فله بر چون تجهیزات و سازه ساده تر و کمتری دارند ارزان تر از کشتی های گازبر، مانند کشتی های حمل گاز طبیعی LNG یا LPG و یا کشتی های حمل مواد شیمیایی که تجهیزات پیچیده تری دارند،

هستند.

• مؤلفه سرعت عمل در ساخت کشتی، چقدر در قیمت نهایی کشتی مؤثر است؟

ناصر صمیمی خاص: سرعت انجام کار در بیشتر کارخانه های کشتی سازی که در واقع جافیتاده و پیشرو در صنعت کشتی سازی هستند، تقریباً برابر و یکسان عمل کند. به عنوان مثال کشورهایی مانند آلمان و کره جنوبی، زمان یکسانی در ساخت کشتی های کانتینربر دارند. یک شرکت کشتی سازی در آلمان که سالی ۲۴ فروند کشتی تولید می کند، سرعت برابری با شرکت کشتی سازی هیوندایی کره جنوبی که سالی ۸۰ فروند کشتی می سازد دارد. یعنی در کره جنوبی یک فروند کشتی با تناژ حدود ۷۰ هزار تن در کمتر از ۹ ماه ساخته می شود.

• بحران در صنعت کشتی سازی از چه زمانی آغاز شد و چگونه تأثیرات خود را بر روی این صنعت باقی گذاشت؟

ناصر صمیمی خاص: اواخر سال ۲۰۰۸ و حتی اوایل ۲۰۰۹ میلادی، وقتی مالکان کشتی ها و کشتیران ها برای عقد سفارش به شرکت های کشتی ساز مراجعه کردند، با فهرست طولانی انتظار مواجه شدند. تابستان سال ۲۰۰۸ متوجه شدیم تأثیراتی مانند کاهش قیمت نفت، کاهش قیمت سهام و مشکلات و معضلاتی که بانک ها و مؤسسه های اقتصادی با آن مواجه شدند به شدت اثرات خود را در صنعت کشتی سازی برجای گذاشته است. حتی جسته و گریخته می شنیدیم که تعدادی از مالکان، سفارش های خودشان را لغو می کردند و یا به حالت تعلیق درمی آوردند. آنها به دنبال بازنگری در وضعیت سفارش ساخت کشتی بودند. آنها می خواستند بررسی کنند آینده اوضاع چگونه می شود.

• اگر روند ساخت کشتی با کندی انجام شود، آیا این امکان برای مالکان و سفارش دهندگان وجود دارد تا بتوانند به عنوان دیر کرد، تخفیفی از سازندگان بگیرند؟

جمال میاحی: خبر دارم که چند شرکت کشتیرانی با شرکت های کشتی سازی کره ای مانند Mersk که سفارش ساخت ۴ فروند کشتی را به شرکت Stx داده، گفت و گوهایی را در خصوص دریافت تخفیف های لازم داشته است، اما شرکت های کشتی ساز گفته اند حاضریم زمان ساخت کشتی را عقب بیاوریم اما تخفیفی قائل نشویم. چون آنها می گویند که سفارش دهندگان نیز باید شرایط و مشکلات ما را در نظر بگیرند. معلوم نیست که دیگر کی سفارش برای ساخت کشتی داشته باشیم. ما با افزایش دستمزد کارگران مواجه هستیم. مثل شما ضرر می دهیم، بنابراین نمی توانیم که قیمت تمام شده خود را بیش از این کاهش دهیم. از سوی دیگر باید توجه داشته باشیم که وقتی برای ساخت کشتی، سفارشی به



انبوه می‌شود و آنها بهتر توانسته‌اند با بحران، مقابله کنند. در کل یکی از راهکارهایی که کشتی‌سازهای بزرگ مد نظر دارند، افزایش زمان ساخت کشتی است. آنها با گفت‌وگو و جلب نظر مالکان و سفارش‌دهندگان کشتی، زمان تحویل کشتی را به تعویق می‌اندازند تا به اشتغال‌شان خللی وارد نشود و نیروی کار در نوبت‌های کاری از پیش تعیین شده، حضور داشته باشد. در کل آنها راهکارهای قابل قبولی برای گذر از بحران دارند.

• یعنی یک طرفه اقدام به تأخیر در تحویل کشتی می‌کنند؟

ناصر صمیمی‌خاص: خیر. آنها هر تصمیمی که بخواهند بگیرند با هماهنگی، توافق و گفت‌وگو با مالکان و سفارش‌دهندگان کشتی انجام می‌دهند. از سوی دیگر سفارش‌دهندگان هم مایل نیستند به دلیل کاهش نرخ‌های حمل‌ونقل در شرایط کنونی، کشتی‌هایشان را تحویل بگیرند. آنها در چنین شرایطی از وارد کردن کشتی در ناوگان عملیاتی خودداری می‌کنند و کشتی را در یک لنگرگاه متوقف می‌سازند تا بحران تمام شود. به هر حال این یک توافق دو جانبه است. توافقی که بانیست کاهش ضررهای دو طرف قرارداد، انجام می‌شود. **جمال میاحی:** شنیده‌ام که دولت کره جنوبی برای کمک به صنایع کشتی‌سازی و به ویژه کشتی‌سازی‌های کوچک، مبلغ ۳ میلیارد دلار به آنها کمک کرده است تا از بحران موجود خارج شوند. از سوی دیگر پیشنهاد می‌کنم اگر کسی به واقع نیاز به کشتی دارد و فکر می‌کند کشتیران است، هم‌اکنون بهترین زمان برای خرید کشتی است اما بهتر است تأکید کند که تاریخ تحویل کشتی را ۳ تا ۴ سال بعد بگذارند، چرا که به طور حتم تا آن زمان بازار از وضعیت خوبی برخوردار خواهد بود.

• حالا می‌خواهیم به وضعیت سفارش‌های IRISL و NITC بپردازیم. این سفارش‌ها هم‌اکنون در چه وضعیتی قرار دارد؟

ناصر صمیمی‌خاص: خوشبختانه همه سفارش‌های IRISL را تحویل گرفته‌ایم و از این بابت مشکلی نداریم. منتهی بحران اقتصادی جهان، به هر حال درآمدهای ما را کاهش می‌دهد، بنابراین باید برنامه‌ریزی‌های بهتری داشته باشیم. برنامه‌ریزی‌هایی که بتوانیم با اجرای آنها سرمایه‌گذاری‌های بهتر و مناسب‌تری انجام دهیم و موافقت مؤسسه‌های دولتی و بانک‌ها را برای مشارکت در سرمایه‌گذاری به همراه داشته باشیم. **جمال میاحی:** با توجه به سفارش‌های جدیدی که تحویل گرفته‌ایم (۱۶ فروند)، متوسط سن ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران بین ۴/۵ تا ۵ سال شده است. هم‌اکنون همه کشتی‌های موجود این شرکت، کشتی‌هایی پیشرفته و دوجداره بوده و از استانداردهای قابل قبولی برخوردار هستند.



جمال میاحی: برای کسانی که هم‌اکنون نقدینگی دارند بهترین زمان برای خرید یا سفارش به کشورهای کشتی‌ساز است. سددرد وضعیت بازار اینگونه نمی‌ماند. هم بازارها ثبات می‌یابند و هم کشتی‌ها گران‌تر می‌شوند.

یک شرکت کشتی‌سازی می‌دهیم، و مبلغی که به عنوان پیش‌پرداخت به حساب آنها واریز می‌شود، به معنای آن است که قرارداد فعال شده و دیگر امکان تخفیف گرفتن وجود ندارد.

• در این صورت و با ادامه بحران، شرکت‌های کشتی‌ساز مدت ساخت کشتی را طولانی نمی‌کنند و به تأخیر نمی‌اندازند؟

جمال میاحی: نه آنها این کار را نمی‌کنند. آنها زمانی را که برای ساخت یک فروند کشتی در نظر می‌گیرند معمولاً بین ۷ تا ۹ ماه است و این زمان به هیچ وجه تغییر نمی‌کند. چیزی که تغییر می‌کند زمان شروع ساخت کشتی است. به عنوان نمونه اگر طبق قرارداد زمان ساخت یک کشتی نوامبر ۲۰۱۱ باشد، آنها می‌توانند براساس توافق دوطرفه ساخت کشتی را از نوامبر ۲۰۱۲ شروع می‌کنند. اساساً اگر زمان ساخت کشتی از ۹ ماه بیشتر شود، هزینه‌های ساخت به طور خودکار زیادتر می‌شود و این برای شرکت‌های کشتی‌ساز به هیچ وجه مقرون به صرفه نیست. می‌خواهم بگویم در مورد ادامه بحران، وضعیت برای شرکت‌های کشتی‌ساز بدتر هم می‌شود، چون مشخص نیست که آنها دوباره کی سفارش دریافت می‌کنند.

• شرکت‌های بزرگ کشتی‌ساز برای مقابله با بحران چه راهکارهایی مد نظر دارند؟

ناصر صمیمی‌خاص: در کره جنوبی که چند شرکت بزرگ کشتی‌سازی هست این بحران تأثیر کمی برجای گذاشته است، چون در آنجا تولید

• وضعیت سفارش‌های شرکت ملی نفتکش ایران به ایزوایکو چگونه است؟

جمال میاحی: در سال ۸۱ با شرکت ایزوایکو قرارداد بستیم. اخذ مصوبه‌ها از صندوق ذخیره‌ارزی در مورد تامین وام و فاینانس توسط بانک‌های ایرانی پروسه طولانی داشت. ساخت نخستین کشتی از بهمن ۸۳ آغاز شد و باید تا بهمن ۸۵ تحویل می‌دادند. از سوی دیگر ساخت کشتی دوم شهریور ۸۴ آغاز شد و زمان تحویل شهریور ۸۶ بود اما هم‌اکنون که سال ۸۸ است، تنها ۲۵ تا ۳۰ درصد کل کار انجام شده است، برآورد ما این است که این ۲ فروند کشتی را در سال ۱۳۹۳ خورشیدی یعنی پنج سال دیگر تحویل می‌گیریم! کشتی که باید ۲ ساله ساخته شود، ۱۰ سال به طول می‌انجامد. البته امیدواریم که این کشتی‌ها را در سال ۱۳۹۳ تحویل دهند. ظرف همین مدتی که این کشتی‌ها را به ایزوایکو سفارش دادیم، ۳ فروند کشتی به کره‌ای‌ها سفارش داده بودیم که این کشتی‌ها تا ۳ ماه دیگر برای تعمیرات ادواری (۵ ساله) به حوضچه تعمیرات می‌روند!



ناصر صمیمی خاص: ما باید راهکارهای خودمان را برای بهبود صنایع کشتی‌سازی و شرکت‌های کشتیرانی دنبال کنیم و نباید به مسائل دیگر فکر کنیم. باید عزم ملی خودمان را در کشتی‌سازی و کشتیرانی تقویت کنیم.

اقتصادی است که با توجه به سال اصلاح الگوی مصرف، به وجود آمده است. ما در حال بررسی این موضوع هستیم که چه راهکارهایی را بکار گیریم تا ضمن کنترل وضعیت موجود به فکر خروج از بحران هم باشیم. پیش‌بینی می‌کنیم که می‌توانیم از این بحران خارج شویم. ما از واحدهای بازرگانی، مالی و فنی خود خواسته‌ایم تا به برنامه‌ریزی‌های اصولی و مناسب برای برون‌رفت از این وضعیت بپردازند. کاهش زمان تعمیرات کشتی‌ها، افزایش نرخ اجاره کشتی‌ها، افزایش بهره‌وری، کاهش زمان خارج از سرویسی کشتی‌ها، صرفه‌جویی بیشتر در هزینه‌های اداری، کاهش سفرها و مأموریت‌ها از مهم‌ترین راهکارهای ما برای صرفه‌جویی در شرکت ملی نفتکش ایران است.

ناصر صمیمی خاص: اگر منظور شما از بحران، بحران در صنایع کشتی‌سازی است باید بگویم بحران در این صنایع تابع بحران در اقتصاد جهان است. با توجه به داده‌های آماری و اطلاعات موجود در این زمینه، تصور من این است که این بحران دست کم تا پایان سال ۲۰۰۹ و شاید هم تا اواسط سال ۲۰۱۰ میلادی ادامه دارد. نمی‌توانم با قطعیت بگویم که بحران کی به پایان می‌رسد. به هر حال ما باید راهکارهای خودمان را برای بهبود صنایع کشتی‌سازی و شرکت‌های کشتیرانی دنبال کنیم و نباید به مسائل دیگر فکر کنیم. باید عزم ملی خودمان را در کشتی‌سازی و کشتیرانی تقویت کنیم. ■

• عزم ملی یعنی چه؟ مگر ما، امکانات، سرمایه و تجهیزات را از سوی دولت و مردم در اختیار کشتی‌سازی‌هایمان نگذاشته‌ایم؟

ناصر صمیمی خاص: شما درست می‌گویید، اما به طور خلاصه می‌گویم، گمشده امروز صنایع کشتی‌سازی ما عزم ملی است. نمی‌توانم اینجا همه چیز را عنوان کنم. من تجربه تلخی از نبود عزم ملی در زمان به آب‌اندازی اولین فروند از کشتی‌های سفارش شده به ایزواکو که در آلمان ساخته و تحویل می‌شد، داشتم. ۴ گروه ۱۵ نفری از مهندسان و کارشناسان برای آموزش به آلمان فرستاده شدند که زمان آزمایش دریایی کشتی (به آب‌اندازی) که آخرین مرحله از تحویل کشتی است. متأسفانه از آن گروه ۶۰ نفری فقط در زمان تحویل یک نفر نماینده سازنده ایرانی کشتی حضور داشت و در مرحله دوم آزمایش، دیگر هیچ کسی نبود. شما چه برداشتی دارید؟ اگر اسم این، نبود عزم و عرق ملی است، پس چیست؟!

• چرا در موضوع ساخت کشتی‌ها، به ویژه کشتی‌های اقیانوس‌پیما، موفقیتی نداشته‌ایم؟

ناصر صمیمی خاص: فکر می‌کنم به این پرسش‌تان، پاسخ داده‌ام. گمشده اصلی ما، نبود عزم ملی است.

• اگر ما کشتی‌ساز خوبی نشده‌ایم، بهتر نیست برای درآمدزایی و رونق اقتصادی فقط به کشتیرانی بپردازیم تا دست کم کشتیران‌های خوبی شویم؟

ناصر صمیمی خاص: درست می‌گویید. الزامی در کشتی‌ساز شدن نیست. البته اگر کشتی‌ساز شویم، خیلی بهتر است. چون در کشتی‌سازی، اشتغال معنا پیدا می‌کند. ارتقای تخصص‌ها شکل می‌گیرد. همان‌طور که می‌دانید کشتی‌سازی ارتباط تنگاتنگی با تعمیرات کشتی هم دارد. خلاصه اینکه از همه نظر برای ما سودآفرین خواهد بود. اما باید بینیم برای کشتی‌ساز شدنمان چه هزینه‌ای خرج می‌کنیم؟ بهتر است بگویم تاکنون چه هزینه‌هایی پرداخت کرده‌ایم. هم‌اکنون با چه هزینه‌هایی می‌خواهیم صنعت کشتی‌سازی را در کشورمان به وجود آوریم؟! مسئله‌ای که به عقیده من تاکنون هیچ فایده‌ای نداشته است! باید بررسی کنیم که آیا این نیاز، یعنی کشتی‌سازی، این بازده را برای ما توجیه می‌کند. باید هزینه‌ها و درآمدهای کشتی‌سازی کشورمان را در یک ترازو بگذاریم. آن وقت پاسخ‌های منطقی، علمی و استنادی به دستمان می‌رسد و بهتر می‌توانیم تصمیم‌های لازم را بگیریم.

• پیش‌بینی شما برای خروج از این بحران چیست؟ فکر می‌کنید این بحران تا چه زمانی ادامه خواهد داشت؟

جمال میاحی: روشی که در شرکت ملی نفتکش ایران بکار گرفته‌ایم، تشکیل کمیته بررسی



حالا این وضعیت ایزواکو است. شرکت کشتی‌سازی صدرای نکا هم در شمال وضعیت خوبی ندارد. ما ۳ کشتی ۶۰ هزار تنی به این شرکت سفارش داده و حتی ۶۷ درصد قیمت کل کشتی را هم پرداخته‌ایم اما پیشرفت فیزیکی کار تاکنون فقط ۵ درصد است!

• بررسی که مطرح است مربوط به موفقیت کشورهای مانند کره جنوبی و چین در صنایع کشتی‌سازی است. این کشورها با آنکه سابقه چندانی در این صنعت ندارند اما به نظر می‌رسد که پیشرفت‌های قابل قبولی در کشتی‌سازی داشته‌اند. آنها چگونه به این پیشرفت‌ها دست پیدا کرده‌اند؟

ناصر صمیمی خاص: فقط می‌توانم از عزم ملی مردم این کشور بگویم. البته این مسئله در صنایع خودروسازی و فولاد آنها نیز دیده می‌شود. همه مردم کره جنوبی از ۳۵ سال پیش تاکنون مشارکت گسترده‌ای در صنعتی کردن کشورشان داشته‌اند و این را وظیفه‌ای ملی برای خود می‌دانند.

سرنوشت مبهم کشتی سازی در گرو رونق کشتیرانی

تحلیل اثرات منفی بحران مالی بر فرایند ساخت کشتی در جهان

الکمان گرانیتساس
مترجم: نوروز محمدخانی



در ماه‌های اخیر صنعت ساخت کشتی با وجود تمامی تمهیدات اندیشیده شده و اقدامات به عمل آمده، دوران سختی را سپری می‌کند. حجم حمل و نقل بار به دلیل بحران مالی جهانی به شدت کاهش یافته است، سرمایه‌گذاری‌های مالی بانک‌ها محو شده و رکود بر صنعت کشتیرانی (حتی سریع‌تر از سایر بخش‌ها و بازارهای مرتبط با صنعت حمل و نقل) سایه افکنده است.

این روند و بحران مالی بی‌تردید بر یکی از بخش‌های حیاتی صنعت حمل و نقل دریایی؛ یعنی ساخت کشتی که همواره در بهبود توان و ظرفیت این صنعت نقشی بسیار مهم ایفا می‌کرده، تأثیری بسیار مخرب می‌گذارد.

رشد مبادلات تجاری و افزایش حجم حمل و نقل دریایی کالا در یک دوره سه ساله (که بخشی از آن مدیون رشد دو رقی اقتصاد چین بوده است) زمینه تولید و ساخت کشتی‌های جدید را فراهم آورد.

در مدت زمانی چهار ساله (پس از شکوفایی اقتصادی) بیش از ۶ هزار شناور جدید (معادل ۶۰ درصد ناوگان فعلی تانکرهای اقیانوس پیما) شامل کشتی‌های کانتینری و شناورهای مخصوص حمل فله در آستانه ورود به چرخه ارائه خدمات قرار گرفتند. اما اکنون، به دلیل بحران مالی جهانی، به نظر می‌رسد نیمی از کشتی‌هایی که سفارش ساخت آنها به کارخانه‌های کشتی‌سازی در اقصی نقاط جهان داده شده است، هرگز تأمین مالی نشوند و در نتیجه فرایند ساخت و تولید آنها هرگز محقق نشود.

به گفته تئودور پتروپولوس مدیرعامل مرکز مشاوره و پژوهش پتروفین (Petrofin) طی دو سال آینده تأمین منابع مالی مورد نیاز ساخت کشتی به راحتی امکان‌پذیر نخواهد بود و در نتیجه سفارش‌های ارائه شده به مراکز تولید و ساخت کشتی لغو می‌گردد.

وی در ادامه می‌افزاید: نمی‌توانم بگویم که کاهش حجم سفارش به نقطه‌ای خواهد رسید که تهدیدی برای صنعت کشتیرانی محسوب شود، اما در کل، تردیدی نیست که فضای حاکم بر محیط کشتی‌سازی، فضای مطلوبی نخواهد بود.

براساس پیش‌بینی‌های به عمل آمده طی سه سال آینده برای تولید کشتی‌های جدید به ۳۰۰ میلیارد دلار و برای بازسازی شناورهای دست دوم به ۳۰۰ میلیارد دیگر نیاز خواهد بود. اما به نظر نمی‌رسد کل تعهدات مالی که سال آینده در صنعت کشتیرانی فراهم خواهد آمد، از ۱۰۰ میلیون دلار تجاوز کند.

به گفته کوین اووتس (مشاور مالی در حوزه کشتی‌سازی)، بانک‌ها هم‌اکنون با کمبود پول مواجه هستند و این کمبود در آینده نیز در بازارهای مالی مشاهده خواهد شد. بنابراین باید سایر منابع مالی را در جامعه مالکان کشتی و سایر منابع خصوصی جستجو کرد، اما اگر این اتفاق رخ ندهد، بسیاری از طرح‌های کشتی‌سازی متوقف خواهد شد.

بنابر اظهار کارشناسان کشتیرانی با توجه به احتمال تولید ۴۰۰۰ شناور جدید و ادامه بحران اقتصادی؛ تردیدی وجود ندارد که بازار صنعت کشتیرانی در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی کاملاً اشباع خواهد بود و همزمان، براساس پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول، رشد تجارت جهانی (که در سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ میلادی کمی بیشتر از ۸ درصد بوده است) امسال به ۴/۹ درصد و سال آینده به ۴/۱ درصد کاهش خواهد یافت.

اما علاوه بر شاخص‌های یاد شده (از کاهش شدید مبادلات تجاری گرفته، تا نرخ‌های شناور دست دوم و قوانین و مقررات زیست‌محیطی) مجموعه عوامل دیگری وجود دارد که ضمن ترکیب با مشکلات ناشی از کمبود مالی در حوزه کشتیرانی، شرایط را وخیم‌تر خواهد ساخت. در رأس عوامل یاد شده، متفاوت بودن بازارهایی است که بر سه بخش اصلی کشتیرانی یعنی تانکرها، شناورهای مخصوص بارهای فله و کانتینرها حاکمیت دارند. در نتیجه این امکان وجود دارد که بخش‌های کشتیرانی (مانند صنعت حمل بار با شناورهای

تانکر) در برابر طوفانی که در راه است، واکنش‌های متفاوت از خود نشان دهند.

تأثیر بحران مالی بر مالکان و کارخانه‌های کشتی‌سازی

کمبود منابع مالی (برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف) به دو شکل بر صنعت کشتیرانی تأثیر خواهد گذاشت. نخست، ممکن است بانک‌ها دیگر تمایل نداشته باشند به مالکان کشتی برای خرید کشتی‌های جدید وام دهند. دوم اینکه، بسیاری از کارخانه‌های کشتی‌سازی (به ویژه کارخانه‌های جدیدالتأسیس که تأسیس آنها با وقوع بحران اقتصادی جهانی مصادف شده است) ممکن است سرمایه‌های مالی مورد نیاز را برای ساخت کشتی‌های جدید در اختیار نداشته باشند. در مورد نخست، بسیاری از مالکان کشتی (مالکان کوچک‌تر و فاقد حاشیه امنیتی مالی) ممکن است از عرصه این صنعت به بیرون رانده شوند و در نتیجه زمینه انحصارگرایی (که وجود آن هم‌اکنون احساس می‌شود) فراهم آید.

این مورد اخیراً در یونان با حضور مالکان کشتی که مستقیم یا غیرمستقیم تقریباً کنترل یک چهارم ناوگان جهان و نیمی از تناژ اتحادیه اروپا را در اختیار دارند، مشاهده شده است.

برای مثال، به گفته مدیر مرکز پژوهش پتروفین، طی چند سال اخیر تعداد شرکت‌های کشتیرانی دارای ۸ یا کمتر از ۸ فروند شناور، از ۶۵۵ شرکت در سال ۲۰۰۱ به ۶۲۴ شرکت در سال ۲۰۰۸ میلادی کاهش یافته است. در حالی که در مدت زمان مشابه، شمار شرکت‌های کشتیرانی یونانی با بیش از ۲۵ فروند شناور، از ۱۹ شرکت به ۳۲ شرکت افزایش یافته است.

اما رکود در بخش سرمایه‌گذاری مالی بانک‌ها حتی ممکن است با اثرات جدی‌تری در کارخانه‌های کشتی‌سازی موجود در ژاپن، کره جنوبی و چین (که بیش از سه چهارم بازار ساخت کشتی را در اختیار دارند) همراه باشد. بسیاری از کارخانه‌های کشتی‌سازی یاد شده (به ویژه در چین) به نازکی فعالیت خود را در بخش کشتی‌سازی آغاز کرده‌اند.



در بخش ساخت شناورهای مخصوص حمل بارهای فله خشک (جایی که کاهش حجم مبادلات تجاری به دلیل بحران اقتصادی وضعیت عرضه بیش از تقاضای شناورها را سبب شده است) ممکن است تعطیلی برخی از کارخانه‌های کشتی‌سازی برای حل این مشکل (عرضه بیش از ظرفیت تقاضا) ضرورت یابد.

به گفته مرکز پژوهش کلارکسون (Clarkson) بیش از نیمی از سفارش‌های جدید برای ساخت شناورهای مخصوص حمل بار فله خشک در سال ۲۰۱۰ میلادی و حدود ۴۵ درصد از سفارش ساخت شناورهای مشابه در سال ۲۰۱۱ به کارخانه‌هایی ارائه شده است که جدیدالتأسیس هستند و یا اخیراً عملیات نوسازی آنها پایان یافته و تولید نخستین کشتی را تجربه می‌کنند.

به نقل از منابع موثق صنعت کشتیرانی، در پیش‌بینی‌های تحلیلگران در این صنعت، در سال ۲۰۰۸ میلادی رشدی قابل توجه، در سال ۲۰۰۹ کاهش و در سال ۲۰۱۰ احتمال کاهش شدید به چشم می‌خورد. اکنون این پرسش مطرح است که میزان سفارش‌ها تا چه اندازه از لغو یا به تعویق افتادن‌های سفارش‌های ارائه شده در حوزه ساخت کشتی تأثیر می‌پذیرند.

چه سرنوشتی در انتظار است، ادامه این روند یا بهبود نسبی وضعیت؟

در حقیقت، کشتیرانی از سه صنعت متفاوت؛ یعنی نفت‌کش‌ها، شناورهای مخصوص حمل بار فله خشک و کشتی‌های کانتینری تشکیل می‌شود که انتظار می‌رود هر یک به شکلی متفاوت به بحران پاسخ دهد.

از جمع سه صنعت یاد شده، صنعت حمل بار با شناورهای تانکر احتمالاً از موقعیت بهتری برخوردار است، که بخشی از آن از قوانین و مقررات بین‌المللی جدید در حوزه حفظ محیط‌زیست نشئت می‌گیرد؛ براساس قوانین و مقررات یاد شده از سال ۲۰۱۰ میلادی از تردد شناورهای تک‌جداره در آب‌های ایالات متحده و کشورهای اروپایی ممنعت به عمل می‌آید و اگر بحران مالی به لغو احتمالی سفارش‌های جدید در سال ۲۰۱۱ منتهی شود، کاهش میزان سفارش‌های ثبت شده همچنان ادامه خواهد یافت.

در همین جهت، تولید نفت‌کش‌های جدید دوجداره در واقع بازار حمل فرآورده‌های نفتی با استفاده از این گونه تانکرها را ایجاد کرده است. هر چند حجم کالاهای حمل شده توسط غالب شناورهای تانکر دوجداره افزایش یافته است، اما این میزان در تانکرهای تک‌جداره با کاهش همراه بوده است. به گفته کارشناسان اگر این روند پایدار باشد (که یقیناً این گونه خواهد بود) بحران مالی ممکن است مالکان کشتی را بیش از پیش به خارج ساختن شناورهای قدیمی‌تر از چرخه سرویس‌دهی ترغیب کند.

در نتیجه، جدول زمان‌بندی تردد شناورهای تانکر

زمان‌بندی برای شناورهای مخصوص حمل بار فله Cape size (سوپرتانکرهای متعلق به صنعت حمل‌ونقل بار فله با ظرفیت جابه‌جایی بیش از ۱۶۰ هزار تن) از بیش از ۲۰۰ هزار دلار در روز در آگوست ۲۰۰۸ به کمتر از ۱۰ هزار دلار در هر روز کاهش یافته است.

به گفته یکی از کارشناسان، با توجه به کاهش شدید شاخص در بار فله هم‌اکنون با قیمت‌هایی مواجه می‌شویم که سال‌ها کسی شاهد آن نبوده است. این کاهش شدید با عرضه بیش از تقاضای کشتی‌های جدید ارتباط نمی‌یابد، بلکه عمدتاً از بحران مالی جهان، با بانک‌هایی که ناگهان در صدور اعتبارنامه عدم تمایل نشان داده‌اند، نشئت می‌گیرد.

این کارشناس می‌افزاید: عاملی که امروزه در کاهش شدید شاخص حمل‌ونقل دریایی بار نقشی تأثیرگذار ایفا می‌کند؛ حجم عظیم باری است که آماده جابه‌جایی است، اما صاحبان کالاهای نمی‌توانند برای حمل آن اعتبارنامه دریافت کنند. وی در ادامه می‌افزاید، روزی را خواهیم دید که قیمت‌ها بار دیگر به سطوحی بالاتر از آنچه اکنون در اختیار داریم بازگردند. اما تا این مهم رخ دهد، باید از بازاری طبیعی برخوردار باشیم. ■

مخصوص حمل فرآورده‌های نفتی (با وجود کاهش در تابستان گذشته) در مقایسه با جدول مشابه در شناورهای مخصوص حمل بار فله خشک و کشتی‌های کانتینری ثابت‌تر بوده است.

در واقع، آمار ثبت شده در جدول زمان‌بندی برای هر یک از نفت‌کش‌های غول‌پیکر (VLCC) پس از کاهشی جزئی در آگوست ۲۰۰۸ میلادی بار دیگر افزایش یافته است. این روند ممکن است با توجه به ورود کشتی‌های جدید به بازار در آغاز سال ۲۰۰۹ ادامه نیابد، اما در عین حال انتظار نمی‌رود حجم جابه‌جایی بار بسیار کاهش یابد.

براساس پیش‌بینی‌های کارشناسان مرکز Pareto Securities، میانگین نرخ حمل ۱۰۰ هزار دلاری نفت‌کش‌های غول‌پیکر در سال ۲۰۰۸ (میانگین روزانه) به ۵۰ هزار دلار در سال ۲۰۰۹ کاهش می‌یابد و با وجود تمامی تمهیدات اندیشیده شده هیچ‌گونه تردیدی در این کاهش ۵۰ درصدی وجود ندارد.

در بخش شناورهای مخصوص حمل بار فله خشک، وضعیت هراسناک‌تر است. در این بخش، شاخص فله خشک بالتیک (محک بین‌المللی برای بار فله) از پایین بودن سطح شاخص به مدت ۵ سال با کاهشی بیش از ۹۰ درصد در مقایسه با مقیاس بالا در اواسط تابستان گذشته حکایت دارد. شاخص

اشاره

با دعوت روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در اسفند ماه سال گذشته اصحاب رسانه از برخی بخش‌های بندر شهید رجایی و همچنین مرکز تعمیرات کشتی پرشیاهرمز در بندرعباس بازدید به عمل آوردند. در این سفر خبرنگار بندرودریا در گفت‌وگو با مدیرعامل شرکت پرشیاهرمز به بررسی وضعیت تعمیر کشتی در کشور پرداخت. این شرکت در ابتدای آذرماه ۱۳۸۷ با مشارکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ایزوایکو تأسیس و آغاز به کار کرده است و بزرگ‌ترین مرکز تعمیر کشتی در کشور محسوب می‌شود.

کاپیتان ولی حاجی‌ولیلی با بیش از ۳۰ سال فعالیت در کشتیرانی دارای سوابق فرماندهی کشتی، ریاست دفتر بازرسی ناوگان، مدیریت امور کارکنان دریایی، نمایندگی کشتیرانی در ایتالیا و مدیریت امور فنی ۵ بوده و از مراکز تعمیر کشتی بسیاری در دنیا بازدید کرده است. وی مهم‌ترین دلیل عدم رونق تعمیر کشتی در کشور را تصدی‌گری فارغ‌التحصیلانی می‌داند که صرفاً به کسب آموزش‌های تئوری پرداخته‌اند و تجربه عملی در امور دریانوردی و کشتیرانی را ندارند. برآیند این گفت‌وگو را با هم می‌خوانیم:

پله اول، کلام آخر

نگاهی به بزرگ‌ترین مرکز تعمیر کشتی کشور

سید عبدالحسین نورهاشمی

مدیر پرشیاهرمز در ادامه به اثرات زیست‌محیطی تعمیرات کشتی اشاره کرد و خاطرنشان ساخت که در گذشته برای رنگ کردن سینه کشتی‌ها از رنگ‌هایی استفاده می‌شد که آغشته به سرب بودند و این موجب آسیب‌دیدگی به محیط‌زیست دریایی می‌شد ولی هم‌اکنون قوانین بازدارنده موجب شده

دوره‌ای کشتی انجام می‌شود که به طور میانگین این تعمیر هر ۲/۵ سال یک بار صورت می‌گیرد. وی در ادامه اظهار داشت: در سال‌های اخیر قوانین مربوط به بازرسی فنی کشتی‌ها بسیار سختگیرانه و جدی‌تر شده است و در صورت عدم رعایت ضوابط، از تردد کشتی‌ها جلوگیری به عمل می‌آید.

ولی حاجی‌ولیلی در ابتدای سخنان خود به توضیح درباره تعمیرات کشتی پرداخت و گفت: در همه دنیا به طور طبیعی برای کشتی‌ها عمر مفید در نظر گرفته می‌شود که در خاورمیانه از جمله ایران این طول عمر به ۳۰ سال می‌رسد. همچنین پس از آغاز به کار کشتی، در هر ۵ سال، دوبار تعمیرات

که دیگر از چنین رنگ‌هایی استفاده نشود و استفاده از این نوع رنگ‌ها مجازات قانونی دارد. حاجی‌ولیلی در خصوص هدف از تأسیس شرکت متبوع خود گفت: تا سال ۱۳۸۶ کشتیرانی جمهوری اسلامی دارای ۸۰ فروند کشتی بود که اکنون تعداد آن افزایش یافته است. با توجه به تعداد کشتی‌ها به طور میانگین سالیانه ۳۵ تا ۴۰ فروند کشتی نیاز به تعمیرات دارد و از دیگر سو هزینه تعمیرات بسیار بالا است. بر این اساس مدیران کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با مشارکت شرکت ایزوایکو نسبت به تأسیس و راه‌اندازی شرکت پرشیا هرمز اقدام کردند تا خدمات مورد نیاز کشتی‌ها را دریافت کنند. برای راه‌اندازی این شرکت به جز زیرساخت‌هایی که از گذشته وجود داشت، مبلغ ۴۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری انجام گرفت. لازم به ذکر است ۴۹ درصد از سهام شرکت متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۴۹ درصد متعلق به شرکت ایزوایکو، ۱ درصد نیز متعلق به شرکت کشتیرانی والفجر و ۱ درصد دیگر به شرکت خدمات مهندسی دریایی تعلق دارد.

وی در ادامه تصریح کرد که مالکیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به این معنا نیست که حتماً کشتی‌های خود را برای تعمیر به این شرکت واگذار کند، ما قیمت‌هایی را اعلام می‌کنیم که رقابتی‌اند و تلاش داریم کیفیت خدمات‌مان نیز مطلوب باشد، از طرفی فقط به کشتی‌های داخلی به عنوان بازار هدف نگاه نمی‌کنیم و به کشتی‌های خارجی نیز سرویس ارائه می‌دهیم که اولین قرارداد خارجی را با یک کشتی یونانی منعقد کرده‌ایم. وی در ادامه به اشتغال‌زایی شرکت اشاره کرد و خاطرنشان ساخت که تعداد ۴۳۸ نفر به طور مستقیم و در حدود همین تعداد نیز توسط پیمانکاران طرف قرارداد در شرکت مشغول به کار شده‌اند، همچنین از ابتدای آذرماه تا اواخر اسفند ۸۷ به ۲۲ فروند کشتی، خدمات تعمیراتی ارائه شده و میانگین درآمد ماهیانه شرکت ۱/۵ میلیون دلار بوده است.

کاپیتان حاجی‌ولیلی که کوله‌باری از تجربه را به همراه دارد و از مراکز تعمیر کشتی بسیاری در جهان بازدید کرده است، به توان شرکت پرشیا هرمز برای ارائه خدمات اشاره کرد و اظهار داشت: در این شرکت به انواع کشتی‌ها اعم از کانتینر، تانکر و فله‌بر خدمات ارائه می‌شود و به طور همزمان امکان سرویس‌دهی به ۲ فروند کشتی بزرگ و ۴ فروند کشتی کوچک وجود دارد. وی در توضیح بیشتر این توانمندی گفت: در یکی از داک‌ها به نام دلفین به کشتی‌هایی تا وزن ۲۸ هزار تن با طول ۲۴۰ متر خدمات داده شده و در داک بزرگ دیگر شرکت موسوم به سین کرو لیفت به کشتی‌هایی تا وزن ۱۱ هزار تن با طول ۱۴۰ متر سرویس مورد نیاز ارائه می‌شود.

مدیر اولین و بزرگ‌ترین مرکز تعمیرات کشتی کشور در ادامه گفت‌وگو به دلایل عدم رونق تعمیرات و ساخت کشتی در کشور اشاره کرد و گفت: در تمام دنیا سازندگان کشتی فعالیت خود را با تعمیر آغاز

می‌کنند و متعاقباً به ساخت آن می‌پردازند و در واقع فعالیت در حوزه تعمیرات کشتی در انتقال سریع فناوری ساخت بسیار حائز اهمیت است، ولی در ایران اینگونه نیست و متقاضیان ساخت کشتی به طور مستقیم به این کار اقدام کرده‌اند و بدیهی است که نتیجه مطلوب را به دست نمی‌آورند. همچنین چالش بسیار جدی آن است که افرادی تصدی‌گری واحدهای ساخت و تعمیر کشتی را بر عهده دارند، که صرفاً به آموزش مباحث تئوری در دانشگاه‌ها پرداخته و سابقه عملی دریانوردی و کشتیرانی را ندارند در حالی که استفاده از تجارب دریانوردان باسابقه و متخصص در افزایش کیفیت این صنعت، می‌تواند بسیار اثرگذار باشد.

وی در ادامه خاطرنشان ساخت که صد درصد تعمیرات مورد نیاز کشتی‌ها در پرشیا هرمز ارائه می‌شود و قیمت‌های آن کاملاً رقابتی است به گونه‌ای که حداقل ۲۰ درصد از قیمت رقبای حوزه خلیج فارس ارزان‌تر است. وی تصریح کرد که برای افزایش سرعت در عملیات، پیش از ورود کشتی به داک، خدمات مورد نیاز روی آبی ارائه می‌شود تا معطلی کشتی به حداقل ممکن برسد. وی با اشاره به اینکه حدود ۲۵ درصد از سهم بازار داخل در اختیار پرشیا هرمز است، درباره تأمین مواد اولیه مورد نیاز گفت: بخش اصلی تأمین قطعات و مواد اولیه توسط صاحبان کشتی انجام می‌گیرد ولی در صورت نیاز ما نیز از بازارهای بین‌المللی نظیر چین، سنگاپور و امارات مواد اولیه مورد نیاز را تهیه خواهیم کرد.

حاجی‌ولیلی در ادامه به مشکلات موجود این شرکت اشاره کرد و اظهار داشت: اساسی‌ترین مشکل ما نحوه تعامل با گمرک است. در برخی موارد ناچار می‌شویم برخی قطعات را برای تعمیر به دیگر شهرهای کشور ارسال کنیم که برای صدور مجوز خروج این قطعات، بعضاً تا ۳ روز زمان سپری می‌شود. این در حالی است که در تعمیر کشتی مقوله زمان اهمیت بسیاری دارد، از طرفی کارکنان گمرک مستقر در این منطقه فقط در ساعات اداری کار می‌کنند، ولی کارکنان گمرک بندر شهید رجایی ۲۴ ساعته فعال هستند. بر این اساس اگر ما نتوانیم تا پایان ساعت اداری یک روز، مجوز خروج قطعه را دریافت کنیم باید تا روز بعد منتظر بمانیم که مشکلات جدی را برای ما ایجاد می‌کند؛ چرا که این تأخیر در نهایت موجب نارضایتی مشتریان خواهد شد. وی در ادامه به بیان مکانیزم‌های نظارتی بر فعالیت تعمیرات کشتی پرداخته و اظهار داشت: تعمیر کشتی تحت نظارت مؤسسات رده‌بندی انجام می‌شود و شرکت ما نیز تحت نظارت مؤسساتی چون جی‌ال، بی‌وی و لویدز فعالیت می‌کند. وی در ادامه به نحوه تعامل مدیران ایزوایکو با مدیران پرشیا هرمز اشاره کرد و خاطرنشان نمود که پس از روی کار آمدن مدیریت جدید ایزوایکو، نحوه تعامل به صورت چشمگیری افزایش یافته و رضایت کامل حاصل شده است. وی در توضیح بیشتر تصریح کرد از آنجایی که شرکت ایزوایکو دارای واحدهای تعمیر و ساخت کشتی است، لذا تجهیزاتی دارد که می‌تواند از ما پشتیبانی

اساسی‌ترین مشکل ما نحوه تعامل با گمرک است. در برخی موارد ناچار می‌شویم برخی قطعات را برای تعمیر به دیگر شهرهای کشور ارسال کنیم که برای صدور مجوز خروج این قطعات، بعضاً تا ۳ روز زمان سپری می‌شود.

کند و در این خصوص کمک همه جانبه به عمل می‌آید.

مدیر پرشیا هرمز در بخش دیگری از این گفت‌وگو به تحلیل وضعیت بازار تعمیر کشتی در دنیا پرداخت و گفت: امروزه به دلیل اینکه تعمیر کشتی‌های قدیمی بسیار هزینه‌بر است، مالکان کشتی ترجیح می‌دهند از کشتی‌های جدید و نو استفاده کنند و بدیهی است در این صورت بازار تعمیر کشتی دچار رکود می‌شود. در گذشته کشوری مانند چین که از مراکز تعمیر بسیاری برخوردار بود و همواره با تراکم مشتری روبه‌رو بوده است، امروزه به بازاریابی می‌پردازد و رکود بازار تعمیر کشتی بر آنها نیز اثر گذاشته است و این در حالی است که چندین ماه قبل بیان می‌کردند که ظرفیت خالی برای پذیرش کشتی ندارند.

وی در بخش پایانی این گفت‌وگو با اشاره به وضعیت تعمیر کشتی در دریای خزر گفت: یک مرکز تعمیر کشتی در بندر انزلی وجود دارد که خدماتی این چنین ارائه می‌دهد ولی با توجه به افزایش تعداد کشتی‌ها در سال‌های اخیر و روند رو به رشد آن نیاز به افزایش مراکز تعمیر کشتی و توسعه کیفی آنها وجود دارد تا در آینده پاسخگوی نیاز شناورهای فعال در دریای خزر باشد. ■



انتقاد از مسکوت ماندن

تأخیر در عملیاتی شدن قانون توسعه صنایع دریایی

در ادامه اعتراضات جامعه دریایی، به لحاظ نشدن سرمایه اولیه صندوق توسعه صنایع دریایی در لایحه بودجه ۸۸، رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران طی نامه‌های جداگانه‌ای به رؤسای جمهوری و مجلس شورای اسلامی ضمن انتقاد از این مسئله، پیگیری موضوع از سوی آنان را خواستار شد.

به گزارش دبیرخانه انجمن مهندسی دریایی ایران، در نامه محمدسعید سیف به دکتر محمود احمدی‌نژاد آمده است: همان گونه که حضرتعالی مستحضرد، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی که در اردیبهشت ماه سال گذشته توسط مجلس محترم شورای اسلامی تصویب شده بود، برای اجرا طی نامه شماره ۳۰۰۹۲ مورخ ۸۷/۲/۵، از طرف آن مقام محترم به مراکز مربوطه ابلاغ شد. با استناد به ماده یک قانون فوق جهت تأسیس صندوق توسعه صنایع دریایی با سرمایه اولیه ۴۰۰ میلیارد ریال به دولت اجازه تأسیس این صندوق داده شده است.

این نامه می‌افزاید: با توجه به اینکه جامعه صنایع دریایی کشور از حدود ۸ سال پیش منتظر تصویب و اجرای شدن قانون یاد شده بوده تا در جهت توسعه و پیشرفت این صنعت مهم و استراتژیک گام‌های مؤثری برداشته شود، و عنایت دولت محترم نهم نسبت به توسعه صنعت دریایی؛ دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی در وزارت صنایع و معادن فعال و در جهت تدوین و اجرایی شدن قانون مذکور فعالیت خود را آغاز کرده است و زمانی که تصویب اساسنامه صندوق در هیئت محترم دولت به عنوان یک بند مهم از قانون فوق مراحل نهایی خود را طی می‌کند، متأسفانه با اطلاعات به دست آمده در لایحه بودجه سال ۱۳۸۸ برای تأمین سرمایه اولیه صندوق، مبلغی لحاظ نشده است.

در ادامه نامه مذکور، رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران خطاب به رئیس جمهوری آورده است:

خواهشمند است دستور فرمایید ضمن پیگیری این مهم و جهت مسکوت ماندن پیگیری‌ها و اقدامات متعددی که تاکنون توسط دلسوزان و

متخصصان این صنعت استراتژیک صورت گرفته است، این نهال نو رسیده در سال جدید با درایت حضرتعالی و هیئت محترم دولت به بار بنشیند. در نامه دکتر سیف به دکتر علی لاریجانی، رئیس مجلس شورای اسلامی نیز آمده است: همان گونه که جنابعالی مستحضرد قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی که در اردیبهشت ماه ۱۳۸۷ توسط مجلس محترم شورای اسلامی تصویب شده است، با استناد به ماده یک قانون فوق جهت تأسیس صندوق توسعه صنایع دریایی با سرمایه اولیه ۴۰۰ میلیارد ریال به دولت اجازه تأسیس این صندوق داده شده است.

این نامه می‌افزاید: جامعه صنایع دریایی کشور که برای تصویب این قانون سعی و تلاش فراوان انجام داده و با همراهی نمایندگان محترم مجلس این امر پس از سال‌ها پیگیری محقق شده است تا روزنه امیدی باشد برای توسعه این صنعت استراتژیک و مهم که خود باعث فعال شدن ده‌ها صنعت جانبی و مرتبط خواهد بود؛ امید دارد با تأسیس صندوق فوق در جهت توسعه و پیشرفت این صنعت مهم و اشتغال‌زا گام‌های اساسی‌تر برداشته شود و فعالان این صنعت در آینده‌ای نه چندان دور در بازارهای داخلی و بین‌المللی خوش بدرخشند.

رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با اشاره به اینکه متأسفانه با پیگیری‌های صورت گرفته در دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی، در لایحه بودجه سال ۱۳۸۸ مبلغی جهت تأمین سرمایه اولیه صندوق، لحاظ نشده است، می‌افزاید: این انجمن به عنوان نماینده قشر عظیمی از جامعه صنایع دریایی کشور امیدوار است با درایت حضرتعالی و همراهی و مساعدت نمایندگان محترم مجلس و رایزنی با هیئت محترم دولت، موضوع به نحو مقتضی پیگیری و سرمایه اولیه صندوق در بودجه سال ۸۸ پیش بینی و تصویب شود. ■

در پی ارسال نامه رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران، به دکتر محمود احمدی‌نژاد درباره تأخیر در عملیاتی شدن قانون توسعه صنایع دریایی، رئیس جمهور دستور پیگیری موضوع را به وزیر صنایع و معادن ابلاغ کرد.

پایگاه خبری انجمن مهندسی دریایی ایران با اعلام این خبر نوشت: رئیس دفتر رئیس جمهور اواسط بهمن ماه سال گذشته در نامه‌ای به مهندس محرابیان، وزیر صنایع و معادن، تأکید کرده بود که طبق نظر ریاست محترم جمهور، رسیدگی و حمایت لازم برای عملیاتی شدن هر چه سریع‌تر این قانون انجام شود. وی با اشاره به اینکه «وزیر صنایع هم اوایل اسفندماه در نامه‌ای به معاون اول رئیس جمهور، ضمن ارائه آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه صنایع دریایی خواستار بررسی موضوع با دو فوریت در هیئت دولت شده بود»، گفت: متأسفانه با آنکه در آستانه آخرین هفته سال جاری قرار داریم، این موضوع هنوز در دستورکار دولت قرار نگرفته است؛ که با توجه به تأکید صریح رئیس جمهور، جای تعجب دارد.

گفتنی است رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران دی ماه سال گذشته در نامه‌ای به رئیس جمهوری خواستار تسریع در تصویب آیین‌نامه‌های اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی شده بود.

در نامه دکتر محمدسعید سیف خطاب به دکتر محمود احمدی‌نژاد آمده بود: همان گونه که مستحضرد، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی پس از حدود شش سال بررسی در مجلس شورای اسلامی در سال جاری به تصویب و با حکم جنابعالی در خرداد ماه ۱۳۸۷ جهت اجرا ابلاغ گردید.

این نامه می‌افزود: با توجه به اهمیت توسعه صنایع دریایی کشور به عنوان یک صنعت استراتژیک مادر در مناطق محروم ساحلی، متأسفانه پس از گذشت بیش از شش ماه هنوز آیین‌نامه‌های اجرایی قانون فوق تصویب نشده و نمی‌توان از تسهیلات و حمایت‌های آن برای صنایع دریایی به صورت جدی استفاده کرد. براین اساس، خواهشمند است دستور فرمایید تسریع لازم در این خصوص صورت گیرد.

رونوشت این نامه همان زمان برای آقایان برقی (معاون برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی نهاد ریاست جمهوری)، بهبهانی (وزیر راه و ترابری) و محرابیان (وزیر صنایع و معادن) نیز ارسال شده بود. ■

هر چند دیر اما انجام شد

نگاهی به طرح ملی ساماندهی روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس

زینب میرزایی



سال‌ها پیش زمانی که دولت امارات بنادر خود را آماده توسعه می‌کرد، کسی را باور بر این نبود که بنادر کوچک، گوی سبقت را از رقیبان قدری چون خرمشهر برباید. هرچند نان امروزی که کشور امارات از رونق اقتصادی خود می‌خورد در آتش جنگی پخته شده است که رژیم پیشین عراق علیه جمهوری اسلامی ایران به راه انداخت. با این وجود امروز، دبی و جبل‌علی بازار را ربوده‌اند، هرچند بسیار دیر اما مسئولان اقتصادی بالاخره طرحی را تدبیر کردند تا مناطق ساحلی به ویژه مناطق آزاد تجاری-صنعتی را وسیله پیشرفت قرار دهند. ای کاش این تدبیر برای مناطقی چون چابهار نیز صورت گیرد تا روزی انگشت حسرت نکزیم که چرا گوادر پاکستان ما را پشت‌سر گذاشته است. آنچه در پی می‌آید، نتیجه گفت‌وگوی بندرودریا با آقای حسین سلطانی‌نیا، مشاور وزیر بازرگانی در اجرای پروژه نمونه و امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی است که مسئولیت طرح ملی ساماندهی روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس را برعهده دارد.

کشورهای منطقه عقب‌نمانیم. در عین حال در تحقق اهداف سند چشم‌انداز گام برداریم. از این جهت طرح برای ما حائز اهمیت فراوانی است. طرح در ۸ بخش با ۹۱ راهکار اجرایی تهیه شد. ۸ بخش عبارتند از، بخش زیربنایی و انرژی، سرمایه‌گذاری و توسعه تجارت، حمل‌ونقل و توسعه ترانزیت، امور بانکی، امور بیمه، گردشگری، بخش آموزشی و پژوهشی و در نهایت بخش اطلاع‌رسانی

و تحلیل فرصت‌های اقتصادی موجود این کشورها تدوین شد. با مقایسه صورت گرفته بین شاخص‌های اقتصادی این کشورها به ویژه امارات متحده عربی با کشور ما، طرح ملی ساماندهی روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران ارائه شد. در حقیقت این طرح، برای ما مشخص می‌کند چگونه از فرصت‌هایی که در این کشورها موجود است به نفع خود استفاده کنیم تا از روند رشد و توسعه

• پیش از آنکه در مورد چگونگی شکل‌گیری طرحی که وزارت بازرگانی اجرای آن را به عهده دارد، گفت‌وگو کنیم، بفرمایید ضرورت شکل‌گیری طرح چه بوده است؟

طرح ملی ساماندهی روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی ایران طی مطالعاتی گسترده بر روند برنامه‌های اقتصادی و تجاری ۲۳ کشور پیرامونی ایران و بررسی استراتژی‌های توسعه اقتصادی

که به طریق آن فرصت‌های سرمایه‌گذاری در ایران را به دنیا معرفی کنیم.

براساس مصوبات قرار شد، ابتدا طرح در یکی از مناطق آزاد کشور به عنوان پایلوت و پس از آن به سایر مناطق آزاد و در نهایت به سرزمین اصلی تسری یابد.

در ۲۰ ماه گذشته دستاوردهایی حاصل از طرح، به دست آمده است. یکی از این دستاوردها ایجاد یک مرکز بین‌المللی دریایی در جزیره قشم است. با توجه به دستاوردهای مثبت طرح، از ابتدای سال جاری اجرای طرح در مناطق دیگر را نیز آغاز کرده‌ایم. در این راستا موافقت‌نامه‌ای با منطقه آزاد کیش امضا شده است که به تدریج با مناطق آزاد دیگر نیز خواهد رسید.

• این طرح چگونه شکل گرفت و چه تفکری موجد این طرح بود؟

ریشه شکل‌گیری طرح به سالهای ۸۰-۷۹ باز می‌گردد. کشورهای حاشیه خلیج‌فارس به ویژه امارات متحده عربی در زمینه توسعه اقتصادی و تجارت، حجم قابل توجهی از اقتصاد منطقه را در خود متمرکز کردند. (اراده جهانی برای قرار دادن دبی به عنوان حلقه واسط تجارت بین غرب و شرق آسیا شکل گرفت). از آن زمان بود که این فکر در ذهن مسئولان کشور پدیدار شد که چگونه می‌توانیم شاخص‌های اقتصادی و زیرساخت‌های خود را بهبود بخشیم که به اهداف سند چشم‌انداز نیز دست یابیم.

بنابراین این بحث به صورت جدی و دامن‌دار در کمیسیون اقتصادی شورای عالی امنیت ملی بررسی و تجزیه و تحلیل شد و متعاقب آن دستگاه‌ها نظرها و راهکارهای اجرایی برای تحقق هدف را به کمیسیون ارائه دادند و در نهایت نتیجه آن در شورای عالی امنیت ملی به تصویب رسید.

از ابتدای کار دولت نهم، وزارت بازرگانی به صورت جدی اجرای آن را دنبال کرد. همان‌طور که مطلع هستید، مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی و تجاری در طی زمان در کشورهای حوزه خلیج‌فارس، به ویژه کشور امارات تمرکز پیدا کرد که بخش قابل توجهی از آن مرهون فعالیت بنگاه‌ها و بازرگانان و تجار ایرانی است. (سرمایه‌گذاری ایرانیان در امارات بیش از ۱۲۰ میلیارد دلار برآورد شده است). وزارت بازرگانی تلاش کرد راهکاری را تعریف کند تا به وسیله آن سرمایه‌ها و فعالیت‌ها به حاشیه شمالی خلیج‌فارس یعنی جمهوری اسلامی ایران منتقل شود. با توجه به جدیتی که برای تحقق این هدف وجود داشت، مطالعه صورت گرفت و طرح به صورتی که هم‌اکنون مصوب شده ساختار پیدا کرد.

براساس ساختار پیش‌بینی شده در ستاد این

طرح، ۲۲ وزارتخانه، سازمان و کمیته از بخش خصوصی و دولتی حضور دارند که ریاست آن با وزارت بازرگانی است. دبیرخانه آن نیز در حوزه مشاورت و نمایندگی تام‌الاختیار وزارت بازرگانی مستقر است. همان‌طور که پیش‌تر اشاره کردم، ۸ کارگروه (کمیته) نیز شکل گرفت، که مسئولیت کارگروه سرمایه‌گذاری و توسعه صادرات (تجارت) با بنده است. مسئولیت حمل‌ونقل و ترانزیت با سازمان بنادر و دریانوردی، انرژی و زیربنایی با معاونت راهبردی و نظارت ریاست جمهوری، مسئولیت آموزش و پژوهش با وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، مسئولیت بانکی با بانک مرکزی و بیمه با بیمه مرکزی است. تبلیغات و اطلاع‌رسانی با مسئولیت سازمان صداوسیما و گردشگری با سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری.

البته براساس ساختار طرح، افراد از تمامی سازمان‌ها در کمیته‌ها حضور یافته و فعالیت‌های گسترده‌ای را آغاز کرده‌اند. بسیاری از آن فعالیت‌ها به تصویب رسیده و وارد مرحله اجرا شده است.

• چه فاکتورهایی برای انتخاب منطقه اجرای طرح به عنوان پایلوت در نظر گرفته شد و دریا در این طرح چه نقشی باید ایفا کند؟

یکی از اهداف اساسی طرح، کمک به تحقق اهداف سند چشم‌انداز است و هدف کلیدی سند چشم‌انداز نیز تبدیل شدن جمهوری اسلامی ایران به قدرت اول منطقه به خصوص در حوزه خلیج‌فارس است. به لحاظ اجرایی نیز، در حقیقت جریان تجارت با دنیا از طریق آب‌های آزاد عمان و خلیج‌فارس صورت می‌پذیرد که بیش از ۹۰ درصد تجارت ما را تشکیل می‌دهد. با این وصف، به هیچ وجه نمی‌توان نقش کلیدی و استراتژیک بنادر جنوبی کشور را انکار کرد یا نادیده گرفت. از سوی دیگر، مناطق آزاد به دلیل برخورداری از قابلیت‌های ویژه قانونی و فرصت‌های مناسب تجاری، بهره‌مندی از تسهیلات و مشوق‌ها و دارا بودن مزیت‌ها و رویکردهای بین‌المللی مناطق آزاد دارای نکات قابل توجهی هستند و بر این اساس قشم به دلیل برخورداری از این توانمندی‌ها و برخورداری از ویژگی خاص آمایش سرزمین و وسعت (که بزرگ‌ترین جزیره غیرمستقل دنیاست) همچنین بهره‌مندی از منابع نفت و گاز و انرژی از موقعیت استراتژیکی بهره می‌برد که با لحاظ تمام این شرایط، به عنوان نقطه شروع و پایلوت طرح انتخاب شد.

البته از همان ابتدای اجرای طرح درصدد بودیم ۳ فعالیت اصلی که نقش کلیدی در توسعه اقتصادی و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی دارند و به منزله ۳ ضلع مثلث توسعه هستند را بررسی کنیم

و بهبود بخشیم. این ۳ بخش عبارتند از: خدمات بانکی، خدمات بیمه و بورس.

واقعیت این است که تا این ۳ بخش به شکل منطقی، علمی و رقابتی در فعالیت‌های اقتصادی حضور نداشته باشند، انجام بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی، فایده نخواهد داشت.

کشورهای حاشیه خلیج فارس به ویژه امارات متحده عربی در زمینه توسعه اقتصادی و تجارت، حجم قابل توجهی از اقتصاد منطقه را در خود متمرکز کردند.

• آیا برای اصلاح این ۳ بخش به موفقیتی دست یافته‌اید؟

ما باید خدمات بانکی را در حد استانداردهای بین‌المللی می‌رساندیم که تأسیس بانک‌های خارجی و شعب آزاد نتیجه آن است. همچنین بیمه‌های بین‌المللی و ورود آنها در جهت پوشش کاهش خطرهای اقتصادی بسیار حائز اهمیت بود که خوشبختانه طرح ساماندهی شرایط تحقق این امر را فراهم کرد و در نهایت ورود بیمه‌های خارجی به مناطق آزاد به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. نخستین بورس بین‌المللی کشور در منطقه آزاد کیش در حال شکل‌گیری است که خوشبختانه براساس ماده واحده‌ای که به تصویب مجلس رسید، ورود سرمایه‌گذاران خارجی به بازار سرمایه ایران نیز از طریق ساختار بورس بین‌المللی امکان‌پذیر شد.

در حقیقت با تدبیر در این ۳ بخش توانستیم شرایط و محیط قانونی که ورود سرمایه‌گذار به ایران را تسهیل می‌کند، فراهم کنیم؛ چرا که در این موارد از کشورهای حاشیه خلیج‌فارس عقب بودیم.

• در خصوص دعوت از سرمایه‌گذاران به غیر از فراهم‌سازی بسترها که به نظر می‌رسد این بستر در منطقه آزاد کیش فراهم است، آیا در طرح ملی ساماندهی، دعوت از سرمایه‌گذاران خارجی، جایگاه توجیهی دارد؟ چه کسی مسئول این امر است؟

بله، کمیته سرمایه‌گذاری و توسعه تجارت که مسئولیت آن به عهده بنده است، این هدف را به صورت جدی دنبال می‌کند. ما ارتباط گسترده‌ای را در تحقق این مهم با وزارت امور خارجه برقرار کرده‌ایم. ارتباط ما با سرمایه‌گذاران خارجی به خصوص ایرانیان خارج از کشور در شرایط کنونی، برقرار شده است. همان‌طور که می‌دانید در بحران اقتصادی که پیش آمده است، ایرانیان خارج از

دارد. به همین منظور ۲ ماه پیش از این در کیش کنگره‌ای که ۱۰۰ نفر از ایرانیان خارج از کشور در آن حضور داشتند، برگزار کردیم و در آن بانک مرکزی و وزارت اقتصاد و دارایی تسهیلات بازار سرمایه ایران را برای آنها تشریح کرده‌اند. متعاقب آن همایش بزرگ ایرانیان خارج از کشور با حضور ۸۰۰ نفر از دست‌اندرکاران عرصه اقتصادی و علمی ایرانی که در خارج از کشور به سر می‌برند،

توسعه است. ما اجرای پروژه‌ها را نمی‌توانیم خود به عهده بگیریم. بستر را فراهم می‌کنیم و پروژه‌ها به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی واگذار می‌شود. این دیگر به مدیریت مناطق باز می‌گردد که به فراخور ظرفیت، پیگیر و پیش‌برنده کار باشند. خوشبختانه در رسالتی که برای طرح ملی ساماندهی پیش‌بینی شده است، بیش از ۹۰ درصد در تحقق آن موفقیت داشته‌ایم.

• در طرح ملی ساماندهی بهای بسیاری به مناطق آزاد داده شده است، اما به اعتراف بسیاری، مناطق آزاد هنوز نتوانسته‌اند به ایفای نقش واقعی خود بپردازند، شما چگونه بستر و زمینه طرح‌ها را در مناطق فراهم خواهید کرد؟

مهم‌ترین مشکل مناطق آزاد کشور از تاریخ تأسیس تاکنون (که کمتر از دو دهه از عمر آنها می‌گذرد) عدم وفاق ملی برای توسعه این مناطق است. عزم ملی برای استفاده از قابلیت‌ها و فرصت‌های قانونی در نظر گرفته شده برای آنها، وجود ندارد. دلیل آن نیز دیدگاه‌های متفاوتی است که در دستگاه‌های اجرایی کشور وجود دارد. تا جایی که قانون مناطق آزاد، صریحا اعلام کرده است که همه وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها باید اختیارات خود را به مدیریت مناطق آزاد تفویض کنند، اما در عمل می‌بینید که جز وزارت بازرگانی بقیه این امر را مدنظر قرار ندادند. قانون برنامه چهارم نیز در ماده ۳۵ خود تصریح کرده است که نه تنها سازمان‌ها، قدرت و اختیارات خود را به مناطق آزاد تفویض کنند، بلکه مقررات خود را که با قانون مناطق آزاد مغایرت دارد، با این مناطق وفق دهند. در حالی که این امر هم صورت پذیرفته است. بنابراین شرایط گویای این است که علی‌رغم حکم، هنوز عزم ملی برای توسعه مناطق به وجود نیامده است. مشکل دیگر مناطق آزاد که بازتاب همین فقدان عزم ملی است، عدم وجود زیرساخت‌های لازم برای توسعه است.

سرمایه‌گذار خارجی و حتی داخلی به محیطی که هیچ امکاناتی ندارد یا امکان محدودی برای تجارت دارد، وارد نخواهد شد. در تمام مناطق آزاد جهان (که بیش از ۸۵۰ منطقه آزاد وجود دارد) این دولت‌ها هستند که زیرساخت‌ها را به منزله بستر سرمایه‌گذاری، فراهم می‌کنند. مگر می‌توان در جایی که راه، فرودگاه یا بندر مناسب ندارد، و یا خدمات بانکی و رقابتی و یا بیمه‌ای ارائه نمی‌شود، سرمایه‌گذار را تشویق به سرمایه‌گذاری در آن کرد! ضعف اصلی این است که هیچ‌گاه در برنامه‌های ۵ ساله توسعه کشور، منابعی برای این مناطق پیش‌بینی نشده است.

اما شاید مهم‌ترین معضل مناطق آزاد کشورهای حاشیه خلیج فارس، این است که ثبات مدیریتی



برگزار شد. فرصت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری برای شرکت‌کنندگان مطرح شد که خوشبختانه استقبال بسیار بود.

در پاسخ به مطلبی که شما فرمودید، کیش شرایط و زیرساخت‌های آماده بسیاری دارد. با توجه به اینکه بانک‌ها و بیمه‌های خارجی و بورس بین‌المللی به مجموعه توانمندی‌ها و شرایط کیش افزوده شده است، کیش را برای نقطه دوم اجرای طرح انتخاب کرده‌ایم که موافقت‌نامه آن نیز امضا شده است.

• آیا برای اجرا و نهایی شدن طرح ملی ساماندهی روابط اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، سقف زمانی تعیین شده است و این طرح چه زمانی به سرانجام خواهد رسید؟

رسالت ما در طرح ساماندهی، فراهم کردن بستر

کشور یکی از بخش‌هایی بودند که از آن ضرر دیدند.

ایرانیان خارج از کشور سرمایه عظیمی دارند (رقم سرمایه ایرانیان خارج از کشور تا ۷۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است) که این رقم در رونق اقتصادی کشور، می‌تواند جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص دهد. علاوه بر آن ایرانیان در بسیاری از رشته‌های علمی و فنی و تحقیقاتی در دنیا سرآمد و صاحب تخصص هستند که این توان علمی نیز نباید در معادله‌های رشد و توسعه کشور نادیده گرفته شود. خوشبختانه آنها ابراز تمایل خود را در ورود به اقتصاد ایران، به دلیل اینکه آسیب کمتری از بحران اخیر جهان دیده است، اعلام کرده‌اند. (البته این به معنای مطلق عدم آسیب‌دیدگی ایران از بحران جهانی نیست. به هر حال موج این بحران، در میان‌مدت و بلندمدت به ایران خواهد رسید). اما با تمام اوصاف این ابراز تمایل وجود

گسترش همکاری‌های دریایی ایران و عراق



در آنها وجود ندارد. جایی مثل منطقه آزاد اروند طی ۴ سال، ۴ مدیر عوض کرده است. در حالی که در مناطق آزاد حاشیه کشور، یک مدیر ۲۰ سال بر پست خود باقی است.

• برای رفع چالش‌های مورد اشاره طرح ساماندهی راهکاری وجود دارد؟

طرح ساماندهی توجه عمده‌ای به تکمیل زیرساخت‌ها چه در بخش سخت‌افزاری و چه در بخش نرم‌افزاری کرده است که خوشبختانه این اصلاحات انجام شد؛ از قبیل وضعیت پولی، بانکی و بیمه مناطق. ما در طرح ساماندهی انتظارات سرمایه‌گذاران را مدنظر قرار داده‌ایم. مجوزهای بیمه و بورس را که در قسمت‌های قبل اشاره کردم از مجلس شورای اسلامی دریافت کردیم.

در تدوین برنامه پنجم پیشنهاد تخصصی ۱۰ هزار میلیارد ریال برای تکمیل زیرساخت‌های مناطق آزاد طی ۵ سال را ارائه کردیم. برای اصلاح ساختار مدیریتی و سیاست‌گذاری نیز شورایی تعریف کردیم، که همه اختیارات در دست این شورا باشد تا در درازمدت باعث ثبات مدیریت و سیاست‌گذاری‌ها باشد.

تاکنون مناطق آزاد در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی کشور در حاشیه قرار داشتند، اما هم‌اکنون در مجامع تصمیم‌گیری در بخش‌های مختلف، استراتژی مناطق آزاد را مورد پیگیری قرار می‌دهیم.

در ساختار اجرایی طرح نیز حدود ۸۴ معاون از ۲۲ دستگاه اجرایی همکاری می‌کنند تا عزم ملی در قالب این طرح برای توسعه جزم شود.

از آغاز سال جدید فعالیت‌ها را گسترده‌تر کرده‌ایم؛ چرا که خود مناطق آزاد نیز اصرار دارند هرچه سریع‌تر طرح ملی ساماندهی به همه مناطق داده شود. جلسات بسیاری نیز برگزار و راهکارهای اجرایی تعریف شده است. به طور مثال در زمینه سرمایه‌گذاری خارجی، لازم بود که سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های فنی ایران اختیارات خود را به طور کامل به مناطق آزاد تفویض کند، که به زودی کمیته سرمایه‌گذاری طرح ساماندهی با حضور رئیس سازمان سرمایه‌گذاری تشکیل جلسه خواهند داد. در طرح، همان‌طور که اشاره کردم، مناطق آزاد نقش مهمی را ایفا خواهند کرد، حتی در زمینه صادرات مجدد به کشورهایی مثل عراق و افغانستان نیز نقش مهمی را به عهده خواهند داشت. بانک‌های مستقل در مناطق آزاد تأسیس خواهند شد. که اولین بانک مستقل با سرمایه‌گذاری ۶ منطقه آزاد کشور، بانک رفاه و سهامداران خارجی در دست تأسیس است. ■

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه سوخت‌رسانی به شناورها در خلیج فارس این شرکت آماده است از شرکت‌های عراقی به صورت نقدی و یا تهاتری سوخت خریداری نماید.

داجمر همچنین از امکان حمل و ترانزیت مواد غذایی و محمولات یخچالی به مقصد عراق توسط گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد.

در ادامه این دیدار ولید حبیب الموسوی قائم‌مقام وزیر تجارت عراق اظهار امیدواری کرد با توجه به عزم و اراده مقامات دو کشور و سابقه فرهنگی و بازرگانی دو ملت ایران و عراق، موانع موجود در فرآوری مبادلات بازرگانی و تجاری دو کشور در آینده نزدیک برطرف شود. قائم‌مقام وزیر تجارت عراق اظهار داشت: هم‌اکنون شرکت‌های مختلفی زیر نظر وزارت تجارت عراق فعالیت می‌کنند که شرکت زنجیره‌ای تأمین مواد غذایی در عراق از جمله آنها است.

این شرکت‌ها آماده همکاری با طرف‌های ایرانی از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه‌های حمل و ترانزیت هستند.

وی با بیان اینکه کشور عراق در دوران بازسازی به‌سر می‌برد گفت: علاوه بر میلیون‌ها تن مایحتاج عمومی، پروژه‌های متعددی در کشور عراق در حال اجرا است به طوری که باید سالیانه صدها میلیون دلار برای حمل‌ونقل در این کشور هزینه شود، از این رو دولت عراق مصمم است در این زمینه با شرکت‌های ایرانی از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران همکاری جدی داشته باشد.

در پایان این دیدار هر دو طرف ضمن تأکید بر داشتن ارتباط و تعامل نزدیک جهت توسعه همکاری‌های تجاری شرکت‌های دو کشور، اظهار امیدواری کردند بیش از گذشته از ظرفیت‌های یکدیگر استفاده کنند. ■

در دیدار مشترک قائم‌مقام وزیر تجارت عراق با مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران راه‌های توسعه روابط بین دو کشور در زمینه‌های حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت کالا مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

در این دیدار طرفین ضمن تبیین چشم‌انداز مناسبات دو کشور در زمینه‌های مختلف به‌ویژه در زمینه حمل‌ونقل دریایی، به وجود ظرفیت‌های فراوان برای عمق بخشیدن مناسبات بین ایران و عراق اشاره کرده و شناسایی ظرفیت‌ها، مدیریت صحیح و مشکلات فراروی را برای رسیدن به اهداف جدید مورد تأکید قرار دادند.

در این دیدار محمدحسین داجمر مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به توانمندی‌ها، ظرفیت‌ها و فعالیت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در منطقه و در سطح بین‌المللی اظهار داشت: این شرکت هم‌اکنون از طریق بندر دبی و بنادر ایران به مقصد عراق کالا حمل می‌کند.

وی با اشاره به شرکت‌های تابعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که هر یک در زمینه‌های حمل‌ونقل دریایی، مسافری، خدمات بندری، سوخت‌رسانی و سرویس‌های حمل‌ونقل ترانزیت فعالیت می‌کنند از آمادگی این شرکت برای حمل محمولات عراق از اقصی نقاط جهان از جمله کشورهای حوزه قفقاز و دریای خزر و تحویل آن در مرزهای شلمچه، باشماق و یا در داخل کشور عراق، خبر داد.

رئیس هیئت مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آمادگی دارد به منظور توسعه همکاری‌های دریایی و استفاده از ظرفیت‌های موجود به تشکیل شرکت مشترک کشتیرانی با شرکت‌های واجد شرایط عراقی اقدام کند.

وی ادامه داد: همچنین با توجه به فعالیت گروه

پیشرفت‌های غیر قابل تصور مجتمع بندری شهید رجایی

دبیر دوم اقتصاد و بازرگانی سفارت ژاپن گفت: کارهای زیرساختی، امکانات و تجهیزات و پیشرفته‌های بندر شهید رجایی خارج از تصور است. شوسا کوامارو در حاشیه بازدید از بندر شهید رجایی گفت: هدف ما از این بازدید جمع‌آوری اطلاعات در خصوص چگونگی کنترل کالا، نحوه نگهداری کالا، امکانات بندری و دریایی و امنیت و خدمات‌دهی در بنادر است. وی اضافه کرد: اطلاعات جمع‌آوری شده در اختیار شرکت‌های سرمایه‌گذار ژاپنی قرار می‌گیرد. شوسا کوامارو یادآور شد: شرکت‌های سرمایه‌گذار ژاپنی با اطلاعاتی که ما به آنها می‌دهیم تصمیم به سرمایه‌گذاری می‌گیرند و ما هیچ‌گونه دخالتی در سرمایه‌گذاری آنها نداریم.

وی جایگاه بندر شهید رجایی را در سطح بین‌الملل بسیار خوب ارزیابی کرد و افزود: امیدواریم با اطلاعاتی که به شرکت‌های ژاپنی می‌دهیم، آنها علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در ایران شوند. دبیر دوم اقتصاد و بازرگانی سفارت ژاپن در خاتمه افزود: از خطوط راه‌آهن، انبار شرکت خلیج پترو، بندر خلیج فارس، پایانه ترانزیت پنبه، اراضی پشتیبانی و محوطه شرکت کاوه دیدن کردیم.

* * *

بازدید مسئولان شرکت چینی سینوپک از بندر خرمشهر



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر، هیئتی از شرکت سینوپک به منظور بررسی همکاری‌های دو جانبه وارد بندر خرمشهر شدند.

این هیئت در نشست با مدیرکل این بندر داشتند، راه‌های سرمایه‌گذاری و همچنین همکاری دو جانبه را مورد بررسی قرار دادند. در این نشست سعدا... عبداللہی به تشریح موقعیت بندر و همچنین زیرساخت‌های ایجاد شده و تجهیزات موجود بندر پرداخت.

وی بر همکاری همه جانبه بندر به منظور تسریع در ارائه خدمات به کالاهای و تجهیزات ورودی این شرکت تأکید کردند.

در ادامه، هیئت چینی از تأسیسات، اسکله‌ها و بخش‌های مختلف بندر بازدید کرد.

یادآور می‌شود به لحاظ قرارگرفتن بندر خرمشهر در محدوده منطقه آزاد اروند، تجارت و شرکت‌ها

می‌توانند به سهولت محموله و کالاهای خود را وارد این بندر کنند.

* * *

نشست مشترک سفیر چین با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

به منظور بررسی همکاری‌های بیشتر اقتصادی بین استان خوزستان و کشور چین، مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان در نشست مشترک مقامات مسئول استانی با سفیر چین شرکت کرد.



به گزارش روابط عمومی، در این نشست مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان با تأکید بر توانایی و ظرفیت‌های بسیار بالای استان خوزستان بر همکاری‌های بیشتر اقتصادی و مبادلات تجاری با بهره‌گیری از ظرفیت بندر خوزستان تأکید کرد. همچنین طی این نشست استاندار خوزستان نیز اظهار داشت: خوزستان استعداد‌های خوبی برای همکاری در بخش‌های کشتی‌سازی، بنادر، نفت و گاز با شرکت‌های چینی دارد و این آمادگی وجود دارد تا در این بخش‌ها سرمایه‌گذاری شود.

سید جعفر حجازی به سطح روابط اقتصادی و سیاسی ایران و چین اشاره و خاطرنشان کرد: هنوز از ظرفیت‌های موجود بین دو کشور قدرتمند منطقه‌ای به خوبی استفاده نشده ولی امیدواریم از این ظرفیت‌ها در جهت توسعه روابط دو کشور استفاده شود.

استاندار خوزستان با اشاره به دیگر ظرفیت‌های اقتصادی استان افزود: استان خوزستان علاوه بر نفت و گاز، دومین استان کشور پس از تهران در تولید ناخالص ملی می‌باشد که نشان‌دهنده زمینه‌های مناسب برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های مهم صنعتی، کشاورزی و کشتی‌سازی و بنادر می‌باشد.

مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان اظهار داشت: انجام تمهیدات لازم جهت سفر آینده هیئت اقتصادی چینی به استان خوزستان و عقد همکاری اقتصادی و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف آن از جمله بنادر و ترانزیت کالا به کشورهای هم‌جوار از اهم موضوعات گفت‌وگو در این نشست به شمار می‌رفت.

وابسته اقتصادی سفارت ژاپن از بندر امام بازدید کرد

رئیس قسمت بازرگانی و اقتصادی سفارت ژاپن در تهران به منظور بررسی توانمندی‌های بندر امام از این بندر تجاری بازدید کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: آقای توشی‌یوکی شیرائی، وابسته اقتصادی سفارت ژاپن در ایران پس از ورود به مجتمع بندری امام خمینی(ره) از اسکله ۱۵۰ هزار تنی، اسکله‌های کانتینری، فرایند تخلیه و بارگیری، اراضی پشتیبانی، انبارهای مسقف، فضاهای باز و منطقه مخازن نفتی بازدید کرد.

علیرضا خجسته در ادامه بر توسعه روابط اقتصادی و تجاری طرفین با توجه به سابقه طولانی این مناسبات در جریان این بازدید تأکید کرد.

وی در ادامه از بررسی و امکان‌سنجی واردات کالا از طریق بندر امام خمینی(ره) و ترانزیت آن به کشور عراق از طریق مرز شلمچه و همچنین بررسی توانمندی‌های بندر امام و ظرفیت‌ها و امکانات جاده‌ای و ریلی استان خوزستان به عنوان دیگر مباحث مهم مطروحه با وابسته اقتصادی سفارت ژاپن در ایران خبر داد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان همکاری دو جانبه در جهت تقویت صنعت توریسم و گردشگری در استان خوزستان را پس از گفت‌وگوهای طرفین خاطرنشان ساخت. وی تلاش در جهت ارتباط و معرفی ۳۳ شرکت سرمایه‌گذار ژاپنی مستقر در ایران و ۱۶۴ شرکت ژاپنی که تمایل به سرمایه‌گذاری در استان خوزستان دارند را از دیگر موارد مطرح شده در این بازدید بیان کرد.

علیرضا خجسته همچنین پیگیری مسئله خواهرخواندگی استان خوزستان با یکی از استان‌های ژاپن را از دیگر دستاوردهای این دیدار بیان کرد.

* * *

بیش از ۵ میلیون تن کالا در سال ۸۷ در بندر انزلی تخلیه و بارگیری شد



مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان گفت: برای اولین بار در تاریخ فعالیت‌های بندری انزلی بیش از پنج میلیون تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد.

مسافران در مسیر جزایر تا سرزمین اصلی، اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان دستاوردهای مطلوبی را ارائه داده است.



مدیر بندر شهید باهنر در این نشست خبری که به منظور تشریح عملکرد بندر هرمزگان به ویژه بندر شهید باهنر برگزار شده بود از ارتقاء ناوگان مسافری، بهسازی و توسعه و لایروبی اسکله‌ها به عنوان دستاوردهای مهم اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان یاد کرد و افزود: با بهره‌برداری از طرح اسکله‌های شناور و ترمیم موج‌شکن‌ها و سایر موارد مرتبط با پهلوگیری آسان شناورها در بندر شهید باهنر و شهید حقانی بندرعباس، این مراکز در خصوص پهلوگیری و پذیرش شناورها به حد استاندارد رسیده‌اند.

امینی افزود: در ایام نوروز سال جاری در اسکله‌های ذاکری و بهمن قشم شاهد معطل ماندن شناورهای حامل مسافر بوده‌ایم که این امر نیاز به بهسازی توسعه این اسکله‌ها و هماهنگ‌سازی آنها با شناورهای جدید دارد.

وی در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه اوضاع کلی جابه‌جایی مسافر و خودرو به جزایر دارای روند مطلوبی نسبت به سال گذشته بوده است، بیان داشت: در طول ایام نوروز تعداد یک میلیون و ۳۷۰ هزار نفر سفر به جزایر انجام شده است. امینی همچنین افزود: در این مدت ۱۳۵ هزار و ۵۸۰ خودرو نیز با شناورهای مختلف از سرزمین اصلی به جزایر، جابه‌جا شده‌اند.

وی اظهار داشت: از ابتدای سال جاری برای تأمین هر چه بیشتر رفاه حال مسافران و صاحبان خودروها ۲۵۰ فروند شناور کار جابه‌جایی مسافران را انجام داده‌اند.

امینی همچنین از احداث پایانه مسافربری اسکله شهید حقانی بندرعباس خبر داد و بیان داشت: پس از استحصال زمین موردنیاز از دریا این پایانه در زیربنایی با وسعت ۴۰۰ هزار مترمربع ساخته خواهد شد. همچنین این پایانه برای خدمات‌دهی به حداکثر روزانه ۳ هزار مسافر طراحی شده است و در نوع خود یکی از پیشرفته‌ترین پایانه‌ها به شمار می‌رود.

امینی در ادامه به بندر شرق هرمزگان اشاره کرد و گفت: سال جاری شاهد تحول اساسی در تعداد و نوع خدمات‌رسانی بندر شرق هرمزگان خواهیم بود از این‌رو عملیات ساخت موج‌شکن‌های بندر چندمنظوره سیریک تا پایان خرداد ماه سال جاری به پایان خواهد رسید و ساخت پسرکانه آن نیز

احداث اسکله کوثر بوشهر با اعتبار ۱۷۰ میلیارد ریال و ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی از مهم‌ترین پروژه‌های سال گذشته است که پیش‌بینی می‌شود این پروژه‌ها در سال جاری به بهره‌برداری برسد. راستاد ادامه داد: «پایانه مسافری خارک و گناوه با ۹۰ میلیارد ریال و ۲۹ درصد پیشرفت فیزیکی و اسکله خارک نیز با ۴۶ میلیارد ریال اعتبار، ۱۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و تا سال ۸۹ به بهره‌برداری می‌رسد.»

وی گفت: «اسکله تجاری بندر دیر با ۳۰ میلیارد ریال، طرح توسعه بالا بردن ایمنی دریانوردی در سواحل استان با ۲/۵ میلیارد ریال اعتبار، سیستم اطفای حریق بندر بوشهر با ۴۰ میلیارد ریال، ساختمان آتش‌نشانی دیلم با ۱/۲ میلیارد ریال و ساماندهی بندر گناوه با ۶۰ میلیارد ریال اعتبار از جمله پروژه‌های توسعه‌ای بندر استان بوشهر است.»

راستاد با اشاره به اینکه تکمیل پروژه‌های نیمه تمام از برنامه‌های سال جدید است، افزود: «در سال جدید پروژه جدیدی نخواهیم داشت و فقط پروژه‌های مربوط به بخش خصوصی در سال جاری اجرا می‌شود.»

وی با بیان اینکه تجهیز پایانه کانتینری با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌شود، گفت: «واگذاری عملیات بندری و سرمایه‌گذاری بندر دیلم و دیر به بخش خصوصی از برنامه‌های سال جدید برای این دو بندر است.»

صادرات سیمان از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

در آخرین روزهای فروردین ۱۳۸۸، صادرات حدود ۳۰۰۰ تن سیمان از بندر امیرآباد صورت گرفت. گفتنی است کالای موصوف از کارخانه سیمان مازندران و به مقصد کشور آذربایجان صادر شده است و با توجه به اتمام تعطیلات نوروزی، این محموله به عنوان اولین محموله صادراتی سال ۱۳۸۸ به ثبت رسید. لازم به ذکر است این روند همانند سال‌های گذشته با انواع محموله‌های صادراتی از جمله خودرو، مرکبات، میوه‌جات و... ادامه خواهد داشت.

مناطق آزاد به بهبود اسکله‌های مسافری توجه کنند

برای ارائه خدمات بهتر به مسافران دریایی، مناطق آزاد باید توجه بیشتری به بالا بردن سطح کیفی خدمات در اسکله‌های مرتبط به خود نشان دهند. مجید امینی در جمع خبرنگاران حاضر در نشست خبری این بندر اظهار داشت: در ایام نوروز سال جاری و به منظور ارائه خدمات مطلوب‌تر به

مهندس کوهساری همچنین اظهار داشت: در سال ۸۷ پنج میلیون و ۵۹ هزار تن کالا در بندر انزلی تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با مدت مشابه سال پیش ۱۹/۵ درصد رشد داشته است.

وی افزود: ظرفیت واقعی بندر انزلی ۴/۵ میلیون تن کالا است که این رقم نشان دهنده آن است میزان کالای تخلیه و بارگیری شده در بندر انزلی ۵۵۹ هزار تن بیشتر از ظرفیت واقعی بندر انزلی است.

مهندس کوهساری گفت: در طول ۱۲ ماه سال ۸۷ تعداد ۲۱۹ هزار دستگاه کامیون در بندر انزلی بارگیری شده که در مقایسه با ۱۹۱ هزار دستگاه کامیون بارگیری شده در سال ۸۶، بیش از ۱۴ درصد رشد داشته است.

وی ضمن اشاره به رشد تعداد کشتی‌های پهلو گرفته در بندر انزلی در سال ۸۷ افزود: در سال ۸۷ یک هزار و ۵۵۹ فروند کشتی در بندر انزلی پهلو گرفت که در مقایسه با سال پیش از آن بیش از ۱۲ درصد رشد نشان می‌دهد.

مهندس کوهساری کل مواد سوختی تخلیه و بارگیری شده را در بندر انزلی در طول سال ۸۷، سیصد و سه هزار تن اعلام کرد و گفت: این میزان در مقایسه با سال ۸۶، دو درصد رشد داشته است، به گفته وی کل مواد سوختی تخلیه و بارگیری شده از بندر انزلی به مقصد عراق ترانزیت شده است. مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان مهم‌ترین علل رشد فعالیت‌های بندری در انزلی را فراهم بودن زیرساخت‌های اصلی بندری و مجهز بودن این بندر به فناوری روز دنیا و تجهیزات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مدرن اعلام کرد. مهندس کوهساری یادآور شد: این عوامل در کنار رقابت ایجاد شده در میان پایانه‌های بندری به منظور ارائه خدمات در کوتاه‌ترین زمان ممکن موجب کاهش زمان توقف کشتی‌ها در بندر و در نتیجه کاهش زمان تخلیه و بارگیری، کاهش قیمت تمام شده کالاها شده است. وی تأکید کرد: مجموع این مسائل موجب استقبال گسترده تجار از بندر انزلی برای تخلیه و بارگیری محموله‌هایشان شده است.

بندر انزلی با ۱۱ پست اسکله ظرفیت تخلیه و بارگیری رسمی ۴/۵ میلیون تن و اسمی هفت میلیون تن کالا را در سال دارد و به عنوان سومین بندر مهم و استراتژیک کشور مطرح است.

تجهیز پایانه کانتینری بندر بوشهر با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

مدیرکل بندرودریانوردی استان بوشهر از تجهیز پایانه کانتینری بندر بوشهر با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی استان بوشهر، محمد راستاد در گفت‌وگویی مطبوعاتی اظهار داشت: «احداث ساختمان برج کنترل مخابرات دریایی بندر بوشهر با اعتبار حدود ۱۵۵ میلیارد ریال و ۷۷ درصد پیشرفت فیزیکی و

اقدامات انجام شده در روند رو به رشد میزان تخلیه و بارگیری محسوب می‌شوند.

جابه‌جایی بیش از یک میلیون و ۳۶۰ هزار نفر مسافر نوروزی در بنادر هرمزگان



با توجه به آبهوای بسیار مطلوب هرمزگان در ایام نوروز، مسافران زیادی از تمام نقاط کشور به این استان وارد می‌شوند، به طوری که از ۲۵ اسفند ۱۳۸۶ تا ۱۶ فروردین امسال بیش از یک میلیون و ۳۶۹ هزار ۴۴ نفر مسافر در بنادر هرمزگان جابه‌جا شدند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با بیان این خبر گفت: در این ایام همچنین حدود ۱۳۵ هزار و ۵۷۹ دستگاه خودرو در بنادر مختلف استان به صورت رفت و برگشت جابه‌جا شدند. وی اضافه کرد: این جابه‌جایی‌ها در بنادر پهل و لافت، بندر لنگه و کیش، بندر آفتاب و کیش، انجام گرفته است.

محمدرضا اشکریز با اشاره به شناورهای استاندارد و ایمن اظهار داشت: در مسیر بندر شهید باهنر و قشم ۲۲ فروند موتور لنج، ۷ فروند شناور تندرو، یک فروند کاتاماران و همچنین در مسیر بندر شهید حقانی و شهید ذاکری و اسکله هرمز، ۴۱ فروند اتوبوس دریایی، ۱۲۵ قایق، ۶ فروند تندرو و ۷ فروند لنج‌کار جابه‌جایی مسافران نوروزی را به عهده داشته‌اند.

وی ادامه داد: در مسیر بندر لافت و بندر پهل ۱۴ فروند لندینگ کرافت، ۷ فروند بارج و یک کشتی، ۷۰ قایق و در مسیر بندر لنگه و کیش ۲ فروند کاتاماران و ۲ شناور رور-و جابه‌جایی مسافران در ایام تعطیلات نوروز را برعهده داشتند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با بیان اینکه یکی از اهداف ما در برنامه طرح ساماندهی مسافران نوروزی بحث ایمنی و سلامت مسافران بوده است، اظهار داشت: در ایام نوروز از کلیه بنادر مسافربری استان بازدید و از نزدیک روند عملیات ساماندهی و خدمات‌دهی مهمان‌های نوروزی مورد بررسی و کنترل قرار گرفت.

اشکریز ادامه داد: در طی این مدت به صورت روزانه آمار تردد مسافران نوروزی به بنادر و جزایر به همراه تحلیل‌های کارشناسی لازم به استانداری

قرارداد سرمایه‌گذاری مجموعه اسکله تفریحی و توریستی شهرستان بندر گز با حضور معاون امور بندری سازمان بنادر، بین اداره بنادر و دریانوردی گلستان و سازمان همیاری شهرداری‌های استان و سرمایه‌گذار ایرانی-عمانی امضاء و مبادله شد. مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان ضمن بیان این مطلب که مجموعه اسکله بندر گز در سال ۷۳ با سرمایه‌گذاری ۹ میلیارد ریالی سازمان بنادر تأسیس و به استانداری گلستان جهت بهره‌برداری واگذار گردید، گفت: با تصویب قرارداد واگذاری مجموعه بندر گز در هیئت عامل سازمان بنادر، به سازمان همیاری شهرداری‌ها و سرمایه‌گذاری خارجی این مجموعه جهت ایجاد دهکده تفریحی و توریستی و ایجاد طرح‌های دریایی، خشکی (بندری) و جنگلی مورد توجه سرمایه‌گذاری از کشور عمان قرار گرفت.

زین‌العابدین بازیاری مدت قرارداد را ۵۰ ساله اعلام نمود که دلیل آن را بازده سرمایه‌گذاری برای سرمایه‌گذار و امنیت سرمایه‌گذاری می‌داند. مجموعه بندر گز دارای حدود ۱۰۰ هکتار اراضی می‌باشد که مالکیت آن متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد که حدود ۳ هکتار آن برای تهیه زیرساخت مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. از دیگر امکانات این بندر می‌توان ترمینال مسافری ۱۸۰۹ متری، دو پست اسکله، تأسیسات و... نام برد.

بازیاری در ادامه افزود: این بندر در سفر دوم هیئت دولت به عنوان منطقه نمونه گردشگری، در ضلع جنوبی خلیج گرگان واقع در دریای خزر مورد تصویب قرار گرفت. وی همچنین میزان سرمایه‌گذاری در فاز اول را ۵۰ میلیارد تومان از سوی سرمایه‌گذار خصوصی اعلام کرد و یادآور شد: سرمایه‌گذاری با نظارت کامل سازمان بنادر است. پس از ۳ سال بهره‌برداری انجام می‌گیرد و ساخت هتل، مرکز تجاری، ویلا، کمپ و سالن‌های ورزشی از دیگر طرح‌های سرمایه‌گذاری است.

تحلیل عملکرد ۱۳۸۷ بندر لنگه

در سالی که گذشت ۱۴۹۰۸۳۰ تن کالا در بندر لنگه تخلیه و بارگیری شد که نسبت به سال قبل ۵۹ درصد افزایش داشت و در زمینه مسافری نیز با تردد ۱۰۵۶۰۵ نفر، رشدی معادل ۵۰ درصد را شاهد بودیم.

واگذاری محوطه بارانداز برای دیو و صادرات مواد معدنی به کشورهای حوزه خلیج فارس توسط شرکت‌های مهرگان و نجم، همچنین تخصیص انبارهای روباز به شرکت نفت فلات قاره برای ارسال محموله‌های کاپوتاژی به جزایر سیری و لاوان و پذیرش بارهای بزرگ‌تر با تناژ بالاتر در قالب طرح‌های جذب سرمایه از یک سو و از سوی دیگر سرویس‌دهی تجهیزاتی و استفاده بهینه از امکانات و فضاهای موجود به بهترین نحو، از جمله

تا پایان سال محقق خواهد شد. از سوی دیگر مطالعات برای ساخت بندر تیاب نیز در دست بررسی است و عملیات اجرایی آن به زودی وارد مرحله تازه‌ای خواهد شد.

وی ادامه داد: ترمیم بندر جاسک و موج‌شکن‌های آن نیز در راستای استفاده بهینه و بالا بردن سطح کیفی خدمات به پایان رسیده است.

مدیر بندر شهید باهنر بندرعباس در خاتمه افزود: حمل‌ونقل دریایی در راستای بالا بردن سطح خدمات، نیاز به یک زمینه‌سازی دوطرفه دارد که پس از شناورهای باکیفیت، بحث اسکله‌ها مطرح است که در این میان مناطق آزاد باید با توجه به اهمیت موضوع و سودآوری در پی ترمیم و گسترش اسکله‌های خود برآیند.

۲۵ درصد افزایش درآمد در بندر شهید رجایی



معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: امسال تنها بندری که در سطح کشور با وجود بحران اقتصادی دنیا ۲۵ درصد افزایش درآمد داشته، شهید رجایی بوده است.

سید محمد حکیمی درباره این خبر گفت: با وجود مشکلات بسیار زیاد جهانی و بحران اقتصادی دنیا ما با افزایش ۲۵ درصدی درآمد بندر شهید رجایی و همچنین افزایش عملیات تخلیه و بارگیری، ایمنی و حفاظت و محیط‌زیست در دریا توانستیم به اهداف از پیش تعیین شده برسیم.

وی افزود: با توجه به اینکه بخش عمده فعالیت ما به وضعیت اقتصادی جهان وابسته است ولی خوشبختانه در عملیات تخلیه و بارگیری و تعداد کشتی‌های وارده کاهشی نداشته‌ایم.

قرارداد سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از اسکله بندر گز منعقد شد

قرارداد سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از مجموعه اسکله بندر گز با مشارکت سرمایه‌گذاری خارجی با حضور علیرضا ساطعی عضو هیئت عامل و معاون امور بندری و مناطق سازمان بنادر و هیئت همراه در اداره بنادر و دریانوردی گلستان به امضاء رسید.

براساس این گزارش، اردیبهشت ماه سال جاری

هرمزگان ارسال می‌شد.

وی در پایان اضافه کرد: مسافران نوروزی با دیدن تسهیلات ایجاد شده در اسکله‌ها به ویژه ساخت اسکله‌های جدید، افزایش شناورها و خدمات‌دهی مناسب ابراز رضایت‌مندی می‌کردند.

* * *

شناورهای غیرمجاز جابه‌جایی مسافران را به خطر می‌اندازد

مدیر اداره بندرودریانوردی قشم با ابراز نگرانی از جابه‌جایی مسافران از سوی شناورهای غیرمجاز گفت: این شناورها ایمنی جابه‌جایی مسافران را به خطر می‌اندازند.

سیدباقر موسوی در گفت‌وگو با خبرنگار ما با تأکید بر لزوم اتخاذ تدابیر ویژه در برخورد قاطع با این شناورها اظهار داشت: این شناورها تحت پوشش هیچ نهاد یا تعاونی نیستند و در هر نوع شرایط آب و هوایی اقدام به حمل مسافر می‌کنند که بسیار خطرناک است.

موسوی افزود: شناورهای ناجی بنادر تنها می‌توانند به شناورهای غیرمجاز تذکر دهند و هیچ‌گونه برخوردی نمی‌توانند با آنان داشته باشند و در این‌باره باید نیروی انتظامی اقدامات جدی‌تری انجام دهد تا شاهد بروز اتفاقات تلخ در دریا نباشیم.

وی در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به اقدامات انجام شده در جهت افزایش سطح ایمنی در اسکله‌های مسافری گفت: خوشبختانه به واسطه این اقدامات تاکنون هیچ حادثه‌ای به وجود نیامده است.

مدیر اداره بندرودریانوردی قشم یکی از مهم‌ترین مشکلات اسکله شهید ذاکری را مشکل موج‌شکن اعلام کرد و اظهار داشت: هر موجی که در دریا وجود دارد، به طور مستقیم وارد اسکله می‌شود و باعث بروز مشکلاتی در پهلوگیری شناورها خواهد شد که در صدد هستیم با همکاری منطقه آزاد قشم این مشکل را برطرف کنیم.

* * *

ایمن‌سازی مسافرت‌های دریایی با موفقیت انجام شد



معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان گفت: شش ماه قبل از آغاز سال جدید،

اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان طرحی را برای ایمن‌سازی مسافرت‌های دریایی آماده کرده بود که با تلاش تمام ارگان‌های مرتبط با مسافرت‌های دریایی با موفقیت انجام شد.

سید محمد حکیمی در گفت‌وگو با خبرنگار ما افزود: در این طرح ضمن ایمن‌سازی شناورها، برای حادثه‌های دریایی نیز آماده‌سازی صورت گرفته بود و برای کنترل صدمات، ۶ فروند شناور جستجو و نجات آماده خدمت‌رسانی به مسافران بودند.

وی با اشاره به اقدامات مثبت انجام شده در اسکله پهل و لافت برای جابه‌جایی خودرو اظهار داشت: امسال بیش از ۱۳۴ هزار خودرو سفر دریایی داشته‌اند که نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد افزایش داشته است و حداکثر زمان تأخیر آنها برای جابه‌جایی ۴۰ دقیقه محاسبه شده است که نسبت به سال پیش که ۸ ساعت بوده، بسیار امیدوارکننده است.

حکیمی تعداد لندینگ کرافت‌های بکار گرفته شده در مسیر پهل و لافت را ۲۲ فروند بارج و یدک‌کش عنوان کرد.

* * *

واردات و صادرات حدود ۳۲ میلیون تن کالا در بندر امام خمینی (ره)



۳۱ میلیون و ۹۱۴ هزار و ۱۲۰ تن انواع کالای تجاری و نفتی در سال ۸۷ در بندر امام خمینی (ره) تخلیه و بارگیری شد.

مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: در سال ۸۷ با ورود ۱۲۲۹ فروند کشتی تجاری و نفتکش به بندر امام خمینی (ره) میزان ۳۱ میلیون و ۹۱۴ هزار تن انواع کالاهای نفتی و تجاری با ۶ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال پیش از آن در این بندر تخلیه و بارگیری شده است.

ابراهیم ایدنی با اعلام این خبر گفت: از این میزان کالا، ۲۲ میلیون و ۸۴۴ هزار تن کالای تجاری بوده که نسبت به مدت مشابه در سال پیش از آن ۴ درصد رشد نشان می‌دهد، که ۱۶ میلیون و ۳۴۴ هزارتن آن مربوط به واردات و ۶ میلیون و ۵۰۰

هزار تن نیز صادرات بوده است.

وی با اشاره به افزایش تخلیه و بارگیری نفتی در بندر امام خاخرنشان کرد: تخلیه و بارگیری نفتی با ۱۹ درصد رشد نسبت به سال ۸۶ به ۹ میلیون و ۳۶۱ هزار تن رسید که ۸ میلیون و ۵۱۸ هزار تن آن با ۲۴ درصد رشد به بارگیری نفتی و ۸۴۳ هزار و ۵۸۶ تن آن به تخلیه نفتی اختصاص دارد.

مهندس ایدنی عمده کالاهای وارداتی را غلات (گندم، ذرت، سویا، جو)، آهن‌آلات، شکر، مواد شیمیایی و خاک معدنی بیان کرد و گفت: کالاهای تجاری که از این بندر صادر شده است شامل مواد شیمیایی، آهن‌آلات، گوگرد و کالاهای کانتینری می‌باشد.

وی در ادامه اظهار داشت: در سال ۸۷ مقدار ۱۶ میلیون و ۲۰۵ هزار تن کالا توسط ۸۰۶ هزار و ۴۸۷ دستگاه کامیون و یک میلیون و ۵۶۹ هزارتن کالا توسط ۳۰ هزار و ۶۶۵ دستگاه واگن به اقصى نقاط کشور حمل شده است.

شایان ذکر است: بندر امام خمینی (ره) ضمن دارا بودن بالاترین رکورد تخلیه و بارگیری در بین بنادر کشور سالانه بیش از ۴۰ درصد صادرات و واردات کالا را بر عهده دارد.

* * *

تخفیف ۲۵ درصدی سود بازرگانی برای ورود کالا به بندر خرمشهر

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر، سعدا... عبداللهی مدیرکل بندر خرمشهر با بیان این مطلب اظهار داشت: به پیشنهاد وزارت بازرگانی و تصویب هیئت دولت در سال ۸۸ ورود کالا به بندر خرمشهر مشمول ۲۵ درصد تخفیف سود بازرگانی می‌شود.

عبداللهی افزود: این امتیاز که فقط اختصاص به بندر خرمشهر دارد، می‌تواند در رونق بیش از پیش این بندر تأثیرگذار باشد.

بندر خرمشهر هم‌اکنون با دارا بودن تجهیزات مدرن بندری، گواهینامه‌های سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) و برخورداری از مزایای منطقه آزاد تجاری اروند، نقش مهمی در رونق تجاری منطقه ایفا می‌کند.

* * *

واردات بیش از ۳ میلیون تن گندم از بندر امام خمینی (ره)

از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از سه میلیون تن گندم در بندر امام خمینی (ره) تخلیه شده است.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: با اختصاص شش پست اسکله به منظور واردات و صادرات

جاری اتفاق افتاد، بزرگ‌ترین آلودگی نفتی در آب‌های داخلی کشور به شمار می‌رفت که ۹۰ کیلومتر وسعت داشت.

امتیازات منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر



تبدیل بندر عادی نوشهر به منطقه ویژه اقتصادی می‌تواند زیربنایی برای یک تحول اقتصادی، اجتماعی برای استان خصوصاً غرب استان با توجه به استعداد های فراوانی که در این منطقه وجود دارد باشد. مهندس صیدپور، مدیرکل بندرودریانوردی مازندران در گفت‌وگوی تلویزیونی با شبکه طبرستان، ضمن اظهار مطلب فوق، گفت: کالاهایی که وارد بندر نوشهر می‌شود از شمول متروکه بودن خارج می‌شود. یعنی اینکه تجار با اطمینان بیشتری می‌توانند به هر اندازه که بخواهند کالا وارد بندر نوشهر کنند و نگران این نباشند که کالاهایشان پس از مدتی توقف متروکه اعلام شود.

وی همچنین اشاره کرد: تاجران در این مناطق می‌توانند برای کالاهای خود قبض انبار تفکیکی صادر کنند. یعنی لزومی ندارد کل کالا با یک قبض از انبار بندر نوشهر خارج شود، بدین ترتیب تاجرانی کوچک که نمی‌توانند به خارج از کشور سفر کنند می‌توانند با حضور در منطقه ویژه اقتصادی با قبض انبار تفکیکی کالاهای مورد نیاز خود را از تاجرانی بزرگ تأمین نمایند و این باعث رونق بیشتر تجارت در منطقه ویژه اقتصادی خواهد شد.

مدیرکل بندرودریانوردی استان مازندران در ادامه گفت: مهم‌ترین ویژگی منطقه ویژه اقتصادی این است که تاجران می‌توانند تمام کالاهای مورد نیاز خود را وارد این منطقه نموده و فقط در هنگام خروج کالا از این منطقه عوارض گمرکی آن را بپردازند، یعنی تا قبل از این تجار می‌باید عوارضی گمرکی را در هنگام ورود کالا پرداخت می‌کردند. با فعال کردن بخش صنعتی منطقه ویژه، اگر کالایی وارد این منطقه شود و در کارخانه‌هایی که در همین منطقه، احداث خواهد شد فرآوری گردد، مشمول عدم وضع حقوقی گمرکی خواهد گردید. به عبارت دیگر وقتی کالایی برای تبدیل وارد منطقه ویژه اقتصادی می‌شود مشمول عوارض گمرکی نمی‌شود. لذا طبیعی است تجار با رغبت بیشتری در این منطقه فعالیت خواهند داشت.

بندر امام خمینی پیشرو در کنترل و بازرسی کشتی‌ها



ورود کشتی آلفا (ALFA) به کلیه بندار کشور ممنوع شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان گفت: پس از پهلوگیری کشتی آلفا در بندر امام خمینی و به دنبال بازرسی فنی و ایمنی افسران کنترل و بازرسی کشتی‌های اقیانوس‌پیما از کشتی، ورود کشتی آلفا به کلیه بندار کشور ممنوع شد.

علیرضا خجسته گفت: این کشتی به دلیل تعدد و ماهیت نواقص و همچنین عدم رفع معایب در بازرسی‌های صورت گرفته، غیراستاندارد و غیر قابل دریانوردی تشخیص داده شد.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: از آنجا که نواقص موجود در این کشتی موجب تهدید کارکنان، ایمنی آبراه و محیط‌زیست دریایی شده است، از این پس ورود این کشتی به کلیه بندار کشور ممنوع می‌شود.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان همچنین گفت: پذیرش مجدد این کشتی منوط به ارائه مدارک و مستندات لازم مبنی بر رفع کلیه معایب و نواقص پیش از ورود به آب‌های تحت حاکمیت ایران می‌باشد.

وی در ادامه از استفاده از نام مجعول «خلیج» به جای «خلیج فارس» نیز به عنوان یکی از دلایل توقف کشتی‌ها خبر داد.

انمام موفقیت آمیز مهار بزرگ‌ترین آلودگی نفتی در آب‌های داخلی کشور

پس از هجده روز تلاش شبانه‌روزی، کارکنان اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان موفق به مهار و پاکسازی بزرگ‌ترین آلودگی نفتی آب‌های داخلی کشور در رودخانه کرخه شدند.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر افزود: در این عملیات شبانه‌روزی که با بهره‌گیری از تجهیزات مقابله با آلودگی نفتی بندار کشور و توان نیروهای کار آزموده این اداره کل انجام شد، آلودگی ایجاد شده به طور کامل مهار و جمع‌آوری گردید.

ابراهیم ایدنی گفت: این آلودگی نفتی که بر اثر شکستگی خطوط لوله انتقال نفت و نشت آن در آب‌های رودخانه کرخه، اوایل اسفند ماه سال

غلات و فراهم آوردن آمادگی لازم برای سیل‌های ترانزیتی، از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۳ میلیون تن گندم در مجتمع بندری امام خمینی تخلیه شده است.

علیرضا خجسته گفت: با اختصاص اسکله‌ها و تجهیزات مربوط به جابه‌جایی انواع غلات، مجتمع بندری امام خمینی توان تخلیه و بارگیری همزمان ۴۰ هزار تن غلات را در روز دارد.

وی با اشاره به اینکه بندر امام خمینی بزرگ‌ترین بندر کشور در تخلیه و بارگیری کالای فله می‌باشد، خاطرنشان کرد: این بندر تنها بندر کشور است که کلیه کالاهای وارداتی آن از ۱۰ درصد تخفیف سود بازرگانی برخوردار است.

علیرضا خجسته در ادامه خاطرنشان کرد: این میزان گندم وارداتی توسط ۵۰ فروند کشتی پاناما ناگذر در بندر امام خمینی تخلیه و به وسیله ۱۶۰ هزار دستگاه کامیون به مبادی مختلف کشور حمل شد.

واردات و صادرات کانتینری در بندر خوزستان افزایش یافت



۱۵۹ هزار و ۶۴۰ کانتینر (TEU) در ۱۱ ماهه نخست امسال در بندار خوزستان تخلیه و بارگیری شد.

مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان گفت: در ۱۱ ماهه نخست امسال واردات و صادرات کانتینری در بندار خوزستان با ۱۵ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۱۵۹ هزار و ۶۴۰ (TEU) کانتینر رسید.

مدیرکل بندرودریانوردی خوزستان در این خصوص گفت: این میزان تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر امام خمینی (ره) و بندر خرمشهر انجام شد.

مهندس ایدنی اظهار داشت: در ۱۱ ماهه نخست امسال ۷۲ هزار و ۸۰۹ (TEU) کانتینر در بندر امام خمینی (ره) با ۴۸ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته تخلیه و بارگیری شد.

وی با اشاره به بندر خرمشهر به عنوان دومین بندر کانتینری کشور، گفت: از ابتدای امسال تاکنون تعداد ۸۶ هزار و ۸۳۱ (TEU) کانتینر به این بندر وارد و یا از آن خارج شدند.



معافیت کالاهای وارداتی از حقوق گمرکی و سود بازرگانی

ایدنی همچنین در خصوص امکانات زیرساختی مورد نیاز مناطق ویژه اقتصادی از آمادگی کامل تجهیزات تخلیه و بارگیری، نگهداری، انبارداری، راه‌های دسترسی و شبکه‌های آب و برق بندر امام خمینی خبر داد.

وی در ادامه بر آمادگی اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی برای واگذاری به بخش خصوصی تأکید کرد.

ایدنی در پایان خاطرنشان کرد: تصویب این طرح تأثیر بسزایی در تسهیل مقررات صادرات کالاهای تولیدی در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی، ارتقای جایگاه بنادر کشور از نسل اول به دوم، نزدیک نمودن صنایع و مراکز تولیدی به بندر در راستای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و فراهم نمودن بستر لازم جهت پیوستن کشور به سازمان تجارت جهانی دارد. ■

جهت جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اعم از داخلی و خارجی، اتصال به شبکه راه‌های اصلی ترانزیتی و راه‌آهن سراسری کشور، صادرات سالیانه ۱۱ میلیون تن محصولات تولیدی پتروشیمی از طریق این بندر و برخورداری از قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری پست پاناماکس (نسل چهارم) تأثیر بسزایی در محرومیت‌زدایی، افزایش تولید و اشتغالزایی در سطح استان خواهد داشت.

وی در ادامه استفاده از آب‌های آزاد را در جهت گسترش تجارت بین‌المللی و توسعه صادرات غیرنفتی و بهره‌گیری از تکنولوژی‌های برتر خارجی را از دیگر مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی برشمرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از آغاز اجرای قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی در بندر امام خمینی خبر داد و گفت: به این ترتیب از این پس واردات کلیه کالاها از حقوق گمرکی و سود بازرگانی معاف خواهند بود.

اجرای قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی در بندر امام انجام می‌شود.

به دنبال تصویب طرح منطقه ویژه اقتصادی شدن بندر امام خمینی توسط مجلس شورای اسلامی به عنوان یکی از مصوبات سفر رئیس‌جمهور به استان خوزستان، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از نقش مناطق ویژه اقتصادی بر توسعه استان خوزستان خبر داد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به مورد تهاجم قرار گرفتن استان خوزستان در سال‌های جنگ تحمیلی توسط نیروهای بعثی و تأکید بر موقعیت خاص این استان بر اقتصاد کشور، تصویب طرح منطقه ویژه اقتصادی شدن بندر امام را نقطه عطفی در توسعه استان و کشور برشمرد.

ابراهیم ایدنی با تأکید بر اینکه بندر امام خمینی مهم‌ترین بندر تجاری کشور می‌باشد، خاطرنشان کرد: منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی با دارا بودن مزایایی چون نزدیکی به بزرگ‌ترین مراکز صنعتی کشور، برخورداری از زمینه‌های مناسب

آموزش مقابله با دزدان دریایی در دانشگاه

دانشکده دریانوردی کروواسی برای اولین بار طی ۳۰۰ سال گذشته برای دانشجویان این دانشگاه واحدهای اجباری چگونگی مقابله با دزدان دریایی برپا کرده است. بنابر این گزارش، رئیس دانشکده دریانوردی کروواسی خبر داد که از این پس تمامی دانشجویان این دانشکده باید واحدهای اجباری چگونگی مقابله و رفتار با دزدان دریایی را بگذرانند، در غیر این صورت از این دانشگاه فارغالتحصیل نخواهند شد. وی می افزاید: در گذشته دزدان دریایی به این میزان فعال نبودند و علاوه بر این از توپ و شمشیر استفاده می کردند اما امروزه این دزدان دریایی به ویژه در خلیج عدن به ربودن کشتی ها و به گروگان گرفتن خدمه آنها دست می زنند و از خمپاره و مسلسل های پیشرفته استفاده می کنند. به همین دلیل، دریانوردان باید در این کلاس ها شرکت کنند تا بدانند در موقعیت اضطرار و روبه رو شدن با دزدان دریایی چگونه رفتار کنند.

آمریکا ناوهای خود را در خلیج عدن افزایش می دهد



در پی ربوده شدن کشتی آمریکایی و ۲۱ خدمه آن توسط دزدان دریایی سومالی، واشنگتن از اعزام کشتی های جنگی بیشتری به خلیج عدن خبر داد.

بنابر این گزارش، یکی از ۲۱ آمریکایی در بند دزدان دریایی سومالی که قصد فرار از دست آنها را داشت در اقدام خود موفق نبود. در همین رابطه دزدان دریایی اعلام کرده اند که حاضر هستند تا در قبال دریافت پول، آمریکایی های در بند را آزاد کنند.

این گزارش، می افزاید یک ناو موشک انداز به همراه بالگرد هم اکنون به ناو «یو اس اس باینبریدج» در آب های سومالی ملحق شده و یک ناو دیگر به همراه تجهیزات پزشکی عازم خلیج عدن است.

در حال حاضر یک کشتی باری آمریکایی به همراه ۲۱ خدمه خود در اختیار دزدان دریایی قرار دارد. مانور قدرت دزدان دریایی در آب های سومالی در حالی صورت می گیرد که چندین ناو از کشورهای مختلف در این منطقه حضور دارند تا از اقدامات دزدان دریایی جلوگیری کنند.

دزدان دریایی مستقر در آب های سومالی صبح روز نوزدهم فروردین ماه، یک فروند کشتی باری با پرچم آمریکا را به همراه ۲۱ خدمه آن که همگی آمریکایی هستند، ربودند. این ششمین کشتی است که در یک ماه گذشته توسط دزدان دریایی سومالیایی ربوده می شود.

تأمین تجهیزات بندر مراکشی توسط ZPMC



با تحویل سه جرثقیل از نوع سوپرپست پاناما کس کشتی به ساحل ساخت شرکت چینی ZPMC به پایانه تانگیر (Tangier) مراکش، این بندر که توسط APM اداره می شود، گام مهمی را در افزایش ظرفیت های خود برداشت. همچنین با تحویل ۱۱ جرثقیل RTG دیگر که به زودی انجام خواهد شد، این بندر که قصد دارد به عنوان دروازه مدیترانه مطرح شود، عملیات توسعه خود را به پایان خواهد رساند.

بندر Tangier Med مراکش در نظر دارد فعالیت های گسترده ای را در زمینه صادرات، واردات و ترانشیپ بارهای کانتینری انجام دهد.

شرکت های بزرگ کشتیرانی در آستانه ورشکستگی

تداوم کاهش تولید اوپک در هفتمین ماه متوالی، کاهش قیمت نفت در بازارهای جهانی و همچنین افزایش تعداد شرکت های کشتیرانی موجب شده تا هزینه حمل و نقل نفت به شدت کاهش پیدا کند و شرکت های بزرگ کشتیرانی نفتی با ورشکستگی روبه رو شوند.

بنابر این گزارش، کارشناسان انرژی پیش بینی کردند اگر سازمان کشورهای صادر کننده نفت (اوپک) به صد درصد برنامه خود مبنی بر کاهش تولید عمل کند، بسیاری از شرکت های کشتیرانی با کاهش شدید میزان درآمدها و ورشکستگی روبه رو می شوند.

اگرچه کشورهای عضو اوپک در حال حاضر به ۸۰ درصد تعهدات خود مبنی بر کاهش سقف تولید عمل کرده اند اما این در شرایطی است که از دسامبر گذشته تاکنون، میزان تولید روزانه اوپک ۴/۲ میلیون بشکه کاهش یافته و به ۲۸ میلیون بشکه رسیده است.

ادامه برنامه های توسعه ای در بندر ترکیه ای

بندر ایل پورت (Yilport) ترکیه از ادامه اجرای برنامه ۵۰۰ میلیون دلاری توسعه پایانه کانتینری خود خبر می دهد.

این بندر که در ۴۵ کیلومتری شرق استانبول واقع است، اعلام کرد که از ابتدای سال ۲۰۰۸ میلادی دو جرثقیل دروازه ای ژاپنی جدید را در پایانه شماره یک خود به طول ۳۲۵ متر مشغول به کار نموده است. دو جرثقیل جدید دیگر نیز از این نوع که قابلیت انجام ۳۰ جابه جایی در ساعت را دارد، نهم اکتبر ۲۰۰۸ میلادی وارد و در ابتدای سال جاری مشغول به خدمات رسانی شده اند.

هم اکنون ظرفیت فاز نخست این بندر به ۴۵۰ هزار واحد کانتینر رسیده که به زودی قابلیت انجام ۱۰۰ جابه جایی در ساعت را خواهد یافت.

تلاش مسئولان بندر دالین برای خروج از بحران

گروه بندری دالین از تلاش خود برای خرید بندر همسایه جین ژو (Jinzhou) در شمال چین خبر می دهد. بندر دالین که هشتمین بندر کانتینری فعال کشور چین است، از کاهش ۱۰ درصدی حجم تخلیه و بارگیری کانتینری خود در فوریه ۲۰۰۹ میلادی خبر می دهد که بیشترین میزان کاهش فعالیت در تاریخ این بندر لقب گرفته است.

با وجود بحران مالی جهانی، این بندر با برنامه ریزی های انجام شده و تدابیری که اندیشیده، امیدوار است در نیمه دوم سال جاری علائمی از بهبود وضع اقتصادی را به خود ببیند.

میزان ترافیک بنادر در روسیه افزایش یافته است



ترافیک بنادر روسیه افزایش یافته است.

بنابر این خبر، ایگور لویتین وزیر حمل و نقل روسیه از افزایش میزان ترافیک بنادر این کشور در ماه گذشته خبر داد. کارشناسان مسایل حمل و نقل در روسیه عمده ترین دلیل افزایش ترافیک بنادر در این کشور را ضعف صنعت حمل و نقل ریلی و جاده ای عنوان می کنند. بخش زیادی از نیازهای کشور روسیه به مواد غذایی و کالا از طریق بنادر این کشور تأمین می شود و حمل و نقل دریایی در روسیه نقش مهمی در اقتصاد ملی دارد.

تلاش بندر کینگداو برای دو برابر کردن ظرفیت

گروه بندری کینگداو (QPG) از برنامه خود برای انجام یک سرمایه گذاری ۴۳۸ میلیون دلاری برای توسعه تأسیسات بندری خود خبر می دهد. در حال حاضر شرکتهای بین المللی بزرگی چون DPW، APMM، کاسکوی چین و PAS هنگ کنگ از جمله شرکتهایی هستند که در پایانه های کانتینری این بندر سرمایه گذاری کرده و قصد ادامه همکاری دارند. براساس گفته چنگدچوان، مدیرعامل این بندر پیش بینی می شود که در ادامه سال ۲۰۰۹ میلادی، سرمایه گذاری های بیشتری در آن انجام شود.

اطمینان بنادر مالزیایی از ادامه روند مثبت در سال جاری

بنادر موسوم به وست پورترس (Westports) در مالزی ضمن اعلام رشد ۲۰ درصدی و افزایش حجم کاری خود به ۵۲ میلیون واحد کانتینر در سال ۲۰۰۸ میلادی، از ادامه روند رو به رشد خود در سال جاری خبر می دهند. مسئولان این بنادر اعلام کرده اند که با وجود کاهش تجارت در اروپا و آمریکا که از بحران اقتصادی جهانی نشأت می گیرد، این بندر تاکنون با کاهش فعالیت ها روبه رو نشده است. همچنین آنها بر لزوم افزایش بهروری تجهیزات کانتینری و کاهش هزینه ها برای ادامه روند مثبت کنونی تأکید کرده اند.

افزایش ظرفیت های کانتینری در بندر برزیلی



بندر برزیلی پی سیم (Pecem) که در ایالت شمال شرقی سیرا (Ceara) این کشور واقع است، از هدف گذاری خود برای رساندن ظرفیت کانتینری این بندر از ۱۵۰ هزار به ۷۵۰ هزار واحد کانتینر در مدت دو سال خبر می دهد. اولین اقدام در این جهت در اول دسامبر گذشته با آغاز عملیات ساخت و توسعه پایانه TMU شروع شد. تجهیزات چند منظوره این بندر مساحتی حدود ۶/۵ هکتار را اشغال خواهند کرد و پیش بینی می شود که سرمایه گذاری در حدود ۱۵۲ میلیون دلار در این بندر به عمل آید.

تلاش بندر نیجریه ای برای توسعه بیشتر

مسئولان بندر ایبجان در نیجریه از برنامه های خود برای افزایش ظرفیت انبار و ذخیره سازی در پایانه به میزان ۲۲ هزار واحد کانتینر و همچنین افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری پایانه SETV تا حجم ۸۰۰ هزار واحد کانتینر خبر می دهند.

مسئولان این بندر به دنبال سفارش هشت دستگاه جرثقیل RTG در سال گذشته، سفارش خرید هشت دستگاه دیگر را نیز برای سال جاری ارائه کرده اند. این دستگاه ها کاملاً الکترونیکی بوده و هیچ تجهیزات هیدرولیکی در آنها به کار نرفته است. همچنین آنها مجهز به سیستم جهت یابی و موقعیت یابی خودکار هستند.

بزرگ ترین قایق خورشیدی جهان

ساخت این قایق، اثبات امکان توقف استفاده از سوخت های فسیلی در صنعت کشتیرانی عنوان شده است. میزان کارایی این حجم از سلول های خورشیدی ۲۲ درصد اعلام شده است.

به گفته متخصصان، قایق های خورشیدی فرم قابل اطمینانی از سیستم حمل و نقل آینده خواهند بود که می توانند به تدریج وابستگی جوامع را از سوخت های فسیلی قطع سازند.

این گزارش می افزاید؛ پس از تکمیل نهایی، این قایق سفر خود را به دور دنیا از بندر ماری در فرانسه آغاز کرده و از کانال پاناما به اقیانوس آرام وارد خواهد شد. طی این سفر قایق در نیویورک، شانگهای، سنگاپور، دوبی و موناکو توقف خواهد داشت.

بزرگ ترین قایق خورشیدی جهان که با تلاش محققان آلمانی در دست تکمیل است به زودی سفر دور دنیای خود را با استفاده از انرژی سلول های خورشیدی آغاز خواهد کرد.

بنابر این گزارش، گروهی از دانشمندان، مهندسان و متخصصان دریانوردی کشور آلمان در حال تکمیل بزرگ ترین قایق خورشیدی جهان با هدف سفر به دور دنیا هستند.

این قایق که هزینه ای برابر ۱۳ میلیون دلار صرف ساخت آن شده است ۲۹ متر طول و ۱۵ متر عرض دارد و ارتفاع آن پس از نصب کامل صفحات خورشیدی به ۲۴ الی ۳۴ متر خواهد رسید.

در ساخت این قایق از ۴۷۰ مترمربع سلول خورشیدی استفاده شده و هدف اصلی از

لنگرها کی کشیده می شود؟

بحران جهانی اقتصاد و تأثیر جدی آن بر صنعت کشتیرانی

منبع: اینترنت

کشتیرانی در مقایسه با سایر بخش‌های صنعتی و اقتصادی از شاخص جهانی‌سازی بیشتر سود می‌برد، اما این امر صنعت یاد شده را در مواجهه با بحران اقتصادی جهانی بیش از سایر بخش‌ها آسیب‌پذیر می‌سازد به گونه‌ای که حجم مبادلات بار و کرایه کمتر شده، فرصت‌های شغلی در شرکت‌های کشتیرانی رو به کاهش نهاده است و تعداد زیادی کشتی در اقصی نقاط جهان ماه‌ها در انتظار بار در اسکله‌ها به سر می‌برند.

نگرانی تابستان سال ۲۰۰۸ میلادی در شرایطی آغاز شد که دیگر خبری از صف‌های طولیل نبود؛ صف چند کیلومتری کامیون‌های در انتظار ورود به پایانه‌های کانتینری بندر لس‌آنجلس (یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های جهانی‌سازی در سال‌های اخیر) و یا صف‌های طولانی کشتی‌های کانتینری در انتظار ورود به لنگرگاه بندر هنگ‌کنگ (که این انتظار اغلب روزها به طول می‌انجامد). ولی آنچه که امروز مشاهده می‌شود، کاهش شدید مبادلات تجاری و توقف فرایند انتقال محصولات تولیدشده از کارخانه به بازار (برای مثال تراکم و انباشت کالاهای الکترونیکی و منسوجات در کارخانه‌های چین) و کاهش مصرف در آمریکا و اروپا است.

بسیاری از کشتی‌ها هم‌اکنون به صورت نیمه‌پر در حال تردد هستند، البته اگر فرصتی برای حمل بار فراهم آید. در واقع، شرکت‌های کشتیرانی به دلیل فقدان سفارش، کشتی‌ها را یکی پس از دیگری از چرخه سرویس‌دهی خارج می‌کنند و به درستی معلوم نیست این کشتی‌ها چه هنگام لنگرها را برای ارائه مجدد خدمات خواهند کشید. براساس ارزیابی کارشناسان یک چهارم کشتی‌هایی که برای حمل‌ونقل مواد خام در اقیانوس هند مورد استفاده قرار دارند، هم‌اکنون بیکار هستند.

تا چندی پیش، کشتیرانی در پی رشد و شکوفایی خیره‌کننده اقتصاد، به صنعتی پویا در سطح جهان تبدیل شد که با سرعتی بیش از گذشته به حمل کالا به اقصی نقاط جهان اقدام می‌کرد. اما بحران مالی این روند را دچار توقفی ناخواسته کرد. هر چند قلب این صنعت هنوز می‌تپد، اما تپش آن دیگر به سرعت و قدرت ضربان قلب یک قهرمان دو سرعت نیست؛ بلکه بیشتر به ضربان بیمار به کما فرو رفته شباهت دارد.

ماه‌هاست که قیمت‌ها در صنعت کشتیرانی رو به کاهش نهاده است. در سال گذشته، شرکت‌های بزرگ کشتیرانی مانند مرسک (Maersk) و

هپاگ- لوید (Hapag-Lloyd) برای حمل یک کانتینر از آسیا به اروپا حدود ۲۰۰۰ دلار (۱۶۰۰ یورو) دریافت می‌کردند. امروزه، بعضی از شرکت‌ها برای ارائه خدمات مشابه تنها ۵۰۰ دلار (۴۰۰ یورو) مطالبه می‌کنند. در سال قبل، اجاره یک کشتی کانتینری با ۲۵۰۰ واحد کانتینر با هزینه‌ای بالغ بر ۳۰ هزار دلار (۲۴۰۰۰ یورو) در روز همراه بود، اما امروز این رقم به ۱۲ هزار دلار (۹۶۰۰ یورو) کاهش یافته است. شرکت‌های حمل‌ونقل بار فله (برخوردار از شناورهای مخصوص بار فله خشک (Panamax) برای اجاره کشتی، روزانه ۶۴ هزار دلار (۵۲۰۰۰ یورو) مطالبه می‌کردند، ولی امروزه با پرداخت کمتر از ۱۱ هزار دلار (۸۸۰۰ یورو) می‌توان از آنها کشتی کرایه کرد.

مدیران کشتیرانی و مالکان کشتی (که امیدوارند شرایط تغییر کند) معتقدند که ترقی و جنبش عظیم و در پی آن بروز بحران و کاهش شدید فعالیت‌ها در هر صنعتی از جمله صنعت کشتیرانی امری اجتناب‌ناپذیر است. با این وجود، شواهد از در راه بودن «طوفانی تمام عیار» حکایت دارد که در آن صنعت کشتیرانی هیچ اشتباهی را برنمی‌تابد و هرگونه خطا به بدترین مصیبت ممکن منتهی خواهد شد. به گفته رون ویداوز (Ron Widdows) مدیر ارشد شرکت کشتیرانی NOL شرایط نامطلوبی که در حال حاضر بر بازار حمل‌ونقل دریایی حاکم است، در تاریخ این صنعت بی‌سابقه بوده است. برترام ریکمرز (Bertram Rickmers) از صاحبان کشتی با ملیت آلمانی چنین نتیجه‌گیری می‌کند: «جشن تمام شده است.»

بدگمانی و دستپاچگی بر همه چیز سایه افکنده است

امروزه، برخلاف شرایط به وجود آمده در گذشته که صرفاً شاخص‌های حمل‌ونقل بار و زمان‌بندی تحت تأثیر بحران قرار می‌گرفتند، پیامدهای بحران مالی در صنعت کشتیرانی نیز احساس می‌شود و بانک‌ها (بسیار عصبی و در برخی موارد مضطرب و پریشان حال) به هیچ وجه تسهیلات بانکی در اختیار متقاضیان قرار نمی‌دهند.

بدگمانی و عصبیت به قدری شایع و همه‌گیر است که در ماه‌های اخیر حمل‌ونقل دریایی مواد خام در برخی نقاط جهان دچار رکود شده است، زیرا بانک‌ها از صدور اعتبارنامه یا LC (تضامین پرداخت صادره برای صادرکنندگان کالا که ارزش

آن اغلب از چندین میلیون دلار فراتر می‌رود) خودداری می‌کنند. متولیان اصلی عرصه حمل‌ونقل دریایی مواد خام اخیراً در نشست اضطراری در لندن برای بحث و تبادل نظر درباره بحران موجود گرد هم آمده‌اند. به گفته گاس بیس راک (Gus Biesbroeck) معاون مدیر کشتیرانی بین‌المللی بانک فورتیس (Bank Fortis) این صنعت بسیار وابسته به سرمایه است و سرمایه نیز هم‌اکنون بسیار کمیاب است.

بخش عمده‌ای از جهش ناگهانی اقتصادی در سال‌های اخیر به منابع مالی ارزان و بدون استفاده در دسترس وابسته بوده است. بانک‌ها و سرمایه‌گذاران صدها میلیارد دلار پول به صنعت کشتیرانی تزریق کرده‌اند که سالانه بیش از ۲۰ درصد افزایش داشته است. آلمانی‌ها در مقایسه با سایر کشورها از این شرایط بیشتر سود برده‌اند. طی ده سال، کشتیرانی آلمان افسانه کشتی‌های یونانی را در ذهن تداعی می‌کرد و بندر هامبورگ به یکی از بنادر مهم جهان در حوزه بازرگانی دریایی تبدیل شده بود.

فراز و نشیب بازرگانی دریایی

براساس فهرست ارائه شده توسط نشریه اشپیگل آلمان، مالکان آلمانی کشتی و دست‌اندرکاران کشتیرانی در این کشور سفارش ساخت ۱۵۵۰ فروند کشتی را اواخر آگوست سال ۲۰۰۸ میلادی به کارخانه‌های کشتی‌سازی ارائه کردند، که قرار بود در سال‌های آینده تحویل شود که با توجه به بحران فعلی حاکم بر صنعت کشتیرانی، سفارش‌های ارائه شده فاقد هرگونه توجیه اقتصادی می‌باشد.

به گفته کلاوس-پی‌تر آفن (Claus-Peter Offen) که با در اختیار داشتن ۹۱ فروند کشتی، مالک یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های خصوصی کشتی‌های کانتینری در جهان محسوب می‌شود؛ تقریباً تمامی شرکت‌های کشتیرانی گروه‌هایی را برای مذاکره جهت لغو یا تعویق سفارش‌های ارائه شده به مراکز کشتی‌سازی در کره و ژاپن اعزام کرده‌اند. وی هنوز هم سفارش ۴۰ فروند کشتی جدید را (از جمله بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری جهان با ظرفیت ۱۴۰۰۰ واحد کانتینر) در اختیار دارد. آفن در ادامه می‌افزاید: هزینه ساخت کشتی‌های جدید به طور کامل پرداخت و ۱۵ فروند آن نیز تاکنون به سایر شرکت‌ها فروخته شده است. به اعتقاد وی هیچ دلیلی برای لغو سفارش‌هایش وجود ندارد.

اما بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی در وضعیت مطلوبی مشابه موقعیت آفن مالک کشتی هامبورگ



قرار ندارند. براساس برآورد کارشناسان این صنعت، دست کم یک چهارم تمامی کشتی‌های تحت کنسرسیوم جهانی (به ارزش تقریبی ۵۰۰ میلیارد دلار (۴۰۰ میلیارد یورو) از فقدان سرمایه‌گذاری مالی یا در اختیار نبودن هرگونه سرمایه‌گذاری مالی رنج می‌برند. آفن معتقد است که هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری وجود ندارد و این مشکل یعنی در اختیار نبودن منابع مالی، فرایند ساخت بیش از ۲۰۰۰ شناور مخصوص حمل بار فله را (که سفارش آن توسط شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بار ارائه شده است) به شدت تحت تأثیر قرار خواهد داد.

کارخانه‌های کشتی‌سازی رها شده

برخی از شرکت‌های کشتیرانی یا متولیان این بخش به دلیل ناتوانی در پرداخت باقی مانده مبالغ سفارش (که از میلیون‌ها دلار تجاوز می‌کند) یا کاهش هزینه‌های جاری، مبالغی را که به عنوان پیش‌پرداخت (بیش از ۴۰ درصد قیمت کشتی) به کارخانه‌های کشتی‌سازی پرداخت کرده‌اند به عنوان جریمه لغو سفارش در نظر گرفتند.

با این وجود، بعضی از شرکت‌های کشتیرانی خوش‌شانس هستند، زیرا سفارش ساخت کشتی را به مراکز کشتی‌سازی به شکل صوری ارائه کردند. در این شرایط کارخانه‌های کشتی‌سازی آسیایی در سال‌های اخیر با کثرت سفارش‌ها مواجه بودند و زمان تحویل نیز به بیش از ۴ سال افزایش یافت و بسیاری از کارخانه‌های کوچک کشتی‌سازی (به ویژه در چین) در فضایی مجازی تأسیس شدند. در بسیاری موارد، قرارداد ساخت کشتی‌های جدید با این گونه مراکز که فقط روی کاغذ وجود داشتند، امضا می‌شد. به گفته آفن، «امروزه این گونه کارخانه‌های کشتی‌سازی و کشتی‌هایی که قرار است توسط آنها ساخته شوند، دیگر وجود نخواهند داشت.»

پیش‌بینی آفن بی‌تردید به وقوع خواهد پیوست و مراکز مجازی کشتی‌سازی به زودی ناپدید خواهند شد. به گزارش کارشناسان آلمانی صنعت کشتیرانی، هم‌اکنون در چین کارخانه‌های کشتی‌سازی رها شده‌ای وجود دارد که کشتی‌های نیمه‌کاره در آنها به چشم می‌خورد و هیچ کارگری در آنجا دیده نمی‌شود.

با این وجود، کشتی‌های جدید زیادی سال آینده وارد بازار خواهند شد که در نتیجه آن ظرفیت کشتیرانی کانتینری در سطح جهان حدود ۱۳ درصد افزایش خواهد یافت. در عین حال، کشتیرانی کانتینری تنها ۵ درصد رشد خواهد داشت که این امر ناشی از پیامدهای بحران اقتصادی و کاهش تقاضا برای خدمات حمل‌ونقل دریایی است.

این شرکت از زبان‌های سنگین رنج می‌برد. براساس اعلام اخیر مسئولان شرکت کشتیرانی نپتیون اورینت لاینز (Neptune Orient Linnes) (جدی‌ترین کاندید برای خرید خط کشتیرانی هاپاگ-لوید (Hapag-Lloyd) تا تابستان گذشته) این شرکت در نظر دارد تعداد زیادی از نیروهای کار خود را از کار برکنار کند. نخستین شرکت کوچک‌تر کشتیرانی نیز در حال ورشکستگی است.

این امر بیانگر آن است که چرا بعضی از شرکت‌های کشتیرانی رویکرد خروج کشتی‌ها از چرخه سرویس‌دهی را با مجموع کارکنان آن

رشد ظرفیت و کاهش مصرف با پیامدهای مصیبت‌بار برای صنعت کشتیرانی همراه است. شاخص بار فله خشک بالتیک (BDI) برای بار اوره و غلات از ۸۷۵۶ پوان در اوایل سال گذشته به ۷۳۳ پوان در پایان ماه نوامبر سال گذشته کاهش یافت.

ایویند کولدینگ (Eivind Kolding) مدیر ارشد شرکت کشتیرانی مرسک (Maersk) (یکی از بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی جهان) با ناخرسندی اظهار می‌دارد که در حال حاضر برای مسیر بین خاور دور و اروپا مبلغ ۶۰۰ دلار (۴۵۰ یورو) برای هر کانتینر دریافت می‌کند، در نتیجه

تفاهم‌نامه تأسیس اولین بانک مستقل در مناطق آزاد-تجاری صنعتی، امضاء شد



حسین سلطانی‌نیا، مشاور وزیر و نماینده تام‌الاختیار وزارت بازرگانی در اجرای پروژه نمونه و امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی اعلام کرد، با توجه به اینکه ارتقاء سطح خدمات بانکی در مناطق آزاد کشور و ارائه این خدمات در حد استانداردهای بین‌المللی از مهم‌ترین الزامات جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و توسعه مناطق مذکور می‌باشد، لذا براساس راهکارهای مصوب طرح ملی ساماندهی در بخش بانکی، تفاهم‌نامه تأسیس اولین بانک مستقل در مناطق آزاد کشور با مشارکت بانک رفاه، سازمان‌های مناطق آزاد و سهامداران خارجی به امضاء رسید.

براساس این موافقت‌نامه در مرحله تأسیس ۵۵ درصد سهام این بانک متعلق به سهامداران خارجی و بانک رفاه و ۴۵ درصد سهام آن متعلق به ۶ منطقه آزاد کشور خواهد بود. وی اعلام کرد مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار هر کدام ۱۰ درصد و مناطق آزاد ارس، اروند و انزلی هر کدام ۵ درصد در بانک مذکور سهام خواهند داشت.

وی اضافه کرد: در صورت افزایش متقاضیان خارجی جهت خرید سهام بانک مذکور، مناطق آزاد سهام خود در بانک فوق را به سهامداران خارجی واگذار خواهند نمود. همچنین ایرانیان خارج از کشور جهت خرید سهام بانک مذکور در اولویت می‌باشند.

آقای سلطانی‌نیا مهم‌ترین ویژگی‌های بانک‌های مستقل را به شرح ذیل برشمرد:

۱. دارا بودن هیئت مدیره مستقل
 ۲. استقلال در اعطای تسهیلات و میزان آن
 ۳. دارای ساختار تشکیلاتی و سازمانی منعطف و پاسخگو به نیازهای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و برخورداری از اختیارات لازم در زمینه جذب و بکارگیری نیروی انسانی کارآمد با حقوق و دستمزد و امکانات اقامتی و رفاهی مناسب
 ۴. مجاز به استفاده از منابع داخلی و خارجی به هر میزان در اعطای تسهیلات
 ۵. اختیار اخذ هرگونه تصمیم بدون نیاز به استعلام از مرکز
 ۶. ارائه خدمات مدرن بانکی در حد استانداردهای بین‌المللی
 ۷. امکان برقراری هرگونه روابط با بانک‌های منطقه و جهان
- وی همچنین اضافه کرد طرح تجاری (Business Plan) و اساسنامه بانک مذکور تهیه شده است. ■

هم‌اکنون مدنظر قرار داده‌اند و دیگر تمایلی به ادامه روند راهبری شناورها برای ارائه خدمات براساس زمان‌بندی تعیین شده ندارند. مسئولان گراند الیانس (Grand Alliance) (یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی کانتینری شامل خط کشتیرانی هاپاگ-لوید (Hapag-Lloyd) مستقر در بندر هامبورگ) تصمیم گرفته‌اند یکی از خدمات زمان‌بندی خود بین آسیا و ایالات متحده را به مدت ۱۸ هفته به تعویق بیندازند.

کاهش شاخص اجاره کشتی

خطوط کشتیرانی بی‌تردید در آینده‌ای قابل پیش‌بینی به مقوله اجاره دادن کشتی نخواهند اندیشید. در نتیجه، مشتری کافی برای این کشتی‌ها و مباحثی چون تأمین منابع مالی و ارائه سفارش ساخت کشتی توسط شرکت‌های کشتیرانی، بانک‌های فعال در عرصه صنعت کشتیرانی و شرکت‌های بیمه وجود نخواهد داشت. متعاقب آن حجم یا میزان اجاره کشتی در حوزه حمل‌ونقل بار نیز رو به کاهش خواهد نهاد.

این امر به ویژه برای کسانی که در زمان اوج شکوفایی و رشد فعالیت‌های تجاری در عرصه حمل‌ونقل دریایی به سفارش اجاره کشتی اقدام کرده‌اند، در شرایطی که قیمت‌ها بسیار گزاف بود و سال‌ها قادر نبودند آن را اجاره کنند، اکنون مایوسانه به دنبال خریدارانی هستند تا آنها را به قیمتی بسیار پایین‌تر واگذار کنند. در حال حاضر یک کشتی کانتینری به ظرفیت ۱۷۴۰ واحد کانتینر را می‌توان فقط با ۹۰۰۰ دلار (۷۲۰۰ یورو) برای هر روز اجاره کرد، درحالی که اجاره واقعی آن ۱۳۰۰۰ دلار (۱۰۴۰۰ یورو) یا بیشتر است.

اینکه آیا ۷۰ شرکت بیمه آلمانی فعال در حوزه کشتیرانی قادر به ادامه کار در این شرایط بحرانی می‌باشند در حال‌های از ابهام قرار دارد. بیمه گران یاد شده اخیراً مبلغی معادل ۴ میلیارد یورو (۵ میلیارد دلار) را در بخش سرمایه‌گذاری جذب کردند که سال ۲۰۰۹ میلادی احتمالاً به حدود یک میلیارد یورو (۱/۲۵ میلیارد دلار) کاهش خواهد یافت. به گفته آلبرت گاندرمان (Albrecht Gundermann) مدیرعامل صندوق مالی و اعتباری دریانوردی هامبورگ، این صنعت (که سابق بر این در منابع مالی ارزان فراهم آمده توسط بانک‌ها غرق شده بود) در آینده مجبور خواهد بود با دشواری زیاد به منابع مورد نیاز که بسیار کمتر از میزان تعیین شده است، دست یابد.

به تدریج این واقعیت که شرایط تا چه حد ناگوار است، نمود می‌یابد به طوری که شرکت مالی اعتباری MPC Capital از غول‌های بازار، اخیراً یکی از مراکز مالی و اعتباری خود را تعطیل کرد و مدیریت این شرکت انتظار دارد سالانه ضرری معادل ۷۰ میلیون یورو (۸۸ میلیون دلار) را تجربه کند. مدیریت صندوق لوید (Lloyd Funds) (از شرکت‌های بیمه) نیز در نظر دارد ۱۵ درصد نیروی کار این سازمان را از کار برکنار کند.

آفن می‌گوید: «تردیدی نیست که شرکت‌های کشتیرانی یکی پس از دیگری از عرصه رقابت خارج شوند.» آقای سونکی فان اسلاو (Sonke Fanslow) مدیرعامل شرکت هانسا تروهند (Hansa Treuhand) اعتقاد دارد که در تمامی حوزه‌های مرتبط با کشتیرانی نوعی تغییر و تحول اساسی پدید خواهد آمد.

یکی دیگر از مدیران اجرایی کشتیرانی می‌گوید: «با این حال، شرکت‌هایی وجود دارند (به ویژه شرکت‌های دارای قدمت در صنعت کشتیرانی) که به سختی می‌توانند رضایت و خشنودی خود را از مشکلات برخی رقبا پنهان کنند. سال‌های اخیر مؤسسات مالی اعتباری با در اختیار داشتن اهرم منابع مالی قیمت‌ها را نابود کردند.»

براساس ارزیابی آفن، شاید حتی سه سال به طول بینجامد تا بازارهای کشتیرانی بار دیگر به وضعیت عادی باز گردند. دورنمای صنعت کشتیرانی، صنعتی که کار حمل بیش از ۹۰ درصد بار بین قاره‌ای را انجام می‌دهد، عالی است. وی در ادامه می‌افزاید: جهانی‌سازی بی‌تردید به خودی خود با رکود همراه نخواهد بود. ■



جزر و مد حمل و نقل دریایی

پیامدهای تجاری بحران اقتصادی جهان در صنعت کشتیرانی

خوان ام. یوندارف

فرآوردهای نفتی از وضعیت بهتری برخوردارند، اما این مطلوبیت شرایط تنها در مقایسه با سایر بخش‌های این صنعت (یعنی حوزه حمل و نقل کانتینری و بار فله خشک) نمود می‌یابد. در دسامبر ۲۰۰۸ میلادی، بانک جهانی پیش‌بینی

شرکت‌های کشتیرانی فعال در حوزه حمل و نقل بار فله، با کاهش قابل توجه تقاضای حمل کالا مواجه هستند و در همین راستا میزان صادرات کالاهای فله خشک بسیار کاهش یافته است. اگرچه شرکت‌های کشتیرانی فعال در حوزه حمل و نقل

کشتیرانی از صنایعی است که از بحران اقتصادی جاری مصون نبوده و نخواهد بود. در واقع، در اقصی نقاط جهان شرکت‌های کشتیرانی در حال خارج کردن کشتی‌های کانتینری از چرخه سرویس‌دهی و اخراج کارکنان شاغل در این بخش می‌باشند.



بیش از ۱۶۰ هزار DWT از میزان ۲۰۰ هزار دلار در روز در ماه آگوست سال ۲۰۰۸ به بیش از ۱۰ هزار دلار در روز در ماه نوامبر ۲۰۰۸ کاهش یافته است.

دست کم بازار نفت کش‌ها از ثبات بیشتری برخوردار بوده است. در واقع، در سال ۲۰۰۸ میلادی میزان عایدی نفت‌کش‌ها از بالاترین رکورد ثبت شده در سال ۲۰۰۴ میلادی فراتر رفته است. با این وجود، شرایط دشوارتری برای سال ۲۰۰۹ پیش‌بینی می‌شود.

به علاوه زمینه رشد و پیشرفت بالقوه دیگری در بازار حمل‌فراورده‌های نفتی با استفاده شناورهای نفت‌کشی وجود دارد که به اروپا و آمریکا تردد می‌کنند؛ فرصت یاد شده با ضرورت دوجداره بودن تمامی نفت‌کش‌ها تا سال ۲۰۱۰ گره خورده است. براساس پیش‌بینی دایو جونز (Dow Jones) بزرگ‌ترین موج در بخش شناورهای دوجداره سال آینده ایجاد خواهد شد، زمانی که مالکان نفت‌کش‌ها به آخرین مهلت تعیین شده نزدیک می‌شوند.

بحران مالی جهانی با کاهش سریع حجم فعالیت‌های تجاری در سطح جهان همراه است که این روند تمامی بخش‌های صنعت حمل‌ونقل را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. جهش اقتصادی در سال‌های اخیر و توسعه کانال پاناما باعث افزایش ظرفیت (عرضه بیش از نیاز) و نوعی بیش تعهد در حوزه تولید کشتی‌های کانتینری جدید و بزرگ‌تر را در پی داشته است. بسیاری از این سفارشات ممکن است به دلیل فقدان منابع مالی مورد نیاز لغو گردد. اما، به مجرد بهبود وضعیت اقتصادی جهان، می‌توان شاهد احیای سفارش‌های جدید و افزایش در حجم فعالیت‌های تجاری بود.

صاحبان شرکت‌ها با توجه به جایگاه یا موقعیتی که در آن قرار دارند، ممکن است در کوتاه و بلندمدت خوشبین یا بدبین باشند. برای مثال، نیلز اندرسن مدیر ارشد اجرایی شرکت مرسک (Maersk) پیش‌بینی کرده است که حجم جابه‌جایی بار در بخش کشتیرانی کانتینری جهان امسال (۲۰۰۹) منقبض خواهد شد و بازار شرایط دشواری را در سال ۲۰۱۰ میلادی تجربه خواهد کرد. از سوی دیگر، به گزارش نشریات چین‌تایپه خط کشتیرانی اورگرین مارین (Evergreen Marine) متعلق به کشور تایوان تلویحاً اعلام کرد در نظر دارد چندین فروند کشتی کانتینری به ارزش ۵/۵ میلیارد دلار را به عنوان بخشی از برنامه جایگزینی شناور سفارش دهد. مسئولان اورگرین انتظار دارند روند بهبود رکود اقتصادی جهان در سال ۲۰۱۲ آغاز شود.

مقامات آمریکایی و نیز سایر کشورهای اروپایی ایجاد فرصت‌های شغلی را مدنظر دارند. برای

کرد حجم مبادلات تجاری (تجارت جهانی) در سال ۲۰۰۹ میلادی برای نخستین بار از سال ۱۹۸۲ تاکنون به میزان ۲/۱ درصد کاهش خواهد یافت. دولت جدید آمریکا به تازگی کار خود را آغاز کرده است و از نخستین گام‌های دولت جدید برای بهبود وضعیت اقتصادی، ترغیب کنگره این کشور به تصویب لوایح یا بسته‌های پیشنهادی مربوط به حل بحران اقتصادی است. برخی از عناصر موجود در بسته پیشنهادی به یقین بر صنعت دریانوردی (از جمله طرح‌های جدید زیرساختی بندر، توسعه برنامه تضمین وام با عنوان XI و تخصیص احتمالی بورس آموزش دریانوردان بیکار) تأثیر مثبت می‌گذارد.

ما هنوز نمی‌دانیم که دولت جدید در حوزه توافقنامه‌های معلق تجاری چگونه عمل خواهد کرد، اما می‌توان انتظار داشت بر حقوق کارگران و حفاظت از محیط‌زیست بیشتر تأکید شود.

تلاش دولت‌های اروپایی و آمریکا برای رفع بحران و بهبود وضعیت اقتصادی جهان و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید (برای مثال تلاش دولت اوپاما برای ایجاد ۴ میلیون فرصت شغلی جدید در این کشور) بی‌تردید بر تجارت و در نتیجه بهبود شرایط در حوزه کشتیرانی و ساخت کشتی‌های جدید با اثرات مثبت همراه خواهد بود.

کارشناسان با نگاهی به سال ۲۰۰۸ میلادی، خبرهای منتشر شده در حوزه صنعت کشتیرانی را در این سال (که بخش به بخش مورد ارزیابی قرار گرفت) نزدیک به واقعیت یافتند.

بیشترین کاهش در محدوده کشتی‌های کانتینری مشاهده شد و براساس گزارش‌های اخیر نشریات تجاری، ظرفیت استفاده نشده در شناورهای بزرگ کانتینری هم‌اکنون در ۱۶۵ شناور یا بیشتر به چشم می‌خورد، که در مقیاس شناورها با ظرفیت ۲۰۰۰-۱۰۰۰ واحد کانتینر، ۶۰ شناور بیکار مشاهده می‌شود. انشویه بریتانیا نیوز بریف-ژانت پورتر. جای تأسف است اگر بگوییم که این کاهش در حجم فعالیت‌های حمل‌ونقل کانتینری در شرایطی اتفاق می‌افتد که ناوگان با عبور از ظرفیت ۱۳ میلیون واحد کانتینر درست پیش از عید سال نو میلادی (۲۰۰۸) روند رو به رشدی را در افزایش ظرفیت حمل بار تجربه می‌کند. براساس پیش‌بینی مرکز مشاوره‌ای اکس‌اس آلفالاینر واقع در شهر پاریس، شاید این روند رو به افزایش تا آگوست ۲۰۰۹ میلادی ادامه یابد و رکورد ظرفیت ۱۴ میلیون واحد کانتینر ثبت شود.

در حوزه حمل‌ونقل بار با استفاده از شناورهای مخصوص بار فله خشک، نشریات تجاری گزارش می‌دهند که وضعیت در این بخش اسفناک‌تر است. شاخص زمان‌بندی تردد شناور در بزرگ‌ترین شناورهای مخصوص حمل بار فله، با جابه‌جایی

مثال، دولت آمریکا متعهد به ایجاد بیش از ۴ میلیون فرصت شغلی جدید می‌باشد. برخی از این مشاغل جدید و تلاش برای بهبود شرایط شاید در صنعت دریانوردی در قالب احداث بنادر جدید و اجرای پروژه‌های حمل‌ونقل ترکیبی، تخصیص ضمانت‌نامه‌های وام برای ساخت نفت‌کش‌های دوجداره، مساعدت به شرکت‌های علاقه‌مند به کشتیرانی در مسیرهای کوتاه دریایی و تضمین آموزش ملوان‌های بیکار نمود یابد.

اگر بسته پیشنهادی اوپاما با موفقیت همراه شود و در بسته‌های مشابه کشورهای اروپایی و کشورهای توسعه یافته انعکاس یابد، ممکن است شاهد بهبود وضعیت اقتصادی در نیمه دوم سال ۲۰۰۹ میلادی و دست‌آوردهای بیشتر در سال ۲۰۱۰ میلادی باشیم. به مجرد بهبود شرایط اقتصادی، صنعت دریانوردی نیز به تبع آن بهبود خواهد یافت. به گفته دریانوردان، وقتی آب دریا بالا می‌آید تمامی قایق‌ها را بالا می‌برد. ■

خیزشی بهاری

نگاهی تحلیلی به وضعیت سه شرکت دریایی در بازار سرمایه

بابک اخوت پور



تالار بورس و اوراق بهادار ایران، از سال گذشته، پذیرای سه شرکت مرتبط با حوزه دریا شد. با ورود کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بورس همراه با شرکت «تایدواتر» خاورمیانه و شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا)، بورس تا حدودی با صنایع مرتبط با دریا عجین شده است، چرا که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قاعدتاً به عنوان یک شرکت فعال در حوزه حمل و نقل دریایی می‌تواند به آشنایی سهام‌داران با حوزه حمل و نقل دریایی کمک کند. همچنین شرکت تایدواتر، اطلاعات سهام‌داران را از فعالیت‌های خدمات بندری افزایش می‌دهد و شرکت صدرا به افزایش سطح آگاهی آنها نسبت به صنایع دریایی، آفشور و کشتی‌سازی کمک خواهد کرد.

ارزش این سه شرکت در بازار سهام ایران، هم‌اکنون به بیش از ۱۷۵۰۰ میلیارد ریال بالغ می‌شود و بیش از ۵۰۰۰ سهام‌دار حقیقی و حقوقی سهام این سه شرکت را در اختیار دارند. البته این ارقام در مقایسه با ارزش ۴۰۰ هزار میلیارد ریالی بورس و وجود بیش از ۳/۷ میلیون سهام‌دار در آن، قابل توجه نیست و متأسفانه می‌توان مدعی بود در حوزه بورس نیز سهم بخش دریا، چندان بالا نبوده و سهام‌داران و حتی مدیران مرتبط با این بخش با دیده تردید به شرکت‌های دریایی می‌نگرند و گاهی همین دیدگاه به مانعی برای عدم حضور شرکت‌های موفق دریایی در بورس بدل می‌شود.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

کشتیرانی به عنوان سومین شرکت دریایی، خرداد ماه سال گذشته، تجربه ورود به بورس را پیدا کرد. در آن زمان با افزایش شدید شاخص BDI این شرکت تعدیل‌های مناسبی در سود اعلامی خود به بورس داد و همین امر موجب شد در مدت زمانی کمتر از سه ماه، سهام‌داران بیش از ۱۰۰ درصد از خرید سهام کشتیرانی سود ببرند. اما این امر چندان دوام نیاورد. تحریم اعمالی از سوی آمریکا اگرچه در واقعیت تأثیری جدی بر فعالیت‌های کشتیرانی نگذاشت، اما در نهایت موجب شد جوی منفی در بازار سرمایه نسبت به فعالیت‌های این شرکت ایجاد شود. از سوی دیگر ربه‌شده شدن دو فروند از کشتی‌های این شرکت که یکی به صورت ملکی در اختیار آن بود و دومی در اجاره کشتیرانی قرار داشت، ریسک سرمایه‌گذاری در کشتیرانی را افزایش داد. در نهایت افت شدید شاخص بالتیک که در اثر بحران جهانی اتفاق افتاد و به کاهش تجارت

میان کشورها و در نهایت رکود در حمل و نقل دریایی انجامید، به یکبارہ موجب رونق سهام کشتیرانی در بورس شد.

وضعیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هم‌اکنون تا حدودی رو به بهبود است. شاخص بالتیک که در اواخر سال ۲۰۰۸ میلادی به حدود ۷۷۰ واحد رسیده بود، امروز از ۱۸۰۰ واحد گذشته است و کشتی‌های ربه‌شده به ناوگان شرکت برگشته‌اند. جامعه جهانی مصمم‌تر از گذشته، نسبت به دزدان دریایی برخورد می‌کند. چشم‌انداز اقتصاد جهانی و تجارت بین‌الملل تا حدودی بهبود یافته است و استراتژی کشتیرانی در استفاده و توجه بیشتر نسبت به بازار داخلی تا حدودی کاهش درآمدها از بازارهای جهانی را جبران کرده است.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران طی ۹ ماهه سال مالی خود موفق به پوشش ۷۹ درصدی پیش‌بینی درآمد هر سهم خود شده است. این امر نشان می‌دهد

البته این پایان ماجرا نیست.

شرکت «تایدواتر» خاورمیانه

شرکت «تایدواتر» به عنوان یکی دیگر از شرکت‌های دریایی به شدت به وضعیت تجارت جهانی و رونق اقتصادی وابسته است. اگرچه سال گذشته در مجموع عملیات بندری کشور با حدود ۲ درصد رشد روبه‌رو بود اما در ماه‌های پایانی سال، رشد عملیات کانتینری در بندر شهید رجایی به عنوان مهم‌ترین منبع درآمد شرکت «تایدواتر» سیر نزولی را طی کرد تا اینکه در اسفند ماه به طور کامل منفی شد. شاید یکی از دلایل اصلی تعدیل‌های منفی اعمال شده از سوی «تایدواتر»، طی ماه‌های گذشته نیز همین امر باشد. هم‌اکنون پیش‌بینی می‌شود هر سهم «تایدواتر» به ۱۲۹۰ ریال رسیده است و این در حالی است که این شرکت سال گذشته ۱۴۰۰ ریال سود بین سهام‌داران خود تقسیم کرد.

اما این موضوع چندان نگران‌کننده نیست. شرکت «تایدواتر» سال گذشته و در اواخر آن موفق به انعقاد قرارداد بلندمدت فعالیت در پایانه کانتینری شهید رجایی به مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار شد. مدیرعامل این شرکت، در مراسم امضای

با وجود کاهش شدید، کرایه حمل دریایی این شرکت با اتخاذ راهکارهای مناسب در رسیدن به اهداف خود موفق شده است. از سوی دیگر مجوز افزایش ۶۰ درصدی سرمایه برای شرکت کشتیرانی صادر شده و این شرکت می‌تواند با استفاده از آن برخی از موانع مالی خود را رفع کند. اگرچه در مجوز صادر شده، موضوع استفاده از این میزان افزایش سرمایه، برای توسعه ناوگان ذکر شده است، اما به نظر می‌رسد در شرایط رکود فعلی این اقدام عملی نشود.

آمار یک ماه گذشته معامله‌های کشتیرانی در بورس نشان می‌دهد، روند رو به رشد ولی آرام قیمت سهام این شرکت آغاز شده است. تحلیل‌گران معتقدند با کوچک‌ترین بهبود در اوضاع اقتصاد جهانی و رونق تجارت و حمل‌ونقل دریایی با توجه به تعداد ناوگان کشتیرانی و ظرفیت حمل این شرکت، می‌توان شاهد رشد روز افزون قیمت سهام کشتیرانی بود. از سوی دیگر به طور قطع روند افزایش درآمدهای این شرکت به افزایش سود هر سهم منجر می‌شود و می‌توان امیدوار بود سهام کشتیرانی برای سال ۲۰۱۰ میلادی یکی از سهام‌های مطرح بازار لقب بگیرد.

شرکت صنعتی دریایی ایران

شرکت صنعتی دریایی ایران «صدرا» دوره‌ای پرفراز و نشیب را در بورس طی کرده است. شرکتی که زمانی معامله آن عنوان بزرگ‌ترین معامله تاریخ بورس لقب گرفت، روزگاری است اوضاع خوبی در بورس ندارد. این شرکت در آخرین اعلامیه خود به بورس پیش‌بینی ۱۲۵ ریال ضرر را اعلام کرده است. صدرا در دوره‌ای برنده بی‌چون و چرای مناقصه‌های دولتی در حوزه صنایع نفتی دریایی بود. اما امروز در آخرین پروژه‌های به یادگار مانده از دوران قدیم نیز مشکل دارد. سال گذشته و اساساً سه سال گذشته برای شرکت صدرا سال‌های خوبی نبود. پروژه جدیدی به این شرکت واگذار نشد و همین امر به یک بحران نقدینگی در شرکت منجر شد. از سوی دیگر افزایش پی‌درپی در قیمت جهانی فولاد و تأخیر در اجرای پروژه‌های نفتی موجب درماندگی «صدرا» برای اجرای به موقع آنها شد.

شرکت‌های رقیب نیز به یک باره قراردادهای

بزرگی را از آن خود کردند و در این بین «صدرا» در میدان تنها ماند. با این وجود نمی‌توان شرکت «صدرا» را به طور کامل ناامید دانست. سال ۸۸ سال خوبی برای سهام‌داران «صدرا» با وجود اعلام پیش‌بینی ضرر است. بلوک ۵۱ درصدی سهام «صدرا» اوایل اردیبهشت ماه به قرارگاه خاتم واگذار شد. قرارگاه خاتم هم‌اکنون پروژه‌های بزرگی را در بخش‌های آشور و صنایع دریایی و حتی بخش بندری در اختیار دارد و خرید «صدرا» و استفاده از توان مهندسی و امکان‌ها و تجهیزات این شرکت می‌تواند قرارگاه خاتم را در اجرای پروژه‌های یاری دهد. این امر می‌تواند ضررهای صدرا را به سود تبدیل کند.

نکته جالب در معامله سهام «صدرا» به وسیله قرارگاه خاتم این است که یک روز پیش از واگذاری سهام، نماد این شرکت که برای اعلام پیش‌بینی ضرر بسته شده بود باز شد، اما قیمت آن با بیش از ۶۷ درصد رشد به ۱۱۲۰ ریال رسید! با این اوضاع به نظر می‌رسد سال ۸۸ شروع خوبی برای صدرا خواهد بود و



قرارداد گفته بود: این تفاهم‌نامه، بزرگ‌ترین قرارداد خدمات بندری است که تاکنون برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور به ثبت رسیده است. از سوی دیگر شرکت «تایدواتر» سال گذشته با امضای قراردادی با یک شرکت نروژی، شریک مورد نظر سازمان بنادر را برای قرارداد سالویج فراهم کرد تا این قرارداد که به مراحل ابطال رسیده بود، دوباره زنده شود. هم‌اکنون شرکت ایرانی-نروژی سالوویج تایدواتر به ثبت رسیده است، تا قرارداد عملیاتی شود. یکی از نکات مهم در خصوص فعالیت شرکت «تایدواتر» سهام‌دار بودن شرکت «مهر اقتصاد ایرانیان» در این شرکت است. این شرکت در واقع جایگزین سازمان بنادر و دریانوردی شده است تا رأس هرم «تایدواتر» را در دست بگیرد. «مهر اقتصاد ایرانیان» هم‌اکنون سهام‌دار شرکت‌های بزرگی در بورس است و از این نظر توانایی حمایت لازم از سهام «تایدواتر» را در بورس دارد. می‌توان پیش‌بینی کرد سال ۸۸ برای شرکت «تایدواتر» نیز نوید روزهای بهاری است. ■



کشند سرخ پدیده‌ای است که در اثر تجمع بیش از حد جلبک‌های تک سلولی به وجود می‌آید. گونه‌های بسیاری می‌توانند باعث بروز امواج سرخ شوند. این گونه‌ها با توجه به نوع و ایجاد توده‌های مخرب جذب اکسیژن محیط و انتشار سم یا مخاط باعث مرگ و میر آبزیان، آلودگی سواحل، اختلال در گردشگری و جاذبه‌های محیط می‌شوند. البته همیشه این موجودات در دریا رنگ سرخ ایجاد نمی‌کنند بلکه می‌توان آن را در رنگ‌های قهوه‌ای، نارنجی، ارغوانی و زرد نیز مشاهده کرد.

در این مقاله به معرفی گونه ایجاد کننده کشند قرمز در منطقه خلیج فارس، سابقه شکوفایی پلانکتونی در دنیا، تأثیر کشند سرخ بر آبزیان منطقه، تأثیر کشند سرخ بر انسان، مناطق اصلی تحت تأثیر کشند سرخ، عوامل ایجاد کننده این شکوفایی جلبکی و در نهایت پیشنهاد راه‌حلی برای از بین بردن این‌گونه مهاجم پرداخته شده است.

تهدید امواج سرخ

پدیده کشند سرخ و تأثیرات آن در محیط زیست خلیج فارس

مآنده واحدی

خلیج فارس دریایی نیم بسته با وسعتی حدود ۲۴۰ هزار کیلومتر مربع و میانگین ژرفای ۲۵ تا ۳۵ متر است. این منطقه پناهگاه موجودات دریایی به ویژه آبزیان ظریف و کوچک از قبیل ماهی‌های تزئینی، مرجان‌ها، صدف‌ها، حلزون‌ها، نرم‌تنان، شقایق‌ها، اسفنج‌ها، عروس دریایی، میگو و غیره است. تعداد زیادی از این موجودات در نوع خود زیباترین موجودات دریایی هستند اما امروزه این زیستگاه طبیعی و زیبا دستخوش تغییرات و خسارات جبران‌ناپذیری شده است؛ که از آن جمله می‌توان به وقوع پدیده کشند قرمز در آب‌های جنوبی ایران اشاره کرد. این روزها به جای بوی شرابی و گرمای آب‌های جنوب، بوی تعفن فضا را پر کرده و ساحل پوشیده از اجساد گونه‌های مختلف ماهی‌ها شده است و می‌توان گفت دریای نیلگون خلیج فارس تبدیل به دریای خون شده است. این پدیده دارای سه ویژگی است که شامل طیف رنگ آن از قرمز تا قهوه‌ای و حتی سیاه رنگ است، بوی زننده آن که ناشی از تجزیه باکتریایی می‌باشد و سومین ویژگی که تشکیل کف به هنگامی است که به درجانی از رشد می‌رسد.

بیان مسئله

کشند سرخ پدیده‌ای است که بر اثر تجمع بیش از حد یا شکوفایی موجودات تک سلولی به نام پلانکتون و از جمله داینوفلاژله‌ها به وجود می‌آید. داینوفلاژله‌ها گروهی از جلبک‌های تک سلولی با دو تازک هستند و در چرخه تولید اولیه اقیانوس‌ها اهمیت زیادی دارند. سلول‌های این موجودات دارای رنگدانه‌هایی به رنگ قرمز، قهوه‌ای و زرد هستند. زیستگاه این داینوفلاژله‌ها شامل آب شیرین، لب شور و شور است.

از میان حدود ۲۰۰۰ گونه شناسایی شده از داینوفلاژله‌ها تنها ده درصد متعلق به آب شیرین هستند. این موجودات در آب‌های گرم یکی از مهم‌ترین تولیدکنندگان اولیه پلانکتونی به شمار می‌روند.

به هر حال این موجودات در اکثر نواحی اقیانوسی یافت می‌شوند اما تراکم آنها در آب‌های گرمسیری و نیمه گرمسیری بیشتر است.

داینوفلاژله‌ها قادر به ایجاد پدیده شکوفایی در آب هستند که گاه با کشند سرخ همراه می‌شوند و رنگ آب را به قرمز، قهوه‌ای، زرد یا رنگ‌های دیگر تغییر می‌دهند.

در اوج کشند قرمز هزاران یا صدها هزار یاخته پلانکتونی در یک قطره آب وجود دارد.

از میان گونه‌های مختلف داینوفلاژله‌ها، ۶۰ گونه قادر به تولید سم هستند و شکوفایی آنها به شکوفایی مضر جلبکی (HAB) معروف است. البته همه گونه‌های مسبب کشند سرخ، سمی نیستند؛ به عنوان مثال نام دریای سرخ به علت شکوفایی غیرسمی سیانوباکتری‌هایی^۱ است که دارای رنگیزه بسیار قرمزی هستند.

اما جنسی که در خلیج فارس مسئول ایجاد کشند

سرخ است به نام کولودینیوم^۲ نامیده می‌شود. کولودینیوم از گروه جلبک‌های مضر (HAB) است و دارای سم عصبی نوروتوکسین می‌باشد. نوروتوکسین در مقابل گرما ثابت می‌ماند و نوعی سم آلكالوئیدی است که بیشتر سیستم عصبی و تنفسی را درگیر می‌کند.

روش غالب تکثیر در این فیتوپلانکتون‌ها تقسیم ساده سلولی است. به این ترتیب که یک سلول بر اثر رشد بزرگ‌تر شده سپس به دو سلول تقسیم می‌شود، پس از آن این دو سلول به چهار سلول و به همین ترتیب تکثیر ادامه می‌یابد.

در شرایط نامساعد محیطی این گونه می‌تواند از طریق دو جنسی تکثیر پیدا کند. در این حالت دیواره ضخیمی به نام کیست تشکیل می‌دهد. این کیست‌ها در واقع سلول در حال خواب هستند، در کف دریا رسوب می‌کنند و می‌توانند تا مدت طولانی زنده بمانند. هنگامی که دوباره شرایط مساعد می‌شود کیست‌ها جوانه می‌زنند و به صورت سلول مناسب رشد در می‌آیند و ایجاد شکوفایی می‌کنند. در واقع تشکیل کیست تسهیلات لازم

کشند سرخ از مهر ماه سال ۸۷ در آب‌های ساحلی استان هرمزگان مشاهده شد و در مدت شش ماه سطح وسیعی از خلیج فارس و دریای عمان را دربرگرفت.

برای پخش گونه را فراهم می‌کند.

سابقه شکوفایی پلانکتونی در دنیا

شکوفایی این گونه از پلانکتون‌ها در دهه اخیر افزایش یافته و سبب مرگ و میر وسیع آبزیان و آسیب جدی به مزارع پرورش و همچنین صخره‌های مرجانی شده است.

کشند قرمز با جنس کولودینیوم طی ده سال گذشته در سواحل و آب‌های جنوب شرقی آسیا، اقیانوس آرام و خلیج کالیفرنیا ظهور کرده و موجب خسارات چشمگیری در صنعت ماهیگیری کشورهای آمریکا (۲۰۰۴، ۲۰۰۶، ۱۹۹۶)، فیلیپین (۲۰۰۵)، ژاپن، چین و کره جنوبی شده است. به طوری که در سواحل کره این پدیده به صورت سالانه رخ می‌دهد.

تأثیر کشند سرخ بر آب‌زیان منطقه خلیج فارس
این پدیده خسارات بسیاری به صیادان، استخرهای

پرورش میگو، صنعت گردشگری و محیط‌زیست این منطقه وارد کرده است.

نابودی تعداد زیادی از جانداران دریایی همچون خیار دریایی، صدف‌ها، ستاره دریایی، مرجان‌ها، لاک‌پشت‌ها و ماهیان از آثار این هیولای سرخ دریایی است.

به طور کلی رخداد این کشند با مرگ و میر بالای ماهیان شیلانی توأم است. مرگ‌زایی آن به دلیل مصرف اکسیژن آب توسط این موجودات تک سلولی و کاهش شدید اکسیژن آب و همچنین چسبیدن آن به آبشش‌ها و ایجاد تورم در بافت آبششی ماهی‌ها می‌باشد. علت مرگ و میر نرم‌تنان نیز تماس فیزیکی با این جلبک میکروسکوپی است.

سایر موجودات فیلترکننده^۳ نیز از این فیتوپلانکتون‌ها تغذیه می‌کنند و به این ترتیب سم وارد بدن آنها می‌شود و در ادامه زنجیره غذایی وارد بدن ماهی‌ها و سایر جاندارانی می‌شود که از آنها به عنوان یک منبع غذایی استفاده می‌کنند.

این فیتوپلانکتون‌ها پس از مرگ به یکدیگر می‌چسبند، توده ژلاتینی تشکیل می‌دهند و رسوب می‌کنند و به این ترتیب اثر تخریبی بر روی موجودات کفزی و مرجان‌ها دارند.

براساس بررسی‌های مؤسسه تحقیقات شیلات ایران، تراکم بالاتر از ۵۰ میلیون سلول در لیتر کولودینیوم، باعث مرگ صد در صد آبزیان در مدت ۲۴ ساعت می‌شود.

تأثیر کشند سرخ و سم حاصل از آن بر انسان

هنوز مشخص نشده است که این سم برای انسان خطرناک باشد و مصرف ماهی زنده توسط انسان بلامانع است اما باید از مصرف ماهی مرده و یا خوردن پوست و کبد ماهی به علت تجمع سم پرهیز کرد. مصرف میگو، خرچنگ و لابستر نیز بلامانع است زیرا این جانوران توسط کشند سرخ آسیب نمی‌بینند. مصرف نرم‌تنان دوکفه‌ای نیز به شدت خطرناک است زیرا این سم در دوکفه‌ای‌ها آسیب جدی وارد می‌کند و پخت و پز نیز سم این صدف‌ها را از بین نمی‌برد. دست زدن به ماهی یا موجودات مرده در سواحل دریا در زمان کشند سرخ نیز برای انسان بسیار خطرناک است. شنا کردن در دریا و نزدیک این جلبک‌ها باعث ایجاد تحریکات چشمی و پوستی می‌شود و فرد را دچار مسمومیت می‌کند.

افراد مستعد حساسیت و یا آسم در معرض جریان‌های باد برخاسته از دریا در زمان کشند سرخ، دچار تشدید علائم آبریزش از چشم و بینی و تحریکات پوستی می‌شوند.

اثر سم حاصل از کولودینیوم در نتیجه مصرف صدف، به صورت مورمور شدن دهان و لب‌ها شروع می‌شود و بی‌حسی به سایر عضلات کشیده می‌شود و در نهایت فلج عضلات، نارسایی تنفسی و مرگ روی می‌دهد.

(HAB) وجود دارند، یکی از علل پراکنش مذکور باشند. برآورد شده است که یک کشتی از طریق مخازن آب توازن خود می‌تواند ۳۰۰ میلیارد داینوفلاژله سمی را جابه‌جا کند. همان‌طور که در گذشته نیز گونه مهاجم شانه‌دار خزر^۵ از طریق آب توازن کشتی و از دریای سیاه و آذوف وارد دریای خزر شد و خسارات جبران‌ناپذیری به محیط‌زیست خزر و به خصوص صنعت ماهیان خاویاری وارد کرد.

منابع خبری کویت نیز علت این پدیده را حضور عامل این شکوفایی در آب توازن کشتی‌ها می‌دانند و معتقدند مسیر کشتیرانی بین قطر و کویت و تخلیه آب توازن دلیل این موضوع بوده است.

ریزش شدید باران

افزایش حرارت، تقلیل میزان نمک و افزایش مواد غذایی آب به خصوص ویتامین B_{۱۲} از عوامل مؤثر در ایجاد محیط مناسب برای رشد سریع این فیتوپلانکتون‌ها است. ویتامین B_{۱۲} که حاصل فعالیت باکتری‌ها در محیطی پوشیده از گیاه مناطق مردابی است، پس از بارندگی‌های شدید به مقدار زیاد شسته شده و وارد دریا می‌شود. ریزش باران از طرفی موجب کم شدن نمک آب می‌شود و به این ترتیب محیط مناسبی برای رشد این موجودات به وجود می‌آید.

زلزله

برخی از دانشمندان ناسا به تازگی دریافته‌اند که افزایش کلروفیل آب رابطه مستقیمی با فرکانس دریافتی از زلزله‌های دریایی دارد. با چنین فرضی می‌توان با استفاده از میزان کلروفیل a در تصاویر و عکس‌های ماهواره‌ای وقوع زلزله را خبر داد. براین اساس به دنبال وقوع زلزله لایه‌های زمین با یکدیگر اصطکاک می‌یابند و حرارت تولید می‌شود. افزایش دمای آب باعث افزایش کلروفیل a و جلبک می‌شود. از سوی دیگر وقوع زمین لرزه باعث به وجود آمدن پدیده دیگری به نام upwelling می‌شود که در اثر این پدیده مواد مغذی ته‌نشین شده در بستر دریا، در آب پراکنده و موجب شکوفایی بی‌رویه پلانکتون‌ها می‌شوند. این حالت در زلزله اخیر قشم نیز ایجاد شده است و مواد مغذی در آب دریا پراکنده شده‌اند. منابع خبری عمان نیز علت این پدیده را جریان‌های فراچاهنده (upwelling) بین ماه‌های فوریه و مارس اعلام کرده‌اند.

فاضلاب‌های شهری و صنعتی

زمانی که فاضلاب‌های شهری و صنعتی، زهکشی زمین‌های کشاورزی و ضایعات استخرهای پرورش ماهی، به دریا راه می‌یابند نیترات و فسفات موجود در آب دریا را افزایش می‌دهند که این مواد برای تغذیه این‌گونه مهاجم بسیار مناسب هستند، چرا که کاهش غلظت سیلیس و افزایش نیترات و فسفات در آب، رشد و گسترش داینوفلاژله‌ها



در اسفند سال ۸۷ این داینوفلاژله‌ها به سمت آب‌های ساحلی استان خوزستان حرکت کردند و پس از استان خوزستان به سمت کویت و سپس به عربستان و بحرین می‌روند و در نهایت تبدیل به یک بحران زیست‌محیطی جبران‌ناپذیر خواهند شد.

آمریکا (WHOI) به انجام رسیده، مشخص شده است که کیست‌های این‌گونه از مناطق خارج از خلیج فارس تحت تأثیر جریان‌ها و توفان‌های گرمسیری به این منطقه منتقل و به علت مساعد شدن شرایط زیستی باعث ایجاد شکوفایی جلبکی شده‌اند. سرپرست این تیم پروفیسور Mc.Gillicuddy (اقیانوس‌شناس زیستی از WHOI) است که با همکاری امارات متحده عربی بر روی این پدیده کار می‌کند.

آب توازن کشتی‌ها^۴

احتمال می‌رود کشتی‌هایی که در مخزن آب توازنشان موجودات عامل شکوفایی مضر جلبکی

مناطق اصلی تحت تأثیر کشند سرخ

کشند سرخ از مهرماه سال ۸۷ در آب‌های ساحلی استان هرمزگان مشاهده شد و در مدت شش ماه سطح وسیعی از خلیج فارس و دریای عمان را دربرگرفت همچنین در بخش ایرانی خلیج فارس تا جزیره کیش امتداد یافته است و حتی در امارت‌نشین شارجه و مسقط در عمان پیشروی کرده است.

مرجان‌های بخش شمالی جزیره لارک، جنوب شرقی جزیره قشم و شرق جزیره فارور نیز از این پدیده در امان نمانده‌اند و بخش اعظمی از مرجان‌های شاخ گوزنی به ویژه در جزایر لارک و قشم بر اثر خفگی و کاهش نور، سفید و با مرگ و میر بسیاری روبه‌رو شده‌اند.

در ماه‌های بهمن و اسفند سال ۸۷ از فعالیت‌های این پدیده در اطراف جزایر فارور، کیش و آب‌های سطحی بندر لنگه کاسته شده است و آب‌های این مناطق به دلیل کاهش زئوپلانکتون‌ها و ماهیان ساکن در این منطقه کاملاً شفاف شده است.

در اسفند سال ۸۷ این داینوفلاژله‌ها به سمت آب‌های ساحلی استان خوزستان حرکت کردند و پس از استان خوزستان به سمت کویت و سپس به عربستان و بحرین می‌روند و در نهایت تبدیل به یک بحران زیست‌محیطی جبران‌ناپذیر خواهند شد.

در جزیره خارک به دلیل سرمای زیاد آب، هنوز آب‌های این منطقه به کشند قرمز آلوده نشده‌اند. خطر ناشی از داینوفلاژله‌ها بیشتر متوجه کشورهایی است که در عرض جغرافیایی پایین و مجاور دریا قرار دارند، زیرا تحقیقات نشان داده است که تنوع فراوانی داینوفلاژله‌ها در این عرض از نواحی دیگر بیشتر بوده است.

عوامل ایجاد کننده شکوفایی جلبکی

فرضیه‌های مختلفی برای ورود این‌گونه مهاجم به منطقه مطرح شده است که عبارتند از:

توفان

توفان و ایجاد موج‌های توفانی موجب خسارات سنگین و کشته شدن تعداد زیادی از مردم می‌شود. از سوی دیگر توفان با ایجاد و حمل مواد به داخل آب همچنین دیگر جریان‌های دریایی باعث به هم ریختگی سطحی، فراوانی یک دفعه و بلوم داینوفلاژله‌ها می‌شود.

متأسفانه پس از توفان گونو، کیست برخی از گونه‌های دریای عمان وارد خلیج فارس شد. فیتوپلانکتون‌هایی که از جنس کوکلودینیوم هستند در شرایط نامساعد محیطی، کیستی را تولید می‌کنند که این کیست‌ها تخم خوابند و قادرند سال‌ها در شرایط نامساعد باقی بمانند و به محض فراهم شدن شرایط مناسب رو به ازدیاد می‌گذارند و در محیط ایجاد بلوم می‌کنند.

براساس آخرین تحقیقاتی که از سوی انستیتو اقیانوس نگاری دانشگاه ایالتی کارولینای شمالی

تحلیل پایداری شناورها

مؤلفان: محمد مونسان - فرهاد صفری
ناشر: کانون پژوهش (۱۳۸۷)



این کتاب، تلاشی است با هدف پاسخ به نیازهای علمی رشته مهندسی کشتی‌سازی که متن آن در ۸ فصل و ۵۱۱ صفحه به بررسی فنی - مهندسی این موضوع می‌پردازد. بنا به

اظهار مؤلفان در این کتاب از ۱۳ مرجع لاتین و ۵ مرجع فارسی استفاده شده است. مرجع‌های مورد استفاده در یک بازه زمانی از فاصله سال‌های ۱۹۷۱ الی ۲۰۰۳ میلادی می‌باشد.

محتوای کتاب در فصل دوم طی صفحات ۱۳۵ الی ۳۵۳ اختصاص به پایداری عرضی شناور دارد و در ۲۸ بخش جداگانه، زیربخش‌های فنی متعددی را تشریح می‌کند. فصل سوم کتاب در دو بخش و حدود ۳۰ صفحه به بررسی پایداری طولی می‌پردازد و با ارائه مفاهیمی در زمینه پایداری طولی شناور که در بخش اول این فصل آمده است، موضوع اثرات تغییر چگالی آب دریا بر پایداری شناور را در بخش دوم بررسی می‌کند.

فصل چهارم به تحلیل هیدرواستاتیک زیردریایی می‌پردازد و به نوعی چکیده‌ای از مفاهیم مندرج در کتاب‌های تألیف شده در این موضوع است، اما با این تأکید که فقط به بحث پایداری پرداخته و از رشته کلام خارج نمی‌شود. پایداری در حالت سطحی، زیرسطحی و انتقال، پایداری در زیر آب و بررسی مؤلفه‌های خاص پایداری زیردریایی از جمله زیرمجموعه‌های این فصل هستند.

فصل پنجم به موضوع پایداری در وضعیت آسیب‌دیدگی و هنگام به داک بردن شناور ناظر است و طی عناصر موضوعی مختلفی به تحلیل شرایط فنی می‌پردازد. مجموعه کتاب، از رویکردی آموزشی برخوردار است خاصه آنکه تمامی مطالب تشریحی را با اتکا به دو مصداق شناوری نمونه به تجزیه و تحلیل فنی می‌کشاند. این فرایند که استنباطی مجازی از یک «کارگاه» است، خط زنجیره‌ای نابی را برای تعقیب موضوع در اختیار دانشجویان و خوانندگان قرار می‌دهد. نثر نگارشی کتاب و ترتیب موضوع‌ها با توجه به محتوا و موضوع کتاب رسا و گویاست و از زبان متداول این نوع زمینه‌ها بهره‌مند است.

به طور طبیعی نثر کتاب‌هایی از این دست مورد نیاز جامعه دریایی می‌باشد و از آنجا که مخاطبان این موضوع‌ها، خاص می‌باشند لذا حمایت مراکز علمی، دانشگاهی و پژوهشی به عنوان یک اصل قطعی همیشه مورد تأکید است. ■

باعث بالا رفتن تیرگی آب می‌شود و به مرجان‌ها آسیب می‌رساند.

نتیجه‌گیری

امروزه به علت دخالت بی‌رویه انسان نظم محیط‌زیست مختل شده است. پدیده کشند قرمز در خلیج فارس نیز از این قاعده مستثنی نیست و لازم است کلیه ارگان‌های مرتبط با این بحران زیست‌محیطی، با بکارگیری متخصصان داخلی و خارجی شکوفایی مضر را به طور جامع بررسی کنند؛ از جمله اینکه منبع آغازین و الگوی گسترش این پلانکتون را مشخص نمایند، تأثیر آن را بر آبزیان، محیط‌زیست و انسان به طور دقیق تعیین کنند و در نهایت با بررسی روش‌های کنترل این پدیده و استفاده از تجارب سایر کشورها و تطبیق آن روش‌ها با اکوسیستم منطقه خلیج فارس، بهترین راه مبارزه با این گونه مهاجم را بیابند چرا که هرگونه اقدام نسنجیده نه تنها مشکل را حل نمی‌کند بلکه بحران را حادتر و جبران آن را سخت‌تر خواهد کرد. ■

پانویس‌ها

۱. Cyanobacteria
۲. Cochlodinium
۳. Filter Feeder
۴. Ballast Water
۵. Mnemiopsis leidyi

منابع

۱. حبیبی، طلعت. ۱۳۷۷. جانورشناسی بی‌مهره‌ها. انتشارات دانشگاه تهران.
۲. ریاحی، حسین. ۱۳۸۳. تالوفیت‌ها. انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
۳. بهمنی. ۱۳۸۴. معرفی برخی از مسمومیت‌های دریایی ناشی از آبزیان و تدابیر درمانی آنها. مؤسسه تحقیقات و آموزش شیلات.
۴. نبوی، ع. ۱۳۸۵. اثرات زیست‌محیطی کشند قرمز. پایان‌نامه کارشناسی ارشد.
۵. گزارش آخرین وضعیت و اقدامات و پیشنهادها در زمینه شکوفایی پلانکتونی در آب‌های جنوب کشور. مؤسسه تحقیقات شیلات ایران.
۶. خبرگزاری مهر ۱۳۸۷/۹/۱۱.
۷. خبرگزاری جمهوری اسلامی ۱۳۸۷/۱۰/۱۷.
8. Tomas, Carmelo R. (1997). Identifying Marine Phytoplankton. San Diego. Academic.
9. www.IMO.org.
10. www.bigelow.org / edhab/techniques.html.
11. Sumich, James L. (1999). An Introduction to the Biology of Marine Life. Boston. Mc Graw Hill.
12. Bilgrami, K.S. and sah. L.C. (2002). A text book of Algae. New Delhi. Satish Kumar Jain.

را افزایش می‌دهد. بیش از ۵۰ سال است که شهرهای جنوبی ایران بدون استفاده از تصفیه‌خانه، فاضلاب شهرهای خود را مستقیم به دریا می‌ریزند و تمامی این عوامل نه تنها باعث مرگ و میر ماهی‌ها می‌شود و ظاهر دریای آبی خلیج فارس را به خطر می‌اندازد بلکه در محیط می‌ماند و کیست تولید می‌کند و حتی با غلبه موقتی بر این مشکل باز هم احتمال دارد در سال‌های آینده با مساعد شدن مجدد شرایط محیطی کیست‌های باقی مانده در منطقه خلیج فارس فعال شوند و بوم جدیدی ایجاد کنند. اما به هر حال از بین تمامی فرضیه‌های احتمالی نامبرده در ایجاد شکوفایی مضر جلبکی منطقه خلیج فارس، به نظر می‌رسد عامل آب توازن کشتی‌ها و در مرحله بعد توفان بیشتر از عوامل دیگر در بروز این پدیده زیست‌محیطی مؤثر باشند.

روش‌های کنترل HAB در منطقه خلیج فارس

روش‌های عمومی کنترل شکوفایی مضر جلبکی HAB که در خلیج فارس قابل ارزیابی و بررسی هستند عبارتند از:

- ۱- فیزیکی
- ۲- استفاده از خاک رس
- ۳- جلوگیری از ورود پساب‌های صنعتی و شهری به دریا
- ۴- تصفیه پساب با استفاده از کشت جلبک در حوضچه‌های تصفیه
- ۵- استفاده از گیاه Strombidinopsis jeokjo
- ۶- کنترل آب توازن کشتی‌ها
- ۷- شیمیایی
- ۸- هیپوکلریت سدیم تولید شده از الکترولیز آب دریا NaOCl
- ۹- بیولوژیکی
- ۱۰- استفاده از زئوپلانکتون‌ها
- ۱۱- بکارگیری سیانوباکتری‌ها
- ۱۲- استفاده از باکتری‌های ضد جلبک

با توجه به راه‌حل‌های ارائه شده بهتر است از تجارب سایر کشورها از جمله کشورهای اسکانداوی و کره جنوبی نیز در برخورد با این مشکل زیست‌محیطی استفاده شود، چرا که این کشورها تجربه‌های موفقی در این زمینه داشته‌اند؛ به طور مثال کشور کره هر ساله با این مسئله روبه‌رو است و برای از بین بردن آن از پاشیدن خاک رس در مناطق آلوده استفاده می‌کند. خاک رس باعث تجمع و رسوب توده پلانکتونی می‌شود، البته خاک رس بدون فسفات مدنظر است، چرا که غلظت بالای فسفات باعث تشدید بوم می‌شود و زئوپلانکتون‌ها (مصرف‌کننده‌های فیتوپلانکتون) را از بین می‌برد. ظاهراً استفاده از خاک رس در آب‌های کره به خوبی جواب مثبت داده است اما با توجه به خصوصیات جغرافیایی و شرایط اکولوژیکی و زیستی منطقه خلیج فارس این روش مناسب به نظر نمی‌رسد چرا که خاک رس در مناطق مرجانی



اشاره

شاید بارها از خود پرسیده باشید که چرا با وجود بروز فاجعه‌های زیست‌محیطی متعددی چون شانه‌دار مهاجم، مرگ دولفین‌ها و... در آب‌های شمالی و جنوبی کشورمان همچنان شاهد تراژدی‌هایی از این دست هستیم. فاجعه‌هایی که دریا را به عنوان یکی از عظیم‌ترین ثروت‌های ملی دچار بحران کرده است و محیط‌زیست آن را به ورطه نابودی می‌کشاند. مدتی است که اخبار مربوط به کشند قرمز صفحاتی از نشریات مختلف را به خود اختصاص داده و سایه سرخ خود را بر آبی خلیج فارس و دریای عمان افکنده است.

به جاست هر کدام از نهادها و مراکز دریایی در حیطه مسئولیت خود، در ریشه‌کن کردن این پدیده زیست‌محیطی که تنفس دریا را به شماره انداخته است تلاش کنند تا همچون گذشته، ساحل‌نشینان بدون دلپره خنکای آبی دریا را لمس کنند. البته به نظر برخی کارشناسان این پدیده نه تنها تهدید، بلکه فرصتی است طلایی، تا از دریا، این آزمایشگاه عظیم طبیعی، بهره‌مند شوند و رفتار گونه‌های مختلف جانداران آبی را مطالعه کنند. به همین خاطر به دیدار رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات ایران رفتیم تا به عنوان مسئول رسیدگی پدیده شکوفایی مضر پلانکتونی خلیج فارس، خوانندگان نشریه «بندر و دریا» را از اقدام‌های انجام گرفته مطلع سازیم.

... چهره آیت پیدان نیست

عوارض شکوفایی مضر پلانکتونی در گفتگو با رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات ایران

فاطمه شمس

وظایف مؤسسه در یک نگاه

ابتدا رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات در توصیف وظایف این مؤسسه گفت: مؤسسه تحقیقات شیلات با در اختیار داشتن چهار مرکز تحقیقاتی در جنوب کشور، دارای ایستگاه‌های تحقیقاتی متعددی در موقعیت‌های متفاوت است که با مانیتورینگ مستمر منابع آبی، ذخایر آبزیان در اکوسیستم‌های دریایی کشور را ارزیابی می‌کند. این ایستگاه‌ها با گشت‌های تحقیقاتی که سالانه دو الی چهار نوبت انجام می‌شود، علاوه بر بررسی وضعیت آب‌ها، زمان شروع و یا توقف صید ماهیان و سایر آبزیان را اعلام می‌کنند.

سایه قرمز در سواحل ایران

دکتر عباسعلی مطلبی در خصوص پیدایش پدیده کشند قرمز افزود: از سال ۱۳۷۰ تاکنون نزدیک به ۳۰ مورد بلوم جلبکی در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان ثبت شده است. اولین گزارش از بلوم ریزیلانکتون از جنس کوکلودینیوم (Cochlodinium) مرداد ماه سال گذشته در منطقه مسقط در دریای عمان به گوش رسید. بلافاصله در شهریور ماه همان سال، گزارش دوم از حوالی دبیا در کشور عمان نزدیک تنگه هرمز، ارسال شد. سپس در اوایل مهرماه با مشاهده شرایط غیر طبیعی در سواحل بندرعباس، مشاهده پدیده کشند قرمز از سوی مؤسسه تحقیقات شیلات، به طور رسمی ثبت شد.

وی در این خصوص ادامه داد: از آنجایی که این جلبک برای اولین بار در خلیج فارس دیده شد، متخصصان با تهیه عکس‌های ماهواره‌ای و مقایسه آن با سایر گونه‌های موجود، نمونه‌ای را به کشورهای آلمان و کویت ارسال کردند و به یقین رسیدند که این گونه جلبک شکوفا شده از جنس کوکلودینیوم بوده و با بیگانه‌خواری و ترشح ماده ژلاتینی آب را کدر و امکان رسیدن نور را به اعماق دریا از بین می‌برد و در نتیجه باعث مرگ‌ومیر آبزیان می‌شود.

این مقام مسئول ضمن اشاره به میزان مرگ‌ومیر ماهیان، تصریح کرد: نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد حدود ۹۰ درصد ماهیان تلف شده کفزی و گونه‌های شناسایی شده شامل مارماهی، سفره ماهی، زمین‌کن، هامور، بیا، ساردین، سرخو و بچه سرخو بوده‌اند که تاکنون بیش از ۴۰ تن تلفات از انواع مختلف، در سواحل جنوب کشور گزارش شده است؛ از این رقم حدود ۳۰-۳۵ تن در سواحل هرمزگان، کمتر از یک تن در اطراف بوشهر و نزدیک به ۴-۵ تن نیز در حوالی جاسک مشاهده شده است.

دکتر مطلبی در ادامه افزود: بخش تحقیقات دامپزشکی مؤسسه تحقیقات شیلات با

با وجود فعالیت دو ایستگاه تحقیقاتی در هرمزگان و بوشهر، تاکنون اقدام مؤثری از سوی سازمان حفاظت محیط‌زیست، صورت نگرفته و ایجاد کمیته ملی تخصصی مقابله با کشند قرمز نیز طی حکمی از سوی مقامات عالی کشور، به مؤسسه تحقیقات شیلات ایران واگذار شده است.

کالبدشکافی و جمع‌آوری اطلاعات مربوط به ماهیان تلف شده، تحقیقات خود را در مورد سمی یا غیرسمی بودن آنها آغاز کرد. سپس قدرت سمی بودن شکوفایی مضر پلانکتونی با استفاده از موش آزمایشگاهی تعیین و موضوع به مراجع بین‌المللی ارجاع شد. سپس اولین کارگاه آموزشی (Workshop) مربوط به کوکلودینیوم از سوی این مؤسسه در تهران برگزار شد و طی یک فراخوان از محققان درخواست کردیم تا آخرین مطالعات و دستاوردهای خود را ارائه دهند. وی در این بخش با اطمینان کامل گفت: با وجود اظهارات برخی افراد غیرمسئول، این جلبک سمی نیست.

کشند قرمز و بوی نامطبوع

رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات ایران در پاسخ به پرسشی درخصوص استشمام بوی نامطبوع در سواحل استان‌های جنوبی گفت: این جلبک با تکثیر سریع در آب، اکسیژن محیط را تا عمق زیاد، مصرف و از ورود نور به درون دریا، جلوگیری می‌کند، در نتیجه چرخه تولید اکسیژن مختل و مقدار کلروفیل آب افزایش می‌یابد، سپس با تغییر در سیکل تکاملی جلبک، یک مرحله پس از تکثیر، شروع به تجزیه و ترکیب شدن با مواد معلق در هوا و تولید آمونیاک و گاز SH_2 می‌کند. بنابراین اگر با کشتی دور از سواحل باشید هیچ بوی غیرطبیعی استشمام نمی‌کنید؛ اما در نزدیکی سواحل با وجود مواد معدنی و آلی و تجزیه آنها بوی نامساعد ایجاد و موجبات ناراحتی ساحل‌نشینان را فراهم می‌کند.

اقدام‌های فراملی برای مقابله

دکتر مطلبی با اشاره به بهره‌مندی مؤسسه از بهترین پلانکتون‌شناس‌ها، افزود: این مؤسسه تنها به نتایج خود اکتفا نکرده و با سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند امارات، بحرین، کویت

و... نیز که به این آسیب مبتلا شدند و کشورهای آسیای جنوب شرقی؛ مانند: کره جنوبی، استرالیا و مالزی که سال‌هاست درگیر مبارزه با این پدیده هستند، ارتباط داریم و تبادل اطلاعات می‌کنیم. وی ادامه داد: اوایل اسفند ماه سال گذشته از یک تیم کراهی به همراه دو دانشمند مطرح بین‌المللی دعوت کردیم که نتایج تحقیقات این تیم، حکایت از قرابت ژنتیکی جلبک بلوم در آب‌های ایران با گونه موجود در آب‌های کره داشت. اخیراً نیز یک هیئت از متخصصان مرکز تحقیقات شیلات و دانشگاه USM مالزی نیز به منظور تکمیل مطالعات انجام گرفته در بندرعباس حضور یافت.

رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات با اشاره به تشکیل جلسه‌ای با حضور کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان (راپمی) در کویت ابراز داشت: نمایندگی ایران را در این نشست رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست برعهده داشت و پس از شنیدن گزارش‌های ارائه شده، هیچ اجماع عملی مؤثری حاصل نشد. جالب است بدانید در این جلسه فرم خامی در اختیار نمایندگان کشورها قرار گرفت تا راپمی را از آخرین نمونه‌برداری‌ها و اطلاعات خود آگاه سازند تا در یک اقدام هماهنگ منطقه‌ای، راه‌حل مؤثری مناسبی ارائه شود. اما تاکنون با گذشت چندین ماه هیچ خبری دال بر یافتن راهکاری موثر شنیده نشده است.

وی خاطرنشان کرد: البته هیچ کدام از کشورهای حاشیه خلیج فارس گستردگی سواحل ما را نداشته و از حساسیت کمتری برخوردارند. علاوه بر آنکه حدود ۴۰۰ هزار تن برداشت ماهی ایران از آب‌های جنوب است و میلیارد‌ها تومان نیز در مزارع میگو سرمایه‌گذاری شده است.

اقدام‌های ملی برای مقابله

به گفته رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات، این نهاد پژوهشی با اختصاص ۴۰ ایستگاه نمونه‌برداری و کشتی تحقیقاتی، تمام تلاش خود را برای مواجهه با این پدیده کرده است.

دکتر مطلبی با نارضایتی از عملکرد سازمان حفاظت محیط‌زیست به عنوان متولی محیط‌زیست دریایی کشور افزود: با وجود فعالیت دو ایستگاه تحقیقاتی در هرمزگان و بوشهر، تاکنون اقدام مؤثری از سوی سازمان حفاظت محیط‌زیست، صورت نگرفته است. ایجاد کمیته ملی تخصصی مقابله با کشند قرمز نیز طی حکمی از سوی مقامات عالی کشور، به مؤسسه تحقیقات شیلات ایران واگذار شد.

وی در خصوص عملکرد سایر نهادهای مسئول، با تشکر از حمایت‌های معنوی برخی سازمان‌ها، از استانداری‌ها و اداره‌های کل شیلات استان‌های هرمزگان و بوشهر و همچنین مرکز تحقیقات ملی اقیانوس شناسی سپاس‌گزاری کرد.

تولید خاویار ایران باید ۱۰ تن شود



با ایجاد و تکمیل بزرگ‌ترین مرکز پژوهش ماهیان خاویاری کشور در استان گلستان، ایران قطب تولیدکننده خاویار پرورشی جهان می‌شود.

محمودزاده، استاندار گلستان ضمن بیان این مطلب افزود: روند اجرای این طرح مطلوب و رو به رشد است. وی با بیان اینکه استان گلستان ظرفیت بالایی در تولید و تکثیر انواع گونه‌های ماهیان پرورشی دارد و برای اجرای این مصوبه مهم دولت باید تلاش و همکاری بیشتری به خرج دهد، خاطرنشان کرد: سالانه بیش از ۱۳ هزار تن انواع ماهیان در استان تولید می‌شود که باعث شد این استان رتبه چهارم تولید و پرورش آبزیان در کشور را کسب کند، چرا که این میزان تولید نشان از توان و ظرفیت بالای اداره کل شیلات استان دارد و با توجه به مصوبات سفر رئیس‌جمهور در دور دوم باید تلاش کرد هر چه سریع‌تر این مصوبات اجرایی شود.

محمودزاده با تأکید بر اینکه مسئولان و مدیران اداره کل باید طرح و برنامه‌ای ارائه دهند تا میزان تولید خاویار استان سالانه به ۱۰ تن برسد، افزود: این طرح و اجرای کامل آن باعث خواهد شد تا ایران را در دنیا به عنوان بزرگ‌ترین قطب تولیدکننده خاویار پرورشی بشناسند که همه مدیران و مسئولان شیلات باید همکاری لازم را داشته باشند و تیمی مرتب از کارشناسان و متخصصان سریع‌تر اقدامات لازم را انجام دهند.

وی یادآور شد: ساماندهی صیادان نیز یکی دیگر از برنامه‌هایی است که باید در دستور کار اداره کل شیلات گلستان قرار گیرد؛ زیرا ضمن ایجاد طرح‌های اشتغال‌زای مناسب و قانونی برای این افراد، از میزان صیدهای غیرقانونی کاسته خواهد شد و از سوی دیگر با توجه به قانونی بودن کارها، صیادان بیشتری تحت پوشش قرار می‌گیرند و در نتیجه صید بیشتری صورت خواهد گرفت.

حرف آخر

رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات در پایان از همه ایده‌ها و ابداعات سازمان‌های اجرایی و پژوهشی و محققان و اشخاص حقیقی و حقوقی استقبال و به نیابت از دولت، عنوان کرد این مؤسسه در مقابله با کشتند قرمز، از هر گونه حمایت مالی دریغ نخواهد ورزید. ■

درازدت مؤسسه در خصوص بودجه تخصیص یافته برای رفع پدیده کشتند قرمز تصریح کرد: در برنامه مطالعاتی مؤسسه تحقیقات شیلات، بودجه‌ای برای کنترل فیزیکی و راهکارهای اجرایی آن پیش‌بینی شده بود. با عنایت دولت، اواخر سال گذشته حدود ۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان بودجه در اختیار مؤسسه قرار گرفت و سپس به کمیته ملی تحویل داده شد.

وی یادآور شد: تاکنون نزدیک به ۴۰ میلیون تومان برای استمرار عملیات هواپیماهای سم‌پاش، در منطقه هزینه شده است.

کشتند قرمز و راهکارهای مقابله

دکتر مطلبی در خصوص راه‌های مبارزه با این پدیده در سواحل جنوبی، با اشاره به تجربیات شانه‌دار مهاجم در دریای خزر بیان کرد: در مقابله فیزیکی با این پدیده به علت زیست‌صدها موجود زنده در اکوسیستم دریایی با محدودیت‌هایی مواجه هستیم.

یکی از راهکارهای مبارزه، استفاده از خاک رس زرد است که ناشی از تجربیات کشورهای کره و ژاپن می‌باشد. با نمونه‌برداری و آزمایش خاک رس در مناطق مختلف استان هرمزگان، گونه‌ای را که کمترین میزان سیلیس و فسفات را داشت یافتیم و مشابه رس زردی که مراجع بین‌المللی ارائه کردند حلالی را تهیه و با ماشین‌های آتش‌نشانی در پایلوتی به طول ۱۰۰ کیلومتر پخش کردیم.

وی افزود: اولین اقدام فیزیکی در خروجی فاضلاب بندرعباس که به دریا می‌ریزد، انجام شد تا از شدت بوی نامساعد ساحل کاسته شود.

رئیس مؤسسه تحقیقات شیلات ایران ادامه داد: رس‌پاشی با استفاده از اسکادران هوایی سم‌پاش از موارد دیگری بود که در دشت‌های قزوین مورد آزمایش قرار گرفت. تراکم جلبک‌ها پس از رس‌پاشی در سواحل بندرعباس به نیم کاهش یافت. رس با چسبیدن به سلول‌های جلبک و سنگین شدن، آن را به اعماق برده و دوره (سیکل) تکاملی را مختل می‌کند.

اقدام فیزیکی دیگر استفاده از مواد شیمیایی در پایلوت مرکز تحقیقات شیلات بود، به طوری که قسمتی از آب دریا را به استخرهای بتنی منتقل کرده و با ریختن ماده شیمیایی شاهد از بین رفتن کامل جلبک‌های مضر شدیم. اما بازگرداندن این آب به دریا ممکن نبود.

از این روش، تنها برای آب شیرین کن‌ها که محدود هستند استفاده کردیم. مبارزه بیولوژیک از دیگر راهکارها است، که با شناسایی جلبک‌های رقیب و تکثیر و رهاسازی آن، مانع شکوفایی پدیده کشتند قرمز می‌شود. آرتمیا نیز در استخرهای با تراکم بالای ۶ میلیون سلول در آب، آزمایش شد. به دلیل آنکه میگو از آرتمیا تغذیه می‌کند از این راهکار در مزارع میگو که از دریا آبگیری می‌شوند، استفاده کردیم.

یکی از شیوه‌های ساده، مبارزه بیولوژیک است. از دیگر موارد، ایجاد امواج اکوستیک، باکتری ضد جلبک و... است.

مطلبی با تأکید گفت: تنها راهکار اصلی و قطعی در بروز پدیده کشتند قرمز، جلوگیری از ورود فاضلاب‌ها و پساب‌هاست.

تخصیص بودجه برای مقابله

مطلبی با معرفی برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و

سایه مرگ بر حیات دریایی

اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت، علل شکوفایی جلبکی را بررسی می‌کند

حمیده سادات هاشمی

این سم بالقوه در بعضی موارد می‌تواند بر جانداران تک سلولی دریاها اثر نامطلوبی بگذارد. چرا که این جلبک‌ها هم برای زندگی انسان‌ها مضر هستند و هم سبب مرگ و میر دیگر جانداران دریایی می‌شود. این جلبک‌های مضر بر حیات ماهی‌ها، جوامع ساحلی، پرندگان دریایی و پستانداران دریایی تأثیر منفی می‌گذارند. از سوی دیگر جلبک‌های مضر به علت توانایی در حرکت از محل اصلی زندگی خود می‌توانند به محل زیست مرجان‌های دریایی رفته و از آنها به عنوان میزبان استفاده کنند.

رئیس برنامه حفاظت از آبزیان و تنوع گونه‌های دریایی IUCN در خصوص جلبک‌های مضر دریایی افزود: این جلبک‌ها اکثراً به رنگ قهوه‌ای، سبز و گاهی به رنگ قرمز مایل به نارنجی بوده و تا عمق آب پیش می‌روند.

وی در مورد چگونگی پیدایش شکوفایی جلبکی گفت: جلبک‌های مضر بیشتر از طریق ورود مواد شیمیایی به داخل رودخانه‌ها و دریاچه‌ها پدید آمده و تعادل زیستی آب‌ها را به هم می‌زنند.

دکتر محمد مصطفی الطائب در ادامه افزود: ۲ تاژک‌داران که گروه گسترده‌ای از اورگانسیم‌های تک سلولی هستند در کلاس «فیلو پروتیستا» جای دارند. «پروتیستا» گروهی ناشناخته‌ای شامل ارگانسیم‌هایی گیاه و جانور مانند هستند و اغلب بر روی آب شناورند و گاهی به عنوان پلانکتون نیز خوانده می‌شوند.

وی در خصوص گونه کولودینیوم که عامل پدیده کشند قرمز در سواحل جنوبی ایران بوده است، گفت: برخی از داینوفلاژله‌ها دارای کلروفیل یا سبزینه بوده و از این رو جزء جلبک و فیتوپلانکتون‌ها به حساب می‌آیند. برخی دیگر از پلانکتون‌های کوچک و پلانکتون‌های جانوری ریز

تداوم اتلاف ده‌ها تن ماهی در سواحل امارات

براساس بررسی‌های به عمل آمده، ده‌ها تن ماهی تلف شده در سواحل شهر دبا در امیرنشین فجیره امارات متحده عربی مشاهده شده است که شهرداری و وزارت بهداشت امارات نیز پس از بررسی و آزمایش از ماهی‌های تلف شده در چند هفته گذشته علت اصلی مرگ ماهیان را کشند قرمز اعلام کردند و کارشناسان از روند رو به افزایش اتلاف ماهیان ابراز نگرانی کردند.

تاکنون طبق آمار رسمی اعلام شده توسط شهرداری فجیره بیش از ۶۵۰ تن ماهی تلف شده در سواحل این امیرنشین کشف شده است.

بر این اساس رئیس برنامه حفاظت از آبزیان و گونه‌های دریایی اتحادیه جهانی حفاظت از محیط‌زیست در خاورمیانه و غرب آسیا گفت: هنوز علت اصلی بروز شکوفایی جلبکی (کشند قرمز) در جهان مشخص نشده است اما گفته می‌شود یکی از علل مهم در این زمینه افزایش دما و ورود مواد شیمیایی نظیر نیترات و فسفات به دلیل فعالیت‌های انسانی است.

وی ادامه داد: موجودات زنده دریایی که اکثراً میکروسکوپی و بدون خطرند، غذای اصلی و اولیه جانداران دریایی محسوب می‌شوند و حیات جانداران آبی به آنها بستگی دارد. این در حالیکه گونه‌هایی از فیتوپلانکتون‌ها و سیانوباکتری‌ها که بدون خطر هستند به علت افزایش شمار جلبک‌های مضر دریایی در معرض خطر نابودی کامل قرار دارند که این مسئله خود موجب بروز اثرات مخرب بر زندگی دیگر جانداران دریایی می‌شود.

دکتر الطائب افزود: افزایش رشد جلبک‌های مضر می‌تواند باعث تولید سم در حجم وسیع شود و

اگر از مسافران و یا اهالی مناطق جنوبی کشور بوده و یا به تازگی از نزدیک سواحل آب‌های جنوبی کشور را دیده باشید حتماً متوجه تغییرات قرمز رنگی در رنگ آب‌های دریایی این مناطق شده‌اید که به کشند قرمز یا شکوفایی جلبکی معروف است.

هم‌اکنون وسعت دلایل بروز این پدیده از انتقال ذرات معلق غنی از آهن از بیابان‌های آفریقا تا تغییرات آب و هوایی در مقیاس‌های بزرگ نظیر ال‌نینو از سوی کارشناسان در حال بررسی است.

برخی از کارشناسان افزایش دما و ورود مواد شیمیایی و زهاب فاضلاب‌های انسانی و کودهای شیمیایی با محتویات نیتراتی و فسفاتی را به آب دریا از علل بروز این پدیده می‌دانند و برخی دیگر هنوز دلیل مشخصی را برای این پدیده اعلام نکرده‌اند و در حال بررسی آن هستند.

آنچه مشخص است اثرات انکارناپذیر این پدیده بر محیط‌زیست دریایی است به طوری که مرگ و میر ده‌ها تن ماهی در سواحل امارات بر اثر این پدیده این روزها مشاهده شده است.

این جلبک‌های مضر بر حیات ماهی‌ها، جوامع ساحلی، پرندگان دریایی و پستانداران دریایی تأثیر منفی می‌گذارند. از سوی دیگر جلبک‌های مضر به علت توانایی در حرکت از محل اصلی زندگی خود می‌توانند به محل زیست مرجان‌های دریایی رفته و از آنها به عنوان میزبان استفاده کنند.

هم‌اکنون سایه حضور این جلبک‌ها بر محیط‌زیست دریایی صدمات جبران‌ناپذیری را به دنبال داشته است و به همین دلیل کارشناسان اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت در حال بررسی علل بروز این پدیده و جلوگیری از گسترش آن هستند.



تغذیه می‌کنند و برخی دیگر در مناطق استوایی رشد می‌کنند. کولودینیوم‌ها از نوع استوایی بوده و به همین خاطر دارای کلروفیل هستند. بررسی‌ها نشان می‌دهد، کولودینیوم‌ها دارای شکوفایی جلبکی مضر بوده و سبب مرگ ماهی‌ها می‌شوند. چرا که تمام اکسیژن درون آب را مصرف می‌کنند و دیگر اکسیژنی برای دیگر جانداران دریایی باقی نمی‌گذارند. این گونه، بر رشد و حیات برخی لاروهای زوپلانکتون (گونه بی‌خطر) نظیر صدف‌های خوراکی تأثیر می‌گذارد. وی در مورد چگونگی رشد این جلبک‌ها نیز گفت: آب‌های گرم و مواد مغذی درون آب در رشد کولودینیوم‌ها مؤثرند.

خبرهای خوش

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان به تازگی اعلام کرد، از شدت تراکم پدیده کشند قرمز در آب‌های ساحلی هرمزگان کاسته شده است.

دکتر محمد صدیق مرتضوی، افزود: در نمونه‌برداری‌های صورت گرفته از جلبک‌ها، سلول‌های جلبکی پلانکتون‌ها از پنج میلیون سلول در لیتر به یک میلیون سلول در لیتر کاهش یافته است.

وی پایین آمدن دمای هوا و وزش باد را از عوامل کاهش این پدیده ذکر و اضافه کرد: در برخی از مناطق از جمله قسم این میزان پایین‌تر گزارش شده است.

مرتضوی اظهارداشت: از هشت سال گذشته تاکنون ۳۵ مورد شکوفایی جلبکی در آب‌های این استان شناسایی شده و این گونه جدید و غیرسمی نیاز به مطالعه و بررسی علمی بیشتری دارد.

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان بیان داشت: عوامل متعددی از جمله تغییر فصل، درجه حرارت، شدت نور، عوامل زیست‌محیطی و انسانی در گسترش این پدیده نقش دارند.

وی افزود: پدیده کشند قرمز در آب تولید و تکثیر می‌شود که در صورت مهیا بودن شرایط شکوفا می‌شود و بر اثر تکثیر زیاد سطح وسیعی از آب را می‌پوشاند و مانع نفوذ نور و اکسیژن به سطح زیرین آب می‌شود که در نتیجه خفگی آبزیان را به دنبال دارد.

مرتضوی اضافه کرد: این پدیده در دمای ۱۰ تا ۳۵ درجه مقاومت نشان می‌دهد.

پدیده کشند قرمز (شکوفایی جلبکی) که از اوایل پاییز در آب‌های ساحلی استان هرمزگان مشاهده شده تاکنون باعث تلف شدن آبزیان به ویژه ماهیان این منطقه شده و همچنان ادامه دارد.

کشند قرمز و سفید شدن مرجان‌ها

کارشناسان معتقدند، پدیده کشند قرمز که در روزهای اخیر بر اثر شکوفایی فیتوپلانکتومی در خلیج فارس مشاهده شده در صورت تداوم

خصوص استان هرمزگان می‌باشد تا از مرگ و میر بیشتر موجودات دریایی به ویژه گونه‌های تجاری آن جلوگیری به عمل آید.

معمولاً پدیده موقت کشند قرمز تا عمق یک تا سه متری آب‌های دریایی نفوذ می‌کند تا ضمن ممانعت از نفوذ تابش نور بر بستر دریا، با کاهش اکسیژن، مرگ مرجان‌ها و بسیاری از ماهیان را فراهم می‌کند.

کارشناس مسئول محیط‌زیست سازمان منطقه آزاد کیش نیز در این خصوص گفت: تاکنون هیچ دلیل و نشانه‌ای مبنی بر ایجاد مسمومیت آبزیان و افرادی که از آبزیان صید شده در مناطق پلانکتومی استفاده کرده‌اند و یا در محدوده آن شنا کرده‌اند مشاهده نشده است.

«مریم محمدی» به مصرف‌کنندگان ماهی توصیه کرد: در صورت تمایل به مصرف ماهی ضروری است پیش از طبخ ماهی، پوست آن را کاملاً شسته و محتویات داخلی و آبش‌های ماهی، دور ریخته شود.

وی معتقد است: هر چند که این اتفاق طبیعی است اما بررسی‌های علمی نشان می‌دهد مداخله انسان در طبیعت و آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های انسانی و صنعتی در رشد و گسترش این پدیده جلبکی تأثیرگذار است.

پیشتر دکتر محمد صدیق مرتضوی مدیرکل پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان گفته بود، هر چند که این پدیده طبیعی از ۱۵ سال گذشته در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان مشاهده شده اما گونه اخیر جدید و ناشناخته است و به تازگی وارد آب‌های خلیج فارس شده است.

یک کارشناس پلانکتون‌شناسی در استان هرمزگان نیز گفت: نوع مشاهده شده کشند قرمز یا همان پدیده شکوفایی جلبکی در آب‌های ساحلی هرمزگان نمونه جدید و غیرسمی می‌باشد.

دراز مدت باعث کاهش نور به مرجان‌ها شده و علاوه بر تلف شدن آبزیان، مرجان‌های موجود در خلیج فارس و اطراف جزیره کیش را به تدریج سفید و باعث مرگ آنان خواهد کرد.

از اواسط هفته گذشته پدیده موقتی کشند قرمز در خلیج فارس به تدریج در قسمت شرقی و جنوب آب‌های اطراف جزیره کیش مشاهده شده و هم‌اکنون آثار آن به رنگ قهوه‌ای قرمز در تمام آب‌های اطراف جزیره کیش قابل رویت است.

عضو هیئت علمی مرکز ملی اقیانوس‌شناسی ایران در خصوص این پدیده طبیعی گفت: کشند قرمز بر اثر شکوفایی فیتوپلانکتونی از جنس *Cochlodinium* که از هفتم مهر ماه سال جاری تا به امروز در آب‌های ساحلی استان هرمزگان مشاهده شد، تاکنون سبب مرگ و میر ماهیان مرجانی و شیلاتی زیادی در سواحل این استان شده است.

دکتر حمید رضایی، افزود: پدیده کشند قرمز که اخیراً به طور گسترده در آب‌های ساحلی استان هرمزگان مشاهده شده است از بندر سیریک از توابع شهرستان میناب تا بستانه از توابع شهرستان بندر لنگه و جزیره کیش گسترش پیدا کرده است.

به گفته وی، وقوع این پدیده در نوع خود بی‌نظیر است، زیرا از سال ۱۳۶۹ به بعد تاکنون هیچ یک از کشندهایی که در این آب‌ها رخ داده است به این اندازه سبب مرگ و میر ماهیان مرجانی و شیلاتی نشده و مدت زمان و وسعت آنها نیز تا این اندازه حائز اهمیت نبوده است.

این عضو مرکز ملی اقیانوس‌شناسی بر تهدید گسترده موجودات دریایی آب‌های ساحلی استان هرمزگان توسط کشند قرمز تأکید کرد و گفت: در حال حاضر نیاز مبرمی به پایش فیتوپلانکتون و آب‌شناسی آب‌های ساحلی خلیج فارس به



زنگ خطر برای انقراض

نگاهی به صید بی‌رویه کوسه ماهیان خلیج فارس

را به عنوان صید هدف مورد نظر قرار داده‌اند. صیادان ما گرایشی عجیب به صید آبریان در هر شرایط و با هر وسیله‌ای دارند و با این کار خود به انقراض گونه‌های آبریز دست می‌زنند همان‌طور که گونه‌های ذی‌قیمتی مانند حلوا سفید، راشگو، ذخایر میگو و... رو به نابودی است، کوسه‌ها نیز از این قاعده مستثنی نیستند.

بهر روز انواری، محقق و کارشناس رفتارشناسی کوسه‌های خلیج فارس نیز در این مورد می‌گوید: متأسفانه خواص درمانی، صنعتی و بهداشتی کوسه‌ها عاملی برای به خطر افتادن نسل آنها شده است. کوسه ماهیان علاوه بر تعادل اکولوژیکی در دریاها، مصارف مختلفی در جهان دارند. در گذشته از پوست کوسه برای تهیه سنباده و صیقل دادن وسایل چوبی استفاده می‌شده است. امروزه پوست کوسه در برخی کشورها به عنوان غذا خورده می‌شود اما بیشتر پوست کوسه ماهی در تهیه چرم و در تهیه وسایل لوکس، مانند کیف دستی، کفش، چکمه، کیف زنانه و مردانه، بند ساعت، کمر بند، جاکلیدی، جلد هفت تیر و دسته چاقو استفاده می‌شود.

علی طیار یکی دیگر از کارشناسان شیلات نیز می‌گوید: برای جلوگیری از انقراض کوسه ماهیان در سال‌های پیش دیدگاه ترویج لانگ‌لاین (رشته قلاب) این گونه‌های با ارزش توسط شیلات مورد توجه قرار گرفت، زیرا این روش علاوه بر انتخابی بودن روش صید، هیچ‌گونه ضرری نیز متوجه بستر دریایی نمی‌کند.

طیاری با بیان آنکه مسئولیت حفظ کوسه ماهیان و جلوگیری از کاهش این گونه‌ها و انقراض آنها متوجه مسئولان شیلاتی است، افزود: بهره‌برداران نیز باید به طور مسئولانه در حفظ این گونه‌ها کوشا باشند. ■

گرایش افراطی صیادان ایرانی و کشورهای حاشیه خلیج فارس به صید کوسه، نسل این گونه ارزشمند دریایی را به طور جدی در معرض خطر انقراض قرار داده است. کوسه‌ها جزئی از ماهیان غضروفی و حلال گوشت هستند که در خلیج فارس و دریای عمان دارای ۱۹ گونه در قالب چهار خانواده عمده هستند. متأسفانه در سالیان اخیر با راه‌اندازی کارخانه‌های عمل‌آوری پیشرفته در کشورهای عربی حوزه خلیج فارس و حتی در کشورمان و به علت اینکه قیمت کوسه در مقابل دیگر ماهیان خلیج فارس گران‌تر است، صیادان ایرانی و در کنار آن صیادان دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس علاقه و گرایش بسیاری به صید کوسه پیدا کرده‌اند.

با بالا رفتن و گران شدن هزینه‌های سوخت، تعمیر و نگهداری موتور و کاهش محصول در میان صیادان جنوب کشور، صیادان با صید بی‌رویه کوسه‌ها به دنبال جبران هزینه‌های خود هستند، به حدی که متأسفانه برخی از صیادان جنوب کشورمان با مجهز کردن فناوری و تکنیک‌های متنوع و مخرب به صید کوسه ماهیان روی آورده‌اند. حمید عالی‌حسینی کارشناس شیلات استان بوشهر در این خصوص می‌گوید: کوسه‌ها به گفته محققان، قدیمی‌ترین گونه آبریز در جهان هستند که بیش از ۴۰۰ میلیون سال پیش شکل گرفتند و در ۱۰۰ میلیون سال اخیر به ندرت دستخوش تغییر و دگرگونی شده‌اند. امروزه این گونه در خلیج فارس همانند دیگر ماهیان خلیج فارس با خطر انقراض روبه‌رو شده است.

عالی‌حسینی اضافه کرد: در گذشته در خلیج فارس صید کوسه به صورت اتفاقی و بعضاً تفریحی صورت می‌گرفت، اما متأسفانه در سال‌های اخیر برخی صیادان صید کوسه‌ها

«فرشته سراجی» در ادامه اظهار داشت: شکوفایی فعلی که از اوایل مهر ماه به صورت گسترده در آب‌های هرمزگان به ویژه در اطراف جزیره قشم اتفاق افتاد و ادامه دارد ناشی از شکوفایی پلانکتون گیاهی با نام ککلودینیوم *Cochlodinium* است که در موارد قبلی مشاهده نشده بود.

به گفته کارشناسان، کشند قرمز مثل گیاهانی که در خشکی رویش دارند در آب تولید و تکثیر می‌کنند و در صورت مهیا شدن شرایط شکوفا می‌شوند لذا بر اثر تکثیر زیاد سطح وسیعی از آب را می‌پوشانند و مانع نفوذ نور و اکسیژن به سطح زیرین می‌شوند.

این در حالی است که معاون محیط‌زیست دریایی سازمان محیط‌زیست معتقد است: پدیده کشند قرمز و مرگ آبریان خلیج فارس طبیعی است و در اثر رشد بی‌رویه جلبک‌ها روی می‌دهد.

«محمدباقر نبوی» اعتقاد دارد، پدیده کشند قرمز (Tide Red) به طور طبیعی و معمولاً در فصول گرم در آب‌های خلیج فارس به وجود می‌آید و برای کنترل این پدیده باید از ورود مواد آلاینده و مواد مغذی این جلبک‌ها مثل ازت، فسفر به آب جلوگیری شود.

معاون محیط‌زیست با اشاره به آخرین ارزیابی‌های انجام شده در این زمینه می‌گوید: براساس آخرین گزارش‌های دریافتی از ماهواره، این پدیده در گستره وسیع‌تری در آب‌های امارات و عمان نیز اتفاق افتاده است.

با این حال کارشناسان معتقدند جلوگیری از ورود پساب‌های صنعتی و فاضلاب به آب‌های دریایی مانع تکثیر و رشد کشند قرمز در خلیج فارس و دریای عمان می‌شود.

از آنجا که ورود پساب‌های مختلف باعث افزایش مواد مغذی نیترات و فسفات آب شده و باعث شکوفایی این نوع فیتوپلانکتومی موقت در دریاها می‌شود، لذا واحدهای صنعتی و ساکنان حاشیه دریای عمان و خلیج فارس باید از ورود این پساب‌ها به دریا خودداری کنند تا این پدیده طبیعی به تدریج از بین برود. ■

دروازه هند و دیوار ایران

داریوش نظری - محمدامین رنجبر



بهره‌برداری (Royalty fee)، مشتریان بندر باشند. به همین دلیل مشتریان بندر در این مدت هشتاد درصد بیشتر از حد واقعی تعرفه‌ها پرداخت کردند. حتی به نظر می‌رسد اوضاع بدتر از این نیز باشد چرا که وضعیت هزینه‌های سرمایه‌ای و عملیاتی که پایه‌های تعرفه را تعیین می‌کنند به خوبی و به طور شفاف مورد بررسی قرار نگرفتند. لازم به توضیح است که حق بهره‌برداری (Royalty fee) در حقیقت به عنوان یکی از عوامل انتخاب پیمانکار در مراحل اولیه مناقصه شناخته شده بود. نقش هیئت امنای بندر جواهر لعل نهرو به عنوان مالک و واگذار کننده قرارداد پایانه کانتینر نیز در همین حد شک‌برانگیز است چرا که این نهاد بندری نیز به هیچ وجه از قدرت قانونی خود جهت جلوگیری از ضایع شدن حق مردم و مشتریان بندر استفاده نکرد و در عوض شرکت ترمینال کانتینری «ناواشیوا» را در برداشت سود غیر معقول از این ترمینال آزاد گذاشت. با توجه به اشتباه‌های واحدهای تصمیم‌ساز در این قرارداد، هیئت امنای بندر که می‌توانست در طول دوره قرارداد ۲۰ ساله مبلغ ۲/۲ میلیارد دلار به عنوان Royalty fee به دست آورد تنها به مبلغ ۶۴۰ میلیون دلار بسنده کرد. مقاله پیش رو ماجرای واگذاری این ترمینال کانتینری به بخش خصوصی در کشور هند است.

امروزه انعقاد یک قرارداد جامع و مدون بندری که در آن کلیه نکات و ظرایف مربوط به درآمدها، هزینه‌ها و میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی لحاظ شده باشد می‌تواند به نوعی متضمن آینده‌ای روشن برای آن بندر باشد. به عبارتی اگر بپذیریم که شرکت‌های خصوصی یا بین‌المللی راهگشای توسعه در بخش دریایی و بندری باشند، پیش‌نیاز توسعه در لجستیک بندری که در نهایت نقش عمده‌ای در رفاه جامعه خواهد داشت، تدوین و اجرای قراردادهای عادلانه با این گروه از سرمایه‌گذاران خواهد بود. قرارداد ۳۰ ساله واگذاری پایانه کانتینری «ناواشیوا» به شرکت NISCT (شرکت بین‌المللی پایانه کانتینری ناواشیوا) از جنبه‌های مختلف بر منافع مشتریان بنادر و همچنین عموم مردم هند تأثیر گذاشته است. نهاد حاکمیت تعرفه‌های بنادر اصلی هند موسوم به TAMP به عنوان قانون‌گذار اصلی و مستقل که در زمینه تدوین تعرفه‌های بندری فعال است با کوتاهی در نظارت بر قرارداد، طوری عمل کرد که شرکت برنده مناقصه پایانه کانتینری در بندر جواهر لعل نهرو در طول سال‌های ۲۰۰۲-۲۰۰۵ رقم قابل ملاحظه‌ای معادل ۱۰۰ درصد بازده سرمایه را به دست آورد. این در حالی بود که در مفاد قرارداد و توافقات به عمل آمده شرکت تنها مجاز به برداشت حداکثر بازده ۲۰ درصدی سرمایه بود. واحد تعرفه بنادر همچنین باعث شد پرداخت کننده نهایی حق

این مقاله به فرایند تدوین و اجرای یکی از اولین تلاش‌های دولت هند در واگذاری پایانه کانتینر «ناواشیوا» می‌پردازد. شاید بتوانید پس از خواندن این مقاله نقاط فرهنگی مشترکی بین ایران و هند را کشف کنید که این بار از لابه‌لای کوچه‌های دهلی سر برآورده و در چنین قراردادهایی جا گرفته‌اند.

پیشگفتار

هند دارای بیش از ۱۵۰ بندر مختلف است که در این میان دوازده بندر آن از جمله بنادر اصلی هند محسوب می‌شوند. مدیریت بنادر اصلی تحت نظر دولت مرکزی هند است، در حالی که بنادر کوچک توسط دولت‌های استانی مدیریت و نظارت می‌شوند. بیش از ۸۰ درصد از تجارت دریایی هند توسط بنادر اصلی انجام می‌شود. دولت مرکزی

برای مدیریت این بنادر هیئت امنای منتخب خود را در نظر می‌گیرد (قانون هیئت امنای بنادر اصلی هند، ۱۹۶۳).

بر پایه سیاست آزادسازی اقتصادی، دولت برای افزایش منابع بندری و ظرفیت بنادر در راستای پاسخگویی به ترافیک روزافزون بنادر دست به اقداماتی زد. از جمله دولت با کمک سازمان کشتیرانی خود به انتشار سرفصل‌های مهم و چگونگی بر خودداری از مشارکت بخش خصوصی اقدام کرد. این موارد در سال ۱۹۹۶ منتشر شد.

سرفصل‌ها و اصول جذب مشارکت بخش خصوصی

هدف اصلی این راهکارها نه تنها استفاده از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بلکه افزایش کارایی، بهره‌وری، کیفیت و افزایش قدرت رقابت‌پذیری بنادر اصلی هند بود. موارد اصلی این قوانین در

زیر آمده است:
الف: در جهت جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، واگذاری تنها از طریق اکران عمومی (مناقصه بین‌المللی) و براساس اصول قراردادهای BOT (ساخت، بهره‌برداری و انتقال) امکان‌پذیر خواهد بود.

ب: مدت زمان واگذاری نباید بیش از ۳۰ سال باشد.

پ: در پایان قرارداد کلیه دارایی‌های بندری باید به هیئت امنای انتقال داده شود.

ت: مراحل مناقصه بر پایه مناقصه دو مرحله‌ای (مناقصه فنی و مالی) انجام پذیرد. به عبارتی پیشنهاداتی که از لحاظ فنی مجاز شناخته شدند به مرحله ارزیابی مالی راه می‌یابند.

ج: مسایل مالی قابل طرح در پیشنهاد مالی مناقصه توسط شرکت‌کنندگان شامل سه مورد خواهد بود: پیش‌پرداخت جهت دریافت حق فعالیت، royalty

fee بر هر تن کالا یا هر TEU و تضمین حداقل ترافیک کالا و کانتینر.

چ: مقایسه پیشنهاد مالی بر پایه‌ای ارزش حال (NPV) و با استفاده از نرخ تنزیل (تدوین شده توسط دولت مرکزی برای دوره‌های زمانی مختلف) خواهد بود. حداکثر درآمد حاصله از برآورد Royalty fee پیشنهادی و حداقل ترافیک تضمین شده به دست می‌آید. قوانین یاد شده در جهت جذب مشارکت بخش

بین‌المللی «ناواشیوا» (NSICT) در سال ۱۹۹۷ شروع شد. این پروژه براساس توافق به عمل آمده بین هیئت امنای بندر جواهر لعل نهرو (JNPT) و شرکت NSICT و بر پایه اکران بین‌المللی سال ۱۹۹۵ شروع شد. در این طرح از سرمایه‌گذاران خصوصی بین‌المللی خواسته شد پیشنهادات خود در ساخت و بهره‌برداری از یک ترمینال کانتینری با مشخصات ۶۰۰ متر اسکله، ۲۰ هکتار محوطه کانتینری و همچنین خریداری و نصب تجهیزات

شناخته شد و علاوه بر این توانست از لحاظ عملکرد به استانداردهای جهانی، رکورد بیش از ۱۰۰ جابه‌جایی کانتینر برگشتی در هر ساعت (ناخالص) و متوسط زمان ۲۰ ساعت برای هر کشتی، دست پیدا کند. در آوریل سال ۲۰۰۵ این ترمینال توانست ۲ برابر ظرفیت پیش‌بینی شده (در زمان مناقصه) را تخلیه و بارگیری کند. این عملکرد و مدیریت خوب باعث شد ترمینال مجاور (JNPT) که به صورت دولتی مدیریت می‌شد به سرعت به مدرن‌سازی و افزایش بهره‌وری دست بزند و عملکرد بهتری داشته باشد. این موضوع اهمیت نقش رقابت در ایجاد انگیزه و همچنین نوآوری در ارائه خدمات را یادآور می‌شود.

اما از طرفی به دلیل عدم نظارت کافی در تعرفه‌ها که باعث ایجاد فرصت استفاده از رانتهای اقتصادی شد، این ترمینال (NSICT) توانست سود بسیار بیشتر از آنچه بنا بود، به دست آورد. ترمینال یاد شده از زمان آغاز بهره‌برداری تا مارس ۲۰۰۵ درآمدی معادل ۴۰۶ میلیون دلار به دست آورد که از این میزان تنها ۲۹ میلیون دلار، ۷/۲ درصد از درآمد کل - سهم هیئت امنای جواهر لعل نهرو بود. بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵ این ترمینال توانست با بازده سرمایه معادل ۸۰ درصد فعالیت کند. این امر باعث شد ترمینال یاد شده جزء یکی از پرسودترین ترمینال‌های کانتینری برای سرمایه‌گذاران به حساب آید. این میزان بازده سرمایه ۴ برابر درصد توافق شده، ۲۰ درصد در زمان انعقاد قرارداد بود. این سود سرسام‌آور به هزینه

مشتریان این بندر بدست آمده بود. به این ترتیب نشانه‌های یک مشارکت ناعادلانه که سرآغاز آن قراردادی با ساختار بسیار ضعیف و همچنین نهاد نظارتی که ابزار و قدرت نظارتی خود را در دستان یک واحد دولتی دیگر به گرو نهاده بود، ظاهر شد.

ساختار قانونی

نهاد حاکمیت تعرفه بنادر اصلی که واحد مستقل دولتی در تنظیم و تدوین تعرفه‌های بنادر اصلی محسوب می‌شود در سال ۱۹۹۷ تأسیس شد؛ اما برای قرارداد ترمینال بین‌المللی «ناواشیوا» عملکرد ضعیفی از خود نشان داد. وظایف این نهاد دولتی تنها به تدوین تعرفه‌ها ختم می‌شد و هیچ نظارتی بر چگونگی اجرای تعرفه‌ها و یا تعیین و تدوین استانداردهای عملکرد نداشت. همچنین این نهاد در برخی موارد از دخالت‌های دولت مرکزی در امان نبود.



و تسهیلات مورد نیاز ترمینال را به هیئت امنای بندر جواهر لعل نهرو اعلام کنند. دوره این قرارداد ۳۰ ساله و به صورت BOT اعلام شد. این ترمینال برای ظرفیت ۶۰۰ هزار TEU در سال ساخته می‌شد. در هنگام اعلام مناقصه بین‌المللی هیچ شرایطی برای ساختار سرمایه شرکت برنده ذکر نشده بود.

پس از بررسی پیشنهادات مختلف امتیاز ساخت و بهره‌برداری از این ترمینال به کنسرسیومی متشکل از سه شرکت P&O Australia Ports، KPB و گروه DBC - که بعداً تحت یک شرکت واحد به نام NSICT ثبت شدند، واگذار شد. بدین ترتیب NSICT به عنوان اولین مشارکت بخش خصوصی و دولتی در صنعت بنادر هند پدیدار شد. مرحله ساخت ترمینال طی سال‌های ۱۹۹۷ تا ۱۹۹۹ و با هزینه ۱۸۲/۳ میلیون دلار به پایان رسید. این ترمینال در سال ۲۰۰۳ برنده جایزه بهترین زیر ساخت بندری در کشور هند

خصوصی بود و بر نقش حاکمیتی و نظارتی هیئت امنای بنادر در اجرای مفاد قرارداد تأکید می‌کرد. به طوری که در این قوانین قید شده بود که هیئت امنای بندر باید با نظارت و حاکمیت خود این اطمینان را به وجود آورد که مشارکت بخش خصوصی باعث به وجود آمدن مونوپولی خصوصی در بنادر تحت نظارت نخواهد شد. قوانین اهمیت وجود یک واحد مستقل جهت نظارت بر تعرفه‌های بندری را فراموش نکرده و بدین روی ایجاد چنین سیستمی که طبق آن برای بنادر (بخش دولتی و خصوصی) یک تعرفه سقف (حداکثر) مشخص خواهد شد، پایه‌گذاری شد. در این حالت بنادر در اخذ تعرفه‌های کمتر از سقف تعیین شده آزاد بودند. بدین ترتیب در سال ۱۹۹۷ واحد حاکمیت تعرفه‌های بنادر اصلی هند موسوم به (TAMP) Tariff Authority for Major Ports به‌وجودآمد.

با توجه به تاریخچه گفته شده، ساخت ترمینال



کلیات مربوط به تعرفه‌ها

در سال ۱۹۹۸ نهاد تعرفه‌های بنادر اصلی یک مجموعه از کلیات مربوط به تعرفه‌های بنادر اصلی را تدوین کرد. اساسی‌ترین موارد مربوط به تعرفه‌های بنادر هند در زیر می‌آید:

الف: تعرفه‌ها با رویکرد «هزینه تمام شده به علاوه نرخ معقول بازده سرمایه» تنظیم و تدوین می‌شوند.

ب: پیشنهاد بازبینی و تغییر تعرفه می‌تواند توسط بخش دولتی، خصوصی و یا بخش‌های مرتبط دیگر قابل بررسی باشد.

پ: بازنگری در تعرفه‌ها می‌تواند هر دو سال یک بار اتفاق بیفتد، هر چند که با دلایل بسیار قوی این شرایط می‌تواند زودتر از دو سال نیز انجام پذیرد.

این موارد در سال ۲۰۰۴ مورد بررسی مجدد قرار گرفتند و به شرح زیر اصلاح شدند:

الف: رویکرد تنظیم و تدوین تعرفه‌ها «هزینه تمام شده به علاوه ۱۵ درصد بازده سرمایه‌گذاری انجام شده» خواهد بود

ب: Royalty fee در طبقه‌بندی مالی جزء هزینه‌ها محاسبه نخواهد شد.

پ: آخرین نرخ تعرفه مشخص شده توسط نهاد تعرفه در دوره بعدی تعرفه به اجرا در خواهد آمد.

ت: نهاد تعرفه براساس شواهد و مدارک کافی می‌تواند نظرات و مصوبات خود را بازبینی کند.

ج: دوره بازنگری تعرفه‌ها هر سه سال یک بار خواهد بود. پس از پایان دوره سه ساله، تعرفه‌های تصویب شده لغو می‌شوند مگر اینکه به طور رسمی از طرف نهاد تعرفه مورد تمدید قرار گیرد.

اجرای رویکرد «تعرفه بر پایه هزینه تمام شده

به علاوه بازده تضمینی سرمایه» با در اختیار نبودن اطلاعات مربوط به هزینه‌های سرمایه‌ای و عملیاتی ترمینال‌های کانتینری، یکی از معضلات اصلی در تعیین و تدوین تعرفه‌ها بود. علاوه بر این هر چند در تدوین تعرفه‌ها «برگشت تضمینی سرمایه» در رأس کار قرار گرفته بود اما این قوانین ساختار سرمایه شرکت‌ها یا نسبت بدهی به سرمایه را تعیین نکرده بود.

در عمل، نهاد تعرفه نسبت بدهی به سرمایه پیشنهادی شرکت بین‌المللی ترمینال «ناواشیوا» یعنی نسبت ۶۵:۳۵ را قبول کرد اما در دوره‌های بعدی تدوین تعرفه نسبت ۵۰:۵۰ ملاک عمل قرار گرفت. این در حالی است که معمولاً نسبت بدهی به دارایی در پروژه‌های زیرساختی دنیا بین ۹۰:۱۰ تا ۷۰:۳۰ است. قبول نسبت ۵۰:۵۰ برای ساختار سرمایه شرکت بین‌المللی ترمینال «ناواشیوا» به معنای قبول میزان بالاتری از سرمایه برای این شرکت و افزایش تعرفه‌ها برای مشتریان به حساب می‌آمد.

با توجه به تغییرات به عمل آمده در سال ۲۰۰۴ هرگونه تمایز قابل شدن بین بدهی و سرمایه، از بین رفت و فقط یک نرخ ثابت ۱۵ درصدی بر سرمایه بکار گرفته، محاسبه شد. از طرفی مشخص نشدن هیچ گونه استاندارد هزینه‌ای برای هزینه‌های عملیاتی و سرمایه‌ای راه را برای شرکت بین‌المللی ترمینال ناواشیوا بازگذاشت تا بتواند هزینه‌های خود را بیش از حد جلوه دهد. بدین ترتیب نیاز برای تعیین استاندارد هزینه‌های عملیاتی و سرمایه‌ای، توسط نهاد حاکمیت تعرفه یا دولت هند احساس می‌شد.

بررسی اتفاقات مربوط به قرارداد ترمینال بین‌المللی «ناواشیوا»

برای بررسی عواملی که در این قرارداد باعث شد شرکت ترمینال بین‌المللی «ناواشیوا» بیش از حد و به هزینه مشتریان بندر و دولت هند از شرایط این قرارداد بهره ببرد، موارد زیر قابل ملاحظه است:

الف: تعرفه‌های تدوین شده به نرخ بازده سرمایه، تمایز بین سرمایه و بدهی (نسبت بدهی به سرمایه)

ب: روش محاسبه Royalty fee در تنظیم و تدوین تعرفه‌ها (احتساب Royalty fee به عنوان هزینه)

پ- عدم تدوین استاندارد هزینه‌های عملیاتی و سرمایه‌ای

الف: تعرفه‌های تدوین شده

ابتدای عملیات ترمینال بین‌المللی «ناواشیوا» از آنجا که اداره تعرفه و هزینه‌های شرکت تدوین تعرفه‌ها (با رویکرد هزینه تمام شده) را نداشت، توافق شد شرکت براساس تعرفه‌های ترمینال مجاور یعنی JNPT فعالیت کند. پس از ۱۸ ماه فعالیت شرکت بین‌المللی ترمینال ناواشیوا پیشنهاد افزایش ۳۰ درصد در تعرفه‌ها را به نهاد تعرفه داد که در نهایت در سال ۲۰۰۰ افزایش ۱۶ درصدی تعرفه‌ها برای دوره زمانی ۲۰۰۰-۲۰۰۱ و ۲۰۰۱-۲۰۰۲ مورد تأیید قرار گرفت. در ابتدای تصویب نامه مربوط به افزایش ۱۶ درصدی تعرفه‌ها چنین آمده است:

«از آنجا که برای تدوین تعرفه سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۲ تنها بر پایه اطلاعات هزینه و پیش‌بینی ترافیک ارائه شده توسط شرکت بین‌المللی ترمینال «ناواشیوا» تصمیم‌گیری شده است. اگر در پایان این دوره دو ساله تشخیص داده شود که به علت ارائه اطلاعات نادرست شرکت به سود قابل توجه و بیش از حدی دست یافته باشد، مبلغ مربوطه محاسبه شده و در محاسبه تعرفه دوره بعد اعمال خواهد شد به طوری که منافع استفاده‌کنندگان بندر حفظ شود.»

اما آنچه در واقعیت رخ داد، با اظهارات شرکت یاد شده مغایرت بسیار زیادی داشت. این ترمینال در طی این دو سال توانسته بود به ترافیکی معادل دو برابر پیش‌بینی خود دست یابد.

شکاف بسیار زیاد بین ارقام جدول، نشان می‌دهد که نهاد تعرفه به عنوان نهاد مسئول باید «سودهای بیش از حد» شرکت طی این دو سال را محاسبه و در دوره بعدی بازبینی تعرفه‌ها (سال ۲۰۰۲) مستهلک کند (به عبارتی کاهش تعرفه‌ها برای دوره بعدی اتفاق افتد). اما دوره بازبینی مربوطه به تعویق افتاد و در نهایت در سال ۲۰۰۵ بازبینی تعرفه‌ها انجام شد. در ابتدای تصویب تعرفه در سال ۲۰۰۵ چنین آمده است:

«پیش‌بینی ترافیک کانتینر از اساسی‌ترین عوامل تعیین سطح تعرفه است. چرا که درآمد قابل پیش‌بینی که براساس میزان هزینه و بازده سرمایه به دست می‌آید

به طور مستقیم با حجم ترافیک در ارتباط است. برای سطوحی از سرمایه‌گذاری، هزینه هر واحد جابه‌جایی کانتینر با افزایش حجم ترافیک، کاهش می‌یابد چرا که

بازده سرمایه شرکت NSICT (%)

۲۰۰۱-۲۰۰۰	۲۰۰۲-۲۰۰۱	۲۰۰۳-۲۰۰۲	۲۰۰۴-۲۰۰۳	۲۰۰۵-۲۰۰۴	
۱۸/۸	۴۶/۳	۷۴/۹	۷۴/۲	۷۶/۳	بازده سرمایه مجاز (با نسبت بدهی به سرمایه ۵۰:۵۰)
۲۲/۴	۶۱/۶	۱۰۲/۵	۱۰۱/۶	۱۰۴/۴۵	بازده سرمایه واقعی به دست آمده توسط NSICT (با نسبت بدهی به سرمایه ۶۵:۳۵)



می‌شد. اما آنچه در عمل برای ترمینال یاد شده پیش آمد، این بود که این مبلغ در برخی موارد به عنوان هزینه محاسبه شده و در قالب تعرفه از مشتریان بندر گرفته شد.

باید گفت با این تفسیر اگر به ابتدای مراحل مناقصه برگردیم، هر شرکتی که تعرفه بالاتری را پیشنهاد می‌داد و آن را از مشتریان کسب می‌کرد، به عنوان برنده شناخته می‌شد (هر شرکتی که بیشترین هزینه را به مشتریان بندر تحمیل می‌کرد برنده مناقصه بود). این تفسیر از Royalty fee کاملاً اشتباه است و اگر بازنده‌های این مناقصه از این نوع محاسبه‌ها به وسیله نهاد حاکمیت تعرفه مطلع می‌بودند حتماً بالاترین Royalty fee را پیشنهاد می‌دادند.

اشتباه نهاد حاکمیت تعرفه در طبقه‌بندی Royalty fee به عنوان هزینه، باعث شد مبالغ گزافی به عنوان تعرفه از مشتریان بندر (سود شرکت) کسب شود. از طرفی با این اشتباه کل نظام مناقصه و برگذاری آن زیر سؤال رفت.

خلاصه پرداخت‌های غیر قابل توجیه به ترمینال بین‌المللی «ناواشیوا»

به طور خلاصه نظارت ضعیف و شکننده نهاد حاکمیت تعرفه و هیئت امنای بندر باعث شد، درآمدهای غیر قابل توجیهی به سود شرکت محاسبه شود. این درآمدها حاصل کوتاهی نهادهای نظارتی بود که باعث شد علاوه بر افزایش نرخ بازده سرمایه بخش‌هایی از حقوق مشتریان بندر (احتساب Royalty fee به عنوان هزینه و عدم برگشت بخش‌هایی از افزایش درآمد به به وسیله افزایش ترافیک) ضایع شود.

در طول سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵ شرکت بیش از ۱۵۷ میلیون دلار درآمد بدون توجیه (که از نظر قرارداد استحقاق آن را نداشت) کسب کرد به عبارتی دیگر این امر باعث شد شرکت تعرفه‌هایی با ۷۲ درصد بیشتر از حق خود از مشتریان کسب کند.

این اشتباه‌ها نهاد حاکمیت تعرفه برای محاسبه تعرفه سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۰۸ نیز ادامه پیدا کرد تا جمع درآمد های غیر موجه شرکت به رقم ۲۳۷ میلیون دلار برسد. تقریباً ۶۰ درصد در آمد های غیر موجه شرکت، به علت این بود که

شکاف در جدول زیر آمده است.

در موافقت‌نامه بین شرکت، در خصوص افزایش اندوخته مالی شرکت؛ چنین آمده بود: «در صورتی که چنین افزایشی حاصل کارایی و صرفه‌جویی بیشتر در عملیات شرکت باشد این رقم به نسبت ۵۰:۵۰ بین شرکت و هیئت امنای بندر جواهر لعل نهرو تقسیم خواهد شد» هر چند درصد بسیار زیادی از افزایش درآمدهای شرکت به دلیل افزایش ترافیک بود؛ نه به دلیل کارآمدی و صرفه‌جویی، اما نهاد حاکمیت تعرفه افزایش اندوخته مالی شرکت را به نسبت ۵۰:۵۰ تقسیم کرد. ۵۰ درصد سهم هیئت امنای بندر در سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۸ در جهت کاهش تعرفه‌ها به کار رفت هر چند درصد کاهش تعرفه‌ها با واقعیت‌های گفته شده باید بیشتر می‌بود. به هر حال این اشتباه نهاد تعرفه و هیئت امنای باعث شد شرکت بیش از ۱۵ درصد بازده سرمایه داشته باشد و رقمی حدود ۶۰ میلیون دلار را به عنوان اندوخته مالی خود، بدون اینکه از لحاظ قانونی و قرارداد استحقاق آن را داشته باشد، بدست آورد.

جدول نشان می‌دهد که مشتریان ترمینال خصوصی (NSICT) به نسبت بخش دولتی (JNPT) بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵، ۱۶ درصد بیشتر تعرفه می‌پرداختند، این در حالی است که تعرفه هردوی این ترمینال‌ها، با رویکرد هزینه تمام شده محاسبه شده است و انتظار می‌رود طبق اهداف خصوصی‌سازی و جذب مشارکت بخش خصوصی، هزینه های شرکت خصوصی پایین‌تر باشد، چرا که در عمل، این ترمینال مبالغی را به عنوان افزایش کارایی و صرفه‌جویی در هزینه‌ها از آن خود کرده بود.

ب: تفسیر Royalty Fee

در ارزیابی شرکت‌کنندگان در مناقصه ترمینال یاد شده یکی از موارد مطرح شده Royalty fee بود به طوری که اگر شرکت‌کننده در پیشنهاد مالی خود Royalty fee بیشتری را پیشنهاد می‌داد، برنده مناقصه اعلام می‌شد. به عبارتی Royalty fee یکی از پارامترهای تشخیص برنده محسوب می‌شد. Royalty fee در حقیقت مبلغی است که توسط شرکت بهره‌بردار (برنده مناقصه) از محل سود شرکت به نهاد حاکمیت بندر، بابت مجوز فعالیت در ترمینال داده

هزینه ثابت بین تمامی کانتینرهای جابه‌جا شده توزیع می‌شود. اگر ترافیک افزایش یابد، انتظار می‌رود هزینه‌های هر واحد جابه‌جایی و در نتیجه تعرفه جابه‌جایی هر کانتینر کاهش یابد؛ البته در صورتی که در این میان سرمایه‌گذاری قابل توجهی انجام نشده باشد. اگر تعرفه با افزایش ترافیک، کاهش نداشته باشد یا به طریقی بازبینی نشود، شرکت طرف قرارداد، بیش‌تر از سهم توافقی، بازده سرمایه خواهد داشت. این افزایش سود به هزینه مشتریان و استفاده‌کنندگان خدمات بندری خواهد بود.

با اینکه چنین گفتاری در ابتدای تعرفه‌های تدوین شده سال ۲۰۰۵ آمده است، اما نهاد حاکمیت تعرفه و هیئت امنای بندر جواهر لعل نهرو با عدم بینش درست بخشی از منافع دولت و همچنین مشتریان بندر را به نفع شرکت از دست دادند.

بازبینی تعرفه‌ها در سال ۲۰۰۵

در سال ۲۰۰۵ و طی بررسی‌های انجام شده، نهاد تعرفه به این نتیجه رسید که شرکت بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۵ توانسته است مبلغی معادل ۱۱۸ میلیون دلار اندوخته مالی داشته باشد (بیش از آنچه می‌باید به دست می‌آورد). این مبلغ بیش از ۲۰ درصد بازده سرمایه بود. این موضوع نشان می‌داد که نهاد تعرفه، می‌توانست برای دوره بعد ۳۰ درصد در تعرفه‌های جاری کاهش اعمال کند به طوری که با این کار اضافه سودآوری شرکت را در دوره بعد به نفع مشتریان بندر، مستهلک کند. این نهاد، اما در عمل تنها به کاهش ۱۳ درصدی تعرفه‌ها بسنده کرد، تا شرکت از رانت‌های به وجود آمده بهره‌برداری کند.

نهاد تعرفه در عمل، بدون داشتن هیچ گونه استاندارد هزینه‌ای (برای هزینه‌های عملیاتی و سرمایه‌ای) راه را برای شرکت باز گذاشته بود تا با افزون نشان دادن هزینه‌ها، موجب افزایش سرمایه خود شود. از طرفی تأیید نسبت بدهی به سرمایه ۵۰:۵۰ باعث شد تا پایه سرمایه شرکت برای سال ۲۰۰۰-۲۰۰۱ از مبلغ ۵۳/۳ میلیون دلار به ۷۶/۱۳ میلیون دلار افزایش پیدا کند. نتیجه این

نرخ تعرفه بین سال‌های ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۶ برای هر TEU به \$

ترمینال	۱۹۹۶	۱۹۹۸	۲۰۰۰	۲۰۰۵	۲۰۰۶
JNPT (مدیریت دولتی)	۴۸/۸	۶۵	۶۵	۶۵	۵۵/۲
NSICT (مدیریت خصوصی)	-	۶۵	۷۵/۴	۶۵	۵۷/۲

ترافیک کانتینری NSICT به TEU

پیش‌بینی ترافیک NSICT برای	۲۰۰۱-۲۰۰۰	۲۰۰۲-۲۰۰۱	۲۰۰۲-۲۰۰۳
بازبینی تعرفه سال ۲۰۰۰	۶۹۲۲۵۰	۵۷۹۸۰۳	۶۵۰۰۰۰
ترافیک واقعی	۶۹۴۸۹۹	۹۴۳۹۲۸	۱۳۰۱۱۱۹

نهاد حاکمیت تعرفه دستورالعمل های مربوط به حداکثر نرخ بازده سرمایه را رعایت نکرد.

نتیجه گیری

هدف از بیان این نمونه از قرارداد، ارائه ارقام و اعداد و یا بررسی سود و زیان شرکت یاد شده یا بندر مربوطه نبوده است، بلکه از شرایطی که نادیده گرفته شدن آنها، در تدوین قراردادهای بلند مدت، می تواند باعث ضایع شدن حقوق بندر و جامعه شود.

به هر حال قانون گذاری کارا و مؤثر و نوشتن یک قرارداد مناسب می تواند احتمال جاری شدن قرارداد برد-برد را افزایش دهد. از طرفی اجرای مفاد قرارداد و چگونگی نظارت بر اجرای آن می تواند، کاری بس دشوارتر و پرهزینه تر باشد. نمونه ای که در کشور هند دیدیم، توجه نکردن به ساختار سرمایه و بدهی شرکت ها، توانست بسیاری از منافع بندر را به نفع شرکت، از بین ببرد. از طرفی نحوه محاسبه و طبقه بندی Royalty fee در ردیف هزینه ها، باعث شد سود شرکت بدون هیچ گونه توجیهی بالاتر رود.

در هر حال وجود قوانین و راهکارهای مدون در کشور هند، قابل ملاحظه است. این قوانین و راهکارهای مدون در صورتی که به درستی تعبیر و اجرا شوند، می توانند در بسیاری موارد از اعمال سلیقه های مختلف در قراردادهای بلند مدت، که بدون تردید تأثیرات فراوانی بر اقتصاد ملی و محلی خواهند داشت، جلوگیری کنند.

آنچه بیشتر اهمیت دارد برگزاری اکران عمومی (بین المللی) درست است به طوری که با این کار یکی از باتجربه ترین شرکت های فعال در بخش کانتینری هند شکل گرفت و شرکت دولتی یاد شده با احساس رقابت به وجود آمده، ناچار شد وضعیت خدمت رسانی خود را بهبود بخشد، از طرفی قرارداد BOT بدون اینکه سرمایه های دولتی را صرف ساخت این بندر نماید به درستی انجام پذیرفت. ■

منبع: اینترنت

بندر شهید رجایی مرکز جدید توزیع کانتینرهای ترانشیپی در خلیج فارس

سپس مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه طی سخنانی تصریح کرد: تلاش این شرکت به ویژه در شش ماهه گذشته این بوده است که ظرفیت خالی بندر شهید رجایی را با استفاده از ترانزیت و ترانشیپ جبران کند.

سعید صادقی با تأکید بر محدودیت های وارداتی و صادراتی در کشور گفت: یکی از موانعی که برای رسیدن به سهم مطلوب ترانشیپ در منطقه با آن روبه رو بودیم، نبود شبکه توزیع فیدری در بندر بود که با همکاری و ریسک پذیری شرکت های موجود این مشکل برطرف شد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی سیماتک نیز در این آیین گفت: تمام بندر دنیا در روند رشد جهانی از نقطه ای به نقطه دیگر تکامل یافته اند و این آهنگ رشد در بندر شهید رجایی محسوس و به چشم می خورد. قائم مقامی افزود: تبدیل بندر شهید رجایی به یک بندر هاب مزیت های بسیاری را برای کشور به دنبال دارد که اشتغال زایی مهم ترین آن است و به دنبال آن افزایش بهره وری، کاهش هزینه ها و کاهش قیمت برای مصرف کننده داخلی را همراه می آورد. وی بندر شهید رجایی را بهترین بندری دانست که می تواند کار تغذیه بندر دیگر را در منطقه انجام دهد.

گفتنی است کشتی های فیدر به کشتی های کوچکی گفته می شود که برای توزیع کانتینرها بین بندر اصلی و فرعی در یک منطقه خاص به کار گرفته می شوند. کشتی های فیدر در دفعات مختلف محموله کشتی های بزرگ تر (لایزر) را که قبلاً در بندر اصلی (مرکزی) تخلیه شده، به مقصد نهایی می رسانند. همچنین کانتینر ترانشیپی آن دسته از کانتینر هایی هستند که برای اعزام به مقصد نهایی در یک بندر اصلی منطقه ای از یک کشتی بزرگ تخلیه می شوند و سپس به کشتی های فیدر بارگیری و مقصد اعزام می شوند.

با آغاز به کار سرویس جدید فیدری یک گام مهم در تکمیل شبکه توزیع کانتینرهای ترانشیپی خطوط مختلف کشتیرانی در منطقه خلیج فارس از طریق بندر شهید رجایی برداشته شد. این سرویس فیدری از بندرعباس به بندر بحرین، کویت، دمام عربستان و عسلویه انجام می شود که با آغاز به کار کلیه کانتینرهای ترانشیپی خطوط کشتیرانی با حداقل تأخیر از طریق بندر شهید رجایی به مقصد نهایی حمل می شوند.

این گزارش حاکی است کیفیت خدمات، تعرفه THC و وجود شبکه فیدری از عمده دلایل اصلی بندر شهید رجایی برای تشکیل شبکه فیدری بوده است و شرکت کشتیرانی سیماتک متولی توزیع کانتینرهای ترانشیپی از بندرعباس به مقصد بحرین و کویت است. ■

مراسم آغاز به کار نخستین خط فیدری توزیع کانتینرهای ترانشیپی در منطقه خلیج فارس با حضور مسئولان اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، مدیران شرکت تایدواتر خاورمیانه، شرکت کشتیرانی سیماتک و جمعی از مدیران و نمایندگان شرکت های کشتیرانی در بندر شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در جهت سیاست های اصلی و مهم سازمان بنادر و دریانوردی جذب کانتینرهای ترانشیپی خطوط کشتیرانی به مقصد سایر بندر کشور و کشورهای حاشیه خلیج فارس در دستور کار قرار گرفت.

در آغاز مراسم علیرضا چشم جهان مدیر امور کانتینر شرکت تایدواتر خاورمیانه گفت: برای پر کردن ظرفیت خالی در بندر شهید رجایی که بیش از یک میلیون واحد کانتینر است اهداف ترانشیپی را در نظر گرفته ایم. وی در ادامه افزود: در مرحله نخست شرکت امارات لاین که رتبه ۴۱ کشتیرانی های جهان را در اختیار دارد، ۲۰ درصد از ظرفیت ترانشیپ کانتینرهای خود را از بندر جبل علی به بندر شهید رجایی اختصاص داده است و در آینده علاوه بر افزایش ظرفیت ترانشیپی این شرکت سایر خطوط کشتیرانی های خارجی نیز اقدام مشابهی خواهند کرد.

مدیر امور کانتینر شرکت تایدواتر خاورمیانه ضمن تشکر از خطوط کشتیرانی که ریسک این کار را پذیرفته که بخشی از مسیر ترانشیپی خود را به بندرعباس منتقل کنند، افزود: در حال حاضر توانمندی خوبی برای بندر شهید رجایی ایجاد شده است که امیدواریم این بندر را به یک بندر هاب در منطقه تبدیل کنیم.

معاون بندری و دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان دیگر سخنران این مراسم بود. وی در بخشی از سخنان خود گفت: این خط فیدری ظرفیت ترانشیپی کانتینر در بندر شهید رجایی را تا دو برابر نسبت به سال گذشته افزایش می دهد.

سید محمد حکیمی در ادامه افزود: با توجه به ظرفیت خالی بیش از یک میلیون واحد کانتینر در بندر شهید رجایی شرکت تایدواتر خاورمیانه به عنوان اپراتور بندری شرایطی را ایجاد کرد که با فعالیت های ترانشیپی این ظرفیت خالی را پر کنیم. وی با اشاره به اینکه هم اکنون با دو خط کشتیرانی امارات لاین و یونایتد عرب قرارداد بسته شده است، اظهار داشت: با توجه به جایگاه بندر شهید رجایی به عنوان بهترین بندر برای حمل کالاهای ترانزیتی و ترانشیپی به کشورهای دیگر به این خطوط کشتیرانی تضمین های ویژه ای برای کارهای ترانشیپی داده شده است.



برای کنترل و بازرسی

تفاهم نامه اقیانوس هند (IOMOU)

اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی، اداره کنترل و بازرسی کشتی‌ها سازمان بنادر و دریانوردی

شکل گیری یادداشت تفاهم اقیانوس هند
در دوره‌ای بین ماه‌های آگوست و سپتامبر سال ۱۹۹۷ میلادی یک ارزیابی در خصوص زیرساخت‌های ایمنی دریایی منطقه اقیانوس هند و الزامات مرتبط با کنوانسیون‌های دریایی انجام گرفت و مشخص شد همکاری‌های منطقه‌ای میان کشورهای این حوزه دریایی می‌تواند به عنوان راه‌حلی مناسب برای جلوگیری از فعالیت و تردد کشتی‌ها و شناورهای غیراستاندارد در بنادر کشورهای منطقه ارائه شود.
اولین جلسه مقدماتی انجام فعالیت‌های کنترل و بازرسی کشتی‌ها در حوزه اقیانوس هند پس از شکل‌گیری ایده فوق، از تاریخ ۱۳ لغایت ۱۷ اکتبر ۱۹۹۷ میلادی در بمبئی هندوستان با دعوت دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی برگزار شد.

کنترل و بازرسی فنی و ایمنی کشتی‌های خارجی که وارد بندر می‌شوند حقوق قانونی کشور صاحب بندر است که با استناد به کنوانسیون‌ها و آیین‌نامه‌های لازم‌الاجرای سازمان بین‌المللی دریانوردی انجام می‌گیرد. بر این اساس کشورهای صاحب بندر به منظور بالا بردن و اجرای کنترل و بازرسی مؤثرتر در مناطق خویش، نسبت به انعقاد تفاهم‌نامه‌هایی برای گسترش همکاری‌های منطقه‌ای اقدام کردند.
اولین تفاهم‌نامه از این دست در سال ۱۹۸۲ میلادی بین کشورهای عضو اتحادیه اروپا در پاریس به امضا رسید و از آن زمان تاکنون ۸ تفاهم‌نامه منطقه‌ای دیگر شکل گرفته است که تفاهم‌نامه‌های توکیو، اقیانوس هند و مدیترانه از آن جمله هستند.

کشورهای استرالیا، بنگلادش، جیبوتی، اریتره، اتیوپی، هند، کنیا، مالدیو، موریس، موزامبیک، میانمار، عمان، سیشل، سنگاپور، آفریقای جنوبی، سریلانکا، تانزانیا و یمن از جمله کشورهایی بودند که نمایندگان آنها در این جلسه پیش‌نویس مقدماتی این تفاهم‌نامه را تهیه کردند.

در سال ۱۹۹۸ میلادی متن تفاهم‌نامه در آفریقای جنوبی با حضور ایران و سودان نهایی شد و در اول آوریل ۱۹۹۹ میلادی با عضویت اولیه کشورهای استرالیا، اریتره، هند، سودان، تانزانیا و آفریقای جنوبی اجرایی گردید و جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۰۱ میلادی پس از تصویب مجلس شورای اسلامی به عضویت این تفاهم‌نامه درآمد.

بر اساس گزارش سالیانه (۲۰۰۷ میلادی) تاکنون کشورهای استرالیا، اریتره، هند، ایران، کنیا، مالدیو، موریس، عمان، سریلانکا، آفریقای جنوبی، سودان، تانزانیا و یمن به عضویت این تفاهم‌نامه درآمده‌اند و سازمان‌هایی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، یادداشت تفاهم آسیا - اقیانوسیه (Tokyo MOU)، یادداشت تفاهم دریای سیاه (Black Sea MOU)، Equasis، آفریقای مرکزی و غربی و سازمان بین‌المللی کار (ILO) به عنوان ناظر، در جلسات آن حضور دارند. دبیرخانه یادداشت تفاهم اقیانوس هند در شهر گوای هندوستان مستقر است که با نظارت و هدایت کمیته کنترل و بازرسی تفاهم‌نامه فعالیت می‌کند. عمده مسئولیت دبیرخانه که باریست آقای بیمالیش گنگولی از کشور هند اداره می‌شود، هماهنگی در برگزاری جلسات سالیانه، برنامه‌ریزی فعالیت کمیته‌ها و کارگروه‌های فنی و تخصصی، محاسبه و تعیین هزینه‌ها و بودجه سالیانه و همکاری با بخش پایگاه اطلاعاتی تفاهم نامه (IOCIS) می‌باشد.

اهداف تفاهم‌نامه

- بالا بردن ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی
- بهبود شرایط کار و اقامت کارکنان بر روی شناورها
- دستیابی به انتظارات قطعنامه A.682(17) در خصوص همکاری‌های منطقه‌ای برای کنترل شناورها و تخلیه مواد از آنها
- اجرای اثربخش استانداردها توسط کشورهای صاحب پرچم با استناد به الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی
- جلوگیری از فعالیت کشتی‌های غیراستاندارد با در نظر داشتن حقوق و نقش مؤثر کشورهای صاحب بندر
- ساماندهی و حفظ رقابت سالم میان بنادر منطقه
- ایجاد سیستمی هماهنگ و یکنواخت در کنترل و بازرسی کشتی‌ها و تقویت همکاری‌ها و تبادل اطلاعات

تعهدات عمومی اعضا

(۱) کشورها، مفاد تفاهم و ضوابط آن را اجرا و اقدامات لازم جهت الحاق به کنوانسیون‌ها و مستندات بین‌المللی مندرج در آن را اتخاذ خواهند کرد.

(۲) کشورهای عضو موظف هستند یک سیستم اثربخش کنترل و بازرسی را با هدف حصول اطمینان از انطباق شناورهای خارجی وارد شده به بنادر خویش با استناد به الزامات و مستندات این تفاهم‌نامه به اجرا بگذارند.

(۳) هر کشور باید بتواند در مدت سه سال از زمان امضای تفاهم‌نامه، حداقل ۱۰ درصد کشتی‌های تجاری خارجی وارد شده به بنادر خود را در طول یک سال بازرسی کند. کمیته تفاهم‌نامه بر اجرا و اثربخشی بازرسی‌ها در منطقه، نظارت عمومی داشته و با در نظر گرفتن تجارب و پیشرفت‌های حاصل شده درصد بازرسی‌ها را مورد بازنگری قرار خواهد داد.

(۴) به منظور پیشبرد اهداف تفاهم‌نامه، کشورها می‌توانند با سایر کشورها رایزنی، همکاری و تبادل اطلاعات کنند.

اقدامات انجام شده

طی ده سال پس از تأسیس تفاهم‌نامه اقیانوس هند، اقدامات مفید و مناسبی برای بالا بردن کمی و کیفی بازرسی‌ها توسط این تفاهم‌نامه به اجرا درآمده است که رؤس این فعالیت‌ها عبارتند از:

(۱) بازرسی میانگین سالانه ۵۲۰۰ فروند کشتی توسط کشورهای عضو تفاهم‌نامه

- (۲) راه‌اندازی پایگاه ثبت اطلاعات کشتی‌های بازرسی شده (IOCIS) در پایگاه اینترنتی تفاهم‌نامه اقیانوس هند
- (۳) برگزاری منظم جلسات سالیانه
- (۴) برگزاری سمینارهای افسران ارشد کنترل و بازرسی کشتی‌ها
- (۵) برگزاری چندین دوره آموزشی مرتبط با کنترل و بازرسی کشتی‌ها با همکاری کشورهای عضو و سایر تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای کنترل و بازرسی کشتی‌ها
- (۶) راه‌اندازی سیستم گزینش کشتی برای انجام بازرسی (Target Factor)
- (۷) راه‌اندازی بخش رسیدگی به شکایات بازرسی‌ها (Review Panel) در پایگاه اینترنتی تفاهم‌نامه

عملکرد ایران

جمهوری اسلامی ایران به همراه کشورهای استرالیا، هند و آفریقای جنوبی از اعضای فعال تفاهم‌نامه اقیانوس هند در انجام بازرسی‌ها، به‌روز رسانی پایگاه اطلاعاتی، گزارش بازرسی‌ها (IOCIS) و شرکت در مباحث علمی و کارگروه‌ها است و تاکنون اسناد متعددی را برای ارائه در جلسات سالیانه کمیته ارائه کرده است. قابل ذکر است، پیشنهاد مربوط به راه‌اندازی سیستم گزینش کشتی و بخش رسیدگی به شکایات نیز از جمله پیشنهادهای جمهوری اسلامی ایران بوده است. ■



جوینت ایرانی - روسی جواب می دهد

موسسه رده بندی ملی روسیه به نیابت از ایران



جوینت شدن دو مؤسسه رده بندی ایرانی با مؤسسات رده بندی معتبر خارجی و افزایش سقف GT مؤسسات داخلی تا ۵ هزار تن، خبری بود که در هفته های پایانی سال به نقل از اداره کل امور دریایی سازمان بنادر و خروجی خبرگزاری ها قرار گرفت.

بنابر اعلام خبرگزاری ها، این سومین مرحله افزایش GT مؤسسات رده بندی داخلی است. تا پیش از این، سقف GT مؤسسات رده بندی داخلی ۵۰۰ تن بود که ۲ هزار تن افزایش یافت و این سقف نیز با دستور سازمان بنادر به ۵ هزار تن افزایش می یابد.

احمد فروغی، مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، تحقق این هدف را منوط به کسب شرایطی از سوی مؤسسات رده بندی داخلی و همخوانی با قوانین و مقررات مؤسسات با تناژ نامحدود اعلام می کند تا جوینت شدن با مؤسسات رده بندی معتبر خارجی نیز در همین راستا صورت بگیرد.

به گزارش بندرودریا، با اقدامات انجام شده توسط دو مؤسسه رده بندی داخلی برای جوینت شدن با مؤسسات رده بندی خارجی، مؤسسه رده بندی آسیا با مسئولان مؤسسه رده بندی ملی روسیه (RS) به تفاهم اولیه رسیدند و مؤسسه رده بندی ایرانیان نیز مذاکرات اولیه با مؤسسه رده بندی ژاپن (N.K.K) را آغاز کرده است. مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره نتایج جوینت شدن مؤسسات رده بندی داخلی و خارجی گفت: مؤسسات رده بندی با این اقدام نه تنها می توانند از دفاتر و نمایندگی های یکدیگر برای بازرسی کشتی ها استفاده کنند، بلکه با وارد شدن به مرحله ثبت کشتی های Dual Class، (اگر کشتی تحت کلاس یکی از مؤسسات رده بندی داخلی باشد) می توانیم برای آنها سقف GT را برداریم و بدین ترتیب، مؤسسات داخلی می توانند حتی کشتی های غول پیکر و اقیانوس پیما را بازرسی کنند.

• امضای موافقت نامه همکاری با موسسه رده بندی روسیه

براساس این موافقت نامه که مؤسسه ایرانی «آسیا» و مؤسسه رده بندی روسیه (RS) امضاء کردند، این

آسیا افزایش قابل توجهی خواهد یافت و ثانیاً کیفیت آن، هم عرض RS خواهد شد.

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنانش در مراسم امضای این موافقت نامه، اظهار داشت: توسعه حمل و نقل دریایی حساس تر شده است و باید اقدامات گسترده ای برای ایمنی و امنیت دریانوردی و همچنین جلوگیری از آلودگی آب دریا صورت گیرد.

ایزدیان اضافه کرد: با توجه به گستردگی عملیات دریانوردی در سطح بین المللی و لزوم حذف تأخیر در عملیات دریانوردی کشتی ها و همچنین به منظور دقت در بازرسی و ممیزی، مؤسسه هایی که کاملاً فنی و دارای صلاحیت های لازم و دفاتر گسترده هستند، به علاوه بازرسان و ممیزان مجرب بین المللی در اختیار دارند، به نیابت از دولت صاحب پرچم و دقت نظارت کامل آنها بازرسی و ممیزی لازم را انجام می دهند.

گفتنی است که مؤسسه رده بندی روسیه (RS)، با سابقه ۹۵ ساله در زمینه رده بندی، یکی از بزرگترین مؤسسات رده بندی در جهان است که قادر است حتی کشتی های حامل سوخت اتمی را نیز رده بندی کند. ■

مؤسسه ضمن ارزیابی کیفی و کمی، زمینه صدور گواهی نامه های بین المللی را نیز فراهم می کند.

به گزارش خبرنگار بندرودریا، براساس مفاد این موافقت نامه، مقرر شده سازمان بنادر و دریانوردی به نیابت از جمهوری اسلامی ایران به مؤسسه رده بندی ملی روسیه (RS) که جزو ۱۱ مؤسسه برتر رده بندی دنیا و از اعضای اتحادیه بین المللی مؤسسات رده بندی (IACS) است، نیابت اعطا کند. به طوری که ابتدا تفاهم نامه همکاری نزدیک بین این دو مؤسسه رده بندی ایرانی و روسی منعقد و اجرایی شود و پس از آن نیز نیابت را به (RS) اعطا کند. بر پایه این گزارش و به گفته سعید ایزدیان، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با اجرای این موافقت نامه انتظار می رود که مؤسسه رده بندی ایرانی «آسیا» وارد عرصه جهانی شود و با تقویت استانداردها، سطح مدیریت و نیز نیروهای بازرسی و ممیزی، سطح ایمنی دریانوردی را به میزان قابل توجهی بالا ببرد و ناوگان تحت پرچم ایران از استانداردهای فنی بالایی برخوردار شوند.

در همین حال کارشناسان امور دریایی سازمان بنادر معتقدند که این پروژه در صورت توفیق و تداوم، جهش بزرگی در ارتقای کیفیت مؤسسه رده بندی ایران ایجاد خواهد کرد، چرا که از این پس کشتی های تا ۵ هزار تن GT، کلاس دوگانه خواهند داشت و در نتیجه اولاً تناژ GT کلاس



بررسی اهداف سازمان بنادر و دریانوردی در انعقاد توافقنامه اعطای نیابت

متحول می‌شویم

در پایان این نشست، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگوی اختصاصی با بندرودریا اهداف این معاونت را در انعقاد توافقنامه اعطای نیابت برشمرد و از ارتقای سطح ایمنی دریانوردی کشور خبر داد. ایزدیان همچنین معتقد است که دامنه تأثیر همکاری مؤسسه رده‌بندی (RS) با ایران، به مراکز تحقیقاتی کشور رسیده و سبب رشد و توسعه علمی دانشگاه‌ها خواهد شد.

• رده‌بندی و اجرای استانداردها و مقررات بین‌المللی بر روی کشتی‌ها، بر پایه کدام الزامات، ضرورت می‌یابد؟

به طور کلی مطابق با مقررات بین‌المللی، کشتی‌هایی می‌توانند در آبراه‌های بین‌المللی، بنادر و سواحل کشورها دریانوردی کنند که در یکی از کشورها ثبت شده و مجوز افراشتن پرچم و تابعیت آن کشور را دریافت کرده باشند. به موجب ثبت یک کشتی در یک کشور و افراشتن پرچم کشور یاد شده مسئولیت ایمنی و امنیت کشتی و حفظ محیط زیست دریایی آن، به عنوان کشور حاکم بر شناور، به کشور صاحب پرچم تعلق دارد. در این راستا و به منظور انجام نظارت و کنترل بر اجرای مقررات بر روی ناوگان زیر پرچم و همچنین شرکت‌های مالک و مدیریت‌کننده کشتی‌ها در

سطح بین‌المللی، انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی و همچنین صدور گواهینامه‌های مربوطه به منظور تأیید تطابق کشتی از بدو طراحی، در حین ساخت و عملیات با استانداردهای فنی و ایمنی ملی و بین‌المللی که دولت صاحب پرچم به آنها متعهد است، از مهم‌ترین ابزار فنی در دست دولت‌های صاحب پرچم به شمار می‌آید.

• در حال حاضر چند مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی به نیابت از دولت‌های صاحب پرچم، بازرسی و ممیزی از کشتی‌ها را در جهان به انجام می‌رسانند؟

بیش از ۱۰۰ مؤسسه رده‌بندی در جهان توسط کشورهای مختلف برای انجام این مهم مجاز شمرده شده‌اند. ولی مهم‌ترین، جامع‌ترین و بزرگ‌ترین مؤسسات بین‌المللی در دنیا ۱۱ مؤسسه هستند که همگی دارای تشکیلات منظم و کامل بوده و تحت نظارت یک انجمن بین‌المللی موسوم، IACS قرار دارند. البته مؤسسه رده‌بندی روسیه (RS) یکی از مؤسسات بزرگ محسوب می‌شود که بیش از ۹۰ درصد ناوگان بین‌المللی تحت کلاس این مؤسسات هستند.

• مؤسسات رده‌بندی فعال در ایران کدام هستند و بر پایه چه اهدافی ایجاد شده‌اند؟

در حال حاضر علاوه بر دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی آسیا و ایرانیا، چهار مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی مشابه دیگر نیز در ایران فعالیت دارند که عبارتند از IACS، DNV، BV و GL آلمان.

جمهوری اسلامی ایران با داشتن بیش از ۷۰۰۰ شناور در ابعاد مختلف شامل فلزی، فایبر گلاس و چوبی تحت پرچم خود که عمدتاً در آبهای منطقه خلیج فارس و دریای عمان و همچنین دریای خزر فعالیت دارند (علاوه بر ناوگان اقیانوس‌پیما) به منظور اجرای مقررات بین‌المللی که به آنها ملحق گردیده است و همچنین به منظور ارتقای سطح ایمنی، امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی آب دریا حاصل از کشتی‌ها، با هدف ورود به بازار جهانی، شرایط لازم برای تأسیس دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی آسیا و ایرانیا را به وجود آورده و با الگوبرگشتن از مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی صاحب صنعت و در راستای توسعه صنعت دریانوردی اقدامات گسترده‌ای را در جهت بهبود کیفیت و بالا بردن استانداردهای کیفی و فنی این دو به انجام رسانده است. در حال حاضر این مؤسسات، شبکه داخلی گسترده‌ای دارند، ولی در ابعاد بین‌المللی نیاز به رشد و توسعه داشته و این امر جز با همکاری مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی صاحب دانش و تجربیات لازم امکان‌پذیر نمی‌باشد.

• امضای موافقت‌نامه اعطای نیابت به مؤسسه رده‌بندی روسی با هدف ارتقاء مؤسسه رده‌بندی ایرانی صورت گرفته است؟

انعقاد موافقت‌نامه‌های همکاری دریایی دولت جمهوری اسلامی ایران با جمهوری روسیه و پیشنهاد طرف روسی مبنی بر صدور مجوز نیابت به مؤسسه رده‌بندی روسیه به امضا رسیده در همین راستا سازمان بنادر و دریانوردی با مؤسسه رده‌بندی ایرانی پیشنهاد همکاری‌های مشترک را ارائه نمود و با ارائه طرح جامع و با موافقت طرف روسی این مهم به مراحل نهایی رسیده است.

• موافقت‌نامه همکاری با مؤسسه روسی (RS) در چند بند به امضا رسیده است؟

دو موافقت‌نامه همکاری با مؤسسه روسی به امضا رسید که عبارتند از:

- موافقت‌نامه همکاری سه جانبه مؤسسات رده‌بندی روسیه و آسیا و سازمان بنادر و دریانوردی، به منظور اجرای توافقی‌های یاد شده و برنامه زمان‌بندی ادغام دو مؤسسه مذکور و اعطای نیابت به مؤسسه رده‌بندی روسیه با نظارت کامل سازمان بنادر و دریانوردی؛
- موافقت‌نامه اعطای نیابت به مؤسسه رده‌بندی روسیه جهت انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی و صدور گواهینامه‌های مربوطه برای ناوگان زیر پرچم مطابق با قوانین ملی و بین‌المللی.

• به عنوان معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی چه اهدافی را در انعقاد این موافقت‌نامه دنبال می‌کنید؟

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای اجرای کامل طرح مذکور، ورود مؤسسه رده‌بندی آسیا به عرصه جهانی است. چرا که با تقویت استانداردها، سیستم‌های مدیریتی و همچنین نیروهای بازرسی و ممیزی خود می‌تواند سطح ایمنی و دریانوردی را به میزان قابل توجهی بالا ببرد و در یک ناوگان زیر پرچم از استانداردهای بالا برخوردار شوند.

• اعطای نیابت چه حاصلی برای صنعت دریانوردی ایران خواهد داشت؟

این مؤسسات به دلیل دارا بودن شبکه‌های گسترده تحقیقاتی در صنعت دریانوردی و اتصال به منابع علمی بین‌المللی در زمینه ارتقای سطح عملکرد و فعالیت‌های علمی مؤسسات رده‌بندی ایرانی موجب ارتقا و تحول در صنعت دریانوردی کشور به ویژه صنعت طراحی و ساخت کشتی و تجهیزات می‌شوند.

افزون بر آن، ادامه این روند همچنین موجب می‌شود دانش‌آموختگان (فارغ‌التحصیلان) دریایی دانشگاه‌های معتبر ایرانی مانند صنعتی امیرکبیر، علوم دریایی چابهار، نوشهر، هرمزگان و مراکز آموزشی دریانوردی کشور با همکاری این مؤسسات امکان اشتغال به کار و ورود به مراکز تحقیقاتی معتبر را داشته باشند که این موجب رشد و توسعه علمی کشور شده و ارتباط دانشگاه‌ها و مراکز علمی کشور با این مراکز تحقیقاتی رشد کیفی آموزش علوم و مهندسی دریایی را شاهد خواهیم بود. ■

برنامه‌ریزی ۵ ساله برای تغییر کاربری بندر صیادی آستارا به یک بندر تجاری

یک بندر برای چند منظور



در مدت ۵ سال، سالانه ۵/۳ میلیون تن کالا و مواد نفتی از این بندر تخلیه و بارگیری می‌شود. تفاهم‌نامه عهده‌داری و مدیریت بندر آستارا توسط بخش خصوصی به مدت ۴۰ سال سپرده شد که با اجرای این طرح، برای ۲۵۰ نفر به طور مستقیم و هزار نفر به شکل غیرمستقیم اشتغال‌زایی می‌شود.

بر پایه این گزارش و با توجه به برنامه‌ریزی‌های انجام شده، سوت اولین کشتی تجاری در سال ۱۳۸۹ در بندر آستارا به صدا در خواهد آمد.

• پرهیز از کارهای سنتی

کارگردانی و مدیریت توسعه بندر آستارا در حالی به شرکت کاوه واگذار شد که وزیر راه در مراسم

B.O.T تنظیم شده، سازمان بنادر به میزان ۱۰۰ میلیارد ریال و شرکت کاوه از مؤسسات بزرگ خدمات دریایی و بندری کشور به میزان ۳۰۰ میلیارد ریال در این طرح سرمایه‌گذاری خواهند کرد. به گونه‌ای که کلیه سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌ها، روساخت‌ها (تأسیسات) و راهبری و کارگردانی توسط بخش خصوصی انجام می‌شود. براساس این گزارش، اجرای طرح توسعه بندر آستارا به مساحت ۵۵۰ هکتار، در دو مرحله و طی ۵ سال به انجام خواهد رسید که شامل اصلاح و ساخت موج‌شکن، احداث ۳ پست اسکله سوختی، باری و مسافری و تأسیسات اعم از تعمیرگاه، آتش‌نشانی و ساختمان اداری و... می‌شود. به گفته مسئولان، در پایان طرح توسعه بندر آستارا

کلنگ چندمنظوره تبدیل بندر مرزی آستارا به یک بندر تجاری، گردشگری و سوخت‌رسانی، در غربی‌ترین نقطه دریای خزر، به زمین زده شد تا در یک فرآیند پنج ساله دسترسی به اروپا و بازار غرب فراهم شود.

به گزارش بندرودریا، طرح توسعه و تبدیل بندر صیادی آستارا به بندر چندمنظوره، از مصوبات دور اول سفر رئیس‌جمهور به استان گیلان است، در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی و براساس مبادله قرارداد بین سازمان بندرودریانوردی و بخش خصوصی، عهده‌داری و مدیریت توسعه و راهبری این بندر به مدت ۴۰ سال به شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه واگذار شد.

در چارچوب این قرارداد که بر مبنای سیستم



امضای این تفاهم‌نامه، از مدیرعامل این شرکت خواست تا با پرهیز از کارهای سنتی و تجهیز سیستم‌های هوشمند، بندر آستارا را به عنوان الگو و نمونه معرفی کند.

دکتر بهبهانی با بیان اینکه یکی از بزرگ‌ترین مزایای آستارا وجود بندر حاشیه دریای خزر مانند بندر آستاراخان، آکتائو و ترکمن‌باش است، گفت: «باید با تغییر بندر و ارائه خدمات بهتر استقبال کشتی‌ها را به سمت بندر ایران بیشتر کنیم و این کار نیاز به عزم و اراده ملی دارد.» وزیر راه، توسعه ترانزیت از طریق آستارا را وجه دیگر اهمیت این بندر خواند و از اتمام پروژه راه‌آهن قزوین - رشت - آستارا تا اوایل سال ۸۹ خبر داد و تصریح کرد: «با تجهیز بندر به سیستم‌های هوشمند و کم کردن کارهای سنتی از حدود سالانه ۱۰۰ میلیون تن ترانزیت، توان جذب حداقل درصد آن را به خود اختصاص داد.»

وی با اشاره به اینکه وصل شدن راه‌آهن سراسری رشت - ساری - آستارا، از طراحی آژداراه ساری - رشت - آستارا و اتصال آستارا به خط اروپا به عنوان دیگر برنامه‌های وزارت راه و ترابری یاد کرد.

بر پایه این گزارش و به گفته وزیر راه و ترابری، پروژه ساخت خط ریلی قزوین - رشت - آستارا در ابتدای سال ۱۳۹۰ به اتمام خواهد رسید و با آغاز به کار این خطوط ریلی، راه‌گذر شمال به جنوب تکمیل خواهد شد.

بهبهانی در بخش دیگری از سخنانش با بیان این مطلب که اتصال این راه‌آهن به اروپا سبب تحول در سیستم توسعه‌ای کشور می‌شود، اظهار داشت: با اتمام این مسیر، خطوط ریلی جنوب از بندرعباس به رشت و آستارا متصل خواهد شد.

وزیر راه با اعلام اینکه پیشرفت فیزیکی این پروژه ۲۵ تا ۳۰ درصد است، اضافه کرد: با اختصاص اعتبارات مورد نیاز و به موقع، بهره‌برداری از این مسیر زودتر از موعد مقرر انجام خواهد شد.

دکتر بهبهانی با اشاره به واگذاری ۴۰ ساله بندر آستارا به بخش خصوصی اظهار داشت: طی این تفاهم‌نامه مقرر شد تمامی عملیات توسعه زیرساخت و کارگردانی این بندر از قبیل ترمینال مسافری، ترمینال باری، محوطه بندر و تهیه تجهیزات بر عهده بخش خصوصی باشد.

به گفته وزیر راه و ترابری، این بندر می‌تواند نقش مهمی در اشتغال‌زایی جوانان منطقه داشته باشد و این مسئولیت مهم بر عهده مدیرعامل شرکت کاوه است که با تجهیز سیستم‌های هوشمند و پرهیز از کارهای سنتی بندر آستارا را به عنوان الگو و نمونه معرفی نماید.

بهبهانی همچنین در حاشیه این مراسم و در جمع خبرنگاران گفت: بودجه دولت محدود است، اما وقتی بخش خصوصی وارد عمل می‌شود و فکر و برنامه‌های خود را به سیستم اجرایی و توسعه‌ای بندر تزریق می‌کند، قطعاً پیشرفت احساس شده و کارها با الگوهای ویژه‌ای اداره می‌شود.

• مرحله جدید واگذاری مدیریت بندر

با واگذاری مدیریت توسعه و راهبری بندر آستارا به بخش خصوصی، انتقال مدیریت بندر کوچک به بخش خصوصی در دریای خزر به عدد ۲ رسید. به گزارش بندرودریا، سازمان بندر تا پیش از این بندر فریدونکنار را نیز به بخش خصوصی واگذار کرده بود.

مدیرعامل سازمان بندر در این باره به خبرنگار بندرودریا گفت: پس از واگذاری تمام ترمینال‌های بندری در اختیار دولت به بخش خصوصی، از سال گذشته مرحله جدید واگذاری مدیریت این بندر را از بندر کوچک آغاز کردیم که بندر آستارا چهارمین بندر واگذار شده به بخش خصوصی محسوب می‌شود.

دکتر طاهری هدف و ایده اصلی واگذاری مدیریت این بندر را افزایش و ارتقای بهره‌وری و کارایی بندر توسط بخش خصوصی برشمرد و از افزایش عملیات بندری بندر گناوه (۲ برابر شدن طی یک سال گذشته)، خبر داد.

مدیرعامل سازمان بندرودریاوردی خاطرنشان کرد: تا هر زمانی که مدیریت این بندر در دست بخش خصوصی باشد، دولت از آنها حمایت می‌کند.

• بازار غرب، رضایت مصرف‌کننده

«بازار غرب یک امتیاز برای آستارا است و باعث شکوفایی اقتصاد این منطقه می‌شود.»

مدیرکل بندر و دریانوردی استان گیلان به عنوان سخنران بعدی این مراسم، با اعلام این مطلب،

اظهار داشت: باید به بندر توجه خاص داشته باشیم و به بازارهای تولید و مصرف عمیق‌تر کنیم.

این رویکردی جدید است تا به رضایت مصرف‌کننده توجه شود. از این رو بازاری که در غرب و منطقه آستارا وجود دارد، یک امتیاز برای بندر آستارا محسوب می‌شود و باعث رونق اقتصادی در این منطقه می‌شود.

فرهاد منتصر کوهساری در این باره توضیح می‌دهد: قبل از سال ۱۹۸۰ هدف از ساخت بندر تخلیه و بارگیری کالا و کشتی بود و فقط به کشتی‌ها خدمات می‌دادند. اما از سال ۱۹۸۰ به بعد، ارائه خدمات بهتر و مطلوب‌تر به مشتریان و فراهم‌آوری رضایت صاحبان کالا، مورد توجه قرار گرفته است. مدیرکل بندر استان گیلان اضافه کرد: امروزه در بندر پیشرفته، توجه به کاهش قیمت تمام شده کالا و رضایت مصرف‌کننده، شاخص تعیین‌کننده قلمداد می‌شود.

کوهساری در بخش دیگری از سخنانش گفت: در همه دنیا به سه محور توجه ویژه‌ای دارند؛ بحث دریا و کشتیرانی، توسعه بندر و توسعه راه، راه‌آهن و آزادراه‌ها. در این میان در خصوص بندر نیز به سه محور توسعه زیرساخت‌ها، توسعه تجهیزات و توانمندی و توسعه نیروی انسانی توجه ویژه‌ای می‌شود. ■

پیشگام در استمرار سامانه‌های بندری

امیرآباد اولین بندر مجهز به دروازه تشخیص آلودگی رادیواکتیو در کشور

در صورت عدم ثبت آلودگی به لحظه‌ای کوتاه تبدیل خواهد شد و صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان و هزینه انجام می‌شود. حسن قلی‌نژاد ادامه داد: اگر موردی از آلودگی در یک کالا ثبت شود، در محلی نگهداری خواهد شد تا به وضعیت آن در نخستین فرصت رسیدگی و مورد آلودگی رفع شود.

وی با بیان اینکه اولین فاز بندر امیرآباد به بهره‌برداری رسیده است، خاطرنشان ساخت: این بندر توان و ظرفیت زیادی برای ادامه پیشرفت و تحول همانند سایر بنادر کشور دارد و در این راستا با حمایت سازمان بنادر به این مهم دست خواهیم یافت.

در ادامه مراسم، اسد باباخانی، معاون امور حفاظت در برابر اشعه بنادر کشور با اشاره به اهمیت طرح سامانه سنجش مواد پرتوزا در بنادر، از نصب و راه‌اندازی آن در تمام بنادر کشور خبر داد.

باباخانی در ادامه تصریح کرد: براساس اسنادی که در کمیته فرعی کالاهای خطرناک، فله‌خشک و کانتینری (DCS) در کمیته ایمنی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) مطرح شد، این طرح در قالب یک سند پیشنهادی به نام جمهوری اسلامی ایران ثبت گردید.

وی ادامه داد: کشورهای حاضر نیز از این موضوع استقبال کردند و براساس تصمیم‌های کمیته ایمنی دریانوردی مقرر شد دستورکار جدیدی تهیه و برای تصویب نهایی به این کمیته ارائه شود.

باباخانی خاطرنشان کرد: در این ارتباط لازم بود تا ایران به عنوان پیشرو در کمیته، نصب این سامانه را در یکی از بنادر خود اجرا کند و بندر امیرآباد به عنوان بندر پایلوت آمادگی خود را اعلام کرد.

همچنین این مسئول مزیت‌های سامانه سنجش مواد پرتوزا را امکان پایش دقیق میزان تشعشعات مواد رادیواکتیو برای اقلام ورودی و خروجی کالا از بندر، ارتقای ضریب ایمنی جان اشخاص و محیط‌زیست، کاهش زمانی فرایند ترخیص و سرعت بخشیدن به آن و برقراری مقررات نحوه کنترل مواد پرتوزا منطبق با استانداردهای مورد نظر کمیته ایمنی دریانوردی آیمو برشمرد.

خاطرنشان می‌سازد، عملیات طراحی، احداث و نصب سامانه مزبور با مشارکت سازمان انرژی اتمی ایران و اداره کل منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد انجام شده است. ■

که در بنادر صورت می‌گیرد، نقش بسیار مهمی در صادرات و سرعت بخشیدن به امر تجارت خواهد داشت. علیرضا ساطعی در ادامه یادآور شد: ۵ تا ۱۰ درصد هزینه‌هایی که در تجارت از طریق بنادر تحمیل می‌شود مربوط به مسائل اسنادی، کنترل، استاندارد، قرنطینه و دیگر الزامات است و از آنجایی که سالانه ۵۰ میلیارد دلار واردات و ۲۰ میلیارد دلار صادرات از مسیر بنادر صورت می‌گیرد با بهره‌برداری از چنین طرح‌هایی می‌توان تا ۷ میلیارد دلار در سال صرفه‌جویی کرد.

این مقام مسئول با بیان اینکه میانگین هزینه انجام پروژه‌های سازمان بنادر و دریانوردی ۱۰ میلیارد ریال است، تصریح کرد: این پروژه تنها با مبلغ ۲ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسید اما در صرفه‌جویی از زمان، هزینه و افزایش سرعت کار، ارزش معنوی آن بسیار بالا است. معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با مهم دانستن جایگاه بندر امیرآباد در شمال کشور، ابراز کرد: بندر امیرآباد در حوزه ترانزیت و قرار گرفتن در راهگذر شمال- جنوب و نقش آن در صادرات به کشورهای حاشیه دریای خزر نظیر قزاقستان، آذربایجان و روسیه دارای اهمیت شایانی است. ساطعی در پایان اضافه کرد: هم‌اکنون ۲۰ میلیارد تومان از اعتبارات خاص بنادر و دریانوردی برای تکمیل موج‌شکن، یا احداث اسکله، لایروب و... به این بندر اختصاص یافته است.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نیز در این مراسم، یادآور شد: با بهره‌برداری از این پروژه ترخیص کالا در فاصله زمانی یک هفته تا ۱۰ روز



نخستین سامانه سنجش مواد پرتوزای کشور که دروازه‌ای برای سنجش آلودگی وسایل نقلیه است، برای اولین بار در بندر امیرآباد به بهره‌برداری رسید.

بر این اساس، به دنبال پیشنهاد سازمان بنادر و دریانوردی، نصب سامانه سنجش مواد پرتوزا در بنادر کشور، در قالب سند پیشنهادی تحت عنوان «۱۱ سامانه کشف مواد رادیواکتیو در بنادر کشورهای در حال توسعه» به نام جمهوری اسلامی ایران در سازمان جهانی دریانوردی ثبت و برای اولین بار بهره‌برداری از سامانه فوق طی مراسمی در اردیبهشت ماه سال جاری در بندر امیرآباد آغاز گردید.

گزارش رسیده حاکی است در این مراسم، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه عمده تجارت کشور از طریق بنادر انجام می‌شود، اظهار داشت: هر اصلاح و پیشرفتی

نقطه اتکای حمل و نقل دریایی

نگاهی به فعالیت های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته



تأمین مالی انجمن موجب می شود که دبیرخانه توجه خود را معطوف به نحوه تأمین هزینه ها کند و از اهداف عالی باز بماند.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در بخش دیگری از اظهارات خود به مشکلات موجود اشاره کرد و خاطرنشان نمود که قانون مالیات بر ارزش افزوده، از جمله مشکلات اساسی است که در سر راه شرکت های کشتیرانی و صاحبان کالا وجود دارد چرا که نحوه اجرای این قانون به هیچ عنوان شفاف نبوده و روش اجرایی مشخص ندارد و برای حل این مشکل مکاتبات زیادی با سازمان امور مالیاتی انجام شده است.

طبایایی در ادامه گفت: با توجه به اینکه در قانون تصریح شده برخی فعالیت ها و حرفه ها از پرداخت مالیات معاف باشند بنابراین علی رغم صراحت قانون، سازمان امور مالیاتی این معافیت را برای فعالان بخش حمل و نقل قبول ندارد و این کشمکش همچنان ادامه دارد و معلوم نیست که به چه سرانجامی برسد. در آخرین جلسه برگزار شده در انجمن قرار بر این شد که توضیحات لازم به سازمان امور مالیاتی ارائه شود. این کار انجام شد و بخشی از پیشنهادات ما را پذیرفتند و قرار شد جلسات دیگری نیز برگزار شود تا طرفین به طور کامل توجیه شوند تا نقطه ابهامی باقی نماند.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در ادامه به آغاز بهره برداری از قبض الکترونیکی در بندر شهید رجایی اعلام نمود که در سال گذشته نزدیک به ۲ میلیون واحد کانتینر در بندر شهید رجایی عملیاتی شده است و این حجم بالای عملیات، مشکلاتی را از جمله در زمینه صدور قبض انبار به وجود آورده بود که با پیشنهاد اعضای کمیته امور کانتینر و همکاری مقام های بندری و شرکت تایدواتر و با اجرای قبض انبار الکترونیکی از میان برداشته شد و سطح خدمات در این بخش به استاندارد کاملاً قابل قبولی ارتقاء پیدا کرده است، وی در پایان سخنان خود افزود: با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد کالاهای کانتینری کشور از بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری می شود، لازم است که از شیوه های مدرن و سریع برای انجام خدمات جنبی بهره گرفته شود. ■

ایران، همچنین فزونی ارتباط با سایر انجمن های صنفی و علمی اعم از داخلی و بین المللی و ارتباط مستمر با مدیران میانی دولتی از دیگر اهداف و سیاست های انجمن است. طبایایی در ادامه اجرای سیاست های خصوصی سازی، تلاش در جهت جذب تسهیلات برای اعضا و تأمین منابع مالی برای توسعه سرمایه گذاری بخش خصوصی و افزایش کمی و کیفی امور فرهنگی انجمن، همچنین فعال کردن کمیته های تخصصی انجمن را به عنوان بخش دیگری از سیاست های اجرایی انجمن برشمرد. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته دارای کمیته های تخصصی مختلفی از جمله امور بندری، کانتینر، ترانزیت و گمرک، امور حقوقی، بیمه، روابط عمومی و بین الملل، امور آموزشی، مطالعات و تحقیقات است. این کارگروه ها به عنوان بازوهای کارشناسی انجمن قلمداد شده و نظرات کارشناسی به دست آمده به مراجع حاکمیتی چون سازمان بنادر و دریانوردی ارائه می شود، در ضمن در هر کمیته، دو تن از اعضای هیئت مدیره به عنوان ناظر حضور دارند.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به فعالیت های انجمن در حوزه آموزش اشاره نمود: فعالیت های انجام شده در این بخش بسیار چشمگیر است. وی در توضیح بیشتر اظهار داشت: انجمن به کسانی که با موفقیت امتحانات نهایی را طی کنند، گواهینامه ای اعطا می کند که علاوه بر انجمن به امضای سازمان بنادر و دریانوردی که از سوی سازمان جهانی دریانوردی مسئول آموزش های دریایی در کشورمان است، می رسد. طبایایی در ادامه افزود: استقبال از این دوره های آموزشی مطلوب است و هزینه های مرتبط با آن از سوی شرکت های کشتیرانی و همچنین کسانی که به صورت آزاد در آن شرکت می کنند، تأمین می شود. این مقام مسئول در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته درباره نحوه تأمین سایر هزینه های انجمن نیز اظهار داشت که بیشتر اتکای انجمن به دریافت ورودیه و حق عضویت سالانه اعضا است که البته در مجموع رقم قابل توجهی نیست و در نتیجه انجمن ناگزیر است منابع دیگری را برای جبران هزینه های خود در نظر بگیرد. وی از اعضای انجمن خواست که هزینه های عضویت خود را به موقع بپردازند و در نظر داشته باشند که عدم

با توجه به اهمیت و نقش تشکلهای صنفی در برقراری ارتباط بین بخش های خصوصی و دولتی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، بر آنیم که در هر شماره یک تشکل صنفی مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی را معرفی و در خصوص فعالیت های آن اطلاع رسانی کنیم. بر این اساس در گفت و گو با سید محمدجواد طبایایی، دبیر این تشکل صنفی به معرفی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته می پردازیم. این تشکل با بیش از ۵۰ سال سابقه که در برخی مقاطع عنوان آن تغییر یافته دارای کمیته های تخصصی است که به عنوان بازوی انجمن فعالیت دارند و نظرات کارشناسی را به مراجع حاکمیتی ارائه می دهند.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، ابتدا درباره هدف از تأسیس این تشکل سخن گفت و اظهار داشت: در سال ۱۳۳۲ ه.ش وضعیت تراکم پهلوگیری کشتی ها در بندر خرمشهر معضلاتی را پدید آورده بود لذا برای رفع این مشکلات نمایندگان خطوط کشتیرانی با همکاری اداره بندر نسبت به تأسیس تشکلی به نام سندیکای نمایندگان خطوط کشتیرانی اقدام کردند. یک سال بعد و پس از کسب موفقیت اولیه گستره فعالیت این سندیکا افزایش یافت و بنادر بوشهر، عباس و شاپور تحت پوشش این سندیکا قرار گرفتند. سید محمدجواد طبایایی در ادامه به تغییر اسمی این تشکل با توجه به موقعیت های زمانی پرداخت و خاطرنشان کرد: برای این تشکل طی ۵۰ سال اسمی مختلفی در نظر گرفته شده که از آن جمله می توان به سندیکای نمایندگان خطوط کشتیرانی، سندیکای صاحبان و نمایندگان کشتیرانی، انجمن صاحبان و نمایندگان کشتیرانی و خدمات جنبی اشاره کرد که در نهایت از سال ۷۳ تاکنون با نام انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به کار خود ادامه داده است.

وی تصریح کرد که این انجمن ۱۵۰ عضو دارد. دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در ادامه به سیاست های انجمن برای نیل به اهداف تعیین شده اشاره کرد و گفت: ارتقای ارتباط انجمن با اعضا، افزایش اعتبار بین المللی انجمن، همکاری و افزایش ارتباط با اتاق بازرگانی و صنایع و معادن

22% drop in oil transits



Confirming that there would be no increase in the transit tariffs in the current year, the Director General of Tariffs and Transits of the Ports and Maritime Organization said: "The transit of oil products decreased by 22% last year."

Mohsen Sadeghifar stressed: "About 110 million tons of cargo were handled last year, which is equivalent to 23% increase over the previous year's figures. From this amount about 1.963 million tons of non-oil cargoes were transited, which was equivalent to the previous year's figures, but the transit of oil products showed a 22% decrease compared to figures of the year 2007, when about 5.4 million tons of these cargoes were transited. Last year this figure dropped to 4.2 million tons."

Sadeghifar stressed: "It is hard to predict the volume of cargo handling

and transit. This depends mainly on the volume of imports, oil prices and the economical crisis, but a decreasing trend is expected."

He reiterated: "The non-oil exports last year also witnessed 7% drop while oil exports increased. The container sector also experienced a 12% growth; however, this trend is related to the early months of the year."

The Director General of Tariffs and Transits of the Ports and Maritime Organization referred to his trip to Ivory Coast and his meeting with this country's Minister of Transportation and said: "The MOU on maritime and commercial shipping between Iran and Ivory Coast will soon be signed."

He added: "MOU on sisterhood of Bandar Abbas and Abidjan was also signed, according to which technical and engineering information and trainings will be increased and there will be a boost in cooperation."

According to Sadeghifar, shipping lines involving small vessels bound to Ivory Coast will be launched by the end of the current year through coordination with shipping companies.

Alborz Insurance Company named top Government insurance

During a meeting to compare and grade the insurance companies, attended by the executives of public and private insurance companies, the Director General of the Central Insurance announced: "The Alborz Insurance Company has gained top position in the 5 grading indicators and has been selected as the best governmental insurance Company."

Expressing gratitude to Alborz Insurance, he added: "By obtaining the best grades in the 5 criteria of transparency of financial reports,

presence in investment market, efficiency of operation, application of information technology, customer satisfaction, this Company has been able to secure the first place." Accordingly, Dr. Farshbaf Maherian presented the Commendation Plaque for the Best Public Insurance Company to Mohammad Ebrahim Amin, the Managing Director of Alborz Insurance.

He further added: "In this grading, Iran Insurance has gained the second place."



Financial facilities for ships under construction to continue



The Ports and Maritime Organization and Mellat Bank have signed an agreement on continued financial facilities for ships under construction since previous years, extending their partnership period, repayment of loans and payment of subsidies by PMO towards the financial facilities. Announcing the news, Arsalan Shirzadi, the Secretary General of PMO's Administered Funds Committee added: "Based on an agreement signed by the Deputy for Administration and Financial Affairs, Member of the Board of Directors of the Ports and Maritime Organization and the President of PMO's Administered Fund Committee and the Managing Director of Mellat Bank, loan facilities and the payment

of subsidies towards bank interest for 56 ships under construction in the shipyards will continue until the end of next year."

He continued: "According to this agreement, Bank Mellat will continue to pay loans towards the construction of these vessels, and the Ports and Maritime Organization is committed to continue the payment of participation subsidies until the delivery of these ships."

Stressing that this would be the last opportunity for shipbuilders to deliver the ships, Shirzadi stated: "These facilities and the new terms will only be paid to shipbuilders and relevant applicants, if the vessels under construction are delivered to the Bank according to the schedule set by PMO for each ship."

According to the Secretary of the Administered Funds, in the context of cooperation with Mellat Bank and the domestic shipbuilders and by accepting the payment of subsidies towards the bank interests until the delivery of ships, the Ports

and Maritime Organization has ensured the funds necessary for the major portion of the costs incurred by delays. The Organization had initially agreed to pay subsidies for a maximum construction period of 24 months, which has currently run up to 50 to 60 months."

Shirzadi reiterated: "An important item of the agreement concerns to extension of the participation period and the repayment of loan for a period of 10 years as well as the payment of subsidies by PMO towards the bank interest during this period, which is a valuable and significant assistance to the shipbuilders, applicants and Mellat Bank alike."

In this context the Secretary General of the Administered Funds requested all the shipbuilding complexes and applicants to make the most of the opportunity offered and to contact Mellat Bank to renew their civil participation contracts, to be able to obtain the loans and build and deliver the ships according to the schedule.

Launch of ship safety service center in Anzali



Following efforts by the General Administration of Maritime Safety and Protection, Maritime Affairs and Port and Maritime Department of Guilan Province, the authorized center for maintenance and service of ships' safety equipment was launched in the Port of Anzali.

Given the lack of authorized repair shops, which postponed the maintenance and repair of deficiencies in the safety of ships entering Anzali following the inspections until they reached their next port of call; the mentioned center was launched through the efforts of Maritime and Ports Unit of Guilan PMO and the collaboration of the General Administration of Maritime Safety and Protection by ensuring an appropriate sites and creating the necessary facilities for the private sector participation.

This center, which was launched by the Industrial and Engineering Services Company (IESCO), offers

all the technical and safety services to ships, including the maintenance and repairs of life rafts, fixed and mobile firefighting equipment, measuring ship hull corrosion and supplying ships' safety equipment.

With the launch of this center, in addition to solving the problem of servicing ships and vessels according to International Maritime Organization's (IMO) regulation, all ships arrested following technical and safety inspections must remove the defects at this center before leaving the port.

the other projects to be undertaken by the Company this year, he said: "Finalization of the long term contract for provision of port services

in South Pars, the purchase of the Ports and Maritime Organization's strategic equipment from resources provided by the Administered Funds,

and the procurement of appropriate port and terminal equipment through bank facilities are among other plans pursued by the company this year."

Launch of first oil exploration in the Caspian Sea



The first Alborz oil platform, which is one of the largest oil platforms in Mazandaran and the country, will be launched in May this year during an official ceremony to be attended by the President.

According to this report, Hashemi Heidari, the Mazandaran Governor General's Deputy for Development

stated that so far USD 500 million have been spent towards the main structures of the project and added: "The launch of the platform's drilling operations will bring about great changes in the provinces of Mazandaran, Guilan and Golestan."

Iran and Ivory Coast to develop port and maritime cooperation

Following an invitation by the Minister of Transportation of the Republic of Ivory Coast, a delegation from the Directorate General of Tariffs and Transits of the Ports and Maritime Organization was dispatched to this country to develop port and maritime cooperation between Iran and Ivory Coast and to sign a MOU on commercial shipping.

Referring to the trip, Mohsen Sadeghifar, Director General of Tariffs and Transits of the Ports and Maritime Organization said: "The main agenda of the Iranian

delegation to Ivory coast consisted of the review of the draft agreement on commercial shipping as well as a Memorandum of Understanding for sisterhood of the Iranian and Ivory Coast's ports during a number of specialized sessions, meeting with the Minister of Transportation on means of fostering transportation ties, particularly in the field of shipping and port transportation and the potential use of the two country's infrastructures."

He added: "The Independent Port of Abidjan is the largest and most important port in West Africa, which

has appropriate port access and infrastructure. It is considered as an economical hub and the second most important source of revenue for Ivory Coast after cocoa."

According to this report, the Port of Abidjan has a total of 34 harbors measuring 6 km in length. This port has 6 special terminals for export and transit, which include the container, oil products, cereals, chemical fertilizers, lumber, and fruit terminals, and is the largest fishing port in West Africa.

Fourth Plan goals in sea travels met

Last year the passenger transportation in the national ports reached to a total of 4,403,325 persons showing a growth of 38.5% over the 3,902,173 passengers of the previous year.

According to this report, the number of passengers entering the national ports during this period increased by 40.3% to reach the figure of 2,793,534 persons, while the number

of outbound passengers grew by 36.4% to reach 2,409,791 persons.

During this period the ports of Shahid Bahonar, Lengeh and Bushehr with in order 55, 49 and 39 percent increase witnessed the highest growth in this respect. The largest passenger transportation occurred in the Island of Qeshm 3,046,451 passengers. However, despite possessing

the largest passenger terminal in the Middle East, the port of Khoramshahr witnessed a 17% drop in passenger transportation activity and only 32,614 passengers used this terminal. Moreover during the month of March 602,407 passengers travelled by sea, which corresponds to an increase of 67%.

Joint Iran – Venezuela Shipping Company set up



The Islamic Republic of Iran and the Republic of Venezuela signed a Memorandum of Understanding for creating of a joint fund as a prelude to the establishment of a joint shipping company to transport petroleum products.

According to this report, Mr. Mohammad Soori, the Managing Director of the National Iranian Tanker Company, stated that the Joint Iran – Venezuela Shipping Company has been registered with an official statute and added: "Accordingly within the next six months, the joint offices of this Company will be established in Tehran and Caracas." He continued: "For the purpose of ship and equipment procurement, the Joint Iran – Venezuela Shipping Company will set up a joint fund, which will have financial resources

and will provide a loan of USD 400 million during the first year to the Company towards the predetermined goals."

Soori said: "The objective for setting up this joint shipping company is to transfer and export crude and petroleum products from Venezuela to Asian countries, and on this basis Venezuela plans to allocate around 500,000 barrels to crude to the Company for export to Europe and Asia, instead of transporting them to its surrounding markets."

The new freight charges for export goods

The Deputy for Business Assistance of the Iranian Trade Promotion Organization announced the news of new freight charges for exports.

Announcing the above, Kioumars Fathollah Kermanshahi said: "Based on an agreement between the Iranian Trade Promotion Organization, Valfajr Shipping, the Association of Exporters of Perishable Goods and the Chamber of Commerce, and the approval of the Minister of Commerce, the freight charges for shipping a refrigerated container from Bandar Abbas to Sharjah and vice versa has been set at USD 700 per container."

Stating that the current freight charges for refrigerated container from Bandar Abbas to Sharjah amount to USD 900, he continued:

"The free time for refrigerated containers to the loading point and vice versa is 5 days, while from Sharjah to market point and return is 4 days per week."

Mentioning the amount of subsidies allocated to Sharjah by the Iranian Trade Promotion Organization to prevent a drop in the export of perishable items, Kermanshahi said: "The Organization pays the sum of Rls. 60 million to Valfajr Shipping for each voyage from Bandar Abbas to Sharjah, and the sums of Rls. 80 million and 60 million respectively for voyages from Bandar Abbas to Bahrain and to Dammam Port in Saudi Arabia, to prevent a drop in the exports of fruits and vegetables, herbs, horticultural products and flowers."

Stressing that the Shipping Company is mandated to announce the voyage schedule related to all destinations mentioned in the agreement, he said: "The Shipping Company has pledged not to change the agreed freight charges."

The Deputy of the Trade Promotion Organization announced the news of a new liner service from the Port of Chabahar and added: "Valfajr Shipping Company is to establish new regular liner services covering Dubai, Bandar Abbas and Chabahar from January 2009 to March 2010, in the context of transporting the Iranian export cargo."

He assured: "Moreover the freight charges from the port of Jebel Ali to Chabahar for each forty feet container will be competitive."

The construction of a large container repair shop in Bandar Abbas

The Managing Director of Iran South Line Shipping Company announced the news of phase 1 construction of a large container repair shop in Bandar Abbas. Captain Hassan Jalilzadeh

added: "The launch of phase 1 of the large container repair shop in Bandar Abbas and the completion of the rail container master plan are among the Company's projects planned for the

current year."

Adding that the 3rd year implementation of the Iran South Line shipping Company's Manpower Master Plan is among

The Caspian Sea Affairs' Representative named

The Commission for National Security and Foreign Policy of the Islamic Consultative Council has introduced Mehdi Sanaee to the Ministry of Foreign Affairs to pursue the Caspian Sea' affairs.

Given the importance of the Caspian Sea and the relevant issue as well as the subject of the Caspian Sea Legal Regime, Alaeddin Broojerdi, the Head of Parliamentary Commission on National Security has introduced

Mehdi Sanaee, Member of the National Security Commission, as the Parliamentary Representative for pursuing the Caspian Sea Affairs, in a letter to Manouchehr Motaki, the Minister of Foreign Affairs.

Domestic Classification Institutes allowed to audit passenger ships



In spite of budgetary problems, the Ports and Maritime Organization has allocated approximately Rls. 2,000 billion from the Administered Funds towards the construction of passenger ships and port and maritime structures, in a move towards privatization and enhancing the safety of sea voyages. Last year, the sum allocated for the purpose amounted to Rls. 1,000 billion.

Announcing the news, Ali Jahandideh, the PMO Deputy for Administrative

and Financial Affairs said: "Over the last two years shipbuilders and Maritime Trade Associations were concerned about two major issues: why PMO pays loans and facilities only to aluminum hulled passenger ships and why should foreign classification institutes approve the standard quality of the aluminum vessels. In this respect, given the improved scientific expertise of the domestic classifiers, the PMO's Administered Funds Committee

allowed the domestic classification institutes to audit passenger ships, built through loans by PMO."

Stating that the domestic classification institutes are allowed to audit ships from the beginning of the current year, he said: "This action will also reduce the costs involved."

The President of the PMO's Administered Funds said: "Considering the request of shipbuilders and the Maritime Trade Associations, this year in addition to loans offered for the construction of aluminum passenger ships, financial facilities will also be offered from the Organization's Administered Funds for the construction of composite passenger ships."

Jahandideh stated: "In a move to increase safety, organize the passenger transportation by sea and renovate old vessels, the Organization will offer interest-free loans to relevant applicants, while committing itself for the repayment of bank interests."

China to invest in Iranian Shipbuilding Industry

The Governor General of Khuzestan said: "Chinese companies will invest in the Khuzestan shipbuilding industries."

Seyed Jaffar Hejazi stated: "following the launch of broad sheet factory in the province of Khuzestan, the grounds are set for the activities of shipbuilding companies in this

province, and very soon the Chinese will become active in this field of endeavor."

According to the Governor, Chinese companies will enter into joint venture with the province's shipbuilding concerns for the construction of vessels of over 20,000 DWT. Based on this report, the Ambassador of

China to Iran has expressed the interest of Chinese companies to invest in shipbuilding industry and oilfields during a meeting with the Khuzestan Governor General.

Port & Maritime's Iran News

ministers stated that any decision related to the Caspian Sea based on the agreement of the 5 littoral states would be acceptable.

During this meeting, Mehdi Safari and Alexi Baradefkin, the Russian Deputy Minister of Foreign Affairs

for Asian Countries discussed issues related to the Caspian Sea Legal Convention, the situation in Afghanistan and Caucasia as well as bilateral cooperation. The parties stated that Tehran and Moscow had a very close understanding on the

Caspian Sea Legal regime, and while describing the Caspian Sea as the sea of peace and friendship, called to all the littoral states to prevent the sea becoming a military zone.

The Iran – Morocco Commercial Shipping and Maritime Agreement amended

The People's Representatives in the Islamic Consultative council have amended the Commercial Shipping and Maritime Agreement between the governments of the Islamic Republic of Iran and the Kingdom of Morocco to take into account comments made by the Council of Guardians.

The amendment calls for the implementation of the Commercial Shipping and Maritime Agreement between the governments of the Islamic Republic of Iran and the Kingdom of Morocco on the basis of Principle 77 of the Constitution.

According to the Principle 77 of the Constitution, all international treaties, contracts and agreements must be approved by the Islamic Consultative council.

IRISL wins the International Quality Award



The Islamic Republic of Iran Shipping Lines has won the Diamond International Business Leadership Award for quality.

According to a related report, due to IRISL's achievement in gaining business excellence and continued leadership based on Quality Control (QC 100) standards, the Company has been awarded the International Quality Award for the year 2009 by

Business Initiative Directions.

IRISL succeeded in gaining this award among 75 competing companies from 54 countries around the world. The awarded was presented to IRISL Deputy for Administration during an official ceremony.

The three-day 2009 International Quality Award Ceremony was held by Business Initiative Directions in April this year in Paris.

Over 4 million travelled safely by sea

4.3 million New Year holiday makers travelled safely through the ports of 7 coastal provinces without any casualty. Announcing the news, Saeed Izadian, the Ports and Maritime Organization's Deputy for Maritime Affairs said: "Through measures taken at different sections including passenger terminals and piers, strengthening of passenger ships, inspection of passenger ships in ports and the deployment and full alert of the sea search and rescue vessels and

in spite of increase in the number of sea voyages during the holidays, over 4 million passengers were transported without any accident or casualty, which is considered as a great success for the Ports and Maritime Organization."

According to this report around 1,369,000 passengers travelled on board 422 vessels from the ports of Hormozgan province to the islands of Kish and Qeshm, while 546,298 passengers on board 404 vessels

travelled via the ports of Bushehr, around 1,086,660 passengers on board 352 vessels via the provinces of Mazandaran and Golestan, around 4000 passengers on board 7 ships via the ports of Sistan and Baluchistan, around 855,000 passengers on board 550 vessels via Guilan and finally 2,095 passengers on board 8 ships travelled via the ports in the Province of Khuzestan.



PORT & SEA

PORT & Maritime ORGANIZATION
MAGAZINE (P.M.O)

Monthly magazine / 24rd Year

Volume.23, May.2009

ISSN: 1023-5957

Printed and Published by:

Port & Maritime organization (P.M.O)

Legal Representative:

Ali Jahandideh

Editor-in-Chief:

Ghorban Mohammadi

Correspondence Address:

Unit 10, 5th Floor, No.30, Kushesh St.
Shahid Beheshti Ave. North Sohrevardi Ave. Tehran, Iran.

Tel: (+98 21) 88542698-9

Fax: (+98 21) 88542700

Zip Code: 1551634414

P.O.Box: Iran-Tehran 15875-3713

E-Mail: bandar_o_darya@yahoo.com

Web Site: www.magiran.com

Some PMO projects on the verge of closure

The Rls. 2,000 billion deficit in the budget of Ports and Maritime Organization has put a number of the Organization's projects on the verge of closure. Pointing to the Rls. 2,000 billion deficit in the Organization's budget for the current year, Ali Taheri, Managing Director of Ports and Maritime Organization said: "Given the PMO's budget deficit, whatever is left of last year's Rls. 1,000 billion commitments of the Organization will be naturally transferred to the current year."

He pointed to the Rls. 800 billion deficit in PMO's Parliament approved revenues last year and said: "Our hands were tied in this respect and we could not defend ourselves, and if we wanted to add the planned expenditures and governance expenses to this figure, the Ports and Maritime Organization would at best be faced with a Rls. 2,000 billion deficit in the current year."

Expressing his regret over the lack of attention to accelerating the ports activities and the PMO's development

plans over the past few years, the Deputy Minister of Roads and Transportation added: "During this period, the Organization's plans and projects were mainly implemented through resources that we had from the past. This is at a time when Rls. 800 billion was reduced without any justifiable reason from our budget, and we are strongly protesting this action."

He stressed: "With this deficit, we have no choice but to close down a number of projects regardless of their progress."

Referring to the Chabahar Development Plan, he said: "The financial resources needed by the Chabahar Development Plan must be ensured under any circumstance otherwise this project will be faced with complete failure." He stressed: "We have so far not been able to sell participation bonds, whereas if we could sell up to Rls. 1,000 billion of these bonds, we would be able to make headway in a number of our projects."

Iran calls for finalization of the Caspian Sea Legal Convention



The special representative of Iran in the Caspian Sea affairs called for

speedy finalization of the Caspian Sea Legal Convention.

Speaking during the 25th session of the special task group for compilation of the Caspian Sea legal convention, Mehdi Safari, the deputy Minister of Foreign Affairs said: "Given the insistence of the presidents for finalization of the Caspian Sea Legal Convention, I stress the need for speedy finalization of this important document, to pave the way for increased cooperation among the Caspian Sea littoral states."

According to this report, during their meeting in Moscow, the deputies of the Islamic Republic of Iran and the Russian Federation's foreign