



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.





۵۴



۶۰



۸۶



۷۰

در این شماره می خوانید:

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول: علی جهانپنده

سرمقاله/۱۴

سردبیر: قربان محمدی

جشنواره ملی حمل و نقل با حضور وزیر راه، صنایع و اقتصاد /۱۵

مدیر داخلی: فرزاد آبادی

آیین نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی ابلاغ شد/۱۹

مدیر مالی: رامین امامی

حمل و نقل ترکیبی رویکرد اصلی برنامه پنج ساله پنجم/۲۰

مدیر اداری: محمدتقی بابایی

عصرانه NGO با مدیر /۲۴

طراح گرافیک: علی جوینده

سیاست ها، جهت گیری ها و اهداف بخش امور دریایی کشور/۲۸

گزارشگران: تینا صفاهیه، زینب میرزایی

باید به هاب منطقه مبدل شویم/۳۲

الهه محمدی، ابراهیم زارع، ابوالفضل جعفری نژاد، بابک اخوت پور

حرکت به سمت اقتصاد آزاد/۳۶

عکاسان: وحید محمودی، حمید جعفری

جذاب، اما به دور از واقعیت /۴۰

ویراستار: مجید روانجو

بی شک به قدرت اول منطقه تبدیل خواهیم شد/۴۸

مترجم: نوروز محمدخانی

بر سکوی اول جهان /۵۴

روابط عمومی: رعنا ساسانی

فرستی که از دست رفت /۵۷

حروفچین: درنا ایمن

استوار بر تعهد جمعی/۶۰

امور اداری: طاهره درفکی

امور مالی: حمید عباسپور

امور چاپ و انتشار: سید عبدالحسین نورهاشمی

الحاق ایران به کنوانسیون بین المللی مبارزه با آلودگی سوخت کشتی ها/۷۰

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

هنوز از تشکیل جلسه ی شورای عالی صنایع دریایی خبری نیست/۷۵

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: هنر سرزمین سبز

مالکان کشتی به دنبال ملک /۷۶

نشانی دفتر ماهنامه:

پیوند و هم افزایی صنعت و دانشگاه /۷۸

تهران، سه‌رودی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

سیاسی کاری بر شایستگی ها فائق آمد/۸۶

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

غلبه ی آرای سیاسی بر آرای فنی و تخصصی /۹۲

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

خود کفایی در پروژه های اقیانوس شناسی /۱۰۰

۵ - ۸۸۵۴۲۶۶۳

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

جلسه کمیته ی راهبردی مخابرات دریایی در بندرچابهار /۱۰۵

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

طرح ملی سوخت رسانی زمستانی /۱۰۶

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قطب پشتیبانی صنعت نفت دریایی /۱۰۷

قابل توجه خوانندگان محترم:

عصر گسترش ساحل نشینی/۱۰۸

● از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می‌شود.

اهتمام در بهره وری از مزیت ها /۱۱۲

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

قشم مستعد بازیگری در تجارت /۱۱۴

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

چشمات سرنوشت من است/۱۲۸

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی‌باشد.

● علاقه‌مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

نامه یا برنامه

جهان، این گمان تقویت شود که توانمندی‌های بالقوه و بالفعل دریایی میهن اسلامی، به راستی می‌تواند محور توسعه‌ی کشور باشد.

سال‌های متمادی است که ارگان‌های دریایی در پایان هم‌اندیشی‌های دوره‌ای خود، قطعنامه‌ها و بیانیه‌هایی را به حمایت از صنعت دریانوردی منتشر می‌کنند، و رفع مشکلات پیش‌روی را به منظور دستیابی به افق بالاتر، مد نظر قرار می‌دهند. این گروه که مزیت‌های دریایی را به درستی شناخته‌اند و دل در گرو آینده‌ی کشور دارند، پس از آخرین گردهم‌آیی خود در بهار سال جاری خواستار آن شدند تا توسعه‌ی کشور بر مبنای دریا صورت گیرد.

هر چند انعکاس این آراء مشترک، نتایجی را دربر داشته و منجر به برگزاری جلسات متعدد و انجام مکاتبات بی‌شمار شده است، اما زمان منتظر نخواهد ماند و بیم آن می‌رود روزی باز خورد مناسب حاصل شود که فرصت‌ها از کف رفته باشند.

اگر به این باور رسیده‌ایم، برنامه‌های اقتصادی و اجتماعی را به راحتی نمی‌توان به سمت دریا کشید (بسیاری معتقدند که کشورمان از اقتصادی خشکی محور برخوردار است)، تلاش کنیم دریا را به سوی برنامه‌نویسان و صاحبان فکر و اندیشه هدایت کنیم.

نخواهیم اهداف کلانی را متصور شویم که دستیابی به آن‌ها در یک دوره‌ی کوتاه چند ساله میسر نباشد. به زعم بسیاری از فعالان جامعه‌ی دریایی، با توجه به بسترهای موجود، می‌توان اولویت‌هایی را هدف‌گذاری کرد که دست‌یافتنی باشند.

این جنبش را امروز آغاز نماییم و با رفع چالش‌های ایستگاهی، تعیین اولویت‌ها و هم‌فکری و مشارکت همگانی، برنامه‌ای را ارائه کنیم که ضمن برخورداری از چشم‌اندازی درخور، اجرایی شدن بندهای آن در حوزه‌های مختلف، ملموس به نظر آید.

سر دبیر

براساس آمار ارائه شده، طول سواحل کشورمان در مناطق شمالی و جنوبی بالغ بر ۳۰۰۰ کیلومتر است. این طول کرانه به انضمام جزایر متعدد با موقعیت‌های ویژه‌ی سوق‌الجیشی و همچنین برخورداری از منابع انسانی جوان و پایدار، ساکن در حاشیه‌ی آبراه‌ها از یک سو و از سوی دیگر جایگاه مطلوب و منحصر به فرد کشور در چهارراه ترانزیت جهان و دسترسی آسان به بازارهای بکر منطقه‌ای (البته با حضور رقبا، این فرصت کم‌کم تحلیل می‌رود) پیام شفاف‌ی را در منظر کلیه‌ی تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران کشور قرار می‌دهد که به راحتی از کنار آن نمی‌توان گذشت.

ضروری است در طراحی و تدوین برنامه‌های توسعه‌ای، بیش از پیش اقتصاد دریا مورد توجه قرار گیرد و با نگاه به قابلیت‌های خدادادی کشورمان و مقایسه با سایر نقاط





حاشیه‌های خودروایی در روز ملی حمل‌ونقل

جشنواره‌ی ملی حمل‌ونقل

با حضور وزرای راه، صنایع و اقتصاد برگزار شد

● ابراهیم زارع



اواخر آذر ماه گذشته، همه‌ی آن‌هایی که شغل و فعالیت‌های اقتصادی‌شان با صنعت حمل‌ونقل گره خورده، به بهانه‌ی روز ۲۶ آذر (روز ملی حمل‌ونقل)، به سالن اجلاس سران، و جشنواره‌ی آمدند که رییس ستاد حمل‌ونقل و مدیریت مصرف سوخت کشور، دلیل اصلی برگزاری آن را، تقدیر، تجلیل و تشکر از زحمت‌کشان عرصه‌ی حمل‌ونقل، طی یک سال گذشته عنوان کرد.

به گزارش خبرنگار "بندر و دریا"، اولین جشنواره‌ی ملی حمل‌ونقل کشور، در حالی برپا شد که سه وزیر کابینه‌ی دولت نیز، در بخش‌های مختلف آن سخن گفتند و بر "تشویق مردم برای تغییر الگوی مصرف در حمل‌ونقل" و "اهمیت جایگاه حمل‌ونقل و توسعه‌ی زیرساخت‌های آن" تأکید کردند. اما آن‌چه در این میان، توجه خبرنگاران را بیش‌تر جلب کرد، صحبت‌های متفاوت رییس پلیس و انتقاد وی از فعالیت‌های خودروسازان داخلی بود. به گفته‌ی "سردار احمدی مقدم"، ماشین‌هایی که تولید می‌شوند، به لحاظ فنی، صلاحیت تردد را ندارند و جان مردم را به خطر می‌اندازند. همچنین در حاشیه‌ی این همایش، مدیرعامل شرکت هواپیمایی هما، از مهر تأیید بازرسان اتحادیه‌ی شرکت‌های هواپیمایی جهان، بر هواپیمایی ایران‌ایر خبر داد.

تشویق به تغییر الگوی مصرف

"حمید بهبهانی"، وزیر راه و ترابری، اولین وزیر سخنان در جشنواره‌ی ملی حمل‌ونقل بود که سخنان‌اش را با خاطر‌آوری پیام امام خمینی، در آذر سال ۱۳۶۶ آغاز کرد و گفت: "در ۲۶ آذر سال ۱۳۶۲، به جهت تجمع کالاها در بندرعباس، حضرت امام خمینی(ره)، در پیامی خواستار بسیج کامیون‌داران برای حمل‌ونقل کالا به مراکز مختلف کشور شدند که این

کار انجام شد و در تقویم ایران، به عنوان روز حمل‌ونقل ثبت شد."

وزیر راه، در ادامه‌ی سخنان خود، با انتقاد از تک‌سرنشین بودن خودروها، تصریح کرد: "تعداد زیادی از خودروهای در حال تردد، تک‌سرنشین هستند. طبق برآوردها، هر ۴۰ خودروی سواری، در حدود ۶۰۰ مترمربع مساحت می‌خواهد، در حالی که یک اتوبوس، می‌تواند ۴۰ نفر را با فضای ۴۰ مترمربع جابه‌جا

کند."

عضو کابینه‌ی دولت، با بیان این‌که همه‌ی کشور به کارگاه راه‌سازی تبدیل شده است، اظهار داشت: "دولت برای افزایش ایمنی، برنامه دارد و با گسترش خطوط ریلی، مردم را از جاده به روی ریل می‌آورد." وی از کسری‌ها و دیگر مشکلات موجود در بودجه‌ی وزارت راه هم سخن گفت و این‌که برای احداث سالانه ۱۵۰۰ کیلومتر خط آهن، همه‌ی بودجه



وزیر راه و ترابری:
دولت برای افزایش ایمنی، برنامه دارد و با گسترش خطوط ریلی، مردم را از جاده به روی ریل می آورد.
ایران با تعریف مسیرهای ترانزیتی مختلف برای حمل کالا و مسافر از آسیا به اروپا، به یک سرگردنه تبدیل شده است.

وزیر صنایع و معادن:
در صورتی که ما، خود در ناوگان دریایی سرمایه گذاری کنیم، هزینه حمل و نقل دریایی کشور، یک سوم زمانی است که این ناوگان، از خارج از کشور کرایه می شود.

وزیر اقتصاد و دارایی:
امروز نمی توان اصلاحات اقتصادی را بدون در نظر گرفتن بخش حمل و نقل انجام داد.
سهم ارزش افزوده ی بخش حمل و نقل از کل تولید ناخالص کشور در سه دهه ی گذشته، به طور میانگین، ۳/۸ درصد بوده است.

افزوده ی بخش حمل و نقل از کل تولید ناخالص کشور در سه دهه ی گذشته، به طور میانگین، ۳/۸ درصد بوده است.
وی، سهم حمل و نقل در تولید ناخالص ملی در کشورهای صنعتی را حدود ۲۰ درصد برآورد کرد و گفت: "تفاوت ۸ تا ۲۰ درصدی، به معنی آن است که ظرفیت بکر و فرصتی مناسب برای حوزه هایی که می توان با برنامه ریزی و تدبیر در آن بخش ها، منافع بیش تری برای کشور حاصل کرد، وجود دارد."
"حسینی"، گفت: "شاید مهم ترین اقدامی که به لحاظ قانون گذاری و برنامه ریزی در این زمینه انجام شده، قانون توسعه ی حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت باشد که در آن از جنبه های مختلف، به زیرساخت ها، صنعت و مدیریت سوخت توجه شده است."
وزیر اقتصاد، با بیان این که برای اجرای این قانون به منابع و انگیزه های سرمایه گذاری نیاز است، افزود: "در نظر است تا میزان مصرف سوخت خودروها، به ازای ۱۰۰ کیلومتر به ۵ لیتر برسد." وی بر لزوم سرمایه گذاری توسط

وارد ناوگان حمل و نقل کشور می شود، تصریح کرد: "به موازات ورود این تعداد خودرو، امکان توسعه ی زیرساخت ها در بخش حمل و نقل وجود ندارد و شرکت های خودروساز برای تولید خودرو، با سازمان ها و دستگاه های مرتبط با حوزه ی حمل و نقل هماهنگ نیستند."
این عضو کابینه ی دولت، با تأکید بر این که در شرایط حاضر، شرکت های خودروساز با سرمایه و بودجه های دولتی، اقدام به تولید خودرو می کنند، گفت: "متأسفانه هم اکنون شرکت های خودروساز به حال خود رها شده اند که این امر، موجب افزایش مشکلات پیش روی توسعه ی حمل و نقل کشور می شود."

جایگاه حمل و نقل در اصلاحات اقتصادی
وزیر اقتصاد و دارایی، در این جشنواره با اشاره به اهمیت حمل و نقل در توسعه ی کشور گفت: "امروز نمی توان اصلاحات اقتصادی را بدون در نظر گرفتن بخش حمل و نقل انجام داد."
"سید شمس الدین حسینی"، در جشنواره ی ملی حمل و نقل، در تهران افزود: "سهم ارزش

وزارت راه باید خرج شود.
"بهبهانی"، شرکت های خودروسازی را نیز مورد انتقاد قرار دارد، و بدون این که سخنی از ایمنی خودروها به میان بیاورد، از روند رو به افزایش تولید خودرو در کشور شکایت کرد. این رویکرد، در حالی بود که "سردار احمدی مقدم"، افزایش انواع و تعداد خودروها را امری معمول در تمام دنیا خوانده بود. وی با بیان این که هم اکنون، شرکت های خودروساز به حال خود رها شده اند، گفت: "ایران با تعریف مسیرهای ترانزیتی مختلف برای حمل کالا و مسافر از آسیا به اروپا، به یک سرگردنه تبدیل شده است."
"بهبهانی"، با تأکید بر این که در حال حاضر، جمعیت فعال در حوزه ی حمل و نقل کشور به بیش از ۱۵ میلیون نفر افزایش یافته است، گفت: "یکی از مهم ترین مشکلات پیش روی توسعه ی حمل و نقل کشور، تولید بی رویه ی خودرو در شرکت های خودروسازی است."
وی با اشاره به این که سالانه به طور متوسط، ۱/۱ تا ۱/۲ میلیون دستگاه خودروی جدید

مردم به منظور تولید خودروی کم‌مصرف تأکید کرد و گفت: "این سؤال وجود دارد که وقتی برای قیمت بنزین سقفی قرار می‌دهیم، چه انگیزه‌هایی برای مصرف‌کننده وجود دارد تا خودروی کم‌مصرف بخرد؟"

"حسینی"، تصریح کرد: "چنانچه این تقاضا شکل نگیرد، بخش خصوصی نیز خودروی کم‌مصرف نمی‌سازد. بنابراین، خودروهایی در کشور تردد می‌کنند که به طور میانگین تا ۲ برابر خودروهای موجود در منطقه، سوخت مصرف می‌کنند. وی، با بیان این‌که برای مدیریت در مصرف سوخت، باید انگیزه‌ی لازم برای سرمایه‌گذاری ایجاد شود، گفت: "۲۶ درصد از تولید ناخالص ملی کشور، در قالب یارانه‌های انرژی صرف می‌شود و دست‌کم ۴۰ درصد این یارانه‌ها به بخش حمل‌ونقل اختصاص دارد؛ که این میزان، ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی را تشکیل می‌دهد."

به گفته‌ی "حسینی"، به جای این‌که این میزان یارانه را تبدیل به آلودگی محیط‌زیست یا ترافیک کرد، باید از آن درست استفاده کنیم. وزیر اقتصاد، با بیان این‌که لایحه‌ی هدف‌مند کردن یارانه‌ها را که یکی از بخش‌های آن حمل‌ونقل است، در دستور کار قرار دارد، اظهار امیدواری کرد که تفاهم بین کارگروه مشترک دولت و مجلس، در صحن علنی تصویب و هر چه زودتر اجرا شود.

"حسینی"، تأکید کرد: "با تلفیق ساز و کارهایی پیش‌بینی شده در قانون حمل‌ونقل و مدیریت سوخت و طرح هدف‌مند کردن یارانه‌ها، می‌توانیم مجموعه‌ای از اصلاحات زیرساختی صنعتی و اقتصادی را به دست آوریم."

پارامترهای یک برنامه‌ی موفقیت‌آمیز

"علی‌اکبر محرابیان"، به عنوان سخنران بعدی این همایش، با اشاره به این‌که در ایران توجه خاصی به بخش حمل‌ونقل شده و جهش‌های خوبی نیز در این زمینه اتفاق افتاده است، گفت: "یک برنامه‌ی موفقیت‌آمیز برای صنعت حمل‌ونقل، برنامه‌ای است که به دو مقوله‌ی عوامل تأثیرگذار و تأثیرپذیر توجه کند. وی عوامل تأثیرگذار را بار و مسافر و پارامترهای تأثیرپذیر را پایانه‌ها، وسیله‌ی حمل‌ونقل و مسیر دانست و افزود: "رشد و بالندگی اقتصادی در کشور، بدون توجه به زیرساخت‌ها امکان‌پذیر نیست."

"محرابیان"، با بیان این‌که وظیفه‌ی ذاتی وزارت صنایع، ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل است، گفت: "در طول سالیان بعد از انقلاب، ما شاهد پیشرفت‌های خوبی در این صنعت بوده‌ایم." وزیر صنایع و معادن، خاطرنشان

کرد: "ایران، از جمله معدود کشورهایی است که دارای تکنولوژی ساخت وسایل نقلیه، از پایه تا طراحی ماشین است. وی، با بیان این‌که امروز در جهان، ایران به عنوان یک صادرکننده‌ی خودرو شناخته می‌شود، گفت: "توانایی ایران در این صنعت به قدری است که با توجه به تقاضا، می‌توانیم تمام بازارها را به دست آوریم."

"محرابیان"، در ادامه‌ی سخنان خود، به بخش ریلی حمل‌ونقل اشاره کرد و گفت: "ما امروز، توانایی ساخت و طراحی واگن در کشور را داریم و حتی آن را به برخی نقاط جهان نیز صادر می‌کنیم." وی به قرارداد ساخت ۱۰۰ دستگاه واگن برای صدور به کشورهای آمریکای لاتین اشاره کرد و گفت: "ما در حال حاضر برای توسعه‌ی این صنعت، قراردادهایی در دست اقدام داریم." وزیر صنایع، ادامه داد: "تیز کشور در بخش ریلی، سالانه در حدود ۶۰۰ دستگاه واگن است که امروز امکان ساخت کامل آن، در کشور فراهم شده است."

وی، از روند بررسی‌های پیوسته برای طراحی ریل، به منظور احداث خطوط اصلی راه‌آهن کشور خبر داد و گفت: "از یک سال و نیم پیش، طراحی و ساخت ریل‌ها برای خطوط فرعی راه‌آهن، با مصوبه‌ی دولت آغاز شد که در مدت کوتاهی، وزارت صنایع توانست ریل متناسب را برای خطوط فرعی کشور تولید کند."

"محرابیان"، اظهار داشت: "ظرفیت‌های به وجود آمده در این بخش، بیش‌تر از سفارش‌ها است." وزیر صنایع، در مورد صنایع دریایی نیز گفت: "طبق بررسی‌های انجام گرفته، در صورتی که ما، خود در ناوگان دریایی سرمایه‌گذاری کنیم، هزینه‌ی حمل‌ونقل دریایی کشور، یک‌سوم زمانی است که این ناوگان، از خارج از کشور کرایه می‌شود."

وی، با بیان این‌که سرمایه‌گذاری در این بخش، توجیه اقتصادی کافی برای تکمیل ظرفیت‌ها را دارد، تأکید کرد: "با سرمایه‌گذاری در این بخش، می‌توان اشتغال مؤثر و پایداری را برای بسیاری از هم‌وطنان ایجاد کرد."

طفره رفتن خودروسازها از نصب ضد قفل

در روز جشن افراد وابسته به صنعت حمل‌ونقل در سالن اجلاس سران، شدیدترین انتقادهای متوجه خودروسازانی بود که به گفته‌ی فرماندهی ناجا، قانون را به تمسخر می‌گیرند.

هر چند "سردار احمدی‌مقدم"، با حضور در این مراسم که به مناسبت روز حمل‌ونقل برگزار شد، با انتقادات صریح، اقدامات و فعالیت‌های خودروسازان داخلی را زیر سؤال برد و روند فعلی این اقدامات را نوعی تمسخر قانون

دانست، اما این اولتیماتوم را نیز به آن‌ها داد که به زودی از موضع قدرت، با خودروسازانی که ایمنی را رعایت نمی‌کنند، برخوردهای قانونی خواهد شد.

تأکید فرماندهی نیروی انتظامی به طفره رفتن خودروسازها، حکایت از نصب ترمز ضدقفل بر محصولات تولیدی بود، که از اول اردیبهشت ماه امسال، باید اجرا می‌شد و خودروسازها، نه تنها زیر بار این مصوبه‌ی هیئت دولت نرفتند، بلکه طی اقدامی، مبادرت به تدوین جدولی کردند که براساس آن، تا پایان سال ۱۳۸۹، تنها ۳۰ درصد خودروهای تولیدی را مجهز به سیستم ترمز ضدقفل (ABS) خواهند کرد. در همین راستا، نیروی انتظامی هم سکوت نکرد و در دو اقدام جداگانه، ابتدا شماره‌گذاری برخی از خودروها را متوقف کرد و سپس به وسیله‌ی رییس پلیس راهنمایی و رانندگی نیز اعلام شد که خودروسازها در تصادفات جاده‌ای که بر اثر عدم نصب ترمز ضدقفل بوده است، باید نیمی از خسارات را پرداخت کنند.

با وجود انتقادات صریح نیروی انتظامی و برخی از اقدامات اجرایی، نه تنها خودروسازها واکنشی از خود نشان ندادند، بلکه وزارت صنایع و سازمان گسترش نیز، نسبت به اقدام خودروسازها مبنی بر عدم اجرای نصب ترمز ضدقفل، تنها بر تدوین جدول برنامه‌ریزی در این زمینه تأکید کردند. اقدامی که "احمدی‌مقدم"، از آن به عنوان گذاشتن شرط و شروط برای ارتقای ایمنی خودرو، از سوی خودروسازها تعبیر کرده است. با این حال، وی اعلام کرد که به زودی از موضع قدرت، به منظور برخورد قانونی با خودروسازانی که ایمنی را رعایت نمی‌کنند، وارد عمل خواهد شد.

فرماندهی نیروی انتظامی، در ادامه‌ی سخنان خود، بعد از مورد انتقاد قرار دادن سیستم ایمنی خودروها، تأکید کرد که برخی خودروهایی که هم‌اکنون در کشور تولید می‌شوند، به هیچ عنوان صلاحیت تردد ندارند. وی همچنین اعلام کرد: "برخی از افراد، قانون را به تمسخر گرفته‌اند که باید از موضع قانون، با آنان برخورد شود و آنان را سر جای خود نشاند."

"احمدی‌مقدم"، با تأکید بر این‌که مهم‌تر از موضوع سن فرسودگی خودرو، مسأله‌ی صلاحیت فنی و تردد آن‌ها است، عنوان کرد که براساس قانون و از ابتدای اردیبهشت ماه سال جاری، تمامی خودروسازان مکلف شدند نسبت به نصب ترمز ضدقفل «ABS» اقدام کنند، این در حالی است که دیده می‌شود: خودروسازان برنامه دادند که تا پایان سال ۱۳۸۹، تنها ۳۰ درصد خودروهای خود را



تقدیر از مدیر کل ترانزیت سازمان بنادر

در بخش جانبی این جشنواره، تعدادی از برگزیدگان صنعت حمل و نقل کشور، جوایز خود را از وزیر راه و ترابری و رییس ستاد مدیریت سوخت و حمل و نقل کشور دریافت کردند که از سازمان بنادر و دریانوردی، "مهندس صادقی فر"، مدیر کل ترانزیت و تعرفه‌ی این سازمان، به عنوان مدیر نمونه‌ی ستادی در بخش حمل و نقل دریایی معرفی شد. همچنین بر پایه‌ی این گزارش، از "دکتر ناصر پورمعلم" به عنوان مدیر نمونه، "مهندس کامران حاج نصرالهی" به عنوان مدیر نمونه از کمیسیون ایمنی راه‌ها، "دکتر شهریار افندی زاده" به عنوان محقق نمونه، "غفور پاکنهاد" به عنوان مدیر نمونه، "مهندس مرتضی دهقان" مدیر برگزیده‌ی ستادی در بخش هوایی، "هادی ضیایی مهر" مدیر برگزیده‌ی ستادی در بخش حمل و نقل ریلی، "مهندس فرهاد پرورش"، مدیر شرکت هواپیمایی هما به عنوان شرکت برگزیده‌ی حمل و نقل هوایی، "محمدرضا نوروزی" در بخش مهندسی هواپیما، "کلیم الله وثوقی" معاون راهداری زنجان به عنوان راهدار نمونه ملی، "رضا عظیم زاده" به عنوان پیمان کار نمونه و تعداد دیگری از افراد تقدیر شد. ■

که متأسفانه، خودروسازان به قول و قرارهای خود عمل نکردند و از این رو، نباید مهلت ارائه شده، موجب سوءاستفاده قرار بگیرد که در این صورت، نیروی انتظامی، به طور قاطع، قانون را اجرا خواهد کرد.

به رعایت استاندارد یورو دو شک داریم

فرمانده‌ی ناجا در این سخنرانی، همچنین به موضوع استانداردسازی خودروها پرداخت و با تأکید بر این که قرار بود، تنها یک مرحله در زمینه‌ی استاندارد، عقب‌تر از اروپا باشیم، گفت: "این وضعیت، در حالی است که هنوز خودروهای ما، فقط استاندارد آلاینده‌ی یورو دو را رعایت می‌کنند که تاریخ به کارگیری این استاندارد در اروپا، به ۱۵ سال قبل مربوط می‌شود. من حتی تردید دارم که همین استاندارد نیز، هم‌اکنون در کشور رعایت می‌شود. به نظر می‌رسد برخی خودروسازان در زمینه‌ی به کارگیری استانداردهای صنعت جهانی خودروسازی، مردم را فریب می‌دهند." فرمانده‌ی نیروی انتظامی، موضوع ایمنی خودرو را نسبی دانست و گفت: "به‌رغم این که سطح ایمنی در کشور، افزایش یافته است، اما هنوز مطلوب نیست. از سوی دیگر، در بخش خودروهای سنگین نیز، با مشکلات جدی و فراگیری در زمینه‌ی فرسودگی ناوگان روبرویم که در این زمینه، اصلاً وضعیت خوبی نداریم."

وی با اشاره به این که تعداد خودروهای کشور در یک دهه‌ی گذشته، تعداد ۳/۵ میلیون که در حال حاضر، همین تعداد خودرو، تنها در تهران وجود دارد و هر ساله نیز یک میلیون و ۳۰۰ هزار خودرو، به تعداد خودروهای کشور اضافه می‌شود."

به این سیستم مجهز کنند. فرمانده‌ی نیروی انتظامی، همچنین گریزی به میزان و کیفیت خودروهای تولید شده در دنیا زد و با اشاره به این که خودرویی که هم‌اکنون در کشور تولید می‌شود، بدون ترمز ضدقفل آن، در جهان وجود ندارد، تأکید کرد که این وضعیت، در حالی است که تولیدکنندگان همین خودرو، اعلام کرده‌اند که تا پایان سال آینده، تنها ۵۰ درصد تولیدات خود را به ترمز ضدقفل مجهز می‌کنند. فرمانده‌ی نیروی انتظامی، تأکید کرد که این گونه حمایت‌ها از صنعت خودروسازی، کشنده است.

اظهار نظر "احمدی مقدم"، در حالی است که اجبار در نصب ترمز ضدقفل در سیستم خودروهای داخلی، با واکنش‌های متفاوتی از سوی خودروسازها و کارشناسان در کشور روبرو شده است، به طوری که انجمن خودروسازها، نصب این سیستم را به مفهوم خروج ۱۲۰۰ دلار ارز به طور متوسط برای هر خودرو و در مجموع خروج سالانه‌ی حداقل ۱/۲ میلیارد دلار ارز از کشور دانسته و وضعیت جاده‌های کشور را عاملی مهم در تصادفات جاده‌ای، به شمار آورده بود. این دیدگاه‌ها، در شرایطی مطرح شده است که بسیاری از کارشناسان و به همراه آن‌ها، نیروی انتظامی، نصب ترمز یاد شده را عاملی مهم در جلوگیری از تصادفات خوانده‌اند. خودروسازها، حتی عنوان کرده‌اند که برخی از خودروهای تولیدی آن‌ها، امکان نصب ترمز ضدقفل را ندارند. با این حال، "سردار احمدی مقدم"، با اشاره به این که امکان نصب ترمز ضدقفل به جز در یکی دو خودروی تولید داخل تیراژ پایینی هم دارند، برای سایر خودروها امکان‌پذیر است، عنوان کرده که ناجا، در راستای کمک به خودروسازان، مهلتی را برای نصب این سیستم ترمز، در نظر گرفته بود

با هدف حمایت از صنایع دریایی کشور

آیین‌نامه‌ی اجرایی

قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی ابلاغ شد

آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، با هدف حمایت از صنایع دریایی و کشتی‌سازی، از سوی معاون اول رییس‌جمهور ابلاغ شد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، این آیین‌نامه، به تصویب وزیران عضو کارگروه حمایت از تولید دولت رسیده است.

منظور از صنایع دریایی در این آیین‌نامه، کلیه‌ی امور مربوط به تحقیقات، طراحی، ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری انواع مختلف شناورهای سطحی، زیرسطحی، اثر سطحی و صنایع فراساحلی است.

در این آیین‌نامه، شورای عالی صنایع دریایی کشور، به عنوان مرجع سیاست‌گذاری و ایجادکننده‌ی هماهنگی‌های لازم در جهت بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های کشور در بخش صنایع و امور دریایی، برای اتخاذ تصمیمات راهبردی و نظارت بر اجرای مصوبات، هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی، تصویب سند راهبردی و نقشه‌ی راه و برنامه عملیاتی و نظام نوآوری بخشی صنایع دریایی کشور و ارائه‌ی آن به مراجع ذی‌ربط در صورت لزوم، بررسی کننده‌ی راه‌کارهای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی در صنایع و امور دریایی با رعایت قوانین و مقررات مربوطه و بازنگر قوانین و مقررات مربوط به حوزه‌ی امور دریایی کشور و ارائه‌ی پیشنهاد به مراجع ذی‌ربط تعیین شده است.

آیین‌نامه، نحوه‌ی تشکیل جلسات شورا، کمیسیون راهبری (کمیسیون تخصصی)، کمیته‌های تخصصی و شرح وظایف دبیرخانه شورای عالی و سایر امور مرتبط نیز، در اولین جلسه‌ی شورای عالی به تصویب خواهد رسید. دبیرخانه‌ی شورای عالی، در وزارت صنایع و معادن تشکیل و رئیس دبیرخانه، توسط وزیر صنایع و معادن انتخاب می‌شود.

براساس یکی از مواد آیین‌نامه قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، در راستای اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، صندوق توسعه‌ی صنایع دریایی موظف است

تا سقف بیست درصد قیمت بین‌المللی شناور مورد مناقصه یا سفارش شده را، به عنوان تعرفه‌ی ترجیحی و به صورت بلاعوض به سازنده‌ی داخلی برنده‌ی مناقصه بین‌المللی، منوط به رعایت قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی داخلی، پرداخت کند. معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری هم مکلف است، میزان و جوه اداره شده‌ی موضوع قانون را ضمن اعتبارات وزارت صنایع و معادن، در بودجه‌ی سنواتی، پیش‌بینی و منظور کند و مالکان شناورهایی که در داخل کشور ساخته یا تعمیر می‌شوند، پس از پرداخت مالیات بر درآمد سالانه شناور مورد نظر، معادل مبلغ پرداختی از این بابت را منوط به ارائه‌ی اسناد مالیات پرداختی به صندوق، ظرف مدت سه ماه از محل جوه اداره شده‌ی مذکور، دریافت کنند.

براساس این آیین‌نامه، کلیه‌ی شناورها، اعم از ایرانی و یا خارجی که برای انجام هر نوع تعمیر، به تعمیرگاه‌های داخلی تردد می‌کنند، از پرداخت هرگونه حقوق و عوارض بندری معاف هستند و وزارت صنایع و معادن نیز مکلف است، در پایان اردیبهشت ماه هر سال، فهرست اقلام مربوط به صنایع دریایی را که در داخل کشور تولید می‌شوند، با ذکر مشخصات فنی دقیق اعلام کند.

دستگاه‌های اجرایی به استثنای نیروهای مسلح، مکلفند: فهرست شرکت‌های مرتبط با امور دریایی را که نیاز به استفاده از کارشناسان خارجی دارند، به وزارتخانه‌های کار و امور اجتماعی و امور خارجه اعلام کنند. وزارت امور خارجه، مکلف است ظرف مدت یک هفته از زمان درخواست مدیران شرکت‌های مذکور،

ویزای ورود کارشناسان مورد نیاز را صادر کند؛ این افراد مجازند ظرف دو ماه بدون اخذ پروانه‌ی اشتغال اتباع بیگانه، در این واحد به کار اشتغال داشته باشند.

براساس این آیین‌نامه، به منظور تسهیل در روند پرداخت تسهیلات، وزارت صنایع و معادن و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بانک‌های عامل را تعیین و ساز و کار را به آن‌ها ابلاغ می‌کنند و اعتبار مذکور در اختیار صندوق توسعه‌ی صادرات دریایی قرار می‌گیرد، تا با رعایت شرایط مندرج در ماده یاد شده و در چارچوب مقررات اساس‌نامه‌ی

صندوق، به متقاضیان پرداخت شود. بر این اساس، شرکت‌های صادرکننده گاز مایع موظفند در عقد قراردادهای فروش گاز مایع، به نحوی اقدام کنند که حمل‌ونقل دریایی، حداقل سسی درصد از گاز مایع صادراتی، بنا به تشخیص شورای عالی صنایع دریایی، به سازمان یا شرکت‌های داخلی، متناسب با میزان استفاده از توان ساخت داخل کشتی‌های حمل گاز مایع صادراتی اختصاص یابد.

بر این اساس، سازمان‌ها، نهادها و شرکت‌های دولتی و عمومی مرتبط با صنایع و امور دریایی که در بودجه‌ی سالانه خود اعتباراتی را تحت عنوان وجوه‌اداره شده پیش‌بینی می‌نمایند، وجوه یادشده را با اولویت برای ساخت و توسعه‌ی صنایع دریایی در داخل کشور هزینه می‌کنند.

این تصویب‌نامه پس از تأیید رییس‌جمهور، از سوی "محمدرضا رحیمی"، به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شده است. ■

در گردهم آیی دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل دریایی عنوان شد

حمل‌ونقل ترکیبی رویکرد اصلی برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی پنجم



اشاره

"مهندس سید عطاء اله صدر" معاون وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی که در روز ۲۶ آذر ماه سال جاری، به مناسبت روز ملی حمل و نقل دریایی، سرمایه‌گذاران ترمینال داران و نمایندگان خطوط کشتیرانی حضور یافته بود، گفت: "امروز یادآور ۲۶ آذر سال ۱۳۶۲ است. دوستانی که در آن زمان نقش مؤثری در صنعت حمل‌ونقل کشور داشتند، به خاطر دارند که ما با حجم خیلی زیادی از کالا در بنادر کشور روبه‌رو بودیم که نیاز به حرکتی جهادی و بسیجی داشت تا کالاها از بنادر به مقاصد داخلی حمل شوند. بنیان‌گذار جمهوری اسلامی ایران، امام راحل، با پیام خود در آن روز، از تمامی دست‌اندرکاران حمل‌ونقل خواستند که به بنادر بروند و کالاها را به مقاصد داخلی کشور بیاورند."

وی با اشاره به شکل‌گیری بسیار نمایان این حرکت مردمی و بسیجی که در حقیقت باعث ایجاد روشی مؤثر در کار حمل‌ونقل شد، افزود: "در چند سالی که کمیته‌ی هماهنگی حمل‌ونقل در کشور فعال بود، ما با تمام دست‌اندرکاران حمل‌ونقل و سازمان‌هایی مثل وزارت بازرگانی و سازمان غله و با توجه به آن‌که کمبود غله در کشور، مهم‌ترین عامل موجود در آن زمان بود، به صورت منظم و هفتگی جلسه داشتیم".

"مهندس صدر"، در ادامه‌ی سخنان خود با تأکید بر این رویداد و شکل‌گیری این حرکت نهادینه‌ی مردمی، خاطرنشان کرد: "برای تمامی کسانی که دست‌اندرکار حمل‌ونقل هستند، باعث افتخار و خرسندی بسیار است که یک کار حاشیه‌ای فرعی، تبدیل به صنعت اصلی کشور شد؛ چون همگان به وضوح دریافته‌اند که صنعت حمل‌ونقل، فقط به راننده کامیون‌ها بستگی ندارد. این رویداد باعث شد که مدیریت‌های جدیدی در روند حمل‌ونقل کشور ایجاد شود و زمینه‌هایی مانند بازاریابی حمل‌ونقل، کارگزاری دریایی و به تعبیری مهندسی حمل‌ونقل در کشور شکل بگیرد و سپس سازمان‌دهی و سامان‌دهی شود".

معاون وزیر راه و ترابری، با اعلام این‌که در حال حاضر، سازمان بنادر و دریانوردی در آستانه‌ی اجرای برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی پنجم قرار دارد و امسال، آخرین سال برنامه‌ی توسعه‌ی پنج‌ساله‌ی چهارم است، بیان کرد: "برای این‌که براساس سند چشم‌انداز بیست‌ساله‌ی جمهوری اسلامی، برنامه‌ی پنج‌سال آینده را تصویب کنیم، باید تدابیری را اندیشید و اقداماتی را انجام داد تا آینده‌ی روشنی را با توجه به نیازهای سند چشم‌انداز ۲۰ ساله،

که می‌خواهند در این بخش فعال شوند، سرمایه‌گذاری کنند و نقش مؤثر و برنامه‌ریزی مشخصی داشته باشند".

"مهندس صدر"، همچنین اصل ۴۴ قانون اساسی، همراه با ابلاغیه‌ی مقام معظم رهبری را به منزله‌ی راه‌کاری جدید و عرصه‌ی مشخصی برای عملکرد دولت دانست و افزود: "سهام دولت، طبق این اصل باید کاهش پیدا کند. این به معنای آن نیست که ما فقط از طریق واگذاری به بخش خصوصی، بخواهیم کارمان را پیش ببریم، بلکه موضوع از این قرار است که اگر بخواهیم به سهم مشخصی برسیم و نقش معینی در تحقق برنامه‌ی پنج‌ساله و مندرجات چشم‌انداز داشته باشیم، باید سهم خودمان را در اقتصاد منطقه ارتقاء بدهیم و لازمه‌ی این امر نیز، آن است که به طور جدی، تمام عده و عده‌ی خود را جمع کنیم و ضمن اصلاح تمامی امکانات کشور، توان‌مان را مورد ارزیابی قرار دهیم و سپس حرکت کنیم".

وی با تأکید بر دو نگاه متفاوت به آینده، اذعان داشت: "نگاه اول این است که، گذشته این مسیر را مشخص کرده است و در پنج سال آینده نیز از همان راه به جلو برویم که این امر، ممکن نیست. نگاه دیگر این‌که، در آینده برای خود جایگاهی مشخص کنیم و سپس موقعیت راهبردمان را تغییر بدهیم. به عبارت دیگر، ابتدا از منظر عالمانه به آینده بنگریم و بعد برنامه‌ریزی کنیم و در نظر بگیریم که برای دستیابی به اهداف مورد اهمیت‌مان در آینده و با توجه به وضع موجود، چه اندازه فاصله داریم و بایستی چه کارهایی را انجام بدهیم".

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن هشدار این نکته که با حرکت در مسیری که

ابتدا از منظر عالمانه به آینده بنگریم و بعد برنامه‌ریزی کنیم و در نظر بگیریم که برای دستیابی به اهداف مورد اهمیت‌مان در آینده و با توجه به وضع موجود، چه اندازه فاصله داریم و بایستی چه کارهایی را انجام بدهیم.

برای کشور ترسیم کنیم".
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن بیان موقعیت برتر ایران از چند جنبه‌ی اصلی در چشم‌انداز ۲۰ ساله‌ی جمهوری اسلامی، گفت: "همه‌ی ما می‌دانیم که بخش حمل‌ونقل، به عنوان شاخص‌ترین بخش در اقتصاد، نقش مؤثری را در موفقیت اقتصادی یک کشور ایفا می‌کند و حمل‌ونقل نیز، امری اشتقاقی است که در بقیه‌ی بخش‌ها، هم اثرپذیر و هم تأثیرگذار است؛ یعنی اگر اقتصاد توسعه پیدا کند، عملکرد حمل‌ونقل توسعه می‌یابد و اگر حمل‌ونقل توسعه یابد، اقتصاد توسعه پیدا می‌کند".

وی، با در نظر گرفتن این مسأله که اگر ایران بخواهد به مندرجات سند چشم‌انداز ۲۰ ساله برسد، مستلزم برنامه‌ریزی و تبیین آینده‌ی مشخص در حمل‌ونقل است، گفت: "به هر حال، ما در آستانه‌ی برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی جدید، باید مشخص کنیم که به چه سمت و سویی حرکت کنیم تا تمامی کسانی



امروز طی می‌کنیم، در آینده به این هدف دست پیدا نخواهیم کرد، افزود: "این امر، مستلزم آن است که حتما تعهد مؤثری داشته باشیم و زمینه‌ی فهم خودمان را در حیطه‌ی اقتصاد بین‌المللی و اقتصاد منطقه‌ای ارتقاء دهیم و ضمن مشارکت همگانی و در نظر گرفتن آراء، راه‌کارهای جدیدی را برای این منظور بیابیم."

وی گفت: "باید تکلیف خود را با حمل‌ونقل روشن کنیم؛ زیرا دولت، منابع مشخص و محدودی دارد. با وجود واقعیت بحران و کمبود منابع، دولت به طور حتم باید منابع دیگری را هم به کار بگیرد و به نقش آن‌ها نیز توجه کند تا بتواند به جایگاه مورد نظر، در چند سال آینده، دست پیدا کند. لازمی این امر، ایجاد ارتباط و همکاری نزدیک‌تر در طی کردن این راه و مشخص شدن مسیر است." معاون وزیر راه و ترابری، با بیان این قضیه که در این زمینه، برخی مأموریت‌های جدید برای بخش‌های مختلف که در اقتصاد و عملکرد آن نقش دارند، تعریف خواهد شد، اظهار کرد: "ممکن است سطوح کار را، بیش از آن‌چه که الان مشاهده می‌کنید، افزایش دهیم و یا همکاری بین بخش‌های مختلف و میان کسانی که در حال حاضر، رقیب یکدیگر محسوب می‌شوند، بیش‌تر شود و از حالت حذف یکدیگر، به سمت ایجاد مشارکت و سینرژی بروند تا بتوانیم این راه را بهتر طی کنیم. هر شرکتی وسع و توانایی‌های خاصی دارد که متناسب با آن، می‌تواند مأموریتی را بپذیرد، از این‌رو، همه‌ی این، عوامل باید در کنار هم قرار داده شوند تا یکدیگر را بیابیم و بدانیم که در کجا قرار داریم و نقش خود را در آینده تعریف کنیم و براساس آن، سرمایه‌گذاری‌های لازم را انجام دهیم."

وی با اشاره به مطرح شدن رویکرد برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی پنجم در رابطه با حمل‌ونقل دریایی در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، گفت: "رویکرد اصلی، حمل‌ونقل ترکیبی است؛ یعنی با توجه به قرار گرفتن موقعیت ایران در منطقه و مسیر کریدور شمال و کریدور شرق. نکته‌ی دیگر این است که ما در موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای قرار گرفته‌ایم که در شرق و جنوب شرق آن، کشورهایی مثل چین و هند با جمعیت زیاد و تولیدات و محصولات مشخصی قرار دارند و در غرب آن نیز اروپا و آمریکا قرار گرفته‌اند. ما باید در این میان، نقش خود را در ارتباط با صنعت حمل‌ونقل دریایی، پیدا کنیم و آن را از هر لحاظ، بر عهده بگیریم."

"مهندس صدر"، تأکید کرد: "ما اگر ایران را به



اگر ایران را به عنوان "هاب منطقه" در نظر بگیریم، به معنی این نیست که بندر و زیرساخت بسازیم و آن‌ها را توسعه دهیم. موضوع این است که باید سهم قابل توجه‌ای از بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را به سوی بندر کشورمان جذب کنیم.

عنوان "هاب منطقه" در نظر بگیریم، به معنی این نیست که بندر و زیرساخت بسازیم و آن‌ها را توسعه دهیم. موضوع این است که باید سهم قابل توجه‌ای از بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را به سوی بندر کشورمان جذب کنیم تا بتوانیم، ایفاگر نقش هاب در منطقه باشیم. برای آن‌که بتوانیم این تفکر را به عنوان هدف‌گیری مشخصی در عملکردها دخالت دهیم، به طور قطع باید به سمت توسعه‌ی عملکرد ترکیبی، ترانزیت و حمل‌ونقل دریایی حرکت کنیم؛ زیرا صادرات و واردات کشور، حجم و رشد مشخصی دارد." به گفته‌ی وی؛ اگر بخواهیم به سهم قابل قبولی از بازار منطقه برسیم، باید الگوهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای را دنبال کنیم. به این منظور، تنها نباید بندر را توسعه داد، بلکه باید تکنولوژی، گمرک و حمل‌ونقل در پسرانه و صنعت را نیز هم‌زمان به کار گرفت؛ به عبارت دیگر، نباید در منطقه، ترافیک ایجاد کرد، بلکه به تعبیری، باید ارزش افزوده‌ی بندر نسل سوم را افزایش داد و

صنعت را در پسرانه‌ی بندر فعال کنیم. او، ضرورت رسیدن به این هدف را، برخوردار بودن از تسهیلات و امتیازات خاصی دانست تا سرمایه‌گذاران بتوانند ضمن سرمایه‌گذاری، تأسیسات ایجاد کنند و صنعت‌گران بتوانند کارخانه‌های خود را در منطقه توسعه دهند.

معاون وزیر راه و ترابری، با توصیف ابعاد این موضوع گفت: "یکی از موارد پیشنهادی من، این است که بندر ما، مشمول مقررات بندر آزاد تجاری کشور شوند و سرمایه‌گذاران اجازه داشته باشند از معافیت‌های مناطق آزاد تجاری استفاده کنند تا بندر توسعه پیدا کنند." وی، با اشاره به موجودیت اراضی بسیار وسیع در بندر شهید رجایی و بیان این‌که فقط می‌توان از آن‌ها به عنوان انبار کالا استفاده کرد و یا این‌که یارد و خط بارگیری را در آن زمین‌ها وسعت داد و با یادآوری این‌که می‌توان اراضی منطقه را برای توسعه‌ی صنایع و ایجاد مواردی مانند: ری اکسپورت، تولید محصول و چرخه‌ی لجستیک به کار گرفت، ادامه داد: "برای انجام چنین کاری، نیازمند تعامل نزدیک با بخش‌های دیگر اقتصاد کشور هستیم. این‌که تاجر تجارت کند و ما نیز امور مربوطه را انجام دهیم، به تنهایی کافی نیست، بلکه ما باید بستری را ایجاد کنیم که توسعه‌ی تجارت در کنار پیشرفت بندر قرار بگیرد."

"مهندس صدر"، با بیان مثالی در این زمینه، گفت: "ما تمام مواد اولیه‌ی پتروشیمی خود را از طریق پالایشگاه‌ها، به خارج از کشور و به بهای ۱۰۰۰ دلار می‌فروشیم، در حالی که آن‌ها بعد از تبدیل محصول مورد نیاز، ۱۰/۰۰۰ دلار (۱۰ برابر) به ما می‌فروشند. این ارزش افزوده‌ای است که در اثر سرمایه‌گذاری زیربنایی و چرخه‌ی غربی لجستیک و تأمین کالا به طور مطلوب ایجاد شده است." وی با مثالی دیگر عنوان کرد: "در منطقه آزاد شانگهای، با توجه به سرمایه‌گذاری که در آن‌جا صورت گرفته، زمینه‌ی تقاضا و بازار کالایی فراهم شده است تا منجر به افزایش سطح ارزش افزوده شود؛ چون توسعه‌ی اقتصادی، توسعه‌ی حمل‌ونقل را به همراه دارد."

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، با بیان موضوع تعرفه و نگاه مدیریتی، گفت: "ما در حال حاضر، تعرفه‌ای را تعیین کرده‌ایم تا بعد از آن، با توجه به شرایط موجود و اخذ مجوزهای لازم، بتوانیم آن را تغییر دهیم. ما برای دسترسی به بازار منطقه، باید به طرز دیگری بیندیشیم تا بتوانیم سرمایه‌گذاری دیگری را به خود اختصاص دهیم و در بهره‌وری آن، نقش داشته باشیم. لازمی فعالیت در این زمینه، استفاده از نیروهای محرکه‌ی اقتصادی

و در نظر گرفتن بازار عرضه و تقاضا است." "صدر"، با تأکید بر این که باید این کار، به طور محسوس و مشخص انجام شود و به جلو رود تا اگر بخش خصوصی در این زمینه فعالیت می‌کند، بتواند میزان درآمد خودش را محاسبه و تنظیم کند، خاطرنشان کرد: "ما در حال حاضر، در نقطه‌ای قرار گرفته‌ایم که شاید نتوانیم آن را به خوبی، تجزیه و تحلیل کنیم ولی حمل‌ونقل ترکیبی یا پسرکانه را نیز در کنار آن داریم. وقتی در جایگاه فعال حمل‌ونقل قرار می‌گیریم، امکان دارد بتوانیم برای رونق بخش‌های دیگر، تخفیف یا افزایش قیمت قائل شویم تا به این ترتیب، بتوانیم از چرخه‌ی حمل‌ونقل، به طرز مطلوب استفاده کنیم. بنابراین، وقتی تجهیزات سرویس‌دهی و خدماتی را وارد کردیم، می‌توانیم عملکرد آن‌ها را، در سطح قیمت تمام شده‌ی کالا ببینیم."

معاون وزیر راه و ترابری، ضمن در نظر گرفتن اهمیت منافع سرمایه‌گذاران خارجی در منطقه و توجه به انتخاب مسیر سرمایه‌گذاری سرمایه‌گذاران خارجی در قیمت تمام شده‌ی کالا برای مصرف‌کننده، گفت: "ما باید تسهیلات و امکاناتی را ایجاد کنیم که در دیگر جاهای دنیا وجود دارد؛ مانند پرداخت وام بدون بهره، ارائه‌ی تسهیلات به بخش حمل‌ونقل، پوشش بخشی از هزینه‌های حمل. با دادن امکانات و تسهیلات، قیمت تمام شده‌ی کالا برای عبور از کشور، عادلانه خواهد شد. وی، حمل‌ونقل را عرصه‌ای دانست که با در اختیار داشتن آن، می‌توان مسیر عبور کالاها را تثبیت کرد و گفت: "کافی است بتوانیم این مسیر را به صورت کارشناسی، قیمت‌گذاری کنیم و همراه با بخش‌های جاده‌ای، راه‌آهن، گمرک و خدمات بندری و پس از آنالیز عوامل مؤثر در حمل‌ونقل، به یک قیمت منطقی در زمینه‌ی حمل کالا برسیم. البته این موضوع با آن چه در مورد صادرات و واردات کالا به ما مربوط می‌شود، تا حدی فرق می‌کند."

"صدر"، همچنین در این رابطه، به رویکرد تغییر سرمایه‌گذاری، اشاره کرد و افزود: "باید در این زمینه، کارگروهی تشکیل بدهیم، تا بدانیم چگونه می‌توانیم ترانزیت را افزایش دهیم. از عمده برنامه‌هایی که در دست دولت است، چگونگی برداشتن موانعی مانند مدافع گمرکی از سر راه است. باید برخی خدمات را به بنادر و مناطق ساحلی ارائه دهیم. مثلاً یک تاجر خارجی برای شروع کار تجاری در کشور ما، باید برخی امکانات را در اختیار داشته باشد؛ مانند هتل و بانک‌های خارجی، تا بتواند در این‌جا، امورات لازم را انجام دهد

خدمات دریایی در کشور ما متأسفانه بسیار کم توسعه یافته است. ما هنوز قابلیت‌هایی را داریم که براساس آن‌ها می‌توانیم نقش بسیار مؤثری را ایفا کنیم. ما در آن عرصه‌ها هنوز کار مؤثری انجام نداده‌ایم.

و به کشور خودش عزم کند. زیرا اگر قرار باشد به این‌جا بیاید و نتواند به موقع LC خود را فعال کند یا محلی برای اقامت نداشته باشد، طبیعی است از آمدن به ایران، منصرف می‌شود و مسیری را انتخاب می‌کند که امکانات و تسهیلات بیش‌تری داشته باشد."

وی اضافه کرد: "این‌ها نکاتی است که به نظر من، باید به طور هم‌زمان در نظر گرفته شوند و با توجه به منافع ملی، بررسی کنیم که چه مواردی به نفع کشور و بهره‌وری منافع ملی است. در این زمینه، شورایی مشورتی در رابطه با حمل‌ونقل دریایی ایجاد خواهیم کرد تا بتوانیم به صورت منظم، جلساتی تشکیل دهیم و از نظرات کارشناسی دوستان استفاده کنیم". مدیرعامل بنادرودر بیانوردی، با برشمردن این نکته که باید برای دسترسی به آینده، تلاش بیش‌تری بکنیم و گام‌های بلندی برداریم، افزود: "برای محقق شدن این مهم، نمی‌توانیم فقط به امکانات دولتی اکتفا کنیم، بلکه فعالیت تمام افرادی را می‌طلبیم که در این عرصه، صاحب نظر و علاقه‌مند هستند. ما نیز به نوبه‌ی خود، در بخش حمل‌ونقل و خدمات دریایی اعلام آماده‌گی کرده‌ایم و از همکاری و هم‌فکری تمامی دوستان استقبال می‌کنیم و خواهشمندیم که این ارتباط، به طور مستمر ادامه داشته باشد. وی با تأکید بر ملزم نبودن حضور افراد در چارچوب یا تشکیلات خاصی، برای شرکت در تصمیم‌گیری‌های استراتژیک گفت: "اگر امروز اقدام نکنیم، خیلی از فرصت‌ها را از دست می‌دهیم. بنابراین لازم است که این ارتباط را به طور مستمر و فعال داشته باشیم."

معاون وزیر راه و ترابری، سهم اقتصاد دریا در کل تولید ناخالص داخلی را احصا نشده و اندک دانست و با توجه به سهم فعلی ۸ تا ۸/۵ درصدی حمل‌ونقل در تولید کل کشور، گفت: "این رقم باید افزایش پیدا کند. اقتصاد

دریا، تنها شامل ترمینال‌داران، سرمایه‌گذاران بندری یا دریایی نیست، بلکه تمام صنایع دریایی و صنایع آفشور به آن وابسته است. خدمات دریایی در کشور ما، متأسفانه بسیار کم توسعه یافته است. ما هنوز قابلیت‌هایی را داریم که براساس آن‌ها می‌توانیم نقش بسیار مؤثری را ایفا کنیم. ما در آن عرصه‌ها، هنوز کار مؤثری انجام نداده‌ایم. وی اظهار داشت: "البته همه‌ی این‌ها جزو ارزش افزوده‌ی صنعت حمل‌ونقل است. باید کاری کرد تا جمعیت به سوی بنادر بروند و توسعه‌ی چشم‌گیر و دامنه‌داری در اقتصاد دریا، صورت بگیرد."

سپس، "مهندس سید عطاءاله صدر"، در پاسخ به گله‌مندی‌های دو تن از دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی در بخش خصوصی، گفت: "ما باید برنامه‌ی حمل‌ونقل را طوری طراحی کنیم که ضمن نیازهای فعلی، بتوانیم سهم خودمان را هم ارتقاء بدهیم. ما معتقدیم که اگر کسی سرمایه‌ای دارد، آن را در حوزه‌ی زیرساخت سرمایه‌گذاری کند و زیرساخت را باید در چارچوب B.O.T ایجاد کرد. بنابراین اگر دولت، زیرساخت‌ها را بسازد، سهم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کم می‌شود و اگر بخش خصوصی آن را بسازد، نتایج آن را در بازگشت سرمایه خواهد دید." وی در ادامه، بیان کرد: "نکته‌ای که وجود دارد این است که اگر همه‌ی ما به صورت یکپارچه، همکاری کنیم، باید ظرفیت‌های تولید شده و به وجود آمده به گونه‌ای قیمت‌گذاری شود که لزوماً به سرمایه‌گذاری بینجامد. این دو نکته را باید در نظر بگیریم و اصل را بر ارتقای سهم ارزش افزوده‌ی حمل‌ونقل دریایی و تولیدات داخلی قرار دهیم. این‌گونه است که سرمایه‌گذاری از بخش‌های دیگر، به سمت دریا انتقال می‌یابد."

مدیرعامل سازمان بنادرودر بیانوردی، شرط موفقیت در بخش توسعه‌ی اقتصادی دریا را، مشروط بر چگونگی ادامه‌ی سرمایه‌گذاری در این بخش دانست و اشاره کرد که این دو مورد را باید به صورت یک مجموعه به هم پیوسته دید، نه طوری که با یکدیگر تضاد داشته باشند. وی، در پایان اضافه کرد: "باید به طور مرتب جلساتی را تشکیل بدهیم و بررسی کنیم که چگونه می‌توانیم به این نقطه برسیم. برای این منظور، باید همگی در کنار هم قرار بگیریم و امکاناتی را فراهم کنیم که امر مورد نظر اتفاق بیفتد. در این مورد، اگر کسی در کشور سرمایه‌گذاری کرده است، ما زمین در اختیار او قرار می‌دهیم، همراه با ۱۵ سال معافیت؛ زیرا ما می‌خواهیم سازمان بنادرودر بیانوردی را، به یک "سازمان حمل‌ونقل دریایی" تبدیل کنیم." ■

شکل‌گیری اتحادیه‌ی مالکان کشتی در ایران
 چگونگی شکل‌گیری این اتحادیه به سال ۱۳۸۲ برمی‌گردد. در این سال مجموعه‌ای از شرکت‌های دولتی، خصوصی و اشخاص حقیقی مالک کشتی مصمم شدند تا به منظور انسجام فعالیت‌های دریایی، توسعه‌ی دریانوردی و صنایع وابسته، تقویت بخش خصوصی، بسط فرهنگ دریایی و تعلیم و تربیت دریانوردان، اتحادیه مالکان کشتی را تشکیل دهند.
 به گزارش خبرنگار ما، با تعیین کمیته‌ی ۵ نفره توسط هیأت مؤسس، کمیته‌ی مذکور با بهره‌گیری از اساسنامه اتحادیه‌های کشورهای ایران، هند، مالزی، سنگاپور، آلمان، قبرس، انگلیس و مالتا اساسنامه اتحادیه را تهیه کرد. این در حالی است که «تلاش در جهت توسعه‌ی ناوگان دریایی کشور»، «ارائه‌ی خدمات مشاوره‌ای به اعضا»، «ایجاد اتاق داوری (اختصاصی) به منظور حل و فصل اختلافات اعضا» و «تشکیل صندوق‌های بورس تحصیلی و اعطای کمک‌هزینه‌ی تحصیلی» از جمله اهداف محوری این اتحادیه قلمداد می‌شود.

حمایت در قبال رفتار حرفه‌ای
 مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این دیدار، با منطقی خواندن حمایت سازمان از NGOها و تشکل‌های تخصصی به عنوان مکمل کار دولت، اتحادیه‌ها و انجمن‌های دریایی و حمل‌ونقل دریایی را حائز رفتار حرفه‌ای و اثرگذار دانست.

«مهندس صدر» حمایت از تشکل‌های تخصصی را منطقی دانست

عصرانه‌ی NGO با مدیر

اساره

هیأت مدیره «امکا» با هدف طرح چالش‌های اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، عصر آخر هفته‌ی زمستانی را به دفتر معاون وزیر راه رفتند تا ضمن صرف عصرانه، خواسته‌های این NGO فعال در حمل‌ونقل دریایی را با مدیرعامل جدید سازمان بنادر در میان بگذارند.

هیأت مدیره‌ی اتحادیه‌ی مالکان کشتی در دیدار با «عطاءاله صدر» خواستار «اعطای نقش فعال‌تر در وجوه اداره شده»، «ترغیب مالکان کشتی‌ها به عضویت در اتحادیه» و در نهایت خواهان «بشپتیبانی و حمایت از اتحادیه» شدند.

به گزارش خبرنگار «بندرودریا»، در این نشست که «محمدحسین داجمر»، رئیس هیأت مدیره و «محمد سمیعی» دبیرکل اتحادیه نیز حضور داشتند، دبیرکل اتحادیه‌ی مالکان کشتی از چاپ دفاتر مخصوص شناورها و تأیید آن توسط سازمان بنادر و مؤسسه‌های رده‌بندی کشور خبر داد و خواستار مرسوم شدن تدریجی دفاتر دو زبانه‌ی اتحادیه توسط بخش بازرسی شناورها در سازمان بنادر و دریانوردی شد.



"مهندس عطاء اله صدر" با بیان این که حمل و نقل به تنهایی معنا نمی دهد، اضافه کرد: "برای ورود یک کالا به کشور، بانک، بیمه، گمرک و غیره در آن دخیل هستند و سازمان بنادر به تنهایی متولی امر نیست. بنابراین حمایت سازمان بنادر از اتحادیه ها و تشکل های تخصصی غیردولتی منطقی است و سعی بر این است که در این زمینه با دقت عمل شود تا کسی که به این صنعت وارد می شود و قصد سرمایه گذاری دارد، متضرر نشود.

تفاوت کشتی رانی با کشتی داری

معاون وزیر راه با مهم خواندن ناوگان ملی و توسعه آن، کشتی داری را از کشتی رانی متمایز دانست و تأکید کرد: در بحث توسعه ناوگان، مشخص شده که در برنامه پنجگم، ناوگان حمل و نقل دریایی کشور به چه میزان باید توسعه پیدا کند. البته این به معنی خرید کشتی توسط سازمان بنادر نیست، بلکه سازمان بنادر به عنوان متولی حمل و نقل باید تدابیر، سیاست ها، هماهنگی ها، حمایت ها و برنامه هایی را تدوین کند که اهداف اصلی محقق شود.

"مهندس صدر" در بخش دیگری از سخنان با اشاره به عدم پیشرفت ایران در کشتی سازی، اظهار داشت: "در کشتی سازی به عنوان صنعت وابسته به حمل و نقل دریایی، با وجود اینکه در این زمینه با کشور کره شروع کرده ایم، اما عملاً به نتیجه ای نرسیدیم و در حال حاضر به آن ها سفارش ساخت می دهیم. در این خصوص، مشکل مدیریت، همه ی مسأله نیست. با بررسی موفقیت سایر کشورها در صنعت کشتی سازی به این نتیجه دست یافتیم که در این کشورها وقتی صنعت گری قرارداد امضا می کند، این قرارداد را به کشور متبوعش می برد و از بانک کشور خودش تسهیلات می گیرد و شروع می کند به ساخت و ساز. در ایران اما این اتفاق نمی افتد."

معاون وزیر راه در ادامه با ذکر یک مثال توضیح داد: "در آسیای میانه پس از فروپاشی شوروی، با وجود اینکه کشور ترکیه بعد از ایران در منطقه حاضر شد، اما موفق نشد بازار این کشورها را به دست بگیرد. چرا که بانک های ترکیه با ایجاد خط اعتباری، اعلام کردند که هر کس در هر جا (قزاقستان، ترکمنستان و...) قرارداد امضا کند، بلافاصله به او پول و تسهیلات می دهیم تا شروع کند به کار کردن. بنابراین بخش صنایع دریایی، کشتی سازی و توسعه ناوگان نیز تابع همین سیاست گذاری است."

مدیرعامل سازمان بنادر با اشاره به طرح وجوه

در بحث توسعه ی ناوگان

مشخص شده که در برنامه ی

پنجگم، ناوگان حمل و نقل دریایی

کشور به چه میزان باید توسعه

پیدا کند. البته این به معنی

خرید کشتی توسط سازمان بنادر

نیست، بلکه سازمان بنادر به عنوان

متولی حمل و نقل باید تدابیر

سیاست ها، هماهنگی ها، حمایت ها

و برنامه هایی را تدوین کند که

اهداف اصلی محقق شود.

اداره شده، گفت: "در این طرح، بانک عامل، تسهیلات و خط اعتباری را از سازمان بنادر می گیرد، اما به موقع پول را پرداخت نمی کند. به رغم این که مالک شناور هم محسوب می شود، بهانه های مختلف می آورد. همین باعث می شود سازمان بنادر یارانه وام را اضافه پرداخت کند. از طرفی سازنده ی شناور باید خسارت بپردازد، چرا که مصالح و لوازم اولیه و مورد نیاز را خریده و آماده کرده است. از طرف دیگر متقاضی نیز بازارش را از دست می دهد. این نشان دهنده ی عدم آگاهی بانک از زوایای مختلف این مسأله است و هنوز برای این کار «آداپته» نشده است."

استقرار نظام مدیریت حرفه ای

"عطاء اله صدر"، استقرار نظام مدیریت حرفه ای در اداره ی این صنعت را حایز اهمیت دانست و توضیح داد: "نیروی تازه فارغ التحصیل پس از استخدام، باید دوره ای را طی کند و نسبت به موضوع تجربه کسب کند، صاحب نظر شود و نسبت به موضوع، عشق و علاقه و وابستگی پیدا کند تا بشود روی او حساب کرد. این نوعی مدیریت دانش است."

معاون وزیر راه در ادامه تأکید کرد: "در بعضی از کشورها به راحتی نمی توانید هر مدیری را جابه جا کنید. چرا که خود آن مدیر صاحب برند و امتیاز است و این جابه جایی امکان دارد صنعت را به خطر بیندازد. بنابراین در ایران هم برای این که ضرر و زیان را به حداقل برسانیم و ریسک را کاهش دهیم، باید نظام مدیریت حرفه ای را مستقر کنیم."

"مهندس صدر" سپس نتیجه گیری کرد: "این نظام و جذب مدیران با تجربه در دستگاه های دولتی به دلایلی مشکل است. چرا که باید حقوق مکفی بدهد و توان این کار را ندارد.

گذشته بر این، تابع شرایط سیاسی است و با تغییر دولت ها و تغییر سیاست ها، هر مدیری همکاران جدیدش را انتخاب می کند. از این رو NGOها باید فعال باشند و از نیروهای متخصص و باتجربه و از سهم بازاری که عمرشان را روی آن گذاشته اند، استفاده کنند. وی اضافه کرد: "در واقع NGO مکمل کار دولت است، اما باید اثرگذار و حرفه ای باشد و بتواند صنعت را تضمین کند."

این مقام مسئول در سازمان بنادر تصریح کرد: "چنانچه این تشکل صاحب برند و اعتبار باشد، همه اظهار علاقه مندی برای عضویت در آن می کنند."

اما واگرهای ثبت شناور

معاون وزیر راه با بیان این که به خاطر تحریم مجبور شدیم، شناورهای مان را در کشوری چون مالیت ثبت کنیم، دلیل آن را معافیت مالیاتی در این نوع کشورها دانست و با طرح این سؤال که چرا ما خودمان معافیت مالیاتی نمی دهیم که کشورهای دیگر کشتی های شان را در ایران ثبت کنند، گفت: "این اقدام سبب می شود چنانچه تصمیمی درباره ی پرچم ایران گرفته شود بخشی از ناوگان بین المللی تحت تأثیر قرار بگیرد و یک عامل بازدارنده در برابر تحریم باشد."

"مهندس صدر" توضیح داد: "چنانچه ما بتوانیم آن حد ناچیز از مالیات ثبت کشتی را معافیت بدهیم، به جای ۱۰ یا ۱۰۰ واحد سود، ناوگان تحت پرچم کشور بیشتر می شود و توسعه می یابد و افزودن به آن، جلوی اقدام های مخرب ارزیابی؟؟ گرفته می شود.

بانک اطلاعات خرید فروش شناورها

مدیرعامل سازمان بنادر در پایان سخنان اش یک پیشنهاد اقتصادی نیز برای اتحادیه مالکان کشتی ارائه کرد. وی با بیان این که در حال حاضر بر خلاف بعضی از کشورهای صاحب تشکیلات معاملاتی شناور، در ایران چنین مجموعه ای تهیه و تدوین نشده است، به «امکا» پیشنهاد کرد به جهت ارتباط حرفه ای و اطلاع از تعداد شناورها، بانک اطلاعات معاملات شناورها را در کشور ساماندهی کند. "مهندس صدر" درباره ی مزایای بانک اطلاعات معاملات شناور، خاطر نشان کرد: "چرخه ی اقتصادی ناشی از خرید و فروش شناورها سبب می شود، این اتحادیه سهمی از بازار خارجی را به دست آورد. افزودن بر آن، رونق جدیدی در توسعه ناوگان کشور ایجاد می شود و بانک اطلاعات مناسبی برای شناورهای با کیفیت نیز در دست خواهد بود." ■

بندر انزلی مجهزترین و مدرنترین بندر حاشیه دریای خزر



بندر انزلی مجهزترین و مدرنترین بندر حاشیه دریای خزر به دلیل موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و به عنوان تنها بندر آزاد منطقه نقش به سزایی در رونق **کریدور شمال-جنوب** دارد. علاوه بر وجود امکانات متنوع از جمله انبارهای چند منظوره و نیروی انسانی متخصص در سالهای اخیر سرمایه گذاری قابل توجهی توسط سازمان بندر و بخش خصوصی در زمینه ایجاد **ساخت تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری** و خدمات کنترل ترافیک دریایی (V.T.S) در این بندر انجام شده است. **استفاده از فن آوری اطلاعات** جهت انجام تشریفات بندری و گمرکی از طریق شبکه مشترک رایانه ای ما بین بندر، خطوط کشتیرانی، پایانه و گمرک از اقدامات عمده این اداره کل جهت تحقق اهداف تجارت الکترونیک محسوب می شود.

واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد، تسهیلات و امکانات ویژه ای را برای صاحبان کالا، تجار و سرمایه گذاران فراهم کرده است که بدون تردید قابلیت‌های بالقوه و بالفعل این بندر را افزایش داده و اهمیت آنرا به عنوان **یک قطب اقتصادی** دوچندان کرده است. **نزدیکی به مراکز صنعتی استانهای همجوار** کشور و همچنین احداث کارخانه های فولاد و داشتن عقبه های با وسعت زیاد از ویژگیهای ممتاز این بندر به شمار میرود. هم اکنون بندر انزلی با ایجاد ترمینال سوختی قادر است، **سالانه ۲ میلیون تن مواد سوختی** را از بندر حاشیه دریای خزر تحویل گرفته و ترانزیت نماید. با داشتن ۵ کندو سیلوی ذخیره غلات به ظرفیت ۶ هزار تن می توان **سالانه ۱ میلیون تن گندم** از این بندر به مقاصد کشور عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس ترانزیت کرد.

موقعیت بندر آزاد تجاری- صنعتی بندر انزلی برای سرمایه گذاران خارجی از یک سو و همچنین تامین مواد اولیه کارخانجات فولاد و از سوی دیگر احداث مخازن سوخت جهت ترانزیت مواد سوختی فرصت مهمی است که به دنبال آن فعالیتهای حمل و نقل دریایی ایران با کشورهای همسایه شکوفا شده و در این راستا صنعت حمل و نقل، تولید و صادرات رونق بیشتری خواهد گرفت. با ایجاد **جاذبه گردشگری از طریق کشتی مسافری** نقش بندر منطقه در مناسبات توریسم افزایش خواهد یافت و موجب رونق اقتصاد کشورهای همسایه می گردد. این اداره کل با سرلوحه قراردادن مدیریت ارتباط مشتری آماده ارائه خدمات بندری، لجستیکی و بسترسازی جهت سرمایه گذاری داخلی و خارجی می باشد.

مزایا و ویژگی های بندر انزلی

- برخورداری از امتیازات منطقه آزاد تجاری- صنعتی
- واقع شدن در مسیرهای ترانزیتی و ارتباطی مناسب
- مجهز به سیستم کنترل ترافیک دریایی (V.T.S)
- دسترسی آسان به بازار مصرف ۲۰۰ میلیون نفری کشورهای C.I.S
- مجهز به سیستم مدیریت عملیات کالاهای عمومی (GCOMS)
- جهت انجام عملیات بندری و تشریفات ترخیص کالا
- انجام عملیات ۲۴ ساعته تخلیه و بارگیری کالاهای تجاری

فرصت های سرمایه گذاری

- تعمیر، بازسازی و ساخت شناور (ایجاد داک / Ship Yard)
- ساخت اسکله های زور- رو، نفتی و کالاهای عمومی
- ساخت مخازن سوخت و صنایع پایین دستی مواد نفتی
- ایجاد خدمات ارزش افزوده نظیر پردازش، بسته بندی کالا و مونتاژ صنایع سبک
- احداث خط لوله بین بندر و مخازن سوخت
- سوخت رسانی (Bunkering)
- خدمات تجهیزات ایمنی دریایی



۳۷ آذر

روز ملی حمل و نقل

بر تمامی مدیران و دست اندرکاران

حمل و نقل دریایی کشور

گرامی باد

تجهیزات خدمات دریایی

نوع تجهیزات	تعداد
یدک کش	۴ فروند
قایق راهنما	۲ فروند
لایروب	۲ فروند
قایق هیدروگراف	۱ فروند
قایق تجسس و نجات	۱ فروند
قایق ناچی	۱ فروند
قایق تندرو	۱ فروند

امکانات و زیرساختها

مساحت کل بندر	۷۳ هکتار
ظرفیت بندر	۷ میلیون تن
انبارسقف	۲ M۲۲۰۰۰
محوطه رویاز	۶۵ هکتار
سیلوی غلات	۶۰۰۰ تن



توسعه بندر

ساخت موج شکن های شرقی و غربی به طول ۲۷۵۰ متر و استحصال ۴۰ هکتار بارانداز جدید گامی موثر در راستای توسعه و افزایش ضریب ایمنی و ظرفیت بندر می باشد با اطاله موج شکن مذکور ظرفیت بندریه ۱۷ میلیون تن در سال خواهد رسید. پس از اجرایی شدن طرحهای توسعه ضمن افزایش تعداد اسکله های بندریه ۲۴ پست ظرفیت پذیرش کشتیها نیز به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت.

تجهیزات بندری

ردیف	نوع تجهیزات	ظرفیت(تن)	تعداد(دستگاه)
۱	جرثقیل موبایل ساحلی	۱۰۰	۳
۲	جرثقیل تلسکوپی	۱۲۰	۱
۳	جرثقیل ریلی ساحلی	۱۰ تا ۱۶۶	۱۳
۴	جرثقیل سنگین	۵۰ تا ۹۰	۱۳
۵	جرثقیل تلسکوپی بوم خشک	۳۰ تا ۴۰	۸
۶	جرثقیل تلسکوپی	۲۰ تا ۲۵	۲۶
۷	تاپ لیفتراک	۳۵	۲
۸	ریج استاکر	۴۰	۲
۹	ترانستیز	۴۰	۱
۱۰	کفی	۱۰ تا ۳۰	۶۳
۱۱	کشنده	۱۰ تا ۳۰	۶۵
۱۲	لیفتراک	۲ تا ۱۰	۴۵
۱۳	لیفتراک	۱۱ تا ۲۱	۱۹

مشخصات اسکله ها

تعداد پست	طول کل	ظرفیت(تن)	کاربری	حداکثر آبخور(متر)
۹	۱۲۳۶ متر	۶۵۰۰	عمومی و کانتینری	۴/۵
۱	۱۸۴ متر	۴۵۰۰	نفی	۴/۵

آدرس: بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی

کد پستی: ۷۷۱۷۱-۴۳۱۵۶

تلفن: ۰۱۸۱-۳۲۲۴۷۰۱ - ۳۲۲۵۵۴۲

پست الکترونیک: daryoosh.shabany@gmail.com

kuhsari@anzaliport.ir



از سوی دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور ارایه شد

سیاست‌ها، جهت‌گیری‌ها و اهداف بخش امور دریایی کشور در برنامه پنجم توسعه

الف) سیاست‌های کلی و جهت‌گیری‌ها

۱- اقتدار دریایی به عنوان فرآیندی از توانمندی و حضوری قدرتمند در تمامی زمینه‌های دریایی در سطح جهان و منطقه.

۲- تبیین انواع فعالیت‌های اقتصادی در دریاها، سواحل و پسرکانه‌ها و فراهم کردن شرایط و بسترهای محیطی لازم برای جذب جمعیت به شهرها و روستاهای بندری و ساحلی.

۳- تدوین تمامی سیاست‌ها و برنامه‌های کشور در سطوح بین‌المللی، منطقه‌ای، ملی و محلی با در نظر گرفتن ظرفیت‌ها و مزیت‌های سواحل و دریاها و کشور.

۴- تدوین قوانین و ایجاد زیرساخت‌های لازم در جهت ورود هر چه پیش‌تر بخش خصوصی در کلیه فعالیت‌های دریایی و بندری.

۵- فراهم آوردن امکان اعمال مدیریت ستادی یکپارچه دریایی در کل کشور تا پایان سال ۱۳۹۰.

تمامی سازمان‌های مردم‌نهاد بخش امور دریایی کشور تشویق و توصیه شود و نظام تخصصی صلاحیت دریانوردان، مهندسين دریایی و مشاغل پشتیبانی از سال ۱۳۹۱ جاری گردد.

۸- تا پایان سال ۱۳۸۹ یک فروند کشتی آموزشی برای کارورزی دریانوردان در رده‌های مختلف خریداری شود و مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

۹- در طول مدت برنامه پنجم، سهم تعاونی‌های دریایی بار و مسافر حداقل به دو برابر وضعیت موجود افزایش یابد.

۱۰- طرح‌های زیربنایی سرمایه‌گذاری برای تمامی زیربخش‌های امور دریایی کشور شامل: صیادی، آبی‌پروری، صنایع دریایی، ترانزیت و ترانشیپ کالا و حمل‌ونقل ترکیبی کالا با هدف سالانه ۳۰ میلیون تن کالای ترانزیتی از ایران، از ابتدای سال ۱۳۸۹ تهیه و اجرا و قوانین و مقررات مربوط به ترانزیت خارجی با محوریت قانون حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی و با هماهنگی و مشارکت دستگاه‌های ذی‌ربط طی سال اول برنامه، بازنگری و یکسان‌سازی شود.

۱۱- در سال ۱۳۸۹، مراکز تجسس و نجات منطبق با الزامات کنوانسیون SAR در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به بهره‌برداری برسد.

۱۲- صنعت اوراق کشتی از ابتدای سال ۱۳۸۹ در داخل کشور راه‌اندازی شود.

ب) اهداف کمی و شاخص‌های مطلوب

۶- شاخص‌های مطلوب زیست‌محیطی در رابطه با کلیه فعالیت‌های کشتیرانی، کشتی‌سازی و تأسیسات و فعالیت‌های بندری تعریف و ایجاد شود.

۷- در سال ۱۳۸۹ ایجاد مجمع (کنفدراسیون) امور دریایی متشکل از

بهینه قرار گیرند.

۲۸- در دو بندر اصلی کشور تا پایان سال ۱۳۸۹، ضمن تقویت سایت‌های اطلاع‌رسانی اینترنتی، مراکزی برای توزیع کتب، نشریات و نقشه‌جات دریایی تعیین و اعلام گردد.

۲۹- در طول برنامه پنجم، ترویج مصرف غذاهای دریایی جزء برنامه وزارتخانه‌های ذی‌ربط قرار گیرد.

د) امور علمی و فن‌آوری

۳۰- از ابتدای سال ۱۳۹۰، طب در دریا در دوره‌های پزشکی و رشته مدیریت اجرایی پروژه‌های دریایی در دانشگاه‌های صنعتی تدریس شود.

۳۱- در طول برنامه پنجم، مدارک صلاحیت اعطاء شده به دریانوردان در هر مقطع شغلی از نظر علمی- کاربردی ارزیابی و معادل‌سازی گردد.

۳۲- از سال ۱۳۹۰، شبکه مجازی بهره‌برداران امور دریایی کشور راه‌اندازی شود.

۳۳- تا پایان مدت برنامه، آزمایشگاه ملی و مرجع دریایی و مرکز ملی داده‌های اقیانوسی و دریایی کشور به بهره‌برداری برسد.

۳۴- نقشه آب و هوای دریایی ایران در سال ۱۳۸۹ تهیه و منتشر گردد و نقاط مرزی دریایی با حفظ منافع ملی تثبیت شوند.

۳۵- مراکز تحقیقاتی هواشناسی دریایی، شبکه رادار هواشناسی، بانک اطلاعات هواشناسی دریایی، مدل‌های پیش‌بینی دریایی از سال ۱۳۹۰ در استان‌های ساحلی شمال و جنوب کشور توسعه یابد.

۳۶- هوانما در کلیه پایانه‌های دریایی کشور و مراکز اطلاع‌رسانی دریایی نصب گردد و سامانه‌های هشدار مخاطرات دریایی و هشدار سونامی از سال ۱۳۹۱ راه‌اندازی شود.

۱۳- در طول برنامه پنجم، استفاده از انرژی‌های حاصل از امواج و جزر و مد آب به جای انرژی با منشأ فسیلی اولویت یابد.

۱۴- شوری‌زدایی از سواحل، جزایر و بنادر کشور جزء برنامه‌های اصلی تلقی و طرح آن از سال ۱۳۸۹ اجرا شود.

۱۵- طرح شیرین‌سازی آب دریا ظرف مدت برنامه پنجم، حداقل در دو جزیره ایرانی تهیه و اجرا شود.

۱۶- طرح تولید محصولات کشاورزی و دامی مقاوم در مقابل شوری آب در جزایر و بنادر ایران تهیه و ظرف مدت برنامه پنجم اجرا شود.

۱۷- طرح ایجاد محیط سبز در مناطق دریایی کشور با توجه به نوع آب و هوا و گونه‌های گیاهان مقاوم در مقابل شوری آب تهیه و در طول برنامه اجرا شود.

۱۸- تا پایان سال ۱۳۸۹، طرح حمایت از صنایع بخش خصوصی برای ساخت انواع شناورها در داخل کشور در سه بخش فلزی، کامپوزیت و آلومینیوم با ظرفیت‌های مناسب و قابل استفاده تعریف و منابع مورد نیاز این صنایع تأمین شود. هدف آن است که صنایع دریایی زیرمجموعه وزارت صنایع به بخش خصوصی واگذار شود.

ج) امور فرهنگی

۱۹- شبکه دریا در صدا و سیما در سال ۱۳۸۹ ایجاد گردد، شغل دریانوردی به صورت مطلوب و ریشه‌ای به جوانان شناسانده شود و ده درصد کل برنامه‌سازی صدا و سیما به ترویج و توسعه فرهنگ دریایی اختصاص یابد.

۲۰- موضوع "خانواده و دریا" در سال ۱۳۸۹ جزء برنامه اصلی مرکز امور زنان و خانواده ریاست جمهوری قرار گیرد.

۲۱- جایگاه بخش امور دریایی در نقشه علمی کشور مشخص و در سال ۱۳۸۹ نهایی گردد.

۲۲- تهیه مستندات تاریخی برای تثبیت موقعیت کشور به ویژه خلیج فارس در سال ۱۳۸۹ اولویت یابد.

۲۳- طرح چاپ و انتشار کتب علمی و حرفه‌ای با نام خلیج فارس در دانشگاه‌های جهان توسط اساتید معروف پیگیری و در طول برنامه اجرا شود.

۲۴- در سال ۱۳۸۹، فرهنگ‌های لغات دریایی موجود کشور بررسی و فرهنگ بزرگ و جدید لغات دریایی منتشر شود.

۲۵- در کلیه بنادر و جزایر اصلی جنوب و شمال کشور تأسیسات تفریحی و گردشگری دریایی شامل مجموعه سرگرمی‌های آبی، همراه با استفاده از تجهیزات مانند هواناو و قایق پرند و مجموعه آکواریوم دریایی و غیره از طریق تسهیلات بانکی بلندمدت و بدون بهره ایجاد شود و از سال ۱۳۹۱ به بهره‌برداری برسد.

۲۶- تا پایان سال ۱۳۹۰، مراکز آموزشی، مدارس و هنرستان‌های کار و دانش امور دریایی کشور توسط وزارت آموزش و پرورش در کلیه استان‌های ساحلی تأسیس شود. متون درسی تئوری و عملی با هماهنگی کامل وزارت راه و ترابری و منطبق با نیازهای شغلی و سطح سواد داوطلبان تهیه گردد.

۲۷- تا پایان سال ۱۳۸۹، متولی آموزش دریایی کشور تعیین و منابع سرمایه‌گذاری شده در بخش آموزش امور دریایی کشور، با هماهنگی وزارت آموزش و پرورش و وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری و وزارت راه و ترابری تحت سیاست واحد آموزشی درآیند و مورد بهره‌برداری



۳۷- شبکه منطقه‌ای پیش‌بینی و پایش هواشناسی دریایی با مشارکت کشورهای حاشیه مرزهای آبی کشور از سال ۱۳۹۰ ایجاد شود.

۳۸- تا پایان مدت برنامه، برای اندازه‌گیری پارامترهای دریایی در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان و گشت‌های تحقیقاتی در اقیانوس هند، از داده‌های ماهواره‌های بهره‌گرفته و یا گشت‌های منظم دریایی برقرار شود.

ه) امور اجتماعی

۳۹- تا پایان سال ۱۳۹۰، کلیه بهره‌برداران بخش امور دریایی کشور مشمول طرح طبقه‌بندی مشاغل، طرح مذکور را اجرا کرده باشند.

۴۰- در سال ۱۳۸۹، قانون کار امور دریایی کشور با استفاده از کنوانسیون یکپارچه کار دریایی که در حال طی مراحل استصوابی است، به تصویب برسد.

۴۱- کلیه بهره‌برداران امور دریایی کشور، مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های حفاظت فنی و ایمنی کارگران به شرح مواد ۸۷ تا ۹۱ قانون کار را در طول برنامه پنجم دقیقاً رعایت نمایند.

۴۲- از ابتدای سال ۱۳۸۹، پوشش‌های رفاهی و درمانی دریانوردان شاغل در تمامی بخش‌های سنتی، منطقه‌ای و اقیانوسی تأمین شده و بیمه مسئولیت مدیران و مسئولان صنعت دریایی نیز تأمین گردد.

۴۳- ورزش‌های ساحلی و باشگاه‌های ورزشی ویژه دریانوردان در بنادر و جزایر ایران در طول برنامه پنجم توسعه گسترش یابد.

۴۴- در سال ۱۳۸۹، واحدهای تخصصی ایمنی و بهداشت کار در ارکان سازمانی بهره‌برداران امور دریایی کشور پیش‌بینی و اجرایی شود.

۴۵- از شروع سال ۱۳۸۹، متولی محیط‌زیست دریایی کشور مشخص شده و کلیه اقدامات عمرانی و استقرار واحدهای صنعتی در مناطق مختلف و سواحل کشور منوط به ارائه گزارش اثرات زیست‌محیطی گردد و برنامه آمایش ناحیه بر پایه امکان‌سنجی، توان‌سنجی، ظرفیت‌یابی و ارزیابی پیامدهای آن‌ها تنظیم شود.

۴۶- از شروع سال ۱۳۹۰، مقررات مناطق ویژه دریایی، نتایج طرح‌های مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و آمایش سرزمین در طرح و توسعه صنایع دریایی و بندری رعایت شود.

۴۷- کلیه صنایع آلوده‌کننده محیط‌زیست دریایی مکلف به ایجاد و بهره‌برداری از سیستم تصفیه سبتیک شوند و این طرح در سال ۱۳۹۰ برای کلیه صنایع آلوده‌کننده‌های شیمیایی دقیقاً اجرا شود.

۴۸- تا پایان سال ۱۳۹۰ براساس الزامات ضامته I, II, III, IV, V, VI کنوانسیون مارپول، بنادر کشور به تسهیلات دریافت، پردازش و دفع مواد زائد ناشی از کشتی‌ها مجهز شوند.

۴۹- واگذاری عملیات جمع‌آوری آلودگی از سطح دریا به بخش خصوصی با مشارکت وزارت نفت و راه و ترابری (سازمان بنادر و دریانوردی) تا پایان سال ۱۳۹۱ اجرایی شود.

۵۰- سامانه پایش هوایی به منظور کنترل و پایش جستجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی آب دریا تا پایان سال ۱۳۹۰ برقرار گردد.

۵۱- مدیریت جامع ایمنی دریانوردی در طول برنامه پنجم تدوین گردد.

۵۲- از ابتدای سال ۱۳۸۹ به هیچ‌یک از مالکین یا مدیران شناورهای اجازه تردد داده نشود مگر پوشش بیمه‌ای مناسب برای شناور و خدمه آن تحصیل شده باشد.

و) امور اقتصادی

۵۳- فرصت‌های سرمایه‌گذاری برتر در بخش امور دریایی تا پایان سال ۱۳۸۹ منتشر و بسته امنیت سرمایه‌گذاری خارجی در این بخش تهیه

و اجرا شود.

۵۴- قانون سرمایه‌گذاری خارجی در مناطق آزاد به سرمایه‌گذاری خارجی در بخش امور دریایی (بنادر تجاری و صنایع دریایی) تسری یابد و تا پایان سال ۱۳۸۹ و مالکین کشتی‌های نو از پرداخت مالیات به مدت ۱۵ سال معاف شوند.

۵۵- نام کشتی از فهرست کالای قابل ترخیص گمرکی حذف و مالکین کشتی از ترخیص گمرکی در گمرکات ایران معاف شوند.

۵۶- از ابتدای سال ۱۳۸۹، حق بیمه سرمایه‌گذاری در بخش امور دریایی کشور، توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی تأمین و پرداخت گردد.

۵۷- زمینه‌های تعاملی با بانک‌ها در جهت حمایت و سرمایه‌گذاری در صنعت دریانوردی و اعطای تسهیلات بانکی براساس مصوبه صندوق ذخیره ارزی ایجاد شده با تقویت صندوق پیش‌بینی شده در لایحه تشکیل شورای عالی صنایع دریایی، طرح خدمات بانکی و بیمه‌ای توسعه دریامحور و بورس امور دریایی تهیه و از سال ۱۳۸۹ اجرا شود.

۵۸- از ابتدای سال ۱۳۸۹ فعالیت شرکت‌های کشتیرانی و خدمات شرکت‌های حمل‌ونقل ایرانی در بخش ترانزیت و ترانشیپ کالا و شرکت‌های پشتیبانی‌کننده ساحلی در زمره شرکت‌های صادرکننده خدمات لحاظ شود.

۵۹- به منظور افزایش سهم ایران در میزان کل حمل‌ونقل دریایی کالاهای خشک و کانتینری جهان و بهره‌برداری بیشتر از منابع مشترک نفت و گاز با همسایگان، خرید شناورهای اقیانوس‌پیمای مورد نیاز شرکت‌های کشتیرانی و تأسیسات مورد نیاز صنایع فراساحلی از خارج از کشور بلامانع است.

۶۰- کارکنان شاغل بر روی شناورهای سنتی، منطقه‌ای و اقیانوس‌پیمای از پرداخت مالیات معاف شوند.

۶۱- به منظور گسترش سهم اشخاص حقیقی و با حقوقی ایرانی در ناوگان کشتیرانی جهان، از ابتدای سال ۱۳۸۹ اخذ عوارض پرچم از مالکین ایرانی (بدون توجه به پرچم کشتی) لغو گردد.

۶۲- تولیدکنندگان فولاد و آلومینیوم در داخل کشور مکلف شدند تا پایان سال ۱۳۹۰ فولاد و آلومینیوم مرغوب دریایی منطبق با استانداردهای بین‌المللی تولید کنند و تحویل صنایع دریایی دهند.

۶۳- کلیه سفارشات دهندگان ساخت شناورهای خدماتی به خارج از کشور، ابتدا از حداکثر توان واقعی ساخت داخلی (در صورت داشتن امکانات و توانایی مناسب) بهره‌گیرند.

۶۴- تا پایان سال ۱۳۹۰، طرح ساخت کلیه اجزاء شناور در داخل کشور تهیه شود و برنامه اجرایی آن به تصویب برسد.

۶۵- باید از سال ۱۳۸۹، خدمات سوخت‌رسانی و تأمین آذوقه کشتی‌ها در بنادر خلیج فارس اجرایی شود.

۶۶- رویکرد اساسی صنایع کشتی‌سازی در ایران در طول مدت برنامه ارائه خدمات تعمیراتی مطلوب به صاحبان کشتی و صادرات خدمات خواهد بود و به صنایع دریایی دریافت‌کننده سفارشات تعمیر و ساخت کشتی از خارج از کشور، ۴۰ درصد تعرفه ترجیحی تعلق می‌گیرد.

۶۷- در طول برنامه پنجم، طرح آمایش سرزمینی و طرح جامع امور دریایی جزایر و بنادر ایران تهیه و جهت اجرا تصویب شود.

۶۸- از ابتدای سال ۱۳۸۹، برداشت از منابع انرژی و پروتئینی دریایی به ویژه در مناطقی که با همسایگان مشترک است اولویت تام یابد.

۶۹- در سال ۱۳۸۸ اولویت‌های اجرایی اصل ۴۴ در بخش امور دریایی کشور مشخص گردد.

۷۰- در سال ۱۳۸۹ طرح ارتباط هماهنگ جزایر و مناطق آزاد تجاری و مناطق ویژه اقتصادی با بنادر اصلی بازرگانی تهیه و اجرا گردد.

ساخت و خرید تجهیزات دریایی، در سال ۱۳۹۰ تهیه شود، به نحوی که شناورهای سنتی ساماندهی شوند و در یک افق ده ساله تمامی شناورهای قدیمی و غیرایمن با طرح الگوی مناسب جایگزین گردند.

۷۷- مدیریت دانش بنیان، اساس کار بهره‌برداران امور دریایی کشور است و باید تا پایان سال ۱۳۹۰ طرح مدیریت دانش در این بخش تهیه و اجرا شود.

ط) امور سیاسی، دفاعی، ایمنی و امنیتی

۷۸- در طول برنامه پنجم، اقتدار دریایی ایران در آب‌های تحت حاکمیت خلیج فارس، دریای عمان، دریای خزر و اقیانوس‌های جهان تقویت شود و توسعه یابد.

۷۹- تا پایان سال ۱۳۹۱، منطبق با کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و استانداردهای بین‌المللی، گارد ساحلی ایران تأسیس شود و شروع به کار نماید.

ی) قانون‌گذاری

۸۰- ماده ۲ قانون اصلاح تبصره ۲ ماده ۱ (و ماده ۹ و الحاق یک ماده به قانون خدمت وظیفه عمومی مصوب مهر ماه ۱۳۶۳ مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۹۰) اصلاح شود، به نحوی که کارکنانی که روی واحدهای شناور سنتی، منطقه‌ای و اقیانوس‌پیما فعالیت نموده و حداقل به مدت ۷ سال در دریا مشغول کار باشند از خدمت نظام وظیفه معاف شوند.

۸۱- تهیه پیش‌نویس قوانین و مقررات ضمیمه ۶ گانه کنوانسیون مارپول جهت تصویب در مجلس تا پایان سال ۱۳۹۰.

ز) امور حقوقی و قضایی

۷۱- تا پایان سال ۱۳۹۰ (با در نظر گرفتن تجارب و یافته‌های ۳۶ حوزه دادگاه عمومی، جزایی، حقوقی و انقلاب مشخص شده در قوه قضاییه برای رسیدگی به پرونده‌های بخش دریایی) لایحه قانونی مربوط به تشکیل دادگاه‌های اختصاصی امور دریایی، صلاحیت آن‌ها، نحوه رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای قانون دریایی ایران تنظیم و پس از طی مراحل استصوابی از سال ۱۳۹۱ اجرایی شود.

۷۲- در سال ۱۳۹۰ از کانون وکلا خواسته شود برنامه مشخصی برای آموزش و ارتقاء سطح معلومات حرفه‌ای داوران و وکلای ایرانی متبحر در بخش امور دریایی ارائه نماید.

ح) امور مدیریتی و نظام اداری

۷۳- تمامی بهره‌برداران بخش امور دریایی کشور به دریافت گواهینامه مدیریت کیفیت تشویق و ترغیب شده و مستندات لازم برای بخش نظارت، ارزیابی، کنترل و نحوه رسیدگی به شکایات مشتریان خود را به نمایش بگذارند.

۷۴- ساختار سازمان‌های حاکمیتی و تصدی‌گری در بخش امور دریایی کشور در سند راهبردی مدیریت یکپارچه حمل‌ونقل مشخص شود و تا پایان سال ۱۳۹۰ با نیازها و رقابت‌های بین‌المللی منطبق گردد.

۷۵- تعامل و هماهنگی در بخش صنایع دریایی با دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی و کمیته‌ها و کارگروه‌های آن به عمل آید و با جلوگیری از فعالیت‌های موازی از متخصصین دریایی کشور به صورت بهینه استفاده گردد.

۷۶- طرح جامع مدیریت صنایع دریایی به منظور ساماندهی، طراحی،



شرکت تخلیه و بارگیری
بوم بارلیان

جناب آقای مهندس سیدعطاء اله صدر مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی
جناب آقای مهندس محمد راستاد مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

فرا رسیدن ۲۶ آذر، سالروز صدور فرمان تاریخی امام راحل مبنی بر تخلیه کالا از بنادر را به تلاشگران حمل و نقل کشور، بویژه کارکنان زحمتکش اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تبریک عرض می‌نمایم

مدیران: علیرضا فاله، عبدالرحمن خمیس زاده، سعید رهبانی همراه: ۰۹۱۷۷۷۲۰۵۳۱ - ۰۹۱۷۱۷۲۱۴۰۹ - ۰۹۱۷۷۷۴۱۷۷۸
نشانی: بوشهر - خیابان طالقانی - روبروی قدمگاه عباسعلی - ساختمان فولادی تلفکس: ۰۷۷۱ - ۲۵۳۱۸۰۰

در گفت و گو با مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

باید به هاب منطقه مبدل شویم

• الهه محمدی



ایران در حوزه‌ی حمل‌ونقل دریایی گفت: "آنچه در حال حاضر، اهمیت دارد، آن است که به بررسی نقش منطقه‌ای ایران بپردازیم و با برنامه‌ریزی معکوس به معنای تعیین هدف و سپس انجام اقدامات لازم برای رسیدن به کسب جایگاه واقعی ایران در منطقه همت گماریم."

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی افزود: "در سال گذشته، میزان تخلیه و بارگیری در کشور ۱۱۰ میلیون تن بوده است که این رقم در سال جاری، به ۱۲۰ میلیون تن خواهد رسید که با توجه به ظرفیت ۱۴۲ میلیون تنی بندار، می‌توان ادعا کرد که ما پاسخ‌گوی نیاز داخلی کشور هستیم؛ اما آن‌چه مهم است، نایل شدن به جایگاه واقعی و به حق ما در عرصه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی بالاخص در حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان است."

وی، با اشاره به چشم‌انداز ۲۰ ساله که در آن، ایران به عنوان جایگاه برتر در منطقه معرفی شده است، گفت: "با برنامه‌ریزی و ایجاد بندار نسل سوم، باید به ایفای نقش اصلی در حوزه‌ی حمل‌ونقل در منطقه بپردازیم که این کار در

باشد که این میزان در مقایسه با زمان اجرای دیگر پروژه‌های زیرساختی، مدت بسیار کمی محسوب می‌شود."

"صدر"، با نیم‌نگاهی به سطح عملکرد فعلی



حمل‌ونقل کانتینری، از موارد مهمی است که در برنامه‌ی پنجم توسعه باید محقق شود. از پیش‌نیازهای این امر، توسعه‌ی ترازیتی محور شمال، از بندر شهید رجایی به انزلی یا امیرآباد برای دست‌یابی به روسیه و کشورهای حوزه‌ی دریای خزر و از سوی دیگر، توسعه‌ی محور شرق و بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان ورودی این مسیر است.

گستره‌ی فعالیت‌های دریایی، متشکل از دو بخش مهم صادرات و واردات و همچنین حمل‌ونقل داخل کشور است. از آن‌جا که بیش‌تر حجم صادرات و واردات کشور، توسط مرزهای آبی انجام می‌شود و بالغ بر ۹۳ درصد حجم واردات و صادرات کشور را دربر می‌گیرد، راه‌های آبی ایران، به عنوان دروازه‌های ورودی و خروجی کالا، از اهمیت زیادی برخوردار است.

مهندس سید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، از تخلیه و بارگیری ۱۱۰ میلیون تن کالا در سال گذشته در بندار ایران خبر داد و در ادامه افزود: "بندار رجایی و امام خمینی، از بندار اصلی در جنوب و امیرآباد، انزلی و نوشهر، از بندار اصلی شمال کشور محسوب می‌شوند. به عنوان نمونه، حدود ۹۰ درصد کانتینر و حدود ۶۰ درصد از تخلیه و بارگیری محموله‌های کشور، از طریق بندر رجایی انجام می‌شود."

وی در ادامه‌ی گفت‌وگو، ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی را ۳ میلیون TEU اعلام کرد و از اجرای یک طرح توسعه برای رساندن این میزان تا سقف ۶ میلیون TEU، اطلاع داد. "صدر"، پس از اشاره به تقویت شبکه‌ی داخلی حمل‌ونقل گفت: "بندار جنوب و شمال، شبکه‌ی کلی حمل‌ونقل دریایی را شکل می‌دهند. نباید از شبکه‌ی حمل‌ونقل داخلی چشم‌پوشید چرا که پل ارتباطی میان نقاط دریافت‌کننده و توزیع‌کننده‌ی کالاهای وارداتی و همچنین فرستنده‌ی کالاهای صادراتی محسوب می‌شود."

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، از اداره‌ی این سازمان به شکل روند درآمد- هزینه‌ی خیر داد و تصریح کرد: "سازمان بندار، از محل درآمد‌های خود، به سرمایه‌گذاری برای ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز صنعت حمل‌ونقل می‌پردازد. این در حالی است که دیگر سازمان‌های حوزه‌ی حمل‌ونقل، از محل وجوه عمومی، نسبت به احداث زیرساخت‌ها اهتمام می‌ورزند."

وی، به ۲۰ پروژه‌ی در حال اجرا، در عرصه‌ی حمل‌ونقل دریایی اشاره کرد که مبلغ اولیه‌ی پیمان آن‌ها، بالغ بر ۲۰۰۰ میلیارد تومان است و یادآور شد: "در صورتی که سازمان بندرودریانوردی، سالانه ۵۰۰ میلیارد تومان در این زمینه سرمایه‌گذاری داشته باشد، این پروژه‌ها باید ۴ ساله به پایان برسند، اما برنامه‌ریزی‌های انجام شده، بنا بر آن است که متوسط زمان اجرای این پروژه‌ها، ۳ سال



حال حاضر، از طریق بندر جبل علی یا بندر دیگر انجام می‌شود."

"صدر"، با تأکید بر سخنان وزیر راه و ترابری مبنی بر این که باید ایران به هاب منطقه تبدیل شود، تصریح کرد: "با تکمیل فاز ۲ و ۳ بندر شهید رجایی از یک سو و تقویت و ایجاد زیرساخت‌های لازم در بندر شهید بهشتی چهاربار به منظور تقویت توسعه محور شرق از سوی دیگر، می‌توانیم به ایفای نقش در زمینه‌ی ترانزیت کالا بپردازیم". این فعال حوزه‌ی دریایی، در ادامه‌ی گفت‌وگو، با نگاهی اجمالی به موقعیت ایران از لحاظ جغرافیایی و با اشاره به کریدور های شمال، شرق جهت دسترسی به آسیای مرکزی و از سوی دیگر خلیج فارس، افزود: "جایگاه جغرافیایی ایران، آن گونه است که قابلیت آن را دارد که جنوب شرق آسیا، اروپا و خاورمیانه را به یکدیگر متصل کند و نقش ویژه‌ای در تجارت جهانی بر عهده بگیرد. این امر جز با جذب لاینرهای شرق و غرب دنیا، محقق نخواهد شد."

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، لازمه‌ی صورت‌پذیری این امر را، ایجاد و ارتقای سخت‌افزارهای ضروری چون بیمه، گمرک و بانک و به دنبال آن ارائه‌ی تسهیلات ارزان و راحت به بازرگانان دانست و تحقق آن را با تبدیل بندر ایران به منطقه آزاد و ایجاد بندر نسل سوم میسر خواند.

وی برای نمونه، به بندر شانگهای اشاره کرد و افزود: "معرفی این بندر به عنوان منطقه‌ی آزاد، موجبات جذب شرکت‌های بزرگی چون مایکروسافت، بنز و... را به این منطقه فراهم کرده است". "صدر"، بندر شهید رجایی را قابل تبدیل شدن به هاب منطقه ارزیابی کرد، اما تحقق این امر را در گرو تقویت بخش خصوصی و ارائه‌ی تسهیلات لازم به این بخش دانست.

وی ایجاد بانک تخصصی در حوزه‌ی دریانوردی را از دیگر فعالیت‌های ضروری، به منظور پرورش این صنعت در کشور برشمرد و خاطرنشان کرد: "سند چشم‌انداز بیست ساله‌ی کشور، همچون ماتریسی است که مبدل شدن ایران به کشور برتر در منطقه، یکی از گزینه‌های آن به شمار می‌آید و لازمه‌ی آن، توسعه‌ی زیرساخت‌ها، بالابردن تکنولوژی و هم‌چنین افزایش سطح سرویس‌دهی و در ادامه تأمین نیروی انسانی منطقه است."

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، با اشاره به حضور سازمان بین‌المللی دریانوردی در انگلستان، راه‌کارهای این سازمان را متأثر از سیاست‌های کشور انگلیس معرفی کرد و افزود: "ایران نیز با تربیت نیروی انسانی و



سند چشم‌انداز بیست ساله‌ی

کشور، همچون ماتریسی

است که مبدل شدن ایران

به کشور برتر در منطقه، یکی

از گزینه‌های آن به شمار

می‌آید و لازمه‌ی آن، توسعه‌ی

زیرساخت‌ها، بالابردن تکنولوژی

و هم‌چنین افزایش سطح

سرویس‌دهی و در ادامه تأمین

نیروی انسانی منطقه است.

سازمان یاد شده و فردای اعلام نظر شورای حکام در مورد مسأله‌ی هسته‌ای ایران، ما نایل به دریافت ۷۰ رأی موافق شویم و همچنین در مهمانی عصرانه‌ای که ترتیب داده بودیم، پذیرای ۵۲۰ نفر شرکت‌کننده از کشورهای مختلف باشیم که این امر، حتی از نظر دبیرکل سازمان مربوطه، امری غیرممکن به نظر می‌رسید."

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، رأی این کشورها را مبتنی بر شرکت فعال کارشناسان ایرانی و همچنین شناخته شدن آن‌ها به عنوان افرادی کوشا و صاحب‌نظر دانست. "صدر"، عدم پذیرش ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی را، تنها امری سیاسی خواند که از سوی ابرقدرت‌ها، به کشورها دیکته شده است.

وی افزود: "یکی از موضوع‌های مطرح در برنامه‌ی پیشنهادی ۵ ساله‌ی پنجم، تبیین نقش فعال ایران در بازارهای جهانی و منطقه‌ای است که سازمان بندرودریانوردی، به منظور تحقق این امر، پیشنهادی مبنی بر مشمول شدن بندر بازرگانی کشور از قوانین سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد تجاری ارائه کرده است که در صورت تصویب این امر، حضور بانک، بیمه و گمرک در این مناطق، به آسانی میسر می‌شود و به این شکل می‌توانیم با جذب سهم قابل توجه‌ای از سرمایه‌ی خارجی و داخلی، زنجیره‌ی تأمین کالا را به کنار بندر منتقل کنیم که این امر، موجبات صادرات مجدد کالا، تولید کالا، ورود کالاهای نیمه‌ساخته و تکمیل آن‌ها را در بندر فراهم می‌آورد."

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، این رویداد را به منزله‌ی انقلابی در صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران ارزیابی کرد و افزود: "این امر، بستری لازم برای تبدیل شدن بندر به مناطقی شلوغ، پراشتغال، پردرآمد و پررفت و آمد را فراهم می‌آورد، زیرا از آن‌جا که بازگشت سرمایه در این مناطق، حتمی و سود آن تضمین شده است، سرمایه‌گذار با طیب خاطر به سرمایه‌گذاری در این نواحی اقدام می‌کند."

"صدر"، تبدیل تعرفه‌ها به تعرفه‌های منعطف و رقابتی را از دیگر کارهایی برشمرد که می‌تواند سهم مطلوبی از بازار را برای ایران به ارمغان بیاورد و تصریح کرد: "از آن‌جا که قیمت تمام شده‌ی حمل، در تجارت بسیار مهم است، کارکرد تعرفه‌ها نیز باید به گونه‌ای باشد که قابلیت رقابت با قیمت تمام شده‌ی مسیر فعلی ترانزیت کالا را فراهم بیاورد."

این مقام مسئول حوزه‌ی حمل‌ونقل دریایی

اعزام به دیگر کشورهای منطقه، می‌تواند سیاست دریانوردی آن کشورها را در جهت برنامه‌های خود هدایت کند". "صدر"، با اشاره به ثبت مشخصات برخی از کشتی‌های ایرانی در دیگر کشورها، عدم ارائه‌ی تسهیلات لازم چون معافیت‌های مالیاتی را امری مهم خواند که بستر ایجاد این موضوع را آماده کرده است و گفت: "در صورتی که زیرساخت‌ها و همکاری‌های لازم برای ثبت مشخصات کشتی‌ها در ایران فراهم شود، علاوه بر این که آن کشتی‌ها، ملزم به نصب پرچم مقدس جمهوری اسلامی ایران بر فراز عرشه‌های خود می‌شوند، ما را نیز در رسیدن به جایگاه مورد نظر خود، کمک می‌کنند."

وی، در ادامه‌ی سخنان خود، با اشاره به حضور در اجلاس سازمان بین‌المللی دریانوردی، تصریح کرد: "در آن اجلاس، موفق به برقراری ارتباط مستقیم با ۱۴۰ کشور و برگزاری جلسات خصوصی با ۳۰ کشور شدیم که این امر، موجب گردید بر خلاف رأی‌گیری

خزر و از سوی دیگر، توسعه‌ی محور شرق و بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان ورودی این مسیر است." وی تقویت پس‌کرانه‌ها، راه‌ها و راه‌آهن را از موارد دیگری معرفی کرد که به رونق اقتصادی در این عرصه منجر خواهد شد.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، علاوه بر آن به تقویت نرم‌افزاری بنادر، از جمله ترانزیت، گمرک و... و فعالیت‌های ابتدایی در جهت گفت‌وگو و تعامل با این سازمان‌ها که از چندین پیش به منظور انجام الکترونیکی کلیه‌ی امور در بنادر شروع شده است، اشاره کرد و افزود: "این توسعه‌ی غیرفیزیکی، در کنار توسعه‌ی فیزیکی ضروری است، تا بنادر به هدف اصلی‌شان نایل شوند".

"صدر"، در ادامه به طرح سامان‌دهی نوار ساحلی مطرح شده در برنامه‌ی توسعه‌ی چهارم اشاره کرد که در صورت تصویب نتایج حاصله، گام آغازینی در مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی است و در برنامه‌ی پنجم، زمینه‌ها، الزامات و حریم‌های هر کدام از دستگاه‌های ذی‌ربط، مشخص می‌شود، به طوری که آینده‌ی سرمایه‌گذاری در این نواحی را تضمین می‌کند. ■

واگذار خواهد شد..

وی، در ادامه‌ی گفت‌وگو از عدم زمینه‌ی یک فرایند ساده برای سرمایه‌گذاران خارجی سخن به میان آورد و این‌چنین تصریح کرد: "در حال حاضر، سرمایه‌گذار خارجی، ابتدا به سازمان سرمایه‌گذاری خارجی و سپس از سوی این سازمان به بانک مرکزی و بعد از طرف بانک مرکزی به بانک عامل معرفی می‌شود، اما طبق قول وزیر کشور وقت، قرار است که میزان نرخ بهره، به سازمان سرمایه‌گذاری خارجی ابلاغ شود و در صورتی که نرخ بهره‌ی شرکت سرمایه‌گذار در این محدوده باشد، حضور آن شرکت برای فعالیت، پذیرفته شود." "صدر"، حمایت از صنایع مربوط به امور دریایی را امری اجتناب‌ناپذیر در راستای توسعه‌ی کشور خواند و پیش‌نیاز آن را، ایجاد یک بانک تخصصی در این حوزه دانست.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به سند بالادستی طرح جامع توسعه‌ی بنادر تجاری، خاطر نشان کرد: "حمل و نقل کانتینری، از موارد مهمی است که در برنامه‌ی پنجم توسعه باید محقق شود. از پیش‌نیازهای این امر، توسعه‌ی ترانزیتی محور شمال، از بندر شهید رجایی به انزلی یا امیرآباد برای دستیابی به روسیه و کشورهای حوزه‌ی دریای

ایران، فعالیت‌های مزبور را امری در جهت تسهیل افزایش سهم بازار ایران در عرصه‌ی ترانزیت و ترانشیپ کالاهای دنیا دانست.

وی در ادامه، با اشاره به رویارویی دنیا با بحران اقتصادی، خاطر نشان کرد: "تمامی کشورهای موفق، در دوره‌ی رکود، سرمایه‌گذاری کرده‌اند و در دوره‌ی رونق اقتصادی از آن بهره برده‌اند. زیرا در دوره‌ی رکود اقتصادی، از یک سو مواد اولیه و نیروی کار ارزان بوده و از سوی دیگر، سرمایه‌های سرگردان بسیار زیاد است که در صورت ایجاد فضای مطمئن، به راحتی می‌توان آن را از سراسر دنیا جذب کرد".

معاون وزیر راه و ترابری، با اشاره به ابلاغیه‌ی مقام معظم رهبری در تأکید بر اصل ۴۴ قانون اساسی، تصریح کرد: "ما به راحتی می‌توانیم از شرایط اقتصادی کنونی دنیا بهره‌مند شویم، زیرا براساس آن چه تصور می‌شود، این سرمایه‌گذاران هستند که سیاست‌های کشورها را تعیین می‌کنند و هرگز سیاست‌ها بر آن‌ها تحمیل نمی‌شود".

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از اعلام آمادگی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به این سازمان، برای اجرای فاز ۳ بندر شهید رجایی خبر داد که به دنبال آن، بهره‌برداری از این بندر، طی چند سال به شرکت کشتیرانی

برادر ارجمند

جناب آقای مهندس سیدعطاء‌اله صدر

انتصاب بحق و شایسته جنابعالی را به سمت

معاون وزیر راه و ترابری

و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

که نشان از لیاقت، مدیریت و سلامت حضرتعالی

می باشد را تبریک گفته و توفیق روزافزون شما را

از خداوند منان آرزو مندیم.

حمزه بویراتی

مدیر عامل شرکت تعاونی شماره ۲ لنجداران گناوه

جناب آقای مهندس سیدعطاء‌اله صدر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

جناب آقای مهندس فرهاد منتصر کوهساری

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان

۲۶ آذر

سالروز صدور فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (ره)

و روز ملی حمل و نقل بر کلبه مدبران و کارکنان زحمتکش سازمان

بنادر و دریانوردی به خصوص همکاران اداره کل بنادر و دریانوردی

استان گیلان تبریک و تهنیت عرض می نمایم.

علینقی امیددی

مدیرعامل و هیئت مدیره شرکت

تعاونی چند منگوره بندر



نشست مطبوعاتی مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی در روز ملی حمل و نقل

حرکت به سمت اقتصاد آزاد

زینب میرزایی



"داجمر"، از توقف سفارش ساخت کشتی به سازندگان خارجی خبر داد و گفت: "با توجه به بحران کنونی در اقتصاد جهانی، سعی بر آن است تا سفارش جدیدی برای توسعه ناوگان دریایی ندهیم و حتی با مذاکراتی که انجام شده است، زمان تحویل بیش از ۴۰ فروند شناورهای سفارش شده را نیز تا حداکثر یک سال به تعویق انداخته‌ایم، اما فسخ قرارداد نداشته‌ایم. البته اگر کارخانه‌های کشتی‌سازی داخلی، تعهد ساخت کشتی با استانداردهای جهانی و تحویل به موقع را بدهند، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز، اولویت خریدهای خود را سازندگان کشتی در داخل کشور قرار خواهد داد."

بزرگ کشتیرانی، به بحران و کمبود شدید نقدینگی دچار شدند." او با اشاره به این‌که با کاهش تقاضا در بازار، قیمت کرایه‌های حمل‌ونقل نیز به شدت افول کرده است، افزود: "تعدادی از شرکت‌های کشتیرانی طی دو سال اخیر، ورشکست شده و بخش قابل توجه‌ای نیز متحمل خسارت‌های سنگین شده‌اند." مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در مورد تأثیر بحران جهانی بر عملکرد این شرکت گفت: "با توجه به تنوع فعالیت‌ها، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به دلیل برخورداری از زیربنای قوی و قدرت خوداتکایی، توانست بحران موجود را مدیریت کند."

توقع از روند برنامه‌های توسعه‌ای، این است که طی سال‌های برنامه‌ریزی و با سرمایه‌گذاری‌ها، می‌شود حجم صادرات را افزایش داد و بسیاری از بخش‌ها را نیز فعال کرد تا بنادری توسعه یافته متناسب با تجارت خارجی کشور داشته باشیم.

"محمدحسین داجمر"، رییس هیئت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در یک کنفرانس خبری که به مناسبت ۲۶ آذر ماه، روز ملی حمل‌ونقل، در محل شرکت برگزار شد، گفت: "به دنبال بحران جهانی اقتصاد، حمل‌ونقل دریایی که ۹۰ درصد از حمل‌ونقل جهانی را دربر می‌گیرد، با افت شدیدی روبه‌رو شد که در پی آن، شرکت‌های





صنایع دریایی، هم‌پای دیگر
امور دریایی، توسعه‌ی لازم
را پیدا نکرده است. ناوگان
کشور، نمی‌تواند توسعه‌ی خود
را متوقف کند و منتظر بماند تا
بقیه‌ی بخش‌ها، از جمله، صنعت
کشتی‌سازی، خود را توسعه دهد.

برنامه چهارم را محقق کرده است. اما انتظار از برنامه‌ی پنجم توسعه و سایر برنامه‌های توسعه محور کشور، هدف‌گذاری برای حمل حدود ۵۰ درصد کالاهای کشور، از طریق ناوگان داخلی است. در این میان، توقع این است که طی سال‌های برنامه و با سرمایه‌گذاری‌هایی که انجام می‌شود، حجم صادرات افزایش یابد و بسیاری از بخش‌ها نیز فعال شود تا بنادری توسعه یافته و متناسب با تجارت خارجی کشور داشته باشیم. "داجمر"، همچنین در پاسخ به پرسش دیگر خبرنگار "بندردریا"، درباره‌ی الزام‌آور کردن سفارش ساخت کشتی به کشتی‌سازی‌های داخلی و تبدیل آن به امری قانونی، گفت: "صنایع دریایی، هم‌پای دیگر امور دریایی، توسعه‌ی لازم را پیدا نکرده است. ناوگان کشور، نمی‌تواند توسعه‌ی خود را متوقف کند و منتظر بماند تا بقیه‌ی بخش‌ها، از جمله، صنعت کشتی‌سازی، خود را توسعه دهد. حمل‌ونقل دریایی، یکی از موفق‌ترین زمینه‌های حمل‌ونقل در کشور است که در سطح جهان، در حال رقابت با صنعت حمل‌ونقل کشورهای دیگر است و شرکت‌های ایرانی، از موفق‌ترین شرکت‌ها، در عرصه‌ی بین‌الملل محسوب می‌شوند. برای توسعه‌ی شرکت‌های کشتیرانی، نمی‌توان در انتظار توسعه‌ی بخش صنایع دریایی ماند. اگر این اتفاق می‌افتاد، امروز کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، چنین ناوگان ملی بزرگی در اختیار نداشت و منافع ملی نیز تأمین نمی‌شد." مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران،

کشتیرانی را به عهده بگیرند، گفت: "در ماه اکتبر (مهر ماه سال جاری) میلادی، دولت انگلیس، با سیاست‌های خصمانه و همیشگی خود، محدودیت‌هایی برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و بانک ملت، ایجاد کرد. به دنبال این تحریم‌ها، شرکت‌های انگلیسی بیمه هم روند معاملات خود را با ما قطع کردند. به دلیل آن که شرکت‌های بزرگ بیمه، در انگلستان مستقر هستند، ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در یک دوره‌ی کوتاه با مشکل روبه‌رو شد که خوش‌بختانه، در مدت کوتاهی، طی توافق با یک شرکت بیمه‌ی اروپایی، کشتی‌های این شرکت، تحت پوشش بیمه قرار گرفتند." به گفته‌ی "داجمر"، از آن‌جا که موانع و تحریم‌ها، همیشه برای ایران، انگیزه‌ی گام برداشتن به سوی توسعه بوده، از این‌رو تهدیدها به فرصت تبدیل شده‌اند، برای مقابله‌ی بیش‌تر با تحریم‌ها و تهدیدها نیز، شرکت‌های بیمه‌ی ایرانی با تشکیل کنسرسیومی داخلی، به دنبال تأسیس یک P&I Club ایرانی هستند.

وی در پاسخ به پرسش خبرنگار "بندردریا"، درباره‌ی برنامه‌ی پنجم توسعه و هم‌زمانی سال‌های این برنامه با رکود اقتصاد جهانی، گفت: "خوش‌بختانه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به اهداف پیش‌بینی شده در برنامه‌ی چهارم توسعه، دست یافته است و به نظر می‌رسد که سازمان بنادر و دریانوردی نیز در توسعه‌ی ظرفیت‌های بندری و هم در زمینه‌ی توسعه‌ی حمل‌ونقل کانتینری، اهداف

وی درباره‌ی عدم رغبت دستگاه‌های دولتی در حمل کالاهای شان توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به دلیل تحریم‌های جهانی و هراس از متوقف شدن کالاها در سطح جهان، اشاره کرد و گفت: "خوش‌بختانه تقاضاها برای حمل کالا توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به گونه‌ای است که در برخی خطوط، با کمبود شناور روبه‌رو هستیم که این مشکل را با اجاره‌ی کشتی‌های خصوصی رفع کرده‌ایم. ما به هیچ وجه، به رکود و کاهش میزان حمل کالا دچار نیستیم، همان‌طور که اشاره شد، به رغم کاهش واردات در کشور، حمل بین‌المللی به وسیله‌ی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، دارای ۳۳/۶ درصد رشد بوده است. آن‌چه در شرایط کنونی وجود دارد، کاهش نرخ حمل است."

وی در ادامه‌ی سخنان خود، گفت: "انتظار ما از دولت و فعالان این عرصه، این است که همانند دوران جنگ تحمیلی، از ناوگان ملی حمایت کنند. اگر چه ما انتظار نداریم با معیارها و در سطح آن دوران، مورد حمایت قرار بگیریم، زیرا امروز، بازار عرصه‌ی رقابت است، اما نباید فراموش کرد که اگر اینک کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در سطح جهانی تحریم می‌شود، به دلیل حمایتی است که از اقتصاد کشور می‌کند."

وی در پاسخ به این پرسش که به دنبال تحریم صورت گرفته از سوی دولت انگلیس، آیا شرکت‌های بیمه‌ی داخلی، با تشکیل کنسرسیوم، قرار است بیمه‌ی تکلیفی شرکت



خارجی تحویل گرفت". مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در ادامه‌ی گفت‌وگو، از حمایت بانک‌های خارجی، از کشتیرانی‌ها سخن به میان آورد و گفت: "در شرایطی که جهان با بحران اقتصادی دست به گریبان است، بسیاری از کشتیرانی‌ها در سراسر جهان، با حمایت‌های میلیاردی بانک‌ها، در حال عبور از بحران هستند." وی، در مورد سانحه‌ی پیش آمده برای دو فروند از کشتی‌های این شرکت، طی ماه‌های اخیر، گفت: "یکی از این کشتی‌ها، حدود ۳۰ سال سن داشت که در چین به صخره برخورد کرد و از رده خارج شد، اما مبلغ بیمه‌ی آن، دریافت شد."

"داجمر"، افزود: "یک فروند دیگر از این کشتی‌ها، با حدود ۲۶ سال سن، در اثر طوفان، در لنگر گاهی در چین دچار مشکل شد که با دریافت خسارت از بیمه، در حال تعمیر آن هستیم." رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در مورد وضعیت حضور این شرکت در بورس گفت: "این شرکت، طی مقاطع مختلفی از زمان ورود به بورس، افزایش سرمایه داده و به نظر می‌رسد، سهام این شرکت در این مدت، بازدهی مطلوبی داشته است."

وی گفت: "امیدواریم تا پایان سال، سود پیش‌بینی شده محقق شود و به حدود ۱۰ تومان سود برای هر سهم برسیم." "داجمر"، در گزارشی که از عملکرد شرکت متبوع خود، به مناسبت ۲۶ آذر، روز ملی حمل‌ونقل ارائه داد، آن را طی ۸ ماه اخیر، مثبت و همراه با افزایش ۶/۶ درصدی میزان حمل‌ارزیایی کرد که از ۲۰ میلیون و ۹۰۰ هزار تن، به ۲۲ میلیون و ۳۰۰ هزار تن رسیده است. وی در ادامه گفت: "با وجود افزایش تناژ، درآمد کشتیرانی

مشکلات ناامنی دریایی فقط به کشتی‌های ایرانی مربوط نمی‌شود و مجموعه‌ی ناوگان جهانی را تهدید می‌کند.

دامنه‌ی فعالیت دزدان دریایی، گفت: "مشکلات ناامنی دریایی، فقط به کشتی‌های ایرانی، مربوط نمی‌شود و مجموعه‌ی ناوگان جهانی را تهدید می‌کند." رییس هیئت مدیره‌ی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به افزایش تعداد کشتی‌های این شرکت در دریای خزر از شش به ۱۴ فروند در طول فعالیت دولت نهم، اشاره کرد و گفت: "در ماه‌های گذشته، سهم ناوگان ملی، حدود ۲۰ درصد بوده که تا پایان امسال، این سهم افزایش می‌یابد."

"داجمر"، از محرومیت کشتی‌های ایرانی، برای ورود به بنادر روسیه، خبر داد و گفت: "در سال جاری، دو بندر جدید به بنادر قبلی اضافه شده است که امیدواریم، با مذاکراه بین دو کشور، این مشکل حل شود." مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، درباره‌ی دریافت وام‌های این شرکت از منابع داخلی، توضیح داد: "یک وام ۶۲ میلیون دلاری از صندوق ذخیره‌ی ارزی، برای این شرکت تصویب شده بود که پس از یک سال و درست هم‌زمان با در معرض حراج قرار گرفتن یک کشتی، به کشتیرانی داده شد؛ تا این کشتی، همچنان در این ناوگان باقی بماند."

"داجمر" گفت: "یک وام ۲۰۰ میلیون دلاری دیگر نیز، به تصویب دولت رسیده است تا بتوان سه فروند کشتی آماده را از شرکت‌های

افزود: "سازمان بنادر و دریانوردی، سود بسیاری از اعتبارات خود را، در قالب طرح وجوه اداره شده برای خرید کشتی اختصاص داد، اما به دلیل الزامی کردن خرید از داخل و سفارش به کشتی‌سازی‌های داخلی، موجب شد بسیاری از بخش‌های خصوصی، پیش‌پرداخت خرید را از اموال شخصی خود بپردازند، تا بتوانند از وام استفاده کنند؛ در حالی که سال‌ها طول کشید و شناورها ساخته نشد. متضرر شدن این افراد، یعنی آسیب‌رسانی به اقتصاد کشور. بنابراین در صورت الزام به خرید از داخل، کل حمل‌ونقل دریایی، دچار مشکل می‌شود. اگر قرار بر تحمیل موارد قانونی است، بدیهی است که دولت باید هزینه‌ها را تقبل کند." "داجمر" ادامه داد: "کشتیرانی، بالغ بر چند میلیون نفر سهام‌دار، در قالب سهام عدالت، صندوق بازنشستگی و تأمین اجتماعی دارد. سهام‌داران، از آحاد مردم هستند و حق آن‌ها، حق الناس است. دولت چیزی را تحمیل نمی‌کند که ضرر سهام‌داران را در پی داشته باشد."

"داجمر"، با اشاره به ورشکستگی بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی که روی اجبار، به صنایع داخلی، سفارش ساخت شناور داده‌اند، گفت: "باید به سمت اقتصاد آزاد حرکت کنیم." مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در مورد امنیت کشتی‌های این شرکت، با اشاره به ربه‌ی شدن دو فروند کشتی ایرانی در سال گذشته، گفت: "تدابیری از سوی دولت و نیروهای مسلح در این مورد اندیشیده شد و ناوهای ایرانی نیز به منطقه اعزام شده‌اند و از سوی دیگر، نیروهای محافظ هم روی عرشه‌ی کشتی‌ها، استقرار یافته و حملات را دفع کرده‌اند." وی، با اشاره به گسترده شدن

جمهوری اسلامی ایران را حدود ۵ میلیون و ۴۲۰ هزار تن، با ۱۶۱ فروند کشتی و سن متوسط شناورها را، ۱۳/۷ سال عنوان کرد و افزود: "امیدواریم اولین کشتی اقیانوس پیمای ساخت داخل، با ظرفیت ۲۲۰۰ TEU کانتینر که سال‌ها پیش سفارش شده بود و قرار بود، سال ۱۳۸۴ تحویل شود، بالاخره در بهمن ماه امسال، به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اضافه شود." وی، از تحویل پنج فروند کشتی جدید ساخت خارج، به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تا پایان امسال خبر داد و گفت: "مجموع کشتی‌های ورودی به ناوگان این شرکت، تا پایان امسال، به ۱۹ فروند خواهد رسید."

"داجم"، در مورد قرارداد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با شرکت ایزوایکو، گفت: "با توجه به این که ۹۰ درصد هزینه‌ی ساخت سه فروند کشتی‌های این قرارداد، پرداخت شده است، این شرکت در انتظار تحویل کشتی‌های باقی مانده است."

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، حداکثر زمان تأخیر تحویل کشتی‌های سفارشی به ایزوایکو را ۱۲۰ روز اعلام کرد و گفت: "کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به خاطر منافع ملی و اولین تجربه ساخت داخل، این مدت دیر کردها را خواهد پذیرفت."

رسیده است که حاکی از دو برابر شدن این شاخص است. وی، دلیل افزایش شاخص BDI را، رشد اقتصادی چین و آمریکا در ماه‌های اخیر برشمرد که توانستند اقتصاد جهانی را به حرکت درآورند."

"داجم"، به رغم بازار موفق حمل‌ونقل فله، از احتمال ادامه‌ی روند کاهش شاخص‌ها برای حمل‌ونقل کانتینری تا سال ۲۰۱۲ میلادی خبر داد و گفت: "ظرفیت حمل‌ونقل دریایی، تا رسیدن به نقطه‌ی اوج سال‌های گذشته، فاصله زیادی دارد."

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از تحقق اهداف این شرکت در توسعه‌ی ناوگان، تا پایان برنامه‌ی چهارم خبر داد و گفت: "در سال جاری، ۱۳ فروند کشتی به ناوگان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، اضافه شده است و ۶ فروند شناور که غیراقتصادی بودند، از ناوگان این شرکت خارج شده‌اند، به طوری که به ظرفیت ناوگان این شرکت در سال جاری، ۳۹۰ هزار تن اضافه شده است." وی به قرارداد ساخت ۸۵ فروند کشتی، با ظرفیت ۳/۵ میلیون تن به ارزش ۳/۵ میلیارد دلار توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و گفت: "تاکنون ۴۱ فروند از این شناورها، تحویل شده است و ۴۴ فروند دیگر نیز، تا سال ۲۰۱۲، به ناوگان افزوده خواهد شد." "داجم"، ظرفیت ملی ناوگان کشتیرانی

جمهوری اسلامی ایران، با ۴۹ درصد کاهش، از یک میلیارد و ۴۱۳ میلیون دلار به ۷۲۱ میلیون دلار رسید. وی، عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در واردات را، با کاهش ۲۵/۷ درصدی تناژ همراه دانست و گفت: "این رقم، از ۹ میلیون به ۶/۷ میلیون تن، در سال جاری رسیده است." "داجم"، از رشد ۲۴ درصدی حمل کالاهای صادراتی، توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، طی هشت ماه ابتدایی سال خبر داد و گفت: "این رقم، از ۳/۱ میلیون تن به ۳/۹ میلیون تن در سال جاری رسید و در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی نیز، تناژ کالاهای حمل شده، از ۸/۷ میلیون تن به ۱۱/۷ میلیون تن رسیده است."

وی، از کاهش ۶۷ درصدی درآمد حمل کالاهای فله توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد و گفت: "در بخش حمل کانتینر نیز، با وجود افزایش پنج درصدی حمل کانتینر، درآمد این بخش، ۲۰ درصد کاهش یافته است." مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، افزود: "این شرکت در حمل کالاهای جنرال کارگو نیز، با کاهش ۲۰ درصدی تناژ و ۴۶ درصدی درآمد، روبه‌رو شده است." وی شاخص حمل کانتینر از ابتدای سال را کاهش ۱۳ درصدی، اعلام کرد و گفت: "شاخص بخش فله (BDI) در بازار جهانی، در ابتدای سال، حدود ۱۸۰۰ بود؛ اما امروز به ۳۶۰۰

شرکت خدمات کشتیرانی دریای نیلگون ایرانیان

- جناب آقای دکتر بهبهانی وزیر محترم راه و ترابری
- جناب آقای مهندس سید عطاءاله صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

سالروز صدور فرمان تاریخی امام خمینی (ره) مبنی بر تخلیه بنادر برکلیه دست اندرکاران و شاغلان این صنعت حیاتی مبارک باد

نشانی: اقدسیه، بلوار ارتش، نرسیده به سه راه مینی سیتی، ساختمان میلاد، بلوک ۴، واحد ۱۹
تلفن: ۰۲۱-۲۲۴۷۱۲۹۶-۷
فاکس: ۰۲۱-۲۲۴۷۱۲۹۴

نشست تخصصی بندر و دریا با حضور کارشناسان حمل و نقل دریایی کشور

جذاب، اما به دور از واقعیت

اشاره

با توجه به اهمیت مقوله‌ی توسعه‌ی دریامحور، تاکنون سهم دریا از اقتصاد کشور احصاء نشده است و تا زمانی که عوامل موثر در توسعه‌ی دریامحور شناسایی نشوند، نمی‌توان به اهداف مورد نظر دست یافت. این‌که برای رسیدن به اهداف چشم‌انداز بیست ساله، چه باید کرد، خود مقدمه‌ی گشایش گره‌های موجود در امور اقتصادی است و باز شدن این گره‌ها نیز، زمینه‌ای است برای توسعه‌ی دریامحور. با توجه به چشم‌انداز توسعه‌ی ایران که قرار است تا سال ۱۴۰۴ خورشیدی، به قدرت اول منطقه مبدل شود و با عنایت به روندی که طی می‌شود، آیا می‌توان به این جایگاه رسید؟

پاسخ به این پرسش و پرسش‌های دیگر، موضوع میزگرد دو ساعته‌ای بود که ماهنامه "بندرو دریا" با کارشناسان و اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار کرد. نظرانی که در این میزگرد بیان شد، دربردارنده‌ی تجربیات چندین ساله‌ی خبرگان و فعالان دریایی است که بی‌شک، می‌تواند برای تصمیم‌گیرندگانی که دغدغه‌ی رونق اقتصاد دریایی کشور را دارند، راه‌گشا باشد.

حاضرین در این میزگرد عبارت بودند از:

۱. سیدمحمدجواد طباطبایی - دبیرانجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۲. بهروز دولتشاهی زند - عضو هیئت مدیره و خزانه دار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته (مدیرعامل شرکت کشتی و کالا)
۳. محمد عیقلو - قائم مقام دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۴. امید ملک - عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته (مدیرعامل شرکت بروجر ایران)
۵. ملک رضا ملک پور - مدیرعامل مؤسسه رده بندی آسیا
۶. علیرضا چشم جهان - مشاور انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته





پیشنهاد کرده‌ایم که برای ایجاد زیر ساخت‌های لازم، قوانین تدوین شود و همچنین تسهیلات مورد نیاز برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری و حضور هر چه بیشتر در کلیه فعالیت‌های اقتصادی دریایی و بندری فراهم آید.

وی در توضیح این مورد، گفت: "پیوسته گلایه می‌کنیم که چرا بخش خصوصی در فعالیت‌های دریایی، حضور قوی پیدا نمی‌کند. باید بدانیم که دلیل آن، نبود بستر مناسب است. چون نه تنها زیرساخت لازم وجود ندارد، بلکه دافعه هم وجود دارد. بازور نمی‌توان مالکان شناورها را وارد این عرصه کرد. کوتاهی‌های بسیار نیز باعث شده تا بازار به دست آمده را هم به رقبای واگذار کنیم. در یک دوره‌ی آموزشی کشورمان که در آن، کارشناسان وزارت حمل‌ونقل افغانستان نیز حضور داشتند، از آنان پرسیدیم: از ما بیشتر یاد گرفته اید یا از غربی‌ها؟ گفتند: هیچ یک از دوره‌هایی که تاکنون آموزش دیده‌ایم، به اندازه‌ی دوره‌ای که در ایران طی کرده‌ایم، مفید نبوده است. پاسخ به این پرسش که چرا به جای بندر کراچی از بندر شهیدرجایی استفاده نمی‌کنید؟ برایمان قدری ناراحت‌کننده، اما تامل برانگیز بود، زیرا مکانیسم فعالیت بانکی در افغانستان مبتنی بر عدم استفاده از امکانات بانکی و سیستم حمل‌ونقل ایران است. اعتبارات و خطوط ترانزیت ایران را ترویج نمی‌کنند، چرا

ملک رضا ملک پور:

مشکل اصلی این است که به طور بینش‌مند و ساختاری، به صنعت حمل و نقل نگر بسته نمی‌شود. کسی که در وزارت راه و ترابری مشغول به کار است، باید به طور راهبردی به مسأله نگاه کند. ساختار حمل و نقل در کشور ما، اساساً حاکمیتی است و به عنوان یک بخش خدماتی، به آن نگر بسته نمی‌شود.

عدم تامین آن می‌دانند، نیست. مشکل اصلی این است که به طور بینش‌مند و ساختاری، به صنعت حمل‌ونقل نگر بسته نمی‌شود. کسی که در وزارت راه و ترابری مشغول به کار است، باید به طور راهبردی به مسأله نگاه کند. ساختار حمل‌ونقل در کشور ما، اساساً حاکمیتی است و به عنوان یک بخش خدماتی، به آن نگر بسته نمی‌شود. بنابراین، نتیجه این می‌شود که برای انجام هر کاری، احتیاج به مجوز خواهیم داشت. تا کی می‌توانیم اینگونه باشیم؟ و این‌گونه عمل کنیم؟ چگونه می‌خواهید به کشتی خدمات بدهید؟ اینجاست که مشکلات بروز می‌کند.

مدیر عامل موسسه‌ی رده بندی آسیا، با اشاره به این مطلب که با همین اعداد و ارقام، ثابت کرده‌ایم که داشتن ظرفیتی معادل ۳۰ میلیون تن ترانزیت، دور از ذهن نیست و توانمندی بالقوه‌ی آن وجود دارد، خاطر نشان کرد: "وقتی در عمل به موضوع نگاه می‌کنیم، می‌بینیم یک چهارم توان‌مندی واقعی مان محقق شده است."

او توضیح داد: "ظرفیت اصلی محدود نیست. اما اشکال اساسی درپرس کرانه است. هنوز هم به جای این که منابع به بخش‌های اقتصادی تخصیص داده شود، در بخش‌های غیر ضروری هزینه می‌شود. تا زمانی که کمتر از ۱۹ درصد بودجه‌ی مملکت، صرف عملکردهای مربوط به شریان اقتصادی کشور می‌شود و ۸۵ درصد به مصارف راه‌های روستایی می‌رسد که اصلاً بازدهی اقتصادی ندارند، چگونه می‌توان انتظار داشت که توان‌مندی‌های بالقوه، به فعلیت درآیند؟"

"ملک پور" از گنجانیدن موارد اساسی در تدوین برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی اقتصادی کشور، سخن گفت و یادآور شد: "در بخش سیاست‌های کلان،

در دایره بسته عمل می‌کنیم "ملک‌رضا ملک‌پور"، مدیرعامل موسسه‌ی رده‌بندی آسیا، در آغاز این نشست اظهار کرد: "طی جلساتی که با تصمیم‌گیران کلان کشور در مجمع تشخیص مصلحت نظام داشتیم، آنها به صراحت بیان کردند که سند مربوط به بخش حمل‌ونقل دریایی، اولین سندی است که در آن، مسائل امنیتی، دفاعی و حتی مسائل کلان کشور، به طور کامل و با پرهیز از بخشی‌نگری پیش‌بینی شده است."

"ملک پور" با اشاره به این موضوع که بسیاری از برنامه‌ها به درستی اجرا نمی‌شود، یادآور شد: "اغلب برنامه‌ها قابل اجرا نیستند و یا برنامه‌هایی را اجرا می‌کنیم که اساساً مورد نظر نبوده‌اند. این موضوع در میان مجریان، همواره مطرح هست، مسائل و طرح‌هایی باید بیان شوند که قابلیت اجرایی شدن داشته باشند. او ضمن تاکید بر این که اگر ما نیز مواردی را مطرح کردیم، باید ضمن برخورداری از قابلیت‌های اجرایی، جهت‌دهنده نیز باشد، ادامه داد: "در این حالت می‌توانیم اعتقاد داشته باشیم که برنامه‌ی مورد نظر عملی است. در غیر این صورت، به رغم حرف‌های جذاب، در عمل واقعیت چیز دیگری است."

"ملک پور" ادامه داد: "ما نه تنها ظرفیت‌های لازم را نداریم، بلکه با وجود برخورداری از بنادری که به سرزمین اصلی نیز وصل هستند، گویی برای مان بی‌اهمیت است که به توسعه‌ی دریایی دست یابیم. دلیل این امر هم مشخص است، ما در یک دایره‌ی بسته عمل می‌کنیم و راه به جلو نمی‌بریم. در حقیقت هیچ‌گاه به حمل‌ونقل و به تبع آن، به حمل‌ونقل دریایی، به طور سیستماتیک نگاه نکرده‌ایم. آن‌گونه هم که در صحبت‌ها، مشکلات را منابع مالی و





امید ملک :

تفکر بزرگ، به ما اجازه می‌دهد ساختارهای بزرگ را بنا کنیم و در پناه ساختارهای بزرگ، همه احساس امنیت و تعلق می‌کنند، ضمن این که در این گستره، امر تجارت نیز محقق می‌شود و صنعت گسترش پیدا می‌کند.

"سامان‌دهی وضعیت موجود به جای تعریف مجدد اهداف به منظور جلوگیری از فرصت‌سوزی‌ها"، موضوعی بود که حاضران در این میزگرد، درباره آن سخن گفتند.

سیادت بر دریا، جهان بخش است

"امید ملک" عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و مدیرعامل شرکت بروجرایران، در این باره گفت: "باید ببینید که در کجا، در چه زمانی و با چه امکاناتی به سر می‌بریم، تا بتوانیم تعیین کنیم که قصد رسیدن به کدام نقطه را داریم. سیادت در دریا امری مهم است. ملت‌هایی که بر پهنه‌ی دریا، سیادت دارند، ملت‌هایی هستند که نه تنها جهانگیر که جهان بخشند. صنعت دریایی، یک صنعت مادر است و اگر در این صنعت بتوانیم توفیق حاصل نماییم، صنایع وابسته و صنایع پشتیبانی کننده و کل نظام صنعتی کشور را دگرگون خواهیم کرد. برای سیادت بر دریا، نیازی نیست کسانی را که از دریا تحصیل منافع می‌کنند، وادار به پرداخت مالیات کنیم. و یا از روی اجبار، به آنان تحکم کنیم که لباس خاصی بپوشند، یا از پرچم خاصی استفاده کنند."

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بر این نکته تاکید کرد: "تجارت، قواعد خاص خود را دارد و سرمایه، به طرف جایی می‌رود که منافع مطلوب را به همراه داشته داشته باشد. این در واقع مبتنی بر قوانین ترمودینامیک است که می‌گوید: آب به سمتی حرکت می‌کند که پست باشد. بنابراین، اگر بستر را فراهم کرده و خیلی هم در امور دخالت نکنیم، خود به خود سرمایه به سمت دلخواه سرازیر می‌شود."

"ملک" ادامه داد: "دبی یا کشورهای حاشیه خلیج فارس، آب و هوایی بهتر از بندر عباس ندارند. اما چگونه است که افراد از گوشه و کنار دنیا، با رغبت و آرزو، چمدان به دست می‌گیرند و به دبی می‌آیند. و تحصیل کار و پول می‌کنند. در آن جا چه اتفاقی می‌افتد که ما در ایران قادر به انجام آن نیستیم؟"

او مشکل عمده را در این دانست که ما نمی‌توانیم در ابعاد کلان بیندیشیم و ادامه داد: "تفکر بزرگ، به ما اجازه می‌دهد ساختارهای بزرگ را بنا کنیم و در پناه ساختارهای بزرگ، همه احساس امنیت و تعلق می‌کنند، ضمن

خواهان حضور و نفوذ در دنیا، به لحاظ سیاسی و اقتصادی هستیم، باید ناوگانی قوی و توانمند داشته باشیم. باید کشتیران‌های ایرانی را تشویق کنیم، تا سرمایه‌های خود را وارد رقابت در بازار حمل‌ونقل دریایی کنند. البته سودآوری سرمایه هم مطرح است.

طی تدوین برنامه پنجم توسعه، آیا مشخص شده که چه ارگانی مسوول انجام این کارها است و در زمینه مسائل زیست‌محیطی نیز، شاخص‌های آن، چگونه و توسط چه کسی تعریف می‌شود؟ یا به عبارت دیگر در محیط‌زیست دریایی، چه کسی متولی خواهد بود؟

"ملک‌پور" پاسخ داد: "در بررسی امور دریایی، به ۳ نوع ابهام برخورد کرده‌ایم. نخست این که پیشنهاد کردیم متولی محیط‌زیست دریایی حداقل تا ۵ سال آینده، مشخص شود. ابهام دوم، در مورد آموزش‌های دریایی است که متولی آن هم باید مشخص شود. درست است که سازمان بنادر و دریانوردی، مسئول اجرای مصوبات کنوانسیون‌های بین‌المللی در کشور است، اما همه شاهدیم آموزشگاه‌ها، کار خود را می‌کنند، در حالی که فعالیت‌های آموزشی باید پایه‌ی علمی داشته باشد.

سومین مورد، معافیت مالیاتی است. کسی که فعالیت دریایی دارد، در همه جای دنیا، معاف از مالیات است. کشتیرانی فعالیت، همراه با خدمات‌رسانی محسوب می‌شود. این مورد نیز تعریف نشده است.

"ملک‌پور"، مسأله‌ی بیمه را از دیگر مشکلات و ابهامات موجود در امور دریایی برشمرد و گفت: "حوادثی در دریا اتفاق افتاده است و ما شاهد بوده‌ایم که موسسات بیمه‌ای، این حوادث را پوشش ندادند. تصویب شده است که بیمه‌ی خدمه، بیمه‌ی بدنه و بیمه‌ی مسؤولیت، اجباری است و در غیر این صورت، به شناور اجازه حرکت داده نمی‌شود، اما پوشش این موارد توسط شرکت‌های بیمه‌ای، همواره با مشکل روبه‌رو است، در ایران بیمه‌ی مسؤولیت وجود ندارد."

مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا، از تاسیس گارد ساحلی نیز سخن گفت و یادآور شد: "گارد ساحلی و امنیت کشتی‌ها، باید دارای یک نظم تعریف شده و بر مبنای کنوانسیون‌ها و با مشارکت دست‌اندرکاران انجام گیرد."

که در ارائه‌ی تسهیلات به موقع، آن قدر سستی کرده‌ایم که بازار را از کف داده‌ایم". او ادامه داد: "ممکن است که در بندر شهیدرجایی، چیزی کم نداشته باشیم، اما به صورت یک کل، در مجموعه‌ی عوامل و ظرفیت‌های پیونددهنده و نوع مدیریتی که باید اعمال شود، ضعف داریم. چون نگاه ما، خدماتی نیست، بلکه حاکمیتی است و با این دید هم نمی‌توان بندری داشت که قادر به رقابت باشد. برای رقابت، باید انگیزه داشت."

"ملک‌پور"، تدوین سیاست‌های مرتبط با سهم ایران از نفت و گاز در دریا را، از دیگر مواردی برشمرد که در برنامه‌ی پنجم توسعه گنجانده شده است و در این مورد، گفت: "آمار و ارقامی در دست است، مبنی بر اینکه قطر، به نحوی در حال بهره‌برداری از ذخایر نفت و گاز دریا است که اگر این روند ادامه یابد، امکان بهره‌برداری نسبی ایران در آینده را هم محدود می‌کند."

او در ادامه‌ی سخنان خود در میزگرد بررسی جایگاه صنعت حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی پنجم توسعه، بر این نکته تاکید کرد: که اگر سیستم‌های کمی و قابل اندازه‌گیری برای اهداف تعیین نکنیم، بر این امر، که آیا اهداف حاصل شده است یا نه، نظارت و دقت کافی نخواهیم داشت. بنابراین پیش‌بینی شد که برای رسیدن به اهداف عملی، نوعی ماهیت کمی تعریف شود، تا اهداف مورد نظر، در حد کلی‌گویی‌های مرسوم، باقی نماند."

"ملک‌پور" در ادامه توضیح داد: "در آغاز هم پیشنهاد کردیم که شاخص‌ها، باید تعریف شوند؛ شاخص سرمایه‌گذاری در صنایع نفت و گاز، شاخص‌های زیست‌محیطی و بندرداری، تاسیسات و... همه باید تعریف شوند". او ادامه داد: "در جلسه‌ی مجمع تشخیص مصلحت نظام، از من سؤال شد؛ برای آن که ایران قدرت اول منطقه شود، چه باید کرد؟ عرض کردم که باید کشتیرانی‌ها را تشویق کرد. در هر بخشی محدودیت وجود دارد و موانعی پیش می‌آید، اما در امور دریایی باید پیشرفت تهاجمی داشت. اگر



سید محمد طباطبایی:

مشکل اصلی این است محوریتی را که دریا باید در سیاست گذاری‌ها داشته باشد، ندارد و بخش‌های مهمی که در این رابطه مسؤولیت دارند، هماهنگ با هم، عمل نمی‌کنند و در اساس، فاقد نگاه توسعه‌ی دریا محورند. نگاه آن‌ها به مسائل، بیشتر منحصر به عملکرد خودشان است.

دارند، هماهنگ با هم، عمل نمی‌کنند و در اساس، فاقد نگاه توسعه‌ی دریا محورند. نگاه آن‌ها به مسائل، بیشتر منحصر به عملکرد خودشان است. به طور مثال، ما مناطق آزاد و مناطق ویژه داریم. موضوع سرمایه‌گذاری داریم. فعالیت در این مناطق، معاف از مالیات است، با این وجود، تمام فعالیت‌های بندری نیز شامل مالیات بر ارزش افزوده شده است. حمل‌ونقل کانتینری که حرف اول را در مبادلات تجاری دنیا می‌زند، در اینجا برای تمامی محمولات اعم از وارداتی و صادراتی و ترانزیتی و ترانشیپی مشمول مالیات بر ارزش افزوده می‌شود. حال این مالیات را چه کسی باید بدهد؟ صاحب کالا یا آن کسی که از مسیر ایران برای عبور کالایش استفاده می‌کند. این عملکرد، افزایش قیمت تمام شده‌ی کالا و حمل‌ونقل را در پی دارد. کالا زمانی از کشور خارج می‌شود که تمام کارهای مربوط به صادرات آن انجام شده باشد و هنگامی که این کالا روی کشتی قرار گرفت، برای آن بارنامه صادر می‌کنند. می‌گویند: اول باید مالیات را بپردازید و اسناد را برای تحویل بدهید، بعد اجازه حرکت دارید. مبلغ کرایه زمانی می‌تواند ارزیابی شود که تمام هزینه‌های پیش از حمل، در برگه‌ی صدور گمرکی منظور شود. زمانی کالا مجاز به خروج از بندر است که کل هزینه‌ها، به علاوه حقوق گمرکی‌اش پرداخت شده باشد. باید ۳ درصد ارزش افزوده‌ی عملیاتی که در بندر انجام می‌شود، نیز پرداخت شود، در صورتی که این ارزش افزوده قبلاً توسط صاحبان کالا به شرکت خارجی داده شده است که از طرف آن، خطوط کشتیرانی، این هزینه‌ها را پرداخت کنند. بنابراین هزینه‌ها روی هم جمع می‌شود و قیمت تمام شده را افزایش می‌دهد. یکی از دلایلی که ما نتوانستیم موضوع توسعه دریا محور را گسترش دهیم، این است که هر بخش، فقط قوانین و مقررات خاص خود را، آن هم نه با دید کلی و بلند مدت و ملی، بلکه با دید بخشی، عرضه می‌کند. باز هم متأسفانه باید تأکید کنم که هیچ یک از سازمان‌هایی که فعالیت‌های دریایی دارند، دید ملی و توسعه‌ی

افزایش یافته است. ۹۰ درصد این افزایش بابت حمل جاده‌ای است. ما این مهم را، فقط در عملکرد راننده‌ی کامیون خلاصه می‌کنیم. آیا راننده‌ی کامیون، از این درآمد مرفه شده است؟ اساساً کامیون‌داران ما آن قدر اطلاعات دارند که بدانند صرفه اقتصادی کامیون در سال، چه میزان باید باشد؟

"امید ملک"، در ادامه از نبود وزارت خانه‌ی دریاداری سخن گفت و خاطر نشان کرد: "ضعف همیشگی ما این بوده که وزارت دریاداری نداشته‌ایم. دریا متولی عظیمی را می‌طلبد، یعنی وزارت خانه‌ایی که مسئول گسترده‌ی دریا، از مرحله‌ی آموزش‌های دریانوردی تا صنعت دریایی باشد. بنابراین اگر کلان‌نگری را سرلوحه‌ی عملکرد خود قرار ندهیم، به رغم تسریع در اجرای قوانین، باز هم درجا خواهیم زد."

وی، عامل سرمایه را از دیگر عوامل مهم در توسعه دریایی برشمرد و در ادامه گفت: "ما وظیفه داریم که سرمایه‌های کلان را وارد این عرصه کنیم. گفته می‌شود که ۳۰۰۰ کیلومتر مرز آبی داریم. نگاه ما از اساس غلط است. این ۳۰۰۰ کیلومتر، تنها مرز دریایی کشور است، این یعنی اینکه که در محاسبات خود ضعف داریم و حتی شناخت خوبی از سواحل و بنادر هم نداریم. در هیچ یک از بنادر کشور، نقشه‌ایی که بتواند مسیرهای آبی ملی را ترسیم و راهنمایی کند، وجود ندارد."

او ادامه داد: "ضعف دیگر ما، در زمینه ایجاد ارتباطات بین بخشی است، زیرا سیستمی که نگاه کلان به دریا را موجب شود و سیادت بر دریا را برای کشور به ارمغان بیاورد، وجود ندارد. سازمان بنادر و دریانوردی، به رغم این که خوب عمل کرده و رو به جلو آمده است، باز هم بسیار بسته و محدود کاری می‌کند. سازمان بنادر، بدون دخالت اداره گمرک، هیچ کاری نمی‌تواند انجام دهد. بدون حضور وزارت دارایی، کاری از پیش نمی‌برد، امیدواریم با بیان این نقطه‌نظر، تصمیم‌گیرنده‌گان، متوجه شوند که باید به گونه‌ی دیگر در این راه حرکت کنیم."

فقدان دید ملی و دریامحور

در ادامه می‌گردد، "سیدمحمد جواد طباطبایی"، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: "مشکل اصلی این است محوریتی را که دریا باید در سیاست گذاری‌ها داشته باشد، ندارد و بخش‌های مهمی که در این رابطه مسؤولیت

این که در این گستره، امر تجارت نیز محقق می‌شود و صنعت گسترش پیدا می‌کند."

عضوهیئت مدیره انجمن کشتیرانی، با این اعتقاد که افرادی که کوچک و انحصاری فکر کرده‌اند، نگذاشته‌اند این ملت پیشرفت کند، گفت: "کشور ما، چه قدر باید هزینه صرف کند تا اصول اولیه تجارت و علم و موفقیت و سیادت در دریا محقق شود. عوارضی که ما در این مسیر پرداخت کرده ایم، دقیقاً گل زدن به دروازه‌ی خودی است. می‌گویم: آقای تاجر! اگر کالای خود را با ناوگانی به غیر از ناوگان ایرانی حمل کنی، باید عوارض بدهی، بعد این نکته را از یسار می‌بریم که آیا ناوگان داخلی، ظرفیت پاسخ‌گویی حجم موجود کالا را دارد یا نه؟ پس برای چه چنین جریمه‌ای را برای خودمان در نظر گرفته‌ایم؟ ما تاجر را جریمه می‌کنیم و تاجر نیز این هزینه را به مصرف‌کننده‌ی ایرانی منتقل می‌کند. این چالش‌ها باید مورد بازبینی قرار گیرد، البته اگر خواهان تحقق پیشرفت هستیم. ما از همه جهات در دنیای امروز، تحت فشار قرار داریم. چندین سال است که می‌خواهیم بالگرد امداد و نجات بخریم، اما هنوز نتوانسته‌ایم. توانسته‌ایم همه‌ی عسلویه را بسازیم و تمام دستگاه‌ها و تجهیزات بندری آن از خارج وارد کنیم و هنوز در انتظار ۲ فروند بالگرد به سر می‌بریم. آیا این درخواست از اهمیت لازم برخوردار نبوده است؟ آیا به IMO نامه نوشته‌ایم که در سال، جان انسان‌های زیادی از دست می‌رود آن هم به دلیل نداشتن بالگرد؟ آیا خواسته‌ایم که سازمان بین‌المللی دریانوردی پادرمیانی کند؟ مشکل همان است که عرض کردم. ما تفکر بزرگ نداریم. اندیشه تجمیع شده نداریم؛ به این دلیل که بخش‌های مختلف در کشور ما، با هم مرتبط نیستند."

او صحبت‌های خود را چنین ادامه داد: "در بدو انقلاب، مسئولان با هر تفکری زیرساخت حمل‌ونقل جاده‌ای را از شرکت محوری، به راننده محوری تغییر دادند و بزرگترین آسیب را به سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای و به تبع آن، به اقتصاد کشور وارد کردند. از آن هنگام تا به امروز، همچنان، در بر همان پاشنه می‌چرخد. معلوم است وقتی که کنترل ناوگان به دست شرکت‌های حمل‌ونقلی نیست نمی‌توانند مدیریت قیمت تمام شده را به دست بگیرند. اگر به آمار و ارقام نگاه کنید، متوجه خواهید شد که هزینه‌ی ترانزیت از جمهوری اسلامی به کشورهای همسایه از قبیل افغانستان، بسیار

محمد عیقلو:

در طول ۳۰ سال که از انقلاب می‌گذرد، هنوز شاهد آن نبوده‌ایم که فردی از مسؤولان دریایی کشور، به پست وزارت راه و ترابری و یا در حد قائم مقام وزارت برسد.



بازرگانی ارائه دادیم و پیش‌بینی کردیم که کرایه‌ی حمل، نسبت به گذشته، ۱۰۰ درصد افزایش پیدا خواهد کرد. این پیش‌بینی به وقوع پیوست. شما مستحضردید که اجازه‌ی ورود انواع ماشین لوکس به کشور داده می‌شود، اما برای ورود وسایل عمومی، چنین اجازه‌ی صادر نمی‌شود." عیقلو نیز از ضرورت وزارت دریاداری سخن به میان آورد و گفت: "عراق، به رغم اینکه از نظر وسعت، کوچک‌تر از ایران است، ۲ نوع وزارت راه دارد: یکی، وزارت ساخت راه و دیگری وزارت نقل بریه. در حالی که ما برای این امر مهم، یک وزارتخانه داریم. اینکه می‌گوییم، ما دید دریایی نداریم، به این دلیل است که در طول ۳۰ سال که از انقلاب می‌گذرد، هنوز شاهد آن نبوده‌ایم که فردی از مسؤولان دریایی کشور، به پست وزارت راه و ترابری و یا در حد قائم مقام وزارت برسد. موضوع آموزش ها و ارتباط با کشورهای همسایه و یا کشورهای محصور در خشکی نیز جای خود دارد که ما نسبت به آن هم کم کار بوده‌ایم، به عنوان مثال، توجه کنید به همان طرحی که کشورهای غربی برای آموزش نیروهای ایرانی در نظر گرفتند و بورسیه‌های تحصیلی به آن اختصاص می‌دادند. ارتباط کشورها، با بورسیه شده‌ها هنوز هم برقرار است و می‌توانند از منافع آن بهره‌مند شوند. ما نیز چنین ارتباطاتی را باید در برنامه‌های خود مورد توجه قرار دهیم. با بورس دادن و ایجاد ارتباط با دیگر کشورها، با وجود هر نوع مسایل سیاسی، باز هم تعلق خاطر به ایران فراموش نخواهد شد. طرح ضرورت ایجاد وزارت دریاداری، متعلق به امروز نیست. با توجه به اقلیم ایران، نیاز به راه‌اندازی این وزارتخانه،

آیا برنامه‌ایی که طراحی می‌کنیم، برای استفاده از فرصت‌های موجود است یا اینکه به لحاظ نظری، صرفاً می‌خواهیم یک برنامه‌ایی داده باشیم؟

فرصت‌های مان را می‌کشیم

محمد عیقلو، قائم مقام دبیرانجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در پاسخ به این سؤال می‌گوید: قریب دو سال است که کشتی‌هایی در دریای خزر، با درفت ۸/۵ متر، بارگیری می‌کنند. اما با تمام پیشرفتی که کشور ما، در دریای خزر داشته است، ماکزیمم درفت خود را به ۵ متر رسانده است و آذربایجان با ۷ میلیون نفر جمعیت، در حالی که در گذشته حتی در فهرست کشورهای در حال توسعه هم نبوده، کشتی‌هایی با درفت ۱۳/۵ متر ساخته تا به حمل‌ونقل در دریای خزر بپردازد، آن وقت، ما هنوز روی درفت ۵ متر مانده‌ایم، در شرایط بد آب و هوایی، ما امکان بستن کشتی در بنادر خود را نداریم. اخیراً بندر ام‌القصر در حال تغییراتی به منظور افزایش رونق تجاری خود است، در حالی که ما، فرصت‌های مان را می‌کشیم. بندری در باکو به نام بندر الف، در حال احداث است که تمام فعالیت‌های موجود در دریای خزر را می‌تواند تحت پوشش خود قرار دهد.

او اضافه کرد: "بارها طی صحبت‌هایی که با مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی داشته‌ام، گفته‌ام: هر قدر برای زیرساخت‌های بندری و دریایی سرمایه‌گذاری کنید، اما اگر از جاده‌ها غافل باشید، موفق نخواهید شد. قریب ۲ سال قبل، طرحی را که اسناد آن وجود دارد به اتاق

دریا محور ندارند." او در ادامه‌ی سخنان خود، در مورد عدم توسعه‌ی کشور در عرصه‌ی دریا، گفت: امارات، چه داشت که توانست رشد کند و ما آن را نداشتیم؟ آیا مسؤولین امارات، ابتدا از دید ملی برخوردار شدند و بعد کار کردند یا این که فعالیت‌های خود را بر اساس خدمات مورد نیاز، سازمان می‌دهند؟ در مورد تفاوت بین دیدگاه مدیران گمرک یک کشور اروپایی و ایران، همین قدر اشاره کنم که وقتی در مورد استراتژی اصلی گمرک، سؤال شد، مدیر گمرک آن کشور اروپایی گفت: من حافظ مالکیت مردم کشورم هستم و مدیر ایرانی پاسخ داد: بنده تامین کننده‌ی بخشی از درآمدهای دولت ایران‌ام. ماموریت گمرک ما باید این باشد که بیش از پیش کار ایجاد نماید و به جذب سرمایه‌ها کمک کند، نه این که فقط برای تحصیل درصد عوارض، تلاش کند. مهم‌ترین تاثیر مقررات روتردام که بیش از بیست کشور به آن ملحق شده‌اند، تسهیل در عملیات بندری و گمرکی بوده است. در حالیکه مدت‌هاست که اکثر کشورهای پیشرفته دنیا مشکلات گمرکی خود را حل کرده‌اند. یعنی کشورهای دیگر روز به روز تسهیلات بیش‌تری را فراهم می‌کنند تا سرمایه‌ها جذب شوند، اما ما در این طرف دنیا، هنوز در حل مسائل و رعایت اصول ابتدایی، توقف کرده‌ایم.





بهرروز دولتشاهی:

اگر زیرساخت‌های رفاهی را تامین نکنیم، در مقایسه با کشورهای حاشیه‌ی جنوب، که این امور را به روش‌ها و با کیفیت مطلوب انجام می‌دهند، به مرور با خلیج‌فارس روبه‌رو می‌شویم که یک سوی آن آباد و سوی دیگر آن خراب و تهی از زیست انسانی است.

کاهش چشم‌گیری می‌یابد؛ ضمن آن‌که، از آلودگی زیست‌محیطی نیز به میزان قابل توجه‌ایی کاسته خواهد شد. در این سیستم، مسائل امنیتی و قاچاق نیز، تا حد مطلوبی، کنترل خواهد شد.

کرانه‌ها را بازسازی کنیم

در ادامه‌ی این میزگرد، "بهرروز دولتشاهی"، عضو هیئت مدیره و خزانه‌دار انجمن کشتیرانی، با اشاره به این‌که سال‌ها می‌گذرد که به امور دریایی توجه نشده است و امکانات و صنایع، به سواحل ایران منتقل نشده‌اند. گفت: "طبیعتاً نباید انتظار داشت در امور دریایی، اتفاق اساسی هم به وقوع پیوسته باشد. یک ماه پیش، سمیناری در دانشگاه تهران با موضوع خلیج فارس برگزار شد که از حدود ۵۰ مقاله‌ی ارائه شده، تنها بخشی از یک مقاله‌به سواحل ایران پرداخته بود. نگاه ما به دریا، با یک نگاه باستانی و قدیمی است که به درد کارکردهای امروزی نمی‌خورد و یا اصلاً به دریا، نگاه نمی‌کنیم. من معتقدم اگر به دنبال توسعه دریایی هستیم باید کرانه‌ها را بازسازی کنیم. بیش‌تر توجه ما هم تاکنون، به دریای جنوب بوده است، اما دریای شمال وضعیت دیگری دارد.

باید بررسی کرد: انسان‌هایی که در مناطق ساحلی شمالی زندگی می‌کنند، چه نیازهایی دارند و خواسته‌هایشان چیست و چه امکاناتی در اختیار دارند؟" او با بیان این‌نگره، که مسؤولین امور دریایی کشور، زمانی تمام جنوب ایران را تنها در خرمشهر و آبادان می‌دیدند، گفت: "جنگ که اتفاق افتاد این دو بندر هم از بین رفت. اکنون، مناطق جنوب ایران فراموش شده‌اند. توسعه‌ی بندرعباس هم، یک توسعه‌ی اجباری، به خاطر وقوع جنگ بوده است. من سال ۱۳۵۴، در برآوردهای خود نشان دادم که سرمایه‌گذاری در خرمشهر، توجیه اقتصادی ندارد. زمانی که سه بندر خرمشهر، آبادان و بصره طراحی شدند، هر سه یک مدیریت واحد داشتند که آن هم بر عهده‌ی انگلیسی‌ها بود. حالا که آن مدیریت، به ۲-۳ مدیریت مستقل از هم در کشورهای جداگانه تبدیل شده، توسعه‌ی خرمشهر، از نظر اقتصاد حمل‌ونقل بین‌المللی کار اشتباهی است. من سال ۱۳۴۳ هم این موضوع را مطرح کردم که خرمشهر، آینده‌ی اقتصادی ندارد؛ اما راه‌آهن به آن‌جا کشیده شد و بندر را توسعه دادند. با آغاز جنگ، توسعه‌ی بندر خرمشهر رها شد. بعد هم، بندرعباس، به

از هر لحاظ احساس می‌شود." وی در انتهای سخنانش توجه به حمل‌ونقل لوله‌ای و سواپ مواد نفتی و غیر نفتی را که از جمله شقوق مهم حمل‌ونقل هستند را نیز مهم برشمرد.

"امیدمک" نیز با ابراز تشکر از این‌که موضوع صنعت اوراق کشتی‌ها، در تدوین برنامه‌ی پنجم توسعه گنجانده شد، در ادامه گفت: "هر چیزی بر اساس قانون آن‌روپی، میل به بی‌نظمی دارد، کشتی‌ها هم اگر رها شوند، اوراق شدن آن‌ها با مشکلاتی روبه‌رو می‌شود، در حالی که اگر این صنعت در کشور رونق بگیرد، کشتی‌های فرسوده، خوراک مطلوبی برای ذوب آهن تلقی خواهند شد."

"سیدمحمدجواد طباطبایی"، در ادامه می‌زگرد، گفت: "عدم استفاده از سیستم حمل‌ونقل ریلی چه در گستره‌ی ترانزیت و چه در حمل‌انبوه، سال‌هاست که مطرح است و مشکل اساسی در این زمینه، باز هم به بخشی‌نگری بازمی‌گردد. وقتی مسؤولین راه‌آهن کشور می‌گویند بازار داخلی برای تکمیل ظرفیت سیستم ریلی کافی است دیگر آیا می‌توان آن‌ها را تشویق به فعالیت در زمینه‌ی حمل‌کانتینری کرد؟ اگر سیستم مدیریت، اصولی و به جا باشد، بازرگانان به راحتی سرمایه‌ی خود را در میان می‌گذارند. چرا این سرمایه‌ها به خارج از کشور می‌رود؟ برای این‌که در این‌جا برای ورود سرمایه مشکل و موانع وجود دارد. صنعت دنیا، منتظر حرکت آرام ما نخواهد ماند."

وی در ادامه‌ی سخنان خود، دو پیشنهاد مطرح کرد که براساس آن برای سرعت و ایمنی کارها، تعریف قابل قبولی ارائه دهد. "طباطبایی" گفت: "ضمن این‌که باید بر روند قاچاق کالا کنترل صورت گیرد، این را هم باید پذیرفت که قاچاق، در تمام دنیا وجود دارد، اما حد و مرزی دارد. شرکت کشتیرانی، بر کانتینری که از هر لحاظ به راننده سپرده می‌شود نمی‌تواند هیچ نظارتی داشته باشد. ما پیشنهاد کردیم که سیستم راه‌آهن در بخش ترانزیت، فعال شود و کالاها را به صورت انبوه از بنداری که مبادی حمل کالا هستند، به مناطق هاب برسانند و از آن‌جا، توسط کامیون‌های محلی، به نقاط مورد نیاز حمل شوند. پیشنهاد دیگر این بود که ۲ هاب در منطقه داشته باشیم؛ یکی در سرخس و دیگری در سهلان." او ادامه داد: "ایمنی، سوخت و مسافت، از جمله عواملی هستند که در ترانزیت، موجب بالا رفتن هزینه‌ها می‌شوند. این هزینه‌ها در حمل کالا با سیستم ریلی،

صورتی بسیار نامتناسب توسعه پیدا کرد." "دولتشاهی" ادامه داد: "آب، برق، جاده، باید به تمام نقاط جنوب ایران انتقال یابد. اگر این زیرساخت‌ها فراهم شود مردم برای زندگی، به آن مناطق خواهند رفت. اما اگر زیرساخت‌های رفاهی را تامین نکنیم، در مقایسه با کشورهای حاشیه‌ی جنوب، که این امور را به روش‌ها و با کیفیت مطلوب انجام می‌دهند، به مرور با خلیج‌فارس روبه‌رو می‌شویم که یک سوی آن آباد و سوی دیگر آن خراب و تهی از زیست انسانی است. نگاه ما به امور امور دریایی، محدود است، اگر واقعاً به دنبال توسعه‌ی دریایی هستیم، دولت باید در این زمینه سرمایه‌گذاری کند و برای توسعه‌ی زیرساخت‌ها، سرمایه باید در تمام نقاط ایران و به نسبتی متعادل، تقسیم و توزیع شود."

او در ادامه‌ی سخنان خود، درباره‌ی طرح توسعه‌ی بندر بدون توجه به توسعه‌ی جاده‌ایی، گفت: "بندر انزلی، چگونه می‌خواهد توسعه پیدا کند، وقتی راهی را که مردم می‌خواهند طی کنند، ۸ و گاه تا ۲۳ ساعت در آن معطل می‌مانند؟ ساخت آزادراه تهران-شمال، که چند سال است شروع شده، الان در چه مرحله‌ایی است؟ بندر انزلی، باید اتوبان ۶ خطه، در اطراف خود داشته باشد. اما جاده‌های آن، هنوز هم نمی‌توانند پاسخ‌گوی نیاز اتومبیل‌هایی باشند که برای تفریح، از آن‌جا می‌گذرند. با این وجود، چگونه می‌توان درباره‌ی توسعه‌ی اقتصادی بندر انزلی صحبت کرد؟"

او در مورد بندر شهید رجایی نیز گفت: "زمانی که بندر شهید رجایی، تنها ۶۰ متر اسکله داشت، من در آن‌جا کار می‌کردم. در آن زمان، این بندر جاده‌ی ورودی نداشت. الان هم جاده‌ی خروجی ندارد. اگر قرار است ۶۰ میلیون تن کالا، در بندر شهید رجایی جابه‌جا شود، این حجم بار را از کدام جاده می‌توان عبور داد؟" "دولتشاهی" تأکید کرد: "در مورد کارایی سیستم راه‌آهن، باید به صراحت بگویم که در این زمینه، ما فلج هستیم، با این وصف، اساساً باید فرض را بر این بگذاریم که راه‌آهن در ایران وجود ندارد.



علیرضا چشم جهان:

بنادر ایران، به رغم برتری‌های جغرافیایی، نتوانسته‌اند به موفقیت‌هایی که از آن‌ها انتظار می‌رود، دست یابند و این واقعیت نشان می‌دهد که ما باید از تفکر و هدف‌گذاری نقطه‌ای، به دیدگاه و رویکرد شبکه‌ای برسیم، به طوری که تمام شبکه‌های فکری و عملی، ظرفیت تحقق اهداف واحد را داشته باشند.

باید در راستای تحقق همین گفته خلاصه شود.

او افزود: رویدادهای بنادر داخلی و خارجی نشان می‌دهد که شرایط ممتاز جغرافیایی، تنها عامل موفقیت یک کشور یا بندر در عرصه حمل‌ونقل دریایی، خدمات بندری و فعالیتهای لجستیکی نیست و یادآور شد: "بنادر ایران، به رغم برتری‌های جغرافیایی، نتوانسته‌اند به موفقیت‌هایی که از آن‌ها انتظار می‌رود، دست یابند و این واقعیت نشان می‌دهد که ما باید از تفکر و هدف‌گذاری نقطه‌ای، به دیدگاه و رویکرد شبکه‌ای برسیم، به طوری که تمام شبکه‌های فکری و عملی، ظرفیت تحقق اهداف واحد را داشته باشند." او همچنین، یادآور شد: "اکثر بنادر تجاری ایران، تنها برای پاسخ‌گویی به تقاضاهای داخلی ساخته نشده‌اند، پس وقتی سخن از چشم‌انداز آینده به میان می‌آید و قرار است ایران به قدرت اول و هاب منطقه تبدیل گردد، هدف این می‌شود که ما بتوانیم از تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی، سهم مؤثر و پایداری کسب کنیم. مؤثر، به این صورت، که میزان آن با توجه به استعدادهای کشورمان سهمی قابل قبول باشد و پایدار، از آن جهت که بتوانیم با سرویس دهی مطلوب این سهم را ماندگار نگه داریم. این موضوع اهمیت تحلیل و بازبینی نقش و عملکرد هر یک از سازمان‌های اثرگذار در این حوزه را مورد تاکید قرار میدهد. سازمان بنادر و دریانوردی، با ظرفیتهایی که ایجاد کرده هدفی فراتر از پاسخ‌گویی به نیازهای وارداتی و صادراتی کشور داشته است چرا که ترانشیپ و ترانزیت، دو بخش مهم دیگر هستند که توجه به آن‌ها، دسترسی به بازارهای حمل‌ونقل جهانی و کسب سهم از مبادلات تجاری منطقه را میسر می‌سازند."

"چشم‌جهان"، با بیان این‌که، برای هاب شدن بنادر ایران در منطقه، ما دارای نقاط ضعفی هستیم، گفت: "یکی از این ضعف‌ها، فقدان یا ناکارآمدی شبکه‌ی توزیع است که بخشی از آن در دریا و بخشی در خشکی است. باید دید چه نوع امکاناتی در دریا و خشکی داریم که می‌تواند ما را در رقابت با سلاله، جبل‌علی، خورفکان، موفق کند. در این رابطه شبکه‌ی توزیع ایجاد شده برای بندرعباس در بخش دریایی و ترانشیپ کانتینر، حتماً باید از حمایت خاص برخوردار شود. در بخش ترانزیت هم، الان راننده‌ها نظرشان را بر اساس منافع مقطعی

آقایان می‌گویند: اگر ما بتوانیم، تنها جواب‌گویی خط‌آهن تهران - مشهد و معادن جنوب اصفهان باشیم، برای‌مان کافی است. به نظر شما ما با این طرز تلقی، چه می‌توانیم بکنیم؟" او در مورد این‌که، چرا به رغم فشارها و مشکلات موجود، لنج‌ها در دریای جنوب، همچنان کار می‌کنند، گفت: "لنج، کارکردی دارد که هیچ وسیله‌ی دیگری، با آن قابل رقابت نیست. دلیل آن هم این است که فاصله‌ی بندرمان از یکدیگر کم است و کاربرد لنج، توجیهی اقتصادی دارد و هیچ وقت، بارهای عظیم، در بین این بنادر جابه‌جا نمی‌شود، بنابراین، کشتی‌های بزرگ با ظرفیتهای بالا، در این‌جا کاربردی ندارند. تا این جزئیات، مورد توجه قرار نگیرند و شناخت کافی از این مسائل نداشته باشیم، نمی‌توانیم در مورد امور کلان، تصمیمات درستی اتخاذ کنیم."

وی همچنین درباره‌ی صنعت ساخت کشتی، گفت: "طرح و اجرای ساخت کشتی، از سال ۱۳۴۵، در ایران، مورد نظر بوده است، اما تاکنون به رشد این صنعت، توجه نکرده‌ایم. ما نرفته‌ایم بینیم که خارجی‌ها، چگونه کشتی ساخته‌اند و کار ۲۴ ساعته و قیمت تمام‌شده‌ی کشتی، چه معنایی دارد؟ بررسی نکرده‌ایم که کشورهای چین و کره، کشتی را چگونه می‌سازند. مدیر پروازی که نمی‌تواند کشتی بسازد. ما تا واقعیت مسأله را ندانیم، نمی‌توانیم برای آن، راه‌حل مناسب پیدا کنیم. عسولویه که یک روستای دورافتاده بود، چگونه به این جایگاه رسیده است؟ طبیعی است که با سرمایه‌گذاری و صرف هزینه، چین، توسعه را از سواحل خود شروع کرد، اما قصد ما آن است که توسعه را از مرکز آغاز کنیم. در این صورت، معلوم است که امکانات ما، تا به سواحل برسد، ته می‌کشد."

کاربرد ظرفیتهای سیاسی برای تسهیل ترانزیت

"مهندس علیرضا چشم جهان" نیز، در پایان می‌زگرد، گفت: "سازمان‌هایی که عملکرد و تصمیمات آنها در عرصه‌ی امور دریایی و بندری کشور تأثیر گزار است، عمدتاً اهداف و فعالیت همسویی ندارند. به همین دلیل، شاهد برآیند مثبتی، در نتیجه‌ی تجمیع عملکردشان نیستیم، در حالی که طبق صحبت‌های اخیر وزیر محترم راه و ترابری، بنادر ما باید هاب منطقه شوند و فکر می‌کنم شالوده‌ی تمام رویکردها و اهداف،

به شبکه‌ی توزیع محمولات ترانزیتی تحمیل میکنند. از نظر مسؤولین راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران هم، تنها تلاش برای برآورد نیازهای حمل‌ونقل داخلی، کافی است و گمرک هم، خودش را متولی وصول درآمدهای دولت می‌داند. این وضعیت نقش سازمان‌های حاکمیتی و حمایتی را در عرصه فعالیت برای توسعه‌ی دریایی کشور کم رنگ می‌کند." وی در پایان، خاطر نشان کرد: "ما از ظرفیتهای سیاسی و دیپلماسی کشور، برای تسهیل و توسعه ترانزیت، آنطور که باید استفاده نمی‌کنیم. رانندگان کامیون‌های ایرانی، باید مبالغ سنگینی را بابت حق عبور از مرزهای کشورهای همسایه برای رساندن بارشان به مقصد نهایی بپردازند که این امر، قیمت تمام‌شده‌ی عبور محمولات ترانزیتی از مسیر ایران را بالا می‌برد. در حالی که به خوبی می‌توان از ظرفیتهای سیاسی موجود برای حل این مشکل بهره برد. همانطور که در ابتدا هم اشاره شد، الان ۲۰-۲۵ سازمان مختلف، مستقیم یا غیر مستقیم بر فعالیتهای دریایی و بندری کشور تأثیر می‌گذارند که اگر اهداف خود را مشترک و هم‌راستا کنند، آن‌گاه می‌توان به توسعه‌ی دریامحور رسید. در غیر این صورت، باید فقط به آمار واردات و صادرات دل خوش کنیم تا هر سال که مثلاً نفت استخراج شده خوب فروش رفت، آمار فعالیت بنادر افزایش یابد. اگر بالا و پایین شدن آمار فعالیت بندرمان اینطوری باشد، حکایت از آن خواهد داشت که بنادر ایران، به بازار موجود در عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی وصل نشده‌اند. کریدورهای جدید در اطراف ایران، تهدیدهای جدی برای بنادر ما محسوب می‌شوند که باید به آن‌ها توجه کرد. کریدور ریلی که از چین به کشورهای شرق دریای خزر وصل شده است و یا کریدور ریلی دیگری که از آنجا مستقیم به اروپا می‌رود، اقتصاد و حمل‌ونقل ایران را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد و می‌تواند در صورت غفلت به حذف نقش حمل‌ونقل ایران در رقابتهای منطقه‌ای و جهانی منجر شود." ▽

بندر نوشهر

حلقه طلایی اتصال به آسیای میانه

یک بار دیگر برگی از تاریخ ورق خورد و ۲۶ آذرماه فرا رسید، روزی که یادآور حماسه ای بی بدیل است. حماسه ای که به دست توانمند فعالان عرصه حمل و نقل کشور رقم خورد.

فرا رسیدن این روز ما را در انجم موثر و مطلوب وظایف خطیری که بر عهده گرفته ایم، آگاه می سازد و نقش بارز و برجسته صنعت حمل و نقل را در توسعه و ارتقاء اقتصاد کشور مشهود می نمایند.

فرا رسیدن روز ملی حمل و نقل را بر تمام تلاشگران عرصه ترابری کشور، خصوصاً جامعه بندری و دریایی تبریک می گوئیم و سلامتی همگان را در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران را مسئلت داریم.

سیدنبی سیدپور

مدیر کل بندر و دریانوردی استان مازندران

فرصتهای سرمایه گذاری:

- توسعه اراضی و بسکراهنه بندری
- ساخت اسکله
- ساخت انبارهای روباز و سرپوشیده
- ترانزیت و سوآپ مواد سوختی
- ایجاد صنایع تبدیلی و ارزش افزوده در کنار بندر
- ساخت سیلوی غلات
- ساخت مخازن سوختی در خارج از محدوده شهری و خطوط انتقال
- ایجاد پایانه صادراتی
- پردازش و تغییر بسته بندی کالاهای وارد شده به منطقه و صدور محصولات مزبور بدون هرگونه تشریفات زاید
- ورود کالا از خارج تا هر میزان بدون پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی به داخل منطقه
- استفاده از معافیت گمرکی برای ورود کالاهای ساخته شده در منطقه ویژه به داخل کشور میزان به میزان ارزش افزوده و عدم نیاز به ثبت سفارش و گشایش اعتبار و معافیت از شرط غیرمجاز و مجاز مشروط
- عمده فروشی با شرایط سهل و آسان



P.M.O



آدرس: مازندران، نوشهر،

خیابان فردوسی شمالی

کد پستی: ۴۶۵۱۷۹۵۳۶۵

تلفن: ۰۱۹۱-۳۲۳۳۰۳۱-۴

تلفن: ۰۱۹۱-۳۲۵۰۹۸۲

www.nowshahrport.ir

در صورت نگاه عمیق و همه جانبه به سوی توسعه‌ی دریامحور

بی‌شک به قدرت اول منطقه تبدیل خواهیم شد

اشاره

اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، بیش از یک سال و اندی است که سکان هدایت خود را به دست "کاپیتان محمد سمیعی" سپرده است. وی معتقد است، این اتحادیه همان‌گونه که تاکنون موفق به کار خود ادامه داده است، از این پس نیز می‌تواند، بازوی توان‌مندی برای سازمان بنادر و دریانوردی باشد. سمیعی بر این باور است که اگر صاحبان شناورها به جای این‌که هر یک به تنهایی به دنبال مشکلات خود روند، عضو اتحادیه مالکان کشتی شوند و تمرین کار گروهی نمایند و پیشنهادات و مطالبات خود را، به صورت دسته‌جمعی و در کنار یکدیگر، بیان و پیگیری نمایند؛ مطمئناً به موفقیت‌های قابل توجه‌ایی دست خواهند یافت. در دیدار با "کاپیتان محمد سمیعی"، درباره‌ی سیاست‌ها جهت‌گیری‌ها و اهداف زیربخش دریایی صنعت حمل‌ونقل در برنامه‌ی پنجم توسعه دریایی کشور، گفت‌وگو کردیم و گریزی نیز به جنبه‌های مختلف برنامه‌ی چهارم و اهداف دست‌یافته در زیربخش دریایی زدیم. در ادامه، این گفت‌وگو را می‌خوانید.



بیان می‌دارد که از آب و منابع آبی که خداوند آن را در اختیار انسان‌ها قرار داده است، بهره ببریم. اما ما، از آن‌ها استفاده نکرده‌ایم. کشورهای خارجی، هم از منابع پروتئینی و هم از منابع نفتی بهره‌برداری می‌کنند. ما از این منابع کاملاً استفاده نکرده‌ایم. محیط‌زیست دریایی نیز، وضعیتی همانند بقیه‌ی بخش‌ها دارد. همه‌ی این کمبودها، به علت عدم توجه به دریا و اهمیت ندادن به آن است. درخصوص دریای مازندران، به اطلاع برسانم که در این دریا، از ۱۸۴ فرزند شناور، که تنها ۲۰ فرزند آن، با پرچم جمهوری اسلامی ایران در حال تردد هستند. البته سرمایه‌گذارانی هم اخیراً پیشنهاد کرده‌اند تا با ایجاد تسهیلات بسیار اندک، برخی از فعالیت‌ها را در آب‌های شمال شروع کنند، که اگر این روند ادامه یابد و اقدام‌های عملی، به سرعت انجام پذیرد، می‌توان امیدوار بود که در برنامه‌ی پنجم، نه این‌که به شکوفایی برسیم، اما گام‌های بلندی برداشته شود که همین رویکرد نیز، راه را برای توسعه و شکوفایی هموار خواهد کرد.

■ معتقدید که اگر نگاه ما دریایی باشد، مشکلات امور دریایی حل می‌شود. چندی است که با نگاه توسعه‌محور به دریا نگرین می‌شود، اما بخش دریایی ما، همچنان با مشکلاتی مواجه است و پیشرفت چشم‌گیری را در این عرصه، شاهد نبوده‌ایم. فراکسیون دریایی، در مجلس نهم تأسیس شد، اما اتفاق خاصی نیفتاد. صندوق حمایت از صنایع دریایی، ایجاد شد، اما رشد چشم‌گیری را به دنبال نداشت. آیا مشکل نوع نگاه به دریا، تنها مشکل عدم تحقق اهداف دریایی برنامه‌ی چهارم بوده است؟

من به، عنوان‌های دهان پرکن توجه نمی‌کنم. آن‌چه که نیاز داریم، کار و تلاش است. بله فراکسیون دریایی مجلس، از سال گذشته تشکیل شد، ولی فعال نبوده است. البته "جناب آقای مطورزاده"، رییس فراکسیون مجلس مطرح کردند که در ابتدای کار دریایی هستیم و به نظر می‌رسد که ایشان کمر همت بسته‌اند تا گام‌های مثبتی در زمینه دریا بردارند. من هنوز هم بر این باورم که اگر، نگاه، دریایی شود و این نگاه، چه در فراکسیون دریایی که بزرگ‌ترین فراکسیون مجلس است و حدود ۸۰ نماینده، عضو دارد و چه در بخش‌های دیگر، عمیق و همه‌جانبه باشد، به یقین، امور دریایی ما، رونق خواهد گرفت. در آن صورت، مسئولین بانک‌ها، وثیقه

■ به عنوان کسی که در عرصه‌ی حمل‌ونقل دریایی حضور فعال دارد و دبیری اتحادیه مالکان کشتی را نیز بر عهده دارید ارزیابی شما، از حمل‌ونقل دریایی ایران طی سال‌های اخیر چیست؟ آیا صنعت حمل‌ونقل دریایی کشورمان توانسته است به اهداف خود در برنامه‌ی چهارم توسعه که با رونق اقتصاد جهانی همراه بود، دست یابد؟

بر این باورم که اگر نگاه دریایی شود و این نگاه، چه در فراکسیون دریایی که بزرگ‌ترین فراکسیون مجلس است و حدود ۸۰ نماینده عضو دارد و چه در بخش‌های دیگر، عمیق و همه‌جانبه باشد به یقین، امور دریایی ما، رونق خواهد گرفت.

که بسیاری از کشتی‌داران و کشتیران‌ها و سرمایه‌گذاران ایرانی، به علت همین قانون‌های دست و پا گیر، به خارج از کشور رفته‌اند. اخیراً طرح اصلاح الگوی مصرف را تدوین کرده‌اند، اما اگر به آن نگاهی بیندازید، متوجه خواهید شد که از موارد مرتبط با کشتی و کشتی‌داری، چیزی در آن لحاظ نشده است. خوش‌بختانه، برای تهیه‌ی برنامه‌ی پنجم توسعه، سازمان بنادر و دریانوردی، تصمیم گرفت که از طریق دبیرخانه ارگان‌های دریایی کشور از کلیه صاحب‌نظران بخش دریایی دعوت به عمل آید و تقریباً نمایندگان ۴۰ ارگان دریایی در این نشست‌ها حضور یافتند و کارگروه خاصی نیز برای تعیین سیاست‌های دریایی برای مقابله مجامع دریایی با بحران موجود، تشکیل و جهت‌گیری‌ها نیز مطرح و تهیه شد، که در مجمع تشخیص مصلحت نظام مورد بررسی قرار گرفت. از این‌رو، به نظر می‌رسد ضرورت نگاه ژرف به امور دریایی، برای بسیاری از مسؤولان، روشن شده است.

■ برخی اظهار می‌کنند که در برنامه‌ی چهارم، تنها به ۲۰ درصد اهداف مورد نظر دست یافته‌ایم؛ به نظر شما، این میزان درست است؟

به نظر من هم، ما با دید مثبت تنها به ۲۰ درصد از اهداف دست یافته‌ایم. فکر می‌کنم در بخش دریا، اگرچه کارهایی انجام شده است، اما اصلاً کافی نبوده است. اگر به دنبال توسعه‌ی کشور هستیم، باید از مسیر دریا، توسعه را دنبال کنیم. خوش‌بختانه در دین و فرهنگ ما، توجه به دریا، سابقه دارد و در اساس نیز، ایران، کشوری دریایی است. قرآن در سوره‌ی نحل، آیه‌ی ۱۴

در ارزیابی وضعیت حمل‌ونقل دریایی، باید به این نکته اشاره کرد که پیش از آغاز بحران اقتصاد جهانی، ما از رونق مطلوبی برخوردار بودیم که همین امر موجب شد، بسیاری از سرمایه‌گذاران به این عرصه گرایش پیدا کنند. به ویژه که احساس می‌شد، دولت هم درصدد پشتیبانی و حمایت از حمل‌ونقل دریایی است؛ اما متأسفانه، اقتصاد کشور، بسیار سریع و ناگهانی، با بحران جهانی روبه‌رو شد و این بحران، باعث شد که به شکوفایی قابل انتظار در برنامه‌ی چهارم توسعه نرسیم. شاید این هم یکی از بهانه‌های ما است. چه این‌که در حقیقت، مشکلات ریشه‌ای در اقتصاد، موجب شده است تا در طی اجرای برنامه‌ی چهارم نتوانیم به رونق قابل انتظار در امور دریایی دست پیدا کنیم. البته به نظر من، برنامه‌ی چهارم توسعه‌ی دریایی نیز همانند برنامه‌های گذشته، با نگاه به امور دریایی، تدوین نشده بود، چه این‌که اگر به امور دریایی توجه می‌شد، اوضاع این‌گونه که هست، نبود. در دنیا، برخی کشورهای کوچک، با مرز محدود دریایی، به پیشرفت‌های شگفت‌انگیزی دست یافته‌اند. وقتی دولت‌مردان ما، به امور دریایی توجه نکنند، طبیعی است که قوانین ما، نیز معطوف به دریا نخواهد بود و مصوبات نیز، بوی از دریا نمی‌دهند. گاه حتی برخی مصوبات، نه تنها به سود اقتصاد دریا نبوده است که برعکس، ضررهایی را برای فعالان این عرصه نیز به همراه داشته‌اند. پیش‌ترها، برای دریانوردی و کشتی‌داری در کشور دو امتیاز مفید وجود داشت: یکی، این‌که گمرک از شناورها، برگ سبز نمی‌خواست و دوم این‌که، خرید هر شناور، به مدت ۱۵ سال، از پرداخت مالیات، معاف بود. این امتیازها پس از انقلاب، حذف شد. اما خوش‌بختانه، در آیین‌نامه‌ی اصلاحی گمرک که در حال حاضر، در مجلس شورای اسلامی مطرح است، ماده‌ای به منظور معافیت از حقوق گمرکی برای کشتی‌ها، منظور شده است؛ اما در مورد حذف پرداخت مالیات از طرف خریدار شناور، کماکان در حال پیگیری هستیم که هنوز نتیجه‌ای حاصل نشده است. یادآور می‌شوم

در مقابل درخواست وام برای خرید کشتی، نمی‌گویند: "ملک چی دارید؟" و آن‌ها هم خود کشتی را به عنوان وثیقه قبول خواهند کرد. در صورت برخورداری از نگاه عمیق دریایی، بیمه‌ی دریایی، ما نیز شکوفا خواهد شد چه این که اگر نگاهی به گذشته خود بیاندازیم از گنگ تا نیل، هیچ کشوری مفهوم بیمه را نمی‌دانست، ولی در ایران در سال ۱۳۱۴، بیمه ایران تأسیس شده بود. البته لازم است یادآوری کنم که اتحادیه‌ی مالکان کشتی، به منظور تغییر دید مسئولین بیمه‌ها از زمین به دریا، نشست‌هایی برگزار نمود که، امیدواریم نتایج آن تحولاتی در صنعت بیمه‌ی دریایی باشد.

■ حال که بحث بیمه‌ی دریایی مطرح است، اجازه می‌خواهم پرسیم که آیا، باید منتظر می‌ماندیم تا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از سوی جامعه‌ی جهانی و به تبع آن، از سوی بیمه‌ی اتکایی خود، مورد تحریم قرار گیرد تا آن‌گاه به فکر ایجاد کنسرسیومی از بیمه‌های داخلی برای بیمه‌ی اتکایی بیفتم؟ آیا بهتر نیست قبلاً این دلایل ضعف را از بین ببریم؟ و چرا،

خود در آغاز، ایجادگر نیستیم و همیشه این شرایط است که ضرورت‌ها را بر ما تحمیل می‌کند؟

چراها بسیار است. بزرگ‌ترین مشکل ما ایرانی‌ها، عدم موفقیت در کار دسته‌جمعی و به نوعی ناتوانی در مشارکت جمعی است. چون ما کار مشارکتی بلد نیستیم، اهمیت تشکیل مجامع را هم نمی‌دانیم. ۴ سال پیش، گروهی از افراد دل‌سوز دریایی گردهم آمدند و تلاش کردند اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران را ایجاد کنند که در طول تحقق این امر چوبهایی بود که لای چرخ آن گذاردند تا این مجموعه ایجاد نشود. حال که این اتحادیه، تشکیل شده است، تنها زمانی مالکان حضور می‌یابند با اعضای اتحادیه هم‌صدا می‌شوند که ایجاد شده باشد. این گروه، همیشه منتظر می‌مانند تا منافعی از راه برسد و سپس به جمع می‌پیوندند تا از امکانات آن بهره ببرند و لذا تا مطمئن نشوند، وارد عمل نمی‌شوند. اصولاً افرادی که در یک صنف فعالیت می‌کنند، باید به اجبار، با عملکرد عمومی صنف همراه شوند. برای مثال لوله‌کش‌ها هم برای آغاز کارشان، نیازمند تأییدیه انجمن خود می‌باشند تا تابلویی را نصب کنند، اما در اتحادیه‌ی مالکان کشتی،

وضع این‌گونه نیست، خوش‌بختانه مالکان کشتی داوطلبانه به عضویت اتحادیه در آمده‌اند و برای حصول نتیجه، باید همه با هم و با اعتقاد به حل مشکل، همکاری کنیم. اصولاً شکل‌گیری این‌گونه تفکرها و موارد دیگر را همین NGOها باعث می‌شوند و به علت تجربیات بالا موجب تأمین تسهیلات می‌گردند. حال در پاسخ به اینکه چرا در کشور ما، اتحادیه‌های چندانی وجود ندارد؟ معلوم است، چون روش کار دسته‌جمعی را بلد نیستیم.

■ پس به گمان شما، عدم نگاه دریایی و کار دسته‌جمعی، از جمله عواملی است که موجب شده‌اند نتوانیم به اهداف خود در برنامه‌ی چهارم دست پیدا کنیم. آیا دلایل دیگری را می‌توان برای این امر، برشمرد؟

از نظر من، اشکال اصلی دیگری نیز وجود دارد که از باورها و روش‌های رفتاری ما نشأت می‌گیرد. زمانی که به یک روش خو گرفتیم، تغییر آن، برای ما مشکل می‌شود؛ حتی اگر بدانیم که روش‌های جدیدتر، بازدهی بیشتری در پی دارند. اغلب، دست برداشتن از روش قدیمی، برای ما



سازمان بنادر و دریانوردی، باید متولی آن باشد. راه‌اندازی صنعت اوراق کشتی، در داخل کشور از ابتدای سال ۱۳۸۹، از دیگر موارد پیش‌بینی شده‌ی برنامه‌ی پنجم است. ما، اغلب برای شناورها محدودیت ایجاد می‌کنیم و ایراد می‌گیریم که چرا نقشه‌های دریایی روز و یا دفتر ثبت شناور ندارند، اما هیچ امکانات و مراکزی را که این موارد را در اختیار مصرف‌کنندگان قرار دهند، ایجاد نکرده‌ایم. برای تهیه‌ی این ملزومات، متقاضیان، اغلب باید به خارج از کشور مراجعه کنند. ما در یکی از موارد از برنامه‌ی پنجم، پیش‌بینی کرده‌ایم که در دو بندر اصلی کشور، تا پایان سال ۱۳۸۹، مراکزی برای توزیع کتب، نشریات، و نقشه‌های دریایی تعیین و اعلام شود. نکته‌ی دیگر این است که نقشه‌های دریایی ما، روزآمد نشده‌اند. قابل ذکر است که خوش‌بختانه اتحادیه یک گام علمی برداشته و اکثر قریب به اتفاق دفاتر ثبت عمومی شناورها را به دو زبان انگلیسی و فارسی تهیه و بعد از تأیید مدیریت اداره کل دریایی سازمان بنادر و مؤسسه رده‌بندی به چاپ رسانده و می‌تواند در اختیار مالکان شناور قرار گیرد.

در برنامه‌ی پنجم، در مورد تعیین صلاحیت و تأیید مدارک دریانوردان نیز تمهیداتی اندیشیده است تا، در هر مقطع شغلی مدارک افراد، از نظر علمی - کاربردی ارزیابی و معادل‌سازی شود. ما گزارش‌های هواشناسی را از کشورهای عربی حاشیه‌ی خلیج فارس می‌گیریم. پیشنهاد ما این بود که شبکه‌ی پیش‌بینی و پایش هواشناسی دریایی، با همکاری کشورهای حاشیه‌ی مرزهای آبی کشور، از سال ۱۳۹۰ ایجاد شود و همچنین از سال ۱۳۸۹، ارتباطات مخابراتی بنادر ایران در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، به نرم‌افزار و سخت‌افزارهای مورد نیاز مجهز شوند تا نیاز دریانوردان ایرانی، به امکانات کشورهای همسایه، برطرف شود.

یکی دیگر از مسائل مورد لزوم، توجه به بیمه‌های دریایی است. مواردی را سراغ داریم که مالکان، شناوری را خریده‌اند کار خود را شروع کرده‌اند، اما ناگهان کشتی، با بار غرق شده است، بدون این‌که شناور بیمه شده باشد. بنابراین، پیشنهاد کردیم، همان‌طور که خودرو در کشور، الزاماً باید بیمه شود، از ابتدای سال ۱۳۸۹، به هیچ یک از شناورها اجازه تردد داده نشود، مگر این‌که پوشش بیمه‌ای مناسب را برای شناور تحصیل کرده باشد.

البته موارد بسیار دیگری نیز در تدوین سیاست‌ها و جهت‌گیری‌های دریایی لحاظ شده است که پرداختن به همه‌ی آن موارد در این گفت‌وگو،



خوش‌بختانه اتحادیه یک گام علمی برداشته و اکثر قریب به اتفاق دفاتر ثبت عمومی شناورها را به دو زبان انگلیسی و فارسی تهیه و بعد از تأیید مدیریت اداره کل دریایی سازمان بنادر و مؤسسه رده‌بندی به چاپ رسانده و می‌تواند در اختیار مالکان شناور قرار گیرد.

می‌شود، اما اصلاً او آموزش‌های عملی دریایی را ندیده است. دانشگاه‌های دریایی، مشخصات لازم در زمینه‌ی کارورزی را ندارند. مالکان و بخش خصوصی هم، در اصل به دنبال تأمین منافع و سود مالی هستند، که این، امری طبیعی به نظر می‌رسد. آنان قصد ندارند پرسنل دست و پا گیر و هزینه‌ساز را استخدام کنند، این نظری است که برخی از کارشناسان به خاطر رفع این معضل فوق پیشنهاد نموده‌اند که اصلاً با دلایل ذکر شده قابل اجرا نیست. در تمام دنیا، به منظور کارورزی دانشجویان، از کشتی‌های آموزشی استفاده می‌کنند. بنابراین پیش‌بینی کرده‌ایم، تا پایان سال ۱۳۸۹، یک فروند کشتی آموزشی برای کارورزی دریانوردان در رده‌های مختلف، خریداری شود و مورد بهره‌برداری قرار گیرد که

سخت است، زیرا گمان می‌کنیم، روش جدید از ارزش کارمان می‌کاهد، در حالی که الزاماً این‌گونه نیست و گاه روش جدید، میزان سختی فعالیت‌ها را کاهش می‌دهد. پذیرش تغییر از یک وضعیت به وضعیت جدید هم‌زمان با سرعت عمل، برای ما بسیار سخت است. ضعف در سرعت عمل، باعث کندی در کارها می‌شود. جای خوشحالی است که از سال گذشته، ارگان‌های دریایی جانی تازه گرفته‌اند و توسعه‌ی دریامحور را مورد توجه قرار داده‌اند؛ یعنی محور پیشرفت ایران از طریق دریا را سرلوحه‌ی کارهای خود قرار داده‌اند. بسیار خوب است که به فکر آن افتاده‌ایم که از دریا و ظرفیت‌های آن استفاده کنیم، اما این کافی نیست. نگاه به دریا، باید توسعه‌محور باشد. به بنادر دنیا نگاه کنید. تمام شهرهای با اهمیت دنیا، بندر محسوب می‌شوند. در کجای ایران، این‌گونه شهرهایی وجود دارند؟ این امر، دلیل عدم پیشرفت ما است، چون به دریا، نگاه توسعه‌محور نداریم

■ اگر نگاه ما، دریایی شود، آیا توان مندی‌های ما در آن حدی است که بتوانیم به توسعه دست پیدا کنیم؟ مطمئن باشید در این صورت، ما حرف اول را در منطقه خواهیم زد. ما متخصص و سرمایه‌داریم؛ اما زمانی این سرمایه‌ها و تفکرات به سوی توسعه جهت داده می‌شوند که نگاه ما، معطوف به توسعه‌ی دریایی باشد. همان‌طور که در سند چشم‌انداز ۲۰ ساله، پیش‌بینی شده است قرار است بعد از سپری شدن مدتی معین، حرف اول توسعه را در منطقه بزنیم. برای رسیدن به هدف، طبیعی است که باید دریا محور باشیم.

■ در برنامه‌ی پنجم، به چه اهدافی خواهیم رسید. چه برنامه‌هایی پیش‌بینی شده است؟ در سال‌های رونق اقتصاد جهانی، ما به تمام اهداف برنامه‌ی چهارم در بخش دریایی نرسیدیم، حال چگونه می‌توانیم در زمان رکود اقتصاد جهانی که با برنامه‌ی پنجم همراه خواهد بود، به هدف توسعه‌ی دریامحور دست پیدا کنیم؟

از آن جایی که خود، در تدوین برنامه‌ی پنجم، در یکی از کارگروه‌ها حضور داشته‌ام، خوش‌بختانه نظرات اتحادیه‌ی مالکان کشتی، در برنامه گنجانده شده است. بخشی از رئوس برنامه‌های ما، به این قرار است: ما ادعا داریم که دانشگاه دریایی داریم، اما در زمینه‌ی کارورزی دانشجویان، هیچ فکری نکرده‌ایم. به هر حال زمانی آموزش دانشجو تمام

باید دوباره از ابتدا شروع کند و به این زودی‌ها، سری در بین سرها، بلند نخواهد کرد. ما قرار نیست به وجهی بین‌المللی خود آسیب بزنیم، زیرا اگر چنین تصمیمی گرفته شود، بزرگ‌ترین ضربه به اقتصاد دریایی کشور وارد خواهد آمد که البته بعید می‌دانم، چنین تصمیمی گرفته شود. کارخانه‌های کشتی‌سازی ما، از هیچ یک از شرایط بین‌المللی برخوردار نیستند، پس چنین ادعایی نمی‌تواند کنند. ما انکار نمی‌کنیم که مشکلاتی وجود دارد، اما انسان باید تعهد کند که چه تعداد کشتی را در سال، مطابق با استانداردهای بین‌المللی می‌تواند تحویل دهند. این کار، جنبه‌ی بین‌المللی دارد. اگر یک سال طول کشید و توانستند محصول قابل قبول و مطلوبی عرضه کنند، نتیجه این می‌شود که همه‌ی متقاضیان شناور، به کارخانه‌های داخلی، سفارش ساخت خواهند داد. دلیلی ندارد که داخلی‌ها به کشتی‌سازی‌ها سفارش دهند اگر به موقع و مطابق با استانداردهای موجود دنیا و با قیمتی مطلوب بتوانند شناور را ساخته و تحویل دهند و این روند را ادامه داده و کیفیت کار را بالا برند و قیمت را در بازار جهانی قابل رقابت نمایند. مشتریانی از کشورهای دیگر نیز خواهند داشت. حال این گوی و این میدان. ■

در عین حال که مصرف‌کننده‌ی تولیدات شرکت‌های کشتی‌سازی هستیم، معتقدیم که اولاً اجبار، به توسعه منتج نخواهد شد. دوم این‌که، باید از کشتی‌سازها خواست که توان تولید و ظرفیت خود را برای یک سال تعیین کنند این‌که چه شناورهایی و با چه ظرفیت و چه تناژی را می‌توانند در طول سال تولید کنند و تحویل دهند، و این مهم را به اطلاع همگان برسانند. آیا کارخانه‌های کشتی‌سازی، به اندازه‌ی کافی، کارشناس دارند؟ آیا از توان علمی مطلوب برخوردارند؟ آیا مدیرانی که کارشان تاکنون، عواقب منفی در پی داشته است، واقعاً می‌خواهند به همان شیوه‌ی گذشته، کارشان را ادامه بدهند یا راه‌های تغییر و تحول را طی خواهند کرد؟ متأسفانه، مدیران کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور، خود اذعان دارند که با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو هستند؛ مشکلات فراوان جانبی، شامل مشکلات قانونی و مالی. به نظر می‌رسد، کارخانه‌های کشتی‌سازی داخلی، پاسخ‌گوی نیاز کشور نخواهند بود، ما که معتقدیم پاسخ‌گو نیستند. چرا باید بنا را بر این بگذاریم که ایران از بازار بین‌المللی خارج شود؟ اگر یک فرد بازاری، کسب و کارش را تعطیل کند و پس از مدت‌ها، برای ادامه‌ی کار، بازگردد، آیا دوباره در همان جایگاه خواهد بود؟ مسلم است که کارش را،

امکان‌پذیر نیست. از جمله این‌که قرار بر این است تا پایان سال ۱۳۹۰، امکان اعمال مدیریت ستادی یکپارچه‌ی دریایی، در کل کشور فراهم شود و پایتخت دریایی کشور نیز مشخص شود. متأسفانه در کشور ما، تصمیم‌گیری درباره‌ی امور دریایی، در یک سازمان متمرکز، همانند آن‌چه در سایر کشورها دیده می‌شود، وجود ندارد. با تأسف بسیار باید گفت که حتی در هنگام مشارکت نیز، تصمیم‌گیران در جلسات حضور ندارند. اگر تصمیم‌گیران در کنار هم بنشینند و تنها از خود نگویند و نیت اصلی هم حل مشکلات باشد، بی‌شک علاوه بر انعطاف‌پذیری، اهتمام کامل در اجرای طرح‌های توسعه هم، نشان خواهند داد.

■ شنیده می‌شود که کشتی‌سازان تمایل دارند دولت از آن‌ها حمایت کند و کشتیرانی‌های داخلی را ملزم سازد تا ساخت کشتی‌های مورد نیاز خود را، به کشتی‌سازی‌های داخلی سفارش دهند. آیا این امر می‌تواند صنعت کشتی‌سازی را در کشور احیا کند؟ آیا با الزامات صنعت کشتی‌سازی، کشور راه توسعه و پیشرفت را خواهد پیمود؟ پاسخ به این پرسش، بسیار مشکل است. ما

آروین ترخیص

جناب آقای مهندس سید عطاءاله صدر
مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی


جناب آقای مهندس محمدرضا اشکریز
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

۲۶ آذر

سائروز فرمان تاریخی رهبر کبیر انقلاب اسلامی
روز ملی حمل و نقل مبنی بر تخلیه کالا از بنادر بر همه تلاشگران چرخه حمل و نقل کشور به خصوص مدیران کارکنان صنعت حمل و نقل دریایی کشور مبارک باد.


نشانی: بندر عباس، بلوار امام خمینی، مجتمع تجاری اداری نخل گلشهر، واحد ۲۱۸
تلفن: ۴-۰۶۶۲۵۹۳ و ۰۶۶۱-۶۶۸۲۲۰۹ و فکس: ۰۶۶۱-۶۶۸۲۲۱۰





FARA SHEMMIYE ROOZ
PJS

■ صادرات مواد نفتی (قیر)
 ■ بسته بندی (بشکه های فلزی)
 ■ لجستیک (کامیون، کشتی، مخازن ساحلی)



Add: Fara Shemmiye Rooz Co.
No, 244 africa blvd/ Tehran 1966743885/ IRAN
Tel: +9821 26213197 Fax: +9821 26212989
URL: www.fsr-co.com
E-mail: info@fsr-co.com

www.fsr-co.com



P.M.O
اداره کل بندر
و دریانوردی خرمشهر

بندر خرمشهر بندری کهن شهرتی جهانی

۲۷ آذر

روز ملی حمل و نقل

بر تمامی مدیران و دست اندرکاران
حمل و نقل دریایی کشور

گرامی باد



- بزرگترین بندر آزاد کشور
- دومین بندر کانتینری کشور با خطوط فیدری منظم
- برخوردار از ۲۵٪ تخفیف سود بازرگانی
- دارای گواهینامه سیستم مدیریت یکپارچه IMS
- دارای بزرگترین و مجهزترین پایانه مسافری دریایی خاورمیانه
- دارای اسکله اختصاصی جهت پهلو دهی کشتی های رو - رو
- دروازه ترانزیت به بازار بزرگ عراق
- قابلیت سرمایه گذاری بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی بندر

P.M.O

روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر تلفن: ۰۶۳۲-۴۲۲۲۸۰۱-۳

www.khport.ir

رییس امور برنامه‌ریزی شرکت ملی نفتکش، جهت‌گیری اهداف این شرکت را در راستای اصول برنامه‌ی چشم‌انداز ۲۰ ساله (۱۴۰۴) و برنامه‌های پنجم ساله‌ی توسعه‌ی اقتصادی-اجتماعی دانست و ابراز امیدواری کرد که با گسترش فعالیت‌های برون‌مرزی، ناوگان دریایی شرکت ملی نفتکش، به عنوان شاخص و بازیگر اصلی، در رفع نیازهای منطقه و جهان عمل کند. وی افزود: "در حال حاضر، با ۱۱ میلیون تن ظرفیت، در جایگاه چهارمین ناوگان بزرگ جهانی قرار داریم و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۱۴ میلادی، جایگاه دوم و حتی اول جهانی را در این عرصه به دست آوریم. دست‌یابی به چنین جایگاهی، سبب افزایش نفوذ بیش‌تر در بازار حمل‌ونقل و تأثیرگذاری ایران بر نوسانات نرخ اجاره‌ی کشتی‌های نفتکش خواهد شد."

"عبدالصمد تعقل"، همچنین اعلام کرد که در برنامه‌ی پنجم توسعه و براساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته، ظرفیت حمل کالاهای غیرنفتی از ۵۸ میلیون تن در سال، به ۱۱۶ میلیون تن و ظرفیت حمل فرآورده‌های نفتی از ۱۴۷ میلیون تن در سال، به ۳۱۶ میلیون تن خواهد رسید که لازمی آن تقویت امکانات حمل‌ونقل و توسعه‌ی بنادر کشور است. وی در ادامه، ضمن تأکید بر موفقیت‌های به دست آمده برای شرکت ملی نفتکش در طول برنامه‌ی چهارم توسعه، گفت: "تا پیش از آغاز برنامه‌ی پنجم ساله‌ی چهارم، با برخورداری از ظرفیت ناوگان ۶ میلیون تن، جایگاه هفتم را در جهان داشتیم، و سفرهای بین‌المللی کشتی‌های ناوگان ملکی بسیار کم‌تر از امروز بود. در حالی که هم‌اکنون در تمام ۵ قاره، سفرهای دریایی انجام می‌دهیم و بخش عمده‌ای از درآمدهای شرکت، از منابع ارزی

چشم انداز ناوگان نفتکش کشور در برنامه پنجم

بر سکوی اول جهان



با پایان برنامه‌ی چهارم توسعه‌ی اقتصادی، شرکت ملی نفتکش ایران، در پی ارتقاء عملکرد گذشته و دست‌یابی به افق‌های روشن و پیش‌بینی شده در دوره‌ی پنج ساله‌ی پنجم است. شرکت ملی نفتکش، که در سال ۲۰۰۹ میلادی از سوی مؤسسه‌ی بین‌المللی لویدز، به عنوان کشتی‌رانی برتر سال انتخاب شده و نیز اولین شرکت اجراکننده‌ی استانداردهای زیست‌محیطی اتحادیه‌ی اروپا (استفاده از سوخت کشتی با سولفور کم‌تر از یک دهم درصد) در آسیا است؛ جایگاه ویژه‌ای در صنعت حمل‌ونقل دریایی در سطح بین‌الملل دارد و به منظور دست‌یابی به اهداف تعیین شده، برنامه‌ریزی منسجمی را ترتیب داده است. "عبدالصمد تعقل"، رییس امور برنامه‌ریزی این شرکت، امیدوار است که کشورمان، به زودی به جایگاه رفیع و کم‌نظیری در صنعت حمل‌ونقل دریایی در سطح منطقه و جهان، دست یابد.





تا پیش از آغاز برنامه‌ی پنج ساله‌ی چهارم، با بر خورداری از ظرفیت ناوگان ۶ میلیون تن، جایگاه هفتم را در جهان داشتیم، و سفرهای بین‌المللی کشتی‌های ناوگان ملکی بسیار کم‌تر از امروز بود. در حالی که هم‌اکنون در تمام ۵ قاره سفرهای دریایی انجام می‌دهیم و بخش عمده‌ای از درآمدهای شرکت، از منابع ارزی خارج از کشور تأمین می‌شود.

رییس امور برنامه‌ریزی شرکت ملی نفتکش، همچنین به موضوع عدم تحویل به موقع کشتی‌های سفارش شده به شرکت کشتی‌سازی صدرا و ایزوایکو اشاره کرد و بار مالی ایجاد شده در نتیجه‌ی آن را در شرایط بحران اقتصادی موجود، سنگین و مشکل‌ساز توصیف کرد.

به امید ترقی در دریای خزر و منطقه
 "تعقل"، با تأکید بر مشکلات موجود در فعالیت‌های کشتیرانی در دریای خزر و ضرورت هرچه فعال‌تر کردن همه‌جانبه‌ی آن، گرفتن سهم ایران از دریای خزر در زمینه‌ی حمل‌ونقل سوخت را، از ابتکارات مهم شرکت ملی نفتکش دانست و گفت: "یکی از فعالیت‌های انجام شده در این زمینه تدارک کشتی‌هایی با ظرفیت مناسب برای، اجرای طرح معاوضه‌ی نفت است که براساس آن، روزانه ۳۸۰ هزار بشکه نفت، از کشورهای حوزه‌ی دریای خزر جهت استفاده در پالایشگاه شمال کشور به بندر نکا حمل می‌شود و برای انجام این پروژه‌ی استراتژیک، طرح ساخت کشتی‌های (۶۳ هزار تنی)، برای اولین بار از طرف شرکت ملی نفتکش طراحی شد و از نظر ساخت نیز، مورد تأیید قرار گرفت. در تکمیل این طرح نیز، سیستم SAL، برای تخلیه و بارگیری این کشتی‌ها، بررسی و معرفی شد. متأسفانه، به دلیل عدم تحویل به موقع کشتی‌های یاد

باید به ۹۶ میلیون بشکه در روز می‌رسید؛ در حالی که این مقدار، از ۸۴ میلیون بشکه تجاوز نکرده است. در شرکت ملی نفتکش نیز، درآمد روزانه‌ی یک کشتی غول‌پیکر، از میزان ۱۰۰ هزار دلار در سال ۲۰۰۸، به ۲۵ هزار دلار در سال جاری کاهش یافته است؛ که البته با درایت و همکاری اعضای هیئت مدیره و مجمع عمومی شرکت، ضمن موقوف کردن انجام بعضی از پروژه‌ها به زمان‌های آتی و رعایت کامل موازین اصلاح الگوی مصرف و نیز استفاده از حمل بار برگشت توسط اغلب کشتی‌های شرکت، این زیان به حداقل رسیده است."

"تعقل"، تشدید حملات دزدان دریایی را یکی از چالش‌های دیگر پیش‌روی شرکت ملی نفتکش عنوان کرد و گفت: "کشتی‌های ما، اخیراً به صورت مداوم مورد حمله قرار می‌گیرند، البته با واکنش به موقع و عملکرد بسیار خوب ناوگان نیروی دریایی کشورمان و حفاظت از کشتی‌های ترددی این شرکت از بندر سلاله تا جیبوتی. خوش‌بختانه تاکنون هیچ یک از کشتی‌های ناوگان شرکت ملی نفتکش، به گروگان گرفته نشده است، وی افزود: "بعضی از کشتی‌ها، به سیستم‌های پیشرفته‌ی ضد دزدی مجهز شده‌اند و ابتکار دیگر ما نیز، نصب سیم‌خاردار در اطراف عرشه‌ی کشتی است که جمعا هزینه‌ی زیادی را برای شرکت، به همراه داشته است."

خارج از کشور تأمین می‌شود." "تعقل"، به فعالیت‌های دیگر انجام گرفته در طول برنامه‌ی پنج ساله‌ی چهارم توسعه، مبنی بر ایجاد شرکت‌های مشارکتی در زیرمجموعه‌ی شرکت ملی نفتکش، اشاره کرد و از آن میان، شرکت دریایی خزر، آفرین قشم، کشتیرانی پتروشیمی پارس، کشتیرانی آریا، کشتیرانی بکه (که با همکاری اتحادیه‌ی کشتیرانی کشورهای اسلامی تأسیس شده است)، کشتیرانی مشارکتی ونزوئلا، کشتیرانی رازی (با مشارکت روسیه)، کشتیرانی سیروس، کشتیرانی گاز مایع ال.ان.جی را نام برد. وی با تأکید بر اهمیت کشتیرانی گاز مایع (LNG)، ابراز امیدواری کرد که ظرفیت حمل‌ونقل آن، منطبق با نیاز شرکت ملی نفت برای صادرات، افزایش یابد و دست کم، ۵۰ درصد از این نیاز، با استفاده از ناوگان ملی کشورمان مرتفع شود.

چالش‌های پیش‌روی شرکت ملی نفتکش
 با توجه به اثرگذاری بحران اقتصاد جهانی بر فرآیند عرضه و تقاضای نفت و افت تولید و مصرف جهانی، فعالیت کشتی‌های نفتکش نیز، در سال ۲۰۰۹، کاهش یافته است. رییس امور برنامه‌ریزی شرکت ملی نفتکش، این بحران را یکی از چالش‌های مهم و موجود دانست و افزود: "براساس پیش‌بینی‌های صورت گرفته، تولید نفت جهان در سال ۲۰۰۹،

شده، انجام این پروژه هنوز به نتیجه نرسیده است و در صورت ادامه این روند، یک فرصت طلایی از دست خواهد رفت."

رییس امور برنامه‌ریزی شرکت ملی نفتکش، با اشاره به سند چشم‌انداز سال ۱۴۰۴ به منظور رسیدن ایران به مقام اول اقتصادی منطقه، چنین تشریح کرد که در راستای این گام بزرگ: "درصد هستیم که ظرفیت حمل نفت خام ناوگان خود را به ۱۸ میلیون تن افزایش دهیم که با کسب چنین موفقیتی، نه تنها در سطح منطقه، بلکه در جهان نیز، در رتبه اول ظرفیت‌پذیری قرار خواهیم گرفت. تشکیل ناوگان کشتی‌های LNG، از دیگر برنامه‌های شرکت ملی نفتکش است که امیدواریم در شروع کار با به کارگیری ۱۲ فروند کشتی، به موازات پیشرفت شرکت ملی نفت، در راه‌اندازی تأسیسات مایع‌سازی گاز نیازهای حمل‌ونقل آن را برآورده کنیم. به علاوه، شرکت PPSC (پتروشیمی پارس) نیز که از زیرمجموعه‌های شرکت ملی نفتکش است، اختصاص ۸۴ فروند کشتی شیمیایی بر را برای حمل محصولات پتروشیمی توسط این شرکت بررسی کرده‌ایم."

چند پیشنهاد

"عبدالصمد تعقل"، در ادامه‌ی گفت‌وگو

با خبرنگار ماهنامه‌ی "بندرودریا" به سختگیری‌های قوانین گمرکی ایران اشاره کرد و عدم هماهنگی این قوانین با مقررات گمرکی کشورهای صنعتی و تجاری جهان را، به منزله‌ی یکی از موانع عمده‌ی پیشرفت صنایع دریایی، و به ویژه کشتی‌سازی‌ها تلقی کرد. وی همچنین، نرخ بالای عوارض بندری در کشور در مقایسه با کشورهای دیگر منطقه را به عنوان یک عامل منفی برشمرد.

استفاده از معافیت مالیاتی شرکت‌های کشتی‌سازی در مناطقی که شرایط سخت اقلیمی بر آن‌ها حاکم است و نیز یکسان بودن این مقررات برای شرکت‌های کشتیرانی و غیره، از دیگر پیشنهاد‌های رییس امور برنامه‌ریزی شرکت ملی نفتکش، برای رفع مشکلات جاری صنایع دریایی و آبادسازی بیش‌تر بنادر ایران عنوان گردید.

وی همچنین، لزوم تطبیق قوانین و مقررات ایران با استانداردهای بین‌المللی سازمان تجارت جهانی را مورد تأکید قرار داد و گفت: "اجرای این استانداردها که بیش‌تر بر ایمنی، محیط‌زیست و شرایط کار خدمه‌ی کشتی تأکید دارند، گرچه هزینه‌ی زیادی را در بر دارد، اما باید توجه داشت که در نتیجه‌ی تعهد عملی به این استانداردها و استفاده از تسهیلات تازه‌ی بندری، منافع بسیار بیش‌تر

از هزینه‌های پرداخت شده، دربر خواهد داشت." "تعقل"، با تأکید بر این که در راستای تبدیل شدن ایران به یک کشور پیشرفته، صنعتی و تجاری نیاز به اصلاح قوانین موجود داریم، عضویت ایران در کنوانسیون‌های دریایی را ضروری دانست و این مقررات را در جهت افزایش رفاه و بهبود عملیات کشتیرانی و سایر فعالیت‌های دریایی عنوان کرد.

وی در ادامه، به ممنوعیت تردد کشتی‌های نفتکش تک‌جداره براساس مقررات جهانی، که از سال ۲۰۱۰ میلادی اجرایی خواهد شد، اشاره کرد و گفت: "کشتی‌های تک‌جداره، صدمه‌های بزرگی را به محیط‌زیست دریایی وارد می‌آورند و تردد این کشتی‌ها در خلیج فارس، سبب آلودگی شدید آب‌های این منطقه و به خطر افتادن حیات آبریان شده است."

"تعقل"، پیشنهاد دیگری را نیز به سازمان بندرودریانوردی ارائه داد و گفت: "برای ایجاد انگیزه‌ی بیش‌تر در دریانوردان باید مزایای ویژه‌ی بیش‌تری برای ایشان در نظر گرفت، حتی می‌توان دوران تحصیل دانشگاهی این افراد را نیز به عنوان خدمت معتبر قابل احتساب در بازنشستگی و پایه‌ی حقوقی آنان به حساب آورد." ■

شرکت حمل و نقل بین المللی
هادی بازرگان

۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل
بر تمامی مدیران و دست اندرکاران
صنعت حمل و نقل کشور مبارک باد

HADI BAZARGAN

دفتر مرکزی
بازرگان بلوار امام خمینی
تلفن: ۰۲۰-۳۳۷۲۶۱۵
همراه: ۰۹۱۴۱۱۵۲۶۶

محمد بابائزاد
مدیرعامل شرکت حمل و نقل
بین المللی هادی بازرگان

HELMAND
TARABAR

شرکت حمل و نقل بین المللی
هلمند ترابر

جناب آقای مهندس سید عطاء اله صدر
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
جناب آقای دکتر شهریار افندی زاده
ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
جناب آقای مهندس مجرد
مدیرکل حمل و نقل و باپانه های استان سیستان و بلوچستان
جناب آقای مهندس رضوانی
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

**۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل بر تمامی دست اندرکاران
وزارتخانه صنعت حمل و نقل کشور مبارک باد**

TUG



جایگاه پنجم

فرستی که از دست رفت

بابک اخوت پور

جان هیکس می گوید: «همه چیزها به یکدیگر بستگی دارند.» اصل این سخن هم در این است که اگر برای آینده برنامه‌ای داریم، باید گذشته و حال را نیز مورد نظر قرار دهیم، زیرا با هم در ارتباط هستند. چند وقت دیگر، باید پنجمین برنامه‌ی پنج ساله‌ی کشور، به مجلس ارائه شود و در این میان، برای اولین بار، هر بخشی، عهده‌دار نوشتن برنامه‌ی خود شده است. بخش دریایی کشور نیز، در همین راستا گام برداشته است. پرسش اساسی در این جا، این است که جایگاه حمل و نقل دریایی کشور در پنج سال آینده، می‌بایست کجا باشد؟ پاسخ این پرسش را، باید در همان اصل جست‌وجو کرد.

نگاهی به کلیات برنامه

سابقه‌ی برنامه‌ریزی در ایران، به سال ۱۳۲۷ بازمی‌گردد و از آن سال تا به اکنون، بیش از ۶۰ سال تجربه‌ی برنامه‌ریزی در کارنامه‌ی دولت‌مداری ایران به چشم می‌خورد. اغلب در برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، ۳ عامل تضعیف‌کننده و نارسایی‌آور دیده می‌شود: اول، پیچیدگی‌های برنامه‌ریزی، دوم، کمبود نیروی انسانی آموزش دیده و سوم، عوامل نهادی است. از سال گذشته تاکنون و براساس آنچه در مجمع تشخیص مصلحت نظام، به عنوان سیاست‌های کلی برنامه‌ی پنج‌به‌تصویب رسیده و از سوی مقام معظم رهبری به دولت ابلاغ شده است و همچنین بر مبنای کلیات مصوب در دولت، می‌توان ادعا کرد که برنامه‌ی پنج سال آینده، با نگاهی به ضعف‌های گذشته و مطابق با چشم‌انداز افق ۲۰ ساله‌ی کشور، در حال تدوین است. از سوی دیگر، برنامه‌ی پنج‌توسعه، نخستین برنامه‌ی توسعه‌ی ملی محسوب می‌شود که به صورت غیرمتمرکز و توسط بخش‌ها و نهادهای مجری، باید تهیه و تنظیم می‌شد که یکی از این بخش‌ها، مربوط به حوزه‌ی دریایی کشور است.

مصوبات مجمع و ابلاغیه‌ی رهبری

تیر ماه سال گذشته، مجمع تشخیص مصلحت نظام، به کار تدوین برنامه‌ی پنج‌توسعه کشور پایان داد. براساس آنچه این مجمع به تصویب رساند، برنامه‌ی پنج‌توسعه در راه تحقق اهداف سند چشم‌انداز بیست ساله‌ی کشور است و در پایان آن باید نیمی از راه برای دستیابی به کشوری توسعه یافته، طی شده باشد. رویکرد اصلی این برنامه با جهت‌گیری‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی کشور را از سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۳ خورشیدی شامل می‌شود، "پیشرفت همراه با عدالت" است.

سرانجام، در اواخر سال گذشته بود که سیاست‌های کلی برنامه‌ی پنج‌توسعه، با ۴۵ بند و شامل سرفصل‌های امور فرهنگی - امور علمی و فن‌آوری - امور اجتماعی - امور اقتصادی و امور سیاسی، دفاعی و امنیتی، از سوی مقام معظم رهبری به دولت ابلاغ شد. حضرت آیت‌الله خامنه‌ای، در این ابلاغیه تأکید داشتند: «انتظار دارم در دوره‌ی پنج ساله‌ی آینده، اقدامات اساسی برای تدوین الگوی توسعه‌ی ایرانی - اسلامی که رشد و بالندگی انسان‌ها بر مدار حق و عدالت و دستیابی به جامعه‌ای متکی بر ارزش‌های اسلامی و انقلابی و تحقق شاخص‌های عدالت اجتماعی

ارگان‌های دریایی ایران، در واقع از آن چه نیاز جامع کشور به داشتن

یک راهبرد، یک برنامه و یا یک

سند جامع با نگاهی دریایی است، به

درستی آگاه نیستند و نمی‌توانند به

تدوین چنین برنامه‌ای پردازند؛ زیرا

مدت‌ها است که تنها با دادن بیانیه

و قطعنامه‌هایی در پایان همایش‌ها،

خود را مشغول داشته‌اند و درگیر

سیاست‌گذاری جدی در این عرصه

نشده‌اند.

و اقتصادی در گرو آن است، توسط قوای سه‌گانه کشور صورت گیرد.» در واقع، ایشان در انتظار تهیه‌ی الگوی ایرانی - اسلامی برای توسعه‌ی کشور در برنامه‌ی پنج ساله‌ی آتی هستند.

از مهم‌ترین نکاتی که در این ابلاغیه، به صورتی مستقیم یا غیرمستقیم به امور دریایی اشاره داشت، می‌توان به ارتباط مؤثر بین دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی با صنعت و بخش‌های مربوط جامعه، تکمیل و اجرای نقشه‌ی جامع علمی کشور، تحقق سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و الزامات مربوط به هر یک از بندهای آن، توجه به ارزش اقتصادی، امنیتی، سیاسی و زیست‌محیطی آب با تسریع در استحصال، عرضه، نگهداری و مصرف آن و مهار آب‌های در حال خروج از کشور با اولویت استفاده از منابع آب‌های مشترک، گسترش فعالیت‌های اقتصادی در مناطق مرزی و سواحل جنوبی و جزایر با استفاده از ظرفیت‌های بازرگانی خارجی کشور و در بخش امور سیاسی، دفاعی و امنیتی ابلاغیه برنامه‌ی پنج‌توسعه نیز، به ارتقاء نقش مدیریتی ایران در توزیع و ترانزیت انرژی، افزایش فرصت‌های صادراتی مورد تأکید، اشاره کرد.

در این مقطع، یعنی در پایان سال ۱۳۸۷، می‌توان تأکید کرد: برخلاف انتظار، در برنامه‌ی پنج‌توسعه، به موضوع دریا محوری چندان توجه درخور اهمیتی نشده است.

آن چه دولت به تصویب رساند

مطابق آنچه تدوین نهایی پیش‌نویس (که البته از دیدگاه دولت نهایی است) لایحه‌ی برنامه‌ی پنج‌توسعه لقب گرفته و از سوی

معاونت نظارت و راهبردی رییس‌جمهور اعلام شده است، رویکردهای اصلی برنامه‌ی پنج‌توسعه در بخش اقتصادی، افزایش نقش آفرینی بخش خصوصی در اقتصاد ملی، افزایش سهم بخش تعاون به ۲۵ درصد کل فعالیت‌های اقتصادی و اجرای سیاست‌های انگیزشی و حمایتی دولت از بخش‌های غیردولتی است. همچنین مطابق این پیش‌نویس، قرار است شاخص‌های کمی و کلان اقتصادی، در پایان برنامه‌ی پنج‌توسعه، به این قرار باشد:

- ایجاد سالانه به طور متوسط ۹۹۰ هزار شغل جدید
- کاهش نرخ بیکاری از ۱۱ درصد به ۷ درصد
- دستیابی به متوسط نرخ رشد اقتصادی ۸ درصد، در برنامه‌ی پنج‌توسعه (در سال اول: نرخ رشد، ۷ درصد و در سال پایانی برنامه، این نرخ به ۲۵/۹ درصد رسیده است)

• رسیدن صادرات غیرنفتی کشور، در مجموع به ۱۱۰ میلیارد دلار

• کاهش اتکای بودجه‌ی عمومی دولت به درآمدهای نفتی، به سطح صفر درصد

با نگاهی گذرا به متن نهایی لایحه‌ی برنامه‌ی پنج‌توسعه، مشتمل بر ۹ فصل؛ «فرهنگ اسلامی - ایرانی»، «علم و فن‌آوری»، «اجتماعی»، «نظام اداری و مدیریت»، «اقتصادی»، «توسعه منطقه‌ای»، «امور دفاعی، سیاسی و امنیتی»، «امور حقوقی و قضایی» و «نظارت»، مشخص می‌شود که در دولت نیز، برخلاف پیامی که رییس‌جمهور به هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی در اردیبهشت ماه داد، خبری از توسعه‌ی دریا محور نیست!

ارگان‌های دریایی، در کساکش بی‌جهت

بعد از برگزاری همایش ارگان‌های دریایی در زیباکنار، که رییس‌جمهور طی آن، در پیامی خواستار اتخاذ راهبرد کلان توسعه‌ی دریا محور برای تهیه‌ی برنامه‌ی پنج‌توسعه شده بود، سازمان بنادر و دریانوردی، از تدوین طرح راهبردی توسعه‌ی دریا محور با مشارکت کلیه‌ی ارگان‌های دریایی کشور خبر داد. به گفته‌ی مهندس سعید "ایزدیان"، طرح توسعه‌ی دریامحور، پس از تصویب، به همراه قطعنامه‌ی همایش هفدهم، برای مسؤولان ارشد کشور ارسال می‌شود تا در تهیه و تدوین برنامه‌ی پنج‌توسعه‌ی کشور مورد استفاده قرار گیرد.

همچنین مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی، در مورد تدوین چنین برنامه‌ای، با اشاره به لزوم بررسی اهداف و میزان تحقق برنامه‌ها در صنعت دریانوردی،

نو در بخش دریایی کشور ایجاد کند؟ پاسخ به این پرسش را تنها زمانی می‌توان داد: که ارگان‌های دریایی، نقشی فعال‌تر در عرصه‌های اقتصادی کشور بازی کنند. ارگان‌های دریایی کشور، باید دیدی واقعی از سند چشم‌انداز ۲۰ ساله‌ی کشور داشته باشند. باید بدانند که دیدگاه مقام معظم رهبری برای توسعه‌ی کشور، مبتنی بر تهیه‌ی الگویی ایرانی اسلامی است که اگر از هم‌اکنون متولیان بخش دریایی در تهیه‌ی این الگو، همکاری نداشته باشند، حتی در برنامه‌ی آینده‌ی توسعه نیز نمی‌توان به اجرایی شدن برنامه‌ها براساس راهبرد توسعه‌ی دریامحور، امیدوار بود. در هر صورت، عزم جدی و راسخ مسؤولان دریایی در شرایط فعلی، نیازی اساسی محسوب می‌شود. برای تبیین اصول اساسی در توسعه‌ی کشور براساس فعالیت‌های دریایی، متولیان امر باید برگزاری همایشی معتبر و با حضور برنامه‌ریزان اصلی کشور را مورد نظر قرار دهند. توسعه‌ی کشور بر محور دریا، به یک نگاه جامع و چند بعدی نیاز دارد که امروزه فقدان آن در کشور، احساس می‌شود. کلام آخر این‌که، جایگاه حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی پنجم توسعه، می‌توانست یک جایگاه ویژه باشد، اما چنین نشد. ■

ایران، در واقع از آن‌چه نیاز جامع کشور به داشتن یک راهبرد، یک برنامه و یا یک سند جامع با نگاهی دریایی است، به درستی آگاه نیستند و نمی‌توانند به تدوین چنین برنامه‌ای بپردازند؛ زیرا مدت‌ها است که تنها با دادن بیانیه و قطعنامه‌هایی در پایان همایش‌ها، خود را مشغول داشته‌اند و درگیر سیاست‌گذاری جدی در این عرصه نشده‌اند. به نظر می‌رسد نهاد برنامه‌ریز و سیاست‌گذار در حوزه‌ی دریایی، یعنی سازمان بنادر و دریانوردی نیز در طول سال‌های اخیر، به تنهایی قادر به تهیه‌ی یک سند جامع که مورد قبول سیاست‌گذاران اصلی کشور باشد، نبوده است.

چه باید کرد؟

تدوین برنامه‌ی پنجم توسعه، بدون در نظر گرفتن راهبرد توسعه‌ی دریامحور، انجام شده و در حال نهایی شدن در دولت است. زمانی نیز برای تغییرات گسترده و تغییر نگاه برنامه‌ریزان اصلی در تدوین برنامه پنجم وجود ندارد. در این شرایط، چه باید کرد؟ آیا این‌که دکتترین «توسعه‌ی دریامحور»، در قالب مقاله‌های علمی توسط کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی تدوین شده و به مقام معظم رهبری ارائه شده است، می‌تواند در آینده سهمی جدید و فصلی

گفته بود: «شورای هماهنگی نهادهای دریایی در قالب دبیرخانه‌ای، هم‌اکنون موضوعات، برنامه‌ها و اهداف مربوط به این صنعت را دنبال می‌کند.»

از آن زمان تا به امروز، بیش از ۷ ماه می‌گذرد اما آن‌چه از سوی دبیرخانه‌ی ارگان‌های دریایی کشور تدوین و به نهادهای مسؤول ارائه شده، چندان مورد توجه قرار نگرفته است. تا آن‌جا که «رحمت‌الله مهابادی»، رییس کمیته‌ی حمل‌ونقل کمیسیون زیربنایی و تولیدی دبیرخانه‌ی مجمع تشخیص مصلحت نظام، درباره‌ی نتایج جلسات کمیته‌ی حمل‌ونقل مجمع تشخیص مصلحت نظام با دبیرخانه‌ی ارگان‌های دریایی کشور که با هدف بررسی سند جامع دریایی برگزار شد، گفت: «متن ارائه شده از سوی دبیرخانه‌ی ارگان‌های دریایی، بیش از آن‌که در فضای یک سند ملی باشد؛ در قالب احکامی برای برنامه‌ی پنجم توسعه می‌گنجد!»

این گفته به این معنی است که برنامه‌ی تهیه و تدوین شده از سوی ارگان‌های دریایی، نه تنها در حد یک سند نمی‌تواند جامع باشد، بلکه در برنامه‌ی پنجم توسعه نیز تنها به عنوان احکامی می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد! اتفاق اخیر، نشان می‌دهد: ارگان‌های دریایی



سالروز ۲۶ آذر روز ملی حمل و نقل

بر تمامی مدیران و دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور به خصوص

دکتر بهبهانی وزیر محترم راه و ترابری

مهندس سید عطاء‌اله صدرمدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

مهندس راستاد مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

و تمامی مدیران و کارکنان زحمتکش حمل و نقل دریایی کشور

بویژه اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم.

شرکت تخلیه و بارگیری ساحل بار دیلم

نشانی: بندر دیلم، خیابان ساحلی، اسکله کمرک تلفن: ۰۷۷۲-۴۲۵۱۶۱۵ فکس: ۰۷۷۲-۴۲۵۴۵۳۸

SAHEL BAR DAILAM



تأکید سه گانه در برنامه ی پنجم توسعه اقتصادی – اجتماعی

استوار بر تعهد جمعی

حمید ودادی



ماده ی ۲۸، از قانون برنامه ی چهارم توسعه ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، به موضوع اقتصاد حمل و نقل و بهره برداری مناسب از موقعیت سرزمینی کشور، ایمنی و سهولت حمل و نقل بار و مسافر اشاره دارد. گزاره های ردیف "د"، طی شماره های ۱ تا ۴، معطوف به شاخه ی حمل و نقل دریایی (بنادر و ناوگان، استانداردها، یکپارچه سازی مدیریت فرودگاهها، بنادر و پایانه های زمینی و نگهداری از زیربنها) است. ماده ی ۳۳ نیز، بر نوسازی و روان سازی تجاری، افزایش سهم کشور در تجارت بین الملل، توسعه ی صادرات کالاهای غیر نفتی و... تأکید اجرایی نموده و ماده ی ۳۴ هم، با رویکرد بنیادی بر تسهیل تجارت و حمل و نقل، استقرار صنایع دریایی، گسترش صنعت گردشگری، کمک به بهره برداری پایدار منابع شیلاتی و... توصیه کرده است. همچنین ماده ی ۷۵ این قانون (قانون برنامه ی چهارم)، با نگاه برنامه ریزی به آماده سازی عرصه های مختلف سرزمین ایران برای پذیرش فعالیت های جدید و ایجاد فرصت های شغلی متناسب با "قابلیت هر منطقه" از طریق "تکمیل، توسعه و تجهیز شبکه های زیربنایی"، بند "د"، ماده ی ۷۵- پرداخته است.

چیدمان مهندسی وار این مواد، سه تأکید مفهومی را دربر دارد که علاوه بر نگاه قانون گذار در مجموعه نگری (ویا مجموعه ایی دیدن) مسایل توسعه، که به عنوان یک ضرورت محض در طرح ریزی های توسعه است، قابل تأمل و تحلیل هستند. قصد این مقاله، تحلیل سه تأکید مورد نظر، از منظر "جامعه شناسی اقتصاد توسعه" است و پیشنهاد آن است تا دقایق پژوهشی این مطلب، در برنامه ی پنجم، جاری و تنفیذ شود.

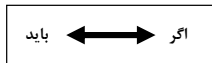


تأمین نشده است و ما فقط بهره‌مند از معیارهای "رشد"، در موضوع فعالیت‌های دریایی و بندری شده‌ایم و در مرتبه‌ی دوم، به لحاظ فقدان هم‌افزایی، ارزش افزوده ویژه‌ای را برای تکمیل دست‌آوردهای برخوردار از رشد موضعی در فعالیت‌های بندری و دریایی، صاحب نشده‌ایم.

ارزش افزوده‌ی مورد نظر، زمانی محقق می‌شود که حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای و هوایی از یک سو، قواعد و مقررات و تشریفات اجرایی گمرکی برای ترخیص کالا، سیستم بانکی، بیمه‌ای و پولی و مالی، شرایط ترانزیت کالا و سایر مکمل‌ها، از سوی دیگر، هم‌پای حمل‌ونقل دریایی نیز رشد یابند. "رشد"های موضعی در موارد فوق (و یا موارد دیگری که در این نوشته از قلم افتاده‌اند، مثل توسعه‌ی شهرهای بندری، ایجاد امکانات خدمات عمومی و...)، در کنار رشد معیارهای حمل‌ونقل دریایی، در مجموع و طی یک فرایند "هم‌افزا"، به موضوع توسعه، "جان و مایه" می‌دهند.

نظم و هم‌افزایی مورد نظر که طی دو تأکید فوق به آن‌ها توجه شد، بر اصل سازگاری مبتنی هستند و نظم و هم‌افزایی مورد توجه این نگارنده، عبارت از یک نظم و هم‌افزایی اقتصادی توسعه است که در چارچوب یک "برنامه‌ی توسعه" بایستی لحاظ و دیده شود. این نظم و هم‌افزایی، موجب ثبات رفتارهای اجرایی و پرهیز از تفکر و اقدام‌های جزیره‌ای می‌شود. "پیش‌بینی‌پذیری"، بخشی از برنامه‌ی توسعه است که آن، متکی بر اصل نظم و هم‌افزایی است. پیش‌بینی‌پذیری، عبارت است از آن است که بگوییم:

- اگر حمل بار دریایی در بخش واردات، ۱۰٪ رشد یابد، باید نیاز خود را به انبار، ظرفیت ترخیص کالا، ظرفیت اسکله‌ها، ظرفیت حمل کالا، به پسرکانه و تا بازار هدف پیش‌بینی کرد، به عبارت دیگر باید نیازهای خود را با ابعاد نیازهای پیش‌روی منطبق کرد. در این چارچوب، موضوع اگر - لذا باید، یک امر قطعی است و این، خصلت بنیادی مفهوم نظم و هم‌افزایی است. موضوع فوق یک ارتباط دوطرفه و معادله‌ی ریاضی است که ترسیم آن، به شکل زیر صورت می‌گیرد.



با این حساب، هرگاه، برنامه‌ی توسعه از یک نظم و هم‌افزایی مناسب برخوردار باشد، احتمال این رخداد که چرا سرمایه‌گذاری در فلان زیربخش، به آن انتظار اصلی پاسخ نداده است، به شدت کاهش می‌یابد.

تأکید مفهومی سوم

در توسعه، عناصر توسعه‌آفرین "پیوسته به هم" هستند. پرسشی که در این جا مطرح می‌شود، این است که چه نوع "پیوستگی" و با چه نوع "کیفیتی" مطلوب است؟ و دوم آن‌که، چه تفاوتی بین "هم‌افزایی" و "پیوستگی" وجود دارد که به هر یک از این دو تأکید، جنبه‌ی استقلال می‌دهد. برای پرسش اول، شاید مناسب‌تر باشد که گفته شود: چه نوع پیوستگی می‌تواند زمینه‌ساز توسعه باشد. نگاه به موضوع به ویژه از منظر امور دریایی و بندری، حائز ارتباط معنادار با این تأکید است. پیوستگی مورد نظر، متضمن وجود یک نگاه تعمیم و عمومیت یافته بین عناصر توسعه‌آفرین در بافت و ساخت کلی جامعه است که بر مبنای آن نگاه کلی، به زیربخش‌های موضوعی و از آن جمله به موضوع حمل‌ونقل و در یک زیرمجموعه‌ی دیگر، به موضوع حمل‌ونقل دریایی، توجه شود. به عبارتی، اگر مسأله‌ی "عمومی و تعمیم یافتگی" را طی یک نمودار مفهومی مشخص کنیم، به طور قطع، ایده‌ی مورد انتظار، به شکل عینی‌تری بیان می‌شود.

تأکید مفهومی اول

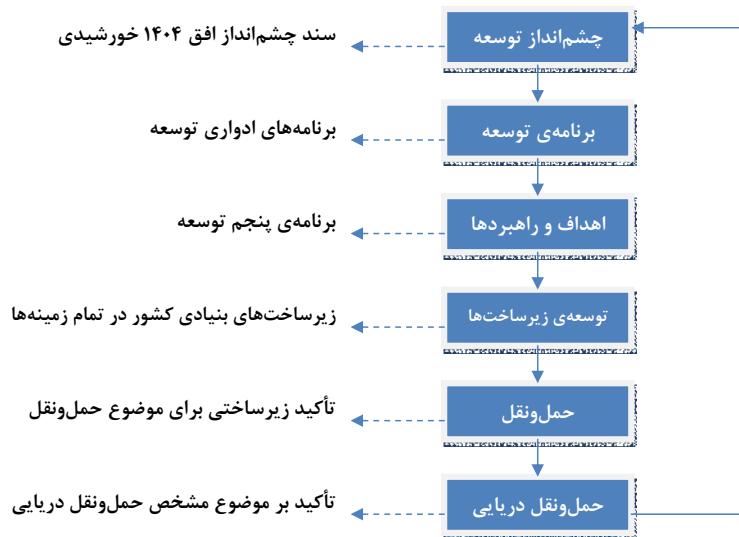
در توسعه، عناصر توسعه‌آفرین، دارای "نظم" هستند. در نظم مورد نظر، تمامی شاخص‌ها قابل محاسبه‌اند و فلسفه‌ی آن نیز، برخاسته از این مفهوم است که هر آن چه قابل اندازه‌گیری نباشد، قابل ارزیابی نیست و آن چه قابل ارزیابی نباشد، لاجرم نمی‌توان بر آن، اعمال مدیریت داشت. برنامه‌ی مدیریت در این زمینه، مبتنی بر مدیریت به منظور نظارت و هدایت فرایندها و منابع برای رسیدن به هدف‌های مورد انتظار است. بحث اصلی این است که مقدار، اندازه، حجم و سطح مورد انتظار (و یا به عبارتی هدف‌ها) به طور کامل، "مشخص" و "کمی" و "روشن و شفاف" باشند. چرا که اگر جز این باشد، به صورت آشکار نمی‌دانیم که به چه سمت و سویی آرمانی در حال حرکت هستیم.

تمایل اصلی این تأکید، آن است که بگوید وقتی برای فعالیت‌های اقتصادی "اندازه" و "رقم" قابل می‌شویم. در واقع برای فعالیت، یک نقش به وجود آورده‌ایم. نقش در این جا، عبارت است از مجموعه‌ای خاص از واحدهای پیشرفت که تفاوت بین هر نقطه در شرایط حال را با شرایط قبل معین می‌کند. به عنوان نمونه، در بخش توسعه‌ی زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، افزایش مشخص تعداد اسکله‌ها، حکایت از یک نظم مهندسی دارد که وجود آن، به عنوان یک "عدد کمی"، به ما می‌گوید که چه تعدادی بر اسکله‌های ما افزوده شده است. جنبه‌ی مثبت این تأکید، بُعد فعال‌گرایی آن است که به دلیل مشخص بودن هدف و قابلیت اندازه‌گیری آن، ارتباط منطقی مناسبی را بین عوامل توسعه‌زا به وجود می‌آورد و به رفتارها، جهت می‌دهد.

تأکید مفهومی دوم

در توسعه، عناصر توسعه‌آفرین، "هم‌افزا" هستند. هم‌افزایی، به مفهوم آن است که هر فرایند از فرایندهای توسعه، جدای از فرایندهای قبلی نباشد و به ظرفیت و توان فرایندهای قبلی نیز اضافه کند. یا به عبارتی، مرحله‌ی بعدی، مرحله‌ی قبلی را تکمیل، افزایش و افزوده دارد. تعهد برخاسته از این تأکید، نوعی احساس تعلق تعریف شده بین مراحل توسعه است. چرا که اگر جز این باشد، بین فرایندهای توسعه، ارتباط منطقی به وجود نمی‌آید و هر فرایند، جدای از باقی فرایندها، ساز و آهنگ خود را می‌نوازد که در نهایت، باعث شنیدن یک آهنگ موزون نخواهد شد. "هم‌افزا"یی، جزو ویژگی‌های مراحل توسعه است. این صفت کمک می‌کند تا مراحل توسعه، در یک پیوند هم‌گرایی قرار گیرند. حاصل این هم‌گرایی، ایجاد ارزش افزوده است که می‌تواند بر اقتصادی بودن فعالیت‌ها بیفزاید.

به عنوان مثال، ایجاد صنایع تبدیلی برای فرآورده‌های کشاورزی، یک ارزش افزوده برای محصولات کشاورزی است و یا ایجاد صنایع بسته‌بندی برای تولیدات باغی، یک ارزش افزوده محسوب می‌شود. در فعالیت‌های دریایی و بندری، ایجاد زیرساخت‌های ضروری برای حمل‌ونقل ریلی، یک ارزش افزوده برای حمل‌ونقل دریایی است. در این زمینه، مصداق‌های بسیاری را می‌توان نمونه و مثال آورد. اما آن چه که در ذات این هم‌افزایی وجود دارد، تأکید بر اصل انسجام منطقی بین عوامل توسعه‌زا است. در این اصل (اصل انسجام منطقی)، فرایندی که حاوی فن‌آوری بالا در امر توسعه باشد مورد توجه قرار می‌گیرد و فقط بر روند رشد محدود در یک بخش، اکتفا نمی‌شود. به عنوان مثال، چنانچه در برنامه‌ی توسعه، فقط به مسایل درون مجموعه‌ای فعالیت‌های دریایی و بندری مثل ساخت اسکله، توسعه‌ی انبارها، زیربخش صنایع دریایی، افزایش محوطه‌های باراندازی و انبارها و تکنولوژی تخلیه و بارگیری بپردازیم و امر توسعه در زیربخش حمل‌ونقل دریایی را فقط محدود به آن‌ها ببینیم، باید اذعان کرد که در مرتبه‌ی اول، امر توسعه،



معنویت، در تضاد با یکدیگر واقع نشوند و با پیش‌بینی، بر عارضه‌ها غالب آید.

عامل اقتصادی: بر تسهیم متعادل و بر ایجاد هم‌سنگی لازم بین حوزه‌های جمعیتی و اجتماعی تأکید دارد. موضوعی که می‌کوشد، جریان توسعه، فقط شامل حوزه‌های جغرافیایی خاصی نشود و در یک مفهوم کلی، باعث شکاف اقتصادی نگردد.

تسهیم متعادل، حکایت از وجود مجموعه‌ای دیدن حوزه‌های اجتماعی است با این هدف که برنامه‌های توسعه، ویژگی "فراگیری" خود را حفظ کند.

عامل صنعت: فن‌آوری و علمی و دانشی، بر ضرورت نگاه جامع‌اندیشه‌ورزانه و علمی به مسایل توسعه استوار است. بر این اساس، نسبت به موضوع‌هایی چون رشد هم‌پای صنعت با اهداف کیفی توسعه، آموزش منابع انسانی و تحقیق و پژوهش در همین بخش توجه می‌شود.

عامل مدیریت: نظارت و پایش، به موضوع مدیریت برای اجرا، مدیریت بر عملکردها و مدیریت برای ارزیابی می‌پردازد. در این فرایند و تمامی فرایندهای قبلی، هدف استوار بر تشکیل یک نظام توسعه‌ای نهادینه شده است؛ به نحوی که اکثریت قابل توجه واحدهای اقتصادی و اجتماعی را در چارچوب یک "رفتار مشترک" ببیند و رابطه‌ی آن‌ها را با برنامه‌ی توسعه در قالب چشم‌انداز، بشناسد.

ملاحظه می‌شود که پیوستگی مورد نظر و یا به عبارتی پیوستگی مطلوب مورد نظر، تلاش برای ایجاد یک زنجیره‌ی پیوسته بین تمامی عوامل و اجزای توسعه است. به نحوی که تمامی عناصر را در یک نظام ارگانیک تعریف کند. پرسش دوم آن بود که چه تفاوتی بین هم‌افزایی و پیوستگی وجود دارد؟ به نظر می‌رسد با توجه به شرحی که بر پرسش اول آورده شد، تفاوت مورد نظر، تا حدودی بیان شده باشد. لیکن به لحاظ تکمیل موضوع، می‌توان مطرح کرد که هم‌افزایی، محدود به موضوع‌های "اقتصادی" و یا به عبارتی "ارزش افزوده‌های" اقتصادی است. اما موضوع "پیوستگی"، گام نهادن در یک صفت عام و تعمیم یافته است که به ماهیت و نوع تمایلات هنجاری شده‌ی نظام فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و شخصیتی بستگی دارد.

برنامه‌ی توسعه و حمل و نقل دریایی

مجموعه‌ای دیدن مسایل فوق در صنعت حمل و نقل دریایی و یا به طور کلی فعالیت‌های دریایی و بندری، تأکید بر این مفهوم است که صنعت

ارتباط معنا داری که ملاحظه می‌شود، مشخص کننده و بیان کننده‌ی آن نگاه عمومیت یافته در پیوستگی مورد انتظار است. پیوستگی مورد انتظار، وجود یک ارتباط منطقی بین چشم‌انداز توسعه (سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴) با برنامه‌ی توسعه‌ی حمل و نقل دریایی، ضمن وجود یک ارتباط پیوستگی آور با برنامه‌های توسعه، اهداف و راهبردهای برنامه‌ی پنجم توسعه (که اینک پیش‌روی داریم)، توسعه‌ی زیرساخت‌های جامع ملی در تمامی زمینه‌ها و پس از آن با نظام حمل و نقلی است.

در این پیوستگی، وجود عامل‌هایی چون، عامل فرهنگی، عامل اجتماعی، عامل اقتصادی، عامل صنعت، فن‌آوری و علمی و دانشی و عامل مدیریت، نظارت و پایش، شرط قطعی است.

عامل فرهنگی: با هدف شکل‌گیری یک جمع‌اندیشی فرهنگی به منظور پذیرش و همچنین ترویج فرهنگ توسعه و انجام اقدام‌های فرهنگی به عنوان مجموعه اقدام‌های فرهنگ‌ساز توسعه که مناسبات فرهنگی مورد نیاز برنامه‌ی توسعه را در کنار مناسبات اقتصادی برقرار سازد و به عبارتی بر زمینه‌های فرهنگی توسعه نیز دقت و توجه کند.

عامل اجتماعی: به این لحاظ که برنامه‌های توسعه، باعث آسیب‌دیدگی مناسبات رفتاری و رفتار اجتماعی در جامعه نشود. به موضوع "عدالت اجتماعی" توجه و راه‌کارهایی نیز برای عینی‌سازی مفاهیم مرتبط با عدالت اجتماعی دیده و لحاظ شوند. به موضوع‌های مرتبط با اخلاق و معنویت اجتماعی، تفکر و اندیشه‌شود و امر توسعه، با امر اخلاق و

- با توجه به "تأکید پیوستگی"، ضرورت توجه به موضوع ثبات رویکردهای مدیریتی در بخش صنایع دریایی.

- با توجه به "تأکید هم‌افزایی"، ضرورت اعمال توجه به موضوع آموزش صنایع دریایی، دریانورد و پرورش آن‌ها و تأمین منابع انسانی متخصص.

- با توجه به "تأکید پیوستگی"، ضرورت توجه به مبانی مالی و پولی و از آن جمله ایجاد بانک تخصصی که امید است در راهبردهای اجرایی برنامه‌ی پنجم توسعه دیده شود.

- با توجه به اصل نظم و هم‌افزایی، برنامه‌ریزی برای خروج از بن‌بست توان فنی و توان مهندسی محدود فعلی.

- با توجه به اصل "پیوستگی"، ضرورت ایجاد هماهنگی بین بیمه، گمرک و ماهیت حمل‌ونقل دریایی و فعالیت‌های بندری و دریایی.

نتیجه آن که:

ایجاد همپایی بین قدمت تاریخی کشور در حمل‌ونقل دریایی با سطح مورد نیاز معاصر، همچنین ایجاد همپایی بین تمامی عوامل مرتبط با موضوع حمل‌ونقل و با تأکید بر حمل‌ونقل دریایی، با سایر عوامل جانبی و پیرامونی، نیاز به ساخت موتور محرکه‌ای احساس می‌شود که انرژی و قدرت خود را حاصل از همکاری و هماهنگی همه‌ی دستگاه‌ها، سازمان‌ها، رویه‌ها و روش‌های وابسته به موضوع فعالیت‌های دریایی و بندری و فعالیت‌های هم‌عرض تأمین می‌کند. برنامه‌ی پنجم توسعه، بستر این تحرک است. در تدوین آن، نیازمند ایجاد یک نظم منطقی بین عناصر توسعه‌زا هستیم. در پرتو این نظم، باید به دو تأکید دیگر، یعنی "هم‌افزایی" و "پیوستگی" نیز دقت کرد. برنامه‌ی توسعه، بر فلسفه‌ی ایجاد یک تعهد جمعی که قانون را ناظر بر آن می‌گیرد، استوار است. فلسفه‌ای که اجزای نظری آن را، نظم، هم‌افزایی و پیوستگی تشکیل می‌دهند. ■

حمل‌ونقل دریایی، مجموعه‌ای از حوزه‌های مختلف است که صنایع فراساحل، پسرکرانه و سرزمین اصلی، صنعت کشتی‌سازی، آموزش و پرورش منابع انسانی درگیر با موضوع و بحث "سرمايه، تکنولوژی و مدیریت" را به عنوان سه عامل اولیه‌ی تولید، همچنین زیرساخت‌های صنعتی مرتبط در سایر زمینه‌های اساسی فعالیت، به مانند دیگر رشته‌های حمل‌ونقلی (ریلی، جاده‌ای، هوایی)، گمرکی و بیمه‌ای و... را شامل می‌شود. در حال حاضر و به پشتوانه‌ی اقدام‌های رشدآفرین، در مباحثی هم‌چون "فراساحل"، "تجهیز بنادر" و "شناورهای کوچک"، وضعیت مناسبی را می‌توانیم شاهد باشیم، اما انتظار روشن توسعه، بر جنبه‌های دیگری تأکید دارد که باید، برخاسته از سه تأکید مفهومی مورد نظر، طرح‌ریزی و اجرایی شوند.

- همپایی نظام حمل‌ونقل چند وجهی در ریل، جاده و هوا با حمل‌ونقل دریایی.

- همپایی نظام صنعتی کشور با صنایع دریایی.

- همپایی نظام آموزشی با آموزش‌های دریایی.

- هماهنگی نظام پولی، مالی، گمرک، بیمه با ماهیت فعالیت‌های دریایی و بندری.

- هماهنگی نظام نقدینگی در زیربخش سیاست‌های پولی و مالی با جریان گردش پول در سیستم جامع حمل‌ونقل دریایی.

- هماهنگی اجرایی برای حمایت و پشتیبانی از صنایع دریایی، به مانند حمایت‌های معمول شده از صنایع فراساحل.

- هماهنگی و ایجاد وحدت رویه‌ی برخاسته از اصل "پیوستگی" و "هم‌افزایی"، برای جاری‌سازی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی.

- ایجاد یک فضای تعریف شده‌ی منظم براساس "تأکید نظم" در عناصر توسعه‌آفرین، بین مراکز تحقیقاتی دریایی با صنایع دریایی، حمل‌ونقل دریایی و به طور کلی نظام جمع حمل‌ونقل.

**جناب آقای مهندس
سید عطاءاله صدر**

انتصاب اندیشمند جنابعالی را به سمت

معاونت وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

که نشان دهنده لیاقت و مدیریت توانمند جنابعالی است

تبریک عرض می‌نماییم و موفقیت روز افزون شما را

از درگاه ایزد منان خواستاریم.

محمود راستکار
مدیرعامل شرکت شناور سازان کارون

شرکت حمل و نقل بین المللی
سورچی ترابار

۲۷ آذر، روز ملی حمل و نقل بر تمامی تلاشگران
عرسه حمل و نقل جاده ای و دریایی کشور مبارک باد



شرکت حمل و نقل بین المللی سورچی ترابار



بخشنامه

بانک ملی ایران (اداره خارجه) بانک سپه (اداره عملیات ارزی و روابط بین الملل) بانک تجارت (اداره امور شبکه و گسترش فعالیت های ارزی) بانک ملت (اداره کل عملیات ارزی) بانک صادرات ایران (اداره کل ارز) بانک کشاورزی (اداره بین الملل) بانک رفاه کارگران (اداره بین الملل) بانک صنعت و معدن (اداره بین الملل) بانک توسعه صادرات ایران (اداره بین الملل) بانک مسکن (اداره بین الملل) بانک کارآفرین (اداره امور بین الملل) بانک پارسیان (اداره بین الملل) بانک اقتصاد نوین (اداره بین الملل) بانک سامان (مدیریت امور بانکداری بین الملل) بانک پاسارگاد (مدیریت عملیات ارزی) بانک سرمایه (مدیریت امور بین الملل) پست بانک (مدیریت امور بین الملل) بانک سینا (اداره عملیات ارزی)

با سلام،

احتراماً، پیرو نامه های عمومی شماره ۱۲/سا/۴۹۰۶ و ۶۶۰۳ به ترتیب مورخ ۱۳۸۶/۷/۳۰ و ۱۳۸۶/۱۰/۵ و به منظور رفع مشکلات مربوط به ورود کالا به سرزمین اصلی از طریق مناطق ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، امیرآباد و بوشهر (موضوع نامه مورخ ۱۳۸۷/۶/۱ سازمان بنادر و دریانوردی - تصویر پیوست - ۱) به اطلاع می رساند گشایش اعتبار اسنادی و ثبت سفارش برات اسنادی جهت واردات کالا به سرزمین اصلی از طریق گمرکات فعال در مناطق فوق الذکر که مبادرت به صدور پروانه ترخیص قطعی کالا می نمایند (نامه شماره ۷۳/۳۲۰/۱۱۳۳/۲۶۲۷۱۶ مورخ ۱۳۸۶/۹/۲۸ گمرک ایران - ضمیمه آن - تصویر پیوست - ۲) با درج گمرکات شهید رجایی، امیرآباد، بوشهر و یا سایر گمرکات جمهوری اسلامی ایران به عنوان مقصد نهایی در اسناد حمل و اوراق ثبت سفارش اعتبارات و بروات اسنادی با رعایت سایر مقررات ارزی بلامانع است.

خواهشمند است مراتب را به شعب ارزی ذی ربط ابلاغ و بر حسن اجرای آن نظارت فرمایند.

اداره سیاست ها و مقررات ارزی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
علیرضا زندیه، سید محمدابراهیم میرسعید قاضی

بخشنامه

قانون مالیات بر ارزش افزوده

مخاطبین: رؤسای محترم امور مالیاتی شهر و استان تهران، مدیران کل محترم امور مالیات بر ارزش افزوده شهر و استان تهران، مدیرکل محترم امور مالیاتی مؤدیان بزرگ، مدیران کل محترم امور مالیاتی استانها
موضوع: چگونگی اجرای مالیات بر ارزش افزوده و عوارض مربوطه در رابطه با مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی

نظر به این که چگونگی اجرای قانون مالیات بر ارزش افزوده در محدوده مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی موجب بروز سؤالاتی برای ادارات امور مالیاتی و مؤدیان گرامی گردیده، لذا به منظور ایجاد رویه واحد، اجرای صحیح مقررات و به استناد مفاد مواد (۶)، (۷)، (۱۳) و (۵۲) قانون مذکور مقرر می دارد:

۱. مبادلات کالاها و خدمات فی مابین اشخاص و فعالان اقتصادی مقیم در مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی، در داخل محدوده مناطق یاد شده، مشمول مالیات و عوارض موضوع قانون یاد شده نمی باشد.
۲. صادرات کالاها و خدمات از مناطق مذکور به خارج از کشور و همچنین واردات کالا و خدمات از خارج از کشور به مناطق یاد شده مشمول مالیات و عوارض موضوع قانون نمی باشد.
۳. واردات کالا و خدمات از مناطق یاد شده به قلمرو گمرکی کشور مشمول پرداخت مالیات و عوارض می باشد.

شایان ذکر است به استناد مفاد ماده (۱۳) قانون مالیات بر ارزش افزوده، صادرات کالاها و خدمات صرفاً به خارج از کشور از طریق مبادی خروجی رسمی، مشمول مالیات و عوارض موضوع این قانون نمی باشد و مالیات های پرداخت شده بابت آن ها با ارائه برگه خروجی صادره توسط گمرک (در مورد کالا) و اسناد و مدارک مثبت، مسترد می گردد.

علی اکبر عرب مازار، رئیس کل سازمان امور مالیاتی کشور (وزارت امور اقتصادی و دارایی)

بخشنامه

جناب آقای طباطبایی

دبیر محترم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

موضوع: گشایش اعتبار اسنادی جهت واردات کالا به سرزمین اصلی از طریق گمرکات فعال در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری

با سلام و احترام؛

پیوست ضمن ارسال بخشنامه شماره ۸۸/۱۷۵۱۱۰ مورخ ۸۸/۸/۱۹ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به بانک های عامل پیرامون گشایش اعتبار اسنادی و ثبت سفارش برای اسنادی جهت واردات کالا به سرزمین اصلی از طریق گمرکات فعال در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری مورد اشاره در پیوست نامه بانک مرکزی، به آگاهی می رساند در خصوص کالاهائیکه به مقصد سرزمین اصلی از طریق مناطق ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، بوشهر و امیرآباد با استفاده از تسهیلات اعتبارات اسنادی به این بندر حمل می شوند، ضروری است نام گمرکات شهید رجایی، بوشهر، امیرآباد و یا سایر گمرکات جمهوری اسلامی ایران بعنوان مقصد نهایی (Final Destination) در اسناد حمل و اوراق ثبت سفارش اعتبارات و بروات اسنادی قید گردد و از درج عبارت منطقه ویژه اقتصادی بندری (Final Destination) در اسناد حمل اعتبارات مذکور ممانعت به عمل آید.

شهر رجایی، بوشهر و امیرآباد بعنوان مقصد نهایی در اسناد حمل اعتبارات مذکور ممانعت به عمل آید.

خواهشمند است با توجه به اهمیت موضوع و بمنظور جلوگیری از هرگونه مغایرت اسنادی و خلل در ترخیص کالا ترتیبی اتخاذ گردد مراتب به نحو مقتضی به کلیه شرکتها و خطوط کشتیرانی مربوطه اعلام تا نسبت به رعایت مفاد آن مبادرت نمایند.

مضانعلی محمودی، مدیرکل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی

شرکت سی دلف

با تکیه بر توانمندی نیروهای متخصص و تجهیزات فنی خود

فردا را در افق امروز
درخشانتر از دیروز می بیند

۲۷ آذر

روز ملی حمل و نقل بر مدیران و دست اندرکاران
حمل و نقل دریایی کشور گرامی باد



دفتر مرکزی:

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک ساعی، ساختمان صدف،

شماره ۱۱۳۷، طبقه دوم، واحد ۳

تلفکس: ۸۸۷۹۵۵۱۱، ۸۸۷۹۵۵۲۹، ۸۸۷۸۶۳۰۱

دفتر بندر عباس: میدان شریعتی (شاه حسینی)، ساختمان سپهر، طبقه ۴،

واحد ۱۶-۱۷ تلفن: ۴-۲۲۳۶۷۵۱-۰۷۶۱، نمابر: ۲۲۳۶۷۵۵-۰۷۶۱

مجتمع بندری شهید رجایی (بندر عباس):

ترمینال کانتینری اختصاصی شرکت سی دلف

تلفن: ۲۶-۴۵۱۴۲۲۳-۰۷۶۱، نمابر: ۴۵۱۴۲۲۲-۰۷۶۱

www.seadulf.ir info@seadulf.ir

ارائه دکترین توسعه دریا محور به مقام معظم رهبری

رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون زیربنایی و تولیدی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام از ارائه دکترین «توسعه دریامحور» از سوی این کمیته به مقام معظم رهبری خبر داد و گفت: این دکترین که در قالب مقاله‌ای علمی توسط کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی تدوین شده بود، مورد توجه قرار گرفت. "رحمت‌الله مهابادی" در گفت‌وگو با خبرنگار مارین نیوز افزود: ارائه گزارش‌های راهبردی به مقامات عالی کشور از جمله مقام معظم رهبری و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام از جمله اقدامات کمیته حمل و نقل بوده است.

وی ارائه این گزارش‌ها را در بررسی اسناد و برنامه‌های کلان در سطوح عالی نظام مؤثر دانست و گفت: در این جهت، در نظر داریم شورای راهبردی حمل و نقل را با حضور وزرای سابق راه و ترابری، برخی معاونان سابق وزرا، نمایندگان مجلس و کارشناسان ارشد این حوزه تشکیل دهیم.

وی همچنین درباره نتایج جلسات کمیته حمل و نقل مجمع تشخیص مصلحت نظام با دبیرخانه ارگان‌های دریایی کشور که با هدف بررسی سند جامع دریایی برگزار شد، گفت: متن ارائه شده از سوی دبیرخانه ارگان‌های دریایی، بیش از آن که در فضای یک سند ملی باشد؛ در قالب احکامی برای برنامه پنجم توسعه می‌گنجد.

"مهابادی" با بیان این که «سند ارائه شده از سوی شرکت ملی نفتکش و نیز گزارش توسعه دریامحور برای بررسی در مجمع تشخیص مصلحت کاربردی‌تر است»، افزود: از این اسناد در اقدامات آتی مجمع تشخیص مصلحت نظام از جمله تدوین سند سیاست‌های کلان حمل و نقل کشور استفاده خواهد شد.

* * *

پاسخ صریح به سازمان حفاظت محیط زیست درباره کنارگذر رامسر

معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان محیط زیست با رد پیشنهاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برای واگذاری اراضی اجرای طرح کنارگذر رامسر به این سازمان گفت: وظایف سازمان محیط زیست و منابع طبیعی قابل تفویض به هیچ دستگاهی نیست.

ارتقای ظرفیت بنادر توجیهی ندارد مگر عملیات بندری افزایش یابد



علی‌رغم افزایش ظرفیت کانتینری بنادر کشور اما همچنان بخشی از این ظرفیت به دلیل پایین بودن حجم عملیات بندری خالی و بدون استفاده است.

سیدعطاءالله صدرمدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با مانا، در پاسخ به این سؤال که چرا ظرفیت کانتینری بنادر کشور مطابق با اهداف برنامه چهارم توسعه که باید به ۶ میلیون و ۳۰۰ هزار TEU برسد پیش نرفته است، اظهار داشت: ظرفیت بالقوه کانتینری کشور هم‌اکنون ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار TEU است اما حجم عملیات کانتینری در بنادر کشور در حدود ۲ میلیون TEU است که این امر نشان می‌دهد ظرفیت کانتینری موجود بنادر بیش از عملیات بندری بوده و بخشی از این ظرفیت بلااستفاده مانده است.

وی با بیان این که تا عملیات بندری افزایش نیابد ارتقا و افزایش ظرفیت، توجیه اقتصادی ندارد، خاطر نشان کرد: آن گونه که باید تاکنون نتوانسته‌ایم سهمی در خور از بازار تجاری منطقه را از آن خود کنیم.

وی ادامه داد: افزایش سهم ایران از بازار تجاری منطقه که از جمله وظایف وزارت بازرگانی است باید به گونه‌ای مدنظر قرار گیرد که ظرفیت موجود بنادر بلااستفاده نماند و ایران به هاب منطقه تبدیل شود.

* * *

ایران و سومالی مساعی خود را در مبارزه با دزدی دریایی به کار خواهند گرفت

جمهوری اسلامی ایران و سومالی یک یادداشت تفاهم همکاری در زمینه تقویت همکاری‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی امضا کردند.

"محمدجواد محمدی‌زاده" در گفت‌وگو با خبرنگار مارین نیوز توضیح داد: هنوز موضوع کنارگذر رامسر رسماً با ما طرح نشده است. هرگاه طرح ارزیابی رسمی به ما ارجاع شود؛ در کمیته ارزیابی زیست‌محیطی سازمان بررسی می‌شود و در صورتی که مشکلی برای اکوسیستم آن منطقه نداشته باشد، مجوز خواهیم داد.

رئیس سازمان حفاظت از محیط زیست تأکید کرد که تاکنون، طرحی درباره احداث کنارگذر ساحلی رامسر به این سازمان ارائه نشده است.

"محمدی‌زاده" در پاسخ به گفته‌های مهندس "سیدعطاءالله صدر"، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، که اخیراً پیشنهاد کرده بود اراضی مورد نیاز برای اجرای این طرح که جمعاً ۱۸۲ هکتار است و جزو منابع طبیعی محسوب می‌شود به سازمان بنادر و دریانوردی واگذار شود؛ اظهار داشت: وظایف سازمان محیط زیست و منابع طبیعی قابل تفویض به هیچ دستگاهی نیست.

وی با بیان این که «ما وظیفه خودمان را انجام می‌دهیم و سازمان بنادر و وزارت راه و ترابری هم، وظایف خودشان را»، تأکید کرد: آن‌ها نمی‌توانند جای ما تصمیم بگیرند.

* * *

حضور افسران کنترل و بازرسی روسیه در بندر انزلی

در اجرای پروتکل همکاری‌های حمل و نقلی بین ایران و روسیه در بخش دریایی و در پی حضور افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها در بندر آستاراخان روسیه، دو نفر از افسران کنترل و بازرسی روسیه جهت انجام بازرسی مشترک به ایران اعزام شدند.

این بازرسی مشترک که مقرر گردیده با حضور افسران روسی و افسران مرکز کنترل و بازرسی کشتی‌های بندر انزلی به مدت یک هفته اجرا شود از نیمه دوم آذر ماه سال جاری آغاز گردید.

در اجرای این بازرسی‌های مشترک، افسران روسی به همراه افسران ایرانی به طور هم‌زمان در کشتی‌های ورودی به بندر انزلی حضور یافته، آن‌ها را از نظر فنی و ایمنی مورد کنترل و بازرسی قرار خواهند داد. ارتقاء دانش فنی افسران کنترل و بازرسی و استفاده از تجربیات افسران کنترل و بازرسی کشور روسیه از اهداف این طرح است که با اجرای مرحله اول آن در بندر آستاراخان روسیه و مرحله دوم در بندر انزلی تحقق می‌یابد.

تقویت مرزبانی آری، تضعیف حاکمیت دریایی خیر



معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به عواقب منفی بالقوه طرح تقویت مرزبانی جمهوری اسلامی ایران بدون لحاظ نمودن نظرات تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه ابراز نگرانی نمود.

عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: ما در زمینه این طرح که قرار است در آینده نزدیک در صحن علنی مجلس شورای اسلامی مطرح گردد، نگرانی‌ها و دغدغه‌های جدی داریم؛ چراکه طرح، با وضعیت فعلی‌اش، با وظایف حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی تداخل اساسی دارد و انتظار داریم پیش از طرح موضوع در صحن علنی مجلس، نظرات کارشناسی این سازمان که قبلاً نیز به طور مکتوب ارائه گردیده، به‌طور کامل در طرح لحاظ گردد.

"ایزدیان" ادامه داد: برخی از وظایف عنوان شده در این طرح از قبیل تجسس و نجات دریایی، امنیت دریانوردی در بنادر و بر روی کشتی‌های متردد، کنترل و بازرسی ایمنی و فنی شناورها و مبارزه با آلودگی دریاهای و وظایف پایه‌ای و اصلی حاکمیت دریایی کشور است که متولی ملی آن‌ها سازمان بنادر و دریانوردی است و به عقیده این سازمان، ایجاد متولی جدید برای این موارد، تداخل در وظایف و اختیارات سازمان بنادر و دریانوردی خواهد بود.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در پایان ابراز امیدواری کرد که با بررسی مجدد و لحاظ نمودن نظرات سازمان بنادر و دریانوردی، این طرح پس از اصلاح و تصویب در مجلس شورای اسلامی، موجبات تقویت امور مرزبانی کشور را فراهم آورد.

طرح اختیاری ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری و ترابری دریایی اجرا می‌شود

سازمان بنادر و دریانوردی طرح اختیاری ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی را اجرا می‌کند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی؛ محسن صادقی‌فر سرپرست معاونت امور بندری و مناطق ویژه با اعلام این خبر گفت: این طرح در راستای وظایف حاکمیتی و نظارتی و در اجرای تکالیف و الزامات آیین‌نامه ناظر بر فعالیت شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی (مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور) و به منظور ارتقاء سطح شرکت‌های کارگزاری اجرا می‌شود.

صادقی‌فر همچنین افزود: مطالعات تکمیلی و امکان‌سنجی طرح طی ۱۴ ماه انجام شده است و در سال ۱۳۸۷ به پایان رسیده است و اجرای طرح ارزیابی و طبقه‌بندی با هم‌اندیشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و خبرنگاران صنعت حمل‌ونقل و اتاق بازرگانی و صنایع معادن، ایران مقرر گردید به صورت پایلوت و اختیاری انجام گیرد.

سرپرست معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی گفت: سازمان مدیریت صنعتی و مؤسسه رده‌بندی آسیا به عنوان مجریان طرح انتخاب شده‌اند و مشارکت حداکثری شرکت‌های کارگزاری ذی‌نفع در مراحل طرح پایلوت که در یک دوره ۶ ماهه و در سه فاز انجام می‌گیرد از طریق اطلاع‌رسانی عمومی و فراخوان‌های مرتبط در دستور کار قرار گرفته است.

وی افزود: کلیه اطلاعیه‌ها و فراخوان‌های عمومی از طریق سیستم مکانیزه امور شرکت‌ها در وبسایت رسمی سازمان ارائه گردید. همچنین پرسش‌نامه‌ها، چک لیست‌های مرتبط از طریق همین بستر و به صورت دو سویه ارسال و دریافت خواهد شد.

لازم به ذکر است مدیران شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی جهت کسب اطلاعات تکمیلی از طرح و آگاهی لازم در خصوص فراخوان عمومی و پرسش‌نامه‌های ذی‌ربط (که متعاقباً و در طی اجرا، بارگذاری خواهد شد) می‌توانند به پورتال سیستم مکانیزه امور شرکت‌های سایت رسمی سازمان بنادر و دریانوردی مراجعه نمایند.

بنابراین گزارش، در این یادداشت تفاهم که از سوی "منوچهر متکی" و "احمد جامع جانگلی"، وزیران امور خارجه جمهوری اسلامی ایران و سومالی، در تهران به امضا رسید، دو کشور بر ادامه‌ی رایزنی‌های مشترک پیرامون مسائل مورد علاقه دوجانبه، چندجانبه، منطقه‌ای و بین‌المللی و همچنین کمک به بازگشت آرامش و ثبات به منطقه شاخ آفریقا تأکید کردند.

براساس این یادداشت تفاهم، طرفین در جهت کمک به صلح و امنیت پایدار، مبارزه با تروریسم و پدیده دزدی دریایی مساعی خود را به کار خواهند گرفت. طرفین همچنین حمایت از اقدامات و ابتکار عمل اتحادیه آفریقا برای برقراری صلح و امنیت پایدار در سومالی را مورد تأکید قرار دادند.

در این یادداشت تفاهم بر ارایه کمک‌های انسان‌دوستانه و همکاری‌های بهداشتی و صدور دارو به سومالی تصریح شد.

* * *

بازرسی متمرکز از شناورهای مسافری در بنادر کشور

با تشکیل یک تیم ۸ نفره از بازرسان مرکز کنترل و بازرسی و ثبت شناوران بندرعباس و سازمان بنادر و دریانوردی، اولین مرحله از بازرسی‌های متمرکز پیش از آغاز سال نواز تاریخ ۷ تا ۱۰ دی‌ماه سال جاری در بنادر شهید ذاکری، حقانی، پهل و لافت انجام شد.

هدف اصلی از انجام بازرسی‌های متمرکز که در کنار کنترل و بازرسی عادی شناورها در جهت ارتقای ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی انجام می‌شود، حصول اطمینان از انطباق شناورها با قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی در آستانه فصل رونق حمل‌ونقل مسافری و تعطیلات سال نو است. در این بازرسی‌ها تعداد ۴۵ فروند از شناورهای مسافری (توبوس‌های دریایی) و لندینگ کرافت (حامل خودرو و مسافر) در بنادر یاد شده مورد کنترل و بازرسی فنی و ایمنی قرار گرفت. بازرسی‌های زیرآبی از شناورهای یاد شده نیز در این بنادر در روزهای ۱۳ و ۱۴ دی‌ماه با نظارت اداره ثبت شناوران استان هرمزگان انجام شد.

شایان ذکر است که به منظور ارتقای ایمنی شناورهای مسافری، بازرسی‌های متمرکز مشابه در بنادر سایر استان‌ها نیز ادامه خواهد یافت.

بسته ویژه بانکرینگ ایران تدوین می‌شود



رئیس کمیته توسعه بانکرینگ سوخت دبیرخانه ارگان‌های دریایی منصوب شد.

به گزارش خبرنگار مارین نیوز، در حکمی از سوی "داریوش میربلوکی"، رئیس دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، "کاپیتان قطب رزمجو" به این سمت منصوب شد. در حکم "رزمجو"، از وی خواسته شده تا با بررسی نهایی فرصت‌ها و تهدیدات و شناخت نقاط قوت و ضعف فعالیت‌های بانکرینگ و تحلیل و جمع‌بندی آن در یک بسته اقتصادی ویژه، کمک مؤثری به کلیه ذی‌نفعان جامعه دریایی کشور در شرایط موجود صورت گیرد. "کاپیتان رزمجو" در حال حاضر مدیرعاملی شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ریاست کانون دریانوردان خیره را برعهده دارد.

تهیه بسته ویژه بانکرینگ ایران از سوی دبیرخانه ارگان‌های دریایی در حالی صورت می‌گیرد که این دبیرخانه در ماه‌های اخیر و در چارچوب اجرای بندهای قطعنامه هفدهمین همایش ارگان‌های دریایی، دو بسته حمایت از صنایع دریایی در برابر تبعات بحران اقتصادی و موضوعات پیشنهادی برای طرح در برنامه پنجم توسعه را تهیه و به دولت و دیگر مراجع مسؤول ارائه کرده است.

گفتنی است سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در خلیج فارس از موضوعات مورد توجه جامعه دریایی ایران در سال‌های اخیر بوده است. در حالی که سهم ایران از سوخت‌رسانی به کشتی‌ها تا چند سال قبل زیر ۵ درصد بود، این سهم در حال حاضر به حدود ۱۵ درصد رسیده است و با همکاری وزارت نفت و ارگان‌های دریایی، انتظار می‌رود این میزان حداقل به ۵۰ درصد برسد. به گفته کارشناسان، سالانه بیش از ۴۰ هزار شناور در خلیج فارس

تردد می‌کنند که به ۲۰ میلیون تن سوخت نیاز دارند.

در حال حاضر، بیش از ۶۰ درصد معادل ۱۲ میلیون تن از سوخت شناورها توسط بندر فجیره امارات تأمین می‌شود. این در حالی است که بیش از ۶۰ درصد از این سوخت توسط ایران تأمین می‌شود که نشان می‌دهد چنانچه امکانات مورد نیاز در این بخش تدارک دیده شود، ایران قادر به افزایش سهم خود در بازار خواهد بود.

تأخیر در ساخت و توسعه برخی از پروژه‌های مسافری بنادر



مشکل کمبود اعتبار؛ اجرای برخی از طرح‌های توسعه‌ای سازمان بنادر در بخش ترمینال و اسکله‌های مسافری را تحت تأثیر قرار داده است.

"منوچهر تاتینا" مجری طرح توسعه اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری سازمان بنادر دریانوردی در خصوص پیشرفت طرح‌های توسعه اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری در بنادر جنوبی گفت: در حال حاضر اسکله مسافری بندر خارک حدود ۴۰ درصد و ترمینال مسافری این بندر با ۴۵ درصد پیشرفت فیزیکی و با اعتباری بالغ بر شش میلیارد تومان در حال ساخت است.

وی با بیان این‌که ساخت ترمینال مسافری بندر گناوه در حدود ۴۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، افزود: اعتبار ساخت ترمینال مسافری بندر گناوه در حدود سه میلیارد تومان است.

"تاتینا" در خصوص ساخت ترمینال‌ها و اسکله‌های مسافری در بنادر شمال کشور نیز اظهار داشت: در بنادر شمالی به دلیل اینکه جنبه تفریحی دارد هنوز اقدامی صورت نگرفته است.

وی همچنین درباره تأثیر کمبود بودجه سال جاری سازمان بنادر بر توسعه و ساخت ترمینال‌ها و اسکله‌های مسافری گفت: مشکل اعتبارات باعث شده که برخی از پروژه‌های مان تا حدودی عقب بیافتد.

تقدیر و تشکر دبیرخانه تفاهم‌نامه توکیو از کشورمان

در پی اجرای توأم با موفقیت دوره آموزشی پیشرفته کنترل و بازرسی کشتی‌ها در ایران، دبیرخانه تفاهم‌نامه توکیو با ارسال نامه‌ای از اجرای مطلوب این دوره توسط کشورمان تشکر و قدردانی کرد.

در این دوره آموزشی که به مدت دو هفته در تهران و بندرعباس به صورت تئوری و عملی برگزار شد، افسران کنترل و بازرسی کشتی‌ها از کشورمان به همراه چند تن از افسران کنترل و بازرسی کشورهای منطقه تفاهم‌نامه اقیانوس هند، حضور داشتند.

در نامه ارسالی از دبیرخانه تفاهم‌نامه توکیو به واسطه هماهنگی‌های ایجاد شده و ارائه مطلوب و مناسب دوره از ایران قدردانی شده است. شایان ذکر است که دوره مذکور با حضور اساتیدی از کشورهای ژاپن و استرالیا و با هماهنگی تفاهم‌نامه اقیانوس هند که ایران نیز در آن به صورت فعال عضویت دارد، برگزار گردید.

گامی بزرگ برای ارتقای جایگاه دریایی در سطح بین‌المللی

در همایش یک روزه‌ای که ۲۵ آذر ماه سال جاری در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، استراتژی و سیاست‌های آماده‌سازی سازمان و بنادر تابعه برای کسب موفقیت در ممیزی طرح آیمو به بحث و تبادل نظر گذاشته شد.

به گفته "سعید ایزدیان"، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با توجه به این‌که تفاهم‌نامه انجام ممیزی از کشورمان توسط آیمو روز جمعه ۶ آذر ماه جاری در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی در لندن به امضا رسید، زمان ممیزی مذکور اواسط سال ۲۰۱۱ میلادی (اوایل ۱۳۹۰ شمسی) خواهد بود. لذا سازمان بنادر و دریانوردی در تلاش است تا با استفاده از حداکثر توان کارشناسی و مدیریتی خود، مشکلات و نقائص موجود را در اسرع وقت برطرف نماید تا بتوانیم ممیزی آیمو را که یکی از شاخص‌های بسیار مهم در تعیین میزان انطباق کشور با قوانین و مقررات بین‌المللی دریایی است، با موفقیت پشت سر بگذاریم.

معاون امور دریایی سازمان ادامه داد: در همایش مذکور که با حضور مدیران کل ستادی و معاونان دریایی و بندری و طرح و توسعه بنادر برگزار گردید، علاوه بر تبیین و تصریح مراحل آماده‌سازی سازمان مرکزی و بنادر برای برطرف نمودن کاستی‌های فعلی و ایجاد زمینه‌های لازم برای انجام موفق ممیزی طرح آیمو، نقش و جایگاه هر یک از ادارات کل ستادی و بنادر در دوره یک و نیم ساله پیش رو قبل از برگزاری ممیزی توسط آیمو تشریح شد.

تخصیص ۷۳ درصدی اعتبارات عمرانی سازمان بنادر و دریانوردی



معاون اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی کشور از تخصیص ۷۳ درصدی اعتبارات پروژه‌های عمرانی سازمان بنادر براساس سیاست‌های برنامه چهارم توسعه خبر داد.

"علی جهاندیده"، در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا، میزان درآمدهای سازمان بنادر را در کشور ۵۰۰ میلیارد تومان اعلام کرد و خاطر نشان ساخت: در حال حاضر سازمان بنادر در نظر دارد که به منظور تسریع در روند اجرای پروژه‌های عمرانی ۳۵۰ میلیارد تومان از اعتبارات را از طریق فاینانس و بخشی از آن را از طریق فروش اوراق مشارکت در کشور تأمین کند.

وی از درخواست وزیر راه برای فروش اوراق مشارکت سازمان بنادر خبر داد و گفت: در حال حاضر وزیر راه از دولت درخواست کرده است که به منظور فروش اوراق مشارکت سازمان بنادر موافقت خود را اعلام کند، این در حالی است که تا کنون از سوی مجلس اعلام نظر نهایی صورت نگرفته است.

معاون اداری و مالی سازمان بنادر در بخش دیگری از سخنان خود تصریح کرد: به منظور نوسازی ناوگان دریایی کشور، طی سال‌های گذشته سفارش ساخت ۹۰ فروند شناور از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر داده شد. تاکنون از این تعداد ۴۰ فروند شناور جدید وارد ناوگان دریایی کشور شده است.

این مقام مسئول با تأکید بر لزوم افزایش سهم ایران در ناوگان دریای خزر یاد آورشد: در صورت تأمین وجوه پیش‌بینی شده، سازمان بنادر و دریانوردی در نظر دارد به منظور افزایش سهم ایران در حمل‌ونقل دریایی خزر تعدادی شناور تجاری را وارد ناوگان حمل‌ونقل کند.

سازمان نگرسته می‌شود. به گفته رییس روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران، این مدل مسیر فعالیت مدیران را برای بهبود عملکردها، شناسایی و تعیین می‌کند.

"منوچهر خندان" با اشاره به اقدامات صورت گرفته در زمینه انطباق عملکرد فلات قاره با مدل تعالی سازمانی افزود: مدیرعامل شرکت همواره بر لزوم چابک شدن سازمان و ارتقای سطح کارآمدی با تأکید بر افزایش سطح مشارکت کارکنان تأکید دارد و به همین دلیل می‌توان گفت استقرار مدل تعالی سازمانی در محور نخست آن که عزم مدیریتی است، به وجود آمده است.

وی گفت: در این مدل توجه به مشتری به عنوان یک رکن مهم در استقرار رویکرد تعالی سازمانی مورد توجه قرار می‌گیرد و در مورد شرکت نفت فلات قاره ایران با عنایت به این که مشتریان عمده آن را تحویل‌گیرندگان نفت خام در پایانه‌های صادراتی و پالایشگاه‌های داخلی نفت تشکیل می‌دهند در آینده شاهد بهبود نگاه و عملکرد این شرکت در مواجهه با مشتریان خواهیم بود.

"خندان" افزود: کسب گواهی‌نامه تعالی و کارآمدی سازمانی بی‌تردید با تلاش و مشارکت همه کارکنان شرکت نفت فلات قاره ایران میسر خواهد شد و امیدواریم این شرکت با کسب این درجه از تعالی سازمانی به الگویی در میان واحدهای صنعت نفت تبدیل شود.

* * *

ایران از عضویت در کنوانسیون خط شاهین کشتی‌ها-۱۹۳۰ انصراف داد

در پی الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون خطوط بازرگانی کشتی‌ها مصوب ۱۹۶۶ میلادی، لایحه انصراف دولت ایران از عضویت در کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها توسط رییس‌جمهور تقدیم مجلس شورای اسلامی شد.

براساس ماده واحده این لایحه، به دولت اجازه داده می‌شود که انصراف خود را از عضویت در قرارداد بین‌المللی مربوط به خط شاهین کشتی‌ها مصوب ۱۹۳۰ میلادی برابر با ۱۳۰۹ هجری شمسی به امین اسناد قرارداد یاد شده اعلام نماید. این لایحه هفتم آذر ماه سال جاری به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده است.

شایان ذکر است که جمهوری اسلامی ایران تاکنون به ۲۳ کنوانسیون بین‌المللی دریانوردی ملحق شده است.

عضویت شرکت نفت فلات قاره ایران در بنیاد کیفیت اروپا



به دلیل تلاش در راه تعالی و کارآمدی سازمانی، شرکت نفت فلات قاره ایران به عضویت رسمی بنیاد کیفیت اروپا (EFQM) درآمد و خبر این رویداد در سایت رسمی این بنیاد معتبر بین‌المللی منعکس شده است.

"منوچهر خندان" رییس روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران با اعلام این خبر به تشریح جزئیات عضویت شرکت نفت فلات قاره در بنیاد کیفیت اروپا پرداخت و گفت: براساس معیارهای رده‌بندی سازمان‌های خواهان تعالی، بنیاد کیفیت اروپا اقدام به اخذ گزارش از سازمان‌ها می‌نماید و با توجه به این که طرح استقرار مدل تعالی و کارآمدی سازمانی چندی است در شرکت نفت فلات قاره ایران مورد توجه قرار گرفته و منابع انسانی برای انطباق با این مدل مدرن، کارآمدی سازمانی آماده شده‌اند، گزارش ارسالی برای بنیاد اروپایی کیفیت در نهایت منجر به عضویت رسمی شرکت نفت فلات قاره ایران شد.

وی یادآور شد: شرکت نفت فلات قاره ایران به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت دریایی در خلیج فارس و یکی از پیشگامان تولید نفت دریایی در جهان قصد دارد در عرصه سازمانی به بالاترین سطوح کارآمدی و تعالی دست یابد.

"خندان" گفت: مدل تعالی سازمانی الگویی است که می‌کوشد مزیت‌های موجود در ارکان سازمان‌ها را بیش از گذشته شناسایی کرده و از این مزیت‌ها در راه ارتقای عملکرد و بهبود کارنامه شرکت استفاده نماید.

وی تصریح کرد: مدل تعالی سازمانی؛ هم‌اکنون در بسیاری از کشورهای جهان مورد کاربری قرار می‌گیرد و به آن به عنوان ابزاری جهت سنجش میزان استقرار سیستم‌ها در هر



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی مبارزه با آلودگی سوخت کشتی‌ها نیازمند بازنگری است

است: کنوانسیون بین‌المللی مسؤولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۲ و کنوانسیون بین‌المللی ایجاد صندوق بین‌المللی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی مصوب ۱۹۹۲ که جمهوری اسلامی ایران در هر دو کنوانسیون عضویت دارد.

آثار لایحه

یکی از مشکلاتی که جمهوری اسلامی ایران در مناطق و مرزهای دریایی خود با آن مواجه است، آلودگی‌های ایجاد شده توسط سوخت کشتی‌هاست. "کنوانسیون بین‌المللی درباره مسؤولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی"، ابزاری است که می‌تواند در ایجاد مبنای بین‌المللی مسؤولیت در مورد این آلودگی‌ها و به طور ضمنی در جهت کاهش آن‌ها مؤثر باشد. با این وجود، این کنوانسیون، محدودیت‌هایی به شرح زیر دارد که سبب می‌گردد از یک طرف منافع ما را تنها تا حدی تأمین کرده و از طرف دیگر در فرض این که کشتی‌های ایرانی آلودگی‌هایی در سایر نقاط جهان ایجاد نمایند، این کنوانسیون، نمی‌تواند منافع ما را به خوبی تأمین نماید. این کنوانسیون، حاصل سازشی است بین دو نفع متضاد. براین اساس، پیوستن به آن، باید

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، با انتشار گزارشی، نظر خود را در مورد "لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین‌المللی درباره مسؤولیت مدنی برای خسارات آلودگی سوخت کشتی" ارائه کرد.

مقدمه

کنوانسیون فوق‌الذکر، در صدد میناگذاری برای مسؤولیت مدنی آلودگی‌های ناشی از نفت سوخت کشتی است. کنوانسیون، ریشه‌ی اجرایی خود را در کنوانسیون سازمان ملل، درباره حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ می‌داند. بنابراین در صورت پذیرش آن توسط تعداد زیادی از دولت‌های ذی‌نفع و تأثیرگذار در جامعه بین‌المللی و نیز خصوصاً دولت‌هایی که به کنوانسیون حقوق دریاها نپیوسته‌اند، می‌توان شاهد شکل‌گیری عرف حداقل، در این زمینه گردید. به این مضمون که مواد ناظر بر آلودگی‌های زیست‌محیطی، قابلیت اجرا را در صورت عدم پیوستن به کنوانسیون مذکور می‌یابند. در مقدمه‌ی این کنوانسیون، به دو کنوانسیون دیگر نیز اشاره شده

در چارچوب بستر موضوع (میزان آلودگی‌های ایجاد شده در مناطق دریایی ایران و توانایی‌های فنی کشتی‌های ایرانی) تحلیل گردد.

ارزیابی مواد

۱. مقدمه کنوانسیون حاضر، در ابتدا به مسؤلیت مطلق اشاره می‌نماید، اما در ادامه، چنین مسؤلیتی فاقد مبنا می‌شود. اثر این امر چنان است که نمی‌توان به حوزه‌ی، کم‌هزینه‌تر در صورت خواهان بودن ایران، امیدوار بود.

۲. تعیین خسارت با وصف کافی، سریع و مؤثر (مقدمه‌ی کنوانسیون)، منجر به پذیرش این فرمول مسؤلیت توسط جمهوری اسلامی ایران خواهد شد و عدول از وصف متناسب بودن تلقی می‌شود که مورد اذعان و تأکید همیشگی ایران، خصوصاً در آرای دیوان داوری ایران و آمریکا بود.

۳. بند "۹" ماده (۱)، به ضرر و زیان به بار آمده در خارج از کشتی از طریق آلودگی در اثر خروج یا تخلیه نفت سوخت از کشتی، قطع نظر از محل وقوع این خروج یا تخلیه می‌پردازد. عبارت "قطع نظر از محل وقوع خروج یا تخلیه"، موجب ابهام می‌شود. این امر به این معناست که قانون حاکم، با توجه به تصریح مداوم این امر در این کنوانسیون، موجبات صرف هزینه را فراهم می‌آورد.

۴. در بند "الف" تبصره "۳" ماده (۳)، در بیان موارد استثنا آمده است: بروز خسارت در نتیجه‌ی جنگ، عملیات خصمانه، جنگ داخلی، شورش یا پدیده‌ای طبیعی با ویژگی استثنایی، اجتناب‌ناپذیر و غیرقابل دفع است. در حالی که منطقه‌ی خلیج فارس و نیز به صورت عام‌تر منطقه خاورمیانه، همواره در معرض آشوب قرار دارد.

۵. بند "۲" ماده (۴)، به این امر اشاره دارد که تنها عمل تصدی‌گرانه می‌تواند منشأ جبران خسارت باشد و بنابراین حوزه‌ی دیگر مورد منفعت ایران نیز، در این مرحله تأمین نخواهد شد. از آن‌جا که تعیین وضعیت یک کشتی به عنوان دولتی یا خصوصی بودن و یا دولتی، با اعمال تصدی‌گری توسط دادگاه خارجی به عمل می‌آید، هرگونه ابهام یا تشکیک می‌تواند علیه‌ی کشور خوانده، مورد بهره‌برداری قرار گیرد. از طرف مقابل نیز، امکان استناد به مصونیت در بند "۴" ماده (۴) غیرقابل استماع است.

۶. ماده (۶) ناظر بر تحدید مسؤلیت، حائز این نقص عمده است که عملاً هر مسؤلیت و خسارت وارده در دست توصیف و تفسیر دادگاه محل ورود خسارت که می‌تواند ایران نباشد قرار می‌گیرد. اثر این ماده آن است که در عین ورود خسارت و احراز آن به صورت عینی و خود ارزیابی فنی، نمی‌توان الزاماً صرف هزینه و مرجعی واحد و بین‌المللی را به این منظور متصور شد.

۷. تبصره "۱"، ماده (۷)، بر نقص بنیادین این کنوانسیون صحت مؤکد می‌گذارد. بدین توضیح که میزان معادل حدود مسؤلیت، به موجب نظام تحدید ملی یا بین‌المللی حاکم تعیین می‌شود که همواره نمی‌باید بیش از میزان محاسبه شده به موجب تحدید مسؤلیت دعاوی در حقوق داخلی انتظار جبران خسارت داشت.

۸. در این کنوانسیون، صریحاً اشاره شده است که صدور گواهی ایمنی از سوی یک کشور به کشتی، نمی‌تواند مانع ارزیابی مجدد این اطمینان گردد. این امر به این معناست که تعهد دولت با صدور گواهی‌نامه پایان نمی‌پذیرد. همان‌طور که در بند "۸" ماده (۷) آمده است: دولت عضوی که به چنین اطلاعاتی اعتماد کرده، از مسؤلیت خود به‌عنوان دولت صادرکننده گواهی‌نامه‌ای که در بند "۲" مقرر شده است، میرا نخواهد شد.

۹. در بند "۱۰"، ماده (۷) نیز، موانع بی‌شماری در مسیر کسب غرامت وجود دارد. شرکت بیمه‌گر، می‌تواند به دفاعیاتی که کنوانسیون ارائه کرده است اشاره نماید و این البته به جز مورد دفاعی است که نظام ملی یا رژیم معاهداتی ناظر بر آن مورد، در اختیار بیمه‌گر قرار می‌دهد.

در عین حال می‌باید توجه داشت که خوانده، می‌تواند مسؤلیت را به میزانی برابر با میزان بیمه یا تضمین مالی دیگری محدود کند. در هر صورت، خوانده حق دارد که مالک کشتی را به جریان دادرسی فراخواند. این امر به این معناست که فرایند وقوع خسارت، تعیین خسارت و پرداخت آن با فرایندی ملی، وقت‌گیر و مبهم روبه‌رو می‌شود.

۱۰. در بند "۱۲" ماده (۷) نیز، مجدداً بر حوزه‌ی اعمال این ماده که دریای سرزمینی و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی است اشاره شده است. درواقع دریای آزاد، همچنان در پرتو کنوانسیون‌های ذی‌ربط یا ملی قرار می‌گیرد.

۱۱. در بند "۳" ماده (۹)، پیش‌بینی شده است که هر دولت عضو، باید اطمینان نماید که دادگاه‌هایش جهت رسیدگی به دعاوی جبران خسارت به موجب این کنوانسیون، صلاحیت دارند.

۱۲. در واقع حتی در صورت عدم پیش‌بینی مکانیسم‌ها و استانداردهای بین‌المللی از جمله دادرسی عادلانه، قوانین و قواعد داخلی و نبود قواعد دادرسی مناسب و متناسب با حوزه‌ی مذکور، امکان استتکاف و شناسایی و اجرای رأی مذکور بنابر ماده (۱۰) این کنوانسیون وجود دارد.

۱۳. آرای صادره در صورتی که موارد عدم شناسایی مذکور در همین ماده را نداشته باشند، در هر دولت عضوی، مورد شناسایی و اجرا قرار خواهند گرفت و اعاده‌ی دادرسی، موجبی نخواهد داشت. بنابراین، اموال هر کشور می‌تواند مورد توقیف و موضوع اخذ مبلغ خسارت قرار گیرد.

نتیجه‌گیری

ایران به کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ نپیوسته است و به قواعد غیرعرفی آن ملزم نمی‌باشد. این گونه است که هرگونه نقض حقوق خود را در قلمرو دریا در صلاحیت دادگاه‌های ملی خود یا کشور طرف دعوا مورد بررسی قرار می‌دهد. کنوانسیون حاضر نیز، در پی این موضوع است.

موضوع این کنوانسیون، تعیین گذرگاهی برای مسؤلیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی است. اما این گذرگاه، همچنان از صلاحیت دادگاه‌ها و قوانین ملی و الزامات ملی فراتر نمی‌رود. این، همچنان قواعد داخلی است که مسؤلیت مدنی را در این باب تعیین می‌نماید و تعیین خسارت پرداختی از مبنایی فنی، صادره از مرجعی بین‌المللی برخوردار نیست.

در واقع، مکانیسم فنی و حقوقی بی‌طرفی به این منظور طراحی نشده است. تنها به اوصاف فوری، سریع و مؤثر برای خسارت اکتفا شده است که مورد وثوق و تأیید کشورهای در حال توسعه نیست.

ایران همواره باید خود را در هر دو موضع خواهان و خوانده در چنین دعاوی قرار دهد و امکان بروز هر کدام از موارد را با توجه به شیوع آن ارزیابی نماید. در صورتی که دریای سرزمینی و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی ایران، به‌طور مداوم و پرشمار آماج چنین خسارتی است، این کنوانسیون می‌تواند منشأ رویه‌ای مطلوب در اخذ خسارت از این باب باشد. اما سؤال دیگر آن است که خسارت‌های کنونی به چه شیوه‌ای حل‌وفصل می‌گردد و این شیوه، چه مزیتی پر راه‌های پیموده پیشین دارد؛ مطلبی که در مقدمه‌ی توجیهی، ابتدا مورد توجه قرار نگرفته است.

آیا کشتی‌ها و به‌طور کلی شناورهای ایرانی از فن‌آوری در سطح ضوابط درجه اول جهانی برخوردارند که نتوان با امضای کنوانسیون، خود را آماج دعاوی جدید از سراسر جهان مواجه ساخت؟

با توجه به این‌که این کنوانسیون، رسماً و صریحاً از هرگونه استناد به مصونیت دولت‌ها ممانعت نموده است، اموال دولت ایران و در وهله اول، کشتی و محتویات آن، می‌تواند موضوع پرداخت غرامت قرار گیرد.

به‌طور کلی، پیوستن به کنوانسیون مذکور، بدون ارزیابی توان فنی، حقوقی و مالی کشور، نمی‌تواند از وجاهت برخوردار باشد. ■

مهندس صدر در دیدار با معاون وزیر حمل و نقل روسیه تشریح کرد:

مهم‌ترین موانع ترانزیت کالا بین ایران و روسیه

مناسب بر سر راه این کریدور توسط ایران و روسیه از جمله تأسیس ترمینال‌های دپوی کانتینر جهت ارائه‌ی سرویس مناسب و رفع نیازهای تعمیراتی کانتینر، می‌توانند تردد کالا را در این مسیر رونق ببخشند.

معاون وزیر حمل و نقل روسیه با اشاره به همکاری‌های دریایی - بندری خوب دو کشور در چهار سال اخیر، اولین گردهم‌آیی مدیران بنادر حاشیه‌ی خزر و برگزاری مانور مشترک جست‌وجو و نجات و مبارزه با آلودگی در بندر انزلی را از دست‌آوردهای این همکاری‌ها برشمرد و گفت: "در ماه آوریل مدیران بنادر حاشیه‌ی خزر بار دیگر در بندر اولیای روسیه با یکدیگر دیدار و دومین نشست را برگزار خواهند کرد."

"داویدنکو" همچنین پیشنهاد کرد: ساختاری مشابه تفاهم‌نامه‌ی پاریس و توکیو، بین کشورهای حاشیه دریای خزر ایجاد شود. در این دیدار مدیر بندر آلیای روسیه نیز به روابط بسیار خوب و دوستانه بین مسؤولین بندر الیا و انزلی اشاره نمود و از همکاری‌های مسؤولین در جهت رفع مشکلات تشکر و قدردانی نمود.

سطح نبوده لذا بازنگری در قوانین باید از اهم اقدامات دو کشور باشد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به سرمایه‌گذاری و اجرای طرح‌های توسعه در بندر انزلی، امیرآباد و نوشهر توسط دولت و بندر فریدونکنار و آستارا توسط بخش خصوصی گفت: "تسهیلات خوبی در بندر ایران ایجاد شده است و آمادگی جابه‌جایی حجم بالایی از کالاهای ترانزیتی در بندر ایران وجود دارد." صدر افزود: "از آن‌جا که ایران و روسیه از طریق دریای خزر همسایه هستند باید در فعال نمودن حمل و نقل در این دریا تلاش کنند."

پیشنادهای طرف روسی

در این دیدار "داویدنکو" با اشاره به تفاهم‌نامه‌ی کریدور شمال - جنوب بین ایران، هند و روسیه گفت: "کارشناسان کشورهای عضو این تفاهم‌نامه از امکانات حمل و نقل و ترانزیتی یکدیگر در این مسیر بازدید کرده‌اند و همگی اذعان دارند این مسیر بهترین مسیر برای ترانزیت کالا است." وی تأکید کرد: ایجاد امکانات و تسهیلات

"الکساندر داویدنکو"، معاون وزیر حمل و نقل روسیه که در رأس هیأتی به منظور شرکت در هشتمین کمیسیون همکاری‌های اقتصادی دو کشور ایران و روسیه به تهران آمده بود، در دیدار با "سید عطاءاله صدر"، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، خواستار تلاش دو کشور جهت توسعه ترانزیت در مسیر کریدور شمال و جنوب شد.

"سید عطاءاله صدر" معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این دیدار با تأکید بر اهمیت توسعه‌ی ترانزیت در کریدور شمال جنوب، مهم‌ترین موانع بر سر راه ترانزیت کالا بین ایران و روسیه را قوانین گمرکی پیچیده دو کشور و نرخ تمام شده کرایه‌ی حمل عنوان کرد و گفت: "اگر نرخ کرایه‌ی حمل رقابتی نباشد و قوانین تسهیل نشود، دیگر این مسیر در رقابت با سایر مسیرها اقتصادی نیست."

وی افزود قوانین و مقررات گمرکی نیز مربوط به سال‌هایی بوده که روابط دو کشور در این

علاقه‌مندی بندر شانگهای به مشارکت در توسعه‌ی بندر شهید رجایی



مدیران گروه بین‌المللی بندر شانگهای چین به ریاست "هوانگ زین"، معاون این گروه در ملاقات با "سید عطاءاله صدر"، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از علاقه‌مندی جهت مشارکت در طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی خبر دادند.

در این دیدار "مهندس عطاءاله صدر" با اشاره به قابلیت‌ها و پتانسیل بندر شهید رجایی گفت: "این بندر با قرار گرفتن در دهانه‌ی ورودی خلیج فارس و مسیر کریدور شمال - جنوب می‌تواند نقش مهمی در بازار ترانشیپ منطقه ایفا نماید و علاوه بر این کالاهای ترانزیت از مسیر داخلی به مقصد کشورهای CIS نیز می‌تواند از طریق این بندر جابه‌جا شود."

وی به طرح‌های توسعه‌ی بندر شهید رجایی اشاره کرد و گفت: "با توسعه‌ی فاز به فاز این بندر ظرفیت بندر به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت."

در این جلسه "هوانگ زین"، معاون گروه بین‌المللی بندر شانگهای با اشاره به موقعیت جغرافیایی ممتاز بندر شهید رجایی و نقش مهم این بندر به عنوان دروازه‌ی ورودی خلیج فارس، در اقتصاد و حمل و نقل ایران

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ابراز امیدواری کرد، با همکاری و مشارکت دو بندر شهید رجایی ایران و شانگهای چین بتوان بخش قابل توجهی از بازار حمل و نقل دریایی جهان را جذب نمود.

گفت: "با بازدیدی که از بندر شهید رجایی داشتیم با پتانسیل‌های این بندر بیش‌تر آشنا شدیم و زمینه‌ی مشارکت خارجی در این بندر فراهم است و ما بسیار علاقه‌مند به مشارکت در توسعه این بندر هستیم".
وی با اشاره به تجربه و ظرفیت مناسب بندر شانگهای گفت: "بندر شانگهای با تخلیه و

بارگیری ۲۸/۵ میلیون TEU در رتبه‌ی دوم جهان قرار دارد و دارای تجربیات مناسبی در زمینه‌ی ارائه خدمات مناسب به شرکت‌های کشتیرانی است که این امر می‌تواند به جذب بیش‌تری از ترافیک و بازار حمل‌ونقل دریایی کالا به ایران و بندر شهید رجایی کمک نماید".

در پایان این جلسه مقرر شد که گروه بین‌المللی بندر شانگهای با مطالعه و بررسی بیش‌تر در خصوص موقعیت و پتانسیل‌های بندر شهید رجایی طرح پیشنهادی خود را در زمینه همکاری در توسعه بندر شهید رجایی به سازمان بنادر و دریانوردی ارائه کند.

اعتراف مقام روسی به معطلی کشتی‌های ایرانی در بنادر آستاراخان

معاون وزیر صنایع و منابع طبیعی آستاراخان در بازدید از بندر انزلی در برابر اعلام مشکلات کشتی‌های ایرانی در بنادر آستاراخان روسیه، معطلی شناورهای ایران در بنادر این کشور را پذیرفت.

"یوری آکسیوویچ ماخوشویلی" در دیدار با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان این‌که در صدد است این موانع را مرتفع سازد گفت: "ما خواهان فعال شدن کریدور شمال - جنوب هستیم". "ماخوشویلی" اظهار داشت: "برای نیل به این هدف با سرعت مشغول توسعه‌ی بندر اولیاء هستیم و با خشنودی برنامه‌های توسعه‌ی بندر انزلی را دنبال می‌کنیم".

وی تصریح کرد: توسعه‌ی این دو بندر و ارتباط مستمر آن‌ها در کنار دیگر زیرساخت‌های مورد نیاز در این مسیر نقش بسیار مؤثری در فعال شدن کریدور شمال - جنوب دارد. وی با اشاره به تمایل سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری در بنادر آستاراخان افزود: "برنامه‌ی ما افزایش ظرفیت بندر اولیاء به ۳۲ میلیون تن تخلیه و بارگیری در سال است".

رییس هیئت اعزامی از آستاراخان همچنین پس از طرح برخی مشکلات کشتی‌های ایرانی از زبان مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان و معاونین کشتیرانی دریای خزر ادغان داشت: اطلاع داریم که بعضاً کشتی‌های ایرانی در بنادر ما معطل می‌شوند، درصددیم این مشکلات را رفع کنیم. "ماخوشویلی" همچنین برای تعمیر کشتی‌های ایرانی و همچنین ساخت کشتی برای طرف ایرانی اعلام آمادگی کرد.

انزلی بندری پیشرفته

مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی گالاکتیکای

ایران و عراق بر بازگشایی دفتر CBC تأکید کردند

التزام به قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر



از دیگر موارد مورد توافق دو طرف بود که براساس آن ایران اعلام آمادگی نمود دوره‌های آموزشی دریایی را با هدف صدور مدارک دریایی بین‌المللی برای افسران و مهندسين عراقی برگزار نماید.

وی افزود: "گسترش همکاری‌ها در زمینه ترانزیت کالاهای عراقی از طریق بندر ایرانی به ویژه بندر خرمشهر و امام از دیگر موارد مورد بحث در این نشست بود".

"صادقی‌فر" از اعطای تخفیف ۵۰ درصدی در هزینه‌های کشتی و کالاهای ترانزیتی عراق در بنادر امام خمینی و خرمشهر به عنوان یکی از بندهای توافق تهران خبر داد و گفت: "با توجه به وجود زیرساخت‌ها و تسهیلات مدرن در این بنادر بهترین فرصت برای بهره‌برداری طرف عراقی از این مزیت‌ها برای ترانزیت کالا از طریق بندر ایران فراهم است".

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز اعلام آمادگی نموده است در صورت درخواست طرف عراقی جهت حمل کالاهای ترانزیتی عراق از بندر مختلف به مقصد عراق از طریق بندر امام خمینی و خرمشهر همکاری لازم را به عمل آورد.

ایران و عراق در تازه‌ترین نشست مشترک همکاری‌های بندری - دریایی در تهران بر بازگشایی دفتر مشترک هماهنگی (CBC) در چارچوب قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر تأکید کردند.

"محسن صادقی‌فر"، مدیرکل ترانزیت و تعرفه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی که اخیراً حکم سرپرستی معاونت بندری این سازمان را نیز دریافت کرده است، با اعلام این خبر، در مورد سایر محورهای مذاکره و توافقات طرفین در این نشست افزود: "در این نشست ایران علاقه‌مندی خود را برای سرمایه‌گذاری در اسکله‌ی کانترینی در بندر ام‌القصر اعلام نمود و مقرر شد طرف عراقی شرایط لازم را در چارچوب ضوابط و مقررات شرکت دولتی بندر عراق فراهم کند".

سرپرست معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی همچنین از توافق تهران و بغداد برای تبادل یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بین بندر خرمشهر و بصره عراق خبر داد و افزود: "شرکت کشتیرانی والفجر آمادگی خود را برای راه‌اندازی خط مسافری بین بندر خرمشهر و بندر عراقی اعلام نموده است".
به گفته‌ی "صادقی‌فر" همکاری‌های آموزشی

آستاراخان نیز در این نشست گفت: "بندر انزلی بزرگ‌ترین بندر ایران در دریای خزر است و پیشرفت خوبی طی سال‌های اخیر داشته است."
"رحمان مامدالایویچ شریف اوف" اظهار داشت: "زمان بارگیری کشتی‌ها و ثبت اسناد مورد نیاز در این بندر زود انجام می‌شود که از نظر همکاری‌های ترانزیتی و همکاری‌های

بندری حایز اهمیت است."
مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان نیز در این نشست، ضمن بیان ظرفیت فعلی طرح توسعه بندر انزلی، با اشاره به این که هم اکنون ۳۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری در طرح توسعه‌ی بندر در حال انجام است ابراز امیدواری کرد تا بندر انزلی نقطه‌ی اتصال خوبی با بندر اولیاء برای توسعه‌ی ترانزیت

باشد.
"مهندس کوهساری" اظهار داشت: "در هشت ماهه‌ی امسال ۴ میلیون و ۵۲۶ هزار تن تخلیه و بارگیری در این بندر صورت گرفت که پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال به هفت میلیون تن برسد." وی همچنین گفت: "این میزان نسبت به مدت مشابه سال قبلی حدود ۳۳ درصد رشد را نشان می‌دهد."

نشست مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و آفریقای جنوبی

توافقات دوربان



را جهت استفاده از ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد و طرفین در زمینه‌ی همکاری در ساخت و تعمیر کشتی توافق کردند."

به گفته‌ی معاون امور دریایی سازمان بندرودریانوردی در این نشست دو طرف پیش‌نویس یادداشت تفاهم شناسایی گواهینامه‌های دریانوردی و همچنین پیش‌نویس یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بندر شهید رجایی و دوربان را مبادله نمودند و قرار شد این دو پیش‌نویس در اجلاس آتی نهایی شود.

توافقات بخش دریایی:

- ۱- یادداشت تفاهم شناسایی گواهینامه‌های دریانوردی توسط مقامات ذی‌ربط دو کشور تأیید و مقرر شد در اجلاس بعدی نهایی شود.
 - ۲- دوره‌ها و مراکز آموزشی جمهوری اسلامی ایران به طرف آفریقای جنوبی معرفی و مقرر شد طرف مذکور نظر خود را در این زمینه ارائه نماید.
 - ۳- طرفین در خصوص انتقال تجارب و متخصص در زمینه‌ی کنترل و بازرسی توافق نمودند.
 - ۴- طرفین توافق نمودند هنگام برگزاری مانورهای تجسس و نجات و مقابله با آلودگی از نمایندگان یکدیگر جهت شرکت در مانورها دعوت به عمل آورند.
- "ساطعی" گفت: "طرف آفریقایی تمایل خود

سومین نشست مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و آفریقای جنوبی با هدف بررسی راهکارهای توسعه روابط بندری و دریایی در شهر دوربان برگزار شد.

بنابر اعلام معاونت بندری و مناطق ویژه سازمان بندر و دریانوردی، نشست دوربان در پی یادداشت تفاهم ۱۴ بندی دو کشور در اجلاس تهران صورت گرفته و طرفین بر گسترش همکاری‌ها در دو بخش بندری و دریایی تأکید کردند.
"علیرضا ساطعی"، معاون سابق امور بندری



توافقات بخش بندری:

- ۱- پیش‌نویس یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بندر شهید رجایی و دوربان از سوی طرف ایرانی ارائه شد. مقرر شد یادداشت تفاهم یاد شده پس از طی مراحل قانونی در کشور آفریقای جنوبی در اجلاس آتی دو کشور امضا گردد.
- ۲- طرفین آفریقای جنوبی تمایل خود را جهت استفاده از ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعلام نمود. مقرر گردید طرفین بخش‌های خصوصی را در این زمینه ترغیب نمایند.
- ۳- طرفین موضوع همکاری در زمینه‌ی ساخت و تعمیر کشتی را مورد تأیید قرار دادند.

علیرغم وعده های داده شده

هنوز از تشکیل جلسه شورای عالی صنایع دریایی خبری نیست

با گذشت بیش از یک ماه از ایراد سخنان وزیر صنایع و دفاع، در مراسم افتتاحیه یازدهمین همایش صنایع دریایی که طی آن، از «برگزاری قریب‌الوقوع اولین جلسه شورای عالی صنایع دریایی به ریاست رئیس‌جمهوری» خبر داده شد؛ هنوز زمان دقیق برگزاری این جلسه، مشخص نشده و گزارشی هم در این باره از سوی وزارت صنایع و معادن انتشار نیافته است.

دریایی ستاد کل نیروهای مسلح نیز، با اشاره به تدوین طرحی اجرایی برای توسعه صنایع دریایی کشور، گفت: «امیدواریم تشکیل اولین جلسه شورای عالی صنایع دریایی، طبق گفته وزیر صنایع، به زودی محقق و طرح‌هایی از این قبیل در آن، بررسی شود.» همچنین، «مهندس فتح‌الله محمدی»، مدیرعامل شرکت ایزوایکو، با اشاره به ادامه پیگیری مدیران ارشد صنایع دریایی برای تشکیل هر چه سریع‌تر اولین جلسه شورایی صنایع دریایی، به «مارین نیوز» گفت: «وزارت صنایع در این زمینه، از ما اطلاعاتی را دریافت کرده است و امیدواریم به زودی اقدامات لازم برای تشکیل جلسه، نتیجه دهد.»

«مهندس عبدالکریم رزازان»، مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، نیز با ابراز تأسف از تأمین نشدن اعتبار صندوق حمایت از صنایع دریایی، گفت: «تشکیل این صندوق که از محورهای اصلی قانون است، می‌تواند حمایت بسیار خوبی از صنعت کشتی‌سازی داشته باشد؛ اما امسال اعتباری به این صندوق اختصاص نیافت.»

وی با اشاره به این که «سازمان بنادر، در زمینه رشد و توسعه صنعت دریایی، حمایت‌های مالی خود را اعمال کرده است»، افزود: «نقش اصلی را در این زمینه، وزارت صنایع و معادن، به عنوان متولی صنعت دریایی برعهده دارد که امیدواریم با اجرایی شدن قانون، به زودی منابع مالی لازم، از طریق صندوق صنایع دریایی، تأمین شود. ■»

به پیگیری‌های این انجمن برای اجرایی شدن قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی، یادآور شد: «ما در این زمینه، حتی دستورالعمل‌هایی را در قالب مصوبات پیشنهادی اولین جلسه شورای عالی صنایع دریایی تدوین و در جریان همایش صنایع دریایی، به وزیر صنایع ارائه کردیم.»

«صفری» تأکید کرد که خواست اصلی جامعه دریایی در شرایط کنونی، اقدام عاجل، فوری و اصولی وزارت صنایع در جهت اجرا شدن قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی است.

همچنین، رئیس کمیته حمل‌ونقل دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، با بیان این که «متأسفانه اجرا نکردن قانون در کشور، به یک رویه تبدیل شده است»، گفت: «در بخش حمل‌ونقل ریلی هم، شاهد آن هستیم که به رغم مصوبه مجلس برای اختصاص اعتبارات، این امر، محقق نمی‌شود.»

«رحمت‌الله مهابادی» که درباره راه‌کارهای پیگیری اجرایی شدن قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی، با خبرنگار «مارین نیوز» گفت‌وگو می‌کرد، افزود: «نهادهایی مثل بازرسی کل کشور، دیوان محاسبات و دیوان عدالت اداری، در این زمینه باید حساس باشند و دلایل اجرا نشدن قوانین را پیگیری کنند.»

وی در عین حال، مجلس شورای اسلامی و NGOها را متولی اصلی این امر دانست و تأکید کرد: «انجمن‌های تخصصی، با برانگیختن حساسیت‌های مراجع ذی‌ربط، نقش مهمی در این زمینه برعهده دارند.»

در این حال، «سردار علیرضا در»، مشاور

دبیر انجمن مهندسی دریایی ایران، در این باره به خبرنگار «مارین نیوز» گفت: «تا آن جا که ما اطلاع داریم، برخی افراد و چهره‌های ارشد صنایع دریایی، خارج از ساختار وزارت صنایع و معادن، پیگیر این موضوع هستند، اما به نظر می‌رسد تا زمانی که یک جایگاه تخصصی، توانمند و صاحب اختیار، در حد معاونت وزیر، برای این موضوع در نظر گرفته نشود، به هیچ وجه شاهد پیشرفت این قضیه نخواهیم بود.»

«مهندس حسن‌رضا صفری»، با بیان این که «ظرفیت‌های موجود در وزارت صنایع، بستر ساز تحقق اهداف قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی نیست»، تصریح کرد: «سؤال ما از وزیر صنایع که در جریان همایش صنایع دریایی، از برگزاری سریع جلسه شورای عالی صنایع دریایی خبر دادند، این است که چه اقدامی در این مدت انجام شده است؟»

وی، مخاطب دیگر پرسش‌های جامعه دریایی را مجلس شورای اسلامی دانست و توضیح داد: «سؤال ما از مجلس این است که وقتی قانونی از سوی مجلس تصویب و در خود قانون، مدت محدودی برای اجرای آن تعیین می‌شود؛ چرا این امر، تحقق نمی‌یابد؟»

«صفری»، با اشاره به این که «در قانون حمایت از توسعه صنایع دریایی، محدودیت زمانی ۱۰ ساله برای اجرای آن در نظر گرفته شده»، گفت: «در حالی که حدود دو سال از این مدت می‌گذرد، عملاً هیچ اقدامی در این زمینه انجام نشده است.»

دبیر انجمن مهندسی دریایی ایران، با اشاره

مهم‌ترین مسائل اتحادیه‌ی مالکان کشتی، در مجمع عمومی سالیانه مطرح شد:

مالکان کشتی به دنبال ملک

• تینا صفاهیه

اشاره

اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران (امکا)، که فعالیت اش را از دو سال پیش و با ۳۱ عضو آغاز کرد، هم‌اکنون با نزدیک به ۱۰۰ عضو حقوقی و حقیقی، در حالی اهدافش را پیگیری می‌کند که هنوز مقرر ثابتی، به عنوان دفتر اتحادیه ندارد. این موضوع، به عنوان یکی از مسایل اصلی، در نشست مجمع عمومی عادی (سالیانه) این اتحادیه، که در روز یک‌شنبه، ۸ آذر ماه و در ساختمان مرکزی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (برج آسمان) برگزار شد، مورد بررسی قرار گرفت. این همایش، به دلیل حضور تقریبی تنها نیمی از اعضای اتحادیه و غیبت نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی و نیز "محمدحسین داجمر"، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و رییس هیئت مدیره‌ی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، فضایی سرد را بر خود حاکم داشت. در این جلسه که ریاست آن را "بهمن اختر" بر عهده داشت و "محمد رضا قادری" و "صمد میهن‌دوست"، به عنوان ناظران و نیز "کتایون معینی" به عنوان منشی حضور داشتند، چند تن از دست‌اندرکاران اتحادیه، سخنانی ایراد کردند و از حضور "مظفر علیخانی"، نماینده‌ی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و نیز "مصطفی مطورزاده"، رییس فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی، استقبال به عمل آمد.





جلسات کارگروه حقوقی، داوری و بین الملل در سه مرحله با محوریت چگونگی همکاری بیمه‌ها و اتحادیه و نحوه دریافت تسهیلات برای اعضا، تأمین سوخت مورد نیاز کشتی‌ها و شناورها و حل اختلافات موجود با شرکت ملی نفتکش به دلیل تفاوت قیمت داخلی و بین المللی سوخت، کمک به حل مسأله توقیف شناورهای خریداری شده از تسهیلات و جوه اداره شده با تقبل بخشی از بازپرداخت وام‌ها، تقلیل مالیات بر شناورها و سوق دادن آن به سمت سیستم تناژ تسکس و کاهش هزینه‌ی ثبت کشتی‌ها در محضر، به منظور به رهن گذاشتن آن‌ها و در صورت استفاده از تسهیلات بانکی."

وی در ادامه، با اشاره به این که تعداد اعضای اتحادیه، به رغم قلت تعداد ارگان‌های دریایی کشور، افزایش چشم‌گیری را از ابتدا تاکنون داشته است، گفت: "در این مدت، هیئت مدیره تلاش کرده است تا منافع اعضا را حفظ کند. چارچوب و برنامه‌های حرکت اتحادیه، مشخص شده و امیدواریم بتوانیم اهداف موجود را به بهترین صورت دنبال کنیم. اما باید به یاد داشته باشیم که هنوز در ابتدای راه هستیم."

در پایان جلسه‌ی مجمع عمومی اتحادیه‌ی مالکان کشتی، "مصطفی مطورزاده"، رییس فراکسیون دریایی و نماینده‌ی مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی، در جمع اعضای اتحادیه حضور یافت و با ابراز علاقه‌مندی از سوی مجلس شورای اسلامی برای پیگیری مسائل حوزه‌ی دریا، گفت: "این فراکسیون، برای اولین بار در سال جاری، در مجلس شورای اسلامی به وجود آمد و نمایندگان مناطق ساحلی شمال و جنوب و نیز بعضی دیگر از نمایندگان علاقه‌مند به این موضوع، به عضویت آن درآمدند. هدف ما در این فراکسیون، حمایت از صنعت کشتی‌سازی و حمل‌ونقل دریایی، توسعه‌ی بنادر در کرانه و پس کرانه و دیگر مسایل مرتبط با دریاست" ■

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش و نایب رییس اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، فراهم شدن امکانات اولیه، مانند مکان اختصاصی راه از الزامات رشد هر اتحادیه‌ای دانست. وی، همچنین تأکید کرد که به دلیل تفاوت توانایی مالی اعضای مختلف و برای جلوگیری از وارد آوردن فشار به آن‌ها، دریافت چنین مبالغی را باید به جلسه‌ای دیگر، مانند یک ضیافت صمیمانه موکول کرد، تا پرداخت کمک‌های مالی، به صورت داوطلبانه انجام شود.

در ادامه، افزایش میزان حق عضویت اعضا به مبلغ یاد شده، در کنار صورت حساب مالی منتهی به سال ۱۳۸۷ و گزارشات هیئت مدیره، با رأی حداکثری اعضای حاضر در مجمع عمومی اتحادیه‌ی مالکان کشتی، به تصویب رسید.

بخش دیگر این گردهم‌آیی، بنابر دستور جلسه به انتخاب بازرسان از طریق رأی کتبی اعضای حاضر، تخصیص یافت، که طی آن، "عبدالله معینی"، به عنوان بازرس اصلی و "عبدالمیر براننده"، به عنوان بازرس علی‌البدل انتخاب شدند. به علاوه، بار دیگر، روزنامه‌ی اقتصاد پویا، به عنوان روزنامه‌ی رسمی و کثیرالانتشار، برای درج اطلاعیه‌های این اتحادیه تعیین شد.

دست آوردهای دوساله‌ی اتحادیه

"مهندس محمد سوری" در مجمع عمومی اتحادیه‌ی مالکان کشتی، گزارشی از عملکرد دبیرخانه در سال‌های ۸۷-۱۳۸۸ را ارائه داد و عمده‌ترین فعالیت‌های آن راه، چنین برشمرد: "افتتاح اولین دفتر نمایندگی اتحادیه در خرمشهر که در مهر ماه سال جاری برای ارتباط آسان‌تر اعضای محلی با این اتحادیه گشایش یافت، انتشار کتاب‌نامه‌های قابل استفاده برای کشتی‌های بزرگ و شناورها به دو زبان فارسی و انگلیسی که برای اولین بار در ایران صورت گرفته است، برگزاری جلسات کارگروه فنی، مالی و اقتصادی در دو مرحله با محوریت حذف برگ سبز برای شناورها از قوانین گمرکی در سال جاری، برگزاری

"محمدتقی روشنایی"، خزانه‌دار هیئت مدیره‌ی اتحادیه‌ی مالکان کشتی، ضمن ارائه‌ی گزارش خزانه‌داری و قرائت پیش‌بینی مصارف و منابع درآمدی اتحادیه در سال ۱۳۸۸، از برآورد ۲۰ میلیون ریال کسری بودجه در سال جاری خبر داد و اظهار داشت: "در صورت جذب ۲۰ عضو جدید و افزایش حق عضویت از رقم ۴۰۰ هزار به ۶۰۰ هزار تومان، در سال ۱۳۸۹، وضعیت مالی مناسب‌تری را برای اتحادیه، می‌توان پیش‌بینی کرد". در ادامه‌ی گردهم‌آیی، افزایش ۵۰ درصدی میزان حق عضویت، نظرات مخالف و موافقی را از طرف اعضای حاضر، به همراه داشت.

"محمد سمیعی"، دبیرکل اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، با اشاره به این که فعالیت این اتحادیه، تاکنون در مکانی که متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است و باید تخلیه شود، صورت گرفته است، حمایت اعضا را برای خرید ملک اختصاصی توسط دبیرخانه، ضروری دانست و گفت: "در صورت بهره‌مندی از مکانی ثابت و مستقل، که شایستگی حضور مالکان شناورها را داشته باشد، خواهیم توانست با آرامش فکری بیش‌تری، وظایف خود را به انجام برسانیم."

"کاپیتان اسدالله قطب‌رزمجو"، رییس کانون دریانوردان خیره نیز، با تأکید بر اهمیت وجود مکان و نشانی ثابت برای اتحادیه، بیان کرد که پرداخت مبلغی اندک، از طرف هر یک از اعضا، می‌تواند در مجموع هزینه‌ی لازم برای خرید ملک مورد نظر را فراهم آورد. وی، پیشنهاد کرد: "می‌توان این کمک‌ها را با عنوان حق خرید ملک، و نه به صورت افزایش حق عضویت، و به میزان توانایی هر یک از اعضا دریافت کرد."

"رزمجو"، همچنین با اشاره به تعلق اعضای اتحادیه به بخش خصوصی و حمایت‌های صورت گرفته از این بخش، با توجه به اصل ۴۴ قانون اساسی، پرداخت مبلغی در حدود ۲ میلیون تومان راه، مطابق با توانایی مالی بسیاری از اعضا دانست.

از سوی دیگر، "مهندس محمد سوری"،

گزارش سومین همایش ملی صنایع فراساحل

پیوند و هم افزایی صنعت و دانشگاه

ابوالفضل جعفری نژاد

اساره

سومین همایش ملی صنایع فراساحل، در روزهای سوم و چهارم آذرماه سال جاری، با حضور کارشناسان و مدیران حرفه‌ای بخش‌های سیاست‌گذاری و کارفرمایی و شرکت‌های طراحی و مهندسی، پیمان‌کاران، سازندگان تأسیسات و تجهیزات، اساتید و محققان دانشگاهی صنعت نفت، انجمن مهندسی دریایی ایران و مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، در سالن همایش "جابر بن حیان دانشگاه صنعتی شریف" برگزار شد.

در این همایش، شرکت‌کنندگان با تشکیل هشت گروه تخصصی فن‌آوری نانو و تحقیقات، کارگروه تخصصی طراحی و مهندسی، کارگاه ساخت و نصب، کارگاه تعمیر و نگهداری، کارگاه تخصصی ایمنی، بازرسی و رده‌بندی، کارگاه تخصصی مدیریت و آموزش و همچنین میزگرد تخصصی وضعیت و برنامه‌های صنایع فراساحل کشور، به بحث و تبادل نظر پرداختند.



■ سعی داشته‌ایم تا به خلاء میان تجارب صنعتی و ایده‌های دانشگاهی توجه کنیم

"دکتر محمدسعید سیف"، سرپرست مرکز پژوهشی-مهندسی دریایی دانشگاه صنعتی شریف، نخستین سخنران این همایش بود که با اشاره به اهمیت موضوع فراساحل و موضوع استخراج نفت و گاز در دریا، گفت: "موضوع فراساحل، با توجه به این که در شرایط فعلی کشور، کم‌تر دیده شده و از آن‌جا که موضوع ویژه‌ای است، در قالب یک کمیته‌ی تخصصی، به آن توجه شده است." وی افزود: "با توجه به این که صنعت فراساحل در کشورمان، توسعه‌ی زیادی پیدا کرده است، خوش‌بختانه توجه بسیاری از شرکت‌ها و مراکز مرتبط با نفت و گاز، به آن جلب شده و در نتیجه، قراردادهای زیادی در بخش‌های دولتی و خصوصی، در این حوزه منعقد شده که رقم آن، بالغ بر میلیاردها دلار است، این اقدام، زیرساخت‌های مطلوبی را برای این صنعت فراهم کرده است."

این عضو هیئت علمی دانشکده‌ی مهندسی مکانیک، با تأکید بر خلاء موجود در صنایع فراساحل که باعث گردیده تا از امکانات و شرایط به وجود آمده در جهت رشد و ارتقای توان فنی و مهندسی این صنعت، کم‌تر استفاده شود و بیش‌تر انجام و تحویل پروژه‌های فراساحل، مورد توجه قرار گیرد، اظهار داشت: "در همایش حاضر، سعی داریم تا به موجودیت این خلاء، توجه کنیم و از تجاربی که در صنعت و مراحل اجرایی کسب شده است و نیز از کارها و تلاش‌های علمی-پژوهشی که در مراکز تحقیقاتی دانشگاه‌ها صورت می‌گیرد و در بخش مهندسی فراساحل از آن‌ها استفاده می‌شود، به نوعی به درکی مشترک و هم‌افزایی دست یابیم."

وی همچنین، ابراز امیدواری کرد که با تشکیل کارگاه‌های تخصصی و سخنرانی‌های علمی، بتوانیم آخرین دست‌آوردها و وضعیت فنی و مهندسی کشور را، در رابطه با صنایع فراساحل، پوشش دهیم.

■ توسعه‌ی پایدار بهره‌برداری از منابع فراساحل، باید مورد توجه مسؤولین قرار بگیرد

"دکتر مجید عباسپور"، در مقام دبیر همایش و ریاست گروه رشته‌ی مهندسی دریا دانشگاه صنعتی شریف، دومین سخنران سومین همایش ملی صنایع فراساحل بود. وی با بیان این که بیش‌ترین مسائلی که در بخش صنعت دریایی و استفاده از صنایع فراساحل در کشور مورد توجه قرار می‌گیرد، موضوع‌های بهره‌برداری، اکتشاف، حفاری

و ایجاد بخش‌های مختلف مثل سازه‌های دریایی و سایر فعالیت‌های مربوط به وزارت نفت است، گفت: "خوش‌بختانه در این زمینه، از سال گذشته، دانشگاه صنعتی شریف، مجوز برگزاری دوره‌های دکترا را به طور رسمی و مستقل، در بخش مهندسی دریا، در قالب یکی از گرایش‌های رشته‌ی مکانیک، گرفته است. بعد از دانشگاه صنعتی شریف، دانشگاه‌های دیگری همچون: امیرکبیر، دانشگاه آزاد و دانشگاه خلیج‌فارس، در این مورد اقدام کرده‌اند." وی افزود: "وزارت علوم، تحقیقات



دکتر سیف:

با توجه به این که صنعت فراساحل در کشورمان توسعه‌ی زیادی پیدا کرده است خوش‌بختانه توجه بسیاری از شرکت‌ها و مراکز مرتبط با نفت و گاز، به آن جلب شده و در نتیجه، قراردادهای زیادی در بخش‌های دولتی و خصوصی در این حوزه منعقد شده که رقم آن، بالغ بر میلیاردها دلار است.

و فن‌آوری، دانشگاه صنعتی شریف را به عنوان قطب علمی، در بخش صنایع دریایی شناخته است که امیدواریم با همکاری محققین و اساتید در بخش دانشگاهی یا مؤسسات مرتبط، این فعالیت‌ها را به نتایج مطلوب برسانیم." رییس گروه مهندسی دریایی دانشگاه صنعتی شریف در ادامه، اظهار داشت: "باید در بخش قوانین، مقررات کنوانسیون‌هایی که به نوعی به مسائل دریا و صنعت مرتبط می‌شوند را مورد توجه ویژه قرار دهیم. کنوانسیون‌هایی مثل: کنوانسیون بازل، کنوانسیون‌هایی که کشورهای حاشیه‌ی خلیج‌فارس را در بر می‌گیرد، کنوانسیون مارپل و شرایط اجرایی شدن آن، یا کنوانسیون‌هایی که ما در منطقه‌ی دریای خزر داریم، از حساسیت‌های بسیار بالایی برخوردار هستند." وی، ضمن تأکید بر مورد توجه قرار گرفتن کنوانسیون‌های یاد شده در کنار فعالیت‌های صنعتی که در دریا انجام می‌گیرد، گفت: "موضوع دیگر، چگونگی بهره‌برداری از دریاست که ما اصولاً در ایران، کم‌تر به آن پرداخته‌ایم. با این وجود، از آن می‌توان با عنوان استراتژی توسعه‌ی پایدار بهره‌برداری از دریا، نام برد."

"عباسپور"، همچنین با معرفی پدیده‌های مخربی که در سواحل شمالی کشور و به ویژه در آب‌های خلیج‌فارس بروز کرده است، آن‌ها را نشأت گرفته از فعالیت‌های صنایع فراساحل دانست. وی از این پدیده‌ها، به منزله‌ی اختلالات در مسائل تنوع‌یستی و محیطی مناطق دریایی یاد کرد و گفت: "ما با پدیده‌ی کشند قرمز، روبه‌رو بوده‌ایم که حدود ۲ سال امور مربوط به بهره‌برداری از دریا و صنایع دریایی کشور را دچار مشکل کرد. ما زمانی می‌توانیم امیدوار به بهره‌برداری از دریا و توسعه‌ی صنایع فراساحل باشیم که بتوانیم به این موضوع و راه‌کارهای مقابله با آن، توجه ویژه‌ای داشته باشیم."

او ضمن اشاره به مشکلات عمده‌ی مرجان‌ها در خلیج‌فارس، افزود: "اگر ما چیزی حدود ۲۰میلیارد دلار در زمینه‌ی حفاظت از مرجان‌ها و جلوگیری از خطراتی که مرجان‌ها را تهدید می‌کنند، سرمایه‌گذاری کنیم، در مدت ۱۵۰سال می‌توانیم ۱۲۰میلیارد دلار از این محل برداشت کنیم."

رییس گروه مهندسی دریایی دانشگاه صنعتی شریف، با برشمردن اهمیت صنعت صید و شیلات و اذعان به وجود مشکلاتی در حوزه‌های دریایی جنوب و شمال کشور و به ویژه این که بهره‌برداری بی‌رویه از منابع دریایی خزر پس از فروپاشی شوروی سابق، گسترش پیدا کرده است، اظهار داشت: "ما از یک دهه‌ی گذشته، شاهد پدیده‌ی جدیدی در دریای خزر به نام "پدیده‌ی شانه‌دار مهاجم" بوده‌ایم که این مسأله، موجب شده سال به سال، با کاهش منابع صید در دریای خزر روبه‌رو باشیم. به خاطر دارم که تا ۹ سال قبل، سرمایه‌گذاری هنگفتی برای توسعه‌ی صنعت دریایی در دریای خزر، به منظور ایجاد صید صنعتی انجام شد. اما متأسفانه، شاهد آن بوده‌ایم که از سال ۱۳۸۳ به بعد، سالیانه چیزی حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد، کاهش صید ماهیان کیلکا را داشته‌ایم."

دبیر سومین همایش ملی فراساحل، با یادآوری پیشینه‌ی ۲۵۰ میلیون ساله‌ی ماهی استروژن (خاویار) در دریای خزر و این که هر ساله، شاهد کاهش صید ماهیان خاویاری هستیم، افزود: "توسعه‌ی پایدار بهره‌برداری از منابع فراساحل، یکی از مواردی است که حتماً بایستی مورد توجه همه‌ی مسؤولین کشور قرار بگیرد."

وی در پایان سخنان خود، با مطرح کردن موضوع HSE و جایگاه آن در صنایع فراساحل، خاطر نشان کرد: "HSE، در واقع بیان‌گر استحکام و ایمنی از یک طرف و بهبود محیط‌زیست از سویی دیگر است که باید در



و مدل‌های عرضه و تقاضا که به طور مرتب و سالانه اصلاح می‌شود، پیش‌بینی‌هایی را برای سال ۲۰۳۰ میلادی به عمل می‌آورد.

پیش‌بینی این سازمان در سال ۲۰۳۰، این است که سهم نفت، از حدود ۳۷ درصد در سال ۲۰۰۶، به حدود ۳۴ درصد و سهم زغال‌سنگ، از ۲۸، به ۲۷ درصد تنزل پیدا می‌کند، سهم گاز نیز، از ۲۳، به ۲۷ درصد افزایش و سهم انرژی‌های هسته‌ای و انرژی‌های تازه نیز از ۲، به ۴ درصد افزایش خواهد یافت."

وی، با نتیجه‌گیری از آماری که ارائه کرد، بیان داشت: "این، به آن مفهوم است که کل مصرف انرژی جهانی، از حدود ۱۱ میلیون تن، به عددی معادل ۱۷ میلیون تن در روز خواهد رسید. به عبارت دیگر، حدود ۶۰ درصد به مصرف انرژی جهان افزوده می‌شود. از طرفی، تولید نفت، از سقف ۸۰ میلیون بشکه، به حدود ۱۱۸ میلیون بشکه در روز، خواهد رسید."

معاون پژوهشی وزیر نفت، ضمن اشاره به افق چشم‌انداز پیش‌بینی شده‌ی ایران، که باید حداقل ۸ درصد رشد اقتصادی داشته باشد و این که متاسفانه در حال حاضر، شدت مصرف انرژی در کشور، بالا است، گفت: "این مسأله، یعنی این که نسبت مصرف انرژی به تولید ناخالص، بالای یک است و هرچه قدر به سمت زیر یک حرکت کنیم، میزان بهره‌وری بیشتر است؛ اگر مصرف انرژی را کنترل نکنیم، رشد تولید انرژی کشور، سالیانه، بیش‌تر از رشد اقتصادی جامعه می‌شود و با وجود این روند، باید به سرعت و شدت، منابع انرژی را توسعه داد."

وی خاطرنشان کرد: "یکی از ضعف‌های برنامه‌ریزی کشور، این است که عمده‌ی برنامه‌ریزی‌ها، تولیدمحور هستند، نه مصرف‌محور. کشورهایی مثل ژاپن، چون واردکننده‌ی انرژی هستند، برنامه‌ریزی‌های اقتصادی‌شان هم مصرف‌محور است و بخش مصرف جامعه را به طور کامل، تحت کنترل دارند. در برنامه‌های استراتژیک ما، باید

رابطه با نظام‌مند ساختن هنجارها و قواعد پیشگیرانه در صنایع دریایی، با پیاده‌سازی مدیریت HSE، فعالیت‌های فراساحلی را بررسی کنیم."

■ برنامه‌ریزی‌های ما به طور عمده، تولید محور هستند، نه مصرف محور

"دکتر مقدم"، معاون پژوهشی وزیر نفت، سومین سخنران این مراسم بود. وی با بیان این که پیشرفت‌های بخش دریایی و بخش خشکی را نمی‌توان با یکدیگر مقایسه کرد، گفت: "بخش دریا از لحاظ فن‌آوری، بسیار پیچیده‌تر از بخش خشکی است. به عنوان مثال: با این که فن‌آوری طراحی و ساخت دکل شناور نفتی البرز در دریای خزر، کاملاً ایرانی است، اما هنوز در بخش خشکی، نتوانسته‌ایم دکل کاملاً طراحی شده‌ی ایرانی بسازیم، بنابراین، ما در بخش دریا، توانسته‌ایم توان‌مندی‌های داخلی را بهتر از عرصه‌ی خشکی، تحقق ببخشیم."

معاون پژوهشی وزارت نفت، در ادامه افزود: "در مجموع، صنایع نفت و گاز در دنیا، به عنوان صنایع تولید محور محسوب نمی‌شوند، بلکه سرمایه‌محور به حساب می‌آیند. سرمایه‌محوری، در واقع نتیجه‌ی فشارهایی است که برای دست‌یابی به تکنولوژی‌ها و فن‌آوری‌های نوین مرتبط با این صنعت، پایه‌گذاری می‌شود. تمدن و چشم‌اندازی که انسان امروز دارد، بیش‌تر به دلیل تغییر و تحولاتی است که در نوع انرژی مصرفی حاصل شده است."

وی، منشأ شکل‌های مختلف برای افزایش رفاه بشر را از زمانی دانست که منابع هیدروکربنی در اختیار جوامع انسانی قرار گرفت و توانایی‌های انسان، به تدریج در این زمینه، شناخته شد، به طوری که امروزه، این تغییر و تحولات، در بخش صنعتی و فوق‌صنعتی به دست آمده است؛ تا جایی که به رغم تلاش‌های بشر در اتکا به انرژی‌ها نو، همچنان تحقق آرزوهای

دکتر عباسپور :

وزارت علوم، تحقیقات و

فن‌آوری، دانشگاه صنعتی شریف

را به عنوان قطب علمی، در

بخش صنایع دریایی شناخته

است که امیدواریم با همکاری

محققین و اساتید در بخش

دانشگاهی یا مؤسسات مرتبط

این فعالیت‌ها را به نتایج مطلوب

برسانیم.

دور دست انسان، وابسته به استفاده از منابع هیدروکربنی است.

به اعتقاد رییس پژوهشکده‌ی صنعت نفت، انسیتیوی اقتصاد انرژی ژاپن، یکی از معتبرترین‌ها سازمان‌ها در زمینه‌ی مطالعات انرژی است؛ زیرا ژاپن، یکی از واردکنندگان عمده‌ی نفت، فرآورده‌های نفتی و انرژی است که چون بخش عمده‌ای از منابع درآمدی‌اش را با توانایی نیروی انسانی طراز اول خود، به دست می‌آورد و چندان تکیه‌ای بر منابع طبیعی ندارد، برای خرید منابع انرژی، به شدت نسبت به نوسان قیمت‌های انرژی حساس است و به این خاطر است که می‌توان گفت، کارآمدترین کشور دنیا، با رویکرد صرفه‌جویی انرژی، ژاپن است. "دکتر مقدم" در ادامه، افزود: "ژاپن، به طور شگفت‌انگیزی برای ۳۰ سال آینده، به رغم پیش‌بینی رشد ۲ درصد اقتصادی، هیچ افزایشی را برای مصرف انرژی‌اش در نظر نگرفته است. از این‌رو، انسیتیوی اقتصاد انرژی ژاپن، با تجزیه و تحلیل الگوهای اقتصاد کلان

تغییرات اساسی ایجاد شود و فشار فزاینده‌ای که بی‌دریغ، برای افزایش تولید ایجاد می‌کنیم، به کنترل درآوریم و تولید جامعه را منطقی‌تر کنیم."

رییس پژوهشکده‌ی صنعت نفت، آینده‌ی انرژی کشور در سال ۱۴۰۳ را، بر پایه‌ی گاز محوری پیش‌بینی کرد و افزود: "اگر همه‌ی عوامل صرفه‌جویی و قیمت بر انرژی را اعمال کنیم، پیش‌بینی می‌شود که در سال ۱۴۰۳، دست‌کم به رقمی، در حدود ۱۶ میلیون بشکه معادل نفت، به عنوان حداقل انرژی، نیاز داریم و اگر تولید ما در بخش نفت، به درستی انجام شود، میزان آن شاید، به ۴ تا ۵ میلیون بشکه در سال ۱۴۰۳ برسد."

وی، با طرح این موضوع که کشورهای غیر اوپک، حوزه‌های عمده‌ی نفتی‌شان، اغلب در بخش غیرخشکی؛ یعنی دریا قرار دارد، گفت: "به طور قطع، فن‌آوری‌هایی برای آینده‌ی این کشورها، تدارک دیده شده است و به سوی کسب فن‌آوری‌های جدید در تولید، حرکت خواهند کرد. ما نیز در بخش دریا، پتانسیل زیادی از منابع گازی و نفتی داریم که می‌تواند، موضوع محوری فن‌آوری‌های آینده صنعت نفت کشور باشد."

■ **طبق آیین‌نامه‌ی اجرایی جدید دولت، سالانه به فعالان بخش صنایع دریایی، یک میلیارد دلار بودجه اختصاص می‌یابد** آخرین سخنران مراسم افتتاحیه‌ی سومین همایش ملی فراساحل، "مهندس مجید هدایت"، رییس جدید سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران بود.

وی گفت: "امروزه ما در صنایع دریایی، نسبت به آن‌چه که در گذشته داشته‌ایم، دارای امکانات، تجهیزات، مدیریت، تجربه، عزم، اراده و بازار بسیار مطلوبی هستیم. آیا از این امکانات، به درستی استفاده می‌کنیم؟ آیا از این استعدادها و زیرساخت‌ها، به طور مناسب بهره می‌بریم؟"

"مهندس مجید هدایت"، با تأکید بر این موضوع که مسأله‌ی اساسی امروز، بازار است، گفت: "با توجه به تراز ۴ برابری صادرات چین، نسبت به آمریکا و بقیه کشورهای که میلیاردها دلار در حوزه‌ی زیرساختی سرمایه‌گذاری کرده‌اند و امروزه با رکود اقتصاد جهانی روبه‌رو هستند، باید پرسید که با همه‌ی این‌ها، این کشورها چه چیزی را دنبال می‌کنند؟ و کدام بازارها را هدف قرار داده‌اند و با این فرض که بازارهای مورد هدف، "برد-برد" است، آیا ما هم می‌توانیم منافع خود را حفظ کنیم؟ امروز مسأله‌ی اساسی ما، حفظ بازار است. امروز، اجرای یک پروژه به ارزش ۱۰ میلیون دلار، یک جنگ بزرگ اقتصادی محسوب می‌شود و



دکتر مقدم:

صنایع نفت و گاز در دنیا به عنوان صنایع تولید محور محسوب نمی‌شوند، بلکه سرمایه‌محور به حساب می‌آیند. سرمایه‌محوری، در واقع نتیجه‌ی فشارهایی است که برای دستیابی به تکنولوژی‌ها و فن‌آوری‌های نوین مرتبط با این صنعت، پایه‌گذاری می‌شود.



اهمیت آن به حدی است که رؤسای جمهور کشورها، پس از مکاتبات رسمی در این زمینه، با حضور خود، سعی می‌کنند این بازارها را برای مردم‌شان، حفظ کنند." وی با مطرح کردن این‌که بعد از رکود اقتصاد جهانی، هنوز اعتبار مالی در دنیا وجود دارد،

بیان کرد: "به طور مثال، بعضی از بانک‌ها در سوییس که در گذشته سهم اعتبارشان برای واگذاری سرمایه، ۶۰ میلیارد دلار بود، امروز به سقف ۳۰۰ میلیارد دلار (۵ برابر) افزایش یافته است؛ زیرا صنایعی را که بتواند بازگشت سرمایه‌گذاری آنان را تضمین کند، نمی‌یابند. از این‌رو، هر جا که تضامین دولتی، به ویژه مانند تضامین مربوط به حوزه‌ی نفت، که همواره به صورت نقد (cash) مطرح است، وجود داشته باشد، اعتبار نقدینگی را نیز به دنبال دارد."

رییس و مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، همچنین از تصویب آیین‌نامه‌ی اجرایی دولت در اوایل دهه‌ی دوم آبان ماه سال جاری خبر داد که حداکثر تا پایان دی‌ماه امسال به بخش‌های مختلف ابلاغ می‌شود. وی، سپس گفت: "این آیین‌نامه، در ۱۱ ماده تنظیم شده است که طبق آن، هر ساله به فعالان صنایع دریایی، یک میلیارد دلار بودجه اختصاص داده می‌شود. این یکی از قدم‌های مثبت وزارت صنایع و معادن، در حمایت از صنایع دریایی است."

وی اظهار کرد: "حداقل ۴ پیشنهاد دیگر در وزارت‌خانه صنایع و معادن آماده شده، که به زودی به دولت ارسال می‌شود. یکی از این پیشنهادها، در مورد نرخ مناسب استفاده از صندوق ذخیره ارزی است. مطلب دیگر، درباره‌ی وجوه اداره شده برای خرید تجهیزات مربوط به صنایع دریایی است که از منابع داخلی تأمین می‌شود و پیشنهادات دیگری نیز، به منظور استفاده‌ی بهتر از توان حداکثری داخل."

"مهندس مجید هدایت"، درباره‌ی این‌که تعرفه‌های گمرکی که در حال حاضر برای شناورهای باری، صیادی و خدماتی در نظر گرفته شده، تعرفه‌های مناسبی محسوب نمی‌شوند، گفت: "متأسفانه ما از بازار داخلی خود، نمی‌توانیم صیانت کنیم. نرخ تعرفه‌های گمرکی، در زمانی که طراحی، ساخت و ساز و تجهیز صنایع دریایی در کشور صورت می‌گیرد، به حداقل رسیده و در اسناد هم ثبت شده که در حال حاضر، نرخ تعرفه‌ها، به ۴ درصد رسیده است."

وی در پایان، خاطرنشان کرد: "حوزه‌ی انتقال و حمل‌ونقل دریایی انرژی، دارای اهمیت بسیار است و با داشتن این اولویت‌ها و موقعیت استراتژیک صنعت دریایی، باید انسجام بهتر و همه‌جانبه‌ای، بین مسئولین و دست‌اندرکاران به وجود بیاید و قوانین مطلوب و اشتیاق‌برانگیزی را در این حوزه، وضع کنیم." ■



شرکت تعاونی

بندر سازان گناوه

شرکت تعاونی برتر در سال ۸۵ و ۸۶ و ۸۷

- ۱- برخورداری از معافیت ۲۰ درصدی سود بازرگانی کالاهای وارداتی نسبت به سایر بنادر ایران.
- ۲- تخفیف تعرفه‌های عملیات خن کاری، باربری و انبارداری به میزان ۱۵ درصد نسبت به سایر بنادر ایران
- ۳- انجام عملیات ۲۴ ساعته تخلیه و بارگیری برای اولین بار در میان بنادر هم سطح.
- ۴- استفاده از نرم‌افزار جامع عملیات بندری، انبارداری و مالی برای تسریع حداکثری در انجام خدمات.
- ۵- حضور مدیریت و کارکنان پاسخگو، باتجربه، بومی و مشتری مدار.
- ۶- ششمین بندر مبادی واردات خودرو.
- ۷- دارای کد ترانزیت بین‌المللی داخلی و خارجی.

کارآفرین نمونه در سال ۸۶



دارای قرارداد حق بهره برداری از بندر گناوه در زمینه‌های ارائه کلیه خدمات بندری مربوطه شامل:

- نمایندگی کشتیرانی، تخلیه، بارگیری، بارشماری، انبارداری، خن کاری و خدمات ایمنی و آتش نشانی به همراه سرمایه تکمیلی و اساسی به مدت ۲۵ سال

عملکرد سال ۱۳۸۶
نسبت به سال ۱۳۸۵

۷۶٪	رشد صادرات
۵۰٪	رشد واردات



این شرکت هم‌اکنون یک مجموعه دانشگاهی را در رشته‌های امور بندری و دریایی و ایمنی و آتش‌نشانی ساخته و مدیریت می‌کند.



برخورداری از معافیت ۲۰ درصدی سود بازرگانی کالاهای وارداتی نسبت به سایر بنادر ایران

مبتکر مدیریت، ساخت و توسعه اولین بندر خصوصی کشور

اهدای لوح تقدیر از سوی ریاست محترم جمهور به مدیر عامل شرکت تعاونی بندر سازان گناوه به عنوان تعاونی برتر کشور در زمینه خدمات در سال ۱۳۸۷



با توجه به تصویب در هیئت دولت و کمیسیون عمران مجلس بزودی بندر گناوه به منطقه ویژه اقتصادی با مزایای خاص مبدل خواهد شد.

بزودی این بندر در مسیر خط راه آهن بوشهر-بندر امام به شبکه ریلی کشور خواهد پیوست.

موقعیت جغرافیایی بندر گناوه:

- بندر گناوه در ۱۳۵ کیلومتری بندر بوشهر در $5^{\circ} 4' 29^{\circ}$ شمالی $4^{\circ} 21' 50^{\circ}$ شرقی قرار دارد.
- این بندر سابقه دیرینه تجارت و حمل و نقل دریایی با قدمت بیش از ۳۵۰۰ سال دارد.
- اکثر جمعیت این بندر به فعالیتهای تجاری و حمل و نقل دریایی مشغول بوده و در ۲ سال گذشته رتبه اول بازدید گردشگران داخلی را در ایران داشته است.
- از ابتدای تحویل این بندر به شرکت بندر سازان به طور متوسط دارای رشد سالانه ۵۰ درصدی بوده است.



بندر گناوه، تلفکسن: ۰۰۹۸۲۲۳۸ (۷۷۲ ۰۰۹۸) تهران، تلفکسن: ۰۰۹۸۲۲۳۸۲۲۱۵۴۵ و ۰۰۹۸۲۲۳۸۲۲۱۵۴۵
امارات متحده عربی، دبی، تلفن: ۰۰۹۷۲۳۵۴۸ فکس: ۰۰۹۷۱۹۵۶۱ (۲۲۱۹۵۶۱) www.bgc922.com email: info@bgc922.com

۲۴ آذر روز ملی حمل و نقل بر تمامی مدیران و دست اندرکاران حمل و نقل دریایی کشور گرامی باد

نام‌گذاری سال ۲۰۱۰ به عنوان سال دریانورد



سازمان بین‌المللی دریانوردی در پایان سال میلادی طی پیامی به دریانوردان جهان، سال آینده میلادی را سال دریانورد نام‌گذاری کرد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) هم‌زمان با خاتمه سال ۲۰۰۹ میلادی، پیامی ویژه برای ۱/۵ میلیون نفر دریانورد در سطح جهان ارسال کرد. براساس این گزارش، IMO ضمن نام‌گذاری سال ۲۰۱۰ به نام سال دریانورد، ضرورت ارائه خدمات حیاتی به دریانوردان را به جمعیت ۶/۵ میلیارد نفری جهان خاطرنشان کرد.

مذاکرات توتال و شرکت چینی برای حضور در پارس جنوبی

توتال با شرکت چینی برای مشارکت در طرح پارس جنوبی گفت‌وگو می‌کند.

به گزارش خبرگزاری فرانسه، "کریستوف مارژری"، مدیرکل گروه نفتی فرانسوی توتال، که فرانسوا فیون، نخست‌وزیر فرانسه، را در دیدار از پکن همراهی کرد؛ با مسؤولان شرکت NCPC چین به منظور مشارکت در طرح گازی پارس جنوبی در ایران به گفت‌وگو پرداخت. توتال همچنین امیدوار است پیشنهاد مشترکی با این شرکت چینی برای طرح گازی کارابوبو ونزوئلا ارائه کند.

افزایش ظرفیت ناوگان غیرفعال کانتینری جهان در سال آینده

در حالی است که پس از اوج‌گیری بحران در ماه اکتبر سال ۲۰۰۸ میلادی، ۳۸۰ هزار TEU از ظرفیت‌های حمل‌نیز راهی یاردهای اوراق کشتی شده است. طبق پیش‌بینی مؤسسه Alphaliner به رغم تمهیدات اتخاذ شده، مجموع ظرفیت‌های غیرفعال تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی به سه میلیون TEU و دو برابر میزان کنونی آن خواهد رسید. هر چند این پیش‌بینی بر اساس رشد سالانه پنج درصدی تقاضا طی دو سال آینده صورت گرفته است اما حتی اگر میزان رشد تقاضا تا سال ۲۰۱۴ به ۲/۵ درصد برسد، پنج سال تا از بین رفتن ظرفیت‌های غیرفعال فاصله وجود دارد. این در شرایطی است که با کاهش ظرفیت‌های صورت گرفته در ناوگان کاسکو، یانگ مینگ و هانجین در مسیر آسیا به اروپا، سهم اپراتورها از ناوگان کشتی‌های غیرفعال افزایش یافته است.

یک مؤسسه‌ی تحقیقاتی اعلام کرد: با وجود تعویق‌های صورت گرفته در تحویل کشتی‌های نو، حداقل پنج سال لازم است تا ناوگان غیرفعال کشتی‌های کانتینری به مدار فعالیت باز گردد.

مؤسسه AXS Alphaliner زمان حذف ناوگان کشتی‌های غیرفعال کانتینری را سال ۲۰۱۴ میلادی پیش‌بینی و ظرفیت‌های حمل کانتینری غیرفعال طی سه سال آینده را، با جذب کشتی‌های بسیار بزرگ کانتینری به بازار کساد، در حدود چهار میلیون TEU کانتینر اعلام کرد. طبق اعلام این مؤسسه، شرایط با تأخیری که در موعد تحویل ۷۰۰ هزار TEU ظرفیت‌های جدید حمل در دو سال آینده و یا حتی بعد از آن اتفاق خواهد افتاد، بطور کلی تغییر کرده است. به گفته مؤسسه مذکور سفارش ساخت حدود ۳۳۰ هزار TEU دیگر از ظرفیت‌های حمل، لغو یا تبدیل به انواع دیگر کشتی‌ها شده است، این

صنایع کشتی‌سازی آلمان با کاهش شدید تقاضا روبه‌رو است



امسال کاهش نود درصدی تقاضای جهانی برای سفارش ساخت کشتی در آلمان، این صنعت ریشه‌دار را در این کشور، به شدت در معرض خطر قرار داده است.

سخن‌گوی اتحادیه صنایع کشتی‌سازی و دریانوردی آلمان اعلام کرد نه ماه اول امسال، دوازده سفارش جدید به ارزش سیصد و هشتاد و هفت میلیون یورو برای ساخت کشتی وجود داشت و چهل و شش سفارش ساخت کشتی در سال گذشته به صنایع کشتی‌سازی در آلمان به ارزش دو میلیارد و نهصد میلیون یورو ارسال شده بود. این سخن‌گو از کاهش نود درصدی تقاضا برای ساخت کشتی جدید در سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته خبر داد.

تجهیز بندر اسلامی جده توسط شرکت دبی پورت ورلد

شرکت اماراتی دبی پورت ورلد، ۱۵ جرثقیل جدید خود را به پایانه کانتینری جنوب در بندر اسلامی جده منتقل می‌کند.

بنابراین گزارش، در بیانیه این شرکت آمده، انتقال تجهیزات آغاز شده است و در مدت یک ماه انتقال همه دستگاه‌ها به پایان می‌رسد، در واقع با سرمایه‌گذاری انجام شده بر روی جرثقیل‌ها و افزایش قابلیت جابه‌جایی کانتینرهای نسل جدید قادر خواهیم بود که حجم تولید و استانداردهای خود را در بندر جده افزایش دهیم.

"کاپیتان فیصل القحطانی"، معاون اول مدیریت دبی پورت خاورمیانه گفت: حرکت جدید صورت گرفته، نقطه عطفی برای بندر جده و دبی پورت خواهد بود و از امروز به بعد خواهیم توانست حجم ظرفیت بندر خود را بالاتر برده و سطح کارآمدی آن را افزایش دهیم.

برنامه روسیه برای گسترش ناوگان نفتکش

ساوکامفلوت، بزرگ‌ترین شرکت روسی فعال در تجارت دریایی، در نظر دارد تا دو سال دیگر در زمره بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی نفت در جهان درآید.

به گزارش خبرگزاری ریانووستی، "سرگی فرانک"، رییس هیئت مدیره ساوکامفلوت (Sovcomflot)، در دیدار با ولادیمیر پوتین، نخست‌وزیر روسیه، گفت: ناوگان نفتی این شرکت طی پنج سال گذشته فعالیت خود را سه برابر کرده است و حجم حمل‌ونقل نفت از بندرها را به ۱۰ میلیون تن رسانده است. وی افزود: ما هم‌اکنون جزء پنج شرکت بزرگ در زمینه حمل‌ونقل مواد نفتی در جهان هستیم و عمر متوسط کشتی‌های ما برای این کار نیز از ۷/۵ سال به شش سال رسیده است.

به گفته این مدیر نفتی، هم‌اکنون ساوکامفلوت، یکی از بهترین ناوگان‌های نفتکش جهان را در اختیار دارد.

"سرگی فرانک" در ادامه سخنان خود گفت، این شرکت با سرمایه‌گذاری ۵/۵ میلیارد دلاری خود امیدوار است در زمره سه شرکت بزرگ حمل‌ونقل دریایی نفت در جهان درآید.

وی افزود: یکی از اهداف شرکت ما ایجاد ساختاری جهانی است که به موجب آن بتواند در همه حوزه‌های نفتی و گازی موجود در فلات قاره روسیه خدمات‌رسانی کند.

ضرر ۱۲ میلیارد دلاری خطوط بزرگ کشتیرانی کانتینری جهان



برآوردها حاکی از ضرر ۱۲ میلیارد دلاری خطوط بزرگ کشتیرانی کانتینری جهان در طول ۹ ماهه ابتدای سال ۲۰۰۹ در برابر سود حاصله در دوره مشابه سال قبل آن است.

به نقل از لویذلیست، بررسی نتایج عملکرد ۱۶ خط بزرگ کانتینری در سه ماهه سوم سال ۲۰۰۹ توسط مؤسسه آلفا لاینر حاکی از ضرر عملیاتی ۹ میلیارد دلاری در دوره ماه‌های ژانویه-سپتامبر سال ۲۰۰۹ در برابر سود ۳/۵ میلیارد دلاری این خطوط نسبت به دوره مشابه سال قبل از آن است.

این مؤسسه در بررسی خود با بیان این‌که میزان ضرر شرکت‌ها متفاوت بوده و عملاً امکان تحلیل عملکرد خطوط به صورت جداگانه دشوار است اعلام کرده است: با اضافه کردن مجموع ضرر عملیاتی تخمینی شرکت‌های کانتینری عمده و باقی مانده نظیر OOCL, CMA CGM, MSC, PIL، شرکت کشتیرانی امارات و هامبورگ که معادل دو میلیارد دلار است، مجموع ضرر ۲۲ شرکت بزرگ حمل کانتینری جهان به حدود ۱۱ میلیارد دلار می‌رسد.

پیش از این مؤسسه Drewry ضرر صنعت حمل‌ونقل کانتینری را برای کل سال ۲۰۰۹ در حدود ۳۰ میلیارد دلار پیش‌بینی کرده بود، این در حالی است که مؤسسه Transpacific Stabilization Agreement مجموع ضرر این بخش در این سال را ۲۰ میلیارد دلار تخمین زده است.

از سوی دیگر مجموع درآمد ۱۶ شرکت کشتیرانی جهان که نتایج مالی خود را منتشر کرده‌اند طی ۹ ماهه ابتدای سال مالی جاری نسبت به دوره مشابه سال پیش، با ۴۰ درصد کاهش از ۹۴ میلیارد به ۵۶ میلیارد دلار رسیده است.

کلیه شرکت‌های حمل کانتینری با کاهش حجم کالاهای موجود و همچنین نرخ‌های کرایه حمل مواجه شده‌اند. بیشتر این شرکت‌ها انتظار افزایش تقاضا و نرخ‌های کرایه حمل را در سال ۲۰۱۰ دارند اما در عین حال تصور می‌کنند که کماکان در محدوده قرمز باقی بمانند.

سطح بی‌سابقه ضررها به افزایش تقاضا از منابع مالی نقدی برای تزریق پول به این صنعت منجر شده است این در شرایطی است که تنها ۱۲ میلیارد دلار منابع نقدی از سوی شرکت‌های کشتیرانی در طول سال جاری و به منظور بهبود ترازنامه‌ها درخواست شده است.

اروپا خواستار همکاری شرکت‌های کشتیرانی در مقابله با دزدی دریایی شد

کشتی‌ها بیشتر مربوط به شرکت‌های کوچک هستند و شاید علت آن این باشد که ثبت مشخصات برای آنان گران تمام می‌شود یا شاید گمان می‌کنند اطلاعات کشتی به دست دزدان دریایی بیفتد. فرمانده نیروی اروپایی مقابله با دزدان دریایی همچنین خاطر نشان کرد؛ دزدان دریایی با زیرکی بیشتری اقدام می‌کنند و حوزه عملیاتی آنان وسیع‌تر شده است. به گفته وی، دزدان دریایی سومالیایی توانسته‌اند به کشتی‌هایی در فاصله هزار مایل دریایی از سواحل این کشور حمله کنند. دریادار هادسون شمار کشتی‌هایی را که اینک در دست دزدان دریایی سومالی قرار دارند، ده فروند اعلام کرد که دویست و چهل و چهار نفر خدمه دارند.

برابر دوسوم خاک ایالات متحده آمریکا است و برخی اوقات برای پاسخ دادن به هشدارها یک یا دو روز زمان نیاز است تا کشتی‌های امدادرسان به محل برسند. این نظامی انگلیسی در ادامه تأکید کرد کشتی‌هایی که از خلیج عدن یا سواحل سومالی عبور می‌کنند، باید مشخصات خود را در مرکز امنیت دریایی، که در ستاد آتلانته در نورثوود (شمال لندن) دایر شده است، ثبت کنند. دریادار هودسون در ادامه خاطرنشان کرد: شمار بسیار کمی از کشتی‌هایی که توصیه‌های آتلانته را در مورد مسیر عبور دنبال کرده‌اند، به دست دزدان دریایی گرفتار شده‌اند. وی با اشاره به کشتی‌هایی که تمایل به ثبت مشخصات در مرکز امنیت دریایی ندارند، گفت: این

دست کم یک سوم کشتی‌هایی که از مناطق تحت نفوذ دزدان دریایی سومالیایی عبور می‌کنند تدابیر لازم را برای جلوگیری از رو در رو قرار گرفتن با دزدان دریایی اتخاذ نمی‌کنند.

فرمانده نیروی اروپایی مقابله با دزدان دریایی، موسوم به آتلانته در نشست با چند تن از اعضای کمیسیون دفاعی پارلمان اروپا اعلام کرد: بین سی تا چهل درصد از کشتی‌هایی که از منطقه پرخطر اقیانوس هند در سواحل سومالی می‌گذرند، اطلاعات لازم را برای پیشگیری از برخورد با دزدان دریایی در اختیار ندارند. دریادار پیتر هادسون با اشاره به گستردگی منطقه‌ای که خطر دزدی در آن زیاد است، اظهار داشت وسعت این منطقه

گزارش بیست و ششمین نشست مجمع آیمو

سیاسی کاری بر شایستگی ها فائق آمد

• علی اکبر مرزبان
نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو

اساره

بیست و ششمین نشست دو سالانه‌ی مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی، از بیست و سوم نوامبر الی دوم دسامبر سال ۲۰۰۹ میلادی، در شهر لندن برگزار شد. در روز اول اجلاس، نمایندگان دولت‌ها به اتفاق آراء، آقای G. Boomgaarden سفیر آلمان در انگلیس را به عنوان رییس نشست این دوره و سفرای کشورهای باهاماس و تونس، به ترتیب آقای P. Farquharson و خانم H.M. Labidi را به عنوان نایب رییس اول و دوم برگزیدند.

مهندس عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، رسول موحدیان، سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس و نماینده‌ی دائم ایران در آیمو، سعید ایزدیان، عضو هیئت عامل و معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، اسلامیان، معاون سفیر کشورمان در انگلیس، به همراه علی اکبر مرزبان، نماینده‌ی ثابت سازمان و معاون نماینده‌ی دائم جمهوری اسلامی ایران در آیمو، سید علی استیری، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان، علی اکبر صفایی، مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان، حمیدرضا اکرمی مشاور معاونت دریایی سازمان، داوود شریفی، کارشناس ارشد حفظ محیط زیست دریایی سازمان، علی زهره‌وند، کارشناس ارشد امور بین‌الملل سفارت و فائزه قدیری، کارشناس کنوانسیون‌های اداره‌ی کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان، اعضای هیئت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در این نشست را تشکیل می‌دادند.



دستور کارها و کمیته‌های تشکیل شده توسط مجمع

دستور کارها

دستور کارهای بیست و ششمین نشست مجمع آیمو، شامل بیست و پنج مورد بود.

کمیته‌های تشکیل شده توسط مجمع

مجمع آیمو، همانند اجلاس قبلی، ابتدا سه کمیته را تشکیل داد. این کمیته‌ها عبارتند از: کمیته‌ی شماره‌ی یک، برای بررسی موضوعات اداری، مالی، حقوقی و همکاری‌های فنی. کمیته‌ی شماره‌ی دو، برای بررسی موضوعات فنی. بعضی از دستور کارهای مجمع، به این دو کمیته ارجاع شد و بعضی نیز توسط مجمع و در صحن اصلی (Plenary) مورد بررسی و تصمیم‌گیری قرار گرفت. گزارش کمیته‌های مزبور، در اجلاس مجمع مطرح شد و اغلب قریب به اتفاق پیشنهادهای ارایه شده، مورد قبول و تصویب قرار گرفت. ریاست کمیته‌ی یک را آقای G. Peachey از کشور استرالیا و ریاست کمیته‌ی دو را آقای S. Oftedal از کشور نروژ بر عهده داشتند. علاوه بر کمیته‌های فوق، کمیته‌ایی نیز برای بررسی اعتبارنامه‌های شرکت‌کنندگان در اجلاس مجمع تشکیل شد. این کمیته، به پیشنهاد رییس و تصویب مجمع، متشکل از پنج کشور ایران، کامرون، ترکیه، ونزوئلا و سنگاپور بود. ریاست این کمیته نیز، بر عهده‌ی نماینده‌ی ثابت کشورمان در آیمو، علی‌اکبر مرزبان بود.

مصوبات مجمع، در نشست بیست و ششم

تحت دستور کارهای متعدد، موضوعات متنوعی مطرح و به طور عمده، منجر به تصمیم‌گیری و صدور قطعنامه از سوی مجمع شد. عناوین بیست و یک قطعنامه‌ایی که به تصویب مجمع رسید، به شرح زیر است:

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1011.A، با عنوان: "پلان استراتژیکی سازمان (برای یک دوره‌ی شش ساله از سال ۲۰۱۰ الی ۲۰۱۵ میلادی)؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1012.A، با عنوان: "طرح اقدام در سطح عالی سازمان و اولویت‌های کاری سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1013.A، با عنوان: "دستورالعمل‌هایی برای اعمال پلان استراتژیکی و اقدام در سطح عالی سازمان؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1014.A، با عنوان: "بودجه‌ی مبتنی بر نتیجه‌ی سازمان برای دوره‌ی دو ساله‌ی ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1015.A، با عنوان: "تقدیم حساب‌ها و گزارش‌های ممیزی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1016.A، با عنوان: "موقوفات حق عضویت کشورها؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1017.A، با عنوان: "بازبینی مقررات مالی سازمان؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1018.A، با عنوان: "پیشرفت‌های صورت گرفته، در رابطه با طرح ممیزی داوطلبانه‌ی دولت‌های عضو آیمو؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1019.A، با عنوان: "اصلاحات نسبت به کد مربوط به اجرای اسناد لازم‌الاجرای آیمو، مصوب سال ۲۰۰۷ میلادی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1020.A، با عنوان: "اصلاحات نسبت به دستورالعمل‌های بازرسی، تحت سیستم یکنواخت بازرسی و گواهی‌نامه‌ها مصوب سال ۲۰۰۷ میلادی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1021.A، با عنوان: "کد مربوط به هشدار دهنده‌ها و نشان‌گرها؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1022.A، با عنوان: "دستورالعمل‌هایی راجع به اجرای کد بین‌المللی مدیریت ایمنی، توسط مراجع دریایی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1023.A، با عنوان: "کدی برای ساخت و تجهیز واحدهای حفاری فرا ساحل؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1024.A، با عنوان: "دستورالعمل‌هایی برای کشتی‌های فعال در آب‌های قطب؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1025.A، با عنوان "کد رویه‌ی عملی برای تحقیقات جرایم دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1026.A، با عنوان: "دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها، در آب‌های سواحل سومالی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1027.A، با عنوان: "اعمال و بازنگری دستورالعمل‌های مربوط به تخصیص مسؤولیت‌ها، به منظور حل و فصل موفقیت‌آمیز مسایل مربوط به اختفا در کشتی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1028.A، با عنوان: "صدور گواهی‌نامه‌های سوخت برای کشتی‌های ثبتی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1029.A، با عنوان: "سیستم جهانی اطلاعات یکپارچه‌ی کشتی‌ها؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1030.A، با عنوان: "منشور دانشگاه جهانی دریانوردی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1031.A، با عنوان: "حمایت و پشتیبانی مالی پایدار از دانشگاه جهانی دریانوردی؛"

- قطعنامه شماره‌ی (26) 1032.A، با عنوان: "روابط با سازمان‌های غیردولتی؛"

از میان تصمیمات گرفته شده در قالب قطعنامه‌ها، سه مورد، از اهمیت زیادی برخوردارند. این سه مورد، به شرح زیر عبارتند از:

- الف) دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها، در آب‌های سواحل کشور سومالی

یکی از موضوعاتی که تحت دستور کار شماره‌ی ده، با عنوان ملاحظه‌ی گزارش‌ها و توصیه‌های کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، مورد توجه و بررسی مجمع قرار گرفت، دزدی دریایی در منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی بود. موضوع دزدی دریایی در این مناطق و مبارزه با آن، یکی از موضوعات روز و با اولویت اول دنیای دریانوردی محسوب می‌شود؛ که به طور جد، از دو سال قبل در دستور کار آیمو و از طریق آن، در دستور کار شورای امنیت سازمان ملل قرار گرفت که منجر به صدور قطعنامه‌های متعدد در این زمینه شد. در نشست مجمع، نمایندگان حاضر، پس از استماع گزارش، اقدامات صورت گرفته در این زمینه، قطعنامه‌ی پیشنهادی از سوی کمیته‌ی ایمنی دریانوردی در مورد مبارزه با دزدی دریایی در منطقه‌ی مورد نظر را مورد بررسی نهایی قرار دادند و در نهایت، مفاد آن را به تصویب رساندند. این قطعنامه، با عنوان: "دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها، در آب‌های سواحل سومالی"، تحت شماره‌ی (26) 1026.A به تصویب رسید.

- ب) طرح اجباری شدن ممیزی دولت‌های عضو آیمو

یکی از موضوعاتی که از حدود شش-هفت سال قبل، در دستور کار آیمو قرار گرفت، ممیزی مراجع دریایی دولت‌های عضو آیمو است. هدف نیز، این است که مشخص شود، آیا دولت‌های عضو، در اجرای مقررات و استانداردهای مندرج در کنوانسیون‌های مهمی همچون سولاس و مارپول، اهتمام ورزیده و زمینه‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری اجرای درست آن‌ها را فراهم ساخته‌اند؟! مشکلات بر سر راه اجرای این کنوانسیون‌ها چیست؟! آیا این کنوانسیون‌ها، دارای نواقصی هستند که باید مورد بررسی و اصلاح قرار گیرند؟! منابع محدود همکاری‌های فنی، به چه سمت و سوهایی باید هدایت شوند؟! و همچنین، چگونه می‌توان از تجارب دولت‌های عضو، قبل از اجرای طرح ممیزی، استفاده کرد؟! اجرای طرح ممیزی دولت‌ها، ابتدا، به طور داوطلبانه مطرح شد؛ این که هر کشوری تمایل دارد، می‌تواند خود را برای ممیزی شدن از طریق آیمو و طی یک مکانیسم از قبل طراحی شده، داوطلب کند. تاکنون

حدود پنجاه و یک کشور، داوطلب شده‌اند که از این تعداد، ممیزی سی و یک کشور انجام شده است و بقیه نیز، در نوبت هستند. سازمان بنادر و دریانوردی نیز، اخیراً آمادگی خود را برای اجرای طرح ممیزی به طور داوطلبانه، اعلام کرده است که تفاهم‌نامه‌ی آن، میان دبیر کل آیمو و مدیرعامل سازمان در حاشیه‌ی اجلاس مجمع، به امضا رسید. چنانچه مقدمات و زمینه‌ی اجرای طرح فراهم شود، در اواخر سال ۲۰۱۰ و یا در اواسط سال ۲۰۱۱ میلادی، شاهد اجرای طرح ممیزی، در ایران خواهیم بود.

تقریباً از دو سال پیش، اجباری شدن اجرای این طرح، به طور عمده، از سوی کشورهای پیشرفته‌ای نظیر: دانمارک، نروژ، سوئد و آلمان، در شورای آیمو مطرح شد که در آغاز، با مخالفت صریح بسیاری از کشورهای در حال توسعه، به ویژه دولت‌های صاحب پرچم عمده، نظیر باهاماس، پاناما و لیبریا مواجه شد. پس از گذشت حدود دو سال، در نهایت، شورای آیمو، طرح زمان‌بندی شده‌ای را تهیه کرد که به موجب آن پیشنهاد شد، انجام ممیزی توسط همه‌ی دولت‌های عضو آیمو، از حدود شش سال آینده (سال ۲۰۱۵ میلادی و بعد) اجباری شود. این طرح که به طور ابتکاری، از سوی دبیرخانه‌ی شورای آیمو و شخص دبیر کل ارایه شده بود، سرانجام، در اجلاس یک صد و دوم و بعد نیز در اجلاس بیست و پنجم فوق‌العاده به اتفاق اکثریت آراء، مورد پذیرش و تصویب شورای آیمو، قرار گرفت. در این رابطه، شورا در نشست فوق‌العاده‌ی خود که در اواخر آبان ماه سال جاری و چهار روز قبل از برگزاری نشست مجمع، برگزار شد، پیش‌نویس قطعنامه‌ای را در این رابطه که توسط دبیرخانه‌ی آیمو تهیه شده بود، مورد تصویب مقدماتی قرار داد و آن را برای تصویب نهایی، به مجمع ارایه کرد. در مجمع آیمو نیز، این طرح مورد حمایت قرار گرفت و در نهایت، قطعنامه‌ی پیشنهادی، به شماره‌ی A.1018(26) تصویب شد.

خود گرفت و به بیست و پنجمین اجلاس فوق‌العاده‌ی شورا، ارایه شد. شورا نیز، آن را مورد ملاحظه و تصویب مقدماتی قرار داد و برای تصویب، به مجمع احاله کرد. مجمع، این پلان را مورد بررسی نهایی قرار داد و سرانجام طی قطعنامه‌ی شماره‌ی A.1011(26) و به عنوان اولین قطعنامه، به تصویب رساند. به موجب این قطعنامه، برنامه‌های راهبردی و استراتژیک آیمو، برای مدت شش سال، یعنی از سال ۲۰۱۰ تا پایان سال ۲۰۱۵ میلادی، ترسیم شده است. اقدامات لازم برای رسیدن به اهداف سازمانی و اولویت‌های کاری آیمو برای یک دوره‌ی دو ساله مربوط به سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی، تحت عنوان: "High-Level Action Plan" نیز، طی قطعنامه‌ی شماره‌ی A.1012(26) و نحوه‌ی اعمال دو قطعنامه‌ی یاد شده، طی قطعنامه‌ی شماره‌ی A.1013(26)، به تصویب مجمع رسید و برای اجرا، به دبیرخانه‌ی آیمو ابلاغ شد.

سخنرانی، سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس و نماینده‌ی دایم ایران در آیمو، در مراسم افتتاحیه‌ی اجلاس

در روز دوم و در ادامه‌ی مراسم افتتاحیه‌ی اجلاس، رسول موحدیان، سفیر کشورمان در انگلیس، به همراه تعدادی از سفراء، وزرا و معاونان وزرای دولت‌های عضو آیمو، سخنانی را در مورد اهمیت دریانوردی بین‌المللی، جایگاه ایران در این عرصه، چالش‌های پیش‌روی صنعت کشتیرانی و آمادگی جمهوری اسلامی ایران برای همکاری در این زمینه‌ها، ایراد کرد که مورد توجه نمایندگان دولت‌ها و سازمان‌های حاضر در نشست قرار گرفت.

انتخابات شورای آیمو و سخنرانی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در معرفی فعالیت‌ها و دست‌آوردهای جمهوری اسلامی ایران، در زمینه‌های دریایی

یکی از دستورکارهای مهم و همیشگی مجمع که همواره به موضوع داغ و گرمی بخش اجلاس تبدیل می‌شود و سایر دستورکارها را به ویژه در هفته‌ی اول، تحت‌الشعاع خود قرار می‌دهد، دستورکار شماره‌ی بیست و دو، با عنوان: "انتخاب اعضای شورا، براساس مواد ۱۶ و ۱۷ کنوانسیون آیمو" است. طبق ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون موجد آیمو، شورا، متشکل از چهل کشور عضو این سازمان، خواهد بود که از طریق برگزاری انتخابات،

ج - پلان استراتژیک سازمان، برای یک دوره‌ی شش ساله یکی از مسائلی که شورای آیمو از دو سال پیش، به طور مستمر با آن درگیر بود و برای آن، گروه کاری ویژه‌ای را با ریاست نماینده‌ی آفریقای جنوبی تشکیل داد، تهیه‌ی پلان استراتژیک و برنامه‌های راهبردی برای آیمو، در یک دوره‌ی شش ساله بود. این پلان، به همراه دستورالعمل نحوه‌ی اعمال آن، توسط گروه کاری، صورت نهایی به





انجام چند دیدار رسمی با مقامات عالی دولت‌های عضو آیمو

در حاشیه‌ی نشست مجمع و به رغم تداخل و پیچیدگی برنامه‌ها، هیئت جمهوری اسلامی ایران به ریاست مهندس صدر، با وزیر حمل‌ونقل کویت، معاون وزیر حمل‌ونقل عربستان سعودی، رئیس مرجع دریایی کشور مالتا، رئیس مرجع دریایی و همچنین رئیس امور بندری کشور تانزانیا، رئیس مرجع دریایی کشور لیبیا، رئیس مرجع دریایی کشور کومور، معاون وزیر حمل‌ونقل و مرجع دریایی کشور ترکیه و معاون وزیر و رئیس مرجع دریایی کشور سوریه، به طور جداگانه و در مقر آیمو، به طور اختصاصی و رسمی دیدار کرد. در این دیدارها، دو طرف در مورد مسایل مختلف و راه‌های گسترش همکاری‌ها، گفت‌وگو کردند.

علاوه بر این، آقایان مهندس صدر، موحیدیان، ایزدیان و سایر اعضای هیئت، این فرصت را یافتند تا در طی نشست‌ها، به طور غیررسمی با رؤسای هیئت‌های نمایندگی بیش از یک صد و چهل کشور، که اکثراً رؤسای مراجع دریایی کشورها بودند، دیدار و گفت‌وگو کنند. در این دیدارها، جایگاه ایران، در تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای دریانوردی و نیز فعالیت‌های آیمویی، تبیین و بر همکاری سازنده و ادامه‌ی نقش آفرینی ایران، در همه‌ی زمینه‌ها تأکید شد.

در حاشیه‌ی اجلاس، ملاقاتی نیز با رئیس جدید دانشگاه جهانی دریانوردی، آقای Bjorn Kjerfve صورت گرفت. در این دیدار، رئیس دانشگاه WMU، اعزام دانشجویان متعدد از سوی ایران در طول بیست و چند سال گذشته را یادآور شدند و ضمن تأکید بر استعداد بالای دانشجویان ایرانی، از آقای صدر، به خاطر این امر و نیز حضور یک نفر از کارمندان سازمان بنادر و دریانوردی در این دانشگاه، در طول سال تحصیلی جاری، قدردانی کرد. وی همچنین، خواستار ادامه‌ی روند اعزام دانشجویان از سوی ایران شد. مهندس صدر نیز، اعلام کرد: در حال حاضر، شش نفر از اعضای هیئت ایرانی در این اجلاس راه، فارغ‌التحصیلان مالمو تشکیل می‌دهند که این امر، نشان‌دهنده‌ی اهمیت و جایگاه رفیع این دانشگاه، نزد سازمان بنادر و دریانوردی است. مهندس صدر، از آقای Bjorn Kjerfve، برای سفر به ایران دعوت کرد تا از نزدیک، امکانات آموزشی سازمان را بازدید و در مورد راه‌های گسترش همکاری‌های فنی و آموزشی، گفت‌وگو کنند.

در سه گروه A, B, C مشخص خواهند شد. انتخاب مجدد اعضای شورا نیز، بلامانع است. در انتخابات سال جاری برگزار شد، در گروه A ده کشور، شامل: چین، یونان، ایتالیا، ژاپن، نروژ، آمریکا، انگلیس، روسیه، پاناما و کره‌ی جنوبی، دارای بیش‌ترین آرا شدند و به عضویت شورا درآمدند. لیبیا، با کسب یک صد و یک رأی، پس از نروژ، در رتبه‌ی یازدهم قرار گرفت و از دور رقابت‌ها کنار زده شد. ژاپن، با کسب یک صد و چهل و دو رأی، بیش‌ترین و نروژ نیز، با یک صد و نه رأی، کم‌ترین آرا را کسب کردند و به عنوان اولین و آخرین کشور، به عضویت شورا، در این گروه درآمدند. در گروه B، به دلیل این که تعداد نامزدها، با تعداد اعضای مورد نیاز، برابر بود، همه‌ی نامزدها، شامل کشورهای: آرژانتین، بنگلادش، برزیل، کانادا، فرانسه، آلمان، هند، هلند، اسپانیا و سوئد، بدون برگزاری انتخابات، به عضویت در شورا درآمدند.

در گروه C که رقابت سنگین و فشرده‌ای را به همراه داشت، بیست و شش کشور، برای راه‌یابی به شورای آیمو، نامزد شده بودند که سرانجام، بیست کشور، دارای بیش‌ترین آرا شدند و به عضویت در این شورا، درآمدند. شش کشور کویت، امارات متحده‌ی عربی، جزایر مارشال، جزایر کوک، ایران و پاکستان، به ترتیب با کسب ۹۵، ۹۱، ۸۴، ۷۱، ۷۰ و ۵۴ رأی، در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند و از دور رقابت کنار گذاشته شدند. نتیجه‌ی آرای بیست کشور عضو این گروه نیز، عبارت است از: سنگاپور ۱۴۱، قبرس ۱۳۴، اندونزی ۱۳۲، ترکیه ۱۲۹، فیلیپین ۱۲۴، مصر و مالتا هر کدام ۱۲۳، نیجریه ۱۲۱، مالزی ۱۱۸، آفریقای جنوبی ۱۱۷، شیلی ۱۱۶، باهاماس، مکزیک و دانمارک هر کدام ۱۱۳، کنیا ۱۱۰، عربستان سعودی ۱۰۹، بلژیک ۱۰۲، استرالیا ۱۰۱، جامائیکا ۱۰۰ و تایلند ۹۹ رأی.

ایران، به رغم فعالیت‌های گسترده‌ای که در طول چند سال اخیر، انجام داده بود، در کمال شایستگی و تنها به دلیل مسایل سیاسی، با کسب هفتاد رأی، از عضویت در شورا بازماند. در روز انتخابات، مهندس عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، طی سخنانی، آخرین پیشرفت‌ها و دست‌آوردهای جمهوری اسلامی ایران در زمینه‌های دریایی راه، به اطلاع نمایندگان دولت‌ها رساند.



انگلیس و آمریکا.

قابل یادآوری است که این اولین باری بود که نیروهای دریایی کشورهای جهان، در یک منطقه‌ی دریایی گرد هم می‌آمدند و برای یک هدف مشترک، که همانا مبارزه با پدیده‌ی دزدی دریایی و حملات مسلحانه، علیه کشتی‌های تجاری است، اقدام می‌کردند. برای ایران، این، اولین مأموریت فرامنطقه‌ای بود که با موفقیت به انجام رسید.

ریاست کمیته‌ی بررسی اعتبارنامه‌های هیئت‌های نمایندگی حاضر در نشست مجمع، توسط نماینده‌ی ثابت سازمان در آیمو

در خلال نشست مجمع، سه کمیته تشکیل شد که در بند اول این گزارش، به آن‌ها اشاره شد. ریاست کمیته‌ی بررسی اعتبارنامه‌های نمایندگان دولت‌های عضو آیمو حاضر در نشست مجمع، این بار به جمهوری اسلامی ایران رسید. این اولین بار بود که این رویداد مهم، در تاریخ فعالیت‌های آیمویی ایران، اتفاق می‌افتاد. برای این منظور، از مدت‌ها قبل، برخی رایزنی‌ها و هماهنگی‌هایی با دبیرخانه‌ی آیمو و بعضی کشورها، صورت گرفته بود. ریاست کمیته‌ها در سطوح عالی که به لحاظ فنی و دیپلماتیکی از جایگاه مهمی برخوردار است، معمولاً به کشورهایی داده می‌شود که از اهمیت، فعالیت و مشارکت بیش‌تری، نسبت به سایرین برخوردارند.

ریاست ایران بر یکی از کمیته‌های مجمع، صرف نظر از نوع آن، نشانه‌ی جایگاه مطلوب ایران نزد آیمو است. علاوه بر این، از دولت ایران خواسته شد تا از نماینده‌ی کشور نروژ، برای ریاست بر کمیته‌ی فنی حمایت کند که این کار پس از بررسی‌های لازم، انجام شد. رجوع به ایران، برای حمایت از کاندیداها، به منظور عهده‌داری ریاست کمیته‌ها و یا حتی طرح ایران به عنوان پیشنهاددهنده‌ی ریاست، موضوعی است که در سال‌های اخیر، به تناوب دیده شده است.

نشست با دبیر کل آیمو و امضای تفاهم‌نامه‌ی همکاری در زمینه‌ی اجرای طرح ممیزی داوطلبانه‌ی دولت‌های عضو

در روز جمعه، مورخ ششم آذر ماه و پس از پایان انتخابات شورا، جلسه‌ای با حضور آقای مهندس صدر و سایر اعضای هیئت، در دفتر

دریافت چهار لوح سپاس به مناسبت خدمات برجسته‌ی ارائه شده به کشتیرانی و بشریت، توسط جمهوری اسلامی ایران

در عصر روز اول نشست، دبیرخانه‌ی آیمو، اقدام به برگزاری مراسم اهدای جایزه‌ی ویژه‌ی شجاعت در دریا و نیز اعطای لوح‌های سپاس به دولت‌هایی کرد که اقدام به اعزام نیروهای نظامی دریایی به منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی، برای حفظ امنیت دریانوردی و مبارزه با دزدان دریایی کرده بودند. در این مراسم، ابتدا جایزه‌ی ویژه‌ی شجاعت در دریا، به برندگان اهدا شد.

در سال جاری، جایزه‌ی ویژه‌ی شجاعت در دریا دو برنده داشت که هر دوی آنان، از شهروندان آمریکایی بودند. جایزه‌ی اول، به یک زوج آمریکایی به نام‌های Maurice و Sophie Conti اهدا شد که با قایق تفریحی (Cruising Catamaran Oealys) خود، در شرایط جوی بسیار بد، سه تن از سرنشینان یک قایق (Yacht Timella) را نجات داده‌اند. این دو نفر، از سوی نیوزیلند، نامزد دریافت جایزه شده بودند. پس از آن، جایزه‌ی دیگر شجاعت در دریا، به نامزدی از گارد ساحلی آمریکا اهدا گردید. این فرد که Abram A نام داشت، در ساعات اولیه‌ی روز بیست و سوم ماه مارس سال ۲۰۰۸ میلادی، در شرایط بد آب و هوایی قطب شمال، به تنهایی و با به خطر انداختن جان خود، اقدام به نجات جان هشت سرنشین یک کشتی کرده بود. علاوه بر این، تقدیرنامه‌هایی از سوی کشورهای چین، کره‌ی جنوبی ویتنام (مشترکاً)، مکزیک و کانادا، به افراد معرفی شده، اهدا شد.

پس از مراسم اهدای جایزه‌ی شجاعت در دریا، نوبت به اهدای لوح‌های سپاس، به مناسبت خدمات برجسته‌ی ارائه شده به کشتیرانی و بشریت شد. این لوح‌های سپاس، از سوی دبیر کل آیمو، به فرماندهان کشتی‌های جنگی اعزامی به منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی و یا نمایندگان آن‌ها اهدا شد که مورد توجه و تشویق حضار قرار گرفت. نمایندگان کشورهایی که به آنان لوح‌های سپاس اهدا شد، عبارتند از: استرالیا، کانادا، چین، دانمارک، فرانسه، آلمان، یونان، هند، جمهوری اسلامی ایران، ایتالیا، ژاپن، مالزی، هلند، پرتغال، کره‌ی جنوبی، فدراسیون روسیه، عربستان سعودی، سنگاپور، اسپانیا، سوئد، ترکیه،

نشست، تشکیل جلسه داد و پس از استماع گزارش کمیته‌های یک و دو و تصویب پیشنهادهای ارائه شده توسط آن‌ها و همچنین بررسی و تصمیم‌گیری دستورکارهای باقی‌مانده، در عصر روز چهارشنبه، به کار خود پایان داد. قابل ذکر است که در طول هفته، کمیته‌های یک و دو تشکیل شدند و به بررسی دستورکارهای باقی‌مانده از هفته‌ی قبل پرداختند. آقایان استیری، در کمیته‌ی شماره‌ی دو و مرزبان در کمیته‌ی شماره‌ی یک، حضور داشتند.

در روز پنج‌شنبه نیز، شورای آیمو، یک صد و سومین نشست عادی خود را تشکیل داد. در این نشست، هیئت نمایندگی ایران، متشکل از دو نفر به نام‌های سید علی استیری و علی‌اکبر مرزبان، به عنوان عضو ناظر حضور داشتند. دستورکار نشست این شورا، بسیار مختصر و کوتاه و شامل سه مورد: انتخاب رییس و نایب رییس جدید شورا، تصویب دستورکار اجلاس‌های آتی شورا و زمان و مکان برگزاری آن بود. با توجه به پایان دوره‌ی ریاست کشور سوئد (آقای J. Franson) بر شورا، سه نفر، از کشورهای مالتا، آفریقای جنوبی و آمریکا، به منظور کسب جایگاه ریاست بر شورای آیمو، نامزد شده بودند. پس از رأی‌گیری، در دور اول، نمایندگان مالتا و آمریکا، هر کدام شانزده رأی آوردند و به دور بعد راه یافتند. نماینده‌ی آفریقای جنوبی که پیش از این، نیابت ریاست شورا را بر عهده داشت، با کسب هشت رأی، کنار زده شد. در دور دوم، نماینده‌ی آمریکا، آقای Lonzy Gefferey، توانست بیست و چهار رأی کسب کند و به عنوان رییس جدید شورا، برای یک دوره‌ی دو ساله، انتخاب شود. نماینده‌ی آفریقای جنوبی، آقای Ntuli نیز، مجدداً به عنوان نایب رییس شورا برگزیده شد. پس از آن، جلسه با ریاست رییس جدید، ادامه یافت. دستور کارهای نشست یکصد و چهارم شورا، به تصویب شورا رسید و مقرر شد، این نشست در ماه ژوئن سال ۲۰۱۰ میلادی، در مقر آیمو برگزار شود. شورای آیمو، در عصر روز پنج‌شنبه، به کار خود پایان داد. ■

آقای میتروپولوس، دبیرکل آیمو برگزار شد. در این نشست که برای اولین بار پس از تصدی مسؤلیت مدیریت سازمان توسط آقای مهندس صدر صورت گرفته بود، طرفین به بحث و گفت‌وگو در زمینه‌های مورد علاقه پرداختند. دبیرکل آیمو، از نتیجه‌ی حاصل، در ارتباط با شورا و عدم راه‌یابی ایران به شورا، ابراز تأسف کرد و دلیل آن را به طور غیرمستقیم و به نحو محافظه‌کارانه‌ای، تأثیر مسایل سیاسی و نه فنی دانست و ابراز امیدواری کرد: روزی این موانع برطرف شود تا ایران، به عنوان یکی از اعضای بسیار فعال و شایسته‌ی آیمو، به عضویت شورا درآید. دبیرکل آیمو، عدم راه‌یابی به شورا را، هرگز به معنای فعال نبودن و عدم شایستگی ایران ندانست و خواستار استمرار فعالیت مثبت و سازنده‌ی ایران در امور مربوط به فعالیت‌های آیمو، همچون گذشته شد. آقای مهندس صدر نیز، ضمن تأیید سخنان دبیرکل آیمو، بر عزم جدی کشورمان برای حضور قوی‌تر در تمام مسایل بین‌المللی دریایی، به ویژه در تعاملات آیمو تأکید کرد و اعلام داشت: اگرچه جمهوری اسلامی ایران، به رغم همه‌ی شایستگی‌هایی که به اقرار همگان رسید، به عضویت در شورا در نیامد، اما از نظر ما، از همین الآن، انتخابات شورا و رقابت‌ها، پایان یافته تلقی می‌شود و ما ضمن احترام به نتیجه‌ی کسب شده و تبریک‌گویی به کشورهای راه یافته به شورا، قول می‌دهیم که با قوت و توانمندی بیش از گذشته، به راه خود ادامه دهیم. در این دیدار، تفاهم‌نامه‌ی همکاری در زمینه‌ی اجرای طرح ممیزی داوطلبانه‌ی دولت‌های عضو آیمو (Audit Scheme)، به امضای طرفین رسید. دبیرکل آیمو، از این اقدام سازمان بنادر و دریانوردی، قدردانی کرد و آن را نشانه‌ی اعتماد به نفس مسؤولان دریایی کشورمان، به حساب آورد.

پایان نشست مجمع و برگزاری یک صد و سومین نشست شورای آیمو
مجمع شورای آیمو، در روزهای دوشنبه و چهارشنبه از هفته‌ی دوم



شرکت حمل و نقل بین المللی
KALJAR
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.
کالجار
نمایندگی کشتیرانی

جناب آقای مهندس سیدعطاء اله صدر
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
جناب آقای دکتر شهریار آفندی زاده
ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

سالروز وفاق و اتحاد متصدیان حمل و نقل
با امام راحل بر کلیه مسئولین، دست اندرکاران
و کارکنان حمل و نقل کشور مبارک باد

تبریز: خیابان رسالت.. مجمع کوثر. بلاک ۵۶۲
تلفن: ۰۴۴۵-۳۵۹-۴۴۵-۴۴۷ (۰۴۱۱)
فکس: ۰۴۴۷-۵۱۲ (۰۴۱۱)
Email: info@kaljar.com Website: www.kaljar.com



تحلیلی بر انتخابات شورای سازمان جهانی دریانوردی

فالمپی آرای سیاسی بر آرای فنی و تخصصی

• علی اکبر مرزبان

نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو

اساره

بیست و ششمین اجلاس مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (آیمو)، از روز دوشنبه، دوم آذر ماه سال جاری آغاز شد و پس از یازده روز، در روز پنج‌شنبه، دوازدهم آذرماه به کار خود پایان داد. در اجلاس این دوره، هیئت یازده نفری جمهوری اسلامی ایران، به ریاست مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و با همراهی رسول موحدیان، سفیر ایران در انگلستان حضوری فعال داشت. یکی از دستاوردهای مهم اجلاس دوسالانه‌ی مجمع، انتخاب اعضای جدید شورای آیمو بود که در روز جمعه، ششم آذرماه انجام شد. شورای آیمو (IMO Council)، امور اجرایی سازمان جهانی دریانوردی را از زمان پایان نشست مجمع تا اجلاس بعدی آن که به طور عادی هر دو سال یک بار برگزار می‌شود، بر عهده خواهد داشت و در آخر، گزارش عملکرد خود را همراه با توصیه‌ها و پیشنهادهای، برای تأیید و تصویب نهایی، به مجمع ارائه خواهد کرد. طبق ماده‌ی ۱۷ کنوانسیون موجد آیمو، شورا، متشکل از چهار کشور عضو این سازمان خواهد بود که از طریق برگزاری انتخابات در سه گروه A, B, C مشخص می‌شوند. انتخاب مجدد اعضای شورا نیز بلامانع است. در انتخابات سال جاری که در روز جمعه، ششم آذر ماه برگزار شد، در گروه A، ده کشور چین، یونان، ایتالیا، ژاپن، نروژ، آمریکا، انگلیس، روسیه، پاناما و کره‌ی جنوبی، دارای بیش‌ترین آرا شدند و به عضویت شورا درآمدند. لیبیا، با کسب یک صد و یک رأی، پس از نروژ در رتبه‌ی یازدهم قرار گرفت و از دور رقابت‌ها حذف شد. ژاپن، با یک صد و چهل و دو رأی، بیش‌ترین و نروژ نیز با یک صد و نه رأی، کم‌ترین آرا را به دست آوردند و به عنوان اولین و آخرین کشور در این گروه، به عضویت شورا درآمدند. در گروه B، به دلیل این‌که تعداد نامزدها با تعداد نمایندگان مورد نیاز برابر بود، همه‌ی نامزدها، شامل کشورهای آرژانتین، بنگلادش، برزیل، کانادا، فرانسه، آلمان، هند، هلند، اسپانیا و سوئد بدون برگزاری انتخابات، به عضویت شورا درآمدند. در گروه C، بیست و شش کشور برای راه‌یابی به شورای آیمو، نامزد شده بودند که در نهایت، بیست کشور، دارای بیش‌ترین آرا شدند و به عضویت شورا درآمدند. شش کشور کویت، امارات متحده‌ی عربی، جزایر مارشال، جزایر کوک، ایران و پاکستان، به ترتیب با کسب ۹۵، ۹۱، ۸۴، ۷۱، ۷۰ و ۵۴ رأی، در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند و از دور رقابت، کنار گذاشته شدند. نتیجه‌ی آرای بیست کشور عضو این گروه نیز عبارت است از:

سنگاپور: ۱۴۱، قبرس: ۱۳۴، اندونزی: ۱۳۲، ترکیه: ۱۲۹، فیلیپین: ۱۲۴، مصر و مالتا، هر کدام: ۱۲۳، نیجریه: ۱۲۱، مالزی: ۱۱۸، آفریقای جنوبی: ۱۱۷، شیلی: ۱۱۶، باهاماس، مکزیک و دانمارک، هر کدام: ۱۱۳، کنیا: ۱۱۰، عربستان سعودی: ۱۰۹، بلژیک: ۱۰۲، استرالیا: ۱۰۱، جامائیکا ۱۰۰ و تایلند: ۹۹ رأی.

چنان‌که ملاحظه می‌شود، جمهوری اسلامی ایران توانست از ۱۵۳ رأی گرفته شده، تنها حمایت هفتاد کشور را به دست بیاورد. این میزان رأی، کشورمان را در ردیف بیست و پنجم و قبل از کشور پاکستان قرار داد. شگفت‌انگیزتر این‌که کشورهای کوچکی همچون امارات متحده‌ی عربی، کویت و حتی جزایر مارشال و جزایر کوک، در ردیف‌های بالاتر از ایران قرار گرفتند و غیر از جزایر کوک، بقیه‌ی این کشورها، آرای قابل توجه‌ایی کسب کردند.

الف) موقعیت ممتاز جمهوری اسلامی ایران در آیمو

ایران، از پیشگامان عضویت در آیمو محسوب می‌شود. بیش از پنجاه سال از عضویت کشورمان در سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌گذرد. این سابقه، حتی به قبل از تأسیس و آغاز به کار این سازمان برمی‌گردد. تا آن‌جا که به گستره‌ی فعالیت‌های این سازمان مهم و بین‌المللی مربوط می‌شود، ایران، به ویژه از زمان استقرار نمایندگی ثابت در این سازمان، شاهد پیشرفت‌های شگرفی در تعامل با آیمو و حضور در اجلاس‌های مختلف آن بوده است. این اقدامات و تلاش‌ها که سنگ بنای آن از حدود شش-هفت سال پیش نهاده شده، به ویژه از دو-سه سال اخیر، با شدت و توان بیش‌تری پیگیری شد، به نحوی که می‌توان به جرأت ادعا کرد: در هیچ دوره‌ی زمانی، جایگاه جمهوری اسلامی ایران در نزد این سازمان و اعضای آن، از چنین فروغ و درخششی برخوردار نبوده است. افزایش بیش از سه و نیم برابری اسناد ارایه شده به کمیته‌ها به همراه افزایش کیفیت آن‌ها در سه سال اخیر، نسبت به مدت مشابه قبل، جایگاه ایران را در میان پانزده تا هجده کشور اول ارایه‌کننده اسناد، به ثبت رساند. حضور منظم و همیشگی هیئت‌های نمایندگی در بیش‌تر نشست‌های کمیته‌های اصلی، فرعی و کارگروه‌ها، به همراه اظهارنظرهای کارشناسانه دقیق، میزان فعالیت مؤثر کشورمان را نشان می‌دهد. با دبیرخانه‌ی آیمو و کارمندان آن، تعامل و ارتباط نزدیکی از طریق نماینده‌ی ثابت ایران، برقرار شد و از ظرفیت‌های فنی و آموزشی آن، حداکثر استفاده به عمل آمد.

با نمایندگان ثابت دولت‌ها در آیمو، ارتباط دوستانه و صمیمی ایجاد شد و بر اثر آن مناسبات، بهره‌های قابل توجه‌ایی برده شد. ناوگان تجاری ایران، به سرعت، توسعه یافت و پیشرفت‌های صنعت دریانوردی و کسب

موقعیت‌های مطلوب توسط ایران در قالب سند‌های مختلف، به آگاهی اعضای آیمو رسانده شد. در مجموع، حضور مبتنی بر برنامه، فعال و مؤثر در عرصه‌های دریانوردی بین‌المللی و تعامل با آیمو، به یکی از سیاست‌های راهبردی بخش دریایی کشور و به خصوص سازمان بنادر و دریانوردی تبدیل شد. حضور مقتدرانه‌ی نمایندگان ایران در نشست‌های مختلف آیمو، زبان‌زد خاص و عام شد و تحسین نمایندگان دولت‌ها و مقامات آیمو را برانگیخت، به نحوی که بعضی از آن‌ها، از جمله مدیر بخش کنفرانس آیمو، از آن‌ها، به عنوان پیشرفت، بلکه به منزله‌ی یک جهش یاد کردند؛ حقیقتی که در مواضع مختلف، چه در حین برگزاری نشست‌ها و چه به صورت انفرادی و با مراجعه به نماینده‌ی ثابت سازمان بین‌المللی دریانوردی و اعضای هیئت‌ها، به آن اقرار و اذعان شد. سفارت جمهوری اسلامی ایران نیز، بیش از پیش، درگیر مباحث آیمو شد و شخص سفیر، که هم‌زمان سمت نمایندگی دائم کشورمان در آیمو را برعهده دارد، توجه ویژه‌ای را به مباحث مطرح شده

عضویت در شورای یک مجمع مهم بین‌المللی همچون سازمان بین‌المللی دریانوردی که یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل محسوب می‌شود، صرف نظر از ابعاد فنی و تخصصی آن، نشان‌دهنده‌ی پذیرش و مقبولیت آن کشور در نزد افکار و محافل بین‌المللی است

در آیمو، مبذول داشت. نتیجه‌ی این تلاش‌ها و حضور مقتدرانه‌ی ایران، موجب شد که بعد تأثیرگزاری و درک میزان مشارکت در مباحث تخصصی آیمو، نام ایران، جزو بیست و پنج تا سی کشور اول آن سازمان مطرح شود. حتی در مباحثی همچون اصلاح کنوانسیون STCW و کد مربوط به آن، ایران به عنوان یکی از کشورهای پیشرو مطرح شد، به نحوی که به نقل از بسیاری از نمایندگان دولت‌ها و مسؤولین آیمو، اصلاح این کنوانسیون، مدیون مشارکت فعالانه‌ی ایران است و پس از تصویب آن، هرگاه نام این اصلاحیه آورده شود، نام کشورمان نیز، به همراه آن تداعی خواهد شد. اکنون کشورمان به نقطه‌ای رسیده است که دولت‌های مختلف، به دیدگاه‌های کارشناسانه نمایندگان آن، با حساسیت ویژه می‌نگرند و در بسیاری از موارد، برای مشاوره، به آنان مراجعه می‌کنند. از میان ده‌ها کشور، جهت انتصاب رؤسای کمیته‌ها، از نماینده‌ی ثابت سازمان، درخواست مشورت و حمایت می‌شود و در اوج آن ریاست، یکی از کارگروه‌های مهم، یعنی کمیته‌ی استانداردهای نگهبانی و آموزش برای بازننگری اساسی کنوانسیون STCW، به نماینده‌ی ایران محول می‌شود و نیز ریاست یکی از سه کمیته‌ی متشکله در نشست‌های بیست و ششم مجمع آیمو، یعنی کمیته‌ی بررسی اعتبارنامه‌های دولت‌های حاضر در نشست، به نماینده‌ی ثابت ایران در آیمو داده می‌شود و احدی از کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی، در کنار کارشناسان عالی رتبه‌ی چهارده کشور پیشرفته‌ی دیگر، به عضویت گروه کارشناسی ویژه‌ی تدوین استانداردهای مبتنی بر هدف ساخت کشتی‌ها موسوم به GBS درمی‌آید. جالب این‌که حضور کشورمان به حدی است که حتی در اجلاس‌های شورای آیمو نیز، به عنوان عضو ناظر و نه اصلی، از بسیاری از کشورهای عضو شورا، فعال‌تر و مؤثرتر ظاهر



شورا، با فعالیت‌های دیپلماتیک و فضای سیاسی حاکم بر روابط بین‌الملل مقایسه کرد، زیرا وزن فضای سیاسی حاکم، از وزن فضای فنی، همواره سنگین‌تر خواهد بود. به عبارت دیگر، وقتی موضوعی فنی و تخصصی در کمیته‌ها و کارگروه‌های آیمو مطرح می‌شود، کشورها، صرف نظر از گرایش‌های سیاسی دولت‌های ذی‌ربط، به آسانی از مواضع دولت جمهوری اسلامی ایران دفاع می‌کنند و یا در صورت مخالفت، در اکثر موارد فاقد صبغه‌ی سیاسی است. از سوی دیگر، هنگامی که سطح نقش‌آفرینی ارتقا می‌یابد، دیگر این ملاحظات فنی و تخصصی نیستند که آخر را می‌زنند و در تقابل و زورآزمایی دو دیدگاه فنی و تخصصی و سیاسی و دیپلماتیکی، این دیدگاه سیاسی و فضای سیاسی بین‌المللی است که تعیین‌کننده‌ی اصلی خواهد بود. بنابراین، ظرفیت فنی و تخصصی اگر چه شرط لازم است، اما کافی و وافی نخواهد بود. به همین دلیل است که در طرح موضوع‌های فنی و تخصصی، نمایندگان دولت‌ها در فضای دوستانه و صمیمی با یکدیگر به مشورت می‌پردازند و در مواضع واحد، از یکدیگر دفاع می‌کنند؛ اما هنگامی که موضوع انتخابات شورا و در خواست حمایت متقابل و یا یک‌جانبه می‌شود، با کمال احترام و گاه با الفاظی که می‌توان از آن، حالت تأسف را استنباط کرد، آن را از حیطه‌ی اختیار خود خارج می‌دانند و منوط به دریافت دستورالعمل از وزارت امور خارجه‌ی خود تلقی می‌کنند؛ اگر چه دیدگاه و نظرشان در مورد میزان فعالیت و مشارکت ایران در نشست‌ها، دست‌کم در مورد بعضی از کشورها، تا حدودی مورد توجه قرار می‌گیرد. حتی کشورهای دوست نیز اگر چه حمایت کامل خود را در مقابل نماینده‌ی ثابت سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام می‌دارند، اما در پایان با توجه به مخفی بودن آراء، این دستورالعمل وزارت امور خارجه و سفارت است که در روز انتخابات، تصمیم نهایی را دیکته خواهد کرد.

واقعیت این است که در عرف بین‌الملل، عضویت در شورای یک سازمان مهم بین‌المللی نظیر آیمو و برآمده از مکانیزم انتخابات، قبل از هر چیز، برای آن کشور، به منزله‌ی کسب یک وجهه در عرصه‌ی بین‌المللی محسوب می‌شود. از دیدگاه یک تحلیل‌گر مسایل سیاسی، کشوری که توانسته صاحب یک کرسی و تریبون در یک مجمع بین‌المللی شود، در واقع قدرت چانه‌زنی خود را نه تنها در سازمان متبوع، بلکه در سطح کلان‌تر، در سایر مباحث بین‌المللی افزایش داده است. با توجه به این ملاحظات است که پرداختن به موضوع انتخابات شورا، از زاویه‌ی محدود



دلایل عدم توفیق، به دو دسته‌ی دلایل اصلی و فرعی یا مکمل تقسیم می‌شوند. بدیهی است، هر نامزدی شرایط خاص خود را دارد و در این مقام، تنها به وضعیت ویژه‌ی ایران، پرداخته خواهد شد.

۱) دلیل اصلی؛ غلبه‌ی فضای سیاسی بر فضای فنی و تخصصی

عضویت در شورای یک مجمع مهم بین‌المللی همچون سازمان بین‌المللی دریانوردی که یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل محسوب می‌شود، صرف نظر از ابعاد فنی و تخصصی آن، نشان‌دهنده‌ی پذیرش و مقبولیت آن کشور در نزد افکار و محافل بین‌المللی است و نشانه‌ایی از توفیق آن کشور به شمار می‌آید. هر چه از اهمیت فعالیت‌های فنی و تخصصی بگوییم، نمی‌توان درجه‌ی اهمیت و تأثیرگذاری آن را در زمینه‌ی انتخاباتی نظیر

می‌شود. نتیجه آن که، جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک پدیده‌ی نوظهور و برخوردار از آرزوهای بزرگ و انگیزه و انرژی بالا، در سازمان جهانی دریانوردی، مطرح می‌شود و مورد پذیرش اعضای آیمو، به خصوص بازیگران اصلی آن قرار می‌گیرد. همه‌ی این موارد کافی است تا شایستگی بی‌قید و شرط کشورمان را برای عضویت در شورای آیمو در گروه C، آن هم جزو ده کشور اول به اثبات رساند. متأسفانه، به رغم این همه موفقیت‌ها و شایستگی‌ها، شاهد عدم راه‌یابی ایران به شورا هستیم. چرا؟!

ب) دلایل ناکامی ایران در انتخابات و عدم راه‌یابی به شورای آیمو

چنانچه آرایش آرا و ترکیب اعضای شورا را مورد واکاوی قرار دهیم، دلایل عدم کسب آرای لازم، می‌تواند مورد شناسایی قرار گیرد.

سازمانی، نمی‌تواند ما را به یک ارزیابی دقیق از نتایج به دست آمده، رهنمون سازد. به این موضوع باید در سطحی کلان‌تر پرداخت و همه‌ی زوایای آن را در نظر گرفت. برای اثبات این ادعا، کافی است به چیدمان آرای کشورها نگاهی انداخته شود. در گروه C، بیست و شش کشور نامزد شدند. در میان این نامزدها، کشورهای کویت، امارات متحده‌ی عربی، جزایر مارشال، جزایر کوک، ایران و پاکستان در ردیف‌های بیست و یکم الی بیست و ششم قرار گرفتند. چنانچه این کشورها از هر لحاظ با ایران مقایسه شوند، هیچ‌کدام از آن‌ها در حد و اندازه‌ی ایران نیستند. کشورهای امارات متحده‌ی عربی و پاکستان، فاقد هرگونه مشارکتی در فعالیت‌های آیمو هستند. مشارکت کویت نیز بسیار کم و غیر قابل توجه است. کشور جزایر کوک نیز اگر چه دارای نماینده‌ی ثابت در آیمو است، اما هرگز قدرت و توانایی ایران را ندارد. تنها جزایر مارشال است که حضوری بهتر از دیگران داشته و سندهایی نیز گاه ارائه کرده است. با این تفصیلات ملاحظه می‌شود، آرای کویت، امارات متحده‌ی عربی و جزایر مارشال، قابل مقایسه با ایران نیست. حتی آرای کشور کوچک بیست هزار نفری جزایر کوک که در دور افتاده‌ترین نقطه‌ی کره‌ی زمین و در دل اقیانوس قرار دارد و تنها یک سال است که به عضویت آیمو در آمده است، از کشور بزرگ ایران، واقع در منطقه‌ی استراتژیک خلیج فارس، آن هم با این همه فعالیت‌های گسترده‌ی دریایی و مشارکت فعالانه در مباحث آیمو، بیش‌تر می‌شود.

از این کشورها که بگذریم، چنانچه به کشورهای دیگری که به شورای سازمان جهانی دریانوردی راه یافته‌اند نیز بنگریم، ترکیب آن‌ها را جالب می‌یابیم. کشورهای جامائیکا، کنیا، تایلند، مکزیک، نیجریه، و حتی مصر و عربستان سعودی و بلکه کشور پیشرفته‌ی بلژیک، به لحاظ میزان فعالیت‌های آیمو، در حد و اندازه‌ی ایران نیستند. این کشورها نسبت به ایران، کم‌ترین حضور و فعالیت مؤثر را در اجلاس‌های آیمو دارند. کشورهای عربستان سعودی، بلژیک، جامائیکا، مصر، تایلند و کنیا، به رغم ایران، فاقد نماینده‌ی ثابت در آیمو هستند؛ اگرچه گاه احدی، از کارمندان سفارت، خود را به عنوان رابط به آیمو معرفی کرده است. به جز کشور جامائیکا که ریاست کمیته‌ی استانداردهای نگهداری و آموزش را برعهده دارد، هیچ‌کدام از کشورهای دیگر، در حال حاضر مسؤولیتی در کمیته‌های آیمو ندارند. بنابراین، کافی است به نتایج انتخابات توجه شود. این کشورها که حداقل در ارتباط با فعالیت‌های آیمو، از هر لحاظ در درجه و مرتبه‌ای پایین‌تر از ایران قرار

روز انتخابات آیمو، درست هم‌زمان شد با اجلاس شورای حکام سازمان انرژی اتمی در ژنو و صدور قطعنامه‌ی نامعقول سیاسی و نه فنی و حقوقی این شورا علیه ایران؛ چیزی که اثر منفی آن در یک سازمان بین‌المللی دیگر، از دیدگاه تحلیل‌گران مسایل سیاسی دارای معنا و مفهوم خاصی است.

دارند، آرای کسب شده‌ی آن‌ها در مقایسه با ایران باورکردنی نیست. کشورهای مصر ۱۲۳، نیجریه ۱۲۱، مکزیک ۱۱۳، کنیا ۱۱۰، عربستان سعودی ۱۰۹، بلژیک ۱۰۲، جامائیکا ۱۰۰ و تایلند ۹۹ رأی کسب کردند. حتی اندونزی نیز که فعالیتش در آیمو، قابل قیاس با ایران نیست، به لطف حمایت منطقه‌ای و قرار گرفتن در منطقه‌ی مهم تنگه‌ی مالاکا، با کسب ۱۳۲ رأی، رکورد آرای خود را در دوره‌های قبل شکست؛ نصابی که حتی برای اعضای هیئت نمایندگی این کشور نیز، قابل پیش‌بینی نبود.

دلیل چنین آرایشی به ویژه در مقایسه با ایران، چیزی جز تأثیر و تأثر فضای سیاسی حاکم بر روابط بین‌المللی نمی‌تواند باشد. برای این که تا آن‌جا که به فعالیت‌های آیمویی این کشورها مربوط می‌شود، هیچ‌کدام از

کشورهای یاد شده، قابل مقایسه و رقابت با ایران نیستند. این نحوه‌ی توزیع آرا که قابل تأمل و حیرت‌آور به نظر می‌آید، به تعبیری، نشان‌دهنده‌ی غلبه‌ی آرای سیاسی بر آرای فنی و تخصصی است. به قول یکی از نمایندگان دولت‌های حاضر در نشست مجمع، این نحوه‌ی آرایش آرا، بیان‌گر این واقعیت تلخ است که فعالیت‌های دولت‌هایی نظیر ایران در این سالن (منظور محل برگزاری اجلاس‌های آیمو)، نادیده گرفته شده است و تصمیم نهایی در جای دیگری گرفته می‌شود. این وضعیت، آن قدر تأسفانگیز جلوه نمود که بسیاری از نمایندگان آیمویی دولت‌هایی که حتی به احتمال قوی به ایران رأی نداده‌اند، در مراوده‌های دوستانه با اعضای هیئت ایرانی، عدم رأی‌آوری ایران را ناشی از دلایل سیاسی و نه فنی اعلام نموده و آرزو کردند: روزی این فضا سازی‌های مسموم و بی‌مورد شکسته شود تا ایران بتواند به حق خود دست یابد.

دبیرکل آیمو نیز، در دیداری که با مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی، (ساعتی پس از برگزاری انتخابات) در دفتر خود داشت، ضمن ابراز تأسف از عدم راه‌یابی ایران به شورای آیمو، به طور سرسبسته و محافظه‌کارانه‌ای، ریشه‌ی آن را در چیز دیگری دانست و ابراز داشت: عدم توفیق ایران، هرگز به معنای عدم شایستگی آن نیست و ما از ایران می‌خواهیم مشارکت قوی و سازنده‌ی خود را در مباحث آیمو، هم‌چنان ادامه دهد.

مهندس صدر نیز ضمن تأیید این مطلب، به دبیرکل آیمو اطمینان داد که ایران، همچنان قدرت‌مندانه و مصمم‌تر از گذشته به راه خود ادامه خواهد داد و عدم راه‌یابی به شورا، هرگز مانع عزم جدی ایران برای مشارکت فعالانه در کلیه‌ی مباحث آیمو نخواهد بود.



نماینده‌ی ثابت سازمان نیز در روز پنج‌شنبه، دوازدهم آذرماه ۱۳۸۸، در نشست یک صد و سوم شورای آیمو که بلافاصله پس از پایان اجلاس مجمع تشکیل شد، طی سخنانی، به راه‌یافتگان شورای آیمو تبریک گفت و ضمن اعلام این‌که اکثر دولت‌های عضو آیمو در تعهد خود مبنی بر اجرای ماده‌ی هفده‌ی کنوانسیون آیمو و قطعنامه‌ی شماره‌ی A.۱۰۰۰(۲۵) مجمع، ناکام ماندند، برای اعضای شورا آرزوی موفقیت کرد و با صراحت، بر عزم و آمادگی کشورمان جهت نقش‌آفرینی بیش از پیش در شورای آیمو، به عنوان عضو ناظر و مؤثر سایر کمیته‌ها و کارگروه‌ها، تأکید کرد. این موضع قاطع ایران مورد توجه و استقبال اکثر قریب به اتفاق دولت‌های عضو شورا قرار گرفت و بسیاری از نمایندگان، با مراجعه به هیئت ایرانی، آن را نشانه‌ی درایت و منطق حاکم بر کشورمان دانستند.

حضور قوی و فراگیر هیئت یازده نفره‌ی جمهوری اسلامی ایران در عالی‌ترین سطح، سخن‌رانی کوتاه اما جامع سفیر کشورمان در روز افتتاحیه و حضور جدی وی در نشست‌های اصلی، دریافت لوح سپاس، به مناسبت اعزام نیروهای نظامی - دریایی به منطقه‌ی خلیج عدن برای مبارزه با دزدی دریایی در میان انبوه تشویق حضار، سخن‌رانی تحسین‌برانگیز مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در روز انتخابات، دیدارهای رسمی و غیررسمی مدیرعامل، سفیر، معاون سفیر و سایر اعضای هیئت با مقامات عالی دریایی بیش از یک صد کشور، شرکت در بیش از بیست و پنج مهمانی دولت‌ها، مراجعه، مذاکره با هیئت‌های نمایندگی بیش از یک صد و چهل و پنج کشور، ریاست نماینده‌ی ثابت کشورمان بر کمیته‌ی بررسی اعتبارنامه‌های مجمع (Credential Committee) در کنسار

نحوه‌ی توزیع آرا که قابل تأمل و حیرت‌آور به نظر می‌آید، به تعبیری نشان‌دهنده‌ی غلبه‌ی آرای سیاسی بر آرای فنی و تخصصی است. به قول یکی از نمایندگان دولت‌های حاضر در نشست مجمع، این نحوه‌ی آرایش آرا، بیان‌گر این واقعیت تلخ است که فعالیت‌های دولت‌هایی نظیر ایران در این سالن نادیده گرفته شده است و تصمیم نهایی در جای دیگری گرفته می‌شود.

شورای حکام سازمان انرژی اتمی در ژنو و صدور قطعنامه‌ی نامعقول سیاسی و نه فنی و حقوقی این شورا علیه ایران؛ چیزی که اثر منفی آن در یک سازمان بین‌المللی دیگر، از دیدگاه تحلیل‌گران مسایل سیاسی، دارای معنا و مفهوم خاصی است.

۲) دلایل فرعی و تکمیلی
هم‌زمانی انتخابات شورا با فضای سیاسی منفی ایجاد شده علیه کشورمان را می‌توان دلیل اصلی آرای کم ایران در شورای آیمو دانست که به آن، باید دو دلیل دیگر را که بیش‌تر جنبه‌ی تکمیلی داشتند، نیز اضافه کرد. این دو دلیل، عبارتند از: فقدان حمایت‌های منطقه‌ای و بلوکی و دیگری رقابت تنگاتنگ میان نامزدها، به ویژه نامزدهای منطقه‌ی خلیج فارس.

فقدان حمایت‌های منطقه‌ای و بلوکی
واقعیت دیگری که تا حدی می‌تواند باعث ریزش آرای ایران به نفع سایر رقبا تعبیر شود، عدم برخورداری کشورمان از حمایت‌های منطقه‌ای و بلوکی، به ویژه در زمینه‌ی دریایی است. سازمان‌های منطقه‌ای آمریکای لاتین، آفریقایی، عربی، اتحادیه‌ی اروپا و سازمان‌های منطقه‌ای آسیای جنوب شرقی، به خوبی از کاندیداهای منطقه‌ی خود حمایت کردند. آن‌جا که اتحادیه‌ی آفریقا و منطقه‌ی آمریکای لاتین، از مدت‌ها قبل با برگزاری نشست‌هایی میان اعضای خود، موضوع انتخابات شورای آیمو را مورد توجه و پیگیری قرار دادند و به طور قطع، به برخی توافقات نیز رسیده‌اند. این امر، در مورد کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا نیز، به یقین صادق است. متأسفانه کشور ما، از این لحاظ، فاقد حمایت‌های منطقه‌ای است. در این‌جا، منظور از حمایت‌های منطقه‌ای،

نمایندگان کشورهای نروژ و استرالیا که ریاست دو کمیته‌ی متشکله‌ی دیگر را بر عهده داشتند، برگزاری مهمانی در مقر آیمو و استقبال قابل توجه نمایندگان دولت‌ها، همگی دال بر حضور بسیار قدرتمندانه، قابل لمس و جدی جمهوری اسلامی ایران در هفته‌ی اول اجلاس مجمع بود. با این وجود ملاحظه می‌شود، این حضور و تلاش‌ها در عالی‌ترین حد، به همراه فعالیت‌های چشم‌گیر و جدی چند ماهه‌ی وزارت امور خارجه، سفارت جمهوری اسلامی ایران در انگلیس، سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگی ثابت سازمان در آیمو، نتوانست بر سایه‌ی سنگین فضای سیاسی متأثر از تبلیغات‌های مسموم دولت‌های زورگو غلبه کند و مانع از اتخاذ تصمیم سیاسی به جای تصمیم فنی اکثر دولت‌های عضو شود. نکته‌ی دیگر این‌که روز انتخابات آیمو، درست هم‌زمان شد با اجلاس



عملکردی غیر از فعالیت سازمان کشورهای عدم تعهد و یا کنفرانس کشورهای اسلامی است که جنبه‌ی جهان شمولی دارند. به همین جهت، ملاحظه می‌شود که تمامی کشورهایی که از قاره‌ی آفریقا، آمریکای لاتین و آسیای جنوب شرقی نامزد شده بودند، با برخورداری از این امتیاز بزرگ، موفق به راه‌یابی به شورا شدند و کشورهای ضعیفی چون جزایر مارشال و جزایر کوک، به همراه چهار کشور منطقه‌ی خلیج فارس و دریای عمان، از راه‌یابی به شورا باز ماندند. چنان‌چه تأثیر فضای سیاسی حاکم نسبت به ایران را دلیل اصلی بدانیم، اما در رابطه با کشورهای کویت و امارات، شاید بتوان عدم برخورداری از این حمایت‌ها، به انضمام رقابت میان نامزدها را دلیل اصلی ناکامی آن‌ها، قلمداد کرد.

رقابت تنگاتنگ میان نامزدها و منطقه‌ی خلیج فارس

موضوع دیگری که تا حدود زیادی پیش‌بینی آرا را در این دوره، پیچیده و رقابت را سنگین‌تر کرد، صرف نظر از میزان حضور و مشارکت دولت‌ها در مباحث آیمو و میزان علاقه‌مندی و منافع دریایی آنان، حضور نامزدهای متعدد در همسایگی یکدیگر بود. برای اولین بار در طول چند دوره‌ی اخیر، شاهد رقابت پنج کشور از یک منطقه، یعنی کشورهای ایران، عربستان سعودی، کویت، امارات متحده‌ی عربی و پاکستان بودیم. منطقه‌ی خلیج فارس، این قابلیت را داشت که حداقل دو کشور را به عنوان عضو شورا معرفی کند؛ اما باید پذیرفت که حضور پنج کشور، تا حد قابل توجه‌ای توانست موجب شکنندگی آرا شود؛ به نحوی که از عضویت حداقل یک کشور دیگر جلوگیری کند. تعدد نامزدها، این هراس را در میان سایر نامزدها و حتی غیرنامزدها ایجاد کرد که مبادا از این منطقه که برای مدت طولانی دارای تنها یک نماینده و آن هم عربستان سعودی بود، به یک باره، دو تا سه نماینده به شورا معرفی شود. این هراس، باعث شد که کشورهای دیگر، در دادن رأی به این کشورها، جانب احتیاط را رعایت کنند و در نهایت، نتیجه آن شود که شد. البته تا آن‌جا که به کشور ما مربوط می‌شود، این استدلال در شرایط فعلی، نمی‌تواند چندان صادق باشد، زیرا برای ایران، نتایج انتخابات این دوره، با سه دوره‌ی قبل که تنها سه کشور از منطقه نامزد شده بودند، چندان تفاوتی نکرد و در صورت عدم نامزدی کشورهای کویت، امارات متحده‌ی عربی و حتی پاکستان، بعید به نظر می‌رسید که ایران بتواند به سبب آرای خود، حدود سی رأی دیگر اضافه کند تا به عنوان بیستمین کشور، به عضویت شورا درآید.

عدم عضویت در شورا به معنای عدم امکان حضور در جلسات آن نیست و ایران همچون سابق و حتی فعال‌تر از بعضی دولت‌های عضو شورا، می‌تواند به عنوان عضو ناظر، در جلسات آن شرکت و در مباحث مطروحه ورود و اظهار نظر کند و این، در حالی است که کشورمان در کلیه‌ی اجلاس‌های کمیته‌های اصلی، فرعی و کارگروه‌های آیمو، با حق رأی مساوی، همواره حضوری فعال خواهد داشت.

ج عدول دولت‌ها از تعهد مندرج در بند سوم ماده‌ی هفده کنوانسیون آیمو و قطعنامه‌ی شماره‌ی ۱۰۰۰ مصوب مجمع آیمو، در نشست بیست و پنجم

در بعضی از سازمان‌های بین‌المللی، عضویت در شوراها و یا کمیته‌هایی که از طریق انتخابات تعیین خواهد شد، به صورت دوره‌ای و یا منطقه‌ای است. به عنوان مثال، ترکیب اعضای شورا و یا کمیته‌ی مورد نظر، براساس تقسیمات منطقه‌ای مشخص می‌شود. در مورد سازمان بین‌المللی دریانوردی، اگرچه در بندهای سه گانه‌ی ماده‌ی هفده‌ی کنوانسیون، شاخص‌هایی برای تعیین اعضای شورای آیمو بیان شده است، اما تمامی ۱۶۹ کشور، می‌توانند به تشخیص خود، در هر یک از گروه‌های سه‌گانه نامزد شوند و با یکدیگر به رقابت بپردازند. در نهایت، این دولت‌های عضو آیمو هستند که با رأی خود، مشخص خواهند کرد که چه کشورهایی در چه گروه‌هایی به عضویت در شورا درآیند. انتخاب مجدد اعضا برای دوره‌های متوالی نیز، بلامانع است.

در بند سوم ماده‌ی هفدهم کنوانسیون موجد آیمو، مصوب سال ۱۹۴۸ میلادی، دو شاخص اصلی برای عضویت در شورا بیان شده است. این بند که به نظر می‌رسد، روی سخن آن بیش‌تر با رأی‌دهندگان است تا نامزدان، چنین است:

" در انتخاب اعضای شورا، مجمع باید شاخص‌های ذیل را مورد توجه قرار دهد:

C) بیست عضو، باید از دولت‌هایی باشند که تحت بندهای A و یا B فوق انتخاب نشده‌اند و دارای منافع ویژه در حمل‌ونقل یا نوبری دریایی هستند و انتخاب آن‌ها در شورا،

نمایندگی همه‌ی مناطق جغرافیایی عمده‌ی جهان را تضمین خواهد کرد."

بنابراین، کشورها در هنگام رأی دادن به نامزدهای گروه C، باید دو شاخص اصلی "بیش‌ترین منافع در حمل‌ونقل دریایی" و دیگری "تضمین توزیع جغرافیایی" را در نظر بگیرند. ضعف این ماده این است که دقیقاً منظور خود را از منافع دریایی و توزیع جغرافیایی بیان ننموده و مصداقی نیز ارائه نکرده است. این امر باعث شد، بعضی از کشورها با ناعادلانه دانستن نحوه‌ی توزیع اعضای شورا، به آن اعتراض کنند. اولین بار، کشور کنیا بود که موضوع را در اجلاس بیست و چهارم مجمع، مطرح کرد. مجدداً این موضوع در نشست بیست و پنجم مجمع، در آذر ماه سال ۱۳۸۶ مطرح شد. این بحث‌ها، در نهایت منجر به صدور قطعنامه‌ای توسط مجمع در همین اجلاس شد. این قطعنامه که تحت شماره‌ی A۱۰۰۰ (۲۵) به ثبت رسید، در واقع چیز جدیدی را ارائه نکرد و تنها بر توجه دولت‌ها به مفاد ماده‌ی هفده کنوانسیون آیمو تأکید داشت و از ایشان خواست، به هنگام انتخاب اعضای شورا، به ویژه در گروه C، به نحوی عمل کنند که از توزیع جغرافیایی عادلانه‌ی آن اطمینان حاصل شود، تا بلکه شورای آیمو، متشکل از نمایندگان همه‌ی مناطق دنیا باشد.

تا آن‌جا که به انتخابات شورای آیمو در سال جاری مربوط می‌شود، متأسفانه این بند از ماده‌ی هفدهم کنوانسیون آیمو و نیز قطعنامه‌ی مورد اشاره، نادیده گرفته شد و به عبارت واضح‌تر، اکثر دولت‌های عضو مجمع، از این تعهد جمعی عدول کردند. دلایل این عدم پای‌بندی به تعهد، عبارتند از:

اولاً، در رأی دادن، به سطح منافع دریایی بعضی از دولت‌های نامزد عضویت در شورا توجه نشد و بعضی از کشورهایی که منافع دریایی کم‌تری نسبت به دیگران داشتند، به آسانی آرای بیش‌تری کسب کردند به نحوی که عده‌ای از آن‌ها، به عضویت در شورا درآمدند؛

ثانیاً، توزیع جغرافیایی مورد نظر کنوانسیون که قطعنامه‌ی مورد اشاره نیز بر رعایت آن تأکید ورزید، مورد توجه و ملاک رأی‌دهی قرار نگرفت. در گروه C، کشور نیوزیلند، که در دوره‌ی قبل عضو بود، از اعلام نامزدی مجدد، انصراف داد و بنابراین یک کرسی خالی شد. به جای این کشور، آن‌چه که از صندوق انتخابات بیرون آمد، کشور بلژیک بود. نوزده کشور دیگر، همان‌هایی بودند که در دوره‌ی قبل، به عضویت در شورا درآمده بودند. قطعاً منظور از توزیع جغرافیایی آن نبود که این سهمیه به یک کشور اروپایی برسد؛ منطقه‌ی

جغرافیایی که در مجموع سه گروه A,B,C، بیش از یک سوم یعنی چهارده کرسی شورا را به خود اختصاص داده است. چنانچه منصفانه به قضیه نگریسته شود، دست کم این یک کرسی، باید به یکی از کشورهای اقیانوسیه و کم تر توسعه یافته، نظیر جزایر کوک و جزایر مارشال و یا منطقه‌ی خلیج فارس، با آن همه اهمیت استراتژیکی اش می‌رسید و نه به یک کشور اروپایی دیگر.

نتیجه‌گیری

مجمع آیمو برگزار شد و در روز پنج‌شنبه، دوازدهم آذر ماه، به کار خود پایان داد. انتخابات شورا، با همه‌ی اما و اگرهای آن برگزار شد و جمهوری اسلامی ایران، به رغم همه‌ی شایستگی‌هایش که به تأیید همگان رسید، از راه‌یابی به شورا ناکام ماند. آن‌چه که در این رابطه مهم بود، عمل به تکلیف ملی و اسلامی بود که در عالی‌ترین حد، پیگیری و به انجام رسید. شرکت در انتخابات، از حداقل یک سال پیش، در سطح سازمان بنادرودریانوردی و وزارت امور خارجه مطرح شد و از ابتدای سال جاری، به جد در دستور کار سازمان، وزارت امور خارجه، سفارت جمهوری اسلامی ایران در انگلیس و نمایندگی ثابت سازمان در آیمو قرار گرفت. برای این منظور، رایزنی‌های گسترده‌ای از سوی مبادی ذی‌ربط، به ویژه

دفاتر نمایندگی وزارت امور خارجه در سایر سازمان‌های بین‌المللی، نظیر دفتر نیویورک و سازمان کنفرانس اسلامی و نمایندگی‌های دولت‌ها در ایران و انگلیس، صورت گرفت. هماهنگی مطلوبی میان اداره‌ی کل امور اقتصادی و بین‌المللی وزارت امور خارجه و معاونت دریایی سازمان بنادرودریانوردی از یک سو و نمایندگی ثابت سازمان و سفارت کشورمان در انگلیس برقرار شد و در این راستا، جلسات متعددی برگزار شد. نماینده‌ی ثابت سازمان نیز، به نمایندگی ثابت حدود پنجاه کشور عضو آیمو که اکثر قریب به اتفاق آن‌ها، دارای روابط دوستانه‌ای با وی هستند، مراجعه و در مورد جلب حمایت ایشان، مذاکره و رایزنی کرد. در خلال برگزاری نشست مجمع، هیئت یازده نفره‌ی کشورمان به ریاست آقای مهندس صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادرودریانوردی، به همراه رسول موحدیان، سفیر و نماینده‌ی دائم جمهوری اسلامی ایران در آیمو، مهندس سعید ایزدیان، عضو هیئت عامل و معاون امور دریایی سازمان و سایر مسؤولین و کارشناسان ارشد سازمانی و سفارتی، حضوری جدی و پرتلاش داشت. همه‌ی اعضای هیئت، از هرگونه فرصت برای انجام آخرین رایزنی‌ها با رؤسای هیئت‌های نمایندگی، جهت جلب حمایت استفاده کردند و گاه تا پاسی از شب،

در مهمانی‌های کشورهای، حضور یافتند و با نمایندگان دولت‌ها مذاکره و مراوده کردند. به غیر از موضوع انتخابات شورا و نتیجه‌ی آن، حضور قوی هیئت جمهوری اسلامی ایران، با نتایج زیادی همراه بود؛ این‌که به همگان نشان داده شد، کشورمان یک عضو فعال، بانشاط و تأثیرگذار در مباحث بین‌المللی دریایی است و عدم عضویت در شورا، هرگز مانع حضور قوی‌تر و مصمم‌تر آن در نشست‌های آیمو و تعامل با آن در کلیه‌ی جوانب، نخواهد شد. در پایان امید است، فعالیت‌های سازمان بنادرودریانوردی و مجموعه‌ی دولت جمهوری اسلامی ایران در آیمو، بیش از پیش ادامه یابد تا این‌که روزی به حق خود که همانا عضویت در شورا است، نایل شود. البته ذکر این نکته ضروری است که عدم عضویت در شورا به معنای عدم امکان حضور در جلسات آن نیست و ایران همچون سابق و حتی فعال‌تر از بعضی دولت‌های عضو شورا، می‌تواند به عنوان عضو ناظر، در جلسات آن شرکت و در مباحث مطروحه ورود و اظهار نظر کند و این، در حالی است که کشورمان در کلیه‌ی اجلاس‌های کمیته‌های اصلی، فرعی و کارگروه‌های آیمو، با حق رأی مساوی، همواره حضوری فعال خواهد داشت. ■



شرکت ساحل نمایان بندر

قابل توجه صاحبان کالا:

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

۲۶ آذر
روز ملی حمل و نقل گرامی باد

مدیریت: آقای حسین بختیاری
شرکت ساحل نمایان بندر دارای نمایندگی کشتیرانی آماده همکاری در زمینه‌های زیر می‌باشد:

تخلیه و بارگیری در کلبه بندر. بارنویسی

انبارداری. ترخیص کالا و استریپ کانتینر

بندر عباس: میدان شریعتی، خیابان شریعتی شمالی، طبقه دوم

بانک رفاه، کوچه جاویدان ۱۲ تلفن: ۰۷۶۱-۲۲۲۵۷۰۰

تلفکس: ۰۷۶۱-۲۲۲۹۲۰۶ همراهِ: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵



شرکت بر و بحر ایران
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

لجستیگ صرفه آجوی



۲۶ آذر روز حمل و نقل کرامی باد



تلفن: ۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰ داورنگار: ۸۸۶۴۳۳۳۰

Email: info@iranlandsea.com



در گفت‌وگو با رییس مرکز ملی اقیانوس‌شناسی

■ جناب دکتر! لطفاً درباره‌ی ضرورت تشکیل مرکز ملی اقیانوس‌شناسی توضیح دهید؟

مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، با توجه به اهمیت اقیانوس‌ها و دریاها در زندگی بشر و این که کشور ما، کشوری دریایی است، ایجاد شده است.

اقیانوس‌شناسی، علمی است که در سده‌ی حاضر، مورد توجه قرار گرفته و به عنوان یکی از علوم برتر جهان شناخته شده است؛ زیرا اقیانوس‌ها و دریاها، دوسوم از مساحت کره‌ی زمین را تشکیل می‌دهند و تأثیر بسیار زیادی بر آب و هوا و اقلیم خشکی دارند. از طرف دیگر، منابع غذایی و دارویی، مواد کانی و نفت و گاز فراوانی در دریاها و اقیانوس‌ها نهفته است و همین‌طور، حمل‌ونقل و ترانزیت کالا از مسیر دریاها، با سهولت بیش‌تر و هزینه‌ی کم‌تری صورت می‌گیرد. امروزه، موضوع صنایع دریایی و تأثیری که این صنایع بر زندگی بشر دارند؛ بیش از گذشته ملموس است. آمار نشان می‌دهد که بیش از ۶۰ درصد مردم جهان، در مناطق ساحلی و حاشیه‌ی دریاها و اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند، بنابراین به دلیل تماس مستقیمی

خودکفایی در پروژه‌های اقیانوس‌شناسی

• سید ابوالفضل جعفری‌نژاد



بهره‌برداری از اقیانوس‌ها و دریاها، به لحاظ حمل‌ونقل، تجارت، منابع غذایی و دارویی، منابع معدنی و امنیت کشورهای ساحلی، از اهمیت بسیار ویژه‌ای برخوردار است. نظر به این اهمیت و با توجه به این که به‌نهی گسترده‌ای از قلمرو سرزمین‌مان را کرانه‌های آبی دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان تشکیل می‌دهد، وجود یک مرکز ملی فعال در زمینه‌های مختلف علوم دریایی و اقیانوسی، همواره از اهمیت راهبردی قابل توجه‌ای برخوردار بوده است.

براین اساس، مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، با توجه به توافق صورت گرفته بین وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری و سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی ملل متحد (یونسکو)، در اواخر سال ۱۳۷۰ تأسیس شد. این مرکز که تحت پوشش وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری فعالیت می‌کند، با هدف پژوهش در همه‌ی زمینه‌های مربوط به علوم و فنون دریایی و نیز آرایه‌ی پیشنهاد برای استفاده‌ی بهتر از منابع دریایی، افزایش بهره‌وری اقتصادی فعالیت‌های دریایی و کمک به تعیین خط مشی‌های دریایی کشور در چارچوب برنامه‌های دولت و نیز ارتقای سطح دانش، پژوهش و فن‌آوری دریایی تشکیل شده است. اطلاع از مشروح فعالیت‌ها، عملکردها، سیاست‌ها، اهداف، موفقیت‌ها و جایگاه مرکز ملی اقیانوس‌شناسی کشورمان در عرصه‌ی جهانی، باعث شد تا گفت‌وگویی با "دکتر وحید چگینی"، رییس مرکز ملی اقیانوس‌شناسی داشته باشیم.

که با اقیانوس‌ها و دریاها دارند و این که حوادث، سوانح و مخاطرات دریایی بر زندگی آن‌ها تأثیر می‌گذارد، لازم است که، شناخت بیش‌تری نسبت به اقیانوس‌ها و دریاها داشته باشند، تا بتواند راحت‌تر زندگی کنند. مجهولات ما در اقیانوس و دریا، بسیار زیاد است و این تنها در مورد کشور ما صدق نمی‌کند، بلکه حتی در مورد کشورهای پیشرفته‌ی جهان هم صادق است. مسائل یاد شده، باعث شد تا مرکزی به نام مرکز ملی اقیانوس‌شناسی تأسیس شود و بتواند در پیشبرد و توسعه‌ی علم اقیانوس‌شناسی در کشور و شناخت بیش‌تر دریاهای پیرامونی، مثمرتر باشد؛ به ویژه این که ما در کنار دریاهایی مثل خلیج فارس و دریای عمان قرار گرفته‌ایم که در جهان، نقش راهبردی ایفا می‌کنند و لازم است که اطلاعات بیش‌تری در مورد آن‌ها کسب کنیم.

■ لطفاً درباره‌ی فعالیت‌ها و عملکرد سال جاری مرکز توضیح دهید؟

با توجه به این که برنامه‌ی راهبردی مرکز، در هیئت‌امنای آن به تصویب رسیده است، به طور طبیعی سعی ما بر این است که برنامه‌ریزی‌ها و جهت‌گیری‌ها در راستای این برنامه راهبردی باشد. در واقع، برنامه‌ی راهبردی مرکز را به همراه برنامه‌ی پنج‌ساله‌ای تنظیم کرده‌ایم که راهنمای ما، در دستیابی به اهداف مان است. یکی از هدف‌های مهم در برنامه راهبردی، ایجاد پژوهشکده‌های متناسب با فعالیت مرکز بود که خوش‌بختانه در سال گذشته، توانستیم ایجاد دو پژوهشکده به نام‌های فن‌آوری مهندسی دریا و علوم دریایی را در هیئت‌امنای مرکز، به تصویب برسانیم و امسال نیز سعی کرده‌ایم که تصویب این دو پژوهشکده را، توسط شورای گسترش آموزش عالی، پیگیری کنیم. با ایجاد این دو پژوهشکده، مرکز به هدفی که دارد؛ یعنی تبدیل به پژوهشگاه، نزدیک‌تر می‌شود و پیش‌بینی می‌کنیم که در سه سال آینده، با افزایش تعداد نیروها در هیئت علمی، پژوهشکده سوم مرکز نیز تأسیس شود.

یکی دیگر از اهداف ما در برنامه‌ی راهبردی، دستیابی به اقیانوس‌هند و اقیانوس‌شناسی در آب‌های عمیق است که با تحقق این پروسه، می‌توانیم به یکی از اهداف مان که همانا ورود به باشگاه اقیانوس‌شناسی است، دست بیابیم و بتوانیم ظرفیت‌های مان را در زمینه‌ی اقیانوس‌شناسی، افزایش بدهیم که این کار هم، با خرید کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌پیما و تجهیز آن به وسایل مورد نیاز، انجام گشت‌های تحقیقاتی در اقیانوس هند و مناطق عمیق دریای عمان میسر است. در این باره، از یک

سال و نیم پیش، این طرح را به معاونت علمی - فن‌آوری ریاست جمهوری ارسال کرده‌ایم. خوش‌بختانه بعد از مذاکرات متعدد، طرح به نقطه‌ی مطلوبی رسیده است؛ به ویژه این که با مکاتبه‌ای که طی چند ماه اخیر، با رییس‌جمهور محترم داشتیم، دستور حمایت از طرح، از جانب وی داده شده است. امیدواریم که طی ۲ تا ۳ ماه آینده، تفاهم‌نامه‌ای بین معاونت علمی - فن‌آوری نهاد ریاست جمهوری و وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری به امضا برسد و مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، حداقل ظرف ۲ سال، اعتبار لازم برای ساخت یا خرید این شناور و تجهیز آن و انجام عملیات میدانی را اخذ کند. طبق این طرح، قرار است که ۱۰ میلیارد تومان اعتبار، اختصاص داده شود که



■ نبود سند جامعی به نام "سند سیاست‌های دریایی" که در کشورهای دیگر به این نام معروف شده و در ایران، به نام "سند جامع دریایی" موسوم است، مشکل‌زا شده است. شفاف شدن قوانین و مقرراتی که بتواند وظایف ارگان‌ها را از یکدیگر جدا کند و هم‌پوشانی زیادی نیز با هم نداشته باشند، به طوری که هر ارگانی، وظیفه‌ی خودش را انجام دهد از جمله مواردی است که باید در آینده، برای حل آن‌ها اقدام شود.

حدود ۵ میلیارد آن، صرف خرید یا ساخت کشتی و ۵ میلیارد آن نیز، صرف تجهیز شناور و انجام عملیات میدانی خواهد شد. برنامه‌ی دیگر ما، پیگیری مستمر فعالیت‌های اقیانوس‌شناسی، از طریق مجاری مجلس شورای اسلامی و وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری است، تا بتوانیم اعتبارات سالیانه‌ای را اخذ کنیم.

مرکز، دارای پنج گروه پژوهشی است که به انجام طرح‌های تحقیقاتی جاری اشتغال دارند. بعضی از این طرح‌ها، امسال به پایان می‌رسند. یکی دیگر از پروژه‌هایی که حدود ۶ ماه از پیگیری آن می‌گذرد، تجهیز ایستگاه پژوهشی بوشهر است که امیدواریم در بهمن‌ماه سال جاری، بتوانیم این ایستگاه را به عنوان سومین

ایستگاه پژوهشی مرکز، افتتاح کنیم.

از دیگر مواردی که در حال پیگیری آن‌ها هستیم، جذب پرسنل هیئت علمی و پذیرش دانشجویان بورسیه، برای رفع نیازهای پژوهشی مرکز و تعامل با سازمان‌های بین‌المللی است که مرکز یا مرجع ملی محسوب می‌شوند؛ نظیر: کمیسیون بین‌الدول اقیانوس‌شناسی، مؤسسه‌ی بین‌المللی اقیانوسی، شبکه‌ی علمی - فن‌آوری اقیانوس‌شناسی کشورهای اسلامی و شبکه‌ی جهانی پایش آب‌سنگ‌های مرجانی. در رابطه با مراکز و سازمان‌های داخلی نیز، می‌توان به تعامل و هم‌کاری با ارگان‌های دریایی و انجمن علوم و فنون دریایی، انجمن مهندسی دریایی شورای عالی صنایع دریایی، شورای هماهنگی مدیران ارگان‌های دریایی، کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی و اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی اشاره کرد. راه‌اندازی شبکه‌ی پژوهشی - فن‌آوری اقیانوس‌شناسی در مرکز نیز، از دیگر اهدافی است که اساس‌نامه‌ی آن، به زودی برای تصویب نهایی، به شورای گسترش آموزش عالی کشور ارسال خواهد شد.

همکاری با انجمن علوم و فنون دریایی و دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، در برگزاری هشتمین همایش علوم و فنون دریایی در بهمن‌ماه سال جاری، چاپ حداقل ۳ جلد کتاب، چاپ ۲ شماره از نشریه‌ی اقیانوس‌شناسی و نشریه‌ی خلیج فارس که به نام Journal of the Persian gulf منتشر خواهد شد، ایجاد و تأسیس مرکز منطقه‌ای اقیانوس‌شناسی و فراهم آوردن مقدماتی در برگزاری جشنواره‌ی دو سالانه‌ی خلیج فارس و اهدای جایزه خلیج فارس در تجلیل از مقام اقیانوس‌شناسان برتر جهان که فعالیت‌های برجسته‌ای در امور دریای عمان و خلیج فارس داشته‌اند، از برنامه‌های ۶ ماهه‌ی دوم سال جاری مرکز به شمار می‌آید.

■ تعامل و همکاری که نهادها، سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی تا به حال با مرکز ملی اقیانوس‌شناسی داشته‌اند به چه صورتی بوده و چه انتظاراتی در این زمینه‌ها از آن‌ها دارید؟

این همکاری‌ها، در مقایسه با ۸ سال پیش، بهتر شده و در حال بهبود است، برای مثال، شورای هماهنگی ارگان‌های دریایی توانسته است تکالیفی را مشخص کند که در برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی - فرهنگی کشور گنجانده شود. این مجموعه‌ی وظایف، شامل فعالیت‌های مختلفی است که همه‌ی ارگان‌های دریایی در تعیین آن مشارکت

کرده‌اند و جای امیدواری است که ارگان‌های دریایی، بدون هرگونه رقابت ناسالم، توانسته‌اند چنین همکاری سازنده‌ای داشته باشند. در محدوده کمیته ملی اقیانوس‌شناسی که مسؤولیت آن در دوره سیزدهم، با اینجانب بود، توانستیم، پس از ۲ سال پیگیری و جلب نظر ارگان‌های دریایی، گشت مشترکی را در مرداد ماه گذشته سامان‌دهی کنیم که در تنگه‌ی هرمز انجام شد و نتیجه‌ی آن، بسیار رضایت‌بخش بود. امیدواریم در سال‌های آتی نیز، بتوانیم در انجام این گشت‌ها، کوشا باشیم. در رابطه با پدیده‌ی کشند قرمز، جلساتی با حضور اعضای کمیته ملی اقیانوس‌شناسی در سازمان محیط‌زیست و مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات تشکیل شد. در این زمینه، همکاری‌های سازنده‌ای با ارگان‌های عضو داشته‌ایم. در هر صورت، هنوز هم مسائلی مطرح است که باید با تعامل بیشتر، حل و فصل شود. از جمله: تفکیک برخی وظایف، باید انجام گیرد. به این معنی که مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، باید در زمینه‌ی تحقیقات دریایی هماهنگی لازم را انجام دهد و ارگان‌های دریایی، از طریق مرکز، به اطلاعات مورد نیاز خود دست یابند و سفارش کار بدهند. متأسفانه، شاهدیم که برخی از سازمان‌های دریایی کشور، بدون توجه به جایگاه خود و جایگاه مرکز، راساً به این کار اقدام می‌کنند. همه‌ی این سازمان‌ها، از مشاورین خارجی استفاده می‌کنند که ما شدیداً به این موضوع اعتراض کرده‌ایم؛ زیرا اعتقاد داریم که پتانسیل علمی کشور، در حدی است که توان فنی و علمی لازم را برای انجام چنین مطالعاتی دارد. البته این مسأله به معنای انکار ارتباط نیست؛ زیرا خود مرکز، بیش‌ترین ارتباط و تعامل علمی را با جهان خارج دارد، کنفرانس‌ها، همایش‌ها، و رک‌شاپ‌ها و پروژه‌های مشترکی که ما با محققان خارجی داشته‌ایم، نشان‌دهنده‌ی این

ارتباط است. بنابراین، اگر ارگان‌ها به مرکز ملی اقیانوس‌شناسی اعتماد کنند و پروژه‌های خود را از طریق مرکز، انجام بدهند، می‌توانند نتیجه‌ی لازم را کسب کنند. علاوه بر این، به نظر می‌رسد که نبود سند جامعی به نام "سند سیاست‌های دریایی" که در کشورهای دیگر به این نام معروف شده و در ایران، به نام "سند جامع دریایی" موسوم است، مشکل‌زا شده است. شفاف شدن قوانین و مقرراتی که بتواند وظایف ارگان‌ها را از یکدیگر جدا کند و

چندین بار از نزدیک مشاهده کرده‌ام که ضرورت استفاده از حلیقه‌ی نجات و وسایل ایمنی در شناورها، به هیچ وجه جدی گرفته نمی‌شود. بخش عمده‌ای از خسارات اخیر جانی، به عدم رعایت چنین نکاتی مربوط می‌شود.

هم‌پوشانی زیادی نیز با هم نداشته باشند، به طوری که هر ارگانی، وظیفه‌ی خودش را انجام دهد، از جمله مواردی است که باید در آینده، برای حل آن‌ها اقدام شود.

■ **کیفیت روابطی که امروزه بین صنایع فراساحل، اقیانوس‌ها و دریاها وجود دارد به چه صورتی است و صنایع فراساحل چه قوانین و موازینی را باید درباره‌ی حفظ اقیانوس‌ها و دریاها رعایت کنند؟**

عوامل مختلفی در موضوع اثر متقابل یا برهم کنش اقیانوس و دریا و سازه‌های فراساحلی وجود دارد.

اقیانوس و دریا، محیطی است که در آن عواملی مثل: موج، جریان‌های جزر و مدی، جریان‌های ناشی از اختلاف چگالی، جریان‌های ناشی از باد و جریان‌های دائمی در قالب وارد آوردن نیرو و ضربات و ایجاد تغییرات بر سازه، خودش را نشان می‌دهد و یا در چارچوب تغییرات تراز آب دریا و پدیده‌های دیگر دریایی؛ مثل؛ طوفان‌های حاره‌ای، سونامی یا پارامترهای شیمیایی، باعث آسیب دیدن و خوردگی سازه‌ها و عواملی که با عنوان پارامترهای فیزیکی دریا مطرح است؛ مثل: شوری، چگالی و دما بر روی عملکرد سازه تأثیر می‌گذارد. بنابراین، با همه‌ی این تأثیرگذاری‌ها، تا شناخت صحیح و درستی از محیط دریایی پیرامون مان نداشته باشیم، نمی‌توانیم سازه را درست طراحی کنیم. طبیعی است که ساخت این گونه سازه‌ها و تأسیساتی که آن‌ها را با خشکی مانند خطوط انتقال نفت و گاز مرتبط می‌کند، بر روی محیط، اثر می‌گذارد. محیط‌زیست خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، از جمله‌ی محیط‌های شکننده محسوب می‌شوند، زیرا خلیج فارس و دریای عمان، دریایی نیمه‌بسته هستند که در صورت بروز آلودگی، به شدت تحت تأثیر قرار می‌گیرند و دریای خزر نیز که دریایی کاملاً بسته (دریاچه) است، بنابراین نسبت به سایر دریاهای محیط‌زیست به مراتب شکننده‌تری دارد. لذا اگر مطالعه‌ی طرح‌ها به گونه‌ای باشد که ارزیابی زیست‌محیطی و شناخت محیط به درستی انجام شده باشد و راهکارهایی در پیش گرفته شود که کم‌ترین صدمه به محیط‌زیست وارد شود، می‌توانیم شاهد توسعه‌ی پایدار در منطقه باشیم. در غیر این صورت، ممکن است با رونق و ساخت صنایع فراساحلی، آسیب‌هایی به محیط وارد شود که درازمدت، ضررهایش

بیش تر از سودی است که حاصل از درآمد اقتصادی صنایع، تلقی می‌شود.

■ در حال حاضر، جایگاه علمی ایران در توسعه‌ی مباحث اقیانوس‌شناسی چگونه است و برای ارتقای آن، چه برنامه‌هایی را پیش‌بینی کرده‌اید؟

اگر جایگاه علمی ایران را با کشورهای پیشرفته‌ی جهان مثل: آمریکا، انگلیس، فرانسه و حتی کشورهای مثل: آرژانتین و برزیل در قاره آمریکا، استرالیا در اقیانوسیه، هند، ژاپن و کره در آسیا مقایسه کنیم، می‌بینیم که در جایگاه عقب‌تری قرار گرفته‌ایم؛ زیرا علم اقیانوس‌شناسی در ایران، یک علم جدید محسوب می‌شود. شیلات و دریانوردی، از شاخه‌های قدیم علم اقیانوس‌شناسی است و سایر رشته‌های این علم در ایران، جدید هستند. بنابراین، توجه ایرانی‌ها به شاخه‌های جدید این علم، زمان زیادی را دربر نمی‌گیرد و در این زمینه، به فرصت دیگری نیاز داریم.

با توجه به این‌که مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، یک مرکز وابسته به وزارت علوم است، بودجه‌ای که در اختیار آن قرار می‌گیرد، انتظار خروجی از آن را برانگیخته می‌کند. اگر علاوه بر مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، به پژوهش‌گاه‌هایی که در سایر ارگان‌ها هستند؛ مثل: پژوهش‌گاه‌های وابسته به شیلات، وزارت نفت، وزارت نیرو، وزارت دفاع، وزارت راه‌و ترابری و مراکز پژوهشی که در دانشگاه‌ها فعال هستند، توجه کنیم، مجموعه‌ی پتانسیل‌ها و توانایی‌های قابل ملاحظه و خوبی را شاهد خواهیم بود. در حال حاضر، در منطقه‌ی دریای عمان و خلیج فارس، شاهد رقابت مطلوب و اشتیاق برانگیزی هستیم؛ به طوری که در این زمینه، از برخی کشورهای منطقه نیز، پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ایی داشته‌ایم. اما باید توجه داشت که کشورهای دیگر هم، بی‌کار ننشسته‌اند و به رغم این‌که

برخی از آن‌ها، کشورهای کوچکی هستند، ولی به سرعت مشغول سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی اقیانوس‌شناسی هستند. به طور مثال؛ در سال جاری مرکز تحقیقات دریایی کشور کویت، با سرمایه‌ی ۵۰ میلیارد تومانی، راه‌اندازی شد. این اعتبار، شاید به اندازه‌ی همه‌ی اعتباراتی که در طول سالیان اخیر، به مرکز ملی اقیانوس‌شناسی داده شده، هم نباشد. از طرفی، کشور ترکیه هم در این زمینه پیشرفته‌تر از ایران است. از این‌رو، سرمایه‌گذاری‌ها باید بیش از آن‌چه در گذشته بوده، انجام بگیرد تا ضمن رقابت بیش‌تر بتوانیم رتبه‌ی اول منطقه را تا پایان افق برنامه‌ی ۱۴۰۴ (سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران)، بدست بیاوریم. ما این جهت‌گیری را انجام داده‌ایم، ولی باید دید که تا چه میزان از این جهت‌گیری پشتیبانی و حمایت می‌شود.

■ لطفاً موفقیت‌های ملی و فرمانطقه‌ای که مرکز اقیانوس‌شناسی، تاکنون در مجامع بین‌المللی کسب کرده است را بیان کنید؟

ما سال‌ها در مجامع جهانی، ریاست کرسی I.O.C.I.N.D.I.O که شاخه‌ی کمیسیون بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی در بخش اقیانوس هند مرکزی است، را برعهده داشته‌ایم. همچنین ایران، ۴ سال، نایب رییس شبکه‌ی علمی-فن‌آوری اقیانوس‌شناسی کشورهای اسلامی (INOC) بوده است که مقر آن، در ازبکستان است.

با توجه به نشستی که امسال در ازبکستان داشتیم و همایشی که در آنجا در رابطه با مدیریت مناطق ساحلی برگزار شد، ایران به مدت ۴ سال دیگر، به عنوان نایب رییس این شبکه‌ی علمی ابقا شد.

مؤسسه‌ی بین‌المللی اقیانوسیه، دومین مرکز و سازمان معتبر جهانی در موضوع

اقیانوس‌شناسی است. از دیگر موفقیت‌ها، تحقیق در موضوع تبیین شبکه‌ی جهانی کاهش آبسنگ‌های مرجانی است.

در سال گذشته، توانستیم کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس را متقاعد کنیم که به هیچ وجه از نام‌های مجعول، برای معرفی خلیج فارس استفاده نکنند و در گزارشی که در سال ۲۰۰۸ منتشر کردند، از نام صحیح خلیج فارس استفاده کردند.

سمینارها و کارگاه‌های آموزشی با کیفیت مطلوب، در موضوعات مهمی مانند تغییر اقلیم و اثر آن بر محیط‌های دریایی، سونامی و مخاطرات دریایی، طی سال‌های اخیر با حضور نمایندگان کشورهای انگلیس، کانادا، فرانسه و استرالیا، برگزار کرده‌ایم.

یکی دیگر از موفقیت‌های مرکز در سال‌های اخیر، انسجامی است که از طریق ایجاد چند تشکل، در زمینه‌ی همکاری‌های بین دانشگاهی و مراکز پژوهشی وزارت علوم، صورت گرفته است. اتحادیه‌ی دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی صنایع دریایی، از ۲ سال پیش، با پیشنهاد مرکز تشکیل شده است و این اتحادیه، انسجام مطلوبی بین دانشگاه‌های شمال، جنوب و مرکز کشور ایجاد کرده است. از سوی دیگر، ما توانستیم از طریق تشکیل کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، هماهنگی‌های قابل قبولی، میان ۱۵ ارگان دریایی عضو کمیته، ایجاد کنیم.

برای هم‌افزایی به منظور فعالیت‌های اقیانوس‌شناسی، گروه دریایی، در وزارت علوم شکل گرفته است که وظیفه‌ی توسعه‌ی آموزش عالی دریایی را بر عهده دارد و تاکنون، موافقت‌های آموزشی ۸ رشته‌ی جدید دریایی را در مقاطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترا به تصویب رسانده است که به عنوان یک گروه مستقل برنامه‌ریزی، فعالیت دارد. در رابطه با توسعه‌ی تحقیقات، مطالعات

ویژه‌هایی انجام گرفته است که مشابه آن، در جاهای دیگر مشاهده نشده است. یکی از این تحقیقات، موضوع الگوسازی امواج دریایی، برای نخستین بار در کشور است که به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی، امواج دریاهای ایران را الگوسازی و شبیه‌سازی کردیم و اطلاعات طراحی را در اختیار ارگان‌های دریایی و شرکت‌های مهندسی مشاور قرار دادیم. کار با ارزش دیگر، الگوسازی جریان‌ها و گردش کلی آب در خلیج فارس و دریای عمان بود که در دو حوزه‌ی مجزا انجام شد.

کار ارزنده‌ی تحقیقاتی دیگر، جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات مربوط به آب‌سنگ‌های مرجانی خلیج فارس و دریای عمان است که اطلاعات جمع‌آوری شده در قالب اطلسی، به نام "اطلس مرجان‌های خلیج فارس" منتشر شد.

ما توانسته‌ایم با تفسیر تصاویر و اطلاعات ماهواره‌ای، دمای سطحی آب، SSP و نوسان سطح آب دریا را در دریاهای پیرامونی، با دقت خوبی برآورد و تحلیل کنیم. ۲ نرم‌افزار، توسط همکاران ما، در گروه داده‌های اقیانوسی تهیه شده است که در آینده برای سازمان‌های دریایی مفید و مورد استفاده خواهد بود؛ یکی از این نرم‌افزارها، مربوط به اندازه‌گیری‌های ثابت میدانی، براساس استانداردهای جهانی است که در آینده توزیع و در اختیار قرار خواهد گرفت. در رابطه با موضوع انگشت‌نگاری ژنتیکی گونه‌های مهاجم و مطالعه گونه‌هایی که از طریق آب توازن کشتی‌ها منتقل می‌شوند، تحقیقات بسیار خوبی در مرکز انجام شده که نتایج مطلوبی را نیز، به دنبال داشته است.

در زمینه‌ی مخاطرات دریایی، نخستین بار، مرکز ملی اقیانوس‌شناسی بود که بعد از سال ۲۰۰۴ میلادی، که سونامی اتفاق افتاد، با همکاری یونسکو، سونامی را در ایران مطرح و خطر وقوع آن را گوشزد کرد؛ تا این که سرانجام پس از ۲ سال پیگیری، مرکز مشترک سونامی، پس از تصویب وزارت کشور، ایجاد شد. از طرف دیگر، بررسی جریان‌های شکافنده در شمال کشور است که سالانه، ۲۰۰ تا ۳۰۰ نفر در دریاها قربانی می‌گیرد و می‌تواند ناشی از عواملی مثل نا‌آشنایی به فن شنا باشد. که، با همکاری وزارت کشور، در حال شناسایی و اطلاع‌رسانی و آموزش آن، به مردم هستیم که چگونه در دریا شنا کنند تا گرفتار این جریان‌ها نشوند. مرکز، در زمینه‌ی موضوع "کشند قرمز" و وقوع طوفان‌های موسوم به گونو و طوفان‌های قاره‌ای نیز همکاری داشته است. همه‌ی این فعالیت‌ها، منجر به این شد که در سال گذشته، سازمان مدیریت بحران وزارت کشور، با همکاری مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، تصمیم به

راه‌اندازی "کارگروه مخاطرات دریایی" بگیرند. این کارگروه، می‌تواند در آینده، نقش بسیار مهمی داشته باشد و در نهایت، منتج به ایجاد "مرکز هشدار مخاطرات دریایی ایران" شود.

■ وضعیت فعلی منابع دریایی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ما آمار و ارقام چندان دقیقی، از منابع دریایی کشور نداریم. برای اطلاع از تنوع زیستی موجودات دریا، طبق قواعد تحقیق، باید کارهای جامع‌تری انجام شود. البته در این زمینه، کارها و فعالیت‌های پراکنده‌ای توسط سازمان‌های دریایی صورت گرفته است. مثلاً شرکت شیلات، فعالیت‌های درخور توجه‌ایی در مورد آبزیان (برخی گونه‌های خاص) انجام داده است. ما غیر از ماهی و آبزیانی که در ایران، به طور معمول، مصرف خوراکی دارند، هنوز شناخت دقیقی از سایر موجودات دریا، مانند: اسفنج‌های دریایی، گونه‌های خاصی از جلبک‌ها، لاک‌پشت‌ها، تمساح، نهنگ، دلفین و فیتوپلانکتون‌ها نداریم و نمی‌دانیم که چه بهره‌بردارانی‌های دامنه‌دار و ژرفی می‌توانیم از این منابع، بکنیم.

■ هم‌اکنون چه ایستگاه‌ها و مراکز در سواحل دریای خزر موجود است تا وضعیت سلامت محیط دریا را به مرکز ملی اقیانوس‌شناسی گزارش دهد؟

در دریای خزر، ایستگاه پژوهشی نوشهر وجود دارد. این ایستگاه، در بهمن‌ماه سال گذشته افتتاح شده است که باید با توجه به بودجه و امکاناتی که در اختیار داریم، به تدریج تجهیزات و نیروهای مورد نیاز در آن را اضافه کنیم. به دلیل کمبود اعتبارات، فاقد ایستگاه‌های سطح دائمی در دریا هستیم تا با تجهیزات و جریان‌سنج‌های مربوط به آن، اطلاعات موج‌ها، به طور مرتب ثبت شود. معمولاً، متناسب با نیاز کارفرما و ارگان‌های دریایی، نمونه‌برداری‌ها، آزمایشات و اندازه‌گیری‌هایی را که مدنظر آن‌هاست، انجام می‌دهیم و مدل‌سازی‌های درخواستی‌شان را ارائه می‌دهیم.

■ لطفاً تأثیرات متقابل حمل‌ونقل بر دریا و اقیانوس‌ها را بیان کنید؟

برای تبیین این اثرات، باید ساختار بنادر و چگونگی حمل‌ونقل و رفت و آمد کشتی‌ها را مورد توجه قرار دهیم. در ارتباط با کشتی‌ها و شناورها، دو مسأله می‌تواند وجود داشته باشد: یکی، آب توازن است، که باید به شدت مورد توجه و مراقبت قرار بگیرد. به ویژه این که از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی، منطقه‌ی

خلیج فارس، به عنوان منطقه‌ی ویژه شناخته شده و مقررات خاصی بر آن حاکم است.

مسأله‌ی دیگر که در حمل‌ونقل دریایی نمود می‌یابد، سلامت جان مسافری است که حمل می‌شوند. به طور نمونه، هر چند ماه یک بار، حوادثی را می‌توان به وضوح مشاهده کرد. یکی از این حوادث، غرق شدن یک اتوبوس دریایی در مسیر خارک-لنگه بود که بر اثر برخورد موج با آن واژگون شد و از بین ۲۵ مسافر سرگردان در دریا، متأسفانه سه نفر جان باختند. وضعیت حمل مسافر دریایی در کشور، نامطلوب است و در شأن و منزلت مردم نیست. در این زمینه، نظارت کافی وجود ندارد و این شناورها، مطابق با استانداردهای حمل، ساخته نمی‌شوند. این موضوعی است که صنایع دریایی کشور، باید آن را جدی بگیرد، دولت نیز، باید بر آن نظارت کافی داشته باشد و سازمان‌های متولی، به این شناورها، اجازه تردد ندهند.

نکته‌ی دیگر، این است که این شناورها، در حین حمل مسافر، اغلب قوانین ایمنی را رعایت نمی‌کنند. چندین بار از نزدیک مشاهده کرده‌ام که ضرورت استفاده از جلیقه‌ی نجات و وسایل ایمنی در شناورها، به هیچ وجه جدی گرفته نمی‌شود. بخش عمده‌ای از خسارات اخیر جانی، به عدم رعایت چنین نکاتی مربوط می‌شود.

یکی دیگر از موضوعات، ضرورت ایجاد "هاب" در منطقه و بنادری است که بتواند این نقش را ایفا بکند. ما در این زمینه، کوتاهی کرده‌ایم و فرصت‌هایی را از دست داده‌ایم.

هم‌اکنون، بنادری که در گذشته اهمیتی نداشته‌اند، به بنادر منطقه‌ای و "هاب" تبدیل شده‌اند، در حالی که ما کارهای مهمی در این زمینه انجام ندادیم. مسأله‌ی سوخت‌رسانی به شناورهای منطقه، موضوع دیگری است که می‌تواند برای اقتصاد کشور، درآمدزا باشد؛ ولی متأسفانه در این عرصه، از کشورهای شیخ‌نشین حاشیه خلیج فارس، بسیار عقب‌تر هستیم.

مسأله‌ی دیگر، حل اختلافی است که بین سازمان‌های سفارش‌دهنده‌ی کشتی، مانند سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت‌های کشتیرانی و بخش صنایع دریایی وجود دارد. این اختلافات، باید به نوعی حل و فصل شود و راه‌کار مناسبی برای آن اندیشیده و اجرا شود. از جمله دغدغه‌های بخش صنایع دریایی ما، که امیدواریم حل شود، موضوع فعال‌سازی "صندوق توسعه‌ی صنایع دریایی" و تخصیص اعتبار و تعیین مدیرعامل آن و نیز فعال شدن شورای عالی صنایع دریایی است. ■

جلسه کمیته راهبردی مخابرات دریایی در بندر چابهار

جلسه کمیته راهبردی مخابرات دریایی، در محل اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان تشکیل شد.

در ابتدای این جلسه که با حضور معاونین، مسؤولین، کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی و اداره کل شیلات استان برگزار شد، "مهندس هراتی"، معاون دریایی و بندری استان، به تشریح اهداف این کمیته و پیشرفت اقدامات مورد نیاز جامعه دریایی، طبق ضوابط موجود پرداخت، سپس "مهندس سیستانی"، معاون امور صید و بنادر ماهیگیری شیلات استان، طی سخنانی، مواردی چون استفاده از امکانات، پیشرفت اهداف کمیته‌ها و همچنین توقع جامعه صیادی و بهره‌برداری با وجود زمان کم و ایمنی دریانوردی را بیان کرد. وی، در زمینه تشکیل کمیته مبارزه با آلودگی، موضوع اخذ مجوز ساخت جایگاه‌های سوخت استاندارد در رفع آلودگی نفتی بنادر و همچنین، راهاندازی مرکز آموزشی در بربیس و کنارک توضیحاتی بیان کرد.

در ادامه این جلسه، "مهندس پاد"، در موارد مختلفی چون مخابرات و تقویت سامانه‌های اس‌ام‌اس و سیستم اس‌بی‌ام دریایی و جایگاه آن در ایمنی دریانوردی و ایستگاه‌های رادیویی، سخنانی ایراد کرد.

سپس "مهندس عیدی‌مقدم"، نیز مباحثی چون ایمنی و آلودگی شناورهای صیادی، به‌کارگیری افراد فاقد گواهی‌نامه روی شناورهای صیادی، کنترل و بازرسی شناورها، لزوم امداد و نجات برای صیادان، طبقه بندی حوادث و بازدیدهای ادواری را موضوع سخنان خود قرار داد. در این جلسه، با توجه به موارد بررسی شده، توافقی‌های ذیر، حاصل شد.

(۱) با توجه به مسؤولیت سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه ارسال و تقویت

فرکانس‌ها در باند دریایی، درخواست‌های اداره کل شیلات استان، به منظور راهاندازی ایستگاه بی‌سیم، مورد بررسی قرار گرفت و احداث ایستگاه مخابراتی در بندر کنارک، چابهار و پسابندر نیز، بلامانع اعلام شد. در ضمن، بهره‌برداری از ایستگاه‌های یادشده، منوط به گذراندن دوره آموزشی توسط اپراتورهای آن، مطابق با بند (۲) صورت جلسه خواهد بود.

(۲) مقرر شد که اداره کل شیلات استان، اسامی افراد و مدرک تحصیلی آن‌ها را، به تفکیک و بر حسب نیاز ایستگاه‌های رادیویی، به اداره کل بنادر و دریانوردی استان اعلام کند، تا در زمینه آموزش افراد، اقدام شود.

(۳) مقرر شد که اداره کل شیلات استان، از طریق اتحادیه صیادان، در مورد اجرایی کردن سیستم بی‌سیم، برای استفاده در قایق‌های صیادی، اقدام کند.

(۴) با توجه به راهاندازی مکانیسم ارسال اطلاعات هواشناسی از طریق سامانه SMS در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مقرر شد که فهرست شماره‌های تلفن همراه اشخاص مورد نیاز و بهره‌بردار در جامع صیادی، از طریق اداره کل شیلات اعلام شود.

(۵) مقرر شد، که اداره کل شیلات استان، در زمینه جلوگیری از آلودگی، رعایت ایمنی و عدم به‌کارگیری افراد فاقد گواهی‌نامه دریانوردی در روی شناورهای صیادی، همکاری لازم را انجام دهد.

(۶) مقرر شد، که فراخوان آموزش دریانوردان، از طریق اداره کل شیلات استان صورت پذیرد و اداره کل بنادر و دریانوردی، برگزاری دوره‌های آموزشی مورد نیاز را برعهده بگیرد.

(۷) مقرر شد، مدیر عامل اتحادیه مرکزی تعاونی‌های صیادی، در جلسه بعدی کمیته راهبردی مخابرات دریایی، حضور داشته باشد.

(۸) مقرر شد، کمیته راهبردی مخابرات، در سطح آموزه‌های کارشناسی برگزار شود و بعد از مطالعه و تصویب طرح‌ها، نسبت به اجرای آنها در کمیته یاد شده، اقدام‌های عملی صورت بگیرد.

(۹) مقرر شد در زمینه کنترل و بازرسی شناورها، فرهنگ‌سازی لازم از طریق اداره کل شیلات استان انجام و بعد از این مرحله، طبق قوانین بین‌المللی، اجرایی شود.

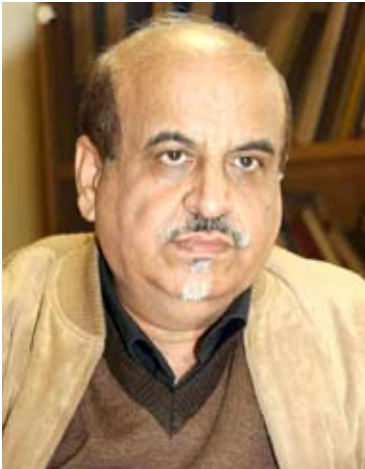
(۱۰) مقرر شد که کمیته‌های فرعی برای اجرای ایمنی و وجود تجهیزات شناورها، با معرفی افراد از اداره کل بنادر و دریانوردی استان و اداره کل شیلات استان، تشکیل شود.

(۱۱) مقرر شد که فرهنگ‌سازی لازم در زمینه رعایت ایمنی و مبارزه با آلودگی، در بازرسی شناورها و دیگر امور دریانوردی، طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی در کلاس‌های آموزشی اداره کل بنادر و دریانوردی استان انجام شود.

(۱۲) مقرر شد که دستورالعمل استفاده از پیام اضطرار از طریق اداره کل بنادر و دریانوردی، به اداره کل شیلات استان اعلام شود، تا در دیوار نویسی‌های اداره کل شیلات استان و بدنه‌نگاری‌های شناورهای صیادی مورد استفاده قرار بگیرند.

(۱۳) مقرر شد که اداره کل شیلات استان، تعدادی از صیادان را برای فراگیری آموزش در زمینه (تجسس و نجات دریایی) SAR، معرفی و اداره کل بنادر و دریانوردی استان، نیز نسبت به آموزش آن‌ها اقدام کند.

(۱۴) با توجه به راهاندازی مراکز تعمیرگاه‌های ساحلی SBM در آینده نزدیک، در استان، مقرر شد که تعمیرات تجهیزات مخابرات دریایی، به وسیله این مراکز، انجام شود. ■



توسط شرکت نفت فلات قاره ی ایران اجرا می شود

طرح ملی سوخت رسانی زمستانی

وی با یادآوری این که، شرکت نفت فلات قاره، از پیش گامان اولیه در زمینه عملیات تخلیه ی مواد نفتی به روش ship to ship در کشور، محسوب می شود، گفت: "وجود این توانمندی در شرکت نفت فلات قاره، یکی از چند مؤلفه ایی است که موجب شده، این شرکت، به عنوان سومین شرکت بزرگ تولیدکننده ی نفت دریایی جهان شناخته شود. شرکت نفت فلات قاره ی ایران، دانش و تکنولوژی انحصاری ترمینال صادراتی نفت به صورت مستقیم از دریا، توسط F.S.U در سرش و نوروز را نیز دارا است."

"محمود بهاروند"، تصریح کرد: "در فاز اول این طرح، ۲ میلیون بشکه ی گازوییل وارداتی که معادل ۳۰۰ هزار تن است، از کشتی مادر، به ۹ کشتی فرآورده بر با ظرفیت های مختلف، از ۳۰ هزار تا ۴۰ هزار تن منتقل و سپس به بندر بوشهر، چابهار و بندرعباس، انتقال داده شدند."

وی با اشاره به این که تا پایان طرح، در مجموع ۶ میلیون بشکه نفت گاز وارداتی توسط شرکت نفت فلات قاره، به صورت کشتی به کشتی تخلیه و به مقاصد مصرف منتقل خواهد شد، افزود: "نفت گاز تخلیه شده توسط این شرکت، بخش اعظم نیازمندی استان های جنوبی کشور، که مجاور خلیج فارس و دریای عمان هستند را پوشش خواهد داد."

رییس برنامه ریزی و هماهنگی صادرات و واردات مواد نفتی شرکت نفت فلات قاره ایران، گفت: "پیش از این نیز، در خلال بحران سرمای زمستان سال ۱۳۸۶، عملیات تخلیه ی نفت گاز وارداتی، توسط کارکنان منطقه ی عملیاتی لاوان شرکت نفت فلات قاره، به شکل مطلوب انجام شد که بخش مهمی از نیازمندی های کشور را برطرف کرد."

وی همچنین از آماده شدن شرکت نفت فلات قاره، برای برعهده گرفتن عملیات بارگیری صادراتی گاز مایع در جزیره ی لاوان خبر داد و خاطرنشان کرد: "اولین محموله ی صادراتی گاز مایع تولید شده در پالایشگاه لاوان، پس از ذخیره سازی در طی مدت ۲۶ ساعت و رسیدن به ظرفیت مورد نظر، با اتکا به توان و مهارت کارکنان شرکت نفت فلات قاره، بارگیری و به مقصد کشور پاکستان صادر شد." ■

رییس برنامه ریزی و هماهنگی صادرات و واردات مواد نفتی در شرکت نفت فلات قاره ایران، از انجام کامل مرحله ی نخست طرح ملی سوخت رسانی زمستانی سال ۱۳۸۸ و تخلیه و انتقال ۲ میلیون بشکه نفت گاز وارداتی، به مقاصد مصرفی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران، "مهندس محمود بهاروند"، با اعلام این مطلب، افزود: "براساس سیاست های کلان شرکت ملی نفت ایران و با توجه به این که قابلیت و توان فنی عملیات واردات پر حجم فرآورده های نفتی در مناطق عملیاتی فلات قاره ایران وجود دارد، مأموریت واردات و انتقال ۶ میلیون بشکه ی نفت گاز، برای مصرف زمستانی کشور، به شرکت نفت فلات قاره واگذار شد که تاکنون، مرحله ی اول آن با واردات و انتقال کامل ۲ میلیون بشکه نفت گاز به کشور، به اتمام رسیده است."

"بهاروند"، خاطرنشان کرد: "مرحله ی دوم تخلیه ی نفت گاز وارداتی، هم اکنون شروع شده است و تا نیمه ی بهمن ماه، تمام ۶ میلیون بشکه نفت گاز وارداتی، پس از تخلیه در جزیره ی لاوان، به مخازن ذخیره و شریان های انتقال فرآورده در استان های جنوبی کشور منتقل خواهد شد."

وی تأکید کرد: محموله های نفت گاز توسط کشتی های غول پیکر ۳۰۰ هزار تنی، وارد کشور می شود که امکان پهلوگیری، دانش و توان مدیریت عملیات تخلیه کشتی به کشتی (STS)، در شرکت نفت فلات قاره وجود دارد و کارکنان منطقه ی عملیاتی لاوان، مسؤولیت اجرای این طرح بزرگ ملی را بر عهده گرفته اند."

"بهاروند"، با اشاره به این که عملیات تخلیه ی گازوییل وارداتی به روش کشتی به کشتی، از توجیهی اقتصادی مطلوبی در کشورمان برخوردار است، یادآور شد: "کشتی های ۳۰۰ هزار تنی حامل گازوییل وارداتی، در منطقه ایی مناسب، واقع در جنوب جزیره ی لاوان، اقدام به پهلوگیری می کنند و سپس فرآورده های نفتی، به کشتی های کوچک منتقل می شود. گرچه اجرای این گونه عملیات، با پیچیدگی های فنی و مخاطرات فراوانی روبه روست، اما پرسنل منطقه ی عملیاتی لاوان، از تجربه و دانش اجرای این گونه عملیات ها برخوردارند."



جزیره کیش به آرزوی دیرینه اش دست می یابد

قطب پشتیبانی صنعت نفت دریایی

قاره و جایگاه مؤثر منطقه‌ی عملیاتی کیش در این طرح اشاره کرد و گفت: "به دلیل پتانسیل‌های سخت‌افزاری موجود و همچنین

جذابیت‌های متعدد جزیره‌ی کیش برای نیروهای انسانی مشمول طرح‌های آموزشی شرکت، قرار است به زودی و با افزایش حجم و سطح تجهیزات و ارتقای توان فن‌آوری‌های در دسترس، جزیره‌ی کیش، به کانون اصلی تمامی آموزش‌های تخصصی شرکت نفت فلات قاره ایران تبدیل شود." وی افزود: "توان فنی و تجهیزاتی مورد نیاز قطب آموزشی شرکت نفت فلات قاره در جزیره‌ی کیش، به تدریج در حال رشد و ارتقاء است. به ویژه در زمینه‌ی تجهیز کادر آموزشی، تلاش شده است تا اساتید برجسته و متخصصان صاحب نام کشور برای تدریس مباحث مورد نیاز به نیروهای شرکت نفت فلات قاره، دعوت به همکاری شوند و ارتباطات مؤثری نیز با مراکز علمی معتبر کشور، همچون دانشگاه صنعتی شریف و دانشگاه شیراز، برای تأمین کادر آموزشی و تبادل اطلاعات علمی - تخصصی برقرار شده است."

"قانعی"، تأکید کرد: "با توجه به اهمیت انتقال دانش فنی به عنوان یکی از شاخه‌های مهم در عرصه‌ی آموزش، موفق شده‌ایم تعدادی از اساتید دانشگاهی و متخصصان غیرایرانی صاحب‌نام در رشته‌های علمی و کاربردی را برای آموزش نیروهای انسانی شرکت نفت فلات قاره، به جزیره‌ی کیش دعوت کرده و دوره‌های آموزشی را توسط آنان برگزار کنیم که این مسأله، کمک به سزایی در انتقال دانش فنی روز دنیا به کارکنان و پرسنل شرکت نفت فلات قاره ایران، کرده است."

رییس منطقه‌ی عملیاتی کیش، تصریح کرد: "تنها در سال ۱۳۸۷، موفق شدیم ۲۸ دوره‌ی آموزشی تخصصی را با حضور اساتید برجسته‌ی غیرایرانی در جزیره‌ی کیش برگزار کنیم و برخی از این دوره‌ها، از جمله دوره‌ی آموزشی ایمنی دریایی و دوره‌ی آموزش تخصصی عملیات بالادستی صنایع نفت و گاز، در انتقال دانش فنی پیشرفته به متخصصان کشورمان، بسیار مفید ارزیابی شد."

وی در ادامه، به عملیات انتقال گاز به جزیره‌ی کیش، توسط شرکت نفت فلات قاره اشاره کرد و افزود: "در تابستان سال جاری، روزانه به طور میانگین، تا ۲۵ میلیون فوت مکعب گاز طبیعی، از سوی شرکت نفت فلات قاره، به نیروگاه حرارتی و اداره‌ی آب و برق جزیره‌ی کیش و تا آبان ماه امسال نیز، قریب به ۱۸ میلیارد فوت مکعب گاز به این دو مصرف‌کننده‌ی عمده‌ی جزیره کیش، تحویل داده شده است."

"قانعی"، تصریح کرد: "تقاضای گاز در جزیره‌ی کیش، رو به افزایش است و براین اساس، طرح‌هایی در دست داریم تا نیازمندی سال‌های آینده این جزیره‌ی پر استعداد را تأمین کنیم."

وی از تعدد درخواست شرکت‌های خصوصی، برای تولید CNG در جزیره‌ی کیش خبر داد و گفت: "درخواست‌ها و تقاضاهای زیادی برای راه‌اندازی جایگاه‌های تولید و توزیع CNG در جزیره‌ی کیش ارائه شده است و امیدواریم با راه‌اندازی واحد جمع‌آوری گازهای همراه نفت در جزیره‌ی سیری، بتوانیم تقاضای این واحدهای صنعتی را تأمین کنیم، علاوه بر آن، گاز تولیدی در NGL جزیره‌ی سیری، می‌تواند نیاز بخشی از واحدهای صنعتی گاز محور کیش را نیز مرتفع سازد. ■"

با استقرار پنجمین منطقه‌ی عملیاتی شرکت نفت فلات قاره در جزیره‌ی کیش، علاوه بر پیدایش یک کانون مهم تولید گاز، این جزیره به قطب پشتیبانی صنعت نفت دریایی کشور و مرکز آموزش شرکت نفت فلات قاره تبدیل شده است.

به گزارش روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران، "مهندس علیرضا قانع"، رییس منطقه‌ی عملیاتی جزیره‌ی کیش، با اعلام این مطلب، به تشریح آخرین وضعیت توسعه‌ی منطقه‌ی عملیاتی کیش پرداخت و گفت: "وجود ۴۸ تریلیون فوت مکعب ذخیره‌ی گاز درجا و ۵۰۰ میلیون بشکه میعانات گازی در آب‌های اطراف جزیره کیش، نویددهنده‌ی ظهور یک اقتصاد پر قدرت، با محوریت تولید و صادرات و صنایع انرژی بر، در این منطقه است."

وی با اعلام این‌که عملیات حفاری چاه‌های توسعه‌ی میدانی کیش، تا ۳ سال آینده به اتمام خواهد رسید، افزود: "گاز موجود در میدان گازی کیش، دارای گوگرد بسیار اندک و با کیفیت مرغوبی است که امیدواریم با پیدایش امکان توزیع آن در جزیره‌ی کیش، این جزیره به مرکز تولیدگرایی و کارآفرینی واحدهای صنعتی انرژی بر و متقاضی خوراک گاز طبیعی تبدیل شود."

"قانعی" تصریح کرد: "فلسفه‌ی اصلی ایجاد مناطق آزاد تجاری صنعتی همچون کیش، زمینه‌سازی برای رونق‌دهی به تولیدات صنعتی دارای ارزش صادراتی بوده است و با ورود گاز به عرصه‌ی اقتصاد صنعتی و بازرگانی جزیره‌ی کیش، این منطقه‌ی آزاد، بی‌تردید به آرمان و آرزوی دیرینه‌اش که وفور تولیدات صنعتی و صادرات غیرنفتی بوده است، دست می‌یابد."

"قانعی" یادآور شد: "ماهیت جزیره‌ی کیش، به عنوان یک منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی، مزایای فراوانی برای توسعه‌ی عملکرد شرکت نفت فلات قاره و دستیابی به چشم‌انداز راهبردی صنعت نفت دریایی به همراه آورده است."

وی در توضیح این مطلب، گفت: "از آن‌جا که هر نوع فعالیت اقتصادی در جزیره‌ی کیش، از تسهیلات تجاری و بازرگانی برخوردار می‌شود، منطقه‌ی عملیاتی کیش در ساختار شرکت نفت فلات قاره، به پشتیبان تدارکاتی ۵ منطقه‌ی عملیاتی دیگر در خارك، لاون، سیری، بهرگان و قشم تبدیل شده است و بخش مهمی از عملیات خرید، تخلیه، امور گمرکی، ترخیص و انتقال به مناطق عملیاتی و سکوهای نفتی در خلیج‌فارس، از طریق منطقه‌ی عملیاتی کیش انجام می‌گیرد."

"علیرضا قانع"، در همین زمینه، به وجود برخی مشکلات و موانع در زنجیره‌ی لجستیک مناطق عملیاتی و سکوها، از طریق جزیره‌ی کیش اشاره کرد و گفت: "وجود برخی موانع و مشکلات گمرکی، استفاده از حداکثر پتانسیل‌های موجود در توان‌مندی زنجیره‌ی تدارکات و پشتیبانی لجستیکی از طریق کیش را ناممکن ساخته و با وجود این‌که اکتفاء عملیات لجستیک به بنادر جنوبی خلیج‌فارس تقریباً از بین رفته، اما وجود برخی موانع، دستیابی به مطلوبیت حداکثری را مشکل ساخته است."

وی همچنین اعلام کرد: "به تازگی مسؤولان سازمان منطقه‌ی آزاد کیش و گمرک جمهوری اسلامی ایران، برای مساعدت در این زمینه اعلام آمادگی کرده‌اند و امیدواریم با حمایت‌های آنان، از این پس، بر قابلیت‌های بنادر جنوبی خلیج‌فارس، تکیه نداشته باشیم و از طریق جزیره‌ی کیش، نیازهای تدارکاتی سکوهای تولید نفت و مناطق عملیاتی را رفع کنیم."

"قانعی"، در ادامه‌ی گفت‌وگو، به استراتژی آموزشی شرکت نفت فلات

ضروریات علمی طرح ICZM در سیستان و بلوچستان تشریح شد

عصر گسترش ساحل نشینی



گروه مطالعات مدیریت یکپارچه‌ی نوار ساحلی در ادامه‌ی کارگاه آموزشی به کارشناسان مهندسی سواحل سازمان بنادر و دریانوردی، آذر ماه گذشته به استان زاهدان و بندر چابهار رفتند و راهکارهای ارتقای مدل‌سازی امواج، ساخت اسکله‌های مقاوم و طرح‌های ساحلی را در کناره‌های اقیانوسی کشور به بحث گذاشتند. به اعتقاد مسئول گروه مطالعات مهندسی سواحل و بنادر، سواحل سیستان و بلوچستان به لحاظ مخاطرات محیطی حساس‌ترین منطقه‌ی ساحلی کشور است که بروز برخی مخاطرات محیطی به ویژه "توفان‌های حاره‌ای و سونامی" در این منطقه به طور بالقوه امکان‌پذیر است.

دریای خزر، عمان و خلیج فارس توسط سازمان بنادر و دریانوردی با استفاده از نرم‌افزارهای خارجی و داخلی و سخت‌افزارها اظهار داشت: "با تمهیدات اندیشیده شده از سوی سازمان اکنون به مرحله‌ای رسیده‌ایم که همه‌ی بنادر سازمان‌هایی که در ساخت و ساز سواحل دخیل هستند ابتدا باید مجوز شروع عملیات را بگیرند و از قوانین آن نیز پیروی کنند." وی با اعلام پیگیری لایحه‌ی قوانین و مقررات برای توسعه‌ی منطقه آزاد چابهار تأکید کرد: اعمال قوانین مذکور موجب ایجاد فرصت‌های

خسارات مدل‌سازی غیرعلمی امواج
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان به عنوان سخنران اول این گردهمایی گفت: "ساخت و سازها در سواحل کشور برای توسعه‌ی بندر و اسکله‌سازی به سبب نبود اطلاعات کافی نزد مهندسان مشاور در ارتباط با مشخصه‌های موج یا مدل‌سازی موج‌ها، به صورت تجربی یا غیرتجربی انجام می‌شد که خسارات کلانی را وارد می‌کرد." "سیاوش رضوانی"، با اشاره به مطالعات مقدماتی در قالب مدل‌سازی امواج سواحل

برپایه‌ی این گزارش همایش یک روزه‌ی مهندسی سواحل و بنادر در راستای توسعه‌ی دریامحور به میزبانی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان و در سالن همایش صدا و سیما با حضور مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، مدیرکل مهندسی سواحل بنادر و دریانوردی کشور، مسئول گروه مطالعات و مدیر طرح مدیریت یکپارچه‌ی نوار ساحلی و جمعی از مدیرکل‌های استان و فرماندهان نظامی مرتبط با دریا برگزار شد.





سیاوش رضوانی : بندر چابهار در برنامه‌ی پنجم توسعه از جایگاه بسیار خوبی برخوردار است، ولی اکنون به سبب زیرساخت‌های پس‌کرانه‌ای تنها ۳۰ درصد از قابلیت‌های این بندر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

و بخشی‌نگری دستگاه‌ها و ذی‌نفعان مختلف در سواحل است."

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر خاطر نشان کرد: "سند مکتوب ICZM با یک سامانه‌ی تصمیم‌یاری DSS و یک لایحه‌ی پیشنهادی قانونی که تصویب آن تضمین‌کننده‌ی اجرای برنامه است همراه شد و تا طی مراحل اجرایی شدن برنامه‌های این طرح ملی، نیازمند یک برنامه عمل انتقالی است."

"مهندس کبریایی" گفت: "لازمه‌ی توسعه‌ی دریامحور تغییر دیدگاه و نگرش‌ها درباره‌ی سواحل است تا حساسیت و اهمیت موضوع برای آحاد مردم و مسئولان مشخص و ظرفیت‌هایی که در مناطق ساحلی وجود دارد در واقع شناسایی و اطلاع‌رسانی شود."

مدیرکل مهندسی سواحل سازمان بنادر با اعلام در دست اجرا بودن تعدادی از پروژه‌های سازمان بنادر براساس توسعه‌ی دریامحور، گفت: "این پروژه‌ها که به منظور شناخت کامل و کافی از رفتار دریا برای مطالعات است، در سواحل استان سیستان و بلوچستان به صورت تحقیق مفصل بر روی اقلیم موج خط ساحلی دریای ایران انجام گرفت که هدف این مطالعات ایجاد داده‌های بلندمدت اقلیم موج برای کل خط ساحلی دریای عمان بود."

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر اظهار کرد: "پروژه‌ی دیگر این سازمان "مدلینگ امواج دریاهای ایران" است که برای سه دریای خزر، خلیج فارس و عمان انجام گرفت و مشخصه‌های امواج دریا در این حوزه با دقت زیاد محاسبه شده و در اختیار فعالان این عرصه قرار داده می‌شود."

وی افزود: "طرح جامع بنادر بازرگانی از دیگر پروژه‌های این سازمان است که در راستای این طرح، استراتژی توسعه‌ی بندار در شمال و جنوب آماده می‌شود و تا سال ۱۴۰۴ ظرفیت تولید بنادر چند برابر خواهد شد."

از سواحل استان سیستان و بلوچستان انجام شده و مطالعات استان‌های هرمزگان و بوشهر در حال اجراست." وی گفت: "مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی فرایندی خاص با اهداف پویا و پیچیده برای برنامه‌ریزی است که بر محل برخورد خشکی و دریا تمرکز دارد."

به گفته‌ی "مهندس کبریایی" از جمله اهداف محوری این مطالعات و مدیریت یکپارچه‌ی سواحل، دستیابی به توسعه‌ی پایدار در استفاده‌های چندگانه از مناطق ساحلی، حفظ فرایندهای حیاتی اکولوژیک، سامانه‌های حمایت‌کننده از حیات و تنوع زیستی در مناطق ساحلی، کاهش آسیب‌پذیری مناطق ساحلی و ساکنان آن‌ها به هنگام خطرات طبیعی و غیرطبیعی، تحلیل و پرداختن به نشانه‌های توسعه و هماهنگی بین بخش‌ها و فعالیت‌های ساحلی است.

"مهندس کبریایی" افزود: "امروز مهندسان و کارشناسان کشور با تدوین سند ICZM که مرکز ثقل و زیربنای طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی است، توانسته‌اند در حوزه‌ی مدیریت سواحل به توسعه‌ی قابل توجه‌ای دست یابند."

او اظهار داشت: "شرایط اقلیمی، آلودگی آب‌های ساحلی، فرسایش، روان‌گرایی، و لرزه‌خیزی بالای منطقه‌ی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان، کمبود تأسیسات و زیرساخت‌های گردشگری، تنگناهای اقتصادی و معیشتی ساحل‌نشینان و تخریب محیط‌زیست، تردد زیاد شناورهای حامل مواد نفتی و توسعه‌ی مناطق ویژه و آزاد اقتصادی بدون توجه به برنامه‌های هماهنگ از مهم‌ترین نقاط ضعف در این پهنه ساحلی به شمار می‌رود."

وی تصریح کرد: "در حوزه‌ی مدیریت مهم‌ترین مسأله‌ای که سواحل را تهدید می‌کند، سازمان‌دهی و عملکردهای جدا از هم

"سرمایه‌گذاری از جمله معافیت سرمایه‌گذاری از عوارض گمرکی، معافیت ۲۰ ساله از مالیات بر درآمد و تغییر قانون کار می‌شود." رضوانی "اضافه کرد: "اعمال این قوانین قابلیت‌هایی را برای سرمایه‌گذاری مرتبط با کار بندر از جمله ساخت سیلو، مخازن دیوی فرآورده‌های نفتی برای سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری و ترانزیت سوخت، پایانه‌های صادراتی، سیلوی دانه‌های روغنی و سایر صنایع مرتبط ایجاد می‌کند و در واقع بندر چابهار را به سمت بنادر نسل سوم سوق می‌دهد."

به گفته‌ی "رضوانی" بنادر نسل سوم بنداری هستند که در آن‌ها هزینه‌ی گمرکی به صفر می‌رسد و خود بندر توانایی صادرات زیاد و ترانزیت کالا و ارزش افزوده بالا را دارد.

وی اظهار داشت: "بندر چابهار در برنامه‌ی پنجم توسعه از جایگاه بسیار خوبی برخوردار است، ولی اکنون به سبب زیرساخت‌های پس‌کرانه‌ای تنها ۳۰ درصد از قابلیت‌های این بندر مورد استفاده قرار می‌گیرد. وی اظهار امیدواری کرد که با اجرای برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی، بندر چابهار توسعه یابد."

طرحی برای شکستن استراتژی استعمار

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان سخنران بعدی "با اشاره به شیوه‌های استعماری گسترش شهرنشینی در خشکی افزود: "طی قرن‌های متمادی استعمار از گسترش مناطق ساحلی و توسعه‌ی بندار به خصوص در سیستان و بلوچستان جلوگیری کرده است، به گونه‌ای که نظام جمهوری اسلامی سیاست‌گذاری در راستای توسعه‌ی دریامحوری را بیش از پیش مورد توجه قرار داده است."

"علی‌رضا کبریایی" ادامه داد: "در راستای توسعه‌ی دریامحور که در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است، تمام برنامه‌ها برای شکستن استراتژی استعمار و جذب مردم برای سکونت در بندار و جلوگیری از گسترش شهرنشینی در خشکی تدوین شده است."

وی گفت: "از آن جایی که شهرهای ایران بیشتر در مناطق خشک قرار گرفته‌اند، کناره‌ها و سواحل کشور کمتر توسعه یافته‌اند، لذا برای شکست استراتژی استعمار، شناخت بیشتر از طبیعت دریا و رفتار آن ضروری است سازمان بنادر و دریانوردی طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی را با مطالعات در زمینه‌ی اطلاع و شناخت کافی از رفتار امواج، رسوب و بوموفلورزی سواحل کشور ارائه دهد."

این مقام مسؤول در سازمان بنادر اضافه کرد: "این مطالعات در حوزه‌های مختلف به صورت مونیترینگ و مطالعات مدلینگ بخش‌هایی



علیرضا کبریایی :

در راستای توسعه‌ی دریامحور

که در دستور کار سازمان

بنادرودریانوردی قرار گرفته

است، تمام برنامه‌ها برای شکستن

استراتژی استعمار و جذب

مردم برای سکونت در بنادر و

جلوگیری از گسترش شهرنشینی

در خشکی تدوین شده است.

مسئول گروه مطالعات مهندسی سواحل بنادر سازمان ادامه داد: "گسل مکران دارای وضعیتی است که اگر روزی ایران هم سامانه‌ی هشداردهنده در دریای عمان نصب کند برای پیشگیری از این زلزله هیچ کاری نمی‌توان انجام داد".

ثبت نوسانات تراز آب

سازمان بنادرودریانوردی با همکاری و پیگیری‌های مستمر سازمان نقشه‌برداری کشور برای مقابله با سونامی در دریای عمان، دو دستگاه ثبت نوسانات تراز آب در بندر شهید کلانتری سیستان و بلوچستان و بندر جاسک هرمزگان نصب کرده است که با دادن هشدار و اطلاع‌رسانی لازم می‌تواند از بروز فاجعه جلوگیری کند.

"محمد رضا الهیار"، کارشناس سواحل و بنادر سازمان، سخنان آخر این همایش بود، که با اعلام این خبر افزود: "سازمان بنادر تعدادی "بویه موج‌نگار" را در آب‌های شمالی و جنوبی مستقر کرده است که کار ثبت اطلاعات را بر عهده دارند. این دستگاه هشت پارامتر دریایی و هواشناسی را ثبت و اطلاعات را به ساحل منتقل می‌کند که از طریق پایگاه اینترنتی قابل دسترسی برای همه‌ی ایرانیان است".

وی تأکید کرد: "پروژه‌ی مطالعات مونتورینگ و مدل‌سازی پدیده‌های دریایی در سواحل کشور که به صورت مرحله‌ای در حال انجام است و تاکنون در خلیج چابهار و منطقه‌ی عسلویه به اتمام رسیده و در تنگه‌ی هرمز نیز در حال پیگیری است".

وی اظهار داشت: "این مطالعات شامل اندازه‌گیری پارامترهای دریایی در یک شبکه در نقاط مختلف، به مدت یک سال است که انجام گرفته و دو خروجی عمده، یکی در ارتباط با ساخت و سازهای موجود و دیگری برای توسعه‌های آبی و شناسایی خطرات در اختیار متولیان قرار می‌دهد".

کارشناس مهندسی سواحل و بنادر از رسانه‌ها خواست تا با اطلاع‌رسانی مناسب در این زمینه از صدمه زدن مردم بومی منطقه به این دستگاه جلوگیری کنند.

شایان ذکر است مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی با مشارکت ۱۸ سازمان و ارگان دولتی، برای نخستین بار در کشور تهیه و در گستره پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی انجام گرفته است.

موضوع مدیریت منطقه ساحلی کشور به طور اصولی و رسمی برای نخستین بار در حدود یک دهه قبل مطرح شد و مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، سازمان حفاظت محیط‌زیست و سازمان بنادرودریانوردی از جمله نهادهایی بودند که هر یک به نحوی به مدیریت منطقه ساحلی پرداختند. ■

اقتصادی رعایت شود و فعالیت‌های منطقه‌ی ساحلی با توان‌های محیطی سازگار شود تا منازعات از طریق جانمایی و امکان‌سنجی محیط‌زیستی مرتفع شود".

سواحل چابهار حساس‌ترین منطقه‌ی ساحلی

مسئول گروه مطالعات مهندسی سواحل و بنادر نیز در این همایش گفت: "سواحل سیستان و بلوچستان به لحاظ مخاطرات محیطی حساس‌ترین منطقه‌ی ساحلی کشور است، که افزون بر وجود برخی مخاطرات محیطی از جمله ماسه روان، سیل و زلزله، دو اتفاق مهم "توفان‌های حاره‌ای و سونامی" در این استان به طور بالقوه امکان‌پذیر است". "محسن سلطان‌پور" گفت: "سونامی از پدیده‌های طبیعی نادر و بسیار مخرب و ویرانگر است و این خطر به شدت سواحل دریای عمان را در ایران تهدید می‌کند".

وی افزود: "گسل بسیار فعال مکران که از سواحل پاکستان به موازات ساحل ایران کشیده شده است، احتمال وقوع سونامی را در سواحل سیستان و بلوچستان دوچندان می‌کند".

"دکتر سلطان‌پور" اظهار داشت: "در سونامی تراز سطح آب ابتدا تا ارتفاع هفت تا هشت متر بالا و سپس پایین می‌آید و حدود ۱۰ دقیقه فرصت دارد هنگام بالارفتن آب، محل را ترک کنید".

وی گفت: "اگر افراد حاشیه‌ی دریا زلزله‌ای را حس کردند، می‌توانند مطمئن باشند که احتمال وقوع سونامی ۱۰۰ درصد خواهد بود و سونامی گسل مکران به سبب نزدیک بودن به ساحل دریا، بسیار خطرناک است".

"سلطان‌پور" تصریح کرد: "اکنون کشورهای پیشرفته‌ی دنیا در اقیانوس آرام و اطلس، سامانه‌ی هشداردهنده‌ی نصب کرده‌اند که در صورت وقوع زلزله، مردم ۷ تا ۸ ساعت فرصت داشته باشند، محل را ترک کنند".

وی خاطرنشان کرد: "به منظور جلوگیری از ساخت و سازهای بی‌رویه و غیراستاندارد در سواحل و حمایت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، کمیته‌ی صدور مجوز این سازمان طبق قانون اجازه هرگونه ساخت و ساز در کنار دریا را به سازمان بنادر و دریانوردی داده است".

جزایر متولی مشخص ندارد

مدیر طرح مدیریت یکپارچه اداره‌ی کل مهندسی سواحل و بنادر در ادامه‌ی این نشست با بیان این‌که در مورد توسعه‌ی جزایر کشور هنوز برخی از اطلاعات جمع‌آوری نشده اظهار کرد: "متولی مشخصی برای جزایر وجود ندارد و طرح آمایشی و زیربنایی از سوی برخی معاونت‌ها در استان‌ها که مسؤول پیگیری امور جزایر هستند، ارائه نشده است".

"افشین دانه‌کار" افزود: "سواحل کشور با حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر طول فراهم‌کننده‌ی ظرفیت‌هایی برای برنامه‌ریزی توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی هستند، این در حالی است که موقعیت ژئوپلیتیک مناطق دریایی کشور در شمال و جنوب از یک سو و ناهمگون بودن شرایط زیست‌محیطی و جغرافیایی طبیعی از سوی دیگر، تحقق هرگونه برنامه‌ی توسعه را در این مناطق با پیچیدگی همراه ساخته است".

استاد دانشگاه خواجه نصیر خاطرنشان کرد که مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی با رویکرد توسعه‌ی پایدار در صدد است که حفاظت از محیط‌زیست را با توسعه‌ی اقتصادی از طریق به کارگیری ابزار مناسب ترکیب کند.

"دکتر دانه‌کار" اظهار داشت: "این فرایند هم محیط طبیعی و هم ساکنان مناطق ساحلی را مورد توجه قرار می‌دهد. به عبارت دیگر مدیریت سواحل به دنبال ساماندهی واحدهای کاربر از منطقه‌ی ساحلی است و می‌کوشد عدالت اجتماعی در توزیع امکانات فضایی و



شرکت خدمات دریایی فولاد بر

۲۴ آذر روز ملی حمل و نقل

را بر تمامی مدیران و دست اندرکاران حمل و نقل دریایی کشور گرامی می‌دارد

معرفی شرکت

شرکت خدمات دریایی فولادبر در سال ۱۳۵۵ به منظور انجام خدمات بندری و دریایی، نمایندگی کشتیرانی، انبارداری و تخلیه و بارگیری، جابجایی کالاهای صادراتی و وارداتی و انجام کلیه تشریفات گمرکی کالا در بنادر و گمرکات کشور تاسیس شده است. این شرکت با توجه به تعدد بنادر کشور و ورود و خروج کالاهای اساسی و بمنظور تسریع در انجام کارهای عملیاتی اقدام به تاسیس دفتر نمایندگی در بنادر خرمشهر، امام خمینی، چارک، کیش و امیرآباد و منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس نموده است. عمده سهامداران شرکت خدمات دریایی فولادبر را شرکت ملی فولاد ایران با ۳۵٪ سهام و شرکت نورد لوله اهواز با ۶۵٪ سهام مجموع سهام شرکت را تشکیل میدهند. این مجموعه تعداد ۸۵ نفر نیروی انسانی مجرب و تحصیل کرده ثابت و (با توجه به فعالیت های شرکت) تعداد ۳۰۰ نفر نیروی انسانی قراردادی را دراستخدام دارد.

ارائه دهنده خدمات:

- تخلیه و بارگیری در کلیه بنادر کشور
- حمل و نقل (دریایی، زمینی، ریلی)
- ترخیص و امور گمرکی کالا (صادره و وارده)
- شناور سازی کالاهای غرق شده
- صفایی و انبارداری و توزیع کالا
- مدیریت و تامین نیروی انسانی
- دوبه کاری (سبک سازی شناورها)
- نجات کشتی های سانحه دیده

دفتر مرکزی:

تهران، خیابان انقلاب، روبروی سینما سپیده، ساختمان فروردین، طبقه ۸، واحد ۳۰

تلفن: ۸ الی ۰۲۱۶۶۹۷۰۴۲۵ فاکس: ۰۲۱۶۶۶۶۰۶۷۴

شعبه کیش: بندرگاه کیش

تلفن: ۰۷۶۴۴۴۲۰۲۵۸ و ۰۷۶۴۴۴۲۲۸۶

فاکس: ۰۷۶۴۴۴۲۳۸۶

شعبه خرمشهر: خ امام خمینی، خ گلشن،

تلفن: ۰۶۳۲۴۲۲۹۰۷۵ فاکس: ۰۶۳۲۴۲۳۳۱۱

بندر امام خمینی: سربندر، کوی فرهنگیان، بلوار معلم،

تلفکس: ۰۶۵۱۲۲۱۱۳۳

بندر امیرآباد: بندرگاه امیر آباد، شرکت فولادبر

تلفکس: ۰۱۵۲۵۴۶۲۴۱۵

بندر چارک: روبروی اداره بندر، شرکت فولادبر

تلفکس: ۰۷۶۴۴۲۲۲۵۵۱

بندر عباس: ۱۳ کیلومتری جاده بندر شهید رجائی، چهارراه

خونسرخ، جنب پاسگاه، منطقه ویژه صنایع معدنی و فلزی

خلیج فارس

تلفن: ۴۱ الی ۰۷۶۱۵۱۱۲۲۴۰ فاکس: ۰۷۶۱۵۱۱۲۲۴۲

fuladbarmarineservice@yahoo.com

WWW.FULADBAR.COM

ISO 9001-2008



در گفت و گو با مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر:

اهتمام در بهره‌وری از مزیت‌ها



"می‌توان ادعا کرد تا پایان سال جاری، کلیه زیرساخت‌های بندر خرمشهر، بازسازی خواهند شد و از نظر ظرفیت نگهداری کالا و ارائه خدمات بندری، با ظرفیت قبل از جنگ برابری خواهد کرد."

عبارات بالا بخشی از سخنان سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر است که در گفت و گو با خبرنگار بندرودریا بیان شد. با توجه به تحولات اخیر تجاری و اقتصادی در جنوب غرب کشورمان، فعال شدن منطقه آزاد تجاری - صنعتی اروند و نیز دسترسی به بازار منطقه‌ای کشور عراق، مناسب دانستیم تا در گفت و گو با عادل دریس، سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر از وضعیت این بندر و چگونگی فعالیت‌های آن بیشتر مطلع شویم. آنچه در پی می‌خوانید ماحصل این گفت و گو است:

است، روند تسهیل و بهبود این وضعیت را نشان می‌دهد. در مورد افزایش ظرفیت بندر خرمشهر، با توجه به فرایند بازسازی این بندر پس از جنگ تحمیلی و سرمایه‌گذاری‌های سازمان بندر و دریانوردی طی سال‌های گذشته، ظرفیت این بندر دائماً در حال افزایش است؛ به گونه‌ای که می‌توان ادعا کرد تا پایان سال جاری، کلیه زیرساخت‌های بندر خرمشهر (به جز پروژه‌ی لایروبی اروندرود) بازسازی خواهد شد و از نظر ظرفیت نگهداری کالا و ارائه خدمات بندری، با ظرفیت قبل از جنگ، برابری خواهد کرد.

خرمشهر، نزدیک‌ترین بندر به کشور عراق است، از این رو با توجه به دو متغیر اصلی در حمل، یعنی زمان حمل و هزینه‌ی حمل، این بندر، دارای مزیت معناداری است که مبتنی بر آن، می‌تواند بخش عمده‌ی حمل دریایی به عراق را جذب کند. کثرت شناورهای بومی در بندر خرمشهر، موجب تردد مطلوب شناورها بین بندر خرمشهر و بندر ابوفلوس و ام‌القصر شده است، به طوری که صاحبان کالا، هیچ مشکلی از نظر دسترسی به وسیله‌ی حمل، برای ارسال کالای خود ندارند. میزان و ترکیب کالاهای صادراتی به عراق که به طور عمده، شامل میوه و تره بار و مواد غذایی فسادپذیر

■ در حال حاضر بندر خرمشهر از چه رکوردی برخوردار است؟ آیا این بندر، نسبت به ۶ ماهه‌ی نخست سال، افزایش ظرفیت داشته است؟

طی نه ماهه‌ی سال جاری، بالغ بر ۲۰۰ هزار تن کالا از طریق بندر خرمشهر به کشور عراق صادر شده است. همان‌گونه که می‌دانید محموله‌های صادراتی ایران، عمدتاً از طریق مرزهای زمینی به کشور عراق صادر می‌شود؛ اما نکته‌ی قابل توجه در مورد بندر خرمشهر، این است که این بندر، در زمینه‌ی حمل دریایی محموله‌های صادراتی به کشور عراق هم‌اکنون رکورد اول را به خود اختصاص داده است. بندر



■ با توجه به استقرار بندر خرمشهر در محدوده منطقه آزاد تجاری-صنعتی اروند، مناسبات موجود بین سازمان منطقه آزاد و اداره کل بندر خرمشهر چگونه است؟ تأثیرگذاری مزیت‌های منطقه آزاد اروند بر بندر خرمشهر چگونه است؟

خوشبختانه تعامل مثبتی بین این دو نهاد وجود دارد. سازمان منطقه آزاد، به عنوان متولی منطقه آزاد اروند و بندر خرمشهر، به عنوان قطب اقتصادی منطقه آزاد همکاری مطلوبی را در جهت شکوفایی منطقه، با یکدیگر برقرار کرده‌اند. منطق حاکم بر این تعامل نیز، بر این اصل استوار است که سازمان منطقه آزاد، حیطة تخصصی بندر و دریا را به رسمیت شناخته و از اعمال مدیریت سازمان بندرودریانوردی استقبال می‌کند و متقابلاً مسؤولین بندر نیز، سازمان منطقه آزاد اروند را به عنوان نهاد حاکم بر منطقه آزاد، به رسمیت شناخته‌اند و عملاً وظایف و مأموریت‌های خود را با توجه به خطوط کلی و اهداف منطقه آزاد تنظیم می‌کنند و از این راه، بستر مناسبی را برای رسیدن به اهداف اقتصادی منطقه آزاد فراهم می‌سازند.

در مورد تأثیرگذاری مزیت‌های منطقه آزاد بر بندر خرمشهر، می‌توان گفت: اولین تأثیری که می‌شود از اعمال قوانین منطقه آزاد بر عملکرد بندر انتظار داشت، این است که فضای اقتصادی حاکم بر منطقه بهبود یابد و به طبع آن، بندر هم از این بهبود فضای اقتصادی متأثر شود و عملکرد بندر نیز بر اثر افزایش فعالیت‌های اقتصادی، روند رو به افزایشی را سپری کند. به طور مثال، معافیت ۱۵ ساله فعالیت‌های اقتصادی از پرداخت مالیات و یا معافیت ارزش افزوده کالاهای تولید شده از پرداخت حقوق گمرکی، از جمله عواملی هستند که جذابیت سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد را افزایش می‌دهند که با افزایش میزان سرمایه‌گذاری در آن‌جا، حوزه‌ی پس‌کرانه بندر نیز، دچار تحول می‌شود. البته این مزیت، دست‌آوردی نیست که به یک باره و در کوتاه‌مدت ایجاد شود، اما بنا به قاعده، روند فعالیت‌ها، باید به این سمت سوق یابد. مزیت بعدی که با سرعت عملکرد بندر را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد، عبارتست از تنظیم فرایندهای بندری و اداری، به طوری که، با توجه به قوانین موجود در مناطق آزاد، سیطره‌ی بوروکراسی حاکم بر بندر را کاهش داده و سرعت ارائه‌ی خدمات را برای مشتریان بندر افزایش دهد. همان‌گونه که می‌دانیم، مطابق قوانین کشور، بنادر در محدوده‌ی قلمرو گمرکی قرار دارند و ارائه‌ی خدمات

به شناورها و کالاهای، باید مطابق قوانین و دستورالعمل‌های اجرایی صورت گیرد. استقرار بندر در محدوده‌ی منطقه آزاد، این الزام را برطرف کرده و سازمان‌های مستقر در منطقه، اعم از بندر، منطقه‌ی آزاد و گمرک، می‌توانند فرایندها را بازتعریف نموده و روند مطلوبی را برای ارائه‌ی خدمات طراحی و اجرا کنند.

■ مهم‌ترین چالش‌های در پیش‌روی آن اداره کل، کدامند؟ چه توصیه‌هایی برای رفع چالش‌های موجود دارید؟

بزرگ‌ترین چالش موجود در فعالیت بندر خرمشهر، وابستگی این بندر به مزیت ۲۵ درصدی تخفیف سود بازرگانی است که طی سال‌ها، از طرف دولت، به منظور ایجاد رونق در شهر خرمشهر، ارائه شده است. با توجه به صدماتی که بر اثر جنگ، به زیرساخت‌های اقتصادی شهر خرمشهر وارد شده، ارائه‌ی این مزیت از سوی دولت، حق مسلم مردم خرمشهر محسوب می‌شود. همان‌گونه که



می‌دانید، بندر خرمشهر، بار سنگین اشتغال بسیاری از افراد را به دوش می‌کشد و حیات و ممت ساکنان این شهر، به رونق و فعالیت بندر وابسته است. دولت نیز با همین دیدگاه، این مزیت را طراحی و استمرار بخشیده است. استمرار این مزیت نیز، از زمان بازسازی شهر تاکنون، تأثیرات مطلوبی را به ارمغان آورده و به دنبال آن، بخشی از زیرساخت‌ها و ارکان اقتصادی را که در طول جنگ صدمه دیده بود، ترمیم کرده است. اما همیشه، مسؤولین شهر و فعالین اقتصادی خرمشهر، نگران آن هستند که مبدا قبل از ایجاد مزیت‌های طبیعی و پایدار برای بندر خرمشهر، دولت تخفیف مذکور

را حذف کند. هر ساله با شروع سال جدید، تصورات ناشی از این نگرانی، خود را به صورت جدی نشان می‌دهد و عملاً یک بلا تکلیفی در میان صاحبان کالا، قبل از ارسال بخشنامه‌ی مربوطه مشاهده می‌شود. این عدم قطعیت، موجب بی‌ثباتی در جذب مشتریان به بندر خرمشهر شده است به طوری که عملکرد بندر را، به مرور با نوسان روبه‌رو می‌کند. بنابراین، انتظار می‌رود که ارائه‌ی این مزیت از طرف دولت، نه به عنوان کمکی به مردم خرمشهر، بلکه به عنوان یک ضرورت انکارناپذیر برای حیات اقتصادی شهر خرمشهر، تا زمان ایجاد مزیت‌های پایدار تداوم یابد. البته چشم‌انداز بندر خرمشهر، با توجه به وجود منطقه‌ی آزاد اروند و روند بازسازی کشور عراق، بسیار مثبت ارزیابی می‌شود و ایجاد مزیت‌های ثابت و پایدار، به منظور شکوفایی اقتصادی و اجتماعی خرمشهر، کاملاً قابل دست‌یابی است؛ به شرط آن که مزیت‌ها و ظرفیت‌های منطقه، به درستی شناسایی شده و امکانات و منابع منطقه، آگاهانه به سمت مزیت‌های واقعی هدایت شود. یکی از مزیت‌های طبیعی هم‌جواری خرمشهر با کشور عراق، همسایگی شلمچه و بندر خرمشهر، به عنوان دو گذرگاه زمینی و آبی است، که موقعیت منحصر به فردی را به کشور عراق و شهر خرمشهر بخشیده و فرصت اقتصادی مطلوبی را نیز، برای جذب کالاهای ترانزیتی عراق فراهم کرده است. طی ماه‌های اخیر، برخی از شرکت‌های خارجی که در حوزه‌ی حمل‌ونقل و صدور کالا به عراق، فعال هستند، نگاه ویژه‌ای به عملکرد بندر خرمشهر داشته و تمایل خود را برای استفاده از امکانات دریایی و صادراتی بندر خرمشهر، به منظور ارسال کالا به عراق، از طریق مرز شلمچه اظهار کرده‌اند. شرکت‌های یادشده که از فعالان اصلی این حوزه محسوب می‌شوند، جذب سایر فعالان این عرصه را نیز، به دنبال خود دارند. نوع نگاه این شرکت‌ها به بندر خرمشهر، از مشکلات مهمی در حمل‌ونقل کالا به عراق حکایت می‌کند. ظاهراً بنادر عراق و گذرگاه‌های مرزی این کشور با سایر کشورهای همسایه، از کمبود ظرفیت رنج می‌برند. بهره‌گیری از این فرصت‌ها، مستلزم توجه ویژه‌ی سازمان‌های ذی‌ربط به این موضوع، برای ایجاد یک مزیت دائمی در ارتباط با حمل‌ونقل کالا به عراق است. مسلم است که این فرصت‌ها، همواره موجود نیستند و چنان‌چه نسبت به بهره‌وری از آن‌ها، اهتمام کافی نشود، امکان ایجاد مزیت یاد شده در سال‌های آتی، امکان‌پذیر نخواهد بود. ■

در گفت و گو با مدیر اداره‌ی بندر و دریانوردی قشم

قشم مستعد بازیگری در تجارت

اشاره

"سالانه قریب به چهارونیم میلیون نفر در مسیر قشم-بندرعباس، از طریق اسکله‌های بهمن، شهید ذاکری و لافت جابه‌جا می‌شوند. یک سفر ایمن و بی‌خطر، مستلزم دو پارامتر مهم، یعنی شناور و اسکله است. جزیره قشم، تا رسیدن به وضعیت مطلوب و استاندارد فاصله زیادی دارد." عبارات فوق بخشی از سخنان مهندس سید باقر موسوی، مدیر اداره بندر و دریانوردی قشم است که در گفت‌وگو با بندرودریا بیان شد.

آمار بیان شده نشان‌دهنده اهمیت مسیر دریایی حدفاصل جزیره قشم به عنوان بزرگ‌ترین جزیره کشور و سواحل استان هرمزگان می‌باشد. با توجه به تامین سلامت و ایمنی سفرهای دریایی که مسئولیت مستقیم آن بر عهده مرجع دریایی کشور (سازمان بنادر و دریانوردی) می‌باشد، از چندی پیش اقدامات موثری به منظور تهیه و ایجاد زیرساخت‌های مطلوب و مناسب در بنادر مسافری هرمزگان به عمل آمد که در ادامه از چگونگی این اقدامات مطلع می‌شوید.





■ **جزیره‌ی قشم، از چه قابلیت‌هایی در ترابری دریایی برخوردار است؟ اداره‌ی بندر قشم در تعامل با منطقه‌ی آزاد، چگونه به ایفای نقش حاکمیتی خود می‌پردازد؟**

جزیره‌ی قشم، دارای ۱۷ بندر و اسکله‌ی کوچک و بزرگ با کاربری‌های باری، مسافری و صیادی است. مهم‌ترین اسکله‌های قشم، شامل اسکله‌ی یک صد هزار تنی کاوه، بهمن، شهید ذاکری، فجر، لافت، پهل و پایانه‌ی نفتی است. با عنایت به تعدد و گستردگی عملکرد بنادر و اسکله‌ها، وظیفه و مسؤلیت این اداره، سخت و پیچیده شده است. با توجه به موقعیت استراتژیک و پتانسیل‌های فراوان جزیره‌ی قشم، از جمله قرار گرفتن در مسیر کشتیرانی بین‌المللی و داشتن سواحل عمیق، می‌تواند به یک مرکز تولید و تجارت منطقه‌ای تبدیل شود.

سازمان بنادر و دریانوردی، در چرخه‌ی رشد و توسعه‌ی این جزیره، نقش به‌سزایی خواهد داشت. از این‌رو اداره‌ی بنادر و دریانوردی قشم، سعی داشته به عنوان نماینده‌ی سازمان، همگام و همراه با سازمان منطقه‌ی آزاد قشم، حرکت کند. خوش‌یختانه طی چند سال گذشته، تعامل مثبت و مطلوبی حکم‌فرما بوده است، اگر چه در پاره‌ای موارد، انتظارات عملکردی از سازمان منطقه‌ی آزاد، بیش‌تر است.

■ **حمل‌ونقل دریایی در جزیره‌ی قشم، از چه وضعیتی برخوردار است؟ ارزیابی‌تان را با اشاره به تعداد شناورهای ثبتی، اسکله‌ها، میزان بارهای وارداتی و صادراتی، نوع بارها و میزان ورود و خروج مسافران دریایی، ارائه فرمایید؟**

حمل‌ونقل دریایی جزیره راه، باید در ۲ سرفصل جداگانه‌ی بار و مسافر، مورد بررسی قرار داد. ناوگان حمل‌ونقل بار جزیره، به طور عمده، شامل شناورهای سنتی و غیرکوانتسونی است. اقلام وارداتی جزیره، بیش‌تر با موتورلنج و لندینگ کرافت انجام می‌شود. صادرات سیمان جزیره، با کشتی‌های سبک صورت می‌گیرد که آن هم به دلیل مقصد حمل، که کشور عراق است و از شرایط خاصی برخوردار است، با کشتی‌های خیلی استاندارد انجام نمی‌شود. البته تاکنون اقدامات خوبی برای تشویق بازرگانان جزیره، برای حمل کانتینری کالاهای شان انجام شده است، که و امیدواریم این روند، سرعت بیش‌تری به خود بگیرد.

ناوگان حمل‌ونقل مسافری جزیره نیز، شامل ۲۵۰ فروند قایق، ۷۸ فروند اتوبوس دریایی، ۵ فروند موتورلنج مسافری، ۲ فروند کشتی و ۱۳ فروند شناور تندرو است. سالانه، قریب ۴/۵ میلیون نفر، در مسیر قشم -

■ **با توجه به موقعیت حساس و استراتژیک جزیره‌ی قشم در دهانه‌ی ورودی خلیج فارس و نیز تردد روزانه‌ی تعدادی از کشتی‌های نفتی و تجاری از این مسیر، اداره‌ی بندر، چه تمهیداتی را به منظور تأمین ایمنی و امنیت دریانوردی اندیشیده است؟**

برقراری امنیت تردد‌های دریایی و ارایه‌ی خدمات تجسس و نجات و امداد، از وظایف حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی است. در زمینه‌ی امنیت تردد‌های دریایی، وظیفه‌ی سازمان، نه در دریا بلکه از خود بندر و اسکله آغاز می‌شود، یعنی جایی که کارشناسان PSC و FSC، قبل از صدور PC شناور، نسبت به بازرسی‌های فنی و ایمنی اقدام می‌کنند. درباره‌ی موضوع تجسس و نجات و امداد نیز، طی چند سال گذشته، سازمان با راه‌اندازی مراکز اصلی و فرعی تجسس و نجات و تجهیز آن‌ها، به ویژه خریداری و به کارگیری شناورهای ناجی و راه‌اندازی سیستم کنترل ترافیک دریایی (VTS)، قدم‌های مثبت و تأثیرگذاری برداشته است که در نهایت، منفعت این اقدامات به جامعه‌ی دریایی کشور می‌رسد.

اما به طور اختصاصی در مورد قشم، همان‌طور که اشاره کردید، با توجه به موقعیت استراتژیک آن و نزدیکی به مسیر بین‌المللی تردد کشتی‌ها و قرار گرفتن در مسیر شناورهای تحت پرچم (که اکثراً غیر کوانتسونی و سنتی هستند)، به کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس نیاز بود

در زمینه‌ی امنیت تردد‌های دریایی، وظیفه‌ی سازمان، نه در دریا بلکه از خود بندر و اسکله آغاز می‌شود، یعنی جایی که کارشناسان PSC و FSC، قبل از صدور PC شناور، نسبت به بازرسی‌های فنی و ایمنی اقدام می‌کنند.

بندرعباس و از طریق اسکله‌های بهمن، شهید ذاکری و لافت، جابه‌جا می‌شوند. یک سفر ایمن و جابه‌جا، مستلزم دو پارامتر مهم، یعنی شناور و اسکله است. جزیره‌ی قشم، تا رسیدن به وضعیت مطلوب و استاندارد، در هر دو بخش یاد شده، فاصله‌ی زیادی دارد. البته همان‌طور که اطلاع دارید، طی چند سال گذشته، سیاست‌گذاری‌های سازمان، در جهت سامان‌دهی بندر مسافری و ارتقای سطح ایمنی سفرهای دریایی بوده است و امیدواریم تا ۲ سال آینده، با توسعه و تکمیل بنادر مسافری و همچنین اضافه شدن شناورهای استاندارد و ایمن که از طریق وجوه اداره شده‌ی سازمان بندر و به سفارش تعاونی‌های مسافری، در حال ساخت است، به وضعیت مطلوب و استاندارد برسیم.

شناورهای استاندارد و امیدواریم در مرحله‌ی سوم، جایگزینی و خروج شناورهای سنتی از ناوگان حمل‌ونقل مسافربری تحقق یابد.

■ با ورود شناورهای نوساز به ناوگان حمل‌ونقل مسافربری و افزایش تعداد آنها در آینده‌ی نزدیک، تأثیر این تحول را بر آمد و شد موجود چگونه می‌بینید؟ نظرات دو طرف خدمات‌دهنده و خدمات‌گیرنده را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

این روزها در صحبت‌ها و گفته‌های مسؤولین و کارشناسان دریایی کشور، به کرات، جمله‌ی "توسعه‌ی دریامحور" را می‌شنویم. این ادعا برای جامعه‌ی دریایی کشور، باید به یک اعتقاد قلبی مبدل شود که با محور قرار دادن دریا، بتوان مسیر توسعه‌ی کشور را رقم زد. با توجه به شناختی که از جزایر قشم، هرمز، لارک و هنگام (که در حوزه‌ی کاری بندر قشم قرار دارند) دارم و شناختی که از خواسته‌ی مسافران قشم، طی سال‌ها حضور در این جزیره، کسب کرده‌ام، اعتقاد راسخ دارم که پتانسیل‌های گردش‌گری دریایی این جزایر، می‌تواند به تنهایی، اقتصاد استان را شکوفا کند، البته با توجه ویژه و برنامه‌ریزی شده‌ی مسؤولین و ایجاد زیرساخت‌های لازم. یکی از ارکان این مهم، وجود شناورهای استاندارد است. مطالبه‌ی امروز مسافران، وجود چنین شناورهایی است. رشد تقاضای مسافران از این شناورها طی یک سال گذشته، مبین این موضوع است، به طوری که مسافران حاضرند ساعت‌ها انتظار بکشند، ولی با این شناورها تردد کنند. رشد ۳۵ درصدی مسافران و رشد ۴ درصدی تردد شناورها، همگی اذعان به این موضوع دارند. البته مالکان شناورهای نوساز، نسبت به نرخ پایین بلیت سفر دریایی، معترض‌اند و نگران هستند که نتوانند اقساط شناورهای خود را بازپرداخت کنند. بنده پیشنهاد می‌کنم، کارگروهی با محوریت اداره‌ی کل بنادر، این موضوع را بررسی و راه‌کار مناسبی را ارائه کنند.

■ از طرح توسعه‌ی بنادر قشم چه خبر؟ چه اقداماتی را در پیش‌روی دارید؟

همان‌طور که قبلاً اشاره کردم، سیاست‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی در مورد سامان‌دهی بنادر مسافری ستودنی است. از سال ۱۳۸۶، طرح مطالعاتی بنادر مسافری شروع شد و با توجه به ضرورت، لایروبی اسکله‌ی شهید ذاکری و نصب ۲ فروند اسکله‌ی شناور، در همان سال توسط سازمان انجام گرفت و طرح توسعه‌ی آن اسکله نیز، به زودی و با مشارکت سازمان منطقه‌ی آزاد، آغاز خواهد شد.



در حال حاضر، در بندر قشم، علاوه بر استفاده از امکانات اداره‌ی کل به صورت منطقه‌ای، باشگاه تجسس و نجات مردمی، با عضویت بیش از ۷۰۰ نفر از دریانوردان جزیره که بر روی شناورهای سبک و سنگین در سطح اسکله‌های جزیره فعالیت می‌کنند و متردد بین بنادر داخلی و خارجی هستند، تشکیل شده است.

و امرامعاش آنها نیز، خود موضوع بسیار مهمی است. وضعیت ایمنی شناورهای سنتی و به خطر افتادن جان مسافران و خدمه، این ضرورت اجتناب‌ناپذیر را به دنبال داشته است که می‌بایست به جایگزینی شناورهای مناسبی می‌اندیشیم؛ اما با وجود قشر عظیمی که از این طریق امرار معاش می‌کنند، چگونه باید اقدام می‌شد؟ در این‌جا این موضوع در اداره‌ی کل، به عنوان یک پروژه تعریف شد که می‌بایست طی یک پروسه‌ی زمان‌بندی شده، به هدف نهایی خود می‌انجامید.

در مرحله‌ی اول، بهینه‌سازی وضعیت شناورهای موجود، شامل استحکام‌سازی بدنه، استقرار حداقل تجهیزات ایمنی و بازرسی فنی و ایمنی به طور مستمر، توسط کارشناسان ایمنی بنادر بود.

در مرحله‌ی دوم، اعطای وام‌های بدون بهره به همین افراد بود که در سال گذشته، ۱۳۰ میلیارد ریال در اختیار تعاونی‌های مسافربری قشم و بندرعباس قرار گرفت، به منظور خرید و ساخت

که قشم، به عنوان یک مرکز اصلی، به چشم آید. البته این امر، مستلزم همکاری سازمان منطقه‌ای آزاد است که امیدواریم با تعامل و همکاری دو سازمان، این پیشنهاد اجرایی شود. در حال حاضر، در بندر قشم، علاوه بر استفاده از امکانات اداره‌ی کل، به صورت منطقه‌ای، باشگاه تجسس و نجات مردمی، با عضویت بیش از ۷۰۰ نفر از دریانوردان جزیره که بر روی شناورهای سبک و سنگین، در سطح اسکله‌های جزیره فعالیت می‌کنند و متردد بین بنادر داخلی و خارجی هستند، تشکیل شده است. کار این باشگاه، رصد اتفاقات پیرامونی جزیره، اطلاع‌رسانی به مراکز اصلی و فرعی تجسس و نجات در مواقع لزوم و مشارکت در عملیات تجسس و نجات و امداد است.

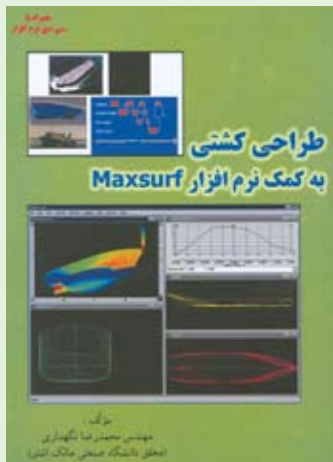
■ اداره‌ی بندر، از زمانی که در حوزه‌ی منطقه آزاد تجاری-صنعتی قرار گرفته، چگونه توانسته است به وظایف خود، به درستی عمل کند؟

همان‌طور که قبلاً اشاره کردم، طی چند سال گذشته، همکاری و تعاملات مثبتی بین مجموعه‌ی مدیریتی دو سازمان وجود داشته است؛ ولی با این حال، نمی‌توانم این موضوع را انکار کنم که مشکلاتی هم وجود داشته است. بسیاری از وظایف و مسؤولیت‌های ما، در قبال پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی تعریف می‌شود. اجرا و نظارت این قبیل وظایف در بنادر تحت اختیار سازمان بنادر، به راحتی امکان‌پذیر است؛ ولی در مناطق آزاد، به آسانی صورت نمی‌گیرد.

ما انتظار داریم، برخی امور و وظایف در مناطق تحت حاکمیت مناطق آزاد، توسط مسؤولین آن مناطق انجام شود و آنان نیز این انتظار را از ما دارند. به همین دلیل، دیده می‌شود که اجرای برخی کارها، سال‌ها به طول می‌انجامد. ولی به طور کلی، وقتی هدف از طرح و اجرا و عملکرد، خدمت به جامعه باشد، باید وظایف محوله را انجام داد، ولو با سختی و مشقت.

■ در سواحل قشم، مشاهده می‌شود که تعداد زیادی از شناورهای سنتی، همچنان در حال تردد هستند. با توجه به این‌که وضعیت اقتصاد بومی و محلی، به حضور این شناورها در دریا بستگی دارد و از سوی دیگر وظیفه تأمین ایمنی مسافران و مقابله با حوادث دریایی نیز، از وظایف آن اداره است، چگونه این مهم تأمین می‌شود؟

ایمنی جان مسافران و حتی خدمه‌ی شناورها، موضوعی نیست که بتوان به سادگی از کنار آن گذشت. از طرفی، اشتغال ساحل‌نشینان



طراحی کشتی به کمک نرم افزار Maxsurf

مؤلف: محمدرضا نگهداری

این کتاب، کوششی برای معرفی نرم افزار، طراحی و تحلیل فنی - مهندسی کشتی است که به یقین، می تواند فرایندی مکمل برای کتاب شناخت کشتی در محیط اجرایی و عملی (طراحی و تحلیل) باشد.

بخش اول و دوم آن، مربوط به طراحی کشتی است. دو فصلی که طی آن، مراحل طراحی یک کشتی (شامل تعیین ابعاد و شکل بدنه، جانمایی داخلی بدنه، تخمین وزن و مرکز ثقل شناور، تحلیل پایداری شناور در دو حالت سالم و صدمه دیده و محاسبات هیدرودینامیک و طراحی سازه ای و قدرت مانورپذیری شناوری) و معرفی محیط Maxsurf Professional بیان می شوند.

الگوی بدنه ی کشتی را در این محیط می توان طراحی کرد. دو بخش دیگر کتاب به ترتیب، دو محیط با عنوان های HydroMax و Hullspeed را معرفی می کند و بخش آخر، اختصاص به محاسبات Seakeeping شناور دارد. کتاب، به اهتمام کانون پژوهش انتشار یافته و سال نشر

سازمان منطقه ای آزاد، از سال های گذشته اقدامات خوبی را آغاز کرده است که از آن جمله می توان، به ساخت اسکله های لافت و پهل (هم اکنون در حال بهره برداری است)، لایروبی و اطاله ی موج شکن اسکله ی بهمن (در حال انجام) و ساخت اماکن اداری و تجهیز بندر کاوه (در حال انجام)، اشاره کرد.

■ اگر صحبت ناگفته ایی دارید که در پرسش های طرح شده، به آن ها اشاره نشده است، آن را بیان فرمایید؟

پیش بینی می شود طی سال های آینده، طرح ها و پروژه های دریایی و بندری مهمی در حوزه ی جزیره ی قشم اجرا شود که از جمله ی آن ها راه اندازی بانکرینگ سوخت، خط لوله ی دریایی انتقال گاز و نفت، احداث پالایشگاه، افزایش فعالیت کارخانجات شناورسازی و... است. از این رو، تشکیلات این اداره، نیازمند یک بازنگری کلی است. راه اندازی و توسعه ی واحدهای تجسس و نجات و مبارزه با آلودگی های دریایی و حفظ محیط زیست دریایی با مشارکت سازمان بنادر و منطقه ی آزاد، از نیازهای ضروری جزیره محسوب می شوند که انتظار داریم مسؤولین، از همین الان، به فکر آن باشند. ■

اولین چاپ آن، ۱۳۸۸ است. جهت اصلی کتاب، بر محور آموزشی استوار است و به همین لحاظ، دارای مخاطبین و علاقه مندان خاص خود است که به پشتوانه ی برخورداری از مقدمات اولیه ی طراحی و آشنایی با فضاهای نرم افزاری، می توانند ارتباط بسیار خوبی با این مجموعه از دانش طراحی، برقرار سازند.

موفقیت مؤلف و مترجم محترم را برای نقش آفرینی در این کتاب خوب و ایفای نقش های دیگر در آثار ترجمه و تألیف، خاصه در زمینه ی صنایع دریایی، آرزومندیم.

گروه ترخیص کاران جنوب
S.C.C.GROUP
High Customs Clearance Group

۲۶ آذر
سالروز حماسه جاودان فرمان تاریخی امام خمینی (ره)
و روز ملی حمل و نقل بر همه دست اندرکاران و کارکنان
حمل و نقل کشور بویژه سازمان بنادر و دریانوردی و ادارات کل
تابعه و شرکت ها و موسسات حمل و نقل دریایی کشور مبارک باد.

نشانی: میدان ونک، ابتدای کاندی، خیابان ۲۳، پلاک ۱۹، واحد ۳۰۳
تلفن: ۸۸۶۶۲۲۷۷ - ۸۸۲۰۷۲۶۰ - فکس: ۸۸۷۴۳۱۵۰ - همراه: ۰۹۱۲-۱۰۲۵۲۹-۰۹۱۲

جناب آقای دکتر بهبهانی
وزیر محترم راه و ترابری
جناب آقای مهندس عطاء اله صدر
مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

فرا رسیدن ۲۶ آذر، روز ملی حمل و نقل
سالروز صدور فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (ره)
که حماسه ای ارزشمند در تاریخ حمل و نقل کشور
رقم زده شده به مدیران و دست اندرکاران صنعت
حمل و نقل دریایی کشور تبریک و تهنیت عرض می نمایم
و انشاء... شاهد پیشرفت و تعالی هر چه بیشتر
این صنعت حیاتی باشیم.

شرکت شناور سازان کارون

زنگ خطر برای توسعه بندر شهید رجایی



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: در صورت بی توجهی مسئولان به الحاق اراضی بالادستی، بندر شهید رجایی به یک بندر ساکن تبدیل خواهد شد و هیچگونه توسعه‌ای در سال‌های آینده

صورت نخواهد گرفت.

"محمد رضا اشکریز" با اعلام این خبر افزود: بندار دنیا را با پیش‌بینی توسعه برای ۱۰۰ سال می‌سازند و طرح‌های توسعه‌ای اطرف آن را پیش‌بینی می‌کنند اما متأسفانه سند اراضی بالادستی بندر شهید رجایی را به دلیل یک سری ناهماهنگی‌ها به نام منطقه صنایع معدنی خلیج فارس زده‌اند. "اشکریز" خاطر نشان کرد: این موضوع در کمیسیون ماده ۶۹ دولت مورد بررسی قرار گرفت و برای تقسیم‌بندی اراضی، به صورت مشاوره‌ای به استاندار تفویض اختیار شد تا اراضی بین منطقه ویژه اقتصادی صنایع معدنی خلیج فارس و بندر شهید رجایی تقسیم شود که متأسفانه با تغییر استاندار این موضوع را کد مانده است. وی با اشاره به این‌که عدم الحاق اراضی بالادستی به بندر شهید رجایی یک زنگ خطر برای توسعه این بندر محسوب می‌شود، بیان کرد: هفته گذشته در جلسه سرمایه‌گذاری بندر شهید رجایی ۱۵

سرمایه‌گذار خواهان سرمایه‌گذاری در ۲۷ هکتار باقی مانده بودند. به گفته وی، با واگذاری ۳ قطعه زمین باقی‌مانده عملاً بندر شهید رجایی به سرنوشت بندر شهید باهنر، بوشهر، نوشهر و بندر انزلی دچار خواهد شد و دیگر امکان توسعه‌های بعدی وجود نخواهد داشت و به مرور زمان از گردونه رقابت با بنادر مهم و در حال توسعه دنیا خارج خواهد شد.

"اشکریز" اذعان داشت، در تمام دنیا بندار برای ۱۰۰ سال آینده از نظر توسعه‌های بیمه می‌شوند همچون بندر جبل‌علی که حدود ۵۰ هزار هکتار اراضی پس‌کرانه دارد. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اعلام کرد: از استاندار جدید خواهش‌مندیم با پیگیری این موضوع مشکل پیش‌رو را حل کند، در غیر این صورت باید در چند سال آینده رکود توسعه را در بندر شهید رجایی شاهد و به فکر یک بندر تجاری جدید با اراضی مناسب باشیم.

در هشت ماهه امسال بیش از ۴/۵ میلیون تن کالا در بندر انزلی تخلیه و بارگیری شد



۱۰۶/۱ درصدی برخوردار بوده است. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان افزود: در همین مدت ۲۰۷ هزار و ۴۷۰ دستگاه کامیون و تانکر در بندر انزلی بارگیری شده که در مقایسه با هشت ماهه سال گذشته ۴۳/۱ درصد افزایش داشته است. مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به رشد بیش از ۳۴ درصدی تعداد کشتی‌های وارده به بندر انزلی گفت: در هشت ماهه امسال یک هزار و ۴۰۵ فروند کشتی در بندر انزلی پهلو گرفته است که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۳۴/۴ درصد رشد داشته است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان از رشد بیش از ۳۲ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بندر انزلی در هشت ماهه امسال خبر داد. مهندس کوهساری گفت: در هشت ماهه امسال چهار میلیون و پانصد و بیست و شش هزار و دو بیست و هشتاد و هفت تن کالا در بندر انزلی تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۳۲/۸ درصد رشد داشته است. مهندس کوهساری مقدار کالای صادراتی غیرنفتی در هشت ماهه سال جاری در بندر انزلی را ۱۴۱ هزار و ۳۹۰ تن اعلام کرد و خاطر نشان ساخت این میزان نسبت به مدت مشابه سال قبل از رشد

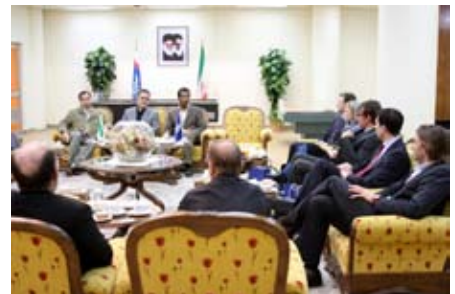
بررسی راه‌های ترانزیت از مجتمع بندری شهید رجایی توسط کشورهای اروپایی

وی در عین حال به وضعیت ترانزیت در کشور اشاره و ابراز امیدواری کرد با تدابیر اندیشیده شده در حوزه ترانزیت، فرصت‌های جدیدی در این بخش نصیب کشورمان شود و ایران بتواند سهم بیشتری طی سال‌های آینده در این بخش نصیب خود نماید.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، ادامه داد: با اقدامات انجام شده در این بندر سطح خدمات‌رسانی تا حد مطلوبی افزایش یافته تا جایی که کشتی‌های اقیانوس‌پیما و نسل هفتم، تمایل به حضور در این بندر دارند و این باعث گردیده علاوه بر بالا رفتن جایگاه این بندر، زمینه حضور و تمایل سرمایه‌گذاری‌های خارجی نیز افزایش یابد.

کشور سوئد، دبیر اول اقتصادی سفارت‌های آلمان و دانمارک و رابن‌ناتن اقتصادی و بازرگانی کشورهای اتریش، بلژیک و آلمان تشکیل می‌دادند.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در خصوص این بازدید گفت: با توجه به سرمایه‌گذاری صورت گرفته در مجتمع بندری شهید رجایی و شرایط مناسب کشور در بحث ترانزیت، این هیئت در حال بررسی برای استفاده از این شرایط و امکانات برای تسهیل ترانزیت خود به سمت کشورهای CIS و ترکیه می‌باشد. "سید محمد حکیمی" افزود: بندر شهید رجایی با قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال- جنوب بهترین مزیت برای ترانزیت محسوب می‌شود.



هیئتی اقتصادی، بازرگانی از ۵ کشور اروپایی از زیرساخت‌ها و تجهیزات مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، این هیئت ۸ نفره اروپایی را وزیر مختار

بیش از ۵ هزار فقره گواهینامه دریانوردی در بندر خوزستان صادر شد



دوره‌های ایمنی چهارگانه و دوره ملوان عمومی کمتر از ۵۰۰ تن و راهاندازی رشته‌های دریانوردی (ناوبری، مکانیک، مخابرات) در هنرستان فنی حرفه‌ای شهر بندری امام خمینی، خبر داد.

وی با تأکید بر برگزاری دوره‌های آموزشی برای آشنایی دریانوردان با قوانین جدید دریانوردی از برگزاری دوره‌های ملوان عمومی زیر ۵۰۰ تن و کاربر موتور زیر ۷۵۰ کیلووات با سیستم جدید در این خصوص خبر داد.

"سید سعید بزاز" همچنین در خصوص بهبود روش ارزیابی و توان‌مندی دریانوردان بر تهیه نرم‌افزارهای آزمون شفاهی در این رابطه در سال جاری تأکید کرد.

وی با اشاره به برگزاری ممیزی بین‌المللی اداره امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی اداره کل بندرودریانوردی از سوی نمایندگان IMO (سازمان بین‌المللی دریانوردی) به نمایندگی از دیگر بندر کشور در بندر امام، در خصوص دیگر اقدامات این اداره در سال جاری، از راهاندازی مرکز آموزش دریانوردی در اداره آموزش اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر با مجوزهای

از ابتدای سال جاری تاکنون تعداد ۵۶۶۳ فرزند انواع گواهینامه دریانوردی در اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان صادر شد.

معاون طرح و توسعه اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: در این مدت ۲۹۴۶ فرزند گواهینامه شایستگی، ۶۳۰ گواهینامه جانبی و ۲۰۸۷ شناسنامه دریانوردی در این اداره کل صادر گردیده است.

"سید سعید بزاز" با اشاره به وجود ۹ مرکز آموزشی فعال در سطح استان خاطر نشان کرد: دوره‌های برگزار شده در این اداره در رشته‌های کاربر موتور زیر ۷۵۰ کیلووات، مهندس سوم زیر ۳۰۰۰ کیلووات، مهندس دوم زیر ۳۰۰۰ کیلووات، افسر دوم چوبی >GT ۵۰۰، فرمانده چوبی >GT ۵۰۰، افسر دوم >GT ۵۰۰ و فرمانده >GT ۵۰۰ می‌باشد.

بازدید هیئت بلندپایه آستاراخان از بندر انزلی

مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان نیز در این نشست ضمن بیان ظرفیت فعلی طرح توسعه بندر انزلی، با اشاره به این که هم‌اکنون ۳۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری در طرح توسعه بندر در حال انجام است، ابراز امیدواری کرد بندر انزلی نقطه اتصال خوبی با بندر اولیاء برای توسعه ترانزیت باشد. "مهندس کوهساری" اظهار داشت: در هشت ماهه امسال چهار میلیون و ۵۲۶ هزار تن تخلیه و بارگیری در این بندر صورت گرفت که پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال به هفت میلیون تن برسد. وی همچنین گفت: این میزان نسبت به مدت مشابه سال قبلی حدود ۳۳ درصد رشد را نشان می‌دهد.

"کاپیتان غفوری"، معاون بازرگانی کشتیرانی دریای خزر نیز در این جلسه با اشاره به این که پیشرفت خوبی را در روابط بین آستاراخان و بندر ایران شاهد بوده‌ایم، کمبود راهنما برای هدایت کشتی‌ها، برخی قوانین گمرکی و مرزبانی را از جمله مشکلات کشتی‌های ایرانی عنوان کرد و خواستار آن شد تا مشکلات برطرف و همچنین خواستار تعمیر سریع کشتی‌های ایرانی در بندر آستاراخان شد.

نیاز در این مسیر نقش بسیار مؤثری در فعال شدن کریدور شمال- جنوب دارد. وی با اشاره به تمایل سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری در بندر آستاراخان افزود: برنامه ما افزایش ظرفیت بندر اولیاء به ۳۲ میلیون تن تخلیه و بارگیری در سال است.

رییس هیئت اعزامی از آستاراخان همچنین پس

از طرح برخی مشکلات کشتی‌های ایرانی از زبان مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان و معاونین کشتیرانی دریای خزر ادغان داشت: می‌دانیم که گاهی کشتی‌های ایرانی در بندر ما معطل می‌شوند و برطرف کردن این مشکلات تأکید نمود. "ماخوشویلی" همچنین برای تعمیر کشتی‌های ایرانی و همچنین ساخت کشتی برای طرف ایرانی اعلام آمادگی کرد. مدیرعامل شرکت کشتی‌سازی گالاکتیکا آستاراخان نیز در این نشست گفت: بندر انزلی بزرگ‌ترین بندر ایران در دریای خزر است و پیشرفت خوبی دارد.



معاون وزیر صنایع و منابع طبیعی دولت آستاراخان ضمن بازدید از بندر انزلی و نشست با مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان گفت: ما خواهان فعال شدن کریدور شمال- جنوب هستیم.

"یوری آلکسیوویچ ماخوشویلی" در این دیدار اظهار داشت: برای نیل به این هدف با سرعت مشغول توسعه بندر اولیاء هستیم و با خشنودی برنامه‌های توسعه بندر انزلی را دنبال می‌کنیم. وی تصریح کرد: توسعه این دو بندر و ارتباط مستمر آن‌ها در کنار دیگر زیرساخت‌های مورد

صدور اولین گواهی مبدأ برای کالای تولیدی در بندر امیرآباد

برای کالاهای تولید شده در داخل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، محموله هزارتنی گچ خود را به مقصد باکو ارسال نماید.

بهره‌برداری، موفق به صدور محصولات تولیدی خود از مبدأ بندر امیرآباد شد. این شرکت توانست با کسب اولین گواهی مبدأ

کارخانه تولید گچ صادراتی پارس گیپس به عنوان یکی از سرمایه‌گذاران صنعتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با شروع

آمادگی جهت ایجاد خط کشتیرانی بین بندر بصره و بندر خرمشهر



جهت پذیرش مسافری در پایانه مسافری دریایی بین‌المللی خلیج فارس را اعلام نمود. وی با تأکید بر این نکته که پایانه مسافری دریایی خلیج فارس که هم‌اکنون از بزرگ‌ترین پایانه‌های مسافری دریایی در منطقه و دارای امکانات و تجهیزات مدرن با ظرفیت پذیرش بالای مسافر می‌باشد، آمادگی کامل جهت ایجاد خطوط منظم دریایی بین بندر خرمشهر و سایر بندر کشورهای منطقه را دارا است. یادآور می‌شود هم‌اکنون یک فروند شناور مسافری کار جابه‌جایی مسافری از بندر خرمشهر به کشور کویت و بالعکس را به صورت منظم انجام می‌دهد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، "مهندس عادل دریس" سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اعلام این خبر اظهار داشت: در نشست مشترک استانداران خوزستان و بصره عراق، مدیرکل بندر استان خوزستان و دیگر مسؤولین محلی دو کشور، طرفین توافق کردند خطوط دریایی برای جابه‌جایی زائرین عتبات عالیات و همچنین مسافران عراق که عازم ایران هستند از طریق بندر خرمشهر و بصره راه‌اندازی شود. مهندس دریس "در ادامه آمادگی بندر خرمشهر

برگزاری دومین مجمع نمایندگان شهرهای ساحلی خوزستان در بندر امام

جرف، ناصری‌نژاد و مطورزاده، تنی چند از مسؤولین اجرایی از جمله معاون امنیتی و انتظامی استانداری، مدیرکل بندر و دریانوردی، مدیرکل شیلات، ناظر گمرکات استان خوزستان و فرمانداران شادگان و ماهشهر حضور داشتند و درباره مسائل مرتبط با بندر، جامعه‌ی صیادی، ذخایر صید و گمرکات استان به بحث و تبادل نظر پرداخته و در خصوص تشکیل کارگروه‌های تخصصی به منظور بررسی کارشناسانه این موضوعات، به توافق رسیدند.

مشکلات شهرهای ساحلی استان خوزستان برگزار شد. "خلیل حیاتی‌مقدم"، نماینده مردم ماهشهر در مجلس شورای اسلامی در این خصوص با اشاره به وجوه مشترک منطقه جنوب خوزستان و مردم شهرهای ساحلی و تأکید بر ایجاد این مجمع، بر لزوم حمایت نمایندگان این شهرها از تصمیمات اتخاذ شده این مجمع در کنار مجمع نمایندگان استان تأکید کرد. در نشست مجمع نمایندگان شهرهای ساحلی استان خوزستان علاوه بر آقایان کعبی، موسوی

دومین مجمع نمایندگان شهرهای ساحلی جنوب استان خوزستان با حضور نمایندگان شهرهای آبادان، خرمشهر، شادگان و بندر ماهشهر در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مدیران اجرایی استان خوزستان در بندر امام خمینی (ره) برگزار شد. به گزارش روابط عمومی، این نشست به ریاست نماینده مردم ماهشهر در مجلس شورای اسلامی و در ادامه‌ی نشست نخست این کمیته در شهرستان خرمشهر به منظور هم‌اندیشی نمایندگان و مسؤولین اجرایی جهت بررسی

رشد چشمگیر صادرات از بندر امیرآباد

رشد را نشان می‌دهد گفتنی است بهره‌برداری از پروژه‌های سرمایه‌گذاری و کارخانجات صنعتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نیز در افزایش میزان صادرات این بندر نقش موثری داشته است.

گردیده است. "یونس" همچنین می‌افزاید؛ این مقدار در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از لحاظ تناژ ۲۸۰۰ درصد رشد برخوردار بوده است. همچنین میزان ورود کشتی در همین مدت ۵۰ درصد

به گزارش روابط عمومی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و به نقل از معاون دریایی و بندری منطقه؛ در ۹ ماه گذشته بیش از ۱۷۹ هزار تن انواع کالا از این بندر به کشورهای حوزه دریای خزر صادر

رشدی و دو در صدی واردات تجاری در بندر نوشهر

و مقصود بوده و همچنین کالاهای صادراتی شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالای سوپرمارکتی می‌باشد. شایان ذکر است واردات کالای تجاری در هشت ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۲ درصد رشد داشته است.

حجم مبادلات تجاری و ترانزیت مواد نفتی در اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران به رقم نهصد و شصت و چهار هزار و نهصد و چهل و شش (۹۶۴۹۴۶) تن رسید. عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر، آهن‌آلات، چوب و تخته، مواد شیمیایی، کاغذ



بندر چندمنظوره سیریک تحویل موقت شد



وی تصریح کرد: در حال حاضر و با پایان فاز نخست، این پروژه و با توجه به وضعیت طوفانی منطقه، اسکله‌های این بندر آمادگی پذیرش و پهلوگیری شناورها را دارا می‌باشد.

مدیر اداره بندرودریانوردی شهید باهنر در خصوص مشخصات این بندر گفت: این بندر که با هدف توسعه فعالیت‌های اقتصادی و صیادی در منطقه احداث می‌شود با ۳۴ هکتار وسعت حوضچه، پس از بندر شهید رجایی از بزرگ‌ترین حوضچه برخوردار است. وی طول بازوی اصلی این بندر را ۴۰۰ متر و طول بازوی فرعی را ۸۷۹ متر عنوان کرد و افزود: در اجرای این پروژه تاکنون ۴۴۰ هزار مترمکعب مصالح سنگی به کار رفته است.

"امینی" اضافه کرد: براساس برآورد انجام شده، اولویت خدمات ارائه شده در این بندر در ۲ بخش صیادی و تجاری می‌باشد که با توجه به جایگاه سیریک در شرق هرمزگان، این بندر می‌تواند به رونق اقتصادی

مدیر اداره بندرودریانوردی شهید باهنر از تحویل موقت بندر چندمنظوره سیریک خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان، "مجید امینی" در این باره گفت: مبلغ اولیه قرارداد احداث این بندر در فاز نخست، ۷۳ میلیارد ریال بود که با اصلاحات انجام شده در طرح این بندر، ۹۰ میلیارد ریال برای احداث فاز اول آن هزینه شد.

وی در ادامه افزود: این بندر در ۲ فاز احداث می‌شود که فاز نخست آن که شامل ساخت موج‌شکن و استحصال زمین بود به پایان رسید و آماده خدمات‌رسانی به تجار و بازرگانان و همچنین صیادان می‌باشد و فاز دوم آن نیز پس از انجام مطالعات آغاز می‌شود.

"امینی" خاطرنشان کرد: طبق برنامه پیش‌بینی شده، مطالعات احداث فاز دوم که شامل ایجاد پس‌کرانه و تأسیسات بندری، ایجاد اسکله و لایروبی می‌باشد ۵ ماه به طول می‌انجامد.

منطقه کمک شایانی نماید.

گفتنی است، بندر چند منظوره سیریک به همراه بنادر جاسک و شهید حقانی، تحت مدیریت اداره بندرودریانوردی شهید باهنر می‌باشد.

جلوگیری از فعالیت شناور خارجی به علت استفاده از نام جعلی خلیج عربی

شناور مذکور جلوگیری شود و تنها پس از تصحیح نام خلیج عربی به خلیج فارس و انجام مراحل قانونی مجاز به تردد شود. "مکی‌زاده" گفت: درج نام مجعول خلیج عربی به جای خلیج فارس توسط شرکت بیمه‌گر اماراتی باعث نقض تمامیت ارضی و حقوق بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران شد که با توجه به همین موضوع اجازه ادامه فعالیت از این شناور سلب شده است.

خلیج فارس از عبارت خلیج عربی استفاده شده است.

"اسماعیل مکی‌زاده" در ادامه افزود: این شناور که "تیمور" نام داشت در حال انجام عملیات لرزه‌نگاری و اکتشاف در محدوده خلیج فارس بود که پس از بازرسی اسناد شناور توسط کارشناسان بازرسی بندرلنگه توقیف گردید.

وی اضافه کرد: پس از گزارش موضوع به اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندرودریانوردی، مقرر گردید تا از فعالیت

از ادامه فعالیت شناور خارجی به دلیل استفاده از نام جعلی خلیج عربی در بندر لنگه جلوگیری شد.

به گزارش روابط عمومی و به نقل از مدیر اداره بندرودریانوردی لنگه با اعلام این خبر گفت: پس از بازرسی‌های به عمل آمده توسط کارشناسان کنترل و بازرسی ایمنی شناورهای این اداره، مشخص شد که در بیمه‌نامه دریایی شناور مذکور که توسط شرکت "قطر للتامین" صادر گردیده در قسمت محدوده تردد، به جای

بازدید استاندار هرمزگان از بندر مسافری شهید حقانی بندرعباس

اسکله‌ها نصب شود. وی افزود: مناقصه احداث ترمینال مسافری این بندر نیز در بهمن‌ماه انجام می‌شود که عملیات احداث آن از سال آینده آغاز خواهد شد.

وی در عین حال از آمادگی بنادر و اسکله‌های مسافری استان برای خدمات‌دهی به مسافران نروزی خبر داد.

استاندار هرمزگان نیز در این دیدار بر حل هر چه سریع‌تر مشکلات مربوط به اسکله‌های لافت و پهل تاکید کرد.

"حسین هاشمی تختی" گفت: با توجه به اهمیت بندر شهید حقانی در جابه‌جایی مسافران بین بندرعباس - قشم و بالعکس، ضروری است در روند ساخت این پروژه دقت لازم صورت بپذیرد تا قبل از ایام عید آماده خدمات‌رسانی به مسافران نروزی باشد.

در اجرای پروژه شد، هم‌زمانی اجرای پروژه و تردد مسافران بود که با انتقال مکان جابه‌جایی مسافران به اسکله شیلات، مراحل اجرایی با سرعت بیشتری در حال انجام است.

"اشکریز" گفت: فاز اول که شامل احداث موج‌شکن و لایروبی و استحصال زمین است تا ۲۰ اسفندماه تحویل می‌گردد و این بندر به مانند سالیان گذشته آماده پذیرایی از مهمانان نروزی خواهد شد.

وی خاطرنشان کرد: مناقصه خرید اسکله‌های این بندر انجام شده که ۸ شرکت در آن حضور یافتند و مقرر شد که برنده مناقصه ظرف مدت سه ماه نسبت به خرید و نصب اسکله‌های پیش ساخته اقدام نماید.

مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان ابراز امیدواری کرد تا پایان امسال تعدادی از

استاندار هرمزگان در رأس هیئتی از بندر مسافری شهید حقانی بندرعباس بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان، در این بازدید استاندار هرمزگان از نزدیک در جریان مراحل پیشرفت احداث این بندر قرار گرفت.

در این بازدید، مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان در سخنانی اظهار داشت: با تغییر مالکیت این بندر، طرح احداث بندر مسافری شهید حقانی از اردیبهشت سال گذشته و با تحویل زمین آغاز شد.

"محمدرضا اشکریز" افزود: این طرح قرار بود تا پایان آبان‌ماه به پایان برسد که با تأخیر ۶ ماهه اردیبهشت ماه سال آینده مراحل ساخت آن به انجام خواهد رسید.

وی گفت: از جمله مشکلاتی که سبب تأخیر

صادرات ۵۰ هزار تن سیمان از بندر چابهار به مقصد عمان



صادرات سیمان، علاوه بر عمان برای کشورهای حوزه خلیج فارس و آفریقای در نظر گرفته شده است. "مهندس رضوانی" گفت: در حال حاضر بندر چابهار بهترین و با صرفه‌ترین بندر برای این استان و کشورهای هم‌جوار برای صادرات و واردات کالا است. وی در پایان افزود: بندر چابهار به لحاظ موقعیت بین‌المللی و امکان دسترسی به آب‌های آزاد جهان، دارای ویژگی‌ها و مزیت‌های بی‌شماری است و مسئولین با برنامه‌ریزی بهتر می‌توانند موجبات صادرات از طریق بندر چابهار را برای کشورهای مصرف فراهم سازند.

شرکت سیمان خاش ۵۰ هزار تن سیمان از تولیدات خود را از بندر چابهار به مقصد عمان صادر می‌کند. مدیرکل بندرودریانوردی سیستان و بلوچستان با اعلام این خبر، افزود: شرکت سیمان خاش طبق برنامه زمان‌بندی هر ۱۰ روز ۲ هزار تن سیمان از تولیدات خود را از اسکله شهیدکلانتری چابهار به مقصد عمان صادر می‌کند. "مهندس رضوانی" افزود: این صادرات از طریق نمایندگی اطاق بازرگانی سیستان و بلوچستان به عمان صورت می‌گیرد. وی همچنین اظهار داشت: تا پایان سال

ورود اولین محموله خودروهای وارداتی منطقه آزاد اروند به بندر خرمشهر

وی در ادامه به لایروبی این اسکله اشاره و افزود؛ با تلاش پرسنل این بندر کار لایروبی اسکله خانیان (رو-رو) به پایان رسید و شناور رازین بندر که از دبی تعداد ۴۵ دستگاه خودرو بارگیری کرده بود در این اسکله بار خود را تخلیه نمود. یادآور می‌شود بندر خرمشهر با ۲۳۰ هکتار مساحت و ۲۰ پست اسکله فعال و اسکله اختصاصی جهت پهلودهی کشتی‌های رو-رو در منطقه آزاد تجاری اروند قرار دارد و نقش مهمی در منطقه ایفا می‌کند.

به گزارش روابطعمومی اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر، به نقل از سرپرست این بندر؛ اولین محموله خودروهای وارداتی منطقه آزاد اروند از طریق اسکله خانیان تخلیه گردید. "مهندس دریس" با اعلام این خبر افزود: با توجه به قانون ورود خودروهای خارجی به منطقه آزاد اروند، پرسنل بندر خرمشهر با تلاش شبانه‌روزی نسبت به عملیاتی کردن اسکله خانیان جهت پهلودهی کشتی‌های رو-رو اقدام نمودند.



شناورسازی یک کشتی بزرگ غرق شده در اروندرود

بندر خرمشهر پیش از جنگ تحمیلی بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور بوده و هم‌اکنون نیز با برخورداری از ۲۰ پست اسکله و تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری دومین بندر کانتینری کشور می‌باشد.



وی عملیات خارج‌سازی این مغروقه را نزدیک به سه ماه اعلام کرد و گفت: این عملیات در منطقه بی‌نظیر و به دست متخصصان داخلی انجام گرفته است. این اقدام می‌تواند گام مهمی در راستای تلاش برای استفاده هر چه بهتر از توانایی‌های ساحلی و فراساحلی در منطقه را فراهم کند. عملیات خارج‌سازی مغروقه‌ها، عملیاتی بسیار سنگین و گران است، به گونه‌ای که برخی از کارشناسان بر این باورند که باید برای شناورسازی این مغروقه‌ها، از شرکت‌های بزرگ بین‌المللی اروپایی و یا آسیای جنوب شرقی بهره برد. این موفقیت بزرگ که توسط اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر انجام گرفت، می‌تواند زمینه‌ای مناسب برای خارج ساختن دیگر مغروقه‌ها از اروندرود و کارون را فراهم کند.

به گزارش روابطعمومی اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر، به نقل از "مهندس عادل دریس"، سرپرست این اداره کل؛ یک فروند کشتی بزرگ مغروقه در اروندرود و در کنار اسکله شماره دو بندر خرمشهر پس از ۲۹ سال، با تلاش متخصصان داخلی از اعماق اروندرود بیرون کشیده شد. "مهندس عادل دریس"، بابیان این مطلب اضافه کرد: این کشتی با طول تقریبی ۵۰ متر و حدوداً ششصد تن ظرفیت بارگیری (GT) در شرایطی سخت، مانع تسهیل عملیات دریانوردی در آبراه استراتژیک اروند بود. وی افزود: شناورسازی این کشتی در سه مرحله همراه با عملیات غواصی انجام گرفت و این امکان فراهم شد تا از آبراه و اسکله‌های بندر خرمشهر، بیش از پیش در رونق تجاری این منطقه بهره‌برداری شود.

بازدید معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور از بندرانزلی



وی خاطر نشان کرد: سهم جابه‌جایی در ۷ ماهه امسال در بخش کالا ۱۵ درصد و مسافری ۱۰ درصد نسبت به مدت مشابه در سال قبل رشد داشته است.

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در خاتمه اظهار داشت: به منظور ایجاد ارتباط مکانیزه و بسیار موفق و پیشرفته بین بندر و گمرک با سازمان راهداری و حمل‌ونقل و پایانه‌های استان گیلان، بخش حمل‌ونقل در استان از وضعیت خوبی برخوردار است.

وی همچنین یادآور شد: امیدواریم مسؤولین استان همگام با توسعه بندر نسبت به توسعه راه و حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و ناوگان دریایی نیز اقدام نمایند، تا با این کار هم درآمد خوبی برای استان کسب کنیم و هم اشتغال‌آفرینی برای آنان فراهم آوریم.

مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان با اشاره به سیستم مکانیزه GCOMS گفت: برای اولین بار در کشور، این سیستم در بندرانزلی راه‌اندازی شده است و ارتباطی مطلوب بین بندر، گمرک و پایانه‌ها ایجاد کرده است که در پیشرفت امور تأثیر بسزایی داشته است.

معاون برنامه‌ریزی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور در بازدید از طرح توسعه و موج‌شکن‌های جدید اداره کل بندرودریانوردی گیلان در بندرانزلی گفت: استان گیلان در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای در رده پنجم یا ششم کشور قرار دارد و در سطح کشور به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. "دکتر کامران رحیم‌اف" اضافه کرد: استان گیلان با برخورداری از ۴ هزار وسیله حمل کالا ۱/۵ درصد از اقتصاد این بخش را به خود اختصاص داده است.

"مهندس کوهساری" طی نشست با "دکتر کامران رحیم‌اف" گفت: توسعه بندرانزلی نقش مهمی در شکوفایی اقتصاد استان گیلان و کشور دارد.

مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان طی نشست با "دکتر کامران رحیم‌اف"، معاون برنامه‌ریزی و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور ضمن بیان مطلب فوق افزود: بندر انزلی به واسطه واگذاری امور به بخش خصوصی که مرحله به مرحله انجام گرفت، در سال گذشته با تخلیه و بارگیری بیش از پنج میلیون تن کالا رکوردی را در طول فعالیت بندری از خود به جا گذاشت. وی همچنین گفت: بندرانزلی توان تخلیه و بارگیری ۴/۵ میلیون تن واقعی و ۷ میلیون تن اسمی را دارد که در طرح توسعه بندر به ۱۱ میلیون تن واقعی و ۱۷ میلیون تن اسمی خواهد رسید. "مهندس کوهساری" افزود: با طرح توسعه بندر انزلی، تعداد اسکله‌ها به ۲۴ پست و محوطه‌های آن به ۱۱۰ هکتار خواهد رسید و با پیش‌بینی‌های خوبی که در این طرح شده است یقیناً طرح توسعه بندر انزلی علاوه بر این که در اقتصاد شهرستان، استان و کشور تأثیر بسزایی دارد، موجب پویایی و شکوفایی اقتصاد استان گیلان می‌شود.

ظرفیت ورودی شناورها در بزرگ‌ترین بندر صیادی کشور افزایش می‌یابد

بوشهر گفت: جهت ایجاد این اسکله اعتباری بالغ بر ۲۵ میلیارد ریال منظور شده است. "خلیلی" افزود: با بهره‌برداری از این اسکله قسمتی از ساماندهی حوضچه تجاری بندر دیر انجام شده و زمینه برای گسترش فعالیت‌های تجاری در این بندر مهیا می‌شود.

افزود: اسکله بلوک وزنی بندر دیر به پایان رسیده و امیدواریم تا پایان دی ماه به بهره‌برداری برسد. وی اظهار داشت: این اسکله ۲۲۰ متر طول دارد و برای پذیرش شناورهای با آب‌خور ۵/۵ متر و ظرفیت دو هزار تن طراحی شده است. معاون فنی اداره کل بندرودریانوردی استان

معاون فنی اداره کل بندرودریانوردی استان بوشهر گفت: ظرفیت ورودی شناورهای صیادی در بندر دیر که بزرگ‌ترین بندر صیادی کشور به شمار می‌رود، افزایش می‌یابد. "حمیدخلیلی" در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا،

رشد ۲۹ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر امام خمینی (ره)

عنوان دومین بندر کانتینری استان، از تخلیه و بارگیری ۵۰ هزار و ۸۹۳ (TEU) کانتینر در این بندر خبر داد.



این نوع کالا در این مدت شد. "علیرضا خجسته" با اشاره به این که حمل‌ونقل کانتینری موجب سرعت و تسهیل حمل‌ونقل بین‌المللی می‌گردد، از افزایش ضریب ایمنی کالا از نظر سرعت و صدمه به محمولات، افزایش سرعت تخلیه و بارگیری، صرفه‌جویی در زمان حمل، کاهش هزینه تخلیه و بارگیری، باز نشدن درب کانتینر از مبدأ تا مقصد، استقرار تناژ قابل توجهی از کالا در یک کانتینر، سهولت در چیدمان و استفاده بهینه از فضا در محل تخلیه و بارگیری به عنوان مهم‌ترین مزایای این نوع از حمل‌ونقل یاد کرد. وی در ادامه با اشاره به بندر خرمشهر به

۷۵ هزار و ۶۷۳ (TEU) کانتینر با ۲۹ درصد رشد در ۹ ماهه نخست امسال در بندر امام خمینی (ره) تخلیه و بارگیری شد. به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان با بیان این که بندر امام خمینی (ره) با برخورداری از پایانه مناسب کانتینری ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۳۰۰ هزار (TEU) کانتینر را دارد، گفت: با توجه به اهمیت جابه‌جایی کالاها به صورت کانتینری در جهان، توسعه ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری در دستور کار اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان قرار گرفت و این امر موجب افزایش ۲۹ درصدی جابه‌جایی

مدیرعامل شرکت فرادریا عرشه در گفت‌وگو با بندرودریا

عدم هماهنگی بین ارگان‌ها موجب هدر رفتن سرمایه کشور می‌شود

اشاره

برای اجرای پروژه‌های مختلف بندری و دریایی، حضور کارفرما، پیمانکار و مهندس مشاور، امری بدیهی محسوب می‌شود. نظر به این‌که مهندسان مشاور، نقش اساسی در طراحی و نظارت بر کیفیت اجرای پروژه‌ها دارند؛ به منظور تبیین جنبه‌های مختلف این موضوع و مسائل مربوط به ترابری دریایی، گفت‌وگویی با "دکتر حسین قطبی"، مدیرعامل "مهندسان مشاور فرادریا عرشه"، انجام داده ایم که در ادامه، از نظر تان می‌گذرد.

است که نوعی رقابت بی‌انتهای برای کاهش قیمت به وجود می‌آورد؛ به طوری که در جریان مناقصه‌ها، همکاری‌ها هستند که با تنها ۴۰ درصد تعرفه پیشنهاد قیمت ارائه می‌کنند و به همین دلیل، در طی اجرا، کیفیت کار بشدت کاهش می‌یابد و کسانی که می‌خواهند کیفیت حداقلی را حفظ کنند از صحنه رقابت حذف می‌شوند.

مدیرعامل شرکت فرادریا عرشه، خاطر نشان کرد که روند فعالیت‌های این شرکت با رعایت اصول حرفه‌ای و مهندسی، به عنوان مهندس مشاور، موجب شده است تا صرفه‌جویی‌های میلیاردی، در اقتصاد کشور به وجود آید؛ زیرا پروژه‌های بندرسازی و عملیات مربوط به آن، بسیار هزینه‌بر است و عدم دقت در این مسائل، موجب ضرر و زیان‌های سنگین می‌شود. "قطبی"، در بخش دیگری از اظهارات خود، به

در حال حاضر ۲۰ تا ۳۰ شرکت صاحب صلاحیت در کشور در این زمینه وجود دارد که از میان آنها تعدادی که دارای رتبه یک هستند بصورت فعال در رشته سازه دریایی در کشور مشغول به فعالیت هستند."

وی در ادامه، گفت: "هم‌اکنون مهم‌ترین دغدغه‌ی ما، شکل رقابتی است که در رشته کاری ما بوجود آمده است. با شرایطی که در این عرصه وجود دارد، موضوع حفظ کیفیت و تداوم کار، از ضرورت‌های غیرقابل انکاری است که دچار چالش جدی شده است. وقتی مناقصه‌ای برگزار می‌شود و شرکت مشاور را از طریق آن انتخاب می‌کنند، این روش، اگرچه مزایایی دارد، ولی از معایبی نیز برخوردار است. حُسن مناقصه، در این است که با توجه به بازار کار، همه، شرکت‌ها می‌توانند از بازار سهمی داشته باشند و عیب چنین وضعیتی نیز این

مدیرعامل شرکت فرادریا عرشه، در ابتدای گفت‌وگو، به پیشینه عملکرد این شرکت اشاره کرد و گفت: "سازه‌های دریایی، به ۳ بخش تقسیم می‌شوند، سازه‌هایی که در کنار ساحل قرار دارند، سازه‌هایی که در ساحل قرار گرفته‌اند و سازه‌هایی که دور از ساحل واقع شده‌اند. شرکت فرادریا عرشه، در هر سه بخش یاد شده فعالیت می‌کند و در سال ۱۳۸۵ نیز، موفق به اخذ گواهی برقراری نظام مدیریت کیفیت، از مؤسسه DNV در دو زمینه طراحی سازه‌های ساحلی و سازه‌های دور از ساحل شده است."

"دکتر حسین قطبی"، افزود: "این شرکت، در حدود ۲ سال است که رتبه‌ی ۱ سازه‌های دریایی را از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی سابق)، دریافت کرده است؛



ارزیابی دانش مهندسی داخل کشور در عرصه ساخت و ساز و طراحی بندری با رویکردهای ملی پرداخت و گفت: "بنده با بیان یک مثال، به تبیین این موضوع می‌پردازم. ما از سال ۱۳۸۴، طرح توسعه بندر بوشهر، را طی یک پروژه EPC اجرا کردیم که تحویل موقت آن نیز چندی پیش انجام شد. وقتی سوابق اجرایی ۹ پست اسکله‌ی قدیم و یک پست اسکله شریعتی را بررسی می‌کردم، اثری از مشاوران و پیمانکاران ایرانی، مشاهده نکردم. البته این طرح‌ها، مربوط به سال‌های قبل از ۱۳۵۱ می‌شد. در مقابل آن، ما طرح توسعه بندر بوشهر را مطابق با متدهای روز مهندسی و روش‌های مناسب روزآمد، اجرا کردیم، به طوری که، در حدود ۹۹ درصد از عملیات مهندسی پروژه، در داخل کشور انجام شد و در بخش سی‌وی، ۱۰۰ درصد کارهای اجرایی، توسط پیمانکار ایرانی به انجام رسید. بررسی پروژه‌هایی که در طول ۳۰ سال گذشته در کشور اجرا شده‌اند، نشان می‌دهد که بکارگیری مهندسان ایرانی، به ویژه در زمینه ساخت و طراحی سازه‌های دریایی، منجر به افزایش سطح کیفی کارها شده است." این کارشناس ارشد سازه‌های دریایی، تصریح کرد: "دانش فنی بکارگرفته‌شده از این لحاظ، رشد ویژه‌ای داشته است و وجود پیمانکاران ماهر و فعال موجب رشد کیفی پروژه‌ها شده است. به طوری که سطح کیفی عملیات اجرایی، نسبت به گذشته قابل مقایسه نیست."

"دکتر حسین قطبی"، در ادامه این گفت‌وگو، به زمینه‌ها و راه‌های برون‌رفت از چالش‌های موجود در فعالیت مهندسان مشاور اشاره کرد و گفت: "به قول یکی از اساتید، همان‌طور که یک فرد بیمار، درمان خود را به مناقصه نمی‌گذارد، در رشته‌ی ما نیز چنین حساسیت‌هایی وجود دارد. به مناقصه گذاشتن امر مشاوره و تأثیرگذاری آن بر قیمت، تنها منجر به طراحی بالاتر از حد طراحی، کاهش انگیزه برای بکاربردن دانش فنی به روز و در نتیجه افزایش قیمت در پروژه‌ها خواهد شد و می‌تواند تبعات منفی بسیاری، به همراه داشته باشد. البته بنده نمی‌خواهم اصل موضوع مناقصه را زیر سؤال ببرم، ولی در جریان مناقصه‌گذاری، نباید در یک سو قیمت و در طرف دیگر موضوع کیفیت عملکرد مطرح نباشد، بلکه باید ضمن آن که در یک طرف قیمت وجود داشته باشد، نظام سنجش کیفیت نیز حاکم باشد. باید نظام قیمت و کیفیت، تنها با تکیه بر سیستم کیفیت صرف باشد؛ به عبارت دیگر در مناقصه‌های مشاور باید قیمت ثابت و کیفیت را به مزایده گذاشت. به این ترتیب می‌توان



به تدریج و با رشد پروژه‌های EPC در ایران، نقش مهندسان مشاور، توسعه بیش‌تری پیدا کرده است، زیرا به نوعی، هم بخش مهمی از نقش کارفرما را به عهده می‌گیرند و هم مشاور پیمانکار تلقی می‌شوند.

شرایط موجود عملکرد مهندسان مشاور را اصلاح کرد ضمن اینکه بحث قیمت مقطوع که در سالهای اخیر مطرح می‌شود بنظر یکی از ثمرات مثبت این روش است که از اتلاف سرمایه‌های ملی جلوگیری کرده و قیمت‌های خدمات مشاوره را واقعی نموده است."

وی افزود: "هم‌اکنون، با صدور تعدادی نامه و مدارک، سطح کیفیت عملکرد مشاور سنجیده می‌شود، در حالی که باید مراجع مستقلی برای سنجش کیفیت، فعالیت داشته باشند. در واقع، مهندسان مشاوره که دانش و مهارت مطلوبی دارند، از طریق نظام کارفرمایی مورد تأیید قرار بگیرند." مدیرعامل شرکت فرادریا عرشه، در ادامه‌ی گفت‌وگو، به نقش مهندسان مشاور در ساخت سازه‌های دریایی پرداخت و در زمینه تبعات بعدی عدم استفاده از آن‌ها نیز توضیحاتی بیان کرد و اظهار داشت: "مهندسان مشاور، دو نقش محوری در پروژه‌های عمرانی و ساخت سازه‌های دریایی دارند؛ یکی این که به

عنوان مشاور کارفرما در پروژه‌های سه‌عاملی حضور دارند. منظور از پروژه‌های سه‌عاملی، پروژه‌هایی هستند که دارای کارفرما بوده و در آن، مهندسان مشاور نیز به عنوان ناظر، مشغول به کارند و همچنین دارای پیمانکار هستند. در پروژه‌های سه‌عاملی، مهندسان مشاور، نقش‌های نظارتی و طراحی را بر عهده دارند. کار طراحی و فعالیت در فاز مطالعاتی، در مرحله‌ی ورود به کارهای اجرایی انجام می‌شود. مطالعات صفر، یک و دو، نیز مربوط به عملیات طراحی است. وقتی، اجرای پروژه به مناقصه گذاشته می‌شود، ما در آن‌جا، به عنوان مهندسان مشاور، نقش نظارتی را ایفا می‌کنیم و در نهایت، این پیمانکار است که نقش سوم را بر عهده می‌گیرد."

"قطبی"، خاطرنشان کرد که: "به تدریج و با رشد پروژه‌های EPC در ایران، نقش مهندسان مشاور، توسعه بیش‌تری پیدا کرده است، زیرا به نوعی، هم بخش مهمی از نقش کارفرما را به عهده می‌گیرند و هم مشاور پیمانکار تلقی می‌شوند."

وی، در مورد تبعات گسترده‌ی عدم استفاده از مهندسان مشاور گفت: "چنین رویکردی را نمی‌توان از اساس تصور کرد؛ زیرا نظام ساخت و ساز و اجرای پروژه در کشور، براساس تضامن ۳ طرفه، پیش می‌رود که طرفین آن شامل کارفرما، مهندس مشاور و پیمانکار است. آن‌ها به یکدیگر تضمین می‌دهند تا پروژه را با صحت و سلامت به پایان برسانند و حذف هر یک از آن‌ها، قراردادهای اجرایی را معلق می‌کند. مهندسان مشاور مختلف، بنا به نظر کارفرما، ممکن است در مراحل مختلفی از پروژه، فعالیت خود را انجام دهند که این امر، به روند اجرایی طرح، بیش‌ترین صدمه را می‌زند. مهندسان مشاور، قبل از شروع پروژه، باید وارد کار شوند، تا نخست اطلاعات را جمع‌آوری و پردازش کنند و سپس فرآیند تصمیم‌سازی را برای کارفرمایان بخوبی انجام دهند."

"قطبی"، در پاسخ این پرسش، که آیا تنها نظارت مهندسان مشاور، نشان‌دهنده استاندارد بودن یک پروژه است یا خیر؟ گفت: "حضور مهندسان مشاور در مراحل مختلف پروژه، شرط لازم است ولی کافی نیست. اگرچه نظارت مهندسان مشاور، از هر نظر ضروری است، ولی این به معنای آن نیست که هیچ نقضی در کار به وجود نخواهد آمد. موضوع این است که مسؤول اصلی حفظ کیفیت اجرا، پیمانکار است. ضعفی که در نظام اجرایی ساخت و ساز کشور ما وجود دارد، این است که برای پیمانکاران، هیچ‌گونه نظام و الزامی مبنی بر رعایت الگوهای استاندارد مهندسی تعریف

نشده است و داشتن گواهی استقرار نظام کنترل کیفی، بر عملکرد آن‌ها الزامی نیست. "قطبی" در ادامه‌ی سخنان خود، افزود: "در همه‌ی کشورهای دنیا، نظام مدیریت کیفیت، ابتدا برای پیمانکاران تعریف می‌شود و بر فعالیت آنان ناظران مجرب می‌گمارند، تا بتوانند روند اجرا را کنترل کنند، ولی متأسفانه، در کشور ما، چنین شرایطی وجود ندارد و اگرچه مهندسی مشاور، بر روند اجرا نظارت دارند، اما نظارت آن‌ها، نمی‌تواند تضمین ۱۰۰ درصد بر کیفیت اجرا باشد."

"قطبی"، در مورد شرایط فعالیت در امور مربوط به صنایع دریایی کشور، گفت: "در کل صنایع دریایی مشتمل بر ترابری دریایی و صنعت دریایی می‌باشد. با روی کار آمدن مدیریت جدید سازمان بنادر و دریانوردی، رسیدگی به امور ترابری دریایی، با بکارگیری سیاست‌های دانایی محور در سرلوحه کار ایشان قرار گرفته است، تا بتوانند، در راستای اصل ۴۴ و سیاست‌های کلی کشور حرکت کنند."

وی، در زمینه‌ی عملکرد صنعت دریایی نیز گفت: "اما از طرفی فعالیت در عرصه صنایع دریایی، از شرایط مطلوبی برخوردار نیست در بخش زیربنایی و برخورداری از امکانات ساخت کشتی، ما دچار توسعه‌نیافتگی‌های چشمگیری هستیم. یاردهای کشتی‌سازی، دچار مشکلات عدیده‌ای هستند که شامل مسایل مربوط به نگهداری تأسیسات و کیفیت تجهیزات می‌شود. در زمینه‌ی بهره‌برداری از بعد نرم‌افزاری هم، کارشناسان تربیت شده و مجرب چندانی، در کشور وجود ندارند. برخلاف بخش بندرسازی که از شرایط مناسبی برخوردار است، هر دو بخش زیربنایی و صنایع دریایی نیز، از نظر تأمین منابع مالی و اعتباری مشترکاً دچار مشکل هستند و نیاز فراوان به منابع سنگین، مستمر و در دسترس دارند."

مدیرعامل شرکت فرادریا عرشه، معتقد است که برای موفق شدن در یک پروسه‌ی تجاری، باید عملکردمان مانند زنجیره‌ای به هم پیوسته باشد که از ابتدا تا انتها تحت نظر یک مدیریت واحد عمل نمایند. وی، در این زمینه، می‌گوید: "هم‌اکنون کشتیرانی ما، تحت نظر یک مجموعه است و صنایع کشتی‌سازی، در بخش دیگری تعریف شده است؛ همچنین تبادلات تجاری کشور نیز در جای دیگری مدیریت می‌شود. بخش‌هایی از این فعالیت‌ها، سودآور نیستند و بخش‌هایی نیز سودآورند طبیعی است که در این شرایط بخش زیانده تعطیل خواهد شد. در دیگر کشورهای دنیا، این چرخه‌ی تجاری، هم‌زمان در یک سیستم قرار می‌گیرد، تا بخشی که سودآور است به بخشی که زیان‌ده

حضور مهندسی مشاور در مراحل مختلف پروژه، شرط لازم است ولی کافی نیست. اگرچه نظارت مهندسی مشاور از هر نظر ضروری است، ولی این به معنای آن نیست که هیچ نقیصی در کار به وجود نخواهد آمد.

است، متصل شود. در صورت اتصال تمام اجزاء دریایی به یکدیگر باتوجه به حجم مبادلات، تأسیس بانک‌ها و مؤسسات سرمایه‌گذاری، در این بخش کاملاً قابل توجیه و امکان‌پذیر و راه‌گشا خواهد بود."

"قطبی"، در قسمت دیگری از این گفت‌وگو، ضمن اشاره به وضعیت کنونی تأسیسات بندری در کشور پیرامون پروژه‌های در دست اجرای شرکت متبوع خود گفت: "روند تجارت دریایی در شمال و جنوب کشور را باید از هم جدا کنیم؛ اگرچه ارتباط‌هایی بین این دو وجود دارد، اما به نظر می‌رسد: ساخت بنادر جدید در سواحل خلیج فارس، با احداث زیرساخت‌های جدید در بندر شهید رجایی، رو به افول خواهد گذاشت و سایر ارگان‌های دولتی، مانند وزارت نفت، تمایل پیدا کرده‌اند که در مناطقی چون دریای عمان سرمایه‌گذاری کنند. می‌توان گفت با احداث فاز ۲ و ۳ بندر شهید رجایی تا مدت‌ها در بخش کلان دریایی مشکل چندانی نخواهیم داشت، گذشته از آنکه زیرساخت بنادر، از خرمشهر تا چابهار، نوسازی شده‌اند؛ ولی در شمال کشور، وضعیت این‌گونه نیست و فقدان حضور ناوگان دریایی مناسب و وابستگی به کشورهای شمال دریای خزر، موجب شده است که رشد و توسعه بندر شمال ایران، به نوعی عقب‌ماندگی ناخواسته دچار شوند."

وی افزود: "اکنون، بندر انزلی به عنوان محور ترابری شمال ایران، محسوب می‌شود که دارای مشکلات دریایی زیادی از لحاظ رشد و توسعه است. اگرچه طرح‌های توسعه به منظور افزایش ظرفیت و اصلاح این بندر، در دست اجرا است، ولی محدودیت‌های زیادی در بندر انزلی دیده می‌شود. در استان مازندران، طرح توسعه بندر امیرآباد تحت مدیریت این شرکت در حال اجرا است. این بندر، در حدود ۲ تا ۲/۵ میلیون تن ظرفیت دارد که به نسبت سایر بنادر، میزان

کمی محسوب می‌شود. ما اکنون، در حال برنامه‌ریزی برای ایجاد ۴ میلیون تن ظرفیت از طریق انجام حدود ۵ میلیون مترمکعب لایروبی، احداث موج‌شکن و اسکله‌هایی در این بندر هستیم. احداث ۵ پست اسکله چند منظوره نیز، همراه با ایجاد زمینه برای اتصال بندر به خط آهن سراسری در حال انجام است که ضرورت آن در شمال کشور احساس می‌شود؛ تا به دلیل بسته بودن دریای خزر و شرایط خاص ترابری در آن، بتوان سیاست‌های منسجم اثرگذاری را، به منظور توسعه صنایع دریایی و ترابری دریایی ایجاد نماییم."

مقام مسؤول شرکت فرادریا عرشه، در ادامه‌ی سخنان خود، اظهار داشت: "در حال حاضر، سازمان بنادر و دریانوردی در حال توسعه بندر امیرآباد است. این پروژه به صورت EPCF (طرح، تدارک، اجرا و تأمین منابع از طریق همکاری پیمانکار) صورت می‌گیرد و بندر انزلی نیز از منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی استفاده می‌کند. اما مشکل امور تجارت دریایی شمال کشور، عدم وجود برنامه‌ریزی منسجم برای توسعه تجارت دریایی است. ارگان‌های مختلف دولتی، از جمله وزارت نفت، اقدام به تأسیس امکانات بندری کرده‌اند و در حال توسعه بندر نفتی نکا هستند. اما بهتر آن بود که با توجه به موقعیت بندر امیرآباد؛ با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی این کار صورت می‌گرفت. در گیلان نیز، سازمان منطقه آزاد انزلی، در حرکتی یک‌سویه، اقدام به ایجاد یک بندر کرده است که این کار، هم اثرات نامطلوب زیست‌محیطی دارد و هم بدون در نظر گرفتن مسائل بالادستی در تجارت دریایی صورت گرفته است."

وی افزود: "بنده، در بخش ابتدایی سخنان خود، به عدم دقت در طراحی اولیه اشاره کردم، زیرا مشاهده می‌کنیم، سازمانی که با مصوبه هیئت دولت، قرار است بندری با ظرفیت ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تنی احداث کند، آن هم ملزم به مشارکت بخش خصوصی هستند، آن را به ۵ میلیون تن می‌رساند؛ در صورتی که این ظرفیت، بیش از نیازهای منطقه به نظر می‌رسد و بعد از آن نیز، بدون هیچ دلیلی بندر را برای ۱۱ میلیون تن ظرفیت طراحی می‌کنند درحالی‌که بررسی کارشناسی نشان داد که ظرفیت واقعی طرح، ۳۰ میلیون تن است. خوب این اقدامات، بیش از هر چیز، نشان‌گر عدم هماهنگی بین ارگانی و هدر رفتن سرمایه است و چه خوب است که نهادهای نظارتی و سیاست‌گذاری جلوی این موارد را بگیرند." ■



شرکت فنی و مهندسی مرجان چاپهار

تلفن :

05452224823

دورنگار :

05452224824

www.marjanco.com



« راهبری ، تعمیر و نگهداری شناورها

« تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی و دریایی

« تعمیر و نگهداری ماشین آلات سبک و سنگین

« ایجاد و نگهداری فضای سبز ، تامین نیروی انسانی

« تخلیه و بارگیری و بارشماري کشتیها

مجری و پیمانکار راهبری شناورها ، تعمیرگاه خشکی و دریایی

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

مجری و پیمانکار راهبری شناورهای بندر امیر آباد و نکاء ، فریدونکنار و نوشهر

پیمانکار تخلیه و بارگیری و بارشماري سالهای متوالی

(فند و شکر ، غله و بازارگانی ، خدمات حمایتی کشاورزی)

معرفی یک شاعر دریایی - ۷ - (غاده السمان)

چشمانات سرنوشت من است

فرزاد آبادی

جهان پیشینم را انکار می‌کنم
جهان تازه‌ام را دوست نمی‌دارم
پس گریزگاه کجاست؟
اگر چشمانات سرنوشت من نباشد؟

دانشگاه آرکانزاس آمریکا، او را برنده‌ی جایزه‌ی ادبی کرد و رمان دیگر او با نام "بیروت ۷۵"، به زبان اسپانیولی، در سال ۱۹۹۹ جایزه‌ی ملی اسپانیا را به خود اختصاص داد. از دیگر آثار او، می‌توان به مجموعه‌ی شعرهای "عشق" (۱۹۷۳)، "شهادت می‌دهم بر خلاف باد" (۱۹۸۷)، "غم‌نامه‌ایی برای یاسمن‌ها" (۱۹۹۶)، "زنی عاشق در میان دوات" (۱۹۹۵)، "ابدیت، لحظه‌ی عشق" (۱۹۹۹) نام برد.

"در قهوه‌خانه ساحلی می‌نشینم
و به کشتی‌هایی خیره می‌شوم
که در بی‌نهایت زاده می‌شوند
و ترا می‌بینم که
از قاره‌ی روبه‌رو می‌آیی
و بر روی آب، شتابان
گام برمی‌داری
تا با من قهوه بنوشی
همچنان که عادت ما بود
پیش از آن که بمیری
چیزی میان ما دگرگون نشده است
اما من بر آن شده‌ام تا
دیدار پنهانی‌مان را حفظ کنم
هر چند که مردمان پیرامون من
می‌پندارند که
آن که مرد

غاده السمان، نویسنده، شاعر و متفکر اهل سوریه، در سال ۱۹۴۲ میلادی در دمشق به دنیا آمد. پدرش دکتر احمد السمان، رییس دانشگاه سوریه و وزیر آموزش و پرورش بود. نخستین تجربه‌های غاده السمان، با تشویق‌ها و نظارت پدرش در نوجوانی به چاپ رسید. غاده السمان، مدرک لیسانس خود را در رشته‌ی ادبیات انگلیسی از دانشگاه سوریه، فوق لیسانس را از دانشگاه آمریکایی بیروت و دکترای ادبیات انگلیسی خود را از دانشگاه لندن دریافت نمود. مدتی در دانشگاه دمشق به عنوان استاد سخن‌ران، کار کرد، اما پس از چندی، برای همیشه از این کار دست کشید و به دنیای مطبوعات روی آورد. او برای نشر آثار خود، دفتر انتشاراتی تأسیس کرد، که تنها، آثار خود را منتشر کند. نخستین مجموعه‌ی قصه‌ی او، با نام "چشمانات سرنوشت من است"، در سال ۱۹۶۳ منتشر شد. "به تو اعلان عشق می‌کنم"، یکی از مجموعه‌های قصه‌ی اوست، که در سال ۱۹۷۶ میلادی به چاپ رسید و او را به عنوان یک زن نویسنده، به جهان معرفی کرده است. غاده السمان در قصه‌هایش، از رنج‌های مردم لبنان سخن رانده است. "کوچ بندرهای قدیمی"، مجموعه قصه‌ایی است که در سال ۱۹۷۳ به چاپ رسید. مجموعه قصه‌ی "ماه چهار گوش" در سال ۱۹۹۸ از سوی

دیگر باز نمی‌گردد!

غاده السمان در آثارش، از درد و رنج انسان به ویژه از مصیبت پنهان و آشکار زنان روایت می‌کند. بسیاری از منتقدان عرب، آثار او را با نوشته‌های "ویرجینیولف" همانند دانسته‌اند. قصه‌ها و رمان‌های غاده السمان، به سیزده زبان ترجمه شده است و همان‌طور که خودش معتقد است: "برای نخستین بار، ایرانیان بودند که اشعارم را ترجمه کردند. زیرا، تنها عاشقاند که راز معشوق را درمی‌یابند."

"آن‌گاه که درباره‌ی تو می‌نویسم

کاغذم دریا می‌شود

حروفم پرندگان سپید نوروزی

که بر فراز پهنه‌ی آب به پرواز درمی‌آیند.

و امواج عشق را با یکدیگر رد و بدل می‌کنند

و قلمم صدای آرام بال‌ها را به گوش می‌رساند

آن‌گاه که درباره‌ی تو می‌نویسم

از بوم، به هزارستان بدل می‌شوم.

و آن‌گاه که مرا می‌ستایی

در آینه به طاووسی مانده‌ام...

و آن‌گاه که نسیم نفس‌هایت

از فراسوی گفت‌وگو می‌وزد

چون پرستویی مشتاق

به سوی تو صف می‌زنم.

و چون به من خیانت می‌کنی

سر در ریگ فراموشی می‌سپارم

چونان شترمرغ ساده دل

و آن‌گاه که با من می‌ستیزی

به خفاشی بدل می‌شوم

که جهان را سری به عقب برگشته می‌انگارد.

آه... سرور!

از من هر چه که می‌خواهی

می‌توانی ساخت

جز طوطی!"

از ویژگی‌های مهم اشعار غاده السمان، می‌توان به جسارت زنانه‌ی او اشاره کرد که در سرزمین عرب که دارای فرهنگی بسته است، او توانسته احساسات درونی خود را در قالب شعر و با درو نمایی افشا کننده روایت کند! و در مجموعه‌ی شعرهایش که حول محور عشق است، نگاهی انسان‌گرایانه داشته باشد. غاده السمان، با نگاهی اجتماعی به جامعه‌اش، عشق را تصویر می‌کند. غاده السمان، یک زن روشن‌فکر عرب است که نسبت به جنگ و خشونت‌های انسانی، دیدگاه خاصی دارد.

"... بیروت نخل و سیب‌اش را ترک می‌کند

تا در دریای‌اش خاموش گردد

چون بسته‌ی کوچک قهوه

که در فنجان حل می‌شود..."

غاده السمان، شاعری است که نه تنها احساسات‌اش را بروز می‌دهد، بلکه آن‌ها را افشا می‌کند. شعر او، نه تنها به درونیات خود، به عنوان یک زن توجه می‌کند و آن‌ها را بیان می‌کند، بلکه رابطه‌ی خود را با محیط اجتماعی پیرامون خود نیز از نو می‌سازد. شعر او گریختن از تمام مرکزهای قدرت است و هر چه که برای او محدودیت است او از آن می‌گریزد.

"این دلتنگی مرا در هم می‌شکند

بدون لبنان، تبعیدی در هر جا

اما با بلال فروش کنار ساحل چه بگویم

وقتی به بیروت برمی‌گردم و ترا با من نمی‌بینند!!

با گاری زنگ‌زده و شوره بسته مرطوب و داغش

چه بگویم

گاهی فقط، نام من و تو را

به خاطر دارد

از وقتی که اسم‌های مان را

روی بدنه‌ی کهنه‌اش کندیم

در شبی داغ و فراموش ناشدنی بر ساحل "المناره"؟

به ماهی‌ها و چلچله‌های دریایی

چه بگویم... ■"

