



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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 ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

ISSN: 1023-5957

بندر جایی

سال بیست و چهارم، پیاپی ۱۴۰
دوره جدید، شماره ۲۵، تیر ۱۳۸۸
قیمت ۲۰۰۰ تومان

بندر شهید رجایی
2,000,000
TEU CONTAINER





۵۴



۴۲



۲۶



۱۳

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

در این شماره می خوانید:

سخن نخست/۱۲

بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان در بندر شهید رجایی پهلو گرفت/۱۳

اصلاح ساختار بندری/۱۴

هم‌افزایی در گذر به نسل سوم/۱۸

تأمین‌کننده مالی پروژه توسعه بندر چابهار در آینده نزدیک معرفی می‌شود/۲۲

نگاه نو در هم‌اندیشی/۲۶

نیاز امروز، ضرورت فردا/۴۲

توجیه اقتصادی بانکرینگ/۴۶

پایان فرصت سوزی/۵۴

تمهیدات و تصمیمات پیشگیرانه/۵۸

هدایت هوشمندانه/۶۳

کاهش سهم کشورمان از ترانزیت جدی می‌شود/۶۶

زمزمه‌ها و زمین‌ها/۷۲

امنیت کارآمد/۷۹

پذیرش قواعد بازی/۸۲

ارتقاء خدمات بندری/۹۵

افزایش مزایای رقابتی/۱۰۲

همایش دیپلماتیک/۱۱۰

مراقبت از سلامت/۱۱۸

رکود بازار، سکون دریا/۱۲۳

حرکت اول، اعتمادسازی/۱۲۶

در معرض تهدید/۱۳۰

زنگ خطر برای خاموشی/۱۳۴

تسهیل فرایندهای حملی و نقلی در بنادر/۱۴۴

هوا را از من بگیر، خنده‌ها را نه/۱۴۶

خیالتان کاملاً راحت باشد/۱۴۸

سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند/۱۵۰

سر دبیر: قربان محمدی

مدیر مالی: رامین امامی

مدیر اداری: محمد تقی بابایی

طراح و صفحه‌آرا: مهدی یعقوبی

گزارشگران: فاطمه شمس، زینب میرزایی، حمیده‌السادات هاشمی، ابراهیم زارع، بابک اخوت‌پور
ویراستار: فرزاد آبادی

مترجمان: مجتبی احمدخان، نوروز محمدخانی

عکاسان: وحید محمودی، محسن نوری، حمید کامکاری

روابط عمومی: رعنا ساسانی

حروفچین: درنا ایمن

امور اداری: طاهره درفکی

امور مالی: حمید عباسپور

امور اجرایی: رامین جهانپور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

کارشناس بازرگانی و تبلیغات: نسرین غلامی

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: هنر سرزمین سبز

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سپهرودی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می‌شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه‌شده، جداول و نمودارها و خلاصه‌ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- منابع مطالب منتشره موجود است. علاقمندان جهت دریافت می‌توانند با دفتر ماهنامه تماس حاصل نمایند.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی‌باشد.
- علاقمندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

پیش‌طراری حمل‌ونقل دریایی

طی ماه‌های گذشته صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور موجد اخبار خوشحال‌کننده‌ای بود که علی‌رغم کم‌لطفی نویسندگان برنامه‌های توسعه‌ای، نشان از منزلت پایدار این صنعت در عملکرد اقتصادی نظام دارد، صنعتی که پیش‌طراری آن در پذیرش شرایط تجارت آزاد و بین‌الملل در حرف و عمل نشان داده شده و با درک بهتری از توسعه، تلاش دارد تا با مناسب‌سازی و ارتقای ظرفیت‌های خود، به استقبال رتبه‌های جهانی برود.

اما باید پذیرفت، ارتقای ظرفیت، افزایش عملیات و پذیرش ناوگان عظیم به تنهایی و در دراز مدت کارآمد نخواهند بود و این بخش، خود حلقه‌ای است از یک زنجیره نامرئی که منحصرأً قادر به پویایی نیست.

دنیای امروز، میدان رقابت است و این رقابت کم‌کم صورت آزاد به خود می‌گیرد، به گونه‌ای که مرزها و حریم‌ها برای تسهیل در مبادلات اقتصادی برداشته می‌شود و کشورهای از این میدان به سلامت در خواهند آمد که با درک شرایط، تمهیدات استفاده از فرصت‌ها را پیش‌بینی کنند.

منابع و ذخایر جهان محدود است و ارائه فرصت‌ها محدودتر.

جمعیت جهان روبه رشد است و مدام بر تعداد کشورهای مستقل افزوده می‌شود. کشورهایایی که تا چند دهه گذشته در جغرافیایی سیاسی نقشی نداشتند، اکنون دریافت سهم از بازار جهانی را مطالبه دارند و قدرت‌هایی که تا دیروز به تنهایی یکه‌تازی می‌کردند، به این فهم رسیده‌اند که آسیب پذیرند و اینک در کنسرسیوم‌های منطقه‌ای گردهم می‌آیند. اخبار، حکایت از کورس کشورها دارد و تصاحب بازارها. هر که زودتر بجنبند، بازی را برده و گرنه از میدان رقابت بیرون خواهد افتاد.

در این بین آنچه که در کشور ما به کرات دیده شده و روح و روان هر ایرانی را پریشان می‌کند، عدم موفقیت در دستیابی به نداشته‌ها نیست، بلکه عدم توجه به داشته‌ها پیمان است. از دست دادن فرصت‌هایی که مثل باد می‌آیند و مثل طوفان می‌روند. نه آنکه بروند، بلکه نصیب سایرین می‌شوند.

امارت‌نشینان سواحل خلیج فارس سهم خودشان را از این بی‌توجهی‌ها بردند، حالا دیگر نوبت به ساکنان آسیای میانه و همسایگان خزری رسیده است.

موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد، دسترسی به آب‌های آزاد و بین‌المللی، همسایگی با کشورهایایی که مصرف‌کننده هستند و به دریا راه ندارند، برخورداری از بازار بزرگ منطقه‌ای، در اختیار داشتن ذخایر بزرگ انرژی و ...

تمامی اینها شواهدی هستند دال بر اینکه فرصتی بزرگ و تاریخی پیش‌رویمان قرار دارد تا از ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل کشور در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت بطور شایسته استفاده کنیم. همه چیز مهیاست، بیشتر توجه کنیم. فردا دیر است.

سردبیر
قربان محمدی



بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان در بندر شهید رجایی پهلو گرفت

آثار بحران جهانی را بر عملکرد خود مهار کند و از همین رو انتظار می‌رود در طول سال جاری، بدون کاهش در عملکرد نسبت به سال گذشته رکورد سال قبل خود را نیز تکرار کند.

وی در خصوص ورود بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان به بندر شهید رجایی گفت: بدون شک کشتی MSC Beatrice به عنوان بزرگ‌ترین کشتی کانتینری ثبت شده در جهان با ظرفیت ۱۴ هزار TEU و ۳۶۶ متر طول با توجه به مشخصات منحصر به فردی که دارد، فقط می‌تواند در بندر انگشت شماری در جهان تردد کند و خوشحالم که بندرعباس نیز در زمره یکی از همین بندرها منحصر به فرد در دنیا قرار گرفته است.

وی از راه‌اندازی و افتتاح طرح مارشالینگ یارد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر شهید رجایی به منظور تسریع در فعالیت‌های تخلیه و بارگیری کانتینر همزمان با ورود بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان خبر داد و گفت: ظرف چند روز آینده ۴۰ دستگاه ترمینال تراکتور جدید نیز به مجموعه تایدواتر اضافه خواهد شد که این دو طرح در کنار هم می‌تواند به سرعت ارائه خدمات به کشتی‌ها در بندر شهید رجایی کمک کنند. ■

هرمزگان، مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه، مدیرکل گمرک استان، رئیس سازمان بازرگانی استان و دیگر مسئولان محلی برگزار شد، دکتر صادقی مدیرعامل تایدواتر خاورمیانه استفاده هرچه بیشتر از ظرفیت‌های موجود در بندر به خصوص ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی را در راستای سال اصلاح الگوی مصرف مورد تأکید قرار داد و افزود: از حدود ۱۸ ماه پیش و با افتتاح فاز اول طرح توسعه بندر شهید رجایی دستیابی به ظرفیت عملکردی ۳/۳ میلیون TEU کانتینر برای جمهوری اسلامی ایران محقق شد و از همین رو در سال گذشته با وجود بروز بحران گسترده در اقتصاد جهانی و رکود در بازار مبادلات بین‌المللی، بندر شهید رجایی توانست با ۱۶ درصد افزایش در حجم عملیات خود، به مرز انجام ۲ میلیون TEU عملیات کانتینری در سال ۲۰۰۸ میلادی برسد.

وی با بیان اینکه در سال جاری اکثر بندرها عمده کانتینری جهان با کاهش محسوس در عملیات خود نسبت به سال‌های قبل مواجه بوده‌اند، خاطرنشان کرد: بندر شهید رجایی در این شرایط ظرفیت‌های جدید ایجاد کرده است و با رفع موانع تعرفه‌ای و اتخاذ سیاست‌های مشتری‌گرایانه و برقراری شبکه توزیع منظم کانتینرهای ترانشیپی توانسته است

بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان به ظرفیت ۱۴ هزار TEU کانتینر، در اسکله بندر شهید رجایی پهلو گرفت و عملیات تخلیه و بارگیری بیش از ۵۵۰۰ TEU کانتینر این کشتی توسط شرکت تایدواتر آغاز شد.

کشتی MSC Beatrice متعلق به خطوط کشتیرانی MSC سوئیس پس از انجام عملیات تخلیه و بارگیری از بندر دبی موفق به پهلوگیری در ترمینال جدید بندر شهید رجایی شد.

با ورود این کشتی به بندر شهید رجایی به سرعت عملیات تخلیه و بارگیری کانتینرهای این کشتی با استفاده از ۶ دستگاه گنتری کرین سوپر پست پاناماکس آغاز شد.

کشتی MSC Beatrice ۳۶۶ متر طول و ۵۱ متر عرض دارد و به عنوان بزرگ‌ترین کشتی کانتینری ثبت شده در جهان از بندر شمالی اروپا حرکت کرده و پس از تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر شهید رجایی این بندر را به مقصد بندر چین و سنگاپور ترک خواهد کرد. این کشتی تنها ۳۰ نفر پرسنل را بر روی خود حمل می‌کند.

در مراسم استقبال از این کشتی که در بندر شهید رجایی و با حضور مسئولان سازمان بندرودریانوردی، معاون سیاسی استاندار

مزایا و محاسن بنادر نسل سوم، در گفت‌وگو با علیرضا ساطعی

اصلاح ساختار بندری



بنادر یکی پس از دیگری پوست می‌اندازند و چهره جدیدی از خود نشان می‌دهند. چهره‌ای مقبول که مطابق با نیازهای اقتصادی روز تعریف شده و بر رشد و توسعه تجارت جهانی موثر است. بنادر برتر، دیگر تنها دروازه‌های ورود و خروج کالا نیستند، بلکه خود به تولیدکنندگان عمده‌ای مبدل شده‌اند که تمام ابزار حمل‌ونقلی را در اختیار دارند تا بتوانند محصولات خود را هر چه سریع‌تر و ارزان‌تر به بازارهای مصرف برسانند. نسل تازه بنادر در راه است، بنادر ما نیز قادرند با رفع چالش‌ها و جبران کمبودها به جذب سرمایه‌های سرگردان و راکد پرداخته و در آینده‌ای نه چندان دور به این نسل تازه بپیوندند. بنادر ما می‌توانند آفریننده‌ی ارزش‌افزوده باشند، ضمن اشتغال و به‌کارگیری نیروی انسانی کارآمد و بومی، در رونق اقتصادی، اجتماعی کشور نیز سهم افزون‌تری به خود اختصاص دهند. فرصت آن است تا به قابلیت‌های بندری‌مان توجه بیشتری نشان دهیم و زمینه‌های ارتقای آنها را هر چه سریع‌تر فراهم کنیم.

معاون بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا به توصیف دقیق بنادر نسل سوم می‌پردازد و ضمن مقایسه وضعیت بنادر تجاری و بزرگ کشورمان با بنادر بزرگ جهان، حضور در این جرگه را اجباری دانسته و عدول از این روند را باعث حذف بنادر بزرگ کشور از چرخه تجارت بین‌الملل می‌داند.

مهندس علیرضا ساطعی به این اصل نیز معتقد است که در صورت احراز شرایط و تداوم حضور در این نسل از بنادر، پایداری و رونق نصیب بنادر کشور خواهد شد.



طی دهه‌های اخیر پیشی گرفتن رشد تجارت نسبت به رشد تولید از طریق کاهش موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای در تجارت جهانی، باعث شده است تا کشورها بیشتر به تولید و صادرات کالاهایی بپردازند که در آنها از مزیت رقابتی برخوردار هستند.



به جرئت می‌توان گفت اکثر مطالعاتی که در بنادر و سازمان انجام گرفته و یا در حال انجام است در راستای برآورده ساختن بخشی از نیازها و الزامات گذر به بنادر سوم می‌باشد که با مطالعه تطبیقی از عملکرد بنادر نسل سوم و پیشرفته منطقه و جهان در ارائه خدمات بندری انجام می‌گیرد. برای مثال پروژه‌های مربوط به بهبود فرایندهای بندری، استقرار سیستم‌های مدیریت ارتباط با مشتری (CRM) و سیستم جامع بندری (PCS) توسعه IT سازمان و بنادر، در این زمینه می‌باشند.

اصولاً چرا باید در رویه‌ها و رفتار بنادر با نگرش به بنادر نسل سوم تغییر ایجاد کرد؟
مجموعه عواملی که باعث شده است تا بنادر نگرش و رفتار خود را به بنادر نسل سوم معطوف نمایند، در الزامات ناشی از تحولات جهانی تجارت و حمل‌ونقل نهفته است.

در طی دهه‌های اخیر پیشی گرفتن رشد تجارت نسبت به رشد تولید از طریق کاهش موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای در تجارت جهانی، باعث شده است تا کشورها بیشتر به تولید و صادرات کالاهایی بپردازند که در آنها از مزیت رقابتی برخوردار هستند. همگام با این تحولات، حمل‌ونقل دریایی به عنوان عمده‌ترین و ارزان‌ترین روش حمل‌ونقل، از اهمیت بیشتری برخوردار گشته است و خطوط کشتیرانی به جهت آن که همواره در بازار رقابتی برای جذب و انتقال کالا فعالیت می‌نمایند، در طی این فرایند ظرفیت و ابعاد شناورهای خود را به منظور بهره‌گیری از صرفه‌جویی‌های ناشی از فعالیت در اقتصاد مقیاس، افزایش داده و تبدیل به شناورهای غول‌پیکر با هزینه‌های متغیر بالا (Daily Capital Cost) شده‌اند. از این گذشته در مسیرهای مهم دریایی در جستجوی بنداری هستند که بتوانند بالاترین عملیات تخلیه و

• شرایط فعلی بنادر کشور چه میزان با توصیفات ذکر شده فاصله دارد؟

به جهت یک سلسله محدودیت‌های محیطی نظیر موقعیت جغرافیایی، امکان تبدیل تمامی بنادر کشور به نسل سوم وجود ندارد. همچنان که تبدیل تمامی بنادر کشور به عنوان هاب منطقه‌ای مفهوم ندارد، اما به هر جهت توجه و تمرکز به ارتقاء کارکردهای اقتصادی و عملیاتی بنادر با الهام از نقشی که هر بندر در مراحل توسعه می‌تواند برعهده بگیرد قابل دستیابی است. همچنین پذیرش نسل‌های مختلفی از بنادر در کشور امکان توسعه اصولی و کارکرد بهینه آن در مقیاس محلی، ملی و منطقه‌ای با صرفه‌جویی‌های اقتصادی را فراهم می‌سازد.

با توجه به این موارد، اگرچه رویکرد اصلی سازمان نیز توسعه زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری با هدف ایجاد مزیت و افزایش کارایی در راستای نزدیکی به کارکردهای بنادر نسل سوم می‌باشد، اما تفاوت‌های بارزی از نظر ویژگی‌های یاد شده در هر یک از بنادر وجود دارد که برخی از آنها نظیر موقعیت جغرافیایی، نوع کالاهای مرسوم و متداول وارده و صادره از بندر، محدودیت محسوب شده و به نظر می‌رسد با شناسایی دقیق توانمندی‌های هر بندر، مسئولیت‌های متفاوتی از کارکردهای بندری را نیز می‌توان تصور نمود و از این‌رو تمامی بنادر کشور از الگوی یکسانی تبعیت نخواهند کرد.

• سازمان بنادر و دریانوردی تاکنون چه مطالعاتی در خصوص این گذر به عمل آورده؟ نتایج به عمل آمده و پروسه گذر را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در خصوص موضوع مورد پرسش که به طور صریح به استراتژی گذر از بنادر نسل اول و دوم به نسل سوم اشاره دارد، مطالعه‌ای صورت نگرفته است. اما

• بنادر نسل سوم دارای چه ویژگی‌هایی هستند؟

براساس تقسیم‌بندی آنکتاد (UNCTAD) از توسعه بنادر در جهان، نقشی که بنادر همگام با تحولات جهانی به ویژه در حوزه تجارت و رشد کانتینر در حمل‌ونقل داشته‌اند، در یک طیف وسیع از خدمات سنتی تخلیه و بارگیری تا خدمات پیشرفته (با ارزش افزوده بالا) در زنجیره حمل‌ونقل جهانی قرار گرفته و در حالت کلی بر سه نسل متمایز از بندر طبقه‌بندی شده است. براساس این طبقه‌بندی، ویژگی‌های مهم نسل سوم از بنادر در شش محور زیر ارائه شده است:

۱. تمرکز بر کانتینری نمودن جابه‌جایی‌ها (تخلیه و بارگیری) در انواع کالا.
۲. مکان‌یابی و توسعه بندر در نقاط کانونی تجارت بین‌الملل و زنجیره حمل‌ونقل جهانی.
۳. توسعه فعالیت‌های بندری از جابه‌جایی، انبارداری، تولید و پردازش به مراکزی جهت توزیع اطلاعات، کالا و فعالیت‌های لجستیکی و مرکز توزیع منطقه‌ای.
۴. اصلاح ساختار بندری و توجه به مدیریت ارتباط با ذی‌نفعان و افزایش تعامل با آنان.
۵. توجه ویژه به خدمات ارزش افزوده و ارائه ترکیبی از خدمات اصلی، جانبی و توزیعی به مشتریان.
۶. توجه به عوامل فناوری و توسعه IT در فعالیت‌های بندری علاوه بر عوامل سرمایه‌ای و منابع انسانی.

لازم به ذکر است براساس ویژگی‌های یادشده، بنادر در دو محور اساسی "ایجاد منافع ملی و منطقه‌ای و در نتیجه تحول اقتصادی برای کشور تابعه" و "تقویت جایگاه بندر به عنوان یکی از مهم‌ترین مدهای حمل‌ونقل در شبکه تجارت جهانی"، مزیت پیدا کرده‌اند.

بارگیری را در حداقل زمان ممکن انجام داده و خدمات جانبی و مکمل و یکپارچه‌ای را به شناور ارائه دهند. لذا به منظور پاسخگویی به این نوع از تقاضای حمل‌ونقل جهانی، بنادر ناچارند متناسب با نیازهای خطوط کشتیرانی، توان پذیرش و ارائه خدماتشان را ارتقاء دهند.

بنابراین اراده سیاسی مقامات و مسئولان بندری بر آن است تا در بنداری که قابلیت تبدیل شدن به بنادر نسل سوم را دارند این تغییر رخ دهد، تغییر در رویه‌ها و رفتارهای بندری امری اجتناب‌ناپذیر است.



رونق آن می‌شود؛ هزینه‌هایی که صرف تبدیل و تجهیز بنادر می‌گردد در مقابل عایدات آن ناچیز خواهد بود.

• مدل و الگوی مطلوب برای سازمان بنادر، کدامیک از بنادر جهان می‌باشد؟ دلایل این الگوسازی را بیان فرمایید.

با توجه به اینکه الگوی واحدی در روند توسعه بنادر وجود ندارد، چنانچه الگوی یکسانی برای توسعه بنادر کشور انتخاب گردد به معنی نادیده گرفتن و از بین بردن اغلب توانمندی‌ها و قابلیت‌های توسعه بندری است. بنابراین وظایف و مأموریت‌های هر یک از بنادر که از تحلیل شایستگی محورهای بندری به دست می‌آید، الگوهای متفاوتی را از سراسر جهان تداعی می‌نماید. برای مثال در بندری که در مقیاس منطقه‌ای و بین‌المللی کار می‌کند، عامل بقاء و تداوم حیات بندری، جلب خطوط کشتیرانی و تأمین نیازهای آنان می‌باشد. بنداری نظیر؛ هامبورگ، روتردام یا سنگاپور که سرمایه‌بر بوده و با فناوری بالا کار می‌کنند، می‌توانند الگوی مطلوب باشند و عکس آن؛ در بندری که در مقیاس محلی یا استانی فعالیت می‌کند و مباحث اشتغال‌زایی و اجتماعی بندر از اهمیت بالایی برخوردار است. اتخاذ الگوهایی از بنادر کاربر که تمرکز بیشتر به ایجاد اشتغال برای نیروی انسانی دارد، مطلوب خواهد بود.

• آیا این انتقال اختیاری است یا اجباری؟ هزینه‌هایی که باید پرداخت نمایم به چه میزان است؟

برای بنداری که از قابلیت تبدیل شدن به بنادر نسل سوم برخوردار هستند، این انتقال اجباری است. چرا که عدم پاسخگویی به نیازهای مشتریان جهانی از طرف بنداری که از توانمندی بنادر نسل سوم برخوردارند (Port Call هستند)، به دلیل افزایش مداوم رقابت در میان بنادر، لاجرم منجر به حذف بنادر یادشده خواهند شد و چنانچه از نظر اقتصادی به موضوع هزینه‌های تبدیل، نگاه شود، به جهت آنکه در میان‌مدت، افزایش کارایی بندر را به دنبال دارد و در بلندمدت، موجب پایداری و

سایر عوامل در زنجیره حمل‌ونقل چه سهم و نقشی در این فرایند خواهند داشت؟

ارتقاء نسل بنادر یک امر تدریجی است. قطعاً در طی این فرایند به جهت تعاملی که بنادر با سایر عوامل کلیدی در زنجیره حمل‌ونقل دارند، ارتباط دوسویه و چندسویه میان بنادر و سایر عوامل مرتبط شکل خواهد گرفت.

اما ذکر این نکته را نیز که هماهنگی و تعامل در میان عوامل مهم زنجیره حمل‌ونقل (نظیر خطوط، فورواردرها و کریرها) نقش مفیدی در تسریع حرکت به سمت بنادر نسل سوم می‌تواند ایفا نماید را نمی‌توان نادیده گرفت. با این وجود تغییر در ماهیت و عملکرد بنادر از نظر نگرش و رفتار بندری، بخش عمده‌ای از منافع آتی این رویکرد و جهش را تضمین خواهد نمود.

• با تعریفی که از بنادر نسل سوم به عمل می‌آید، قطعاً وظیفه و مأموریت بنادر از حالت فعلی خارج می‌شود. آیا تمامی بنادر تجاری کشور قابل این تعریف می‌باشند؟

تغییر در وظایف و مأموریت بنادر با تبدیل به بنادر نسل سوم از جمله تغییرات مهم ماهیت بندری محسوب می‌شود و بدون تغییر مأموریت بندر، امکان تغییر به بندر نسل سوم نیز میسر نمی‌گردد. در بنادر نسل اول تأکید صرف بر توانمندی‌های بندری به ویژه از نظر مکانی بوده و تخلیه و بارگیری وظیفه مهم بندر محسوب می‌شود. بنابراین فعالیت بندر نیز در سطح عملیات خلاصه می‌شود. اما با تبدیل بنادر به نسل سوم علاوه بر توانمندی‌های بندری، توجه ویژه‌ای به خدمات ارزش افزوده شده و بندر در یک محیط رقابتی معمولاً ناپایدار، فعالیت می‌نماید.

ماندگاری و فعالیت در این محیط پویا، نیازمند آن است که بندر از همه عوامل محیطی داخلی و خارجی بهره بگیرد، انعطاف‌پذیر باشد و خود را از فعالیت در سطح عملیاتی، به فعالیت در سطح استراتژیک، ارتقاء دهد. بنابراین تعریف مأموریت برای بندر نسل سوم از اجزاء تفکیک‌ناپذیر آن می‌باشد و برای هر یک از بنادر کشور فارغ از اینکه از کدام نسل بندری می‌باشد، مأموریت قابل تعریف است.

• جایگاه کارکرد تخصصی در نسل سوم بنادر کجاست؟ آیا با توجه به پراکندگی و تنوع بنادر کشور گمان نمی‌کنید بهتر باشد، ابتدا کلیه بنادر ساماندهی شده، سپس تعریف جدیدی از وظایف به عمل آید؟

تخصصی نمودن بنادر کشور در راستای استفاده

• پیش‌نیازهای این ارتقاء و دسترسی به نسل سوم در حوزه‌های متفاوت مانند قوانین و مقررات، تجهیزات و نگهداری، آموزش و تربیت نیروی انسانی و... چه می‌باشد؟

دستیابی به بنادر نسل سوم نیازمند توسعه و ارتقاء در سیستم‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در تمامی زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری می‌باشد که به طور کلی می‌توان به موارد زیر اشاره نمود؛

- در حوزه مطالعات و برنامه‌ریزی، برخورداری از یک مسیر مشخص و معین قابل انعطاف (Road Map) پیش‌روی مدیران و تصمیم‌گیران توسعه بندری.

- در حوزه قوانین و مقررات تمرکز بر مقررات‌زدایی و حذف قوانین و مقررات دست و پاگیر، با حفظ و ایجاد قوانین و مقررات سهل و آسان و مؤثر کارآمد.

- در حوزه نیروی انسانی، تغییر نوع نگاه از مدیریت کارکنان به توسعه منابع انسانی، با تمرکز بر افزایش تخصص و مهارت کارکنان به عنوان راهبران اصلی بنادر.

- در حوزه زیرساخت‌های فیزیکی، سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی از بنادر که پوشش‌دهنده الزامات آتی صاحبان کالا و شناورها (مشتریان اصلی) در بلندمدت نیز باشد.

- در حوزه روساخت‌ها، تمرکز بر سرمایه‌گذاری در تجهیزاتی که بتواند با تغییرات مداوم شرایط محیطی، نیازهای متفاوت و بالاتری را که از طرف مشتریان بندری به وجود می‌آید، تأمین نماید.

• آیا صرفاً تغییر در ماهیت و عملکرد بنادر ضمانت‌کننده منافع آتی این جهش می‌باشد؟

سردار محمدرضا نقدی در دیدار با اعضای هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران؛

دولت در برنامه پنجم ملزم به انتقال ارگان‌های دریایی شود

معاونت لجستیک و تحقیقات صنعتی ستاد کل نیروهای مسلح با تأکید بر ضرورت انتقال سازمان‌ها، ارگان‌ها و شرکت‌های بزرگ دریایی کشور به بنادر گفت: فعال شدن «پایتخت دریایی» می‌تواند انقلابی در جهت توجه به حوزه دریایی در کشور باشد.

به گزارش روابط عمومی انجمن مهندسی دریایی ایران، سردار محمدرضا نقدی در دیدار با اعضای هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران افزود: بحث پایتخت دریایی، شاید به مذاق مدیران پایتخت‌نشین خوش نیاید، ولی اقدامی ضروری برای تقویت فعالیت‌های دریایی در کشور است. وی با انتقاد از استقرار سازمان‌ها، ارگان‌ها و شرکت‌هایی چون سازمان بندارودریانوردی، شیلات، کشتیرانی، نفت فلات‌قاره و صنایع دریایی تابعه وزارت صنایع و معادن در تهران گفت: با انتقال این سازمان‌ها به یکی از بنادر عمده کشور، می‌توان نقطه ثقل مهمی را از نظر کارشناسی، مدیریتی و اقتصادی در مناطق بندری و ساحلی کشور شکل داد.

وی تأکید کرد: اگر بتوانیم کاری کنیم که ادارات و ارگان‌های دریایی به کنار دریا بروند، اقتصاد و صنعت مناطق ساحلی رونق می‌گیرد. سردار نقدی با اشاره به اینکه «در اکثر کشورهای دریایی دنیا، پایتخت و یا شهر دوم در کنار دریا قرار دارند»، گفت: متأسفانه بزرگ‌ترین بندر ایران، پانزدهمین شهر بزرگ کشور هم محسوب نمی‌شوند.

معاونت لجستیک و تحقیقات صنعتی ستاد کل نیروهای مسلح با اشاره به تدوین پیش‌نویس برنامه پنجم توسعه در دولت گفت: یکی از موضوعاتی که حتماً باید در برنامه پنجم لحاظ شود، الزام دولت به انتقال سازمان‌ها، ارگان‌ها و شرکت‌های دریایی به بنادر است.

وی درباره تشکیل وزارتخانه‌ای با عنوان دریایی و یا دریاداری نیز گفت: سیاست دولت در شرایط کنونی در جهت کوچک‌سازی کابینه و کاستن از تعداد وزارتخانه‌هاست و نتیجه‌بخش بودن حرکت در این جهت، بعید است. معاون ستاد کل نیروهای مسلح در عین حال گفت: در صورت حرکت به سمت تأسیس پایتخت دریایی و نزدیک‌ساختن ارگان‌های دریایی در بعد جغرافیایی، خودبه‌خود هماهنگی میان آنها تا حدود زیادی محقق می‌شود.

سردار نقدی همچنین بر فعال‌تر شدن فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی برای پیگیری مطالبات و خواسته‌های جامعه دریایی کشور تأکید کرد و گفت: اعضای این فراکسیون می‌توانند با ابزارهای قانونی خود، مسایلی چون تأخیر در فعال شدن شورای عالی صنایع دریایی را پیگیری کنند.

وی همچنین به نقش مجلس شورای اسلامی در تدوین برنامه پنجم اشاره کرد و گفت: تشکیل‌هایی چون انجمن مهندسی دریایی می‌توانند با رایزنی با فراکسیون و ارائه پیشنهادها، کارشناسی، خواسته‌های جامعه دریایی را در برنامه چهار ساله بگنجانند.

معاون ستاد کل نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران همچنین درباره پیگیری‌های انجمن مهندسی دریایی در جهت حل مشکلات سربازی دانش‌آموختگان رشته‌های دریایی از برنامه این ستاد برای الزام ارگان‌ها به استفاده از نیروهای متخصص در دوره نظام‌وظیفه خبر داد.

وی گفت: توصیه ما همواره این بوده که دانش‌آموختگان رشته‌های دریایی در نیروی دریایی سپاه و ارتش و یا سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع به کار گرفته شوند، اما در تلاش هستیم راهکاری تضمین‌شده را در این جهت تدوین و ابلاغ کنیم.

گفتنی است در ابتدای این جلسه، رییس و اعضای هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با ارائه گزارشی از فعالیت‌های انجمن، برخی از مشکلات صنایع دریایی و به ویژه فعال نشدن شورای عالی صنایع دریایی علی‌رغم گذشت یک سال از مصوبه مجلس را مطرح کردند و پیگیری بیشتر ارگان‌های دولتی و اجرایی را در این جهت، خواستار شدند.

از مزیت‌های رقابتی بنادر در ارائه خدمات و بهره‌گیری از صرفه‌جویی‌های حاصل از آن می‌باشد. مزیت رقابتی به دو طریق قابل حصول است. اول از طریق شناسایی توانمندی‌های موجود در بنادر و محدوده‌های بندری، دوم مزیت رقابتی مصنوعی یا ایجاد شده از طریق خلق انواع فعالیت‌های ارزش افزوده در بندر و محدوده‌های بندری که البته مزیت رقابتی از نوع اول (مزیت طبیعی) تا حدودی در مطالعات مشاوران سازمان، نظیر طرح جامع بنادر بازرگانی، طرح توسعه جزیره نگین و... اشاره شده است.

بنده نیز تا حدود زیادی با این پیشنهاد موافق بوده و تخصصی نمودن بندر تجاری کشورمان را با توجه به مزیت‌های رقابتی اعم از شایستگی محوری و خدمات ارزش افزوده بالا، به منظور بهره‌مندی از صرفه‌جویی‌های حاصل از هزینه‌های حمل‌ونقل کالایی در بنادر و اقتصاد ملی، مورد تأکید قرار می‌دهم.

جامعه بندری کشور چگونه می‌تواند در ارتقاء سطح بندر کشور به سوی بنادر نسل سوم ایفای نقش نماید؟

یکی از ویژگی‌های بنادر نسل سوم اصلاح ساختار بندری می‌باشد. در بنادر نسل سوم ذی‌نفعان به عنوان افراد و گروه‌هایی که از فعالیت‌های بندری متأثر شده و یا اثرگذار هستند، نقش مهمی در تصمیمات بندری ایفا می‌کنند. در بنادر نسل سوم روابط تنگاتنگی میان بندر و بهره‌برداران بندری وجود دارد و سیستم تعاملی بندر با تمرکز بر اصل تجارت و تسهیل در حمل‌ونقل بندری و رفع فوری نقایص از طریق همکاری ذی‌نفعان شکل می‌گیرد. در این نوع بندر، روابط میان بندر با مقامات استانی و ملی تسهیل شده و امکان تبدیل شدن مدیریت بندر به شکل هیئت مدیره‌ای بسیار بالاست و مشهودترین نتیجه همگرایی و ارتباط سازنده با ذی‌نفعان بندری، افزایش سرعت اطلاعات و کالا از بندر با کاهش کاغذبازی اداری و همچنین کاهش هزینه‌های تجاری برای تمامی استفاده‌کنندگان از خدمات بندری می‌باشد و دقیقاً به همین دلیل است که امروزه میزان و سطح ارتباط بندر با ذی‌نفعان، به عنوان یکی از شاخص‌های مقایسه بندر با یکدیگر، محسوب می‌شود.

طی دو سال گذشته نشست‌های دوره‌ای در بنادر با عنوان جامعه بندری و دریایی در حال انجام بوده است و اخیراً نیز پروژه سیستم جامع بندری (PCS) که ارتباطات نرم‌افزاری و الکترونیکی میان ذی‌نفعان بندر را فراهم می‌سازد، در حال مناقصه و انجام قرارداد جهت اجرا، در بنادر کشور می‌باشد. ■

سهم منابع دریایی در ارتقاء بنادر، در گفت‌وگو با سعید ایزدیان

هم‌افزایی در گذر به نسل سوم



افزایش شدید ترافیک بندری و دریایی را می‌توان از ویژگی‌های بارز بنادر نسل سوم دانست، چرا که حجم بالای تولید محصولات، می‌طلبد تا تعداد شناور بیشتری برای بارگیری و صدور کالا و همچنین واردات مواد خام و اولیه به این بنادر سرازیر شوند. علاوه بر این بسترسازی و تأمین زیرساخت‌ها نیازمند آن است تا نهادهای دریایی و بندری ضمن هماهنگی با یکدیگر به اتخاذ رویه‌ای واحد، همت گمارند و ساز و کارهای مناسب را در استقبال از این ازدحام کاری، اختیار نمایند.

در این بین، دریا به عنوان بستر و توقفگاه شناورهای حامل بار، آغوش گشوده‌ای دارد که اثرات نامطلوب ناشی از تردد کشتی‌ها از آن میزبان پردردی خواهد ساخت، که اگر در فکر سلامت آن نباشیم و راه‌های ارتقاء توانایی‌های آن را نیابیم سواحل‌مان به مراکز آلوده‌ای مبدل خواهند شد، که کار و تلاش و قابلیت‌های بندری را نیز تابع خود ساخته و آنچه برایمان رقم خواهد زد، پرداخت هزینه‌های گزاف خواهد بود. به این منظور در گفت‌وگو با معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به بررسی تمهیدات این سازمان پرداخته و چگونگی ارتقاء بنادر، با تأکید بر حفظ و پیشگیری از آلودگی منابع دریایی را به گفت‌وگو نشستیم. مهندس سعید ایزدیان در این گفت‌وگو تصریح می‌کند: از آنجا که در بنادر نسل سوم ترافیک کالا و کشتی افزایش می‌یابد، فعالیت‌های دریایی نیز افزایش چشمگیری خواهد یافت. بی‌تردید مدیریت دریایی کشور نیز می‌بایست همگام با ارتقای بنادر به نسل سوم، توانمندی‌ها و ظرفیت خود را افزایش دهد.



• با توجه به مشکلات عدیده در حوزه‌های اقتصادی، ارتقاء بنادر به نسل سوم را چه اندازه ضروری می‌دانید؟

حمل‌ونقل دریایی، شالوده و زیربنای اصلی تجارت و عنصر اصلی زنجیره تأمین کالا است. در این میان البته بنادر نقش حیاتی بر عهده دارند؛ نقشی که هر چه بهتر آن را بازی کنند، سهم بیشتری از منافع این زنجیره را از آن خود خواهند نمود.

در واقع بنادر به تناسب نقشی که در زنجیره حمل‌ونقل ایفا می‌کنند، به نسل‌های مختلف دسته‌بندی شده‌اند و در این میان بنادر نسل سوم از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. البته کاربرد این مفهوم در کشور ما نسبتاً جدید است، بنابراین کار بیشتری می‌طلبد، اما در بسیاری از کشورهای دنیا این موضوع کاملاً محقق شده و در واقع پیش‌نیاز حرکت به سمت حمل‌ونقل چند وجهی و مدیریت زنجیره تأمین کالا (Supply Chain Management) است.

اهمیت و کارایی بنادر نسل سوم در تأمین نیازهای اساسی مشتریان از قبیل افزایش سرعت و کیفیت، کاهش هزینه‌ها و بالا بردن سطح اعتماد، به خودی خود انگیزه کافی برای حرکت بنادر کشور به سمت نسل سوم را ایجاد می‌نماید. اما در کشور ما موضوع دیگری نیز در دستور کار است که ضرورت و اهمیت چنین حرکتی را دو چندان آشکار می‌سازد و آن، توسعه دریا محور است. ما که اکنون گذشته تاریخی خود را توأم با غفلت از مواهب خدادادی دریا می‌بینیم، باید به این نکته توجه ویژه داشته باشیم که ارتقای بنادر به نسل سوم، می‌تواند زمینه جبران این غفلت تاریخی را فراهم سازد. یکی از بدیهی‌ترین ثمرات وجود چنین بنداری در شمال و جنوب کشور، ایجاد اشتغال، توسعه مراکز صنعتی و بنگاه‌های کارایی و در نتیجه تمرکز جمعیتی پایدار در حاشیه سواحل کشور است. با این اوصاف، تردیدی در ضرورت و اهمیت حرکت به سمت بنادر نسل سوم باقی نمی‌ماند.

• نقش جامعه دریایی در ارتقاء بنادر کشور به نسل سوم را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

جامعه دریایی ایران، مجموعه‌ای است از ارگان‌ها، شرکت‌ها، مؤسسات و بنگاه‌های اقتصادی متنوع که در حالت ایده‌آل باید با هماهنگی و تعامل و هم‌افزایی در جهت نیل به هدفی مشترک که همانا توسعه پایدار با اتکا به تجارت دریایی است، گام بردارند.

البته در حال حاضر از منظر هماهنگی این ارگان‌ها، در وضعیت بهینه نیستیم، اما این هماهنگی در حد قابل قبولی با سرپرستی سازمان بنادر و دریانوردی

بنادر از هر نوعی که باشند، باید ضرورتاً در حیطة مدیریت دریایی کشور قرار گیرند و مسائلی چون ایمنی و امنیت دریانوردی و حفاظت محیط‌زیست دریایی در بالاترین سطح ممکن در آنها رعایت گردد.

وقتی تغییر مهمی در دستور کار باشد، باید تمامی اعضای جامعه دریایی مانند اعضای یک پیکره واحد رشد کنند تا این ارتقا بتواند مفید واقع شود.

و در قالب دبیرخانه دائمی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور شکل گرفته است.

همین موضوع، یعنی هماهنگی جامعه دریایی، برای ارتقای بنادر کشور به نسل سوم اهمیت اساسی دارد. وقتی چنین تغییری در دستور کار باشد، باید تمامی اعضای جامعه دریایی به مثابه اعضای یک پیکره واحد، همراه با هم رشد کنند تا این ارتقا بتواند مفید واقع شود.

البته در این مورد خاص، از آنجا که صحبت از زنجیره تأمین می‌شود، در واقع باید پا را از جامعه دریایی نیز فراتر گذاشت و تمامی سازمان‌ها، نهادها و ارگان‌های خصوصی و دولتی را که به نحوی از دریا و کشتی بهره می‌گیرند، وارد بازی کرد؛ از گمرک تا وزارت صنایع و کار و امور اجتماعی، از صاحبان صنایع تا مؤسسات بیمه و بانک‌ها و...

همگان در توفیق این طرح نقشی بر عهده دارند که باید به خوبی ایفا نمایند. گستره وسیع ارگان‌های ذی‌ربط و ذی‌نفع در این موضوع زمانی بیشتر به چشم می‌آید که بدانیم بیش از ۹۰ درصد صادرات و واردات کشور از طریق دریا به انجام می‌رسد.

• اصولاً چرا باید در رویه و رفتار بنادر تغییر ایجاد کرد؟

صنعت دریانوردی و کشتیرانی یک صنعت بین‌المللی است. بدون شک برای موفقیت در این صنعت باید همگام با سایر رقبای جهانی گام

برداشت. در شرایطی که بسیاری از بنادر دنیا در حال ارتقاء به سمت نسل چهارم هستند، ضرورت توسعه تجارت و رونق بازرگانی در کشور، ما را به انجام این حرکت رهنمون می‌سازد.

در عین حال، سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، دولت را مکلف ساخته تا نسبت به خصوصی‌سازی بسیاری از فعالیت‌ها و از جمله مدیریت بنادر اقدام نماید. اگر نگاهی به تاریخچه ارتقای بنادر دنیا از نسل یک به نسل سوم بیندازیم، می‌بینیم که بیشترین انگیزه از این ارتقاء، افزایش سهم بازار، گسترش دامنه فعالیت و افزایش سودآوری فعالیت‌های بندری بوده است. واگذاری بنادر به بخش خصوصی زمانی می‌تواند موفق باشد که بنادر ما سودآور باشند و منافع طرفین را فراهم آورند، بنابراین حرکت به سمت بنادر نسل سوم، تحقق اصل ۴۴ را هر چه بیشتر و بهتر امکان‌پذیر می‌نماید.

با ارتقای بنادر کشور به نسل سوم، بنادر ما به مراکز قوی اقتصادی با تردد بیشتر کشتی‌های اقیانوس‌پیما و درصد بالای جذب کالا تبدیل می‌شوند که در آنها صنایع مختلف وابسته به دریانوردی، خدمات پشتیبانی و مراکز تولیدی به خوبی فعال شده، زمینه رشد و ارتقای اقتصادی مناطق پسرانه‌ای را فراهم می‌آورند.

• چالش‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی در مواجهه با این رویکرد را چگونه تحلیل می‌کنید؟

یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی ارتقای بنادر به نسل سوم، هماهنگی نهادها و سازمان‌های مختلف با یکدیگر است. در واقع وجود یک سند بالادستی و مرجع که تمامی ذی‌نفعان بنادر نسل سوم را با یکدیگر هماهنگ کند و مسئولیت‌های ایشان را به درستی تفکیک و تبیین نماید، یکی از ضرورت‌های اصلی ایجاد و تداوم حیات چنین بنداری است که متأسفانه در حال حاضر چنین سندی وجود ندارد.

از سوی دیگر، به موازات تبدیل بنادر به مراکز تجاری با گستره‌ای از فعالیت‌های مختلف و تأکید بر جنبه‌های تجاری حاکم بر آنها، ممکن است تمرکز مجموعه ارگان‌ها و اعضای جامعه دریایی از جنبه‌های حاکمیتی دریایی دور شود. این یک آفت است که باید حتماً به آن توجه کنیم. بنادر از هر نوعی که باشند، باید ضرورتاً در حیطة مدیریت دریایی کشور قرار گیرند و مسائلی چون ایمنی و

امنیت دریانوردی و حفاظت محیط‌زیست دریایی بدون کوچک‌ترین تغییری، در بالاترین سطح ممکن در آنها رعایت گردد.

نکته دیگری که این روزها دامن گیر اقتصاد جهانی و در نتیجه کشتیرانی هم شده، بحران و رکود اقتصادی است که در هر صورت به دلیل وابستگی فراوان بنادر نسل سوم به زنجیره جهانی تأمین کالا، به عنوان یک چالش اجتناب‌ناپذیر، مطرح است. با این وجود از آنجا که چنین مشکلاتی زودگذر هستند، می‌توان این چالش‌ها را در قیاس با منافع فراوان حاصل از بنادر قابل قبول ارزیابی کرد.

• **ارتقاء بنادر به نسل سوم (با توجه به آنکه بیشتر سرمایه‌گذاری و تولید ارزش افزوده مدنظر می‌باشد)، بر بخش دریایی این صنعت چه میزان اثرگذار می‌باشد؟**

از آنجا که در بنادر نسل سوم قاعداً ترافیک کالا و تردد کشتی افزایش می‌یابد، فعالیت‌های دریایی از قبیل راهنمایی کشتی، صدور گواهینامه‌های فنی برای کشتی و کارکنان آنها، کنترل و بازرسی کشتی، خدمات جستجو و نجات، آبرسانی، سوخت‌رسانی، دریافت مواد زائد از کشتی، عملیات هیدروگرافی و لایروبی، خدمات جانبی کشتی، نگهداری علائم کمک ناوبری، خدمات کنترل ترافیک دریایی و... همه و همه افزایش چشمگیری خواهند یافت.

بی‌تردید بخش مدیریت دریایی کشور باید همگام با ارتقای بنادر به نسل سوم، توانمندی‌ها و ظرفیت خود را افزایش دهد.

• **سایر ملزومات این گذر استراتژیک را چه می‌دانید؟ چگونه می‌بایست مهیا شوند؟**

قوانین و مقررات متناسب، یکی از الزامات اساسی در مسیر حرکت به سمت بنادر نسل سوم است. همچنین باید به شرایط خاص کاری در این بنادر و ضرورت تخصیص برخی معافیت‌های مالیاتی به فعالان حاضر در آنها اشاره نمود.

• **آیا به این طرح به عنوان یک پروژه ملی می‌توان نگرینست؟ آیا بخش دریایی کشور پذیرای این پروژه می‌باشد؟**

چنان که پیشتر نیز گفته شد، این طرح می‌تواند در صورت حرکت صحیح و اصولی از همان گام‌های ابتدایی، یک پروژه ملی باشد. موقعیت استراتژیک بنادر ایران در خلیج فارس و دریای عمان و جایگاه ویژه بنادر شمالی، وابستگی بیش از حد اقتصاد کشور به درآمدهای نفتی و ضرورت بهره‌گیری از مواهب بی‌شمار خدادادی در عرصه دریا، بازار منطقه‌ای مناسب و لزوم توجه و حرکت در جهت

توسعه دریا محور، همه و همه دلایل خوبی برای تلقی این طرح به عنوان یک پروژه ملی هستند.

• **زمانی که کشور هنوز از قابلیت‌های حمل‌ونقلی و ترانزیت بهره کامل را نبرده و نتوانسته‌ایم پاسخگوی بازار منطقه‌ای باشیم، آیا این تغییر رفتار را مثبت تحلیل می‌کنید؟ چگونه؟**

عدم بهره‌گیری از ظرفیت‌های ترانزیتی ایران که بیش از دو سوم آن بدون استفاده مانده، خود یکی از غفلت‌های صورت گرفته در کشور است. اما این غفلت نباید ما را از توفیق در آینده ناامید سازد. بدون شک ارتقای بنادر به نسل سوم، خود در افزایش سهم ترانزیت کشور مؤثر است. در کنار این افزایش سهم، رفع موانع گمرکی، کنترلی، اصلاح قوانین و مقررات دست و پاگیر و پیچیده و... می‌تواند ضمن کارا تر نمودن بنادر نسل سوم، به توسعه و شکوفایی حمل‌ونقل در کشور نیز منجر گردد.

• **دستیابی به بنادر نسل سوم چه میزان اهداف و برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی را پوشش می‌دهد؟**

یکی از مهم‌ترین اهداف در سطح ملی و به تبع آن در سطح سازمان بنادر و دریانوردی، تحقق اصل ۴۴ قانون اساسی است که داشتن بنادر نسل سوم هم‌راستا با این هدف و بسیار مؤثر در تحقق آن است.

از سوی دیگر ضرورت پیشرو بودن جمهوری اسلامی ایران در سطح منطقه، براساس الزامات سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، وظایفی را نیز بر دوش سازمان بنادر و دریانوردی می‌گذارد، که از آن جمله است، گسترش فعالیت‌های تجاری و رونق اقتصادی در بنادر، توسعه زیرساخت‌ها جهت رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی در حمل‌ونقل دریایی، استفاده بهینه از ظرفیت‌های بندری و دریایی کشور و...

بسیاری از این الزامات، در قالب بنادر نسل سوم استفاده بهینه از توانمندی‌های آنها قابل دستیابی هستند. در این مسیر، مزیت‌های رقابتی ویژه ایران از قبیل موقعیت استراتژیک، نیروی انسانی جوان و توانمند و با انگیزه، بازار منطقه‌ای بالقوه و خوب، توانمندی مناسب حمل‌ونقل چند وجهی و اراده پیشرفت و بهبود نزد مدیریت عالی حمل‌ونقل کشور می‌تواند به خوبی یاری‌رسان ما باشد. ■



واگذاری بنادر به بخش خصوصی زمانی می‌تواند موفق باشد که بنادر ما سودآور باشند و منافع طرفین را فراهم آورند و بنابراین حرکت به سمت بنادر نسل سوم، تحقق اصل ۴۴ را هر چه بیشتر و بهتر امکان‌پذیر می‌نماید.



معاون فنی، مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی؛

تأمین کننده مالی پروژه توسعه بندر چابهار در آینده نزدیک معرفی می شود



افزود: به دلیل برخی موانع هم‌اکنون تأمین منابع مالی با مشکل مواجه است و در صورت تأیید و ابلاغ بانک مرکزی، بانک عامل ضمانت‌نامه را صادر خواهد کرد. صدر اظهار داشت: در حال حاضر بانک مرکزی ایران برای تأیید شرکت تأمین کننده مالی، ارائه گزارش توان مالی، رزومه کاری و عملکرد را درخواست کرده است که پس از کنترل نهایی آنها و بررسی مبادلات آن کشور در خارج، تأییدیه را صادر می‌کند. وی افزود: هم‌اکنون پیمانکار طرح توسعه چابهار اعلام کرده است، می‌تواند منابع مالی را تأمین کند به شرطی که فرایند تأییدیه طی شود و ضمانت‌نامه لازم به پیمانکار اعطا شود.

جابه‌جایی مرجان‌ها برای توسعه بندر چابهار
معاون فنی، مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی خاطرنشان کرد: هم‌اکنون فعالیت‌هایی که در عملیات مقدماتی طرح توسعه بندر چابهار از قبیل ساخت دایک و موج‌شکن انجام می‌گیرد، به دلیل عدم تأمین کننده مالی، از طریق سهم ۱۵ درصدی سازمان بنادر و دریانوردی، تأمین بودجه می‌شود. وی راجع به اجرای پروژه مقدماتی عملیات دایک اظهار داشت: در جهت ایجاد یک محدوده در سطح دریا، لازم است مواد لایروبی حاصل از کانال و پای اسکله‌ها با ایجاد یک باکس، به داخل آن منتقل شود و پس از انجام عملیات کام‌بک، استحصال زمین انجام شود.

صدر تصریح کرد: چندی پیش طی عملیات ساخت دایک در مرحله مقدماتی، سازمان محیط‌زیست اخطار داد مرجان‌هایی که در آن مکان وجود دارند با اجرای عملیات دایک، از بین می‌روند. وی تأکید کرد: در جهت کاهش تخریب محیط‌زیست، سازمان بنادر و دریانوردی با هماهنگی و همکاری سازمان حفاظت محیط‌زیست و پیمانکار پروژه، با عملیاتی ویژه و تخصصی مرجان‌ها را از آن محل جابه‌جا کردند. صدر با بیان اینکه هزینه جابه‌جایی مرجان‌ها طبق قرارداد بر عهده پیمانکار بود، افزود: پیمانکار با بکارگیری تیمی متخصص و مطابق با استانداردهای بین‌المللی، عملیات جابه‌جایی را به طرز بسیار مطلوبی انجام داد.

صدر خاطرنشان کرد: جابه‌جایی مرجان‌ها در تمامی دنیا با ۱۵ درصد خسارت مرجانی مواجه است و این در حالی است که عملیات مذکور در ایران کمتر از یک درصد خسارت داشت. صدر اظهار داشت: در کنار عملیات دایک، فعالیت ساخت موج‌شکن نیز در حال انجام است که هم‌اکنون به دلیل طوفان‌های دریایی فصلی، عملیات ساخت با کندی پیش می‌رود که پس از آن سرعت بیشتری خواهد گرفت. ■

فعالیت‌های رجوع شرکتی که قبلاً به عنوان تأمین کننده مالی در توسعه بندر چابهار معرفی شده بود را به سازمان سرمایه‌گذاری خارجی، بررسی و پیگیری کرد. وی خاطرنشان کرد: حدود یک سال پیش مدارک شرکت مذکور بررسی شد و سازمان بنادر و دریانوردی مذاکراتی را در این باره انجام داد و پیشرفت کار تا مرحله خاصی صورت گرفت و بانک عامل نیز برخی فعالیت‌های لازم را پیش برد.

معاون فنی، مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در ادامه فعالیت‌تارگان‌های مربوطه، موانعی ایجاد شد که لازم بود سازمان سرمایه‌گذاری خارجی تأییدیه نهایی را انجام دهد. صدر اظهار داشت: هم‌اکنون چگونگی تأیید صلاحیت شرکت مذکور در سازمان سرمایه‌گذاری خارجی و بانک مرکزی در حال انجام است. وی تأکید کرد: سازمان بنادر و دریانوردی در اواخر سال ۱۳۸۷ با معاونت وزارت اقتصاد و دارایی و رئیس سازمان سرمایه‌گذاری خارجی جلساتی را برگزار کرد که طی جلسات یادشده مصوب شد به زودی مشکل تأییدیه شرکت تأمین کننده مالی و دیگر مشکلات مبادلات اقتصادی برطرف شود.

صدر با بیان اینکه سازمان سرمایه‌گذاری خارجی مجدانه پیگیر برطرف کردن مشکلات موجود است،

معاون فنی، مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: پس از اخذ تأییدیه شرکت تأمین کننده مالی از سازمان سرمایه‌گذاری‌های خارجی، ارائه ابلاغیه بانک مرکزی به بانک عامل و طی روال اداری، تأمین کننده مالی پروژه توسعه بندر چابهار به صورت رسمی معرفی می‌شود.

سید عطاءاله صدر معاون فنی، مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با خبرنگار «بندرودریا»، راجع به توسعه بندر چابهار، اظهار داشت: در این بندر، طرح توسعه به صورت PCF است که طبق آن ضرورت دارد تأمین مالی پروژه از طریق پیمانکار مشخص شود. وی با بیان اینکه در بیشتر پروژه‌های سنگین، تأمین منابع از طریق سرمایه‌گذاری خارجی انجام می‌گیرد، خاطرنشان کرد: ۱۵ درصد از هزینه توسط بندر از طریق سازمان بنادر و دریانوردی تأمین می‌شود و ۸۵ درصد بقیه از منابع فاینانس حاصل خواهد شد.

وی افزود: هم‌اکنون تأمین مالی به دلیل مشکل روابط اقتصادی بانک‌های بین‌المللی، مشکلات تحریم و عدم ارائه تضمین‌هایی که لازم بود از طریق جمهوری اسلامی ایران به تأمین کننده مالی صورت گیرد، با موانعی مواجه شده است. صدر اظهار داشت: چندی پیش سازمان بنادر و دریانوردی،

عطا اله صدر در دیدار با هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران عنوان کرد:

صنایع دریایی کشور نباید به کار گزار خارجی مبدل شوند

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین بر ضرورت پرداخت تسهیلات و وام‌های درازمدت با سود اندک به صنایع دریایی تأکید کرد و گفت: این طبیعت تولید است (به‌ویژه صنایعی چون کشتی‌سازی) که تسهیلات پرداختی در آن، دیربازده است.

صدر با انتقاد از نگاه سیستم بانکی و بیمه کشور به مقوله تولید گفت: متأسفانه مکانیزم تضمین سرمایه‌گذاری صنعتی کارآمد نداریم و همین امر، مانع از ورود جدی بخش خصوصی به صنایع استراتژیکی چون صنایع دریایی شده است.

وی در ادامه با اشاره به نقش و جایگاه انجمن‌ها و NGOها در کشور تأکید کرد: ما نیاز داریم تا سازمان‌های غیردولتی به عنوان تنظیم‌کننده روابط دولت و مردم رشد کنند و متخصصان و کارشناسان یک صنعت یا دانش را گردهم آورند.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: این نگاه که تصور کنیم دولت باید انجمن‌های غیردولتی را به رسمیت بشناسد؛ نادرست است. چرا که انجمن‌ها بخشی از جامعه و واقعیتی برآمده از بدنه علمی و تخصصی کشور هستند که دولت باید با آنها تعامل و ارتباطی منظم و گسترده داشته باشد.

صدر با اشاره به حضور شرکت‌های دولتی و خصوصی در ترکیب انجمن مهندسی دریایی ایران، این ترکیب را نقطه قوت انجمن دانست اما در عین حال گفت: گرایش اصلی باید به سمت بخش خصوصی باشد؛ چرا که دولت، ارگان‌ها و مکانیزم خود را دارد و این بخش خصوصی است که برای نمایندگی و بیان مطالب خود به تشکل‌هایی چون انجمن مهندسی دریایی ایران، نیاز دارد.

وی با تأکید بر اهمیت ارتباط منظم و مستمر دولت با NGOها در جهت تحقق اهداف سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی گفت: انجمن‌ها می‌توانند تسهیل‌کننده روند خصوصی‌سازی در کشور باشند.

گفتنی است در ابتدای این جلسه، رئیس و اعضای هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با ارائه گزارشی از فعالیت‌های این انجمن و کمیته‌های تخصصی، نگرانی‌های خود را در مواردی چون سفارش‌های ابهام‌برانگیز ساخت کشتی به خارج از کشور، ارتباط کم‌رنگ برخی مدیران دولتی با انجمن‌ها و بخش خصوصی و تأخیر در روند اجرایی شدن قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی بیان کردند. ■

استفاده کنیم، اما این روند نباید به گونه‌ای باشد که مهندسان و مشاوران صنعت دریایی کشور، به جای joint و مشارکت در ساخت؛ کار گزار سازندگان خارجی در کشور شوند.

صدر با تأکید بر قابلیت و توانایی فنی و مهندسی صنایع دریایی ایران گفت: اگر نیازی هم به دانش فنی خارجی‌ها باشد؛ بهتر است این دانش با استفاده از همکاری متخصصین خارجی و یا حضور در کنفرانس‌های علمی و دوره‌های تخصصی کسب شود.

وی تصریح کرد: واقعاً اگر قرار باشد سازنده خارجی بیاورد درون کشور ما و بدون انتقال تکنولوژی؛ تحت عنوان یک شرکت داخلی شناور بسازد؛ چه دلیلی دارد که شناورها را مستقیماً وارد نکنیم؟

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به روند طی شده در صنایع خودروسازی و برنامه‌های موجود برای صنایع هواپیماسازی کشور گفت: در صنایع دریایی و کشتی‌سازی هم، باید همین نگاه حاکم شود.

وی حل مشکلات موجود در زمینه حمایت از صنایع دریایی کشور را نیازمند «حمایت و اراده لازم مسؤولان» دانست و گفت: باید ارتباطی نظام‌مند و مستمر میان جامعه دریایی با دستگاه اجرایی برقرار شود و در قالب پروژه‌ها و اقدامات مشخص محقق گردد.

وی در این زمینه بر نقش و اهمیت شورای عالی صنایع دریایی تأکید کرد و خطاب به اعضای هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران گفت: در این زمینه، نباید منتظر دولت بمانید؛ بلکه با تلاش‌ها و پیگیری بخش خصوصی و انجمن‌های تخصصی است که می‌توان فعال شدن هر چه بیشتر و سریع‌تر این شورا را محقق ساخت.

معاون فنی، مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: مهندسان و مشاوران کشور نباید به اسم مشارکت با سازندگان خارجی به کار گزار آنها تبدیل شوند.

به گزارش روابط عمومی انجمن مهندسی دریایی، مهندس سیدعطاء اله صدر در دیدار با اعضای هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با اشاره به جایگاه و اهمیت مهندسی و نیز انجمن‌های صنفی و حرفه‌ای در جهان امروز گفت: بار اصلی توسعه کشورها بر دوش مهندسیین آن است؛ بنابراین اگر مهندسی یک کشور وابسته باشد؛ آن کشور وابسته می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه «توان مهندسی کشورها پشتوانه استقلال آنهاست»، گفت: تمام محدودیت‌هایی که در زمینه دستیابی ایران به فناوری صلح‌آمیز هسته‌ای در این سال‌ها ایجاد شد؛ برای مقابله با توان مهندسی و تکنولوژیک کشور بوده است. همان‌طور که وضع بسیاری از قوانین و مقررات بین‌المللی و حتی ساختارها و کنوانسیون‌ها، با هدف ایجاد بازار محصولات جدید مهندسی صورت می‌گیرد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه «اگر کشوری در زمینه مهندسی سرمایه‌گذاری نکند، خودبه‌خود بازارش را به خارجی‌ها می‌سپارد»، گفت: در این زمینه، اگر مشارکتی هم با سازندگان و مهندسان خارجی صورت می‌گیرد؛ باید با هدف توسعه صنعت و ارتقاء فناوری داخلی باشد.

وی با انتقاد از برخی دیدگاه‌ها که در آن اولویت ساخت شناور به سازندگان خارجی داده می‌شود، گفت: طبقاً در مواردی که در داخل کشور کمبود دانش فنی داریم؛ می‌توانیم از کمک خارجی‌ها

نشست معاون بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر با سرمایه گذاران

بستر سازی حضور سرمایه گذاران در بنادر

ساطعی به مشکلات سرمایه گذاران در منطقه ۲۰۰ هکتاری بندر شهید رجایی اشاره کرد و گفت: اقدامات خوبی در منطقه ۲۰۰ هکتاری در حال انجام است و در این منطقه سرمایه گذاری های بسیاری توسط بخش خصوصی انجام گرفته است اما به دلیل بحران جهانی در اواخر سال قبل با مشکل مواجه شدند که مقرر شد قراردادهای آنها در سال جاری با قیمت های پایین تری تمدید شود و جریمه تأخیر نیز تعدیل گردد.

وی به تغییر رویکرد سازمان بنادر اشاره کرد و گفت: زمانی کارکرد بندر این بود که کالایی برای تخلیه بیاید و بعد از بندر خارج شود اما در بنادر نسل جدید، خدمات ارزش افزوده در سطح بنادر ارائه می شود که امیدواریم در سال جاری بتوانیم با قدرت بیشتری به این سمت حرکت کنیم.

ساطعی گفت: درآمد ناشی از انبارداری در سطح بنادر پایدار نیست. باید تلاش کنیم با فراهم کردن زمینه سرمایه گذاری در زمینه ایجاد ارزش افزوده، زمینه های ارتقای بنادر را به وجود آوریم. وی اضافه کرد: دولت در طرح تحول اقتصادی شرايطی را پیش بینی کرده است که طی آن گمرک باید تسهیلاتی را فراهم کند که کالا در کمترین زمان از بندر خارج شود و این موجب خواهد شد تا به جای تمرکز بر هزینه های انبارداری، سرمایه گذار در جهت ارتقا و تنوع خدمات حرکت کند.

همچنین محمدرضا اشکریز مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان به جایگاه ویژه سرمایه گذاران اشاره کرد و گفت: سازمان بنادر تلاش می کند موانع بر سر راه سرمایه گذاران بخش خصوصی را برطرف کند اما در برخی از موارد قوانین اجازه نمی دهد، که در این میان هم فکری مدیران با سرمایه گذاران ضروری است. وی با اشاره به حضور پر قدرت بخش خصوصی در بندر شهید رجایی ابراز امیدواری کرد؛ روزی بخش خصوصی بتواند مدیریت این بندر را برعهده بگیرد. در پایان این نشست مقرر شد سرمایه گذاران باشگاه سرمایه گذاری در جهت تعامل با بندر، گمرک و سازمان های مرتبط تشکیل دهند و هر ۶ ماه یک بار نیز جلساتی در این رابطه برگزار کنند. ■



معاون بندری سازمان بندرودریانوردی در ادامه افزود: سرمایه گذاران، مجموعه ارزش آفرین بنادر محسوب می شوند و سازمان تلاش می کند تا با همکاری سرمایه گذاران، فضای لازم را برای توسعه سرمایه گذاری در بنادر ایجاد نماید. وی اضافه کرد: طبق مصوبه هیئت عامل شرکت هایی که در منطقه ۲۰۰ هکتاری فعالیت می کنند به دلیل مشکلاتی که سال پیش با آن مواجه شدند در سال جاری قراردادهای با قیمت پایین تری تمدید شد و جریمه تأخیر آنها نیز تعدیل گردید.

ساطعی اجرایی شدن قانون مناطق ویژه در بندر شهید رجایی را در توسعه سرمایه گذاری های مؤثر عنوان کرد، وی در عین حال بر لزوم تعامل هر چه بیشتر مدیران سازمان و سرمایه گذاران تأکید کرد و گفت: بر همین اساس سایت مخاطبین سازمان راه اندازی شد که برای تقویت ارتباط میان جامعه بندری - دریایی به خصوص سرمایه گذاران با مدیران بندر می تواند مؤثر باشد. ساطعی خاطر نشان کرد: مخاطبین و سرمایه گذاران می توانند با مراجعه به این سایت و ارائه انتقادات و پیشنهادات، در جهت رشد و توسعه بخش حمل و نقل دریایی، نقش مهمی را ایفا نمایند.

معاون بندری سازمان بندرودریانوردی در ادامه گفت: بنادر نقش مهمی در رشد اقتصادی کشورها دارند و در واقع تکلیف بر عهده ما می باشد که بسترهای لازم جهت دستیابی به این رشد اقتصادی که منجر به شکوفایی جامعه می شود را فراهم کنیم.

وی افزود: در مجموعه سازمان بنادر، نگاه به سرمایه گذار به عنوان افراد متعالی و مؤثر در اقتصاد کشور است و هیچ گونه نگاه ارباب و رعیتی به سرمایه گذار نمی شود، بلکه سرمایه گذاران را دوست و شریک خود می دانیم.

معاون بندری سازمان بندرودریانوردی با تعدادی از سرمایه گذاران در مجتمع بندری شهید رجایی دیدار و از نزدیک با مشکلات آنها آشنا شد.

در این نشست، ابتدا تعدادی از سرمایه گذاران به نمایندگی از بقیه به طرح مشکلات خود پرداختند. از جمله مشکلات مطرح شده در این جلسه عبارت بود از؛ مشکل سرمایه گذاران منطقه ۲۰۰ هکتاری، قراردادهای کوتاه مدت ۵ ساله با سرمایه گذاران و قوانین دست و پاگیر برای توسعه و رشد سرمایه گذاری ها در بنادر که توسط سرمایه گذاران مطرح شد.

همچنین برخی از سرمایه گذاران نسبت به نگاه ارباب و رعیتی در برخی از بنادر گلهمند بودند و خواستار تغییر نگاه مدیران شدند. مشکلاتی دیگری نیز در این نشست مطرح شد که توسط معاون بندری سازمان بندرودریانوردی و مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان پاسخ داده شد. معاون بندری سازمان بندرودریانوردی نیز در این نشست با اشاره به توجه ویژه سازمان به حضور سرمایه گذاران در بخش های مختلف بنادر گفت: در حال حاضر با اقداماتی که انجام گرفته و با تعاملی که میان مدیران و سرمایه گذاران به وجود آمده، بسترهای لازم برای حضور سرمایه گذاران در سطح بنادر فراهم شده است. علیرضا ساطعی روند سرمایه گذاری ها را مثبت اعلام کرد و گفت: البته مشکلاتی وجود دارد که باید با همکاری همدیگر این مشکلات را برطرف نماییم. وی گفت که طبق برنامه چهارم، میزان جذب سرمایه گذاری در بنادر باید به ۴۰۰ میلیارد تومان می رسد اما تاکنون بیش از یک هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری انجام گرفته است.

نگاه نو در هم اندیشی

بازبینی همایش‌های دریای و بندری در گفت‌وگو با کارشناسان



نام‌گذاری سال ۱۳۸۸ تحت عنوان «اصلاح الگوی مصرف» از سوی مقام معظم رهبری، تاکید ایشان را بر اهمیت مصرف مدبرانه و عاقلانه منابع کشور نشان می‌دهد و ضروری است این مسئله از حالت نمادین خارج و در راستای تشکیل یک نظام واحد، با نام نظام اصلاح الگوی مصرف قابلیت اجرا، هدایت و نظارت داشته باشد. در غیر این صورت با گسستگی بین این نهضت و نظام و بسنده کردن به طراحی چند راهبرد و سیاست کلی، انحرافات بزرگ‌تری را در این عرصه شاهد خواهیم بود.

در راستای تحقق این شعار، برگزاری سالانه همایش‌های دریایی و بندری در کشور نیز توجه ویژه‌ای را می‌طلبد و باید به دور از هر گونه موازی کاری و الزام بر اجرایی شدن قطعه‌نامه‌های صادره سایر همایش‌ها، در مسیر اهداف برگزاری این هم‌اندیشی‌ها و نیز تبیین قطعه‌نامه‌های صادره گام برداشت.

ماهنامه بندرودریا به منظور انعکاس نظرها و پیشنهادها، دو پرسش ذیل را در مقابل کارشناسان و دست‌اندرکاران همایش‌های دریایی و بندری کشور قرار داد تا به دور از یک سنت، با برنامه‌ریزی و پردازش اطلاعات همایش‌های آتی در حوزه بندرودریانوردی، سنجیده‌تر عمل کنیم.

- کارشناسانی که ما را در این ارزیابی همراهی کردند، عبارتند از:
- دکتر سعید مظاهری، رئیس بخش حمل‌ونقل و تکنولوژی دریایی پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری
 - دکتر حسن قاسمی، مدیر تحصیلات تکمیلی دانشکده مهندسی کشتی‌سازی و صنایع دریایی دانشگاه صنعتی امیرکبیر
 - مهندس محسنعلی گلشنی، مدیرکل بنادر ماهیگیری سازمان شیلات ایران
 - دکتر حمید واعظی، مدیر اسبق روابط عمومی شرکت کشتیرانی بنیاد
 - مهندس داریوش میربلوکی، رییس دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور
 - مهندس محمدرضا اله‌یار، رییس اداره طرح‌های زیربنایی و مهندسی دریایی سازمان بنادرودریانوردی

۱- اثرات و نتایج برگزاری همایش‌های دریایی و بندری، در دهه گذشته را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا این همایش‌ها توانسته‌اند بر اهداف، برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های کلان کشور مؤثر افتند؟ توضیح دهید.

۲- چگونه عمل کنیم تا همایش‌های دریایی، به خروجی‌های فعال و کاربردی‌تر منتج شوند و از میزان چالش‌های موجود در سطوح دولتی و غیردولتی بکاهند؟ (همایش‌های دریایی چگونه می‌توانند بر تغییر روش‌ها و رفتارهای دولتی و غیردولتی اثرگذار باشند؟). توضیح دهید.



- به متخصصان و دست‌اندرکاران.
- ۳- معرفی آخرین روش‌های علمی.
- ۴- ارائه فناوری‌های نوین و چگونگی بکارگیری آنها.
- ۵- انتقال تجارب به دست آمده به دانشجویان رشته‌های دریایی و علاقه‌مندان.
- ۶- طرح مشکلات فعلی دریایی در بخش‌های مختلف و دعوت از متفکران به منظور ارائه راه‌حل‌های مناسب کاربردی.
- ۷- ارائه درس‌های آموخته شده از اجرای پروژه‌های گوناگون دریایی.
- ۸- بررسی شیوه‌های کاربردی نمودن دستاوردهای جدید علمی و فناوری.

با توجه به اهداف کلی اشاره شده، می‌توان نتیجه‌گیری کرد که همایش‌ها به طور مستقیم بر اهداف، برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌ها، نمی‌توانند تأثیر داشته باشند؛ گرچه حضور برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران بخش دریایی در همایش‌های فوق می‌تواند در جهت برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری این بخش مهم، کمک بسزایی نماید.

شناخت توان علمی و فناوری کشور از جمله عوامل مؤثر در برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری بخش دریایی محسوب می‌گردد که یکی از راه‌های شناخت درست و صحیح، برگزاری همایش‌ها است. بنابراین همایش‌های دریایی می‌توانند ضمن توسعه و گسترش دانش و فناوری دریایی در برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری بخش دریایی کشور نیز به طور غیرمستقیم تأثیرگذار باشند.

همایش‌های دریایی گرچه نقش بسزایی در توسعه و گسترش دانش دریایی می‌توانند داشته باشند، اما آنچه که نظر دست‌اندرکاران اجرایی را همواره به خود معطوف ساخته و می‌سازد آن است که چگونه همایش‌های دریایی می‌توانند در ارائه راه‌حل‌های کاربردی و علمی نقش پررنگی داشته باشند.

به عبارت دیگر، چگونه دستاوردهای همایش را می‌توانیم به طور ملموس در جامعه بیرونی دریایی به کار بسته و نتایج آن را مشاهده کنیم. بنده معتقدم همایش‌های دریایی هنوز در ابتدای مسیر به سر می‌برند و برای رسیدن به نقطه مطلوب لازم است اقدامات اساسی صورت گیرد. این اقدامات باید، هم در بخش‌های اجرایی سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی صورت گیرند و هم در موضوعات و نحوه ارائه آنها در همایش از سوی متفکران. در ارگان‌ها و دستگاه‌های اجرایی دریایی، لازم است که مشکلات به طور مشخص و روشن تبیین گردد که لازمه این مهم، نهادینه کردن تجربیات اجرایی گذشته است. استفاده از نیروهای کارآموده و ثبت تجربیات گذشته در سازمان‌ها از ملزومات اساسی در تبیین مشکلات محسوب می‌گردند.



را دنبال می‌کنند. همایش‌های فوق، توانسته‌اند حداقل دست‌اندرکاران دریایی را دور یکدیگر گرد آورده و دستاوردهای آنان را به سمع و نظر شرکت‌کنندگان برساند. گرچه باید اذعان داشت که موضوعات دریایی بسیار متنوع بوده و همایش‌های فوق قادر به پوشش دادن همه آنها نمی‌باشند. از سوی دیگر، همایش‌های دریایی اشاره شده، بیشتر به طرح موضوعات مختلف دریایی در حد و بضاعت شرکت‌کنندگان پرداخته‌اند و تأثیر موفقیت‌آمیزی بر اهداف برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های کلان کشور نگذاشته‌اند.

به طور کلی، اهداف برگزاری همایش‌ها را می‌توان به صورت زیر خلاصه نمود:

- ۱- ایجاد فضای مناسب جهت تبادل نظر بین متخصصان و دست‌اندرکاران موضوعات دریایی.
- ۲- ارائه دستاوردهای علمی و تجربی به دست آمده



سعید مظاهری

تجارب گذشته نهادینه شود

همایش‌های دریایی و بندری در دهه گذشته را می‌توان عمدتاً به همایش‌های دوسالانه مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، همایش‌های سالانه صنایع دریایی، همایش‌های سالانه ارگان‌های دریایی و همایش‌های علوم و فنون دریایی خلاصه کرد. علاوه بر این، دو همایش فراساحل نیز در این مدت برگزار شده است. گرچه همایش‌های فوق به صورت کلی به موضوعات و مسائل مرتبط با دریا و صنایع دریایی می‌پردازند، ولی هر یک از آنها مخاطبان خاص خود را داشته و اهداف به خصوصی

پیشنهاد می‌شود که در همایش‌ها به سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی، فرصتی برای تبیین مشکلات به صورت سازماندهی شده داده شود و یکی از محورهای اصلی هر همایش به ارائه مقالات متخصصان و مسئولان دستگاه‌های اجرایی اختصاص یابد. علاوه بر این لازم است به طور نهادینه شده از متخصصان جهت ارائه راه‌حل‌های مناسب دعوت شود. به عبارت دیگر موضوعات مطرح شده می‌باید تبدیل به پروژه تحقیقاتی با سازوکار مناسب شده و توسط مراکز تحقیقاتی که توانمندی انجام و یا هدایت آن را دارند انجام گیرد. بدیهی است با ارائه نتایج تحقیقات کاربردی که بر این اساس تعریف شده‌اند، همایش‌های دریایی می‌توانند گامی مثبت و مؤثر در جهت کاربردی شدن نتایج همایش‌ها محسوب گردند.

نهادینه کردن تعریف نیازها و طرح آن در همایش‌ها از طرف ارگان‌ها و دستگاه‌های دریایی اجرایی از یک سو و انجام تحقیقات کاربردی منشعب شده از نیازهای تعریف شده از سوی دیگر، توسط مراکز تحقیقاتی توانمند می‌توانند در شیوه تصمیم‌سازی ارگان‌های دولتی و غیردولتی دریایی تغییرات مثبتی را به وجود آورند.

شایان ذکر است که دستگاه‌های اجرایی لازم است که به شیوه تصمیم‌گیری بر پایه نتایج علمی و کارشناسی اعتقاد داشته باشند تا بتوانند نتایج به دست آمده را با اهتمام کامل در بخش اجرایی پیاده نمایند. در هر صورت، نقش بخش اجرایی در تعریف نیازها و طرح مشکلات و اجرایی نمودن راه‌حل‌ها بسیار تعیین‌کننده خواهد بود.



حسن قاسمی

پل ارتباطی صنعت، دانشگاه و مراکز تحقیقاتی

روشن است که همه همایش‌ها؛ از جمله همایش‌های دریایی اهدافی را دنبال می‌کنند که این اهداف باید در راستای برنامه‌های توسعه‌ای کشور و شرایط بین‌المللی کنونی باشند. برگزاری این‌گونه همایش‌ها نه تنها یک فرصت طلایی در ایجاد حلقه مفقوده بین صنعت، دانشگاه و ارگان‌های دریایی است، بلکه می‌تواند فضایی را فراهم آورد که در آن از کلیه صاحب‌نظران به منظور نقد و بررسی وضعیت موجود، تجزیه و تحلیل برنامه‌های آتی و روشن شدن مسیر و جهت‌گیری سیاست‌ها و ارائه پیشنهادات جدید برای برطرف کردن موانع

استفاده شود.

در سال‌های اخیر شاهد برپایی چندین همایش دریایی به طور منظم بودیم که غالباً شامل دو جنبه علمی و عمومی هستند. جنبه علمی آنها شامل؛ ارائه مقالات و تحقیقات انجام شده در زمینه‌های مختلف دریایی است و جنبه عمومی آنها نیز با حضور مدیران و دست‌اندرکاران صنعت دریایی به نقد و بررسی چالش‌های این صنعت می‌پردازد. به نظر می‌رسد هر دو جنبه این همایش‌ها به طور مجزا و در حد قابل قبولی اجرا شده است، اما آنچه که مهم است ارتباط میان این دو قسمت می‌باشد که چندان مشخص به نظر نمی‌آید.

یکی از مهم‌ترین اهداف یک همایش، می‌تواند نشان دادن توانایی علمی محققان و به کار گرفتن آن در صنعت باشد. متأسفانه بنده در چندین دوره و با ارائه مقاله و کارهای تحقیقاتی که اغلب جنبه‌های کاربردی نیز داشته‌اند، هنوز پیشنهادی از سوی نهاد یا مرکزی دریافت نکرده‌ام. به نظر من این همایش‌ها باید به عنوان یک پل ارتباطی مناسب بین صنعت، دانشگاه و مراکز تحقیقاتی عمل کنند. یعنی اگر محقق، روش و یا طرحی را ارائه داد، صنایع از آن استقبال کنند و همکاری‌های دو بخش را به هم پیوند بزنند.

بنده معتقدم همایشی می‌تواند مفید باشد که صنعت از آن بهره بیشتری ببرد. به طور کلی موارد ذیل باید در اهداف همایش‌ها دیده شود؛

۱- ارائه آخرین تحقیقات علمی، پیشرفت‌ها و دستاوردها. در این زمینه باید راهکارهای مناسبی جهت تشویق و ترغیب اساتید دانشگاه و محققان کشور برای شرکت در این همایش‌ها در نظر گرفته شود.

۲- حضور پررنگ‌تر مدیران ارشد و اعلام مشکلات تکنیکی و اجرایی و ایجاد فضایی برای ارائه خواسته‌ها و نظرات افراد و شرکت‌های فعال در این زمینه و در نهایت، استفاده از نظرات و راهکارهای ارائه شده.

۳- همکاری میان محققان و مدیران به منظور اجرایی نمودن و بکارگیری خروجی‌های تحقیقات در صنعت.

۴- میزگردهای علمی و تخصصی توسط اساتید دانشگاه‌ها و مدیران ارشد دستگاه‌ها.

۵- جدی گرفتن تشکیل کارگاه‌های آموزشی و نمایشگاه‌های تخصصی در کنار برگزاری همایش‌ها.

۶- دعوت از محققان برجسته خارجی در همایش‌های سالانه، جهت ارائه دستاوردهای خود و برگزاری کارگاه‌های آموزشی و سمینارهای تخصصی توسط این افراد.

۷- برگزاری همایش‌ها به صورت تخصصی به

منظور جلوگیری از انجام فعالیت‌های موازی. شایان ذکر است؛ اصلاح الگوی مصرف در برگزاری این‌گونه همایش‌ها، کاهش تعداد همایش‌های برگزار شده نیست، بلکه توجه به افزایش کیفیت و تلاش در جهت بهره‌برداری بیشتر از این‌گونه فرصت‌هاست.



محسنعلی گلشنی

غناي کیفی همایش‌های دریایی

همایش ارگان‌های دریایی با پیشینه برگزاری هفده همایش سالانه، یکی از مهم‌ترین همایش‌های کاربردی کشور است که توانسته با گذر از فراز و نشیب‌ها، تجربه موفقی را پشت سر گذارد.

گردهمایی کلیه دست‌اندرکاران صنایع دریایی در این همایش چند روزه، از چند نظر، قابل اهمیت است که از مهم‌ترین آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- رویارویی چهره‌به‌چهره مدیران و کارشناسان ارگان‌های دریایی و برقراری ارتباط نزدیک میان آنها.

۲- بررسی مهم‌ترین مشکلات ارگان‌های دریایی.

۳- ارائه چالش‌های مطرح شده بین ارگان‌های دریایی در قطعنامه همایش.

۴- مبادرت دبیرخانه همایش نسبت به پیگیری بندهای قطعنامه طی یک سال و تعریف رابطه جدید میان ارگان‌های دریایی در این خصوص.

۵- سوق دادن سالانه فضای کشور از طرق مختلف از جمله مطبوعات، رسانه‌ها و... به سمت مسائل دریایی.

۶- ایجاد فضایی برای نمایان ساختن فرصت‌های قابل توجه دریایی کشور (وجود بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر سواحل دریایی در شمال و جنوب، ناوگان دریایی، منابع و ذخایر دریایی و...).

موقعیت استثنایی جمهوری اسلامی ایران به لحاظ جغرافیای سیاسی و... موقعیت گرانمایی را جهت بهره‌برداری پایدار از فرصت‌های بین‌المللی در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل فراهم آورده است. از این‌گذر نقش حمل‌ونقل دریایی، استثنایی و طلایی محسوب می‌شود. همچنین بهره‌برداری پایدار از ذخایر دریایی از جمله نفت و گاز و همچنین آب‌زیان دریایی و... بر موقعیت ویژه دریایی ایران در بین کشورهای مطرح افزوده است. همه این ظرفیت‌ها، ما را برآن می‌دارد تا نسبت به هماهنگی و تعامل در مسائل جاری بین ارگان‌های



غناي کيفي بخشيد. با توجه به اينکه سال جديد از طرف مقام معظم رهبري سال اصلاح الگوي مصرف نامگذاري شده است، بايد توجه ارگان‌هاي دريائي به چند موضوع معطوف گردد:

۱- افزايش نقش ارگان‌هاي دريائي در تدوين برنامه پنجم اقتصادي، اجتماعي و فرهنگي کشور و توجه جدي به برنامه ايران ۱۴۰۰.

۲- افزايش نقش ارگان‌هاي دريائي در تبديل اقتصاد نفتي به اقتصادي که بر پايه ظرفيت‌هاي حمل‌ونقل دريائي در منطقه و جهان و بهره‌برداري شايسته از ذخاير آبريان استوار باشد.

۳- افزايش نقش ارگان‌هاي دريائي در استفاده از ظرفيت‌هاي صنايع دريائي کشور.

۴- افزايش نقش ارگان‌هاي دريائي در استفاده از ظرفيت‌هاي نيروي انساني به عنوان مهم‌ترين سرمايه توسعه‌ي کشور.

۵- نقش ارگان‌هاي دريائي در تحقق اصل ۴۴ و ميزان برون‌سپاري وظيف تصدي‌گري دولت به بخش خصوصي و کيفي کردن فعاليت‌هاي حاکميتي.

۶- افزايش نقش ارگان‌هاي دريائي در ايجاد امنيت دريائي و حاکميت ملي.

۷- افزايش نقش ارگان‌هاي دريائي در استفاده پايدار از منابع دريائي و حفظ محيط‌زيست پايدار دريائي.

۸- افزايش نقش ارگان‌هاي دريائي در بهره‌برداري پايدار از فرصت‌هاي منطقه‌اي، ملي و بين‌المللي.

بنابراين بايد نگاه ارگان‌هاي دريائي به گونه‌اي تنظيم شود که سهم اين ارگان‌ها، متناسب با ظرفيت‌هاي دريائي تعريف و اين نقش به صورت جهشي و با رويکرد جهاني افزايش يابد. به گونه‌اي که در اين راستا، سياست‌هاي دريائي متناسب با اين ظرفيت‌ها به سواحل و مناطق ساحلي معطوف گردد. براي رسيدن به اين مهم بايد با همتي بلند و همه‌جانبه در تحقق سواحل دريائي کشور به عنوان پايخت دريائي نقش‌آفريني کنيم و با همت و اميد و برنامه چشم‌انداز افق ايران ۱۴۰۰ را جامه عمل پوشانده مشروط به اينکه شعار "ما مي‌توانيم" را همه با هم سردهيم.



حميد واعظي

همایش‌ها کاربردی تر شوند

سال ۱۳۸۸ از سوی مقام معظم رهبري، سال اصلاح الگوي مصرف ناميده شد. اين نامگذاري با توجه به

مرتبط با مسائل مختلف و همچنين سياست‌ها و راهبردها همت گماريم.

اين هماهنگي‌ها با محوريت حمل‌ونقل دريائي مي‌تواند بخش‌هاي زير را شامل شود:

۱- مسائل حوزه دريائي بايد به عنوان مسائل درون بخشي در مجموعه ارگان‌هاي دريائي هماهنگ شود.

۲- با توجه به ارتباط تنگاتنگ حوزه حمل‌ونقل با يکديگر، لزوم اين هماهنگي با ساير بخش‌ها به شدت احساس مي‌شود. به گونه‌اي که اين توسعه بايد متناسب پيش رود.

۳- ارتباط مسائل دريائي با بخش‌هاي غيردريائي بايد بصورت جدي در دستور کار قرار گيرد. (دستگاه‌هاي نظير قوه قضائيه، گمرک، نيروي انتظامي، وزارت تعاون، وزارت کار، استناداري‌ها و شوراي عالي مناطق آزاد و...).

همايش ارگان‌هاي دريائي در يک حرکت رو به جلو توانسته است فضايي به وجود آورد تا ارگان‌هاي دريائي به اين هماهنگي بيش از پيش احساس نياز کنند و اين نياز، هر ساله بيشتر مورد توجه قرار مي‌گيرد و تصويري روشن‌تر از مسائل دريائي نمايان مي‌شود. پيام رئيس‌جمهور محترم به همايش چهاردهم، نقطه عطفی در حرکت مستمر همايش بود و اينکه دست‌اندرکاران همايش چقدر توانسته‌اند از اين فرصت استفاده کنند، مسئله ديگري است که بايد مورد بررسي قرار گيرد.

ولي اين مسئله که نظام و دولت جمهوری اسلامی، حساسيت ويژه‌اي نسبت به دريا دارند را همه به آن اذعان دارند که تبلور آن در پيام عالي‌ترين مقام اجرائي کشور به منصف ظهور رسیده است. همچنين حضور نمايندگان و روساي کميسيون‌هاي مختلف مجلس شوراي اسلامي و همچنين حضور ديگر مسئولين عالي رتبه کشور در حفظ جايگاه و موقعيت اين همايش تأثير بسزايي داشته و دارد. به نظر مي‌رسد بايد اين همايش به دو دوره تاريخي و کاري تقسيم شود:

۱- دوران شناخت ارگان‌هاي دريائي از يکديگر و ايجاد هماهنگي بين ارگان‌هاي دريائي اعم از دولتي و خصوصي.

۲- دوران پرداختن به مسائل راهبردي و فراملي و بين‌المللي با تأمل در پيشينه‌ي همايش‌هاي برگزار شده.

در سال‌هاي گذشته اين نتيجه حاصل شده است که در همايش‌هاي برگزار شده، هماهنگي جاري بين ارگان‌هاي دريائي از رونق مضاعفي برخوردار بود و در گذر از اين دوران به رويکرد جديدي رسیده‌ايم. اين رويکرد، خوشبختانه طی چند سال گذشته قوت گرفته که بايد به آن عنایت ویژه داشت و به آن



شرایط اقتصادی داخل و خارج از کشور مناسب‌ترین حرکتی بود که می‌تواند جدا از مدیریت بحران به رفتارهای فردی و جمعی در استفاده بهینه از منابع و انرژی سامان دهد. از نگاه منطق و شریعت اسلام نیز تغییر و تحول در راستای اصلاح الگوی مصرف و جلوگیری از مصرف بی‌رویه مورد تأکید قرار گرفته است. این تأکید از آنجا ناشی می‌شود که رشد اقتصادی کشور مستلزم ارتقای بهره‌وری، صرفه‌جویی و استفاده بهینه از منابع است، چرا که ثروت‌های ملی، متعلق به همه نسل‌هاست و نسل حاضر حق ندارد به گونه‌ای از این منابع استفاده کند که مانع از بهره‌مندی آیندگان شود.

اصلاح الگوی مصرف، طبق بیانات صریح مقام معظم رهبری، نیازمند اصلاح نوع نگاه نسبت به این مقوله در بین همه مسئولین تراز اول و میانی و همچنین بدنه جامعه است. اصلاح الگوی مصرف امری است دراز مدت، که باید دغدغه دائمی همگان باشد و نباید تب و تاب آن با گذشت چند هفته و چند ماه فرو نشیند.

فرهنگ‌سازی، اولین و سخت‌ترین گام در رعایت الگوی مصرف است که نیازمند تقویت مکانیسم‌های فرهنگ‌سازی است. استفاده بهینه از منابع، مدیریت زمان، دوری از اسراف و تبذیر، رعایت قناعت، دقت در مصرف منابع و اهتمام به افزایش بهره‌وری، یک اخلاق، فرهنگ، تربیت و یک سبک زندگی است که باید در باورها و بینش مردم ریشه‌دار شود.

برگزاری همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی و تهیه نظام‌نامه برگزاری آن به منظور استفاده بهینه از امکانات و فرصت‌ها در جهت عمل به برنامه اصلاح الگوی مصرف، امری است ضروری که توجه خاص می‌طلبد. باید به گونه‌ای عمل شود که کمیت همایش‌ها در اولویت قرار نگیرد، بلکه محتوا و کاربردی شدن آنها اهمیت دارد. لازم است همایش‌های متعدد دریایی که در سال‌های گذشته برگزار شده است، توسط کارگروه‌های ویژه‌ای مورد بررسی دقیق قرار گیرد و نقاط قوت و ضعف و همچنین فرصت‌ها و تهدیدهای آن براساس مدل SWOT بررسی شود. بدیهی است با توجه به سوابق امر و بهره‌گیری مناسب از تجربیات گذشته، می‌توان شاهد کاربردی‌تر شدن این گونه نشست‌ها بود.

به طور کلی اثرات و نتایج برگزاری همایش‌های دریایی و بندری در سال‌های گذشته را می‌توان مثبت ارزیابی نمود و دستاوردهای مثبت و هماهنگی میان ارگان‌های دریایی کشور و متولیان امر را نتیجه برگزاری چنین همایش‌هایی دانست. درخصوص صنایع دریایی نیز شاهد دستاوردهای مؤثری هستیم، از جمله تصویب لایحه حمایت از

صنایع دریایی کشور که افق روشنی پیش‌روی این صنعت در کشور گشوده است.

یکی از نکاتی که باعث استمرار و تداوم همایش‌های دریایی گردیده، پیگیری‌های جدی و اجرایی شدن بندهای قطعنامه‌های صادره، توسط دبیرخانه دائمی همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور است و با توجه به ساختار و رویکرد جدید دبیرخانه و نیز تشکیل کارگروه‌های تخصصی و همچنین با حمایت‌های مدیریت ارشد سازمان بنداردورینوردی می‌توان در آینده شاهد موفقیت‌های چشمگیری بود.



داریوش میربولکی

مسئولان پذیرای انتقاد باشند

برگزاری همایش‌ها و سمینارهای تخصصی به عنوان محلی جهت تضارب آراء و بحث و بررسی مسائل و چالش‌های پیش‌روی با حضور حداکثری صاحب‌نظران و اندیشمندان جامعه دریایی کشور در فضای دوستانه و مسالمت‌آمیز، توانسته است مشکلات و مسائل موجود در جامعه دریایی کشور را مرتفع سازد و از این بابت باید قدردان برگزارکنندگان همایش‌های گذشته باشیم، اما برگزاری هر همایش و فعالیتی در راستای چشم‌انداز، سیاست‌ها و اهداف برگزارکنندگان آن همایش تجلی می‌یابد.

بر این مبنای هر همایش به بخشی از مسائل و چالش‌های پیش‌روی جامعه دریایی اشاره دارد و درصد حل‌وفصل آن خواهد بود. متأسفانه به دلیل گستردگی جامعه دریایی و توزیع مسئولیت‌ها در وزارتخانه‌ها و سازمان‌های متفاوت، هنوز همایش‌های جامعه دریایی نتوانسته‌اند بر اهداف، برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های کشور که گاهی ریشه در پارادایم‌ها و استراتژی‌های خشکی محور مدیریت کلان کشور دارد، تأثیرات چشمگیری بگذارند.

البته فضای عمومی تصمیم‌گیری نیز، محدود به فضای خشکی محور موجود و بررسی موارد با عوامل تعریف شده قبلی خواهد بود که به هیچ وجه نخواهد توانست جایگاه ارزنده دریایی کشور و توانمندی‌های بالقوه کشور را بالفعل کند و در نهایت جامعه دریایی به نقاط موردنظر در برنامه توسعه دست پیدا نخواهد کرد.

بنابراین با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری درخصوص تعیین شعار اصلاح الگوی مصرف در سال ۱۳۸۸، ضرورت برنامه‌ریزی مجدد جهت برگزاری



محمدرضا اله یار

مشارکت بخش خصوصی بیشتر شود

در سال‌های گذشته چندین همایش بین‌المللی و ملی در سطح کشور برگزار شده است که از شاخص‌ترین این همایش‌ها می‌توان به برگزاری پنج دوره همایش بین‌المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (Icopmas) و چهار دوره همایش ملی ایمنی در بنادر توسط سازمان بندرودریانوردی و نیز همایش‌های دیگر نظیر علوم و فنون دریایی، هیدرولیک، صنایع دریایی و... توسط سایر انجمن‌ها و ارگان‌های دریایی دیگر اشاره کرد.

روشن است هر یک از این همایش‌ها با توجه به موضوعات مورد بررسی، دامنه و گستردگی مخاطبین، تبلیغات قبل و انتشار نتایج حاصله بعد از برگزاری و ارگان برگزارکننده به نوبه خود تأثیر خود را بر پیشرفت علم و دانش دریایی بر جای گذارده‌اند و بدون شک تأثیرات آن بر جامعه دریایی و بندری مشهود است. اما در مقام مقایسه تنها برخی از این همایش‌ها با اهداف مشخص توانسته‌اند بر برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های کلان کشور مؤثر واقع شوند. اکثر همایش‌ها متأسفانه بنا به دلایلی نظیر انحراف در اهداف، پرداختن به مباحث و موضوعات تئوریک محض و نه کاربردی، بخشی‌نگری و نه ملی‌نگری و گاهی با نحوه اجراء، از این مهم دور مانده‌اند.

یکی از راه‌های مؤثر در برخورداری خروجی هر چه کاربردی‌تر همایش‌ها، زمینه‌سازی جهت افزایش مشارکت و حضور هر چه بیشتر بخش خصوصی در این گونه همایش‌ها است. این حضور باید به گونه‌ای باشد که بخش خصوصی نه تنها خود را متولی و ذی‌نفع برگزاری همایش، بلکه استفاده‌کننده اصلی نتایج بداند. در همین راستا، ارگان‌های دولتی نیز علاوه بر پشتیبانی همه‌جانبه همایش‌ها، ضروری است با تعریف مشکلات و اهداف آتی و پشتیبانی و تشویق طرح‌های تحقیقاتی کاربردی، همایش‌ها را هر چه بیشتر به سمت دریافت نتایج کاربردی و مفید هدایت کنند.

یکی دیگر از مشکلات موجود، عدم هماهنگی بین دبیرخانه همایش‌ها، جهت تنظیم زمان و موضوعات همایش مربوطه می‌باشد که این امر متأسفانه سبب بروز نابسامانی در این گونه همایش‌ها شده که لازم است متولیان امر با سعه صدر نسبت به رفع این معضل که بدون شک سبب اتلاف منابع نیز می‌گردد، اقدام کنند. ■

قطعه‌نامه همایش که ماحصل ساعت‌ها پرسش و پاسخ و نقدهای سازنده در پنل ارائه مقالات، میزگردها و کارگروه‌های تخصصی می‌باشد، خواهند توانست با تشکیل هسته‌های پیگیری، موارد را اخذ و خروجی را تقدیم کلیه آحاد جامعه دریایی کشور کنند.

همچنین برگزاری میزگردهای پرسش و پاسخ در هر پنل و با حضور حداکثری مقالات جامعه دریایی کشور به صورت متناوب در حین برگزاری همایش، نشست‌های مطبوعاتی مسئولان با ارباب جراید و رسانه‌های مختلف، برگزاری کارگروه‌های تخصصی صاحب‌نظران حوزه دریایی کشور، نمایشگاه توانمندی‌های موجود در داخل کشور، انتشار و توزیع کتب و مقالات جامع دریایی و بسیاری از موارد دیگر خواهد توانست به کاربردی کردن و خروجی محور بودن همایش تأثیر بسزایی داشته باشد.

بنابراین در این فضا و با این عوامل رفتار مدیران دولتی و غیردولتی با یکدیگر هماهنگ می‌گردد، زیرا همگی به دنبال حل و فصل مسائل با استفاده از تفکر جمعی مبتنی بر اصول و ارزش‌های تعریف شده آن همایش خواهند بود.

سمینارها و همایش‌ها کمتر، ولی با ذینفعان بیشتر و تعیین اهداف متعالی در جهت تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و برنامه چهارم و پنجم توسعه کشور امری ضروری به نظر می‌رسد.

هر تغییری در ابتدا مستلزم تغییر در باور افراد آن جامعه خواهد بود. تغییر باور از برگزاری همایش نزد ذینفعان، به نحوی که افراد خود را برای حضور در میدانی به منظور معرفی و دفاع از عملکردشان ببینند و استفاده از تفکر جمعی را در راستای پیشبرد فعالیت خود تلقی نمایند، به جای آنکه به دنبال تخطئه و رقابت‌های ناسالم و هدر دادن سرمایه‌های ارزشمند یکدیگر باشند.

لازم است این تغییر باور، در فکر و ذهن مدعوین، برگزارکنندگان، مهمانان ویژه و حامیان و کلیه دست‌اندرکاران همایش، ساری و جاری گردد به طوری که مسئولان یک مجموعه خود را آماده تندترین انتقادات کنند و به دنبال پیدا کردن راهکار مقتضی در یک فضای سالم و دوستانه باشند و کارشناسان نیز درصدد تجزیه و تحلیل مسائل و بررسی آن در اتاق‌های فکر و سپس ارائه راه‌حل‌های خلاقانه و بدیع باشند.

در این بین، نقش برگزارکنندگان همایش بسیار ارزنده است که با مستند کردن وقایع و درج آن در



بررسی کم و کیف سوخت‌رسانی دریایی، در گفت و گو با محمدرضا اشکرینز

نیاز امروز، ضرورت فردا

اشاره

خلیج فارس با عضویت کشورهای ایران، عربستان، عراق، بحرین، قطر و امارات، پابانه‌ی ساحلی بزرگی است که علی‌رغم برخورداری از توانمندی‌های مطلوب برای پاسخ‌گویی به بازار پرجمعیت منطقه، بزرگ‌ترین مرکز استخراج، تولید و صدور انرژی به جهان نیز می‌باشد. همین عوامل است که باعث شده این آبراه، روزانه شاهد تردد شمار بالایی از شناورهای عظیم اقیانوس پیما در انواع گوناگون باشد. بی‌دلیل نیست که کشتی‌ها بنادر این حوزه را به عنوان مبدأ و یا مقصد انتخاب کرده‌اند. بدیهی است که شناورهای باد شده، با توجه به بُعد مسافتی که طی می‌کنند، نیازهای فوری و فوتی خود از قبیل، سوخت، آب آشامیدنی، مواد غذایی و نیز سایر اقلام تدارکاتی را در لنگرگاه‌های این خلیج تأمین نمایند. پاسخ‌گویی به این نیازها در کنار ارائه خدمات دریایی و بندری مطلوب، خود باعث ایجاد صنعتی گردیده که ضمن اشتغال‌زایی، درآمد بالایی را نصیب امارت‌نشین‌های حاشیه جنوبی نموده است. هر چند این همسایگان، دیرینه‌ی دریانوردی‌شان محدود به چند دهه اخیر می‌شود و حتی تدارکات قابل عرضه خود را از ایران تأمین می‌نمایند.

مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان در گفت‌وگو با بندرودریا به بررسی صنعت بانکرینگ می‌پردازد و از چگونگی آن در خلیج فارس می‌گوید. محمدرضا اشکرینز معتقد است هر چند کشورمان به تازگی در این میدان حضور یافته، اما با حمایت‌های مناسب می‌تواند سهم واقعی خود را از این بازار رقابتی دریافت نماید.





• ارزیابی بانکرینگ سوخت

عملیات سوخت‌رسانی، تعمیرات کشتی، تأمین آذوقه، ارائه خدمات پزشکی و سایر خدمات قابل عرضه در تعریف بانکرینگ قرار می‌گیرند. بانکرینگ به عنوان یک صنعت استراتژیک، دست‌آوردهای مهمی نظیر کسب اعتبار جهانی، اشتغال‌زایی و ارزآوری را در پی دارد. البته با راهکارهای ابتدایی و غیراصولی نمی‌توان در حوزه بانکرینگ وارد شد، آن هم در جهانی که با سرعت در حال تغییر است و کسی در این بین برنده می‌شود که دارنده علم روز و سرمایه کافی باشد.

سواحل خلیج فارس با توجه به تردد زیاد کشتی‌های تجاری و نظامی و تعداد کم شرکت‌هایی که امور بانکرینگ را انجام می‌دهند، نیازمند توجه‌های خاص است تا این فرصت اقتصادی به سودآوری نزدیک شود.

• توزیع رقابتی بانکرینگ سوخت

در حال حاضر کشتی‌هایی که در آبراهه خلیج فارس در حال تردد هستند، عمدتاً سوخت خود را از بندر فجیره و اخیراً نیز از کشورمان که کمتر از ۲۰ درصد بانکرینگ را به خود اختصاص داده است، تهیه می‌کنند.

از جمله مزیت‌های منحصر به فرد کشورمان می‌توان به مرز آبی طولانی در حدود ۲۱۰۰ کیلومتر در خلیج فارس و دریای عمان و برخورداری از بنادر زیاد و استراتژیک همچون بندر شهید رجایی، عسلویه، چابهار، قشم، خارک و... اشاره کرد. باید

ادعان داشت ظرفیت‌های خوب و مناسبی به منظور گسترش این صنعت سودآور در کشور وجود دارد که می‌توان با ایجاد تأسیسات زیرساختی و همچنین تهیه و تدوین برنامه‌های دقیق و اصولی در بنادر به منظور استفاده مناسب از امکانات موجود، به جایگاه واقعی و شایسته در این صنعت دست یابیم.

هم‌اکنون در هر ساعت ۵ فروند کشتی از خلیج فارس عبور می‌کند، (یعنی هر ۱۲ دقیقه یک کشتی) بنابراین فرصت مناسبی برای کسب درآمد از طریق سوخت‌رسانی، فروش آب، غذا و تعمیرات کشتی و سایر خدمات موجود است. بندر فجیره که ۴۰ مایل از خطوط بین‌المللی کشتیرانی فاصله دارد، از این طریق بیش از ۴ میلیارد دلار در سال درآمد دارد، در حالی که بنادر ایران به خصوص بندر شهید رجایی، خلیج فارس و قشم در ۵ مایلی آبراهه بین‌المللی کشتیرانی، موقعیت برتری برای ارائه این خدمات دارند و با احداث تأسیسات سوخت‌رسانی قادر خواهند بود سالانه معادل ۸ تا ۱۰ میلیون تن نفت کوره به کشتی‌های عبوری بفروشند و با ارائه خدمات جنبی، درآمد ارزی قابل ملاحظه‌ای نصیب خود نمایند.

• سابقه بانکرینگ سوخت

عملیات سوخت‌رسانی از قدیم‌الایام به صورت سنتی در محدوده سواحل خلیج فارس وجود داشت، اما شکل امروزی و حرفه‌ای آن از اوایل

جنگ تحمیلی عراق در بندر فجیره امارات آغاز شد. هم‌اکنون فجیره در سوخت‌رسانی خلیج فارس حرف اول را می‌زند و در جهان نیز به عنوان دومین کشور ارائه‌کننده خدمات مطرح است. کشور ما نیز در سال‌های اخیر پا به این عرصه نهاده و در این مدت نسبتاً کوتاه تأثیرات خوب و مهمی را در منطقه از خود به جای گذاشته است.

• اثرات بانکرینگ سوخت

با توجه به این که در آبراهه تنگه هرمز، سالانه حدود ۴۵ هزار کشتی تردد دارد، این تعداد شناور به میزان حداقل ۲۰ میلیون تن سوخت نیازمند است. در صورتی که با ایجاد بسترهای مناسب در بنادر جنوبی می‌توان بیش از نیمی از این تعداد کشتی را برای دریافت سوخت، آب، آذوقه، خدمات پزشکی و سایر خدمات قابل ارائه جذب نمود که ضمن اشتغال‌زایی به صورت مستقیم و غیرمستقیم و ارزآوری، باعث رونق سایر بخش‌های تولیدی و خدماتی که به نحوی با این صنعت در ارتباط هستند، خواهد شد.

• مناسب ترین نقاط بانکرینگ سوخت

آبراهه خلیج فارس به عنوان شاهراه عبوری کشتی‌ها مطرح است و با توجه به اینکه بیش از ۴۰ درصد نفت خام جهان از این آبراه و عمدتاً از تنگه هرمز حمل و تأمین می‌شود، اهمیت بنادر نزدیک این تنگه بیش از پیش بدیهی می‌گردد. بنابراین به



موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی بندر شهید رجایی، مجاورت آن با پالایشگاه بندرعباس و کیفیت مناسب سوخت تولیدی در ایران، دسترسی آن به راه آهن جمهوری اسلامی ایران، برخورداری از مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر، اراضی پشتیبانی مناسب جهت استقرار شرکت های بانکر کننده و... موجب شده است تا طی سال های گذشته سهم قابل توجهی از بازار بانکرینگ منطقه به شرکت های ایرانی فعال اختصاص یابد و انتظار می رود این روند در سال های آتی افزایش یابد.

دسترسی شرکت های بانکر کننده به سوخت ترانزیتی از آسیای میانه.
- گمرک جمهوری اسلامی جهت تسریع در امور مربوط به ترخیص فرآورده های نفتی مورد استفاده توسط شرکت های بانکر کننده.
- سازمان بندرودریانوردی با ایجاد هماهنگی بین سازمان های مختلف و تسریع در امور مربوط به شناورهای سوخت رسان.
- سازمان بندرودریانوردی از جهت نظارت بر

طور طبیعی هر چه فاصله مراکز ارائه خدمات بانکرینگ به مسیرهای اصلی تردد شناورها در منطقه خلیج فارس کمتر باشد، موجب جذب بیشتر کشتی های متردد خواهد شد. خوشبختانه سواحل شمالی خلیج فارس در محدوده استان هرمزگان از این موقعیت استراتژیک برخوردارند.

اقدامات ویژه ای که طی چند سال گذشته از طرف سازمان بندرودریانوردی انجام شده است موجب جذب سرمایه گذاری های قابل توجهی از بخش خصوصی به منظور توسعه و رونق این صنعت گردیده و طی همین مدت کوتاه بخش قابل توجهی از بازار سوخت رسانی در منطقه، در اختیار شرکت های سرمایه گذار ایرانی قرار گرفته است. البته مانند سایر صنایع، توجه به نظرات مشتری از اهم مسائل قابل توجه می باشد و شرکت های فعال در این صنعت باید توانایی ارائه خدمات مذکور به کشتی های متردد در منطقه و مکان و زمان مورد نیاز را داشته باشند. از این منظر استقرار شرکت های سوخت رسان در سایر بندر جنوبی کشور نیز می تواند تکمیل کننده جریان خدمت رسانی باشد. برای انجام این پروژه زیرساخت های ساخت افزاری و نرم افزاری لازم است که با حمایت دولت تا حدود قابل توجهی فراهم شده است، ارائه خدمات بانکرینگ در منطقه باید به گونه ای باشد که کشتی های متردد از بابت ارائه یا ثبات اینگونه خدمات احساس امنیت کنند و بدین منظور شرکت های فعال در این امر باید به امکانات ساخت افزاری از جمله شناورهای سوخت رسان مناسب، امکانات اطلاع رسانی، کارکنان کاردان و حمایت های لازم، امکان دسترسی به سوخت مورد نیاز شرکت ها، اصلاحات لازم در زمینه قوانین و مقررات، همکاری ارگانهای مؤثر در این زمینه و...

- **حمایت متولیان صنعت حمل و نقل دریایی**
کلیه سازمان ها و ارگان های دخیل در امر بانکرینگ باید شرکت های فعال در این صنعت را در ارائه خدمات ایمن، مناسب، ارزان و با ثبات یاری کنند که از جمله این نهادها می توان به موارد زیر اشاره کرد:
- وزارت نفت و شرکت پالایش و پخش فرآورده های نفتی در جهت تأمین سوخت برای شرکت ها با حداقل بروکراسی و با قیمت های رقابتی.
- سازمان های مالی و بانک ها جهت تأمین نقدینگی شرکت ها با حداقل بروکراسی.
- راه آهن جمهوری اسلامی ایران به منظور

فرصت‌ها منتظر نخواهند ماند

یادداشتی بر رقابت منطقه‌ای در خلیج فارس

حسن یگانه



مجتمع بندری شهید رجایی با توجه به موقعیت مناسب جغرافیایی و اتصال به شبکه ریلی کشور و همچنین ارتباط با فرودگاه بین‌المللی بندرعباس با دارا بودن انبارهای سی‌اف‌اس، صادرات، ترانزیت و نگهداری کالاهای خطرناک دارای چنان خدماتی است که در حال حاضر می‌تواند بیش از یک میلیون و چهار صد هزار کانتینر را در سال بپذیرد. یعنی هم‌اکنون بیش از ۹۵ درصد از کانتینرهای وارده و صادره کشور از این منطقه ویژه عبور می‌نماید. در حالی که حجم کانتینری بنادر کشور در سال ۸۴ از مرز ۱/۴ میلیون TEU گذشته است. تنها دو بندر جبل‌علی و بندر رشید در دبی تا پایان سال ۲۰۰۵ میلادی نزدیک به ۸ میلیون کانتینر تخلیه و بارگیری کرده‌اند.

این رقم در سال ۲۰۰۲، ۴/۱ میلیون TEU بود که ظرف مدت سه سال حجم کار دو برابر شده است. علاوه بر این در بخش تجهیزات نیز با خریدهای عمده تعداد دستگاه‌های گنتری کرین و RTG را به شدت افزایش داده است. مدیریت بنادر دبی به این حد نیز قانع نبوده و برای توسعه هرچه بیشتر ظرفیت و حجم عملیات بندری به خصوص عملیات کانتینری، تصمیم به ساخت بندر جبل‌علی ۲ در کنار جبل‌علی ۱ گرفته است که با بهره‌برداری از آن پنج میلیون TEU به حجم عملیات کانتینری دبی افزوده خواهد شد. استراتژی مدیریت بنادر دبی تنها سرمایه‌گذاری در جبل‌علی نیست، بلکه آماده‌سازی بندر فجیره نیز در دستور کار قرار گرفته تا در ایام پرتراфик مشتریان بندر جبل‌علی را به سوی آن سوق دهد. این در حالی است که یکی از بزرگ‌ترین معضلات بنادر جمهوری اسلامی ایران رسوب کانتینر (معطلی کانتینرها) می‌باشد.

علاوه بر امارات متحده عربی، عربستان سعودی، عمان، بحرین، کویت و به تدریج حتی عراق هم در حال ورود به عرصه رقابت در حوزه حمل‌ونقل دریایی هستند. به عنوان مثال بندر خلیفه بن سلمان بحرین آماده بهره‌برداری است که ظرفیت ۱۵۰ هزار TEU بندر مینا فعلی را به چندین برابر افزایش خواهد داد. همچنین شرکت هنگ‌کنگ هاچیسون که مدیریت و عملیات اجرایی بندر دمام عربستان سعودی را به عهده دارد، به تازگی اعلام کرده است که ۸۰ میلیون دلار برای افزایش ظرفیت بندر از ۸۰۰ هزار TEU به ۲ میلیون TEU سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

بندر سلاله در عمان با ظرفیت فعلی ۲/۸ میلیون TEU دومین بندر خاورمیانه محسوب می‌شود و قرار است در ۵ سال آینده ظرفیت آن به ۴/۴ میلیون TEU برسد. نمونه‌های بالا به خوبی نشان‌دهنده این امر هستند که ظرفیت بنادر حوزه خاورمیانه و خلیج فارس به طرز شگفت‌آوری در حال افزایش است. دولت‌های منطقه کاملاً به این امر واقفاند که توسعه و تجهیز بنادر کشورهاشان جزء ملزومات توسعه پایدار و رشد اقتصادی است. از آن مهم‌تر دولت‌های منطقه علاوه بر آگاهی از این امر به سرمایه‌گذاری و مدیریت سرمایه‌گذاری آگاهی دارند.

آمار رشد حجم فعالیت کانتینری بنادر جمهوری اسلامی ایران در مقایسه با کشورهای کوچک همسایه که مرزهای آبی‌شان قابل مقایسه با ایران نیست، رقمی اندک است. میزان رشد بنادر منطقه در حدی است که بیم آن می‌رود جمهوری اسلامی ایران در آینده جایگاه خود در عملیات بندری منطقه را نیز از دست بدهد. جمهوری اسلامی ایران در صورت جدی نگرفتن توسعه و تجهیز بنادر خود، ممکن است برای همیشه نقش تاریخی‌اش در اقتصاد و ترانزیت کالا در خلیج فارس را از دست بدهد.

ارائه خدمات ایمن و مناسب به شناورها توسط شرکت‌های بانکرکننده به منظور حراست از بازار موجود و تقویت خدمات فراساحل و ایجاد انگیزه و جذب شناورها به سواحل و بنادر ایران

• نقش ایمنی در مراکز توزیع سوخت

سازمان بنادر و دریانوردی مسئول کنترل اسناد و مدارک شناورهای سوخت‌رسان مورد استفاده شرکت‌های بانکرکننده است و از این طریق ایمنی شناورها و عملیات سوخت‌رسانی آنها را تحت نظارت قرار می‌دهد. موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی بندر شهید رجایی، مجاورت آن با پالایشگاه بندرعباس و کیفیت مناسب سوخت تولیدی در ایران، دسترسی آن به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، برخورداری از مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر، اراضی پشتیبانی مناسب جهت استقرار شرکت‌های بانکرکننده و... موجب شده است تا طی سال‌های گذشته سهم قابل توجهی از بازار بانکرینگ منطقه به شرکت‌های ایرانی فعال اختصاص یابد و انتظار می‌رود این روند در سال‌های آتی افزایش یابد.

• چالش‌های اساسی بانکرینگ سوخت

از جمله موارد قابل ذکر، عبارتند از:

- عدم ثبات قیمت‌های جهانی فرآورده‌های نفتی
- تأمین منابع مالی مورد نیاز شرکت‌های بانکرکننده
- تحریم‌های بین‌المللی و اثرات سوء آن بر شرکت‌های فعال در زمینه تأمین قطعات موردنیاز
- اختصاص منابع مالی موردنیاز و ارزان برای شرکت‌های فعال
- عقد قراردادهای بلندمدت جهت تأمین سوخت برای شرکت‌ها
- عقد تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی به منظور همکاری‌های چندجانبه و ارائه خدمات به شناورهای متردد در منطقه
- اطلاع‌رسانی و تبلیغ در پایگاه‌های اینترنتی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص ارائه خدمات موردنیاز شناورها در بنادر ایرانی از جمله بانکرینگ، تأمین آذوقه، کروچنج (Change Crow)، ارائه خدمات پزشکی و...
- حمایت همه‌جانبه ارگان‌های دریایی و حتی نظامی موجود در منطقه به منظور حفظ و حراست از دست‌آوردهای بانکرینگ ■



توجیه اقتصادی بانکرینگ

تحلیل مالی صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها

غلامرضا ایلاتی

اساره

فعالیت شرکت‌ها در سالهای اخیر باعث شده تا حمل‌ونقل دریایی در جهان سهمی بالغ بر ۹۰ درصد حمل‌ونقل کالاها را به خود اختصاص دهد. در طی سال‌های گذشته، سهم ترانزیت کالا از بنادر کشور در حدود ۴۰ میلیون تن در سال بوده است. مطرح شدن ایران به عنوان چهار راه ترانزیت کالا در منطقه و اهمیت یافتن کریدور شمال- جنوب از جمله مواردی است که باعث شده تا سازمان بندارودریانوردی، طرحهای مختلفی را برای گسترش ترانزیت کالا از بنادر و همچنین ارائه انواع خدمات دریایی (سوخت‌رسانی، تأمین آب و غذا، کیت‌رینگ و...) در آنها به اجرا درآورد. از مهم‌ترین شاخصه‌های یک بندر، داشتن امکانات ارائه خدمات مختلف به کشتی‌ها و خدمه آنهاست. در این میان از مهم‌ترین خدمات مورد نیاز کشتی‌ها سوخت می‌باشد. از آنجایی که در حدود ۴۰ درصد هزینه‌های جاری کشتی‌ها را خرید سوخت آنها تشکیل می‌دهد، بنابراین نوسانات بازار سوخت تأثیرات عمده‌ای بر وضعیت اقتصادی شرکت‌های مربوطه خواهد گذاشت. بنابراین تغییرات ناخواسته در وضعیت حمل‌ونقل دریایی

جدول ۱- درصد هزینه‌های ثابت سرمایه‌گذاری (واحد: درصد)

ردیف	شرح	درصد از کل سرمایه‌گذاری
۱	عملیات ساختمانی	۴/۸
۲	محوطه‌سازی و راه‌سازی	۱۹/۸
۳	ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی	۵۲/۶
۴	تأسیسات	۱۳/۸
۵	وسائط نقلیه	۰/۴
۶	اثاثیه و منصوبات اداری	۰/۵
۷	ابزارآلات و تجهیزات کارگاهی	۰/۹
۸	هزینه‌های قبل از بهره‌برداری	۷/۳

در جهان امروز می‌تواند شرایط و اوضاع بحرانی را در بسیاری از کشورها ایجاد نماید که به همین منظور، دولت‌ها توجه ویژه‌ای را در حمایت از سرمایه‌گذاری در صنعت سوخت‌رسانی به شناورها اعمال می‌نمایند. به علاوه از دیدگاهی دیگر، حسن شهرت کشورهایی که دارای این صنعت می‌باشند در فرهنگ دربانوردی قابل چشم‌پوشی نیست و نه تنها تأثیرات اقتصادی مثبت و افزایش ثروت را با خود به ارمغان آورده بلکه در نقشه‌های جهان امروز به عنوان مراجعی برای سرمایه‌گذاری مطرح می‌گردند.

هدف از ارائه این مقاله، بررسی و تجزیه و تحلیل مالی و اقتصادی یک طرح، نمونه شامل احداث تجهیزات موردنیاز برای ارائه خدمات سوخت‌رسانی دریایی و یا همان بانکرینگ به ظرفیت ماهیانه ۱۳۰ هزار تن در مناطق ساحلی جنوب کشور می‌باشد. ظرفیت بانکرینگ ۱۳۰ هزار تن در ماه، یک ظرفیت متوسط است، چرا که به طور معمول ظرفیت بانکرینگ در محدوده بین ۱۰۰-۱۶۰ هزار تن در ماه می‌باشد.

تمامی جداول مالی و اقتصادی ناشی از اجرای طرح فوق محاسبه و شاخص‌های مورد نیاز جهت تحلیل هزینه-فایده طرح به دست آمده و مورد بررسی قرار گرفته که نتایج آن در ادامه ارائه شده است.

خصوص این صنعت مناسب است.

بخش اول: مبانی و مفروضات تحلیل مالی و

اقتصادی صنعت بانکرینگ

در این بخش مبانی و مفروضات تحلیل مالی و اقتصادی طرح احداث تجهیزات مورد نیاز جهت ارائه خدمات بانکرینگ با ظرفیت ماهیانه ۱۳۰ هزار تن نفت کوره ارائه شده است. لازم به ذکر است که اعداد و ارقام مربوط به مبانی و مفروضات پیش‌بینی شده برای طرح در ادامه به صورت حدودی است و این پارامترها با توجه به محل احداث طرح، ظرفیت ذخیره‌سازی، نحوه سوخت‌رسانی، تورم و بسیاری موارد دیگر متغیر می‌باشد. در این خصوص و برای به دست آوردن اعداد و ارقام دقیق‌تر، باید ابعاد طرح با جزئیات کامل تعیین گردد تا محاسبات با دقت و صحت بیشتری انجام گیرد. مبانی و مفروضات ادامه جهت بدست آوردن دید کلی در

۱-۱- پیش‌بینی هزینه‌های ثابت سرمایه‌گذاری
 هزینه‌های ثابت سرمایه‌گذاری شامل آن دسته از هزینه‌هایی است که باید در طول دوران احداث از جانب سرمایه‌گذار و یا از طریق تسهیلات ریالی و ارزی تأمین گردد. این هزینه‌ها شامل عملیات ساختمانی، محوطه‌سازی و راه‌سازی، ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی و سایر هزینه‌ها مطابق جدول شماره (۱) می‌باشد. با توجه به متغیر بودن هزینه‌های ثابت سرمایه‌گذاری در جدول ادامه به صورت حدودی، درصد هزینه‌های سرمایه‌گذاری از کل هزینه‌های ثابت سرمایه‌گذاری لحاظ شده است. طول دوران احداث طرح در حدود ۲۴ ماه و در طی دو فاز قابل اجرا خواهد بود.



جدول ۲- روزهای تحت پوشش و ضریب گردش هزینه‌ها در محاسبه سرمایه در گردش

شرح	روزهای تحت پوشش	ضریب گردش
موجودی مواد و کالا		
مواد اولیه، کمکی و بسته‌بندی	۵	۷۲
هزینه سوخت شناور	۵	۷۲
مواد، ابزارآلات و کالای مصرفی	۱۰	۳۶
موجودی کالای در جریان ساخت	۲	۱۸
موجودی کالای ساخته شده	۵	۷۲
حساب‌های دریافتی	۱۰	۳۶
تنخواه گردان	۳۰	۱۲
حساب‌های پرداختی	-	
اجاره بهای زمین*	۳۰	۱۲
انرژی	۳۰	۱۲
هزینه‌های کارکنان	۳۰	۱۲

* در صورتی که زمین پیش‌بینی شده برای طرح استیجاری نباشد، این آیتم حذف خواهد شد.

توجهی کاهش داد. بنابراین چنانچه مشاهده می‌شود، میزان ظرفیت ذخیره‌سازی پیش‌بینی شده که بخش عمده‌ای از هزینه‌های سرمایه‌گذاری را تشکیل می‌دهد، به طور محسوسی وابسته به نوع بازار عرضه و تقاضای سوخت می‌باشد.

همچنین لازم به ذکر است که ابعاد زمین مورد نیاز جهت احداث مخازن با توجه به ظرفیت کلی ذخیره‌سازی سوخت، تعداد و ظرفیت مخازن و بسیاری موارد دیگر متغیر می‌باشد. با توجه به آنکه زمین مورد نظر جهت احداث طرح به صورت استیجاری فرض شده، هزینه اجاره سالانه زمین یادشده، جزو هزینه‌های تولید می‌باشد و طی دوران بهره‌برداری از درآمد حاصل از ارائه خدمات بانکرینگ کسر می‌گردد.

در مواردی که زمین مورد نظر جهت احداث مخازن ذخیره‌سازی، قابل خریداری باشد، این هزینه جزو هزینه‌های سرمایه‌گذاری طرح بوده و باید در جدول هزینه‌های سرمایه‌گذاری لحاظ گردد. در این حالت زمین مربوط به صورت یک سرمایه‌گذاری می‌باشد که در انتهای دوران بهره‌برداری از طرح قابل بازیافت بوده و در اصطلاح دارای ارزش قرضه می‌باشد. این هزینه در انتهای دوران بهره‌برداری به عنوان درآمد غیرعملیاتی طرح محسوب می‌گردد.

جدول ۳- درصد هزینه‌های تولید در طی دوران بهره‌برداری (واحد: درصد)

ردیف	شرح	درصد هزینه از کل
۱	مواد اولیه، کمکی، بسته‌بندی	۹۵/۱
۲	اجاره بهای زمین	۰/۱
۳	مواد، ابزارآلات و کالای مصرفی	۰/۱
۴	هزینه اجاره کشتی	۲/۴
۵	هزینه‌های سوخت شناور	۰/۴
۶	انرژی	۰/۱
۷	هزینه‌های کارکنان	۰/۴
۸	هزینه‌های اداری و تشکیلاتی	۰/۶
۹	هزینه‌های استهلاک	۰/۹

۱-۲- سرمایه در گردش

سرمایه در گردش شامل بخشی از هزینه‌های تولید مانند مواد اولیه، انرژی و غیره می‌باشد که باید قبل از تولید محصول نهایی و فروش آن هزینه گردد. این هزینه در مراحل بعدی و از طریق درآمد حاصل از فروش محصول نهایی به حساب شرکت بازگردانده می‌شود. برای اساس سرمایه در گردش به ازای هر هزینه‌ای جداگانه قابل محاسبه بوده و با توجه به ضریب گردش، هزینه یادشده دارای دوره گردش می‌باشد. تعداد روزهای پیش‌بینی شده برای گردش هزینه‌ها با توجه به نحوه تجارت در بازار بانکرینگ متفاوت می‌باشد، که مطابق جدول شماره (۲) می‌باشد. این در حالی است که مشابه سایر موارد، این روزها نیز قابل تغییر می‌باشد و در بازارهای مختلف متفاوت است.

۱-۳- هزینه‌های تولید

هزینه‌های تولید شامل آن دسته از هزینه‌ها می‌باشد که باید در طی دوران بهره‌برداری جهت ارائه خدمات از جانب سهامدار تأمین گردد. این هزینه‌ها در ابتدا از محل سرمایه در گردش تأمین و سپس از درآمد حاصل از ارائه خدمات بانکرینگ بازپرداخت می‌گردد. هزینه‌های تولید پیش‌بینی

لازم به ذکر است که مطابق فرضیات طرح، زمین مورد نیاز برای احداث و بهره‌برداری از مخازن ذخیره‌سازی سوخت کشتی‌ها به ظرفیت ذخیره‌سازی ۱۰۰ هزار تن، به صورت استیجاری و به مساحت حدود ۸ هکتار می‌باشد. ظرفیت پیش‌بینی شده برای مخازن ذخیره‌سازی سوخت با توجه به بازار عرضه و تقاضای سوخت متغیر می‌باشد. در صورتی که بازار تأمین نفت

کوره از نوسان بسیاری برخوردار باشد، منطقی است که به منظور کاهش خطر نوسانات، ظرفیت ذخیره‌سازی افزایش داده شود. در صورتی که بازار تأمین، دارای نوسان نبوده و همچنین بازار تقاضا یک بازار پیش‌بینی شده باشد، می‌توان با برنامه‌ریزی دقیق و اصولی، میزان نیاز به ذخیره‌سازی را کم نمود. و از این طریق میزان هزینه‌های سرمایه‌گذاری مورد نیاز را تا حد قابل

لازم به ذکر است که مطابق فرضیات طرح، زمین مورد نیاز برای احداث و بهره‌برداری از مخازن ذخیره‌سازی سوخت کشتی‌ها به ظرفیت ذخیره‌سازی ۱۰۰ هزار تن، به صورت استیجاری و به مساحت حدود ۸ هکتار می‌باشد. ظرفیت پیش‌بینی شده برای مخازن ذخیره‌سازی سوخت با توجه به بازار عرضه و تقاضای سوخت متغیر می‌باشد. در صورتی که بازار تأمین نفت

جدول ۴- پیش‌بینی در آمد سالانه حاصل از ارائه خدمات بانکرینگ

سال	درصد ظرفیت اسمی	ظرفیت هزار تن در سال	فروش میلیون دلار
اول	۶۰	۹۳۶	۲۹۸
دوم	۷۰	۱/۰۹۲	۳۴۷
سوم	۸۰	۱/۲۴۸	۳۹۷
چهارم	۹۰	۱/۴۰۴	۴۴۶
پنجم	۱۰۰	۱/۵۶۰	۴۹۶
ششم	۱۰۰	۱/۵۶۰	۴۹۶
هفتم	۱۰۰	۱/۵۶۰	۴۹۶
هشتم	۱۰۰	۱/۵۶۰	۴۹۶
نهم	۱۰۰	۱/۵۶۰	۴۹۶
دهم	۱۰۰	۱/۵۶۰	۴۹۶

شاخص‌های مالی با استفاده از فرمول‌های اقتصاد مهندسی صورت می‌گیرد و هر یک مستلزم تشکیل جداول مالی دقیقی به همین منظور می‌باشد. از جمله شاخص‌های مهم اقتصادی که در تصمیم‌گیری‌های کلان تأثیر بسیاری دارند می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

الف- نرخ بازده داخلی

نرخ بازده داخلی و یا همان IRR نشان‌دهنده نرخ است که کل هزینه‌های سرمایه‌گذاری اولیه براساس آن در طی دوره بهره‌برداری و از محل فروش محصولات به سرمایه‌گذار بازپس داده می‌شود. به بیان دیگر نرخ یادشده نشان‌دهنده نرخ سودی است که سرمایه‌گذار از سرمایه‌گذاری سرمایه خود بدان دست می‌یابد.

ب- دوره بازگشت سرمایه

دوره بازگشت سرمایه عبارتست از مدت زمان کسب سرمایه اولیه پروژه از محل عایدات آن، که تعداد سال‌هایی را که برای پوشش هزینه سرمایه‌گذاری اولیه لازم است به ما نشان می‌دهد. باید توجه داشت که مسئله بازگشت سرمایه‌گذاری از محل عایدات نقدی سالانه طرح برای شخص سرمایه‌گذار مهم می‌باشد، زیرا این امکان وجود دارد که یک طرح سرمایه‌گذاری در طول عمر اقتصادی خود حتی سود نداشته باشد، بلکه هزینه‌های سرمایه‌گذاری را از طریق استهلاک بازگرداند.

ج- ارزش خالص فعلی

در این شاخص، هدف آن است که هزینه‌ها و فایده‌هایی را که در دوره‌های مختلف به وجود می‌آیند تنزیل کنند و همه آنها را به صورت یک روش مشترک در زمانی خاص بیان نمایند. طبق تعریف ارزش خالص فعلی پروژه به عنوان ارزش به دست آمده ناشی از تنزیل جداگانه برای هر سال، تفاوت میان ورود و خروج وجوه نقدی در تمام طول عمر پروژه با نرخ ثابت و از پیش تعیین شده بهره را بیان می‌کند.

در طرح نمونه خدمات بانکرینگ، نرخ بازده داخلی از دیدگاه کل سرمایه‌گذاری (IRR) حاصل از اجرای پروژه در طی ۱۰ سال دوران بهره‌برداری در حدود ۱/۱ درصد پیش‌بینی شده است. دوره بازگشت سرمایه (PBP) کل سرمایه‌گذاری در هر دو حالت عادی و متحرک حدود ۱۱ سال و همچنین ارزش خالص فعلی پروژه در حدود ۸/۷۰۷ میلیون ریال محاسبه شده است. نتایج مالی طرح مذکور در جدول شماره (۵) ارائه گردیده است. شاخص‌های مالی پیش‌بینی شده برای طرح

می‌باشد. براین اساس سود خالص حاصل از ارائه سوخت کشتی‌ها در حدود ۱ دلار به ازاء هر تن محاسبه می‌گردد.

با توجه به تجربه پایین کشور در خصوص صنعت بانکرینگ، میزان ظرفیت قابل ارائه در سال‌های اول پایین و این ظرفیت در طی سال‌های آتی افزایش خواهد یافت. در جدول شماره (۴) پیش‌بینی نحوه دستیابی به ظرفیت اسمی و همچنین میزان فروش سالانه شرکت ارائه شده است.

۱-۴- پیش‌بینی فروش

شده در طرح بانکرینگ نیز وابسته به متغیرهای متفاوتی می‌باشد. در جدول شماره (۳) به طور حدودی درصد هزینه‌های تولید مختلف از کل هزینه‌های ارائه خدمات بانکرینگ ارائه شده است.

۱-۴-۱- درآمد سرمایه‌گذار در طی دوره بهره‌برداری که ۱۰ سال پیش‌بینی شده از محل فروش نفت کوره‌ای می‌باشد که به عنوان سوخت به کشتی‌ها عرضه می‌شود. مطابق مبانی و مفروضات پیش‌بینی شده، قیمت خرید نفت کوره ۳۰۰ و قیمت فروش آن ۳۱۸ دلار به ازاء هر تن نفت کوره با نرخ تسعیر ارز ۱۰/۱۷۶ ریال در نظر گرفته شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌گردد اختلاف قیمت خرید و عرضه سوخت ۱۸ دلار در نظر گرفته شده، اما این در حالی است که در کشور امارات که از جمله پیشگامان عرضه بانکرینگ در خلیج فارس می‌باشد، این اختلاف قیمت در حدود ۲۳ دلار است.

در نظر گرفتن اختلاف قیمت ۱۸ دلار به منظور رقابت با کشورهای دیگر در این زمینه می‌باشد. با توجه به آنکه کشور ما در طی سال‌های گذشته در این بازار هیچ‌گونه نقشی ایفا ننموده و نتوانسته حضوری فعال در این زمینه داشته باشد، لذا جهت به دست آوردن سهمی از این بازار گسترده بانکرینگ در منطقه خلیج فارس، ناگزیر می‌باشد تا اختلاف قیمت عرضه خدمات بانکرینگ را تا حد امکان کاهش دهد. مطابق محاسبات انجام شده، قیمت تمام شده سوخت قابل عرضه در خدمات بانکرینگ در حدود ۳۱۷ دلار به ازاء هر تن

۱-۵- مالیات

بر مبنای ماده ۱۰۵ (فصل پنجم- مالیات بر درآمد اشخاص حقوقی) مجموعه قوانین مالیات‌های مستقیم، درآمد حاصل از ارائه خدمات بانکرینگ پس از کسر هزینه‌های تولید، مشمول ۲۵ درصد مالیات بر درآمد است که از سال اول تا انتهای دوران بهره‌برداری اجرایی می‌باشد.

بخش دوم- نتایج مالی حاصل از اجرای طرح

شاخص‌های مالی بسیاری جهت تصمیم‌گیری در خصوص اجرای طرح‌های صنعتی و خدماتی وجود دارد. هدف از تحلیل مالی یک طرح محاسبه این شاخص‌ها و استفاده از آنها در تصمیم‌گیری می‌باشد. در برخی مواقع با استفاده از شاخص‌های یادشده چندین طرح صنعتی با یکدیگر مقایسه می‌گردند تا بهترین گزینه از بین آنها انتخاب شود. بنابراین در مراحل اولیه و جمع‌آوری اطلاعات خام، باید دقت و کوشش لازم انجام و از صحت و سقم این اطلاعات اطمینان حاصل نمود. محاسبه

جدول ۵- خلاصه نتایج مالی حاصل از اجرای طرح

شرح	مقدار	واحد
نرخ بازده داخلی از دیدگاه کل سرمایه‌گذاری-IRR	۱/۱	درصد
دوره بازگشت سرمایه کل سرمایه‌گذاری (عادی)-PBP	۱۰/۸	سال
دوره بازگشت سرمایه کل سرمایه‌گذاری (متحرک)-PBP	۱۱	سال
ارزش فعلی خالص سرمایه‌گذاری-NPV	۸/۷۰۸	میلیون ریال

خرید سوخت کشتی می‌باشد که براین اساس، نرخ بازده داخلی طرح به صورت عمده نسبت به قیمت خرید نفت کوره حساس می‌باشد. براساس جدول فوق با کاهش ۴ درصدی قیمت خرید نفت کوره، قیمت این ماده اولیه از ۳۰۰ به ۲۸۸ دلار به ازاء هر تن خواهد رسید که با اعمال این تغییر، نرخ بازده داخلی ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت. همچنین در صورتی که قیمت فروش سوخت به کشتی‌ها، ۴ درصد افزایش یابد و از ۳۱۸ به ۳۳۱ دلار به ازاء



هر تن برسد، در این صورت نیز نرخ بازده داخلی با تغییر قابل توجه ۲۰ درصد افزایش خواهد یافت. بنابراین با توجه به مطالب فوق مشاهده می‌گردد که ایجاد یک تغییر ۴ درصدی در رقم خرید و یا در رقم فروش، سرمایه‌گذاری در صنعت بانکرینگ به طرز قابل توجهی توجیه‌پذیر و جذاب خواهد بود که این نکته در صورتی که کشور بخواهد از دیدگاه کلان و یک طرح ملی بدان توجه نماید بسیار قابل تأمل می‌باشد.

بخش چهارم- تحلیل نقطه سر به سر

از آنجا که ارزیابی طرح‌ها در بیشتر اوقات در شرایط عدم اطمینان صورت می‌گیرد و از آینده، اطلاعاتی در دست نمی‌باشد ممکن است در تخمین‌های اولیه دچار اشتباه شود. تصمیمات مربوط به سرمایه‌گذاری متأثر از بسیاری تحولات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و همچنین تغییرات

اساس لازم است تا شاخص‌های مهم پیش‌بینی شده برای طرح نسبت به متغیرهای مختلف تحلیل حساسیت گردد. نرخ بازده داخلی از دیدگاه کل سرمایه‌گذاری (Internal Rate of Return) از جمله مهم‌ترین شاخص‌ها جهت تصمیم‌گیری در خصوص اجرا و یا عدم اجرای طرح می‌باشد. در جدول شماره (۶) هزینه‌های تولید، فروش و هزینه‌های سرمایه‌گذاری در بازه $[+20, -20]$ درصد نوسان داده شده و براساس آن نرخ بازده داخلی در حالت‌های مختلف محاسبه شده تا میزان حساسیت این نرخ نسبت به متغیرهای فوق ارزیابی گردد.

با توجه به جدول شماره (۶)، بیشترین حساسیت سرمایه‌گذاری مربوط به هزینه‌های تولید و درآمد فروش می‌باشد، چرا که با تغییر این دو پارامتر، نرخ بازده داخلی در بازه بزرگتری دچار نوسان شده است. بیش از ۹۵ درصد هزینه‌های تولید مربوط به

که در طی ۱۰ سال عمر مفید آن برآورد شده، نشان‌دهنده عدم توجیه‌پذیری مالی طرح بانکرینگ در کشور می‌باشد. براین اساس برای بالابردن جذابیت سرمایه‌گذاری در صنعت بانکرینگ برای سرمایه‌گذاران، باید مبنای و مفروضات طرح که شامل قیمت‌های خرید، فروش، هزینه‌های سرمایه‌گذاری، تولید و غیره می‌باشد، تغییر یابند. براین اساس در ادامه به منظور بررسی نتایج حاصل از انجام تغییرات در مبنای و مفروضات مالی، نرخ بازده داخلی طرح نسبت به هزینه‌های تولید، سرمایه‌گذاری و درآمد فروش تحلیل حساسیت شده است.

بخش سوم- تحلیل حساسیت

نوسانات مربوط به مبنای و مفروضات محاسبات به طور کاملاً محسوسی بر نتایج و شاخص‌های مالی و اقتصادی پیش‌بینی شده تأثیرگذار می‌باشد. براین

جدول ۶- تحلیل حساسیت نرخ بازده داخلی (واحد: درصد)

درصد تغییرات / عامل متغیر	هزینه‌های تولید	هزینه‌های سرمایه‌گذاری	فروش
-۲۰	۷۹/۲۳	۲/۸۳	-۶۷/۴۹
-۱۶	۶۶/۰۷	۲/۴۶	-۶۷/۴۹
-۱۲	۵۲/۰۶	۲/۱۱	-۶۷/۴۹
-۸	۳۶/۹۵	۱/۷۷	-۶۷/۴۹
-۴	۲۰/۳۳	۱/۴۴	-۳۱/۱۳
۰	۱/۱۳	۱/۱۳	۱/۱۳
۴	-۳۰/۴۲	۰/۸۳	۲۰/۵۱
۸	-۷۸/۴۷	۰/۵۴	۳۷/۲۰
۱۲	-۷۸/۴۷	۰/۲۶	۵۲/۳۳
۱۶	-۷۸/۴۷	-	۶۶/۳۵
۲۰	-۷۸/۴۷	-۰/۲۶	۷۹/۴۹

دیدگاه ملی باشد (مانند طرح‌های ملی)، ارزیابی اقتصادی به کار می‌آید.

با توجه به بررسی‌های انجام شده در بخش‌های قبل، مشاهده می‌گردد، در صورتی که هدف از حضور در صنعت بانکرینگ دست‌یابی به نتایج مالی باشد، طرح به هیچ عنوان از جذابیت مطلوبی برخوردار نمی‌باشد. اما نتایج تحلیل اقتصادی، طرح دیدگاه دیگری است که قابل تأمل است.

کشور ما سالانه توان صادرات میلیون‌ها تن نفت کوره را دارد که به صورت CARGO و کلی فروخته می‌شود و ما از ما به التفاوت درآمد عمده‌فروشی و خرده‌فروشی این سوخت غافل بوده‌ایم. ولی در مقابل، شرکت‌های مختلف سوخت‌رسانی در کشور امارات متحده عربی ایجاد شده‌اند که نفت کوره را از جمهوری اسلامی ایران خریداری می‌کنند و در همین منطقه به کشتی‌ها می‌فروشند.

از آنجا که مقادیر فراوانی از نفت کوره به عنوان مازاد تولیدات پالایشگاهی داخلی را می‌توان در بخش بانکرینگ مصرف نمود و با توجه به استعدادهای ساحلی ایران در جنوب کشور (فاصله کمتر از ۲۰ مایلی سواحل خلیج فارس در محل تنگه هرمز از آبراه بین‌المللی) و با عنایت به عبور هزاران کشتی در سال از این مسیر، کاملاً حجم تجارت در این حرفه و افق‌های اقتصادی، اجتماعی و بین‌المللی آن واضح و شفاف می‌باشد.

نتیجه‌گیری

با عنایت به موارد یادشده و با توجه به توانمندی موجود ایران و مقایسه آن با همسایگان جنوبی، با اطمینان می‌توان بیان داشت که در صورت بسترسازی لازم و حمایت از این صنعت، در آینده‌ای نه چندان دور، ایران و بنادر آن در گروه اصلی‌ترین بنادر فعال در بخش سوخت‌رسانی دریایی در منطقه قرار خواهند گرفت.

نتایج اقتصادی طرح احداث تجهیزات ارائه خدمات بانکرینگ شامل افزایش تولید ناخالص ملی (GDP)، اشتغال‌زایی، ارزآوری، جلوگیری از خروج ارز کشور، کاهش وابستگی به شرکت‌های خارجی، افزایش قدرت سیاسی در منطقه و غیره

از جمله بازخوردهای اقتصادی طرح می‌باشد که توجیه‌پذیری اقتصادی طرح بانکرینگ را در کشور نشان می‌دهد. بنابراین در صورتی که به صنعت بانکرینگ به عنوان یک طرح ملی نگاه شود، این طرح دارای توجیه اقتصادی می‌باشد و اجرای آن کاملاً ضروری می‌باشد. ■

صرفاً می‌تواند به اندازه ۳ درصد، کاهش درآمد را در عملیات ارائه خدمات بانکرینگ متحمل گردد.

بخش پنجم- تحلیل اقتصادی

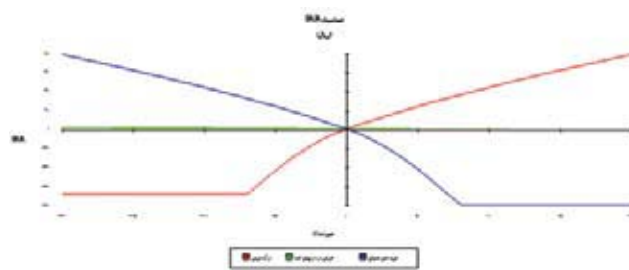
تحلیل مالی و تحلیل اقتصادی دو راه اصلی برای آزمون مطلوبیت یک طرح هستند. ابزارهای به کار گرفته شده برای انجام این دو آزمون متفاوت نیستند، اما رویکرد و نگرش آنها تفاوت اساسی دارد. ارزیابی مالی با جریان‌های هزینه و فایده از دیدگاه یک سرمایه‌گذار (بنگاه یا فرد) و ارزیابی اقتصادی با جریان‌های هزینه و فایده اجتماعی سروکار دارند. در نتیجه تحلیل‌ها یا آزمون‌های اقتصادی نسبت به مالی از دیدگاه وسیع‌تری، هزینه‌ها و فایده‌ها را لحاظ می‌کنند. یک بنگاه یا فرد به هنگام سرمایه‌گذاری به منفعت مالی و ثبات منفعت توجه دارد، در حالی که جامعه یا دولت به هدف‌های گسترده‌تری نظیر افزایش درآمد ملی، اشتغال‌زایی، ریشه‌کنی فقر و فایده‌های معطوف به یک جامعه به طور کلی می‌اندیشد. در نتیجه هدف‌های دو آزمون متفاوت است. بنابراین چنانچه هدف ارزیابی میزان منفعت طرح برای جامعه و از

در تکنولوژی، سطح قیمت‌ها و قابلیت تولید است. بنابراین برای اینکه تخمین‌های انجام شده با ضرایب اطمینان بالا صورت گیرند باید معیار تحلیل نقطه سربه‌سری را انجام داد.

در تحلیل هزینه-فایده و ارزیابی مالی طرح‌ها بعضی مواقع مسائلی پیش می‌آید که در آنها برای یکی از پارامترها اطلاعات کافی در دست نمی‌باشد. همچنین ممکن است هدف این باشد که کمترین قیمت و مقدار تولید تعیین شود به طوری که در آن قیمت و مقدار پروژه بتواند بدون در خطر افکندن وضع مالی، به فعالیت خود ادامه دهد. در این‌گونه موارد از روشی استفاده می‌شود که در اصطلاح اقتصادی تحلیل نقطه سربه‌سر گفته می‌شود. طبق تعریف، نقطه سربه‌سر نقطه‌ای است که در آن بهره‌برداری از طرح نه سود و نه زیان ایجاد می‌کند. بدین ترتیب جهت تجزیه و تحلیل این موضوع که تغییر حجم محصول چه اثری بر سود خواهد داشت مورد استفاده قرار می‌گیرد.

محاسبات مالی انجام شده در خصوص طرح، نقطه سربه‌سری فروش را به طور متوسط در طی دوران بهره‌برداری ۹۷ درصد پیش‌بینی نموده است. این

رقم بیانگر آن است در صورتی که میزان درآمد ارائه خدمات بانکرینگ کمتر از ۹۷ درصد باشد، این درآمد، پاسخگوی هزینه‌های مربوطه نمی‌باشد و طرح توجیه‌پذیر نیست. تحلیل نقطه سربه‌سری نشان می‌دهد که اجرای طرح از خطر بسیار بالایی برخوردار است و سرمایه‌گذار



تحلیل حساسیت نرخ بازده داخلی

ارتقاء هشت پله ای بندر شهید رجایی

سرمایه گذاری های جدید در بندر شهید رجایی



شرکت تایدواتر خاورمیانه به منظور تقویت بنیه عملیاتی ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی، سرمایه گذاری های جدید انجام می دهد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل شرکت تایدواتر، دکتر سعید صادقی مدیرعامل شرکت تایدواتر با اعلام این خبر افزود: ۳ دستگاه ترانستینر جدید با سرمایه گذاری در حدود ۵ میلیون یورو توسط این شرکت از محل وجوه اداره شده خریداری و ماه گذشته وارد بندرعباس شد. وی افزود: مونتاژ ۴ دستگاه ترانستینر ZPMC متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی نیز به زودی تکمیل خواهد شد و در عرصه های عملیاتی مورد استفاده قرار می گیرد. همچنین ۴۰ دستگاه ترمینال تراکتور در آینده نزدیک به این مجموعه و به منظور افزایش توانایی جابه جایی و حمل و نقل کانتینر در محدوده پایانه ها و محوطه های بندری اضافه می شود.

ارتقاء هشت پله ای بندر شهید رجایی

صادقی با بیان اینکه بندر شهید رجایی در سال گذشته با انجام عملیات تخلیه و بارگیری بیش از ۲ میلیون TEU کانتینر توانست با ۸ پله ارتقاء در رتبه ۶۰، بنادر کانتینری جهان قرار بگیرد، ادامه داد: این موفقیت در حالی به دست آمد که بخش غالب بنادر جهان در سال گذشته با افت عملکرد مواجه بودند، اما بندر شهید رجایی با بیش از ۱۶ درصد رشد فعالیت مواجه شد.

وی افزود: پیش بینی تداوم رشد برای عملیات کانتینری بندر شهید رجایی در سال ۲۰۰۹ میلادی مشکل است، چرا که صادرات و واردات کشور تحت تأثیر بحران و رکود اقتصادی حاکم بر جهان قرار گرفته است، اما شرکت تایدواتر درصدد است تا با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی، راه آهن و همکاری خطوط کشتیرانی و شرکت های حمل و نقل ریلی و جاده ای زمینه های بیشتری برای کسب سهم از بازار ترانزیت و ترانشیپ منطقه را برای بندر شهید رجایی به دست آورد.

به گفته مدیرعامل شرکت تایدواتر با برنامه ریزی های صورت گرفته، امید می رود رتبه بندر شهید رجایی

در سال جاری میلادی نسبت به سال قبل از آن دوباره ارتقاء یابد.

اتصال بندر شهید رجایی به بنادر جدید

وی به متصل شدن بندر شهید رجایی به شبکه منظم فیدری ویژه توزیع کانتینرهای ترانشیپی در منطقه از طریق بندرعباس اشاره کرد و گفت: با تکیه بر موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد بندرعباس در دهانه ورودی تنگه هرمز و حداقل انحراف آن از مسیر اصلی تردد کشتی های لاینر و امکانات و ظرفیت های بندر شهید رجایی، با همکاری ۳ خط معتبر کشتیرانی سرویس های منظمی بین بندرعباس و اکثر بنادر داخلی و خارجی اعم از بندر امام، خرمشهر، بوشهر، عسلویه، چابهار، کویت، بحرین و دمام برقرار شده است.

صادقی ادامه داد: این خطوط به زودی به بنادر قشم، کیش، دوحه و مسقط نیز متصل می شود تا خطوط کشتیرانی مختلف کانتینری دنیا بتواند بندرعباس را به عنوان یک مرکز جدید برای توزیع سریع و مطمئن کانتینرهایشان در منطقه خلیج فارس و دریای عمان بپذیرند.

وی با اشاره به اینکه در طول ۵ ماه اول سپری شده از سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به سال قبل، رشد قابل توجهی در تعداد کانتینرهای عبوری از بندر شهید رجایی به منظور ترانزیت و ترانشیپ به کشورهای همسایه و بنادر داخلی و خارجی محقق شده، افزود: توسعه ترانزیت و ترانشیپ در هر کشور موید ثبات، امنیت و قوت مدیریت و برنامه ریزی در آن کشور است و همه با هم باید تلاش کنیم تا این امر بدون وقفه دنبال شود. ■



مسعود مستوفی



پرویز فرجی

پایان فرصت سوزی

بانکرینگ سوخت در خلیج فارس از نگاه فعالان بخش خصوصی

فاطمه شمس



اساره

از آنجایی که آبراه خلیج فارس، روزانه محل عبور و مرور تعداد زیادی کشتی اقیانوس پیما است و یکی از پرترددترین مناطق دریایی جهان به شمار می‌رود، تأمین سوخت و مایحتاج این کشتی‌ها می‌تواند، فرصت مناسبی برای حضور ایران در بازار خدمات دریایی منطقه به حساب آید و ضمن درآمدزایی، اشتغال پایداری را در سواحل جنوبی ایجاد نماید. در حال حاضر بنادر فجیره و خورفکان، ۷۵ درصد سهم بانکرینگ این حوزه را در اختیار دارند، اما با مطالعات انجام گرفته، جزیره قشم و بندرعباس به دلیل نزدیکی به تنگه هرمز از موقعیت مناسب‌تری نسبت به بنادر فوق برخوردارند. براین اساس طی سال‌های گذشته بخش خصوصی سرمایه‌گذار به عنوان متولی انجام این مهم در آب‌های سرزمینی‌مان، با حمایت دولت و از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی و تسهیلات بنگاه‌های زودبازده، با توان بالایی توانسته ضمن ایجاد تأسیسات مربوطه، قریب به ۲۵ درصد از عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را نصیب کشورمان نماید.

بندرودریا در گفت‌وگو با دو تن از مدیران مسئول و دست‌اندرکار پروژه سوخت‌رسانی در خلیج فارس به ارزیابی چگونگی این صنعت و گسترش فعالیت بانکرینگ در آینده به منظور دریافت سهم واقعی کشورمان، پرداخت. آقایان، پرویز فرجی، قائم‌مقام مدیرعامل شرکت بناگستر کرانه و مسعود مستوفی، مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی ستاره قشم.

● تاریخچه بانکرینگ در خلیج فارس

فرجی: فعالیت بانکرینگ در طول سال‌های متمادی در بنادر مختلف خلیج فارس و به صورت پراکنده وجود داشته، اما نه با شکل و ظاهر امروزی، واقعیت آن است که کار بانکرینگ به صورت رایج امروزی از سال‌های اولیه جنگ تحمیلی عراق علیه کشورمان در بندر فجیره امارات شروع شد که در حال حاضر به عنوان دومین پایانه سوخت‌رسانی جهان مطرح است. متأسفانه تا چند سال پیش در کشور، چندان به این مقوله توجه نمی‌شد، اما خوشبختانه در سال‌های اخیر حرکت‌های اصولی صورت گرفته که نشانه‌های مثبت آن در کشور و بالاخص بندر جنوبی آشکار شده و شاهد تحولات اساسی در این حوزه هستیم.

مستوفی: اولین بار در کشورمان یک شرکت سنگاپوری به نام Global Energy در سال ۱۳۷۹ فعالیت سوخت‌رسانی را آغاز و بعد از ۱۳ ماه کار، حدود یک میلیون و ۸۰۰ هزار تن تقاضا برای سوخت ایجاد کرد که بعدها بنا به دلایلی، کار خود را ادامه نداد و تنها توانست پاسخگوی ۴۵۰ هزار تن از تعهدات خود باشد. پس از آن در سال ۱۳۸۵ با راه‌اندازی مجدد پرونده سوخت‌رسانی ایران و سهم ناچیز یک درصدی، کار از سر گرفته شد. در حال حاضر کشورمان قریب به ۱۲-۱۵ درصد سهم بانکرینگ بازار خلیج فارس را در دست دارد.

● مراکز و بازار رقابتی توزیع سوخت در خلیج فارس

فرجی: کشتی‌های متردد در حوزه خلیج فارس، سوخت موردنیاز خود را عمدتاً از بنادر فجیره، ایران و برخی نیز از بندر خورفکان و کویت تأمین می‌کنند.

البته ناگفته نماند به لحاظ اجرای طرح بانکرینگ در چند سال اخیر و با احداث تأسیسات زیربنایی در بندر کشور، به خصوص در بندرعباس، کشور ما در بازار سوخت‌رسانی دریایی حضوری فعال یافته و توانسته نزدیک به ۲۰ درصد از بازار کل بانکرینگ منطقه خلیج فارس را به خود اختصاص دهد. با توجه به برخورداری کشور از مزیت‌های منحصربه‌فردی همچون ۱۱۰۰ کیلومتر مرز آبی، ۹ پالایشگاه تصفیه نفت خام و در اختیار داشتن حدود ۱۲ میلیون تن نفت کوره مازاد بر مصرف، نیروگاه‌ها و کارخانجات مختلف صنعتی، وجود بندر استراتژیک نظیر بندرعباس، قشم، امام، عسلویه، بوشهر، چابهار، خارک و کیش و قرار داشتن برخی از این بنادر در مسیر آبراه‌های بین‌المللی کشتیرانی ظرفیت‌های لازم برای گسترش این صنعت وجود دارد و می‌توانیم با تدوین یک برنامه‌ریزی دقیق،

پرویز فرجی: در چند سال اخیر و با احداث تأسیسات زیربنایی در بندر کشور، به خصوص در بندرعباس، دریایی حضوری فعال یافته و توانسته نزدیک به ۲۰ درصد از بازار کل بانکرینگ منطقه خلیج فارس را به خود اختصاص دهد.

این فعالیت‌ها ضمن اشتغال‌زایی، موجب رونق سایر بخش‌های تولیدی و خدماتی مرتبط نیز خواهد شد.

مستوفی: سواحل جنوبی کشور ما قریب به ۱۸۰۰ کیلومتر طول دارد. از سویی با فعالیت چندین واحد پالایشگاه و دسترسی آسان به سوخت شکی نیست که در حوزه بانکرینگ می‌توانیم بسیار فعال باشیم و با ایجاد درآمدهای کلان زمینه اشتغال‌زایی فراوانی را ایجاد کنیم.

به نظر بنده، بندر به عنوان مبادی ورودی و خروجی کالا در کشور، می‌تواند جهانگردان و گردشگران را با دیدگاه‌های کشور آشنا کند. ایران نیز با راه‌اندازی صنعت سوخت‌رسانی، تردد و ارتباط با دولت‌های خارجی می‌تواند برای شناساندن بهتر خود اقدام کند. به عبارت دیگر بانکرینگ سوخت یک صنعت استراتژیک است که مهم‌ترین بعد آن ارتباط با دنیای خارج می‌باشد.

● مناسب‌ترین مکان برای سوخت‌رسانی

فرجی: در این بخش باید اشاره کنم که علاوه بر کشتی‌های تجاری، تعداد قابل توجهی کشتی‌های غول‌پیکر حامل نفت خام و سایر فرآورده‌های نفتی نیز در منطقه خلیج فارس و تنگه هرمز در حال ترددند (۴۰ درصد نفت خام جهان از طریق این آبراه حمل می‌شود).

خوشبختانه برخی بنادر جنوبی کشور در مجاورت آبراه‌های بین‌المللی و درست در مسیر عبور کشتی‌های تجاری و حامل مواد نفتی قرار گرفته‌اند. اگر چه بندرعباس و قشم از نظر موقعیت استراتژیکی نقاط مناسبی برای سوخت‌رسانی به این‌گونه کشتی می‌باشند، اما فراموش نکنیم سایر بنادر جنوبی کشور نظیر عسلویه نیز به خاطر توسعه روزافزون میدان پارس جنوبی و تولید میعانات گازی، موقعیت مناسبی برای سوخت‌رسانی به کشتی‌هایی خواهند داشت که برای بارگیری فرآورده‌های گازی به این بندر رجوع می‌کنند.

مستوفی: در واقع باید پرتددترین نقاط برای سوخت‌رسانی انتخاب شوند. بنده معتقدم جنوب جزیره قشم، مناسب‌ترین محل برای انجام این کار است، زیرا علاوه بر اینکه سالیانه در راهگذر ۱۲ هزار کشتی عبوری قرار دارد، از تسهیلات منطقه آزاد تجاری-صنعتی مانند معافیت‌های مالیاتی، تردد آسان و بدون روایید خدمه کشتی و... بهره‌مند می‌شود. با موقعیت عالی جزیره قشم در منطقه سلخ، دیگر نیازی به انحراف بیش از ۵-۶ مایلی کشتی‌ها ندارد، در صورتی که در بندر فجیره این انحراف ۴۰-۵۰ مایل است و علاوه بر معطلی، عوارض دیگری نیز در پی دارد.

ایجاد تأسیسات زیرساختی در بندر، بهره‌گیری مناسب از امکانات موجود و ایجاد فضای مناسب کسب و کار و مشوق‌های لازم در آینده‌ای نزدیک به جایگاه واقعی خود دست یافته و در ردیف کشورهای صاحب نام در صنعت سوخت‌رسانی دریایی قرار بگیریم.

فراموش نکنیم که بندر فجیره در حال حاضر قریب به ۶۰-۷۰ درصد از حجم مواد سوختی تحویلی به کشتی‌ها را از ایران تأمین می‌کند. بنابراین چنانچه این مقدار سوخت به جای صادرات به امارات، از سوی ایران برای توزیع به کشتی‌های متردد مورد استفاده قرار گیرد، به خودی خود شاهد توسعه این صنعت در سواحل شمالی خلیج فارس و بندر جمهوری اسلامی ایران خواهیم بود.

● اثرات بانکرینگ سوخت بر توسعه صنعت حمل‌ونقل دریایی

فرجی: سالانه نزدیک به ۲۵ هزار کشتی از تنگه هرمز عبور می‌کنند که حداقل به ۲۰ میلیون تن مواد سوختی احتیاج دارند. ما می‌توانیم با بسترسازی مناسب به خوبی بخش بزرگی از این کشتی‌ها را برای دریافت سوخت به سوی سواحل خود جذب کنیم. ورود حداقل ۵۰ درصد از این کشتی‌ها به بندر و ایستگاه‌های لنگرگاهی ایران برای دریافت سوخت، درآمدهای کلان ارزی و رونق اقتصادی بنادر را به دنبال خواهد داشته، زیرا علاوه بر عرضه سوخت، می‌توان نسبت به ارائه سایر خدمات جانبی نظیر آذوقه، خدمات پزشکی، آب آشامیدنی اقدام کرد که ورود به هر یک از



نظام بر این امر تأکید دارند و به نظر می‌رسد در برخی از سازمان‌ها هنوز این اعتقاد به شکل مورد نظر تسری پیدا نکرده و اگر تسری یافته به اثرات مثبت و با اهمیت آن در توسعه اقتصاد ملی کشور به خوبی واقف نمی‌باشند.

- به حداقل رساندن تشریفات و مقررات بندری و گمرکی و پرهیز از بوروکراسی و مستندسازی غیرضروری.

- بازنگری در هزینه‌ها و عوارض بندری، جهت ترغیب کشتی‌ها برای سوخت‌گیری در بنادر جمهوری اسلامی ایران.

- ایجاد هماهنگی بین ارگان‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط در بنادر کشور، به منظور دوری جستن از اعمال سلابق مختلف در تفسیر و تبیین مقررات. - شفاف‌سازی و ساده‌سازی مقررات و قوانین مربوط.

- ایجاد تأسیسات زبربنائی در بنادر کشور توسط سازمان‌های ذی‌ربط دولتی به منظور ارائه خدمات سوخت‌رسانی و سایر خدمات جانبی مورد نیاز کشتی‌ها و یا هموار ساختن راه و اعطای تسهیلات مالی مناسب به سرمایه‌گذاران و کارآفرینان بخش خصوصی برای ورود به این عرصه.

مسعود مستوفی: معتقدم جنوب جزیره قشم، مناسب‌ترین محل برای انجام این کار است، زیرا علاوه بر اینکه سالیانه در راه‌گذر ۱۲ هزار کشتی عبوری قرار دارد، از تسهیلات منطقه آزاد تجاری-صنعتی مانند معافیت‌های مالیاتی، تردد آسان و بدون روادید خدمه کشتی و... بهره‌مند می‌شود.

● **جذب کشتی‌های عبوری به سواحل کشور فرجی:** به طور طبیعی صنعت بانکرینگ مشابه هر صنعت دیگری، ساز و کارهای مناسب خود را برای جلب مشتری و دریافت تقاضا می‌طلبد. برای جذب کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز باید اقدامات اصولی زیر انجام شود:

- وجود یک عزم و باور جدی در سطح کل وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط برای رشد و توسعه این صنعت در کشور. خوشبختانه بزرگان

بسترسازی و زیرساخت‌های این منطقه از دو سال پیش در دستور کار سازمان منطقه آزاد قرار گرفت، البته پیشینه آن به ۱۷ سال قبل بازمی‌گردد، ولی از سال ۱۳۸۶ به طور جدی عملیات اجرایی و مهندسی آن با خرید حدود ۵۰ هکتار زمین آغاز شد که خاکبرداری آن در حال نهایی شدن است. در حال حاضر نیز آماده‌سازی زیرساخت‌های دیگر مانند آزمایشگاه، بلندینگ (تعیین سوخت براساس نیاز مشتری)، خدمات جانبی کشتیرانی (Shipping Service) و تأمین طرح جامع این پروژه شروع شده و پیش‌بینی می‌شود در آذرماه ۱۳۸۹ این پروژه به بهره‌برداری برسد.

نکته مهمی که لازم است به آن تأکید کنم، آمادگی شرکت جهت واگذاری زمین به بخش خصوصی از طرق اجاره، مشارکت و فروش می‌باشد. همچنین از طرح‌های پیشنهادی استقبال می‌کنیم و پس از مطالعه و بررسی، تسهیلات کامل برای تأمین زیرساخت‌ها را در اختیار سرمایه‌گذاران قرار می‌دهیم تا بتوانیم فجیره دوم را بسازیم.

مسئله مهم دیگر، تأمین مالی پروژه است که خوشبختانه مشکلی در این خصوص وجود ندارد و تا پیشرفت ۴۰-۵۰ درصدی کار، ذخیره بانکی داریم و طبق جدول زمانبندی، پیش خواهیم رفت.

دستگاه‌های امنیتی و انتظامی و... درگیرند و هماهنگی بین آنها یک ضرورت است. امروز شرکت "ستاره قشم" به عنوان متولی این پروژه انتظار دارد تا برای راه‌اندازی این طرح ملی تمامی ارگان‌های ذی‌ربط در چارچوب قوانین و مقررات خود یکدیگر را یاری کنند، سازمان بندرودریانوردی در تأمین تجهیزات، وزارت نفت در تأمین سوخت و... تا بتوانیم با برقراری ارتباط با سایر کشورها نیازهای ناوگان حمل‌ونقلی را شناسایی و درصد رفع آنها برآییم.

● ایمنی مراکز توزیع سوخت

فرجی: به نکته بسیار مهمی اشاره کردید. شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کشتی به موضوع ایمنی از جهات مختلف توجه دارند و باید اطمینان پیدا کنند که در بندر کلیه استانداردهای ایمنی رعایت شده و در صورت بروز سانحه و یا حادثه، تجهیزات و امکانات لازم برای اطفاء حریق و یا پیشگیری از ایجاد لطمات مالی و جانی وجود دارد.

خوشبختانه سازمان بندرودریانوردی در این بخش اقدامات بسیار خوبی انجام داده و سوابق گذشته نشان می‌دهد که مشکل جدی در طول سالیان گذشته وجود نداشته است و صاحبان کشتی و شرکت‌های کشتیرانی از این بابت نگرانی خاصی ندارند. علاوه‌بر آن به لحاظ صنعت یکصد ساله نفت کشور، متخصصان زیادی در بخش‌های ایمنی، بهداشت کار و محیط‌زیست فعالیت می‌کنند که هم در شرکت "بانگسترکرانه" و هم در سایر سازمان‌های مربوطه مشغول به کارند. البته به نظر می‌رسد که بندر ما باید به امکانات پیشرفته برای حفظ ایمنی تجهیز شوند تا اطمینان این شرکت‌ها بیش از پیش حاصل شده و با آسودگی خاطر روانه بندر کشور شوند. در خصوص ضمانت‌های اجرایی باید گفت که در صنعت حمل‌ونقل، اصول و قواعد مدونی حکمفرماست و مسئولیت‌ها و تکالیف هر یک از طرفین مشخص شده و به شکلی نیست که در صورت کوتاهی یک طرف از انجام تعهدات، بتواند از جبران خسارت ناشی از تعلل خود شانه خالی کند. بنابراین ضمانت اجرایی در اینجا وجود مقررات دقیقی است که به اجراء گذاشته می‌شود.

مستوفی: در اجرای پروژه جزیره قشم، یکی از موارد مهم رعایت ایمنی و بهداشت است که در این خصوص مبادرت به ایجاد آخرین سیستم‌های استاندارد اطفای حریق و همچنین سیستم بودینگ کرده‌ایم و خود را متعهد می‌دانیم تا محیط‌زیست را برای نسل‌های امروز و آینده پاک نگاه داریم. ■



می‌تواند با تعدیل شرایط فروش مواد سوختی و سوق دادن این مواد به طرف صنعت بانکرینگ، توان رقابتی شرکت‌های داخلی را افزایش داده و زمینه هم‌افزایی در این صنعت را فراهم کند و از طرف دیگر سازمان بندرودریانوردی هم با ساده‌سازی قوانین و مقررات، تعدیل عوارض و حقوق بندری موجبات ترغیب کشتی‌ها را برای ورود به بندر جمهوری اسلامی ایران فراهم سازد و به موازات آن نیز سایر سازمان‌های مستقر در بندر کشور در راستای هموار ساختن راه به کمک بشتابند و از سوی دیگر انتظار می‌رود، سازمان بندرودریانوردی به عنوان متولی اصلی بندر کشور با اتخاذ تدابیر لازم، یا خود تأسیسات زیربنایی را در بندر ایجاد کند و یا اینکه شرایطی را فراهم سازد که سرمایه‌گذاران و کارآفرینان بتوانند با استفاده از تسهیلات مالی ارزان قیمت و با هزینه متعادل مبادرت به ساخت‌وساز این امکانات در بندر کشور نمایند.

مستوفی: به سال ۱۳۷۹ برمی‌گردم. پس از شکست شرکت سننگاپوری در زمینه بانکرینگ سوخت در ایران، سوابق و اقدامات آن مورد مطالعه و بررسی دقیق قرار گرفت و از میان عوامل شناسایی شده، عدم هماهنگی ارگان‌های دریایی مشهود بود. در حوزه بانکرینگ نهادهای مختلفی از جمله سازمان محیط‌زیست، شیلات، گمرک،

مستوفی: یکی از مزیت‌های کشور، وجود بازار ۲۰ میلیون تنی در سواحل خلیج فارس است که از این میان، بندر فجیره حدود ۷۰ درصد را از آن خود کرده، در صورتی که از نظر موقعیت جغرافیایی هیچ مزیتی نسبت به بندر ما به ویژه قشم ندارد. (نمونه بارز آن هم شرکت Global Energy است که در سال ۱۳۷۹ توانسته حدود یک میلیون و ۸۰۰ هزار تن بازار ایجاد کند).

● حمایت نهادهای متولی صنعت حمل‌ونقل دریایی

فرجی: بازار بانکرینگ یک بازار کاملاً رقابتی است. علاوه بر آن، بندر رقیب در جنوب خلیج فارس از تأسیسات زیربنایی گسترده‌ای برخوردار است که عمدتاً توسط دولت امارات سرمایه‌گذاری شده و در نتیجه بستری لازم را برای حضور فعالان صنعت بانکرینگ فراهم آورده است. خوشبختانه بسیاری از ملزومات مورد نیاز برای رشد صنعت بانکرینگ در کشورمان مهیاست؛ نظیر منابع عظیم مواد سوختی، بندر استراتژیک، مرز آبی گسترده و نیروی کار متخصص.

انتظار می‌رود سازمان‌های مرتبط با صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور و تأمین و توزیع مواد سوختی، هر یک به نوبه خود در تقویت این صنعت وظیفه خود را ادا کنند. برای مثال وزارت نفت



تمهیدات و تصمیمات پیشگیرانه

حفاظت از محیط زیست دریایی در قبال صنعت بانکرینگ

عبدالرضا شیخ الاسلامی



سهولت در جابه‌جایی و ارزانی حمل‌ونقل از طریق خطوط آبی باعث شده تا در جهان، سالانه بیش از ۶ میلیارد تن کالا از این طریق جابه‌جا گردد. در این میان بیش از ۲۵۰۰ نوع ماده خطرناک از طریق دریاها حمل‌ونقل می‌شود. بدین ترتیب عبور و مرور کشتی‌ها توأم با مواد خطرناکی که حمل می‌کنند، خطرات بالقوه موجود در محیط زیست دریایی را نمایان می‌کند.

جمهوری اسلامی ایران نیز با توجه به دریاهای خلیج فارس، عمان و دریای خزر از جمله کشورهای فعال در زمینه دریانوردی و ترانزیت کالا می‌باشد. خلیج فارس و دریای عمان جزو دریاهای گرم محسوب می‌شوند و به همین علت تنوع زیستی در این محدوده قابل توجه است. وجود انواع زیستگاه‌های حساس ساحلی و دریایی همچون آبسنگ‌های مرجانی، جنگل‌های حرا، بسترهای جلبکی و خورها در این دریاها اهمیت آن را دو چندان کرده است. این گونه‌ها طی ۲۰ سال اخیر در اثر فعالیت‌هایی همچون ترانزیت نفت، جنگ خلیج فارس، فعالیت‌های صیادی، تردد شناورها و توسعه در سواحل دچار آسیب شده‌اند.

صنعت نفت با بیش از ۱۰۰ سال قدمت در ایران، از جمله مهم‌ترین صنایع کشور محسوب می‌شود که اقتصاد کشور و همچنین تعداد زیادی از کشورهای جهان وابسته به آن می‌باشد. با توجه به ارزانی و سهولت حمل‌فرآورده‌های نفتی از طریق دریا، عمده حمل‌ونقل نفت و فرآورده‌های مشتق از آن



از طریق دریا و توسط نفتکش‌های اقیانوس پیما انجام می‌گیرد. علی‌رغم آنکه آلودگی‌های ناشی از انتشار نفت در سطح دریاهای اقیانوس‌ها از جمله مهم‌ترین خطرات زیست‌محیطی می‌باشد که در حمل‌ونقل‌های دریایی امکان رخداد آن وجود دارد، اما سهولت و همچنین ارزانی این‌گونه حمل‌ونقل باعث شده که در سراسر جهان خطر این‌گونه آلودگی‌ها در برابر مزایای آن نادیده گرفته شود. خلیج‌فارس به عنوان دریای نیمه‌بسته، بیشترین تراکم و تعدد حمل‌ونقل دریایی را به خود اختصاص داده به طوری که سالانه بیش از ۳۰ هزار فروند شناور از تنگه هرمز عبور می‌کنند. علاوه بر آن، این دریا حامل ۶۰ درصد ذخایر نفت دنیا است که این امر باعث شده تا بیش از ۴۰ درصد از صادرات جهانی نفت را به خود اختصاص دهد. یکی از مهم‌ترین بخش‌های خدمات دریایی سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری از منطقه خلیج‌فارس است.

صنعت بانکرینگ و محیط‌زیست

فرایند بانکرینگ نیز مانند بسیاری صنایع دیگر خطرات زیست‌محیطی مخصوص به خود را دارد که این امر به سبب وجود نفت در این صنعت، اهمیت توجه به مقوله حفاظت محیط‌زیست را بسیار مهم می‌سازد. قابل ذکر است قیمت نفت خام با بالا رفتن استانداردهای زیست‌محیطی افزایش خواهد یافت.

سوخت‌رسانی دریایی به طور بالقوه دارای خطرات ایمنی و زیست‌محیطی ناشی از سرریز سوخت به دریا در اثر غفلت کارکنان، عملکرد نامناسب تجهیزات یا فقدان تجهیزات ایمنی کافی در محل انتقال سوخت می‌باشد. آمار وقوع سوانح آلودگی نفتی در سایر کشورها، نشان می‌دهد که بیشترین سوانح آلودگی ناشی از سوخت‌رسانی در اثر غفلت افراد مسئول عملیات انتقال سوخت، انجام پذیرفته است.

در فرایند بانکرینگ، محیطی که بیشتر در معرض آلودگی است آب دریا و یا اقیانوس می‌باشد، زیرا سوخت‌گیری کشتی‌ها در نزدیکی ساحل و یا در اسکله انجام می‌گیرد و در هر دو صورت کشتی بر روی آب قرار دارد. سوخت‌گیری کشتی‌ها یا به صورت کشتی به کشتی انجام می‌گیرد و یا اینکه پس از پهلوگیری کشتی در کنار اسکله، سوخت از طریق مخازن ذخیره سوخت، پمپ‌ها، لوله‌های انتقال و تجهیزات ویژه به کشتی‌ها منتقل می‌شود. در فرایند بانکرینگ علل انتشار آلودگی در محیط‌زیست یکی از عوامل ذیل می‌باشد:

- تصادم و برخورد کشتی‌های سوخت‌رسان و سوخت‌گیر یا یکدیگر.

- نشت فرآورده‌های نفتی در طول مسیر انتقال به سبب عملکرد نامناسب تجهیزات.
- سرریز شدن مخازن ذخیره فرآورده در اثر غفلت مسئولین عملیات انتقال سوخت.

به منظور پیشگیری و مقابله با انتشار آلودگی‌هایی که امکان دارد در حین عملیات سوخت‌گیری کشتی‌ها به یکی از طرق بالا به وجود آید، این موارد انجام می‌گیرد: پیشگیری، مقابله با آلودگی و توصیه‌های زیست‌محیطی جهت سوخت‌گیری شناورها که در ادامه هر یک به تفصیل شرح داده میشود.

(۱) پیشگیری

به منظور پیشگیری از بروز هر نوع آلودگی بر روی عرشه کشتی و یا آب دریا، انجام هرگونه عملیات سوخت‌رسانی و سوخت‌گیری شناورها در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران واقع در خلیج‌فارس، دریای عمان، دریای خزر، رودخانه اروند و کلیه بنادر و جزایر واقع در آب‌های یادشده باید مطابق دستورالعمل‌هایی باشد که توسط سازمان بنادر و دریانوردی به تصویب رسیده است. این دستورالعمل‌ها بر مبنای قوانین و مقرراتی است که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تهیه و تدوین شده و سازمان‌های دریانوردی هر کشوری می‌توانند قوانین و مقررات حاکم بر صنعت دریانوردی خود را براساس آن اصلاح و مصوب نمایند. این دستورالعمل‌ها که توسط سازمان بنادر و دریانوردی کشور تهیه و تدوین شده، همه ساله برحسب نیازهای صنعت دریانوردی، سازمان حفاظت از محیط‌زیست و قوانین بین‌المللی مورد تغییر و اصلاح قرار می‌گیرد.

شناور سوخت‌رسان باید با مقررات بین‌المللی

کنوانسیون‌های مارپل و سولاس مطابقت نموده و برای انجام سوخت‌رسانی مجوز لازم را از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کرده باشد. همچنین هرگونه تأسیسات ثابت یا متحرک از جمله کامیون‌های نفتکش که به منظور سوخت‌رسانی به شناورها در ساحل ایجاد شده و یا استفاده می‌گردند (ایستگاه ساحلی سوخت‌رسانی) باید مطابق مقررات شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی و سازمان بنادر و دریانوردی و استانداردهای جهانی مانند API طراحی و احداث شده و مجوزهای لازم برای سوخت‌رسانی را از شرکت یادشده، سازمان بنادر و گمرک جمهوری اسلامی ایران اخذ کرده باشد.

در این خصوص لازم به ذکر است که بر روی کشتی قوانین مدونی با نام "پیشگیری از آلودگی آب دریاهای" وجود دارد که باید به طور کامل از جانب کلیه خدمه و کارکنان کشتی رعایت شود. این قوانین براساس ضوابط و موازین سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد و رعایت آنها جزو اصول اولیه‌ای است که کلیه خدمه کشتی ملزم به رعایت و اجرای آن می‌باشند.

یکی از مهم‌ترین فاکتورها در مقابله با آلودگی‌های ناشی از انتشار فرآورده‌های نفتی بر روی عرشه و یا آب دریا، آمادگی کارکنان می‌باشد. بدین منظور ماهیانه بر روی کشتی توسط کاپیتان و خدمه مانورهای آلودگی انجام می‌گیرد که در آن کارکنان به صورت فرضی با آلودگی‌های ایجاد شده بر روی عرشه کشتی و آب دریا مقابله می‌نمایند. این مانورها که به صورت کاملاً برنامه‌ریزی شده و اصولی می‌باشد خدمه کشتی و کارشناسان ساحلی را برای برخورد و مقابله با هرگونه انتشار آلودگی و حادثه‌ای آماده می‌نماید.

بر مبنای قوانین و مقررات مصوب (دستورالعمل‌های

فوق) و به منظور پیشگیری از انتشار آلودگی در محیط زیست، تجهیزات مورد استفاده در فرایند سوخت رسانی باید دارای شرایط و خصوصیات ذیل باشد:

۱. شیلنگ‌هایی که برای انتقال سوخت مورد استفاده قرار می‌گیرند باید منحصراً برای انتقال نفت و فرآورده‌های نفتی طراحی و ساخته شده و از استحکام و ضخامت کافی براساس استاندارد ISO برای انجام عملیات سوخت رسانی برخوردار باشند.

۲. شیلنگ‌ها باید از طول کافی برخوردار بوده، به نحوی که بتوانند جابه‌جایی‌های مختلف هر دو شناور (از قبیل اختلاف آبجو، اختلاف سطح آزاد و جابه‌جایی‌های طولی و عرضی کشتی) تا دو واحد بالاتر از شرایط آب و هوایی مجاز یا در حالتی که شناور از ایستگاه ساحلی سوخت‌گیری می‌نماید را ممکن سازد.

۳. شیلنگ‌ها، فلنج‌ها و اتصالات مربوطه باید گواهی‌نامه اولیه تولیدکننده برای انتقال سوخت را دارا باشد که در آن فشار قابل تحمل، حداکثر و حداقل درجه حرارت محیط کاری و نوع کاربری و نوع استاندارد جهانی (API) مورد تأیید در آن قید شده باشد.

۴. پیچ‌ها باید از جنس استیل (Stainless Steel) و متناسب با قطر سوراخ فلنج باشند.

۵. لوله‌های تخلیه سوخت (مانیفولد) و شیلنگ‌ها باید دارای درپوش مناسب (Blind Face) برای مسدود شدن در مواقع غیر نیاز عملیاتی باشند.

۶. شیلنگ‌ها، فلنج‌ها، پیچ‌ها و اتصالات مربوطه باید هر هفته یک بار به طور کامل توسط مسئولین مربوطه در شناور یا ایستگاه سوخت‌رسان مورد بازدید قرار گیرند.

۷. شیلنگ‌ها، فلنج‌ها و اتصالات مربوطه باید به طور سالیانه پس از تاریخ نصب، پس از هر بار تعمیر یا قرار گرفتن تحت فشار یا شرایط غیرعادی، مجدداً براساس مشخصات تعیین شده توسط تولیدکننده، تحت آزمایش تحمل فشار قرار گیرند. گزارش این آزمایش‌ها شامل تاریخ، نتایج و اقدامات اصلاحی انجام پذیرفته، باید در دفتر مربوطه ثبت گردد.

۸. در صورت مشاهده خوردگی و پوسیدگی و گذراندن آزمون‌های اولیه و ثانویه شیلنگ‌ها باید هر ۵ سال یک بار مورد آزمایش خستگی قرار گیرند.

۹. گزارش بازدیدهای مندرج در بند ۶، آزمایش تحمل فشار و تعمیرات مندرج در بندهای ۷ و ۸، باید در دفاتر مربوطه ثبت و به همراه مشخصات فنی اولیه شیلنگ‌ها در شناور تحویل‌دهنده سوخت یا ایستگاه ساحلی سوخت‌رسانی نگهداری گردد.

۱۰. کلیه اقدامات ایمنی لازم برای استفاده از تجهیزات نگهدارنده شیلنگ‌ها به منظور نگهداری



به منظور پیشگیری از بروز هر نوع آلودگی بر روی عرشه کشتی و یا آب دریا، انجام هرگونه عملیات سوخت رسانی و سوخت‌گیری شناورها در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت دولت جمهوری اسلامی ایران واقع در خلیج فارس، دریای عمان، دریای خزر، رودخانه اروند و کلیه بنادر و جزایر واقع در آب‌های یادشده باید مطابق دستورالعمل‌هایی باشد که توسط سازمان بنادر و دریانوردی به تصویب رسیده است.

مورد قبول برای تداوم عملیات سوخت‌رسانی را دریافت نموده و مطابق آن عمل نمایند.

علاوه بر موارد فوق و به منظور رعایت نکات ایمنی در زمان انجام عملیات انتقال سوخت بین دو شناور و شناور و ایستگاه ساحلی، تابلوهای راهنما باید در محوطه انتقال سوخت در نزدیکی محل عبور شیلنگ انتقال سوخت و محل‌های ورود و خروج سوخت در هر دو شناور یا شناور و ایستگاه ساحلی نصب گردد. این تابلوها حداقل باید شامل هشدارهایی در موارد ذیل باشد:

۱. محوطه انجام عملیات سوخت‌رسانی، ورود ممنوع.
 ۲. استعمال دخانیات ممنوع.
 ۳. استفاده از وسایل جرقه‌زا ممنوع.
 ۴. هشدار وجود گازهای قابل اشتعال در محیط.
- شناور سوخت‌رسان یا ایستگاه ساحلی باید چنین تابلوهایی را تهیه و تا پایان عملیات در اختیار شناور تحویل‌گیرنده سوخت قرار دهد و علاوه بر تابلوهای هشداردهنده، وجود شیلنگ‌های اطفاء حریق به تعداد کافی، ماشین اطفاء حریق، مواد کف‌ساز و سیستم‌های ایدانت آتش‌نشانی ضروری می‌باشد.
- در حین انجام عملیات انتقال سوخت نیز باید موارد ذیل به طور کامل رعایت شود:

۱. در تمام مدت عملیات دو نفر از کارکنان آموزش‌دیده در هر دو شناور (یکی بر روی شناور و یک نفر در ساحل همراه با دستگاه بی‌سیم برای ارتباط با موتورخانه) باید در نزدیکی محل

شیلنگ در وضعیت مناسب در حین عملیات سوخت‌رسانی باید صورت پذیرد. شیلنگ‌ها باید دارای اتصال مناسب بین فلنج‌های دو سر و سیستم Earthing و همچنین تکیه‌گاه مناسب (Saddle) در هنگام عملیات سوخت‌رسانی باشند.

۱۱. هرگونه انتقال سوخت در شرایط نامساعد جوی ممنوع می‌باشد. تأمین‌کنندگان سوخت باید توافق مکتوب اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی بندر مربوطه در خصوص حداکثر اندازه شرایط دریایی

خروجی و ورودی سوخت حضور داشته و شیلنگ و اتصالات مربوطه را به منظور جلوگیری از نشت مورد مراقبت قرار دهند. شخص مسئول در شناور تحویل دهنده سوخت، باید ابزارهای لازم برای توقف فوری عملیات در صورت مشاهده نشت یا تقاضای اشخاص مسئول شناور تحویل گیرنده را در اختیار داشته باشد.

۲. ارتفاع سوخت موجود در مخازن شناور تحویل گیرنده، باید به دقت با اندازه گیری مورد مراقبت قرار گیرد.

۳. در صورتی که شرایط آب و هوایی به نحوی تغییر یابد که احتمال به خطر افتادن ایمنی عملیات به وجود آید، انتقال سوخت باید متوقف گردد.

۴. در صورت بدتر شدن شرایط آب و هوایی به نحوی که ایمنی دو شناور تحویل دهنده و تحویل گیرنده سوخت به مخاطره افتد یا احتمال وقوع آلودگی وجود داشته باشد دو شناور باید پس از هماهنگی با بندر از یکدیگر جدا شوند.

۵. شیلنگها باید قبل از انتقال به شناور تحویل دهنده، از سوخت تخلیه گردیده و دهانه آنها توسط درپوش مناسب (Blind Flang) مسدود گردد.

۶. تمامی اتصالات شیلنگها و مانیفولد باید توسط واشر و پیچهای مربوطه بسته شده باشند (Full Bolt).

۷. در هنگام عملیات سوخت رسانی، شیلنگها باید دارای تکیه گاه مناسب باشند.

۲) مقابله با آلودگی

در صورت رعایت موارد یاد شده در بخش پیشگیری، امکان وقوع سانحه و بروز نشتی فرآورده بر روی عرشه کشتی و یا آب دریا به حداقل می رسد. در صورت وقوع سانحه منجر به آلودگی در حین سوخت گیری شناورها، باید اقدامات ذیل انجام گیرد؛

۱. شناور تحویل دهنده سوخت باید طرح مقابله با آلودگی نفتی را در اختیار داشته باشد که در آن خطرات شناخته شده و خطرات محتمل عملیات سوخت رسانی تعریف گردیده و راهکارهای عملی برای مقابله با آنها تعیین شده باشد. این طرح باید علاوه بر طرح مقابله با آلودگی نفتی (SOPEP) تهیه و تدوین گردد.

۲. فهرست نزدیکترین نقاط تماس ساحلی باید در هر دو شناور موجود باشد.

۳. در صورت بروز آلودگی یا وقوع سانحه منجر به آلودگی، بلافاصله باید طرح اقتضایی مقابله با آلودگی نفتی در شناور یا ایستگاه ساحلی سوخت رسانی فعال گردد. این اقدام باید شامل گزارش دهی فوری به نزدیکترین نقطه تماس

سوخت رسانی دریایی به طور بالقوه دارای خطرات ایمنی و زیست محیطی ناشی از سرریز سوخت به دریا در اثر غفلت کارکنان، عملکرد نامناسب تجهیزات یا فقدان تجهیزات ایمنی کافی در محل انتقال سوخت می باشد. آمار وقوع سوانح آلودگی نفتی در سایر کشورها، نشان می دهد که بیشترین سوانح آلودگی ناشی از سوخت رسانی در اثر غفلت افراد مسئول عملیات انتقال سوخت، انجام پذیرفته است.

ساحلی (نزدیکترین مرکز هماهنگی مقابله با آلودگی نفتی) ایران باشد.

۴. عوامل مسئول در شناور تحویل گیرنده، تحویل دهنده و ایستگاه ساحلی سوخت رسانی دارای مسئولیت یکسان در ارسال فوری گزارش سانحه به نزدیکترین ایستگاه ساحلی می باشند. ۵. در صورت مشاهده یا وقوع هرگونه نشت فرآورده های نفتی، مسئولین شناور تحویل دهنده سوخت، باید نسبت به توقف اضطراری پمپها اقدام نمایند و مراتب را بدون اتلاف وقت به مسئولین بندر مربوطه، گزارش نمایند.

۶. شروع مجدد عملیات انتقال سوخت پس از رفع نقص، منوط به کسب مجوز از مسئولین بندر می باشد. ۷. مسئولیت توقف اضطراری عملیات انتقال سوخت، برعهده مسئولین شناور تحویل دهنده سوخت می باشد و اشخاص مسئول باید بلافاصله بعد از دریافت تقاضای توقف عملیات انتقال سوخت از سوی هریک از کارکنان کشتی تحویل گیرنده سوخت، نسبت به توقف اضطراری پمپهای انتقال سوخت اقدام نمایند.

در زمان وقوع حادثه بر روی کشتی، امکانات و تجهیزات ایمنی وجود دارد که می توان از آنها به منظور مقابله با آلودگی بهره برد. بدین منظور بر روی عرشه کشتی، حفاظی با ارتفاع بیش از ۱۰ سانتی متر وجود دارد که باعث می شود در زمان سرریز مخازن سوخت و یا در زمان ایجاد هرگونه نشتی بر روی مسیر انتقال که منجر به انتشار مواد نفتی بر روی عرشه می گردد، در ابتدا فرآورده قبل از ریزش در آب دریا تا ارتفاع ۱۰ سانتی متری بالا بیاید. که این امر به نوبه خود زمان مورد نیاز

کارکنان برای رفع نشتی و یا آگاهی از سرریز شدن مخزن را فراهم می نماید. در زمان انتشار فرآورده بر روی عرشه کشتی پمپهایی وجود دارد که با هوا کار می کند و این پمپها می توانند آلودگی روی عرشه را به مخازن مخصوصی که بدین منظور پیش بینی شده تخلیه نمایند.

علاوه بر آن اگر به هر دلیلی آلودگی به روی آب دریا منتقل شود، جهت رفع این آلودگی روی کشتی پارچه های مخصوصی به نام Absorbent pad وجود دارد که این پارچه ها می توانند آلودگی که روی آب گسترده شده است را به خود جذب نمایند که البته این پارچه ها را نیز در انبارهای خاصی نگهداری می نمایند.

۳) توصیه های زیست محیطی جهت سوخت گیری شناورها

۱. آزمون مراحل انتقال سوخت (داخل و بیرون شناور) به منظور حصول اطمینان از ایمن بودن هواکش های مخازن هنگام انتقال سوخت براساس الزامات ملی و بین المللی.

۲. بازبینی روش های مهندسی به منظور اطمینان از اینکه نگهداری و تعمیرات براساس اسناد جاری به نحو مطلوب برای تمام بخش های شناور کشتی اجرا شده است.

۳. به روزرسانی مراحل انتقال سوخت، به منظور پوشش عملیات سوخت رسانی.

۴. به روزرسانی طرح سیستم سوخت رسانی و اطمینان از اینکه نسخه های کافی جهت اطلاع کارکنان موجود باشد.

۵. مدیر عملیات از کارکرد صحیح شیر پرکننده مخازن و سیستم لوله کشی و والو شناور اطمینان یابد. ۶. تجربیات حاصل از سوانح نشت مواد نفتی، جهت اصلاح فرایند سوخت رسانی مورد توجه قرار گیرند.

۷. اطمینان از اینکه کارکنان مسئول عملیات انتقال سوخت، اهمیت استراحت کافی و خطرات ناشی از کار در زمان خستگی را درک کرده باشند و نکات ایمنی را در این ارتباط رعایت نمایند.

۸. در نظر گرفتن اثرات تغییر الگوی ساعت کار و استراحت بر روی کارکنانی که برای عملیات انتقال سوخت در نظر گرفته می شوند. با توجه به شرایط یاد شده برنامه اجرای عملیات سوخت گیری باید از قبل جهت تنظیم ساعت استراحت در اختیار کارکنان ذی ربط در کشتی قرار گیرد.

۹. تأکید بر خطرات احتمالی انتقال سوخت به کارکنان شناور سوخت رسان و یادآوری تجربیات حاصل از سوانح منجر به آلودگی نفتی و وضعیت هایی که در آنها احتمال ایجاد آلودگی

وجود داشته باشد.

۱۰. اطمینان از اینکه هرگونه مشکلی برای ارتباط رادیویی VHF پیش آید سریعاً گزارش و اصلاح شود.
۱۱. هرگونه اختلاف در سرعت انتقال سوخت باید بین دو افسر مسئول در شناورها یا ایستگاه ساحلی اعلام و علت اختلاف سرعت انتقال سوخت، سریعاً اصلاح شود.
۱۲. تأکید بر اجرای کار تیمی یکپارچه جهت سوخت‌گیری.
۱۳. اطمینان از اینکه کارکنان در مدت زمان منظم، ارتفاع سوخت در مخازن را اندازه‌گیری و ثبت نمایند.
۱۴. تهیه جدول عمق مخازن که جهت تعیین Trim و List مورد استفاده قرار گیرد.
۱۵. اطمینان از اینکه افراد مسئول بدانند در

مواقع اضطراری باید اداره بندر مربوطه را مطلع سازند.

۱۶. اطمینان از وجود سینی محافظ زیر هواکش‌های مخازن و همچنین محل ارتباط سوخت‌گیری.
۱۷. در نظر گرفتن اقدامات پیشگیرانه اضافه، جهت جلوگیری و به حداقل رساندن احتمال آلودگی (مانند اضافه نمودن نگهبان).
۱۸. اگر از کامیون جهت انتقال سوخت به شناور استفاده می‌گردد، اقدامات ویژه اضافی به منظور جلوگیری از ورود هوای فشرده شده درون مخزن کامیون به شناور در نظر گرفته شود.
۱۹. انجام ممیزی منظم، به همراه سیستم مدیریتی ایمنی (SMS) از نحوه تکمیل دفاتر ثبت سوابق، به نحوی که اطمینان حاصل گردد که تمام موارد به

طور کامل و صحیح در آنها ثبت شده باشند.

نتیجه‌گیری

لازم به ذکر است که صنعت بانکرینگ صرفاً شامل سوخت‌رسانی دریایی نیست و شامل سایر خدمات مورد نیاز کشتی‌ها نیز می‌باشد. از دیگر خدماتی که تحت فرایند بانکرینگ ارائه می‌گردد می‌توان به تخلیه زباله، مواد زائد جامد، فاضلاب و آب توازن کشتی‌ها اشاره نمود که این امر در زمان خود بر حفاظت از محیط‌زیست دریایا کمک شایانی می‌نماید. همچنین بخش ایمنی و محیط‌زیست سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یک نهاد دولتی به طور دائم بر روند فعالیت عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها نظارت کامل دارد و از نقطه نظر مسائل زیست‌محیطی فرایند را کنترل می‌نماید. ■



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 محموله‌های صادراتی و وارداتی و ترانزیت و ترخیص کالا، آماده همکاری با تمامی صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی است.

مدیریت: آقای حسین یغیاری

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

تلفن: ۰۷۶۱-۲۲۲۵۷۰۰

تلفکس: ۰۷۶۱-۲۲۴۹۲۰۶

همراه: ۰۹۱۷ ۳۶۱۰۷۹۵

بندرعباس - میدان شریعتی - خیابان شریعتی شمالی - طبقه دوم بانک رفاه - کوچه جاودان ۱۴

هدایت هوشمندانه

مانیتورینگ عملیات بندری در فرایند ورود و خروج کامیون‌ها

شهنواز ایوبی، علی امیری

اشاره

از آنجایی که حمل‌ونقل کالا، به وسیله کامیون؛ به عنوان یک روش حمل‌ونقل مقبول و فراگیر در کلیه فرایند جابه‌جایی کالا استفاده می‌شود، افزایش مبادلات کالا و ضرورت استفاده از تکنیک‌ها و روش‌های کنترل تردد کامیون‌ها در جاده‌های کشور، امری اجتناب‌ناپذیر است.

در سال‌های اخیر جوامع پیشرفته با بهره‌گیری از امکاناتی که به عنوان ره‌آوردهای فن‌آوری اطلاعات شناخته می‌شوند، با ایجاد سیستم‌های هوشمند حمل‌ونقل (ITS) یک زیرساخت مناسب را جهت دستیابی متخصصان ترافیک به فن‌آوری‌های مناسب در برنامه‌ریزی، هدایت و کنترل ترافیک فراهم آورده‌اند و در همین راستا، دستیابی به اهداف برنامه‌ریزی حمل‌ونقل که شامل افزایش ایمنی و آرامش سفر، کاهش هزینه و اثرات نامطلوب زیست‌محیطی، کاهش مصرف انرژی و تأخیرهای ناخواسته در طول سفر و در نهایت جلب رضایت مشتریان و روان‌سازی جریان ترافیک و حمل‌ونقل می‌باشد را به دنبال خواهد داشت.

حمل‌ونقل و جابه‌جایی کالا به عنوان یکی از اساسی‌ترین نیازهای بشر، همواره به عنوان شاخصی مطرح و بسیار مهم در برنامه‌ریزی‌های کلان هر جامعه، مورد توجه ویژه قرار گرفته است.





در عصری که به آن عصر انفجار اطلاعات اطلاق می‌شود، فن آوری اطلاعات و ارتباطات به عنوان ابزاری کارآمد برای متخصصان رشته‌های گوناگون، موجبات تسهیل و تسریع ارائه خدمات را فراهم کرده است. در این مقاله سعی بر آن است تا اندکی از کاربردهای ایجاد سیستم مانیتورینگ مدیریت عملیات بندری در فرایند ورود و خروج کامیون‌ها در حمل‌ونقل داخلی بندر تشریح شود و با فراهم آوری زیرساخت‌های مناسب در راستای ایجاد امکانات مخابراتی، کامپیوتری و... با بهره‌گیری از ره‌آوردهای ایجاد مانیتورینگ اهداف ذیل تحقق خواهد یافت:

اهداف ایجاد مانیتورینگ

۱. برنامه‌ریزی دقیق و کارآمد در مدیریت حمل‌ونقل و ترافیک داخلی بندر.
۲. استفاده بهینه از منابع موجود از قبیل باسکول‌ها، بررسی زمان‌های انتظار در صف باسکول و استخراج زمان‌های خارج از سرویس باسکول‌ها.
۳. برآورد نیازمندی‌های لازم جهت مدیریت کارآمد در حمل‌ونقل داخلی بندر.
۴. کاهش خسارات و افزایش ایمنی با ایجاد زمینه آرامش رانندگان و...
۵. کاهش مصرف انرژی و هزینه‌ها و اثرات نامطلوب زیست‌محیطی.
۶. کاهش زمان ماندگاری کامیون‌ها در محوطه و اماکن بندری و تأخیرهای ناخواسته.
۷. افزایش رضایت رانندگان و صاحبان کالا با روان‌سازی جریان ترافیک و حمل‌ونقل داخلی

بندر.

۸. مدیریت و اخذ الکترونیکی عوارض مربوط به ورود و خروج و هزینه پارکینگ کامیون‌ها (در صورت استفاده از پارکینگ‌ها در بندر).
 ۹. مدیریت حوادث‌های ناشی از کامیون‌ها.
 ۱۰. مانیتورینگ و کنترل حمل‌ونقل کامیون‌ها در کلیه حوزه‌های بندری.
 ۱۱. افزایش بهره‌وری در قابلیت جابه‌جایی.
 ۱۲. صرفه‌جویی در زمان و مدیریت برحجم سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل داخلی بندر.
- به وضوح روشن است که هر یک از موارد اشاره شده، با بهره‌جویی از ره‌آوردهای مانیتورینگ (IT) با آسانی بیشتر و کمترین خطا قابل دستیابی و انجام است؛ به طور مثال کنترل و برنامه‌ریزی ورود و خروج کامیون‌ها از گیت ورودی بندر و حرکت آنها به سمت باسکول و توزین خالی کامیون، خروج کامیون از باسکول و حرکت به سمت حوزه‌های تعیین شده جهت بارگیری کامیون‌ها، صدور مجوز بارگیری کامیون‌ها، حرکت کامیون‌ها به محوطه و اماکن بندری جهت بارگیری، انجام عملیات بارگیری و حرکت کامیون به سمت پایانه مربوط جهت دریافت بیجک، حرکت کامیون به سمت باسکول جهت توزین پر و حرکت کامیون پس از توزین پر به سمت درب خروج که در وضعیت کنونی این فرایندها هیچ‌گونه اطلاعات و داده‌های مربوط به شماره کامیون، تاریخ و ساعت زمان‌های ورود و خروج در هر ایستگاه ثبت نمی‌شود. اکنون مانیتورینگ در سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌های کشور به عنوان یک اصل مهم و اساسی در راستای اجرای سیستم‌های EDI جهت کنترل

تردد کامیون‌ها در کلیه سطوح جاده‌های کشور در دستور کار می‌باشد. بنابراین بندر امام نیز به منظور ایجاد بستر لازم در راستای فراهم‌آوری منابع و امکانات جهت کنترل زمان‌های ورود و خروج کامیون‌ها به بندر در کلیه ایستگاه‌های فوق‌الذکر و انجام مانیتورینگ در زمینه مدیریت و بهینه‌سازی جریان ترافیک داخلی به عنوان یکی از شاخص‌های عملکردی، ضروریست اقدام لازم را جهت فراهم‌آوری فن آوری IT به عمل آورد.

توانمندی‌های بندر در اجرای مانیتورینگ حمل‌ونقل داخلی:

- وجود اداره تخصصی تبادل اطلاعات الکترونیکی در سطح اداره کل (اداره آمار و انفورماتیک)
- وجود متخصصان کارآزموده و آموزش دیده در سطح اداره کل (به صورت کمی و کیفی).
- وجود شرکتها و متخصصان بخش خصوصی توانمند در سطح استان و شهرستان در جهت پیاده‌سازی سیستم مانیتورینگ مدیریت عملیات بندری - فرایند حمل‌ونقل داخلی بندر.
- توجه ویژه مدیران ارشد اداره کل به توسعه فن آوری IT و ایجاد بستر مانیتورینگ عملیات‌های بندری.
- انجام برخی اقدامات و ایجاد بستر مناسب جهت اجرای سیستم هند هلد (EDI) در راستای اجرای سامانه پایش.
- مجهز بودن مجتمع بندری به فیبر نوری.
- رشد مناسب صنعت نرم‌افزاری سیستم‌های عملیات بندری در سطح جهان و کشور.

- کمک به پایش شاخص‌های بندری.

پیشنهادها

- نهادهای سازنده فن‌آوری اطلاعات در لایه‌های مختلف برنامه‌ریزی، شکل‌دهی و بهره‌وری عملیات.

- ایجاد انجمن یا شورای پژوهشی و صنفی در سیستم مانیتورینگ عملیات بندری.

- تدوین آیین‌نامه‌های محلی IT در بندر امام و چگونگی ارتباط و تعامل (IT) بندر با سایر سیستم‌های درگیر با زنجیره حمل‌ونقل داخلی و خارجی بندر.

- توسعه فن‌آوری اطلاعات و ایجاد سیستم مانیتورینگ در مدیریت عملیات بندری از طریق الگوبرداری از تجربیات بنادر جهان.

- ارتقای دانش فنی کارکنان موجود (بخش حاکمیتی) و بخش خصوصی و جذب متخصصان فنی برتر IT در بخش‌های خصوصی.

- تمرکز مدیریت و برنامه‌ریزی کلان ICT و واگذاری امور اجرایی آن به بخش خصوصی.

- استانداردسازی و یکنواخت کردن مقوله ICT در بخش حمل‌ونقل داخلی بندر.

- توسعه ارتباطات و خدمات الکترونیکی در بخش حمل‌ونقل داخلی بندر.

روش‌های استقرار و ایجاد سیستم مانیتورینگ عملیات بندری

دو گزینه جهت استقرار IT و ایجاد سیستم مانیتورینگ عملیات بندری وجود دارد.

- استقرار تدریجی

- استقرار کامل

مزایای استقرار کامل

۱. همگرایی رویکردها و دیدگاه‌ها به خاطر وجود

گروه یا سازمان واحد برای استقرار.

۲. هزینه کمتر به علت کاهش دوباره کاری‌ها و هزینه‌های یکپارچه سازی.

۳. دستیابی سریع‌تر به نتایج.

۴. یک‌دستی و هم‌خوانی تجهیزات.

۵. سهولت یکپارچه‌سازی به علت نظام کنترلی واحد.

سه رویکرد برای استقرار تدریجی وجود دارد که عبارتند از:

الف) استقرار براساس منطقه پوشش.

ب) استقرار براساس سیستم‌ها.

ج) استقرار براساس زمان ارائه خدمات. ■



باسکول‌ها، حوزه‌ها و اماکن بندری با هدف افزایش ایمنی و بهره‌وری حمل کالا.

فهرست نقاط قوت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

۱. انسجام واحد فن‌آوری اطلاعات در روند توسعه ICT در پایانه‌های کشور (بر اساس بند ۸ ماده ۲۸ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی کشور).

۲. وجود مستندات مناسب در مورد نرم‌افزارهای موجود.

۳. توزیع مناسب نیروی کارشناسی در برخی از پایانه‌ها و واگذاری امور به بخش خصوصی.

۴. تهیه سخت‌افزار لازم در اکثر پایانه‌های حمل‌ونقل.

۵. وجود شبکه محلی در اکثر استان‌ها و پایانه‌ها.

۶. وجود پایگاه اطلاع‌رسانی به روز در سازمان پایانه‌های حمل‌ونقل.

۷. وجود شبکه WAN برای تبادل اطلاعات کالا به صورت Online.

۸. نصب سیستم GPS بر روی کامیون‌های جدید.

ضرورت‌های مکانیزه کردن ثبت داده‌ها و مانیتورینگ عملیات بندری، فرایند ورود و خروج کامیون‌ها

- افزایش عملکرد بندر در زمینه عملیات تخلیه و بارگیری کالا.

- افزایش توان بندر در جذب کالا و کشتی و خروج کالا از بندر به وسیله کامیون‌ها.

- افزایش ترافیک و تراکم کامیون‌ها ناشی از افزایش عملکرد بندر.

- افزایش خسارت تردد و خسارت‌های جانی و مالی به محوطه و اماکن و تأسیسات بندری ناشی از افزایش عملکرد بندر در افزایش تردد کامیون‌ها.

- حرکت یکپارچه زنجیره حمل‌ونقل کشور به سمت سیستم EDI.

فهرست ضعف‌های IT و اجرای مانیتورینگ مدیریت عملیات بندری - حمل‌ونقل داخلی بندر

- عدم اجرای کامل سیستم هند هلد.

- پایین بودن سطح معلومات رانندگان.

- عدم انسجام در فعالیت‌های بندری، گمرک و پایانه جهت تعیین یک استراتژی واحد و مشخص و اجرای آن در یک دوره زمانی مشخص.

- فقدان یک استاندارد محلی در بندر امام در زمینه استقرار تکنولوژی IT در زمینه عملیات بندری.

- فقدان اطلاعات کافی از دستاوردها و جذابیت‌های سرمایه‌بر (ITS) در زمینه ایجاد مانیتورینگ عملیات بندری.

- ضعف در انجام پژوهش‌ها و بررسی در موارد استقرار سیستم‌های ITS و مانیتورینگ عملیات بندری.

- کمبود منابع مالی و در حاشیه قرار گرفتن پروژه ITS و امکان ایجاد سیستم‌های مانیتورینگ عملیات بندری.

- فقدان تجربه کافی برای استقرار سیستم‌های مانیتورینگ عملیات بندری.

- ضعف نیروی کارشناسی در برخی از شرکت‌ها و پایانه کاربران در زمینه ITS.

- نامناسب بودن صنعت سخت‌افزاری جهت ثبت ساعت‌های فرایند ورود و خروج کامیون‌ها.

- ضعف زیرساخت‌های ارتباطی به ویژه در بخش ارتباطات داخلی و خارج از اداره کل.

- عدم تشکیل کمیته IT در سطح اداره کل در زمینه مانیتورینگ عملیات بندری - فرایند ورود و خروج کامیون‌ها.

تعریف پایش فرایند ورود و خروج کامیون‌ها در مانیتورینگ عملیات بندری

مجموعه یکپارچه‌ای، برای نظارت و کنترل تردد کامیون‌ها در سطح جاده‌های داخلی بندر،

سرپرست اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های هرمزگان

کاهش سهم کشورمان از ترانزیت جدی می‌شود



مبادی اصلی واردات و صادرات کالا و بزرگ‌ترین بندر کانتینری و فعال‌ترین مرکز ترانزیتی کشور به شمار می‌رود، ادامه می‌دهد؛ توسعه این بندر و افزایش خدمات پشتیبانی و رونق فعالیت در بندر هرمزگان تأثیر مستقیمی بر فرآیند حمل و نقل خواهد داشت و موجبات تسهیل و تسریع در روند تخلیه و بارگیری محصولات، کاهش توقف ناوگان و

به گفته غلامعباس بهرامی‌نیا، این استان در بخش حمل و نقل کانتینری، از طریق بندر شهید رجایی و شهید باهنر و اتصال آن به شبکه گسترده راه‌های مواصلاتی کشور به عنوان دروازه اصلی ترانزیت کالا از کشور و نقطه اتصال کریدور شمال - جنوب به شمار می‌رود. وی با تأکید به اینکه بندر شهیدرجایی یکی از

سرپرست اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های هرمزگان در گفت‌وگو با بندرودریا، با اشاره به موقعیت ژئواکونومیک استان هرمزگان در جنوب کشور، مجاورت این استان را با آب‌های آزاد بین‌المللی، در خلیج فارس و دریای عمان و نزدیکی به بازارهای منطقه‌ای را از ویژگی‌های بارز آن می‌داند.

حمل و نقل ایمن و سریع با نرخ رقابتی خواهد شد. بهرامی‌نیا در خصوص تسهیل و تسریع فرآیند حمل و نقل و جلوگیری از ایجاد توقف‌های زائد در مبادی تخلیه و بارگیری محمولات به ویژه در بندر شهید رجایی، به هماهنگی و تعامل مستمر اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های هرمزگان با اداره کل بنادر و دریانوردی استان اشاره کرد و گفت: تاکنون بسیاری از موانع که موجب توقف‌ها می‌شده، با همکاری دوطرف رفع گردیده است. این مقام مسئول ارتقاء امکانات و توسعه بندر را

جاده‌ای و انطباق آن با استانداردهای بین‌المللی، اصلاح ضوابط و مقررات پیچیده کنترلی و اداری، استفاده از فناوری‌های نوین و افزایش هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی مرتبط با فرایند ترانزیت، تجهیز مبادی ورودی و خروجی کشور به امکانات پیشرفته برای ترانزیت، ایجاد شبکه و ارتباط بین پایانه‌های مرزی، اصلاح و توسعه شبکه راه‌های مواصلاتی کشور، رفع نقاط حادثه‌خیز و آموزش دست‌اندرکاران بخش حمل و نقل جاده‌ای و سایر بخش‌های اجرایی مرتبط، باید مورد توجه قرار گیرد.

- توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل مانند پایانه و شهرک‌های حمل و نقل با مشارکت بخش خصوصی.
- استفاده از فناوری‌های نوین به منظور ارائه خدمات پشتیبانی در پایانه‌ها، با فراهم نمودن بستر لازم در ایجاد شرکت‌های حمل و نقل توانمند.
- ایجاد انگیزه در بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل، با اصلاح تعرفه‌ها و رقابتی شدن نرخ خدمات براساس قیمت تمام شده و اعطای تسهیلات مناسب به سرمایه‌گذاران.

بهرامی‌نیا با تأکید به جایگاه سازمان پایانه‌ها و حمل و نقل جاده‌ای هرمزگان در مثلث گمرک، بندر و حمل و نقل جاده‌ای تصریح کرد: با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی کالاهای ورودی به کشور توسط بخش حمل و نقل جاده‌ای صورت می‌گیرد، بنابراین بخش غالب کالاهای تخلیه و بارگیری شده که از مبادی گمرکی ترخیص می‌شوند، باید با استفاده از ناوگان حمل و نقل جاده‌ای حمل شوند که این امر پیوستگی فعالیت‌های جاری دستگاه‌های اجرایی را نمایان می‌سازد.

وی یادآور شد: هر گونه تسهیل در فعالیت‌های مربوط به دستگاه‌های اجرایی مذکور به طور مستقیم بر فعالیت‌های سایر دستگاه‌ها تأثیر خواهد گذارد.

بهرامی‌نیا با اعلام اینکه خوشبختانه مشکل اساسی در این زمینه وجود ندارد، افزود: به منظور بهبود مستمر فرایند بندری، مدیریت صحیح در استفاده بهینه از امکانات موجود ضروری است.

وی همچنین توسعه بنداری که کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند؛ مانند بندر لنگه، خمیر، قشم و دیگر مناطق مستعد استان را مورد تأکید قرار داد.

سرپرست اداره کل حمل و نقل و پایانه‌های هرمزگان با اشاره به مزیت نسبی مسیر کشور جهت ترانزیت کالا، یادآور شد: در حال حاضر بخش قابل توجهی از ترانزیت کالای منطقه از مسیر ایران انجام می‌شود که با توجه به توسعه مسیرهای جایگزین در کشورهای همسایه و سیاست‌های جهانی، خطر کم شدن سهم کشورمان از ترانزیت کالا روز به روز جدی‌تر می‌شود.

وی در پایان خاطرنشان کرد؛ بنابراین به منظور حفظ و ارتقاء موقعیت کشور در ترانزیت باید با عزمی ملی، همکاری و هماهنگی کلیه دستگاه‌های اجرایی مرتبط و توسعه همه جانبه زیرساخت‌های حمل و نقلی و اصلاح ضوابط و مقررات اجرایی، شرایط ترانزیت کشور تسهیل شود. ■



وی در خصوص تشویق و ترغیب کارکنان ناوگان جاده‌ای نیز به عوامل زیر اشاره کرد:

- اعطای تسهیلات جهت نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای.
- حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی جهت ایجاد مجتمع‌های خدمات رفاهی جاده‌ای.

یکی از عوامل مؤثر و بهبود فرایندهای حمل و نقلی دانست و اضافه کرد: عوامل اصلی دیگری نیز مانند توسعه همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای و تقویت روابط سیاسی، تکمیل و توسعه تیرپارک‌ها و مجتمع‌های خدماتی، رفاهی- بین‌راهی به ویژه در مسیرهای ترانزیتی، نوسازی ناوگان حمل و نقل

زمزمه‌ها و زمینه‌ها

تکوین بنادر نسل سوم

حمید ودادی



تشریح موضوع

شاید هنوز زمان آن نرسیده باشد تا از «جامعه‌شناسی بندر و فعالیت‌های آن» سخن گوئیم. علت آن هم این است که در اکثر کشورهای برخوردار از بندر و امور حرفه‌ای- شغلی و سازمانی وابسته به آن، بیشترین حجم توجه، مطالعات و کارکردهای دانشی، تکنولوژیکی و ساختاری، صرف جنبه‌های اقتصادی حمل‌ونقل در زیربخش حمل‌ونقل دریایی شده است. به عبارتی دیگر، کمتر به سراغ مباحث اجتماعی و جامعه‌شناختی فعالیت‌های بندری (جامعه‌شاغلان، جامعه عمومی و بومی ساکن در بندر، جامعه وابسته به اقتصاد بندر، جامعه دریانوردان، جامعه مربیان و اساتید و حرفه‌آموزان، جامعه صنعت‌گران، جامعه علمی، محققان، پژوهشگران، هنرمندان و شاعران، نویسندگان، روزنامه‌نگاران، جامعه زنان دریانورد، همسران دریانوردان، جامعه خانواده‌های دریانوردان و...) رفته‌ایم.

اما، لازم است تا کلید چنین رویکردی در ادبیات ما بچرخد و اولین گام برای نگاه به بندرها و فعالیت‌های وابسته به آن، از منظر «جامعه‌شناسی کلاسیک» برداشته شود. نگارنده، به مناسبت‌های مختلف (همایش‌ها، کنفرانس‌ها، تألیف مقاله‌ها و یا انجام پروژه‌های تحقیقی- مطالعاتی) کوشش در این مقوله را، در حد جهت‌گیری نگرش و یا کاربرد نظریه‌های اجتماعی، ترویج کرده‌ام، اما در این مقاله و برای نخستین بار، سعی در بررسی این موضوع از منظر جامعه‌شناسی دارم.

در جامعه‌شناسی، موضوع‌ها و مقوله‌هایی را که در قالب یک ویژگی می‌شناسیم، شکل‌گیری آنها را تحت تأثیرهای اجتماعی کلی مورد مطالعه قرار می‌دهیم. جامعه‌شناسی «تأثیرها» را مورد مطالعه قرار می‌دهد. در این رویکرد، حتی اتفاق‌ها و تجربه‌هایی که به ظاهر شخصی هستند نیز از همین منظر بررسی و مطالعه می‌شوند. بیشتر ما، مسائل را بر حسب ویژگی‌های آشنای زندگی خودمان و تجربه‌ها و شناخت‌های شخصی‌مان درک و تجزیه و تحلیل می‌کنیم، این در حالی است که جامعه‌شناسی وسعت دید بیشتری را درباره تبیین علل رفتارهایمان پیشنهاد و مورد تأکید قرار می‌دهد.

بنادر به عنوان بخشی از یک روند سازمانی، زیست اجتماعی، جایگاه و موقعیت خاص اقتصادی، شغلی- حرفه‌ای و دانشی و آموزشی هستند. از سوی دیگر، بخشی از جریان عمومی زندگی نیز هستند. مردمی که در فعالیت‌های سازمانی- حرفه‌ای بندری به صورت مستقیم ارتباط نداشته‌اند اما، تحت تأثیر اجتماعی آن قرار دارند. به عبارتی

دیگر از نقش‌های فرهنگی، سازمانی، اقتصادی و اجتماعی آن، تأثیر می‌پذیرند.

پس می‌توان نتیجه گرفت، که بندر به مثابه یک جریان اجتماعی کلی، بر جامعه‌ی پیرامونی خود به صورت مستقیم و غیرمستقیم تأثیرگذار است. این تأثیر می‌تواند، اثراتی حرفه‌ای، شغلی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی تا اثراتی شهری (که به حوزه مدیریت شهری مرتبط شود) مثل معماری، شهرسازی و مبللمان شهری، سیاحت و گردشگری و حتی سیاست‌های مالی و پولی را شامل شود.

تغییرات در بنادر، به صورت آهسته، از زمان‌های بسیار دور وجود داشته است، تحت اثر آن، بنداری از بین رفته و بنداری نو و جوان ایجاد شده‌اند. به طور طبیعی آموزه‌های بنادر قدیم به بنادر جدید رسیده و سرمایه اجتماعی بنادر قبلی به بنادر بعدی به ارث رسیده است. اما در این فرایند، این فقط جنبه‌های بیرونی و شکلی بنادر نبوده که تغییر کرده‌اند، بلکه این دگرگونی‌ها، تحولات و تغییرات، بسیاری دیگر از جنبه‌های زندگی روزانه نسل‌ها را نیز، به مانند حرفه، نوع زندگی، نوع نگاه به کار، فرهنگ، درآمد حاصل از فعالیت، تفریح و سرگرمی، رشد و توسعه اجتماعی، صنعت، دانش و مدیریت و حتی سیاست (در زیربخش مبادلات اقتصادی و حمل‌ونقل با سایر کشورها) تحت تأثیر قرار داده است.

اینها همه از طریق گفت‌وگو و تعامل بین نسل‌های اجتماعی و نسل‌های بنادر حاصل آمده است. اتفاقی که از نگاه جامعه‌شناسی شامل تعامل بین نسل‌های اجتماعی با نسل‌های سایر مقوله‌ها مثل صنعت، کشاورزی، بانکداری، حمل‌ونقل و... نیز می‌شود.

بنادر و نقش نسل‌ها بر کارکردهای اجتماعی

از منظر جامعه‌شناسی، بنادر به مانند هر مقوله اجتماعی، دارای کارکردهای ویژه هستند و به گونه‌ای فزاینده بر دامنه و پهنه اثرگذاری آنها بر اقتصاد و جامعه و فرهنگ اضافه شده است. امروزه هیچ بندری را نمی‌توان مثال آورد که رشد آن، بر رشد زیست اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی جامعه اثر نگذاشته باشد و یا آنکه رکود آن، باعث زوال جامعه‌ای نشده باشد.

از سوی دیگر، یکی از مسایل تعیین زمینه‌های

رشد و توسعه بنیانی ساختار اقتصاد کشورها، میزان توسعه آنها در ساختارهای حمل‌ونقلی (ریلی، هوایی، زمینی و دریایی) است، موضوعی که بیانگر وجود امکانات برای دسترسی به شاخص‌های رشد در تجارت ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی، مبادلات بازرگانی، توسعه صنعت حمل‌ونقل، رشد سهم حاصل از منابع ارزی، ارتقای نرخ رشد بهره‌وری، افزایش نرخ اشتغال، آمایش سرزمینی جمعیت و جغرافیایی شهری است که مطالعه از منظر جامعه‌شناسی را در تأکید قرار می‌دهد.

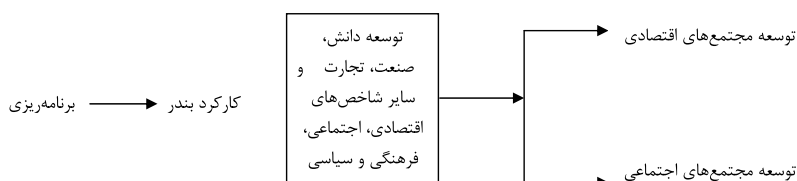
جنبه دیگری از این فزاینده‌گی، دقیقاً متوجه کشورهایی است که در زیربخش حمل‌ونقل، برخوردار از بندر و جایگاهی مکانی برای انجام حمل‌ونقل دریایی و پیاده‌سازی زیرساخت‌های مناسب آن هستند. ویژگی خاصی که کشور ما، به تمامت مطلوبی از آن، در دو کرانه شمالی- جنوبی بهره‌مند است. ویژگی خاصی که می‌تواند برای اقتصاد ما، عاملی بنیادی برای توسعه فرابخشی، منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای حمل‌ونقل ریلی، زمینی و هوایی از طریق بخش حمل‌ونقل چندوجهی باشد. در این خصوص و تا همین اواخر، بررسی چنین موضوع‌هایی فقط در کانون توجه و نگاه مدیران اقتصادی و برنامه‌ریزی و امور مهندسی بنادر بود. در حالی که دیگر نمی‌توان کنار بودن مطالعات جامعه‌شناسی را از مباحث بندری توجیه کرد.

دلایل احساس این ضرورت چنین است:

- بنادر به لحاظ جایگاه خاص در عرصه زندگی اجتماعی، در پیوندهایی عمیق میان عرصه‌های دانشی، صنعتی، اقتصادی، سیاسی، با عرصه‌های اجتماعی قرار دارند.

- بین ساختارهای طبیعی یک مکان جغرافیایی که در آن تحت عنوان "بندر" می‌شناسیم با نهاد‌های برنامه‌ریزی یک ارتباط مستقیم و تنگاتنگ وجود دارد. مفهوم این جمله آن است که برنامه‌ریزی، کارکرد بندر را تحت تأثیر قرار می‌دهد و در نهایت بر جنبه‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی جوامع اثرگذار می‌شود.

- بنادر به عنوان یک سازمان، بالندگی خود را از طریق همپایی بین مکان و زمان به دست می‌آورند. لزوماً بحث زمان بسیار جدی تلقی شده و می‌تواند عاملی برای "خیز" یا زمینه‌ای برای "سکون و ایستایی" باشد.





براساس سه نکته فوق، محث رشد بنادر، برای درک نسل‌های جدید امری قطعی است.

پیش‌نیازها برای رشد بنادر

ورود به هر مرحله جدیدی از رشد، چه برای انسان و چه برای مقوله‌های اجتماعی، نیازمند شکل‌گیری زمینه‌های آن است. نمی‌توان بدون تأمین پیش‌نیازها به مراحل بعدی رشد رسید. حیات اجتماعی بنادر نیز تابعی از همین رابطه است و اگر قرار باشد تا ساختار و کارکردهای بنادر، دارای سبک و سیاق و بالندگی باشند، باید که از اندازه قابل ملاحظه‌ای از رشد که بتواند ظرفیت فرایندهای جدید را پذیرا شوند، برخوردار باشند. این رشد باید بتواند افراد و اشیا و روابط را برای ورود به فضاهای جدید، متناسب سازد. از نگاه جامعه‌شناسی، پیش‌نیازها متشکل از موارد زیر هستند:

- شناخت ساختار اقتصادی و روش‌های تجاری هر کشور، رویکردها و برنامه‌های توسعه و چشم‌اندازها که دارای اثر مستقیم بر سطح کارآمدی بنادر هستند.

- زنجیره‌ای دیدن مسائل اجتماعی و اینکه بندر، یکی از حلقه‌های زنجیره حمل‌ونقل، تجارت و فرایندهای توسعه‌زاست، کمک می‌کند تا فرایند شناخت پیش‌نیازها تقویت شود.

- ضرورت شناخت قابلیت‌های هر بندر، مشتمل بر تاریخ فعالیت بندری، دانش منابع انسانی درگیر با فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی و تجارت از طریق دریا، استعدادهای درونی و مکانی و طیف قابلیت‌های سایر بنادری است که براساس قابلیت بندر مورد نظر می‌توانند با آن در ارتباط باشند.

- زمان، نقش بسیار مهمی در کارایی فعالیت‌های بندری دارد. بندر محوری از عملکردهای چندگانه است. بنابراین وقتی سخن از رشد بندر می‌شود، مفهوم آن، شامل دیگر عملکردها، مثل سامانه‌های در ارتباط با واحدهای عملیاتی تخلیه، بارگیری، صافای، جابه‌جایی و بارچینی، امور اداری، بانکی، گمرکی، بیمه، حلقه اتصال‌ها با دیگر انواع حمل‌ونقل (ریلی، جاده‌ای، هوایی) و کارایی تأسیسات بندری نیز می‌شود.

- زمان، با سرعت و نظم، هم آمیخته است و از منظر جامعه‌شناسی، کارایی هر پدیده اجتماعی برای دسترسی به رشد، شتابی است که در سرعت و نظم عملکردی آن، دیده می‌شود. پاسخ جامعه‌شناسی برای علت‌یابی تغییر جوامع امروزی، از یک بعد، تأکید بر سرعت و نظم است که دوران ارتباطات الکترونیک معاصر آن را فراهم آورده است. بندر به عنوان یک پدیده اجتماعی، زمانی

قادر است تا همپای عصر ارتباطات الکترونیک حرکت نماید که سرعت و نظم مورد نیاز را کسب کرده باشد. جز این اگر باشد بندر مورد نظر در تطابق مناسبی با نیازهای زمان، به سر نمی‌برد و یا به عبارتی دیگر هنوز به رشد مورد انتظار برای ورود به عصر جدید نرسیده است.

- در بندر و برای دسترسی به این مفهوم که بار و محموله یک وسیله نقلیه بزرگ آبی باید به سرعت و بدون پرداخت جریمه‌های معطلی، هزینه‌های انبارداری، فساد محموله بر اثر باد، باران، نور آفتاب و... به ظرفیت‌های کوچک مناسب برای وسائل نقلیه خشکی (ریلی، زمینی) و هوایی تبدیل شوند، امری قطعی است که دقیقاً، هم آمیخته با مساله سرعت و نظم است.

- بندر جریانی از زنجیره تولید، تجارت و مصرف است، هر چه کمتر بودن فاصله تولید تا مصرف، کیفیت امر تجارت را نشان می‌دهد و کیفیت تجارت نیز وابسته به جریان حمل‌ونقل و نهادهای وابسته به آن (بندر، پایانه، ایستگاه ریلی حمل بار، فرودگاه، نظام اداری و عملیات) است.

ضرورت شناخت جریان‌های آینده‌گرا

افزایش پهنه و طیف فعالیت بنگاه‌های کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی، همچنین تخصصی شدن شناورها برای پاسخ به طیف‌های فعالیتی جدید به صورت مستقیم و غیرمستقیم بر عملیات تأسیسات و زیرساخت‌ها، کیفیت و دامنه‌های مدیریت و ارتباطات و به طور کلی بر جامعه بندری و عناصر در ارتباط با آن، اثرگذار می‌باشند. از سوی دیگر و همانگونه که پیش‌تر مطرح شد، در جامعه‌شناسی، مسایل اجتماعی در چارچوب حلقه‌های مرتبط با هم و در چارچوب یک سیستم زنجیره‌ای مطالعه می‌شوند، از این رو این واقعیتی اصیل است که در یک فرایند کلی اجزای تولید، تجارت، حمل‌ونقل و بازارهای مصرف به عنوان کانون‌های مستقل و مجزا از یکدیگر بررسی نشده، بلکه این عوامل، سازندگان و نقش‌آفرینان اصلی یک پدیده اجتماعی به نام "حمل‌ونقل و بندر" را می‌سازند که ما را با این تأکید روبه‌رو می‌سازند که برای هم عرض و همپا شدن با طیف‌های جدید و نوین سامانه‌های نوین حمل‌ونقل دریایی، باید مبادرت به شناخت جریان‌های آینده‌گرا در زیربخش‌های حمل‌ونقل دریایی (شناور، بار، مسافر، تأسیسات بندری و بندر) نمود.

وظایف بنادر نوین، از طریق تدوین انتظارهای جدید طرح‌ریزی می‌شوند و امروزه انتظارهای جدید و ایده‌های نو، نشان می‌دهند که در رویکردشان، هر بندر به مثابه یک منبع طبیعی



در فضای برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی برای پردازش ایده توسعه و افزایش نقش بنادر برای جاری‌سازی اصل توسعه دریامحور، تعامل مقامات بندری - دریایی و جامع بندری و شرکت‌های عملیاتی و خدماتی و پشتیبانی، به تنهایی کافی نیست.

ملاحظات و دیدگاه‌ها، زوایای محدودیت‌آور دستورالعمل‌ها، فقدان وجود یک تصمیم مدیریتی جامع و فرابخشی، همچنین وجود نقاط کور و خاموش قوانین و ابهامات از جمله بازدارنده‌های مطرح از جانب طرف‌های مقابل (سازمان‌ها، وزارت‌خانه‌ها، مؤسسات پولی و مالی، بیمه‌ای و گمرکی) که به لحاظ وظایف ساختاری، با موضوع ارتباط برقرار می‌کنند، حائز توجه است.

است و لزوماً انتظار است تا یک بندر به مانند یک منبع پویای طبیعی، وظایفی به شرح زیر را، که در انطباق با ساختارهای جدید حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی است، انجام دهد:

- بندر به عنوان یک منبع طبیعی، فقط به عنوان یک مرکز و کانون صرفاً حمل‌ونقلی نبوده، بلکه محوری هستند که وظایف پشتیبانی را برای تبدیل بندر از بارانداز به بازار محقق می‌سازند.
- بندر به عنوان یک منبع طبیعی، محوری برای اتصال حلقه‌ها، در زنجیره حمل‌ونقل هستند.
- بندر به عنوان یک منبع طبیعی، قادر هستند تا برای کالاهای واسطه‌ای، تبدیلی و نهایی، ارزش‌افزوده ویژه‌ای ایجاد کنند.
- بندر به عنوان یک منبع طبیعی می‌توانند نقش بسیار مهمی در توزیع کالاها ایفا نمایند. این اقدام بخشی از ارائه خدمات پشتیبانی کننده است که بندر را، از نقش محدود انبارداری خارج و در قالب مجموعه خدمات یکپارچه، آن را وارد فضای خدمات توزیع، صادرات مجدد و صنایع تبدیلی

می‌سازد.

- فرایند مدیریت بر بندر، شامل تمامی فعالیت‌هایی می‌شود که در آن مواد خام، قطعات و کالاهای واسطه‌ای، نهایی و تبدیلی برای تکمیل حلقه‌های تجارت از بازار تولید تا بازار مصرف و براساس فرایند مدیریت مواد و تبدیل و مدیریت توزیع (مدیریت یکپارچه تولید تا بازار مصرف) برنامه‌ریزی می‌شوند.

- بندر هر کشور، فقط نقش سرزمینی در قالب جغرافیای سیاسی نداشته، بلکه دارای نقش منطقه‌ای نیز هستند که به عنوان یک منبع طبیعی، برخوردار از اثری بین‌المللی و جهانی‌اند. از این زاویه هر بندر، حامل نقشی پایدار در پیشرفت‌های منطقه‌ای است. لذا مدیریت بر بندر فقط شامل فعالیت‌های اداری مربوط به ورود و خروج کشتی نشده بلکه نقش‌های فعالی برای هماهنگی با دست‌اندرکاران تجاری، پولی و مالی، ارتباطات بین‌المللی و منطقه‌ای و مبادی مدیریتی تولید، تجارت و توزیع و مصرف را شامل می‌شود. یک بندر، منبعی طبیعی برای تکمیل زنجیره تجارت بین‌المللی است که فاصله میان تولید و مصرف را پر می‌کند.

جریان‌های آینده‌گرا می‌گویند که اگر بندر خود را با تکامل حمل‌ونقل دریایی و بازارهای نوین هماهنگ نسازند، اولاً قادر نخواهند بود تا به نحو مطلوب از نقش زمین به عنوان یک منبع طبیعی برای تولید ثروت بهره‌مند شوند و ثانیاً در موقعیت‌های جدید رقابتی، کارت زرد را نصیب خود کرده و از میدان بازار، با دریافت دو اخطار اخراج می‌شوند.

جریان‌های سازگارکننده بندر با بازارهای آینده
برای انطباق بندر با چشم‌انداز آینده، طرح‌ریزی‌های متعدد و متنوعی در چارچوب منطقه‌ای کشورهای در حال توسعه مورد تأکید قرار گرفته است. طرح‌ریزی‌هایی که از ضرورت بازتعریف بندر و نقش پشتیبانی‌کنندگی آنها از شاخص‌های توسعه بندر، آغاز و به تدوین برنامه برای بازساخت و یا باز تأسیس بندر برای هماهنگی با آینده خاتمه می‌یابد. این مجموعه مطالعات نشان می‌دهند که در مرتبه نخست هیچ‌گاه نمی‌توان مبادرت به تجویز یک نسخه واحد برای تمامی بندر کرد. در مرحله دوم نمی‌باید ویژگی‌ها و قابلیت‌های بومی - محلی هر بندر را نادیده گرفت و در فاز سوم، شرایط منطقه‌ای و بین‌المللی را در فرایند تغییر بندر، کم‌رنگ دید.

به عنوان مثال، توسعه خارق‌العاده اقیانوس آرام در جهش اقتصادی ۱۹۸۰-۲۰۰۰ میلادی، نویدبخش فرصت‌های گران‌بهای برای غربی‌ها بود که مایل



توزیع، مصرف و کارآمدسازی سیستم‌های حمل‌ونقل با تأکید بر نقش حمل‌ونقل دریایی به لحاظ ظرفیت‌های خاص آن (ظرفیت برای بارگیری حجم بالا و وزن زیاد در کشتی، قابلیت برای بارگیری کالا در انواع خشک، فله، کانتینری، شیمیایی و خطرناک، مواد غذایی نیازمند به شرایط ویژه، سرمای، برای نگهداری، مایعات، میوه و سبزیجات و تره‌بار، گوشت و دام، گندم، جو، ذرت، همچنین نقش محوری بنادر برای توسعه و بسط سایر مصادیق حمل‌ونقل؛ جاده‌ای، ریلی، هوایی.

- سازگارسازی زیرساخت‌های بندری، کرانه و پسرکرانه با انتظارات پیش‌روی و بسترسازی بنیادی بر اثر مطالبات نوین بازارهای عرضه و تقاضا با محوریت و نقش تجارت و اندیشه تجاری منطقه‌ای و بین‌المللی.

- سازگارسازی روساخت‌های بندری مشتمل بر تأسیسات و امکانات جابه‌جایی کالا در بندر، تخلیه و بارگیری، انبارداری برای انواع کالاها، خدمات مرتبط با ایمنی، توسعه زمینه‌های پشتیبانی‌کننده، (گمرک، بانک، بیمه، ارتباطات الکترونیک و...).

- بسط نقش محوری اصل تجارت و بازرگانی از طریق گسترش راهکارهای جدید مرتبط با کشتی و بار و مسافر و بندر، پسرکرانه، حمل‌چندوجهی و مکانیزه ساختن فعالیت‌های بندری (اداری، عملیاتی، خدماتی).

- توجه راهبردی به اصل مدیریت زمان در بنادر با هدف توسعه و پیشرفت سیستم یکپارچه حمل‌ونقل از طریق ترویج فرهنگ تبادل الکترونیک داده‌ها و تأمین تجهیزات، تأسیسات، زیرساخت‌ها و روساخت‌های لازم.

- توجه راهبردی به اصل مدیریت هزینه برای تقویت اصل محوری دیدن نقش بنادر در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی و درک مفهوم اصلی پایین نگه‌داشتن هزینه انتقال کالا از بازار تولید به بازار مصرف و به این ترتیب، افزایش ارزش افزوده در بندر.

- توسعه دانش، پژوهش و تحقیق برای رصد آینده، انجام مطالعات منطقه‌ای، بررسی عملیات و اقدامات آینده‌گرا، هماهنگ‌سازی سازمان‌ها، ادارات و وزارتخانه‌های ملی برای انطباق با اهداف ملی توسعه تجاری و تدوین هدف مشترک با مقامات بندری.

مسائل جانبی و ضرورت توجه به آنها

در راستای تحقق اهداف فوق، مطالعه پیش‌نیازها و تهیه چک‌لیستی از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بومی و نقش‌های منابع انسانی، منابع سرمایه‌ای، منابع سرمایه‌های اجتماعی و بنادر به عنوان منابع

در جبهه «تجارت» طرح‌ریزی کنند. برنامه‌هایی که کامل بودن آنها، فقط بر اثر توجه در تدوین یک برنامه روزآمد مدیریت بندری، فراهم می‌آید. مصداق رویکرد نظری فوق را می‌توان در کشورهای حوزه خلیج‌فارس، به ویژه در امارات متحده عربی و قطر مشاهده کرد که طی همین بازه زمانی، فرصت‌های تجاری منطقه‌ای را نصیب خود ساختند.

اقدام بنادر برای انطباق با آینده شامل زمینه‌های زیر است:

- حذف کامل بازدارنده‌های غیراقتصادی که به عنوان یک سد، در راه تجارت عمل می‌کنند.
- معنادار سازی ارتباط تجارت با جریان تولید،

بودند تا با آسیا به دادوستد بپردازند. نخستین دهه قرن بیست و یکم نیز دهه فرصت‌های تجاری بزرگ در آسیا بود. ظرف دهه پایانی قرن بیستم، بنادر کشورهای آسیایی حاشیه اقیانوس آرام، اقدام به برچیدن موانع بازرگانی کردند. تایوان، سنگاپور، تایلند، مالزی، اندونزی، کره جنوبی و فیلیپین از آن جمله بودند که پس از بیست سال، توانستند با ثروت‌های انباشته، جریان‌های تازه‌ای را برای برتری‌جویی در رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، رقم زنند. نظریه‌ی محوری این دوره، آن بود که گفته شد: کسانی که مایلند در منطقه اقیانوس آرام، به امتیازهای رقابتی دسترسی پیدا کنند، لازم است تا برنامه‌های کاملی را براساس رویدادهای واقعی

طبیعی، مقوله‌ای فوق‌العاده جدی است.

در خصوص اهمیت و وجود شوق و انگیزه برای توسعه تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی و توسعه نقش بنادر ملی در این زمینه هیچ شک و تردیدی نیست. این آرزو و ایده راهبردی، بسیار با ارزش و دارای اعتبار از منظر سرمایه‌های اجتماعی است، اما اصل زنجیره‌ای دیدن مسائل از نگاه جامعه‌شناسی، ایجاب می‌کند تا فقط و فقط به پشتوانه این ایده ناب که عمدتاً بین مقامات ارشد بندری- دریایی و سازمان اصلی سیاست‌گذار (در کشور ما، سازمان بنادر و دریانوردی) مطرح است، اقدام و یا اقداماتی که منتهی به تأمین منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی در راستای اصل گسترش تجارت نشود، صورت نداد.

در فضای برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی برای پردازش ایده توسعه و افزایش نقش بنادر برای جاری‌سازی اصل توسعه دریامحور، تعامل مقامات بندری- دریایی و جامع بندری و شرکت‌های عملیاتی و خدماتی و پشتیبانی، به تنهایی کافی نیست. ملاحظات و دیدگاه‌ها، زوایای محدودیت‌آور دستورالعمل‌ها، فقدان وجود یک تصمیم‌مدیریتی جامع و فرابخشی، همچنین وجود نقاط کور و خاموش قوانین و ابهامات از جمله بازدارنده‌های مطرح از جانب طرف‌های مقابل (سازمان‌ها، وزارت‌خانه‌ها، مؤسسات پولی و مالی، بیمه‌ای و گمرکی) که به لحاظ وظایف ساختاری، با موضوع ارتباط برقرار می‌کنند، حائز توجه است. در همین زمینه می‌توان به نارسایی قوانین اشاره کرد که بر تمایل باطنی و میل درونی مدیریت غالب آمده و مانع شکل‌گیری زمینه‌های اجرایی می‌شود.

در این خصوص باید توجه داشت که گذر از هر نسل بندری به نسل دیگر که در بردارنده ایده‌های نوین و تازه باشد، مستلزم رعایت و جاری‌سازی بسیاری از سخت‌افزارها و نرم‌افزارهای تسهیل‌گر و تسهیل‌کننده است. از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- بازتعریف قوانین به نوعی که با انعطاف کامل، پذیرای شرایط نوین باشند و بر اثر مقاومت در برابر تغییر، جوهره اصلی و هدف از تغییر را زیر سؤال نبرند.

- ورود از یک نسل بندری به نسل دیگر به مفهوم توسعه دامنه و پهنه فعالیت‌هاست و این می‌طلبد که در کنار سرمایه‌گذاری برای تأمین تأسیسات و تجهیزات بندری و احداث زیرساخت‌ها، برای پرورش منابع انسانی، تبیین قوانین روزآمد، بازتعریف نقش بنادر، توسعه ابعاد نظارتی، هدایتی و کنترلی سلامت محیط زیست ساحلی و دریایی، ایمنی و فرهنگ‌سازی به منظور تطبیق رفتارهای

افزایش پهنه و طیف فعالیت بنگاه‌های کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی، همچنین تخصصی شدن شناورها برای پاسخ به طیف‌های فعالیتی جدید به صورت مستقیم و غیرمستقیم بر عملیات تأسیسات و زیرساخت‌ها، کیفیت و دامنه‌های مدیریت و ارتباطات و به طور کلی بر جامعه بندری و عناصر در ارتباط با آن، اثرگذار می‌باشند.

جامعه بندری با ایده‌های تغییر نیز اندیشه کرد و آنها را از تیررس نگاه برنامه‌ریزی دور نداشت.

- در بنادر نسل اول، علاقه‌ای به نقش اقتصادی- اجتماعی بنادر نشان داده نمی‌شد و بندر تنها واسطه‌ای بین حمل‌ونقل دریایی با دیگر صورت‌های حمل‌ونقلی در فضای ملی، بین‌المللی و منطقه‌ای بود. به جز تخلیه، بارگیری و انبارداری، انجام هیچ اقدامی دیگر متصور نبود. در نسل دوم بنادر برای ارائه خدمات حمل‌ونقل صنعتی و تجاری، حضور در ابعاد گسترده تجاری، صنعتی (بسته‌بندی کالا، علامت‌گذاری، تأمین استانداردها، افزایش ارزش) و دریایی کردن صنعت، افزایش نقش اقتصادی- اجتماعی بندر به ویژه با تأکید بر صادرات مجدد، ترانزیت، اشتغال، ارتباط با سازمان‌ها و مدیریت شهری (شهرداری‌ها و فرمانداری‌ها و استانداری‌ها) و سایر سازمان‌های شهری (زمین، انرژی، آب و برق و تلفن، تأمین کنندگان منابع کار) فعال شدند.

- در بنادر نسل سوم که از حدود ۱۹۸۰ میلادی پدیدار شدند، توسعه بندر، تحت تأثیر توسعه و رشد نیازمندی‌های تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی (با تأکید بر کانتینر، حمل‌ونقل چندوجهی در سطح بین‌المللی و حمل انرژی، صادرات مجدد و توسعه ترانزیت قرار گرفت. ایفای نقش در زنجیره حمل‌ونقل یکپارچه بر محور تولید و توزیع از طریق تأمین خدمات و تسهیلات تا رسیدن به نقطه‌ای که شناور به دنبال کالا باشد)، قرار گرفت. در این زمینه نکات زیر مورد بازتعریف قرار گرفت:

- بازتعریف قوانین به نوعی که قابلیت حمایتی خود را از روند و فرایندهای نوین مدیریتی برای مدیریت بنادر نسل سوم، عرضه دارد.
- بازتعریف رفتار سازمانی سایر سازمان‌ها و

نهادهای هم‌عرض با جامعه بندری به نحوی که منجر به رفتارهای اختلاف‌دار، نفی‌کننده و متضاد با رسالت‌های سازمانی تعریف شده، نشود.

- تکمیل زنجیره خدمات صنعتی در زیربخش‌های مرتبط با کشتی و وسایل حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هواپیمایی باری، تعمیرات کشتی و صنایع ساخت شناور و سازه‌های دریایی. همچنین زیربخش صنایع مرتبط با کالا که موجب افزایش توان عملیاتی و ارزش‌افزوده کالا در بندر شود.

- بازتعریف و ایجاد خدمات و تأمین امکانات برای حفاظت از محیط‌زیست در برابر آلودگی‌های ناشی از کشتی و انواع کالاهای (کالاهای خطرناک).

- تأکید ویژه و فرابخشی برای تخصصی دیدن و تخصصی شدن فعالیت‌های بندری براساس قابلیت‌های طبیعی، تجربه‌های تاریخی و زیرساخت‌ها با این منظور که ورود به نسل بعدی به پشتوانه سرمایه‌های طبیعی، فنی و اجتماعی نسل قبلی صورت گیرد و پوشش و تکامل بین نسلی، باعث شکاف بین نسل‌ها نشود.

نتیجه آنکه:

- گذار نسلی بنادر، نه فقط یک ایده و نظریه مثبت و قابل حمایت، بلکه برای کشور ما به صورت ویژه، یک ضرورت آرمانی برای پردازش اصل توسعه دریامحور است. در جهت تأمین رویه‌های اجرایی، عینیت بخشیدن به این اصل ضروری است تا در برنامه پنجم توسعه و به پشتوانه سند چشم‌انداز، فصلی خاص برای این مقصد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی دیده شود. در این راستا تأکید بر موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- ضرورت زنجیره‌ای دیدن مسائل از منظر جامعه‌شناسی تا دسترسی به یک تصمیم فرابخشی با محوریت دریایی- بندر محور.

- ضرورت بازتعریف قوانین با تأکید بر نقش جامعه بندری- دریایی، بخش خصوصی فعال در حوزه عملیاتی، مدیریتی و پشتیبانی بندری- دریایی.

- تأکید بر نقش‌های تجربی- تاریخی و سرمایه‌های اجتماعی بنادر کشور به نوعی که عبور از یک نسل بندری برای ورود به نسل دیگر، باعث شکاف بین نسلی نشود. این گامی اولیه برای پردازش اصل تخصصی شدن بنادر کشور است. این سابقه نشان می‌دهد که بنادر ما، حامل قابلیت‌های تخصصی ویژه‌ای هستند که می‌توانند به پشتوانه آن، عبور و گذر بین نسلی را تسهیل سازند.

- این سابقه، بندر بوشهر را کانونی برای حمل‌ونقل تخصصی (وارداتی و صادراتی) میوه و تره‌بار و تولیدات غذایی، بندر شهید رجایی را برای حمل تخصصی کانتینر، بندر امام خمینی (ره)



تحقیقاتی و مطالعاتی، وجود سرمایه‌های اجتماعی و بالاخره عناصر فرهنگ سازمانی، قابلیت مناسب و ظرفیتی تعریف شده برای دسترسی به اهداف ناشی از گذر بین نسلی بنادر هستند. به پشتوانه چنین منبعی، می‌توان سایر نقش‌های اجرایی را برای سازمان‌ها و نهادها تعریف کرد.

– ضرورت بازتعریف نقش لنج‌های سنتی در تعمیم تجارت منطقه‌ای در حوزه خلیج فارس و دریای عمان که به عنوان یک پشتوانه‌ی تاریخی می‌توانند با رویکردی نوین، مهندسی شده و با گسترش و توسعه‌ی زیرساخت‌ها و توجه به صنایع لنج‌سازی برای ظرفیت‌های منطقه‌ای، امکان گذر برای این روند حمل‌ونقلی راه در پناه پرورش منابع انسانی ماهر، فراهم آورد. ■

– راستای گذر نسلی بنادر، ضرورت دارد تا در کنار ملاحظه مزیت‌ها، بر بررسی چالش‌ها، تناقضات و جلوه‌های منافات‌زا نیز تأکید شود.

این گذر، نه فقط بخشی اقتصادی در حوزه تجارت دریایی، بلکه مقوله‌ای به طور کامل اقتصادی- اجتماعی است که حوزه اجتماعی آن، خاصه در ابعاد فرهنگی (پرورش منابع انسانی و جامعه بندری، تبیین رویکردها به سمت توسعه دریامحور و آمایش جمعیتی) نقشی غالب و فرانگر دارد.

– سویی دیگر این نکته نیز قابل توجه است که نقش سازمان بنادر و دریانوردی، ایفای نقش در راستای پرهیز از تصدی‌گری و جاری‌سازی اصول حاکمیتی است. نقشی که دقیقاً تعریفی جامع و به حق برای رسالت سازمانی آن است. وجود دیدگاه‌های تخصصی مدیریتی- حرفه‌ای، منابع

را برای بار فله و محصولات شیمیایی و ترانزیت منطقه‌ای، بندر چابهار را پایگاهی برای صادرات مجدد و ترانزیت کالا، بنادر شمال کشور را برای تجارت منطقه‌ای در انواع کالاها و سوخت و انرژی و خرمشهر را در راستای تکمیلی نقش گذشته خود، یارای تجارت منطقه‌ای و آبادان را برای ایفای نقش غالب مسافری ضمن توجه به همین نقش برای بندر شهید باهنر نشان می‌دهد.

خرمشهر جدای از بستر طبیعی مکانی از یک سو و تمایل گسترده حمل بار کانتینری که هم‌اینک ماهیت فعالیت بندر شهید رجایی را شکل می‌دهد، هنوز قادر است تا به لحاظ ارتباط با تأسیسات زیربنایی راه‌آهن و مسیر اصلی جاده‌ای، ایفاکننده نقش‌های مکملی در تجارت منطقه‌ای و دو بندر امام خمینی (ره) و شهید رجایی باشد.

امنیت کار آمد

دستیابی به زنجیره تامین امنیت بندر

علی نسیم دوست



را روی مونیتور به صورت ترکیبی با استفاده از ماهواره یا عکس‌های توپوگرافی (مکان‌نگاری) نمایش می‌داد. با این راهکار، نشانه‌های ورودی از دوربین‌های مختلف و یا حسگرهای متفاوت مانند GPS و یا سنسورهای فیبری به هم نزدیک شده و همزمان بر مناطق پرخطر نظارت می‌کنند؛ مانند دیوارهای اسکله و فنس‌ها. این روش برای رؤیت مکان‌های وسیع و گسترده در بنادر و یا دیگر زیرساخت‌های حساس مناسب است. برای نظارت محدوده‌های وسیع، سیمنز یا فراتر گذاشته، در مکان‌های پرجمعیت، کنترل درها (درهای ورودی و خروجی) یا محدوده‌های بسیار خلوت بین ساختمان‌ها و یا تجهیزات در بنادر این سیستم قابل اجرا است.

چنین تجهیزاتی به سرعت می‌تواند به نمایشگر وصل (لینک) شود. بنابراین راهکار ویدئوی هوشمند "سیمنز" می‌تواند به سیستم کنترل که نظارت مناسب را انجام می‌دهد، ماهیت ببخشد.

نتیجه‌گیری

راهکار ویدئوی هوشمند و کارآمد، کلیدی‌ست که بهبود عملیات بندری را سرعت می‌بخشد. این راهکار ارائه‌کننده نظارت منطقه‌ای، برای پیشگیری و حفاظت است، در این بین باعث صرفه‌جویی در هزینه‌ها نیز می‌شود. ■

منبع: international technology port

بندری هزینه‌بر هستند، اما دیده‌بانی ویدئویی، تنها وقایع را ثبت و به داده‌های ویدئویی تبدیل می‌کند. این موضوع به دقت‌نظر افرادی بستگی دارد که وقایع را نظارت می‌کنند، بنابراین مشکلات زیادی بر سر راه موقعیت‌های بحرانی سازمانی وجود دارد، مانند:

- کمبود امکانات پیشگیری از حوادث، سازمان‌ها بیشتر بر زیرساخت‌های امنیتی که خودشان تهیه کرده‌اند تکیه می‌کنند.
- کمبود نظارت موقعیتی و حسگر تاریخی جامع (حسگری که تاریخ را ثبت کند).
- بالا بودن هزینه تامین امنیت.

در این زمینه، نظارت گسترده و تجزیه و تحلیل ویدئویی نقش کلیدی را در کاهش قیمت‌ها ایفا می‌کند. به طوری که تأکید آن بر ذخیره سریع‌تر شواهد (مدارک ثبت شده - تصاویر ثبت شده) از حجم بالای ویدئویی پر شده (ثبت شده) است. این داده‌های ویدئویی می‌توانند از حالت انفعالی به ابزاری حفاظتی تبدیل شوند.

- منظور کاهش قیمت اجرای امنیت است

راهکارهای ویدئوی هوشمند

"سیمنز" پیشنهادکننده راه‌حل‌های نرم‌افزاری مختلفی برای کاربردهای ویدئویی هوشمند تحت عنوان تجاری Siveillance incl است. سیستم نظارت گسترده و خودکار سابقاً زمان واقعی اطلاعات

با افزایش تهدیدهای تروریستی، توجه منابع عمومی و شرکت‌های تدارکاتی به زیرساخت‌های بندری معطوف شد که الزاماً با افزایش سطح تجارت جهانی، نیازمند سطح بالاتری از امنیت می‌باشند. در این حال برنامه‌هایی مانند Code ISPS و CSI به منظور دستیابی به زنجیره تامین امنیت پیشنهاد شده است. این‌ها راه‌حل‌هایی بودند که هم معقول و هم مقرون به صرفه به نظر می‌رسیدند. مقررات امنیتی بخش جدایی‌ناپذیری از زنجیره ارزش‌اند و بنادر باید برای پیدا کردن راه‌حل‌های مؤثر در دوری از نتایج وخیم تعرضات، سرمایه‌گذاری کنند. برای سهولت در تحقق این اهداف تکنولوژی‌هایی مانند نمایش بر روی پرده، تجسس با رادار، ویدئوی هوشمند، سیستم جامع IT و سیستم کنترل نیز وجود دارد که می‌توانند در خدمت منافع بنادر قرار گیرند.

ارزش افزوده ویدئوی هوشمند

در تمام بنادر فضاهای بزرگ و تقسیم شده‌ای وجود دارد که تحت نظارت و دیده‌بانی هستند. نظارت و دیده‌بانی بر این فضاها نیازمند صدها دوربین، داده‌های جاری و شبکه‌ای، به علاوه یک شبکه بسیار گسترده در کنار مرکز کنترل می‌باشد تا بتوانند داده‌های ویدئویی را مدیریت کنند. روش‌های متداول برای تامین امنیت زیرساخت‌های

پذیرش قواعد بازی

مغایرت‌های مقررات حمل‌ونقل دریایی ایران با اصول سازمان تجارت جهانی

محسن صادق



رشد و توسعه فراگیر شبکه‌های ارتباطی به همراه کاهش موانع تجاری از طریق اتخاذ سیاست‌های تجارت آزاد (Free Trade Policies)، در دهه‌های اخیر موجب گسترش روزافزون تجارت و تشدید رقابت در بازارهای بین‌المللی گردیده و این امر، باعث افزایش اهمیت خدماتی چون حمل‌ونقل شده است؛ به ویژه آن که امروزه خدمات، ارتباط تنگاتنگی با رفاه عمومی و توسعه پایدار دارد. پس از اعمال آزادسازی تجاری در بخش تجارت کالا و با افزایش سهم خدمات در تجارت بین‌الملل، آزادسازی و اصلاح مقررات در زمینه خدمات از جمله خدمات حمل‌ونقل به عنوان بخش مهمی از سیاست‌های تجاری کشورهای پیشرفته در دهه ۱۹۹۰، در دستور کار دولت اروگوئه قرار گرفت و به پیدایش موافقتنامه عمومی تجارت خدمات مرسوم به گتس (GATS) به عنوان یکی از سه پایه اصلی سازمان تجارت جهانی^۱ منجر گردید. علت عمده ظهور چنین موافقتنامه‌ای آن بود که ارائه خدمات از جمله حمل‌ونقل خارجی با موانع و محدودیت‌هایی مانند تبعیض کشورها میان بخش داخلی و بخش خارجی و وضع محدودیت‌های مقداری در ارائه خدمات همراه بود. از این‌رو، این بخش از مقررات سازمان تجارت جهانی، اصول و قواعدی را در بر گرفت تا هدف آزادسازی تدریجی خدمات (به عنوان ابزاری برای رشد اقتصادی و توسعه کشورها) و الزام اعضا به آن را تأمین نماید. تجارت خدمات به رغم آنکه تا سال ۱۹۹۵ در هیچ موافقتنامه چندجانبه‌ای انتظام داده نشده بود اما امروزه بخش عمده‌ای از مناسبات تجاری را تشکیل داده و مطابق برآوردهای انجام شده، رشد سالانه بخش خدمات در بسیاری از کشورها، بیشتر از رشد تولید کالا بوده است و براساس پیش‌بینی آنکتاب، ارزش تجارت خدمات در جهان تا سال ۲۰۰۸ به ۸۲۷ میلیارد دلار خواهد رسید.

مطابق آمار آنکتاب، در سال ۲۰۰۲، ۶۰ درصد سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (Foreign Direct Investment, FDI) در بخش خدمات صورت گرفته است که این رقم در سال ۱۹۹۰ تنها ۲۵ درصد بوده است؛ همچنین، سهم خدمات در تولید ناخالص داخلی (Gross Domestic Production, GDP) کشورهای توسعه‌یافته از ۶۴ درصد در سال ۱۹۹۰ به ۷۲ درصد در سال ۲۰۰۲ افزایش یافته است، یعنی بخش خدمات، بیش از دو سوم تولید ناخالص داخلی این کشورها را تشکیل می‌دهد که این امر حاکی از اهمیت اقتصادی خدمات در دنیای تجاری امروز است. همچنین سهم خدمات

ارتباط حمل‌ونقل دریایی با اقتصاد بین‌المللی، ارتباطی متقابل و تنگاتنگ است و تحولات اقتصادی و حقوقی هر یک از این دو حوزه، بر دیگری اثرگذار است؛ اهمیت این نوع حمل‌ونقل تا به آنجاست که حتی برخی کشورهای محصور در خشکی نیز با عنایت به مزایای اقتصادی این شیوه، بخش عمده‌ای از مبادلات تجاری عظیم خود را با ترکیب سایر شیوه‌های حمل‌ونقل با حمل‌ونقل دریایی انجام می‌دهند.

در GDP کشورهای در حال توسعه از ۴۸ درصد در سال ۱۹۹۰ به ۴۹ درصد در سال ۲۰۰۲ رسیده است. به علاوه، سهم تجارت خدمات از مجموع صادرات و واردات تجارت جهانی کالا و خدمات در سال ۲۰۰۳، ۲۰ درصد بوده و این رقم در مورد صادرات و واردات خدمات کشورهای توسعه‌یافته، به ترتیب ۲۳ و ۲۱ درصد و در کشورهای در حال توسعه، ۱۴ و ۱۸ درصد و در این میان، سهم ایران به ترتیب ۱۳ و ۲۳ درصد بوده است. چنان که ملاحظه می‌شود حجم تجارت خدمات جمهوری اسلامی ایران حتی از متوسط کشورهای در حال توسعه نیز پایین‌تر بوده، به طوری که هم میزان صدور خدمات، کمتر از این متوسط است و هم ورود خدمات بیشتر. بی‌تردید با توجه به قابلیت‌های ایران در جذب و صدور خدمات، الحاق به سازمان تجارت جهانی می‌تواند در کنار افزایش ورود خدمات خارجی و توسعه رقابت‌پذیری در بازار داخلی، به تدریج در میزان مشارکت کشورمان در صدور خدمات مؤثر باشد.

در میان فعالیت‌های خدماتی، بخش حمل‌ونقل، سهمی غیرقابل انکار در تجارت بین‌الملل و فضای رقابتی امروز دارد به طوری که خدمات ارزان و

کم‌هزینه نقشی کلیدی را در افزایش رقابت‌پذیری و گسترش تجاری در این بخش ایفا می‌کند. براساس مطالعات بانک جهانی، حمل‌ونقل با هموار کردن مبادله و تجارت، موجبات رشد را هم در سطح ملی و هم در سطح جهانی فراهم کرده است. مطلوب‌شدن وضعیت حمل‌ونقل، در سطح کلان اقتصادی باعث افزایش رشد اقتصادی و سرمایه‌گذاری‌های خصوصی و در سطح اقتصاد خرد باعث کاهش هزینه‌های تولید و توزیع می‌شود. از آنجا که حمل‌ونقل، مجموعه خدماتی است که سبب انتقال و جابجایی منابع تولید می‌شود و از ارزش اقتصادی بالایی برخوردار است، اغراق‌آمیز نخواهد بود اگر آن را یکی از ابزارهای اصلی توسعه بدانیم؛ ضمن آنکه فرایند جهانی شدن و تقاضای فزاینده برای سرمایه‌گذاری خارجی بر ارزش آن افزوده است زیرا گسترش بازارهای جهانی، کنش‌های متقابل کالایی را بین واحدهای مختلف در سطح بین‌المللی افزایش داده و به تبع، افزایش حجم مبادلات، تقاضا برای عرضه تسهیلات حمل‌ونقل را بیشتر و بیشتر کرده است. به تعبیر دیگر، صرف تولید کالا در کشور مبدأ، مقصود تولیدکننده نیست بلکه بهره‌گیری از خدمات حمل‌ونقل جهت انتقال محصولات تولید شده به آن سوی مرزها به منظور تسلیم به خریدار خارجی در تجارت امروزی امری اجتناب‌ناپذیر محسوب می‌شود؛ برای مثال، مطابق آمار ارائه شده از سوی آنکتاب، ۹۶ درصد تجارت خدمات کشور اندونزی به خدمات حمل‌ونقل اختصاص یافته است که این آمار در کشور کویت ۷۲ درصد، چین ۵۳ درصد و عمان ۴۶ درصد می‌باشد.

حمل‌ونقل به طور کلی، با شیوه‌های دریایی، هوایی، لوله‌ای، ریلی و جاده‌ای صورت می‌پذیرد که قسم نخست آن یعنی حمل‌ونقل دریایی به دلایل زیر، دارای اهمیت است و مطالعه پیرامون آن، بسیار ضروری جلوه می‌کند:

۱- این شیوه، رایج‌ترین شیوه حمل‌ونقل در عرصه بین‌المللی محسوب شده و بیشترین سهم جابه‌جایی بار را در عرصه تجارت خارجی به خود اختصاص داده است. در ایران نیز حدود ۹۰ درصد حمل کالاهای تجاری کشور با این شیوه انجام می‌شود و حتی نرخ رشد این شیوه نسبت به شیوه رایج دیگر یعنی حمل‌ونقل زمینی، در سال‌های اخیر رو به افزایش بوده است. علت رواج این شیوه، آن است که مبادله و انتقال کالاهای با حجم بسیار بالا از طریق خطوط حمل‌ونقل هوایی گاه ممکن نبوده و از طریق حمل‌ونقل زمینی نیز بسیار هزینه‌بر است؛ از این‌روست که مقرون به صرفه‌ترین و مطمئن‌ترین شیوه حمل‌ونقل مقادیر



بسیاری از مقررات حمل و نقل دریایی مغایرتی با اصول سازمان تجارت جهانی ندارند، با این حال، ایران تعهد دارد که برای الحاق، قوانین مغایر را اصلاح کند، به ویژه آن که در قسمت ۲ بند (د) و قسمت ۱ بند (ه) ماده ۲۸ قانون "برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران" مصوب ۱۳۸۳ بر نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی و ضرورت بکارگیری اصول منطبق بر استانداردهای جهانی و نوسازی بنادر تجاری کشور تأکید شده است.

در شرایط فعلی، در کنار مشکلات عمده‌ای که خدمات حمل و نقل دریایی ایران با آن روبه‌روست نظیر موانع و محدودیت‌های صدور خدمات، نوع و کیفیت نه چندان مطلوب ناوگان دریایی کشور و زیرساخت‌های نسبتاً ضعیف، برخی مقررات حمل و نقل دریایی ما، با اصول گتس و یا با دیگر موافقتنامه‌های سازمان تجارت جهانی تعارض دارند که در خلال مقاله به تفصیل به آنها می‌پردازیم. بی‌گمان این دسته از مقررات باید در فرایند الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی

الحاق به سازمان تجارت جهانی و پذیرش مفاد و اصول گتس، از مزایای حقوقی و اقتصادی قابل توجهی از جمله ایجاد ثبات و شفافیت در قوانین حاکم بر حمل و نقل دریایی، افزایش انگیزه در متصدیان حمل و نقل داخلی در نتیجه ورود رقابتی خارجی و تجهیز ناوگان دریایی جمهوری اسلامی ایران در اثر ورود ابزار و وسایل مناسب و جدید خارجی بهره‌مند خواهد شد؛ به علاوه ایران با توجه به توانمندی موجود می‌تواند با استفاده از مزایای الحاق و افزایش ارتباطات تجاری با سایر اعضای سازمان تجارت جهانی که بیش از ۹۵ درصد تجارت جهان را در اختیار دارند- جایگاه خود را در میان کشورهای صاحب حمل و نقل دریایی ارتقاء بخشد؛ و این امر مستلزم آن است که در قوانین دست و پاگیر موجود و تبعیض‌آمیز و متغیر ایران و تجهیزات نامناسب ناوگان حمل و نقل دریایی کشور تغییرات لازم متناسب با اصول و مفاد سازمان تجارت جهانی داده شود، البته در این زمینه تلاش‌های قابل توجهی از سوی نهادهای مربوطه به ویژه سازمان بندرودرمانوردی صورت گرفته و

بالای کالا در جهان، حمل و نقل دریایی است. ۲- ارتباط حمل و نقل دریایی با اقتصاد بین‌المللی، ارتباطی متقابل و تنگاتنگ است و تحولات اقتصادی و حقوقی هر یک از این دو حوزه، بر دیگری اثرگذار است؛ اهمیت این نوع حمل و نقل تا به آنجاست که حتی برخی کشورهای محصور در خشکی نیز با عنایت به مزایای اقتصادی این شیوه، بخش عمده‌ای از مبادلات تجاری عظیم خود را با ترکیب سایر شیوه‌های حمل و نقل با حمل و نقل دریایی انجام می‌دهند.

کشور ایران به لحاظ برخورداری از کشتیرانی نسبتاً گسترده، جزو ۳۵ کشور نخست جهان محسوب می‌گردد؛ به علاوه، از مزیت‌های بالقوه دیگری چون موقعیت ویژه جغرافیایی در خاورمیانه و پل ارتباطی بین شرق و غرب و دسترسی به بزرگترین دریاچه جهان یعنی دریاچه خزر در شمال و دستیابی به خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و همسایگی با چندین کشور محصور در خشکی نیز بهره‌مند است که باعث شده کشور ما در تجارت دریایی از جایگاه نسبتاً خوبی برخوردار باشد. بی‌گمان، ایران

مورد اصلاح قرار گیرند، به خصوص آنکه جمهوری اسلامی ایران در خرداد ماه سال ۱۳۸۴ به عضویت ناظر سازمان تجارت جهانی درآمده است و عضویت دائم در این سازمان، مستلزم فراهم‌سازی مقدمات الحاق از طریق انجام مطالعات تحقیقاتی، شناسایی موانع حقوقی الحاق و ارائه راهکار به قانون‌گذار جهت منطبق‌سازی قوانین مغایر با اصول WTO می‌باشد که این مقاله، درصدد پرداختن به این مهم است.

در فصل اول این مقاله خواهیم کوشید که به تشریح و بررسی اصول و مقررات گتس بپردازم و در فصل دوم مقاله، برخی از موارد مغایر در نظام حقوقی ایران در بخش حمل‌ونقل دریایی با اصول گتس و راهکار مقتضی به قانون‌گذار، ارائه شده است و بالاخره در نتیجه‌گیری مقاله، توصیه‌های سیاستی ارائه شده است. در این بخش، با توجه به ساختار حقوقی ایران، پیشنهادهای روشن و مشخصی ارائه شده که می‌تواند مورد استفاده گروه مذاکره کننده کشورمان در زمینه الحاق و دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی ایران قرار گیرد.

فصل اول - بررسی مقررات موافقتنامه گتس سازمان تجارت جهانی در بخش حمل‌ونقل دریایی

پیش از ورود به بحث بررسی و تبیین اصول

موافقتنامه گتس، ضروری است تا در مبحث نخست، نکاتی مقدماتی درباره ساختار، اهداف و گستره این سند بین‌المللی و الزام‌آور بیان دارم و در مبحث دوم، درخصوص اصول حاکم بر موافقتنامه توضیحاتی ارائه دهم:

مبحث نخست - ساختار، اهداف و گستره موافقتنامه گتس

موافقتنامه گتس از دو بخش اصلی به شرح زیر تشکیل می‌شود: الف- متن موافقتنامه عمومی تجارت خدمات به همراه ضامنه آن ب- جدول تعهدات بخش خدمات که جزء لاینفک موافقتنامه است. متن موافقتنامه خود از ۶ بخش تشکیل شده است: حوزه شمول و تعریف (ماده ۱)، تعهدات کلی (ماده ۲-۱۵)، تعهدات خاص (ماده ۱۶-۱۸)، آزادسازی تدریجی (ماده ۱۹-۲۱)، مقررات نهادی (ماده ۲۲-۲۶)، مقررات پایانی (ماده ۲۷-۲۹).

موافقتنامه مورد بحث همچنین شامل ضمایمی است که به برخی از موضوعات تحت شمول اختصاص یافته و حاوی مقرراتی هستند که مشخص می‌سازند این موضوعات، چگونه و تحت چه شرایطی اعمال می‌شوند. ضمایم یادشده مطابق ماده ۲۹ گتس، جزء لاینفک موافقتنامه بوده و عبارتند از: ضمیمه مربوط به معافیت‌های ماده ۲

(رفتار دولت کامله‌الوداد)، ضمیمه مربوط به انتقال اشخاص حقیقی عرضه‌کننده خدمات تحت پوشش موافقتنامه، ضمیمه خدمات حمل‌ونقل هوایی، دو ضمیمه مربوط به خدمات مالی، ضمیمه مربوط به مذاکرات درباره خدمات حمل‌ونقل دریایی، ضمیمه مربوط به مخابرات، ضمیمه مربوط به مذاکرات درباره مخابرات پایه.

موافقتنامه گتس، بخش‌های مختلف خدمات را دربر می‌گیرد. سازمان تجارت جهانی براساس قلمرو و شمول گتس، خدمات را به دسته‌های زیر طبقه‌بندی نموده است:

خدمات بازرگانی، خدمات ارتباطات، ساخت و خدمات مهندسی مرتبط با آن، خدمات توزیع، خدمات آموزشی، خدمات زیست‌محیطی، خدمات مالی، خدمات اجتماعی و بهداشتی، خدمات مرتبط با گردشگری و مسافرت، خدمات تفریحی، فرهنگی و ورزشی، خدمات حمل‌ونقل و بالاخره سایر خدماتی که از آنها نام برده نشده است.

اهداف موافقتنامه گتس را می‌توان در سه محور زیر خلاصه کرد:

- ۱- آزادسازی هر چه بیشتر از طریق مذاکرات مستمر.
- ۲- افزایش رشد و توسعه اقتصادی کشورها به خصوص کشورهای در حال توسعه.
- ۳- افزایش مشارکت کشورهای در حال توسعه و بالا بردن توان صادراتی خدمات آنها.

موافقتنامه گتس، چهارچوبی از اصول و قواعد کلی را جهت تنظیم تجارت خدمات بین‌المللی از جمله خدمات حمل‌ونقل جاده‌ای و شیوه‌های گوناگون عرضه آنها ارائه نموده است. موافقتنامه، هیچ تعریفی را از واژه خدمات تجاری ارائه نمی‌دهد، بلکه تنها عرضه تجارت خدمات را تعریف می‌کند و آن را شامل تولید، توزیع، بازاریابی، فروش و تحویل یک خدمت دانسته است که در قالب چهار شیوه عرضه خدمات (عبور از مرزها، مصرف در خارج، حضور تجاری و جابه‌جایی اشخاص حقیقی) صورت می‌گیرد. با توجه به سکوت موافقتنامه در خصوص تعریف خدمات تجاری، می‌توان تعریف زیر را برای این اصطلاح پیشنهاد داد: خدمات تجاری عبارت است از مجموعه اعمال قانونی و سودمند (مجاز)، متکی بر مهارت انسانی مستقیم یا باواسطه که به قصد تحصیل درآمد عرضه و مورد تجارت قرار می‌گیرند اعم از آن که عمل یادشده، به نتیجه مادی (محصول) منتهی شود یا نه.

در خصوص تعریف پیشنهادی فوق، ذکر دو نکته ضروری است:

- ۱- قید «قانونی یا مجاز» به این دلیل در تعریف پیشنهادی آمده است که مجموعه اعمال غیرمجازی





شیوه‌ای است که در آن، مصرف‌کننده، از مرز عبور می‌کند و در کشوری که خدمت در آن عرضه می‌شود، حضور می‌یابد. برای مثال، عرضه‌کننده تجهیزات حمل‌ونقل دریایی، در کشور خود باقی می‌ماند اما مصرف‌کننده آن تجهیزات، برای تعمیر تجهیزات حمل‌ونقل دریایی، از مرز عبور کرده و در کشور عرضه‌کننده خدمات حضور می‌یابد.

۳- شیوه حضور تجاری:

منظور از حضور تجاری مطابق بند (د) ماده ۲۸ گتس عبارت است از: هر نوع تأسیس بازرگانی یا حرفه‌ای از جمله از طریق زیر در قلمرو یک عضو به منظور عرضه یک خدمت است:

الف- تشکیل، در اختیار گرفتن یا حفظ یک شخص حقوقی.

ب- ایجاد یا حفظ یک شعبه یا دفتر نمایندگی.

در این شیوه، عرضه‌کننده خدمات، یک شعبه یا دفتر نمایندگی عرضه‌کننده خارجی است که در داخل یک کشور عضو، مستقر بوده و تحت ضوابط داخل این کشور، فعالیت می‌کند و می‌تواند کارکنان داخلی استخدام نماید. برای مثال، شرکت حمل‌ونقل دریایی کشور X، شعبه‌ای را در داخل کشور Y جهت حمل بار تأسیس می‌کند.

۴- شیوه حضور اشخاص حقیقی:

در این روش، عرضه‌کننده خدمات یا کارکنان او، شخصاً در یک کشور خارجی عضو، حضور یافته و به ارائه خدمات می‌پردازد. برای مثال، رانندگان یک متصدی حمل‌ونقل دریایی، شخصاً در کشور خارجی حضور یافته و به ارائه خدمات حمل‌ونقل بار می‌پردازند؛ یا اینکه عرضه‌کننده خدمات شخصاً در کشور عضو خارجی، خدمات پشتیبانی عرضه می‌نماید.

مبحث دوم- اصول کلی حاکم بر خدمات در

موافقتنامه گتس

موافقتنامه گتس به منظور نیل به هدف اصلی خود یعنی آزاد سازی تدریجی خدمات، دربرگیرنده یک سلسله اصول است که ناظر به تمام انواع خدمات مورد شمول می‌باشد؛ در نتیجه خدمات حمل‌ونقل دریایی نیز متأثر از این اصول کلی خواهند بود. اعضای WTO، ملزم به تبعیت از این اصول کلی بوده و کشورهایی که درصدد الحاق به این سازمان هستند نیز باید مقررات بخش خدمات خود از جمله حمل‌ونقل دریایی را با آنها هماهنگ کنند. با این حال، باید دانست که میزان تبعیت دولت‌ها از این اصول به یک اندازه نیست، به طوری که برخی از اصول مزبور منقطع بوده و کشورها می‌توانند در حین مذاکره طی فرایند الحاق به سازمان، استثنائاتی را بر این دسته اصول قابل انعطاف

را که ممکن است برای دیگران سودمند باشد یا نباشد، از شمول تعریف خدمات خارج سازد.

۲- علت ذکر قید «مورد تجارت قرار می‌گیرد» نیز از آن‌روست که خدمات، در برابر کالا قرار گرفته و به روشنی از آن تفکیک گردد، زیرا در بحث تجارت کالا، خود کالا موضوع داد و ستد واقع می‌شود و نه خدمت منتهی به تولید آن.

۳- علت ذکر قید «مستقیم یا باواسطه»، تحت پوشش قرار دادن خدمات مستقیم و خدماتی است که انسان‌ها با استفاده از فناوری و یا ابزار مختلف انجام می‌دهند.

۴- قید «قصد تحصیل درآمد» نیز به این دلیل ذکر شده است که خدمات رایگان و عام‌المنفعه و خیریه را از شمول خدمات تجاری خارج سازد، زیرا تجارت باید با نیت کسب سود و درآمد انجام شود تا یک عمل تجاری قلمداد شود.

براساس تعریفی که در بالا از خدمات ارائه گردید، می‌توان گفت خدمات حمل‌ونقل دریایی با توجه به زیربخش‌های آن، عبارتند از: حمل‌ونقل مسافر، حمل‌ونقل بار، اجاره کشتی همراه با خدمه، خدمات راجع به جلو بردن کشتی، تعمیر تجهیزات کشتی و خدمات پشتیبانی در زمینه حمل‌ونقل دریایی است که با هدف تحصیل درآمد صورت گرفته و خود آن عمل موضوع تجارت واقع می‌شود.

لازم به ذکر است که موافقتنامه گتس در برگیرنده هر نوع خدمت تجاری و بالطبع هر نوع خدمات حمل‌ونقل دریایی نیست، زیرا با توجه به هدفی که این سند بین‌المللی دنبال می‌کند، طبیعتاً تنها ناظر به خدماتی است که واجد وصف بین‌المللی نیز هستند؛ بنابراین خدماتی که صرفاً جنبه داخلی دارند و در آنها پدیده مرز دخالتی ندارد، از شمول موافقتنامه خارجند.

مطابق گتس، خدمات (به طور کلی) و خدمات حمل‌ونقل دریایی (به طور خاص)، با چهار شیوه عرضه می‌شوند:

۱- شیوه عبور از مرز:

در این شیوه، خدمات، مستقل از عرضه‌کننده یا مصرف‌کننده، از قلمروی یک دولت عضو به مقصد قلمرو عضو دیگر ارائه می‌شود. برای نمونه، ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل دریایی، بدون حضور در دیگر کشور عضو، کانتینرهای خود را در اختیار مشتری قرار می‌دهد تا او پس از عبور از مرز و حمل بار خود به کشورش، کرایه و کانتینرهای عرضه‌کننده خدمات را برای وی ارسال دارد (اگر صاحب کانتینر خود همراه بار حرکت کند، مشمول شیوه چهارم عرضه خدمت می‌شود که در ادامه خواهد آمد).

۲- شیوه مصرف در خارج:

وارد ساخته و در جدول تعهدات، امتیازاتی را به نفع خود به دست آورند. اما برخی دیگر از این اصول، فاقد این انعطاف بوده و امکان چانه‌زنی در مورد آنها وجود ندارد بلکه باید بدون قید و شرط پذیرفته شوند.

در این مبحث برآنم که این دو دسته اصول کلی را مورد بررسی قرار داده و نحوه اعمال آن را بر حمل‌ونقل دریایی مطالعه نمایم. اصول غیرقابل انعطاف در موافقتنامه گتس، تحت عنوان «التزامات عمومی (کلی)» (General Obligations) ذکر شده‌اند. علت این امر آن است که اصول مزبور بدون تفاوت میان اعضا، بر عموم کشورهای عضو اعمال می‌گردد و میزان التزام دولت‌ها بدان، به یک اندازه است. این اصول در بند اول بررسی خواهند شد. اما اصول قابل انعطاف در موافقتنامه گتس،



سازمان تجارت جهانی و به تبع آن، موافقتنامه گتس می‌باشد که به موجب این اصل، هر عضو در مورد هر اقدام مشمول موافقتنامه فوراً و بدون قید و شرط رفتاری را در مورد خدمات و عرضه‌کنندگان خدمات هر عضو دیگر در پیش خواهد گرفت که از رفتار متخذه در مورد خدمات و عرضه‌کنندگان خدمات مشابه هر کشور دیگر نامطلوب‌تر نباشد. این تعهد تضمین می‌کند که هر مرحله از آزاد سازی چه به صورت دوجانبه، مورد مذاکره قرار گرفته شده باشد و یا به صورت یک‌جانبه اعمال شده باشد، به تمامی اعضای سازمان تجارت جهانی سرایت خواهد کرد. بند ۱ ماده ۲ موافقتنامه، این اصل را مورد تصریح قرار داده است. مطابق این بند: «هر عضو در مورد هر اقدام مشمول موافقتنامه حاضر، فوراً و بدون قید و شرط رفتاری را در مورد خدمات و عرضه‌کنندگان خدمات هر عضو دیگر در پیش خواهد گرفت که از رفتار متخذه در مورد خدمات و عرضه‌کنندگان خدمات مشابه هر کشور دیگر، نامطلوب‌تر نباشد».

از سوی دیگر، در بند ۲ این ماده به اعضا، این امکان داده شده است که اقداماتی مغایر اصل دولت کامله الوداد انجام دهند. البته به شرطی که اقدامات مزبور (اقدامات مغایر) در ضمیمه مربوط به معافیت‌های ماده ۲ آمده باشد و یا با شرایط مقرر در این ضمیمه منطبق باشد. براساس ضمیمه مزبور: در این ضمیمه شرایطی مشخص می‌گردد که به موجب آن یک عضو، از تعهداتش به موجب بند ۱ ماده ۲ معاف می‌گردد. هرگونه معافیت جدیدی پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه تأسیس سازمان تجارت جهانی و به موجب بند ۳ ماده ۹ موافقتنامه اخیر مورد رسیدگی قرار خواهد گرفت.

نکته دیگر در مورد اصل دولت کامله الوداد این است که هر چند اصل مزبور، اصلی بی‌قید و شرط بوده و امکان اعمال استثنائاتی بر آن در جدول تعهدات وجود ندارد، اما عملاً زمانی که صحبت از اعمال این اصل در مورد دسترسی به بازار می‌شود، استثنائات وارد بر اصل دسترسی به بازار (بند ۲ ماده ۱۶ گتس)، در خصوص اصل دولت کامله الوداد نیز صادق است، زیرا در این حالت، ارتباط تنگاتنگی میان این دو اصل وجود دارد؛ چرا که هر کشور عضو، امتیازی را که در خصوص دسترسی به بازار، به عضو دیگر می‌دهد، ناگزیر به سایر اعضا باید اعطا کند که این همان مفاد اصل دولت کامله الوداد است؛ برای مثال، اگر کشور (الف)، این امتیاز را در اختیار کشور (ب) قرار دهد که متصدیان حمل‌ونقل دریایی کشور (ب) بتوانند بدون نیاز به اخذ روادید و یا اخذ پروانه کار برای

خدماتی خود فارغ از اینکه در آن بخش‌ها تعهد ویژه‌ای به عمل آورده باشد یا نه متقبل شود و امکان چانه‌زنی و وارد نمودن استثنائات بر برخی از اصول کلی پذیرفته شده در گتس وجود ندارد. این التزامات عبارتند از: اصل دولت کامله الوداد، شفافیت و سایر التزامات عمومی شامل مقررات داخلی، انحصارات، رویه‌های بازرگانی و افزایش مشارکت کشورهای در حال توسعه. در ادامه، به دلیل اهمیت فراوان اصل رفتار دولت کامله الوداد^۲ تنها به توضیح و تشریح تعهدات ناشی از این اصل بر دولت‌ها در بخش حمل‌ونقل دریایی خواهیم پرداخت و جهت جلوگیری از اطاله کلام از توضیح سایر موارد در می‌گذرم:

اصل دولت کامله الوداد- به عنوان یکی از مظاهر اصل عدم تبعیض^۲- در زمره مهم‌ترین اصول

تعهدات خاص (Special Commitments) نامیده شده‌اند، زیرا چگونگی تعهد هر کشور به این اصول، و میزان تعهد هر عضو، خاص همان کشور است و می‌تواند متفاوت باشد. علت این امر آن است که برای اعضا این امکان وجود دارد که محدودیت‌ها و استثنائاتی را بر این اصول وارد کرده و این استثنائات را در جدول تعهدات خاص خود بگنجانند؛ در نتیجه، هر چه میزان استثنائات و قیود وارد بر تعهدات خاص، کمتر باشد، میزان پایبندی آن کشور به تعهدات مزبور، بیشتر خواهد بود. این موارد در بند دوم مورد بحث قرار خواهند گرفت:

بند اول التزامات عمومی (کلی)

این التزامات را یک عضو باید در کلیه بخش‌های



کارکنان شرکت حمل و نقل، وارد کشور (الف) شوند تا دسترسی به بازار برای آنها تسهیل گردد، این امتیاز به سایر اعضا نیز تسری می‌یابد مگر آنکه در فهرست معافیت‌ها، خلاف این امر تصریح گردد. با توجه به این معافیت‌ها و استثنائات، بیش از هفتاد عضو WTO، جدول تعهدات خدمتی‌شان را به فهرستی از این معافیت‌ها مقید نموده‌اند. این معافیت‌ها در بخش خدمات حمل و نقل دریایی نیز دیده می‌شود.

ذکر معافیت‌های یادشده توسط دولت‌های در حال الحاق، این پرسش را مطرح می‌کند که اگر این اصل در برخی موارد استثنا می‌پذیرد، تفاوت آن با تعهدات خاص که کشورها می‌توانند استثنائاتی بر برخی اصول وارد کنند، چیست. در پاسخ به این سؤال مهم باید گفت: تفاوت التزامات عمومی قابل استثنا و تعهدات خاص یک عضو این است که اعضا قادر نیستند در زمینه میزان اعمال التزامات عمومی و میزان استثنائات آن مذاکره کنند، چرا که این تعهدات به طور کامل در کلیه بخش‌های مندرج در جداول اعمال شده است، در حالی که در خصوص تعهدات خاص، یک عضو می‌تواند بر مبنای مذاکره اقداماتی محدود کننده را حفظ نماید و آنها را در جداول خود شرح دهد و در نتیجه، نوع و میزان این استثنائات از قبل مشخص نیست.

بند دوم) تعهدات خاص

چنانکه گفتیم منظور از تعهدات خاص، اصولی انعطاف‌پذیرند که کشورها می‌توانند در حین مذاکرات خود جهت الحاق به WTO استثنائات و محدودیت‌های خاصی را بر آنها وارد کرده و امتیازاتی به نفع خود کسب کنند. کشور مذاکره کننده، باید در قبال استثنائات و محدودیت‌هایی که تقاضا می‌کند، امتیازاتی را به صورت تعهدات جایگزین و به عنوان تعدیلات جبرانی ارائه دهد. با این حال، انعطاف‌پذیری این اصول بدان معنا نیست که کشورها می‌توانند با مذاکره، به طور کلی از رعایت آنها معاف شوند بلکه تمامی اعضا مکلف به رعایت حداقلی از اصول مزبور بوده و تنها در خصوص گستره و شدت و ضعف آن می‌توانند با یکدیگر مذاکره کرده و به اجماع نهایی برسند. تعهدات خاص، شامل دو اصل دسترسی به بازار (Market Access) و رفتار ملی ((National Treatment (NT)) بوده و در جداولی ویژه- که جدول تعهدات نامیده شده- تنظیم می‌شوند. هر عضو سازمان تجارت جهانی موظف است تا این تعهدات را در جداول یادشده بگنجانند و میزان دسترسی به بازار و نحوه رفتار

در بالای هر جدول، چهار شیوه عرضه خدمات از ۱-۴ شماره‌گذاری شده است. ستون اول مربوط به بخش‌ها و زیربخش‌های خدماتی است. بخش‌های اصلی خدمات به ترتیب شامل خدمات بازرگانی، ارتباطات، ساخت و مهندسی، توزیع، آموزش محیط‌زیست، خدمات مالی، بهداشت، گردشگری و مسافرت، خدمات تفریحی، ورزشی، حمل و نقل و سایر خدمات می‌باشد. ستون دوم مربوط به محدودیت‌های دسترسی به بازار است، ستون سوم مربوط به محدودیت‌های رفتار ملی است و در ستون چهارم معمولاً هرگونه تعهدات اضافی دیگری که در حوزه دسترسی به بازار و رفتار ملی نمی‌گنجد، قرار می‌گیرد. جدول تعهدات خاص دارای دو بخش است: بخش تعهدات افقی (Horizontal) و بخش تعهدات بخشی (Sector-Specific). تعهداتی در بخش افقی درج می‌گردند که آن تعهدات، بر تمامی بخش‌های خدماتی اعمال می‌شوند و اغلب شامل تعهدات راجع به مقررات سرمایه‌گذاری، انتقال اشخاص حقیقی، استفاده از زمین، یارانه‌ها و اقدامات مالیاتی و مانند آن می‌شود. علت وجود این بخش در جدول تعهدات خاص آن است که گاه محدودیت‌ها و استثنائاتی

ملی در خصوص خدمات و از جمله خدمات حمل و نقل دریایی، که موضوع این تحقیق می‌باشد و عرضه‌کنندگان خدمات عضو دیگر را در آن مشخص و تثبیت نمایند و پس از آن نباید در این موارد هیچ اقدام جدیدی که محدودکننده ورود به بازار بوده و یا اقدام یا تبعیضی که خدمات و عرضه‌کنندگان خدمات عضو دیگر را در مقابل عضو خود ترجیح می‌دهد، اتخاذ کنند. در این شرایط، تعهدات خاص اثر و کارکردی نظیر تثبیت تعرفه در بخش کالا را پیدا می‌کند. در این بند و پیش از پرداختن به مفهوم و قلمرو دو اصل دسترسی به بازار و رفتار ملی، لازم است با مفهوم و محتویات جدول تعهدات آشنا شوید (الف)؛ سپس توضیحاتی در خصوص اعمال دو اصل فوق بر خدمات حمل و نقل دریایی، ارائه می‌کنم (ب) و در پایان تعهدات خاص دو کشور منتخب به عنوان مطالعه تطبیقی مورد بررسی قرار می‌دهم (ج).

الف) آشنایی با جدول تعهدات خاص

جدول تعهدات خاص موافقتنامه گتس، یک جدول استاندارد و متحدالشکل برای همه اعضاست. این جدول، از چهار ستون تشکیل شده است و

داخلی، مکلف به رعایت اصل رفتار ملی خواهد بود. شاید به همین دلیل است که در جدول تعهدات، ستون مربوط به محدودیت‌های دسترسی به بازار (ستون دوم) پیش از ستون راجع به اصل رفتار ملی (ستون سوم) است. یعنی در حین مذاکرات، ابتدا باید تکلیف ستون دوم مشخص شود و سپس در خصوص مفاد ستون سوم مذاکرات آغاز شود.

دو) اصل رفتار ملی

مطابق اصل رفتار ملی، کشورهای عضو WTO مکلفند در مواجهه با ارائه دهنده خدمات حمل و نقل خارجی و داخلی رفتار یکسانی داشته باشند و برای رقابتی خارجی نسبت به بخش داخلی، وضع نامطلوب‌تری ایجاد نکنند (ماده ۱۷ گتس). مفاد این اصل علاوه بر آنکه ناظر به ارائه‌دهندگان خدمات است، ناظر به محصولات حمل شده نیز می‌باشد، بدین معنا که اعطای امتیازات ویژه برای حمل کالاهای ایرانی نسبت به حمل کالاهای خارجی نیز با این اصل مغایر می‌باشد. فلسفه وضع این اصل آن است که در تجارت آزاد که بازار، تعیین‌کننده اصول رقابت بوده و افراد فعال‌تر در بازار، برنده‌اند، نباید تبعیض‌های دولت کشور میزبان، این فضای رقابت را مخدوش ساخته و دولت مزبور، با اعطای امتیاز به بخش داخلی و یا اعمال محدودیت‌هایی برای رقابتی خارجی، کفه ترازو را به نفع بخش داخلی سنگین کند.

هر چند اصل رفتار ملی، اعضا را مکلف می‌دارد تا رفتاری که با خدمات و عرضه‌کنندگان خدمات عضو خود دارند با اعضا دیگر هم داشته باشند و این رفتار به گونه‌ای نامطلوب‌تر نباشد، اما این امکان از طریق انعقاد موافقتنامه‌های دو یا چندجانبه وجود دارد که یک عضو، اقداماتی را که حاوی ارائه رفتار ملی مطلوب‌تری نسبت به عرضه‌کنندگان خدمات یک عضو خاص است، انجام دهد و بتواند آن را در ستون سوم جدول تعهدات درج نماید. انواع رایج این رفتار ویژه و مطلوب‌تر عبارتند از: مالیات‌ها و پرداخت‌های تبعیض‌آمیز، الزام اقامت دائم یا شهروندی به منظور تملک زمین، شرایط متفاوت صدور مجوز، اجازه یا تجدید، شرایط ویژه برای ورود تجهیزات بدون عوارض گمرکی و دادن حق شرط به افراد و اشخاص در خصوص نوع یا اندازه خاصی از فعالیت تجاری.

ممکن است این پرسش مطرح گردد که چرا اصل رفتار ملی در بخش خدمات برخلاف بخش کالا، از انعطاف‌پذیری برخوردار بوده و امکان مذاکره و عدول نسبی از این اصل پیش‌بینی شده است؟ در پاسخ باید گفت که از نظر تاریخی، کشورهای در حال توسعه در زمان بحث بر سر درج اصل رفتار



حمل و نقل دریایی را در بازارهای داخلی خود تسهیل نموده و محدودیت‌ها و موانع غیرضروری دسترسی را تا حد امکان کاهش داده یا حذف نمایند. در واقع، مطابق اصل دسترسی به بازار، کشورهای عضو ناگزیر شده‌اند که سیاست محدود کردن دخالت دولت در وضع مقررات محدودکننده رقابت را در پیش بگیرند. موافقتنامه گتس از آن رو بر این اصل تأکید می‌کند که بی‌گمان یکی از ابزارهای مؤثر آزادسازی تدریجی و افزایش رقابت‌پذیری در بخش خدمات، رفع محدودیت‌های دسترسی به بازار داخلی اعضاست؛ بنابراین این موافقتنامه در ماده ۱۶ خود به اصل مزبور اشاره داشته است.

چنانکه از مفاد ماده فوق استنباط می‌گردد، وقتی عضوی در خصوص بخشی خاص نظیر خدمات حمل و نقل دریایی، تعهدی می‌پذیرد، باید برای هر کدام از شیوه‌های چهارگانه عرضه، محدودیت‌های دسترسی به بازار را معلوم کند و اگر قصد اعمال یا حفظ محدودیت‌هایی را ندارد، اعلام نماید.

اصل دسترسی به بازار مقدم بر اصل رفتار ملی است چرا که هر کشور عضو ابتدا باید زمینه حضور عرضه‌کنندگان خارجی در بازار داخلی خود را تسهیل نماید و پس از حضور خارجیان در بازار

که یک کشور می‌تواند در حین مذاکرات الحاق، بر اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی، به دست آورد، ناظر به تمام بخش‌های خدماتی است، بنابراین به جای آنکه این محدودیت‌ها در ستون مربوط به هر بخش خدماتی مرتباً تکرار شود، آنها را به طور یکجا در ستون تعهدات افقی می‌آورند و مقرر می‌دارند که این محدودیت‌ها ناظر به تمامی بخش‌ها خواهد بود. اما تعهدات بخشی، تعهداتی هستند که نسبت به بخش خدماتی خاص مثل حمل و نقل و زیربخش‌های آن بخش خاص مثل حمل و نقل دریایی اعمال می‌گردند.

ب) اصول مربوط به تعهدات خاص

اصل دسترسی به بازار و اصل رفتار ملی، تشکیل‌دهنده بخشی از تعهدات خاص اعضا می‌باشند. در این قسمت، طی دو بند، این دو اصل مورد بررسی تحلیلی قرار خواهند گرفت:

یک) اصل دسترسی به بازار

اصل دسترسی به بازار در بخش خدمات، اعضای WTO را مکلف می‌سازد تا امکان حضور و فعالیت عرضه‌کنندگان خارجی خدمات از جمله خدمات



ملی در بخش خدمات، مخالفت خود را با آن اعلام کرده و اعمال این اصل بر خدمات را موجب از بین رفتن تدریجی نیروی داخلی خود می‌دانستند؛ بنابراین کشورهای توسعه یافته به منظور همگام ساختن کشورهای مخالف با خود، پذیرفتند که اصل مزبور با امکان اضافه کردن قید و شرط بر آن، وارد حوزه خدمات گردد.

از آنجا که موافقتنامه گتس، اعمال رفتار تبعیض آمیز نسبت به عرضه‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل خارجی را منع کرده است، برخی کشورهای در حال توسعه به منظور حمایت از خدمات نوپای خود از شیوه‌های دیگری بهره می‌جویند. بدین معنا که صرف‌نظر از امتیازاتی که این کشورها گاه در حین مذاکرات در جدول تعهدات خود کسب می‌کنند و شیوه رایج حمایت قانونی محسوب می‌گردد، در قراردادهای عرضه خدمات نیز، شرط انتقال مهارت‌ها و دانش فنی و آموزش و بکارگیری کارکنان و کارگران داخلی را قید می‌کنند و آن را به نوعی در برابر شرط اعطای رفتار ملی قرار می‌دهند. البته موافقتنامه گتس در این خصوص ساکت است چرا که این شرط قراردادی با هدف حمایت از خدمات نوپا صورت می‌گیرد که این موضوع جزء اهداف موافقتنامه محسوب نمی‌شود.

فصل دوم - تطبیق مقررات حمل‌ونقل دریایی ایران با مقررات سازمان تجارت جهانی و ارائه راهکارها

چنانکه گفته شد هر کشوری و از جمله جمهوری اسلامی ایران که قصد الحاق به سازمان تجارت جهانی را دارد، مطابق مقررات این سازمان، باید قوانین و مقررات داخلی خود را با اصول و قواعد سازمان مزبور سازگار سازد؛ همین مسئله در بخش حمل‌ونقل دریایی نیز مصداق دارد. نکته قابل ذکر در این خصوص آن است که سازگار ساختن مقررات باید تا قبل از الحاق به این سازمان، صورت پذیرد. بنابراین لازم است که از هم‌اکنون نهادهای ذیصلاح، اقدامات مقتضی را برای تطبیق قوانین کشورمان در زمینه حمل‌ونقل دریایی با اصول و مقررات سازمان تجارت جهانی به انجام رسانند و یا لاقلاً با اشراف کامل به موضوع، اقداماتی را که باید صورت پذیرد مدنظر داشته باشند. برای این کار باید مقررات مغایر جمهوری اسلامی ایران، شناسایی و نقاط مغایرت آنها تشریح گردد؛ با این حال، این موضوع مهم تاکنون در ادبیات تحقیقاتی ایران مورد توجه قرار نگرفته و یا به نحو شایسته مورد عنایت نبوده است، بنابراین در این فصل طرح، ابتدا به موارد سازگار و سپس موارد مغایر قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران در زمینه

کشور ایران به لحاظ برخورداری از گشتیرانی نسبتاً گسترده، جزو ۳۵ کشور نخست جهان محسوب می‌گردد؛ به علاوه، از مزیت‌های بالقوه دیگری چون موقعیت ویژه جغرافیایی در خاورمیانه و پل ارتباطی بین شرق و غرب و دسترسی به بزرگترین دریاچه جهان یعنی دریاچه خزر در شمال و دستیابی به خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و همسایگی با چندین کشور محصور در خشکی نیز بهره‌مند است.

حمل‌ونقل دریایی باشد؛ وانگهی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی کشور را نیز با فضای قانونی جمهوری اسلامی ایران بعد از الحاق آشنا می‌سازد تا از هم‌اکنون تمهیدات اقتصادی مناسب را برای افزایش رقابت‌پذیری بخش داخلی در مواجهه با رقبای قدرتمند خارجی اتخاذ نمایند.

ذکر این نکته ضروری است که هر چند اصول و تعهدات راجع به خدمات حمل‌ونقل دریایی، قابل مذاکره بوده و احتمال وضع قیود و استثنائاتی بر این اصول منتفی نیست، اما نمی‌توان به احتمالات صرف دلخوش کرد؛ از این‌رو در ارائه راهکارها سعی شده است تا از عواملی چون عملی و امکان‌پذیر بودن راهکارهای پیشنهادی و قوی بودن احتمال پذیرش معافیت‌ها و محدودیت‌ها از سوی سایر کشورها و نیز تجربیات کشورهای منتخب در حین مذاکرات و جدول تعهدات آنها استفاده شود تا راهکارهای پیشنهاد شده، جنبه توصیه‌های عملی و سیاست‌گذاری داشته باشد.

مطالب این فصل از طرح، در قالب دو گفتار ارائه خواهد شد: گفتار نخست شامل وضعیت مقررات حمل‌ونقل دریایی ایران در مواجهه با اصول گتس و گفتار دوم شامل وضعیت مقررات جمهوری اسلامی ایران در این بخش در مواجهه با سایر موافقتنامه‌های سازمان تجارت جهانی است:

گفتار نخست) وضعیت مقررات حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در مواجهه با اصول گتس

از آنجا که در میان اصول متنوع گتس - که در فصل نخست به آنها اشاره شد - سه اصل دولت کامله السوداد، دسترسی به بازار و رفتار ملی، مهم‌ترین اصول محسوب می‌شوند و در جدول

حمل‌ونقل دریایی اشاره و نقاط مغایرت به روشنی تبیین می‌شود. به طور کلی صرف‌نظر از موارد سازگار، برخی مقررات جمهوری اسلامی ایران در حوزه حمل‌ونقل دریایی با اصول و مقررات گتس و برخی دیگر، با مفاد دیگر موافقتنامه‌های WTO مغایرت دارد که الزام جمهوری اسلامی ایران به رفع مغایرت‌های موجود، ناظر به هر دو دسته قواعد مغایر است. پس از بررسی موارد سازگار و تبیین موارد مغایر، در مورد هر مقررره، راهکار مقتضی ارائه خواهد شد. این راهکارهای مشخص و دارای جنبه کاربردی می‌تواند راهنمای مناسبی برای قانون‌گذار جهت رفع مغایرت‌ها و اصلاح قوانین ایران برای الحاق به WTO و الگویی قابل استفاده برای گروه مذاکره‌کننده ایرانی در بخش خدمات

تعهدات کشورها نیز این سه اصل مورد تصریح قرار گرفته است، بنابراین در این گفتار وضعیت مقررات حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در مواجهه با اصل دولت کامله الوداد، وضعیت مقررات حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در مواجهه با اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی را بررسی و نقد خواهیم کرد و مهم ترین مواد سازگار و مواد مغایر را بیان می‌نمایم:

الف) بررسی موادی که مغایرتی با اصول گتس ندارند

در این بند، مهم ترین موادی که شبیه مغایرت با گتس و مقررات سازمان تجارت جهانی در آنها می‌رود ولی در اصل مغایرتی در آن نیست، بررسی می‌گردد تا قانون‌گذار و گروه مذاکره‌کننده جمهوری اسلامی ایران در جریان عدم مغایرت و دلایل آن قرار گیرند:

۱- مقررات صادرات، واردات و امور گمرکی مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۳/۲/۱۹ هیئت وزیران:

مطابق ماده ۱۶ این مقررات: «مؤسسات حمل و نقل هوایی و دریایی و صاحبان یا دارندگان وسایل نقلیه مکلفند هنگام ورود وسیله نقلیه به فرودگاه، بندر و یا راه زمینی مجاز یک نسخه فتوکپی یا رونوشت از بارنامه هر قلم از محصولات خود را ضمیمه فهرست کل بار به سازمان (سازمان هر منطقه آزاد تجاری-صنعتی) تسلیم نمایند.»

ممکن است تصور شود که این مقرره برخلاف مفاد اصل دسترسی به بازار است، زیرا دسترسی به بازار کشورمان را از طریق وضع تشریفات، محدودتر کرده است؛ با این حال، باید توجه نمود که تشریفات مقرر در ماده فوق، جزو تشریفات معمول در حمل و نقل دریایی بین‌المللی است و در سایر کشورها نیز حسب مورد جهت حفظ نظم و نظارت بر محصولات وارداتی، رعایت تشریفات الزامی دانسته شده است. بنابراین، ماده مزبور نمی‌تواند مغایر با اصل دسترسی به بازار محسوب شود. ضمن آنکه تفاوتی میان مؤسسات حمل و نقل دریایی ایرانی و خارجی قائل نشده و از این حیث نیز، مغایرتی با اصل رفتار ملی ندارد.

۲- قانون «برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران» مصوب ۱۳۸۳:

در قسمت ۲ بند (د) و قسمت ۱ بند (ه) ماده ۲۸ این قانون، بر نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی و ضرورت بکارگیری اصول منطبق بر استانداردهای جهانی و نوسازی بنادر تجاری کشور تأکید شده است. این مواد کاملاً مطابق با اهداف سازمان

تجارت جهانی و گتس بوده و زمینه را برای الحاق ایران به این سازمان و کاهش خطرات و پیامدهای منفی الحاق تسهیل می‌نماید.

ب) بررسی مواد مغایر این بند را به سه مبحث تقسیم نموده و مهم ترین مواد مغایر ایران را در زمینه حمل و نقل دریایی در مواجهه با اصول دولت کامله الوداد، دسترسی به بازار و رفتار ملی تشریح نموده، مغایرت آن را بیان کرده و راهکار اصلاحی پیشنهاد می‌دهم:

مبحث نخست) وضعیت مقررات حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در مواجهه با اصل دولت کامله الوداد

اصل دولت کامله الوداد اقتضا دارد که امتیازات اعطا شده توسط یک کشور به کشور دیگر عضو در زمینه حمل و نقل دریایی، خودبه‌خود به سایر اعضای سازمان تجارت جهانی تسری یابد. با این حال، اصل مزبور بدون استثنا باقی نمانده و مطابق گتس، مفاد موافقتنامه‌های دوجانبه و چندجانبه اعضا با یکدیگر بر این اصل، مقدم بوده و قابل تسری به سایر اعضا نخواهد بود. البته این موافقتنامه‌ها تنها در صورتی در فهرست استثنائات اصل دولت کامله الوداد ذکر خواهد شد که حاوی اعطای امتیاز ویژه به کشورهای طرف قرارداد باشد و گرنه ذکر آن، ضرورت و فایده‌ای ندارد. برای نمونه، کشور عربستان در جدول تعهدات خود در قسمت استثنائات وارد بر اصل دولت کامله الوداد مقرر داشته است که موافقتنامه‌های حمل و نقل دریایی با کشورهای تونس و مصر- که حاوی امتیازات ویژه‌ای برای این دو کشور می‌باشد- از شمول ماده ۲ گتس استثناء شده‌اند.

کشور ما نیز در زمینه حمل و نقل دریایی، با چند کشور دارای موافقتنامه‌های دو یا چندجانبه می‌باشد که در صورت الحاق، باید در فهرست معافیت‌های اصل دولت کامله الوداد قید شوند. برای نمونه، کشور ما موافقتنامه دوجانبه‌ای با کشور عمان منعقد کرده است که مفاد آن در قانون "موافقتنامه اجتناب از اخذ مالیات مضاعف در مورد مالیات‌های بر درآمد و سرمایه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنتی عمان" مصوب ۸۶/۲/۵ درج گردیده است. در مواد مختلف این قانون از جمله بند ۴ ماده ۸ به حمل و نقل دریایی تصریح شده است. مطابق بند ۴ ماده ۱۰ قانون مذکور، «سود سهام پرداختی توسط شرکت مقیم در دولت جمهوری اسلامی ایران به دولت سلطنتی عمان، در جمهوری اسلامی ایران از مالیات معاف خواهد بود»؛ این ماده حاوی امتیازی ویژه برای دولت عمان می‌باشد چرا که

شرکت‌های حمل و نقل دریایی مقیم ایران که بخواهند به دولت عمان، سود سهام بپردازند، از پرداخت مالیات معاف خواهند بود. الحاق ایران به WTO اقتضا دارد که این امتیاز در اختیار سایر اعضا نیز قرار گیرد مگر این که گروه مذاکره‌کننده این موافقتنامه دوجانبه را در ردیف استثنائات اصل دولت کامله الوداد قرار دهند. همچنین، به موجب قانون "موافقتنامه کشتیرانی تجاری-دریایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت ونزوئلا"، تسهیلاتی از جمله تسریع در حمل و نقل دریایی و جلوگیری از تأخیرهای غیرضروری به کشتی‌های ونزوئلیایی اعطا گردیده است که اگر کشورمان به سازمان تجارت جهانی، بپیوندد و این موافقتنامه را در زمره استثنائات اصل دولت کامله الوداد نیارد، دولت‌های دیگر خواهند توانست با استناد به ماده ۲ گتس، خواهان این تسهیلات گردند.

مبحث دوم) وضعیت مقررات حمل و نقل دریایی ایران در مواجهه با اصل دسترسی به بازار و ارائه راهکار مقتضی

مهم ترین قوانین مغایر ایران با اصل دسترسی به بازار در بخش حمل و نقل دریایی عبارتند از:

۱- اصل ۸۱ قانون اساسی:

بر اساس این اصل: «دادن امتیاز تشکیل شرکت‌ها و مؤسسات در امور تجاری و صنعتی و کشاورزی و معادن و خدمات به خارجی‌ان مطلقاً ممنوع است.» چنانکه از اطلاق اصل فوق برمی‌آید دادن امتیاز تشکیل شرکت‌ها و مؤسسات در امور خدمات حمل و نقل دریایی به خارجی‌ان مغایر اصل ۸۱ است. بنابراین مفاد این اصل کاملاً مغایر اصل دسترسی به بازار و آزادسازی خدمات حمل و نقل دریایی خواهد بود و در صورت الحاق ایران به WTO ضرورتاً باید اصلاح شود. با این همه می‌توان استدلال‌های مخالفی را نیز در این زمینه ارائه کرد و امکان خارج نمودن خدمات حمل و نقل دریایی را از دایره شمول این اصل مطرح نمود که عبارتند از:

اول اینکه اصل مورد بحث، در سال ۱۳۷۱ مورد تفسیر شورای نگهبان قرار گرفته و مطابق نظر این شورا، در مواردی که میان دولت ایران و دولت متبوع شخص خارجی، قراردادی وجود داشته باشد، به شرط رفتار متقابل، اشخاص خارجی اجازه فعالیت در بازار ایران را دارا می‌باشند. با لحاظ این تفسیر می‌توان گفت در صورتی که قراردادی میان ایران و کشوری در زمینه ارائه خدمات حمل و نقل دریایی وجود داشته باشد، تبعه کشور مزبور مطابق با مفاد موافقتنامه قادر به عرضه این خدمات از جمله تصدی حمل و نقل دریایی و زیربخش‌های آن

موافقتنامه گتس به منظور نیل به هدف اصلی خود یعنی آزاد سازی تدریجی خدمات، دربرگیرنده یک سلسله اصول است که ناظر به تمام انواع خدمات مورد شمول می‌باشد؛ در نتیجه خدمات حمل‌ونقل دریایی نیز متأثر از این اصول کلی خواهند بود. اعضای WTO، ملزم به تبعیت از این اصول کلی بوده و کشورهای که در صدد الحاق به این سازمان هستند نیز باید مقررات بخش خدمات خود از جمله حمل‌ونقل دریایی را با آنها هماهنگ کنند.



و وارد بازار ایران شوند. این ماده، در صورت الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی اصلاح می‌گردد، مگر آن که گروه مذاکره‌کننده ایرانی بتواند این امتیاز را به نفع شرکت‌های ایرانی در جدول تعهدات بگنجاند.

مبحث سوم) وضعیت مقررات حمل‌ونقل دریایی ایران در مواجهه با اصل رفتار ملی و ارائه راهکار مقتضی

مهم‌ترین مقررات مغایر ایران در بخش حمل‌ونقل دریایی با اصل رفتار ملی عبارتند از:
۱- قانون اجازه تضمین وام‌های دریافتی شرکت‌های کشتیرانی ایرانی، مصوب ۱۳۵۳/۵/۷:

قانون ماده واحده فوق به دولت اجازه می‌دهد که به منظور تشویق، و تجهیز و تقویت ناوگان بازرگانی ملی ایران در سطح جهانی تمام یا قسمتی از وام خارجی مورد نیاز شرکت‌های کشتیرانی ایرانی را که سهام آن همواره حداقل ۴۰ درصد متعلق به دولت و یا یکی از سازمان‌ها و یا شرکت‌های دولتی باشد پس از تأیید شرایط و مفاد موافقتنامه وام از طرف وزیر امور اقتصادی و دارایی جمعاً تا مبلغ ۳۰ میلیارد ریال تضمین نماید. این ماده واحده، علاوه بر آن که حاوی اعطای یارانه صادراتی ممنوع به ناوگان بازرگانی ایران بوده و مغایر موافقتنامه یارانه‌ها و اقدامات جبرانی WTO است، باید ملغی شود، حتی در صورت موافقت طرف‌های مذاکره بر حفظ این قانون نیز مفاد آن مغایر با اصل رفتار ملی می‌باشد، چرا که امتیاز فوق را محدود به شرکت‌های کشتیرانی ایرانی کرده و این امتیاز را برای شرکت‌های خارجی مقرر نکرده است.

اصلاح گردد، خصوصاً آنکه مغایرت مورد بحث در قانون اساسی ما آمده که مهم‌ترین متن قانونی کشور است و خارجیان برای بررسی محدودیت‌ها ابتدا به سراغ قانون اساسی می‌روند و وجود این مغایرت در قانون اساسی مناسب برای جلب سرمایه‌گذاری خارجی نیست حتی اگر در قالب قوانین عادی و آیین‌نامه‌ها، اجازه ثبت شرکت‌ها به خارجیان داده شده باشد چرا که خارجیان این خطر را متصور هستند که ممکن است به علت مغایرت قانون عادی با قانون اساسی، قانون عادی که اجازه فعالیت به خارجیان داده است، لغو گردد و این تردید می‌تواند بر فعالیت خارجیان در ایران و حضور آنها در کشور اثر منفی بگذارد؛ هر چند باید گفت که بدبینی خارجیان نسبت به این اصل ممکن است با توجه به سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی دستورالعمل خصوصی‌سازی، تعدیل شده باشد.

۲- قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳:

ماده ۶ قانون دریایی ایران تحت عنوان کشتیرانی ساحلی مقرر می‌دارد: «کشتیرانی به قصد تجارت بین بنادر و جزایر ایران (کاپوتاز) منحصراً متعلق به کشتی‌های ایرانی است مگر آنکه در موارد لزوم، بنا به پیشنهاد سازمان بنادر و دریانوردی اجازه مخصوص از طرف هیئت وزیران صادر گردد». این مقرره مغایر با اصل دسترسی به بازار است چرا که کشتیرانی تجاری بین بنادر و جزایر ایران را منحصر به کشتی‌های ایرانی کرده و به شرکت‌های خارجی - جز در موارد استثنایی مقرر در ماده - اجازه نمی‌دهد که در این محدوده فعالیت کنند

خواهند بود؛

دیگر آنکه قلمرو این اصل، تنها ناظر به ممنوعیت اعطای امتیاز تشکیل شرکت‌ها و مؤسسات به خارجیان است و در مواردی که خارجیان مبادرت به تأسیس شرکت خود مثل شرکت حمل‌ونقل دریایی در خارج نموده باشند و بخواهند در ایران فعالیت کنند، نمی‌شود.

به رغم این تفاسیر، هنوز محدودیت‌های بسیاری در دسترسی خارجیان به بازار خدمات جمهوری اسلامی ایران ناشی از اصل ۸۱ وجود دارد زیرا جمهوری اسلامی ایران با بسیاری از کشورهای عضو سازمان تجارت جهانی قرارداد خاصی با شرط رفتار متقابل امضا نکرده و به همین جهت حتی با وجود تفسیر شورای نگهبان، امکان حضور و رقابت اشخاص خارجی ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل دریایی در ایران بر اساس این تفسیر وجود ندارد که این امر، مطلوب سازمان تجارت جهانی نیست. نکته قابل ذکر دیگر اینکه هر چند در کشور ما قانونی به نام قانون اجازه ثبت شعب خارجی به تصویب رسیده است و امکان ثبت شعبه‌هایی از شرکت‌های خارجی حمل‌ونقل دریایی را می‌دهد اما باید به خاطر داشت که اولاً: این اجازه تنها زمانی صادر می‌شود که میان کشور متبوع شرکت خارجی و ایران موافقتنامه همکاری متقابل امضا شده باشد، لذا در خصوص کشورهایی که این موافقتنامه را با جمهوری اسلامی ایران امضا نکرده‌اند، این قانون قابل استناد و استفاده از سوی خارجیان نیست؛ ثانیاً: کلیه قوانین ما برای انطباق به سازمان تجارت جهانی فرستاده می‌شود و با وجود این قانون نیز، قانون اساسی ما باید دستخوش



۲- مقررات ارزی در خصوص واردات کالا و خدمات، مصوب ۱۳۸۱:

در اداره سیاست‌ها و مقررات ارزی بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، مجموعه مقرراتی راجع به واردات کالا و خدمات مقرر داشته است که برخی مواد آن با اصل رفتار ملی مغایر است. برای نمونه مطابق بند ۱-۲ تبصره قسمت ب ماده ۱۹: بر اساس ماده ۳ قانون حداکثر استفاده از توان فنی، مهندسی تولیدی و صنعتی و اجرایی کشور در اجرای پروژه‌ها و ایجاد تسهیلات به منظور صدور خدمات مصوب ۱۳۷۶/۱/۱۶ مجلس شورای اسلامی، دستگاه‌های موضوع این قانون در بحث گشایش اعتبار اسنادی در زمینه خرید خدمات و ورود آن باید کار را به شرکت ایرانی و یا با مشارکت ایرانی/خارجی که سهم آن نباید کمتر از ۵۱ درصد باشد ارجاع دهند.

چنان که ملاحظه می‌شود مطابق مقرر فوق، مغایر اصل رفتار ملی است، چرا که برای شرکت ایرانی قائل به اولویت شده است و شرکت خارجی تنها با مشارکت ایرانی و با دارا بودن حداکثر ۴۹ درصد سهم می‌تواند کار را انجام دهد. این مقرر تنها در صورتی پابرجا می‌ماند که گروه مذاکره‌کننده جمهوری اسلامی ایران بتواند در خلال مذاکرات الحاق، این امتیاز را به نفع شرکت‌های ایرانی به دست آورد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

۱- موافقتنامه عمومی تجارت خدمات (گتس) به عنوان موافقتنامه تنظیم‌کننده قواعد حاکم بر تجارت خدمات در سازمان تجارت جهانی، به منظور تحقق اهداف اساسی خود از جمله آزادسازی

تجارت خدمات، کشورهای عضو را به رعایت دو دسته تعهد ملزم ساخته است: یکی تعهدات عمومی، شامل اصولی چون اصل دولت کامله‌الوداد، اصل شفافیت و مانند آن است و از آنجا که میزان التزام دولت‌ها بدین اصول، به یک اندازه است، التزام (تعهد) عمومی نامیده می‌شوند. دسته دوم تعهدات، تعهدات خاص نام داشته و حاوی اصول دسترسی به بازار و رفتار ملی می‌باشد. این اصول از آن‌رو تعهد خاص خوانده می‌شوند که تعهدات کشورهای عضو به آنها متفاوت بوده و امکان مذاکره برای بازنمودن محدودیت‌ها و استثنائاتی بر آنها برای کشورهای در حال الحاق، وجود دارد. کشورهایی که درصدد الحاق به سازمان تجارت جهانی هستند، مکلف به سازگاری سیاست‌های قانونی و اقتصادی خود با این دو دسته تعهد می‌باشند. این اصول بر تمامی بخش‌های خدماتی از جمله خدمات حمل‌ونقل دریایی حاکمند، بنابراین تعهد کشورها برای سازگاری، بی‌تردید ناظر به بخش خدمات حمل‌ونقل دریایی و کلیه زیربخش‌های آن یعنی حمل‌ونقل مسافر، حمل‌ونقل بار، اجاره کشتی همراه با خدمه، خدمات راجع به جلو بردن کشتی، تعمیر تجهیزات کشتی و خدمات پشتیبانی در زمینه حمل‌ونقل دریایی خواهد بود.

۲- جمهوری اسلامی ایران نیز برای الحاق به سازمان تجارت جهانی، مکلف به رفع قوانین مغایر خود در بخش حمل‌ونقل دریایی با اصول گتس و سایر موافقتنامه‌های این سازمان می‌باشد. البته بسیاری از قوانین و مقررات ما در این بخش با اصول گتس منطبق است که نمونه‌هایی از آن در طرح اشاره شد با این حال، در قانون اساسی،

قوانین عادی و آیین‌نامه‌ها مواردی از مغایرت‌ها دیده می‌شود. از آنجا که انطباق با اصول گتس باید قبل از الحاق صورت گیرد، لذا شناسایی و رفع این نقاط مغایر، ضرورتی انکارناپذیر جلوه می‌کند.

با توجه به ضرورت‌های فوق، موارد زیر به عنوان توصیه‌های سیاست‌گذاری پیشنهاد می‌گردد تا در زمان لازم مورد عنایت قانون‌گذار، دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی و گروه کاری مذاکره‌کننده ایرانی قرار گیرد:

۱- جهت فراهم آوردن مقدمات الحاق، قانون‌گذار ایرانی باید نسبت به اصلاح قوانین ناهماهنگ با اصول گتس در بخش‌های مختلف از جمله حمل‌ونقل دریایی، اقدام نماید. نمونه‌هایی از این قوانین در طرح یادشده آورده شده است؛ نظیر اصل ۸۱ قانون اساسی، آیین‌نامه پرداخت بارانه حمل‌ونقل به کالاهای صادراتی در موارد خاص و قانون اجازه تضمین وام‌های دریافتی شرکت‌های کشتیرانی ایرانی. این قوانین مغایر تنها در صورت موافقت سایر اعضا در حین مذاکره می‌توانند به حیات خود ادامه دهند.

۲- با عنایت به رفع بسیاری از محدودیت‌های دسترسی خارجی‌ان به بازار حمل‌ونقل ایران و احتمال حضور رقبای قدرتمند خارجی که با کیفیت بالاتر و قیمتی نازل‌تر به ارائه خدمات حمل‌ونقل دریایی در بازار کشور می‌پردازند و با توجه به تکلیف کشور به رعایت رفتار مساوی با شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی ایرانی و خارجی و ضرورت پرهیز از اعطای امتیاز تبعیض‌آمیز به ارائه‌دهندگان خدمات داخلی پس از الحاق کشور به سازمان تجارت جهانی، پیشنهادهای ذیل به

توسط مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی انجام شد؛

بررسی لایحه الحاق دولت به مقاوله‌نامه کار دریایی



صلاحیت‌دار جهت اصلاح وضعیت از سوی مالک کشتی متعهد به پیگیری می‌باشد. این مرکز اعلام کرد: در صورت تصویب این مقاوله‌نامه، لازم است شرکت‌های کشتیرانی و مالکان کشتی‌ها با تعهدات مندرج در مقاوله‌نامه آشنایی کامل داشته و از هم‌اکنون نسبت به تطابق موازین استخدامی، شرایط کار بر روی کشتی و... با مفاد مقاوله‌نامه اقدام نمایند تا با لازم‌الاجرا شدن آن، کشتی به دلیل مشکلات دریانوردی در بنادر جمهوری اسلامی ایران یا خارج معطل نشود. از جمله موارد مهم، دستورالعمل دستمزد مندرج در صفحه ۲۶ می‌باشد که بیشترین اهمیت را در میان سایر مباحث دارد. در عین حال، به دلیل تفاوت دستمزد دریانوردان ایرانی و خارجی که غالباً به شرایط استخدامی دریانوردان ایرانی و امتیازات غیرمندرجه در دستمزد، از جمله بیمه درمان و بیمه تأمین اجتماعی مربوط می‌شود، این موضوع تحلیل گردد تا مشکلی از نظر مقایسه عارض نگردد. از سوی دیگر، با توجه به سایر مواد مقاوله‌نامه، از جمله اهمیت نظارت بیشتر به مباحث آموزشی، ایمنی و استراحت دریانورد، عامل اصلی حوادث دریایی که قصور نیروی انسانی است، کاهش خواهد یافت. مرکز پژوهش‌ها در نتیجه‌گیری خود خاطر نشان کرد: با توجه به مطالب فوق، به نظر می‌رسد الحاق به مقاوله‌نامه آثار مثبتی برای دریانوردان به همراه خواهد داشت و می‌تواند حوادث دریایی در سطح جهانی را نیز کاهش دهد؛ هر چند در کوتاه‌مدت برای برخی مالکان افزایش هزینه کشتی را به دنبال خواهد داشت که این موضوع با توجه به مالکیت دولت بر بخش عمده کشتی‌های ایرانی شایان توجه و دقت مضاعف می‌باشد.

مرکز پژوهش‌های مجلس، الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار را بررسی کرد.

مرکز پژوهش‌ها اعلام کرد: در راستای ساماندهی قانونی فعالیت‌های کارگران، به ویژه فعالان مشاغل سختی چون کار دریایی، لایحه الحاق به مقاوله‌نامه مذکور تقدیم شده است. تصویب این لایحه موافق با احکام قوانین بالادستی نیز ارزیابی می‌شود؛ مانند بند "ز" ماده ۱۰۱ قانون برنامه چهارم توسعه که مقرر می‌دارد: اصلاح قوانین و مقررات در جهت انطباق با قوانین و مقررات ملی با استانداردها و مقاوله‌نامه‌های بین‌المللی، کنسولی، تحولات جهانی کار و امحای تبعیض در همه عرصه‌های اجتماعی، به ویژه در عرصه روابط کار و اشتغال.

این مرکز در خصوص آثار الحاق به مقاوله‌نامه، اظهار داشت: این مقاوله‌نامه، اساساً در حمایت از دریانوردان، تکالیفی را متوجه مالکان کشتی می‌نماید و در جهت تضمین رعایت آن نیز مقامات صلاحیت‌دار کشورهای عضو حق دارند نسبت به کشتی‌های صاحب پرچم کشورهای عضو، بازرسی لازم را انجام دهند. بازرسی، مستلزم آشنایی بازرس با مواردی است که در قالب تخلف از مفاد مقاوله‌نامه پیش‌بینی شده است. مرکز پژوهش‌ها یادآور شد: برای مثال، در دستورالعمل مندرج در صفحه ۲۹ آمده مقام صلاحیت‌دار، باید تضمین نماید که از طریق نظام نظارتی و تنبیهی، حداقل دستمزد پرداخت شده به دریانورد، کمتر از نرخ تعیین شده نیست. حداقل آن نیز توسط هیئت‌مدیره دفتر بین‌المللی کار تعیین می‌گردد. بر این اساس، در صورت اعتراض دریانورد، مقام

دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی کشور ارائه می‌گردد:

الف) وزارت راه و ترابری علاوه بر کوشش جهت اصلاح یا لغو آیین‌نامه‌های مغایر، لازم است تا با بسترسازی مناسب نظیر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل دریایی، زمینه ارتقاء سطح کیفی خدمات حمل‌ونقل دریایی کشور و ورود سرمایه‌گذاران و عرضه‌کنندگان خدمات خارجی در این بخش را فراهم سازد؛ همچنان که قانون برنامه چهارم توسعه بر این امور تصریح دارد.

ب) شرکت‌ها و متصدیان حمل‌ونقل دریایی کشور به منظور افزایش ظرفیت رقابت‌پذیری، حفظ نسبی بازارهای خود و کاستن خطر حذف از عرصه رقابت باید از هم‌اکنون، پیش‌بینی‌های لازم جهت بقاء در این فضای رقابتی را اتخاذ نمایند؛ از جمله: ارتقاء سطح کیفی خدمات با جایگزینی ناوگان جدید به جای ناوگان فرسوده و کم‌بازده کنونی و آمادگی جهت کاهش احتمالی سود ناشی از عرضه خدمات خود برای جلب مشتریان بیشتر و بازاریابی خارجی.

۳- از آنجایی که اعطای یارانه به بخش خدمات حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران به جز موارد مجاز (مانند یارانه‌هایی که بابت تحقیقات حمل‌ونقل دریایی اعطا می‌شود)، مخالف موافقتنامه یارانه‌های سازمان تجارت جهانی و اصل رفتار ملی است، باید پس از الحاق حذف شوند؛ بنابراین توصیه می‌شود که دولت از هم‌اکنون با کاستن و سپس حذف تدریجی یارانه‌های اعطایی، زمینه استقلال حیات این خدمات را فراهم سازد. البته در حین مذاکرات الحاق می‌توان به استثنای کردن برخی یارانه‌ها از شمول موارد ممنوع امیدوار بود اما چون اعطای یارانه صادراتی از سوی دولت به بخش خدمات حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران، نه تنها باعث تقویت آنها نشده، بلکه وابستگی این بخش را به دولت تشدید کرده و آنها با توجه به دریافت کمک‌های دولتی، به جای تلاش برای یافتن راهکارهای جایگزین کسب درآمد و بازاریابی، روزبه‌روز خود را نیازمندتر یافته‌اند، بنابراین حذف تدریجی این یارانه‌ها پیشنهاد می‌گردد. ■

پانویس

۱. تجارت کالا، تجارت خدمات و حقوق مالکیت فکری، تشکیل‌دهنده سه محور اصلی موافقتنامه‌های سازمان تجارت جهانی به شمار می‌آیند.

2. Most-Favoured-Nation Treatment (MFN)

3. Principle of Non-Discrimination

ارتقاء خدمات بندری

برنامه‌ریزی منابع انسانی در تبدیل بنادر به نسل سوم

شهاب بچاری



اشاره

دریانوردی به عنوان یکی از اولین شیوه‌های حمل‌ونقل مسافری و تجاری، از سابقه طولانی تری نسبت به سایر شیوه‌های حمل‌ونقل بر خوردار است. از منظر تاریخی به موازات رشد دریانوردی و تخصصی شدن این حوزه، ایجاد بنادر نیز به عنوان یکی از نخستین زیرساخت‌های تمدن، مورد توجه قرار گرفت. رشد و توسعه بنادر در جهان، مانند سایر پدیده‌های تمدن، تحت تأثیر عوامل مختلفی قرار گرفته که شکل و ویژگی‌های گوناگونی پیدا کرده است. موقعیت جغرافیایی، تنوع کاربری، ساختارهای اقتصادی حاکم، قوانین دولتی و فرهنگ محلی را می‌توان از جمله مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر ساختار و خصوصیات یک بندر دانست. با تغییر هر یک از این عوامل تأثیرگذار، به فراخور، در طول زمان تغییراتی در ویژگی‌های یک بندر نیز صورت می‌گیرد. در بسیاری از موارد، سیاست‌گذاران یک بندر، به جای اعمال حاکمیت مستقیم در بندر، ایجاد تغییرات در این عوامل را به عنوان ابزاری برای اعمال تغییرات در بندر، مورد استفاده قرار می‌دهند.

این تحولات در بنادر در بسیاری از موارد خارج از کنترل سیاست‌گذاران بوده و صرفاً تحت تأثیر شرایط و عوامل خارجی بروز می‌نماید. همچنین سیاست‌گذاران در واکنش به تغییرات در عوامل، مجبور به اعمال دگرگونی‌ها در ساختار و کارکرد یک بندر می‌شوند.

از مهم‌ترین عواملی که در این فرایند مورد توجه قرار می‌گیرد، ویژگی‌های اقتصادی حاکم بر بندر است. از جمله این ویژگی‌های اقتصادی می‌توان شرایط دولتی، وضعیت اقتصادی جامعه، مسیرهای تجاری و رقابتی را برشمرد. بدیهی است که مانند هر سازمان دیگر، پایداری و کارایی یک بندر در بلندمدت وابسته به واکنش صحیح و به موقع سیاست‌گذاران یک بندر به تغییرات در این عوامل است.

نکته دیگری که در این خصوص باید بدان اشاره شود، کارکرد بندر و خدماتی است که ارزش افزوده یک بندر به شمار می‌رود. فعالیت‌هایی که به طور عمده در یک بندر تجاری انجام می‌گیرد،

یا شامل خدماتی است که به صورت مستقیم به مشتریان، (اعم صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی) ارائه می‌شود و یا خدماتی که به منظور پشتیبانی و نگهداری بندر صورت می‌گیرد. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های یک بندر، در پاسخ به شرایط دولتی و اقتصادی و رقابت منطقه‌ای، نحوه تصدی‌گری و بهره‌برداری در ارائه این خدمات است.

از یک دیدگاه دیگر، می‌توان این خدمات را به صورت دو دسته خدمات عمومی و خصوصی طبقه‌بندی کرد. خدمات عمومی آن دسته از خدمات هستند که قابل تفکیک و ارائه به یک مشتری خاص نبوده و دارای منافع عام می‌باشند، مثل حفاظت از سواحل، ارتقاء تجارت و بالا بردن

تولیدات و خدماتی که مربوط به تجارت چندوجهی می‌شوند. هزینه‌ها و منافع اجتماعی حاصله از خدمات عمومی، بیش از آنی است که بخش خصوصی، در صورت جذابیت اقتصادی، بتواند آن را عهده‌دار شود. بنابراین به منظور تضمین دوام و کیفیت ارائه چنین خدماتی، سرمایه‌گذاری و مدیریت بخش دولتی ضروری است. خدمات خصوصی قابل تفکیک و ارائه بوده و استفاده از آنها برای ارائه‌دهنده شامل مزایای اقتصادی خواهد بود، مانند ارائه خدمات بندری.

نسل‌های مختلف بنادر

در ادبیات موضوع، ساختارهای گوناگونی که در مدیریت و عملکرد یک بندر در زمینه تصدی و ارائه خدمات اصلی و پشتیبانی و یا به تفکیک دیگر خدمات عمومی و خصوصی در پاسخ به عوامل تأثیرگذار اقتصادی به وجود می‌آیند، در چهار عنوان دسته‌بندی شده‌اند که به صورت مختصر معرفی می‌شوند؛

نسل اول: بنادر خدماتی

نسل دوم: بنادر ابزاری

نسل سوم: بنادر صاحبخانه ای

نسل چهارم: بنادر خصوصی

ویژگی‌های عمده‌ای که این بنادر را از یکدیگر متمایز می‌کند را می‌توان شامل موارد زیر دانست:

- تصمیم‌گیری متمرکز در مقابل تصمیم‌گیری‌های نامتمرکز.

- میزان مشارکت و سهم بخش خصوصی و دولتی در ارائه خدمات.
- مالکیت زیرساخت‌های بندری.
- مالکیت تجهیزات و روساخت‌های بندری.
- الگوی مدیریتی و نیروی کارگری بندر.

۱- بنادر خدماتی

بنادر خدماتی ماهیتی نسبتاً دولتی و عمومی دارند. الگوی ساختاری و مدیریتی بسیاری از بنادر کشورهای در حال توسعه مانند پاکستان، همچنان از این روش تبعیت می‌کند. در این الگو، متولی بندر طیف وسیعی از خدمات بندری عمومی و خصوصی لازم را ارائه می‌دهد. بندر مالک، مدیر و مجری تمامی دارایی‌ها و فعالیت‌ها می‌باشد و فعالیت‌های مربوط به تخلیه و بارگیری کالا، توسط نیروی کار تحت استخدام مستقیم متولیان بندر صورت می‌پذیرد. بنادر خدماتی معمولاً به عنوان زیرمجموعه‌ای از سازمان‌های دولتی بوده و مدیریت واحد آن، مستقیماً توسط وزارت مورد نظر منصوب شده و در قبال آن پاسخگو می‌باشد. سیاست‌گذاری در چنین بنداری نیز با توجه به



اهداف کلی دولتی و به صورت غیرانتفاعی صورت می‌گیرد و بنابراین الزاماً منجر به حداکثر بهره‌وری و سودآوری اقتصادی نیستند.

۲- بنادر ابزاری

در مدل بنادر ابزاری، مدیریت بندر، مالک، بهره‌بردار و مدیر زیرساخت و روساخت آن، شامل تجهیزات و کارکنان می‌باشد. اما خدماتی که بر روی اسکله‌ها

زمین و روساخت‌های لازم را در اختیار بخش خصوصی قرار می‌دهد. در گذشته، این شرکت‌ها اغلب کوچک بوده و سرمایه و حوزه عملیاتی آنها محدود بوده است. مدیریت بندر بخش عمده‌ای از ریسک‌های بهره‌برداری در شرایط رقابتی را پوشش می‌دهد. به دلیل کوچک بودن حوزه عملیاتی این شرکت‌ها، فعالیت‌های بندری بین آنها تقسیم شده و هر کدام خدمات محدودی را ارائه می‌دهند.

همه‌هنگ‌کننده و صاحبخانه‌ای عمل می‌کند، در حالی که عملیات بندری (مخصوصاً عملیات تخلیه و بارگیری) توسط شرکت‌های خصوصی انجام می‌پذیرد. در این مدل، زیرساخت‌ها به شرکت‌های مجری و یا صنایع پسرانه‌ای اجاره داده می‌شوند. مبلغ اجاره که باید به سازمان بنادر پرداخت شود، معمولاً فارغ از میزان عملکرد و به صورت ثابت تعیین می‌گردد. سطح میزان اجاره



و مستقیماً به شناور ارائه می‌شود، توسط کارکنان شرکت‌های خصوصی در یک قرار داد با مدیریت بندر انجام می‌شود. هر چند که برای پایانه‌های جدیدتر، کارگزاران خصوصی در برخی تجهیزات مانند جرثقیل‌ها نیز سرمایه‌گذاری کرده‌اند. در حالی که متولیان بندری مالک و گرداننده تجهیزات تخلیه و بارگیری می‌باشند، شرکت‌های مربوطه بخش خصوصی، معمولاً قراردادهای عملیات محموله را با صاحبان کشتی یا مالکان محموله منعقد می‌کنند. در مدل بندر ابزاری، متولی بندر،

نبود سرمایه در این شرکت‌ها، مانعی عمده در راه توسعه و تبدیل به شرکت‌های بزرگی که بتوانند به صورت کارا در بندر عمل نمایند و بتوانند در سطح بین‌المللی رقابت نمایند، به شمار می‌رود.

۳- بنادر صاحبخانه‌ای

الگوی مالکیت و مدیریت در بندر صاحبخانه‌ای به صورت مشارکتی از بخش دولتی و خصوصی (Public Private Partnership) می‌باشد. در این الگو، متولی بندر به عنوان یک مجموعه

به هزینه‌های اولیه ساخت و آماده‌سازی بستگی دارد (مثلاً احیا زمین و ساخت دیواره‌های اسکله). کارگزاران خصوصی بندر روساخت‌های مورد نیاز خود (از قبیل دفاتر، انبارها، ایستگاه‌های حمل بار، کارگاه و غیره) را ساخته و آنها را اداره می‌کنند. تأمین تجهیزات عملیاتی، ساختارهای ستادی، نیروی کار و منابع مالی در این الگو بر عهده بخش خصوصی است. منافع حاصل از بهره‌برداری نیز به شرکت‌های خصوصی مربوطه تعلق می‌گیرد. نقش بخش دولتی در این بنادر محدود به تأمین خدمات

عمومی و سیاست‌گذاری‌های کلان است.

۴- بنادر خصوصی

در بنادر کاملاً خصوصی شده، برخلاف الگوهای مدیریتی دیگر، مالکیت زمین‌های بندر، از آن بخش خصوصی می‌باشد. توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی در این روش همه با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی صورت می‌گیرد. تدوین مقررات بندر نیز بر عهده شرکت متولی می‌باشد و در واقع حد دخالت دولت در محدوده شرایط عمومی تجارت و سرمایه‌گذاری در سرزمین اصلی است. به دلیل نیاز به سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در توسعه زیرساخت‌ها، به غیر از موارد خاص، بنادر کاملاً خصوصی از نظر نسبت‌های مالی چندان جذاب نبوده، بنابراین تعداد آنها در جهان بسیار محدود و تخصصی است.

الزامات بنادر نسل سوم

داشتن یک بینش صحیح و دقیق از آنچه که به راستی در بنادر صاحبخانه‌ای وجود دارد، به منظور انجام برنامه‌ریزی‌های سازمانی در حوزه‌های مختلف ضروری است. مهم‌ترین نکته در داشتن این بینش، فهم تفاوت‌هایی است که بین بنادر نسل دوم و نسل سوم وجود دارد. تفاوت‌های بین بنادر در نسل‌های دوم و سوم عمدتاً در ساختارهای مدیریتی و مالکیتی است، نه در جنبه‌های ساخت‌افزایی و فیزیکی بنادر. البته پیشرفت در ساختارهای مدیریتی، زیرساخت‌ها و روستاها و بندر نیز دستخوش پیشرفت می‌شود. نقش‌ها و وظایف مختلفی که در حوزه ملی و منطقه‌ای توسط بنادر ایفا می‌شود، در یک دسته‌بندی کلی عبارتند از:

- مالکیت و مدیریت اراضی ملی
 - قانون‌گذاری در حوزه مربوطه
 - برنامه‌ریزی
 - مدیریت سواحل
 - بازاریابی و تجاری‌سازی خدمات بندر
 - عملیات مرتبط با عبور کالا
 - امنیت
 - مدیریت جنبه‌های زیست‌محیطی مربوطه
 - عملکردهای عمومی و تخصصی متفرقه
- حرکت از سوی یک بندر ابزاری به بندر صاحبخانه‌ای، شامل اعمال تغییرات در ساختارهای مدیریتی و مالکیتی بنادر به منظور هماهنگی بیشتر با اقتصاد آزاد می‌باشد. در واقع این تغییر الگو به صورت یک طیف زمانی است که بنادر ابتدایی را در مسیر توسعه به پیش برده و به بنادر نسل سوم تبدیل می‌کند. بالطبع برخی از وظایف بندری در

ابتدای این طیف و برخی در انتها، قابلیت واگذاری به بخش خصوصی را دارد (شکل ۱). در طول این مسیر، همان‌طور که اکثر بنادر ایرانی قرار دارند، تلفیقی از همکاری و شراکت بخش خصوصی و دولتی (Partnership Private Public) به چشم می‌خورد. هرچه میزان سرمایه‌گذاری و مشارکت مدیریتی بخش خصوصی در این طیف بیشتر باشد، اصطلاحاً پیشرفت بندر در حرکت به سوی بنادر توسعه یافته، بیشتر است.

نحوه برنامه‌ریزی‌های کلان هر بندر، باید براساس موقعیت خاص آن در این طیف در حرکت به سوی بنادر نسل سوم صورت بگیرد. بنگاه‌ها و سازمان‌های مختلفی که از طرق مختلف در ارتباط با بنادر هستند، از قبیل سازمان‌های دولتی مرتبط، شرکت‌های خدمات بندری، شرکت‌های خدمات حمل‌ونقل، صاحبان کالا و سایر گروه‌ها و نهادهای دولتی و خصوصی، برنامه‌ریزی‌های خود را در حوزه‌های مختلف بر مبنای وضعیت حضور و فعالیت بخش دولتی و خصوصی تنظیم می‌کنند. همچنین به موازات پیش‌روی در این مسیر، پارامترهای استراتژیک هر یک از گروه‌های ذی‌نفع، شامل تهدیدات، فرصت‌ها، توانایی‌ها و ضعف‌های آنان دستخوش تغییر می‌شود.

راهکارهای تغییر

بنابر ادبیات مربوطه، راهکارهای گذار از یک نهاد عمومی و دولتی به یک نهاد خصوصی و ایجاد شرایط رقابتی در بازار، در زمینه‌های مختلف مدیریتی یک سازمان، در پنج زمینه قابل تجمیع هستند. هر یک از این پنج زمینه، به عنوان یک راهکار استراتژیک در برنامه‌ریزی‌های تغییر، می‌تواند مورد استفاده قرار گیرند. به طور طبیعی راهکارهای عملیاتی تحت این استراتژی‌ها بسته به ویژگی‌ها و شرایط یک سازمان باید تدوین گردد.

ارتقاء سطح مدیریت بندر:

شامل روان‌سازی فرایندهای مدیریتی و بروز انعطاف و سرعت عمل در فرایندها و تصمیم‌گیری‌های مدیریتی.

یکی از خطرانی که همواره روندهای مدیریتی در سازمان‌های دیرپا و قدیمی، مانند بنادر را تهدید می‌کند، فرسایش و کهنگی در فرایندهای سازمانی است. در این صورت، فرایندهای مدیریتی یک سازمان پیچیده و همراه با اتلاف زمان و هزینه خواهد بود. ساختار سازمانی عریض شده و گروه‌های کاری غیرضروری در سازمان بروز می‌یابد که مهم‌ترین حاصل آن، کاهش بهره‌وری است. در چنین سازمانی هوش و یادگیری سازمانی به شدت

کاهش یافته و سازمان توانایی واکنش سریع به تغییرات محیطی و شرایط بازار را نداشته و از سوی دیگر نمی‌تواند تجربیات مدیریتی را درون خود ذخیره و از آن استفاده کند.

سرانجام چنین سازمان‌هایی در بخش خصوصی، از دست دادن توجیه اقتصادی و احیاناً ورشکستگی سازمان، و در بخش دولتی، هزینه‌های گمشده و عدم بهره‌وری افراطی خواهد بود.

آزادسازی:

اجازه رشد و فعالیت سازمان‌های بخش خصوصی به موازات نهادهای دولتی به منظور افزایش سطح پاسخگویی به مشتریان.

اقداماتی از قبیل کاهش حوزه دخالت دولت، پرهیز از سیاست‌گذاری‌های یکپارچه و حرکت به سمت سیاست‌گذاری بر اساس شرایط بازار، جلوگیری از مزایای دولتی بودن و تسهیل شرایط ورود بخش خصوصی به منظور ارائه زمینه جدیدی از سرمایه‌گذاری‌ها تحت این عنوان دسته بندی می‌شوند.

تجاری‌سازی:

به عنوان اولین قدم در خصوصی‌سازی به شمار می‌رود و شامل تبدیل ساختار مدیریتی و مالی نهاد دولتی به یک بنگاه خصوصی است. تجاری‌سازی همیشه همراه با آزاد سازی صورت می‌گیرد. تصمیم‌گیری غیرمتمرکز در بنادر، دوری از ساختار دولتی بلند مرتبه و تمرکز بیشتر بر فعالیت‌های بازاریابی تحت این عنوان طبقه‌بندی می‌شود. یکی از رایج‌ترین استراتژی‌ها برای تجاری‌سازی سازمان‌های دولتی، توجه به فرایندهای مالی و انجام فعالیت‌ها براساس توجیه‌پذیری اقتصادی است. در این حالت نقش دولت به عنوان تأمین‌کننده خدمات زیرساختی و عمومی که معمولاً برای بخش خصوصی توجیه‌پذیری اقتصادی ندارد، یک سرمایه‌گذاری بلندمدت در حوزه کلان است.

شرکتی‌سازی:

تبدیل نهاد دولتی به یک بنگاه سهامی و مالکیت توسط عموم و مد نظر قرار دادن منافع مالی و سودآوری در تصمیم‌گیری‌های بنگاه. در این خصوص، یک سازمان دولتی فعالیت‌هایی را که جزء خدمات عمومی به شمار نمی‌رود تحت عنوان شرکت‌هایی، هر چند با سهام دولتی، سازمان‌دهی می‌کند. یکی از گام‌های اولیه در خصوصی‌سازی و جذب سرمایه‌ی بخش خصوصی، تفکیک فعالیت‌های گسترده و پیچیده سازمان دولتی در قالب شرکت‌های مجزا خواهد بود. از

۲ در انتهای مقاله آورده شده است. (شکل ۲)

مدیریت منابع انسانی

بنادر، نه یک موجودیت مستقل، بلکه به صورت یک سیستم پیوسته با سایر نظام‌های اقتصادی و اجتماعی در جامعه و بازار عمل می‌کنند. در کنار ارتقاء موقعیت یک بندر در مسیر پیشرفت و توسعه، هریک از زیرساخت‌های سازمانی بندر ممکن است به تفکیک، تحت تأثیر سایر عوامل محیطی قرار بگیرند. به بیان دیگر، پیشرفت بندر چیزی به جز ارتقاء موقعیت هر یک از زیرساخت‌ها و زیرسیستم‌های آن نیست. حوزه‌های مختلف فناوری و تجهیزات بندر، نظام‌های مدیریتی، روش‌های تأمین مالی، جنبه‌های اجتماعی و رفاهی و نگرش‌های استراتژیک در هر بندر، مانند هر سازمان دیگر، تحت تأثیر دگرگونی‌هایی در حوزه علم و فناوری، پیشرفت‌های علم مدیریت، ارائه

در فرایند تبدیل یک بندر به نسل سوم در یک بازه طولانی مدت فعالیت‌های اصلی و پشتیبانی بندر به مرور زمان و در نظر گرفتن شرایط اجرایی خاص از سوی دولت به بخش خصوصی واگذار می‌شود. در این فرایند تخصص و سرمایه‌های بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری و دریایی قرار می‌گیرد و فلسفه فعالیت‌های بندری و دریایی از یک سازمان عام‌المنفعه و غیرانتفاعی به یک بنگاه رقابتی و انتفاعی تغییر پیدا می‌کند.

دیگر مزایای این استراتژی امکان ارزیابی و بررسی اقتصادی هر زیرمجموعه از فعالیت‌ها به صورت جداگانه و در صورت نیاز بکارگیری سیاست‌های اصلاحی دقیق‌تر می‌باشد. به بیان دیگر سازمان دولتی می‌تواند بهره‌وری و توجیه‌پذیری هر زیرمجموعه از فعالیت‌ها را به تفکیک ارزیابی کرده و اقدامات اصلاحی خاص آن را تدوین کند. همچنین در اثر ناکارآمدی هر شرکت زیرمجموعه، کل مجموعه از آسیب مضمون خواهد ماند.

از سوی دیگر، معمولاً سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های یک بنگاه کلان دولتی از سوی بخش خصوصی، ممکن است قابل ارزیابی دقیق و یا جذاب نباشد. امکان واگذاری یک سازمان دولتی سیاست‌گذار به بخش خصوصی هم وجود ندارد. با تفکیک فعالیت‌ها در قالب زیرشرکت‌ها، بخش خصوصی در انتخاب موضع سرمایه‌گذاری و ورود به حوزه‌های مختلف و همچنین امکان رقابت با بخش دولتی توان‌تر خواهد بود.

خصوصی سازی:

ورود سرمایه‌های ساختاریافته بخش خصوصی در زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری. انتقال اختیار و مسئولیت به بنگاه‌های بخش خصوصی. در آخرین گام، واگذاری شرکت‌های دولتی به بخش خصوصی و فراهم آوردن شرایط حضور بخش خصوصی در زمینه‌های مختلف سرمایه‌گذاری تا جایی ادامه می‌یابد که مسئولیت بخش دولتی، صرفاً ارائه خدمات عمومی و زیرساخت‌های کلان بوده و علاوه بر آن حضور بخش دولتی در عملیات نیز تحت شرایط و قوانین بازار رقابتی خواهد بود. توجه شود که این دسته‌بندی صرفاً به منظور تأکید بر پایه‌های اصلی سیاست‌های گذار به خصوصی‌سازی و در حوزه بنادر، تبدیل به بنادر نسل سوم است. در عمل این سیاست‌گذاری‌ها با برنامه‌های عملیاتی به صورت توأم باید مورد توجه قرار بگیرد.

تغییر در بندر

در فرایند تبدیل یک بندر به نسل سوم، در یک بازه طولانی مدت فعالیت‌های اصلی و پشتیبانی بندر به مرور زمان و در نظر گرفتن شرایط اجرایی خاص از سوی دولت به بخش خصوصی واگذار می‌شود. در این فرایند تخصص و سرمایه‌های بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری و دریایی قرار می‌گیرد و فلسفه فعالیت‌های بندری و دریایی از یک سازمان عام‌المنفعه و غیرانتفاعی به یک بنگاه رقابتی و انتفاعی تغییر پیدا می‌کند. در فرایند واگذاری این خدمات به بخش خصوصی،



همان‌طور که پیش از این گفته شد، پنج رویکرد باید مدنظر قرار بگیرد. فرایند تغییر در برنامه‌ریزی‌های

عملیاتی تمامی حوزه‌های اصلی سازمانی مانند منابع انسانی، مالی، یادگیری و فرایندها را دربر می‌گیرد. در یک بندر خاص، در هر مرحله از واگذاری فعالیت‌ها از بخش دولتی به بخش خصوصی، این پنج معیار در آماده‌سازی سازمان فعالیت مورد نظر برای خصوصی‌سازی مدنظر قرار می‌گیرد. این چهارچوب که مؤکداً در برنامه‌ریزی‌های کلان و بلندمدت بندری مورد استفاده قرار می‌گیرد در شکل

همان‌طور که پیش‌تر

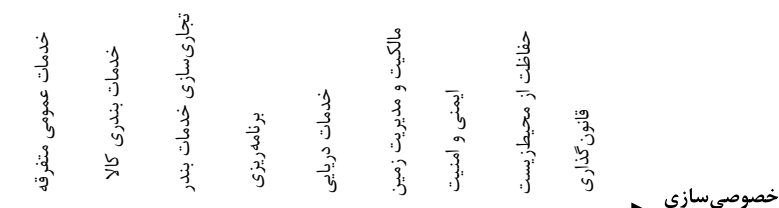
مورد استفاده واقع شود، خارج از موضوع این مقاله است. مباحثی همچون انگیزش، طراحی سازمانی، گردش مشاغل، ارتقاء و آموزش، پاداش و مزایا هر یک به نوبه خود دارای تعاریف و راهکارهایی است که در اجرای برنامه‌های استراتژیک در فاز پیاده‌سازی کاربرد دارد.

• سازماندهی نیروی انسانی

مسئله در مسیر ارتقاء نحوه مدیریت آزاد، تجاری و شرکتی‌سازی، خدماتی که در یک بندر ارائه می‌شود، تفکیک واحدهای عملیاتی در قالب شرکت‌های جدید، ارتقاء کیفیت و سطح عملکرد، تخصصی شدن حوزه‌های ارائه هر یک از خدمات بندری، ارتقاء موقعیت بندر در بازار جهانی، پاسخگویی و کنترل هزینه‌ها و توجه به میزان سودآوری کسب و کار، نکاتی هستند که از دیدگاه بخش خصوصی فعال دارای اهمیت است. سازماندهی مجدد نیروی انسانی برای دست یابی به این اهداف در قالب شرکت‌های خصوصی که متضمن رسیدن به حداکثر بهره‌وری به منظور برخورداری از توجیه اقتصادی و باقی ماندن در فضای رقابتی است، ضروری می‌نماید. آموزش، انگیزش، کنترل عملکرد، پاسخگویی و چابکی سازمان، حفظ و بهره‌برداری از تجربیات سازمانی در قالب فرایندهای یادگیری از عمده معیارهایی هستند که از دید استراتژیک و در بلندمدت برای تبدیل شدن به یک بندر نسل سوم از سوی مدیران بخش خصوصی باید مد نظر قرار بگیرد.

• طرح ریزی مجدد شرح وظایف

ساختار سازمانی و به تبع آن شرح وظایف کارکنان به خصوص در حوزه ستادی در بنادر نسل سوم که بخش خصوصی عهده‌دار فعالیت‌های اجرایی است، دارای الزاماتی می‌باشد. در یک بندر نسل سوم، حوزه فعالیت دولت صرفاً قانون‌گذاری و کنترل پارامترهای کلان مدیریت بندر است. در کنار آن سازمان‌های خصوصی در عملیات بندری در یک فضای کاملاً تخصصی و رقابتی فعالیت می‌کنند. در حوزه سازمان‌های دولتی، تأکید بیشتر بر وظایف حقوقی و سیاست‌گذاری، تشویق و پیشبرد بنادر به سوی بازارهای آزاد، مدیریت بنادر از یک دیدگاه منطقه‌ای و ملی، و از سوی دیگر تأکید کمتر بر مسائل عملیاتی می‌باشد. با همین دیدگاه، نحوه تدوین شرح وظایف سازمانی در ساختارهای جدید و پیرو آن استخدام و آموزش صورت می‌گیرد. نقش مدیریتی و برنامه‌ریزی بخش خصوصی نیز برای بقاء در شرایط رقابتی در بنادر نسل سوم



طیف شراکت بخش خصوصی و دولتی در مسیر توسعه بنادر

شکل ۱- طیف واگذاری فعالیت‌ها به بخش خصوصی

و عملیاتی.
 ۳- تدوین معیارهای اندازه‌گیری و ارزیابی عملکرد و نتایج نهایی بر اساس سطح کیفی منابع انسانی، تدوین نظام‌های انگیزش، پاداش و مزایا.
 ۴- تشویق به شکل‌گیری نهادهای کارگری و استفاده از این نهادها به عنوان یک ابزار مدیریتی-مشورتی، قوانین کار، استخدام، رفاه و تأمین.
 ۵- سرمایه‌گذاری فکری و مدیریتی بر فرهنگ سازمانی، به عنوان یک ابزار یا مانع در پیشبرد اهداف و ارتقاء عملکرد.
 ۶- شرایط کاری، محیط و بهداشت روانی.
 ۷- نخبه‌پروری و تمهید راهکارهایی به منظور حفظ و افزایش یادگیری و تجربیات سازمانی.
 این موارد، جنبه‌های مختلف مدیریت نیروی انسانی بنادر در حوزه سیاست‌گذاری‌های استراتژیک را دربر می‌گیرد. به نوبه خود هر یک از این عناوین در برنامه‌ریزی‌های اجرایی باید با جزئیات آن مد نظر قرار بگیرد. توضیح هر یک از زیر ابزارهایی که در مباحث مدیریت منابع انسانی ممکن است

گفته شد، بر مبنای واگذاری مدیریت از سازمان‌های دولتی به بخش خصوصی و مدنظر قرار دادن جنبه‌های مالی و تجاری در مدیریت نیروی کار استوار است.
 در بحث منابع انسانی در مسیر پیش‌روی به بنادر نسل سوم، می‌توان منابع انسانی را از دو منظر، اولاً؛ منابع انسانی به عنوان ابزاری برای تغییر و ثانیاً؛ تغییراتی که در حوزه منابع انسانی باید صورت بگیرد، مورد مطالعه قرار داد.
 اهم نکاتی که در برنامه‌ریزی‌های منابع انسانی تحت هر دو منظور، هم ابزار و هم هدف، باید مدنظر قرار بگیرد، عبارتند از:
 ۱- فرایند سازماندهی، بهینه‌یابی استفاده از منابع انسانی در عملیات، دسته‌بندی و تشکیل واحدهای عملیاتی به طور بهینه و ابعاد استاندارد گروه‌های کاری؛ امور اداری مرتبط با کارکنان از قبیل ساعات و شیفت‌های کاری، آموزش و ارتقاء.
 ۲- طرح‌ریزی مجدد شرح وظایف با توجه به نتایج مرحله قبل با در نظر داشتن کارکنان ستادی



افزایش مزایای رقابتی

اصول مهم در برنامه‌ریزی استراتژیک بنادر

تورج امیری

هدف برنامه‌ریزی استراتژیک

هدف برنامه‌ریزی استراتژیک تعیین استراتژی و تدوین اهدافی است که کاربرد آن‌ها در فعالیت‌ها و برنامه‌های بندری منتج به افزایش مزیت رقابتی بندر از طریق افزایش حجم ترافیک ورودی به بندر گردد. این افزایش ظرفیت می‌تواند از طریق افزایش سهم بازار بندر نسبت به رقیبان و یا از طریق افزایش سهم استفاده‌کنندگان بندر نسبت به بنادر رقیب حاصل گردد.

فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک برای یک بندر بسیار مهم است زیرا از این طریق است که می‌توان به پاسخ سؤال چگونگی افزایش سهم بازار بندر رسید. اما متأسفانه به جای داشتن یک فرایند مدون برای برنامه‌ریزی، اکثر بنادر دارای برنامه‌ریزی مقطعی و ضرب‌الاجلی برای تدوین استراتژی خود می‌باشند. با داشتن یک برنامه مدون و صحیح می‌توان دو بخش قیمت‌گذاری و بازاریابی را که از اجزای بسیار مهم برنامه‌ریزی استراتژیک می‌باشند را نیز تقویت نمود.

در گذشته این موقعیت جغرافیایی بنادر بود که با تحت پوشش قرار دادن یک منطقه خاص، موقعیت بازاریابی بندر را تعیین می‌کرد. پس‌کرانه بنادر کاملاً انحصاری و رشد ترافیک در آن وابسته به رشد فعالیت‌های تولیدی در این مناطق بود، بدین ترتیب بنادر با نادیده گرفتن رقابت تمام نیروی خود را صرف خدمات‌رسانی به بازار انحصاری خود می‌کردند. اما امروزه رشد و توسعه تعداد و اندازه بنادر، تنوع راه‌های دسترسی و شیوه‌های مختلف جابه‌جایی کالا نه تنها باعث کاهش بازار انحصاری بنادر نشده بلکه باعث خلق فرصت‌های جدید و توسعه بازار بنادر نیز شده است. به عنوان مثال افزایش اندازه کشتی‌های مورد استفاده در خطوط اصلی و رشد اهمیت فعالیت‌های ترانشیپی باعث خلق فرصت‌های استثنایی در زمینه جابه‌جایی کالاهایی شده‌اند که هیچ ارتباطی با فعالیت‌های اقتصادی پس‌کرانه بنادر ندارند.

افزایش ائتلاف و یکپارچگی حمل‌ونقل زمینی و دریایی و رشد توسعه حمل‌ونقل ترکیبی و فعالیت‌های لجستیکی باعث شد تا بسیاری از بنادر تعریف خود را از بازار انحصاری و پس‌کرانه طبیعی مورد تجدید نظر قرار دهند. این موضوع باعث شد تا بنادر ملی که رقیبی را برای خود متصور نبودند خود را در رقابت با سایر بنادر در کسب موقعیت به عنوان بندر اصلی (Hub) و یا باقی ماندن در وضعیت بندر فیدری ببینند.

توسعه و پیشرفت رقابتی جدیدی را برای بنادر به وجود آورد، رقیبانی همچون خطوط کشتیرانی،

مزیت‌های رقابتی هزینه محور

تعرفه‌ای	هزینه‌ای
<ul style="list-style-type: none"> - تفاوت در نحوه پرداخت با توجه به قدرت پرداخت - ارائه تخفیفات حجمی - ارائه نرخ‌های متفاوت با داشتن سقف دریافت ثابت Royalty fee 	<ul style="list-style-type: none"> - کاهش هزینه عملیات بندری - کاهش هزینه کارگری - افزایش بهره‌وری کارگری - افزایش بهره‌وری از دارایی‌های موجود - ارائه تسهیلات و تجهیزات با قیمت مناسب

مزیت‌های رقابتی خدمات محور

ساختاری	تسهیلات	خدمات	عملکردی
<ul style="list-style-type: none"> - موقعیت و وضعیت - مجاورت به مبداها و مقاصد اصلی - نزدیکی به مسیرهای اصلی تجارت - دسترسی به جاده، ریل و حمل‌ونقل آبی - اندازه کشتی‌هایی که پذیرش می‌شوند 	<ul style="list-style-type: none"> - ارائه اسکله و ترمینال اختصاصی - داشتن تجهیزات مخصوص جابه‌جایی و انبارهای خاص 	<ul style="list-style-type: none"> - ارائه خدمات بسته‌بندی و جمع‌آوری کالا - ارائه خدمات تعمیرات کشتی، پرسنلی، تدارکات و سوخت‌رسانی - ارائه اطلاعات برای برنامه‌ریزی کشتی - ارائه اطلاعات در راستای ردیابی و ترخیص کالا 	<ul style="list-style-type: none"> - ارائه کاهش مدت زمان ماندگاری کشتی در بندر - کاهش مدت زمان ماندگاری کالا در بندر - بهبود خدمات گمرکی - آسان‌سازی کارهای اسنادی

شرکت‌های حمل‌ونقل زمینی، انبارداران محلی و شرکت‌های حمل‌ونقل کالا که خدمات متنوعی را به خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا ارائه می‌دهند. همچنین ایجاد مراکز ارزش افزوده در مسیر حمل کالا از مبدأ تا مقصد رقابت دیگری را در بین بنادر به وجود آورده است. رشد حجم و تنوع حمل‌ونقل و تجارت دریایی باعث، پیچیده‌تر و متنوع‌تر شدن خدمات در بنادر شده است. تمام این فرایندها باعث افزایش اهمیت جستجو برای یافتن مزیت نسبی رقابتی در عرصه بازاریابی است. به همین خاطر بنادر استراتژی‌های متنوعی را جهت تقویت حضور مؤثر خود بکار می‌برند.

استراتژی‌های مؤثر در ایجاد مزیت رقابتی

برای بنادر

الف- استراتژی کلی

دو استراتژی عمومی مهم که برای بدست آوردن مزیت رقابتی استفاده می‌شود، عبارتند از:

۱- کم کردن هزینه‌های عملیاتی به منظور شناخته شدن به عنوان ارزان‌ترین ارائه‌دهنده

خدمات بندری منطقه. ۲- فراهم نمودن و ارائه سرویس‌های متمایز نسبت به بنادر رقیب، ارائه سرویس‌های ویژه به مشتریان بندر و فراهم نمودن خدمات خاص جهت پاسخ‌گویی به بازار این‌گونه خدمات.

فهرست برخی از استراتژی‌های مهم جهت کسب مزیت رقابتی در جداول ذیل ارائه شده است.

هر دو استراتژی یاد شده بالا دارای هدف واحدی هستند و آن کاهش هزینه‌های بندری برای مشتریان بندر است. استراتژی اول این هدف را از طریق کاهش تعرفه‌های بندری و استراتژی دوم این هدف را از طریق کاهش هزینه انتقال کالا از طریق بندر به استفاده‌کنندگان از آنجا ارائه می‌دهند. بندر به عنوان ارائه‌دهنده خدمات به کشتی و صاحب کالا از طریق کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل می‌تواند هزینه استفاده‌کنندگان خدمات بندری را کاهش داده و برای خود مزیت رقابتی ایجاد نماید.

از دیدگاه مالکان کشتی این اقدامات عبارتند از:

- کاهش مدت زمان توقف کشتی در بندر که باعث پایین آمدن هزینه‌های بندری کشتی و مدت



زمان انجام سفر می‌شود.

- کاهش تعرفه‌های بندری که می‌تواند باعث کاهش هزینه‌های تخلیه و بارگیری گردد.

- امکان ارائه تسهیلات خاص برای کشتی‌های با ابعاد بزرگ‌تر و یا کشتی‌های ویژه که باعث بهره‌وری اقتصادی و کاهش هزینه حمل‌ونقل می‌گردد. و اما از دیدگاه صاحبان کالا این اقدام‌ها عبارتند از:

- ارائه سرویس‌های منظم بیشتر که باعث کاهش زمان انتقال می‌گردد.

- بهبود فعالیت‌های مرتبط با کالا از قبیل انبارداری، توزیع و دسترسی به سایر مدل‌های حمل کالا.

- ارائه اطلاعات بالادستی و پایین‌دستی در راستای فعالیت‌های لجستیکی.

ب- پایداری مزیت رقابتی

میزان تأثیرگذاری استراتژی بندر، بستگی به توانایی آن در نگهداری مزیت رقابتی اولیه (که از ابتدا بندر را از سایر رقبا متمایز نموده) دارد. حفظ این مزیت رقابتی به دو عامل وابسته است.

الف) مدت زمان کاربرد مزیت اقتصادی که بندر از طریق آن به رقابت با سایر بنادر می‌پردازد.

ب) مقدار بهبود، رشد و توسعه فعالیت‌های ارائه شده از جانب بندر (از نقطه‌نظر نوع خدمات و

قیمت آن‌ها).

به ندرت استراتژی با مزیت رقابتی را می‌توان یافت که برای مدت زمان طولانی ثابت و بدون تغییر باشد.

داشتن راه‌های دسترسی با آب‌خور بالا و توانایی پهلودهی کشتی‌های بزرگ یک مزیت رقابتی بلندمدت برای بندر محسوب می‌شود به شرطی که بنادر رقیب فاقد آن باشند، توسعه یک سایت جدید در مجاورت بازارهای اصلی پس‌کرانه و یا احداث شبکه دسترسی ریلی و یا آبراه‌های داخلی از جمله مزیت‌های رقابتی بلندمدت محسوب می‌گردند، اجاره طولانی مدت و یا ارائه یارانه به کارگزاران بندری که در زمینه جابه‌جایی کالا به ارائه خدمات می‌پردازند نیز از جمله مزیت‌های رقابتی بلندمدت محسوب می‌شود و بالاخره سرمایه‌گذاری بندر در زمینه تجهیزات و تسهیلات برای بازارهای خاصی که دارای مشتریان خود می‌باشند، در حالی که سرمایه‌گذاری لازم برای ارائه خدمات به آن‌ها توسط بنادر رقیب بسیار اندک و محدود است، یک مزیت رقابتی طولانی مدت برای بندر محسوب می‌شود.

استراتژی‌هایی که دربرگیرنده تغییرات اساسی در شیوه خدمات ارائه شده بندر باشند، می‌توانند مزیت رقابتی پایدار و طولانی مدت ایجاد نمایند؛

هر چند زمان لازم برای تدوین آن‌ها طولانی باشد. برای مثال ایجاد مزیت رقابت از طریق کم کردن نیروی انسانی به منظور کاهش هزینه‌های عملیاتی و یا تمرکز بر منابع و تسهیلات لازم جهت ارائه خدمات خاص و خروج از بازارهای فعلی که سود کمی دارند از جمله این استراتژی‌ها می‌باشد. بنادر رقیب ممکن است در وضعیتی باشند که نتوانند استراتژی‌های مشابه را اعمال نمایند و یا اینکه برای اجرای آن به کاغذبازی و زمان زیادی نیاز دارند، از دیگر استراتژی‌های مشابه می‌توان به توسعه فعالیت‌های بخش خصوصی در بندر اشاره نمود که می‌تواند باعث افزایش کارایی بندر و حس وفاداری مشتریان بندر شود. اما باید به خاطر داشته باشیم که مزایای رقابتی یاد شده در صورتی که بنادر رقیب به فکر پاسخ به آن در شرایط تجاری فعلی باشند، بیش از چند سال دوام نخواهد داشت.

به منظور پایداری مزیت رقابتی لازم است تا توسعه خدمات ارائه شده از جانب بندر و یا سرمایه‌گذاری‌های لازم به منظور پیش‌تاز بودن در رقابت به صورت مستمر ادامه داشته باشد. پایداری مزیت رقابتی ناشی از اعمال این نوع استراتژی می‌تواند منتج به افزایش بهره‌وری اقتصاد مقیاس از طریق افزایش حجم کالای وارد شده به بندر و یا

مدت زمان لازم جهت انطباق (به سال)	مزیت به دست آمده	استراتژی
۵-۳	بازنگری کارایی، تمرکز بر بازار	تغییر در اهداف راهبردی و متحدان استراتژیک
۳-۲	افزایش ظرفیت و مزیت مکانی	ترمیمال و زیرساخت جدید
۲-۱	بازنگری کارایی، کاهش هزینه عملیاتی	تغییر در مدیریت
۲-۱	تمرکز بر بازار، کاهش هزینه مرتبط بر کشتی و کالا	فراهم نمودن خدمات نوین جهت جابه‌جایی کالا
۳-۱	کاهش هزینه برای کشتی و کالا	تهیه خدمات ارزش افزوده برای کالا و کشتی (شامل خدمات جابه‌جایی کلان‌مقیاس)
۴-۲	تمرکز بر بازار، کاهش هزینه	تعدیل و یا تخصصی کردن بندر
۷-۳	افزایش کارایی، افزایش ظرفیت و حجم عملیاتی	توسعه تسهیلات نوین
۲-۱	افزایش کارایی، افزایش ظرفیت و حجم عملیاتی	خرید تجهیزات جدید
۵-۳	تمرکز بر بازار، کاهش هزینه مرتبط بر کالا	ایجاد مناطق آزاد تجاری و یا بنادر آزاد
۴-۲	کاهش ماندگاری، افزایش حجم عملیاتی	بهبود فرایند ترخیص کالا
۳-۱	تمرکز بر بازار	فروش و تبلیغ
۳-۲	افزایش کارایی و ظرفیت	بهبود مهارت کارگری
۵-۱	افزایش کارایی	کاهش وابستگی به نیروی انسانی
۱-۰/۵	کاهش هزینه	افزایش بهره‌وری تجهیزات

افزایش تعداد کشتی‌های ورودی به بندر شود. مدت زمان لازم برای اعمال این‌گونه استراتژی‌ها در جدول زیر نشان داده شده است، با فرض اینکه بنادر رقیب نیز استراتژی مشابهی اعمال نمایند. هر چند در بیشتر موارد بنادر رقیب از اعمال استراتژی مشابه پرهیز خواهند کرد و به جای اجرای استراتژی‌های مشابه، به دنبال استراتژی می‌روند که برای آن‌ها مناسب باشد، یعنی از نظر مالی کم‌هزینه‌تر و سرمایه‌گذاری در آن توجیه‌پذیر باشد.

ج- استراتژی قیمت‌گذاری

استراتژی معمول برای کسب مزیت رقابتی، استراتژی کاهش تعرفه می‌باشد. بنادر با مطالعه و بررسی جداول تعرفه بنادر رقیب هم منطقه خود، سعی می‌نمایند تا تعرفه‌های خود را در سطح قابل قبولی تعیین کنند. بازنگری تعرفه‌ها معمولاً در راستای پوشش میزان افزایش هزینه‌های ناشی از تورم بر هزینه‌های عملیاتی بندری صورت می‌پذیرد. شیوه‌های اعمال این‌گونه استراتژی‌ها جهت جلوگیری از آسیب وارد نمودن به ترافیک جذب شده بندر، بسیار پیچیده می‌باشد. اما باید به خاطر داشته باشیم که در نقطه مقابل، استفاده از استراتژی کاهش تعرفه برای جذب ترافیک بیشتر

ارائه خدمات ارزش افزوده نه تنها موضوعی بسیار مهم در ایجاد مزیت رقابتی در ترافیک جذب شده بنادر است بلکه باعث افزایش سودآوری بندر و جوامع پیرامونی آن (به واسطه فعالیت‌های بندری که در آنجا متمرکز شده‌اند)، می‌شود مانند بسیاری از بنادر اروپای شمالی که باعث راه‌اندازی و توسعه فعالیت‌های صنعتی در محدوده خود شده و از این طریق باعث افزایش اشتغال‌زایی و توسعه اقتصادی مناطق خود گردیده‌اند.

بسیار متداول است. حتی زمانی که تعرفه‌ها افزایش می‌یابد باید بین تک‌تک تعرفه‌ها با تعرفه اعمال شده از جانب سایر بنادر رقیب منطقه مقایسه‌ای صورت پذیرد تا اطمینان حاصل شود که تغییرات صورت پذیرفته در بازار قابل پذیرش است. استراتژی تغییر تعرفه تنها مختص بنادر دارای رقیب نمی‌باشد، بلکه بندری هم که به واسطه موقعیت جغرافیایی خود در مسیرهای اصلی تجارت واقع شده‌اند و بدون رقیب هستند نیز شامل می‌شود. در گذشته بازنگری و تغییر تعرفه‌ها به صورت تغییر در تک‌تک تعرفه‌ها صورت می‌پذیرفت به این معنا که کلیه تعرفه‌های مرتبط با کالا و کشتی را کاهش و یا افزایش می‌دادند. اما امروزه سیاست تعیین تعرفه تغییر نموده و نگرش کلی براساس هزینه وارده به ازای هر تن بار یک کشتی متوسط ورودی به بندر محاسبه می‌شود. امروزه استراتژی قیمت‌گذاری شامل کلیه بازارها است. همگام با افزایش تعرفه‌ها سعی می‌شود با استفاده از ابزارهای مختلف هزینه وارده را برای تک‌تک مشتریان به حداقل برسانند. سیاست دریافت تعرفه و عوارض بر مبنای ارزش کالای حمل شده تعرفه مرتبط بر کالا و یا اندازه کشتی ورودی (تعرفه کشتی) امروزه با افزایش رقابت اهمیت خود را از دست داده و منسوخ شده است.



شرکت‌های کشتیرانی متعهد شده‌اند تا به ازای هر کانتینر مبلغ معینی را به اتحادیه پرداخت کنند و در مقابل اتحادیه نیز متعهد شده است تا قوانین کاری را مورد بازنگری قرار دهد و اندازه گنگ‌های کاری را کاهش دهد این امر در نهایت باعث افزایش ایمنی و ارتقاء بهره‌وری گنگ‌های کاری گردید.

ه- استراتژی کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل مشتریان بندر

هنگامی که برای نخستین بار بندر پی به اهمیت رقابت بردند برای پاسخ به شرایط به وجود آمده از استراتژی قیمت‌گذاری برای حفظ و افزایش سهم خود در بازار استفاده کردند، اما همزمان با افزایش آگاهی و دانش نسبت به اهمیت رقابت، استراتژی افزایش تغییر قیمت خدمات بندری به استراتژی افزایش سود مشتریان به کمک کاهش هزینه نهایی حمل‌ونقل به جای تمرکز بر کاهش هزینه خدمات بندری تغییر یافت. استراتژی کاهش هزینه نهایی مشتریان بندر بیشتر به سمت بهبود بهره‌وری و کاهش مدت زمان ماندگاری شناورها در بندر متمایل شد و دستیابی به آن از طریق شیوه‌های متعددی میسر گردید، شیوه‌ها و ابزارهای همچون:

- افزایش کارایی نیروی کارگری، کاهش اندازه

می‌شود. در برخی بنادر کاهش شصت درصدی در نیروی شاغل بندر، بیش از دو دهه طول کشیده و علی‌رغم این تلاش هنوز بندر پرهزینه و متوسط سن شاغلین آن‌ها نیز بالا است. با توجه به توسعه و روند خصوصی‌سازی در بندر کاهش نیروی انسانی شاغل در بندر باید از سرعت بیشتری برخوردار باشد. برخی بنادر مانند بندر سنگاپور کاهش نیروی انسانی خود را از طریق افزایش بهره‌وری به انجام رسانده‌اند و به موازات آن در طی زمان نیروی انسانی خود را نیز کاهش داده‌اند. در این سیستم همزمان با افزایش بهره‌وری نیروی انسانی کارکنان مازاد به دیگر بخش‌های در داخل سازمان و یا بخش خصوصی منتقل شده‌اند. انتقال عملیات تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی همگام با افزایش و بهبود بهره‌وری منتج به کاهش هزینه‌های عملیاتی می‌شود، هر چند در ابتدا باعث تحمیل یک هزینه مضاعف به بخش دولتی به واسطه تعدیل نیروی انسانی در آن بخش می‌شود، اما جبران این هزینه در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر است. قرارداد منعقد شده بین خطوط کشتیرانی و اتحادیه کارگران بندر سواحل غربی آمریکا در سال ۱۹۶۰ یک مثال برجسته در اتخاذ این‌گونه استراتژی‌ها محسوب می‌شود. طبق این توافقنامه

تعرفه‌های جدید براساس نوع تجارت تعیین و جایگزین می‌شوند؛ مثل تعرفه ترانشیپ، تعرفه صادرات کالاهای غیرمعمول، فله، کانتینر، کالاهای خاص کشتی‌های خاص، کالا از مبادی خاص و غیره.

استراتژی‌های قیمت‌گذاری به نحوی تغییر می‌کنند که توسعه عملیات تجاری در بندر را سهل و آسان نمایند. امروزه تعرفه‌ها به نحوی تغییر پیدا می‌کند که بخش خصوصی را ترغیب به سرمایه‌گذاری و ورود به بازار حمل کالا کند.

هر چند امکان دارد بندر برای بازار محصولی خاص استراتژی تعرفه خود را بر مبنای موقعیت انحصاری تغییر دهد، اما امروزه نگرش کلی بر این اصل استوار است که استراتژی تغییر سطح تعرفه باید براساس کاهش هزینه‌های عملیاتی و بهبود سطح خدمات ارائه شده بندر تغییر کند.

د- استراتژی کاهش هزینه‌های عملیات بندری

استراتژی کاهش هزینه عملیاتی بندر بیشتر به سمت کاهش هزینه نیروی کارگری بندر متمایل است. در برخی موارد کاهش نیروی کارگری دربرگیرنده نیروی انسانی مازاد بخش ستادی نیز

گروه‌های کارگری

- کاهش حمل یکسره
- افزایش تجهیزات
- امکان انتقال حجم‌های بزرگ‌تر کالا
- کاهش زمان‌های توقف و بیکاری
- کار کردن در ساعات کاری معین شده

در اثر استفاده از شیوه‌های یاد شده بالا، حجم کالای متفرقه جابه‌جا شده در طی دو دهه اخیر دو برابر شده و در بسیاری از موارد، شرکت‌های کشتیرانی نیز از طریق چیدمان مناسب و استفاده از تجهیزات تخلیه و بارگیری پیشرفته به افزایش توانایی حجم عملیات کمک نموده‌اند.

افزایش حجم عملیات کانتینری مرهون سرمایه‌گذاری در تکنولوژی نوین، به خصوص تکنولوژی جرثقیل‌های تخلیه و بارگیری و هماهنگی سیستم‌های تخلیه و بارگیری کانتینر و تجهیزات پشتیبانی است که در نهایت باعث افزایش تخلیه و بارگیری به میزان صددرصد طی دو دهه اخیر شده است. نقش مهم‌تر تکنولوژی نسبت به نیروی انسانی (اپراتورها) باعث شده تا مقدار تعادل (نرم) به دست آمده در بنادر به دلیل ثابت نبودن آن به عنوان تنها مزیت رقابتی مطرح نشود. نحوه عملکرد و رکورد جرثقیل‌ها در اکثر بنادر یک منطقه همسان است. عوامل محدودکننده حجم عملیات ترمینال کانتینر معمولاً عبارتند از مساحت محوطه پشتیبانی، مدت زمان ماندگاری، سرعت فرایند تریخ کانتینر، استفاده از IT و تکنولوژی جرثقیل‌های مورد استفاده فرایند توسعه تجهیزات تخلیه و بارگیری هم‌زمان با بهبود بهره‌وری باعث کاهش خسارت به کالا گردیده و این فرایند با سرعت بخشیدن عملیات تریخ کالا و در نتیجه کوتاه کردن مدت زمان ماندگاری کالا در انبارها تکمیل شده است. همگام با فعالیت‌های فوق، عملیات بروکراسی اداری به حداقل خود رسیده و بهبود تعامل با گمرک این اجازه را به صاحبان کالا داده است که کارهای گمرکی کالای خود را در انبارهای خود انجام دهند.

برای پاسخ‌گویی به شرایط رقابتی به وجود آمده، بنادر در تجهیزاتی سرمایه‌گذاری کرده‌اند که نه تنها دارای سرعت تخلیه و بارگیری بالاتری هستند بلکه توانایی خدمات‌دهی به کشتی‌های بزرگ‌تر و کارا تر را نیز داشته باشند. در دهه ۱۹۷۰ بسیاری از بنادر جنوب شرق آسیا برای اینکه توانایی خود را در جذب کشتی‌های رو-رو افزایش دهند سرمایه‌گذاری کلانی در این راستا انجام دادند، در حالی که امروزه این سرمایه‌گذاری به واسطه پیشرفت تکنولوژی و ابداع رمپ‌های زاویه‌دار در

از دیگر استراتژی‌های معمول برای ایجاد ارزش افزوده می‌توان به راه‌اندازی سرویس خدمات تعمیر شناورها در بندر اشاره کرد که باعث ایجاد یک مزیت رقابتی نسبی برای بندر در جذب خطوط کشتیرانی می‌شود. دیگر خدماتی که باعث ایجاد مزیت رقابتی نسبی در بندر برای جذب خطوط کشتیرانی می‌شوند، عبارتند از، ایجاد و توسعه عملیات سوخت‌رسانی به شناورها و توسعه و بهبود سیستم اطلاع‌رسانی الکترونیکی.

کشتی‌های رو-رو تقریباً بلااستفاده مانده است. سرمایه‌گذاری کلان انجام یافته در برخی بنادر منطقه خلیج فارس آن‌ها را قادر کرده تا بخش اعظمی از ترافیک ترانسپیتی وارد به منطقه خلیج فارس و دیگر نواحی اطراف آن را به بندر خود جذب نمایند. درحالی که سیاست مشابه در سایر بنادر چندان موفقیت‌آمیز نبوده است.

از دیگر استراتژی‌های در راستای ایجاد ارزش افزوده برای کالاهای عبوری از بندر توسعه تعامل و همکاری حمل‌ونقل غیراقیانوسی است. در این راستا بیشترین سعی و تلاش در زمینه احداث و توسعه راهگذرهای دریایی صورت پذیرفته که در نهایت باعث افزایش حجم کالای ورودی به بندر می‌گردد، پروژه‌هایی همچون پروژه توسعه راهگذر پاناما که اقیانوس آرام را به اطلس وصل می‌کند و یا راهگذری که دریای جنوب چین را به دریای آندامان از طریق تایلند متصل می‌کند از جمله این پروژه‌ها هستند.

استراتژی کم‌هزینه دیگری که از آن یاد می‌شود کاهش هزینه حمل‌ونقل کشتی‌های کرانه‌پیما (دریانوردی ساحلی) می‌باشد، به عنوان مثال قانون ممنوعیت عملیات کاپوتاژ برای کشتی‌های خارجی به عنوان یک عامل محدودکننده توسعه بندر شناخته و باعث کم‌شدن سرمایه‌گذاری در تجهیزات کانتینری می‌شود و هم‌زمان به بندر رقیب منطقه این اجازه را می‌دهد تا به عنوان یک بندر هاب منطقه‌ای عمل نمایند و اگر دولتمردان

قوانین مربوط به کاپوتاژ را مورد تجدیدنظر قرار دهند، بنادر رقیب برای حفظ و نگهداری مزیت رقابتی خود بیشتر به مسیرهای اصلی تجارت معطوف خواهند شد تا مسیرهای فیدری. در مقیاس کوچک‌تر بنادر برای ایجاد مزیت رقابتی به توسعه و بهبود خط‌آهن و شانینگ یارد ریلی می‌پردازند و سعی می‌کنند تا سیستم ریلی خود را به خط‌آهن سراسری وصل کنند، از بهترین نمونه‌های توسعه خط‌آهن و تعامل آن با بندر خط راه‌آهن آمریکا است و یا مزیت خط‌آهن برای بندر بوسان نسبت به بندر سنول در کره و یا مزیتی که راه‌آهن برای بندر کلانگ به واسطه دسترسی به بازارهای جدید ایجاد کرده، می‌توان اشاره کرد.

توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای از مهم‌ترین استراتژی‌ها برای اکثر بنادر محسوب می‌شود. شاید بهترین مثال برای این مورد ایجاد آزاد راه کریدور شمال تانزانیا باشد که باعث انتقال کالاهای کشورهای محصور شده در خشکی مالاوی و زامبیا از طریق بندر دارالسلام شده است. این کریدور به همراه دیگر تسهیلات ایجاد شده در بندر دارالسلام برای توسعه ترانزیت باعث ایجاد یک مزیت رقابتی برای بندر یاد شده نسبت به بنادر رقیب خود در کشور آفریقای جنوبی شده است.

از دیگر استراتژی‌های معمول برای ایجاد ارزش افزوده می‌توان به راه‌اندازی سرویس خدمات تعمیر شناورها در بندر اشاره کرد که باعث ایجاد یک مزیت رقابتی نسبی برای بندر در جذب خطوط کشتیرانی می‌شود. دیگر خدماتی که باعث ایجاد مزیت رقابتی نسبی در بندر برای جذب خطوط کشتیرانی می‌شوند، عبارتند از، ایجاد و توسعه عملیات سوخت‌رسانی به شناورها (Bunkering) و توسعه و بهبود سیستم اطلاع‌رسانی الکترونیکی. بنادر با ایجاد سیستم EDI سعی کرده‌اند تا تسهیلات نوینی را در راستای انتقال کالا ایجاد کنند اما از آنجا که امروزه اکثر بنادر بزرگ دنیا به این سیستم‌ها و خدمات مجهز شده‌اند و خدمات فوق را به مشتریان بندر ارائه می‌دهند وجود آن‌ها یک مزیت رقابتی برای بندر محسوب نمی‌شود بلکه جزء الزامات بندر به شمار می‌آید.

انبارداری از قدیم‌الایام به عنوان یک استراتژی برای افزایش سهم بازار بندر مطرح بوده است و اکثر بنادر از طریق اعطای مدت زمان طولانی‌تر به صورت رایگان، جهت انبارداری کالاهای ورودی به بندر با یکدیگر رقابت می‌کردند و نتیجه آن عدم سرمایه‌گذاری صاحبان کالا جهت توسعه تسهیلات انبارداری است. در مورد کالاهای نئوبالک (Neo bulk) وجود انبار برای جمع‌آوری کالا و نگهداری

شده‌اند و با توجه به تفاوت‌های موجود در بازارهای منطقه‌ای، تجهیزات مورد استفاده و ساختار هزینه‌ای، استراتژی‌های متعددی برای توسعه بخش خصوصی ایجاد شده است.

مزایا و معایب توسعه نقش بخش خصوصی در

بنادر

(۱) مزایا

توسعه مدیریت

- حذف مباحثات کارگری از مباحث سیاسی.
- حذف محدودیت‌های بروکراتیک و سیاسی از عملیات.
- اختصاص بودجه کافی برای جذب بهترین مدیران.
- توانایی ایجاد انگیزش‌های مالی جهت بهبود بهره‌وری.
- تعمیر و نگهداری مؤثر و کم‌هزینه.
- افزایش نخبگان مدیریت صنعتی.
- ایجاد مدل‌های مالی بازار محور.

کاهش مسئولیت‌های بندری

- مسئولیت ایراد خسارت و ایمنی کالا.
- مسئولیت ایمنی و سلامتی نیروی کارگری.
- مسئولیت ایراد خسارت به زیرساخت‌ها.

ارتقاء موقعیت بندر

- انتقال مسئولیت بازاریابی به شرکاء (بخش خصوصی).
- تشویق به سرمایه‌گذاری بلندمدت بخش خصوصی در بنادر.

کاهش ریسک سرمایه‌گذاری

- تشویق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی.
- امضای قراردادهای بلندمدت.
- مشارکت در خطر با بخش خصوصی.

(۲) معایب

- ایجاد انحصار توسط بخش خصوصی.
- اولویت دادن به اهداف صنعتی به جای ارائه خدمات عمومی.
- از دست دادن کنترل در توسعه زیرساخت‌های بندر.

ز- تمرکززدایی، خودگردانی و پاسخ‌گویی

به منظور افزایش کارایی و بهبود سیستم توسعه بنادر، اغلب کشورها در بنادر دولتی خود اقدام به ارائه و استفاده از شیوه‌های نوین مدیریتی کرده‌اند. هدف اصلی این اقدام ارتقاء انگیزش کارکنان از طریق تمرکززدایی در حوزه عملکرد مدیریتی است. افزایش قدرت خودگردانی واحدها نیازمند پشتیبانی از جانب کارکنان می‌باشد که این مهم حاصل نمی‌شود مگر با افزایش آگاهی و مشارکت نظام‌مند کارکنان در تصمیم‌گیری،



در آن‌ها شده است.

ارائه خدمات ارزش افزوده نه تنها موضوعی بسیار مهم در ایجاد مزیت رقابتی در ترافیک جذب شده بنادر است بلکه باعث افزایش سودآوری بندر و جوامع پیرامونی آن (به واسطه فعالیت‌های بندری که در آنجا متمرکز شده‌اند)، می‌شود مانند بسیاری از بنادر اروپای شمالی که باعث راه‌اندازی و توسعه فعالیت‌های صنعتی در محدوده خود شده و از این طریق باعث افزایش اشتغال‌زایی و توسعه اقتصادی مناطق خود گردیده‌اند.

و- توسعه نقش بخش خصوصی

یکی از متداول‌ترین استراتژی‌ها در بدست آوردن مزیت رقابتی توسعه، نقش بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری است. به اهمیت انتقال عملیات تخلیه و بارگیری از بخش دولتی به خصوصی در قسمت‌های قبل به تفصیل اشاره شد. اما موضوعات قابل ملاحظه‌ای مثل انتقال فعالیت‌های تجاری (بازاریابی) و انتقال تملک دارایی‌ها از بخش دولتی به خصوصی از دیگر مواردی است که باید به آن‌ها توجه کرد. تصمیم به توسعه فعالیت بخش خصوصی یک تصمیم کاملاً استراتژیک است که باعث مطرح شدن دو پرسش مهم است:

۱- چگونه می‌توان هزینه مشتریان بندر را کاهش داد؟

۲- چگونه می‌توان از سلامت مالی بندر بعد از انتقال فعالیت‌ها به بخش خصوصی مطمئن بود؟

موضوعات اصلی که در راستای اعمال این استراتژی باید به آن‌ها توجه کرد، در زیر فهرست

آن به مدت طولانی از جمله فاکتورهای مهم جذب ترافیک می‌باشد.

در رقابت بنادر برای جذب بازار خودروهای وارداتی، توانایی بندار در اعطای محوطه لازم برای نگهداری خودرو یک عامل تعیین‌کننده است. و توانایی بنداری همچون بالتیمور و مرلند در آمریکا و آنتورپ در بلژیک به آن‌ها این امکان را داده تا سهم خود را از این بازار به صورت قابل ملاحظه‌ای افزایش دهند. ارائه تسهیلات ویژه و خاص یکی دیگر از عوامل جذب مشتری در بازار است، همانند سردخانه‌های ایجاد شده در برخی بنادر برای جذب بازار تجارت میوه که در صورت نبود مشتری به راحتی توسط بندار رقیب جذب می‌شود، هر چند باید به این نکته توجه داشته باشیم که افزایش تمایل استفاده از کانتینرهای یخچالی برای انتقال میوه و گوشت باعث شده تا بسیاری از بنادر به جای تأسیس سردخانه‌های بزرگ به تأسیس امکانات لازم جهت نگهداری این نوع کانتینرها بپردازند.

اهمیت انبارداری کارا و بهینه در جذب بازار باعث شده تا بسیاری از بنادر در اروپای شمالی و آسیا برای گسترش فعالیت خود به سرمایه‌گذاری در تأسیس مراکز لجستیکی بپردازند.

از دیگر استراتژی‌های رایج، تأسیس مراکز آزاد تجاری یا مناطق ویژه اقتصادی است، تأثیرگذاری این سرمایه‌گذاری بسیار متنوع می‌باشد. از نمونه‌های بارز و موفق در این زمینه می‌توان به منطقه آزاد تجاری بندر کوشینگ در کشور تایوان اشاره کرد، تأسیس مناطق آزاد تجاری در بسیاری از بنادر باعث جذب فعالیت‌های صنعتی بسیاری

حمل کانتینر از طریق شبکه ریلی کشور نیاز به حمایت جدی دارد

و این موضوع موجب توقف طولانی واگن‌های حامل کانتینر در ایستگاه‌های اصلی و فرعی شبکه ریلی می‌گردد.

وی می‌افزاید: ما از حدود چهار سال پیش و به طور مرتب مسائل و مشکلات موجود را به همراه آمارهای مستند به هر مسئولی در راه‌آهن و شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی که فکر می‌کردیم می‌توانند برای اصلاح این وضع کار مؤثری انجام دهند فرستاده‌ایم. اما تاکنون علی‌رغم برخی بهبودهای مقطعی، اقدامی جدی برای تثبیت و تضمین یک سرعت مناسب و قابل قبول برای حمل و مانور واگن‌های حامل کانتینر مشاهده نشده است.

آقای چشم‌جهان ادامه می‌دهد: برای محاسبات صورت گرفته صرفه‌جویی سوخت ناشی از حمل هر دستگاه کانتینر از طریق شبکه ریلی کشور در مسیر بندرعباس به تهران به نسبت حمل‌ونقل جاده‌ای به طور متوسط حدود ۵۰۰ لیتر است. یعنی دولت از بابت کانتینری که به جای استفاده از جاده از طریق شبکه ریلی در مسیر یاد شده حمل شود، ۲۵۰ هزار تومان کمتر یارانه می‌پردازد.

به همین دلیل است که با هدف کاهش مصرف حامل‌های انرژی و کانتینر از آلایندگی‌های زیست‌محیطی و نیز تقلیل تصادفات جاده‌ای، موضوع فراهم ساختن زمینه‌های رشد حمل‌ونقل ریلی در بخش کانتینری به طور جدی مورد حمایت وزارت راه و ترابری و سازمان‌های ذی‌ربط قرار گرفته است.

ولی در بین مشتریان که در بخش حمل بار با ناوگان ریلی کشور سروکار دارند، این شبهه وجود دارد که راه‌آهن به علت آن که درآمدش در بخش حمل‌ونقل کانتینر کمتر از چیزی است که در جابه‌جایی محمولات غیر کانتینری به دست می‌آورد، رغبتی به ایفای نقش مؤثر و کارآمد در امر جابه‌جایی کانتینر ندارد که امیدواریم این موضوع واقعیت نداشته باشد.

وی در همین مورد می‌افزاید: در حال حاضر قیمت تمام شده حمل کانتینر در شبکه ریلی برای مشتریان با توجه به ترانزیت تأیید طولانی و هزینه‌های جانبی که برای صاحبان کالا از بابت دیرکرد کانتینرها ایجاد می‌کند در مقایسه با ناوگان جاده‌ای گران‌تر تمام می‌شود، حتی اگر راه‌آهن در کوتاه‌مدت امکان بهبود سرعت کار و سر و سامان دادن به وضعیت کشش و مانور واگن‌های حامل کانتینر را نداشته باشد. حداقل برای دستیابی به یک جایگاه بهتر در این عرصه باید به بازنگری منطقی نظام تعرفه فعلی خود و تعدیل هزینه‌های اخذ شده از شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بابت کشش واگن‌های حامل کانتینر بپردازد تا حداقل از نظر قیمت تمام شده بتوان صاحبان کالا را برای استفاده از شبکه ریلی قانع و ترغیب نمود. ■



بنا به اظهارات وزیر راه حدود ۹۰ درصد از حمل‌ونقل کالاها و مبادلات محموله‌های تجاری از طریق جاده‌های کشور صورت می‌پذیرد و این امر علاوه بر اینکه از دید اقتصاد، افزایش مصرف سوخت و ضایعات زیست‌محیطی را با خود به همراه دارد، استهلاک شدید و کاهش عمر جاده‌های کشور را نیز به دنبال داشته است. آمارها نیز نشان می‌دهد که سهم ناوگان ریلی کشور از حمل‌ونقل محمولات کانتینری از مبدأ به مقصد بندر شهید رجایی که یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری جمهوری اسلامی ایران می‌باشد در حال کاهش است.

مهندس علیرضا چشم‌جهان، مدیر امور کانتینر و لجستیک شرکت تایدواتر خاورمیانه می‌گوید: ظرف ۵ سال گذشته سهم ناوگان ریلی کشور از حمل کل کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده در بندر شهید رجایی فقط ۳ درصد بوده است. وی علت اصلی عدم رغبت صاحبان کالا برای حمل محمولات کانتینری را از طریق راه‌آهن سرعت پایین نقل و انتقال کانتینر در شبکه ریلی می‌داند. براساس آخرین آمارهای استخراج‌شده، متوسط ترانزیت تأیید (مدت سیر و حرکت) واگن‌های حامل کانتینر در مسیر بندرعباس به تهران معادل ۹ روز و در مسیر تهران-بندرعباس برابر با ۱۲ روز بوده است.

این میانگین‌ها چهار برابر مدت متوسطی است که توسط ناوگان جاده‌ای انجام می‌پذیرد. تا زمانی که اوضاع این‌گونه باشد، نمی‌توان صاحبان کالا را مجبور کرد تا برای ناوگان ریلی از زمینه حمل‌ونقل محمولات کانتینری ارجحیت قائل شوند. مدیر امور کانتینر شرکت تایدواتر خاورمیانه می‌افزاید: سیستم و سرعت حمل مورد انتظار صاحبان کالایی که محمولات کانتینری خود را از طریق شبکه ریلی کشور حمل می‌کند با خواسته‌ها و علایق صاحبان محمولات سوختی، غلات و کالاهای عمومی کاملاً متفاوت است اما به نظر می‌رسد علی‌رغم آگاهی مسئولین راه‌آهن از این تفاوت‌ها، همچنان آخرین اولویت‌ها در حمل و مانور به محمولات کانتینری تخصیص داده می‌شود

تمرکززدایی، افزایش خودگرانی و پاسخ‌گویی در بخش‌های مختلف. بنابراین واحدها و بخش‌هایی که اختیارات مدیریتی زیادی دریافت می‌نمایند، بیشتر پاسخ‌گویی تصمیم‌های خود هستند و از طریق اعطای جوایز مالی به بخش‌های موفق، می‌توان اجرای چنین شیوه‌ای را بهبود و توسعه بخشید.

نتیجه‌گیری

ساختار سازمانی برنامه‌ریزی استراتژیک که توسط دانشکده‌های متعدد بازرگانی در طی سال‌های اخیر توسعه و بهبود یافته در کمتر بندری اجرا شده است. امروز نخبگان بر این باورند که حتی بنادر کوچک نیز باید دارای برنامه‌ریزی استراتژیک باشند، چرا که فعالیت در این بنادر نیز شامل تصمیم‌های مهم مدیریتی و برنامه‌ریزی‌های پیچیده برای همکاری با صنایع می‌شود.

برای انطباق با محیط متغیر، برنامه‌ریزی استراتژیک باید یک برنامه متداوم باشد. این وظیفه مدیر بندر است که توانایی خود را در برنامه‌ریزی استراتژیک از طریق اطلاعات قابل دسترس سازمانی بهبود و تقویت نماید و مکانیزم‌های نوینی را برای کسب موافقت سایر مدیران در تغییر سیاست‌ها و فعالیت‌های بندر جهت رسیدن به اهداف اساسی در محیط پویای فعلی بازار بکار بندد.

سازمان ممکن است فاقد ساختار لازم برای اجرای فرایند رسمی باشد. در سازمان‌های با مدیریت مرکزی قوی، این مدیران ارشد هستند که کلیه تصمیم‌های استراتژیک را می‌گیرند و سعی می‌کنند تا آن را تحت کنترل خود داشته باشند. داشتن یک الگو رسمی برای برنامه‌ریزی استراتژیک همگام با رشد و توسعه بندر از اهمیت بیشتری برخوردار می‌شود. داشتن یک فرمت رسمی برای برنامه‌ریزی استراتژیک می‌تواند الزامات لازم را برای مدیران جهت ارزیابی و اجرای استراتژی‌ها فراهم نماید. داشتن ساختار رسمی، یک مکانیزم مهم برای تبادل اهداف و استراتژی‌های مشترک سازمانی می‌باشد.

بنابراین جدای از اندازه و موقعیت مکانی، تمامی بنادر باید دارای برنامه‌ریزی استراتژیک باشند. همه بنادر نمی‌توانند از یک استراتژی برای برنامه‌ریزی استفاده نمایند، قطعاً استراتژی مورد استفاده در بنادر کشورهای در حال توسعه با بنادر پیشرفته و طراز اول دنیا متفاوت است. فاکتور بسیار مهم در داشتن برنامه‌ریزی استراتژیک، باور داشتن مدیریت ارشد و دیگر سطوح مدیریت سازمان به وجود آن از طریق عمل به الزامات، تفسیر و تشریح آن به سایر کارمندان و تعهد اجرای آن می‌باشد. ■

همایش دیپلماتیک

تصویب کنوانسیون بین‌المللی بازیافت کشتی‌ها

علی‌اکبر مرزبان



همایش دیپلماتیکی بین‌المللی برای تصویب کنوانسیون بین‌المللی بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها (SHIP RECYCLING) از تاریخ ۱۱-۱۵ می ۲۰۰۹ میلادی با میزبانی دولت چین و اداره منطقه ویژه هنگ‌کنگ در این شهر برگزار شد. نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نزد آی‌مو (رئیس هیئت) به اتفاق شهاب دلیلی، معاون اداره امور دریایی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (نایب‌رئیس)، اعضای دو نفره هیئت جمهوری اسلامی ایران را تشکیل می‌دادند. ریاست این اجلاس را آقای Xu Zuyuan از کشور چین و نیابت آن را آقای B. Kesselly از کشور لیبریا، آقای S.H Aka از کشور ترکیه و خانم L.F Puentes از کشور پاناما برعهده داشتند.

در اجلاس تصویب کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها نمایندگان ۶۳ کشور عضو آی‌مو، دو عضو وابسته (هنگ‌کنگ و ماکائو چین) حضور یافتند. سازمان بین‌المللی کار (ILO)، برنامه محیط‌زیست سازمان ملل (UNEP) و کمیسیون اروپایی (EC) به همراه هشت سازمان غیردولتی نیز نمایندگان را به عنوان ناظر، برای حضور در این نشست اعزام کردند.

بخش اول) دستور کارهای اجلاس و اسناد ارائه شده

الف) دستور کارهای همایش

دستور کارهای اجلاس در مجموع ۹ مورد بود که به ترتیب عبارتند از:

- ۱) پذیرش و تصویب دستور کارها
- ۲) پذیرش و تصویب قواعد و مقررات کاری همایش
- ۳) انتخاب نواب رئیس و سایر مسئولین همایش
- ۴) انتخاب اعضای کمیته اعتبارات
- ۵) سازماندهی فعالیت همایش مشتمل بر تشکیل سایر کمیته‌ها در صورت نیاز
- ۶) ملاحظه الف) پیش‌نویس کنوانسیون بین‌المللی برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها و ب) قطعنامه‌های همایش
- ۷) ملاحظه گزارش‌های کمیته‌های اعتبارات و سایر کمیته‌ها
- ۸) پذیرش و تصویب گزارش نهایی موسوم به "Final Act" و هرگونه اسناد، توصیه‌نامه‌ها و قطعنامه‌های منبعث از کار همایش
- ۹) امضای سند FINAL ACT

ب) اسناد ارائه شده

در کنفرانس بازیافت کشتی‌ها در مجموع ۴۴ سند ارائه شده بود که باید به آن ۱۳ سند دیگر که در خلال اجلاس توسط دبیرخانه کنفرانس و دولت‌ها تنظیم و ارائه شدند، اضافه کرد. ترکیب سندهای ارائه شده به شرح ذیل است:

دبیرخانه آی‌مو، گروه‌های کاری و سازمان‌ها:

دبیرخانه آی‌مو ۱۳ سند که ۴ سند آن در خلال اجلاس ارائه شد، گروه کاری غیررسمی متشکله در خلال اجلاس کمیته سراسری ۳ سند، IACS ۲ سند (یک سند به همراه جزایر مارشال و یک سند نیز به طور مشترک با جزایر مارشال و پاناما)، با Greenpeace International & FOEL یکدیگر ۲ سند و بیش از ۳ دولت و سازمان ۳ سند.

کشورها:

نروژ و فرانسه هر کدام ۴ سند، آمریکا ۶ سند (۲ سند از این ۶ سند در خلال اجلاس ارائه شد که یکی از آن‌ها به طور مشترک توسط انگلیس ارائه گردید) هند ۳ سند، بنگلادش و مالتا هر کدام ۲ سند، ژاپن، قبرس، باهاماس و استرالیا هر کدام یک سند، انگلیس ۲ سند (یک سند به همراه آمریکا و در خلال اجلاس)، جزایر مارشال ۳ سند (یک سند به طور مشترک توسط پاناما و IACS و یک سند نیز به طور مشترک با IACS)، دانمارک ۴ سند

(یک سند به طور مشترک با بلژیک و کره جنوبی و یک سند دیگر نیز در میان اجلاس به طور مشترک با بلژیک)، بلژیک یک سند به همراه دانمارک و کره جنوبی و یک سند نیز به طور مشترک با دانمارک در خلال برگزاری نشست، سوئد، ایران و لیبریا هر کدام یک سند در خلال اجلاس، کره جنوبی ۲ سند (یک سند به طور مشترک با دانمارک و بلژیک)، پاناما یک سند به طور مشترک با جزایر مارشال و IACS).

بخش دوم) کارگروه‌های متشکله در خلال اجلاس

در روز اول همایش سه کارگروه به شرح ذیل، تشکیل شد:

کارگروه اعتبارات؛ متشکل از نمایندگان پنج کشور ایران، بنگلادش، پاناما، استرالیا و آنگولا با ریاست نماینده کشور بنگلادش. اعضای این کمیته با تصویب همایش انتخاب شدند.

کارگروه عمومی بررسی سندها و مفاد کنوانسیون؛ با شرکت نمایندگان دولت‌ها و سازمان‌ها و با ریاست نماینده کشور قبرس و نیابت ریاست نمایندگان کشورهای ژاپن و نروژ تشکیل شد.

کارگروه تهیه پیش‌نویس کنوانسیون؛ با مسئولیت نماینده کشور آمریکا تشکیل شد، اعضای این کمیته ۹ کشور بودند که توسط همایش انتخاب شدند. این کشورها عبارتند از شیلی، چین، فرانسه، اندونزی، فدراسیون روسیه، عربستان سعودی، اسپانیا، انگلیس و آمریکا. نایب رئیس این کارگروه از کشور فرانسه بود.

بخش سوم) تصمیمات و مصوبات همایش

همایش پس از وصول گزارش کارگروه‌های سه‌گانه یاد شده، مفاد کنوانسیون بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها را در ۲۱ ماده، یک ضمیمه مشتمل بر ۲۵ مقرر و ۷ پیوست به تصویب رساند. کلیه این مقررات جزء یکپارچه کنوانسیون محسوب می‌شوند. علاوه بر این، همایش گزارش نهایی معروف به "Final Act" را به همراه ۶ قطعنامه به تصویب رساند. در ادامه به طور مختصر به ترکیب مفاد کنوانسیون و قطعنامه‌ها اشاره می‌شود.

الف) مفاد کنوانسیون:

با موافقت کنفرانس، کلمه "هنگ‌کنگ" به اول عنوان کنوانسیون مورد نظر اضافه شد و بدین ترتیب عنوان "کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها مصوب سال ۲۰۰۹ میلادی" برگزیده شد. متن این کنوانسیون شامل یک مقدمه و ۲۱ ماده است. عناوین این مواد عبارتند از:

تعهدات کلی (ماده یک)، تعاریف (ماده دو)، اعمال کنوانسیون (ماده سه)، کنترل‌های مربوط به بازیافت کشتی‌ها (ماده چهار)، بازرسی و گواهینامه کشتی‌ها (ماده پنج)، تجویز مراکز بازیافت کشتی‌ها (ماده شش)، تبادل اطلاعات (ماده هفت)، بازرسی کشتی‌ها (ماده هشت)، کشف تخطی از مقررات (ماده نه)، تخطی و سرپیچی از مقررات (ماده ده)، تأخیر و یا توقیف بی‌مورد کشتی‌ها (ماده یازده)، ارتباطات اطلاعات (ماده دوازده)، کمک و همکاری





فنی (ماده سیزده)، حل و فصل اختلافات (ماده چهارده)، روابط با حقوق بین الملل و سایر توافقات بین المللی (ماده پانزده)، امضا، تأیید، پذیرش، تصویب و الحاق به کنوانسیون (ماده شانزده)، به اجرا درآمدن کنوانسیون (ماده هفده)، اصلاحات (ماده هجده)، اعلان لغو عضویت در کنوانسیون (ماده نوزده) نگهداری سند کنوانسیون (ماده بیست) و زبان های کنوانسیون (ماده بیست و یک).

ب) مفاد ضمیمه کنوانسیون:

کنوانسیون دارای یک ضمیمه تحت عنوان "مقرراتی برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی ها" است. این ضمیمه از ۴ بخش و ۲۵ مقرر تشکیل گردید.

بخش اول، مقررات عمومی و کلی.

این بخش خود دارای ۳ مقرر است و مباحث تعریف، نحوه اعمال و ارتباط کنوانسیون با سایر استانداردها و دستورالعمل ها را دربر می گیرد.

بخش دوم، الزامات و شرایط لازم برای کشتی ها.

این بخش از ۳ قسمت و ۱۱ ماده تشکیل یافت. قسمت "الف" با عنوان طراحی، ساختمان، اپراتوری و تعمیر و نگهداری کشتی ها شامل مواد ۴-۷ و قسمت "ب" نیز با عنوان آمادگی برای بازیافت کشتی مشتمل بر مواد هشت و نه است. قسمت "ج" با عنوان بازرسی ها و گواهی نامه نیز مشتمل بر مواد ۱۰-۱۴ است. در مجموع مواردی که در این قسمت از بخش دوم مورد بحث و پیش بینی قرار گرفتند، عبارتند از: کنترل مواد خطرناک کشتی ها و تهیه فهرستی از این مواد، نحوه ارائه پیشنهاد از سوی دولت های عضو کنوانسیون برای اصلاح پیوست های ۱ و ۲ کنوانسیون و نحوه تشکیل گروه های فنی برای بررسی این پیشنهادها، نحوه تهیه طرح و برنامه بازیافت هر کشتی قبل از شروع عملیات بازیافت، بازرسی کشتی ها و نحوه صدور گواهی نامه های موضوع کنوانسیون و فرم، دوره و اعتبار این گواهی نامه ها.

بخش سوم، الزامات مورد نیاز برای مراکز بازیافت کشتی ها.

این بخش حاوی مواد ۱۵-۲۳ است. موضوعاتی را که این بخش تحت پوشش قرار داد، عبارتند از کنترل و بازرسی مراکز بازیافت کشتی ها، اعطای مجوز فعالیت به این مراکز، تهیه طرح موسوم به "Ship Recycling Facility Plan" توسط

پیوست ها اجزاء جدانشدنی کنوانسیون را تشکیل می دهند و دولت های عضو علاوه بر مفاد کنوانسیون و ضمیمه آن، ملزم به رعایت پیوست ها نیز هستند.

پیوست شماره یک، "کنترل های مواد خطرناک".

در این پیوست مواد خطرناک مورد استفاده در کشتی ها، تعاریف آنها و اقدامات کنترلی مورد نیاز مربوط به هر کدام از آن ها آورده شده است. این مواد خطرناک در ۴ گروه دسته بندی شده اند که عبارتند از:

- Asbestos
- Ozone- depleting substances
- Polychlorinated biphenyls (PCB)
- Anti- fouling compounds and systems

مراکز بازیافت، جلوگیری از اثرات منفی بر روی سلامتی نیروی انسانی و محیط زیست، مدیریت ایمن و سازگار با محیط زیست مواد خطرناک موجود در کشتی ها، آمادگی برای پاسخگویی به شرایط اضطراری، ایمنی و آموزش کارگران مراکز بازیافت، گزارش دهی حوادث، سوانح، بیماری های شغلی.

بخش چهارم، شرایط و الزامات مربوط به گزارش دهی.

این بخش از دو ماده تشکیل شد و مسایل مربوط به نحوه اطلاع رسانی از قصد بازیافت کشتی توسط مالک آن و نیز توسط مرکز بازیافت کشتی ها قبل از شروع به کار بازیافت و بعد از تکمیل کار را تحت پوشش قرار داده است.

ج) مفاد پیوست های کنوانسیون:

کنوانسیون دارای هفت پیوست است که این



همایش همچنین اقدام به تصویب شش قطعنامه کرد. این قطعنامه‌ها خلاف ضمیمه و پیوست‌های کنوانسیون جزء جدانشدنی آن محسوب نمی‌شوند. بعضی از این قطعنامه‌ها جنبهٔ اخباری دارند و فاقد اقدام خاصی هستند و بعضی از آن‌ها نیز جنبه توصیه‌ای و سفارشی دارند. در هر حال این قطعنامه‌ها به لحاظ حقوقی الزام‌آور نیستند.

قطعنامه شماره یک، "ابراز قدردانی از دولت میزبان"

قطعنامه شماره دوم، "مشارکت دولت‌های طرف کنوانسیون باسل و سازمان بین‌المللی کار در تهیه کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها، ۲۰۰۹"

این قطعنامه با تأکید بر اهمیت نقش دولت‌های طرف معاهده کنوانسیون باسل و همچنین سازمان بین‌المللی کار، از آن‌ها قدردانی به عمل آورد و از آیمو دعوت کرد تا به همکاری خود با این سازمان و کنوانسیون باسل ادامه دهد.

قطعنامه شماره سوم، "ترغیب و تشویق همکاری‌ها و کمک‌های فنی"

قطعنامه شماره چهارم، "آینده کاری سازمان آیمو در نتیجه کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها، ۲۰۰۹"

در این قطعنامه موضوعاتی که در مفاد کنوانسیون به ویژه ضمیمه آن مورد اشاره قرار گرفته و بر تهیه دستورالعمل‌هایی برای آن‌ها تأکید شده است، در ۷ بند گفته شده و از آیمو خواسته شد تا کار تهیه این دستورالعمل‌ها را در دستور کار خود قرار دهد و سعی نماید، تا قبل از به اجرا در آمدن کنوانسیون، کار تهیه این دستورالعمل‌ها را با هدف تسهیل در عضویت کشورها به کنوانسیون و اجرای آن به پایان برساند.

قطعنامه شماره پنج، "اجرای زود هنگام استانداردهای فنی کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها، ۲۰۰۹"

این قطعنامه از کشورها خواست تا قبل از به عضویت درآمدن به کنوانسیون و به اجرا درآمدن آن، به طور داوطلبانه استانداردهای فنی آن را به اجرا در آورند.

قطعنامه شماره ششم، "شناسایی و مونیتورینگ بهترین رویه‌های کاری برای اجرای الزامات کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها، ۲۰۰۹"

این قطعنامه از کارگروه حفظ محیط‌زیست دریایی

مزبور قرار دارد، صادر و اعطا خواهد شد.

پیوست شماره ۶، "فرم گزارش آغاز عملیات بازیافت کشتی براساس طرح از پیش تعیین شده"

با استناد به بند سوم مقرره بیست و چهارم ضمیمه کنوانسیون، این گزارش توسط مرکز بازیافت کشتی تهیه و تحویل مقامات صلاحیت‌دار دولت متبوع عضو کنوانسیون خواهد شد.

پیوست شماره ۷، "فرم اعلام اتمام کار بازیافت کشتی"

این اعلامیه نیز به استناد مقرره بیست و پنجم ضمیمه کنوانسیون توسط مالک مرکز بازیافت کشتی تهیه و به امضای وی و یا نماینده ایشان خواهد رسید و به مقامات ذی‌صلاح دولتی که مرکز بازیافت در سرزمینش واقع است، تحویل خواهد شد.

(د قطعنامه‌های مصوب همایش:

پیوست شماره دو، "حداقل لیست آیتم‌ها برای سیاهه مواد خطرناک"

پیوست شماره سه، "فرم گواهینامه بین‌المللی سیاهه مواد خطرناک"

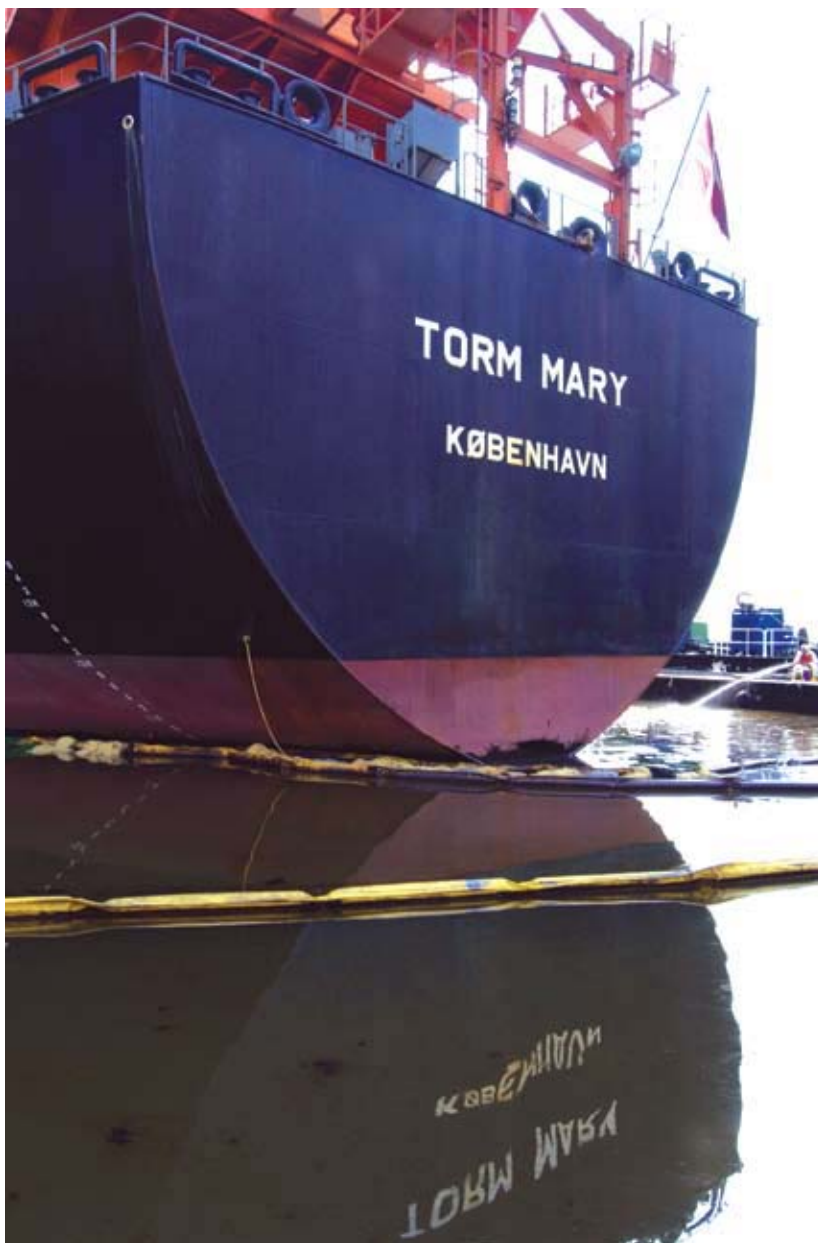
به استناد بند یک مقرره یازدهم ضمیمه کنوانسیون، این گواهینامه توسط دولت صاحب پرچم کشتی و یا مقام مجاز از سوی ایشان صادر خواهد شد.

پیوست شماره ۴، "فرم گواهینامه بین‌المللی آمادگی برای بازیافت"

این گواهینامه نیز به استناد بند یازدهم مقرره یازدهم ضمیمه کنوانسیون، توسط دولت صاحب پرچم کشتی و یا مقام مجاز از سوی ایشان صادر خواهد شد.

پیوست شماره ۵، "فرم مجوز فعالیت مراکز بازیافت کشتی‌ها"

این مجوز به استناد ماده شانزدهم ضمیمه کنوانسیون توسط دولت عضو کنوانسیون و یا مقام مجاز از سوی ایشان که مرکز بازیافت در سرزمین



آی‌مو (MEPC) درخواست کرد تا راه‌های ممکن برای حصول اطمینان از بکارگیری بهترین رویه‌های کاری برای انطباق با مقررات ضمیمه کنوانسیون را مورد بررسی و شناسایی قرار دهد و عملکرد کنوانسیون را نیز ردیابی و بررسی نماید.

بخش چهارم) موضوعات بحث برانگیز مطروحه در همایش و تصمیم‌های گرفته شده

همایش موردنظر پیش‌نویس متن تهیه شده توسط کارگروه حفظ محیط‌زیست دریایی آی‌مو را که طی سند شماره SR/Conf/2 ارائه شده بود، به عنوان اساس و پایه تبادل نظر قرار داد و سپس به بررسی تک‌تک اسناد ارائه شده از سوی کشورها و سازمان‌ها پرداخت و تصمیمات مقتضی را گرفت. اسناد ارائه شده ناظر به مفاد کنوانسیون، ضمایم آن و قطعنامه‌ها از تنوع برخوردار بود و از اصلاح و یا حذف یک اصطلاح و کلمه تا تغییرات بنیادی و اساسی مواد مربوطه را شامل می‌شد. از میان این موارد، چند موضوع از حساسیت بیشتری برخوردار بود که اجزای اصلی کنوانسیون و یا ضمایم آن را تشکیل می‌داد.

قواعد حاکم بر تشکیل همایش و کارگروه‌های آن، طرح مباحث و به خصوص نحوه رأی و تصمیم‌گیری کنوانسیون‌ها متفاوت از قواعد حاکم بر اجلاس آی‌مو است. قواعد حاکم بر تصویب کنوانسیون‌ها باید در ابتدای جلسه توسط همایش به تصویب برسد و سپس براساس آن جلسات مربوطه تشکیل، اداره و تصمیمات مقتضی گرفته شود. در این فرصت قصد بر آن نیست تا به این قواعد اشاره شود و صرفاً به مسایل مهم مطروحه و تصمیم‌های گرفته شده پرداخته خواهد شد.

الف) ماده سوم کنوانسیون راجع به اعمال مفاد آن

در پاراگراف سوم ماده سوم متن پیش‌نویس کنوانسیون آمده است، کنوانسیون نسبت به کشتی‌های کمتر از پانصد (GT) اعمال نخواهد شد. کشور نروژ با ارائه سند شماره SR/Conf/10 خواستار حذف این قسمت از پاراگراف و انتقال آن به ماده دوم از بخش یکم ضمیمه کنوانسیون شد. این سند در روز دوشنبه مورد بحث قرار گرفت و به تصویب کارگروه عمومی بررسی سندها رسید. در روز سه شنبه نماینده کشور کوک‌آیلند خواستار بررسی مجدد این موضوع با هدف ابقای متن اولیه خلاف نظر نروژ شد. نماینده کشور نروژ با این استدلال که این موضوع در روز دوشنبه مورد بحث قرار گرفت و کارگروه با تغییر ماده به شرح

بلا موافقت کرد، بنابراین درخواست طرح مجدد موضوع را وارد ندانست. رئیس جلسه پیشنهاد کرد که برای مصالحه قرار دادن موضوع، به قسمت اول پاراگراف سوم ماده سوم کنوانسیون متنی اضافه شود و مورد پذیرش کارگروه قرار گیرد. این متن عبارت بود از:

“Unless expressly provided otherwise”

اگرچه کشور نروژ با این پیشنهاد موافقت نمود، اما کشورهای کوک‌آیلند و وانواتو همچنان بر ابقای متن اولیه بدون تغییراصرار ورزیدند و بدین ترتیب براساس مقررات حاکم بر همایش، برای بازبینی مجدد موضوع رأی‌گیری شد. برای بازبینی مجدد موضوع لازم بود که دوسوم کشورهایی که در جلسه حاضر و اقدام به اظهارنظر می‌نمایند، با آن موافقت

کنند. پس از رأی‌گیری ۳۲ کشور موافق با بازبینی و ۱۹ کشور مخالف با آن بودند. بنابراین پیشنهاد کوک‌آیلند رد شد و کارگروه براساس همان تصمیم روز دوشنبه مبنی بر نظر کشور نروژ باقی ماند، چرا که برای بازبینی رأی مثبت حداقل ۳۴ کشور لازم بود. ایران نیز از نظر کشور کوک‌آیلند حمایت کرد. استدلال کشور کوک‌آیلند این بود که اگر عدم اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌های کمتر از پانصد GT به ماده چهارم ضمیمه منتقل شود، بعدها می‌توان به آسانی آن را تغییر داد، حال آنکه در صورت بقای آن در ماده ۳ کنوانسیون چنین نخواهد بود. اصلاحات مقررات ضمیمه کنوانسیون بر اساس اصل پذیرش ضمنی صورت خواهد گرفت، حال آنکه برای تصویب اصلاحات نسبت

به مواد کنوانسیون پذیرش حداقل دوسوم اعضای کنوانسیون لازم خواهد بود و از قاعده رضایت و پذیرش ضمنی در نتیجه عدم مخالفت صریح پیروی نمی‌کند.

پس از این امر و بسته شدن موضوع، نمایندگان نروژ و کوک‌آیلند طی مذاکرات غیررسمی که در خارج از ساعات کاری کارگروه به عمل آوردند، با بقای متن خلاف پیشنهاد نروژ، موافقت کردند. به همین دلیل نماینده کشور کوک‌آیلند مجدداً موضوع را در روز جمعه مطرح کرد و خواستار بازبینی مجدد شد که این بار با توجه به اینکه نماینده نروژ از آن حمایت کرد و کشوری نیز با آن مخالفت نکرد، در نتیجه کمیته با آن موافقت کرد و تصمیم گرفت، متن پاراگراف ماده سوم کنوانسیون براساس پیش‌نویس اولیه تنظیم شود. به عبارت دیگر، پیشنهاد کشور نروژ مبنی بر حذف عبارت "عدم اعمال کنوانسیون نسبت به کشتی‌های کمتر از (GT) ۵۰۰ تناژ ناخالص" از ماده سوم کنوانسیون و انتقال آن به ماده چهارم ضمیمه کنوانسیون مردود اعلام شد.

ب) ماده نهم و دهم راجع به تخطی از مقررات کنوانسیون

بنگلادش با ارائه سند شماره SR/Conf/12 خواستار حذف مواد هفت، نه و ده کنوانسیون شده بود و به جای آن سه ماده جدید را با عناوین فوریت، معافیت و تعلیق پیشنهاد کرد. استدلال بنگلادش این بود که پیش‌بینی مقررات مربوط به تخطی از مفاد کنوانسیون و تعیین تکلیف برای شخص ثالث و اجبار مرجع دریایی به ارائه گزارش و مواردی از این قبیل در کنوانسیون‌های دیگر آیمو نظیر مارپل و سولاس معمول نیست و صرف پیش‌بینی مواردی همچون کنترل و بازرسی آمده در مواد چهارم، هشتم و دوازدهم کفایت می‌کند. پیشنهاد مطروحه توسط این کشور مورد مخالفت اکثر کشورها به ویژه کشورهای پیشرفته قرار گرفت و بنابراین از سوی کمیته رد شد. در خصوص مواد ۹ و ۱۰، نماینده جمهوری اسلامی ایران اظهار نظر کرد؛ این مواد به خصوص ماده دهم کار را پیچیده کرده است. درخواست از مراجع دریایی برای انجام اقداماتی نسبت به تخطی‌های صورت گرفته و الزام ایشان به ارائه گزارش اقدامات به مرجع دریایی گزارش‌دهنده و یا الزام ایشان به پاسخگویی در قبال عدم انجام اقدامات مبتنی بر حس عدم اعتماد نسبت به دولت‌های عضو کنوانسیون است، در حالی که فرض بر این است، همه طرف‌های کنوانسیون به مسئولیت‌های خود عمل می‌کنند. این مقررات ممکن است توجه

با پذیرش و تصویب کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها، آیمو با افتخار قادر شد بر دومین چالش مهم محیط‌زیست دریایی، بعد از اصلاح ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل فایق آید. ما اکنون بیشتر مطمئن هستیم که آیمو سومین چالش پیش‌رو را که عبارت است از گازهای گلخانه‌های ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی، در آینده نزدیک حل و فصل نماید.

اساسی آن با هدف ترغیب کشورها به عضویتش برآمد. باید در نظر داشته باشیم که بیش از ۸۰ درصد بازیافت کشتی‌ها در کشورهای بنگلادش، پاکستان، هند و چین صورت می‌گیرد و بنابراین باید واقع‌نگر بود و نباید چنان مقررات سختی را در این زمینه تنظیم کرد که مانع از عضویت این کشورها و یا کشورهای صاحب پرچم عمده شود. جمهوری اسلامی ایران مشکلی با مقررات آمده در مواد ۹ و ۱۰ ندارد، اما معتقد است، نگرانی‌های موجود از جمله آنچه که توسط بنگلادش اعلام شد، نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

ج) ماده چهاردهم با موضوع حل و فصل اختلاف

یکی از موضوعاتی که جدل‌های زیادی را سبب شد، ماده چهاردهم کنوانسیون بود. کشورهای بلژیک، کره جنوبی و دانمارک طی سند شماره SR/Conf/17 پیشنهاد نمودند، مفاد ماده ۱۴ راجع به حل و فصل اختلافات که ساده تنظیم شده بود، حذف و به جای آن ماده دیگری که مشتمل بر ۵ بند بود، گنجانده شود. استدلال این کشورها این بود که مفاد این ماده باید همانند کنوانسیون شناورسازی شناورهای مغروق که در سال ۲۰۰۷ میلادی به تصویب رسید، تنظیم شود؛ مضاف بر اینکه باید منطبق با مقررات کنوانسیون حقوق دریاها باشد. این سند موافقان و مخالفان زیادی داشت. کشورهای ترکیه و آمریکا مخالفان اصلی این پیشنهاد بودند. دلیل اصلی آن هم عدم عضویت این کشورها در کنوانسیون یاد شده بود. بسیار از کشورها نظیر روسیه، انگلیس، سوئد و یونان با توجه به منافع ملی‌شان با این پیشنهاد موافقت نمودند. در نتیجه ۲۳ کشور موافق با پیشنهاد و ۱۳ کشور مخالف بودند. در روز چهارشنبه و براساس قواعد حاکم بر کنفرانس هر یک از نمایندگان کشورهای بلژیک و آمریکا له و علیه پیشنهاد مطروحه صحبت کردند و در نهایت آمریکا درخواست به رأی گذاشتن پیشنهاد را نمود که پس از رأی‌گیری ۲۰ کشور له و ۲۰ کشور علیه پیشنهاد آمده در سند یادشده رأی دادند و بدین ترتیب به دلیل عدم کسب حد نصاب لازم، پیشنهاد مشترک کشورهای بلژیک، دانمارک و کره جنوبی رد گردید و ماده چهاردهم به همان نحوی که در متن پیش‌نویس کنوانسیون تنظیم شده بود، باقی ماند. جمهوری اسلامی ایران نیز نظر موافق خود را مبنی بر ابقای متن اولیه اعلام داشت. دلیل این حمایت این بود که اولاً جمهوری اسلامی ایران عضو کنوانسیون حقوق دریاها نیست و ثانیاً متن مورد نظر همان‌طوری که نماینده کشور یونان اشارت داشت، با ماده ۳۳ منشور سازمان ملل

دولت مردان و سیاست‌مداران را به خود جلب کند و مانع از پذیرش کنوانسیون توسط آن‌ها شود. به عقیده نماینده جمهوری اسلامی ایران الزام دولت طرف کنوانسیون به اعلام دلایل عدم انجام اقدامات آن هم بعد از یک سال بی‌استفاده است و وجود پاراگراف ششم ماده دوازدهم برای موضوع بحث ما کفایت می‌کند. این پاراگراف می‌گوید "هر عضو کنوانسیون باید به سازمان، اطلاعات زیر را گزارش نماید و سازمان نیز آن گونه که مناسب به نظر می‌رسد، این اطلاعات را منتشر نماید:

اطلاعات مربوط به تخطی‌های صورت گرفته نسبت به کنوانسیون"

نماینده جمهوری اسلامی ایران اظهار داشت، اگرچه اکثر نمایندگان کشورهایی که ابراز نظر نمودند، با پیشنهاد بنگلادش مخالفت ورزیدند، اما این نگرانی وجود دارد که مبادا سرنوشت این کنوانسیون نیز به سرنوشت کنوانسیون HNS دچار شود؛ کنوانسیونی که پس از گذشت بیش از ۱۰ سال به دلیل مقررات سخت آن مورد استقبال کشورها قرار نگرفت و اکنون آیمو به فکر اصلاح



متحد مطابقت دارد.

د) ماده هفدهم در خصوص زمان به اجرا در آمدن کنوانسیون

این ماده در زمان تهیه متن پیش نویس کنوانسیون توسط کارگروه حفظ محیط زیست دریایی آیمو بحث های زیادی را سبب شد و کارگروه به دلیل عدم نیل به یک توافق، در نهایت تصمیم گرفت این موضوع مهم را به همایش حاضر واگذار نماید. بیشترین اسناد ارائه شده در خصوص مواد کنوانسیون نیز مربوط به همین ماده بود. برای این ماده هفت سند از سوی دبیرخانه آیمو، نروژ، بنگلادش، دانمارک، قبرس، ژاپن و سازمان غیردولتی Greenpeace & FOEI ارائه شد.

پس از طرح اسناد ارائه شده از سوی کشورها کارگروه به دلیل عدم حصول نتیجه، اقدام به تشکیل گروه کاری غیررسمی کرد. این کارگروه وظیفه داشت تا موضوع را بررسی و نتیجه کار خود را به کارگروه ارائه نماید. در این گزارش کارگروه در پاراگراف اول ماده ۱۷ سه شاخص را برای به اجرا در آمدن کنوانسیون پیشنهاد نمود، که عبارت بود از:

الف) حداقل ۱۵ یا ۲۵ کشور به عضویت کنوانسیون

در آمده باشند.

ب) حداقل ۳۵،۲۵ یا ۵۰ درصد تناژ ناخالص جهانی در اختیار دولت های عضو کنوانسیون یاد شده در بند بالا باشد.

ج) مجموع حجم باز یافت کشتی ها در خلال ۱۰ سال گذشته نباید کمتر از ۳ درصد مجموع تناژ ناخالص کشورهای عضو کنوانسیون باشد. از تاریخ تحقق شرایط سه گانه بالا، کنوانسیون پس از گذشت ۱۲، ۲۴ یا ۳۶ ماه به مرحله اجرا در خواهد آمد.

چنانکه ملاحظه می شود، برای بند الف، ۲ گزینه و برای بند ب، ۳ گزینه و قسمت آخر که در واقع در صدر ماده آمده است، ۳ گزینه پیشنهاد شد. رئیس کارگروه ابتدا پارگراف دوم راجع به میزان تناژ مورد نیاز را به رأی گذاشت که نتیجه آن عبارت بود از :

۵۰ درصد تناژ ناخالص جهانی ۲۴ کشور

۲۵ درصد تناژ جهانی ۱۲ کشور

۳۵ درصد تناژ جهانی ۱۰ کشور

بنابراین گزینه ۵۰ درصدی مورد پذیرش و تصویب کارگروه قرار گرفت. این گزینه مورد حمایت اکثر کشورهای عمده صاحب پرچم و نیز کشورهای نظیر هند، پاکستان، بنگلادش و چین که بیشترین

مراکز باز یافت را در اختیار دارند و نیز بعضی از کشورهای در حال توسعه از جمله جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت. گزینه های ۲۵ و ۳۵ درصد نیز عمدتاً توسط کشورهای پیشرفته به ویژه اروپایی حمایت شد. این کشورها تمام تلاششان بر این بود تا با سهل گرفتن شرایط به اجرا در آوردن کنوانسیون، هر چه سریع تر آن را به اجرا در آورند که این امر با مخالفت شدید کشورهای صاحب پرچم عمده به ویژه پاناما و باهاماس قرار گرفت.

پس از رأی گیری نسبت به تناژ ناخالص، نوبت به تعداد مورد نیاز کشورهای عضو، یعنی پارگراف دوم بند یکم رسید. پس از رأی گیری، ۳۴ کشور به شاخص ۱۵ کشور و ۱۸ کشور نیز به شاخص ۲۵ کشور رأی دادند که به این ترتیب شاخص ۱۵ کشور مورد تصویب قرار گرفت.

پس از رأی گیری و مشخص شدن نتیجه، کشورهای پیشرفته از جمله آلمان، نروژ و ژاپن از آن راضی نبودند و اظهار داشتند، با توجه به وضعیت موجود، این کنوانسیون را از همین الآن باید شکست خورده دانست چرا که شرایط آن به ویژه شاخص ۵۰ درصدی تناژ جهانی به سختی قابل تحصیل است و این شاخص با شاخص های معمول آمده در کنوانسیون های مختلف دریایی

نظیر سولاس، مارپل و مدیریت آب توازن تفاوت فاحش دارد. آلمان پیشنهاد رأی گیری مجدد را و این بار میان دو شاخص ۳۵ درصد و ۵۰ درصد نمود که مورد حمایت کشورهای نظیر ژاپن، ایتالیا و نروژ قرار گرفت. از سوی دیگر کشورهای پاناما، قبرس و باهاماس با آن مخالفت کردند. نماینده باهاماس نیز ابراز داشت، چنانچه کمیته بخواهد موضوع را مجدداً مورد بحث قرار دهد، مسئله عضویت و عدم عضو نیز باید مورد بحث و بررسی کمیته قرار گیرد. ۱۰ در این میان چین برای پایان بخشیدن موضوع پیشنهاد مصالحه را نمود. رئیس کارگروه در جمع‌بندی خود با توجه به نظر کشور چین پیشنهاد کرد، دوباره گروه کاری غیررسمی تشکیل شود و با پیشنهاد جدیدی با هدف ختم موضوع به کمیته گزارش نماید. رئیس کارگروه پس از قرائت پیشنهاد جدید آن را به رأی گذاشت و با توجه به اینکه هیچ کشوری با آن مخالفت نکرد، این پیشنهاد مورد تصویب کارگروه قرار گرفت. دلیل عدم مخالفت نیز این بود که کشورهای که بیشترین منافع و نگرانی را داشتند، در گروه کاری مورد نظر فعالانه حضور پیدا کردند و شاخص‌های مطرح‌ه در نهایت مورد مصالحه و توافق قرار دادند. براساس آنچه که به تصویب نهایی رسید، شاخص‌های در نظر گرفته شده برای به اجرا درآوردن کنوانسیون به شرح ذیل می‌باشد:

الف) حداقل ۱۵ کشور به عضویت کنوانسیون درآمده باشند.
ب) مجموع ناوگان دولت‌های عضو کمتر از ۴۰ درصد تناژ ناخالص جهانی نباشد.
ج) "شاخص آمده در بند جیم بالا، به همان نحو باقی ماند".
در خصوص تاریخ اجرای کنوانسیون پس از تحقق شرایط سه‌گانه فوق نیز کشورها با مهلت ۲۴ ماه موافقت کردند.

بخش پنجم) مشارکت هیئت جمهوری اسلامی ایران و سند شماره SR/Conf/J/10

ارائه شده از سوی هیئت در خلال همایش
اگرچه خلاف برنامه‌ریزی اولیه، جمهوری اسلامی ایران با هیئت کوچک متشکل از دو نفر به نام‌های علی‌اکبر مرزبان و شهاب دلیلی حضور یافت، با این وجود این امر مانع از حضور فعالانه در مباحث کنفرانس نشد.

الف) ارائه سند از سوی جمهوری اسلامی ایران

برای ارائه سند به اجلاس ارگان‌های آیمو نظیر کارگروه‌ها و شورا، ضرب‌الاجل‌هایی با توجه به ماهیت سندها تعیین شده است و اسناد خارج از

این مهلت مورد پذیرش قرار نخواهند گرفت. این مقررات در خصوص همایش‌های بین‌المللی جهت تصویب کنوانسیون‌ها قابل اجرا نیست و کشورها می‌توانند حتی در زمان برگزاری نیز اقدام به تهیه سند و ارائه آن به همایش کنند. در این صورت همایش مکلف به رسیدگی و تصمیم‌گیری است. به همین دلیل بعضی از کشورها از جمله آمریکا، لیبیا و سوئد سندهایی را تنظیم و به طور رسمی منتشر نمودند. هیئت جمهوری اسلامی ایران نیز سندی را تحت شماره SR/Conf/J/10 تهیه و به ثبت رساند. این سند ناظر به ماده دوم کنوانسیون با عنوان تعاریف است. به موجب این سند پیشنهاد شد، به جای استفاده از ترتیبات الفبایی برای چیدمان تعاریف اصطلاحات آمده در ماده دوم، از ترتیبات منطقی استفاده شود. با نگرش به متن پیش‌نویس تعاریف فاقد هرگونه تجانس و ارتباط منطقی بودند. به طور مثال در بند دوم ماده از "کارگروه" تعریف به عمل آمد و در بند هفتم از "سازمان" در حالی که کارگروه از ارگان‌های زیر مجموعه سازمان محسوب می‌شود. بعد از تعریف سازمان از "شرکت بازیافت" تعریف شد و بلافاصله پس از آن از "دبیرکل" سازمان. از "کنوانسیون" نیز در بند چهارم تعریف شد در حالی که به طور منطقی باید در بند اول آورده می‌شد. در سند ارائه شده به این نکته اشاره شد که اصولاً برای متن کنوانسیون‌ها باید ارتباط منطقی میان تعاریف حفظ شود و نباید از نظم الفبایی استفاده کرد چرا که اولاً از نظم الفبایی برای نام بردن کشورها، سازمان‌ها و یا اشخاص و یا مواردی که با یک فهرست طولانی از اصطلاحات مواجه هستیم، استفاده می‌شود در حالی که در اینجا وضع چنین نیست و ما تنها با یک ماده و ۱۲ اصطلاح روبرو هستیم. ثانیاً کنوانسیون وین راجع به حقوق معاهدات مصوب سال ۱۹۶۹ میلادی و نیز کنوانسیون حقوق دریاها مصوب سال ۱۹۸۲ میلادی که مادر کنوانسیون‌های دریایی قلمداد می‌شود، از شیوه منطقی برای تعاریف اصطلاحات استفاده کردند و بنابراین در اینجا نیز باید از همین روش استفاده شود. در سند مزبور تعاریف دوازده‌گانه در ماده ۱۲ در ۵ دسته تقسیم‌بندی شد و براساس این دسته‌بندی تعاریف و شماره‌های آن جایه‌جا شد.

پس از طرح سند جمهوری اسلامی ایران از سوی ریاست هیئت، ۱۹ کشور در خصوص آن اظهارنظر کردند. از میان این کشورها، نمایندگان ۱۲ کشور نیجریه، فدراسیون روسیه، چین، ایتالیا، یونان، اندونزی، آرژانتین، لیبیا، بنگلادش، آفریقای جنوبی، پاناما و کوک‌آیلند نظر ایران را مورد حمایت قرار داد

و ۶ کشور آلمان، جزایر مارشال، انگلیس، ژاپن، هلند و نروژ با آن مخالفت کردند. با توجه به اینکه بیش از دوسوم کشورها موافق با پیشنهاد بودند، بنابراین کارگروه، پیشنهاد ایران را مورد توجه و تصویب قرار داد. پیشنهاد جمهوری اسلامی ایران در سند شماره SR/Conf/CW/RD/4 مربوط به ثبت تصمیمات کارگروه در ذیل پارگراف شماره ۶ مربوط به ماده دو کنوانسیون به ثبت رسید و ماده دو کنوانسیون نیز کاملاً براساس پیشنهاد آمده در سند جمهوری اسلامی ایران مورد اصلاح قرار گرفت.

ب) بیانیه پایانی هیئت جمهوری اسلامی ایران

با پذیرش و تصویب کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها، آیمو با افتخار قادر شد بر دومین چالش مهم محیط‌زیست دریایی، بعد از اصلاح ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل فایق آید. ما اکنون بیشتر مطمئن هستیم که آیمو سومین چالش پیش‌رو را که عبارت است از گازه‌های گلخانه‌های ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی، در آینده نزدیک حل و فصل نماید.

پس از قرائت بیانیه و ختم جلسه نماینده کشور نروژ و رئیس کارگروه و نیز رئیس بخش حفظ محیط‌زیست دریایی آیمو و بخش همایش، از بیانات نماینده جمهوری اسلامی ایران و نکته‌سنجی هیئت ایرانی قدردانی نمودند.

امضای سند گزارش نهایی همایش و ختم جلسه

در روز جمعه، کنفرانس کلیه موارد بالا از جمله گزارش نهایی معروف به "FINAL ACT" را به تصویب رساند. این سند به امضای رؤسای هیئت‌های نمایندگی ۵۹ کشور رسید. نمایندگان ۴ کشور نیز از امضای آن به دلایلی که اعلام نشد، خودداری کردند. گفتنی است، امضای این سند به معنای عضویت در کنوانسیون نیست و صرفاً تأیید آن چیزی است که در همایش اتفاق افتاد. بدیهی است، عضویت در کنوانسیون‌ها تابع تشریفات خاص هر کشور از جمله تصویب مجالس و یا شوراهای قانون‌گذاری می‌باشد. ■

پانویس

۱. اشاره به این موضوع دارد که بعضی از کشورها به ویژه کشورهای عمده صاحب پرچم پاناما و باهاماس با ابراز نگرانی نسبت به فقدان ظرفیت کافی برای بازیافت کشتی‌ها، خواستار آن شده بودند تا کشورهای عضو کنوانسیون بتوانند کشتی‌های خود را در کشورهای که عضو کنوانسیون نیستند اما از استانداردهای لازم برای بازیافت برخوردار هستند، بازیافت کنند. این پیشنهاد در کمیته حفظ محیط‌زیست دریایی آیمو نیز مورد بحث قرار گرفت که با مخالفت عمده کشورهای پیشرفته اروپایی مواجه شد و مورد پذیرش قرار نگرفت.

مراقبت از سلامت

مختصری از رده‌بندی صنعت حمل‌ونقل دریایی در ایران

ایرج روزخوش
حسین عباس نژاد

با توجه به گسترده‌گی بنادر و آبراه‌های بین‌المللی، از نکات مهم در دستیابی به دریانوردی ایمن و حمل‌ونقل دریایی کم‌هزینه و سریع، الزام بر اجرای مقررات و استانداردهای فنی و ایمنی است و اطمینان بیش از پیش به این صنعت به عنوان اولین شیوه در حمل‌ونقل تجاری کالا همگان را با دشواری‌ها و حساسیت‌های بیشتری مواجه می‌سازد.

در این راستا نقش مراجع ملی دریایی هر کشور به عنوان مجری استانداردها و مقررات بین‌المللی کشتیرانی و همچنین ضمانت‌کننده و مسئول ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط‌زیست دریایی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است.

به طور کلی براساس مقررات بین‌المللی، کشتی‌هایی می‌توانند دریانوردی کنند که در یکی از کشورها ثبت شده و مجوز اهتزاز پرچم و تابعیت آن کشور را اخذ نمایند. به موجب این ثبت و اهتزاز پرچم کشور بادشده، مسؤلیت ایمنی و امنیت کشتی و حفظ محیط‌زیست دریایی آن (به عنوان کشور حاکم بر شناور) به کشور صاحب پرچم تعلق دارد. به منظور نظارت و کنترل بر اجرای مقررات بر روی ناوگان تحت 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 انجام عملیات با استانداردهای فنی و ایمنی ملی و بین‌المللی که دولت صاحب پرچم به آنها متعهد است، از مهم‌ترین ابزار در دست دولت‌های صاحب پرچم می‌باشد.



رده‌بندی کشتی به سلسله اقداماتی گفته می‌شود که به منظور استانداردسازی شناور براساس کیفیت فنی و مشخصات مؤثر در ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی و همچنین محدوده و کاربری کشتی لازم است. رده‌بندی کشتی با هدف تشخیص درجه ایمنی و قابلیت استفاده مطمئن از آن انجام می‌گیرد. به عبارت دیگر رده‌بندی حاصل مجموعه اقدامات فنی است که امروزه آن را تضمین ایمنی و قابلیت فنی می‌گویند. مؤسسات رده‌بندی به همراه کشور صاحب پرچم، یکی از مؤلفه‌های موجود در شبکه ایمنی دریایی می‌باشند. از دیگر مؤلفه‌های چرخه ایمنی می‌توان به مالک، مدیریت راهبری و سازنده نیز اشاره نمود.

مؤسسات مستقل و بی‌طرف که در زمینه طراحی، ساخت، مالکیت، راهبری، مدیریت، نگهداری و تعمیرات کشتی، بیمه و اجاره فاقد منافع تجاری بوده و استانداردهای فنی برای طراحی، ساخت و بازرسی تأسیسات و امکانات مرتبط دریایی از جمله کشتی‌ها و سازه‌های ساحلی و فراساحلی را تدوین و مورد استفاده قرار می‌دهند، از مراکز تحقیقاتی مناسبی برخوردارند که این‌گونه مراکز زمینه تدوین استانداردهای پیشرفته فنی و به‌روزرسانی آنها را همگام با توسعه و پیشرفت‌های مطلوب فراهم می‌آورند. سازمان‌هایی هستند که علاوه بر انجام بازرسی‌های کلاس، اقدام به انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی، مطابق با مقررات و استانداردهای بین‌المللی

و ملی کشورهای صاحب پرچم و به نیابت از آنها نیز می‌نمایند. امروزه مؤسسات رده‌بندی با کسب تجربه لازم و با برخورداری از امکانات و شبکه گسترده کاری به انجام کارهای فنی و استانداردهای صنایع مختلف و نیز عملیات ارزیابی سیستم‌های مدیریت کیفیت اقدام می‌کنند. لزوم عدم تأخیر در عملیات دریانوردی کشتی‌ها و همچنین دقت در انجام بازرسی‌ها و ممیزی‌های یادشده، مؤسسات رده‌بندی که مطابق با کنوانسیون بین‌المللی، ایمنی جان اشخاص در دریا را به عهده دارند، دارای صلاحیت لازم، دفاتر گسترده و بازرسان و ممیزان مجرب در سطح بین‌المللی هستند و مطابق با مفاد کنوانسیون‌های





تطابق داده شده بود، به تصویب هیئت عامل سازمان بنادر دریانوردی رسید.

۸- در مرداد و شهریور ماه ۱۳۸۲ موافقتنامه یادشده بین سازمان بنادر دریانوردی و مؤسسات رده‌بندی LR، DNV، BV و GL امضاء شد.

در حال حاضر علاوه بر دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی، ۴ مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی مشابه نیز در ایران فعالیت دارند که عبارتند از: Lloyd's انگلستان، DNV نروژ، BV فرانسه و GL آلمان.

سابقه شرکت‌های ایرانی در رده‌بندی کشتی‌ها

۱. شرکت "ایران بازدید" به عنوان نماینده برخی شرکت‌های بازرسی‌کننده بین‌المللی در ایران، اقدام به بازرسی‌های مختلف از کشتی‌ها نمود.
۲. در سال ۱۳۵۹ گروه "کارشناسان ایران" به عنوان نماینده و بازرس غیرانحصاری GL، BV، NKK و RINA در جمهوری اسلامی ایران، تأسیس گردید.
۳. پس از تأسیس گروه "کارشناسان ایران"، شرکت "ایران سفینه" از شرکت "ایران بازدید" جدا و ثبت گردید. این شرکت دارای نمایندگان غیرانحصاری ABS در ایران نیز بوده است.

۴. از سال ۱۳۶۵ تاکنون با افزایش فعالیت مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی در ایران که ناشی از ارتقاء ظرفیت و نوسازی ناوگان تحت پرچم و همچنین فعالیت بیش از پیش ساخت و تعمیر کشتی در ایران است و نیز توسعه بنادر کشور که موجب تردد بیش از پیش شناورها به آب‌های ملی شده، مؤسسات رده‌بندی LR، BV، GL، DNV و با توسعه دفاتر خود در مرکز و بنادر تابعه از بازرسان عمدتاً ایرانی، به صورت انحصاری استفاده می‌کنند. در تحقق این امر افزایش درخواست شرکت‌های تجاری برای دریافت گواهینامه مدیریت کیفیت و یا گواهینامه استاندارد بین‌المللی محصولات صنعتی نیز تأثیر زیادی داشته است.

۵. در سال ۱۳۷۳ دو شرکت "ایران سفینه" و گروه "کارشناسان ایران" توسط سازمان بنادر دریانوردی تأیید شده و با تنظیم قرارداد میان هر دو، تحت نیابت سازمان شروع به فعالیت نمودند. در این قرارداد موضوع رشد کیفی با همکاری و هماهنگی سازمان بنادر گنجانده شده است. در سال ۱۳۷۵ این دو مؤسسه به عنوان مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید، جهت انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی و صدور گواهینامه‌های مربوطه تا ظرفیت ناخالص ۵۰۰ GT به سازمان بین‌المللی دریانوردی معرفی گردیدند. لازم به ذکر است در آن زمان، ضمن برقراری ارتباط با برخی مؤسسات رده‌بندی

بین‌المللی که این مجوز را به کشورهای صاحب پرچم اعطاء نموده، به نیابت از دول صاحب پرچم و تحت نظارت کامل آنها بازرسی‌ها و ممیزی‌های آثاری را انجام می‌دهند.

تخصص و تجربه بازرسان و ممیزان، استانداردهای فنی و ایمنی و روش‌های اجرایی مؤسسات رده‌بندی مطابق با الزامات ملی و بین‌المللی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد که قبل از اعطاء مجوز توسط سازمان‌های مرجع باید تأیید گردند.

در حال حاضر بیش از صد مؤسسه رده‌بندی در جهان و در کشورهای مختلف برای انجام این مهم، مجاز شمرده شده‌اند، ولی مهم‌ترین، جامع‌ترین و بزرگ‌ترین مؤسسات بین‌المللی ۱۱ مؤسسه هستند که همگی دارای تشکیلات منظم و کامل بوده و تحت نظارت یک انجمن بین‌المللی به نام IACS قرار دارند که ضمن انجام نظارت بر فعالیت آنها، اقدامات لازم به منظور هماهنگ سازی و ارتقاء کیفی مؤسسات رده‌بندی را نیز به عمل می‌آورد، همچنین باید گفت که انجمن یادشده یکی از مشاوران فنی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) نیز می‌باشد.

سیر فعالیت مؤسسات رده‌بندی در ایران

۱- لویدر انگلستان اولین مؤسسه دارای بازرس انحصاری در ایران بود که دفتر مرکزی آن در بندر خرمشهر دایر گردید.

۲- به منظور انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی و صدور گواهینامه‌های مربوطه به ناوگان تحت پرچم طی یک نامه رسمی از طرف سازمان بنادر دریانوردی در تاریخ ۱۳۴۳/۳/۲۸ به مؤسسات رده‌بندی GL آلمان، LR انگلستان، NKK ژاپن و ABS آمریکا اعطاء نیابت گردید.

۳- همچنین نامه‌ای مشابه خطاب به مؤسسه رده‌بندی RINA ایتالیا در تاریخ ۱۳۴۵/۶/۲۶ صادر شد.

۴- در تاریخ ۱۳۵۲/۱۰/۱۶ نیز نامه‌ای مشابه خطاب به مؤسسه رده‌بندی DNV نروژ صادر شد.

۵- پس از پیروزی انقلاب اسلامی و آغاز تحریم اقتصادی آمریکا، مجوز مؤسسه رده‌بندی ABS لغو شد.

۶- از سال ۱۳۷۴ بررسی‌های لازم به منظور تنظیم موافقتنامه اعطاء نیابت به مؤسسات رده‌بندی براساس مفاد قطعنامه شماره ۷۳۹ مصوب اجلاس ۱۸ مجمع عمومی IMO با همکاری کلیه کارشناسان فنی و حقوقی آغاز شد.

۷- در تاریخ ۱۳۸۲/۲/۷ متن موافقتنامه‌ای که براساس قطعنامه یادشده و فرمت استاندارد IACS تنظیم و با مقررات ملی ایران با انجام اصلاحاتی

بین‌المللی دو شرکت یادشده از پشتیبانی‌های فنی و علمی آنان نیز برخوردار بودند.

جمهوری اسلامی ایران با داشتن بیش از ۷۰۰۰ شناور در ابعاد مختلف فلزی، فایبرگلاس و چوبی تحت پرچم خود که عمدتاً در آب‌های منطقه خلیج فارس و دریای عمان و همچنین دریای خزر تردد می‌نمایند (علاوه بر ناوگان اقیانوس پیما)، به منظور اجرای مقررات بین‌المللی که به آنها ملحق گردیده و رعایت الزامات فنی و ایمنی ملی و نیز ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی آب دریا، حاصل از کشتی‌ها و به منظور استفاده از تجربیات مؤسسات رده‌بندی IGS و ایران سفینه، در راستای بهبود کیفی رده‌بندی شناورها و ورود به بازار جهانی مؤسسات رده‌بندی، شرایط لازم برای تأسیس دو مؤسسه ایرانی «آسیا» و «ایرانیان» را به وجود آورد که با الگوگیری از مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی صاحب صنعت و در راستای توسعه صنعت دریانوردی اقدامات گسترده‌ای را به انجام رسانده‌اند. در حال حاضر این مؤسسات دارای شبکه داخلی گسترده‌ای می‌باشند، ولی در ابعاد بین‌المللی نیاز به توسعه دارند و این امر جز با همکاری مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی صاحب دانش و مجرب، امکان‌پذیر نمی‌باشد.



و مراکز آموزشی دریانوردی با همکاری این مؤسسات، امکان اشتغال به کار و ورود به مراکز تحقیقاتی معتبر را بیابند. تحقق موارد یادشده، انقلابی در صنعت دریانوردی کشور و همچنین ورود به بازارهای منطقه و جهان خواهد بود. مؤسسه رده‌بندی ایرانیان بیش از یک سال بعد از مؤسسه رده‌بندی آسیا تشکیل، و موفق به دریافت مجوزهای لازم توسط سازمان بنادر و دریانوردی گردید.

از نظر سازمان یادشده هیچ‌گونه تفاوتی میان این دو مؤسسه از نظر موارد نظارتی و توسعه وجود ندارد و در نظر دارد طرح اجرا شده برای مؤسسه رده‌بندی آسیا را پس از تطبیق با شرایط ساختاری مؤسسه رده‌بندی ایرانیان عیناً در مؤسسه یادشده پیاده کند.

در این خصوص هماهنگی‌هایی نیز با دو مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی معتبر به عمل آمده که بالاخص مؤسسه رده‌بندی KRS کره در حال بررسی پیشنهاد می‌باشد و امید است طرح یادشده در مؤسسه رده‌بندی ایرانیان نیز پیاده گردد.

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع قانونی کشور صاحب پرچم، ضمن انتخاب و اعطاء نیابت به مؤسسات رده‌بندی مطابق با قوانین ملی و بین‌المللی و با عنایت به مسئولیت سازمان در قبال ناوگان ملی و صدور گواهینامه‌های قانونی، نظارت فراگیر و مستمری بر فعالیت مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید دارد، لازم به ذکر است چارچوب اصلی این نظارت، مقرره یک از بخش ۱۱-۱ کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS)، قطعنامه شماره ۷۳۹ مصوب اجلاس هجدهم مجمع عمومی IMO و موافقتنامه‌های فی‌مابین می‌باشد.

به طور کلی بر فعالیت مؤسسات رده‌بندی در ایران به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم نظارت می‌شود.

از اهم موضوع‌ها و روش‌های نظارتی می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱- کنترل کلیه گواهینامه‌های صادره توسط مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید برای ناوگان تحت پرچم و بررسی گزارش بازرسی‌های انجام شده توسط بازرسان مؤسسه.

۲- دریافت گزارش‌های کنترل و بازرسی ایمنی کشتی‌ها در بنادر ایرانی و خارجی به منظور بررسی نواقص کشتی‌های تحت پرچم و انجام تجزیه و تحلیل موارد نقص و ریشه‌یابی علل بروز نقص در راستای بهبود کیفیت ناوگان، نظارت بر مؤسسه رده‌بندی و همچنین تعامل با مؤسسات رده‌بندی به منظور رفع نواقص و پیشگیری از بروز موارد مشابه.

مؤسسات رده‌بندی ایرانی به عرصه جهانی است که با تقویت استانداردها، سیستم‌های مدیریتی و همچنین نیروهای بازرسی و ممیزی خود سطح ایمنی دریانوردی را به میزان قابل توجهی افزایش یافته و ناوگان تحت پرچم از استانداردهای فنی بالایی برخوردار می‌شوند.

از دیگر دستاوردهای مهم طرح می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

۱- امکان استفاده مالکان از سیستم کلاس مضاعف و سهولت تردد در آب‌های بین‌المللی.

۲- رفع محدودیت‌های ظرفیت دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی.

۳- ارتقاء سطح کیفی خدمات‌رسانی مؤسسات رده‌بندی ایرانی.

با عنایت به شبکه گسترده تحقیقاتی این مؤسسات و نقش تعیین‌کننده آنها در صنعت دریانوردی و اتصال به منابع علمی بین‌المللی، ارتقاء سطح عملکرد و فعالیت‌های علمی مؤسسات ایرانی، موجب رشد و تحول در صنعت دریانوردی کشور به ویژه صنعت طراحی و ساخت کشتی و تجهیزات می‌گردد.

ادامه این روند همچنین موجب می‌شود فارغ‌التحصیلان دریایی دانشگاه‌های معتبر ایرانی

با انعقاد موافقتنامه‌های همکاری دریایی دولت جمهوری اسلامی ایران با روسیه و پیشنهاد طرف روسی مبنی بر صدور مجوز نیابت پیش‌گفته به مؤسسه رده‌بندی روسیه که یکی از مؤسسات رده‌بندی معتبر بین‌المللی محسوب می‌شود، سازمان بنادر و دریانوردی در راستای توسعه دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی، پیشنهاد همکاری‌های مشترک مؤسسات روسی و آسیا را مطرح نمود که با ارائه طرح جامع و موافقت اولیه طرف خارجی این مهم به مراحل نهایی نزدیک می‌شود.

به این منظور دو موافقتنامه همکاری با مؤسسه روسی به امضا رسیده است که عبارتند از:

- موافقتنامه همکاری سه‌جانبه مؤسسات رده‌بندی روسیه و آسیا و سازمان بنادر و دریانوردی به منظور اجرای توافقات پیش‌گفته و برنامه زمان‌بندی ادغام دو مؤسسه یادشده و اعطاء نیابت به مؤسسه رده‌بندی روسیه با نظارت کامل سازمان بنادر و دریانوردی.

- موافقتنامه اعطاء نیابت به مؤسسه رده‌بندی روسیه جهت انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی و صدور گواهینامه‌های مربوطه برای ناوگان تحت پرچم مطابق با قوانین ملی و بین‌المللی. یکی از مهم‌ترین دستاوردهای طرح یادشده، ورود

۳- دریافت کلیه انتشارات فنی و علمی و همچنین مراقبت از روند تحقیقات فنی در مؤسسات مورد تأیید و کنترل میزان رشد کیفی آنها منطبق با قطعنامه ۷۳۹ مجمع عمومی IMO.

۴- برگزاری جلسات کارشناسی در حوزه‌های مختلف و حتی در برخی موضوعات خاص به منظور ارتقاء کیفی مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید و افزایش سطح ایمنی ناوگان تحت پرچم.

۵- انجام ممیزی‌های ادواری از مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی و ایرانی و پیگیری توافقاتی به عمل آمده در دوره ممیزی و رفع موانع و مشکلات.

لازم به ذکر است حدود ۳ سال از اجرای بند ۵ یادشده در کشورمان می‌گذرد که مورد استقبال مؤسسات قرار گرفته و موجب شده ارتباط منطقی و مفید مرجع پرچم و صادرکننده گواهینامه‌ها در حد مطلوب حفظ گردد. ایران جزو معدود کشورهایی است که از این روش استفاده می‌کند، در این رابطه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) نیز به دلیل اهمیت ویژه موضوع، از سال جاری طرحی را برای اجرای الزامی و بین‌المللی ممیزی‌های یادشده در دست بررسی دارد.

سیر تکامل استانداردهای بین‌المللی دریانوردی در دنیا

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) از دیرباز با همکاری ۶۸ کشور عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران اقدامات گسترده‌ای را در ارائه مقررات و استانداردهای بین‌المللی با هدف ایمنی و امنیت دریانوردی و همچنین حفظ محیط‌زیست دریایی انجام داده است.

در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد حمل‌ونقل کالا در سطح بین‌المللی از طریق دریا که سریع‌ترین، ایمن‌ترین و کم‌هزینه‌ترین وسیله حمل‌ونقل کالا به اقصی نقاط جهان می‌باشد، صورت می‌گیرد. در راستای توسعه تجارت جهانی، صنعت دریانوردی متشکل از موارد مهم ذیل نیز رشد و توسعه چشمگیری یافته است.

- صنعت طراحی و ساخت کشتی و سازه‌های فراساحلی.

- صنعت ساخت تجهیزات ایمنی، ناوبری، کمک ناوبری و کلیه الحاقات صنعت دریانوردی.

- آموزش نیروی انسانی شاغل در صنعت.

- صنعت حمل‌ونقل دریایی شامل کشتیرانی‌ها.

توسعه حمل‌ونقل دریایی بر حساسیت‌ها و اهمیت آن افزوده است که این امر لزوم انجام اقدامات گسترده به منظور تأمین ایمنی و امنیت دریانوردی و همچنین جلوگیری از آلودگی آب دریا حاصل از کشتی‌ها را بیش از پیش آشکار می‌سازد. ■

پنجمین همایش حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای آسیا-اروپا در قزاقستان برگزار شد؛

از تصویر پنهان تا واقعیت آشکار

پنجمین همایش حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای آسیا-اروپا با همکاری وزارت حمل‌ونقل و ارتباطات قزاقستان و سازمان ایرو ۲۱ و ۲۲ خرداد در شهر آلماتی قزاقستان برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در این اجلاس که نمایندگان ۵۰ کشور از جهان و بیش از ۱۰ سازمان بین‌المللی مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای حضور داشتند، سعید عبدالهی مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی و سرپرست هیئت ایرانی طی سخنانی ضمن ارائه گزارش از توان و فعالیت‌های انجام شده در ایران در جهت تسریع و تسهیل ترانزیت کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد، که موقعیت جمهوری اسلامی ایران در منطقه دقیقاً به مثابه پل ارتباطی میان قاره اروپا و قاره آسیا و مناسب‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر موجود بین این دو قاره است و دلیل آن نیز، عبور کریدورهای منطقه شامل جاده ابریشم، شمال و جنوب-شرق و غرب-شبه جزیره‌های آسیایی-تراسیکا و شاخه جنوبی کریدور سه‌گانه آلتید از جمهوری اسلامی ایران است. براساس این گزارش در این اجلاس خبر عضویت رسمی جمهوری اسلامی ایران در کریدور تراسیکا نیز به اطلاع حاضرین رسید. با توجه به پیگیری‌های چند سال گذشته خوشبختانه عضویت جمهوری اسلامی ایران در تراسیکا طی اجلاسی که هم‌اکنون در قرقیزستان در حال برگزاری است، اعلام خواهد شد.

این گزارش حاکی است در این اجلاس عبدالهی نماینده ایران در همایش یاد شده، پیشنهادهای جمهوری اسلامی ایران شامل هماهنگی سیاست‌های حمل‌ونقلی و ارتقای همکاری‌های بین‌المللی بخش دولتی و غیردولتی، گسترش تبادل اطلاعات و انتقال تجربیات در ارتباط با حمل‌ونقل، روان‌سازی، ساده‌سازی و کاهش هزینه‌ها و زمان ترانزیت و حذف روایید جهت رانندگان را ارائه کرد. براساس این گزارش، در پایان اجلاس، قطعنامه اجلاس با محوریت بازگشایی جاده ابریشم از تصویر پنهان تا واقعیت به امضای نمایندگان کشورهای حاضر رسید که ایجاد امکانات حمل‌ونقل جاده‌ای در ارائه خدمات درب به درب، سرعت در انتقال کالا، اتصال بازارهای داخلی به بازارهای جهانی، ارتباط بیشتر سطح تجاری در منطقه، یکپارچه‌سازی اقتصاد ملی از طریق همکاری‌های اقتصادی بین‌قاره‌ای، عضویت در کنوانسیون‌های بین‌المللی، اجرای کامل مقررات و ساده‌سازی آنها، ایجاد امنیت، کاهش زمان سفر، رفع هرگونه تبعیض میان گونه‌های حمل‌ونقل، ملیت ثبتي کامیون، اهمیت دادن به لجستیک، ایجاد ایمنی و کاهش ترافیک و توجه به زیرساخت‌ها و... جزء موارد مورد تأکید در این قطعنامه بود.

شایان ذکر است در حاشیه این اجلاس عبدالهی نماینده جمهوری اسلامی ایران در نشست‌های جداگانه‌ای با رئیس و دبیر IRU، نمایندگان تاجیکستان، پاکستان، افغانستان، گرجستان و ترکیه موارد فی‌مابین در خصوص حمل‌ونقل در منطقه را مورد بحث و بررسی قرار داد. اضافه بر آن که جلسه رسمی نیز در حاشیه اجلاس با وزیر و معاون وزارت حمل‌ونقل و ارتباطات کشور قزاقستان برگزار و موضوع امضاء موافقتنامه حمل‌ونقل بین‌المللی میان دو کشور مورد بحث و بررسی قرار گرفت و طرف قزاقی جهت نهایی شدن، موافقتنامه برگزاری اجلاس آتی در شهر آستانه قزاقستان را ارائه کرد و مقرر شد ظرف یک ماه آینده این اقدام عملی شود.

گفتنی است قبل از شروع اجلاس، هیئت ایرانی که متشکل از نمایندگان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران و همچنین نمایندگان تشکل‌ها و انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به همراه تعدادی از مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به سرپرستی مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی طی جلسه‌ای با مهمان پرست سفیر جمهوری اسلامی ایران در قزاقستان در محل سفارت، نظرات و موارد قابل پیگیری در اجلاس را، مرور کردند.

بررسی ابعاد بحران اقتصادی بر صنعت حمل و نقل دریایی

رکود بازار، سکون دریا

آریا روستاپور دیلمانی



همان‌گونه که در جدول مقابل مشاهده می‌شود بیشتر کشورهای جهان در سال ۲۰۰۹ میلادی با رشد منفی اقتصادی بیش از آنچه که در سال ۲۰۰۸ میلادی تجربه کرده‌اند، مواجه خواهند شد و در این بین توجه به نرخ رشد اقتصادی کشور چین بیش از پیش نظر صاحب نظران اقتصادی

سال ۲۰۰۸ میلادی چنین بحران اقتصادی، که کارشناسان حتی ابعاد آن را بسیار گسترده‌تر از ابعاد بحران سال‌های جنگ جهانی دوم ارزیابی می‌کنند، در تمامی کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه، گسترش یابد و هر روزه از امید بازگشت کوتاه مدت به دوران رونق کاسته شود.

پس از دو سال رونق مداوم و بی‌سابقه در نرخ کرایه‌های حمل و نقل دریایی که بیشتر متأثر از رشد اقتصادی کشورهای توسعه یافته و در صدر آن غول‌های اقتصادی نظیر چین، هند و برزیل بود هیچ‌یک از کارشناسان اقتصادی و فعالان صنعت دریایی پیش‌بینی نمی‌کردند که از اوایل نیمه دوم

Table 1.1. Overview of the World Economic Outlook Projections
(Percent change, unless otherwise noted)

	Year over Year								
	Projections				Difference from July 2008 WEO Projections		Q4 over Q4		
	2006	2007	2008	2009	2008	2009	Estimates	Projections	
World output¹	5.1	5.8	3.9	3.8	-0.2	-0.9	4.8	2.8	3.2
Advanced economies	3.0	2.6	1.5	0.5	-0.2	-0.9	2.6	0.7	1.0
United States	2.8	2.0	1.6	0.1	0.3	-0.7	2.3	0.8	0.4
Euro area	2.8	2.6	1.3	0.2	-0.4	-1.0	2.1	0.4	0.6
Germany	3.0	2.5	1.8	—	-0.2	-1.0	1.7	0.7	0.6
France	2.2	2.2	0.8	0.2	-0.8	-1.2	2.2	-0.1	0.8
Italy	1.8	1.5	-0.1	-0.2	-0.6	-0.7	0.1	-0.1	0.2
Spain	3.9	3.7	1.4	-0.2	-0.4	-1.4	3.2	0.1	0.1
Japan	2.4	2.1	0.7	0.5	-0.8	-1.0	1.4	0.2	0.9
United Kingdom	2.8	3.0	1.0	-0.1	-0.8	-1.8	2.9	-0.3	0.7
Canada	3.1	2.7	0.7	1.2	-0.3	-0.7	2.8	0.3	1.7
Other advanced economies	4.5	4.7	3.1	2.5	-0.2	-0.8	5.0	2.0	3.7
Newly industrialized Asian economies	5.6	5.6	4.0	3.2	-0.2	-1.1	6.1	2.6	5.4
Emerging and developing economies ²	7.9	8.0	6.9	6.1	—	-0.6	8.5	6.1	6.5
Africa	6.1	6.3	5.9	6.0	-0.5	-0.4	...	...	...
Sub-Saharan	6.6	6.9	6.1	6.3	-0.5	-0.5	...	...	...
Central and eastern Europe	6.7	5.7	4.5	3.4	-0.1	-1.1	...	...	...
Commonwealth of Independent States	8.2	8.6	7.2	5.7	-0.6	-1.5	...	...	...
Russia	7.4	8.1	7.0	5.5	-0.7	-1.8	9.5	5.9	5.8
Excluding Russia	10.2	9.8	7.6	6.2	-0.2	-0.8	...	...	...
Developing Asia	9.9	10.0	8.4	7.7	—	-0.7	...	...	...
China	11.6	11.9	9.7	9.3	—	-0.5	11.3	9.2	9.4
India	9.8	9.3	7.9	6.9	-0.1	-1.1	8.9	7.2	6.9
ASEAN-5	5.7	6.3	5.5	4.9	-0.1	-1.0	6.6	4.7	5.7
Middle East	5.7	5.9	6.4	5.0	0.2	-0.1	...	...	...
Western Hemisphere	5.5	5.6	4.6	3.2	0.1	-0.4	...	...	...
Brazil	3.8	5.4	5.2	3.5	0.3	-0.5	6.2	3.9	3.7
Mexico	4.9	3.2	2.1	1.8	-0.3	-0.6	4.2	0.9	2.4
Memorandum									
European Union	3.3	3.1	1.7	0.6	-0.4	-1.1	...	...	...
World growth based on market exchange rates	3.9	3.7	2.7	1.9	-0.2	-0.8	...	...	...
World trade volume (goods and services)	9.3	7.2	4.9	4.1	-1.2	-1.9	...	...	...
Imports									
Advanced economies	7.5	4.5	1.9	1.1	-1.6	-2.3	...	...	...
Emerging and developing economies	14.7	14.2	11.7	10.5	-0.7	-1.1	...	...	...
Exports									
Advanced economies	8.4	5.9	4.3	2.5	-0.7	-1.8	...	...	...
Emerging and developing economies	11.0	9.5	6.3	7.4	-2.0	-1.7	...	...	...
Commodity prices (U.S. dollars)									
Oil	20.5	10.7	50.8	-6.3	-13.0	-13.6	...	...	...
Nonfuel (average based on world commodity export weights)	23.2	14.1	13.3	-6.2	-1.3	-1.0	...	...	...
Consumer prices									
Advanced economies	2.4	2.2	3.6	2.0	0.2	-0.3	3.0	3.3	1.7
Emerging and developing economies ²	5.4	6.4	9.4	7.8	0.3	0.4	6.7	7.9	6.2
London interbank offered rate (percent) ⁴									
On U.S. dollar deposits	5.3	5.3	3.2	3.1	0.4	-0.5	...	...	...
On euro deposits	3.1	4.3	4.8	4.2	-0.2	-1.1	...	...	...
On Japanese yen deposits	0.4	0.9	1.0	1.2	-0.1	-0.3	...	...	...

را به خود معطوف ساخته است، چرا که این کشور همواره از سال ۱۹۹۸ میلادی رشد اقتصادی بیش از ده درصد را تجربه کرده است (حتی پس از بروز رکود نسبی در اقتصاد جهانی پس از واقعه تروریستی یازدهم سپتامبر) و تنها در سال ۲۰۰۸ میلادی بود که رشد اقتصادی این کشور تک رقمی شد و در سال ۲۰۰۹ میلادی نیز براساس پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول با رشد اقتصادی ۹/۲ درصد مواجه خواهد شد که این موضوع خود گویای کاهش تجارت این کشور با سایر کشورهای جهان است، با توجه به حجم مبادلات اقتصادی این کشور، انتظار کاهش در نرخ کرایه‌های حمل‌ونقل دریایی را بیش از پیش محتمل‌تر خواهد ساخت و همچنین چنین ملاحظاتی در خصوص کشور هند نیز تا حد زیادی صادق است.

تأثیر بحران بر بازار حمل‌ونقل دریایی

بی‌شک صنعت حمل‌ونقل دریایی همانند همه واحدهای صنعتی دیگر نسبت به رکود اقتصادی حساس بوده است، همان‌گونه که نمونه‌ای از این تأثیرپذیری در اوایل دهه هشتاد میلادی مشاهده شد و بحران مالی اواخر دهه نود میلادی در آسیای شرقی نیز بر روی این صنعت تأثیرات نامطلوبی بر جای گذاشت.

مطالعات تجربی متعدد، ارتباط و همبستگی کاملاً مثبت و تنگاتنگ بین حمل‌ونقل دریایی، تجارت و رشد اقتصاد جهانی را به اثبات رسانده و صحت و درستی آن مورد توجه جهانی قرار گرفته است. آنچه که در این میان حائز اهمیت است، تأثیرپذیری دو سویه این دو از یکدیگر می‌باشد تا آنجا که براساس برخی مطالعات، افزایش ده درصدی هزینه‌های حمل‌ونقل، ظرفیت تجارت را به میزان ۲۰ درصد کاهش داده و همچنین زیرساخت‌های ضعیف بندری باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل تا چهل درصد می‌شود.

اقتصاد جهانی بدون شک مهم‌ترین عامل تأثیرگذار بر تقاضای کشتیرانی است. از آنجایی که اقتصاد جهانی، تولیدکننده بیشترین تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی می‌باشد، بررسی‌های آماری حاصل از مقایسه زمانی تغییرات نرخ‌های کرایه و چرخه تجاری در اقتصاد جهانی رابطه نزدیک و قابل انتظاری را بین تقاضا جهت حمل‌ونقل دریایی و اقتصاد جهانی نشان می‌دهد. قضاوت در مورد روند بازار حمل‌ونقل دریایی نیازمند درک صحیح از توسعه اقتصاد جهانی و مسایل مربوط به آن است. به طور کلی سه جنبه متفاوت اقتصاد جهانی منجر به بروز تغییراتی در تقاضای حمل‌ونقل دریایی می‌شود: چرخه‌های تجاری، کشش تجاری

و چرخه‌های توسعه تجاری. ناوگان تجاری حمل‌ونقل دریایی خواهد شد. بر اساس آمار منتشره از سوی آنکاتد تحت عنوان مروری بر صنعت دریایی در سال ۲۰۰۸ میلادی، ظرفیت کل ناوگان تجاری در کل دنیا بالغ بر ۱/۱ میلیارد تن بارخور یا DWT در اوایل سال ۲۰۰۸ و سفارش‌های ساخت منعقد طی سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ میلادی براساس ۵۰ درصد ظرفیت کل ناوگان موجود یعنی ۴۹۸ میلیون تن بارخور DWT بوده که بخش قابل توجهی از این ظرفیت جدید در اواخر سال ۲۰۰۹ میلادی به ظرفیت ناوگان تجاری اضافه خواهد شد. لازم به ذکر است ظرفیت ۱/۱ میلیارد DWT در چند دهه فعالیت این صنعت و افزایش ۵۰ درصدی ظرف دو سال، گویای رشد جهش‌وار در بخش عرضه این صنعت بوده است و احتمال بسیار دارد که موجب کاهش بیش از پیش کرایه‌ها در این صنعت شود.

در همین جهت ناوگان داخلی کشور نیز از این قاعده مستثنی نیست تا آنجا که براساس گزارش‌های منتشره از سوی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، این شرکت در دو سال گذشته

و چرخه‌های توسعه تجاری. ناوگان تجاری حمل‌ونقل دریایی خواهد شد. بر اساس آمار منتشره از سوی آنکاتد تحت عنوان مروری بر صنعت دریایی در سال ۲۰۰۸ میلادی، ظرفیت کل ناوگان تجاری در کل دنیا بالغ بر ۱/۱ میلیارد تن بارخور یا DWT در اوایل سال ۲۰۰۸ و سفارش‌های ساخت منعقد طی سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ میلادی براساس ۵۰ درصد ظرفیت کل ناوگان موجود یعنی ۴۹۸ میلیون تن بارخور DWT بوده که بخش قابل توجهی از این ظرفیت جدید در اواخر سال ۲۰۰۹ میلادی به ظرفیت ناوگان تجاری اضافه خواهد شد. لازم به ذکر است ظرفیت ۱/۱ میلیارد DWT در چند دهه فعالیت این صنعت و افزایش ۵۰ درصدی ظرف دو سال، گویای رشد جهش‌وار در بخش عرضه این صنعت بوده است و احتمال بسیار دارد که موجب کاهش بیش از پیش کرایه‌ها در این صنعت شود.

مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی صنعت حمل‌ونقل دریایی

ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی همان‌گونه که اشاره شد، به واسطه دو سال رونق بی‌سابقه در کرایه‌های مربوط به حمل انواع کالاهای تجاری در عرصه صنعت دریایی، فعالان این صنعت قراردادهای ساخت بی‌سابقه‌ای را در سال ۲۰۰۶ و ۲۰۰۷ میلادی با شیپ‌یاردهای سازنده شناور منعقد کردند که حجم کثیری از این شناورها از اواخر سال ۲۰۰۹ میلادی وارد

از سوی دولت‌های در حال توسعه تاکنون در اختیار بخش تولید قرار گرفته (بیش از ۱۹۰۰ میلیارد دلار و تعهد تزریق بیش از ۸۰۰ میلیارد یوروی دیگر در نشست اخیر بیست کشور صنعتی جهان) و نتوانسته است از روند ورشکستگی شرکت‌ها و کمپانی‌های مطرح جهان جلوگیری کند به طوری که طی چند ماه اخیر تنها در کشور چین که به عنوان موتور محرکه اقتصاد جهانی قلمداد می‌شد، بیش از شانزده هزار مرکز و کارخانه تولیدی متوقف و از چرخه فعالیت خارج شدند که خود حکایت از کاهش تقاضا در این صنعت دارد.

کمیبود نقدینگی و اختصاص اعتبارات از سوی مراکز مالی

با توجه به شرایط حاضر صنعت حمل‌ونقل دریایی و دورنمای نه چندان امیدوارکننده آن، بیشتر مراکز مالی و بانک‌ها از تأمین مالی اعتبارات درخواستی صاحبان شناور امتناع ورزیده و با شرایط اعطای وام و اعتبارات خود را بسیار دشوارتر از گذشته کرده‌اند که عمده دلیل آن ریسک‌پذیری بالای برگشت سرمایه و عدم ثبات در وضعیت بازار سفارش ساخت شناورها از سوی این مراکز اعلام شده است. همین امر باعث شده است بسیاری از خطوط کشتیرانی مجبور شوند سفارش ساخت شناورهای خود را لغو کنند که در همین ارتباط نیز سازندگان شناورها براساس قراردادهای فی‌مابین جریمه‌های قابل ملاحظه‌ای را در زمان لغو قرارداد ساخت از طرف مقابل دریافت می‌کنند.

متوقف کردن فعالیت شناورها

همان‌گونه که اشاره شد، در حمل‌ونقل بسیاری از کالاهای از جمله فله‌خشک هم‌اکنون میزان هزینه‌های شناور از میزان کرایه‌های دریافتی فراتر بوده و بر همین اساس صاحبان شناور و خطوط را مجبور به متوقف کردن (Lay Up) شناورها از چرخه فعالیت تجاری کرده است، در همین جهت خطوطی نظیر مرسک نسبت به متوقف کردن بیش از ۲۷ فروند شناور تجاری و کاهش ۳۵۰۰ نفر از کارکنان خود اقدام کرده است.

موارد مذکور تنها بخشی از چالش‌های فراروی صنعت حمل‌ونقل دریایی بوده و به گفته تمامی کارشناسان این صنعت، همواره همبستگی بسیار مثبت و تنگاتنگی بین نرخ تولید و پویایی حمل‌ونقل دریایی وجود داشته است که براساس بیشتر پیش‌بینی‌ها دامنه رکود اقتصادی حداقل تا اواخر سال ۲۰۱۰ میلادی حرکتی به سوی بهتر شدن را تجربه نخواهد کرد. ■



سال ۲۰۰۸ میلادی به رقم ۷۹۲ در اواخر سال ۲۰۰۸ میلادی رسید که این مسئله بیانگر کاهش بسیار زیاد آن است اما در بخش شناورهای کانتینری براساس شاخص HRCI از رقم ۱۴۰۰ در اکتبر سال ۲۰۰۷ میلادی به رقم ۷۳۱ در اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی رسید که بیانگر کاهش ۵۰ درصدی کرایه‌ها در این بخش است. آنچه که امید به بهبود کوتاه مدت در این صنعت را بیش از پیش کم‌رنگ‌تر می‌کند، ورود شناورهای جدید در دست ساخت است که از اواخر سال ۲۰۰۹ میلادی وارد ناوگان تجاری شده و علاوه بر این سیاست‌های تزریق پول و مشوق‌های مالی بی‌سابقه‌ای است که

اقدام به سفارش ساخت بیش از ۸۰ فروند شناور تجاری کرده است که هم‌اکنون یکی از چالش‌های اساسی آن تأمین اعتبارات ساخت این شناورها و چگونگی بکارگیری آنها در شرایط رکود کرایه‌های حمل‌ونقل است.

مقایسه شاخص کرایه حمل‌ونقل در زمان بحران

گرچه ابعاد و تبعات بحران اقتصادی در تمامی عرصه‌های حمل‌ونقل دریایی به یک شکل نبوده است به گونه‌ای که شاخص کرایه‌ها در حمل کالاهای فله‌خشک از شاخص ۱۱۹۸۰ در اوایل



حرکت اول، اعتمادسازی

چالش‌های رده‌بندی دریایی ایران، در گفت‌وگو با حسن‌رضا صفری



اشاره

«تشکیل مؤسسات رده‌بندی توسط جمعی از کارشناسان، فعالان و مدیران صنایع کشتی‌سازی و دریایی کشور، در ابتدا این ابهام را به وجود آورد که چگونه فعالان این بخش می‌توانند مؤسسه و نهادی را برای نظارت بر فعالیت خود تشکیل دهند، اما عملکرد مؤسسات رده‌بندی و تجربیات جهانی، نشان می‌دهد که مجموعه‌های فعال در یک بخش، می‌توانند در کار جمعی، نظارت مناسبی را بر حوزه فعالیت خویش داشته باشند»^۱. این جملات بخشی از سخنان دکتر علی طاهری، معاون وزیر راه و ترابری است که مؤسسات رده‌بندی را بخشی از سازمان اجرایی و خانواده بزرگ بندری و دریایی کشور می‌داند.

ایرانیان، یکی از دو مؤسسه رده‌بندی و بازرسی غیرانتفاعی است که در بخش دریایی کشور و به نیابت از سازمان بنادر و دریانوردی به صدور گواهینامه‌های ایمنی و بازرسی دریانوردی می‌پردازد. حسن‌رضا صفری، مدیرعامل این مؤسسه در نشست با خبرنگار بندرودریا، با صراحت کامل مسائل و مشکلات موجود در روند بازرسی و رده‌بندی شناورهای ساخت داخل را مورد اشاره قرار داده و چگونگی توسعه و رونق رده‌بندی ملی و حضور در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی را برمی‌شمرد. آنچه که در پی می‌خوانید، ماحصل این گفت‌وگو است.

● ارزیابی شما از کیفیت شناورهای ساخته شده داخلی (شناورهای کوچک و سبک و شناورهای بزرگ و اقیانوس پیما) چیست؟ از آنجایی که صنعت حمل و نقل دریایی ماهیتی بین‌المللی دارد، قوانین و استانداردهای حاکم نیز از سوی مراجع ملی دریانوردی کشورها به صورت یکسان بر این صنعت اعمال می‌شود. بنابراین کیفیت ساخت شناورهای داخلی با سایر کشورها نیز باید یکی باشد. اما آنچه که هم‌اکنون شاهد آن هستیم، وجود تفاوت‌هایی است که بر نحوه اعمال استانداردهای حاکم و یا ظرفیت‌های صنعت دریایی بازمی‌گردد. به عنوان مثال یکباره ساخت شناورهای چوبی کوچک از روش کاملاً سنتی به فایبرگلاس تغییر کرد، بدون آنکه زیرساخت‌های آن از جمله آموزش، طراحی مناسب، فراهم آوردن تمهیدات و نیازمندی‌های کارگاه ساخت و... به طور کامل در دست باشد. در خصوص ساخت شناورهای بزرگ و اقیانوس پیما نیز تلاش می‌شود روند ساخت به شکل استاندارد ادامه یابد، اما این موضوع به عنوان مانعی برای پیشبرد پروژه‌ها مطرح است.

● تعامل مؤسسه با نهادهای دولتی و بخش‌های خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی چگونه است؟

در بررسی تعامل مؤسسه رده‌بندی ایرانیان با نهادهای دولتی و بخش خصوصی، ابتدا باید به جایگاه آن در چرخه ایمنی دریانوردی و مدیریت پرداخت. به دلیل ساختار اصولی این مؤسسه و عضویت اعضای آن در جامعه دریایی کشور این تعامل و ارائه خدمات، از وضعیت بسیار مناسب و با کیفیتی برخوردار است. به ویژه نماد این تعامل را می‌توان در همکاری مؤسسه با سازمان بنادر و دریانوردی که به حق، طی سال‌های گذشته راهکارهایی را به منظور توسعه صنعت رده‌بندی اجرایی نموده است، دید که قابل تقدیر است.

● با توجه به آنکه فعالیت مؤسسات رده‌بندی و بیمه اهداف مشترکی را تعقیب می‌کند، چه مشارکتی با این گروه دارید؟

متأسفانه در حال حاضر شرکت‌های بیمه در این زمینه نگاه توجیهی ندارند و به جای استفاده از خدمات مؤسسات رده‌بندی ایده‌آل و هم‌هدف، از کارشناسان متفرقه‌ای که بعضاً نگاه تجاری و بازرگانی دارند، استفاده می‌کنند و این باعث بروز صدمات شدیدی شده است. مؤسسه رده‌بندی ایرانیان در چارچوب انعقاد تفاهم‌نامه همکاری مشترک با بیمه معلم اولین قدم را برداشته تا

اعتبار مؤسسات رده‌بندی بیشتر به اعتماد مشتریان آن همچون مالکان، بیمه‌گرها، بانک‌ها و... بستگی دارد و دستگاه اجرایی ذی‌ربط به منظور تکمیل این امر باید بیش از پیش مؤسسات ایرانی را حمایت کند.

خدمات جامع رده‌بندی و بیمه‌ای به مشتریان خود ارائه دهد، که امیدواریم این امر هر چه سریع‌تر به سایر مؤسسات بیمه‌ای نیز سرایت کند و این روند در چارچوب اصولی خود قرار گیرد.

● پیش از این قدرت مطلق در رده‌بندی شناورها، مؤسسات بین‌المللی و معروف بودند که عمده قراردادها با آنها منعقد می‌شد، حضور مؤسسات ملی را در این عرصه چگونه ارزیابی می‌کنید؟ چه نقشی در استقلال مدیریتی داشته‌اید؟

جایگاه قانونی و حقوقی مؤسسات رده‌بندی، چه مؤسسات پیش‌تاز عضو آی‌اِکس (IACS) و چه مؤسسات رده‌بندی داخلی کشورها در سطح ملی و بین‌المللی هم‌سو و یکسان است، زیرا مؤسسات رده‌بندی دو فعالیت عمده دارند، یکی از آنها رده‌بندی است، که بیشتر به عنوان کارشناس شخص ثالث برای بیمه‌ها، بانک‌ها و مالکان فعالیت می‌کنند و دومی بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی است که به نیابت از طرف دولت‌ها انجام می‌شود. برای انجام این بازرسی‌های قانونی هر مؤسسه رده‌بندی باید براساس قطعنامه‌های بین‌المللی به تأیید دولت‌ها برسند و طبق فرصت یکسان با دولت‌ها تفاهم‌نامه تفویض اختیار امضا کنند. سپس مؤسسه با معرفی دولت به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و از آن طریق به سایر دولت‌ها معرفی می‌شود. فرم گواهینامه‌ها یکسان و اصول چک‌لیست‌ها و قوانین بازرسی در این خصوص نیز بر پایه مقررات ملی و بین‌المللی یکسان است.

یادآور می‌شوم که حضور مؤسسه رده‌بندی ایرانیان بر حسب ضرورت و نیازهای جامعه دریایی کشور شکل گرفت، توسعه نسبی صنعت و امور دریایی نشان داد که مؤسسات خارجی به دلیل عدم بکارگیری تمام ظرفیت‌های موجود در ایران، ناکارآمد هستند.

همچنین شرکت‌های بازرسی و رده‌بندی موجود

نیز از ساختار اصولی مؤسسات رده‌بندی برخوردار نیستند، به نوعی که هر دو طرف به تجارت در بازرسی‌های رده‌بندی و قانونی دست می‌زنند و به همین خاطر اهداف عالیه مؤسسات رده‌بندی تحت تأثیر قرار گرفته است. مؤسسه رده‌بندی ایرانیان به دنبال اجرای کامل و صحیح اهداف عالیه مؤسسات رده‌بندی می‌باشد، به همین منظور شعار فعلی آن در "نوع‌آوری در رده‌بندی، شکوفایی در تجارت ایمن" تبیین شده است.

● به نظر می‌آید با توجه به اینکه صنعت حمل و نقل دریایی وجهه بین‌المللی دارد، آیا بهتر نیست تحت لیسانس جهانی به ارائه خدمات پردازید؟ در صورت موافقت، چه اقداماتی برای دستیابی به این منظور به عمل آورده‌اید؟

خوشبختانه از آنجایی که همه مؤسسات رده‌بندی واقعی از جمله اعضای آی‌اِکس (IACS) غیرانتفاعی بوده و با هدف حفظ و ارتقاء ایمنی جان اشخاص در دریا و حفاظت از سرمایه‌های ملی و به ویژه محیط‌زیستی فعالیت می‌کنند، کلیه ساختار، استانداردها و روش‌های عملکردی آنان با شفافیت کامل در اختیار عموم قرار می‌گیرد. بنابراین ایجاد، استقرار و اجرای رده‌بندی، اختراع دوباره چرخ نیست، کافیست که از تجربه، تخصص و استانداردهای مؤسسات رده‌بندی پیش‌تاز به خوبی بهره‌برداری شود. جایگاه حقوقی و قانونی همه مؤسسات یکسان است، بنابراین نه تنها تحت لیسانس کار کردن ضرورتی ندارد و صحیح نیست، بلکه همه مؤسسات از این امر اجتناب می‌کنند و تقریباً عمده تفاهم‌نامه‌های میان مؤسسات رده‌بندی به تفاهم‌نامه‌های همکاری در رسیدن به اهداف مؤسسه بازمی‌گردد. در این خصوص مؤسسه رده‌بندی ایرانیان تفاهم‌نامه همکاری خود را با مؤسسات مالزی و پاناما نهایی کرده و در حال عقد تفاهم‌نامه همکاری با مؤسسه رده‌بندی کره جنوبی (KRS) است.

● با توجه به ضعف موجود در زمینه دانش رده‌بندی و بازرسی، به منظور غنابخشی این مقوله و اشاعه فرهنگی آن چه نظری دارید؟

در زمینه دانش رده‌بندی و بازرسی احساس ضعفی نمی‌کنم. فراموش نکنیم که حتی مؤسسات رده‌بندی خارجی هم در ایران با استفاده از کارشناسان ارزشمند ایرانی این کار را انجام می‌دهند. اما این امر مانع از عدم اقرار به لزوم انجام فعالیت‌های غنی و دانشگاهی نمی‌باشد. دانشگاه‌ها باید از طریق مؤسسات، به تولید علوم کاربردی،

جدید و به‌روز در صنعت دریایی بپردازند. البته تحقق این نیاز از طریق اساسنامه و ساختار مؤسسه تا حدی پیش‌بینی شده است. تعریف پروژه‌های دانشگاهی از طریق مؤسسات رده‌بندی، حضور دانشگاهیان از طریق عضویت در مجمع، هیئت امناء، هیئت مدیره و کارگروه و یا گروه مشاوران فنی مؤسسه و حضور مستقیم و مؤثر دانشگاهیان در طراحی، تهیه و تنظیم قوانین مؤسسه در راستای غنای این مقوله مؤثر است.

● **آیا به فکر فعالیت‌های منطقه‌ای و فراملی بوده‌اید؟ چه برنامه‌هایی در این زمینه دارید؟**
اصولاً فعالیت مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی است، مؤسسه رده‌بندی ایرانیان نیز تاکنون توانسته است اقداماتی را برای خدمات‌رسانی به مشتریان خود انجام دهد که از آن جمله می‌توان به ایجاد مراکز بازرسی و عملیات در دبی، کویت و آستاراخان و همچنین عقد تفاهم‌نامه با مؤسسات رده‌بندی مالزی و پاناما اشاره کرد.

● **تعرفه‌های دریافتی از سوی مؤسسات رده‌بندی چگونه تعیین می‌شوند؟ در مقایسه با نرخ‌نامه‌های مؤسسات خارجی چه محاسنی دارند؟**

تعرفه‌های دریافتی از سوی مؤسسات رده‌بندی عمدتاً شامل هزینه فراهم آوردن زیرساخت‌ها و تمهیدات لازم (از جمله قوانین و مقررات) و هزینه انجام کار، می‌شود. این تعرفه‌ها تابعی از مشخصات اصلی سازه شناور و مشخصات سیستم‌های رانش و موتورهای فرعی شناور می‌باشد. مقایسه نرخ‌نامه‌های مؤسسه رده‌بندی ایرانیان و مؤسسات خارجی از دو دید قابل توجه است. تعرفه بسیار پایین مؤسسه رده‌بندی ایرانیان و دیگری بکارگیری مبالغ دریافتی در توسعه ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های مؤسسه و صنعت در ایران (عدم خروج ارز). البته بنده همیشه به مشتریان یادآوری می‌کنم که مؤسسات رده‌بندی دو نوع هزینه و یا تعرفه را به مشتریان خود تحمیل می‌کند، اولی تعرفه مستقیم خدمات است و دومی هزینه‌تراش مؤسسات می‌باشد. به عنوان مثال در صورتی که نیاز باشد طرحی برای تایید به خارج از کشور برود و به زمانبندی ساخت نرسد و یا امکان بررسی تجهیزات ساخت داخل برای بکارگیری روی شناورها فراهم نباشد، این هزینه‌های غیرمستقیمی است که از سوی مؤسسات به صنعت تحمیل می‌شود و هزینه‌های آن اصلاً قابل مقایسه با تعرفه مستقیم مؤسسه نمی‌باشد. بنابراین مؤسسه رده‌بندی ایرانی هم هزینه‌های مستقیم کمتری دارد و





هم هزینه تراش را برای صنعت به حداقل خواهد رساند.

• پیشنهادات شما به منظور افزایش ظرفیت‌های رده‌بندی (GT) چه می‌باشد؟

اصولاً در هیچ جای دنیا، محدودیتی از نظر نوع تناژ و عملکرد برای مؤسسات رده‌بندی قائل نمی‌شوند. یک مؤسسه رده‌بندی یا مورد پذیرش دولت قرار می‌گیرد و یا نمی‌گیرد. دلیل این مدعا، وجود مؤسسات رده‌بندی ضعیف‌تر از مؤسسات ایرانی و نداشتن محدودیت در سراسر دنیا است. امیدواریم که هر چه سریع‌تر این موضوع که روند بسیار خوبی را در سازمان بنادر و دریانوردی در حال طی دارد، نهایی شود. لازم به یادآوری است آخرین سقف عملکرد در مؤسسه، شناورهایی با تناژ ۱۰۰۰۰ GT می‌باشد.

• مشکلات قانونی موجود در عدم کارایی هر چه بهتر مؤسسات رده‌بندی را در چه می‌دانید؟ چگونه این معضلات را می‌توان رفع نمود؟

خوشبختانه در صنایع دریایی با توجه به ماهیت بین‌المللی آن، قوانین و مقررات نهادینه شده‌ای وجود دارد و از این نظر مشکلی بر سر راه پیشرفت نیست، اما همان‌گونه که گفته شد باید به این سطح برسیم. اعتبار مؤسسات رده‌بندی بیشتر به اعتماد مشتریان آن همچون مالکان، بیمه‌گرها، بانک‌ها و... بستگی دارد و دستگاه اجرایی ذی‌ربط به منظور تکمیل این امر باید پیش از پیش مؤسسات ایرانی را حمایت کند. به عنوان مثال سازمان بنادر و دریانوردی در حال کمک به این مؤسسه برای همکاری مشترک با مؤسسات عضو آی‌اِکس (IACS) و حمایت از انجام رده‌بندی دوم شناورهای تحت پرچم و... است، که جای تشکر دارد. اما این حمایت‌ها همچنان باید ادامه یابد.

• پیشنهادات شما در خصوص ارتقاء صنعت کشتی‌سازی چه می‌باشد؟

ابتدا باید به ریشه مشکلات کشتی‌سازی پرداخت و سپس در جهت ارتقای آن اقدام کرد. یکی از مشکلات، عدم وجود متولی در صنعت کشتی‌سازی و یا عدم پذیرش و درک اهمیت موضوع از سوی متولی صنعت کشتی‌سازی کشور است که در این زمینه یکسان‌سازی سیستم وزارت صنایع و معادن، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و شورای عالی صنایع دریایی ضروری به نظر می‌رسد. از سوی دیگر تفهیم استراتژیک بودن صنعت دریایی به وزارت صنایع و معادن نیز از اهمیت بسزایی

وجود دارد. ارائه آموزش‌های حرفه‌ای به ویژه در سطح مدیریتی و کارشناسی و همچنین کمک در ایجاد زیرساخت‌های توسعه صنعت و تأمین تجهیزات و خدمات مورد نیاز نیز، از راهکارهای ارتقای صنایع دریایی است. ■

برخوردار است. مورد دیگر عدم وجود حمایت‌های لازم از جانب دولت می‌باشد. همان‌طور که فرصت استفاده از مشوق‌های توسعه و حمایت صنایع دریایی همچنان به وجود نیامده است. یکی دیگر از موانع نیز مشکلات موجود در سیستم بانکی و بیمه‌ای است که برای کلیه صنایع، حرف کم‌وبیش

در حاشیه

مجمع عمومی مؤسسه رده‌بندی ایرانیان برگزار شد

اعضای اصلی و علی‌البدل هیئت امانا و بازرس مؤسسه رده‌بندی ایرانیان با برگزاری مجمع عمومی این مؤسسه انتخاب شدند.

در پی برگزاری مجمع عمومی مؤسسه رده‌بندی ایرانیان که در تیرماه سال جاری در سالن اجتماعات سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد؛ ۱۵ عضو علی‌البدل هیئت امانا و بازرس این مؤسسه انتخاب شدند. بنا بر آرای به دست آمده به ترتیب: حسن‌رضا صفری، محمدسعید سیف، وحید چگینی، امیر بابایی، کمال محمدی، کیانوش امیریکانه، مصطفی مطورزاده (نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی)، سردار علی فدوی (جانشین فرماندهی ندسا)، حمید زراعتگر، یحیی‌وی، شفیع‌رودسری، محمدرضا خدمتی، مالک علیمحمدی، سردار

علیرضا در و مهدی دهقان به عنوان اعضای اصلی و بهروز امرایی و مجید سهراب‌پور به عنوان اعضای علی‌البدل هیئت امانا و اسدا... گرمای به عنوان بازرس اصلی مؤسسه رده‌بندی ایرانیان انتخاب شدند.

در مجمع عمومی مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، دکتر وحید چگینی، رئیس اولین دوره هیئت امانا و مهندس حسن‌رضا صفری، مدیرعامل مؤسسه، گزارش‌هایی از عملکرد دو ساله این مؤسسه را به اعضای مجمع عمومی ارائه کردند.

چند تن از اعضای فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس شورای اسلامی، تعدادی از مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگانی از ستاد کل نیروهای مسلح، رؤسای دانشگاه‌ها، دانشکده‌ها و مؤسسات آموزشی و پژوهشی دریایی و فعالان و مدیران صنایع دریایی از شرکت‌کنندگان در این مراسم بودند.

در معرض تهدید

تأثیر فعالیت‌های انسانی بر آبسنگ‌های مرجانی

مائده واحدی



معرفی مرجان‌های دریایی

مرجان‌ها از منظر زیست‌شناسی متعلق به شاخه‌ی کیسه‌تنان^۱ و رده‌ی گل‌سانان^۲ هستند. مرجان‌ها در واقع گونه‌ای از جاندارانند که در مرز گیاه و جانور قرار می‌گیرند. ساختمان بدن مرجان‌ها از کلسیت یا سیلیس تشکیل شده است. معمولاً به صورت اجتماعی زندگی می‌کنند اما تعدادی از مرجان‌های سنگی مانند فونزیا^۳ منفرد هستند. این موجودات از نظر بافت‌های بدن به دو گروه مرجان‌های نرم و مرجان‌های سخت تقسیم می‌شوند. از نظر

تولیدمثلی، هم به صورت جنسی و هم به صورت غیرجنسی تکثیر می‌شوند. بدن این موجودات مجهز به سیستم دفاعی و تهاجمی است. زندگی آنها همیارگونه است و با جلبک‌های سبز فتوسنتز کننده به نام زوگزانتله‌ها^۴ همزیستی دارند. آبسنگ‌های مرجانی در محیط‌زیست دریایی به ویژه آب‌های گرمسیری نقشی مشابه جنگل‌های گرمسیری در مناطق خشک زمین را دارند به طوری که هر دو آنها نسبت به سایر اکوسیستم‌ها از تنوع زیستی بالایی برخوردارند که البته بیشترین

میزان تنوع زیستی در زیست‌گاه‌های مرجانی ثبت شده است. مرجان‌ها فقط یک درصد از بستر دریاها را پوشش می‌دهند اما ۲۵ درصد از تمام حیات دریاها را در خود حفظ می‌کنند به بیان دیگر حیات سه‌چهارم گونه‌های گیاهی و جانوری در دریا به آنها وابسته بوده و این مناطق بیش از ۷۰ درصد زیست‌گاه‌های ماهیان شیلاتی دنیا را شامل می‌شوند و بالغ بر ۸۰ هزار گونه حیاتی در بین مرجان‌ها زندگی می‌کنند. این آبریان قدیمی‌ترین موجودات اکوسیستم زمین

هستند و جوان‌ترین گونه مرجان‌ها ۱۸ هزار سال عمر دارند.

میزان تولید مواد زنده^۵ در اکوسیستم‌های مرجانی ۳۰-۲۵۰ برابر مقادیر تولید شده در آب‌های باز اقیانوسی است. میزان تولید در آب اقیانوس‌های گرمسیری حدود ۱۸۸۵۰۰ گرم کربن در هر مترمربع در سال است در حالی که مرجان‌ها ۱۵۰۰-۵۰۰۰ گرم کربن در هر مترمربع در سال تولید می‌کنند. دلیل این تولید بالا باز یافت نوترینت‌ها یعنی نترات و فسفات توسط مرجان‌ها و اجتماع مرجانی است که در آب‌های سطحی اقیانوس‌ها مقادیر آن محدود است.

هر یک مترمربع مرجان از نظر اقتصادی برابر ۴۷ هزار دلار می‌ارزد به طوری که ۱۰ درصد از صنعت جهانگردی دنیا یعنی اکوتوریسم به این موجودات وابسته است. از مرجان‌ها همچنین در تولید داروهای ضدسرطان و نیز جهت پیوند استخوان استفاده می‌شود. صخره‌های مرجانی می‌توانند سواحل را از تخریب و خسارت ناشی از امواج و طوفان‌های سهمگین محافظت کنند در واقع نوعی موج‌شکن طبیعی هستند که تالاب‌های آرام، پناه‌گاه‌ها و سواحل حفاظت شده‌ای را به وجود می‌آورند. این موجودات همچنین می‌توانند به عنوان سدی محافظ از ورود ذرات معلق و رسوب‌گذاری در سواحل جلوگیری کنند. به طور مثال جزیره مارشال در اقیانوس آرام، کاملاً توسط صخره‌های مرجانی احاطه شده است و هنگام بروز سونامی یا طوفان این صخره‌ها مانند یک ضربه‌گیر از جزیره محافظت می‌کنند.

شرایط زیست‌محیطی مرجان‌ها

آب‌سنگ‌های مرجانی در آب‌های کم‌عمق مناطق گرمسیری جهان با وسعتی حدود ۶ میلیون کیلومتر مربع گسترده شده‌اند و نشانه مرزهای دریایی مناطق گرمسیری‌اند و به مهم‌ترین چیزی که نیاز دارند نور کافی است. این موجودات به آب‌های تا ۲۰ درجه سانتیگراد یا گرم‌تر احتیاج دارند و از سطح تا اعماق ۳۷ متر، میان ۲۸ درجه شمالی و ۲۸ درجه جنوبی به سر می‌برند، البته بعضی از آنها تا اعماق ۷۶۵۰ متری نیز یافت می‌شوند.

پراکنش مرجان‌ها

مرجان‌ها در آب‌های ۱۰۹ کشور جهان گسترده شده‌اند. آسیای جنوب شرقی به عنوان کانون تنوع زیستی مرجان‌ها دارای حداقل ۷۰۰ گونه مرجانی سخت است. پس از آسیای جنوب شرقی بخش‌های مختلف اقیانوس هند از بالاترین تنوع

زیستی مرجان‌ها و سایر ارگانیسم‌های آبی برخوردار است. در اقیانوس اطلس ۱۵ درصد مرجان‌ها تجمع دارند که مجموعی از ۷۰ گونه مرجان می‌باشند. این مرجان‌ها محل زندگی ۵۰۰ نوع ماهی هستند. به طور کلی اقیانوس آرام و هند ۸۵ درصد از ریف‌های جهان را با ۷۰۰ نوع مرجان و ۴۰۰۰ گونه ماهی دارا هستند.

تا کنون حدود ۱۱۷ گونه مرجانی از جنوب شرقی هند، ۲۰۰ گونه از غرب اقیانوس هند، ماداگاسکار و چاگوس، ۶۰ گونه از خلیج تایلند، ۲۰۰ گونه از

ایران سواحل مرجانی خود را به طور گسترده و شدید تخریب کرده‌اند. براساس همین برآورد بیش از ۳۰ درصد کل آب‌سنگ‌های مرجانی جهان تا ۱۵ سال آینده در صورت ادامه این روند نابود خواهند شد و تا ۵۰ سال آینده این رقم ۷۵ درصد کل آب‌سنگ‌های مرجانی را شامل خواهد شد.

به عنوان نمونه در فیلیپین صخره‌های مرجانی به طور کامل نابود شده‌اند. طبق آمار سازمان اقیانوس‌شناسی آمریکا مرجان‌ها از گونه‌های در حال انقراض‌اند. تخریب و نابودی مرجان‌ها بسیار



بحران برانگیز است چرا که در هر ۱۵ سال فقط به میزان یک متر رشد مرجانی را شاهد خواهیم بود. نابودی صخره‌های مرجانی یعنی هجوم طوفان‌های مرگبار و تخریب تأسیسات موجود در سواحل، یعنی به خطر افتادن معیشت ساحل‌نشینان، یعنی نابودی صنعت جهانگردی و شیلات، یعنی نابودی تنوع زیستی و از طرفی نابودی تنوع زیستی یعنی نابودی جامعه.

خطرات عمده‌ای که آب‌سنگ‌های مرجانی را تهدید می‌کند، عبارتند از:

مناطق مرکزی و شمالی دریای سرخ، ۱۰۷ گونه از دریای عمان و بیش از ۵۷ گونه از خلیج فارس ثبت و گزارش شده است.

خطرات تهدیدکننده مرجان‌ها

در فاصله سال‌های ۱۹۹۲-۲۰۰۰ با توجه به دمای آب، عمق، شوری، شفافیت، املاح آب و امواج بستر دریا ۱۰ درصد از مرجان‌ها از بین رفته‌اند. طبق برآوردهای اتحادیه جهانی حفاظت (IUCN) در ۲۰ سال گذشته بیش از ۹۳ کشور جهان از جمله



۱. خشک کردن دریاها.
۲. آلودگی دریاها.
۳. آب توازن کشتی‌ها.
۴. توسعه ساحلی به صورت لایروبی، بازسازی راهگذرهای دریانوردی و احیای زمین جهت ساختن بندرگاه‌ها، هتل‌ها و ...
۵. صید بی‌رویه و استفاده از دینامیت و سم برای صید ماهی‌ها.
۶. جنگل‌زدایی و رسوب‌گذاری.
۷. لنگر انداختن قایق‌ها و کشتی‌ها و کندن تخته سنگ‌های مرجانی.
۸. جدا کردن مرجان از زیستگاه و فروش آن‌ها به عنوان وسایل تزئینی.
۹. اجرای عملیات معدنی روی آبسنگ‌های مرجانی به منظور استخراج مواد شیمیایی و دارویی آنها.
۱۰. گرم شدن زمین.
۱۱. شکاف لایه ازن.
۱۲. رزمایش‌های نظامی.
۱۳. دشمنان طبیعی مرجان‌ها.

آلودگی دریاها

بخشی از آلاینده‌ها در اثر حرکت نفت‌کش‌ها و شناورها، حفاری و عملیات کشف نفت، استخراج نفت و ریختن زباله از داخل شناورها به دریا در محیط‌زیست دریایی ایجاد می‌شود. دفع پساب‌های خانگی، صنعتی و کشاورزی در بنادر و حاشیه رودخانه‌ها از دیگر عوامل ایجادکننده آلودگی دریاها هستند. پساب‌های کشاورزی سالانه هزاران تن آلاینده مانند سولفات، کادمیوم، پتاسیم و کلرید را وارد دریاها می‌کنند. کلیه این مواد شیمیایی و لکه‌های نفتی باعث ایجاد خفگی و مرگ مرجان‌ها می‌شوند.

آب توازن کشتی‌ها

آب توازن کشتی‌ها یکی از آلاینده‌های دریا است که علاوه بر داشتن گونه‌های مهاجم، میزان زیادی روغن زاید^۴، مقدار قابل توجهی لجن^۵ و روغن سوخته^۶ به همراه دارد که باعث آلودگی و ایجاد لکه‌های نفتی در آب شده و می‌تواند میزان تولید اولیه فیتوپلانکتون‌ها^۷ را به شدت کاهش دهد. کاهش فیتوپلانکتون‌ها عواقب وخیم زیست‌محیطی به دنبال خواهد داشت، که یکی از آن‌ها، از بین رفتن توده‌های مرجانی است.

ساخت و ساز بدون کنترل

امروزه فعالیت‌هایی نظیر ساخت تأسیسات مختلف ساحلی همچون اسکله، انبار، موج‌شکن، سایت‌های تخلیه و بارگیری، خاک‌برداری وسیع، بتن‌ریزی

و لایروبی گسترده، احیای زمین، ساخت بنادر و هتل‌ها از عوامل تأثیرگذار در تخریب مرجان‌ها است. علاوه بر این در مناطق نفت‌خیز دنیا عملیات اکتشاف نفت و گاز در آب‌های ساحلی، ایجاد و ساخت بنادر و اسکله برای بارگیری نفت، گاز مایع و فرآورده‌های نفت و گاز، استقرار لوله‌های نفتی و گازی در سواحل و در بستر دریا و همچنین انفجار دینامیت در بستر دریا و در مناطق مرجانی بیشترین خسارات را به این ذخایر ارزشمند ژنتیکی و آبی وارد کرده است.

صید بی‌رویه

در برخی از مناطق دنیا صیادان به منظور صید ماهی دینامیت منفجر می‌کنند که باعث نابودی طیف وسیعی از مرجان‌ها می‌شود و بازسازی مرجان‌هایی که به این ترتیب از بین رفته‌اند به سال‌ها زمان نیاز دارد. صید ماهی با تفنگ‌های نیزه‌ای نیز به مرجان‌ها آسیب می‌رساند. علاوه بر موارد بالا، صیادی با استفاده از مواد سفیدکننده و سیانید نیز باعث نابودی مرجان‌ها می‌شود. با وجود این که استفاده از این روش ممنوع اعلام شده اما این سموم همچنان به طور وسیع در جنوب شرقی آسیا و مناطقی از اقیانوسیه استفاده می‌شود.

جنگل‌زدایی و رسوب‌گذاری

توسعه کشاورزی و شهرسازی در حاشیه مناطق مرجانی باعث شده تا خاک این مناطق بر اثر بارش باران‌های گرمسیری از خشکی به دریاها و اقیانوس‌ها راه یابد. به علاوه لایروبی‌های نزدیک ساحل نیز جابه‌جایی رسوبات را تشدید کرده است.

آبسنگ‌های مرجانی غلظت بالای رسوبات را نمی‌توانند تحمل کنند زیرا ذرات رسوبی مانع از تغذیه و پالایش آب در مرجان‌ها و در نهایت باعث خفگی آن‌ها می‌شود.

علاوه بر این وجود رسوبات باعث افزایش کدورت آب و کاهش میزان نفوذ نور خورشید در آن می‌شود، در نتیجه زوگزانته‌های همزیست با آبسنگ‌های مرجانی (که از داینوفلاژله‌های فتوسنتزکننده هستند) دچار کمبود نور می‌شوند و قادر نیستند از طریق فرایند فتوسنتز غذای مرجان‌ها را تأمین کنند.

به همین دلیل رسوب‌گذاری از جمله عوامل خطرزایی است که بسیاری از آبسنگ‌های مرجانی دنیا را تهدید می‌کند.

گرم شدن زمین

افزایش درجه حرارت ناشی از گرم شدن زمین

باعث بروز پدیده سفیدشدگی در آبسنگ‌های مرجانی شده است.

این مسئله از اواخر دهه ۱۹۸۰ مشاهده شد و در سال ۱۹۹۸ حدود دوسوم آبسنگ‌های مرجانی مناطق کم‌عمق سراسر دنیا دچار پدیده سفیدشدگی شدند.

در اثر این پدیده آبسنگ‌های مرجانی زوگزانته‌های همزیست خود را از دست می‌دهند و این امر به بروز لکه‌های سفید رنگ بر کولونی آبسنگ‌ها منجر می‌شود. مرجان‌های سفید شده رشد نمی‌کنند و در برابر تجزیه آسیب‌پذیرند.

دشمنان طبیعی مرجان‌ها

یکی از عوامل طبیعی نابود کننده مرجان‌ها ستاره‌های دریایی تاج‌خاری هستند که از مرجان‌ها تغذیه می‌کنند.

هر ستاره دریایی تاج‌خاری می‌تواند سالانه بیش از ۵ مترمکعب مرجان مصرف کند و تنها اسکلت مرده آنها را بر جای می‌گذارد که توسط امواج روی هم انباشته می‌شوند.

عامل دیگر باکتری‌ها و قارچ‌هایی هستند که باعث ایجاد عفونت در مرجان‌ها می‌شوند. این عفونت‌ها به صورت لایه‌ای از بافت مرده بر اسکلت اسفنج ایجاد می‌شوند و بر حسب رنگی که ایجاد می‌کنند به نام خاصی خوانده می‌شوند مانند بیماری نوار سفید^{۱۰} و نوار سیاه^{۱۱}.



وضعیت مرجان‌های خلیج فارس و دریای عمان

طبق گزارش‌های سازمان ملل متحد در چند دهه اخیر بیش از ۷۰ درصد سواحل مرجانی کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان از جمله ایران نابود شده است که عمده دلایل آن آلودگی‌های نفتی و پیشروی ساخت و سازهای ساحلی در داخل دریا بوده است.

نرخ تخریب و خسارت وارده به آبسنگ‌های مرجانی خلیج فارس به دلیل فعالیت‌های انسانی گسترده و کنترل‌نشده بسیار شدیدتر از نرخ متوسط جهانی است.

بیش از ۶۰ تا ۶۵ درصد نفت جهان از طریق تنگه هرمز حمل و نقل می‌شود که سبب آلودگی‌های فراوانی شده است. طبق گزارش‌های سازمان منطقه‌ای حفاظت محیط‌زیست دریایی (راپمی) سالانه یک میلیون و دویست هزار بشکه نفت به خلیج فارس می‌ریزد که حدود ۳ برابر دریای شمال و ۲ برابر دریای کارائیب است. بر پایه این گزارش کشورهای حوزه خلیج فارس بین ۲- تا ۸ برابر بیشتر از سرانه ایالات متحده آمریکا پساب مضر به دریای عمان و خلیج فارس وارد می‌کنند که محیط‌زیست این منطقه را به شدت تهدید می‌کند. میزان غلظت نمک موجود در آب نیز به خاطر شدت گرما و تبخیر بالا حدود ۴۰ گرم در لیتر است که از دلایل دیگر شوری استثنایی خلیج فارس محسوب

می‌شود. از طرف خشکی نیز بسیاری از آلاینده‌های نفتی مانند گازوئیل، مواد چرب، پساب کارخانجات، آفت‌کش‌های کشاورزی، کودهای شیمیایی، عناصر سنگین نظیر جیوه، کادمیوم و کبالت، فاضلاب‌های صنعتی، شهری و انسانی به وسیله رودخانه‌ها به طرف خلیج فارس حرکت می‌کنند که می‌توانند بسیار مشکل‌ساز باشند. آمار نشان می‌دهد که طی جنگ‌های اخیر بیش از ۱۰ میلیون تن آلاینده در این محیط دریایی پراکنده شده است. حضور پرتعداد نظامیان و ناوهای جنگی نیز در این معضل بی‌تأثیر نبوده است.

به دنبال ساخت و سازها، اسکله‌سازی و پیشروی در حریم دریا مقدار زیادی شن، خاک و بتن وارد آب‌های خلیج فارس شده است و ذرات معلق در آب روی مرجان‌ها رسوب کرده و امکان ادامه حیات را از آن‌ها گرفته است. به عنوان نمونه ساخت جزایر مصنوعی در آب‌های خلیج فارس از سوی امارات متحده عربی تا ۱۰ سال آینده به نتیجه خواهد رسید و به طور حتم این امر تهدید جدی برای محیط‌زیست این منطقه خواهد بود. تکنیک‌های فعلی صید در خلیج فارس مربوط به دریاهای آزاد است در حالی که خلیج فارس یک دریای نیمه بسته محسوب می‌شود.

دو نگرانی مهم حرارتی ایجاد شده در سال‌های ۱۹۹۶ و ۱۹۹۸ و پدیده‌ی ال‌نینو باعث سفیدشدگی و مرگ و میر وسیع مرجان‌ها در مناطق مختلف خلیج فارس شد. این پدیده از مناطق مرجانی بحرین، عمان، عربستان، امارات متحده عربی و کیش گزارش شد و به دلیل نامساعد بودن محیط‌زیست منطقه هنوز این تخریب وسیع جبران نشده است.

وضعیت سواحل مرجانی ایران

آلودگی در سواحل ایران به صورت سه منبع اصلی قابل تقسیم است:

- ۱) گسترش شهرها.
- ۲) استخراج و بهره‌برداری و حمل و نقل نفت.
- ۳) منابع آلاینده با منشأ خشکی.

بیشترین مناطق مرجانی ایران در خلیج فارس در اطراف جزایر خارک و خارکو در شمال و اطراف جزایر جنوبی بین لاوان تا هرمز از جمله جزایر هندورابی، کیش، فارور، بنی فارور، سیری، لارک، هنگام، تنب کوچک و بزرگ، ابوموسی و قشم یافت می‌شود.

بیشترین میزان تخریب سواحل مرجانی ایران در جزیره‌های لاوان، کیش و نایبند بوده است. در جزیره کیش بیشترین عامل تخریب به توسعه گردشگری و صید ماهیان زینتی و خوراکی،

لنگراندازی قایق‌ها، تورهای صیادی و ساخت و ساز بی‌رویه مربوط می‌شود.

نایبند با از دست دادن ۴۲ درصد پوشش مرجانی بالاترین میزان تخریب مرجان‌ها را در سواحل ایران به خود اختصاص داده است در این منطقه به علت توسعه صنایع نفت و گاز "طرح توسعه پارس جنوبی"، به شدت رسوب‌گذاری و آلودگی‌های نفتی و شیمیایی منطقه بالا رفته است و در چند سال اخیر این توسعه به علت نادیده گرفتن اصول و قوانین زیست‌محیطی به قیمت نابودی ده‌ها هزار هکتار از سواحل مرجانی خلیج نایبند تمام شده است. در خارک و خارکو علاوه بر عوامل یاد شده، آلودگی نفتی ناشی از فعالیت شرکت نفت باعث ایجاد سطوح بالای هیدروکربن‌های نفتی و نابودی آبسنگ‌های مرجانی شده است. مرجان‌های جزیره قشم بر اثر توسعه بی‌رویه، ورود فاضلاب‌های صنعتی، شهری و هجوم انواع آلاینده‌ها به درون دریا دچار مرگ تدریجی شده‌اند.

مرجان‌های جزیره فارور، لاوان و هندورابی به علت برداشت‌های غیرقانونی توسط صیادان و افراد سودجو در قسمت‌های وسیعی بافت خود را از دست داده‌اند. در منطقه چابهار نیز به دلیل فعالیت‌های اسکله‌سازی، شمع‌کوبی و لایروبی قسمت اعظم مرجان‌ها از بین رفته‌اند.

نتیجه‌گیری

خلیج فارس که همواره از آن به عنوان گهواره تمدن و قلب تپنده خاورمیانه یاد شده به توجه بیشتری نیاز دارد و اکنون زمان پاسداری از موجودیت طبیعی این منطقه است. هر چند قوانین خاصی به تصویب رسیده که می‌تواند چشم‌انداز روشنی برای این اکوسیستم منحصر به فرد ترسیم کند اما این قوانین تا زمانی که به طور اصولی از طرف کشورهای حاشیه خلیج فارس و ارگان‌های مربوطه اجرایی نشود مشکلی از این حوزه آبی مهم حل نمی‌کند. ■

پانویس:

- 1- Cnidaria
- 2- Anthozoa
- 3- Fungia
- 4- Zooxanthellae
- 5- Living Matter
- 6- Waste Oil
- 7- Sludge
- 8- Fuel Oil
- 9- Phytoplankton
- 10- White Band Disease (WBD)
- 11- Black Band Disease (BBD)

انتقال مرجان‌ها در سواحل جنوبی ایران، تهدید یا فرصت؟

زنگ خطر برای خاموشی

حمیده سادات‌هاشمی

زیست‌شناسان بین‌المللی با انجام تحقیقاتی هشدار دادند که یک‌سوم از گونه‌های مرجان‌های دریایی سدهای مرجانی مناطق حاره به دلیل تغییرات آب و هوایی در خطر انقراض قرار دارند.

این در حالی است که مرجان‌ها از شاخص‌های زیستی بی‌نظیری برخوردار هستند و باید بیش از این مورد توجه دولت‌ها و مسئولان کشورهای صاحب این وسعت بی‌نظیر از آفرینش، قرار گیرند. بررسی‌ها نشان داده است، مرجان‌ها که فقط یک درصد از بستر دریاها را پوشش می‌دهند، حدود ۲۵ درصد از تمام حیات دریا را در خود حفظ می‌کنند و بسیاری از انواع ماهیان در بستر مرجان‌ها پناه گرفته‌اند.

براساس تحقیقات دانشمندان علوم دریایی، هر کدام از مرجان‌ها یک اکوسیستم کامل هستند که به این ترتیب تخمین ارزش زیستی آنها را با اعداد و ارقام با مشکل مواجه می‌کند، اما با این حال کارشناسان اقتصاد زیستی معتقدند، هر یک مترمربع مرجان از نظر اقتصادی برابر ۴۷ هزار دلار ارزش دارد، به طوری که بزرگ‌ترین صنعت گردشگری جهان با جذابیت‌های طبیعی ۱۰ درصد از کل صنعت گردشگری را پوشش می‌دهند، جالب است بدانید که از مرجان‌ها جهت تولید داروهای ضد سرطان و نیز جهت پیوند استخوان استفاده می‌شود. بهتر است بدانید، مرجان‌ها گونه‌ای از جاندارانند که نه گیاه‌اند و نه جانور، بلکه ماینرال نام دارند و شامل دودسته‌اند.

براساس آمار سازمان‌های جهانی، از بین رفتن جزایر مرجانی عواقب شدیدی برای میلیون‌ها نفر که امرار معاش آنها به این مرجان‌ها وابسته است دربر خواهد داشت. این تحقیقات نشان می‌دهد، منطقه "کاریبین" در جهان بیش از سایر نواحی در معرض این تهدید قرار دارد و با توجه به جمعیت زیادی که در این منطقه زندگی می‌کنند، شبه‌جزیره فیلیپین، مالی، هند و در میان این نواحی اقیانوس هند و آرام بیش از سایر نواحی در معرض خطر قرار دارند.

مرجان‌ها در سواحل جنوبی ایران

در حالی که آب‌سنگ‌های مرجانی متنوع‌ترین اکوسیستم‌های جهان هستند، خبرها از جنوب ایران حاکی است؛ تخریب این ذخایر ارزشمند به شدت در حال گسترش است و سازمان حفاظت محیط‌زیست نیز با وجود تلاش‌های خود، به دلیل کافی نبودن امکانات و تجهیزات لازم، هنوز نتوانسته است نظارت کاملی بر این مناطق داشته باشد.

خطر نابودی مرجان‌ها برای ماهیان کوچک بیشتر از ماهیان بزرگ است و ماهیان گیاه‌خوار هم با نابودی مرجان‌ها در معرض خطر بیشتری قرار گرفته‌اند.

عربستان، کویت و سایر کشورهای حاشیه‌ای از بین بروند.

معاون محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به این که آب‌سنگ‌های مرجانی در مناطق خارک، خارکو، کیش، نابیند، قشم، هندورابی، لارک، تنب بزرگ و کوچک، ابوموسی، فارو، بنی فارو، سیری و... وجود دارند، می‌گوید: متأسفانه این آب‌سنگ‌ها به همراه ماهیان آنها برای استفاده در آکواریوم‌ها، به صورت غیرقانونی قاچاق می‌شوند، به شکلی که ماهیان این ذخایر حتی تا ۵۰۰ هزار تومان در کشورهای عربی فروخته می‌شود.

دکتر "محمدباقر نبوی" عمده‌ترین منابع آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان را نفت و ترکیبات نفتی عنوان و تصریح می‌کند: متأسفانه گاهی شرکت‌های نفتی برخلاف گزارش ارزیابی خود اقدام می‌کنند و در برخی موارد نظارت به طور کامل و کافی نیز مقدور نیست.

به این ترتیب انتقال مرجان‌ها برای نجات این بخش مورد توجه مسئولان قرار گرفته است تا جهت احیای آنها اقدام شود، اما برخی از کارشناسان معتقدند، انتقال مرجان‌ها در خلیج فارس موجب خشک شدن و از بین رفتن آنها می‌شود و بهتر است به جای انتقال مرجان‌ها که کاری بسیار پرهزینه و پرخطر است، طرح‌های توسعه‌ای را به نقطه‌ای دیگر منتقل کنند.

معاون محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست در این باره می‌گوید: وقتی ذرات گرد و خاک و دیگر ذرات در آب رسوب می‌کنند، این ذرات به خاطر بزرگ‌تر بودن قطر آنها از قطر دهانه‌های مرجان‌ها، باعث بسته شدن این دهانه‌ها می‌شوند و این درحالی است که این دهانه‌ها، تنها راه تغذیه مرجان‌هاست که با آن از مواد آلی زنده در آب یعنی پلانکتون‌ها تغذیه می‌کنند.

نبوی، یکی دیگر از راهکارهای نجات مرجان‌های سواحل جنوبی را از نابودی انتقال آنها به دیگر قسمت‌ها می‌داند و ادامه می‌دهد: انتقال مرجان‌ها پس از مطالعات کارشناسی و در صورتی که مطمئن باشیم آسیبی به آنها نمی‌رسد، پذیرفته می‌شود.

به دنبال آن مدیرکل دفتر اکویولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست از پایان مرحله آزمایشی انتقال مرجان‌های بندر شهید بهشتی چابهار خبر داد.

مهندس امید صدیقی، افزود: براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده، طرح آزمایشی انتقال مرجان‌ها در منطقه چابهار از نهم فروردین ماه سال جاری آغاز شد و منطقه مورد تأیید برای انتقال آزمایشی مرجان‌های بندر شهید بهشتی چابهار،

البته این نظارت‌ها، تنها کافی نیست و گسترش برنامه‌های توسعه‌ای مانند توسعه بندر شهید بهشتی در چابهار منجر به تهدیدی برای این ذخایر زیستی شده است، به طوری که به دنبال اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی در چابهار، مسئولان سازمان حفاظت محیط‌زیست به ناچار تصمیم به جابه‌جایی کلونی‌هایی از مرجان‌هایی که در طرح خشک کردن دریای این بندر قرار داشت، گرفتند و بعد از بحث‌ها و بررسی‌های فراوان بخشی از این جابه‌جایی‌ها صورت گرفته است.

آب‌سنگ‌های مرجانی جزو ذخایر زیستی جهانی محسوب می‌شوند و از جایگاه بالایی به لحاظ ارزشی برخوردارند، ضمن اینکه این اکوسیستم‌ها بهترین شاخص سنجش سلامت آب دریا هستند، به شکلی که نسبت به تغییرات محیطی بسیار حساس بوده، یعنی ایجاد هرگونه تغییری در پارامترهای فیزیکی دریاها، بر آنها اثرگذار است.

ناگفته نماند که پس از تهدید کلونی‌های مرجانی در سواحل جنوبی ایران برای گسترش طرح‌های عمرانی عده‌ای از مسئولان مجری این طرح‌ها ادعا کردند که تنها ۲۰ درصد از این کلونی‌های مرجانی زنده‌اند اما غافل از اینکه در صورت صحت این ادعا، همین ۲۰ درصد نیز سهم بسزایی در حفظ این ذخایر زیستی دارد و وسعت گسترده‌ای را شامل می‌شود.

در سال‌های اخیر این اکوسیستم‌ها به دلیل ساخت و سازهای بدون ارزیابی زیست‌محیطی مانند اسکله‌سازی، احداث پل‌ت‌فرم، نصب خطوط انتقال نفت و گاز و دستبرد به این ذخایر در سواحل جنوبی مورد تهدید قرار گرفته‌اند، همچنین آلودگی‌های نفتی خصوصاً جنگ خلیج فارس در دهه ۹۰ و انفجار تعداد زیادی از چاه‌های نفت عراق موجب شد تا بخش عظیمی از سواحل آب‌سنگی



آب‌های ساحلی مقابل هتل لیپار که حدود ۳ کیلومتر در غرب اسکله واقع‌اند، تعیین شده است. مدیرکل دفتر اکوبیولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست در خصوص نحوه عملیات انتقال مرجان‌ها گفت: کلونی‌های کوچک مستقیماً از بستر جدا شده و داخل ظروف بزرگ حاوی آب دریا قرار داده شده و پس از پوشاندن روی آنها منتقل می‌شود.

وی خاطر نشان کرد: شاخه‌های مرجانی در داخل بلوک‌های سیمانی گذاشته می‌شود و با چسب ضدآب به کف دریا چسبانده می‌شود.

مدیرکل دفتر اکوبیولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست، تصریح کرد: با اتمام انتقال آزمایشی مرجان‌های چاپهار، ۵۰ کلونی کوچک شامل مرجان‌های شاخ‌گوزنی، توده‌ای و صفحه‌ای در این منطقه منتقل شده‌اند.

وی با اشاره به اینکه عملیات احداث دایک در بندر شهید بهشتی چاپهار همچنان متوقف است، ادامه داد: بررسی‌ها نشان می‌دهد دو منطقه مرجانی در خلیج چاپهار وجود دارد که اولی به وسعت ۱/۴ هکتار که بهترین منطقه مرجانی با تراکم ۳۵ درصد به بالاست که زیر موج‌شکن یا خاکریز قدیمی واقع شده و مرجان‌های آن عمدتاً از نوع شاخ‌گوزنی هستند و منطقه دیگر که ۳/۶ هکتار وسعت دارد و دارای ۲۰ درصد تراکم مرجانی است که با فاصله از منطقه اول در نزدیکی خاکریز دوم واقع شده است. تراکم مرجان‌های این منطقه کمتر بوده و عمده آنها از خانواده فاویده هستند.

مدیرکل دفتر اکوبیولوژی دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی خواسته تا از حداکثر یک ماه پس از انتقال مرجان‌ها در صورت موفقیت‌آمیز بودن عملیات انتقال، مابقی مرجان‌ها نیز آغاز شود، تصریح کرد: در هر صورت سازمان حفاظت محیط‌زیست در حال بررسی موضوع است.

وی گفت: منطقه جدید حفاظت شده و از سوی دیگر هر روز این منطقه مورد کنترل قرار گرفته و هر یک روز در میان عملیات تصویربرداری از مرجان‌های منتقل شده انجام و تصاویر آن برای سازمان حفاظت محیط‌زیست ارسال می‌شود.

اما برخی از کارشناسان هنوز انتقال مرجان‌ها به نقاط دیگر را با مشکلاتی مواجه می‌دانند: یکی این که، درصد ماندگاری مرجان‌ها در فاصله زمانی انتقال آنها به نقاط دیگر بسیار پایین است؛ چون آنها نیاز شدید به آب تازه دارند و دیگر این که شرایط نگهداری مرجان‌ها در این فاصله زمانی به خاطر حجم زیاد آنها بسیار پرهزینه است. البته بررسی‌ها نشان می‌دهد که همواره پیشگیری از

نابودی این گونه‌ها و تدوین برنامه‌های پیشگراانه از اقدامات نجات بخش بعدی مؤثرتر است.

مرجان‌ها و تغییرات آب و هوا

به دنبال گسترش پدیده تغییرات آب و هوا دانشمندان به بررسی اثرات این پدیده بر بخش‌های مختلف محیط‌زیست پرداختند، یک گروه از محققان بین‌المللی با بررسی مرجان‌ها در مجمع‌الجزایر "سیشل" می‌گویند، افزایش دمای اقیانوس‌ها تأثیرات تخریبی جبران‌ناپذیری را بر صخره‌های مرجانی داشته است.

این محققان می‌گویند، پس از ۷ سال که از تخریب بسیاری از صخره‌های مرجانی در سیشل می‌گذرد، تنها بخش محدودی از این تپه‌ها ترمیم شده‌اند و این در حالی است که در کنار رشد بیش از اندازه جلبک‌ها، این منطقه با نابودی بزرگی از جمعیت ماهی‌ها مواجه شده است.

بیش از ۹۰ درصد صخره‌های مرجانی زنده سیشل در سال ۱۹۹۸ میلادی در اثر افزایش بی‌سابقه دمای اقیانوس هند تخریب شدند و متأسفانه با ادامه روند افزایش گرمایش زمین در دهه‌های آینده، شاهد گسترش روند تخریبی صخره‌های مرجانی خواهیم بود.

از سوی دیگر به رغم همزیستی مرجان‌ها با جلبک‌های فتوسنتزکننده، زمانی که دمای آب دریا به بیشتر از میزان متوسط خود افزایش می‌یابد، جلبک‌ها با ترشح مواد سمی، باعث مرگ مرجان‌ها می‌شوند. جلبک‌ها بخش اصلی انرژی مورد نیاز و رنگ مرجان‌ها را تأمین می‌کنند. به همین علت، محققان از پدیده نابودی مرجان‌ها به وسیله اثرات تخریبی جلبک‌ها به عنوان "پدیده

رنگ‌بری" نام می‌برند. ادامه افزایش دما، باعث مرگ گروهی مرجان‌ها می‌شود.

بررسی‌ها نشان می‌دهد افزایش دمای اقیانوس‌ها در سال ۱۹۹۸، رنگ ببری ۱۶ درصد صخره‌های مرجانی در سراسر جهان را به همراه داشت، ولی تلفیق پدیده آب و هوایی ال‌نینو و پدیده‌های موسمی اقیانوس هند باعث شد تا بیشترین تخریب در این منطقه رخ دهد. در این حال، تخریب مرجان‌ها زیستگاه بسیاری از ماهی‌ها را نابود کرده است و ۴ گونه از ماهیان در این محل به طور کامل منقرض شدند و ۶ گونه دیگر نیز در خطر انقراض قرار دارند.

بررسی‌ها نشان می‌دهد، به دنبال این پدیده تنوع گونه‌های دریایی نیز در این منطقه ۵۰ درصد کاهش یافته است و کاهش تنوع گونه‌های دریایی، افزایش خطرپذیری بوم شناختی منطقه را به همراه دارد که جبران‌ناپذیر است.

خطر نابودی مرجان‌ها برای ماهیان کوچک بیشتر از ماهیان بزرگ است و ماهیان گیاه‌خوار هم با نابودی مرجان‌ها در معرض خطر بیشتری قرار گرفته‌اند.

به گفته محققان، صخره‌های مرجانی اقیانوس هند پس از تخریب گسترده در سال ۱۹۹۸ میلادی ۳ بار دیگر نیز در معرض رنگ‌بری قرار گرفته‌اند.

محققان با استفاده از مدل‌های رایانه‌ای پیش‌بینی کرده‌اند که روند تخریبی گسترده سال ۱۹۹۸ حداقل یک بار دیگر نیز تا ۳۰ سال آینده تکرار می‌شود و این زنگ خطر برای حفاظت از محیط‌زیست مرجان‌ها را برای کشورهای که از این اکوسیستم بی‌نظیر برخوردار هستند، به صدا درآورده است. ■

مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان در گفتگو با بندر و دریا تأکید کرد؛

تسهیل فرآیندهای حمل و نقلی در بنادر



کل تعاون استان، اتاق‌های بازرگانی اهواز، آبادان و خرمشهر، اتاق تعاون اهواز، اداره کل پایانه‌های استان خوزستان، سازمان جهاد کشاورزی استان، اداره کل راه‌آهن استان خوزستان، نیروی انتظامی استان خوزستان، اداره کل استاندارد، اداره کل بندر خرمشهر، اداره کل گمرک بندر امام خمینی (ره)، انجمن صنفی کارگران تخلیه و بارگیری، انجمن صنفی شرکت‌های کشتیرانی، سازمان مناطق آزاد اروند و نماینده شعب بانک‌های استان خوزستان و... اشاره نمود.

• **آینده جامعه بندرهای استان خوزستان را با تمهیداتی که اندیشیده‌اید، چگونه می‌بینید؟**
با آغاز به کار این جامعه بندری، موجبات تسهیل کلیه فرایندهای مربوط به زنجیره صادرات و واردات و حمل و نقل دریایی، زمینی، ریلی و هوایی، ارتقای سطح کیفی و کمی خدمات دریایی، تخلیه و بارگیری و حمل و نقل کالا فراهم می‌آید، ضمن آن که فرایندهای اداری و اسنادی و نحوه دسترسی اعضای جامعه بندری و تجار به اطلاعات و آمار دقیق و به روز تسهیل شده و باعث ایجاد ارزش افزوده و همچنین توسعه پایدار در تمامی فرایندهای دخیل در امور بندری و زنجیره صادرات و واردات کالا در استان می‌شود. امید آنکه با آغاز به کار این جامعه، شاهد رشد توسعه صنعت حمل و نقل دریایی در استان خوزستان باشیم. ■

ایجاد این جامعه و برگزاری جلسات منظم محقق نمی‌شود. به همین منظور کارگروه کارشناسی متشکل از نمایندگان کلیه ادارات و واحدهای بندری تشکیل شده و در خصوص نحوه تشکیل و فعالیت این جامعه در بنادر پیشرفته، بحث و تبادل نظر صورت گرفت. متعاقب آن پیش‌نویس اساسنامه جامعه بندری تهیه و پس از تأیید این اساسنامه در شورای بندر و کمیته بازاریابی و جذب سرمایه‌گذاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، در نهایت طی جلسه‌ای که با حضور کلیه اعضای شورای این جامعه برگزار شد، اساسنامه جامعه بندری استان خوزستان بررسی شد و توسط اعضا تصویب شد.

• **ارکان و اعضای جامعه بندری چگونه است و چه سازمان‌هایی عضو آن هستند؟**
ارکان جامعه بندری بنادر استان خوزستان متشکل از شورای جامعه، رئیس شورا و ۳ کمیته تخصصی خدمات دریایی، ارتباطات و اطلاعات الکترونیکی (ICT) و خدمات بندری، حمل و نقل و بازاریابی است. جامعه بندری تشکیلی غیرانتفاعی است و اعضای آن متشکل از ادارات، سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی، مؤسسات و شرکت‌های غیردولتی و اشخاص صاحب‌نظر در زنجیره حمل و نقل است. از جمله این ادارات و سازمان‌ها می‌توان به سازمان صنایع و معادن استان، اداره کل راه و ترابری استان، اداره کل دامپزشکی استان، سازمان بازرگانی استان، اداره

بنادر همواره به عنوان مهم‌ترین حلقه زنجیره حمل و نقل موجب رشد و توسعه اقتصادی کشورها بوده‌اند، به طوری که توجه به امور مربوط به بنادر به عنوان یکی از مهم‌ترین وظایف دستگاه‌های اجرایی محلی و استانی لحاظ شده است. در این راستا اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با تشکیل جامعه بندری استان خوزستان، با ارائه خدمات بندری به صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی در جهت تسهیل امور مربوط به حمل و نقل و جابه‌جایی کالا، افزایش ترافیک دریایی و در مجموع ارتقای کیفی و کمی خدمات بندری و نیز پاسخگویی به نیاز مشتریان، گام‌های اساسی برداشته است.

این موضوع بهانه‌ای شد تا در نشست، چگونگی تشکیل این جامعه بندری را از زبان ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان جویا شویم.

• **آقای ایدنی چه چیزی موجب تشکیل جامعه بندری در خوزستان شد؟**
یکی از اهداف اصلی ما، ارتقای کیفی و کمی خدمات دریایی و حمل و نقل زمینی، رونق صادرات و واردات کالا از بنادر استان خوزستان و همچنین رشد اقتصادی استان است که این امر جز با هماهنگ کردن فرایندهای مربوط به زنجیره حمل و نقل دریایی، زمینی، ریلی و هوایی از طریق

معرفی یک شاعر دریایی (۲- پابلونرودا)

هوارا از من بگیر، خندهات را نه

فرزاد آبادی

نگاه کنم: ستارگان، گیاهان، غلات، سنگ‌های رودخانه‌ها و راه‌های شیلی».

«دریا را کشف می‌کردم

رود «کوتن» از «کاراهویه» تا مصب خویش سرازیر بود

در سپیده دمان روی کشتی‌ها

رویاهای و زندگی بر آن شدند

که مرا دریابند

و روی مژه‌هایم پرسش‌هاشان را وانهند

کودکی نزار یا پرندهای

دانش‌آموزی خلوت‌گزین یا ماهی ظلام

من تنهایی در نوک کشتی نشسته بودم

به دور مانده از نیکبختی‌ها

در حالی که قایق‌نشینان

فراموشم می‌کردند

و سیم آکاردئون‌هاشان را می‌گشودند

می‌خوردند و می‌خواندند

رهگذران آب و تابستان

من اما در نوک کشتی

کوچک، آزرده دل، سرگردان

هنوز نه دلیلی با خود داشتم

نه سرود و نه شادی را

چشم دوخته بودم بر جنبش آب‌ها

که پیش می‌رفتند در میان کوه‌ها

و جدا می‌ساختند

تنها برای من این خلوت‌ها را

تنها برای من این جاده‌ی ناب را

و جهان را تنها برای من

سرمرستی رودها

ساحل‌های از تیرگی و عطر سرشار

سنگ‌های ناگهانی، درختان سوخته

و خاک انبوه و تنها

پابلونرودا شاعری که مزارش رو به دریاست در دوازدهم ژوئیه ۱۹۰۴ میلادی در شهر پارال شیلی به دنیا آمد. نام اصلی‌اش «ریکاردو نفتالی ره پس باسوآلتو» است. پدرش راننده قطار و مادرش آموزگار بود. وی در ۱۶ سالگی نخستین شعر و مقاله‌اش را نوشت و نام مستعار پابلونرودا را انتخاب کرد. بعدها دو مجلد از اشعارش را گردآوری نمود؛ «جزیره‌های شگفت» و «خستگی‌های حقیر» اما این کتاب‌ها منتشر نشد. در ۱۷ سالگی جایزه‌ی نخست مسابقه فدراسیون دانشجویان را از آن خود کرد و در تظاهرات انقلابی که کارگران و پلیس را رو در روی یکدیگر قرار داد، شرکت نمود. «از این زمان پی‌درپی، سیاست‌بازندگی و شعر من آمیخته شد. در اشعارم امکان نداشت در را بر روی کوچه بیندم، همچنان که در قلب شاعر جوانی که من بودم، نمی‌توانستم در را به روی عشق، زندگی یا شادی و غم بیندم».

نرودا در ۱۹ سالگی با فروش اثاثیه‌ی منزل خود و ساعتی که از پدر هدیه گرفته بود، مجموعه «اشعار سپیده‌دم» را با هزینه خود چاپ کرد. طی سفری به «تموکو» سرودن اشعار نقادانه و پرشور را آغاز و یک سال بعد مجموعه اشعار «بیست شعر عاشقانه و یک غم آوا» را منتشر نمود، مجموعه‌ای که بعدها به چاپ میلیونی رسید. ۱۹۳۶ میلادی در جنگ داخلی اسپانیا وقتی شاعر معروف «فدریکو گارسیالورکا» اعدام شد، نخستین شعر بلند و سیاسی خود را سرود. دو سال بعد وقتی به شیلی بازگشت، در چهل کیلومتری «والپاره‌زو» در زمینی وحشی و پوشیده از ماسه‌های تیره و سنگ‌های سخت، قلمرو جزیره سیاه را خرید. در این محل کوشید تا اثری بیافریند، اما بی‌فایده بود. «در این سال پیکار، من حتی مجال آن را نداشتم به چیزهایی که در شعرم ستایش می‌شوند از نزدیک



فرزند این رودها
 زندگی ام بر آن گذشت
 که بر روی خاک بدوم
 در امتداد همین ساحل‌ها
 و به سوی همان کف موج
 و هنگامی که دریای این زمان
 همچون برجی مصدوم فرو ریخت
 و دوباره برخاست با خمی استوار
 من از ریشه‌هایم به در آمدم
 و میهنم فراعتر شد
 وحدت بیشه‌ها درهم شکست
 زندان جنگل دری سبز را برگشود
 که از آن موج و تندرش اندر شدند
 و عاقبت با کوبش دریای
 زندگی من در فضا گسترده شد»



«نیازمند دریایم چرا که درس و مشق من از اوست:
 نمی‌دانم که موسیقی می‌آموزم یا آگاهی
 نمی‌دانم موجی تنهاست یا ورطه‌ای عمیق
 و یا فقط صدای کشاری است
 و یا هنوز هم بر خورد خیرکننده‌ی کشتی‌ها و ماهی‌هاست.
 حقیقت امر آن است که حتی در دل خواب نیز
 با هنری مغناطیسی در تمامیت موج‌ها می‌چرخم.
 فقط صدف‌های شکسته‌ای وجود دارند
 مثل آن که سیاره‌ی لرزانی
 از وگ آرامی خبر دهد.
 نه، نه! با تکه‌هایی من روز را می‌سازم
 و با فواره‌ی نمک
 و با قاشقی از دریا
 آن چه را که یادم داده است
 هنوز در ذهنم نگه داشته‌ام؛
 این هواست، باد تمام نشدنی است
 آب و ماسه است.
 به نظر می‌رسد، این همه چیز اندکی است
 برای مرد جوانی که می‌آید تا با آتش‌ها و شعله‌ها
 زندگی کند
 و با این حال این نبضی که بالا می‌آید
 و پایین می‌رود تا مغاکش
 این سرمای نیلی که می‌لرزد
 ستاره‌ای که فرو می‌باشد
 گستردگی مهربان موج
 که برف و کف را در هم می‌آمیزد
 این توان رام و استوار
 که چون تاجی از سنگ در ژرفا خفته است
 آری، این همه، جایگزین حصار می‌شوند
 که ملالی بر دوام در آن بزرگ می‌شود

وقتی از پابلونرودا پرسیده بودند، بعضی نمادها همیشه در شعر شما وجود دارند؛ مثل دریا، ماهی و پرندگان، در جواب می‌گویم من به نماد عقیده ندارم. اینها که می‌گویند همه اشیاء مادی هستند. دریا، ماهی و پرنده برای من موجودیتی مادی دارند. وابستگی من به آنها چون وابستگی من به نور خورشید است. کلمه نماد هرگز رساننده فکر من نیست. به نظر من وقتی نویسندگان بر اثر جذب شدن به شهرهای بزرگ، خود را از طبیعت جدا می‌سازند، چیزی در زندگی‌شان می‌میرد. گفتم تنها چیزی که از نظر من در کتاب «دکتر ژبواگو» پر ارزش است، نیروی جادویی «پاسترناک» در ایجاد رابطه با طبیعت است. اگر شاعری این ارتباط را برقرار نسازد، چه بسا که از دست رفته است. از او آن کودکی به پرنده، صدف، چوب و گیاه عشق می‌ورزیدم. تمام خلیج کالیفرنیا، سراسر سواحل ونزوئلا و دریاهای جنوبی شیلی را یکسره در جست‌وجوی صدف‌های دریایی زیر پا گذاشته‌ام و توانسته‌ام مجموعه بسیار زیبایی گرد آورم. به هنگام گردآوری و کمین کردن، هیچ چیز نزد من راز واره‌تر از تنوع بی‌پایان این مخلوقات دریایی نیست، رنگ‌شان، شکل‌های حیرت‌آور باورنکردنی‌شان و قرابت شکل‌شان با سرزمین و محیط‌زیست‌شان. این دنیای کامل که با شکل و زندگی می‌تپد، همیشه مرا، احساسات مرا، جهت شعر مرا و همه زندگی مرا با جاذبه‌ای غریب به خود کشیده است. من نمی‌توانم جدا از طبیعت زندگی کنم. از زندگی در هتل تنها برای چند روز خوشم می‌آید. هواپیما را فقط برای ساعتی دوست دارم. اما تنها در جنگل، یا در ساحل، یا بر دریاست که شادمانی را احساس می‌کنم. تنها زمانی که خود را به آب و باد و خاک و آتش پیوند می‌زنم وجد و شادی را حس می‌کنم.

و فراموشی بر هم می‌انبارد
 و این‌گونه است که هستی‌ام به ناگهان دگرگون
 می‌شود

و من به جنبشی ناب می‌پیوندم»
 زندگی پابلو نرودا فراز و نشیب‌های بسیاری داشت
 و این شعر او را خواندنی‌تر کرده است. پابلو نرودا
 در ۱۹۷۱ سفیر شیلی در فرانسه شد، بعد از آنکه
 سالوادور آلنده به ریاست جمهوری شیلی می‌رسد.
 در همان سال جایزه ادبی نوبل را گرفت و از مقام
 سفارت استعفا داد و به شیلی بازگشت و در مراسم
 بزرگداشت خود در ورزشگاه ملی سانتیاگو شرکت
 نمود. همان ورزشگاهی که بعد از کودتای پینوشه
 «ویکتور خارا» شاعر، نوازنده و خواننده شیلیایی را
 در آن به رگبار بستند. آخرین روزهای زندگی او از
 زبان همسرش «ماتیلده» شنیدنی‌ست؛ بیماری‌اش
 مختصری بهبود یافته بود، اما روز کودتا برایش
 روز بسیار پر مشغله و سختی بود. وقتی که ما از
 مرگ سالوادور آلنده با خبر شدیم، دکتر بی‌درنگ
 مرا صدا زد و گفت: «همه خبرها را از پابلو پنهان
 نگهدار، چون ممکن است معالجه‌اش را مدت‌ها به
 تعویق بیندازد». پابلو یک دستگاه تلویزیون مقابل
 تختش داشت. همچنین رادیویی داشت که همه
 ایستگاه‌ها را می‌گرفت. ما خبر مرگ آلنده را از
 ایستگاه مندوزا (آرژانتین) شنیدیم، و این خبر او را
 کشت. آری، او را کشت. روز بعد از مرگ آلنده پابلو
 سوزان در کوره تب از خواب برخاست. هیچ‌گونه
 دسترسی به مراقبت‌های پزشکی نداشتیم، چون
 پزشک دستگیر شده بود و دستیارش جرات
 نمی‌کرد راه دور «جزیره سیاه» را بیماید. پس
 از پنج روز توانستیم یک آمبولانس خصوصی خبر
 کنیم و او را به بیمارستانی در سانتیاگو برسانیم.
 در طول سفر، ماشین بارها مورد تفتیش قرار گرفت،
 چیزی که او را سخت برآشفته و وحشی‌گری‌های
 دیگری هم صورت گرفت که آشکارا بر او اثر
 گذاشت. من مدام به آن‌ها می‌گفتم: این پابلو نرودا
 است! سخت مریض است. بگذارید برویم». با حالی
 وخیم به بیمارستان رسید و ساعت ده‌ونیم شب
 در گذشت.

آئین شب احیای نرودا، در میانه آب و گل انجام
 گرفت، در اتاقی که روزگاری کتابخانه شاعر بود.
 کتاب‌ها، مدارک و کاغذها به همراه میز و صندلی‌ها
 در آب و گل غوطه‌ور بودند. چرا که روز قبل، ارتش
 به جرم عشق نرودا به آلنده، با برگرداندن مسیر نهر
 آبی به داخل خانه، آن را به آب بسته و هر چه را
 که بود درهم شکسته و خرد کرده بود.

پابلو نرودا، شاعر دریایی سروده بود: «- هوا را از
 من بگیر، خنده‌ات را نه» ■

اندر حکایت اتصال خلیج فارس به دریای خزر

خیالتان کاملاً راحت باشد

عمران صلاحی، شاعر و طنزپرداز، دهم اسفند ۱۳۲۵ در محله‌ی امیریه تهران به دنیا آمد. پانزده ساله بود که اولین شعرش در نشریه‌ی "اطلاعات کودکان" به چاپ رسید. در بیست سالگی همکاری با روزنامه‌ی "توفیق" را آغاز کرد. بعدها پس از بازنشستگی از صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران همکاری با نشریه‌ی "گل آقا" را شروع کرد، اگرچه پیش از آن هم به واسطه‌ی صفحه "حالا حکایت ماست" در نشریه‌ی "دنیای سخن" خوانندگان طنز با قلم شیرین و شنگ او آشنا بودند.

زنده یاد عمران صلاحی سال‌های پر بار عمر خود را صرف سرودن شعر و نوشتن طنز برای جراید مختلف کرد. "حالا حکایت ماست"، "یک لب و هزار خنده"، "تفریحات سالم"، "عملیات عمرانی"، "کمال تعجب" برخی از آثار زنده یاد عمران صلاحی را تشکیل می‌دهد. آنچه در پی می‌خوانید نتیجه نگاه طنز او به یک تئوری بزرگ دریایی و ملی است.



● الهه جاگزی بهزاد

می‌دهد: کارشناس امور دریایی ما توضیح داده است که چون این اتصال از طریق کانالی است که عمق چندان زیادی ندارد و با توجه به این که کوسه‌ها وارد آب کم عمق نمی‌شوند، لذا چنین خطری آب‌های دریای خزر را تهدید نمی‌کند.

دریای شمال، احتمال ورود کوسه نیز وجود دارد. خواهشمندم طوری این اتصال صورت گیرد که کوسه‌های خلیج فارس نتوانند به دریای خزر راه پیدا کنند. این روزنامه به خواننده‌ی گرامی خود چنین پاسخ

خواننده‌ای در نامه‌ای به یکی از روزنامه‌های صبح تهران می‌نویسد: گویا قرار است که خلیج فارس را به دریای خزر متصل کنند. می‌خواستم متذکر شوم که در دریای شمال، مردم بدون دغدغه شنا می‌کنند. در صورت اتصال خلیج فارس به

این خواننده‌ی گرامی قانع نمی‌شود، سؤال‌های دیگری می‌کند و جواب‌های دیگری می‌گیرد که در آن روزنامه به چاپ نمی‌رسد. اما شما می‌توانید آنها را بخوانید.

خواننده: شما کوسه‌ها را خیلی سطحی فرض کرده‌اید. اگر شما از میان علفزاری چندین بار عبور کنید، آن جا تبدیل به جاده می‌شود. این کانال کم‌عمقی را هم که شما می‌فرمایید، چنین حالتی دارد، کوسه‌ها با توجه به قدرتی که دارند اگر چند بار وارد این کانال شوند، آن را عمیق می‌کنند، وقتی هم که عمیق شد، کوسه‌ها راحت وارد دریای شمال می‌شوند و امنیت خانواده‌های شناگر را به خطر می‌اندازند.

روزنامه: شاید کوسه‌ها بخواهند تغییر ذائقه بدهند. شاید دلشان بخواهد که در دریا‌های دیگر سروگوشی آب بدهند و سیروسبیاحتی بکنند. بالاخره آنها هم دل دارند. ترس ما هم از همین است. ما می‌ترسیم وقتی در سواحل خزر داریم شنای قورباغه می‌کنیم، کوسه‌ماهی خطرناکی

داده‌ایم. اگر شما به جای ما بودید چه احساسی داشتید؟

روزنامه: اولاً شنا‌های زیادی وجود دارد. اگر کوسه یک پای شما را قطع کرد، مجبور نیستید شنای قورباغه کنید. می‌توانید روش‌تان را تغییر دهید و به پشت شنا کنید.

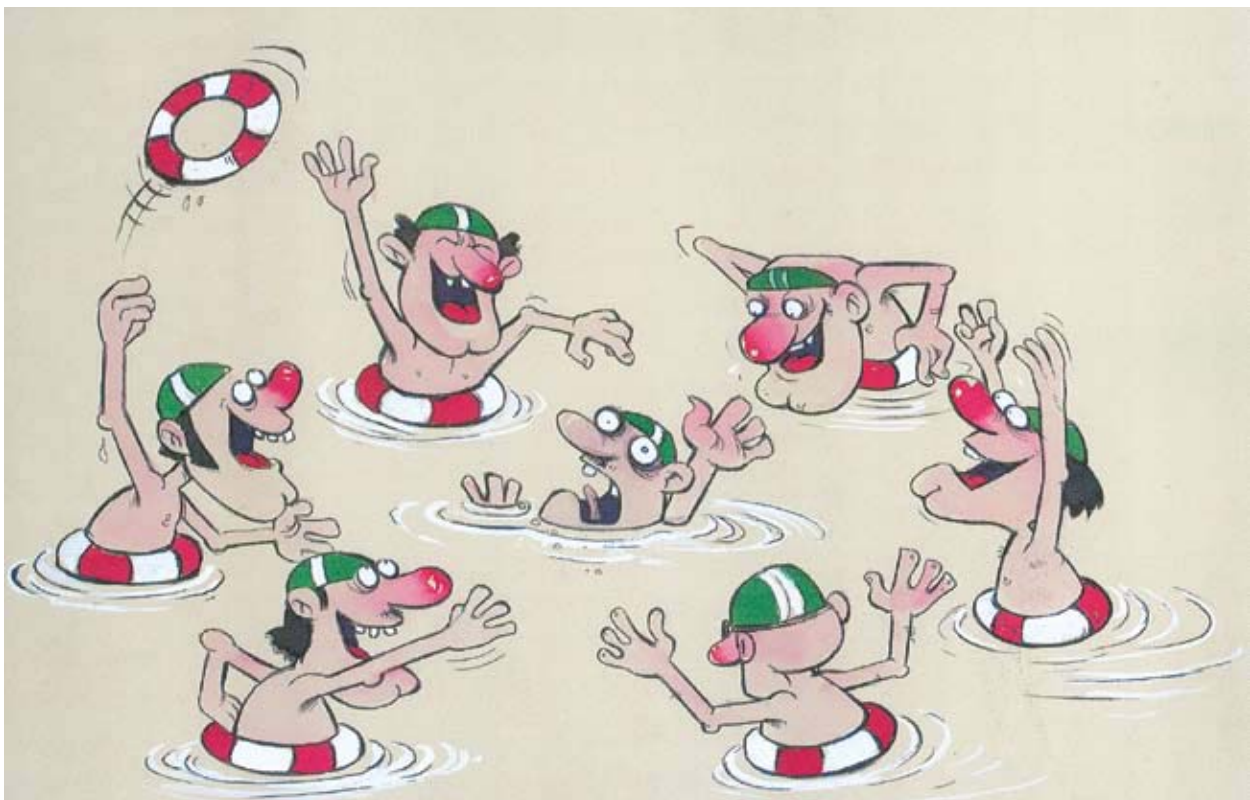
خواننده: ما نمی‌دانیم کوسه‌ها چرا این قدر به پای آدم علاقه دارند. این همه هشت‌پا توی خلیج فارس ریخته است. چرا به سراغ آنها نمی‌روند؟ چرا فکر نمی‌کنند آدم‌ها پای اضافی ندارند. نوشته‌اید اگر پایمان را از دست دادیم، از شیوه‌های دیگر در شنا استفاده کنیم. از راهنمایی شما بسیار سپاسگزارم. اما نگرانی ما نه تنها از بین نرفته، بلکه بیشتر هم شده است. ما با این که دوست داریم در دریای شمال شنا کنیم، تن ماهی جنوب را بیشتر می‌پسندیم. اگر دریای جنوب به کانال دریای شمال وصل بشود، تداخل ایجاد می‌شود. ماهی‌های جنوب می‌آیند به شمال و ماهی‌های شمال می‌روند به جنوب. آن وقت تکلیف ما چه

شمال راه پیدا کنند و دست ما را بخورند، چگونه می‌توانیم سرمان را بخارانییم؟ اگر چه فرصت سر خاراندن نداریم؟

روزنامه: برای رفع خارش سرتان می‌توانید از شامپوهای ضدشوره استفاده کنید.

خواننده: مصرف شامپو بسیار مفید است، اما اشکالش این است که ما مو نداریم. حالا نمی‌شود خواهش کنیم که از حفر این کانال صرف‌نظر کنند و سراغ کانال‌های دیگر بروند؟

روزنامه: مگر تلویزیون است که اگر این کانال نشد، سراغ کانال‌های دیگر بروند؟ این کانال باید مدت‌ها پیش از این زده می‌شد. تصور بفرمایید اگر هزار سال پیش این کانال را کنده بودند، سندباد بحری هم می‌توانست با کشتی به دریای خزر بیاید. داستان‌های هزارویک شب هم می‌توانست در سواحل بحر خزر اتفاق بیفتد و ادبیات حال و هوایی دیگر پیدا کند. شاید در مورد کوسه‌ها هم نگران باشید. با حفر این کانال، ممکن است کوسه‌ماهی‌های خلیج فارس از جاذبه‌های توریستی



رحیم بقال اصغری

سربرسد و یک پای ما را اره کند. اگر شما باشید، می‌توانید با یک پا شنای قورباغه کنید؟ مجسم کنید اینجانب از آب درآمد، دوش گرفته‌ام و حالا می‌خواهم لباس‌هایم را بپوشم. هر چه می‌خواهم دستم را توی آستینم بکنم، نمی‌رود بعد معلوم می‌شود که یکی از دست‌ها مان را از دست

می‌شود؟

روزنامه: خیلی راحت است. آن وقت شما می‌توانید تن ماهی شمال میل بفرمایید.

خواننده: در مورد تن ماهی پیشنهاد خوبی دادید. خیلی ممنونم. اما این باعث رفع نگرانی ما نمی‌شود. اگر کوسه‌های دریای جنوب به دریای

دریای شمال استقبال کنند و همگی روانه‌ی آنجا شوند. در این صورت شما می‌توانید برای شنا به سواحل خلیج فارس بروید و خیالتان کاملاً راحت باشد که هیچ اتفاقی نمی‌افتد. ■

سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند

مؤلف: محمود طاهری

تاریخ نشر: چاپ اول ۱۳۸۰، چاپ دوم ۱۳۸۸

ناشران: چاپ اول انتشارات آستان قدس رضوی، شرکت به نشر - مشهد
چاپ دوم انتشارات فانوس دریا، مشهد.

حمید ودادی

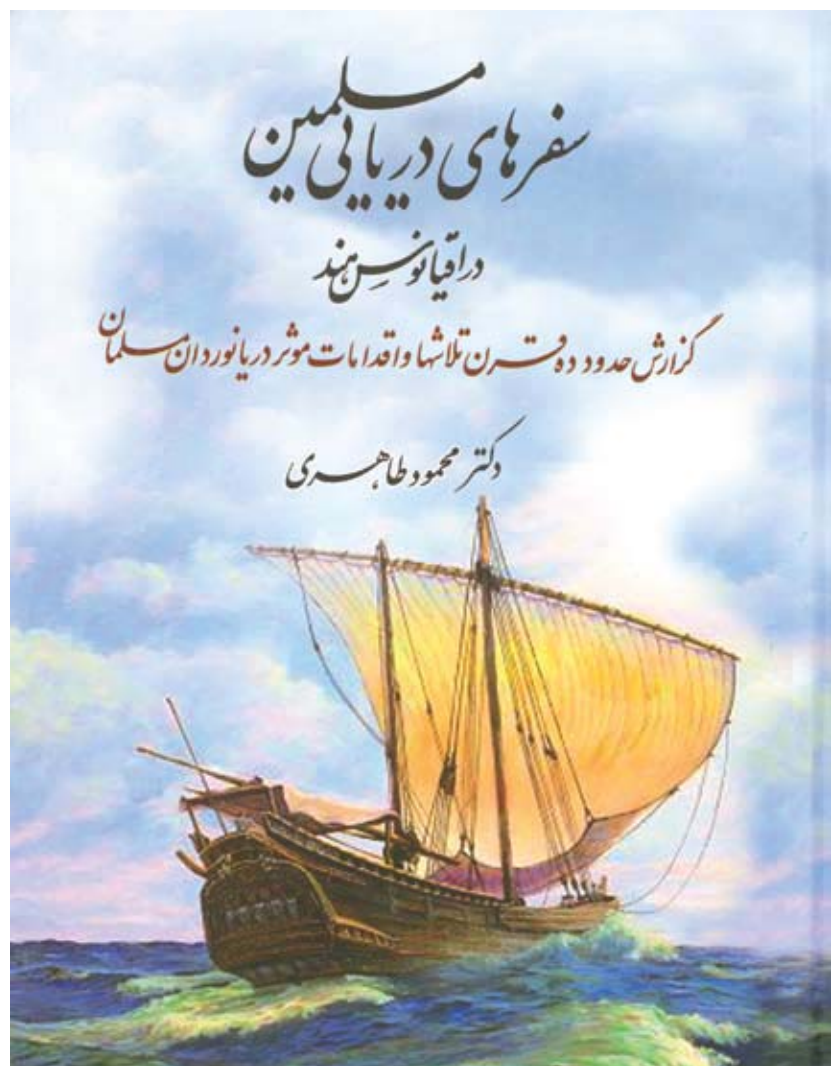
شرق اقیانوس هند و آبهای غربی اقیانوس آرام و دریای چین است. البته در این خصوص نیز باید اشاره کرد که مؤلف برای شرح پاره‌ای از ماقع و برخی موضوعها، زمینه‌های تاریخی دیگری را نیز مورد توجه قرار داده است.

محورهای اساسی کتاب را علاوه بر تاریخ‌نگاری توصیفی، بحثی ماهیت‌نگارانه نیز شامل می‌شود. بحثی که رویکرد نظری دین اسلام را نسبت به سفر و ارزش دریا بازگو می‌کند و لذا توجه مسلمانان به دریا و کشتی و سفر و فعالیت‌های دریایی را بدون تأثیرپذیری مستقیم یا غیرمستقیم آنان از برداشت‌های مذهبی نمی‌بیند.

قرآن کریم در ۴۱ آیه، لفظ بحر (دریا) را به کار برده است و ضمن بیان بسیاری مفاهیم ارشادی و بارزش، از دریا به عنوان یک واقعیت سودمند برای هدایت و سعادت بشر، یاد نموده است. هم‌چنین است نقل موضوعها و گزاره‌هایی درباره کشتی که در حداقل ۳۰ آیه یادشده، آمده است و مشتمل بر ذکر آثار و منافع حاصل از دریا و کشتی و سفر برای انسان و تذکر و پند اخلاقی در زمینه پاسداشت از نعمت‌های الهی است. طی صفحات ۲۳ الی ۴۲ به شرحی موجز اما عمیق به این موارد توجه شده است.

در فصل دوم به موضوعی پرداخته می‌شود که برای مؤلف کتاب جالب توجه بوده است و آن مسئله مشخصات کشتی‌ها طی قرون اولیه اسلامی است. مؤلف در مقدمه کتاب آورده است که در آغاز قصد داشتم فقط درباره داستان سفرهای دریایی مسلمانان و وقایع این سفرها به پژوهش بپردازم، اما به تدریج دریافتم که موضوعات متعددی با این سفرها مربوط می‌شوند که نمی‌توان آنها را نادیده گرفت. مسئله مشخصات کشتی‌ها در طی قرون اولیه اسلامی، مسیرهای آبی و نام بنادر مهم و ویژگی‌های خاص هر یک از آن بنادر و... به همین دلیل «ساخت و پرداخت کشتی‌ها» در فصل دوم مورد تحقیق واقع شده و مؤلف، ساختارها و سازه‌های مربوط به کشتی‌های متعلق به این بازه تاریخی را تشریح می‌کنند. نوع و نام مصالح چوبی که برای ساخت کشتی به کار می‌رفته تا طراحی آن و همچنین بیان شکل اتصال قطعات و جنس روغن‌های عایق و جلادهنده و نحوه ساخت، اجزای تشکیل‌دهنده این فصل را تشکیل می‌دهند.

در فصل سوم، بر پیشینه‌های تاریخی ساخت کشتی، مقدم بر دوره‌ای که مؤلف قصد تحقیق بر آن را دارد، تأکید شده است و با مروری بر دریانوردی و کشتی‌های فنیقی، مصری و ایرانی، سوابق تاریخی کشتی‌سازی و کشتی‌رانی توصیف شده است. فصل چهارم و پنجم از صفحه ۱۰۳-۱۶۵ را می‌باید دنباله فصل دوم و شرح کامل‌تری بر توصیف



و دریانوردی شود. سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند، مجموعه تألیف و پژوهشی است که از حیث تاریخی، شامل دوره‌ای از ظهور اسلام تا قرن نهم و دهم هجری و از لحاظ پهنه و دامنه جغرافیایی، دربر دارنده میدانی از شرق آفریقا و دریای سرخ تا

به انگیزه نشر چاپ دوم کتاب سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند، که به اهتمام انتشارات فانوس دریا صورت گرفته است، مبادرت به معرفی این کتاب شده و امید است تا مورد مراجعه و مطالعه علاقه‌مندان و پژوهشگران در حوزه مطالعات دریایی



کشتیرانی موج آبی اروند

Arvand Blue Wave Shipping Co.

www.arvandbluewave.com

دفتر خرمشهر: کوی آریا شماره ۶

شعبه تهران:

۴۴۲۳۳۶۹۵ و ۰۲۱ - ۸۸۹۹۱۶۴۷

شعبه انزلی:

۳۲۳۵۴۶۱ و ۰۱۸۱ - ۳۲۳۵۴۶۱

۰۹۱۲۱۴۹۴۴۸۳

نمابندگی شرکت الزرقا در دبی

نمابندگی شرکت زم در دبی

نمابندگی شرکت اوشن تلنت در مالزی

نمابندگی شرکت M&A در فیلیپین

نمابندگی شرکت سی استار هند

نمابندگی شرکت داغ ایمپکس در روسیه

نمابندگی شرکت دریادلان جاوید خزر



دارای مجوز نمابندگی کشتیرانی از سازمان بنادر و دریانوردی

دارای پیمان نامه و کد امنیتی از اداره امور اتباع بیگانه

جهت آوردن و الحاق پرسنل خارجی به شناورها

مشاور سازمان بنادر و دریانوردی

دارای تیم مشاوره و اجرای سیستم های ISM, ISPS

تهیه و اخذ مدارک جانبی

(دستورالعمل بار چینی - گاریج و ---)

تیم تعمیراتی و مشاوره جهت اخذ مدرک Helideck

مدیریت پرسنلی - فنی - بازرگانی شناورها

اجاره و بکارگماردن شناورهای تدارکاتی و مسافربری

مشاوره در تامین وام و مراحل خرید شناور

تامین پرسنل برای شرکت های:

DOT-Kito-SAFF-BGK-IOEC- KITO &

Seven Sea

انجام تعمیرات و اخذ مدرک هلی دک برای شناور ایوبدر ۱۱۴
انجام تعمیرات فنی شناور (پیک ۵۰) و اخذ مدارک لازم از کلاس

تهیه و تدارک مواد غذایی شناورها و اسکوهای صنعت نفت

قرارداد مشاوره با سازمان بنادر و دریانوردی در امور شناورهای -

متحرک فراساحل MOU و شناورهای خدماتی

تدوین دستورالعمل بارگیری و اجرای ISM, ISPS شناورها

مشارکت در خرید شناور برای دریای خزر

ایجاد موسسه آموزشی در حال تاسیس در بندر انزلی

چارترینگ شناورها جهت پروژه های فراساحلی

مقوله‌های همیشه قابل توجه بوده و نشانگر میل و انگیزه آدمی برای کسب شناخت و آگاهی، اکتشاف و اختراع و در نهایت پویایی و کمال جویی مادی و معنوی است.

فصل یازدهم که اختصاص به اصلی‌ترین موضوع دریانوردی یعنی تجارت، بازرگانی و جابه‌جایی کالا دارد، به معرفی شخصیت بنیادین حرفه و کار دریانوردی اهتمام شده و ضمن معرفی شخصیت مکان‌ها، که ما آن‌ها را به نام بنادر و جزایر می‌شناسیم، بر نقش دریانوردی برای معرفی تمدن‌ها به یکدیگر کوشش شده است. طبعاً این معرفی‌ها بر محور تجارت از طریق دریا صورت گرفته و نقش دریانوردی، به عنوان نقشی بی‌بدیل و اصل مورد تأکید قرار گرفته است. در این فصل، بخش اعظمی از بنادر معرفی شده و جالب آن که با معرفی نوع کالاهای مبادلاتی بر عملکرد تخصصی این بنادر در صادرات و واردات کالای خاص اشاره شده است. به نمونه موردی خاصی که در همین زمینه می‌توان اشاره کرد، مبادلات تجاری بنداری چون سیراف، بصره و عمان، بنادر متعلق به سواحل جنوبی و جنوب شرقی عربستان (مسقط، ریسور، صحار، عدن)، یمن، بنادر شرق آفریقا، هند و سرانندیب، مالزی و اندونزی می‌باشد. طبعاً مبادله تجاری با چین و مهم‌ترین بندر آن «خانفوا» بخش ویژه‌ای را در کنار مبادله با آفریقا و هند شامل است (ر.ک. صفحات ۴۰۱ - ۴۴۱).

در ادامه همین فصل به بسته‌بندی کالاها و علائم تجاری آنها نیز اشاره شده است که نقش بسیار مهمی در حفاظت از کالا و امانت‌داری داشته است (ر.ک. ص ۴۴۳ - ۴۴۱).
فصل دوازدهم، که آخرین فصل کتاب را تشکیل می‌دهد، به نوعی مبادرت به نتیجه‌گیری در چارچوب بررسی تأثیر سفرهای دریایی مسلمین در سرزمین‌های دور (شرق آفریقا، هند، سیلان، مالدیو، برمه، هند و چین، مالایا، اقیانوسیه و چین) داشته و طی صفحات ۴۴۶ - ۵۰۰ به تحلیل آن توجه شده است.

محتوای این مجموعه تألیفی - پژوهشی با ۱۲ فصل و ۸۹ عنوان از جذابیت و تنوع ویژه‌ای برخوردار است که با توجه به ارجاعات، بیانگر غنای مطلوب زیرساخت‌های نظری آن است. صفحات ۵۱۹ - ۵۶۶ مشتمل بر فهرست‌هاست که با پنج عنوان فهرست (آیات از قرآن کریم، احادیث و روایات، کتاب‌ها، اشخاص و امکان) و کتاب‌شناسی مزین است. تماس برای تهیه کتاب از طریق شماره تلفن‌های ۰۵۱۱-۶۰۸۳۱۴۴ و ۰۹۱۵۵۲۵۷۲۸۹ (فانوس دریای) امکان‌پذیر است. ■

کشتی‌های متعلق به کشورها و جوامع اسلامی دانست که بر وصف امکانات و تجهیزات تأکید دارد (فصل چهارم) و نفرت و خدمه کشتی و مدل‌های مالکیت و وظایف کارکنان را (فصل پنجم) معرفی می‌کند.

در فصل ششم به شرح سفر، نوع و هدف مسافران از سفرهای دریایی، کالاهای تجاری و نحوه تأمین خوراک و بهداشت مسافران پرداخته شده است و طی فصل هفتم، با نام‌آوران عرصه دریانوردی مسلمانان ایجاد آشنایی شده است. در این جهت از مهم‌ترین منابع تاریخی موجود یعنی الفهرست (ابن ندیم)، حورانی (دریانوردی عرب در دریای هند)، پروفیسور هادی حسن (سرگذشت کشتیرانی ایرانیان)، عجایب‌الهند (بزرگ بن شهریار رامهرمزی)، مروج‌الذهب و معاون‌الجوهر (ابوالحسن علی بن حسین مسعودی) و الفوائد فی اصول علم‌البحر و القواعد (ابن ماجد) استفاده شده است.

فصل هشتم اختصاص به شرح علوم دریایی و دریانوردی مسلمین (ص ۲۳۱ - ۳۰۹) داشته و طی آن به شناخت جغرافیایی زمین و اقیانوس‌ها و مشخصات دریاها، جهت‌یابی، شناخت جریان باد و جریان‌های دریایی، نجوم و سماوات، شناخت امواج و خط سیرها و رهنامه‌ها اشاره شده است.

فصل نهم تحت عنوان «مسیرهای آبی و مهم‌ترین بنادر و جزایر» توصیف‌کننده سه موضوع بنیادی و اساسی است. الف) معرفی بنادر و جزایر موجود در مسیر که به عنوان ایستگاه‌های دریایی یا مبدأ و مقصد سفر تلقی می‌شوند. ب) معرفی وسعت و پهنه فعالیت‌های دریایی و میدان رفت و آمد کشتی‌های تجاری و مسافری. ج) ارائه شناسه‌های خاص بنادر مقصد و مبدأ و ایستگاه‌های دریایی و زمان و ادوار مورد مطالعه. این فصل از کتاب در مجموع می‌تواند بیان‌کننده موقعیت‌های تجاری آن دوران نیز باشد.

در فصل دهم، به شرح رفتارمندی تعامل بین «انسان» و «دریا» توجه شده است. موضوعی که همیشه و در چارچوب فعالیت‌های دریایی و دریانوردی، خاصه در ازمنه قدیم، پیش‌روی انسان قرار داشته است. موضوعی که به زمان خود، رویه و روشی برای نشان دادن جرئت و شهامت و بی‌باکی نیز بوده است. حتی می‌توان گفت که اساساً صفت «دریادلی» از همین جای برخاسته است که دریانوردان، دلی به بزرگی دریاها داشته و صبر و استقامت و شجاعت برای مقابله باخطر را همیشه توانسته‌اند به اراده خود حل و فسخ کنند.

خطرات سفرهای دریایی، هرچند که امروزه به مدد تکنولوژی و ارتباطات و فناوری حرفه‌ای، موضوعی خاص و منحصر و در شکل وصفی قرون گذشته نیست، اما به لحاظ بیان شجاعت دریانوردان گذشته

هدف سازمان بنادر و دریانوردی؛ نوسازی شناورهای مسافری

توان داخلی را نمی‌کنیم



شکل گرفت، تأکید کرد: این بحث که ما مخالف ساخت شناورهای فایبرگلاس هستیم، یک توهم است و به شرطی که این شناورها درست و طبق لیسانس مؤسسات رده‌بندی جهانی ساخته شود، با آن موافقیم و حتی معتقدیم شناورهای فایبرگلاس می‌تواند از فولاد هم مقاوم‌تر باشد.

مشاور سازمان بنادر و دریانوردی در عین حال ساخت شناورهای فایبرگلاس و نیز حفظ آن در طولانی‌مدت را دشوار دانست و گفت: ما در حال حاضر، شناورهای آلومینیومی نظیر فدک ۲۰۰ را سراغ داریم که ۴۲ سال پیش ساخته شده؛ اما به نظر می‌رسد که تنها دو

سال از زمان ساخت آن می‌گذرد.

مشتری خواه افزود: در شناورهای آلومینیومی کنترل روند و شرایط ساخت از جمله رطوبت، درجه حرارت راحت‌تر است؛ در حالیکه مواردی چون توزیع رزین به میزان یکنواخت در بدنه شناورهای فایبرگلاس کار دشواری است که هنرمندی و عملکرد یکسان کارگر در ساخت هر شناور را می‌طلبد.

وی در این زمینه به تجربه ایتالیا به عنوان بهترین سازنده شناورهای فایبرگلاس اشاره کرد و گفت: در این کشور، حتی شناورهای ۵۲ متری فایبرگلاس ساخته‌اند؛ اما برای حفظ دقت و شرایط کار، همه مراحل توسط ربات انجام می‌شود.

مشاور سازمان بنادر و دریانوردی همچنین در پاسخ به این پرسش که «چرا در فراخوان اولیه کمیته وجوه اداره شده بر ضرورت مشارکت سازنده خارجی در ساخت شناورهای مسافری تأکید شده بود»، گفت: طرح این موضوع، به معنای نفی توان ساخت داخل نبود.

وی افزود: از آنجا که پروژه اصلی سازمان بنادر و دریانوردی این است که در کوتاه مدت از حالت حمل‌ونقل سنتی مسافر خارج شویم؛ در فراخوان هم، بحث مشارکت خارجی در ساخت مطرح شد تا پروژه‌ها از نقطه صفر طراحی آغاز نشوند و ضمناً مدت زمان لازم برای تأمین تجهیزات و انتقال تکنولوژی، کاهش یابد.

مشتری خواه در عین حال یادآور شد که در فراخوان دوم کارگروه وجوه اداره شده، بحث الزام سازندگان به مشارکت با طرف خارجی منتفی شد و حتی بحث کلاس مؤسسات رده‌بندی عضو IACS هم، صرفاً برای یک فروند از شناورهای ساخته شده، کفایت می‌کند. ■

برای مالک آن، پول است. بنابراین، تفاوت قیمت اولیه شناورهای آلومینیومی و فایبرگلاس، در دراز مدت کاملاً به نفع مالکان شناورهای آلومینیومی خواهد بود.

مشتری خواه در عین حال با ابراز خوشوقتی از پیشرفت سازندگان شناورهای فایبرگلاس در کشور گفت: اگر این شناورها به حد استاندارد مؤسسات رده‌بندی عضو IACS برسند، تجربه‌ای بی‌سابقه و افتخاری برای صنایع دریایی ایران خواهد بود. وی با بیان اینکه «ما در حال حاضر کارگاه‌های سنتی زیادی در حوزه ساخت شناورهای فایبرگلاس داریم»، افزود: در بازدیدهایی که از این کارگاه‌ها داشته‌ایم، هیچ‌کدام تحت لیسانس مؤسسات رده‌بندی عضو IACS نیستند و به شکلی کاملاً سنتی فعالیت می‌کنند.

مشاور سازمان بنادر و دریانوردی تأکید خود بر مؤسسات رده‌بندی عضو IACS را به معنای ضعف مؤسسات رده‌بندی داخلی دانست و گفت: حرف ما از اول این بوده که چون صنعت ساخت شناورهای مسافری و به‌ویژه آلومینیومی در ایران تازه شکل گرفته و تکنولوژی خاصی می‌طلبد، شرکت‌های کشتی‌سازی باید اولین شناور خود را تحت لیسانس مؤسسات رده‌بندی عضو IACS بسازند و بقیه شناورها، می‌تواند تحت لیسانس مؤسسات رده‌بندی ملی باشد.

مشتری خواه یادآور شد که تنها مؤسسات رده‌بندی DNV، BV و GL از میان ده مؤسسه رده‌بندی عضو IACS مجوز فعالیت در ایران را دارا هستند.

وی بر این اساس در پاسخ به انتقادهای گسترده‌ای که پس از انتشار دستورالعمل فراخوان اخیر سازمان بنادر و دریانوردی برای ساخت شناورهای مسافری

مشاور سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه فراخوان ساخت شناورهای مسافری تأکید کرد: این حرف که ما مخالف ساخت شناورهای مسافری فایبرگلاس هستیم؛ یک توهم است. گرچه استدلال‌هایی داریم که طبق آن، ساخت شناورهای آلومینیومی را اولی می‌دانیم.

مهندس خسرو مشتری خواه با اشاره به سمینار اخیر مؤسسه رده‌بندی BV در دبی گفت: طبق آماری که در این سمینار ارائه شد، اغلب شناورهای مسافری فعال در جهان آلومینیومی و در قالب کاتاماران ساخته می‌شوند.

وی با بیان اینکه «فایبرگلاس، فولاد و آلومینیوم از نظر مقاومت تفاوتی با هم ندارند»، افزود: باید ببینیم به کدام دلیل، سازندگان بین‌المللی به ساخت شناورهای آلومینیومی گرایش بیشتری نشان می‌دهند؛ در حالی که قیمت تمام‌شده شناورهای فایبرگلاس پایین‌تر است.

مشتری خواه این موضوع را با مسایل زیست‌محیطی مرتبط دانست و گفت: سازمان محیط زیست حدود ۵ سال پیش در دوره مسئولیت خانم دکتر ابتکار از ما خواست که در این مورد تحقیقاتی انجام دهیم و راهکار ارائه کنیم که در آنجا هم، مشاهده شد فایبرگلاس مشکل محیط‌زیستی دارد و بعد از آنکه شنواری به پایان دوره فعالیت خود رسید، به غده‌ای سرطانی برای محیط‌زیست تبدیل می‌شود. مشاور سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه «لاشه شناورهای آلومینیومی فاقد مشکلات زیست‌محیطی است»، گفت: از نظر اقتصادی هم، قیمت اولیه‌ای که برای خرید آلومینیوم داده می‌شود، پس از پایان عمر شناور هم توجیه دارد و عملاً بعد از ۲۰۰ سال هم، لاشه شناور آلومینیومی