



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

- عبور از بحران در چهار فصل / ۵۷
- فرصت سوزی نهادینه شده / ۳۸
- قدرانی از جامعه دریایی ایران / ۲۲
- ارتقای نسل بنادر ، چگونه و چرا / ۳۸
- سکان خدمات فراساحل در دست کیست؟ / ۵۴
- مرجعیت راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی / ۱۶



بنادر نسل سوم

تغییر کارآمدی تغییر سرآمدی



۱۲۰



۱۰۲



۷۶



۵۲

در این شماره می خوانید:

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول: علی جهانپنده

سرمقاله/۱۴

مرجعیت راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی/۱۶

قدردانی از جامعه دریایی ایران/۲۲

توافق در هم افزایی/۲۴

ابلاغ آیین نامه ی روان سازی و سلامت ترانزیت کالا/۲۷

ارتقاء جایگاه جهانی/۲۸

شناسایی و پیشگیری حوادث/۳۳

ارتقای نسل بنادر، چگونه و چرا/۳۸

فرصت سوزی نهادینه شده/۴۸

خیزش سومین موج ورزش های دریایی/۵۲

سکان خدمات فراساحل در دست کیست؟/۵۴

عبور از بحران در چهار فصل/۵۷

استراتژی توسعه/۶۰

کارآمدی اپراتور خصوصی/۶۷

توسعه شگفت انگیز تجارت/۷۰

اصلاح در جهت تسهیل/۷۴

بنادر برتر جهان در سال ۲۰۰۸/۹۶

راهبری کارآمد/۱۰۰

دریای بسته یا باز/۱۰۲

محافظ بندر/۹۸

مقابله با تهاجم دریایی/۱۱۲

ترک موقت یا دائم خلیج فارس/۱۱۵

عوامل تهدیدکننده ی اقیانوس ها/۱۱۸

حفاظت از لاک پشت های دریایی/۱۲۰

از دریانوردان نمونه ی استان هرمزگان تجلیل شد/۱۲۴

روز جهانی دریانوردی گرمی داشته شد/۱۲۶

در بندر آبی چشمانت/۱۳۲

نه شما بچرخید/۱۳۴

سر دبیر: قربان محمدی

مدیر داخلی: فرزاد آبادی

مدیر مالی: رامین امامی

مدیر اداری: محمدتقی بابایی

طراح گرافیک: مهدی یعقوبی

گزارشگران: حمیده السادات هاشمی، تینا صفاهیه

ابراهیم زارع، سید عیسی عماد، بابک اخوت پور

عکاسان: محسن نوری، حمید کامکاری، وحید محمودی، حمید جعفری

ویراستار: مجید روانچو

مترجم: نوروز محمدخانی

روابط عمومی: رعنا ساسانی

حروفچین: درنا ایمن

امور اداری: طاهره درفکی

امور مالی: حمید عباسپور

امور اجرایی: رامین جهانپور

امور چاپ و انتشار: سید عبدالحسین نورهاشمی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: هنر سرزمین سبز

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

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

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

۸۸۵۴۲۶۶۳ - ۵

نمبر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

سندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه های از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی باشد.
- علاقه مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.



۱۲۰



۱۰۲



۷۶



۵۲

در این شماره می خوانید:

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول: علی جهانپنده

سرمقاله/۱۴

مرجعیت راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی/۱۶

قدردانی از جامعه دریایی ایران/۲۲

توافق در هم افزایی/۲۴

ابلاغ آیین نامه ی روان سازی و سلامت ترانزیت کالا/۲۷

ارتقاء جایگاه جهانی/۲۸

شناسایی و پیشگیری حوادث/۳۳

ارتقای نسل بنادر، چگونه و چرا/۳۸

فرصت سوزی نهادینه شده/۴۸

خیزش سومین موج ورزش های دریایی/۵۲

سکان خدمات فراساحل در دست کیست؟/۵۴

عبور از بحران در چهار فصل/۵۷

استراتژی توسعه/۶۰

کارآمدی اپراتور خصوصی/۶۷

توسعه شگفت انگیز تجارت/۷۰

اصلاح در جهت تسهیل/۷۴

بنادر برتر جهان در سال ۲۰۰۸/۹۶

راهبری کارآمد/۱۰۰

دریای بسته یا باز/۱۰۲

محافظ بندر/۹۸

مقابله با تهاجم دریایی/۱۱۲

ترک موقت یا دائم خلیج فارس/۱۱۵

عوامل تهدیدکننده ی اقیانوس ها/۱۱۸

حفاظت از لاک پشت های دریایی/۱۲۰

از دریانوردان نمونه ی استان هرمزگان تجلیل شد/۱۲۴

روز جهانی دریانوردی گرامی داشته شد/۱۲۶

در بندر آبی چشمانت/۱۳۲

نه شما بچرخید/۱۳۴

سردبیر: قربان محمدی

مدیر داخلی: فرزاد آبادی

مدیر مالی: رامین امامی

مدیر اداری: محمدتقی بابایی

طراح گرافیک: مهدی یعقوبی

گزارشگران: حمیده السادات هاشمی، تینا صفاهیه

ابراهیم زارع، سید عیسی عماد، بابک اخوت پور

عکاسان: محسن نوری، حمید کامکاری، وحید محمودی، حمید جعفری

ویراستار: مجید روانچو

مترجم: نوروز محمدخانی

روابط عمومی: رعنا ساسانی

حروفچین: درنا ایمن

امور اداری: طاهره درفکی

امور مالی: حمید عباسپور

امور اجرایی: رامین جهانپور

امور چاپ و انتشار: سید عبدالحسین نورهاشمی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: هنر سرزمین سبز

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

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

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

۸۸۵۴۲۶۶۳ - ۵

نمبر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

سندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

● از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.

● ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه های از مقالات موجب امتنان خواهد بود.

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

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی باشد.

● علاقه مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به

نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

بنادر نسل سوم؛

تغییر کار آمدی، تعبیر سر آمدی

هر چند زیربخش دریایی کشور، طی سال‌های برنامه چهارم به وظایف محوله به درستی عمل کرد و حتی در برخی موارد از اهداف برنامه پیشی گرفت، اما در مقایسه با کارکرد پرشتاب رقبای منطقه‌ای؛ همچنین دستیابی به روند رو به رشد، به منظور نیل به اهداف سند چشم‌انداز که می‌بایست قدرت اول دریایی در منطقه باشیم، بسیار کند عمل کرده‌ایم.

دکتر علی طاهری، مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این مراسم، ضمن بیان عملکرد مطلوب حوزه دریایی کشور در دوره گذشته، اذعان داشت: "کارهای انجام شده در مقابل سیاست‌های کلان نظام و آنچه که باید انجام شود، قابل ذکر نیست".

علی‌رغم توانمندی‌های بالقوه و بالفعل دریایی- بندری و ساحلی کشورمان، آنچه که بیش از همه باعث کندی آهنگ رشد در این بخش شده، فقدان آگاهی‌های لازم در بین اصحاب قدرت و مدیران دولت است. عدم اعتنای برنامه‌نویسان به قابلیت‌های دریایی باعث گردیده تا به زعم مدیرعامل جدید سازمان بنادر؛ "سه‌م ارزش افزوده حمل و نقل دریایی در تولید ناخالص داخلی احصاء نشود و نقش دریا در اقتصاد کشور مشخص نباشد".

وزیر راه و ترابری در مراسم تودیع و معارفه مدیران عامل قدیم و جدید سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به تاکید مقام معظم رهبری، مبنی بر توسعه بنادر کشور، از معاون جدید وزارتخانه در حوزه ترابری دریایی خواست تا برنامه‌های خود را بر این اساس متمرکز نماید.

وی، کارکرد بنادر کشور را همچنان سنتی پنداشت و در مقایسه با بنادر همسایه در سواحل جنوبی خلیج فارس، وضعیت فعل را در شأن نظام اسلامی کشورمان ندانست.

دکتر بهبهانی در این مراسم ضمن اظهار تاسف از عدم توجه شایسته به بنداری چون چابهار، گفت: "اولین انتظار از مدیرعامل جدید این است که بنادر جنوب را به هاب منطقه تبدیل کند". وی ادامه داد: "با توسعه و ایجاد کریدور شرق- غرب، باید شرایطی را ایجاد کنیم که با عبور کالاهای مختلف از ایران از محل ری اکسپورت، درآمد شایانی نصیب کشورمان کنیم".

سخنان صریح این مقام مسئول، هر چند پیش‌تر از این نیز به کرات گفته شده است، اما این بار در شرایطی بیان می‌شود که برنامه چهارم توسعه، ماه‌های پایانی خود را می‌گذراند و در آستانه تدوین برنامه پنجم قرار گرفته‌ایم.



اقتصادی، کشور را متحول سازند. مهندس عطاءاله صدر همچنین در این مراسم تصریح می‌کند؛ "باید توجه داشت و مراقب بود تا رونق اقتصادی به سوی مناطق ساحلی گرایش پیدا کند. به طوری که این رویکرد، هم در جهت عدالت اجتماعی و هم در جهت توسعه عادلانه ثروت باشد. اگر بخواهیم با همین روال کار را ادامه بدهیم، با توجه به سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، لازم است، در بعضی از بخش‌ها، بازارهای جدیدی ایجاد کنیم، ضمن آنکه بازارهای کنونی نیز، باید تا حد امکان توسعه یابند. بازارهای جدید باید در کنار مقوله خدمات بندری منظور شود که این امر، ایجاد زمینه‌های جدید برای فعالیت بخش خصوصی را نیز می‌طلبد. اکنون حرکت شروع شده است و ما بر آنیم که این راه، ادامه خواهد یافت."

ان‌شاء...
مدیر مسئول

وی با اظهار تاسف اعلام می‌دارد؛ "متأسفانه سیاست‌های حاکم بر کشور اغلب بری است تا بحری. شهرهای بزرگ بیشتر به داخل و مرکز کشور گرایش یافته‌اند، در حالی که شهرهای پیشرفته جهان در کنار سواحل و دریا برپا شده‌اند." مهندس عطاءاله صدر با تأکید بر هاب بودن بنادر جنوبی، ادامه می‌دهد؛ "چرا باید ارزش‌افزوده و مزیت‌هایی که می‌توان به راحتی به دست آورد را از دست بدهیم؟ اکنون توسعه بنادر نسل سوم و ایجاد چرخه لجستیک و توزیع کالا، نکته مهمی است که با توجه به ویژگی‌های بنادر جنوب، باید مدنظر قرار گیرد."

رونق کسب و کار بنادر در گرو تجارت است و امروزه برای آنکه از کورس تجارت جهانی عقب نمانیم، می‌بایست خود را با تحولات سریع بین‌المللی همسو سازیم.

بنادر شهید رجایی، امام‌خمینی(ره) و چابهار در جنوب و بندر امیرآباد در شمال کشور دارای ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بالایی هستند که در صورت تغییر ماهیت (ارتقاء) و برنامه‌ریزی و هماهنگی دستگاه‌های اجرایی و مرتبط، قابلیت آن را خواهد داشت تا در آینده نزدیک حرف اول را در حمل و نقل دریایی منطقه زده و ضمن کسب درآمد سرشار



با حضور وزیر راه و ترابری، مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی معرفی شد

مرجعیت راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

• سید عیسی عماد



است." "بهیجانی" گفت: "من در این مدت شاهد بودم که پست‌های مهمی به دکتر طاهری پیشنهاد شد، اما وی قبول نکرد." وزیر راه افزود: "امیدواریم طاهری بتواند در پست جدید، مانند حلقه‌ی واسطی بین وزارت راه و ریاست جمهوری عمل کند." "بهیجانی" گفت: "هر چقدر درباره‌ی محسنات طاهری صحبت کنم، کم گفته‌ام. من وی را به عنوان مشاور ویژه خود منصوب کردم و می‌خواهم تا زمانی که به طور رسمی در مقام خود قرار نگرفته است، به ما کمک کند."

وی افزود: "همان‌طور که مقام معظم رهبری بر توسعه‌ی بنادر تأکید داشتند، من نیز می‌خواهم مدیریت جدید، برنامه‌های خود را بر این موضوع متمرکز کند. در برخی موارد مثل ساخت و ترمیم جاده‌ها، بسیار خوب عمل شده، ولی بنادر ما، هنوز به صورت سنتی کار می‌کنند و از بندرعباس تا

بنادر و دریانوردی به ۱۱ ماه قبل برمی‌گردد، چرا که رئیس‌جمهور می‌خواست به دکتر طاهری ارتقای پست بدهد." وی افزود: "من می‌خواستم وی در همین سمت باقی بماند که در نهایت پس از ۱۱ ماه کنش و واکنش تصمیم بر این شد که از سازمان بنادر برود."

وزیر راه و ترابری در مراسم تودیع و معارفه‌ی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: "در پی مدت وزارت در بین شرکت‌های تابعه‌ی وزارت راه، سازمان بنادر شسته‌رفته‌ترین سازمان این وزارت‌خانه بود. از زمانی که دکتر طاهری مسؤلیت این کار را بر عهده گرفت، همدلی کاملی با وزارت راه و وزیر ایجاد کرد. وی یکی از بهترین مدیران ما بود و هست و البته اگر پرسید که چرا وی عوض می‌شود؟ پاسخ می‌دهم که چون قرار است در پست مهم‌تری قرار بگیرد، همچنین باید بگویم طاهری، فردی مسلمان، انقلابی و ولایی

مراسم تودیع "دکتر علی طاهری" و معارفه‌ی "مهندس سید عطاءالله صدر" به عنوان مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی با حضور وزیر راه و ترابری، جمعی از معاونان وزارت راه و ترابری، نمایندگان مجلس شورای اسلامی و نمایندگان بخش خصوصی، در روز سه‌شنبه، ۲۸ مهر ماه سال جاری در حالی برگزار شد که استان‌های ساحلی نیز به طور مستقیم از طریق ویدیو کنفرانس و ارتباط ماهواره‌ای، شاهد برگزاری این مراسم بودند.

بنادر جنوب به هاب منطقه مبدل شوند "دکتر حمید بهیجانی"، وزیر راه و ترابری، نخستین سخنران این مراسم بود که با اشاره به توانمندی‌های "دکتر طاهری" گفت: "امروز می‌خواهیم یک صندلی را بین دو برادر جابه‌جا کنیم، البته موضوع جابه‌جایی ریاست سازمان

چاپهار اقدام خاصی برای برون رفت از این وضعیت صورت نگرفته است که این در شأن ایران نیست. بنادر خرمشهر، آبادان، اهواز، بوشهر و بندر چابهار، بنادر خوبی هستند که اهمیت چندانی به آن‌ها داده نشده است. متأسفانه تاکنون تنها به بنادر جنوب غربی کشور توجه شده و توجهی به بندر چابهار که مهم‌ترین بندر شرق ایران محسوب می‌شود، نشده است. باید توجه داشت که تنها نباید بنادر جنوب کشور در خلیج فارس را احیا کنیم بلکه بنادر شمالی کشور واقع در سواحل دریای خزر نیز باید مورد توجه قرار گیرند. اما یکی از گرفتاری‌های ما در دریای خزر، سهم ناوگان کشور ماست؛ چرا که هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد ناوگان مجاز به تردد، سهم روس‌ها و کمتر از ۱۰ درصد سهم ما است که این میزان باید افزایش یابد و به ۳۰ تا ۴۰ درصد برسد.

وزیر راه با اشاره به انتخاب "عطاءاله صدر" به عنوان مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی گفت: "من مهندس صدر را از درون خانواده‌ی دریانوردی انتخاب کردم؛ همان‌طور که سایر تغییرات را نیز از درون سازمان‌های مربوطه انجام دادم، چرا که خود

من نیز پیش از احراز پست وزارت، معاون اقتصادی وزارت‌خانه بودم و با تمام مسائل وزارت‌خانه آشنا هستم؛ به این جهت اگر وزیری از خارج مجموعه به وزارت‌خانه می‌آمد، موجب می‌شد تا روند حرکت وزارت‌خانه به‌کندی بگراید." وی گفت: "اولین انتظارم از مدیرعامل جدید سازمان این است که بنادر جنوب را به هاب منطقه تبدیل کند."

بهبهانی افزود: "در خصوص توسعه‌ی جریان گردشگری در بنادر، به سبب محدودیت‌ها و شرایط و فرامین اسلامی، ما نمی‌توانیم اقدام خاصی انجام دهیم و تنها در زمینه‌ی گردشگری کشورهای اسلامی موفق خواهیم بود. اما اگر این توان را به سمت بار تغییر دهیم، می‌توانیم صد در صد موفق شویم و در یک پروسه‌ی زمانی مشخص، جایگاه فعلی امارات را از آن خود کنیم که این هدف اصلی سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت راه و مهندسی صدر است." وی همچنین به رفع برخی مشکلات گمرکی و حضور نیروی انتظامی در بنادر کشور اشاره کرد و گفت: "در جلسه‌ای که در حضور رئیس‌جمهور با مسؤولان گمرک و فرماندهان نیروی انتظامی داشتیم، مقرر شد تا بازرسی

نیروی انتظامی و گمرک، به یک منطقه محدود شود. اداره‌ی گمرک و نیروی انتظامی باید برای روان‌سازی و حرکت رو به جلو همکاری بیشتری با هم داشته باشند. وی همچنین به توسعه‌ی بندر جاسک و چاپهار اشاره کرد و افزود: "ما باید با توسعه و ایجاد کریدور شرق- غرب شرایطی را ایجاد کنیم که کالاهای مختلف با عبور از ایران، درآمدی از محل ری‌اکسپورت را نصیب‌مان کنند." وزیر راه و ترابری، با بیان این‌که ایجاد راهگذر ترانزیتی شرق- غرب مورد توجه است، گفت: "راهگذر چاپهار- زاهدان- مشهد- سرخس، بهترین مسیر ترانزیت کالا به کشورهای مشترک‌المنافع، چین و روسیه محسوب می‌شود. همچنین لازم است که در قسمت غرب، راه‌آهن و بنادر خیلی فعال‌تر از گذشته عمل کنند و به ترانزیت نیز بیشتر توجه شود." وزیر راه و ترابری، با بیان این‌که تاکنون به حمل‌ونقل آبی بار و مسافر در خاک کشور توجه نکرده‌ایم، گفت: "به جای جابه‌جایی کالا و مسافر از طریق جاده و بروز تصادفات، می‌توان حمل‌ونقل آبی را رونق داد و به جای گذاشتن تورهای خارج از کشور، مردم را به گردشگری دریایی در داخل



دکتر حمید بهبهانی:

همان‌طور که مقام معظم رهبری بر توسعه‌ی بنادر تأکید داشتند، من نیز می‌خواهم مدیریت جدید، برنامه‌های خود را بر این موضوع متمرکز کند. در برخی موارد، بسیار خوب عمل شده ولی بنادر ما، هنوز به صورت سنتی کار می‌کنند و اقدام خاصی برای برون رفت از این وضعیت صورت نگرفته است.

کشور تشویق کرد و تورهای گردشگری برای شهرهای بندری و دریایی در نظر گرفت. باید مردم را با مقوله‌ی آب و دریا بیشتر آشنا کنیم و به قدر کفایت، گردش دریایی برای مردم در نظر گرفته شود. همچنین می‌توان به منظور توسعه و رونق گردشگری دریایی رستوران دریایی احداث کرد و حتی مردم را برای برگزاری عروسی‌های خود در دریا تشویق کنیم که این امر، موجب تشویق سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی خواهد شد. با توجه به این که بیش از ۲ هزار کیلومتر در جنوب و ۱ هزار کیلومتر در شمال مرز آبی داریم،

بر ما معلوم می‌شود که این همه ساحل و مرز آبی و نیروی خوب، جای زیادی برای کار و کارآفرینی دارد. وی با ابراز تأسف از این که کشورهایی با کمترین مرز آبی، بالاترین درآمدها را دارند و ایران با داشتن مرزهای گسترده‌ی آبی، درآمد چندانی از این طریق در نمی‌آورد، گفت: "مغزهای ایرانی، در شمار بهترین‌های جهان هستند، اما متأسفانه اغلب تکفکری‌اند و به صورت گروهی کار نمی‌کنند و اگر تیم یا گروهی هم داشته باشند، شروع به حمله به یکدیگر می‌کنند. باید پایانه‌های بخش خصوصی تقویت شود و به تمام گروه‌ها توجه شود تا به جای یک گروه، ۱۰ گروه بتوانند کار کنند."

مسئولیت، امانت و آزمون است

سخنران دوم این مراسم، "دکتر علی طاهری"، مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی بود. وی گفت: "با توجه به این که طی مدت اخیر، تعامل خوبی با رسانه‌ها داشته‌ایم، قصد بررسی کمیّت و کیفیت فعالیت‌های مطرح شده و ارائه‌ی گزارش کار را ندارم. فرصت‌های خوبی در اختیار مدیریت جدید است و البته چالش‌هایی نیز وجود دارد که می‌توان با برنامه‌ریزی و دقت، آن‌ها را به فرصت تبدیل کرد و همچنین زمینه را برای حضور بیشتر بخش خصوصی فراهم آورد." وی افزود: "در دوران مسؤلیتم با صلابت، احساس مسؤلیت و حفظ

دکتر علی طاهری:

اکنون جمهوری اسلامی ایران در بخش دریایی نقش آفرینی خوبی دارد که باید با افتخار اعلام کنیم که در جایگاه خوبی قرار گرفته است. هم‌اکنون ایران در تمام کنوانسیون‌های دریایی حضور جدی و فعال دارد و این مرهون تلاش تمامی آحاد جامعه‌ی دریایی کشور است.

استقلال سازمان بنادر و دریانوردی، توانستیم جامعه‌ی دریایی را به جایگاه بلندمرتبه‌ای در سطوح داخلی و بین‌المللی برسانیم، اما باید اذعان کنم که کارهای انجام شده در مقابل سیاست‌های کلان نظام و آن چه که باید انجام شود، قابل ذکر نیست."

"طاهری" گفت: "برای بنده افتخار است که دوست و همکاری، از پیکره‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، ادامه‌ی مسؤلیت را به عهده می‌گیرد. از مهندس صدر درخواست دارم که با استفاده و مشارکت هر چه بیشتر و فراگیرتر آحاد سازمانی و حضور بخش خصوصی، راه برگشت‌ناپذیر سازندگی و مسیر



یک طرفه‌ی توسعه را با توجه به تحقق سند ملی چشم‌انداز ۲۰ ساله ادامه دهند."

وی بیان کرد: "اکنون جمهوری اسلامی ایران در بخش دریایی نقش آفرینی خوبی دارد که باید با افتخار اعلام کنیم که در جایگاه خوبی قرار گرفته است. هم‌اکنون ایران در تمام کنوانسیون‌های دریایی حضور جدی و فعال دارد و این مرهون تلاش تمامی آحاد جامعه‌ی دریایی کشور است. در دوران مسؤولیت‌م در سازمان بنادر، ضمن حفظ استقلال سازمان، توانستیم جامعه‌ی دریایی را به جایگاه و مرتبه‌ای شایسته در داخل و خارج از کشور برسانیم و آن را در راستای حرکت پرشتاب توسعه‌ی کشوری و جهانی قرار دهیم."

مدیرعامل سابق سازمان بنادر دریانوردی، با تأکید بر مدیریت وظیفه محور به جای روش‌های ارتباط محور، گفت: "تاکنون فضای کار و تلاش بر ساختار و موجودیت سازمان حاکم بوده است. توفیق حضور بیش از ۱۶ سال در خانواده دریایی کشور و سازمان بنادر دریانوردی، برای من جای شکرگزاری دارد."

"طاهری" افزود: "نسبت اینجانب با دولت و نظام اسلامی، نسبتی اعتقادی است و دولت اسلامی نیز منطبق بر گفتمان امام راحل و آرمان‌های بلند انقلاب اسلامی است. حمایت مقام معظم رهبری هم در همین راستاست، و همین حمایت است که

مهندس عطاء اله صدر:

اگر سازمان بنادر دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور محسوب می‌شود، باید خصوصیات یک مرجع راهبردی، مانند قابلیت‌های علمی و تخصصی را نیز داشته باشد تا زمینه‌ی مشارکت نیروهای اندیشمند و برنامه‌ریز، به منظور ایجاد زمینه‌های توسعه‌ی پایدار فراهم شود.

مسؤولیت همه‌ی ما را در پشتیبانی و تقویت این دولت، دوچندان می‌کند. نفس جابه‌جایی، امری پذیرفته شده است و از این‌رو، من مسؤولیت خود را به دست برادری ارجمند می‌سپارم."

مدیرعامل سابق سازمان بنادر دریانوردی گفت: "مسؤولیت، چیزی جز امانت و میدان آزمون آدمیان نیست و از این‌رو، من در هر موقعیتی، خود را سرباز عقیدتی چنین نظامی می‌دانم و در هر مسیری که مصلحت نظام باشد و هر چه مشیت الهی ایجاب کند، گام برمی‌داریم. امیدوارم این قصد و عمل به خدمت، توشه‌ای برای آخرت باشد و از خداوند

متعال توفیق پایداری بر مبنای اسلام و حرکت در خط امام و رهبری و حسن عاقبت را دارم."

توسعه کشور به سمت دریا هدایت شود "مصطفی مطورزاده"، نماینده‌ی مردم خرمشهر نیز در مراسم تودیع و معارفه‌ی مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی گفت: "بزرگ‌ترین وظیفه‌ای که در حال حاضر بر عهده‌ی ما قرار دارد، این است که جهت حرکت قطب‌نمای توسعه‌ی کشور را به سمت دریا تنظیم و هدایت کنیم که البته چاره‌ای هم غیر از این نداریم. همه‌ی افرادی که به نوعی با صنایع دریایی در ارتباطند، باید افکار عمومی را به گونه‌ای هدایت کنند که دریا و بندر و حاکمیت در آب‌های کشور به عنوان دغدغه‌ی ملی همه تبدیل شود و تا زمانی که این موضوع تحقق نیابد، نباید انتظار غلبه‌ی موهبت‌های دریا بر خشکی را داشته باشیم." وی افزود: "مشکل فرهنگی ما در طول تاریخ این بوده است که با دریا قهر کرده‌ایم و بنا به فرمایش مقام معظم رهبری، حتی به دریا بی‌احترامی هم شده است که باید چنین مواردی رفع و اصلاح شود." "مطورزاده" گفت: "کار کردن بر روی زمین و حمایت از صنایعی همچون خودروسازی دیگر بس است. باید جهت حرکت در همه‌ی عرصه‌ها، به سوی صنعت دریایی معطوف شود و این نکته مورد توجه قرار گیرد که ما کیلومترها مرز ساحلی داریم





که چشم‌انداز مورد نظر ما چیست؟ اگر ما مسیر و جریان فعلی را ادامه دهیم به کجا می‌رسیم؟ و از منظری آینده‌نگر، باید به کجا برسیم و نقش ما در تحقق مفاد سند چشم‌انداز چه باید باشد؟ از این‌رو، مهم‌ترین مسأله‌ی حاد و ضروری امروز، ترسیم خطوط هدفمند چشم‌انداز آینده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی براساس چشم‌انداز ۲۰ ساله‌ی جمهوری اسلامی ایران است. البته خیلی از اسناد اولیه در این زمینه، مانند طرح جامع توسعه‌ی بنادر بازرگانی کشور تهیه شده است."

وی افزود: "نکته‌ی دیگری که باید به آن توجه شود، این است که اساساً سهم ارزش افزوده‌ی حمل‌ونقل دریایی در تولید ناخالص داخلی احصاء نشده و سهم اقتصاد دریا در کل اقتصاد کشور نیز، به طور کامل مشخص نیست و متأسفانه سیاست‌های حاکم بر کشور، اغلب سیاست‌های بری است تا بحری. شهرهای بزرگ، بیشتر به داخل و مرکز کشور گرایش یافته‌اند، در حالی که شهرهای پیشرفته‌ی جهان، در کنار سواحل و دریا برپا شده‌اند تا بتوانند از حمل‌ونقل دریایی برای توسعه‌ی خود استفاده کنند."

مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی گفت: "یکی از کارهای مهمی که باید در آینده صورت بگیرد این است که براساس چشم‌انداز ۲۰ ساله، ببینیم که سهم ما چه خواهد بود؟ و تاکنون چه میزان از این سهم، محقق شده است و چه میزان آن، در فرصت باقی مانده باید تحقق یابد، تا براساس آن، برنامه‌های خود را تنظیم کنیم. نکته‌ی بعدی که باید مورد توجه قرار گیرد، مدیریت منابع به عنوان یک فاکتور کلیدی برای تحقق برنامه‌هاست. زمانی که از مقوله‌ی منابع صحبت می‌کنیم، توجه ما اغلب به پول و نقدینگی است، در حالی که مهم‌ترین عامل و اساسی‌ترین فاکتور در این زمینه، توجه به منابع انسانی است. این منابع انسانی هستند که در نهایت به قدرت تفکر، اندیشه و برنامه‌ریزی تبدیل می‌شوند؛ به عبارت دیگر، به توسعه‌ی منابع انسانی، توسعه‌ی ثروت انسانی گفته می‌شود که ما از این ثروت، غافل هستیم و برای آینده و رتوس چشم‌اندازی که قرار است به آن برسیم، به حد کافی سرمایه‌گذاری نکرده‌ایم. البته در همه حال، برای توسعه‌ی منابع انسانی و در اختیار گرفتن ثروت انسانی، نیاز به برنامه‌ریزی است."

"صدر"، در ادامه با اشاره به منابع مالی سازمان بنادر و دریانوردی، افزود: "همگان تصور می‌کنند که سازمان بنادر و دریانوردی سازمانی ثروت‌مند و پردرآمد است، اما در واقع با توجه به مأموریت و وظایف سازمان در عرصه‌های داخلی و جهانی، این

موفقیت‌آمیز آن، جذب سرمایه‌گذاری‌های کلان است که نقش مهمی در توسعه داشته و دارد."

ترسیم هدفمند چشم‌انداز آینده

همچنین "سید عطاءاله صدر" مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی نیز به عنوان آخرین سخنران، در مراسم معارفه‌ی خود گفت: "به نوبه‌ی خود از خدمات و زحمات برادر بزرگوارم، دکتر طاهری، به دلیل مسؤولیت‌شان در سازمان بنادر و دریانوردی تشکر و قدردانی می‌کنم و اذعان می‌دارم که کارهای انجام شده، واقعیت‌هایی است که هم در آمارها و هم در گزارش‌ها، به طور کامل مشخص و منعکس شده است." وی افزود: "در مدت ۴ سالی که از نزدیک افتخار همکاری با دکتر طاهری را داشته‌ام، تلاش‌های او را در زمینه‌های مختلف مانند توسعه‌ی زیرساخت‌ها و تجهیزات بندری و همچنین مساعدسازی سرمایه‌گذاری در این بخش توسط بخش خصوصی و توسعه‌ی پس‌کرانه‌ها را شاهد بودم و در آینده نیز امیدوارم از نظرات و تجربیات دکتر طاهری در زمینه‌ی پیشرفت و تعالی هر چه بیشتر زیربخش حمل‌ونقل دریایی کشور استفاده شود." "صدر" با اشاره به بحث مدیریتی سازمان و با نگاه به دو منظر درونی و بیرونی، گفت: "از منظر درونی، مسایل سازمان به نحوه‌ی اداره‌ی مجموعه برمی‌گردد و از نظر بیرونی، به نقش سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور و متولی حمل‌ونقل دریایی مربوط می‌شود. در این راستا چه از منظر درونی و چه از منظر بیرونی، باید به ۳ مسأله‌ی؛ مدیریت هدف، مدیریت منابع و مدیریت عملکرد توجه کرد. در مقوله‌ی مدیریت هدف، مهم‌ترین بحثی که مطرح می‌شود، این است

اما یک کلان‌شهر بندری نداریم؛ در حالی که تمام کلان‌شهرهای جهان، اغلب در کنار دریا قرار دارند. پس باید همه با هم در سایه‌ی وحدت، به دنبال توسعه‌ی صنعت باشیم."

نماینده‌ی مردم خرمشهر در حضور وزیر راه به مواردی اشاره کرد و گفت: "با نظر به این‌که برنامه‌ی ۵ ساله‌ی پنجم در مرحله‌ی تدوین است، جهت و فضای حاکم بر کارکرد هیئت دولت، باید به سویی باشد که احکامی واضح و روشن و متعدد در ارتباط با دریا و دریانوردی، در لوایح گنجانده شود. همچنین مقتضی است، جناب وزیر قول دهند که مدیریت در سازمان بنادر و دریانوردی، طی فرایند زمانی قابل قبولی تثبیت شود و مورد دیگر این‌که، جلساتی با فعالین و مسؤولین دریایی در همه‌ی بخش‌ها داشته باشند تا آنان برای کار و فعالیت در این بخش، دلگرم شوند."

"مطورزاده" در ادامه افزود: "در خاتمه باید از زحمات و تلاش‌های دکتر طاهری تشکر کرد. اداره‌ی سازمان بنادر و دریانوردی کار سخت و مشکلی است. سازمانی که باید با ۹ وزارتخانه و ۵ سازمان مختلف، ارتباط و هماهنگی داشته است. اما با همه‌ی این سختی‌ها و مشکلات، دکتر طاهری توانست در طول مدت مدیریت خود، کارنامه‌ی پرافتخار و قابل قبولی را عرضه کند. وی علاوه بر این‌که تفکری نظام‌مند و برنامه‌ریزی شده را بر سازمان حاکم کرد، با اعتقادی که به کارکرد عملی سازمان داشت، موجب پویایی و حرکت شتاب‌دار سازمان هم شد. همچنین می‌توان گفت که فعال‌ترین سازمان و تشکیلات دولتی در ارتباط با توسعه‌ی مقوله‌ی خصوصی‌سازی، سازمان بنادر و دریانوردی است که مهم‌ترین جنبه‌ی

منابع مالی برای توسعه‌های دریا محور، کافی نیست. سازمان بنادر و دریانوردی، از پس‌انداز آینده‌ی خود، برای توسعه استفاده می‌کند. اما با توجه به این که این سازمان براساس درآمد و هزینه اداره می‌شود، سازمان بنادر، از سرمایه‌ی ذخیره شده‌ی خود و پس‌انداز آن در آینده، برای توسعه استفاده می‌کند. واقعیت این است که اگر بخواهیم به عنوان متولی حمل‌ونقل دریایی کشور، نقش توسعه‌ی دریامحور و چشم‌انداز دریایی سازمان را گسترش دهیم، این منابع مالی، تکافوی برنامه‌های مورد نظر را نخواهد کرد."

معاون وزیر راه و ترابری، با تأکید بر هاب منطقه بودن بنادر جنوبی، گفت: "چرا نباید ارزش افزوده و مزیت‌هایی را که می‌تواند به راحتی، به دست کشور ما بیفتد، آن‌ها را از دست بدهیم؟ اکنون توسعه‌ی بنادر نسل سوم و ایجاد چرخه‌ی لجستیک و توزیع کالا، نکته‌ی مهمی است که با توجه به موقعیت و ویژگی‌های بنادر جنوب کشور، باید مد نظر قرار گیرد."

وی افزود: "کریدور شرق، یکی از کریدورهای بسیار مهم و استراتژیک ایران است که به آن بی‌توجهی شده است تا آن‌جا که به منطقه‌ی اقتصاد سوخته مبدل شده است. با توجه به این که کریدور شرق، محوری اساسی است، باید بیشتر به آن توجه کرد؛ چرا که می‌تواند به منزله‌ی جایگزین محورهای ترانزیتی کشورهای دیگر، به کار آید. همچنین، توسعه‌ی هر چه بیشتر بندر شهید بهشتی و چابهار وابسته به رونق اقتصادی این بنادر در برنامه‌های آینده است. البته، بستر جذب منابع بخش خصوصی نیز باید هر چه بیشتر در این زمینه فراهم شود." "صدر" گفت: "در ارتباط با مدیریت عملکرد و با توجه به ساختار سازمان بنادر و دریانوردی، به نظر می‌رسد که سازمانی هزینه-درآمدی است که به تسهیل و روان‌سازی اجرای برنامه‌ها کمک می‌کند. در مدیریت عملکرد، نخستین مسأله، پاسخ‌گویی است. یعنی مدیر، علاوه بر مسؤلیت‌پذیری، باید پاسخ‌گو هم باشد. نکته‌ی دوم: توسعه‌ی مدیریت حرفه‌ای است که بر طبق آن، باید ساختار مدیریت را با هدف ایجاد و پرورش نسل جدید مدیران حرفه‌ای و برخوردار از تفکر استراتژیک و برخورد‌های دینامیک، توسعه داده و اصلاح کنیم. ساختارهای مدیریتی اکنون، باید فرایندگرا باشند و براساس نظام تکوینی با نقش هدایت‌گر و نظارت‌کننده راهبردی، طراحی شوند."

وی افزود: "اگر سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور محسوب می‌شود، باید خصوصیات یک مرجع راهبردی، مانند قابلیت‌های علمی و تخصصی را نیز داشته باشد، تا زمینه‌ی

مصطفی مطورزاده:

بزرگ‌ترین وظیفه‌ای که در حال حاضر بر عهده‌ی ما قرار دارد، این است که جهت حرکت قطب‌نمای توسعه‌ی کشور را به سمت دریا تنظیم و هدایت کنیم که البته چاره‌ای هم غیر از این نداریم.

مشارکت نیروهای اندیشمند و برنامه‌ریز، به منظور ایجاد زمینه‌های توسعه‌ی پایدار فراهم شود." مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی، ابراز امیدواری کرد که با فعالان بخش خصوصی ارتباط بیشتری برقرار شود و از متصدیان و برنامه‌ریزان بخش خصوصی نیز خواست تا نظرات خود را در راستای هر موضوعی که برای آنان در اولویت قرار دارد، ارائه بدهند. "صدر" گفت: "باید توجه کرد و مراقب بود تا رونق

اقتصادی به سوی مناطق ساحلی گرایش پیدا کند، به طوری که این رویکرد، هم در جهت عدالت اجتماعی و هم در جهت توسعه‌ی عادلانه‌ی ثروت باشد. اگر ما بخواهیم با همین روال کار را ادامه بدهیم، با توجه به سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، لازم است در بعضی از بخش‌ها، بازارهای جدیدی ایجاد کنیم، ضمن این که بازارهای کنونی نیز، باید تا حد امکان توسعه یابند. محبت بازارهای جدید، در زمینه‌ی توسعه‌ی ترانزیت و توسعه‌ی خدمات دریایی، باید در کنار مقوله‌ی خدمات بندری منظور شود که این امر، ایجاد زمینه‌های جدید برای فعالیت بخش خصوصی را نیز می‌طلبد. اکنون حرکت شروع شده است و ما برآنیم که این راه، ادامه خواهد یافت."

در پایان این مراسم، از سوی وزیر راه و ترابری، لوح تقدیری به منظور قدردانی از زحمات "دکتر طاهری" به وی اهداء و همچنین حکم مدیرعاملی سازمان بنادر و دریانوردی به "مهندس عطاءاله صدر" ارائه شد. ■





اساره

"افتیموس میتروپولوس"، پس از چند دوره‌ی ریاست کمیته‌ی ایمنی دریانوردی (MSC) در سال ۲۰۰۴ میلادی به مقام دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) انتخاب شد. در طول این مدت، وی به کشورهای مختلف جهان سفر کرده است تا از نزدیک از نقاط قوت و ضعف فعالیت‌های دریایی و چالش‌های پیش‌روی آن کشورها مطلع شود. وی بر خلاف جمع‌کنی از همکاران خود، معتقد است جهان در کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی خلاصه نمی‌شود و سایر کشورها در دیگر نقاط جهان، بخش اعظم فعالیت بین‌المللی دریایی را به خود اختصاص داده‌اند. به همین دلیل، او توجه خاصی به کشورهای مختلف جهان، به ویژه مناطق محروم و دورافتاده از آبراه‌های اصلی جهان دارد.

دیدگاه‌های دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی پس از سفر به ایران

قدردانی از جامعه‌ی دریایی ایران

امور خارجه و دبیر شورای عالی امنیت ملی ایران، مسایل مورد علاقه طرفین بررسی شد. وی سپس با همراهی مهندس سعید ایزدیان، عضو هیئت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در سفری یک روزه از بندر انزلی بازدید کرد و از

و این سفر سومین بازدید او از ایران محسوب می‌شود. در این سفر چهار روزه، دبیرکل IMO از بخش‌های مختلف جامعه‌ی دریایی ایران دیدار کرد و در نشست‌هایی با اعضای هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، وزیر راه و ترابری، وزیر

"میتروپولوس" در ۲۲ شهریور امسال، به همراه "سیتیکی اُستاوگلو" مسؤول بخش آسیایی همکاری‌های فنی آیمو به ایران سفر کرد. "میتروپولوس" پیش از این نیز دو بار در سال‌های ۱۳۶۴ و ۱۳۸۳ نیز از ایران دیدن کرده بود

نزدیک پیشرفت‌ها و امکانات موجود در این بندر را مورد مشاهده قرار داد.

بنابراین گزارش، دبیرکل آیمو در طی این ملاقات‌ها و به ویژه در سخنرانی خود در جمع کارشناسان بخش دریایی کشور که در سالن آمفی‌تئاتر این سازمان برگزار شد، نکاتی را مورد توجه قرار داد که از جمله مهم‌ترین آن‌ها: عملکرد بسیار مناسب جامعه‌ی دریایی جمهوری اسلامی ایران در بخش‌های مختلف این صنعت بود. وی از پیوستن ایران به اغلب کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و پیروی از الزامات مندرج در آن‌ها، ابراز خرسندی نمود و خاطرنشان کرد شرایط بسیار مناسبی در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت ایران و نیز بر کشتی‌های تحت پرچم این کشور وجود دارد. وی همچنین به حضور بسیار فعال هیئت‌های ایرانی در کمیته‌ها و کارگروه‌های فنی IMO اشاره کرد و ارائه‌ی اسناد ارزشمند در این مجامع توسط هیئت‌ها را نشانه‌ی مسؤلیت‌پذیری و فعالیت مناسب بخش دولتی و خصوصی ایران در مسایل دریایی دانست.

"میتروپولوس" در سخنان خود با اشاره به نامزدی ایران برای عضویت در شورای IMO، ابراز امیدواری کرد که این کشور در سایه‌ی تلاش‌ها و حمایت‌های ارزشمند همه‌ی ارکان جامعه‌ی دریایی خود، بتواند به این مهم دست یابد و فعالیت دریایی خود را بیش از پیش ارتقاء بخشد. "میتروپولوس" همچنین از مشارکت جمهوری اسلامی ایران در طرح ممیزی داوطلبانه IMO قدردانی کرد و آن را نشانه‌ی تعهد جامعه‌ی دریایی این کشور نسبت به ارتقاء و بهبود کیفیت فعالیت‌های دریایی خود دانست. وی خاطرنشان کرد انجام ممیزی در قالب طرح آیمو، به سود کشورهای ممیزی شونده و جامعه‌ی جهانی است و از این‌رو این سازمان در نظر دارد طرح مذکور را که در حال حاضر داوطلبانه است، با حمایت کشورهایمانند ایران، به طرحی الزامی تبدیل کند تا همه‌ی کشورهای عضو از فواید آن بهره‌مند شوند.

علاوه بر موارد فوق، بحث دزدی دریایی نیز یکی از نکات مهمی بود که در سفر دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، به طور اختصاصی به آن پرداخته شد. از آن‌جا که در سال‌های اخیر، حملات مسلحانه و دزدی دریایی به ویژه در خلیج عدن و آب‌های حاشیه‌ی کشور سومالی، نگرانی جامعه‌ی دریایی جهان را برانگیخته است، شورای امنیت سازمان ملل متحد قطعنامه‌هایی را در این زمینه صادر کرد و به ناوهای جنگی کشورهای مختلف اجازه داد تا برخلاف عرف، برای جلوگیری از این حملات، در نزدیکی آبراه‌های سرزمین سومالی

IMO در نظر دارد با اجرای طرح آموزشی - تبلیغاتی با عنوان «به دریا برویم»، مزایا و جنبه‌های مثبت و ارزشمند کار در صنعت دریایی را هر چه بیشتر به جوانان و نوجوانان معرفی کند تا با جذب آنان به این صنعت، خون تازه‌ای به رگ‌های این فعالیت رو به سالمندی تزریق شود.

حضور یابند. یکی از کشورهایی که با ارسال ناوگان نظامی خود به این امر انسان‌دوستانه پاسخ مساعد داد، جمهوری اسلامی ایران بود و دبیرکل IMO نیز به همین دلیل مراتب قدردانی خود را از این اقدام ایران اعلام کرد. وی خاطرنشان کرد این سازمان در نظر دارد در جلسه‌ی مجمع عمومی IMO، از اقدام نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و افسران مسؤول این کار به صورت رسمی تقدیر کند. "آقای میتروپولوس" ابراز خرسندی کرد که برای اولین بار در طول تاریخ، ناوهای جنگی کشورهایی با این پراکندگی جغرافیایی از قبیل نروژ، ایالات متحده آمریکا، ایران و استرالیا، برای مقاصد بشردوستانه در یک منطقه‌ی واحد به صورت مسالمت‌آمیز در کنار یکدیگر گرد آمده‌اند و امید است که در سایه این اقدامات و بهبود شرایط داخلی کشور سومالی، دیگر شاهد این حملات و چنین تهاجماتی نباشیم.

سفر دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی به بندر انزلی، در حقیقت اولین سفر وی به یکی از بنادر مجاور دریای خزر محسوب می‌شود. وی در سخنان خود در این زمینه گفت که همیشه به دنبال فرصتی بوده تا از بزرگ‌ترین دریاچه‌ی دنیا بازدید کند و اکنون خوشحال است که این مهم، به میزبانی ایران میسر شده است. وی ابراز خرسندی کرد که علی‌رغم عدم پوشش قانونی کنوانسیون‌های بین‌المللی دریانوردی بر آب‌های دریای خزر، کشورهای این منطقه به صورت داوطلبانه این قوانین و الزامات را به منظور حفظ فعالیت دریایی خود، هم‌تراز با استانداردهای جهانی اجرا کنند. دبیرکل IMO افزود: "سرنوشت آب‌های دریای خزر، در دست کشورهای این منطقه است و تقویت تعاملات منطقه‌ای در قالب اقداماتی از قبیل مانور مشترک جمهوری اسلامی ایران و روسیه به منظور

جست‌وجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی نفتی، به بهبود هر چه بیشتر شرایط در این منطقه کمک خواهد کرد". وی در عین حال، آمادگی IMO را برای ارائه‌ی هرگونه کمک و پشتیبانی لازم در زمینه‌ی نیل به این همکاری‌ها و توافقات منطقه‌ای اعلام کرد.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، از میان برنامه‌ها و چالش‌های پیش‌روی این سازمان، به کمبود نیروی متخصص جوان در بخش‌های دریایی اشاره کرد و گفت: "IMO در نظر دارد با اجرای طرح آموزشی - تبلیغاتی با عنوان «به دریا برویم»، مزایا و جنبه‌های مثبت و ارزشمند کار در صنعت دریایی را هر چه بیشتر به جوانان و نوجوانان معرفی کند تا با جذب آنان به این صنعت، خون تازه‌ای به رگ‌های این فعالیت رو به سالمندی تزریق شود". وی همچنین به موضوع تغییرات آب و هوا و کنترل گازهای گلخانه‌ای اشاره کرد و از جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از اعضای فعال سازمان بین‌المللی دریانوردی، درخواست کرد حمایت خود را در این زمینه به عمل آورد تا جامعه‌ی دریایی جهان بتواند با حضور مؤثر در کنفرانس کپنهاگ، توجه و اهتمام خود را به این امر نشان دهد. این کنفرانس به منظور بازبینی پروتکل کیوتو به کنوانسیون سازمان ملل متحد در زمینه‌ی تغییرات آب و هوایی در دسامبر ۲۰۰۹ میلادی برگزار خواهد شد و ضروری است جامعه‌ی دریایی جهان به رغم سهم ناچیز خود در انتشار این گازها، تلاش مؤثری در این زمینه داشته باشد.

آنچه به‌طور خلاصه می‌توان به‌عنوان دستاوردهای سفر دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی به جمهوری اسلامی ایران برشمرد عبارتند از:

- آشنایی دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی با پیشرفت‌های دریایی ایران در سال‌های اخیر.
- تعامل نزدیک دبیرکل IMO با دست‌اندرکاران بخش‌های مختلف دریایی کشور در حوزه‌های دولتی و خصوصی.
- اطلاع دبیرکل IMO از توانمندی‌های ایران و حسن نیت این کشور در فعالیت‌های دریایی بین‌المللی و قابلیت‌های متعدد ایران برای کمک به جامعه‌ی بین‌المللی دریایی به منظور مقابله با چالش‌های پیش‌رو، در سطوح مختلف از جمله مقابله با دزدی دریایی، تأمین ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست دریایی.
- آشنایی دبیرکل با مشکلات و چالش‌های پیش‌روی کشورهای حاشیه دریای خزر در زمینه‌ی حفظ محیط‌زیست و تأمین ایمنی دریانوردی در آن و ضرورت اتخاذ تدابیر منطقه‌ای و بین‌المللی مناسب با شرایط دریای خزر. ■

جمهوری اسلامی ایران به کریدور حمل و نقلی تراسیکا پیوست

توافق در هم‌افزایی

به حمل و نقل ترکیبی، استفاده از منابع مالی مصوب در برنامه‌های تأمین مالی کریدور تراسیکا، تأمین ایمنی عبور و مرور کالاها و حفاظت از محیط زیست و استفاده از معافیت‌های مالیاتی و عوارض و کاهش تعرفه‌ها اشاره کرد.

"دکتر افندی زاده"، در ادامه اظهار داشت: "کریدور تراسیکا پس از فروپاشی شوروی سابق در سال ۱۹۹۳ میلادی، به عنوان یک مسیر ترانزیتی مطرح و در سال ۱۹۹۸، با هدف توسعه روابط اقتصادی، حمل و نقلی و تجاری کشورهای حوزه دریای سیاه، قفقاز و حوزه دریای خزر راه اندازی شد".

اعضای این کریدور، کشورهای رومانی، مولداوی، بلغارستان، اوکراین، ترکیه، گرجستان، ارمنستان، آذربایجان، ترکمنستان، قزاقستان، ازبکستان، قرقیزستان، تاجیکستان و جمهوری اسلامی ایران هستند و عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان نیز، در دست بررسی است.

"دکتر افندی زاده"، همچنین خاطرنشان کرد: "با توجه به اهمیت تکمیل مسیر استراتژیک حمل و نقل ترکیبی (جاده- ریل) اروپا- ترکیه- ایران به آسیای میانه- قفقاز و بالعکس، تلاش‌های سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، برای الحاق به کریدور تراسیکا از سال ۱۳۸۱ آغاز شد".

وی با اشاره به این که کریدور تراسیکا، متشکل از موافقت‌نامه‌های حمل و نقل بین‌المللی چندجانبه پایه و موافقت‌نامه‌ی تأمین مالی مشترک دبیرخانه‌ی دایمی کمیسیون بین دولتی، بین دولت‌های طرف موافقت‌نامه‌ی حمل و نقل بین‌المللی چندجانبه

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، "دکتر شه‌ریار افندی زاده"، معاون وزیر راه و ترابری و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، با اعلام این مطلب گفت: "تاکنون نقل و انتقال کالا در مسیر اصلی کریدور تراسیکا، شامل چهار مرحله‌ی تخلیه و بارگیری برای عبور از دریای سیاه و دریای خزر غیر قابل دسترسی بوده است که مجموع این تخلیه و بارگیری، هزینه‌های بالایی را تحمیل می‌کرد، اما با الحاق جمهوری اسلامی ایران به موافقت‌نامه‌ی تراسیکا، مسیر آن توسعه می‌یابد و علاوه بر مسیر دریای سیاه، مسیر زمینی بلغارستان- ترکیه- جمهوری اسلامی ایران نیز که مناسب‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر دسترسی اروپا به آسیا به شمار می‌رود، به مسیرهای یادشده اضافه می‌شود که یقیناً منافع اقتصادی، تجاری و سیاسی عمده‌ای را برای کشورمان در پی دارد".

وی در خصوص اهداف استراتژیک الحاق جمهوری اسلامی ایران به موافقت‌نامه‌ی تراسیکا، خاطرنشان کرد: "از اهداف الحاق ایران به این کریدور، می‌توان به افزایش همکاری و همگرایی‌های منطقه‌ای با هدف توسعه‌ی روابط اقتصادی و تجاری، بررسی و تدوین استراتژی‌ی اساسی برای تنظیم اصول ترانزیت در منطقه‌ی بازارهای اصلی تولید و مصرف آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا، تسهیل و تسریع در حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت بین کشورهای منطقه و اتحادیه اروپا، ارتقای استانداردهای زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و توجه



جمهوری اسلامی ایران، با هدف افزایش همکاری‌های منطقه‌ای و دستیابی به اهداف ترانزیتی و منطقه‌ای، به طور رسمی به کریدور تراسیکا (اروپا- قفقاز- آسیا) پیوست.

پایه، به منظور توسعه‌ی کریدور اروپا- قفقاز- آسیا است، گفت: "در سال ۱۳۸۷، موافقت‌نامه‌های یادشده به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و پس از تأیید شورای نگهبان، این مصوبه برای اجرا به وزارت راه و ترابری ابلاغ شد."

وی افزود: "الحاق جمهوری اسلامی ایران، زمینه‌ساز عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان در کریدور ترانسیکا است و پیش‌بینی می‌شود با الحاق جمهوری اسلامی ایران، توسعه‌ی بیش از پیش ترانزیت کالاهای چینی و آسیای مرکزی به سوی اروپا و برعکس، با استفاده از قلمرو ایران تحقق یابد، که این امر موجب تعامل بیشتر کشورهای منطقه، به ویژه همسایگان جمهوری اسلامی ایران با یکدیگر می‌شود."

حضور در اجلاس هماهنگی ترانسیکا در بلژیک

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، در اولین اجلاس ترانسیکا که با عنوان "اجلاس هماهنگی ترانسیکا"، پس از الحاق ایران به این کریدور در بلژیک برگزار شد، "ساتی بالدیف"، دبیر کل ترانسیکا در افتتاحیه‌ی این اجلاس، با اشاره به حمایت‌های فنی و مالی اتحادیه‌ی اروپا از کریدور ترانسیکا، اظهار امیدواری کرد با افزایش تعداد کشورهای عضو این کریدور در آینده، همکاری‌های منطقه‌ای، در عرصه‌ی حمل‌ونقل افزایش یابد.

وی ضمن استقبال از حضور هیئت ایرانی در این اجلاس که در کشور بلژیک برگزار شد، گفت: "با توجه به ظرفیت‌های بسیار بالای جمهوری اسلامی ایران در بخش حمل‌ونقل و موقعیت ترانزیتی ممتاز این کشور، امیدوارم ایران، حضور فعالی در توسعه و رونق کریدور ترانسیکا داشته باشد."

براساس این گزارش "دکتر شهیار افندی‌زاده"، معاون وزیر راه و ترابری و رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، طی سخنانی در این اجلاس با بیان این‌که جمهوری اسلامی ایران پس از الحاق به ترانسیکا، اولین حضور خود را در اجلاس ترانسیکا تجربه می‌کند، اظهار امیدواری کرد: "روابط حمل‌ونقلی بین کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا، بیش از پیش توسعه یابد."

وی، با اشاره به سابقه‌ی ۲۰۰۰ ساله‌ی تجارت و حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا، گفت: "کشورهای حوزه‌ی جاده ابریشم، با دارا بودن پیشینه‌ی تاریخی و جمعیت بالا و منابع طبیعی گسترده، از نخستین اقوامی بوده‌اند که با بنا نهادن راه‌های استاندارد آن زمان، مسیر تجارت بین آسیا و اروپا را هموار کرده‌اند."

دکتر شهیار افندی‌زاده: الحاق جمهوری اسلامی ایران زمینه‌ساز عضویت کشورهای افغانستان و پاکستان در کریدور ترانسیکا است و پیش‌بینی می‌شود با الحاق جمهوری اسلامی ایران توسعه‌ی بیش از پیش ترانزیت کالاهای چینی و آسیای مرکزی به سوی اروپا و برعکس، با استفاده از قلمرو ایران تحقق یابد، که این امر موجب تعامل بیشتر کشورهای منطقه، به ویژه همسایگان جمهوری اسلامی ایران با یکدیگر می‌شود.

وی افزود: "طراحی کریدورهای جدید بر مبنای این کریدورها، نشان‌دهنده‌ی نقش ضروری حمل‌ونقل و زنجیره‌ی تأمین در تجارت بین آسیا و اروپاست." "افندی‌زاده"، جمهوری اسلامی ایران را از کشورهای پویای منطقه در زمینه‌ی فعال‌سازی کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی برشمرد و اظهار داشت: "ایران با دارا بودن موقعیت جغرافیایی و ترانزیتی ویژه در منطقه، در زمینه‌ی تجارت بین آسیا و اروپا، نقش ویژه‌ای ایفا می‌کند. بنابراین، عبور کریدورهای جاده ابریشم، شمال- جنوب، شرق- غرب، شبکه‌ی

بزرگ‌راه‌های آسیایی و شاخه‌ی جنوبی کریدور سه‌گانه آلتید از قلمرو جمهوری اسلامی ایران، حاکی از آن است که با عضویت رسمی ایران در کریدور ترانسیکا، مسیرهای این کریدور، توسعه یافته و علاوه بر مسیر دریای سیاه، مسیر زمینی بلغارستان، ترکیه و جمهوری اسلامی ایران که از اقتصادی‌ترین مسیرهای دسترسی اروپا به آسیا به شمار می‌رود، به مسیرهای یاد شده اضافه می‌شود که قطعاً منافع اقتصادی، تجاری و سیاسی عمده‌ای را متوجه کشورهای منطقه خواهد کرد."

معاون وزیر راه و ترابری با اشاره به موقعیت جمهوری اسلامی ایران، افزود: "ایران، دارای ۲۴ مرز جاده‌ای بین‌المللی، پنج مرز ریلی و ۱۱ بندر تجاری بزرگ و چند بندر کوچک برای ارتباط بین‌المللی است و شبکه‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای ایران نیز بیش از ۱۸۴ هزار کیلومتر راه است که دربرگیرنده‌ی ۱۶۰۰ کیلومتر آزادراه، ۶۲۰۰ کیلومتر بزرگ‌راه و ۶۵ هزار کیلومتر راه اصلی و فرعی است."

وی، در مورد اقدامات وزارت راه و ترابری ایران جهت رونق بخشیدن و توسعه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت گفت: "جذب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، توسعه و تکمیل شبکه‌ی راه‌های ملی کشور براساس تقاضا، توسعه و تکمیل شبکه‌ی ریلی کشور، پایانه‌های مرزی، مجتمع‌های خدماتی- رفاهی و تیرپارک‌ها، گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی حمل‌ونقل و شرکت در مجامع بین‌المللی و استفاده از فن‌آوری‌های جدید و IT، در تمام زمینه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای ایران نظیر GPS، کارت هوشمند و دوربین‌های کنترل





سرعت، از عمده‌ترین این اقدامات محسوب می‌شود.

وی افزود: "جمهوری اسلامی ایران، بر این باور است که رشد حمل‌ونقل و ترانزیت کالا و مسافر، بین کشورهای منطقه و استفاده از مزیت‌های مشترک و پاسخ لازم به تقاضای بازارهای منطقه‌ای از طریق همکاری، هماهنگی و مشارکت حول منافع مشترک اقتصادی امکان‌پذیر است و فعال‌سازی حمل‌ونقل در قالب کریدورهای حمل‌ونقلی، باعث حرکت سریع‌تر به سمت آرمان‌های دست‌یافتنی این بخش اقتصادی می‌شود."

بر اساس این گزارش، "جین لوئیس ویلی"، رییس بخش کمک‌های کمیسیون اروپایی در اجلاس تراسیکا که با هدف بررسی اقدامات صورت گرفته طی سال‌های قبل و چگونگی تغییر ساختار و افزایش کارایی آن و به میزبانی کمیسیون اروپا برگزار شد، خاطرنشان کرد: "اقدامات صورت گرفته در چارچوب تراسیکا، مؤثر بوده است و پس از بررسی عملکرد تراسیکا، با حضور کلیه کشورهای عضو، ساختار آن، دستخوش تغییراتی می‌شود تا کارایی و عملکرد مطلوب‌تری داشته باشد."

وی افزود: "کمیسیون اروپا متعهد است ضمن توسعه همکاری‌های منطقه‌ای در بخش حمل‌ونقل در چارچوب تراسیکا، به سمت مؤثر شدن این همکاری‌ها نیز گام بردارد و اقدامات انجام شده توسط اعضا را بررسی کند."

وی در ادامه خاطرنشان کرد: "در اجلاس بعدی تراسیکا که در آذربایجان برگزار می‌شود، پروژه‌های آتی تراسیکا تنظیم می‌شود."

رییس بخش کمک‌های کمیسیون اروپایی، همچنین گفت: "اتحادیه‌ی اروپا امیدوار است کریدور تراسیکا با همکاری کشورهای عضو، بسیار فعال حرکت کند و اعضا، تعامل و ارتباطات نزدیکی با هم داشته باشند."

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، نمایندگان اتحادیه‌ی اروپا، از پیوستن ایران به کریدور تراسیکا، استقبال چشم‌گیری کردند.

براساس این گزارش، هیئت ایرانی در جریان این اجلاس، ضمن معرفی پروژه‌های ضروری خود در بخش حمل‌ونقل، خواستار سرمایه‌گذاری کمیسیون اروپا در این پروژه‌ها شد.

این گزارش حاکی است، به منظور افزایش ترانزیت کالا و مسافر بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان و افزایش ایمنی در این بخش، ساخت پل ریلی بین دو کشور در مرز بین‌المللی آستارا، از سوی ایران پیشنهاد شد که با احداث آن،

دکتر شهریار افندی‌زاده:

با عضویت رسمی ایران در کریدور تراسیکا، مسیرهای این کریدور توسعه یافته و علاوه بر مسیر دریای سیاه، مسیر زمینی بلغارستان، ترکیه و جمهوری اسلامی ایران که از اقتصادی‌ترین مسیرهای دسترسی اروپا به آسیا به شمار می‌رود، به مسیرهای یاد شده اضافه می‌شود که قطعاً منافع اقتصادی، تجاری و سیاسی عمده‌ای را متوجه کشورهای منطقه خواهد کرد.

حمل‌ونقل و ترانزیت مؤثر است. بر مبنای این گزارش، پیشنهادات مطرح شده توسط جمهوری اسلامی ایران، در دبیرخانه‌ی دائمی کمیسیون تراسیکا ثبت شد که در اجلاس آتی تراسیکا بررسی می‌شود و پس از تصویب پروژه‌های اولویت‌دار، اعتبارات مورد نیاز، توسط کمیسیون اروپا تأمین می‌شود.

شایان ذکر است، در حاشیه‌ی این اجلاس، "دکتر شهریار افندی‌زاده" معاون وزیر راه و ترابری، در رأس هیئت ایرانی، با "اسکوپه"، معاون نخست وزیر و وزیر حمل‌ونقل دولت فدرال بلژیک ملاقات کرد و در خصوص توسعه‌ی مناسبات حمل‌ونقلی بین دو کشور ایران و بلژیک، بحث و تبادل نظر کردند. همچنین، هیئت ایرانی، از تأسیسات، قابلیت‌ها و امکانات بندر آنورس، به عنوان بزرگ‌ترین بندر کشور بلژیک، بازدید کردند. ■

تمام کشورهای منطقه و کشورهای عضو تراسیکا، از آن بهره‌مند می‌شوند، همچنین ضرورت احداث پایانه‌ی مشترک ریلی - جاده‌ای در همان نقطه، با توجه به تردد زیاد کامیون از هر دو کشور، مطرح شد.

همچنین، پیشنهاد ساخت یک دستگاه پل اتومبیل‌رو، بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکمنستان در مرز جاده‌ای - بین‌المللی سرخس مطرح شد که با ساخت آن، ضمن دسترسی بهتر ناوگان جاده‌ای ایران و ترکمنستان به قلمرو دو کشور، تردد ناوگان جاده‌ای کشورهای آسیای مرکزی به خلیج فارس و اروپا نیز تسریع می‌شود. همچنین، تأسیس و راه‌اندازی مرکز آموزش لجستیک با حمایت و کمک‌های فنی کمیسیون اروپا در جمهوری اسلامی ایران مطرح شد که تأسیس آن برای آموزش نیروهای انسانی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، در زمینه‌ی

تحقق آرزوی چند ساله ترانزیت کشور

ابلاغ آیین‌نامه‌ی روان‌سازی و سلامت ترانزیت کالا

هنگام توقف کامیون‌ها در این مجموعه‌ها فراهم می‌شود، بلکه آرامش خاطر رانندگان را نیز به همراه خواهد داشت. دبیر کارگروه ترانزیت کشور، از تلاش و زحمات کلیه‌ی اعضای کارگروه ترانزیت، به ویژه اعضای اصلی متشکل از گمرگ جمهوری اسلامی ایران، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، وزارت امور خارجه، وزارت بازرگانی، وزارت دادگستری و تشکل‌های صنفی بخش ترانزیت کشور که با جدیت و دقت عمل، آیین‌نامه را تنظیم و ارائه کردند، قدردانی به عمل آورد و تصویب و ابلاغ آیین‌نامه‌ی مذکور را به منزله‌ی تحقق آرزوی چندین ساله‌ی بخش ترانزیت کشور برشمرد.

لازم به ذکر است که براساس مفاد آیین‌نامه و در راستای تسریع در حمل محمولات ترانزیتی، رانندگان کامیون‌های حامل محمولات ترانزیتی باید حداقل ۵۰۰ کیلومتر در شبانه‌روز، طی طریق کنند که این امر، موجبات کاهش زمان ترانزیت از قلمرو کشور را به همراه خواهد داشت و تردد کامیون‌ها در مسیرهای مشخص، تحت نظارت نیروی انتظامی صورت می‌پذیرد.

نحوه‌ی بهره‌گیری شرکت‌های حمل‌ونقل ترانزیت‌کننده از امکانات حمل‌ونقل داخلی، مبادله‌ی به موقع اطلاعات، چگونگی حمل محمولات ترانزیتی، از مبادی ورودی تا مقاصد خروجی، شفاف‌سازی مصادیق قاچاق در ترانزیت با هدف جلوگیری از تفسیرهای ناصواب، از جمله مواردی است که موجبات رونق ترانزیت و افزایش حمایت قانونی از ترانزیت را به همراه خواهد داشت. ■

آیین‌نامه‌ی روان‌سازی و سلامت ترانزیت خارجی کالا از کشور که در سومین نشست کارگروه ساماندهی، هماهنگی و توسعه و تشویق خدمات عبور کالا از کشور (ترانزیت) به تصویب رسیده بود، از سوی معاون اول رییس‌جمهور به دستگاه‌های ذی‌ربط ابلاغ شد.



"دکتر شه‌ریار افندی‌زاده"، معاون وزیر راه و ترابری و دبیر کارگروه ترانزیت کشور، با اعلام این مطلب اظهار کرد: "حمایت قانونی و جدی از شرکت‌های ترانزیت‌کننده‌ی کشور و رفع مشکلات و محدودیت‌های ترانزیتی، از جمله موارد مطروحه در این آیین‌نامه است." وی کاهش هزینه‌ها و افزایش سرعت در انتقال کالا و اطمینان بخشی به صاحبان کالاهای ترانزیتی را از جمله مزایای آیین‌نامه‌ی مذکور ذکر کرد و اظهار امیدواری نمود که تصویب این آیین‌نامه، باعث رونق و روان‌سازی ترانزیت کالا و ایجاد رغبت هر چه بیشتر صاحبان کالا، با استفاده از مسیرهای ترانزیتی میهن عزیز اسلامی خواهد بود.

"دکتر افندی‌زاده"، با اشاره به رفع موانع و مشکلات موجود در امر ترانزیت در آیین‌نامه، از بر حذر داشتن مداخله سازمان‌ها و دستگاه‌های غیرمرتبط در امر ترانزیت خبر داد و هماهنگی در امور و شفاف‌سازی وظایف سازمان‌های دخیل در ترانزیت و تفکیک و تعیین تکالیف سازمان‌های موصوف را از دیگر مزایای مهم این آیین‌نامه برشمرد.

معاون وزیر راه و ترابری و رییس سازمان راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، از افزایش تیرپارک‌ها و ایجاد امکانات رفاهی در مسیرهای ترانزیتی برای رانندگان خبر داد و هدایت و سایل نقلیه‌ی ترانزیتی به توقف در این مکان‌ها را یکی دیگر از مزایای این آیین‌نامه دانست که با تکمیل زیرساخت‌ها، نه تنها موجبات حفاظت و حراست از محمولات ترانزیتی در



در گفت و گو با مهندس سعید ایزدیان، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

ارتقاء جایگاه جهانی



تابستان گذشته صنعت دریانوردی کشورمان شاهد رویدادهای متفاوتی بود که هر یک به نوبه خود جای تامل و بررسی دارد، تحولاتی که بر چگونگی این صنعت در ابعاد ملی و جایگاه آن در عرصه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بسیار موثر بوده است. برگزاری مانور ایمنی، تجسس و نجات دریایی با مشارکت کشورهای ساحلی دریای خزر در بندر انزلی، حضور آفتیمیوس میتروپلوس، دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی در تهران و دیدار با رؤسای سیاسی و دریایی کشورمان و همچنین برگزاری آیین گرامیداشت هفته دریانوردی در تهران و بنادر شمالی و جنوبی و پذیرش مسئولیت‌های جدید و منطقه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی.

اطلاع از چگونگی موارد ذکر شده، ما را بر آن داشت تا در گفت‌وگو با مهندس سعید ایزدیان، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، به وضعیت دریانوردی کشورمان پرداخته، از وی پاسخ سئوالاتمان را دریافت نماییم. آنچه در پی می‌خوانید ما حاصل این گفت‌وگو است:



مطمئناً حضور دبیر کل آی‌مو در ایران (در جایگاه معاون دبیر کل سازمان ملل متحد)، که به منزله‌ی بالاترین مقام سازمان ملل در امور دریایی محسوب می‌شود، آثار مثبت و قابل توجهی برای کشورمان دارد؛ به ویژه که او پیش از این، دو سفر به کشورمان انجام داده بود و به راحتی می‌توانست شرایط جدید و سطح امور دریایی کشورمان را نسبت به سالیان گذشته بسنجد که خوشبختانه نتیجه‌ی این مقایسه، اذعان به پیشرفت قابل توجه کشورمان در مدیریت امور دریایی بود. در کنار همه‌ی پیشرفت‌های تحقق یافته در کشور، در زمینه‌ی توسعه‌ی بنادر و زیرساخت‌های بندری و همچنین تقویت ناوگان ملی، آن‌چه بیش از سایر

کشور داشت که طی آن‌ها، به بررسی مسائل مورد علاقه‌ی طرفین پرداخته شد. دبیر کل آی‌مو، سپس در سفری یک روزه از بندر انزلی بازدید کرد و از نزدیک در جریان پیشرفت‌ها و امکانات این بندر و همچنین شرایط حاکم بر دریای خزر، به عنوان بزرگ‌ترین دریای جهان قرار گرفت. علاوه بر این بازدیدها و ملاقات‌های رسمی، او در دو مراسم ضیافت شام که یکی به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی و دیگری توسط اتحادیه مالکان کشتی برگزار گردید، از نزدیک با فعالان جامعه‌ی دریایی کشور آشنا شد و حاضران، در جریان دیدگاه‌ها و نظرات او قرار گرفتند.

● **سفر دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی به کشورمان، بر چه اساسی انجام گرفت؟ نتایج این سفر برای صنعت دریانوردی ایران و تأثیر آن بر جایگاه کشور در آی‌مو چه خواهد بود؟**
آقای میتروپلوس، دبیر کل آی‌مو براساس دعوت مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی که سال گذشته صورت پذیرفته بود، با هدف آشنایی بیشتر با تحولات صنعت دریانوردی و دیدار با مقامات دریایی و سیاسی کشورمان، به ایران سفر کرد. در طول این سفر، وی جلساتی با اعضای هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، وزیر راه و ترابری، وزیر امور خارجه و دبیر شورای عالی امنیت ملی

موارد برای دبیرکل آیمو جالب توجه بود، توانمندی کشورمان در مدیریت امور حاکمیت دریایی و تلاش‌های صورت گرفته در جهت بهبود ایمنی و امنیت دریانوردی، تربیت دریانوردان متخصص و توانمند و مدیریت حفاظت محیط‌زیست دریایی در راستای رویکرد اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی بود. چنین دیدگاه مثبتی، بدون شک می‌تواند انگیزه‌های قوی برای بهبود شرایط موجود باشد و همه‌ی اعضای جامعه‌ی بزرگ دریایی ایران را به سوی جایگاهی بالاتر و والاتر رهنمون سازد. در کنار موارد فوق، دیدار دبیرکل آیمو با مقامات ارشد سیاسی کشور، ضمن حل و فصل بعضی مسایل و مشکلات پیش‌رو، اهمیت دریا و بنادر را نزد وی پررنگ‌تر ساخت که بی‌شک چنین رویدادی، حمایت بیشتر او از خواسته‌های دریاییان را به دنبال خواهد داشت.

یکی از این رویدادهای مهم، ملاقات دبیرکل آیمو با وزیر راه و ترابری بود که در آن دیدار، آقای میتروپولوس ضمن ابراز خرسندی از عملکرد ایران در تعامل با جامعه‌ی بین‌الملل دریانوردی، از دکتر بهبهانی دعوت به عمل آورد تا در اجلاس مجمع عمومی سازمان بین‌المللی دریانوردی که در آذر ماه امسال در لندن برگزار خواهد شد، سخنرانی کند. از آن‌جا که کشورمان نامزدی خود را برای عضویت در شورای این سازمان اعلام کرده است، وزیر راه نیز، این دعوت را پذیرفت تا در رأس هیئتی عالی‌رتبه، با حداکثر توان در این اجلاس شرکت کند. امیدواریم با عضویت در شورای آیمو، بتوانیم نقش مؤثرتری در عرصه‌ی بین‌المللی دریانوردی ایفا کنیم.

آن‌چه در مجموع، می‌توان به عنوان دستاوردهای این سفر برای جامعه‌ی دریایی ایران برشمرد، عبارتند از: بهبود نگرش آیمو نسبت به ایران، اطلاع بالاترین مقام بین‌المللی قانون‌گذار دریایی از شرایط دریایی و پیشرفت‌های به دست آمده در کشور، جلب توجه دبیرکل به نقش برجسته و میزان بالای مسؤولیت‌پذیری ایران در تعامل با جامعه بین‌المللی در زمینه‌ی مسایلی از قبیل مبارزه با دزدی‌های دریایی، آشنایی متقابل میتروپولوس و اعضای جامعه‌ی دریایی ایران، حمایت دبیرکل از برنامه‌های حفاظت دریایی و ایمنی دریانوردی در دریای خزر. علاوه بر همه‌ی این موارد، باید به پوشش خبری بسیار گسترده‌ی این سفر در رسانه‌های دنیا و به ویژه در روزنامه‌های دریایی و نیز مطرح شدن جمهوری اسلامی ایران به عنوان کشوری پیش‌رو در امور دریایی اشاره کرد که مطمئناً، نتیجه‌ی نهایی آن، بهبود جایگاه ایران در سطح جامعه‌ی بین‌الملل دریایی خواهد بود.

سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان سازمان صاحب صلاحیت و متولی حاکمیت دریایی کشور، در تلاش است تا نقش خود را هر چه بهتر ایفا کند. این مهم از طریق تأمین تجهیزات مبارزه با آلودگی، ایجاد تسهیلات دریافت مواد زاید از کشتی‌ها، کنترل و بازرسی شناورهای در حال تردد در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی، برگزاری متوالی و مرتب مانورهای مبارزه با آلودگی‌های دریایی، آموزش دریانوردان و فرهنگ‌سازی و اشاعه‌ی فرهنگ دریایی قابل حصول است.

● **با توجه به موفقیت دور اول حضور ناوگان نظامی - دریایی ایران در خلیج عدن، ارزیابی شما از استمرار این حضور و ارائه‌ی قدرت دریایی کشورمان چیست؟ واکنش جامعه‌ی جهانی نسبت به این حضور نظامی چه بوده است؟**

چنان‌که مطلع هستید، دلیل اصلی گسترش دزدی دریایی در خلیج عدن، عدم ثبات سیاسی کشورهای حاشیه‌ی این خلیج، به ویژه سومالی و یمن است که در نتیجه‌ی ضعف این کشورها در اعمال حاکمیت دریایی و فقر شدید مردم، دزدی دریایی به شکلی خاص در این منطقه گسترش یافته است، به طوری که با سرعت نگران‌کننده‌ای به معضلی برای جامعه‌ی بین‌الملل مبدل شده است.

روال معمول دزدی دریایی که پیش از این در آبراه‌های پرتردد از قبیل تنگه‌ی مالاکا به وقوع می‌پیوست، محدود به سرقت اموال و دارایی‌ها از کشتی و سپس متواری شدن دزدان دریایی بود. اما اتفاقی که در خلیج عدن می‌افتد، شامل سرقت و گروگان‌گیری کشتی و خدمه‌ی آن و سپس درخواست مبلغی هنگفت جهت آزادسازی آن‌ها است. آمار کشتی‌های دزدیده شده در این منطقه در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ میلادی به حدی افزایش پیدا کرد که امنیت دریانوردی در خلیج عدن به یک چالش جدی برای دریانوردی بین‌المللی تبدیل شد. به همین دلیل، شورای امنیت سازمان ملل با صدور قطعنامه‌هایی، به

نیروهای دریایی و هوایی مستقر در منطقه اجازه داد تا وارد آب‌های سرزمینی سومالی شوند و هرگونه اقدامی را که برای مبارزه با اعمال دزدی دریایی لازم باشد، به‌کار بندند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز ضمن ترغیب کشورها به حضور نظامی در این منطقه، به شناورهای در حال تردد در این منطقه توصیه کرد از مسیر یا کریدور مشخصی عبور کنند تا با حفاظت آن‌ها توسط نیروهای نظامی مستقر در منطقه، خطر حمله به کشتی‌ها به حداقل برسد.

اعزام ناوهای نظامی و شناورهای پشتیبانی جمهوری اسلامی ایران به خلیج عدن نیز با هدف حمایت از ناوگان ملی و هم‌راستا با خواسته‌ی جامعه‌ی جهانی صورت پذیرفت. از زمان استقرار ناوهای جنگی و پشتیبانی کشورمان در خلیج عدن تاکنون، بیش از ۱۵ مورد حمله‌ی دزدان دریایی به کشتی‌های ایرانی دفع و بیش از یک صد و ده کشتی با حمایت ناوگان ایران، از منطقه عبور داده شده‌اند.

این اقدام، بارها در سطح بین‌المللی مورد تقدیر قرار گرفت؛ از جمله طی نامه‌ی رسمی ارسالی از سوی دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی و مراتب قدردانی وی از اقدامات مؤثر دولت جمهوری اسلامی ایران در جهت حفظ امنیت و ایمنی دریانوردی. همین موضوع در سفر اخیر آقای میتروپولوس به ایران نیز مجدداً مطرح شد و خاطر نشان کرد که قرار است در جلسه‌ی مجمع عمومی آیمو، از اقدام نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران و افسران مسؤول این کار به صورت رسمی تقدیر کنند. میتروپولوس همچنین از این‌که برای اولین بار در طول تاریخ، ناوهای جنگی کشورهایی با این پراکندگی وسیع جغرافیایی از قبیل نروژ، ایالات متحده آمریکا، ایران و استرالیا برای مقاصد بشردوستانه در یک منطقه به صورت مسالمت‌آمیز در کنار یکدیگر گرد آمده‌اند، ابراز خرسندی کرد و آرزومند آن شد که در سایه‌ی این اقدامات و بهبود شرایط داخلی کشور سومالی، دیگر شاهد این حملات در هیچ نقطه‌ی جهان نباشیم.

بدیهی است که تا زمان تحقق این آرزو، عبور و مرور کشتی‌ها در خلیج عدن، همچنان با خطرات جدی روبه‌رو خواهد بود و از آن‌جا که مسیر جایگزین مناسبی برای این خط پرتردد دریایی وجود ندارد، ضرورت عبور و مرور ناوگان ملکی ایران در این خلیج، تداوم حضور ناوگان نظامی و پشتیبانی در این منطقه احساس می‌شود. بی‌شک این حضور مؤثر و مقتدرانه در عرصه‌ی بین‌المللی دریایی، علاوه بر تأمین ایمنی دریانوردی، نمایان‌گر

روح تعامل و همکاری جمهوری اسلامی ایران در تقابل با مشکلات جهانی است و جامعه‌ی بین‌الملل نیز از این اقدام استقبال می‌کند.

● **با توجه به افزایش سرقت‌های دریایی و تهدید سلامت دریانوردان، چه توصیه‌ای برای برقراری امنیت در آبراه‌های بین‌المللی دارید؟**

برای حل یک مشکل بین‌المللی، باید به دنبال یک راهکار بین‌المللی بود؛ یعنی تعامل و همکاری همه‌ی کشورها و نهادهای مرتبط با آن مشکل در این زمینه، ضروری و راه‌گشا است. بر این اساس، حرکت در راستای سیاست‌های آیمو و سازمان ملل، اولین و مهم‌ترین راه‌حل است. بهره‌گیری از امکانات موجود از قبیل تردد در کریدورهای امن و تحت پوشش نیروهای نظامی، عبور گروهی کشتی‌ها از منطقه در قالب اسکادران‌های تحت حمایت ناوگان نظامی، اطلاع‌رسانی زمان و تشخیص موقعیت ورود به منطقه و خروج از آن به مراکز هماهنگی از پیش تعیین شده، می‌تواند خطر رویارویی با دزدان دریایی را تا حد زیادی کاهش دهد.

اضافه بر این موارد، تمهیدات دیگری نیز توسط شرکت‌های بزرگ کشتیرانی به‌اجرا درآمده‌اند که بسیاری از آن‌ها موفق بوده است. اما باید به یاد آورد که عمده‌ی اقداماتی که از سوی کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی قابل انجام است، در قالب پدافند غیرعامل تعریف می‌شود و لازم است که همین رویه نیز تداوم داشته باشد؛ چرا که برخلاف برخی نظرات و توصیه‌های غیرکارشناسانه که این‌جا و آن‌جا شنیده می‌شود، اقداماتی از قبیل مسلح کردن کشتی‌های تجاری یا پرسنل آن‌ها به تسلیحات، نه تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه ریسک مورد هدف قرار گرفتن و حمله به کشتی‌ها را نیز بالا می‌برد و شرایط کار روی کشتی را از حالت عادی خارج می‌کند که این خود می‌تواند مشکلات بالقوه دیگری را به وجود آورد.

اقداماتی همچون توانمندسازی دریانوردان در پرهیز از ورود به شرایط خطرناک، کاهش ریسک حمله از طریق ایجاد امکانات حفاظتی در کشتی و استفاده از خدمات مؤسسات امنیتی، از جمله اقدامات پیش‌گیرانه و تدافعی است که می‌تواند به وسیله‌ی شرکت‌های کشتیرانی دنبال شود.

● **در سال جاری، گرامی‌داشت روز جهانی دریانوردی در طی یک هفته برگزار شد. تا چه اندازه به اهداف مورد نظر در برگزاری این آیین دست یافتید؟**

همان‌طور که می‌دانید، سازمان بین‌المللی

برای تغییر شرایط فعلی و محور قرار گرفتن دریا در امور توسعه‌ای، لازم است ابتدا نگرش‌های موجود در جامعه تغییر کند؛ به گونه‌ای که همه‌ی صاحب‌نظران و تصمیم‌گیرندگان کشور، مزیت‌های دریایی را به درستی ببینند و آن‌ها را به رسمیت بشناسند.

دریانوردی روز مشخصی را به نام روز جهانی دریانوردی تعیین نکرده است، اما به کشورها توصیه می‌کند جشن دریانوردان را در کشور خود در یکی از روزهای هفته‌ی آخر ماه سپتامبر میلادی؛ یعنی ۲ تا ۸ مهر ماه برگزار کنند. سازمان بنادر و دریانوردی، با هدف اشاعه‌ی فرهنگ دریایی، استفاده‌ی بهینه از پتانسیل همه‌ی ارگان‌های دریایی و بهره‌گیری از زمان بیشتر جهت برگزاری آیین‌ها و مراسم متنوع برای دریانوردان و خانواده بزرگ دریایی کشور، از سال گذشته بر آن شد تا جشن دریاییان ایران را در مدت یک هفته و با ایفای نقش همه‌ی ارگان‌های دریایی، برنامه‌ریزی و اجرا کند.

علاوه بر برنامه‌های تلویزیونی و مصاحبه‌های سران ارگان‌های دریایی کشور و برگزاری مسابقات ورزشی دریایی و سایر اقدامات برنامه‌ریزی شده در طول یک هفته، مراسم امسال روز جهانی دریانوردی به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی و با گردهم آمدن دریانوردان و خانواده‌های آنان، در فضایی آکنده از صمیمیت برگزار شد. خوشبختانه، وزیر راه و ترابری نیز با حضور در این مراسم نشان داد که دولت برای جامعه‌ی دریایی کشور، ارزش و احترام ویژه‌ای قائل است و بیشتر از گذشته بر ما روشن شد که بخش مهم حمل‌ونقل، جایگاه ویژه‌ای در برنامه‌ها و راهبردهای اصولی وزارت راه و ترابری دارد. ق‌دردانی و سپاس از زحمات دریانوردان نمونه و اهدای لوح تقدیر به آنان از دست وزیر راه و ترابری و سایر برنامه‌های پیش‌بینی شده برای خانواده‌ی دریانوردان، از جمله برنامه‌های این جشن بود که با استقبال حضار همراه شد.

در مجموع می‌توانم بگویم مراسم امسال خوب برگزار شد، اگر چه همیشه برای بهبود وضعیت و موقعیت خود تلاش می‌کنیم. امیدوارم در سال‌های آینده بتوانیم با برنامه‌ریزی بهتر و منسجم‌تر، بر غنای این آیین بیفزاییم و در دست‌یابی به اهداف

آن، که همانا اشاعه‌ی هر چه بهتر و بیشتر فرهنگ دریایی، ق‌دردانی از زحمات و تلاش‌های اعضای جامعه بزرگ دریایی کشور و همیاری و همدلی ایشان است، موفق‌تر عمل کنیم.

● **هماهنگی ارگان‌های دریایی در برگزاری هر چه بهتر مراسم هفته‌ی دریانوردی چگونه بود؟**

خوشبختانه تعامل بسیار خوبی بین ارگان‌های دریایی کشور وجود دارد. دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی که در اداره‌ی کل سازمان‌های تخصصی زیرمجموعه‌ی معاونت امور دریایی مستقر است، به طور مرتب میزبانی نمایندگان ارگان‌های دریایی را بر عهده دارد و از طریق تعامل این نمایندگان با یکدیگر، اقدامات مشورتی خوبی انجام می‌شود که می‌تواند در تصمیم‌سازی‌ها مؤثر باشد. برگزاری این مراسم نیز با هم‌فکری و همکاری همه‌ی مؤسسات و ارگان‌های دریایی صورت پذیرفت که لازم می‌دانم از همه‌ی این عزیزان تشکر و ق‌دردانی کنم.

● **شعار امسال روز جهانی دریانوردی، "توسعه‌ی دریامحور، چشم‌انداز توسعه‌ی پایدار زیست‌محیطی" بود. به چه علت این شعار انتخاب شد؟ برای عملی کردن این شعار، چه اقداماتی را در پیش‌روی دارید؟**

سازمان بین‌المللی دریانوردی برای هر سال میلادی، یک شعار را به عنوان سرلوحه‌ی فعالیت‌های خود در نظر می‌گیرد که عنوان این شعار در سال ۲۰۰۹ میلادی، "تغییرات آب و هوایی، چالشی برای آیمو" انتخاب شد. در عین حال، موضوعی که در یک سال گذشته به‌عنوان چشم‌انداز جامعه‌ی دریایی کشور مد نظر قرار گرفت، حرکت به سمت توسعه‌ی دریامحور بود؛ یعنی تلاش برای توسعه‌ی کشور با محوریت دریا و اتکا به مواهب و مزیت‌های بی‌شمار نهفته در آن.

شعار امسال، آیین بزرگداشت روز جهانی دریانوردی و آن‌چه از تلفیق این دو رویکرد نتیجه می‌شود، اهمیت توجه به مسایل زیست‌محیطی را در جهت دستیابی به توسعه‌ی پایدار دریامحور گوشزد می‌کند و دریاییان و سایر افراد جامعه را به رعایت استانداردها و به کارگیری قواعد زیست‌محیطی فرا می‌خواند.

البته رسیدن به چنین هدفی، نیازمند اقداماتی همه‌جانبه و هماهنگ از سوی همه‌ی سازمان‌ها و ارگان‌های دخیل در دریانوردی و حفاظت محیط‌زیست است. سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان سازمان صاحب صلاحیت و متولی



حاکمیت دریایی کشور، در تلاش است تا نقش خود را هر چه بهتر ایفا کند. این مهم از طریق تأمین تجهیزات مبارزه با آلودگی، ایجاد تسهیلات دریافت مواد زاید از کشتی‌ها، کنترل و بازرسی شناورهای در حال تردد در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی، برگزاری متوالی و مرتب مانورهای مبارزه با آلودگی‌های دریایی، آموزش دریانوردان و فرهنگ‌سازی و اشاعه‌ی فرهنگ دریایی قابل حصول است که امیدواریم با همکاری همه‌ی نهادهای ذی‌ربط، ثمره‌ی این تلاش‌ها برای جامعه‌ی دریایی کشور به بار بنشیند.

● **خبرهای رسیده حاکی از آن است که طی ماه‌های گذشته، نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی در مجامع بین‌المللی حضور گسترده‌ای داشته‌اند و مسؤولیت‌هایی را نیز پذیرا شده‌اند. لطفاً از چگونگی این رویدادها و برنامه‌های آتی معاونت امور دریایی در عرصه‌ی بین‌الملل، توضیح بیشتری بفرمایید؟**

که آخرین آن‌ها، در ۱۵ مهر ماه امسال بین ایران و ترکیه به‌امضا رسید. همچنین براساس یادداشت تفاهمی که بین مدیرعامل سابق سازمان و دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌امضا رسید، ایران مسؤولیت هماهنگ‌کننده‌ی منطقه‌ای برگزاری دوره‌های آموزشی مشترک آیمو را بر عهده گرفت. اما در آینده‌ی نزدیک، انتخابات مجمع عمومی سازمان بین‌المللی دریانوردی را در پیش داریم. در نتیجه‌ی این انتخابات که در تاریخ ۶ آذرماه در مقر آیمو در لندن برگزار می‌شود، ۴۰ عضو اصلی شورای آیمو در سه رده‌ی مختلف A، B و C برای یک دوره‌ی دو ساله تعیین خواهند شد. ایران نیز با سابقه‌ی چندین دوره حضور در شورای آیمو، امسال در رده‌ی C نامزد شده است و از طریق اقدامات مشترک سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت امور خارجه، تلاش‌های قابل توجه‌ای انجام شده تا با موفقیت وارد شورای آیمو شویم. البته باید توجه داشت که در انتخابات شورای آیمو، موفقیت هر کشوری در کسب آرا و ورود به جمع ۴۰ کشور منتخب، علاوه بر آن که به توانمندی‌ها و شایستگی‌های فنی و اجرایی هر کشوری بستگی دارد؛ شاید حتی بیش از آن، وابسته به جو سیاسی حاکم بر روابط کشورها باشد و به همین دلیل است که ما- در یکی دو دوره‌ی گذشته، در عین توانمندی و ایفای نقش مؤثر در عرصه‌ی دریانوردی بین‌المللی، از ورود به این شورا باز مانده‌ایم. اما خوشبختانه ایران، این روزها از این نظر هم در شرایط مساعدتری قرار دارد، به طوری که یکی

"بهبود مستمر" که در کلیه‌ی امور سرلوحه‌ی کار ماست، در این زمینه نیز در دستور کار قرار دارد و همواره تلاش می‌کنیم تا جایگاه کشور را در عرصه‌ی بین‌المللی، در سطح منطقه و در تعامل با کشورهای همسایه ارتقا ببخشیم. همان‌طور که اشاره داشتید، اخیراً تعاملات بین‌المللی سازمان، به ویژه در حوزه‌ی فعالیت معاونت امور دریایی تقویت شده است و در تلاش هستیم تا در عرصه‌ی جهانی، نقش مؤثرتری ایفا کنیم؛ چرا که معتقدیم از این راه می‌توانیم مواضع و خواسته‌های کشور را در مجامع جهانی مطرح نموده، حصول منافع ملی را در این عرصه، تا حد امکان تضمین کنیم. در همین راستا، سازمان، ۹ نفر از متخصصان دریایی خود را برای مشارکت در طرح ممیزی آیمو، به سازمان بین‌المللی دریانوردی معرفی کرده است که در حال حاضر یکی از همکاران، به عنوان عضو گروه ممیزی آیمو انتخاب شده است و به زودی در انجام ممیزی از کشور چین شرکت خواهد داشت. همچنین سازمان بنادر و دریانوردی، از سوی سازمان بین‌المللی هیدروگرافی، مسؤولیت هماهنگ‌کننده‌ی نقشه‌های بین‌المللی و نقشه‌های الکترونیکی در منطقه‌ی خلیج فارس، دریای عمان و بخشی از دریای عرب را پذیرفت و در عین حال، به عنوان هماهنگ‌کننده‌ی منطقه‌ای اختراهای ناوبری در منطقه‌ی دریای خزر نیز انتخاب شد. در زمینه‌ی شناسایی گواهی‌نامه‌های دریانوردی نیز در حال حاضر با ۱۹ کشور تفاهم‌نامه امضا کرده‌ایم

سازمان بنادر و دریانوردی، با مؤسسات و نهادهای بین‌المللی مختلفی در ارتباط است و خوشبختانه از جنبه‌ی تعامل با این نهادها، در شرایط مناسبی قرار داریم و این وضعیت نیز رو به رشد است. همان‌طور که می‌دانید، مهم‌ترین مجمع بین‌المللی مرتبط با سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان بین‌المللی دریانوردی است که به‌عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی زیرمجموعه‌ی سازمان ملل، وظیفه‌ی قانون‌گذاری امور دریایی در سطح بین‌الملل و تلاش در جهت تشویق و ترغیب کشورها به اجرایی کردن این قوانین را عهده‌دار است.

جمهوری اسلامی ایران، عضو آیمو و یکی از کشورهای است که در آن سازمان، نماینده‌ی دایمی دارد و به دلیل تعامل خوب و سازنده‌ای که بین ما و این سازمان وجود دارد، نظرات کارشناسی صاحب‌نظران دریایی کشورمان در همه‌ی مباحث تخصصی و همچنین در جریان تدوین قوانین دریایی، مطرح می‌شود؛ به طوری که خوشبختانه از کشورهای تأثیرگذار در این زمینه محسوب می‌شویم؛ تا آن‌جا که ایران در سال گذشته، در زمره‌ی ۱۰ کشور برتر حاضر در آیمو بود.

سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی دیگری نیز از قبیل سازمان بین‌المللی هیدروگرافی، سازمان بین‌المللی کار و... هستند که تعامل سازنده و مؤثر سازمان بنادر و دریانوردی با آن‌ها، برای حضور مقتدر کشور در عرصه‌ی دریانوردی بین‌المللی، ضروری به نظر می‌آید که خوشبختانه در ارتباط با این نهادها نیز در وضعیت مناسبی قرار داریم. با این همه، رویه‌ی

از فواید سفر اخیر دبیرکل آیمو به ایران، تقویت این دیدگاه و نگرش مثبت جامعه بین‌المللی دریایی نسبت به ایران بود. ما امیدواریم که بتوانیم در فرصت باقی مانده و از طریق اقدامات و تدابیر پیش‌بینی شده، شرایط را به گونه‌ای رقم بزنیم که در انتخابات شورای آیمو به موفقیت برسیم.

• باتوجه به مجموع اقدامات انجام گرفته طی سال‌های گذشته، بخش دریایی چه سیاست‌گذاری‌ها و اهدافی را در برنامه‌های توسعه‌ای دنبال خواهد کرد؟

چنان که پیش از این نیز بارها گفته شد، مزایای نهفته در دریا زیاد است و کشور عزیز ما ایران، به قدری از این مواهب بهره‌مند است که از نظر ما همین توانمندی‌ها برای توسعه و بالندگی کشور کافی است. به بیان دیگر، در صورت تمرکز برنامه‌های توسعه‌ای بر بنادر و دریاها، می‌توانیم به رفیع‌ترین قله‌های پیشرفت و شکوفایی اقتصادی برسیم.

در سرتاسر دنیا، شهرهای بندری در کانون توسعه و رقابت تجاری- بازرگانی قرار دارند. به همین دلیل، تمرکز جمعیتی نیز اغلب در اطراف سواحل است، تا آن‌جا که بیش از نیمی از جمعیت کره‌ی آبی در فاصله‌ی ۲۰۰ کیلومتری خط ساحلی سکونت دارند. همین موضوع، اهمیت دریا و منابع موجود در آن را به خوبی نشان می‌دهد. اما در کشور ما، شرایط به گونه دیگری است؛ چنان که بر اساس سرشماری سال ۱۳۸۵، هیچ یک از ۲۰ شهر بزرگ کشور، ساحلی یا بندری نیستند و تراکم جمعیت

در صورت تمرکز برنامه‌های توسعه‌ای بر بنادر و دریاها، می‌توانیم به رفیع‌ترین قله‌های پیشرفت و شکوفایی اقتصادی برسیم.

در معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با هدف برقراری تعامل مثبت، هماهنگی، هم‌افزایی و توسعه‌ی همگون کلیه‌ی سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی کشور

• تشکیل فراکسیون دریایی در مجلس شورای اسلامی با حضور نمایندگان شهرهای ساحلی، با هدف تقویت مقوله‌ی قانون‌گذاری دریایی و حمایت مجلس شورای اسلامی از قوانین و مقررات مورد نیاز بخش دریایی

• همکاری و تعامل مثبت با قوه‌ی قضائیه به منظور تشکیل دادگاه‌های اختصاصی دریایی برای رسیدگی به دعاوی و دادخواست‌های دریایی که به واسطه‌ی ماهیت بین‌المللی صنعت دریانوردی و گستردگی قوانین و مقررات دریایی در سطح بین‌الملل و ملی، به ساز و کارهای ویژه‌ای نیاز دارند.

برنامه پنجم توسعه نیز در زیربخش حمل‌ونقل دریایی با همین نگرش تدوین شده است و تلاش کرده‌ایم با در نظر گرفتن نیازها و شرایط همه‌ی ذی‌نفعان دریایی و بندری کشور، نقش دریا را در برنامه‌های توسعه‌ای پررنگ‌تر کنیم. مواردی همچون ارتقاء سطح ایمنی دریانوردی و بنادر کشور، ارتقاء سطح حفاظت از محیط‌زیست دریایی، ارتقاء سطح امنیت بنادر و ناوگان حمل‌ونقل دریایی و توسعه‌ی منابع انسانی در بخش دریایی به میزان ۵ هزار نفر، از جمله رؤس محورهای تعیین شده در زیربخش حمل‌ونقل دریایی در برنامه پنجم توسعه هستند که امیدواریم با تلاش همه‌ی اعضای این خانواده، بتوانیم به اهداف تعریف شده در برنامه‌های توسعه‌ای و حتی فراتر از آن‌ها دست یابیم. ■

در استان‌های ساحلی جنوب کشور، ۲۶ نفر در هر کیلومتر مربع است (در قیاس با ۷۱۳ نفر در هر کیلومتر مربع در تهران).

اما برای تغییر شرایط فعلی و محور قرار گرفتن دریا در امور توسعه‌ای، لازم است ابتدا نگرش‌های موجود در جامعه تغییر کند؛ به گونه‌ای که همه‌ی صاحب‌نظران و تصمیم‌گیرندگان کشور، مزیت‌های دریایی را به درستی ببینند و آن‌ها را به رسمیت بشناسند. آن‌گاه می‌توانیم امیدوار باشیم که از ویژگی‌های منحصر به فرد دریایی ایران به درستی بهره گرفته شود و آینده‌ی روشن و درخشان کشورمان را از مسیر دریا تصویر کنیم.

برای این منظور، اقدامات متنوعی در سطوح مختلف در حال انجام است که به‌طور خلاصه به مهم‌ترین آن‌ها اشاره می‌کنم:

- ایجاد سازمان مردم‌نهاد "توسعه‌ی دریامحور" با هدف بسترسازی مناسب برای بهره‌مندی از ظرفیت‌های دریایی ایران
- تقویت دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور

جناب آقای مهندس سیدعطاء اله صدر

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان
معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
تهنیت عرض می‌نماییم.

توفیق جنابعالی در تحقق اهداف عالی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران را
از خداوند منان خواهانیم.

مدیرمسئول، سردبیر و تحریریه ماهنامه بندر و دریا

شناسایی و پیشگیری حوادث

چگونه سوانح دریایی را کاهش دهیم؟

• محمد زراعت کار

می‌توان به آموزش و استقرار بازرسان کنترل و ایمنی شناوران اشاره کرد، ولی با این وجود روند کاهشی سوانح به کندی صورت می‌پذیرد.

طبق آیین‌نامه نظارتی سازمان بنادر و دریانوردی سلامت اجرای قوانین در ساخت شناورها به عهده مؤسسه رده‌بندی آسیا و با نظارت بازرسان اداره ثبت شناوران سازمان صورت می‌پذیرد که این خود اجرای مستقیم قوانین توسط متولی این امر را مانع شده و نیازمند یک بازبینی کلی است.

در اینجا این سؤال به وجود می‌آید که آیا یک شناور مادامی که موتورش از حرکت نایستاده، اجازه خروج از بندر را دارد؟ و این که سن

بازنشستگی آن‌ها چند سال است؟

متأسفانه با بالا رفتن سن شناورها، میزان حوادث نیز افزایش یافته است، این گونه که در اغلب بنادر سنتی سن اکثر شناورهای غیرکنوانسیون متجاوز از ۲۰ سال است. مسلماً با افزایش سن شناورها بایستی بازرسی آن‌ها دقیق‌تر و سخت‌گیرانه‌تر انجام شود. همچنین تعریف مشخصی برای بازنشستگی آن‌ها داشت و بازرسی در قسمت موتوری و تجهیزاتی شناور جدی‌تر اعمال گردد. بی‌شک با در نظر داشتن موارد فوق و از همه مهم‌تر، اتخاذ تمهیدات جدید در اعطای گواهینامه دریانوردی و آزمون‌های ادواری با هدف بازآموزی و ارتقاء دانش مدیریتی دریانوردان، می‌توانیم شاهد کاهش سریع سوانح دریایی برای نیل به صنعتی ایمن و پویانده باشیم.

پیشگیری از بروز حوادث و سوانح در محیط کار و زندگی، امروزه دارای چنان جایگاهی است که بسیاری، ایمنی را علمی می‌نامند که حفظ و حراست از نیروی کار و سرمایه را به عهده دارد. در واقع ایمنی مجموعه تدابیر، اصول و برنامه‌هایی که انسان را مقابل خطرات احتمالی حفظ کرده و محیط کار بی‌خطر و سالمی را برای افزایش کارایی کارکنان، صرفه‌جویی، بهبود وضعیت و بالا بردن مهارت شغلی و رشد بهره به ارمغان می‌آورد. در بخش ایمنی، سیستم ایمنی تعریف می‌شود. در سیستم ایمنی، انسان‌ها سخت‌افزار و محیط و مواد به عنوان زیر سیستم مطرح می‌باشند.

برای آن‌که حادثه‌ای رخ ندهد بایستی خطرات پیش از بروز آن شناسایی شود. در زیرسیستم‌ها مدیریت به نحوی مهم‌ترین عامل است که گفته می‌شود در هر حادثه، بایستی به دنبال خطای مدیریتی بود. برای جلوگیری از حوادث بایستی ابتدا به دنبال یافتن خطرات انسانی اعم از مدیریتی، نظارتی، سرپرستی، پیمانکاری و غیره بود و سپس احتمالات دیگر را در نظر گرفت.

نقص فنی شناورها که از عمده‌ترین دلایل سوانح دریایی است، ۳۱/۵ درصد از کل آمار سوانح سال گذشته بندر لنگه را به خود اختصاص داده است. همچنین برخورد با صخره، شکستن سکان و آب‌گرفتگی شناور نیز از دیگر عوامل مهم سوانح می‌باشد. لازم به ذکر است ۹۵ درصد از حوادث رخ داده مربوط به شناوران غیرکنوانسیونی متردد در غرب استان هرمزگان و در حوزه استحفاظی این بندر بوده است. از توجهات سازمان بنادر و دریانوردی به این امر



توسعه همکاری‌های دریایی - بندری ایران و مالزی

بنادر شهید رجایی از ایران و بندر کلانگ از مالزی بحث و گفت‌وگو کردند. هیئت مالزیایی در جریان دیدار خود از ایران در جلسه‌ی دیگری با محسن صادقی‌فر مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص امور بندری فعالیت شرکت مشترک تاید کلانگ تبادل نظر نمودند و مقرر شد طرف مالزیایی با انتخاب یکی از شرکت‌های خصوصی فعال در بندر کلانگ جهت فعالیت مشترک با شرکت تایدواتر در قالب شرکت مشترک تاید کلانگ اقدام نمایند.

دکتر علی طاهری مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار با لی هوا بنگ رییس بندر کلانگ مالزی بر توسعه‌ی همکاری‌های بندری و دریایی بین ایران و مالزی تأکید کرد.

در این دیدار دو طرف در خصوص آخرین وضعیت شرکت مشترک ایرانی - مالزیایی (تاید کلانگ) که بین شرکت تایدواتر از ایران و پورت کلانگ از مالزی تشکیل شده است و همچنین در مورد موافقت‌نامه‌ی تجاری دریایی و خواهرخواندگی بین



لایحه جلوگیری از آلودگی نفتی دریاها در مجلس شورای اسلامی

وی اضافه کرد: هدف از اجرای این طرح حفظ محیط‌زیست دریا و حیات آبریزان از آلودگی‌های نفتی است. نماینده فریدن یادآور شد: این لایحه پیشنهادی از طرف دولت بوده و متولی اجرای آن سازمان حفاظت از محیط‌زیست است.

روی این لایحه خاطرنشان کرد: ماده‌ی "یک" این لایحه شامل تعاریف بود که بعضی از تعاریف آن مورد بررسی و تغییر قرار گرفت، به گفته این عضو کمیسیون کشاورزی مجلس، با تصویب این لایحه دولت مقررات سخت‌تری را جهت جلوگیری از نشت نفت از کشتی‌ها و سکوها نفتی به عمل می‌آورد.

طرح جدیدی تحت عنوان لایحه جلوگیری از آلودگی دریاها و رودخانه‌های مرزی توسط کشتی‌ها و قایق‌های منطقه در کمیسیون کشاورزی بررسی شد.

بهمن محمدی، عضو کمیسیون کشاورزی مجلس شورای اسلامی ضمن اشاره به کامل نشدن بررسی‌ها

اعلام آمادگی سنگاپور برای همکاری با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

این کشور برشمرده و بر ادامه روند مثبت این همکاری تأکید کرد. اوانگ کنگ‌یونگ نیز متقابلاً علاقه‌مندی خود را به حضور فعال کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر سنگاپور و افزایش حجم فعالیت‌های آن ابراز و آمادگی کشور متبوعش را جهت هرگونه همکاری با این شرکت جهت توسعه فعالیت‌های دریایی اعلام کرد. براساس این گزارش دفتر منطقه‌ای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سنگاپور، دومین شرکت بزرگ فعال ایرانی در این کشور به شمار می‌رود.

در دیدار سفیر غیر مقیم سنگاپور در ایران با مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بر گسترش روابط اقتصادی، سیاسی و افزایش همکاری‌های دو کشور در زمینه مبادلات دریایی تأکید شد.

در این دیدار محمدحسین داجمر ضمن اعلام علاقه‌مندی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به استمرار و تقویت حضور این شرکت در بندر سنگاپور، همکاری‌های مثبت مقامات بندری سنگاپور را از علل عمده گسترش همکاری‌های اقتصادی و مبادلات با



بازرسی فنی و ایمنی از ۷۳۷ کشتی خارجی

مهم ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی انجام می‌گیرد. یکی از نتایج مهم فعالیت مراکز کنترل و بازرسی کشتی‌ها و جلوگیری از فعالیت شناورهای غیراستاندارد در سالیان اخیر، کاهش سوانح دریایی و در نتیجه ارتقای قابل توجه ایمنی دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران بوده است.

در ۸۴ فرزند از این کشتی‌ها و تهدید بالقوه آن‌ها برای محیط‌زیست دریایی، از خروج این کشتی‌ها از بندر تا زمان رفع کامل نقائص و رسیدن به شرایط مطلوب دریانوردی ممانعت به عمل آمد. کنترل و بازرسی کشتی‌ها براساس قطعنامه‌های صادره سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و دستورالعمل‌های مصوب، برای دستیابی به دو هدف

در شش ماه اول سال جاری ۷۳۷ فرزند کشتی خارجی متردد در بنادر کشور توسط مراکز کنترل و بازرسی کشتی‌ها، مورد بازرسی فنی و ایمنی قرار گرفتند.

به گزارش معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، از این تعداد ۴۳۸ کشتی دارای نقائص فنی و ایمنی بودند که به علت شدت نقائص

رایزن‌های اقتصادی کشورهای اروپایی به بررسی حمل‌ونقل دریایی ایران پرداختند

را ارائه نمود. فرصت‌ها، مزیت‌ها و شرایط سرمایه‌گذاری و راه‌گذر ایران از جمله موضوعات سخنرانی وی در این جلسه بود. در این جلسه موضوع راه‌گذر ایران به دلیل قابلیت کاهش زمان و هزینه جهت ترانزیت کالاهای اتحادیه اروپا از مسیر ایران مورد توجه حاضران در جلسه قرار گرفت. گفتنی است در جلسه مذکور، ۱۹ رایزن اقتصادی کشورهای عضو اتحادیه اروپا حضور داشتند.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی به نقل از معاونت امور بندری و مناطق ویژه، این جلسه بنا بر درخواست سفارت سوئد که در حال حاضر ریاست ادواری اتحادیه اروپا را بر عهده دارد، از وزارت امور خارجه ایران مبنی بر ارائه اطلاعات در خصوص حمل‌ونقل دریایی ایران در منطقه و جهان، برگزار شد. در این جلسه محمدعلی حسن زاده به نمایندگی از سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص تجارت ایران و اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۸، وظایف، مسؤلیت‌ها و عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی، ناوگان کشتیرانی تجاری ایران و جایگاه آن در منطقه و جهان مطالبی



جلسه رایزن‌های اقتصادی سفارت‌خانه‌های کشورهای اتحادیه اروپا به ریاست الف ساندرک، وزیر مختار سفارت سوئد با محوریت حمل‌ونقل دریایی در ایران برگزار شد.

رد اتهامات دولت انگلیس از سوی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

ادعایی بی‌اساس است و تردد کشتی‌های این شرکت کاملاً منطبق با قوانین و مقررات بین‌المللی انجام می‌گیرد که مبین این مهم، عدم ارائه هرگونه مصداق توسط دولت انگلیس است. روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران همچنین تصریح کرد: تحریم‌های وضع شده از سوی انگلیس تأثیر چندانی بر فعالیت‌ها و همچنین تردد کشتی‌های این شرکت در آب‌ها و بنادر بین‌المللی نخواهد داشت به ویژه آن‌که سطح همکاری‌های تجاری این شرکت با طرف‌های انگلیسی نیز از سالیان قبل بسیار ناچیز بوده است.

همچنین طرح ادعاهای واهی و بی‌اساس کشور مذکور اعلام کرد: فعالیت این شرکت دقیقاً در چارچوب مقررات و قوانین بین‌المللی است و هیچ‌گونه تخطی از مقررات و قوانین حاکم بر این صنعت توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران صورت نگرفته است. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ادامه با تأکید بر تجاری بودن ناوگان این شرکت، ادعای مقامات انگلیس مبنی بر فعالیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه انتقال تجهیزات هسته‌ای و موشکی به ایران را دروغ محض خواند و افزود: حمل محمولات هسته‌ای توسط ناوگان این شرکت

فعالیت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دقیقاً در چارچوب مقررات و قوانین بین‌المللی است و هیچ‌گونه تخطی از مقررات و قوانین حاکم بر این صنعت توسط ناوگان این شرکت صورت نگرفته است. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ادعای دولت انگلیس مبنی بر حمل محمولات غیرقانونی از جمله محمولات هسته‌ای توسط ناوگان این شرکت را به شدت تکذیب کرد. روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در واکنش به تحریم وضع شده از سوی دولت انگلیس و

انعقاد قرارداد جدید ایران و چین برای خرید تجهیزات بندری

ساخته و تحویل شود. از سوی دیگر شرکت تایدواتر در قرارداد دیگری نمایندگی رسمی این شرکت را به صورت اختصاصی در ایران بر عهده گرفت. بر این اساس هرگونه خرید تجهیزات بندری و خدمات پس از فروش تجهیزات شرکت سانی در ایران از طریق شرکت تایدواتر خاورمیانه انجام خواهد شد. این اولین گام تایدواتر برای حضور در صنایع دریایی کشور به صورتی گسترده است. شرکت سانی از جمله شرکت‌های بزرگ و معتبر چین در بازار ساخت تجهیزات بندری و صنایع سنگین در جهان است.

خاورمیانه در جریان سفر مدیرعامل و اعضای هیئت مدیره این شرکت به چین و بازدید از امکانات و تجهیزات شرکت SANY قراردادی به ارزش ۴/۵ میلیون دلار برای خرید ۲۰ دستگاه تجهیزات بندری، به امضا طرفین رسید. این گزارش حاکیست ۱۰ دستگاه ریچ استاکر و ۱۰ دستگاه ای‌سی لیفت‌تراک از جمله تجهیزات خریداری شده از این شرکت چینی است که به منظور افزایش تجهیزات فعال در بندر شهید رجایی و افزایش سرعت فعالیت خدمات‌رسانی در این بندر توسط شرکت تایدواتر خاورمیانه به کار خواهد رفت. گزارش فوق می‌افزاید: این تجهیزات حداکثر ۲ ماه پس از گشایش اعتبار از سوی شرکت SANY تحویل تایدواتر می‌شود. براساس قرارداد منعقد شده تمامی تجهیزات خریداری شده از طرف چینی، باید براساس آخرین استانداردهای جهانی



شرکت تایدواتر خاورمیانه و شرکت سانی (SANY) چین برای خرید تجهیزات بندری قراردادی به ارزش ۴/۵ میلیون یورو امضا کردند. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت تایدواتر

نشست مشترک ارگان‌های عضو کمیسیون ملی اقیانوس‌شناسی

گشت مشترک تحقیقاتی ارگان‌های دریایی در خلیج فارس مانند مدت زمان گشت، تیم تحقیقاتی و روش‌های به کار برده شده در گشت پرداخت. گفتنی است، گزارش تکمیلی این گشت در مورد تجزیه و تحلیل نمونه برداری‌ها حداکثر تا شش ماه آینده اعلام می‌گردد.

کمیته اقیانوس‌شناسی یونسکو، از گشت مشترک تحقیقاتی دریایی در خلیج فارس که به مناسبت پنجاهمین سالگرد تأسیس یونسکو و پاسداشت نام خلیج فارس در منطقه انجام شد، تقدیر به عمل آمد و اظهار امیدواری شد تا این همکاری‌ها در دوره جدید نیز استمرار داشته باشند.

همچنین در نشست یاد شده، نماینده مرکز ملی اقیانوس‌شناسی به ارائه‌ی گزارش اول

به منظور بررسی عملکرد دو ساله دوره سیزدهم کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، نشست مشترک ارگان‌های عضو کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی یونسکو برگزار شد.

در این نشست که آقایان هان، دبیر دفتر کمیسیون یونسکو در ایران و دکتر سعید آبادی، نماینده ایران در کمیسیون یونسکو حضور داشتند، ضمن ارزیابی مثبت عملکرد دولت جمهوری اسلامی ایران در

توسعه جزایر و سواحل طی دو برنامه پنج ساله آینده

پنج ساله) همچنین، در یکی از مفاد بند (د) سیاست‌های کلی آمایش سرزمینی کشور که با عنوان دستیابی به تعادل‌های منطقه‌ای متناسب با قابلیت‌ها و توان‌های هر منطقه تصویب شده، فراهم آوردن زمینه‌های مناسب برای افزایش سهم جمعیت و فعالیت در مناطق کم تراکم با اولویت مناطق شرقی و جنوبی کشور مورد توجه قرار گرفته است.

و فعالیت، به ویژه مناطق مرزی با تأکید بر مشارکت مؤثر مردم تصویب شده، آمده است: توسعه هماهنگ جزایر و سواحل جنوب و شمال کشور با بهره‌گیری از ظرفیت‌های استان‌های همجوار، موقعیت جغرافیایی، زیربنایی اساسی، منابع دریایی و نفت و گاز و استقرار صنایع مرتبط، پشتیبان و انرژی بر و توسعه گردشگری، بازرگانی، آموزش عالی، فنی - حرفه‌ای و تحقیقات با تقویت تعامل فرا ملی (طی ده سال در قالب دو برنامه

مجمع تشخیص مصلحت نظام، بررسی و تدوین سیاست‌های کلی در بخش آمایش سرزمین را ادامه داد و چند بند دیگر از این سیاست‌ها به تصویب رسید.

توسعه هماهنگ جزایر و سواحل جنوب و شمال کشور از جمله مصوبات این نهاد عالی نظام بود که در چارچوب بند (ه) صورت گرفت. در یکی از مفاد این بند که با عنوان سازماندهی فضایی مناسب مراکز زیست

تصویب کنوانسیون شناسایی مدارک دریانوردان در دولت

داده می‌شود به کنوانسیون بازنگری‌کننده کنوانسیون مدارک شناسایی دریانوردان ملحق شود و اسناد الحاقی را به نزد امین اسناد تودیع کند. سازمان بنادر و دریانوردی مسئول اجرای کنوانسیون است و تغییر آن بر عهده دولت است.

هیئت وزیران در جلسه‌ای به ریاست دکتر احمدی‌نژاد، لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بازنگری‌کننده کنوانسیون مدارک شناسایی دریانوردان را به تصویب رساند. براساس ماده واحده این لایحه به دولت ایران اجازه



گسترش همکاری‌های تایدواتر و بندر کلانگ مالزی

شرکت بر آغاز همکاری‌های جدید بین شرکت تایدواتر و بندر کلانگ مالزی تأکید کردند. شرکت تایدواتر با سهم ۵۱ درصدی شرکت تایدواتر خاورمیانه و ۴۹ درصدی بندر کلانگ مالزی ایجاد شده است.

بندر کلانگ بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین بندر مالزی به شمار می‌آید. این بندر در نیمه‌ی راه ساحل غربی شبه‌جزیره مالزی قرار دارد و دارای لنگرگاهی ممتاز برای بارگیری و ایستگاهی برای باراندازی است. این بندر در مسافتی به طول ۱۱ کیلومتر و عمق طبیعی ۱۴ تا ۱۸ متر امتداد می‌یابد.

تایدواتر، در دیدار عبدالحمید ملاحزاده، عضو هیئت مدیره و سرپرست شرکت تایدواتر با داتو لی هانگ، رئیس هیئت مدیره و کی دیان یونگ مدیرعامل بندر کلانگ مالزی که با حضور مسؤولان سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، دو طرف در خصوص گسترش فعالیت‌های مشترک به توافق رسیدند.

این گزارش حاکیست، گسترش مناسبات بین دو بندر شهید رجایی و کلانگ و ارزیابی‌ها برای شروع به کار شرکت مشترک تایدواتر در حوزه لجستیک و خدمات بندری بین ایران و مالزی از دیگر توافقاتی‌های طرفین بود. همچنین مدیران دو



شرکت تایدواتر و بندر کلانگ مالزی برای گسترش همکاری‌های فی‌مابین به توافق رسیدند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت

برگزاری دومین نشست مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و ترکیه

در پایان این جلسه دو طرف یک پروتکل نهایی را در ۱۲ بند امضا کردند. دکتر طاهری در حاشیه این اجلاس در ملاقاتی با ایلدیریم وزیر راه و ترابری و ارتباطات ترکیه در خصوص فعال‌سازی ارتباطات حمل‌ونقل بین دو کشور مذاکره کرد. هیئت ایرانی در سفر خود به ترکیه از سایت‌های تخصصی کشتی‌سازی، سیستم کنترل ترافیک دریایی، مرکز تجسس و نجات جان اشخاص و کشتی‌ها و همچنین از مرکز صدور گواهینامه‌های شایستگی در شهر استانبول دیدن کردند.

استانبول ترکیه برگزار شد.
در این نشست هیئت‌های دو کشور متشکل بخش‌های خصوصی و دولتی طی دو روز در خصوص موضوعات و زمینه‌های مورد علاقه به بحث و گفت‌وگو پرداختند. در این نشست که ریاست هیئت ایرانی به عهده دکتر علی طاهری مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی و ریاست هیئت ترک به عهده نایب اوغلو معاون وزیر راه و ترابری و ارتباطات کشور ترکیه بود، دو یادداشت تفاهم خواهرخواندگی فی‌مابین بنادر شهید رجایی و طرابوزان و شناسایی گواهینامه‌های دریانوردی دو کشور به امضا رسید.



دومین نشست مشترک همکاری‌های بندری و دریایی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه در مهرماه سال جاری، در شهر

۲۰ درصد سهم ایران در دریای خزر

حفظ امنیت دریای خزر را از وظایف هر پنج کشور حاشیه آن دانست و گفت: در امنیت خزر باید پنج کشور ساحلی حاشیه آن نقش جدی داشته باشند و این کشورها می‌توانند ضریب امنیت ملی دریای خزر را بالا ببرند. جلالی با بیان این‌که دریای خزر دارای آینده درخشانی است، افزود: با ضریب امنیتی بالا می‌توان از منابع این دریا به خوبی استفاده کرد. وی حداقل سهم جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر را ۲۰ درصد عنوان کرد و اظهار داشت: وقتی سهمیه کشورها در دریای خزر مشخص شد، می‌توان از زیر بستر دریا و نفت خزر استفاده کرد.

از اهرم نظارتی خود برای صیانت از حق مردم و تمامیت ارضی کشور استفاده کند. سخنگوی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس بحث زیست‌محیطی، امنیت دریای خزر و نفت خزر را از دیگر مباحث همایش نامید و تصریح کرد: در این همایش سه استان شمالی و مرزی کشور (گیلان، مازندران و گلستان) حضور داشتند. جلالی با تأکید بر تقویت امنیت در مرزهای شمالی ایران خاطر نشان کرد: استان‌های شمالی حافظ مرزهای ایران در دریای خزر هستند. سخنگوی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس،

سخنگوی کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی گفت: سهم ایران در دریای خزر ۲۰ درصد است. کاظم جلالی هدف از سفر اعضای کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس به گیلان را حضور در همایش دریای خزر عنوان کرد و افزود: دریای خزر بزرگ‌ترین دریاچه بسته دنیا است که اهمیت زیادی برای جمهوری اسلامی ایران دارد. جلالی بررسی رژیم حقوقی دریای خزر را از برنامه‌های همایش اعلام کرد و اظهار داشت: از آن‌جا که رژیم حقوقی دریای خزر هنوز تدوین نشده، برای مجلس این نکته بسیار مهم است که

ایرانی شدن تمام دریانوردان شاغل در کشتیرانی جمهوری اسلامی

دریانورد طراحی شده، استراتژی ایرانی‌سازی کردن نیروی انسانی شاغل در ناوگان این شرکت در حال اجرا است و تا سال ۲۰۱۵ میلادی به اتمام می‌رسد. وی گفت: پیش‌بینی ما این است که زودتر از موعد پیش‌بینی شده در برنامه، به هدف تأمین نیروی انسانی ایرانی مورد نیاز خواهیم رسید.

معاون فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: دریانوردان شاغل در ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تا سال ۲۰۱۵ میلادی، ایرانی خواهند شد. براساس این خبر، قاسم نبی‌پور افزود: طبق برنامه پنج ساله‌ای که به منظور تربیت نیروی انسانی



کاهش ۵۰ درصدی سوانح دریایی در کشورمان

کاهش داشته است.» براساس این گزارش همچنین در همین مدت به تعداد ۱۴ نفر خدمات پزشکی ارائه شد و با همکاری مراکز هماهنگی نجات دریایی تعداد ۶۰ نفر نیز از خطر غرق شدن نجات یافتند.

مطابق نسبت کل سوانح به کل تردد انجام شده در بنادر و سواحل تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، ۹ سانحه بود که در مقایسه با سال قبل ۴۷ درصد کاهش داشته است.» علی‌اکبر صفایی افزود: «تعداد شناورهای مغروق ایرانی در شهریور ماه امسال تنها ۳ شناور بوده که نسبت به مدت مشابه در سال قبل ۶۲ درصد

با بروز ۸ سانحه تا پایان شهریور ماه، تعداد کل سوانح دریایی کشور نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۵۰ درصد کاهش یافته است. به گزارش معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی با اعلام این خبر، اضافه کرد: «تعداد کل سوانح (داخلی و خارجی) در شهریور ماه سال جاری

"بندرودریا" در گفت‌وگو با کارشناسان بررسی کرد

ارتقای نسل بنادر، چگونه و چرا

• ابراهیم زارع



اشاره

رفتار بنادر تحت تأثیر تحولات جهانی تجارت، همواره در حال تغییر است و پیوسته خود را با تحولات ایجاد شده در سایر بخش‌ها، مانند کشتی‌رانی، انطباق می‌دهد. به طوری که بندر در طول زمان، از یک ابزار ساده به یک زیربنای پشتیبانی (logistic platform) و ابزار مؤثر اقتصادی تبدیل شده است، و امروزه در مفهوم جدید، به عنوان یکی از حلقه‌های اصلی و مهم در زنجیره تأمین به حساب می‌آید.

در طول تاریخ، گونه‌های مختلفی از بنادر تجاری به وجود آمده است، که همه‌ی آن‌ها به صورت همزمان در گوشه و کنار جهان دیده می‌شوند. بنادر نسل اول، نقش واسطه (Inter face) را در انتقال بار، میان حمل‌ونقل دریایی و خشکی ایفا می‌کنند و تنها فعالیت‌های این نوع بنادر، ارائه‌ی عملیات تخلیه و بارگیری و انبارداری کالاهای مختلف است و فعالیت‌های مربوط به حمل‌ونقل و تجارت، ارتباط چندانی با بندر ندارد. بندر نسل اول شرایطی "مونوپولی" دارد و نیازهای مشتریان، چندان در آن اهمیت ندارد. این نوع بنادر به عنوان عضوی مستقل عمل می‌کنند و دامنه و چگونگی همکاری بین اداره‌ی این بنادر و ادارات محلی محدود و ضعیف است.

بنادر نسل دوم، با افزایش اندازه کشتی‌ها و میزان واردات مواد خام توسط کشورهای توسعه یافته و نیز با شروع پدیده‌ی لجستیک، به وجود آمدند. این نوع بنادر به مراتب به سرویس‌دهی اهمیت بیشتری می‌دهند و علاوه بر برخورداری از سرویس‌های سنتی که در بنادر نسل اول هم ارائه می‌شد، در فعالیت‌های صنعتی و حمل‌ونقل نیز شرکت می‌کنند.

پس کرانه (Minter land) این نوع بنادر، به خاطر استفاده‌ی صنایع از مواد خام (مثل کارخانجات فولادسازی، صنایع چوب و...) و افزایش انواع بار وارداتی و برآوردن نیازهای جدید مثل بسته‌بندی مجدد، علامت‌زنی و نگهداری کالا، توسعه پیدا کرده است. به گفته‌ی کارشناسان امور بندری، بنادر نسل دوم به عنوان جزیی از زنجیره‌ی پشتیبانی مطرح می‌شوند و از نظر بازاریابی، استفاده‌کنندگان از بندر به عنوان مشتری در نظر گرفته می‌شوند و رسیدگی به شکایات و نیازهای‌شان در اولویت‌های اجرایی قرار می‌گیرد.

شعار این بنادر، "تهیه‌ی زمین وسیع و ایجاد شرایط مناسب برای توسعه‌ی صنایع" است. امروزه اکثر بنادر جهان در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه را بنداری از این دست تشکیل می‌دهند.

بنادر نسل سوم

در دهه‌ی ۸۰ میلادی، با توسعه‌ی کانتینری شدن، گسترش حمل‌ونقل چندوجهی و جهانی شدن اقتصاد، بنادر نسل سوم پا به عرصه ظهور گذاشتند. در حالی که بنادر دو نسل قبل به تأمین زیرساخت‌ها توجه زیادی نشان می‌دادند، بنادر نسل سوم به تأمین سرویس‌های مورد نیاز صاحبان کالا و مالکان کشتی‌ها علاقه نشان دادند.

مدیران و برنامه‌ریزان این بنادر با توسعه‌ی سرویس‌های ارائه شده سعی می‌کنند، بازرگانان و صاحبان صنایع را به داخل بندر بکشانند.

بر خلاف مدیران بنادر نسل اول و دوم که فکر می‌کنند این کشتی است که بار را به بندر می‌آورد و بر این اساس سعی می‌کنند زیرساخت خوبی برای کشتی‌ها فراهم کنند؛ مدیران بنادر نسل سوم بر این عقیده‌اند که حجم زیاد کالا، کشتی را جذب خواهد کرد. از این رو سرویس‌دهی‌های خود را هم به کالا و هم به کشتی، آن قدر توسعه داده‌اند تا صاحبان کالا در رقابت بین بنادر، آن‌ها را انتخاب کنند و به این طریق کالای بیشتر به بندر سرازیر شود.

بندر نسل سوم، علاوه بر این که سعی می‌کند دارای زیرساخت‌ها و تجهیزات عالی باشد، باید بتواند سرویس‌های مورد نیاز یک زیرساخت لجستیک مناسب را نیز فراهم آورد. "کیفیت خدمات"، "وسعت سرویس‌ها" و "توجه به جامعه‌ی بندری" شعار بنادر نسل سوم است.

استراتژی گذر از بنادر نسل اول و دوم

طی دو دهه‌ی گذشته، با ترغیب کشورها به تولید و صادرات کالاهای با مزیت رقابتی ناشی از پیشی گرفتن رشد تجارت، در مقایسه با رشد تولید، حمل‌ونقل دریایی به عنوان عمده‌ترین و ارزان‌ترین روش حمل‌ونقل از اهمیت بیشتری برخوردار شد و خطوط کشتی‌رانی به جهت آن که همواره در بازار رقابتی برای جذب و انتقال کالا فعالیت می‌کنند، در این فرایند، ظرفیت و ابعاد شناورهای خود را افزایش دادند و شناورهای موسوم به "کشتی‌های غول‌پیکر" با هزینه‌های متغیر را به کار گرفتند. این در حالی است که در فرایند یاد شده، برای این که بنادر بتوانند بالاترین عملیات تخلیه و بارگیری را در حداقل زمان ممکن به انجام رسانند و خدمات جانبی، مکمل و یکپارچه‌ای را به شناور ارائه دهند، ناچارند متناسب با نیازهای خطوط کشتی‌رانی، توان پذیرش و نوع ارائه‌ی خدمات به کشتی را نیز ارتقا بخشند.

با تغییر در وظایف و مأموریت بنادر، به تدریج ماهیت بنادر نیز دگرگون شد و این مراکز تجاری

عطاءاله صدر:

بنادر نسل سوم که صنایع مرتبط را در خود جای می‌دهند، باعث توسعه‌ی صادرات کشور نیز می‌شوند؛ چراکه هزینه‌های گمرکی در تولید آن حذف می‌شوند.



علیرضا ساطعی:

نرخ بازگشت سرمایه در بنادر نسل اول خیلی پایین، در بنادر نسل دوم بالا و در بنادر نسل سوم خیلی بالا است. به علاوه، محدوده‌ی بندری در بنادر نسل اول و دوم، کم و متوسط است، در حالی که این محدوده در بنادر نسل سوم، فوق‌العاده وسیع باید باشد.



توسعه‌ی بندر در نقاط کانونی تجارت بین‌المللی، (تغییر و توسعه‌ی فعالیت‌های بندری از جابه‌جایی، انبارداری، تولید و پردازش به مراکز جهت توزیع اطلاعات، کالا و فعالیت‌های لجستیکی و مرکز توزیع منطقه‌ای)، (اصلاح ساختار بندری و توجه به مدیریت ارتباط با ذی‌نفعان)، (توجه ویژه به خدمات ارزش افزوده) و (توجه به عوامل فن‌آوری و توسعه‌ی IT در فعالیت‌های بندری) فهرست شده است.

در نسل سوم بنادر، 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 نواقص، از طریق همکاری ذی‌نفعان شکل می‌گیرد و امکان تبدیل شدن مدیریت بندر به شکل هیئت مدیره‌ای، از احتمال بسیار بالایی برخوردار است.

از مکان صرف تخلیه و بارگیری، به محیط‌هایی با خدمات ارزش افزوده و ارائه‌ی ترکیبی از خدمات اصلی، جانبی و توزیعی به مشتریان، تبدیل شدند. در واقع تغییر در وظایف و مأموریت بنادر نسل سوم، از جمله تغییرات مهم ماهیت بندری محسوب می‌شود و بدون مأموریت‌پذیری و وظیفه‌مندی بندر، امکان تغییر به بندر نسل سوم نیز میسر نمی‌شود.

کارشناسان همچنین تأکید می‌کنند که دست‌یابی به بنادر نسل سوم، نیازمند توسعه و ارتقا در سیستم‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در تمامی زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری است.

با وجود این و براساس تقسیم‌بندی آنکتاد (کنفرانس تجارت و توسعه‌ی سازمان ملل)، ویژگی‌های مهم بنادر نسل سوم، بر محورهای شش‌گانه‌ی (تمرکز بر کانتینری‌سازی جابه‌جایی‌ها)، (مکان‌یابی و



محمدرضا اشکریزاده: تلاش داریم ماهیت تجاری خود را به سمت بنادر نسل سوم پیش ببریم، چراکه فقط ترخیص کالا مطرح نیست، بلکه هدف اصلی تجارت جهانی است که مرز نمی‌شناسد.

استدلال می‌کند: «برای سرعت گرفتن در تجارت جهانی، باید خود را با تحولات سریع دنیای تجارت وفق دهیم». مدیرکل بنادر هرمزگان خاطرنشان می‌کند: «تلاش داریم ماهیت تجاری خود را به سمت بنادر نسل سوم پیش ببریم، چراکه فقط ترخیص کالا مطرح نیست، بلکه هدف اصلی تجارت جهانی است که مرز نمی‌شناسد». «محمدرضا اشکریزاده»، در ادامه اضافه می‌کند: «سعی داریم تا سال ۲۰۱۴ میلادی، تجارت کانتینری بندر شهید رجایی به چند برابر کنونی‌اش برسد و هدف ما ارزش افزوده‌هایی است که باید در تجارت مدنظر قرار گیرد». این مدیرکل با بیان اینکه تبدیل بنادر ایران به بنادر نسل سوم باعث افزایش درآمد آن‌ها می‌شود و در بخش نرم‌افزاری نیز، بندر را در جایگاه بنادر فعال و مدرن دنیا قرار می‌دهد، تأکید می‌کند: «این امر همچنین باعث ایجاد اشتغال می‌شود و در کنار آن نیز صناعی ایجاد می‌شود که می‌تواند ضمن تولید کالا به صادرات آن نیز بپردازد». «اشکریزاده»، اذعان می‌کند: «با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام گرفته، زمینه‌ی ایجاد خط فیدری در بندر شهید رجایی فراهم شده است و تلاش می‌کنیم ضمن حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، بتوانیم بخشی از ظرفیت ترانشیپ منطقه را به خود اختصاص دهیم. ■

صادرات، ترانزیت و ترانشیپ، هرگونه اصلاحات متناسب با تغییر شرایط در طرح جامع بنادر را اعمال می‌کند».

به گفته‌ی «ساطعی»، در استراتژی گذر از بنادر نسل اول و دوم به بنادر نسل سوم، اکثر مطالعات انجام شده است و به وسیله‌ی سازمان بنادر و دریانوردی و در راستای برآورده ساختن بخشی از نیازها و الزامات گذار به بنادر نسل سوم، در دست انجام است. این اقدامات با مطالعه‌ی تطبیقی از عملکرد بنادر نسل سوم و پیشرفته‌ی منطقه و جهان، در ارائه‌ی خدمات بندری انجام می‌گیرد. پروژه‌هایی چون استقرار سیستم مدیریت ارتباط با مشتری (CRM) و سیستم جامع بندری (PCS) توسعه IT سازمان و بنادر از جمله‌ی این عملکردها قلمداد می‌شود.

معاون امور بندری، تبدیل شدن به بنادر نسل سوم را برای بندری که عوامل و قابلیت تبدیل شدن را دارند، الزامی و اجباری می‌داند؛ چراکه عدم پاسخ‌گویی به نیازهای مشتریان جهانی از طرف بندری که از توانمندی بنادر نسل سوم برخوردارند، به دلیل افزایش مداوم رقابت میان بنادر، لاجرم به حذف بنادر یاد شده منجر خواهد شد.

«ساطعی»، در نشست سالانه‌ی مدیران در تبیین مهم‌ترین اقدامات برای ارتقای نسل بنادر در ایران، مواردی چون: «اصلاح ساختار تشکیلات بنادر»، «برون‌سپاری بازاریابی جذب سرمایه، کشتی و کالا»، «اطلاع‌رسانی داخلی و خارجی» و «فرهنگ‌سازی و مشتری محور» را فهرست می‌کند.

از نظر مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز حیات بنادر تابع تجارت و اقتصاد است. او

نسل سوم بنادر در ایران

طرح ضرورت تغییر نسل بنادر کشور و حرکت به سمت بنادر نسل سوم، نخستین بار در همایش سالانه‌ی مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۶ و توسط معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی این سازمان، ارائه و تشریح شد.

با رسانه‌ای شدن تغییر نسل بنادر در ایران و اعلام ظرفیت‌ها و قابلیت‌های لازم برای تبدیل شدن بنادر شهید رجایی، امام خمینی (ره)، امیرآباد و چابهار به بنادر نسل سوم، طرح تغییر ماهیت بنادر بزرگ بازرگانی با دیدی بلندمدت و با هماهنگی دستگاه‌های مرتبط در استان‌ها به عنوان برنامه و اولویت اصلی سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شد. «مهندس عطاءاله صدر»، در مقام مدیر عاملی سازمان بنادر و دریانوردی، انتقال پس‌کرانه‌های تولید در کنار بنادر را مهم‌ترین ویژگی بنادر نسل سوم برمی‌شمرد و اضافه می‌کند: «برای کاهش قیمت تمام شده‌ی کالا، به جای انتقال کالا به مراکز تولید در مرکز کشور، فرایند تولید و صادرات مجدد کالا در بنادر انجام می‌شود». «صدر» همچنین در بیان ویژگی دیگر بنادر نسل سوم اظهار می‌کند: «این نوع بنادر که صنایع مرتبط را در خود جای می‌دهند، باعث توسعه‌ی صادرات کشور نیز می‌شوند؛ چراکه هزینه‌های گمرکی در تولید آن حذف می‌شوند».

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان اینکه در حال حاضر طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی براساس بنادر نسل سوم دنبال می‌شود، تأکید می‌کند: «طرح جامع بنادر بازرگانی که اساس ایجاد بنادر نسل سوم است، در مراحل تصویب نهایی قرار دارد». به گفته‌ی «صدر»، با توجه به سرمایه‌گذاری انجام شده در بنادر بزرگ و تجاری کشور، این بنادر تا افاق سال ۱۳۹۴، در زمره‌ی بنادر نسل سومی قرار می‌گیرند.

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی نیز در بیان ویژگی‌های هر یک از بنادر نسل اول، دوم و سوم می‌گوید: «نرخ بازگشت سرمایه در بنادر نسل اول خیلی پایین، در بنادر نسل دوم بالا و در بنادر نسل سوم خیلی بالا است. به علاوه، محدوده‌ی بندری در بنادر نسل اول و دوم، کم و متوسط است، در حالی که این محدوده در بنادر نسل سوم، فوق‌العاده وسیع باید باشد».

علیرضا ساطعی درباره‌ی طرح‌های توسعه‌ای بنادر می‌گوید: «سازمان بنادر و دریانوردی تا سال ۱۳۹۴، برنامه‌ی توسعه‌ی بنادر را در قالب طرح جامع دنبال می‌کند و ضمن ایجاد ظرفیت‌های مورد نیاز و بررسی مستمر شرایط بازار، وضعیت واردات،

شرایط برنده برنده



مدیرکل مناطق ویژه‌ی اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، "شکل‌گیری صنایع و فعالیت‌های صنعتی و تولیدی در اطراف بنادر، ناشی از پدیده‌ی جهانی شدن تولید و تأمین" را دلیل اصلی ایجاد بنادر نسل دوم و سوم عنوان می‌کند و یادآوری می‌کند که در ایران، از اواخر سال ۱۳۸۴، این موضوع به صورت جدی از سوی سازمان بنادر مطرح و دنبال شد.

"رضانعلی محمودی"، کارکرد بنادر نسل اول را در دو زمینه‌ی فعالیت "تخلیه و بارگیری" و "انبارداری کالا" به حساب می‌آورد و درباره‌ی نقش جدید بنادر می‌گوید: "از دهه‌ی ۸۰، بنادر کارکرد و نقش جدید خود را آغاز کردند که می‌توان شکل‌گیری صنایع و فعالیت‌های تولیدی در پس‌کرانه را از جمله‌ی آن‌ها دانست. به عبارت دیگر، در پی پدیده‌ی جهانی شدن و یکپارچگی

اقتصادی، بنادر به دلیل اتصال همه‌جانبه به حمل‌ونقل دریایی، به عنوان اقتصادی‌ترین محل برای ایجاد ارزش افزوده و تولید و تأمین کالا توسط صاحبان صنعت و سرمایه‌گذاران انتخاب شدند که با تمرکز فعالیت‌های تولیدی و صنعتی در اطراف بنادر (پسکرانه) به نوعی بنادر صنعتی به وجود آمدند."

با توسعه‌ی حمل‌ونقل کانتینری و تحولات گسترده در زمینه‌ی فن‌آوری اطلاعات، جهت‌گیری به سمت گسترش فعالیت‌های لجستیکی با ارزش افزوده‌ی بیشتر و در عین حال سبک‌تر در محدوده بنادر تغییر یافت و به عبارت دیگر، بنادر نسل سوم شکل گرفتند.

"محمودی" می‌افزاید: "بنادر نسل سوم به عنوان یک حلقه‌ی مهم در زنجیره‌ی تولید و توزیع، ایفای نقش می‌کنند." او در ادامه می‌گوید: "تا پیش از ایجاد بندر نسل سوم، اغلب کارخانجات به طور مستقل، انبارهای جداگانه‌ای داشتند و از این بابت، سرمایه‌ی زیادی صرف انبارداری کالا می‌شد، اما هم‌اکنون این انبارها در مقیاس وسیع‌تر به بنادر منتقل شده است. به عبارت دیگر، امروزه کالا، مواد و قطعات مورد نیاز کارخانجات در حجم وسیع و براساس مذاکرات پیوسته با شرکت‌های تخصصی تجاری، به بنادر وارد و از آن‌جا متناسب با نیازهای مختلف توزیع می‌شود، که در اصطلاح کاربری، به آن "پارک توزیع کالا" می‌گویند. این امر باعث می‌شود تا قیمت تمام شده‌ی اجناس برای کارخانجات و نیز هزینه‌ی پروسه واردات آن‌ها کاهش یابد."

این مقام مسؤول در سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه‌ی صنایع مونتاژ سبک را کارکرد دیگر بنادر نسل سوم می‌داند و در این باره می‌گوید: "الان در

اکثر بنادر دنیا، قطعات صوتی و تصویری، اجزای کامپیوتر و قطعات سایر ملزومات به بندر منتقل می‌شود و پس از مونتاژ قطعات، دستگاه‌ها و وسایل به بازار عرضه می‌شوند، یا این‌که کالا را به صورت عمده وارد می‌کنند و پس از تفکیک، بسته‌بندی و نصب برچسب‌های جدید، براساس نیاز بازارهای مختلف، مجدداً صادر می‌کنند. صادرات مجدد به عنوان یکی از کارکردهای مهم بنادر نسل سوم در بسیاری از بنادر دنیا صورت می‌گیرد. به عنوان مثال، بندر "جبل‌علی" در امارات با جذب نمایندگی شرکت‌های بزرگی مثل سامسونگ، ال‌جی، سونی و تویوتا، یا با ورود قطعات مختلف، به مونتاژ تولیدات این کارخانه‌ها می‌پردازند و یا این‌که با وارد کردن کالاها به صورت فله‌ای و درهم و طی پروسه‌ی تفکیک، بسته‌بندی و نصب چسب و در نهایت صادرات مجدد آن‌ها، منافع و درآمد زیادی را به دست می‌آورند، به طوری که الان حدود ۷۰ درصد کالاهایی که وارد بندر "جبل‌علی" می‌شوند، در پروسه‌ی صادرات مجدد قرار می‌گیرند."

به اعتقاد مدیرکل مناطق ویژه، برای ارتقای کیفی و کمی بنادر به بنادر نسل سوم، به دو عامل محوری نیاز است: یکی این‌که باید اراضی پشتیبانی و پس‌کرانه با زیرساخت‌های مناسب داشته باشیم و دوم این‌که بسترهای نرم‌افزاری، از جمله قوانین و مقررات و سیستم‌های فن‌آوری اطلاعات (IT) متناسب را فراهم کنیم.

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور بنادر تجاری کشور در جهت تحقق رویکرد مزبور، طی سه سال اخیر تلاش گسترده‌ای برای فراهم کردن بسترها و حضور مستمر بخش غیردولتی در زمینه‌های تجاری و اقتصادی به عمل آورده است. "رضانعلی محمودی"، سپس با بیان این‌که قوانین و مقررات گمرکی، محدودیت‌های جدی و چندگانه‌ای را برای توسعه‌ی فعالیت‌های ارزش افزوده، پردازش کالا یا صادرات مجدد ایجاد کرده است، می‌گوید: "از همان ابتدا ما نیاز داشتیم تا این محدودیت‌ها را برطرف و بسترهای اجرای قوانین و مقررات را آماده کنیم. بنابراین با هدف توسعه‌ی فعالیت‌های مزبور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی یا خارجی، به سمت تبدیل مناطق بندری به منطقه‌ی ویژه اقتصادی حرکت کردیم تا به شکلی این مناطق از مزایای قانونی و موسوم مناطق ویژه اقتصادی و آزاد برخوردار باشند. در حال حاضر، اکثر بنادر کشور یا در زمره‌ی منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی هستند و یا در محدوده‌ی مناطق آزاد قرار دارند و از مزایای قانونی آن برخوردارند.

بنادر شهید رجایی، بوشهر و امیرآباد و اخیراً با تصویب مجلس شورای اسلامی، بنادر امام و نوشهر

هم به این فهرست اضافه شده‌اند، در زمره‌ی منطقه‌ی ویژه اقتصادی محسوب می‌شوند و بنادر انزلی و خرمشهر نیز در محدوده‌ی مناطق آزاد قرار دارند. تنها بندری که هم‌اکنون به صورت عادی اداره می‌شود بندر چابهار است که طرح الحاق آن به منطقه آزاد چابهار نیز در کمیسیون اقتصادی دولت مطرح است.

"محمودی"، اضافه می‌کند: "علاوه بر بحث تکمیل و اجرای قوانین و مقررات مناطق ویژه و آزاد، موضوع توسعه‌ی اراضی پشتیبانی بنادر و فراهم آوردن زیرساخت‌ها در این اراضی که در ارتقای نسل بنادر نقش تعیین‌کننده‌ای دارند، با حفظ اولویت در دستور کار قرار دارد. هم‌اکنون اراضی پشتیبانی در اغلب بنادر، به ویژه در بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی (ره) و بندر امیرآباد از امکانات مناسب و روزآمدی برخوردار شده‌اند."

مدیرکل مناطق ویژه، با تأکید بر ضروری بودن نقش زیرساخت‌ها در اراضی پشتیبانی تصریح می‌کند: "تنها فراهم کردن زمین کافی نیست، بلکه زیرساخت‌های مهم دیگری، اعم از آب، برق، تلفن، خطوط ارتباطی و مواصلاتی و سیستم‌های IT نیز باید توسط دولت فراهم شود. در غیر این صورت بخش خصوصی از سرمایه‌گذاری در این زمینه استقبال نمی‌کند."

"رضانعلی محمودی"، مقررات‌زدایی و اصلاح و بازنگری در مقررات داخلی سازمان بنادر را از دیگر اقدامات انجام شده برای تحقق عملی و ایجاد بنادر نسل سوم در کشور برمی‌شمرد و اضافه می‌کند: "در این راستا، اولین کاری که انجام شد، تفویض اختیار کامل به مدیران بنادر بود. به این صورت که مدیران مذکور، این اختیار را دارند که مستقیماً با سرمایه‌گذاران وارد مذاکره شوند و با آنان قرارداد ببندند. در صورتی که قبلاً تمام قراردادها برای انعقاد، باید به سازمان مرکزی در تهران ارسال و طی یک پروسه طولانی و زمان‌بر، نهایی می‌شد."

علاوه بر تفویض اختیار به مدیران بنادر، تدوین فرایند سرمایه‌گذاری در بنادر کشور نیز با هدف تسهیل، تسریع و شفاف‌سازی در دستور کار قرار گرفت. "محمودی" در این رابطه اظهار می‌دارد: در این فرایند علاوه بر مشخص کردن مسؤلیت‌های واحدهای داخلی و تعیین زمان پاسخ‌گویی آن‌ها، برای سرمایه‌گذار نیز به صورت دقیق مشخص شده است که ابتدا از کجا وارد شود، چه فرم‌هایی را پر کند و چه مراحل را باید به طور قانونی طی کند. در این فرایند، چون هدف و جهت‌گیری سازمان مشخص است، فعالیت‌ها و زمینه‌های سرمایه‌گذاری نیز تعریف شده‌اند.

به گفته "محمودی" "بازنگری در قراردادها" از

با تعریف فرصت‌های سرمایه‌گذاری، هر یک از بنادر براساس مزیت‌های نسبی حمل‌ونقل دریایی و منطقه‌ای شناسایی و طرح توجیهی اولیه برای آن‌ها تدوین شده است. به عنوان نمونه، با تعیین سه نقطه‌ی سوخت‌رسانی در بندر شهید رجایی، بندر امام و بندر چابهار، فرصت‌های سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی سوخت‌رسانی مشخص شده است.

دیگر اقدامات اداره‌ی کل مناطق ویژه اقتصادی محسوب می‌شود که براساس آن، قراردادها از حالت عمومی و یک طرفه خارج و برای جلب مشارکت بخش خصوصی و کاهش میزان ریسک‌پذیری در سرمایه‌گذاری، متناسب با نوع فعالیت و زمینه‌های سرمایه‌گذاری بازنگری و تدوین می‌شوند. در حال حاضر، اکثر قراردادها با حضور خود سرمایه‌گذاران تدوین و نهایی می‌شوند. با تخصصی شدن ساختار قراردادها و با در نظر گرفتن منافع طرفین، شرایط برنده برنده در قراردادها پیش‌بینی شده است.

وی در ادامه از تشکیل دبیرخانه‌ی بازاریابی و جذب سرمایه‌گذاری در کلیه‌ی بنادر کشور خبر می‌دهد که با ایجاد کارگروه اجرایی در این دبیرخانه، تقاضاهای سرمایه‌گذاری در هر هفته، مورد بررسی قرار می‌گیرند. مدیرکل مناطق ویژه اقتصادی با بیان این‌که مطابق برنامه‌ی توسعه‌ی کشور، فرصت‌ها و زمینه‌های سرمایه‌گذاری مشخص شده است، بیان می‌کند: "با تعریف فرصت‌های سرمایه‌گذاری، هر یک از بنادر براساس مزیت‌های نسبی حمل‌ونقل دریایی و منطقه‌ای شناسایی و طرح توجیهی اولیه برای آن‌ها تدوین شده است. به عنوان نمونه، با تعیین سه نقطه‌ی سوخت‌رسانی در بندر شهید رجایی، بندر امام و بندر چابهار، فرصت‌های سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی سوخت‌رسانی مشخص شده است. به طوری که طی دو سه سال گذشته، شرکت‌های فعال در بندر شهید رجایی، علی‌رغم وجود رقبای خارجی و با سابقه، موفق شده‌اند بخشی از بازار سوخت‌رسانی منطقه را از آن خود کنند."

"محمودی" با اشاره به پراهمیت بودن حمایت از سرمایه‌گذاری، تأکید می‌کند که: "ارتقاء بنادر به نسل سوم، بدون حضور بخش‌های غیردولتی

و سرمایه‌های داخلی و خارجی آنها، امکان‌پذیر نخواهد بود. از این‌رو تمام سعی بر این بوده است که اقدامات به عمل آمده در همین راستا باشد." وی در بخش دیگری از سخنان خود، از فاصله‌ی بنادر ایران برای تبدیل شدن به بنادر نسل سوم سخن می‌گوید و در بیان برخی از نشانه‌های بنادر نسل سوم در بندر بزرگ کشور می‌گوید: "با اقدامات انجام شده و فراهم آوردن زیرساخت‌ها، در بندری چون شهید رجایی و امام خمینی (ره)، در حال حاضر فعالیت‌های مرتبط با صادرات مجدد، فعالیت‌های لجستیکی، سوخت‌رسانی و فعالیت‌های مکمل بندری و دریایی مانند آذوقه‌رسانی، تعویض قطعات شناورها و آب‌رسانی، تعمیر و شستشوی کانتینر و... در حال شکل‌گیری است."

مدیرکل مناطق ویژه اقتصادی با اشاره به آمار رو به رشد میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور، اظهار می‌کند: "علی‌رغم محدودیت‌های گمرکی، بانکی و فضای اقتصادی، این عملکرد و میزان استقبال از آن، درخور توجه است." این مقام مسؤول در سازمان بنادر می‌گوید: "عدم اعطای تسهیلات بانکی یکی از معضلات سرمایه‌گذاران در این حوزه به شمار می‌آید. که از اواسط سال ۱۳۸۶ تاکنون، قفل اعطای این تسهیلات باز نشده، در حالی که بخش خصوصی کشور به لحاظ مالی چندان توانمند نیست و همه‌ی آن‌ها بدون استثنا، به تسهیلات و وام بانکی نیاز دارند. خصوصاً در وضعیت فعلی و با توجه به بحران اقتصادی و سیاسی که میزان استقبال سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی کاهش یافته است."

"رضانعلی محمودی" در ادامه‌ی سخنان خود درباره‌ی نقش بازاریابی در حصول به جایگاه بنادر نسل سوم، خاطرنشان می‌کند: "ما نمی‌توانیم خواهان رقابت باشیم، اما به ابتدایی‌ترین ابزارهای رقابت یعنی بازاریابی اعتقاد نداشته باشیم. نمی‌توانیم خواهان حضور بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی فعالیت‌های ارزش افزوده که یکی از شاخص‌های بنادر نسل سوم هستند، باشیم، اما با اصول اولیه‌ی بازاریابی غریبه باشیم. بنابراین، اگر ما خواهان توسعه‌ی فعالیت‌های بندری و دریایی و ارتقاء کمی و کیفی جایگاه بنادر کشور در منطقه هستیم. باید راهی را که کشورهای پیشرفته طی کرده‌اند، با دقت بازنگری کنیم متناسب با مقتضیات و شرایط بنادر کشور، آن راه و آن روش‌ها را در پیش بگیریم." وی در بخش دیگری از سخنان خود می‌گوید: "در بنادر پیشرفته دنیا، پس از آن‌که از کیفیت خدمات به عنوان یک مزیت استفاده کردند، متوجه شدند که ارائه‌ی خدمات کیفی صرفاً در حوزه‌ی فعالیت‌های

		High Risk Ship (HRS)		Low Risk Ship (LRS)
		Criteria	Weighting points	Criteria
Type		Oil, Chemical, Gas Bulk, Passenger	2	All types
Age		> 12 yrs	1	All ages
Flag	BGW-list	Black - VHR, HR, M to HR	2	White
	IMO-Audit	Black - MR	1	
Recognized Organisation	Performance	H	-	High
		M	-	-
		L	Low	-
		VL	Very Low	1
EU recognised		-	-	Yes
Company	Performance	H	-	High
		M	-	-
		L	Low	-
		VL	Very Low	2
Nr of def. recorded in each insp. within pr. 36 months		Deficiencies	Not eligible	≤ 5 (and at least 1 insp. carried out in pr. 36 months)
Nr of detentions within pr. 36 months		Detentions	≥ 2 detentions	No Detention
HRS = 5 points		* LRS = all criteria		* SRS = not HRS or LRS

تخلیه و بارگیری، دیگر نمی‌تواند به تنهایی به منزله‌ی یک مزیت رقابتی کارساز باشد، بلکه با توجه به تحولات جهانی در زنجیره‌ی تأمین و توزیع و افزایش توقع مشتریان، باید ضمن کاهش هزینه و ارتقاء کیفیت خدمات معمول، تنوع بیشتر خدمات جانبی و تکمیلی و ایفای نقش مؤثر در زنجیره پشتیبانی جهانی را به طور جدی در دستور کار خود قرار داد.

”محمودی“ درباره‌ی موقعیت تجاری و اقتصادی بنادر ایران اظهار می‌دارد: ”اما در مورد موقعیت خودمان، باید بحث را از چند پله عقب‌تر شروع کنیم. ابتدا باید قبول کنیم که به عنوان یک بنگاه اقتصادی می‌خواهیم عمل کنیم، یعنی حداکثرسازی سود. اما در این راه یک مانع وجود دارد و آن این است که ما نمی‌توانیم در بندر به عنوان یک ارائه‌دهنده خدمات عمومی (Public)، تنها تابع عوامل اقتصادی بخش و سودرسان باشیم، بلکه باید توجه کرد که عوامل بسیاری در تعیین حواشی سودرسانی بندر دخیل هستند که ابتدایی‌ترین آن، نقش بندر در اقتصاد ملی است. ضروری است که در بندر در اغلب مواقع به خاطر اقتصاد ملی از منافع بخشی چشم‌پوشی کنیم. بنابراین راه دیگری که باقی می‌ماند این است که سودآوری بندر، با فروش انبوه خدمات مختلف تأمین شود، که این یعنی احساس نیاز به بازاریابی. یعنی این‌که مسئولین بندر باید به دنبال راه‌هایی باشند که ضمن جلب رضایت و حفظ مشتریان، سهم خود را از پرداخت‌های مشتری افزایش دهند. این یعنی بازاریابی برای جذب هر چه بیشتر کالا و حرکت به سوی ارائه‌ی خدمات ارزش افزوده در بندر.

مدیرکل مناطق ویژه‌ی اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، در ادامه می‌افزاید: ”اگر در بازار پیش‌رو و رهبر نباشد یا باید دنباله‌رو باشید یا باید برای تصاحب موقعیت رقیب مبارزه کنید و یا آن‌که در گوشه‌ای از بازار بدون آن‌که وارد مبارزه با رقیب بشوید مشغول فعالیت اقتصادی خود باشید؛ نقش دیگری در بازار متصور نیست. پس اگر به دنبال ارتقاء نقش بندر هستیم، باید به صورت جدی‌تری وارد مقوله و میدان رقابت شویم که لازمه‌ی این امر در وهله‌ی اول نیاز به فرهنگ‌سازی و ایجاد یک باور همگانی در پیکره و ساختار سازمان بندر داریم. بعد از آن باید بدانیم که در عرضه‌ی چه خدماتی، توانایی و شایستگی‌های لازم را داریم، یعنی محورهای اصلی را که می‌توانیم مبتنی بر آن‌ها با رقیب وارد بازاری رقابتی شویم، به درستی تشخیص دهیم؛ سپس استراتژی‌های بازاریابی را برای هر یک از بنادرمان، متناسب با شرایط روز

ما نمی‌توانیم خواهان رقابت باشیم، اما به ابتدایی‌ترین ابزارهای رقابت یعنی بازاریابی اعتقاد نداشته باشیم. نمی‌توانیم خواهان حضور بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی فعالیت‌های ارزش افزوده که یکی از شاخص‌های بنادر نسل سوم هستند، باشیم، اما با اصول اولیه‌ی بازاریابی غریبه باشیم.

مشخص کنیم و آن‌گاه یک مبارزه جدی اقتصادی را آغاز کنیم. در این رابطه، باید به نکته دیگری که تاکنون کمتر به آن توجه شده اشاره کنیم؛ و آن ارتقاء جایگاه بندر کشور و کسب موقعیت در شبکه بنادر منطقه و جهان است. بندر ما نباید به گونه‌ای انفعالی عمل کند و تنها در پی برآورده ساختن انتظارات اقتصاد ملی باشند، بلکه باید تغییر نقش بدهند و به دنبال کسب هویت بین‌المللی باشند. این مقصود با ورود به شبکه‌های بندری در سطح جهان و منطقه امکان‌پذیر است.”

”رضانعلی محمودی“ در پایان ادامه می‌دهد: ”سازمان با علم به این مهم، موضوع بازاریابی و تأمین رضایت مشتریان را طی دو سه سال اخیر، جزو اهداف و جهت‌گیری‌های استراتژیک خود قرار داد و این اداره‌ی کل نیز در راستای تحقق این

هدف اقدامات مؤثری را به شرح ذیل معمول داشته است که نتایج آن را در فضای موجود سازمانی، جذب سرمایه‌گذاری و خطوط جدید کشتیرانی و... آشکار و امیدوارکننده است.

- تشکیل کمیته راهبردی در سازمان و کمیته‌های اجرایی و دبیرخانه‌ی بازاریابی و سرمایه‌گذاری در بندر.

- تدوین استراتژی بازاریابی و اهداف بلندمدت، کوتاه‌مدت و راهکارهای اجرایی آن.

- تعریف و انجام پروژه‌های مطالعاتی و تحقیقات بازار برای شناسایی فرصت‌ها و مزیت‌های فعالیت بخش‌های غیردولتی و همچنین شناسایی و طبقه‌بندی مشتریان و تبیین راهکارهای تأمین نیازهای آن‌ها.

- برگزاری دوره‌های متعدد آموزشی-کاربردی و گردهمایی‌های تخصصی با حضور اساتید خارجی و با هدف فرهنگ‌سازی و ارتقاء دانش بازاریابی کارکنان سازمان و شرکت‌های همکار.

- استفاده از روش‌های جدید تبلیغاتی و اطلاع‌رسانی مانند ”مولتی مدیای چهار زبانه“، ”جنرال کاتولوگ“ و بروشورهای تخصصی و سامانه الکترونیکی تحت ”وب“ و همچنین شرکت در نمایشگاه‌های تخصصی داخلی و خارجی.

- تشکیل جامعه‌ی دریایی و بندری در استان‌های بوشهر، خوزستان و هرمزگان.

- سعی در مشارکت فعال شرکت‌های ترمینال اپراتور و سایر شرکت‌های همکار در امر بازاریابی و جلب رضایت مشتریان.

- حرکت در جهت طراحی و پیاده‌سازی سیستم مدیریت ارتباط با مشتری (CRM) به صورت گام‌به‌گام. ■

مؤلفه‌های بنادر نسل سوم در گفت‌وگو با کارشناسان بنادر و دریانوردی

بندر نسل سوم یعنی ایجاد یک مرکز اقتصادی و تجاری گسترده



مدیرکل استانداردهای آموزشی و صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی، بنادر نسل سوم را حاصل از تغییرات گسترده در تجارت جهانی و تخصصی شدن و نیز نتیجه‌ی راهکارهای متنوع در گونه‌های مختلف حمل‌ونقل دریایی، طی چند دهه اخیر می‌داند و این‌گونه استدلال می‌کند که با توسعه‌ی کانتینری شدن، گسترش حمل‌ونقل چندوجهی و جهانی شدن اقتصاد، شرایط جدیدی برای بنادر تجاری ایجاد شد که بر اثر آن‌ها، تغییر وضعیت بنادر و دگرگونی وظایف سنتی آنها طی سه دهه‌ی گذشته اجتناب‌ناپذیر بوده است.

«محمد رضا قادری»، درباره‌ی ماهیت بنادر نسل سوم، «مشتری محوری و پرهیز از نگاه دولتی» را به منزله‌ی مهم‌ترین ویژگی این بنادر برمی‌شمرد و شاخص‌هایی چون «حوزه‌ی پس‌کرانه‌ی فراگیر،

باید فراتر از یک کشور باشد. به عنوان مثال حوزه‌ی فعالیت بندر شهید رجایی، تنها استان هرمزگان، یا حتی ایران نیست و باید رویکرد پس‌کرانه‌ی این بندر، آسیای میانه باشد».

«قادری» در ادامه، از فعالیت‌های بازرگانی در بنادر نسل سوم سخن به میان آورد و آن را در کنار فعالیت‌هایی چون بازاریابی، ایجاد مؤسسات رده‌بندی و بازرسی و حتی سرمایه‌گذاری از جمله در بانک‌های دریایی، به عنوان نیازهای این نوع بنادر به شمار آورد. وی می‌گوید: «فعالیت‌های بازرگانی در کنار فعالیت‌های خدماتی و صنعتی، ویژگی بندر نسل سوم است. به عبارت دیگر، علاوه بر وجود خوشه‌های صنعتی در بندر، پروسه‌ی تبدیل کالاها نیز باید توسط شرکت‌ها انجام گیرد که اصطلاحاً به آن «پروسینگ» گفته می‌شود».

مدیرکل استانداردهای آموزشی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان اینکه حلقه‌های لجستیک، یعنی زنجیره‌ی حمل‌ونقل اعم از زمینی (شوسه)، ریلی و هوایی در کنار بندر نسل سوم ایجاد می‌شود، نتیجه می‌گیرد که: «این امر باعث می‌شود که حمل‌ونقل چندوجهی در این نوع بنادر رونق پیدا کند».

وی سپس سیستم فن‌آوری اطلاعات (IT) را ابزار اولیه‌ی یک بندر نسل سوم می‌داند و تأکید می‌کند: «با استفاده از روش‌های تجارت الکترونیک و بازرگانی، باید نیروی انسانی متمرکز در شهرهای بزرگ را به سمت بنادر به ویژه در سواحل جنوبی کشور منتقل کنیم». «محمد رضا قادری»، در زمینه‌ی پرداخت و نهادینه‌سازی آموزش‌های دریایی و استانداردهای فعالان بندری و دریایی به ویژگی دیگر بنادر نسل سوم در این حوزه اشاره می‌کند و می‌گوید: «در بندر نسل سوم، سرمایه‌گذاران و متخصصان فعال باید دارای شاخص‌ها و استانداردهای لازم باشند. مثلاً یک راننده لیفتراک در بندر باید با راننده‌ی شهری، تفاوت داشته و از تخصص بیشتری برخوردار باشد. از طرفی وزارت کار نیز این افراد را ملزم کرده است که کارت مهارت مخصوص داشته باشند. این تخصص به ویژه در بنادر، لازم و راه‌گشا است؛ به عنوان مثال، مسؤول جابه‌جایی کانتینر گاهی باید کالاهای خطرناک را نیز حمل کند که به تخصص نیاز دارد».

وی با تأکید بر این نکته که مشاغل حوزه‌ی بندری باید تعریف شود، از برنامه‌های سازمان بنادر در این خصوص و در برنامه‌ی پنجم توسعه خبر می‌دهد و اظهار می‌کند: «همان‌طور که در بخش دریایی، استانداردهای دریایی در قالب کنوانسیون

فراتر از یک کشور»، «انجام فعالیت‌های بازرگانی در کنار امور خدماتی و صنعتی» و «تخصص و مهارت نیروی انسانی» را لازمه‌های ایجاد بنادر از نوع نسل سوم می‌داند.

مدیرکل استانداردهای آموزشی می‌گوید: «طی ۳۵ سال گذشته با حذف موانع طبیعی و مصنوعی در تجارت بین‌المللی و برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌ها کانتینری شدند و کالاهای و شناورهای حمل‌کننده‌ی آن‌ها به صورت تخصصی، مانند کشتی‌های حمل موز، شکر یا خودرو در این صنعت فعال شدند. به موازات این اقدامات و با پیدایش و افزایش شناورهای کانتینربر، تجهیزات بندری نیز افزایش قابل توجهی می‌یابند، در نتیجه سبب تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری و کاهش زمان توقف کشتی‌ها در بندر می‌شوند. این اتفاق، بر کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل بندری تأثیر گذاشت و در نهایت موجب شد تا تجارت دریایی افزایش چشمگیری پیدا کند. چندان که برای پاسخ‌گویی به نیاز جامعه‌ی بین‌المللی، در فصل گرما، میوه‌های زمستانی از نیم‌کره‌ی جنوبی به نیم‌کره‌ی شمالی و بالعکس حمل‌ونقل می‌شود. بنابراین با تغییر در میزان و نوع حمل‌ونقل دریایی، بدیهی است که بنادر نیز ویژگی‌های‌شان تغییر کند».

مدیرکل صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردی، با اشاره به بنادر نسل اول، توضیح می‌دهد: «در گذشته (حدود ۳۰ سال قبل)، کار بنادر صرفاً تخلیه و بارگیری بود، ولی از دهه‌ی ۸۰ میلادی، بنادر از مراکز صرف تخلیه و بارگیری خارج و با هدف تأمین سرویس‌های مورد نیاز صاحبان کالا و کشتی به مرکز خدمات کالایی تبدیل شدند. افزون بر این، حوزه‌ی پس‌کرانه در یک بندر نسل سومی

STCW به طور کامل دارد اجرا می‌شود، در بخش بندری نیز کلیه افراد شاغل در محدوده بندر، باید کارشان به عنوان مهارت تعریف شود. بدین ترتیب که فرد شاغل در بندر، علاوه بر این که مهارت و سابقه‌ی آموزشی‌اش باید کاملاً شناخته شده باشد، باید تعریف شود که چه دوره‌های تخصصی‌ای را نیز لازم است که بگذرانند. این فرایند در سازمان بنادر و دریانوردی و اداره‌ی کل آموزش و استانداردها در حال تنظیم است. در نتیجه‌ی این اقدامات، کلیه‌ی فعالیت‌های بندری تحت پوشش یک سری استانداردها قرار می‌گیرد و تمام افراد صاحب پست‌های بندری، باید دوره‌های آموزشی را بگذرانند.

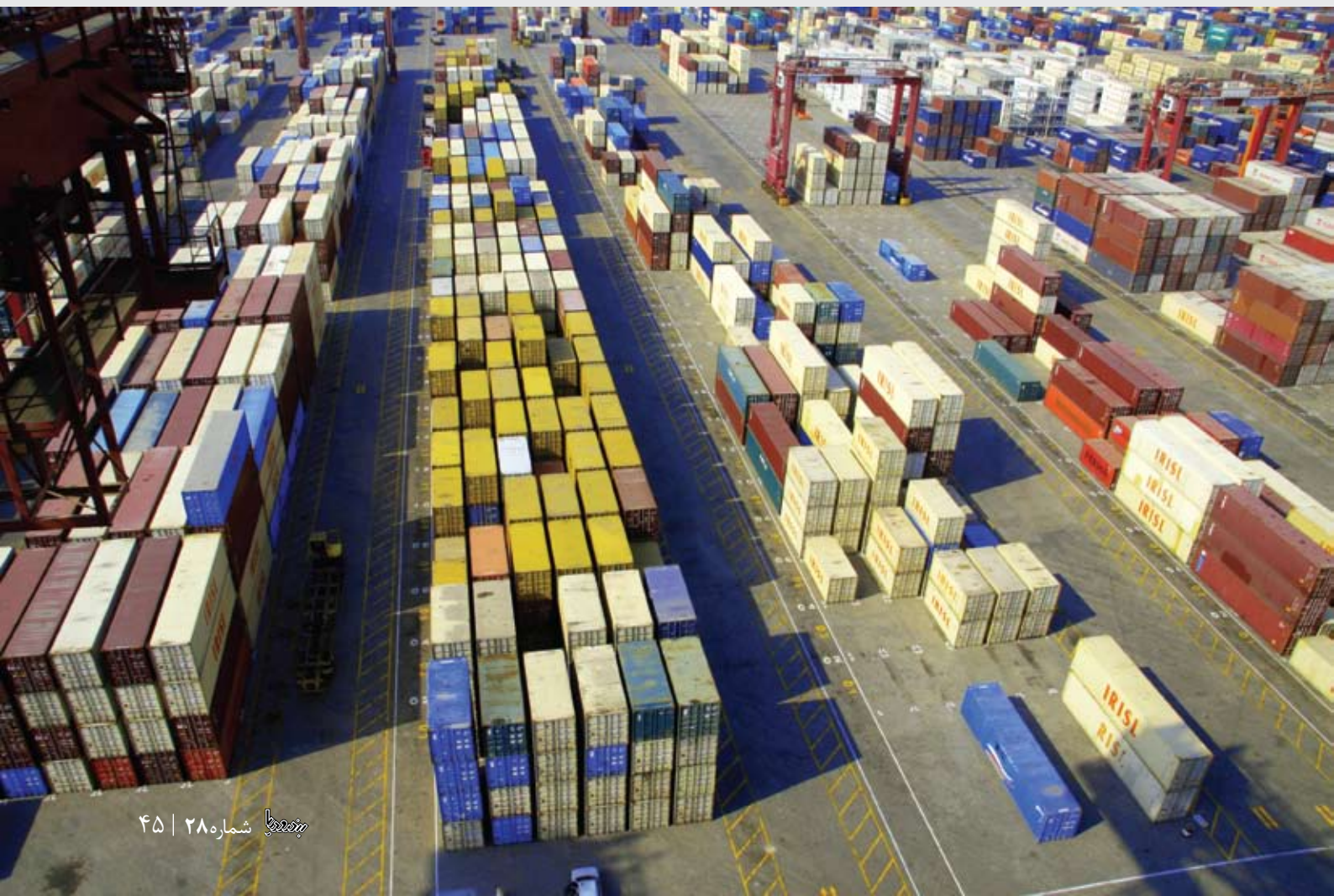
"قادری"، در پایان با یادآوری این نکته که بندر از نوع نسل سوم، نباید صرفاً با نگاه دولتی اداره شود، توضیح می‌دهد: "بندر نسل سوم، به منزله‌ی مرکزی اقتصادی و تجاری است و از ویژگی‌های مدیر بندر یکی این است که کاملاً نگاه تجاری به بندر نسل سوم داشته باشد. در واقع این موضوع به معنای "مشتری محوری" است. براساس این دیدگاه، بندر باید کاملاً در خدمت مشتری باشد

همان‌طور که در بخش دریایی، استانداردهای دریایی در قالب کنوانسیون STCW به طور کامل دارد اجرا می‌شود، در بخش بندری نیز کلیه افراد شاغل در محدوده بندر، باید کارشان به عنوان مهارت تعریف شود.

بدین ترتیب که فرد شاغل در بندر، علاوه بر این که مهارت و سابقه‌ی آموزشی‌اش باید کاملاً شناخته شده باشد، باید تعریف شود که چه دوره‌های تخصصی‌ای را نیز لازم است که بگذرانند. این فرایند در سازمان بنادر و دریانوردی و اداره‌ی کل آموزش و استانداردها در حال تنظیم است.

و به نیازهای او توجه کرد."

به گفته‌ی مدیرکل استانداردهای آموزشی، ویژگی دیگر مدیر بندر نسل سوم از نگاه تجاری، این است که بندر و محدوده‌ی آن یک مرکز سرمایه‌گذاری است و در نتیجه باید در خدمت مشتری قرار گیرد. "محمد رضا قادری" با بیان این که در حال حاضر، این ویژگی به شکل اصولی در بنادر نسل سوم کشور وجود ندارد، مدیریت این نوع بنادر در ایران را دچار مشکل می‌داند و می‌گوید: "مدیر بندر نسل سوم در ایران در یک زمان، دارای دو ویژگی است؛ یکی نگاه حاکمیتی که باید قوانین و مقررات و استانداردها را به طور کامل انجام دهد و دیگر این که بندر باید حالت تجاری داشته باشد. بدیهی است که وجود این دو ویژگی به طور هم‌زمان در یک فرد، ایجاد تعارض می‌کند. مثلاً از دیدگاه حاکمیتی، کشتی فاقد گواهی نامه نباید وارد بندر شود، ولی از نظر اقتصادی لازم است که در بندر پهلو بگیرد. لذا ضروری است که به لحاظ هرچه کارآمدتر شدن مدیریت بنادر برخی اصلاحات اساسی و نیز تغییر نگرش‌هایی صورت بپذیرد." ■



تجارت عامل با تفکر شبکه‌ای



نسل سوم بنادر، به جز ایفای نقش سنتی خود مبتنی بر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و نگهداری کالا، باید به "شبکه‌های توزیع" اعم از زمینی و دریایی نیز وصل باشند؛ یعنی بتوانند به دو روش ترانزیت و ترانشیپ، کالاهای وارده به بندر را مجدداً توزیع کنند.

"علیرضا چشم‌جهان"، مدیر اسبق امور کانتینر و لجستیک شرکت "تایدواتر خاورمیانه" که در زمینه‌ی ویژگی‌های بنادر نسل سوم به پرسش‌های خبرنگار "بندردریا" پاسخ می‌گفت، فرآوری و ایجاد ارزش افزوده بر روی کالاها را، به منزله‌ی یکی از شاخص‌های این نوع بنادر عنوان می‌کند و می‌گوید: "در بنادر نسل سوم، امکاناتی وجود دارد که می‌توان مواد اولیه یا ماده‌ی نیم‌ساخته را در آنها به محصول نهایی تبدیل و به کمک شبکه‌های کارآمد توزیع، به بنادر یا مراکز تولید یا مصرف دیگر ارسال کرد".

به گفته‌ی "چشم‌جهان"، در بنادر نسل سوم کانتینری، "کالا از کانتینر بیرون آورده می‌شود و پس از فرآوری، دسته‌بندی یا بسته‌بندی مجدد، بار دیگر در داخل کانتینر قرار داده شده و سپس با

به کالای ساخته شده یا نیم‌ساخته، مبادلات تجاری بین‌المللی مورد نیاز را فراهم کنند".

بنابر اظهارات وی، "فراهم آوردن امکانات تجارت عامل" از ابزار تعیین‌کننده در ارتقا به بنادر نسل سوم است که براساس آن باید برای نماینده یک خط کشتی‌رانی، صاحب کالا یا تاجر خارجی علاقه‌مند به کار از طریق ایران، امنیت، سرویس‌های منظم هوایی، امکانات اقامتی مناسب، نظام بانکی و اطلاع‌رسانی کارآمد و... در داخل کشور و شهرهای بندری فراهم شود.

او "تجارت الکترونیک" را به منزله‌ی مؤلفه‌ی محوری و اصلی بنادر نسل سوم عنوان می‌کند و در ادامه یادآور می‌شود که خطوط کشتی‌رانی خارجی و صاحبان کالا علاقه‌مند به کار کردن در کشورهایی که نظام تصمیم‌گیری در آن‌ها جزیره‌ای است و ثبات لازم در سیاست‌های کاری و نحوه خدمات‌رسانی وجود ندارد، نیستند. به گفته‌ی وی، "تفکر نقطه‌ای" به هیچ عنوان در تجارت امروز در بنادر راهگشا نخواهد بود و تا زمانی که نتوانیم یک "پکیج خدماتی مؤثر و مفید" در اختیار خطوط کشتی‌رانی، صاحبان کالا و تاجر در بنادرمان بگذاریم، اطمینان خاطر لازم برای آنها ایجاد نمی‌شود.

به عبارت دیگر، تنها با "تفکر شبکه‌ای" می‌شود بندری را به شبکه و پارک توزیع کالا تبدیل و به سمت نسل سومی شدن حرکت کرد. مطابق دیدگاه مدیر اسبق امور کانتینر و لجستیک شرکت "تایدواتر خاورمیانه"، دو بندر شهید رجایی و چابهار، قابلیت بیشتری برای برخورداری از سهم بازار بین‌المللی دارند چرا که بندر شهید رجایی از ظرفیت و امکانات بسیار خوب برای ترانشیپ و بندر چابهار نیز از موقعیت مناسب برای ترانزیت برخوردار است.

"چشم‌جهان"، با اشاره به رشد فزاینده‌ی ساخت کشتی‌های کانتینری و کانتینریزاسیون مبادلات تجاری بین کشورها، خاطرنشان می‌کند: "با توجه به افزایش ظرفیت عملیات کانتینری بنادر کشورمان به ویژه در مجتمع بندری شهید رجایی، باید برای این ظرفیت‌های جدید مشتری بین‌المللی فراهم شود و در این زمینه نمی‌توان فقط به تقاضای بازارهای داخلی تکیه کرد".

وی تأکید می‌کند که برای استفاده مؤثر از سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته باید برای جلب مشتری داخلی و بین‌المللی در چهار محور واردات، صادرات، ترانزیت و ترانشیپ در بنادر کشور برنامه داشت و با هماهنگی با سایر سازمان‌ها و نهادهای مسئول به تسهیل پروسه‌ی ترانزیت و ترانشیپ از طریق کشور پرداخت تا با جلب مشتری بیشتر سهم قابل قبولی از بازار مبادلات تجاری در عرصه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی را در اختیار داشته باشیم. ■

استفاده از شبکه‌های ارتباطی بندر، توزیع می‌گردد". این کارشناس خدمات بندری، ناکارآمدی شبکه‌ی ریلی، جاده‌ای و دریایی در نقش یک توزیع‌کننده را به منزله‌ی یکی از حلقه‌های مفقود شده‌ی بنادر بزرگ تجاری کشور می‌داند و تأکید می‌کند: "هر چه این شبکه‌ها کارآمدتر باشند، ما را در رساندن به جایگاه بندر نسل سوم، بیشتر کمک می‌کنند. به عنوان نمونه در حال حاضر سرویس حمل کانتینر از طریق راه‌آهن مسیر بندرعباس به تهران، حداقل ۷ روز طول می‌کشد، در حالی که در بسیاری از کشورهای دیگر و در مسافت مشابه، این مدت خیلی کوتاه‌تر است. در نظام جاده‌ای کشور نیز، روحیه‌ی راننده‌سالاری حاکم است که باید اصلاح شود. یعنی باید به سمتی برویم که شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای خودشان مالک کامیون و تریلر باشند. الان مذاکرات ما برای حمل‌ونقل کالاهای ترانزیت خارجی، معطوف است به توافق با راننده؛ در حالی که سرویس‌های ترانزیتی باید از طریق شرکت‌های قابل اعتماد، منسجم و منظم صورت گیرد".

چشم‌جهان که سال‌ها به عنوان یک مسؤول در بخش خصوصی فعالیت داشته است، اضافه می‌کند: "در بخش دریایی، باید زمینه فعال‌تر شدن شرکت‌های کشتی‌رانی در شبکه‌ی توزیع کانتینرها از طریق بندرعباس فراهم شود و مسیرهای مشخصی برای توزیع کانتینرهای ترانشیپی از طریق بندر شهید رجایی به وجود آید و مورد حمایت قرار گیرد".

وی "ایجاد نظام تولید" در بنادر را از دیگر عوامل مؤثر برای تغییر نسل بنادر کشور برمی‌شمرد و با تأکید بر این که باید به "پارک توزیع کالا" در منطقه تبدیل شویم، می‌گوید: "با توجه به این که بندر شهید رجایی به منطقه‌ی ویژه اقتصادی تبدیل شده است، از طریق این منطقه، می‌توانیم زمینه‌ی را فراهم کنیم که تولیدکنندگان بتوانند کالای نیم‌ساخته یا مواد اولیه را به داخل بندر شهید رجایی بیاورند و با تبدیل آن

گزارش ویژه

واگذاری سهام مدیریتی "تایدواتر" از طریق بورس، اظهار می‌کند: "بنده معتقدم واگذاری بخش خصوصی به مؤسسات شبه‌دولتی، خلاف ایده‌ی قانون‌گذاران است. اگر گفته می‌شود بخش خصوصی، به این معنی است که خصوصی‌سازی واقعی انجام شود." "حسن یگانه"، مهم‌ترین عامل جذب سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی چه در ایران و چه در خارج از کشور را ایجاد امنیت و انگیزه‌ی سرمایه‌گذاری برمی‌شمرد و می‌گوید: "آقایان دولتی، باید از تصدی‌گری دست بردارند و ضمن نظارت، راهکار ارائه دهند و زیرساخت‌ها را آماده کنند. در این صورت سرمایه‌گذار خواهد آمد. بنابراین نباید ترسید. باید خطرپذیر باشیم. چنانچه بتوانیم راهکار قانونی ایجاد کنیم و به سرمایه‌گذار تضمین بدهیم، این باعث انگیزه می‌شود و نتیجه‌ی مطلوب‌تری نیز در پی دارد."

مدیرعامل شرکت "سی‌دلف" معتقد است که زیرساخت‌های بنادر کشور، تا ۷۰ درصد فراهم شده است. باید مراقبت به عمل آید تا با القای درست امنیت و حفظ راهکارها، سرمایه‌گذارها فرار نکنند و حمایت‌ها نهادینه شود؛ به عبارت بهتر، امنیت به صورت پایدار وجود داشته باشد. "یگانه"، نقش انجمن‌های صنفی کشتی‌رانی و ترمینال‌داران را در تسهیل سرمایه‌گذاری‌ها و حل مشکلات، بسیار تعیین‌کننده دانست و آن‌ها را در کنار سازمان بنادر، به منزله‌ی سه شاکله در کنار یکدیگر قلمداد کرد. او اضافه می‌کند: "ما در انجمن، هم برای صاحبان کالا، هم برای سرمایه‌گذاران و هم برای سازمان بنادر، نقش بسیار پررنگی قائل هستیم. سرمایه‌گذاران می‌توانند مشکلات خود را از طریق انجمن پیگیری کنند و خیلی سریع هم به نتیجه برسند."

این مدیر بخش خصوصی در پایان نتیجه‌گیری می‌کند: "برای ایجاد سرمایه‌گذاری، امنیت لازم است و دولت باید با واگذاری بخش تصدی‌گری و اجرای درست اصل ۴۴، سرمایه‌های ایرانی‌های خارج از کشور را به ایران سرازیر کند. شک نکنیم که با این کار، توسعه‌ی اقتصادی افزایش یافته و درصد بیکاری کاهش می‌یابد."

وی همچنین به سرمایه‌گذاران توصیه می‌کند که: "موانع کاری در همه جای دنیا وجود دارد، بنابراین سرمایه‌گذاران باید جرأت بیشتری به خرج دهند و با پشتکار و صبوری بیشتری، موانع را از پیش رو بردارند." ■

مؤلفه‌های بنادر نسل سوم در گفت‌وگو با کارشناسان بنادر و دریانوردی

تضمین سرمایه‌گذاری در بنادر نسل سوم

آقایان دولتی، باید از تصدی‌گری دست بردارند و ضمن نظارت، راهکار ارائه دهند و زیرساخت‌ها را آماده کنند. در این صورت سرمایه‌گذار خواهد آمد. بنابراین نباید ترسید. باید خطرپذیر باشیم. چنانچه بتوانیم راهکار قانونی ایجاد کنیم و به سرمایه‌گذار تضمین بدهیم، این باعث انگیزه می‌شود و نتیجه‌ی مطلوب‌تری نیز در پی دارد.



چون مدیران بنادر سال‌هاست که در مناصب خود تثبیت شده‌اند و سرمایه‌گذاران را می‌شناسند، با درک متقابل می‌توانند ضایعات را به حداقل ممکن برسانند. بنابراین ثبات مدیریتی در سازمان بنادر دریانوردی می‌تواند تأثیر التهابات سیاسی را به حداقل برساند."

وی با اشاره به اصل ۴۴ قانون اساسی، اضافه می‌کند: "معنی این اصل این است که باید دولت و مجموعه‌های شبه‌دولتی با اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی، جایگاه خود را به بخش خصوصی بدهند. چراکه دولت تاجر خوبی نیست و هیچ وقت هم نبوده است. بنابراین وقتی که مقام معظم رهبری اصل ۴۴ را ابلاغ می‌کنند، هر کسی نباید آن را تفسیر به رأی کند و مجموعه‌ای شبه‌دولتی ایجاد نماید، به طوری که نگرانی‌های آن الان وجود دارد."

این مدیر بخش خصوصی با اعتراض به نوع

جذب سرمایه و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، به ویژه سرمایه‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی، از دیگر پارامترهای تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم است. "حسن یگانه"، مدیرعامل شرکت "سی‌دلف" که به نمایندگی از طرف سرمایه‌گذار بخش خصوصی، به سؤالات خبرنگار ماهنامه‌ی "بندرودریا" در خصوص شاخص‌های بنادر نسل سوم پاسخ داده، معتقد است: "سرمایه‌گذاری بخش خصوصی زمانی صورت می‌گیرد که زیرساخت‌های اصلی اعم از برق، آب و راه‌های قابل دسترسی فراهم شده باشد و سرمایه‌گذار، بتواند امنیت سرمایه‌گذاری را تشخیص دهد و آن را لمس کرده باشد."

"حسن یگانه"، با بیان این‌که در بنادر نسل سوم، رقابت و امنیت سرمایه‌گذاری بسیار مهم است، خاطرنشان می‌کند: "بدیهی است که سیاست بر اقتصاد تأثیر می‌گذارد، ولی باید تدبیری اندیشید تا این تأثیرگذاری به حداقل برسد. در ایران،

فرصت‌سوزی نهادینه شده

نشست مسؤولان صنایع دریایی در آستانه‌ی همایش یازدهم



در خرداد ماه امسال، طی کنفرانسی در قرقیزستان، موضوعی مطرح شد مبنی بر تدارک و طراحی یک کریدور جدید در مسیر شرق به غرب، که از قرقیزستان و ترکمنستان گذر می‌کند و با عبور از دریای خزر به آذربایجان و سپس به اروپا متصل می‌شود. این کریدور، قرار است از سال ۲۰۱۰ میلادی اجرایی شود. براساس شواهد، ایران به دلیل مشکلات موجود در سیاست‌گذاری‌ها، از مسیر کریدور شرق به غرب، حذف شده است. به این ترتیب، بخش مهمی از سرمایه‌گذاری‌های کلان که در بنادرعباس و چابهار و بخش جاده‌ای و ریلی صورت گرفته است، بدون استفاده خواهد ماند. این اقدام زنگ خطری است که نشان می‌دهد، هرچند به موفقیت‌های نه چندان اندکی در زمینه‌ی صنایع دریایی دست یافته‌ایم، اما حرکت رو به جلوی ما، بسیار کندتر از آن است که برای رقابت در سطح منطقه و جهان نیازمند آن هستیم. تأخیر در اجرای قوانینی مثل قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، عدم حمایت شایسته از سرمایه‌گذاری و دیگر موانع شکوفایی شرکت‌ها و سازمان‌های مرتبط، به منزله‌ی محورهای تلقی شد برای برگزاری یک کنفرانس خبری با موضوع: "مسائل و مشکلات صنایع دریایی ایران در سالی که گذشت با محوریت مسائل کشتی‌سازی" حاضرین در کنفرانس خبری:

"مهندس سید حسین میرافضلی" رییس دبیرخانه‌ی شورای عالی صنایع دریایی، "مهندس عبدالکریم رزازان" مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بندرودریانوردی، "مهندس امیر بابایی" معاون هماهنگ‌کننده‌ی سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و رییس کمیته‌ی کشتی‌سازی و عضو هیئت مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران، "مهندس حسن‌رضا صفری" دبیر انجمن مهندسی دریایی ایران و مدیرعامل مؤسسه‌ی ایرانیان، "مهندس مسعود پل‌مه" دبیر انجمن کشتی‌رانی خلیج‌فارس و "مهندس حسین محمودیان" معاون مدیرعامل شرکت صدرا در کشتی‌سازی.



"مهندس حسن رضا صفری"، یکی از میزبانان کنفرانس خبری، مهم‌ترین چالش صنایع دریایی را در حال حاضر، "قانون توسعه و حمایت صنایع دریایی" دانست. وی با اشاره به این که حدود یک دهه از مطرح شدن چنین قانونی در کشور می‌گذرد و با تصریح آن که از آن زمان جرعه‌هایی زده شده است که نشان‌دهنده‌ی نیاز ما به قانونی برای ایجاد مشوق‌های لازم است، گفت: "قانون توسعه و حمایت صنایع دریایی، سال پیش توسط مجلس شورای اسلامی به تصویب نهایی رسید و برای اجرا به وزارت صنایع و معادن و سایر مبادی، ابلاغ شد. انتظار می‌رفت که بعد از گذشت یک سال از تصویب و ابلاغ آن، دبیرخانه‌ی شورای عالی صنایع دریایی، استقرار پیدا کند و حداقل اولین جلسه‌ی آن تشکیل شود، آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون تصویب شود و آماده‌ی اجرا باشد، اساس‌نامه‌ی صندوق نوشته شود و مبالغ اولیه و سرمایه‌ی اولیه تزریق شده باشد، تا صنایع دریایی بتوانند از آن استفاده کنند. ولی هیچ‌یک از قدم‌های اولیه‌ی این اقدام، هنوز به نتیجه نرسیده است.

دبیر انجمن مهندسی دریایی در ادامه از "مهندس میرافضلی"، که ریاست دبیرخانه‌ی شورای عالی صنایع دریایی را بر عهده دارد، خواست تا دلایل این کاستی‌ها را تشریح کند. "سید حسین میرافضلی"، با تشریح مراحل تصویب قانون توسعه و حمایت صنایع دریایی، تأکید کرد که دبیرخانه‌ی شورای عالی صنایع دریایی، نقشی در این تأخیر نداشته است. وی درباره‌ی مشکلات مرتبط با آماده‌سازی آیین‌نامه و اساسنامه، گفت: "ما در کمتر از یک ماه، آیین‌نامه و اساس‌نامه را آماده کردیم. ولی در حدود دو ماه در معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری مورد بررسی قرار گرفت که با پی‌گیری‌های زیاد، سرانجام دستورالعمل‌های لازم به امضا رسید. پس از آن، پیش‌بینی ما این بود که ظرف مدت ۲-۳ ماه، این آیین‌نامه ابلاغ شود. ولی بعد از گذشت ۸-۹ ماه، هنوز خبری از آن نیست.

اساس‌نامه نیز در مدتی طولانی در وزارت صنایع آماده شد و در حال حاضر، فقط امضای وزرا و تصویب آن در دولت باید انجام شود. "مهندس میرافضلی" در ادامه با تأکید بر این که با وجود توقف روند کارهای مربوط به آیین‌نامه و اساس‌نامه، شورای عالی صنایع دریایی، کارش را شروع کرده است، فعالیت‌های این شورا را از زمان تأسیس تشریح کرد.

"مهندس عبدالکریم رزازان" قانون توسعه و حمایت صنایع دریایی را حاصل هم‌فکری نخبگان جامعه‌ی دریایی و دل‌سوختگان این صنعت

مهندس عبدالکریم رزازان: شناورهای مسافری، اولویت بیشتری برای سازمان دارند و اعلام می‌کنیم که اگر متقاضیان بتوانند فعالیت شان را در این بخش شروع کنند، سازمان هم برای کمک به آن‌ها آمادگی دارد و می‌تواند وامی با ۱۲ درصد یارانه‌ی سود را فقط برای ساخت داخل اعطا کند.

دانست. مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادرودریانوردی، این قانون را یکی از نتایج مطلوب همایش صنایع دریایی عنوان کرد که به گفته‌ی وی، پیامی برای مسؤولین کشور داشته است مبنی بر این که، این صنعت مادر، می‌تواند از نظر اقتصادی وجهه مناسبی برای ما ایجاد کند و ارتقاء حاکمیت سرزمین‌مان را به دنبال داشته باشد. وی با اشاره به این که هم‌اکنون توجه کافی به این قانون نمی‌شود، افزود: "می‌توانیم بگوییم مسؤولین کشور نتوانستند آن‌طور که باید، وظیفه‌شان را در این رابطه انجام دهند. جایگاه این صنعت مشخص است و نباید بعد از ۱۰ سال که مشکلات و موانع آن را گفته‌ایم، آن‌ها را دوباره مطرح کنیم. صحبت‌هایی که در رابطه با این صنعت شده، کافی است و از فراکسیون دریایی مجلس انتظار می‌رود که جایگاه این صنعت را از نظر اقتصادی مشخص کند."

"مهندس مسعود پل‌مه" تأخیر در اجرایی شدن قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی را نمونه‌ای از بی‌توجهی به دریا و مغفول ماندن آن دانست. وی با اشاره به موهبت‌های خدادادی سرزمین‌مان و مزیت‌هایی که مبتنی بر نیاز کشورهای هم‌جوار و حوزه‌ی CIS و بازارهای چند صد میلیونی و بازسازی بنیادی دو کشور نابود شده‌ی همسایه‌ی ماست، افزود: "دریا، نیروی محرکه‌ی اقتصاد داخلی ماست. بیش از ۹۰ درصد از تجارت و اقتصاد جهانی متکی بر دریاست و ایران هم از این قاعده مستثنی نیست. ما می‌توانیم با استفاده از دریا، موجب اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی کشورمان بشویم. ولی متأسفانه چون فرصت‌سوزی در کشور ما، در بخش دولتی و خصوصی، نهادینه شده است روز به

روز آن‌ها را بیشتر از دست می‌دهیم."

• رونق صنعت دریایی، مقطعی است

"مهندس صفری" با بیان این که وجوه اداره شده در یک سال اخیر، با عدم استقبال از طرف بانک‌های عامل مواجه شده است، این بی‌توجهی را عامل مشکلات بسیار زیادی در صنعت دریایی دانست و از آن جمله، به عدم پرداخت به موقع مبالغ این طرح از طرف بانک‌های عامل اشاره کرد که باعث به تعطیلی کشاندن کارخانجات کشتی‌سازی و اخراج کارگران و کارکنان آن‌ها شده است. وی افزود: "این طرح به صورت اولیه، موفق ارزیابی می‌شد و به عنوان یک طرح کمکی، با درایت بسیار ویژه‌ای از طرف سازمان بنادرودریانوردی برای کمک به توسعه صنعت دریایی و دریانوردی کشور عنوان شد. خوش‌بختانه در حال حاضر، با پی‌گیری‌های انجمن مهندسی دریایی ایران و انجمن‌های دیگر و با هدایت مدیران‌هی سازمان بنادرودریانوردی، به تدریج این طرح در چارچوب اصلی خودش قرار می‌گیرد. وی در ادامه از "مهندس رزازان" خواست که ضمن تشریح فعالیت‌های سازمان بنادرودریانوردی، برای برون‌رفت از این مشکل، برنامه‌های آینده‌ی این طرح را به ویژه در بُعد شناورهای مسافری، بیان کند."

"عبدالکریم رزازان"، مشکلات موجود بر سر راه مشارکت بانک‌ها را ناشی از جوان بودن صنعت کشتی‌سازی در ایران دانست و گفت: "با وجود سختی‌ها، منابع وجوه اداره شده‌ی سازمان بنادر در ۳۰ سال گذشته، تنها منبعی بود که توانست حرکت پویایی را در ساخت شناور در داخل کشور به وجود آورد. این کار با مشارکت یکی از بانک‌های عامل انجام شد. البته به هر حال، مؤسسات مالی با مسائل جامعه‌ی دریایی و وام‌هایی که باید به متقاضیان داده بشود، ناآشنا بودند. اما در بخش دوم اعطای وجوه اداره شده، با وجود حمایت مؤسسات رده‌بندی ایران و آسیا، انجمن مهندسی دریایی ایران و جامعه‌ی دریایی و اتحادیه‌ی مالکان کشتی و شناورسازها، مشکلات قبلی دیگر نباید وجود داشته باشد."

وی علاقه‌مندی سازمان بنادرودریانوردی به تزریق منابع خودی در صنعت شناورسازی را به عنوان "یک اقتصاد پویا" اعلام کرد و راهکارهایی را که سازمان تاکنون برای رفع این مشکلات در پیش گرفته است، توضیح داد: "ما تاکنون به بیش از ۸۵ فرزند شناور با ارزش بیش از ۱۵۰ میلیارد تومان اعطای وام کرده‌ایم که در حدود ۳۴ فرزند از آن‌ها ساخته و به بهره‌برداری رسیده است و بقیه‌ی آن‌ها هم تا یک سال آینده، در صورت رفع مشکلات سیستم بانکی، به بهره‌برداری خواهند

رسید. با توجه به اقدام جدید بانک ملت، مبنی بر رفع مشکلات و موانع متقاضیان، امیدواریم که این سیستم بتواند با منابعی که سازمان بنادر تزریق کرده است، توسعه‌ی خوبی را در پیش رو داشته باشد. البته از سوی دیگر، مشکلاتی برای متقاضیان به وجود آمده بود. مثلاً حدود ۳۴ فروند، به دلیل اقساط معوقه، منع خدمات شده بودند. ولی با تلاش‌های صنایع دفاع و بخش‌های مختلف، منع خدمات، از میان برداشته شد و سازمان برای توجیهی اقتصادی مشارکت مدنی، که همان بحث دوران ساخت است، یارانه‌ی تکمیلی خودش را تزریق کرد. به این ترتیب، سازمان قبول کرد که ۱۵ درصد از یارانه‌ی سود بانکی را که در ابتدا بیش از ۷۶ درصد بود، به متقاضیان بدهد و توجیهی اقتصادی را برای بانک‌ها به وجود بیاورد؛ چون یکی از دلایل مشکلات بانکی این است که با مبالغ کنونی شناورها، آن‌ها توجیه اقتصادی ندارند و بازگشت سرمایه‌شان مشکل است. به علاوه، قرار بر این شد که بانک در مورد اجاره به شرط تملیک، سود را به ۱۲ درصد برساند؛ سازمان هم قبول کرد که این مقدار سود را پرداخت کند."

مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، در ادامه، فعالیت‌های این سازمان را در دو بخش شناورهای مسافری و تجاری تشریح کرد و گفت: "در بخش مسافری، تاکنون مصوبه‌ای مربوط به ۲۵ فروند با ارزش ۲۸ میلیارد تومان را به بانک صادرات و بانک صندوق تعاون ارائه داده‌ایم که می‌تواند در حدود ۱۰۷۵ صندلی نو در حمل‌ونقل مسافری در اختیار قرار دهد که تاکنون ۴ فروند آن تحویل شده است. شناورهای مسافری، اولویت بیشتری برای سازمان دارند و اعلام می‌کنیم که اگر متقاضیان بتوانند فعالیت‌شان را در این بخش شروع کنند، سازمان هم برای کمک به آن‌ها آمادگی دارد و می‌تواند وامی با ۱۲ درصد یارانه‌ی سود را فقط برای ساخت داخل اعطا کند. در بخش تجاری، هم تاکنون ساخت ۱۳۰ فروند را از منابع داخلی خودمان، یعنی به غیر از وجوه اداره شده، به صنعت داخلی داده‌ایم که یا صددرصد توسط خودشان و یا با مشارکت صنایع خارجی ساخته شده است. ارزش این شناورها هم بیش از ۲۸۰ میلیارد تومان است."

از سوی دیگر، "مهندس بابایی"، که ریاست کمیته‌ی کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران را بر عهده دارد، با بیان این که مشکلات عدیده‌ای برای توسعه‌ی صنعت دریایی در سطح کشور وجود دارد، تأکید کرد که این مسائل فقط با تصویب بخش وجوه اداره شده و یا تخصیص صندوق ذخیره‌ی ارزی قابل حل شدن نیست و

مهندس حسن‌رضا صفری:

آمادگی صنعت کشتی‌سازی از چند جنبه مطرح است. آمادگی یک کارخانه‌ی کشتی‌سازی به مدیریت، زیرساخت، توان، نیروی انسانی، ظرفیت و مسائل داخلی دیگر برمی‌گردد. ولی مشکلاتی که عملاً گریبان‌گیر صنعت کشتی‌سازی ماست، مسائل بیرونی است. در واقع آمادگی صنعت کشتی‌سازی ما برای ساخت، بسته به حل مشکلات بیرونی توسط دولت و فراهم کردن سوبسیدها و زیرساخت‌های لازم است.

صنعت کشتی‌سازی باید به عنوان یک زنجیره، در سیاست‌های کلی کشور دیده شود. وی افزود: "مشکل اساسی ما در سیاست‌گذاری مملکت است. درست است که با اجرای این طرح‌ها صنعت تا حدودی فعال می‌شود، ولی این رونق مقطعی و برای یک فرصت بسیار کوتاه است و نه یک سیاست‌گذاری طولانی‌مدت برای توسعه‌ی شهرهای بندری. باید توجه کنیم که این صنعت، فقط صنعت کشتی‌سازی در داخل بنادر نیست و باید به صنعت پشتیبان آن در شهرهای دیگر هم توجه کرد. برای مثال، صنعت کشتی‌سازی، به ازای هر واحد پولی که سرمایه‌گذاری می‌شود، ۵ برابر صنعت خودروسازی، اشتغال مستقیم ایجاد می‌کند و ۴ تا ۵ برابر آن، صنعت پشتیبانش را فعال می‌کند. اما عملاً در کشور ما به صنعت خودروسازی بهای بیشتری داده می‌شود؛ چون مردم با آن سروکار بیشتری دارند."

وی با بیان این که سازمان بنادر در حد توانایی‌اش از انتقال تکنولوژی و ساخت شناور در داخل کشور حمایت می‌کند، افزود: "با این حال، متأسفانه بخش‌هایی یا تأمین منابع مالی کشتی‌سازی، ورود بیمه، بحث قوانین یا مناطق ویژه و ایجاد تسهیلات برای صنعت کشتی‌سازی، که در تمام کشورهای دنیا نهادینه شده است، در ایران دیده نمی‌شود. همان‌طور که سال‌ها گفته شده، در بیشتر کشورهای دنیا، مراکز بندری از پایتخت‌ها بزرگ‌ترند؛ مثل شانگهای و بعضی بنادر دیگر چین که از پکن تسهیلات بیشتری دریافت می‌دارند و یا

بنادر آمریکا، اروپا و حتی کشورهای مثل ترکیه. با این حال، متأسفانه شاهدیم که در کشور ما، شهرهای بندری مثل بندرعباس و بوشهر جزو فقیرترین شهرهای کشور از نظر تسهیلات هستند و به همین دلیل، جذب نیروی کار هم در آن‌ها بسیار مشکل‌تر و پرهزینه‌تر است."

بابایی، در ادامه راه‌حل‌هایی را که کمیته‌ی کشتی‌سازی برای این مسأله در نظر دارد، تشریح کرد: "یکی از راه‌حل‌ها این است که تخصیص منابع به صورت کاملاً واضح و برنامه‌ریزی شده و برای یک دوره با مدت مشخص اعلام شود. این منابع می‌تواند از صندوق ذخیره‌ی ارزی، محل وجوه اداره شده‌ی سازمان‌های مختلف، طرح‌های زودبازده و بودجه استان‌های ساحلی در جنوب و شمال باشد. دوم، موضوع صنعت بیمه است. شرکت‌های بیمه‌ای، کشتی‌ها را فقط در حال شناور بودن و کار کردن بیمه می‌کند. در حالی که شناور باید در زمان ساخت و حتی اقساط به صورت انکایی، بیمه شود. از آنجایی که صنعت بیمه، هیچ‌گاه به این بخش وارد نشده و تخصص آن را هم ندارد، باید یک بخش در داخل آن برای انجام این کار به وجود بیاید."

سومین راه‌حل، ایجاد مراکز خاص صنایع دریایی با تسهیلات ویژه در جنوب است. چنین مراکزی در تمام کشورهای دنیا وجود دارد. البته در ایران هم منطقه‌ی ویژه صنعت کشتی‌سازی خلیج‌فارس را داریم که به جای کمک کردن به سازنده، برای مخارج خودش ۱/۵ درصد عوارض دریافت می‌کند. به این ترتیب، بدیهی است که متقاضی نمی‌خواهد به این بخش وارد شود. راه‌حل چهارم، مربوط به مسائل گمرکی و مالیاتی است. قوانین گمرکی و مالیاتی در حال حاضر، روشن و واضح نیست و باید کاملاً تعریف شود.

پنجم این که، بانک‌ها و دولت باید تضمین‌های لازم را به سرمایه‌گذاران خارجی بدهند تا آن‌ها از بازگشت سرمایه‌شان اطمینان داشته باشند. در حال حاضر، تعداد سرمایه‌گذاران خارجی که می‌خواهند به صنعت کشتی‌سازی وارد بشوند، بسیار زیاد است. ولی آن‌ها تضمین لازم را ندارند و برای سرمایه‌گذاری به کشور ما نمی‌آیند. راه‌حل ششم، توجه به شهرهای جنوبی کشور و توسعه‌ی آن‌هاست. سرمایه‌گذاری‌های دولت باید با هدف توسعه‌ی شهرها و در قالب کمک به کشتی‌سازی‌ها صورت گیرد و نه فقط برای انجام کارهای صنعتی. یعنی مثلاً دولت بگوید که می‌خواهم بندر بوشهر را آباد کنم؛ بنابراین در این جا سرمایه‌گذاری می‌کنم و به بخش خصوصی می‌دهم تا تأسیسات کشتی‌سازی ایجاد کند. البته این کار هم باید با وام



مربوط به زمانی دانست که پیش‌بینی یک برنامه‌ی توسعه‌ای در این شرکت به عمل نیامده بود. وی ابراز امیدواری کرد که این شرکت با ترکیب جدید مدیریت از طرف قرارگاه، در توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی نقش داشته باشد و اعلام کرد که شرکت صدرا در حال حاضر، پروژه‌های متعددی را در دست دارد که البته به دلایلی با رکود روبه‌رو شده‌اند.

در ادامه "حسن‌رضا صفری" به نقش مهم حمایت‌های دولت و یارانه‌ها در توسعه‌ی کشتی‌سازی اشاره کرد و با تأکید بر این که بدون این حمایت‌ها نباید امید چندانی به جواب‌گو بودن این صنعت داشته باشیم، گفت: "آمادگی صنعت کشتی‌سازی از چند جنبه مطرح است. آمادگی یک کارخانه‌ی کشتی‌سازی به مدیریت، زیرساخت، توان، نیروی انسانی، ظرفیت و مسائل داخلی دیگر کارخانه برمی‌گردد. ولی مشکلاتی که عملاً گریبان‌گیر صنعت کشتی‌سازی ماست، مسائل بیرونی است. در واقع آمادگی صنعت کشتی‌سازی ما برای ساخت، بسته به حل مشکلات بیرونی توسط دولت و فراهم کردن سوبسیدها و زیرساخت‌های لازم است."

وی به بعضی موفقیت‌های ایران در کشتی‌سازی، مانند کشتی ایران - اراک و به آبان‌دازی کشتی ایران - شهرکرد، سکوی البرز، یدک‌کش‌ها و پروژه‌های نظامی اشاره کرد و ضمن تشکر از شرکت‌های کشتی‌رانی برای اعتماد به بخش خصوصی، گفت: "انتظار ما این است که دولت، متقاضیان و شرکت‌های کشتی‌رانی را حمایت کند، تا متقاضی ساخت داخل شوند. متأسفانه علی‌رغم این که بسیاری از کارها و فعالیت‌ها به صورت قانونی به بخش خصوصی واگذار شده، باز هم دولت و دولت‌مردها، دخالت‌هایی را انجام می‌دهند که ممکن است به انحصار بیانجامد و عرصه‌ی رقابت و حتی فعالیت را برای بخش خصوصی تنگ کند. رده‌بندی، اختیارات لازم را ندارد." ■

مهندس مسعود پل‌مه:

دریا، نیروی محرکه‌ی اقتصاد داخلی ماست. بیش از ۹۰ درصد از تجارت و اقتصاد جهانی متکی بر دریاست و ایران هم از این قاعده مستثنی نیست. ما می‌توانیم با استفاده از دریا، موجب اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی کشورمان بشویم. ولی متأسفانه چون فرصت‌سوزی در کشور ما، در بخش دولتی و خصوصی، نهادینه شده است، روز به روز آن‌ها را بیشتر از دست می‌دهیم.

• آیا کشتی‌سازی سودآور است؟

شرکت صدرا دو سال گذشته به بخش خصوصی واگذار شد و انتظار جامعه‌ی دریایی، با توجه به نوع واگذاری و توانمندی‌ها و ظرفیت‌هایی که در وزارت دفاع وجود داشت، این بود که سپاه پاسداران، کمبودها و کاستی‌های دولت در حمایت از صنعت دریایی و کشتی‌سازی را جبران کند و این شرکت عظیم را به شکوفایی برساند. این صحبت سردار قاسمی که گفته‌اند صنعت کشتی‌سازی سودآور نیست، قابل تأمل و بررسی است و این در صورتی که دولت از شرکت‌های کشتی‌سازی حمایت نکند، درست است. ولی این حرف، جامعه‌ی دریایی را تا حدودی شوکه کرد. "مهندس صفری" در ادامه از معاون مدیرعامل شرکت صدرا خواست که در این رابطه توضیحاتی را ارائه دهد.

"مهندس محمودیان"، که به عنوان یکی دیگر از مدعوین در جلسه حضور داشت، مضمون گفته‌ی سردار قاسمی، رییس هیأت مدیره شرکت صدرا، را

و کمک دولت و قرار دادن تسهیلات لازم در اختیار بخش خصوصی، انجام شود."

"مهندس پل‌مه" هم در ادامه با تأکید بر این که بخش خصوصی واقعاً زیاده‌خواه نیست، در مقایسه‌ی اقتصاد کشور ما با اقتصاد کشورهای نه‌چندان توسعه یافته، گفت: "این کشورها به دلیل این که دریا، نیروی محرکه‌ی اقتصادی است، مالیات را به ناچیزترین رقم ممکن از کشتی‌دار دریافت می‌کنند، در حالی که در ایران، این رقم بالاترین حد ممکن است. وقتی نرخ مالیات افزایش پیدا کند، امکان سفارش ساخت هم پایین می‌آید. بنابراین، بنده دیگر پرچم ملی خودم را روی کشتی نصب نمی‌کنم و کشتی خارجی را با پرچم خارجی می‌آورم تا نه تنها مالیات و حقوق و عوارض گمرکی را پرداخت نکنم، بلکه از تخفیفات بسیار عالی سازمان بنادر هم استفاده کنم. با وجود این که کشتی با پهلوگیری در اسکله، موجب رونق بندر، گمرک، سازمان پایانه، جاده، ریل و بازار می‌شود، چرا باید حقوق و عوارض خارج از تصویری را از آن‌ها بگیریم؟"

دبیر انجمن کشتیرانی خلیج‌فارس، در ادامه بسیاری از مسائل موجود در بخش وجوه اداره شده و زیان‌های به وجود آمده را ناشی از "سعی و خطاهای بسیار در حوزه‌ی تصدی‌گری دولتی" دانست و با تأکید بر این که این زیان‌ها می‌تواند قابل پیش‌بینی باشد، گفت: "عدم حمایت همه‌جانبه از صنعت ساخت دریایی، موجب افزایش نرخ تمام شده‌ی ما می‌شود. به همین دلیل در حال حاضر، نرخ ساخت در ایران، حداقل دو برابر نرخ جهانی است. مقایسه‌ی نرخ تمام شده، قطعاً موجب از بین رفتن انگیزه‌ی بخش خصوصی برای سفارش ساخت می‌شود. همه‌ی این عوامل به راحتی قابل پیش‌بینی و پیش‌گیری است و عدم شناخت بسیط عوامل مؤثر در کشتی‌داری و تجارت دریایی، عدم پیش‌بینی موانع اجرایی در طرح و همچنین عدم توجه به شناسایی راه‌حل‌های همه‌جانبه‌ی چالش‌های موجود در زمان خودش، ریسک سرمایه‌گذاری را در این بخش افزایش می‌دهد. این ریسک هم بیشتر در قالب سفارش ساخت در کشور است و اگر شخصی بخواهد شنواری را از خارج بیآورد، می‌تواند در زمان بسیار کوتاه‌تر و با هزینه‌ی بسیار کمتر این کار را انجام دهد. به این ترتیب، ما ارز را از کشورمان خارج می‌کنیم و سبب چالش می‌شویم. به همین دلیل انتظار داریم، بخش دریا همیشه مصون از تصمیم‌گیری‌های خاص اداری باشد و به صورت ملی و همه‌جانبه به آن نگریده شود؛ چون زبانی که در دریا به وجود آید، یک زیان ملی است."

افق روشن مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی

خیزش سومین موج ورزش‌های دریایی



اساره

امسال سومین سالی است که مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی در بندر چابهار برگزار می‌شود و تیم‌هایی از ارگان‌های مختلف دریایی کشور در این تورنمنت ورزشی با هم به رقابت خواهند پرداخت. این دوره از مسابقات که همانند دوره‌های پیش، با میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی صورت می‌گیرد، نسبت به دوره‌های اول و دوم گسترش بیشتری یافته و دارای ویژگی‌های جدیدی شده است. به گفته‌ی "غلامعلی ولی‌خانلو"، قائم مقام رییس ستاد برگزاری مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی ارگان‌های دریایی، این مسابقات در دو دوره‌ی قبلی با استقبال فراوانی مواجه بوده است.

بگیریم". "ولی‌خانلو" در ادامه گفت: "ارگان‌های دریایی در دوره‌ی اول، استقبال خوبی از مسابقات به عمل آوردند و در دوره‌ی دوم، با حرکت به سوی استانداردسازی مسابقات و برگزاری بهتر آن، تعداد شرکت‌کننده‌ها نیز افزایش یافت". وی با بیان این‌که امسال، نمایندگان ۱۸ ارگان دریایی در بازی‌ها حضور خواهند یافت، تفاوت‌های این دوره با دوره‌های پیشین را چنین برشمرد: "امسال برای اولین بار مسابقات بانوان را هم

چابهار را برای برگزاری این مسابقات انتخاب کرده، ابراز امیدواری کرد که بتوان چابهار را به "پایتخت ورزش‌های آبی" مبدل کرد. وی به بعضی از مشکلات، مانند مسایل تردد هوایی برای رفت و آمد به محل مسابقات و کمبود امکانات این بندر در مقایسه با جزیره‌ی کیش و بندر شمالی، نیز اشاره کرد و افزود: "با این همه، آب و هوای خوب، ساحل زیبا، جذابیت‌های فرهنگی منطقه و تبلیغ حول محور توسعه‌ی ترازیت شرق کشور باعث شد که بندر چابهار را برای انجام مسابقات در نظر

قائم مقام رییس ستاد برگزاری مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی، در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا هدف اصلی از این مسابقات را ایجاد تعامل بین ارگان‌های دریایی کشور دانست و گفت: "در سازمان بنادر و دریانوردی، که مرجع دریایی کشور است، جای فعالیت‌های فوق برنامه و از جمله امور ورزشی را در بین ارگان‌های دریایی بسیار خالی دیدیم. مسابقات ورزشی می‌تواند سبب تعامل، نزدیکی و ارتقاء روحیه‌ی تعاون و همکاری شود". "ولی‌خانلو" با بیان این‌که سازمان بنادر و دریانوردی،

از ۴ کشور حوزه‌ی دریای خزر آذربایجان، روسیه، ترکمنستان و قزاقستان، هم دعوت شده است که در این مسابقات شرکت می‌کنند. این کشورها پاسخ مثبت داده‌اند و حضورشان قطعی است.

در نظر گرفته است. "ولی خانلو" در این خصوص گفت: "در روز پانزدهم آبان ماه سال جاری، تیم‌ها به نوشهر وارد می‌شوند و پس از انجام مسابقات در روزهای شانزدهم و هفدهم آبان، این شهر را در روز هجدهم ترک می‌کنند. مسابقات آقایان هم مانند سال‌های پیش در چابهار برپا می‌شود. روز بیست و سوم آبان، زمان ورود تیم‌ها به چابهار است و در روز بیست و نهم، مراسم اختتامیه‌ی مسابقات در این بندر برگزار می‌شود و از خانم‌هایی که طی مسابقات رتبه آورده‌اند نیز، برای شرکت در آن مراسم دعوت خواهد شد."

قائم مقام ستاد برگزاری مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی، همچنین درباره‌ی انعکاس رسانه‌ای مسابقات گفت: "امیدواریم که بتوانیم برنامه‌ی مسابقات را به صورت مستقیم از شبکه‌های تلویزیونی پخش کنیم. برای بعضی از مسؤولین هم مصاحبه‌های مطبوعاتی، تلویزیونی و رادیویی در نظر گرفته‌ایم."

وی در پایان گفت‌وگو با خبرنگار "بندردریا"، روند انجام کار و همکاری دست‌اندرکاران تربیت بدنی کشور، مدیران سازمان و شرکت‌های دریایی را به منزله‌ی عامل مشوقی برای برگزاری بهتر دوره‌های بعدی دانست و با اشاره به استقبال مسؤولین آیمو، ابراز امیدواری کرد که این مسابقات در آینده جایگاه ویژه‌ای را در کشورهای مرتبط با بندرودریا و نیز فدراسیون‌های ورزشی جهانی احراز کند. ■

کرده‌اند و تا جایی که برایشان امکان‌پذیر بود، از کمک و همکاری دریغ نکرده‌اند." وی به علاوه بر لزوم مشارکت مردم چابهار در برگزاری هر چه بهتر مسابقات تأکید کرد و گفت: "سعی می‌کنیم در برنامه‌های جنبی، از مردم برای حضور و شرکت در برنامه‌ها استفاده کنیم. چون مشارکت مردم نیز علاوه بر همکاری مسؤولین، از اهمیت بالایی برخوردار است."

"ولی خانلو" در ادامه از واگذاری قسمتی از کارها به بخش خصوصی در این دوره خبر داد و ابراز امیدواری کرد که در دوره‌های آینده، واگذاری‌های بیشتری صورت بگیرد. به گفته‌ی وی، امسال یک شرکت خصوصی به عنوان مشاور، انجام بخشی از کارها را بر عهده گرفته است و سازمان بندرودریاوردی همچنان به عنوان ناظر مسابقات به کار خود ادامه می‌دهد. وی با اشاره به این‌که بعضی از ارگان‌ها مایلند که برگزارکننده‌ی مسابقات باشند، گفت: "سازمان بندرودریاوردی قصد دارد تا وقتی که این مسابقات جوان است، نظارت را خود بر عهده داشته باشد. ولی زمانی که روند کنونی، یک فدراسیون و ساز و کار مشخصی را به دست بیاورد، در برگزاری مسابقات از بخش‌های دیگر استفاده خواهد شد."

وی همچنین به استقبال خوب ارگان‌ها برای تأمین هزینه‌های مربوط به برگزاری مسابقات و بر عهده گرفتن نقش حمایتی اشاره کرد و بیان داشت؛ قرار بر این است تا برای صرفه‌جویی بیشتر، ارگان‌هایی که در مسابقات شرکت‌کننده دارند در تأمین هزینه‌ها نیز مشارکت کنند و سهمی از هزینه‌ها را بر عهده بگیرند.

مسابقات؛ کی و کجا؟

مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی ارگان‌های دریایی، امسال در آبان ماه برگزار می‌شود. سازمان بندرودریاوردی، بندر نوشهر را، به دلیل آن‌که امکانات رفاهی بیشتری دارد، برای مسابقات بانوان

ترتیب داده‌ایم که در دو رشته‌ی قایق‌رانی و شنا برگزار می‌شود. لازم به ذکر است که آقایان علاوه بر شرکت در این دو رشته، در رشته‌های فوتبال ساحلی و والیبال ساحلی نیز حضور دارند. به علاوه در این دوره، از ۴ کشور حوزه‌ی دریای خزر آذربایجان، روسیه، ترکمنستان و قزاقستان، هم دعوت شده است که در این مسابقات شرکت می‌کنند. این کشورها پاسخ مثبت داده‌اند و قطعی است. تفاوت دیگر مسابقات دوره‌ی سوم با دوره‌های قبل، برنامه‌های جنبی گسترده‌تر امسال است. در این دوره، نمایشگاه صنایع و تجهیزات دریایی و برنامه‌های مفرح، مانند جت اسکی، قایق‌رانی بادبانی، طناب‌کشی، بارج‌کشی و غواصی، نیز در حاشیه‌ی مسابقات برگزار می‌شود."

همکاری مسؤولین و مشارکت مردم

فدراسیون‌های ورزشی برای برگزاری این مسابقات، با سازمان بندرودریاوردی هم همکاری‌هایی دارند. قائم مقام ستاد برگزاری مسابقات ورزش‌های آبی و ساحلی، ضمن بیان این مطلب که در دوره‌های قبل نیز بیشتر داوران از سوی فدراسیون‌های مربوطه به مسابقات آمده بودند، درباره‌ی همکاری‌های بیشتر فدراسیون‌ها با سازمان بندرودریاوردی در این دوره، گفت: "این بار از سرپرست‌ها و رؤسای فدراسیون‌ها هم برای شرکت در مسابقات دعوت کرده‌ایم. به علاوه، آن‌ها بر نحوه‌ی برگزاری مسابقات و امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری بازی‌ها هم نظارت کردند تا مطابق با استانداردهای موجود باشد."

وی همچنین از اعلام آمادگی فدراسیون‌ها برای همکاری با سازمان بندرودریاوردی در زمینه‌ی تبدیل بندر چابهار به "پایتخت ورزش‌های آبی و ساحلی" خبر داد و به حمایت مقامات محلی منطقه‌ای در تحقق این مهم اشاره کرد و افزود: "مقامات محلی هم، استقبال و همکاری‌های خیلی خوبی داشته و اهمیت موضوع را به خوبی درک



سکان خدمات فراساحل در دست کیست؟

سهام ۹۵ درصدی خارجیان از بازار خدمات فراساحل ایران



در کشور به شرکت‌های ایرانی تعلق دارد، گفت: "بخش عظیمی از این بازار در اختیار شرکت‌های خارجی فعال در منطقه خلیج فارس قرار می‌گیرد و این در حالی است که تا پیش از انقلاب، کل این بازار در اختیار شرکت‌های داخلی قرار داشت."

وی به کسب رکورد تخلیه و بارگیری ۲ میلیون TEU کانتینر در بندر شهید رجایی طی ماه گذشته توسط تایدواتر اشاره کرد و افزود: "این موفقیت، موجب افزایش ۵ پله‌ای رتبه بندر شهید رجایی و رسیدن آن، به جایگاه شصتمین بندر کانتینری جهان شد."

عضو هیأت مدیره‌ی شرکت تایدواتر، همچنین به توسعه فعالیت‌های این شرکت در بنادر ایران

یک رقابت سخت با شرکت‌های داخلی و خارجی، موفق شد متولی راهبری کشتی‌ها در تمام بنادر کشور، به مدت ۱۰ سال شود که برای این منظور، در سال جاری، سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیارد ریالی را برای بازسازی و ساخت یدک‌کش‌های جدید در برنامه دارد."

وی خواستار همکاری همه‌ی صنایع دریایی داخلی برای حضور در این پروژه شد و افزود: "تایدواتر طی سه سال آینده، بیش از ۱۰۰۰ میلیارد ریال در توسعه‌ی ناوگان دریایی خود برای خدمات‌رسانی در منطقه خلیج فارس سرمایه‌گذاری خواهد کرد." "ملاحزاده"، با اظهار تأسف از این که تنها ۲ تا ۵ درصد از بازار ۳ میلیارد دلاری خدمات فراساحل

در دومین کنفرانس خبری یازدهمین همایش صنایع دریایی، مطرح شد: شرکت تایدواتر خاورمیانه، به منظور بازسازی و توسعه‌ی ناوگان دریایی خود در خلیج فارس، طی سه سال آینده، ۱۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری می‌کند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل تایدواتر، در دومین کنفرانس خبری یازدهمین همایش صنایع دریایی که در محل شرکت تایدواتر برگزار شد، "عبدالحمید ملاحزاده"، عضو هیئت مدیره و سرپرست این شرکت که به صورت ویدئو کنفرانس، از بندر شهید رجایی در این جلسه شرکت داشت، با اشاره به توسعه‌ی فعالیت‌های تایدواتر در بخش فراساحل و خدمات دریایی تصریح کرد: "تایدواتر در



عبدالحمید ملاحزاده:
تایدواتر طی سه سال آینده، بیش از
۱۰۰۰ میلیارد ریال در توسعه‌ی ناوگان
دریایی خود برای خدمات‌رسانی در
منطقه خلیج فارس، سرمایه‌گذاری
خواهد کرد.



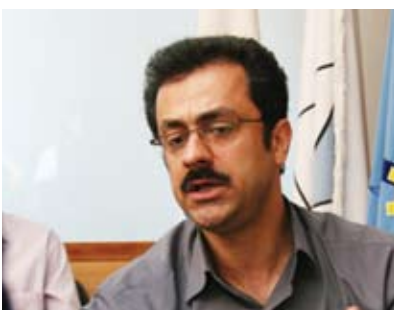
فتح... محمدی:
یکی از معضلات مهم صنایع دریایی
ایران، به نظام آموزشی کشور
باز می‌گردد که در حیطه‌ی آن،
نمی‌توانند دانش‌آموختگان کار بلد
تربیت کنند.



رضا عبدالمجیدی:
شرکت‌های صنعتی در ایران، قادرند
اکثر نیازمندی‌های کشتی‌سازان
داخلی را تأمین کنند.



امیر سماوتیان:
۲۰ درصد ظرفیت واحدهای نظامی
کشور در بخش شناورسازی، به
ساخت شناورهای تجاری اختصاص
دارد.



مجید شاملو:
ایران، هم‌اکنون قادر است تمام
مراحل لوله‌گذاری زیر آب را با
توان داخلی انجام دهد.

اشاره کرد و افزود: "برای تکمیل، تجهیز و افزایش سرعت خدمات‌دهی در بندر شهید رجایی، این شرکت آمادگی خود را برای خرید تجهیزات بندری از جمله کشتندها از شرکت‌های داخلی اعلام می‌کند."

وی از آمادگی کامل ترمینال شماره‌ی ۲ بندر شهید رجایی برای پذیرش کشتی‌های بسیار بزرگ سوپر پاناماکس، به طول ۳۰۰ متر و به ظرفیت ۱۰ تا ۱۴ هزار TEU کانتینر اشاره کرد و افزود: "با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مالک بندر شهید رجایی، این آمادگی به صورت کامل برای خدمات‌دهی به شرکت‌های بزرگ خارجی به وجود آمده است."

"ملاحزاده"، از نرخ‌های رقابتی برای خدمات‌دهی در بندر شهید رجایی به نسبت بندر بزرگ منطقه توسط تایدواتر خبر داد و در ادامه گفت: "۸۰ درصد از درآمدهای این شرکت، به عملیات بندری وابسته می‌باشد که بخش اعظم آن مربوط به تخلیه و بارگیری کانتینر است."

وی، درآمد سال گذشته تایدواتر را ۲۲۰ میلیارد تومان عنوان کرد و با اشاره به بحران اقتصادی جهان و تأثیر آن در فعالیت‌های بندری در کشور و افزایش هزینه‌ها، ادامه داد: "پیش‌بینی می‌شود درآمدهای تایدواتر در سال جاری اندکی کاهش یابد."

"حسن‌رضا صفری"، مدیرعامل مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان و عضو هیئت مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران نیز در این جلسه، از تهیه قطعنامه‌ی یازدهمین همایش صنایع دریایی کشور تا پایان مهرماه با محورهای، تأکید بر راه‌اندازی صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی، اجرایی شدن قانون حمایت از صنایع دریایی، توجه ویژه به شرکت‌های تأمین قطعه و مهندسی خرید در ایران توسط دولت، پذیرش نظام رتبه‌بندی تهیه شده در مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان توسط دولت، لزوم تدوین سند توسعه‌ی ملی صنایع دریایی و تزریق ۲۰۰ میلیون دلار نقدینگی توسط وزارت صنایع به حوزه دریایی کشور، خبر داد.

"فتح... محمدی"، مدیرعامل ایزوایکو نیز در دومین کنفرانس خبری یازدهمین همایش صنایع دریایی کشور که در تایدواتر برگزار شد، به مزیت‌های ایران در صنایع مختلف دریایی از جمله آف شور و فراساحل، تعمیرات کشتی، ساخت شناورهای کوچک و صنایع جانبی کشتی‌سازی اشاره کرد و گفت: "یکی از معضلات مهم صنایع دریایی ایران، هم‌اکنون به نظام آموزشی دانشگاه‌های کشور باز می‌گردد که در حیطه‌ی آن، نمی‌توانند دانش‌آموختگان کار بلد در کشور تربیت کنند."

وی از امضای موافقت‌نامه با یک شرکت اسپانیایی برای انجام مراحل طراحی کشتی در کشور با همکاری ایزوایکو خبر داد و افزود: "ایزوایکو، هم‌اکنون توان تعمیر کشتی‌هایی با ظرفیت ۸۰ هزار تن را داراست و در آینده‌های نزدیک، این توان به بیش از ۳۰۰ هزار تن خواهد رسید". وی تصریح کرد: "من اعتقادی ندارم که شرکت‌های کشتیرانی به صورت دستوری، وادار به قبول سفارش از طرف شرکت‌های کشتی‌سازی در داخل شوند".

وی ادامه داد: "هم‌اکنون، تنها از ۵۰ درصد ظرفیت تعمیراتی شرکت ایزوایکو استفاده می‌شود". رضا عبدالمجیدی، معاون فنی شرکت صدرا و مدیر پروژه‌ی ساخت کشتی‌های افراماکس ونزولا نیز، در این جلسه از آمادگی صنایع دریایی ایران برای یک جهش بزرگ در آینده‌های نزدیک خبر داد و افزود: "شرکت‌های صنعتی در ایران، قادرند اکثر نیازمندی‌های کشتی‌سازان داخلی را تأمین کنند، اما به دلیل نداشتن گواهی‌نامه‌های دریایی، تجهیزات داخل نمی‌تواند در صنایع کشتی‌سازی کشور مورد استفاده قرار گیرد و در نتیجه، بیش از ۸۰ درصد این قطعات، از خارج خریداری

می‌شود".

وی، فقدان اتحادیه‌ی کشتی‌سازان و فعال نبودن شورای عالی صنایع دریایی را مهم‌ترین نقاط ضعف موجود در صنایع دریایی کشور اعلام کرد. در ادامه‌ی این جلسه، "امیر سماواتیان"، معاون تجارت و بین‌الملل گروه ساخت شناور سازمان صنایع دریایی، به اشتغال‌زایی برای بیش از ۱۰۰۰ نفر در صنایع دریایی شهید موسوی، وابسته به وزارت دفاع اشاره کرد و گفت: "۲۰ درصد ظرفیت واحدهای نظامی کشور در بخش شناورسازی، به ساخت شناورهای تجاری اختصاص دارد".

وی از ساخت ۳۰ فروند شناور در اندازه‌های مختلف تا پایان سال ۱۳۸۶ و تحویل آن‌ها به مشتریان، توسط کارخانه‌ی کشتی‌سازی شهید موسوی خبر داد و افزود: "تا پایان آبان ماه، ۳ فروند شناور متوسط در مجموعه شهید موسوی و ۲ فروند شناور بیش از ۳ هزار تن در مجموعه شهید تمجدی به متقاضیان تحویل می‌شود".

"مجید شاملو"، معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی شرکت تأسیسات دریایی، به پروژه‌های در دست ساخت این شرکت اشاره کرد و ادامه داد: "ایران،

هم‌اکنون قادر است تمام مراحل لوله‌گذاری زیر آب را با توان داخلی انجام دهد".

"بیژن بنکدار"، دبیر چهارمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی کشور نیز در پایان این کنفرانس از حضور فعال شرکت‌های دریایی در این نمایشگاه خبر داد.

این کنفرانس خبری، با حضور "عبدالحمید ملاح‌زاده"، عضو هیئت مدیره و سرپرست شرکت تایداوتر، "فتح‌الله محمدی" مدیرعامل شرکت ایزوایکو، "مجید شاملو" معاون برنامه‌ریزی و اقتصادی شرکت تأسیسات دریایی، "رضا عبدالمجیدی" معاون فنی شرکت صدرا و مدیر پروژه ساخت کشتی‌های افراماکس ونزولا، "امیر سماواتیان" معاون تجارت و بین‌الملل گروه ساخت شناور سازمان صنایع دریایی، "حسن‌رضا صفری" مدیرعامل مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، "سلمان ضریب" مدیر کارخانه کشتی‌سازی صدرا در بوشهر و "بیژن بنکدار" دبیر چهارمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی کشور برگزار شد. ■

حرکت نخستین کشتی بنیاد در دریای خزر

گردهمایی آغاز به کار نخستین کشتی از ناوگان شرکت کشتیرانی بنیاد در دریای خزر، هم‌زمان با اولین روز از هفته‌ی دریانوردی، با حضور مسؤولان استانی و شهرستانی در سالن همایش‌های بندر نوشهر برگزار شد.

"علی صفرعلی"، مدیرعامل شرکت کشتیرانی بنیاد در مراسم بهره‌برداری از این کشتی، هدف این شرکت را رقابت سالم در حوزه‌ی دریایی دانست و گفت: "کشتیرانی بنیاد، ۱۲ فروند کشتی ملکی و به طور متوسط ۲۰ فروند کشتی اجاره‌ای در اختیار دارد و بزرگ‌ترین کشتی حمل کالاهای خشک در کشور، با ظرفیت ۱۵۱ هزار تن متعلق به این شرکت است که توان پهلوگیری در بندر کشور را ندارد و از طریق سبک‌سازی، محموله‌های خود را تخلیه می‌کند".

وی افزود: "سرمایه‌گذاری دولت در بندر، به کاهش هزینه‌های تمام شده از طریق صرفه‌جویی در هزینه‌ی حمل به تولیدکنندگان و صادرکنندگان کشور، کمک زیادی می‌کند". وی، متوسط سن ناوگان کشتیرانی بنیاد را ۱۲ سال عنوان کرد و اظهار داشت: "این کشتیرانی، حمل کالاهای خشک فله و عمومی را بر عهده دارد و اگر شرایط اقتصادی جهان اجازه دهد و بتوانیم از منابع بانکی استفاده کنیم، ظرفیت‌مان را در سه سال آینده به حدود ۳ میلیون تن افزایش می‌دهیم".

مدیرعامل شرکت بنیاد بارانداز نیز در این مراسم، با بیان این‌که این شرکت، ۲۲ سالگی فعالیت خود را می‌گذراند، گفت: "هم‌اکنون این شرکت همه‌ی امور تخلیه‌ی کالا، حمل کالا به انبار، نگهداری و تحویل به صاحبان آن را در دو بندر نوشهر و بوشهر، به نیابت از سازمان بندارودریانوردی، به طور کامل در اختیار دارد". مجتبی دلگشایی، با اشاره به طرح‌های

توسعه‌ای این شرکت، تصریح کرد: "قصد داریم علاوه بر تأمین تجهیزات خدمات بندری در تهیه و تجهیز زیرساخت‌های بندر نیز حضور داشته باشیم". وی، در پایان، اهداف شرکت بنیاد بارانداز را تأمین ماشین‌آلات مورد نیاز ترمینال شرکت بنیاد بارانداز، با توجه به حجم ورود کالا، افزایش سهم بازار در ارائه‌ی خدمات بندری، برقراری سیستم Hand held در بندر، برقراری سیستم مدیریت IMS، برگزاری دوره‌های آموزشی، تجهیز شرکت به فن‌آوری‌های جدید خدمات بندری، مطالعه و بررسی عملی برای بالا بردن کیفیت خدمات بندری در حد بالای استاندارد، ایجاد ترمینال اختصاصی کانتینری در بندر شهید رجایی و مشارکت با صاحبان کالا در احداث ترمینال‌های اختصاصی در بندر کشور، عنوان کرد.

در ادامه، "سید نبی سیدیپور" مدیرکل بندارودریانوردی مازندران گفت: "۴۰ پست اسکله‌ی تجاری و نفتی در شمال کشور فعالیت دارند. این اسکله‌ها حدود ۲۰ میلیون تن کالا را ترانزیت می‌کنند". وی افزود: "با ایجاد ظرفیت‌های جدید در بندر کشور، می‌توان امکانات خوب تجاری را به وجود آورد تا بندر و تجار، در تعامل با یکدیگر به فعالیت بپردازند". وی همچنین با اشاره به اصل ۴۴ قانون اساسی اظهار کرد: "سیاست راهبردی کشور در راستای قانون اساسی و فرمایشات مقام معظم رهبری، برای گسترش فعالیت‌های بخش خصوصی است که در بندر نیز می‌تواند محقق شود". وی تصریح کرد: "در همین راستا، اقدامات خوبی انجام شده و تا دو سال آینده ظرفیت ۲/۵ میلیون تنی بندر را به ۵ میلیون تن خواهیم رساند".

مدیرکل بندر مازندران افزود: "تیاز به سرمایه‌گذاری گسترده‌تری در این بندر احساس می‌شود که در قالب منطقه‌ی ویژه اقتصادی، می‌توان ده‌ها میلیارد سرمایه‌گذاری ارزی و ریالی را در آن اجرا کرد که نیازمند عزم و همت مسؤولان محلی، استانی و کشوری است".

بررسی بسته حمایت از جامعه دریایی ایران

عبور از بحران در چهار فصل

• تینا صفاهیه

اساره



موج بحران اقتصاد جهانی، در کشور ما هم لرزش‌هایی را به وجود آورده است، به طوری که صنعت دریایی ما هم از آن در امان نمانده است. در این میان، بخش‌هایی که توسعه یافته‌ترند و فعالیت‌های گسترده‌تری دارند، بیشتر از قسمت‌های دیگر تحت تأثیر اثرات بحران قرار گرفته‌اند و آسیب‌های بیشتری متحمل شده‌اند. مشکلاتی که این بحران در بخش‌های مختلف ایجاد کرد، سبب شد تا تدوین بسته‌ای با عنوان "بسته حمایت از جامعه دریایی ایران جهت عبور از بحران اقتصادی جهان" در دستور کار کمیته‌ی بحران اقتصادی، که در پی هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی در کشورمان تشکیل شد، قرار بگیرد. "کاپیتان علی عزتی"، رییس این کمیته و مدیر دفتر برنامه‌ریزی راهبردی و امور بین‌الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا مفاد بسته‌ی پیشنهادی و اهمیت آن را تشریح کرد.

اسلامی و حتی به ستاد تدابیر ویژه‌ی اقتصادی، ارسال شود. به علاوه ما پیشنهاد کردیم، با توجه به حساسیت‌های موجود و تأثیر بحران اقتصادی بر جامعه‌ی دریایی، این بسته به کمیسیون اقتصادی دولت هم فرستاده شود.

لطفاً رسالت این بسته را به صورت دقیق‌تر بیان نمایید؟

وظیفه‌ی اصلی ما، بررسی همه‌ی جوانب و تحلیل شرایط اقتصادی جهان و تأثیرات آن بر صنعت حمل‌ونقل دریایی است و در این بسته، حمایت‌هایی که لازم است از جامعه‌ی دریایی ایران به عمل آید را ارائه داده‌ایم. ما در تهیه‌ی این بسته‌ی پیشنهادی، بخش‌های مختلف صنایع دریایی کشور را در نظر گرفته‌ایم. البته بخش‌هایی که فضای کسب و کارشان، فضای بین‌المللی است، از بحران اقتصادی تأثیر بیشتری می‌پذیرند و درآمدها و میزان سودشان در اثر این بحران،

منسجم و پی‌درپی برگزار می‌شد، سعی کردیم در ۴ جلسه نقطه نظرات را جمع‌بندی کنیم.

آیا این بسته در حال حاضر، به تصویب نهایی رسیده است؟ فکر می‌کنید از چه زمانی اجرایی شود؟

این بسته به صورت نهایی درآمده و برای پیگیری‌های بعدی به معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ارسال شده است. چگونگی اجرای بسته، به دبیرخانه‌ی همایش و معاونت دریایی سازمان بنادر مربوط می‌شود و ما، به عنوان کمیته‌ی بحران اقتصادی، کارمان را انجام داده‌ایم. طبق قاعده، بسته‌ی حمایت از جامعه‌ی دریایی ایران، باید در شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور و پس از آن در هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شود و سپس به مراجع مرتبط با آن، از جمله وزارت راه، برای پیگیری موضوع در دولت، فراکسیون دریایی مجلس شورای

لطفاً درباره‌ی چگونگی تدوین بسته‌ی "حمایت از جامعه‌ی دریایی ایران جهت عبور از بحران اقتصادی جهان" توضیحاتی ارائه بفرمایید؟

در هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی، لزوم حمایت از جامعه‌ی دریایی ایران برای عبور از بحران اقتصادی جهان و کاهش صدمات ناشی از آن، پذیرفته شد. در اوایل مرداد ماه سال جاری معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مسؤولیت تهیه‌ی بسته‌ی پیشنهادی و حمایتی را به بنده واگذار کرد.

با توجه به کمبود وقت، سعی کردیم در حداقل زمان ممکن، این بسته را تهیه و نهایی کنیم. در تهیه‌ی آن با دبیرخانه‌ی همایش تعامل داشتیم و برای استفاده از نقطه نظرات افراد متخصص، از ۱۲ ارگان دریایی دعوت کردیم که نماینده‌های‌شان را معرفی کنند. بلافاصله پس از انتخاب نمایندگان، برگزاری جلسات را آغاز کردیم که به دلیل کمبود وقت، به صورت

کاهش بیشتری پیدا کرده است. ولی تمام بخش‌ها را مورد توجه قرار داده‌ایم؛ مانند بازار حمل‌ونقل دریایی، یعنی شرکت‌هایی که در حمل‌ونقل دریایی، از جمله در بخش فله، کانتینر و تانکر فعال هستند، صنایع وابسته، از جمله بنادر و ترمینال‌ها، شرکت‌های خدماتی و سوخت‌رسان، شرکت‌هایی که کار ساخت کشتی و یا تعمیرات ادواری کشتی را انجام می‌دهند، شرکت‌هایی که در حوزه‌ی ترانزیت فعال هستند، شرکت‌هایی که ناوگان دریایی دارند و یا براساس الزامات برنامه‌ی چهارم توسعه‌ی اقتصادی کشور برای توسعه‌ی ناوگان‌شان برنامه‌ریزی کرده‌اند و در پی چالش‌هایی که در اثر بحران اقتصادی در اجرای برنامه‌ی مزبور، از نظر مالی و یا سیاسی به دلیل تحریم‌ها، به وجود آمده، دچار مشکل شده‌اند.

◀ مفاد این بسته شامل چه مواردی است؟ اولویت‌های آن کدام است؟

این بسته، در ۴۷ صفحه و ۴ فصل تهیه شده است. در فصل اول، تبعات بحران جهانی و چشم‌انداز آن در آینده‌ی میان‌مدت و بلندمدت را بررسی کرده‌ایم. مینا و منابع مورد استفاده‌ی ما در تهیه‌ی این قسمت، گزارش‌های صندوق بین‌المللی پول IMF و WTO و همچنین تحلیل‌های اقتصادی موجود در نشریات اقتصادی بود. در واقع در این بخش، روند تحولات اخیر اقتصادی و مالی دنیا را مورد بررسی قرار داده‌ایم و شرایط اقتصادی آمریکا و تأثیر آن بر اقتصاد جهانی و نیز شرایط اقتصادی چین، به عنوان یکی از جریان‌های اقتصادی اثرگذار بر جهان که تأثیر بیشتری در صنعت حمل‌ونقل دریایی دارد، را واکاوی کرده‌ایم. به علاوه، پیش‌بینی‌های موجود برای اقتصاد جهان و تجارت جهانی را نیز مورد مطالعه قرار داده‌ایم. در فصل دوم، تبعات بحران اقتصادی را در صنعت حمل‌ونقل دریایی و فضای کسب و کار ارزیابی کرده‌ایم. در این قسمت، بازار حمل فله، کانتینر و تانکر و سپس عرضه و تقاضا در این سه بخش از حمل‌ونقل دریایی، از نزدیک بررسی شده است؛ یعنی عرضه‌ی آنالیز وضعیت ساخت کشتی در جهان و تأثیرات آن بر چرخه‌ی عرضه در سال ۲۰۰۹ میلادی و سال‌های آینده. اهمیت این بررسی در آن است که برای پیش‌بینی وضعیت بازار حمل‌ونقل دریایی در آینده، باید در کنار تأثیرات بحران اقتصادی بر تجارت جهانی و کاهش بار و نرخ‌ها و تقاضا برای حمل، وضعیت عرضه‌ی کشتی‌ها را هم بسنجیم.

متأسفانه از سال ۲۰۰۲ میلادی، در اثر رشد اقتصادی جهان، مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های

اگر بخواهیم واقع‌بین باشیم، این بسته یکی از نیازها و ضروریات جامعه‌ی دریایی ایران است و عدم توجه به آن، می‌تواند منجر به ضررهای متعددی بشود و توسعه‌ی دریایی کشور را، که براساس چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴، یک الزام تلقی می‌شود، به شدت تحت تأثیر قرار بدهد.

بزرگ کشتیرانی، سفارش ساخت کشتی‌های متعدد، با ظرفیت‌های بالا را به یاردهای سازنده داده‌اند و در نتیجه حجم فعلی سفارش‌های ساخت، فراتر از ۵۰ درصد ظرفیت فعلی کل ناوگان جهان است و این معضلی است که مشکلات صنعت حمل‌ونقل دریایی را دوچندان کرده است. حتی با بهبود اوضاع اقتصادی نیز این مشکل همچنان بازار حمل‌ونقل جهانی را آزار خواهد داد؛ زیرا میزان عرضه‌ی کشتی و ورود کشتی‌های جدید، فراتر از نیاز بازار است.

در فصل سوم این بسته، استراتژی‌های لازم برای عبور جامعه‌ی دریایی ایران از بحران فعلی استخراج و اولویت‌بندی شده است. در اینجا از یک مدل مستند و جافاده استفاده کرده‌ایم تا از اعمال سلیقه‌ها جلوگیری کنیم. در این راستا از مدل "فرد. آر.دیوید" برای تهیه‌ی بسته استفاده شده است. از جمله مراحل که در این مدل پیش‌بینی شده، تدوین ماتریس عوامل داخلی (IFE) و ماتریس عوامل خارجی (EFE) و ماتریس عوامل داخلی خارجی (IE) برای سنجیدن وضعیت استراتژیک جامعه‌ی دریایی ایران بود. به این ترتیب، ماتریس نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها، یعنی ماتریس سوات را تهیه کرده‌ایم و از طریق آن، استراتژی‌ها استخراج شده‌اند. سپس برای اولویت‌بندی استراتژی‌ها، ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی یا همان ماتریس QSBM را مورد استفاده قرار داده‌ایم و برای این که خروجی این ماتریس با واقعیت‌های روز تطبیق داده شود و برای اعمال تجربیات به خروجی آن، در جلسه‌ی آخر کمیته، که یک جلسه‌ی کارشناسی تخصصی بود، از نقطه نظرات کارشناسی دوستان هم استفاده کردیم.

ما بر اساس خروجی ماتریس QSBM، ۱۴ استراتژی استخراج کردیم. تأمین منابع مالی مورد نیاز برای طرح‌های توسعه‌ی صنایع دریایی، اولین آن‌ها محسوب می‌شود و افزایش سهم بازار ناوگان داخلی از مجموع واردات و صادرات کشور، در

اولویت دوم قرار دارد. در مرتبه‌ی سوم، توسعه‌ی تعمیرات، ساخت و ورود به بازار اسقاط کشتی، چهارم، توسعه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در منطقه خلیج فارس، پنجم، اجرای کردن مصوبات حمایتی فعلی از صنایع دریایی و در وهله‌ی ششم، منطقی کردن تعرفه‌های بندری مورد نظر واقع شده است. استراتژی‌ها، به همین ترتیب در گزارش آمده‌اند تا استراتژی چهاردهم، که به راه‌اندازی بنادر خشک در مناطق صنعتی کشور مربوط می‌شود.

رویکرد ما در تهیه‌ی بسته‌ی پیشنهادی این بود که بینیم برای اجرای این استراتژی‌ها توسط جامعه‌ی دریایی ایران، چه تمهیدات، حمایت‌ها و کمک‌هایی لازم است تا این حمایت‌ها را در بسته‌ی پیشنهادی ارائه دهیم. فصل چهارم هم مربوط به خروجی‌های کل مطالبی است که ما در کمیته پیگیری کرده‌ایم و نتایج کار در این قسمت نهایی شده است.

◀ چه حمایت‌هایی برای تأمین منابع مالی مورد نیاز طرح‌های توسعه‌ای در صنایع دریایی در نظر گرفته‌اید؟

کمک‌هایی که در این زمینه در نظر گرفته‌ایم، تأمین و ارائه‌ی تسهیلات مالی مورد نیاز از طریق بانک‌های داخلی و صندوق ذخیره‌ی ارزی با لحاظ اولویت‌های ضمنی است؛ مثلاً برای پروژه‌های ساخت کشتی که به اتمام رسیده‌اند و یا در شرف اتمام قرار دارند و بانک‌های خارجی تأمین‌کننده تسهیلات مالی مورد نیاز پروژه به تعهدات قبلی خود بر اساس قرارداد عمل نمی‌کنند، یا پروژه‌های ساخت کشتی که قرارداد ساخت آن‌ها قبلاً نهایی شده ولی به دلیل تغییر شرایط تسهیلات مالی امکان تأمین این تسهیلات از بانک‌های خارجی را ندارند، رفع مشکلات ناشی از کمبود نقدینگی شرکت‌های کشتیرانی داخلی و ارائه‌ی خطوط اعتباری لازم، پروژه‌های جدید ساخت و یا خرید کشتی دست دوم با اولویت کشتی‌های حمل مواد شیمیایی فله و میعانات گازی، معافیت مالیاتی شرکت‌های کشتیرانی داخلی از پرداخت مالیات در طول برنامه‌ی پنجم، که با توجه به ادامه‌ی شرایط نامطلوب در سال‌های آینده ضروری به نظر می‌رسد.

◀ لطفاً، حمایت از خدمات را بیشتر توضیح دهید؟

برای آن‌که حمل‌ونقل از طریق دریا اتفاق بیفتد، لازم است که خدماتی ارائه شود: از جمله سوخت‌رسانی، تهیه‌ی ملزومات برای کشتی‌ها، وجود بندر و ترمینال مناسب، امکانات مناسب برای تخلیه و بارگیری به موقع و یا حمل به محوطه. افت

تجارت دریایی بر این خدمات هم تأثیر می‌گذارد. به این ترتیب که وقتی شرکت‌های کشتیرانی با کاهش درآمد و مشکل نقدینگی روبه‌رو باشند، سعی می‌کنند قیمت خدمات را هم پایین بیاورند. به علاوه با کم شدن مقدار بار، تعداد کشتی‌هایی که به یک ترمینال وارد می‌شود هم کاهش می‌یابند. شرکت‌های سوخت‌رسان نمی‌توانند پول سوخت‌شان را بگیرند و شرکت‌های ترمینال‌دار، علاوه بر تخفیفی که مجبورند ارائه بدهند، نمی‌توانند طلب‌های خود را به موقع از شرکت‌های کشتیرانی مطالبه نمایند. بنابراین، لازم است این شرکت‌ها از برخی جنبه‌ها مورد حمایت قرار بگیرند تا بتوانند مشکلات فعلی را که در اثر بحران اقتصادی به وجود آمده‌اند، پشت سر بگذارند. برای مثال، شرکت‌های سوخت‌رسان، در صورتی موفق هستند که بتوانند از نظر اخذ وجوه، با مشتریان خود، یعنی شرکت‌های کشتیرانی، کنار بیایند و این به شرطی اتفاق می‌افتد که بتوانند تسهیلات مالی اعتبارات لازم را از بانک دریافت کنند.

◀ شما در این بسته فقط بر عبور از بحران اقتصاد جهانی تأکید دارید، یا برای استفاده از فرصت‌ها و تبدیل تهدیدها به فرصت هم پیشنهاداتی ارائه داده‌اید؟

بحث دیگری که ما در این بسته پیشنهادی آورده‌ایم این است که جامعه‌ی دریایی ایران در حال حاضر از فرصت‌هایی برخوردار است که می‌تواند از آن‌ها برای ورود به فعالیت‌های جدید و توسعه‌ی فعالیت‌های فعلی استفاده کند و البته این به شرطی است که دولت حمایت‌های لازم از این فعالیت‌ها را به عمل آورد.

ما در آنالیز سوات، فرصت‌هایی را که در شرایط کنونی و بحران اقتصاد جهانی برای جامعه‌ی دریایی ایران وجود دارد، مطرح کرده‌ایم و آن‌ها را در استخراج استراتژی‌ها در نظر گرفته‌ایم و چشم‌انداز ایران (۱۴۰۴ خورشیدی) و الزامی که برای توسعه‌ی فراگیر در همه‌ی بخش‌های مربوط به صنایع دریایی وجود دارد را مورد توجه قرار داده‌ایم. در فضای کنونی و رکورد قیمت‌ها، انجام فرآیند توسعه بسیار آسان‌تر از زمانی است که فضای کسب و کار رقابتی باشد و قیمت‌ها بالا برود. شاید چنین فرصتی در کشورهای دیگر، به مراتب کمتر وجود داشته باشد.

برای مثال، ما میزان قابل توجهی بار وارداتی و صادراتی داریم ولی در حال حاضر، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی کمتر از ۳۰ درصد سهم بازار را در اختیار دارد؛ یعنی ۷۰ درصد بارهای ما، هنوز توسط شرکت‌های خارجی حمل می‌شود.



این ۷۰ درصد، پتانسیل خوبی است برای افزایش سهم ما در بازار.

فرصت دیگر، وجود ذخایر نفت و گاز و توسعه در بخش‌های نفت خام، محصولات پتروشیمی و میعانات گازی کشور و منطقه است. در حال حاضر، صادرات میعانات گازی LNG و LPG و محمولات شیمیایی کشور ما، با توجه به طرح‌های توسعه‌ی نفت و گاز، رو به افزایش است؛ ولی به جز در بخش نفت، هیچ ناوگان داخلی برای حمل و نقل آن‌ها در اختیار نداریم که در شرایط کنونی و با پایین بودن قیمت کشتی‌ها و شناورها و وجود بازار حمل در داخل کشور بتوانیم آن را به وجود آوریم.

یکی دیگر از فرصت‌ها، سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در منطقه است. زیرا از یک سو، شرکت‌ها برای سوخت‌رسانی، نیاز به شناورهایی دارند که قیمت آن‌ها در حال حاضر بسیار پایین است و از سوی دیگر، منابع اولیه، یعنی سوخت سنگین و سبک، را خودمان تولید می‌کنیم و به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان سوخت سنگین مورد مصرف کشتی‌ها محسوب می‌شویم.

◀ پس دیدگاه شما در تدوین این بسته قطعی نیست و به توسعه‌ی زیرساخت‌ها هم توجه دارید؟ دقیقاً. همان‌طور که گفتیم ما طیف وسیعی از شرکت‌ها و فعالین دریایی کشور را در نظر گرفته‌ایم و سعی کرده‌ایم نگاه فراگیری داشته باشیم؛ یعنی با این‌که شرکت‌های حمل‌ونقلی و کشتیرانی، بیشترین تأثیرات را از بحران اقتصاد جهانی می‌پذیرند، ما بخش‌های دیگر را هم برای استخراج استراتژی‌های مان، مورد توجه قرار داده‌ایم.

◀ بسیاری از قوانین ما در مرحله‌ی اجرا دچار اجرای سلیقه‌ای می‌شوند. برای پیشگیری از این اتفاق، در مفاد این بسته، چه ضمانت‌های اجرایی را در نظر گرفته‌اید؟

این بسته، در واقع یک طرح اولیه است که در صورت پذیرفته شدن، مراجع ذی‌ربط باید روش‌های اجرایی لازم را برای آن تصویب کنند. یعنی ضمانت اجرایی مربوط می‌شود به بخش‌هایی از کشور که برای اجرای استراتژی‌ها، تمهیداتی را که ما پیشنهاد کرده‌ایم، فراهم می‌کنند و آن را به قانون و روش و رویکردهای جدید تبدیل می‌کنند، که این روش‌های اجرایی، نیز باید فراگیر باشند.

◀ با توجه به تأثیرات منفی بحران اقتصاد جهانی، فکر می‌کنید این بسته تا چه حد در اولویت کار ارگان‌های مربوط به آن قرار بگیرد؟

به نظر من، البته اگر بخواهیم واقع‌بین باشیم، این بسته یکی از نیازها و ضروریات جامعه‌ی دریایی ایران است و عدم توجه به آن، می‌تواند منجر به ضررهای متعددی بشود و توسعه‌ی دریایی کشور را، که براساس چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴، یک الزام تلقی می‌شود، به شدت تحت تأثیر قرار بدهد. مفاد این بسته بیان می‌دارد که به چه ترتیبی می‌شود وضعیت فعلی را ادامه داد و فعالیت‌های جامعه‌ی دریایی ایران را در بخش‌های مختلف گسترده کرد. به نظر می‌رسد اگر تمهیداتی که در این بسته عنوان شده به اجرا گذاشته شود، ما توانسته‌ایم از فرصت به وجود آمده، استفاده کنیم و فعالیت‌ها و عملکردهای ما، با الزاماتی که در سند چشم‌انداز کشور وجود دارد، مطابقت داشته باشند.

◀ در پایان، اگر صحبت خاصی دارید، بیان نمایید؟

فکر می‌کنم دوستانی که در کمیته‌ی بحران اقتصادی با ما همکاری داشتند، برای تهیه‌ی این بسته زحمت زیادی کشیده‌اند.

انتظار اعضای کمیته این است که سازمان بنادر و دریانوردی، مفاد و موارد این بسته را بررسی کند و آن را به جلو ببرد و پس از تصویب نهایی، به مقامات ذی‌ربط ارائه دهد. امیدواریم پیگیری‌های لازم صورت بگیرد تا شاهد اتخاذ رویکردهای عملی برای حمایت از ارگان‌های دریایی و جامعه‌ی دریایی کشور باشیم.

بعضی معتقدند که برای ارائه‌ی چنین بسته‌ای دیر شده است. ولی پیش‌بینی می‌شود، شرایط نامطلوب برای چند سال آینده ادامه داشته باشد که البته چنین شرایطی در مورد بخش‌های مختلف، متفاوت است. بنابراین، هنوز دیر نشده و اگر این حمایت‌ها از جامعه‌ی دریایی عملی شود، مطمئناً در پیشرفت متوازن بخش دریایی کشور نتیجه‌بخش خواهند بود. ■



استراتژی توسعه

مدیریت راهبرد بنادر به مراکز لجستیک

• مهدی عبداللهی



همزمان با افزایش هزینه‌ها و تنوع خدمات لجستیک، شرکت‌های بین‌المللی، روش‌های تأمین مواد اولیه، تولید و توزیع محصولات خود را تغییر داده‌اند. این شرکت‌ها، به دنبال مکان مناسبی برای بسته‌بندی، برچسب‌گذاری، مونتاژ و دیگر خدمات دارای ارزش افزوده برای فروش کالاهای شان هستند. در چنین شرایطی، موفقیت یک بندر، به توانایی جذب مراکز محلی یا جهانی ارائه خدمات با ارزش، بستگی دارد که در حمایت از توسعه اقتصادی بنادر و پسرکرانه، نقش کلیدی ایفا می‌کنند. ناحیه‌ی ESCAP، دارای توان‌مندی‌های جغرافیایی توسعه‌ی بنادر هستند و در ایجاد مراکز لجستیک، نقش حیاتی دارند. اما متأسفانه، تلاش کافی برای توسعه‌ی خدمات بنادر صورت نگرفته است و هزینه‌های ساخت مراکز لجستیک در این ناحیه، در مقایسه با کشورهای پیشرفته کمتر است. اما در عین حال، ضعف‌های ساختاری وجود دارد که به نیازهای لجستیک خطوط کشتیرانی پاسخ نمی‌دهد. در این مقاله، خواهیم دید که بنادر، می‌توانند از طریق کاهش هزینه‌های عملیاتی، خدمات دارای ارزش افزوده‌ی بیشتری را ارائه نمایند و به مزیت‌های رقابتی پایدار دست پیدا کنند. هدف اصلی این مقاله، ارائه‌ی استراتژی‌ها و خطوط راهنما، برای تبدیل شدن بنادر به مراکز لجستیک و مدیریت آن‌ها، با توجه به تجارب کشورهای پیشرفته است.



خدمات بندری) یا حرکت به سمت بالا (ارائه‌ی خدمات یکپارچه، با ارزش افزوده) است. بدیهی است که در آینده، بندری که در گوشه‌ی سمت راست بالای ماتریس قرار دارند، در اکثریت خواهند بود. در بین این دو گروه، بنادر حاشیه‌ای قرار می‌گیرند که در مسیر توسعه قرار دارند.

اثرات اقتصادی کارآیی سیستم لجستیک

سیستم لجستیک، فرایندی به هم پیوسته برای مدیریت و بهینه‌سازی فعالیت‌ها، به منظور اطمینان از حمل‌ونقل مناسب و سریع کالاها از یک نقطه به نقطه‌ای دیگر است. کارآمدی سیستم لجستیک، باعث کاهش هزینه‌های کلی لجستیک و در نتیجه کسب مزیت قیمت رقابتی، توسط صنایع مرتبط با آن می‌شود. در کشورهای پیشرفته، هزینه‌ی لجستیک، حدود ۱۰ درصد GDP است و برای کشورهای کمتر توسعه یافته، این رقم، بیشتر از ۳۰ درصد برآورد می‌شود. در سنگاپور، این رقم حدود ۷ درصد GDP است و اشتغال ۵/۱ درصد نیروی کار در این بخش را به دنبال داشته است.

بر طبق مطالعات انجام شده در اروپا، میانگین هزینه‌های لجستیک، نسبت به کل گردش مالی سالانه در صنایع غذایی: ۳۰ درصد، در صنایع فلزی: ۲۷ درصد، در صنایع شیمیایی: ۲۳ درصد و در بخش اتومبیل‌سازی: ۱۵ درصد است. متأسفانه اطلاعات مشابهی در این زمینه، در آسیا و همچنین ایران، وجود ندارد. همان‌گونه که در شکل دیده می‌شود، با افزایش سطح خدمات لجستیک از S۱ به S۲، هزینه‌های لجستیک از C۱ به C۲ افزایش خواهد یافت. با توجه به شکل بعد (شکل ۳)، با بهبود کارآیی و ارتقای بهره‌وری سیستم لجستیک و انتقال از نمودار A به نمودار B، سطح بالاتری از خدمات با مقدار هزینه‌ی ثابت و یا سطح ثابت خدمات با هزینه‌ی کمتر، قابل دستیابی خواهد بود. در حالت کلی، بهبود سیستم لجستیک با کاهش هزینه‌های لجستیک و نیز دستیابی به سطح خدمات بهتر با هزینه‌ی کمتر (انتقال منحنی خدمات - هزینه به سمت منحنی B)، امکان‌پذیر خواهد بود.

وظایف مراکز لجستیک

این مراکز، علاوه بر فعالیت‌های سنتی، خدمات لجستیک، دارای ارزش افزوده مانند: برچسب‌گذاری، مونتاژ، تولید محصول نیمه‌ساخته و سفارشی‌سازی را نیز ارائه می‌دهند. این مراکز، فعالیت‌های لجستیک و صنعتی را به خوبی ترکیب می‌کنند، تا نیازهای مشتریان محلی در کشورهای مختلف را برآورده سازند. شکل ۴، مراحل توسعه‌ی مراکز لجستیک بنادر را نشان می‌دهد.

وقتی مراکز لجستیک در کنار همدیگر و در مکان مشخصی قرار می‌گیرند، به آنها پارک توزیع (DISTRIPARK) می‌گویند. بنابراین، پارک توزیع، یک مجتمع لجستیکی با ارزش افزوده و بسیار پیشرفته در مقیاس بزرگ و با امکانات فراوان برای عملیات توزیع، در مکان واحد است که به طور مستقیم، به ترمینال کانتینری و سیستم‌های حمل‌ونقل زمینی برای ترانزیت کالاها با استفاده از آخرین تکنولوژی اطلاعات و مخابرات متصل شده است. بنادر کانتینری، به دلیل ارتباط با سیستم‌های حمل‌ونقل خشکی و بر خورداری از امکانات مناسب و نیروی کار ماهر، معمولاً در اولویت انتخاب برای ایجاد پارک‌های توزیع هستند.

عوامل مؤثر در انتخاب مکان مراکز لجستیک

معیارهای سنتی انتخاب مکان‌های تجاری، بر عوامل هزینه‌ای مانند صرفه‌ی اقتصادی و هزینه‌ی حمل‌ونقل تأکید داشتند. امروزه، مهارت‌های منابع انسانی و متغیرهای غیراقتصادی، اهمیت بیشتری نسبت به گذشته پیدا کرده‌اند. تحقیقات اخیر اسکاپ (ESCAP)، این عوامل را شناسایی کرده است:

تغییرات محیط تجارت جهانی توسعه‌ی بنادر و مزیت‌های رقابتی

در جدول ۱، مراحل تکامل و ویژگی‌های نسل‌های اول تا سوم بنادر، به منظور آشنایی با سیر تکاملی و روند تغییرات تدریجی در ساختار و ماهیت وظایف بنادر، ارائه شده است. امروزه، توسعه و موفقیت تجاری بنادر، می‌تواند ناشی از ارتقای بهره‌وری در خدمات بارگیری و تخلیه و یا ارائه‌ی خدمات دارای ارزش افزوده و یا هر دو باشد. ارائه‌ی خدمات دارای ارزش افزوده، به دلیل نیاز مشتریان به این خدمات، روشی مؤثر برای ایجاد مزیت رقابتی پایدار محسوب می‌شود.

در شکل ۱، ماتریس تعاملی دو نوع مزیت رقابتی بنادر نشان داده شده است. بنادر سنتی، در گوشه‌ی پایین سمت چپ ماتریس قرار می‌گیرند و تنها راه توسعه برای این بنادر، حرکت به طرف راست ماتریس (ارتقای بهره‌وری ارائه‌ی

- علاقه‌مندی اجتماعی به توسعه در مکان هدف.

- وجود مزیت قیمت رقابتی.

- محیط فیزیکی مناسب.

- دارا بودن زمینه‌ی تولید صنعتی با تکنولوژی پیشرفته.

- امکان سرمایه‌گذاری خارجی.

- زیرساخت و امکانات و تجهیزات مناسب ترمینال‌ها.

- امکان اجرای برنامه‌های توسعه‌ی منابع انسانی.

- وجود مراکز تحقیق و توسعه.

با توجه به عوامل یاد شده، معیارهای کلیدی انتخاب مراکز لجستیک در زمان طرح‌ریزی، عبارتند از: زیرساخت‌های بندر، قیمت زمین، میزان مهارت نیروی کار، سطح دستمزدها، تکنولوژی اطلاعات موجود، وضعیت شهرهای اطراف و...

تأسیس مناطق آزاد تجاری برای تقویت مراکز لجستیک بنادر

مناطق آزاد تجاری، اغلب به عنوان مناطقی در نزدیکی بنادر، که کالاها برای زمان طولانی می‌توانند بدون پرداخت عوارض گمرکی و مالیات در آن‌جا نگهداری شوند، شناخته می‌شوند. ضمن این‌که تولیدکننده می‌تواند، انبارش، فروش، نمایش، تفکیک، بسته‌بندی، مونتاژ، توزیع، مرتب کردن، درجه‌بندی، برچسب‌گذاری و تولید را در این مناطق انجام دهد. مهم‌ترین مزایای مناطق آزاد تجاری، عبارتند از:

- اشتغال مستقیم و غیرمستقیم.

- ورود ارز به داخل کشور (ناشی از ارزش افزوده صادر شده از طریق کالاها).

- افزایش توان صادرات.

- افزایش بهره‌مندی از منابع، خدمات و سرمایه‌های داخلی برای صادرات.

- انتقال تکنولوژی.

- افزایش سرمایه‌گذاری خارجی.

- توسعه‌ی مهارت‌های نیروی کار بومی.

- انتقال دانش مدیریت.

- توسعه‌ی فرصت‌های بازاریابی/ فروش برای مناطق آزاد و محصولات داخلی.

- افزایش ترانزیت کالا.

- افزایش فعالیت بانک‌داری.

با تأسیس این مناطق، بین ۵۰-۸۰ درصد ارزش افزوده ایجاد شده در کشور میزبان، باقی خواهد ماند. کره‌ی جنوبی، برای منطقه‌ی آزاد بندر پوسان، پیش‌بینی ۱/۳ میلیارد دلار درآمد ارزش افزوده، همراه با ایجاد بیش از ۱۵۰۰۰ شغل جدید، تا سال ۲۰۱۱ میلادی را کرده است. در جدول شماره ۲، انواع مختلف مناطق آزاد معرفی شده است. در حال حاضر، بیش از ۱۵۰۰ منطقه‌ی آزاد تجاری در سراسر دنیا وجود دارند. برخی قدرت‌های اقتصادی ناحیه‌ی اسکاپ مانند ژاپن، سنگاپور، هنگ‌کنگ و تایوان، مناطق آزاد تجاری خود را در بنادر تأسیس نموده‌اند و مراکز لجستیک را در درون این مناطق، به منظور ایجاد خدمات ارزش افزوده و تقویت فعالیت‌های لجستیک بنادر ایجاد کرده‌اند.

مشکلات توسعه‌ی مراکز لجستیک در بنادر

محدودیت زیرساخت‌ها

طبق برآوردها، ۶۰ درصد حجم کل مبادلات کانتینری دنیا، در آسیا انجام می‌شود. از سوی دیگر، با رشد اقتصادی آسیا و به موازات آن، افزایش ترافیک بنادر این ناحیه، تقاضای تخلیه و بارگیری به شدت بیشتر شده است و نیاز به توسعه‌ی پایدار زیرساخت‌ها، احساس می‌شود. با ادامه‌ی روند کنونی، پیش‌بینی می‌شود که حجم مبادلات کانتینری منطقه‌ی اسکاپ، از ۱۵۵ میلیون TEU در سال ۲۰۰۶، به ۲۱۶ میلیون TEU در سال ۲۰۱۱ میلادی رسانده شود. برای پاسخ به این حجم مبادلات کانتینری در سال ۲۰۱۵ میلادی، نیاز به ۵۶۹ اسکله جدید با حدود ۳۶ میلیارد دلار، سرمایه‌گذاری خواهد بود. البته میزان سرمایه‌گذاری برای توسعه‌ی مراکز لجستیک را نیز باید در نظر گرفت. با توجه به محدودیت منابع و سرمایه‌گذاری مالی در این ناحیه، کمبود زیرساخت‌ها، عمده‌ترین مشکل بنادر آسیایی در آینده‌ی نزدیک خواهد بود.

جدول ۱- تکامل ساختار و وظایف نسل‌های اول تا سوم بنادر

بنادر نسل سوم	بنادر نسل دوم	بنادر نسل اول	دوره زمانی
بعد از ۱۹۸۰	بعد از ۱۹۶۰	قبل از ۱۹۶۰	دوره زمانی
کالاهاى فله و کانتینری	کالاهاى سنتی و فله	کالاهاى سنتی	کالاهاى اصلی
مراکز لجستیک و زنجیره‌ی ارتباط تجارت جهانی	توسعه‌ی مراکز تولید و حمل‌ونقل	نقطه‌ی اتصال دریا و سیستم حمل‌ونقل زمینی	استراتژی توسعه‌ی بندر
دامنه‌ی نسل اول + نسل دوم + اطلاعات بار، توزیع بار، فعالیت لجستیک، شکل‌دهی ترمینال‌ها و مراکز توزیع	دامنه‌ی نسل اول + توزیع بار، صنایع مرتبط با کشتی، توسعه‌ی نواحی بندری	جابه‌جایی بار، انبارش، ناوبری	دامنه‌ی فعالیت
تشکیل سیستم همکاری بندری، تمرکز حلقه‌های تجارت و حمل‌ونقل در بندر، ارتباط بین بندر و جوامع خودگردان، توسعه‌ی ساختار بندر	ارتباط نزدیک‌تر بندر و مشتریان، ضرورت همکاری بین فعالیت‌های بندر، عدم همکاری مثبت بین بندر و جوامع خودگردان	فعالیت انفرادی در بندر، ارتباط رسمی بندر و مشتریان	شکل‌گیری ساختار و مشخصات
جریان کالا و اطلاعات، توزیع کالا و اطلاعات، ترکیب خدمات متنوع و توزیع، ارزش افزوده	پردازش کالا، خدمات پیچیده، افزایش ارزش افزوده، توزیع بار	عرضه‌ی انحصاری خدمات ساده، توزیع بار، ارزش افزوده‌ی کم	ماهیت بهره‌وری
تکنولوژی و دانش فنی	سرمایه	نیروی کار، سرمایه	عوامل کلیدی

جدول ۲- انواع مختلف مناطق آزاد تجاری

منطقه‌ی آزاد تجاری	منطقه‌ی آزاد صنعتی	منطقه‌ی ویژه اقتصادی	بندر آزاد	مشخصات ظاهری
انبارهای عظیم نزدیک بندر یا فرودگاه	پارک صنعتی	شامل همه‌ی محدوده‌های شهر، ناحیه، استان	شامل همه‌ی محدوده شهر	
تسهیل تجارت و واردات	توسعه‌ی صادرات صنعتی	سرمایه‌گذاری بخش خصوصی	توسعه‌ی مراکز تجاری	اهداف اقتصادی
تمام کالاهای انبارشده، صادرات مجدد و واردات	تجهیزات سرمایه‌ای، تولیدی	گزینشی	تمام کالاهای تجاری، صنعتی، مصرفی	کالاهای معاف از مالیات
انبارداری، بسته‌بندی، توزیع	صنایع تولیدی سبک	تمام زمینه‌های صنعت و خدمات	تجارت، خدمات، صنعت، بانکداری و...	سایر فعالیت‌ها
معافیت از تشریفات وارداتی	تخفیف و تسهیل مالیات بر سود، معافیت کنترل مبادلات خارجی	مالیات تخفیفی، آزادسازی طبقه‌بندی مشاغل، کاهش کنترل مبادلات خارجی	سهولت تأسیس کسب و کار، حداقل مالیات و محدودیت‌های قانونی	مشوق‌ها
با پرداخت عوارض کامل، بدون محدودیت	بخش کمی از تولید	محدودیت شدید	داخل منطقه‌ی نامحدود، خارج منطقه با پرداخت عوارض کامل	فروش داخلی
--	--	--	مشوق‌های اضافی و رويه‌های اجرایی آسان	سایر ویژگی‌ها
جبل‌علی	تایوان، مالزی	چین، ایران	هنگ کنگ، سنگاپور، ماکائو	مثال

فقدان شرکت‌های تخصصی خدمات لجستیک

شرکت‌های ارائه‌دهنده‌ی خدمات لجستیک، نقش کلیدی در کارایی و اثربخشی عملکرد مراکز لجستیک بنادر دارند. ولی در ناحیه‌ی اسکاپ، ضعف ارائه‌ی خدمات تخصصی لجستیک، تأثیر منفی در توسعه‌ی خدمات دارای ارزش افزوده دارد. بنابراین، بنادر کشورهای در حال توسعه، باید تلاش خود را بر تقویت شرکت‌های لجستیک، به ویژه آن‌هایی که در بخش خدمات لجستیک فعال‌اند، متمرکز کنند. پرورش نیروی کار ماهر نیز، در مدیریت مراکز لجستیک بنادر ضروری است. بسیاری از شرکت‌های لجستیک، توانایی نیروی کار بومی منطقه‌ی اسکاپ را ضعیف ارزیابی کرده‌اند و این، در حالی‌ست که ارتقای فرایند لجستیک در سطح بین‌المللی، به توانایی‌های نیروی کار و به ویژه IT بستگی دارد.

گران‌ی قیمت زمین، برای توسعه‌ی مراکز لجستیک

برخی کشورهای ناحیه‌ی اسکاپ، مانند ژاپن، سنگاپور و کره‌ی جنوبی، به دلیل قیمت بالای خرید یا اجاره‌ی زمین، مشکلات زیادی برای توسعه‌ی مراکز لجستیک بنادر دارند. علی‌رغم این موضوع و به دلیل ضرورت، برخی کشورها اقدام به توسعه‌ی مناطق وسیعی از زمین‌های پس‌کرانه‌ی بنادر، برای مراکز لجستیک کرده‌اند؛ اما با این وجود، هزینه‌ی توسعه در این ناحیه، هنوز بسیار بالا است.

ناکارآمدی رويه‌های اداری

پیچیدگی رويه‌های اداری و وضعیت بوروکراسی دولت‌های منطقه‌ی اسکاپ، محدودیت دیگری در راه توسعه مراکز لجستیک محسوب می‌شود. اغلب دیده شده است که دولت‌های منطقه‌ی اسکاپ، در قیاس با کشورهای توسعه‌یافته، بوروکراسی بیشتری دارند و در صورت ادامه‌ی این وضعیت، شرکت‌های خارجی، تمایل کمی برای سرمایه‌گذاری در این ناحیه خواهند داشت.





سطح پایین ارائه‌ی خدمات در بنادر

علاوه بر مشکلات زیرساخت‌ها، سطح خدمات بنادر کشورهای اسکاپ، در مقایسه با بنادر پیشرفته‌ی دنیا، بسیار پایین‌تر است و به همین دلیل، بسیاری از بنادر، در ارائه‌ی خدمات، به هنگام افزایش حجم مبادلات کالا، ضعف ساختاری دارند. این ضعف، باعث کاهش توان رقابتی آن‌ها می‌شود و مانعی در برابر ایجاد مراکز لجستیک خواهد بود.

کشورهای توسعه‌یافته و شرایط موجود بنادر ناحیه‌ی اسکاپ است، به عنوان نتیجه‌ی مطالعات و پیشنهادات کاربردی، برای استفاده مسؤلین و برنامه‌ریزان توسعه‌ی اقتصادی و صنعتی کشور و نیز متولیان توسعه‌ی بنادر و مناطق آزاد، ارائه می‌شود:

۱- برنامه‌ریزی و توسعه‌ی سیستماتیک مراکز لجستیک

هدف: به کارگیری رویکرد سیستماتیک برای برنامه‌ریزی و توسعه‌ی بنادر و مراکز لجستیک و شهرهای مرتبط
استراتژی اول: پیشگیری از تخصیص زمین‌های پسرانه‌ی بنادر برای توسعه‌ی بدون برنامه و یا بدون توجه به فعالیت‌های مرتبط با بنادر.

راهبردهای توسعه و ارتقای مراکز لجستیک بنادر

با توجه به موارد و مباحث طرح شده در بخش‌های قبل، خط‌مشی و راهبردهای زیر که حاصل مطالعات انجام شده و مقایسه‌ی تطبیقی بنادر

جدول ۳- مقایسه‌ی سیاست‌های مالیاتی تشویقی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، در مراکز لجستیک بنادر

کشور	معافیت‌های مالیاتی و سایر مشوق‌ها
چین	۱۵ درصد معافیت مالیاتی برای اشخاص حقوقی و برای شرکت‌های با سابقه‌ی بیش از ۱۰ سال، مدت معینی معافیت کامل مالیاتی وجود دارد و پس از انقضای مدت معین، ۵۰ درصد معافیت مالیاتی.
هنگ کنگ	۱۶ درصد معافیت مالیاتی، برای اشخاص حقوقی و ۱۵ درصد معافیت برای سرمایه.
تایوان	در ناحیه‌ی صادراتی، معافیت کامل مالیاتی و در ناحیه‌ی علمی- صنعتی، ۴ سال معافیت کامل مالیات اشخاص حقوقی، به ویژه در زمان توسعه‌ی تجهیزات.
ژاپن	در صورت اشتغال بیش از ۲۰ نفر، برای ۵ سال معافیت کامل مالیات بر سرمایه‌های ثابت و ۳۵ درصد معافیت مالیاتی اشخاص حقوقی.
سنگاپور	۱۰ درصد معافیت مالیاتی برای اشخاص حقوقی به علاوه‌ی دامنه‌ی وسیعی از سایر مشوق‌ها.
ایران	مناطق ویژه‌ی اقتصادی بندری معافیت مالیاتی ندارند!

یکی از مهم‌ترین دلایل فقدان مراکز لجستیک مؤثر در بنادر کشورهای آسیایی، عدم درک مناسب دولت‌ها از اهمیت زمین‌های پس‌کرانه‌ی بنادر برای ایجاد مراکز لجستیک است. جلوگیری از توسعه‌ی جزیره‌ای و بدون در نظر گرفتن فعالیت‌های بندر، باید یکی از اولویت‌های عملی مسؤولان و برنامه‌ریزان باشد. **استراتژی دوم:** یکپارچه‌سازی معیارها و اهداف توسعه‌ی شهرها و مراکز لجستیک، به ویژه از طریق ارتقای هماهنگی میان برنامه‌ریزی شهری و بندری (طرح جامع)

فعالیت‌های مراکز لجستیک، می‌تواند اثرات جانبی زیست‌محیطی مانند: آلودگی آب، گردوغبار، ترافیک و... داشته باشد که هزینه‌های اجتماعی سنگینی را به شهرها تحمیل خواهد کرد. به همین ترتیب، تعامل بین برنامه‌ی توسعه‌ی مراکز لجستیک و طرح‌های جامع توسعه‌ی شهری، راهبرد اساسی توسعه‌ی پایدار شهر و بندر است.

استراتژی سوم: مشارکت و سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی برنامه‌ریزی و توسعه‌ی مراکز لجستیک، به منظور پاسخ‌گویی به نیازهای آینده در برنامه‌ریزی و توسعه‌ی مراکز لجستیک بنادر. باید تمام طرف‌های ذی‌نفع (دولت مرکزی، دولت محلی، مسؤولین بندر، خطوط کشتیرانی، شرکت‌های لجستیک و غیره)، در تمام سطوح تصمیم‌گیری، مشارکت داشته باشند و لذا، هماهنگی و تعامل میان آنها در جهت توسعه‌ی پایدار، ضروری است. تدوین چارچوب قانونی برای سازمان‌دهی مشارکت عمومی و جمع‌آوری و مستندسازی نظرات، از اقدامات اولیه‌ی در این زمینه به شمار می‌آید.

۲- طرح‌ریزی و سازمان‌دهی مکانیزم‌های تشویقی

هدف: جذب شرکت‌های خارجی لجستیک، از طریق ارائه‌ی مشوق‌های لازم، مانند معافیت‌های مالیاتی در جهت تأمین مراکز لجستیک بنادر.

استراتژی اول: فراهم کردن مشوق‌های انگیزشی، مانند: وام کم‌بهره، تخفیف مالیات، ضمانت وام، بیمه‌ی موجودی و تضمین خدمات توسط مراجع دولتی و بندری، در جهت جذب و حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی.

برای مقایسه و درک ضرورت برنامه‌ریزی جامع و به کارگیری سیاست‌های تشویقی در توسعه‌ی بنادر و مراکز لجستیک، در جدول شماره‌ی ۳، سیاست‌های تشویقی در چند کشور مختلف آسیایی، برای سرمایه‌گذاران در مراکز لجستیک نشان داده شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود متأسفانه در کشور ما، برخلاف بسیاری از کشورهای دیگر، سیاست‌های تشویقی برای سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی در مناطق ویژه اقتصادی- بندری، تدوین نشده است و بنابراین به منظور تبدیل بنادر به مراکز لجستیک، نیاز به تدوین خط‌مشی و راهبردهای اصولی، توسط متخصصان امر و سپس برنامه‌ریزی براساس سیاست‌ها، با توجه به جمیع شرایط و مقررات موجود و نیز هماهنگی میان دستگاه‌های ذی‌ربط، احساس می‌شود.

۳- توسعه‌ی مناطق آزاد تجاری

هدف: ایجاد مناطق آزاد تجاری در راستای برنامه‌ی جامع بندر، که موجب افزایش تردد و ارائه‌ی خدمات با ارزش افزوده توسط شرکت‌های بین‌المللی خدمات لجستیک می‌شود و افزایش اشتغال و درآمد را به دنبال خواهد داشت.

استراتژی اول: در جهت افزایش اثربخشی تأسیس مناطق آزاد تجاری، بنادر و مراجع دولتی مرتبط، باید هزینه‌های نامتعارف مالیاتی و قوانین دست و پاگیر تجارت را تعدیل کنند.

مناطق آزاد تجاری به عنوان بخشی از سیاست‌های کلان توسعه‌ی اقتصادی محسوب می‌شوند و در عین حال، هیچ‌الگوی واحدی برای ایجاد و توسعه‌ی

مناطق آزاد تجاری در جهان وجود ندارد و در هر کشوری، شرایط متفاوتی حاکم خواهد بود. البته، کاهش هزینه‌ها و تسهیل قوانین تجارت، موضوعی پیچیده است که نیاز به بررسی و بازنگری کارشناسانه جامع رویه‌های سازمانی و قانونی دارد که در کوتاه‌مدت، امکان‌پذیر نمی‌باشد.

۴- سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی زیرساخت‌ها

هدف: کسب بهترین بازدهی از سرمایه‌گذاری‌های محدود و حداکثرسازی اثربخشی فعالیت‌های ذی‌نفعان.

استراتژی اول: سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی زیرساخت‌ها، شامل تجهیزات بندری و مراکز لجستیک مرتبط، به منظور رفع نیازهای رو به رشد ناشی از فعالیت‌های لجستیک.

در برخی از کشورهای در حال توسعه، دولت‌های مرکزی و محلی، سرمایه و توان لازم برای توسعه و خرید تجهیزات بنادر را ندارند و در نتیجه، ایجاد مراکز لجستیک در این‌گونه بنادر، از اولویت‌چندانی برخوردار نیست. برای استفاده‌ی بهینه از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و با توجه به این نکته که سرمایه‌های بخش عمومی تنها قابلیت تأمین زیرساخت‌ها را دارند و سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی است که در اغلب موارد، تجهیزات و امکانات را فراهم می‌آورد، ارتقای بهره‌وری، اهمیت ویژه‌ای خواهد داشت. تدوین قوانین و مقررات، به منظور حمایت از بخش خصوصی، ضروری است و از انحصار ناعادلانه و زانت، جلوگیری خواهد کرد.

استراتژی دوم: بهره‌برداری بهینه از تجهیزات موجود و ارتقای بهره‌وری سرمایه و اتخاذ رویکردهای نوآورانه‌ی سرمایه‌گذاری، در زیرساخت‌های مراکز لجستیک.

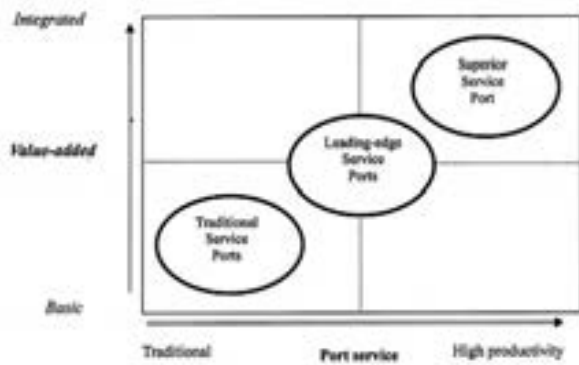
در جهت استفاده‌ی بهینه از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در لجستیک بنادر، ابتدا باید برنامه‌ریزی دقیق و سرمایه‌گذاری مناسب برای استفاده از ظرفیت مازاد (ارتقاء بهره‌وری سرمایه) و حذف عملیاتی که بهره‌وری پایین دارند، انجام گیرد. همچنین برای رفع کمبود تجهیزات، تقویت مشارکت بخش خصوصی در توسعه‌ی مراکز لجستیک، اجتناب‌ناپذیر است. در مرحله‌ی اول، برنامه‌ریزی صحیح برای جلوگیری از ایجاد ظرفیت مازاد در هنگام خرید تجهیزات لازم و سرمایه‌گذاری اولیه و همچنین حذف عملیات غیربهره‌ور ضروری به نظر می‌رسد. از سوی دیگر، به دلیل ضرورت دسترسی آسان بنادر و مراکز لجستیک به راه‌های حمل‌ونقل زمینی در پس‌کرانه، مشارکت دولت در زمینه‌ی ساخت پس‌کرانه، جاده، راه‌آهن و تأمین انرژی، لازم خواهد بود.

۵- توسعه‌ی شرکت‌های حرفه‌ای ارائه‌دهنده‌ی خدمات لجستیک

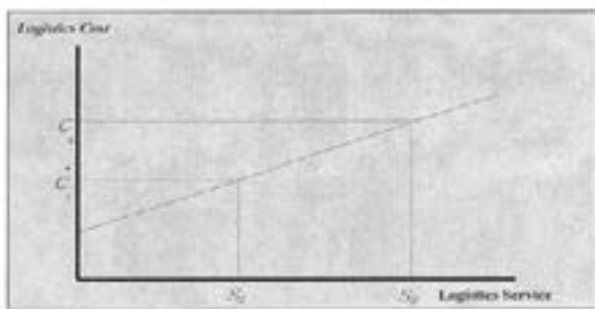
هدف: بهبود کیفیت خدمات شرکت‌های لجستیک و پرورش نیروی کار ماهر و متخصص لجستیک.

استراتژی اول: تدوین برنامه‌ی آموزشی به منظور تربیت متخصصین لجستیک، با مهارت‌های SCM و IT و زبان خارجی و نیروی کار ماهر آموزش دیده.

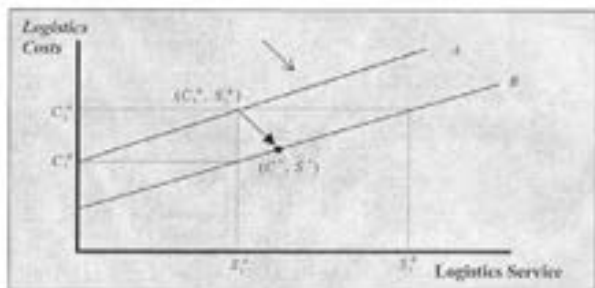
بنادر منطقه‌ی اسکاپ، تنها در صورتی قابلیت تبدیل شدن به مراکز لجستیک را خواهند داشت که تخصیص منابع مناسب در زمینه‌ی آموزش متخصصان حرفه‌ای لجستیک و نیروی کار ماهر را انجام دهند. این برنامه‌های آموزشی، باید مهارت‌های IT و مدیریت زنجیره‌ی تأمین را، در کنار مدیریت انبارداری، مدیریت موجودی، خدمات مشتریان، حمل‌ونقل، خرید، بودجه‌بندی و حسابداری، در افراد ایجاد کند. نیاز به کارکنان ماهر، به دلیل کمبود نیروی کار متخصص در خدمات لجستیک، به شدت ضروری است و سیستم‌های آموزشی (دانشگاه‌ها- دوره‌ی کوتاه و میان‌مدت) موجود در کشورهای این



شکل ۱- ماتریس مزیت‌های رقابتی بندار



شکل ۲- نمودار خدمات بر حسب هزینه سیستم لجستیک



شکل ۳- بهبود سیستم لجستیک با انتقال از نمودار A به نمودار B



شکل ۴- مراحل توسعه‌ی مراکز لجستیک بندار

ناحیه، باید توانایی تربیت متخصصین لجستیک با توانایی پاسخ‌گویی و رفع نیازمندی‌های تخصصی عملیات مراکز لجستیک در سطوح مختلف را ایجاد کنند و توسعه دهند.

۶- توسعه‌ی تکنولوژی اطلاعات

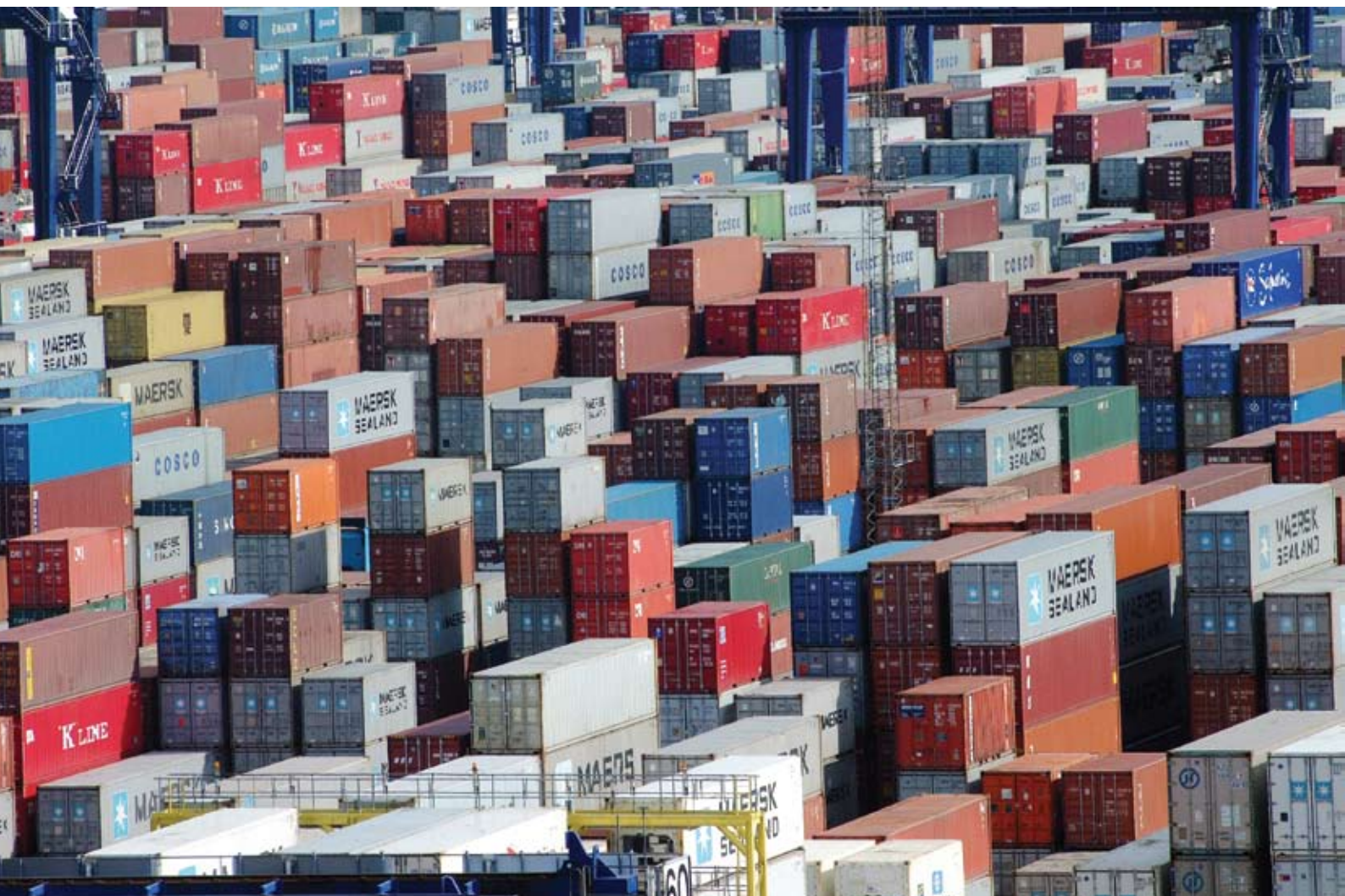
هدف: استفاده‌ی بهینه از IT در جهت بهره‌مندی از منافع تجارت الکترونیک و بهبود کارایی زنجیره‌ی لجستیک.
استراتژی اول: سیستم‌های اطلاعات استاندارد، متوازن و هماهنگ به طور مرحله‌ای، برای بهبود کارایی فعالیت‌های گمرکی و اداری بندار، باید به کار برده شوند.

در بسیاری از بندار کشورهای در حال توسعه، سیستم‌های اطلاعاتی موجود، به صورت جداگانه و جزیره‌ای توسعه یافته‌اند و بنابراین، نقص توازن و هماهنگی و استانداردسازی بین سیستم‌های مختلف وجود دارد. بنابراین، چالش اساسی در توسعه‌ی سیستم اطلاعات لجستیک بندار در آینده، هماهنگی و استانداردسازی سیستم‌های مختلف، بدون ایجاد اختلال در سیستم‌های موجود می‌باشد. در بسیاری از بندار پیشرفته، سیستم‌های مختلف، به سیستم‌های یکپارچه‌ی اطلاعات لجستیک ارتقاء یافته‌اند و با سایر سیستم‌های اطلاعاتی مرتبط شده‌اند. سیستم INITIS در بندر روتردام، DAKOSY در بندر هامبورگ، SEAGH در بندر آنتورپ، مثال‌هایی از این قبیل هستند. پیشرفته‌ترین سیستم، با عنوان PORTNET از سال ۱۹۸۴ میلادی، در بندر سنگاپور استقرار یافته و با شبکه‌ی ملی تجارت الکترونیک سنگاپور یکپارچه‌سازی شده است. این سیستم بسیاری از خدمات دارای ارزش افزوده، مانند: زرزو آنلاین، تکمیل فرم‌های درخواست خدمات بندری به صورت الکترونیکی، صورت‌حساب الکترونیکی، اظهارنامه‌های گمرکی و ارتباط با مراجع دولتی را ارائه می‌کند.

۷- مسایل قانونی و حاکمیتی

هدف: توسعه‌ی چارچوب قانونی برای ایجاد مراکز لجستیک در بندار.
استراتژی اول: مسایل قانونی و سازمانی، قبل از تأسیس مراکز لجستیک باید شناسایی شده و قوانین جدید مرتبط با لجستیک و استراتژی‌های ملی به منظور تبدیل و ارتقای بندار، به سطح بعدی توسعه‌ی لجستیک تدوین شوند. تدوین برنامه‌ها و سیاست‌های بلندمدت و میان‌مدت توسعه‌ی بندار و مراکز لجستیک در راستای اهداف چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ و سپس وضع قوانین حمایتی از امنیت سرمایه و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و تسهیل مقررات دست و پاگیر موجود و اصلاح بوروکراسی اداری با بهره‌وری پایین، از جمله اقداماتی هستند که در راستای توسعه‌ی نرم‌افزاری و سخت‌افزاری زمینه‌های ایجاد ثبات و امنیت در جهت توسعه‌ی اقتصادی کشور و سیستم لجستیک بندار نسل سوم، مؤثر خواهند بود. استفاده از تجارب کشورهایمانند مالزی، سنگاپور و نیز کره‌ی جنوبی، می‌تواند در انتخاب روش درست، کمک‌های قابل توجه‌ای عرضه کنند.

استراتژی دوم: محرک‌های کلیدی در تبدیل بندار به مراکز لجستیک، باید ایجاد و تقویت شوند تا اثربخشی و کارایی فرایند، بیشتر تحقق پذیرد. فرایند تبدیل بندار نسل دوم به مراکز لجستیک مانند هر تحول دیگری نیاز به موتور محرکه دارد و بنابراین، در کنار توجه به زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مورد نیاز، باید به نیروی محرکه و کنترل و هدایت و نظارت عملکرد آن نیز، توجه کافی به عمل آورد. اصلی‌ترین وظیفه در این بین، ایجاد یک نهاد متولی برنامه‌ریزی و هماهنگی است که کمک مؤثری در اجرای اثربخش و کارآمد این فرایند، خواهد بود. ■



کارآمدی اپراتور خصوصی

نقش خصوصی سازی در افزایش عملیات کانتینری بنادر منطقه

• امیر سعید نورامین، منصور کیانی مقدم

اساره

خصوصی سازی یکی از موضوعات مهم در مباحث اقتصادی بسیاری از کشورهای جهان است که علاقه‌مند به بقا و حضور مؤثر در صحنه اقتصاد بین‌المللی هستند. خصوصی سازی، به رقابت بیشتر، افزایش حجم سرمایه‌گذاری و ایجاد موقعیت‌های مناسب‌تر در بازارهای بین‌المللی منجر می‌شود، همچنین بر بودجه و ذخایر ملی دولت‌ها تأثیر مثبت می‌گذارد و شکوفایی اقتصادی را در جنبه‌های مختلف به دنبال خواهد داشت. با توجه به آن که کشور ایران نیز مایل به بقا و شکوفایی اقتصادی در عرصه منطقه‌ای و جهانی است باید با مطالعه همه‌جانبه، موضوع خصوصی سازی را در سازمان‌ها و نهادهایی که قابلیت خصوصی شدن دارند، پیاده‌سازی کرد. مطابق قاعده‌ای موسوم به "قانون پارکینسون"، سازمان‌هایی که به حال خود رها می‌شوند، به مرور بزرگ‌تر و پیچیده‌تر می‌شوند که با استفاده از عواملی مانند خصوصی سازی و مشارکت، می‌توان از گسترش بی‌رویهی آن‌ها جلوگیری کرد.

سازمان‌های دریانوردی و بنادر، به عنوان شاهراه‌های ترانزیت کشور محسوب می‌شوند که در تدوین استراتژی آن‌ها، باید همگام با تحولات ساختاری در عرصه‌های جهانی حرکت کرد. برخی از عوامل رشد چشم‌گیر بنادر موفق جهان را می‌توان به صورت زیر فهرست کرد:

- جذب پورت اپراتورهای برتر دنیا و ایجاد ترمینال‌های جدید.
- موفقیت در جذب ترانشیپ جدید.
- جذب خطوط کشتیرانی بزرگ دنیا.

سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۷۴، برنامه خصوصی‌سازی خود را با واگذاری فعالیت‌های تخلیه و بارگیری آغاز کرد. از سال ۱۳۷۶، عملیات تعمیر و نگهداری این سازمان و در سال ۱۳۷۷، فعالیت‌های انبارداری آن، به بخش خصوصی واگذار شد. از سال ۱۳۸۲، با واگذاری ۲۳ ترمینال و مالکیت تجهیزات بندری، خصوصی‌سازی در بنادر ایران واقعیت یافت. از جمله بنادر خصوصی شده، می‌توان به بنادر ترکمن، گز و فریدونکنار در شمال کشور و بنادر آبادان و گناوه در جنوب کشور اشاره کرد.

هدف این تحقیق، بررسی راهکارهای استفاده از پورت اپراتورهای موفق بین‌المللی در بندر شهید رجایی، به عنوان بزرگ‌ترین پایانه کانتینری کشور است. برای رسیدن به این هدف، پس از بررسی وضعیت بنادر منطقه در استفاده از اپراتورهای خارجی، مزیت‌ها و معایب به کارگیری اپراتور خارجی در بنادر ایران بررسی شده و با استفاده از روش تحلیلی SWOT راهکار و روش مشارکت اپراتور خارجی و نیز مزایای خصوصی‌سازی در بندر شهید رجایی معین می‌گردد.

وضعیت بنادر منطقه در استفاده از پورت اپراتورهای خارجی

یکی از عوامل افزایش قدرت رقابتی بنادر را می‌توان ایجاد تنوع در انواع خدمات ارائه شده ذکر کرد که خصوصی‌سازی به گسترش و تسهیل روند ارائه آن کمک می‌کند. به نظر می‌رسد بندر شهید رجایی به دلیل اتخاذ سیاست‌های نامناسب اقتصادی در بازار تجارت منطقه، نقش درخور اهمیتی را ایفا نکرده است (جدول ۱). نگاهی به حجم عملیات کانتینری بنادر منطقه گواهی بر این مدعاست: یکی از دلایل موفقیت بنادر منطقه در جذب سهم بیشتر از تجارت کانتینری،

استفاده از پورت اپراتورهای برتر بخش خصوصی در دنیا است. جدول ۲ وضعیت استفاده از اپراتورهای بین‌المللی در بنادر منطقه را نشان می‌دهد: ارزش‌های حاکم بر PSA به عنوان برترین پورت اپراتور دنیا عبارتند از:

- ارائه‌ی بهترین سرویس‌ها به صورت همه‌جانبه.
- تمرکز بر مشتری محوری، پیش‌بینی نیازهای آتی و پاسخ‌گویی به مشتریان.
- حضور در بازارهای جهانی با مشارکت بنادر.
- APM به عنوان یکی دیگر از اپراتورهای موفق در عرصه‌ی بین‌المللی، دست‌آوردهای زیر را به عنوان افتخارات خود مطرح می‌کند:
- فعال در ۵۰ ترمینال کانتینری در بیش از ۳۱ کشور دنیا.
- رشد درآمد ۲۲ درصدی در سال ۲۰۰۷ نسبت به سال ۲۰۰۶ میلادی.
- اجرای فرهنگ‌سازی جهت افزایش ایمنی کار.
- تمرکز بر آموزش مدیران با استعداد شرکت.

معیار پورت اپراتورها در انتخاب بنادر برای سرمایه‌گذاری

اپراتورهای برتر دنیا برای سرمایه‌گذاری به موارد خاصی توجه دارند. آن‌ها در واقع معیارهای مشخصی برای آغاز فعالیت در یک بندر در نظر می‌گیرند. با بررسی تجارب اپراتورهای موفق، می‌توان موارد زیر را به عنوان شاخص‌های اصلی مورد نظر اپراتورها برشمرد:

- توجه خاص به شاخص‌های عملیاتی بندر.
- میزان سوددهی فعالیت پورت اپراتور فعلی بندر.
- چگونگی انتخاب پورت اپراتور، توسط مقامات بندری.
- وضعیت امکانات زیربنایی (اسکله، بارانداز، محوطه‌ها و...).
- وضعیت و نوع تجهیزات ترمینال.
- ارتباط بندر از طریق جاده-ریل-هوا و دریا.
- ارزیابی وضعیت رقابتی آینده بین پورت اپراتورها.
- نوع ترافیک بندر- ترانشیپ و یا واردات.
- امکان توسعه‌ی ظرفیت عملیاتی در آینده.
- وضعیت نیروی کار ساده و متخصص.
- شاخص میزان ریسک بندر.

جدول ۲- وضعیت اپراتورهای بنادر منطقه

توضیحات	پورت اپراتور بین‌المللی	بندر
چهارمین اپراتور دنیا	DP World	دوبی
سومین اپراتور دنیا	APM Terminal	سلاله عمان
	-----	شهید رجایی
دومین اپراتور دنیا	KICTL	کراچی
	DP World	شارجه
	Hutchison Port Holding	دقام عربستان
	DP World	جده
همکاری با APM	P&O Port Operator	پورت قاسم
در حال ساخت بندر	APM Terminal	مینا سلمان بحرین
اپراتور برتر دنیا	PSA	گوادر

جدول ۱- حجم عملیات کانتینری بنادر حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان در سال ۲۰۰۷ میلادی

نام بندر	حجم عملیات	سهم بازار %
دوبی	۸/۹۰۰/۰۰۰	۴۶
جده	۳/۰۰۰/۰۰۰	۱۶
سلاله	۲/۴۰۰/۰۰۰	۱۲
شارجه	۲/۰۰۰/۰۰۰	۱۰
شهید رجایی	۱/۴۰۰/۰۰۰	۷
کراچی	۱/۱۰۰/۰۰۰	۵
دقام	۹۴۰/۰۰۰	۴



- تعداد خطوط کشتیرانی و مشتریان بندر.
- طول مدت و نوع قراردادهای مشتریان بندر.
- میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز.
- وضعیت بوروکراسی اداری بندر و پیش‌بینی زمان لازم انعقاد قرارداد.
- قرار داشتن بندر در مسیر بین‌المللی و خطوط کشتیرانی.
- فرهنگ عمومی کشور در رابطه با سرمایه‌گذاری خارجی.
- وجود سازمان‌ها و قوانین تسهیلاتی در خصوص سرمایه‌گذاران خارجی.

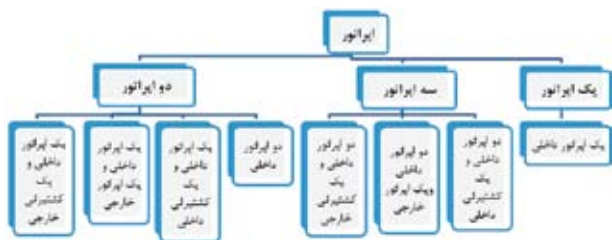
دلایل لازم برای حضور پورت اپراتور قوی در بنادر

امروزه خصوصی‌سازی به طور جدی در کشورهای پیشرفته‌ی اقتصادی و در حال توسعه، به عنوان جایگزین گسترش مسؤولیت‌های دولت در تولید و توزیع کالا و خدمات محسوب می‌شود. مفهوم گسترده‌ی خصوصی‌سازی، دربرگیرنده‌ی طیف وسیعی از خط‌مشی‌هایی است که به تشویق مشارکت بخش خصوصی در تدارک کالاها و خدمات و حذف موقعیت انحصاری شرکت‌های دولتی منجر می‌شود. مهم‌ترین جنبه‌هایی که می‌توان از طریق آن‌ها به مفهوم خصوصی‌سازی دست یافت، عبارتند از:

- نگرانی در خصوص تضعیف پورت اپراتورهای داخلی کشور.
- عدم تجربه‌ی قبلی.
- نگرانی در خصوص مسایل مالی.
- جوسازی و فشارهای تبلیغاتی داخلی.
- بروز مشکلات فرهنگی و لزوم آموزش در این خصوص.

- خصوصی‌سازی مالکیت.
 - خصوصی‌سازی مدیریت.
 - خصوصی‌سازی عملیات بندری.
 - خصوصی‌سازی تشکیلات مؤسسه و تدابیر عملیاتی.
- به کارگیری پورت اپراتورها در بنادر دنیا، در راستای خصوصی‌سازی در تدابیر عملیاتی صورت می‌گیرد. اهم دلایل حضور اپراتور قوی در بنادر را می‌توان به صورت زیر ذکر کرد:

- جذب سرمایه‌های خارجی در ساخت و بهره‌برداری از ترمینال‌ها.
- افزایش ظرفیت کالا و کانتینر در بندر.
- افزایش میزان جذب کشتی به بندر.
- کمک به اهداف سازمان بنادر در خصوص تبدیل بندر شهید رجایی از بندر فیدر به هاب.
- افزایش سهم بازار در رقابت با سایر بنادر.
- رشد پورت اپراتور داخلی کشور و آشنایی با تجهیزات و روش‌های نوین بندرداری.
- حضور فعال‌تر در عرصه‌های بندری و دریایی بین‌المللی.
- امکان استفاده از تکنولوژی و دانش روز دنیا.
- ارتقای سطح علمی و فنی نیروی کار شاغل در بندر.



نتیجه‌گیری

بندر شهید رجایی به عنوان دروازه کریدور شمال- جنوب، در صورت برنامه‌ریزی صحیح، یقیناً در افزایش سهم رقابت منطقه‌ای و حتی جهانی مؤثر خواهد بود. با توجه به موارد ذکر شده، استفاده از اپراتورهای قدرتمند خارجی، یکی از راهکارهای رشد عملکرد این بندر به عنوان دروازه‌ی ورود و خروج ۹۰ درصد کانتینرهای ایران است. با بررسی روش‌های متداول خصوصی‌سازی در بنادر موفق دنیا، حالت‌های مختلفی برای واگذاری پایانه‌ی کانتینری بندر شهید رجایی به پورت اپراتورهای داخلی و خارجی می‌توان مطرح کرد:

با توجه به رئوس اهداف کلی زیر بخش حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی چهارم توسعه مبنی بر تداوم برنامه‌ها و سیاست‌های خصوصی‌سازی در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه با مشارکت همگانی و نیز جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی در طرح‌ها و فعالیت‌های بندری، ناوگان، تأسیسات و تجهیزات مربوطه، فراهم آوردن امکانات زیربنایی برای خصوصی‌سازی و کارکرد اپراتورهای خصوصی در بنادر ایران، یکی از راهکارهای پیشرفت بنادر کشورمان محسوب می‌شود که ضروری است مدنظر مدیران عالی بنادر قرار گیرد. ■

مشکلات احتمالی ورود پورت اپراتور خارجی به بنادر کشور

خصوصی‌سازی یکی از تدابیری است که دولت‌ها در بسیاری از نقاط جهان برای انجام اصلاحات در اقتصاد و نظام اداری کشورهای خود اجرا می‌کنند. یکی از نکات کلیدی در خصوصی‌سازی، در نظر داشتن همزمان جنبه‌های سیاسی و اجتماعی به موازات جنبه‌های اقتصادی آن است. عدم توجه به یک یا همه‌ی جوانب خصوصی‌سازی می‌تواند مشکلات ناخواسته و عواقب نامطلوبی به همراه داشته باشد، به طوری که مزایای اقتصادی آن را تحت‌الشعاع قرار دهد.

علی‌رغم مزایای فراوانی که حضور اپراتور خارجی در بنادر ایران به همراه دارد، موانعی برای این امر می‌تواند در نظر آورد که برخی از آن‌ها به قرار زیر هستند:

- نگرانی از وابستگی به خارجی‌ها.
- نگرانی در خصوص اشتغال نیروی کار بندر.

توسعه شگفت انگیز تجارت

چالش‌ها و فرصت‌های بنادر در عرصه‌ی جهانی

• اسماعیل نجفی

بنادر از دیرباز به عنوان دروازه‌ی تبادل کالا، فرهنگ و زبان و همچنین یکی از حلقه‌های بسیار مهم زنجیره‌ی تأمین کالا شناخته شده‌اند. تغییرات چشمگیری که از نیمه‌ی دوم قرن بیستم در بنادر اتفاق افتاد، این حلقه‌ی مهم از زنجیره‌ی تأمین کالا را از مقوله‌ی صرف عملیات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا، به محلی جهت ایجاد ارزش افزوده و فعالیت‌های لجستیکی تبدیل کرده است. بنادر نسل سوم، به مراکز رقابت بین‌المللی تبدیل شده‌اند و با افزایش حجم ترافیک، به خودکفایی و سودآوری رسیده‌اند. با توجه به جهانی شدن اقتصاد، مقامات بندری، نسبت به تخصصی کردن امور و خصوصی‌سازی فعالیت‌های بندری اقدام کرده‌اند و استفاده‌ی همه‌جانبه از فن‌آوری اطلاعات، جهت تسهیل تجارت و کاهش قیمت تمام شده‌ی کالاهای تجاری را از جمله سیاست‌های اصلی خود قرار داده‌اند. علاوه بر تغییرات فوق، که چالش‌های خاص خود را به دنبال داشته است، مشکلات زیست‌محیطی، رسوب بیش از حد کالا در بنادر و عدم هماهنگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی و ریلی با حمل‌ونقل دریایی، نیز از مسایل قابل بررسی در بنادر امروزی محسوب می‌شود.

جهانی‌سازی

ما در بازار جهانی یکپارچه‌ی زندگی می‌کنیم، به طوری که امروزه با توجه به جهانی شدن اقتصاد و تبادل کالاهای نیم‌ساخته بین کشورها و تغییر شکل عوامل تولید، رشد تجارت جهانی بیش از تولید جهانی پیدا کرده است. با نگاهی بسیار گذرا به امکاناتی که به صورت روزمره به کار می‌گیریم، پدیده‌ی جهانی شدن، به راحتی قابل لمس است.

در گذشته، معیار اقتصادی کشورها مبتنی بر تولید محصول نهایی در همان کشور بود، لیکن امروزه تولید کشورها، براساس فرایندهای صورت گرفته در یک کشور است. به این معنا که به جای تولید محصول در یک کشور، هر بخش از کالا در یک نقطه از جهان تولید می‌شود.

براساس نظریه‌ی آدام اسمیت (Adam Smith)، اگر کشوری بتواند تمام و یا بخشی از کالای مورد نیاز را ارزان‌تر از قیمت تمام شده در داخل و یا با همان قیمت و با کیفیت بالاتر تولید کند، بهتر است به جای تولید محصول، کالای مورد نظر را از خارج تهیه کند.

توسعه‌ی شگفت‌انگیز تجارت بین‌المللی، با تقاضای فزاینده برای حمل‌ونقل دریایی همراه بوده و نقش بنادر و خطوط حمل‌ونقل، به عنوان تسهیل‌کننده تجارت به اثبات رسیده است. تخصصی شدن تولید و حمل‌ونقل، موجب تقسیم فرایند تولید بین کارخانجات تولیدی در دو یا چند کشور، به منظور استفاده از ظرفیت‌های مزیت نسبی کشورها، شده است. وجود بازارهای جهانی علاوه بر دسترسی محصولات متنوع برای مصرف‌کنندگان، موجبات تبادل زبان و فرهنگ بین ملت‌ها را فراهم کرده است.

این در حالی است که برخی از کارشناسان اقتصادی بر این باورند، که پدیده‌ی جهانی‌سازی، باعث شده است تا شرکت‌های بزرگ، ضمن انتقال کارخانجات تولیدی به قاره‌ی آسیا، نیروی انسانی مورد نیاز خود را نیز از آن‌جا تأمین کنند که در نتیجه، ضریب بیکاری در کشورهای پیشرفته، به ویژه در کشورهای اروپایی را افزایش داده‌اند.

گشودن دروازه‌ی اقتصادی کشورها به روی سایر ملل و از بین رفتن مرزها، یا به تعبیری راه‌اندازی تجارت آزاد، از اثرات اجرای قوانین و مقررات جهانی‌سازی محسوب می‌شود. تعرفه‌ها، به عنوان دیوارهای نامرئی، در نقطه‌ی مقابل تجارت آزاد قرار دارند. هدف سازمان تجارت جهانی (WTO)، کاهش تعرفه و حذف موانع تجاری و بهبود تجارت جهانی است. ایجاد استانداردها برای مبادلات تجاری از طریق سازمان‌های بین‌المللی مسؤول، از جمله سازمان جهانی کار (ILO)، سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، سازمان جهانی گمرک (WCO)، از دیگر تبعات جهانی‌سازی به شمار می‌آیند.

فن‌آوری اطلاعات

بهره‌گیری از فن‌آوری اطلاعات به عنوان ابزاری در جهت تسهیل تجارت، از لحظه‌ی سفارش کالا تا تحویل آن به آخرین مصرف‌کننده، از مزایای تجارت الکترونیک است. استفاده از سیستم تحویل بهنگام (JIT) در تولید کالا، سیستم پیشرفته‌ی اطلاعات مربوط به کالاهای تجاری (ACIS) به منظور ردیابی کالا در زنجیره‌ی حمل‌ونقل، سیستم تبادل الکترونیکی اطلاعات اداری، تجاری و حمل‌ونقل (EDIFACT) به منظور انجام الکترونیکی امور اداری، تجاری و جابه‌جایی کالا در مسیر، سیستم اتوماتیک مدیریت گمرک (ASYCUDA) جهت انجام تشریفات ترخیص کالا، نمونه‌هایی از نرم‌افزارهای مورد استفاده در امور تجاری هستند. علاوه بر آن در سال‌های اخیر، به کارگیری سیستم‌های رایانه‌ای در امور امنیتی، خدمات مشتریان و حتی تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری در ترمینال‌های بندری معمول شده است.

بهره‌گیری از تجهیزات تمام و نیمه‌اتوماتیک در ترمینال‌های بندری و کاهش نقش نیروی انسانی، از جمله مواردی است که در بنادر مدرن، به ویژه در کشورهایی که هزینه نیروی انسانی بسیار بالا است، معمول شده است. از جمله‌ی این ترمینال‌ها، می‌توان به ترمینال‌های تمام‌اتوماتیک ECT در بندر رتردام هلند و ترمینال CTA در بندر هامبورگ آلمان اشاره کرد. با توجه به تأثیر IT بر جذب نیروی انسانی، این سؤال مطرح است که مرز به کارگیری و توسعه‌ی سیستم‌های رایانه‌ای کجاست و چگونه می‌توان بین این دو عامل تعادل برقرار کرد.

خصوصی‌سازی

اگرچه فقدان شاخص‌های استاندارد، با هدف تعیین پیمانکار ذی‌صلاح، یکی از نقاط ضعف خصوصی‌سازی در بنادر کشورهای در حال توسعه به شمار می‌رود لیکن انجام عملیات خصوصی‌سازی، همواره با خود نقاط مثبتی را به همراه داشته است که فهرست‌وار به آن‌ها اشاره می‌شود:

- کاهش روند و شدت بروکراسی اداری
- ارتقاء و پویایی عملکرد بنادر
- بهبود قابلیت رقابت‌پذیری بندر
- استفاده‌ی بهینه از امکانات بندر
- رونق صنعت حمل‌ونقل و تجارت
- تقسیم ریسک بین بخش دولتی و خصوصی
- افزایش ترافیک بنادر، ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم و در نتیجه رفاه اجتماعی
- مزیت‌های حاصل از خصوصی‌سازی و منافعی که از اجرای آن عاید جامعه



تجهیزات و روش‌های تخلیه و بارگیری ترمینال‌های کنونی، جواب‌گو نخواهد بود و علاوه بر آن، زمان طولانی توقف کشتی و غیراقتصادی شدن به کارگیری این نوع شناورها را به دنبال خواهد داشت، از این‌رو، به منظور افزایش بازدهی بنادر، سیستم اسکله‌های حوضچه‌ای با به کارگیری تعداد زیادی جرثقیل کانتینری در دو طرف کشتی، در پاسخ به نیازهای جدید بنادر، توصیه شده است.

رسوب کالا

عوامل زیادی در افزایش ماندگاری کالا در بندر مؤثرند. از مهم‌ترین این عوامل، می‌توان به تشریفات ترخیص کالا، تأثیر قیمت و بازار، نظام تعرفه‌ای بندر، یکپارچه‌سازی محموله‌های صادراتی و مشکلات مربوط به تأمین وسایل حمل، اشاره نمود.

الف - تشریفات ترخیص

تشریفات ترخیص کالا، از مهم‌ترین عوامل طولانی‌تر شدن ماندگاری کالا در بندر محسوب می‌شود. براساس سیستم آسیکودای گمرک، کالاهای وارداتی و صادراتی، در مسیرهای سبز، زرد و قرمز قرار می‌گیرند. از این‌رو، با توجه به مسیر کالاهای ورودی و خروجی، مدت زمان انجام تشریفات ترخیص، فرق می‌کند. برای مثال، مدت زمان آزمون یک لامپ وارداتی، به منظور صدور گواهی استاندارد، سه ماه است. البته این مدت، تنها بخشی از طول زمانی است که کالا در انتظار ترخیص و در اماکن بندری، نگهداری می‌شود. اگر چه در سال‌های اخیر، اقدامات قابل توجه‌ایی برای تمرکز و استقرار متولیان امور تجاری در بنادر انجام شده است، لیکن لزوم حضور کلیه‌ی نهادها و ارگان‌های مرتبط و در صورت امکان، ضرورت تفویض بعضی از وظایف و مسؤولیت‌ها و کاهش تعداد متولیان با هدف تسهیل تشریفات ترخیص، احساس می‌شود.

ب - بازار / قیمت

در نقطه‌ای که جریان عرضه و تقاضا به همدیگر می‌رسند، معامله اتفاق می‌افتد. در صورتی که کالای خاصی دچار رکود عرضه و تقاضا شود، این معامله به تعویق می‌افتد. به عنوان مثال، بحران مسکن، موجب شده تا خرید و فروش مصالح ساختمانی، با رکود روبه‌رو شود. این موضوع، بر میزان ماندگاری مصالح ساختمانی که از طریق بنادر وارد کشور می‌شوند، اثرگذار است. در حال حاضر، به دلیل سقوط شدید قیمت آهن‌آلات در کشور، حدود دو میلیون تن آهن‌آلات وارداتی در اماکن بندری شمال کشور موجود و در انتظار ترخیص است.

ج - نظام تعرفه‌ای (تمرکز)

بین تعرفه‌های بندری و مدت زمان ماندگاری کالا در بندر، یک رابطه‌ی معکوس وجود دارد. به عبارت دیگر، هر چه تعرفه‌ی بندری در حد پایین‌تری باشد، مدت زمان توقف کالا در بندر بیشتر خواهد شد. در بنادر مدرن، تصمیم‌گیری در خصوص اعمال تعرفه‌های بندری، بر کالا و در مواقع لزوم، بالا و پایین آوردن آن با هدف متعادل کردن رسوب کالا با عملیات بندری، از اختیارات اپراتورهای بندری به شمار می‌آید.

د - یکپارچه سازی کالاهای صادراتی

محموله‌های صادراتی در فواصل زمانی نسبتاً طولانی به بندر منتقل و پس از رسیدن آن به اندازه‌ی ظرفیت یک شناور، به بازار مقصد فرستاده می‌شوند. بخش قابل توجهی از کالاها، تا زمان تکمیل شدن قسمت مورد نظر، در

می‌شود، دربرگیرنده‌ی فرصتی است که جامعه‌ی بندری در اختیار دارد. چگونگی انتخاب پیمانکاران، نحوه‌ی به کارگیری آن‌ها و تعیین حدود اختیارات، در خصوص اتخاذ تصمیم در زمینه‌های عملیات بندری و دریایی، از موضوعاتی است که کمتر به آن‌ها پرداخته شده است.

تغییر در ساختار شناورها

با اندکی تأمل در تجارت دریایی، به این واقعیت پی می‌بریم که بنادر، ناگزیر به هماهنگ کردن خود با نیازهای در حال تغییر صنعت حمل‌ونقل دریایی هستند. ظهور کشتی‌های عظیم‌الجثه و تأثیر آن بر بنادر، از موضوعات بسیار مهم و چالش‌برانگیز بنادر جهان محسوب می‌شوند.

در سال ۲۰۰۳ میلادی، دو فروند کشتی کانتینری عظیم‌الجثه با ظرفیت ۸۰۰۰ TEU توسط شرکت‌های مرسک - سی‌لند و OOCL به کار گرفته شدند. در حال حاضر، بیش از صد کشتی کانتینری، فراتر از ۸۰۰۰ TEU سفارش ساخت گرفته‌اند. گرچه در عمل، سفارش ساخت کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۸۰۰۰ TEU با روند فزاینده‌ای همراه نبوده است، لیکن به نظر می‌رسد استفاده از کشتی‌های با سایز بزرگ‌تر، در صورت تداوم رشد تجارت دریایی و پروسه‌ی رو به رشد رقابت شرکت‌ها به منظور کاهش کرایه‌ی حمل‌ونقل ادامه یابد.

اگر چه از نظر فنی، امکان طراحی و ساخت کشتی‌های غول‌پیکر وجود دارد، اما به کارگیری آن‌ها علاوه بر جذب کانتینر که مشکل اصلی خطوط لاینر محسوب می‌شود، برخی محدودیت‌های بندری را در پی خواهد داشت.

آبخور مورد نیاز کشتی‌های کانتینری عظیم‌الجثه با ظرفیت بیش از ۱۰۰۰۰ TEU، بین ۱۵ تا ۱۷ متر است و بنادر برای حل مسایل این چنین شناورها، ناگزیر به توسعه‌ی لایروبی بنادر و یا استفاده از ترمینال‌های شناور فراساحلی هستند.

محدودیت بازدهی ترمینال‌ها و بالا بودن مدت زمان توقف کشتی در بندر، از مباحث بسیار مهم مرتبط با تجارت دریایی است. ترمینال‌های بندری در تلاشند تا علاوه بر به کارگیری و توسعه‌ی سیستم‌های پیشرفته‌ی تخلیه و بارگیری، برای بهبود بازدهی و جابه‌جایی کانتینر با نصب جرثقیل‌های کانتینری خیلی بزرگ که قابلیت دسترسی و تخلیه و بارگیری ۲۲ الی ۲۳ ردیف کانتینر را داشته باشند، اقدام نمایند.

در صورت به کارگیری کشتی‌های با ظرفیت ۱۲۰۰۰ الی ۱۵۰۰۰ TEU،



کامبود امکانات حمل و نقل زمینی و ریلی جهت پوشش حمل و نقل دریایی

صنایع بندری و حمل و نقل دریایی در حال تغییر روزافزون هستند. این دگرگونی، در شرایطی صورت می‌پذیرد که در برخی از کشورها به ویژه در کشورهای در حال توسعه، سایر بخش‌های حمل و نقل نمی‌توانند محموله‌ی شناورها را در زمان مقتضی به مراکز مصرف برسانند و رشد زیرساخت‌ها و امکانات حمل و نقل ریلی و زمینی نیز در حدی نیست که بتواند پاسخ‌گوی حمل و نقل دریایی باشد.

مشکلات زیست‌محیطی و مسایل امنیتی، از دیگر مسایل اثرگذار در صنعت بندرداری و حمل و نقل دریایی به حساب می‌آیند. کمتر کسانی در هنگام سوخت‌گیری در پمپ بنزین و یا خریدن موز در میوه فروشی، به تانکری که سوخت را حمل کرده و یا شناوری که موز را به کشور آورده است، فکر می‌کنند. این در حالی است که مشکلات زیست‌محیطی و مسایل امنیتی ناشی از حمل و نقل دریایی، عملیات بندری و فعالیت‌های مبتنی بر ارزش افزوده‌ی کالاهای تجاری، به عنوان یکی از مباحث بسیار مهم در مجامع ملی و بین‌المللی مطرح است، به طوری که واژه‌های Green Port و Eco Port، مؤید این ادعاست. توجه به مسایل امنیتی که پس از حادثه ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ میلادی، اوج گرفت و منجر به ایجاد ISPS code در سازمان جهانی دریانوردی شد، نیز از مصادیق موارد مطرح شده محسوب می‌شود.

نتیجه‌گیری

صنعت بندرداری و حمل و نقل دریایی در چند دهه‌ی اخیر، دستخوش تحولات گسترده‌ای شده که مقوله‌ی جهانی‌سازی، مهم‌ترین آن به شمار می‌آید. توسعه‌ی شگفت‌انگیز تجارت که با تقاضای فزاینده‌ای برای حمل و نقل دریایی و فعالیت‌های بندری همراه است، از یک سو فرصت‌های مناسبی را برای رشد و توسعه‌ی بنادر ایجاد کرده و از سوی دیگر، چالش‌هایی را برای این صنعت به همراه داشته است. مدیران و دست‌اندرکاران امور بنادر، ضمن استفاده از فرصت‌ها جهت ارتقای موقعیت و افزایش سهم خود از کیک بزرگ تجارت جهانی، ناگزیر به مدیریت و کنترل چالش‌های فراوری خود هستند. ■

بندر نگهداری می‌شوند که این خود نیز، از دلایل‌های رسوب کالا به حساب می‌آید.

ه- مشکلات مربوط به تهیه‌ی وسایل حمل و نقل

تهیه‌ی وسایل حمل، برای انتقال محموله‌ها از بندر به محل مصرف، از مشکلات آوردگان کالا و از دیگر عوامل ایجاد رسوب در بنادر است. از اثرات منفی رسوب کالا، می‌توان به ناکارآمدی عملیات بندر، افزایش زمان توقف شناورها، افزایش قیمت تمام‌شده‌ی کالا و حرکت کند چرخه‌ی اقتصادی صنعت حمل و نقل اشاره کرد.

انتظارات مشتریان

کارشناسان اقتصادی بر این باورند که عصر خدمت فرا رسیده است و آن بیان‌گر اندیشه‌ای است که در آن، مشتری، به منزله‌ی محور همه‌ی فعالیت‌ها محسوب می‌شود. مجموعه‌ی خط‌مشی‌ها، نرم‌افزارها و امکاناتی که یک سازمان، به منظور شناسایی رفتار مشتری و توسعه‌ی یک ارتباط دراز مدت و مستمر با مشتری فراهم می‌کند، مدیریت ارتباط با مشتری نامیده می‌شود. تجربه نشان داده است که مشتری، اغلب به جاهایی می‌رود که به بهترین وجه ممکن، به او توجه شود.

از مهم‌ترین دستاوردهای مدیریت ارتباط با مشتری، می‌توان به تغییر فرهنگ سازمانی با تأکید بر مشتری و تقویت ارتباط با آن، برآورده ساختن نیازهای مشتریان با بهره‌گیری از شیوه‌های نوین مدیریت و به کارگیری افراد مناسب و جلب رضایت آنان اشاره کرد. فاکتورهای اصلی در خدمات بندری و سرویس‌رسانی به مشتریان، از طریق به کار بستن سیاست‌های زیر، امکان‌پذیر است:

- شفاف‌سازی ارائه‌ی خدمات و اطلاع‌رسانی سریع به مشتریان.
- تبلیغات هوشمندانه و هدفمند در راستای جلب رضایت مشتری.
- به کارگیری فن‌آوری‌های پیشرفته، با هدف ارائه‌ی خدمات مناسب به مشتری.
- توجه به نظرات و پیشنهادهای مشتری، به منظور بهبود مستمر خدمات.
- اخذ نظرات و پیشنهادهای پرسنل خدمات دهنده و ایجاد انگیزه در آن‌ها، برای بهبود خدمات.



اصلاح در جهت تسهیل

عملکرد بنادر در فضای کسب و کار

• مهران نظریور



براساس آخرین گزارش بانک جهانی در مورد تحلیل فضای کسب و کار، در فاصله‌ی زمانی جولای ۲۰۰۸ تا مه ۲۰۰۹ میلادی، در حدود ۲۸۷ طرح مبتنی بر اصلاح، به منظور تسهیل انجام فعالیت‌های اقتصادی در دنیا صورت گرفته که سهم ایران از این اصلاحات، بسیار ناچیز بوده است. در این گزارش، جمهوری اسلامی ایران با ۸ پله سقوط، رتبه‌ی ۱۴۲ را در بین ۱۸۱ کشور جهان اخذ کرده است. بر همین اساس، پیش‌بینی می‌شود با اصلاحاتی که انجام خواهد شد، در سال ۲۰۱۰ بتوانیم به رتبه‌ی ۱۳۷، در میان ۱۸۳ کشور دنیا ارتقاء پیدا کنیم. این گزارش که تحت عنوان **doing business** از سال ۲۰۰۴ میلادی، به صورت سالانه ۱۰ شاخص مهم فضای کسب و کار را در کشورهای مختلف جهان مورد بررسی قرار می‌دهد، یکی از پنج گزارش مهم بانک جهانی محسوب می‌شود که در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های فعالان اقتصادی جهان، همواره مورد توجه بوده است.

بین‌المللی، نیازمند انجام اصلاحات یکپارچه و همه‌جانبه در قوانین و مقررات و فرایندهای انجام امور است.

اما آنچه در گزارش **doing business** دارای اهمیت است، توجه به اصلاحات در حوزه‌ی قوانین و مقررات یا فرایندهای کاری، هر چند کوچک یا ساده می‌باشد. به عبارت دیگر از روش‌شناسی این گزارش، چنین استنباط می‌شود که تحولات اساسی و بزرگ، با اصلاح قوانین و مقررات یا فرایندهای انجام امور، حتی در یک مورد کوچک شروع می‌گردد؛ به طوری که تنها یک تغییر ساده اما هدفمند و در جهت صحیح، می‌تواند در بهبود جایگاه یک کشور در عرصه‌ی اقتصاد بین‌المللی نقش داشته باشد.

بنابراین با چنین رویکردی در این فرصت، در صدد توضیح و تحلیل عملکرد بنادر در عرصه‌ی کسب و کار کشور برمی‌آییم. به نظر می‌رسد که این موضوع، با بررسی و تحلیل هشتمین شاخص ارزیابی کسب و کار اقتصاد جهانی، یعنی شاخص تجارت برون مرزی ممکن می‌شود.

این گزارش، مقرراتی که ۱۰ مرحله از عمر یک کسب و کار (از زمان شکل‌گیری تا انحلال) را دربر می‌گیرد، به شرح ذیل مورد بررسی قرار می‌دهد:

۱. شروع کسب و کار (فرایند ثبت شرکت)
 ۲. اخذ مجوزها
 ۳. استخدام و اخراج نیروی انسانی
 ۴. ثبت مالکیت
 ۵. اخذ اعتبار
 ۶. حمایت از سرمایه‌گذاران
 ۷. پرداخت مالیات
 ۸. تجارت برون مرزی
 ۹. انحلال یک فعالیت اقتصادی
 ۱۰. التزام‌آفرینی شرایط قراردادهای
- بی‌شک هر یک از مراحل ذکر شده در بالا، تأثیرات حوزه‌ای خاص از اقتصاد کشور را دربر می‌گیرد، به طوری که دست‌یابی به جایگاهی مناسب در عرصه‌ی



شاخص تجارت برون مرزی

در حقیقت، این شاخص وضعیت تجارت برون مرزی کشور را با سه فاکتور: الف) اسناد مورد نیاز (تعداد)، ب) هزینه (دلار)، ج) زمان مورد نیاز (روز) می‌سنجد. جدول شماره ۱، وضعیت این شاخص را در فاصله‌ی سال‌های ۲۰۰۶-۲۰۰۹ میلادی نشان می‌دهد.

با دقت در این جدول، مشاهده می‌شود که به طور عملی در زمینه‌ی به کارگیری اصلاحات مورد نیاز، به منظور رونق بخشیدن به تجارت برون مرزی، فعالیت‌های چندان اثربخشی صورت نگرفته است و تنها یک روند ثابت طی شده است؛ که با توجه به رشد دیگر کشورها و مناطق تجاری رقابت، می‌توان چنین نتیجه گرفت که ایران در سال‌های اخیر، بسیاری از موقعیت‌ها و فرصت‌های تجاری منطقه‌ای را به سهولت از دست داده است. در ادامه، مقایسه‌ای بین شرایط فعلی و شرایط منطقه‌ای و بین‌المللی ارائه

می‌شود. در حقیقت، جدول شماره ۲، وضعیت سه فاکتور مهم تجارت برون مرزی را در دو فرایند صادرات و واردات کالا در ایران، منطقه‌ی خاورمیانه و در شمال آفریقا و اتحادیه‌ی اروپا نشان می‌دهد. آنچه در این نوشتار و از دیدگاه صنفی، بیشتر مورد توجه است تحلیل عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان بخشی از فرایند صادرات و واردات کالا می‌باشد. در گزارشات بانک جهانی، فرایند صادرات و واردات کالا را با چهار فاکتور، مورد ارزیابی قرار می‌دهند که عبارتند از:

- الف) اسناد مورد نیاز
 - ب) کنترل فنی و امور گمرکی
 - ج) جابه‌جایی و رسیدگی در بنادر و پایانه‌ها
 - د) حمل و نقل و رسیدگی درون مرزی
- بنابراین، با بررسی عوامل فوق در سال‌های اخیر و مقایسه‌ی آن با تغییرات

جدول شماره ۲: مقایسه‌ی فاکتورهای تجارت برون مرزی با منطقه‌ی خاورمیانه و شمال آفریقا و اتحادیه‌ی اروپا

شاخص	ایران	منطقه MENA	OECD
اسناد برای صادرات (تعداد)	۷	۶/۴	۴/۳
زمان برای صادرات (روز)	۲۵	۲۲/۵	۱۰/۵
هزینه‌ی صادرات (دلار برای هر کانتینر)	۱۰۶۱	۱۰۳۵	۱۰۹۰
اسناد برای واردات (تعداد)	۸	۷/۴	۴/۹
زمان برای واردات (روز)	۳۸	۲۵/۹	۱۱
هزینه‌ی واردات (دلار برای هر کانتینر)	۱۷۰۶	۱۲۲۲	۱۱۴۶

جدول شماره ۱: وضعیت شاخص‌های تجارت برون مرزی ایران

شاخص	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹
رتبه	-	۱۲۹	۱۳۵	۱۳۲
اسناد برای صادرات (تعداد)	۸	۸	۸	۷
زمان برای صادرات (روز)	۲۶	۲۶	۲۶	۲۵
هزینه‌ی صادرات (دلار)	۸۶۰	۸۶۰	۸۶۰	۱۰۶۱
اسناد برای واردات (تعداد)	۱۰	۱۰	۱۰	۸
زمان برای واردات (روز)	۴۲	۴۲	۴۲	۳۸
هزینه‌ی واردات (دلار)	۱۳۳۰	۱۳۳۰	۱۳۳۰	۱۷۰۶



منطقه‌ای و بین‌المللی، می‌توان تحلیل مناسبی از عملکرد کشور در هر بخش و به ویژه در بندر و پایانه‌ها، به عنوان موضوع اصلی مقاله ارائه کرد. جدول زیر، وضعیت فرایند صادرات و واردات یک محموله‌ی استاندارد کالا در سه کشور ایران، امارات متحده عربی و سنگاپور قبل از سال ۲۰۰۹ میلادی را نمایش می‌دهد.

با دقت در جدول، گلوگاه‌ها و مشکلات تجارت خارجی، به خوبی قابل مشاهده است. به طور مثال، اسناد لازم برای صادرات و واردات کالا، در مقایسه با برترین‌های منطقه‌ای و جهانی، تفاوت بسیار چشم‌گیری دارد، به طوری که در عمل، با روح سند چشم‌انداز ۲۰ ساله و اهداف مورد نظر در آن، هیچ‌گونه تناسبی ندارد و لازم است در این مورد، بازنگری و اصلاحات اساسی و جدی‌تری انجام شود. اما نکته‌ی قابل توجه در این جدول، که این مقاله نیز در پی تحلیل آن است، تحلیل فاکتور جابه‌جایی و رسیدگی کالا در بندر و پایانه‌ها محسوب می‌شود.

در حقیقت، این فاکتور، عملکرد بندر در چرخه‌ی صادرات و واردات کالا را به تنهایی نشان می‌دهد. آن‌چه مایه‌ی خوشحالی به حساب می‌آید، این است که دست‌کم تا سال ۲۰۰۸، در سطح منطقه‌ای، تفاوت قابل توجه‌ای با بندر امارات متحده عربی به عنوان بندر برتر منطقه‌ی خاورمیانه و شمال آفریقا نداشته‌ایم. به عبارت دیگر، مبتنی بر این فاکتور، توانسته‌ایم در حوزه‌ی وظایف و مسؤولیت‌های محوله و در سطح منطقه‌ای، به عنوان یکی از کشورهای برتر، وظایف خود را به انجام برسانیم.

اما نکته‌ی تکان دهنده در گزارش اخیر بانک جهانی (سال ۲۰۰۹ میلادی)، پیشرفت قابل توجه کشور امارات متحده عربی به عنوان کشور برتر منطقه و نیز یکی از رقیب‌های جدی بندر کشور است. بدون شک، عدم توجه مدیران و سیاست‌گذاران کلان کشور به چنین موضوعات و مواردی می‌تواند فضای کسب و کار کشور را در آینده با چالش‌های جدی مواجه سازد و از سوی دیگر، فرصت‌های سرمایه‌گذاری و اقتصادی را از چنگ بندر خارج سازد.

در ادامه، وضعیت فرایند واردات و صادرات یک محموله‌ی استاندارد کالا در سه کشور ایران، امارات متحده عربی و سنگاپور در سال ۲۰۰۹ میلادی، طبق آخرین گزارش بانک جهانی، بررسی می‌شود.

جدول زیر وضعیت فرایند صادرات و واردات یک محموله‌ی استاندارد کالا در

سه کشور ایران، امارات متحده عربی و سنگاپور را در سال ۲۰۰۹، به نمایش می‌گذارد.

با توجه و دقت در این جدول، به وضوح، جهت‌گیری‌ها و نوع عملکرد بخش‌های اقتصادی، قابل مشاهده است. اما همان‌گونه که پیش از این ذکر شد، ما تنها درصد بررسی فاکتور جابه‌جایی و رسیدگی کالا در بندر و پایانه‌ها هستیم. و از این راه، عملکرد سازمان بندرودر بانوردی را مورد ارزیابی قرار می‌دهیم. آن‌چه در این جدول به خوبی قابل مشاهده است این‌که، در سال‌های اخیر، یک وضعیت ثابت و شرایط بدون تغییر، بر سیاست‌های کلان سازمان، حاکم بوده است. در واقع چه از جنبه‌ی مدیریت زمان و چه از لحاظ کاهش هزینه،

سنگاپور (برتر جهان)		امارات متحده عربی (برتر منطقه)		ایران		فرایند مراحل صادرات
هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	
۱۰۵	۱	۷۵	۵	۱۰۰	۱۲	اسناد لازم برای صادرات
۳۱	۱	۱۰۰	۱	۱۰۰	۲	کنترل امور فنی و امور گمرکی
۱۸۰	۱	۱۳۷	۳	۲۱۰	۴	جابه‌جایی و رسیدگی در بندر و پایانه‌ها
۱۰۰	۲	۱۵۰	۴	۴۵۰	۸	حمل و نقل و رسیدگی درون‌مرزی
۴۱۶	۵	۴۶۲	۱۳	۸۶۰	۲۶	کل
فرایند مراحل واردات						
۵۶	۱	۷۵	۶	۱۰۰	۲۶	اسناد لازم برای واردات
۳۱	۱	۱۰۰	۱	۱۲۰	۳	کنترل امور فنی و امور گمرکی
۱۸۰	۱	۱۳۷	۴	۲۱۰	۵	جابه‌جایی و رسیدگی در بندر و پایانه‌ها
۱۰۰	۰	۱۵۰	۲	۹۰۰	۸	حمل و نقل و رسیدگی درون‌مرزی
۳۶۷	۳	۴۶۲	۱۳	۱۳۳۰	۴۲	کل



می‌توانند مبنای بحث و چالش، میان دیگر سازمان‌ها و نهادهای ذی‌نفع در عرصه‌ی اقتصاد کشور قرار گیرند که انتظار می‌رود مدیران و سیاست‌گذاران صنعت حمل‌ونقل دریایی، در محافل و نشست‌های تجاری و اقتصادی خود، به این موضوع‌ها با جدیت بیشتری بپردازند. ■

منبع:

۱- گزارش بانک جهانی (doing business)

در عملکرد بنادر، طی سال‌های اخیر، هیچ تغییر محسوسی ایجاد نشده است و این در حالی است که به عنوان مثال، امارات متحده عربی در یک سال گذشته، توانسته است در این فاکتور، با اصلاح برخی از قوانین و مقررات مرتبط و سرمایه‌گذاری‌های مناسب، خود را به سطح اول جهانی برساند. آن‌چه در پایان درخور اهمیت است، توجه هرچه بیشتر به گزارش‌ها و تغییرات محیطی حوزه‌ی فعالیت بنادر می‌باشد. زیرا این گزارش‌ها و آمارها، مبنای جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و نیز رونق بخشیدن به فضای کسب و کار و بهبود شرایط اقتصادی منطقه‌ای و ملی است. همچنین این گزارش‌ها،

سنگاپور (کشور برتر جهان)		امارات متحده عربی (کشور برتر منطقه)		ایران		فرایند مراحل صادرات
هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	هزینه (دلار)	مدت زمان (روز)	
۱۰۵	۱	۱۸۱	۵	۱۷۶	۱۲	اسناد لازم برای صادرات
۳۱	۱	۱۰۰	۱	۱۵۰	۲	کنترل امور فنی و امور گمرکی
۱۸۰	۱	۱۳۷	۱	۲۱۰	۴	جابه‌جایی و رسیدگی در بنادر و پایانه‌ها
۱۴۰	۲	۱۷۵	۱	۵۲۵	۸	حمل‌ونقل و رسیدگی درون‌مرزی
۴۵۶	۵	۵۹۳	۸	۱۰۶۱	۲۶	کل
فرایند مراحل واردات						
۸۸	۱	۱۶۷	۶	۲۹۶	۲۳	اسناد لازم برای واردات
۳۱	۱	۱۰۰	۱	۲۰۰	۲	کنترل امور فنی و امور گمرکی
۱۸۰	۱	۱۳۷	۱	۲۱۰	۵	جابه‌جایی و رسیدگی در بنادر و پایانه‌ها
۱۴۰	۰	۱۷۵	۱	۱۰۰۰	۸	حمل‌ونقل و رسیدگی درون‌مرزی
۴۳۹	۳	۵۷۹	۹	۱۸۰۶	۳۸	کل

فرانسه خواستار تشدید مجازات علیه دزدان دریایی شد



وزیر دفاع فرانسه از حمایت کشورش برای توسعه سیستم قضایی کشور سیشل با هدف مجازات دزدان دریایی سومالی خبر داد.

اروه مورن پس از دیدار با ژنرال مورگان وزیر منابع طبیعی و حمل و نقل سیشل، گفت: فرانسه برای این موضوع که دزدان دریایی به شدت مجازات شوند و کشور سیشل سیستم قضایی مناسبی برای محاکمه و مجازات این افراد در اختیار داشته باشد، اهمیت فوق العاده‌ای قائل است. این وزیر فرانسوی که به سفر دوره‌ای خود به کشورهای اقیانوس هند پایان می‌دهد در حالی خواستار تشدید مجازات علیه دزدان

دریایی سومالی شد که ۱۱ سوماتیلیایی که به دو کشتی فرانسوی صید ماهی تن در سواحل سیشل حمله کرده بودند، به دلیل کمبود شواهد کافی آزاد شدند. مورن با اعلام اینکه اتحادیه اروپا ۸۰۰ هزار یورو برای توسعه سیستم قضایی کشور سیشل در نظر گرفته است، وعده داد: فرانسه نیز از توسعه زیرساخت‌های قضایی سیشل حمایت کند. محدوده میان آب‌های سیشل تا خلیج عدن که رابط میان قاره آفریقا و آسیا است و سالانه ۲۵ هزار کشتی از آن عبور می‌کند، مدت‌ها است به منطقه‌ای مناسب برای فعالیت گسترده دزدان دریایی سوماتیلیایی تبدیل شده است.

ادعاهای جدید یک نماینده پارلمان هلند علیه کشتی‌های ایرانی

یکی از نمایندگان پارلمان هلند در اظهاراتی عجیب از دولت این کشور خواست تا از هواپیماها و کشتی‌های ایرانی که از طریق فرودگاه هلند و بندر روتردام این کشور عبور می‌کنند، بازرسی و نظارت دقیق به عمل آورد. مارتین هافرکمپ با بیان اینکه هیچ توجهی به عبور کشتی‌ها و هواپیماهای ایرانی نمی‌شود، گفت: شرکت‌های کشتیرانی ایران در عبور و مرور از بندر روتردام با هیچ مانع یا مشکلی مواجه نمی‌شوند که این مسأله در خصوص ورود میانگین سه بار در هفته هواپیماهای ایران به فرودگاه‌های هلند آن هم بدون بازرسی، جای سؤال باقی می‌گذارد. وی ادامه داد: مقامات امنیتی هلند تنها به بازرسی بر گه‌هایی که کادر پرواز ارائه می‌دهند، اکتفا می‌کنند.

چین در سال آینده شاهد بهبود بنادر خود خواهد بود



شرکت کاسکو پاسیفیک پیش‌بینی کرد با تزریق بسته اقتصادی دولت تا سال آینده، این کشور شاهد رشد ۵ تا ۱۰ درصدی بنادر خود خواهد بود.

ژومینجی، قائم مقام کاسکو گفت: با تزریق بسته کمکی ۴ تریلیون یوانی دولت به اقتصاد چین، انتظار می‌رود که سرعت رشد بنادر و پایانه‌های باری کشور تا حد مطلوبی افزایش یابد. وی گفت: در سه ماهه سوم سال شاهد رکود بالایی در بنادر تحت سرمایه‌گذاری خود بوده‌ایم به طوری که حجم مبادلات از ۸/۵ درصد در سال گذشته به ۴/۸ درصد کاهش یافته است. وی گفت: امیدواریم با بهبود سیاست‌های دولت از سه ماهه چهارم تا پایان سال آینده شاهد بهبود هر چه بیشتر وضعیت بنادر باشیم و بتوانیم از این بحران خارج بشویم.

روسیه در سمپوزیوم بین‌المللی قدرت دریایی آمریکا شرکت می‌کند

روسیه برای اولین بار طی ۱۹ سال گذشته، در سمپوزیوم بین‌المللی قدرت دریایی (SeaPower) در آمریکا شرکت می‌کند. دریادار Gary Roughead فرمانده عملیات ناوگان دریایی آمریکا در کنفرانس مطبوعاتی گفت: از روسیه برای شرکت در این سمپوزیم دعوت کرده‌ایم و نماینده روسیه برای اولین بار طی ۱۹ سال گذشته در این سمپوزیم شرکت خواهد کرد. به گفته وی، در این سمپوزیم رؤسای ستادهای مشترک نیروهای دریایی همه کشورهای جهان شرکت می‌کنند تا درباره همکاری‌های بین‌المللی در زمینه مبارزه با قاچاق سلاح و راهزنی دریایی به بحث و تبادل نظر بپردازند. این مقام مسؤول تأکید کرد: این گردهمایی فرصتی استثنایی برای هماهنگی اقدامات مشترک مقابله با تهدیدهای جدید است. سمپوزیوم بین‌المللی دریایی در نوامبر سال جاری میلادی در نیویورک واقع در ایالت رودایلد آمریکا برگزار می‌شود.



نام خلیج فارس از نقشه‌های جدید سنگاپور حذف شد



در حالی که نام خلیج فارس در نقشه‌های جغرافیایی قدیمی تولید شده در سنگاپور وجود داشت، در نقشه‌های جدید این کشور حذف شده است.

در نقشه‌ها و کره‌های جغرافیایی که جدیداً در کتاب‌فروشی‌ها و فروشگاه‌های لوازم التحریر سنگاپور عرضه می‌شوند، نامی از خلیج فارس بر روی نقشه جهان دیده نمی‌شود. این در حالی است که در نقشه‌های قدیمی توزیع شده در سنگاپور نام خلیج فارس وجود دارد. نقشه‌ها و کره‌های جغرافیایی ذکر شده که همگی در سنگاپور تولید می‌شوند، شامل تمام جزئیات از بخش‌های مختلف کره زمین هستند اما تنها نقطه‌ای که اثری از آن وجود ندارد، خلیج فارس است.

میان آذربایجان و ایران ارتباط مسافری دریایی برقرار می‌شود

در خزر و باکو در میان است. ابتدا میان بنادر انزلی و باکو این ارتباط برقرار خواهد شد که از سال ۱۹۹۸ میلادی به طور موقت متوقف شده است. این خبر می‌افزاید، تردد در مسیر انزلی - باکو و باکو-انزلی قرار است دو بار در هفته انجام شود و کشتی‌هایی که در این مسیر حرکت خواهند کرد، توان حمل ۱۵۰ نفر مسافر را دارند. طرف ایرانی نیز در آینده قصد دارد که ارتباط با باکو را از طریق بندر امیرآباد و نوشهر در خزر برقرار سازد.

نقل و انتقال مسافر میان بندر انزلی ایران و باکو در آذربایجان از طریق دریای برقرار خواهد شد. بنابراین این خبر به نقل از خبرگزاری ترند آذربایجان؛ بحث از سرگیری نقل و انتقال مسافر میان بندر ایران



جابه‌جایی کالا بار دیگر در بندر روتردام هلند کاهش یافت



میزان جابه‌جایی کالا در بزرگ‌ترین بندر اروپا بار دیگر کاهش پیدا کرد.

میزان جابه‌جایی کالا در بندر روتردام هلند به عنوان بزرگ‌ترین بندر اروپا، طی ۹ ماه نخست سال جاری میلادی ۱۱/۹ درصد کاهش پیدا کرد. طی این مدت ۲۳۸ میلیون تن کالا در این بندر جابه‌جا شده است. جابه‌جایی کانتینر نیز در بندر روتردام طی مدت مذکور با ۱۳ درصد کاهش به ۷/۲ میلیون TEU رسید. این در حالی است که میزان جابه‌جایی فرآورده‌های نفتی در این بندر با ۲۰/۸ درصد افزایش به ۵۴ میلیون تن رسید.

بزرگ‌ترین کشتی مسافری جهان ساخته می‌شود

Royal Caribbean International ساخته شده است. سرعت این کشتی مسافری نیز در نوع خود قابل توجه است، حدود ۴۲ کیلومتر در ساعت. ظرفیت آن نیز ۴۳۷۰ نفر مسافر، ۱۳۶۰ نفر خدمه و در مجموع ۵۷۳۰ نفر سرنشین است.

عملیات ساخت بزرگ‌ترین کشتی مسافری و تفریحی جهان به نام Oasis of the Seas، که از سال ۲۰۰۶ آغاز شده، به زودی به پایان می‌رسد. این کشتی که ۳۶۱ متر طول دارد به سفارش شرکت

روسیه به دنبال ایجاد

مسیر دریایی جدیدی بین اقیانوس آرام و اطلس است

روسیه طرح‌هایی برای ایجاد مسیر حمل‌ونقل دریایی بین اقیانوس‌های آرام و اطلس از میان آب‌های قطبی را در دست اجرا دارد.

این موضوع پس از آن مطرح شد که تحقیقات نشان داد یخ‌های قطب سریع‌تر از آنچه که انتظار می‌رفت در حال ذوب شدن هستند. این گزارش می‌افزاید؛ بیشتر کشتی‌هایی که از بین دو اقیانوس بزرگ جهان عبور می‌کنند از کانال سوئز و مصر می‌گذرند، اما شرکت عظیم نفتی روزنف روسیه مسیر سریع‌تری را پیشنهاد کرده است که از میان یخ‌های قطب می‌گذرد. گرم شدن کره زمین مسیر پیشنهادی روسیه را به عنوان جایگزینی مناسب مطرح کرده است. یک مؤسسه تحقیقات قطبی انگلیسی به نام پن‌هاادل اعلام کرده بود که در تابستان آینده قطب عاری از یخ خواهد شد و این وضعیت به مدت ده سال طول خواهد کشید. اخیراً دو کشتی آلمانی از این مسیر قطبی بدون کمک کشتی‌های یخ‌شکن عبور کرده‌اند. اکثر این مسیر از میان آب‌های روسیه می‌گذرد. روسیه قصد دارد تا با ایجاد این مسیر و دریافت عوارض عبور به کشتی‌های خارجی نیز مسیر عبور جدیدی را ارائه دهد.

اندونزی صاحب بزرگ‌ترین ناوگان دریایی حمل مواد شیمیایی جهان می‌شود



یک شرکت کشتیرانی اندونزی به بزرگ‌ترین شرکت مالک کشتی‌های ویژه حمل مواد شیمیایی در جهان تبدیل می‌شود.

شرکت کشتیرانی (BLT PT Berlin Laju) اندونزی قصد دارد بخش قابل توجهی از سهام شرکت کشتیرانی Camillo Eitzen نروژ را خریداری کند. با خرید سهام شرکت CECO نروژ، BLT به بزرگ‌ترین مالک کشتی‌های مخصوص حمل مواد شیمیایی در جهان تبدیل می‌شود، علاوه بر این آسیا نیز بار دیگر در صنعت کشتیرانی در جایگاه نخست جهان قرار می‌گیرد. بحران مالی جهانی تأثیر منفی بر فعالیت شرکت‌های کشتیرانی CECO گذاشت به طوری که این شرکت را وادار کرده است که بخش قابل توجهی از سهام خود را واگذار کند. میزان سهام قابل واگذاری این شرکت نروژی ۲۷۰ درصد از سهام کلی این شرکت است که در سال جاری عرضه خواهد شد. درآمد کلی CECO طی ۱۲ ماه گذشته ۲/۳ میلیارد دلار بوده است. با خرید سهام CECO و دریافت کشتی‌های سفارش داده شده، ناوگان BLT به ۱۵۷ فروند کشتی حمل مواد شیمیایی، ۱۴ فروند نفتکش، ۴۲ فروند کشتی حمل گاز و ۵۰ تا ۶۰ فروند کشتی فله‌بر، خواهد رسید.

از سوی نشریه بین‌المللی کارگوسیسستم معرفی شدند

بنادر برتر جهان در سال ۲۰۰۸

زمانی که اقتصاد جهانی، دستخوش بحران است و نبض آن بسیار کند می‌زند، آمار عملیات انجام شده در ۱۰۰ بندر کانتینری دنیا در سال ۲۰۰۸ میلادی، حکایت جالبی را بازگو می‌کند که مؤید رقابت روزافزون در اقتصاد جهانی و صنعت حمل‌ونقل دریایی در این سال است. آمار و اطلاعات زیر، توسط نشریه‌ی بین‌المللی Cargo System جمع‌آوری و منتشر شده است و برای اطلاع علاقه‌مندان و دست‌اندرکاران امور حمل‌ونقل دریایی تقدیم می‌شود. گفتنی است، در آمار، بندر شهید رجایی در ردیف شصت و ششم قرار گرفته که هم‌اکنون با شش پله ارتقاء، در ردیف شصتم بنادر برتر جهان جای دارد.



رتبه در سال ۲۰۰۸	بندر	کشور	واحد کانتینر در سال ۲۰۰۸	میزان رشد (درصد)
۱	سنگاپور	سنگاپور	۲۷/۹۰۰/۰۰۰	۱۲/۵
۲	شانگهای	چین	۲۶/۱۵۲/۰۰۰	۲۰/۵
۳	هنگ کنگ	چین	۲۳/۹۹۸/۰۰۰	۱/۹
۴	شنزن	چین	۲۱/۰۹۹/۰۰۰	۱۴/۲
۵	پوسان	کره جنوبی	۱۳/۲۶۰/۴۷۷	۱۰/۱
۶	روتردام	هلند	۱۰/۷۹۰/۶۰۴	۱۱/۸
۷	دبی	امارات متحده عربی	۱۰/۶۵۰/۰۰۰	۱۹/۴
۸	کاوسینگ	تایوان	۱۰/۲۵۶/۸۲۹	۴/۹
۹	هامبورگ	آلمان	۹/۸۹۰/۰۰۰	۱۱/۱
۱۰	کینگدائو	چین	۹/۴۶۲/۰۰۰	۲۲/۹
۱۱	نینگبو-ژوشن	چین	۹/۴۳۰/۰۰۰	۳۳/۴
۱۲	گوانگژو	چین	۹/۲۶۰/۰۰۰	۴۰/۳
۱۳	لس آنجلس	آمریکا	۸/۳۵۵/۰۳۸	-۱/۴
۱۴	آنتورپ	بلژیک	۸/۱۷۶/۶۱۴	۱۶/۵
۱۵	لانگ بیج	آمریکا	۷/۳۱۲/۴۶۵	۰/۳
۱۶	کلانگ	مالزی	۷/۱۱۸/۷۱۴	۱۲/۵
۱۷	تیان جین	چین	۷/۱۰۳/۰۰۰	۱۹/۴
۱۸	تانگجونگ پالاپاس	مالزی	۵/۴۷۰/۰۰۰	۱۴/۶
۱۹	نیویورک	آمریکا	۵/۲۹۹/۱۰۵	۴/۱
۲۰	برمهون	آلمان	۴/۸۹۲/۲۳۹	۱۰/۵
۲۱	لائم چانگ	تایلند	۴/۸۴۸/۴۷۸	۱۵/۰
۲۲	زیامن	چین	۴/۶۲۷/۰۰۰	۱۵/۷
۲۳	پاناما	پاناما	۴/۰۷۴/۴۸۰	۳۴/۶
۲۴	جواهر لعل نهرو	هند	۴/۰۶۰/۰۰۰	۲۳/۱
۲۵	جاکارتا	اندونزی	۳/۹۰۰/۰۰۰	۱۷/۵
۲۶	دالیان	چین	۳/۸۱۳/۰۰۰	۱۸/۷
۲۷	توکیو	ژاپن	۳/۷۲۰/۶۸۲	۰/۶
۲۸	جیونیا تانورو	ایتالیا	۳/۴۴۵/۳۳۷	۱۷/۳
۲۹	یوکوهاما	ژاپن	۳/۴۲۸/۱۱۲	۷/۱
۳۰	الجسیراس	اسپانیا	۳/۴۱۴/۳۴۵	۴/۸
۳۱	کلمبو	سريلانكا	۳/۳۸۱/۲۴۰	۹/۸
۳۲	فلیکستائو	انگلستان	۳/۳۰۰/۰۰۰	۱۰/۰
۳۳	هوشی مینه	ویتنام	۳/۲۰۰/۰۰۰	۲۳/۱

رتبه در سال ۲۰۰۸	بندر	کشور	واحد کانتینر در سال ۲۰۰۸	میزان رشد (درصد)
۳۴	جده	عربستان	۳/۰۶۷/۵۶۳	۵/۵
۳۵	والنسیا	اسپانیا	۳/۰۴۲/۶۶۵	۱۶/۵
۳۶	ناگویا	ژاپن	۲/۸۹۶/۲۲۱	۵/۳
۳۷	استانبول	ترکیه	۲/۸۶۴/۴۸۹	۲۷/۲
۳۸	پورت سعید	مصر	۲/۸۲۰/۲۷۱	۴/۸
۳۹	مانیل	فیلیپین	۲/۸۰۰/۰۰۰	۶/۱
۴۰	ساله	عمان	۲/۶۳۹/۰۰۰	۱۰/۴
۴۱	لهاور	فرانسه	۲/۶۳۸/۰۰۰	۲۳/۴
۴۲	بارسلونا	اسپانیا	۲/۶۱۰/۰۹۹	۱۲/۶
۴۳	سوانا	آمریکا	۲/۶۰۴/۳۱۰	۲۰/۶
۴۴	سانتوس	برزیل	۲/۵۳۲/۹۰۰	۳/۶
۴۵	کوبه	ژاپن	۲/۴۷۲/۸۰۸	۲/۵
۴۶	اوکلند	آمریکا	۲/۳۸۷/۹۱۱	-۰/۲
۴۷	دوربان	آفریقای جنوبی	۲/۳۳۸/۹۱۴	۶/۴
۴۸	اوزاکا	ژاپن	۲/۳۰۹/۸۲۰	۳/۵
۴۹	ونکوور	کانادا	۲/۳۰۷/۷۴۸	۲/۴
۵۰	کی لانگ	تایوان	۲/۲۱۵/۴۸۲	۴/۱
۵۱	ملبورن	استرالیا	۲/۱۸۸/۶۱۰	۹/۵
۵۲	شارجه	امارات متحده عربی	۲/۱۷۳/۸۶۷	۸/۰
۵۳	ویرجینیا	آمریکا	۲/۱۲۸/۳۸۸	۴/۰
۵۴	سوربایا	اندونزی	۲/۱۰۹/۶۷۷	۱۳/۴
۵۵	زیبروگ	بلژیک	۲/۰۲۰/۷۲۳	۲۲/۲
۵۶	کینگستون	جامائیکا	۲/۰۱۶/۷۹۲	-۶/۲
۵۷	لیانگ یون گانگ	چین	۲/۰۰۳/۰۰۰	۵۴/۱
۵۸	سیاتل	آمریکا	۱/۹۷۳/۵۰۴	-۰/۷
۵۹	تاکاما	آمریکا	۱/۹۲۴/۹۲۹	-۶/۹
۶۰	بندر آزاد مالتا	مالتا	۱/۹۰۱/۱۸۰	۲۸/۰
۶۱	سوت هامپتون	انگلیس	۱/۹۰۰/۰۰۰	۲۷/۰
۶۲	سوژو	چین	۱/۹۰۰/۰۰۰	۵۳/۲
۶۳	جنوا	ایتالیا	۱/۸۵۵/۰۲۶	۱۱/۹
۶۴	هوستون	آمریکا	۱/۷۶۸/۶۲۷	۱۰/۰
۶۵	چارلستون	آمریکا	۱/۷۵۴/۳۷۶	-۱۰/۹
۶۶	بندر شهید رجایی	ایران	۱/۷۲۳/۰۰۰	۲۲/۲

رتبه در سال ۲۰۰۸	بندر	کشور	واحد کانتینر در سال ۲۰۰۸	میزان رشد (درصد)
۶۷	گوانگ یانگ	کره جنوبی	۱/۷۲۳/۰۰۰	-۱/۹
۶۸	بوئنوس آیرس	آرژانتین	۱/۷۱۳/۸۰۰	۵/۵
۶۹	سن پترزبورگ	روسیه	۱/۶۹۷/۷۲۰	۱۷/۱
۷۰	سیدنی	استرالیا	۱/۶۹۶/۲۸۲	۱۰/۹
۷۱	سن جوان	آمریکا	۱/۶۹۵/۱۳۴	-۳/۱
۷۲	لی چوان	کره جنوبی	۱/۶۶۳/۸۰۰	۲۰/۸
۷۳	بندر آزاد باهاماس	باهاما	۱/۶۳۶/۰۰۰	۱۱/۸
۷۴	بانکوک	تایلند	۱/۵۵۸/۵۱۱	۷/۴
۷۵	لاس پالماس	اسپانیا	۱/۴۵۳/۲۸۶	۱/۲
۷۶	کانستازا	رومانی	۱/۴۱۱/۳۷۰	۳۶/۱
۷۷	مانزانیلو	مکزیک	۱/۴۱۱/۱۴۶	۱۲/۹
۷۸	پیرائوس	یونان	۱/۳۷۳/۱۳۸	-۲/۲
۷۹	یینگ کو	چین	۱/۳۷۱/۰۰۰	۳۵/۷
۸۰	مونترال	کانادا	۱/۳۶۳/۰۲۱	۵/۷
۸۱	ژونگ شان	چین	۱/۲۷۰/۰۰۰	۸/۲
۸۲	یان تای	چین	۱/۲۵۰/۰۰۰	۱۹/۰
۸۳	تای چانگ	تایوان	۱/۲۴۷/۷۵۰	۴/۱
۸۴	فوژو	چین	۱/۲۰۲/۰۰۰	۱۹/۰
۸۵	لا اسپیزیا	ایتالیا	۱/۱۸۷/۰۴۰	۴/۷
۸۶	حیفا	فلسطین اشغالی	۱/۱۴۸/۶۲۸	۷/۳
۸۷	کراچی	پاکستان	۱/۱۳۷/۳۶۰	۱/۱
۸۸	هونولولو	آمریکا	۱/۱۲۵/۳۸۲	۱/۰
۸۹	دمام	عربستان	۱/۰۸۷/۳۹۵	۱۵/۵
۹۰	نانجینگ	چین	۱/۰۶۰/۰۰۰	۳۲/۲
۹۱	چنای	هند	۱/۰۵۲/۹۹۳	۲۷/۰
۹۲	کالوا	پرو	۱/۰۲۲/۲۴۶	۹/۰
۹۳	کوانژو	چین	۱/۰۲۰/۰۰۰	۲۱/۶
۹۴	مارسی	فرانسه	۱/۰۰۲/۲۰۰	۶/۵
۹۵	الکساندریا	مصر	۹۸۴/۴۸۱	۲۵/۷
۹۶	دمیتا	مصر	۹۷۸/۳۷۴	۸/۰
۹۷	کارتاجنا	کلمبیا	۹۷۵/۳۹۱	۲۰/۳
۹۸	چیتاگونگ	بنگلادش	۹۵۸/۰۲۰	۹/۳
۹۹	اورگلادس	آمریکا	۹۴۸/۶۸۰	۹/۸
۱۰۰	جوهور	مالزی	۹۲۷/۲۸۸	۵/۳



راهبری کارآمد

سیستم‌های جدید مدیریت در بندر هنگ‌کنگ

• مترجم: نوروز محمدخانی

نقطه نظرات آقای «فرانسیس هو» وزیر حمل‌ونقل هنگ‌کنگ در خصوص به‌کارگیری سیستم‌های جدید مدیریت در بندر هنگ‌کنگ در جریان نشست ورلد پور تس (World Ports Summit):

بین بنادر در زمینه‌های هزینه، کارایی و میزان صلاحیت و شایستگی شدت یافته است. فکر می‌کنم هنگ‌کنگ در این زمینه می‌تواند ادعا کند (به دلیل توسعه‌ی سریع در سایر بنادر جنوبی چین) که در حوزه‌ی رقابت بندری، از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های کارشناسانه برخوردار است.

با توجه به پیشرفت فن‌آوری ناوبری، زمان کشتی‌رانی کاهش یافته است. مدیریت مدرن زنجیره‌ی تأمین با تأکید بر تحویل به موقع (just - in - time delivery) و عدم رسوب کالا، بدان معنی است که هرگونه تأخیر در عملیات بندر با پیامدهای جدی و خسارت‌زایی مبنی بر از دست دادن فصل فروش، اختلال در روند تولید، یا از بین رفتن کالاهای ناپایدار (مانند مواد غذایی یا سایر کالاهای فاسدشدنی) همراه خواهد بود. در نتیجه، ادعای دریافت خسارت از شرکت‌های کشتی‌رانی و بنادر می‌تواند مهم و قابل توجه باشد.

به علاوه، انتظاراتی فزاینده‌ای در زمینه‌ی مسؤلیت اجتماعی بنادر به چشم می‌خورد. از مقامات بنادر هنگ‌کنگ خواسته می‌شود، که هم جریان جابه‌جایی روان کالا هم ایفای نقش به عنوان یک گیت کیپر (Gate - keeper) به منظور تأمین امنیت جهانی و هم ایفای نقش به عنوان یک بازیگر کلیدی در مبارزه با آلودگی را تضمین کنند. پیشنهادهای افزایش امنیت (مانند استاندارد ISPS)، اسکن ۱۰۰ درصدی کانتینرها، تمهیدات زیست‌محیطی (مانند سوخت تمیزتر برای کشتی‌ها) و حمل‌ونقل در پشت ساحل و ایجاد نیروگاه‌های برقی در نواحی ساحلی برای تأمین انرژی، عملیات با هدف کاهش مصرف انرژی فسیلی و کاهش آلودگی هوا، بی‌تردید از جمله تمهیدات و اقدامات بسیار تأثیرگذار (که ارزش حمایت شدن دارند) محسوب می‌شوند. مشکلات در نحوه‌ی اجرای این تمهیدات در بنادر، بدون در نظر گرفتن شاخص‌های رقابت و بهره‌وری، نمود می‌یابند. در اینجا پرسشی جدی مطرح می‌شود، چه کسی باید در نهایت، صورت حساب را پرداخت کند؟

بسیار خوشنودم از این که در این نشست حضور دارم. مقامات بندر هنگ‌کنگ به خود می‌بالند از این که میزان این گردهم‌آیی معتبر هستند که در آن، مقام‌های بسیاری از بنادر بزرگ دنیا برای بحث و تبادل نظر پیرامون موضوعات جهانی و نگرانی‌های مربوط به صنعت کشتیرانی حضور دارند. از دید همه‌ی کسانی که در مورد شمار TEUs جابه‌جاشده توسط هر یک از شرکت‌کنندگان در این نشست ایده‌ای در ذهن دارند، اهمیت این گردهم‌آیی بدیهی و انکارناپذیر است. هرگونه تصمیم‌گیری یا حتی هرگونه تغییر جزئی در دیدگاه‌ها، احتمالاً با تأثیری ۲۰ درصدی در آمار جهانی (که در سال ۲۰۰۶ میلادی حدود ۱۲۳ میلیون TEUs توسط بنادرمان ارائه شد) همراه خواهد بود.

راهبری کارآمد بندر، در دستورکار ما قرار دارد. ایمنی و حفاظت محیط‌زیست دریایی باید به محیط بهره‌وری و کاهش هزینه‌های بندری اختصاص یابد. ایجاد بندری ایمن، مطمئن و سبز، به عنوان هدفی انکارناپذیر، مدنظر مقامات همه‌ی بنادر جهان قرار دارد. دست‌یابی به این هدف، بدون اختلال در روند جابه‌جایی مؤثر بار در مسیر زنجیره‌ی تأمین (در شرایط ثبت رکورد فزاینده و پیش‌بینی نشده حمل‌ونقل بار، همگام با روند جهانی شدن تجارت)، چالشی مهم و قابل تأمل محسوب می‌شود.

طی یک دوره‌ی چهار ساله، یعنی از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۰۶ میلادی، ظرفیت جهانی جابه‌جایی بار حدود ۶۰ درصد (از ۲۷۷ میلیون به ۴۴۰ میلیون TEUs) افزایش یافته است. راهبردهای توسعه‌ی بنادر و استفاده از سیستم‌های مدیریت با پیامدهای مثبت و ثمربخش همراه بوده است. مقام‌های بندر هنگ‌کنگ در تلاش برای افزایش کارایی و بهره‌وری، قربانی موفقیت‌های به دست آمده می‌شوند. بهبود و توسعه در مدیریت، زنجیره‌ی تأمین و تسهیل در روند ترخیص گمرکی، بدان معنی است که کالا هم‌اکنون (در مقایسه با گذشته) راحت‌تر ترخیص می‌شود. نزدیکی یا در مجاورت منبع بار قرار داشتن، هیچ‌گونه تضمینی برای افزایش ظرفیت بار محسوب نمی‌شود. رقابت

بنابراین اظهار نظر در مورد مباحث مطرح شده در این نشست، کار راحتی نیست. به همین علت، نشست‌هایی که در آن، تدوین چارچوبی برای ارائه تجربیات و سهم شدن در آن، تسهیل در روند همکاری و ایجاد توافق عام، لحاظ شده باشد، برای توسعه پایدار بنادرمان سودمند خواهد بود.

در این جا باید اعتراف کنم که بسیاری از همکاران مان در اقصی نقاط جهان، به بندر هنگ کنگ غبطه می‌خورند. تقریباً همه عملیات بندری و کشتی‌رانی در هنگ کنگ، توسط عرضه‌کنندگان خدمات و بر پایه‌ی رویکرد رقابتی کارآمد و قابل توجه به لحاظ تجاری، انجام می‌شود. دولت، اساساً نقش تسهیل‌کننده‌ی در فراهم‌آوری زیرساخت‌های ضروری و ایجاد محیطی پویا برای شکوفایی تجارت را ایفا می‌کند. بنادر ما با تکیه بر شاخص‌هایی چون بندر آزاد، برخورداری از قوانین و مقررات شفاف و روشن در امور گمرکی و ترخیص کالا، در اختیار داشتن چارچوب حقوقی با ساختاری قوی، دولت‌تمیز و اخذ مالیات کم، از رشدی قابل ملاحظه در تجارت جهانی، (به ویژه با باز شدن درهای چین به روی بازار بین‌المللی)، سود برده‌اند. سال‌ها بود که بندر هنگ کنگ در منطقه‌ی جنوبی چین، در حوزه‌ی صادرات از ناحیه‌ی دلتای رودخانه‌ی پیرال (Pearl River Delta) نقش پشتیبانی‌کننده را ایفا می‌کرد. این بندر و بخش مرتبط با آن در اقتصاد هنگ کنگ، از مشارکتی حائز اهمیت برخوردار است. در سال ۲۰۰۶ میلادی، بندر هنگ کنگ با فراهم آوردن ۱۱۰ هزار فرصت شغلی، سهمی ۲/۵ درصدی را در رشد ناخالص ملی کشور به خود اختصاص داد. اما در رویارویی با رقابت و محیط اقتصادی، دچار تغییرات و نوسانات سریع خواهیم شد. در این جا این پرسش‌ها مطرح‌اند، از اینجا، در حال رفتن به کجا هستیم؟ چگونه باید موقعیت خود را با توجه به این روند تنظیم کنیم؟

چندی پیش در جلسه‌ای تخصصی که به همت اتحادیه‌ی مالکان کشتی هنگ کنگ و وزارت دریانوردی هنگ کنگ برگزار شد، به بررسی محیط مبهم و ناپایداری که صنعت دریانوردی، کشتی‌رانی و لجستیک و در سطحی گسترده‌تر اقتصاد جهانی را احاطه کرده است، پرداختم. افزایش قیمت نفت، کاهش محسوس در اقتصاد آمریکا و بحران مالی در آمریکا و اروپا، افزایش تورم و تأثیر آن بر ارزش پول به ویژه یوان چین، بندر هنگ کنگ را در چهارراه توسعه‌ی اقتصادی قرار داده است.

از یک سو با کاهش فعالیت‌های اقتصادی (و در نتیجه کاهش فعالیت‌های حمل‌ونقلی به ویژه حمل‌ونقل دریایی) ناشی از بحران جهانی اقتصاد و از سوی دیگر، با افزایش حجم ظرفیت صنعت، به دلیل ورود بنادر جدید به چرخه‌ی سرویس‌دهی، رقابت جدی‌تری را بین بنادر خواهیم داشت. از سوی دیگر، قدرت بنادر قدیمی در زمینه‌ی به کارگیری فن‌آوری‌های جدید با هدف افزایش میزان کارایی و بهره‌وری، رو به کاهش است. این روزها، الگوی مدیریت و سیستم راهبری را می‌توان (به ویژه با مالکیت ارضی بنادر همسایه) یک

شبه کپی‌برداری کرد. همه‌ی این نکات، بدان معنی است که بندر هنگ کنگ باید توان رقابتی جدیدی بیابد و خدماتی با ارزش افزوده‌ی بالا ارائه کند. اما چگونه و چه خدماتی با ارزش افزوده بالا، دست نخورده باقی مانده است که باید توسط راهبران خلاق و بسیار رقابت‌پذیر بندر ما فراهم آید؟ پاسخ به این سؤال، به ویژه برای دولتی که نقشی در راهبری و عملیات بنادر تجاری ندارد، بسیار دشوار است.

بنده به دلیل مسؤلیت پیشین خود (دبیر دائم کمیسیون فن‌آوری اطلاع‌رسانی و ابداعات)، بر این باورم که فن‌آوری پیشرفته، امیدهایی می‌آفریند. استفاده از تجهیزات الکترونیکی ناوبری، ضمن صرفه‌جویی در مصرف کاغذ، اطلاعات به‌روزتری را برای کشتی‌ها فراهم می‌کند. سیستم ترخیص الکترونیکی بار در بنادر که قرار است به زودی توسط وزارت دریانوردی معرفی شود، باعث کاهش تشریفات دست و پاگیر اداری و افزایش بازدهی و کارایی خواهد شد. راه‌اندازی نوعی سیستم اطلاع‌رسانی و ره‌گیری هوشمندانه بار، به مدیریت ناوگان برای ره‌گیری محموله‌ها و در نهایت کاهش هزینه‌ی ره‌گیری کمک خواهد کرد. تأمین زمین برای جذب سرمایه و سرمایه‌گذاری در مراکز لجستیکی، زمینه‌ی جذب تأمین‌کنندگان اصلی خدمات در هنگ کنگ را فراهم خواهد آورد. موارد یادشده اقداماتی است که توسط دولت هنگ کنگ برای بالا بردن توان رقابتی بندر و بخش پشتیبانی صورت گرفته است.

از سوی دیگر، باید اذعان داشت که اقدامات یا تمهیدات یاد شده، راه‌حلی نیستند که حیات بندر هنگ کنگ را در عرصه‌ی رقابتی منطقه تضمین کنند. در واقع این‌گونه اقدامات، تلاش‌های تدریجی و کوچکی هستند که توسط مسؤولان بندر به عنوان تسهیل‌کننده در راستای ارائه‌ی مساعدت‌های مدیریتی، فنی و تخصصی فراهم می‌آیند. بندر هنگ کنگ به عنوان یک بازار اقتصادی آزاد با حداقل مداخله‌ی دولت در امور، به پیشرفت‌های شایان توجهی دست یافته است. شاید بیان این ادعا کمی خودخواهانه باشد که در نهایت، تحت لوای نوعی سیستم بازار آزاد (شبه سیستم حاکم بر بندر هنگ کنگ) باید بر قوه‌ی ابتکار، کاردانی و تدبیر، روح کارگشایی و مهم‌تر از همه، مبتنی بر خلاقیت‌های سودده در حوزه‌ی فعالیت‌های لجستیکی و راهبری بندر، توسط راهبران و دست‌اندرکاران این بخش با هدف هدایت بندر به مسیری جدید و بهبود اعتبار آن، تکیه کرد.

برای دستیابی به این هدف، برگزاری این‌گونه نشست‌ها و بحث و تبادل نظرهای دیگر، درون و بیرون از اتاق کنفرانس، برای بندر هنگ کنگ و مقامات آن در راستای فراهم آوردن زمینه‌ی تبادل دیدگاه‌ها و افزایش میزان همکاری‌ها در بسیاری از امور مرتبط (که برای همه با نگرانی همراه است) بسیار حائز اهمیت است. در یک زنجیره‌ی جهانی تأمین، همه‌ی بنادر به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، با یکدیگر در تماس‌اند و برگزاری این‌گونه نشست‌ها و رویدادها، فرصتی با ارزش برای طرح دیدگاه‌های گوناگون در توسعه‌ی بنادر است. ■



دریای بسته یا باز

رژیم حقوقی دریای خزر و استراتژی همسایگان

• علی فرهادی محلی

ایران از مزیت ژئوپلیتیکی بهره می برد. جمهوری اسلامی ایران، عضوی از مجموعه کشورهای خاورمیانه است و بخشی از زیرمجموعه آسیای جنوب غربی است و با این حال، عضوی از گروه کشورهای خلیج فارس و دریای خزر نیز محسوب می شود. اگرچه دریای خزر، همواره برای کشورهای ساحلی و مردم آن دارای اهمیت بوده، اما تحولات بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، اهمیت این حوزه را به مراتب، بیش از گذشته کرده است. از سال ها پیش، شیلات و حمل و نقل از مهم ترین ویژگی های بهره مندی کشورها از حوضه ی آبی خزر به حساب می آمده است. اکتشاف و استخراج منابع هیدروکربنی، این اهمیت را چند برابر کرده است.

از شروع جنگ اول ایران و روسیه، در سال ۱۸۱۳ میلادی و انعقاد معاهده ی مودت ایران و روسیه در ۱۹۲۱ میلادی، تا قرارداد دریانوردی و تجارت بین اتحاد جماهیر شوروی و ایران در سال ۱۹۴۰ میلادی و همچنین سقوط شوروی در ۱۹۹۱ میلادی، نشان می دهد که همه ی این تحولات، به گونه ای منافع ملی ما را در این منطقه تحت تأثیر قرار داده اند. افزایش حساسیت، نسبت به تحولات خاورمیانه از یک طرف و رشد اقتصادی غول های آسیایی همچون چین و هند از طرف دیگر، باعث آن شده است که مسایل حوضه ی خزر، تحت شعاع قرار گرفته شوند.

جمهوری اسلامی ایران، از کم ترین و پیچیده ترین سواحل در بین کشورهای حاشیه ی خزر برخوردار است (حدود ۱۱ درصد)؛ که تقسیم دریاچه براساس خطوط میانی، منجر به کاهش سهم ایران خواهد شد. به همین دلیل، ایران بر رژیم مشاع در دریای خزر براساس قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ میلادی، به گونه ای که همه کشورها به صورت مشترک از منابع دریای خزر بهره مند شوند، تأکید داشته است. ایران، تقسیم دریاچه ی خزر به صورت مساوی و برخورداری بر ۲۰ درصدی برای هر یک از کشورها را هم براساس اصل انصاف دنبال کرده است. روسیه، تنها همراه جمهوری اسلامی ایران در تأکید بر قراردادهای دوران اتحاد شوروی بود؛ البته این سیاست هم تغییر کرد و روسیه با قزاقستان و آذربایجان، به توافق هایی دست یافته است. از آن به بعد، روسیه سیاست مشاع در سطح دریا و تقسیم در زیر بستر دریاچه را هدف قرار داد که رژیم حقوقی دوگانه، برای این دریاچه محسوب می شود. البته این سیاست، پاسخی به نیازهای روسیه بود. روسیه، مایل به تقسیم سطح آب نیست، زیرا ناوگان نظامی اش، بر تری این کشور را تضمین کرده است؛ ولی در مورد زیر بستر این دریاچه، با دو کشور یاد شده به توافق دست یافت. این تصمیم، کاملاً برخلاف جهت گیری های سابق روسیه بوده است. روسیه، براساس قرارداد سال ۲۰۰۳ میلادی، ۶۴ درصد از این دریاچه را با قزاقستان و آذربایجان تقسیم کرده است.

با وجود این، هنوز رژیم حقوقی مورد توافق همه ی همسایگان، ایجاد نشده است. قراردادهای دوجانبه، نتوانسته اند به اختلافات در حوزه های مشترک پایان دهند. با توجه به این که کشورهای ساحلی، پیش از این بارها بر ضرورت رسیدن به اجماع در این زمینه تأکید کرده اند، کشورهای یاد شده در عمل، برای تقسیم ۲۰-۲۰ برای ایران و ترکمنستان، شرایط را غیرممکن ساخته اند. جمهوری اسلامی ایران، از یک طرف بر قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ میلادی و از طرف دیگر به تقسیم ۲۰ درصدی دریاچه تأکید کرده است. در حالی که براساس الگوهای موجود تقسیم دریاچه های داخلی در میان کشورهای جهان، آن ها مذاکرات را از میزان سواحل خود برای کسب منافع بیشتر آغاز می کنند. به این ترتیب، روسیه با تغییر رویکرد و به دنبال تأمین منافع خود، تقسیم دریاچه بر مبنای زیر بستر را دنبال کرد.

دریای خزر

خزر، تا ۱۰۰۰ متر هم می رسد. طول خط ساحلی دریاچه ی خزر، در حدود ۷۰۰۰ کیلومتر است که، بیش از ۶۰۰۰ کیلومتر آن، به ۴ کشور و کمتر از ۱۰۰۰ کیلومتر از این طول، به ایران تعلق دارد. از آن جا که طول آن در جهت نصف النهاری کشیده شده است، از اختلاف قابل توجهی درجه ی حرارت در نقاط مختلف، برخوردار است، که وجود اعماق متفاوت نیز این وضع را تشدید می کند. کم عمق ترین بخش دریای خزر، با ژرفای ۴-۸ متر، تنها یک درصد از کل حجم آب را تشکیل می دهد. حداکثر عمق آن، ۲۵/۱۰ متر است که حدود یک سوم کل دریا را شامل می شود. حداکثر عمق خزر در سواحل ایران، ۹۸۰ متر است؛ در حالی

دریای خزر، بزرگ ترین دریاچه ی درون خشکی در کره زمین است. مساحت دریای خزر، صرف نظر از نوسانات سطح آن، حدوداً ۴۲۴/۲۰۰ کیلومتر مربع، بزرگ ترین دریاچه ی آب شور جهان و مجموعه ی آب های داخلی میان ۵ کشور ایران، آذربایجان، ترکمنستان، قزاقستان و روسیه است. دریای خزر، از شمال تا جنوب ۱/۲۰۴ کیلومتر طول دارد و عرض متوسط آن ۳۲۰ کیلومتر است و محیطی برابر ۶/۵۰۰ کیلومتر را در بر می گیرد. مساحت آن، ۳۷۶/۰۰۰ کیلومتر مربع است که حدود ۲۸ متر پایین تر از سطح آب دریاهای آزاد قرار دارد. اکثر نقاط آن دارای ارتفاع کم است؛ اما در سواحل ایران، عمق دریای

که حداکثر عمق آن در سواحل روسیه، حدود ۵۰ متر برآورد می‌شود. در فصل زمستان، در حالی که در کرانه‌های جنوبی، حرارتی بین ۸- تا ۱۰ درجه‌ی سانتیگراد دارد، در کرانه‌های شمالی، آب دریاچه یخ می‌بندد؛ به طوری که ضخامت تکه‌های یخ، به حدود ۲ متر نیز می‌رسد. گرچه این دریا و یا دریاچه را به نام‌های مختلفی خوانده‌اند؛ اما آن چه محرز است، این که ایرانیان از گذشته‌های دور، از دریای خزر برای حمل و نقل استفاده می‌کرده‌اند. همچنین این دریا، محل ارتزاق ساحل‌نشینان آن، از راه صید ماهی و استفاده از آبزیان بوده است. به جز فاصله‌ی زمانی میان معاهده ترکمان‌چای در ۱۸۲۸ میلادی، تا پیمان دوستی بین ایران و اتحاد شوروی سوسیالیستی در ۱۹۲۱ میلادی، که به نوعی دسترسی به این دریا برای ایرانیان محدودتر شد، حکومت و مردم ایران، از دریای خزر به صورت انحصاری و یا مشترک با روسیه تزاری، اتحاد شوروی و فدراسیون روسیه، استفاده می‌کرده‌اند.

تاریخچه‌ی دریای خزر

از آن جا که ایران از قرن ششم قبل از میلاد تا به امروز، در ارتباط مستمر با دریای خزر بوده، در مقاطع عمده‌ای از تاریخ، امنیت تمامی پهنه‌ی آبی این دریا و سواحل مجاور به سرزمین خود را تأمین نموده است. از قرن پنجم قبل از میلاد تا قرن هفتم بعد از میلاد، که همزمان با امپراتوری‌های هخامنشی، اشکانی و ساسانی بود، ایران کم و بیش بر سراسر این پهنه آبی حاکمیت ویژه داشت و در واقع، خزر به عنوان دریاچه‌ی داخلی برای ایران تلقی می‌شد.

از قرن هفتم تا اواخر قرن یازدهم بعد از میلاد، با ظهور امپراتوری خزر، این دریاچه در مظان تعاملات ویژه بین امپراتوری‌های امویان و عباسیان از یک طرف و خزرها از طرف دیگر قرار گرفت. در دوران امپراتوری سلجوقی، این دریا به کنترل آنان درآمد. با ظهور مغول و گسترش قلمرو آن تا شرق اروپا، دریای خزر در محدوده‌ی این امپراتوری واقع شد؛ ولی بعد از تقسیم امپراتوری بین جانشینان و فرزندان چنگیزخان و به ویژه اردوی زرین و اردوی سفید از یک سو و استقرار ایلخانان در ایران از سوی دیگر و بروز رقابت‌ها و برخوردهایی میان آن‌ها، وضعیت دریای خزر تغییر یافت. با پیروزی‌های نظامی امیر تیمور، دریای خزر در قلمرو حاکمان تیموری قرار گرفت.

از آغاز سلسله‌ی صفویه تا اوایل قرن ۱۹ میلادی، گستره‌ی قلمرو ساحلی ایران از یک سو تا شمال قفقاز و از طرف دیگر، تا شمال ترکمنستان امروزی کشیده شد. از طرف دیگر، با ظهور پتر کبیر و گسترش قلمرو روسیه به طرف شرق و دستیابی به بندر آستراخان، روسیه به عنوان قدرت ساحلی نوخاسته دریای

خزر ظاهر گردید. از این تاریخ، روسیه بر آن شد، تا قلمرو خود را به سوی قفقاز و شمال دریای خزر در جهت آسیای مرکزی گسترش دهد. انجام این مقصود، منجر به مراودات و برخوردهایی با دولت‌ها و حکومت‌های وقت ایران شد. در سال ۱۷۲۲ میلادی که ایران دچار فتنه‌ی افغانه و بحران‌های داخلی بود، پتر کبیر از موقعیت سوءاستفاده کرد و شهرهای باکو، دربند و رشت را به تصرف درآورد. به موجب عهدنامه‌ی سنت پترزبورگ در ۱۷۲۳ میلادی، شهرهای دربند، باکو و مناطق گیلان، مازندران و استرآباد به روسیه واگذار شد. در سال ۱۷۲۹ میلادی، مطابق با عهدنامه‌ی رشت، اشرف افغان نواحی دیگری از ایران را به روسیه واگذار کرد؛ اما با ظهور نادر، روسیه با عقد قرارداد ۱۷۳۲ رشت و ۱۷۳۵ گنجه، تمام مناطق ایران به جز باکو و دربند که هم‌اکنون در جمهوری داغستان روسیه قرار دارد را تخلیه کرد و به دولت ایران تحویل داد. نادر، تا گنجه پیش رفت و روسیه، وادار به عقب‌نشینی شد.

از ابتدای قرن نوزدهم، الکساندر - امپراتور روسیه - بر آن شد که در قفقاز، نفوذ روسیه را مجدداً احیا کند و برای این منظور، نیروی نظامی به قفقاز گسیل داشت. این مسأله، باعث رویارویی ایران و روسیه شد که پیامد آن، دو قرارداد گلستان در ۱۸۱۳ و ترکمان‌چای در ۱۸۲۸ میلادی بود. به موجب این دو قرارداد، ایران کلیه‌ی سرزمین‌های خود در قفقاز و ماورای آن، از جمله دربند، گرجستان، باکو، گنجه، ایروان، نخجوان و قره‌باغ را از دست داده و همچنین از کشتیرانی در دریای خزر نیز محروم شد.

در ۲۶ فوریه ۱۹۲۱ میلادی، دولت جدید انقلابی در روسیه که خود را به نام جمهوری شوروی سوسیالیستی روسیه می‌خواند، با انعقاد عهدنامه‌ای، کلیه‌ی محدودیت‌های پیش‌بینی شده در عهدنامه ترکمانچای را ملغی کرد و دو طرف توافق کردند که در امر کشتیرانی در لوی پرچم‌های خود، از حقوق برابر بهره‌مند خواهند شد. موافقت‌نامه‌ی بین ایران و اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی، مورخ اول اکتبر ۱۹۲۷ میلادی، در خصوص صید ماهی در ساحل جنوبی دریای خزر، به اضافه پروتکل‌ها و یادداشت‌های مبادله شده میان طرفین نیز از جمله اسناد مبادله شده بین دو کشور است. در پنجم فروردین ۱۳۱۹ شمسی (۲۵ مارس ۱۹۴۰ میلادی)، قرارداد بازرگانی و بحریمایی بین دولت شاهنشاهی ایران و اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی امضا شد. نتیجه آن که، بر طبق اسناد و معاهدات موجود بین دو کشور ایران و شوروی، طرز تلقی هر دو دولت، آن بود که این دریا، همواره به صورت مشترک باقی باشد و بهره‌برداری از آن، توسط هر دو طرف، به طور مساوی انجام شود.

گرچه در پیمان دوستی ۱۹۲۱ و قرارداد مربوط به بحریمایی و تجارت بین



ایران و اتحاد جماهیر شوروی در ۱۹۴۰ میلادی، و همچنین در معاهدات مزبور، دریای خزر به عنوان دریایی مشاع تلقی شده است و هرگونه بهره‌برداری از آن، توسط کشورهای ثالث ممنوع اعلام شد، اما هیچ‌گونه مرزی در دریا، میان ایران و شوروی تعیین نشده است و هر دو کشور، در ماهی‌گیری و دریانوردی، از حقوق متساوی برخوردار بوده‌اند. اما در عمل، دولت شوروی از سال ۱۹۳۴ میلادی، با ترسیم خطی از وسط رودخانه آستاراچای در شمال بندر آستارا در غرب خزر، به میانه خلیج حسنقلی در شمال بندر ترکمن در شرق خزر، این دریاچه را به طور غیررسمی، میان دو کشور تقسیم کرد. گرچه دولت ایران هرگز وجود چنین مرزی را نپذیرفت، ولی عملاً هر دو دولت سکوت پیشه کردند و فعالیت‌های اقتصادی خود را در دو طرف خط ترسیمی، محدود کردند.

در ۱۵ سپتامبر ۱۹۶۲ میلادی، یادداشت‌هایی بین وزارت خارجه‌ی ایران و اتحاد شوروی رد و بدل شد، که در آن، دولت ایران مشخص کرده بود که به هیچ کشور خارجی اجازه نخواهد داد که از خاک ایران به عنوان پایگاهی برای استقرار موشک، جهت هدف قرار دادن خاک اتحاد شوروی استفاده کند، این موضوع به آن معنا بود که ایران در آن زمان، علی‌رغم نزدیکی زیاد به ایالات متحده آمریکا، از مستقر کردن موشک‌های غیرمتعارف و از جمله موشک با کلاهک هسته‌ای در شمال ایران، جلوگیری کرد. (به موقعیت زمانی این یادداشت‌ها که پس از بحران خلیج خوک‌ها و مقارن با اقدام برای استقرار موشک‌های روسی در خاک کوبا است، باید توجه کرد) سپس در همان زمان، مذاکراتی بین عباس آرام، وزیر امور خارجه‌ی وقت ایران و نیکلای میخائیلویچ پگوف، سفیر شوروی در تهران انجام شد. این مذاکرات، به دو نتیجه رسید. اول آن که ایران به هیچ وجه، قصد در اختیار گذاردن خاک خود برای حمله دیگران به شوروی را ندارد و بنابراین، شاید بتوان گفت که بندهای ۵ و ۶ معاهده ۱۹۲۱ با تعهد ایران، دیگر مفهومی نداشته است و نتیجه‌ی دوم، آن است که بنابر ادعای برخی سیاستمداران ایرانی، مرز و مبنای عدم تجاوز به سرزمین، آب و فضای دو کشور در دریای خزر، خط آستارا- حسنقلی تعیین شد.

رژیم حقوقی دریای خزر

اولین عاملی که در تحلیل وضعیت دریای خزر نقش دارد، فهمیدن این مطلب است که آیا «خزر» دریای بسته یا نیمه‌بسته به حساب می‌آید، یا این که به عنوان دریاچه شناخته می‌شود. نتیجه‌ی این بحث آن است که اگر «خزر» دریای بسته یا نیمه‌بسته محسوب شود، در تعیین حدود، تابع مقررات الزامات مربوط به حقوق دریاها خواهد بود و اگر دریاچه، به شمار آید، روش دیگری برای تعیین رژیم حقوقی آن باید در نظر گرفته شود. باید سعی در مقایسه‌ی وضعیت دریای خزر با مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها شود، زیرا تحلیل علمی آن، ربطی به آن چه عملاً توسط دولت‌ها به منظور ایجاد نوعی توافق و اراده مشترک برای سامان‌دهی حقوق مربوط به دریای خزر اتخاذ شده، نخواهد داشت. همان‌طور که گفته شد، مطابق ماده‌ی ۱۲۲ الزامات حقوق دریاها؛ اگر دریایی میان چند کشور محاط باشد، در صورتی مشمول ضوابط کنوانسیون حقوق دریاها خواهد شد که دارای یک آبراه طبیعی، حتی یک رودخانه، به دریای آزاد یا اقیانوس باشد. یکی از موارد اختلاف در مورد دریای خزر، همین آبراه است. هر چند که در واقع چنین آبراهی وجود دارد، ولی گروهی معتقدند: اتصال دریای خزر از طریق کانال‌های رودخانه ولگا به آب‌های آزاد، مجرای طبیعی به شمار نمی‌رود، بلکه ساخته دست روس‌ها است، همچنین، اسناد سومین اجلاس کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها، نشان می‌دهد که مواد ۱۲۲ و ۱۲۳، به عنوان کوششی در محدود کردن کاربرد کنوانسیون به دریاهای معین نبوده، بلکه، به

منظور شناسایی اشکال مشخص دریاها بوده است. بنابراین، خزر، دریای بسته یا نیمه بسته نیست، بلکه دریاچه است، و در نتیجه، الزامات حقوق دریاها در مورد آن، قابل اعمال نخواهد بود. نکته‌ی دیگر این که، کشورهای ساحلی در اجلاس آلماتی، صریحاً اعلام کردند که خزر دریا نیست، بلکه دریاچه است. براساس اصول کلی حقوق بین‌الملل، رویه‌ی کشورها و نوشته‌های حقوق دانان برجسته، دریاچه‌هایی که با بیش از یک کشور هم‌مرز هستند، باید توسط توافق‌نامه‌ای میان کشورهای ساحلی تقسیم شوند. بنابراین، رژیم حقوقی دریای خزر باید شامل این موارد باشد: مرزهای آبی، حقوق مربوط به کشتیرانی، محیط‌زیست، شیوه‌ی حضور کشتی‌های جنگی و دیگر فعالیت‌های نظامی، نحوه‌ی تقسیم منابع سطح و بستر دریا و... تدوین یک رژیم حقوقی جامع، می‌تواند اختلافات مربوط به حضور دولت‌های ساحلی و بیگانه در این دریا را حل کند و مشکلات ناشی از استفاده‌ی سودجویانه از این دریا را رفع نماید.

به هر حال، تا قبل از فروپاشی اتحاد شوروی، تنها دو کشور در کناره‌های دریای خزر وجود داشت: ایران و اتحاد جماهیر شوروی. در اتحاد شوروی، برای تسهیل در کار اداره‌ی این دریا در امور شیلات، استخراج نفت و گاز و حمل‌ونقل، آن را به ۶ قسمت تقسیم کرده بودند که هر کدام به یکی از جمهوری‌های درون اتحاد شوروی تعلق داشت. از جمله: بخش آذربایجان، داغستان، کالمیکیا، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان. آن چه که بر اثر فروپاشی اتحاد شوروی رخ داد، همسایگان این دریا را از دو کشور، به پنج کشور افزایش داد. اما این افزایش، نه در اثر دگرگونی در هر دو کشور قبلی، بلکه تنها با شکاف در نظام حکومتی یک کشور ساحلی، یعنی اتحاد شوروی، رخ داد.

از این پس، موضوعی به نام نظام حقوقی حاکم بر این دریاچه، بر سر زبان‌ها افتاد: رژیم حقوقی دریای خزر است که وجود مرز و یا عدم وجود آن را تبیین می‌کند. رژیم حقوقی دریای خزر و تحولات آن طی دهه‌ی گذشته، از عوامل مختلف اقتصادی، سیاسی، ژئوپلیتیک، استراتژیک و امنیت انرژی در جهان متأثر شده و به خصوص از ۱۹۹۴ میلادی، تاریخ شکل‌گیری کنسرسیوم‌های مهم نفتی و گازی بین‌المللی در کشورهای حاشیه‌ی خزر برای سرمایه‌گذاری، توسعه، اکتشاف و بهره‌برداری از منابع بستر دریا، این بحث، جدی‌تر شده است. تاکنون، چهار رویکرد برای تعیین رژیم حقوقی دریای خزر مورد توجه قرار گرفته است:

۱- غیرنظامی کردن دریای خزر

در برخی از قراردادهای مربوط به دریای خزر، این دریا به عنوان منطقه صلح شناخته شده است. اما باید توجه داشت که منطقه‌ی صلح، هیچ نوع تعهد حقوقی مشخصی برای کسانی که بر سر این مسأله به توافق رسیده‌اند، ایجاد نمی‌کند. گرچه در گذشته، ایران هیچ‌گاه از ذهنیت مبنی بر تهدید توسط اتحاد شوروی رها نبود، اما در عین حال، باید توجه داشت که نوع چیدمان نیروهای شوروی در جنوب سرزمین‌اش، چنان بود که گفته می‌شد، در اندیشه‌ی حمله به ایران از طریق آب‌های خزر نبود. تنها برداشتی که از مفهوم منطقه‌ی صلح می‌توان داشت، این است که دولت‌ها متعهد می‌شوند که از ابزارهای نظامی برای تهدید یکدیگر استفاده نکنند. غیرنظامی کردن دریا، به معنای رضایت طرفین بر انتقال سلاح‌ها از منطقه مزبور به نقاط دیگر است. مسأله‌ی دیگر، تعیین سقف مشخص برای سلاح‌های معین و یا پذیرش طرح منطقه‌ی عاری از سلاح‌های هسته‌ای و یا کشتار جمعی است. موضوع غیرنظامی شدن دریای خزر، در تعامل نزدیک با رهیافت نظامی روسیه در دریای خزر است. روسیه، با غیرنظامی کردن دریای خزر مخالف است، زیرا می‌داند قوی‌ترین ناوگان را در این دریا دارد. "کالوژنی"، نماینده‌ی ویژه‌ی



در برخی از موارد چنین کرده است؛ از جمله در مورد استفاده از منابع زنده‌ی دریای خزر که براساس ماده‌ی ۶۴ کنوانسیون ۱۹۸۲، ماهی‌های رودخانه‌ی پایه (آنادروموس)، تنها توسط دولت صاحب مصب قابل صید است. چون «اوز برون» از گونه‌ی چنین ماهی‌هایی است، روسیه به آن استناد می‌کند. این نحوه‌ی نگرش به دریای خزر، اقتضا می‌کند که دریای سرزمینی، برای هر یک از کشورهای ساحلی، به عرض ۱۲ تا ۲۰ مایل دریایی وجود داشته باشد. برخی از کشورها، مانند ترکمنستان، تا ۴۵ مایل نیز پیشنهاد کرده‌اند. در این صورت، عرض پیشنهادی، فراتر از آب‌های سرزمینی و تا آب‌های آزاد خواهد بود که در این حالت، همه‌ی کشتی‌های کشورهای مختلف، می‌توانند در آن آب‌ها تردد کنند. این روش، برای جمهوری اسلامی ایران، اثرات منفی خواهد داشت. می‌توان گفت که با توجه به تقسیمات صورت گرفته در سال ۱۹۹۸ میلادی، در مورد خزر شمالی براساس خط میانی، فرضیه‌ی مشاع، استحکام خود را از دست داده است. در صورتی که بخواهیم از روش خط میانی استفاده کنیم، سهم هر کدام از کشورها از آب‌های خزر، براساس جدول (۱) خواهد بود:

جدول شماره‌ی ۱: سهم کشورهای حوزه‌ی خزر از آب‌های آن، برحسب درصد

کشور	سهم از دریای خزر (در صد)
قزاقستان	۲۸/۴
آذربایجان	۲۱
روسیه	۱۹
ترکمنستان	۱۸
ایران	۱۳/۶

رئیس‌جمهور روسیه در امور دریای خزر، معتقد است که غیرنظامی کردن دریای خزر، نیاز به ۱۰، ۲۰ و یا ۳۰ سال زمان دارد. این که برخی از کشورهای ساحلی، تاکنون نیز در این مورد صحبت می‌کنند، نشانه‌ی باقی ماندن تنش‌ها در این دریا و بی‌توجهی به پایگاه‌های آمریکا در ازبکستان و قرقیزستان است. در عین حال، روسیه با ورود نیروهای نظامی کشورهای غیرساحلی به این منطقه، مخالف است و این از وجوه مشترک مواضع جمهوری اسلامی ایران و روسیه است. در عین حال، روسیه در موضوع استفاده‌ی نظامی از دریای خزر، نسبتاً تنهاست. در پایان جلسه‌ی نشست گروه کاری در ۲۶ و ۲۷ اسفند ۱۳۸۲ شمسی (۱۵ و ۱۶ مارس ۲۰۰۴ میلادی) در باکو، «کالوژنی» گفت که مسایلی همچون موضوع تحرک کشتی‌های نظامی کشورهای ساحلی، همچنان بدون توافق باقی مانده است. در پاسخ غیرمستقیم به آذربایجان و قزاقستان که به نوعی، به غیرنظامی کردن دریا گرایش نشان می‌دهند، «کالوژنی» گفت که اگر به تقسیم معتقد باشیم، این به معنای وجود مرز در دریاچه‌ی خزر است، که لاجرم باید از این مرزها حفاظت شود و این با غیرنظامی شدن دریا در تعارض است. نظامی شدن دریای خزر، بزرگ‌ترین تهدید برای ایران است. بنابراین، بیدارسازی افکار عمومی، نسبت به این موضوع، برای حفاظت از امنیت جامعه، ضروری است.

۲- تأکید بر نظام حقوقی موجود

تمسک به معاهدات ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ و مشترک دانستن این دریا بین کشورهای ساحلی، منافع اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر را بیشتر تأمین می‌کند. اما باید توجه داشت که مبتکر این دو معاهده نیز کشور شوروی بود و آزادی کامل کشتیرانی، بدون تفکیک میان کشتی‌های نظامی و غیرنظامی، منافع امنیتی وسیعی برای شوروی و تهدیدات عمده‌ای برای ایران داشته است. این روش، تنها از آن رو پسندیده است که ورود کشتی‌های متعلق به کشورهای ثالث و استفاده از اتباع کشورهای بیگانه را ممنوع ساخته است. نظام حقوقی موجود کاندومینیوم (Condominium) یا حاکمیت مشترک، به منظور استفاده‌ی مشترک از دریای خزر و منابع طبیعی آن، توسط همه‌ی کشورهای ساحلی است. کاندومینیوم، در مفهوم عام، به معنای یک نوع اشتراک و اتحاد بین کشورها در رابطه با یک پهنه سرزمینی است. دو شرط کلی رژیم کاندومینیوم در حقوق بین‌الملل، عبارتند از: اول، برابری حقوق کشورهای ذی‌نفع در یک پهنه‌ی سرزمینی واحد (خاکی و یا آبی) و دوم: توافق صریح آن کشورها در ایجاد این رژیم.

تجربه‌ی رژیم مشاع در مورد خلیج فونسکا، در میان سه کشور نیکاراگوئه، هندوراس و السالوادور، نشان‌دهنده‌ی آن است که این سه کشور، پس از استقلال و رهایی از استعمار اسپانیا، دارای مشکلاتی برای اداره این خلیج بودند. در سال ۱۹۹۲ میلادی، با گسترش دامنه‌ی این تعارض، مسئله به دیوان دادگستری بین‌المللی کشیده شد و رأی دیوان، تأکید بر استفاده‌ی مشاع از این خلیج بود. اما باید نکاتی را نیز یادآور شد؛ از جمله: این که خلیج فونسکا، بسیار کوچک‌تر از دریای خزر است؛ و دیگر آن که در آن جا، منابع نفت و گاز وجود ندارد و تنها از لحاظ کشتیرانی اهمیت دارد.

۳- تمسک به مفاهیم حقوق دریاه

الزامات ۱۹۸۲ حقوق بین‌الملل دریاه، قابل تعمیم به دریاهای بسته (Closed Sea) نیست. با این وجود، دولت‌ها می‌توانند از مفاهیم و تعاریف مورد استناد قرار گرفته در این الزامات، استفاده کنند. به عنوان مثال، دولت قزاقستان به طور مکرر به کنوانسیون ۱۹۸۲ در یادداشت‌ها و موضع‌گیری‌هایش استناد کرده است. ترکمنستان نیز خواهان چنین تسری است و روسیه نیز



۴- ایجاد مناطق دریایی ملی

این روش که از آغاز، توسط آذربایجان پیگیری می‌شده است، برای جمهوری اسلامی ایران، در صورتی که روش مشاع مورد قبول همه نباشد، نفع بیشتری خواهد داشت. براساس این نظر، رژیم حقوقی افراز یا تقسیم و تحدید حدود دریا به منظور اعمال حقوق حاکمه بر منابع طبیعی بستر دریا، توسط هر یک از کشورهای ساحلی، به صورت انحصاری مدنظر است. در این صورت، دریا به مناطق ملی تقسیم خواهد شد و در این مناطق، بدون هیچ قید و شرطی، دولت‌ها می‌توانند حاکمیت خود را اعمال کنند. برای جمهوری اسلامی ایران، در این روش، مسأله‌ی اساسی، وسعت منطقه‌ای است که در اختیار این کشور قرار خواهد گرفت.

البته روش‌های دیگری نیز وجود دارد که به آن‌ها اشاره نشده است. یکی از آن روش‌ها، تلفیق این گزینه‌ها با یکدیگر است. روسیه از سال ۱۹۹۸ میلادی، باور دارد که بهترین گزینه، تقسیم منابع بستر دریا براساس خط میانه و استفاده‌ی مشترک از آب‌های سطحی است. برخی دیگر، معتقدند که رژیم حقوقی دریای خزر، نمی‌تواند مشاع یا قابل تقسیم، به طور کامل باشد؛ در حالی که کشورهای روسیه، قزاقستان و آذربایجان، کف دریا را تقسیم و سطح آن را مشاع در نظر می‌گیرند، این، به معنای آن است که باید برای حفاظت از منافع خود، قلمرو آبی تعیین کنند.

براساس این دیدگاه، در اکتبر ۲۰۰۰ میلادی، "پوتین" و "نظر بایف"، سند مربوط به مشخص شدن مرزهای اصلاح شده دو کشور در دریای خزر را امضاء و علاوه بر تأیید دو قرارداد ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰، منابع بستر دریا در بخش شمالی را بین خود تقسیم کردند. آن‌گاه در مه ۲۰۰۲ میلادی، دو رییس‌جمهور، قرارداد تقسیم بستر دریای خزر و شناسایی مرزهای آبی با استفاده از خط میانی اصلاح شده را امضاء نمودند. در ژانویه ۲۰۰۱، پوتین، قرارداد دیگری با آذربایجان امضاء کرد که براساس آن، دو طرف، چگونگی استفاده از منابع

بستر دریا و مرزهای خود در دریای خزر را مشخص کردند. بعد از آن، در سوم مهر ماه ۱۳۸۱ شمسی، موافقت‌نامه‌ی تحدید مرزهای آبی دو کشور، براساس خط میانی، در مسکو به امضای «حیدر علی‌اف» و «ولایمیر پوتین» رسید. در جریان دیدار «پوتین» از باکو، پنج ناو رزمی روسیه از آستاراخان به سوی باکو حرکت کردند و در کنار اسکله، لنگر انداختند.

۵- استراتژی روسیه

به طور کلی، روسیه معتقد به وجود مرز در بستر دریای خزر است. روسیه در اجرای سیاست‌های جدید خود، گرچه در ظاهر از معاهده‌ی ۱۹۲۱ و قرارداد ۱۹۴۰ بین ایران و اتحاد شوروی سخن می‌گوید، اما در عمل، با مذاکرات دوجانبه با کشورهای ساحلی، درصدد حداکثرسازی منافع خود، در دریای خزر است. روسیه، بر این باور است تا زمانی که کنوانسیون رژیم جدید حقوقی دریای خزر به تصویب نرسیده است، پیمان حسن هم‌جواری بین ایران و جمهوری شوروی سوسیالیستی منعقد در ۱۹۲۱ و قرارداد مربوط به تجارت و بحریمایی منعقد در ۱۹۴۰ میلادی، بین ایران و اتحاد شوروی، معتبر خواهند بود. این موضع، در نامه‌های ارسالی این کشور به سازمان‌های ملل متحد نیز مشهود است. روسیه همچنین، معتقد است که می‌توان، در عین حال که منابع بستر دریا را براساس خط منصف و متساوی‌الفاصله از ساحل دو طرف، میان کشورها تقسیم کرد، رژیم حقوقی سطح آب نیز می‌تواند براساس مشاع، به صورت استفاده مشترک باشد. این، به معنای استفاده مشترک دریای خزر در بخش‌های صیادی، حمل‌ونقل، محیط‌زیست و استفاده از فضای ماوراء خزر است. روسیه پیش از این، عرض آب‌های ساحلی را ۴۵ مایل، سپس ۲۰ مایل و اکنون ۱۵ مایل پیشنهاد کرده و معتقد است: یک سازمان نظارتی می‌تواند مسائلی مربوط به اختلافات را حل و فصل کند. روسیه، در زمانی که به رژیم مشترک اعتقاد داشت، شکایات متعددی از طرفداران تقسیم، از جمله از آذربایجان، نزد ملل متحد برده است. از جمله در ۱۵ اکتبر ۱۹۹۴ میلادی، روسیه طی نامه‌ای، به اقدامات یک جانبه‌ی کشورهای دیگر اعتراض کرد و مواضع خود را تحت عنوان «مواضع فدراسیون روسیه در قبال رژیم حقوقی دریای خزر» به سازمان ملل، تسلیم داشت. روسیه در سند یاد شده، قید کرده است که رژیم حقوقی دریای خزر، به صراحت در قراردادهای ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ تعیین شده و این رژیم، تا زمانی که کلیه‌ی کشورهای ساحلی معاهده جدیدی را به امضا نرسانند، معتبر و لازم‌الاجرا است. دولت روسیه در این نامه، اعتراف می‌کند که دریای خزر باید مورد بهره‌برداری مشترک دولت‌های ساحلی قرار بگیرد و با هرگونه تقسیمات کشوری در این دریا، مخالف است. اما در ۱۳ مه ۲۰۰۲ میلادی، توافق نهایی برای تقسیم بستر دریای خزر بین روسیه و قزاقستان، در مسکو امضا شد.

۶- استراتژی جمهوری آذربایجان

این کشور، به دنبال مشخص شدن مرزهای آبی در دریای خزر بر مبنای توافقات انجام شده بین آذربایجان و روسیه، آذربایجان و قزاقستان و رجوع به نقشه‌های دوران اتحاد شوروی است. تقسیم کامل دریا براساس خط منصف، ادعای حقوقی این کشور است. در این صورت، هر کشور اختیار کامل آب‌های خود را خواهد داشت. دولت آذربایجان، به اقدامات دولت جمهوری اسلامی ایران در منطقه‌ی نزدیک به ساحل ایران نیز معترض است؛ زیرا با استناد به نقشه‌های مزبور، آب‌های متعلق به جمهوری اسلامی ایران را زیر خط آستارا-حسنقلی و یا معادل ۱۱ درصد از مجموع آب‌های خزر می‌داند. در این زمینه، آذربایجان به سازمان ملل متحد نیز شکایت برده است. از سال ۱۹۹۳، تا ۱۹۹۴ میلادی، با انعقاد قراردادهای عظیم نفتی و سپس



گازی و شکل‌گیری کنسرسیوم‌های بزرگ نفتی و گازی متشکل از مهم‌ترین شرکت‌های چند ملیتی آمریکایی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و... فعالیت‌های اکتشاف و بهره‌برداری، به طور عمده در آب‌های نزدیک به کشورهای آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان شروع شد. در تاریخ ۲۰ سپتامبر ۱۹۹۴، شرکت دولتی نفت آذربایجان (سوکار)، قراردادی را به منظور اکتشاف و بهره‌برداری از معادن نفتی دریای خزر با کنسرسیومی متشکل از ۱۱ شرکت نفتی مختلف به امضا رساند. شرکت ملی نفت ایران که در ابتدا، ده درصد از سهام کنسرسیوم را داشت، در نتیجه فشارهای آمریکا، مجبور به خروج از کنسرسیوم شد. در عوض، شرکت نفت روسیه «لوک اویل»، ده درصد از سهام شرکت مزبور را تصاحب کرد. روسای جمهور آذربایجان و قزاقستان، در ۱۶ سپتامبر ۱۹۹۶ میلادی، در باکو به مشابَهت نقطه نظرات دو کشور، تأکید کردند. پس از موافقت‌نامه‌ی روسیه و قزاقستان (۶ ژوئیه ۱۹۹۸)، دال بر تحدید حدود مرزی مابین دو کشور در آب‌های شمالی دریای خزر و پس از بیانیه‌ی مشترک ایران و ترکمنستان دال بر تأیید رژیم مشاع برای دریای خزر (۸ ژوئیه ۱۹۹۸)، آذربایجان با صدور بیانیه‌ای، مخالفت خود را با عدم تقسیم دریای خزر و نیز با سهم ۲۰ درصدی ایران در صورت تقسیم، اعلام داشت.

"حیدر علی‌اف"، در ۲۴ سپتامبر (۲ مهر ۱۳۸۱ شمسی)، در سفر به مسکو، موافقت‌نامه‌ی مربوط به تعیین محدوده‌ی اعمال حاکمیت، مرز آبی و بهره‌برداری از منابع دریای خزر را با «پوتین» امضا کرد.

۷- استراتژی قزاقستان

جمهوری قزاقستان، مدعی است: از آن‌جا که دریای خزر به دریاهای آزاد، از جمله به دریای سیاه از طریق کانال ولگا-دن و به دریای بالتیک از طریق رودخانه ولگا راه دارد، بنابراین خصوصیت دریاهای آزاد را احراز کرده است و به همین جهت برای مشخص نمودن مرزهای آبی خزر، باید نظام حقوقی کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای، به این دریا نیز تسری داده شود.

در تاریخ سوم دسامبر ۱۹۹۳ میلادی، قزاقستان قراردادی را با کنسرسیوم‌های شرکت‌های نفتی غربی متشکل از موبیل، توتال، شل، بی‌پی و آجیپ امضا کرد. همچنین رؤسای جمهور روسیه و قزاقستان در مورد همکاری به منظور بهره‌برداری از دریای خزر، اعلامیه‌ی مشترکی در ۲۷ آوریل ۱۹۹۶ صادر کردند. در سال ۱۹۹۷، قزاقستان به دو توافق با آذربایجان به صورت موافقت‌نامه و با ترکمنستان به صورت بیانیه در مورد استفاده از منابع دریای خزر به صورت موقت و با مراجعه به خط میانی تا نهایه شدن رژیم حقوقی این دریاچه رسید. همچنین، "علی‌اف" و "نظربایف"، قراردادی را در جریان اجلاس سران کشورهای مشترک‌المنافع در نوامبر ۲۰۰۱، در مسکو امضا کردند که در آن آمده است که بستر دریا و مرزهای ناشی از آن، براساس خط میانی بین دو کشور تقسیم خواهد شد.

پس از مشورت‌های متعدد بین روسیه و قزاقستان، کارشناسان، مقامات و در نهایت "نورسلطان نظربایف" و "بوریس یلتسین"، طی بیانیه‌ی دو کشور، به یک موافقت‌نامه در ۱۷ خرداد ۱۳۷۶ (۶ ژوئن ۱۹۹۸) درباره‌ی تحدید حدود مرزهای آبی خود در خزر رسیدند. در آخرین بیانیه‌ی رهبران روسیه و قزاقستان در ۱۸ مهر ۱۳۷۹ (۹ اکتبر ۲۰۰۰)، دو کشور به مبنا بودن توافقات ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰، تا تعیین رژیم حقوقی جدید که می‌بایست با توافق هر ۵ کشور باشد، اعتراف کردند. علاوه بر مشابَهت نظرات قزاقستان با آذربایجان در ابتدا و سپس با روسیه، این کشور در مورد دریای خزر با ترکمنستان و نیز بر سر چگونگی رژیم حقوقی توافق کرد.

۸- استراتژی ترکمنستان

ترکمنستان، ابتدا مانند روسیه، خواستار برقراری رژیم حقوقی مشاع محدود،

شد. به این معنی که تا ۴۵ مایل به عنوان منطقه‌ی انحصاری ملی هر یک از کشورهای ساحلی، مرزها مشخص شود و ماورای آن به عنوان منطقه‌ی مشترک و یا مشاع، تحت نظارت یک نهاد منطقه‌ای مورد استفاده همگان قرار گیرد. در سال ۱۹۹۳، ترکمنستان، قانون مرزها را به تصویب رساند و علاوه بر اعلام ۱۲ مایل دریایی برای آب‌های سرزمینی، ۴۵ مایل محدوده‌ی منطقه‌ی انحصاری اقتصادی را نیز تعیین کرد. این کشور، در ۱۳۷۶ (۱۹۹۷)، قراردادی برای تقسیم دریا براساس خط میانه، با آذربایجان امضاء نمود. حوزه‌های هیدروکربوری متعددی در مرکز دریای خزر وجود دارد که دو کشور آذربایجان و ترکمنستان، نسبت به آن ادعا دارند. به عنوان مثال، حوزه‌ی نفتی "کاپاز" که ترکمن‌ها به آن "سردار" می‌گویند، در میانه‌ی دریای خزر، همچنان رهاست، یا ترکمنستان به اکتشاف و بهره‌برداری از منابع نفتی دو حوزه‌ی نفتی مهم آذربایجان، یعنی "آذری" و "چراغ" که خود به آن‌ها، نام "عثمان" و "خزر" را داده است، به شدت معترض می‌باشد. این کشور، پیشنهاد عرض ۴۵ مایلی برای استفاده‌ی انحصاری کشورها و استفاده از بقیه‌ی آب‌ها به صورت مشترک را نیز داد. همچنین در سال ۱۹۹۷، ترکمنستان طی بیانیه‌ای مشترک با قزاقستان، به تقسیم دریای خزر با توجه به مرزهای اداری زمان شوروی و براساس خط میانی تأکید کرد. در ۱۹۹۸، عشق‌آباد و باکو توافق کردند تا بر مبنای خط میانی، دریا را بین خود تقسیم کنند، اما این کار عملی نشد. در طول سال‌های گذشته، ترکمنستان پی‌درپی از مواضع ایران در مورد رژیم حقوقی دریای خزر دفاع کرده و تنها دو توافق ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰ را به عنوان اسناد بین‌المللی حاکم بر مسایل دریای خزر شناخته است. یکی از آن‌ها، بلافاصله پس از توافق روسیه و قزاقستان در مورد تحدید حدود مرزی در خزر شمالی بود که براساس آن، دو کشور در بندهای ۳ و ۴ بیانیه، مناسب‌ترین مبنا برای رژیم حقوقی دریای خزر را در قالب رژیمی تحت عنوان ترتیباتی مبتنی بر استفاده مشترک کشورهای ساحلی از دریای خزر و یا کاندومینیوم دانستند.

۹- استراتژی ایران

از ابتدای فروپاشی شوروی، استراتژی ایران در مورد مرزهای آبی و رژیم حقوقی دریای خزر، مبتنی بر مقدم شمردن اصل شراکت و اعتقاد به رژیم مشاع از ۱۹۹۲-۱۹۹۷ (۱۳۷۱-۱۳۷۶)، مقدم شمردن اصل تقسیم و بر اساس ۲۰ درصد برای همه، از ۱۹۹۷-۲۰۰۰ (۱۳۷۶-۱۳۷۹)، و بازگشت به رژیم مشارکت به دلیل عدم تمکین دیگر کشورها به اصل تساوی تقسیم از ۲۰۰۱ تاکنون بوده است.

همچنین، جمهوری اسلامی ایران بر این اعتقاد است که یک رژیم حقوقی واحد، باید بر کل دریا حاکم باشد و این رژیم حقوقی، باید با موافقت کشورهای کرانه‌ی آن و بر پایه‌ی اتفاق‌آرا و بدون اعمال یک جانبه‌ی رژیم حقوقی از سوی هر یک از کشورهای کرانه‌ای، تعیین شود. از این‌رو، غیرنظامی کردن دریای مازندران، به منظور حفظ امنیت کشورهای کرانه‌ای است و رعایت اصل

همکاری کامل با کشورهای کرانه‌ای و اجتناب از هرگونه اعمالی که زمینه‌ی تشنج در روابط کشورهای کرانه‌ای را فراهم می‌سازد. بنابراین، در تبیین رژیم حقوقی دریای مازندران، ملاحظه‌ی امنیت ملی کشورها و اعمال حاکمیت ملی و حفظ و تأمین امنیت ملی، موضوعی جدی است.

به این ترتیب، نظر رسمی ایران، در مورد رژیم حقوقی دریای خزر، به صورت زیر خلاصه خواهد شد:

- لزوم اتفاق آرا.
- حمایت از حل و فصل مسایل، از طریق گفت‌وگو.
- بی‌اعتباری توافقات دوجانبه.
- اعتبار عهدنامه ۱۹۲۱ و قرارداد ۱۹۴۰.
- اولویت رژیم مشاع از نظر ایران.
- در صورت تقسیم، حاکم بودن رژیم واحد بر بستر و سطح دریا.
- و حداقل سهم ۲۰ درصدی ایران از دریا، بدون آن که الزاماً سهم دیگر کشورها، مساوی در نظر گرفته شود.

دریای خزر در حال حاضر، همچنان با رژیم حقوقی مشاع منبعث از دو قرارداد بین ایران و اتحاد شوروی در ۱۹۲۱ و ۱۹۴۰، اداره می‌شود. هر چند که برخی از کشورها در مقام سخن، از این قرارداد پیروی نمی‌کنند، اما در مقام عمل، آن‌چه که در پهنه‌ی دریای خزر در بخش‌های شیلات، حمل‌ونقل و استفاده از فضای ماوراء آن می‌شود، در زیر چتر نظام حقوقی مشترک است. پیدایش نفت و گاز و هیاهوی آمریکا برای پیدا کردن جای پای مناسب در دریای خزر، موجب شد که برخی از کشورها به دنبال منافع زود هنگام بروند و از حفظ این دریا، منافع دیگران و حتی منافع دراز مدت کشور خود نیز بگذرند. جمهوری اسلامی ایران، از ابتدا با رژیم حقوقی مشاع نزدیک‌تر بود و آن را ترجیح می‌داد، اما در مقطعی، براساس آن که دیگر کشورها به رژیم تقسیم گرایش نشان دادند، موضع خود را این چنین اصلاح کرد که اگر دیگر کشورهای ساحلی به طور متفق به رژیم تقسیم اعتقاد دارند، ایران با شرط یگانگی نظام حقوقی خزر در بستر و سطح دریا و همچنین مساوی بودن سهم کشورها از خزر، رژیم حقوقی تقسیم دریای مازندران به آب‌های ملی را می‌پذیرد. چنین موضعی، به همراه فعالیت دستگاه‌های جمهوری اسلامی ایران در بخش تحت حاکمیت، یعنی ۲۰ درصد از آب‌های جنوب خزر، می‌تواند بخشی از منافع ملی کشور در دریای خزر را حفظ کند.

جمهوری اسلامی ایران، براساس رسالت خود، منافع ملی و سیاست‌های متخذه، از ابتدای فروپاشی شوروی، به رژیم حقوقی مشاع و یا استفاده

مشترک از دریای خزر، گرایش نشان می‌داد؛ اما در جریان تغییرات در دولت و نگرش‌های مختلفی که در مورد دریای خزر وجود داشت، در نهایت به تقسیم مساوی دریای خزر رضایت داد.

نتیجه‌گیری

با فروپاشی شوروی، وضعیت دریای خزر به صورت کلی تغییر کرد و کشورهای حاشیه‌ی آن، از دو به پنج افزایش یافتند. در عین حال که اکثر فعالیت‌های کنونی در دریای خزر، با رویه‌ی سابق و مطابق با قراردادهای و کنوانسیون‌های مربوط به قبل از فروپاشی شوروی انجام می‌شود، اما اسناد گذشته در برخی از ناحیه‌ها مانند استفاده از منابع هیدروکربوری بستر دریا و یا محیط‌زیست، کاملاً خاموش است.

اگرچه وجود مرز در دریای خزر، با پیش‌نیاز تعیین چگونگی رژیم حقوقی این پهنای گره‌خورده است، اما در صورتی که رژیم تقسیم، مورد نظر باشد، بسته به روش تقسیم، از ۱۱-۲۰ درصد از آب‌های خزر، سهم ایران خواهد شد. مهم‌ترین نکته در دست‌یابی به توافق در دریای خزر، وجود اراده‌ی سیاسی بین رهبران کشورها برای رسیدن به یک مصالحه در مورد این دریا و منابع آن است. علی‌رغم تجربه‌های متعدد در مناطق دیگر جهان، خزر، تنها از طریق مصالحه بین مسؤولان کشورهای ساحلی نجات خواهد یافت.

امروزه دریای خزر، یک مسأله‌ی بین‌المللی است. پس باید بازیگر هنجارمند منطقه باشیم، زیرا جهان به هنجارها توجه دارد. اهمیت دریای خزر، در سوق‌الجیشی بودن، توانمندی بالای ذخایر گاز و نفت و منابع دریایی آن است. موقعیت سیاسی دریای خزر در جهان، چنان است که اگر از فرصت‌ها درست استفاده نشود، به کانونی برای تهدید کشورمان، تبدیل خواهد شد. شناخت دیپلماسی سیاست خارجی ایران در منطقه‌ی خزر، ضعیف است. فقدان شناخت دقیق سیاست خارجی ما، علاوه بر به خطر انداختن منابع و امنیت ملی، باعث می‌شود که منافع ملی خود را نیز به هدر بدهیم. بنابراین، فرصت زیادی در راه تأمین منافع ملی جمهوری اسلامی ایران در مباحث مربوط به رژیم حقوقی دریای خزر وجود دارد که تحقق آن‌ها، نیازمند سیاست خارجی فعال است. دولت جمهوری اسلامی ایران، نیازمند آن است که سیاست خارجی ما را از حالت روزمره‌گی خارج نکند و با اقتدار و حکمت در راستای تأمین منافع ملی ایران، در کسب بیشترین امتیازات در مذاکرات مربوط به رژیم حقوقی دریای خزر، کوشا باشد. ■



را تشکیل می‌دهد. جنس این لایه از سنگ‌های طبیعی استخراج شده از معادن با وزن‌ها و حجم‌های مختلف است که با توجه به محاسبات استاتیکی به دست می‌آید.

لایه‌ی فیلتر

لایه‌ی فیلتر، پوشش‌دهنده‌ی لایه‌ی مغزه است. این لایه، در برابر شستگی، از لایه‌ی مغزه محافظت می‌کند و بستر مناسبی برای لایه‌ی آرمور محسوب می‌شود. دانه‌بندی این لایه، باید طوری باشد که از شسته شدن لایه‌ی مغزه جلوگیری کند و خود نیز، از میان لایه‌ی آرمور شسته نشود.

لایه‌ی زرهی یا آرمور

این لایه، خارجی‌ترین لایه‌ی موج‌شکن است و نقش محافظ را برای تمام لایه‌های موج‌شکن در برابر امواج ایفا می‌کند. معمولاً در این لایه، از سنگ‌های مناسب با قطعات بزرگ استفاده می‌شود و در صورت در دسترس نبودن این سنگ‌ها، آن را از قطعات بتونی بزرگ می‌سازند.

مقطع موج‌شکن‌های شیب‌دار، همگی به شکل دوزنقه هستند و مصالح به کار رفته در آن‌ها، اکثراً بتون و مصالح سنگی است.

متداول‌ترین نوع موج‌شکن‌های شیب‌دار، موج‌شکن‌های سنگ‌ریزه‌ای است که از لایه‌های مختلفی از قبیل بالشتک (mattress)، مغزه (core)، فیلتر (filter) و زرهی (armor) تشکیل شده است. در شکل زیر، ترتیب قرار گرفتن لایه‌ها در مقطع این نوع موج‌شکن، نشان داده شده است.

لایه بالشتک

اگر خاک بستر دریا، نامرغوب باشد و دارای مقاومت کافی نباشد (مانند لای و یا رس-لای) جهت جلوگیری از نشست‌های غیرمجاز، باید لایه‌ی لایروبی شده، با لایه‌ی بالشتک از جنس مرغوب (ماسه یا مخلوط) جایگزین شود.

لایه‌ی مغزه

این لایه، هسته‌ی اصلی و میانی موج‌شکن

محافظ بندر

نگاهی به ساخت و کاربرد انواع موج‌شکن

• علی ببری

موج‌شکن، یکی از سازه‌های اصلی بندر به حساب می‌آید که موجب بهره‌برداری از بنادر در تمام فصول سال و در هر شرایط آب و هوایی است. ۹۵ درصد از مصالحی که در ساخت موج‌شکن‌ها استفاده می‌شود، سنگ طبیعی و بتون است و البته در ساختمان آن، کم و بیش از مصالحی مانند چوب و فولاد نیز استفاده می‌شود.

انواع موج‌شکن‌ها

موج‌شکن‌ها از نظر ساختار و مصالح به کار رفته در آن، به چند دسته تقسیم می‌شوند که متداول‌ترین آنها به شرح ذیل است:

۱. موج‌شکن‌های مایل یا شیب‌دار
۲. موج‌شکن‌های قائم
۳. موج‌شکن‌های مرکب
۴. موج‌شکن‌های مخصوص

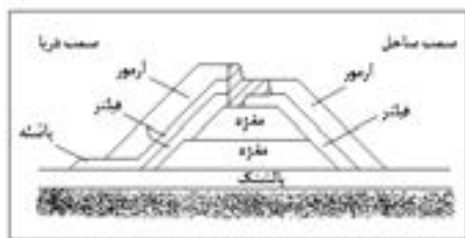
مناسب‌ترین گزینه از بین موج‌شکن‌های فوق، با توجه به جنس بستر دریا، منابع تأمین سنگ، فواصل حمل و جاده‌های دسترسی به معادن انتخاب می‌شود.

موج‌شکن شیب‌دار

اجرای این موج‌شکن، نسبتاً ساده است. به همین علت، موج‌شکن شیب‌دار، قدیمی‌ترین و متداول‌ترین نوع موج‌شکن محسوب می‌شود.

موج شکن قائم

بدنه‌ی این موج شکن‌ها به صورت قائم اجرا و جزو سازه‌های وزنی محسوب می‌شوند. انتخاب این نوع موج شکن، در صورتی مجاز است که لایه‌های تحت‌الارضی، دارای مقاومت کافی در برابر نیروهای وارده از طرف سازه باشند. متداول‌ترین نوع موج شکن‌های قائم، صندوقی (caisson) و سپر فولادی (sheetpile) هستند.



شکل ۱. مقطع موج شکن شیب‌دار

موج شکن مرکب

این موج شکن‌ها، ترکیبی از موج شکن‌های قائم و شیب‌دار هستند. قسمت زیرین این موج شکن‌ها، به صورت شیب‌دار از نوع سنگ‌ریزه‌ای و قسمت بالای آن، به صورت موج شکن‌های قائم کیسونی اجرا می‌شود. کاربرد این موج شکن‌ها، در آب‌های عمیق است.

مزایای این موج شکن به شرح زیر است:

۱. به علت شیب‌دار بودن قسمت پایین آن، در لایه‌های تحت‌الارضی ضعیف نیز قابل اجرا است.

۲. با توجه به قائم بودن قسمت بالای آن، نسبت به موج شکن‌های شیب‌دار، مصالح کمتری می‌برد.

۳. این موج شکن با مشکلاتی مانند پراکندگی و جابه‌جایی لایه‌ی حفاظتی موج شکن شیب‌دار مواجه نمی‌شود.

۴. از طرفی، از این موج شکن به عنوان اسکله، مانند موج شکن قائم استفاده می‌شود.

معایب این موج شکن به شرح زیر است:

۱. پیچیدگی و صعوبت اجرای این موج شکن در مقایسه با موج شکن شیب‌دار.

۲. به علت برخورد امواج به قسمت میانی موج شکن، این قسمت به مرور شسته شده و این امر منجر به ایجاد خطراتی از جنبه‌ی ایستایی در قسمت قائم موج شکن می‌شود.

۳. در هنگام استقرار قسمت قائم، اجرای موج شکن مرکب در شرایط نامساعد جوی میسر نیست.

موج شکن قائم صندوقی یا کیسونی

کیسون، عبارت است از صندوق‌های حجیم بتونی و یا در بعضی موارد فولادی یا چوبی، که در حوضچه‌های خشک ساخته و سپس در دریا غرق می‌شوند و به وسیله‌ی زبانه‌هایی که روی آنها قرار دارد، به یکدیگر قفل و بست می‌شوند. کیسون‌ها از یک طرف به شکل اسکله، به منظور پهلوگیری شناورها، عمل می‌کنند و از طرف دیگر، نقش موج شکن را بر عهده دارند. استفاده از کیسون‌ها در مناطقی مقرون به صرفه است که سه شرط زیر را داشته باشند:

۱. در محل‌هایی که به علت سنگی بودن لایه‌های بستر، اجرای شمع کوبی میسر نباشد.

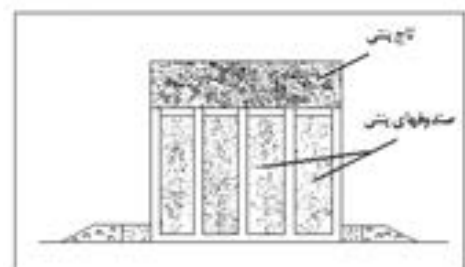
۲. در مواردی که زیرسازی حجیمی برای جلوگیری از رانش و آب‌بردگی مصالح لازم است.

۳. در مواقعی که سازه در مقابل تنش‌های جانبی شدیدی قرار دارد.

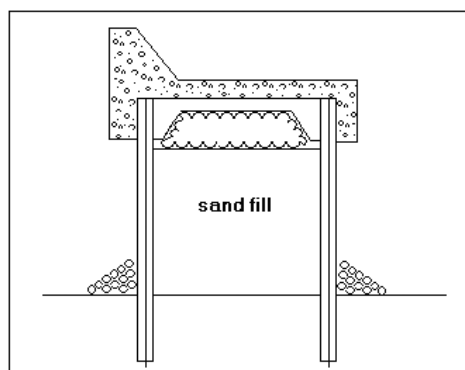
متداول‌ترین نوع موج شکن‌های صندوقی، کیسون جعبه‌ای است. طرز ساخت آن، چنین است که ابتدا جعبه‌هایی از جنس بتون آرمه در حوضچه‌های خشک ساخته می‌شود و پس از حمل و استقرار در محل، درون آن‌ها را با مصالحی مانند بتون، شن و ماسه، مخلوط و در بعضی موارد با آب پر می‌کنند و سپس تا عمق مورد نظر، در آب فرو می‌کنند.

موج شکن قائم ساخته شده از سپر فولادی

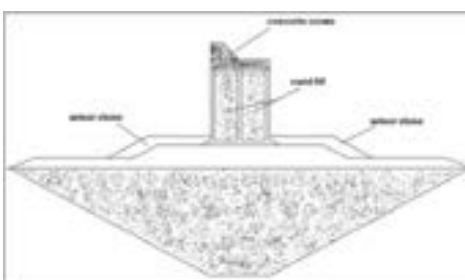
این نوع موج شکن‌ها با سایر موج شکن‌های قائم تفاوت‌هایی دارند و از نوع سازه‌های وزنی محسوب نمی‌شوند. در موج شکن‌های ساخته شده از سپر فولادی، دو ردیف سپر فولادی با فاصله‌ای برابر عمق آب، به اضافه‌ی دو برابر ارتفاع موج، کوبیده می‌شوند. این سپرها به وسیله‌ی میله‌ی مهارهای فولادی (tierods)، در حدی بالاتر از سطح پایین آب به یکدیگر مهار می‌شوند و سپس درون آن راه با مصالح



شکل ۲. مقطعی از یک موج شکن کیسونی



شکل ۳. مقطع موج شکن و اسکله‌ی سپر فولادی



شکل ۴. مقطع موج شکن مرکب کیسونی

موج شکن‌های مخصوص

این نوع موج شکن شامل موج شکن‌های پایه‌دار، موج شکن‌های هیدرولیکی و هوایی و موج شکن‌های شناور است که نسبت به دیگر موج شکن‌های شناخته شده، کاربرد کمتری دارند. ■



استفاده از رویکرد سه گانه تاکتیک، فن آوری و خط و مشی‌ها

مقابله با تهاجم دریایی

• خانم ماریان موچلن

سالانه، بیش از ۳۰ هزار شناور از خلیج عدن عبور می‌کنند. بین ماه‌های ژانویه تا مه سال ۲۰۰۹ میلادی، مرکز گزارش‌دهی دزدی دریایی، وابسته به دفتر دریانوردی بین‌المللی، نزدیک به ۱۰۰ حمله‌ی دریایی را به شناورهای تجاری گزارش کرد که ۲۷ مورد آن با موفقیت همراه بوده است. جالب توجه این‌که تعداد دزدی‌های دریایی در خلیج عدن در سال ۲۰۰۹، از مجموع دزدی‌های دریایی در آن منطقه در سال ۲۰۰۸ میلادی، بیشتر است. کشور سومالی، به مدت ۱۴ سال (قبل از کسب استقلال و رهایی از سیطره‌ی ایتالیا) عملاً فاقد دولت محلی بود و در خلال سال‌های دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی، گروهی از شبه‌نظامیان وهابی تحصیل کرده، متعلق به عربستان سعودی، با هدف تشکیل یک دولت اسلامی در این کشور آفریقایی، وارد سومالی شدند. به علاوه، شایعات حاکی از آن است که گروه القاعده نیز در این منطقه، یک پایگاه عملیاتی و کمپ آموزش ایجاد کرده است. پارلمان انتقالی که در سال ۲۰۰۴ میلادی در سومالی تشکیل شد، در پایان دادن به این فضای بی‌قانونی و هرج و مرج و مخرب ناموفق بود. مردم فقیر و محروم ساکن شهر موگادیشو، شاهد درگیری و جنگ مستمر شبه‌نظامیان القاعده، اقلیت‌های افراطی، نیروهای امنیتی ایتیوپی و گروه‌های ضدتروریستی (با حمایت غربی‌ها) بوده‌اند. از سال ۲۰۰۳ میلادی، کشور سومالی رشد فعالیت گروه‌های افراطی وابسته به القاعده (فعالیت‌های شبکه‌ای) را شاهد بوده است. در واقع، زمانی که نیروهای ایالات متحده در سال ۱۹۹۵، نبردی خونین را با عنوان بلک هاوک داون (Black Hawk Down) تجربه می‌کردند، القاعده با سردار محلی جنگ که سربازان و دریانوردان آمریکایی را کشته و زخمی کرد، متحد شد. شبه‌نظامیان شورشی از طریق دریا، سلاح‌های ساخت روسیه دریافت می‌کردند و آن‌ها را با استفاده از قایق‌های کوچکی که امروزه نیز شاهد استفاده از آن‌ها هستیم، به ساحل انتقال می‌دادند.

براساس گزارشی که اخیراً (ماه مه سال جاری) دریافت شد: دولت، کماکان درگیر جنگ با شبه‌نظامیان القاعده (با حمایت و پشتیبانی گروه الشباب مستقر در سومالی) است و حوزه‌ی تحت کنترل آن، رو به کاهش نهاده است. سازمان مفاهیم دفاع تاکتیکی (Tactical Defense Concepts)، متشکل از تیم کارآزموده‌ای از کارشناسان امنیت دریایی است که در نوعی سیستم اطلاع‌رسانی امنیت دریایی، تحت عنوان هشدارهای امنیتی TDC مشارکت دارند. سازمان یاد شده، در آوریل سال ۲۰۰۹ میلادی وضعیت دزدی دریایی در سواحل سومالی را به قرار زیر تشریح کرده است:

احتمال افزایش روابط بین تروریست - دزد دریایی

آقای "اندرو موانگورا" (Andrew Mwangura)، رییس برنامه‌ی مساعدت دریانوردان آفریقای شرقی، در جریان مصاحبه با خبرگزاری رویترز در ۲۴ آگوست ۲۰۰۸ میلادی، در این مورد گفت: "برپایه‌ی اطلاعات دریافتی، پولی که دزدان دریایی از راه دزدی دریایی و آزادی زندانیان دریافت می‌کنند، به حمایت از فعالیت‌های شبه‌نظامیان الشباب در خشکی اختصاص می‌دهند."

با عنایت به توجه اخیر رسانه‌ها، نسبت به مقوله‌ی دزدی دریایی، پرداختن به روابط انکارناپذیر بین دزدان دریایی آفریقای شرقی و تروریست‌های رادیکال، منطقی به نظر می‌رسد. رابطه‌ی آن دشوار، اما در عین حال رو به افزایش است. هر چند این‌گونه روابط، الزام‌آور نخواهد بود و موجب رخ دادن منازعاتی بین طرفین خواهد شد، اما در اغلب مواقع، هر طرف، دیگری را در زمینه‌های مالی، هزینه‌های دریانوردی، کارکنان و مهارت‌ها حمایت می‌کند. لازم به ذکر است، هر چند رابطه‌ی بین تروریست‌ها و دزدان دریایی، ارتباطی رسمی به نظر نمی‌رسد، اما این رابطه، مقوله‌ی جدیدی محسوب نمی‌شود و از سال‌های دور تجربه شده است. القاعده، از اهداف درازمدت برای ایجاد اختلال

در تجارت بین‌المللی، به عنوان روشی برای دستیابی به هدف مورد نظر جهت تضعیف دنیای غرب برخوردار بوده است. دزدی دریایی، با انگیزه‌ی ایجاد منابع مالی قابل ملاحظه، زمینه‌ی رسیدن به این هدف را فراهم می‌آورد.

به گفته‌ی کارشناسان، رابطه‌ی بین دزدان دریایی، تروریست‌ها و سایر فعالان غیردولتی، صرفاً با غیبت فزاینده راه‌حلی سیاسی و رویکردی مؤثر برای حفاظت از کشتیرانی (برای مثال استفاده از شناورهای مسلح اسکورت) همراه خواهد بود. وجود رابطه‌ی از این دست، برای هر دو طرف، یعنی دزدان دریایی و تروریست‌ها، هم به لحاظ مالی و هم از جنبه‌ی عملیاتی مفید است. در عین حال، تردیدی نیست که بی‌قانونی حاکم بر کشور سومالی، شرایط ایده‌آل را برای فعالیت دزدان دریایی و موفقیت این‌گونه فعالیت‌ها در سواحل این کشور فراهم آورده است. بنابراین، اگر قرار باشد تمهیدی برای توقف دزدی دریایی در منطقه اندیشیده شود، این کار، صرفاً باید توسط سایر گروه‌های فعال در اقصی نقاط جهان و در راستای تدوین و اجرای تاکتیک‌های مناسب و کارآمد صورت پذیرد.

مبارزه با دزدی دریایی، با استفاده از رویکرد سه گانه‌ی تاکتیک، فن آوری و خط و مشی‌ها

در این‌جا باید به دو روی سکه‌ی فن آوری و تاکتیک‌ها اشاره کرد. دزدان دریایی، با دست‌آورد‌های فن آوری و تاکتیک‌های استفاده از آن، بیگانه نیستند. دزدان دریایی، به لطف در دسترس بودن سیستم (Automatic Identification System) AIS، می‌توانند ضمن برنامه‌ریزی برای انجام مأموریت‌های روزانه، کشتی‌هایی را که با توجه به اطلاعات مربوط به موقعیت جغرافیایی، بار، پرچم و اندازه کشتی، در وضعیت مناسبی برای حمله قرار دارند، انتخاب کنند. در گزارشی که به تازگی توسط ناتو (NATO) منتشر شد، به این نکته اشاره شده است که دزدان دریایی ممکن است توسط خیرچین‌های فعال صنعت دریانوردی در لندن هدایت شوند.

فرزند فردی که در بازرگانی دریایی مشغول به کار است و بیشتر اوقات در آب‌های سواحل سومالی، آفریقای جنوبی و کنیا در حال تردد است، در ماه مه سال ۲۰۰۹ میلادی، از طریق پست الکترونیکی، برخی مشاهدات خود را به اطلاع پدرش رساند. وی گفت که کارگران عرشه و دست‌فروشان مستقر در اسکله که همه چیز، از خوراک گرفته تا تلفن همراه به خدمه‌های کشتی می‌فروشد، اغلب از همه‌ی جزئیات در مورد کشتی‌ها، قبل از ورود آن‌ها خبر دارند. جزئیاتی مانند: برنامه‌ی زمان‌بندی کشتی (ساعت ورود و خروج)، تعداد خدمه و... در گفت‌وگو با بازرگانان، حتی قبل از آن که خدمه‌ی کشتی، عرشه را ترک کنند، آشکار می‌شود. این باور وجود دارد که مشاهده‌کنندگان، از محوطه‌ی عرشه، از نوع تمهیدات حفاظت، از کشتی و تعداد کارکنان آن آگاهی می‌یابند. آن‌ها سعی می‌کنند اطلاعاتی دقیق پیرامون وجود تجهیزات صوتی دوربرد (LRAD) در عرشه، حضور تیم امنیتی، نوع بار و نوع امکانات الکترونیکی کنترل کشتی به دست بیاورند.

فن آوری

کشتی‌های تجاری، از فن آوری و تاکتیک‌های لازم برای ممانعت از دزدی دریایی استفاده می‌کنند. رادار ۳۶۰ درجه‌ی غیرقابل نفوذ و سایر تجهیزات (Automatic Identification System) AIS، ممکن است برای شناسایی دوست از دشمن در آب‌های پیرامون مفید باشد. بعضی از کشتی‌ها، از دوربین‌های مادون قرمز الکترو-اوپتیکال در محل‌های استراتژیک در کشتی برخوردار هستند.

حملات فاقد انگیزه‌ی کافی یا حمله‌ی دزدان دریایی فاقد تجهیزات کافی و مدرن) را دفع کند. در واقع بسیاری از شناورها می‌توانند با بهره‌گیری از تاکتیک‌های دقیق، برنامه‌ریزی شده و مؤثر، از حملات دزدان دریایی مصون بمانند. با این وجود، همان‌گونه که در ماجرای حمله دزدان دریایی به کشتی "مرسک آلاباما" (Maersk Alabama) مشاهده شد، حتی خدمه‌ای آموزش دیده در شناوری بزرگ نیز ممکن است آسیب‌پذیر باشند و اجازه دهند دزدان دریایی در عملیات برنامه‌ریزی شده‌ی خود، موفق شوند و پا به عرشه‌ی کشتی بگذارند. تمهیدات و تجهیزات دفاعی موقت، مانند شیلنگ‌های آب آتش‌نشانی، کوکتل مولوتف و دیگر تجهیزات این چنین، قادر به مقابله



با مسلسل‌های اتوماتیک و نارنجک‌انداز نخواهند بود.

هیچ‌کس مخالف این واقعیت نیست که بهترین راه‌حل، در استفاده از رویکردهای دیپلماتیک نهفته است. با این وجود، شرایط حاکم از محدودیت‌های دیپلماتیک حکایت دارند. اگر دزدی دریایی کماکان و با تمام قوا ادامه یابد و تلاش‌های دیپلماتیک راه به جایی نبرد، ممکن است تلاش‌های محدود نظامی، تنها گزینه برای نابودی پایگاه‌های دزدان دریایی و تغییر وضعیت به حالت عادی و تحت کنترل محسوب شود.

در این شرایط، (به اعتقاد ما) با توجه به همه‌ی شاخص‌های اجتناب‌ناپذیر (افرادی که کشته شده‌اند، پول‌هایی که برای آزادی افراد به دزدان دریایی پرداخت شده است، روزهایی که کشتی‌های دزدیده شده در اختیار دزدان دریایی قرار داشته‌اند و تأخیرهای ناشی از آن، بیمه، آسیب‌های روحی و روانی وارد شده به دریانوردان، مسافران و خدمه‌ی بی‌گناه کشتی‌ها)، طراحی و به کارگیری دفاعی چند لایه، برگرفته از فن‌آوری غیرمخرب (با پشتیبانی نیرویی معتبر)، تنها پاسخ مناسب به این حوادث ناخوشایند در عرصه‌ی صنعت کشتیرانی محسوب می‌شوند.

کلام آخر

مؤلفه‌هایی چون سیاست و اقتصاد، از پدیده‌ی مشکل‌آفرین دزدی دریایی، هم می‌توانند بسیار تأثیر بپذیرند و هم بر آن بسیار تأثیرگذار باشند. وقتی مالک/راهبر کشتی قادر نیست بر علت تهدید تأثیر بگذارد، در نتیجه باید اقداماتی را برای پرداختن به تهدید مدنظر قرارداد. فراهم‌آوردن فن‌آوری باید از رویکرد TTPs (مبارزه با دزدی دریایی با استفاده از رویکرد سه گانه‌ی تاکتیک، فن‌آوری و خط و مشی‌ها) به منظور درک چگونگی تعامل فن‌آوری تولیدی با تاکتیک‌های اتخاذ شده و پوشش ضعف‌های احتمالی موجود در این‌گونه تاکتیک‌ها برای مقابله مؤثر با مقوله‌ی دزدی دریایی، کاملاً آگاهی‌یابند. بازایگر اصلی این عرصه، یعنی مالک/راهبر کشتی و تولیدکنندگان فن‌آوری، ضمن همکاری با یکدیگر، باید براساس ویژگی‌های فیزیکی کشتی و تاکتیک‌های اتخاذ شده، کارآمدترین فن‌آوری را برای خنثی کردن هرگونه تلاش دزدان دریایی فراهم کنند. ■

تجهیزات صورتی دوربرد یا LRAD را می‌توان در عرشه‌ی بسیاری از کشتی‌های تجاری در حال عبور از آب‌های سومالی مشاهده کرد. با استفاده از این تجهیزات، امکان دریافت سیگنال‌های صوتی از فواصل دور (احتمالاً از جانب کشتی دزدان دریایی) فراهم می‌شود. استفاده از این ابزارها، به منظور دور نگاه داشتن دزدان دریایی و جلوگیری از ورود آن‌ها به عرشه کشتی است.

یکی از وسایل حفاظت‌کننده از فضای پیرامون (که سال‌هاست در کشتی‌های تجاری، با هدف تأمین امنیت از آن استفاده می‌شود)، در واقع نوعی نرده الکتریکی است که دورتادور عرشه‌ی کشتی را، با ایجاد شوک الکتریکی مانع از ورود دزدان دریایی به درون عرشه، فرا می‌گیرد. تجهیزات یاد شده، ممکن است از نوعی سیستم هشدار، چراغ‌های هشداردهنده‌ی وقوع طوفان و سیستم هشداردهنده‌ی ورود غیرمجاز برخوردار باشند.

سایر تجهیزات اضافی برای جلوگیری از ورود دزدان دریایی به درون کشتی، به قرار زیر برشمرده می‌شوند:

- شیلنگ‌های آتش‌نشانی مجهز به سیستم کنترل از راه دور (برای استفاده در شرایطی که دزدان دریایی مسلح، در حال نزدیک شدن به کشتی هستند).
- آغشته کردن عرشه به مواد روغنی، برای ایجاد سطحی لغزنده برای ناکام گذاشتن دزدان دریایی از ورود به کشتی.
- تفنگ لیزری کورکننده.
- شناورهای بدون سرنشین مسلح.
- تجهیزات مالتی-سنسور پرت‌کننده‌ی حواس (بوی زننده، صدای بلند، نور شدید).

سازمان TDC، باتلاش برای حفاظت دریانوردان در اقصی نقاط جهان، از تیم‌های امنیت شناور مجهز به آخرین سیستم‌های هشداردهنده و فن‌آوری پیشرفته، بهره می‌گیرند. تیم‌های یادشده، ضمن منسجم کردن توانمندی‌های شان با امکانات موجود در شناورها، سرعت، قابلیت مانور و با فراهم آوردن زمینه‌های مراقبت مطلوب و ارائه‌ی طرح‌های مقابله با حملات دزدان دریایی با استفاده از نیروهای آموزش‌دیده، خطر دزدی دریایی را به حداقل کاهش می‌دهند. این فن‌آوری، بی‌تردید، قادر است بسیاری از حملات دزدان دریایی (به ویژه

مراقب حضور مجدد کشند قرمز در خلیج فارس باشیم

ترک موقت یا دائم خلیج فارس

• منوچهر محمدی



پس از گذشت قریب یک سال از وقوع پدیده‌ی زیست‌محیطی «کشند قرمز» که احتمالاً به علت آلودگی دریا و نیز بر اثر شکوفایی فیتوپلانکتون‌ها در آب‌های استان هرمزگان ایجاد شد و منجر به مرگ تعداد بی‌شماری ماهی و آبزیان خلیج فارس و دریای عمان و نیز خسارت‌های بسیاری به صیادان، صنعت گردشگری و محیط‌زیست مناطق ساحلی و دریایی گردید، هم‌اکنون این پدیده‌ی شگفت‌انگیز و مخرب دریایی پس از اقامت نزدیک به یک سال در خلیج نیلگون همیشه فارس، در حال ترک محدوده‌ی آب‌های ایران است. با توجه به نظریه‌های گوناگون، اطلاع‌رسانی و آگاهی عمومی مردم توسط کارشناسان و محققان در رابطه با این پدیده‌ی دریایی و همچنین تحلیل و ارزیابی پیامدهای حادث شده مزید بر علت شد که گفت‌وگویی با آقای دکتر حمید رضایی، کارشناس و متخصص پلانکتون‌شناسی و زیست‌شناسی دریا و عضو هیأت علمی مرکز ملی اقیانوس‌شناسی انجام دهیم.

ما در تلاش هستیم تا با ثبت و جمع‌آوری اطلاعات ماهواره‌ای، فرکانس‌های مربوط به زمین‌لرزه در استان هرمزگان را جمع‌بندی کنیم و آن‌ها را به نتایج مستند برسانیم. از طرفی، تراکم کلروفیل a با شکوفایی فیتوپلانکتون هم ارتباط دارد.

خطر آفرین باشد. زیرا انسان با تغذیه‌ی موجودات دریایی، ممکن است به امراض خاصی مبتلا شود. البته اکثر کشنده‌های قرمز سمی نیستند. ولی تعدادی از گونه‌ها به ویژه انواع تاژک‌داران می‌توانند سمی باشند.

● آقای دکتر، به عنوان اولین سؤال بفرمایید، "کشند قرمز" به چه نوع پدیده‌ای گفته می‌شود؟

کشند قرمز، معمولاً پدیده‌ای است که در اثر تجمع بیش از حد جلبک‌های تک‌سلولی به وجود می‌آید که به دنبال شکوفایی فیتوپلانکتون‌های از نوع

«Trichodesmium, Cochlodinium

Polykricoides» و تغییر رنگ آب دریا ایجاد می‌شود. کشند قرمز ممکن است به رنگ‌های قرمز، زرد، سبز، نارنجی، قهوه‌ای، کرمی و غیره ظاهر شود. بعضی از کشنده‌های قرمز سمی هستند، ولی اغلب آن‌ها سمی نیستند. این پدیده بیشتر در آب‌های مناطق گرمسیری، نیمه‌گرمسیری و گاهی معتدل رخ می‌دهد. کشند قرمز ممکن است ماهیانه یا در طی فصل، در تمام دریاچه‌ها، دریاها و حتی رودخانه‌ها به وجود بیاید.

● در مورد کلروفیل a ممکن است توضیح بیشتری بفرمایید؟

کلروفیل مولکولی است که نور خورشید را جذب می‌کند و انرژی آن را برای ساخت هیدروکربن‌ها از آب و CO₂، مورد استفاده قرار می‌دهد. کلروفیل a یک نوع رنگینه‌ی آب است. اگر فیتوپلانکتون سبز رنگ باشد، کلروفیل آن a است. اگر قرمز رنگ باشد، نوع کلروفیل آن فرق می‌کند و ممکن است که a و c باشد. غلظت کلروفیل a در آب دریا نشان‌دهنده‌ی میزان فراوانی فیتوپلانکتون‌ها و زیست توده‌ای آن‌ها (بیوس) در آب‌های ساحلی است.

● از عواملی که باعث ایجاد کشند قرمز می‌شود، آیا می‌توانیم به نشانه‌های زلزله در بستر دریا اشاره کنیم؟

یادآوری می‌کنم که در چند سال اخیر، تحقیقات مشترک ناسا با دانشمندان هندی در مورد وقوع زمین‌لرزه در چند کشور آسیایی از جمله ایران، پاکستان و اندونزی نشان داد که هرگاه پوسته‌های زمین به هم نزدیک می‌شوند، مواد مغذی به سطح دریا می‌آید. این مواد مغذی باعث تراکم زیاد کلروفیل در آب دریا می‌شود. از میزان تراکم کلروفیل، به عنوان یک عامل هشداردهنده برای وقوع زمین‌لرزه استفاده می‌شود. بسیاری از محققان بر این باورند که ارتباط معنی‌داری بین کلروفیل a با فرکانس وقوع زمین‌لرزه در کف دریا وجود دارد. وقوع بیش از ۲۰۰ زمین‌لرزه، طی ماه‌های اخیر در استان هرمزگان و افزایش میزان کلروفیل a در آب‌های آن نواحی، به گونه‌ای قابل تحقیق است که می‌تواند مؤید این نظریه باشد. به همین دلیل،

● مسایل و مشکلاتی که این پدیده‌ی جلبکی به وجود می‌آورد، چیست؟

کشند قرمز باعث کاهش اکسیژن محلول در آب می‌شود که این موضوع به موجودات دریایی آسیب‌های جبران‌ناپذیری می‌رساند. همچنین اگر کشند قرمز موجود در دریا سمی باشد، می‌تواند هم برای موجودات دریایی و هم برای انسان

● چه عاملی در تسهیل وقوع این پدیده‌ی جلبکی تأثیر می‌گذارد؟

یک عامل می‌تواند مربوط به آرامش بسیار زیاد آب دریا باشد که بعضی مواقع ممکن است بعد از وقوع یک باران چند روزه و تنش‌های ناشی از باد



مکان به مکان دیگر هستند و می‌توانند سبب خسارت‌های قابل توجهی باشند. این که گونه‌ی C. Polykricoides از انواع گونه‌های مهاجم به شمار می‌آیند یا نه، جای تحقیق دارد و در حال حاضر نمی‌توان به آن جواب داد.

● **کشند قرمز تا چه اندازه در بروز مشکلات اقتصادی، توریستی، اشتغال و معیشتی مناطق ساحلی اثرگذار بوده است؟**

در اوایل، تلفات ماهی بسیار زیاد بود. پدیده‌ی کشند قرمز، بسیاری از صیادان و بازاریان میگو و ماهی را با مشکلات عدیده‌ی روبه‌رو کرد؛ زیرا خریداران همزمان با مشاهده‌ی کشند قرمز دچار رعب و وحشت شدند. در اوایل وقوع این پدیده چون کارهای تحقیقاتی در این زمینه محدود بود، سطح اطلاعات عمومی افراد هم بسیار پایین بود. به علت فقدان راهکار و شیوه‌ی مقابله با این پدیده‌ی دریایی، حوضچه‌های پرورش میگو با زیان‌های سنگینی روبه‌رو شدند. به هر حال واقعیت این است که کشند قرمز اگر هم سمی و خطرناک نباشد به شدت بر وضعیت آب‌های جنوبی کشور تأثیر گذاشته و ساکنان مناطق ساحلی و همچنین روند گردش‌گری را با مسایل و مشکلات متعددی مواجه کرده بود. کشند قرمز باعث رکود بازار صیادان و فروشندگان شد و به بیکاری افراد در مناطق ساحلی دامن زد.

کشند قرمز، یک پدیده‌ی دریایی است و در طول سال و در مناطق مختلفی از آب‌های دنیا ممکن است به وجود بیاید.

ما می‌توانیم از قبل آماده باشیم و وقوع این پدیده را پیش‌بینی و از آن پیشگیری کنیم. با استفاده از تصاویر ماهواره‌ای و اطلاع‌رسانی عمومی می‌توان اقدامات زیادی انجام داد. باید از پساب‌هایی که به دریا ریخته می‌شوند جلوگیری کرد و یا قبل از ورودشان به دریا، آن‌ها را تصفیه کرد.

به وجود بیاید. پساب‌های آلوده‌کننده که از منابع صنعتی به دریا ریخته می‌شوند، فاضلاب‌های شهری و همچنین پساب‌های حوضچه‌های پرورش میگو از دیگر عوامل مهم وقوع این پدیده است. حتی وقوع پدیده‌های طبیعی مثل زمین‌لرزه و طوفان گونو و حوادث طبیعی دیگر و مهم‌تر از همه، تغییر اقلیم که طی یک سال اخیر دگرگونی‌های زیادی نه تنها در سطح استان بلکه در سطح کشور به وجود آورده است بر روی ایجاد پدیده‌ی "کشند قرمز"، تداوم و سرایت آن به دیگر مناطق دریا تأثیر دارد. واقعیت این است که خروجی انواع پساب‌ها و ورود آن‌ها به دریا سبب افزایش مواد مغذی و همچنین سبب ازدیاد بیش از حد فیتوپلانکتون‌ها می‌شود.

● **آیا پدیده‌ی "کشند قرمز" با تخلیه‌ی آب توازن کشتی‌های خارجی که برای بار اول در آب‌های ایران پهلو می‌گیرند، ارتباط دارد؟**

این که گفته می‌شود این گونه از کشند قرمز با آب توازن کشتی وارد کشور شده است و اولین بار است که به وجود می‌آید کاملاً اشتباه است. این گونه قبلاً وجود داشته است و راپمی که یک سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریایی است در سال ۲۰۰۶ میلادی در این خصوص گزارشی به چاپ رسانده است. لازم به ذکر است برخی از گونه‌های فیتوپلانکتونی قادر به نقل و انتقال توسط آب توازن کشتی‌ها از یک

● آیا این پدیده‌ی جلبکی دارای گونه‌های متفاوتی است؟

بله، یکی از گونه‌های اصلی که پدیده‌ی کشند قرمز را ایجاد می‌کند، تاژک‌داران هستند، البته بعضی از تاژک‌داران سمی و بعضی غیرسمی هستند. یک گروه دیگر مثل جلبک‌های سبز-آبی که همیشه در طول سال در خلیج فارس وجود دارند، سمی نیستند، ولی باعث کاهش زیاد اکسیژن محلول در آب می‌شوند و می‌توانند باعث مرگ و میر ماهی‌ها شوند.

● آیا راهی برای مبارزه با کشند قرمز وجود دارد؟

کشند قرمز، یک پدیده‌ی دریایی است و در طول سال و در مناطق مختلفی از آب‌های دنیا ممکن است به وجود بیاید.

ما می‌توانیم از قبل آماده باشیم و وقوع این پدیده را پیش‌بینی و از آن پیشگیری کنیم. با استفاده از تصاویر ماهواره‌ای و اطلاع‌رسانی عمومی می‌توان اقدامات زیادی انجام داد. باید از پساب‌هایی که به دریا ریخته می‌شوند جلوگیری کرد و یا قبل از ورودشان به دریا، آن‌ها را تصفیه کرد. پساب‌ها که به داخل آب دریا ریخته می‌شوند، مواد مغذی آب را زیاد می‌کنند و این امر باعث شکوفایی فیتوپلانکتون‌ها می‌شود. باید مسئولین نسبت به این موضوع تدابیر کارشناسی و علمی اتخاذ کنند تا بتوان از شدت آلودگی محیطی کم کرد. کنترل و جلوگیری از آلودگی‌های دریایی مانند آلوده‌کننده‌های نفتی که در دریا ریخته می‌شوند، تصادف‌های دریایی، آب‌های گرمی که از آب شیرین‌کن‌ها و تأسیسات صنعتی به دریا ریخته می‌شوند می‌توانند در کاهش کشند قرمز نقش به‌سزایی ایفا کنند. در این روند همچنین، به پایش مداوم فاکتورهای زیست‌محیطی و نمونه‌برداری‌های مدون نیاز است.

● کشورهای خارجی و کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس از جمله کویت، عمان و سواحل امارات، مالزی، هنگ‌کنگ، چین، ایالات متحده‌ی آمریکا، انگلستان، مکزیک و کویت در گذشته با این پدیده مواجه شده‌اند. بفرمایید این کشورها چه اقداماتی در رابطه با پیش‌گیری و مقابله با پدیده‌ی کشند قرمز انجام داده‌اند؟

در آغاز وقوع پدیده‌ی کشند قرمز کشورهای ذکر شده با تلفات زیادی از آبزیان مناطق آبی مواجه شدند. بعضی از این کشورها، سال‌هاست که با این پدیده دست به‌گریبانند و کشنده‌های قرمز سمی

را در طول سال در آب‌های خود شاهد هستند. کارشناسان این کشورها تجربه دارند. آنان آماده‌ی همکاری هستند. به کمک تصاویر ماهواره‌ای و دعوت از اساتید خارج از کشور، همایش‌های بین‌المللی برپا کردند و همچنین هماهنگ کردن ارگان‌های تحقیقاتی کشورشان در جهت مقابله با این پدیده، اتخاذ پیش‌بینی‌های کارشناسی و علمی از اقدامات دیگری بود که انجام دادند. در رابطه با کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس که اخیراً تقریباً همزمان با ایران با کشند قرمز روبه‌رو شده‌اند، همان‌طور که ما از این پدیده‌ی شگفت‌زده شده بودیم، آن‌ها هم دچار سردرگمی شده بودند. کاری که کارشناسان این کشورها در مرحله‌ی نخست انجام دادند این بود که سریعاً از اساتید خارجی که با این پدیده در ارتباط بودند به منظور بررسی‌های کارشناسی دعوت به عمل آوردند. همایش‌های متنوع و گوناگونی برگزار کردند و از سازمان‌های دریایی و بین‌المللی درخواست کمک کردند، لذا این مسأله، سریع‌تر به اطلاع عمومی رسید، اما مشکل رفع نشد. اقدامات اولیه‌ی این کشورها اطلاع‌رسانی عمومی، پیش‌بینی‌های کارشناسی و علمی و همچنین عملیات‌های پیش‌گیرانه‌ای بود که توسط متخصصان و کارشناسان علوم دریایی و اقیانوسی انجام می‌شد.

● از بدو ورود کشند قرمز به آب‌های ایران مرکز ملی اقیانوس‌شناسی چه اقداماتی انجام داده است؟

پس از یک ماه از ورود کشند قرمز به آب‌های ایران، مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، تیم تحقیقاتی متشکل از کارشناسان و متخصصان علوم دریایی را به آب‌های استان هرمزگان اعزام کرد. در طی زمان مأموریت، ضمن جمع‌آوری اطلاعات بومی از برخی از نقاط مثل آب‌های جزیره‌ی هرمز، آب‌های بندرعباس و آب‌های ساحلی جزیره‌ی قشم نمونه‌برداری شد. پس از تجزیه و تحلیل از نمونه‌های زنده، آن‌ها در آزمایشگاه عکس‌برداری شد و پس از آن به‌طور زنده مورد شناسایی قرار گرفتند. پس از وقوع این رخداد، مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، اولین کارگاه پلانکتونی را به منظور تشکیل یک کارگروه تخصصی برای بیان مشکلات و مسایل و حمایت‌های هم‌دیگر در زمینه‌های پروژه‌های مشترک دریایی، در مرکز برگزار کرد. همچنین چند ماه پس از آن، کارگاه دوم نیز در تهران برگزار شد که حاصل برگزاری کارگاه دوم، تشکیل یک انجمن پلانکتونی‌شناسی در سطح ایران است. به دنبال برگزاری این دو کارگاه آموزشی، تبادل نظرات صورت گرفت. اطلاع‌رسانی نیز در

سطح مطبوعات، رادیو و تلویزیون و خبرگزاری‌ها به‌طور جامع انجام شد و همچنین قرار شد که همایش پلانکتونی در سطح کشور تشکیل شود.

● وضعیت فعلی کشند قرمز در آب‌های ایران چگونه است؟

رشد پدیده‌ی کشند قرمز، تا حدود زیادی فروکش کرده است. طبق آزمایش‌های انجام شده در اطراف هرمز، تعداد سلول‌های موجود در لیتر کمتر شده است. ولی چیزی که بنده در اطراف جزیره‌ی کیش مشاهده کرده‌ام هم‌اکنون نیز به‌صورت لکه‌لکه وجود دارد. ولی در کل، تعداد آن‌ها بسیار کم شده است. به علاوه اخیراً در ۳۰ مرداد ۱۳۸۸ در شمال جزیره‌ی لارک، در جنوب شرقی جزیره‌ی قشم و در امتداد آب‌های ساحلی بندرعباس حضور ضعیف کشند قرمز مشاهده شده است.

● با توجه به فروکش کردن کشند قرمز در برخی از نقاط حادثه دیده، آیا امکان بازگشت مجدد این پدیده وجود دارد؟

بله، حتماً وجود دارد. شاید این گونه ناپدید شود یا شیوع آن فروکش کند، ولی گونه‌های دیگر ممکن است به وجود بیاید. به دنبال تغییرات آب و هوایی از جمله وزش باد و کاهش درجه‌ی هوا به نظر می‌رسد که این پدیده در بستر نهفته شده است، اما با ایجاد شرایط محیطی مناسب مجدداً فعال خواهد شد.

● پدیده‌ی کشند قرمز چه تأثیری بر زیست مرجان‌ها، آبسنگ‌ها و دیگر موجودات دریایی می‌گذارد؟

پدیده‌ی کشند قرمز باعث می‌شود آبزیان دریایی با خطر روبه‌رو شوند زیرا زئوپلانکتون‌ها از فیتوپلانکتون تغذیه می‌کنند و این امر باعث مرگ و میر بسیاری از زئوپلانکتون‌ها می‌شود. با توجه به این که خود زئوپلانکتون‌ها، اغلب غذای ماهیان و بی‌مهرگان مثل نرم‌تنان هستند، اما بر اثر آن خیارها و ستاره‌های دریایی، خرچنگ‌ها و صدف‌ها هم با مرگ و میر مواجه می‌شوند. در رابطه با مرجان‌ها که آن‌ها هم جزو بی‌مهرگان محسوب می‌شوند، تراکم زیاد کشند قرمز باعث شده که مرجان‌ها به علت کاهش اکسیژن و نور در برخی از آب‌های جزایر ساحلی مثل جزایر لارک و بخشی از جزیره‌ی فارور و به ویژه در جنوب شرقی قشم، خفه شوند و بمیرند. ■

گاز CO₂، زباله‌ی پلاستیکی، صید بی‌رویه

عوامل تهدیدکننده‌ی اقیانوس‌ها

• دیورا زابارنکو

به گفته فعالان و طرفداران محیط‌زیست و مقام‌های تجاری شرکت‌کننده در رویداد روز جهانی اقیانوس‌ها (UN World Oceans Day)، که به همت سازمان ملل متحد برگزار شد، تمام آب‌های جهان، در حال انباشته شدن از زباله‌های پلاستیکی است، هم‌زمان جمعیت ماهی‌ها نیز به شدت روبه کاهش نهاده است. به گفته‌ی این ناظران، بیشترین تقصیر در حوزه‌ی کاهش ماهی و سایر آبزیان، متوجه‌ی سووسیدهایی است که توسط دولت‌ها به بخش

ماهی‌گیری اختصاص می‌یابد. آقای "پاسکال لامی" (Pascal Lamy)، مدیرکل سازمان تجارت جهانی (World Trade Organization) از این رویداد به عنوان فرصتی مناسب یاد کرد و نکاتی را در خصوص خطر انقراض برخی از گونه‌های دریایی، به دلیل آلودگی‌های جدی دریاها و ماهی‌گیری بیش از ظرفیت، بیان کرد. به گفته‌ی وی، علاوه بر آلودگی آب دریاها، سووسیدهای دولتی عامل اصلی این حادثه‌ی ناخوشایند محسوب می‌شوند. "لامی" گفت: "دولت‌ها، سالانه با اعطای حدود ۱۶ میلیارد دلار کمک بلاعوض یا سووسید به بخش ماهی‌گیری، در بروز این مشکل مشارکت دارند. این حمایت مالی، باعث می‌شود قایق‌های ماهی‌گیری بیشتری درون دریا جولان دهند و در نتیجه به دلیل ماهی‌گیری بیش از ظرفیت، از تعداد ماهی‌ها روز به روز کاسته شود".

وی در ادامه گفت: "اعضای سازمان تجارت جهانی، هم‌اکنون در حال گفت‌وگو و پیرامون اصلاح برنامه‌های تخصیص سووسید هستند تا پدیده‌ی ماهی‌گیری را به صنعتی پایدار تبدیل کنند".

آقای "ران کرک" (Ron Kirk)، نماینده‌ی تجاری ایالات متحده‌ی آمریکا، با بیان این مطلب که آمریکا در تلاش است تا قوانین جدی‌تری را برای محدود ساختن روند تخصیص سوبسید و اثرات مخرب آن بر برخی گونه‌های دریایی اعمال کند، اظهار داشت: "مقام‌های آمریکایی، با حساسیت زیادی موضوع را دنبال می‌کنند".

به گفته‌ی مسؤولان سازمان خواربار و کشاورزی سازمان ملل متحد (FAO)، ۸۰ درصد از ماهی‌گیران جهان، تحت فشار قرار دارند تا با اجتناب از ماهیگیری بیش از ظرفیت و خالی کردن آب دریاها و اقیانوس‌ها از منابع دریایی، زمینه‌ی کاهش اثرات مخرب این اقدام‌های غیرکارشناسی را فراهم آورند".

براساس برآورد کارشناسان، میزان کمک‌های مالی بلاعوض دولت به بخش ماهیگیری در جهان، سالانه به رقمی بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار یا بیشتر می‌رسد؛ یعنی رقمی معادل ۲۵ درصد ارزش بازده اقتصادی در سطح جهان. براساس گزارش سال ۲۰۰۸ میلادی بانک جهانی (فائو)، سالانه ضررهای اقتصادی ناشی از ماهی‌گیری بیش از ظرفیت در مناطق دریایی، به ۵۰ میلیارد دلار بالغ می‌شود.

"کورتنی ساکای" (Courtney Sakai)، از گروه اوشینا (Oceana)، در واکنش به اظهارات "لامی" و "کرک" گفت: "تجارت بین‌المللی می‌تواند در حفاظت از اقیانوس‌های جهان نقشی کلیدی ایفا کند". "سازمان بهداشت جهانی در حال حاضر در وضعیتی منحصر به فرد جهت انجام جدی‌ترین اقدامات برای توقف روند مخرب ماهی‌گیری بیش از ظرفیت در سطح جهان قرار دارد".

تهدید گاز CO₂

علاوه بر ماهی‌گیری بیش از ظرفیت، آلودگی‌های ناشی از گاز دی‌اکسید کربن (که در تغییر وضعیت آب و هوایی جهان بسیار نقش ایفا می‌کند) نیز با آب دریا ترکیب می‌شود و اسید کربنیک ایجاد می‌کند؛ ماده‌ای خورنده که تهدیدی جدی برای تخریب لاک محافظ نرم‌تنان دریایی محسوب می‌شود. هفته‌ی گذشته، در جریان گردهم‌آبی کارشناسان هواشناسی از اقصی نقاط

جهان در شهر بن (آلمان)، ۷۰ تن از دانشمندان شاخص جهان گزارش دادند که اسیدی شدن آب اقیانوس‌ها، به قدری خطرناک است که شاید اثرات مخرب آن هزاران سال برگشت‌ناپذیر باشد.

این گروه از دانشمندان، تمام فعالان و مقام‌های دولتی جهان را به تلاش برای تدوین نوعی توافق‌نامه جهانی فراخوانده‌اند؛ تلاشی که قرار است طی آن در شهر کپنهاگ، قطع‌نامه‌ی جدیدی از سوی سازمان ملل متحد برای مدنظر قرار گرفتن خطراتی که اقیانوس‌ها را تهدید می‌کند، صادر شود.

بخشی از برنامه‌های روز جهانی اقیانوس‌ها، به برنامه‌ی محیط‌زیست سازمان ملل متحد (UN Environment Programme) و حفاظت از اقیانوس (Ocean Conservancy) اختصاص یافت که در آن گزارشی از آلودگی دریا، از برخی قطعات رها شده‌ی قایق‌های ماهی‌گیری گرفته تا پاکت‌های خالی سیگار و پاکت‌های پلاستیکی، ارائه شد که مدیر برنامه‌های محیط‌زیست، از آن‌ها به عنوان نشانه‌هایی از ضایعات سیستماتیک یاد کرد.

"اشیم اشتاینر" (Achim Estainer)، مدیر اجرایی برنامه‌ی محیط‌زیست سازمان ملل متحد (UNEP)، در این مورد گفت: "آلودگی آب دریا به دلیل وجود زباله، خود نشانه‌ی بیماری دیگری است، بیماری که از آن می‌توان به عنوان استفاده‌ی افراطی از منابع و مدیریت ضعیف منابع طبیعی یاد کرد". به گفته‌ی "نیک ناتال" (Nick Nuttall)، سخن‌گوی برنامه‌های محیط‌زیست سازمان ملل متحد: "پاکت‌های پلاستیکی مخصوص خرید (نایلکس) که همه جا دیده می‌شوند، از جمله مشکلات اصلی در حوزه‌ی آلودگی ناشی از وجود زباله در آب‌های دریا محسوب می‌شوند".

"ناتال" اظهار داشت: "استفاده از این گونه کیسه‌های پلاستیکی که فراوان در محیط‌زیست پراکنده‌اند، هیچ فایده‌ای به جز خفه کردن اقیانوس‌ها و محیط‌زیست ندارند، استفاده از آن‌ها باید ممنوع یا به بهره‌گیری الزامی از رویکرد بازیافت، محدود شود".

در سال جاری، سازمان ملل متحد، هشتم ژوئن را به عنوان روز جهانی اقیانوس‌ها انتخاب کرد؛ اقدامی که ۱۶ سال پیش برای نخستین بار، به دلیل نشست زمین، در شهر ریودوژانیرو مطرح شد. ■



حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی

• حسن کامون پوری

سواحل کشور عمان، محل زیست گونه‌های مختلفی از لاک‌پشت‌های دریایی است. سال‌هاست که برخی از گونه‌های لاک‌پشت دریایی مانند لاک‌پشت سبز، لاگرهد (Loggerhead) لاک‌پشت زیتونی (Olive Ridley) و لاک‌پشت آبی (Hawksbill)، برای تخم‌ریزی به سواحل شنی عمان باز می‌گردند. سواحل کشور عمان همچنین به عنوان جایگاه ۵۰۰ گونه پرنده و ۹۳۰ گونه ماهی (از جمله ۱۳ نوع نهنگ و دلفین) شناخته شده است.

منطقه‌ی شرق سلطان‌نشین عمان تحت عنوان ناحیه‌ی شرقیه (Sharqiyah)، با در اختیار داشتن مناطق ساحلی منحصر به فرد، فضایی ایده‌آل برای تخم‌ریزی لاک‌پشت‌های سبز محسوب می‌شود.

از ناحیه‌ی شرقیه سلطان‌نشین عمان به عنوان زیست‌گاه اصلی لاک‌پشت‌های گرین‌بک (Greenback) یاد می‌شود. در منطقه‌ی رأس‌الحد (Ras Al Hadd)، صدها محل ایده‌آل برای مراقبت از لاک‌پشت‌ها وجود دارد. این خلیج منحصر به فرد واقع در ۴۰۰ کیلومتری جنوب شرق شهر مسقط در مجاورت بندر قدیمی صور (محل ساخت کشتی‌های تک دکل عربی) در طول سال، محل تخم‌ریزی لاک‌پشت‌های سبز است. تعداد تخم‌هایی که در این ناحیه توسط لاک‌پشت‌های سبز در فصل تخم‌ریزی درون ماسه‌های ساحلی قرار می‌گیرد، بسیار بیشتر از دیگر سواحل واقع در اقیانوس هند است.

به گفته کارشناسان، منظره‌ی تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی در سواحل عمان برای بازدیدکنندگان علاقه‌مند بسیار شگفت‌آور و هیجان‌انگیز است. مشاهده‌ی لاک‌پشت بالغی که خودش را از درون اقیانوس به سوی ماسه‌های طلایی می‌کشانند تا تخم‌هایش را درون آن قرار دهد، نمایان‌گر تلاش میلیون ساله‌ی این گونه از موجودات دوزیست است که به راستی ما را با تجربه‌ای مهیج روبه‌رو می‌کند.

"دکتر آنش گوونددر" (Dr. Anesh Govender)، استادیار دپارتمان علوم دریایی و ماهی‌گیری دانشگاه "سلطان قابوس"، اخیراً گزارشی از مطالعه‌ی انجام شده‌ی خود، تحت عنوان "پی‌گیری فرایند تخم‌ریزی لاک‌پشت‌های دریایی (لاگرهد و لدریک) با استفاده از سیستم علامت‌گذاری به مدت ۴۰ سال در آفریقای جنوبی" ارائه داده است.

هدف از این مطالعه، پاسخ به این پرسش بود که آیا اندازه‌ی جمعیت لاک‌پشت‌های ماده‌ی دریایی در صورت حفاظت کامل از لاک‌پشت‌های ماده تخم‌ریز، تخم‌ها و محل تخم‌گذاری افزایش خواهد یافت؟ علامت‌گذاری (که از سال ۱۹۶۳ میلادی آغاز شد) در امتداد ۵۶ کیلومتری ساحل خلیج کاسی (Kosi Bay)، دارای ویژگی ذخیره طبیعی (Nature Reserve) انجام می‌شود. نتایج نشان داد که جمعیت گونه‌ی لاگرهد (به جز در سال‌های ۱۳۶۳-۱۳۷۴ میلادی) افزایش یافته است. جمعیت گونه‌ی لدریک نیز از اوایل سال‌های ۱۹۶۰ میلادی به صورت مستمر و یکنواخت افزایش یافته است.

اما به گفته‌ی "دکتر آنش"، طی سال‌های اخیر این روند شکلی معکوس به خود گرفته است به طوری که تعداد لاک‌پشت‌های دریایی روبه کاهش نهاده است. در سواحل تایلند، این نوع لاک‌پشت دیگر مشاهده نمی‌شود. به همین علت لازم است از لاک‌پشت‌های دریایی مراقبت ویژه به عمل آید. "جی آر هافس" (G R Hughes) از کارشناسان این گونه‌ی زیستی، در سال ۱۹۷۹ میلادی اذعان کرد که اگرچه لاک‌پشت‌های ماده تنها یک بار در طول عمر خود تخم‌گذاری می‌کنند، اما خطر مرگ لاک‌پشت‌های ماده نیز پس از تخم‌گذاری بسیار افزایش می‌یابد. جدیدترین مطالعات نشان می‌دهد لاک‌پشت‌ها در طول عمر ۱۲۰ ساله‌ی خود تنها یک بار تخم‌گذاری را تجربه

می‌کنند.

سخنرانی این استاد دانشگاه "سلطان قابوس" حایز اهمیت بود، زیرا در کشور عمان تمهیدات حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی از اولویت بالایی برخوردار است. در سلطان‌نشین عمان، مقوله‌ی حفاظت از لاک‌پشت‌ها با برخی چالش‌ها از جمله استفاده از "ژیل نت" (نوع خاصی از تور ماهی‌گیری) روبه‌رو است.

محافظت از لاک‌پشت‌ها

در این‌جا باید نگاهی ویژه به منطقه‌ی حفاظت شده رأس‌الحد با توجه به موقعیت جغرافیایی خاص آن بیندازیم. این منطقه حفاظتی، ۱۲۰ کیلومتر



از فضاى ساحل، متشکل از زمین‌های ساحلی، بستر دریایی و دوخور را پوشش می‌دهد. براساس برآوردهای به عمل آمده، این منطقه‌ی حفاظت شده سالانه میزبان ۶۰۰۰ تا ۱۳۰۰۰ لاک‌پشت دریایی است. این لاک‌پشت‌ها از خلیج فارس، برخی نواحی در دریای سرخ و سواحل سومالی به این منطقه می‌آیند.

همه ساله هزاران بازدیدکننده برای دیدن لاک‌پشت‌های عظیم‌الجثه‌ای که برای تخم‌ریزی از دریا به ساحل می‌آیند به این منطقه‌ی حفاظت شده سفر می‌کنند. بسیاری از این لاک‌پشت‌ها از تیره‌ی لاک‌پشت‌های سبز هستند که در امتداد ۴۵ کیلومتری منطقه ساحلی (از رأس الحد گرفته تا رأس الروایس (Ras al Ruwais)) به تخم‌ریزی مبادرت می‌ورزند؛ این ناحیه یکی از مهم‌ترین مأمّن‌های لاک‌پشت‌های دریایی برای تخم‌ریزی در منطقه محسوب می‌شود. دیدن این منظره، هر مشاهده‌کننده‌ای را به هیجان می‌آورد.

برای دیدار از رأس‌الجنس، به اخذ مجوز رسمی نیاز است که آن را می‌توان از وزارت‌خانه‌ی مرتبط با بازدیدهای ساحلی و هم از دفتر حفاظتی کمپ دریافت کرد. لازم به ذکر است که در طول ماه‌های سپتامبر و اکتبر که تعداد

لاک‌پشت‌های دریایی بیشتر عمر خود را در دریا سپری می‌کنند. اما در خلال ماه مه تا ژوئیه، لاک‌پشت‌های سبز که در معرض خطر قرار می‌گیرند برای تغذیه و جفت‌گیری به طرف آب‌های ساحلی سلطان‌نشین عمان شنا می‌کنند. نواحی ساحلی، از جمله منطقه‌ی حفاظتی رأس‌الحد، بهشتی ایمن برای لاک‌پشت‌ها محسوب می‌شود. شب هنگام، لاک‌پشت‌های ماده با میانگین وزن ۱۵۰ کیلوگرم خود، برای تخم‌ریزی به سوی ساحل شنا می‌کنند. هر شب بیش از ۱۰۰ لاک‌پشت غول‌پیکر ماده در ناحیه‌ی رأس‌الجنس (Ras al Jins) کنار هم جمع می‌شوند؛ این محل تنها جایی است که بازدیدکنندگان اجازه دارند فرایند تخم‌ریزی لاک‌پشت‌ها را از نزدیک مشاهده کنند.

بازدیدکنندگان، حد فاصل ماه‌های سپتامبر - ژانویه را برای حضور در محل و مشاهده فرایند تخم‌ریزی لاک‌پشت‌ها انتخاب می‌کنند، زیرا در این حد فاصل زمانی، مناطق ساحلی عمان از شرایط آب و هوایی بسیار مطلوبی برخوردار است. لاک‌پشت‌ها نیز در این دوره‌ی زمانی، به نظر بزرگ‌تر می‌آیند. جمعیت عظیمی از لاک‌پشت‌های گرین‌بک، یک بار طی دو سال برای تخم‌ریزی به این منطقه‌ی ساحلی باز می‌گردند.

به بازدیدکنندگانی که برای بازدید از رأس‌الحد به منطقه می‌آیند، دستورالعمل‌های کاربردی برای حفاظت از محیط‌زیست و احترام به طبیعت ارائه می‌شود. برای مدیریت درست رویکرد حفاظت از لاک‌پشت‌ها، برنامه‌ای جامع در اختیار است. مقام‌های سلطان‌نشین عمان به حفاظت از چهار گونه از مجموع و نه گونه‌ای از لاک‌پشت‌ها که به صورت مستمر در آب‌های منطقه‌ی دیده می‌شوند، به طرز ویژه‌ای اهتمام می‌ورزند.

جزیره‌ی مصیره (Masirah Island)، دارای بیشترین جمعیت لاک‌پشت‌های لاگرهد در جهان است. ۵۰ هزار لاک‌پشت لاگرهد (یکی از چهار گونه‌ی یافت شده در سلطان‌نشین عمان) در این کشور علامت‌گذاری شده‌اند.

سلطان‌نشین عمان حمل زیست دست‌کم ۲۰ هزار لاک‌پشت بالغ با سنی بیش از ۱۰۰ سال شناخته شده است.

لاک‌پشت‌های سبز از گونه‌های در خطر به حساب می‌آیند، اما سلطان‌نشین عمان به دلیل اعمال برخی تمهیدات سخت‌گیرانه توسط دولت، جمعیت قابل توجهی از این گونه لاک‌پشت‌ها را در اختیار دارد و از آن‌ها حفاظت می‌کند. فرایند تخم‌ریزی در تاریکی شب همراه با وزش باد و تازیان‌های امواج ساحلی صورت می‌گیرد. در طول شب‌های مهتابی، رنگ کبود و نیل فام دریا در هم آمیخته با طیفی از رنگ‌های رویایی مناظر و کوه‌های اطراف، صحنه‌ی بسیار زیبایی از ساحل را به نمایش می‌گذارد.

لاک‌پشت‌های سبز برای دور ساختن روباه و سایر جانوران شکارچی از تخم‌های‌شان، از هوش و ابتکار عمل بالایی برخوردارند؛ حدود دو ماه طول می‌کشد تا نوزاد لاک‌پشت‌ها سر از تخم بیرون آورند. لاک‌پشت‌ها با استفاده



بازدیدکنندگان از فرایند تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی بسیار زیاد است، برای دیدار از این رویداد مهیج، باید از قبل برای تهیه‌ی بلیت سفر و رزرو محل اقامت در منطقه اقدام کرد.

لاک‌پشت سبزی، گونه‌ی بسیار متداول این منطقه به شمار می‌آید. این گونه از لاک‌پشت‌ها، مرسوم غذای بسیاری از اهالی نقاط جهان محسوب می‌شود. استفاده از گوشت و تخم آن‌ها توسط انسان، به زندگی و اکوسیستم این موجود صدمات جدی وارد کرده است. لاک‌پشت‌های سبزی، بیشتر از جلبک‌های دریایی و سایر گیاهان سبز تغذیه می‌کنند. آن‌ها در اغلب مناطق آبی واقع در سلطان‌نشین عمان دیده می‌شوند. لاک‌پشت‌های سبز بیشتر از سایر گونه‌های لاک‌پشت‌های دریایی سفر می‌کنند. آن‌ها را می‌توان در صدها و حتی هزاران کیلومتر آن طرف‌تر، در سایر مناطق، که دارای منابع غذایی هستند، مشاهده کرد. لاک‌پشت‌های سبز در هر بار تخم‌ریزی بیش از ۱۱۰ تخم می‌گذارند.

سواحل شبه‌جزیره‌ی رأس‌الحد (که بین رأس‌الروایس و خور جرامه قرار گرفته است) برای شمار زیادی از لاک‌پشت‌های سبز که در عمان تخم‌گذاری می‌کنند مهیاتر و امن‌تر به نظر می‌رسد. این سواحل در واقع یکی از سه ناحیه مساعد و مطلوب تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های سبز در منطقه محسوب می‌شود.

لاک پشت‌های هاکس‌بیل (Hawksbill)

لاک‌پشت‌های هاکس‌بیل، یکی از کوچک‌ترین انواع لاک‌پشت‌های دریایی هستند. این گونه لاک‌پشت‌های دریایی به لاک‌پشت‌های کوچک سبز شباهت دارند و در سواحل مرجانی به چشم می‌خورند. این نوع لاک‌پشت‌ها به لهجه‌ی عربی مردمان آن نواحی "الشرفاف" (Al Sherfaf) نامیده می‌شوند. لاک‌پشت هاکس‌بیل تقریباً هر چیزی را که در آب می‌بیند، می‌خورد. این نوع از لاک‌پشت‌های دریایی تنها گونه‌ای است که در فهرست گونه‌های در حال انقراض قرار دارد. لاک‌پشت‌های هاکس‌بیل در هر بار تخم‌گذاری حدود ۱۰۰ تا ۱۶۰ تخم می‌گذارند. حفاظت از این نوع لاک‌پشت‌ها کار دشواری است، زیرا در جاهای نامشخص و در محیط‌های پراکنده و وسیع تخم‌گذاری می‌کنند.



لاک‌پشت‌های لاگرهد (Loggerhead)

لاک‌پشت‌های لاگرهد که به لهجه‌ی محلی "ریمانی" (Rimani) یا "مورا" (Murah) نامیده می‌شوند، از لاک‌ی نسبتاً صاف برخوردارند که رنگ آن اغلب قهوه‌ای روشن است. این حیوان گوشت‌خوار است. آرواره‌های قوی این حیوان، امکان آن را می‌دهد که بتواند حتی سخت‌ترین صدف‌ها را به راحتی بشکند. در سلطان‌نشین عمان، غالب لاک‌پشت‌های لاگرهد در سواحل جزیره‌ی مصیره (Masriah Island) تخم‌گذاری می‌کنند. آن‌ها در هر بار تخم‌گذاری، به طور میانگین ۱۰۰ تخم می‌گذارند.

لاک‌پشت‌های زیتونی (Olive Ridley)

لاک‌پشت‌های زیتونی به دلیل تخم‌گذاری بسیار دقیق و منظم خود مشهورند. اندازه‌ی آن‌ها کوچک است و از خرچنگ، میگو، ستاره دریایی و آبدزدک‌های دریایی تغذیه می‌کنند. نام محلی این نوع لاک‌پشت دریایی "الزیتونی" (Al Zaytooni) است. لاک‌پشت‌های زیتونی در هر بار تخم‌گذاری، حدود ۱۰۰ تخم می‌گذارند. مسیر و نحوه‌ی مهاجرت این گونه‌ی دریایی ناشناخته است.

لاک‌پشت لدریک (Leatherback)

این نوع لاک‌پشت دریایی که به لهجه محلی "ال نیمل" (AL Nymil) نامیده می‌شود، لاک‌پشتی غیرعادی است. لدریک برخلاف سایر لاک‌پشت‌ها، لاک معمولی ندارد، اما یک غشای چرم‌گونه دورتادور لاک آن کشیده شده است. وزن این نوع لاک‌پشت دریایی به بیش از ۶۰۰ کیلوگرم می‌رسد، به طوری که در جمع لاک‌پشت‌های دریایی، عظیم‌الجثه‌ترین لاک‌پشت محسوب می‌شود. عظیم‌ترین لاک‌پشت لدریک که تاکنون مشاهده شده است نزدیک ۱۰۰۰ کیلوگرم وزن (معادل وزن ۱۰ انسان سنگین جثه) و بیش از ۳ متر طول داشته است. لاک‌پشت لدریک گوشت‌خوار است. در سواحل عمان، این نوع لاک‌پشت به صورت مستمر در آب‌های ساحلی تغذیه می‌کند. لاک‌پشت لدریک در هر بار تخم‌گذاری حدود ۸۵ تخم می‌گذارد.

قدمت زندگی لاک‌پشت‌ها در کره‌ی زمین، به حدود ۲۰۰ میلیون سال می‌رسد. تنها در ۲۰۰ سال اخیر، تعداد لاک‌پشت‌ها به دلیل توسعه‌ی سریع تغییرات زیست‌دریایی و تجاوز به محیط‌زیست آن‌ها، به شدت کاهش یافته است. در بخش‌های مختلف جهان، همه‌ساله هزاران لاک‌پشت به دلیل تغذیه از پاکت‌های پلاستیکی شناور بر آب دریاها می‌میرند. آن‌ها معمولاً این نوع اشیاء را به جای ستاره دریایی (از غذای‌های مورد علاقه آن‌ها) اشتباه می‌گیرند. لاک‌پشت‌های سبز یکی از چهارگونه لاک‌پشت‌هایی است که در عمان تخم‌گذاری می‌کند. سایر گونه‌ها- هاکس‌بیل، لاک‌پشت زیتونی و لاگرهد- نیز به عنوان گونه‌های قرار گرفته در معرض خطر انقراض در سرتاسر جهان محسوب می‌شوند.

در سال ۱۹۷۷ میلادی نخستین مطالعه پژوهشی در مورد لاک‌پشت‌های دریایی در سلطان‌نشین عمان به صورت مشترک، به وسیله‌ی چند وزارتخانه، IUCN (اتحادیه جهانی حفاظت) و WWF (صندوق حمایت از حیات وحش) صورت گرفت. در طول سال‌های ۱۹۷۷-۱۹۸۶ میلادی، حدود ۲۳۰۰۰ لاک‌پشت علامت‌گذاری شدند. این مطالعات همراه با علامت‌گذاری ثابت کرد که لاک‌پشت‌های تخم‌گذار در سلطان‌نشین عمان، فواصل زیادی را بین فصول تخم‌گذاری طی می‌کنند، اما اغلب آن‌ها همواره به مکان ثابت و مهیایی برای تخم‌گذاری باز می‌گردند.

لاک‌پشت‌های دریایی در طول سواحل عمان از موصندام (Mosandam) در شمال گرفته تا ضفار (Dhofar) در جنوب تخم‌گذاری می‌کنند، اما برخی نواحی برای تخم‌گذاری بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرند که از آن جمله می‌توان به رأس‌الحد (اصلی‌ترین مکان تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های سبز) اشاره کرد. با این وجود جزایر مصیره بیشتر مورد توجه لاک‌پشت‌های لاگرهد قرار دارند و جزایر دیمینیات (Daymaniyat) هم بیشتر از سایر مناطق لاک‌پشت‌های هاکس‌بیل به سوی خود جذب می‌کنند.

حفاظت از لاک‌پشت‌های دریایی در فهرست اولویت‌های اصلی دولت عمان قرار دارد. گستره سواحل در منطقه‌ی رأس‌الحد به روی چادرنشینان بسته شده است؛ اما در منطقه‌ی ساحلی رأس‌الجانیاز (Ras al Junayz) استثنائاً ورود و رفت و آمد بلامانع اعلام شده است، ولی به منظور جلوگیری از ایجاد مزاحمت برای لاک‌پشت‌ها و مراقبت از آن‌ها، این افراد باید دور از ساحل به برپاکردن چادرهای‌شان اقدام کنند. ■

بزرگ کشتیرانی در این بندر، جایگاه جهانی بندر شهید رجایی با ۸ پله ارتقا، به رتبه‌ی ۶۰ بنادر کانتینری دنیا رسیده است."

وی بیان کرد: "در بندر شهید رجایی، بیش از ۳۰۰ هکتار زمین در قالب قراردادهای بلندمدت، در محورهای همچون ایجاد ترمینال‌های اختصاصی نگهداری کانتینر، صنایع تولیدی، صنایع بسته‌بندی، احداث مخازن سوختی، دریافت و پردازش مواد زاید شناورها، نگهداری و ترانزیت پنبه، صادرات مواد نفتی و سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، به سرمایه‌گذاران واگذار شده است."

مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان، در بخش دیگری از سخنان خود به اقدامات دولت در جهت ارتقای جایگاه ایران در زمینه‌ی سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، اشاره و خاطر نشان کرد: "به همین منظور، بندر خلیج فارس ایجاد شد که در حال حاضر این بندر، مهم‌ترین پایانه‌ی بندری کشور در بخش صادرات و ترانزیت فرآورده‌های نفتی و سوخت‌رسانی به کشتی‌ها محسوب می‌شود."

"اشکریز"، ظرفیت عملیاتی بندر خلیج فارس را بیش از دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن در سال عنوان کرد و افزود: "با سرمایه‌گذاری‌های بسیاری که در این بندر در حال انجام است، جایگاه و سهم این بندر در صنعت بانکرینگ منطقه روز به روز افزایش خواهد یافت."

وی ادامه داد: "خلیج فارس با توجه به تجمع کشورهای نفت‌خیز و جنگ‌های صورت گرفته در آن، یکی از آلوده‌ترین نقاط دریایی جهان است که خوشبختانه سازمان جهانی دریانوردی برای احیای دوباره محیط‌زیست آن، تلاش‌های بسیاری کرده است که یکی از آن‌ها، ایجاد منطقه‌ی ویژه دریانوردی در خلیج فارس برای بالا بردن ضریب امنیت زیست‌محیطی است."

مدیرکل بندرودریانوردی استان هرمزگان تصریح کرد: "سازمان بندرودریانوردی استان هرمزگان با هدف افزایش سطح فنی دریانوردان، اقدام به آموزش بازرسان و کنترل کشتی‌های موجود در حوزه آب‌های استان هرمزگان کرده است و توانسته بیش از ۹۰ درصد از کناوسیون‌های زیست‌محیطی را به مرحله‌ی اجرا درآورد."

در ادامه‌ی این جلسه، "سید محمد حکیمی"، معاون دریایی و بندری اداره‌ی کل بندرودریانوردی هرمزگان، از حضور سازمان بنادر در کناوسیون‌های محیط‌زیستی جهان خبر داد و افزود: "با این رویکرد در تلاش هستیم که آمارمان به نهایت مطلوب برسد که در همین راستا، چندی پیش به ضمیمه‌ی ششمین کناوسیون مارپل ملحق شدیم."

همزمان با روز جهانی دریانوردی:

از دریانوردان نمونه‌ی استان هرمزگان تجلیل شد



ملی و همچنین موقعیت این بندر در بین بنادر کانتینری منطقه و جهان گفت: "با افتتاح رسمی مجتمع بندری شهید رجایی در سال ۱۳۶۳، این بندر توانست با تلاش مدیران و کارکنان، مسیر توسعه را با به کارگیری تجهیزات بندری و دریایی و بهره‌گیری از دانش و فن‌آوری روز ببیماید و نقش حیاتی در اقتصاد ملی ایران و تجارت منطقه ایفا کند."

"اشکریز"، خاطر نشان کرد: این بندر با ۲۷ پست اسکله، قادر است همزمان ۲۷ کشتی اقیانوس‌پیما را پهلو دهد و اسکله‌های این مجتمع بندری، برای کاربری کشتی‌های نفتی، کانتینری و کالاهای متفرقه ساخته شده است."

مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان، حجم سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در مجتمع بندری شهید رجایی طی چهار سال گذشته را ۶۰۰ میلیون دلار عنوان کرد و افزود: "با این حجم سرمایه‌گذاری، در این مدت بیش از ۴ هزار و ۵۰۰ شغل مستقیم ایجاد شده که این امر، ارتقای این بندر در بین بنادر کانتینری جهان شده است."

"اشکریز" گفت: "با افزایش ظرفیت بندر شهید رجایی به ۳ میلیون TEU کانتینر و تعدد خطوط

طی مراسم با شکوهی که در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد، از دریانوردان نمونه‌ی استان هرمزگان تجلیل و قدردانی شد."

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان: در ابتدای این مراسم، "محمد رضا اشکریز" با تبریک این روز به دریانوردان پر تلاش، گفت: "ایران در صنعت دریانوردی سابقه‌ای سه هزار ساله دارد و طی چند ساله گذشته، صنعت حمل‌ونقل دریایی در جهان پیشرفت‌های خوبی داشته است و در کنار آن، کشور ما با تحولات زیادی که در زمینه‌ی حمل‌ونقل دریایی انجام داده، توانسته است در فهرست سفید سازمان جهانی دریانوردی قرار بگیرد."

مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان اضافه کرد: "با توجه به مرز دریایی هزار کیلومتری استان هرمزگان، سالانه ۴۷ هزار کشتی در این آب‌ها تردد می‌کنند." وی ادامه داد: "در کشور ما، سازمان بنادر با همکاری ارگان‌های نظامی و کشتیرانی، در راستای حفاظت و ایمنی از دریا و گسترش تجارت دریایی تلاش می‌کند که برای رسیدن به اهداف مورد نظر، گام‌های بلندی برداشته است."

وی با اشاره به جایگاه بندر شهید رجایی در اقتصاد



وی همچنین با اشاره به شعار سال سازمان جهانی دریانوردی، خواستار اهتمام بیشتر سازمان‌های متولی در جهت عمل کردن به این شعار مهم شد. "امیر دریادار قادر پناه"، فرماندهی منطقه‌ی یکم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز در این مراسم، طی سخنانی، استقامت و پایداری را جوهره‌ی مشترک همه‌ی دریانوردان کشورمان عنوان کرد.

وی گفت: "در سال گذشته، نزدیک به ۱۰ هزار کشتی را در آب‌های خلیج فارس پشتیبانی کرده‌ایم که این اقدام، توجه و تحسین بسیاری از کشورهای خارجی منطقه را برانگیخته است."

"امیر دریادار قادر پناه"، در ادامه به ضعف فرهنگ دریایی در کشور اشاره کرد و گفت: "امیدواریم با تأمین نیروهای ماهر، بتوانیم تجار منطقه را به سوی خود جذب کنیم." در این مراسم که با برگزاری مراسم جشن همراه بود، از ۵۸ دریانورد و همکار دریایی نمونه‌ی استان هرمزگان، با اهدای لوح یادبود، تقدیر و قدردانی شد. همچنین از "کاپیتان فتحی‌پور"، سر راهنمای برتر سازمان بنادر که توانست بزرگ‌ترین کشتی کانتینری دنیا

"محمد رضا اشکریز" مدیرکل بنادر دریانوردی هرمزگان اهدا کرد. همچنین از سه تن از دریانوردان خارجی نیز قدردانی شد.

را با ۱۴ هزار TEU کانتینر در بندر شهید رجایی پهلو دهد، قدردانی شد. "امیر دریادار قادر پناه" نیز در این مراسم، لوح سپاسی را به مناسبت روز جهانی دریانوردی، به

اسامی دریانوردان نمونه‌ی استان هرمزگان در سال ۱۳۸۸

دریانوردان نمونه‌ی منطقه‌ی یکم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران (نداجا):

- ۱- ناخدا دوم ناوبری و فرماندهی کشتی: نادر حمودی
- ۲- ناخدا سوم تفنگدار دریایی: امیرعلی سلطان‌نژاد
- ۳- ناخدا یکم مهندس مکانیک و الکترونیک: عباس زمینی
- ۴- ناوبان یکم ناوبری و فرماندهی کشتی: مسعود بیگی

دریانوردان نمونه‌ی منطقه‌ی یکم نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی (ندسا):

- ۱- جناب آقای حاجی غفوری
- ۲- جناب آقای محمدامین ماهینی
- ۳- جناب آقای غلامرضا عالمی‌نسب
- ۴- جناب آقای محمد چایساز

دریانوردان نمونه‌ی پایگاه دریابانی استان هرمزگان:

- ۱- استوار یکم: عیسی جمعه‌پور
- ۲- استوار دوم: روح‌الله امیری
- ۳- گروه‌بان یکم: میثم میرشاهی

۴- استوار یکم: بهرام رخ دریانوردان نمونه‌ی اداره‌ی کل شیلات استان هرمزگان:

- ۱- محمد قویدل
 - ۲- اسماعیل ایرانی
- دریانوردان نمونه‌ی اداره‌ی کل بنادر دریانوردی استان هرمزگان:**

- ۱- عبدالمجید اختیاری
- ۲- محسن محسن‌پور
- ۳- محمد رضا عزیزی
- ۴- ابراهیم امینی‌زاده
- ۵- مرتضی سالاری
- ۶- محمدصادق بیرون
- ۷- محمدفواد محمدی‌پور
- ۸- عباس احمدی طیفکانی

دریانوردان نمونه‌ی کشتیرانی جنوب- خط ایران:

- ۱- علی رمضانی
- ۲- کاپیتان مجتبی نجف‌پور خادم
- ۳- محمد میری سکنان
- ۴- ماشاءالله کهنوزاده

دریانوردان نمونه‌ی کشتیرانی والفجر:

- ۱- کاپیتان: علی محمد مریخ

دریانوردان نمونه‌ی شرکت تایدواتر ناحیه هرمزگان:

- ۱- محمد بیرقدار
- ۲- علیرضا ادیمی
- ۳- سیامک جعفرنیا
- ۴- محمدعلی کافیان
- ۵- ابراهیم رحیمی
- ۶- عبدالحسین اسوری
- ۷- قدرت‌الله صلاح‌چین
- ۸- اسماعیل زمانی‌نژاد
- ۹- فرج پیروززاده

دریانوردان نمونه‌ی شرکت بناگستر کرانه:

- ۱- حسین سرپاش
- ۲- محمد گلی

دریانوردان نمونه‌ی شرکت یاران هرمزگان:

- ۱- مهدی میرزایی
- ۲- حمید جمشیدی
- ۳- مجید محمدی
- ۴- مصطفی قاسمی‌نژاد

دریانوردان نمونه‌ی شرکت خدمات ساحلی ایران:

- ۱- سعید معصومی
- ۲- شهناز نکویی

۳- مجتبی اشکانی‌نژاد دریانوردان نمونه‌ی شرکت آرمان موج آسیا:

- ۱- محمود خنجی‌زاده
- ۲- مرتضی طیاری
- ۳- احمد احمدی‌پور بندری
- ۴- هوشنگ مودن‌زاده
- ۵- خلیل عباسی

دریانوردان نمونه‌ی شرکت نگین سبز خاورمیانه:

- ۱- مهدی خیاط
- ۲- رضا سمعی‌نژاد

دریانوردان نمونه‌ی شرکت روبیان:

- ۱- سید رضا قریشی
- ۲- اسماعیل لاوری منفرد

دریانوردان نمونه‌ی شرکت فانوس ساحل بندرعباس:

- ۱- سهراب عطیمی
- ۲- معصومه مکوندی
- ۳- غلام نبی صیاد

دریانوردان نمونه‌ی شرکت آموزش دریایی:

- ۱- سیده طوبی پور مطهری



طی مراسمی در بندر نوشهر

روز جهانی دریانوردی گرامی داشته شد

استفاده‌های تفریحی از دریای مازندران نیز تحقق یابد و زیر ساخت‌های لازم در این مورد ایجاد شوند.

در ادامه‌ی مراسم، مدیرکل بندرودریانوردی مازندران گفت: "دریاها به عنوان پشتوانه‌ی اقتصادی مردم و به منزله‌ی یک ضرورت حیاتی برای انسان‌های امروز محسوب می‌شوند."

"سید نبی سیدپور" ادامه داد: "یکی از صنایع مطرح در دنیا، صنعت دریانوردی است که با توسعه و رشد بشر، راه‌های جدیدی در ارتباط با مقابله با خطرات ناشی از مشکلات دریا شکل گرفته است."

وی همچنین بیان کرد: "۹۰ درصد مردم دنیا، توسط حمل‌ونقل دریایی صورت می‌گیرد و در کشور ما به جهت موقعیت استراتژیک، این میزان بیش از ۹۰ درصد است."

"سیدپور" با اشاره به جغرافیای کشور که در دو سوی شمال و جنوب، دارای ۲ هزار و ۷۰۰ کیلومتر نوار ساحلی است، یادآور شد که از این میزان، ۷۰۰ کیلومتر به استان‌های شمالی اختصاص دارد و افزود: "دریای خزر، به عنوان پل ارتباطی بین ۴ کشور همسایه‌ی این دریا محسوب می‌شود."

متمركز و بدون ارتباط با سایر نهادها کار می‌کنند، باید تغییر کند."

"کریمی" با اشاره به موضوع دریا و دریانوردی، همچنین اظهار کرد: "یکی از مبانی حفظ دریا، آلوده نکردن آن است، که ادبیات استفاده درست از دریا، باید همه‌جا و در میان همه‌ی افراد جامعه فراگیر شود."

وی خاطر نشان کرد: "زمینه‌های زیادی به منظور اشتغال‌زایی و تأمین مایحتاج و امرار معاش در دریا وجود دارد که نباید با آلوده کردن آن، باعث از دست رفتن این فرصت‌ها شویم."

استاندار مازندران تصریح کرد: "بندر استان، در حال توسعه است؛ اما لازم است اهداف مبتنی بر

مراسم روز جهانی دریانوردی با حضور استاندار مازندران، مدیرکل، معاونین و کارکنان اداره‌ی کل بندرودریانوردی استان مازندران، مدیران و مسؤولین دستگاه‌های اجرایی استان و شهرستان، اوایل مهر ماه سال جاری در سالن اجتماعات بندر نوشهر برگزار شد.

در این مراسم، "سید محمد کریمی" استاندار مازندران، گفت: "در اجرای برنامه‌ها و پروژه‌های استان، افکار جزیره‌ای مانع ادامه‌ی راه خواهند بود و در بین ادارات و سازمان‌های مختلف، همواره باید تعادل و توازن کافی در ارتباطات وجود داشته باشد."

وی ادامه داد: "رویه‌ی نهادهایی که به صورت

او گفت: "دریای خزر برای این ۵ کشور، منشأ اثرات اقتصادی فراوانی بوده است، اما کشور ما تا ۲۰ سال گذشته، هیچ فعالیت کشتیرانی و دریانوردی در دریای خزر نداشته است.

مدیرکل بندرودریانوردی مازندران، با اشاره به این که باید زیرساخت‌های بندری شمال کشور افزایش یابد، بیان کرد: در ابتدا، تنها دو بندر در استان‌های گیلان و مازندران با ۹ پست اسکله فعالیت می‌کردند، اما امروز بعد از ۲۰ سال، ۵ بندر شمالی با حدود ۴۰ پست اسکله در حال فعالیت هستند که سهم استان مازندران در این میان، ۴ بندر و ۲۱ پست است که توان عملیاتی آن، بالغ بر ۱۳ میلیون تن تخمین زده می‌شود.

وی ادامه داد: "یک پست اسکله‌ی تجاری و یک پست اسکله‌ی رو-رو، در حال ساخت و بهره‌برداری است که در کنار افزایش توسعه‌ی محوطه‌های بندر از استحصال ۱۴ هکتاری از دریا، زمینه‌ی حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را نیز فراهم کرده است، به طوری که در بندر نوشهر، توانسته‌ایم حجم فعالیت را از دو و نیم، به ۵ میلیون تن برسانیم."

"سیدپور" در ادامه گفت: "بندر فریدونکنار، به عنوان اولین بندر واگذار شده به بخش خصوصی، در شرف آغاز عملیات است و با سرمایه‌گذاری چند میلیاردی، تحول عظیمی در اقتصاد استان صورت گرفته است و در بندر امیرآباد نیز، در کنار اسکله‌های موجود، اسکله‌های جدید رو-روی ریلی در حال احداث است که در حال حاضر، مراحل پایانی آن دنبال می‌شود. این اسکله، به خطوط ریلی کشورهای CIS متصل می‌شود."

وی گفت: "این بندر، سالانه ۶ میلیون تن جابه‌جایی و انتقال مواد نفتی را انجام می‌دهد." "سیدپور" با اشاره به این که در کنار تردد و توسعه‌ی فعالیت‌های دریانوردی، باید به مخاطرات فعالیت در دریا نیز توجه کرد، خاطرنشان ساخت: "در این راستا، اقدامات خوبی انجام شده و به کارگیری سیستم مخابرات دریایی (ناوتکس) که وضعیت جوی را تا ۴۰۰ مایل دریایی اطلاع‌رسانی می‌کند، گامی مؤثر برای حفظ ایمنی در دریا محسوب می‌شود."

مدیرکل محیط‌زیست مازندران نیز در این مراسم گفت: "دریای خزر، شرایط خوبی به لحاظ زیست‌محیطی ندارد و تنوع زیستی موجودات دریای خزر دچار خطرات جدی است."

"رسول‌علی اشرفی‌پور" افزود: "دریای خزر، ۴۰ درصد از حجم آب‌های دریاچه‌های جهان را داراست و از نظر منابع زیستی، گونه‌های مختلف گیاهی و جانوری را در خود دارد و از نظر منابع زیستی و نقشی که در معیشت و ارتقای اقتصاد

استاندار مازندران:

یکی از مبانی حفظ دریا، آلوده نکردن آن است، که ادبیات استفاده درست از دریا، باید همه‌جا و در میان همه‌ی افراد جامعه فراگیر شود.

شهری و روستایی، ادامه داد: "در طول سال، ۳۷۰ میلیون متر مکعب فاضلاب، وارد آب و خاک استان و بعضاً دریای خزر می‌شود که در طول چند سال گذشته، شاهد شکوفایی نوعی جلبک در کرانه‌های دریا، به خصوص در غرب مازندران بوده‌ایم که مسأله‌ی مهم و قابل توجه‌ای به نظر می‌رسد." وی گفت: "باید شهرهای استان به سیستم تصفیه



فاضلاب مجهز شوند. البته در این خصوص اقداماتی نیز انجام شده، اما حجم اعتبارات موجود، تکافی حجم وسیع کار را نمی‌کند. وزارت نیرو در این زمینه، باید به طور جدی فکر کند و بدون معطلی وارد عمل شود."

مدیرکل محیط‌زیست مازندران، با اشاره به بخش دریانوردی نیز گفت: "براساس کنوانسیون‌های دریایی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی، باید شرایط ورود، لنگراندازی و محل پهلوگیری کشتی‌ها برای این اداره مشخص شود تا مدیریت لازم در این مورد اجرا شود و اقدامات کارشناسی حفاظت از محیط‌زیست دریایی نیز صورت گیرد."

وی افزود: "در ۴ بندر تجاری و نفتی استان، شامل نوشهر، امیرآباد، فریدونکنار و پایگاه نفتی نکا، باید پایگاه‌های محیط‌زیست دریایی ایجاد شود."

وی در پایان تصریح کرد: "استان‌های شمالی کشور و همسایگان دریایی، باید با یکدیگر ارتباط‌های مؤثری از نظر زیست‌محیطی داشته باشند و تفاهم‌نامه‌ها و قوانین مقرر شده بین طرفین، رعایت شود. نمونه‌ی بارز عدم رعایت این تفاهم‌نامه‌ها، توسط کشورهای آذربایجان و قزاقستان اتفاق افتاده است که به مسائل مدیریت زیست‌محیطی از نظر منطقه‌ای در زمینه نفت و امور مربوط به آن برمی‌گردد." ■

آبزی‌پروری دارد، در خور توجه است." وی ادامه داد: "وجود ذخایر عظیم نفت و گاز دریای خزر که یک‌چهارم از ذخایر نفتی خاورمیانه را تشکیل می‌دهد، یکی دیگر از مزایای این دریا محسوب می‌شود."

وی با ابراز نگرانی از وضعیت زیست‌محیطی این دریا گفت: "همکاری مشترک بین کشورهای همسایه در زمینه‌ی برخورداری از تعهد نسبت به کنوانسیون‌ها و قوانین حفاظت زیست‌محیطی در حیطه‌ی دریای خزر الزامی است و تکنیک‌های اجرایی این همکاری‌ها را باید از نظر مهندسی تقویت کرد."

مدیرکل حفاظت از محیط‌زیست مازندران، همچنین بیان کرد: در ۴ سال گذشته، محیط‌زیست استان با برنامه‌های مهندسی منسجم و پایش مانیتورینگ در کناره و پس‌کناره‌ی دریا در طول ۳۳۸ کیلو متر نوار ساحلی، واحدهای این مسیر را مجبور به استفاده از سیستم مجهز به تصفیه‌ی فاضلاب کرد، تا حجم پساب‌های وارده به این دریا، در حد استانداردهای بین‌المللی باشد."

وی همچنین خاطرنشان کرد: "شهرداری‌ها باید بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری‌ها را پررنگ‌تر و عمده‌تر در نظر داشته باشند و با اجرای آن معضلات زیست‌محیطی شهرها را حل کنند." "علی اشرفی‌پور" با اشاره به حجم فاضلاب‌های

افتتاح پروژه‌های طرح توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد



طی مراسمی رسمی ۶ پروژه از طرح‌های توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با حضور دکتر طاهری، مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی، کریمی استاندار مازندران و آیت‌الله جباری، نماینده خبرگان رهبری در مازندران و امام جمعه شهرستان بهشهر افتتاح شد.

این طرح‌ها شامل ساخت جاده دسترسی بندر به طول ۷ کیلومتر، ساختمان قرنطینه و استاندارد، عملیات محوطه‌سازی بندر و باسکول‌ها و ساختمان خدمات بندری است که برای بهره‌برداری آن، بخش دولتی حدود ۱۴۰ میلیارد ریال هزینه کرده است. همچنین از فاز اول سیلوی ۵۳ هزار تنی غلات با سرمایه‌گذاری ۸ میلیارد تومانی شرکت‌های ایرانی و قزاقستانی و اشتغال ۷۰ نفر نیز در بندر امیرآباد بهره‌برداری شد.

قلی‌نژاد مدیر بندر در این مراسم اظهار داشت: این طرح‌ها با جذب کامل اعتبار و پیش از زمان تعیین شده به بهره‌برداری رسید که این امر حدود بیش از ۷ میلیارد ریال صرفه‌جویی را به همراه داشته است. وی گفت سال گذشته در چنین زمانی صادرات بندر ۶ هزار تن بود اما امسال این رقم از مرز ۱۱۰ هزار تن گذشته است که از رشد هزاران برابری برخوردار است و پیش‌بینی ما این است که این رشد صادرات از مرز ۱۱۰ هزار تن در ۶ ماهه نخست سال جاری به ۲۰۰ هزار تن تا پایان امسال افزایش می‌یابد. قلی‌نژاد همچنین به رشد ۴۰ درصدی صادرات بندر تابعه این بندر یعنی بندر نکا نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته اشاره و یادآور شد: این رشد قابل توجه به دلیل مشارکت سرمایه‌گذاران در استفاده از خط لوله نفت بوده است.

مدیر بندر تصریح کرد: کارخانه گچ صادراتی، نیروگاه برق، کارخانه کاغذ، نورد فولاد، سردخانه

و سورتینگ میوه، دوش‌های ویژه تخلیه مواد نفتی از کشتی و پست برق ۲۳۰ کیلوولت از طرح‌های توسعه‌ای در حال اجرای بندر امیرآباد در بخش خصوصی است و امیدواریم در آینده‌های نزدیک شاهد افتتاح طرح‌های بزرگ دیگری در این منطقه باشیم.

دکتر طاهری مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی نیز با اشاره به رشد میانگین ۲۱ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بندر کشور در ۶ ماه نخست امسال گفت: این در حالی است که بحران اقتصادی کاهش ۱۵ درصدی تخلیه و بارگیری در بنادر کشورهای جهان را به همراه داشت. وی همچنین از واگذاری همه فعالیت‌های بندری تا پایان امسال به بخش خصوصی خبر داد و افزود: با توسعه و تجهیز بندر کشور، انتظار نوبت کشتی‌ها در بندر ایران به صفر نزدیک شده است. در ادامه کریمی استاندار مازندران با اشاره به پروژه‌های افتتاح شده و اهمیت آن برای مردم و یادآوری ملی بودن این گونه مبادی اقتصادی، ضمن تشکر از تلاش همه کارکنان، از مدیر بندر به عنوان مدیری نمونه یاد کرد و از زحمات وی در به ثمر رساندن طرح‌های مذکور تقدیر نمود.

آیت‌الله جباری نماینده محترم مجلس خبرگان رهبری در استان مازندران و امام جمعه شهرستان بهشهر نیز با برشمردن خدمات صورت گرفته در منطقه و تقدیر از مدیریت و تلاش‌های صورت گرفته توسط مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی و مدیر بندر امیرآباد برای راه‌اندازی هر چه سریع‌تر پروژه‌ها تصریح کرد: این طرح‌ها علاوه بر سودآوری اقتصادی برای میهن اسلامی برای مردم منطقه نیز به جهت ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی اهمیت بسیار بالایی دارد.

* * *

ورود ۲۴۸ کشتی تجاری به بندر نوشهر در شش ماهه اول سال

حجم مبادلات تجاری و ترانزیت مواد نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به رقم ششصد و شصت و دو هزار و هشتصد و شصت (۶۶۲۸۶۰) تن رسید.

عمده واردات به بندر نوشهر، آهن‌آلات، چوب و تخته، مواد شیمیایی و کاغذ و مقوا بوده و صادرات نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالای سوپرمارکتی می‌باشد. شایان ذکر است از ابتدای سال تاکنون ۲۴۸ فروند کشتی تجاری و نفتی وارد بندر نوشهر شده است.

رشد ۶ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر و به نقل از سرپرست این اداره کل در شش ماه نخست سال ۸۸ بیش از ۵۰۰/۰۰۰ تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شده است که در شهریور ماه امسال حدود ۱۲۴/۰۹۹ تن کالا تخلیه و بارگیری شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۶ درصد رشد داشته است.

مهندس دریس همچنین به رشد ۳۰ درصدی تخلیه کالا در شهریور امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل اشاره کرد و افزود بیش از ۷۰۳۳۶ تن کالا در شهریور امسال در این بندر تخلیه شده است. وی میزان تخلیه و بارگیری کانتینر را نیز در شش ماهه امسال ۳۰۴۲۹ TEU و در شهریور ۷۳۱۳ TEU که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۱ درصد کاهش را نشان می‌دهد. وی همچنین با اشاره به این‌که ترانزیت داخلی نیز در ماه گذشته رشد قابل قبولی داشته، میزان آن را ۴۵۳ درصد عنوان نمود.

مهندس دریس به تجهیزات و امکانات بندر خرمشهر اشاره و افزود: با مجهز شدن این بندر به ۲ دستگاه گنتری کرین و همچنین اسکله‌های اختصاصی، محوطه‌های کانتینری و انبارهای مسقف و سایر تجهیزات مدرن امکان صادرات و واردات کالا در بندر خرمشهر را تسهیل نموده است. وی افزود: بندر خرمشهر دارای مزیت‌های مناسبی جهت صادرات و واردات کالا می‌باشد که از آن جمله می‌توان به تخفیف ۲۵ درصدی سود بازرگانی، برخورداری از مزایای منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند، برخورداری از تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری کالا، همجواری با فرودگاه بین‌المللی آبادان، اتصال به راه‌آهن سراسری و نزدیک‌ترین بندر خلیج فارس به مرکز اشاره نمود.

رشد ۹۱ درصدی تعمیرات زیر آبی شناورها در بندر امام



میزان تعمیرات زیر آبی شناورها در داک سراسره تعمیراتی مجتمع بندری امام خمینی (ره) طی شش ماهه نخست سال از رشد ۹۱ درصدی نسبت به مدت مشابه در سال گذشته برخوردار بود.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر اظهار داشت: طی این مدت ۲۲ فروند از شناورهای متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی زیر نظر کارشناسان اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی تحت تعمیرات زیر آبی قرار گرفتند که در این بین ۸۶ درصد شناورهای ملکی سازمان و ۱۴ درصد باقیمانده متعلق به بخش خصوصی بودند.

مسعود باقرخانی افزود: از ۲۲ شناور تعمیر شده ۲۱ فروند در داک سراسره تعمیراتی شناورها در مجتمع بندری امام خمینی (ره) و تنها یک یدک کش به علت ویژگی خاص بدنه و محدودیت‌های موجود در کشور کویت داکینگ گردید.

وی در خصوص روند کاهش مدت زمان تعمیرات زیر آبی شناورها اظهار داشت: این رشد حجم تعمیرات در نتیجه کاهش زمان تعمیرات اساسی زیر آبی شناورها به دست آمده، به طوری که تعمیرات شناوری که در دوره گذشته آن ۲۲ روز طول کشید در این دوره به ۱۲ روز کاهش یافته است.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، تعیین فرایندهای مناسب و کنترل نظارت صحیح بر اجراء نظارت مؤثر بر رعایت تقویم و برنامه‌های از پیش تعیین شده، تهیه موارد اولیه قبل از انجام تعمیرات، هماهنگی با مالک شناورها و مدیریت داک، شناسایی و تهیه کپیج تعمیراتی به موقع، مدیریت صحیح بر منابع نیروی انسانی، آماده به کار نمودن تجهیزات داک، رعایت نکات ایمنی و حضور نماینده مقیم مؤسسه رده بندی را از جمله اقدامات و مکانیسم‌هایی برشمرد که در کاهش مدت زمان تعمیرات شناورها تأثیرات مثبتی

برجای گذاشته است.

گفتنی است: اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی این اداره کل موفق شده است با به کارگیری نیروهای انسانی متخصص، مشاورین ویژه، تعامل با شرکت‌های کارگزار بخش خصوصی و به کارگیری دانش روز در تعمیرات شناورها به یکی از ادارات فعال در بخش نگهداری تجهیزات دریایی در سطح سازمان بنادر و دریانوردی تبدیل گردد.

* * *

صادرات بیش از دو میلیون تن مواد شیمیایی از بندر امام

در ۶ ماهه نخست امسال بیش از ۲ میلیون و ۳۰۵ هزار تن انواع مواد شیمیایی از بندر امام خمینی (ره) به سایر نقاط دنیا صادر شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: تخلیه و بارگیری انواع کالاهای تجاری از ابتدای سال جاری تاکنون از ۲۳ درصد رشد نسبت به شش ماهه نخست در سال قبل برخوردار بود.

علیرضا خجسته گفت: از کل تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری، واردات کالاهای تجاری با ۳۳ درصد رشد نسبت به شش ماهه نخست در سال گذشته به ۸ میلیون و ۷۶۶ هزار و ۷۹۲ تن رسید. وی ادامه داد: صادرات کالاهای تجاری نیز در این مدت با رشد ۴ درصدی نسبت به نیمه نخست سال گذشته به ۳ میلیون و ۴۴۷ هزار و ۶۴۹ تن رسید.

وی همچنین خاطر نشان کرد: از ابتدای سال تاکنون ۶۴۹ فروند کشتی تجاری با ۱۱ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال قبل به این بندر وارد و یا از آن خارج شدند که این میزان کشتی موفق به تخلیه و بارگیری ۱۲ میلیون و ۲۱۴ هزار و ۴۴۱ تن انواع کالای تجاری با ۲۳ درصد رشد نسبت به ۶ ماهه نخست سال گذشته شدند.

علیرضا خجسته در ادامه گفت: عمده کالاهای تجاری که در این بندر تخلیه و بارگیری شده شامل، انواع غلات، کالاهای کانتینری، مواد شیمیایی، آهن آلات، ذغال، کک، شکر و کالاهای متفرقه می‌باشد.

وی ادامه داد: در این مدت ۳۴۴ هزار و ۳۵۵ دستگاه کامیون با افزایش ۹ درصدی تناژ توانستند ۷ میلیون و ۳۲۵ تن کالا را از بندر امام به اقصی نقاط کشور حمل کنند.

گفتنی است، بندر امام خمینی (ره) با دارا بودن بالاترین رکورد تخلیه و بارگیری در بین بنادر کشور یکی از قطب‌های مهم اقتصادی کالا می‌باشد که سالانه حدود ۴۰ درصد واردات و صادرات دریایی را به عهده دارد.

بازدید وزیر مختار سفارت تایلند از مجتمع بندری شهید رجایی

چابرات سیری وات وزیر مختار سفارت تایلند در ایران از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، وزیر مختار سفارت تایلند را در این بازدید دبیر اول سفارت آن کشور و رایزن و مشاور بازرگانی سفیر تایلند همراهی می‌کردند.

چابرات سیری وات در این دیدار به پیشینه چند صد ساله روابط ایران و تایلند اشاره کرد و افزود: با توجه به نقاط مشترکی که ۲ کشور در بخش‌های مختلف دارند، این روابط می‌تواند روز به روز گسترش یابد.

وزیر مختار سفارت تایلند اقدامات انجام شده در مجتمع بندری شهید رجایی را ستود و ابراز امیدواری کرد با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای که در این بندر در حال انجام است کیفیت خدمات در این بندر روز به روز افزایش یابد.

وی با اشاره به جایگاه بندر شهید رجایی در منطقه گفت: با توجه به موقعیت ایران و همجواری با کشورهای آسیای میانه، این بندر می‌تواند در تبادل کالا میان آسیای جنوب شرقی با آسیای میانه نقش مؤثری را ایفا نماید.

* * *

اجرای پروژه اسکله تخلیه سوخت از کشتی‌های پهن‌بیکر در بندر چابهار

بزرگ‌ترین انبار سوخت کشور در سیستان و بلوچستان احداث می‌شود.

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران از احداث بزرگ‌ترین انبار سوخت به ظرفیت بیش از ۴۰ میلیون لیتر فرآورده نفتی در استان سیستان و بلوچستان خبر داد و گفت: برای احداث این پروژه اعتباری بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال اعتبار در نظر گرفته شده است که با افتتاح این پروژه استان به تأمین کننده سوخت مورد نیاز در شرق کشور تبدیل می‌شود.

او افزود: پروژه اسکله تخلیه سوخت از کشتی‌های پهن‌بیکر در بندر چابهار در حال اجراست که این امر علاوه بر تأمین سوخت مورد نیاز استان‌های شرقی کشور اشتغال و درآمدزایی بالایی دربر خواهد داشت.

عامری با اشاره به پروژه اسکله تخلیه سوخت از کشتی‌های پهن‌بیکر در بندر چابهار که در حال اجراست، افزود: این امر علاوه بر تأمین سوخت مورد نیاز استان‌های شرقی کشور موجب اشتغال و درآمدزایی بالایی برای استان می‌شود.

وی ادامه داد: با برنامه‌ریزی‌های به عمل آمده سیستان و بلوچستان در ۶ ماه سال جاری با مشکل سوخت مواجه نخواهد شد.

طرح توسعه بندر چابهار همچنان کند پیش می‌رود

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: طرح توسعه بندر چابهار به کندی در حال پیشرفت است.

سیاوش رضوانی با بیان این که طرح توسعه بندر چابهار در مرحله ساخت موج‌شکن است، گفت: ساخت موج‌شکن و لایروبی این طرح از مراحل زمان بر این پروژه است و نیاز به مصالح دارد. رضوانی گفت: در صورت پایان این مراحل، کار اسکله‌سازی به سرعت پیش خواهد رفت و این در حالی است که از سه کیلومتر موج‌شکن طرح توسعه بندر چابهار تنها ۶۰۰ متر دیگر باقی مانده است. به گفته وی پس از این مرحله عملیات لایروبی انجام خواهد شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در پاسخ به سؤالی در خصوص جذب سرمایه‌گذاری در بندر چابهار اظهار داشت: با سه سرمایه‌گذار داخلی برای ساخت سیلو و صادرات مجدد کالا مذاکره کردیم اما هنوز به مرحله عقد قرارداد نرسیده‌ایم.

وی در توضیح پروژه‌های سرمایه‌گذاری در بندر چابهار گفت: برای ساخت سیلو و دپوی فرآورده‌های روغنی مذاکراتی با سرمایه‌گذاران صورت گرفته است و به رغم جلب موافقت‌های اولیه، هنوز قراردادی بین طرفین منعقد نشده است.

رضوانی در ادامه حجم این میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را حدود ۳/۵ میلیارد تومان اعلام کرد.

وی افزود: ساخت سیلو غلات از دیگر پروژه‌هایی است که توسط یک کارخانه آردسازی در منطقه آزاد چابهار پیشنهاد شده و زمینی نیز در مجموعه بندر به سرمایه‌گذار معرفی شده است اما متأسفانه این سرمایه‌گذار مشکل تأمین منابع مالی دارد و این پروژه نیز هنوز به مرحله عقد قرارداد نرسیده است.

این مقام مسؤول در خصوص عملیات سوخت‌رسانی به شناورها در بندر چابهار توضیح داد: قرار بود تا زمین ساخت مخازن در قالب قراردادی در اختیار شرکت نفت قرار گیرد و برخی از متقاضیان بخش خصوصی ساخت مخازن در این زمین‌ها به شرکت نفت معرفی شوند اما هنوز قرارداد مذکور بین ما و شرکت نفت به نتیجه نرسیده است.

وی تأکید کرد: ساخت مخازن در زمین‌های بندر چابهار برای عملیات سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری منوط به اخذ مجوز از سوی شرکت نفت است.

تخلیه بیش از ۵ میلیون تن غلات از بندر امام



از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۵ میلیون تن غلات در بندر امام خمینی (ره) تخلیه شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: با اختصاص شش پست اسکله به منظور واردات و صادرات غلات و فراهم آوردن آمادگی لازم برای سیلوهای ترانزیتی، از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از ۵ میلیون تن غلات در مجتمع بندری امام خمینی (ره) تخلیه شد. علیرضا خجسته گفت: با اختصاص اسکله‌ها و تجهیزات مربوط به جابه‌جایی انواع غلات مجتمع بندری امام خمینی (ره) توان تخلیه و بارگیری همزمان چهل هزار تن غلات را در روز دارد. وی در ادامه از گندم، ذرت، جو، سویا به عنوان عمده‌ترین غلات وارداتی به بندر امام خمینی (ره) یاد کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به این که بندر امام خمینی (ره) بزرگ‌ترین بندر کشور در تخلیه و بارگیری کالای فله می‌باشد خاطر نشان کرد: این بندر تنها بندر کشور است که کلیه کالاهای وارداتی آن از ۱۰ درصد تخفیف سود بازرگانی برخوردار است.

* * *

واردات خودرو به منطقه آزاد اروند از طریق بندر خرمشهر

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، سرپرست این اداره کل با بیان این مطلب افزود: این بندر آمادگی جهت اختصاص اسکله خانیان (رو-رو) جهت واردات خودرو به منطقه آزاد اروند را دارا می‌باشد.

مهندس عادل دریس در این خصوص گفت: طی نشست که در این زمینه در منطقه آزاد اروند داشته‌ایم، آمادگی این بندر جهت خدمات ورود خودرو از طریق اسکله اختصاصی (رو-رو) را اعلام نمودیم.

یادآور می‌شود بندر خرمشهر با دارا بودن تجهیزات مدرن و همچنین اسکله‌های اختصاصی بارانداز مناسب، قرار گرفتن در محدوده منطقه آزاد تجاری و صنعتی اروند و همچنین برخورداری از ۲۵ درصد تخفیف سود بازرگانی مناسب‌ترین بندر جهت ورود کالاهای لوکس به کشور و منطقه آزاد اروند می‌باشد.

تخلیه و بارگیری کالا از بندر هرمزگان ۱۶ درصد افزایش یافت

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از افزایش ۱۶ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بندر هرمزگان خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، سید محمد حکیمی گفت: در ۶ ماهه اول سال جاری میزان تخلیه و بارگیری کالا از بندر هرمزگان به رقمی معادل ۴۱ میلیون و ۳۳۰ هزار و ۵۶۰ تن رسید که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۶ درصد رشد نشان می‌دهد.

وی اضافه کرد: از این میزان ۲۲ میلیون و ۷۷۱ هزار و ۱۸۷ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و مابقی مربوط به کالاهای نفتی می‌باشد که به ترتیب ۱۳ و ۱۹ درصد رشد نشان می‌دهد.

حکیمی در عین حال به افزایش یک درصدی صادرات غیرنفتی در نیمه نخست امسال اشاره و اضافه کرد: میزان صادرات کالاهای غیرنفتی در این مدت به ۶ میلیون و ۹۱۰ هزار و ۳۵۸ تن رسید این در حالی است که این آمار در سال گذشته و در این مدت به ۶ میلیون و ۸۱۳ هزار و ۲۵۶ تن رسیده بود.

حکیمی در بخش دیگری از سخنان خود در خصوص وضعیت واردات کالاهای غیرنفتی گفت: در این مدت ۹ میلیون و ۲۴۳ هزار و ۷۵۷ تن کالاهای غیرنفتی از طریق بندر استان هرمزگان وارد کشور شد که از رشد ۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته برخوردار است.

وی همچنین از افزایش ۱۴ درصدی صادرات مواد نفتی از بندر استان خبر داد و میزان این صادرات را در این مدت ۶ میلیون و ۵۲۴ هزار و ۵۲۲ تن عنوان کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان میزان واردات مواد نفتی را در نیمه نخست امسال ۲ میلیون و ۴۰۲ هزار و ۱۰ تن خواند و گفت: میزان واردات مواد نفتی از بندر هرمزگان طی این مدت یک درصد رشد نشان می‌دهد.

حکیمی خاطر نشان کرد: در ۶ ماهه نخست سال جاری یک میلیون و ۲۶ هزار و ۴۵۹ TEU کانتینر از طریق بندر سطح استان تخلیه و بارگیری شد که رشد ۷/۲ درصدی را در این بخش دارا می‌باشد.

وی گفت: میزان جابه‌جایی مسافر در همین مدت از بندر مسافری هرمزگان به رقم ۳ میلیون و ۳۵۰ هزار و ۹۴۲ نفر رسید که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱۲ درصد رشد نشان می‌دهد.

سرمایه گذاری ۱۳ میلیارد تومانی در بندر شهید ذاکری قشم

مدیرکل بندرودر یانوردی هرمزگان گفت: سازمان بندر جهت توسعه بندر شهید ذاکری قشم ۱۳ میلیارد تومان سرمایه گذاری می کند. به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودر یانوردی هرمزگان، محمدرضا اشکرین در این باره گفت: مذاکرات سازمان بندرودر یانوردی با سازمان منطقه آزاد قشم به پایان رسیده و موافقت نامه این طرح نیز تنظیم شده است. وی افزود: براساس این موافقت نامه، مدیریت و ساخت بندر شهید ذاکری قشم بر عهده اداره کل بندرودر یانوردی هرمزگان و نگهداری و بهره برداری از آن به منطقه آزاد قشم واگذار شده است. اشکرین خاطر نشان کرد: در طرح توسعه بندر شهید ذاکری قشم، ساخت ۲ پست اسکله خدماتی و بیش از ۲۰ پست اسکله برای پهلوگیری شناورهای مسافرتی و همچنین استحصال بیش از ۵ هکتار زمین از دریا پیش بینی شده است.

مدیرکل بندرودر یانوردی هرمزگان در ادامه تصریح کرد: طرح توسعه بندر شهید ذاکری قشم از آبان امسال آغاز می شود و ۲ سال دیگر به پایان می رسد. وی در عین حال از توجه ویژه سازمان بندر به بحث ساماندهی بندر مسافری خبر داد و اضافه کرد: روزانه ۵ هزار مسافر با ۲۰ شناور از این میان بندر شهید ذاکری قشم و بندر شهید حقانی بندر عباس جابه جایی شوند.

* * *

آغاز عملیات اجرایی فاز دوم احداث بندر چند منظوره جاسک

معاون مهندسی و عمران اداره کل بندرودر یانوردی هرمزگان از پایان فاز اول عملیات اجرایی احداث بندر چند منظوره جاسک و آغاز فاز دوم آن خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودر یانوردی هرمزگان، رحیم نصری فخر گفت: عملیات اجرایی فاز اول این طرح از سال گذشته آغاز شد که طی آن بهسازی و ترمیم طرح موج شکن ها و داک این بندر صورت گرفت.

وی اعتبار اجرای فاز اول این طرح را بیش از ۴۳ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: در این مرحله یک هزار و ۲۰۰ متر صفحه بالابر کشتی ها ساخته شد و همچنین بیش از ۳۶۶ هزار مترمکعب عملیات سنگریزی انجام شد.

نصری فخر از افزایش طول موج شکن های اصلی این بندر به طول ۱۷۶ متر و موج شکن های فرعی به طول ۸۷۵ متر به عنوان دیگر اقدامات انجام شده در مرحله نخست نام برد.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بندرودر یانوردی هرمزگان اضافه کرد: طول کل اسکله های این بندر ۸۰۰ متر است که از این مقدار ۶۰۰ متر در اختیار بخش صیادی و مابقی برای استفاده تجاری در نظر گرفته شده است.

وی با اشاره به آغاز مرحله دوم اجرای این طرح گفت: در مرحله دوم، حوضچه این بندر در حجمی به ابعاد ۴۹۵ هزار مترمکعب و به عمق ۵/۵ متر لایروبی می شود. وی کل اعتبار در نظر گرفته شده برای احداث این بندر را ۶۵ میلیارد ریال عنوان و ابراز امیدواری کرد مرحله دوم این طرح تا پایان امسال به بهره برداری برسد. گفتنی است بندر چند منظوره جاسک در شرق استان هرمزگان قرار دارد و در حال حاضر ۱۲ لنج باری تجاری و ۱۷۰ لنج صیادی در آن فعالیت می کنند.

* * *

ورود یک کشتی فیلیپینی مخصوص حمل دام زنده به بندر بوشهر

برای اولین بار یک کشتی مخصوص حمل دام زنده وارد بندر بوشهر شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودر یانوردی استان بوشهر، این کشتی که Freisian Express نام دارد دارای ملیت فیلیپینی بوده و حامل ۲۲۷۱ رأس گاو شیرده از بندر ویلمینگتون آمریکا است که به سفارش یک شرکت داخلی تولید محصولات لبنی، وارد کشور شده اند.

* * *

بازدید اعضای کمیسیون امنیت ملی مجلس شورای اسلامی از بندر انزلی

اعضای کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی و جمعی از مسؤولان اجرایی کشور و استان گیلان که جهت شرکت در اجلاس هم اندیشی مسایل دریای خزر به شهرستان انزلی سفر کرده بودند، ضمن بازدید از اداره کل بندرودر یانوردی استان گیلان با توانمندی های این بندر آشنا شدند.

در این بازدید مهندس کوهساری ضمن بیان عملکرد، آمار تخلیه و بارگیری در شش ماهه سال جاری و مقایسه آن شش ماهه سال گذشته، میزان ورودی کشتی ها و همچنین طرح توسعه بندر به بیان موقعیت بندر انزلی در مقایسه با دیگر بندر حاشیه دریای خزر پرداخت و اعلام داشت: بندر انزلی امروز به عنوان مهم ترین و مجهز ترین استانداردترین بندر حاشیه دریای خزر مطرح است و با تجهیزات به روز و واگذاری کلیه امور تخلیه و

بارگیری به بخش خصوصی شاهد رشد چشمگیری در امر تخلیه و بارگیری و کاهش توقف کشتی ها در بندر انزلی هستیم. شایان ذکر است هیئت بازدیدکننده پس از بازدید از محوطه ها، اسکله ها و طرح توسعه این اداره کل، بندر را ترک نمودند.

* * *

صرفه جویی ۱۹۷ میلیون ریالی در امور عملیاتی بندر امام



با تخصیص بهینه منابع و تجهیزات استراتژیک به عملیات تخلیه و بارگیری میزان ۱۹۷ میلیون ریال در هزینه های مصرفی تجهیزات استراتژیک در بندر امام خمینی (ره) صرفه جویی شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودر یانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر به نام گذاری سال ۸۸ به نام سال اصلاح الگوی مصرف اشاره کرد و از برنامه ریزی اداره کل در خصوص بهبود شاخص های بهره وری خبر داد.

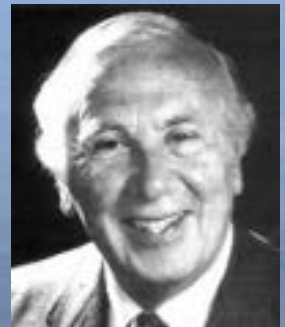
علیرضا خجسته خاطر نشان کرد: به دنبال این امر و برنامه ریزی های اداره امور بندری در این خصوص، بهبود قابل ملاحظه ای در شاخص های بهره وری و جابه جایی تجهیزات استراتژیک رخ داد که منجر به صرفه جویی ۱۹۷ میلیون ریالی در این بخش گردید. وی در ادامه اذعان داشت که صرفه جویی صورت گرفته در زمینه های مصرف سوخت، روغن و لاستیک تجهیزات استراتژیک بوده است که در ۶ ماهه اول امسال نسبت به نیمه دوم سال قبل حاصل شده است.

خجسته با تأکید بر کاهش زمان کارکرد تجهیزات به میزان ۲۶ درصد، افزایش تناژ عملکرد تجهیزات به میزان ۳۹ درصد و کاهش جابه جایی تجهیزات به میزان ۲۲ درصد گفت: دستیابی به این عوامل منجر به افزایش شاخص بهره وری تجهیزات به میزان ۹۷ درصد گردید.

در بندر آبی چشمانت

معرفی یک شاعر دریایی - ۵ (نزار قبانی)

• فرزاد آبادی



من شبیه دیگر عاشقان تو نیستم
اگر دیگری ابری به تو دهد
من بارانت می‌دهم
اگر دیگری فانوسی
من ماه را در دستانت می‌گذارم
اگر دیگری شاخه‌ای
من درختان را برایت ارمغان می‌آورم
و اگر دیگری کشتی به تو دهد
من سفر را پیشکش تو می‌کنم

موج آبی چشمانت
مرا به اعماق می‌خواند
بی قایق
بی تجربه
زیر آب
نفس می‌کشم و غرق می‌شوم
غرق
غرق

عشق، قسمت عمده‌ی آثار "نزار" را دربر می‌گیرد. خود او چنین اعتراف می‌کند: "من از خانواده‌ی بی‌هستم که شغل آن‌ها عاشقی است. عشق با کودکان این خانواده زاده می‌شود، همان‌گونه که شیرینی با سیب تولد می‌یابد. وقتی به یازده سالگی می‌رسیم، عاشق می‌شویم. در دوازده سالگی دلتنگ و در سیزده سالگی، از نو عاشق می‌شویم و در چهارده سالگی دلگیر و دلتنگ. در خانواده‌ی ما، هر طفلی در سن پانزده سالگی پیر است و در کار عاشقی صاحب طریقه‌ی بی".

نزار قبانی، تنها از عشق نسروده است، بلکه قلم خود را در راه آزادی ملت فلسطین نیز به کار گرفته است. قصیده‌ی "یادداشتی بر دفتر شکست" در محافل ادبی و سیاسی جهان غرب، غوغایی به راه انداخت. برخی سرودن این شعر را به فال نیک گرفتند و آن را مقدمه‌ی برای سرودن هر چه بیشتر اشعار سیاسی تلقی کردند، اما برخی دیگر گفتند که شعر سیاسی براننده‌ی شخصی چون او نیست. به هر روی، قبانی شاعری است که فلسطینی‌ها او را به عنوان زبان ادبی خود می‌شناسند. قبانی در شعری که قدس را توصیف کرده، انسان را به کوچه باغ‌های بیت‌المقدس می‌برد:

"در این زمانه تو را هر که بنگرد
به غم نشسته خیابان‌ها و کوچه‌ها
قدس
شهر من
شهر پر طراوت زیتون و آشتی..."

نزار در بی‌کشته شدن همسرش (بلقیس) در سال ۱۹۸۱ میلادی قصیده‌ی می‌سراید. همسر قبانی در جریان بمب‌گذاری یک گروهک مخالف رژیم عراق در سفارت این کشور، واقع در بیروت جان باخت. او در این قصیده، لطیف‌ترین احساسات شاعرانه‌ی خود را برای خواننده بیان می‌کند و کشته شدن همسرش را پهانه‌ی برای محکوم کردن فتنه‌ها و تفرقه‌های موجود بین اقوام قرار می‌دهد.

نزار قبانی، در سال ۱۹۲۳ میلادی در شهر دمشق پایتخت سوریه چشم به جهان گشود. درس ابتدایی و مقطع دبیرستان را در همین شهر گذراند. سپس در رشته‌ی حقوق دانشگاه دمشق مشغول به تحصیل شد و توانست در سال ۱۹۴۵ میلادی مدرک کارشناسی خود را اخذ نماید. پس از اتمام تحصیلات، به جای پرداختن به حرفه‌ی وکالت بر آن شد تا به هیئت دیپلماتیک سفارت سوریه در قاهره بپیوندد. چند سالی در سفارت‌خانه‌های کشورش در ترکیه، انگلیس، لبنان و اسپانیا مشغول به کار بود.

همزمان با انجام امور سیاسی، به سرودن شعر نیز پرداخت تا جایی که در سال ۱۹۶۶ میلادی تصمیم گرفت میان سیاست و شعر یکی را برگزیند. پس جانب شعر را گرفت و از کلیه‌ی سمت‌های سیاسی‌اش استعفا داد. انتشار اولین دیوان شعر او، تحت عنوان "قالت لی سمراء" (سمرا به من گفت)، با استقبال گسترده‌ی مردم مواجه شد و او را به سرودن اشعار هر چه بیشتر تشویق کرد.

"الهه!

از این جادو رهایم کن

از عشقت

از این کفر پاکم کن

مرا می‌خواهی؟

دستم را بگیر و ببین چطور

در آتش می‌سوزم

ای جاودانه!

صدایم را می‌شنوی؟

که از اعماق دریا می‌آید

"همیشه احساس می‌کردم در حال رفتن است
آماده‌ی عزیمت
بر پلاک‌های او
هوایمایی در حرکت
برای اوج گرفتن
در کیف دستی او - از نخستین روز پیوندمان -
پاسپورتی بود
بلیط هوایمایی
و ویزاهایی برای ورود به سرزمین‌هایی که هرگز ندیده بود
زمانی از او پرسیدم
این همه کاغذ پاره‌ها را چرا در کیف داری؟
گفت:

وعده‌ی دیداری دارم با رنگین کمان."
با کشته شدن بلقیس، نزار راهی سوییس می‌شود. پس از چندی به
فرانسه و سپس به لندن، شهری که همیشه برایش مظهر آرامش و
زیبایی بوده، می‌رود. در این شهر، نزار همچنان به سرودن اشعارش
ادامه می‌دهد. کتاب‌های شعر او یکی پس از دیگری در کشورهای
عربی چاپ می‌شود و خوانندگان با شور و ذوق بسیاری، این کتاب‌ها
را می‌خرند. شهرت نزار در سراسر جهان عرب، زبان‌زد خاص و عام
شده بود. او دیگر به سوریه تعلق نداشت، جهانی او را می‌طلبید.
نزار قبانی در آوریل ۱۹۹۸ میلادی در لندن چشم از جهان فرو بست.
اما مردم همچنان خاطره‌ی او را که با صدای آرام ولی پر احساس،
اشعارش را می‌خواند، به یاد دارند. جسد نزار قبانی به دستور حافظ
اسد، رییس‌جمهور وقت سوریه، با احترام نظامی و تشریفات رسمی بر
دوش هزاران نفر از دوستانداران شعرش در دمشق، زادگاه او به خاک
سپرده شد.

"در بندر آبی چشمانت
باران رنگ‌های آهنگین دارد
خورشید و بادبان‌های خیره‌کننده
سفر خود را در بی‌نهایت تصویر می‌کنند.
در بندر آبی چشمانت
پنجره‌ای گشوده به دریا
و پرنده‌هایی در دور دست
به جستجوی سرزمین‌های به دنیا نیامده.
در بندر آبی چشمانت
برف در تابستان می‌آید.
کشتی‌هایی با بار فیروزه
که دریا را در خود غرقه می‌سازند
بی‌آنکه خود غرق شوند.
در بندر آبی چشمانت
بر صخره‌های پراکنده می‌دوم چون کودکی
عطر دریا را به درون می‌کشم
و خسته باز می‌گردم چون پرنده‌ای.
در بندر آبی چشمانت
سنگ‌ها آواز شبانه می‌خوانند
در کتاب بسته‌ی چشمانت
چه کسی هزار شعر پنهان کرده است؟
ای کاش، ای کاش دریانوردی بودم
ای کاش قایقی داشتم
تا هر شامگاه در بندر آبی چشمانت
بادبان بر افرازم."

نه شما بخرید

نمایش تک پرده‌ای روی آب



زنجیره دیال ده لا کورونیا و کانال ۱۰۶ اضطراری دریایی است. ما به هیچ طرفی نمی‌رویم، زیرا ما روی زمین قرار داریم و در ساختمان فانوس دریایی فینیس‌ترا آ- ۸۵۳ روی سواحل سنگی گالیچیا هستیم و هیچ تصویری هم نداریم که این چراغ دریایی در کدام سلسله مراتب از چراغ‌های دریای اسپانیا قرار دارد. شما می‌توانید هر تصمیمی که به صلاح‌تان باشد اتخاذ کنید و هر غلطی که می‌خواهید بکنید تا امنیت کشتی کثافت‌تان را که به زودی روی صخره‌ها متلاشی می‌شود تضمین کنید. بنابراین باز هم اصرار می‌کنیم و به شما پیشنهاد می‌کنیم عاقلانه‌ترین کار را بکنید و راه خودتان را پانزده درجه‌ی جنوبی تغییر دهید تا از تصادف اجتناب کنید.

آمریکایی‌ها: آهان، باشد. گرفتیم. ممنون.

اسپانیایی‌ها: این پیشنهاد نه عملی است و نه ممکن. به شما پیشنهاد می‌کنیم پانزده درجه به جنوب بخرید تا با ما تصادف نکنید.

آمریکایی‌ها (با صدای عصبانی): کاپیتان ریچارد جمس هاوارد فرمانده ناو هواپیما بر یواس‌اس لینکلن با شما صحبت می‌کند. دو رزمنه، شش ناو منهدم‌کننده، پنج ناوشکن، چهار زیر دریایی و تعداد زیادی کشتی‌های پشتیبانی ما را اسکورت می‌کنند. به شما پیشنهاد نمی‌کنم، به شما دستور می‌دهم راهتان را پانزده درجه به شمال عوض کنید. در غیر این صورت مجبور هستیم اقدامات لازم را برای تضمین امنیت این ناو اتخاذ کنیم. لطفاً بلافاصله اطاعت کنید و از سر راه ما کنار بروید.

اسپانیایی‌ها: خوان مانوئل سالاس آلکانتارا با شما صحبت می‌کند. ما دو نفر هستیم و یک سگ، دو وعده غذا و یک قناری که فعلاً خوابیده است، ما را اسکورت می‌کنند. پشتیبانی ما ایستگاه رادیویی

متن این گفت‌وگو واقعاً روی فرکانس اضطراری کشتیرانی روی کانال ۱۰۶ سواحل فینیس‌ترا گالاچیا، میان اسپانیایی‌ها و آمریکایی‌ها در ۱۶ اکتبر ۱۹۹۷ میلادی ضبط شده است.

اسپانیایی‌ها (با سر و صدای زمينه): ... با شما صحبت می‌کند. لطفاً پانزده درجه به جنوب بخرید تا از تصادف اجتناب کنید. شما دارید مستقیماً به طرف ما می‌آیید. فاصله ۲۵ گره دریایی.

آمریکایی‌ها (با سرو صدای زمينه): ما به شما پیشنهاد می‌کنیم پانزده درجه به شمال بخرید تا با ما تصادف نکنید.

اسپانیایی‌ها: منفی. تکرار می‌کنیم. پانزده درجه به جنوب بخرید تا تصادف نکنید.

آمریکایی‌ها (یک صدای دیگر): کاپیتان یک کشتی ایالات متحده آمریکا با شما صحبت می‌کند. به شما اخطار می‌کنیم پانزده درجه به شمال بخرید تا تصادف نشود.