



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

- تغییر در سیستم کاری بنادر
- وزارت راه، کارگاه بزرگ سازندگی
- توسعه ثروت انسانی با توسعه دریا محور
- کشتیرانی در کارون باید از سر گرفته شود
- افزایش ترافیک کانتینری، موفقیت بزرگ بندر بوشهر
- توسعه‌ی دریامحور در گروتدوین سنندج راهبردی دریایی است



## تسری تسهیلات

توسعه حمل و نقل دریایی  
در انتظار رفع موانع قانونی



**در این شماره می‌خوانید:**

اعزام کاروان دریایی به غزه باید در ده‌ها شکل تکرار شود / ۱۲  
سرمقاله / ۱۳

آی‌مو نباید از ملاحظات سیاسی تأثیر بپذیرد / ۱۴  
وزارت راه، کارگاه بزرگ سازندگی / ۱۶

توسعه‌ی دریامحور در گرو تدوین سند راهبردی دریایی است / ۱۸  
برنامه پنجم و توسعه‌ی دریا محور / ۲۲

پیش‌بینی جذب ۱۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌ی گذاری در بنادر کشور / ۲۴  
یک مدیر ایرانی چهره‌ی برتر کشتیرانی جهان شد / ۲۷

تغییر در سیستم کاری بنادر / ۲۸  
بدون مجوز سازمان بنادر و دریانوردی هیچ کشتی‌ای ... / ۳۰

هرچه زودتر جلوی ساخت بندر کاسپین و ... / ۳۲  
ساخت بندر تجاری کاسپین توجیه فنی و اقتصادی ندارد / ۳۶

دوستان به خطا رفته‌اند! / ۴۰  
پشت صحنه یک پروژه! / ۴۷

توسعه‌ی بندر امیرآباد به ۱۰۰ میلیون یورو اعتبار نیاز دارد / ۵۴  
حلقه اتصال راهگذر جهانی / ۵۶

کشتیرانی در کارون باید از سر گرفته شود / ۵۸  
احیای دوباره‌ی بندر دورق / ۶۱

توسعه ثروت انسانی با توسعه دریا محور / ۶۸  
بازگشت خط کشتیرانی هیوندایی به بندر شهید رجایی / ۷۹

راهبردها و روش‌ها / ۸۱  
انرژی، حلقه‌ی مفقوده‌ی توسعه‌ی دریامحور / ۸۴

توسعه پایدار در گرو توجه به دریا / ۸۶  
افزایش ترافیک کانتینری، موفقیت بزرگ بندر بوشهر / ۸۸

در آغاز راه هستیم / ۹۲  
لاک‌پشت، سرانجام به دریا رفت! / ۹۷

فاجعه دره‌اله‌ای از ابهام / ۱۰۵  
آینده روشن صنایع دریایی در کرواسی / ۱۱۷

کشتی‌سازی کرواسی در یک نگاه / ۱۲۱  
بازرسی از تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق نجات / ۱۲۲

انتقال موفقیت‌آمیز مرجان‌ها از بندر شهید بهشتی / ۱۳۴  
هم‌اندیشی برای دستیابی به وحدت رویه / ۱۳۶

برنامه‌ریزی مدون برای بازدید از شناورها / ۱۳۸  
شیفته دریا / ۱۳۹

پیشگیری از آلودگی بدنه کشتی / ۱۴۰  
هترودا این چیست؟ / ۱۴۲

تایتانیک چگونه غرق شد؟ / ۱۴۴

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی  
مدیرمسئول: محمدرضا امامی

سردبیر: قربان محمدی  
مدیر اداری: فرهنگ مولوی  
مدیر مالی: فرید ساجدی  
طراح گرافیک: علی جوینده  
گزارشگران: زینب میرزایی، حمیده‌السادات‌هاشمی  
سکینه صارمی، الهه محمدی، ابراهیم زارع  
بابک اخوت پور، عیسی عماد  
عکاسان: محسن نوری، حمید جعفری، یاسر علی بخشی

ویراستار: مجید روانجو  
مترجم: نوروز محمدخانی  
امور اداری: احمدرضا زریو  
امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور  
امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

لیتوگرافی: نقش جوهر  
چاپ و صحافی: تحریر چاپ

**نشانی دفتر ماهنامه:**

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی  
خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴  
تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹  
۵ - ۸۸۵۴۲۶۶۳  
نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران - ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵  
پست الکترونیک تحریریه: bandar\_o\_darya@yahoo.com  
پست الکترونیک بازرگانی: b\_darya88@yahoo.com

**قابل توجه خوانندگان محترم:**

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می‌شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه‌شده، جداول و نمودارها و خلاصه‌ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی‌باشد.
- علاقه‌مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به





مقام معظم رهبری در پیامی به مناسبت جنایت دریایی اسرائیل تأکید نمودند:

## اعزام کاروان دریایی به غزه باید در ده‌ها شکل تکرار شود

دارویی و حیاتی یک و نیم میلیون زن و مرد و کودک در غزه، به چه معنی است؟ کشتار و حبس و شکنجه روزانه جوانان در غزه و ساحل غربی چگونه قابل فهم است؟

فلسطین، دیگر نه مسأله‌ای عربی و حتی نه فقط مسأله‌ای اسلامی، بلکه مهم‌ترین مسأله حقوق بشری جهان معاصر است. کار نمادین و درخشان اعزام کاروان دریایی به غزه، باید در ده‌ها شکل و شیوه‌ی دیگر بارها و بارها تکرار شود. حکومت سفاک صهیونیست و حامیان آن به‌ویژه آمریکا و انگلیس باید قدرت شکست‌ناپذیر، عزم و بیداری وجدان عمومی جهان را در برابر خود ببینند و حس کنند.

دولت‌های عربی در معرض آزمونی دشوار قرار گرفته‌اند. ملت‌های بیدار عرب از آنان اقدامی قاطع و جازم مطالبه می‌کنند. کنفرانس اسلامی و اتحادیه عرب نباید به کمتر از برداشتن کامل محاصره‌ی غزه و توقف کامل دست‌اندازی به خانه‌ها و سرزمین‌های فلسطینی در کرانه‌ی غربی و محاکمه‌ی جنایتکارانی چون نتانیاهاو و ایهود باراک، قانع شوند.

ملت مجاهد فلسطین و مردم و دولت مردمی غزه نیز بدانند که دشمن خبیث آنان اکنون از همیشه ضعیف تر و آسیب‌پذیرتر است. این جنایت دریایی نه نشانه قدرت، که نشان درماندگی و سراسیمگی رژیم غاصب است. سنت الهی بر این جاری شده که ستمگران در اواخر دوران ننگ‌آلود خود، به دست خویش، سرنوشت محتوم فنا و زوال خود را نزدیک‌تر کنند. حمله به لبنان و سپس حمله به غزه در سالهای پیش، از جمله همین اقدامهای دیوانه‌وار بود که تروریست‌های اریکه‌نشین صهیونیست را به دره سقوط نهائی نزدیکتر کرد. حمله به کاروان امدادی بین‌المللی در آب‌های مدیترانه نیز اقدام ابلهانه دیگری از همان قبیل است.

برادران و خواهران فلسطینی! به خداوند حکیم و قدیر اعتماد کنید، قدرت خود را باور کنید و بر این بیفزائید و به پیروزی نهائی یقین داشته باشید و بدانید که: وَ لَيَنْصُرَنَّ اللَّهُ مَنْ يَنْصُرُهُ إِنَّ اللَّهَ لَقَوِيٌّ عَزِيزٌ.

سیدعلی خامنه‌ای

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در پیامی، حمله‌ی جنایتکارانه و قساوت‌آمیز رژیم صهیونیستی به کاروان دریایی امدادی و بشردوستانه را، حمله به افکار عمومی و وجدان‌های بشری از سراسر جهان خواندند و تأکید کردند: امروز فلسطین دیگر نه مسأله‌ی عربی و حتی نه فقط اسلامی، بلکه مسأله‌ی حقوق بشری جهان معاصر است و حامیان این رژیم سفاک و گستاخ، به‌ویژه آمریکا، انگلیس و فرانسه جدا باید پاسخگو باشند.  
متن پیام به این شرح است:

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

حمله‌ی جنایتکارانه و قساوت‌آمیز رژیم صهیونیستی به کاروان دریایی امدادی و بشردوستانه، حلقه‌ی دیگری از زنجیره‌ی جنایت‌های بزرگی است که آن حکومت شریر و خبیث، هفتمین دهه‌ی حیات ننگین خود را با آن انباشته است. این نمونه‌ای است از رفتار گستاخانه و بی‌رحمانه‌ای که مسلمانان در این منطقه و به‌خصوص در سرزمین مظلوم فلسطین ده‌ها سال است که با آن دست و پنجه نرم می‌کنند. این بار این کاروان، اسلامی یا عربی نبود، بلکه افکار عمومی و وجدان‌های بشری از سراسر جهان را نمایندگی می‌کرد. این حمله‌ی جنایت‌بار باید برای همه مدلل باشد که صهیونیسم، چهره‌ی جدید و خشن‌تری از فاشیسم است که این بار از سوی دولت‌های مدعی آزادی حقوق بشر و بیش از همه دولت ایالات متحده‌ی آمریکا، حمایت و کمک می‌شود.

آمریکا و انگلیس، فرانسه و دیگر دولت‌های اروپایی که از این جانان بالفطره، حمایت سیاسی و رسانه‌ای و نظامی و اقتصادی کرده و همواره پشت‌سر فاجعه‌آفرینی‌های آنان ایستاده‌اند، جدا باید پاسخگو باشند. وجدان‌های بیدار در سراسر جهان باید جدا ببندیشند که بشریت امروز با چه پدیده‌ی خطرناکی در منطقه‌ی حساس خاورمیانه روبه‌رو است؟

چه رژیم سفاک و گستاخ و دیوانه‌ای امروز بر کشور غصب شده فلسطین و مردم مظلوم و داغ‌دیده آن تحکم می‌کند؛ سه سال محاصره‌ی غذایی و

# در سایه همسایه

## تأملی کوتاه بر ساخت یک بندر با ظرفیتی بیش از نیاز

به استناد قانون چگونگی اداره ی مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران (مصوب ۷۲/۶/۷، مجلس شورای اسلامی) هدف از تشکیل این مناطق تسریع در انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی، رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی و همچنین، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا و نیز حضور فعال در بازارهای منطقه ای و جهانی، انجام تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و نیز ارائه خدمات عمومی در نظر گرفته شده است.

با توجه به اهمیت عملکرد این مناطق در اثرگذاری بر ارتقاء اقتصادی، اجتماعی کشور، قانون گذار این مناطق را از شمول برخی قوانین و مقررات جاری نیز خارج نموده و به آن ها اجازه داده است تا با بهره‌مندی از مزایایی نظیر؛ معافیت های مالیاتی، بخشودگی سود و عوارض گمرکی و دوری از تشریفات زاید ارزی و اداری، در فرآیند های صادراتی و تجاری، تسهیلات لازم را در اختیار داشته و با جذب سرمایه گذاری بیشتر و انتقال فن آوری تولید به سرزمین اصلی، موجبات شکوفایی محلی و منطقه ای را فراهم آورند. با توجه به عمر کوتاه مناطق آزاد تجاری - صنعتی، امروزه تعداد آن‌ها بیشتر از انگشتان دست نیست و بر اساس آمار و ارقام منتشره، سهمی در اقتصاد کشور به خود اختصاص داده اند. اظهار نظر درباره این که این مناطق علیرغم هزینه کرد کلان کشور، دارای کارنامه موفق بوده اند یا خیر، بر عهده صاحب نظران است و غرض این نوشتار، تاکید دوباره بر مسئولیتی است که برای این مناطق تعیین گردیده و شالوده آن ها بر آن اساس استوار است.

ذکر این نکته ضروری است که امروزه بنادر بزرگ و موفق در جهان از مزیت ها و تسهیلات سرمایه گذاری و معافیت های مالیاتی تحت عنوان مناطق آزاد تجاری - صنعتی برخوردارند. بنداری که در طول شبانه روز به جابجایی بار و انجام مبادلات تجاری مشغول اند و به مراکز ایجاد ارزش افزوده، تولید محصول، تامین و لجستیک کالا و در یک کلام تولید ثروت مبدل شده‌اند، که از این بنادر به نام بنادر نسل سوم یاد می شود.

هدف از این مقدمه چینی، تنها تأملی کوتاه بر تصمیمی است که منطقه ی آزاد گلشن طی سال های اخیر گرفته و علیرغم مصوبه هیئت محترم دولت مبنی بر ساخت بندری با ظرفیت حداکثر ۲ میلیون تن در سال و با سرمایه گذاری بخش خصوصی، در اقدامی غیر فنی و غیر اقتصادی مبادرت به ساخت بندری با ظرفیت حدود ۴۰ میلیون تن، متناسب با سه شیفت کاری نموده است.

تصمیمی که منجر به آغاز عملیات اجرایی ساخت بندر تجاری کاسپین در جوار بندر پر آوازه انزلی شده است. شاید اگر با صنعت حمل و نقل در حوزه خزر کمی آشنا باشید، اذعان خواهید نمود که طی سه دهه گذشته علاوه بر این که فعال ترین پایانه دریایی در این حوزه، بندر انزلی بوده، با وجود بسیاری مشکلات، توانسته مسیر توسعه را بپیماید و با اتخاذ تمهیدات کارشناسانه و استفاده از ظرفیت های پنهان، به خود افزایی چشمگیری دست یابد که تا سال های دور ما را از ایجاد پایانه ای جدید در سواحل شمالی بی نیاز خواهد کرد.

منطقه آزاد گلشن اگر چه در ابتدای ایجاد، چیزی جز مساحتی وسیع و بلا استفاده نداشت، اما خود را همسایه بندری می دانست که از اعتباری دو صد ساله برخوردار است. بندری که تصویر آن در اقلام تبلیغاتی، معتبر جلوه می کند و جایگزین چهره نامرئی منطقه آزاد است.

از خود می پرسیم در گلشن چه رخ داده که دیگر اسکله های قدیم وجدید ( طرح توسعه ) بندر انزلی پاسخ گوی ظرفیت های آن نمی باشد؟

آیا واقعا حجم مبادلات تجاری منطقه آزاد، آنقدر افزایش یافته که نیازمند احداث بندری با ظرفیت های به مراتب بیش از حد نیاز، باشد؟

آیا سرمایه های جذب شده، به تولید انبوه رسیده و صدور کالا، آن هم با حجمی فرای امکانات بندر انزلی عملیاتی شده است؟

اگر اینچنین باشد ( که می خواهیم اعلام شود تا منعکس گردد ) باعث مباحث خواهد بود.

اما بپذیریم که از واقعیت تا روپا فاصله بسیار است. آن چه که امروز پیش روی قرار دارد، استنادی است که در آن اعداد و ارقام سخن می گویند. از این ابهامات که بگذریم، سوالات دیگری نیز مد نظر است؛

چرا منطقه آزاد گلشن خود راسا و بدون تامین پیش نیازهای طرح احداث بندر، نسبت به اجرای آن اقدام نموده است؟

چرا این منطقه خود را از دریافت مجوز های فنی و تخصصی سازمان های حاکمیتی که حتی نمایندگی نظام را در مجامع بین المللی بر عهده دارند، بی نیاز می داند؟

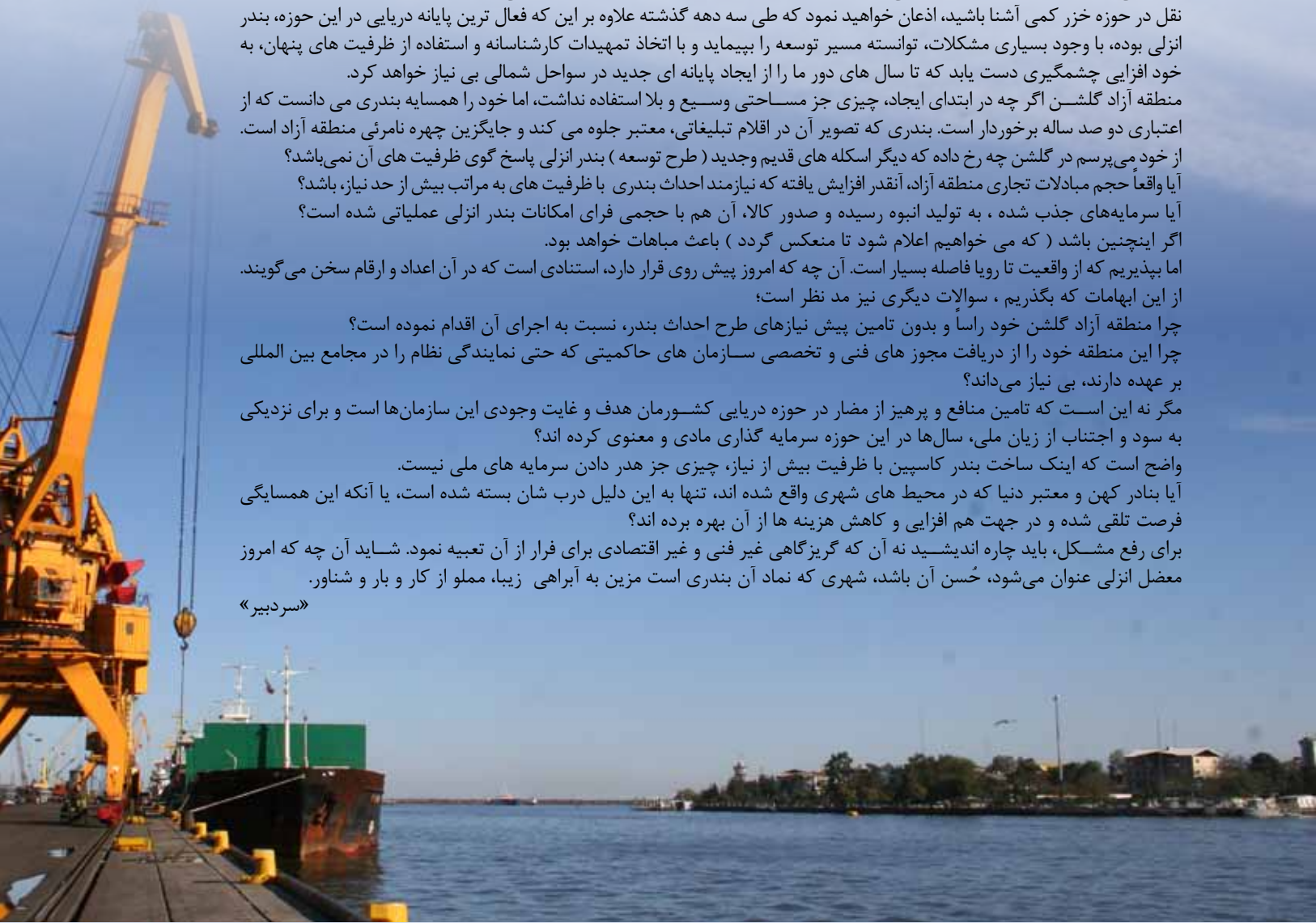
مگر نه این است که تامین منافع و پرهیز از مضار در حوزه دریایی کشورمان هدف و غایت وجودی این سازمان ها است و برای نزدیکی به سود و اجتناب از زیان ملی، سال ها در این حوزه سرمایه گذاری مادی و معنوی کرده اند؟

واضح است که اینک ساخت بندر کاسپین با ظرفیت بیش از نیاز، چیزی جز هدر دادن سرمایه های ملی نیست.

آیا بنادر کهن و معتبر دنیا که در محیط های شهری واقع شده اند، تنها به این دلیل درب شان بسته شده است، یا آنکه این همسایگی فرصت تلقی شده و در جهت هم افزایی و کاهش هزینه ها از آن بهره برده اند؟

برای رفع مشکل، باید چاره اندیشید نه آن که گریزگاهی غیر فنی و غیر اقتصادی برای فرار از آن تعبیه نمود. شاید آن چه که امروز معضل انزلی عنوان می شود، حُسن آن باشد، شهری که نماد آن بندری است مزین به آبراهی زیبا، مملو از کار و بار و شناور.

«سردبیر»





دولت جمهوری اسلامی ایران در محکومیت اقدام جنایتکارانه رژیم اشغالگر قدس در حمله به کشتی حامل کمک‌های انسان دوستانه به مردم غزه، بیانیه ای صادر نمود که در نشست یکصد و چهارم شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی قرائت شد.

متن این بیانیه که با هماهنگی سفارت کشورمان در انگلیس تهیه و توسط علی اکبر مرزبان نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) قرائت شده به شرح زیر است:

آقای رییس، دبیر کل آیمو  
نمایندگان محترم دولت‌های عضو  
سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی

این بسیار شرم‌آور و تأسفانگیز است که ببینیم، در این دنیای به‌اصطلاح مدرن، یکی از جنایت‌های نادر و دل‌شکستنده علیه بشریت در دریای مدیترانه و نزدیکی سواحل غزه اتفاق می‌افتد. یک تراژدی و حمله‌ی وحشیانه و ظالمانه‌ی شب‌هنگام به یک کشتی مسافری بی‌دفاع که منجر به کشته شدن عده‌ای، مجروحیت بسیاری و گروگان‌گیری صدها مسافر بی‌گناه مسافرانی که جرمشان تنها برافراشتن پرچم صلح و حمل کمک‌های انسان‌دوستانه برای کودکان، سالمندان و معلولان غزه مردمی که از سال ۲۰۰۷ میلادی و تا همین کنون و امروز، تحت شدیدترین حمله، تحریم و محاصره قرار دارند بود.



بیانیه‌ی دولت جمهوری اسلامی ایران در محکومیت  
اقدام جنایتکارانه‌ی رژیم اشغالگر قدس

## آیمو نباید از ملاحظات سیاسی تأثیر بپذیرد



## حمایت از پیشنهاد سفیر کشور ترکیه

در یکصد و چهارمین نشست شورای سازمان بین المللی دریانوردی هیأت نمایندگی کشورمان با اتخاذ مواضع مقتدرانه و مستدل از پیشنهاد ترکیه مبنی بر گنجاندن دستور کاری با عنوان «حفظ ایمنی و امنیت دریانوردی» در برنامه کاری این نشست با هدف بررسی حمله وحشیانه رژیم اشغالگر قدس به کاروان کشتی‌های حامل کمک‌های انسان دوستانه به غزه حمایت کرد.

**با تشکر از آقای رییس و عرض صبح‌به‌خیر به همه‌ی نمایندگان محترم،** به عنوان یک عضو ناظر شورای آیمو، همانند بسیاری از دیگران، ما نیز حامی و پشتیبان پیشنهاد ترکیه برای گنجاندن دستور کار جدید در برنامه‌ی کاری شورای آیمو هستیم. من علاقه‌مندم به سه نکته در این رابطه اشاره کنم:

اول این که: اگرچه موضوع حمله‌ی وحشیانه به کشتی‌ها تحت بررسی و تفحص شورای امنیت سازمان ملل است، اما ما نباید فراموش کنیم که آیمو یک سازمان بین‌المللی مستقل است که حفظ ایمنی و امنیت دریانوردی از جمله‌ی مأموریت‌های آن قلمداد می‌شود. این حادثه دارای دو جنبه‌ی سیاسی و فنی است. شکی وجود ندارد که جنبه‌ی سیاسی آن به سازمان ملل مربوط می‌شود، اما برای بررسی جنبه‌ی فنی آن، آیمو از صلاحیت و شایستگی لازم برخوردار است. سؤال این است که آیا این اقدام، ایمنی ناوبری را تهدید کرده است یا خیر؟ آیا امنیت دریانوردی را به خطر انداخته است یا نه؟ آیا این اقدام، تخطی از حقوق بین‌الملل دریایی بوده است یا خیر؟ البته پاسخ همه‌ی این پرسش‌ها، بدون شک مثبت است.

دوم این که: محکوم کردن این اقدام و تحلیل آن از بُعد فنی، کم‌ترین کاری است که آیمو می‌تواند انجام دهد. قصد ترکیه و آن‌هایی که سران این کشور را حمایت کردند، بررسی موضوع از دید سیاسی نیست، بلکه از جنبه‌ی فنی است؛ یعنی بررسی این که تبعات حقوقی چنین تخطی چیست؟ اثرات آن بر روند تأمین ایمنی جان اشخاص در دریا و گستره‌ی امنیت دریانوردی چیست؟ آیمو می‌تواند این مسائل را با انجام تحقیقات سوانح دریایی مورد بحث و بررسی قرار دهد؛ آن‌چنان که در صدها مورد قبل نیز، چنین کرده است. در این مرحله، ترکیه و دیگران، صرفاً خواستار بحث درباره‌ی این موضوعات شدند و این امر، به آن معنا نیست که ما می‌خواهیم در حال حاضر تصمیمی را اتخاذ کنیم. ما واقعاً متأسفیم که آیمو اکراه دارد که چنین اقدامی را انجام دهد.

سوم این که: همه‌ی نمایندگان محترم، تراژدی یازده سپتامبر علیه بشریت را به خاطر دارند. جمهوری اسلامی ایران از اولین کشورهایی بود که این اقدام وحشیانه را به شدت محکوم کرد. در آن زمان، اگرچه شورای امنیت سازمان ملل، موضع قوی خود را اتخاذ کرد، آیمو نیز مداخله کرد و آن را مورد بحث و بررسی قرار داد، درحالی که این موضوع در دستور کارش نبود و ظرف مدتی کوتاه، کد امنیتی ISPS را پدید آورد و آن را به انضمام یک کنوانسیون ایمنی، یعنی SOLAS 74، برای تمام کشتی‌ها و بنادر جهان اجباری کرد. آن تراژدی در هوا و با یک هواپیما اتفاق افتاد اما این جنایت، در دریای آزاد و نسبت به کشتی رخ داده است. در آن زمان، مداخله‌ی آیمو سیاسی نبود! اما چرا اکنون مواضع سیاسی پیش می‌گیرد؟ چرا آیمو دودل و مردد است که حداقل، نخست به تحقیق این سانحه بپردازد و سپس نتیجه‌ی آن را مورد توجه نهادها و اعضای خود قرار دهد؟ ■

### نمایندگان محترم،

اکنون این حادثه‌ی ناراحت‌کننده و هولناک که کاملاً مغایر با همه‌ی مقررات و موازین عرف بین‌المللی است، سازمان بین‌المللی دریانوردی را در یک موقعیت و آزمون حساسی قرار داده است. همان گونه که به درستی از سوی دولت‌مردان ترکیه اشاره و از طرف بسیاری نیز مورد حمایت قرار گرفت، ما قویاً معتقدیم، درحالی که جوانب سیاسی و واکنش نسبت به آن در دستان سازمان ملل است، آیمو باید به‌طور فعالانه نقش مهم خود را ایفا کند؛ آن گونه که بعد از تراژدی یازده سپتامبر بر عهده گرفت و منتج به بررسی و شناسایی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS Code) شد. شکی نیست که جدا از جوانب سیاسی، تبعات حقوقی و اثرات ایمنی ناوبری و امنیت دریانوردی، از جمله مواردی نیستند که آیمو بتواند از آن‌ها غافل باشد، چراکه این‌ها به‌منزله‌ی مفاهیمی هستند که آیمو بر اساس آن‌ها تشکیل شده است.

جمهوری اسلامی ایران، درحالی که قویاً این اقدام را محکوم می‌کند و مراتب تأسف و هم‌دردی خود را به بازماندگان این حادثه ابراز می‌دارد، بیانیه‌ی قرائت‌شده از سوی عالی‌جناب، و سفیر ترکیه را کاملاً مورد حمایت قرار می‌دهد. ما معتقدیم که تأکید بیش از حد به ماهیت سیاسی حادثه و غفلت از مسایل فنی و حقوقی آن، بهانه‌ای برای رد گم کردن است! موضعی که انسان منطقی را به این نتیجه‌گیری هدایت می‌کند که آیمو، از سوی برخی ملاحظات سیاسی، در حال تأثیرپذیری است. یعنی این که تحلیل و بررسی این موضوع از جنبه‌ی فنی و حقوقی در آیمو، یک رد سیاسی نیست، بلکه برعکس، سعی و تلاش در اجتناب‌ورزی از آن، خود نشانه‌ی نفوذ سیاسی است! اگر چنین باشد، که ما امیدواریم نباشد، آیمو ممکن است برای اولین بار در تمسک به مأموریتش قصور ورزد که البته مطلوب اعاده‌ی شهرت و معروفیت دیرینه‌اش نیست. همراه با آن چه که از سوی سایرین، به‌خصوص ترکیه تصریح شد، ما باید به آینده فکر کنیم، چراکه این طرز برخورد آیمو خاطره‌ی خوبی را در اذهان، باقی نخواهد گذاشت. این رفتار، نقش و قدرت آیمو را به تحلیل خواهد برد و دیگر قادر نخواهد بود، تدابیر و اقدامات مناسب را، آن گونه که بعد از حادثه‌ی یازده سپتامبر به عمل آورد، در موارد مشابه دیگر که در آینده نیز ممکن است در دریا، هوا و زمین اتفاق افتند، به عمل آورد؛ اقدامات وحشیانه‌ای که همه‌ی ما از خدا می‌خواهیم که هرگز شاهدش نباشیم. در پایان، بی‌صبرانه منتظر پاسخ معقول، متفکرانه و قابل دفاع آیمو نسبت به این تخطی از حقوق بین‌الملل دریایی و ایمنی دریانوردی می‌مانیم؛ که همه‌ی دولت‌های عضو، بدون هر گونه ملاحظه‌ی سیاسی به آن افتخار کنند.



## عزم جدی وزارت راه و ترابری برای ارتقای بهره‌وری

دکتر بهبهانی وزیر راه و ترابری که در همایش ویژه بهره‌وری با حضور معاونین و مشارکت مسوولان، مدیران، دست اندرکاران و تشکلهای بخش حمل و نقل سخن می‌گفت، صحبت‌های خود را چنین آغاز کرد؛ بخش حمل و نقل با توجه به گستره‌ای که تحت پوشش دارد، یکی از نخستین اولویت‌های بهره‌وری در جامعه محسوب می‌شود. به عبارت بهتر، حدود ده درصد منابع حاصل از تولید کشور صرف حمل و نقل می‌شود، ارزش افزوده‌ای که از این بخش به دست می‌آید، حدود ۸ درصد است، لذا بهره‌وری در بخش حمل و نقل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. وی اظهار داشت: در چرخه اقتصاد یک کشور حمل و نقل عاملی است که تمامی ارکان اقتصادی را از ابتدای فرایند تولید تا رساندن کالا به بازارهای مصرف نهایی تحت تأثیر قرار می‌دهد. اگر حمل و نقل رادر ابعاد و تعاریف کلان آن در نظر بگیریم، هیچ فعل و انفعالی در اقتصاد بدون استفاده از حمل و نقل انجام نمی‌پذیرد، به همین دلیل داشتن یک شبکه حمل و نقل فعال و کارا شاید بیشترین تأثیر را در افزایش ویا کاهش بهره‌وری نسبت به دیگر عوامل تولید و مصرف داشته باشد.

دکتر بهبهانی تصریح کرد: با افزایش ارزش افزوده بخش حمل و نقل، افزایش تولید ناخالص داخلی را مشاهده می‌کنیم و این همان دلیلی است که براساس آن توسعه اقتصادی را به توسعه بخش حمل و نقل وابسته می‌دانند و همین جاست که اهمیت بهره‌وری در این بخش افزون می‌گردد.

وزیر راه و ترابری از انعطاف ناپذیری بازار کار، نبود ارتباط بین دستمزدها و بهره‌وری، وجود نیروی کار مازاد، پایین بودن دانش تخصصی مدیران و شیوه ناصحیح انتخاب مدیران و عدم ارزیابی آنها، تخصیص غیر بهینه منابع، پایین بودن توان رقابتی بنگاه‌ها، وجود پیچیدگی یا نراستی در قیمت‌های عوامل تولید، فرسودگی برخی از تجهیزات و کند بودن فرآیند خصوصی سازی به عنوان برخی موانع بر سر راه بهره‌وری نام برد و افزود: ناکارآمد بودن قوانین و مقررات ناظر بر بازار کار، پایین بودن سرعت جابه جایی نیروی کار به واسطه عدم توسعه کمتی و کیفی مراکز کارایی و فقدان شبکه سراسری کامپیوتری اطلاعات بازار کار، عدم انطباق بین شغل و مهارت نیروی کار و عدم درک صحیح مدیران و قانون گذاران در خصوص اهمیت محدودیت منابع و ضرورت استفاده بهینه از آنها، به ویژه در مورد سرمایه، ماشین آلات و امکانات سرمایه‌ای، پایین بودن سطح دانش



### همایش بهره‌وری بخش حمل و نقل

با تأکید بر استفاده از «تکنیک‌های آزموده‌شده بهره‌وری» برگزار شد

## وزارت راه، کارگاه بزرگ سازندگی

همایش بهره‌وری بخش حمل و نقل در حالی در وزارت راه و ترابری برگزار شد که سخنرانان این گردهمایی نیم‌روزه، بر ضرورت بکارگیری تکنیک‌های آزموده‌شده بهره‌وری و استفاده‌ی بهینه از منابع موجود و در دسترس، تأکید کردند و بنا بر سیاست راهبردی نظام، آن را تنها چاره به‌منظور کاهش و قطع اتکای دولت بر منابع نفتی و دولتی دانستند.

وزیر راه و ترابری نیز به عنوان یکی از سخنرانان این همایش، توجه به فرایند بهره‌وری و افزایش کارایی در این وزارتخانه را حایز اهمیت و اولویت برشمرد و با اشاره به تعدد پروژه‌های عمرانی در دست انجام در حوزه‌های ریلی، هوایی، جاده‌ای و دریایی، وزارت راه را کارگاه بزرگ عمران و سازندگی دانست.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، در بخش جنبی این همایش، با برگزاری نمایشگاه، دست‌آوردهای واحدهای تابعه‌ی این وزارتخانه در حوزه‌ی بهره‌وری به نمایش گذاشته شد و از فعالان و دست‌اندرکاران این حوزه نیز، تقدیر به عمل آمد.



فنی و وجود فاصله زیاد با سطح جهانی و تعداد زیاد طرح‌های عمرانی نیمه تمام و طولانی شدن دوره اتمام آنها از مهم ترین موانع افزایش بهره‌وری در کشورمان هستند.

دکتر بهبهانی با اشاره به تعداد بندر و فرودگاه‌ها و طول راه‌های جاده‌ای و راه آهن موجود در کشور، از توان مهندسی بالا در وزارت راه و ترابری تمجید کرد و گفت: نیروهای شاغل در وزارت راه و ترابری فکور، متعهد و حرفه‌ای هستند و با وجود تحریم‌ها و بسیاری موانع دیگر ما با تکیه بر این نیروها توانسته ایم به موفقیت‌های چشمگیری در حوزه راه و ترابری برسیم و ما به وجود این سرمایه‌های انسانی می‌بالیم.

وزیر راه و ترابری همچنین پیشنهادهایی برای رفع موانع بر سر راه بهره‌وری ارائه کرد و گفت: انباشت سرمایه انسانی کارآمد و استفاده بهینه از آن از طریق ایجاد ارتباط بین نظام آموزشی و بازار کار، بالا بردن سطح کیفی آموزش‌های ارائه شده به نیروی کار، ایجاد انعطاف پذیری در قانون کار به منظور دستیابی سریع‌تر کارفرمایان به ترکیب بهینه نیروی کار، تسریع در تعدیل نیروی انسانی مازاد فعالیت‌های دولتی و جایگزینی نیروی انسانی متخصص، حمایت از استقرار و توسعه بنگاه‌های اقتصادی دانش محور، به روز کردن دانش مدیران و اصلاح شیوه انتصاب و ارزیابی آنها، آشنا کردن مدیران به ضرورت افزایش بهره‌وری و تسریع در فرآیند خصوصی سازی، کاهش انحصارات و گسترش شرایط رقابتی به منظور فراهم نمودن بسترهای مناسب برای استفاده بیشتر از نیروی انسانی متخصص، افزایش کارایی سرمایه گذاری و بهره‌وری سرمایه، کاهش ناهماهنگی موجود بین قیمت‌های دستوری و واقعی عوامل تولید، کاهش فاصله تولید بالفعل و بالقوه از طریق افزایش توان رقابتی بنگاه‌ها به منظور افزایش صادرات، بسترسازی برای گسترش استفاده از فن آوری اطلاعات و ارتباطات می‌تواند باعث ارتقا بهره‌وری در اقتصاد کشور باشد.

وی در پایان ضمن تشکر از دست اندرکاران برگزاری این گردهمایی تصریح کرد: با عنایت به تأکید دولت بر عدالت گستری در همه عرصه‌های اقتصادی و اجتماعی، در بخش حمل و نقل نیز کوشش شده بسترهای استفاده عادلانه احاد جامعه و مناطق مختلف کشور از خدمات حمل و نقل فراهم گردد که همین رویه در تنظیم برنامه‌های آتی این بخش در برنامه پنجم نیز لحاظ شده است و مدیران این حوزه باید دست به دست هم دهند تا شاهد انقلاب در بخش حمل و نقل باشیم.

### موانع رشد بهره‌وری در ایران

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل وزیر راه

## دکتر بهبهانی :

### با افزایش ارزش افزوده بخش

### حمل و نقل، افزایش تولید

### ناخالص داخلی را مشاهده

### می‌کنیم و این همان دلیلی

### است که براساس آن توسعه

### اقتصادی را به توسعه بخش

### حمل و نقل وابسته می‌دانند.

زندگی جامعه»، «افزایش درآمد و سود»، «رضایت‌مندی عمومی افراد»، «ثبات اقتصادی در بازار جهان» و «توسعه پایدار ساختارهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و عملی»، از جمله فواید و منافع بهره‌وری قلمداد می‌شوند.

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد وزارت راه در بخش دیگری از سخنانش گفت: «براساس گزارش‌های بانک مرکزی از عملکرد شاخص‌های اصلی بهره‌وری در کل کشور و نیز بخش‌های اقتصادی، طی گذشت دو سال منتهی به سال ۱۳۸۶، رشد بهره‌وری کل، در اقتصاد کشور مطلوب نبود و صرفاً ۵ درصد از هدف مورد انتظار، تحقق یافته است.»

وی اضافه کرد: «در بخش حمل‌ونقل نیز، طبق گزارش‌های اخیر، عملکرد بهره‌وری کل بخش مطلوب نبوده است. این گزارش نشان می‌دهد که در اقتصاد کشور، از منابع در اختیار، استفاده‌ی بهینه صورت نگرفته است.»

«اسعدی» ادامه داد: «در حوزه‌ی برنامه‌های عمرانی نیز، طی برنامه‌ی چهارم توسعه، مجموع سهم اعتبارات عمرانی بخش راه و ترابری، بیش از ۱۰ درصد بوده که در سال ۱۳۸۹، این سهم به حدود ۱۴/۵ درصد افزایش یافته که نشان‌دهنده‌ی احساس ضرورت و توجه دولت به توسعه‌ی بخش حمل‌ونقل است.»

«اسعدی»، همچنین شاخص‌های اهداف کلان بخش حمل‌ونقل کشور را این‌گونه برشمرد:

۱. افزایش طول خطوط ریلی، به ۱۷ هزار کیلومتر
  ۲. افزایش طول آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها، به ۱۳ هزار و ۷۰۰ کیلومتر
  ۳. تکمیل راه‌های دسترسی به روستاهای بالاتر از صد خانوار
  ۴. افزایش ظرفیت بندر تجاری، به ۲۰۰ میلیون تن
  ۵. افزایش جابه‌جایی درون‌شهری کالا، به ۸۰۰ میلیون تن
  ۶. افزایش جابه‌جایی مسافری برون‌شهری، به ۹۸۰ میلیون نفر
  ۷. افزایش ترانزیت کالا از قلمرو کشور، به ۱۷/۵ میلیون تن
  ۸. نوسازی و کاهش میانگین سن انواع ناوگان ملی بار و مسافر و تحقق اهداف تعیین شده در برنامه‌ی پنجم
- به گفته‌ی این کارشناس مسؤول در وزارت راه و ترابری، براساس سیاست راهبردی کشور، برای کاهش و قطع اتکای دولت به منابع نفتی، چاره‌ای جز استفاده‌ی بهینه از منابع در اختیار و به‌کارگیری تکنیک‌های آزموده‌شده‌ی بهره‌وری وجود ندارد. ■

و ترابری نیز به عنوان یکی دیگر از سخنرانان این همایش، بهره‌وری را مقدار کالا یا خدمات، در مقایسه با انرژی و کار انجام شده، بدون کاهش کیفیت تعریف کرد و در ادامه، موانع رشد بهره‌وری در ایران را این‌گونه فهرست کرد:

۱. نداشتن باور و اعتقاد راسخ نسبت به نتایج بهره‌وری
  ۲. ناآگاهی عمومی، نسبت به مفاهیم و جایگاه بهره‌وری
  ۳. بی‌توجهی به افکار و خلاقیت‌های افراد مبتکر
  ۴. مقاومت افراد در برابر تغییرات و عدم تمایل به ترک برخی از عادات روزمره
  ۵. ناهماهنگی و نبود نظارت مناسب
  ۶. عجله در حصول نتیجه
  ۷. ضعف در مدیریت اجرایی
  ۸. دخالت‌های نابه‌جای برخی کارشناسان و اظهارنظرهای غیرکارشناسانه
  ۹. برخورد مقطعی با موضوع بهره‌وری و ناپیوستگی روند آن
- به گفته‌ی «مجید اسعدی»، «ثبات قیمت‌ها و یا حتی کاهش آن‌ها»، «افزایش سطح رفاه





**فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگویی اختصاصی با بندر و دریا عنوان کرد:**

## توسعه‌ی دریامحور در گرو تدوین سند راهبردی دریایی است

« ما معتقدیم بدون نیروی انسانی شجاع، متخصص، دلسوز، متعهد، با ایمان و ولایت مدار، حتی اگر به پیشرفته‌ترین تجهیزات مجهز شویم، راه به جایی نخواهیم برد. »  
 امیر دریادار حبیب‌اله سیاری، اولین رکن ارتش را نیروی انسانی می‌داند و معتقد است دریانوردانی که تنها با روحیه‌ی شاداب نشأت گرفته از فرهنگ اسلامی و ملی، شرایط طاقت فرسای دریا را تحمل می‌کنند، همان ثروت انسانی هستند که با کم‌ترین توقع، بالاترین بازدهی را در پهنه آب‌های ملی و فرا ملی از خود نشان می‌دهند.  
 جملات فوق بخشی از سخنان فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است که به بهانه برگزاری هجدهمین همایش سراسری ارگان‌های دریایی کشور در گفت‌وگوی اختصاصی با بندر و دریا اظهار نمودند. این گفت‌وگو را با هم پی می‌گیریم.

■ در آغاز گفت‌وگو، تقاضا دارم نظر خود را در خصوص اهمیت استراتژیکی دریا و دریانوردی بیان فرمایید.

دریای عمان، خلیج فارس و دریای خزر، به‌منزله‌ی مواهبی خدادادی هستند که برای ما به ودیعه گذاشته شده‌اند، تا با بهره‌گیری شایسته از آن‌ها، ضمن رفع نیازمندی‌های نسل کنونی، با به ارث گذاشتن این منابع، نسل‌های آتی این مرز و بوم نیز از آن بهره‌مند شوند. به شهادت تاریخ، دریا و دریانوردی، ریشه‌ایی عمیق در فرهنگ ایرانیان داشته و ما در گذشته‌های دور، بر دریاها حاکمیت داشته‌ایم؛ که این مهم، بیان‌گر اقتدار ما در دریا، فن‌آوری‌های دریایی و به‌ویژه صنعت دریانوردی در آن روزگار بوده است. اما در طول چند قرن گذشته، به علت بی‌کفایتی و ناآشنایی حکمرانان، از دریاها و اقیانوس‌ها دور و دورتر شده‌ایم و جای خود را به بیگانگان داده‌ایم. به برکت نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و عنایت ویژه‌ی مقام معظم رهبری به دریا که بارها در تدابیر ابلاغی‌شان اهمیت دریاها و رشد و توسعه‌ی دریایی و مناطق

ساحلی را مورد تأکید قرار داده‌اند، حرکت‌های بسیار خوبی جهت توسعه دریامحور آغاز شده است. لازم است در ابتدای صحبت، اشاره‌ایی به یکی از رهنمودهای ایشان در این زمینه داشته باشیم. معظم‌له در مراسم الحاق ناوشکن جماران فرموده‌اند: «ما ۸۰۰-۷۰۰ سال سابقه دریانوردی داریم. آن روز که کشتی‌ما از بنادر خلیج فارس به اقصی نقاط آسیا می‌رفت، خیلی از کشورها که امروز در دریانوردی تبحر و شهرت دارند، اصلاً وجود قابل ذکری نداشتند. ما با این سابقه، با این توانایی‌هایی که ملت ما دارد، این ذهن خوب و این هوش سرشار با این سرانگشتان مهارتیابی که جوانان و مردم ما دارند، چرا باید این قدر عقب بمانیم!»

ایران به عنوان کشوری که صاحب هزاران کیلومتر مرز دریایی است، باید حافظ منافع خود در دریا باشد و طبعاً به قدرت دریایی نیاز دارد. برای کسب قدرت دریایی، یک کشور به چند مؤلفه نیازمند است که عبارتند از: سواحل مناسب، فرهنگ دریایی، ناوگان‌های نظامی و تجاری، صنعت دریایی، امکانات بندری، نیروی انسانی مناسب و... با بهره‌داری بایسته از این مؤلفه‌ها، می‌توانیم به یک قدرت دریایی مؤثر تبدیل شده و به سیادت دریایی دست یابیم؛ همان‌گونه که در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ ترسیم شده است.

**لطفاً نظر‌تان را در مورد معضل کمبود دریانورد در جهان و این‌که این مشکل چه میزان جدی است، بفرمایید؟ سهم کشورمان در این کمبود، چه اندازه است؟**

معضل کمبود دریانورد در سطح جهان و به‌ویژه در کشور ما، مشکلی بسیار جدی است. این امر، به آن علت است که از یک‌سو، تجارت دریایی به دلیل باصرفه بودن، خیلی سریع‌تر از منابع نیروی انسانی متخصص مورد نیاز خود توسعه یافته است و از سوی دیگر، با توجه به سختی حرفه‌ی دریانوردی، علاقه‌ی چندانی به این حرفه‌ی پرزحمت در میان جوانان وجود ندارد. در حال حاضر، به حمدالله، ناوگان نظامی ایران، مشکل خاصی در این زمینه ندارد؛ اما ناوگان تجاری ما با کاستی‌هایی روبه‌رو است که با توجه به توانمندی‌های موجود و اتخاذ تدابیر لازم، از جمله: ایجاد هنرستان‌های دریایی، استفاده از ظرفیت‌های دانشگاهی و مراکز آموزشی دریایی، امید است که در چند سال آینده، این مشکل برطرف شود. با توجه به جوانی جامعه‌ی ایرانی و خیل مشتاق جویای کار، لازم است از کمبود داخلی و جهانی دریانورد، به عنوان یک فرصت ارزش‌مند بهره‌برداری کنیم و با بهره‌گیری از آموزش‌های مناسب، بتوانیم با تربیت نیروی انسانی متعهد و متخصص، ضمن تأمین نیازهای داخلی، دریانوردان کارآموده را به جهان صادر کنیم. همان‌گونه که اشاره شد، در حال حاضر،

## دریا یک فرصت است که به صورت بالقوه می‌تواند اشتغال‌زایی و ایجاد صدها صنعت وابسته و تکمیلی را موجب شود، ولی به گواهی آمارها، ما از آن، به نحو مطلوب استفاده نمی‌کنیم.

در جنگ تحمیلی نیز، این ثروت انسانی متعهد، متخصص و ولایت‌مدار بود که حماسه‌های بی‌شماری در عرصه‌های مختلف دفاع مقدس آفرید و بر نیروهای دشمن بعثی و انواع تجهیزات پیشرفته‌ی آنان پیروز شد. این‌گونه بوده است که امام خمینی (ره) در تقدیر از رشادت‌های دریادلان نداجا فرموده‌اند: «نیروی دریایی ارتش، به حمدالله در آب‌های خلیج فارس و مرزهای آبی کشور و عرصه‌ی دفاع مقدس از کشور اسلامی‌مان، چون نگینی درخشانده بر عرشه‌ی کشتی افتخار و صلابت خود استوار ایستاده است.» و در پرتو الطاف الهی، این روند در دوران پس از دفاع مقدس نیز، به‌گونه‌ای مضاعف ادامه داشته است.

**نظر‌تان را در این زمینه که صنعت پویا نیازمند عوامل انسانی کاردان و بانشاط است بفرمایید؟ آن‌گونه که مد نظر است، ما باید بر اساس سند چشم‌انداز به قدرت اقتصادی اول در منطقه تبدیل شویم. برای دستیابی به این نتیجه، ارزیابی شما از وضعیت منابع انسانی مورد نیاز چیست؟**

در سالیان اخیر، با بهره‌گیری از تدابیر گهربار مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا در این حوزه، شاهد رشد و حمایت از صنایع دریایی هستیم و تشکیل شورای عالی صنایع دریایی و بحث و تبادل نظر در زمینه‌ی رفع مشکلات این حوزه، در همایش‌های مختلف، مؤید این مطلب است که البته در سال همت مضاعف و کار مضاعف، بایستی این روند با جهشی مناسب تداوم یابد. در نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی، به‌رغم پیچیدگی‌های فنی و فن‌آوری‌های بسیار بالای مورد نیاز و تحریم‌های بسیار شدیدی که در این زمینه اعمال می‌شود، با تلاش‌های به‌عمل آمده در ساخت یگان‌های شناور پیشرفته‌ی نظامی از جمله: ناوشکن، ناوچه‌های موشک‌انداز و زیرسطحی‌های تهاجمی، به خودکفایی رسیده‌ایم و رفته‌رفته آمادگی صدور این تجهیزات نیز، حاصل خواهد شد.

در تبیین موفقیت‌های کسب‌شده و لزوم استمرار این جهش، مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا، پس از الحاق ناوشکن «جماران» به ناوگان «نداجا»، رهنمودهای خود را این چنین ابلاغ فرموده‌اند: «این تجربه‌ی گران‌بها می‌تواند سرآغاز مبارکی باشد برای فتح عرصه ارزش‌مند دیگری که نبوغ ذهنی و ایمان استوار شما دریادلان ارتش جمهوری اسلامی، بی‌گمان به ملت بزرگ و کشور سرفرازتان هدیه خواهد کرد. به خود اعتماد کنید، قدرتان توانایی‌های ذاتی و انسانی خود باشید، از موانع نهراسید و بدانید که نسل‌های آینده، به خط‌شکنی و اعتمادبه‌نفس شما افتخار خواهند کرد. خداوند شما را مشمول توفیق و کمک خود قرار دهد.»

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در مراکز آموزشی خود، ضمن تأمین نیروی انسانی متخصص، متعهد و ماهر ناوگان نظامی، به تربیت دریانوردان سایر ارگان‌های دریایی و حتی برخی کشورهای دوست مبادرت می‌ورزد و با استفاده از تجارب ارزش‌مند این حوزه، آمادگی دارد که بیش از گذشته، نیازمندی ارگان‌های دریایی کشور را تأمین کند.

**به عنوان فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، دیدگاه جنابعالی نسبت به نیروی انسانی شتاغل در نداجا چگونه است؟ چرا اساساً منابع انسانی را ثروت انسانی اطلاق می‌کنند؟**

همه می‌دانیم که اصلی‌ترین دارایی سازمان‌ها، در نیروی انسانی آن‌ها تجلی می‌یابد. نیروی انسانی به قدری در ارتش جمهوری اسلامی ایران ارزش‌مند است که اولین رکن ارتش، نیروی انسانی نامیده می‌شود.

توانمندی و ویژگی‌های نیروی انسانی کارآمد، از مؤلفه‌های اساسی برترساز توان رزمی یگان‌های نظامی است. ما معتقدیم، بدون نیروی انسانی شجاع، متخصص، دل‌سوز، متعهد، بالیمان و ولایت‌مدار، حتی اگر به پیشرفته‌ترین تجهیزات مجهز شویم، راه به جایی نخواهیم برد. به‌طور مثال، افسران و کارکنان ما در دریانوردی‌های طولانی، با یگان‌هایی که به دلیل ویژگی‌های عملیاتی فاقد بسیاری از تسهیلات رفاهی بوده، بعضاً از لحاظ فضای زیست، با مضیقه روبه‌رو هستند و حتی در شرایط نامساعد جوی، در بالاترین سطح آمادگی، به انجام وظایف خود مشغول هستند. این کارکنان، تنها با بهره‌گیری از روحیه‌ی شاداب نشأت‌گرفته از فرهنگ اسلامی و ملی خود، می‌توانند این شرایط طاقت‌فرسا را تحمل کنند. آیا چنین کارکنانی به‌حق با کم‌ترین توقع و بالاترین بازدهی، ثروتی انسانی، برای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران محسوب نمی‌شوند؟



یقیناً از این تجارب ارزشمند در ساخت یگان‌های شناور تجاری که ساخت آن‌ها سهولت بیش‌تری داشته و مشمول تحریم‌های نظامی گسترده نیستند، می‌توان استفاده کرد و نداجا آمادگی کامل دارد تا در گستره‌ی انتقال تجربیات اقدام نماید. موفقیت صنایع داخلی در رقابت با رقبای خارجی، نیازمند عزمی ملی و برنامه‌ریزی‌های راهبردی و کلان است که امیدواریم با همکاری کلیه‌ی مراجع ذی‌ربط، این مهم محقق شود. همچنین، اصلح است که ارگان‌های دریایی با ایجاد کانون تفکری در این زمینه، متشکل از متخصصان خیره و دانشگاهیان، معضلات و مشکلات صنعت دریایی را آسیب‌شناسی کرده و با ارائه‌ی نظرات کارشناسانه و تصمیم‌ساز، مسؤولان مربوطه را در اتخاذ سیاست‌های مورد نیاز یاری کنند.

در شرایط کنونی، با وجود ظرفیت‌های بالقوه بالا در زمینه‌ی تربیت منابع انسانی مورد نیاز در صنعت دریایی، متأسفانه آن‌گونه که باید و شاید، به دلیل برخی ناهماهنگی‌ها و عدم برنامه‌ریزی ملی، این ظرفیت‌ها به بالفعل درنیامده است. به عنوان مثال، امکانات بسیار خوبی به‌منظور آموزش تخصص‌های دریایی در سطوح مختلف در مراکز آموزشی نداجا موجود است که با بالاترین استانداردها به تربیت کادر نظامی و غیرنظامی دریایی اختصاص یافته است و این قابلیت نیز وجود دارد که آنان، ظرفیت آموزشی خود را افزایش دهند. از این‌رو، با برنامه‌ریزی مناسب، می‌توان از این ظرفیت برای آموزش کارکنان دریایی دیگر ارگان‌ها استفاده‌ی بهینه کرد و کمبود موجود را کاهش داد و حتی آن را به‌طور کامل مرتفع ساخت.

**چگونه می‌توان بر جذابیت‌های کار دریایی افزود و رغبت گرایش به این حرفه را در**

### جوانان کشور ایجاد کرد؟

دریا یک فرصت است که به صورت بالقوه می‌تواند اشتغال‌زایی و ایجاد صدها صنعت وابسته و تکمیلی را موجب شود، ولی به گواهی آمارها، ما از آن، به نحو مطلوب استفاده نمی‌کنیم. این غفلت و کاستی را باید از جنبه‌های گوناگون مورد کارشناسی قرار داد. یکی از راه‌کارها این است که فرهنگ دریا را به خانه‌ها، مدارس و دانشگاه‌ها ببریم، تا علاقه‌ی مردم به فعالیت در دریا و حوزه‌های وابسته بیش‌تر شده و کار در این مجموعه برای تک‌تک افراد جامعه جذاب و افتخارآمیز جلوه کند؛ که البته در دین مبین اسلام نیز، توجه خاصی به اهمیت دریاهای دریانوردی شده است که باید به شکل کامل از آن بهره‌مند شویم. با نگاهی گذرا به نقشه‌ی جهان، می‌بینیم که بزرگ‌ترین شهرها در کنار دریاهای اقیانوس‌ها بنا شده است، ولی در کشور ما، مناطق دریایی، به‌ویژه در سواحل جنوب شرقی، از توسعه‌ی مناسبی برخوردار نیستند. امید است این مهم، یعنی توسعه‌ی دریامحور، همان‌گونه که در کشورهای دریایی توسعه‌یافته محقق شده، در کشور ما نیز سرلوحه‌ی امور قرار گیرد.

از طرفی، باید پذیرفت که حرفه‌ی دریانوردی و مشاغل دریایی، بسیار پیچیده بوده و کار در دریا علاوه بر دانش، یک هنر، یک فن و یک عشق تلقی می‌شود که مجموع آن‌ها یک زندگی دریایی را تشکیل می‌دهند و فرد دریانورد باید از پتانسیل ویژه‌ی، از جمله: قدرت تجزیه و تحلیل، تصمیم‌گیری و انضباط بهره‌مند باشد. به همین دلیل، کارکنان این عرصه، همواره با مشکلات عدیده‌ای از جمله: دوری از خانواده و مسؤولیت‌های خطیر این حرفه که قابل قیاس با دیگر حرفه‌ها نیست، روبرو هستند که به صورت بالقوه می‌تواند موجب عدم تمایل به اشتغال در

دریا و یا دل‌سردی آنان شود. بنابراین، لازم است به راهکارهای متنوعی در خصوص ایجاد انگیزش در میان کارکنان توجه شود. به عنوان مثال باید سختی این شغل به مسؤولان قانون‌گذار و مجری کشور منتقل شود، تا بتوانیم قانون مشاغل سخت را به حرفه‌ی دریانوردی تسری دهیم. از این‌رو، باید در کنار ایجاد انگیزه‌های فرهنگی و غیرمادی، به انگیزش‌های مادی کارکنان نیز توجه شود و دریانوردان ایرانی باید از حقوق و مزایای مناسب بهره‌مند و برابری دستمزد آنان با کارکنان خارجی نیز اجرایی شود.

**آن‌گونه که ملاحظه شد، شعار همایش هجدهم ارگان‌های دریایی، دارای ابعاد کاملاً ملی بود. برای آن‌که این عبارت در حد شعار باقی نماند و به منصفه‌ی ظهور درآید، چه باید کرد؟**

کشورمان ایران، دارای سه‌هزار کیلومتر مرز دریایی ساحلی است و با احتساب مرز دریایی جزایر، این رقم، از این مقدار نیز تجاوز خواهد کرد. امروزه جمهوری اسلامی ایران، در اجرای تدابیر فرماندهی کل قوا، نه‌تنها دریا را به عنوان مانعی در مسیر رشد و توسعه‌ی خود به حساب نمی‌آورد، بلکه آن را به عنوان عاملی مهم در مسیر محسوب می‌کند، البته لازم است در کنار توسعه‌ی مشاغل دریایی، به توسعه‌ی مناطق ساحلی نیز اهتمام ورزید.

به عنوان مثال، سواحل جنوب شرقی ایران، آن‌گونه که شایسته است تاکنون توسعه نیافته و این معضل با ایجاد مشکلاتی در تأمین نیازمندی‌های کارکنان دریایی این مناطق، تا حدودی باعث شده که ما از دریا دور بمانیم. مقام معظم رهبری، بارها تدابیری در زمینه‌ی توسعه‌ی این مناطق ابلاغ فرموده‌اند که جا دارد به یکی از این رهنمودها اشاره داشته باشیم:





## این نیرو، هم‌زمان با برنامه‌ریزی به‌منظور تأمین تجهیزات و امکانات ساحلی مورد نیاز، در اهداف کمی خود توسعه‌ی منابع انسانی را جهت تحقق بایسته‌ی «نیروی دریایی راهبردی» در دستور کار قرار داده است.

«سواحل جنوب شرقی کشور، مناطق بسیار مهمی است و ظرفیت‌های بسیار خوبی برای پیشرفت دارد، به آن جاها اهتمام کنید و اهمیت بدهید.»

مطمئناً با توسعه‌ی این سواحل، ما به دریا نزدیک‌تر می‌شویم و موجبات بهره‌برداری مناسب‌تر از دریا و توسعه‌ی مشاغل دریایی مهیا می‌شود. جهت تحقق سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴، باید برنامه‌های کلان و سیاست‌گذاری‌های راهبردی کشور در حوزه‌ی دریا و سایر حوزه‌های مرتبط، منطبق با اصل توسعه دریا محور تدوین شود که این مهم، در گرو تدوین بایسته‌ی سند راهبردی دریایی جمهوری اسلامی ایران و این باور که ما یک کشور دریایی هستیم، خواهد بود. از این رو، لازم است مسئولان ذی‌ربط، تمام تلاش خود را در جهت حسن تدوین این سند - به عنوان یک سند ملی که مسیر توسعه‌ی دریایی جمهوری اسلامی ایران را ترسیم خواهد کرد - به کار برند. در این سند، باید به مقوله‌ی نیروی انسانی، به عنوان یک سرمایه‌ی بالارزش سازمانی و به صورت خاص در ارگان‌های دریایی، توجهی ویژه شود. بنابراین، لازم است به مدیریت و توسعه‌ی منابع انسانی و چرخه‌ی جذب، آموزش، به‌کارگیری صحیح و مناسب و ارتقای مهارت‌های کارکنان به‌طور جدی و منطبق با واقعیات، توجه شود. در این رابطه، تعامل ارگان‌های دریایی و مراجع مرتبط و قانون‌گذار و مجری کشور، تأثیری مضاعف خواهد داشت.

■ از جنابعالی می‌خواهم با توجه به هزینه‌های هنگفت آموزش و تربیت نیروی انسانی دریانورد، توصیه‌های لازم را در زمینه‌ی ارتقای بهره‌وری این ثروت و اثربخشی مضاعف آن بفرمایید. در این خصوص پیشنهاد می‌کنم که به موارد زیر

اهمیت ویژه‌ای داده شود:  
- فرهنگ‌سازی، ایجاد جذابیت و حفظ منزلت اجتماعی دریانوردان.

- گزینش اصلح داوطلبان در ابعاد علمی، جسمانی، بهداشتی و سلامت روانی.

- اجرای آموزش‌های متناسب و مطابق با آخرین استانداردها و فن‌آوری‌های روز و منطبق بر نیازهای عملی ارگان‌های دریایی به‌کارگیرنده‌ی این نیروها.

- تربیت و پرورش روحی و جسمانی این کارکنان، به‌گونه‌ای که آمادگی کامل جهت تصدی مشاغل سخت دریایی را کسب کنند که در نهایت، ریزش کارکنان آموزش‌دیده‌ی دریایی به حداقل برسد.

- به‌کارگیری شایسته‌ی این کارکنان، با هماهنگی کامل ارگان‌های دریایی، به‌گونه‌ای که آنان از همان ابتدا، از مسیر شغلی و نحوه‌ی ترقی خود آگاه باشند.

- تدوین سند ملی و راهبردی دریایی جمهوری اسلامی ایران که مبین اهداف و راه‌کارهای کلان کشور در این حوزه (از جمله توسعه‌ی منابع انسانی مورد نیاز) خواهد بود.

■ در پایان، اهداف کمی و کیفی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران را در بخش منابع انسانی دریانورد بیان کنید؟

با توجه به لزوم توسعه‌ی ناوگان نظامی به‌منظور حراست از منابع ملی و راهبردی کشور و برقراری سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایران، این نیرو، هم‌زمان با برنامه‌ریزی به‌منظور تأمین تجهیزات و امکانات ساحلی مورد نیاز، در اهداف کمی خود، توسعه‌ی منابع انسانی جهت تحقق بایسته‌ی «نیروی دریایی راهبردی» را در دستور کار قرار داده است و برابر پیش‌بینی‌های به‌عمل‌آمده، لازم است این توسعه هم‌زمان و حتی پیش از توسعه‌ی تجهیزاتی و تأسیساتی

اجرا شود.

همان‌طور که قبلاً بیان شد، فرهنگ‌سازی در جذب بیشتر و بهتر کارکنان کیفی، نقش اساسی دارد. در این خصوص، با اطلاع‌رسانی مناسب فعالیت‌ها و عملکرد نادجا از طریق وسایل ارتباط جمعی و رسانه‌ها، در ایجاد انگیزه و ارتقای کمی و کیفی روند جذب نیروهای کارآمد، تلاش کرده‌ایم. در بخش آموزش‌های دریایی، نادجا کاملاً خودکفا بوده و آموزش‌های دریایی به صورت نظری و عملی و منطبق با نیازهای واقعی نیرو، با بالاترین استانداردها ارائه می‌شود. همچنین، تلاش کرده‌ایم که کارکنان پس از ورود به یگان‌های نادجا، به نحو مناسبی جذب و از طریق آموزش‌های حین خدمت، برگزاری رزمایش‌ها و آرایه‌ی آموزش‌های تکمیلی، مهارت‌های آنان ارتقاء یابد و در مسیر ترقی شغلی مناسب قرار گیرند. از این رو، در این راستا تمام تلاش خود را به کار می‌بندیم تا نیروی انسانی متعهد، متخصص و ولایت‌مدار جهت پاسداری از آب‌های سرزمینی و حراست از منافع ملی جمهوری اسلامی ایران تربیت کنیم؛ به‌گونه‌ای که این جوانان بتوانند تدابیر و رهنمودهای ابلاغی مقام معظم رهبری و فرمانده‌ی کل قوا را به بهترین صورت ممکن محقق کنند.

کشور ما ساحلی و متصل به اقیانوس و دارای دریا است، آن هم دارای دریایی به این حساسیت، چه خلیج فارس‌اش، چه دریای عمان و بقیه‌ی مناطق دریایی‌اش، بخش‌ها و مناطقی که در منطقه‌ای حساس است؛ این کشور ساحلی، حقیقتاً احتیاج به یک نیروی دریایی برجسته و ممتاز دارد و این، حتماً به دست خواهد آمد و کننده‌ی این کار، جوان‌های عزیز هستند. برای آنان دعا می‌کنم و امیدوارم که جوانان بتوانند یک نیروی دریایی بسازند که در شأن ملت عزیز ایران باشد. ■





## رفع موانع از سرراه توسعه ی حمل و نقل دریایی

مهندس سید عطاء اله صدر همزمان با آغاز جلسات تخصصی کمیسیون های مجلس شورای اسلامی به منظور بررسی برنامه پنجم توسعه در گفتگو با خبرنگار بندر و دریا تصریح کرد: برای تحول و شتاب بیشتر در توسعه حمل و نقل دریایی و تبدیل بنادر کشور به هاب منطقه می بایست موانع قانونی از سرراه توسعه حمل و نقل دریایی برداشته شود.

وی با تأکید بر لزوم افزایش سرمایه گذاری بخش غیر دولتی در فعالیتها و خدمات بندری و دریایی و حرکت به سمت ایجاد بنادر نسل سوم به منظور ایجاد ارزش افزوده، تولید و لجستیک کالا در بنادر تجاری کشور، تدوین و استقرار نظام تعرفه انعطاف پذیر متناسب با شرایط بازار، تقاضا و رقابت منطقه ای و بین المللی توسط سازمان بنادر و دریانوردی را از عوامل اصلی جذب سهم بیشتر از بازار منطقه برشمرد.

معاون وزیر راه و ترابری همچنین تسری تسهیلات سرمایه گذاری قانون مناطق آزاد



## برنامه پنجم و توسعه ی دریا محور

در راستای نظر ریاست محترم جمهوری کشورمان مبنی بر تحقق توسعه دریامحور و انتظار جامعه دریایی، امید آن می رود تا با تصویب برنامه ی پنجم توسعه در مجلس شورای اسلامی، دومین گام پنج ساله اهداف و استراتژی های زیر بخش حمل و نقل دریایی نیز به سوی سند چشم انداز ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران برداشته شود.

در آستانه بررسی نهایی برنامه پنجم توسعه در مجلس شورای اسلامی، نظر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین رییس فراکسیون بندر و شهرهای ساحلی مجلس شورای اسلامی را در این خصوص جویا شدیم.



تجاری - صنعتی به مناطق ویژه اقتصادی بنادر تجاری کشور را عامل مهم دیگری برای توسعه مناطق بندری و رونق اقتصادی بنادر و سواحل کشور دانست و اظهار امیدواری کرد که این موارد در قالب مواد قانونی برنامه پنجم توسعه اقتصادی کشور به تصویب مجلس شورای اسلامی برسد.

صدر در عین حال تأکید کرد که این موضوع، به معنای تبدیل بنادر به مناطق آزاد تجاری نیست، بلکه انتظار ما این است که موانع توسعه و جذب سرمایه در بنادر برطرف شود.

وی در پاسخ به این سؤال که: "چرا این موارد در لایحه برنامه پنجم لحاظ نشده است؟" گفت: شاید تشخیص مسئولین محترم تدوین لایحه این بوده است که موارد مذکور در قالب قوانین موجود قابل انجام است و نیاز به قوانین دیگری در قالب برنامه پنجم نباشد.

صدر با اشاره به تأکید ویژه رییس جمهور در توسعه و رونق اقتصادی بنادر و سواحل کشور و رویکرد "توسعه ی دریا محور" اظهار داشت: برخورداری مناطق ویژه اقتصادی بنادر تجاری کشور از تسهیلات سرمایه گذاری و معافیت‌هایی مالیاتی و گمرکی و گشایش اعتبار ارزی و عملیات بانکی و مبادلات تجاری، سرمایه‌گذاری در زمینه تولید محصولات مختلف و صادرات مجدد کالا، علاوه بر رونق اقتصادی، اشتغال‌زایی و ارتقاء سطح معیشت و مهاجرت بیشتر جمعیت به این مناطق، کاهش قیمت تمام شده کالا و خدمات و ایجاد زمینه رقابت با بازارهای منطقه ای و حذف حمل مضاعف و کاهش میزان ترافیک مسیرهای منتهی به بنادر و میزان تصادفات و آلودگی محیط زیست را نیز در پی خواهد داشت.

## انجمن‌ها، شوراهای و دستگاه‌های مسئول دریایی به کمک بیایند

رییس فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس شورای اسلامی گفت: علیرغم انتظار جامعه دریایی و مباحث عنوان شده درباره «توسعه دریامحور»، هیچ مطلبی درباره دریا در لایحه برنامه پنجم دیده نمی‌شود.

مصطفی مطور زاده با بیان این مطلب افزود: انتظار جامعه دریایی و نمایندگان شهرهای ساحلی و بندری مجلس از دولت آن بود که چند حکم شفاف و روشن را درباره مسایل مختلف دریایی در لایحه برنامه پنجم بیاورد؛ اما این خواست، به هیچ وجه محقق نشد.

وی با اشاره به انتخاب اعضای کمیسیون تلفیق برنامه پنجم در مجلس تأکید کرد: «انتظار ما از انجمن‌ها، شوراهای و دستگاه‌های مسئول دریایی آن است که در بازه زمانی بررسی و تصویب لایحه برنامه پنجم، به کمک ما بیایند.»

رییس فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس شورای اسلامی افزود: «وظیفه‌ی ما در مجلس این است که فضایی را برای حضور فعالان و کارشناسان دریایی در کمیسیون‌های تخصصی از قبیل صنایع، اقتصاد و عمران به وجود آوریم تا امکان طرح نظرات جامعه دریایی در مجلس فراهم شود.»

مطورزاده در پاسخ به این پرسش که «آیا فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس موارد مشخصی را برای طرح در برنامه پنجم مد نظر ندارد؟» گفت: «نمایندگان پیشنهادها و مواردی را در این زمینه مطرح خواهند کرد؛ اما اولویت ما آن است که دست‌اندرکاران و متخصصان دریایی، پیشنهادهای خود را مطرح کنند و سپس با کمک

نمایندگان، موارد واضح و روشنی را که شاکله‌ی قانونگذاری هم داشته باشند، برای تصویب به مجلس ارائه دهیم.»

رییس فراکسیون بنادر و شهرهای ساحلی مجلس شورای اسلامی در ادامه‌ی این گفت‌وگو درباره‌ی عملکرد شورای عالی صنایع دریایی با توجه به گذشت بیش از شش ماه از زمان ابلاغ آیین نامه اجرایی قانون، گفت: «متأسفانه اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مدت‌ها مسکوت مانده بود که پس از سؤال اینجانب از وزیر صنایع، جلسات شورا از اواخر سال گذشته در سطح معاونان وزرا تشکیل شد.»

مطورزاده با بیان این که «ارگان‌های دریایی در جلسات شورای عالی صنایع دریایی حضور فعال دارند»، تصریح کرد: «مسأله‌ی مهم، استمرار برگزاری جلسات و پیگیری مصوبات است تا این شورا بتواند به انتظارات جامعه در زمینه توسعه صنایع دریایی پاسخ دهد.»

وی همچنین درباره‌ی عدم تخصیص اعتبار به صندوق حمایت از صنایع دریایی گفت: «همان‌طور که در مورد مسکوت ماندن اجرای قانون، مجلس نقش نظارتی خود را ایفا کرد؛ برای راه‌اندازی صندوق نیز اقدام خواهد کرد.»

نماینده‌ی مردم خرمشهر با اشاره به مشکلات صنایع دریایی و به‌ویژه کشتی‌سازی‌ها در جهت تأمین اعتبار پروژه‌ها، تأکید کرد: «راه‌اندازی سریع‌تر صندوق حمایت از صنایع دریایی، برای تخصیص اعتبار و ارائه‌ی تسهیلات به این صنایع ضروری است.» ■

## ایران به پروتکل مقابله در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی ملحق شد

بر اساس ماده واحده این قانون به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل (تشریفات) آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی مصوب ۲۰۰۰ میلادی، ملحق شود.

رئیس جمهور قانون الحاق ایران به پروتکل مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی را که در مجلس تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده است را برای اجراء ابلاغ کرد.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، بر اساس ماده واحده این قانون به دولت جمهوری اسلامی ایران اجازه داده می‌شود به پروتکل (تشریفات) آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی مصوب ۲۰۰۰ میلادی، ملحق شود.

بر این اساس، وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و دریانوردی) مسؤول اجرای این کنوانسیون است و

تغییر آن بر عهده دولت است.

همچنین دولت موظف است کلیه اصلاحیه‌های پروتکل (تشریفات) و پیوست‌های آن را در مهلت مناسب، قبل از انقضاء مهلت‌های موردنظر در ماده مذکور و بر اساس اصل هفتاد و هفت قانون اساسی و حسب مورد به مجلس اعلام کند.

در صورتی که مجلس شورای اسلامی اصلاحیه‌ها را تصویب نکند، دولت موظف است مراتب را مبنی بر عدم پذیرش اصلاحیه‌ها، در ظرف مهلت مقرر در موافقتنامه، به مراجع ذی‌ربط اعلام کند و در این صورت این اصلاحیه‌ها در این موارد برای دولت جمهوری اسلامی ایران لازم‌الاجرا نخواهد بود.

بر اساس این قانون، اعضا تعهد می‌کنند که به طور انفرادی یا مشترک تمام اقدامات مناسب را طبق مفاد این پروتکل و پیوست آن برای آمادگی و مقابله با سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی انجام دهند.

اعضا این پروتکل همچنین موافقت می‌کنند که

با توجه به توانایی‌ها و در دسترس بودن منابع مربوط خود، بنا به درخواست هر عضوی که از سانحه آلودگی تحت تأثیر قرار گرفته یا احتمال دارد تحت تأثیر قرار گیرد، با آن عضو همکاری کنند و خدمات مشورتی تجهیزات و پشتیبانی فنی را به منظور مقابله با سانحه آلودگی در این صورتی که شدت سانحه مزبور اقتضا کند، ارائه کنند.

بر اساس این قانون، اعضا مکلف می‌شوند که بطور مستقیم یا در صورت اقتضا از طریق سازمان یا سازمان‌ها یا ترتیبات منطقه‌ای مربوط جهت ارتقا و مبادله نتایج برنامه‌های تحقیق و توسعه مربوط به ارتقای آخرین پیشرفت‌ها در زمینه آمادگی و مقابله با سوانح آلودگی از جمله فناوری‌ها و فنون بازرسی، بازراندگی، بازیافت، متفرق سازی، پاکسازی و راه‌های دیگر کاهش یا تعدیل اثرات سوانح آلودگی و در جهت اعاده وضع سابق همکاری کنند.



## زیرساخت‌های مورد نیاز برای هاب‌شدن بنادر ایران

هاب‌شدن بنادر کشور بدین مفهوم است که کشتی‌های لاینر (خطوط منظم کشتیرانی) به بنادر کانونی ایران بیایند و از آن‌جا خطوط فیدری بین بنادر کانونی و بنادر دیگر کشور و یا به بنادر کشورهای دیگر برقرار شود. در این رابطه بندر شهید رجایی به عنوان یک نقطه کانونی در نظر گرفته شده است. همچنین ظرفیت‌هایی در این بندر به وجود آمد تا کشتی‌های نسل هفتم با آب‌خور بالا قابلیت پهلودهی پیدا کنند. بر این اساس باید ابتدا بتوانیم بخشی از بار منطقه را که از آن با عنوان ترانس‌شیپمنت (انتقال بار یک کشتی از طریق بندر به کشتی دیگر) یاد می‌شود جذب کنیم و دیگر آن‌که تسریع در عملیات ترانزیت به وجود بیاوریم. از آن‌جا که در این روند، توسعه‌ی ترانشیپ و ترانزیت جایگاهی ویژه دارد باید امکانات لازم برای تخلیه و بارگیری کشتی‌های لاینر با سرعت مناسب به وجود آید تا مجبور نشوند مسیر طولانی‌تری را طی کنند و در بنداری نظیر جبل‌علی کالای خود



## پیش‌بینی جذب ۱۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری در بنادر کشور

به اعتقاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در سال جاری حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه داخلی برای توسعه‌ی زیرساخت‌های بنادر کشور جذب خواهد شد. معاون وزیر راه و ترابری همچنین معتقد است که در صورت فراهم شدن بسترهای مورد نیاز، هاب‌شدن بنادر بزرگ ایران به ویژه بندر شهید رجایی محقق خواهد شد.

مهندس سید عطاءالله صدر در تازه‌ترین مصاحبه‌ی خبری با یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار، علاوه بر بیان دیدگاه‌هایش در خصوص شرایط و چگونگی هاب‌شدن بنادر کشور، نظرش را درباره‌ی مشارکت جوینست خارجی با پورت اپراتورهای داخلی اعلام کرد و دلایل آن را نیز برشمرد.

آنچه در پی می‌آید، دیدگاه‌های مهندس صدر در خصوص موارد گفته‌شده و همچنین درباره‌ی «چگونگی عملیاتی‌شدن سفرهای دریایی در دریای خزر»، «دلایل تأخیر طرح توسعه‌ی چابهار» و «روند جذب سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بندری» است.

را تخلیه کنند. البته در بخش ترانسشیپمنت، گشایش اعتبار نیز مسئله حائز اهمیت است؛ بدین مفهوم که شما بتوانید گشایش اعتبار به مقصد کشور ثالث را ایجاد کنید، یعنی زمانی که کالایی توسط خطوط لاینر از مبدأ به مقاصد میان راهی (بنادر ایران) و بعد به مقصد نهایی (کشور ثالث) حمل می‌شود، گشایش اعتبار به گونه‌ای باشد که این ترانسشیپمنت از طریق بنادر ایران صورت گیرد. البته این مسئله به نظام بانکی و تجارت خارجی ایران ارتباط دارد، به بیان دیگر باید امکاناتی فراهم شود تا بازرگانان ایرانی در صحنه بین‌المللی بتوانند روند حمل کالا را برنامه‌ریزی و مدیریت کنند. چراکه به‌عنوان نمونه هیچ‌یک از تجار امارات، عربستان و یا بحرین حاضر نمی‌شوند بدون در نظر گرفتن گشایش I.C. کالای خود را از بنادر ایران انتقال دهند. زمانی که یک کالا از بنادر ایران قرار است به بنادر عربستان منتقل شود باید گشایش I.C. خدمات بیمه، بانک و توسعه تجارت که از لوازم اصلی ترانسشیپمنت به شمار می‌آید، توسط ایران فراهم شود. در مجموع تحقق دیدگاه‌های مذکور می‌تواند بستر مناسب را برای هاب شدن بندر شهید رجایی طی چند سال آینده فراهم کند.

### شرط مشارکت جوینت خارجی با پورت اپراتورهای داخلی

اگرچه در شرایط کنونی بحث اصلی استفاده از توان شرکت‌های ایرانی است، اما باید از دانش و مدیریت جهانی پورت اپراتورهای خارجی صاحب‌نام نیز بهره جست. در حال حاضر برای پاسخگویی به ظرفیت‌های ایجادشده در بندر شهید رجایی بزرگ‌ترین پورت اپراتور کشور (تایدواتر) مذاکراتی را با جوینت خارجی انجام می‌دهد، همچنین سایر پورت اپراتورهای ایرانی نیز در نظر دارند به صورت جوینت داخلی در بحث مذکور مشارکت کنند. همچنین با توافق پورت اپراتورهای داخلی تصمیم گرفته شد که دو سیستم اپراتوری در بندر شهید رجایی اجرا شود. یعنی قرار است اپراتوری که در کنار اسکله فعالیت می‌کند فقط عملیات تخلیه و بارگیری انجام دهد و انبارداری توسط ترمینال‌داران صورت گیرد. همچنین در قراردادهای جدید، اجرای مدلی مد نظر قرار خواهد گرفت که برای اپراتورهای اسکله انجام عملیات با توجه به سرمایه‌گذاری‌هایشان، توجیه اقتصادی مناسب داشته باشد و در بخش انبارداری نیز برای ترمینال‌دارانی که خودشان برای کالا بازاریابی کردند تسهیلاتی در نظر گرفته شود. در مجموع با اجرای برنامه‌ی مذکور، علاوه بر تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری و پذیرش بیشتر کشتی‌های کانتینری، در محوطه‌ی بندری نیز فضای مناسب برای انبارداری و ترخیص کالا به‌وجود خواهد آمد. البته در خصوص تفکیک و

مدنظر قرار گیرد تا در کنار آن ظرفیت‌های بالفعل - بالقوه توسعه‌ی گردشگری و سفرهای دریایی نیز در حوزه‌ی خزر عملیاتی شود. در این زمینه ایجاد ماریناهای تفریحی، سواحل اختصاصی، تشکیل خطوط سفرهای دریایی در حاشیه‌ی سواحل و به‌کارگیری قایق‌های تفریحی با امکانات مناسب نظیر پارکینگ، برخی از الزامات در این زمینه به شمار می‌آیند. البته تاکنون چندین سرمایه‌گذار داخلی، یک سرمایه‌گذار ایتالیایی و مالک کشتی میرزا کوچک‌خان برای اجرای برخی پروژه‌های مذکور اعلام آمادگی کرده‌اند و مذاکراتی در حال انجام است.

### تازه‌ترین اقدامات برای توسعه‌ی چابهار

اگرچه ساختار طرح توسعه بندر چابهار به گونه‌ای است که باید پیمانکار فاینانس آن را تأمین کند، اما شرایطی به وجود آمد که این مسئله محقق نشد. سازمان بندر با فرض این که امکان دارد این مسئله به درازا بکشد یا عملیاتی نشود، تصمیم گرفت براساس وظیفه ملی اقدام کند.

بر این اساس از محل ۱۵ درصد سهم سازمان بندر در قرارداد، تا جایی که امکان داشت ساخت موج‌شکن ۱۶۵۰ متری این بندر را انجام دادیم که فقط ۲۰۰ متر آن باقی مانده است و بسترهای اولیه برای ایجاد یک لایروبی نیز فراهم شد. در اواخر سال گذشته نیز مجوز انتشار ۱۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت گرفته شد که ۵۰ میلیارد تومان آن به توسعه بندر شهید بهشتی چابهار اختصاص خواهد یافت.

از آن جا که ایجاد حوضچه‌ی آرامش نیز یکی از طرح‌های دریایی پروژه است و تحقق آن از محل اوراق مشارکت مذکور انجام می‌شود، در این رابطه درخواست انتشار ۵۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت دیگر در سال جاری مد نظر است که در مجموع می‌توان بخش دریایی پروژه را به اتمام رساند.

اگرچه تا پایان سال ساخت موج‌شکن پایان می‌یابد اما اگر سازمان محیط زیست با ادامه‌ی انتقال مرجان‌ها (که در گام اول جابه‌جایی بخشی از مرجان‌ها به صورت پایلوت صورت گرفت و براساس نظر کارشناسان موفقیت آمیز بوده است و آسیب به همراه نداشت) موافقت کند، پروژه‌ی ساخت دایک هم به اتمام می‌رسد و با استحصال زمین، عملیات لایروبی آغاز خواهد شد.

### سرانجام توسعه‌ی چابهار

باید این پروژه در مدت سه سال به پایان می‌رسد اما به علت مشکلات فاینانس تأخیر در اجرای عملیات به وجود آمد. از آن جا که عملیات ساخت موج‌شکن‌ها تا پایان سال به اتمام می‌رسد، در بحث خرید تجهیزات هم قرار

## اگرچه در شرایط کنونی بحث اصلی، استفاده از توان شرکت‌های ایرانی است، اما باید از دانش و مدیریت جهانی پورت اپراتورهای خارجی، صاحب‌نام نیز بهره جست.

تعیین تعرفه‌های انبارداری و تخلیه و بارگیری، نظرها و دیدگاه‌های ترمینال‌داران و اپراتورها در نظر گرفته خواهد شد. همچنین از آن جا که پورت اپراتورهای داخلی توان پاسخگویی به عملیات ۱۳۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا را دارند زمانی که بحث مشارکت جوینت خارجی مطرح می‌شود، با توجه به هدف‌گذاری‌ها برای توسعه‌ی ترانشیپ و ترانزیت، یکی از شروط لازم و بنیادین این است که جوینت خارجی بتواند زمینه‌های حضور بیشتر خطوط لاینر و افزایش سهم ایران در بازار مذکور را به‌وجود بیاورد.

### تدابیری برای توسعه‌ی گردشگری دریایی در خزر

در شرایط کنونی یکی از مواردی که می‌تواند بستر مناسب برای عملیاتی شدن توسعه دریا محور را به وجود بیاورد، افزایش حمل و نقل دریایی در حوزه‌ی مسافری است. در حال حاضر بنادری نظیر حقانی، ذاکری در بندر جنوبی سهم قابل توجهی در جابه‌جایی مسافران دریایی دارند و در بندر شمالی نیز ساخت اسکله و ترمینال مسافری در مناطقی نظیر انزلی - نوشهر مد نظر است. اگر بخواهیم به صورت جدی حمل و نقل مسافری در حوزه‌ی دریایی را گسترش دهیم، باید امکان سرمایه‌گذاری بیشتر توسط دولت و بخش غیردولتی در این حوزه را به وجود بیاوریم. از آن جا که بنادر اصلی شمالی بیشترین فعالیت‌هایشان در حوزه‌ی بازرگانی کالاست، باید سایر بنادر کوچک این منطقه نیز احیا و یا چند منظوره شوند تا بتوان از آنها استفاده‌ی مسافری کرد. به عنوان نمونه بنادری نظیر چمخاله، کپاشهر، گز و ترکمن از جمله بنادری هستند که قرار است در این زمینه فعال شوند و تا پایان سال نیز مراحل واگذاری آنها به بخش خصوصی صورت خواهد گرفت. اگرچه در بنادری نظیر انزلی - نوشهر امکانات اولیه وجود دارد اما باید برنامه‌های توسعه‌ای



شد اپراتور بندر، خودش اقدام کند. همچنین با توجه به عملیاتی شدن منابع ۱۰۰ میلیارد تومانی اوراق مشارکت سال جاری می‌توان تا پایان سال آینده بخش دریایی پروژه را به اتمام رساند و برای ساخت اسکله‌ها نیز حدود دو سال زمان نیاز است. بر این اساس، پروژه‌ی توسعه‌ی بندر چابهار حداکثر تا سه سال آینده در صورت تأمین منابع به اتمام خواهد رسید.

### تشریح جذب سرمایه‌گذاری در پروژه‌های توسعه‌ای

با توجه به روند رو به رشد جذب سرمایه‌ی بندری در طول برنامه‌ی چهارم و سرمایه‌گذاری حدود ۱۳۰۰ میلیارد تومانی بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی بندر در سال گذشته، در سال جاری نیز علاوه بر سرمایه‌گذاری ۱۰۵ میلیون یورویی سازمان بندر، حدود ۲۷۰ میلیون دلار در توسعه پس‌کرانه‌های بندر امیرآباد سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی انجام خواهد شد که مطالعات طرح انجام گرفته و در مرحله عقد قرارداد است.

از آن‌جا که برای کامل شدن پکیج توسعه‌ی بندر امیرآباد ساخت ایستگاه راه آهن، شانتینگ یارد و ترمینال بار باید صورت گیرد زمینه‌ی مناسب برای حضور بخش خصوصی وجود دارد؛ بر این اساس مناقصه برگزار و برنده نیز معرفی شد و شرکت سرمایه‌گذار دو ماه دیگر فرصت دارد تا قرارداد سرمایه‌گذاری خود را آماده کند. همچنین در بندر انزلی نیز برای توسعه‌ی ترمینال‌ها و اسکله‌های نفتی به ترتیب ۱۰۰ و ۶۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌شود و برای توسعه‌ی موج‌شکن‌های این بندر نیز حدود ۵۰ و ۸۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی و سازمان



**اگرچه ساختار طرح توسعه بندر چابهار به گونه‌ای است که باید پیمانکار فاینانس آن را تأمین کند، اما شرایطی به وجود آمد که این مسئله محقق نشد. سازمان بندر با فرض این که امکان دارد این مسئله به درازا بکشد یا عملیاتی نشود، تصمیم گرفت بر اساس وظیفه ملی اقدام کند.**

بندار صورت خواهد گرفت. البته عملیاتی شدن جذب سرمایه‌گذاری‌ها ۲۵۰ میلیون دلاری سرمایه‌گذار کنیایی در توسعه‌ی ترمینال غلات

بندر امام با هدف افزایش بار ترانزیتی این بندر از دیگر برنامه‌های سال جاری خواهد بود.

همچنین برای احداث اسکله و ترمینال‌های کانتینری - فرآورده‌های نفتی و کالای عمومی در جزیره‌ی نگین بوشهر برای ۳۰ هکتار اراضی حدود ۱۱۰ میلیارد تومان، احداث ترمینال کانتینر - اسکله - تأمین تجهیزات در حوضچه‌ی شماره‌ی ۳ بندر شهید رجایی به مبلغ حدود ۴۵۰ میلیون دلار، احداث پایانه نفتی شامل اسکله‌ی خطوط و تأسیسات انتقال در بندر امام خمینی (ره) به مبلغ ۲۳ میلیارد تومان، احداث پایانه غلات شامل افزایش طول اسکله و احداث ۲۰۰ هزار تن سیلو در بندر امام خمینی (ره) به ارزش تقریبی ۱۶۰ میلیارد تومان، احداث اسکله - ترمینال کالای عمومی - کانتینری و مخازن فرآورده‌های نفتی در بندر اروند کنار حدود ۹۰ میلیارد تومان، تکمیل تجهیزات ترمینال کانتینری بندر بوشهر مبلغ ۱۲۰ میلیارد تومان و احداث کارخانه تولید میلگرد در بندر امیرآباد به اعتبار ۵۴ میلیارد تومان، مهم‌ترین پروژه‌هایی به شمار می‌آیند که سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در سال جاری مذاکرات عملیاتی شدن آنها را انجام می‌دهند اگرچه برای احداث چهار ترمینال (کانتینری - عمومی - نفتی) در بندر انزلی، ترمینال لجستیکی کالا و کانتینر در بندر شهید رجایی و امام، ساخت سایت تعمیر و شست‌وشوی کانتینر، پایانه‌ی صادراتی مواد معدنی، مصالح ساختمانی و احداث و بهره‌برداری سردخانه در بندر شهید رجایی برخی سرمایه‌گذاران اعلام آمادگی کرده‌اند، اما معتقدیم در سال جاری حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری برای توسعه‌ی زیرساخت‌های بندر کشور خواهیم داشت. ■

## ایران به گروه ارزیابی کمیسیون بین دولتی اقیانوسی یونسکو پیوست

شد، درباره اهداف این ارزیابی گفت: ارزیابی جهانی از وضعیت فعلی و روند آتی تحولات دریاها و اقیانوس‌ها با هدف اختصاص بودجه‌های جهانی و نیز تعیین زمینه‌های لازم جهت انتقال تکنولوژی توسط این گروه ۲۵ نفره صورت خواهد گرفت.

دکتر چگینی تأکید کرد: حضور نماینده ایران در این گروه ارزشمند است و یک موفقیت مهم برای جمهوری اسلامی ایران در سطح بین‌المللی محسوب می‌شود.

نماینده موسسه ملی اقیانوس‌شناسی ایران در گروه ارزیابی کمیسیون بین دولتی اقیانوسی یونسکو، دکتر پیمان اقتصادی مدیر گروه تحقیقات زیستی این موسسه است.

بر اساس این قطعنامه، فقط ۲۵ کشور از ۱۹۰ کشور دنیا می‌توانند به عضویت این گروه ارزیابی بیوندند.

دکتر چگینی خاطر نشان کرد: با تلاش نمایندگی دائم جمهوری اسلامی ایران در سازمان ملل متحد، نماینده مرکز ملی اقیانوس‌شناسی به عنوان نماینده ایران در این زمینه، به عنوان یکی از پنج نماینده قاره آسیا در گروه ارزیابی کمیسیون بین دولتی اقیانوسی معرفی شد، که به تصویب جهانی رسید.

وی تصریح کرد: با این انتخاب، ایران توانست در میان ۱۹۰ کشور دنیا به عنوان یکی از اعضای گروه ۲۵ نفره ارزیابی وضعیت دریاها و اقیانوس‌های کمیسیون بین دولتی اقیانوسی درآید.

رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی با بیان اینکه این ارزیابی جهانی در مدت پنج سال انجام خواهد

رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی گفت: ایران توانست در بین ۱۹۰ کشور دنیا، به عنوان یکی از اعضای گروه ارزیابی کمیسیون بین دولتی اقیانوسی یونسکو درآید.

به گزارش روابط عمومی موسسه ملی اقیانوس‌شناسی، دکتر وحید چگینی با اعلام خبر فوق افزود: در قطعنامه شماره ۶۴/۷۱ اجلاس عمومی سازمان ملل متحد مقرر شده است که مجموعه‌های زیر نظر این سازمان همچون برنامه زیست محیطی سازمان ملل و نیز کمیسیون بین دولتی اقیانوسی یونسکو که تاکنون ارزیابی‌های گوناگون در خصوص دریاها و اقیانوس‌ها انجام نداده‌اند، با برگزاری اجلاس گروه متخصصان، یک ارزیابی جهانی از وضعیت فعلی و روند آتی تحولات دریاها و اقیانوس‌ها انجام دهند. رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی ادامه داد:



از سوی مؤسسه‌ی دریایی سی‌ترید

## یک مدیر ایرانی چهره‌ی برتر کشتیرانی جهان شد



با همکاری بی‌شائبه، الگوی همت مضاعف، کار مضاعف را شعار خود ساخته و طی سال‌های اخیر افتخارات جهانی متعددی را نصیب این شرکت کرده‌اند. ■

این جایزه به دلیل در اختیار داشتن بالاترین تعداد گواهی‌نامه‌ی سبز، نظیر اخذ ۲۸ گواهی‌نامه از مؤسسه‌ی اروپایی Green Award، مشارکت برجسته در بازار حمل‌ونقل انرژی، مصرف وقت و هزینه‌ی قابل توجه برای آموزش‌های دریایی و تربیت دریانوردان کارآمد، به شرکت ملی نفتکش ایران اعطا شده است. رعایت کامل استانداردهای ایمنی و انتخاب قطعات، تجهیزات و ماشین‌آلات کشتی‌های ملکی سازگار با شرایط زیست، استفاده از فرصت‌های ناشی از تلاطم بحران اقتصاد جهانی و ابراز مهارت در اخذ تسهیلات مالی از بانک‌های آسیایی و اروپایی جهت توسعه‌ی ناوگان، مقابله‌ی مؤثر با حملات دزدان دریایی در خلیج عدن و همکاری با رسانه‌های دریایی در جهت ارتقای فرهنگ دریانوردی از دیگر دلایل انتخاب مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان چهره‌ی شاخص کشتیرانی و برگزیده شدن شرکت متبوعش به عنوان شرکت برتر در سال ۲۰۱۰ میلادی بوده است. مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران در این مراسم کسب این افتخار را متعلق به کارکنان و دریانوردان شریف و زحمت‌کش و همچنین اعضای هیئت‌مدیره‌ی این شرکت دانست که

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، به عنوان چهره‌ی شاخص کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی انتخاب و شرکت متبوعش به عنوان شرکت کشتیرانی برتر جهان در این سال برگزیده شد.

در مراسم جشنواره‌ی سی‌ترید (Seatrade) که در لندن و با حضور بیش از ۴۰۰ تن از مدیران و فعالان امور دریایی و کشتیرانی اروپا و همچنین مقامات سفارت ایران در انگلیس و نماینده‌ی کشورمان در سازمان بین‌المللی دریانوردی برگزار شد، شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان شرکت کشتیرانی برتر و مهندس محمد سوری مدیرعامل این شرکت، به عنوان چهره‌ی شاخص کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی، معرفی و تندیس ویژه‌ی جشنواره به وی اعطا شد.

این اولین بار است که یک شرکت کشتیرانی ایرانی در جشنواره‌های دریایی اروپایی موفق به دریافت این جایزه می‌شود. این در حالی است که شرکت‌های کشتیرانی اروپایی از جهت رعایت سیستم‌های ایمنی، محیط زیست و ناوبری پیشرفته در صدر کشتیرانی‌های برتر جهان قرار داشته و رقابت با آنان کار آسانی نیست.



### دلایل تغییر و تشریح شرایط جدید

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی «تسری تسهیلات سرمایه‌گذاری مناطق آزاد در مناطق ویژه‌ی اقتصادی بندری»، «فراهم آوردن امکانات برای حمل و نقل ترکیبی در بنادر»، «معافیت‌های مورد نظر برای توسعه‌ی ترانس‌شپیمنت» و «توسعه‌ی اراضی پسکرانه» و «مباحث مربوط به تعرفه» را از جمله اقداماتی برشمرد که زمینه‌ی ایجاد شرایط جدید را در بنادر فراهم می‌کند.

وی با تأکید بر لزوم اراده‌ی جمعی در توسعه‌ی حمل و نقل دریایی، درباره‌ی دلایل شرایط جدید کاری در بنادر گفت: «بدیهی است که سهم بازار مشخصی در حمل و نقل دریایی به وجود می‌آید. این سهم بازار باید شکل مشخصی هم داشته باشد و معلوم شود بر چه اساسی می‌خواهد توسعه پیدا کند. به عبارت دیگر مشخص شود، ذی‌نفعان در این توسعه چه نقشی باید ایفا کنند و چه آینده‌ی برای آن‌ها در نظر گرفته شده است. این موارد در کارگروه‌های مختلف بعضاً به تصویب رسیده و بعضی نیز در مبنای کار قرار گرفته است.»

مهندس سید عطاءاله صدر در تشریح مسیر حرکت جدید کاری در بنادر اظهار داشت: «مسیر جدید امیدوارکننده است؛ به طوری که زمینه‌ی



رویکرد توسعه‌ای سازمان بنادر در نشست با ترمینال‌داران بندری بررسی شد

## تغییر در سیستم کاری بنادر

«ایجاد شرایط کاری جدید و تغییر در سیستم کاری بنادر» در نشست دو ساعته مدیرعامل سازمان بنادر با ترمینال‌داران بندری بحث و بررسی شد.

در این نشست که به‌جز شرکت تایدواتر، رؤسا و نمایندگان سایر شرکت‌های پورت اپراتوری و پایانه‌داران حضور داشتند، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی بخش حمل و نقل دریایی کشور، رویکرد تغییر روش کاری در بنادر را اجتناب‌ناپذیر و مستلزم اراده جمعی خواند و با تشریح ضرورت‌های این رویکرد در بدست آوردن سهم بیش‌تر در حمل و نقل دریایی و تجارت جهانی، اجرای هرچه سریع‌تر آن را به نفع همه دانست:

«برای مبنای قرار دادن توسعه صادرات به عنوان استراتژی مشخص و سیاست حاکم بر تمام فعالیت‌های تجارت بین‌الملل، باید زمینه‌ی تولید و فعالیت بیشتر، ایجاد ارزش افزوده‌ی بیش‌تر و سهم بازار افزون‌تر را در بنادر فراهم کنیم. بنابراین انتظار می‌رود همه‌ی فعالان که به نحوی سوار این کشتی شده‌اند با ما هم جهت پارو بزنند و با ایجاد سینرژی، سرعت کار را بالا ببرند.»





فعالیت و سرمایه‌گذاری بیش‌تر را فراهم می‌کند. البته تمام جوانب و نکاتی که به نفع کشور و توسعه‌ی حمل و نقل دریایی خواهد بود، در شرایط جدید لحاظ خواهد شد.»

معاون وزیر راه و ترابری با بیان این‌که سازمان بنادر وظیفه‌ای جز فراهم آوردن بسترهای توسعه و دادن اطمینان خاطر دادن به فعالان در این حوزه ندارد، بندر شهید رجایی را به عنوان بندر پایلوت در این زمینه نام برد و کارهای انجام‌شده در این بندر را فهرست کرد: «در گام اول، تسری تسهیلات سرمایه‌گذاری مناطق آزاد تجاری در مناطق ویژه‌ی اقتصادی بندری را در کارگروه حمل‌ونقل در بندر شهید رجایی به تصویب رساندیم. همچنین تخفیفات مربوط به سود بازرگانی نیز در کارگروه حمل و نقل در بندر شهید رجایی به تصویب رسیده که در صورت انجام ترانسشیپمنت در بندر ایرانی خلیج فارس، صاحبان کالا از این تخفیفات استفاده می‌کنند. مجموع این اقدامات و کارهای انجام‌شده در سایر بنادر، در جهت بسترسازی و مناسب کردن زمینه‌ی توسعه‌ی فعالیت‌های حمل و نقل توسط بخش خصوصی صورت گرفته است.»

#### نگاه یک‌طرفه نداریم

مدیرعامل سازمان بنادر در بخش دیگری از سخنانش با ترمینال‌داران بندری، با بیان این‌که سازمان بنادر نگاه یک‌طرفه به شرکت خاصی ندارد و همه‌ی فعالان را در کنار هم می‌بیند، تصریح کرد: «برای این سازمان، تأمین امنیت سرمایه‌گذاری و توسعه‌ی فعالیت تمام فعالان در این بخش، مهم است و هدفی جز توسعه‌ی حمل و نقل دریایی ندارد.»

#### فرض ضرر در کوتاه‌مدت

مهندس صدر در ادامه ایجاد شرایط جدید در بنادر را با توجه به واقعیات اجتماعی و بین‌المللی الزامی دانست و خاطر نشان کرد: «برای دستیابی به سهم بیش‌تر در تجارت جهانی، توسعه‌ی صادرات و پیاده‌سازی موارد مد نظر مقام معظم رهبری، باید زمینه‌ی تولید بیش‌تر، توسعه‌ی فعالیت بیش‌تر و ارزش افزوده‌ی گسترده‌تر را در بنادر فراهم کنیم. تنها در سایه‌ی فعال کردن زمینه‌ی توسعه‌ی اقتصادی در بنادر است که مواردی چون آلودگی محیط زیست، ترافیک و حمل و نقل مضاعف کاهش پیدا می‌کند و قیمت تمام‌شده‌ی کالاها پایین می‌آید.»

به گفته‌ی مهندس صدر برای حضور در تجارت جهانی لازم است، کالاها و قیمت تمام‌شده آن‌ها از نظر کیفی قابل رقابت باشد تا بتواند در بازار بین‌المللی عرضه شود. از این‌رو در طرح توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی و تغییر روش در سیستم کاری بنادر به دنبال کاهش هزینه‌های جانبی و هزینه‌های تولید هستیم.»

حمل و نقل دانست که به لحاظ قانونی، نقش حاکمیتی دارد و باید با ایجاد جاذبه و ارزش افزوده، میزان علاقه‌مندی صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران را افزایش دهد.

مهندس صدر ادامه داد: «سازمان بنادر به رغم نقش حاکمیتی، از نظر ساختار اقتصادی، به شکل درآمد - هزینه اداره می‌شود و یک شریک تجاری در کنار سایر شرکت‌ها و فعالان حمل و نقل دریایی به حساب می‌آید.»

#### جذب منابع واسطه‌ای به سمت بخش دریایی

به گفته‌ی این مقام مسئول در سازمان بنادر، هدف و دیدگاه حاکم در این سازمان، جذب منابع بازارهای واسطه‌ای و سایر بخش‌ها به سمت حمل‌ونقل دریایی و توسعه‌ی این بخش است. مهندس صدر ارائه‌ی تسهیلات، در توسعه‌ی پسرکرانه‌ها و خرید تجهیزات را از رویکردهای جدید سازمان بنادر در وجوه اداره‌شده برشمرد که پیش از این، این‌گونه نبود. ■

#### شهر بندری بسازیم

معاون وزیر راه و ترابری با تأکید بر این‌که باید امکانات و تسهیلات زندگی در شهرها و مناطق ساحلی فراهم شود، وجود مدرسه، بیمارستان، شرایط مناسب زندگی و سایر امکانات رفاهی برای جذب نیروی کار متخصص در سواحل و مناطق محروم ساحلی کشور را ضروری خواند. مهندس صدر با اعلام این‌که تاکنون در این خصوص سرمایه‌گذاری نشده و بیش‌تر توجه به ترمینال و تخلیه و بارگیری بوده، گفت: «بیش‌تر از این‌که بندر بسازیم، لازم است شهر بندری ایجاد کنیم و به عبارتی امکانات و رفاهیات زندگی نیروی کار را در آن فراهم آوریم. سازمان بنادر با همین رویکرد، توسعه‌ی بندر کوچک را در دستور کار قرار داده است.»

#### سازمان بنادر، شریک تجاری شرکت‌ها

مدیرعامل سازمان بنادر، این سازمان را متولی



استاندار گیلان در گفت‌وگویی اختصاصی با بندر و دریا تصریح کرد:

## بدون مجوز سازمان بنادر و دریانوردی

## هیچ کشتی‌ای در بندر کاسپین پهلو نخواهد گرفت

• زینب میرزایی

«روح‌اله قهرمانی»، استاندار استان گیلان، در واکنش به چالش‌هایی که احداث بندر کاسپین در منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی گلشن انزلی، ایجاد کرده است، گفت: «به استناد مصوبه‌ی ۱۳۸۷/۸/۹ هیئت وزیران، ساخت بندر کاسپین در منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی گلشن با ظرفیت دومیلیون تن در سال و با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به تصویب رسیده، در حالی که بر اساس برآوردهای انجام‌شده توسط مهندسی مشاور منطقه‌ی آزاد، احداث بندر با ظرفیتی معادل ۴۵ میلیون تن در حال اجرا است - که این امر، مغایر با مفاد مصوبه‌ی مذکور و غیرقانونی است.»

دریافت کند.»  
استاندار گیلان افزود: «در کنار این مواد قانونی، از آن‌جا که سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی (IMO) عضویت داشته و عهده‌دار مسؤولیت ملی و حاکمیتی در هماهنگی و نظارت بر کشتیرانی تجاری بین‌المللی است، تنها گواهی این سازمان برای احراز ایمنی بندر و دریانوردی معتبر است، بنابراین، سازمان بنادر به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی، متعهد به اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌باشد، که ایران عضو آن‌ها است.»

وی در ادامه یادآور شد: «این مسؤولیت قابل واگذاری به مرجع دیگری نیست و بهره‌برداری از بندر کاسپین بدون تأیید سازمان بنادر و دریانوردی و ثبت مشخصات آن در فهرست «آیمو» میسر نمی‌باشد و هیچ کشتی تجاری خارجی در آن بندر پهلو نخواهد گرفت. کمالین که با توجه به اجرای مقررات بین‌المللی ایمنی دریانوردی (ISPS Code) در کلیه بندر جهان، امکان پهلوگیری کشتی‌ها در هر اسکله‌ای فراهم نیست.

قهرمانی به مسؤولیت پاسخ‌گویی سازمان بنادر و دریانوردی در ارتباط با ترافیک ورود کشتی و کالا از مبادی مرزهای آبی و بندری اشاره نموده و تأکید کرد: «بر اساس تمامی ادله و موارد، ساخت و توسعه‌ی بندر در جهت ایجاد و ارتقای ظرفیت، از وظایف اصلی سازمان بنادر و دریانوردی است و منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی گلشن باید درآمد خود را به اهداف و برنامه‌های اصلی و تعیین‌شده، یعنی ایجاد ارزش افزوده، فرآوری کالا، صادرات مجدد و ایجاد اشتغال پایدار اختصاص دهد و این امور را مدیریت و برنامه‌ریزی کند، نه این‌که به دنبال انجام فعالیت‌های موازی با سازمان بنادر باشد.»

استاندار گیلان، همچنین با اشاره به سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیارد ریالی سازمان بنادر و دریانوردی در

«قهرمانی» در ادامه‌ی گفت‌وگوی خود درباره‌ی طرح احداث بندر کاسپین، ضمن اشاره به مفاد قانونی، بر ضرورت کسب مجوز احداث از سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد و گفت: «به استناد مصوبه‌ی بهمن‌ماه ۱۳۴۸ کمیسیون خاص دو مجلس، مبنی بر «تعیین منطقه‌ی آزاد در صورت لزوم و تهیه‌ی مقررات و شرایط استفاده از آن با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلس شورای اسلامی» و همچنین، «صدور اجازه‌ی تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات ضمن تصویب طرح و با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره‌برداری»، از وظایف و اختیارات قانونی سازمان بنادر و دریانوردی است که بر اساس این مفاد قانونی، منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی باید از این سازمان برای ساخت بندر کاسپین، مجوز

وی که با خبرنگار ماهنامه‌ی بندر و دریا سخن می‌گفت، در ادامه به حجم مبادلات اقتصادی کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر اشاره کرد و گفت: «به دلیل عدم پاسخ‌گویی بازار برای ظرفیت‌های موجود و آتی، ایجاد ظرفیتی بیش از نیاز بازار، عواقبی جز هدر رفتن سرمایه‌های ملی و منطقه‌ای در پی نخواهد داشت.»

استاندار گیلان با بیان این‌که اجرای دقیق مصوبات هیئت وزیران در سفر ریاست جمهوری به استان، از اولویت‌های استان است، تأکید کرد: «تمام سازمان‌ها، دستگاه‌ها و ارگان‌ها، باید تحقق این مهم را در اولویت‌های کاری خود قرار دهند و در سالی که به نام همت مضاعف، کار مضاعف، نام‌گذاری شده است، تلاش مضاعف خود را برای تحقق این امر مصروف دارند.»







منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی  
گلشن باید درآمد خود را به  
اهداف و برنامه‌های اصلی و  
تعیین شده، یعنی ایجاد ارزش  
افزوده، فرآوری کالا، صادرات  
مجدد و ایجاد اشتغال پایدار  
اختصاص دهد و این امور را  
مدیریت و برنامه‌ریزی کند، نه  
این که به دنبال انجام فعالیت‌های  
موازی با سازمان بنادر باشد.

بندر انزلی گفت: «این سرمایه‌گذاری، درآمد کلان ۵۰۰ میلیارد ریالی را برای منطقه‌ی آزاد گلشن به ارمغان آورده است که با توجه به این رقم، پیشنهاد می‌شود مدیران منطقه‌ی آزاد، از این پول، به جای ساخت بندر، در جهت فرآوری کالا و صادرات مجدد استفاده کنند و اجرای مصوبات هیئت دولت را پی بگیرند، نه این که با موازی‌کاری، تداخل وظایف ایجاد کنند.

استاندار گیلان، همچنین با اشاره به کافی بودن ظرفیت بنادر استان و تحلیل سفر ریاست جمهوری به استان گیلان، گفت: «هیئت وزیران در این سفر، به دلیل برخورداری شهرهای آستارا، چمخاله و کیشهر از زیرساخت‌های مناسب، ایجاد بنادر کوچک در این شهرها را مصوب کرده و در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار داده است که به این ترتیب، ظرفیت بندر استان گیلان به ۲۳ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت و پاسخ‌گوی حجم حمل و انتقال کالاهای ترانزیتی،

اسمی ۱۳ میلیون تن این بندر، استعداد و توانایی مضاعف انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالا را می‌توان شاهد بود. براساس مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی کشور (H.P.C)، ظرفیت فعلی بندر شمالی کشور ۲۰ میلیون تن است که حدود ۱۰ میلیون تن آن خالی است و با اجرای طرح جامع بنادر شمال کشور تا سال ۱۳۹۴، این ظرفیت به ۳۰ میلیون تن در سال نیز خواهد رسید. ■

صادراتی و وارداتی، در افق پیش‌بینی شده خواهد بود.»

«قهرمانی»، در پایان به ظرفیت‌های موجود و توانمندی‌های بالقوه و بالفعل بندر انزلی اشاره کرد و گفت: «در بازدیدهای به‌عمل‌آمده از محوطه‌ی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان گیلان و مشاهده‌ی میزان پیشرفت عملیات احداث موج‌شکن‌ها که مطابق برنامه‌ی زمان‌بندی تا پایان سال جاری به اتمام خواهد رسید، همچنین با تبیین حجم فعالیت فعلی بندر و دست‌یابی به ظرفیت واقعی ۱۰ میلیون تن در سال و ظرفیت







نماینده‌ی مردم انزلی در مجلس شورای اسلامی  
در گفت‌وگویی اختصاصی با بندر و دریا تأکید کرد:

## هر چه زودتر جلوی ساخت بندر کاسپین و ضرر سانی به بیت‌المال گرفته شود

«خاصیت وجودی سازمان منطقه آزاد، این است که شرایط و منطقه امنی ایجاد و زیرساخت‌هایی را فراهم کند تا سرمایه‌گذار برای تولید و صادرات در آن جا حضور یابد و موجب ایجاد ارزش افزوده شود.»

جملات فوق بخشی از صحبت‌های «حسن خسته‌بند» نماینده مردم انزلی در مجلس شورای اسلامی است که در گفت‌وگوی اختصاصی با بندر و دریا عنوان شد.

وی در این فرصت ضمن برشمردن وظایف سازمان بنادر و دریانوردی و منطقه آزاد گلشن انزلی، ساخت بندر جدید کاسپین با ظرفیت‌های پیش‌بینی شده را نه تنها اقتصادی و به صرفه نمی‌داند، بلکه صرف هزینه در این پروژه را خسارت به بیت‌المال تلقی کرده و از نهادهای متولی می‌خواهد تا هر چه سریعتر جلوی پیشرفت این طرح را بگیرند. آنچه در پی می‌خوانید ماحصل این گفت‌وگو است.

■ همان‌گونه که مستحضرید، ساخت بندر کاسپین در حال انجام است، و این طرح موجب چالش‌های بسیاری شده است. گفته می‌شود این ساخت‌وساز، مجوز سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین، اجازه‌ی سازمان حفاظت از محیط زیست را با خود همراه ندارد. بفرمایید ایده‌ی ساخت این بندر از کجا شروع شد و آیا اساساً ساخت آن، به‌رغم وجود بندر قدیمی و مجهز انزلی، توجیه اقتصادی دارد؟

ساخت بندر کاسپین در دور دوم سفر ریاست جمهوری و هیئت وزیران به استان گیلان، با ظرفیت ۲ میلیون تن، توسط بخش خصوصی تصویب شد. هدف دولت از تصویب این طرح، تشویق بخش خصوصی به حضور در بنادر و سرمایه‌گذاری در امور بندری بود. چراکه اگر هدف غیر از این می‌بود، وزیر راه و ترابری (از حاضران در جلسه) به‌خوبی می‌دانست که ساخت بندر وظیفه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، از سازمان‌های تحت تابعیت وی است. مصوبه‌ی دولت، به‌صراحت بیان می‌دارد که احداث این بندر باید توسط بخش خصوصی صورت گیرد و ظرفیت آن نیز مشخص باشد: ۲ میلیون تن. همان‌طور که اشاره کردم، هدف اولیه این بود که براساس اصل ۴۴ قانون اساسی، بخش خصوصی در این پروژه حضور داشته باشد و ترانزیت کالا، سوآپ و یا ترانزیت نفت را به عهده گرفته و در کنار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گیرد. اما آن‌چه اتفاق افتاد، برداشت نادرستی بود که مدیران سازمان منطقه‌ی آزاد انزلی از این مصوبه، (البته به نفع خود) داشتند. نتیجه این شد که در شرایط حاضر، نه تنها حضور بخش خصوصی را در ساخت بندر کاسپین شاهد

نیستیم، بلکه ظرفیت ساخت از ۲ میلیون تن که مصوب هیئت دولت بود به ۱۵ میلیون تن در هر نوبت کاری (۸ ساعته) افزایش یافته است. از آن جایی که فعالیت بنادر، ۲۴ ساعته است، با احتساب ۱۵ میلیون تن برای هر نوبت کاری (۸ ساعته)، ظرفیت ۴۵ میلیون تن برای ۳ نوبت کاری بندر کاسپین را در آینده شاهد خواهیم بود. واقعیت آن است که ما تا ۲۰۰ سال آینده هم، نیازمند چنین ظرفیت عظیمی نخواهیم بود؛ اگرچه اکنون، تمهیداتی به منظور افزایش ظرفیت بندر انزلی از ۵ میلیون تن فعلی، به ظرفیتی معادل ۲۰ میلیون تن صورت گرفته است.

فراموش نکنیم که ما از بنادر نوشهر و امیرآباد نیز با ظرفیت‌سازی‌های جدید در منطقه بهره‌مندیم، که در مجموع، این ۳ بندر، خود در ایجاد ظرفیت ۴۰ میلیون تنی نقش دارند. حال قضاوت کنید آیا ایجاد یک ظرفیت جدید ۴۵ میلیون تنی، در حالی که بازاری وجود ندارد، توجیه اقتصادی خواهد داشت؟ آیا این کار، آن هم توسط یک سازمان دولتی مثل سازمان مناطق آزاد تجاری - صنعتی، به منزله دور ریختن پول بیت‌المال نیست؟

ما زمانی نیازمند ایجاد زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های جدید خواهیم بود که یا بازار پرترددی وجود داشته باشد یا این‌که مطمئن باشیم در آینده‌ای نه چندان دور، چنین بازاری ایجاد خواهد شد. نکته در این است که در حال حاضر و حتی در آینده نیز، بازاری با این وسعت در منطقه‌ای خزر شکل نخواهد گرفت، بنادر موجود هم از ظرفیت‌های خالی برخوردارند. چرا به جای پر کردن این ظرفیت‌ها و استفاده از امکانات بسیار مطلوب حاضر، باید دوباره سرمایه‌های کلان را در بخشی دیگر راکد کرد؛ آن هم سرمایه‌های دولتی که متعلق به مردم است.

در شرایط فعلی، سهم عمده‌ی بازار منطقه، مربوط به مواد اولیه‌ای است که به کشور وارد می‌شود، مانند فلزات که مواد اولیه‌ی مورد مصرف کارخانجات است و چوب. سیاست دولت به خصوص در بخش تولید فولاد، رسیدن به خودکفایی و کاهش واردات است. ملاحظه می‌کنید که با اتخاذ این سیاست و رسیدن به خودکفایی، اساساً همین بازار واردات نیز، تا حد قابل توجهی کاهش خواهد یافت. بنابراین، نیازی به ایجاد ظرفیت‌های جدید در این حد و اندازه وجود ندارد. حال این فرض را می‌پذیریم که برخی می‌گویند و بر آن، اصرار هم دارند که: این ظرفیت جدید، باید ایجاد شود. ما می‌گوییم اشکالی ندارد، این ظرفیت ایجاد شود، اما چرا این کار را به بخش خصوصی که عاقل‌تر است و از سرمایه‌ی خود نیز، به نحو احسن استفاده می‌کند، نسپاریم. چرا سرمایه‌ی مردمی که در دست سازمان مناطق آزاد تجاری - صنعتی است در این کار مصرف شود و به هدر رود؟

## سال گذشته، مجلس شورای اسلامی، قانونی را به تصویب رساند که در آن به صراحت بیان شده هر گونه ساخت و سازی در ساحل دریا، باید با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی باشد. در گستره‌ی این قانون، سازمان مناطق آزاد از این قاعده مستثنی نشد.

■ **وظیفه‌ی سازمان مناطق آزاد، فعال کردن اقتصاد منطقه‌ای، ایجاد تولید و صدور مجدد کالا است. بندر سازی و تصدی حمل و نقل، در زمره‌ی وظایف سازمان منطقه‌ی آزاد نیست، چرا که از لحاظ قانونی، سازمان بنادر و دریانوردی، مرجع و متولی این امر است. از نگاه شما، چه توجیهی سازمان مناطق آزاد را بر آن داشته است تا خود، مستقیماً و حتی بدون کسب مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی، نسبت به بندر سازی اقدام کند و حتی خود را بی‌نیاز از کسب راهنمایی‌های زیست‌محیطی سازمان حفاظت از محیط زیست بداند؟**

متأسفانه، مدیریت سازمان منطقه‌ی آزاد انزلی، بر این تصور است که چون بر منطقه‌ی آزاد مدیریت می‌کند، پس انجام هر اقدامی هم از سوی آن‌ها مجاز و آزاد است و چون حکم خود را از معاون رییس‌جمهور می‌گیرد، پس، به منزله‌ی نماینده‌ی تام‌الاختیار رییس‌جمهور در منطقه محسوب می‌شود و بی‌نیاز از تعامل با دستگاه‌های دیگر است.

سال گذشته، مجلس شورای اسلامی، قانونی را به تصویب رساند که در آن به صراحت بیان شده، هر گونه ساخت و سازی در ساحل دریا، باید با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی باشد. در گستره‌ی این قانون، سازمان مناطق آزاد از این قاعده مستثنی نشد. برای ساخت و ساز، حتی باید موارد به تأیید سازمان حفاظت از محیط زیست نیز برسد. بنابراین، همواره حق سازمان‌های بنادر و دریانوردی و حفاظت از محیط زیست محفوظ است که از طریق مراجع قضایی، موضوع را مورد پیگرد قانونی قرار دهند و جبران ضرر و زیانی که متوجه منطقه و بیت‌المال عمومی شده است، را طلب کنند.

■ **فلسفه‌ی ایجاد مناطق آزاد تجاری - صنعتی در قانون چه بوده است؟**  
خاصیت وجودی سازمان مناطق آزاد این است که شرایط و منطقه‌ی امنی تحت عنوان منطقه‌ی

آزاد ایجاد و زیرساخت‌هایی را فراهم کند، تا سرمایه‌گذار برای تولید و صادرات در آنجا حضور یابد و موجب ایجاد ارزش افزوده شود.

منطقه‌ی آزاد، منطقه‌ی امنی است که سرمایه‌گذار در آنجا، دست به تولید و کار تجاری می‌زند؛ کار تجاری که با توجیه اقتصادی همراه است. این شرایطی است که بر تمام مناطق آزاد جهان حاکم است. سازمان مناطق آزاد در هر منطقه، از وظایف قانونی برخوردار است که انجام آن‌ها را باید سرلوحه‌ی کار خود قرار دهد. ایجاد زیرساخت‌ها، از جمله: تأمین آب، برق، تلفن، راه، فاضلاب، ... و بقیه‌ی مواردی که راه را برای حضور سرمایه‌گذار تسهیل می‌کند، از وظایف قانونی سازمان مناطق آزاد است. برخی امور مثل همین احداث بندر کاسپین، زمینه‌ای نیست که سازمان مناطق آزاد، در آن وارد شود. در این صورت ما چه زمانی می‌خواهیم فرصت عرض اندام و حضور در فعالیت‌های اقتصادی را به بخش خصوصی دهیم؟

■ **با توجه به وظایفی که سازمان مناطق آزاد به عهده دارد مانند وظیفه‌ی اصلی جذب سرمایه‌گذار؛ آیا سازمان منطقه‌ی آزاد گلشن، توانسته در تحقق این وظیفه به موفقیت دست یابد؟**

به عقیده‌ی بنده خیر. به هیچ وجه در این منطقه، موفقیتی برای جذب سرمایه‌گذار حاصل نشده است. اگر با افرادی که گمان می‌کردند می‌توانند در این منطقه سرمایه‌گذاری کرده و از سرمایه‌گذاری خود بهره‌ی اقتصادی ببرند، صحبت کنید، از آنان خواهید شنید که، نه تنها سودی عایدشان نشده، بلکه در طول سرمایه‌گذاری خود، دچار ضرر و زیان نیز شده‌اند؛ چرا که زیرساخت‌های وعده‌داده‌شده مهیا نیست. مهم‌ترین مشکل این افراد، مسأله‌ی عدم وجود سند مالکیت است. مشکلات حقوقی افراد در این مورد، بسیار و هنوز حل نشده است. کسی هم زمین بدون سند خریداری نمی‌کند، چرا که ملک بدون سند برای دریافت وام، دارای ارزش نیست. در بخش صنعتی منطقه، هنوز زمین‌هایی وجود دارند که مردم در آن برنج کشت می‌کنند. بیش از ۹۵ درصد از زمین‌ها، هنوز در دست مردم است و سازمان منطقه‌ی آزاد گلشن برای خریداری آن‌ها و بستر سازی برای حضور سرمایه‌گذاران اقدام نکرده و با اگر اقدام کرده، اقدامات، مؤثر و همراه با نتیجه‌ی مثبت نبوده است.

این کارها از وظایف قانونی منطقه‌ی آزاد است. صدها نفر تاکنون آمده‌اند؛ اما وقتی متوجه شده‌اند سازمان منطقه‌ی آزاد گلشن، هیچ مسؤلیتی در قبال این زمین‌ها ندارد و تولیدکنندگان نیز از بلاتکلیف ماندن وضعیت مالکیت خود نگران هستند، لذا از سرمایه‌گذاری منصرف شدند. سرمایه‌گذار می‌داند کجا و به چه شکلی سرمایه‌ی خود را وارد کند که دارای





و بیش از ۳۰۰ سال در بخش گمرکی، سابقه دارد. این بندر در تمام دنیا، شناخته شده است. با این شرایط، سازمان منطقه‌ی آزاد، با ساخت بندر کاسپین، کاری را آغاز کرده است که سرانجام آن، بیهوده است، چراکه بدون توجیه اقتصادی، سرمایه‌های کلان احداث، بازگشتی در خور را برای کشور به همراه نخواهد داشت.

دوم آن‌که، زیرساخت‌هایی که در بندر انزلی وجود دارد، طی ۲۰۰ سال ساخته شده است و به سرعت نیز در حال بازسازی و بهینه‌سازی هستند، تا جایی که طی سال‌های آینده راه‌آهن نیز به آن‌جا خواهد رسید. اما در بندر کاسپین، زیرساخت‌ها با هزینه‌های بسیار سنگین امروز، تازه باید کلید بخورد، ضمن این‌که مدت‌زمان بسیاری طول خواهد کشید تا این هزینه‌ها، به توجیه اقتصادی و سوددهی مطلوب برسد. بنابراین، عاقلانه نیست که بندر انزلی را با تمامی امکاناتی که از سرمایه‌ی ملی هزینه و تجهیز شده است، رها کنیم و توجیه اقتصادی آن را نادیده بگیریم و دوباره، از سرمایه‌های ملی، بندر دیگری احداث کنیم. اگر هم برخی معتقدند که بندر انزلی در کنار شاهراه شهر قرار دارد، باید در پاسخ آن‌ها گفت که، بنادر مهم بسیاری در دنیا وجود دارند که در مراکز شهری احداث شده‌اند، از جمله، بنادر روتردام و هامبورگ که اتفاقاً برخورداری از این موقعیت، از مزایای این بنادر محسوب می‌شود، چراکه شرایط رشد و توسعه‌ی شهرهای خود را فراهم آورده‌اند.

■ با توجه به چالش‌های پدیدآمده، توصیه‌ی شما به عنوان نماینده‌ی مردم بندر انزلی در مجلس شورای اسلامی در این خصوص چه می‌تواند باشد؟

به نظر بنده، بازرسان کل کشور و دیوان محاسبات و نهاد ریاست جمهوری، باید در این امر دخالت کرده و موضوع را بررسی کنند، تا هر چه زودتر جلوی ضرر و زیانی که در حال وارد شدن به بیت‌المال است، گرفته شود. مجلس شورای اسلامی نیز، از طریق تحقیق و تفحص از سازمان مناطق آزاد، موضوع را پیگیری خواهد کرد. مسئولانی که اجازه‌ی این اقدام را داده‌اند، باید در برابر قانون پاسخ‌گو باشند. اگر بخواهند کار انجام شود، باید براساس مصوبه‌ی قانونی، روند کار ادامه یابد.

احداث بندر کاسپین به وسیله‌ی سازمان منطقه آزاد، ناشی از برداشت نادرست و منفعت‌طلبانه‌ای است که مدیران آن سازمان، از مصوبه‌ی هیئت وزیران دارند. ■

## به نظر بنده، بازرسان کل کشور و دیوان محاسبات و نهاد ریاست جمهوری، باید در این امر دخالت کرده و موضوع را بررسی کنند، تا هر چه زودتر جلوی ضرر و زیانی که در حال وارد شدن به بیت‌المال است گرفته شود.

توجیه و سود اقتصادی باشد. راضی نگاه داشتن سرمایه‌گذاران و ایجاد شرایط آسان برای حضور آن‌ها، از وظایف سازمان مناطق آزاد است؛ چیزی که در تفکر مدیران سازمان منطقه آزاد وجود ندارد. آن‌ها به ایجاد شرایط سهل توجه ندارند، چراکه معتقدند، اگر ملکی را از مردم ۱۰۰ هزار تومان خریداری کردند، مجازند آن را به سرمایه‌گذار، معادل یک میلیون تومان بفروشند، درحالی‌که این سیاست‌گذاری، خلاف سیاست‌گذاری‌ها و روندی است که در مناطق آزاد جهان طی می‌شود.

■ در مصوبه هیئت وزیران بیان شده است که مطالعات انجام‌شده، ضرورت احداث بندر کاسپین را ایجاب می‌کند. آیا امکانات بندر انزلی با برخورداری از سرمایه‌ی عظیم مادی، پیشینه و قدمت طولانی، در شرایط کنونی کافی نبود که ساخت بندر کاسپین نیز، تصویب شد؟ تکلیف بندر فعلی با این شرایط، چه خواهد شد؟

بندر انزلی، بیش از ۲۰۰ سال در بخش بندری







**دبیر کمیته صدور مجوز ساخت و بهره برداری از تأسیسات دریایی کشور در گفت و گویی اختصاصی با بندر و دریا تأکید کرد:**

## ساخت بندر تجاری کاسپین توجیه فنی و اقتصادی ندارد

«احداث موج شکن‌های بندر کاسپین، فاقد مجوز قانونی است و با مصوبه هیات دولت مغایرت دارد.»

جملات فوق بخشی از اظهارات دبیر کمیته صدور مجوز ساخت و بهره برداری از تأسیسات دریایی سازمان بندر و دریانوردی است که چندی پیش در جریان بازدید از ساخت سازه‌های دریایی بندر تجاری کاسپین، بیان شد. مهندس علیرضا کبریایی، معتقد است که با احداث این سازه‌ها، مورفولوژی ساحلی منطقه در آینده نزدیک دچار تغییرات جدی شده و صدمات زیست محیطی شدیدی را به دنبال خواهد داشت.

شاید به همین خاطر است که سازمان حفاظت از محیط زیست نیز تا کنون با احداث آن مخالفت ورزیده و مجوزهای لازم را صادر نکرده است. به هر ترتیب ادامه ساخت و ساز بندر کاسپین، که مناقشات شدیدی را نیز در پی داشت به دریافت مجوزهای لازم از دو سازمان حاکمیتی کشور یعنی بندر و دریانوردی و حفاظت از محیط زیست نیاز دارد و بدون همراهی این دو، باید اذعان داشت که ادامه طرح درهاله‌ای از ابهام به سر می‌برد.

آنچه که در ادامه می‌خوانید، گفت و گویی است اختصاصی با دبیر کمیته صدور مجوز ساخت و بهره برداری از تأسیسات دریایی کشور در مورد "بندر کاسپین" و باید‌ها و نبایدهای این بندر.

■ به عنوان دبیر کمیته صدور مجوز ساخت و بهره برداری از تأسیسات دریایی کشور، خواهشمند است توضیحاتی در خصوص نحوه صدور مجوز تأسیسات در حریم سواحل و دریا را بیان نمایید؟

سازمان بندر و دریانوردی در اجرای بند ۲۲ از ماده ۳ آیین نامه سازمان بندر و دریانوردی، مصوب ۱۳۴۸ (صدور اجازه تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات، ضمن تصویب طرح مربوطه با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره برداری) و تبصره الحاقی مصوب مجلس شورای اسلامی، کمیته‌ای با هدف صدور مجوز ساخت و بهره برداری اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات ساحلی، بندری و دریایی تشکیل داده که این کمیته از طریق بررسی مدارک و طرح‌های ارائه شده توسط متقاضیان (دولتی و خصوصی)، طرح‌ها را از دیدگاه امور بندری و دریایی، ایمنی و حفاظت زیست محیط دریایی، مهندسی سواحل و بندر، سازه‌های دریایی، مهندسی تجهیزات و امور حقوقی بررسی و نسبت به صدور مجوزهای لازم اقدام می‌نماید. در این ارتباط می‌توان به تعداد ۵۶ مورد مجوز صادره در سال ۸۸ اشاره داشت.

■ آیا سازمان بنادر و دریانوردی به مناطق آزاد، مجوز احداث بندر را می‌دهد؟  
بله، چرا که نه.

■ در این میان اخیراً احداث بندر کاسپین به موضوعی مورد مناقشه مبدل شده است. به عنوان دبیر کمیته صدور مجوز، ممکن است در این خصوص اطلاعاتی را ارائه نمایید؟  
همانگونه که مستحضرید براساس نتایج حاصله از مطالعات مرحله دوم طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، نیاز به احداث بندر جدیدی در دریای خزر نمی باشد و از ابتدا سازمان بنادر طی مکاتباتی مراتب عدم نیاز کشور به احداث بندر جدید تجاری کاسپین را اعلام نموده است، لازم به ذکر است این مطالعات، توسط مشاور معتبر خارجی انجام گرفته و بر اساس نتایج آن، کشور ما تا سال ۱۳۹۴ نیازی به احداث بندر جدید ندارد؛ اگرچه بندری هم بودند که در حوزه مطالعات سازمان بنادر قرار نداشتند و طی سال‌های بعد اضافه شدند؛ بندری مثل بندر آستارا و چمخاله که به بخش خصوصی واگذار شده‌اند.

از سوی دیگر، با وجود ظرفیت بندر تجاری کنونی، احداث بندر جدید، با سرمایه گذاری دولت، توجیه اقتصادی ندارد و اگر مسئولان سازمان منطقه آزاد فکر می‌کنند برای توسعه فعالیت‌های خود، نیازمند ساخت و تجهیز یک بندر هستند، می‌توانند در داخل حوضچه بندر انزلی اسکله احداث کنند و مدیریت آن را نیز به دست خود بگیرند، سازمان بنادر و دریانوردی، از این مهم استقبال هم می‌کند و این را اعلام کرده است. زمانی که مطلع شدیم منطقه آزاد مشاور انتخاب و مطالعات را انجام داده، رسماً اعلام کردیم که احداث بندر، نیازمند اخذ مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی است. از طرفی در دور دوم سفر ریاست محترم جمهور و هیئت دولت به استان گیلان مصوبه‌ای به این امر اختصاص یافت. سازمان منطقه‌ای آزاد گلشن به استناد همین مصوبه، خود را بی‌نیاز از دریافت مجوز ساخت، به منزله‌ی متولی اصلی، می‌داند. عجیب این‌که مسئولان این منطقه در پاسخ مکاتبات، عنوان می‌کنند که دخالت‌های سازمان بنادر، مغایر با مصوبه‌ی هیئت دولت است؛ درحالی‌که آنان کاری را آغاز کرده‌اند که با مصوبه‌ی هیئت دولت، هم‌خوانی ندارد.

مصوبه‌ی هیئت دولت، به‌تصریح بیان می‌کند: نسبت به احداث یک بندر با ظرفیت ۲ میلیون تن با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اقدام شود، اما مسئولان سازمان منطقه‌ی آزاد، در حال احداث بندری هستند که ۲۲ برابر بیش از آن چه مصوب شده، ظرفیت دارد؛ آن هم با سرمایه‌ی بخش دولتی. حتی استاندار محترم نیز، طی

## مسئولان منطقه‌ی آزاد، گمان می‌کنند، چون مصوبه‌ی هیئت دولت را در اختیار دارند، پس نیازی به کسب مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی ندارند. اما نکته این جاست که با اخذ مجوز، باید به تمامی الزامات قانونی، کنوانسیون‌ها و مسائل فنی، استانداردها و آیین‌نامه‌ها تن داد؛ زیرا نمی‌توان بندری را ساخت و نسبت به موارد اصلی و حواشی آن، بی‌تفاوت بود.

نامه‌ای این موارد را در کنار دیگر نقایص فنی، به آنان تذکر داده، که متأسفانه تاکنون نتیجه‌ای نداشته است. اگر رییس سازمان منطقه‌ی آزاد در هر استان، خود را نماینده‌ی رییس جمهوری می‌داند، استاندار نیز به عنوان نماینده‌ی دولت، وظیفه‌ی هماهنگی بین دستگاه‌ها را به عهده دارد. دستگاه‌های دولتی، پیش از این، اختلافات خود را به دستگاه قضایی ارجاع می‌دادند. هیئت دولت، مصوبه‌ای را تصویب کرد که بر اساس آن، دستگاه‌های دولتی حق ندارند در موارد بروز اختلاف، به مراجع قضایی شکایت کنند و باید از طریق استانداری، این اختلاف‌ها حل‌وفصل شود، هرچند ما اعتقاد داریم که موضوع اختلاف نبوده بلکه تخطی از نص صریح قانون می‌باشد.

اما مدیران منطقه‌ی آزاد، به این امر گردن نمی‌نهند و سخنان استاندار گیلان را که باید فصل‌الخطاب تلقی شود، نمی‌پذیرند. حتی تصویب پیشنهادی که مسئولان این منطقه، مبنی بر تغییر نام منطقه‌ی ویژه‌ی کاسپین، به مجلس شورای اسلامی فرستاده‌اند؛ منوط به اخذ مجوزهای لازم از سازمان بنادر و دریانوردی گردیده است.

## ■ دلیل امتناع مسئولان منطقه‌ی ویژه در کسب مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی چیست؟

همان‌طور که اشاره شد، سازمان‌های متولی و دست‌اندرکار متوجه حساسیت پروژه شده و با اجرای آن، فراتر از مصوبه‌ی هیئت دولت، مخالفت کرده‌اند. مسئولان منطقه‌ی آزاد، گمان می‌کنند، چون مصوبه‌ی هیئت دولت را در اختیار دارند، پس نیازی به کسب مجوز از سازمان

بنادر و دریانوردی نیست. اما نکته این جاست که با اخذ مجوز، باید به تمامی الزامات قانونی، تن داد؛ زیرا نمی‌توان بندری را ساخت و نسبت به موارد اصلی و حواشی آن، بی‌تفاوت بود. دلیلی که آقایان در امتناع از مراجعه به سازمان بنادر و دریانوردی برای صدور مجوز آن را مطرح می‌کنند، این است که، چون مدیریت منطقه‌ی آزاد را در اختیار داریم صدور مجوز نیز، به عهده‌ی خودمان است، درحالی‌که بنا به تصریح قانون؛ تصمیم‌گیری، تنها در مواردی به صورت مستقل به مناطق آزاد و ویژه سپرده شده است، که در آن، موارد متولی تعریف نشده باشد.

در آن صورت، مدیران مناطق آزاد و ویژه می‌توانند با ایجاد تشکیلاتی پاسخ‌گوی نیاز باشند؛ درحالی‌که طبق مصوبه‌ی مجلس در زمینه‌ی احداث بندر و ایجاد سازه‌ها و تأسیسات دریایی، مرجع قانونی، به‌طور کامل و صریح مشخص شده و آن نیز، سازمان بنادر و دریانوردی است. این موضوع با مفاد ماده‌ی ۱۱ قانون مناطق آزاد و ماده‌ی ۳۵ برنامه‌ی چهارم نیز مغایرتی ندارد. بنابر تمام شواهد و مدارک، استاندار محترم، به عنوان مرجعی که حکمیت وی باید پذیرفته شود، حکم داده است که دست‌اندرکاران منطقه‌ی آزاد، باید روند احداث بندر را متوقف کرده و ادامه‌ی آن را تا کسب مجوز از طرف سازمان بنادر و دریانوردی و اخذ تأییدیه‌ی سازمان حفاظت از محیط زیست، تعطیل کنند.

لازم به یادآوری است که سازمان حفاظت از محیط زیست نیز، شکایتی را مطرح و مکاتبات زیادی را نیز در این مورد انجام داده است. اما جدا از اشکالات فنی بسیاری که در صورت مطرح شدن و مراجعه برای کسب مجوز، مشاور مربوطه، باید پاسخ‌گوی آن به کمیته‌ی صدور مجوز سازمان بنادر و دریانوردی باشد، موارد مربوط به غیراقتصادی بودن پروژه نیز مطرح است، همچنین بخشی از مطالعات لازم در آن دیده نشده است و به همین دلیل، برخی تغییرات جدی و اساسی را در شکل و ساختار ساحل ایجاد می‌کند. در این طرح، ۴۶۴۰ متر طول برای شاخه‌های موج‌شکن در نظر گرفته شده است؛ یعنی ۲۷۰۰ متر شاخه‌ی اصلی و ۱۹۴۰ متر شاخه‌ی فرعی، عمق و آب‌خور این بندر، ۱۵ متر پیش‌بینی شده است.

از همه مهم‌تر این‌که، اساساً کالا و پتانسیل لازم برای ظرفیت پیش‌بینی‌شده، در منطقه وجود ندارد. ظرفیت مصوب، ۲ میلیون تن است، اما، برای بیش از این ظرفیت برنامه‌ریزی شده است. برآوردهای مشاور طرح نشان می‌دهد که تنها، هزینه‌ی احداث موج‌شکن‌های این پروژه، ۱۳۰ میلیارد تومان است. به این رقم، باید هزینه‌ی



برآوردهای مشاور طرح نشان می‌دهد که تنها هزینه‌ی احداث موج‌شکن‌های این پروژه ۱۳۰ میلیارد تومان است. به این رقم، باید هزینه‌ی لای‌روبی و هزینه‌ی ساخت ۳۶ پست اسکله را که در پیش‌بینی‌ها آمده، اضافه کرد. اصلاً مشخص نیست که منابع مالی این طرح از کجا تأمین خواهد شد. با تمام مخالفت‌هایی که از سوی نمایندگان محترم استان در مجلس، استاندار محترم و حتی دبیرخانه‌ی مناطق آزاد، نسبت به اجرای آن شده است باز هم مدیریت منطقه‌ی آزاد؛ زیر بار نمی‌رود و همچنان به کار خود ادامه می‌دهد.



هیچ‌گونه منع قانونی ندارد. وظیفه‌ی مناطق آزاد و ویژه، ایجاد زیرساخت و فراهم کردن بستر برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است. حتی این مصوبه می‌توانست این‌گونه باشد که تهیه زیرساخت، یعنی موج‌شکن و لای‌روبی بندری با ظرفیت ۲ میلیون تن، توسط منطقه‌ی آزاد انجام شود. همان‌گونه که سازمان بنادر و دریانوردی، زیرساخت‌های لازم را در بندر انزلی آماده کرده است. در تمام دنیا، وضع بر این منوال است که هیچ شرکت یا سرمایه‌گذاری، به‌طور مستقل اقدام به احداث موج‌شکن و لای‌روبی نمی‌کند.

■ **اقدامی با این حجم، به‌طور حتم، نیازمند برخورداری از یک مشاوره‌ی قوی است. آیا در مطالعات انجام‌شده، پیش‌بینی ضرر و زیان و بروز خسارت‌های احتمالی شده است؟ آیا مشاوران طرح، مورد تأیید سازمان بنادر هستند؟**

ما برای صدور مجوز، الزاماتی را تعریف کرده‌ایم و به آن‌ها پایبندیم. سازمان بنادر و دریانوردی، طی اعطای مجوز، ۳ مرحله را مد نظر دارد. در گام اول، سرمایه‌گذار برای یک نوع کاربری خاص (آن سرمایه‌گذار می‌تواند دولتی باشد یا خصوصی)، درخواست صدور مجوز را به سازمان بنادر ارائه می‌دهد. ما مدارک را بررسی و با توجه به شرایط و ضوابط مصوب، مجوزهای مربوطه را صادر می‌کنیم. اولین مرحله صدور مجوز موافقت اصولی است که تحت عنوان: مجوز تأسیس می‌باشد. گام بعدی این است که وقتی سرمایه‌گذار موافقت اصولی سازمان را اخذ

کرد. در این راستا در پاسخ به معرفی مهندسین مشاور توسط آن منطقه که اطلاعات فنی را از ما درخواست کردند، اطلاعات موجود خود را نیز در اختیارشان قرار دادیم.

■ **چرا به‌رغم این‌که مطالعات جامع و مستندات بالادستی سازمان بنادر و دریانوردی مشخص کرده است که تا سال ۱۳۹۴، نیاز به احداث بندر جدید در کشور وجود ندارد، باز هم احداث بندر جدید تصویب شده است؟**

منطقه‌ی آزاد، اعلام نیازی را به هیئت وزیران ارائه داد. هیئت وزیران نیز به خاطر این‌که منطقه، هرچه بیش‌تر فعال شود و رونق بگیرد، در جهت حمایت از فعالیت‌های منطقه آزاد، آن پیشنهاد را تصویب کرد.

■ **با توجه به مصوبه دولت مبنی بر احداث بندر با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی آیا مجوز به منطقه آزاد ارائه می‌گردد یا به بخش خصوصی؟**

در مناطق آزاد و ویژه، مانند منطقه‌ی عسلویه، طرف مکاتبه‌ی ما، متولی آن منطقه است؛ یعنی اراضی آن، متعلق به مناطق آزاد و ویژه است. بخش خصوصی هم، برای سرمایه‌گذاری، قرارداد اجاره‌ی خود را با منطقه منعقد می‌کند. بنابراین، بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری و کسب مجوز از طریق منطقه‌ی ویژه یا آزاد، با ما مکاتبه می‌کند. البته مجوزهای مربوطه به نام سرمایه‌گذار صادر می‌شود، نه منطقه‌ی آزاد. در برخی موارد، سازمان منطقه‌ی آزاد، خود به‌منزله‌ی سرمایه‌گذار است و این امر،

لای‌روبی و هزینه‌ی ساخت ۳۶ پست اسکله را که در پیش‌بینی‌ها آمده، اضافه کرد. اصلاً مشخص نیست که منابع مالی این طرح، از کجا تأمین خواهد شد. با تمام مخالفت‌هایی که از سوی نمایندگان محترم استان در مجلس، استاندار محترم و حتی دبیرخانه‌ی مناطق آزاد، نسبت به اجرای آن شده است، باز هم مدیریت منطقه‌ی آزاد؛ زیر بار نمی‌رود و همچنان به کار خود ادامه می‌دهد.

■ **آسیب‌های زیست‌محیطی این طرح تا چه میزان جدی است؟**

دیدگاه و نظرات مسؤولان سازمان حفاظت از محیط زیست، به دلیل وجود حساسیت‌های زیست‌محیطی در اجرای طرح از اهمیت خاصی برخوردار است؛ بنابراین سازمان بنادر برای صدور مجوز هر پروژه، تأییدیه‌ی آن سازمان را از متقاضی ساخت بندر درخواست می‌کند؛ هرچند سازمان حفاظت از محیط زیست نیز در این قضیه باید فعال‌تر باشد و سریع‌تر پاسخ بدهد. احداث بندر کاسپین، نیازمند تأییدیه‌ی سازمان حفاظت از محیط زیست است.

■ **اگر سازمان منطقه‌ی آزاد برای کسب مجوز به سازمان بنادر و دریانوردی مراجعه کند، آیا مجوز را صادر خواهید کرد؟**

ما مکاتبات زیادی را به‌طور مستقیم با مدیریت محترم منطقه آزاد گلشن انجام داده‌ایم. سازمان بنادر و دریانوردی، به دلیل احترام به مصوبه‌ی هیئت دولت، در صورت درخواست احداث بندر براساس مفاد مصوبه، حتی حمایت نیز خواهد



نمود، می‌تواند مطالعات خود را آغاز کند و پس از ارائه آن، مجوز احداث توسط سازمان صادر می‌شود. در گام سوم، پس از احداث، سازمان بنادر و دریانوردی، کارهای انجام‌شده را مورد بازدید قرار می‌دهد؛ تا با توجه به طرح ارائه‌شده و پس از کنترل جزء به جزء موارد ایمنی، مجوز بهره‌برداری برای سرمایه‌گذار صادر شود. اما در ارتباط با مشاوران مورد تأیید سازمان، باید عرض کنم: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی سابق، تمام مشاورانی را که قابلیت و صلاحیت طراحی سازه‌های دریایی و بندری را دارند، رتبه‌بندی کرده و مورد تأیید قرار داده است. الزامی که ما تعیین کرده‌ایم، این است که مشاور طرح سرمایه‌گذار می‌بایست دارای رتبه‌ی (Grade) لازم باشد. اجرای این الزام، چند خُسن دارد: یکی این‌که، زمانی که صلاحیت فنی مشاور توسط یک مرجع رسمی تأیید شده باشد، به معنی آن است که شاخص‌ها و معیارهایی که در ارزیابی صلاحیت یک شرکت مهندسی مشاور دخیل هستند، از آن معیارها برخوردار است. دوم این‌که، اگر مطالعات و طراحی، دارای اشکالات احتمالی باشد، مشاور می‌بایست به متقاضی پاسخ‌گو بوده و موضوع نیز، قابل پی‌گیری یا طرح دعوی در مراجع قضایی باشد. احداث هر سازه در دریا یا نواحی ساحلی، در شکل ساحل تأثیراتی می‌گذارد و به‌منزله‌ی مانعی در جریان طبیعی رسوب محسوب می‌شود. مانعی مثل موج‌شکن، باعث تجمع رسوب در یک طرف و شسته شدن و فرسایش ساحل در طرف دیگر است. بنابراین، کاری به این وسعت که در بندر کاسپین در حال انجام است، حتماً باید مدل‌سازی شود و مدل فیزیکی برای آن تهیه شود. آن‌گونه که به نظر می‌رسد، در مطالعات پایه، این مدل‌سازی انجام نگرفته و شنیده‌ها، حاکی از آن است که مطالعات پایه انجام نشده است و نیز اشکالات فنی بسیاری به طرح وارد است، اما گاهی انجام نشدن مطالعات، خطرهای آتی ناشی از اجرای این پروژه را بیش‌تر می‌کند، با توجه به آن‌که بندر، نزدیک شهر است، با پیشروی موج‌شکن، عوارض بسیار نامطلوب و خطرآفرینی برای منطقه ایجاد خواهد شد و مساحت زیادی از زمین‌ها به درون دریا خواهند رفت که بخش عمده‌ای از زمین‌های فرسایش‌یافته، متعلق به سازمان منطقه‌ی آزاد خواهد بود. این امر، بر اثر وقوع یک اتفاق طبیعی حتماً رخ خواهد داد و قابل پیش‌بینی است!

■ **چه تمهیداتی باید اندیشید؟ در حال حاضر، چه باید کرد؟**

زمان، بسیار تعیین‌کننده است. هرچه دیرتر توقف پروژه اتفاق بیفتد، اثرات سوء بیش‌تری

در ساحل منطقه برجا خواهد گذاشت. در واقع با شروع کار و پیشروی موج‌شکن‌ها، شمارش‌گر طبیعت آغاز واکنش‌های طبیعی، در حال رقم خوردن است. تا به حال، اندازه‌ی قابل توجهی، (حداقل به طول حدود ۷۰۰ متر)، پیشروی موج‌شکن در داخل دریا صورت گرفته است. اشاره کردم که، بندر کاسپین، توجیه اقتصادی ندارد و با توجه به محدودیت منابع مالی کشور، مبالغ طرح می‌تواند با بازدهی به‌مراتب بیش‌تری به‌منظور ایجاد اشتغال در منطقه صرف شود، که اولویت اول به شمار می‌آید.

این‌که چه مقدار هزینه می‌شود تا بقیه‌ی کارها نیز به سرانجام برسد، به نظر می‌رسد که رقمی بالغ بر ۴۰۰ میلیارد تومان را به خود اختصاص خواهد داد. به‌فرض هم که تمام این سرمایه‌گذاری‌ها انجام شود و در ۴ سال آینده نیز به اتمام برسد، آن حجم کالا موجود نیست که به این بندر وارد شود. همیشه و همه‌جا، این مردم هستند که باید تاوان تصمیم‌گیری‌های غلط را بپردازند. تصمیم‌گیری‌های غلط، حتی دولت را هم متحمل خسارت‌های هنگفت می‌کند.

■ **راه‌کار مورد نظر شما برای جلوگیری از عواقب این تصمیم‌گیری غلط چیست؟**

مصوبه‌ی دولت، ظرفیت ۲ میلیون تن را مجاز اعلام کرده است. اگر عزم جدی وجود داشته باشد و به‌رغم همه‌ی مخالفت‌ها، براساس همین میزان، موج‌شکن ساخته‌شده، طرح مزبور اصلاح و ظرفیت ۲ میلیون تن مد نظر قرار گیرد، می‌توان جلوی بروز بسیاری از ضررها را گرفت. اما اگر پیشروی در دریا بیش‌تر شود، فی‌المثل نمی‌توان سنگ‌های معدنی را که وارد دریا شده‌اند، به سر جای خود بازگردانید یا آسیبی که به محیط زیست دریا وارد شده را جبران کرد. تا دیر نشده، می‌توان جلوی بروز آسیب‌های بیش‌تر به بیت‌المال را گرفت.

ظرفیت جابجایی کالا در منطقه شمال، در حدود ۲۰ میلیون تن برآورد شده است، درحالی‌که تنها ۱۰ میلیون تن از آن ظرفیت، همچنان خالی است. ما از اقدام برای پر کردن ظرفیت‌های خالی استقبال می‌کنیم. ما نمی‌گوییم بندر به ما تعلق دارد، بندر انزلی در زمره‌ی مناطق آزاد است و تحت حاکمیت سازمان منطقه‌ی آزاد. ما مطالعات زیادی در آن منطقه داشته‌ایم، ضمن این‌که میانگین تجارب اعضای کمیته‌ی صدور مجوز، بالای ۲۵ سال در کل تخصص‌های مختلف است. در بخش دریایی و بندری، در بخش مهندسی سواحل، سازه‌های دریایی و بقیه‌ی موارد، می‌توانند از این تجارب در دسترس، استفاده کنند. ■





■ در آغاز بفرمایید، چرا احداث بندر کاسپین، به چالش روز تبدیل شده و ضرورت احداث این بندر چه بوده است؟ آیا بنادر شمالی کشور، به ویژه بندر انزلی از ظرفیت کافی برخوردار نبوده اند که احداث بندر کاسپین در دستور کار قرار گرفت؟

در سفر ریاست محترم جمهور و هیئت وزیران به استان گیلان، طرح احداث بندر کاسپین با ۲ میلیون تن ظرفیت، توسط بخش خصوصی تصویب شد، اما منطقه ی آزاد گلشن، بدون



**مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان  
در گفت و گویی اختصاصی با بندر و دریا عنوان کرد:**

## دوستان به خطا رفته اند!

**آیا هزینه ی احداث بندر غیر ضرور کاسپین را  
نمی توان صرف وظایف قانونی منطقه آزاد کرد؟**

فکر و اندیشه ، طرح و برنامه ، اجرای کار ، نظارت و کنترل و در نهایت ، بهره برداری ، به منزله ی پنج مرحله ای هستند که اگر زنجیروار به هم پیوسته و به دنبال هم باشند عملکرد اجرایی به سرانجام مطلوب خود خواهد رسید . افزایش بهره وری ، استفاده ی بهینه از امکانات رشد زیر ساختها ، سود اقتصادی ، برخوردارگی از مقامهای منطقه ای و جهانی و رسیدن به افق چشم انداز ، زمانی میسر است که همه ی این مراحل ، به ترتیب و به درستی انجام پذیرند . روند احداث بندری به نام کاسپین، واقع در منطقه ی آزاد تجاری - صنعتی گلشن ، گره ای در فعالیتهای اقتصادی افکنده که همه را بر آن واداشته تا همت خویش را مصروف گشایش آن کنند . اما گویی این گره ، نه تنها خیال باز شدن ندارد بلکه مشتاق تنیدگی هر چه بیشتر در خود است . در گفت و گوبا مهندس فرهاد منتصر کوهساری ، مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان ، این چالش را مورد بررسی قرار داده ایم .



کسب مجوز از سازمان بندر و دریانوردی، اقدام به احداث این بندر کرد.

به دلیل این که اکثر کارخانجات در فاصله ی بیش از ۵۰۰ کیلومتری با بندر شمال قرار دارند، عملکرد صادراتی کشورمان تا کنون موفقیت آمیز نبوده است. یکی دیگر از دلایل عدم موفقیت، به ویژه در صادرات مجدد، این است که کشور روسیه برای کالاهای وارداتی از ایران، تعرفه‌های زیادی وضع کرده است. بنابراین، ما در بندر شمالی کشور نتوانسته ایم به صادرات موفق دست یابیم. سال گذشته ۱۸۰ هزار تن کالا از بندر انزلی صادر شد، یعنی از ۱۱ پست اسکله، حتی به اندازه ی یک پست اسکله هم، عملکرد صادراتی نداشته ایم و از ۲۰۴۱ فروند کشتی می‌توان گفت ۸۰ فروند از بندر انزلی به بندر حاشیه، کالاهای صادراتی را حمل کرده‌اند و حدود ۱۹۶۱ فروند بدون بار از بندر انزلی به کشورهای حاشیه رفته اند. و نکته مهم این است فاصله زیاد کارخانجات و صنایع از بنادر که باعث بالا رفتن قیمت تمام شده هر تن کالا می‌گردد یکی از تنگناهای صادرات است و باید صنایع و کارخانجات در کنار بندر و نزدیکی بندر طراحی و ساخته شوند تا صادرات جایگاه اصلی خودش را پیدا کند. تنها با ساخت بندر نمی‌توان مشکل صادرات را حل کرد، بلکه باید روش و راهکار مناسب دیگری را جستجو نمود.

وضعیت صادرات کشور از بندر شمالی، به ویژه گیلان را تشریح کردم تا به این نکته برسیم که دوستان ما در مدیریت منطقه ی آزاد تجاری - صنعتی گلشن، در توجیه اقتصادی احداث بندر کاسپین، به خطا از صادرات سخن می‌گویند. آنان باید در آغاز مشخص کنند که این میزان کالاهای صادراتی در کجا قرار دارند و تاکنون از کدام بندر صادر شده اند؟ بندر انزلی با منطقه ی آزاد گلشن، حدود ۱۵ کیلومتر فاصله دارد. بنابراین، اگر کالای صادراتی در منطقه ی آزاد وجود داشت، بی شک از بندر انزلی به آن سوی ایران منتقل می‌شد. قضاوت کنید، تا زمانی که بندر شمالی کشور، معادل ۱۰ میلیون

## ساخت و توسعه بندر در جهت ایجاد و ارتقای ظرفیت از وظایف اصلی سازمان بندر و دریانوردی می‌باشد و منطقه آزاد می‌بایست حسب اهداف و برنامه‌ها درآمد خود را صرف ایجاد ارزش افزوده، فرآوری کالا، صادرات مجدد، اشتغال پایدار و مدیریت و برنامه‌ریزی نماید نه به دنبال فعالیت‌های موازی با بندر باشد.



تن ظرفیت خالی دارند، آیا ضرورت دارد با احداث یک بندر جدید با ظرفیتی معادل ۴۵ میلیون تن، بر ظرفیت‌های خالی بندر بیفزاییم، وظیفه‌ی حاکمیتی سازمان بندر و دریا نوردی، بندرداری است. آیا مدیران منطقه ی آزاد، با این مبالغ هنگفتی که می‌خواهند در احداث بندر هزینه کنند، نمی‌توانند اقدام دیگری انجام دهند و آن را مصروف وظایف قانونی خود کنند؟ همانطور که مستحضربید، سازمان بندر و دریانوردی، طرح جامع مطالعاتی بندر و سواحل را به اتمام رسانده است که به عنوان سند بالا دستی بندر و سواحل مورد استفاده قرار می‌گیرد.

در این طرح مشخص شده است که تا سال ۱۳۹۴، چشم انداز کشور نیاز به احداث هیچ بندری ندارد و اگر قرار است ظرفیت‌ها افزایش یابد، این امر باید از طریق سازمان بندر پی گیری شود. منطقه ی آزاد گلشن در دور دوم سفر هیئت وزیران، طرحی را به اعضای دولت ارائه داد که طی آن، به منطقه ی آزاد اجازه داده می‌شد بندری با ظرفیت ۲ میلیون تن، البته با سرمایه گذاری بخش خصوصی احداث کند. اما

بر خلاف مصوبه، منطقه ی آزاد، خود اقدام به احداث بندری به نام کاسپین کرد. بندری که نه تنها از ظرفیت ۲ میلیون تن برخوردار نیست بلکه ۴۵ میلیون تن ظرفیت را در برنامه ی آتی خود دارد، ظرفیتی که بازاری برای تامین آن وجود ندارد ضمن این که در طرح توسعه ی بندر انزلی که هم اکنون در حال اجراست، ظرفیت ۴/۵ میلیون تن قبلی، با کمک بخش خصوصی، در سال جاری به ۱۰ میلیون تن رسیده است. شاید اگر ساخت بندر ۲ میلیون تن به بخش خصوصی اعلام می‌شد بدلیل عدم وجود بازار و ظرفیت موجود بخش خصوصی هم استقبال می‌کرد و بهتر بود همانند بندر آستارا از ساخت موج شکن تا اسکله، بار اندازه‌ها و تاسیسات بصورت اکران عمومی اعلام می‌شد و بخش خصوصی بر اساس استعداد منطقه و مطالعه بازار وارد ساخت بندر می‌گردید، نه با هزینه هنگفت سیستم دولتی آن هم با کسب درآمد از بندر انزلی و سرمایه گذاری سازمان بندر. منطقه آزاد بطور سالانه ۵۰ میلیارد تومان درآمد وصول و آن را مجدداً برای ساخت و ساز موج شکن و لایروبی هزینه می‌کند.

طرح توسعه ی بندر انزلی، با دو دیدگاه، افزایش ظرفیت واقعی و ایمن سازی تردد کشتی‌ها و حوضچه ی موجود انجام گرفت. از آن جا که خط راه آهن قزوین - رشت - آستارا نیز به بندر انزلی متصل می‌شود، نقش به سزایی در تسهیل خروج بار و کالا ایفا خواهد کرد. بخش خصوصی نیز، در بیرون بندر، با احداث مخازن، اقدام به انبارداری و سوخت رسانی و حتی ساخت ۶ انبار جهت نگهداری کالاهای ترخیص شده، کرده است. انبارهای تحت کلید که در حال مطالعه می‌باشد ظرفیت بندر انزلی را چند برابر افزایش خواهد داد و در سال آتی رسوب کالا در بندر انزلی به حداکثر ۲ میلیون تن خواهد رسید که باعث می‌شود ظرفیت بندر چندین برابر افزایش یابد و راندمان بندر و خدمات رسانی افزایش یابد.

بنابراین تا تحقق برنامه ی چشم انداز، بنادرامیرآباد، انزلی، آستارا، نوشهر و بندر







می خواهیم بدانیم منطقه ی آزاد گلشن ، از سال ۱۳۸۴ که زمان استقرار و تحقق آن محسوب می شود ، تا امروز که حدود ۵ سال از آن می گذرد ، آیا توانسته است در اراضی ۳۲۰۰ هکتاری خود ، معادل ۱۰۰ هزار تن کالا صادرات داشته باشد؟



بندر هستند، دیگر آن منطقه، منطقه ی آزاد محسوب نمی شود، بلکه مبدا واردات خواهد بود. در این شرایط، احداث بندر، عملکردی غیر معقولانه است، چرا که در مسیر شمال به جنوب، راه آهن قزوین - رشت - آستارا در حال اتصال است و تا ۷ کیلومتر نیز به استان آذربایجان وصل می شود، یعنی می توان کالا را بطور مستقیم از بندر انزلی با راه آهن به آستارا و از آنجا، ظرف مدت کم تر از ۳ روز به مسکو منتقل کرد آیا در این شرایط، اقدام درست آن است که کالا را ابتدا در بندر تخلیه کنیم و دو باره با هزینه ی مجدد، آن را بارگیری کرده و با کشتی به بنادر اولیا و آستاراخان بفرستیم، تا در آن جا به راه آهن سپرده شود؟ آیا این کار، به منزله ی اتلاف وقت و افزایش هزینه ی کالا نیست؟ بنابراین، مناسب ترین راه حمل و نقل دریایی است. حال به فرض این که راه دریایی نیز، باید به ناچار طی شود، باز هم بهترین محل برای حمل بار به ترکمنستان و قزاقستان، بندر امیر آباد خواهد بود، نه بندر کاسپین. دوستان ما در منطقه ی آزاد گلشن معتقدند بندر کاسپین، محل عبور و تلافی کریدور شمال - جنوب به بندر اولیا با آستاراخان خواهد بود. به فرض که این مطلب درست باشد، آیا بررسی کرده اند که عمق ۱۰-۱۵ متری را که برای بندر کاسپین طراحی کرده اند، به چه کار خواهد آمد؟ بندر اولیا و آستاراخان که در داخل کانال ولگا قرار گرفته عمق رودخانه ی ولگا و بندر موصوف کمتر از ۵ متر است. آیا منظور آن است که کشتی زمانی که به دهانه ی دریای خزر رسید، باید سبک سازی شود؟ آیا این امر افزایش غیر مترقبه ی هزینه ها را به دنبال نخواهد داشت؟ بندری برای کشتی های ۲۰۰ متری با درفت

**منطقه ی آزاد تجاری - صنعتی گلشن در انجام این وظایف موفق عمل کرده است؟**  
می خواهیم بدانیم منطقه ی آزاد گلشن، از سال ۱۳۸۴ که زمان استقرار و تحقق آن محسوب می شود، تا امروز که حدود ۵ سال از آن می گذرد، آیا توانسته است در اراضی ۳۲۰۰ هکتاری خود، معادل ۱۰۰ هزار تن کالا صادرات داشته باشد؟ صادرات این کالاها، از راه کدام بندر صورت گرفته است؟ اگر در آمدی حاصل شده، آیا بهتر نیست این در آمد، به جای ساخت بندر، صرف تولید کالا و ایجاد ارزش افزوده و حتی جذب سرمایه گذاری در زمینه ی فعالیت های تولیدی و تجاری شود؟ با توجه به این که استان گیلان، استانی کشاورزی است، چرا برای فرآورده های کشاورزی آن (مثل چای) و تجهیز صنایع کشاورزی برنامه ریزی صورت نمی گیرد؟  
منطق و دلیل اقناع کننده ی منطقه ی آزاد گلشن برای احداث بندر چیست؟ آن ها به کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن اشاره می کنند و از بازاری با کشش ظرفیتی ۳۰ میلیون تن سخن می گویند. اما نکته این جاست که اگر این بازار ۳۰ میلیون تنی وجود دارد، چرا بنداری مثل امیر آباد و انزلی و نوشهر، به رغم بهره مندی از امکانات، هنوز با خالی بودن بخشی از ظرفیت های خود روبه رو هستند؟ و اگر این بازار وجود دارد، چرا بخش خصوصی و افرادی که در این بخش فعال هستند، پیش قدم نمی شوند تا روند کار را به عهده بگیرند. مگر نه این که در مصوبه ی هیئت دولت، احداث بندر کاسپین به بخش خصوصی سپرده شده است؟ پس چرا بخش خصوصی وارد این حیطة نشد؟ اگر مدیران منطقه ی آزاد در صدد ساخت

دیگری که در حال اجرا و فعالیت هستند، نیاز استان گیلان را تامین خواهند کرد. در حال حاضر ۵ ترمینال خصوصی در بندر انزلی و ۴ ترمینال خصوصی در بندر نوشهر، امیرآباد، نکا، و فریدون کنار در حال تخلیه و بارگیری کالا هستند و بر اساس مصوبه های جدید هیات وزیران، بندر آستارا، چمخاله و کیا شهر نیز راه اندازی خواهند شد که ظرفیت بندر استان گیلان را به ۲۳ میلیون تن در سال افزایش خواهند داد. بنا بر این ظرفیت های موجود پاسخگوی تقاضای بازار خواهد بود و ایجاد ظرفیت جدید باعث هدر دادن منابع ملی و ضرر و زیان جدی سرمایه گذاران بخش خصوصی خواهد شد بر این اساس، تنها اقدامی که باید صورت گیرد، فعال تر ساختن بندر مذکور است نه احداث بندر جدید. اگر نیاز به بندر جدیدی بود، بی شک سازمان بندر و دریانوردی که جایگاه حاکمیتی در اداره ی بندر کشور دارد، بهتر از هر سازمان دیگری می تواند عمل کند. بازار کالاها ی عمومی، دیگر اشباع شده است و اگر قرار است که بازار جدیدی شکل گیرد این بازار باید دارای جنبه های تفریحی و گردشگری باشد. به بیان دیگر، باید به بندر گردشگری مثل بندر کیاشهر، چمخاله و... توجه شود و اعضای بخش خصوصی که این بندر را مدیریت می کنند، مورد حمایت قرار گیرند.  
بایدبا تخصصی کردن بندر اهدافی را تعیین و بر اساس آن گام برداشت و ایجاد بندر صادراتی، غلات، مرکز تعمیرات کشتی و بندر سوختی را بر اساس یک برنامه بلند مدت تبیین و طراحی کرد.  
**■ وظیفه ی مناطق آزاد، فرآوری کالا، ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد است. آیا**

۸-۹ متر می‌سازند، در حالی که در دریای خزر، چنین کشتی‌هایی وجود ندارد و درفت با عمق حداکثر ۷ متر، کفایت می‌کند. میانگین فراوانی کشتی‌های عبوری در دریای خزر، ۱۳۰ متر است.

به هر حال، ایجاد یک بندر جدید با ساختمان و تجهیزات و امکانات جدید، به سرمایه‌ی هنگفتی نیاز دارد. زیر ساخت‌های مختلفی باید در آن طراحی و ساخته شوند. تامین ایمنی و امنیت آن نیز اهمیت دارد، یعنی اگر بندری مثل انزلی با ۱۰۰ میلیارد تومان توسعه می‌یابد و دست آورد آن، ظرفیت ۱۰ میلیون تنی است، برای احداث بندری جدید، باید بیش از ۷۰۰ میلیارد تومان هزینه کرد. پس اگر این بندر جدید، قیمت تمام شده‌ی کالا را افزایش دهد، از توجیه اقتصادی برخوردار نیست. دقیقاً به همین دلیل، اگر کار احداث بندر کاسپین، با بیش از رقم مصوب هیئت دولت انجام شود، نه تنها توجیه اقتصادی نخواهد داشت، بلکه ضرر هنگفتی را نیز به بیت‌المال تحمیل خواهد کرد. دلیل دیگر عدم توجیه اقتصادی طرح، آن است که هیچ متقاضی از بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری وارد حیطه‌ی ساخت این بندر نشده است.

کل باری که به دریای خزر وارد می‌شود، یا ترانزیت می‌شود، از انزلی حدود ۶ میلیون و ۷۰۰ هزار تن است که ۱۸۰ هزار تن آن صادرات و ۴۰۰ هزار تن به ترانزیت اختصاص دارد. یعنی در مجموع، ۶ میلیون تن واردات داریم که سازمان بنادر و دریا نوردی آن را انجام می‌دهد و نیازی به حضور و فعالیت منطقه‌ی آزاد در این زمینه نیست. در بندر انزلی، می‌توان ۲ هکتار زمین را به انبارداری رایگان و ۲ پست اسکله‌ی اختصاصی به همراه ۵۰ در صد تخفیف به کشتی‌های بخش خصوصی اختصاص داد تا در جهت پیشبرد اهداف صادراتی کشور گام بردارند. هم‌اکنون نیز، به رغم این که بیش از ۳۰ روز تخفیف، کاهش ۷۰ درصدی تعرفه‌ها و ۳۰ روز انبارداری رایگان را منظور کرده ایم تنها توانسته ایم ۲۹ هزار تن صادرات داشته باشیم. حال چگونه است که دوستان ما در منطقه‌ی آزاد گلشن، از بازاری ۳۰ میلیون تنی ترانزیت و صادرات سخن می‌گویند؟

آن چه لازم است در اولویت قرار گیرد، توجه به مراکز تجاری دریایی خزر، مثل آذربایجان ترکمنستان، بندر آستارا خان و برنامه ریزی توسط بخش خصوصی به منظور احداث اسکله در این بندر است، تا مرکزی برای کالاهای ایرانی فراهم شود.

اگر می‌خواهیم تعرفه‌ی گمرک روسیه بر کالاهای ایرانی کاهش یابد، راه آن، ایجاد فضای مناسب و تشکیل بازاری برای کالاهای ایرانی و تمرکز بر ارزش افزوده و ضروری است که باید در کشورهای حاشیه خزر خصوصاً در

بنادر روسیه، آستاراخان، ماچاچ کالا ساخت بندر اختصاصی شامل اسکله و بارانداز و مرکز فرآوری کالاهای ایرانی را در اولویت ویژه قرار دهیم و همچنین ایجاد یک مرکز تجاری در مسکو، آستاراخان و ولگاگراو دیگر کشورهای حاشیه خزر، تا به کاهش تعرفه‌ها و مالیات دست پیدا کنیم و زمینه برای صادرات کالاهای ایرانی توسط بخش خصوصی در کشورهای حاشیه اتفاق بیفتد.

### ■ آیا پیشنهاد در اختیار قرار دادن امکانات بندر انزلی، مانند اسکله به منطقه‌ی آزاد گلشن، از سوی شما مطرح شده است؟

در جلسات متفاوتی که با حضور مسئولان انجام شد. تمامی موارد را به اطلاع آنان رساندیم و نقاط قوت و ضعف را بر شمردیم. با مدیران منطقه‌ی آزاد گلشن مکاتبه کردیم، تا پیش از آغاز کار از سازمان بنادر و دریا نوردی مجوزهای لازم را دریافت کنند. ما همواره از آنان می‌پرسیم، پتانسیل‌های مورد نظر شما در کجا قرار دارند. و ظرفیت‌ها چقدر است؟ باید برای انجام کار، برآورد هزینه کنیم و ببینیم، اجرا با مهندسی ارزش همراه شده است؟ اما دوستان منطقه‌ی آزاد گلشن معتقدند با قوانین منطقه‌ی آزاد، نیازی به اخذ مجوز از سازمان بنادر و دریا نوردی ندارند. ساخت و ساز دریایی، صرف هزینه‌های هنگفتی را طلب می‌کند می‌توان گفت هزینه ساخت و ساز در خشکی میلیونی ولی در دریا میلیاردی است و باید به این نکته کلیدی توجه داشت که مانند دیگر پروژه‌ها بدون نتیجه باقی نماند.

هر چه ما بندر را توسعه دهیم و زمینه لازم برای واردات کالاهای کشورهای مقابل را فراهم کنیم صادرات کشورهای پیشرو را توسعه داده ایم و اگر قرار است منطقه آزاد بندر بسازد، بهتر است در مناطقی مثل آستاراخان یا اکتائو بندر و بارانداز بسازد و نسبت به ایجاد ارزش افزوده اقدام و زمینه صادرات کالاهای ایرانی را فراهم نماید نه آن که در استان گیلان و مازندران که ظرفیت بندر خالی است، بیاییم زمینه صادرات کالاهای روسی را افزایش دهیم.

بنابراین اگر به درستی کارشناسی و توجیه نشود، تاثیر بدی بر اقتصاد منطقه خواهد گذاشت. هنوز هم معتقدم، اگر بازاری وجود داشت، بی شک بخش خصوصی بی کار نمی‌نشست و برای ساخت بندر جدید، پیش قدم می‌شد.

### ■ آیا اقدام منطقه‌ی آزاد گلشن در احداث بندر، بدعتی بر این نخواهد بود که سازمان‌ها در وظایف حاکمیتی یکدیگر مداخله کرده و به جای تمرکز بر وظایف اصلی خود، هر گونه که صلاح بدانند، هزینه کنند؟

به استناد مصوبه بهمن ماه ۱۳۴۸ کمیسیون

خاص دو مجلس، از وظایف و اختیارات قانونی سازمان بنادر و دریانوردی، "تعیین منطقه آزاد در صورت لزوم و تهیه مقررات و شرایط استفاده از آن با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلس اسلامی" و "صدور اجازه تاسیس اسکله و سایر تاسیسات و تجهیزات ضمن تصویب طرح و با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره برداری" می‌باشد، لذا منطقه آزاد باید مجوز لازم را از سازمان بنادر و دریانوردی برای ساخت بندر کاسپین اخذ نماید.

با عنایت به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی- آیمو عضویت دارد و عهده دار مسئولیت هماهنگی و نظارت بر کشتیرانی تجاری بین المللی می‌باشد و تنها گواهی سازمان بنادر و دریانوردی برای احراز ایمنی بندر جهت ورود کشتیهای تجاری بین المللی معتبر است بنابراین این سازمان به نمایندگی دولت جمهوری اسلامی متعهد به اجرای کنوانسیون‌های بین المللی که ایران عضو آنها می‌باشد بوده و این مسئولیت قابل واگذاری به مرجع دیگری نیست و بهره برداری از بندر مورد نظر بدون تأیید آن از سوی سازمان بنادر و ثبت مشخصات آن در فهرست جهانی «آیمو» میسر نبوده و هیچ کشتی تجاری خارجی به آن وارد نخواهد شد، بخصوص با توجه به اجرای مقررات بین المللی ایمنی کشتی‌ها و بندر (ISPS Code) در کلیه بندر جهان، امکان پهلوگیری کشتی‌ها در هر بندری فراهم نمی‌باشد.

در سفر ریاست محترم جمهوری به استان گیلان، به دلیل زیر ساخت‌های مناسب در شهرهای آستارا، چمخاله و کیشهر، هیات وزیران ایجاد بندر کوچک را در شهرهای موصوف تصویب و در دستور کار سازمان بنادر و دریا نوردی قرار داده است که بدین ترتیب ظرفیت بندر استان گیلان به ۲۳ میلیون تن در سال خواهد رسید و پاسخگوی حجم نقل و انتقال کالاهای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی در افق پیش بینی شده، خواهد بود.

با توجه به حجم مبادلات اقتصادی کشورهای حاشیه دریای خزر و نبود بازار برای ظرفیت‌های موجود و آتی ایجاد ظرفیت‌های بیشتر موجب هدر رفتن سرمایه گذاری‌های ملی و منطقه‌ای خواهد شد.

با توجه به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی باید پاسخگوی ترافیک ورود کشتی و کالا از مبادی مرزهای آبی و بندری باشد بنابراین ساخت و توسعه بندر در جهت ایجاد و ارتقای ظرفیت از وظایف اصلی سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد و منطقه آزاد می‌بایست حسب اهداف و برنامه‌ها درآمد خود را صرف ایجاد ارزش افزوده، فرآوری کالا، صادرات مجدد، اشتغال پایدار و مدیریت و برنامه ریزی نماید نه به دنبال فعالیت‌های موازی با بندر باشد. در حال

حاضر خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی در بندر انزلی بیش از ۳۰۰ میلیون ریال سرمایه گذاری کرده که درآمد کلان ۵۰۰ میلیارد ریالی را برای منطقه آزاد به ارمغان آورده است و پیشنهاد می‌شود منطقه آزاد از این پول به جای ساخت بندر، به دنبال اجرای مصوبات هیات دولت در راستای فرآوری کالا و صادرات مجدد سرمایه گذاری نماید نه موازی کار با بندر و ایجاد تداخل در وظایف نماید.

کار سازمان منطقه ی آزاد، بندرداری نیست. واردات نیز، به عهده ی سازمان بنادر و دریانوردی است، اما برخی سازمان‌ها بطور جسته - گریخته، اقداماتی را که خارج از وظایف شان است، انجام می‌دهند که همین امر، باعث دوگانگی در کار، اشکال در تصمیم گیری‌ها و اتلاف انرژی و صرف هزینه ی سازمان‌ها به دلیل ایجاد اختلاف ناشی از تداخل وظایف است که همه ی این‌ها، باعث ایجاد چند دستگی در کارها می‌شود.

سازمان بنادر و دریانوردی باید در کنار سواحل خود، راهبری و برنامه ریزی مناطق آزاد را به عهده گیرد، به طوری که همانند آن چه در دنیا انجام می‌شود، منطقه ی آزاد نقش آفرینی در خشکی را به عهده داشته باشد و وظایف کنترل و مدیریت و هدایت سواحل و بندار، واردات و صادرات کالا را به سازمان بنادر و دریا نوردی بسپارد.

**■ با توجه به چالشی که پیش آمده است راهکاری که شما پیشنهاد می‌کنید، چیست و چرا طرح جامع سازمان بنادر زودتر به مناطق آزاد اعلام نشده تا اساساً چنین چالشی شکل نگیرد؟**

سازمان مناطق آزاد یک سازمان مستقل است. ما نمی‌توانیم موردی را به آن‌ها تکلیف کنیم. مشاوران منطقه ی آزاد باید طرح جامع سازمان بنادر را که ما در اختیارشان قرار دادیم، بررسی

می‌کردند. مشاوران با دیدن طرح توسعه ی بندر انزلی باید متوجه می‌شدند، مشاوران دریایی و خشکی منطقه آزاد باید به خودشان زحمت می‌دادند. بندر انزلی با قدمت ۱۰۰ ساله که کار واردات و صادرات را انجام می‌دهد، در سال ۱۳۸۸ شناورهای وارده به آن ۲۰۴۱ فروند، با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۶۷۰۰۰۰ تن رسیده است، چطور باید در یک مدت کوتاه ۴ ساله، مشاوران پیش بینی بندری با این ظرفیت عظیم ۴۵ میلیون تنی را نمایند و بگویند ما نیازمند هستیم.

حتی به خودشان زحمت نداده اند ظرفیت کل بندار شمالی را مطالعه نمایند و ظرفیت خالی آنها را محاسبه کنند. پس نتیجه میگیریم مطالعات مشاور منطقه آزاد ریشه و بنیان علمی ندارد و فقط یک تئوری است و باعث گردیده یک ظرفیت غیر واقعی تعیین و بر اساس آن طرحی عظیم تهیه و اجرایی گردد که خود از لحاظ فنی و مهندسی اشکالات فراوانی دارد و حتی مشاور می‌دانست که منطقه آزاد دارای ۳۲۰۰ هکتار زمین است ولی ۳۵۱ هکتار از دریا را می‌خواهد آن هم در عمق تا ۱۰ متر خشک نماید. شاید می‌توان گفت قیمت زمین یک دوم زمین استحصال شده خواهد بود و فاقد توجیه فنی و اقتصادی است. منطقه‌ای که ۳۲۰۰ هکتار زمین دارد چرا باید دریا را استحصال نماید، این خود جای سؤال دارد؟

بنابراین ایجاد بندری جدید در فاصله ۱۵ کیلومتری با این بندر، نه تنها توجیه اقتصادی ندارد، بلکه چالش بر انگیز خواهد بود. منطقه ی آزاد با طرح این مساله که یک سازمان حاکمیتی است و همه چیز در منطقه ی آزاد باید فراهم باشد، برای خود ادله می‌آورد. می‌گویند بازار را مطالعه کرده اند، در حالی که هر کارشناس زبده و هر مشاور بی طرفی با مطالعه‌ای ساده تصدیق خواهد کرد که بازاری وجود ندارد، و سرمایه‌ای که هزینه می‌شود، بازگشت نخواهد

یافت. اما در مورد این که پرسیدید چه باید کرد، اشاره می‌کنم، بندر انزلی، بندری تجاری با قدمتی بیش از صد سال، از تجهیزات و امکانات پیشرفته‌ای برخوردار است که به سادگی، به دست نیامده است. مشاوران بیایند دوباره بازار را مطالعه کنند. ببینند با توجه به استعدادهای منطقه، بازار کجاست؟

چندی پیش منطقه ی آزاد گلشن فیلمی را تهیه کرد که در آن نشان می‌داد جایگاه تفریحی و گردشگری استان گیلان کجاست؟ فیلم حاکی از آن است که مردم جایگاه اول گردشگری استان را در محدوده ی منطقه ی آزاد گلشن تعریف کرده اند. پیشنهاد می‌کنم با توجه به پتانسیل و مزیت فوق العاده‌ای که در منطقه ی آزاد گلشن وجود دارد، این بندر به منطقه ی تفریحی و گردشگری تبدیل شود حتی به یک دهکده سلامت برای خارجی و یک دهکده سلامت برای ایرانیان و بخش صنعتی منطقه آزاد به عنوان بندر خشک بندر انزلی می‌تواند تحول اقتصادی را برای استان به ارمغان بیاورد. مسافران خارجی از فرودگاه ترانزیت شوند به منطقه آزاد و همچنین می‌توان یک مرکز به عنوان تعمیرات کشتی در آنجا پیش بینی کرد که محلی برای ارز آوری و اشتغال استان گیلان باشد.

این موقعیت نه تنها برای استان گیلان که حتی برای کشور در خصوص جذب توریست خارجی اهمیت دارد. این منطقه از فرودگاه بین المللی برخوردار است که می‌تواند به عنوان یک موقعیت ممتاز در جذب گردشگر بکار آید. سازمان بنادر و دریا نوردی نیز، از طریق واگذاری وام تسهیلاتی، کشتی مسافری در اختیار متقاضیان بخش خصوصی خواهد گذاشت و تبدیل این منطقه به منطقه‌ای بر جسته با کاربری توریستی و گردشگر امکان پذیر خواهد بود. ■





بازنگری در توانمندی‌های بندر انزلی  
و واکاوی طرح احداث بندر تجاری کاسپین

## پشت صحنه یک پروژه!

- فرهاد منتصر کوهساری (مدیرکل بندر و دریانوردی استان گیلان)
- نوراله عباسی (رئیس اداره آمار و انفورماتیک اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان)

سازمان بندر و دریانوردی در چهاردهم خردادماه ۱۳۳۹، از تغییر شکل بنگاه کل بندر و کشتیرانی به وجود آمد و اعمال حاکمیت در آب‌های ساحلی و تولید کلیه امور بندری و دریایی کشور و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی و مراقبت از توسعه کشتیرانی بازرگانی و وصول حقوق و عوارض بندری و ثبت شناورهای تابع کشور، به عهده‌ی آن گذاشته شد.

در نهم آبان‌ماه ۱۳۴۳، قانون دریایی ایران که در ۹۱۴ ماده تنظیم شده بود، به مورد اجرا گذاشته شد و از دوازدهم تیرماه ۱۳۴۵، سازمان بندر و کشتیرانی بر طبق قانون، با کلیه کارکنان و بودجه و اموال، از وزارت اقتصاد منتزع و تابع وزارت دارایی شد.

در طی یک دهه، این سازمان تغییر و تحولاتی را از نظر اختیارات و برخورداری از جایگاه قانونی سپری کرد که از جمله، در ۲۴ خردادماه ۱۳۴۹ دارای آیین‌نامه‌ی معاملاتی و مالی و آیین‌نامه‌ی استخدامی مخصوص به خود شد و در نهایت، از سال ۱۳۵۲، سازمان بندر از وزارت دارایی جدا و به وزارت راه و ترابری انتقال یافت. این سازمان در سال ۱۳۸۶، با مصوبه‌ی مجلس شورای اسلامی، از سازمان بندر و کشتیرانی، به سازمان بندر و دریانوردی تغییر نام داد.



## تکالیف قانونی سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی، براساس ماده‌ی واحده‌ی قانون راجع به اجازہ‌ی تأسیس، مصوب سال ۱۳۳۹ و اصلاحات بعدی آن، به عنوان متولی امور حاکمیتی و سیاست‌گذار در عرصه‌ی امور دریایی و بندری کشور تعیین شد و مطابق تبصره‌ی ۴ ماده‌ی واحده‌ی فوق، مقررات این قانون، شامل کلیه‌ی بنادر، لنگرگاه‌ها، دریاچه‌ها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی و آب‌های ساحلی کشور خواهد بود.

بر همین اساس و با استناد به مصوبه‌ی بهمن‌ماه ۱۳۴۸ کمیسیون خاص دو مجلس، در فصل دوم از ماده‌ی ۳ آیین‌نامه‌ی سازمان بنادر و کشتیرانی، وظایف و اختیارات قانونی (۲۵ وظیفه) بر عهده‌ی این سازمان نهاده شده است. از جمله:

بند ۱۹: تعیین منطقه‌ی آزاد در صورت لزوم و تهیه‌ی مقررات و شرایط استفاده از آن با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلس اسلامی.  
بند ۲۲: صدور اجازہ‌ی تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات، ضمن تصویب طرح و با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره‌برداری برای سازمان بنادر.

تبصره‌ی الحاقی به بند یادشده نیز، کمیته‌ی صدور مجوز سازه‌های دریایی، سازمان را موظف کرده پس از بررسی مدارک و مستندات متقاضیات دریافت مجوز، از دیدگاه فنی و مهندسی، اقتصادی، حقوقی، اجرایی و زیست‌محیطی و دریافت نظرات دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، اقدام به صدور مجوزهای لازم نماید.

با توجه به مطالب عنوان‌شده، تعیین منطقه‌ی آزاد در صورت لزوم و تهیه‌ی مقررات و شرایط استفاده از آن با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلس شورای اسلامی و همچنین، الحاقیه‌ی تبصره‌ی یک، ماده‌ی ۲۲، مصوب ماده‌ی ۳ مجلس شورای اسلامی در مورخ ۱۳۸۷/۱۰/۲۵، احداث هر گونه تأسیسات ساحلی و دریایی، باید با کسب مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی به انجام برسد.

## برنامه‌ریزی جهت توسعه‌ی بنادر و ایجاد ظرفیت‌های جدید

سازمان بنادر در جهت دستیابی به اهداف تعیین‌شده در سند چشم‌انداز و قوانین برنامه‌ی توسعه، با استفاده از مهندسی مشاور خارجی (HPC)، مطالعات جامعی برای تدوین سند بالادستی خود، به انجام رسانده است. (میزان سرمایه‌گذاری در هر یک از بنادر با توجه به پتانسیل‌های مورد مطالعه در طرح مشخص شده است) و در نهایت، نتایج حاصله را در قالب طرح جامع بنادر بزرگ و کوچک تجاری، به تأیید و تصویب شورای عالی خود رسانده و ملاک عمل قرار داده است.

## موقعیت بندر انزلی

بندر انزلی، به عنوان یکی از قدیمی‌ترین بنادر ساحلی دریای خزر با قدمت حدود ۲۰۰ سال به شمار می‌رود که از سال ۱۳۰۶، با ۴ پست اسکله و ظرفیت اسمی دومیلیون تن، با مساحت ۱۵ هکتار، تحت مالکیت اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در حال فعالیت است. این بندر بر اساس چشم‌انداز بیست‌ساله، از سال ۱۳۷۵، فعالیت‌های خود را در امر توسعه، اجرای اصل ۴۴، استفاده از نیروی متخصص، تولید درآمد ملی و... به شرح زیر آغاز کرده و تاکنون ادامه داده است.

الف) ساخت اسکله‌های جدید و ترفیع اسکله‌های قدیمی، با افزایش تعداد اسکله‌ها از ۵ پست به ۱۰ پست اسکله در عرض ۵ سال، با توجه به نیاز عرضه و تقاضای کالا.

ب) توسعه‌ی محوطه‌های بندری، براساس نیازمندی‌های منطقه‌ای و با خرید اراضی از نیروی دریایی، شیلیات، نیروی انتظامی و افراد حقیقی به مساحت ۳۶ هکتار و افزایش سطح محوطه از ۳۵ هکتار در سال ۱۳۷۵، به ۷۳ هکتار در سال ۱۳۸۷.

ج) کاهش تصدی‌گری پست‌های دولتی و تبدیل نیروی انسانی، از تعداد کارکنان ۷۰۰ پست، اعم از کارگری و کارمندی، به ۲۱۳ پست فعلی.

د) واگذاری خدمات بندری بر اساس سیاست‌های دولت و سازمان بنادر به بخش خصوصی در تمامی زمینه‌ها شامل تخلیه و بارگیری، انفورماتیک،

خدمات بندری، دریایی، رایانه‌ای و...

ه) واگذاری تمامی تجهیزات بندر به بخش خصوصی، شامل تعمیرگاه‌ها، یدک‌کش‌ها، لیفتراک‌ها، تراکتورها، جرثقیل‌ها و...

## دست‌آوردهای بندر انزلی حاصل از اجرای اصل ۴۴ و توسعه‌ی بندری

الف) افزایش تخلیه و بارگیری، از مقدار ۱/۵ میلیون تن در سال ۱۳۸۵، به ۵/۱ میلیون تن در سال ۱۳۸۷ و ۶/۶۵۶/۳۸۰ تن در سال ۱۳۸۸. در فروردین ماه سال جاری، به میزان ۸۰۰/۷۸۵ تن کالا در بندر انزلی تخلیه شده است که یک رکورد بی‌سابقه محسوب می‌شود. به این ترتیب، ظرفیت واقعی بندر انزلی به ۱۰ میلیون تن و ظرفیت اسمی آن به ۱۳ میلیون تن در سال رسیده است.

ب) افزایش ظرفیت بندر تا ۸ میلیون تن فعلی که با بهبود روش و ارتقای بهره‌وری و تجهیزات بندری، تا ۱۰ میلیون تن قابل افزایش است. در حال حاضر، ۵ میلیون تن از ظرفیت یادشده، به صورت مازاد به‌منظور تخلیه و بارگیری موجود است.

ج) افزایش درآمد بندری از ۱۷۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۷۵، به ۳۵۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۷ و ۵۰۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۸.

بر اساس مطالعات HPC، ظرفیت اسمی تمام بنادر شمالی کشور باید به مرز ۴۷ میلیون تن در سال ۱۳۹۴ برسد که سهم بندر انزلی از این مقدار، رسیدن به ظرفیت اسمی ۱۷ میلیون تن و ظرفیت واقعی ۱۱ میلیون تن در آن سال است. از این‌رو، سازمان بنادر به‌منظور دستیابی به هدف تعیین‌شده در بندر انزلی، مهم‌ترین اقدامات خود را به شرح زیر در دستور کار قرار داده است:

۱. توسعه‌ی موج‌شکن‌های بندر انزلی، با احداث دو موج‌شکن شرقی و غربی به طول ۳۰۰ متر با سرمایه‌گذاری پانصد و پنجاه میلیارد ریال که هم‌اکنون در حال اجرا بوده و تا پایان سال جاری، با توجه به پیشرفت موجود در حالت‌های فیزیکی، به پایان می‌رسد و مراحل ایمن‌سازی و زیباسازی آن‌ها تا سال ۱۳۹۱، ادامه خواهد یافت. در حال حاضر، موج‌شکن شرقی، ۱۲۱۸ متر و موج‌شکن غربی، ۱۰۶۳ متر پیشرفت فیزیکی داشته است.

۲. توسعه‌ی بندری از ۷۳ هکتار در حال حاضر، به ۱۰۰ هکتار، با استحصال اراضی ساحلی به مساحت حدود ۴۰ هکتار.

۳. ساخت ۱۴ پست اسکله‌ی تجاری و نفتی در راستای اراضی استحصال‌شده در مجاورت موج‌شکن‌ها.

۴. ساخت و نصب تجهیزات و تأسیسات کشتی‌سازی و ایجاد محوطه‌ی پایانه‌ی کانتینری توسط بخش خصوصی، که واگذاری آن انجام شده و با پایان یافتن ساخت موج‌شکن‌ها، عملیات اجرای آن توسط بخش خصوصی شروع خواهد شد.

۵. ساخت ابنیه و تأسیسات به‌منظور اجرای خطوط انتقال سوخت به خارج از محوطه‌های بندری توسط بخش خصوصی که هم‌اکنون مخازن آن، توسط بخش خصوصی احداث شده است، این مخازن، ۳۰ هزار تن ظرفیت دارند و تحت کلید اداره‌ی گمرک است که تأثیر زیادی در کاهش ترافیک دارد.

۶. ایجاد خط راه‌آهن و محوطه‌ی شانتینگ یارد، به‌منظور پاسخ‌گویی به نیاز واگن‌های در انتظار نوبت تخلیه و بارگیری.

۷. این اداره‌ی کل، به تشویق بخش خصوصی نسبت به ایجاد انبارهای کالا و انبارهای تحت کلید توسط بخش خصوصی اقدام کرده که در حال حاضر، حدود یک میلیون تن کالای ترخیص‌شده در ۵ انبار نگهداری می‌شود و این امر، باعث کاهش چشمگیر ترافیک در بندر شده است.

۸. بر اساس توافق‌نامه‌ی تهیه‌شده در تاریخ ۱۳۸۹/۲/۲۰ با دو شرکت خصوصی و سرمایه‌گذاری ۶۰۰ میلیارد ریالی، مقرر شده با احداث خط لوله، سوخت از بندر به مخازن بیرون انتقال یابد که ترافیک کامیون‌ها به‌منظور انتقال سوخت از بندر، به صفر می‌رسد.

همچنین، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، بر اساس سفر ریاست جمهوری به استان گیلان و مصوبات هیئت دولت در خصوص تعیین تکلیف بنادر کوچک که توسط سایر ارگان‌های دولتی احداث شده، با تحویل این بنادر، اقدامات زیر را به انجام رسانیده است.



## مصوبات سفرهای استانی هیئت دولت

هیئت وزیران طی سفرهای استانی شمال کشور، در قالب مصوباتی، دستور مطالعه و ساخت بنداری را در حاشیه‌ی دریای خزر ارائه کرده است.

الف) جلسه‌ی مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۱۳ که مبنی بر تبدیل بندر صیادی آستارا به بندری چندمنظوره با هدف کاهش ترافیک جاده‌ای و مصرف سوخت بوده است. طرح توسعه و تبدیل بندر صیادی آستارا به بندری چندمنظوره، از مصوبات دور اول سفر رییس‌جمهور به استان گیلان است. در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی و بر اساس مبادله‌ی قرارداد بین سازمان و بخش خصوصی، عهده‌داری و مدیریت توسعه و راهبری این بندر، به مدت ۴۰ سال به شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه واگذار شد. نوع قرارداد، B.O.T است. بندر چندمنظوره‌ی آستارا، به مساحت ۴۸ هکتار با سرمایه‌گذاری اولیه‌ی ۱۰۰ میلیارد ریالی سازمان بندر و دریانوردی و ۳۰۰ میلیارد ریالی بخش خصوصی به‌منظور تخلیه و بارگیری کالا با ظرفیت اسمی ۳/۵ میلیون تن و ظرفیت واقعی ۲/۵ میلیون تن در سال و پاسخ‌گویی به بازار غرب کشور برنامه‌ریزی شده است. هم‌اکنون، بخش خصوصی از تاریخ ۱۳۸۹/۲/۲۰ حدود ۵۰ متر موج‌شکن ساخته است.

ب) هیئت وزیران در جلسه‌ی مورخ ۱۳۸۵/۱۲/۱۳ با اقدامات اجرایی برای ایجاد ظرفیت جدید، با تحویل گرفتن و فعال‌سازی بندر آستارا، چمخاله و کیاشهر و مطالعه‌ی اسکله‌ی چابکسر به‌منظور حمل‌ونقل دریایی (بار و مسافر) موافقت کرده است. همچنین، هیئت وزیران در جلسه‌ی مورخ ۱۳۸۷/۷/۲۵، جهت تسریع از محل منابع مالی سازمان بندر و دریانوردی بوده است؛ تهیه‌ی اسناد و مدارک به‌منظور واگذاری بندر چندمنظوره‌ی چمخاله به مساحت ۲۰ هکتار به بخش خصوصی جهت ایجاد پایانه‌ی مسافری و تجاری با ظرفیت اسمی ۲ میلیون تن و ظرفیت واقعی یک میلیون تن در سال، که در صورت آمادگی بخش خصوصی، با سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیارد ریالی این بخش و ۱۰۰ میلیارد ریالی سازمان بندر، این بندر به بخش خصوصی واگذار می‌شود و بابت بنادر دیگر، با توجه به انتخاب مشاور و مطالعات انجام‌شده، نتیجه‌ای جز عدم توجیه فنی و اقتصادی و همچنین، رویکردهای غیرمنطقی دربر نداشته است.

ج) جلسه‌ی مورخ ۱۳۸۷/۷/۲۵ هیئت وزیران مبنی بر آغاز احداث اسکله‌ی بندری کاسپین، با ظرفیت دومیلیون تن در مرحله‌ی اول در منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی (محدوده‌ی حسن رود روستای گلشن)، با توجه به مطالعات انجام‌شده با مشارکت بخش غیردولتی.

با توجه به مطالب عنوان شده، در ادامه ابتدا نحوه‌ی ایجاد منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر انزلی و تبدیل آن به منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی، اهداف تشکیل، دلایل عدم توفیق منطقه‌ی اقتصادی گلشن و مزایای قانون سرمایه‌گذاری در منطقه‌ی آزاد و دلایل عدم توجیه فنی و اقتصادی احداث بندر کاسپین (موضوع مصوبه‌ی فوق‌الاشاره‌ی هیئت وزیران) مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

## ایجاد منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی

منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر انزلی در سال ۱۳۷۵، در دو نقطه‌ی (الف) سایت بندری و (ب) منطقه‌ی گلشن، به فاصله‌ی ۱۵ کیلومتری از بندر تأسیس شد و به دلایل متعدد، مزایای منطقه‌ی ویژه، چندان تأثیری در پویایی اقتصاد منطقه نداشته است و چه‌بسا به دلیل تداخل رویه‌های عادی و ویژه و هماهنگ نبودن موارد قانونی و اعتراضات صاحبان کالا، این طرح چندان موفق نبوده است. به‌منظور رهایی از بحران موصوف، این اداره با ارایه‌ی دلایل توجیهی، طرح ادغام دو منطقه را پیشنهاد کرد که پس از طی مراحل قانونی در مورخ ۱۳۸۲/۶/۲، بندر انزلی از منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی به منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی تبدیل شد. بدیهی است طی این گذر «از منطقه‌ی عادی به منطقه‌ی ویژه و از ویژه به منطقه‌ی آزاد»، حاکمیت و مدیریت این بندر، با سازمان بندر و دریانوردی بوده است. با تبدیل شدن دو منطقه‌ی ویژه به یک منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی، منطقه‌ی گلشن که روزی متروکه بوده، هم‌اکنون به عنوان قطب اقتصادی با پتانسیل بالقوه بالا، مستعد فعالیت‌های تجاری و صنعتی است؛ اما جهت‌گیری منطقه‌ی آزاد، طی سال‌های اخیر، به دنبال رسالت‌ها و مأموریت‌های حاکمیتی مناطق آزاد نبوده است، بلکه عملکرد آن، تاکنون مشابه فعالیت‌های بندری بوده و به صورت موازی کار کرده‌اند. هم‌اکنون نیز، در چشم‌انداز منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی، طرحی را ارایه کرده‌اند که این طرح، مسیر منطقه‌ی آزاد را به انحراف می‌کشاند و از وظایف اصلی خود دور می‌سازد؛ زیرا احداث بندر و نگهداری امنی کالا، از اموری است که سازمان بندر و دریانوردی بر عهده دارد و بخش نگهداری امنی کالا و تخلیه و بارگیری، از امور تصدی‌گری محسوب می‌شود که به بخش خصوصی واگذار شده است و این نوع وظایف، مربوط به بندر نسل اول است که امروز در دنیا منسوخ شده است. در بررسی آمار و اطلاعات بندر انزلی، عملکرد این بندر در دو حالت منطقه‌ی عادی و ویژه، کماکان در حالت رشد بوده و طی دهه‌ی اخیر، به دنبال تهیه‌ی طرح جامع، اجرا و توسعه و واگذاری امور به بخش خصوصی، فعال بوده است.

بر این اساس، منطقه‌ی ویژه‌ی گلشن نیز فاقد هر گونه فعالیت چشمگیر اقتصادی و تجاری است. بنابراین، شناسایی به‌موقع معضل عدم موفقیت منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی که با رویه‌های عادی و قوانین و مقررات دوگانه توأم شده بود، به‌رغم شفاف بودن نسبی رسالت‌ها و مأموریت‌های دو سازمان، توفیقی در پویایی و فعال شدن روند حمل‌ونقل دریایی و امور بندری نداشته است. اگرچه قانون‌گذار، تسهیلات ویژه و شرایط مطلوبی را در منطقه‌ی ویژه پیش‌بینی کرده بود تا با احداث کارخانجات و دریافت مواد اولیه از مبادی ورودی بندر انزلی و اتصال آن به منطقه‌ی آزاد فعلی، بتواند تولید و صادرات مجدد کالا را افزایش دهد و در قبال آن با ایجاد ارزش افزوده و انتقال تکنولوژی و نوآوری باعث ایجاد اشتغال مولد و کسب درآمد ارزی شود، لیکن تعدد مدیریت‌ها و تصمیم‌گیری‌های ناهماهنگ، تمام مزیت‌ها و تسهیلات ویژه را کمرنگ جلوه داده و محیط کسب و کار را





از وضعیت عادی و طبیعی به سیر نزولی و حتی متروکه شدن کشانده است. در آن زمان، وضعیت مردم اداره و چگونگی مدیریت در منطقه، باعث شد تا تجار، بازرگانان و صاحبان کالا، فقط به حمل و نقل و جابه‌جایی کالا، آن هم با دغدغه‌های زیاد، بسنده کنند و تمایلی به سرمایه‌گذاری در منطقه‌ی ویژه‌ی گلشن نداشته باشند؛ زیرا عدم ثبات مدیریت و تصمیم‌گیری واحد، عامل اصلی بی‌میلی سرمایه‌گذاران بوده است و آنان، سرمایه‌ها و فرصت‌های خود را به مناطق دیگری که تمام شرایط مهیا بود، انتقال دادند. وجود قوانین و مقررات متعدد و چندگانه، اعم از ورود کالایی با شرایط عادی و ورود کالایی دیگر با شرایط ویژه، عاملی برای تشویق صاحبان کالا جهت واردات، صادرات و ترانزیت نبوده است و منجر به بروز چالش‌ها و کندی حمل و نقل کالا از این منطقه گردید. نمونه‌ی بارز آن، وجود بارنامه با دو شرایط تابع قانون منطقه‌ی ویژه و منطقه‌ی عادی است که با روح قوانین منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی سازگار نبوده و با اعتراضات شدیدی روبه‌رو بوده است، که مدیریت این نوع اختلالات، التفات و تصمیم‌گیری یک مرجع قانونی را ضروری می‌ساخت.

از این رو، بر حسب ضرورت، سازمان بندار و دریانوردی، به استناد وظایف و اختیارات قانونی که در «آیین‌نامه‌ی سازمان بندار و کشتیرانی، مصوب بهمن‌ماه ۱۳۴۷ کمیسیون خاص دو مجلس» در فصل دوم آن، طی ماده‌ی ۳ در قالب ۲۵ وظیفه آمده و نیز، به استناد وظیفه‌ی مندرج در ردیف ۱۹ که صراحتاً قید شده است: «تعیین منطقه‌ی آزاد در صورت لزوم و تهیه‌ی مقررات و شرایط استفاده از آن با موافقت شورای عالی سازمان و تصویب مجلس است» اقدام به تهیه‌ی طرح پیشنهادی و توجیهی «ضرورت ایجاد منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی» کرده و آن را جهت تدوین یک برنامه‌ی جامع به استانداری ارایه نمود که طرح یادشده، با موافقت استانداری وقت گیلان روبه‌رو شد و به دنبال آن، با تشکیل یک کارگروه، متشکل از بندر و منطقه‌ی گلشن، اقدام به تهیه‌ی مستندات قابلیت‌ها و ظرفیت‌های بندر انزلی شد و جهت طرح در مجلس، به مراجع ذی‌صلاح و رییس‌جمهور وقت (محمد خاتمی) ارایه گردید. این طرح در مورخ ۱۳۸۷/۶/۲ به تصویب رسید و به مرحله‌ی اجرا درآمد و سرفصل جدیدی را در اقتصاد منطقه و استان گشود و سرمایه‌های عظیمی که در حال افول بود، را جذب کرد و شرایط اقتصادی در بندر و منطقه‌ی گلشن متحول شد. به دنبال موفقیت این طرح، اعتماد سرمایه‌گذاران جلب و ظرفیت‌های جدیدی در تمام ابعاد بندری و دریایی ایجاد شد.

### دلایل عدم موفقیت منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی گلشن

یکی از مهم‌ترین دلایل موفق نبودن منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی گلشن، وجود دو مدیریت جداگانه بود؛ زیرا منطقه‌ی ویژه‌ی گلشن، تحت نظارت استانداری و منطقه‌ی ویژه‌ی بندر انزلی زیر نظر سازمان بندار بود و هر یک، تصمیمات جداگانه‌ای را با توجه به منافع سازمانی اتخاذ می‌کردند. از آن جا که تصمیمات اتخاذ شده، وجه مشترکی نداشتند، باعث اختلال و

رکود کاری در منطقه‌ی گلشن شده بود و نتایج آن، منجر به عدم استقبال سرمایه‌گذار و ایجاد اشتغال جدید شد و صرفاً سرمایه‌گذاری‌های سازمان بندار، باعث رونق بندر گردید.

موضوع دیگر، توجه به فعالیت‌های بندری از سوی منطقه‌ی ویژه‌ی گلشن و دورماندن از وظایف قانونی منطقه‌ی ویژه، مخصوصاً پرداختن به امور انبارداری کالا و احداث انبار و اجاره‌ی زمین، بدون انجام فعالیت‌هایی از قبیل: واردات مواد اولیه و تولید کالا با هدف فرآوری و تولید ارزش افزوده و صادرات مجدد کالا، باعث شده بود که منطقه‌ی گلشن در انجام مأموریت و وظایف خود موفق نباشد.

### قانون اهداف تشکیل مناطق آزاد تجاری - صنعتی

به استناد قانون چگونگی اداره‌ی مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی، مصوب ۱۳۷۲/۶/۷ مجلس شورای اسلامی، ماده‌ی ۱ قانون، اهداف تشکیل مناطق آزاد تجاری - صنعتی را به شرح زیر بیان می‌کند: تسریع در انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی، رشد و توسعه‌ی اقتصادی، سرمایه‌گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و ارایه‌ی خدمات عمومی.

### اهداف منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی

منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی، اهدافی چون عمران و آبادانی و ارایه‌ی خدمات عمومی، رشد و توسعه‌ی اقتصادی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، تشویق تولید و صادرات کالا، ورود و حضور فعال در بازارهای منطقه‌ای و جهانی، جذب فن‌آوری‌های جدید و انتقال علم و دانش فنی به عوامل تولید داخلی هم‌سو با توسعه‌ی علمی و فن‌آوری جهان، تسریع در فرآیندهای تجاری، اقتصادی و فن‌آوری (کاتالیزور) با ایجاد بستر مناسب جهت انجام آزمایشی طرح‌ها و تعمیم آن به سراسر کشور را دنبال می‌کند.

### مزایای قانونی سرمایه‌گذاری

۱. معافیت مالیاتی ۱۵ ساله از تاریخ بهره‌برداری، برای انواع فعالیت‌های اقتصادی.
۲. معافیت از عوارض گمرکی و سود بازرگانی، برای واردات مواد اولیه و ماشین‌آلات.
۳. امکان صدور کالای تولیدشده با رعایت قوانین ارزش افزوده به داخل کشور.
۴. صدور کالای تولیدشده به خارج از کشور، با کم‌ترین تشریفات.
۵. ترانزیت و صادرات مجدد کالاهای خارجی با کم‌ترین تشریفات.
۶. آزادی ورود هر نوع کالا، به‌استثنای کالاهای مغایر با شرع اسلام.
۷. تضمین حقوق قانونی سرمایه‌گذاران خارجی در برابر تملک و ملی شدن.





- افزایش چشمگیر محدوده بندر (اراضی پشتیبانی)
- تغییر دیدگاه دولتی حاکم بر مدیریت و اداره بندر
- تبدیل بندر از یک مرز، محدوده گمرکی و بارانداز کالا، به محیط خدماتی و صنعتی با قابلیت ایجاد ارزش افزوده

#### بنادر نسل سوم (بنادر بعد از سال ۱۹۸۰ میلادی)

- ایفای نقش مراکز لجستیکی (تبدیل بندر از مراکز خدمات کالایی به بازار کالا)
- گسترش محدوده عملکرد، از محدوده بندر و محدوده‌های هم‌جوار به پس‌گرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی
- تقویت فعالیت‌های بازرگانی در کنار کارکردهای خدماتی و صنعتی
- تکمیل حلقه‌های لجستیک و زنجیره تأمین کالا
- استفاده وسیع از فن‌آوری اطلاعات و روش‌های بازرگانی الکترونیکی
- افزایش اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده

۱-۲. با توجه به این‌که توسعه کلیه بندر شمالی، در دست اجرا بوده و ظرفیت بندر شمالی تا سال ۱۳۹۴، به ۴۷ میلیون تن خواهد رسید و با توجه به مطالعات HPC (مشاور بازرگانی خارجی)، تا سال ۱۳۹۴، بار واقعی بندر گیلان و مازندران، به ۲۰ میلیون تن خواهد رسید. از این رو، ظرفیت خالی بندر، به شرح زیر استنتاج خواهد شد:

ظرفیت خالی = ظرفیت واقعی (H.P.C مطالعاتی) - ظرفیت کل (۲۷ = ۴۷ - ۲۰)

۱-۳. با عنایت به اجرای طرح توسعه بندر انزلی و بندر کوچک استان گیلان مانند آستارا و چمخاله، ظرفیت کل بندر استان، به ۲۲/۵ میلیون تن در سال ۱۳۹۴ خواهد رسید که سهمیه بندر انزلی از ظرفیت ایجادشده، ۱۷ میلیون تن خواهد بود. با توجه به مطالعات HPC (مشاور بازرگانی خارجی)، ظرفیت استان گیلان، اعم از ترانزیت، صادرات و واردات کالا تا سال ۱۳۹۴، به ۱۱ میلیون تن خواهد رسید. یعنی همچنان ۱۱/۵ میلیون تن ظرفیت خالی وجود خواهد داشت؛ ظرفیتی که منطقه‌ی آزاد انزلی

۸. امکان هر گونه فعالیت اقتصادی برای سرمایه‌گذاران خارجی.

۹. ثبت شرکت‌ها توسط خود سازمان منطقه‌ی آزاد.

۱۰. امکان سرمایه‌گذاری ۱۰۰ درصد خارجی، بدون مشارکت ایرانی.

۱۱. عدم نیاز به روادید برای ورود و خروج اتباع خارجی.

با عنایت به اهداف و مزایای قانونی فوق و برخورداری از امتیاز، تنها منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی در شمال کشور، تاکنون با توجه به عملکرد منطقه‌ی آزاد، هیچ‌یک از اهداف فوق محقق نشده است.

#### دلایل عدم توجه فنی، اقتصادی و زیست‌محیطی احداث بندر کاسپین ۱. وضعیت اقتصادی

۱-۱. به استناد آمار تخلیه و بارگیری، ۹۰ درصد کالاها در بندر انزلی، وارداتی بوده و منطقه‌ی آزاد درصد جذب کالاهای وارداتی بندر انزلی و بندر شمال کشور است که این اقدام، سرمایه‌گذاری‌های فعلی را با رکود روبه‌رو می‌کند. برای روشن شدن موضوع فوق، باید ابتدا مروری اجمالی بر وظایف و نقش بندر نسل اول، دوم و سوم جهان داشته باشیم. از آن‌جا که وظایف و نقش بندر دنیا از نسل اول به نسل سوم تغییر پیدا کرده است این سؤال مطرح می‌شود که منطقه‌ی آزاد، به دنبال انجام کدام‌یک از امور است؟ قابل ذکر است که سود کالاهای صادراتی نهفته، در ارزش افزوده‌ی آن‌هاست، نه در صدور و ارایه‌ی خدمات تخلیه و بارگیری. اقدام منطقه‌ی آزاد در این خصوص، ایجاد بندر نسل اول بوده است.

#### بنادر نسل اول (بنادر قبل از سال ۱۹۶۰ میلادی)

- تخلیه و بارگیری، به عنوان مهم‌ترین کارکرد بندر
- عدم برگشت سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده، به دلیل ترافیک پایین

#### بنادر نسل دوم (بنادر مربوط به سال‌های بین ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ میلادی)

- اضافه شدن توزیع و پردازش کالا به کارکرد بندر
- استقرار صنایع مربوط به کشتی در اطراف بندر



می‌تواند بدون هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری و هزینه‌ای از آن بهره‌برداری کند. ظرفیت خالی = ظرفیت واقعی انجام‌شده - ظرفیت کل (۱۱/۵ = ۱۱ - ۲۲/۵) ۴-۱. با توجه به قدمت ۲۰ ساله‌ی بندر انزلی و ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل این بندر با امکانات و تجهیزات مدرن روز دنیا که در محدوده‌ی منطقه‌ی آزاد و نزدیکی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی واقع شده، و با توجه به مهیا بودن زیرساخت‌ها و بازار مورد نیاز این بندر، تکمیل طرح جامع بندر انزلی با سرمایه‌گذاری جزئی، تبدیل به بندری با ظرفیت اسمی ۲۰ میلیون تن در سال خواهد شد - در این بندر، راه‌های دسترسی اختصاصی، اعم از راه‌آهن، اتوبان، خط لوله، سوخت و راه ساحل و دریا، در حال بهره‌برداری بوده و با اجرای راه‌آهن و خط ساحل و دریا، ۷۰ درصد کالا حمل یکسره خواهند شد - این در حالی است که برای ایجاد بندر جدید با زیرساخت‌های موجود در بندر انزلی، حداقل نیاز به سرمایه‌گذاری به مبلغ ۷,۰۰۰ میلیارد ریال خواهد بود، که با توجه به مطالب عنوان‌شده، فاقد توجیه فنی و اقتصادی است.

۵-۱. منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی درصدد استحصالی ۳۵۰ هکتار زمین از دریا در عمق ۷ تا ۸ متری است، در صورتی که محدوده‌ی منطقه‌ی آزاد انزلی، حدود ۳۲۰۰ هکتار است. آیا با وجود این اراضی، نیاز به خشک کردن دریا با این هزینه‌ی گزاف، دارای توجیه فنی، اقتصادی و زیست‌محیطی است؟

## ۲. وضعیت فنی (غیرمنطقی بودن ظرفیت‌های پیش‌بینی‌شده از طرف مهندسين مشاور منطقه‌ی آزاد - شرکت دریابندر)

۲-۱. طول اسکله‌های پیش‌بینی‌شده در طرح، ۳۶۰۰ متر بوده؛ در صورتی که طول کشتی‌های موجود در منطقه، به‌طور متوسط ۱۳۰ متر است؛ بنابراین، تعداد اسکله‌های پیش‌بینی‌شده‌ی احداثی، به جای ۱۸ پست، ۲۷ پست اسکله خواهد بود.

(پست اسکله ۲۷ = ۱۳۰ : ۳۶۰۰)

۲-۲. با توجه به توجیه فنی و اقتصادی طرح ارائه‌شده توسط مشاور، با ایجاد تعداد ۱۸ پست اسکله، در هشت ساعت کاری، توان ۱۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری لحاظ شده است. در صورتی که بندر، به‌لحاظ نوع فعالیت، تخلیه را در سه نوبت کاری و به صورت ۲۴ ساعته به انجام می‌رسانند. بنابراین، می‌توان نتیجه‌گیری کرد که در بندر، در دو نوبت کاری، ظرفیت خالی وجود خواهد داشت ولی از آن بهره‌برداری نمی‌شود.

با ۱۸ پست اسکله به طول ۲۰۰ متر (در نوبت کاری: میلیون تن ۴۵ = ۳ × ۱۵) با ۲۷ پست اسکله با طول ۱۳۰ متر (در نوبت کاری: میلیون تن ۶۶ = ۳ × ۲۲) این در حالی است که بر پایه‌ی مطالعات انجام‌شده، کل کالای موجود تا سال ۱۳۹۴، اعم از ترانزیت، صادرات و واردات در دریای خزر ۲۰ میلیون تن خواهد بود. از این رو، با ظرفیت ایجادشده در بندر موجود، نیاز به ساخت بندری جدید با ظرفیت خالی نخواهد بود.

۲-۳. در طرح تهیه‌شده برای احداث موج‌شکن‌های بندر کاسپین، هد موج‌شکن در عمق ۱۵ متری در نظر گرفته شده است، تا از این طریق پهلو‌دهی کشتی‌های با آب‌خور و ظرفیت بالا امکان‌پذیر باشد و این در حالی است که آب‌خور اسکله‌های بندر حاشیه‌ی دریای خزر، بین ۴/۵ تا ۵ متر است و عملاً طراحی چنین ظرفیت‌هایی به دلیل کاربرد و کارایی نداشتن، جز اتلاف منابع، چیز دیگری نخواهد بود؛ چون عمق نهایی کانال ولگادن، ۵ متر است و عبور کشتی‌ها با اندازه‌ی بزرگ‌تر، به‌لحاظ طبیعی مقدور نخواهد بود.

در کتابچه‌ی توجیهی تهیه‌شده توسط مسؤولان منطقه‌ی آزاد، منطقه‌ی بندر کاسپین، با بندر اولیا و استارخان ارتباط داده شده است؛ درحالی که عمق بندر یادشده ۵ متر است؛ بنابراین چرا بندر کاسپین با عمق ۱۰ متری طراحی شده است؟

## ۳. ظرفیت‌ها، امکانات و توانمندی‌های موجود در بندر انزلی

بندر انزلی با شهرتی ۲۰۰ ساله، از مهم‌ترین بندر شمال ایران است که نام

آن در مسیر کریدور شمال - جنوب، اسناد بین‌المللی سازمان‌های جهانی دریایی، مقرون به صرفه‌ترین مسیر ترانزیت کالا به عنوان بندری مدرن و کارآمد به ثبت رسیده است. اقدامات به‌عمل‌آمده‌ی زیر که در کم‌تر از یک دهه، منجر به تهیه‌ی طرح جامع بازگانی بندر انزلی با مشاور خارجی (HPC) و شروع توسعه‌ی بخش‌های دریایی - بندری است، گواهی بر صنعتی - تجاری و مدرن بودن این بندر می‌دهد:

۱. تخریب ۵ پست اسکله‌ی قدیمی و ساخت مجدد آن، بر اساس آخرین تکنیک‌های فنی و مهندسی

۲. احداث ۶ پست اسکله‌ی جدید در امتداد ۵ پست اسکله‌ی احداثی

۳. تخریب ۲۴ هکتار انبارهای روباز قدیمی و زیرسازی، روسازی و آسفالت مجدد آن به‌منظور افزایش توان بارگذاری

۴. احداث ۴۵ هکتار انبار روباز از طریق خرید اراضی ارگان‌ها، سازمان‌ها و املاک خصوصی

۵. احداث برج کنترل تردد شناورها (VTS)، به عنوان اولین برج در سطح بندر ایران

۶. احداث ۵ کیلومتر اتوبان اختصاصی بندر و اتصال آن به راه اصلی انزلی - رشت - قزوین

۷. احداث بیش از ۲۱۰۰ متر موج‌شکن در راستای طرح توسعه‌ی دریایی بندر، در مدت کم‌تر از یک سال، به‌منزله‌ی بزرگ‌ترین پروژه‌ی ملی بندر

۸. احیا بیش از ۸ هکتار زمین از طریق دریا با هزینه‌ی هر مترمربع ۴۰ هزار تومان که قیمت این زمین در خشکی، به‌طور میانگین، ۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال است.

۹. خرید مدرن‌ترین لای‌روب و تجهیزات تجسس و نجات و راهنما بر و تجهیزات مقابله با آلودگی نفتی و...

۱۰. خرید تجهیزات استراتژیک خشکی و ساخت ۱۰ دستگاه جرثقیل ریلی - ساحلی در داخل کشور

۱۱. احداث سیلوی ذخیره‌ی غلات به ظرفیت ۶۰۰۰ تن

۱۲. تهیه‌ی طرح و جانمایی راه آهن داخل بندر

۱۳. احداث در ورود و خروج کامیون و افزایش تعداد باسکول‌ها به ۷ دستگاه و جداسازی گیت ورودی از خروجی

۱۴. جذب سرمایه‌گذار در زمینه‌ی احداث مخازن سوخت در خارج از اماکن بندری و تهیه‌ی طرح انتقال مواد سوختی از طریق خط لوله به مخازن سوخت به‌منظور جلوگیری از ورود کامیون‌های مواد سوختی در داخل بندر.

۱۵. واگذاری کامل امور تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی، در قالب ۵ پایانه و سرمایه‌گذاری ۳۰ میلیارد تومانی توسط بخش خصوصی در بندر

۱۶. الکترونیکی کردن امور بندر بر اساس آخرین تکنولوژی فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات شامل: هند هلد، دوربین‌های مداربسته، ویدئو کنفرانس، GCOMS، سیستم جامع دریایی و اتوماسیون اداری

## طرح‌ها و برنامه‌های آتی اداره‌ی کل بندر و دریانوردی استان گیلان - بندر انزلی

۱. ارتقای ظرفیت واقعی بندر از ۸ میلیون به ۱۳ میلیون تن و ظرفیت اسمی به ۲۰ میلیون تن

۲. ساخت ۳ پست اسکله‌ی دلفین برای فرآورده‌های نفتی

۳. ساخت پایانه‌ی کانتینری، به مساحت ۱۰ هکتار

۴. ساخت موج‌شکن شرقی و غربی، به طول ۳ کیلومتر

۵. احیای اراضی، به مساحت ۱۲۰ هکتار

۶. احداث ۱۲ پست اسکله، شامل اسکله‌ی رو - رو، ریلی، اسکله‌ی عمومی، کانتینری و اسکله‌ی مسافرتی و خدماتی

۷. احداث راه‌آهن در محدوده‌ی بندر

۸. افزایش ایمنی تردد کشتی‌ها

۹. افزایش اراضی عملیاتی بندر، از ۷۲ به ۲۰۰ هکتار

۱۰. ایجاد بندر خشک در عقبه‌ی بندر انزلی

۱۱. ساخت مجتمع کشتی‌سازی و تعمیرات شناورها





## تحلیلی بر وضعیت موجود منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی بندر انزلی فرصت‌ها و تهدیدها

در طی سال‌های اخیر و با تأسیس منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی و بهینه شدن قوانین و مقررات و از طریق به‌کارگیری تکنیک‌های مدیریتی مدرن، رشد اقتصاد در منطقه، به‌ویژه بندر انزلی، بسیار چشمگیر و در خور توجه بوده است و همچنین، گذر از مرحله‌ی نسل اول به نسل دوم اقتصادی و سوددهی در طی چند سال گذشته، معادلات اقتصادی این بندر را به طرز دور از انتظاری رقم زده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد با تحویل منطقه‌ی آزاد در سال ۱۳۸۴، سهم درآمد از محل سرمایه‌گذاری آن سازمان، به ۲ درصد هم نمی‌رسد؛ در صورتی که درآمد منطقه‌ی آزاد نیز، ۹۸ درصد از سرمایه‌گذاری و توانمندی پرسنل این سازمان بوده است. پس چنین نتیجه می‌گیریم، چرا باید منطقه‌ی آزاد با صرف هزینه‌ی هنگفت، بندر بسازد؟ در حالی که بدون یک ریال هزینه، سالانه ۵۰۰ میلیارد ریال درآمد داشته است. در این میان، به دلیل وظایف و اختیارات مشترک، شاهد روبه‌های چندگانه و گاه متضاد و چالش‌برانگیز در بخش اجرای قوانین و مقررات بوده‌ایم که یقیناً این موضوع با سیاست ایجاد محیطی امن و سالم برای جذب سرمایه‌گذار خارجی، متضاد است و چه‌بسا سرمایه‌گذاران داخلی را نیز، با شک و تردید در ورود به عرصه‌ی یک سرمایه‌گذاری پایدار روبه‌رو می‌کند. تصویب قوانین مشابه و مشترک در دو سازمان، منجر به تصمیم‌گیری‌های متعدد خواهد شد و به تبع آن، موجب خدشه‌دار شدن رسالت‌های سازمان شده و ضرر و زیان آن، متوجه تجار، سرمایه‌گذاران و مردم خواهد شد.

وجود ابهاماتی از قبیل: پیش‌بینی وظایف و مأموریت‌های مشترک با قوانین و مقررات سازمان بنادر و دریانوردی و نحوه‌ی مدیریت در منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی، از مباحث مهم و قابل رسیدگی محسوب می‌شود که تبعات و اثرات آن مشهود است. در حال حاضر، بخشی از نحوه‌ی اجرا و اعمال قوانین و مقررات، از جمله ثبت کشتی‌ها در منطقه شفاف‌سازی شده و ابهامات آن مرتفع شده است؛ اما موضوع بسی فراتر از این است که باید تحلیل آن را در اجرای قوانین نوپای منطقه‌ی آزاد و قوانین و مقررات جامع دریایی و بندری جست‌وجو کرد. وجود قوانین بین‌المللی دریایی و بندری که سابقه‌ی اجرایی طولانی دارد و در مجامع بین‌المللی کاربرد عینی پیدا کرده است و توجه به قوانین بندری که در داخل و خارج از کشور، یکسان است، می‌تواند کمک شایانی به فضای منطقه‌ی آزاد که الزاماً محدود به یک فضا و مکان خاص از سرزمین داخلی است، بنماید. با مطالعه‌ی دقیق قوانین، آیین‌نامه‌ها، وظایف، مأموریت‌ها و اختیارات دو سازمان منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی و سازمان بنادر و دریانوردی، چنین استنباط می‌شود که می‌توان با تلفیق قوانین یادشده، عامل اقتصادی سومی، تحت عنوان منطقه‌ی آزاد بندری - دریایی را مطرح کرد. با ترکیب مزایای قوانین منطقه‌ی آزاد و قوانین بندری و دریایی که مقررات و شرایط استفاده از آن تدوین خواهد شد، دو اصل محقق می‌شود:

۱. اجرای قوانین و مقررات منطقه‌ی آزاد در محدوده‌ی بندری و دریایی.
۲. دستیابی سازمان بنادر و دریانوردی به اهداف و مأموریت‌های بین‌المللی.

با امعان نظر به دو مقوله‌ی موصوف، حاکمیت و مدیریت منطقه‌ی آزاد بندری - دریایی از منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قابل تجدید نظر است و مشکلات مربوط به اهداف مشترک و مدیریت‌های متعدد مرتفع خواهد شد. بنابراین، اعمال روبه‌های جدید در چنین مناطقی، بیش از پیش ضرورت دارد و از جایگاه و اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بنابراین، جهت حل مشکلات و معضلات موجود و رونق بیش‌تر اقتصاد دو منطقه‌ی بندر انزلی و گلشن، چنین استنباط می‌شود که باید در قالب مدیریت واحد اداره شوند تا با پرهیز از هر گونه مداخله‌گری و تداخل وظایف، انجام تمامی امور، اعم از دریایی و بندری، به متولسی اصلی آن، یعنی سازمان بنادر و دریانوردی برگردد. تعدد تصمیمات چندجانبه، صدمات جبران‌ناپذیری بر اقتصاد منطقه و استان وارد خواهد کرد.

### مصادیق موازی کاری و تداخل در وظایف سازمان بنادر و دریانوردی

۱. در حال حاضر، منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی، مبادرت به حمل یکسره‌ی کالا از اماکن بندری به محوطه‌ی منطقه‌ی آزاد گلشن می‌کند و علاوه بر دریافت عوارض ارزش سیف کالا، با نگهداری امانی کالا نیز، درآمد کسب کرده است و عملاز وظایف و مأموریت‌های منطقه‌ی آزاد که همانا ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد کالا است، دور شده و با موازی کاری و تداخل در وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، موجبات موفق نبودن منطقه‌ی ویژه را نیز فراهم کرده است؛ زیرا در هنگام منطقه‌ی ویژه بودن، مسؤولان وقت، نسبت به تحقق اهداف و مزایای منطقه‌ی ویژه اهتمام نورزیدند و با اجاره و فروش زمین و حمل یکسره‌ی کالا به آن منطقه، که مقدار آن به ۶۰۰/۰۰۰ تن هم رسیده بود و با انبارداری، کسب درآمد می‌کردند که شاهد عدم موفقیت این رویه در گذشته نیز بوده‌ایم.

بنابراین، با در پیش گرفتن این نوع تجارب شکست‌خورده، ایجاد منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی یا منطقه‌ی ویژه اقتصادی، تفاوتی نخواهد داشت و صرفاً با اخذ عوارض سیف که حتی منجر به افزایش قیمت تمام‌شده‌ی کالا نیز می‌شود، به دنبال درآمد هستند. شایان ذکر است، در تمام دنیا به دنبال کاهش ماندگاری کالا هستند، ولی ما به دنبال انبار کردن و طولانی‌شدن تولید یا مصرف مواد اولیه هستیم.

۲. منطقه‌ی آزاد، هم‌اکنون به جای این که به کالاهای صادراتی توجه کند و قیمت آن را تخفیف دهد؛ نسبت به تخفیف کالاهای وارداتی اقدام

می‌کند که این امر، مغایر با قوانین منطقه‌ی آزاد است و با اهداف منطقه‌ی آزاد مغایرت دارد. در صورتی که سازمان بندر و دریانوردی برای کالاهای صادراتی و کشتی‌های حامل کالای صادراتی و همچنین برای کشتی و کالای ترانزیتی، تخفیف ویژه، اعمال می‌کند.

۳. منطقه‌ی آزاد از محل ارزش افزوده‌ی سیف کالا، ۱۵ درصد عوارض دریافت می‌کند که طی هشت ماهه‌ی سال جاری، مبلغ آن، بالغ بر ۵۰ میلیارد تومان بوده است و با این مبلغ اقدام به خرید اراضی و ساخت پل می‌نماید؛ بدون آن‌که، حتی کوچک‌ترین هزینه‌ای در مقابل این درآمد هنگفت پرداخته باشد. یقیناً این درآمد تا پایان سال، به ۱۰۰ میلیارد تومان می‌رسد و به علت نقدینگی زیاد، طرح ساخت بندر کاسپین را ازایه داده است که با ساخت بندر، این نوع درآمدها کاهش پیدا خواهد کرد و استراتژی منطقه‌ی آزاد برای ایجاد ارزش افزوده، فرآوری کالا و صادرات مجدد، تبدیل به استراتژی بندرداری و ایجاد ایمنی و امنیت خواهد شد که این موضوع، باعث افول اقتصاد منطقه می‌شود. (مبالغ دریافتی بر قیمت تمام‌شده‌ی کالا که اکثراً مواد اولیه‌ی کارخانجات فولاد است، جز افزایش قیمت تمام‌شده‌ی کالا، چیز دیگری را برای مردم به ارمغان نداشته است. موضوع دیگر این‌که، طبق ماده‌ی ۲ قانون مناطق آزاد، درآمد سازمان‌های مناطق آزاد، صرفاً بایستی در چارچوب بودجه‌ی سالیانه که به تصویب هیئت وزیران می‌رسد، هزینه شود.

از این رو، قانون‌گذار، هرگز به دنبال تداوم و موازی‌کاری با امور سازمان بندر نبوده است؛ بلکه بندر را فرصتی برای تحقق اهداف منطقه‌ی آزاد دانسته است. زیرا بندرداری و مدیریت بندر، یک فرآیند تخصصی است و نیاز به رعایت استانداردهای جهانی دارد. از این رو، توجه به وظایف سازمان بندر و دریانوردی، منطقه‌ی آزاد را از وظایف اصلی و حاکمیتی خود دور می‌سازد که با از دست دادن این فرصت، دیگر زمانی برای جبران کاستی‌ها نخواهد ماند.

## وظایف و اختیارات مشترک سازمان بندر و دریانوردی با سازمان منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی انزلی

۱. ثبت کشتی‌ها و شناورها
  ۲. وصول حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری
  ۳. ایجاد، تکمیل و توسعه‌ی ساختمانی و تأسیسات و تعمیرگاه‌های بندری و دریایی و وسایل و تجهیزات مربوط به بهره‌برداری از راه‌ها
  ۴. اداره‌ی امور تخلیه و بارگیری و حمل‌ونقل کالا در محوطه و انبارداری
  ۵. اداره‌ی شبکه‌ی مخابراتی (راديو - تلگراف - تلفنی و...)
  ۶. اداره و برقرار کردن علائم و وسایل روشنایی و دریایی و رودخانه‌ای، برای تأمین عبور و مرور کشتی
  ۷. تعیین نحوه‌ی استفاده و بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات بندری
  ۸. در اختیار گرفتن و اداره‌ی خطوط راه‌آهن از سوزن ورودی تا سوزن خروجی به محوطه‌ی بندر
  ۹. واگذاری آن قسمت از خدمات سازمان که انجام آن از طرف بخش خصوصی به‌صرفه و صلاح است، به مؤسسات خصوصی واجد صلاحیت
- اگرچه وظایف منطقه‌ی آزاد، در محدوده‌ی همان منطقه پیش‌بینی شده است، لیکن مباحث چالش‌برانگیزی در نحوه‌ی اجرا و عمل ایجاد خواهد کرد که مستلزم تصمیم‌گیری از سوی یک مرجع است.

## پیشنهادها

پیشنهاد می‌شود در راستای سیاست‌ها و قوانین مصوب‌شده‌ی مناطق آزاد کشور، به‌منظور تعامل و همکاری سازمان بندر و دریانوردی با مناطق آزاد، برای رسیدن به یک هدف مشترک و فراهم شدن توسعه‌ی اقتصادی کشور، موارد زیر رعایت و اجرایی شود:

۱. اصلاح دیدگاه و تعبیر، نسبت به منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی در بندر عموماً اندیشه و تفکر ایجاد مناطق آزاد، در دو بخش خشکی و دریایی شکل می‌گیرد (محقق شدن ایده‌ی ایجاد مناطق آزاد هوایی، دور از ذهن نیست) بنابراین، در حقیقت، در بخش بندری، عبارت «منطقه‌ی آزاد بندری

و دریایی» باید تداعی شود. این موضوع، نقش سازمان بندر و دریانوردی را در ایجاد منطقه‌ی آزاد و تعیین مقررات و شرایط استفاده‌ی بسیار کارآمد و مؤثر جلوه می‌دهد؛ زیرا ما تاکنون از بخش دریا در منطقه‌ی آزاد، بهره‌برداری کارسازی نکرده‌ایم و درباره‌ی این‌که مناطق و محدوده‌ی دریایی ما تا چه میزان می‌تواند جزو محدوده‌ی منطقه باشد و چه نوع فعالیت‌هایی را می‌توانیم در محدوده‌ی آبی انجام دهیم، به‌طور شفاف اطلاع‌رسانی نکرده‌ایم، زیرا قابلیت‌ها و پتانسیل‌های عظیمی در این بخش وجود دارد که نیاز به استعدادیابی و بهره‌جویی از این منابع خدادادی را ضروری می‌سازد. با این‌همه، دیدگاه و تفکر مناطق آزاد خشکی و دریایی باید تغییر کند و نحوه‌ی مدیریت، بهره‌برداری و مأموریت‌های آن، به شکل گسترده‌ای، شفاف و روشن شود. زیرا مقررات حاکم بر خشکی و دریا، دارای وجه افتراق زیادی هستند. تنها تلفیق مقررات، شرط کافی نیست، بلکه ساده‌سازی و تبیین آن به‌طور روشن و شفاف، خود به‌منزله‌ی سرمایه‌گذاری فکری است که جوامع بشری از آن منتفع می‌شوند و اعمال و اجرای وظایف و مأموریت‌ها در «مناطق آزاد بندری و دریایی»، اعمال حاکمیت بر مناطق آزاد تجاری - صنعتی را با مدیریت واحد و یکپارچه، ضروری و الزامی می‌سازد.

به‌منظور سامان‌دهی مدیریت جامعه‌ی دریایی و بندری، پیشنهاد می‌شود، حاکمیت آن‌ها به منطقه‌ی آزاد بندری - دریایی واگذار شود؛ که این موضوع باعث رفع چالش‌ها و جلوگیری از کندی روند فعالیت‌های دریایی و بندری خواهد شد. (محقق نشدن تسهیلات ارایه‌شده در منطقه‌ی آزاد تجاری و عدم استقبال سرمایه‌گذار خارجی در این منطقه به دلیل تعدد مدیریت‌های مستقل است؛ بنابراین، جهت شکوفایی و تغییر، راهبرد ایجاد این منطقه‌ی آزاد بندری - دریایی، الزامی به نظر می‌رسد و همچنین، جهت تصمیم‌گیری واحد و جامع در چرخه و زنجیره‌ی حمل‌ونقل، با ایجاد منطقه‌ی آزاد بندری - دریایی، مدیریت سایر سازمان‌ها از قبیل گمرک و پایانه‌ی حمل‌ونقل نیز، بر عهده‌ی این منطقه گذاشته شود، تا علاوه بر تسریع و تسهیل در جابه‌جایی کالا و جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی، نسبت به کاهش قیمت تمام‌شده‌ی کالا اقدام شود.

همان‌طور که در تحلیل شرایط موجود آمده است، یکی از دلایل موفق نبودن منطقه‌ی آزاد، موازی‌کاری و دخالت در وظایف و مأموریت‌های سازمان بندر و دریانوردی بوده است؛ به طوری که منطقه‌ی آزاد، به پایین‌ترین سطح خدمات که همانا تصدی‌گری و انبارداری است، تن در داده است و این با اصول تجارت و فلسفه‌ی ایجاد مناطق آزاد مغایرت دارد. بنابراین، جهت فعال شدن منطقه‌ی آزاد و استفاده از پتانسیل‌های بالقوه‌ی آن و ایجاد مشاغل پایدار، با احداث کارخانجات متعدد در منطقه‌ی آزاد، حاکمیت این نوع وظایف به منطقه‌ی آزاد بندری - دریایی محول شود.

۲. منطقه‌ی آزاد از منابع مالی خود، براساس طرح جامع بندر، اراضی پیش‌بینی‌شده در توسعه‌ی بندر را خریداری و پس از آماده‌سازی، از آن بهره‌برداری کند. (بر اساس طرح جامع بندر، سازمان بندر، تعدادی از اسکله‌های در دست احداث خود را به صورت قرارداد BOT در اختیار منطقه‌ی آزاد قرار داده تا پس از ساخت، از آن بهره‌برداری کند).

۳. با عنایت به این‌که درآمدهای منطقه‌ی آزاد صرف احداث پروژه‌های عمرانی و زیرساخت‌هایی می‌شود که در نزدیکی آن (بندر انزلی) وجود داشته و نوعی موازی‌کاری محسوب می‌شود؛ از این رو، به جای آن می‌توان این مبلغ را صرف تکمیل موج‌شکن‌ها و احداث اسکله‌های بندر انزلی (طرح توسعه‌ی بندر) کرد و با ایجاد خط آهن، کالا را به منطقه‌ی بندر خشک (مانند سننگاپور) که در عقبه‌ی بندر انزلی و در محدوده‌ی منطقه‌ی آزاد است، جهت پردازش، فرآوری و ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد منتقل کرد و مدیریت و حاکمیت این اقدامات نیز، به عهده‌ی منطقه‌ی آزاد بندری - دریایی باشد. ■



**مهندس صدر در مراسم معارفه‌ی مدیر جدید منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امیرآباد عنوان کرد:**

## توسعه‌ی بندر امیرآباد

# به ۱۰۰ میلیون یورو اعتبار نیاز دارد

کشور تصریح کرد: در سال گذشته ۱۳۰ میلیون تن کالا از بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که با احتساب هر تن ۱۰۰۰ دلار، رقمی معادل ۱۳۰ میلیارد دلار به دست می‌آید که برابر ۳۰ درصد ارزش تولید ناخالص داخلی است.

به گفته‌ی صدر در حال حاضر، بیش از ۹۰ درصد صادرات و واردات کالاها از بنادر صورت می‌گیرد که نشان‌دهنده‌ی نقش و اهمیت این مناطق است.

معاون وزیر راه و ترابری، مدیر جدید بندر امیرآباد را یکی از نیروهای پرتلاش و با انگیزه‌ی بومی استان مازندران معرفی کرد و در حکم انتصاب سید علی نعیمی آورده است: «با توجه به تعهد، تخصص و سوابق خدمتی، بدین وسیله، به مدت سه سال، به سمت مدیر بندر و منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد منصوب می‌شوید.

«اعمال مدیریت نظام‌مند، برنامه‌مدار و پاسخگو»، «بهره‌گیری از همکاران شایسته، متخصص و باتجربه در زمینه‌ی فعالیت‌های مورد نظر متناسب با نقش و جایگاه ملی و بین‌المللی بندر»، «استفاده‌ی بهینه از ظرفیت‌های ایجادشده در تخلیه و بارگیری کالا و عملیات کانتینری»، «افزایش سهم بازار حمل‌ونقل

ظرفیت اسمی جابه‌جایی کالا در این بندر از ۵ میلیون تن در سال به ۷/۵ میلیون تن خواهد رسید.

معاون وزیر راه و ترابری نقش بندر امیرآباد را بسیار مهم دانست و ادامه داد: بندر امیرآباد با توجه به قرار گرفتن در مسیر راهگذر شمال - جنوب، از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است و خوشبختانه تاکنون فعالیت‌ها و اقدامات مناسبی در این بندر صورت گرفته که امیدواریم با تدابیر و اقدامات لازم، شاهد افزایش توسعه این بندر مهم باشیم.

مهندس صدر با اشاره به نقش بنادر در توسعه

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در مراسم معارفه‌ی مدیر جدید منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، از اعتبار یک صد میلیون یورویی مورد نیاز برای توسعه این بندر خبر داد و گفت: «تاکنون حدود ۲۰۰۰ میلیارد ریال از سوی دولت و ۱۵۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌ی بخش خصوصی جذب این بندر شده است.»

مهندس عطاءاله صدر در ادامه‌ی سخنان‌اش در این مراسم که امام جمعه‌ی بهشهر و تنی چند از مسئولان محلی استان مازندران نیز حضور داشتند، اظهار داشت: با توسعه‌ی بندر امیرآباد،





دریایی کشور در دریای خزر و توسعه‌ی روابط و همکاری با سایر بنادر کشورهای حاشیه‌ی خزر»، «اهتمام و تلاش مضاعف در تکمیل طرح‌های توسعه‌ی زیربنایی و تجهیزات بندر»، «ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی و اعمال ضوابط، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی در آب‌های تحت پوشش» و «ایجاد زمینه‌های لازم جهت توسعه‌ی حمل‌ونقل ترکیبی و ترانزیت کالا با توجه به ارتباطات بندر با شبکه‌ی ریلی و جاده‌ای کشور»، از جمله اموری است که در این حکم، از نعیمی خواسته شد نسبت به آنها اهتمام ورزد.

در این حکم، همچنین «جلب مشارکت و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه‌ی پسرکانه‌های بندر مطابق با طرح جامع توسعه بندر و رویکرد ایجاد ارزش افزوده و تأمین و لجستیک کالا در پسرکانه با هماهنگی واحدهای ذیربط، «ایجاد زمینه‌های توسعه‌ی حمل و نقل ساحلی بار و مسافر در بندر امیرآباد با هماهنگی اداره‌ی کل بندر و دریانوردی استان مازندران و گلستان» و ارتقای سطح خدمات بندری و دریایی به‌منظور رضایت‌مندی مشتریان و سایر ذی‌نفعان» نیز از مدیر جدید بندر خواسته شده است.

#### اظهارات مسئولان محلی

در ادامه آیت‌الله سید صابر جبّاری با برشمردن مزایایی که این بندر می‌تواند برای منطقه به ارمان بی‌آورد گفت: «با توسعه‌ی راه‌های ارتباطی و ایجاد بستر مناسب برای مشارکت تمامی افراد علاقه‌مند به فعالیت در زمینه‌های حمل‌ونقل و بندرداری می‌توان علاوه بر ایجاد اشتغال، از تمرکزگرایی در بخش‌های خاص جلوگیری کرد.»

امام جمعه‌ی شهرستان بهشهر همچنین با اشاره به این‌که دیگر دهکده‌ی جهانی جای خود را به خانه‌ی جهانی داده است گفت: «این امر ما را بر آن می‌دارد تا روند رو به رشد بندر و همگام‌سازی کشور با دنیای تکنولوژیک و مدرن را ساعتی و لحظه‌ای بخواهیم، نه سالیانه.» دکتر احمد مقیمی نماینده‌ی مردم بهشهر، نکا و گلوگاه در مجلس شورای اسلامی نیز با تأکید بر اشتغال‌زایی بندر امیرآباد و اهمیت آن برای کشور به عنوان یک پروژه‌ی ملی، از مسئولان امر خواست مردم منطقه در این پروژه اقتصادی فراموش نشوند.

در ادامه‌ی مراسم، معاون عمرانی استاندار مازندران نیز در این مراسم گفت: «ظرفیت فعلی جابه‌جایی کالا در بندر امیرآباد بهشهر ۵ میلیون تن در سال است که این ظرفیت باید به ۱۵ میلیون تن افزایش یابد.»

سید عیسی‌هاشمی افزود: «مسئولان کشوری

ولی‌الله فرزانه گفت: «سرمایه‌گذاری در اراضی پشتیبانی بندر مورد نیاز است و ما در پی این هستیم که با مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی و مشارکت بانک‌ها و صاحبان صنایع این اراضی به‌عنوان یک فرصت بالقوه و در دسترس، تبدیل به بالفعل شود.»

فرزانه با اشاره به نرخ رشد بیکاری در شرق مازندران، بندر امیرآباد را یک فرصت طلایی برای کاهش این معضل دانست و افزود: «بیشترین تقاضای مراجعه‌کنندگان در ملاقات‌های مردمی درباره‌ی اشتغال است؛ بنابراین، در یک راه‌حل با جذب سرمایه‌ها و استقرار صنایع مرتبط با منطقه می‌توان در کاهش این معضل قدم برداشت.» ■

باید تدابیر و اقدامات لازم را برای توسعه‌ی پایدار این بندر مهم به عمل آورند تا شاهد سطح قابل قبولی از فعالیت‌ها در این منطقه باشیم.»

وی با اشاره به ظرفیت فعلی جابه‌جایی کالا در این بندر، اظهار داشت: «هم‌اکنون حدود ۳۰ درصد ظرفیت جابه‌جایی کالای این بندر فعال بوده و باید شرایط لازم را برای افزایش جابه‌جایی کالا در این بندر فراهم کنیم.»

هاشمی در ادامه تأکید کرد: «مسئولان وزارت راه و ترابری باید همگام با توسعه‌ی بندر امیرآباد، اقدامات لازم را برای توسعه‌ی جاده‌ای این منطقه فراهم کنند.»

معاون برنامه‌ریزی استاندار مازندران هم از تلاش برای ایجاد فرصت سرمایه‌گذاری خارجی، بانک‌ها و صاحبان صنایع از اراضی پشتیبانی منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد خبر داد.

راه کارهای توسعه‌ی منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد

## حلقه اتصال راهگذر جهانی

• امیر سعید نورامین  
 کارشناس ارشد حمل‌ونقل دریایی، دانش‌آموخته‌ی دانشگاه علوم دریایی چابهار  
 • حامد رضایی عالی‌زمینی  
 دانشجوی کارشناسی ارشد بندر و کشتیرانی، دانشکده‌ی مهندسی دریا، دانشگاه علوم دریایی چابهار

منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد، به عنوان بزرگ‌ترین بندر در حال توسعه‌ی شمال ایران در کرانه‌ی جنوبی دریای خزر واقع است. قرارگرفتن این بندر به عنوان حلقه‌ی طلایی کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال - جنوب، دسترسی به بازارهای بزرگ کشورهای آسیای میانه و ظرفیت‌های تجاری و اقتصادی فراوان، همچون استخراج و سوآپ منابع انرژی، جایگاه ممتازی را برای نقش‌آفرینی این بندر در عرصه‌ی اقتصاد ملی و منطقه‌ای پدید آورده است. با توجه به پتانسیل‌های فراوان منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد و مزایای فراوان ناشی از توسعه‌ی این بندر، این مقاله راه کارهای توسعه‌ی بندر امیرآباد را بررسی می‌کند.



## مناطق ویژه اقتصادی

مطابق بند (د) تبصره ۲۵ قانون برنامه‌ی دوم توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، به‌منظور پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی و برقراری ارتباط تجاری بین‌المللی و تحرک در اقتصاد منطقه‌ای و تولید و پردازش کالا، انتقال فن‌آوری، صادرات غیرنفتی، ایجاد اشتغال مولد و جلب و تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، صادرات مجدد، عبور خارجی (ترانزیت) و انتقال کالا (ترانزیت)، به دولت اجازه داده می‌شود در شهرستان‌هایی که استعداد و توان لازم برای تحقق اهداف یادشده را دارند، مناطقی را با عنوان منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی ایجاد کند.

بندر امیرآباد با توجه به بهره‌مندی از پتانسیل‌های اقتصادی، انرژی، توریستی و جغرافیایی فراوان، مجوز فعالیت، تحت عنوان منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی امیرآباد را از دولت اخذ کرد. امکانات و مزایای منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد عبارتند از:

- ایجاد تحرک در اقتصاد منطقه‌ای و ملی
- توسعه‌ی صنایع و افزایش میزان سرمایه‌گذاری کشورهای خارجی
- جذب و رشد سرمایه‌گذاری‌های خصوصی در فعالیت‌های بندری
- انتقال تکنولوژی‌های پیشرفته و افزایش میزان مهارت نیروهای متخصص داخلی
- تسهیل در امر ترانزیت کالا از طریق مشارکت بخش خصوصی
- تقویت شبکه‌های حمل‌ونقل و تسریع در انجام امور زیربنایی
- امکان پردازش و تغییر بسته‌بندی کالاهای واردشده به منطقه و صدور مجدد آن‌ها بدون گشایش پیمان ارزی
- امکان استفاده از معافیت گمرکی برای ورود کالاهای ساخته‌شده در منطقه‌ی ویژه به داخل کشور، به میزان ارزش افزوده
- تضمین سرمایه‌های خارجی و سود حاصل از آن‌ها با آزادی کامل ورود و خروج سرمایه
- آزادی مشارکت و سرمایه‌گذاری برای اتباع داخلی و خارجی

## منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد

منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد در شرق استان مازندران و در فاصله‌ی ۵۱ کیلومتری شهرستان ساری، با مختصات جغرافیایی ۵۳/۲۲ درجه‌ی شرقی و ۳۶/۴۱ درجه‌ی شمالی قرار دارد. عملیات ساخت این بندر از سال ۱۳۷۵ آغاز شد و موقعیت ویژه و استعدادهای بالقوه‌ی موجود در این بندر، سبب شد تا در سال ۱۳۷۶، از سوی شورای عالی مناطق آزاد به عنوان منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی به تصویب برسد و سازمان بنادر و دریانوردی نیز، به عنوان مسئول آن تعیین شد. این منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی با دارا بودن اراضی وسیع پشتیبانی به مساحت ۱۰۰۰ هکتار، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی و ترانزیتی شمال - جنوب و بهره‌مندی از موقعیت خاص و استثنایی، نقش مهمی را در ابعاد ملی و منطقه‌ای به عهده گرفته است.

کریدور شمال - جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد، در حال حاضر مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه‌ی ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. این کریدور از حوزه‌ی اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به چابهار و بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود، و در داخل خاک ایران، کالاهای به وسیله‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بنادر انزلی و امیرآباد) انتقال می‌یابند و سپس از طریق دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل می‌شوند.

مطابق آمار ارائه‌شده توسط واحد آمار عملیات، منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد، در نیمه‌ی اول سال ۱۳۸۸ با پهلوگیری ۱۹۱ فروند کشتی، ۶۱۶۶۴ تن بار را بارگیری کرده است که در مقایسه با مدت مشابه در سال گذشته، بیش از دوهزار درصد رشد را نشان می‌دهد.

به گزارش روابط عمومی بندر امیرآباد، بررسی آماری، حاکی از جابه‌جایی ۵۸۰/۷۴۴ تن کالا توسط ۳۱/۱۳۸ دستگاه کامیون بوده که از نظر تعداد و تناژ کامیون‌ها به ترتیب ۳۵ و ۳۴ درصد افزایش داشته است. از نظر نوع حمل، ۲۰٪ مربوط به حمل یکسره و ۸۰٪ نیز مربوط به حمل غیریکسره برآورد می‌شود. عمده‌ی کالاهای وارده را به ترتیب: گندم، آهن، مواد معدنی، جود، ذرت، کود شیمیایی و چوب تشکیل می‌دهند.

مهم‌ترین طرح‌های توسعه‌ای تدوین‌شده برای این بندر عبارتند از:

- احداث ۳۴ پست اسکله در فاز نهایی
- خرید تجهیزات استراتژیک از قبیل جرثقیل‌های اسکله‌ای و محوطه‌های سنگین
- احداث پست برق ۶۳ کیلوواتی
- احداث مسیر راه آهن به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی امیرآباد

## استعدادهای بالقوه بندر امیرآباد

مهم‌ترین مزایای بندر امیرآباد نسبت به سایر بنادر شمال کشور عبارتند از:

- تنها بندر متصل به راه آهن سراسری در شمال کشور که سبب شده است این بندر به عنوان یکی از چهار مبادی اصلی کشور در حمل و نقل ریلی کالا شناخته شود.
- اتصال به بنادر شهید رجایی و امام خمینی از طریق شبکه‌ی ریلی.
- تنها بندر شمال کشور محسوب می‌شود که مجهز به اسکله‌ی رو-رو با قابلیت حمل مستقیم به وسیله‌ی راه آهن و کامیون است.
- دسترسی آسان به سایر نقاط کشور از طریق مدهای چهارگانه‌ی حمل‌ونقل.
- نزدیکی به بازار پرمصرف آسیای میانه.
- نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی ساری (حدود ۳۰ کیلومتر).
- مجاورت با نیروگاه ۲۱۰۰ مگاواتی شهید سلیمی نکا و تأمین دائمی برق مصرفی.
- خواهرخواندگی با بندر اکتائو جمهوری قزاقستان.
- امکان حمل و نقل کالاهای سنگین و ویژه از طریق مبادی مواصلاتی.
- وجود اراضی فراوان در منطقه‌ی زاغمرز به‌منظور اجرای طرح‌های توسعه‌ی آبی بندر.
- امکان ایجاد و توسعه‌ی خوشه‌ی دریایی در بندر امیرآباد با محوریت شرکت صدرا، نیروگاه برق شهید سلیمی و منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی امیرآباد.

## نتیجه‌گیری

دریا آخرین مرز کشور است که داریم و شاید فوریتی که برای مدیریت و توسعه‌ی تجارت از طریق آن به کار بسته‌ایم، اندک بوده است. رشد روزافزون عملکرد بندر امیرآباد، گواهی بر مستعد بودن این بندر جهت توجه و سرمایه‌گذاری بیش‌تر است. بذل توجه به پیشنهادها، زیر، راه‌گشای رشد تجارت در بندر امیرآباد و نیز افزایش ترانزیت از دریای خزر خواهد بود:

- تسریع در رفع موانع زیست‌محیطی برای تعریض محور مخصوص بندر امیرآباد.
- با توجه به عضویت ایران در کریدور بین‌المللی ترانزیتی تراسیکا و آغاز رایزنی‌های دولت برای تغییر مسیر کریدور از داخل ایران، بندر امیرآباد می‌تواند به عنوان یکی از گزینه‌های ورود و خروج کالا به کشور، مد نظر سیاست‌گذاران قرار داشته باشد که اتصال این بندر به شبکه‌ی ریلی سراسری، بر ارزش این بندر نسبت به سایر بنادر شمالی کشور، صحه می‌گذارد.
- حسن توجه به برنامه‌ی چهارم توسعه در زمینه‌ی رشد و تسهیل ترانزیت کالا و سفرهای دریایی با بهره‌گیری از جاذبه‌های توریستی منطقه و دایر کردن گشت‌های دریایی با استفاده از اتوبوس‌های دریایی و کشتی‌های کاتاماران.
- استفاده از اسکله‌ی رو - رو بندر امیرآباد برای صادرات خودرو به کشورهای آسیای میانه و روسیه.
- تلاش برای تبدیل این بندر به مرکز سوخت‌گیری در دریای خزر.
- با توجه به پتانسیل‌های بالقوه‌ی بندر امیرآباد، تسریع در توسعه‌ی این بندر، مزایای زیر را به همراه خواهد داشت:
- ایجاد فرصت‌های شغلی جدید در استان‌های شمالی کشور.
- سهولت در صادرات محصولات کشاورزی منطقه به کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر.
- افزایش درآمدهای ارزی کشور از طریق مرادات تجاری بیش‌تر با کشورهای آسیای میانه.
- افزایش فعالیت‌های صنعتی در منطقه با حسن استفاده از مزیت منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی. ■





کشور و حتی جهان بوده و فعالیت‌های آن در سال‌های قبل از جنگ تحمیلی بسیار چشمگیر بوده است.»

وی با تأکید بر از سرگیری کشتیرانی در رودخانه کارون، افزود: «اعتباراتی برای لایروبی مصب اروندرود و خارج کردن شناورهای مغروقه که از مصوبات هیئت دولت به شمار می‌رود، تصویب شد و در حال حاضر، آماده‌ی اجرایی کردن این پروژه هستیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین گفت: «در زمینه‌ی لایروبی کارون نیز، مکاتباتی با طرف عراقی انجام و مقرر شد تا این کار به صورت مشترک انجام شود.»

مهندس صدر، با مناسب خواندن امکانات و تجهیزات کشور در زمینه‌ی لایروبی و خارج کردن شناورهای مغروقه، از تمایل کشور عراق جهت انجام عملیات لایروبی در خاک این کشور توسط متخصصان ایرانی خبر داد.

وی در بخش دیگری از سخنان اش اظهار داشت: بحث ۲۰ درصد معافیت کالاها در بنادر نیز که تاکنون فقط شامل کالاها با مبدأ خارجی می‌شد، با توجه ویژه دولت گسترده‌تر شد. مدیرعامل سازمان بنادر ادامه داد: بر اساس این مصوبه معافیت ۲۰ درصدی علاوه بر کالاها با مبدأ خارجی، شامل کالاها با مبدأ داخلی که از بنادر ایران بارگیری و در بندر دیگری از کشور تخلیه می‌شود نیز می‌گردد.

به گفته مهندس صدر این مصوبه در راستای توسعه فعالیت‌های تجاری و مبادلات داخلی در بین بنادر کشور اجرایی شده است.

وی اضافه کرد: برای توسعه خرمشهر باید بندر این شهر توسعه یابد و برای توسعه بندر نیز لازم است تجارت را در آن توسعه داد.

معاون وزیر راه در پایان ابراز امیدواری کرد که با توسعه بندر خرمشهر شاهد تحقق اهداف سازمان در زمینه اشتغالزایی و توسعه تجارت و رونق اقتصادی باشیم.

#### استقلال بندر خرمشهر حفظ شود

امام جمعه خرمشهر نیز به عنوان یکی دیگر از سخنرانان با بیان این مقدمه که بندر خرمشهر بندری کهن و با سابقه در کشور است و باید به توسعه تجاری و اقتصادی آن توجه ویژه‌ای شود، خواستار حفظ استقلال این بندر شد و تصریح کرد: استقلال بندر خرمشهر باید حفظ شود و نباید این بندر بزرگ وابسته و زیر نظر بنادر دیگر استان باشد.

آیت الله نوری تأکید کرد: اگر دولت همه زیربناها و نیازهای بندر خرمشهر را رفع کند اما مصوبه ۲۵ درصد معافیت سود بازرگانی را اجرایی نکند، به هیچ وجه رضایت‌بخش نخواهد بود و زمینه مهاجرت تجار را فراهم می‌آورد.

امام جمعه خرمشهر با بیان این که تنها مرجع مهم اشتغالزایی جوانان خرمشهری بندر این



**تأکید مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی بر رونق مجدد بندر خرمشهر**

## کشتیرانی در کارون باید از سر گرفته شود

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که برای آغاز بهره‌برداری از ۶ پروژه‌ی بندری و زیربنایی به خرمشهر سفر کرده بود، در جمع مسؤولان محلی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی، بر از سرگیری کشتیرانی در رودخانه‌ی کارون و رونق تجاری بندر خرمشهر تأکید کرد.

به گفته‌ی مهندس صدر، این مصوبه در راستای توجه به کارکنان بندر خرمشهر، به هیئت دولت پیشنهاد شد و مورد موافقت نیز قرار گرفت. معاون وزیر راه ادامه داد: «بندر خرمشهر، موقعیت بسیار مناسبی به لحاظ راهبردی در کشور و منطقه دارد. این بندر یکی از مهم‌ترین بنادر

«سید عطاءاله صدر» که در آستانه‌ی سالروز آزادسازی خرمشهر به این شهر رفته بود، خبر خوشی را هم به کارکنان بندر اعلام کرد: «طبق مصوبه‌ی هیئت عامل سازمان بنادر، هر یک از کارکنان و پرسنل بنادر می‌توانند یکی از فرزندان خود را در بندر کشور مشغول به کار کنند.»

شهر است، نتیجه گیری کرد: باید بیش از پیش برای توسعه ظرفیت‌ها و فراهم کردن زمینه‌های اشتغالزایی در آن تلاش و کوشش کرد.

### بندر خرمشهر نماد بازسازی

مصطفی مطورزاده، نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی نیز با بیان اینکه در حوزه بندر و دریانوردی اقدامات مناسبی در این شهرستان انجام شده، بندر خرمشهر را نماد کار و همت مسؤولان در بازسازی خرمشهر توصیف کرد.

مطورزاده تصریح کرد: «در زمینه گردشگری باید زمینه توسعه گردشگری در بخش دریایی را با فراهم آوردن تسهیلات لازم به افراد متقاضی فراهم کرد.»

وی ادامه داد: «افزایش تعداد کارکنان بندر از طریق توسعه فعالیت‌های آن در جهت اشتغالزایی در خرمشهر از دیگر خواسته‌های مردم این شهر است.»

نماینده مردم خرمشهر در مجلس، خاطرنشان کرد: «باید زمینه‌ای را فراهم کرد که بندر کشور به محلی برای فعالیت‌های تجاری، صنعتی و محل عرضه کالاها و خدمات تبدیل شوند.»

### جزئیات پروژه‌های زیر بنایی خرمشهر

۶ پروژه زیربنایی بندر خرمشهر با اعتباری بالغ بر ۱۷۰ میلیارد ریال و با هدف ایجاد ظرفیت‌های مناسب در بندر خرمشهر و شناسایی و بازاریابی محصولات به بهره‌برداری رسید.

مدیر کل بندر خرمشهر با بیان این مطلب، در تشریح جزئیات این پروژه‌ها به خبرنگار بندر و دریا گفت: بازسازی اسکله خانیان (رو - رو) به طول ۲۳۵ متر و با سیستم سازه‌ای شمع و سپر و عرشه بتنی و با حجم بتن‌ریزی ۱۳ هزار و ۳۰۰ متر مکعب یکی از این پروژه‌ها است.

عادل دریس اضافه کرد: این پروژه با اعتباری بالغ بر ۷۰ میلیارد ریال و با هدف افزایش توان عملیاتی بندر، با ایجاد امکان پهلوگیری شناورهای (رو - رو) احداث شده است.

وی احداث ساختمان خدمات بندری را یکی دیگر از این پروژه‌ها دانست و گفت: ساختمان خدمات بندری با هدف ارائه خدمات به صاحبان کالاها و افزایش ایمنی در محوطه عملیاتی از طریق کاهش تردد مراجعہ‌کنندگان از دیگر طرح‌های مورد بهره‌برداری است.

به گفته‌ی دریس ساختمان گارد و انتظامات نیز با هدف ایجاد مرکز حفاظت امنیت بندر و ساماندهی امور رفاهی و خدماتی پرسنل گارد ساخته شده و شامل ساختمان گارد در یک طبقه و به مساحت یک هزار و ۲۰۰ متر مربع و ساختمان انتظامات در دو طبقه به مساحت یک هزار و ۸۰۰ مترمربع با کاربرد خدماتی - رفاهی است که با ۲۷ میلیارد ریال اعتبار احداث شده است.

دریس همچنین افزود: تجهیزات ایکس ری



وی اضافه کرد: یک‌کش خلیج فارس (۱) با قدرت ۲ هزار و ۴۰۰ اسب بخار با هدف افزایش توان عملیاتی و ارائه خدمات مطلوب به شناورها از دیگر پروژه‌های این بندر است. مدیرکل بندر خرمشهر خاطرنشان کرد: این یک‌کش به وزن ۳۰۰ تن و ظرفیت مخازن سوخت بیش از ۷۲ متر مکعب و سرعت ۱۲ گره دریایی و با اعتباری بالغ بر ۴۶ میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال آماده بهره‌برداری شده است.

به گفته‌ی دریس ساختمان رستوران نیز با هدف ارائه خدمات به کارکنان و مراجعہ‌کنندگان با اعتباری بالغ بر ۱۲ میلیارد و ۳۰۰ میلیون ریال، ششمین پروژه در دست بهره‌برداری بندر خرمشهر است. وی تصریح کرد: با بهره‌برداری از این پروژه‌ها قطعاً شاهد تحول بزرگی در بندر خرمشهر خواهیم بود که در رشد و رونق اقتصادی منطقه تأثیر بسزایی خواهد داشت. ■

## معاون وزیر راه و ترابری : برای توسعه خرمشهر باید بندر این شهر توسعه یابد و برای توسعه بندر نیز لازم است تجارت را در آن توسعه داد.

(X-RAY) پایانه مسافری دریایی خلیج فارس نیز پروژه دیگری است که با سرمایه‌گذاری ۶ میلیارد و ۷۴۰ میلیون ریال و با هدف بازرسی دقیق و آسان در راستای برقراری امنیت قابل قبول بار و مسافر به بهره‌برداری رسیده و شامل X-RAY پالتي، چمدانی مدل، ساک دستی و دروازه‌ای مدل و فلزیاب دستی مدل است.





گزارش بندر و دریا از مراسم احداث بندر شادگان

## احیای دوباره بندر دورق

ساخت و احیای بندر دورق که این روزها به نام شادگان شناخته می‌شود، پس از ۶ ماه کار مطالعاتی، موقعیت‌گذاری و تملک اراضی، آغاز شده و این اسکله قدیمی مجدداً در حلقه بندر تجاری استان خوزستان قرار می‌گیرد. دورق یا همان شادگان بیش از ۷۰ سال قدمت دارد که به جهت بی‌توجهی و غفلت مسؤولان در قبل از انقلاب به تدریج از بین رفت و فراموش شد.

به گزارش خبرنگار ما، این بندر با مساحت ۵ هکتار مربع در دهانه‌ی خور بوخضیر از انشعابات خور موسی (۱۵ کیلومتری جاده‌ی بندر امام خمینی - آبادان) و بنا بر مصوبه‌ی سفر اول هیئت دولت به استان خوزستان ساخته می‌شود که کاربری تجاری داشته و برای پهلوگیری شناورهای با ظرفیت ۵۰۰ تن راه‌اندازی می‌شود. در پایان فاز اول این پروژه امکاناتی نظیر آتش‌نشانی، انبارهای بارانداز روباز و مسقف و ساختمان‌های اداری ایجاد می‌شود که به گفته‌ی مسؤولان «ایجاد صادرات و واردات کالا»، «تسهیل در فعالیت‌های ساکنین بومی و ایجاد اشتغال به صورت سازماندهی شده» و «ساماندهی و توسعه‌ی اقتصاد منطقه»، از اهداف آن تعیین شده است.

گفته می‌شود که کل مراحل ابتدایی این پروژه، شامل؛ طرح مطالعاتی، جانمایی، کارهای مناقصه، مزایده و تعیین پیمان‌کار در مدت ۶ ماه انجام شده که در ساخت پروژه‌های تجاری بی‌سابقه بوده است.

### رونق مناطق محروم

«بر اثر تجاوز دشمن غاصب به بخش بزرگی از زیر ساخت‌ها و تأسیسات اقتصادی در این نقطه از کشور آسیب جدی رسید و باید همان‌گونه که طی دفاع مقدس و در پرتو رهبری امام راحل و جان‌فشانی‌های شهدای والامقام، دشمن را از

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در مراسم آغاز به کار ساخت هفتمین بندر تجاری استان خوزستان، ضمن اشاره به نقش بسیار مهم استان خوزستان در اقتصاد کشور از دیرباز افزود:

این بخش از کشور بیرون رانندیم، برای رشد و توسعه‌ی آن نیز بکوشیم که این کاردر مقابل حماسه‌ی بزرگ و دلاوری‌های رزمندگان اسلام، کاری اندک به شمار می‌رود.»

مهندس سید عطاءاله صدر که در جمع اقشار مختلف مردم شادگان، استاندار خوزستان و نمایندگان مردم شادگان در مجلس شورای اسلامی سخن می‌گفت، اظهار داشت: «با احداث این بندر و رونق تجارت در این منطقه فرصت‌های اقتصادی تازه‌ای برای مردم شایسته و صبور و محروم فراهم می‌شود.»

معاون وزیر راه و ترابری اظهار داشت: «بندر تجاری شادگان می‌تواند در این منطقه‌ی استراتژیک نقش بسیار مهمی در توسعه‌ی استان ایفا کند و از جهت موقعیت اقتصادی نظیر همجواری با کشورهای همسایه و ترانزیت به آن‌ها، در کنار توسعه‌ی بندر بزرگی همچون بندر امام خمینی، توسعه پیدا خواهد کرد.»

مهندس صدر بومی‌گزینی را یکی از سیاست‌های سازمان بندر و دریانوردی در راه‌اندازی و مدیریت بندر برشمرد و تصریح کرد: «برای انجام همه‌ی کارهای بندر و فعال‌سازی ظرفیت‌های آن تا آن‌جا که ممکن است از نیروهای بومی استفاده خواهد شد تا در افزایش فرصت‌های شغلی و کاهش نرخ بیکاری در این منطقه گام مؤثری برداشته شود.»

وی در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به ویژگی‌ها و ابعاد پروژه‌ی احداث بندر شادگان افزود: «انجام کلیه‌ی مراحل مطالعات و جانمایی و تملک زمین جهت احداث این بندر طی شش ماه صورت گرفت که در تاریخ اجرای پروژه‌های







عمرانی بنادر کشور بی نظیر و بی سابقه است و امیدوارم همان گونه که این مراحل با این سرعت صورت پذیرفت، مراحل بعدی احداث این بندر توسط پیمانکار، در منطقه‌ای که رنگ و نشانی از جهاد دارد، به شکل جهادی در مدتی کمتر از ۲۴ ماه با افزایش نوبت‌های کاری توسط پیمان کار به اتمام برسد و با تدابیری که جهت تسریع در احداث این بندر کوچک اندیشیده می‌شود، این پروژه به سرانجام برسد.»

مهندس عطاءاله صدر همچنین تأکید کرد: «در تمام دنیا پررونق‌ترین شهرها در کنار دریا و آب قرار دارند، از این رو، باید جهت تغییر مهاجرت و سیر حرکت مردم از کنار سواحل به بخش‌های داخلی کشور تلاش کنیم که این مهم با توسعه‌ی بنادر کشور و از جمله بنادر کوچک محقق می‌شود.»

### اظهارات مسئولین محلی

استاندار خوزستان نیز طی سخنانی با اشاره به عوارض و اثرات به‌جامانده از جنگ تحمیلی که آسیب‌های جدی به اقتصاد و تجارت استان خوزستان وارد کرده است، تصریح کرد: «در پرتو رویکرد دولت نهم، ضمن بهره‌گیری از توانمندی‌ها و ظرفیت‌های استان خوزستان، از جمله وجود ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی، تمامی توان اقتصادی و تجاری استان خوزستان جهت رفع معضلات بیکاری و رونق اقتصادی به کار گرفته شود.»

همچنین نماینده‌ی مردم شادگان در مجلس شورای اسلامی با اشاره به قدمت بندر شادگان که به نام بندر دورق معروف بود، آن را از بنادر کهن استان خوزستان معرفی کرد که بر اثر غفلت مسئولین رژیم سابق از دست رفت و مردم محروم این منطقه، سال‌های سال از نعمت بندر محروم مانده‌اند و اکنون به برکت نظام اسلامی و تلاش مسئولان خدمت‌گزار در دولت نهم و دهم شاهد راه‌اندازی این بندر هستیم.

### هدیه‌ی دولت خدمت‌گزار به مردم

در این مراسم همچنین مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن تشریح نقش بنادر استان خوزستان در بازرگانی و تجارت کشور، افزود: ۴۰ درصد تجارت کشور در بنادر خوزستان انجام می‌شود و این نکته نقش این بنادر را در اقتصاد کشور مشخص می‌کند.

به گفته ابراهیم ایدنی، بندر امام خمینی از جمله بندری است که در نیمه غربی کشور قرار دارد و ۷۰ درصد مناطق صنعتی در پسرکرانه آن واقع شده که حدود ۱۰ هزار نفر به صورت مستقیم در این مجموعه مشغول کار هستند.

ابراهیم ایدنی همچنین در خصوص اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی در اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان اظهار

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص سرمایه‌گذاری در بنادر استان خوزستان اظهار داشت: «طی ۵ سال گذشته ۵۳۰۰ میلیارد ریال توسط بخش خصوصی در این بندر سرمایه‌گذاری شده که ۴۰ درصد سرمایه‌گذاری در کل بنادر کشور را تشکیل می‌دهد.»

ابراهیم ایدنی همچنین در خصوص ابعاد فنی بندر شادگان افزود: بنا بر مصوبه سفر اول هیأت دولت به استان خوزستان احداث این بندر که هفتاد سال پیش از بنادر کهن خوزستان به شمار می‌رفته، در دستور کار قرار گرفت.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه ضمن برشمردن ویژگی‌های این بندر شامل دو پست اسکله به طول ۱۰۳ متر و ۱۲۰۰ متر مربع انبار مسقف، اظهار امیدواری کرد با احداث و راه‌اندازی این بندر در این نقطه‌ی محروم که هدیه‌ی دولت خدمت‌گزار به مردم شادگان است، شاهد شکوفایی اقتصادی شادگان و اشتغال‌زایی در منطقه باشیم. ■

**مهندس صدر :**  
**برای انجام همه‌ی کارهای بندر و فعال‌سازی ظرفیت‌های آن تا آن‌جا که ممکن است از نیروهای بومی استفاده خواهد شد تا در افزایش فرصت‌های شغلی و کاهش نرخ بیکاری در این منطقه گام مؤثری برداشته شود.**

داشت: «بر اساس سیاست‌های مصوب سازمان بنادر و دریانوردی کلیه فعالیت‌های بنادر استان به بخش خصوصی واگذار شده است که از جمله در بخش دریایی ۸۰ درصد به بخش خصوصی واگذار شده است و این اداره‌ی کل تنها به ایفای نقش نظارتی و حاکمیتی خود می‌پردازد.»

## تصویب الحاق ایران به یک کنوانسیون دریایی

مجلس شورای اسلامی با پیوستن دولت ایران به کنوانسیون بین المللی کنترل سامانه‌های مضر خزه بر روی کشتی‌ها مصوب ۲۰۰۱ میلادی (۱۳۸۰ هجری شمسی) موافقت کرد.

به گزارش کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در مورد لایحه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون بین المللی کنترل

سامانه‌های (سیستم‌های) مضر ضد خزه بر روی کشتی‌ها، این لایحه در جلسه علنی بررسی و تصویب شد.

این لایحه به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و با تصویب هیات وزیران به مجلس تقدیم شده است و ۲۱ ماده دارد.

سازمان بنادر و دریانوردی مسئول اجرای مفاد این لایحه با نظارت و پشتیبانی سازمان حفاظت

محیط زیست است. لایحه مذکور با توجه به استفاده از مواد شیمیایی مضر و خطرناک، به ویژه ترکیبات حاوی قلع در سامانه ضد خزه و آثار مخرب آن بر محیط زیست دریایی و سلامت اشخاص و به منظور کنترل و جلوگیری از ورود ترکیبات یاد شده به آب دریاها و به ویژه آب‌های بسته و نیمه بسته کشور، به مجلس تقدیم شده است.

## تأکید روسیه بر رونق مبادلات با بندر امیرآباد

رئیس دوماي دولتي آستاراخان روسيه گفت: «۱۳۰ شرکت ایرانی در آستاراخان روسیه فعال اند.»

الکساندر کلیکانف در دیدار با استاندار مازندران اظهار داشت: «در چهار ماه نخست امسال جابه‌جایی کالا در آستاراخان روسیه دو برابر شده است.»

وی ایران و مازندران را از مناطق هدف توسعه‌ی همکاری‌های تجاری آستاراخان روسیه برشمرد و خاطر نشان کرد: «تبادل کالا بین ایران و آستاراخان در حال افزایش است.»

رئیس دوماي دولتي آستاراخان روسيه تأکید کرد: «در آینده نزدیک باید تعاملات گمرکی آستاراخان و مازندران افزایش یابد.»

کلیکانف، از راه‌اندازی خط هوایی بین آستاراخان و شمال ایران خبر داد و با اشاره به قابلیت‌ها و توانمندی‌های بندر امیرآباد گفت: «مبادله‌ی کالا با امیرآباد نیز باید افزایش یابد.»

کلیکانف در ادامه از آمادگی سرمایه‌گذاری مشترک

برای بسته‌بندی چای، گردو و آب میوه بین ایران و آستاراخان خبر داد. وی از آستاراخان به عنوان دروازه‌ی روسیه نام برد و مازندران را دروازه‌ی آستاراخان برای ورود به ایران برشمرد.

رئیس دوماي دولتي آستاراخان روسيه از آمادگی این کشور برای توسعه‌ی ارتباطات فرهنگی و هنری بین مازندران و آستاراخان خبر داد و افزود:

«برای توسعه‌ی روابط بین مازندران و آستاراخان تلاش می‌کنیم. استاندار مازندران نیز در این دیدار با اعلام این که برخی از مقررات فی‌مابین

برای توسعه‌ی روابط دوجانبه به بازنگری نیاز دارد؛ نشست اتاق بازرگانی آستاراخان و اتاق بازرگانی مازندران را مکانی برای بررسی و حل

این مشکلات دانست. سید علی‌اکبر طاهایی اضافه کرد: «علاقه‌مندیم بین دانشگاه‌های مازندران و آستاراخان نیز ارتباط برقرار شود.» وی از توسعه‌ی

روابط ورزشی بین مازندران و آستاراخان خبر داد و درباره‌ی تعاملات اقتصادی در بخش کشاورزی نیز تصریح کرد: «مختصات اقلیمی آستاراخان طوری



است که به میوه، مرکبات و صیفی‌جات مازندران نیاز دارد، نماینده‌ی عالی دولت در مازندران با اعلام این که از تجربه‌ی آستاراخان در تجارب بازرگانی استفاده می‌کنیم، اعلام کرد: «در مازندران کارخانه‌ی کشتی‌سازی مهمی مشغول فعالیت است.»

## ایزوایکو توانمندی‌های خود را برای ساخت کشتی‌های LNG اعلام کند



مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران گفت: در صورت اعلام توانمندی‌ها از سوی شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی برای ورود به پروژه ساخت کشتی‌های حمل LNG آمادگی بررسی موضوع وجود دارد.

به گزارش روابط عمومی انجمن مهندسی دریایی ایران، در دیدار اعضای هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران با مهندس احمد قلعه‌بانی، که محمد سوری، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، نیز حضور داشت؛ گزارشی از توانمندی‌ها و زمینه‌های موجود برای فعالیت سازندگان داخلی در پروژه ساخت کشتی‌های حمل LNG ارائه شد. در این گزارش، به مواردی چون زیرساخت‌هایی که در دوران مدیریت‌های سابق ایزوایکو برای ساخت کشتی‌های حمل LNG در این مجتمع کشتی‌سازی ایجاد شده و نیز، اخذ لیسانس ساخت مخازن LNG توسط این شرکت اشاره و تأکید شد: با توجه به برنامه شرکت ملی نفتکش برای ساخت چندین فروند کشتی حمل LNG شرایط کنونی موقعیت مناسبی است تا سازندگان داخلی نیز در این پروژه درگیر شوند.

دکتر مهدی سیف، عضو هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران، در این باره گفت: گرچه کشتی‌سازان داخلی پیش از این در ساخت و تحویل سفارش‌ها نقصان‌هایی داشته‌اند، اما باید با استفاده از اهرم خرید، امکان حضور سازندگان داخلی را در این پروژه فراهم ساخت.

مهندس قلعه‌بانی نیز در پاسخ با تأکید بر تعامل جدی صنعت نفت کشور با سازندگان داخلی گفت: در صورت اعلام توانمندی‌ها از سوی شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی برای ورود به پروژه ساخت کشتی‌های حمل LNG، آمادگی بررسی موضوع وجود دارد.

وی تصریح کرد: شرکت ایزوایکو برنامه و توانمندی‌های خود را در مورد ساخت کشتی‌های LNG و درگیر شدن در این پروژه اعلام کند.

## تحریم‌های جدید وضع شده نمی‌تواند مانع توسعه فعالیت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باشد



تحریم‌های قبلی نتوانسته به این شرکت ضربه وارد کند بلکه اقدامات اخیر نیز که با هدف زمین گیر کردن این شرکت انجام می‌شود، با شکست روبرو خواهد شد.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأکید کرد: تحریم‌های جدید وضع شده نمی‌تواند مانعی در فعالیت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ایجاد کند و فعالیت این شرکت کمافی السابق قاطعانه ادامه داشته و توسعه خواهد یافت.

داجمر گفت: متأسفانه علیرغم ادعای دولت‌های بزرگ در رعایت حقوق بین‌المللی و رعایت عدالت در سطح جهانی، اما در عمل شاهد عدم رعایت این حقوق بین‌المللی هستیم.

رئیس هیأت مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به اقدامات احتمالی در اجرای مفاد این قطعنامه اشاره کرد و افزود: بر اساس این قطعنامه احتمال بازرسی از کشتی‌های این شرکت در بنادر و آب‌های بین‌المللی وجود خواهد داشت که قطعاً در صورت ایجاد مزاحمت برای ناوگان کشور، این امر بدون پاسخ از سوی جمهوری اسلامی ایران نخواهد ماند.

داجمر به ادعای رسانه‌های غربی از قول منابع اطلاعاتی خود در خصوص حمل ۷۵ درصد بار ایران توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و اظهار داشت: این ادعا بیانگر این امر است که سیستم‌های اطلاعاتی آنها گزارش‌ها و تحلیل‌های نادرست ارائه می‌کنند؛ چرا که به‌رغم عملکرد بسیار گسترده این شرکت در سطح منطقه و جهان، کمتر از ۲۵ درصد بار کشور توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حمل می‌شود. البته در کشورمان شرایط بسیار رقابتی است و صاحبان کالا بر اساس اقتصاد کاملاً آزاد مختارند با هر خطوطی بارشان را حمل کنند و شرکت‌های فعال در سطح بین‌المللی نیز سهم عمده‌ای از حمل بار به کشور را عهده‌دار هستند. رئیس هیأت مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تصریح کرد: از سوی دیگر این ادعا می‌کنند کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یک شرکت دولتی است؛ در صورتی که این شرکت در راستای سیاست‌های خصوصی‌سازی واگذار شده و در حال حاضر به طور مستقیم و غیرمستقیم هزاران نفر سهامدار این شرکت هستند.

داجمر گفت: طبیعتاً کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای حفظ حقوق صاحبان سهام خود موظف به رعایت و تبعیت استانداردها و قوانین بین‌المللی است و این اقدام دول غربی ضربه‌ای است به منافع بخش قابل توجهی از ملت که سهامدار شرکت هستند.

وی با تأکید بر اینکه «این اقدامات ناعادلانه و غیرمنصفانه بر خلاف قوانین بین‌المللی است و منافع بسیاری از کشورها را تحت تأثیر قرار می‌دهد»، افزود: متأسفانه این مباحث بیشتر یک طرفه بوده و دلیل و مدرکی نیز برای این امر ارائه نشده و به اثبات نرسیده است. این در حالی است که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در چند سال گذشته اقدامات لازم را برای جلوگیری از وارد آمدن خسارت به شرکت و سهامداران آن انجام داده است و به یاری خداوند نه تنها

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی تأکید کرد: تحریم‌های جدید وضع شده نمی‌تواند مانع توسعه فعالیت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باشد.

بر پایه این گزارش، محمدحسین داجمر که در پی طرح تحریم‌هایی علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی در قطعنامه اخیر شورای امنیت علیه فعالیت‌های اتمی ایران گفت‌وگو می‌کرد، افزود: فعالیت شرکت کشتیرانی، کمافی السابق قاطعانه گسترش و ادامه خواهد یافت.

وی با اشاره به سابقه تحریم‌های آمریکا علیه ناوگان ملی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: تحریم‌های دولت آمریکا علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از سال ۲۰۰۸ میلادی وضع شد و در پی آن شورای امنیت سازمان ملل نیز محدودیت‌هایی را برای حمل کالا از جمله حمل کالاهای مشکوک به استفاده در صنعت موشکی و یا هسته‌ای برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ایجاد کرد.

داجمر با بیان اینکه «در قطعنامه اخیر نیز قصد بر این است تا محدودیت‌های ایجاد شده قبلی برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تشدید شود»، افزود: طبق ادعای دولت آمریکا، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اقدام به حمل کالاهای خلاف کرده است؛ در حالی که تاکنون سندی برای اثبات این ادعا ارائه نشده است.

وی با بیان اینکه «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سطح بین‌المللی مبادرت به حمل کالاهایی چون مواد غذایی، معدنی و حمل وسایل خانگی و قطعات یدکی و... در حجم کلان می‌کند»، گفت: سیاست‌های حمل کالا از سوی این شرکت فاصله زیادی با مفاد قطعنامه اخیر شورای امنیت مبنی بر حمل کالاهای مشکوک برای اهداف نظامی و هسته‌ای دارد و این در حالی است که در سال‌های اخیر، کشورمان به حدی به خودکفایی نظامی رسیده است که نیازی به واردات این کالاها نداریم.

## خطوط منظم حمل‌ونقل دریایی راه‌اندازی شد

به‌منظور توسعه حمل‌ونقل و افزایش صادرات به سایر کشورها، خط حمل مستقیم از بندرعباس - دبی، چابهار - گوادر پاکستان و بمبئی هند و برعکس ایجاد شده است.

وی دیگر سیاست‌های حمایتی حمل‌ونقل کالا را ارائه‌ی یارانه به برخی از محصولات صادراتی چون سیمان عنوان کرد و افزود: «در زمان حاضر، به‌طور تقریب معادل ۵۰ درصد هزینه‌ی حمل سیمان به صورت یارانه پرداخت می‌شود. معاون کمک‌های تجاری سازمان توسعه‌ی تجارت ایران درباره‌ی دیگر محصولات صادراتی گفت: «عمده‌ترین کالاهای صادراتی که توسط ناوگان کشتیرانی حمل‌ونقل می‌شود، محصولات کشاورزی است.

ارسال کالاها در بنادر کشور گفت: «هم‌اکنون هر ۱۵ روز از سه بندر شمالی امیرآباد، نوشهر و انزلی به بنادر باکو در جمهوری آذربایجان، ترکمن در ترکمنستان، آستاراخان در روسیه و آکتائو در قزاقستان صادرات کالا صورت می‌گیرد. کرمانشاهی همچنین درباره‌ی ایجاد خطوط منظم دریایی در جنوب کشور نیز یادآور شد: از بنادر بوشهر، امام خمینی و بندرعباس نیز هر هفته دو سفر به بنادر کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس چون کویت، بحرین، قطر، شارجه و دبی انجام می‌شود. وی تصریح کرد: «برای ارسال کالاهای تجاری به ونزوئلا، برزیل و کشورهای آفریقایی نیز هر ماه یک سفر برنامه‌ریزی و اجرا می‌شود. به‌گفته‌ی وی،

معاون کمک‌های تجاری سازمان توسعه‌ی تجارت ایران گفت: «با راه‌اندازی خطوط منظم حمل‌ونقل دریایی در بنادر شمال و جنوب کشور، ثبات حمل‌ونقل صادراتی در حوزه‌ی دریا شکل گرفته است.

کیومرث فتح‌الله کرمانشاهی با تشریح سیاست‌های حمایتی تسهیل حمل‌ونقل کالاهای تجاری در حوزه‌ی دریایی گفت: «به‌منظور تسهیل در امر حمل‌ونقل کالاهای صادراتی، خطوط منظم دریایی در شمال و جنوب راه‌اندازی شد تا صادرکنندگان بتوانند با برنامه‌ریزی دقیق و منظم نسبت به صادرات کالای خود اقدام کنند. وی درباره‌ی زمان‌بندی‌های در نظر گرفته‌شده برای



## طرح منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر نوشهر برای اجرا ابلاغ می‌شود

نماینده‌ی مردم نوشهر و چالوس در مجلس شورای اسلامی گفت: مشکلات حقوقی طرح مصوب منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر نوشهر برطرف شده و به‌زودی برای اجرا به دستگاه‌های مربوطه ابلاغ می‌شود. انوشیروان محسنی با اشاره به این که این طرح همزمان با هفت منطقه‌ی ویژه اقتصادی و یک منطقه‌ی آزاد از سوی کمیسیون اقتصادی مجلس

مصوب شده است، افزود: منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی از حیث حقوقی در شورای نگهبان ایراداتی داشت که خوشبختانه این مشکل برطرف شد. وی ارائه‌ی تسهیلات مالیاتی و سرمایه‌گذاری به مناطق ویژه اقتصادی، تشویق به سرمایه‌گذاری، کاهش هزینه‌های تولید و کاهش بیکاری در منطقه را از جمله مزایای ایجاد منطقه‌ی ویژه اقتصادی در این بندر برشمرد.

وی اظهار داشت: «علاوه بر آن، صنایع در این مناطق با یکدیگر در ارتباط بوده و فرآورده‌ی هر کارخانه، ماده‌ی اولیه‌ی کارخانه‌ی دیگر خواهد بود که این امر باعث کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در تولید نیز می‌شود.

## مدیر گمرکات مازندران از نوبت‌دهی کشتی‌ها در بندر آستاراخان انتقاد کرد



مدیرکل گمرکات مازندران در جمع هیئت اقتصادی آستاراخان روسیه در ساری از محدودیت نوبت‌دهی و تخلیه‌ی بار کشتی‌های ایرانی در بندر آستاراخان انتقاد کرد و گفت: «در مواردی، مسؤولان این بندر مانع ورود، بارگیری و تخلیه‌ی همزمان کشتی‌های ایرانی می‌شوند.» احمد کارگری، همچنین در این نشست افزود: «یکسان‌سازی تعرفه‌ی کالا و خدمات در

بندرگاه‌های آستاراخان از دیگر نیازهای تجار مازندرانی است.» وی بر راه‌اندازی پایگاه مشترک اطلاع‌رسانی ورود و خروج کشتی و کالا در بندر مازندران، و آستاراخان تأکید کرد و گفت: «دریافت هزینه‌های نامناسب حق یخ‌شکنی در فصل سرما که کشتی‌ها در بندر آستاراخان باید بپردازند، سبب شده است تا هزینه‌ی تمام‌شده‌ی صادرات کالا افزایش یابد.»

کارگری تصریح کرد: «حجم مبادلات تجاری ایران با آستاراخان از گمرکات مازندران سالانه به یک میلیارد دلار می‌رسد. مدیرکل گمرکات مازندران بر ایجاد خط کشتیرانی از بندر مازندران و آستاراخان تأکید کرد، گفت: «تردد دریایی باید با سهولت و بدون دغدغه انجام شود.» حسن اسماعیلی، مدیرکل امور هماهنگی و اقتصادی استان مازندران نیز در این جلسه از سفر قریب‌الوقوع استاندار مازندران به آستاراخان خبر

داد و گفت: «در این سفر، رئیس مجمع نمایندگان استان و جمعی از تجار و بازرگانان نیز استاندار را همراهی خواهند کرد.»

وی تصریح کرد: «نشست نمایندگان مجلس برای شناسایی کمبودهای قانونی و اصلاح آیین‌نامه‌ها برای توسعه‌ی روابط تجاری بین استان‌های شمالی با آستاراخان روسیه ضروری است.»

وی قدمت روابط تجاری و سیاسی مازندران را با آستاراخان بیش از یک قرن عنوان کرد و ادامه داد: «توافق‌ها و تفاهم‌نامه‌های زیادی برای توسعه‌ی روابط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی بین طرفین وجود دارد اما هنوز پشتوانه‌ی محکم اجرایی به خود نگرفته است.»

اسماعیلی از پیشنهاد ایجاد مرکز تجاری مازندران در آستاراخان استقبال کرد و گفت: «این مرکز می‌تواند مشکلات تجار را در حمل‌ونقل، بارگیری و تخلیه و مراودات مالی حل کند.»

## طرح جامع ساماندهی و طرح مدیریت یکپارچه سواحل کشور

وزارت مسکن و شهرسازی موظف شده با همکاری سایر وزارتخانه‌ها نسبت به تعیین محدوده‌های مناطق ساحلی، ضوابط کاربری اراضی و مقررات ساخت و ساز در اراضی ساحلی اقدام کند. بر اساس ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم توسعه

کشور، دولت موظف شده به منظور ساماندهی و جلوگیری از آلودگی و تخریب سواحل، با الویت دریای خزر، طرح جامع ساماندهی سراسر کشور را تدوین کند. بر اساس این گزارش، طبق آیین‌نامه اجرایی ماده مذکور که به تصویب هیات وزیران رسیده،

تایید طرح‌ها و برنامه‌های ارسالی دستگاه‌ها توسط وزارت مسکن و شهرسازی، بر عهده کارگروهی به ریاست وزیر مسکن و شهرسازی و اعضای شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران و استانداران استان‌های ساحلی کشور است.

## راهنمای طراحی بنادر تفریحی و مسافری کوچک تدوین شد

پیش‌نویس "راهنمای طراحی بنادر تفریحی و مسافری کوچک" از سوی دفتر نظام فنی اجرایی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری تدوین و آماده ارائه به جامعه مهندسی کشور شد. طبق ماده ۲۳ قانون برنامه و بودجه و براساس

نظام فنی اجرایی کشور، وظیفه تهیه و ابلاغ ضوابط و معیارهای فنی و مدیریتی طرح‌های کشور بر عهده دفتر نظام فنی اجرایی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری قرار دارد. بر این اساس، سال گذشته تهیه و تدوین "راهنمای طراحی بنادر تفریحی و مسافری

کوچک" در دستور کار این دفتر قرار گرفت که در حال حاضر پیش‌نویس "راهنمای طراحی بنادر تفریحی و مسافری کوچک" آماده ارائه به جامعه مهندسی کشور است. این راهنما توسط شرکت مهندسی مشاور پویا طرح پارس، تهیه و تدوین شده است.

## تشکیل کارگروه ساماندهی ارتباطات شناورهای سبک

مدیرکل نظارت بر سرویس‌های رادیویی سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی از تشکیل کارگروه ساماندهی ارتباطات شناورهای دریایی سبک (غیر کنوانسیون) خبر داد.

گرشاسب جمشید نژاد گفت: اعضای این کارگروه از مدیران و کارشناسان مناطق جنوب، جنوب غرب، جنوب شرق و شمال غرب تشکیل شده است. وی افزود: اهداف این کارگروه، ساماندهی شناورهای ساحلی کشور در زمینه نحوه استفاده از طیف

فرکانس، صدور پروانه، بازرسی دوره ای، اصلاح فرآیندها، تکمیل فرم‌های مربوطه، تسهیل در صدور مجوزها برای شناورهای سبک، دریافت حق فرکانس و همچنین سایر موارد مرتبط است.

## امضای تفاهم‌نامه همکاری صدرا با کشتی‌ساز کره‌ای

تفاهم‌نامه‌ی همکاری بین شرکت صدرا و شرکت سان جین کره‌ی جنوبی امضاء شد. امضای این تفاهم‌نامه در راستای ارتقاء و افزایش توان فنی و تولید کارخانجات کشتی‌سازی صدرا در بوشهر و نکاء صورت گرفت. شرکت سان جین کره‌ی جنوبی دارای چهار کارخانه‌ی تولید سکوها‌ی ثابت و نیمه‌شناور و بلوک‌های کشتی

است. به گفته‌ی مدیران شرکت صدرا، این تفاهم‌نامه‌ی همکاری که به امضای مدیران عامل دو شرکت رسیده، می‌تواند در جهت انتقال تکنولوژی روز و ایجاد بهره‌وری در صنایع کشتی‌سازی این شرکت مؤثر باشد.



## ۴۵۸ شرکت خدمات نفتی در کیش ثبت شده است

سرپرست معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه‌ی آزاد کیش از ثبت ۴۵۸ شرکت خدمات مرتبط با حوزه‌ی نفت در کیش خبر داد.

رضا مسرور در دیدار با هیئت نفتی اماراتی اظهار داشت: «برخورداری از معافیت مالیاتی ۲۰ ساله برای سرمایه‌گذاری، امکان ثبت شرکت‌ها با صددرصد سهام خارجی و نزدیک بودن به مناطق نفت‌خیز کشور از مهم‌ترین مزیت‌های سرمایه‌گذاری است که موجب شده تا شرکت‌های نفتی تمایل زیادی برای فعالیت در کیش داشته باشند. وی افزود: «نبود محدودیت در خریدوفروش ارز و خروج آن از کیش به سایر نقاط، ورود اتباع خارجی بدون نیاز به رواید، ورود مواد اولیه و ماشین‌آلات واحدهای تولیدی و

نیز صادرات کالا بدون عوارض، فعالیت بورس‌های نفت و صنایع پتروشیمی و اوراق بهادار و حضور ۶۶ شعبه و باجه‌ی بانک ایرانی و دو بانک خارجی از دیگر مزیت‌هایی است که کیش را به یک بستر مناسب سرمایه‌گذاری تبدیل کرده است. سرپرست معاونت اقتصادی و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه‌ی آزاد کیش با اشاره به ثبت ۳۶ شرکت خارجی در کیش اضافه کرد: «هم‌اکنون تعداد بسیاری از شرکت‌های خارجی در زمینه‌ی خدمات فنی مهندسی نفت در کیش فعال هستند. وی خاطر نشان کرد: سازمان منطقه‌ی آزاد کیش در این زمینه آمادگی هر گونه همکاری، مذاکره و تعامل را دارد. همچنین در این دیدار هیئت نفتی اماراتی، تغییرات و پیشرفت کیش را در زمینه‌های مختلف بسیار چشمگیر دانسته و



تأکید کردند که شرایط موجود و برنامه‌هایی که در راستای توسعه‌ی کیش در نظر گرفته شده، در گسترش فعالیت شرکت‌های نفتی خارجی بسیار مؤثر است.

## احداث کارخانه‌ی تولید روغن موتور کشتی در قشم

مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره‌ی قشم از احداث کارخانه‌ی تولید روغن موتور کشتی در قشم خبر داد.

مسعود مستوفی، مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی خدمات کشتیرانی ستاره‌ی قشم گفت: «در کنار احداث طرح پروژه‌ی ملی سوخت‌رسانی در دریا، کارخانه‌ی تولید روغن موتور کشتی در قشم احداث می‌شود.»

وی اضافه کرد: «به منظور تأمین روغن کشتی‌هایی که برای سوخت‌گیری به قشم می‌آیند، این کارخانه احداث می‌شود.»

مستوفی افزود: «استفاده از روغن، میزان فرسایش موتور کشتی را کاهش می‌دهد، ضمن آن‌که مصرف سوخت را کم می‌کند و عمر موتور را افزایش می‌دهد.

مدیرعامل شرکت سوخت‌رسانی و خدمات

کشتیرانی ستاره‌ی قشم تصریح کرد: با توجه به این‌که این شرکت با ابعاد وسیعی شروع به کار کرده است، اهداف مختلفی را دنبال می‌کند که یکی از این اهداف، ساخت و احداث کارخانه‌ی تولید روغن موتور برای کشتی‌ها بوده است.

## انتصاب نماینده تام الاختیار وزارت علوم در شورای عالی صنایع دریایی

مهدی نژاد نوری، معاون پژوهشی و فناوری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، دکتر وحید چگینی رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی را به عنوان نماینده تام الاختیار این وزارت خانه در کارگروههای تخصصی شورای عالی صنایع دریایی کشور منصوب کرد. به گزارش روابط عمومی موسسه ملی اقیانوس شناسی، در این حکم که توسط دکتر محمد

معاون پژوهشی و فناوری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، دکتر وحید چگینی رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی را به عنوان نماینده تام الاختیار این وزارت خانه در کارگروههای تخصصی شورای عالی صنایع دریایی کشور منصوب کرد. به گزارش روابط عمومی موسسه ملی اقیانوس شناسی، در این حکم که توسط دکتر محمد



## طرح ممیزی علمی رشته مهندسی دریا تدوین شد

دریایی مهم کشور پیوست ۲: پروژه‌های موفق سال‌های اخیر صنایع دریایی پیوست ۳: معرفی انجمن مهندسی دریایی ایران پیوست ۴: کتاب‌های دریایی و پایان نامه‌های دانشجویی گفتنی است، انجمن مهندسی دریایی ایران از جمله انجمن‌های علمی کشور است که از سوی کمیسیون انجمن‌های علمی وزارت علوم، حائز رتبه A و جزو ۱۰ انجمن برتر کشور قرار گرفته است.

دریایی ایران به انجام رسید. این گزارش مجموعاً ۶ فصل و ۴ پیوست دارد که اسامی فصول این گزارش به شرح زیر است: فصل ۱: مقدمه فصل ۲: آمار و اطلاعات فصل ۳: تجزیه و تحلیل داده‌ها فصل ۴: وضعیت کشورهای منطقه و توسعه یافته فصل ۵: استراتژیها فصل ۶: پیشنهادات عناوین پیوست‌های این طرح نیز به شرح زیر است: پیوست ۱: اسامی و اطلاعات مراکز صنعتی

در چارچوب طرح ممیزی صد موضوع علمی مهم کشور که از سوی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در دست انجام است، ممیزی رشته مهندسی دریا توسط انجمن مهندسی ایران انجام شد.

به گزارش روابط عمومی انجمن مهندسی دریایی ایران، در این زمینه گزارشی ۱۹۰ صفحه‌ای تهیه شده است که به بررسی وضعیت مهندسی دریا و صنایع دریایی در ایران پرداخته است و از زوایای مختلف، وضعیت این رشته را بررسی کرده است. تهیه این گزارش که حدوداً ۵ ماه به طول انجامید؛ توسط یک کارگروه ویژه در انجمن مهندسی

## اهداف و محورهای اولین سمینار تجهیزات دریایی اعلام شد

طرح‌های دیگری چون رتبه‌بندی شرکت‌های دریایی در دست اجراست. دکتر سیف افزود: برگزاری اولین سمینار سازندگان، تأمین‌کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی و مهندسی می‌تواند زمینه آگاهی بیشتر ارگان‌های مسؤول از حوزه صنایع جانبی دریایی را فراهم سازد و شتاب و تأثیر بیشتری به اقدامات انجام‌شده از سوی انجمن مهندسی دریایی ایران ببخشد.

وی با اشاره به علاقه‌مندی انجمن مهندسی دریایی ایران برای تعامل مناسب با ارکان مختلف شورایی صنایع دریایی، گفت: به همین دلیل، یکی از محورهای سمینار به نحوه این تعامل در بخش صنایع جانبی دریا اختصاص یافته است. دکتر سیف در پایان از وزارت صنایع و معادن، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان صنایع دریایی، دفتر همکاری‌های فناوری ریاست جمهوری، مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، سازمان تحقیقات و خودکفایی ندسا و شرکت‌های ایزوایکو، صدرا و آرتیمیز دریا بعنوان دیگر شرکت‌های همکار در برگزاری این سمینار یاد کرد.

شورای عالی صنایع دریایی از صنایع جنبی حوزه دریا، «بررسی مشکلات، موانع و راهکارهای تأمین قطعات و تجهیزات دریایی»، «بومی‌سازی؛ فرصت‌ها و تهدیدات در تأمین تجهیزات دریایی» و «قوانین و استانداردهای دریایی» محورهای این سمینار خواهند بود.

وی با اشاره به اینکه «فعال شدن صنایع دریایی مادر همچون کشتی‌سازی و فراساحل، ده‌ها صنعت جانبی را فعال می‌کند»، درعین حال گفت: متقابلاً برای توسعه صناعی چون کشتی‌سازی و فراساحل در کشور، باید در بخش ساخت و تأمین تجهیزات موردنیاز این صنایع پیشرفت کنیم تا روند ساخت و تحویل پروژه‌های بزرگ دریایی با زمان و هزینه کمتر و اشتغال‌زایی و ارزش افزوده بیشتری همراه شود.

رئیس کمیته خودکفایی تأمین تجهیزات، مواد و خدمات فنی مهندسی انجمن مهندسی دریایی ایران یادآور شد: تحقق این امر، نیازمند لوازمی چون کسب استانداردهای دریایی از سوی سازندگان و تأمین‌کنندگان تجهیزات دریایی است که در این زمینه، اقداماتی چون مشارکت فعال در شکل‌گیری اولین مؤسسه رده‌بندی غیرانتفاعی کشور از سوی انجمن انجام شده و



اولین سمینار سازندگان، تأمین‌کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی و مهندسی ۱۲ مردادماه سال جاری در تهران برگزار می‌شود.

به گزارش روابط عمومی انجمن مهندسی دریایی ایران، دبیر ستاد برگزاری سمینار با اعلام این خبر گفت: این سمینار یک‌روزه توسط کمیته خودکفایی تأمین تجهیزات، مواد و خدمات فنی مهندسی انجمن مهندسی دریایی ایران و با همکاری سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و تعدادی از ارگان‌ها و شرکت‌های دریایی در سالن سازمان مدیریت صنعتی برگزار خواهد شد. دکتر مهدی سیف افزود: «بررسی نقش حمایتی



## تلاش تایدواتر برای حداکثر بهره‌وری از سرمایه‌گذاری‌ها و ظرفیت‌سازی‌های جدید است



بهزاد اتابکی، مدیر عامل شرکت تایدواتر، تنی چند از اعضای هیات مدیره و مقامات مسوول این شرکت در هرمزگان این هیات را همراهی کردند. در جریان این برنامه، ترمینال‌های کانترینری، ترمینال کالای متفرقه، ترمینال‌های اختصاصی شرکت تایدواتر و مرکز کنترل هوشمند ترافیک عملیات کانترینری در این مجتمع بندری مورد بازدید قرار گرفت.

اختیار دارند، بر مشکلات خود فائق آیند. صالح اصفهانی از تمرکز انرژی در تایدواتر بر روی بخش‌هایی که پیشتر روی آن‌ها سرمایه‌گذاری شده به عنوان اولویت نخست یاد کرد و برنامه‌ریزی برای برون رفت از برخی مشکلات مربوط به تعهدات قبلی که مانع حرکت پرشتاب شرکت تایدواتر شده و توجه به "ظرفیت‌سازی‌های جدید" با توجه به استعدادهای شرکت تایدواتر، را به عنوان اولویت‌های بعدی نام برد. وی تاکید کرد: شرکت تایدواتر با یک روحیه جهادی و انقلابی و برنامه ریزی جامع، برای رسیدن به اهداف خود باید با اعتماد به نفس حرکت کند.

شایان ذکر است به دعوت شرکت تایدواتر تنی چند از مدیران عالی رتبه موسسه مالی و اعتباری مهر و شرکت سرمایه‌گذاری مهر اقتصاد ایرانیان از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند.

رئیس هیات مدیره موسسه مالی و اعتباری مهر گفت: "اولویت اول فعالیت‌های تایدواتر تمرکز بر فعالیت‌هایی است که قبلاً بر روی آنها سرمایه‌گذاری شده است."

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه به نقل از ناحیه هرمزگان، دکتر اصغر صالح اصفهانی در حاشیه بازدید تعدادی از مدیران موسسه مالی و اعتباری مهر و شرکت سرمایه‌گذاری مهر اقتصاد ایرانیان از توانمندی‌های شرکت تایدواتر در مجتمع بندری شهید رجایی، تاکید کرد: کاملاً مشخص است تایدواتر انرژی زیادی برای آزاد سازی دارد که می‌تواند سطح فعالیت‌های آن را نسبت به آن چه هم اکنون وجود دارد، ارتقا دهد.

وی گفت: همه بنگاه‌ها و شرکت‌های اقتصادی با تهدیدها و چالش‌هایی روبرو هستند که باید با اتکا به نقاط قوت و شناسایی فرصت‌هایی که در

## یکی از جاهای میدان نوروز پس از ۳۰ سال به مدار تولید بازگشت

ایمن‌سازی آن دو پلاگ سیمانی در عمق‌های مختلف چاه تعبیه گردید.

رئیس روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران با بیان اینکه سال ۱۳۷۴ شرکت‌های بیرون پلاگ‌ها را حفاری نموده بود، گفت: با این وجود مسیر چاه تا عمق نهایی آن باز نشد و جریان دادن چاه میسر نگردید.

وی ادامه داد: در سال ۱۳۸۹ متخصصان و کارشناسان شرکت نفت فلات قاره ایران موفق به طراحی و مهندسی دقیق پلاگ‌ها شدند و با تغییر در فواصل مشبک کاری اقدام به تعمیر این چاه نمودند که خوشبختانه اکنون چاه در مدار تولید قرار دارد.

پس از ۳۰ سال و با انجام تعمیرات، احیا و بهینه‌سازی چاه NR-15 میدان نوروز، این چاه به مدار تولید بازگشت.

به گزارش روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران، منوچهر خندان درباره این پروژه گفت: چاه یاد شده به مدت طولانی و به دلایل مختلف مسدود شده بود که خوشبختانه با تلاش کارشناسان و متخصصان شرکت نفت فلات قاره ایران به مدار تولید بازگشت.

وی در ادامه گفت: تولید نفت از چاه NR-15 میدان نوروز در اسفند ماه سال ۱۳۴۹ آغاز شد که ۱۰ سال بعد و همزمان با شروع جنگ تحمیلی در سال ۱۳۵۹ مسدود گردید و برای



## تخلیه و بارگیری ۲/۳ میلیون TEU کانتینر توسط تایدواتر

شرکت تایدواتر در سال ۸۸ به بیش از ۵۳ هزار TEU کانتینر رسید. در همین حال عملیات لایروبی تایدواتر بدون احتساب عملکرد شرکت نگین سبز خاورمیانه در بنادر شمال کشور، در این سال از ۴۱۰ هزار مترمکعب گذشت. قرار است با پایان یافتن خارج سازی شناورهای مغروق در خور موسی با همکاری مشاور خارجی و انتقال دانش فنی به کارکنان ایرانی در این حوزه، زمینه‌های حضور جدی ایران در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی با بهره‌گیری از این شناور و سایر تجهیزات و ملزومات خریداری شده فراهم شود.

و متفرقه را در بنادر امام، شهید رجایی و امیرآباد جایجا کند که نسبت به سال قبل از آن ۱۸/۸ درصد رشد نشان می‌دهد.

همچنین تایدواتر خاورمیانه در سال ۸۸ موفق به تخلیه و بارگیری ۱۱ میلیون و ۸۶۳ هزار تن کالای فله در بنادر امام، شهید رجایی و امیرآباد شد.

طی سال ۸۸ به ۱۲۶ فروند کشتی خدمات کشتیرانی و به ۵۸۴۱ فروند کشتی نیز خدمات یدک کشی از سوی شرکت تایدواتر در بنادر شمال و جنوب کشور ارائه شد. میزان ترانزیت داخلی و خارجی انجام شده توسط

شرکت تایدواتر خاورمیانه در سال گذشته موفق به تخلیه و بارگیری ۲/۳ میلیون TEU کانتینر در بندر شهید رجایی شد.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه؛ بر اساس آمار عملکرد سال ۸۸ شرکت تایدواتر، عملیات کانترینری این شرکت در بندر شهید رجایی با ۱۶/۶ درصد افزایش نسبت به سال ۸۷ به دو میلیون و ۳۱۳ هزار و ۷۸۰ TEU کانتینر رسید.

این گزارش حاکیست در بخش عملیات کالای جنرال کارگو نیز تایدواتر موفق شد در سال ۸۸ دو میلیون و ۵۳۵ هزار تن انواع کالاهای عمومی



تاکید بر استفاده بهینه از ظرفیت‌ها در همایش هجدهم ارگان‌های دریایی

## توسعه ثروت انسانی با توسعه دریا محور

• ابراهیم زارع

همایش هجدهم ارگان‌های دریایی کشور با تأکید بر تأمین منابع انسانی و آموزش آن به منزله ثروت انسانی در حالی در جزیره کیش برگزار شد که اکثر سخنرانان روز نخست، ضمن اعلام وجود تنگناها و موانع موجود بر سر راه توسعه ثروت انسانی و ضرورت توجه ویژه برای جبران عقب ماندگی در توسعه دریایی، با انتقاد از نبود سیاست‌های یکپارچه در زمینه مدیریت دریایی، خواستار "استقرار نظام جامع مدیریت" و پیگیری آن از طریق دبیرخانه همایش در سازمان بنادر شدند.

به گزارش بندر و دریا، در نشست ۲ روزه فعالان دریایی کشور به میزبانی شرکت نفت فلات قاره ایران که با شعار «ثروت انسانی، احیاگر نقش ایران در منطقه» طی روزهای ۲۸ و ۲۹ اردیبهشت‌ماه گذشته در جزیره کیش برگزار شد، مسئولان ارشد و تصمیم‌گیر از بخش‌های دولتی، خصوصی و سازمان‌های مردم‌نهاد در خصوص چالش‌ها و اولویت‌های جامعه دریایی در سه بخش دریایی، دریانوردی و صنعت فراساحل با محوریت موضوع نیروی انسانی، بحث و تبادل نظر کردند.

هدف این گردهمایی بزرگ که هر ساله با حضور مسئولان بلند پایه کشوری و لشگری در یکی شهرهای ساحلی و بندری برگزار می‌شود، ایجاد هماهنگی ارگان‌های دریایی و تسهیل روند امور بین آنها بوده است که طی ۲۱ سال گذشته از برگزاری نخستین گردهمایی در سال ۶۸، بتدریج







توانسته با رفع نارسایی‌ها و مشکلات موجود در نحوه ارتباط بین این ارگانها، تأثیری مطلوب بر توسعه نسبی این صنعت مادر بگذارد. بر پایه این گزارش در مراسم آغاز به کار این همایش، وزیر راه و ترابری با انتقاد از اینکه در امر توسعه دریایی اقدامات چندانی صورت نگرفته، از غفلت در زمینه سواحل و شهرهای بندری سخن گفت و تأکید کرد که باید این عقب ماندگی تاریخی جبران شود. دکتر بهبهانی همچنین بر تبدیل بنادر ایران به هاب منطقه تأکید کرد و اظهار داشت: امروز کشتی‌های جهان در کنار بنادر کشورهای کوچکی که هم اندازه برخی از شهرهای ما هم نیستند، پهلو می‌گیرند و بار خود را به نقاط مختلف در خلیج فارس ترانزیت می‌کنند. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی هم با تأکید بر عدم توجه به بنادر و سواحل به رغم موقعیت ویژه کشور در این زمینه استدلال کرد: چگونه در ایران، علی رغم داشتن حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلو متر طول سواحل، سیاست‌های کشور بیشتر بری بوده تا بحری؟ چرا شهرهای بزرگ و مراکز صنعتی و جمعیتی کشور به مناطق مرکزی سوق داده شده اند در حالی که شهرهای پیشرفته جهان در کنار سواحل و دریاها قرار دارند تا بتوانند از مزیت‌های دریا و حمل و نقل دریایی برای توسعه استفاده کنند.

مهندس سید عطاء اله صدر همچنین با تأکید بر اینکه توسعه ثروت انسانی با توسعه دریا محور محقق می‌شود، گفت: ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی با توسعه ثروت انسانی ارتقا می‌یابد؛ اما طی سال گذشته آن طور که شایسته بوده به ثروت انسانی پرداخته نشده است. شایان ذکر است در حاشیه برگزاری این همایش در جزیره کیش، نمایشگاهی از دستاوردها و فعالیت‌های بخش صنعت حمل و نقل دریایی نیز برپا شد. در این نمایشگاه تمام بخشهای مرتبط با دریا و دریانوردی، دستاوردها و فعالیت‌های خود را به معرض نمایش گذاشتند.

همچنین در این همایش با تشکیل ۶ کارگروه تخصصی به موضوعاتی چون نیروی انسانی دریانورد، ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی، صنایع فراساحل، خصوصی سازی، اصل ۴۴ و سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل دریایی و بندری، ایمنی و امنیت دریانوردی و هاب دریایی و بندری در قالب پنل‌های جداگانه پرداخته شد.







وزیر راه و ترابری:

## از ظرفیت‌های دریایی کشور به خوبی استفاده نشده است

موج شکنها و همچنین توسعه خطوط ریلی آن محقق خواهد شد. بهبهانی در خصوص سوخت رسانی به کشتی‌ها نیز گفت: سهم ایران از بازار سوخت رسانی به شناورها در حال حاضر ۲۰ درصد است در حالی که تا دو سال گذشته نفت کشور را به بندر فجیره می‌فروختیم و آنها عملیات بانکرینگ را انجام می‌دادند. البته این ۲۰ درصد باید طی برنامه پنجم توسعه به ۵۰ درصد افزایش یابد. وزیر راه و ترابری در خصوص خارج سازی شناورها از اروند رود نیز گفت: در این خصوص باید سرمایه گذاری‌هایی از سوی دو کشور ایران و عراق صورت گیرد که پس از طی روال دیپلماتیک آن و انجام عملیات هیدروگرافی، به محض اعلام وزارت امور خارجه، عملیات خارج سازی شناورهای مغروق نیز از آبراه آغاز خواهد شد.

خبر داد. بهبهانی توسعه بندر و سواحل دریای عمان را از دیگر اقدامات در حال انجام، عنوان کرد و گفت: جلسات زیادی در خصوص توسعه بندر جاسک و چابهار و همچنین ایجاد زیر ساخت‌های هوایی، بندری و جاده‌ای در طول سواحل ایران در دریای عمان با حضور ارگانهای مختلف برگزار شده که در این ارتباط ۶۰۰ میلیارد تومان از محل منابع وزارت نفت در ساخت جاده بین چابهار - جاسک و جاسک - بندرعباس و همچنین تاسیسات فرودگاهی و آبرسانی در این منطقه هزینه خواهد شد. وزیر راه گفت: حفظ محیط زیست دریایی، حفظ نباتات دریایی، جمع آوری آلودگی‌های نفتی در سواحل ایران و حفظ و نگهداری تالابها از دیگر اقدامات توسعه‌ای بندر است. وی با تاکید بر تبدیل بندر ایران به عنوان بندر کانونی منطقه گفت: بندر شهید رجایی باید به بندر کانونی منطقه تبدیل شود که دستیابی به این مهم با پایان طرح توسعه بندر و تکمیل

وزیر راه و ترابری با تاکید بر گفته‌های پیشین خود مبنی بر سیاست‌های جهانی جهت عدم توسعه سواحل و شهرهای ساحلی ایران، گفت: برخلاف تمام کشورهای پیشرفته صاحب دریا، از ظرفیت‌های دریایی کشورمان به خوبی استفاده نشده است. دکتر "حمید بهبهانی" که در مراسم افتتاح هجدهمین همایش ارگانهای دریایی کشور سخن می‌گفت: با بیان اینکه "می‌توانیم به راحتی حمل و نقل دریایی را به موازات سواحل کشور توسعه دهیم" نتیجه گیری کرد: در صورت توسعه حمل و نقل دریایی به موازات ساحل، ۳۰ تا ۴۰ درصد از ترافیک خطوط منتهی به شهرهای ساحلی کاهش می‌یابد. وزیر راه و ترابری در خصوص اقدامات در حال انجام در بخش‌های بندری به ایجاد پایانه‌های باری و مسافری بندری و همچنین تعاونی‌های حمل و نقل دریایی اشاره کرد و از آغاز مکان یابی برای احداث ۳۰۰ بندر در سواحل کشور



رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی:

## حاکمیت ملی دریایی با سازمان بنادر است

تمام موارد مصوب در قطعنامه در کشور عملیاتی شود و بتوانیم خلیج فارس را به عنوان دریای سرزمینی در منطقه شکوفا ببینیم.

وی با اشاره به صندوق توسعه ملی، ایجاد آن را جامه عمل پوشاندن به ایده‌های مقام معظم رهبری و توجه جدی به بخش خصوصی دانست و افزود: طبق اساسنامه صندوق توسعه ملی، دبیر خانه صندوق در معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری قرار دارد و حداقل معادل ۲۰ درصد از منابع حاصل از صادرات نفت (نفت خام و میعانات گازی) به این صندوق واریز می‌شود.

رئیس کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد: دولت قصد استفاده از صندوق ذخیره ملی را ندارد. این صندوق که بین ۲۰ تا ۳۰ هزار میلیارد ریال ذخیره مالی خواهد داشت، صرفاً جهت استفاده بخش خصوصی در پروژه‌های زیر ساختی کشور و سرمایه‌گذاری توسعه‌ای ایجاد می‌شود. علی‌اکبر آقایی همچنین خاطر نشان کرد: پیشنهاد کمیسیون عمران، ایجاد بانک تخصصی در بخش حمل و نقل است تا بتوانیم پروژه‌های زیر ساختی را طبق برنامه‌های ۵ ساله و مطابق چشم انداز افق ۱۴۰۴ محقق کنیم.

در این حوزه، از بروز مشکلات اجرایی در کشور جلوگیری به عمل آورد.

عضو کمیسیون عمران مجلس گفت: با توجه به رشد تکنولوژی و دانش مدیریتی در جهان امروز، بی شک اطلاعات و امکانات تعالیم عرصه دریا زمانی می‌تواند موثر واقع شود که تحت یک مدیریت و به عنوان مدیریت یکپارچه به موضوع نگاه شود.

آقایی در بخش دیگری از سخنانش، "اصلاح قانون بازدارنده" را یک ضرورت دانست و اضافه کرد: در این رابطه کمیته بررسی و تدوین قوانین جدید را در مجلس احیا کردیم و در بخش اجرایی قطعاً به کمک و پشتیبانی همه فعالان این عرصه جهت اجرای اصلاحات قانونی نیاز داریم.

آقایی تصویب قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت را از اقدامات انجام شده کمیسیون تخصصی عمران و مجلس در جهت اجرای هدفمند کردن یارانه‌ها و بهبود مصرف سوخت در کشور برشمرد و در ادامه با اشاره به جامع بودن قطعنامه همایش هیجدهم، اظهار امیدواری کرد که این کمیته، پشتیبانی و حمایت لازم را در جهت اجرای مصوبات و با قطع نامه صادره، داشته باشد: تلاش خواهیم کرد

رئیس کمیسیون عمران مجلس با تاکید بر این که در بخش دریایی، باید اعمال حاکمیت ملی فقط توسط سازمان بنادر و دریانوردی صورت گیرد، از تنظیم اساسنامه با مقررات جدید در این رابطه خبر داد.

علی‌اکبر آقایی که در مراسم پایانی هیجدهمین همایش ارگان‌های دریایی سخن می‌گفت، با اعلام این خبر و بیان ضرورت هماهنگی ارگان‌های دریایی، توضیح داد: کارهای موازی در بخش حمل و نقل دریایی، سبب به هدر رفتن انرژی بسیاری در کشور می‌شود. بنابر این لازم است، یک حاکمیت ملی در این بخش جاری شود.

این عضو کمیسیون مجلس در ادامه اظهار کرد: در بخش هوایی، سازمان هواپیمایی وظیفه نظارت بر بخش حمل و نقل هوایی کشور را برعهده دارد. در بخش دریایی هم باید این فرایند توسط سازمان بنادر و دریانوردی و با اقتدار صورت گیرد.

وی اضافه کرد: مجلس شورای اسلامی آمادگی دارد، این حاکمیت یکپارچه را به سازمان بنادر بدهد و متقابلاً با هماهنگی تمام نهادهای فعال



مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی :

## انسان، عامل، منبع و هدف توسعه است

ولی در کشور ما هنوز سهم اقتصاد دریا در کل اقتصاد کشور مشخص نیست، که باید احصا شود.

مهندس صدر با اشاره به ترسیم چشم انداز بخش دریایی در سال ۱۴۰۴، خاطرنشان کرد: باید ببینیم سهم بخش دریایی در سند چشم انداز چقدر است؟ تاکنون چه میزان محقق شده است؟ و تا سال ۱۴۰۴ چقدر باید تحقق یابد؟ که بر اساس آن، برنامه آتی بخش دریایی تدوین شود. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنانش با اعلام اینکه همیشه یک رابطه منطقی بین منابع برنامه و اهداف برنامه باید برقرار باشد، اظهار داشت: آنچه در هر «برنامه توسعه» باید مورد توجه قرار گیرد «توسعه منابع» است.

مهندس صدر توسعه انسانی را مهم ترین منابع توسعه دانست و افزود: «انسان خود محور توسعه است. هر توسعه‌ای که از ابتدای خلقت انسان تاکنون اتفاق افتاده، جلوه‌ای از توسعه انسان است.»

وی تأکید کرد: انسان هم عامل توسعه است،

«در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد کالاها در مبادلات و تجارت بین المللی از طریق دریا جا به جا می‌شود که حدود ۶۰ درصد آن سهم کشورهای در حال توسعه دنیا است و قاره آسیا در سال ۲۰۰۸ میلادی نزدیک به ۴۰ درصد کالای جا به جا شده را به خود اختصاص داده است.»

مهندس صدر اضافه کرد: «ظرفیت ناوگان جهانی کشتیرانی در سال ۲۰۰۹ بالغ بر ۱/۱۹ میلیارد تن بوده که از این مقدار ۳۵ درصد نفتکش (۴۱۸ میلیون تن)، ۳۵ درصد فله بر، ۱۴ درصد کانتینری (۱۶۲ میلیون تن)، ۹ درصد جنرال کارگو و ۷ درصد یعنی ۸۵ میلیون تن شامل حمل گاز مایع، شناورهای خدماتی، شناورهای مسافری و غیره بوده است.»

وی با اشاره به رشد ۷ درصدی ناوگان کانتینری، رشد ۱۸ درصدی جنرال کارگو و رشد ۲/۵ درصدی نفتکش در سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به سال ۲۰۰۸ میلادی نتیجه گیری کرد: «این آمارها بیانگر آن است که دنیا با آهنگ رشد یابنده‌ای در فعالیت‌های دریایی به پیش می‌رود،

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در مطلع سخنان‌اش در همایش هیجدهم ارگان‌های دریایی، در تبیین عدم توسعه یافتگی کشور در حوزه دریایی گفت: «بامروز بر پیدایش خشکی‌های کره زمین از درون آبها و نسبت وسعت دریاها به خشکی‌ها و همچنین پیدایش اولین تمدنها در سواحل دریاها و رودخانه‌ها و توجه به این آیه شریفه که «من الماء کل شیء حی» این سوال از ذهن می‌گذرد که چطور در کشور ما علی رغم دارا بودن حدود ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل، سیاست‌ها بیشتر بحری بوده تا مجری و چرا شهرهای بزرگ و مراکز صنعتی و جمعیتی کشور ما بیشتر به مناطق مرکزی سوق داده شده‌اند؛ در حالی که شهرهای پیشرفته جهان در کنار سواحل و دریاها قرار دارند تا بتوانند از مزیت دریا و حمل و نقل دریایی برای توسعه خود استفاده کنند؟»

معاون وزیر راه و ترابری با ذکر این مقدمه، به تحلیل وضعیت موجود پرداخت و اظهار داشت:





### فرمانده نیروی دریایی ارتش:

## به رغم گفته‌های صریح مقام معظم رهبری چرا بندر چابهار مورد بی مهری است؟

از منظر امنیتی و اقتصادی گفت: بیش از یک سوم تجارت دریایی جهان از اقیانوس هند صورت می‌گیرد.

فرمانده نیروی دریایی ارتش با اشاره به حضور خود در اجلاس کشورهای حاشیه اقیانوس هند گفت: امنیت اقیانوس هند، هم برای ۳۰ کشور این منطقه و هم برای کشورهای فرامنطقه‌ای اهمیت دارد که ایران نیز، به همین دلیل بر حضور ناوگان خود در این اقیانوس تأکید دارد. بسیاری با اشاره به اعزام ناوگان نظامی ایران به خلیج عدن از سال گذشته، گفت: در این مدت، ایران نسبت به اعزام هفت ناگروه اقدام کرده است و توانسته با اسکورت بیش از ۵۰۰ فروند کشتی، امنیت ناوگان تجاری و نفتکش کشور را برقرار سازد.

وی همچنین با اشاره به توان بالای صنایع دریایی کشور در حوزه دفاعی و ساخت انواع شناورها و زیردریایی‌ها گفت: ساخت ناوشکن، نیازمند بالاترین سطح تکنولوژی است که ایران سال گذشته به آن دست یافت.

فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: امروز با تدابیر فرماندهی کل قوا توجه‌ها به سوی توسعه دریامحور جلب شده است. امیر دریادار "حبیب‌الله سیاری" که در هیجدهمین همایش ارگان‌های دریایی سخن می‌گفت؛ افزود: وظیفه مدیران دریایی کشور و جامعه دریایی برای تحقق این امر، دشوار است.

وی با اشاره به بیانات مقام معظم رهبری مبنی بر گنج بودن دریای عمان و سواحل آن اضافه کرد: چرا علی‌رغم این گفته‌های صریح، بندر چابهار مورد بی مهری است و سواحل شرقی کشور از کمترین توسعه در سطح کشور برخوردار است.

سیاری تأکید کرد: باید با ایجاد بنادر اقیانوسی در سواحل جاسک و چابهار و توسعه زیرساخت‌های بهداشتی، حمل و نقل و راه، ایجاد شهرهای توسعه یافته در سواحل شرقی کشور را شاهد باشیم. وی همچنین با اشاره به اهمیت اقیانوس هند

هم منبع توسعه و هم هدف توسعه است. به عبارت بهتر انسان محور توسعه است و رشد وقتی مطرح می‌شود که انسان پدیدار می‌گردد. بدون انسان تغییر و تحول طبیعی رخ می‌دهد. نباتات، جانوران و حیوانات نمو می‌کنند و تکثیر می‌شوند، ولی رشد واقع نمی‌شود. چون رشد مشخصه قوه عاقله است.» معاون وزیر راه در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به ثروت انسانی به عنوان محور توسعه دریایی، گفت: «با توسعه این ثروت است که توسعه دریا محور محقق می‌شود و رونق اقتصادی و سرمایه و کار و تلاش به سواحل دریاها سوق داده می‌شود. با توسعه این ثروت است که ایمنی و امنیت دریانوردی ارتقا می‌یابد و توسعه انسانی است که عزت و اقتدار را جلوه گر می‌سازد.»

مهندس صدر اضافه کرد: «با توسعه ثروت انسانی است که محیط زیست دریایی حفظ می‌شود و ادامه حیات بشر در روی زمین تأمین می‌شود. انسان توسعه یافته است که از ذخایر و منابع و نعماتی که در اختیار دارد، به درستی استفاده می‌کند و علم و فناوری را توسعه می‌دهد و عمران و آبادانی را گسترش داده و فرهنگ را تعالی می‌بخشد.»

وی با اظهار تأسف از اینکه در این سالها آن طور که باید به موضوع ثروت انسانی نپرداخته ایم، ابراز امیدواری کرد که در همایش هیجدهم بخشی از تنگناها و موانع موجود بر سر راه توسعه این ثروت عظیم برطرف شود و پیشنهادهای مشخص مرتبط با فعالیتهای گسترده دریایی اعم از حمل و نقل، تجارت، شیلات، نفت و گاز، گردشگری، محیط زیست، صنایع دریایی و غیره، با استفاده از فرصت استثنایی که قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه کشور فرا روی ما قرار داده است و مراحل بررسی را در مجلس شورای اسلامی می‌گذرانند، در جهت «افزایش سهم اقتصاد دریا در کل اقتصاد کشور» ارائه شود.





رئیس سازمان حفاظت از محیط زیست :

## مدیریت یکپارچه ساحلی به همدلی دستگاه‌های مربوطه نیاز دارد

زیست محیطی برخوردار است. وی با اشاره به وجود حدود نیمی از ذخایر نفت خام دنیا در منطقه خلیج فارس، اعلام کرد: وجود این ذخایر موجب توسعه پایانه‌های نفتی در این منطقه شده است به طوری که سالانه بیش از ۱۸ هزار فرورد نفتکش از مسیر تنگه هرمز عبور می‌کند.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست همچنین از تردد سالانه بیش از ۴۰ هزار فرورد انواع شناور از خلیج فارس خبر داد و بیان کرد: خلیج فارس با در اختیار داشتن عمق کم آب، حرارت بالا و شوری قابل توجه آب، خاستگاه زیستگاهی مختلفی همچون جنگل‌های حرا، جزایر مرجانی

و بسترهای علفی است

محمدی زاده منشا ۷۰ درصد آلودگی‌های خلیج فارس را از مناطق خشکی عنوان کرد و افزود: همچنین ۲۰ تا ۳۰ درصد آلاینده‌های خلیج فارس منشا دریایی دارد.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به ضرورت اجماع بین المللی هشت کشور حاشیه خلیج فارس برای در نظر گرفتن ویژگی‌های منحصر به فرد زیست محیطی این حوزه آبی، یادآور شد: باید با ایجاد بانک‌های اطلاعاتی کلیه دستگاه‌های ذیصلاح کشور در زمینه بهداشت، ایمنی و محیط زیست خلیج فارس وارد عمل شوند.

دستگاه‌ها و محیط زیست آن گونه که انتظار داریم، نیست .

وی با بیان اینکه مدیریت یکپارچه ساحلی نیاز به همدلی بیشتر دستگاه‌های مربوطه دارد گفت: تغییرات آب و هوایی، افزایش دمای آب دریا، زیر آب رفتن برخی جزایر و سواحل از جمله موضوعاتی است که باید در خصوص آنها چاره اندیشی شود.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست همچنین با انتقاد از ساحل سازیهای انجام گرفته در کشور امارات، اظهار داشت: این کشور در حاشیه خلیج فارس در ساحل سازیهای خود بد عمل کرده است.

این مقام مسئول از تجاوز به حریم دریا، تغییرات سیستم‌های اکولوژیکی دریایی و مخاطره جزایر مرجانی به عنوان دیگر چالش‌های پیش روی محیط زیست خلیج فارس نام برد و تصریح کرد: باید با یک نگاه ملی از بهره برداری غیر مسئولانه منابع آبی و به ویژه ذخایر خاوباری جلوگیری کرد.

محمدی زاده در ادامه با تاکید بر این موضوع که در حال حاضر خلیج فارس از نظر موقعیت ژئوپلیتیکی و استراتژیکی یکی از پراهمیت ترین آبراه‌های دنیا به شمار می‌رود، گفت: خلیج فارس با در اختیار داشتن یک اکوسیستم دریایی نیمه بسته از شرایط منحصر به فرد

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست خواستار ایجاد بانک جامع اطلاعاتی زیست محیطی خلیج فارس شد و گفت: اجماع بین المللی هشت کشور حاشیه خلیج فارس برای در نظر گرفتن ویژگی‌های منحصر به فرد زیست محیطی این حوزه آبی ضروری به نظر می‌رسد.

محمد جواد محمدی زاده یکی دیگر از سخنرانان همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی در کیش، در تشریح برخی از چالش‌های زیست محیطی پیش روی خلیج فارس، ضمن اعلام عدم مدیریت در ساخت و سازهای دریایی، گفت: در حال حاضر اعمال تغییرات ساحلی در جزیره خارگ، عسلویه و دیگر جزایر این منطقه تغییرات اکوسیستمی را ایجاد کرده که آثار زیانبار آن در آینده دامنگیر کل کشور خواهد شد.

وی در ادامه نحوه بهره برداری از منابع آبی را بسیار مهم عنوان کرد و در خصوص صید بی رویه ماهیان خاوباری گفت: این هشدار جدی برای تمامی دست اندرکاران صید کشور است و استفاده بیش از توان اکولوژیکی دریا و بیش از ظرفیت منابع آبی به ضرر همه خواهد بود .. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست خواستار ورود مسئولانه و بهره برداری عالمانه از منابع آبی شد و گفت: سطح همکاری‌ها بین



مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران :

## ایجاد فرهنگ مشارکت به جای رقابت با کشورهای همسایه

درصد ذخایر گاز طبیعی دنیا در منطقه خلیج فارس قرار گرفته است.

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران با اشاره به اینکه هم اکنون امکان تولید روزانه یک میلیون بشکه نفت خام و ۳۸ میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی از خلیج فارس وجود دارد، تبیین کرد: از این میزان ۲۸ میلیارد فوت مکعب گاز میادین پارس شمالی و پارس جنوبی و مابقی از سایر میادین گازی خلیج فارس تولید خواهد شد.

این مقام مسئول با اشاره به برنامه ریزی برای سرمایه گذاری ۵۰۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری در صنایع نفت و گاز در افق چشم انداز، اعلام کرد: همچنین قرار است تا پایان برنامه پنجم توسعه حدود ۲۰۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری در صنایع نفت و گاز ایران انجام بگیرد.

این مقام مسئول از خلیج فارس به عنوان قلب صادرات نفت خام ایران یاد کرد و افزود: هم اکنون بخش عمده نفت خام ایران از پایانه‌های خارک، عسلویه، سیری و لاوان صادر می‌شود و قصد داریم با راه اندازی طرح‌های تولید ال.ان.جی، پایانه‌های تخصصی برای صدور گاز مایع در خلیج فارس را نیز راه اندازی کنیم.

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران گفت: نگاه یکپارچه به خلیج فارس و دریای خزر فرصت بسیار بزرگی را در زمینه مبادله گاز در منطقه ایجاد می‌کند.

به وجود بیش از ۵۰ تریلیون فوت مکعب ذخایر گاز طبیعی در میدان کیش، بیان کرد: بر اساس برآوردهای انجام گرفته ارزش گاز موجود در میدان کیش با قیمتهای پایین ۲۵۰ میلیارد دلار، با قیمت بازارهای جهانی ۵۰۰ میلیون دلار و بر اساس ارزش واقعی حرارتی گاز، ارزشی معادل ۷۵۰ میلیارد دلار دارد.

زیرکچیان زاده با اشاره به ضرورت حفظ جایگاه گردشگری جزیره کیش، اظهار داشت: از این رو قصد داریم برای توسعه میدان گازی کیش با حفاری چاههای مورد نظر معادل ۴ تا ۵ فاز پارس جنوبی، گاز از این میدان تولید کنیم.

این عضو هیات رئیسه هیجدهمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی از هند، پاکستان، عمان، امارات، بحرین و کویت به عنوان پتانسیلهای صادراتی گاز ایران در منطقه خلیج فارس یاد کرد و ادامه داد: برای توسعه همه جانبه خلیج فارس ایجاد زیرساختهایی همچون توسعه و تقویت صنایع دریایی، سیستمهای پشتیبانی، سیستمهای هماهنگی اچ اس ای، سیستمهای ارتباطی و اطلاعاتی، اصلاح قوانین و مقررات با رویکرد فراملی، بهینه سازی و ایجاد تسهیلات گمرکی متناسب با توسعه فعالیتهای دریایی، ضروری به نظر می‌رسد.

وی در ادامه با بیان اینکه خلیج فارس در کنار مزیت‌های دریایی از ویژگی‌های انحصاری منابع هیدروکربوری برخوردار است، اظهار داشت: در حال حاضر ۶۰ درصد ذخایر نفت خام و ۴۰

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران به عنوان یکی دیگر از سخنرانان این گردهمایی با اشاره به وجود ۴۱ میدان و ۱۰۲ مخزن نفت و گاز در خلیج فارس، اعلام کرد: هم اکنون ۱۴ میدان نفت و گاز ایران با کشورهای حاشیه خلیج فارس مشترک است.

مهندس محمود زیرکچیان زاده در مراسم آغاز به کار هیجدهمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی با اشاره به وجود ۱۴ میدان مشترک نفت و گاز ایران با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، گفت: وجود این تعداد میدان مشترک نفت و گاز با کشورهای همسایه امکان ایجاد فرهنگ مشارکت به جای رقابت در توسعه و تولید را فراهم می‌کند.

این مقام مسئول همچنین صادرات، ترانزیت و سوآپ گاز طبیعی را به عنوان دیگر مزیت‌های منطقه خلیج فارس اعلام کرد و افزود: روند اکتشاف ذخایر نفت و گاز از روند رو به رشدی برخوردار است به طوری که در سالهای اخیر میزان حجم ذخایر نفت خلیج فارس از ۴۳ به ۹۴ میلیارد بشکه افزایش یافته است.

وی همچنین از افزایش ذخایر گاز طبیعی منطقه خلیج فارس از ۹۴/۶ به ۱۶۱/۵ میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی خبر داد و گفت: هم اکنون تعداد ۴۱ میدان و ۱۰۲ مخزن نفت و گاز در خلیج فارس وجود دارد. مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران با اشاره





مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران :

## توسعه دریامحور در راستای اهداف راهبردی و منافع ملی در نظر گرفته شود

شرکت نیز هر چه سریع‌تر به نتیجه برسد. وی اضافه کرد: در حال حاضر کشتی‌سازی‌های داخلی عمدتاً مشکلات مالی و نقدینگی را مشکل عمده خود مطرح می‌کنند که امید است با تشکیل صندوق توسعه صنایع دریایی مشکلات این بخش نیز برطرف شود. سوری در خصوص راه حل مشکلات شرکت‌های کشتی‌سازی کشور گفت: باید مشکلات کشتی‌سازی‌های داخلی در ابعاد مدیریت منابع، فعالیت‌های مدیریت فنی و نیروی انسانی تخصصی نیز مورد بررسی قرار گیرد و یکپارچگی همراه با مدیریت زمانی پروژه‌ها و افزایش بهره‌وری و تشویق به کار مضاعف و بالا بردن کارایی بر مبنای دانش روز و تجربیات بین‌المللی نیز مورد توجه قرار گیرد. مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران تأکید کرد: در غیر این صورت امکان رشد این صنعت و شکوفایی آن تنها با تزریق نقدینگی میسر نخواهد بود.

اجرای کشور به وجود آمده است، اضافه کرد: می‌توان با طرح مسائل کلیدی در شورای عالی صنایع دریایی نسبت به رفع کمبودها، نواقص و مشکلات اساسی این صنعت قدم‌های اصولی و پایدار برداشت. رییس هیات مدیره شرکت ملی نفتکش افزود: در حال حاضر طرح تدوین سند راهبردی صنایع دریایی، لایحه بیمه دریایی، لایحه بیمه بازرگانی دریایی کشور در دبیر خانه شورای عالی صنایع دریایی فعال است که امیدوارم پس از کارشناسی موضوع جهت تصویب به شورای عالی ارائه شود. سوری در ادامه به مشکلات عدیده‌ای که کشتی‌سازی‌های داخلی در گذشته و حال با آن درگیر بوده‌اند اشاره کرد و اظهار داشت: متأسفانه پروژه‌های ساخت داخل شرکت ملی نفتکش ایران از پیشرفت بسیار کندی برخوردار است و امید است با اجرایی شدن قوانین فوق، پروژه‌های در دست اجرای این

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران معتقد است: مسولان ذیربط کشور نگرش توسعه دریامحور را در راستای اهداف راهبردی و منافع ملی در نظر گرفته و از اهداف فرابخشی در این صنعت پرهیز کنند تا چالش‌های فراروی صنعت به نحو مناسب و یکپارچه تدبیر شود.

مهندس محمد سوری در حاشیه هیجدهمین همایش ارگان‌های دریایی در جمع خبرنگاران با اشاره به اقدامات صورت گرفته در این شرکت طی ۳ سال گذشته تا به امروز از "تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی در سال ۱۳۸۷" و "تصویب آیین‌نامه اجرایی آن در سال ۱۳۸۸" و "همچنین تشکیل شورای عالی صنایع دریایی" نام برد و گفت: این اقدامات امیدهای بی شماری را جهت توسعه این صنعت زنده می‌کند.

سوری با بیان اینکه در حال حاضر قدرت اجرایی و تصمیم‌گیری در بالاترین سطح

## اولویت‌های پیش روی جامعه دریایی کشور

قطعنامه هیجدهمین همایش ارگان‌های دریایی در ۱۸ بند و با تأکید و تمرکز بر موضوع نیروی انسانی دریانورد کشور و همچنین توجه به دریانوردان صادر شد.

دبیرخانه هماهنگی ارگانهای دریایی کشور، قطعنامه همایش هیجدهم ارگانهای دریایی را که به منزله یکی از اسناد فرادستی جامعه دریایی در راستای تحقق سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و برنامه پنجم توسعه ایران تلقی می‌شود و بیانگر اولویت‌های پیش‌روی جامعه دریایی کشور در جهت نیل به اهداف مورد نظر است را بشرح ذیل صادر کرد:

۱. تأمین منابع انسانی دریانوردان به میزان ۵۰۰۰ نفر در برنامه توسعه پنجم به منظور ایرانی نمودن کارکنان دریایی کشور شاغل بر روی ناوگان تجاری تحت پرچم و مالکیت ایران از طریق :

۱-۱. شناسائی مدارک شایستگی دریانوردان توسط وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و همکاری با کمیته مربوطه در سازمان بنادر و دریانوردی

۱-۲. انطباق آموزشهای تخصصی دریایی در مراکز آموزش عالی دریانوردی با کنوانسیون STCW و استفاده از حداکثر پتانسیل موجود در راستای تربیت و بکارگیری دریانوردان کارآمد و توسعه مراکز آموزشی در استانهای ساحلی

۱-۳. پیگیری ایجاد تسهیلات و فرصتهای مناسب جهت تحصیلات عالی ساحل نشینان کشور برای تأمین منابع انسانی متخصص و کارآمد بومی در رشته‌های تحصیلی موردنیاز مشاغل بندری و دریایی در نظام آموزش عالی کشور

۱-۴. آموزش و توانمندسازی کارکنان دریایی

موردنیاز جهت هدایت کشتی‌های مخصوص

مواد شیمیایی و گاز مایع (LPG, LNG)

۵-۱. پذیرش مسئولیت تربیت و تأمین نیروی متخصص دریانورد از سوی وزارت علوم و حذف روش بورسیه

۶-۱. ایجاد امکان احتساب خدمت و اشتغال افراد مشمول خدمت وظیفه عمومی در مشاغل دریانوردی بمدت پنج سال بجای گذراندن دوره مقدس سربازی.

۲. پیگیری و اجرای تبصره ماده ۵۲ قانون کار (مشاغل سخت و زیان آور) و ماده ۷۶ تأمین اجتماعی (بازنشستگی پیش از موعد دریانوردان) با حمایت دولت درخصوص دریانوردان و همچنین شفاف سازی تعریف شرایط از کارافتادگی دریانوردان براساس استانداردهای پزشکی دریانوردی بین المللی (ILO, STCW) توسط سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان تأمین اجتماعی.

۳. استقرار نظام جامع مدیریت یکپارچه از طریق به کارگیری نیروهای متخصص در مشاغل ذریبط مورد تأکید قرار گرفت.

۴. احصای مشاغل بندری و ارتقای سطح دانش آنان از طریق برگزاری دوره‌های تخصصی در سطوح مختلف علمی در مراکز آموزشی معتبر داخل و خارج کشور مورد تأکید قرار گرفت.

۵. درخواست همکاری و همفکری مضاعف با ارگانهای دریایی مرتبط (از جمله سازمان بنادر و دریانوردی و پلیس گذرنامه و ...) با دید فرا ملی به منظور گسترش فعالیت در تولید نفت و گاز در میادین مشترک مورد تأکید قرار گرفت.

۶. پیگیری تعیین حداقل حقوق و دستمزد جهت پرسنل فعال در بخش دریایی شرکت نفت فلات قاره با توجه به شرایط شغل و سختی کار به منظور ایجاد انگیزه بیشتر و افزایش بهره

وری مورد تأکید قرار گرفت.

۷. با توجه به محدودیتهای ایجاد شده توسط استکبار جهانی بر لزوم حمایت دولت از شرکتهای کشتیرانی داخلی جهت جذب و حمل محمولات وارداتی و صادراتی کشور و همچنین آرایه تسهیلات مالی (با نرخهای معمول و بین المللی) جهت انجام تعهدات و پیشبرد طرحهای توسعه ناوگان شرکتهای داخلی و حفظ موقعیت فعلی رتبه بندی ناوگان ملی کشور در منطقه، تأکید گردید.

۸. با توجه به لزوم کاهش قیمت تمام شده حمل کالاهای صادراتی - وارداتی و در راستای کاهش رسوب کالا در بنادر کشور، همچنین تشویق صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل به استفاده و آرایه سرویسهای Door-to-Door، لزوم ساخت و راه اندازی بنادر خشک در قطبهای صنعتی و افزایش سرعت سیر حمل و نقل ریلی کشور و کاهش حق دسترسی خطوط راه آهن، مورد تأکید قرار گرفت.

۹. باعنایت به فضای مناسب کسب و کار جهانی در حوزه اسقاط کشتی در سال جاری و سالیهای آتی و پتانسیل این صنعت جهت کارآفرینی در مناطق ساحلی کشور، بر لزوم حمایت از سرمایه گذاران بخش خصوصی و تسهیل در صدور مجوزهای لازم جهت ساخت و راه اندازی یاردهای اسقاط کشتی، تأکید گردید.

۱۰. پیگیری راه‌اندازی دادگاههای تخصصی دریایی در سطح کشور مورد تأکید قرار گرفت.

۱۱. بررسی و ارائه پیشنهاد تدوین روش اجرایی برای الزام شناورهای زیر 500GT با رعایت مفاد ISM و ارائه راهکار اصلاحی ISM براساس شناورهای بالای 500GT که در محدوده دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران فعالیت می‌نمایند.





۱۲. همکاری و هماهنگی ارگانهای دریایی کشور با پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا بمنظور ساماندهی و تسهیل تردد پرسنل دریایی شناورها با رعایت اولویت اتحادیه مالکان کشتی ایران مورد تاکید قرار گرفت.

۱۳. باتوجه به پتانسیل جمهوری اسلامی ایران در اجرای نقش محوری در عملیات پیشگیری و مقابله با آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان از دولت و مجلس محترم تقاضا می شود که در اسرع وقت نسبت به تصویب طرح سازمان بندر و دریانوردی در ایجاد مراکز مجهز مقابله با آلودگیهای دریایی و در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی، اقدام نمایند.

۱۴. سازمانهای بهره بردار از دریا به هر نحو، باید فعالیتهای خود را با الزامات زیست محیطی ملی و بین المللی که از طرف مراجع ذیربط ابلاغ می گردد، منطبق نمایند و کلیه تمهیدات و اقدامات لازم جهت جلوگیری از هرگونه آلودگی در پهنه دریاهای خود را در هر زمان از فعالیت خود به عمل آورند و در اسرع وقت نسبت به جبران خسارات زیست محیطی و رفع کلیه نواقص تاسیسات خود که در آلودگی آب دریا موثر هستند، اقدام نمایند.

۱۵. در راستای تسهیل در اجرای طرحها و پروژههای توسعه ای بخش حمل و نقل دریایی کشور و تامین تسهیلات مالی مورد نیاز این بخش بر لزوم تاسیس و راه اندازی بانک حمل و نقل دریایی با همکاری ارگانهای دریایی کشور تاکید شد.

۱۶. سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری ارگانهای دریایی و با استفاده از تمامی ظرفیتهای موجود نسبت به اجرای برنامه پایش و مدیریت زیست محیطی واحدهای آلاینده آبهای دریایی کشور و همچنین تدوین استانداردهای زیست محیطی و ایجاد بانک اطلاعات محیط زیست دریایی کشور اقدام کند.

۱۷. تشکیل کارگروهی متشکل از ارگانهای مرتبط جهت بررسی مشکلات شناورهای سنتی و حل و فصل مسائل مختلف آنان مورد تاکید قرار گرفت.

۱۸. پیگیری دبیرخانه هماهنگی ارگانهای دریایی کشور در مورد مفاد باقیمانده قطعنامه همایشهای قبلی، برگزاری جلسات منظم شورای عالی مدیران ارشد و درخواست از ارگانهای دریایی و سایر متعاملین دریایی و سایر مراجع ذیربط به منظور همکاری و مساعدتهای لازم در این مورد و تعیین زمان و مکان و اعلام موضوع همایش نوزدهم هماهنگی ارگانهای دریایی کشور مورد تاکید قرار گرفت.

همایش ارگانهای دریایی در پایان ضمن قدردانی از حضور فراکسیون نمایندگان استانهای ساحلی و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، حمایتهای قانونی برای رفع تنگناهای موجود در بخش دریایی کشور و درج موارد قانونی مورد نیاز توسعه حمل و نقل دریایی در برنامه پنجم توسعه اقتصادی کشور را خواستار شد. ■







## بازگشت خط کشتیرانی هیوندایی به بندر شهید رجایی

سرویس‌های لاینر هفتگی به بندر شهید رجایی اقدام کرده‌اند، به عدد ۲۰ رسید. اطلاعات خطوط کشتیرانی که در حال حاضر، اقدام به برقراری سرویس به بندر شهید رجایی کرده‌اند، به شرح زیر است:

از تاریخ ۲۴ اردیبهشت‌ماه سال جاری با به‌کارگیری ۶ فروند کشتی با ظرفیت‌هایی بین ۵/۵۵۰ تا ۶/۵۰۰ TEU کانتینر از سر گرفت. با افزوده شدن سرویس مشترک دو خط کشتیرانی هیوندایی کره جنوبی و هاپاگ لوید آلمان تعداد خطوطی که نسبت به برقراری

خط کشتیرانی هیوندایی به عنوان هیجدهمین ناوگان بزرگ کانتینری جهان پس از گذشت ۱۰ سال بار دیگر سرویس مستقیم هفتگی حمل کانتینری خود از مبدأ شرق دور به مقصد بندرعباس را با مشارکت خط کشتیرانی هاپاگ لوید آلمان (ناوگان ششم کانتینری دنیا)

خط کشتیرانی	رتبه‌ی جهانی	دفتر مرکزی	تعداد کشتی	نوع سرویس
IRIS/ HDSL	۲۲	ایران	۳۰	لاینر
VALFAJR	۷	ایران	۳۰	فیدر
MAERSK-LINE	۱	دانمارک	۴	لاینر
MSC	۲	سوئیس	۹	لاینر - فیدر
CMA CGM	۳	فرانسه	۶	لاینر - فیدر
EVERGREEN	۵	تایوان	۴	لاینر
Hapag-Lloyd	۶	آلمان	۱	لاینر
COSCO	۷	چین	۲	لاینر
ASAV NORASIA	۸	شیلی	۷	لاینر
HANJIN	۹	کره جنوبی	۳	لاینر
China Shipping Line	۱۰	چین	۳	لاینر
OOCL	۱۳	هنگ‌کنگ	۲	لاینر
K-LINE	۱۶	ژاپن	۱	لاینر
YML	۱۷	تایوان	۴	لاینر
Hyundai	۱۸	کره جنوبی	۲	لاینر
PIL	۱۹	سنگاپور	۳	لاینر
WANHAI	۲۱	تایوان	۲	لاینر
MISC BERHAD	۲۳	مالزی	۴	لاینر
TSLINE	۲۴	هنگ‌کنگ	۴	لاینر
Emirates	۳۷	امارات	۴	لاینر
MESSINA	۴۶	ایتالیا	۲	لاینر
UASC	۲۰	کویت	۴	فیدر
Sea Consortium	۲۵	سنگاپور	۳	فیدر
RCL	۲۶	تایلند	۴	فیدر
SIMATECH	۵۲	امارات	۴	فیدر
OEL	۵۷	امارات	۳	فیدر

از یک سو، خوشحال هستیم که بین پیش‌انگاره‌ای که حدود دو، سه هفته قبل از برگزاری همایش نگاشته بودم، با متن و مفاد گزاره‌ای از قطع‌نامه که حدود یک هفته پس از چاپ مقاله‌ام تدوین شده بود، پیوندی راهبردی و نظری برقراری شد که خود نشان‌دهنده‌ی وجود یک دغدغه‌ی خاطر مشترک بین این ناقد و ائمه‌دبیرخانه و اعضای جمع داوری مطالب رسیده به همایش است. این رشته دغدغه‌ی مشترک، همان گزاره‌ی شماره‌ی ۱۸ است که در نرد منطق و هم‌کلامی آن با هجدهمین همایش، در نوع خود، جفت‌ششی مطلوب است و نیز همان است که در گزاره‌ی شماره‌ی ۱۱ همایش هفدهم و چهاردهم، گزاره‌ی ۱۳ همایش شانزدهم، گزاره‌ی ۲۳ همایش پانزدهم، گزاره‌ی ۱۵ همایش سیزدهم و به همین ترتیب در برخی دیگر از همایش‌ها نیز آمده است. گویی وجود یک عدم قطعیت اجرایی در قطع‌نامه‌ها، خود نیز، به یک قطعیت خدشه‌ناپذیر در هر یک از قطع‌نامه‌ها تبدیل شده است. واقعیت نیز چیزی جز این نیست که موارد چندی از تصمیم‌گیری‌های مندرج در قطع‌نامه‌ها، به مسامحه برگزار شده‌اند؛ یا به‌طور کامل و یا در اندازه‌های متوسط، با سهم بالایی از معطلی روبه‌رو شده‌اند.

به‌طور طبیعی، چنین رخدادی در برکنار ماندن گزاره‌هایی از قطع‌نامه‌ها قابل تصور است اما چرایی و چگونگی آن، نیازمند یک آسیب‌شناسی همه‌جانبه است.

آسیب‌شناسی مورد نظر، می‌تواند حول این محور تحقق یابد که آیا اساساً قطع‌نامه‌های صادر شده در پایان هر همایش، به‌طور یقین باید برخوردار از راهبردهای دستوری - اجرایی باشد؟ به مفهوم دیگر، آیا هر همایش، باید حامل یک بار سیاست‌گذاری «مشترک» بین سازمان‌های «نامشترک» در رویکردهای اجرایی، ظرفیت‌ها، رویه‌ها و وظایف باشد؟

هر یک از ارگان‌های دریایی کشور، هر چند که در عرصه‌ی «فعالیت‌های دریایی و بندری» مشترک باشند، باید بپذیریم که در گستره‌ی وظایف و عملکردها، شخصیت‌های سازمانی و ذات وجودی، به قدر جدایی قطب‌های آهن‌ریا، از یکدیگر فاصله دارند و شاید به همین دلیل است که گاه گفته می‌شود، خانواده‌ی ارگان‌های دریایی، اهل فامیلی از هم گسسته‌اند و این در حالی است که همگی می‌دانیم که این گسست نه به لحاظ کم‌محبیتی و بی‌التفاتی به یکدیگر، بلکه به لحاظ فقدان رشته‌های ارتباطی معنادار و عدم روابط خونی و حرفه‌ای پدیدار شده است.

نگارنده، بنا به دلایلی، در مقاله‌ی «پرورش کمال‌گرایی یک نهاد حرفه‌ای»، از کلیت همایش ارگان‌های دریایی کشور، به عنوان یک «نهاد حرفه‌ای» یاد کردم و ماهیت گفتارم آن بود که «روح و خمیرمایه‌ی وجود همایش»، رویکردی جدا از روح و ماهیت تک‌تک اعضای حاضر است. به عبارتی، علت وجودی همایش، از علل وجودی تک‌تک اعضای حاضر در آن جدا است و از این رو، باید جدا دیده شوند. هر چند این مهم، نهایت حق مطلب است. اما به آن معنا نیست که همایش و عضوهایش، در «راهبردها و روش‌ها»، نیز باید از یکدیگر جدا باشند.

نتیجه‌ی سخن این است که همایش، به عنوان یک نهاد مستقل، برآمده از عضوهای آن است. هر عضو، بخشی از این بدنه محسوب می‌شود و مجموعه‌ی این ابدان، بدن و روح همایش را می‌سازند.

### شرح و تبیین موضوع

بنا بر اهدافی و به‌منظور رفع برخی نیازهای مشترک، کانونی به نام «همایش ارگان‌های دریایی» شکل گرفته و پدید آمده است. در این بین، باید بپذیریم که اعضای تشکیل‌دهنده‌ی این کانون، در تکالیف سازمانی خود و علت وجودی، با همدیگر متفاوت بوده و شاید فقط در یک بستر موضوعی، که آن را به نام «دریا و بندر» می‌شناسیم، وجه اشتراک دارند. به عبارتی دیگر، رشته‌های وابسته به دریا و بندر، باعث شکل‌گیری زنجیره‌ی ارتباطی آن‌ها شده است، نه ماهیت و علت وجودی و تکلیف سازمانی مشترک. حتی گاه، آحادی از همین اعضا نیز، خود به صورت



## کندکاوی در رویکردهای همایش هیجدهم ارگان‌های دریایی کشور

# راهبردها و روش‌ها

• حمید ودادی  
محقق و پژوهشگر مطالعات اجتماعی - فرهنگی

به یمن برگزاری و استقبال از هیجدهمین همایش ارگان‌های دریایی کشور، مطلبی تحت عنوان «پرورش کمال‌گرایی یک نهاد حرفه‌ای» (منتشره در شماره‌ی ۳۵ دوره‌ی جدید ماهنامه بندر و دریا - خردادماه ۱۳۸۹) حول سه محور تقدیم داشتم.

اول: ضرورت بازاندیشی بر اهداف همایش به‌منظور توسعه‌ی رویکردهای تصمیم‌سازی (که خود به ۵ زیربخش تقسیم می‌شد)؛

دوم: ایجاد فرصت‌های حمایتی - هدایتی برای تصمیم‌های منتج از قطع‌نامه‌های ادوار پیشین که برخی معطل مانده است؛

سوم: تعریف فرآیند پیوستگی به پشتوانه‌ی «سازگاری و هم‌گرایی»، مورد انتظار با هدف استمرار همکاری و هم‌اندیشی فکری - اجرایی، به‌منظور انجام شدن تصمیم‌های متخذه.





مستقیم با دریا و بندر سر و کار ندارند اما خدمات قابل آرایه ی آنان، به نحو غیرمستقیم با دریا و بندر پیوند می خورد.

به صورت دقیق و از همین جاست که می توان به صراحت این نکته را یادآور شد که، همایش ارگان های دریایی کشور، خود دارای یک فلسفه ی وجودی است و زمانی مثمرتر خواهد بود که حول محور همان فلسفه ی وجودی حرکت کند.

این فلسفه ی وجودی، دارای مفهومی جدای از فلسفه ی وجودی تک تک اعضای تشکیل دهنده ی آن است و حرکت بر این مسیر است که می تواند «شخصیتی منحصر» به همایش ارگان های دریایی بسازد. شخصیتی که تحت عنوان یک «نهاد حرفه ای» از آن یاد شده است و دقیقاً بر این باور است که این «نهاد حرفه ای» قادر است، پوشش کاملی را برای مجموعه ی دریایی کشور تدارک و پشتیبانی کند.

همایش ارگان های دریایی را نباید فقط به چشم باران بهارانه ای دید که ظرف یک سال، و آن هم در فصل بهار و تنها در یکی، دو روز، قال و مقالی برپا می کند و می گذرد، بلکه آن در حکم فضایی است که به منزله ی یک نهاد حرفه ای، از جایگاهی برخوردار است که می تواند به نیازهای جامعه ی خود پاسخ دهد.

وجود عناصر و المان هایی که از آن ها نام خواهیم برد، دلایلی برای نامیدن همایش ارگان های دریایی، تحت عنوان «یک نهاد حرفه ای» است. این دلایل به شرح زیر تبیین می شوند:

۱. نقش آفرینی حداقل پنجاه و اندی ارگان حرفه ای دریایی، مشتمل بر شرکت ها، مؤسسه ها، مراکز آموزشی، کانون ها و انجمن ها که حول یک محور مشترک، دارای کنش های متنوع با مخاطبان اجتماعی (دریانوردان، فعالان حوزه ی دریایی و بندری و سامانه های جمعی مرتبط با فرآیندهای مکمل)، مخاطبان بین المللی (ILO-IMO)، مخاطبان اقتصادی (سرمایه گذاران حمل و نقل چندوجهی، سرمایه گذاران صنعتی، تولیدی و خدماتی)، مخاطبان هم عرض (شیلات، بانک مرکزی و بانک ها، بیمه، گمرک، راه آهن و سازمان پایانه ها)، مخاطبان انتظامی (نیروی انتظامی و مرزداری) و مخاطبان حاکمیتی (وزارت خانه های راه و ترابری، اقتصاد و دارایی، کشور، صنایع و معادن، علوم و فن آوری، ارتباطات، کار و امور اجتماعی و سازمان محیط زیست) هستند.

۲. ماهیت متنوع نیازها، اهداف و فرآیندهای کاری که هر کدام از اعضاها و بنا بر علت وجودی خود، با آن ها در رابطه اند.

۳. وجود روابط بین سازمانی، علت و معلولی و درهم تنیده شده و در عین برخوردار از استقلال رفتاری و استقلال علت وجودی.

۴. وجود جو مدیریتی متفاوت، به لحاظ اقدام های حرفه ای متعدد.

۵. وجود رابطه ی صنف ستادی با یک نهاد مرجع (سازمان بنادر و دریانوردی) واحد، ضمن برخوردار از استقلال مدیریتی و رفتار سازمانی، آن گونه که نقش یک عضو از مجموعه ی ارگان های دریایی، همان نقش یک سازمان حرفه ای در برابر مراجعه کنندگان خود است.

۶. وجود ویژگی های اقتصادی و فن آورانه حول هفت محور دریانوردی، کشتی، بندر، بار، مسافر و خدمات (دریایی، بندری، ایمنی و تأسیسات مرتبط، تعمیر و نگهداری شناور، اسقاط کشتی، امور کارکنان دریایی، بیمه و بازنشستگی دریانوردان، آموزش و توسعه ی منابع انسانی و...) که رشته ی ارتباط اعضا را (در عین استقلال فردی) با «نهاد همایش» ارگان های دریایی کشور برقرار می سازد.

۷. وجود اثرپذیری های محیطی و محاطی که بر روند حمل و نقل دریایی، صنایع دریایی و امور بندری و دریایی محسوس است و هر یک از عضوهای «نهاد همایش» را، حسب موضوع فعالیت شان تحت تأثیر قرار می دهد.

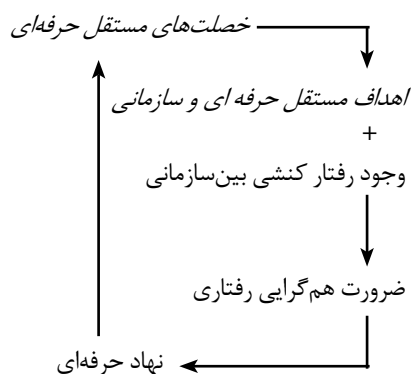
۸. وجود فرآیندهای آموزشی و حرفه ای مرتبط با فعالیت های دریایی و بندری و خدمات وابسته.

۹. وجود تعهدات و الزامات صنفی که تحت پوشش «روابط و حقوق کار» معنادار است.

وجود چنین خصلت هایی که در بالا از آن ها نام برده شد، سامانه ی همایش ارگان های دریایی کشور را، بر پایه ی آن یگانگی و رفتار کنشی مشترک، به یک «نهاد حرفه ای» تبدیل می کند و لاجرم، هم انتظارات را افزایش می دهد و هم بر جوهره ی وجودی خود و ضرورت های تبعی این حضور می افزاید.

در این نهاد حرفه ای، آن چه نیاز به تبیین و سامان دهی رفتاری دارد، همانا پردازش و تقویت موضوعی است که از آن، تحت عنوان «مدیریت بر مبنای هدف» نام می بریم. مدیریتی که نوعاً از طریق قطع نامه و تعقیب مفاد و گزاره های قطع نامه ها برای نمود و اجرا، جاری و ساری می شود و در فرآیندهای سازمانی، برخوردار از یک الگو است.

الگوی زیر، تبیین کننده ی موقعیتی است که در آن، همایش ارگان های دریایی، به مثابه ی یک «نهاد حرفه ای» نقش آفرین شده و در فضای همان نقش، به وظایف خود می پردازد. به واقع این نهاد حرفه ای، نهادی است که تمرکز و وحدت درون ذاتی اش، پوشش دهنده ی تنافر و عدم قرابت عضوهاست. «وحدتی» که می تواند بستری برای «تفرق» اعضا باشد و به این ترتیب، به آنان اطمینان دهد که اعضا می توانند در پناه این «نهاد حرفه ای» و به بهترین شکل ممکن، به اهداف موضوعی خود دست یابند.



الگوی بالا، به ما نشان می دهد که هر یک از اعضای همایش، دارای خصلت های مستقل حرفه ای و علت وجودی خاص خود هستند. وجود این هویت حرفه ای مستقل، سبب می شود که آنان دارای اهداف مستقلی نیز باشند. اما از سوی دیگر، این اعضای مستقل، برخوردار از برخی رفتارهای کنشی بین سازمانی هستند که موجب می شود نسبت به وجود یک هم گرایی رفتاری، احساس نیاز و ضرورت کنند. به طور طبیعی، این خواسته، زمانی محقق خواهد شد که آنان بتوانند «نهاد حرفه ای» متعلق به خود را به وجود آورند. خلاصه ی کلام آن که، دلیل همایش ارگان های دریایی کشور، وجود همان «نهاد حرفه ای» مورد انتظار است. نهادی که می تواند تمامی خصلت های مستقل حرفه ای را پوشش دهد و از آنان حمایت کند.

### قطع نامه ها: سامانه ی راهبردها و هدفها

خلاصه ی فعالیت سالیانه ی این نهاد حرفه ای (در این مقاله، از عنوان «همایش ارگان های دریایی»، به نام «نهاد حرفه ای» یاد می شود) اعم از فعالیت های اجرایی، تشکیل و هدایت کار گروه ها، تعقیب مفاد قطع نامه ها و استحصال نتایج، اقدام های پژوهشی و دریافت مقاله ها و اعلام راهبردهای نوین، همگی طی ۲ یا ۳ روز برگزاری همایش عرضه و بیان می شود. به مفهوم دیگر، روزهای همایش، فقط زمان «اطلاع رسانی» و «مدیریت اطلاعات» است و نه اصل فعالیت. اصل فعالیت، شامل تمام روزهای یک سال کاری است. اما از سوی دیگر، حاصل از کلیت و جامعیت فعالیت ها، قطع نامه های تنظیمی، سامانه ی راهبردها و هدفها را رقم می زنند. به مفهوم دیگر، قطع نامه ها، بیان کننده ی مقصدها، رسالت ها



و مأموریت‌ها، نقشه‌ی راه و چشم‌انداز آرزوهاست و هم‌چنین، نشان‌گر هدف‌های عملیاتی برای رسیدن به آن «کل»‌هاست. ملاحظه می‌شود که «فنی‌بودن این نهاد حرفه‌ای»، به «فنی‌بودن قطع‌نامه‌ها» وابسته است و دسترسی به اهداف قطع‌نامه‌ها نیز، وابسته به حرکت فنی این نهاد حرفه‌ای است.

### فنی بودن نهاد حرفه‌ای و قطع‌نامه‌ها

اِعمال یک نگرش حرفه‌ای به نهاد حرفه‌ای همایش ارگان‌های دریایی، می‌تواند اجابت‌کننده‌ی این آرزوی دیرین بنیان‌گذاران همایش ارگان‌های دریایی باشد. آرزوی دیرینی که خلاصه‌ی آن چنین است: وجود سامانه‌ای که نسبت به «نیازهای مشترک» این «جمع متنافر» حساس بوده و برای رفع مشکلات عارض شده و مسایل مبتلابه، راه‌کارهای پژوهشی - علمی و راه‌حلی‌هایی به‌طور نسبی جامع و مانع، احصا و کشف کند. شکی نیست که فراخوان مقاله و انتخاب شعار برای هر دور از همایش، نشانه‌ای از این نیت اصلی است که مطلب ذاتی و درون‌خیز همایش ارگان‌های دریایی را نشان می‌دهد.

مروری بر ده قطع‌نامه‌ی اخیر، نشان‌گر سرفصل‌های موضوعی متنوعی است که در نظر اول، گاه دسترسی به این طیف وسیع مطالبه را سخت و دشوار می‌کند. در کنار این تلقی، استنباط و برداشت دیگری نیز بیان می‌شود که مبین عدم وجود یک استراتژی مشخص در تنظیم قطع‌نامه است.

وجود یک پای‌بندی حرفه‌ای به ایده (و آرزو) و چشم‌اندازی مشخص و یا، به یک سیاست راهبردی هدایت‌شده، می‌تواند جهت‌گیری مناسب‌تری را که منطبق با ظرفیت و سطح همکاری «اعضای مؤثر همایش» با «دبیرخانه‌ی همایش» باشد، پیش روی کارشناسان تنظیم‌کننده قطع‌نامه قرار دهد.

علاوه بر این، ضرورت دارد تا به نکات دیگری نیز اشاره شود. نکاتی که مجموعه‌ی آن‌ها، تقویت‌کننده و پردازنده‌ی ظرفیت‌هایی است که بر انعکاس و بازتاب حرفه‌ای بودن این نهاد، دلالت می‌کند.

یک آسیب‌شناسی اولیه بر مفاد و مندرجات قطع‌نامه‌ها، حکایت از آن دارد که:

الف) «منابع، امکانات و پشتوانه‌های قطعی»، که به عنوان یک «درون‌داده» قادرند به صورت بالفعل (در جریان، پویا، دست به نقد و در اختیار)، مواد و الزام‌های اولیه برای تحقق ایده‌های قطع‌نامه را فراهم و حمایت کنند، چه‌ها هستند؟

ب) دبیرخانه‌ی همایش ارگان‌های دریایی، به استناد کدام مرجع قانونی فرادست (اساس‌نامه‌ی اجرایی، برنامه‌ی مدیریتی، اختیارات نیابتی و جانشین‌ساز)، منابع مالی (بودجه‌ی اجرایی) و منابع کار و مدیریت، قادر است بسترهای لازم برای به نتیجه رساندن ایده‌های قطع‌نامه را تدارک و فراهم سازد؟

ج) با توجه به مصوبات همایش‌ها که نهفته در مفاد قطع‌نامه‌ها هستند و در یک صورت کلی، طیفی از خواسته‌ها را بیان می‌کنند، آیا منابع کارشناسی تجزیه و تحلیل‌کننده، مجریان اقدام‌کننده، رابطان اجرایی - مدیریتی و تسهیل‌گر در اختیار دبیرخانه هستند یا خیر؟

بعضی از مصوبات مندرج در قطع‌نامه‌ها، دارای بار حقوقی - قانونی (مانند درخواست برای لغو حقوق گمرکی، بازرگانی و مالیات تکلیفی که طی چندین همایش، به عنوان مثال، گزاره‌ی اول قطع‌نامه‌ی همایش چهاردهم، همایش دوازدهم طی دو گزاره‌ی اول و دوم، همایش دهم طی گزاره‌ی شماره‌ی هفت و... هم‌چنین اصلاح و تکمیل قانون دریایی - گزاره‌ی شماره‌ی ۸ همایش دهم و...) که به مرحله‌ی تصویب قانونی برسند، اقدام‌های کارشناسی و اجرایی خاصی را طلب می‌کنند.

د) و سرانجام این‌که، آیا قلمروهای گسترش‌یافته در احاد شرکت‌ها، مؤسسه‌ها، مراکز آموزشی، کانون‌ها و انجمن‌های عضو و حاضر در مجموعه‌ی همایش ارگان‌های دریایی کشور، به همان نسبت باعث گسترش قلمرو کانون برگزارکننده‌ی همایش، دبیرخانه و ساختار سازمانی - اجرایی این نهاد شده است؟

به‌طور قطع، پاسخ، مثبت است. تردیدی نیست که به پشتوانه‌ی همین کمال‌گرایی و توسعه‌ی قلمرو نهاد همایش است که تعقیب موضوع‌هایی کلان، هم‌چون مصداق‌های زیر، مطالبه می‌شود.

- گزاره‌ی شماره‌ی ۱۵ همایش دهم (حفظ محیط زیست دریایی از گونه‌های مهاجم، از طریق کنترل آب توازن شناورها).

- گزاره‌ی شماره‌های ۷ و ۸ همایش یازدهم (کنترل و مدیریت انتقال گونه‌های مهاجم از... و حمایت از محیط زیست دریایی).

- برگزاری همایش «فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی کشور»، مندرج در مفاد قطع‌نامه‌ی شانزدهم.

- انجام اقدامات جبرانی، بازسازی ذخایر دریایی و بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی - آذینان (گزاره‌ی شماره‌ی ۷ همایش هفدهم).

- ارتقای سطح مدیریت دریایی کشور، گزاره‌ی شماره‌ی ۹ همایش هفدهم و سایر مصوبات همین همایش، به شرح مفاد مندرج در گزاره‌های ۱-۱ تا ۶-۱۰:

- تشکیل کار گروه توسعه‌ی دریامحور
- تدوین دکترین توسعه‌ی دریامحور
- تدوین نقشه‌ی جامع توسعه‌ی دریامحور
- تدوین نقشه‌ی راه توسعه‌ی صنایع دریایی کشور
- تأمین منابع مالی به‌منظور پیش‌برد پروژه‌های توسعه‌ی جامع‌ی دریایی
- ارتباط ساختاری قوه‌ی قضاییه با مباحث دریایی کشور
- تقویت و ارتقای جایگاه فراکسیون دریایی نمایندگان مجلس شورای اسلامی

- توسعه و اشاعه‌ی فرهنگ دریایی کشور (همایش شانزدهم و چندین همایش دیگر)

- توسعه‌ی صنعت گردشگری دریایی

- پیگیری تحقق معافیت دریایی (همایش شانزدهم و چندین همایش دیگر)

- تبیین و تعقیب درخواست از وزارت کار و امور اجتماعی برای موضوع‌های کاری، منطبق بر روابط و قانون کار (موضوع مقاله‌نامه‌ی شماره‌ی 147ILO، شکل‌های صنفی و... در همایش شانزدهم

- تأمین مالی برای ساخت شناور و... در همایش سیزدهم و... به این ترتیب، می‌توان ملاحظه کرد که نیاز به مدیریت قلمروهای



گسترش یافته در ارگان‌های دریایی، «سطح نیاز نهاد همایش» را نیز به سطح مدیریت، گسترش می‌دهد و یا به عبارتی، گسترش و توسعه‌ی قلمروهای مدیریت آن را باعث می‌شود. بر همین راستا، چقدر خوب است که اساساً همایشی با موضوع «تبيين قلمروهای گسترش یافته در نهاد همایش ارگان‌های دریایی کشور» برگزار شود و طی آن، تحلیل و نظر جامعه‌های هدف، پژوهش‌گران، ناقدان و نویسندگان در حوزه‌ی مسایل ساختاری و اداری و مدیریت استراتژیک درخواست شود.

### جامعه‌های هدف و نقش حضوری بیش‌تر

آن‌چه تاکنون مورد کم‌التفاتی واقع شده است، ابعاد عمده‌ی حضور شرکت‌ها، مؤسسه‌ها، کانون‌ها، مراکز آموزشی و انجمن‌های عضو، در قالب مجموعه‌ی ارگان‌های دریایی نیست؛ بلکه کم‌لطفی نسبت به درک ضرورت ایجاد یک سامانه‌ی پوشش‌دهنده است. پرورش کمال‌گرایی این نهاد حرفه‌ای، همیشه وابسته به نوع نگاه و رویکردهای تک‌تک آحاد عضو مجموعه است هر چند که نهاد همایش، حاصل از حضور تک‌تک اعضاست، اما جمع جبری رسالت این نهاد، از جمع جبری و فیزیکی اعضا، بسیار بالاتر است. به مفهوم دیگر و به لحاظ آن که یک رقم کمی بسیار بالاتر تصور شود، می‌توان گفت که هر عضو، پوشش‌دهنده تقاضاها و برنامه‌های ارگان خود است، اما این نهاد همایش، پاسخ‌دهنده به مجموعه‌ی برنامه‌هایی است که از دل اجتماع ارگان‌های دریایی کشور، که کلافی از نیازهاست و عمیقاً از مسایل ملی و حوزه‌ی دریا و بندر (حمل‌ونقل دریایی، حمل‌ونقل چندوجهی، منابع انسانی، محیط زیست دریایی و...) و مسایل بین‌المللی (کنوانسیون‌ها و تعهدنامه‌ها و میثاق‌ها، حقوق دریاهای، محیط زیست، ایمنی و...) برخاسته است، نشأت می‌گیرد. قابل قبول است که توسعه‌ی فعالیت سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی کشور، توسعه‌ی تجارت و حمل‌ونقل در منطقه و گسترش سطح دامنه‌های تکنولوژی در این حوزه، به‌طور مستقیم بر روند و دامنه‌ی مسایل بین‌سازمانی افزوده است. کافی است به حجم ارتباطات بین‌سازمانی که هم‌اکنون بین ارگان‌های دریایی کشور برقرار است، قدری دقت کنیم. وجود ده‌ها جلسه‌ی ادواری برنامه‌ریزی‌شده‌ی ماهیانه و یا دو هفته یک‌بار با موضوع‌های مختلف در حوزه‌ی امور دریایی و بندری، نشانه‌ای از این وسعت است، وسعتی که لاجرم منتهی به طرح موضوع‌ها و مسایل ضروری هدایتی، حمایتی و برنامه‌ای می‌شود.

### بیان نتیجه

**ضرورت بازنمایی این کمال‌گرایی «درونی» در نمایه‌های «بیرونی»**  
این مقوله به مقدار زیادی پذیرفته شده است که افزایش ابعادی و سازمانی هر یک از اعضا (ارگان‌های دریایی کشور)، باعث شکل‌گیری تغییرات عمده‌ای در روند تعامل با سازمان‌های هم‌عرض، مرجعیت دریایی و سایر نهادهای مرتبط با موضوع فعالیت خود شده است و همین تغییرات، خود باعث شکل‌پذیری زمینه‌های نوینی است که آن زمینه‌ها نیز، تغییر خاصی را طلب می‌کند. بر این مبناست که باید پذیرفت، فرآیندهای تازه‌ای با هدف کمال‌گرایی عملکردی و اثربخشی، پیش روی این همایش، نسبت به اولین قدم (اولین گردهم‌آیی مسؤولین ارگان‌های دریایی کشور - ۱۴ و ۱۵ بهمن‌ماه ۱۳۶۸، جزیره‌ی کیش) گشوده شده است. باید بپذیریم

که «خواسته‌ها و روندها» گسترش یافته و پایه‌پای آن، دامنه و قلمروهای این نهاد نیز، «گسترش برنامه‌ای» داشته است.

اما لازم است تا «سامانه‌ی» این نهاد که در حال حاضر، متجلی در «دبیرخانه‌ی همایش ارگان‌های دریایی کشور» است، پایه‌پای «گسترش برنامه‌ای» نیز گسترش و توسعه یابد. تنفیذ این گسترش، مستلزم یک «اقدام‌پژوهی» جامع است تا براساس مشخصه‌های کلان زیر، مبادرت به تبیین آن شود.

۱. بازتعریف اهداف همایش.
  ۲. تبیین چشم‌انداز و اهداف مرتبه‌ای، موضوعی و موضعی.
  ۳. تعریف اسناد بالادستی.
  ۴. تعریف کرسی‌های تخصصی و کانون (کمیته)‌های کارشناسی و عملیاتی.
  ۵. تعریف هدف‌مند نوع، شکل و کیفیت حضور ارگان‌های دریایی کشور در کانون (کمیته)‌های کارشناسی و عملیاتی.
  ۶. تعریف هدف‌مند تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران.
  ۷. تعریف هدف‌مند منابع پشتیبان مالی، انسانی، مطالعاتی، تحقیقاتی، فنی و حرفه‌ای.
  ۸. تعریف هدف‌مند محوریت ضمانت‌های اجرایی.
  ۹. تعریف هدف‌مند سامانه‌ی مدیریتی، به‌منظور ارزیابی عملکرد، مدیریت عملکرد و ارزش‌یابی اقدامات.
  ۱۰. تعریف هدف‌مند منابع و مدیریت اطلاعات.
- محتوای هر ده گزاره‌ی فوق، رسیدن به یک «نظریه‌ی سامان‌بخشی» است که نگارنده، هم‌پای حرفه‌ای شدن نهاد همایش، نمود آن را پیشنهاد می‌کند.

ما در عصر جهانی بودن بازارها زندگی می‌کنیم. در ابعاد منطقه‌ای، بحث رقابت، جدی و بحث ترانزیت، جدی‌تر است. بر بستر این نوع فعالیت، محیط زیست و ایمنی، همیشه اخطاردهنده است. بحث سرمایه‌های انسانی، اصل ترجیحی و کلانی است که اصل و فرع‌های دیگر، همه وابسته به آن است. اطلاعات مدیریت، مدیریت دانش و اطلاعات و دیگر جنبه‌های تخصصی حرفه‌ای، از جمله‌ی سایر مسایل بنیادی است که توجهی بنیادی را در تحقق مطالبات خود دارد.

تجارت الکترونیک، جهانی‌سازی فعالیت‌های تولیدی در حوزه‌ی ساخت شناور و دیگر اجزای وابسته، جهانی‌سازی فعالیت‌های خدماتی، روابط و قوانین کار و موضوع‌های وابسته، مانند: سختی کار و حرفه‌ی دریانوردی، امور بیمه و بازنشستگی دریانوردان و... پرننگ‌تر از آن است که امروزه به چشم ما می‌آید و نیازی جدی را برای ما در شستن دوباره‌ی چشم‌ها برمی‌انگیزاند!

به هر تقدیر، آن‌چه در حال حاضر پیش روی ماست، حکایت از کمال‌گرایی یک نهاد حرفه‌ای دارد؛ ضروری است تا برای گنجایش این روح بزرگ‌شده، جسمی بزرگ نیز تدارک دیده شود. باید در تدارک این «جسم»، برای حفظ این «جان‌مایه» بود.

در این بین، جهانی‌سازی ارتباطات، اصلی است که ناظر بر روابط حرفه‌ای است و پردازش این جسم و جان، گامی به سوی جهانی‌سازی ارتباطات این نهاد کمال‌گرای حرفه‌ای است. پس، به‌طور جدی به آن بپردازیم. ■



## انرژی، حلقه‌ی مفقوده‌ی توسعه‌ی دریامحور

• منوچهر خندان  
رئیس روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران

میهن عزیزمان ایران، در تاریخ توان‌مند و پرفراز و فرود خود، همواره به مؤلفه‌ی «دریا» به عنوان یک فرصت قابل اعتنا و مزیتی پراهمیت نگریسته و به گواه تاریخ، در اغلب قرون، از سطحی مطلوب از «سیادت دریایی» در مجاورت مرزهایش برخوردار بوده است.

با شکل‌گیری نظام‌های نوین جهانی و دگرگونی در ساختاربندی‌ها و قواعد توسعه‌ی ملی کشورها، متأسفانه مزیت و فرصت بی‌نظیر دریا، به عنوان یک حوزه‌ی دارای قابلیت توسعه، نادیده انگاشته شد. طی سال‌های دهه‌ی ۴۰ تا ۶۰ شمسی، از سویی، به علت فقدان تجارب عمل‌گرایانه در برنامه‌ریزی‌های توسعه، و نیز به دلیل گسترده شدن سایه‌ی درآمد‌های نفتی بر ساختار اقتصاد ملی، آمایش سرزمینی ایران، در ناقص‌ترین و پرایرادترین شکل خود بروز یافت. در این میان، عمده‌ترین بخش از نگاه توسعه‌مدار، به کلان‌شهرهایی با جمعیت روبه‌رشد و عمدتاً مهاجرپذیر معطوف شد؛ کلان‌شهرهایی که هیچ‌یک، لذت طلوع و غروب آفتاب ارغوانی دریا را تجربه نمی‌کردند. این پدیده، به‌مرور، توسعه‌ی نامتوازن در ایران را رقم زد که علاوه بر ایجاد برخی معضلات در روند توسعه‌ی کلی اقتصاد، انبوه مزیت‌های نواحی ساحلی ایران را نیز عقیم گذارد. اگرچه با پایان یافتن جنگ تحمیلی و کاهش برخی مشکلات اقتصادی، اولین گام‌ها برای بهره‌مندی از اثرات توسعه‌ی دریایی در حیات اقتصاد کشور، با شکل‌گیری ۳ منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی در ۲ منطقه‌ی جزیره‌ای (کیش و قشم) و تنها بندر اقیانوسی ایران (چابهار) آغاز شد، اما باید اعتراف کرد که با گذشت این همه سال، هنوز به دریا و سواحل دریایی ایران، آن‌گونه که شایسته است توجه نمی‌شود و از مزایا و نعم بی‌شمار دریا، جز اندک قوت روزانه‌ی ساحل‌نشینان و مختصری حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت کالا، بهره‌ی چندانی نمی‌بریم.

از سال ۱۳۶۸ و با شکل گرفتن اندیشه‌های مبتنی بر ضرورت توسعه‌ی دریایی، نهاد متولی فعالیت‌های بندری و دریایی کشور، فعالان حوزه‌ی دریا را به هم‌اندیشی بیش‌تر و تعامل مؤثر دعوت کرد. فراخوانی که به پی‌ریزی همایش‌های سالانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی انجامید و چندی پیش نیز، هجدهمین دوره‌ی آن برگزار شد. اکنون ۱۸ دوره از همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور می‌گذرد و بی‌تردید، راه رسیدن به «توسعه‌ی دریامحور» و روزگار سواحل پررونق در شمال و جنوب کشورمان همچنان ادامه دارد. در زمان برگزاری هجدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، نگارنده به دلیل وظیفه‌ای که در کمیته‌ی اجرایی بر عهده داشتم، از دور یا نزدیک، اظهارنظرهایی در زمینه‌ی علل استمرار چنین همایش‌هایی را می‌شنیدم و همواره این سؤال مطرح بود که: ۱۸ دوره برگزاری همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، چه تأثیری در توسعه‌ی دریانوردی ایران و رسیدن کشور به دروازه‌های پیشرفت دریایی داشته است؟ یا این پرسش که: سودآوری این رویداد سالانه، در کجا مشاهده خواهد شد؟

در پاسخ به چنین پرسش‌هایی باید گفت: توسعه‌ی دریامحور، آرمان و هدفی نیست که طی یک شب و به‌طور ناگهانی یا با برگزاری یک همایش دوروزه بتوان به آن دست یافت. پهنه‌های دریایی ایران که شامل ۳ حوزه‌ی گسترده‌ی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر است، مجموعه‌ای از نهادها و بخش‌های فعال را در خود جای داده است. هر یک از این فعالان، هدف متفاوتی را دنبال می‌کنند که بعضاً در تناقض و تمایز آشکار با یکدیگر قرار دارند. مثلاً، صیادان فعال در بخش خصوصی و نیز سازمان شیلات کشور به دنبال صید هرچه بیش‌تر ماهیان و آبزیان خوراکی هستند، اما سازمان حفاظت محیط زیست، همواره بر چگونگی روند صید و حفظ ذخایر آبی در دریاها، حساسیت‌های ویژه‌ای از خود نشان می‌دهد که آینده‌نگران و موافق روند دریامحور به نظر می‌آید. از این دست تناقض‌ها و تفاوت‌ها، آن هم در راه رسیدن به اهداف کلیدی، میان‌سازمانی فعالان دریایی، به تعدد دیده می‌شود.

برگزاری این همایش‌های سالانه، در پی آن است که همه‌ی فعالان دریایی کشور را در راه رسیدن به آرمان‌های مشترک دریایی، هماهنگ کند و البته آشکار است این هدف مشترک، جز در سایه‌ی حصول به فهم و تعریف فراگیر و جامع از آرمان‌های اساسی جمهوری اسلامی ایران مبنی بر سیادت دریایی به دست نخواهد آمد. مسلم است که: والاترین و بالاترین هدف در مفهوم و معنای «توسعه‌ی





و بین‌المللی آن‌ها بهره‌مند شد. همان‌گونه که در ابتدای این گفتار شرح داده شد، یکی از آثار توسعه‌ی نامتوازن کشور، به‌ویژه در دوره‌ی حکومت پهلوی، شکل‌گیری نواحی صنعتی و ایجاد قطب‌های تولیدی در آستانه‌ی مراکز پرجمعیت شهری بود. در حالی که به استناد روش‌های موفق توسعه، نواحی ساحلی و بنادر شکل‌گرفته در کرانه‌ی آب‌های آزاد، بهترین و مناسب‌ترین موقعیت‌ها به‌منظور بارورسازی استعدادهای صنعتی و اقتصادی محسوب می‌شوند. اکنون با توجه به وفور منابع هیدروکربنی در آب‌های فراساحلی ایران و تدوین برنامه‌های کلان شرکت نفت فلات قاره ایران برای تولید هرچه بیشتر نفت و گاز، نواحی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان به بهترین فرصت‌های سرمایه‌گذاری صنعتی و تولید کالاهای دارای ارزش افزوده تبدیل شده‌اند. از یک‌سو، انرژی در دسترس، مبادی امنیت برای سرمایه‌گذاری سودآور را تضمین می‌کند و از سوی دیگر، تولید در کرانه آب‌های پرمزیت خلیج فارس و دریای عمان، فتح بازارهای جهانی را نوید می‌دهد. امید است فعالان بخش خصوصی، به‌عنوان میدان‌داران کار و تولید در ایران، این فرصت‌ها و مزیت‌ها را به‌خوبی بشناسند و مجموعه‌ی صنعتی کشور به‌مثابه‌ی حلقه‌ای پرتحرک و پویا، به دریاهای کشور متصل شود. ■

دریامحور» کسب اقتدار و سیادت اقتصادی و دریایی و برخورداری از حضوری قدرتمند در تمامی زمینه‌های دریایی، در سطوح منطقه‌ای و نیز در ابعاد جهانی است. تردیدی نیست که سنگ‌بنای این اقتدار و سیادت اقتصادی دریایی، تنها با افزایش سطح هم‌اندیشی و تعامل میان فعالان دریایی کشور و بازگویی مجدد مفاهیم و اهداف مشترک این فعالان به دست خواهد آمد.

نکته‌ی دارای اهمیت دیگری که بیان آن را در این یادداشت ضروری می‌دانم، پیامی بود که مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، به‌منزله‌ی تنها شرکت تولیدکننده‌ی نفت دریایی کشور، در خلال سخنرانی خود در همایش هجدهم مطرح کرد. بر این اساس، انرژی لازم، به‌عنوان اصلی‌ترین مؤلفه‌ی بارورسازی استعدادهای صنعتی - اقتصادی، در نواحی ساحلی خلیج فارس و احتمالاً دریای کاسپین به قدر کافی وجود دارد و در صورت دستیابی نظام صنعتی و تولیدگرای کشور به این مؤلفه‌ی استراتژیک، می‌توانیم شکل‌گیری قطب‌های صنعتی و مولد اقتصادی را در سواحل ایرانی شاهد باشیم. برای حداکثرسازی سهم ملی در توسعه، تولید، پشتیبانی فنی و خدماتی، باید زیرساخت‌های استان‌ها و شهرهای ساحلی را که از موقعیت‌های استثنایی برخوردارند، ایجاد کنیم. باید قوانین و مقرراتی با رویکردهای فراملی و بین‌المللی بر فضای شهرهای ساحلی کشور حاکم باشد، تا بتوان از توانمندی‌ها و فرصت‌های منطقه‌ای



نماینده مردم بوشهر، گناوه، دیلم و جزیره خارک در گفت و گو با بندر و دریا

## توسعه پایدار در گرو توجه به دریا

• سید عیسی عماد

دریا، سواحل و بنادر، با نیرو و استعداد بالقوه‌یی که دارند، نقش بسیار مؤثری در شکوفایی اقتصاد و توسعه‌ی کشور ایفا می‌کنند. اما واقعیت آن است که تاکنون از این فرصت و استعداد، به نحو احسن استفاده نشده است. رویکرد مسؤولان و مدیران نیز به این مهم، آن‌طور که باید باشد، نبوده است. بهره‌ی کافی از دریا، زمانی امکان می‌پذیرد که از تمام پتانسیل‌های آن در بخش‌های مختلف، نظیر: حمل‌ونقل، انرژی، گردشگری و مسافری استفاده شود. «غلامعلی میگلی‌نژاد»، نماینده‌ی مردم بوشهر گناوه، دیلم و جزیره خارک در مجلس شورای اسلامی، در گفت‌وگو با «بندر و دریا»، ضمن ارزیابی توانمندی‌های بندری و دریایی کشور، به راهکارهای مهمی اشاره کرده است که اگر به آن‌ها توجه شود، رشد و بالندگی اقتصاد دریا را در پی خواهد داشت.

استان بوشهر با بهره‌مندی از ۷۰۰ کیلومتر مرز آبی با کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس و ارتباط با دریای آزاد، از موقعیت منحصر به فردی برخوردار است. سرمایه‌گذاری در بخش‌های حمل‌ونقل دریایی، انتقال نفت و گاز، صادرات محصولات کشاورزی به کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، از ویژگی‌های بارز بنادر استان بوشهر است.

از طرفی، منطقه‌ی دشتستان استان بوشهر، به عنوان قطب کشاورزی این استان، سالیانه بیش از ۸۵ هزار تن خرما تولید می‌کند که در بخش صادرات، اهمیت ویژه‌ی دارد.

با نگاهی به تمام ظرفیت‌های استان بوشهر، سازمان بنادر و دریانوردی در سالی که به فرموده‌ی مقام معظم رهبری، سال همت مضاعف و کار مضاعف است، می‌تواند طرح جامع توسعه‌ی بنادر استان را زودتر تدوین، اجرا و عملیاتی کند.

■ در ادامه‌ی سخنان خود، از روند احداث نخستین هتل دریایی کشور در استان بوشهر بگویید؟

اگرچه سرمایه‌ی بخش خصوصی برای احداث نخستین هتل دریایی کشور از حدود ۳ سال پیش آماده شده است، اما بوروکراسی اداری منجر گردید تا اخذ مجوز برای احداث این هتل، دچار مشکل و معطلی شود. سازمان‌های محیط زیست و سرچنگل‌داری، برای صدور مجوز و سرعت بخشیدن به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، به‌منظور احداث هتل دریایی (که می‌تواند زیرساخت توسعه‌ی گردشگری باشد)، دچار عدم کارایی شده‌اند، که این موضوع نیز، منجر به سرخوردگی صاحب سرمایه در بخش خصوصی برای چنین سرمایه‌گذاری‌هایی خواهد شد.

■ در سال گذشته، یکی از بزرگ‌ترین کشتی‌های تجاری دنیا، در بندر بوشهر پهلو گرفت، به‌منظور حمایت از این اقدام، چه تدابیری انجام پذیرفته است؟

این حمایت‌ها، شامل سرمایه‌گذاری سازمان بنادر در این منطقه، برای لای‌روبی اسکله و بسترسازی مناسب، به‌منظور پهلو گرفتن کشتی‌های باتناژ بالاست.

بوشهر نقش داشته است؟

کاهش عوارض گمرکی، سرمایه‌گذاری‌های سازمان بنادر و دریانوردی برای توسعه‌ی صنعت حمل‌ونقل دریایی و وجود زیرساخت‌های مناسب در بندرهای بوشهر، گناوه و دیلم، با ایجاد رضایت نسبی در مردم، به اقتصاد منطقه رونق افزون‌تری بخشیده است. منطقه‌ی بوشهر، از ظرفیت بسیار بالایی برای بهره‌برداری و سودآوری برخوردار است؛ آن‌چنان‌که در این منطقه، هر نوع سرمایه‌گذاری پس از مدتی به سوددهی و بازگشت سرمایه می‌رسد. سازمان بنادر، در فاز نخست توسعه‌ی بندر بوشهر، به‌خوبی عمل کرده است و به نظر می‌آید در اجرای مرحله‌ی دوم توسعه‌ی این بندر، نیز باید سرعت بیش‌تری را بکار گیرد.

■ با توجه به وجود سواحل گسترده در استان بوشهر و برخورداری از منابع انرژی دربار‌ه‌ی ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل این استان، بیش‌تر توضیح دهید؟

■ در ابتدای صحبت، بفرمایید بخش خصوصی

در توسعه‌ی بنادر کشور چه نقشی دارد؟ بخش خصوصی به مدد متخصصان دریایی، می‌تواند در توسعه و شکوفایی صنایع دریایی کشور، به‌طور مؤثر نقش‌آفرین باشد. بخش خصوصی با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی، باید از ظرفیت‌های مطلوبی که دارد در جهت توسعه‌ی زیرساخت‌ها و دست‌یابی به ارتقای کمی و کیفی اقتصاد دریایی، استفاده کند.

از طرفی، حیات مردم شهرهای بندری و ساحل نشین، به توسعه‌ی مناطق ساحلی بستگی دارد که علتی مهم برای توجه مسؤولان به دریا و بندر محسوب می‌شود. در توسعه‌ی بنادر، نه‌تنها توجه به زیرساخت‌ها مهم است، بلکه مسایل پیرامونی و وابسته به فعالیت و رونق بندر نیز، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

■ صنعت حمل‌ونقل دریایی، تا چه میزان در رونق اقتصادی و ایجاد اشتغال در استان





## ■ نظر شما درباره‌ی احداث اسکله‌های تجاری در روستاهای ساحلی جنوب کشور، توسط سازمان بنادر و دریانوردی چیست؟

احداث ۳۰۰ اسکله‌ی تجاری در روستاهای ساحلی جنوب کشور، جزو مصوبات مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۸۸ بود که به یقین، در توسعه‌ی روستاها و مناطق ساحلی نقش مؤثری دارد، اما هنوز این مصوبه عملیاتی نشده است. این گونه سرمایه‌گذاری‌ها، به علت آن که منجر به حفظ سرمایه می‌شوند پایدار و باثبات‌اند. در نتیجه سازمان بنادر و دریانوردی، باید با مناقصه و یا واگذاری پروژه‌ها به پیمانکاران داخلی، به ساخت این اسکله‌ها سرعت بیش‌تری ببخشد.

## ■ نظرتان در مورد طرح‌های انگیزشی و سوق‌دادن جوانان به سوی رشته‌های دریایی و اشتغال در این زمینه چیست؟

اگرچه جوانان استان بوشهر با دریا به‌خوبی آشنا هستند و برای اشتغال در حرفه‌های دریایی از استعداد مطلوبی برخوردارند و شرایط سخت، کار سنگین در گرمای ۴۵ درجه و رطوبت ۸۵ درصدی را به راحتی تحمل می‌کنند؛ اما به‌طور کلی، ایجاد تسهیلات لازم، مانند: بیمه، امنیت شغلی، ایمنی دریا و کشتیرانی، از جمله مواردی است که موجب ایجاد انگیزه در جوانان برای تحصیل در رشته‌های دریایی و اشتغال در این زمینه می‌شود.

## ■ کمی درباره‌ی فعالیت سرمایه‌گذاران خارجی و ایجاد زیرساخت‌های تجاری و بندری از سوی آنان در این منطقه بگویید؟

ایجاد اسکله، مکمل فعالیت سرمایه‌گذاران خارجی در بخش انرژی، نفت و گاز است. چراکه ایجاد اسکله، توسعه‌ی امور بندری را به دنبال دارد و سرمایه‌گذاران این قضیه را بسیار جدی دنبال می‌کنند؛ به‌طوری‌که پیش از شروع عملیات اجرایی ساخت، مجموعه‌ی LNG و صنایع بالادستی، مشغول تعیین جانمایی برای ساخت اسکله هستند.



## با نگاهی به تمام ظرفیت‌های استان بوشهر، سازمان بنادر و دریانوردی در سالی که به فرموده‌ی مقام معظم رهبری سال همت مضاعف و کار مضاعف است، می‌تواند طرح جامع توسعه‌ی بنادر استان را زودتر تدوین، اجرا و عملیاتی کند.

■ به عنوان عضو فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی، چه اقدامی به‌منظور دریامحور کردن برنامه‌های توسعه‌ای به عمل آورده‌اید و یا در پیش‌رو دارید؟  
فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی، تاکنون جلسه‌های مستمر و هماهنگی با سازمان

بنادر و دریانوردی پیرامون موضوع دریامحور شدن برنامه‌های توسعه‌ای داشته است. این فراکسیون از هر پیشنهاد و لایحه‌ی دولت که در جهت توسعه‌ی بنادر کشور باشد استقبال می‌کند. اکنون همراه با توجه به زیرساخت‌های بندری، به توسعه‌ی دریامحور نیز اهمیت داده می‌شود.

## ■ ترانزیت کالا در استان بوشهر نسبت به دیگر استان‌ها در چه جایگاهی قرار دارد؟ چه برنامه‌هایی برای رونق بیش‌تر این صنعت در پیش رو دارید؟

به‌طور کلی، ۳ استان هرمزگان، بوشهر و خوزستان، با داشتن بنادر شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر، در ترانزیت کالا پیش‌تازند. استان بوشهر در میان این استان‌ها، از نظر سهم ترانزیت کالا، صادرات و واردات، مقام دوم تا سوم کشور را داراست. این استان در گذرگاه ترانزیتی مناسبی قرار دارد و نسبت به دیگر استان‌های ساحلی جنوب کشور، به پایتخت نزدیک‌تر است. همچنین، بندر بوشهر با توجه به شبه‌جزیره بودنش، از پس کرانه‌های مناسبی برخوردار است.

## ■ به عنوان پرسش آخر، تعامل مجلس شورای اسلامی با دولت دهم، به‌منظور عملیاتی‌شدن طرح‌های عمرانی دریامحور را چگونه می‌بینید؟

مجلس شورای اسلامی تا حد امکان، دولت و مدیریت اجرایی استان بوشهر را برای توسعه‌ی کمی و کیفی همراهی کرده است. همچنین، برای اجرایی‌شدن مصوبات سفرهای استانی ریاست‌جمهوری، مصوبات شورای برنامه‌ریزی استان و نیز مصوبات کمیته‌ی برنامه‌ریزی شهرستان‌ها تلاش می‌شود.

نگاه نمایندگان مجلس شورای اسلامی به دولت، همراه با مساعدت و همراهی برای دستیابی به اهداف عالی و آرمان‌های نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران ترسیم شده است. ■





■ در ابتدا بفرمایید، طرح توسعه‌ی بندر بوشهر، چه تأثیری در روند فعالیت‌های این بندر داشته است؟

طرح توسعه‌ی بندر بوشهر که در سال ۱۳۸۷ تکمیل شد، یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های توسعه‌ای بنادر کشور محسوب می‌شود که ظرفیت بندر بوشهر را از حدود ۲/۷ میلیون تن، به بیش‌تر از ۵ میلیون تن در سال افزایش داد. متعاقب تکمیل این طرح، ما شاهد ورود بزرگ‌ترین کشتی‌ها به این بندر در طول عمر آن بوده‌ایم. ایجاد عمق ۱۰/۵ متر در کانال دسترسی بندر بوشهر و احداث اسکله با ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۳۰ هزار تن، این امکان جدید را برای بندر فراهم آورده است. به دلیل وجود این زیرساخت‌ها، سال گذشته توانستیم رشد ۷۵ درصدی در عرصه‌ی تخلیه و بارگیری کانتینر را نیز تجربه کرده و از مرز یکصد هزار TEU عبور کنیم و با دستیابی به ۱۴۸ هزار TEU، یک رکورد تاریخی را به دست بیاوریم. از نظر تحقق اهداف کمی زیربخش حمل‌ونقل دریایی در برنامه‌ی چهارم، با این حجم فعالیت، میزان تحقق اهداف تعیین‌شده در ترافیک کانتینری، به حدود ۱۴۶ درصد رسید که به‌منزله‌ی یک موفقیت بزرگ محسوب می‌شود. طرح توسعه‌ی بندر بوشهر، باعث شده تا جایگاه



مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر در گفت و گو با بندر و دریا تشریح کرد:

## افزایش ترافیک کانتینری موفقیت بزرگ بندر بوشهر

• مهدی ابوالحسنی

«بندر بوشهر چند سالی است که رونق گذشته‌ی خود را باز یافته است.» این جمله، بخشی از سخنان مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در گفت‌وگو با خبرنگار بندر و دریا است. «محمد راستاد»، طرح‌های توسعه‌ای و پیشرفت‌های صورت‌گرفته در بندر بوشهر را طی سال‌های اخیر، قابل توجه توصیف می‌کند و معتقد است این بندر، هم‌اکنون در حال تبدیل شدن به یکی از قطب‌های مهم حمل‌ونقل کانتینری در کشور است.

وی که دانش‌آموخته‌ی رشته‌ی ناوبری و مهندسی دریا از دانشکده‌ی علوم دریایی چابهار است، به‌جز یک سال که برای تحصیل در مقطع کارشناسی ارشد در رشته‌ی مدیریت اقتصاد دریایی، به آنتورپ بلژیک رفته، همه‌ی عمر کاری ۱۶ ساله‌اش را، از کارشناسی و ریاست اداره گرفته تا معاونت و مدیریت، در بندر بوشهر گذرانده است. شاید از همین روست که وقتی از پیشرفت‌ها سخن به میان می‌آورد، به ریزترین مسایل کارشناسی توجه دارد و وقتی از موانع و مشکلات می‌گوید، راهکاری را نیز برای برون‌رفت از آن‌ها پیشنهاد می‌دهد. آن‌چه در ادامه می‌آید، مشروح گفت‌وگو با وی می‌باشد که حول‌وحوش توسعه‌ی بندر بوشهر و جذب سرمایه‌گذاری در این بندر صورت گرفته است.

این بندر، به کلی متفاوت از قبل شود و صاحبان کالا و کشتیرانی‌ها، نگرش جدیدی به آن داشته باشند، به طوری که آثار این تحولات، در روند فعالیت‌های بندر، کاملاً مشهود است.

■ **با توجه به رویکرد جدید سازمان، مبنی بر تبدیل بنادر اصلی به بنادر کانونی (هاب) در صورت احراز شرایط، این تغییر چه تأثیری در صنعت حمل‌ونقل کشور خواهد گذاشت؟**  
تبدیل بنادر کشور به بنادر کانونی، به این معناست که بنادر ما علاوه بر تأمین نیازهای واردات و صادرات کالاهای مورد نیاز کشور، تبدیل به مراکز توزیع انواع کالا به کشورهای منطقه شوند و شاهد افزایش قابل توجه حجم کشتی‌ها و کالاهای ورودی و خروجی باشند. این امر، مستلزم توسعه و تجهیز بنادر است که سازمان بنادر و دریانوردی در قالب طرح‌های توسعه‌ای، توانسته بنادر کشور را به شرایط مورد نیاز برساند و البته برای ارتقای میزان آمادگی بنادر، طرح‌های مهم دیگری، از جمله در بنادر شهید رجایی و چابهار در حال اجراست. رشد فعالیت بنادر، به معنای ایجاد اشتغال و درآمد بیشتر، نه تنها در حمل‌ونقل دریایی بلکه در سایر زیربخش‌های حمل‌ونقل نیز می‌باشد و در رشد میزان ترانزیت و ترانشیپ کالا نیز، بسیار مؤثر خواهد بود.

■ **آیا بندر بوشهر در جذب سرمایه‌گذاری توانسته موفق عمل کند؟ چه میزان سرمایه جذب آن بندر شده است؟**

بندر بوشهر با توجه به محدودیت محوطه و اماکن، توان محدودی برای جذب سرمایه‌گذاری، به‌ویژه در زمینه فعالیت‌های ارزش افزوده‌ای دارد، لیکن خوش‌بختانه در قالب امکانات موجود، توانسته‌ایم توفیقات مهمی در جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به دست آوریم. در زمینه‌ی ایجاد امکانات تخلیه و نگهداری میوه و مواد غذایی، توانسته‌ایم به عنوان اولین بندر کشور که از پایانه‌ی اختصاصی میوه و مواد غذایی برخوردار است، مطرح شویم که این امر، با سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیارد ریالی بخش خصوصی و ایجاد سردخانه‌ی ۵۰۰۰ تنی دومداره محقق شده که هم در ارتقای بهره‌وری عملیات تخلیه‌ی کشتی‌های یخچالی و هم در کاهش هزینه‌های تمام‌شده‌ی محصولات وارداتی و صادراتی، بسیار مؤثر بوده است. نکته‌ی جالب توجه این است که برای ایجاد یک سردخانه، از یک باب انبار سرپوشیده‌ی بندر، با طراحی خاص و تغییر کاربری استفاده شد. قرار است با رشد فعالیت کشتی‌های یخچالی که در حال حاضر، تنها در بندر بوشهر تردد دارند، ظرفیت سردخانه‌ی با احداث یک سردخانه‌ی جدید، به دو برابر افزایش داده شود. در زمینه‌ی صادرات قیر نیز، یک سرمایه‌گذاری ۵۰ میلیارد ریالی

## طرح توسعه‌ی بندر بوشهر باعث شده تا جایگاه این بندر به کلی متفاوت از قبل شود و صاحبان کالا و کشتیرانی‌ها نگرش جدیدی به آن داشته باشند، به طوری که آثار این تحولات، در روند فعالیت‌های بندر، کاملاً مشهود است.



بله، این کشتی به صورت روان و مستمر در بندر بوشهر رفت‌وآمد می‌کند. ماندگاری این کشتی در مسیر بوشهر هم دلایل مختلفی دارد که از جمله مهم‌ترین آن‌ها، حجم بالای تقاضای حمل‌کانتینری به بوشهر و اندازه‌ی قابل قبول عملیات تخلیه و بارگیری بندر بوده است. انتظار می‌رود با تجهیز بندر بوشهر به گنتری کرین و ترانستینر که امسال با سرمایه‌گذاری اپراتور پایانه‌ی کانتینر بندر بوشهر محقق خواهد شد، تعداد بیش‌تری از کشتی‌های با این ظرفیت به بندر تردد کنند. ضمن این‌که ما از سال گذشته تاکنون توانسته‌ایم سه خط کانتینری خارجی جدید را هم به بندر بوشهر جذب کنیم که خود، بیان‌گر توجه ویژه‌ی خطوط کانتینری و صاحبان کالا به این بندر است.

■ **با توجه به شرایط ویژه‌ی بندر بوشهر، از گذشته تا به حال، این بندر به عنوان بندر تخصصی صادراتی و وارداتی میوه و سیفی‌جات شناخته شده است؛ این روند چه شرایطی را می‌گذراند؟**

همین‌طور است. سال‌هاست که بندر بوشهر در کنار سایر ترافیک‌های خود، تنها بندر تخصصی میوه و تره‌بار کشور محسوب می‌شود و تقریباً تمام میوه‌جات وارداتی کشور به بندر بوشهر انتقال می‌یابد و همان‌طور که در پاسخ به سؤال مربوط به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی عرض کردم، مزیت رقابتی بندر بوشهر در این زمینه باعث شد تا اولین پایانه‌ی میوه و مواد غذایی کشور با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، در این بندر ایجاد شود که سال گذشته تکمیل و به بهره‌برداری رسید.

■ **سایر بنادر استان چه وضعیتی دارند؟ خبرها حکایت از حضور سرمایه‌گذاران خارجی در بندر گناوه دارند؟**

در طول سواحل حدود ۷۰۰ کیلومتری استان، علاوه بر بندر بوشهر ۱۰ بندر تجاری دیگر وجود دارد که همه‌ی آن‌ها به تجارت منطقه‌ای و ناوگان سنتی اختصاص دارند. با توسعه‌ی زیرساخت‌های این بنادر، شرایطی ایجاد شده تا بعضی شناورهای بزرگ‌تر نیز بتوانند به این بنادر تردد کنند. به‌هر حال، بخش عمده‌ای از درآمد و اشتغال در شهرهای بندری، به روند تجارت و حمل‌ونقل دریایی وابسته است که خوش‌بختانه طی سال‌های اخیر، شاهد تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در بنادر کوچک هم بوده‌ایم؛ از جمله بندر گناوه که برای اولین بار در استان بوشهر، به یک شرکت تعاونی محلی واگذار شد. در رابطه با سرمایه‌گذاری خارجی در بندر گناوه، نیز با پیگیری‌هایی که آن تعاونی انجام داده، توانسته است توافقات اولیه‌ای را با سرمایه‌گذاران خارجی به دست آورد که امیدواریم به‌زودی شاهد نتایج آن باشیم.

دیگر در بندر بوشهر توسط بخش خصوصی برای احداث دو مخزن به ظرفیت هفت‌هزار تن، به‌همراه تأسیسات مورد نیاز انجام شده است. این تأسیسات تکمیل شده و بهره‌برداری آزمایشی از آن نیز شروع شده است. انتظار می‌رود در مرحله‌ی نخست بهره‌برداری، سالانه بالغ بر ۲۰۰ هزار تن به حجم فعالیت‌های بندر بوشهر افزوده شود. برای ایجاد پایانه‌ی اختصاصی کانتینری و تأمین تأسیسات و تجهیزات این پایانه، قرارداد بلندمدت سرمایه‌گذاری با بخش خصوصی نهایی شده و در شرف انعقاد است. میزان سرمایه‌گذاری تعهدشده در قالب این قرارداد، بالغ بر ۱۲۳۰ میلیارد ریال است. برای توسعه‌ی آبی بندر بوشهر در جزیره‌ی نگین می‌تواند ظرفیتی، حداقل معادل ظرفیت فعلی بندر بوشهر را تأمین کند و روبه‌روی تأسیسات موجود بندر و آن‌سوی حوضچه قرار دارد، توافق‌نامه‌ی سرمایه‌گذاری با بخش خصوصی منعقد شد، و مراحل قرارداد نیز مشخص است. در قالب این قرارداد، بخش خصوصی برای اولین بار، سرمایه‌گذاری کلانی را برای ایجاد زیرساخت‌های بندری انجام خواهد داد که حجم این سرمایه‌گذاری در مراحل اولیه، حداقل ۳۰۰ میلیارد ریال خواهد بود. در سایر بنادر تجاری استان از جمله گناوه، با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، تأمین تجهیزات و اپراتوری پایانه اجرا شده و احداث انبار سرپوشیده و اسکله نیز، از تعهدات بعدی سرمایه‌گذار است. مراحل واگذاری بندر دیر، دیلم و دلوار هم، با جذب سرمایه‌گذاران خصوصی در حال انجام است که به‌زودی نهایی خواهد شد.

■ **سال گذشته، به همت یکی از نمایندگان خطوط کشتیرانی، بندر بوشهر میزبان یکی از بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری بود؟ هم‌اکنون حضور ناوگان عظیم اقیانوس‌پیما در بندر چه وضعیتی دارد؟**



حوضچه، مورد نیاز است. بندر کنگان باید به تأسیسات پشتیبانی بندری مجهز شده و بنادر صیادی و تجاری آن، از هم تفکیک شوند. بندر نخل تقی، محتاج لایروبی است. بندر عسلویه هم، نیاز به ترمیم موج‌شکن، لایروبی، احداث اسکله و تأسیسات پشتیبانی دارد. علاوه بر این موارد، بنادر لاور ساحلی و امام حسن نیز، که در قالب مصوبه‌ی سفر اول هیئت دولت به استان بوشهر، قرار بود به بندر تجاری تبدیل شوند، نیاز به تکمیل زیرساخت‌ها و تأسیسات دارند.

**■ و پرسش آخر این‌که، تأثیر حضور بخش خصوصی در بندر بوشهر و سایر بنادر استان را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

خوش‌بختانه بنادر استان و به‌ویژه بندر بوشهر، شاهد حضور فعال بخش خصوصی است، به‌طوری که تقریباً کلیه‌ی فعالیت‌های تصدی‌گری از جمله: تخلیه، بارگیری و نگهداری کالا، تأمین تجهیزات بندری و نیروی انسانی مورد نیاز، سرمایه‌گذاری به‌منظور تأمین تجهیزات و تأسیسات روبنایی، راهبری شناورهای بندر و سایر فعالیت‌های مشابه، توسط بخش خصوصی انجام می‌شود. علاوه بر این موارد، تعداد زیادی از شرکت‌های خصوصی، وظایفی مانند: کارگزاری ترابری دریایی، فعالیت‌های خن‌کاری، نمایندگی کشتیرانی، بارشماری، تأمین تدارکات کشتی‌ها و غیره را به عهده دارند که از این راه، شغل‌های قابل توجهی را برای افراد محلی ایجاد کرده‌اند. ■



بله حتماً. در این راستا ما نیاز به اطالهی آبشکن‌های دیلم و گناوه و تعمیق بیش‌تر خور و حوضچه‌های این بنادر داریم. در بندر ریگ هم، کارهای ناتمام زیادی از جمله، تکمیل آبشکن‌ها، انحراف مسیر خور، لایروبی، احداث اسکله و تأسیسات پشتیبانی، باقی مانده است. بندر مروارید خارک، نیاز به احداث اسکله‌ی تدارکاتی و تأسیسات پشتیبانی دارد. بندر دلوار، نیازمند احداث اسکله و لایروبی حوضچه است. در بندر بوالخیر، باید بازوی دوم موج‌شکن ساخته و حوضچه‌ی این بندر نیز لایروبی شود. در بندر دیر، جابه‌جایی بازوی فرعی و تعمیق

**■ مناطق ساحلی بوشهر، چه بخشی از پروژه‌ی مصوبه‌ی مجلس (ساخت ۳۰۰ بندر ساحلی) را به خود اختصاص خواهند داد؟**  
هنوز پروژه‌ها به‌طور قطعی مشخص نشده‌اند، لیکن تأکید ما و مسؤولان ارشد استان بر این است که اولویت‌بندی پروژه‌ها بر اساس نیازهای ارزیابی‌شده در استان و تکمیل برخی بنادر تجاری نیمه‌تمام انجام شود.

**■ اگر امکان دارد، به‌طور مشخص این نیازها را نام ببرید؟**





## گسترش فعالیت سرویس‌های ترانشیپی در بندر شهید رجایی

نام خط کشتیرانی	حجم عملیات ترانشیپی در بندر شهید رجایی (TEU)
IRIS/HDSL	۲۵۴/۹۳۹
CSAV-NORASIA	۵۸/۵۰۴
SIMATECH/PERMA LINE	۱۴/۳۱۵
EMIRATES	۱۱/۶۳۰
PIL	۱۰/۷۸۶
WANHAI	۵/۷۰۹
Trans Asia Line	۴/۱۳۳
BAY LINE	۳/۵۰۲
TS.LINE	۲/۸۳۵
UASC	۱/۰۱۷
EMKAY	۸۶۱
YML	۲۸۰
ARC LINE	۱۷۶
Forbes	۹۴
Others	۱/۲۱۹

با توجه به اهمیت هاب‌شدن بندر شهید رجایی، یک سرویس اختصاصی فیدری مختص حمل کانتینرهای ترانشیپی بین بندر شهید رجایی و بنادر کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس به نام BBS با مشارکت شرکت تایدواتر خاورمیانه و سیماتک (ناوگان کانتینری پنجاه‌دوم جهان) با حمایت سازمان بندر و دریانوردی در اردیبهشت ماه سال ۸۸ آغاز به کار کرد.

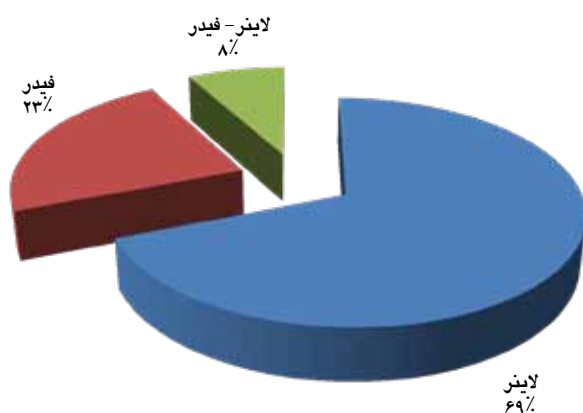
تا پایان فروردین‌ماه سال ۱۳۸۹ این سرویس ۵۳ بار به صورت هفتگی به بندر شهید رجایی تردد داشته و بیش از ۵۰۰۵۵ TEU کانتینر ترانشیپی توسط آن، از بندرعباس بین بندر بحرین و کویت و بالعکس توزیع شده است.

اخیراً حوزه‌ی فعالیت این سرویس هفتگی (با نام جدید BBDS) افزایش یافته و بندر دمام نیز به چرخه‌ی آن افزوده شده است، که انتظار می‌رود این توسعه، نقش مؤثری در ارتقاء جایگاه بندر شهید رجایی در منطقه برای کسب سهم مؤثر و پایدار از مبادلات کانتینری ایفا کند.

خاطر نشان می‌سازد، در طول سال ۱۳۸۸ بالغ بر ۳۷۰/۰۰۰ TEU کانتینر ترانشیپی از بندرعباس توسط خطوط کشتیرانی مختلف عبور داده شده‌اند که در این رابطه، علاوه بر سرویس فوق‌الذکر، خطوط کشتیرانی RCL و Valfajr نیز در زمینه‌ی توزیع کانتینرهای ترانشیپی از طریق بندر شهید رجایی بین بندر ایرانی و خارجی منطقه‌ی خلیج فارس، نقش قابل توجهی ایفا کرده‌اند.

جدول مقابل، اسامی خطوط و شرکت‌های کشتیرانی را نشان می‌دهد که در سال ۱۳۸۸ از بندرعباس به عنوان یکی از مراکز منطقه‌ای ترانشیپی کانتینرهای خود استفاده کرده‌اند.

## افزایش سهم خطوط لاینری نسبت به خطوط فیدری در بندر شهید رجایی



با اقداماتی که طی سال‌های اخیر از سوی سازمان بندر و دریانوردی بعمل آمده، زمینه‌ی لازم برای افزایش فعالیت خطوط کشتیرانی کانتینری در بندر شهید رجایی فراهم شده است، به طوری که در حال حاضر، حدود ۲۰ خط کانتینری که رتبه‌های اول تا سوم را در دنیا به خود اختصاص داده‌اند، در بندر شهید رجایی تردد دارند.

یکی از موارد شایان توجه در فعالیت خطوط کشتیرانی، تغییر سهم لاینری و فیدری است. گفتنی است، طی سال‌های قبل، فعالیت خطوط کشتیرانی در بندر شهید رجایی، عمدتاً به صورت فیدری انجام می‌گرفت که با تدابیر صورت گرفته و اقدامات انگیزشی سازمان بندر، این سهم تغییر کرد و سهم فعالیت لاینری از عملکرد کانتینری بندر شهید رجایی به رقم ۸۰ درصد افزایش و سهم فیدری نیز به میزان ۲۰ درصد کاهش یافته است. به لحاظ تعداد خطوط کشتیرانی در حاضر خطوط لاینری ۶۹ درصد و خطوط فیدری نیز تنها ۲۳ درصد از عملیات بندر شهید رجایی را به خود اختصاص داده‌اند. ۸ درصد نیز سهم خطوطی است که به صورت فیدری و هم به صورت لاینری در این بندر فعالیت دارند. ■





مدیر عامل ایزوایکو در گفت و گوی اختصاصی با بندرودریا:

## در آغاز راه هستیم

• منوچهر محمدی

مردادماه سال ۱۳۸۸ بود که رسانه‌ها از ساخت اولین کشتی اقیانوس پیمای ایرانی خبر دادند. به آب اندازی این کشتی بزرگ با حضور مسئولان و متخصصان صنایع دریایی، برگ زرین دیگری از افتخارات ایران در افق چشم انداز ۱۴۰۴ بود؛ نماد افتخاری که به سرعت، نام کشورمان را در صنعت دریایی، پرآوازه ساخت. کارشکنی‌های کشورهای غربی در عمل به تعهدات خود و همچنین اعمال تحریم‌ها در سطح بین‌المللی، طی پروسه‌ی ساخت کشتی اقیانوس پیمای ایران-اراک، نه تنها مانع از ساخت آن نشد، بلکه منجر به کسب موفقیت دیگری در عرصه دریایی کشورمان شد. با همت مضاعف و تلاش والای متخصصان شرکت ایزوایکو و با مدیریت (( مهندس فتح اله محمدی ))، کشتی اقیانوس پیمای ایران-اراک اینک با پیام خودکفایی، راهی آب‌های نیلگون خلیج فارس شده است. به همین منظور، با وی در مورد پیامدها، انعکاس جهانی و چالش‌های پیش‌روی صنایع کشتی‌سازی، به گفت و گو نشستیم ایم که ماحصل آن از نظر شما می‌گذرد.

■ به عنوان اولین سؤال، بفرمایید که ایده‌ی پروژه‌ی ساخت کشتی، چگونه مورد توجه واقع شد؟

پروژه‌ی کشتی‌سازی، به‌طور کلی مربوط به زمان ما نمی‌شود. می‌توان گفت، بخشی که الان به عنوان بخش کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایزوایکو می‌شناسیم، از سال ۱۳۵۳، یعنی سال‌ها قبل از انقلاب مورد مطالعه قرار گرفته بود. حالا چرا این مطالعات و به دنبال آن، تفکر ورود به صنعت کشتی‌سازی به وجود آمد، دلایل زیادی وجود دارد. وجود مرزهای طولانی آبی کشور، گستره‌ی حمل‌ونقل فراوان دریایی، اعم از صادرات و واردات، وجود بندر بزرگی چون شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر، وجود صنایع نفتی فراساحلی فراوان در خلیج فارس، استراتژیک بودن ماهیت صنعت کشتی‌سازی و دلایل فراوان دیگر، بر وجود یک صنعت فعال کشتی‌سازی در کشور دلالت می‌کند که بر اساس آن، این صنعت به وجود آمد و به دنبال آن، ابتدا تعمیرات کشتی آغاز شد، بعد ساخت کشتی و در نهایت هم، قرارداد پروژه‌هایی که ابتدای آن همان ساخت کشتی ایران - اراک است.

■ گذراندن پروسه‌ی ساخت کشتی اقیانوس پیمای ایران - اراک، چه تجاربی را برای شرکت ایزوایکو به ارمغان آورد؟ مهم‌ترین تجربه آن است که در حال حاضر، ما

می‌توانیم کشتی بسازیم؛ یعنی در کل، هدف هم همین بوده است. زیرا یکی از اهداف پروژه، این بوده که ما کشتی‌ساز شویم. با وجود این که این پروژه چند سال طول کشید، اما همین گذران سال‌ها باعث شد که طی چند ماه بعد، دومین کشتی را تحویل دهیم. یعنی در همین سال جاری، دومین کشتی را هم به امید خدا تحویل می‌دهیم. این همه، تجارب گران‌بهایی است که از قبل همین امر به دست آمده است.

### ■ هم‌اکنون، ایران از لحاظ صنعت کشتی‌سازی دارای چه مقام و مرتبه‌ای در منطقه و جهان است؟

در حال حاضر، از نظر درجه‌بندی، ایران در خاورمیانه تنها کشوری است که می‌تواند این نوع کشتی‌ها را بسازد؛ که این توانایی، برای مملکت ما، به‌منزله‌ی یک افتخار است. در دنیا هم، تعداد کشورهایی که می‌توانند کشتی‌هایی با این اندازه بسازند، زیاد نیستند. تعداد این کشورها محدود است. اما اگر آن‌ها را درجه‌بندی کنیم، ما رتبه‌ی بالایی در این زمینه نداریم؛ زیرا در آغاز راه هستیم. یعنی ما هم‌اکنون، اولین کشتی را ساخته و تحویل داده‌ایم. بنابراین، اگر بخواهیم سازندگان کشتی در جهان را رتبه‌بندی کنیم، در جمع کشورهای که دارای این توانمندی هستند، رتبه‌ی بالایی نداریم. اما از هر نظر، امکان ارتقا و پیشرفت را داریم. پتانسیل‌های مطلوب زیادی در کشورمان وجود دارد. با وجود آن که ساخت این کشتی، چند سال طول کشید، ولی چند ماه بعد، ما دومین کشتی را تحویل داده‌ایم. این قابلیت، نشانه‌ی وجود این پتانسیل و توانمندی در کشور است.

### ■ آیا پروسه‌ی ساخت کشتی‌ها، به‌طور کامل در داخل ایران و توسط متخصصان داخلی انجام می‌شود؟

در پروسه‌ی ساخت کشتی، مراحل مختلفی وجود دارد. یک مرحله مربوط به طراحی و مهندسی است. طراحی پایه برای ساخت کشتی، در کشور وجود ندارد. الان هم اگر بنا باشد که کشتی در داخل کشور ساخته شود، طراحی آن باید در خارج از ایران انجام گیرد؛ اما هر گونه آمادگی برای ساخت این نوع کشتی، وجود دارد. مرحله‌ی بعد در این زمینه، تأمین تجهیزات کشتی است. تجهیزات این کشتی‌ها، به‌طور عمده کم‌یاب هستند، یعنی در دنیا هم به‌وفور وجود ندارند و ممکن است به‌ندرت یافت شوند. کشتی‌سازی‌هایی که تجهیزات مورد نیاز، مانند موتور، ژنراتور، لوله و پمپ را خود بسازند، در دنیا وجود ندارند.

### ■ به این ترتیب، طبق آن‌چه شما گفتید، صنایع متعددی در ساخت یک کشتی نقش دارند.

## از مزایای صنعت کشتی‌سازی در دنیا همین است که صنایع متعددی به آن وابسته است و آن‌ها را فعال می‌کند. بر این اساس، مشاغل زیادی ایجاد می‌شود و چرخه‌ی اقتصادی - صنعتی بسیار گسترده‌ای در کشور به راه می‌افتد.



بله، از مزایای صنعت کشتی‌سازی در دنیا همین است که صنایع متعددی به آن وابسته است و آن‌ها را فعال می‌کند. بر این اساس، مشاغل زیادی ایجاد می‌شود و چرخه‌ی اقتصادی - صنعتی بسیار گسترده‌ای در کشور به راه می‌افتد. این قابلیت، یکی از مزایای صنعت کشتی‌سازی است. بنابراین، کشتی‌سازی یک صنعت مادر و استراتژیک محسوب می‌شود، و در آن صنایع متعددی دخالت دارند.

### ■ بعد از به آب انداختن کشتی ایران - اراک، انعکاس منطقه‌ای و بین‌المللی این مهم چگونه بود؟

برخی از کشورهای دنیا، به‌منزله‌ی دوستان ما تلقی می‌شوند که طبیعتاً از پیشرفت ما خوشحال‌اند. مسلم آن است که تمامی ملت‌های مسلمان آزادی‌خواه، از پیشرفت‌های صنعتی ایران خشنود می‌شوند. اما کشورهایی که مخالف آزادی‌خواهی هستند، نمی‌خواهند کشورهای دیگر روی پای خودشان بایستند؛ از این رو، از دست‌یابی به این موفقیت خوش‌حال نخواهند بود، و بر این اساس، حتی اگر بتوانند، موانعی را هم برای ما ایجاد خواهند کرد. اتفاقاً یکی از شیرینی‌های تحویل کشتی ایران - اراک نیز همین است. یعنی در زمان تحویل، بدخواهان ما، بیش‌ترین محدودیت‌ها را برای ما ایجاد کردند. زیرا آنان دوست ندارند که شاهد پیشرفت ایران باشند.

### ■ لطفاً شرایط امروز ایزوایکو و آنچه در دهه‌های گذشته بر این شرکت حاکم بوده است را مقایسه کنید.

طبیعتاً هر سازمان و تشکیلاتی، در زمان‌های مختلف، شرایط مختلفی دارد. ایزوایکو هم نمی‌تواند مستثنی از این قضیه باشد. بدیهی است که هر قدر ما به جلو حرکت کنیم، باید بیش‌تر شاهد بهینه‌شدن اوضاع شرکت باشیم. اگر غیر از این باشد، ایرادی در کار است. در

حال حاضر، شرکت ایزوایکو از نظر امورات خود، وضعیت نسبتاً مناسبی دارد، به طوری که شاید نسبت به سال‌های گذشته، وضع مساعدتر باشد. البته این مطلب را، به دلیل این که در حال حاضر، بنده یا همکاران من، ایزوایکو را اداره می‌کنیم، نمی‌گوییم. این امر، شاید از طبیعت کار کردن سرچشمه می‌گیرد. البته دیگران هم زحمت کشیده‌اند و بستر را فراهم کرده‌اند. تا امروز که ما آمده‌ایم و مشغول به کار شده‌ایم. به بیان دیگر، مساعی و زحمات گذشتگان، الان نتیجه داده و این وضعیت را ایجاد کرده است. بنابراین، می‌توان گفت که ایزوایکو، نسبت به گذشته‌اش، به‌مراتب شرایط بهتری دارد. برای مثال، از سال ۱۳۸۸ تا امروز، در زمینه‌ی فراساحل کارهای بسیار مطلوب و مفیدی انجام داده‌ایم. در طول همین مدت، چهار جکت (پایه‌های سکوی نفتی) را ساخته‌ایم که سه تا را نصب کرده‌ایم که مربوط به مرحله‌ی ۱۲ پارس جنوبی بود و چهارمی هم آماده‌ی نصب است که به مرحله‌ی ۱۶ پارس جنوبی اختصاص دارد. در زمینه‌ی تعمیرات کشتی، تعداد بسیاری را در اندازه‌های کوچک و بزرگ تعمیر کرده‌ایم. در همین مدت، ساخت کشتی ایران - اراک را تکمیل کردیم و تحویل دادیم. لندینگ کرافت ۱۸۰۰ تنی «درسا» را هم‌زمان با کشتی ایران - اراک تحویل دادیم و در ساخت کشتی‌های بعدی هم، پیشرفت بسیار قابل ملاحظه‌ای داشته‌ایم. به طوری که الان می‌توانیم بگوییم، اگر با مشکلات خاصی روبه‌رو نشویم، کشتی دوم را هم انشاء‌الله در سال جاری تحویل خواهیم داد. و در سال‌های بعد هم به همین ترتیب.

این اقدامات، حاکی از آن است که ایزوایکو، رو به رشد بوده است؛ اما این روند دلیل بر استمرار این وضعیت نیست. یعنی اگر بنا باشد ایزوایکو روند رو به رشد خود را ادامه دهد و در یک پروسه‌ی طولانی بتواند حرکت رو به جلو داشته باشد، احتیاج به برخی تمهیدات است که بعضاً از عهده و اراده‌ی مسؤولان ایزوایکو خارج است. این تمهیدات، باید در سطوح مختلف کشور اندیشیده شود تا ایزوایکو و به‌تبع آن، صنعت کشتی‌سازی کشور متحول شود و روند رو به رشد صنعت کشتی‌سازی ادامه یابد. مهم‌ترین اقدامی که باید در کنار صنعت کشتی‌سازی، انجام شود و رشد صنعت کشتی‌سازی در دیگر کشورها هم با آن مرتبط است، آرایه‌ی تسهیلات بانکی است که به‌طور مکرر به آن اشاره کرده‌ام. دلیلش هم این است که ساخت کشتی، پول زیادی می‌خواهد و هیچ شرکت و فرد حقیقی حاضر نیست که پول نقدش را برای ساخت کشتی، سرمایه‌گذاری کند. بنابراین، باید از تسهیلات بانکی استفاده کنیم. علت اصلی آن که کشتیران‌های ما و بهره‌برداران کشتی در ایران، رغبت بیش‌تری برای خرید کشتی



از سازندگان خارجی از خود نشان می‌دهند، همین امر است. آنان تمایل دارند به صنعت داخلی کشور کمک کنند اما باید مسؤولان کشور هم به آنان کمک کنند. وقتی کشورهای خارجی با شرایط مطلوب و بهره‌ی کم، به من پول می‌دهند، من مجبورم از آن‌ها خرید کنم؛ چون به‌منزله‌ی یک بنگاه اقتصادی هستم و باید به‌طور مداوم، مسایل اقتصادی خود و دخل و خرجم را محاسبه کنم. این واکنش از طرف کشورهای خارجی، برای ما قابل توجیه است. اگر کشور ما هم تسهیلات لازم را فراهم کند، تسهیلات مناسب با بهره‌ی کم و زمان طولانی در بازپرداخت، طبیعتاً کشتی‌سازی‌های ما فعال‌تر خواهند شد و در کنار کشتی‌سازی‌های جهان قرار خواهند گرفت. ما در کشورمان، دو ناوگان بسیار بزرگ تجاری - دریایی شامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفت کش ایران داریم که در دنیا شناخته‌شده و مطرح هستند. اگر دولت بتواند امکانات مالی مناسبی را، یعنی همان امکاناتی که خارجی‌ها در اختیار کشتی‌سازان خود می‌گذارند، حتی در سطحی پایین‌تر در اختیار سازندگان داخلی قرار دهد، آن وقت می‌توان مسؤولان این ناوگان را ملزم کرد که درخواست‌های خودشان را به کشتی‌سازی‌های داخلی سفارش بدهند. البته این نکته را هم عرض کنم که نباید فراموش شود که ما به عنوان گردانندگان صنعت کشتی‌سازی هم باید اشکالات خودمان را برطرف کنیم. یعنی در صورت ارایه‌ی تسهیلات بانکی، اگر خواهیم یک کشتی را در مدت هفت سال به شرکت کشتیرانی تحویل دهیم، باید پذیرفت که برای شرکت کشتیرانی نیز قابل قبول نیست. یعنی باید هم‌زمان که آن تدبیرها در سطح کلان کشوری اندیشیده می‌شود؛ اشکالات درونی خود را در عرصه‌ی صنایع کشتی‌سازی برطرف کنیم.

**■ به عقیده‌ی برخی، پیشرفت صنعت دریایی کشور، دارای روند کندی در گذشته بوده است و شاید بتوان گفت در این بخش، غفلت‌هایی نیز صورت گرفته است، براساس الثقات مسؤولان و مقامات عالی‌رتبه‌ی کشور به صنعت کشتی‌سازی به عنوان یک مدیر ارشد صنایع، در این زمینه چه پیشنهادی دارید؟**

در این مورد، بررسی‌های زیادی شده است و کارشناسان متخصص و مختلفی کار کرده‌اند و حاصل آن، دستمایه‌ای به نام «قانون حمایت از صنایع دریایی» است که به تصویب مجلس شورای اسلامی هم رسیده است. به نظر بنده، یکی از مهم‌ترین مواردی که مسؤولان کشور می‌توانند بر آن تمرکز کنند، این است که این قانون را هرچه زودتر اجرایی کنند. اگر این

## با وجود همه‌ی کاستی‌ها، در خاورمیانه، ایران تنها کشوری است که در زمینه‌ی کشتی‌سازی تا این حد رشد کرده است. بدیهی است اگر یک جریان متمرکز وجود داشته باشد و حمایت جمعی و جدی مسؤولان صورت گیرد، قطعاً، می‌توانیم در سطح قابل‌قبولی قرار بگیریم.

قانون اجرایی شود، بسیاری از مشکلات صنایع دریایی را می‌توان برطرف کرد. موضوع دیگر، پرداختن تسهیلات بانکی است. سیستم بانکی کشور باید در این زمینه فعال باشد. در ارتباط با ساخت کشتی ایران - اراک، از زمانی که قرارداد به انعقاد رسید، نزدیک به دو سال طول کشید تا مسایل بانکی آن حل شد. در حال حاضر نیز، اگر چنین مواردی وجود داشته باشد، غیر قابل توجیه است. یعنی اگر شما بخواهید کشتی بسازید، دو سال طول می‌کشد تا مراحل انعقاد قرارداد را طی کنید و تسهیلات بانکی به دست شما برسد. یعنی علاوه بر این که باید زمینه‌های ارایه‌ی تسهیلات بانکی را فراهم کنیم، این تسهیلات نیز، باید در زمان کوتاه و به‌طور سریع و سهل به دست مشتری برسد. مطلب بعدی این است که بعد از فراهم آوردن امکانات، به اجرا درآوردن آن‌ها و همچنین ارایه‌ی تسهیلات بانکی، ضروری است تا امورات صنعت دریایی هدایت شود. درست است که الان وزارت صنایع و معادن عهده‌دار این وظیفه است؛ اما تشکیلاتی که در وزارت صنایع ایجاد شده است، به نظر من، پاسخ‌گوی این مهم نیست. یعنی صنایع دریایی کشور، بی‌ش از آن اموری که در وزارت صنایع تعریف شده، گستردگی دارد. بنابراین، امور دریایی کشور نیازمند هدایت یک سازمان مستقل است. گرچه در حال حاضر، قانون حمایت از صنایع دریایی وجود دارد، ولی آیا در اداره‌ی امور دریایی نیز کارآمد خواهد بود؟ این موضوع جای بحث دارد و آکنده از ابهام است. به نظر من، وجود یک سازمان کارا در کشور که بتواند از صنایع دریایی حمایت کند، ضروری است. در کنار این اقدام، ما هم به عنوان مجریان صنعت دریایی کشور، باید ایرادات خود را برطرف کنیم تا بتوانیم به‌طور پیوسته، پاسخ‌گوی نیاز مشتریان باشیم.

**■ همان‌طور که اطلاع دارید، اولین ویرایش سند راهبردی توسعه‌ی صنایع دریایی در افق ۱۴۰۴ تهیه شده است و به‌زودی در شورای عالی صنایع دریایی به تصویب خواهد رسید. شما چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ را چگونه می‌بینید؟**

باید توجه کرد که افق را باید از چه دیدگاه و زاویه‌ای نگاه کنیم. اگر بخواهیم تبیین کنیم که در آینده در چه جایگاهی قرار خواهیم گرفت، بسته به اراده و اقداماتی است که در کشور انجام می‌شود. اگر یک اراده‌ی جمعی و قوی وجود داشته باشد و یک همت مضاعف، پیشاپیش این قضیه قرار گیرد، با توجه به بستر نسبتاً مناسبی که الان وجود دارد، می‌توانیم در جایگاه ارزش‌مندی از توسعه‌ی جهانی قرار بگیریم. اما با وجود همه‌ی کاستی‌ها، در خاورمیانه، ایران تنها کشوری است که در زمینه‌ی کشتی‌سازی تا این حد رشد کرده است. بدیهی است اگر یک جریان متمرکز وجود داشته باشد و حمایت جمعی و جدی مسؤولان صورت گیرد، قطعاً، می‌توانیم در سطح قابل‌قبولی قرار بگیریم. اما اگر این اراده‌ی جمعی و همکاری‌های جدی و هماهنگ وجود نداشته باشد، آن چه که مورد انتظار است، محقق نخواهد شد.

**■ آقای مهندس، شرکت ایزوایکو چه زمانی تأسیس شد و حوزه‌ی فعالیت‌های این شرکت چیست؟**

از سال ۱۳۵۳، تصمیم‌گیری شد که چنین تأسیساتی به وجود آید. مطالعاتی صورت گرفت و محل آن در جای فعلی انتخاب شد. از آن زمان، ساخت تأسیسات این شرکت به‌مرور تکمیل شد. تجهیزات لازم، به‌مرور فراهم شد و در سال ۱۳۷۶، شرکت افتتاح شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. از آن زمان تاکنون، هم در حال تجهیز و اضافه کردن وسایل مورد نیاز است و هم در حال فعالیت برای ساخت شناورهای کوچک. ایزوایکو در صنایع فراساحل، کارهای متعددی انجام داده و در مراحل اولیه‌ی پروژه‌ی پارس جنوبی نقش اساسی داشته است. از سال ۱۳۷۹، قرارداد ساخت کشتی کانتینر بر اقیانوس پیما را منعقد و در سال ۱۳۸۲، ساخت آن‌ها را شروع کرد، به‌طوری که امروز به بهره‌برداری رسیده است. در حال حاضر، با وجود این که تجهیزات ایزوایکو در منطقه و در سطح کشور منحصربه‌فرد است، اما در مقایسه با تجهیزات مدرنی که در دنیا وجود دارد، پیشرفته نیست. اگر ما درصدد آن هستیم که تحولی در صنایع کشتی‌سازی ایجاد کنیم، باید تا به روند مدرنیزه شدن توجه بیش‌تری کنیم و در کنار توانمندی‌های شرکت که قابلیت تعمیر انواع کشتی‌های تا ظرفیت ۸۰ هزار تن و ساخت کشتی تا ظرفیت ۴۰ تا ۴۵ هزار تن را دارد نسبت به توسعه‌ی صنعت کشتی‌سازی اقدام



کنیم.

توانایی ساخت حوضچه‌های خشک که البته سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران متصدی آن است، قابلیت تعمیر و ساخت کشتی‌های ۳۰۰ هزار تنی را نیز به همراه خواهد داشت. به جز ساخت بعضی از کشتی‌های حمل برخی فرآورده‌های نفتی که از ساختار بسیار ویژه‌ای برخوردار هستند و پیچیدگی‌ها و مواد اولیه‌ی خاص خود را دارند، ساخت انواع کشتی‌ها با ظرفیت‌هایی که بیان کردم، در کشور امکان‌پذیر است.

در ارتباط با ایزوایکو و صنعت کشتی‌سازی یک نکته‌ی بسیار حایز اهمیت وجود دارد و تأکید می‌کنم که بیش از پیش به این نکته توجه شود. آن است که در صنعت کشتی‌سازی، به محض آن‌که سخن از کشتی‌سازی به میان می‌آید، بی‌درنگ ساخت کشتی نو مطرح می‌شود؛ درحالی‌که موضوع بسیار مهم در صنعت کشتی‌سازی، گستره‌ی تعمیرات کشتی است. توجه کنید که در کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، سرمایه‌گذاری‌های بسیار کلانی انجام شده است. در دوبی، بحرین، کویت و اخیراً در عمان، شرکت‌های کشتی‌ساز مهمی به وجود آمده‌اند که فقط در زمینه‌ی تعمیرات کشتی فعالیت می‌کنند.

از این رو، موضوع تعمیرات، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. هر کشتی، متناسب با نوع ساختار آن، از ۳ تا ۵ سال بعد از ساخت، به‌طور دایم باید از تعمیرات دوره‌ای برخوردار باشد؛ ضروری است که شناور از آب گرفته شود و چک‌آپ لازم و تعمیرات دوره‌ای آن انجام پذیرد. تعمیرات کشتی، یکی از بخش‌های مهم صنایع کشتی‌سازی است که تا حدودی هم در کشور، مطلوب واقع شده است.

در صنعت ساخت کشتی ایران، چالش‌هایی وجود دارد اما در عرصه‌ی تعمیر کشتی، مشکلات چندانی نداریم؛ به‌خصوص در زمینه‌ی تعمیر کشتی‌های کوچک که تعداد آن‌ها هم بسیار زیاد است هیچ مشکل قابل ملاحظه‌ای نداریم. اما با کمال تأسف و بنا به دلایل زیاد، همین کشتی‌ها هم برای انجام تعمیرات دوره‌ای خود، به خارج از کشور، حتی به کشورهای همسایه‌ی ما منتقل می‌شوند و تعمیرات آن‌ها در آن‌جا انجام می‌پذیرد. با این اقدام، ارزش زیادی از کشور خارج می‌شود. زمینه‌ی اشتغال جوانان ما از بین می‌رود و سرمایه‌گذاری‌های زیادی در کشور بلااستفاده می‌ماند. باید توجه داشت که در بنادری مانند بوشهر، خرمشهر، آبادان و بندرعباس، دو یا سه کارخانه‌ی کشتی‌سازی فعالیت می‌کنند که آمادگی تعمیرات کشتی در بخش‌های مختلف را دارند. به‌رغم این‌که شرکت‌های کشتی‌ساز، هم‌اکنون دارای ظرفیت خالی هستند، مالکان کشتی‌های ما، کشتی‌های خود را برای تعمیر به خارج از کشور منتقل



می‌کنند. من ضمن آن که از این وضع گله‌مندم، اما برخی دلایل آنان را هم می‌پذیرم. ممکن است اشکالاتی در سیستم فعالیت‌های دریایی وجود داشته باشد. من در این‌جا این قول را به مالکان داخلی می‌دهم که تا ظرفیت ۸۰ هزار تن، هر نوع کشتی را با کیفیت مطلوب، قیمت بسیار مناسب و در زمان مناسب و حتی با ۱۰ درصد تخفیف نسبت به قیمت هم‌های کشورهای دنیا (به‌استثنای چین) را می‌توانیم تعمیر کنیم. برای آن‌که خاطر آنان را از نظر تحویل به‌موقع آسوده کنیم و بتوانم پاسخ‌گوی آنان باشم، هر نوع تضمینی را هم که بخواهند، ارائه می‌دهیم. به‌غیر از آن‌که، جریمه‌ی دیرکرد را هم تقبل و آن را در متن قرارداد نیز ثبت می‌کنیم.

### ■ آقای مهندس، وضعیت اشتغال و

درآمدزایی شرکت ایزوایکو چطور است؟ ایزوایکو در حال حاضر، ۳۰۰ نفر پرسنل دارد و حدود ۱۵۰۰ پیمان‌کار مختلف نیز در بخش‌های گوناگون با شرکت همکاری دارند، اما به علت کاهش پروژه‌ها، برخی از پیمان‌کاران در حال ترخیص هستند. همین معضل در آینده، نیروهای حقوق‌بگیر شرکت را هم تحت تأثیر قرار خواهد داد. ما وقتی فعالیت نداشته باشیم، نگهداری این نیروها هم مشکل خواهد بود. در زمینه‌ی ساخت کشتی، الان سفارش جدیدی نداریم. خط تولید کشتی، خط گسترده‌ی است که باید سفارش‌های متعدد و مستمری داشته باشد تا بتواند همه‌ی بخش‌های خود را فعال نگاه دارد. پروژه‌های فعلی ایزوایکو متعلق به سال‌های قبل است، بخش‌های اولیه‌ی خطوط تولیدی، دیگر فعال نیستند و تنها بخش‌های انتهایی تولید مشغول به کار هستند. و این رویداد، واقعاً خطرناک است. این نشانه‌ها، خبر از وضعیت مطلوبی نمی‌دهند. درحالی که ما اطلاع داریم، بعضی از کشتی‌های ما در

کشورهای خارجی، برای سرویس و تعمیر در نوبت هستند. تازه وضعیت امروز ما ممکن است از وضعیت بعضی از کشتی‌سازهای دیگر در کشور، به‌مراتب بهتر باشد.

### ■ آیا ایزوایکو تمهیداتی برای جلوگیری از گسترش این مسایل و مشکلات اندیشیده است؟

اصلی‌ترین تمهید این است که کاربایی کنیم. کاربایی در زمینه‌ی تعمیرات، ارتباط ما را با مالکان کشتی‌ها گسترده‌تر و عمیق‌تر می‌کند. ما توانمندی‌ها و مزایای شرکت را اعلام کرده‌ایم، اطلاع‌رسانی‌های مکرر در سطح رسانه‌ها انجام شده و در حال انجام است و بیش‌تر از این اقدامات، فکر نمی‌کنم از عهده‌ی ما کار دیگری ساخته باشد.

### ■ ایزوایکو تجارب موفق‌ی در مشارکت، تعمیر و نگهداری با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران داشته است. در حوزه‌ی حمل‌ونقل و بخش‌های دیگر، چگونه این تجارب را تعمیم می‌دهید؟

معتقدم اگر ما بخشی‌نگر نباشیم، یعنی هر مسؤلی صرفاً منابع سازمان خودش را در نظر نگیرد و نسبت به منافع سازمان‌های دیگر هم توجه منطقی داشته باشد، آن‌گاه بسیاری از مشکلات حل خواهد شد. کما این‌که در همین زمینه‌هایی که شما اشاره کردید، بر اثر همکاری با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دارای تجارب ارزش‌مندی شدیم؛ یعنی به جایی رسیدیم که توانستیم به شرکت کشتیرانی اعلام کنیم که با وجود همه‌ی ایرادات، می‌توانیم در کنار هم قرار بگیریم؛ چون ما لازم و ملزوم و مکمل هم‌دیگر هستیم. یعنی اگر شرکت کشتیرانی وجود نداشته باشد، اصلاً فلسفه‌ی وجودی کشتی‌سازی معنی ندارد و اگر کشتی‌سازی وجود نداشته باشد، شرکت کشتیرانی نمی‌تواند

ادامه‌ی حیات دهد. پس باید با هم تعامل داشته باشیم. من به‌طور منطقی، ایرادات خودم را می‌پذیرم و در جهت اصلاحش نیز برمی‌آیم؛ شما هم اگر ایرادی در ارتباط با من دارید، باید آن را برطرف کنید؛ علاوه بر آن، شما باید در کنار من قرار بگیرید و اگر من کمکی بخواهم که از عهده‌ی شما برمی‌آید، شما باید به من کمک کنید و من هم همین‌طور، باید به‌منظور رفع نیازهای شما پاسخ‌گو باشم. این تعامل به وجود آمد که نتیجه‌اش ساخت و تکمیل کشتی ایران - اراک بود.

### ■ سخن آخر

مطلبی که بسیار حایز اهمیت است و من بارها آن را مطرح کرده‌ام، این است که در گستره‌ی فلات قاره و حمل‌ونقل نفت و گاز، تعداد قابل توجهی کشتی‌های خدماتی داریم که آن‌ها را از خارج از کشور اجاره کرده‌ایم و مشغول سرویس‌دهی به ما هستند. این شناورها، علاوه بر آن‌که سالانه ارز قابل توجهی بابت اجاره از کشور خارج می‌کنند؛ تدارکات، تعمیرات، پرسنل و سایر اموراتشان را نیز از خارج از کشور تأمین می‌کنند. در حالی که ساخت این شناورها، در کارخانه‌های کشتی‌سازی کشور، کاملاً امکان‌پذیر است. اگر در سطح مسؤولان رده‌بالای کشور، به‌منظور جایگزین کردن این کشتی‌ها، به‌درستی تصمیم‌گیری شود، باعث فعال شدن تمام کشتی‌سازی‌های داخلی تا مدت‌های طولانی خواهد شد و اشتغال‌زایی قابل‌اعتنایی هم به وجود می‌آید. این موقعیت، می‌تواند رویکرد بسیار مطلوب و مفیدی، هم برای ایزوایکو و هم برای کشتی‌سازهای دیگر پدید آورد و به این ترتیب، بخش بزرگی از مشکلات کشتیرانی، کشتی‌سازی و اشتغال جوانان ما حل خواهد شد. ■

## اولین کشتی اقیانوس پیمای ساخت کشور پس از تغییر نام، راهی آبهای آزاد گردید



پریشیا هرمز ایزوایکو بعنوان مدیر عامل، سپری نموده بود نام این کشتی را به «ولیلی» تغییر داد و از این پس این کشتی با نام ولیلی انجام وظیفه می‌نماید.

وی همچنین یادآور شد؛ این کشتی به‌منظور انجام اولین مأموریت خود راهی بندر بوشهر گردید تا پس از بارگیری راهی آسیای دور گردد.

ذره‌سون همچنین اظهار امیدواری نمود که مجموعه ایزوایکو با همت مضاعف و کار مضاعف به موفقیت‌های بیشتری دست یافته و همچنان تالاب دار صنایع دریایی ایران باقی بماند.

اولین کشتی اقیانوس پیمای ساخت کشور (ایران - اراک) که ماه پیش تحویل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گردیده بود پس از تغییر نام راهی آبهای آزاد گردید.

مدیر روابط عمومی شرکت ایزوایکو ضمن اعلام خبر فوق افزود؛ این کشتی که نماد خواستن و توانستن پرسنل و مدیریت سخت‌کوش ایزوایکو بوده بعنوان تالاب دار صنعت کشتی‌سازی ایران راهی آبهای آزاد گردید.

ذره‌سون همچنین افزود: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به پاس خدمت بیست و چند ساله مرحوم کاپیتان حاجی ولیلی (از مدیران موفق کشتیرانی) که دو سال آخر عمرش را در شرکت

بزرگ کشتیرانی، مانند «فتکش» و «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران»، در مدت قرارداد با «ایزوایکو»، قراردادهای دیگری نیز با شرکت‌های خارجی و به‌ویژه کشتی‌سازی‌های کره جنوبی منعقد کرده بودند که در بسیاری موارد، حتی زودتر از موعد مقرر، موفق به دریافت شناورهای سفارشی شده بودند، درحالی‌که مسؤولان «ایزوایکو»، کسری بودجه و فقدان نقدینگی را مهم‌ترین دلیل بازدارنده برای تسریع در روند تولید سفارش داده‌شده، بیان می‌کردند!

سرانجام، کفهی این مجادله‌ها به نفع شرکت «ایزوایکو» که از حمایت‌های بی‌دریغ دولت بهره‌مند بود، رقم خورد و لاک‌پشت پس از گذشت ۷ سال، تن به آب زد.

### تحریم‌های دشمن کار ساز نیست

اگرچه شرکت‌های داخلی کشتیرانی در سایه‌ی سفارش مسؤولان دولتی، پای میز قرارداد با کشتی‌سازهای داخلی حاضر می‌شوند، اما وزیر بازرگانی دولت دهم، عقیده‌ای متفاوت و مخالف با آن‌ها دارد.

«مهدی غضنفری»، با اشاره به حجم بالای سفارش‌های دریافتی کشتی‌سازان خارجی، چنین می‌گوید: «امید می‌رود که شرکت‌ها و صنایع فعال دریایی نیز، در این راستا و با لحاظ کردن زمان تحویل پروژه‌ها، توجه ویژه‌ای به امر بازاریابی داشته باشند.»

او اضافه می‌کند: «صنعت کشتی‌سازی ایران، به

## لاک‌پشت، سرانجام به دریا رفت!

• افشین اورکی

از مرداد ۱۳۸۲ تا خرداد ۱۳۸۹، حدود ۷ سال زمان سپری شد تا سرانجام، صدای بوق کشتی اقیانوس‌پیمای «ایران - اراک» گوش‌های مشتاقان را بنوازد!

گروهی بر این باور هستند که برای دریانورد شدن، هیچ الزامی به برخورداری از صنعت کشتی‌سازی نیست و گروهی نیز مصرانه بر آنند که مرغ عقاید شان، یک پا دارد و مگر دریانوردی، بدون کشتی‌سازی معنا و مفهومی هم پیدا می‌کند. هر چه بود گذشت و هر چه هست گویای آن است که: سرمایه‌ها جاری شد؛ و خون دل‌ها خورده شد تا این صدای بوق شنیده شود و سرانجام هم شنیده شد! تشخیص این‌که بوق کشتی «ایران - اراک»، صدای خوشایند یا گوش‌خراشی دارد، بر عهده‌ی متخصصان است. این امر که کشتیرانی، چگونه باید با صنعت کشتی‌سازی، همراه شود؛ اما فیلم‌نامه‌ی پرفراز و فرود کشتی‌سازی «ایزوایکو» است که می‌شود آن‌ها را واکاوی کرد و دریافت که چگونه لاک‌پشت تصمیم گرفت خشکی را به سمت دریا ترک کند و تن به آب‌های نیلگون خلیج فارس بسپارد. این سناریو، حکایتی شیرین دارد که مختصری از آن را برایتان بازگو می‌کنیم.

### خیس شدن سناریوی هفت‌ساله!

سرانجام بعد از گذشت نزدیک به ۷ سال، چندی پیش مراسم واگذاری نخستین کشتی اقیانوس‌پیمای ساخت داخل، با نام «ایران - اراک»، به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندرعباس برگزار شد.

این کشتی اقیانوس‌پیمای، توسط مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) ساخته شده است.

ساخت این کشتی، از مردادماه ۱۳۸۲ خورشیدی آغاز شد، اما در ادامه، مشکلات متعددی بر سر راه اجرای این پروژه به وجود آمد، تا جایی که ساخت آن، درهاله‌ای از ابهام قرار گرفت!

خیس شدن سناریوی هفت‌ساله‌ی ساخت کشتی توسط مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) درحالی رقم خورد که موافقان و مخالفان بسیاری در عرصه‌ی دریانوردی کشور، مجادله‌های بسیاری با یکدیگر داشتند. مخالفان

(کشتیرانی‌ها) برای مخالفت خود، دلایل منطقی بیان می‌داشتند. آن‌ها ادامه‌ی روند لاک‌پشت‌گونه و بسیار کند «ایزوایکو» و توقف سرمایه‌ی خود نزد این شرکت را به‌منزله‌ی عامل بازدارنده‌ی برای خودداری از ارایه‌ی سفارش‌های بیش‌تر به «ایزوایکو» می‌دانستند. شرکت‌های





جایگاه مورد انتظار خود در منطقه و جهان دست پیدا می‌کند.»

این مقام مسؤول در وزارت بازرگانی، با اشاره به تلاش مذبحانه‌ی برخی کشورها در تحریم کشتیرانی ایران، خاطر نشان می‌کند: «این کشورها در محدود کردن دولت و کشتیرانی ایران موفق نخواهند شد و ایران، مقتدرتر از گذشته، سیستم حمل‌ونقل دریایی و تجارت خود را مدیریت خواهد کرد.»

وی که در مراسم تحویل‌گیری «کشتی ایران - اراک» سخن می‌گفت، از ساخت این کشتی اقیانوس‌پیمای، به عنوان یک رخداد بزرگ در عرصه‌ی صنعت کشتی‌سازی و صنایع دریایی کشور یاد می‌کند و می‌افزاید: «امروز شاهد هستیم که در ایران، علاوه بر این که یک شرکت داخلی، توان هدایت یک ناوگان عظیم دریایی را دارد، شرکت دیگر ایرانی نیز، توان ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیمای بزرگ را پیدا کرده است که این امر در نوع خود، صدای سربلندی هر چه بیش‌تر صنایع کشور را به گوش جهانیان می‌رساند.»

«غضنفری»، پیشرفت صنایع دریایی را، عامل اقتدار بخش حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی کشور می‌خواند و تصریح می‌کند: «بدخواهان بدانند که ایران اسلامی، امروزه سیستم حمل‌ونقل دریایی خود را به‌گونه‌ای مطلوب به بهره‌وری رسانده، به‌طوری که قادر به تأمین ناوگان خود در داخل نیز است.»

وی در عین حال، ابراز امیدواری می‌کند که کشورهای خارجی، پیام توانمندی ایران را درک کنند و با ایران، همکاری‌های عادلانه داشته باشند؛ چراکه در غیر این صورت، ضرر خواهند کرد.

وزیر بازرگانی دولت دهم، با بیان این که در قرن حاضر، تجارت می‌تواند از همه‌ی مرزها عبور کند و تحریم تجاری ایران، تقریباً غیرممکن است، یادآور می‌شود: «اگر این تحریم‌ها کارساز بود،

امروز شاهد تحویل‌گیری کشتی ایران - اراک و فعالیت مقتدرانه‌ی ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آب‌های جهانی نبودیم.»

**سرمایه‌های خارجی را جذب می‌کنیم**  
عالی‌ترین مقام بازرگانی دولت دهم، با اشاره به برنامه‌ی کشتیرانی جمهوری اسلامی برای توسعه‌ی ناوگان خود، می‌گوید: «این توسعه، هم از طریق خرید کشتی از خارج و هم از راه سفارش به کشتی‌سازان داخلی انجام خواهد شد.»

«غضنفری» می‌افزاید: «با تحویل کشتی ایران - اراک، که توان حمل ۲۲۰۰ کانتینر را دارد، ۲درصد به ظرفیت ناوگان ملی کشور افزوده شده و توان آن برای حمل‌ونقل دریایی، به ۴/۷ میلیون تن می‌رسد.»

وی با اشاره به تمایل وزارت بازرگانی و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به منظور سفارش ساخت کشتی به شرکت‌های کشتی‌ساز داخلی، تصریح می‌کند: «این امر، منجر به اشتغال‌زایی و فعال شدن بخش‌های طراحی و مهندسی در داخل می‌شود، اما توقع ما از کشتی‌سازان، آن است که پس از اثبات توان خود در ساخت کشتی، در مرحله‌ی بعد، توان خود برای مدیریت هزینه و زمان تولید را نیز نشان دهند.»

وزیر بازرگانی با اشاره به این که ۹۰درصد سفارش‌های ساخت کشتی دنیا در اختیار چین، کره جنوبی، ژاپن و کشورهای اروپایی قرار دارد، یادآور می‌شود: «ایران، هم در حوزه‌ی کشتیرانی و هم کشتی‌سازی، آمادگی جذب سرمایه‌گذاری خارجی و انجام کارهای مشترک با شرکت‌های معتبر بین‌المللی را دارد.»

«غضنفری» در ادامه، به مسأله‌ی ورود ایران به جرگه‌ی سازندگان کشتی در جهان، با توجه به شرایط بحرانی کنونی می‌پردازد و خاطر نشان می‌کند: «باید توان مجتمع کشتی‌سازی ایزوایکو را برای جهانیان تبلیغ و صنعت ساخت و تعمیر

کشتی را از تجارتهای ملی، به تجارتهای بین‌المللی تبدیل کرد.»

وی همچنین، با اشاره به مشوق‌های وزارت‌خانه‌ی تحت سرپرستی خود به صادرکنندگان برای استفاده از ناوگان داخلی، می‌گوید: «سیاست دولت، توسعه‌ی ناوگان کشتیرانی، با تقویت صنعت کشتی‌سازی و حمایت از صادرکنندگان برای سفارش به ناوگان داخلی است.»

### الزام عملی برای همکاری با ایزوایکو؟!

اما در میان اظهارنظرهای متفاوت مسؤولان دولتی در زمان وقوع رویدادهای مهم، برخی اظهارنظرها تعمق بیش‌تری از سوی کارشناسان، متخصصان و دولت‌مردان را می‌طلبد.

استاندار هرمزگان، در مراسم تحویل رسمی نخستین کشتی اقیانوس‌پیمای ساخت داخل در مجتمع کشتی‌سازی ایزوایکو، با توصیه‌ی مؤکد به شرکت‌های کشتیرانی داخلی، برای همکاری، ساخت و تعمیر کشتی‌های خود با شرکت‌های داخلی، می‌گوید: «در این زمینه، از دولت می‌خواهیم تا مصوبه‌ای مبنی بر الزام شرکت‌های کشتیرانی برای سپردن سفارش‌های ساخت و تعمیر کشتی به شرکت‌های داخلی، به‌ویژه به شرکت ایزوایکو را از هیئت دولت بگذرانند.»

«حسین‌هاشمی تختی»، در ادامه یادآور می‌شود: «عزم دولت برای کمک به این صنعت مهم، جدی و قابل تعمق و درک است.»

استاندار هرمزگان، همچنین با اشاره به مسیر پرفرازونشیب شرکت ایزوایکو طی سال‌های اخیر، تصریح می‌کند: «از زمان حضور مهندس فتح‌اله محمدی به عنوان مدیرعامل شرکت ایزوایکو، شاهد تحول و تحرکات جدی در مجموعه‌ی کشتی‌سازی بوده‌ایم و خوشحالیم که امروز این مجموعه، می‌تواند توانمندی خود را در ساخت و تعمیر کشتی به جامعه‌ی دریایی و شرکت‌های کشتیرانی اثبات کند.»



## کالاهایی از جنس فولاد!

طراحان و مؤسسان پیشین ایزوایکو، هدف از تأسیس این شرکت را چنین عنوان کرده‌اند: «صنعت کشتی‌سازی، یکی از استراتژیک‌ترین صنایع روز دنیا است که در ایران و منطقه،

به‌منزله‌ی صنعت نوپایی محسوب می‌شود.» آن‌ها در ادامه اضافه کردند: «ایران با داشتن قریب به ۳ هزار کیلومتر مرز آبی و با توجه به توسعه، بهره‌برداری، گسترش حمل‌ونقل مواد نفتی و افزایش تردد واحدهای شناور در منطقه‌ی استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان، بستری مناسب برای صنایع دریایی محسوب می‌شود و بر همین اساس، شرکت مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)، با هدف جذب بخش بزرگی از تعمیرات و ساخت شناور، با سرمایه‌ی اولیه‌ی بیش از ۵۰۰ میلیون دلار، در ۳۶ کیلومتری غرب بندرعباس تأسیس شد.»

بنیان ایزوایکو در ادامه می‌گویند: «در این مجموعه، فراهم بودن بسترها و امکانات و تجهیزات تعمیر کشتی تا ۸۰ هزار تن، ساخت کشتی تا ۴۰ هزار تن و ساخت انواع سازه‌های نفت و گاز (فراساحلی)، شرکت ایزوایکو را به قطبی در صنعت دریایی ایران مبدل کرده است.» آنان مانیفست تأسیس این شرکت را چنین بیان داشتند: «ایزوایکو، پیشرو در صنایع دریایی ایران.»

آن‌ها با انتخاب این شعار، برای نخستین بار در منطقه، دست به کاری جسورانه زدند و ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیمای کانتینربر را در سال ۱۳۸۲، در دستور کار خود قرار دادند؛ کاری بس بزرگ که مشکلات پیش‌بینی شده و نشده‌ی ویژه‌ی خود را به دنبال داشت!

مدیرعامل شرکت ایزوایکو هم، در تأیید این شعار، چنین می‌گوید: «تحقق رشد و ایجاد صنعت کشتی‌سازی در کشور، به‌معنای واقعی آن، نیازمند اراده‌ی ملی است.»

«فتح‌الله محمدی»، در مراسم تحویل کشتی ایران - اراک به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، از بسته‌شدن پرونده‌ی پرماجرایی این کشتی یاد می‌کند و می‌افزاید: «با تحویل کشتی ایران - اراک، پرونده‌ی پرماجرایی این کشتی نیز بسته و یکی از آرزوهای دیرین صنایع دریایی کشور محقق شد.»

وی با قدردانی از مدیران قبلی ایزوایکو و کسانی که در ساخت کشتی ایران - اراک مشارکت داشتند، یادآور می‌شود: «ایران با ساخت این کشتی، تنها کشور در خاورمیانه است که توانایی ساخت این نوع کشتی‌ها را دارد.»

«محمدی»، در عین حال چنین ادعا می‌کند: «ایران با بهینه و کوتاه کردن زمان ساخت کشتی‌ها که امسال محقق می‌شود، اثبات خواهد کرد که زمینه و بستر پیشرفت در این صنعت را دارد.»

مدیرعامل فعلی شرکت ایزوایکو، در ادامه با اشاره به این که برخورداری از صنعت کشتی‌سازی به معنای واقعی آن در کشور، به‌تنهایی از توان

شرکت‌های کشتی‌سازی خارج است، تحقق این مهم را نیازمند مشارکت اراده‌ی ملی در کشور می‌داند و خاطر نشان می‌کند: «شوربختانه، این اراده تا به امروز، یا در کشور نبوده و یا بسیار ضعیف و کم‌رنگ بوده است!»

وی در ادامه، به توان تعمیر کشتی‌ها در کشور و ضرورت استفاده از این ظرفیت اشاره می‌کند و می‌گوید: «در حال حاضر، امکان تعمیر تمامی انواع کشتی تا ظرفیت هزار تن در کشور وجود دارد.»

وی با انتقاد از فعالیت کشتی‌های خدماتی در بخش نفت و گاز کشور که از شرکت‌های خارجی اجاره شده است، تصریح می‌کند: «اجاره‌ی این کشتی‌ها که امکان ساخت آن‌ها در داخل کشور نیز وجود دارد، سالانه باعث خروج رقم قابل توجهی ارز از کشور می‌شود.»

## لاک پشت به زودی سفر می‌کند!

کشتی «ایران - اراک»، قرار است راهی سفر بین‌المللی شود. این تازه‌ترین خبر درباره‌ی کشتی اقیانوس‌پیمایی است که پس از ۷ سال، به مجموع ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پیوسته است.

معاون اداری و مالی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در این باره چنین می‌گوید: «این کشتی، به‌زودی سفر در آب‌های بین‌المللی را تجربه خواهد کرد و به این منظور، برنامه‌ریزی‌های لازم انجام خواهد شد.»

«احمد سرکندی» می‌افزاید: «به احتمال زیاد، نخستین سفر کشتی اقیانوس‌پیمای ایران - اراک، در مسیر آسیا به اروپا انجام خواهد شد که این موضوع، ظرف روزهای آینده، به‌طور دقیق مشخص و نهایی می‌شود.»

وی درباره‌ی همکاری شرکت متبوع خود با شرکت‌ها و صنایع دریایی مرتبط با کشتی‌سازی، خاطر نشان می‌کند: «شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، همیشه خواستار توسعه و رونق صنایع دریایی کشور بوده است.»

«سرکندی» می‌گوید: «در حوزه‌ی تعمیرات، شرکت پرشیا هم‌رز، با سرمایه‌گذاری و همکاری شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ایزوایکو شکل گرفت و امروز این شرکت، در کنار شرکت‌های بزرگ دنیا، حرف‌های مهمی برای گفتن دارد.»

معاون اداری و مالی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با اشاره به این که ورود نخستین کشتی ساخت داخل به ناوگان ملی، روند ساخت سایر کشتی‌ها را سرعت خواهد بخشید، ابراز امیدواری می‌کند: «به‌زودی شاهد ورود کشتی‌های بزرگ‌تر و متنوع‌تری از تولیدات صنایع دریایی کشور به ناوگان کشتیرانی باشیم.» این در حالی است که هم‌اکنون ساخت ۲ فروند کشتی کانتینربر به نام‌های «ایران - شهر کرد» و «ایران - کاشان»، به سفارش کشتیرانی جمهوری اسلامی، در شرکت کشتی‌سازی ایزوایکو ادامه دارد که بنا به گفته‌ی مدیرعامل کشتی‌سازی

ایزوایکو، کشتی «ایران - شهر کرد»، تا پایان امسال و سومین کشتی، یعنی «ایران - کاشان» نیز، قرار است در سال آینده به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تحویل داده شود.

## کشتیرانی بهتر است یا کشتی‌سازی؟!

قضیه‌ی کهنه و نخ‌نماشده‌ی «علم، بهتر است یا ثروت»، اینک جای خود را به موضوع «کشتیرانی بهتر است یا کشتی‌سازی»، داده است.

همگان می‌خواهند شاهد شکوفایی اقتصاد کشور و اهتزاز پرچم خوش‌رنگ کشور خود در آب‌های بین‌المللی باشند، اما همه‌ی این‌ها، تنها با برنامه‌ریزی و به‌دور از تنگ‌نظری‌های رایج و متداول و با دعوت از جمیع کارشناسان و متخصصان و صاحب‌نظران به دست می‌آید.

کشتی اقیانوس‌پیمای «ایران - اراک» آمد و چه‌قدر هم دیر آمد، اما بالاخره آمد تا ما هم در این عرصه، سری از میان سرها درآوریم. اما پیش‌شرط‌ها و پارامترهای کشتی‌سازی با کشتیرانی، به‌طور کامل تفاوت‌های چشم‌گیری دارد و این تمایزها آن چنان آشکار است که می‌توان گفت؛ در عرصه ساخت بدون برخورداری از حمایت‌های مادی و معنوی ادامه مسیر ممکن نخواهد بود.

با این آرزو و امید که برای غافل‌نماندن از عرصه‌های بین‌المللی، سرعت‌بخشی در عمل و صرفه‌جویی در زمان نیز ضرورت دارد، برخی مختصات کشتی‌سازی ایران - اراک را با هم مرور می‌کنیم. کشتی «ایران - اراک»، با عرض ۳۰ متر، طول ۱۸۵ متر و ارتفاع ۱۸ متر، بیش از ۷ هزار تن وزن دارد، و این غول آهنین، توانایی حمل ۲۰ هزار تن بار، معادل دوهزار و ۲۰۰ واحد کانتینر را دارد. کشتی «ایران - اراک» قادر است ۲۵ روز بدون توقف و به صورت مستمر در پهنه‌ی اقیانوس‌ها دریانوردی کند.

موتور این کشتی، با وزن ۶۰۰ تن قدرت و ۱۶ هزار و ۷۰۰ کیلووات قادر است سرعت ۲۱/۵ گره دریایی برای این کشتی را تأمین کند.

همچنین، برای ساخت این کشتی، نزدیک به ۵۰ میلیارد تومان هزینه شده است. عملیات دریانوردی این کشتی، اوایل شهریورماه سال ۱۳۸۸، با موفقیت انجام شد. در این عملیات، کشتی پس از ترک اسکله، از طریق کانال شهید رجایی به سمت جنوب جزیره‌ی هرمز حرکت کرد و پس از حضور در جنوب این جزیره، در حوالی لنگرگاه عباسی، لنگر انداخت، تا سیستم‌های آن توسط کارشناسان و متخصصان کنترل شود.

پلان آخرین سکانس ۷ ساله‌ی فیلم‌نامه‌ی پرتعلیق شرکت ایزوایکو، به آب رفتن لاک پشت سنگین‌وزن بود! لاک‌پشتی که قرار است به روند کشتی‌سازی در ایزوایکو، سرعت بخشد. منتظر می‌مانیم. ■



## تقدیر وزیر راه از مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

تقدیر به عمل می آید. امید است با اتکال به خداوند متعال در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی و عمران و آبادی کشور عزیز، موفق و موید باشید.

وزیر راه و ترابری در این تقدیرنامه آورده است: بدینوسیله از هدایت و نقش راهبردی جنابعالی در تحقق تجلی هویت و فرهنگ ایرانی - اسلامی در بنادر کشور که به تهیه و تدوین مجموعه ضوابط طراحی و معماری ساختمانها و مستحدمات بندری در سال ۱۳۸۸ انجامید،

دکتر حمید بهبهانی با اهدای لوحی از نقش راهبردی و تلاشهای مدیرانه مهندس سیدعطاءاله صدر، در تهیه و تدوین مجموعه ضوابط طراحی و معماری ساختمانها و مستحدمات بندری تقدیر و بعمل آورد.

## وزیر راه از کارشناسان بهره وری سازمان بنادر تقدیر کرد



در خصوص چگونگی شکل گیری کار گروههای بهره وری در سازمان بنادر و ارتقای نظام پیشنهادات فردی به کار گروه، سخنانی ارائه کردند.



بنادر و دریانوردی) تقدیر کرد. به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، کارشناسان بهره وری سازمان بنادر در پتل تخصصی این همایش نیم روزه،

در حاشیه همایش بهره وری در وزارت راه، دکتر بهبهانی، با اهدای لوحی، از تلاشها و فعالیتهای عنایت اله همتی و نادر پسند (کارشناسان کار گروه بهره وری سازمان

## تشکیل شرکت مشترک کشتی سازی ایران و کرواسی

کشورهای حوزه خزر برای ساخت کشتیهای جدید بازار بسیار مناسبی در این منطقه فراهم است که این مسأله آینده خوبی را برای این شرکت مشترک فراهم می کند.

وی گفت: سازمان بنادر نیز از طریق اعطای تسهیلات ارزان قیمت از محل وجوه اداره شده، آمادگی کامل دارد تا از فعالیتهای این شرکت حمایت نماید.

وی گفت: با توجه به علاقمندی دو طرف ایرانی و کروات و پیگیریهای مجدانه سفیر این کشور در ایران زمینه بسیار خوبی برای همکاری فراهم شده است.

وی اقدام بعدی را بازدید از بنادر ایران در دریای خزر برای تعیین محل مناسب تأسیس کارخانه کشتی سازی مشترک دانست و گفت: پس از انجام مذاکره و انعقاد قرارداد بین طرف ایرانی و کروات و همچنین ثبت این شرکت مشترک مراتب به صورت رسمی به سازمان بنادر اعلام می شود تا اقدامات بعدی صورت پذیرد و زمینه برای شروع فعالیت ساخت و تجهیز محوطه کشتی سازی صورت گیرد.



نویس تفاهم نامه با شرکت پراگسیران به منظور ایجاد یک شرکت مشترک برای ساخت کشتی در دریای خزر خبر دادند.

مهندس سید عطاء اله صدر در این دیدار با تأکید بر بازار مناسب در منطقه دریای خزر این فرصت را یک فرصت طلایی برای دو شرکت ایران و کروات بر شمرد و افزود: با توجه به برنامه ایران برای توسعه حمل و نقل دریایی در خزر و همچنین تقاضای

قرارداد تشکیل یک شرکت مشترک بین ایران و کرواسی برای ساخت کشتی در دریای خزر به زودی امضاء می شود.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، سفیر کرواسی و نمایندگان شرکت های کشتی سازی کروات در دیدار با مهندس سید عطاء اله صدر معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از انجام مذاکرات و امضای پیش

## تصویب و ابلاغ قانون الحاق به پروتکل OPRC/HNS

بین‌المللی، وزارت امور خارجه به‌عنوان امین اسناد، وظیفه تودیع سند الحاق نزد دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی را انجام خواهد داد تا بر این اساس، الحاق ایران به این پروتکل به‌طور رسمی در سازمان بین‌المللی دریانوردی ثبت و تاریخ لازم‌الاجرا شدن آن برای کشور تعیین گردد.

بنادر دریانوردی، قانون الحاق ایران به پروتکل OPRC/HNS در جلسه مورخ ۸۹/۱/۲۵ مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۸۹/۲/۱۵ به تأیید شورای نگهبان رسید و متعاقب آن، در تاریخ ۸۹/۳/۲ از سوی رئیس جمهور جهت اجرا به وزارت راه و ترابری ابلاغ گردید. بر اساس روال معمول الحاق به قوانین و مقررات

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (پروتکل OPRC/HNS) از سوی رئیس جمهور به وزارت راه و ترابری ابلاغ گردید به‌گزارش معاونت امور دریایی سازمان

## انتصاب مدیرکل جدید امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی



۷- توجه به مسائل رفاهی و تأمین بهداشت و سلامت جسمی و روحی کارکنان و خانواده تحت پوشش آنان.  
۸- نظارت بر حسن انجام امور اداری و پشتیبانی و سیاست‌های ابلاغی مربوطه در مجموعه سازمان.

خدمت و پس از آن.  
۲- بهره‌گیری از همکاران متعهد، متخصص، منضبط، گشاده‌رو، خیرخواه، خدمت‌رسان و کریم در مجموعه اداری و پشتیبانی سازمان.  
۳- اجرای ضوابط و مقررات مربوط با حذف بوروکراسی زاید و با رویکرد حل مشکلات و رفع موانع و تسریع در انجام امور واحدها و کارکنان مجموعه سازمان.  
۴- استفاده از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های سازمان برای ارتقاء سطح خدمات اداری و پشتیبانی در مجموعه سازمان.  
۵- حفظ کامل حقوق اداری و استخدامی کارکنان و شفافیت در اجرای ضوابط و مقررات با رعایت کامل اصل عدالت اداری و پرهیز از تبعیض و اعمال سلیقه شخصی در امور.  
۶- پرهیز از اسراف و تبذیر، تجمل‌گرایی و تنگ‌نظری، بخل و نگرشهای سلیقه‌ای در امور.

به موجب حکمی از سوی سید عطاء اله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، علی‌جان علی‌اکبری به‌عنوان مدیرکل جدید امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی منصوب شد. در این حکم آمده است: انتظار دارد با عنایت به تجربیات و سوابق خدمتی در جهت اهداف و سیاست‌های سازمان به منظور تحقق سیاست‌های کلی نظام اداری کشور که از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ گردیده، اقدام نموده و امور محوله را به نحو شایسته با رعایت موارد زیر به انجام برسانید.  
۱- استقرار نظام یکپارچه اداری و پشتیبانی در مجموعه سازمان با رویکرد خدمت رسانی به کارکنان به‌عنوان ثروت انسانی سازمان و حفظ شان و منزلت و کرامت انسانی آنان در دوران

## ساخت اسکله شناور بتنی در کشور بومی شد

سطح عرشه ۱۲×۲/۵ متر، پهلو ۴۰ متر، پیل دسترسی آلومینیومی به ابعاد ۱۵×۱/۵ متر و نوع مهار بازوی خرابی تمام استیل است و کاربرد آن در حوزه‌های مسافری، صیادی، خدماتی، تفریحی، نظامی و انتظامی است.  
رزازان تأکید کرد: با توجه به استفاده گسترده این تکنولوژی در قلمرو دریایی از قبیل پل شناور، موج شکن و ... می‌توان این اقدام را بعنوان نقطه عطفی در صنایع داخلی کشور ثبت کرد.

رزازان گفت: از مهمترین قابلیت‌های این نوع اسکله‌ها می‌توان به استحکام، طول عمر بالا، مقاومت در برابر خوردگی، پایداری و همچنین کاهش قابل توجه هزینه‌های نگهداری و تعمیرات در مدت بهره‌برداری اشاره نمود. وی در خصوص مشخصات فنی این اسکله‌ها افزود: ساختار اصلی اینگونه اسکله‌ها از بتن مسلح تشکیل شده و کلیه مواد و مصالح مورد نیاز آن تماماً در داخل کشور تولید و تأمین می‌شود که این موضوع از جمله مزایای نسبی آن در مقایسه با سایر اسکله‌های شناور (فولادی و آلومینیومی) محسوب می‌گردد. وی گفت: از جمله مشخصات فنی این اسکله‌ها

اولین اسکله شناور بتنی ساخت داخل در بندر شهید رجایی و در اسکله قایقرانی نصب شد و به بهره‌برداری رسید. به‌گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، عبدالکریم رزازان مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات این سازمان با تأکید بر اینکه تکنولوژی ساخت اسکله‌های شناور بتنی تا پیش از این فقط در اختیار چند شرکت معتبر اروپایی و آمریکایی بوده است، گفت: گروه مهندسی سروش اندیشه پارسیان با حمایت اداره کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی برای اولین بار در کشور موفق به ساخت اسکله‌های مذکور گردید.



## نشست مشترک سازمان بنادر و سازمان هواشناسی کشور

• تجهیز و راه اندازی شناورهای دیدبان با همکاری شرکت‌های کشتیرانی در ادامه این جلسه مهندس علیرضا کبریایی، مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر نیز به اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در طراحی شبکه‌های اندازه گیری پارامترهای دریایی در شمال و جنوب کشور و مدلسازی یکپارچه باد در خلیج فارس و همچنین نصب بویه‌های موج نگار در سواحل کشور اشاره کرد.

سپس دکتر ذوالجودی معاون توسعه کاربردهای هواشناسی سازمان هواشناسی کشور بر تداوم همکاری بین دو سازمان و ضرورت نگاه تخصصی به مقوله هواشناسی تأکید کرد و خواستار پیگیری‌های لازم جهت رفع مشکل کمبود نیروی انسانی جهت راه اندازی دفاتر هواشناسی بندری (PMO) در بنادر کشور شد.

وی ابراز امیدواری کرد با ایجاد یک شبکه دیدبان هواشناسی در آبهای ساحلی تحت حاکمیت کشور و استفاده از مدل‌های جدید که در مرحله راستی آزمایی و پس پردازش قرار دارند و همچنین دریافت اطلاعات از ایستگاه‌های سینوپتیک و بویه‌های هواشناسی موجود، کیفیت گزارشات هواشناسی دریایی، ارتقاء قابل ملاحظه ای پیدا کند.

در این نشست پس از بررسی موضوعات مطروحه موارد زیر مورد تصمیم گیری قرار گرفتند:

- تشکیل کمیته مشترک همکاری به منظور بازنگری و بروز رسانی تفاهم نامه فی ما بین
- ارائه برنامه زمان بندی مشخص جهت راه اندازی هر چه سریعتر دفاتر PMO در بنادر اصلی
- بررسی مشکلات جهت تجهیز و راه اندازی شناورهای دیدبان و رفع آنها
- پخش پیام‌ها و اخطارهای هواشناسی دریایی از طریق صدا و سیمای استان‌های ساحلی
- تبادل اطلاعات دریافتی در زمینه پارامترهای هواشناسی، فی مابین دو سازمان بمنظور ارتقاء کیفی مدل‌های پیش بینی مورد استفاده هر دو سازمان



و به تبیین اهداف مشترک دو سازمان در این زمینه پرداختند.

بر اساس این گزارش احمد فروغی، مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گزارشی از اقدامات کمیته‌های راهبردی مخابرات دریایی در بنادر تابعه به شرح زیر ارائه داد:

- استقرار کارشناسان سازمان هواشناسی کشور در دفاتر موجود و راه اندازی دفاتر هواشناسی بندری (PMO) در سایر بنادر بر اساس برنامه زمان بندی مشخص
- استفاده از مدل‌های پیش بینی جدید در راستای ارتقاء کیفی گزارشات
- افزایش تعاملات منطقه ای در راستای ارتقاء کیفیت هواشناسی دریایی
- ارتقاء کیفی بخش هواشناسی دریایی در سایت سازمان هواشناسی و اعلام اخطارها از این طریق
- پخش پیام‌ها و اخطارهای هواشناسی دریایی از طریق صدا و سیمای استان‌های ساحلی
- ارتقاء تجهیزات مناسب جهت پیش بینی وضعیت جوی دریایی

نشست مشترک مدیران، مسئولین و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواشناسی کشور برگزار شد.

این نشست با توجه به اهمیت موضوع هواشناسی در ارتقاء ایمنی دریانوردی و ضرورت پخش هشدارها و اعلامیه‌های هواشناسی مطابق با الزامات بین المللی (مقرره ۵ از فصل پنجم کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا SOLAS) و ممیزی قریب الوقوع IMO از نحوه انجام تعهدات بین المللی از کشورمان برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی در این جلسه که مدیر کل امور دریایی و مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر و مسئولین ذیربط بنادر تابعه سازمان بنادر و دریانوردی و معاونت توسعه کاربردهای هواشناسی، تحقیق و آموزش و مدیر کل پیش‌بینی به‌مراه جمعی از مسئولین و کارشناسان مربوطه از سازمان هواشناسی کشور شرکت داشتند، طرفین بر حساسیت و اهمیت اطلاع رسانی به موقع از وضعیت جوی به شناورهای متردد در نوار ساحلی در کاهش سوانح دریایی تأکید کردند

## بازرسی فنی و ایمنی از سکوی ابودر و FSU سورنا منطقه بحرگان

و ماشین آلات مربوطه کردند و گزارشهای لازم را جهت ارسال به مراجع ذی‌ربط تهیه نمودند. شایان ذکر است که بازدید از سکوها و تأسیسات فراساحل در جهت ارتقای سطح ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی منطقه خلیج فارس در اهداف اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته که طبق زمان بندی مصوب در حال انجام است.

میزان انطباق آنها با مقررات مربوط به ایمنی و قوانین زیست محیطی دریایی انجام گرفت. در این بازدید فنی که توسط افسران کنترل و بازرسی استان بوشهر، جزیره خارک و ستاد سازمان به همراه کارشناسان مقابله با آلودگی و با همکاری شرکت نفت فلات قاره ایران انجام گرفت، گروه بازرسی پس از استقرار در سکوی ابودر و FSU بحرگان، اقدام به بازدید فنی و ایمنی تجهیزات

سکوی ابودر و FSU سورنا منطقه بحرگان توسط گروه افسران کنترل و بازرسی سازمان بنادر و دریانوردی مورد بازدید فنی و ایمنی قرار گرفت.

به گزارش معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، این بازدید در راستای نظارت بر سکوه‌های مستقر در آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران به منظور ارزیابی



انفجار سکوی اکتشاف نفت در خلیج مکزیک و نشت نفت خام به درون اقیانوس

## فاجعه درهاله ای از ابهام

ترجمه نوروز محمدخانی

شد. برآوردها حاکی از آن است که این حوزه نفتی ممکن است بیش از ۱۵ میلیارد بشکه نفت (که می توانست ۵۰ درصد ذخایر نفتی ایالات متحده را تقویت کند) در خود جای داده باشد. سه شرکت، ریسک زمین شناسی حفاری در این حوزه نفتی (متعلق به دوره سوم زمین شناسی) را پذیرفتند و به آنها ثابت شد که این حفاری ریسک بزرگی بود. چاه جک ۱۰۰ میلیون دلار هزینه در برداشت.

وقتی سطح سکوی حفاری غرق شد، لوله عمودی آن دچار پیچ خوردگی شد و نشت نفت به حدود ۵۰۰۰ بشکه در روز کاهش یافت. هرچند، اگر فشار دیگری وارد شود، آن لوله یا دهانه چاه ممکن است دچار شکستگی شود و در نتیجه میزان نشت نفت بدرون خلیج به میزان نامحدودی افزایش یابد. یک چاه خوب در آن منطقه می توانست تا بیش از ۳۰ هزار بشکه نفت در روز تولید کند.

شرکت بریتیش پترولیوم (مالک این سکوی حفاری) در حال حفاری یک چاه فرعی است اما به گفته مسئولان این شرکت این تلاش برای بند آوردن جریان نشت ممکن است دو تا سه ماه طول کشد. وقتی این چاه فرعی جریان نشت نفت از چاه اصلی را متوقف سازد، امکان تزریق مایعات سنگین برای متوقف ساختن نشت فراهم می آید، سپس چاه اصلی را می توان کاملاً مسدود کرد.

غرق شدن سکوی حفاری نفتی Deepwater Horizon متعلق به شرکت بریتیش پترولیوم (BP) در خلیج مکزیک فاجعه ای اقتصادی است و ممکن است به فاجعه ای زیست محیطی نیز تبدیل شود.

علت اولیه این فاجعه کماکان درهاله ای از ابهام قرار دارد. کارشناسان بر این باورند که فشاری ناخواسته و موج باعث نابودی تجهیزات انتقال نفت در محل اتصال لوله و پمپاژ در کف اقیانوس و محل حفاری (به وزن ۴۵۰ تن) شده است. گاز طبیعی از نفت جدا شد و وقوع انفجار و آتشسوزی رادر محل سکوی حفاری سبب گردید. تاکنون نقطه نظرانی در خصوص سیمان کاری نامناسب کله گی چاه، خطای متالوژیکی لوله های حفاری و خطای انسانی، حتی برخی گمانه زنی ها در مورد خرابکاری ارایه شده است.

سکوی حفاری نفت Deepwater Horizon، واقع در ۴۵ مایلی (۶۷/۵ کیلومتری) جنوب خط ساحلی لوئیزیانا (Louisiana) بمنظور بهره برداری و اکتشاف نفت (درحوزه نفتی کشف شده در سال ۲۰۰۶ میلادی) توسط کنسرسیومی از شرکت های نفتی احداث شد. نخستین چاه در این حوزه نفتی (تحت عنوان چاه Jack) در عمق ۷۰۰۰ فوتی (۲۱۳۳ متری) آب، به عمقی بیش از ۲۰/۰۰۰ فوت (۶۰۹۶ متر) زیر بستر دریا حفاری شد. این حوزه نفتی در ناحیه ای متعلق به دوره سوم زمین شناسی کشف





انفجار سکوی اکتشاف نفت در خلیج مکزیک و نشت نفت خام به درون اقیانوس

## تراژدی بزرگ زیست محیطی

هم‌زمان، مسئول سازمان MMS (خدمات مدیریت معادن) در این خصوص گفت: «همکاری با شرکت BP برای بررسی تمامی گزینه‌هایی که ممکن است به توقف یا کاهش نشت نفت از چاه آسیب دیده بیانجامد، ادامه خواهد یافت.»

ماه آوریل سال جاری، چاه حفاری نفت (متعلق به شرکت BP) واقع در ۶۷/۵ کیلومتری جنوب شرقی ونیس (Venice) ایالت لوئیزیانا (Louisiana)، دو روز پس از وقوع انفجاری که منجر به کشته شدن ۱۱ کارگر شد، به همراه تجهیزات آن در دریا غرق شد.

لوله‌ی مخصوص انتقال نفت که دکل سکوی حفاری را به سر چاه نفت متصل می‌ساخت هم‌اکنون در عمق ۱۷۰۰ متری کف دریا قرار دارد و از محل شکستگی آن، روزانه حدود ۵۰۰۰ بشکه نفت خام به درون آب نشت می‌کند.

لایه‌های نفتی با درخشندگی خاص خود، ذخایر طبیعی پیرامون سواحل لوئیزیانا را محاصره کرده است و گل‌وله‌های قیر، هم‌اکنون به ساحل آلاباما رسیده است. این واقعه، به‌منزله‌ی تهدیدی برای سواحل بکری است که از جاذبه‌های توریستی برای جهان‌گردان محسوب می‌شود.

زندگی دریایی، از هم‌اکنون در مناطق کم‌عمق (دربرگیرنده‌ی فضای حیاتی برای تخم‌ریزی ماهیان، میگوها و خرچنگ‌ها) آسیب دیده است و این امر، به‌نوبه‌ی خود، به توقف مهاجرت گونه‌های نادر پرندگان بی‌شماری خواهد انجامید که از این منبع غذایی تغذیه می‌کنند. صنعت ۲/۴ میلیارد

مقام‌های بریتیش پترولیوم با ناامیدی در این اندیشه‌اند تا پس از تلاش‌های نافرجام برای کنترل و جلوگیری از افزایش مخاطره‌آمیز نشت نفت در خلیج مکزیک، راه‌حل جدیدی را برای این بحران بیابند.

### فاجعه‌ای عظیم به تدریج در خلیج مکزیک رخ می‌دهد

شرکت بریتیش پترولیوم (BP) (از غول‌های نفتی جهان) که در وقوع فاجعه‌ی نشت نفت خلیج مکزیک، مقصر اصلی شناخته شده و مسئولیت پاک کردن این لکه نفتی عظیم را پذیرفته است، برای یافتن راه‌حلی مؤثر در تنگنا قرار دارد و با احتمال جدی‌تر شدن این بحران و تبدیل آن به نوعی بحران زیست محیطی روبه‌رو است.

مقامات کاخ سفید نیز سخت در تلاش هستند تا از پیامدهای منفی این فاجعه‌ی زیست محیطی بر خدشه‌پذیری اعتبار باراک اوباما، رئیس‌جمهوری آمریکا در حوزه‌های سیاسی و انرژی جلوگیری به عمل آورند.

در واشنگتن، اوباما با تعدادی از اعضای کابینه و مقام‌های ارشد کاخ سفید برای بررسی و مرور تلاش‌های BP در راستای توقف نشت نفت و نیز تصمیم‌گیری در خصوص گام‌های بعدی به‌منظور اطمینان از کنترل و جلوگیری از گسترش نشت و کاهش اثرات زیست محیطی آن و فراهم آوردن زمینه‌ی کمک به ایالت‌های آسیب‌دیده از این فاجعه‌ی زیست محیطی، تشکیل جلسه داد.



دلاری ماهی‌گیری ایالت لویزیانا به دلیل اعمال برخی ممنوعیت‌های صید (ممنوعیت‌های ناشی از به خطر افتادن سلامت انسان به جهت مصرف ماهی‌های آلوده) ضربه خورده است.

با این وجود، مقام‌های رسمی سازمان حفظ محیط زیست (DEQ) ایالت لویزیانا، سازمان بهداشت و بیمارستان‌ها (DHH) و سازمان حیات وحش و ماهی‌گیری (LDWF) اظهار داشتند که با سازمان‌های مرتبط فدرال برای حفاظت از سلامت جامعه و محیط زیست در حال همکاری هستند و ایمنی تولیدات غذایی دریایی در سواحل خلیج مکزیک را تضمین می‌کنند.

«آقای آلن لوواین» (Alan Levine)، رییس سازمان بهداشت و بیمارستان‌ها در این خصوص گفت: «سلامتی و ایمنی ساکنان نزدیک محل حادثه و ایمنی تمامی افرادی که از موجودات دریایی ایالات لویزیانا تغذیه می‌کنند، نگرانی‌های اولیه‌ی ما را تشکیل می‌دهد. ما بر این باوریم که تلاش‌های به‌عمل‌آمده برای بررسی و کنترل شرایط، منبع مناسبی از اطلاعات مورد نیاز را در اختیار ما قرار می‌دهد؛ اطلاعاتی که برای ایمن نگاه داشتن مردم از این حادثه مورد نیاز است.

شرکت BP، که با موجی از پی‌گیری‌های قضایی و هزینه‌های مربوط به تمیز کردن آب دریا (روزانه حدود ده‌میلیون دلار) روبه‌رو است، اقدامات خود را به‌منظور نصب یک جعبه‌ی ۹۸ تنی از جنس فولاد و بتن در عمق ۱۵۰۰ متری روی محل اصلی نشت متمرکز کرده بود.

اما تلاش‌ها راه به جایی نبرد و این جعبه‌ی عظیم، بی‌فایده در کف دریا رها شد؛ و سعی مهندسان برای یافتن راه‌حلی جهت جلوگیری از انباشته شدن جعبه از کریستال‌های یخی بی‌نتیجه ماند.

آقای «داگ ساتلز» (Doug Suttles)، مدیر ارشد عملیات، در این مورد گفت: «هنوز نمی‌گوییم این عملیات شکست خورده است؛ اما تاکنون تمامی تلاش‌ها، به دلیل انباشته شدن قسمت بالای جعبه از کریستال‌های یخی، فایده‌ای دربر نداشته است.»

اگر این تلاش نیز به شکست بیانجامد، طرح دیگری با استفاده از رویکردهای مشابه (مانند استفاده از سازه‌های فولادی یا بتنی) برای جلوگیری از نشت میلیون‌ها تن نفت خام (که یکی از تلخ‌ترین و فاجعه‌آمیزترین حوادث زیست‌محیطی را رقم زده است) در دسترس نیست.

این رویداد تلخ و آسیب‌های جبران‌ناپذیر آن، تاکنون با جاری شدن حدود ۳/۵ میلیون گالن نفت خام به درون آب دریا به وقوع پیوسته است،

اما این پایان ماجرا نیست و اگر تنها راه‌حل ممکن حفر یک چاه کمکی باشد (که حفر آن ماه‌ها طول خواهد کشید)، میزان آسیب‌ها و خسارات به‌شدت افزایش خواهد یافت.

دریادار «تاد آلن» (Thad Allen)، فرماندهی گارد ساحلی امریکا، به استفاده از ضایعات در انواع گوناگون آن برای کور کردن یا بستن حفره‌ی اصلی نشت اشاره کرد. وی در این زمینه به خبرنگار تلویزیون CBS گفت: «برای این کار، به مواد زاید، از نخاله‌های ساختمانی گرفته تا تایرهای فرسوده، توپ گلف و چیزهایی شبیه آن نیاز است که تحت فشار بالا به درون مجرای اصلی شلیک شوند، شاید این کار (در صورت عملی شدن)، باعث مسدود شدن محل نشت و در نتیجه جلوگیری از توسعه‌ی حجم آلودگی شود.»

اما از دید کارشناسان، این اقدام ممکن است با خطراتی همراه باشد، زیرا استفاده از یک سیستم شوتینگ ۴۵۰ تنی، شاید به جای مسدود کردن دهانه‌ی نشت، باعث بزرگ‌تر شدن خروجی لوله و در نتیجه باعث افزایش میزان نشت (۱۲ برابر بیش‌تر از میزان فعلی) شود.

به‌علاوه نگرانی‌هایی وجود دارد که محیط آلوده‌شده‌ی فعلی (که فضایی به وسعت حدود ۵۲۰۰ کیلومتر مربع را پوشش می‌دهد) با خروج از فضای تحت پوشش خلیج مکزیک، شاید تا پیرامون شبه‌جزیره‌ی فلوریدا امتداد یابد.

«بیل نلسون» (Bill Nelson)، سناتور فلوریدا در این مورد به خبرنگار CNN گفت: «اگر نشت نفت از این چاه چند ماه ادامه یابد، تمامی کرانه‌ی خلیج مکزیک را خواهد پوشاند و به تدریج وارد جریان حلقه‌ای خواهد شد و به سمت پایین، روبه سوی کرانه‌های فلوریدا و به سمت بالا، رو به سوی کرانه‌های شرقی فلوریدا امتداد خواهد یافت.»

وی در ادامه گفت: «شما در مورد ضررهای عظیم اقتصادی به صنعت جهان‌گردی این ایالت، صنعت ماهی‌گیری و نیز آسیب‌های جدی زیست‌محیطی به کرانه‌های ساحلی و نیز حیات دریایی خلیج مکزیک صحبت می‌کنید.»

شرکت بریتیش پترولیوم (BP)، حفاری یک چاه انحرافی را آغاز کرد، اما این کار بیش از سه ماه طول خواهد کشید و تا پایان کار حفاری، حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت خام به درون دریا ریخته خواهد شد و محیط زیست آسیب‌پذیر و شکننده‌ی خلیج مکزیک را نابود خواهد کرد. ■







انفجار سکوی اکتشاف نفت در خلیج مکزیک و نشت نفت خام به درون اقیانوس

## تلخ ترین حادثه برای حیات دریایی

خلیج مکزیک ریخته شود. اگر تمام دیواره‌ی چاه حفاری فرومی‌ریخت — که این اتفاق تاکنون رخ نداده است — آن‌گاه میزان نشت به ۶/۸ میلیون گالن در روز افزایش می‌یافت.

لکه‌های نفتی، به چند جزیره‌ی کوچک به نام جزایر چاندلر (Chanderleaur)، واقع در کرانه‌ی لویزیانا، شامل منطقه‌ی حفاظت‌شده‌ی ملی حیات وحش برتون رسیده است. در این منطقه‌ی حفاظت‌شده، مرغ‌های ماهی‌خوار و پلیکان‌های خاکستری پوشیده از نفت یافت شده‌اند. به همین دلیل، درهای این پناهگاه حیات وحش، به‌منظور رعایت اصول ایمنی، به روی بازدیدکنندگان بسته شد. این ناحیه، محلی بسیار مطمئن و بااهمیت برای استراحت هزاران پرنده‌ی مهاجر و نیز از مکان‌های مهم ماهی‌گیری محسوب می‌شود. همچنین، گلوله‌های قیراندود، ماسه‌های زیبای جزیره‌ی دافین (Dauphin Island)، واقع در ایالات آلاباما را آلوده کرده است. علاوه بر آن، کف‌های آلوده به نفت (ترکیبی از نفت، آب و قیر) به دلتای می‌سی‌سی‌پی نیز رسیده است. بوی زننده و متعفن نفت خام (که

در برآوردهای اولیه‌ی شرکت بریتیش پترولیوم (BP)، اعلام شده است که روزانه حدود ۱۰۰۰ بشکه نفت خام (۴۲ هزار گالن)، از محل شکستگی لوله‌ی حفاری به درون اقیانوس سرازیر می‌شود. سازمان هواشناسی و اقیانوس‌شناسی ایالات متحده، خیلی زود، این رقم را به ۵۰۰۰ بشکه در روز (۲۱۰ هزار گالن) افزایش داد. سپس کارشناسان اظهار داشتند که میزان نشت، احتمالاً بیش از ۲۵ هزار بشکه در روز (بیش از یک میلیون گالن) تخمین زده می‌شود. اگر این برآورد درست باشد، میزان نشت، تاکنون از مرز ۱۰/۸ میلیون گالن فراتر رفته است و به این ترتیب، بدترین حادثه‌ی نشت نفت (و تلخ‌ترین فاجعه‌ی زیست‌محیطی) در تاریخ امریکا رقم خورده است.

مقام‌های BP، اوایل ماه جاری میلادی (اواسط اردیبهشت‌ماه امسال) گزارش دادند که میزان نشت نفت، ممکن است به ۱۲ برابر بیش‌تر از برآوردهای اولیه افزایش یابد، یعنی روزانه ۲/۵ میلیون گالن نفت خام به

باعث سردرد، سوزش چشم و حالت تهوع ساکنان این نواحی می‌شود) به نواحی ساحلی نفوذ کرده است. هم‌زمان، محدودیت‌های اعمال شده بر مدت زمان و محل ماهی‌گیری، به دلیل ادامه‌ی نشت و جاری شدن نفت خام به درون خلیج مکزیک، تمدید شده است.

مسدود ساختن یکی از سه حفره‌ی اصلی نشت نفت در لوله‌ی آسیب‌دیده‌ی حفاری (متعلق به شرکت بریتیش پترولیوم)، در کاستن سرعت نشت از محل وقوع حادثه در خلیج مکزیک، بی‌تأثیر بوده است و کارشناسان BP در خوش‌بینانه‌ترین اقدام خود، امیدوارند با حفاری یک چاه فرعی در مجاورت چاه اصلی، از میزان فشار حاصل از چاه آسیب‌دیده بکاهند، اما این کار دست‌کم ۹۰ روز طول خواهد کشید.

### فاجعه با چه سرعتی در حال گسترش است؟

در بالاترین حد، سطح لکه‌ی نفتی، فضایی حدود ۳۵۰۰ مایل را پوشانده است. در شرایطی که به نظر می‌رسد سطح لکه‌ی نفتی کاهش یافته است، نشت نفت به درون آب‌های پایین‌دست خلیج مکزیک، بدون هر گونه محدودیتی هم‌چنان ادامه دارد.

اگر میزان نشت افزایش یابد، احتمالاً به گلف‌استریم (Gulf Stream) خواهد رسید. در نتیجه نفت به منطقه‌ی Florida Keys، در رأس این ایالت و به درون اقیانوس آتلانتیک نفوذ خواهد کرد. از آن‌جا، جریان نشت، ممکن است به کرانه‌ها، تالاب‌ها و تپه‌های مرجانی ساحل آتلانتیک (Atlantic Coast)، امتداد یابد. برخی از کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که بخشی از لکه‌های نفتی، ممکن است تاکنون به گرداب‌های کوچک واقع در نوک هلال گلف‌استریم رسیده باشد.

شرکت BP در اقدامی دشوار و طاقت‌فرسا، در حال غوطه‌ور ساختن هزاران گالن مواد سمی شیمیایی در سطح و عمق اقیانوس است، تا با ایجاد شرایط برای قابل رؤیت ساختن سطح لکه‌های نفتی، وضعیت نشت را کنترل کند. حلال‌های شیمیایی (که تمامی دانشمندان در مورد سمی بودن آن اتفاق نظر دارند)، هرگز تاکنون در یک اکوسیستم دریایی با چنین حجم عظیمی و در چنین عمقی پمپاژ نشده است. این مواد شیمیایی با قطرات نفت مخلوط می‌شوند و به حالت شناور روی آب، توسط جریان‌های آبی به این سو و آن سو انتقال می‌یابند.

### چه موجوداتی تهدید می‌شوند؟

نشت نفت از چاه حفاری متعلق به شرکت BP، برخی از ارزشمندترین یا درست‌تر بگوییم، برخی از مولدهای تولید و در عین حال آسیب‌پذیرترین اکوسیستم‌های دریایی در ایالات متحده را تهدید می‌کند. حدود ۲۵ تالاب ایالات متحده در دلتای رودخانه‌ی می‌سی‌سی‌پی قرار دارد که زیست‌گاهی بسیار مهم برای زندگی پرندگان آبی و توقف و استراحت پرندگان مهاجر محسوب می‌شود. خلیج مکزیک نیز، به‌خودی‌خود، زیست‌گاه چندین گونه‌ی کمیاب و در معرض انقراض است و منطقه‌ای بسیار بااهمیت به لحاظ اقتصاد ماهی‌گیری و درآمدهای حاصل از صید ماهی، خرچنگ و میگو (که مبنای اقتصاد خلیج مکزیک را فراهم می‌آورد) به شمار می‌رود. در شرایطی که واکنش به نشت نفت، عمدتاً روی راه‌کارهایی مبنی بر توقف جریان نشت نفت و جلوگیری از رسیدن آن به ناحیه‌ی ساحلی خلیج تمرکز یافته است، اکوسیستم دریایی (از پلانکتون گرفته تا دلفین)، از تأثیرات مخرب این فاجعه‌ی زیست‌محیطی، بسیار آسیب خواهد دید. تاکنون چند بچه‌نهنگ و دلفین، در حال عبور از این لکه‌ی عظیم نفتی مشاهده شده‌اند. گارد ساحلی نیز از وجود لاشه‌ی پرنده‌های مرده خبر داد، اما برای تشخیص علت مرگ این حیوانات دریایی و اطمینان از علت تلف شدن آن‌ها (این‌که آیا آن‌ها قربانی فاجعه‌ی نشت نفت هستند)، تحقیقات بیش‌تری را می‌طلبد. قناری‌های آغشته به نفت و پلیکان‌های خاکستری، نخستین قربانی‌های این حادثه هستند که توسط تیم‌های واکنش پیدا شدند.

سرعت گسترش و انتشار نشت، شرایط را بدتر کرد. گونه‌های در خطر، شامل: تن‌آبی‌رنگ، لاک‌پشت‌های دریایی، پرندگان دریایی (که نزدیک

ساحل زندگی می‌کنند) بچه‌نهنگ‌ها برای جفت‌گیری و تخم‌ریزی، مهاجرت و تغذیه، در حال جمع شدن در سطح خلیج هستند. برای بسیاری از این گونه‌های وحشی دریایی، جای دیگری برای زیست وجود ندارد.

ایالت لوئیزیانا، ۲۱۰ گونه‌ی پرنده، خزنده، دوزیست و پستاندار شناسایی شده در اختیار دارد. به‌علاوه، بیش از ۴۴۵ گونه‌ی ماهی و نرم‌تن نیز در خطر قرار خواهند گرفت. تاکنون هیچ برآوردی در خصوص شمار مرجان‌ها و گیاهان دریایی، مانند: علف دریایی و پوشش گیاهی تالاب که احتمالاً از نفت پوشیده خواهند شد، ارائه نشده است.

شماری از گونه‌های دریایی، مانند پرنده‌گان دریایی، دلفین‌ها و لاک‌پشت‌های دریایی، در شرایطی نامساعد در آب‌های آلوده به لکه‌های نفت مشاهده شده‌اند که برای ادامه‌ی حیات خود تقلا می‌کردند. به‌تازگی امواج آب، اجساد پرنده‌گان دریایی مرده، را به سواحل لوئیزیانا، می‌سی‌سی‌پی و آلاباما انتقال داده است. سواحل شنی که زیست‌گاه خرچنگ‌های آبی محسوب می‌شود (یک منبع حیاتی غذا برای گونه‌های از لاک‌پشت‌های دریایی و از اجزای اصلی اقتصاد منطقه‌ای) نیز مملو از لکه‌های نفتی است.

### چه کسی مسئول این فاجعه است؟

۱. دولت بوش - در سال ۲۰۰۷ میلادی، امتیاز حفاری چاه نفت در خلیج مکزیک، توسط دولت بوش، بر پایه‌ی طرح ۵ساله‌ی حفاری فراساحلی نفت، به شرکت انگلیسی بریتیش پترولیوم واگذار شد.

۲. دولت اوپاما - عملیات حفاری فعلی، در ۶ آوریل سال ۲۰۰۹ میلادی به تأیید دولت اوپاما رسید.

چند روز بعد از زمان تأیید این طرح، مرکز تنوع بیولوژیکی (Center for Biological) و متحدانش، به دستور دادگاه، مکلف به توقف عملیات حفاری در طرح پنج‌ساله‌ی حفاری فراساحلی شدند. «کن سالازار» (Ken Salazar) - وزیر کشور - به جای پذیرش دستور دادگاه، به‌مثابه‌ی تعلیق موقت در عملیات حفاری جدید، رایزنی‌های ویژه‌ای را به‌منظور جذب رضایت دادگاه، مبنی بر معاف ساختن طرح مصوب حفاری نفت در خلیج مکزیک آغاز کرد. وی به‌طور مشخص، عملیات حفاری شرکت BP را به عنوان عملیاتی که باید از امر توقف عملیات حفاری فراساحلی خارج شود، مورد شناسایی قرار داد.

در ماه جولای سال ۲۰۰۹ میلادی، دادگاه با درخواست وزیر کشور موافقت کرد و همه‌ی طرح‌های مصوب حفاری فراساحلی نفت - از جمله طرح حفاری توسط شرکت BP - را از این دستور معاف ساخت.

۳. شرکت بریتیش پترولیوم (BP) - شرکت BP، از رکورد بدترین نوع حفاری نفت به‌لحاظ ایمنی و زیست‌محیطی در امریکا برخوردار است. این شرکت، حتی پس از حادثه‌ی انفجار پالایشگاه تگزاس سیتی که به کشته شدن ۱۵ نفر انجامید، هم‌چنان به نقض استانداردهای ایمنی ادامه داد. به‌رغم ماهیت خطرناک تمامی فعالیت‌های مرتبط با حفاری فراساحلی نفت و ضعف آشکار شرکت BP در رعایت و اجرای استانداردهای ایمنی، طرح استخراج نفت توسط این شرکت انگلیسی با احتمال نشت نفت، قریب به یقین به نظر می‌رسید، هرچند BP بارها و به‌کرات اعلام کرده بود که نشت نفت طی عملیات حفاری، غیرمحمول یا به‌واقع غیرممکن خواهد بود. جالب است بدانید، سرویس خدمات مدیریت و معدن (Minerals and Management Service) متعلق به «آقای سالازار»، وزیر کشور، طرح اکتشاف و حفاری شرکت BP را بدون توجه به پیامدهای زیست‌محیطی آن تصویب کرد.

۴. صنعت نفت و حامیان سیاسی آن - بحران خلیج مکزیک نشان داد که به ادعاهای بی‌پایه و اساس صنعت نفت نمی‌توان اعتماد کرد.

هیچ‌گاه، هیچ‌گونه تضمینی وجود ندارد که بتوان از احتمال وقوع حادثه‌ای که منجر به نشت نفت خواهد شد، جلوگیری کرد. اگر حادثه‌ای رخ دهد، حتماً راهی برای کنترل آن و جلوگیری از بروز آسیب‌های غیرقابل جبران زیست‌محیطی وجود نخواهد داشت. در نهایت، در خطرناک بودن



مشابه (که مورد استفاده شرکت BP قرار داشت) آغاز کند. وی همچنین آغاز حفاری در دریاهاى چاک چى و بوفورت (Beaufort)، در قالب حفارى‌هاى اکتشاف فراساحلى نفت در سال‌هاى آتى را پیشنهاد داده است.

ترديدى وجود ندارد که حفارى و تلاش براى جلوگيرى از يک فاجعه‌ى زيست‌محيطى ناشى از نشت نفت در مناطق قطبى، در مقايسه با فاجعه‌ى خليج مکزىک، حتى ممکن است دشوارتر باشد و در نتيجه حيات وحش منطقه، شامل: خرس، شيرماهى، انواع فوک‌ها، دلفين‌ها، نهنگ‌ها پرنده‌هاى مهاجر و شماری ديگر از گونه‌هاى وحشى به شدت با خطر روبه‌رو شوند.

### آيا حوادث نشت نفت، اجتناب‌ناپذيرند؟

آرى، تازمانى که حفارى فراساحلى نفت وجود دارد. در نتيجه، فن‌آورى کارآمد براى پيش‌گيرى از اين گونه حوادث بايد به وجود آيد. خوش‌بختانه پيشرفت‌هاى علمى بشر در عرصه اکتشاف و حفارى نفت در ساحل و فراساحل، توانايى ارايه و طرز به‌کارگيرى اين نوع فن‌آورى را در اختيار فعالان عرصه بهره‌بردارى از ذخاير نفت قرار مى‌دهد، اما در عين حال، کارآيى هيچ نوع از دست‌آوردهاى فنى، ۱۰۰ درصد نخواهد بود. مسئولان صنعت نفت، وزارت کشور و سياستمداران دولتى در حوزه نفت، سال‌هاست به ما مى‌گويند حفارى نفت در خليج مکزىک کاملاً ايمن است. بر اين اساس، شرکت BP، حتى از مد نظر قراردادن اثرات احتمالى و مخرب نشت نفت در طرح حفارى‌اش نيز امتناع ورزید؛ زيرا به باور آنان، احتمال خطر نشت، به قدرى ضعيف بود که حتى در تصور هم نمى‌گنجيد. وزارت کشور با تصويب طرح، حتى بدون هر گونه بررسى زيست‌محيطى موافقت کرد. همه‌ى اين نهادها و سازمان‌ها مسئول وقوع اين حادثه و عواقب مخرب آن تلقى مى‌شوند. اگر قرار باشد حفارى فراساحلى انجام شود، نشت نفت اجتناب‌ناپذير خواهد بود. برخى از اين نشت‌ها کوچک و برخى ديگر بزرگ و حايز اهميت و گاه حتى فاجعه‌آمیز (مانند فاجعه‌ى نشت نفت در خليج مکزىک) خواهند بود.

### حوادث نشت نفت، اغلب چگونه رخ مى‌دهند؟

حوادث نشت نفت، همه‌ساله رخ مى‌دهند. سال به سال. از سال ۱۹۶۹، پس از فاجعه‌ى انفجار سکوى نفت و سرازير شدن بيش از ۳ ميليون گالن نفت به درون کانال سانتاباربارا (Santa Barbara) گرفته، تا ششم آوريل سال ۲۰۱۰ و سرازير شدن ۱۸۰۰۰ گالن نفت به درون دلتاى محيط پارک ملي حفاظت‌شده‌ى حيات وحش واقع در خليج مکزىک؛ از آسيب‌ديدگى لوله‌ى نفت شرکت BP تا اين فاجعه‌ى زيست‌محيطى عظيم، همواره جهان شاهد اين رويدادهای تأسف‌بار بوده، هست و خواهد بود.

در واقع، مرکز خدمات مديريت معادن ايالات متحده، چنين فرض مى‌کند که به دليل اجراى برنامه‌هاى اين مرکز از سال ۲۰۰۷ لغايت ۲۰۱۲، حدود ۹ حادثه‌ى بزرگ نشت و ۶۰۰ حادثه‌ى کوچک نشت در خليج مکزىک رخ خواهد داد.

### چه مى‌توان کرد؟

با توجه به سرازير شدن روزانه ۱ ميليون گالن نفت خام به درون خليج مکزىک (که هيچ اميدى براى متوقف شدن آن متصور نيست) به‌راحتى مى‌توان سايه‌ى باس و ناميدى را احساس کرد. در عين حال، فرصتى براى توقف ساير پروژه‌هاى حفارى فراساحلى نفت، براى يک‌بار و هميشه مهيا شده است. از اين رو، مى‌توان در نجات خليج مکزىک، قطب شمال، آب و هواى جهانى و نجات اقيانوس و همه‌ى گونه‌هاى زيستى آن، نقش خود را ايفا کرد. ■



ماهيت حفارى فراساحلى نفت که منجر به اين فاجعه‌ى زيست‌محيطى شده است، ترديدى وجود ندارد. به همين دليل، مرکز يادشده از دولت اوپاما خواسته است: (۱) در تصميم‌هاى سال جارى خود، مبنى بر اجراى پروژه‌هاى حفارى نفت فراساحلى آلاسکا، شرق خليج مکزىک و کرانه‌ى آتلانتىک تجديد نظر کند. (۲) بى‌درنگ، مجوز شرکت شل براى آغاز حفارى نفت در درياى چوکچى (Chukchi Sea) واقع در منطقه‌ى آلاسکا را لغو کند. (۳) از صدور مجوز جديد براى حفارى فراساحلى نفت در هر نقطه‌ى اين کشور جلوگيرى کند. (۴) انتقال الگوى مصرف کشور از سوخت‌هاى فسيلى را به سوخت‌هاى غير فسيلى تغيير دهد و در نتيجه روند حفارى فراساحلى نفت را به کئدى ادامه دهد.

### اگر حادثه‌ى نشت در قطب شمال رخ دهد، چه اتفاقى خواهد افتاد؟

خليج مکزىک، تاکنون از بزرگ‌ترين، مجهزترين و باتجربه‌ترين سيستم توقف کنترل نشت در کشور برخوردار بوده است. اين سيستم، داراى صدها قايق‌ران داوطلب و با تجربه‌ى ماهى‌گيرى است که آماده‌ى خدمت‌رسانى هستند. آب خليج مکزىک در طول سال، گرم و به‌جز در فصل طوفان آرام است. خدمه و کارکنان کمک به حيات وحش و پاکيزه‌سازى محيط، به يک سيستم جاده‌اى در مجاورت خط ساحلى دسترسى دارند. با اين وجود و به‌رغم همه‌ى اين مزيت‌ها، دولت و صنعت نفت، قادر به متوقف ساختن نشت نيستند.

حال تصور کنيد، حادثه‌اى مشابه در قطب شمال ناحيه‌اى که در فاصله‌ى ۱۴۰ مایلى ساحل قرار دارد رخ دهد. در دماى چنددين درجه زير صفر، با مايل‌ها درياى يخ‌زده‌ى پيش‌رو که بايد شکافته شود، همراه با کوه‌هاى يخی قاتل کشتى‌ها که در چهارسوى کشتى شناورند و ۲۰ ساعت تاريخى در روزهاى فصل زمستان.

بى‌ترديد، شرايط در قطب شمال، در مقايسه با آن چه هم‌اکنون در خليج مکزىک در جريان است، بسيار متفاوت خواهد بود و در آن جا، فاجعه به‌معناى واقعى کلمه به وقوع خواهد پيوست.

در شرايط يخ زدگى آب و خطر شکستن يخ (که خطر آن تقريباً در تمام طول سال در مناطق قطب شمال وجود دارد) هيچ راهى براى تميز کردن لکه‌ى نفتى وجود ندارد. در واقع، فصل حفارى بدون شرايط يخ‌زدگى آب در قطب شمال، بسيار اندک است - فقط از جولای تا اوایل اکتبر - يعنى اگر نشت نفت، به دليل وقوع حادثه‌اى مشابه رخ دهد، دوره نشت ممکن است در طول فصل زمستان (در شرايطى که حفارى يک چاه فرعى، الزاماً بايد به تعويق افتد) ادامه يابد.

با اين وجود، «باراک اوپاما»، به شرکت شل اجازه داد تا بستان امسال در درياى چاک چى آلاسکا عمليات حفارى را با استفاده از فن‌آورى

## تلاش‌های نافرجام برای جلوگیری از نشت نفت

به گفته‌ی مسؤولان شرکت BP، پس از وقوع حادثه‌ی انفجار در ۲۲ آوریل سال جاری در سکوی اکتشاف نفت Deepwater Horizon (و مرگ ۱۱ کارگر) و غرق شدن متعاقب سکوی یادشده در فاصله‌ی ۸۰ کیلومتری ساحل لویزیانا، هزینه‌های این فاجعه‌ی زیست‌محیطی تاکنون به ۳۵۰ میلیون دلار بالغ شده است.

با توجه به حجم بالای نشت نفت خام از لوله‌ی شکسته‌شده در بستر دریا (روزانه معادل ۲۱۰ هزار گالن)، فشارهای داخلی و بین‌المللی برای متوقف ساختن نشت (که تهدیدی جدی برای نابودی محیط زیست دریایی و عاملی مؤثر در بروز نوعی فاجعه‌ی زیست‌محیطی محسوب می‌شود) رو به افزایش است.

با توجه به نشت حدود ۳/۸ میلیون گالن نفت خام به دریا و آسیب‌های بسیار جدی واردشده به محیط زیست شکننده‌ی کرانه‌ی لویزیانا، مهندسان به‌شدت در تلاش‌اند راه‌حلی کاربردی‌تر و سریع‌تر (به جای حفاری یک چاه انحرافی که ممکن است تا ماه آگوست نیز، آماده‌ی بهره‌برداری قرار نگیرد) پیدا کنند.

شرکت BP، همچنین عملیات هدایت جریان‌های آبی پراکنده به سوی جریان اصلی نشت را بار دیگر آغاز کرده است؛ هرچند این خطر وجود دارد که جریان‌های پراکنده نیز، شاید به‌خودی‌خود برای زندگی آبزیان، از کوچک‌ترین میکر و ارگانیسم‌ها گرفته تا پیچیده‌ترین آن‌ها خطرناک باشد.

مقام‌های رسمی بر این باورند که دو جریان پراکنده‌ی زیر دریا، در تجزیه‌ی نفت موجود در آب (به جای آن‌که همچون لکه‌های عظیم نفتی که می‌توانند حیات جانوری و گیاهی دریایی را ناگوار و نابود کنند) مؤثر بوده‌اند. ■

چند روز پس از تلاش نافرجام شرکت بریتیش پترولیوم به‌منظور جلوگیری از گسترش آلودگی ناشی از نشت نفت در خلیج مکزیک، با ساخت یک گنبد عظیم، مقام‌های این شرکت از تلاش‌های جدید برای مبارزه با این فاجعه‌ی زیست‌محیطی خبر دادند.

یک جعبه‌ی صد تنی چهارطبقه با هدف جذب نفت موجود و سپس انتقال آن به یک کشتی، به کف دریا منتقل شد؛ اما این تلاش، اندکی بعد به دلیل هجوم کریستال‌های یخی و انباشته شدن سقف گنبد از کریستال، اقدامی بی‌فایده تشخیص داده شد.

کارشناسان بریتیش پترولیوم بر این باورند که ساخت و انتقال گنبدی کوچک‌تر به کف دریا، چنین مشکلی را به بار نخواهد آورد جعبه، حجم زیادی از آب یخ‌زده‌ی دریا را در خود جای نخواهد داد. به همین دلیل، آنان آماده می‌شوند تا آن را در اعماق آب‌های آغشته به لکه‌ی عظیم نفتی رها کنند، شاید حجم مشابهی از نفت را در خود جای دهد و به این ترتیب زمینه‌ی مقابله با بدترین حادثه‌ی نشت نفت در تاریخ ایالات متحده فراهم آید.

آقای تونی هایوارد (Tony Hayward) در گفت‌وگو با خبرنگاران ابراز امیدواری کرد که کانتینر کوچک‌تر حدود ۷۲ ساعت در محل باقی بماند و مقامات اظهار داشتند کانتینر یادشده پس از این مدت باید بالا کشیده شود و بعد از آخرین اصلاحات به محل تخلیه‌ی نفت انتقال یابد. «آقای‌هایوارد» این واقعیت را پذیرفت که اندازه‌ی کوچک‌تر جعبه (در مقایسه با کانتینر بزرگ‌تری که انتظار می‌رفت حدود ۸۵ درصد از نفت خام موجود در دریا را ببلعد) از کارایی یا قابلیت کم‌تری برای جذب لکه‌ی نفتی برخوردار خواهد بود.





## محیط زیست نمی تواند از خودش مراقبت کند

ساحلی، به شدت انتقاد کرد و خواستار اطلاع رسانی دقیق در این زمینه شد. سخن گوی این گروه طرفدار محیط زیست، در این مورد گفت: «درخصوص هیچ یک از این برآوردها و اطلاعات مرتبط با آن در رسانه‌ها توضیحات لازم ارایه نشده است. با توجه به اندازه‌ی لکه‌ی نفتی در تصاویر ماهواره‌ای و نقشه‌های گارد ساحلی و بررسی‌های به عمل آمده از اطلاعات حاصل از بازدیدها، میزان دقیق نشت، معادل خروج ۲۶۵۰۰ بشکه نفت در روز به درون آب است.»

فرقی نمی‌کند که آمار دقیق کدام است؛ اما تردیدی در این واقعیت وجود ندارد که این حادثه، یکی از بدترین حوادث زیست‌محیطی در تاریخ ایالات متحده‌ی آمریکا محسوب می‌شود. عواقب زیست‌محیطی این حادثه به قدری جدی است که مقامات آمریکایی را به بازنگری در طرح‌های حفاری دریایی برای استخراج نفت از کف اقیانوس‌ها وادار ساخته است. آقای «پل کراگمن» (Paul Krugman)، از کارشناسان محیط زیست در گفت‌وگو با نشریه‌ی نیویورک تایمز در این مورد گفت: «فاجعه‌ی خلیج مکزیک، این واقعیت تلخ را در ذهن تداعی می‌کند که محیط زیست از خودش مراقبت نخواهد کرد، مگر آن‌که از آن با اعمال قوانین بازدارنده، فن آوری و دست‌آوردهای صنعت مدرن به خوبی مراقبت به عمل آورد و از واردشدن آسیب‌های جدی به سیاره‌ی زمین تا میزان قابل توجهی کاست.»

فشارهای وارده بر شرکت BP برای حل این بحران — و تشریح نحوه‌ی وقوع حادثه، رو به افزایش است. «کن سالزار» (Ken Salazar)، وزیر کشور ایالات متحده، ضمن متهم ساختن شرکت BP به ارتکاب اشتباهات جدی، این حادثه‌ی غم‌انگیز را نقطه‌ی پایان حیات حرفه‌ای این شرکت عظیم نفتی دانست.

اما آقای «تونی هایوارد» (Tony Hayward)، مدیر ارشد شرکت BP، رقم ۱۰ میلیون دلار در روز را بابت هزینه‌ی تمیز کردن لکه‌ی نفتی پذیرفته است. وی در این مورد اظهار داشت: این شرکت از این آزمون سربلند بیرون خواهد آمد و این حادثه‌ی تلخ، به قدرت و توان بریتیش پترولیوم خواهد افزود. یک سخن‌گوی BP، به نشریه‌ی دیل میل گفت: «بی شک، این پایان کار BP نخواهد بود — ما از پس این مشکل بر خواهیم آمد.» مسئولان بریتیش پترولیوم مدعی‌اند، حادثه‌ی خلیج مکزیک تاکنون برای این شرکت، ۳۵۰ میلیون دلار هزینه دربرداشته است. ■

پس از ناکامی شرکت بریتیش پترولیوم (BP) به منظور توقف نشت نفت خام به درون آب‌های خلیج مکزیک با استفاده از جعبه‌ی عظیم گنبدی شکل، مهندسان و کارشناسان محیط زیست، سخت در تلاشند تا روش‌های موثرتری را برای مقابله با این فاجعه‌ی زیست‌محیطی بیابند.

از آن جایی که بحران نفتی در خلیج مکزیک، هم‌چنان و با شتاب درحال گسترش است، مهندسان خلاق، طرح جدیدی را برای متوقف کردن جریان نشت ابداع کرده‌اند: انباشتن مجرای خروجی لوله‌ی حفاری با استفاده از ترکیب مو، توپ گلف و تایرهای فرسوده. پس از بروز نقص فنی در سیستم انتقال نفت از بستر دریا در سکوی حفاری Deepwater Horizon در ۲۰ آوریل سال جاری (۳۱ فروردین ۸۹) و انفجار این سکو، هم‌اکنون متخصصان پاک‌سازی منطقه، امیدوارند با استفاده از این روش ابداعی موفق به قطع جریان نشت به درون آب‌های خلیج مکزیک و نواحی هم‌جوار آن شوند.

پس از اعلام جزئیات این طرح توسط کارشناسان، مؤسسه‌ی Matter of Trust (از مؤسسات خیریه‌ی فعال در حوزه‌ی بوم‌شناسی) در اقدامی تحسین‌برانگیز، جمع‌آوری موی (انسانی) مورد نیاز برای اجرای این طرح را آغاز کرد. به گفته‌ی کارشناسان، یک پوند (حدود ۴۵۴ گرم) از موی انسان، قادر به جذب بیش از یک گالن نفت است.

تلاش‌های پیشین برای مقابله با این بحران، شامل اقدامات زیر بود: حمله به محل نشت با استفاده از روبات‌های مجهز به سیستم کنترل از راه دور، شکستن لکه‌های نفتی با مواد شیمیایی، سوزاندن نفت اضافی و فروبردن یک جعبه‌ی گنبدی شکل درون آب (در محل اصلی نشت) — روشی نافرجام (اما رها نشده) پس از آن که گاز و آب ضمن ترکیب شدن، کریستال‌های یخ‌مانندی را تشکیل دادند و با پوشاندن فضای بالایی جعبه از میزان قابلیت شناوری آن کاستند.

روزانه حدود ۵ هزار بشکه نفت خام از محل نشت (محل انفجار سکوی نفتی) به درون اقیانوس ریخته می‌شود که این امر، فاجعه‌ای زیست‌محیطی را رقم زده است. درعین حال، سازمان SkyTruth (از گروه‌های طرفدار محیط زیست) مدعی است، آمار ارایه‌شده، جنبه‌ی محافظه‌کارانه دارد. این گروه، از رسانه‌های گروهی به دلیل عدم انتشار دقیق اطلاعات آماری فراهم‌آمده توسط سازمان ملی هواشناسی و اقیانوس‌شناسی و گارد



## تهدید پوشش گیاهی ارزشمند

است. به همین علت، از آن اکوسیستم می‌توان به عنوان مدافع بالارزشی برای مقابله با طوفان‌های سهمگین دریایی در امتداد کرانه‌ی خلیج مکزیک یاد کرد.

حادثه‌ی نشت نفت که برای درختان مانگرو مرگبار است، این سد حایز اهمیت در برابر طوفان‌های ساحلی را نابود می‌کند و انبوهی از درختان خشک را نیز، آغشته به مواد سمی (که به صورت بالقوه، خطری جدی برای محیط زیست منطقه محسوب می‌شود)، به حال خود رها می‌سازد.

نخستین مرحله به‌منظور دفاع در برابر خطرات نشت نفت، ممانعت از رسیدن مایع آسیب‌زا به مناطقی است که در تالاب‌ها و زیست‌گاه‌های آبی در آن مناطق قرار دارد.

آقای «جیل بوکوین» (Gilles Bocquene)، یک بوم‌شناس از انستیتو پژوهش فرانسه در حوزه‌ی اکتشافات دریایی، در این خصوص می‌گوید: «در مورد درختان مانگرو، شرایط فرق می‌کند. باید مراقب بود که روش‌های مورد استفاده، از آسیب‌زایی نفت، بدتر و خطرناک‌تر نباشند. وقتی نفت خام لاج‌به‌مرداب‌های ساحلی می‌رسد، از دید اغلب کارشناسان محیط زیست، دیگر هیچ گزینه‌ای برای خلاص‌شدن گیاهان گره‌دار (پیچ‌دار) با رشد آرام از تهدید و آسیب نفت وجود ندارد.»

آقای «بوکوین» در ادامه می‌افزاید: «درختان این جنگل، به صورت بسیار انبوه روی خط آبی قرار دارند، به‌طوری که به افراد اجازه نمی‌دهند به درون جنگل نفوذ کنند. شاید اغراق نباشد اگر بگوییم صدها میلیون درخت در آن‌جا وجود دارد.»

براساس مطالعه‌ای که در اواسط سال ۱۹۹۰ میلادی، توسط مرکز پژوهش محیط زیست لویزیانا در دانشگاه ایالتی مک‌نیسز (McNeese)، در مورد مدیریت حادثه‌ی نشت نفت در اکوسیستم‌های مانگرو صورت گرفت، استفاده از آب با فشار زیاد و تخلیه‌ی نفت، شاید روشی مؤثر برای رها شدن از آلودگی باشد.

به گفته‌ی «کریستوف روسو» (Christophe Rousseau) از مرکز مستندسازی، پژوهش و بررسی آلودگی ناشی از سوانح دریایی، تنها روش برای حفاظت از جنگل‌ها، پاک کردن دقیق سطح نازکی از نفت (به‌گونه‌ای که گیاهان بتوانند رشد کنند) است.

وی در این خصوص می‌گوید: «در این کار باید بسیار مراقب بود تا نفت به سطح زیرین (یا ساقه‌های زیرین گیاهان) یا ریشه‌های زیرین انتقال نیابد.» اگر نفت، در دریا به حال خود رها شود، جزرومد آب، بسیار آسان، لایه‌های جدید نفتی را با هر چرخه، به دریاها و یا اقیانوس‌ها اضافه خواهد کرد. ■

به گفته‌ی کارشناسان، تلاش‌های جدید به‌منظور حفاظت از تالاب‌های طبیعی و آسیب‌پذیر ایالت لویزیانا واقع در خلیج کوچک ماچياس (Machias) به اجرا در آمد.

حادثه‌ی نشت نفت از سکوی حفاری شرکت بریتیش پترولیوم، ضمن تهدید حیات وحش و زندگی گیاهی کرانه‌ی خلیج مکزیک، جنگل مانگرو (که برای بسیاری از اکوسیستم‌های آسیب‌پذیر منطقه‌ی مهم و حیاتی است) را نیز به‌طور مستقیم با خطر نابودی روبه‌رو کرده است.

حدود ۲۰۰۰ هکتار از جنگل‌های ساحلی مانگرو، در سه ایالت لویزیانا، تگزاس و منطقه‌ی جنوبی فلوریدا واقع شده است که آب‌های این سه ایالت، با دریافت روزانه ۵۰۰۰ بشکه نفت خام، بر اثر حادثه‌ی انفجار سکوی اکتشاف نفت در خلیج مکزیک، در معرض بیش‌ترین خطر زیست‌محیطی قرار دارند.

آقای «جری لورنز» (Jerry Lorenz)، از کارشناسان بوم‌شناسی دریایی و رییس مرکز پژوهش اودوبون (Audubon) در ایالت فلوریدا، در این خصوص گفت: «نفت، درختان را از بیخ‌وبن نابود خواهد کرد.»

درختان مانگرو که هم در نواحی گرمسیری استوایی و هم در نواحی زیراستوایی یافت می‌شوند و در برابر نمک مقاوم هستند، در آب‌های کشندی تالاب‌های شور رشد می‌کنند.

ریشه‌های پرپیچ‌وخم این درختان درون آب، برای بسیاری از گونه‌های آبیان، از جمله: ماهیان بالارزش تجاری، ماهیان تزئینی، میگوها، خرچنگ دریایی، ماهی قرمز و اردک‌ماهی، زیست‌گاهی بسیار مهم محسوب می‌شود. به‌علاوه، این نوع درختان، مأمّن اصلی و محل تغذیه‌ی چندین گونه از پرندگان به حساب می‌آیند.

براساس مطالعات جهانی صورت‌گرفته در مورد درختان مانگرو (که نتایج آن در سال ۲۰۰۷ میلادی توسط فائو منتشر شد)، طی ۳۰ سال گذشته به دلیل فشار ناشی از عملیات سدسازی و جریان بالادست اقیانوس، نزدیک به ۳۰ درصد از درختان جنگل‌های مانگرو در امتداد کرانه‌ی خلیج مکزیک نابود شده‌اند.

به گفته‌ی کارشناسان، نشت فراگیر و گسترده‌ی نفت، ممکن است بخش وسیعی از ۷۰ درصد درختان باقیمانده‌ی این جنگل‌ها را نیز از بین ببرد، که این امر، زندگی گیاهان و جانوران منطقه را (که به این پوشش گیاهی بسیار وابسته‌اند) مختل خواهد کرد.

یکی از مهم‌ترین خدماتی که اکوسیستم جنگل مانگرو در اختیار جوامع انسانی قرار می‌دهد، حفاظت از آنان در برابر طوفان‌های دریایی و تندبادها





## توسعه ناوگان کشتیرانی هند

شرکت کشتیرانی هند ناوگان خود را توسعه می‌دهد.

شرکت ملی کشتیرانی هند (SCL) قصد دارد تا سال ۲۰۱۲ با سفارش ساخت ۳۰ فروند کشتی جدید، ناوگان خود را توسعه دهد. این شرکت بدین منظور ۷/۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خواهد کرد. کشتی‌های مذکور به کشتی‌سازان کره‌ی جنوبی یا چین سفارش داده خواهند شد. این شرکت ۳۰ فروند دیگر نیز در دست ساخت دارد. SCL در حال حاضر، دارای ۷۶ فروند کشتی با ظرفیت ۱/۵ میلیون DWT است.

## ساخت یک ترمینال بندری جدید در مالتا

مقامات مالتا از ساخت یک ترمینال جدید بندری در این کشور خبر دادند. شرکت مدیریت بندری Eno HTL قصد دارد یک ترمینال جدید نزدیک بندر Mar-sax lokk در مالتا احداث کند. این ترمینال مجهز به یک اسکله‌ی مخصوص کشتی‌های VLCC و دو اسکله‌ی مخصوص کشتی‌های با ظرفیت بیش از ۱۲۰ هزار DWT خواهد بود. ساخت این ترمینال در نیمه‌ی دوم سال ۲۰۱۱ آغاز خواهد شد.

## ساخت یک ترمینال بندری جدید در لهستان



یک ترمینال جدید در بندر Gdansk لهستان ساخته می‌شود. به موجب قراردادی که بین شرکت مدیریت In-vest Sea بلژیک و مقامات لهستان امضا شد، یک ترمینال جدید در بندر Gdansk لهستان در حاشیه‌ی دریای بالتیک ساخته خواهد شد. این ترمینال در زمینی به مساحت ۷۴/۵ هکتار ساخته خواهد شد. ارزش این پروژه ۴۰ تا ۵۰ میلیون یورو برآورد شده است. این ترمینال مخصوص جابه‌جایی کالای فله‌ی خشک به‌خصوص جابه‌جایی ذغال سنگ و سنگ آهن خواهد بود. ترمینال مذکور در نیمه‌ی دوم سال ۲۰۱۲ به مرحله‌ی بهره‌برداری خواهد رسید. شرکت Sea-Invest مدیریت ۲۵ بندر در سراسر جهان را به عهده دارد.

## پیش‌بینی افزایش جابه‌جایی کالا در بنادر امارات

بنادر امارات در سال گذشته با سه‌درصد کاهش نسبت به سال پیش از آن، به بیش از ۱۲۹ میلیون تن رسید. مقامات امارات انتظار دارند که بنادر جبل‌علی و پورت رشید پس از پشت سر گذاشتن بحران سال ۲۰۰۹ با افزایش جابه‌جایی کالا مواجه شوند.

میزان جابه‌جایی کالا در بنادر امارات متحده‌ی عربی افزایش می‌یابد. بنا به تحقیقات انجام‌شده توسط مؤسسه‌ی تحقیقاتی بین‌المللی بی‌زینس مانیتور، حجم جابه‌جایی کالا در بنادر دبی تا پایان سال جاری میلادی با رشدی هفت‌درصدی به ۱۴۹/۱۸ میلیون تن خواهد رسید. میزان جابه‌جایی کالا در

## سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری اردن در گردشگری دریایی

شهر سر می‌زدند و برای دیدن آمفی‌تئاتر این شهر لحظه‌شماری می‌کردند. از سوی دیگر، سفر به شهر تاریخی پترا و دریای مرده، هدف اصلی بخش اعظم گردشگرانی است که به اردن سفر می‌کنند. شهر تاریخی پترا در یک نظرسنجی اینترنتی در سال ۲۰۰۷، به عنوان یکی از عجایب هفت‌گانه‌ی دنیای مدرن انتخاب شد.

از کشورهای موفق جهان در جذب گردشگر محسوب می‌شود، هرچند تا به حال اقدامات جدی برای توسعه‌ی گردشگری دریایی در اردن صورت نگرفته و مقصد بخش اعظم گردشگرانی که به این کشور سفر می‌کنند، جاذبه‌های تاریخی اردن است. در سال‌های اخیر، شهرهای مختلف کشور اردن، به‌ویژه شهر امان مقصد گردشگرانی از سراسر جهان، به‌خصوص گردشگرانی بود که برای خرید سوغات به فروشگاه‌های مختلف این

با سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری در گردشگری دریایی اردن، برای ۱۵ هزار نفر شغل ایجاد می‌شود.

در آینده‌ی نزدیک، فاز نخست پروژه‌ی احداث یک مجتمع گردشگری مدرن ۱۰ میلیارد دلاری در سواحل دریای سرخ کشور اردن، توسط یک سرمایه‌گذار اماراتی آغاز خواهد شد که با راه‌اندازی کامل آن در سال ۲۰۱۳، برای ۱۵ هزار نفر شغل ایجاد می‌شود. کشور اردن یکی



## وجود ۲۶۳ فروند کشتی کانتینری بیکار در جهان



علی‌رغم بهبود شرایط بازار بخش کانتینر، مسائل و مشکلات مالی هنوز گریبانگیر صاحبان کشتی‌ها است.

در حال حاضر، ۳۰ فروند کشتی کانتینری جدید در سراسر دنیا وجود دارد که به دلیل این که صاحبان آن‌ها قادر به پرداخت منابع مالی لازم نیستند، در شیپ‌یاردهای مختلف متوقف مانده‌اند. این آمار در حالی منتشر می‌شود که کاهش عجیب‌آور تعداد کشتی‌های کانتینری بیکار ادامه دارد. بر اساس اطلاعات مؤسسه‌ی تحقیقاتی Alphaliner، در حال حاضر ۲۶۳ فروند کشتی با مجموع ظرفیت ۵۴۹ هزار TEU معادل ۴/۱ درصد ناوگان جهانی، کشتی کانتینری بیکار در دنیا وجود دارد. از این تعداد تنها ۷۲ فروند متعلق به مالکانی است که خود مدیریت کشتی‌ها را نیز بر عهده دارند. البته این میزان در مقایسه با شش ماه پیش که رکورد ۱/۵۲ میلیون TEU ظرفیت بیکار در بخش کانتینری به ثبت رسید، بسیار خوشایند به نظر می‌رسد. در

حال حاضر، سرویس‌های جدید راه‌اندازی شده برای فصل پررونق تابستان، به سرعت کشتی‌های بیکار با ظرفیت بالای چهارهزار TEU را جذب می‌کند و انتظار می‌رود این شرایط در ماه آینده نیز ادامه یابد. طبق هشدار Alphaliner با این که میزان ظرفیت خارج از مدار ناوگان در انتهای ماه بعد به ۴۵۰ هزار TEU کاهش پیدا خواهد کرد، اما در انتهای سال دوباره افزایش یافته و به حدود یک میلیون TEU خواهد رسید. براساس اعلام Alphaliner کاهش میزان ظرفیت رخ داده وقتی بیش تر مورد توجه قرار می‌گیرد که ظرفیت ۱/۲ میلیون TEU کشتی‌های جدید ورودی به مدار ناوگان در طول ۱۲ ماه گذشته نیز مد نظر قرار گیرد. در حال حاضر، ساخت ۳۰ فروند کشتی جدید دیگر با مجموع ظرفیت ۲۷۰ هزار TEU در شیپ‌یاردیهای مختلف اتمام یافته است که به محض حل و فصل شدن مسائل مالی از سوی صاحبان آن‌ها، تحویل خواهند شد.

## توسعه بندر لانگ بیج آمریکا



آمریکا بندر لانگ بیج خود را توسعه می‌دهد. به موجب قراردادی که بین مقامات آمریکایی و شرکت ساخت و ساز Manson امضاء شد، شرکت مذکور به عمیق سازی کانال اصلی بندر لانگ بیج خواهد پرداخت. با اتمام این پروژه به ارزش ۴۰ میلیون دلار، کشتی‌ها بویژه تانکرهای بزرگ قادر به پهلو گیری در این بندر خواهند بود. قرار است پس از اتمام این پروژه، تانکرهای بزرگ حامل نفت شرکت BP از این بندر به بنادر دیگر در سراسر جهان سفر کنند.

## توقف خط تولید وارتسیلا در هلند

شرکت "وارتسیلا" چند خط تولید خود را در هلند متوقف می‌کند. "وارتسیلا" در راستای بازسازی این شرکت قصد دارد یک کارخانه تولید پروانه کشتی را در Drunen و یک کارخانه دیگر را در Zwolle هلند تعطیل کند. با تعطیلی این کارخانه‌ها ۵۷۰ نفر از هزار و ۵۰۰ کارگر این شرکت در این کشور بیکار خواهند شد. این برنامه تا پایان سال جاری میلادی به اجرا در خواهد آمد.

## راه اندازی خط جدید CMA CGM در آسیا

شرکت CMA CGM یک خط جدید کشتیرانی در آب‌های آسیا راه اندازی می‌کند. شرکت کشتیرانی CMA CGM قصد دارد یک خط جدید کشتیرانی بین چین و هند و پاکستان راه اندازی کند. این خط جدید با نام New Cimex2 چین را به هند و پاکستان متصل خواهد کرد. در این خط از شش فروند کشتی با ظرفیت ۵ هزار و ۵۰۰ TEU کانتینر استفاده خواهد شد. این خط از بندر Kwangyang، بوسان، شانگهای، هنگ کنگ، Dachan Bay، تانجانگ، کلمبو، پیپاواو، Nhara، shera، پورت کلانگ و سنگاپور گذر خواهد کرد.

## بندر جبل علی برترین بندر خاور میانه شد

تجهیزاتی (SCATA) برترین بندر سال خاورمیانه از سوی مجله ITP لقب گرفت. بندر جبل علی در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ نیز جوایزی را دریافت کرده بود.

عنوان برترین بندر خاور میانه به بندر جبل علی امارات رسید.

بندر جبل علی که تحت مدیریت شرکت مدیریت بندری دی پی ورلد دبی قرار دارد برای سومین سال پیاپی و با دریافت جایزه حمل و نقل و زنجیره





# آینده روشن صنایع دریایی در کرواسی



## ارزیابی تاریخی

صنعت کشتیرانی کرواسی، به دورترین تاریخ زندگی انسان بازمی‌گردد. ریشه‌های صنعت کشتیرانی مدرن در کرواسی، مربوط به قرن ۱۸ می‌شود؛ زمانی که کرواسی به بخشی از امپراطوری اتریش - هونگری تبدیل شد. در آن زمان، بندر (Trieste) به مهم‌ترین لنگرگاه نیروی دریایی اتریش - هونگری تغییر یافت و تسهیلات و تجهیزات جدید کشتی‌سازی در بخش‌های دیگر کرانه‌ی کرواسی ایجاد و راه‌اندازی شد. ۶ شرکت کشتی‌سازی، هنوز در کرواسی وجود دارند که همگی در اواخر قرن نوزده میلادی ثبت شده‌اند. اکثر شرکت‌های دریایی، با کمک سرمایه‌گذاری متمولان آلمانی و ایتالیایی ایجاد شدند، اما در کنار آن‌ها، باید به کارخانه‌ی کشتی‌سازی سواس (South)، واقع در شهر اسپلیت نیز اشاره کرد که در سال ۱۹۱۸ میلادی، توسط سرمایه‌گذاران محلی احداث شد. در سال ۱۹۳۰، صنعت کشتی‌سازی کرواسی، به کنترل سرمایه‌گذاران فرانسوی درآمد که از سوی دولت پادشاهی یوگسلاوی حمایت می‌شدند. پس از جنگ جهانی دوم، رژیم کمونیستی یوگسلاوی، به سرعت مراکز کشتی‌سازی را بازسازی کرد و این صنعت، به عنوان اصلی‌ترین منبع درآمد‌های ارزی کشور شناسایی شد. در سال ۱۹۷۰، دولت یوگسلاوی، خط تولید را به سوی ساخت شناورهای تانکر - که در آن دوره بیش‌ترین سفارش تولید کشتی تجاری را به خود اختصاص داده بود - انتقال داد. در سال ۱۹۸۷، یوگسلاوی به مقام سوم جهان در بخش کشتی‌سازی دست یافت و براساس برنامه‌ریزی صورت‌گرفته، قرار شد بین سال‌های ۱۹۸۶ و ۱۹۹۰، تعداد ۹۰ فروند کشتی، به منظور صادرات (با عایدی حدود ۲ میلیارد دلار آمریکا) تولید کند. کشتی‌های دریای پیمان، رودخانه پیمان، ماهی‌گیری و مهندسی، به لیبری، شوروی، چکسلواکی، نروژ، فنلاند و سوئد اعزام شدند.

پس از فروپاشی رژیم یوگسلاوی، دولت‌مردان کرواسی، صنعت کشتی‌سازی را به عنوان یکی از صنایع راهبردی این کشور مورد شناسایی قرار دادند و برنامه‌ای را با هدف نوسازی، بازسازی و خصوصی‌سازی این صنعت به اجرا درآوردند. در سال ۲۰۰۱ میلادی، کرواسی با موفقیت، مرحله‌ی نخست برنامه‌ی دوبرحله‌ای را به پایان رساند و به مقام هفتم جهان در صنعت کشتی‌سازی دست یافت. تا اواخر سال ۱۹۹۰، کرواسی، صنعت کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن را به بخش خصوصی واگذار کرد. با این وجود، خصوصی‌سازی صنعت کشتی‌سازی، چالشی بزرگ‌تر را در پی داشت. این صنعت، از ورودی‌های پرهزینه (که باید وارد شوند) و در دسترس نبودن نیروی کار متخصص رنج می‌برد.

## اجزاء صنعت کشتی‌سازی کرواسی

صنعت دریانوردی کرواسی، از صنعت کشتی‌سازی سنتی (ساخت کشتی‌های بزرگ) و صنعت کشتی‌سازی مدرن که به‌تازگی در این کشور شکوفا شده (قایق‌های کوچک و متوسط)، تشکیل شده است. سیستم‌های قضایی سنتی، متعلق به اقتصاد کنترل‌شده، صنعت کشتی‌سازی را در سیطره‌ی ۶ شرکت بزرگ با ظرفیت‌های قابل ملاحظه‌ی تولید اقلام ثانویه قرار داد. در طرح‌های بازسازی سال ۱۹۹۵ میلادی، با تکیه بر ظرفیت‌های تولید اقلام ثانویه، زمینه‌ی ظهور شرکت‌های کشتی‌سازی دیگر و رهایی از فضای انحصاری و در نتیجه، افزایش ظرفیت‌های تولید کشتی و مراکز کشتی‌سازی و سایر بخش‌های مرتبط با این صنعت در داخل و خارج کرواسی امکان‌پذیر شد. این روند بازسازی، مبنایی را برای بروز صنعت جدید قایق‌سازی ایجاد کرد. به‌لحاظ مقیاس، صنعت قایق‌سازی، بسیار کوچک‌تر از صنعت کشتی‌سازی است - با درآمد سالانه‌ی ۸۰ میلیون یورو در مقایسه با ۷۰۰ میلیون یورو، حاصل از صنعت کشتی‌سازی. صنعت قایق‌سازی، با تأمین‌کنندگان خاصی از صنعت کشتی‌سازی در ارتباط است و ممکن است در آینده، زمینه‌ی توسعه و تنوع صنعت دریانوردی را فراهم آورد. صنعت کشتی‌سازی و قایق‌سازی، بیش از ۱۱۰۰۰ فرصت شغلی را ایجاد می‌کند.

**الف - تأمین‌کنندگان:** تاریخچه‌ی طولانی کشتی‌سازی، بخش عظیم و پیچیده‌ای از تأمین‌کنندگان، شامل: تولیدکنندگان موتور، طراحان و نقاشان و پوشش‌دهندگان استری بدنه، متصدیان سیستم‌های هیدرولیک، مسؤولان تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی و غیره را دربرگرفته است. تأمین‌کنندگان ویژه، بیش از ۶۵۰۰ فرصت شغلی را فراهم می‌آورند.

**ب - صنایع وابسته:** کرواسی، از ۱۸۰۰ شرکت با حدود ۲۶۰۰۰ کارمند مشغول به کار در صنایع غیروابسته به صنعت گردشگری (که بخشی از صنعت کشتیرانی را تأمین می‌کنند) برخوردار است. در بخش تأمین، صنایع خودروسازی و متالورژی، زمینه‌های مشترک به‌منظور نمود فناوری‌هایی که در هر دو صنعت مورد استفاده قرار دارند را فراهم می‌آورند. در بخش تقاضا، صنعت فراگیر و گسترده‌ی گردشگری، اصلی‌ترین عامل برای ظهور صنعت قایق‌سازی (قایق‌های تفریحی پاک، بادبانی و سایر شناورهای تفریحی) محسوب می‌شود.

**ج - آژانس‌های دولتی و اتحادیه‌های تجاری:** در مجموع، این بخش کاملاً تکمیل شده است و مؤسسات و سازمان‌های همکار، به‌همراه آژانس‌های دولتی مختص به صنعت کشتی‌سازی را شامل می‌شود. متأسفانه، اتحادیه‌های کارگری قدرت‌مند، در حال تبدیل شدن به موانع بازدارنده هستند. آن‌ها فعالیت‌های صنعتی را با تهدید روبه‌رو کرده‌اند و بر این نکته تأکید دارند که مالکان آتی، به فعالیت‌های کشتی‌سازی ادامه دهند و خودشان را نسبت به آموزش کارکنان فعلی متعهد احساس کنند. **د - آموزش‌های ویژه و دانشگاه‌ها:** دسترسی به آموزش‌های ویژه در زمینه‌ی کشتی‌سازی و قایق‌سازی در کرواسی، در شرایط مطلوبی قرار دارند. دانشگاه مهندسی و قایق‌سازی در شهر زاگرب و دانشگاه کشتی‌سازی در شهر اسپلیت، دو مرکز اصلی ارائه‌دهنده‌ی خدمات آموزشی در حوزه‌ی کشتی و قایق‌سازی محسوب می‌شود.

## چالش‌های پیش روی کشتی‌سازان کروات

### ۱) تقاضای جهانی

رشد سریع تقاضای جهانی برای کشتی‌های تجاری، طی ۱۵ سال گذشته، از فرآیند جهانی‌سازی و افزایش قابل‌ملاحظه‌ی تجارت جهانی سرچشمه می‌گیرد.

درواقع، تقاضا برای ساخت کشتی از اواسط سال‌های ۱۹۹۰ میلادی سه برابر شد و اکثر کشتی‌سازان (حتی در صورت بهره‌گیری از حداکثر توان تولید) از سه تا ۵ برابر سفارش برخوردار هستند. به‌علاوه، کاهش سالانه در شاخص تناژ (در شرایطی که کشتی‌سازان از حداکثر توان ظرفیتی برای تولید بهره می‌گیرند) حتی ممکن است در کوتاه‌مدت، در روند تأمین کشتی‌های جدید، کمبود ایجاد کنند. در عین حال، سفارش‌ها در سال ۲۰۰۸ میلادی، به میزان ۵۰ درصد کاهش یافت و به نظر می‌رسد که کاهش حجم مبادلات تجاری جهان، به دلیل بحران اقتصادی جاری، (دست‌کم در کوتاه‌مدت) باعث کاهش تقاضا برای کشتی‌های تجاری شود. به‌رغم وضعیت موجود، کشتی‌سازهای اصلی، انتظار دارند روند تقاضا تا مدت‌های طولانی در وضعیت مطلوب باقی بماند. صنایع سنگین هیوندایی، بزرگ‌ترین شرکت کشتی‌ساز در جهان، پیش‌بینی می‌کند طی ۱۲ سال آینده، سفارش برای ساخت شناورهای تانکر و کشتی‌های مخصوص حمل گاز مایع طبیعی (LNG) افزایش یابد. به پیش‌بینی گروه سالس (Salles Group) از شرکت‌های کشتی‌ساز فرانسوی، ۲۰ درصد سفارش جهانی ساخت کشتی، ممکن است طی سه تا چهار سال آینده پس گرفته شود؛ به طوری که آقای «لیانگ زی‌یونگ» (Liang Zhiyong)، تحلیل‌گر مسایل کشتیرانی در شرکت China Securities، لغو قابل ملاحظه‌ای از سفارشات ساخت کشتی در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی را پیش‌بینی کرده بود.

### ۲) صنعت کشتیرانی جهان

آلمان، دانمارک، ایتالیا و کرواسی، در مجموع، ۶/۵ درصد تقاضای صنعت کشتیرانی جهان را در شرایطی تأمین می‌کنند که کشتی‌سازان آسیایی،



بیشترین سهم تولید کشتی‌ها را بر عهده دارند و بزرگ‌ترین کشتی‌ها (یعنی کشتی‌های کانتینری و سوپرتانکرها) را تولید می‌کنند. به نظر می‌رسد کشتی‌سازان اروپایی، بیش‌تر ساخت کشتی‌های کوچک‌تر، پیچیده‌تر و گران‌تر (مانند فری‌ها و شناورهای مخصوص حمل خودرو) را مورد نظر دارند. براساس اطلاعات موجود، سهم بازار کرواسی از صادرات جهانی، ۱/۴ درصد است، به طوری که این کشور، مقام هفدهم جهان را در این عرصه، به خود اختصاص داده است. علاوه بر ساخت کشتی‌های جدید، دورنمای ارزش صادرات، مؤلفه‌ی دیگری را دربرمی‌گیرد: تعمیر و نگهداری کشتی که در برخی کشورهای سازنده‌ی کشتی، شاخص نسبتاً مهمی محسوب می‌شود. در کل، کشور کره، تاکنون مقام نخست جهانی تولید شناور را در اختیار دارد، به طوری که این کشور (در این حوزه)، همچنان روند روبه‌رشدی را تجربه می‌کند. طی ده سال گذشته، میزان تولید کشتی در ژاپن (دومین کشور کشتی‌ساز جهان) بسیار کاهش یافته است. کشورهای پیشرفته‌تر در عرصه‌ی کشتی‌سازی نیز، بخش کوچکی از سهم خود را در بازارهای کشتی‌سازی جهان، از دست داده‌اند.

در مقام مقایسه، کشتی‌سازی کرواسی، به لحاظ اهمیت میزان سفارش، در جایگاه پایین‌تری قرار دارد. با این وجود، دولت‌مردان کرواسی، تلاش دارند جایگاه خود را در شرایط رقابت با چین و سایر کشورهای اروپایی، به‌طور کم‌هزینه‌تری حفظ کنند و در این زمینه نیز، به‌طور موفقیت‌آمیزی عمل کرده‌اند. هرچند تعمیر کشتی، جزیی مهم از تجارت کشتی‌سازی به نظر می‌رسد، اما گزارش‌های سالانه‌ی کشتی‌سازان نشان می‌دهد که صنعت کشتی‌سازی کرواسی، در شرایط کنونی، بیش‌تر بر تولید کشتی‌های جدید و اجتناب از حرفه‌ی تعمیر کشتی متمرکز است. با این وجود، این تحول ممکن است از روند دگرگونی‌های صنعتی سرچشمه گرفته باشد. تقاضا برای ساخت کشتی‌های جدید، طی سال‌های اخیر، بسیار افزایش یافته است؛ درحالی‌که تقاضا برای تعمیر کشتی ممکن است در آینده، به دلیل رکود اقتصادی جهان افزایش یابد.

#### ۴) جایگاه رقابتی شرکت‌های اصلی کشتی‌سازی کرواسی

صنعت کشتی‌سازی کرواسی، از ۶ شرکت اصلی کشتی‌سازی تشکیل شده است که در آن مجموعه، ۵ شرکت دولتی حضور دارند. این شرکت‌ها بر روی هم، حدود ۳۰ فروند کشتی در سال (با درآمدی حدود ۷۰۰ میلیون یورو) تولید می‌کنند. هم‌اکنون، کرواسی تقریباً ۱/۲ میلیون تن (DWT)، سفارش ساخت کشتی برای تحویل، از سال ۲۰۰۸ تا سال ۲۰۱۱ میلادی دریافت کرده است که به‌طور عمده به تانکرهای سوخت، شناورهای مخصوص حمل مواد فله، شناورهای مخصوص حمل خودرو و شناورهای حمل گاز اختصاص دارند. علاوه بر بازار محلی، مقصدهای نهایی برای کشتی‌های ساخت کرواسی، عبارتند از: سنگاپور، ایتالیا، آلمان، کانادا، چین و شماری از خطوط کشتیرانی بین‌المللی. شرکت یولیجانیک (Uljanik)، به عنوان مهم‌ترین شرکت کشتی‌سازی، چرخه‌ی تولیدات خود را به ساخت کشتی‌های کوچک‌تر و فری‌های پیشرفته‌تر و کشتی‌های واگن‌دار اختصاص داده است که برای تولید هر یک از شناورهای یادشده، مبلغی بالغ بر ۱۰۰ میلیون دلار آمریکا (در مقایسه با ۴۰-۵۰ میلیون یورو برای شناورهای تانکر و شناورهای مخصوص حمل بار فله) دریافت می‌کند. صنعت کشتی‌سازی کرواسی، در راستای رقابت با سایر کشتی‌سازهای اروپایی، تولید شناورهای پیشرفته‌تر را به عنوان هدف دنبال می‌کند.

در بخش تولید شناورهای تانکر و شناورهای مخصوص حمل بار فله، رقبای اصلی کرواسی عبارتند از: کره جنوبی، چین، هند و سایر کشورهای در حال انتقال اروپایی، مانند: رومانی، لهستان و ترکیه.

تقریباً ۵-۸ درصد درآمد شرکت‌های کشتی‌سازی کرواسی معطوف به پرداخت‌های دولتی است. دولت در تلاش است، بخشی از هزینه‌های عملیاتی کشتی‌سازی را تا زمان خصوصی‌سازی پوشش دهد و به این ترتیب، فرآیند تولید را کنترل کند و به امور مرتبط با اتحادیه‌ی کارگری بپردازد. سوبسید و سرمایه‌گذاری مالی دولت در صنعت کشتی‌سازی، از

دیرباز در کرواسی متداول بوده است. عملکرد این شاخص در اتحادیه‌ی اروپا نیز مشاهده می‌شود، به طوری که در سال ۲۰۰۱، این اتحادیه، کمک‌های مالی بلاعوضی را برای حفاظت از صنعت کشتی‌سازی در برابر آن چه تحت عنوان فعالیت‌های تجاری غیرجوانمردانه توسط دولت کره به شمار می‌آید، به این صنعت اختصاص داد. در عین حال، اتحادیه‌ی اروپا، اخیراً قوانینی را در مورد دخالت دولت در عرصه‌ی کشتی‌سازی تدوین کرد. از این رو، قوانین اروپا، به‌منظور پذیرش کرواسی در اتحادیه‌ی اروپا، این کشور را به رعایت و به‌کارگیری مفاد این قوانین ملزم می‌سازد. در این‌جا این پرسش مطرح است که: آیا کشتی‌سازان کروات می‌توانند به سطوح رقابتی یا بازدهی مناسب در شرایط کاهش وابستگی به حمایت دولت دست یابند؟

**راهبرد A - پی‌گیری و اجرای راهبرد مشابه دانمارک:** ادامه‌ی تولید کشتی‌های مشابه و به کار بستن بهترین اقدامات برای بهبود بازدهی، قادر ساختن کرواسی به دستیابی جایگاهی مطلوب، شبیه موقعیت دانمارک.

**راهبرد B - پی‌گیری و اجرای راهبرد مشابه فنلاند:** تولید کشتی‌های پیچیده‌تر با ارزش افزوده در هر تن تولیدی، شبیه آن چه کشتی‌سازان در فنلاند انجام می‌دهند.

هرچند انجام هر دو راهبرد یادشده، امکان‌پذیر است، اما در راهبرد B، احتمال دستیابی به بازدهی و پایداری درازمدت بیش‌تر است. زیرا نخست، کرواسی به جای رقابت با کشتی‌سازان آسیایی، با کشتی‌سازان اروپایی به رقابت خواهد پرداخت. دوم آن‌که، یولیجانیک (Uljanik) فعالیت‌های یک شرکت خصوصی موفق را در عرصه‌ی رقابت نشان می‌دهد که بخش کشتی‌سازی کرواسی، تاکنون به دانش و تخصص مورد نیاز برای ساخت این‌گونه کشتی‌های بسیار گران‌قیمت دست یافته است. سوم آن‌که، محدودیت‌های موجود در بخش توسعه‌ی فیزیکی کارخانه‌های کشتی‌سازی در سواحل دارای تراکم جمعیت کرواسی، کشتی‌سازان کروات را به استفاده از امکانات و تسهیلات محدود موجود برای ساخت کشتی‌های کوچک‌تر، با پیچیدگی‌های بیش‌تر و در نتیجه، افزایش حداکثری ارزش افزوده در هر تن تولید، وادار می‌کند.

#### چالش‌های پیش‌روی قایق‌سازان کرواسی

قایق‌سازی، عمدتاً از فعالیت‌های ثانویه‌ی کشتی‌سازان بزرگ متعلق به دولت سود برده‌اند. علاوه بر آن، صنعت قایق‌سازی قادر است از توسعه‌ی اقتصادی و رشد و توسعه‌ی صنعت گردشگری سود کافی ببرد. این امر باعث ایجاد تقاضاهای قابل ملاحظه‌ی محلی می‌شود. امروزه، حدود ۷۰ شرکت خصوصی، که فعال در حوزه‌ی تولید قایق متوسط و کوچک در شرایط رقابت در بازار آزاد هستند، وجود دارند. یافته‌ها نشان می‌دهد که از محل فروش قایق و صنعت قایق‌سازی، سالانه مبلغ ۱۰۵ میلیون یورو (تقریباً معادل ۱۰ درصد فروش در بخش کشتی‌سازی) نصیب صنعت دریایی کرواسی می‌شود. موفقیت تجاری بخش قایق‌سازی، از ماهیت بسیار رقابتی این بخش، به‌همراه مهارت‌های بسیار بالای مدیریتی شرکت‌های فعال در این حرفه ناشی می‌شود. درآمدهای حاصل از قایق‌سازی، بین ۰/۲-۱۲ میلیون یورو در نوسان است. شرکت‌های قایق‌سازی، اغلب از فقدان منابع برای فعالیت‌های بزرگ پژوهش و توسعه (R&D) رنج می‌برند که این امر، آن‌ها را بیش از شرکت‌های بزرگ کشتی‌سازی، به مؤسسات و همکاری‌های پیوسته با آن‌ها وابسته می‌کند. از دیگر چالش‌های اصلی پیش‌روی شرکت‌های کشتی‌سازی، با تلاش برای دستیابی به ارزش افزوده‌ی کافی، به‌منظور جذب و حفظ نیروی کار ماهر (مورد نیاز برای فعالیت‌هایشان) ارتباط خواهد یافت. کرواسی، از دو دانشگاه ارایه‌دهنده‌ی خدمات آموزش عالی در زمینه‌ی کشتی‌سازی برخوردار است؛ هرچند پژوهش نشان می‌دهد که پرداخت دستمزدهای بالاتر در کشورهای همسایه، کارگران ماهر کشتی‌ساز را به این کشورها جذب می‌کند. تقویت روند خصوصی‌سازی (که قرار است به‌زودی محقق شود) شاید راه‌حل موقتی برای حل این مشکل باشد. هزاران کارگر ماهر قرار است از مراکز کشتی‌سازی اخراج شوند؛ در نتیجه، مجموعه‌ای از



و به منظور رسیدن به سطوح قابل قیاس با مراکز کشتی‌سازی اروپایی و آسیایی، به سرمایه‌گذاری هنگفت نیاز خواهد بود. به علاوه، دولت کرواسی، اخیراً طرح‌هایی را برای تکمیل فرآیند خصوصی‌سازی مراکز کشتی‌سازی این کشور، به عنوان بخشی از سیاست بازسازی مورد نیاز برای تأمین استانداردهای مورد پذیرش اتحادیه‌ی اروپا آغاز کرده است. با این وجود، بازسازی و خصوصی‌سازی، با از دست رفتن ده‌ها شغل در صنعت کشتی‌سازی همراه خواهد بود. این طرح، با مخالفت شدید اتحادیه‌های کارگری (که به خوبی سازمان‌دهی شده و به لحاظ سیاسی، از قدرت زیادی برخوردارند) روبه‌رو شده است.

**مقوله‌ی راهبرد انعطاف‌ناپذیر و رقابت:** در این زمینه، مالکیت دولتی شرکت‌های کشتی‌سازی، به عنوان اصلی‌ترین مانع، نمود می‌یابد. با این وجود، شرکت‌های کشتی‌سازی در عرصه‌ی رقابت جهانی حضور دارند و از موقعیت انحصاری در کرواسی برخوردار نیستند. شرکت یولیجانیک (Uljanik)، یکی از کشتی‌سازان اصلی کرواسی، بدون حمایت دولت، در محیط رقابتی جهان به فعالیت مشغول است. فرآیند جاری خصوصی‌سازی، عامل بسیار مهم و مثبتی محسوب می‌شود. موقعیت کرواسی به عنوان هفتمین تولیدکننده‌ی کشتی در سطح جهان، فرصت‌های مناسبی در اختیار این کشور، برای تثبیت موقعیت خود در صنعت کشتی‌سازی قرار می‌دهد. به نظر می‌رسد که رشد تجارت بین‌المللی و افزایش تولید ناخالص ملی در سطح جهان، تقاضا برای کشتی‌سازی را در سطحی مطلوب حفظ کند و در همین راستا، دست‌اندرکاران صنعت کشتی‌سازی در کرواسی را به مدرن‌سازی این صنعت و بهبود جایگاه رقابتی آن رهنمون سازد. رکود اقتصادی جهان، احتمالاً به افزایش رقابت و فراهم آوردن انگیزه‌های قوی‌تر برای بهبود بازدهی و بهره‌وری منتهی خواهد شد. در بخش قایق‌سازی، وجود شرکت‌های تولیدکننده‌ی قایق‌های کوچک و متوسط به تعداد زیاد، نوعی مزیت محسوب می‌شود. متأسفانه، همسایگی کرواسی با سایر مراکز پرونق کشتی‌سازی، مشکل فرار مغزها، به‌منزله‌ی مشخصه‌ی کشورهای در حال توسعه را افزایش داده است. مهاجرت نیروی کار متخصص که از سال‌های ۱۹۹۰ آغاز شد، در واقع، زمینه‌ی خروج کارگران ماهر

کارگران زده، آماده‌ی فعالیت در بخش قایق‌سازی خواهند بود. موفقیت بعدی بخش قایق‌سازی، با دست یافتن به بازارهای جدید صادرات و توسعه‌ی فروش محصولات در بازار داخلی ارتباط می‌یابد. شاخص یادشده، با توجه به شرایط فعلی اقتصاد جهان و رکود حاکم بر آن، نوعی چالش محسوب می‌شود. دست‌یابی به شاخص‌های صرفه‌جویی در تولید انبوه، برای بهبود جایگاه کرواسی در عرصه‌ی رقابت بین‌المللی بسیار حایز اهمیت خواهد بود. چالش یادشده، رشد و توسعه‌ی شرکت‌های کشتی‌سازی در آینده راه، هم به‌لحاظ ارگانیک و هم از راه ادغام و اخذ مالکیت شرکت‌های دیگر الزامی می‌سازد، تا این فرصت برای شرکت‌های کروات ایجاد شود و در عرصه‌ی بین‌المللی رقابت با شرکت‌های اروپایی و بازارهای جهانی، حضوری موفقیت‌آمیز داشته باشند. دومین روش برای افزایش سطح قابلیت رقابت شرکت‌های کشتی‌سازی کروات، بهبود کارایی و بازدهی همکاری بین شرکت‌های کوچک‌تر و شرکت‌های دارای اندازه‌های متوسط، به‌ویژه در حوزه‌های پژوهش، توسعه و پیشرفت‌های فراگیر در محیط تجاری است. به‌علاوه، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، به همراه مدیریت و دانش بازاریابی و نیز شبکه‌ی توزیع، می‌تواند توان رقابت شرکت‌های کشت‌ساز کروات را افزایش دهند.

### نگاهی کلی به صنعت کشتی‌سازی

بررسی صنعت کشتی‌سازی کرواسی، حکایت از حاکمیت محیطی مطلوب بر این صنعت دارد.

**شرایط عامل:** گفت‌وگو در خصوص شرایط عامل، با بیان اهمیت انکارناپذیر موهبت دسترسی به دریای مدیترانه آغاز می‌شود. دریانوردی با پیشینه‌ی طولانی و تاریخ کشتی‌سازی، دو عامل تأثیرگذار دیگر محسوب می‌شوند. شاخص‌های یادشده، زمینه‌ی ظهور نیروی کار ماهر، فرهنگ کشتی‌سازی و ایجاد مؤسسات آموزش و پژوهش را در کشور فراهم آورده‌اند. چالش اصلی پیش روی صنعت کشتی‌سازی، با مدرن‌سازی مراکز کشتی‌سازی و امکانات و تسهیلات تولید ارتباط خواهد یافت که همگی قدیمی‌اند و برای بازسازی و نوسازی آن‌ها طی چند سال اخیر



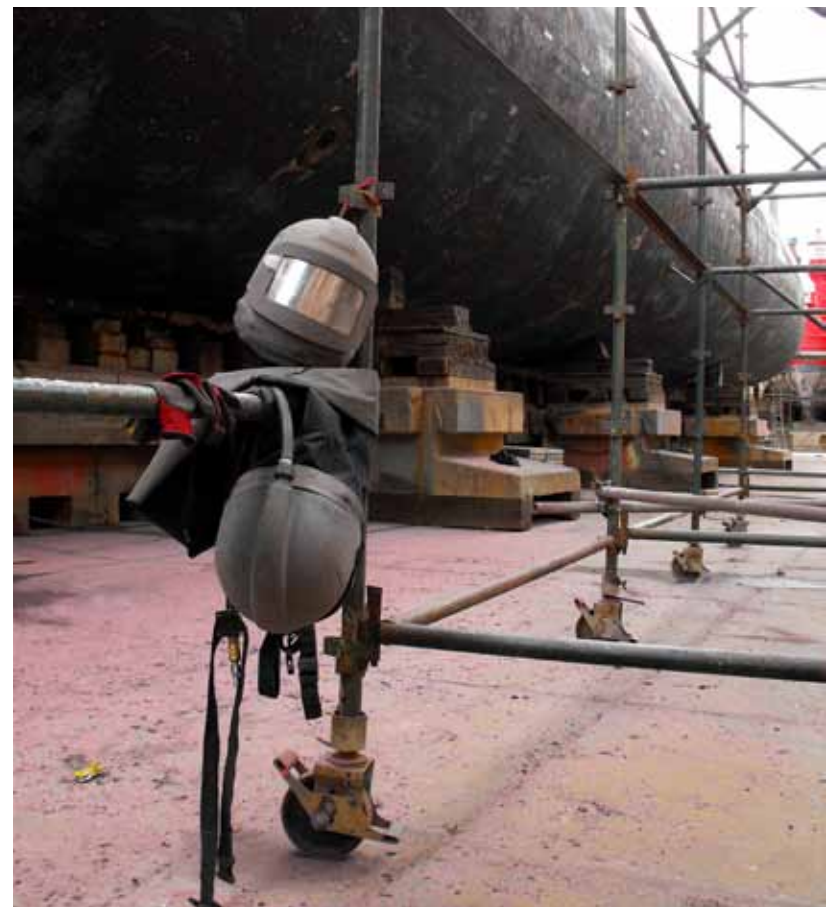
کشتی‌سازی را به خارج از کشور و به‌ویژه به کشور ایتالیا ایجاد کرد. صنایع وابسته و پشتیبان: تقاضا از بخش کشتی‌سازی، صنایع مرتبط و پشتیبان در کرواسی را ایجاد کرده است. این شاخص، زمینه‌ی ایجاد فن‌آوری‌های پیشرفته و مهارت صنعتی در دسترس برای بخش قایق‌سازی را فراهم می‌آورد. خصوصی‌سازی در کوتاه‌مدت، ممکن است با درهم گسیختن روند همکاری‌های تأمین‌کنندگان سهام‌دار و رویارویی صنایع وابسته با نوعی تأثیر منفی بر صنعت قایق‌سازی همراه شود. با این وجود، تا مدت‌های طولانی، تقاضای سنگین از جانب صنعت کشتی‌سازی فعال در عرصه‌ی تولید کشتی‌های احتمالا کوچک‌تر اما مدرن‌تر، باعث تقویت این صنایع وابسته خواهد شد و بر روند رشد صنعت قایق‌سازی تأثیر مثبت خواهد گذاشت. به‌علاوه، افزایش رقابت، ممکن است به تقویت انگیزه میان تأمین‌کنندگان ویژه و صنایع کشتی‌ساز و قایق‌ساز بیانجامد. سرانجام، افزایش رقابت و بازدهی، شهرت و وجهه‌ای را که طراحان کشتی و قایق در کروات، طی سال‌ها به دست آورده‌اند، افزایش خواهد داد و

صنایع وابسته به آن است که ضمن جذب ۵۰۰/۰۰۰ نفر بازدیدکننده، در تقویت وجهه و سیمای رقابتی صنعتی کشتی‌سازی و قایق‌سازی در سطح جهان، نقش مؤثری ایفا می‌کند. صنعت کشتی‌سازی کرواسی، به‌جز در منطقه‌ی مدیترانه، در زمینه‌ی تقاضا، از مزیت خاص دیگری نیز برخوردار نیست. مشتریان کشتی‌سازی، خطوط معتبر کشتیرانی جهانی هستند و شرکت‌های کشتیرانی نیز، اغلب در آسیا و اروپای شمالی حضور دارند. تجارت جهانی (که در عوض با تولید ناخالص جهانی هدایت می‌شود)، تقاضای جهانی برای کشتی‌سازی را کنترل می‌کند. از این منظر، کرواسی طی سال‌های آتی، با مشکل روبه‌رو خواهد شد کاهش شدید تقاضای جهانی ممکن است به ظرفیت‌های اضافی حایز اهمیت و در نتیجه، به پذیرش سفارشات به قیمت هزینه یا حتی کم‌تر از هزینه از سوی مراکز تولید کشتی منتهی شود. این وضعیت سفارش، ممکن است برای کرواسی تعیین‌کننده باشد، هرچند، برخی سفارش‌ها قبلا ارایه شده است و هزینه‌های کم‌تر در حوزه‌ی تأمین نیروی کار در کرواسی (در مقایسه با سایر کشورها) ممکن است به صنعت کشتی‌سازی کرواسی، امکان آن را دهد که به ساخت کشتی‌های سفارش‌شده، به‌رغم مشکلات موجود، مبادرت ورزد.

### نتیجه‌گیری

شرکت‌های کشتی‌سازی کرواسی، با توجه به حاکمیت اقتصاد دولتی، هنوز هم دارای مالکیت دولتی، مراکز ناکارآمد کشتی‌سازی، میزان کارآیی و بازدهی اندک و به‌شدت تحت تأثیر اتحادیه‌های کارگری هستند. در کل، به نظر می‌رسد که میزان کارآیی و تأثیرگذاری طراحی و معماری کشتی در کرواسی مطلوب است و این امر می‌تواند به صنعت کشتی‌سازی این کشور کمک کند تا وارد بازار رقابت جهانی شود. در خلال ۱۰ سال گذشته، صنعت قایق‌سازی، در سایه‌ی صنعت قدیمی کشتی‌سازی نمود یافت. ظهور این پدیده‌ی جدید، مدیون رشد و توسعه‌ی سریع صنعت گردشگری است. هم کشتی‌سازان و هم قایق‌سازان، طی گفت‌وگوهای خود، به این نکته و حضور تأمین‌کنندگان مشابه اشاره کردند. به‌رغم وجود چالش‌های قابل توجه، برخی شاخص‌ها، ما را به این باور هدایت می‌کند که صنعت کشتی‌سازی در کرواسی، از آینده‌ای روشن برخوردار است، زیرا:

۱. به‌رغم بحران اقتصادی جاری، میزان سفارش ساخت کشتی، کماکان کافی و مطلوب است.
۲. در میان‌مدت تا طولانی‌مدت، تقاضای جهانی برای ساخت کشتی‌های جدید و جایگزینی ناوگان، هم‌چنان قابل ملاحظه باقی خواهد ماند.
۳. رجوع به نمونه‌هایی از سایر کشورهای کشتی‌ساز اروپایی، نشان می‌دهد که ساخت کشتی‌های به صورت رقابتی در اروپا، به‌رغم پرداخت حقوق‌های بیش‌تر (در مقایسه با حقوق‌های پرداختی در کرواسی) امکان‌پذیر است.
۴. کشتی‌سازان بین‌المللی، مانند: صنایع سنگین هیوندای و سامسونگ، پتانسیل موجود در صنعت کشتی‌سازی کرواسی را مورد شناسایی قرار دادند و دست‌کم در مورد خریداری و اخذ امتیاز مراکز کشتی‌سازی کرواسی، علاقه نشان می‌دهند. به‌رغم این علاقه، بدیهی است که بعضی از مراکز کشتی‌سازی، ممکن است پس از خصوصی‌سازی، به سایر بخش‌ها (برای مثال بندر، لنگرگاه‌های کوچک مخصوص توقف قایق‌های تفریحی) تغییر کاربری دهند. این امر ممکن است فرصتی منحصربه‌فرد برای رشد و رونق بخش قایق‌سازی محسوب شود، تا به ایجاد نوعی پارک صنعتی و ترکیب آن با عملیات حاشیه‌ای گردشگری مبادرت ورزد. این «پارک صنعتی موضوعی»، به شرکت‌های کوچک امکان می‌دهد از صرفه‌جویی‌های مقیاس و مجاورت فیزیکی (یعنی ابداعات، تبادل نیروی کار ماهر در کوتاه‌مدت، استفاده‌ی مشترک از ماشین‌آلات و ابزارهای ویژه و غیره)، به عنوان نوعی شاخص نشان‌دهنده‌ی مزیت‌های بالقوه بهره‌گیرند. ■



راه را برای عرصه‌های مختلف صنعت و ارایه‌ی نشان تجاری محصولات گوناگون باز خواهد کرد.

**شرایط پرداخت:** صدها مایل از خط ساحلی کرواسی، همواره نوعی هسته‌ی اصلی تقاضای محلی برای ساخت کشتی و قایق را فراهم خواهد آورد. صنعت قدرتمند گردشگری، شاخص دیگری است که تقاضای اضافی برای صنعت کشتی‌سازی، به‌ویژه در بخش‌های تولید قایق‌های موتوردار و قایق‌های بادبانی و سایر قایق‌های تفریحی و گردشگری محسوب می‌شود. دولت با سفارش ساخت ۱۰ فروند قایق فری جدید، به ارزش ۱۳۰ میلیون یورو و ۵۰ فروند قایق جدید ماهی‌گیری به ارزش ۴۵ میلیون یورو به تولیدکنندگان داخلی، فرصت مناسبی را در اختیار قایق‌سازان قرار داده است تا وجهه‌ی این صنعت را بهبود بخشند. نمایشگاه قایق کرواسی، یک نمایشگاه بین‌المللی تولیدکنندگان دریایی و

# کشتی‌سازی کرواسی در یک نگاه

## نگاهی به گذشته

ساکنین کرانه‌ی آدریاتیک کرواسی (Croatian Adriatic)، به دلیل زندگی در مجاورت دریا، الزاماً با فن‌آوری کشتی‌سازی آشنا شدند و به تدریج بر آن تسلط یافتند. قرن‌ها تلاش در حوزه‌ی کشتی‌سازی، در آرایه‌ی کیفیت برتر و راه‌حل‌های فنی حاصل از طراحی پیشرفته توسط کشتی‌سازان کروات (که در عرصه‌ی بین‌المللی نقشی مهم ایفا می‌کنند)، انعکاس می‌یابد.

سابقه‌ی حضور صنعت کشتی‌سازی کرواسی در بازار بین‌المللی (با تولید محصولات که منحصرأ به متقاضیان بین‌المللی کشتی عرضه می‌شد)، به بیش از نیم قرن پیش بازمی‌گردد. کشتی‌سازان کروات با تکیه بر رویکرد تولید، مطابق با مشخصات مشتری (که هر کشتی یا مجموعه‌ای از کشتی‌ها را به محصولی منحصر به فرد تبدیل می‌کند)، ضمن تخصیص جایگاهی ویژه و مطمئن به این صنعت، تصویری روشن و قابل احترام از صنعت کشتی‌سازی کرواسی در عرصه‌ی کشتیرانی بین‌المللی عرضه داشته‌اند.

در زمینه‌ی تجارت خارجی و راهبرد اقتصادی دولت جمهوری کرواسی، صنعت کشتی‌سازی، در جمع بخش‌های اصلی صنایع کرواسی قرار دارد. سهم صادرات صنعت کشتی‌سازی، حدود ۱۲ درصد است. صادرات خدمات کشتی‌سازی (شامل صادرات غیرقابل رؤیت) نیز در ایجاد توازن تجارت خارجی مربوط به صنعت کشتی‌سازی مشارکت دارد. هم‌اکنون، فرآیندهای مدرن‌سازی در مراکز بزرگ کشتی‌سازی و فرآیند بازسازی در صنعت کشتی‌سازی کرواسی در جریان است که در روند افزایش رقابت‌پذیری این صنعت در بازارهای جهانی، مشارکت خواهد داشت. آماده‌سازی نیز، برای نفوذ بیشتر به بازار تقاضا به‌منظور فراهم‌آوری تسهیلات فراساحلی و ساخت قایق‌های تفریحی در جریان است.

## ساخت کشتی‌های بزرگ

ساخت کشتی‌های جدید اقیانوس‌پیما، شامل تولید کشتی‌های بزرگ چندمنظوره با تناژی بیش از ۱۷۰۰۰۰ DWT است:

- کشتی‌هایی برای حمل بار فله‌ی خشک و مایع؛
- کشتی‌های مخصوص حمل بار فله‌ی خشک؛
- کشتی‌های مسافری؛
- کشتی‌هایی برای حمل خودرو و مسافر؛
- کشتی‌های مخصوص اهداف ویژه؛
- حوضچه‌ی شناور برای تعمیر کشتی؛
- سازه‌های فراساحلی؛

امروزه، بسیاری از مالکان کشتی، به بازسازی و تغییر مدل کشتی‌ها علاقه نشان می‌دهند. صنعت کشتی‌سازی کرواسی در این حوزه نیز، حرفی برای گفتن دارد. بنابراین، از تأمین‌کنندگان اصلی این نوع خدمات برای مالکان کشتی در اقصی‌نقاط جهان به شمار می‌رود.

کشور	تعداد (فروند)	تناژ خالص (DWT)
چین	۳۵۱۲	۲۰۶/۲۹۹/۳۳۷
کره جنوبی	۲۱۸۲	۱۹۷/۲۲۴/۶۷۳
ژاپن	۱۴۸۸	۱۰۱/۷۵۵/۹۱۳
فیلیپین	۱۱۴	۱۰/۲۹۰/۱۰۰
ویتنام	۳۰۱	۶/۲۳۸/۷۲۴
هند	۱۵۷	۵/۴۶۶/۲۷۷
برزیل	۴۶	۴/۲۴۷/۵۷۰
ترکیه	۲۲۹	۳/۹۶۶/۹۱۰
رومانی	۸۸	۳/۷۴۳/۳۴۲
کرواسی	۵۲	۱/۴۵۸/۲۴۸

\* برگرفته از دفتر ثبت جهانی سفارش ساخت کشتی‌های جدید

به گفته‌ی سخن‌گوی دفتر ثبت سفارش جهانی کشتی‌های جدید (New Building World Order Book) صنعت کشتی‌سازی کرواسی، مقام دهم جهان را با در اختیار داشتن ۵۲ فروند سفارش ساخت کشتی جدید با وزن خالص، معادل ۱/۴۵۸/۲۴۸ (DWT) به خود اختصاص داده است. ظرفیت کشتی‌سازی این کشور، تا پایان سال ۲۰۱۲ میلادی، کاملاً تکمیل باقی خواهد ماند.

## ساخت و تعمیر شناورهای مخصوص ناوبری کرانه‌ای

حدود ۲۰ مرکز کشتی‌سازی با اندازه‌ی متوسط، درگیر ساخت و تعمیر کشتی‌ها و شناورهای مخصوص ناوبری کرانه‌ای هستند که می‌توان به انواع شناورهای فری (Ferries) برای تردد بین جزایر و سواحل، کشتی‌های مسافری (Cruise)، شناورهای ماهی‌گیری و شناورهای طراحی‌شده برای رفع نیازهای دولتی (پلیس دریایی، ادارات گمرکی، آتش‌نشانی، حفاظت از محیط زیست و غیره) اشاره کرد.

## ساخت و تعمیر قایق‌های ورزشی، تفریحی و قایق‌های معمولی

رشد و توسعه‌ی سریع صنعت گردش‌گری دریایی، زمینه‌ی ساخت، تعمیر و نگهداری شناورهای ورزشی و تفریحی را، هم در کرانه‌ی آدریاتیک و هم درون ساحل فراهم آورده است. امروزه، بیش از ۷۰ شرکت در این زمینه فعال هستند و گرایش به توسعه و افزایش این‌گونه شرکت‌ها، هم‌چنان ادامه دارد. تعدادی از تولیدکنندگان، با عبور از سطح کارگاه‌های معمولی، به سطوح صنعتی دست یافته‌اند.

در پایان، جدول بالا حاوی اطلاعات مربوط به آمار سفارش‌های موجود برای ساخت کشتی‌های جدید و کشورهای مختلف، آرایه می‌شود. ■





فصل سوم کنوانسیون بین‌المللی سولاس

# بازرسی از تجهیزات به آباندازی قایق نجات

• مرتضی منصور دهقان  
(کارشناس کنترل و بازرسی کشتی‌ها - سازمان بنادر و دریانوردی)

بازرسی‌های متمرکز ویژه (CIC (Concentrated Inspection Campaign)، به بازرسی‌هایی اطلاق می‌شود که مراکز کنترل و بازرسی ایمنی و فنی کشتی‌ها در کنار بازرسی‌های معمول از کشتی‌ها به اجرا درمی‌آورند. به این معنی که افسر کنترل و بازرسی، علاوه بر بازرسی‌های عادی که از وضعیت فنی و ایمنی کشتی‌ها به‌منظور تطبیق آن‌ها با قوانین و مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی انجام می‌دهد، بازرسی ویژه‌ای را از یک فصل کنوانسیون خاص یا یک قسمت از تجهیزات کشتی، به‌منظور تعیین انطباق آن کشتی با الزامات مربوطه انجام می‌دهد.

سالیانه در اجلاس منطقه‌ای، که یادداشت تفاهم‌های بین‌المللی کنترل و بازرسی (Mou) تدوین می‌کنند، با توجه به حساسیت موضوعات تخصصی مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی، نوع بازرسی متمرکز سالیانه، تعیین می‌شود و به اجرا درمی‌آید. به این ترتیب، آن بخش خاص از کنوانسیون مربوطه یا آن قسمت از کشتی، برای بازرسی متمرکز انتخاب و پس از تصمیم‌گیری، جهت اجرا به کشورهای عضو تفاهم‌نامه ابلاغ می‌گردد.





تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی موجود در رابطه با کنترل و بازرسی کشتی‌ها  
 - یادداشت تفاهم پاریس، مربوط به کشورهای اتحادیه‌ی اروپا.  
 - یادداشت تفاهم منطقه‌ای آسیا - اقیانوسیه - توکیو.  
 - یادداشت تفاهم اقیانوس هند - کشورهای جنوب غربی آسیا.  
 - یادداشت تفاهم اوجا در آفریقای مرکزی و غربی.  
 - یادداشت تفاهم مدیترانه.  
 - یادداشت تفاهم کارائیب.  
 - یادداشت تفاهم وینادلمار در آمریکای لاتین.  
 - یادداشت تفاهم دریای سیاه.  
 - یادداشت تفاهم ریاض (در حال تأسیس).

### تعیین بازرسی متمرکز از تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق نجات (Life Boat)

در اجلاس سالیانه‌ی تفاهم‌نامه‌های پاریس و توکیو که از تفاهم‌نامه‌های معتبر منطقه‌ای محسوب می‌شود، نواقص فنی و ایمنی مربوط به آب‌اندازی قایق نجات و حوادث به‌وجودآمده، بررسی شد و برای سال ۲۰۰۹ میلادی، مقرر شد بازرسی ویژه‌ای از تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق نجات به اجرا درآید. پس از این تصمیم، چک‌لیست اجرایی تهیه و با لحاظ کردن موارد مهم در نواقص مشاهده شده و کسب نظرات کشورها، نه‌آیسی شد. در تهیه‌ی چک‌لیست مربوطه، مستندات زیر مورد توجه قرار گرفت:  
 - فصل سوم کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا- ۱۹۷۴ (SOLAS74).  
 - کد مربوط به لوازم ایمنی کشتی (LSA Code).  
 - کد مدیریت ایمنی کشتی‌ها (ISM Code).  
 تفاهم‌نامه‌ی اقیانوس هند (IOMOU) که ایران نیز عضو فعال این تفاهم‌نامه است، در اجلاس دوازدهم خود، بر اجرای بازرسی متمرکز از تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق نجات تأکید کرد و با تغییراتی در چک‌لیست، آن را به اجرا درآورد.

### مرحله‌ی اجرایی بازرسی متمرکز

از اول سپتامبر تا ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹، به‌طور هم‌زمان در کشورهای عضو تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی توکیو و پاریس و اقیانوس هند، بازرسی متمرکز از تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق نجات به اجرا درآمد و در این مدت سه‌ماهه، کشتی‌های تحت پرچم و خارجی ورودی، مورد بازرسی متمرکز مربوطه قرار گرفتند.

### گزارش‌های تفاهم‌نامه‌ی پاریس (Paris Mou) از اجرای بازرسی متمرکز

تفاهم‌نامه‌ی پاریس، نتایج اجرای بازرسی مربوطه را به‌طور مختصر، به شرح مقابل منتشر کرده است:

با توجه به ارائه‌ی گزارش تفاهم‌نامه‌ی پاریس و اجرای بازرسی متمرکز در کشتی‌های خارجی ورودی به ایران، مهم‌ترین نواقص مربوط به قایق نجات، به شرح زیر بوده است:

۱. انجام نشدن تمرینات مربوط به آب‌اندازی قایق‌ها به‌طور مناسب و با زمان‌بندی مقررشده.
  ۲. آموزش ناکافی کارکنان کشتی‌ها در زمینه‌ی تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق نجات و ناآشنایی آنان با ابزارهای مربوطه.
  ۳. عدم استانداردسازی قلاب‌های رهاسازی و عدم کارایی آن‌ها در مواقع اضطرار و عدم آشنایی کارکنان با این قلاب‌ها.
  ۴. تنوع و تفاوت در ابزار استفاده‌شده و وسایل به‌آب‌اندازی و مشکل تفهیم کارکنان، برای استفاده از این وسایل.
- شایان توجه است که این بازرسی‌ها در شرایط کاملاً متعادل و به‌هنگام روز صورت گرفته و نتایجی که در شرایط اضطراری و هوای نامساعد و طوفانی به دنبال خواهد داشت، قابل تصور نیست.
- با توجه به نتایج ذکرشده، لازم است مؤسسات رده‌بندی، مالکان کشتی‌ها و بالتبع قانون‌گذار دریایی در کمیته‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، با جدی گرفتن مسئله‌ی تجهیزات به‌آب‌اندازی قایق نجات، در ایجاد تغییرات لازم در این سیستم اقدام نمایند.
- امید است امسال که از سوی سازمان جهانی دریانوردی، به عنوان سال دریانوردی نام‌گذاری شده، با در نظر گرفتن این موارد و اهمیت دادن به موضوع و با توجه به رابطه‌ی سلامت دریانوردان با طرز استفاده از قایق نجات در مواقع اضطرار، این موضوع از طرف مقامات امور دریایی کشورمان نیز دنبال شود. ■

۱. از هر ۵ کشتی بازرسی‌شده در این طرح، یک مورد از کشتی‌ها دارای نواقص بوده‌اند.
۲. در مدت اجرای سه‌ماهه‌ی بازرسی متمرکز، تعداد ۲۴۶ فروند کشتی در این منطقه توقیف فنی و ایمنی شده‌اند.
۳. ۳۰ درصد از توقیف‌های انجام‌شده، مربوط به نقص فنی و ایمنی وسایل به‌آب‌اندازی قایق نجات (Life Boat) بوده، به این معنی که ۸۰ فروند کشتی بازرسی‌شده، نواقص جدی در وسایل مربوط به تجهیزات قایق نجات داشته‌اند که موجب توقیف کشتی شده است.
۴. در طول اجرای بازرسی، ۲۱۳۶ مورد نقص فنی و ایمنی، مربوط به بازرسی متمرکز بوده است.
۵. از هر ۸ مورد تمرین به‌آب‌اندازی قایق نجات، یک مورد به‌درستی انجام نگرفته است.
۶. در روش به‌آب‌اندازی و آشنایی با خطرات مربوط به آب‌اندازی قایق نجات، از هر ۶ مورد، یک مورد دارای نقص و نامناسب بوده است؛ به این معنی که در سیستم مدیریت ایمنی کشتی، نقص وجود داشته است.

### نوع کشتی‌های بازرسی‌شده در بازرسی متمرکز

- کشتی‌های حمل‌کالای عمومی (General Dry Cargo) به‌میزان ۳۸ درصد  
 - کشتی‌های رو - رو و کانتینربر، به میزان ۱۵ درصد.  
 - کشتی‌های فله‌بر، به میزان ۱۳ درصد.  
 - کشتی‌های فله‌بر، با ۳ درصد از توقیف‌های مربوط به تجهیزات مربوطه، در بالاترین رتبه و کشتی‌های حمل‌کالای عمومی با ۲ درصد و کشتی‌های یخچالی با ۱/۲ درصد در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند.



## بازدید سرمایه‌گذاران برزیلی از مجتمع بندری شهید رجایی



یک هیئت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برزیل از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، این هیئت در این بازدید از امکانات و زیرساخت‌های ایجادشده در این بندر بازدید و از نزدیک عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر را مشاهده کردند.

در حاشیه‌ی این بازدید، مشاور مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان دروازه‌ی طلایی اقتصاد کشور یاد کرد.

مرتی آسیابان پور گفت: این بندر بیش از نیمی از تخلیه و بارگیری کالا را در بین بنادر کشور انجام می‌دهد. وی گفت: همچنین بخش اعظمی از پنبه‌ی آسیای میانه از طریق این بندر ترانزیت می‌شود. آسیابان پور خاطرنشان کرد: با برنامه‌ریزی و اقدامات انجام‌شده طی سالیان اخیر، امکان پهلوگیری کشتی‌هایی با آبخور بالا و توان جابه‌جایی ۱۴ هزار TEU کانتینر در این بندر فراهم شد و این بندر در شمار محدود بنداری قرار گرفت که امکان پهلوگیری این کشتی‌ها را دارا می‌باشد.

## بهره‌برداران تأسیسات ساحلی و دریایی در استان هرمزگان مجوز بگیرند

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از تمامی بهره‌برداران تأسیسات ساحلی دریایی در استان خواست در صورتی که تاکنون نسبت به اخذ مجوز از این اداره کل اقدام ننموده‌اند، هر چه سریع‌تر اقدام کنند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، رحیم ناصری فخر در این باره گفت: «با توجه به مصوبه‌ی سال ۱۳۴۸ و الحاق یک تبصره به بند ۲۲ ماده‌ی ۳ آئین‌نامه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی مصوب ۱۳۸۷ مجلس شورای اسلامی، سازمان بنادر و دریانوردی تنها مرجع و متولی صدور مجوز ساخت و بهره‌برداری تأسیسات ساحلی و دریایی کشور است.

وی اضافه کرد: بر این اساس، لازم است بهره‌برداران تأسیسات ساحلی و دریایی استان که تاکنون موفق به اخذ مجوز ساخت و بهره‌برداری برای تأسیسات در حال ساخت و بهره‌برداری خود نشده‌اند، در اسرع وقت جهت دریافت فرم و مدارک مورد نیاز صدور مجوز ساخت و بهره‌برداری به اداره کل

بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و یا تارنگار [www.shahidrajaeport.ir](http://www.shahidrajaeport.ir) مراجعه و نسبت به تهیه و تحویل مدارک مندرج در فرم به این اداره کل اقدام کنند.

ناصری فخر تأکید کرد: در صورت عدم پیگیری و تحویل مدارک مورد نیاز، این اداره کل به‌منظور اجرای وظایف حاکمیتی و محوله‌ی خود بنا به قانون مصوب از طریق محاکم قضایی استان پیگیری و عمل خواهد نمود.

## برای نخستین بار بخش خصوصی تجهیزات بارگیری اتوماتیک اسکله‌های نفتی خریداری کرد

طی مراسمی، تجهیزات بارگیری اتوماتیک مورد استفاده در اسکله‌های نفتی، در مجتمع بندری شهید رجایی کار خود را آغاز کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، کارشناس مسئول مقابله با آلودگی‌های نفتی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در حاشیه این مراسم گفت بازوی بارگیری اتوماتیک برای نخستین بار توسط یک شرکت خصوصی خریداری و راه‌اندازی شده است.

جمال پاکروان گفت: بر این اساس ۵ دستگاه خریداری و در اسکله‌های ۴، ۵ و ۶ بندر خلیج فارس، نصب و راه‌اندازی شده است.

وی خاطرنشان کرد: از چند سال پیش تلاش کردیم اسکله‌های نفتی را به تجهیزات مدرن مجهز کنیم که خوشبختانه تجهیزات مدرن بسیاری در این اسکله‌ها تاکنون نصب شده است.

پاکروان اضافه کرد: شرکت بناگستر کرانه نیز به دنبال ایمن‌سازی عملیات بارگیری مواد نفتی اقدام به خرید این تجهیزات نموده است.

وی ایمنی بالا و افزایش سرعت عملیات را از جمله مهم‌ترین مزیت‌های به‌کارگیری این تجهیزات نام برد و افزود: برنامه‌ریزی جهت تجهیز اسکله‌ی شماره ۳ مجتمع بندری شهید رجایی به این دستگاه‌ها نیز انجام شده که بر این اساس کار نصب این تجهیزات به‌زودی انجام می‌پذیرد.

## نرخ ۳۰ درصدی بازدهی سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به قابلیت‌های مجتمع بندری شهید رجایی، گفت: سرمایه‌گذاری در مجتمع بندری شهید رجایی از نرخ ۳۰ درصدی بازدهی برخوردار است.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی‌اکبر صفایی افزود: موقعیت استراتژیک مجتمع بندری شهید رجایی و قرار گرفتن در کریدور شمال - جنوب از جمله مهم‌ترین مزیت‌های سرمایه‌گذاری در این بندر است.

وی که در پنل حمل‌ونقل همایش ائتلاف سرمایه‌گذاران با حضور سرمایه‌گذاران ایرانی مقیم خارج از کشور در شیراز برگزار شد، سخن می‌گفت؛ با اشاره به این که این

بندر بیش از نیمی از جابه‌جایی کالا و بیش از ۸۰ درصد تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر کشور را انجام می‌دهد، گفت: وجود زیرساخت‌های مناسب سرمایه‌گذاری در این بندر و نزدیکی به صنایع بزرگ و مادر، جاذبه‌های سرمایه‌گذاری در این بندر را افزایش داده است.

صفایی از افزایش جابه‌جایی کانتینر، رشد جایگاه این بندر در بین بنادر بزرگ دنیا، تخلیه و بارگیری بیش از ۷۰ میلیون تن کالا و افزایش آبخور اسکله‌ها و امکان پهلوگیری کشتی‌های نسل هفتم، به عنوان دیگر موفقیت‌های این بندر طی سال‌های اخیر اشاره کرد.

گفتنی است در حاشیه‌ی این همایش، نمایشگاه توانمندی‌ها و امکانات سرمایه‌گذاری نیز برگزار شد که مجتمع بندری شهید رجایی نیز در آن حضور چشمگیری داشت.

## تخلیه و بارگیری همزمان ۹ کشتی در بندر پتروشیمی پارس عسلویه



برای نخستین بار در بندر تخصصی پتروشیمی پارس عسلویه، ۹ فروند کشتی به طور همزمان کالاهای خود را تخلیه و بارگیری کردند.

رئیس اداره بندر و دریانوردی عسلویه با اعلام این مطلب و با اشاره به اینکه این کشتی‌ها حامل اس‌تاینر منومر، متانول، رافینت، پلی‌اتیلن کانتینری، اوره فله، پروپان و بوتان هستند گفت: "در سال گذشته ۱۴ میلیون و ۸۰۰ هزار تن از انواع محصولات پتروشیمی بوسیله یک هزار و ۲۲۰ فروند کشتی بارگیری و تخلیه شد که این رقم نسبت به سال ۱۳۸۷ حدود ۲۰ درصد رشد داشته است."

محمود حکانی اضافه کرد: "بندر پتروشیمی پارس با برخورداری از توان پهلودهی کشتی‌هایی با عمق آبخور ۲۴ متر و ظرفیت ۸۰ هزار تن و موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب، توانایی رقابت با بنادر بزرگ منطقه خلیج فارس را دارد."

وی ادامه داد: "ظرفیت صادراتی این بندر ۳۵ میلیون تن از انواع محصولات پتروشیمی است که ۲۹ میلیون تن از ظرفیت این بندر به مایعات و ۶ میلیون تن به جامدات پتروشیمی اختصاص دارد."

رئیس اداره بندر و دریانوردی عسلویه در پایان خاطرنشان کرد: "این بندر در مجموع ۱۵ اسکله بارگیری دارد که هشت اسکله آن به بارگیری مایعات و هفت اسکله آن به بارگیری محصولات جامد اختصاص داده شده است و به جز دو اسکله که مخصوص واحدهای پتروشیمی فاز دو طراحی شده است، بقیه اسکله‌ها آماده بارگیری و صادرات هستند."

## صدور یک میلیون تن مواد شیمیایی از بندر امام

در ۲ ماهه نخست امسال یک میلیون تن انواع مواد شیمیایی از بندر امام خمینی به سایر نقاط دنیا صادر شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: تخلیه و بارگیری انواع کالاهای تجاری از ابتدای سال جاری تا کنون از ۴ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال قبل برخوردار بود.

علیرضا خجسته با اشاره به ورود و خروج ۲۳۸ فروند کشتی تجاری در ۲ ماهه نخست امسال گفت: در این مدت یک میلیون و ۷۷۷ هزار و ۷۸۹ تن کالای غیر نفتی با ۳۲ درصد رشد نسبت به دو ماهه نخست در سال گذشته در بندر امام خمینی بارگیری و به سایر کشورها ارسال شد.

وی همچنین خاطر نشان کرد: در این مدت میزان ۲ میلیون و ۲۰۴ هزار و ۴۵۵ تن انواع کالای غیر نفتی در این بندر تخلیه شد.

علیرضا خجسته در ادامه گفت: عمده کالاهای تجاری که در این بندر تخلیه و بارگیری شده است شامل، انواع غلات، کالاهای کانتینری، مواد شیمیایی، آهن آلات، ذغال کک، شکر و کالاهای متفرقه می‌باشد.

گفتنی است، بندر امام خمینی با دارا بودن بالاترین رکورد تخلیه و بارگیری در بین بنادر کشور یکی از قطب‌های مهم اقتصادی می‌باشد که سالانه سهم حدود ۴۰ درصد از واردات و صادرات دریایی را به خود اختصاص داده است.

## اجرای پروژه تعمیرات ایستگاه راهنمایان بندر امام خمینی در کانال خور موسی

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان؛ پروژه تعمیرات ایستگاه راهنمایان بندر امام خمینی با اعتبار یک میلیارد و ۶۸۰ میلیارد ریال در حال اجراست.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در این خصوص گفت: به منظور پیشگیری و اصلاح خوردگی‌های ایجاد شده در قسمتهایی از سازه فلزی ایستگاه راهنمایان بندر امام خمینی بررسی و تعمیرات این سازه در دستور کار اداره تعمیر و نگهداری ساختمان قرار گرفت.

مسعود قاسمیان با اشاره به واقع بودن این ایستگاه در ورودی خور موسی و دوری محل اجرای پروژه از خشکی و سختی‌های کار در دریا و شرایط بد جوی و مشکلات پهلوگیری شناورهای پشتیبانی در ایستگاه راهنمایان، خاطر نشان کرد: این پروژه با استفاده از تجارب متخصصان بومی و در مدت ۴ ماه به پایان می‌رسد.

## عملیات کانتینری در بندر شهید رجایی ۳۳ درصد افزایش یافت



### مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از افزایش چشمگیر عملیات کانتینری در بندر شهید رجایی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی گفت: طی ماه‌های فروردین و اردیبهشت امسال ۴۰۰ هزار و ۹۷۷ TEU کانتینر در بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری شد که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۳ درصد رشد نشان می‌دهد.

وی کل میزان تخلیه و بارگیری کالا در این بندر را ۱۱ میلیون و ۱۹۱ هزار و ۹۶۷ تن عنوان کرد و گفت: میزان عملیات صورت گرفته در این بندر ۱۷ درصد افزایش یافته است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: از کل عملیات صورت گرفته در این بندر، ۷ میلیون و ۳۸۴ هزار و ۱۳۰ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و مابقی به مواد نفتی اختصاص دارد که به ترتیب ۵۳ درصد رشد و ۱۹ درصد کاهش نشان می‌دهد.

صفایی از رشد قابل توجه صادرات کالاهای غیرنفتی از این بندر خبر داد و خاطر نشان کرد: طی این مدت ۳ میلیون و ۳۵۵ هزار و ۷۸۰ تن کالای غیرنفتی از طریق این بندر به خارج از کشور صادر شد که از رشد قابل توجه ۱۲۵ درصدی برخوردار بوده است.

وی گفت: همچنین در این مدت واردات این کالاها با ۱۱ درصد رشد، به ۲ میلیون و ۹۹۸ هزار و ۱۲۰ تن رسید.

صفایی به اقدامات انجام شده در جهت رشد ترانشیپ در این بندر اشاره کرد و افزود: عملیات صورت گرفته در بخش ترانشیپ با ۵۱ درصد رشد به رقم ۶۶۲ هزار و ۳۲۷ تن رسید.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در عین حال از افزایش ۹۷ درصدی ترانزیت کالاهای غیرنفتی خبر داد و میزان آن را ۲۱۵ هزار و ۳۹۸ تن اعلام کرد.

وی همچنین گفت: طی این مدت ۲۱۱ هزار و ۱۴۸ دستگاه کامیون و ۶ هزار و ۹۴۴ دستگاه واگن در این بندر تردد کردند که در مقایسه با سال گذشته به ترتیب ۲۳ و ۵۴ درصد افزایش نشان می‌دهد.

گفتنی است بندر شهید رجایی با انجام بیش از ۶۰ درصد عملیات تخلیه و بارگیری و جابجایی بیش از ۸۷ درصد کانتینر در بین بنادر کشور، مهمترین بندر اقتصادی و بازرگانی کشور محسوب می‌شود.

## افزایش ۸۰۰ درصدی ترانزیت کالاهای نفتی از بندر امام

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان؛ در دو ماهه نخست امسال ترانزیت کالاهای نفتی در بندر امام خمینی ۸۰۰ درصد رشد داشت.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: در این مدت ترانزیت کالاهای نفتی از میزان ۲۰ هزار و ۴۶۷ تن در دو ماهه نخست سال گذشته با ۸۰۰ درصد رشد به ۱۸۴ هزار و ۲۳۸ تن در مدت مشابه امسال رسید.

علیرضا خجسته با تاکید بر اینکه بخش عمده ترانزیت کالاهای نفتی مربوط به مازوت کشور عراق می‌باشد، خاطر نشان کرد: مازوت‌های ترانزیتی عراق از پالایشگاه‌های بی جی، کرکوک و سلیمانیه عراق توسط کامیون از مرزهای غرب کشور به مقصد بندر امام حمل و از این بندر توسط کشتی به خارج از کشور ترانزیت می‌گردد.

وی با تاکید بر دسترسی بندر امام خمینی از راه خلیج فارس به آبهای آزاد جهان و کشورهای اروپایی و آسیای شرقی گفت: این بندر نزدیکترین بندر جنوبی ایران به کشورهای آسیای میانه، قفقاز، ترکیه، عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس می‌باشد ضمن اینکه اتصال به شبکه راه آهن بین‌المللی، امکان ترانزیت کالا از طریق این بندر را برای کشورهای همسایه با هزینه کمتر و سرعت بیشتر فراهم می‌کند.

علیرضا خجسته با تاکید بر امنیت بالای ترانزیت کالاهای عراقی از طریق بندر امام خمینی در خصوص مزیت‌های ترانزیت کالا از این بندر، به توانایی پذیرش کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی، آماده شدن اسکله‌های مناسب برای پذیرش کشتی‌های ۱۵۰ هزار تنی، نزدیکی به منطقه ویژه اقتصادی صنایع پتروشیمی بندر امام خمینی، قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری نسل چهارم، امکان واگذاری و اجاره زمین و انبار، تجهیزات و امکانات خدماتی و رفاهی به مؤسسات داخلی و خارجی جهت مشارکت و سرمایه گذاری، امکان حمل یکسره و مستقیم کالا بین کشتی‌ها و مهم‌ترین مراکز تجاری و صنعتی ایران با کشورهای همسایه، اشاره کرد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص تخفیفات و تسهیلات اعطایی به کالاهای ترانزیتی عراق از معافیت ۵۰ درصدی عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتی‌های حامل کالاهای عراقی، معافیت ۲۰ درصدی انبارداری کالاهای کانتینری ترانزیتی به عراق، معافیت ۵۰ درصدی هزینه نمایندگی برای شناورهای حامل کالاهای عراقی، معافیت ۵۰ درصدی هزینه‌های انبارداری این کالاها و ۶۰ روز معافیت انبارداری خبر داد.



## بیش از ۱۵ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: در ۲ ماهه‌ی نخست سال جاری، ۱۵ میلیون و ۸۶ هزار و ۲۶۱ تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱۷ درصد رشد نشان می‌دهد.

به گزارش روابط عمومی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی افزود: از این میزان کالا، ۹ میلیون و ۳۴۴ هزار و ۶۶۵ تن غیر نفتی و ۵ میلیون و ۷۴۱ هزار و ۵۹۶ تن نفتی بوده است.

وی خاطر نشان کرد: در این مدت همچنین ۳ میلیون و ۵۰۸ هزار و ۸۷۴ تن کالای غیر نفتی به خارج از کشور صادر شد که این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل که یک میلیون و ۷۷۰ هزار و ۶۸۶ تن بود، افزایش ۹۸ درصدی را نشان می‌دهد.

صفایی اضافه کرد: میزان واردات مواد غیر نفتی نیز در این مدت رشد ۱۱ درصدی را نشان می‌دهد به طوری که از ۲ میلیون و ۸۳۴ هزار و ۱۳۷ تن در سال گذشته به ۳ میلیون و ۱۳۴ هزار و ۵۱۸ در سال جاری رسیده است.

وی به رشد میزان ترانزیت از بنادر استان اشاره کرد و گفت: میزان ترانزیت کالاهای غیر نفتی نیز با ۹۲ درصد افزایش از ۱۸۱ هزار و ۸۱۸ تن در سال ۸۸ به ۳۴۹ هزار و ۴۷۹ تن در سال جاری رسید. صفایی در ادامه گفت: میزان ترانزیت کالاهای غیر نفتی در ۲ ماهه‌ی گذشته به رقم ۶۶۶ هزار و ۳۲۷ تن رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۱ درصد رشد یافته است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان به عملیات انجام شده در بخش مواد نفتی اشاره کرد و گفت: در بخش واردات کالاهای نفتی ۱۳ درصد کاهش داشتیم به طوری که در این مدت ۶۵۳ هزار و ۷۰ تن کالای نفتی از طریق بنادر استان وارد کشور شد. وی میزان ترانزیت مواد نفتی را در این مدت ۴۴ هزار و ۸۳۱ تن عنوان کرد.

صفایی گفت: همچنین در فروردین و اردیبهشت ماه امسال ۴۰۱ هزار و ۳۶۲ TEU کانتینر در بنادر استان هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که از رشد ۳۲/۷ درصد برخوردار بوده است.

وی به عملکرد بنادر مسافری استان اشاره کرد و افزود: در ۲ ماه اول امسال، ۲ میلیون و ۱۳۹ هزار و ۸۴۷ هزار مسافر نیز از طریق بنادر مسافری استان جابه‌جا شد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته یک درصد کاهش نشان می‌دهد.

## بهره برداری از بزرگترین سازه بندری کشور در بوشهر



بزرگترین سازه بندری کشور به زودی در بندر بوشهر به بهره برداری می‌رسد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: "برج کنترل ترافیک دریایی بندر بوشهر بزرگترین سازه بندری کشور است که با ۱۱ طبقه، ۵۴ متر طول دارد."

محمد راستاد اضافه کرد: "این برج که ساخت آن از سال ۸۵ آغاز شده است، به زودی راه اندازی می‌شود."

وی با بیان این که از بالای این برج ۱۱ طبقه همه محدوده شبه جزیره بوشهر قابل رؤیت است، افزود: "پس از تکمیل ساختمان، مدرن ترین تجهیزات دریایی و مخابراتی در برج بندر بوشهر نصب می‌شود." راستاد گفت: برای ساخت و تکمیل این برج به همراه ساختمان گمرک در محدوده‌ای به وسعت ده هزار متر مربع، تاکنون ۱۵۰ میلیارد ریال هزینه شده است. وی اضافه کرد: "تجمیع خدمات بندری، ارائه خدمات بیشتر به دریانوردان و کنترل بهتر شناورها در بندر بوشهر از مزایای اجرای این طرح است."

## انطباق قراردادهای تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی با آخرین استانداردهای نظارتی

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، مجموعه قراردادهای بهره برداری، تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی و داک سراسر تعمیراتی مجتمع بندری امام خمینی بازرگاری و اصلاح اساسی شد.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: هفت قرارداد بلند مدت با موضوع تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی مجتمع بندری امام خمینی طی کمیته‌های تخصصی با حضور رئیس، کارشناسان اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی و مشاورین اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به منظور گنجانیدن آخرین استانداردهای نظارتی مبتنی بر روش‌های مدیریت نت (تعمیر و نگهداری) ارزیابی مجدد و بررسی شد.

مسعود باقرخانی با اشاره به انجام اقدامات فوق

طی فاز نخست که تشکیل کمیته‌های تخصصی به منظور کاهش و بهینه سازی حجم مفاد قراردادهای بهره برداری از شناورهای خدماتی از قبیل لایروبهایی چنگکی وهاپرساکشن، علائم کمک ناوبری، قایق‌های تجسس و نجات و داک سراسر را در برداشت، افزود: در فاز بعدی که با موضوع پروژه‌های هماهنگ سازی نظریات بخش فنی و دریایی بود، پس از تبادل دیدگاه‌ها و اجماع آنها، شکل نهایی قرار داد جهت تکمیل مراحل اجرایی به بخش حقوقی این اداره کل ارجاع شده است.

مسعود باقرخانی، یکپارچه سازی مفاد قراردادهای در حوزه‌های مختلف، قید تمامی خواسته‌های دستگاه نظارت در قرارداد، تصریح و تبیین آنچه که تاکنون در قراردادهای مستتر و محل مناقشه و برداشت‌های چندگانه بوده، ایجاد درک مشترک و تسهیل در برداشت واحد از مفاد قراردادهای، سهولت در امر نظارت و برنامه ریزی مطابق با چشم انداز مورد نظر قرارداد برای طرفین را که منجر به نظارت بهینه و مستمر بر زمینه بهره برداری از تجهیزات دریایی مجتمع بندری امام خمینی می شود را از اهم مزایای این بازرگاری کارشناسی برشمرد، که طی یک سال و با صرف ۸۰۰ نفر / ساعت وقت حاصل شد.

## بندر امام خمینی توانمند در تخلیه و بارگیری ننگلات ویژه



بندر امام خمینی با بهره گیری از تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری قادر به انجام پیچیده ترین عملیات‌های تخلیه و بارگیری ننگلات ویژه می‌باشد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر از جابجایی یک نگله ۲۸۷ تنی با استفاده از ۴ دستگاه جرثقیل ۱۴۰ تن به صورت همزمان، طی یک عملیات خبر داد. علیرضا خجسته در خصوص ابعاد این نگله، به طول ۲۱ متری و قطر ۷ متری آن اشاره کرد.

وی در ادامه از تخلیه بلند ترین نگله ویژه در بندر امام خمینی خبر داد و گفت: این نگله ۱۱۵ تنی با ۲۰ متر ارتفاع بلند ترین نگله ی سنگین است که در بندر امام تخلیه گردید.

خجسته در ادامه از طول ۱۱ متری و عرض ۷ متری این نگله خبر داد.

## بازدید وزیر امور خارجه از طرح گردشگری اسکله بندر گز



دکتر منوچهر متکی، وزیر امور خارجه کشورمان از طرح گردشگری اسکله بندرگز بازدید نمود. بنابراین گزارش در این بازدید که در اوایل خرداد ماه سال جاری انجام گرفت نظری مهتر، نماینده مردم کردکوی، بندرگز، بندرترکمن و گمیشان، نوری، معاون سیاسی امنیتی استانداری گلستان، فتاح احمدی لیوانی مدیر کل دفتر وزارتی امور خارجه، عسگری، فرماندار شهرستان بندرگز و بازیاری مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان و جمعی از مسئولین استانی و شهرستانی وی را همراهی کردند. در ادامه هیأت بازدیدکننده در جریان آخرین عملکرد و میزان پیشرفت طرح توسعه گردشگری بندرگز که توسط شرکت سرمایه گذار ایرانی - عمانی صورت میگیرد، قرار گرفت و اکبری نماینده سرمایه گذاری شرکت مذکور در این خصوص توضیحاتی را بیان نمود و همچنین دکتر متکی در خصوص تسریع در پیشرفت پروژه، راهکارهای لازم را ارائه نمودند.

## خط روزانه کشتیرانی بین بندر لنگه - کیش راهاندازی شد



مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه از راهاندازی خط کشتیرانی میان این بندر و جزیره کیش با مشارکت بخش خصوصی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه، اسماعیل مکی‌زاده، گفت: این خط کشتیرانی با بهره‌گیری از شناور «فراساحل ۳» که ظرفیت جابه‌جایی ۵۰ مسافر را دارد، همه‌روزه از ساعت ۸/۳۰ از جزیره کیش به سمت بندر لنگه و از ساعت ۱۴/۳۰ از بندر لنگه به سمت کیش حرکت

## بررسی مشکلات صادرکنندگان با حضور مدیر بندر لنگه



جمعی از صادرکنندگان میوه و تره‌بار طی نشست در محل اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه، خواستار راه‌اندازی خط کانتینری بندر لنگه و صادرات میوه و تره‌بار با کانتینر یخچال‌دار شدند و با حضور مدیر و معاونان بندر لنگه به بررسی موانع موجود پرداختند.

میرجلیلی، سرپرست این هیئت تجاری طی یک جمع‌بندی موانع موجود را تشریح کرد. وی گفت: یکی از مهم‌ترین مشکلات، بحث سوخت‌رسانی به شناورها است. وی فضای موجود جهت نگهداری کانتینرها و همچنین اسکله‌ی پهلوگیری شناورها را امری حیاتی برشمرد.

میرجلیلی مهم‌ترین نکته در برابر مشکلات موجود را مثبت‌اندیشی و دیدگاه بالای مسئولان در بندر لنگه و شخص مدیر بندر دانست.

در ادامه مهندس مکی‌زاده ضمن اشاره به احداث جایگاه سوخت در تأسیسات بندری، مهم‌ترین نیاز هیئت تجاری را حل‌شده بیان کرد. وی همچنین به فضای باز ضلع غربی بندر جهت توقف کوتاه‌مدت کانتینرها اشاره کرد و از دریافت نکردن هزینه نگهداری کانتینرها حداکثر تا ۲۴ ساعت پس از انبارسازی خبر داد.

مهندس مکی‌زاده با اشاره به بازسازی رمپ رورو این بندر در سال گذشته به طرح توسعه بندر در سند چشم‌انداز اشاره کرد و تحقق برخی از موارد آن را تا پایان امسال حتمی دانست.

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به پایین بودن هزینه‌ها و عدم وجود بروکراسی‌های کاذب اداری در این بندر، سرعت بالای انجام کار را از پتانسیل‌های موجود بندر لنگه دانست.

در ادامه، مهندس مکی‌زاده از استقرار اتاق بازرگانی در ساختمان خدمات بندر لنگه جهت تسهیل امور بازرگانی صاحبان کالا خبر داد و گفت: به‌منظور اجرایی کردن اصل ۴۴ قانون اساسی و در راستای طرح تکریم ارباب رجوع، طرح «پنجره‌ی واحد» با استقرار ادارات مرتبط با امر تخلیه و بارگیری کالا در یک ساختمان واقع در محیط بندری، اجرا شده است که با اختصاص یک اتاق به عنوان اتاق بازرگانی در آینده نزدیک این مهم تکمیل خواهد شد.

مکی‌زاده با تقدیر از اقدام هیئت تجاری در پایان نشست گفت: برای شروع کار تعاملات منطقه‌ای بسیار مهم است و همه ما می‌بایست نظر ویژه‌ی خود را بر این مهم پایهریزی کنیم.

می‌کند. وی اضافه کرد: خط کشتیرانی روزانه در سال‌های نه‌چندان دور دایر بوده است اما عدم تأمین شناور مسافری از سوی شرکت کشتیرانی، سبب لغو سفرهای دریایی در این مسیر شد.

مکی‌زاده خاطر نشان کرد: این اقدام در جهت اجرایی کردن اصل ۴۴ قانون اساسی در قالب طرح تکریم ارباب رجوع و نظر به استقبال مسافران در طرح سفرهای نوروزی و نیز نیاز مردم این شهرستان و سایر هموطنان انجام شده است.

وی با مثبت ارزیابی کردن چشم‌انداز بندر لنگه در بخش مسافری گفت: با اجرایی شدن طرح توسعه‌ی این بندر، احداث اسکله مجزا برابر استانداردهای جهانی، افزایش شناورهای مسافری و نیز ساماندهی پایانه‌ی مسافری در نظر گرفته شده است.

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به نگاه ویژه‌ی سازمان بنادر به تردهای دریایی در بخش مسافری گفت: با توجه به اهمیت ویژه‌ی بخش مسافری، کنترل ایمنی شناورها با جدیت پیگیری می‌شود و با برنامه‌ریزی انجام‌شده، شرکت‌های کشتیرانی ملزم شده‌اند امکانات لازم را بدین منظور تهیه نمایند.

## اتمام بازرسی و ممیزی از تجهیزات بندر امیرآباد

سرپرست معاونت امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی از اتمام بازرسی و ممیزی تجهیزات ملکی و همچنین تجهیزات متعلق به شرکت‌های اپراتوری طرف قرارداد در بندر امیرآباد خبر داد.

به گزارش روابط عمومی منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد، محسن صادقی‌فر با اعلام این خبر گفت: «این اقدام در راستای ارتقای سطح ایمنی بنادر و به‌منظور اجرای دستورالعمل‌های مصوب هیئت عامل سازمان بنادر در رابطه با دریافت گواهی‌نامه‌ی اپراتوری و ایمنی برای تجهیزات بندری صورت گرفته است.»

وی افزود: «در این ممیزی همه‌ی تجهیزاتی که بر اساس دستورالعمل فوق مشمول دریافت گواهی‌نامه‌ی ایمنی از مؤسسات رده‌بندی منتخب سازمان و همچنین اخذ گواهی‌نامه‌ی اپراتوری از اداره‌ی آموزش بندر بوده‌اند، مورد بازرسی و ممیزی قرار گرفتند.»

به گفته‌ی صادقی‌فر بر اساس اهداف تدوین‌شده، انجام ممیزی در دوره‌های مختلف ادواری به صورت از قبل تعیین‌شده و همچنین غیر زمان‌بندی‌شده و نامحسوسی تداوم خواهد داشت و در صورتی که تجهیزات مورد بهره‌برداری یا اپراتوران آن واجد شرایط لازم نباشند، از ادامه‌ی کار آن‌ها جلوگیری و مشمول عدم تطبیق خواهند شد. از این رو، ضروری است که شرکت‌های بهره‌بردار و همکاران ناظر در بنادر، تمهیدات ویژه‌ای را جهت ایمن کردن وضعیت بهره‌برداری تجهیزات و تطبیق وضعیت بهره‌برداری با ضوابط تصریح‌شده در مصوبات هیئت عامل سازمان بنادر معمول دارند.



## رشد ۱۲ درصدی واردات تجاری در بندر نوشهر



حجم مبادلات تجاری در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به رقم سیصد هزار و صد و بیست و هفت (۳۰۰/۱۲۷) تن رسید. این میزان مبادلات توسط ۹۷ فروند کشتی تجاری و نفتی در بندر نوشهر انجام شده است. عمده‌ی واردات به بندر نوشهر: غلات، چوب و تخته، مقوا، مواد شیمیایی، مواد نفتی و آهن آلات بوده و همچنین کالاهای صادراتی نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالاهای سوپرمارکتی است. شایان ذکر است واردات کالاهای تجاری در دوماهی سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۲٪ رشد داشته است.

## ارتقای ایمنی شناورهای صیادی در بندر صیادی بابلسر

اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در راستای ارتقای ایمنی شناورهای صیادی مستقر در بندر صیادی بابلسر و هماهنگی با اداره‌ی کل شیلات استان مازندران و مالکان شناورها اقدام به کنترل و بازرسی شناورها نمود که کلیه‌ی شناورهای صیادی مستقر در بابلسر مجهز به سیستم آلامر خن گردیدند.

شایان ذکر است، این سیستم در افزایش ضریب ایمنی شناورها و آگهی به‌واقع در هنگام آب‌گرفتگی شناور نقش مهمی ایفا می‌کند.



## اولین جلسه‌ی کارگروه تخصصی محیط زیست در بندر چابهار

جلسه‌ی کارگروه تخصصی محیط زیست باهدف مرتفع ساختن مشکلات زیست‌محیطی شناورهای سنتی با حضور نمایندگان از اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی، اداره‌ی کل شیلات، اداره‌ی حفاظت محیط زیست، اتحادیه‌ی تعاونی‌های صیادی، شرکت‌های تعاونی حمل‌ونقل دریایی در محل اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان برگزار شد.

در ابتدای این جلسه، حمید مهربان کارشناس مبارزه با آلودگی، هدف از ایجاد این کارگروه را مرتفع ساختن مشکلات زیست‌محیطی شناورهای سنتی عنوان و اظهار امیدواری کرد: به‌منظور برون‌رفت از مشکلات زیست‌محیطی موجود در بندر و حفظ توسعه‌ی پایدار باید این جلسات تداوم داشته باشد. میرشکار مدیرعامل شرکت تعاونی شماره ۱۶۴۶ چابهار در ادامه گفت: به دلیل حفظ محیط زیست دریایی و بالا بودن هزینه‌ی تعمیرات جزئی مجبور به اعزام شناورها به استان‌های همجوار و در مواقع تعمیرات اساسی به کشورهای خلیج فارس هستیم. وی خواستار همکاری بیشتر محیط زیست استان با متقاضیان سرمایه‌گذاری برای ایجاد مکانی مناسب، برای تعمیر شناورها شد.

وی در ادامه افزود: شهرستان چابهار با دارا بودن ۴ بندر مهم صیادی به نام‌های پزم، کنارک، رمین و پسابندر، دارای ۹۵۰ فروند شناورهای کلاس لنج است که برای تعمیرات جزئی آن‌ها باید دولت و مسئولان استانی تدابیری بیاندیشند.

سپس میرجوینی نماینده‌ی اداره‌ی کل شیلات استان اظهار داشت: از زمان واگذاری اسکله پسابندر و رمین به بخش خصوصی شاخص‌های زیست‌محیطی و مشکلات آلودگی زیست‌محیطی ارتقاء یافته و ما با الگوبرداری از همین روش سایر بنادر صیادی را تا انتهای سال جاری به بخش‌های خصوصی واگذار می‌کنیم.

در پایان جلسه، نعمتی مسئول مرکز ثبت و بازرسی شناورهای بندر چابهار به لزوم تعمیرات در داخل استان تأکید کرد و از شناورهایی که در حین انجام تعمیرات در کشورهای خلیج فارس اقدام به تغییر ابعاد می‌نمایند خواست به منظور جلوگیری از بروز هر گونه مشکل مراتب را به مرکز ثبت و بازرسی شناورها اعلام نمایند.

نعمتی اظهار امیدواری کرد در آینده، با وجود ۱۱ بندر صیادی و تجاری در استان، مکانی برای ۲ بندر پزم و کنارک در سواحل شرقی و ۲ بندر پسابندر و رمین در سواحل غربی استان به منظور انجام تعمیرات جزئی شامل رنگ‌آمیزی و خزه‌تراشی، در نظر گرفته شود.

## رشد ۱۰۰ درصدی صادرات در بندر چابهار



بندر چابهار در فروردین ماه سالجاری در مقایسه با مدت مشابه سال قبل در زمینه صادرات سیمان به کشورهای حوزه خلیج فارس، رشد صددرصدی داشته است.

سپاوش رضوانی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در گفت‌وگو با خبرنگاران افزود: مجموع تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در فروردین‌ماه سال جاری به بیش از ۱۴۰ هزار تن رسید، این در حالی است که از این مقدار ۴۰ هزار تن به کالاهای غیرنفتی اختصاص داشته است.

رضوانی گفت: با توجه به اهمیت جهانی جابه‌جایی کالا به صورت کانتینری، بندر چابهار با دارا بودن شرایط ترانزیت به کشور افغانستان و آسیای میانه، سوق دادن این بندر برای تخلیه و بارگیری به صورت کانتینری را در دستور کار خود قرار داده است. وی گفت: تخلیه و بارگیری هزار و ۳۰۰ (TEU) کانتینر در فروردین‌ماه سال جاری موجب افزایش ۵۶ درصدی جابه‌جایی کانتینر در این بندر شده است.

در ادامه رضوانی اظهار داشت: بندر چابهار با صادرات ۴ هزار و ۶۰۰ تن سیمان به کشورهای حوزه خلیج فارس در فروردین‌ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه، با رشد صددرصدی مواجه بوده است. وی از انعقاد قرارداد با بخش خصوصی در زمینه‌ی احداث انبار سیلوی سیمان، گوگرد و سنگ‌های معدنی خبر داد و افزود: طی بازدیدی که نمایندگان شرکت‌ها از محوطه‌ی بندری انجام داده‌اند، امیدواریم پس از رایزنی‌های نهایی و کارشناسی در آینده‌ی نزدیک این قرارداد اجرایی شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان به موضوع مرجان‌ها هم اشاره کرد و اظهار داشت: مرحله‌ی اول جابه‌جایی مرجان‌ها در فضایی حدود ۵ هکتار به صورت پابلوت، با ۹۸ درصد موفقیت به اتمام رسید. رضوانی گفت: این موفقیت در بالاترین حد استاندارد جهانی به دست آمده و پس از گذراندن مرحله‌ی آزمایشی و تجربه‌ی فصل مونسون، اجتماعات مرجان‌ها شاداب‌تر و سرزنده‌تر به حیات خود ادامه خواهند داد که این امر به تأیید محیط زیست کشور هم رسیده است.

## توسعه روابط بندر امیرآباد با بندر آستاراخان روسیه



گروهی از اعضای بلندپایه دولتی آستاراخان روسیه به سرپرستی الکساندر کیلکانف رییس دومای دولتی آستاراخان به منظور بررسی امکانات و تبادل نظر برای گسترش روابط تجاری، از منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بازدید کرد.

در این بازدید مهندس نعیمی مدیر بندر امیرآباد ضمن برشمردن توانایی‌های بالفعل و بالقوه‌ی این منطقه‌ی ویژه اقتصادی و خصوصیات منحصر به فرد آن در بین بنادر شمالی کشور، تأکید کرد: «امنیت سرمایه‌گذاری در ایران باعث شده هم‌اکنون علاوه بر سرمایه‌گذاران داخلی و ایرانیان مقیم خارج از کشور، بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی نیز علاقه‌مند به سهیم شدن در فعالیت‌های اقتصادی کشور باشند. به همین دلیل، تلاش ما در مجموعه‌ی سازمان بندر و دریانوردی بر این بوده است که تحت عنوان بزرگ‌ترین بندر شمالی کشور، همواره از به‌روزترین تجهیزات دریایی و بندری و مطابق با استانداردهای جهانی بهره‌بریم.»

الکساندر کیلکانف رییس دومای دولتی آستاراخان روسیه نیز با معرفی اجمالی بندر آستاراخان گفت: «ما ۱۳ ترمینال عمومی و ۳ ترمینال نفتی، مجموعاً با حجم تخلیه و بارگیری ۱۰ میلیون تن در سال داریم و حدوداً ۵۰ درصد این مبادلات با کشور ایران صورت می‌گیرد. روابط میان دو کشور به گونه‌ای است که حتی حدود ۱۳۰ شرکت ایرانی در آستاراخان مشغول به فعالیت هستند.»

کیلکانف در ادامه از مذاکره برای ایجاد خطوط هوایی و زمینی بین آستاراخان و یکی از شهرهای شمالی ایران خبر داد و گفت: «دو کارگروه هم برای توسعه روابط با استان‌های شمالی ایران تشکیل شده که به‌زودی از نتایج آن آگاه خواهید شد.»

در پایان این جلسه، بازدید از بندر و پروژه‌های در حال بهره‌برداری منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امیرآباد صورت گرفت و رییس دومای دولتی آستاراخان با ابراز شگفتی از رشد چشمگیر این بندر ابراز امیدواری کرد که با اصلاح بعضی قوانین گمرکی بین دو کشور شاهد هرچه بیشتر شدن تبادل کالا بین دو منطقه باشیم.

## کمیته ساماندهی اسکله‌ها، تأسیسات ساحلی و شناورها در خرمشهر آغاز به کار کرد

به گزارش روابط عمومی اداره‌ی کل بندر و دریانوردی خرمشهر، با حضور نمایندگان ادارات، نهادها و ارگان‌های مرتبط با بخش ساحلی و رودخانه‌ها از جمله فرمانداری، فرماندهی هنگ مرزی، سازمان منطقه‌ی آزاد اروند، اداره‌ی محیط زیست، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، اداره‌ی شیلات و اداره‌ی صنایع و معادن خرمشهر، کمیته‌ی ساماندهی اسکله‌ها، تأسیسات ساحلی و شناورهای این شهرستان فعالیت خود را آغاز کرد و در خصوص احداث جایگاه عرضه‌ی سوخت به شناورها در خرمشهر بحث، تبادل نظر و اتخاذ تصمیم شد. شایان ذکر است این جلسه در محل اداره‌ی کل بندر و دریانوردی خرمشهر، با حضور مدیرکل بندر و معاونان و کارشناسان مربوطه برگزار شد.

## برگزاری دوره‌های آموزشی شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی

به گزارش روابط عمومی اداره‌ی کل بندر و دریانوردی خرمشهر، دوره‌های آموزشی شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری دریایی کشور در بندر خرمشهر به‌طور کامل برگزار گردید.

شاهین ترکیور، معاون دریایی و بندری، بندر خرمشهر با ذکر این نکته اعلام کرد: از سال ۱۳۸۶ کلیه پرسنل شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی مکلف به گذراندن دوره‌های تئوری و عملی مطابق با دستورالعمل آموزشی سازمان بندر و دریانوردی گردیده‌اند که امور شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی بندر خرمشهر با همکاری مرکز آموزش این بندر موفق گردید به عنوان اولین بندر در بین بنادر تابعه‌ی سازمان، با حضور قریب به ۹۰ شرکت‌کننده از جمله مدیران عامل، مدیران شعب و پرسنل عملیاتی و در قالب ۲۱۰۰۰ نفر - ساعت آموزش، برگزاری این دوره‌ها را با موفقیت به اتمام برساند. وی اظهار امیدواری کرد با تجربیات به‌دست‌آمده بتوان دوره‌های آموزشی مرتبط با سایر شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی را نیز در این بندر برگزار کرد.

## فاز اول عملیات بیکن کوبی در رودخانه بهمینشیر پایان یافت

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، با تلاش کارشناسان اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در اداره ایمنی و حفاظت دریانوردی، فاز اول عملیات بیکن کوبی در رودخانه بهمینشیر پایان یافت.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان گفت؛ در راستای ارتقاء ایمنی

تردد شناورها به بندر چوبنده، فاز اول بیکن کوبی در دهانه بهمینشیر با اعتبار دو میلیارد ریالی پایان یافت.

علیرضا خجسته با اشاره به اینکه در فاز اول بیکن کوبی ۵ عدد بیکن در دهانه رودخانه بهمینشیر استقرار پیدا کرد، خاطر نشان کرد: در فاز دوم این پروژه ۸ عدد بیکن در مسیر رودخانه بهمینشیر مستقر خواهد شد.

وی در ادامه از تعیین موقعیت جغرافیایی، نصب و نگهداری علائم کمک ناوبری و چراغهای دریایی به عنوان یکی از وظایف سازمان بندر و دریانوردی در آبهای تحت حاکمیت ایران خبر داد.

خجسته در خصوص هدف از به کار گیری بیکن‌ها، گفت: مشخص کردن موانع در یک کانال، مشخص کردن محدوده‌های خاص، مشخص کردن کانال و یا آبراه قابل دریانوردی و محل چرخش کشتی‌ها و یا محل تقاطع آبراه‌ها از جمله اهداف بکار گیری این نوع از چراغ‌های دریایی است.

## افزایش ۷۴ درصدی ترانزیت کالا در بندر لنگه



صادرات کالا در اداره‌ی بندر و دریانوردی بندر لنگه طی ماه گذشته از ۴ درصد رشد برخوردار بوده است.

مدیر اداره‌ی بندر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب گفت: طی یک ماهه‌ی فروردین‌ماه میزان ۵۵ هزار و هفتصد و دوازده تن کالا در بندر لنگه تخلیه و بارگیری شد که در این میان سهم واردات ۲۸ هزار و ششصد و نوزده هزار تن بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با یک درصد رشد مواجه بوده ایم.

وی افزود: در این مدت همچنین یازده هزار و ششصد و چهل و شش تن کالای غیرنفتی به کشورهای گوناگون صادر شد که با رشد ۴ درصدی مواجه بوده است.

مکی‌زاده با اشاره به رشد ۷۴ درصدی ترانزیت کالاهای غیر نفتی از طریق این بندر خبر داد و گفت: طی این مدت ۷ هزار و هشتصد و نود و پنج تن کالای غیرنفتی از طریق بندر لنگه ترانزیت شده است.

مدیر اداره‌ی بندر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به افزایش تردد شناورها در این بندر گفت: در بخش تردد شناورها در فروردین‌ماه امسال این میزان به ۷۷۲ فرزند رسید.



## انتقال موفقیت آمیز مرجان‌ها از بندر شهید بهشتی

فرآیند جابه‌جایی مرجان‌های خلیج چابهار در گفت‌وگوی کوتاه با مجری این طرح



خصوص مطالعات صورت‌گرفته و چگونگی انتقال مرجان‌ها، مقایسه‌ی اجرای این پروژه با طرح‌های اجراشده در سایر کشورها و تأثیرات زیست‌محیطی مرجان‌ها در دریا، گفت‌وگویی کوتاه با دکتر محمدتقی ساداتی‌پور، مجری طرح انتقال مرجان‌های طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی چابهار، صورت داده است.

به گفته‌ی دکتر ساداتی‌پور، پیشرفت طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی که یکی از طرح‌های ملی بوده در چند ماه اخیر به دلیل وجود مرجان‌های منحصر به فرد در خلیج چابهار با کندی مواجه شده است.

وی با اشاره به پیشینه‌ی تاریخی چابهار و اهمیت این بندر افزود: توسعه‌ی محور شرق کشور با طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی گره خورده، به گونه‌ای که عمده‌ی توسعه‌ی این طرح شامل اسکله‌ها و تسطیح اراضی در این بخش است.

ساداتی‌پور ادامه داد: طبق تصمیمات هیأت دولت مبنی بر توسعه محور شرق، مطالعات اولیه برای اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی انجام گرفت که بر اساس این مطالعات، وجود پهنه‌های زیست‌محیطی منحصر به فرد، درست در جایی که پروژه باید اجرا شود، شناسایی شد.

مجری طرح انتقال مرجان‌های بندر چابهار خاطرنشان کرد: با نگاه نرم‌افزاری و سخت‌افزاری به این موضوع، تیمی از متخصصان دریایی در بخش‌های شیلاتی، هیدروگرافی، فیزیک دریا، شیمی دریا، بسترشناسی، دریاشناسی، تشکیل و اعضای منتخب به سازمان حفاظت از محیط‌زیست کشور معرفی شدند.

وی اضافه کرد: پس از تأیید اعضا توسط این سازمان، در مرحله‌ی نخست و به لحاظ

مرحله‌ی نخست و آزمایشی انتقال مرجان‌ها ناشی از طرح توسعه بندر شهید بهشتی در چابهار با ۹۸ درصد موفقیت و با بالاترین استاندارد انجام شد.

به گزارش بندر و دریا، طرح جابه‌جایی منطقه‌ی مرجانی که با هدف حفاظت از پهنه زیست‌محیطی منحصر به فرد، ناشی از احداث موج‌شکن جدید اسکله شهید بهشتی و اتصال آن به موج‌شکن قدیمی از سوی سازمان حفاظت از محیط‌زیست الزامی شده بود، با گذشت یک سال از اجرای این طرح و گذراندن فصل مونسون، تنها با ۲ درصد خسارت و با برخورداری از بالاترین استاندارد جهانی، یکی از بهترین پروژه‌های زیست‌محیطی دریایی نام گرفته است. به طوری که در گذشته، چنین فرآیندی در مناطقی چون هاوایی، ژاپن و استرالیا با ۳۰ درصد مرگ و میر اجرا شده است.

بر پایه‌ی این گزارش، دو منطقه مرجانی کوچک و بزرگ به ابعاد ۱/۵ و ۳/۵ هکتار در محدوده طرح توسعه اسکله واقع شده که به گفته‌ی کارشناسان سازمان حفاظت از محیط‌زیست، محدوده‌ی آن‌ها با جی‌پی‌اس به‌طور دقیق مشخص شده است.

به گفته‌ی منابع آگاه در سازمان حفاظت از محیط‌زیست، در مرحله‌ی اول، مجری طرح باید به صورت آزمایشی یک منطقه‌ی کوچک در حد ۱۵۰۰ متر مربع با حدود ۴۰ الی ۵۰ کلونی مرجانی را بر اساس متدولوژی ارائه‌شده، به سایت جدید منتقل کند و در صورت موفقیت و بروز خسارت و مرگ و میر ناچیز، کل منطقه‌ی مرجانی در مرحله‌ی دوم، منتقل شود.

در همین راستا خبرنگار بندر و دریا در

سخت‌افزاری، تجهیزاتی چون قالب زیر مرجان‌ها، شناورهای مخصوص جابه‌جایی و مکان مورد نظر طراحی و آماده شد. در مرحله‌ی دوم با بهره‌گیری از روش‌ها و دستورات عمل‌های مطالعه‌شده در سایر کشورهای دنیا در مورد مرجان‌ها، عملیات اجرایی آن را با سازوکارهای بومی طراحی کردیم. ساداتی‌پور گفت: با توجه به حساسیت موضوع و با هدف پایش وضعیت موجود، جابه‌جایی مرجان‌ها را در دو مرحله‌ی آزمایشی با انتقال ۹ گونه‌ی متعدد آغاز کردیم. از این رو، به دلیل این‌که متدولوژی مجری این طرح در عرف بین‌المللی متداول نبود و با سازوکار بومی کشور طراحی شده بود، موفق شد در سه هفته‌ی نخست، علایم سازگاری و شرایط زیستی مرجان‌ها را شناسایی کند.

وی اضافه کرد: خرداد ماه سال گذشته، با ۹۹ درصد





اضافه کند.

وی در پاسخ سؤالی در خصوص ویژگی‌ها و مزایای نقش مرجان‌ها در دریا گفت: مرجان‌ها در دریا زنجیره‌ای از حیات زیست‌محیطی را به هم متصل می‌کنند که از مهم‌ترین نقش آنها گرفتن کدورت آب، ایجاد شفافیت آب دریا برای نفوذ بیشتر نور خورشید برای گیاهان دریایی، تولید فتوسنتز و اکسیژن است. در واقع مرجان‌ها اثری شبیه جنگل در اکوسیستم قاره را دارند. ساداتی‌پور ادامه داد: اهمیت این مرجان‌ها به گونه‌ای است که ۸۰ هزار حیات دریایی به صورت مستقیم و یک میلیون حیات دریایی به شکل غیرمستقیم، به این اجتماعات مرجانی مرتبط هستند و فضای ایجاد شده بهترین پارک جنگلی مرجان‌ها است که می‌تواند جاذبه توریستی را برای مردم منطقه ایجاد کند. ■

و سازوکارهای بومی توانستیم مرحله نخست فرآیند انتقال را در فضایی به وسعت پنج هکتار و با ۹۸ درصد موفقیت و ۲ درصد مرگ‌ومیر پشت سر بگذاریم.

عضو دانشکده‌ی علوم و فنون دریایی، درباره‌ی پیشینه‌ی اجرای این طرح در سایر کشورها گفت: کار مطالعاتی مرجان‌ها در محدوده‌ی کشورهای از جمله استرالیا، هلند، ژاپن، کره، مالزی و تا اندازه‌ای دریای عمان انجام شده اما در بحث جابه‌جایی فقط سه کشورهاوایی، استرالیا و ژاپن بنا به ضرورت‌های کشورشان با ۳۰ درصد خسارت، پهنه‌ی مرجان‌ها را جابه‌جا کرده اند.

ساداتی‌پور اظهار داشت: این در حالی است که جمهوری اسلامی ایران با تنها ۲ درصد خسارت در امر جابه‌جایی مرجان‌ها، توانست برگ زرین دیگری بر افتخارات متخصصان عرصه‌ی دریایی

پیشرفت و دریافت نتایج مثبت، گزارش این عملیات به صورت مداوم به سازمان محیط‌زیست کشور گزارش می‌شد؛ اما بعد از پایان مرحله‌ی آزمایشی، به دلیل حساسیت و مخالفت بعضی افراد در محیط زیست و سازمان‌های غیردولتی، سازمان حفاظت از محیط‌زیست کشور در نامه‌ای اعلام کرد، مرجان‌ها علاوه بر مرحله‌ی آزمایشی باید فصل مونسون را هم تجربه کنند.

ساداتی‌پور در خصوص موضع سازمان بنادر در برابر این تصمیم گفت: سازمان بنادر و دریانوردی به لحاظ اهمیت موضوع و توجه به مسائل محیط‌زیستی، این موضوع را پذیرفت.

مجری طرح انتقال مرجان‌های طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی چابهار افزود: از خردادماه ۱۳۸۸ تاکنون با گذشت یک سال از انتقال مرجان‌ها با بهره‌گیری از متخصصان داخلی



همایش روسا و کارشناسان ثبت و بازرسی بنادر کشور در چابهار برگزار شد؛

## هم اندیشی برای دستیابی به وحدت رویه

• بهرام محمدپور

دنبال داشته باشد. سپس ایرج روزخوش، رئیس اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهینامه‌های دریایی سازمان بنادر، گزارشی از مهمترین اقدامات انجام شده در اداره ثبت کشتی‌ها طی سال ۸۸ را ارائه نمود و نظارت کشور صاحب پرچم بر کشتی‌های ثبت شده را با اهمیت دانست. وی اظهار داشت: یکی از وظایف مهم ادارات ثبت در مرکز و بنادر، نظارت بر عملکرد موسسات رده بندی داخلی و خارجی است که در این راستا یک نفر از پرسنل اداره ثبت به منظور پاسخگویی مالکان شناورها در نظر گرفته شده است. روزخوش در ادامه گفت: به منظور ارتقاء سطح کیفی موسسات رده بندی داخلی و بالا بردن استانداردهای کیفی و فنی، تفاهم‌نامه‌هایی با موسسات رده بندی عضو IACS منعقد شده است. آقای روزخوش در ادامه افزود: ثبت شناورها در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، توسط کمیته فنی اداره ثبت مرکز و بر اساس نوع فعالیت، سن شناور و سایر شرایط فنی، صورت گرفته و دسته بندی می‌شود. به عبارتی ثبت شناورها پس از ارائه مدارک و انجام ارزیابی‌های فنی مطابق با قوانین ملی و بین‌المللی، عملی می‌شود. حال به منظور دستیابی به اهداف مورد اشاره و همچنین ارتقاء توان علمی و فنی بازرسان و آشنایی با آخرین دست‌آوردهای صنعت دریا نوردی، این همایش برگزار می‌شود. رئیس اداره بازرسی و ثبت شناورها از دیگر

همایش روسا و کارشناسان ثبت و بازرسی بنادر کشور برای اولین بار با دو رویکرد در بندر چابهار برگزار گردید.

بر اساس این گزارش، رویکرد اول با هدف ارتقاء سطح دانش تخصصی و دریایی پرسنل ادارات ثبت و بازرسی شناوران بنادر اتخاذ، و به پیروی از آن مقالات علمی مندرج در جدول مقابل ارائه شد.

در رویکرد دوم نیز که با هدف ایجاد وحدت رویه بین ادارات ثبت و بازرسی و نیز ارائه گزارش و تحلیل مشکلات بنادر کشور مطرح شد، راه کارهای مناسب به منظور حل این مشکلات ارائه گردید.

در ابتدا مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان یکی از اهداف همایش را ایجاد وحدت رویه بین ادارات ثبت و بازرسی بنادر کشور اعلام کرد و افزود: برگزاری این همایش تخصصی در بندر چابهار که از موقعیتی استراتژیک در دریای عمان با سواحل طولانی، برخوردار است، تأثیر بسزایی در ارتقاء دانش دریانوردی استان سیستان و بلوچستان خواهد داشت.

مهندس سیاوش رضوانی گفت: مطمئناً بازرسی شناورها با یک دید قوی و کاملاً تخصصی، ایمنی دریانوردی را ارتقا خواهد داد.

وی همچنین اظهار داشت: کنترل و بازرسی شناورها، تنها راه حل عملی جهت جلوگیری از فعالیت کشتی‌ها و شناورهای غیر استاندارد است که ادامه تردد آن‌ها می‌تواند خطرات انسانی و زیست محیطی جبران ناپذیری را به





ثبت کشتی به صورت اجاره کامل فقط شامل کشتی‌هایی می‌شود که اولاً در خارج از ایران به ثبت رسیده و توسط اتباع ایرانی اجاره شده باشند و دوماً مدت زمان اجاره آن‌ها کمتر از دو سال نبوده و سن شناور کمتر از ۵ سال باشد، برای کشتی‌های متردد در دریای خزر نیز حد اکثر سن مجاز برای ثبت به صورت اجاره کامل کمتر از ۱۵ سال تعیین شده، کشتی بعد از ثبت، تحت قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی مورد تعهد دولت جمهوری اسلامی قرار می‌گیرد و در زمان خاتمه مدت اجاره، کشتی بدون رعایت ماده ۲۱ قانون دریایی از تابعیت ایران خارج خواهد شد.



اعلمی در مورد ثبت کشتی‌ها در مناطق آزاد نیز گفت: ثبت شرکتها، شناورها و کشتی‌ها در مناطق آزاد با رعایت اصل ۸۱ قانون اساسی و طبق ضوابط مصوب هیأت وزیران انجام می‌شود. وی در پایان صحبت‌های خود به وضعیت موجود ادارات ثبت و بازرسی شناورها در سازمان و بنادر اشاره کرد و افزود: کلیه امور ثبتی کشتی‌های اقیانوس پیمای متقاضی پرچم ایران با ظرفیت GT ۳۰۰۰ که در آب‌های منطقه‌ای و بین‌المللی دریانوردی می‌کنند، در بنادر خرمشهر-بوشهر و شهید رجایی صورت می‌گیرد و شناورهایی که سن آنها بالای ۱۵ سال باشد در مرکز و شناورهایی که در آب‌های داخلی و سرزمینی تردد می‌نمایند در ادارات بازرسی و ثبت شناوران بنادر تابعه انجام می‌شود.

حفظ محیط زیست دریایی و مسئولیت ثبت کشتی‌ها و به روزنگه داری اطلاعات کشتی‌های تحت پرچم است.

کارشناس فنی صدور کشتی‌ها، همچنین به ثبت‌های مختلف کشتی در دنیا اشاره کرد و اظهار داشت: ثبت کشتی‌ها به ۵ صورت اصلی و یا معمول، آزاد، مصلحتی، اجاره کامل و یا تحت مقررات واحد اتحادیه اروپا صورت می‌گیرد. در ثبت کشتی بصورت آزاد و مصلحتی، کشورها تسهیلات و امکاناتی را فراهم می‌کنند که با استفاده از آن تسهیلات، اتباع خارجی قادر خواهند بود کشتی‌های با مالکیت یا تحت کنترل خود را با شرایط راحت تر و مناسب تر به ثبت و تابعیت آن کشور درآورند.

اعلمی در ادامه افزود: ثبت کشتی به صورت اجاره کامل در ایران بنا به درخواست شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و به استناد ماده ۱۹۴ قانون دریایی ایران، در سال ۱۳۸۲ توسط هیأت عامل سازمان بنادر مورد موافقت قرار گرفت.

۳- بررسی و در صورت نیاز تدوین روش اجرایی جهت ANNEX 4 مارپل، توسط سازمان بنادر تا پایان اسفند ماه ۱۳۸۹

۴- اعزام بازرسان ادارات بازرسی و ثبت شناورهای بنادر شمالی به بنادر جنوبی به منظور انجام بازرسی‌های پیشرفته از شناورها و کشتی‌های متقاضی ثبت به همراه بازرسان بنادر میزبان، توسط سازمان بنادر تا مرداد ماه ۱۳۸۹

۵- برگزاری دوره‌های آموزشی مورد نیاز، حداقل ۵ دوره آموزشی توسط سازمان بنادر تا اسفند ماه ۱۳۸۹

۶- پیگیری تأمین تجهیزات انفرادی و تخصصی بازرسان ادارات ثبت و بازرسی بنادر و مرکز توسط سازمان بنادر تا شهریور ماه ۱۳۸۹

۷- مکاتبه با اداره کل شیلات در خصوص رعایت قوانین تعویض موتورهای شناور صیادی با همکاری سازمان و بنادر تابعه تا تیرماه ۱۳۸۹

۸- تعیین تکلیف شناورهایی که در بندر ثبت شده اند و فعالیت آن متفاوت بوده و خواهان انتقال پرونده می‌باشند، با همکاری سازمان بنادر تا شهریور ماه ۱۳۸۹

۹- معرفی شعبات تعیین شده برای طرح دعاوی دریایی توسط قوه قضاییه به بنادر تابعه و پیگیری اعلام محاکم قضایی در سایر استانهای ساحلی که هنوز مشخص نشده اند ( بوشهر- سیستان و بلوچستان) از مدیریت حقوقی سازمان با همکاری سازمان بنادر تا شهریور ماه ۱۳۸۹

۱۰- بررسی فرآیند نحوه ابطال ثبت قایق‌ها و صدور گواهینامه ابطال ثبت برای آنها بر اساس آئین نامه ثبت شناورها، مصوب ۱۳۳۱ و نظرات ارائه شده توسط مدیریت حقوقی و بنادر توسط سازمان بنادر تا اسفند ماه ۱۳۸۹

۱۱- پیگیری استقرار دفتر نماینده مؤسسه رده بندی ایرانیان در استان‌های شمالی ( نوشهر ) توسط سازمان بنادر تا اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ ■

ثبت شناوران بنادر تابعه انجام می‌شود. گفتنی است در پایان این همایش یک روزه، عناوین ذیل توسط حاضرین در همایش مورد توافق و تأکید قرار گرفت که می‌بایست توسط طرف‌های دست اندرکار شرایط لازم جهت تحقق آن‌ها فراهم گردد.

۱- پیگیری وضعیت ثبتی، کلاس و تعمیرات ادواری ( داک ) شناورهای ملکی از اداره کل تأمین و نگهداری تجهیزات، توسط سازمان بنادر تا شهریورماه ۱۳۸۹

۲- تدوین روش اجرایی ANEX 6 مارپل، توسط سازمان بنادر تا اسفند ماه ۱۳۸۹

ردیف	عنوان مقاله	بندر
۱	ثبت مناطق آزاد	سازمان مرکزی
۲	قوانین کشورهای صاحب پرچم	بندر قشم
۳	ANEX6 مارپل برای شناورهای موجود	بندر چابهار
۴	ECDIC	بندر کیش
۵	رنگ‌های ضد خزه و فرآیندهای شناورهای فایبرگلاس	بندر شهید رجایی
۶	پرچم مصلحتی	بندر نوشهر
۷	ارتقاء سطح کیفی عملکرد موسسات رده بندی داخلی	بندر خرمشهر
۸	تفاوت بین موسسات عضو IACS	بندر بوشهر



## برنامه ریزی مدون برای بازدید از شناورها

۶. ایجاد ایستگاه‌های بین‌المللی Unmanned و پوشش نوار ساحلی (AL).
۷. ارسال پیام هواشناسی دریایی از طریق SMS توسط اداره کل بنادر و دریانوردی.
۸. اعلام ویژگی‌ها و تعداد شناورهای داوطلب جهت نصب تجهیزات هواشناسی توسط اداره کل هواشناسی و راه‌اندازی دفتر (PMO) توسط اداره کل هواشناسی.
۹. ارائه راه‌کارهای مناسب جهت ارسال اطلاعات هواشناسی و ارتقای سطح کیفی پیام‌های هواشناسی و اختطاریه‌های دریانوردی توسط اداره کل هواشناسی.
۱۰. اعلام مناطق پرتردد شناورها به هواشناسی جهت اعلام وضعیت هوا، توسط اداره کل شیلات.
۱۱. اعلام وضعیت ایستگاه‌های رادیویی (پسابندر، چابهار، کنارک) و درصد آمادگی نصب تجهیزات در راستای صیانت از فرکانس.
۱۲. تجهیز قایق‌های صیادی به واکی‌تاکي با هماهنگی اداره کل شیلات و اتحادیه‌ی صیادان توسط اداره کل شیلات و اتحادیه‌ی صیادی.
۱۳. تشکیل کارگروه ایمنی دریانوردی توسط اداره کل بنادر و دریانوردی و شیلات.
۱۴. فرهنگ‌سازی، آموزش در خصوص ایمنی دریانوردی از طریق آموزش پرسنل، پخش بروشور و دیوانوبوسی.
۱۵. ارتقای فرهنگ دریانوردی توسط اداره کل بنادر و شیلات.

ایجاد ایستگاه‌های ساحلی شیلاتی کرده است. در ادامه حمیدرضا شه‌بخش، رئیس اداره هواشناسی چابهار در خصوص پیشینه‌ی هواشناسی بندر چابهار، ایجاد دفتر خدمات هواشناسی بندری، وضعیت بویه‌های هواشناسی، و وضعیت جوی و اقیانوس‌شناسی از جنبه‌های مختلف توضیحاتی ارائه کرد. شه‌بخش تصریح کرد: «اداره‌ی هواشناسی چابهار با توجه به عضویت در کنوانسیون‌های بین‌المللی و منطقه‌ای و تبادل اطلاعات با سایر اعضا، اطلاعات هواشناسی ایستگاه‌های دریایی کشورهای همسایه خصوصاً هند را دریافت و در اختیار سازمان بنادر و دریانوردی قرار می‌دهد.» در پایان حاضران در جلسه پس از بحث و بررسی، بر اجرای موارد تفاهم‌شده به‌طور مستمر تأکید کردند. تفاهم‌نامه‌ی مزبور شامل ۱۶ بند به شرح ذیل به توافق طرفین رسید:

۱. واگذاری دفتر (PMO (Port meteorological office و اعلام به هواشناسی چابهار توسط اداره کل بنادر و دریانوردی چابهار.
۲. بررسی کانال‌های رادیویی و طیف فرکانسی باند VHF توسط اداره کل بنادر و دریانوردی تا تاریخ ۸۹/۸/۳۱.
۳. برقراری لینک هواشناسی با دیگر کشورهای منطقه در صورت لزوم توسط اداره کل بنادر و دریانوردی تا تاریخ ۸۹/۱۱/۲۸.
۴. بازدید دوره‌ای از ایستگاه‌های رادیویی غیروابسته و استانداردسازی آن‌ها توسط اداره کل بنادر و دریانوردی.
۵. بررسی مراکز SBM در استان و ارائه گزارش از وضعیت مراکز (تعمیرگاه ساحلی دریایی (SBM).

جلسه‌ی کمیته‌ی راهبردی مخابرات دریایی با حضور هراتی معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، خرسندی رئیس اداره‌ی ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مسؤولان و کارشناسان اداره کل شیلات، اداره‌ی هواشناسی و اتحادیه‌ی تعاونی‌های صیادی استان با هدف بررسی ایمنی دریانوردی، در سالن کنفرانس اداره کل برگزار شد.

در ابتدا مهندس هراتی ضمن اشاره به پیشرفت مخابرات دریایی اداره کل به تشریح مواضع سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص ایمنی شناورها پرداخت و افزود: «با توجه به اهمیت موضوع ایمنی شناورها و واگذاری مدیریت راهبری آن به بخش خصوصی باید یک برنامه‌ریزی مدون برای بازدید از شناورها داشته باشیم.»

وی گفت: «ما علاوه بر بازدید از شناورهای شیلات، باید به صورت استاندارد در زمینه‌ی نصب صحیح تجهیزات مخابراتی توجه خاص نموده و درصدد ایجاد تعمیرگاه‌های مخابراتی برای ارائه‌ی خدمات در نوار ساحلی باشیم.»

سپس مهندس خرسندی به موضوعاتی همچون ایجاد ایستگاه‌های مخابرات ساحلی برای تأمین ایمنی دریانوردی، ارتقای فعالیت‌های دریایی و هواشناسی دریایی و بهینه کردن کیفیت پیام‌های هواشناسی، آموزش پرسنل شناورها، پوشش رادیویی، ایستگاه‌های بین‌المللی (Unmanned) و ارتقای فرهنگ دریانوردی پرداخت و توضیحاتی را ارائه داد.

خرسندی گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی براساس صیانت از فرکانس دریایی، اقدام به





معرفی یک شاعر دریایی (۱۰)

## شیفته دریا

رافائل کاریری (Raffaele Carrieri)

• احمدرضا زریو

چونان دریا،

رونده،

حرف‌ها با خویشتن گویم.

قایم را می‌کشیدم

و دریا می‌ساخت مرا

همان‌طور که

پرورانده بود دریانورد پیر را.

در آرامش مسخ‌کننده‌ی طوفان

به قایم وفادار ماندم

اما دریا رفت و ساکن نماند.

متمایل می‌شود. در حقیقت، در ورای آن چهره‌ی به‌ظاهر جدی، انسانی کاملاً آرام و مسحور زیبایی‌های این جهان پنهان شده است و شاید به خاطر همین باشد که اشعار او، بی‌آن‌که در قیدوبند عروض و اوزان شعری باشند، به‌راحتی خوانده می‌شوند. البته نباید این امر، ما را به‌اشتباه بیاندازد که این ابیات بدون محتوا و زاییده‌ی افکاری گوشه‌نشینانه هستند، بلکه در حقیقت با کمی تأمل و تدبر در استعارات این شاعر، می‌توان جنبش موج‌گونه‌ای را دید که مطابق با زندگی پرخروش حرکت می‌کند و چون باد در جدیت‌های روزمرگی می‌وزد. از این رو محتوای پیام او، همان‌گونه که خود در بسیاری از موارد تأکید می‌کند، برافروختن و تحریک کردن تعمدی انسان قرن بیستم است تا ذهن او را درگیر تجربه‌های جدید و غیر قابل پیش‌بینی کند؛ انسانی که دیگر به انسانیت خویش ایمان ندارد ولی با ناامیدی سعی در باور خویشتن دارد. نگرش او به زندگی، گذر سریع عمر در دنیایی است که به‌طور موقت او را در خود جای داده است و شعر او چونان خانه‌ای می‌ماند که هرچندگاه رنگ می‌شود یا چیدمان آن تغییر می‌کند، ولی اصل آن تغییری نمی‌یابد و به این لحاظ با کمی دقت می‌توان به‌راحتی آثار وی را از میان شاعران دیگر تشخیص داد.

کاربری به اعتقاد بسیاری، چشمه‌ی بی‌پایانی از ظرایف مخفی است که هنرمندانه، با ارجاع کلمات به موسیقی، نقاشی و ... ما را کمک می‌کند تا به‌طور متفاوتی اشعارش را برتر از آن‌چه به نظر می‌آیند دریابیم، بی‌آن‌که در پیچ‌وخم‌های فرم و سبک، از محتوای غنایی آثار غافل شویم و بنابراین، شعر او هرچند ساده به نظر می‌آید اما باید با تأمل خوانده شود تا ذخایر نهفته‌ی آن، چونان مروارید از دل صدف آشکار شوند.

از این شاعر معاصر، آثار متعددی به جا مانده است و بسیاری از آن‌ها مورد تحسین و تمجید منتقدین قرار گرفته‌اند که می‌توان به بعضی از آن‌ها اشاره کرد:

• ناله‌های یک تحصیل‌دار مالیاتی (۱۹۴۵)

• بوف (۱۹۴۵)

• یابنده (۱۹۴۵)

• جیرجیرک (۱۹۶۷)

• سایه‌های کینه‌توز (۱۹۷۴)

از میان زیباترین شعرهای او که با موضوعات دریایی سروده شده است، اثری مزین به نام «خلیج همیشه فارس» تقدیم خوانندگان می‌شود:

پری دریاها،

یک آبی ترکی،

مشهور به فیروزه

آن‌گاه که می‌شکفتد

یک خواهش تبدیل:

سبزینه نه آبی

در آن سو:

«خلیج فارس»

رافائل کاریری (۱۹۰۵-۱۹۸۴) در بندر تارانتو (Taranto)، در جنوبی‌ترین بخش ایتالیا به دنیا آمد. از همان ابتدا زندگی پر تلاطمی داشت، به‌طوری که در بحبوحه‌ی کشمکش‌های داخلی بعد از پایان جنگ جهانی اول و درحالی‌که تنها ۱۴ سال داشت از خانه فرار کرد و ابتدا به کشور آلبانی و سپس به مرز یوگسلاوی (سابق) در شمال شرقی کشور ایتالیا رفت و ضمن شرکت در نبردهای میهن‌پرستانه مجروح شد و بعد از مدتی به زادگاهش بازگشت. اما باز نتوانست در آن‌جا بماند و این شاعر شیفته‌ی دریا به سیاحت در بندرهای مدیترانه و سواحل شمال آفریقا پرداخت و در بازگشت مجدد به تارانتو، به عنوان تحصیل‌دار مالیاتی، مشغول به کار شد و از آن زمان بود که نوشتن آثارش را با مجموعه شعر ناله‌های یک تحصیل‌دار مالیاتی آغاز کرد.

کاریری مدتی بعد به پاریس عزیمت کرد، مسافرتی که تأثیری شگرف در آینده‌ی هنری او داشت. او طی اقامت در این شهر با ادبیات نوین اروپا و هنرمندان، به‌خصوص نقاشان معروف از نزدیک آشنا شد که پیکاسو از جمله‌ی این افراد بود. وی سپس به میلان رفت و زندگی خود را وقف نقد هنر و شعر کرد و به همکاری با نشریات معتبر ایتالیایی پرداخت و مقالات زیادی نوشت و در سال ۱۹۴۵، خود نشریه‌ای ادبی - هنری را بنیان نهاد. درباره‌ی این شاعر فعال و مؤثر در جریان‌های ادبی - هنری دهه‌ی ۱۹۵۰ میلادی، مطالب زیادی در خارج از ایتالیا نوشته نشده است؛ هرچند خود او و آثارش در ایتالیا بسیار شناخته‌شده هستند. در مورد اشعارش می‌توان گفت: بسیاری از نویسندگان، شاعران و نقادان بزرگ ایتالیا، شعر او را جدی، بدون آراستگی ظاهری و درعین حال مخالف شدید عامیانه‌سرایی تعبیر می‌کنند؛ آثاری که وابستگی بیش‌تری به عقل دارند تا به احساسات و شاید به خاطر همین امر است که نگاه شاعر به این جهان، نگاهی کودکانه، مثبت‌اندیشانه و آرامش‌بخش است که گه‌گاه به‌آرامی به نثر



مجبور به افزایش یافتن است که در این صورت، مصرف سوخت، ناخواسته بالا می‌رود و ذخیره‌ی سوختی نیز، به طور جدی کاهش می‌یابد.

با توجه به قیمت‌های بالای سوخت، هزینه‌های سرسام‌آوری بر کشتی‌ها تحمیل می‌شود؛ در صورتی که با کمی دقت، می‌توان از وقوع آن جلوگیری کرد.

شرکت‌های کشتیرانی مدرن، همیشه نگران تمام شدن سوخت کشتی‌ها هستند؛ هم به خاطر قیمت آن و هم به دلیل موضوعات زیست‌محیطی و اقلیمی.

### شست و شوی بدنه‌ی کشتی با روش‌های مناسب و مؤثر

چالش جدی، یافتن روش‌های مفید و مؤثر، برای تمیز کردن دائمی بدنه‌ی کشتی‌ها است. روش معمول و رایج، این است که برای انجام این کار، تعدادی از غواصان ماهر را به کار گیرند. آن‌ها، بدنه‌ی کشتی را از ناپاکی‌ها از قبیل جلبک‌ها و یا موجودات زنده‌ی دریایی، پاک می‌کنند. مشکل این روش، این است که میزان و کیفیت عملکرد غواصان، به روشنایی روز وابسته است، بنابراین، این کار می‌تواند روزهای بسیار زیادی طول بکشد. تصور کنید، تمیز کردن بدنه‌ی کشتی با مساحتی معادل ۸۰۰۰ مترمربع، چند روز به طول خواهد انجامید؟

مشکل دیگر این است، برس‌هایی که برای تمیز



## پیشگیری از آلودگی بدنه کشتی

مترجم: روجا ودادی

شست و شوی پیوسته و درست بدنه‌ی کشتی‌ها، می‌تواند در ذخیره‌ی بیش‌تر سوخت و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، مؤثر واقع شود.

این مشکل، با افزایش رشد رویندگان ناخواسته و موجودات زنده‌ایی که با کشتی‌ها برخورد می‌کنند، در پی ممنوع شدن استفاده از پوشش‌های زیان‌بار برای محیط‌زیست در کشتی‌ها، افزایش یافته است.

بیش‌تر کشتی‌ها، در اقیانوس‌های بزرگ، طبق برنامه‌های زمانی معین و از پیش تعیین شده‌ایی به آب می‌زنند، که از تأخیر آن‌ها باید جلوگیری شود. رویندگان ناخواسته بر بدنه‌ی کشتی، می‌توانند بیش از دو یا سه نات (واحد سرعت کشتی)، از سرعت کشتی بکاهند. در این وضعیت برای جبران کاهش سرعت، دور موتور کشتی،

زمانی که شرکت‌های کشتیرانی می‌توانستند با استفاده از مواد شیمیایی، آلودگی‌ها را از بدنه و زیر کشتی، به آسانی از بین ببرند، گذشته است. نگرانی‌های زیست‌محیطی، حکایت از آن دارد که دیری نمی‌پاید تا اجازه‌ی استفاده از مواد شیمیایی قوی برای تمیز کردن کشتی‌ها، لغو شود.

به رغم تحقیقات میدانی و آزمایش‌های متناوب، تاکنون گروه یا مؤسسه‌ایی موفق نشده است تا پوششی مناسب برای بدنه‌ی کشتی‌ها، طراحی کند که هم برای محیط‌زیست بی‌ضرر باشد و هم جلوی جمع شدن آلودگی‌ها را روی بدنه کشتی بگیرد.



کردن به کار می‌روند، به دلیل زبر و خشن بودن، به بدنه‌ی کشتی آسیب می‌رسانند. راه‌حل دیگر برای جلوگیری از این مشکل، استفاده از یک راو (ROV) است. راو، قایق زیردریایی بدون سرنشینی است که می‌تواند، طول بدنه‌ی یک کشتی با ۱۰۰۰ مترمربع مساحت را، با یک شلنگ فشار قوی، در مدت یک ساعت تمیز کند. چالش بعدی، ساختن راه‌های شست‌وشو است که بتوانند در هر جایی که کشتی‌ها می‌روند، در دسترس باشند.

مسئولان امور دریانوردی و تولیدکنندگان رنگ مناسب بدنه‌ی کشتی‌ها، به دنبال طراحی و ساخت روشی هستند که رشد جلبک را متوقف کند و هزینه‌های نظیف کشتی را نیز کاهش دهد.

طیف وسیعی از مواد گوناگون برای استفاده، به عنوان روکش بدنه‌ی کشتی، در بازار موجود است. سازندگان رنگ‌ها، تولیدات بسیار زیاد و متنوعی دارند که انواع جدید آن‌ها، به طور مرسوم ساخته و به بازار عرضه شده‌اند.

یک سازمان مستقل مدیریت بحران در نروژ، نظارت بر نوع پوشش کشتی‌ها را موضوع فعالیت خود تعیین کرده و در پی آن است تا در مورد رابطه‌ی میان نوع پوشش کشتی با ذخیره‌ی سوخت، بیش‌تر از دانسته‌های موجود، تحقیق و بررسی کند.

سازندگان کشتی‌ها در آینده، شاید پوشش‌های

دیگری را برای بدنه‌ی شناورها به کار گیرند. در هر صورت، مسأله‌ی پوشش بدنه، موضوعی بسیار پیچیده است و هنوز زود است که بخواهیم پیش‌بینی کنیم، نتایج آزمون‌های موجود، به کجا خواهد انجامید؟

سازمان جهانی دریانوردی (IMO) نیز، در مباحثی که موضوع آن‌ها نگرانی از نوع و درجه‌ی مطلوبیت پوشش بدنه‌ی کشتی‌ها است، شرکت می‌کند. امروزه این موضوع، وابسته به گرایش فنی و سلیقه‌ی صاحبان کشتی‌ها است که تصمیم بگیرند چه نوع پوششی را به کار گیرند؟ (البته باید یادآوری کرد که نظارت بر این مسأله از طرف ارگان‌های صلاحیت‌دار، همیشگی است.) طبیعی است که یک محصول گران، نسبت به یک محصول ارزان قیمت، تأثیر برتر و چشم‌گیرتری خواهد داشت. شرکت‌های کشتی‌رانی، در تمیز کردن پوشش بدنه‌ی شناورها، بسیار هوشیارانه عمل می‌کنند. روشن است که هر مالک کشتی، خواهان کم‌ترین میزان رشد رویندگان بر بدنه و زیر کشتی است. وقتی بدنه‌ی کشتی با این رویندگان پوشیده می‌شود، سوخت بسیار بیش‌تری مورد نیاز است تا شناور بتواند سرعت مورد نیاز را کسب کند. بنابراین، این موضوع رویکردی اقتصادی به خود می‌گیرد.

از طرف دیگر، سازمان جهانی دریانوردی، هم‌چنان نگران موجودات زنده‌ی است که بین منافذ موجود بر بدنه کشتی جابه‌جا می‌شوند،

زیرا ممکن است این موجودات، آلودگی‌های جدی بیولوژیکی را در محیط دریا به وجود آورند. از سوی دیگر سازمان در صدد یافتن پوشش مناسبی برای بدنه‌ی شناورها است که در برابر این جابه‌جایی موجودات زنده، بهترین حالت بازدارندگی را داشته باشد. هر چند آزمایش‌های مختلف در این زمینه مؤثرند و ما را به سوی یافتن و معرفی پوشش‌های مناسب سوق می‌دهند، اما آشکار است یک نوع پوشش خاص برای بدنه‌ی کشتی، نخواهد توانست در همه‌ی شرایط و اقلیم‌ها، مناسب‌ترین باشد، زیرا دمای متفاوت آب دریا، سبب رشد موجودات مختلف دریایی می‌شود، ولی تأثیر آن‌ها، بر پوشش بدنه، همواره به سرعت کشتی وابسته است.

پیشرفت‌های تکنولوژیکی در این عرصه، جای تولیدکنندگان رنگ‌های بدنه را گرفته‌اند، ولی با این وجود، میزان تأثیرات براساس هزینه‌ی محصولات و هزینه‌ی به کار بردن آن‌ها، هنوز دسته‌بندی نشده‌اند.

در حال حاضر، هیچ یافته‌ای قابل قبول و فراگیری در زمینه‌ی ارتباط مستقیم انواع پوشش‌ها و ذخیره‌ی سوختی کشتی، به دست نیامده است. با این حال، پژوهش‌گران در حوزه‌ی سوخت و انرژی، به دنبال کسب راه‌کارهای مؤثر و مطلوبی هستند. ■

ماهنامه علمی، تحقیقاتی



فرم اشتراک

- هزینه اشتراک برای ۶ شماره ۲۴۰۰۰ تومان
- هزینه اشتراک برای ۱۲ شماره ۴۸۰۰۰ تومان

#### نحوه اشتراک:

- مبلغ اشتراک را به حساب شماره ۰۱۰۲۸۹۸۵۷۳۰۰۴ بانک صادرات، به نام ماهنامه بندرودریا واریز نمایید.
- خواهشمند است پس از تکمیل فرم اشتراک همراه با اصل فیش بانکی به نشانی: تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی، خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه پنجم، واحد ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴ و یا صندوق پستی: تهران، ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵ به نام ماهنامه بندرودریا پست نموده و یا به نامبر ۹-۸۸۵۴۲۶۹۸ ارسال نمایید.
- مبلغ اشتراک از تمام شعبات بانک صادرات سراسر کشور قابل پرداخت است.
- اولین شماره از مجله پس از دریافت مدارک مورد نیاز به نشانی مشترک ارسال می‌شود.

نام و نام خانوادگی: ..... شغل: ..... نام شرکت/موسسه: .....  
 رشته تحصیلی: ..... نشانی کامل پستی: .....  
 کدپستی ده رقمی: ..... تلفن: ..... همراه: .....  
 دورنگار: ..... پُست الکترونیک: .....

در صورت تغییر نشانی و یا پلاک در اولین فرصت آدرس جدید پستی خود را به دفتر نشریه ارسال نمایید.



## هتروداین چیست؟

• ترجمه: جمال جعفری پور  
(اداره بندر و دریانوردی استان گلستان)

گاهی بی توجهی به نکات بسیار پیش پا افتاده، در بروز سوانح، اعم از دریایی، هوایی، ریلی و زمینی نقش دارند. بررسی‌ها در مورد وقوع اغلب سوانح نشان می‌دهند که بعضاً عدم توجه به همین موارد بسیار ساده و ابتدایی، عامل اصلی یا یکی از عوامل اصلی بروز سوانح هستند. پدیده‌ی هتروداین (Heterodyne)، نیز از جمله مواردی است که می‌تواند منجر به بروز سوانح بسیار دهشتناک هوایی و بعضاً دریایی شود. به بیانی دیگر، هر جا که از بی‌سیم‌ها استفاده می‌شود، امکان بروز این پدیده وجود خواهد داشت.

### نگاهی به یک سانحه‌ی هوایی

در ۲۷ مارس ۱۹۷۷ میلادی در فرودگاه تنریف (Tenerife) واقع در جزیره‌ای به همین نام در اسپانیا، تصادف بسیار دل‌خراشی بین دو هواپیمای مسافری (بوئینگ ۷۴۷ پانام و بوئینگ KLM ۷۴۷) رخ داد. در بررسی زنجیره‌ی عوامل بروز سانحه، توسط کارشناسان فنی از کشورهای اسپانیا، امریکا و هلند، یکی از عوامل مهم در بروز سانحه، ابهام در ارتباطات بی‌سیم میان دو هواپیما با برج کنترل ترافیک (ACT) اعلام شد. از میان مجموعی مسایل ارتباطی دخیل در این سانحه، از پدیده‌ی هتروداین که از سال‌ها قبل از این حادثه توسط متخصصان فن شناخته شده بود، نام برده شده که در نهایت، این پدیده نیز، به عنوان یکی از عوامل بروز سانحه‌ی یادشده شناخته شد.

### پدیده‌ی هتروداین چیست؟

از آن‌جا که در محدوده‌ی فرودگاه‌ها و حتی در بنادر، از بی‌سیم (VHF) استفاده می‌شود، به منظور کنترل ترافیک و هدایت هواپیماهای داخل فرودگاه و آنانی که در محدوده‌ی تقرب به فرودگاه هستند، از یک فرکانس و یک کانال واحد برای تماس با برج کنترل استفاده می‌کنند. در هنگام استفاده از بی‌سیم، اگر دو یا چند واحد پروازی یا چند واحد شناور در یک لحظه، دکمه‌ی بی‌سیم خود را فشار داده و اقدام به برقراری ارتباط کنند، از همه‌ی آن بی‌سیم‌ها یک صدای سوت‌مانند (whistling sound) شنیده می‌شود و این امر، به دلیل تداخل امواج در استفاده از یک فرکانس واحد در یک لحظه واحد روی می‌دهد و عملاً باعث می‌شود که صدای یکی یا چند تن از تماس‌گیرنده‌ها در مراکز کنترل یا سایر واحدهای پروازی یا شناوری شنیده نشود. متخصصان فن، به این پدیده‌ی اختلال در تماس که باعث می‌شود بی‌سیم سوت بکشد، پدیده‌ی «هتروداین» لقب داده‌اند.

### نقش پدیده‌ی هتروداین در بروز سانحه‌ی هوایی یادشده

در بررسی سانحه‌ی یادشده، هواپیمای پانام پس از فرود در فرودگاه «تنریف»، در حال حرکت و ترک باندهای اصلی فرودگاه و ورود به خروجی شماره‌ی ۳ از باند بود و هواپیمای بوئینگ KLM نیز، به مقصد آمستردام در ابتدای باند آماده‌ی پرواز بود. لازم به ذکر است که شرایط فرودگاه (مه غلیظ) و فرودگاه مزبور در سال ۱۹۷۷، فاقد سیستم رادار بود. هواپیمای KLM به وسیله‌ی بی‌سیم، با برج کنترل ترافیک هوایی فرودگاه





مکالمه ادامه دهید.

۶. برج کنترل ترافیک موظف است در آن واحد، فقط با یک مخاطب صحبت کرده و سایرین را منتظر بگذارد تا ابهام در شنیده‌ها و تداخل در پاسخ مخاطبین ایجاد نشود.

۷. در برج کنترل‌های دارای رادار، همیشه حرکات شناورها را با آن چه در بی‌سیم می‌گویند کنترل مضاعف کنید تا اگر خطایی در گفتار شنیده شد، تصحیح شود.

۸. پدیده‌ی هتروداين را مد نظر قرار داده و بروز چنین حالتی را در وقوع سوانح جدی بگیرید.

۹. هر گاه شناوری با مرکز کنترل ترافیک دریایی با بی‌سیم تماس می‌گیرد، فرامین و دستورات ارتباطی صادره از سوی مرکز کنترل مزبور (نظیر تعیین کانال VHF یا انتظار نوبت مکالمه) باید از سوی شناورها رعایت شود.

### نتیجه‌گیری

همیشه در بروز سوانح و حوادث، عامل انسانی به شکل‌های مختلف وجود دارد و همواره، تمام تجهیزات دست ساخت انسان دارای درصدی از خطا (Error) هستند. از این رو، اصلح آن است که نقاط ضعف و نقاط کور و ناتوانایی‌های سیستم‌ها را بشناسیم و همواره آن‌ها را در فعالیت‌های مربوطه مد نظر قرار بدهیم. یادمان باشد تکیه بر سابقه‌ی کاری بالا و تجربه‌ی زیاد نیز می‌تواند خطرناک باشد. در سانحه‌ی هوایی که به آن اشاره شد، هردو خلبان باسابقه و مجرب بودند و خلبانی که بیش‌ترین خطای انسانی (KLM) را مرتکب شد، ۲۴ سال سابقه و بیش از ۱۱۰۰۰ ساعت پرواز داشته و خود استاد رشته‌ی خلبانی بود.

معروف است که می‌گویند: «بدترین و شدیدترین سوانح، مربوط به باتجربه‌ترین خلبانان، رانندگان، دریانوردان و لوکوموتیورانان است.» رعایت دستورالعمل‌ها و الزامات، بر همه واجب بوده و استثنا در ایمنی، امری بی‌معنا محسوب می‌شود. ■

\* از علاقه‌مندان دعوت می‌شود در صورت تمایل، مطالب خود را به آدرس: savaneh@pmo.ir ارسال کنند. بدیهی است پس از بررسی مطالب ارسالی در کمیته‌ی سوانح دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی به‌منظور پیشگیری و کاهش سوانح دریایی، نسبت به اکران و انتشار آن‌ها اقدام خواهد شد.

تماس گرفته و آمادگی خود را برای پرواز اعلام می‌کند و منتظر تأیید مسؤؤل برج کنترل نمی‌ماند. هواپیمای دوم که هنوز بر تنها باند پرواز در حال دور زدن و ورود به خروجی سوم بود، نیز در همان لحظه به برج اعلام می‌کند: ما هنوز باند را تخلیه نکرده‌ایم. براساس بررسی نوار مکالمات برج کنترل، در ادامه، خلبان هواپیمای KLM می‌گوید: ما خزش و حرکت روی باند را آغاز می‌کنیم. مسؤؤل برج کنترل در جواب هواپیمای دوم که گفته بود هنوز باند را ترک نکرده، می‌گوید: "OK".

تصور کنید یکی از دو طرف، پیام دیگری را نشنیده و دومی نیز در پاسخ به سؤال دیگری، کلمه‌ی OK را به کار می‌برد و هواپیمای آماده‌ی پرواز، از این لفظ تأیید (OK) را به معنای موافقت با شروع خزش خود محسوب می‌کند و در مه غلیظ به راه می‌افتد که موجب برخورد هواپیمای KLM با هواپیمای بوئینگ پانام می‌شود و قریب به ۵۰۰ نفر از مسافران، جان خود را از دست می‌دهند. به عبارت دیگر، استفاده‌ی هم‌زمان و اتفاقی دو خلبان از یک فرکانس و مکالمه‌ی هم‌زمان با برج کنترل و بروز پدیده‌ی هتروداين، موجب بروز آن سانحه می‌شود.

### نکات آموزنده به‌منظور پیشگیری از وقوع پدیده‌ی هتروداين در بی‌سیم‌های دریایی

۱. طبق مقررات، همیشه از کانال‌های قابل استفاده که دارای ترافیک صوتی کمی هستند، استفاده کنید و به‌هیچ‌وجه از کانال ۱۶ برای مکالمه‌ی اصلی خود استفاده نکنید، بلکه به‌سرعت از این کانال خارج شوید. مقررات رادیویی در این خصوص را رعایت کنید.
۲. چنان‌چه هنگام صحبت کردن روی کانال، تداخل مکالمه ایجاد شد، کانال را به کانال دیگری تغییر دهید.
۳. از بی‌سیم‌های نسل جدید در کنترل ترافیک استفاده کنید که مانع از تماس هم‌زمان ۲ مخاطب شده و در نتیجه باعث عدم شکل‌گیری هتروداين می‌شوند.
۴. از شیوه‌ی مکالمه، کلمات، لغات و استنادار مکالمات دریایی آیمو در تماس با بی‌سیم دریایی استفاده کنید و روش برقراری تماس و تأیید دستورات را رعایت نمایید و از به کار بردن کلماتی مثل: «بله، باشه، چشم، yes، OK و Yaa و نظایر این‌ها خودداری کنید.
۵. مطمئن شوید وقتی مخاطبی را روی بی‌سیم صدا می‌زنید، حتماً او به شما پاسخ بدهد و شما را به یک کانال معین هدایت کند و در آن جا به



# تایتانیک چگونه غرق شد؟

درس‌هایی که می‌توان از غرق شدن کشتی تایتانیک آموخت

چرا به هیچ‌یک از پیام‌های درخواست کمک، که حدود دو ساعت از کشتی ارسال شد، پاسخی داده نشد؟ آیا رعایت استانداردهای ایمنی و حفظ جان انسان‌ها در دریا، نخستین اولویت سازندگان کشتی و کارشناسان معمار محسوب نمی‌شد؟ پرسش‌های یادشده، برخی از سؤالاتی است که تاکنون بی‌پاسخ باقی مانده است.

از دید زیباشناختی، کشتی تایتانیک R.M.S، نمادی از غرور و شکوه به شمار می‌رفت. در فهرست مسافران، اسامی افرادی به چشم می‌خورد که در آن دوره، از جایگاه خاص اجتماعی و اقتصادی برخوردار بودند. از این شناور عظیم، با ظرفیت (Gross Register Tonnage) 4638 GRT، به عنوان کشتی مخصوص میلیونرها یاد می‌شد، که در آن دوران، بزرگ‌ترین و مجلل‌ترین کشتی مسافری به شمار می‌رفت. برای تضمین ایمنی، ۱۵ دیواره‌ی ضدآب، کشتی را از بدنه به قسمت عقب آن، به ۱۶ قسمت ضد

شاید غرق شدن کشتی تایتانیک (Titanic) را بتوان غم‌انگیزترین حادثه‌ی دریایی نامید؛ این کشتی مسافری که شناور غرورانگیز خطوط کشتیرانی وایت‌استار استیم (White Star Steam Ship Lines) محسوب می‌شد، با ۱۵۱۳ مسافر، در ۱۵/۱۴ آوریل سال ۱۹۱۲ میلادی، در آب‌های یخ‌زده‌ی اقیانوس آتلانتیک شمالی، در فاصله‌ی حدود ۹۵ مایلی سواحل نیوفوندلند (Newfoundland)، پس از اصابت با یک کوه یخی غرق شد.

به‌راستی چگونه یک کوه یخی توانست چنین آسیب هولناکی را به این کشتی «غرق‌ناشدنی» از جنس فولاد وارد کند؟ چگونه این رویداد تلخ، در آب‌های غیرمتلاطم آرام و در هوایی صاف به وقوع پیوست؟ چرا به‌رغم مجهز بودن کشتی، به درهای ضدآب که با استفاده از سیستم کنترل از راه دور بسته می‌شدند، طغیان غیرقابل کنترل آب به درون کشتی تایتانیک رخ داد؟



آب تقسیم می‌کرد. از آن جایی که حتی اگر چهار مخزن از مجموع ۱۶ مخزن یادشده از آب پر می‌شد، باز هم هیچ مشکل یا خطری برای قابلیت شناوری کشتی ایجاد نمی‌شد، این کشتی، غرق‌ناشدنی به نظر می‌آمد. با این وجود، دلیل شکست‌ناپذیری این شناور، دقیقاً آن چیزی نبود که تصور می‌شد.

اندکی قبل از نیمه‌شب، در ۱۴ آوریل، در شرایطی که کشتی با سرعت ۲۲ گرهی دریایی در حال حرکت بود (که به اعتقاد کارشناسان، این سرعت در آن شرایط، بسیار زیاد به نظر می‌رسید) با یک کوه یخی به ارتفاع ۹۱/۵ متر برخورد می‌کند، که در نتیجه‌ی این برخورد، شکاف عمیقی در سمت راست کشتی ایجاد می‌شود. این آسیب، به تدریج بر عملکرد سکان کشتی تأثیر منفی می‌گذارد. با ایجاد شکاف در ۶ بخش ضداب کشتی، این شناور باشکوه، در روز ۱۵ آوریل، ساعت ۲۲/۰، غرق می‌شود.

در نتیجه‌ی برخورد رویاری کشتی با یک کوه یخ، تانگ قسمت جلوی شناور آسیب می‌بیند. جریان هجوم آب به درون کشتی، در صورت برخورد با بخش‌های ضداب (که دست‌کم در یک‌بیستم طول کشتی از خط عمودی جلوی آن قرار می‌گیرد و تا بالاترین قسمت، در امتداد عرشه ضد آب است) کاهش می‌یافت.

از دید ناخدایان، شناورهایی که در این مسیر تردد می‌کنند، به دلیل وجود مه زمینی در ناحیه‌ی گراندبانکس (Grand Banks) و در مسیر گریت سیرکل (Great Circle) از اروپا به امریکای شمالی، محدودیت دید دارند. این امر در خلال ماه‌های آوریل، مه و ژوئن، با بیش‌ترین احتمال خطر برخورد کشتی با کوه‌های یخی همراه است.

به محض افزایش تعداد کشتی‌هایی که در این مسیر تردد می‌کردند، احتمال تکرار خطر برخورد با توده‌ها و کوه‌های یخی، در مقایسه با خطر تصادف شاخ به شاخ کشتی‌ها در شب یا در شرایط ناکافی بودن نور، کاهش می‌یافت. پس از حادثه‌ی برخورد کشتی‌های فرانسوی و امریکایی با یکدیگر در ۲۷ سپتامبر ۱۸۵۴ (که به کشته‌شدن ۳۰۰ نفر انجامید)، مسیرهای جداگانه‌ی گذر شرقی (East-Bound) و گذر غربی (East-bond) در امتداد اقیانوس آتلانتیک شمالی برای عبور کشتی‌ها تخصیص یافت. علاوه بر آن، اصلاحات مربوط به مسیرهای کشتیرانی، قابل توصیه در سال ۱۹۸۹ (به دلیل تکرار برخورد کشتی‌ها با توده‌های یخ و کوه‌های یخی)، تهیه و تدوین شد.

متأسفانه، کوه‌های یخی در نقاط گوناگون اقیانوس در حرکت بودند، در شرایطی که توان پیش‌بینی یا مکان‌یابی آن‌ها با محدودیت همراه بود و به‌رغم مجهز بودن کشتی‌ها به تجهیزات ناوبری و مورد تأیید کشتی‌های اصلی کشتیرانی، تصادفات هم‌چنان رخ می‌داد.

احتمالاً پس از ۳۰۰ سال جمع‌شدن برف و حرکت تدریجی توده‌ی برف در امتداد ناحیه‌ی گرین‌لند (Greenland)، یک کوه یخی از ساحل غربی گرین‌لند جدا شده و به تدریج (شاید پس از دو سال)، در آوریل سال ۱۹۱۲ میلادی، در محلی قرار گرفته که کشتی تایتانیک با آن تصادف کرده است.

در جریان آبی لابرادور (Labrador)، در شرایطی که این کوه یخی با سرعت یک یا دو گروه دریایی به سوی مسیرهای دریایی اقیانوس آتلانتیک شمالی در حرکت بود، همچون اغلب کوه‌های یخی که وارد آب‌های گرم‌تر نزدیک ناحیه‌ی گلف‌استریم (Gulf Stream) می‌شوند، از نوعی برآمدگی یا پیش‌رفتگی درون آبی برخوردار بود. به دلیل فشار باد و جریان‌های آبی، این کوه یخی سرگردان، در ۱۴ آوریل سال ۱۹۱۲ به محل عبور تایتانیک هدایت شد و این دو، در عرض جغرافیایی  $N^{\circ}41^{\circ}46'$  و طول جغرافیایی  $W^{\circ}50^{\circ}14'$ ، با یکدیگر برخورد کردند.

مالکان کشتی، ظاهراً از کاپیتان ادوارد جان اسمیت (Capitan Edward John Smith) مصرانه خواسته بودند این سفر دریایی ترانس - آتلانتیک را با سرعت طی کند، تا کشتی، زودتر از موعد در بندر نیویورک پهلو گیرد و در نتیجه، ضمن کسب محبوبیت عمومی، رضایت مسافران را نیز به دست آورد.

در شرایطی که سایر شناورها در مسیرهای مشابه، ضمن تغییر مسیر، از سرعت شناورها کاستند، توربین‌های بخار کشتی تایتانیک، به‌رغم دریافت ۶ هشار در مورد وجود کوه یخ، هم‌چنان به تولید انرژی 5000hp (۳۷۲۸۵ کیلووات) ادامه داد. در عین حال، کاپیتان اسمیت دستور داد، مسیر حرکت به سمت جنوب تغییر کند.

در عرشه‌ی کشتی، کسی توجهی به اختراهای مربوط به برخورد با کوه یخی نکرد، زیرا این باور غلط در میان آنان رواج داشت که کشتی، غرق‌ناشدنی است. همگی از خطری که در راه بود، بی‌خبر بودند.

دو ساعت قبل از وقوع حادثه، مسؤول بی سیم کشتی مسابا (Mesaba)، گزارشی را مبنی بر وجود یک توده‌ی یخ عظیم دریافت کرده بود.

مسؤول بی سیم، به جای آن‌که اخطار دریافتی را به افسر دوم کشتی گزارش دهد، از روی سهل‌انگاری، پیام را تنها در دفتر خود ثبت کرد. این کوه یخی، درست در مسیر تایتانیک قرار داشت و عامل اصلی غرق شدن کشتی و فرورفتن آن در اعماق ۲/۵ مایلی (۴ کیلومتری) اقیانوس محسوب می‌شد.

کوه یخی، تنها از فاصله‌ی ۱/۴ مایلی (۴۰۰ متری) قابل رؤیت بود، فاصله‌ی که احتمالاً برای احساس خطر کردن، چندان کافی نبود. بدیهی است برای شناوری به طول ۸۸۳ فوت (۲۶۹ متر)، این فاصله برای واکنش‌های پیش‌گیرانه و تلاش کاپیتان و خدمه جهت اجتناب از برخورد با کوه یخی، اندک بود. تنها ۳۷ ثانیه پس از زمان اخطار، بر اثر برخورد با این کوه یخی، حادثه‌ی تلخ یادشده روی داد.

آقای ادوارد ویلدینگ (Edward Wilding) یک آرشیتکت نیروی دریایی، پس از مطالعه‌ی گزارشات برگرفته از بستر ماسه‌یی دریا اظهار داشت که برخلاف باور مردم در مورد وجود یک شکاف عظیم ۹۱/۵ متری، کوه یخی، مجموعه‌یی از شکاف‌های کوچک (تقریباً ۳/۶ مترمربع در کل ناحیه‌ی سطحی) را ایجاد کرده بود. ماهیت تلاطم نامتعادل آب در بخش‌های آبیگر کشتی، عامل اصلی در بروز این فاجعه بود. ۲۰ دقیقه پس از برخورد شناور با کوه یخی، حدود ۸ هزار تن آب دریا وارد کشتی شد. این میزان آب، ۴۰ دقیقه بعد، به ۲۵۰۰۰ تن افزایش یافت.

شرکت گیبز و کاکس (Gibbs & Cox)، از شرکت‌های معماری فعال در حوزه‌ی نیروی دریایی (مستقر در آرلینگتون، واقع در ایالت ویرجینیا) بر آن شدد تا علت دو نیم شدن کشتی را مشخص کند. شرکت یادشده، به همین منظور، یک مدل رایانه‌ای طراحی کرد که در آن، توزیع خستگی در شرایط گوناگون به تصویر کشیده شد. در شرایط هجوم شبه‌سازی‌شده‌ی آب به درون کشتی، تمرکز یا فشار آب در نقاط استراتژیک، بیش از 35000psi (یعنی یک‌ونیم برابر بیش از حداکثر نیرویی که بدنه‌ی کشتی می‌توانست تحمل کند) برآورد شد. این فشار غیرقابل تحمل، باعث از هم گسسته شدن تسمه‌های فلزی و بازشدن میخ پرچ‌ها و در نهایت، تخریب ساختار کشتی و درهم‌شکستن آن شد.

یک نقطه‌ی اتصال پرچ‌شده، به اندازه‌ی نقطه‌ی اتصال جوشکاری‌شده محکم نیست و همین امر، باعث می‌شود کشتی در برابر فشارهای وارده، آسیب‌پذیرتر شود. بدنه‌ی کشتی تایتانیک، از حدود ۲۰۰۰ صفحه‌ی اندودشده، هر یک به ضخامت ۲/۵۴ سانتی‌متر که با حدود ۳ میلیون میخ پرچ به یکدیگر وصل شده بودند تشکیل شده بود. اگر شکاف‌ها به دلیل ضعف ذاتی شناور ایجاد شده باشند و اگر زمان خمیدگی، فشارهای نامنظمی را وارد کرده باشد، در نتیجه شکاف بار دیگر از طریق صفحه‌های اندودشده (چه میخ و پرچ شده، یا جوشکاری یا ترکیبی از هر دو) ایجاد می‌شد.

فولادی که دمایش کاهش داده شده است، در برابر ترک و شکاف آسیب‌پذیر است. فولاد، دستخوش تغییر می‌شود. در فولاد سست (در صورت عبور از دماهای گوناگون)، نوعی کاهش شدید در ارزش یا میزان مقاومت پدید می‌آید. از این نوع فولاد با کیفیت نامطلوب، در اوایل سال ۱۹۰۰ میلادی، در ساخت کشتی‌ها استفاده می‌شد. اگر بخشی از سازه‌ی کشتی، احتمالاً در معرض کاهش شدید دما قرار گیرد، در نتیجه عیار



عادی و طبیعی فولاد مناسب نخواهد بود. به این منظور، نوع خاصی از فولاد، تحت عنوان Arctic D برای کشتی‌های مدرن تولید شده است. این نوع فولاد، از آن توان کش آمدگی بالاتری در مقایسه با فولاد معمولی سست (که مقاومت آن در دماهای بسیار پایین کاهش می‌یابد) برخوردار است. فلزشناسان در دانشگاه میسوری (Missouri)، واقع در رولا (Rolla)، نمونه‌یی از بدنه‌ی کشتی تایتانیک را آزمایش کردند و متوجه شدند که ساختمان میکروسکوپی فولاد به کاررفته در بدنه‌ی کشتی، دارای ترکیبی از سولفاید منگنز بوده است. این گونه عیب‌های شیمیایی باعث شد، فولاد ضعیف و شکننده شود. کنترل کیفیت، تولید فولاد و فرآیندهای عمل‌آوری آن، در مرحله‌ی آغازین شیمیایی قرار داشته است. دانشمندان معدن در انستیتوی ملی استانداردها و فن‌آوری ایالات متحده، گیتسبرگ (Gaithersburg) مری‌لند، آزمایشی از نمونه‌ی استاندارد بدنه‌ی فولادی به عمل آوردند.

قطعه‌ی ترک‌خورده، بر این واقعیت صحت گذاشت که نواحی ضعیف و سست و حاوی سولفاید منگنز، در دماهای پایین محیط، بیش‌تر دچار ترک‌خوردگی شده‌اند.

تایتانیک باشکوه (به ۱۵ قایق نجات، به ظرفیت ۱۱۷۸ نفر مجهز بود که با توجه به کارکنان ۲۲۲۸ نفری کشتی، ناکافی به نظر می‌آمد. بسیاری از مسافران و خدمه‌ی کشتی، به جای غرق‌شدن، بر اثر کاهش شدید دمای بدن در آب‌های بسیار سرد اقیانوس از بین رفتند. تنها پس از رسیدن کشتی کارپاتیا (Carpathia) متعلق به خطوط کشتیرانی کنارد (Cunard)، از تلفات بیش‌تر در آب‌های یخ‌زده جلوگیری به عمل آمد.

تحقیقات به‌عمل‌آمده، در ایالات متحده و بریتانیا نشان داد که شناور متعلق به شرکت کشتیرانی مسافری لیلاند کروزر کالیفرنیا (که در فاصله‌ی کمتر از ۲۰ مایل دریایی از کشتی آسیب‌دیده قرار داشت) می‌توانست به تایتانیک کمک کند، البته اگر متصدی بی‌سیم آن به خواب نرفته بود و به پیام‌های کمک‌خواهی کشتی پاسخ می‌داد.

این ترازدی، به استقرار گشت‌های بین‌المللی در آب‌های یخی، در سال ۱۹۱۳ میلادی، با هدف گشت‌زنی و حفاظت با استفاده از کشتی، هواپیما یا هر وسیله‌ی مناسب دیگر انجامید، که تمامی مسیرهای شرقی، غربی و جنوبی را در طول خطرناک‌ترین فصل سال پوشش می‌دادند. کشتی‌ها دو بار در روز، با دریافت پیام‌های دقیق، حاوی تمامی جزئیات مربوطه و اطلاع از وجود احتمالی کوه‌های یخی تهدیدکننده و تعیین موقعیت دقیق این کوه‌های یخی (که به همه‌ی کشتی‌های در حال تردد در اقیانوس آتلانتیک شمالی ارسال می‌شود) از شرایط حاکم بر مسیر آگاهی می‌یابند.

گارد ساحلی ایالات متحده، از زمان تشکیل این گارد، به گشت‌زنی در آب‌های یخی مبادرت ورزیده است. فلسفه‌ی ایمنی شناورها، از آن تاریخ تغییر کرده است. در قوانین و مقررات امروزی، تجهیز کشتی‌های مسافری به تعداد کافی قایق‌های نجات کافی (برای کل مسافران) الزامی است (به بیان دیگر، شناور زمانی مجوز سفر دریافت خواهد کرد که این تجهیزات را تأمین کند).

در کشتی‌هایی که احتمال برخورد آن‌ها با کوه‌های یخی وجود دارد، تمهیدات ویژه‌یی در ناحیه‌ی خط آب در قسمت جلوی کشتی (از جمله: افزایش ضخامت برای افزایش توان ناوبری در منطقه‌ی یخی) به کار برده شده است.

در شرایطی که دلایل درست پیرامون حادثه‌ی دریایی تایتانیک، همچنان ما را سردرگم می‌کند، این نکته باید به ذهن سپرده شود که به‌رغم فن‌آوری بسیار پیشرفته‌ی کنونی، یک کشتی غرق‌ناشدنی، افسانه‌یی بیش نیست. تنها در سال ۲۰۰۷ میلادی، ۹۵۴ نفر در سوانح کشتی‌های مسافری در اقصی نقاط جهان، جان باخته‌اند.

درواقع، تجربه معلم بسیار آموزنده‌یی است، ولو آن‌که بسیار گران به دست آید. ■

