



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



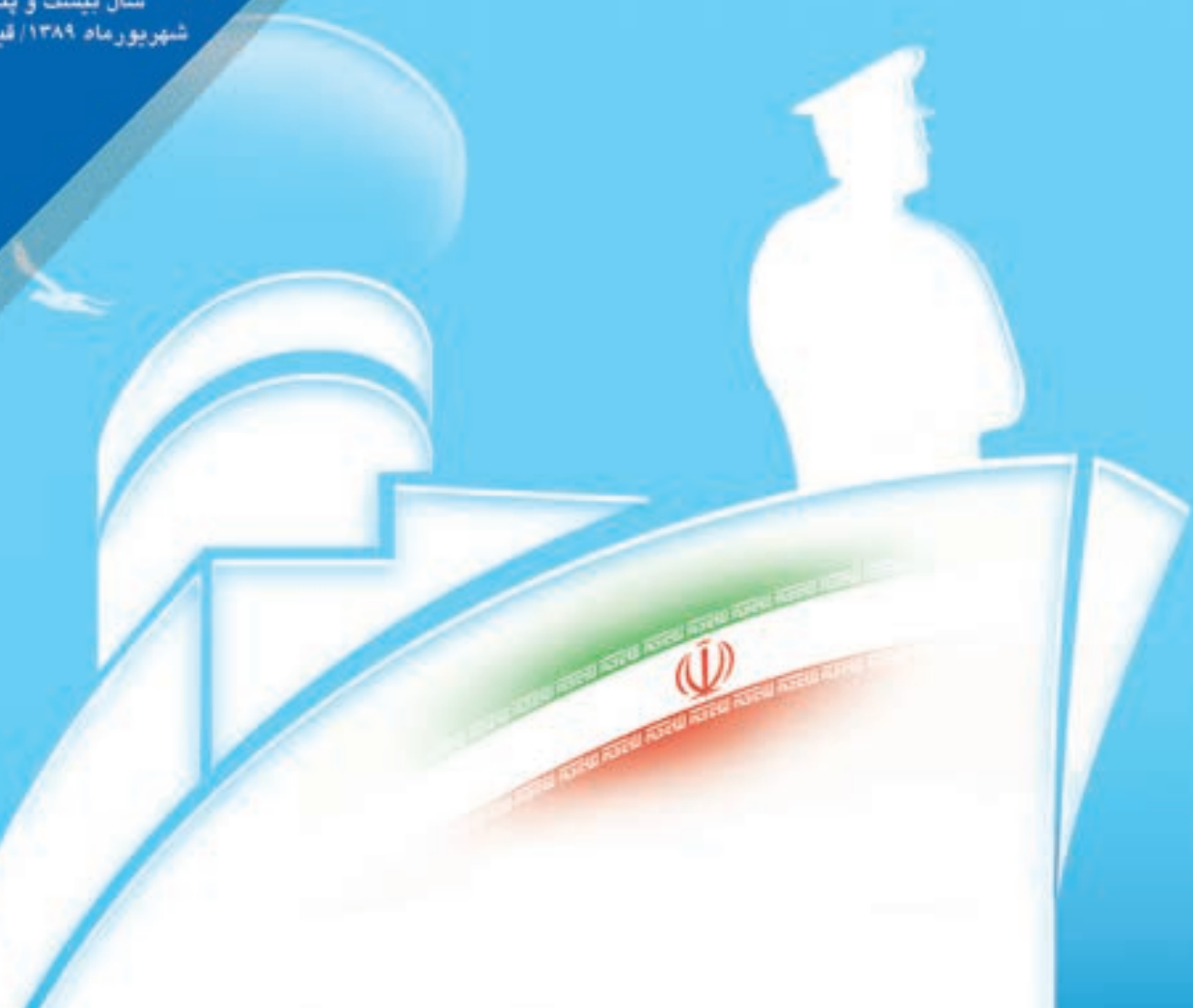
سازمان بنادر و دریانوردی

ISSN: 1023-5957

روزنامه بنام دریانوردی

سال بیست و پنجم / پیاپی ۱۷۳
شهریورماه ۱۳۸۹ / قیمت ۵۰۰۰ تومان

- جای خالی دریا در کتب درسی
- حرکت کند صنایع در عرصه دریا
- نگاه به دریانوردی از منظر ادبیات حرفه ای
- امتیازات ویژه برای دریانوردان و مشاغل دریایی
- سازمان بنادر و دریانوردی به نهاد های صنفی نزدیک تر می شود



۱۳۸۹، سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران
2010, Year of The Seafarer

روز جهانی دریانوردی
WORLD MARITIME DAY



۶۲



۹۰



۹۶



۱۰۴

در این شماره می خوانید:

- ۳۴ سال دریانوردان
- ۳۵ قدردان فداکاری‌هایتان هستیم
- ۳۶ امتیازات ویژه برای دریانوردان و مشاغل دریایی
- ۵۰ جای خالی دریا در کتب درسی
- ۵۳ دریاییان و دریانوردان نمونه سال ۱۳۸۹
- ۶۲ نگاهی به دریانوردی از منظر ادبیات حرفه ای
- ۷۱ رویدادهای دریایی ایران
- ۷۴ سازمان بنادر به نهادهای صنفی نزدیک‌تر می‌شود
- ۷۸ سرمایه گذاری ۱۴ هزار میلیارد ریالی بخش خصوصی در بنادر
- ۸۰ هرگونه واگذاری تنها از طریق مزایده و اعلام عمومی
- ۸۳ تسهیلات تجاری ویژه برای سرمایه گذاری در امیر آباد
- ۸۴ رونق در بنادر کوچک
- ۸۶ تعامل ملی و منطقه ای، سیاست سازمان بنادر در سال جاری
- ۹۰ ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی
- ۹۴ قصد نداریم با طبقه بندی مشتری ها را تقسیم کنیم
- ۱۰۰ صحنه متعادل تجارت را بر هم نزنیم
- ۱۰۴ حذف شرکت‌ها هدف نیست
- ۱۱۰ حرکت کند صنایع در عرصه دریا
- ۱۱۴ هیات مدیره‌ی جدید سکان انجمن کشتیرانی و ...
- ۱۱۶ چنین ظرفیتی در منطقه بی نظیر است
- ۱۲۰ رویدادهای دریایی جهان
- ۱۲۴ درانتظار شکوفایی مجدد
- ۱۲۸ صعود ده پله‌ای بندر شهیدر جایی
- ۱۲۹ در دریا چه می‌گذرد؟!
- ۱۳۰ کارآیی هواپیمای بدون سرنشین در جست‌وجو و نجات دریایی
- ۱۳۲ تولید برق از عمق هزار متری اقیانوس
- ۱۳۴ رویدادهای بنادر کشور

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیرمسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: قربان محمدی
مدیر اداری: فرهنگ مولوی
مدیر مالی: فرید ساجدی
گزارشگران: زینب میرزایی، سکینه صارمی
ابراهیم زارع، بابک اخوت پور، منوچهر محمدی
عکاسان: محسن نوری، وحید محمودی، یاسر علی بخشی
ویراستار: مجید روانجو
هماهنگی: فاطمه سلیمانی
مترجم: نوروز محمدخانی
حروفچین: زهره طاهری
امور اداری: احمد رضا زریو
امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

طراحی ، صفحه آرایی ، لیتوگرافی ، چاپ ، صحافی ، نظارت فنی چاپ:
موسسه فرهنگی هنری همایش رسانه امروز
تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، پائین تر از مطهری، کوچه ۲۲، پلاک ۱، واحد ۹
ایمیل: hamayesh.rasaneh@yahoo.com تلفن: ۸۸۳۲۴۸۰۱-۲

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور
امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی
پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

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

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵
پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

سال دریانوردان

مهرماه سال ۸۹ از راه رسید و باد پاییزی از جانب دریا می وزد، جامعه دریایی کشور بار دیگر و برای بیست و پنجمین بار، در این ماه شاهد برگزاری آیین نکوداشت دریانوردان ایرانی خواهد بود و به پیروی از رفتار سازمانی IMO، که فعالیت های خود را طی دوازده ماه میلادی، بر محور یک شعار منتخب استوار می گرداند، ما نیز منبع در تقویم دریایی مان از "سال ۱۳۸۹" به عنوان "سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران" یاد خواهیم کرد. پرسنل شایسته ای که که علیرغم صعوبت کار در دریا، طی سه دهه گذشته در صف مقدم صیانت از میهن، آماج حملات نظامی، روانی و اقتصادی دشمنان بوده اند.

آنچه که در این بین حائز اهمیت است تنها انتخاب شعار و عنوان برای این سال نمی باشد، بلکه اصلاح رفتاری است که به تبعیت از شعار فوق طی سال آینده، از متولیان امور اجرایی، قانونگذاری و قضایی کشور به منظور کاهش مصاعب و افزایش جذابیت های حرفه دریانوردی، مورد انتظار است.

این بازنگری رفتاری را می توان در سه بخش جستجو و پیگیری نمود؛

اول؛ در حوزه صنعت دریانوردی، با ارایه تسهیلات لازم جهت سرمایه گذاری و جلب حمایت های قانونی به منظور کاهش هزینه های مالی، افزایش درآمدزایی و تامین فضای اطمینان بخش کسب و کار، که در نهایت موجبات رونق، توسعه صنعت و اشتغال پایدار را فراهم خواهد آورد.

دوم؛ توجه ویژه به منابع انسانی دریانورد به عنوان نیروی کار و موتور محرکه صنعت دریانوردی، که ضمن دلگرمی، ارتقاء و کارآمدی بیشتر، باعث پیشگیری از ریزش این منابع می شود و خلاء قابل پیش بینی ناشی از کمبود پرسنل دریایی طی دهه آینده را، جبران می کند. سوم؛ ترویج فرهنگ دریایی در جوامع شهری و ایجاد گرایش به زندگی در سواحل، جزایر و همسایگی با دریا. بدیهی است دستیابی به این مطلوب، تنها در گرو تعامل و مشارکت انجمن های مردم نهاد و کارگزاران دولتی در راستای تغییر ذائقه عموم مردم قرار دارد، چرا که این پروسه طولانی زمانی می تواند موثر واقع شود که در بر گیرنده تمامی گروه های سنی، خصوصاً نوجوانان و جوانان کشور باشد.

پرواضح است، همانگونه که پیش از این نیز شاهد بوده ایم، ایجاد درک درست از دریا در نزد مسئولین، از وظایف مرجع حاکمیتی است و سازوکار این مهم نیز در هم اندیشی صنفی، می بایست توسط ارگان های دریایی تامین شود. فراموش نکنیم که میهن اسلامی مان از توانمندی های شایانی در بخش های دریایی برخوردار است و اندک توجهی به این توانمندی ها در پیوند با جمعیت جوان کشور که جویای نام و مشتاق کار است منجر به بروز و ظهور رشد اقتصادی خواهد شد که موارد مشابه آن را می توان در ابعاد بسیار کوچک تر در سایر نقاط جهان (از نظر طول و عرض جغرافیایی) مشاهده کرد.

سواحل گسترده، جزایر متعدد و بکر، بنادر کوچک و بزرگ، جمعیت انبوه، حضور در چهار راه تجارت جهانی، دسترسی به آب های بین المللی، همجواری با بازار بزرگ کشورهای همسایه و بسیاری دیگر از پتانسیل ها، دلایلی بر این ادعای اند، که اگر به دریا توجه ای ویژه شود و سهم واقعی آن در برنامه های اقتصادی - اجتماعی احصاء گردد، کشورمان جایگاه تاریخی خود را در مناسبات جهانی باز خواهد یافت. شاید به بیراهه نرویم اگر بگوییم برای دستیابی به این هدف، خانه اول بهبود معاش دریانوردان می باشد.

«سردبیر»





پیامی به ۱/۵ میلیون نفر دریانورد قدر دان فداکاری‌هایتان هستیم

■ دریانوردی را به نسل‌های جوانتر پیام‌وریم

وی در ادامه افزود: "همچنین قصد داریم از فرصت روز جهانی دریانوردی استفاده کنیم و پیام خود را به بخش‌های مختلف جامعه بخصوص به دست اندرکاران صنعت کشتیرانی این گونه برسانیم: اعضای صنعت کشتیرانی: استانداردهای با کیفیت عالی را مورد حمایت قرار دهند. سیاستمداران: در اصلاح امور مربوطه بکوشند و تمام معیارهای بین‌المللی را که موجبات ایمنی و امنیت شرایط زندگی و کار دریانوردان را فراهم می‌کند، به کار گیرند. قانون‌گذاران و مجریان قانون: به طور برجسته تمام امور دریانوردی را متوازن ساخته و با دریانوردان محترمانه و منصفانه رفتار نمایند. معلمان: امور دریانوردی را به نسل‌های جوانتر پیام‌ورند.

مسئولین بنادر و مهاجرت: در بنادر به گونه‌ای که شایسته دریانوردان است با آنها با احترام رفتار نمایند. تأثیرگذاران بر افکار عمومی، علی‌الخصوص خبرنگاران، تلویزیون‌ها و روزنامه‌ها: سعی کنند تا وقتی را به ارایه گزارش درباره تصادف مربوط به یک کشتی اختصاص دهند و مبحث تصادف را به شکل مطلوب بیان نمایند. در پایان می‌خواهم این پیام را به ۱/۵ میلیون دریانورد دنیا برسانم: "که کل جامعه از شما و خدمات ضروری شما تقدیر به عمل می‌آورد؛ نسبت به تمام شرایط کاری شما آگاه هستند؛ دلسوز فداکاری‌های شما هستند و سعی می‌کنند تا امنیت و ایمنی شما را تضمین نمایند. همیشه دعای خیر آنها این است که شما در دریاهای غیرطوفانی در برابر نسیم لطیف باد کار کنید و سالم به خانه برگردید." جامعه دریایی از صمیم قلب برای شما آرزوی سلامت می‌کند.

سال که به نام سال دریانورد می‌باشد، بر آن شدیم تا توجه دیگران را به شرایط زندگی کاری منحصر به فرد دریانوردان جلب کنیم تا خدمات حیاتی آنها را به صورت محسوس و مفید نشان دهیم.

قصد ما از انتخاب شعار «سال دریانورد» این بود که از آن به عنوان یک فرصت عالی استفاده کنیم تا به زحمتمکشان صنعت «پرمخاطره» دریانوردی قوت قلب دهیم و فرصتی فراهم نماییم تا مردمی که زندگیشان مستقیماً به تلاش دریانوردان وابسته است، فشارهای وارده به آنها را درک کنند، همچنین بر خود فرض می‌دانیم که دریانوردان و خانواده‌ایشان را ارج بنهیم و نگران زندگی پرمخاطره آنها باشیم."

■ ایجاد دنیای بهتر برای دریانوردان

میتروپولوس در بخش دیگری از این پیام آورده است: "در اوایل این سال سه هدف را موردشناسایی قرار داده‌ایم که با کمال مسرت آن را موردتقدیر قرار می‌دهیم:

۱- افزایش آگاهی عموم مردم درباره خدمات ضروری دریانوردان و بیان این خدمات در سطح جامعه؛

۲- دادن این پیام آشکار به دریانوردان که ما خدمات آنها را به رسمیت شناخته و آنان را موردتقدیر قرار می‌دهیم و مراقب آنها هستیم. همچنین نهایت سعی خود را برای مراقبت و محافظت از آنها در کلیه شرایط زندگی دریایی به عمل می‌آوریم و تعهد می‌کنیم تا زندگی دریایی آنها را تضمین نماییم؛

۳- سعی قانونی و عملی جهت ایجاد دنیای بهتر برای دریانوردان، تا آنها بتوانند خدمات مطلوب خود را ارائه دهند."

دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی موسوم به "ایمو" در تازه‌ترین اظهاراتش به مناسبت روز جهانی دریانوردی، ضمن تاکید بر این نکته که تجارت جهانی بدون حضور دریانوردان و حمل‌ونقل با کشتی معنی نمی‌یابد، اقتصاد امروز جهان را وابسته به خدمات و زحمات شاغلان در دریا دانست و با یادآوری سختی کار دریانوردان و شرایط دشوار زندگی در دریا، نتیجه‌گیری می‌کند: همه ما باید قدر دان فداکاری‌های دریانوردان باشیم و برای بازگشت سالم آنها به خانه دعا کنیم.

افتیمیوس میتروپولوس در این پیام، سال ۲۰۱۰ میلادی را "سال دریانورد" اسم گذاشت و آن را یک فرصت عالی برای درک فشارها و زندگی پرمخاطره دریانوردان و قوت قلبی برای آنها برشمرد.

دبیر کل یونانی ایمو همچنین با تشریح سه هدف عمده در سال دریانوردان، از دستگاه‌های مسئول و مربوط با کشتی رانی و دریانوردی خواست تا با مراقبت و محافظت از زندگی دریانوردان، دنیای بهتری را برای آنها فراهم کنند

■ کشتی، خانه و محل کار آنهاست

میتروپولوس در ابتدای این پیام آورده است: "در اقتصاد جهانی امروز، صدها میلیون نفر از مردم سراسر دنیا برای تهیه مواد سوختی، غذایی و سایر فرآورده‌ها، محموله‌های خود را با کشتی حمل می‌کنند و به نوعی همه ما به حمل‌ونقل با کشتی و صنعت کشتیرانی نیازمندیم.

از این رو می‌توان گفت که اقتصاد جهانی کاملاً به حضور دریانوردان وابسته است و این دریانوردان هستند که ناوگان جهانی را اداره می‌کنند و موتور تجارت، بدون حضور آنان دچار اختلال می‌شود."

وی دریانوردی را کار سخت و طاقت‌فرسایی خواند که ریسک‌ها و فشارهای منحصر به خود را دارد و اضافه کرد: "دریانوردان هفته‌ها و ماه‌ها به صورت شبانه روزی با کشتی سفر می‌کنند. کشتی خانه و محل کار آنهاست و همیشه به امکان وجود خطرات طبیعی و خطر نفرت‌انگیز حمله دزدان دریایی، توقیف‌های غیرقابل توجیه و رهاکردنشان در بنادر خارجی واقف هستند."

■ دریانوردان و خانواده ایشان را ارج بنهیم

دبیر کل ایمو در ادامه تاکید کرد: "در این





دریانورد باید کاملاً تحت حمایت‌های مادی و معنوی باشد

معاون وزیر راه ضمن تأکید بر صعوبت کار دریایی، تشریح کرد:

توجه ویژه به دریانوردان و مشاغل دریایی

سال ۸۹، سال توجه ویژه به شاغلان در دریا یا سال دریانوردان است. بدیهی است که امسال دریانوردان در هفته اول مهر برای شنیدن خبرهای خوش و تازه‌ترین تصمیمات برای رفع مشکلات و مصائب شغل دریانوردی، بی‌تابی بیش‌تری از خود نشان بدهند.

پیش از این سازمان جهانی دریانوردی، در پیامی به یک و نیم میلیون نفر دریانورد در سراسر دنیا، شرایط سخت زندگی در دریا را یادآور شد و از همه خواست تا شغل پرمخاطره دریانوردی را درک کنند و با ارج نهادن به خانواده ایشان، قدردان زحمات و فداکاری‌های آنها باشند.

در همین راستا، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در تازه‌ترین اظهارات‌اش درباره مسائل و مشکلات حرفه دریانوردی و فعالان در دریا، از لزوم توجه به مزیت‌های نسبی دریانوردی خبر داد و به تشریح پیشنهادهای پنج‌گانه این سازمان در کارگروه حمل‌ونقل کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی پرداخت.

به گفته سیدعطاءاله صدر، «معافیت‌های مالیاتی برای مشاغل دریانوردی و فعالان دریایی»، «راه‌اندازی مجدد بورسیه تحصیلی در رشته‌های دریانوردی»، «اجرای طرح سربازی دریایی» و «پذیرش اصل صعوبت کار دریایی» پیشنهادهایی بود که در این کارگروه مطرح شد و مورد تأیید قرار گرفت.

مهندس صدر در نشست با ماهنامه بندر و دریا، از عدم توجه کافی به عامل اصلی حمل‌ونقل دریایی (دریانوردان) در اظهارات مدیران انتقاد کرد.

بنابر تأکید مهندس سیدعطاءاله صدر، دریانورد باید به هنگام خدمت در کشتی خیال‌اش از همه بابت راحت باشد و در شرایط کاملاً آرام بر کارش تمرکز داشته باشد. وی همچنین با توجه به اهمیت و نقش حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد کشور از یک طرف و ناشناخته بودن این صنعت در میان آحاد مردم از سوی دیگر، تغییر روز دریانوردی به هفته ملی دریانوردی را لازم دانست و آن را فرصت مناسبی برای معرفی بخش‌های مختلف فعال در دریا عنوان کرد.

صدر این راهم افزوده که همه روزهای سال روز دریانوردی است؛ چراکه به لحاظ اهمیت این صنعت در زندگی مردم، ارزش چنین رویکردی را هم دارد.

کار در دریا فعالیت در بازار بین المللی است، با هیچ کار دیگری مقایسه نشود

ایجاد مزیت نسبی دریانوردی

مدیرعامل سازمان بنادر در ادامه سخنان‌اش با طرح این سوال که «چرا برخی از کشورها بیش‌ترین سهم نیروی انسانی دریانورد را در دنیا به خودشان اختصاص داده‌اند؟» آن را نکته‌ای قابل تأمل و بررسی دانست و در ادامه توضیح داد: «شاید یکی از دلایل‌اش سابقه دریانوردی این کشورها باشد. یا این که ناشی از جو عمومی حاکم بر آن کشورهاست و به اصطلاح ناشی از ساختار دریایی آن‌ها باشد. این عوامل اگرچه مؤثر هستند، ولی همه دلایل محسوب نمی‌شوند. قطعاً عوامل دیگری هستند که برای فعالیت‌های دریایی در مقایسه با سایر کارها مزیت نسبی ایجاد می‌کنند و مزیت‌های نسبی است که نیروی کار را جذب می‌کند.»

معاون وزیر راه یکی از مزیت‌های نسبی را جاذبه کار دریایی قلمداد کرد و گفت: «با توجه به طول سواحل و جمعیت ساکن در سواحل کشور، این قابلیت وجود دارد که بخش قابل توجهی از بازار کار دریایی در سطح بین‌المللی را به خودمان اختصاص دهیم. این فرصت خوبی است برای اشتغال نیروهای جوان که به بازار کار ایران و کشورهای دیگر جذب شوند.»

مهندس صدر در خصوص اقدامات انجام شده جهت فراهم آوردن بازار کار دریایی از اجرای ممیزی و ارزیابی گواهی‌نامه‌ها توسط کارشناسان بین‌المللی خبر داد و اظهار داشت: «گزارش ارزیابی و ممیزی کارشناسان بین‌المللی در خصوص گواهی‌نامه‌ها بسیار مثبت بوده، چنانچه این مسئله در اتحادیه اروپایی به تصویب برسد، بازار بسیار خوبی پیش روی نیروهای کار دریانوردی در کشورهای مختلف اروپایی، برای اتباع ایرانی فراهم می‌شود که توسط سازمان بنادر انجام گرفته است.»

نحوی وابستگی مستقیم به حمل‌ونقل دریایی دارد. مسئولیت این میزان حمل‌ونقل به طور مستقیم به دریانوردان بر می‌گردد و به تربیت نیروی متخصص و حرفه‌ای که بخش قابل توجهی از زندگی‌اش را در دریا می‌گذراند، بستگی دارد. بنابراین باید خیال‌آش از جنبه‌های مختلف راحت باشد و کاملاً تحت پوشش حمایت‌های روحی، روانی و مادی قرار بگیرد.

کار سخت دریایی و قوانین حمایتی

سیدعطاءاله صدر در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره مجدد به شرایط سخت کار در دریا و دست و پنجه نرم کردن دریانوردان با امواج، طوفان‌ها و حوادث احتمالی تردد در دریا، افزود:

کار دریایی باید به گونه‌ای باشد که یک دریانورد بتواند انرژی لازم را در مدت زمان حضورش در روی آب و خدمت در کشتی کسب کند و وظایف و مسئولیت‌هایش را در شرایطی آرام انجام بدهد.»

صدر در ادامه با اشاره به قوانین حمایتی و پوشش بیمه‌ای در این خصوص، تصریح کرد: «کار خشکی شرایط خودش را دارد و کار دریایی دارای شرایطی دیگر است و کاملاً با هم فرق دارند. به نظر می‌رسد که در این زمینه باید مروری انجام بدهیم.»

وی اظهار داشت: «البته قوانین بین‌المللی و کنوانسیون‌ها در این زمینه وجود دارد و از کار و مسئولیت دریانوردان حمایت می‌کند. با وجود این، به یک توجه خاص نیاز است، چون در داخل کشور بعضاً این حرفه را با باقی کارها مقایسه می‌کنند، که این گونه نباید باشد. چرا که حمل‌ونقل دریایی، فعالیت در حوزه بین‌المللی است. بازار کاری که برای این حرفه وجود دارد، بازار کار بین‌المللی است و زمینه کاری یک دریانورد در بسیاری از کشورها موجود است.»

به عامل اصلی میان مبدأ و مقصد نپرداخته ایم

معمول شده که همیشه از مبدأ و یا از مقصد صحبت می‌کنیم؛ در حالی که فرایند حمل و نقل دریایی به عوامل اصلی دیگری وابسته است که خیلی به آن‌ها توجه نشده و به مسایل آن نپرداخته ایم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که پیرامون شعار «سال دریانوردان» و اهداف جانبی آن با خبرنگار بندر و دریا سخن می‌گفت، با تأکید بر پرمخاطره بودن و صعوبت شغل دریانوردی اضافه کرد: «هر ساله تحت عنوان روز یا هفته دریانوردی با برپایی جشن و مراسم ویژه‌ای از دریانوردان نمونه در زمینه‌های مختلف تقدیر می‌شود، اما موضوع به اینجا ختم نمی‌شود. آنچه برای فعالان این حرفه در همه شیوه‌های حمل و نقل دریایی مهم است، پرداختن به مسائل و مشکلات آنها و فراهم آوردن تسهیلات مناسب با سختی‌ها و مشکلات این نوع مشاغل است.»

مهندس سیدعطاءاله صدر همچنین توضیح داد: «اینکه چه میزان تخلیه و بارگیری داریم؟ سهم بازار از حمل‌ونقل چه قدر است؟ و چه میزان کشتیرانی داشته‌ایم؟ همه این موارد وابسته به فعالیت عوامل اصلی یعنی دریانوردان است که متأسفانه آن طور که باید به آن‌ها توجه نشده است. در حالی که یک شناور در حرکت از بندر مبدأ تا رسیدن به بندر مقصد، با مخاطرات و مسایلی دست به گریبان است که در اظهارات مدیران و صحبت‌های افراد مسئول کمتر شنیده می‌شود. ما همیشه یا از مبدأ و یا از مقصد صحبت می‌کنیم. البته این امر تنها به مدیران دولتی مربوط نمی‌شود، حتی شرکت‌های فعال در حمل و نقل دریایی هم به این موضوع توجه نمی‌کنند.»

دریانورد باید تأمین و خیال‌اش راحت باشد

معاون وزیر راه و ترابری در ادامه با بیان این که توسعه حمل‌ونقل دریایی لازمه‌اش توسعه کادر متخصص در این حوزه کاری است، از نیروی انسانی به عنوان ثروت انسانی تعبیر کرد که باید با توجه به قدمت کار دریایی در ایران، زمینه رشد و توسعه این ثروت و ازدیاد آن را فراهم کنیم.

این مقام ارشد در سازمان بنادر و دریانوردی، با اعلام این که دریانوردی به عنوان یک حرفه مؤثر در توسعه اقتصادی دنیا قلمداد می‌شود، خاطر نشان کرد: «حدود ۹۰ درصد از حمل‌ونقل بین‌المللی و تجارت جهانی، به



پیشنهاد مدیرعامل سازمان بنادر در تخصیص امتیاز ویژه برای دریانوردان:

مشاغل دریایی و فعالان در دریا از معافیت مالیاتی برخوردار شوند

با سایر فعالیت‌های حمل و نقل عنوان کرد و گفت: «وقتی که در کنار سایر شیوه‌های حمل‌ونقل قرار می‌گیریم، باید متناسب با نقشی که این نوع حمل در اقتصاد کشور دارد، مسائل را مورد توجه قرار دهیم.»

سهم نیم درصدی ایران از حمل و نقل کانتینری جهان

معاون وزیر راه و ترابری با اعلام این که: سهم ایران از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی بسیار کم است، اظهار داشت: «با توجه به موقعیت استراتژیک ایران در خاورمیانه و نقش مؤثری که می‌تواند در ارتباط شرق و غرب دنیا داشته باشد، لازم است در بخش حمل‌ونقل دریایی بیش از پیش توسعه پیدا کنیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر با مقایسه حمل و نقل کانتینری ایران و سهم آن از کل حمل و نقل کانتینری جهان گفت: «در سال ۲۰۰۹ میلادی حدود ۴۴۰ میلیون TEU کانتینر در سطح دنیا جابه‌جا شد، در حالی که سهم ما از این میزان جابه‌جایی، حدود ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU کانتینر بوده است، به عبارتی سهم ایران از کل حمل و نقل کانتینری جهان نیم درصد برآورد می‌شود. این در حالی است که اگر با مقیاس کل جمعیت کشور هم حساب کنیم، باید این سهم حداقل یک درصد باشد.»

مهندس صدر در ادامه گفت: «با توجه به این آمار، چنانچه حمل و نقل دریایی کشورمان را با کشورهای شبیه ایران، از نظر نسبت مرزهای آبی به خشکی مقایسه کنیم، باید سهم ایران به مراتب بیشتر باشد، چندان که بعضی از این کشورها حجم قابل توجهی از بازار جهانی را به خود اختصاص داده‌اند.»

وی با تأکید بر این که افزایش سهم ایران در بازار جهانی حمل و نقل دریایی تنها به عهده سازمان بنادر نیست، آن را در قالب مجموعه تجارت بین‌المللی در کنار سایر بخش‌ها و سازمان‌های مرتبط با کادر دریایی، متوجه بخش‌هایی چون بانک، گمرک و غیره نیز دانست.

مدیرعامل سازمان بنادر در بخش دیگری از صحبت‌هایش با اعلام این که حمل و نقل کانتینری با سرعت بسیار زیاد در حال توسعه است و به تبع آن در حال حاضر، کشتی‌های ۱۲ و ۱۴ هزار TEU در دنیا سفارش ساخت شده است، از آماده سازی بندر شهیدرجایی جهت پهلو دهی این نوع کشتی‌ها با ظرفیت بالا خبر داد و گفت: «باید متناسب با این تحولات، سهم بازار بین‌المللی بیشتری را به

بورسیه‌های تحصیلی فعال شود -البته به تعداد مورد نیاز و با برنامه‌ریزی مناسب- می‌توان نیاز به نیروهای متخصص را در سراسر کشور پوشش داد.»

مهندس صدر تأکید کرد در شرایط فعلی، دانشگاه‌های دریایی و فنی و مهندسی ایران از کیفیت مطلوب و استاندارد مورد نظر در رشته‌های تخصصی دریایی برخوردارند.

پذیرش اصل صعوبت کار دریایی

امتیاز دیگری که برای دریانوردان می‌توان در نظر گرفت؛ صعوبت کار دریایی و پذیرش این اصل منطقی است که باید سن بازنشستگی افراد فعال در دریا با فعالان در خشکی متفاوت باشد. به گفته سید عطاءاله صدر بر این اساس دوره خدمت دریایی جهت بازنشستگی می‌تواند دو سوم کسی باشد که در فعالیت‌های غیردریایی کار می‌کند. به بیان بهتر، چنانچه بازنشستگی را پس از ۳۰ سال خدمت در نظر بگیریم، کسی که ۲۰ سال سابقه فعالیت دریایی دارد، اجازه بازنشستگی با حقوق ۳۰ روز به او داده می‌شود.»

صدر همچنین تأکید کرد که سازمان بنادر و دریانوردی پیگیر اجرایی شدن و اخذ مجوزهای قانونی برای اعمال این مزیت‌ها خواهد بود.

۳۶۵ روز، روز دریانوردی

مدیرعامل سازمان بنادر در خصوص ارتقای روز دریانوردی به هفته‌ای تحت همین نام گفت: «همه روزهای سال روز دریانوردی است. اگر هم چنین شود، ارزش دارد، چرا که با سواحل طولانی و حجم فعالیت‌های دریایی و نقش آن در اقتصاد کشور، بطوری که ۹۳ درصد صادرات و واردات از طریق مرزهای آبی صورت می‌گیرد، صنعت دریانوردی و حمل و نقل دریایی در کشور ما ناشناخته است.»

مهندس صدر درباره دلایل پیشنهاد هفته دریانوردی توضیح داد: «برای جلب توجه مردم به گستردگی حوزه کار دریایی و لزوم اطلاع‌رسانی کافی در این زمینه، طبیعی است اختصاص یک روز به آن کم باشد. به همین خاطر برنامه‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی را در یک هفته توزیع کردیم. همه ارگان‌های مرتبط با دریا هر کدام در یک روز خاص به معرفی کارها و فعالیت‌های خود به مردم می‌پردازند.»

این مقام مسئول در سازمان بنادر، با استفاده از بری (خشکی) بودن رویکردها در برنامه‌ها و توجه عموم به خشکی، یکی از راه‌های برون رفت از این شرایط را امتزاج کار دریایی

امتیازات ویژه برای دریانوردان

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان‌اش در تبیین سایر وجوه مزیت‌های نسبی دریانوردی، به پیشنهادهای ارایه شده توسط سازمان بنادر در کارگروه حمل و نقل برنامه ۵ ساله کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی اشاره کرد، از جمله این پیشنهادها ایجاد مزیت نسبی دریانوردی، معافیت مالیاتی برای مشاغل دریانوردی و پیشنهاد طرح سربازی دریایی است، که بر مبنای این طرح جوانان علاقه‌مند به حرفه‌های دریانوردی و دارای روحیه ماجراجویی را می‌توان جذب کرد تا بر اساس آن بتوانند هم خدمت سربازی‌شان را به اتمام برسانند و هم اینکه جذب بازار کار دریانوردی شوند.

البته در این خصوص باید به منظور اخذ مجوزهای مربوطه، گردش کار لازم از طریق مراجع زیربط صورت پذیرد.

معافیت مالیاتی برای فعالان دریایی و شناورها

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر، پیشنهاد دیگر، معافیت مالیاتی برای فعالان این حوزه بوده است. صدر در این باره گفت: «بر اساس این پیشنهاد، آنهایی که در کار دریایی هستند و در آبهای بین‌المللی فعالیت دارند، می‌توانند از معافیت مالیاتی برخوردار شوند.»

صدر اظهار داشت: «فعالان دریایی در هر حوزه‌ای در حقیقت یک بازار بین‌المللی را به سمت کشور جذب می‌کنند.

وی افزود: البته این پیشنهادها پس از طی مراحل قانونی قابل اجرا خواهند بود. وی همچنین اظهار امیدواری کرد که با حسن نیت مسئولان نظام و متولیان امر، بتوانیم سهم بازار بیشتری را از حمل و نقل بین‌المللی به خودمان اختصاص دهیم.

تربیت نیروی انسانی متخصص از طریق بورسیه تحصیلی

معاون وزیر راه با اشاره به وجود بورسیه تحصیلی در گذشته و امنیت شغلی برآمده از این شکل از ادامه تحصیل، آن را یک نوع امتیاز و مزیت نسبی برای علاقه‌مندان به رشته دریانوردی دانست و خاطرنشان کرد: «خیلی از جوانان آمادگی دارند روش بورسیه را بپذیرند و از این طریق تحصیلات خود را ادامه بدهند، چرا که آینده شغلی‌شان تضمین شده خواهد بود. بنابراین چنانچه



خودمان اختصاص بدهیم. در این خصوص، ترانشیپمنت، با توجه به قرار گرفتن بنادر کشور در مسیر حمل و نقل بین‌المللی باید توسعه پیدا کند. در ترانزیت هم کالاهای برای رسیدن به کشورهای آسیای میانه به راحتی می‌توانند از مسیر ایران عبور کنند. بنابراین می‌توانیم سهم کشور را از این نظر هم در بازار بین‌المللی افزایش بدهیم.»

صدر همچنین اضافه کرد: «خوشبختانه ساختار قانونی سازمان بنادر به گونه‌ای است که این امکان را قانون‌گذار به او داده تا بتواند زمینه فعالیت‌ها را فراهم کند.»

وی موقعیت ایران در دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب کشور را فرصتی طلایی عنوان کرد و با ذکر مثالی توضیح داد: «بنادر طرطوس و لاذقیه در کشور سوریه در کنار دریای مدیترانه، بخشی از مسیر جاده ابریشم هستند که یک سر این جاده در ایران قرار دارد و از طریق بنادر شهید رجایی و امام خمینی این ارتباط به راحتی برقرار می‌شود. بنابراین کشورهای که در بین این مسیر قرار می‌گیرند، می‌توانند از این ارتباط جهت ترانزیت و تأمین کالاهای مورد نیازشان استفاده کنند.»

مهندس سید عطاء اله صدر:

آمریکا در تحریم‌های دریایی هم با فضاحت عقب‌نشینی می‌کند

تحریم بیش‌تر یک ژست سیاسی است

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این که به رغم تحریم‌ها، مبادلات اقتصادی کشور افزایش یافته، از رشد ۱۵ درصدی تخلیه و بارگیری بنادر طی ۶ ماه گذشته خبر داد و گفت: «چه طور می‌توانند ما را محدود کنند، در حالی که ترانشیپمنت و بازار جهانی ما رو به توسعه است. بنابراین، این گونه اقدام‌ها بیشتر یک ژست سیاسی است. اصلاً آمریکا طرف تجاری ایران نیست که بخواهد ما را تحریم کند. مبادلات تجاری این کشور با ایران بسیار ناچیز است.»

چشم‌انداز روشنی برای کشور داریم

معاون وزیر راه در پایان گفت‌وگو با خبرنگار بندر و دریا توصیه کرد که باید عزم‌مان را جزم کنیم و با همت عالی و کار دو چندان، موانع پیشرفت را از سر راه برداریم.

مهندس صدر با بیان این که، چشم‌انداز روشنی برای کشور ترسیم شده، تأکید کرد: «باید به این چشم‌انداز برسیم و در برابر شیطنت‌ها و موانع، محکم بایستیم. چرا که هیچ کشوری بدون تلاش و کار زیاد و بدون مقاومت پیشرفت نکرده است.»

به گفته این مقام ارشد در سازمان بنادر، آمریکا و هم پیمانانش، در جنگ نظامی و دخالت مستقیم نتوانستند به اهدافشان برسند و از منطقه با فضاحت عقب‌نشینی می‌کنند.

وی در ادامه گفت: «در پی شکست نظامی، آمریکا به جنگ اقتصادی روی آورده و در نظر دارد با محدود کردن عرصه، به اصطلاح از نظر اقتصادی ایران را به زانو درآورد.»

صدر تأکید کرد: «آمریکا در جنگ اقتصادی هم به اهدافش نمی‌رسد، چرا که ما هم پیمانان دیگری، حتی در اروپا داریم. خیلی از کشورهای عضو اتحادیه اروپا، با بی‌اعتنایی به این قطع‌نامه، حاضر نیستند که منافع و بازارشان را از دست بدهند. بنابراین جنگ اقتصادی هم به نفع ایران تمام می‌شود.»

مهندس صدر با بیان این که با وجود تحریم البته کار قدری سخت‌تر شده است، خاطرنشان کرد: «باید هوشیار باشیم و در برابر راه‌های مختلفی که به نوعی به روی ما بسته می‌شود، راهکارهای جدید پیدا کنیم.»

وی ایران را ملتی پرحنب و جوش و فعال برشمرد که نمی‌شود با یک قطع‌نامه و تحریم جلوبیش را گرفت. به گفته مهندس صدر، جریان خروشان آب در حال حرکت، انرژی جنبشی دارد و هر کجا که در برابرش سد ایجاد شود، راهش را پیدا می‌کند و سیل خروشان، هم سد و هم پایین دست سد را با خود می‌برد.

مغایرت تحریم‌ها با تجارت آزاد جهان

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی معتقد است که در پی اعلام قطع‌نامه اخیر علیه ایران که هفت بند آن مربوط به دریا و دریانوردی است، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) می‌توانست به لحاظ قانونی در مقابل این قطع‌نامه موضع بگیرد، اما این سازمان خودش را راحت کرد و وارد این بحث‌ها نشد.

سید عطاء اله صدر در ادامه با تأکید بر این که تحریم‌های اعمال شده با تجارت آزاد جهان در آب‌های بین‌المللی مغایرت دارد، تصریح کرد: «ناوگان تجاری هر کشوری بر اساس شرایط حاکمیتی و استقلال خود می‌تواند هر کالایی را از هر نقطه‌ای به نقطه‌ی دیگر دنیا ببرد. چنان‌چه غیر این باشد، به معنی محدود کردن حق آزاد تجارت جهانی است و با قوانین و مقررات بین‌المللی مغایرت مسلم دارد.»

شکست در جنگ نظامی آغاز جنگ اقتصادی

معاون وزیر راه و ترابری قطع‌نامه اخیر را یک بازی روانی برشمرد و توضیح داد: «شرایط امروز مبادلات تجاری جهان به گونه‌ای است که نمی‌توان یک کشور را کاملاً محدود کرد. چرا که شرکت‌ها و فعالان حمل و نقل دریایی در دنیا هرگز از حق و حقوق‌شان نمی‌گذرند که منافع استکبار جهانی را تأمین کنند.»

سمبل یکپارچگی زنجیره دریانوردی



محمد سوری
مدیرعامل شرکت
ملی نفتکش ایران

روز جهانی دریانوردی سمبل یکپارچه‌گی صنعت و زنجیره دریانوردی است. صنعتی که در دو دهه گذشته دچار تحولات و چالش‌های اساسی در حلقه‌ها و شاخه‌های مختلف خود از قبیل پیشرفت تکنولوژی در ساخت و عملیات، قوانین کار، الزامات بین‌المللی و ملی، سختی کار، مسایل زیست‌محیطی، مهارت در عملیات، ایمنی، آموزش، امنیت دریایی و در رأس تمامی آن‌ها کمبود نیروی دریانورد در جهان گردید و این تحولات و چالش‌ها متأسفانه تا حد زیادی این یکپارچه‌گی را دچار اختلال و ضعف نمود.

برای مثال، توسعه حمل‌ونقل دریایی به ویژه گسترش ناوگان حمل‌گاز طبیعی، نگرانی فراوانی را در راستای تأمین نیروی انسانی ماهر برای تردد و عملیات ایمن آن‌ها به وجود آورد. سرعت سفارش و ساخت کشتی‌های حمل‌گاز طبیعی (LNG) و استحصال فراوان این گاز بسیار فراتر از سرعت تربیت نیروی انسانی ماهر برای فائق آمدن به این نیاز بود. این تهدیدی واقعی است که از عدم یکپارچه‌گی صنعت دریانوردی نشأت گرفته. طبق آمارهای منتشر شده از طرف BIMCO و ISF، کمبود نیروی ماهر و با ارزش، دامن کلیه ناوگان دریایی جهان را گرفته به نحوی که پیرو این بحران عظیم، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) سال ۲۰۱۰ را سال تشویق برای رفتن به دریا (GO TO SEA CAMING) نامگذاری نموده است. آقای میتروپولوس در پایگاه اطلاع‌رسانی IMO این گونه می‌گوید: «من از دیرباز، مدافع این اندیشه بوده‌ام که صنعت کشتیرانی باید ارتقاء یابد و از وجهه‌ی دریانوردی، کاری فراتر از حمایت و تشویق صنعت کشتیرانی انجام گیرد.» تحولات و چالش‌های موجود، سازمان‌های دریایی دولتی، صنایع مرتبط، تشکلهای غیردولتی، دانشگاه‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و دیگر حلقه‌های زنجیره دریانوردی را مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر خود قرار داده و خواهد داد. موج مبارک این تحولات که غالباً عزم در پیشبرد و پیشرفت صنعت دریایی جهانی دارد اگر با واکنش منطقی، همسو و متفکرانه‌ی حلقه‌های زنجیره و نهادهای درگیر همراه نباشد، می‌تواند پدیده نامیمونی را به همراه داشته باشد و در پی شکست یک حلقه، شکست زنجیر را به دنبال داشته باشد. لذا در اینجا همراهی، همفکری و درک واقعی آینده، التزام موفقیت فردای دریانوردی ایران و جهان است. چه بخواهیم و چه نخواهیم ما سوار بر کشتی توسعه و متأثر از تحولات آنیم. پس بجاست تا در این روز فرخنده که دنیای صنعت دریانوردی را به تحرکی همه جانبه واداشته است، ما را از پیش هوشیارتر و نزدیک‌تر نماید و با برنامه‌ریزی‌های صحیح و با اهتمامی ملی همگی را بر سر میزهای تفکر بنشاند تا بتوانیم از این تحولات به جای نگرانی از عواقب آن، دروازه‌های روشن آینده دریانوردی کشور را طراحی و به تصویر بکشانیم. در پایان وظیفه خود می‌دانم به پاس تلاش و از خودگذشتگی‌های همه دریانوردان بالاخص دریانوردان، در یاد دل عزیز جمهوری اسلامی ایران و خانواده محترم آنان که نقش بسزائی در ترغیب، تشویق و همدلی با آنان دارند، روز جهانی دریانوردی را تبریک و تهنیت عرض نموده، سلامتی، خوشبختی و موفقیت برای یکایک آنان را از خداوند منان مسئلت نمایم.

موثرترین صنعت با ابعاد فرا ملی



سید امین‌اله تقوی
سرپرست سازمان
شیلات ایران

به جرأت می‌توان گفت که دریانوردی و کشتیرانی یکی از مؤثرترین صنایع در ماهیگیری، تجارت، حمل‌ونقل و تأمین امنیت کشورها با ابعاد بین‌المللی است. در عین حال این حرفه یکی از پرخطرترین آن‌ها نیز محسوب می‌گردد. حرفه صیادی نیز با توجه به شرایط خاص شناورهای ماهیگیری، از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. از آنجایی که از قدیم‌الایام دریانوردان با حضور در دریاها عموماً همه مرزها را در می‌نوردیدند؛ لذا به منظور ساماندهی و تکمیل قوانین و مقررات دریانوردی و نیز ارتقاء ایمنی شناورها و حرفه‌های دریایی، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) تأسیس گردید. این سازمان تاکنون نقش قابل توجهی در این زمینه ایفا نموده است و معمولاً اواخر ماه سپتامبر، برابر با اوایل مهر ماه، در همه کشورهای از جمله کشور عزیزمان ایران، روز جهانی دریانوردی گرامی داشته می‌شود. سازمان شیلات ایران نیز به عنوان عضوی از خانواده بزرگ دریاییان کشور، این روز را به کلیه دریانوردان در همه بخش‌های دریایی، به خصوص صیادان دریادل تبریک می‌گوید، و امید داریم با همکاری و همدلی این عزیزان در راه توسعه و اعتلای کشورمان گام برداریم. در همین ارتباط فرصت را مغتنم شمرده و در زمینه صید و صیادی یادآوری می‌نمایم که ناوگان ماهیگیری کشور با داشتن حدود ۱۲۰۰۰ فروند شناور صیادی در رده‌های مختلف و نیز بیش از ۷۲ بندر ماهیگیری و ده‌ها مکان پهلوگیری قایق‌های صیادی کوچک، نقش بسزائی در تأمین پروتئین کشور دارد. این ناوگان به همت برنامه‌ریزان شیلات و سایر نهادهای مرتبط و تلاش صیادان دریادل، علاوه بر آب‌های سرزمینی، در نقاط دور دست و در آب‌های اقیانوس هند با مشکلات دست و پنجه نرم کرده و اقدام به صید می‌کند، به طوری که در سال ۲۰۰۸ میلادی مقام دوم صید در منطقه اقیانوس هند، (مطابق گزارش کمیسیون تن ماهیان اقیانوس هند) به نام ایران ثبت شده است.

نکته قابل ذکر دیگر این که، حفظ کیفیت و نیز افزایش صید دریایی به خصوص از آب‌های دور و نیز تسهیل فعالیت‌های ماهیگیری از اهداف بلند سازمان شیلات می‌باشد که این امر مستلزم توسعه و بهسازی ناوگان و ایجاد بنادر ماهیگیری و به مراتب اولی، حفظ و بازسازی ذخایر و جلوگیری از آلودگی دریا می‌باشد. امروزه کاهش آلاینده‌ها در آب‌ها، به ویژه آب‌های سرزمینی از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است. سرازیر شدن پساب‌های کشاورزی و شهری، مواد نفتی و شیمیایی، تخریب زیستگاه‌ها و انتقال گونه‌های مهاجم آبی از طریق آب توازن مخازن کشتی‌ها؛ از معضلات موجود در زمینه محیط‌زیست دریایی و ماهیگیری محسوب می‌شوند که باید با همکاری کلیه دستگاه‌ها، مالکان شناورها و دریانوردان برطرف گردد. در پایان، مجدداً این روز را به همه کارکنان دریایی کشور تبریک عرض نموده، عزت و توفیق همه‌ی این عزیزان را از خداوند متعال خواستارم.

بهره برداری از ویژگیهای منحصر به فرد دریایی



**محمدحسین
ناجمر**
مدیرعامل
شرکت کشتیرانی
جمهوری اسلامی
ایران

امروزه نقش و تأثیر صنعت حمل و نقل و کشتیرانی در اقتصاد کشورها از اهمیت بسزایی برخوردار می باشد، چرا که بیش از ۹۰ درصد حجم تجارت جهانی از طریق دریا جابه جا می شود و به همین دلیل نقش دریا در زنجیره تأمین کالا، نقشی محوری و انکارناپذیر می باشد، لذا ملل کشورهای جهان تلاش می کنند از قابلیت های دریایی خود بیشترین استفاده را ببرند.

خوشبختانه در سال های اخیر نگرش های موجود در جامعه ایران نیز نسبت به مقوله دریا تغییر کرده است به گونه ای که تمامی صاحب نظران و تصمیم گیران کشور به استفاده بهینه از مزیت های دریایی تأکید می نمایند و در راستای بهره برداری از ویژگی های منحصر به فرد دریایی ایران، اقدامات متنوعی در سطوح مختلف در حال انجام است که از آن جمله می توان به ایجاد و تقویت شورای عالی توسعه صنایع دریایی، ایجاد صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی، ایجاد و تقویت دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور، تشکیل فراکسیون دریایی در مجلس شورای اسلامی و تعامل مثبت با قوه قضائیه برای تشکیل دادگاه های اختصاصی دریایی، اشاره کرد.

البته در تدوین برنامه پنجم توسعه علی رغم تلاش های انجام گرفته در جلسات کارشناسی از زیربخش حمل و نقل دریایی، جهت محقق نمودن نقش واقعی فعالیت های دریایی در برنامه های توسعه ای و در نظر گرفتن نیازها و شرایط تمامی ذی نفعان دریایی و بندری کشور، به نظر می رسد، آن گونه که انتظار می رفت به مسائل دریایی توجه نشده است، به طوری که در برنامه پنجم توسعه، هیچ گونه بند محوری و جامع که بر اساس چشم انداز مشکلات اولویت دار و دارای اثر اهرمی بخش دریایی را مشخص کرده و احکامی برای رفع آنها صادر کند، ملاحظه نمی گردد.

حال آنکه با نگاه به سند چشم انداز بیست ساله نظام و با توجه به سایر اسناد و قوانین بالادستی، لازم است مواد مربوط به بخش حمل و نقل دریایی، در چهارچوب کلی برنامه و در کنار سایر بخش ها به گونه ای قرار گیرد که برآیند کلی برنامه، شتاب توسعه مورد نیاز کشور در این بخش را برای رسیدن به افق ۱۴۰۴ تأمین نماید. علی ایحال صنعت دریایی یک صنعت فرابخشی محسوب می گردد و طیف وسیعی از فعالیت ها و صنایع را شامل می گردد. بنابر این جهت افزایش بهره وری و استفاده از امکانات و پتانسیل های موجود کشور و نگهداری مؤثر سرمایه گذاری های انجام شده و استفاده از مزیت های ترانزیتی و حمل و نقل دریایی و ارتقای خدمات دهی در زمینه های مختلف، لازم است از تمام ظرفیت های بخش خصوصی و غیردولتی نیز استفاده گردد و با بهره گیری از توانمندی های مالی و فکری، بخش های مختلف صنعت دریایی کشور را به رشد و تعالی هدایت نمود. در این راستا اهمیت و نقش سرمایه های انسانی به عنوان یکی از عوامل دخیل در استفاده بهینه از این موهبت الهی (دریا) به ویژه در بخش کشتیرانی، بیش تر از سایر عوامل جلوه می کند.

بررسی ها نشان می دهد، حجم تجارت جهانی و سفارش های ساخت کشتی، پس از یک دوره کوتاه دو ساله رکود، رو به افزایش است و از طرفی بحران نیروی انسانی و ناکافی بودن دریانوردان، مخصوصاً در رشته های عرشه و موتور که سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در سال های گذشته به آن اشاره نموده است، همچنان مرتفع نشده است و به تبع آن صنعت دریانوردی جهانی با معضل تأمین نیروی انسانی متخصص مواجه می باشد و در آینده نیز این نیاز افزایش خواهد یافت. کمبود دریانوردان متخصص در ایران نیز به عنوان یک معضل در بخش دریایی مطرح است، از این رو لازم است که مسئولین دست اندر کار توجه ویژه و متفاوتی به این بخش داشته باشند.

البته با توجه به وجود دانشگاه های تخصصی دریانوردی و علوم دریایی در شمال و جنوب کشور و مؤسسات آموزشی دریایی متعدد در شهرهای مختلف، این مهم به شرط همراهی و همیاری ارگان های مربوطه از جمله وزارت علوم، تحقیقات و فن آوری، نه تنها قابل حل شدن می باشد، بلکه انتظار می رود دریانوردان شایسته ایرانی، بخشی از بازار جهانی دریانوردی را از آن خود سازند.

در همین حال نباید فراموش کرد که نگهداری دریانوردان در مشاغل دریایی از تربیت نیروی انسانی دریانورد مهم تر و به مراتب مشکل تر است و یکی از نکاتی که موجب می شود دریانوردان به ادامه کار در دریا دلگرم شوند، ایجاد شرایط کار شایسته برای دریانوردان است که این موضوع در قوانین بین المللی نیز مورد تأکید قرار گرفته است.

از این رو شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بر اساس برنامه های راهبردی و استراتژیک خود، در جهت جذب، نگهداشت و تربیت نیروی انسانی مورد نیاز خود متناسب با برنامه توسعه ناوگان کشتیرانی، اقدامات خوبی را انجام داده است. تأسیس مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۶۸ به عنوان سنگ بنای تقویت بنیه سرمایه های انسانی دریانوردی کشور محسوب می گردد که هم اکنون از ظرفیت های مناسب آموزشی و علمی این مؤسسه آموزشی به عنوان یکی از مؤسسات بین المللی آموزش دریایی و دریانوردی استفاده می گردد.

در همین ارتباط با برنامه های آموزشی صورت گرفته طی سال های گذشته و با همکاری و همیاری دانشجویان و اساتید مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی در مرکز آموزشی بوشهر، تعدادی از دانشجویان در رشته دریایی عرشه و موتور کشتی، موفق به اتمام دوره آموزشی دریانوردی گردیدند و هم اکنون در حال خدمت بر روی شناورهای ناوگان ملی می باشند.

از آنجایی که علی رغم اقدامات فوق همچنان کمبود نیروی انسانی متخصص در صنعت کشتیرانی احساس می گردید، لذا جهت برون رفت از این چالش، به منظور جذب و تأمین نیروی انسانی مورد نیاز ناوگان کشتیرانی در رشته های مختلف عرشه، مهندسی موتور، برق و الکترونیک، هماهنگی های لازم با سایر مراکز آموزش عالی و دانشگاه های مرتبط در زمینه بورسیه نمودن و آموزش افراد علاقه مند در رشته های دریانوردی انجام گرفته است تا اشتغال آنها پس از دانش آموختگی و کسب مدارک شایستگی در ناوگان ملی دریایی فراهم گردد.

با پیگیری موضوع جذب فارغ التحصیلان هنرستان های دریایی کشور، وابسته به وزارت آموزش و پرورش در کادر دریا و همکاری فنی و تخصصی در جهت اصلاح برنامه ها و روش های آموزشی در سطوح مختلف، انتظار می رود شاهد سازماندهی و اثربخشی مطلوب تر تعلیم و تربیت دانش آموزان و دانشجویان در رشته های دریانوردی در مقاطع متوسطه و کاردانی باشیم و زمینه افزایش نیروی انسانی ماهر جهت جذب در صنعت دریانوردی را به صورت گسترده فراهم آید.

در حال حاضر بیش از ۸۵ درصد از نیروهای کادر دریایی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را افسران و ملوانان ایرانی تشکیل می دهند و الباقی از بازار کار جهانی تأمین می گردد که امیدواریم طرح راهبردی ایرانیزه کردن سرمایه انسانی در طول برنامه پنجم نیز ادامه پیدا کرده تا به نقطه مطلوبی در این بخش دست پیدا کنیم.

نقش آفرینان صنعت کشتیرانی



سعید ایزیدیان
معاون دریایی
سازمان بنادر و
دریانوردی

سازمان بین‌المللی دریانوردی، در ادامه تلاش‌های خود برای جلب توجه جامعه بین‌الملل به اهمیت نقش دریانوردان در صنعت دریانوردی، سال ۲۰۱۰ میلادی را سال دریانوردان نامگذاری کرده است.

در کشور ما ایران، اما توجه به ارزش و جایگاه دریانوردان، ریشه در باوری عمیق دارد. هنگامی که در تعالیم مذهبی ما، ارزش کار تا آنجا بالا می‌رود که پیامبر گرامی اسلام بر دستان کارگر بوسه می‌زند، پرواضح است که به صورت نمادین بر اهمیت و نقش منابع انسانی تأکید می‌شود. این همان مفهومی است که امروز در دانش مدیریت، تأکید و تمرکز را بر منابع انسانی می‌گذارد، تا آنجا که کارکنان را ارزشمندترین دارایی سازمان‌ها و شرکت‌ها می‌داند. در صنعت دریانوردی نیز همین شرایط برقرار است. دریانوردان، مهمترین عوامل نقش آفرین در دنیای دریانوردی و کشتیرانی هستند؛ چنان که صلاحیت و مهارت ایشان می‌تواند شالوده توفیق هر مؤسسه فعال در این زمینه گردد و عدم توانایی و انگیزه کافی در میان ایشان، قوی‌ترین موسسات را به ورطه نابودی خواهد کشاند.

شاهد این مدعا، گزارش‌های متعدد علمی است که نقش عامل انسانی را در سوانح دریایی، افزون بر ۸۰ درصد کل عوامل می‌داند. در عین حال، شایستگی دریانوردان، یکی از سه رکن اساسی است که دریانوردی در عرصه بین‌المللی بر آن استوار شده و به همین دلیل است که سازمان بین‌المللی دریانوردی، تلاش مضاعفی برای کسب اطمینان از صلاحیت دریانوردان در پیش گرفته است. حاصل این تلاش، بازنگری کنوانسیون STCW (استانداردهای آموزشی، گواهینامه‌های دریانوردی و نگهبانی دریانوردان) است که در اوایل تابستان امسال در مانیل (فیلیپین)، با حضور هیاتی از کشورمان به تصویب رسید تا به واسطه آن، شرایط بهتری برای توانمندسازی دریانوردان سراسر جهان ایجاد شود.

اما در ارتباط با شرایط کار دریانوردان نیز، کنوانسیون دیگری در سازمان بین‌المللی کار، در سال ۲۰۰۶ میلادی به تصویب رسید که بر اساس آن، چارچوب مشخصی برای حقوق و وظایف دریانوردان، شرکت‌های کشتیرانی (صاحبان کشتی) و دولت‌ها به عنوان سه ضلع دخیل در مثلث کار دریایی مدون گردید. خوشبختانه کشورمان در این زمینه نیز قدم‌های مثبتی برداشته است، تا آنجا که الحاق به کنوانسیون یکپارچه کار دریایی به تصویب مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان رسیده و در آستانه پیوستن به این کنوانسیون هستیم، در عین حال، اتخاذ سیاست راهبردی و اصولی توسعه دریامحور، می‌تواند نویدبخش توجه هر چه بیشتر مسئولان بلند پایه به اهمیت دریا و منابع ذی قیمت آن در توسعه کشور باشد. توجهی که حاصل آن، تقویت امکانات و تخصیص بهتر و بیشتر منابع به ساکنان نواحی ساحلی و دریانوردان سنتی و مدرن و متعاقب آن، بهبود شرایط کار و زندگی این عزیزان خواهد بود.

اینک در آستانه روز جهانی دریانوردی، سازمان بنادر و دریانوردی در مرکز و تمامی بنادر کوچک و بزرگ کشور در گستره سواحل دریای خزر و آب‌های نیلگون خلیج فارس و دریای عمان، میزبان جشن بزرگ دریانوردان دریادل است تا همراه با آن‌ها، خاطره یک سال تلاش و کوشش را زنده نگاه دارد و از دریاییان و خانواده‌های گران قدر ایشان تقدیر به عمل آورد؛ جشنی که همگام با تلاش‌های بین‌المللی در عرصه دریانوردی با نام دریانوردان مزین شده است. جشن بزرگ دریانوردان ایران بر تمامی دریاییان و دریادلان مبارک باد.

مسئولیت سنگین مراجع دریایی کشور



محمود
زیرکچیان زاده
مدیرعامل شرکت
نفت فلات قاره
ایران

ضمن عرض تبریک به مناسبت سالروز جهانی دریانوردی به تمامی تلاش‌گران و زحمتمکشان این عرصه که همواره با کار و تلاش فراوان، در شرایط سخت و دشوار موجب ارتقاء عزت و سربلندی جمهوری اسلامی ایران در صحنه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی هستند و با انگیزه و امید زیاد، موجب رشد و پویایی همه جانبه این صنعت عظیم در کشور شده‌اند.

شرکت نفت فلات قاره ایران به نوبه خود از تمهید مناسب و انتخاب شعار ۱۳۸۹، سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران، استقبال می‌نماید و مانند گذشته با توجه به وسعت مناطق عملیاتی و جزایر نفتی خود که شامل مناطق خارک، لاوان، سیری، بهرگان، کیش، قشم و سکوه‌های نفتی مادر از جمله ابودر، سلمان، نصر، سروش، نوروز و هنگام بوده و از پراکندگی گسترده‌ای در سرتاسر خلیج همیشه فارس بهره‌مند است و با امکانات و تجهیزات مدرن از قبیل دکل‌های حفاری و بیش از ۷۰ فروند از انواع شناورهای مدرن فراساحلی، در راستای تعامل سازنده با سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان مرجع دریایی کشور، حاضر به انجام هر گونه

همکاری به لحاظ مبارزه با آلودگی‌های زیست‌محیطی است که سبب بروز خسارت‌های جبران‌ناپذیر به سرمایه‌های ملی می‌شود و هم به لحاظ اهداف انسان دوستانه در امر نجات و امدادسانی به دریانوردان حادثه دیده، از به کارگیری تمامی امکانات خود، بدون هیچ چشم‌داشتی، تاکنون دریغ نورزیده است، چرا که معتقدیم توسعه و پیشرفت صنعت دریانوردی مرهون تلاش و توانمندی نیروی انسانی است، لذا با توجه به اقدامات بسیار خوبی که توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام گرفته و این مهم مستلزم بستر سازی به منظور ارتقاء فرهنگ مردم و قشر جوان و مستعد این مملکت در جذب و به کارگیری آنان در این صنعت می‌باشد و آموزش و برگزاری دوره‌های تخصصی به منظور ارتقاء افراد، علی‌الخصوص دریانوردان سنتی، امری بسیار مهم تلقی می‌شود، چرا که شرکت‌های بزرگ و صنعتی گام‌های بلندی در جهت ارتقاء آموزش نفرات خود به سطح استانداردهای جهانی برداشته‌اند ولی از سوی شرکت‌های خصوصی و قشر سنتی، به لحاظ هزینه‌بر بودن دوره‌های مرتبط، این مهم کمتر دیده شده است که انجام این امر وظیفه و مسئولیت سنگینی برای مراجع دریایی کشور محسوب می‌گردد.

در پایان از خداوند منان توفیق و سلامتی برای همه همکاران و برادران گرامی را در عرصه دریایی کشور خواستارم و آرزوی تعالی و پیشرفت در همه زمینه‌های این صنعت عظیم را مستلث دارم.



وحید چگینی
رئیس مؤسسه
ملی اقیانوس
شناسی

مظهر ایستادگی در مقابل ناملايمات دریایی

حمل و نقل دریایی از آغاز تاریخ، نقش بسیار مهمی در گذران زندگی انسان داشته و این نقش امروزه پررنگ تر هم شده است. کشور ما ایران نیز با داشتن سواحل بسیار در جنوب و شمال و سابقه دیرینه در عرصه دریانوردی، جایگاه ویژه‌ای در منطقه و سطح بین‌المللی دارد. به طوری که ۳۱۸۰ کیلومتر از ۸۶۲۰ کیلومتر مرزهای کشور را مرزهای آبی تشکیل داده است. همچنین ۷۴۰ کیلومتر از مرزهای آبی کشور در شمال و ۲۴۴۰ کیلومتر آن در جنوب ایران قرار دارد.

علاوه بر این، هفت استان کشور در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲/۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند. هر چند درصد کمی از این جمعیت به طور مستقیم در جوار دریا زندگی کرده و از آن ارتزاق می‌کنند، ولی زندگی بخش عمده‌ای از این جمعیت، کم و بیش با دریا مرتبط بوده و از آن تاثیر می‌پذیرد.

این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری و ۳۹ درصد آن در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند و ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در آن یا در سواحل یا در نزدیکی آن واقع شده‌اند. علاوه بر این بر اساس پیش‌بینی‌های انجام شده، تا سال ۲۰۲۰ میلادی، دو سوم جمعیت جهان در محدوده‌های ساحلی سکنی خواهند گزید.

دریاها و اقیانوس‌ها به لحاظ تاثیرات محیطی، فیزیولوژیکی، زیست‌شناختی، شیمیایی، زمین‌شناسی و سایر جنبه‌ها، دانشمندان را به خود مشغول کرده‌اند. همچنین خاصیت سیالیت آب دریا و سهولت ارتباط کشورهای با یکدیگر از طریق دریاها و اقیانوس‌ها، باعث رونق صنعت حمل و نقل دریایی شده است. در این میان، نقش دریانوردان حائز اهمیت است، چرا که این افراد مظهر اراده و ایستادگی در مقابل ناملايمات سفرهای مخاطره‌آمیز دریایی و تجلی ایمان و امید به آینده هستند.

کشور ما با وجود سازمان بنادر و دریانوردی و ناوگان‌های متعدد متعلق به شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی، ملی نفتکش و سایر شرکت‌های کشتیرانی، نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر و آموزشگاه‌های دریایی و دریانوردی وابسته به ارگان‌های دریایی، ظرفیت بسیار خوبی در حمل و نقل دریایی و آموزش دریانوردان دارد. با این وجود هنوز مشکلاتی در این صنعت دیده می‌شود که حل آن‌ها مستلزم تعامل بیشتر ارگان‌های دریایی با یکدیگر، فعالیت بیشتر شورای عالی صنایع دریایی، توسعه آموزش عالی دریایی و گسترش پژوهش‌های دریایی است.

برای مثال، یکی از نیازهای اساسی کشور تربیت دریانوردان شایسته است که با توجه به رشد صنعت دریانوردی، این کشور را از به کارگیری دریانوردان خارجی در ناوگان‌های مختلف بی‌نیاز کند.

موسسه ملی اقیانوس‌شناسی با توجه به رسالت خود و به دلیل اداره دبیرخانه‌های گروه علوم و فنون دریایی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهش ساحلی و دریایی و شبکه ملی پژوهش و فناوری اقیانوس‌شناسی و مدیریت جلسات کمیته ملی اقیانوس‌شناسی، آمادگی خود را برای تعامل هر چه بیشتر با کلیه ارگان‌های دریایی، به خصوص سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های کشتیرانی فعال در جمهوری اسلامی ایران برای رفع مشکلات، خصوصاً در زمینه تربیت نیروی انسانی متخصص و پژوهش‌های مورد نیاز برای گسترش صنعت دریانوردی، اعلام می‌دارد. در همین جاذ فرصت استفاده کرده و روز جهانی دریانوردی را به همه دریانوردان عزیز و سازمان‌ها و افرادی که به نوعی با دریا و اقیانوس‌ها ارتباط دارند، صمیمانه تبریک عرض می‌نمایم.



محمدباقر نبوی
معاون دریایی
سازمان محیط
زیست ایران

حافظان محیط زیست دریایی کشور

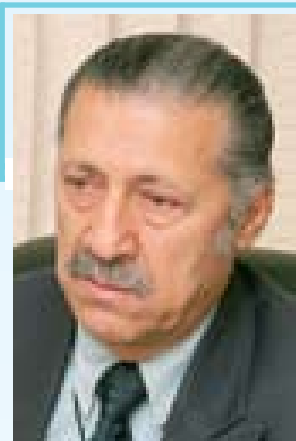
بر همگان مسلم است که زندگی و حیات فعلی از دریاها نشأت گرفته و خشکی‌ها همواره بر بستری از آب قرار داشته است. دریاها و اقیانوس‌ها باعث ارتباط فرهنگ‌ها و ایجاد تمدن‌های جدید شده و تغییرات شگرفی را در جوامع بشری بوجود آورده‌اند. از همه مهم تر این که اقیانوس‌ها و دریاها باعث تأمین بسیاری از منابع حیاتی بر روی خشکی‌ها شده‌اند.

و این در حالی است که انسان‌ها هنوز به اهمیت این منابع عظیم الهی پی نبرده و با اعمالی همچون تخلیه آلاینده‌ها، تخریب سواحل، برداشت بیش از حد ذخایر و... سلامت آن را به خطر انداخته‌اند.

به لطف خداوند منان با قرار گرفتن سه دریای مهم در شمال و جنوب کشور که هر یک دارای محیط زیست دریایی منحصر بفردی در میان اکوسیستم‌های دریایی جهان می‌باشند، این سرزمین از موهبت این نعمت نیز بهره‌مند شده است.

لذا حفاظت و حراست از محیط زیست دریایی در وحله نخست بر عهده کاربران آن بوده و از این طریق است که می‌توان به توسعه پایدار دست یافت. از این رو روز جهانی دریانوردی را که نماد تلاش عزیزان دریانورد در عرصه دریاها و اقیانوس‌های دنیا است را به تمامی دریانوردان کشور تبریک و تهنیت گفته و آنان را سربازان حفاظت از محیط زیست دریایی کشور می‌نامیم.

محیط دریا را به درستی شناخته‌ایم



محمد سمیعی
دبیر اتحادیه
مالکان کشتی ایران

باز هم به فصل ادای احترام به دریانوردان کشورمان رسیده‌ایم. اگر چه فقط امسال است که در شعارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی و بر روی پوسته‌های چاپ شده، جملاتی در تقدیر از دریانوردان به چشم می‌خورد، اما می‌توانیم همه جشن‌های دریانوردی در سال‌های اخیر را به نوعی مهم انگاشتن این حرفه تلقی کنیم. حرفه‌ای که بار سنگین بیش از ۹۰ درصد کالاهای تجاری و نفتی جهان را بردوش دارد و با توزیع منظم کالا، مازاد محصول در سرزمین‌های مختلف را به تناسب به نقاطی از جهان می‌رساند که به آن‌ها نیازمندند. حرفه‌ای که در کنار خود میلیون‌ها فرصت شغلی می‌آفریند و سهم قابل توجهی در مرفه ساختن جوامع بشری دارد.

وقتی سازمان بین‌المللی دریانوردی از اعضای خود می‌خواهد که در سالروز دریانوردی یک هفته راجع به حرفه دریانوردی سخن بگویند و زیر و بم‌های این شغل را برای مردمان دنیا تبیین کنند، قطعاً هدف والاتری را مدنظر دارد. کاملاً روشن است که با تمام اهمیتی که دریانوردان در سرنوشت جهان دارند، آنان را از منزلتی در خور، در حد مسئولیت‌هایی که بردوش‌شان گذاشته‌ایم، برخوردار نکرده‌ایم و مشاغل دریایی همچنان مهجور مانده است و به همین دلیل هم سهمی که از تجارت پرسود جهانی و تبادل کالا میان پنج قاره جهان به دریانوردان می‌رسد، بسیار کم و در حدی نیست که رفاه نسبی آنان را فراهم آورد.

به نظر می‌رسد که با همه صحبت‌هایی که از مقام‌های کشوری در زمینه صاحبان حرفه‌های دریایی شنیده‌ایم هنوز در تبیین جایگاه این حرفه در اندیشه شهروندان مان، پیشرفتی نکرده‌ایم. به خاطر داشته باشیم که دریانوردان معمولاً از کشورشان دورند و زمانی طولانی از عمرشان را در محیطی می‌گذرانند که جز تنی چند از همراهان‌شان را نمی‌بینند و حتی ممکن است ماه‌ها اعضای خانواده خود را هم نبینند.

طبیعی است که دوری از سرزمین اصلی و گاه وابستگی طولانی مدت آن‌ها به دیار بیگانه، موجب می‌شود که نتوانند فرصت کافی برای بیان دیدگاه‌های‌شان در اختیار داشته باشند. کم دیده‌ایم که دوربینی به سمت آن‌ها دوخته شود. اگر روزنامه‌های سال گذشته و حتی مجلات تخصصی را مرور کنید، خواهید دید که حتی جملات کوتاهی از دریانوردان در آن‌ها منعکس نشده است. با این وضعیت چگونه انتظار داریم که وضعیت دریانوردان بهتر شود یا جایگاه‌شان متعالی گردد و نوجوانان و جوانان به این رؤیا بیایندیشند که روزی در پهنه دریا مسئولیتی برعهده گیرند و دریا‌های جهان را برای نیکبختی تمام مردم روی زمین در نوردند.

بیاییم نگاهی به گذشته بیاندازیم. در بیست، سی سال اخیر برای دریانوردان کشورمان چه کرده‌ایم؟ چرا هنوز بر روی کشتی‌های مان از کارکنان خارجی استفاده می‌کنیم؟ مقصود بی حرمتی به دریانوردان بیگانه نیست، که عرشه کشتی، سرزمینی چند ملیتی به شمار می‌آید و تبادل کارکنان دریایی میان شرکت‌های کشتیرانی و پرکردن فرصت‌های اشتغال می‌تواند رقابتی در جهت ارتقای کیفیت خدمات باشد، اما این کار زمانی قابل قبول است که ما نیز به همان اندازه که از کارکنان خارجی بهره‌مند می‌شویم در صدور نیروی انسانی ماهر، به این عرصه بین‌المللی کامیاب باشیم. این بدان معناست که با همه تبلیغاتی که در زمینه دریانوردان و تحلیل از آنان به عمل آورده‌ایم، نتوانسته‌ایم رویاهای بدون دریای شهروندانمان را پرآب کنیم. ما قادر نشده‌ایم به کودکان و جوانان این مرز و بوم رؤیای سازنده در زمینه کار روی دریا بخشیم. کمتر شوقی برانگیخته‌ایم تا بخشی از میلیون‌ها جوانی که در صف کنکور سراسری دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی می‌ایستند به سمت دریا متمایل شوند و عاشقانه در پی کسب کار دریایی برآیند.

یادآور می‌شوم که ما در مورد معرفی حرفه‌های دریایی به جامعه بسیار کوتاه آمده‌ایم. کتاب‌های درسی ما به کنار، که از حرفه‌های دریایی چیزی به دانش آموزان نمی‌آموزند، بلکه حتی از خود دریا هم دور مانده‌ایم. کدام جوان ایرانی را می‌توانید بیابید که ادعا کند در خلیج فارس تنی به آب زده است، چه برسد به این که روی آن حرکت کرده باشد. مسافران دریایی جنوب کشورمان را اگر تحت مطالعه قرار دهیم، اکثر آنان از جمعیت کوچک ساحل‌نشینانی هستند که از کودکی تن به آب زده‌اند و نه تنها از دریا نمی‌ترسند بلکه شوق و عشقی وافر بدان دارند. آن‌ها با شناورهایی به دریا می‌روند و در پی کسب روزی خویش روان‌اند، که خطرناک و خطرناک به شمار می‌آیند.

اما در سرزمین‌های دور از ساحل وضع فرق می‌کند. ما حتی امکانی فراهم نکرده‌ایم که دریانوردان ماهر و مجرب در صحن مدارس و کلاس دانشگاه‌ها حضور یابند و مزیت‌های حرفه خود را تشریح کنند و شوقی در آن‌ها برانگیزانند و موجی در جهت پیوستن به حرفه‌های دریایی از آن برخیزد. گوش هیچ دانش آموزی با مباحث دریایی و مزیت‌های دریا آشنا نشده است. هیچ گشت دریایی برای صدها هزار مهندس و دانشجوی مشتاق ترتیب نداده‌ایم که روی شناوری قدم بگذارند و محیط کار دریانوردان را ببینند و شوق خود را برای پیوستن به همان جمع، به چالش بکشند. نشسته‌ایم که کسانی به استیصال بیفتند و به سمت آموزش‌شکده‌های دریایی بیایند و خود را به ورطه‌ای بیاندازند که سال‌های سال از آن وحشت داشته‌اند.

گزارش‌های تخصصی و کارشناسانه امروز، تردیدی بر جای نمی‌گذارند که در میانه دهه دوم میلادی در کمتر از ده سال دیگر، حفره بزرگی در کادر دریایی جهان پدیدار خواهد شد و کشتی‌های بازرگانی و نفتی در یافتن افراد واجد صلاحیت و مجرب با مشکل مواجه خواهند شد. تحقیقات خودمان هم جز همین واقعیت را بر نمی‌تابد که در دهه آینده محتاج به حداقل ۵ هزار دریانورد کارآزموده خواهیم بود. براساس واقعیت‌هاست که اعلام می‌دارم اتحادیه مالکان کشتی ایران ضمن قدردانی تمام از خدمات دریانوردان و همت بالای آنان، مقام‌های فرهنگی و آموزش عالی کشور را به این تلاش فرا می‌خواند که اقداماتی جدی و در سطحی گسترده برای آشنا کردن مردم با مواهب دریا و ترغیب جوانان به اشتغال در این عرصه و آموختن مهارت‌های لازم به عمل آورند و تجلیل از مقام دریانوردی را به عرصه‌هایی بکشانند که اقتصاد کشور نیز بهره‌ای متناسب از آن برگیرد و سرفرازی‌هایی را برای همه مان به بار آورد، تا مایه افتخار باشد.



بهروز دولتشاهی
دبیر انجمن
کشتیرانی و
خدمات وابسته

شوق دریانوردی را برانگیزانیم!

روز جهانی دریانوردی امسال با تجلیل از دریانوردان و تحلیل جایگاه واقعی آنان در اقتصاد جهانی قرین شده است. به همین جهت در ایران نیز قرار شده است با برگزاری جشن ها و مراسمی از خدمات دریانوردان کشورمان قدردانی به عمل آید. اما بی مناسبت نیست که همگام با همین قدردانی ها، به واقعیت های موجود صنعت کشتیرانی بین المللی نیز نگاهی داشته باشیم. شاید تاکید سازمان بین المللی دریانوردی (ایمو) روی دریانوردان، پاسخ این سازمان جهانی به بحران هایی باشد که در سال های آینده از نظر تأمین نیروی انسانی مورد نیاز کشتیرانی بین المللی انتظار می رود. گزارش ها حکایت از آن دارد که در سال های اخیر، علیرغم گسترش تجارت بین المللی و نو شدن ناوگان ها، صنعت دریانوردی نتوانسته است به برخی از اهداف خود از نظر تربیت نیروی انسانی دست یابد. در حقیقت بروز رکود طولانی در اقتصاد بین المللی و هم نامنی های جدی در آبراه های جهان و بخصوص در سواحل آفریقای اقیانوس هند، از جذابیت حرفه دریانوردی کاسته شده و برآوردها تردیدی باقی نگذاشته است که در اواسط دهه دوم همین هزاره، بحرانی جدی در زمینه دسترسی شرکت های کشتیرانی به خدمه ماهر در همه رده های آن پدیدار خواهد شد.

در عین حالی که برگزاری مراسمی برای تشویق دریانوردان کشور می تواند بخشی از اهداف برنامه اشاعه فرهنگ دریایی را برآورده کند، اما این مراسم معمولاً با حضور شخصیت هایی برگزار می شود که همه از اهالی دریا به شمار می آیند و بنابراین برنامه های این روز و این هفته، نمی تواند بازتاب گسترده ای در میان افکار عمومی و اقشار مردم پیدا کند. علت مهم اش هم این است که با وجودی که روز جهانی دریانوردی را به هفته دریانوردی تبدیل کرده ایم، متأسفانه برگزار کنندگان مراسم، نتوانسته اند و شاید هم به دلیل کمبودهای مالی قادر نبوده اند دامنه این مراسم را به اندازه ای وسیع کنند که بتواند تاثیر معنی داری روی اقشار مختلف جامعه از نظر جانداختن فرهنگ دریایی بگذارد. یادمان باشد که ایران کشوری است که در شمال و جنوب اش بیش از ۵۸۰۰ هزار کیلومتر ساحل دارد، اما بسیار کمتر از هر کشور دریایی، با فرهنگ استفاده از مواهب این نعمت طبیعی آشنایی دارد. جای تعجب نیست که در غیبت فرهنگ دریایی، سواحل چهار هزار کیلومتری خلیج فارس و دریای عمان که محل عبور ناوگان های بازرگانی و نفتی بین المللی است از مراکز جمعیتی و صنعتی بزرگ خالیست و مردمانش بیشتر در اندیشه کوچ کردن به مناطق دور از دریا هستند تا پیوستن به دریا و جستن معیشت و زندگی خویش از این خون بی کرانه.

روز جهانی دریانوردی اقدام (ایمو) در جهت فرهنگ سازی است. تجلیل از دریانوردان هم به این معناست که به مردمان سرزمین های مختلف نشان بدهیم که حرفه دریانوردی نه تنها چیزی از حرمت دیگر مشاغل کم ندارد بلکه نبض تپنده تجارت بین المللی است. راستی بدون این همه کشتی و این همه خدمه، مردمان ساکن در پهنه قاره های پنج گانه کجا می توانستند این چنین به رفع نیازهای یکدیگر نایل آیند و کمبودهایی را که می توانست محل زندگی و کم رنگ کننده حیات آدمی باشد، بیوشانند؟

بدیهی است که با این اقدام های محدود هرگز قادر نخواهیم بود جایگاه دریانوردی را در کشورمان محکم کنیم و جوانان این مرز و بوم را به شوقی بکشانیم که به دریازدن را افتخاری برای خود بیندارند و کاری برای نیکبختی آیند.

یادمان باشد که امسال جشن های دریانوردی را در وضعیتی متفاوت برگزار می کنیم. صنعت حمل و نقل دریایی در سطح جهان برائر ادامه بحران ها هنوز در رکود نسبی قرار دارد و علیرغم افزایش رقابت برای دریافت بار، نتوانسته است زبان های ناشی از بحران اقتصادی جهانی را پشت سر بگذارد. اما در ایران در دسره های متفاوتی بر سر راه است که حرکت به سمت جلو را دشوارتر کرده و دست و پای شرکت های کشتیرانی را می بندد. برقراری تحریم های بین المللی موجب دشوارتر شدن کار رقابت در صحنه های بین المللی و محدود شدن امکان مبادلات پولی شده است. اگرچه ایران به دلیل دور بودن از دایره تعهدات بین المللی تاکنون از اثرات مستقیم بحران اقتصادی جهان دور مانده، اما دیر یا زود باید خود را برای مقابله با پس لرزه های آن آماده کند. توسعه و تداوم چنین وضعیتی به ناچار روی سرنوشت دریانوردان و حرفه دریانوردی نیز تاثیر خواهد گذاشت و اگر به درستی برنامه ریزی نکنیم، در آینده ممکن است برای ما نیز تنگناهای جدی به بار آورد و در مدیریت ناوگان های جدیدمان ایجاد مشکل کند. فراموش نکنیم که در میان همه رشته های تحصیلی در دانشگاه ها و مراکز آموزش عالی هنوز رشته های مرتبط با دریانوردی مهجور مانده اند. یادمان نرفته است که در دو دهه پیش آرزوی روزهایی را در اندیشه مان می پروراندیم که روزی همه کارکنان روی کشتی هایمان از نیروهای ایرانی باشند در حالی که در این مدت ورود نیروی انسانی به این بخش مرتباً کاهش یافته تا آن جا که هنوز ناچار هستیم بخشی از مسئولیت های روی عرشه را به کارکنان خارجی بسپاریم. برآورد کارشناسان دریایی کشورمان این است که اگر وضع بر همین منوال ادامه یابد، در سال های آینده صنعت دریانوردی کشور دچار کمبود نیروی انسانی در کلیه سطوح خواهد شد.

بی اعتنایی ما به دریا و موهبت های آن چنان طولانی بوده که ما را در ردیف کشورهای بدون دریا قرار داده است. سهم ما از دریاهای بزرگ پیرامون مان کوچک است و ناپایدار. در حالی که دریاهای بی کران اطرافمان می توانند به ذخایر پایدار در جهت تولید ثروت و فرصت های اشتغال میدل شوند. این که در سواحل کشورمان هیچ صنعت بزرگی به پا نکرده ایم، یک نمونه از بی اعتنایی ما به توسعه دریامحور است که اجازه نداده است مناطق به اندازه استطاعت شان رشد کنند و محل اشتغال میلیون ها ایرانی باشند که این روزها اینجا و آنجا به دنبال کار می گردند.

روز جهانی دریانوردی روز ارج نهادن به دریاست و کسانی که در بهره برداری از آن چه به خاطر تولید ثروت و چه برای ایجاد محلی برای اشتغال پیشگام می شوند دست همه آنان را به گرمی بفشاریم و قدردان زحماتشان باشیم و به دیگر اقشار جامعه نیز بیاموزیم که نعمتی را که در اطراف این سرزمین گسترده است و راه به همه جای جهان می برد، بزرگ بدارند و از آن بهره مند شوند و فرزندان شان را ترغیب کنند که معیشت خود را در سواحل یا درون این دریاها جستجو کنند. دریاهایی که بدون آن ها خشکی هایمان هم امکانی برای رشد و نمو نمی یافتند.

پشتوانه‌های دفاعی کشور



حمزه کشاورز
مدیر عامل شرکت
کشتیرانی والفجر

روز جهانی دریانوردی را خدمت کلیه دریانوردان عزیز کشورمان تبریک عرض می‌نمایم. در خصوص دریا و اهمیت شغلی و نقش ویژه دریانوردان در حمل‌ونقل و اقتصاد جهانی، مقالات، سخنرانی‌ها، جزوات و یادداشت‌های فراوان و کاملی ارائه شده است و هر مطلب دیگری که در این زمینه بیان شود ممکن است تکراری باشد.

از زمان‌های بسیار قدیم اصحاب قلم، شعر و هنر هر کدام با توجه به شناخت، توانایی و ذوق و استعداد خود تلاش نموده‌اند که دریا و دریانوردی را آن گونه که خود درک نموده و یا تصور کرده‌اند، توصیف نمایند و به تصویر درآورند و البته وقتی که در عمل، گذرشان به دریا افتاده است، گاه پیش آمده که نظری متفاوت پیدا کرده و اثری بر خلاف تصورات قبلی خود بر جای گذاشته‌اند.

البته این یکی از ویژگی‌های دریا است که جمع‌اضداد است و شاید هم از بزرگی آن نشأت می‌گیرد. آرامش آن، آرامش می‌آورد و خشم آن، موجب ایجاد خشم می‌گردد. اصحاب قلم به هنگام توصیف آرامش، دریا را به خاطر دارند و هنگام توصیف خشم، امواج

سه‌مگین دریا را فراموش نمی‌کنند. وقتی صحبت از پاکی است، زلالی دریا به خاطر آورده می‌شود و وقتی سخن از بزرگی است، اعماق ژرف و سطح بیکران دریا مصداق سخن می‌گردد و یا وقتی صحبت از شجاعت است، دریا دلان یاد می‌شوند. البته نباید فراموش کرد که دریانوردان از نعمت زندگی در چنین محیطی برخوردار هستند و در مسیر زندگی، ویژگی‌های خاص دریا بر اخلاق، منش و مرام آن‌ها تأثیر گذار بوده است و غالباً انسان‌هایی پاک، صمیمی، با اخلاق، ساده زیست و با احساس و عاطفه و قابل تحسین، شجاع و دریا دل هستند.

از ویژگی‌های اجتماعی، عاطفی و احساسی دریانوردان که بگذریم، نگرشی کارشناسانه به اهمیت و نقش ویژه دریانوردان در اقتصاد جهانی گویای این واقعیت است که ارزش معمولاتی که در دریا و با دست توانمند دریانوردان جابه‌جا می‌شود، بیش از ۱۲/۵۰۰ میلیارد دلار بوده که توسط ۱/۵ میلیون نفر دریانورد جابه‌جا می‌شود، شاید با این نگرش شغل دریانوردی یکی از بزرگترین شغل‌های سرمایه‌محور در سطح جهان باشد. از نظر حساسیت کار هم می‌توان بعنوان نمونه به فاجعه‌های که خطای فردی یک دریانورد در هدایت یک کشتی تانکر حامل مواد نفتی در آبهای ساحلی یک کشور و مصائب و هزینه‌های فوق‌العاده سنگینی که ایجاد می‌نماید، اشاره نمود. از نقطه نظر تمایز حرفه دریانوردی هم می‌توان به این نکته اشاره کرد که از حدود ۷ میلیارد نفر جمعیت کره زمین صرفاً ۱/۵ میلیون نفر آن‌ها دریانورد هستند، در حالیکه از نظر وسعت سطح، قریب به سه چهارم سطح کره زمین را دریاها تشکیل می‌دهند. ضمناً سخت‌کوشی یکی دیگر از ویژگی‌های همکاران دریانورد است که این امر حتی در شغل‌های مرتبط با خشکی دریانوردان خود را به خوبی نشان داده و مورد تأیید مدیران ارشد شرکت‌های کشتیرانی است.

صنعت دریانوردی، از نقطه نظر سیاسی هم دارای جایگاهی استراتژیک است و بعنوان پشتوانه دفاعی هر کشور به شمار می‌آید که در همین راستا، در زمان دفاع مقدس، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خط دوم دفاعی کشور لقب گرفت. در دوران حاضر هم ملاحظه می‌شود وجود ناوگان مقتدر کشتیرانی ملی موجب گردیده که قدرت‌های متخاصم نتوانند امیال شوم خود را در فشار به اقتصاد مملکت به اجرا بگذارند و برای همین هم ناچوانمردانه و غیرعادلانه این صنعت مهم و پشتیبان اقتصادی و دفاعی کشورمان را هدف گرفته و به بهانه‌های واهی مورد تحریم قرار داده‌اند. این کشورها خود بهتر از هر کس دیگری می‌دانند که شرکت‌های کشتیرانی، محموله را بعد از عبور از خط مرزی گمرکی تحویل گرفته و از یک محوطه گمرکی در مبداء به محوطه گمرکی دیگر در مقصد، حمل می‌نمایند و نوع و میزان کالا حسب اظهارات فروشنده عیناً در بارنامه و مانیفست قید می‌شود و اصولاً خطوط کشتیرانی دخل و تصرفی در نوع و میزان کالا، نداشته و فرصت و یا تخصص کنترل نوع کالا را ندارند که اینگونه مورد هجمه قرار گیرند.

علی‌ایحال، نکات فوق کلامی چند از اهمیت شغل دریانوردی از نقطه نظر اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و استراتژیک بوده و جای خوشبختی است که این صنعت در کشور ما هم کم‌جایگاه شایسته خود را پیدا می‌کند. اگر از ۷ میلیارد نفر جمعیت جهان، ۱/۵ میلیون نفر دریانورد هستند در کشور ما هم که حدود ۷۰ میلیون نفر جمعیت دارد، تعداد دریانوردان در حدود ۲۰۶۰۰۰ نفر می‌باشند که بالاتر از متوسط نرم جهانی قرار دارد، هر چند با توجه به مرزهای طولانی دریایی ایران که بالغ بر ۵۸۰۰ کیلومتر می‌باشد به نظر می‌رسد که نیاز به تلاش بیشتری جهت معرفی این صنعت مهم در بین هموطنان عزیز و جذب نیروهای بیشتر وجود داشته باشد.

در خاتمه مجدداً روز جهانی دریانوردی را خدمت هموطنان عزیز و پرتلاش دریانورد تبریک عرض می‌کنم و آرزوی موفقیت روزافزون برای این عزیزان در کلیه مراحل زندگی، از خداوند متعال مسئلت دارم.

نیروهای کارآمد و آموزش دیده

دریانوردی از دیرباز به عنوان یکی از راه‌های ارتباطی مهم کشور به شمار می‌رود به طوری که کهن‌ترین سند دریانوردی ایرانیان عمر این صنعت را از شش هزار سال پیش، تأیید می‌کند. این سند مهری گلین است که در کاوش‌های باستان‌شناسی چغامیش در ذرفول به دست آمده و در آن تصویر یک کشتی، که سرنشینان آن یک سردار پیروز ایرانی بازگشته از جنگ و اسیران زانو زده در پیش روی او می‌باشند به چشم می‌خورد. نقش برجسته پاسارگاد نیز نمایانگر توانمندی دریایی ایرانیان و فرمانروایی ایشان بر هفت دریا است. اسناد تاریخی نشان می‌دهد که فرمانروایان ایران نقش دریاها (همچون خلیج فارس) را در حفظ و توسعه امپراطوری خود درک نموده و به اهمیت مطالعات دریایی جهت دستیابی به راه‌های ارتباطی سهل‌الوصول پی برده بودند. از این رو آن دوران عصر آموزش فن دریایی و کشتی‌سازی از ملاحان با تجربه ملل تابعه و عصر زمینه‌سازی ارتباطات بین‌المللی دریایی پارسیان به شمار می‌آید.

امروزه توجه به جایگاه مهم دریا در جغرافیای بین‌الملل از یک سو و گسترش ارتباط تجاری بین کشورهای مختلف در اقصی نقاط دنیا از سوی دیگر، منجر گردیده که بیش از ۸۰ درصد کالای تجارت جهانی از طریق دریا جابه‌جا گردد. جمهوری اسلامی ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست و به دلیل موقعیت ویژه در منطقه و دارا بودن حدود ۳۰۰۰ کیلومتر ساحل، بخش عمده‌ای از حجم صادرات کشور را از طریق بنادر شمالی و جنوبی خود مبادله می‌کند.



**مسعود
صدری نسب**
رئیس دانشگاه
علوم و فنون
دریایی خرمشهر

علاوه بر استفاده از آبراه‌های کلیدی، بهره‌برداری بهینه از منابع طبیعی دریا (زنده و غیرزنده) می‌تواند نقش برجسته‌ای در پیشبرد برنامه‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور ایفا نماید. در حال حاضر بهره‌برداری از خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر محدود گردیده به منابع طبیعی مرسوم و سنتی که درصد اندکی از پتانسیل‌های ارزشمند این نعمت‌های الهی را تشکیل می‌دهند. نیاز حوزه علوم دریایی کشور، پرداخت به مطالعات و تحقیقات علمی جهت حفاظت پایدار از منابع دریایی مورد استفاده و کاهش استرس‌های متعدد بر این منابع ارزنده و از طرف دیگر توسعه نظام بهره‌برداری، تنوع بخشی و استفاده از پتانسیل‌ها و منابع جدید و غیر مرسوم دریایی می‌باشد.

بهبود وضعیت صنایع دریایی کشور جهت بهره‌برداری بهینه و افزایش توان سازمان‌های دریایی ناظر جهت حفاظت از منابع دریایی بدون تربیت و بهره‌گیری از متخصصین در گرایش‌های مختلف علوم دریایی امکان‌پذیر نمی‌باشد. از این رو دانش و کارآمدی نیروی انسانی آموزش دیده علوم دریایی از جمله مسائل مهمی است که مورد توجه سازمان‌ها و مراکز پذیرش این نیروها قرار می‌گیرد. از طرفی شناخت اندک جوانان و مردم کشور از علوم دریایی موجب شده تا نسل جوان اقبال کمتری به صنایع دریایی نشان دهد و استقبال داوطلبان ورود به دانشگاه‌ها از رشته‌های علوم دریایی اندک و کمبود نیروی جوان متخصص و کارآموده به چالشی جدی در صنعت دریایی کشور تبدیل گردد. لذا اطلاع‌رسانی و افزایش آگاهی عموم در خصوص رشته‌های مختلف علوم دریایی و ارتقاء، توسعه و توانمندسازی مراکز آموزشی و پژوهشی دریایی کشور، می‌بایست مورد توجه ویژه مسئولین قرار گیرد.

در نهایت باید اذعان نمود که مشاغل دریایی جزو مشاغل سخت و ریسک‌پذیر است از این رو جوامع بین‌المللی از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان جهانی کار (ILO) ضمن توجه خاص به این گروه از مشاغل، خواستار تدوین قوانین حمایتی ویژه از سوی دولت‌ها و سازمان‌های مربوطه گردیده‌اند. در همین راستا سازمان IMO با نام‌گذاری سال ۲۰۱۰ به نام سال دریانوردان، این سال را به طور ویژه به دریانوردان جهان اختصاص داده تا مراتب قدردانی و حمایت خود را از خدمات همه دریانوردان دنیا اعلام دارد.

حال که جامعه دریایی کشورمان نیز به پیروی از سازمان IMO، سال ۱۳۸۹ را به نام سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران ملقب نموده است، مفتخرم به عنوان عضوی از جامعه دریایی کشور و فردی مسئول در امر آموزش و تربیت کارشناسان متخصص و نیروهای آموزش دیده علوم دریایی، در آستانه فرارسیدن سالروز جهانی دریانوردی، ضمن قدردانی از تلاش‌های وصف‌ناپذیر و خدمات ارزشمند دلاور مردان دریانورد ایرانی، این مناسبت را به ایشان تبریک و تهنیت عرض نموده، صحت، سلامتی و سرفرازی این عزیزان را از خداوند متعال مسئلت نمایم.

عامل توسعه‌ی متوازن دریایی



پیمان جعفری
تهرانی
رئیس دانشگاه
امام خمینی نوشهر

"وجعلنا من الماء كل شيء حي - ۳۰/انبیا". همه موجودات از آب هستی یافتند، نوع بشر در کنار آب، زیستن را آغاز کرد. ولی آب میان انسان‌ها فاصله‌انداخت تا اینکه این فاصله، به همت دریانوردان پیموده شد و زمینه‌آشنایی ملل گوناگون با یکدیگر فراهم آمد. ایرانیان از فاتحان دریا بوده‌اند. آنان با شناورها و کشتی‌های خود به آب‌های نیلگون دریاها تسلط یافتند و در دریانوردی بازرگانی و جنگ‌آوری دریایی صاحب‌اتبار شدند.

سلطه بر دریاها، اصل حاکم بر راهبرد دریایی است. با وجود آن که در طول تاریخ در فناوری ساخت انواع شناورها تغییرات مختلفی به وجود آمده است. هدف از راهبردهای دریایی تغییر نکرده، چرا که راهبرد دریایی، بر حفظ و بهره‌برداری بهینه از امکانات دریایی، اعم از نظامی و تجاری، تکیه دارد. در مجموع می‌توان راهبرد دریایی را علم یا هنر به کارگیری قدرت دریایی برای نیل به اهداف توسعه در تمامی ابعاد آن تعریف نمود. به عبارتی دیگر، راهبرد دریایی مبتنی بر قدرت دریایی برای تأمین منافع ملی است. در راهبردهای دریایی، امکانات فرودگاهی، صنایع دریایی، و در نهایت سیاست پشتیبانی ملی در بهره‌برداری از دریا، همیشه نقش مؤثری ایفا کرده‌اند.

مفهوم واقعی قدرت دریایی به مراتب فراگیرتر از قدرت نظامی برای جنگ در دریاست. در یک نگاه کلی می‌توان قدرت دریایی را مجموعه‌ای از توانایی‌های یک ملت برای کسب منافع خویش از دریاها و اقیانوس‌ها یا به کارگیری مناطق دریایی برای فعالیت سیاسی، اقتصادی و نظامی در زمان صلح یا جنگ دانست. شاخص‌های قدرت دریایی می‌تواند در دانش دریایی، صنایع دریایی، تجارت دریایی، توان رزم دریایی و مدیریت آن‌ها خلاصه شود.

توسعه دریامحور و اقتدار دریایی، بدون استفاده از نیروی انسانی خلاق، متخصص و ماهر امکان‌پذیر نیست. رشد و توسعه دریایی کشور پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی تا امروز با پشتوانه جایگزینی نیروی انسانی بومی با خارجی، انجام پذیرفته است. البته باید به خاطر داشت که در ناوگان دریایی باید از نیروی انسانی برخوردار باشیم که بتواند به خوبی از تجهیزات استفاده کند. اگر بهترین تجهیزات را داشته ولی نیروی انسانی متخصص و متعهدی نداشته باشیم، قطعاً به هدف خود دست نخواهیم یافت.

کشور جمهوری اسلامی ایران، بر اساس الزاماتی که در سند چشم‌انداز بیست ساله ترسیم شده است باید توسعه متوازن در بخش دریایی داشته باشد. توسعه متوازن نمی‌تواند تنها در حول توسعه ناوگان رقم بخورد بلکه همزمان با توسعه ناوگان باید برنامه‌ریزی در زمینه آموزش نیروی دریانورد متخصص نیز انجام شود. جهت رسیدن به این هدف، توسعه مراکز آموزشی دریانوردی باید مورد توجه قرار گیرد تا بتوانیم توسعه متوازنی را شاهد باشیم.

روز جهانی دریانوردی فرصتی مناسب برای ارج نهادن به تلاش‌های فعالان عرصه دریا و دریانوردی کشور است و از سویی دیگر جلب توجه همگانی به دریا و مزیت‌های موجود در این عرصه است. توجه بیشتر به دریانوردی و آموزش علوم دریایی، صنعت ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل و ساخت سکوه‌های نفتی، شیلات و خدمات قابل ارایه به هزاران کشتی عبوری در منطقه، حفاظت از منابع برای افزایش ثروت ملی، اشتغال و توسعه علوم و فناوری‌های مربوطه می‌باشد.

اینجانب ضمن عرض تبریک این روز به جامعه دریانوردی کشور، توفیقات روزافزون را در این حوزه برای کشور اسلامی آرزومندم.

حلقه اصلی زنجیره تجارت جهانی



بهزاد اتابکی
مدیرعامل
شرکت تایداواتر
خاورمیانه

زندگی دریانوردان در نوع خود بسیار جالب و مملو از تفاوت‌ها است. در حالی که بر روی کره زمین زندگی می‌کنند، بخش عمده‌ای از زندگی آن‌ها روی آب می‌گذرد. در عین اینکه در آرام‌ترین و ساکت‌ترین نقاط زمین تردد می‌کنند و این آرامش آرزوی هر انسانی است، ولی در شرایط خطرناک دریا، در پر سر و صداترین اماکن جهان حضور دارند. ماجراجویانی هستند که در عین این که از هر گردشگری بیشتر مسافرت می‌کنند و کشورهای مختلف دنیا را می‌بینند، ولی در همان حال با پذیرفتن این شغل، انزوای اجتماعی را می‌پذیرند.

آری، به همین خاطر است که یافته‌های تحقیقات جهانی نشان می‌دهد که علت اصلی ترک حرفه دریانوردی، علی‌رغم این که دریانوردان جزو شجاع‌ترین افراد جامعه محسوب می‌شوند، این است که عمدتاً انسان‌هایی بسیار عاطفی هستند و می‌خواهند در کنار خانواده‌هایشان باشند و این در حالی است که ناوگان‌های تجاری دنیا اجازه نمی‌دهند که خانواده و فرزندان دریانوردان در کنارشان باشند و با وجود آن که گروه‌های حمایتی مانند سازمان‌های ملل متحد و کار و... امروزه به دنبال بهبود استانداردهای بین‌المللی این صنعت هستند، ولی در بسیاری از مواقع انزوا، استرس و خستگی را به عنوان خطرات این حرفه بیان می‌کنند.

سال ۲۰۱۰ به عنوان سال "دریانورد" انتخاب شده است و این اولین باری است که در این سطح به موضوع دریانوردان و ملوانان اهمیت داده می‌شود. دریانوردان بخشی از کارکنانی هستند که از دید جامعه ما پنهان مانده‌اند و نامیدن این سال به نام دریانورد، این فرصت را می‌دهد تا آن‌ها را از حاشیه‌نشینی نجات دهیم. آگاهی‌های عمومی را نسبت به آن‌ها بالا برده و فداکاری‌ها و شرایط سخت زندگی آن‌ها را به آگاهی همگان برسانیم. برای از حاشیه درآوردن این مجموعه تلاشگر می‌توان:

۱- همایش یا سمیناری با عنوان دریانوردان برگزار کرد. ۲- با دولتمردان برای بهبود شرایط کاری آن‌ها گفت و گو کرد. ۳- رسانه‌های گروهی را نسبت به انجام وظیفه خطیرشان در برابر دریانوردان تشویق کرد. ۴- آگاهی جامعه و خانواده‌ها را در خصوص شرایط کاری دریانوردان افزایش داد. ۵- در مدارس حضور یافت و در خصوص حرفه دریانوردی برای دانش آموزان سخن گفت. ۶- تعامل با صنعت حمل‌ونقل دریایی داشت تا به دریانوردان بهای بیشتری داده شود. ۷- فن‌آوری‌های جدید را پناهگاهی برای بیان نظرات و دیدگاه‌ها و خواست‌های دریانوردان قرار داد.

در شرایطی که ۱،۵ میلیون نفر دریانورد بر روی بیش از ۵۳ هزار فروند کشتی در جهان کار می‌کنند و بر اساس آخرین آمارها، در سال ۲۰۰۸ میلادی بیش از ۷۷۰۰ میلیون تن کالا توسط ناوگان دریایی جابه‌جا شده است، که این میزان بیش از ۹۰ درصد کالاهای مبادله شده در تجارت جهانی را تشکیل می‌دهد و این بازار ۳۸۰ میلیارد دلاری، سالیانه ۳،۱ درصد نیز رشد می‌کند و تمامی این‌ها در حالی است که هزینه‌های حمل‌ونقل به طور متوسط تنها کمتر از ۶ درصد از قیمت مصرف‌کننده نهایی را تشکیل می‌دهد، آفرایق نخواهد بود اگر ادعا کنیم: «دریانوردان حلقه اصلی زنجیره تجارت جهانی هستند که اغلب نادیده گرفته می‌شوند»

سرمايه‌های اصلی صنعت دریانوردی



محمود اوکاتی
صادق
رئیس دانشگاه
دریانوردی و علوم
دریایی چابهار

اینک در حالی روز جهانی دریانوردی را جشن می‌گیریم که سی و سه سال از آغاز نام‌گذاری آن می‌گذرد. این واقعه از آن جهت اهمیت دارد که توجه جهانیان را به نقش بین‌المللی صنعت دریانوردی در تجارت جهانی معطوف داشته و جایگاه سازمان جهانی دریانوردی را در ارتقاء ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی دریایا به خوبی به نمایش می‌گذارد.

تاکنون تلاش‌های بسیار زیادی در جهت ایمن‌سازی، ساخت و هدایت کشتی‌ها و همچنین پاک نگاه داشتن دریایا از آلودگی و صدمات و پایین آوردن خسارات در صنعت دریانوردی و ارتقاء کیفی ارائه خدمات به مشتریان این صنعت به عمل آمده است. اما امسال سالی متفاوت با سال‌های قبل است از این جهت که شعار روز جهانی دریانوردی به اهمیت و جایگاه کسانی پرداخته که سرمایه‌های اصلی این صنعت به شمار می‌روند و نقش اصلی در اجرای قوانین وضع شده در سازمان جهانی دریانوردی را به عهده دارند.

یکی از موضوعاتی که در این زمینه نظر متخصصین و کارشناسان علم دریانوردی و صنعت کشتیرانی را به خود معطوف داشته، بحث خطای انسانی و راه‌های کاهش آن است. تحقیقات نشان می‌دهد که فاکتور خطای انسانی عامل اکثر سوانح دریایی بوده و لذا سازمان جهانی دریانوردی را بر آن داشته تا توجه خاصی به دریانوردان و نقش آن‌ها در صنعت دریانوردی داشته باشد و بر همین اساس امسال را سال دریانوردان نامیده‌اند. یکی از مهم‌ترین و مؤثرترین راه‌های کاهش خطای انسانی، آموزش صحیح حرفه و آشنا کردن دریانوردان با علم و فناوری مورد نیاز آن‌ها می‌باشد. این موضوع تا آنجا اهمیت دارد که برخی متخصصین و دست‌اندرکاران صنعت دریایی، هزینه کردن در آموزش کارکنان را سرمایه‌گذاری می‌دانند. این آموزش می‌بایستی به صورت مستمر در همه مراحل و مقاطع و در مورد همه مشاغل در صنعت دریانوردی صورت گیرد تا نتیجه‌بخش باشد.

اینجانب به نمایندگی از طرف دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار که نقش بسزایی در آموزش و تربیت نیروی انسانی متخصص دریانورد داشته، با افتخار این روز را به تمامی دریانوردان و دریادلان تبریک می‌گویم و از این فرصت استفاده نموده و توجه کارشناسان، مدیران و متخصصان دریایی کشور را به اهمیت نقش نیروی انسانی دریانورد در اعتلای صنعت دریانوردی جلب می‌کنم. بدون شک توجه به نیازهای این عزیزان چه در امر آموزش و چه در امور رفاهی و شغلی باعث ایجاد انگیزه و در نتیجه تلاش مؤثر آن عزیزان خواهد شد. از خداوند منان سربلندی ایران اسلامی و توفیق همه دریادلان را خواستارم.



● دست کم طی دو دهه گذشته که در هفته اول یا دوم مهرماه هر سال به مناسبت روز جهانی دریانوردی از دریانوردان و دریاییان تقدیر می‌شود. فلسفه اصلی این همایش، بر چه اهداف و خواسته‌هایی از جانب مسئولان و متولیان دریانوردی و کشتیرانی متمرکز است؟

حدود ۲۰ سال است که به منظور بزرگداشت دریانوردان و اشاعه فرهنگ دریا در ایران، روز جهانی دریانوردی طی بخشنامه‌ای از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) و همه کشورهای عضو آی‌مو پی‌گیری می‌شود.

خواسته‌ها و اهداف متولیان برگزاری این مراسم نیز هر ساله در شعار انتخابی این روز متجلی می‌شود. البته این شعار در سازمان جهانی دریانوردی با توجه به بخشی از نیازهای صنعت دریانوردی به تصویب شورای آن می‌رسد که مبتنی بر شرایط، مسایل و مشکلات موجود در این صنعت است. در ایران نیز شعار روز جهانی دریانوردی با الهام از شعار آی‌مو و با تاکید بر مسایل موجود در صنعت دریانوردی کشور تعیین و تصویب می‌شود. سال ۲۰۱۰ میلادی از طرف آی‌مو، «سال دریانوردان» نام‌گذاری شد که به تبع آن، در ایران هم «سال ۱۳۸۹» سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران نامیده شد. بنا بر این در سال جاری، بیشترین تاکید و تمرکز بر مسائل و موضوعات دریانوردان است.

● قاعدتاً با توجه به شعار انتخابی و ماهیت مراسم که عنوان جشن به خود دارد، باید خبرهای خوشی هم برای دریانوردان ایرانی در دست اعلام داشته باشید؟

اتفاقاً امسال پس از پیگیری‌های بسیار و با انجام فعالیت‌های لازم، کنوانسیون جامع کار دریایی به تصویب مجلس شورای اسلامی و تایید شورای نگهبان رسید و به دولت هم ابلاغ شد که می‌تواند خبر خوشی برای دریانوردان و جامعه دریایی کشور باشد. این کنوانسیون به تمام مسائل و موضوعات کار، ایمنی، امنیت و معیشت دریانوردان به هنگام کار روی دریا مربوط می‌شود و بسیار حائز اهمیت است.

در حال حاضر در مرحله الحاق به این کنوانسیون هستیم که به جز چند کشور پیشرفته، ایران در شمار اولین کشورهای در حال توسعه است که به این کنوانسیون ملحق

جای خالی دریا در کتب درسی

تحلیل رییس دبیر خانه ارگان‌های دریایی از چگونگی اشاعه فرهنگ دریایی در میان مردم

"فرهنگ غالب در کشور، به رغم مرزهای وسیع دریایی، فرهنگ خشکی است. این نگاه در میان برنامه ریزان و مدیران کشور هم وجود دارد."

رئیس دبیر خانه ارگان‌های دریایی در گفت‌وگو با بندر و دریا در تحلیل و ارزیابی میزان نفوذ و اشاعه فرهنگ دریایی در میان مردم، با اشاره به این مطلب نتیجه‌گیری کرد که چنین وضعیتی چندان هم غریب نیست، چرا که اگر تورقی کوتاه به کتاب‌های درسی دانش آموزان بزنید، متوجه می‌شوید اصلاً اشاره‌ای به دریا و جاذبه‌های دریا و دریانوردی نشده است؛ در صورتی که برای نهادینه کردن این فرهنگ و علاقه‌مندی نوجوانان و جوانان به حرفه دریانوردی، لازم است از سنین کودکی به دریا و زیبایی‌های دریا پرداخته شود. سید علی استیری البته کارهای انجام شده طی چند سال گذشته جهت گسترش فرهنگ دریایی را تاثیرگذار دانسته که نشانه آن هم افزایش گردشگران نوروزی سفرهای دریایی در استان‌های جنوبی است.

رئیس دبیر خانه ارگان‌های دریایی همچنین اظهار امیدواری کرد که روزی برسد در ایران، هر دانش آموز دوست داشته باشد در آینده مهندس کشتی یا فرمانده کشتی شود و جوانان با ابراز علاقه‌مندی به حرفه دریا نوردی، رشته‌هایی چون صنعت تعمیر کشتی، طراحی و ساخت کشتی و سایر علوم دریایی مرتبط را جهت ادامه تحصیل انتخاب کنند.

مسئول برگزاری روز جهانی دریانوردان در این گفت‌وگو، خبرهای خوشی هم برای دریانوردان کشور داشته که اخیراً در غالب یک کنوانسیون جامع به تأیید و تصویب مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان رسیده است.



امسال پس از پیگیری‌های بسیار و با انجام فعالیت‌های لازم، کنوانسیون جامع کار دریایی به تصویب مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان رسید و به دولت هم ابلاغ شد که می‌تواند خبر خوشی برای دریانوردان و جامعه دریایی کشور باشد.

مزیت این کنوانسیون این است که تمام مسائل و موضوعات کاری دریانوردان اعم از ایمنی کار، معیشت و تغذیه و استراحت را یکجا بررسی و به آن‌ها توجه می‌کند. به عبارت دیگر، این کنوانسیون، این الزام حقوقی را برای مالکان کشتی‌ها دارد تا استانداردها را رعایت کنند.

به نسبت سال‌های گذشته، اقبال عمومی به موضوع دریا و دریانوردی بیشتر شود.

● **با اعلام هفته دریانوردی، مشارکت و همکاری جامعه دریایی و ارگان‌های دریایی کشور در برگزاری این مراسم به چه شکل خواهد بود؟**

هفته دریانوردی از دهم تا هفدهم مهر ماه با تخصیص شعار و متولی مشخص بین ارگان‌های دریایی کشور توزیع شده است، ۱۰ مهر ماه با شعار «دریانوردی و ناوگان صیادی» متولی آن سازمان شیلات ایران است، ۱۱ مهرماه با شعار «دریانوردی و ناوگان نفتی» متولی آن شرکت ملی نفتکش ایران است، ۱۳ مهرماه با شعار «دریانوردی و ناوگان تجاری» متولی آن شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است. ۱۴ مهرماه روز جشن دریانوردی، به نام «دریانورد و بنادر» است که سازمان بنادر و دریانوردی متولی آن تعیین شده است، ۱۵ مهر با شعار «دریانوردی و گردشگری» که از مباحث جدید هفته دریانوردی محسوب می‌شود، متولی آن شرکت کشتیرانی والفجر است و ۱۷ مهر ماه، هم با شعار «دریانوردی و منابع نفت و گاز» تعیین شده که متولی آن شرکت

آموزش‌های پر هزینه و زمان بر است. بنابراین پرداختن به این موضوع در کنوانسیون مهمی چون کنوانسیون جامع کار دریایی به نظر می‌رسد که باید پیش از این اتفاق می‌افتاد.

● **آیا آیمو و دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای شعار انتخابی، ماموریت خاصی را هم به کشورهای عضو این سازمان توصیه کرده است؟**

دبیرکل آیمو هر ساله به مناسبت روز جهانی دریانوردی و با توجه به شعار مصوب این سازمان، پیامی را که پیرامون انتظارات و منویات شورای آیمو است به همه کشورهای عضو ابلاغ می‌کند. در پیام امسال به نکاتی مانند فرهنگ‌سازی و اشاعه فرهنگ دریایی در بین آحاد جامعه و آشنایی هر چه بیشتر جوامع با دریا و دریانوردی و تشویق و حمایت از دریانوردان اشاره شده است. آیمو خطاب به دریانوردان تاکید می‌کند که در عوض انتخاب شغل دریانوردی، سازمان بین‌المللی دریانوردی و کشورهای عضو این سازمان از شما به شکل شایسته حمایت می‌کنند.

در این پیام همچنین «ایجاد شرایط کاری بهتر برای دریانوردان» تحت عنوان خواسته‌های معنوی از سوی دبیرکل آیمو به کشورهای صاحب دریا و دریانوردی تاکید می‌شود.

● **پس از گذشت ۲ دهه برگزاری مراسم روز جهانی دریانوردی، طی سال‌های گذشته با دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی مواجه شده‌ایم، این دبیرخانه بر اساس چه نیازهایی ضرورت ایجاد یافته است؟**

طی سال‌ها برگزاری این مراسم، گسترش فرهنگ دریایی و توجه به مسائل صنعت حمل و نقل دریایی، اهداف محوری این همایش بوده است، ولی با توجه به گسترش مسائل صنعت حمل و نقل دریایی، پرداختن به همه آن‌ها فقط از سوی بخش حاکمیت، چالش‌هایی را هم به همراه داشت، لذا لازم بود که هماهنگی و همکاری بین همه ارگان‌های فعال در بخش دریا به وجود بیاید. دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور نیز در همین راستا از سه سال پیش در سازمان بنادر ایجاد شد و از نظرها و دیدگاه‌های ارگان‌های دریایی عضو این دبیرخانه اعم از بخش دولتی، غیردولتی و سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO) در رابطه مسائل مختلف استفاده می‌کند.

از ویژگی‌ها و محاسن این دبیرخانه این است که موفق شده است جشن دریانوردی را در بخش‌های نظامی و غیرنظامی به همراه بخش تجاری گسترش بدهد. از این رو طی سه سال گذشته مراسم بهتری را تجربه کرده‌ایم. از طرفی این مشارکت باعث شد

می‌شود.

به جز این، کنوانسیون ۱۸۵ ژنو راجع به شناسایی مدارک دریانوردان هم، امور تصویب و تأییدش انجام شده و در مرحله الحاق به آن هستیم. این دو کنوانسیون مسائل کاری و فعالیت حرفه‌ای دریانوردان بر روی کشتی و تردد آن‌ها به بنادر را تسهیل می‌کند.

● **به طور مصدافی می‌فرمایید که از طریق کنوانسیون جامع کار دریایی قرار است چه تسهیلاتی به دریانوردان ارایه شود؟**

کنوانسیون جامع کار دریایی از چندین کنوانسیون قدیمی مربوط به کار دریانوردی که موضوعاتش نیاز به بازنگری داشت، تشکیل شده است. تا پیش از این، بعضی از کشورها به برخی کنوانسیون‌ها ملحق می‌شدند و به برخی هم ملحق نمی‌شدند؛ از این رو تصمیم گرفته شد تا با هماهنگی سازمان بین‌المللی کار و سازمان جهانی دریانوردی، کلیه موضوعات مربوط به کار دریانوردی چه در زمینه‌های بهداشت محیط کار و مسایل معیشتی و چه در رابطه با ایمنی و امنیت کاری و مسایل دیگر که برای دریانوردان متصور است، در یک کنوانسیون جامع و واحد دیده شود تا کشورها سپس طی مراحل الحاق، به صورت جامع از اقدامات حمایتی، به شکل یکنواخت برخوردار شوند. مزیت این کنوانسیون این است که تمام مسائل و موضوعات کاری دریانوردان اعم از ایمنی کار، معیشت و تغذیه و استراحت را یکجا بررسی و به آن‌ها توجه می‌کند. به عبارت دیگر، این کنوانسیون، این الزام حقوقی را برای مالکان کشتی‌ها دارد تا استانداردها را رعایت کنند.

کنوانسیون کار دریایی در بازنگری جدید، آیا می‌تواند در خصوص رفع معضل کمبود نیروی دریانورد و اقبال جوانان به حرفه دریانوردی موثر باشد؟

یکی از رویکردهای این کنوانسیون توجه به نسل جوان و تشویق آن‌ها به حرفه دریانوردی است. به همین منظور کنوانسیون کار دریایی برای تشویق جوانان به شغل دریانوردی و ملوانی، شیوه غیر مستقیم آموزش را مطرح کرده و شرایط آن را فراهم می‌کند. یعنی اگر یک دریانورد بداند که قوانین بین‌المللی وجود دارد که از او در دریا حمایت می‌کند و ایمنی کار، بهداشت تغذیه و معیشتش را مورد توجه قرار می‌دهد، بدیهی است که به سمت دریا و کار در کشتی علاقه مند می‌شود.

در هر صورت کمبود دریانورد دارد به یک مسئله حساس در دنیا تبدیل می‌شود. طبق آمار سازمان جهانی دریانوردی (IMO) به حدود ۶۰ هزار نفر افسر دریانورد در سطح دنیا نیاز است. در حالی که آموزش‌های دریایی جزو



مسئولان و شنیدن صحبت‌های دریانوردان به پیشبرد اهداف، اشاعه فرهنگ دریایی و تامین خواسته‌های بحق بخش صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور کمک شایانی می‌کند.

● به عنوان یک فعال دریایی و دست اندرکار در امر اشاعه فرهنگ دریا، از نتیجه کار دست کم طی سال‌های گذشته، چه ارزیابی دارید؟

البته لازم است یادآوری کنم که اشاعه فرهنگ دریایی، امری است که در دراز مدت جواب می‌دهد. با وجود این، از نتیجه کار و اقبال مردم به ساحل و سفر دریایی راضی هستم. به عنوان مثال مطابق آمارهای ارائه شده، در گذشته‌های نه چندان دور، مردم در ایام تعطیلات به ویژه نوروز ترجیح می‌دادند به شهرهای مشهد، اصفهان، شیراز یا شهرهای مازندران و گیلان بروند و دریا را فقط در شمال دیده‌اند، امروز اما استان‌های ساحلی جنوب کشور مثل استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و حتی سواحل چابهار در سیستان و بلوچستان، گردشگران نوروزی بسیاری را از همه جای کشور می‌پذیرند.

این‌ها نشانه کار فرهنگی مستمری است که شروع شده و باید ادامه پیدا کند. الان فرهنگ غالب در کشور، حتی در میان مدیران، فرهنگ خشکی است و فرهنگ دریایی منحصر به شهروندان در استان‌های ساحلی است.

به نظر می‌رسد که مناسب ترین راه برای توسعه فرهنگ دریایی، آشنایی دبستانی‌ها و کودکان با دریا و زیبایی‌های دریا از طریق نقاشی و شعر است. امیدوارم روزی برسد که هر دانش آموز در پاسخ به سوال می‌خواهید در آینده چه کاره شوید، دوست داشته باشد فرمانده کشتی، مهندس کشتی، دریانورد و یا ملوان باشد.

هفته برنامه‌های سرگرمی، تفریحی و ورزشی برنامه ریزی شده که با هدف اشاعه فرهنگ دریایی به اجرا می‌رسد. مسابقات شنا، خاطره نویسی، نقاشی و برنامه‌هایی از این دست در کمیته اجرایی پیش بینی شده که در زمان مقرر اطلاع رسانی می‌شود.

● به جز ستاد، در بنادر و استان‌های ساحلی هم جشن دریانوردی برقرار است یا خیر؟

از آن جایی که این امکانات وجود ندارد تا بتوان تمام دریانوردان را به تهران دعوت کرد تا در این جشن شرکت کنند، بنابراین از سال‌های گذشته توصیه شده طی مراسم مشابه، در استان‌های ساحلی هم از دریانوردان و جامعه دریایی تقدیر بعمل آید. امسال اما بنا بر تاکید مدیرعامل و معاونت دریایی سازمان، برای برگزاری این مراسم در بنادر، دستورالعملی هم تهیه و به بنادر ارسال شده تا مطابق هماهنگی با ارگان‌های دریایی مستقر در استان از دریانوردانی که فرصت آمدن به تهران را ندارند، تقدیر شود.

● برگزاری این همایش فرصتی است تا خواسته‌ها و نگرانی‌های جامعه دریایی به گوش مسئولان رده بالای کشور برسد، در این خصوص مدعوین روز ۱۴ مهر ماه از چه طیف‌هایی انتخاب شده‌اند؟

معمولاً هر سال وزیر محترم راه و ترابری در مراسم حضور دارند و امسال هم حضور خواهند داشت. مقامات لشکری و کشوری مرتبط با دریا و دریانوردی نیز در مراسم امسال حاضر خواهند بود. از فراکسیون دریایی مجلس شورای اسلامی هم دعوت می‌شود. در کنار آن‌ها، از مسئولان قوه قضائیه هم دعوت به عمل می‌آید. معمولاً استقبال خوبی از این مراسم می‌شود. در هر حال، حضور این

” از آن جایی که این امکانات وجود ندارد تا بتوان تمام دریانوردان را به تهران دعوت کرد تا در این جشن شرکت کنند، بنابراین از سال‌های گذشته توصیه شده طی مراسم مشابه، در استان‌های ساحلی هم از دریانوردان و جامعه دریایی تقدیر بعمل آید.

به نظر می‌رسد که مناسب ترین راه برای توسعه فرهنگ دریایی، آشنایی دبستانی‌ها و کودکان با دریا و زیبایی‌های دریا از طریق نقاشی و شعر است.

“

نفت فلات قاره است. بنابراین سعی شده در طول یک هفته، کلیه بخش‌های دریایی کشور این فرصت را داشته باشند تا از طریق مصاحبه مطبوعاتی و برنامه‌های تلویزیونی خود را به آحاد جامعه معرفی کنند.

● در خصوص اطلاع رسانی، دبیرخانه آیا برنامه خاصی را هم تدارک دیده است؟

در این زمینه بر اساس موافقت نامه ای که با شبکه سوم سیما به امضا رسیده، این شبکه اختصاصاً به عنوان شبکه دریایی کشور با دبیرخانه ارگان‌های دریایی همکاری دارد. طی سه سال گذشته هم، مسئولین دریایی کشور توانستند از امکانات این شبکه در جهت اشاعه فرهنگ دریایی استفاده نمایند. برای امسال هم برنامه ریزی لازم و هماهنگی با این شبکه انجام شده و این فرصت در اختیار ارگان‌های دریایی قرار می‌گیرد.

● کمیته اجرایی برای خانواده دریاییان در بخش‌های مختلف چه برنامه‌هایی را تدارک دیده است؟

برای خانواده دریایی کشور هم در طول

دریایان و دریانوردان نمونه سال ۱۳۸۹

اکوبیولوژی دریایی

- علیرضا مهوری
- سید فرشید فلاح

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

- داریوش بضاعت پور، مدیرعامل شرکت خدمات کشتیرانی بارآوران ایران

سازمان شیلت ایران

- علی رعیتی، ناخدای موتور لنج صیادی، استان هرمزگان
- عبدالامیر عباسی اصل، ناخدای لنج صیادی، استان خوزستان
- ظهرا رب رستمی، ناخدای قایق صیادی، استان بوشهر
- میکائیل بابائی اصل، معاون مدیر کل دفتر حفظ و بهسازی صنایع دریایی، استان تهران

نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی

- نواسالار یکم پاسدار منصور مزارعی
- نوابان پاسدار مرتضی زارع
- نوادریکم پاسدار علی ترکمانی

اتحادیه شرکتهای تعاونی حمل و نقل دریایی بار و مسافر سر اسر کشور

- ناخدا سید شاکر هاشمی زاده

جانباز نمونه دریایی

- ناصر اکبری، وی سکنی و سر سکنی واحد فولاد بندرامام خمینی را هنگام اصابت موشک بر عهده داشت.
- علی هاشمی نیا، سر مهندس از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

مدرس نمونه

- حافظ دلفائیان، دارای گواهینامه شایستگی سر مهندسی، سفرهای نا محدود و تدریس در دروس تخصصی دانش مهندسی موتور، دانش مهندسی عمومی، آرشیتکت دریایی در شرکت ملی نفتکش ایران و دانشگاه علوم دریایی امام خمینی

انجمن مهندسی دریایی ایران

- کاپیتان مالک علیمحمدی

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

- یوسف احمدی نسب، فرمانده
- مجید گنابادی، سر مهندس
- مسعود حمزه، سر ملوان
- شعبان مهدی زاده، آشپز درجه یک

اتحادیه مالکان کشتی ایران

- کاپیتان عباس یوسفی، فرمانده کشتی زیر ۵۰۰ تن، شرکت صید صنعتی صدف
- مهندس منوچهر خوشنام، افسر سوم مهندس (کشتی های اقیانوس پیمان)، شرکت خدمات فرا ساحلی اروند

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

- دریادار دوم عرشه ابراهیم اشکان (پیشکسوت نمونه)
- ناخدا سوم عرشه عبدالوهاب طاهری
- ناخدا سوم مکانیک احسان اعجم اکرمی
- نوابان سوم بیژن زارع (تفنگدار نمونه)

شرکت نفت فلات قاره ایران

- امیر حسین امیری، سرپرست بندر، منطقه خارک

فعالان شناورهای سنتی عملیات تجسس و نجات دریایی

- حسین احمدزاده، فرمانده شناور فلزی زیر ۵۰۰ تن، بندر بوشهر (وی ۷ نفر از پرسنل موتور لنج باری را نجات داده است).
- حمید رضا فتح شیرین، قایقران قایق های تفریحی انزلی (وی ۷ نفر را که قایق شان دچار حادثه و واژگون شده بود را به تنهایی نجات داده است).
- عبدالزهرا اصل الوان، ناخدای لنج باری، بندرلنگه (وی خدمات بسیاری در جهت نجات نفرات کشتی در حال غرق در حوالی جزیره کیش انجام داده است).

شرکت کشتیرانی والفجر

- احمد حسینی ارانی، مهندس الکترونیک یک
- سرهنگ دوم نعمت الله احمدیان، معاونت عملیات دریابانی استان مازندران

سازمان حفاظت محیط زیست

- داوود میر شکار، کارشناس مسئول

سازمان بنادر و دریانوردی

- احمد فروغی، مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
- علی اکبر مرزبان، نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی بین المللی (IMO)
- محسن ارشادی، کارشناس امنیت دریانوردی، بندر امام خمینی
- مصطفی زارع دوست، رئیس اداره حفاظت و ایمنی، اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان، بندر امام خمینی
- حسین نیاراقب، فرمانده یدک کش والعصر، اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان، بندرانزلی
- آقای حمید مهربان، اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، بندر چابهار
- قاسم عسگری نسب، سرپرست اداره ایمنی و حفاظت دریایی، اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی
- علی اصغر پوریزدانی، معاون دریایی و بندری، اداره کل بنادر و دریانوردی مازندران، بندر بوشهر
- علی ابراهیم زاده، رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی، اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر بندر بوشهر

شرکت ملی نفتکش ایران

- کاپیتان اردشیر محرابی، فرمانده تانکرها
- ناخدا حسین خواجه ثیان، فرمانده شناورها
- مهندس مسعود نبی سعید، سر مهندس شناورها
- آقای اصغر دیدار، سر ملوان تانکرها
- کاپیتان مهران بخشی، معاونت امور آموزش

شرکت پایانه های نفتی ایران

- سیاوش صیدالی، راننده موتور یدک کش کشتی یک
- جعفری لازار، سرپرست عملیات کشتیرانی اسکله های شرقی

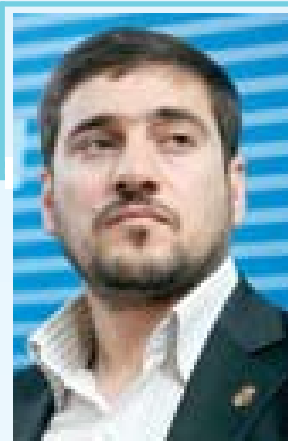
شرکت کشتیرانی بنیاد

- مهندس بشیر کامکار، مدیر عامل شرکت مدیریت کشتی قشم بنیاد

بندر صادراتی ماهشهر

- احمد افشار، راهنمای ارشد شرکت پلاپاش نفت آبادان

بهانه‌ای برای تجلیل از زحمات دریانوردان



علی اکبر صفایی
مدیرکل بنادر
و دریانوردی
هرمزگان

امروزه دریا و دریانوردی، نقش مهمی در تجارت جهانی ایفا می‌کند به طوری که امرار معاش میلیون‌ها نفر در جهان همگی به کشتی‌ها و صنعت کشتیرانی و تلاش دریانوردان بستگی دارد. در این میان، بخش اعظمی از زحمات این بخش بر دوش دریانوردان زحمت کش قرار دارد که مدت‌ها به دور از خانواده در فکر انتقال کالاها و مایحتاج مورد نیاز مردم در سراسر جهان هستند و در این راه با سختی‌های فراوانی دست به گریبانند. بر همین اساس سازمان جهانی دریانوردی به دلیل اهمیت این صنعت، هفتم مهرماه را روز جهانی دریانوردی نام نهاده تا بهانه‌ای باشد برای تجلیل و قدردانی از زحمات فعالین این بخش. هر چند باید گفت تجلیل از زحمات آن‌ها کار راحتی نیست. امسال نیز شعار سازمان جهانی دریانوردی و متعاقب آن سازمان بنادر و دریانوردی، تحت عنوان «دریانورد» نام گرفته است.

ایران نیز به دلیل برخورداری از سواحل بیکران در جنوب و شمال و در عین حال واقع شدن در کریدور شمال - جنوب، جایگاه ممتازی در این بخش دارد. کشورمان در مقطع فعلی با تکیه بر پیشینه چند هزار ساله خود در عرصه دریانوردی و با توجه به تلاش و اسناد پیش‌بینی شده، از جمله سند چشم‌انداز بیست ساله، بیش از هر زمان دیگری به سمت خلق پیشرفت‌ها و جهش‌های اختراعات‌آفرین در حمل و نقل دریایی و توسعه بنادر می‌شتابد. بندر شهیدرجایی، که به درستی به آن دروازه طلایی اقتصاد کشور اطلاق می‌شود توانسته همگام با توسعه سایر بنادر و با بهره‌گیری از تلاش‌های ارزنده دریانوردان و فعالان دریایی و بندری و با بهره‌گیری از رهنمودهای مقام معظم رهبری، مسیر شتابان توسعه را در بخش‌های مختلف بیماید، که از جمله آن‌ها می‌توان به کسب رتبه پنجاهم در بین بنادر کانتینری بزرگ دنیا اشاره کرد.

امروز دریا و دریانوردی با خون مردم هرمزگان عجین شده و جمعیت بسیاری از مردم این استان به واسطه بهره‌مندی از سواحل بی‌شمار، از طریق این نعمت خدادادی ارتزاق می‌کنند و مسئولان امر نیز شانه به شانه مردم در جهت رشد و پیشرفت استان و بهره‌گیری پایدار از این بخش تلاش می‌کنند. با عنایت به سیاست‌گذاری‌های انجام شده از سوی دولت خدمت‌گذار، طرح‌های بزرگ بندری در جای‌جای این استان در حال انجام است، از جمله آن‌ها می‌توان از احداث بنادر سیریک و جاسک در شرق هرمزگان، اسکله پشتیبانی هرمز در مرکز استان و بندر خمیر و طرح توسعه بندر لنگه در غرب استان نام برد.

در کنار این بخش، طرح توسعه بزرگ‌ترین بندر تجاری و بازرگانی کشور یعنی مجتمع بندری شهیدرجایی با حمایت ویژه دولت در حال انجام است که با بهره‌برداری از این طرح، ظرفیت این بندر به ۲ برابر افزایش خواهد یافت و خواهد توانست علاوه بر اشتغال‌زایی بیشتر، به رونق اقتصادی منطقه و کشور کمک نماید و از طرف دیگر به ارتقای جایگاه کشورمان در جهان نیز، سرعت بیشتری ببخشد.

در این بخش با بهره‌گیری از نظرات متخصصین و کارشناسان مجرب، برنامه استراتژیک ۵ ساله بندر شهیدرجایی در حال آماده‌سازی است که در حال حاضر منشور این برنامه تهیه گردیده است. معتقدیم برای رشد و توسعه شتابان این بندر، تمامی عوامل دست‌اندرکار باید بر اساس برنامه واحد و منسجم حرکت نموده که این امر به رشد بیش از پیش این بندر کمک چشمگیری خواهد نمود.

علاوه بر این، در بخش مسافری نیز استان شاهد اجرای طرح‌های بزرگی است که از جمله آن‌ها ساماندهی بزرگ‌ترین بندر مسافری کشور (بندر شهید حقانی) و سایر بنادر مسافری است که در کنار ساماندهی ناوگان مسافری دریایی، باعث گردیده سطح رضایت‌مندی هم‌میهنان و شهروندان افزایش یابد و از سفر دریایی لذت ببرند که پاداش بزرگی برای همکاران و دست‌اندرکاران این عرصه بوده است.

بهره‌گیری از بیش از ۲ هزار و ۲۳۷ کیلومتر ساحل در استان هرمزگان که بیش از نیمی از سواحل جنوب کشور را شامل می‌شود، می‌تواند تا بیش از این در جهت خدمت‌رسانی به مردم عزیز و شریف استان هرمزگان گام برداشته شود که اجرای طرح‌های بسیار در بخش‌های مختلف گواهی عزم جدی دولت در فراهم آوردن استانی آباد و سرفراز است. استان هرمزگان با بهره‌گیری از بیش از ۲۰۰ هزار نفر دریانورد، استانی دریایی محسوب می‌شود که بخش اعظمی از روزی مردمش را از دریا و فعالیت‌های دریانوردی بدست می‌آورد. به این جمع اضافه کنید ثبت بیش از ۱۰ هزار فرزند شناور سبک و سنگین که روزانه برای کسب رزق و روزی، دل به دریا می‌زنند.

در خاتمه، بر خود لازم می‌دانم در آستانه این روز مهم و به پاس قدردانی از تلاش‌های دریانوردان عزیز، به تمامی دریانوردان و فعالان عرصه دریانوردی خدا قوت گفته و خسته نباشید عرض کنم و این روز را به آن‌ها تبریک بگویم. امیدوارم عرصه پر ارزش دریانوردی همچون گذشته و با تلاش تمامی دلسوزان این بخش راه پر رونق و رو به توسعه‌ی خود را همچنان ادامه دهد، که این مهم قطعاً موجب سرفرازی میهن اسلامی‌مان خواهد شد.

نیروی انسانی، موتور محرک صنعت دریانوردی



زین‌العابدین بازاری
مدیر بنادر و
دریانوردی گلستان

اگر باور داریم که بیش از نود درصد صادرات و واردات کشورمان مرهون صنعت حمل‌ونقل دریایی است، بنابراین حرفه دریانوردی و کشتیرانی پل ارتباطی بنادر دنیا بوده و لذا جامعه دریانوردی چه در جمهوری اسلامی ایران و چه در سایر کشورها به عنوان نیروی انسانی و موتور محرک کشتیرانی و دریانوردی محسوب می‌شود و از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. آنچه که مهم به نظر می‌رسد فعالیت شبانه‌روزی عزیزان دریانورد است که غالباً دور از چشم اجتماع بوده و فعالان امر دریانوردی علی‌رغم تحمل مشقات و سختی‌های این حرفه، مظلوم واقع شده و تلاش آنان ناشناخته باقی می‌ماند. کمی دقیق‌تر ببیندیشیم، هر لحظه هزاران نفر دریانورد در اقصی نقاط دنیا در اقیانوس‌ها، دریاها و رودخانه‌ها، دور از خانواده و وطن خود مشغول به خدمت هستند.

بر خود لازم می‌دانم که از مقام شامخ دریانوردان عزیز کشورمان تقدیر نموده و روز دریانورد را به کلیه دریانوردان، دریادلان و دریابیان میهن اسلامی تبریک عرض نمایم.

تبیین نقش دریانوردان در اسناد بالادستی



ابراهیم ایدنی
مدیرکل بنادر
و دریانوردی
خوزستان

پیشینه‌ی پربر ایرانیان، بنا بر اسناد موثق و معتبر جهانی در صنعت دریانوردی حکایت از آشنایی و تبحر و آگاهی آنان از آبراهه‌های جهانی دارد. همچنین گستردگی مرزهای آبی ایران زمین از دیر باز تا کنون اهمیت آن را برای ایرانیان دو چندان کرده است. به استناد تاریخ می‌توان به حضور بازرگانان ایرانی در اقصی نقاط جهان اشاره کرد که (جز از راه آبی، دسترسی به آن مقدور نبود) نشان از انس و الفت تاریخی تجار و بازرگانان ایرانی با صنعت دریانوردی دارد.

اگرچه فتوحات پادشاهان باستانی از راه‌های آبی و استقامت و دفاع جانانه دریانوردان در برابر استعمارگران که از راه دریا کشورمان را مورد حمله قرار داده‌اند، را نباید از نظر دور نگاه داشت. با این زمینه درخشان تاریخی می‌توان گفت دریا برای ایران و ایرانی سرچشمه‌ی حیات و بالندگی بوده و اگرچه بر اثر غفلت‌های تاریخی که در اثر انقطاع بین نسل‌ها و عدم انتقال تجارب تاریخی و نقشه‌های شوم استعماری حاصل شده، صنعت دریانوردی کشورمان آنچنان که شایسته و بایسته است نتوانسته از ظرفیت‌های گسترده موجود در آبراهه‌های داخلی و خارجی بهره‌برداری کند، اما تبیین نقش خطیر این صنعت در اسناد بالادستی کشور و عزم و همت ایرانیان جهت نیل به جایگاه شایسته در منطقه، بارقه‌ی امید این حرکت را در دل کلیه‌ی دست‌اندرکاران صنعت دریانوردی فروزان کرده است.

بنادر خوزستان نیز با عنایت به مختصات جغرافیایی و اقلیمی کم نظیرشان در این بین به عنوان حلقه‌ی رابط بین صنایع تولیدی داخلی و صنعت دریایی در حال شکوفایی کشور، می‌توانند نقش به‌سزایی ایفا کنند و بستری پایدار و اثر بخش برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت سرمایه‌گذاری در پسکرانه‌های دریایی، صنایع ساحلی و فراساحلی، به منظور رونق بیش از پیش بازرگانی دریایی فراهم آورند. قرار گرفتن بندر امام خمینی و خرمشهر و دیگر بنادر کوچک استان خوزستان با برخورداری از تجهیزات پیشرفته و مدرن و گواهی‌نامه‌های کیفیت مدیریتی در گذرگاه ترانزیتی شمال - جنوب و پیوند کشورهای آسیایانه میانه و قفقاز به آب‌های گرم جهانی، جایگاه بی‌بدیل آن‌ها را در بازرگانی دریایی و رویکردهای دریامحور آشکار می‌کند.

لذا ارتقا و حرکت همزمان مؤلفه‌های ساختاری بنادر و صاحبان صنایع دریایی و ناوگان دریایی جهت شکوفایی بازرگانی دریایی و سهیم شدن از مزایا و بهره‌های آن ضروری به نظر می‌رسد. نیل به این مقصود جز با همراهی استانداردهای جهانی، تلاش در راستای ارتقا و به‌روزرسانی دانش و تجربه و توسعه‌ی ساختار دریایی میسر نمی‌گردد، و شگفت نیست که با همت و عزم دریانوردان بلندنظر ایرانی با الهام از شعار «همت مضاعف و کار مضاعف» که به فرموده مقام معظم رهبری امسال به این نام موسوم شده و تأسی از دلاوری‌ها و سلحشوری شهدای دریانورد در طول سال‌های دفاع مقدس و عرصه‌های پایداری در برابر متجاوزان بیگانه، در مدت زمانی نسبتاً کوتاه محقق شود و با عنایت به شعار روز جهانی دریانوردی، سال ۱۳۸۹؛ فرصتی است مغتنم که احاد جامعه شریف ایران اسلامی با نقش و جایگاه این سپید جامگان عرصه‌ی دریا بیش از پیش آشنا شوند و با تجلیل و تقدیر از این عزیزان، گوشه‌ای از زحمات بی‌دریغ‌شان، مورد عنایت قرار گیرد. امید است دریانوردان ایرانی همانگونه که در زمینه‌ی کسب موفقیت‌های جهانی، نظیر قرار گرفتن در فهرست سفید سازمان جهانی دریانوردی، توانایی خود را به تأیید جهانیان رسانده‌اند، در باز پس گیری افتخارات دریایی دیرینه‌ی خود پیروز و سربلند باشند.

صنعت حمل‌ونقل دریایی، مدیون دریانوردان



محمد راستاد
مدیرکل بنادر
و دریانوردی بوشهر

سیر و مطالعه در تاریخ دریانوردی و گذری مجمل بر شرح احوال و سفر نامه‌های دریانوردان پارسی ما را به این نکته رهنمون می‌سازد که ایرانیان از دیر باز دریانوردانی اندیشمند، جسور، خلاق و کوشا بوده‌اند و این تجربه‌ای است که با جهد و تلاش نیاکان ما در گذر از سه هزار سال تاریخ پرافتخار در پهنه دریاهای تنها به نام ایران و ایرانی ثبت گردیده و سینه به سینه به نسل امروز انتقال یافته است.

آری! سخن از دریانوردانی است که در کارستانی ستودنی، دریا را به خدمت نیازهای بشری در آورده و از دل این خون بیکران خداوندی، ارتزاق می‌کنند و بی شک صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور همواره خود را مدیون و مرهون مجاهدت دریانوردانی می‌داند که سالیان متمادی با وجود ناملایمات و سختی‌های این حرفه، با توکل بر ایزد یکتا و با نیت سرافرازی میهن اسلامی در رونق و شکوفایی اقتصادی ملی، نقش آفرینی کرده‌اند. دریانوردان دریادلی که در هشت سال دفاع مقدس همچون پیشینیان دلاور خود، آرزوی کوچکترین دست‌اندازی به آب‌های ایران اسلامی را تا ابد بر دل خصم زبون گذاشتند و اکنون نیز با ایثار و از خودگذشتگی، حافظان اقتدار نظامی، سیاسی و اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در اقصی نقاط گیتی هستند.

اینجانب، ضمن تبریک روز جهانی دریانوردی به همه دریانوردان تلاشگر و اعضای خانواده بزرگ جامعه دریایی، بالندگی و پیشرفت روزافزون این صنعت استراتژیک و سربلندی میهن عزیز اسلامی را در همه عرصه‌ها از خداوند منان مسئلت می‌نمایم.

بهبود معاش دریانوردان، سرلوحه امور



فرهاد منتصری
کوهساری
مدیرکل بنادر و
دریانوردی کیلان

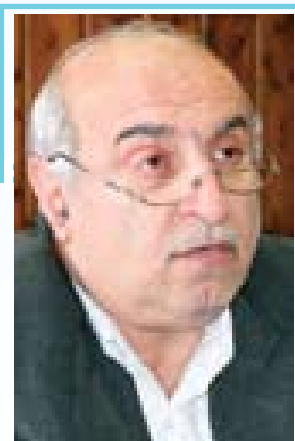
صنعت دریانوردی به عنوان صنعتی عظیم و فراگیر در جهان معاصر مطرح است، کشورمان به لحاظ دارا بودن ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و به عنوان پل ارتباطی بین دریای خزر و آبهای آزاد ارزانتترین راه ترانزیتی بین کشورهای آسیای میانه و دریاهای آزاد جهان است. صدور نفت و گاز و صادرات غیرنفتی از پایانه‌ها و بنادر کشور، ورود کالا و افزایش این میزان با پذیرش کالاهای ترانزیتی و وجود منابع پروتئینی غنی در قلمرو آبی تحت حاکمیت، همگی انگیزه‌هایی بسیار قوی در توجه به این صنعت و توسعه آن می‌باشد. در کنار توسعه ناوگان تجاری، تجهیز بنادر، توسعه فراساحل، خدمات دریایی و حمایت از سرمایه گذاری بخش خصوصی، ارج نهادن به مقوله نیروی انسانی که اساس و پایه رشد و شکوفایی این صنعت در کشورمان می‌باشد، می‌بایست در سرلوحه کلیه امور قرار گیرد. نام گذاری سال ۲۰۱۰ میلادی با عنوان "سال دریانورد" قدمی است در قدردانی از یک و نیم میلیون نفر دریانورد که با تلاش و کوشش خود موجبات رفاه و آرامش شش و نیم میلیارد نفر جمعیت جهان را فراهم نموده اند. قشری که کشتی خانه و محل کار آن‌ها بوده و علاوه بر قرار گرفتن در شرایط کاری سخت و تحمل سرو صدا، شرایط جوی نامساعد، تهدید و هجوم دزدان دریایی، مدام با مسایل امنیتی و توقیف‌های غیر قابل توجه در بنادر خارجی، مورد کم توجهی قرار می‌گیرند.

سال ۱۳۸۹ را میتوان "سال دریانوردان جمهوری اسلامی ایران" نامید، چرا که جامعه دریایی کشورمان با وجود تحمل تمامی این مشکلات و تحریم‌ها و برخوردهای تبعیض آمیز و مغرضانه‌ای که در بنادر جهان با دریانوردان ایرانی صورت می‌گیرد باز در این رقابت نابرابر نه تنها قدمی به عقب نگذاشته‌اند، بلکه روز به روز موجبات رشد و شکوفایی صنعت دریانوردی کشورمان را نیز پدید آورده‌اند. دانش و تجربه افسران و پرسنل دریایی ایران، مشارکت برجسته در بازار حمل و نقل انرژی در جهان، استاندارد و انضباط کشتی‌های ایرانی و غیرت و رشادت ناوگان نظامی کشور، حقیقتی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. این واقعیتی است که فقط با کلمات و یا تخصیص یک روز به نام این عزیزان نمی‌توان از زحمات و تلاش‌شان قدردانی کرد. اما همین امر نیز نشان دهنده احترام و ارزشی است که مسئولان دریایی برای این خانواده دلسوز و فداکار، فارغ از هر رنگ و نژاد قائل می‌باشند.

امید است با اصلاح قوانین، موجبات ایمنی و امنیت دریانوردان تامین شده و با این خانواده بزرگ محترمانه و منصفانه رفتار گردد. ارتقاء استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی و بهبود معاش دریانوردان می‌بایست در سرلوحه اقدامات مسئولان دریایی کشور قرار گیرد. هر چند در همین راستا می‌توان با کمک رسانه‌های ملی، مطبوعات و قشر فرهنگی و دانشگاهی کشور موجبات جذب نیروهای جوان به این صنعت را نیز فراهم آورد.

در آخر، ضمن تبریک این روز بزرگ به دریانوردان دریا دل این مرزو بوم، رشد و شکوفایی این صنعت فراگیر در کشورمان و دستیابی به بالاترین استانداردهای جهانی با تلاش و کوشش جامعه دریانوردی کشور را از درگاه خداوند متعال خواهانم.

تلاش برای توسعه فعالیت‌های دریایی



سیدنبی
سیدپور
مدیرکل
بنادر و دریانوردی
ماندران

هر زمان که به دریا نظر می‌افکنیم، می‌توانیم گسترده ترین مفاهیم الهی را در آن بیابیم. این نعمت شگفت انگیز منبع عظیم بخشش‌های بی منت الهی است تا بندگان با احاطه بر آن از منابع سرشارش استفاده کنند. در قرآن کریم می‌خوانیم: «آیا نمی‌بینی که کشتی به خاطر نعمت الهی در دریا روان است تا نمونه‌ای از نشانه‌های او را به شما نشان دهد؟».

بدون تردید دریانوردی و کشتیرانی تجاری از گذشته‌های دور تا کنون در کشور ما وجود داشته و شواهد تاریخی بسیاری می‌توان برای آن برشمرد، و هر سند تاریخی موثقی که در این زمینه به ما رسیده، سند معتبری در برتری ایرانیان در فن تجارت دریایی، کشتیرانی و امور دریانوردی به شمار می‌آید.

بعد از فروپاشی شوروی سابق و استقلال جمهوری‌های مختلف آن، اوضاع اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و... در منطقه دستخوش تحول اساسی گشت. در این دگرگونی سریع، موفقیت از آن کشورهایی است که از فرصت‌های جدید و پیش رو نهایت استفاده را ببرند. کشورهای حاشیه دریای خزر برای دستیابی به بازارهای جهانی به دنبال مسیری هستند که علاوه بر هزینه پایین و سرعت بالا در انتقال کالا، از امنیت کافی برخوردار باشد. لذا بنادر شمالی کشور عزیزمان ایران به لحاظ داشتن موقعیت استراتژیک در بین منطقه می‌توانند زنجیره و پل اتصال ارزشمند و بی رقیب برای این کشورها باشند.

ضمن تبریک روز جهانی دریانوردی به دریانوردان دریادل و پرتلاش کشورمان، امیدوارم کلیه فعالان عرصه دریا با همت بلند و عزم دریایی خود، تمام سعی و تلاش‌شان را در راستای توسعه کلیه فعالیت‌های دریایی، به خصوص افزایش سهم ایران در دریای خزر به کار گیرند.

بستر قانونی بهبود شرایط کار دریایی



سیاوش
رضوانی

مدیر کل بنادر
و دریانوردی
سیستان و
بلوچستان

دریا همواره در جهت توسعه و پیشرفت جوامع انسانی، با توانمندی‌های گوناگون هم‌چون منابع سرشار طبیعی، حمل‌ونقل دریایی و کنترل استراتژیک، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است.

در عصر حاضر با رشد تجارت جهانی بر اهمیت حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی نیز افزوده شده است، لذا سازمان جهانی دریانوردی به منظور بهبود ایمنی کشتیرانی، امنیت دریانوردی و مسایل زیست‌محیطی دریاها، هر سال در ماه سپتامبر، روز جهانی دریانوردی را با یک شعار ویژه مطرح نموده و به عنوان مرجع بین‌المللی دریایی سرلوحه فعالیت‌های خویش قرار می‌دهد.

کارشناسان و متخصصان با بررسی وضعیت فعلی صنعت حمل‌ونقل دریایی، اظهار داشته‌اند که صنعت فوق، در سال‌های آتی با بحران کمبود نیروی انسانی متخصص مواجه خواهد شد.

به همین دلیل با نام‌گذاری امسال به عنوان "سال دریانوردان"، وضعیت فعلی این حرفه و مشکلات پیرامون آن از سوی ارگان‌های مربوطه مورد توجه ویژه‌ای قرار گرفته است.

در حال حاضر با پیوستن کشورمان به کنوانسیون بین‌المللی کار دریایی و همچنین تأیید سخت و زیان‌آور بودن حرفه دریانوردی از سوی دولت، بستر قانونی جهت بهبود شرایط کار در دریا، ارتقاء وضعیت دریانوردان و دفاع از حقوق آنان فراهم شده است.

البته تدوین قوانین ملی به منظور ساماندهی و حمایت از دریانوردان شاغل بر روی شناورهای سنتی و غیر کنوانسیون (با تناژ کمتر از ۵۰۰ تن) که تحت پوشش کنوانسیون کار دریایی قرار نمی‌گیرند، نیز در سازمان بنادر و دریانوردی در حال پیگیری است، که در آینده نزدیک، تهیه و اعمال خواهد شد.

امید است با اعمال مقررات و استانداردهای یاد شده و همچنین بازرسی‌های ادواری شناورها در بنادر و نظارت بر حسن اجرای دقیق قوانین مربوطه، شاهد افزایش انگیزه دریانوردان ایرانی جهت ادامه فعالیت‌های‌شان باشیم و در ضمن جوانان کشورمان نیز با اشتیاق و امید بیشتر به انتخاب و ادامه تحصیل در رشته‌های فوق مبادرت نمایند.

استراتژی سهم شدن در ثروت دریایی



عادل دریس
مدیرکل بندر
و دریانوردی
خرمشهر

با توجه به آنکه آب‌های سطح زمین، سه چهارم جدار آن را پوشانده‌اند، استراتژی سهم شدن در ثروت دریایی (و همچنین تجارت جهانی) توسط قدرت‌های بزرگ پس از جنگ‌های اول و دوم جهانی و طی سال‌های جنگ سرد دنبال شد. با پیشرفت پر شتاب فناوری، کشورمان نیز که به دلیل موقعیت جغرافیایی خاص (دسترسی به خلیج فارس و دریای مازندران)، وسعت مناطق دریایی و شرایط آب و هوایی مناسب، از موقعیت خوبی برای دریانوردی برخوردار است، برای حفظ منافع ملی در خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند و دریای مازندران و شرکت در فعالیت‌های دریایی و دریانوردی؛ باید از یک سیستم جامع و مقتدر، متفکر، متعهد، طراح و مطابق با معیارهای مطرح در قرن بیست و یکم، برخوردار باشد.

ایران، از حدود ۲۷۰۰ کیلومتر ساحل و ۱۱ بندر تجاری برخوردار است که ۲۰۰۰ کیلومتر این سواحل در جنوب کشور قرار داشته و به آب‌های آزاد دنیا متصل است. از بین شیوه‌های حمل و نقل زمینی، ریلی، هوایی و دریایی، حمل‌ونقل دریایی مقرون به صرفه تر است و به همین دلیل ۹۰ درصد صادرات غیرنفتی و تقریباً تمامی صادرات نفتی کشور با استفاده از کشتی‌ها صورت می‌گیرد ضمن آن که حمل‌ونقل دریایی، با توسعه ناوگان دریایی، موجبات کسب درآمدهای ارزی بیشتری را برای کشور فراهم می‌آورد.

با توجه به توسعه و توانمندی‌های موجود در صنعت دریانوردی کشور، نگاه کلان مدیران در مواد زیر الزامی به نظر می‌رسد:

۱- با توجه به سختی و طاقت‌فرسا بودن کار دریانوردی می‌بایست؛ حرفه دریانوردی به عنوان شغلی سخت و زیان‌آور شناخته شده و ضمن برخورداری از تسهیلات مناسب، تمهیدات لازم جهت حمایت همه جانبه از دریانوردان دیده شود و نیروی انسانی به عنوان ذخایر صنعت دریانوردی محسوب شود.

۲- بسترسازی مناسب در راستای قوانین ملی و بین‌المللی می‌تواند توسعه صنعت دریانوردی را در پی داشته باشد. پیگیری دریافت سهم بیشتر از تجارت جهانی، چشم‌انداز برنامه‌های اقتصادی، اجتماعی را به خود اختصاص نماید که خود بررسی میدانی و توسعه صنایع وابسته دریایی را به دنبال خواهد داشت.

۳- بررسی راهکارهای جدید جهت کانتینریزاسیون بنادر مهم کشور و ایجاد راه‌های استراتژیک و اتصال این بنادر به خطوط ریلی و مواصلاتی می‌تواند در کاهش هزینه‌های تمام شده حمل‌ونقل و ترانزیت کالا اثر گذار باشد و به رونق بازارهای داخلی و صادراتی کمک نماید.



روز جهانی دریانوردی، تعاملی به وسعت دریا با زندگی و فرهنگ کار

حمید ودادی

نگاهی به دریانوردی از منظر ادبیات حرفه ای

ورود از نقطه صفر مرزی به دریانوردی مدرن و صنعتی، بدون عبور از دالان تاریخی دریانوردی سنتی خود که برای همیشه راز سر به مهر بسیاری از ناخدایان ما مانده است، سبب شد تا مدام و پیوسته، از شیوهی آزمون و خطا بهره گیریم. به عبارتی و از منظر مدیریتی، خطای عمل را، پس از عمل شناسایی کنیم.

چنین فرآیندی سبب شد تا شیوهی زندگی ما در دریانوردی نوین، اگر نه بر ناپایداری محکم، که بر پایداری ضعیفی استوار شود.

به هر تقدیر و برای جبران مافات گذشته، شاهد از خودگذشتگی‌های بسیاری از سوی جامعه دریایی و دریانوردان گران قدر بوده‌ایم. جامعه دریایی و دریانوردان ما، طی چند نسل، زحمات بسیاری را متقبل شد تا توانست: دریا و دریانوردی و ماهیت حرفه‌ای آن، نیازهای مادی و معنوی آن، جریان و روند توسعه‌ی منابع انسانی آن، تحلیل موضوع صعوبت و سختی آن، فرهنگ و هنر و آداب ملی وابسته به آن، حمایت‌های بیمه‌ای و از کارافتادگی و بازنشستگی آن، قوانین کار مرتبط با آن و... را با کمک حوزه‌های اداری ناظر، هم عرض و قانون گذار، شناسایی و زوایای مطلوب را بازخوانی، جاری و معلوم نماید.

این مقاله، کوشش دارد تا اصلی‌ترین شاخص‌های کیفی و بنیادی و عناصر مشمول توجه به دریانوردی را که کلید اصلی التفات به «دریانوردی» و حمل و نقل دریایی است، مورد بازشناسی و بازپروری قرار دهد.

و نگاه گرمابخش خود، در همان حاشیه، زندگی داشتند و هر چند که خود «متن اصلی این تاریخ بودند»، کم‌تر در این تاریخ دیده شدند و ذکری از آنان، به میان آمد.

دریانوردی نوین و صنعتی ما که در دهه‌ی چهل شمسی، موتور پیوستن خود به این صنعت را روشن کرد، بارویی از سفر بنا نهاد! هر چند که در انبان تاریخی خود، هزاران سال دانش نهفته در دل و جان دریانوردان سنتی این آب و خاک و دریا داشت. دانشی که نه، بلکه گنجی عظیم در قلب دریانوردان سنتی لنج‌ها و بوم‌های ما.

بی‌هیچ‌اخذ تجربه‌ای از این گنج، بر خطی به موازات این تاریخ، اما بی‌بهره از اندوخته‌های آن، که نهفته در کانون خانواده‌ی هر دریانورد ساکن نوار شمالی خلیج فارس و دریای عمان بود، آغازگر راه برای پیوستن به دریانوردی نوین و صنعتی شدیم.

شاید در آن زمان، کسی بر ضرورت هم راستایی این دو نگاه به دریانوردی، تأمل نکرد و شاید کسی هم اهمیت آن را در کلمات هیچ گزاره‌ای ندید!

این نوع نگاه به دریانوردی صنعتی و مدرن، که آن را به طور کامل، موضوعی منفک و جدای از دریانوردی سنتی خود تلقی داشتیم، سبب شد تا با هیچ پیشینه‌ی نظری و تجربی، پا به عرصه‌ی دریانوردی نوین گذاریم. این در حالی است که در سابقه‌ی دریایی خویش، بسیاری سخن از ماضی و معاصر گفته‌ایم، سخن از عهد دریانوردی داریوش، تا دوره‌ی افشاریه و از افشاریه تا جنگ و نبرد دریایی با پرتغالی‌ها در قرن ۱۹ میلادی.

بنابر افسانه‌های ایرانی، جمشید: پادشاه سلسله‌ی پیشدادیان، کشتی بساخت و دستور استفاده از آن را به عنوان شیوه‌ای بدیع برای حمل و نقل و سفر، صادر کرد. نقش کلامی این رای را در این بیت از شاهنامه‌ی فردوسی می‌توان دید، که نه زاده‌ی افسانه بلکه بیان واقعیتی است که ارتباط شکلی و محتوایی سرزمین عزیز ما را با دریا معنا می‌کند:

گذر کرد از آن پس به کشتی بر آب
ز کشور به کشور برآمد شتاب

اما و این «شتاب» که زاده‌ی اصل «حرکت» بود، گاه آرام و گاه تند، به پیش آمد تا رسید «فصل اکنون».

در این «اکنون»، هر چند که قدری دیر، دریانوردی سنتی ما به دریانوردی صنعتی و مدرن پیوند خورد، اما روحیه و میل و انگیزه و رغبت نهفته در دل و جان دریانوردان سنتی، پشتوانه‌ای شد که دریانوردی مدرن را جدی گیریم و جدی‌تر بر مسایل و مبانی «نظری» و «عملیاتی» و «جراحی» آن، اندیشه و اهتمام کنیم.

دریانوردی سنتی ما، به برکت وجود اصیل‌ترین مؤمن‌ترین و نجیب‌ترین دریانوردان ایرانی آبدیده که بر بوم و لنج‌های خود، از خلیج فارس و دریای عمان، تا شرق آفریقا و جنوب هند و اقیانوس هند و از این سو، تا مدیترانه را در ید دریایی و سکان ایرانی خود داشتند، جان ماهی این تاریخ را، نسل اندر نسل حفظ کردند. هر چند که هم چون نامهربانی گرم و تب آفتاب جنوب، از روزگار و اهل زمینی اش، نامهربانی دیدند، اما به یمن دل دریایی



دریانورد فعال در حوزه‌ی دریانوردی سنتی، دارای یک احساس تعلق فرهنگی نسبت به حرفه‌ی خود است و آن را، مانده و میراثی از نسل‌های پیش از خود و امانتی برای انتقال به نسل‌های پس از خود می‌داند.



ماهیت علتی که برخاسته از فرهنگ دریایی، می‌توان به آن اشاره کرد، آن است که بین سودمندی حرفه‌ای و سودمندی فردی، یک رابطه منطقی برقرار است. دریانورد فعال در حوزه‌ی دریانوردی سنتی، دارای یک احساس تعلق فرهنگی نسبت به حرفه‌ی خود است و آن را، مانده و میراثی از نسل‌های پیش از خود و امانتی برای انتقال به نسل‌های پس از خود می‌داند.

وجود حس مالکیت حرفه‌ای، وجود هم‌گرایی خانوادگی در کنار هم کاری شغلی، مشترک بودن در منافع مادی حاصل از فعالیت، جزوی از زمین‌های پرورش و تقویت انگیزه‌ی ماندگاری وی در آن حرفه است. علاوه بر این‌ها، وجود یک «استقلال» فردی برای ادامه‌ی فعالیت، یا قطع موقت و یا حتی دایم حرفه که به ندرت اتفاق می‌افتد، از جمله‌ی عوامل مؤثر فرهنگی، در این ثبات و ماندگاری است.

وجود استقلال فردی برای انتخاب ادامه‌ی حرفه یا قطع آن، به جای وجود یک الزام برخاسته از حکم استخدامی، که تابع پذیرش مقررات قانونی روابط و حقوق کار است، در ماهیت اصلی خود، دارای عملکردی فرهنگی و هم آمیخته با فرهنگ دریانوردی است. این ویژگی و صفت مشترک فرهنگی - حرفه‌ای، از چنان اعتباری بهره‌مند است که هم اکنون و در بسیاری از کشورهای برخوردار از حرفه‌ی دریانوردی، اصل تنظیم قراردادهای منعطف و سیال را محور تنظیم قراردادهای کاری بین دریانورد و شرکت‌ها و مالکان کشتی‌ها قرار داده‌اند.

جنبه‌های دیگر که ضرورت توجه به فرهنگ دریانوردی را مورد تأکید بیش‌تری قرار می‌دهد، بحث درباره‌ی بسط این موضوع است که توسعه‌ی حرفه دریانوردی و گسترش دامنه‌ی فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی، وابسته به توسعه و پیشرفت منابع انسانی دریانورد است.

در بُعد دریانوردی سنتی، فرهنگ کار دریانوردی، هم آمیخته با فرهنگ اجتماعی است و جوان متعلق به این جامعه، برای پاسخ دادن به نیازهای اجتماعی خود، مانند: نیاز به تشکیل خانواده، نیاز به استقلال فردی، نیاز به تأمین خانواده‌ی پدری و دستگیری از آنان به هنگام پیری و کهولت، هم‌چنین تحصیل درآمد که از طریق دریا و تجارت و دریانوردی (و یا ماهی‌گیری و صید مروارید) ممکن است، لاجرم به دریا روی می‌آورد. در سوی دیگر، چنانچه از این جوان، حمایتی به عمل نیاید، توسعه‌ی زمینه‌های کار و حرفه، عملاً امکان‌پذیر نخواهد بود.

یک حوزه و مقوله‌ی حرفه‌ای، صنعتی، تولیدی، خدماتی، آموزشی و... اظهار آسیب‌دیدگی و یا نقد، نموده باشد. به مفهوم دیگر، همیشه نسبت به دیرآمدگی فرهنگ یک مقوله، که به جریان زندگی ما وارد شده است، اظهار گلایه و شکوه داشته‌ایم.

اهمیت قابل شدن برای چنین موضوعی، نشان‌دهنده‌ی آن است که هیچ بخشی از یک جامعه، نمی‌تواند خود را فارغ و بدون نیاز از علم و دانش و فرهنگ ببیند.

دریانوردی، موضوعی «فراشغلی» و «فراحرفه ای» است. به مفهوم دیگر، دریانوردی، فقط یک حوزه کاری - شغلی نیست. این که، آن را تنها به مثابه‌ی یک «شغل» بنگریم، فقط به بخش کوچکی از گوشه‌های هستی آن توجه داشته‌ایم.

نادیده گرفتن زوایای دانشی و فرهنگی این حرفه، زمینه‌ساز نادیده گرفتن ارزش‌های اعتباری و درون ذاتی این حرفه از یک سو و نادیده گرفتن، نیازهای حرفه‌ای، دانشی و فرهنگ شخصی و فردی دریانورد از سوی دیگر است.

فرهنگ دریایی و دریانوردی کشور ما، که زاده و پرورش‌یافته‌ی دامن دریانوردی سنتی ماست و در مرکز بسیاری از گفتارهای اجتماعی، هنری، موسیقایی، اقتصادی و حرفه‌ای جامعه‌ی ساکن در جنوب کشور می‌زید، از زوایای بسیاری قابل بررسی است.

یکی و از جمله زوایای شفاف آن، وجود یک بار معنایی از حرفه‌ی دریانوردی، درون آن فرهنگ دریایی است؛ معنایی که می‌تواند عاملی برای غنی‌سازی حرفه‌ی دریانوردی در لباس مدرن و صنعتی آن باشد.

سودمندی این مفهوم که از طریق تقویت ارتباط بین «کار» و «فرهنگ» حاصل می‌شود، عاملی برای تقویت انگیزه‌های شخصی در پذیرش حرفه دریانوردی و فرآیند و سازوکاری برای «شناخت ماهیت و جنبه‌های» این حرفه است.

تحلیل یک کنش شغلی از طریق داده‌های فرهنگی، به ما نشان می‌دهد که در فضای سنتی دریانوردی، که آن را در فعالیت بوم‌ها و لنج‌ها می‌توان دید، عمر مانده‌گاری دریانورد، طولانی است. گاه کسانی را در کسوت دریانوردی لنج‌ها می‌بینیم که از سابقه‌ی بین چهل تا پنجاه سال کار برخوردارند و کماکان، طالب ادامه‌ی این حرفه هستند. این موضوع، خاص تمامی کشورهای صاحب دریانوردی سنتی است. در نقطه‌ی مقابل آن و به طور ویژه‌ای، شاهد کوتاه بودن ماندگاری دریانورد در فضای کاری دریانوردی صنعتی نیز هستیم. موضوعی که باز هم برای کثیری از کشورهای صاحب دریانوردی صنعتی و مدرن، از اهمیت قابل توجه‌ای برخوردار است.

بررسی‌ها، علت‌های چندی را نشان می‌دهد. اما فرهنگ دریایی و دریانوردی، علت قابل توجه‌ایی را مطرح می‌کند.

درباره‌ی دانش و فرهنگ

دریانوردی

به طور طبیعی، هر دست‌آورد نوین و مطلوبی، محصول هم‌افزایی، هم‌فکری و هم‌اندیشی گروهی از جامعه‌های انسانی مرتبط با موضوع آن دست‌آورد است. هیچ‌گاه، هیچ دست‌آوردی را به طول تاریخ ندیده‌ایم که زاده‌ی صفر تا صدی یک فرد باشد.

نگاه حرفه‌ای، یعنی نگاهی که بدانند از چه زوایایی به یک موضوع باید بنگرد و از چه گوشه‌هایی نه: کجاها نگاه غیرمرتبط است و کجاها تخصصی و مرتبط. و لذا، نگاه حرفه‌ای که به دور از اغراض و بدبینی است، نگاهی آمیخته و هم‌راه با «واقعیت اندیشی» و واقعیت‌های برخاسته از «درست اندیشی» است.

به هر روی، ورود ما به دریانوردی مدرن و صنعتی، اگرچه در مسیری جدای از فرهنگ دریانوردی و دریایی ریشه‌دار در تاریخ ما اتفاق افتاد، اما، نگاه حرفه‌ای به ما می‌گوید: خوب شد که اتفاق افتاد! به طور قطع و در پس آن، باید روح بلند، اراده‌ی قوی و نیت خیر اشخاص و افرادی را دید که اگرچه برای ما و به این زمان شناخته نیستند، اما و بدون هیچ شک، خواهان توسعه‌ی این کشور بوده‌اند.

و در ادامه‌ی آن، تلاش و رحمت بسیاری را باید دید که در حوزه‌های آموزش، امور سازمانی و اداری، کانون‌های کار، هم‌چنین در حوزه‌ی حرفه‌ای دریانوردی و در لباس دریانورد، زاینده‌ی بسیاری از دست‌آوردها و ره‌آوردها بوده‌اند.

به این ترتیب، ذکر ضرورت‌ها، نه به منزله‌ی نادیده گرفتن زحمت و اهتمام گذشتگان و فعالیت‌های اکنونیان، بلکه برای تکمیل دایره‌ی شناخت خود از این حرفه‌ی اصیل و نجیب است. «تعمیم دایره‌ی شناخت»، با این هدف که نه در پس عمل، با مشکلات آشنا شویم، بلکه پیش از هر عمل و اقدام، مشکلات اولیه را حدس زده و از بار هزینه‌ی دوباره کاری برای جبران و اصلاح و ترمیم، بکاهیم.

به این ترتیب، قدم نخست، ارایه‌ی یک بازخوانی دوباره از دانش و فرهنگ دریانوردی است. چه آن که، تا مبانی پایه و ذات محتوایی هر موضوع اجتماعی شناخته نشود، عمل‌نسخه‌های پیچیده شده، کاری نخواهند بود و از قضا، سرکانه‌بین، صفرافزون خواهد شد:

از قضا سرکانه‌بین صفرانمود

روغن بادام خشکی می‌فزود

ضرورت در نظر داشتن چنین مقوله‌ای، فارغ از هر پیش فرضی که ممکن است خاص آن مقوله باشد، بازگشت به این مسأله را عیان دارد تا هم زمان با پذیرش آن موضوع، مبادرت به شناخت دانش و فرهنگ خاص آن از سوی متخصصان حرفه، برنامه‌ریزان، پژوهش‌گران، مدیران راهبردی و اجرایی، کارکنان و حرفه‌ورزان شود. به یقین که، کم‌تر حوزه‌های را بتوان یافت که ناشی از عدم ارتباط مستقیم و فعال با دانش و فرهنگ



برنامه‌ریزان و قانون‌گذاران، حرفه‌ی دریانوردی را مانند سایر حرفه‌ها می‌بینند. یا اگر، به وجود تفاوت‌هایی چند، باور دارند، متأسفانه قادر نشده‌اند تا آن تفاوت‌ها را در لباس «قانون»، شرایط و ضوابط کاری و یا آیین‌نامه‌های شغلی، بیان کنند و به فضای قانون تسری دهند. این موضوع، از جمله‌ی مقوله‌هایی است که کثیری از کشورهای دریایی، با آن رویارو هستند. تلاش موردی و کلی‌تر آنان، این است که بتوانند با شیوه‌های متفاوت، از سنگینی این گسست بکاهند و زمینه‌ی این تطبیق را فراهم آورند. گاه در کیفیت آموزشی دانشکده و دانشگاه‌های دریایی، شاهدیم که اهم واحدهای درسی، دارای رویکرد دانشی محض هستند و به این ترتیب، به جای آن که قابلیت «دریانوردی» دانشجوی رشته‌ی دریانوردی را بالا ببریم، بر ارتقای سطح «کارشناسی» وی نسبت به مبانی نظری و عملی اصرار داریم. چنین رویکردی به موضوع آموزش، مقوله‌ی آموزش را از جنبه‌های کاربردی، که حرفه‌ورزی دریانوردی بر آن استوار است، عمیقاً دور می‌دارد.

در این خصوص، لازم است به آموزش‌های دریایی در قالب یک «جامعه‌پذیری، حرفه‌پذیری و فن‌آموزی» بنگریم و به صورت رسمی، برنامه‌های کلاسیک آموزشی را از راه میدان کار (یعنی شناور)، دنبال و سیاست‌گذاری کنیم. به مفهوم روشن، باید ادبیات کار دریانوردی را از عرشه‌ی کشتی و دریا که مکان تعامل فرهنگ دریانوردی و محیط کار است، بنگریم. نگاه به ادبیات آموزشی حرفه‌ی دریانوردی از «عرشه‌ی کلاس» و به صورت استادمحوری، به جای کار محوری، محدود ساختن حرفه‌ی دریانوردی به

بحث‌های نظری و مدرسه‌ای است.

علاوه بر آموزش، موارد دیگری نیز، قابل طرح است؛ مواردی که به صورت عمده، برخاسته از نوع کار، فضای کار و شرایط کار است.

می‌دانیم که فقط در حرفه‌ی دریانوردی و حوزه‌های مرتبط با آن است که محیط کار و محیط زندگی یکی است و علاوه بر این که این دو محیط یکی است، بین آن دو نیز، چنان هم آمیختگی کامل و ویژه‌ای برقرار است که ساعت‌های کار و زندگی، در قالب یک «ساخت زمانی» تعریف می‌شوند.

آموزش در جهت حرفه‌ورزی و فن‌آوری توامان کلاسیک (آموزش‌های مدرسه‌ای و دانشگاهی) و میدانی، قابل دست‌یابی نیست.

انتظار دقیق و مشخص، چیزی نیست جز نزدیک نمودن قابلیت‌های دانشی و فرهنگی فرد دریانورد به موضوع دانش، فن و فرهنگ دریانوردی و چیزی نیست، جز آن که بپذیریم: فرایند توسعه‌ی زیرساختی دریانوردی، از کریدور توسعه‌ی منابع انسانی دریانورد (و کارگزاران دریایی و بندری) می‌گذرد. فرهنگ دریایی، مجموعه‌ای از قاعده‌ها، مناسبات و دل‌بستگی‌های (باوری، عاطفی، رفتاری، شخصیتی، اجتماعی و روابط بین فردی) است که در پیوندی عمیق و گسترده در چارچوب فعالیت‌های دریایی (و از آن جمله: حرفه‌ی دریانوردی و کار در دریا) قابل مشاهده و درک است. در این معنا، فرهنگ دریایی، بیان‌گر هسته‌ی اصلی فرهنگ اجتماعی موجود در جامعه‌های ساکن در کنار موضوع فعالیت‌های دریایی است.

فرهنگ دریا را می‌توان آمیزه‌ای از کار و هنر زندگی و آداب مرسوم و هنرهایی تجسم کرد که در جامعه‌های وابسته به دریا، شکل می‌گیرد و نمود می‌یابند. این فرهنگ، استوار بر منابعی است که بر بستر کار، زبان و گویش‌ها، مناسبات فرهنگی و اعتقادات ارزشی و دینی و همچنین، قانون‌های نانوشته‌ی سلبی و ایجابی، پدید آمده است. فرهنگ دریانوردی، جزوی از این مجموعه کلان فرهنگی است.

نتیجه‌ی روشن حاصل از این مفهوم، آن است که فرهنگ دریانوردی را نمی‌توان جدای از فرهنگ دریا و مجموعه‌های انسانی وابسته به آن جست‌وجو کرد.

به این ترتیب، یک رابطه‌ی مفهومی بین عناصر اصلی توسعه‌ی حرفه‌ی دریانوردی شکل می‌گیرد که در آن، توسعه‌ی زیرساخت‌های دریانوردی، مستلزم توسعه‌ی منابع انسانی از راه توسعه‌ی فرهنگ دریایی است.

ادبیات کار و فرهنگ دریانوردی

اگر و چنانچه احساس می‌شود که روش زندگی حرفه‌ی دریانوردی، با سطحی از ناپایداری روبه‌رو است، آن را باید از این زاویه دید که کارگزاران فعالیت‌های دریایی (و حتی

”
گاه در کیفیت آموزشی دانشکده و دانشگاه‌های دریایی، شاهدیم که اهم واحدهای درسی، دارای رویکرد دانشی محض هستند و به این ترتیب، به جای آن که قابلیت «دریانوردی» دانشجوی رشته‌ی دریانوردی را بالا ببریم، بر ارتقای سطح «کارشناسی» وی نسبت به مبانی نظری و عملی اصرار داریم.

“

از این رو، نظام اجتماعی جامعه، به پشتوانه‌ی آموزه‌ها و آموخته‌های فرهنگی خود، از این جوان حمایت کرده تا به این ترتیب، از فضای جامعه، از فضای کار و حرفه، حمایت به عمل آورد.

حال اگر در رابطه‌ی مفهومی، توسعه‌ی حرفه‌ی دریانوردی و حمل‌ونقل دریایی، مستلزم توسعه‌ی منابع انسانی دریانورد است، باید جوان مورد نظر، در گزاره‌ی «منابع انسانی» دریانوردی قرار گیرد. کاربرد عمومی فرهنگ دریانوردی، در حوزه‌ی دریانوردی، دقیقاً به مفهوم الهام گرفتن از راه‌کارهایی است که دارای اثر مثبت و مطلوب بوده‌اند.

در مجموع، باید اذعان نمود که فرهنگ دریایی و دریانوردی که منعکس در پیشینه‌های این حرفه، در مجموعه‌ای از تاریخ کشورهاست (منظور کشورهایی که دارای سوابق و فعالیت دریانوردی هستند)، علاوه بر بار معنایی گوناگون

”
نگاه به ادبیات آموزشی حرفه‌ی دریانوردی از «عرشه‌ی کلاس» و به صورت استادمحوری، به جای کار محوری، محدود ساختن حرفه‌ی دریانوردی به بحث‌های نظری و مدرسه‌ای است.

“

خود، در چهار معنای نزدیک دیگر نیز به کار می‌رود: آموزش، الگوسازی حرفه‌ای و شغلی در حوزه‌ی دریانوردی، ترسیم شیوه‌ی زندگی دریایی و هندسه‌ی آن، هم‌چنین انتقال منش رفتاری، در چارچوب تقویت زمینه‌های حرفه‌ای دریانوردی، اصل نخستین و اولیه، توجه به منابع انسانی دریانورد است. بخشی از این توجه، شامل: پرورش و تقویت روحیه، ظرفیت، اخلاق حرفه‌ای و منش رفتاری است که جز از راه فرهنگ و



زمان کاری دریانورد، دارای تراکم و فشردگی توامان و پیوسته است و اثر این نحوه از کار، عاملی برای تعیین سقف سنوات خدمت، متناسب با این نوع فشردگی است

منظمی و با هدف پرورش منابع انسانی دریانورد که لازمه توسعه فضای حرفه‌ای دریانوردی است، سعی بر آن داریم که بین فضا و ادبیات کار با فرهنگ دریایی و دریانوردی، پیوند برقرار سازیم. در هر فضای کاری، لازمه توسعه، توجه عمیق به مباحث علمی و فرهنگی مرتبط با موضوع است و به لحاظ جاری سازی آن، نیاز به پرورش و توسعه منابع انسانی شاغل در آن، در اولویت نخستین قرار دارد.

- پیش‌برد برنامه‌های عملیاتی در حوزه اقدام (کشتی و دریا) و اهمیت به آموزه‌های حرفه‌ای در کنار آموزه‌های علمی.
- پشتیبانی از برنامه‌های توسعه منابع انسانی.
- پشتیبانی از تحلیل کار بر مبنای فرهنگ.
- بازنگری بر زمان اشتغال به کار دریانورد (به عنوان مثال، سن ۱۶ سالگی) و اصلاح سقف خدمت دریایی، به آن گونه که متناسب با شرایط کار دریانورد باشد.
- تهیه استراتژی و تعمیم حوزه‌های مشارکت اندیشی با دریانوردان، کانون‌های صنفی و حرفه‌ای مرتبط، برنامه‌ریزان زیرساختی دریایی و بندری، نخبگان، پژوهش‌گران، تصمیم‌سازان ارشد و...
- تلاش برای ارتقای سطح آگاهی عمومی نسبت به فرهنگ و حرفه دریانوردی و سایر مشاغل دریایی - بندری.
- بازتعریف فرهنگ کار، آداب و مناسبات آن، با تأکید بر حرفه دریانوردی.
- توسعه نمادهای دریایی - بندری در فضاهای عمومی و شهری در مجامع درون سرزمینی و ساحلی.
- گسترش رویکردهای بنیادی به موضوع فعالیت‌های دریایی و بندری از راه آمایش جمعیتی، پهنه‌افزایی موقعیت‌شغلی و افزایش سطح سرمایه‌گذاری در شهرهای ساحلی و بندری کشور، با تأکید بر کرانه‌ی جنوبی.

حین و پس از خدمت، مقررات بازنشستگی، تعیین طول زمان کاری برای بازنشستگی و... به فضای روانی و فیزیکی این حرفه نزدیک سازیم و پس از آن، متناسب با فضای حرفه، گیرنده باشیم.

به عنوان مثال، چون انتظار داریم که مانند دیگر اهالی مشاغل، فرد دریانورد نیز، به مدت سی سال تمام خدمت کند، سعی و تلاش داریم که به اتکای وضع راه‌کارهای گوناگون، بر ثبات و ماندگاری دریانورد تا مرز سی سالگی، بیفزاییم. این تمایل به تلاش، دارای نیت مطلوبی است، اما با ادبیات حرفه‌ی دریانوردی و فرهنگ آن غریب است. به مفهوم دیگر، تعمیم سی سال، از دیگر مشاغل به حرفه‌ی دریانوردی، تعمیم قابل امتزاجی با این حرفه نیست و ماهیت این حرفه، ایجاب می‌کند که تا سی سال را (به عنوان مثال)، بیست سال بنگریم. در سایر مشاغل، سطح سی سال، برخاسته از عناصری، هم چون: وجود بخش‌های کاری روزانه، وجود زمان انفعال ۱۶ ساعته پس از هشت ساعت کار و حضور در موقعیت ثابت مکانی است و این در حالی است که زمان کاری دریانورد، دارای تراکم و فشردگی توامان و پیوسته است و اثر این نحوه از کار، عاملی برای تعیین سقف سنوات خدمت، متناسب با این نوع فشردگی است.

شاید بیان شود که فرد دریانورد، پس از انجام مأموریت کاری، از یک فرصت حداکثری و چند هفته‌گی برای استراحت مطلق بهره‌مند می‌شود و از این رو، باید همان سطح خدمت سی سال را برای او لحاظ داشت.

در این مورد، لازم به توضیح است که فرجه‌ی استراحت، فقط به منزله‌ی تأمین شرایط کار پیوسته و جزوی از حقوق دریانورد محسوب می‌شود و این موضوع، اساساً اثری بر تراکم و فشردگی کار در هر مأموریت دریایی ندارد.

نتیجه‌وپیشنهادها

روز جهانی دریانوردی، فرصت باز یافته و دوباره‌ای برای عرض تهنیت به جامعه‌ی دریانوردی کشور و بازبینی فرایندهای کنش و واکنشی با دریانوردان گرامی و زمانی برای بازنگری و بررسی پیوندهای کاری و الگوهای مدیریتی است. به نظر می‌رسد که مناسب خواهد بود تا به وجه

این نحو از تأثیرگذاری محیط کار بر محیط زندگی، دارای اثرات و جنبه‌های مثبت و منفی بسیاری است. در این بین، باید باور داشت که «فرهنگ»، کاتالیزوری برای افزایش سطح جنبه‌های مثبت و کاهش اثر بارهای منفی است.

در این جا، «فرهنگ» به عنوان یک دانش ضمنی (Tacit Knowledge)، یاری کارآمدی برای دریانورد به منظور تطبیق و هماهنگ شدن با فضای کار و حرفه است. این دانش ضمنی، کمک می‌کند تا ادبیات کار، به خوبی شکل بگیرد و باعث تسری فرهنگ به محیط کار شود.

این دانش ضمنی، به ما یادآور می‌شود که نباید به حرفه‌ی دریانوردی مانند حرفه‌های اداری و سازمانی و عملیاتی و میدانی نگریست. در این نوع از مشاغل، زمان کاری فرد، صبح تا بعدازظهر و در شرایط کار نوبتی، تا حداکثر ۲۴ ساعت بعد، با برخورداری از یک روز کامل تعطیلی است و این در حالی است که فرد دریانورد، به صورت مستمر، در موقعیت شغلی خود حضور دارد و در یک بازه‌ی زمانی طولانی مدت (حداقل بین دو تا ۶ ماه و گاه بیش‌تر) مدام در حال تجربه آن است. این وضعیت، دارای بازتاب‌های خاص روحی و روانی و جسمانی است که ناشی از جریان‌های عاطفی زندگی (ارتباط با اعضای خانواده، دوستان، اقوام، محیط جامعه‌ی شهری و سکونت، آرامش خاطر حاصل از حضور در کنار دیگران و...)، یکدستی روند فعالیت‌های کاری و زندگی، سختی برخاسته از کار یکنواخت، پدیدار می‌شوند. بر این اساس، دانش ضمنی مورد نظر، کمک می‌کند تا ما حرفه دریانوردی را نه از منظر مشاغل تعریف شده کلاسیک اداری، بلکه در قالب یک موضوع خاص حرفه‌ای که شرایط خاص خود را داراست و بر اساس همان شرایط خاص دارای مطالبات ویژه و منحصر به خود است، بنگریم.

نکته‌ی روشن این گزاره، آن است که: ضرورت دارد تا به دریانوردی، از منظر ادبیات حرفه‌ای برخاسته از فرهنگ این حرفه بنگریم.

جز این اگر باشد و اگر بر مصداق مشاغل دیگر، به این حرفه بنگریم، در وهله‌ی نخست، قادر نخواهیم بود تا هر نوع اقدام خود را (قوانین و روابط کار، تعیین دستمزد، وضع برنامه‌های حمایتی، ترفیع شغلی، آرایه‌ی خدمات رفاهی

لزوم توسعه حمل و نقل برای افزایش مبادلات ایران و آذربایجان

جوانشیر آخوندف سفیر جمهوری آذربایجان در ایران تاکید کرد برای توسعه تجارت میان ایران و آذربایجان طرفین باید در وهله اول زیرساخت‌های حمل و نقل را توسعه بخشند.

بنابر این گزارش، وی در کنفرانس جمهوری آذربایجان؛ تجارب گذشته و چشم انداز آینده گفت: معاملات تجاری بین دو کشور هم اکنون در حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون دلار است. طرف ایرانی افزایش معاملات تجاری تا ۱۰ میلیارد دلار را پیشنهاد می کند ولی برای این بایستی زیاد کار کرد.

وی تصریح کرد در مرحله اول ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقلی، به ویژه کریدور حمل و نقلی شمال جنوب از طریق ساخت راه آهن رشت - قزوین - آستارا در ایران ضروری است. همچنین ساخت بزرگراه زنجان - میانه - اردبیل - مغان نیز خط راه آهن بسیار مهمی است. مناطق مرزی دارای ظرفیت‌های بزرگ نیز می‌توانند در امر توسعه معاملات تجاری سهم قابل توجهی داشته باشند. همچنین تقویت پتانسیل اقتصادی می‌تواند موجب جذب گرجستان به پروژه‌های مشترک و تشکیل سیستم انرژی واحد شود.

جمهوری اسلامی ایران، از ارزان ترین نرخ حمل و نقل در سطح بین المللی برخوردار است، اظهار داشت: به دلیل شرایط و زیر ساخت های مناسب حمل و نقلی کشورمان نسبت به سایر کشورهای همسایه و استقبال صاحبان کالا در بازارهای بین المللی در استفاده هرچه بیشتر از کریدورهای ایران بویژه بندر چابهار، توسعه هرچه بیشتر این بندر و اتمام پروژه های نیمه کاره منطقه با در نظر داشتن اولویت های مربوطه باید تلاش نمود تا هرچه سریعتر به اهداف تعیین شده در حوزه ترانزیت و برنامه توسعه دست یافت. اضافه می نماید در نخستین جلسه ستاد، مقرر گردید با قید فوریت کمیته های تخصصی با چهار محوریت و با حضور نمایندگانی از دستگاه های ذیربط تشکیل یافته و ضمن تعریف شرح وظایف مربوطه جلساتی را بصورت منظم برگزار و تصمیمات آن را در جلسات اصلی ستاد جهت تصویب طرح نمایند.

شایان ذکر است این جلسه با حضور مسئولان ذیربط در حوزه معاونت برنامه ریزی ریاست جمهوری، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت کشور (شورای توسعه و امنیت پایدار شرق و غرب کشور)، وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، استانداری سیستان و بلوچستان، منطقه آزاد چابهار، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان محیط زیست و سازمان سرمایه گذاری خارجی برگزار شد که هریک از اعضا دیدگاه ها و برنامه های کاری حوزه خود را تشریح نمودند.



تصمیمات مهم و تاثیرگذار در ستاد امور اجرایی شورای توسعه و امنیت پایدار شرق کشور

موضوع نگرش جدی دارند، بدون تردید این اراده در سایر دستگاه های اجرایی نیز قوی تر شده تا محور شرق رونق خاص خود را پیدا کند بنابراین با توجه به فرصت جدید ایجاد شده برای این محور، باید به درستی از این ظرفیت و فرصت استفاده شود.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای با بیان این که پس از توسعه محور شرق، توسعه و پایداری محور غرب پیگیری و اجرا خواهد شد، داشتن نگاه و دیدگاه خاص، حساسیت، ایجاد ساختار، فعال شدن کمیته های تخصصی و تعیین وظایف آنها در تحقق اهداف تعیین شده در این امر را مهم برشمرد.

رئیس ستاد امور اجرایی شورای توسعه و امنیت پایدار شرق کشور با اشاره به این که

جلسه ستاد امور اجرایی شورای توسعه و امنیت پایدار شرق کشور با هدف استفاده کامل از ظرفیت های ایجاد شده در شرق کشور در جهت توسعه یافتگی این مناطق برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، دکتر شهریار افندی زاده معاون وزیر راه و ترابری و رئیس این ستاد در جلسه یادشده با تاکید بر اهمیت توسعه محور شرق، خاطرنشان کرد: اراده جمعی در دولت خدمتگزار دهم همچنین وزارت راه و ترابری بر این است تا پروژه های مرتبط و در دست اجرا در محور مذکور هرچه زودتر به پایان برسد، از سوی دیگر با توجه به رویکرد جدید در حوزه ترانزیت که مورد توجه ویژه هیئت دولت قرار گرفته و تمام دست اندرکاران ترانزیت نیز به این

نروژ، دومین شناور خدمات رسانی تایداوتر را تحویل داد

منطقه خلیج فارس مورد استفاده قرار گیرد. نگیل تایدا ۲ دومین شناور از نوع کربوت است که توسط شرکت نروژی و به قیمت هر فروند ۶ میلیون و ۲۰۰ هزار یورو برای شرکت تایداوتر ساخته شده است.

شناور نگیل تایدا ۲ با ۲۹٫۶ متر طول، ۹ متر عرض، آبخور ۱٫۸ متر مجهز به دو موتور MTU با قدرت هر یک ۱۰۸۰ کیلو وات است و می تواند ۴۰ تن بار را با سرعت ۲۱ گره دریایی حمل کرده و حداکثر سرعت آن به ۲۸ گره دریایی می رسد. این شناور که توان جابه جایی ۶۵ مسافر به همراه ۶ خدمه را داراست تحت کلاس مؤسسه رده بندی DNV نروژ ساخته شده و ظرفیت ناخالص آن به ۱۷۱ تن بالغ می شود.

(BATSERVICE) در کشور نروژ در حال ساخت بود، ۳۱ شهریور ماه تحویل کشورمان شد تا به منظور خدمات رسانی به سکوهای نفتی در

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل شرکت تایداوتر خاورمیانه، شناور نگیل تایدا ۲ که بر اساس قرارداد سال گذشته با شرکت بوت سرویس

دومین شناور خدمات رسانی تایداوتر خاورمیانه که در کشور نروژ ساخته شده است، در بندر شهید رجایی تحویل این شرکت شد.



شورای عالی اقیانوس‌شناسی فعال تر می‌شود

رئیس سازمان هواشناسی فعال تر کردن شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور را از برنامه‌های این سازمان عنوان کرد. «بهرام صناعی» در خصوص وضعیت تجهیزات هواشناسی دریایی افزود: به دلیل اینکه تجهیزات دریایی در شرایط جوی کنار سواحل استفاده می‌شود و به علت تماس مداوم با افشانه نمک‌های آب دریا در معرض تخریب قرار می‌گیرند، بر این اساس باید تجهیزات دریایی از کیفیت بالایی برخوردار باشند. وی گفت: این تجهیزات نسبتاً گران هستند و به دلیل گرانی تجهیزات دریایی و اعتبارات محدود سازمان هواشناسی، در گذشته توسعه مناسب هواشناسی دریایی در شمال و جنوب کشور را نداشته‌ایم. صناعی گفت: باید بتوانیم ایستگاه‌های هواشناسی دریایی در جنوب و شمال کشور را به تجهیزات مناسب مجهز کنیم تا بتوانیم اطلاعات و داده‌های مورد استفاده سازمان‌های متقاضی را تأمین کنیم. وی با اشاره به رویکرد سازمان هواشناسی در بخش دریایی گفت: فعال کردن شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور در برنامه ماست که می‌توانیم از طریق این شورا گام‌های جدی را در این رابطه برداریم.

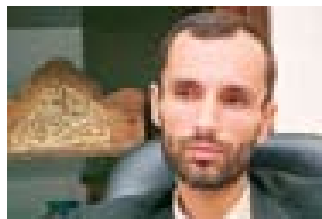
اولین کشتی امسال وارد بندر آستارا می‌شود

فرماندار شهرستان آستارا پیش‌بینی کرد که در دهه فجر سال جاری با اتمام فاز نخست پروژه بندر چندمنظوره آستارا، اولین کشتی وارد بندر شود. کیوان اسدپور افزود: پروژه اسکله و بندر آستارا که از مصوبات دور دوم سفر هیأت دولت به شهرستان بوده، هم اکنون بیش از ۴۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. وی همچنین ادامه داد: پروژه بندر و اسکله آستارا در چهار فاز تفریحی "توریستی"، تجاری، ماهیگیری و شیلات در حال اجراست. فرماندار آستارا در ادامه از پیشرفت ۹۰ درصدی پروژه‌های دور نخست سفر ریاست جمهوری در شهرستان آستارا خبر داد و افزود: پیگیری پروژه‌های مصوب سفر هیأت دولت متناسب با زمانبندی تعیین شده در حال انجام است و خوشبختانه از جدول زمانبندی اجرای پروژه‌ها عقب نیستیم.

پروژه پل خلیج فارس دهه فجر کلید می‌خورد

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم با اعلام خبر افزایش شرکت‌های متقاضی اجرای پروژه پل خلیج فارس از ۸ به ۱۰ شرکت، گفت: با توجه به آمادگی زیرساخت‌های پروژه پل خلیج فارس، عملیات اجرایی این پل در دهه فجر سال جاری آغاز خواهد شد. سیدرضا موسوی افزود: تمامی زیرساخت‌ها به منظور ساخت پل خلیج فارس آماده شده است و فروش اسناد مناقصه پل خلیج فارس تا پایان شهریورماه ادامه داشته است. وی تصریح کرد: در این راستا پس از دو ماه بررسی پیشنهادات از سوی پیمانکاران متقاضی شرکت در مناقصه پل خلیج فارس و بررسی شرایط آنها که کدام یک شرایط فنی و مالی بهتری برای اجرای این پروژه دارند، در قالب یک کنسرسيوم داخلی و خارجی عملیات اجرایی این پل در دهه فجر آغاز خواهد شد. موسوی افزود: تاکنون ۱۰ شرکت داخلی و خارجی تقاضای خرید اسناد مناقصه پل خلیج فارس را داشته‌اند.

با هزار میلیارد تومان اعتبار، راه‌آهن زاهدان به چابهار احداث می‌شود



ساخت فرودگاه در چابهار نیز از دیگر مباحثی بود که دبیر شورای عالی مناطق آزاد به آن اشاره کرد و تأکید کرد: در هر صورت اولویت اول مناطق آزاد احداث راه آهن و سپس افزایش ظرفیت بندر و سرانجام ایجاد فرودگاه است. بقایی در ادامه با تأکید بر استفاده از همه ظرفیت‌های کشور، از شناسایی و ایجاد مناطق ویژه اقتصادی در استان‌های کشور خبر داد. وی بیان داشت: باید از همه ظرفیت‌های استانی در کشور استفاده شود. احداث راه آهن چابهار، ایجاد بندر کاسپین در انزلی، پل خلیج فارس، احداث راه آهن شلمچه به بندر بصره از مهم‌ترین پروژه‌های در دست ساخت مناطق آزاد است که بقایی به آنها اشاره کرد.

دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با بیان این که برای استفاده از تمامی ظرفیت‌ها، مناطق ویژه اقتصادی در همه استان‌ها شکل خواهد گرفت، به طور تلویحی از عدم تخصیص اعتبار هزار میلیارد تومانی برای احداث راه‌آهن زاهدان به چابهار خبر داد. حمیدبقایی با اشاره به این که گسترش ظرفیت بندرها، راه‌آهن و فرودگاه‌ها از اولویت‌های منطقه آزاد چابهار است، اظهار داشت: احداث راه آهن چابهار-زاهدان مطرح شده است و تنها مشکل، کمبود اعتبار آن است که در صورت تأمین اعتبار یک میلیارد دلاری این راه‌آهن احداث می‌شود. به گفته بقایی مدت ساخت راه آهن چابهار-زاهدان سه سال پیش بینی شده است. معاون رئیس جمهور تصریح کرد: مشکل دیگر منطقه آزاد چابهار پایین بودن ظرفیت بندر آن است که با توجه به تعریف این منطقه برای ترانزیت کالا و بار، باید ظرفیت آن افزایش یابد.

بروز پدیده‌ای موسوم به کشدن قهوه‌ای در آب‌های خلیج فارس

کلودنیوم A که علت به وجود آورنده پدیده کشدن قرمز است، مقاومتی است، که این امر نگرانی‌هایی را در بر داشته است. وی با بیان این که با توجه به اهمیت موضوع پایش ماهواره‌ای این پدیده که به صورت روزانه انجام شده و تصاویر اولیه تاکنون حاکی از گسترش این پدیده است، اضافه کرد: به علت بروز پدیده کشدن قهوه‌ای پس از مشاهده لکه‌های اولیه، تعداد ۱۴ ایستگاه در سواحل بندرعباس و اطراف جزیره قشم و هرمز نمونه برداری مرتبط با این پدیده و مطالعه آن را انجام می‌دهند.

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان از بروز و شکوفایی گونه‌ای از دینوفلاژه همراه با تغییر رنگ آب به صورت قهوه‌ای، علاوه بر وجود پدیده شناخته شده کشدن قرمز در ساحل بندرعباس خبر داد. محمدصدیق مرتضوی با بیان این که پدیده یاد شده در نیمه اول شهریورماه در حوالی بندر باهنر مشاهده شده است، اظهار داشت: علل تشکیل این لکه قهوه‌ای که دینوفلاژه (peridinium quinquecorne) نام دارد در مقایسه با

برگزاری اجلاس مقدماتی تراسیکا در کی یف

می‌باشد. در این نشست موضوعاتی همچون انتخاب دبیر کل جدید، اقدامات مقتضی جهت برگزاری اولین همایش سرمایه‌گذاری در پروژه‌های حمل و نقلی کشورهای عضو تراسیکا و تبادل نظر و پیشنهادات اعضا در خصوص اصلاح ساختار دبیرخانه تراسیکا، مورد بررسی قرار گرفت. دکتر افندی زاده، معاون وزیر راه و ترابری جمهوری اسلامی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای ریاست هیات ایرانی را در این اجلاس بر عهده داشت.

نشست مقدماتی برای اجلاس بروکسل تراسیکا (کریدور حمل و نقلی اروپا - قفقاز آسیا) با شرکت معاونین وزراء و نمایندگان کشورهای عضو از جمله جمهوری اسلامی ایران، اوکراین، ترکیه، مولداوی، ارمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان، جمهوری آذربایجان، گرجستان، رومانی و بلغارستان در کی یف برگزار شد. هدف اصلی این نشست رایزنی و هماهنگی در خصوص دستور کار اجلاس بروکسل که قرار است در ماه اکتبر سال جاری میلادی برگزار شود،

ظرفیت تجاری و تفریحی سواحل خوزستان بدون استفاده است



خود دور کرده‌اند. حیات‌مقدم افزود: با توجه به این که زندگی اقتصادی بسیاری از مردم خوزستان از طریق دریا تامین می‌شود و دریا و سواحل نقش عمده‌ای را در این استان دارند در صورت بهره‌برداری مناسب از آنها می‌توان زمینه‌های اشتغال‌زایی مناسبی را در این استان به وجود آورد.

وی تصریح کرد: سواحل همچنین در ایجاد رونق اقتصادی و گردشگری در سطح استان نیز می‌توانند سهم به‌سزایی داشته باشند. نماینده مردم ماهشهر در مجلس شورای اسلامی در پایان اظهار داشت: باتوجه به این مسئله از مسئولان کشور می‌خواهیم تا در نگاه خود به سواحل خوزستان بازنگری کرده و زمینه استفاده مناسب از آنها را فراهم کنند.

نماینده مردم ماهشهر در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: با این وجود متأسفانه بی‌توجهی مسئولان استانی و کشوری به این ظرفیت استان، تبعات نامطلوب، برای ساکنان این مناطق داشته است.

حیات‌مقدم تصریح کرد: ۲۵۰ کیلومتر از سواحل کشور در شهرهای ماهشهر، هندیجان و امیدیه قرار دارد که با وجود ظرفیت بسیار مناسب، بی‌بهره مانده است. وی اضافه کرد: یکی از مهم‌ترین دلایل عدم بهره‌برداری مناسب از سواحل خوزستان قرار گرفتن آنها در اختیار نیروهای انتظامی و گارد ساحلی است.

نماینده مردم ماهشهر در مجلس شورای اسلامی خاطر نشان کرد: مسئولان به دلایلی همچون مبارزه با قاچاق، عملاً سواحل را از اهداف و ظرفیت‌های اصلی

در حوزه‌های مختلف است که در صورت توجه می‌توانند ثمرات بسیاری را برای این استان به ارمغان آورند.

وی افزود: یکی از این ظرفیت‌ها، سواحل این استان است که می‌تواند زمینه لازم برای بهره‌برداری از آنها در حوزه‌های مختلف تجاری و تفریحی را فراهم کرد.

نماینده مردم ماهشهر در مجلس شورای اسلامی گفت: سواحل خوزستان ظرفیت تجاری و تفریحی مناسبی دارد اما به دلیل عدم مدیریت صحیح، بلااستفاده مانده است.

خلیل حیات مقدم اظهار داشت: استان خوزستان دارای ظرفیت‌های متعددی

اساسنامه کشتیرانی حمل ال ان جی نهایی شد



۳۸ درصد است در حالیکه بر اساس برنامه در شرایط فعلی باید میزان پیشرفت اجرای این مگا پروژه گازی بیش از ۵۰ درصد باشد.

نیاز است؛ اما تاکنون ۱,۴ میلیارد دلار به این پروژه گازی پول تزریق شده است. هم‌اکنون، میزان پیشرفت ساخت ایران LNG حدود

مشارکت برای تامین بخشی از منابع مالی پروژه ایران LNG، گفت: در مجموع ۱۵۰۰ میلیارد تومان برای این پروژه گازی اوراق منتشر می‌شود.

وی با بیان این که «عرضه این اوراق مشارکت به صورت دو مرحله‌ای انجام خواهد شد»، پیش‌بینی کرد در مرحله اول ۵۰۰ هزار و در مرحله دوم ۱۰۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت عرضه شود.

گفتنی است در آخرین برآورد مالی انجام شده برای اجرای پروژه ایران LNG در مجموع به حدود ۵ میلیارد دلار منابع مالی

مدیرعامل شرکت مایع‌سازی گاز طبیعی ایران در خصوص آخرین وضعیت تشکیل اولین شرکت کشتیرانی حمل LNG، گفت: در حال حاضر اقدامات اولیه برای تشکیل این شرکت مشترک کشتیرانی انجام شده است.

علی خیراندیش توضیح داد: پس از امضای قرارداد ایجاد کشتیرانی مشترک حمل LNG، اساسنامه این مجموعه میان شرکت مایع‌سازی گاز طبیعی و شرکت ملی نفتکش ایران نهایی شد.

وی همچنین با اشاره به انتشار اوراق

شلمچه برای ایجاد پایانه خشک مناسب است

خوبی برای توسعه ترانزیت ایجاد شده که امیدواریم با تقویت زیرساخت‌های ریلی مناسب، ظرفیت موجود آن به بهره‌برداری برسد، البته برای دستیابی به این موفقیت همت و همکاری تمام بخش‌های مرتبط الزامی است.

تیموری‌پور در خصوص توسعه ترانزیت سوخت نیز گفت: ایجاد مخازن و امکانات تخلیه و بارگیری در مبادی حمل از جمله نیازها و اولویت‌های این بخش است که امیدواریم این شرکت با دارا بودن بیش از ۷۰۰ واگن مخزن‌دار بتواند با بهره‌برداری از ظرفیت موجود در مسیر ترکیه و کشورهای آسیای میانه اقدام به ترانزیت و جابه‌جایی سوخت کند.

تقویت بنادر خشک در مرزهایی است که این ظرفیت را دارند، اظهار کرد: توسعه ترانزیت بسیج و هماهنگی تمام سازمان‌ها و ارگان‌های مرتبط با این امر را طلب می‌کند تا بستر مناسبی برای ایجاد ترانزیت در کشور ایجاد شود.

وی در ادامه به منطقه ویژه اقتصادی سرخس اشاره کرد و افزود: علاوه بر مرز سرخس که یکی از نقاط استراتژیک برای ایجاد بندر خشک است، مرز شلمچه نیز برای ایجاد پایانه خشک مناسب بوده که خوشبختانه سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با ایجاد پایانه مرزی در حال فعال کردن آن است. علاوه بر این مناطق، در بندر امیرآباد هم زیرساخت‌های

کشتیرانی جمهوری اسلامی به مشکلات موجود در زمینه ترانزیت چه در بحث قوانین و مقررات و زیرساخت‌های مورد نیاز و چه در خصوص مباحث فرهنگی اشاره کرد و افزود: در خصوص مرز عراق با سفرهای متعدد به عراق و بازدید از مرز این کشور، مشکلات این بخش مورد بررسی قرار گرفت، در مرز باشماق نیز مقرر شد پایانه خشک برای ترانزیت کالا ایجاد شود که متأسفانه با مشکلات منطقه‌ای و با ممنوعیت‌هایی که در آن زمان، در گمرک وجود داشت، نتوانستیم دیپوی خشک را در آن منطقه ایجاد کنیم.

تیموری‌پور با تأکید بر اینکه یکی از راه‌های اصلی توسعه ترانزیت، ایجاد و

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی جمهوری اسلامی مرز بین‌المللی شلمچه برای ایجاد پایانه خشک را مناسب دانست.

خشایار تیموری‌پور ایجاد بندر خشک در کشور را یکی از راه‌های اصلی توسعه ترانزیت عنوان کرد. وی در خصوص بسترسازی و تقویت ظرفیت‌های موجود در کشور برای توسعه ترانزیت، گفت: هم‌اکنون مناطق زیادی برای ایجاد پایانه‌های خشک و توسعه ترانزیت وجود دارد که از آن جمله می‌توان به مرز سرخس و مرزهای عراق از جمله مرز باشماق و مرز شلمچه اشاره کرد.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی

ارائه گزارش پروژه افراماکس به وزرای صنایع ایران و ونزوئلا

سومین نمایشگاه توانمندی جمهوری اسلامی ایران در کشور ونزوئلا با حضور شرکت صدرای آمریکای لاتین (سالکا) برگزار شد.

این نمایشگاه با حضور علی‌اکبر محرابیان، وزیر صنایع و معادن ایران، خوزه سلامت خان، وزیر صنایع پایه و معادن کشور ونزوئلا، ریچارد کانسان، وزیر بازرگانی ونزوئلا، و همچنین عبدالرضا مصری، سفیر ایران در ونزوئلا، در محل باشگاه افسران شهر کاراکاس افتتاح شد.

مسئولین دو کشور ضمن بازدید از غرفه شرکت سالکا، از ادامه روند ساخت کشتی‌های افراماکس اطلاعاتی را کسب کردند. این نفتکش‌های ۱۱۳ هزار تنی به سفارش شرکت ملی نفت ونزوئلا در جزیره صدرا، (واقع در استان بوشهر)، در حال ساخت است.

غیبشاهی، مدیرعامل شرکت سالکا، در خصوص توانمندی‌های شرکت صدرای انجام و ساخت سکوی نیمه‌شناور امیر کبیر توضیحاتی به بازدیدکنندگان ارائه داد که مورد توجه مقامات دو کشور قرار گرفت. گفتنی است، این نمایشگاه در نیمه اول شهریور ماه سال جاری برگزار شد.

برنامه شیلات برای نوسازی ۳۰۰۰ لنج صیادی



سرپرست سازمان شیلات ایران از برنامه این سازمان برای بازسازی ناوگان شناورهای صیادی و سنتی خبر داد و گفت: اجرای این طرح برای هر شناور بالغ بر ۳۰۰ میلیون تومان اعتبار نیاز دارد. دکتر امین‌اله تقوی مطلق افزود: ما در حال حاضر، بیش از ۳۰۰۰ فروند لنج صیادی در آب‌های چهار استان جنوبی کشور داریم که نیاز است بخش مهمی از آن‌ها بازسازی شود.

بندر شهید رجایی

با بندر کلمبو خواهرخوانده شدند

اسلامی ایران و سریلانکا تفاهم‌نامه علمی، فرهنگی و هنری، استاندارد و تفاهم‌نامه نهمین اجلاس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی و بازرگانی دو کشور را امضا کردند.

ارتقا و رشد تجارت ایران و سریلانکا، توسعه روابط دریایی بندری و کشتیرانی، اجرای طرح‌های خدمات فنی و مهندسی از سوی شرکت‌های ایرانی در سریلانکا و مشارکت در برگزاری نمایشگاه‌های بین‌المللی بازرگانی از اهداف دیگر اجلاس کمیسیون مشترک جمهوری اسلامی ایران و سریلانکا می‌باشد.

میزان مبادلات تجاری جمهوری اسلامی ایران و سریلانکا بیش از ۶۰۰ میلیون دلار است که در سه سال گذشته بیش از ۵۰ درصد رشد داشته است. سریلانکا جزیره‌ای گرمسیری است که در جنوب شرق هند واقع است.

نهمین اجلاس کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی و تجاری جمهوری اسلامی ایران و سریلانکا با حضور وزیر بازرگانی ایران در کلمبو برگزار شد.

در این اجلاس مشترک شش یادداشت تفاهم همکاری بین وزرای بازرگانی ایران و سریلانکا امضا شد، ضمن اینکه طرفین برای گسترش و تعمیق همکاری‌های دوجانبه در بخش‌های مختلف رایزنی و تبادل نظر کردند.

در اجلاس کمیسیون مشترک جمهوری اسلامی ایران و سریلانکا یادداشت تفاهم و سند همکاری در زمینه گمرک، خواهرخواندگی بندر شهید رجایی و بندر کلمبو و یادداشت تفاهم همکاری شناسایی گواهینامه دریانوردی به امضا رسید.

همچنین در این اجلاس مقامات جمهوری



انتقال سریع اطلاعات دریاها به کشتی‌ها توسط شرکت ایرانی

یک شرکت ایرانی با تهیه نرم‌افزاری امکان انتقال سریع اطلاعات مربوط به تغییر و تحولات دریاها و آب‌های بین‌المللی به کشتی‌ها را فراهم کرد.

مدیرعامل شرکت خدمات بندری و دریایی کسری که این نرم‌افزار را طراحی و تولید کرده است، در این باره گفت: کشتیرانی و دریانوردی مانند سایر شاخه‌های صنعت حمل‌ونقل دارای قواعد و مقررات خاص خود بوده و برای امنیت بیشتر به ملزومات و تجهیزات زیادی نیاز دارد.

تا پیش از سال ۱۳۸۵ بسیاری از کشتی‌ها و شناورهای ایرانی برای تهیه نقشه‌ها و دیگر نشریات دریایی که یکی از ضرورت‌ها برای تردد در آب‌های بین‌المللی و آزاد است، به شرکت‌ها و بنادر خارج از کشور مراجعه می‌کردند.

کاپیتان کسری کردی با بیان این که برای رفع این خلاء اقدام به تأسیس شرکت کسری در سال ۸۵ کرده است، افزود: این شرکت پس از تأسیس، از سوی مراجع و سازمان‌های بین‌المللی مانند سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، آدمیرالتی (اداره آبنگاری انگلستان) و اتحادیه ارتباطات بین‌المللی (ITU) مورد تأیید قرار گرفت و نمایندگی آنها را در ایران، عهده‌دار شد.

افزایش ۵۳ درصدی ترانزیت کشور در ۵ ماه نخست سال

شده قرار دارند.

مدیر کل ترانزیت گمرک ایران گفت: عراق، چین، ترکمنستان، ازبکستان و امارات متحده عربی عمده کشورهای مبدا ترانزیت به کشورمان و افغانستان، آذربایجان، ترکمنستان و عراق عمده کشورهای مقصد ترانزیت از ایران به شمار می‌روند.

جباری تصریح کرد: گمرکات بندر شهید رجایی، سرخس، باشماق، خسروی و بازرگان به عنوان مبدا ترانزیت در مدت مذکور محسوب می‌شوند.

وی افزود: گمرکات شهید رجایی، بندر امام خمینی، دوغارون و آستارا به عنوان گمرکات مقصد ترانزیت در ۵ ماه نخست سال جاری بوده‌اند.

مدیرکل ترانزیت گمرک ایران از افزایش ۵۳ درصدی وزن کالاهای ترانزیت شده طی ۵ ماه نخست سال جاری در کشور خبر داد.

ایرج جباری مدیر کل ترانزیت گمرک ایران ضمن اعلام این خبر افزود: ۴۲ میلیون و ۲۸۰ هزار تن کالا به ارزش ۱۲۹ میلیارد و ۳۴۴ میلیون ریال معادل ۶۵ میلیون یورو در ۵ ماه نخست سال جاری از کشور ترانزیت شده است.

وی تصریح کرد: این آمار در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از حیث ارزش ۳۹ درصد و از نظر وزنی ۵۳ درصد افزایش داشته است.

جباری ادامه داد: مواد غذایی، خودرو و مواد سوختی در صدر کالاهای ترانزیت

سازمان بنادر و دریانوردی به نهادهای صنفی نزدیکتر می‌شود

باید به سمت توسعه‌ی مدیریت حرفه‌ای برویم و تشکل‌ها می‌توانند نقش مهمی در این زمینه بر عهده بگیرند.



انتظارات از سازمان بنادر و دریانوردی

هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در ابتدای نشست، بخشی از انتظارات اعضای انجمن از سازمان بنادر و دریانوردی را با عالی‌ترین مقام‌های این سازمان در میان گذاشت. البته هیأت مدیره انجمن، هیچ نوشتاری برای مذاکرات خود آماده نکرده بود و سخنانی که طی این دیدار، گفته و شنیده شد، از مواردی بود که انجمن با آن‌ها دست به گریبان است و رفع موانع پیش رو را، بخشی از وظایف و مسئولیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی می‌داند.

ابتدا «سید محمد جواد طباطبایی»، دبیر پیشین انجمن، خلاصه‌ای از شرایط و موقعیت انجمن و همچنین فعالیت اعضای آن و تشکیلات و برنامه‌های این نهاد صنفی را به میهمانان ارائه کرد. دبیر انجمن گفت: «در حال حاضر، انجمن دارای ۱۶۲ عضو است که ۶ عضو آن حقیقی است.» او به این نکته نیز اشاره کرد که: «هیأت مدیره‌ی جدید انجمن، نخستین روزهای ماموریت خود را می‌گذارند و می‌کوشد که از همه‌ی ابزارها، از جمله ایجاد روابط سازنده با نهادهای سیاست‌گذار بخش حمل‌ونقل دریایی و فعالیت بنگاه‌های خصوصی فعال در آن، بهره‌مند شود.» سپس دیگر اعضای هیأت مدیره، هر یک به گوشه‌هایی از مشکلات موجود بنادر کشور اشاره کردند که اغلب آن‌ها، ناشی از تحریم‌های اعمال شده علیه‌ی کشورمان قلمداد می‌شود. اعضای هیأت مدیره انجمن، تأکید کردند که برای انتقال نقدینگی، به کشور به منظور انجام تعهداتشان با مشکل روبه‌رو شده‌اند، بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی،

به عنوان یک رویداد نادر، در طول حیات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به همراه دو تن از اعضای هیأت عامل این سازمان، در دبیرخانه‌ی این انجمن حضور یافت و دیدگاه‌های خود را به طور مستقیم با اعضای هیأت مدیره این نهاد صنفی که به تازگی به این سمت برگزیده شده‌اند، در میان گذاشت.

«مهندس سیدعطاءاله صدر»، در این دیدار به نزدیک‌تر شدن سازمان بنادر و دریانوردی به نهادهای صنفی بخش حمل‌ونقل دریایی تأکید کرد و قول داد که در آینده، این دیدارها را تکرار کند.

«آقای مهندس صدر»، از ابتدای عهده‌دار شدن سمت مدیرعاملی سازمان بنادر و دریانوردی، سعی در رفع معضلاتی داشته که در گذشته، موجب محدود شدن روابط بین این سازمان و بنگاه‌های خصوصی فعال در بخش کشتیرانی و خدمات بندری می‌شده است. باید توجه داشت که سازمان بنادر و دریانوردی، از جمله نهادهای دولتی است که در دو دهه‌ی اخیر، بخش بزرگی از مسئولیت‌های خود را به بخش خصوصی سپرده است و هم اکنون نیز، از به دوش گرفتن کارهایی که از عهده این بخش برمی‌آید، امتناع می‌کند.

در نشست مشترک دبیرخانه انجمن، آقایان «سعید ایزدیان»، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و «محسن صادقی‌فر»، معاون امور بندری و مناطق ویژه که در هیأت عامل سازمان نیز عضویت دارند، حضور داشتند و به مباحث مطرح شده، ابعاد تخصصی‌تری بخشیدند. در خاتمه‌ی این دیدار، «آقای مهندس صدر» اظهار امیدواری کرد که در دوره کار خود، روابط سازمان بنادر و دریانوردی با نهادهای صنفی دریایی و کشتیرانی، به سطوح راضی‌کننده‌ای ارتقا یابد و طرفین بتوانند در سایه‌ی تفاهم موجود، از قابلیت‌های عملیاتی و اجرایی یکدیگر بهره‌ی مناسب‌تری بگیرند و به یکدیگر کمک کنند، تا دوره‌های دشوار پیش‌رو، با معضلات کمتری طی شود و اقتصاد کشور نیز، بتواند از میزان ارزش افزوده‌ی بیش‌تر ناشی از فعالیت‌های این بخش بهره‌مند شود.

مهندس صدر:

ما از بزرگ‌تر شدن سازمان‌های مردم‌نهاد و قوی‌تر شدن آن‌ها هیچ نگرانی نداریم. هر قدر آن‌ها قوی‌تر بشوند ما هم قوی‌تر عمل می‌کنیم.



مهندس صدر

کوشش کرده‌ام که فعالیت‌ها و عملکردها را بر تعامل با سازمان‌های مردم‌نهاد پایه‌ریزی کنم و در بررسی و تحلیل و ارزیابی هر کاری، به دیدگاه‌های کارشناسی آن‌ها احترام بگذارم. باید از طریق همین نهادها به تبادل دانش و مهارت و تجربه بپردازیم.

باید قبول کنیم که دولت و نهادهای مردمی، در نهایت، سرنشین یک کشتی هستند. این کشتی باید به همان سمتی برود که برآیند همه‌ی دیدگاه‌ها و سلیقه‌ها را در افق خود دارد.

سرنشین یک کشتی هستند. این کشتی باید به همان سمتی برود که برآیند همه‌ی دیدگاه‌ها و سلیقه‌ها را در افق خود دارد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «من شخصا از دیدگاه بخش خصوصی برخوردارم و در همین جایگاه هم، نمی‌گویم که چون عضو دولت هستم، پس نظراتم درست است. نمی‌شود قبول کرد که عملکرد یک کارشناس جوان، در تشکیلات دریایی، بتواند بهتر از یک مدیر باتجربه‌ی بخش خصوصی باشد که سی سال در این حرفه کار کرده و اندیشیده است و می‌تواند سلیقه‌های خود را به سازمان‌های مردم‌نهاد نیز تحمیل کند. به همین منظور، کوشش کرده‌ام که فعالیت‌ها و عملکردها را بر تعامل با این سازمان‌ها پایه‌ریزی کنم و در بررسی و تحلیل و ارزیابی هر کاری، به دیدگاه‌های کارشناسی آن‌ها احترام بگذارم. باید از طریق همین نهادها

شناخته شده است و جزو محافظان حقوق اساسی و خدشه‌ناپذیر مردم تلقی می‌شود. بنابراین، این یک تعارف نیست که می‌خواهیم از بخش خصوصی بهره‌ی بیش‌تری ببریم. بخش خصوصی، سهم قابل توجه‌ای از تولید ناخالص ملی را در اختیار دارد و نقش دولت و بخش خصوصی در این میان، ابدا قابل مقایسه نیست. در همین بخش حمل‌ونقل، سهم بخش خصوصی - حتی اگر راه‌آهن و دیگر روش‌های حمل‌ونقل را هم در نظر بگیریم - فراتر از ۸۵ درصد است. بخش حمل‌ونقل زمینی و دریایی، فقط با کمک بخش خصوصی فعالیت‌های ثمربخشی خواهند داشت. بنابراین، هیچ سازمان دولتی نمی‌تواند فعالیت‌های خود را جدا از بخش خصوصی به شمار آورد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه به نقش سازمان‌های مردم‌نهاد در اقتصاد کل کشور اشاره کرد و گفت: «معتقد نیستم که انجمن‌ها باید نقش کنترل‌کننده‌ی اعضای خود را بر عهده داشته باشند. به نظر من، نهادهای مردم‌نهاد، بیش‌تر به هم‌افزایی اعضای یک صنف کمک می‌رسانند. مثلا اگر در حرفه شما، تخصص و کارایی و مهارت‌های اجرایی مدنظر باشد، در صورتی که انجمن به مسئولیت‌های خود به درستی عمل کند نتیجه کارش، هم‌افزایی این تخصص‌ها و قابلیت‌هاست که طبعاً همه‌ی اعضای صنف، به نسبت سهم خودشان از نتایج آن برخوردار می‌شوند. در این موقعیت، اگر دولت هم تعریف درستی از نقش نهادهای مردمی داشته باشد، طبعاً می‌تواند از قابلیت هم‌افزایی نهادها در جهت پیشبرد اهداف و برنامه‌های خودش بهره‌مند شود. انجمن‌ها به صورت منطقی، طرفدار رشد حرفه‌ای هستند و با کمک رساندن به یکدیگر، کل فعالیت‌ها را مستمر و قابل اعتماد نگاه می‌دارند. در واقع، همه در این نهادها دور هم جمع می‌شوند تا ببینند چگونه می‌توانند به رشد قابلیت‌های جمع کمک برسانند. به طور طبیعی، دولت نیز نمی‌تواند و نباید بدون توجه به توانمندی انجمن‌های حرفه‌ای تصمیمی بگیرد. بهترین کار دولت، این است که پیش از اتخاذ هر سیاستی، به سراغ نهادهای مدنی و فعال همان بخش برود و موفقیت هر تصمیمی را بر پایه دیدگاه‌ها و نظریات همان صنف مورد ارزیابی قرار دهد. به هر حال، دولت هیچ هدفی جز خدمت به مردم ندارد و می‌تواند با استفاده از نظریات مختلف، عملکرد خود را بهینه کند. «آقای صدر» گفت: «مثلا در شورای عالی ترابری کشور، بیش‌تر تصمیم‌ها با کمک کارشناسانی که در بخش خصوصی هستند اتخاذ می‌شود و به طور مرتب از آنان خواسته می‌شود که در جلسات شورا حضور یابند و دیدگاه‌های خود را مطرح کنند. در حقیقت، در رابطه با نهادها همیشه مشورت رایگان از آن‌ها گرفته‌ایم و می‌گیریم. باید قبول کنیم که دولت و نهادهای مردمی، در نهایت،

هر کدام نیز، به فراخور حجم‌شان سهمی از ارزش افزوده این بخش را به خود اختصاص داده‌اند. توجه داشته باشیم که تفاوتی نیز میان حمل‌ونقل بین‌المللی زمینی و دریایی وجود دارد. در حمل‌ونقل بین‌المللی، پایه‌ی کار داخل کشور است؛ یعنی کالا معمولاً یا از ایران به خارج می‌رود یا از خارج به ایران حمل می‌شود؛ در حالی که در حمل‌ونقل دریایی، غالباً مبدأ و مقصد کالاها هیچ ارتباطی با خود ایران پیدا نمی‌کند. ترانزیت کالا، بیش‌تر به حمل‌ونقل دریایی برمی‌گردد و در نتیجه ارزش افزوده‌اش هم طبعاً باید جزو فعالیت حمل‌ونقل دریایی به شمار آورده شود. حتی در حمل‌ونقل ریلی هم همین وضعیت برقرار است؛ چرا که قطارهای داخلی، عملاً امکان حرکت روی ریل‌های منطقه‌ای را ندارند. وقتی می‌گوییم مثلا ۹۰ درصد حمل کالا از راه دریا انجام می‌شود، می‌توانیم متقاعد شویم که چه سرمایه‌های بزرگی از این راه جابه‌جا می‌شود.

به زبان ساده‌تر، بهتر است به بهای کالاهایی که از کشور می‌رود و به این‌جا می‌آید، توجه کنیم. اگر قیمت کالای تخلیه یا بارگیربھی شده را به طور متوسط، ۱۰۰۰ دلار برای هر تن حساب کنیم، برحسب آمار عملکرد سال گذشته‌ی بنادر که ۱۴۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری ثبت کرده‌اند، می‌توان با حساب سرانگشتی، به رقم ۱۴۰ میلیارد دلار ارزش کالا رسید. یعنی در طول سال ۱۴۰ میلیارد دلار کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری می‌شود. به هر حال، این مهم مربوط می‌شود به کالاهای وارداتی و صادراتی. بنابراین، باید از بقیه ظرفیت بنادر برای ترانزیت و ترانشیپ کالا بهره‌گیری تا سودی عاید کشور شود و در عین حال، مقدار ارزش افزوده‌ی ناشی از حمل دریایی کالا نیز، افزایش یابد. توجه داشته باشیم که کشورهای منطقه هم، راه بهتری جز همکاری با ایران در برابر خود ندارند و مسیرهای گذشته، مانند راه‌های پاکستان و افغانستان که از آن‌ها به عنوان مسیرهای رقیب ایران سخن به میان می‌آید، عملاً قدرت بهره‌برداری ندارند و تا سال‌های سال هم گمان نمی‌رود که بتوانند شرایطی بهتر از مسیرهای ایران، در اختیار صاحبان کالا و حمل‌کنندگان منطقه قرار بدهند.»

باید به سمت مدیریت حرفه‌ای برویم

«آقای مهندس صدر» در ادامه‌ی سخنان خود، بر علاقه‌مندی به همکاری نزدیک‌تر با نهادهای صنفی تأکید کرد و اظهار داشت که از همان نخستین روزهای تصدی‌گری در مسئولیت جدید با انجمن‌های صنفی ارتباط برقرار کرده و اتفاقاً نخستین دیدارهایش نیز با نمایندگان همین نهادها بوده است. وی گفت: «در نظام جمهوری اسلامی، بخش بزرگ اقتصاد کشور در دست مردم است. مهم‌ترین قانون اقتصادی اسلام هم، قانون مالکیت است که بسیار محترم



مهندس صدر

” ما اعتقاد داریم در راهاندازی و صدور مجوز تأسیس شرکت‌های کشتیرانی یا سایر فعالیت‌های این بخش، باید به نظریات کارشناسی نهادهای مردمی نیز اهمیت داده شود.

” ما اعتقاد داریم در راهاندازی و صدور مجوز تأسیس شرکت‌های کشتیرانی یا سایر فعالیت‌های این بخش، باید به نظریات کارشناسی نهادهای مردمی نیز اهمیت داده شود.

”

به تبادل دانش و مهارت و تجربه بپردازیم.»

”مهندس صدر“ گفت: «مدیریت‌های بخش خصوصی در همه جای دنیا از ثبات بیش‌تری برخوردارند و در نتیجه حرفه‌ای‌ترند. در طول زمان، صاحب اعتبار و اهمیت می‌شوند و سابقه‌ی کار آنان نشان می‌دهد که می‌توانند چه ارزش‌هایی برای یک سازمان یا شرکت داشته باشند. به همین خاطر است که می‌بینیم در مدیریت بخش خصوصی به همین آسانی مدیران جابه‌جا نمی‌شوند. درست به همین دلیل است که ما اعتقاد داریم در راهاندازی و صدور مجوز تأسیس شرکت‌های کشتیرانی یا سایر فعالیت‌های این بخش، باید به نظریات کارشناسی نهادهای مردمی نیز اهمیت داده شود. در کشوری که برای تأسیس یک آرایشگاه، نیاز به دریافت مجوز فعالیت از نهاد صنفی است ما نیز باید نظر انجمن‌ها را در زمینه‌ی تشکیل بنگاه‌های فعال در این بخش مورد توجه قرار دهیم. علاوه بر این، نهادهای صنفی، جریان یک فعالیت حرفه‌ای را مستمر نگاه می‌دارند. توجه داشته باشیم که شرکت‌های جدیدی که وارد عرصه‌ی یک فعالیت می‌شوند، نیاز به حمایت و آموزش دارند. یک شرکت تازه تأسیس عملاً نمی‌تواند فرصتی برای فعالیت در بین جمع داشته باشد؛ زیرا کم سن است و کسی را نمی‌شناسد. طبیعی است که شرکت‌های باسابقه، آسان‌تر و راحت‌تر انجام امور و کارها را بر عهده می‌گیرند. نهادهای مدنی می‌توانند دست فعالان این شرکت‌ها را بگیرند و با زمینه‌سازی، افراد نسل جوان وارد عرصه شوند و به تدریج رشد کنند و حرفه‌ای شوند. دوره‌هایی که انجمن برای آموزش جوان‌ترها می‌گذارد، یکی از مهم‌ترین راه‌کارها

بیش‌تری به عمل آورد. نکته‌ی مهمی که دولت به آن اعتقاد دارد، این است که هر ایرانی در هر جای دنیا مملکت‌اش را دوست دارد و به رغم انتقادهایی هم که ممکن است، داشته باشد، حاضر نیست لطمه‌ای به کشورمان برسد. ما باید اطلاعات دقیق و درستی داشته باشیم و بر همان اساس تصمیم‌گیری کنیم. یادمان باشد که فعلاً فقط بحث تحریم دولت در میان است و نه بخش خصوصی. فعالان بخش خصوصی هم می‌توانند با تکیه به تجارب و روابطی که با شرکای تجاری خودشان دارند، راهکار مناسب را برای کاهش اثرات این تحریم‌ها بیابند. لازم نیست که ما این راهکارها را دیکته کنیم یا حتی بخش خصوصی نیز که جزئیات راهکارهای خودش را تشریح کند. به صورت منطقی، در چنین شرایطی بهتر است هر مدیر، بر حسب خصوصیات کار خود راهکار شایسته‌ایی برای کاستن از مشکلات و رفع تنگناها بیابد. مدیریت‌های مختلف سازمان بنادر و دریانوردی هم آماده‌اند که توصیه‌های مناسب برای کاهش مشکلات اعضای انجمن را مطرح کنند. آقای صدر“ گفت: «مطمئن باشید که مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی، به دقت به مسایل شما نگاه می‌کند و مطمئن است که با تعامل موجود میان دولت و بخش خصوصی، این بحران نیز در زمان مناسب و با کمترین اتلاف وقت و زیان، پشت سر گذاشته خواهد شد. در مورد موضوع بیمه و احتمال افزایش هزینه‌های آن هم، راهکارهای مناسبی وجود دارد که در زمان جنگ تجربه کرده‌ایم و جایی برای نگرانی در این زمینه - که ممکن است شرکت‌های بیمه‌ی بین‌المللی، سخت‌گیری‌هایی در مورد ناوگان‌ها یا محموله‌های ایرانی به کار بگیرند- وجود ندارد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پایان سخنان خود گفت: «ما از حضور اعضای انجمن و کارشناسان منتخب شما در نشست‌های کارشناسی سازمان استقبال می‌کنیم و همین‌جا از اعضای انجمن دعوت به عمل می‌آوریم که در این زمینه همکاری بیش‌تری با سازمان بنادر و دریانوردی داشته باشند. در مورد تأسیس شرکت‌های کشتیرانی نیز، بر این اعتقادیم که انجمن‌ها باید به سازمان بنادر کمک برسانند تا اشخاص و مؤسساتی وارد این فعالیت بشوند که قابلیت لازم برای توفیق را داشته باشند و در آینده بتوانند به رشد توان این صنف کمک برسانند.

در این زمینه محسوب می‌شود. این دوره‌ها می‌توانند کوتاه مدت و بسیار کم هزینه باشند اما جذابیت‌های بسیار بالایی در اذهان مدیران جوان ایجاد کنند تا به این حرفه ملحق شوند و دامنه قابلیت‌های صنف را وسعت بخشند. اگر این شرکت‌ها مورد حمایت قرار نگیرند، طبعاً زمین می‌خورند. مسئولین نهادهای متوجه باشند که به زمین خوردن یک شرکت، می‌تواند مقدمه‌ی سقوط آن حرفه باشد.» آقای مهندس صدر“ تأکید کرد: «ما از بزرگ‌تر شدن سازمان‌های مردم نهاد و قوی‌تر شدن آن‌ها هیچ نگرانی نداریم. هر قدر آن‌ها قوی‌تر بشوند، ما هم قوی‌تر عمل می‌کنیم.»

”مهندس صدر“، در ارتباط با مسایلی که کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی ایران در وضعیت حاضر با آن‌ها روبه روست گفت: «ما همه‌ی رخدادهای پیرامون خودمان را رصد و وقایع و اتفاقات را ارزیابی می‌کنیم، اما دست و پای خودمان را گم نمی‌کنیم. خلیج فارس، منطقه‌ی حساسی است و در طول بیست تاسی سال اخیر نیز، تا حدودی در وضعیت جنگی قرار داشته است. به عبارت دیگر، تحریم‌ها و تهدیدهای اخیر، پدیده‌ی تازه‌ای برای کشور ما محسوب نمی‌شود. ما متوجه هستیم که تحریم‌ها ممکن است مشکل‌آفرین باشند، برای پرچم‌ها، برای دریافت بار و یا انتقال ارز. بالاخره یک جنگ اقتصادی نیز، موارد و ضرورت‌های خودش را دارد. البته ما هم ابزارها و راهکارهای خودمان را داریم. در این جنگ هم، فقط با به کارگیری اندیشه و ابتکارات خودمان می‌توانیم سالم از خطرات این بحران عبور کنیم. همه‌ی ما باید قبول کنیم که منافع‌مان یکی است. همه باید یک دل و یک زبان بشویم و از اختلاف بپرهیزیم. البته بخش بزرگی از این جنگ، روانی است.

در زمینه انتقال ارز و مسایل مالی و غیره، با مسئولین بانک مرکزی، در حال گفت‌وگو هستیم. توجه داشته باشیم که دیدگاه‌های دولت آمریکا همیشه به همان شدتی که می‌خواهند، قابل اعمال نیست. بنگاه‌های اقتصادی، برای دور زدن مشکلات ناشی از تحریم‌ها و انجام کارها، راه‌های مخصوص به خود دارند. راه‌های متفاوتی برای پرداخت‌ها و دریافتی‌های ارزی شرکت‌های کشتیرانی وجود دارد که با همکاری بانک مرکزی اتخاذ شده است. البته با همه‌ی این اقدامات، ممکن است لازم باشد که دولت از کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی حمایت



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

در تشریح عملکرد این سازمان به بهانه هفته دولت خبر داد:

سرمایه گذاری ۱۴ هزار میلیارد ریالی بخش خصوصی در بنادر

وی در خصوص سایر اقدامات صورت گرفته در این بندر گفت: تا الان تدفین موج شکن هزار و ۶۵۰ متری انجام شده و دایک و عملیات لایروبی زمین در حال انجام است تا از این طریق اراضی مورد نیاز از دریا استحصال شود.

بندر بوشهر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر تکمیل فعالیت‌های توسعه‌ای بندر بوشهر گفت: ظرفیت ترمینال و یارد کانتینری بندر بوشهر با حدود ۹۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری تکمیل شده است.

وی با بیان اینکه با لایروبی کانال اصلی بوشهر امکان ورود کشتی‌های با ظرفیت مناسب به این بندر فراهم شده است، از سرمایه‌گذاری ۲۵ میلیارد تومانی برای توسعه اسکله کوثر خبر داد.

صدر با اشاره به طرح توسعه جزیره مصنوعی نگین گفت: با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فاز اول که مربوط به توسعه فعالیت انبارها و امور نفتی و پتروشیمی است راه‌اندازی می‌کنیم.

بندر امام خمینی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به طرح تکمیل اسکله ۱۵۰ هزار تنی بندر امام خمینی، از برنامه‌ریزی برای توسعه پس کرانه این بندر خبر داد و گفت: این طرح ضمن اینکه زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را در پس کرانه بندر امام فراهم می‌کند، امکان ارتباط ترانزیتی، واردات و صادرات کالا از طریق کشورهای دیگر را نیز مهیا می‌سازد.

مهندس سیدعطاءالله صدر گفت: حدود ۲ هزار میلیارد تومان از منابع سازمان برای سرمایه‌گذاری جهت توسعه پروژه‌ها و طرح‌های در دست اجرا اختصاص یافته است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر حدود ۱۴ هزار میلیارد ریال است، اضافه کرد: در چند ماه گذشته سال جاری در کارهایی که به سرانجام رسیده، حدود ۳۰۰ میلیارد تومان توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری شده است.

وی با اشاره به اقدامات و فعالیت‌های بخش خصوصی در بنادر کشور، گفت: زمینه برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور فراهم است و این بخش در زمینه‌های متعدد همچون ساختمان‌ها و برج‌های کنترل و راه‌اندازی خطوط ریلی در پسکرانه بنادر فعال است.

معاون وزیر راه و ترابری با بیان اینکه میزان تخلیه و بارگیری در بنادر کشور در سال جاری تاکنون حدود ۱۳۰ میلیون تن بوده، ابراز امیدواری کرد این میزان تا پایان سال جاری به ۱۴۰ میلیون تن برسد.

وی ظرفیت جابه‌جایی مسافر در کشور را سالانه شش میلیون نفر ذکر کرد و افزود: جابه‌جایی مسافر نیز در سال گذشته پنج میلیون و ۸۰۰ هزار نفر بوده است.

صدر خاطر نشان کرد: با بهره‌برداری از فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی، ظرفیت کانتینری این بندر از سه به شش میلیون TEU در سال افزایش می‌یابد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: در فاز دوم توسعه این بندر بال‌های طرفین اسکله که دو هزار و بیست متر است احداث و راه‌اندازی می‌شود.

وی اضافه کرد: عملیات اجرایی بال شرقی آن به اندازه هزار و ۱۰ متر در سال جاری و بال غربی هم در سال آینده به اتمام می‌رسد.

انتشار اوراق مشارکت

صدر با بیان اینکه منابع لازم برای توسعه بندر چابهار و بخشی از منابع بندر شهید رجایی از طریق اوراق مشارکت تأمین می‌شود، افزود: مجوزهای صد میلیارد تومانی اوراق مشارکت مراحل نهایی خود را طی کرده و این اوراق منتشر شده که با فروش آن نقدینگی این پروژه‌ها تأمین می‌شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره

مدیرکل جدید امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی منصوب شد



به موجب حکمی از سوی مهندس سیدعطاءاله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، جناب آقای «فرهنگ مولوی» به عنوان مدیرکل جدید امور اداری این سازمان منصوب شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این حکم آورده 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

محوه را به نحو شایسته و با رعایت موارد زیر به انجام برسانید.

- ۱- استقرار نظام یکپارچه اداری و پشتیبانی در مجموعه سازمان با رویکرد خدمت‌رسانی به کارکنان به عنوان ثروت انسانی سازمان و حفظ شان و منزلت و کرامت انسانی آنان در دوران 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 مربوطه 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.
- ۷- توجه به مسایل 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.

مدیرکل جدید آمار و فن‌آوری اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی منصوب شد



به موجب حکمی از سوی مهندس سیدعطاءاله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، جناب آقای «ابراهیم کریمی قهرودی» به عنوان مدیرکل جدید آمار و فن‌آوری اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی منصوب شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این حکم آورده است:

انتظار دارد با توجه به نقش آمار و فناوری اطلاعات (ICT) به عنوان بستر توسعه در عصر حاضر و اهمیت آمار و اطلاعات دقیق،

جامع و بهنگام در زیر بخش حمل‌ونقل دریایی اعم از جابه‌جایی کالا و مسافر، ناوگان (تجاری، بار و مسافر) زیرساخت‌ها و تأسیسات زیربنایی، فعالیت‌ها و خدمات دریایی و بندری، بازرگانی و دیگر موارد مرتبط، با استفاده از همکاران متخصص و مجرب درون و برون سازمانی و بهره‌گیری از فن‌آوری‌های پیشرفته و روزآمد و استقرار سیستم جامع یکپارچه (ICT)، با رعایت کامل جنبه‌های فنی، اجرایی، عملیاتی و دسترسی به اطلاعات در انجام مأموریت‌های مختلف سازمان و ارائه خدمات به ذی‌نفعان و فعالان عرصه حمل‌ونقل دریایی با رویکرد مشتری مدار، اقدام نمایید.

وی زیرساخت‌های موجود در بندر امام خمینی و متصل بودن آن به راه‌آهن را از مزیت‌های این بندر ذکر کرد و گفت: با سرمایه‌گذاری‌های انجام شده این بندر به پایانه کانونی غلات منطقه تبدیل و از طریق تجهیز آن زمینه برای ایفای نقش منطقه‌ای بندر امام در زمینه غلات مهبیامی‌سازد.

بندر انزلی

معاون وزیر راه از برنامه‌های سازمان بنادر برای افزایش ظرفیت بندر انزلی به بیست میلیون تن خبر داد و با اشاره به طرح دریایی این بندر مبنی بر راه‌اندازی موج شکن‌های آن در آینده نزدیک، گفت: با این اقدامات حوضچه این بندر وسیع‌تر شده و ۱۱۰ هکتار در بندر انزلی فضا ایجاد می‌شود. وی با اشاره به محدودیت‌های بندر شمالی که اغلب آنها از سوی شهرها محاصره شده و امکان توسعه از سمت شهرها را ندارند، گفت: در بندر شمالی از طریق استحصال زمین از دریا تلاش می‌شود اراضی مورد نیاز را تأمین کنیم.

بندر نوشهر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از تکمیل و راه‌اندازی سه پست اسکله در ضلع جنوبی بندر نوشهر و استحصال اراضی در شرق این بندر خبر داد و گفت: با راه‌اندازی یک راه ارتباطی که اخذ مجوز آن در مراحل نهایی است و با ایجاد بندر خشک، در این بندر موقعیت جدیدی در پس کرانه و داخل سرزمین اصلی و دورتر از ساحل ایجاد می‌شود تا کالاها خیلی سریع از بندر تخلیه شده و ظرفیت بندر را افزایش دهیم. وی در خصوص طرح توسعه بندر امیرآباد نیز از افزایش ظرفیت آن به شش میلیون تن خبر داد.

بندر کیشهر و چم‌خاله آماده واگذاری

صدر درباره خصوصی سازی بندر کیشهر با اشاره به اینکه بندر گناوه، آستارا و فریدون کنار به بخش خصوصی واگذار شده است، تصریح کرد: مقدمات واگذاری بندر کیشهر و چمخاله به بخش خصوصی فراهم شده و این بندر آماده واگذاری هستند. به گفته مدیرعامل سازمان بنادر در حال حاضر عملیات تخلیه و بارگیری در تمامی بندر کشور توسط بخش خصوصی انجام می‌شود، وی گفت: بهره‌برداری از بندر در اختیار بخش خصوصی است.

گفتنی است در زمان حاضر ظرفیت بندر تجاری کشور حدود ۱۵۰ میلیون تن و ظرفیت کانتینری بندر چهار میلیون و ۴۰۰ هزار TEU است. از سوی دیگر ظرفیت ترانزیتی بندر کشور حدود ۲۰ میلیون تن و طول سواحل کشور پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر است.

این در حالی است که ظرفیت ناوگان تجاری، پنج میلیون و ۴۰۰ هزار تن و ظرفیت ناوگان نفتکش کشور ده میلیون و ۷۰۰ هزار تن برآورد شده است.



هرگونه واگذاری تنها از طریق مزایده و اعلام عمومی

سیاست سازمان
بنادر در واگذاری
اپراتوری فاز دوم
توسعه بندر شهید
رجایی:

مهندس سید عطاءاله صدر: این یک تصمیم ملی است، باید همه جانبه بررسی شود

درصدی تخلیه و بارگیری کالای غیرنفتی در بندر ایران، در چهار ماهه‌ی نخست امسال، گویای این امر است.

وی گفت: «مصمم هستیم که با عزم و اراده جدی، بر هرگونه تحریمی فایق آییم. در حال حاضر، ایران شرکای تجاری بسیاری در اقصی نقاط جهان دارد که با همکاری آنان، کلبه‌ی نیازهای تجهیزاتی خود را خریداری و تهیه می‌کند»

«صدر» به ارتقای ۱۰ پله ای بندر شهید رجایی در بین بندر کانتینری بزرگ دنیا اشاره کرد و افزود: «با توجه به رکود حاکم بر اقتصاد دنیا در سال گذشته، باید گفت سرعت رشد بندر شهید رجایی در میان بندر دنیا کم نظیر است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: «هم اکنون این بندر، موقعیت ممتازی در دنیا دارد؛ به طوری که از رتبه‌ی ۹۶ در سال ۱۳۷۶، به جایگاه ۵۰ در سال ۱۳۸۸ در میان ۱۰۰ بندر برتر دنیا رسیده است.»

وی ابراز امیدواری کرد: «با اجرای مرحله‌ی دوم توسعه بندر شهید رجایی که با اعتباری بالغ بر ۳۱۰ میلیون یورو انجام خواهد شد، این بندر در آینده‌ی نزدیک، به هاب منطقه تبدیل شود.»

گفت: هرگونه واگذاری در این سازمان از طریق مزایده و اعلام عمومی انجام خواهد شد.

■ بر تحریم‌ها فایق می‌آییم

معاون وزیر راه در بخش دیگری از سخنان خود گفت: «تحریم‌ها تاثیری بر حمل و نقل دریایی ایران نخواهد داشت.»

مهندس سید عطاءاله صدر در این باره توضیح داد: «موضوع تحریم‌ها، مسئله‌ی جدیدی نیست و سال‌هاست این تحریم‌ها علیه‌ی ایران اعمال شده است و با توجه به تجارب کسب شده، مطمئناً تاثیری بر حمل‌ونقل دریایی ایران نخواهد داشت.»

وی از روند این تحریم‌ها به عنوان نوعی جنگ روانی و اقتصادی یاد کرد و گفت: «این کشورها تلاش می‌کنند با استفاده از تحریم‌ها ایران را از مسیر توسعه بازدارند.»

«صدر» خاطرنشان کرد: «آنان که ایران را تحریم می‌کنند باید بدانند که در حقیقت، شرکت‌های خود را از بازار ایران محروم می‌دارند.»

معاون وزیر راه اضافه کرد: «این تحریم‌ها ممکن است تا حدودی کار ما را در تهیه تجهیزات و گشایش‌های اعتباری و بانکی با مشکل روبه‌رو کند، اما مطمئناً تاثیری بر رشد حمل و نقل دریایی کشورمان نخواهد داشت. رشد ۱۵

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که برای راه اندازی چند پروژه عمرانی و بازدید از روند اجرای فاز دوم توسعه بندر شهید رجایی به استان هرمزگان رفته بود، در حاشیه این بازدید و در جمع خبرنگاران، ضمن رد اختلاف میان سازمان بنادر و شرکت تایدواتر به عنوان اپراتور اول بندر شهید رجایی مهم‌ترین بندر کانتینری کشور، تاکید کرد که این شرکت در همه زمینه‌ها با سازمان بنادر هماهنگ است.

به گزارش بندر و دریا، مدیرعامل سازمان بنادر همچنین با بیان اینکه بنادر متعلق به همه مردم کشور است، واگذاری‌ها در این حوزه را یک تصمیم ملی و منوط به بررسی همه جانبه دانست.

«**آنان که ایران را تحریم می‌کنند باید بدانند که در حقیقت، شرکت‌های خود را از بازار ایران محروم می‌دارند.**»

معاون وزیر راه و ترابری در پاسخ به این سوال که در پایان فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی از قابلیت‌های شرکت تایدواتر استفاده خواهد شد یا سیاست دیگری اتخاذ می‌شود،



در حال حاضر، ایران شرکای تجاری بسیاری در اقصی نقاط جهان دارد که با همکاری آنان، کلیه نیازهای تجهیزاتی خود را خریداری و تهیه می‌کند.

شرکت تایدواتر، به عنوان اصلی ترین اپراتور بندر شهید رجایی، مورد حمایت این سازمان بوده و اختلافی میان سازمان و این شرکت وجود ندارد.

سازمان بندر و دریانوردی در سال جاری را اجرای مرحله دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی، با اعتباری بیش از ۳۱۰ میلیون یورو و افزایش ظرفیت آن به شش میلیون TEU کانتینر و طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار با اعتباری بالغ بر ۳۴۲ میلیون دلار و تبدیل آن به دروازه ورود و خروج کالا در جنوب شرقی کشور اعلام کرد.

معاون وزیر راه و ترابری، از طرح‌های تکمیلی و توسعه‌ای بندر امام خمینی و بندر بوشهر خبر داد و گفت: «در تلاش برای اتصال جزیره‌ی نگین به راه‌های ارتباطی استان بوشهر هستیم.» وی ادامه داد: «در صورت اجرای این امر، بیش از ۱۰۰ میلیون دلار سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی در بندر بوشهر انجام خواهد شد.»

«صدر» ابراز امیدواری کرد که آزادراه اختصاصی بندر شهید رجایی، در آینده‌ای نه چندان دور، به مرحله‌ی عملیاتی برسد.

■ بهره‌برداری از ۳ پروژه‌ی عمرانی در بندر شهید رجایی

باسفر «مهندس سیدعطاءالله صدر»، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، ۳ طرح عمرانی در مجتمع بندری شهید رجایی به بهره‌برداری رسید.

بر پایه این گزارش و به نقل از روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، بهره‌برداری از ۶ دستگاه باسکول توزین کامیون‌ها

مورد بحث در سازمان بندر این است که در مرحله‌ی دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی نیز، آیا تنها از قابلیت تایدواتر استفاده کنیم و یا این که بخشی از کار را به یک شرکت دیگر واگذار کنیم؟»

وی گفت: «سازمان بندر، تنها کاری را انجام خواهد داد که دربرگیرنده‌ی منافع ملی است و هرگونه واگذاری به شرکت دیگر، از راه مزایده و آکران عمومی انجام خواهد شد که در صورت واگذاری، قرارداد بلندمدت منعقد می‌شود.»

معاون وزیر راه و ترابری اظهار داشت: «بندار، متعلق به تمام مردم است و این تصمیم نیز، یک تصمیم ملی است که باید با بررسی همه جانبه اتخاذ شود.»

«صدر» ابراز داشت: «ما به دنبال آن هستیم که علاوه بر ایجاد رقابت داخلی، یک شرکت پر قدرت و ایمن در عرصه‌ی بین‌المللی برای رقابت خارجی نیز داشته باشیم.»

■ ساخت بندر با دولت و توسعه با بخش خصوصی

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، در عین حال به طرح‌های در دست اقدام این سازمان اشاره کرد و افزود: «هم اکنون ۲۰ هزار میلیارد ریال پروژه‌ی ساخت و توسعه‌ی بندر در دست اجراست.»

«صدر» گفت: «ساخت بندار، از وظایف دولت بوده و توسعه‌ی پس کرانه‌ها با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌شود.» وی اظهار داشت: «در همین راستا سازمان بندر و دریانوردی، اقدام به ساخت و توسعه‌ی بندر در شمال و جنوب کشور کرده که ارزش ریالی آن‌ها برابر ۲۰ هزار میلیارد ریال است.»

وی میزان سرمایه‌گذاری انجام شده توسط بخش خصوصی برای توسعه‌ی پس کرانه‌های بندار کشور را بیش از ۱۴ هزار میلیارد ریال اعلام کرد.

■ مهم‌ترین برنامه‌های توسعه‌ی ای

«صدر»، مهم‌ترین پروژه‌های در دست اجرای

■ بهره‌گیری از ظرفیت ترانزیتی

وی در بخش دیگری از سخنان خود، به رویکرد این سازمان در بهره‌گیری هر چه بیشتر از ظرفیت ترانزیتی کشور اشاره کرد و افزود: «هم اکنون ۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیتی در کشور وجود دارد، اما تنها از یک چهارم این ظرفیت استفاده می‌شود.»

«صدر» اضافه کرد: «با توجه به موقعیت ممتاز ایران در منطقه و قرار گرفتن آن در مسیر کریدور شمال - جنوب، باید حداکثر استفاده را از ظرفیت ترانزیتی موجود به عمل آوریم.» وی یادآور شد: «برنامه‌ی توسعه‌ی بندار شمال کشور نیز، به منظور ایجاد امکان برای ترانزیت کالا از بندر جنوبی به بندر شمال کشور و کشورهای آسیای میانه است.» معاون وزیر راه و ترابری افزود: «عملیات کانتینری در بندر ایران، از سال ۷۶ تا سال ۱۳۸۸، بیش از هفت برابر افزایش یافته است.» وی سهم ایران از بازار دریای خزر را ۳۰ درصد اعلام کرد.

■ تایدواتر با ما هماهنگ است

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، در خصوص مواضع این سازمان نسبت به عملکرد تایدواتر گفت: «شرکت تایدواتر، به عنوان اصلی ترین اپراتور بندر شهید رجایی، مورد حمایت این سازمان بوده و اختلافی میان سازمان و این شرکت وجود ندارد.»

وی افزود: «مدیریت این شرکت کاملاً با سازمان بندر و دریانوردی هماهنگ بوده و ما در جریان کلیه فعالیت‌ها قرار داریم.»

وی با اشاره به این که آن چه برخی‌ها به عنوان اختلاف میان سازمان بندر و تایدواتر مطرح می‌کنند، شایعه‌ای بیش نیست، تصریح کرد: «در حال حاضر، ظرفیت بندر شهید رجایی سه میلیون TEU کانتینر است که با اجرای مرحله‌ی دوم طرح توسعه‌ی این بندر، ظرفیت آن به شش میلیون TEU کانتینر افزایش می‌یابد.»

«صدر» ادامه داد: «در حال حاضر، نکته‌ی



پشتیبانی مجتمع بندری، ایجاد محیط و فضایی مطلوب و مناسب برای صرف غذای کارکنان و آرایه‌ی خدمات با کیفیت قابل قبول و بهبود راندمان کار کانتینر به منظور جلب رضایت کارکنان و سایر مصرف کنندگان، از جمله عوامل اثربخش ناشی از اجرای این پروژه عنوان شده است.

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، همچنین در بازدید از مراحل آماده‌سازی مرحله‌ی دوم طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی، بر تسریع اجرای این طرح و پایان‌پذیری آن در زمان نزدیک تأکید کرد.

این اسکله‌ها را فراهم کند. هدف از اجرای این پروژه، شناسایی نوع، عمق و وسعت خرابی‌های تیر روسری و عوامل ایجاد آن‌ها و آرایه‌ی نوع مصالح تعمیراتی و طرح اختلاط آن‌ها به منظور تعمیر خرابی‌ها عنوان شده است.

کانتینر غذاخوری شماره‌ی ۲ بندر شهید رجایی نیز، پس از بازسازی اساسی و با حضور معاون وزیر راه، عملیات سرویس دهی خود را به متقاضیان آغاز کرد.

افزایش میزان ظرفیت کانتینر غذا خوری، متناسب با توسعه‌ی زیرساخت‌ها در اراضی



۹۹
ما به دنبال آن هستیم که علاوه بر ایجاد رقابت داخلی، یک شرکت پر قدرت و ایمن در عرصه‌ی بین‌المللی برای رقابت خارجی نیز داشته باشیم.

ساخت بنادر، از وظایف دولت بوده و توسعه‌ی پس کرانه‌ها با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام می‌شود.

۶۶
در مبدا ورودی مجتمع بندری شهید رجایی طی مراسمی آغاز شد.

این پروژه که احداث آن در مدت یک سال به پایان رسیده، قادر خواهد بود، علاوه بر کاهش صفوف طویل وسایل نقلیه، بر رفع ترافیک کامیون‌های ورودی بندر نیز مؤثر واقع شود. بنا بر این گزارش برای عملیات خاک‌ریزی این پروژه ۴ میلیارد ریال، اجرای عملیات روسازی آسفالت ۳/۵ میلیارد ریال و نصب ۶ دستگاه باسکول، بیش از ۲/۷۵ میلیارد ریال هزینه شده است.

از ویژگی‌های بارز این باسکول‌ها دقت در توزین وسایل نقلیه است که در توزین هر ۶۰ تن، با دقت و خطای مجاز ۱۰ کیلو گرم همراه است.

همچنین، پروژه‌ی تعمیرات اساسی اسکله‌های ۴ تا ۲۰ مجتمع بندری شهید رجایی نیز، با حضور مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی به بهره‌برداری رسید.

برای تعمیرات اساسی این پروژه، ۴۶ ماه زمان صرف شده که در مجموع، ۶۷/۵ میلیارد ریال اعتبار هزینه را به خود اختصاص داده است.

گفتنی است، تاسیسات بندری مجتمع بندری شهید رجایی، پس از گذشت حدود سی سال از زمان ساخت آن، نیازمند بازسازی بود که برای اولین بار، تعمیرات این اسکله‌ها در دستور کار سازمان بندر و دریانوردی قرار گرفت و با استفاده از دانش و تخصص بخش داخلی، این اقدام انجام پذیرفت.

اجرای این پروژه قادر خواهد بود، علاوه بر افزایش دوام سازه‌ها، موجبات طول عمر مفید



**فرا رسیدن روز جهانی دریانوردی
بر دست اندرکاران صنعت دریایی و بندری کشور
مبارک باد**

Lloyd German Iran Kish, Ltd.
A Member of Germanischer Lloyd Group

Address: P.O. Box No. 24, 2nd Floor,
P.O. 54, Vozara Ave.,
Tehran 1513733713 Iran
Tel: +98 (0) 21 88557158
+98 (0) 21 88557157
Fax: +98 (0) 21 88557158
Email: gl-iran@lloydgroup.com



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در تشریح برنامه‌های توسعه‌ای بندر امیرآباد خبر داد:

تسهیلات تجاری ویژه برای سرمایه‌گذاری در امیرآباد

راه آهن و ترمینال حمل‌ونقلی مخصوص تریلر و کامیون به عنوان بخشی از برنامه‌های توسعه‌ای این بندر یاد کرد.

افتتاح کارخانه تولید میلگرد در بندر امیرآباد

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی این کارخانه با هدف تولید انواع میلگرد فولادی در سایزهای مختلف از ۸ تا ۳۲ میلی‌متر جهت تأمین نیازهای داخلی کشور و همچنین صادرات به سایر کشورها با سرمایه‌ای معادل ۶۱۳ میلیارد ریال در زمینی به مساحت ۶/۵ هکتار در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد احداث شده است.

ظرفیت اسمی این کارخانه ۸۰۰ هزار تن در سال است و برای نزدیک به ۳۰۰ نفر به طور مستقیم و ۲۰۰۰ نفر به طور غیر مستقیم اشتغال‌زایی ایجاد کرده است و سالیانه میزان ۴۰۰ هزار تن از مواد اولیه (شمش) برای این کارخانه از طریق بندر امیرآباد وارد خواهد شد. بر پایه این گزارش، طرح توسعه شرکت در زمینی به مساحت ۲۱ هکتار، به منظور تولید انواع ورق‌های فولادی به عرض ۵۰ میلی‌متر، ضخامت ۲ میلی‌متر و به ظرفیت ۷۰۰ هزار تن در سال و اشتغال‌زایی ۲۴۰ نفر مستقیم و ۱۹۰۰ نفر غیر مستقیم در دست انجام است.

سرمایه‌گذاری روس‌ها در بندر امیرآباد

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در حاشیه این مراسم در جمع خبرنگاران از بازدید سرمایه‌گذاران روسی از این بندر خبر داد و گفت: بندر ماچاچ کالا و بندر امیرآباد با یکدیگر همکاری خواهند کرد.

نعیمی در این باره توضیح داد: مدیر بندر ماچاچ کالا در سفری به ایران از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در بخش‌های مختلف، به ویژه ترانزیت غلات بازدید کرد. مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد گفت: پس از این بازدید تصمیماتی جهت توسعه حمل‌ونقل دریایی و تبادل کالا میان دو بندر و استفاده از اسکله رو-رو بندر امیرآباد اتخاذ شد.

"سیدعلی نعیمی" درباره عملکرد بندر امیرآباد گفت: تخلیه و بارگیری کالا در بندر امیرآباد از ابتدای امسال تاکنون به یک میلیون تن رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته

مهندس سیدعطاءاله صدر در مراسم آغاز بهره‌برداری از کارخانه فولادسازی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد مازندران، این بندر را یکی از بنادر کانونی یا اصطلاحاً "هاب" در دریای خزر برشمرد که در مسیر کریدور شمال - جنوب قرار دارد.

معاون وزیر راه و ترابری در مراسم گشایش کارخانه ۸۰۰ هزار تنی تولید میلگرد که با حضور معاون اول رییس‌جمهور و وزیر صنایع و معادن در بندر امیرآباد برگزار شد، همچنین از فراهم‌آوری تسهیلات ویژه برای سرمایه‌گذاران در این بندر خبر داد و برنامه سازمان بنادر را در این خصوص اعلام کرد.

سهم ۲۵ درصدی ایران در خزر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان اش گفت: سهم ایران از مجموع فعالیت کشتیرانی در دریای خزر اکنون ۲۵ درصد است که این سهم تا ۵۰ درصد قابل افزایش است.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا به نقل از روابط عمومی بندر امیرآباد، سیدعطاءاله صدر در ادامه افزود: ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در بندر ایرانی دریای خزر ۲۰ میلیون تن در سال است و با اجرای طرح‌های توسعه، ظرفیت کلی بندر به ۳۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

وی بندر امیرآباد را بندر کانونی در دریای خزر دانست و گفت: این بندر در مسیر کریدور شمال - جنوب قرار گرفته و برخوردار از بیش از ۲ هزار هکتار زمین است و سه فاز توسعه‌ای این بندر در دستور کار قرار دارد.

وی با اشاره به بیش از ۶ میلیون تن توان تخلیه و بارگیری سالانه این بندر، افزود: در فازهای دوم و سوم توسعه این بندر، ظرفیت تخلیه و بارگیری آن به ۲۰ میلیون تن در سال افزایش می‌یابد. به گفته معاون وزیر راه و ترابری: تاکنون دولت ۲۵۰ میلیارد تومان و بخش خصوصی ۱۳۰ میلیارد تومان در این بندر سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

صدر همچنین با اشاره به فعالیت‌های صنعتی این بندر از جمله کارخانه فولادسازی دماوند، واحدهای تولید گچ و کاغذسازی، گفت: در صدد هستیم تسهیلات تجاری ویژه‌ای را برای سرمایه‌گذاران در این بندر فراهم آوریم.

وی از تهیه طرح معافیت مالیاتی سرمایه‌گذاران در بندر امیرآباد و همچنین ایجاد اسکله

۴۰ درصد افزایش یافته است. وی گفت: علاوه بر این در این مدت ۳۵۰ هزار تن کالا از بندر امیرآباد صادر شده که ۳۹۱ درصد افزایش نشان می‌دهد. وی حجم واردات از بندر امیرآباد در این مدت را ۶۵۰ تن اعلام کرد.

نعیمی همچنین تأکید کرد: در بندر امیرآباد توجه ویژه‌ای به بخش ترانزیت داریم و تلاش می‌کنیم با مدیریت صحیح اقدامات لازم را انجام دهیم.

وی گفت: در بخش سرمایه‌گذاری‌ها تاکنون ۳۵۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری داخلی داشته‌ایم که ۲۵۰ میلیارد تومان آن توسط سازمان بنادر و دریانوردی و ۱۰۰ میلیارد تومان نیز توسط بخش خصوصی صورت گرفته است. نعیمی گفت: حدود ۵۰ میلیارد تومان نیز توسط سرمایه‌گذاران خارجی در این بندر سرمایه‌گذاری شده است.

وی ادامه داد: از جمله این سرمایه‌گذاری‌ها، کارخانه گچ نمونه است که با سرمایه‌گذاری خارجی ساخته شده و مصالح تولید شده در این کارخانه به کشورهای حاشیه دریای خزر صادر می‌شود.

نعیمی گفت: سیلوی غلات با سرمایه ۲۰ میلیون دلار توسط سرمایه‌گذاران ترکیه، با مشارکت سرمایه‌گذاران کشور قزاقستان و ایران ساخته شد که در ماه قبل مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

تبدیل بندر امیرآباد به بندر استراتژیک

مدیر بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد گفت: با عملیاتی شدن اسکله عظیم رو-رو ریلی تا ۶ ماه آینده، بندر امیرآباد به یکی از مهم‌ترین بنادر استراتژیک خاورمیانه تبدیل می‌شود.

"سیدعلی نعیمی" ضمن بیان این مطلب افزود: در راستای توسعه حمل‌ونقل چند وجهی در بندر و منطقه ویژه امیرآباد، پروژه عظیم احداث اسکله رو-رو ریلی با سرمایه‌ای بیش از ۱۰۰ میلیارد ریال تا ۶ ماه آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

وی تصریح کرد: با عملیاتی شدن این طرح، بندر امیرآباد به عنوان اولین بندر ترانزیتی شمال کشور به یکی از مهم‌ترین بنادر استراتژیک خاورمیانه تبدیل می‌شود.



رونق در بنادر کوچک

اسکله بلوک وزنی بندر دیر راه اندازی شد

ورود و خروج کالا در جنوب کشور تبدیل شود که رشد و شکوفایی هر چه بیشتر این منطقه را به دنبال خواهد داشت.

تاکنون فاز اول احداث این بندر شامل تخریب اسکله قدیمی و لایروبی حوضچه شناورهای تجاری به عمق ۴/۵ متر و احداث دایک سنگی و احداث اسکله بلوک وزنی به طول ۲۰۰ متر اجرا شده است که با اجرای این فاز زیربنای لازم برای جا به جایی سالانه ۱۵۰ هزار تن کالا فراهم شده است.

همچنین بر اساس مطالعات طرح ساماندهی بندر تجاری دیر در فاز دوم محوطه سازی به میزان ۴۰۰۰۰۰ متر مربع، ساخت ۴۵۰۰ متر انبار نگهداری کالا و ساخت ساختمانها و اماکن عملیاتی، اداری و رفاهی به مساحت ۲۷۷۳ متر مربع و اجرای تأسیسات مکانیکی و الکترونیکی و تأمین انشعابات اصلی انجام خواهد شد.

مدیر کل بندر و دریانوردی استان بوشهر نیز در این مراسم گفت: اسکله بلوک وزنی بندر دیر با طول ۲۰۰ متر، عرض ۱۵ متر و میزان قالب بندی ۲۰ هزار و ۵۱۱ مترمربع با هزینه ۳۴ میلیارد ریال و اسکله شناور ناجی در این بندر با اعتبار دو میلیارد ریال مورد بهره برداری قرار گرفته است.

محمد راستاد افزود: عملیات احداث بازوی دوم موج شکن این طرح در آینده با اعتبار بیش از ۵۰ میلیارد ریال آغاز می شود.

وی اضافه کرد: بهره برداری از این پروژه ایجاد اشتغال، افزایش صادرات و واردات کالاها، افزایش تخلیه و بارگیری و بهبود عملکرد تجاری بندر دیر را به دنبال دارد.

معاون عمرانی استانداری بوشهر به عنوان سخنران بعدی این مراسم اظهار داشت: بندر دیر به قطب صادرات محصولات کشاورزی تبدیل خواهد شد.

مسعود نصوری همچنین گفت: در هفته دولت امسال مبلغ ۱۶۷ میلیارد تومان در قالب ۵۲۴

حوضچه شناورهای تجاری به عمق ۴/۵ متر و احداث دایک سنگی» و «احداث ۲۰۰ متر اسکله بلوک وزنی» است.

بر پایه این گزارش و بنا بر اعلام روابط عمومی بندر استان بوشهر، در فاز دوم این پروژه، عملیات محوطه سازی به مساحت ۴۰ هزار متر مربع، «احداث ۴۵۰۰ متر مربع انبار نگهداری کالا»، «ساخت تأسیسات و اماکن عملیاتی و رفاهی به مساحت ۲ هزار و ۷۷۳ متر مربع» و «اجرای تأسیسات مکانیکی و الکترونیکی و تأمین انشعابات اصلی» به اجرا گذاشته می شود.

■ برنامه های دولت برای ساخت بندر کوچک و رفع محرومیت

مهندس سید عطاء اله صدر، مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی در مراسم آغاز بهره برداری از این اسکله گفت: امسال ۸۰۰ میلیارد ریال برای توسعه بندرهای کوچک در سراسر کشور اختصاص یافته که تعداد زیادی از این بندرها در استان بوشهر قرار دارند.

وی با اعلام اینکه سازمان بندر برای توسعه بندر شمالی و جنوبی کشور برنامه های بسیاری در دست اجرا دارد، اضافه کرد: توجه جدی دولت به توسعه ساحلی و دریامحوری برای رفع محرومیت و رونق اقتصادی مناطق مختلف کشور و بهره گیری از مزیت دریا و ایجاد بندر در این مناطق است.

سید عطاء اله صدر تأکید کرد: برای طرح توسعه بندر دیر در استان بوشهر ۱۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری شده و در کنار این اسکله، موج شکن و اسکله صادراتی نیز راه اندازی خواهد شد.

وی افزود: ایجاد یک کشتی سازی بزرگ در نزدیکی بندر دیر در دستور کار است که به توسعه و عمران این بندر کمک خواهد کرد.

به گفته مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، بندر دیر در آینده می تواند به عنوان دروازه

همزمان با هفته دولت و طی مراسمی با حضور مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی و نمایندگان مجلس شورای اسلامی و جمعی از مقامات محلی، بهره برداری از اسکله بلوک بتنی با ساختار سیستم وزنی بندر دیر در جنوب استانی بوشهر آغاز شد.

»

توجه جدی دولت به توسعه ساحلی و دریامحوری برای رفع محرومیت و رونق اقتصادی مناطق مختلف کشور و بهره گیری از مزیت دریا و ایجاد بندر در این مناطق است.

ایجاد یک کشتی سازی بزرگ در نزدیکی بندر دیر در دستور کار است که به توسعه و عمران این بندر کمک خواهد کرد.

»

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، این اسکله با سرمایه گذاری سازمان بندر و دریانوردی به طول ۲۰۰ متر و عرض ۱۵ متر با استفاده از بلوک های بتنی غیر مسلح با هزینه ای معادل ۲۰ میلیارد ریال ساخته شده است.

بر پایه این گزارش، سازمان بندر و دریانوردی در راستای اهداف خود در خصوص ایجاد زیرساخت های بندری به منظور محرومیت زدایی از مناطق ساحلی کشور و با توجه به فعال بودن ۱۸۰ فروند شناور تجاری در بندر دیر و پتانسیل مطلوب حمل و نقل دریایی در این منطقه برنامه احداث بندر دیر را در دستور کار خود قرار داده است.

پروژه ساخت و توسعه بندر تجاری دیر در دو فاز عمرانی مطالعه و اجرا می شود که در فاز اول، احداث بندر تجاری دیر با هزینه های معادل یک میلیارد ریال انجام شده که شامل «تخریب اسکله قدیمی و لایروبی»، «لایروبی

ویژه از کرانه بسیار مناسب دسترسی به دو بزرگراه سیراف و پارس شمالی و ارتباط با فارس و هرمزگان و در آینده نزدیک راه آهن سراسری است.

او اضافه کرد: با بهره برداری از این اسکله و برقراری کوتاهترین مسیر دریایی با بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس بندر دیر نقش مهمی در توسعه تجاری استان بوشهر و کشور ایفا خواهد کرد.

بندر دیر به عنوان بزرگترین بندر صیادی کشور در ۲۰۰ کیلومتری جنوب بوشهر و در ساحل خلیج فارس قرار دارد.

■ دیر، بزرگترین بندر صیادی کشور

شهر بندری و کوچک دیر مرکز شهرستان دیر در ۲۰۸ کیلومتری شهر بوشهر قرار دارد. از دیر باز تجارت و حمل و نقل دریایی و صیادی مهم ترین فعالیت مردم این شهر به شمار می رود. بندر دیر بزرگترین بندر صیادی کشور محسوب گردیده و علیرغم فقدان بندر تجاری، شناورهای تجاری در بخشی از بندر صیادی فعالیت می نمایند. شهرستان دیر از شمال به خور موج و تنگستان و از شرق به بندر کنگان و از غرب و جنوب به آب های خلیج فارس محدود است.



بندر نشینان استفاده از بندر و دریاست و بندر باید آبادترین جاها باشند. عسکر جلالیان افزود: به برکت نظام اسلامی شاهد رونق و آبادانی بندرها هستیم که به این وسیله از مدیران زحمتکش قدردانی می شود. غلامحسین خسروی، فرماندار دیر هم گفت: اجرای این پروژه بخشی از اجرای طرح بندر بزرگ تجاری دیر است. وی اضافه کرد: بندر تجاری دیر با مزیت‌های

پروژه در استان بهره برداری یا اجرایی شد که نسبت به طرح های افتتاحی هفته دولت در سال گذشته از رشد ۲۰ درصدی برخوردار است. مسعود نصوری افزود: طرح اسکله بندر دیر می تواند به عنوان یک پایانه اصلی در بخش شیلات، کشاورزی و آبرزی پروری این بندر بسیار تاثیر گذار باشد. نماینده مردم کنگان، دیر و جم در مجلس شورای اسلامی نیز گفت: مزیت نسبی

شرکت تعاونی قایقداران و اتوبوسداران دریایی قشم

۸ مهر روز جهانی دریانوردی گرامی یاد

آمال نمایی ۱۳۴۴ شماره ثبت ۹۷۲۲
مدیرعامل: رضا رضائی قشمی

شرکت تعاونی قایقداران و اتوبوسداران دریایی قشم دارای مجوز فعالیت از سازمان منطقه آزاد تجاری- صنعتی قشم و سازمان بنادر و دریانوردی می باشد. شرکت تعاونی قشم پیش از این به عنوان تعاونی برادر حمل و نقل مسافربری در استان هرمزگان معرفی شده و بیشترین جابجایی مسافر را در طول سال با رکورد بیش از یک میلیون نفر انجام داده است و در حال حاضر این تعاونی با حمایت از سازمان بنادر اقدام به افزایش تعداد شناورهای مسافربری کاتاماران خود نموده که در این اقدام به منظور ایمنی سلامت مسافران در این مسیرهای دریایی بوده است.

- مسیرهای تردد شناوران این شرکت قشم به بندرعباس، جزایر فار، لارک، هرمز، هنگام، لافت (چنگل جزا)، بلعکس می باشد.**
- ناوگان تعاونی شامل: ۱۳ فروند شناور مسافربری تندرو مجهز به تمام امکانات ایمنی و تایبری استاندارد جهانی
 - ۴۰ فروند شناور اتوبوس دریایی
 - ۶ فروند قایق موتوری

نشانی: جزیره قشم، اسکله شهید داکتری
تلفن: ۰۷۶۳-۵۲۲۴۴۹۹
سامان: ۰۷۶۳-۵۲۲۵۴۰۹





تعامل ملی و منطقه‌ای سیاست سازمان بنادر در سال جاری



معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اهمیت استانداردها و تأمین ایمنی شناورها تصریح کرد: «ما تابع قوانین بین المللی و ملزم به اجرای الزامات کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها هستیم و در این زمینه باید هوشمندانه عمل کنیم تا ایمنی شناورها خدشه‌دار نشود.»

او در ادامه، به امضای تفاهم‌نامه‌ی سازمان‌های شیلات و بنادر و دریانوردی اشاره کرد و گفت: «با توجه به این که بندر چابهار، سهم به‌سزایی در ایجاد اشتغال، به ویژه در بخش صیادی دارد، سعی کرده‌ایم با امضای این تفاهم‌نامه، مشکلات صیادان در بخش ایمنی شناورها رفع و موانع موجود در سیستم مخابرات دریایی به منظور حضور در آب‌های بین‌المللی، از میان برداشته شود.»

ایزدیان به کنوانسیون یکپارچه‌ی کار دریایی که به تصویب شورای نگهبان رسیده نیز اشاره کرد و گفت: موضوع این کنوانسیون، ایجاد شرایط کار شایسته برای دریانوردان است و امیدواریم به‌زودی تمامی دریانوردان و از جمله شاغلان بخش صیادی نیز از مزایای این کنوانسیون بهره‌مند گردند.

او در پایان سخنان خود، افزود: به منظور تشکیل تعاونی‌های صیادی، اخیراً سازمان بنادر و دریانوردی، مذاکراتی با مرزبانان وزارت امور خارجه و ستاد کل نیروهای مسلح، انجام داده است.»

تا مدیران میانی کشور و کارشناسان، دغدغه توسعه‌ی این بندر استراتژیک را دارند و همه در تلاشند تا با بررسی‌های چاره‌جویانه، راه‌های رفع موانع را بیابند.»

«ایزدیان»، یکی از راهکارهای رفع موانع توسعه را جذب خطوط کشتیرانی در چابهار عنوان کرد و ادامه داد: «موضوع حایز اهمیت دیگر، اطلاع‌رسانی سریع و به موقع است. این امر، قدرت تصمیم‌گیری مسئولان را بالا می‌برد و عدم اطلاع‌رسانی صحیح و حرفه‌ای، می‌تواند موجب تأخیر در توسعه‌ی بندر چابهار گردد.»

«ایزدیان» با اشاره به سیاست سال جاری سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: «یکی از راه‌های بهبود تعامل با کشورهای دنیا، برگزاری مانورهای منطقه‌ای، در زمینه‌های MRCC، تجسس و نجات و مبارزه با آلودگی زیست‌محیطی است با مشارکت کشورهای هم‌چون عمان و پاکستان است.»

ایزدیان خاطر نشان کرد: «در واگذاری پایانه‌های بندر چابهار به بخش خصوصی، باید شرکت‌هایی در اولویت قرار گیرند که بتوانند خطوط کشتیرانی را به بندر جذب و در توسعه بندر، ایفای نقش کنند. در زمینه‌ی سامان‌دهی نیروهای شاغل بر روی شناورها نیز ایجاد تعاونی، اتحادیه و سندیکاهای قوی به‌منظور تأمین خدمه و نیروی کار دریایی، نوعی جهت‌گیری است که باید در دستور کار مسئولین بنادر قرار گیرد.»

راه برون رفت از چالش‌های به وجود آمده‌ی ناشی از تحریم‌های بین‌المللی علیه‌ی ایران، تقویت تعامل با دنیا و منطقه است.

«سعید ایزدیان»، عضو هیأت‌عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در نشست بررسی چالش‌های دریایی در چابهار با اظهار این مطلب گفت: «با توجه به مسایل ممیزی و تحریم‌ها، برای برون رفت از چالش‌های موجود، باید توانمندی خود را در تعامل با دنیا و منطقه افزایش دهیم.»

سعید ایزدیان:

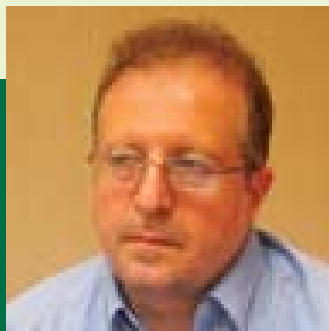
«**با توجه به مسایل ممیزی و تحریم‌ها، برای برون رفت از چالش‌های موجود، باید توانمندی خود را در تعامل با دنیا و منطقه افزایش دهیم.**»

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: «موضوعات حاکمیتی در مناطق دریایی کشور باید با دقت و حساسیت دنبال شود، زیرا وظایف سازمان بنادر و دریانوردی بسیار خطیر است. مجموعه‌های دریایی باید مسایل و مشکلات خود در زمینه امور دریایی را به‌صورت مستمر به ستاد گزارش دهند تا تصمیمات بموقع و سریع گرفته شود.»

وی با بیان این که نباید از نقش بندر چابهار و توسعه‌ی آن غافل ماند، گفت: «از بالاترین مقام مسؤول کشور، یعنی مقام معظم رهبری



محمد میرزاد



محمد رضا قادری



احمد فروغی



سیاوش رضوانی

مشکلات را مرتفع نماید، زیرا سازمان بنادر، مجوزی برای حمل خودرو توسط لنج‌ها صادر نمی‌کند.»

در پایان این نشست، «محمد میرزاد»، رییس اداره تجسس و نجات سازمان بنادر و دریانوردی، برای پیشگیری از بروز مشکل ناشی از درخواست تغییر شناورها، پیشنهاد کرد: «سازمان شیلات، خود در برخی موارد، از قبیل تغییر پروانه صیادی به باری و تغییر سازه (اجرای آن فقط برای یک مرتبه) و تناژ لنج‌ها و مسایلی از این قبیل، مجوز لازم را صادر کند.»

«میرزاد»، همچنین از تهیهی طرحی توسط

محمد رضا قادری

و ما باید در بخش‌های دریایی، خصوصاً در بخش لجستیک بندری، پست‌های آموزش را مورد بازنگری قرار دهیم تا مراحل و جایگاه آن‌ها مشخص شود.

احمد فروغی

و ما برنامه هیدروگرافی مناطق شمالی و جنوبی را آماده کرده‌ایم. اما برای ارایه به مراجع بین‌المللی و کشتی‌ها نیاز به دریافت تأییدیه از رهبری نظام و سازمان نقشه‌برداری نیروهای مسلح داریم. امیدواریم هر چه زودتر تحقق یابد.

سازمان بنادر و دریانوردی و ارایه‌ی آن به مجلس شورای اسلامی و سازمان حفاظت از محیط زیست خبر داد که بر اساس آن، مسئولیت دفع مواد زاید ناشی از کشتی در شهرهای بزرگ، برعهده‌ی شهرداری و در شهرهای کوچک‌تر، برعهده‌ی فرمانداری و در سایر نقاط نیز، برعهده‌ی بخش‌داری‌ها خواهد بود. «شایان ذکر است، سامان‌دهی نیروهای شاغل در شناورها، تبدیل شناورهای صیادی به باری، اجرای نرم‌افزار سیستم جامع دریایی و اولویت اختصاص دو فرزند شناور تجسس و نجات به بندر چابهار، از دیگر مواردی بود که در این نشست مورد بررسی قرار گرفت.»

او گفت: «ما باید در بخش‌های دریایی، خصوصاً در بخش لجستیک بندری، پست‌های آموزش را مورد بازنگری قرار دهیم تا مراحل و جایگاه آن‌ها مشخص شود.»

«قادری» با اشاره به این که ۶۲ مرکز از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، مجوز آموزش گرفته‌اند، تصریح کرد: «با ارایه‌ی آموزش‌های لازم به مؤسسات و در صورت تشخیص سازمان بنادر، می‌توانیم برای ایجاد اشتغال در این راستا گام برداریم.»

او گفت: «مدیریت دانشجویان بورسیه‌ی دانشگاه چابهار برعهده‌ی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان است که خوش‌بختانه اقدامات لازم صورت گرفته و این اداره‌ی کل نیز، ملزم به اجرای مقررات دانشجویی است.»

سپس «احمد فروغی»، مدیرکل امور دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی که از حضاران در این نشست بود، به منظور به روز نمودن نقشه‌های دریایی گفت: «یکی از موضوعاتی که در سال‌های اخیر برای سازمان بنادر و دریانوردی چالش برانگیز شده و از وظایف ذاتی این سازمان محسوب می‌شود، تهیه‌ی نقشه دریایی است. به همین منظور، ما برنامه هیدروگرافی مناطق شمالی و جنوبی را آماده کرده‌ایم. اما برای ارایه به مراجع بین‌المللی و کشتی‌ها به دریافت تأییدیه از سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح نیاز داریم. امیدواریم هر چه زودتر تحقق یابد.»

مدیرکل امور دریایی، با بیان این که خوش‌بختانه بنادر شمالی، مشکل لای‌روبی ندارند، یادآور شد: «باید میزان و نوع لای‌روبی بندر چابهار مشخص شود تا سازمان بنادر و دریانوردی، هر چه زودتر عملیات لای‌روبی را شروع کند.»

او در مورد حمل خودرو توسط لنج‌ها گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی، طبق دستورالعمل اجرایی، برای ۱۵ فرزند شناور مجوز صادر کرده است که براساس آن، مسئولیت نظارت از مبدأ تا مقصد به عهده‌ی مؤسسه رده‌بندی خواهد بود. در حال حاضر، در چند بندر، همانند بندر لنگه، با مشکل روبه‌رو شده‌ایم. اداره‌ی کل منطقه، با مسئولیت خود باید این

در ادامه نشست، «سیاوش رضوانی»، مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، روند طرح توسعه و مهم‌ترین اقدامات بخش دریایی اداره‌ی متبوع خود را در سال ۱۳۸۸ مورد اشاره قرار داد و در مورد مدت زمان اجرای کل پروژه طرح توسعه بندر چابهار، گفت: «طرح توسعه‌ی بندر چابهار، در پنج فاز اجرایی خواهد شد که تا سال ۲۰۲۰ میلادی به طول خواهد انجامید، مهم‌ترین و پر هزینه‌ترین بخش این پروژه‌ی ملی، مرحله‌ی نخست آن است؛ زیرا احداث موج شکن‌ها و لای‌روبی، که ۶۰ درصد پروژه را تشکیل می‌دهد، در این بخش صورت می‌گیرد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، در ادامه‌ی این نشست که با حضور مدیران سازمانی و مسئولان منطقه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شده بود، به مهم‌ترین مشکلات پیش روی اداره‌ی کل متبوع خود اشاره کرد و گفت: «به روز نبودن چارت (طبقه‌بندی) دریایی منطقه که عدم رضایت فرماندهان شناورها را همواره به دنبال داشته، عدم برخورداری از دستورالعمل مدون به منظور راهنمایی عملیات لای‌روبی و هیدروگرافی، اجرایی نشدن دستورالعمل حمل خودرو توسط مسئولین موتورلنج‌ها، به روز نبودن نوع قراردادهای از سوی سازمان و اجرایی نبودن برخی از آن‌ها توسط مسئولین بنادر با توجه به شرایط خاص هر بندر از جمله مشکلات موجود در این حوزه‌ی کاری است.»

«رضوانی»، در پایان سخنان خود تغییر کاربری شناورهای صیادی به باری و سامان‌دهی نیروی کار و کارکنان اداری مشاغل مختلف را برای رفع مشکلات منطقه پیشنهاد کرد.

سپس «محمد رضا قادری»، مدیرکل استانداردها، آموزش و گواهی‌نامه‌های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به پیوستن ایران به ۲۶ کنوانسیون بین‌المللی، فرآوردی ضایعات نفتی را از مهم‌ترین وظایف دریایی سازمان بنادر و دریانوردی برشمرد و افزود: با توجه به تعهدات ایران به سازمان بین‌المللی دریانوردی، باید سندیکاهای دریانوردی در کشور فعال شوند.

ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی

در راستای ایجاد بند ۸ ماده‌ی ۱۲ این‌نامه‌ی تأسیس شرکت‌ها، مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی، مصوب شورای عالی حفاظت‌های ترابری دریایی با توجه به بند ۵ ماده‌ی ۵ این‌نامه‌ی بندر، مجوز انجام فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی دستورالعمل حاضر، به عنوان مرتبه‌ی سراسری ترابری و اجرای مراحل ارزیابی شرکت‌های کارگزاری به منظور طبقه‌بندی آن‌ها در زمینه‌های فعالیتش موضوع این‌نامه‌ی یادشده، آیین و اصول، می‌شود.

فصل اول: اهداف، تعاریف و کلیات

ماده (اول) اهداف
این‌نامه‌ی صدور مجوز و نحوه‌ی فعالیت شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی، متوجه می‌شوند سازمان بنادر و ترابری دریایی به منظور اطمینان از اجرای کفیل و مجاز ضرورت و دستورالعمل‌ها، مصوب و انجام مطلوب و حفاظت و حمایت متقابل این‌نامه‌ی انجام به نظارت مستمر و منظم و فعالیتهای در شرح این‌نامه‌ی ۱۰۵۸، ۱۰۵۹، از دستورالعمل حاضر، از این سیستم و ساختار سیستماتیک اعمال و اجرای این نظارت از طریق ارزیابی طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی است. جزئیات ترابری، منابع درآمدی، فعالیت مرتبط با این هدف، در نظایف و مستندات اجرایی طرح طبقه‌بندی، مندرج شده‌اند.

ماده (دوم) تعاریف

۱-۲- سازمان
منظور، سازمان بنادر و ترابری دریایی است.
۲-۲- مرکز طبقه‌بندی
مرکز طبقه‌بندی، ترابری دریایی است که با توجه به شرح وظایف تعیین شده نظارت بر تأسیس و فعالیت شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی را به عهده دارد.
۳-۲- طبقه‌بندی
تعیین‌های مدیریت سیستم طبقه‌بندی و تصمیمی را به معنی بر پایه‌های ارزیابی مستقل و بازنگری و صحت‌کناری نتایج توسط کارشناس مسئول تحت نظارت مدیر، کمیته‌ی طرفی.
۴-۲- کمیته‌ی طرفی
کمیته‌ی متشکل از ۶ عضو، شامل ۶ نفر نماینده، سازمان بنادر و ترابری دریایی، مدیرکل ترابری دریایی، مدیرکل حفاظت دریایی، مدیرکل امور مالی سازمان، رئیس انجمن امور شرکت‌ها، کارشناس مسئول طبقه‌بندی و ۳ نفر نماینده از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، مستندنگلی ترابری دریایی و حق بازرگانی.

انصراف
مدیرکل امور بندر و ترابری دریایی و رئیس انجمن امور شرکت‌ها به عنوان مدیر کمیته خواهند بود.
۵-۲- سیستم ارزیابی
یادگام، متشکل از کارشناسان متخصص ابتدا با ارزیابی ترابری دریایی در ۱۰۰٪ از انواع شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی که فهرست ارزیابی و سراسری مرتبط با این دستورالعمل را با موفقیت به پایان رسانده و رسماً در یکی از رده‌های ارزیابی سراسری و در ۱۰۰٪ از اعلامی مرکز طبقه‌بندی، ثبت شده‌اند.
۶-۲- رده‌های ارزیابی
ارزیابی می‌تواند در ارزیابی‌های مرتبط با سیستم طبقه‌بندی، کارگزاری ترابری دریایی از میان کارشناسان بنادر و سازمان و کارشناسان آزاد وابسته شرایط پذیرفته و ثبت می‌شوند و پس از گذراندن موفقیت‌آمیز دوره‌ی رسمی ارزیابی و سراسری، در یکی از رده‌های مندرج در روش‌های اجرایی مربوطه، درج‌نام می‌شوند.
۷-۲- حواشی ارزیابی
مرکز مستقر در تهران و بنادر که مدیریت و اجرای ارزیابی‌ها را بر اساس این



کارگزاری ترابری دریایی فعال را در بر می‌گیرد. جزئیات زیرمجموعه‌های هر یک از زمینه‌های فعالیت کارگزاری، در مستندات مربوطه، مدون شده‌اند. اجرای مؤثر و سیستماتیک این دستورالعمل، موجب تسهیل نظارت سازمان بنادر و دریانوردی، از یک سو و تأمین مزایایی برای شرکت‌های متقاضی از سوی دیگر، خواهد شد.

فصل دوم: تکالیف شرکت‌ها

● مادهی پنجم) صحت اطلاعات

اطلاعات ارائه شده توسط شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی که از طریق خوداظهاری در طرح ارزیابی و طبقه‌بندی مشارکت می‌کنند، باید به طور کامل و منطبق با واقعیات باشد. رابط تعیین شده از سوی شرکت، وظیفه‌ی کنترل صحت اطلاعات و مدیرعامل شرکت، مسئولیت نهایی را به عهده دارند. همچنین، مدیریت شرکت، مسئول آموزش و اشاعه‌ی اطلاعات مربوط به الگوی ارزیابی در سطح شرکت است؛ به طوری که کلیه‌ی کارکنان شرکت، خود را موظف به ارائه‌ی اطلاعات کامل و واقعی به ارزیابان داخلی و گروه ارزیابی سازمان بدانند.

● مادهی ششم) همکاری در ارزیابی

مدیریت و کارکنان شرکت، مکلفند که در برنامه‌ریزی و اجرای ارزیابی‌های داخلی، مشارکت فعال داشته و در برگزاری ارزیابی طبقه‌بندی و بازبینی‌های بعدی سازمان، بر طبق برنامه‌ی تعیین شده، همکاری کامل و مؤثر داشته باشند.

● مادهی هفتم) پذیرش اجماع کارشناسی

شرکت‌های کارگزاری مشارکت کننده در طرح طبقه‌بندی، متعهد می‌شوند که پس از انجام ارزیابی و اجماع نظر کارشناسی گروه ارزیابان مستقل و صحنه‌گذاری کارشناس مسئول طبقه‌بندی، نتایج به دست آمده را مورد تأیید و پذیرش قرار دهند.

موظف به رازداری و عدم افشای اطلاعات ذی‌نفعان به افراد دیگر هستند.

۳-۳- عدم تبعیض

سیستم ارزیابی و طبقه‌بندی، به طور یکسان قابل دسترسی برای تمام شرکت‌های متقاضی ارایه‌کننده‌ی یک یا چند مورد از خدمات موضوع زمینه‌های فعالیت دامنه‌ی شمول این دستورالعمل بوده و این شرکت‌ها در هر اندازه و امکانات، می‌توانند متقاضی طبقه‌بندی باشند.

۳-۴- دسترسی اطلاعاتی

اطلاعات کلی، شامل: نام و نشانی، گستره‌ی فعالیت، رتبه و اعتبار ثبت متقاضیان و شرکت‌هایی که ارزیابی و طبقه‌بندی می‌شوند، در زمره‌ی اطلاعات عام بوده و می‌تواند از طریق رسانه‌های گوناگون، مانند وب‌سایت، در دسترس عموم قرار گیرد.

۳-۵- استقلال و بی‌طرفی

سیستم ارزیابی، مستقل از تضاد منافع و اعمال نظر خواهد بود و افراد گروه ارزیابی کننده، در محدوده‌ی اصول و روش‌های حاکم، تصمیم‌گیر هستند و نیابستی تحت تأثیر کارفرمایان و ذی‌نفعان واقع شوند و بی‌طرفی آنان، باید اثبات شده باشد.

۳-۶- اصل تمرکز اطلاعات

سیستم ارزیابی و طبقه‌بندی، به صورت یک مرکز واحد انجام وظیفه می‌کند و کلیه‌ی شعبات و واحدها یا بخش‌های مرتبط با آن، بایستی از اصول و روش‌های مقرر تبعیت کنند و اطلاعات مورد نیاز در یک سیستم واحد در دسترس تمام کاربران باشد.

۳-۷- اصل اختیار

شرکت‌های کارگزاری، به اختیار و تصمیم خود، متقاضی ارزیابی و طبقه‌بندی می‌شوند و تنها متقاضیانی که متعاقب درخواست و اظهارنامه‌ی بازنگری شده، مورد ارزیابی موفق قرار گرفته باشند، از مزایای مربوطه در رتبه‌ی پذیرفته شده، برخوردار خواهند بود.

● مادهی چهارم) دامنه‌ی شمول

گستره‌ی کاربرد این دستورالعمل و مستندات مرتبط با آن و شمول آن، کلیه‌ی شرکت‌های

دستورالعمل و روش‌های اجرایی مربوطه و با بهره‌گیری از ارزیابان رده‌بندی شده، به عهده دارند.

۲-۸- متقاضی ارزیابی

هر یک از شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی که با تکمیل اظهارنامه‌ی با امضای بالاترین مقام مسئول آن شرکت، تقاضای ارزیابی و طبقه‌بندی و اختصاص رتبه بر اساس مفاد این دستورالعمل و نظام‌نامه و روش‌های اجرایی مربوطه را دارند.

۲-۹- خوداظهاری

تکمیل فرم تقاضای مشارکت در طرح ارزیابی و طبقه‌بندی که توسط شرکت متقاضی ارزیابی، پس از آشنایی مدیریت با الگوی ارزیابی و آمادگی معرفی کارشناس یا کارشناسانی برای گذراندن دوره‌ی آموزشی ارزیابان الگو، انجام گرفته باشد.

۲-۱۰- خود ارزیابی

ارزیابی شرکت متقاضی، توسط کارشناس یا کارشناسانی که دوره‌ی آموزشی ارزیابی را با موفقیت به پایان رسانیده و به عنوان ارزیاب داخلی منصوب شده‌اند.

۲-۱۱- ارزیابی شونده

شرکت متقاضی ارزیابی که اظهارنامه‌ی آن، پس از خوداظهاری و ارایه‌ی نتایج خودارزیابی توسط مرکز طبقه‌بندی، بازنگری شده و در برنامه‌ی ارزیابی آن مرکز یا یکی از مراکز ارزیابی قرار گرفته باشد.

● مادهی سوم) اصول حاکم

۳-۱- اصل شفافیت

سیستم ارزیابی و طبقه‌بندی مبتنی بر روش‌های مدون و اطلاع‌رسانی عمومی برقرار شده است و نتایج آن، بدون محدودیت، در اختیار ذی‌نفعان مربوطه خواهد بود.

۳-۲- اصل رازداری

اطلاعات مربوط به ذی‌نفعان ارزیابی و طبقه‌بندی، تنها به خود آنان و مقامات ذی‌صلاح قابل انتقال است، و ارزیابان و کلیه‌ی کارکنان مرتبط با مرکز طبقه‌بندی،





فصل سوم- تکالیف سازمان

● مادهی هشتم) نظارت بر رعایت

اصول حاکم

سازمان، بر حسن اجرا و برقراری اصول مندرج در مادهی سوم این دستورالعمل، نظارت کامل خواهد داشت.

● مادهی نهم) برقراری و اجرای

مدل ارزیابی

سازمان، از طریق مرکز طبقه‌بندی مستقر در اداره‌ی امور شرکت‌ها، بر حسن اجرا و وحدت رویه در برقراری الگوی ارزیابی، متشکل از: (۶ مؤلفه؛ ۱) کیفیت خدمات و سیستم، (۲) لجستیک فعالیت‌ها، (۳) مدیریت ریسک، (۴) جنبه‌های تجاری، (۵) فن‌آوری و نوآوری (۶) مسئولیت‌های اجتماعی، نظارت دارد. هر یک از این مؤلفه‌های الگو، به چند معیار اصلی ارزیابی، به قرار فهرست شده در ساختار الگو، و آن معیارها برای ارزیابی هر یک از زمینه‌های کارگزاری دریایی، به عوامل و اجرای فراتری در چک لیست‌های مربوطه تقسیم‌بندی شده‌اند.

● مادهی سیزدهم) ارزیابان و مراکز ارزیابی

اجرای ارزیابی‌های می‌تواند بر حسب نیاز و امکانات تخصصی موجود، به هر یک از مراکز ارزیابی در تهران یا بنادر واگذار شود که به هر حال، همگی موظف به بهره‌گیری از کارشناسان و ارزیابان ثبت شده در هسته‌ی ارزیابی هستند. کلیه‌ی گزارشات ارزیابی، باید برای مرکز ارسال شود و مورد بازنگری و صحت‌گذاری کارشناس مسئول طبقه‌بندی قرار گیرد.

● ماده چهاردهم) مدیریت خدمات ارزیابی

مرکز، می‌تواند تمام یا بخشی از خدمات ارزیابی را به پیمان‌کار یا مدیریتی مستقل واگذار کند که با بهره‌گیری از نیروهای متخصص ثبت شده در هسته‌ی ارزیابی، این خدمات را در تهران و بنادر به انجام برساند. وظیفه‌ی تصمیم‌گیری، مبتنی بر صحت‌گذاری گزارشات ارزیابی و نتایج طبقه‌بندی، به عهده‌ی مدیریت مرکز است و قابل برون‌سپاری نیست.

● مادهی پانزدهم) نظارت کمیته‌ی بی‌طرفی

کمیته‌ی بی‌طرفی، موضوع بند ۴ مادهی دوم، یعنی: مسئولیت سیاست‌گذاری و تفسیر خط‌مشی‌ها و روش‌ها و رسیدگی به شکایات و اعتراضات را به عهده دارد. این کمیته، همچنین، در فواصل زمانی تعیین شده که حداقل سالیانه خواهد بود گزارش عملکرد ارزیابی و طبقه‌بندی را از مدیر مرکز دریافت و تصمیمات لازم را اتخاذ می‌کند.

(۸۰ تا ۹۰ درصد)

C: ۱۰۱ تا ۱۶۰ امتیاز

(۵۰ تا ۸۰ درصد)

D: ۱۰۰ امتیاز یا کمتر

(۵۰ درصد یا کمتر)

● مادهی یازدهم) مدیریت مرکز طبقه‌بندی

مرکز طبقه‌بندی (ارزیابی و طبقه‌بندی) مستقر در اداره‌ی امور شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی سازمان، به عنوان نقطه‌ی کانونی ارتباطات و تعاملات مرتبط با کلیه‌ی خدمات ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های متقاضی، انجام وظیفه می‌کند. جزئیات این فعالیت‌ها، در نمودار سازمانی مربوطه آمده که با توجه به وظایف حاکمیتی و نظارتی، سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان تنها مرجع سیاست‌گذاری طرح ارزیابی و طبقه‌بندی در نظر گرفته شده است.

● مادهی دوازدهم) تکالیف کارشناس طبقه‌بندی

مدیریت مرکز (رییس اداره‌ی امور شرکت‌ها) که وظیفه‌ی دبیری کمیته‌ی بی‌طرفی را نیز به عهده دارد، می‌تواند مسئولیت بازنگری درخواست‌ها را به کارشناس طبقه‌بندی یا کارشناس واجد شرایط دیگری واگذار کند. این کارشناس، کلیه‌ی درخواست‌های ارزیابی از سوی کارگزاران متقاضی طبقه‌بندی را مورد بازنگری و پذیرش قرار می‌دهد و همچنین، وظایف هماهنگی اجرای ارزیابی و بازنگری نتایج و صحت‌گذاری طبقه‌بندی را به عهده دارد.

● مادهی دهم) طبقه‌بندی

تخصیص رتبه‌ی مبتنی بر نتایج ارزیابی

سازمان، نسبت به اعطای یکی از رتبه‌های چهارگانه‌ی A، B، C یا D به هر یک از شرکت‌هایی که مورد ارزیابی و طبقه‌بندی قرار می‌گیرند، اقدام می‌کند. ارزیابی معیارها و اجرای الگو در مقیاس صفر تا ۴، امتیازدهی می‌شود و نتیجه‌ی نهایی هر ارزیابی می‌تواند امتیازی بین صفر تا ۲۰۰ را نشان دهد. رتبه‌های چهارگانه، مبتنی بر گستره‌ی مجموع امتیازات کسب شده، به قرار زیر طراحی شده‌اند:

A: بالاتر از ۱۹۰ امتیاز

(۹۵ تا ۱۰۰ درصد)

B: ۱۶۱ تا ۱۹۰ امتیاز





معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندر و دریانوردی در دفاع از ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترانزیت دریایی تأکید کرد

قصد نداریم با طبقه بندی مشتری‌ها را تقسیم کنیم قصد ما انجام بهتر امور حاکمیتی است

ستاره هیدزاس

از دیر باز بندر به عنوان دوازدهای ورود و خروج کابلی کشورمان شناخته شده‌اند به گونه‌ای که اینک در طول ششماه روز به طور پیوسته حاملان بار، از انواع دریایی، ریلی و جاده‌ای در پهلوئی آن توقف کرده و به تخلیه و یا بارگیری می‌پردازند. اگر قدری با مراکز صنعتی آشنا باشید، اذعان خواهید نمود که پایانه‌های بندری، یکی از شلوغ‌ترین آن‌ها هستند که در عین ازدحام بار و ترافیک انواع وسایط نقلیه، می‌بایست از نظر و انضباطی آشکار برخوردار باشند. علیرغم کمیت قابل مشاهده در بندر، امروزه صاحبان بار به دنبال دوامت خدمات کیفی نیز هستند و آنچه که از میان آید، ارائه‌کنندگان خدمات بندری و دریایی، این انتخاب را آسان می‌سازد. بر خورنداری از رتبه‌های استاندارد مراجع رسمی است. مراجع، که به جهت خدشه دار نشدن اعتبار ملی و بین‌المللی خود، در مواجهه با تجارت آزاد، می‌بایست سلامت‌های عرضه خدمات را سرلوحه امور قرار دهند و ضمن آشکار سازی توانمندی‌های بالقوه‌ی تقویت و حمایت از این توانمندی‌ها بکوشند.

در این راستا سازمان بندر و دریانوردی به عنوان متولی امور دریایی و بندری کشورمان و به منظور نظارت دقیق، منسجم و مستمر بر فعالیت‌های موجود طرح ارزیابی و طبقه بندی شرکت‌های کارگزاری دریایی را به اجرا گذاشته است که مرحله ابتدایی آن کاملاً اختتامی پذیرش رتبه‌بندی شده است.

«مهندس صفایی فر» معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندر و دریانوردی، در گفت و گویا خبرنگار بندر و دریانوردی ضمن تأکید بر کار این طرح، نگرانی بخش خصوصی را از آینده این طرح قابل درک دانسته و اجرایی آن را بر آینه صنعت حمل و نقل دریایی کشور مؤثر و مفید ارزیابی می‌کند. آنچه در پی می‌خوانید، حاصل این گفت و شنود می‌باشد. قابل ذکر است در این گفت و گوی، «جلال اسلامی» مدیر کل امور بندری سازمان بندر و دریانوردی نیز حضور داشت که در فرصت ضروری توضیحات تکمیلی و از ارائه نموده است.



سازمان است. ارزیابی و کنترل، از وظایف اولیه‌ی سازمان است. بنابراین، با افزایش تعداد فعالیت‌ها و به تبع آن، افزایش تعداد شرکت‌هایی که از سازمان مجوز گرفته‌اند، ضرورت انجام بهتر امور حاکمیتی، موجب تدوین طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی شده است.

در همه جای دنیا، ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌ها وجود دارد؛ اما نحوه‌ی کنترل بر اساس قوانین هر کشور، متفاوت است. برای صدور مجوز اولیه، فعالیت یک شرکت در بندر، مقدماتی لازم است. این مقدمات در ابتدای کار، ساختار ارزیابی‌ها را شکل می‌دهند. در مراحل بعد از صدور مجوز نیز، روند ارزیابی‌ها باید ادامه یابد. این ارزیابی‌ها در شرکت‌های غیر بندری - دریایی هم وجود دارد. این نوع ارزیابی‌ها در شرکت‌های انفورماتیکی و



محسن صادقی‌فر



تصدیق خواهید نمود که اگر چه، سازمان بنادر و دریانوردی، انجام عملیات بندری را به طور مستقیم به عهده ندارد اما به عنوان متولی امور دریایی و بندری کشور و از حیث اعمال امور حاکمیتی، موظف است بر تمامی فعالیت‌ها نظارت داشته باشد.

ما با اجرای این طرح، در صدد دستیابی به اهداف دیگری نیز هستیم از جمله این که به هنگام حضور نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی در جلسات و کنفرانسهای بین المللی، شرکت‌های فعال نیز، ما را همراهی کرده و تخصص‌های خود را در مجامع جهانی به نمایش بگذارند.



ساختمانی و بسیاری دیگر نیز قابل مشاهده است. ما به عنوان کارگزاران دولت، در قبال بنداری که متعلق به بیش از ۷۰ میلیون نفر است و همچنین، تامین سلامت کالایی که وارد می‌شود، که بخشی از آن‌ها می‌تواند ارزاق عمومی مردم باشد، احساس مسئولیت می‌کنیم.

● بندر و دریا: آیا این طرح، اهداف دیگری را هم دنبال خواهد کرد؟

محسن صادقی‌فر: بله. ما با اجرای این طرح، در صدد دستیابی به اهداف دیگری نیز هستیم از جمله این که به هنگام حضور نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی در جلسات و کنفرانسهای بین‌المللی، شرکت‌های فعال نیز، ما را همراهی کرده و تخصص‌های خود را در مجامع جهانی به نمایش بگذارند. در حال حاضر معیاری برای انتخاب این که کدام شرکت همراه سازمان باشد، در اختیار نیست؛ چرا که اساساً شناخت دقیقی از تخصص

برابر شده است. انجام تمامی این عملیات، در گذشته به عهده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی بوده که طی سال‌های اخیر، به بخش خصوصی واگذار شده است. در این ارتباط، ۱۵۰۰ شرکت مجوز فعالیت گرفته‌اند. اما، کم‌تر از نصف این تعداد، یعنی حدود ۷۰۰ شرکت فعال هستند. که مدیریت و انجام عملیات را به عهده دارند. تصدیق خواهید نمود که اگر چه، سازمان بنادر و دریانوردی، انجام عملیات بندری را به طور مستقیم به عهده ندارد اما به عنوان متولی امور دریایی و بندری کشور و از حیث اعمال امور حاکمیتی، موظف است بر تمامی فعالیت‌ها نظارت داشته باشد. نظارت و ایمنی و حفاظت از محیط زیست، به سازمان بنادر و دریانوردی محول شده است. به هر میزان که فعالیت‌ها افزایش می‌یابد، احتمال بروز حوادث نیز افزایش خواهد یافت و این خود، نیازمند نظارت دقیق و موشکافانه‌تری است. ایمنی کانال ورودی که رگ اقتصاد کشور محسوب می‌شود، باید حفظ شود و این وظیفه‌ی

● بندر و دریا: در ابتدا بفرمایید، هدف از تدوین طرح طبقه‌بندی و ارزیابی شرکت‌های کارگزاری دریایی چه بود؟ چه کاستی‌ها و ضرورت‌هایی سازمان بنادر و دریانوردی را ناگزیر به تدوین این طرح نمود؟

محسن صادقی‌فر: این طرح برای سازمان، بسیار مهم است؛ ضمن آن که منافع آن، متوجه شرکت‌ها خواهد بود. ۱۳۰ میلیون تن کالا در طی سال در بنادر کشور تخلیه و بارگیری می‌شود که رقم روزانه‌ی آن، حدود ۵۰۰-۶۰۰ هزار تن است. حدود ۱۰-۱۲ هزار دستگاه کامیون در طول روز به بنادر ایران وارد و خارج می‌شوند و به طور میانگین، روزانه ۱۰۰ فروند کشتی در بنادر ما در حال تخلیه و بارگیری کالا هستند. در مقایسه با سال‌های قبل، روند صعودی این فعالیت‌ها به خوبی قابل مشاهده است. برای مثال، میزان ورود و خروج روزانه کانتینر در بنادر کشور، ۵ هزار TEU است که در مقایسه با سال‌های قبل، ۷



محسن صادقی‌فر

”

قصد نداریم با طبقه‌بندی، مشتری‌ها را تقسیم کنیم. این دیدگاه اشتباهی است. ما حتی قصد نداریم طبقه‌بندی‌ها را در حال حاضر عمومی کنیم. ما می‌دانیم هر شرکت، مشتری‌های خاص خود را دارد. به این امر، نیز واقفیم که حتی اگر یک شرکت در طبقه‌بندی در اواسط یا انتهای فهرست باشد.

ما می‌خواهیم شرکت‌ها از حداقل استانداردهای لازم برخوردار باشند. حال اگر همه‌ی شرکت‌ها بخواهند به آن حداقل‌ها دست پیدا کنند، این یک رویکرد ایده‌آل محسوب می‌شود، چون ما قصد نداریم با رنکینگ اعلام کنیم کدام شرکت اول یا کدام آخر است.

“

و میزان توانمندی این شرکت‌ها نداریم. در گذشته، انواع فعالیت‌های دریایی بر عهده‌ی سازمان بنادر و دریا نوردی بود، ضرورتی هم برای این همراهی‌ها احساس نمی‌شد. اما امروز، کارها به دست بخش خصوصی انجام می‌شود و سازمان بنادر و دریا نوردی نیز، تمایل دارد از تخصص و تجربه این شرکت‌ها در کنفرانس‌ها بهره‌بردارد؛ اما تا این شرکت‌ها را نشناسد و ارزیابی نکند، معیاری هم برای انتخاب نخواهد داشت. چه بسا تجربه‌ی مدیران این شرکت‌ها در فعالیت‌های بندری، به مراتب بیش از افرادی باشد که تنها در سازمان خدمت می‌کنند. ما باید شناسنامه‌ای از نوع فعالیت آنها داشته باشیم، مبنی بر این که در چه زمینه‌هایی متخصص هستند؟ و چه آموزشهایی را دیده‌اند؟ شناخت شرکت‌ها و گروه‌های انسانی نیز، در زمره‌ی وظایف سازمان است که برای تحقق این شناخت، باید ارزیابی انجام شود. البته این ارزیابی، عامل شناخت تخصص‌ها خواهد بود. نیاز به توضیح است که ما قصد نداریم با طبقه‌بندی، مشتری‌ها را تقسیم بندی کنیم. این، دیدگاه اشتباهی است. ما حتی قصد نداریم طبقه‌بندی‌ها را در حال حاضر عمومی کنیم. ما می‌دانیم هر شرکت، مشتری‌های خاص خود را دارد. به این

امر، نیز واقفیم که حتی اگر یک شرکت در طبقه‌بندی در اواسط یا انتهای فهرست باشد، باز این شرکت کشتیرانی و یا طرف‌های قرارداد هستند که تشخیص می‌دهند با شرکت مزبور کار کنند؛ چرا که طی سال‌ها فعالیت، بین آنها روابط اعتباری ایجاد شده است. ما حتی قصد دخالت در روابط حقوقی - مالی را هم نداریم. قصد ما، تنها انجام بهتر امور حاکمیتی است.

● **بندر و دریا: سازمان به عنوان یک مرجع حاکمیتی، الزامی را پیش روی شرکتهای کارگزار قرار داده است؛ بنابراین، همه‌ی این شرکتها تلاش خواهند کرد آن استانداردهایی را که مورد نظر سازمان است کسب کنند. آیا رسیدن به استاندارد مورد نظر سازمان، منجر به یکنواختی نخواهد شد؟**

محسن صادقی‌فر: ما می‌خواهیم شرکت‌ها از حداقل استانداردهای لازم برخوردار باشند. حال اگر همه‌ی شرکت‌ها بخواهند به آن حداقل‌ها دست پیدا کنند، این یک رویکرد ایده‌آل محسوب می‌شود، چون ما قصد نداریم با رنکینگ اعلام کنیم کدام شرکت اول یا کدام آخر است، اگر شرکت‌ها چنین برداشتی را دارند، کاملاً اشتباه است. البته در این مورد که برخی عنوان می‌کنند مشابه چنین طرحی در دنیا وجود ندارد، باید عرض کنم که هر کشور بر اساس معیارهای خود، از چنین ارزیابی‌هایی برخوردار است. در برخی کشورها ثبت شرکت از طریق مسئولین کشوری انجام می‌شود و بعد در بندرها در صورت عدم رعایت، با آنها برخورد می‌کنند. در حالی که با طرحی که ما اجرا می‌کنیم، هم معیارهایمان را محکم‌تر کرده‌ایم، هم الزامات آموزشی را بر اساس مصوبات هیات عامل سازمان اجباری خواهیم کرد؛ یعنی از ابتدا کنترل بر اجرای آن را انجام داده‌ایم. ما نمی‌توانیم از ابتدا با شرکت‌های در حال تأسیس سخت‌گیری کنیم. در مرحله‌ی اول، با مدیر عامل روبه‌رو هستیم. تعیین مدیر عامل یک شرکت، معیارها و شرایطی دارد. شرایط عمومی آن این است که آن شخص، از تجربه‌ی کافی برخوردار و در آن زمینه، سال‌ها فعالیت کرده باشد، وقتی فردی به عنوان مدیر عامل از شرایط لازم برخوردار بود و برای سازمان محرز شد که این فرد صلاحیت اولیه‌ی ایجاد یک شرکت را داراست، دیگر نمی‌توان از صدور مجوز تشکیل شرکت برای این فرد ممانعت به عمل آورد. اما ارزیابی عملکرد، زمانی معنا پیدا می‌کند که یک شرکت شروع به فعالیت کند و ما عملکرد آن را ببینیم. ما از ابتدا نمی‌توانیم عملکرد شرکت‌ها را ارزیابی کنیم. عملکرد، روندی است که در طول کار، نمود پیدا می‌یابد. تأسیس یک شرکت، تابع معیار اولیه است. بعد از آن، مرحله‌ی نظارت آغاز می‌شود. هرچند نظارت‌ها از قبل هم وجود

داشت، اما از شرایط یکسانی برخوردار نبود و اغلب به صورت سلیقه‌ای صورت می‌گرفت. در حال حاضر، ما به دنبال آن هستیم که ضمن افزایش نظارت سازمان در بنادر، با استفاده از دستورالعمل‌های تدوین شده، این نظارت را منسجم و با یک رویه‌ی واحد انجام دهیم؛ تا راه بر ارزیابی‌های سلیقه‌ای بسته شود. البته ملاک ارزیابی ما با این طرح، تنها از راه پاسخ دادن به سوال‌ها حاصل نخواهد شد؛ بلکه تأکید بر صحت آن‌ها ملاک عمل است. همه این فعالیت‌ها به نفع شرکت‌ها خواهد بود، به دلیل آن که وقتی مسئولین یک شرکت با طرف خارجی روبه‌رو می‌شوند، به عنوان نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران قلمداد شده و نوع برخورد، نوع عملکرد، و بازتاب او، همه به کشور برمی‌گردد.

● **جلیل اسلامی: در اینجا لازم می‌دانم به این نکته اشاره کنم که فعالیت شرکتها با یکدیگر متفاوت است، زیرا هر کدام، نوع کار، میزان مسئولیت و محیطه کاری خاص خود را دارند. ارتقای نظارت عالی سازمان بر عملکرد شرکت‌ها بر اساس دو عامل صورت خواهد گرفت: یکی، ظرفیت‌های احصاء شده و اظهار شده توسط مدیران شرکت‌ها و دوم، بر اساس عملکرد آن‌ها. در کنار این نظارت، ارتقای شرکت‌های خصوصی از حیث مدیریتی - آموزشی نیز از جمله‌ی اهداف این طرح به شمار می‌آید که به آن پرداخته شده است. در این طرح، شاخص‌هایی تعریف شده است که بر اساس آن، بهره‌وری شرکت‌ها، کیفیت عملکرد، مدیریت ریسک، آموزش کارکنان، بیمه، درمان و بهداشت نیز ارتقا خواهد یافت. دقیقاً بر همین اساس است که سال اول این طرح، به عنوان سال خود ارزیابی و خود اظهاری تعیین شده است و تابعیت از طرح برای شرکت‌ها، جنبه‌ی اختیاری دارد. هیچ شرکتی، برای حضور در این طرح و طبقه بندی، اجباری ندارد؛ تا زمانی که سازمان بنادر و دریانوردی، شناخت خود را از بازده و فضای کاری طرح کامل کند.**

برای حدود ۳۰ شرکت حاضر در دوره‌ی پایلوت، دوره آموزشی ویژه برگزار شده است، تا سرارزیابان به بررسی مواد و شاخصه‌های طرح در شرکت خود بپردازند. پس از آن، در هیأت عامل به جمع بندی خواهیم رسید که مرحله‌ی بعد را در چه سطح و با چه شیوه‌ای آغاز کنیم و این که آیا اجرای طرح برای شرکت‌ها اجباری باشد یا خیر؛ البته اشتیاقی که در حال حاضر در میان مدیران شرکت‌ها دیده می‌شود، ما را به موفقیت طرح امیدوار کرده است. البته در پاسخ به انتقاد برخی که عنوان می‌کنند طرح طبقه‌بندی شرکت‌ها و اعلام نتیجه‌ی آن، کسب و کار آن‌ها را مختل می‌کند، باید بگوییم که ما به هیچ وجه، قصد اعلام عمومی نتایج را نداریم و حتی به مدیران



جلیل اسلامی

ارتقای نظارت عالی سازمان بر عملکرد شرکتها بر اساس دو عامل صورت خواهد گرفت: یکی، ظرفیت‌های احصاء‌شده و اظهار شده توسط مدیران شرکتها و دوم، بر اساس عملکرد آنها.

به انجام یک نظارت دقیق بر بازار هستند. چرا که در حقیقت، این نظارت دفاع از حق و حقوق شرکت‌هایی است که در این عرصه حضور دارند و با سلامت کار می‌کنند. این طرح در راستای دفاع از اعتبار شرکت‌ها پیش می‌رود. بنابراین، در پاسخ به انتقادات باید گفت: شرکت‌ها نه تنها بر اثر این طبقه‌بندی متضرر نخواهند شد، بلکه اعتبار بیش‌تری از منظر بین‌المللی نیز، به دست خواهند آورد. سازمان بنادر و دریانوردی در دنیا دارای ارزش و اعتبار بالایی است و بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی

ارزیابی‌ها و نتایج حاصل، مبنای دور دوم طرح و چگونگی اجرای آن خواهد بود.

● **بندر و دریا: یکی از انتقادات وارد به این طرح، این است که چنین رتبه‌بندی، در دنیا اعتبار شایسته‌ای ندارد و مورد قبول طرف‌های خارجی نخواهد بود.**

محسن صادقی‌فر: سازمان بنادر و دریانوردی از تدوین طرح‌های خود، از جمله این طرح، اهداف بلند مدت را دنبال می‌کند. این طرح، هم از منظر بین‌المللی و هم تجارت داخلی، به نفع شرکت‌ها خواهد بود. شرکت‌هایی که مشمول این طرح می‌شوند عموماً در حوزه ملی کار می‌کنند؛ اما اگر به حدی از بلوغ کاری برسند که به عنوان یک شرکت موفق در سطح بین‌المللی فعالیت کنند؛ معنایی جز رشد شاخص‌ها نخواهد داشت. در نتیجه این طبقه‌بندی، به عنوان یک امتیاز مثبت برای آن شرکت محسوب می‌شود.

بالغ بر ۷۰ درصد کشتی‌هایی که به بنادر ایران می‌آیند، شناورهای خارجی هستند. این امر، به خوبی گویای این است که بازار ایران و بنادر کشور، برای آن‌ها دارای منفعت است. بخش‌های بسیاری از تجارت جهان به دنبال این مهم هستند که از بازار ایران بهره‌مند شوند. مطمئن باشید که شرکت‌های خارجی نیز، از این ارزیابی و طبقه‌بندی استقبال کرده و خواهان این هستند که بازار فعالیت دریایی، از دست دلان این حرفه خارج شده و به بازاری سالم تبدیل شود. متأسفانه خود شرکت‌های داخلی نیز بر این امر صحه می‌گذارند که دلالت‌ها بازار کشور را آشفته کرده و سطح درآمدی را که از ورود یک کشتی می‌توانست نصیب کشور شود به پایین‌ترین سطح خود رسانده است. بنابراین، نه تنها سازمان بنادر و دریانوردی، بلکه همه معتقد

شرکت‌ها نیز اعلام نموده‌ایم و تمامی اطلاعات مربوط به آن‌ها به عنوان اسناد ارزشمند و محرمانه نزد سازمان باقی خواهد ماند. ما در مجموعه‌ی فعالیت‌های سازمان و در برخورد با این شرکت‌ها نیازمند این اطلاعات هستیم تا در همان سطح هم بدانیم که بر اساس آن شاخص‌ها کدام یک قابلیت بالاتری دارند و کدام یک عملکرد بهتری را رقم زده‌اند و وضعیت تخلفات مالی، اجرایی، پرسنلی نیز، اگر وجود داشته باشد، مورد بررسی قرار گیرد؛ چون آنان نماینده‌ی کشور در مقابل خطوط کشتیرانی کشورهای دیگر هستند. سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان حافظ شخصیت ملی و میهنی باید بر عملکرد آن‌ها کنترل و نظارت باشد، چرا که هر اقدام ناسنجیده، شأن جمهوری اسلامی و سازمان بنادر را خدشه دار خواهد کرد. این نظارت، نیازمند ابزاری است که ما آن را در این طرح، تدوین کرده‌ایم.

● **بندر و دریا: آیا در طرح طبقه‌بندی شرکت‌ها تفاوت نوع فعالیت آن‌ها نیز، مورد دقت قرار می‌گیرد؟**

محسن صادقی‌فر: بله. امکان پذیر نیست که همه شرکت‌ها با هم طبقه‌بندی شوند، به دلیل این که نوع فعالیت آن‌ها با یکدیگر تفاوت اساسی دارد. در نتیجه شرکت‌ها به گروه‌های خاصی تقسیم شده و هر شرکت، نسبت به گروه طبقه‌بندی خود ارزیابی می‌شود.

● **بندر و دریا: آیا دوره‌های این شرکت‌ها نیز متفاوت خواهد بود؟**

محسن صادقی‌فر: بله. خروجی این طرح، ارتقای سازمان‌دهی است و این امر، الزاماتی را از حیث مدیریتی، ارتقا، آموزش، وضعیت کارکنان، حوزه‌های عملیاتی و سرمایه‌گذاری تعریف می‌کند و مورد ارزیابی قرار می‌دهد این



محسن صادقی‌فر

”

بخش‌های بسیاری از تجارت جهان به دنبال این مهم هستند که از بازار ایران بهره‌مند شوند. مطمئن باشید که شرکت‌های خارجی نیز، از این ارزیابی و طبقه‌بندی استقبال کرده و خواهان این هستند که بازار فعالیت دریایی، از دست دلان این حرفه خارج شده و به بازاری سالم تبدیل شود.

شرکت‌ها نه تنها بر اثر این طبقه‌بندی متضرر نخواهند شد، بلکه اعتبار بیش‌تری از منظر بین‌المللی نیز، به دست خواهند آورد.

“

جهان در ایران فعالیت می‌کنند که این امر، خود به دلیل عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان نماینده‌ی دولت است. همچنین، اکثر شرکت‌هایی که در بازار فعالیت‌های دریایی از اعتبار بالایی برخوردارند، از این طرح حمایت کرده و این طرح را موثر دانسته‌اند. البته به منتقدان حق می‌دهیم که در این زمینه نگران باشند، به ویژه این که یک تجربه ناموفق در این مورد، در یکی از سازمان‌های کشور، به این نگرانی‌ها دامن زده است. ما اطمینان می‌دهیم ما در این طرح، به دنبال خرج تراشی برای شرکت‌ها و این که مدیران حتما باید ظاهر شرکت خود را درست کنند، نیستیم.

بر خلاف تصور برخی، این طرح، به هیچ عنوان به دنبال باطل نمودن مجوزها هم نیست. هر کس از توانایی و مدیریت مطلوبی برخوردار باشد، می‌تواند در این عرصه حضور داشته باشد و از بازار آن نیز بهره‌مند شود. البته ما خود را دور از اعتراض‌ها قرار نمی‌دهیم و تمایل داریم که اگر در بخشی اشکالی وجود دارد، به ما گفته شود، تا اصلاحات صورت گیرد. ما در تدوین این طرح، از خود شرکت‌ها و افراد خبره کمک گرفته ایم. خوش‌بختانه افراد زیادی در

جلسه‌های کارشناسی حضور یافته و نظرات خود را ارائه نموده‌اند. بنابر این، ما اشکالات طرح را می‌شنویم، اما این که کل طرح کنار گذاشته شود، منطقی نیست؛ چرا که این طرح، موافقین بسیاری هم دارد.

● بندر و دریا: آیا به انتقادهای ترتیب اثر داده شده است؟

محسن صادقی‌فر: کل طرح با نظر بسیاری از فعالان این عرصه و جمع آوری نظر مدیران شرکت‌ها تدوین شده است. حتی مدیر عامل موسسه‌ی رده بندی آسیا به عنوان مشاور طرح، با این عزیزان جلسات متعددی برگزار کرده است. ما از ابتدای طرح با این ذهنیت پیش رفتیم که شرکت‌ها بازوی سازمان بنادر و دریانوردی هستند. بنابر این، در تدوین طرح، نظرات مدیران شرکت‌ها لحاظ شده و حتی گنجاندن برخی مواد در این طرح نیز، بر اساس دیدگاه آنان بوده است. بارها در جلسات حضور یافته و از نظرات خود دفاع کرده‌اند.

● جلیل اسلامی: ما به دنبال قالبی کردن فعالیت‌ها نیستیم. اگر این باور به وجود آید که مدیران شرکت‌ها بر اساس شاخص‌هایی که خود در تعیین آن‌ها دخیل بوده‌اند، مورد ارزیابی قرار می‌گیرند، نگرانی‌ها رفع خواهد شد. ما جلسات بسیاری را با مدیران شرکت‌ها و کارشناسان آن‌ها برگزار کرده ایم. در چند ماه اخیر، ۱۳۵۰ نفر - ساعت جلسه، با مدیران شرکت‌ها و کارشناسان سازمان داشته‌ایم و به یک آگاهی مشترک رسیده‌ایم. جلسات آموزشی برای نمایندگان شرکت‌های حاضر در پایلوت انجام شده است. اطلاعات مفیدی در این میان رد و بدل شده و ارزیابان به عنوان نمایندگان تام‌الاختیار شرکت‌ها، دیدگاه‌های خود را به مدیریت پروژه اعلام کرده‌اند. این نظرات، ضبط شده است تا مورد بررسی و اجرا قرار گیرند؛ به گونه‌ای که هم اکنون، مدیران شرکت‌ها مرحله به مرحله با طرح همراه و با

آن آشنا شده‌اند. ما تمایل داریم این احساس نیاز را در شرکت‌ها براساس ظرفیت‌هایی که وجود دارد، ایجاد کنیم تا در مسیر رشد و تعالی گام بردارند.

● بندر و دریا: یکی دیگر از انتقادهای طرح این است که ارزیابی توسط سازمانی انجام می‌شود که تجربه‌ای در کار دریایی ندارد، چه رسد به این که بتواند مولفه‌های کیفی این بخش را ارزیابی و بر اساس آن، شرکت‌ها را طبقه‌بندی کند. چرا سازمان بنادر و دریانوردی رأساً این کار را انجام نداده است و آن را به سازمان مدیریت صنعتی واگذار کرد؟

● جلیل اسلامی: یکی از نقاط قوت این طرح، مشاور و مجری آن است. علاوه بر دقت در تدوین طرح، انتخاب مجری و مشاور نیز، وقت زیادی را از سازمان گرفت تا با دقت، این امر انجام شود. ما تلاش کردیم سازمانی را انتخاب کنیم که در ارتباط با فعالیت شرکت‌ها صاحب منافع نباشد. ملاک دیگر در انتخاب سازمان مدیریت صنعتی و موسسه‌ی رده بندی آسیا، تجربه‌ی کار مشابه در سازمان‌های دیگر بود. نکته سوم این که، ما مشاور مستقل برگزیدیم، اما در تمام مراحل، نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی، در کنار مجری و مشاور طرح حضور داشته و کار را رصد می‌کنند. در نتیجه ما با نمایندگان سازمان مدیریت صنعتی، هر مرحله‌ی کار را با دقت بررسی می‌کنیم. کاستی تخصص لازم در این زمینه، با حضور مؤسسه‌ی رده‌بندی آسیا که در این صنعت شناخته شده و خبره است و همچنین یکی از دو شرکت رده بندی کشور محسوب می‌شود، مرتفع شده است. این مؤسسه در ممیزی و ارزیابی، حوزه‌ی وسیعی از کارهای دریایی، تجهیزات و ممیزی شناورها و رده بندی آن‌ها حضور داشته و کاملاً با فرایند ارزیابی دریایی و بندری آشناست.



بررسی طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی در گفت‌وگو با عضو هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته؛

صحنه‌ی متعادل تجارت را بر هم نزنیم

از صدور مجوز، کمکی به روند بهبود بازار نخواهد کرد و تنها اثر آن، مداخله بی‌جهت در بازار است؛ به عبارت دیگر، سازمان بنادر و دریانوردی توصیه می‌کند که ابتدا شرایط را احصا کنید تا مجوز فعالیت داده شود. مراجعی مثل تامین اجتماعی، سوابق بیمه‌ای شرکت‌ها را کنترل می‌کنند. مؤسسات معتبر، شرایط علمی فعالیت‌ها را احراز می‌کنند و بعد، سایر صلاحیت‌ها مانند صلاحیت اخلاقی و سیاسی بررسی می‌شود و سپس، دستورالعمل‌های عمومی، مثل میزان سرمایه و تضمین به سازمان بنادر و دریانوردی داده می‌شود. تمام این موارد، پیش بینی شده و تاکنون نیز اجرا شده است. بنابراین، رتبه‌بندی در این جا نه تنها کمکی نخواهد کرد، بلکه منجر به ایجاد فاصله‌ی بسیاری میان شرکت‌ها می‌شود. برای یک شرکت تازه تأسیس، این رتبه‌بندی مانع بزرگی خواهد بود. چرا که این شرکت هنوز بازار خود را به دست نیاورده، آن را از دست می‌دهد. این طرح، برای مسئولین شرکتی که تازه وارد این صنعت می‌شود،

● بندر و دریا: طرح رتبه‌بندی و ارزیابی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی، در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و مراحل مقدماتی خود را نیز طی کرده است. این طرح مورد قضاوت شرکت‌های کارگزار نیز واقع شده است. ارزیابی شما از این طرح چیست؟ امید ملک: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، با توجه به مفاد این طرح، نسبت به آن خوش‌بین نبوده و با اجرای آن مخالف است. این طرح به مواردی در ارزیابی شرکت‌ها پرداخته است که در حقیقت، کمکی به شرکت‌ها نمی‌کند. اگر بپذیریم که هر برنامه یا طرحی به دنبال هدف و ثمره‌ای است، به جرات می‌توان گفت: طرح مذکور، ثمری برای شرکت‌ها به دنبال نخواهد داشت. اگر قرار است که سازمان بنادر و دریانوردی، شرایطی را برای شرکت‌های کارگزار تعریف کند تا بر اساس آن، مجوز فعالیت داده شود، به منزله‌ی حق سازمان بنادر و دریانوردی، پذیرفتنی است؛ اما تعیین شرایط فعالیت برای زمان بعد

ناگفته پیداست که هر طرحی در اجرا، موافقت‌ها و مخالفت‌هایی را به دنبال دارد، به خصوص آنکه این طرح در بازار آشفته کسب و کار، منافع برخی را محدود و میدان را برای عرض اندام بعضی دیگر بازنماید. اما آنچه که از طراحان انتظار می‌رود تا در صورت توجه به آن، طرح از بستر کاغذی خارج و صورت عینی و کاربردی به خود بگیرد، اعتنا به آرا و نظرات صاحبان فن و تجربه است و نیز در نظر گرفتن مصالح جامعه هدف، تا ضمن روان سازی امور، شرایط در گذار به آینده مطلوب، تنگ نگردد و آنچه که ماحصل ساعت‌ها دغدغه و تلاش است، به راحتی از کف نرود و در اختیار رقیب قرار نگیرد.

مصادق آنچه که به آن اشاره شد، طرحی است با عنوان "ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی" که طی سالهای گذشته از سوی مرجع حاکمیتی بنادر و دریانوردی کشور عنوان، و سازوکار اجرایی آن توسط کارشناسان بندری و دریایی تعریف شده است.

بر این اساس و به رغم توصیف مجریان و رضایت مدیران طرح از آغاز به کار آن، مناسب دانستیم تا در گفت‌وگو با آقای امید ملک، عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، از موضع انتقاد آمیز این شکل صنفی نسبت به طرح مورد نظر نیز، مطلع شویم. آنچه که در ادامه می‌خوانید ماحصل این گفت و شنود است.



● **بندر و دریا: شما در سخنان تان به مواردی اشاره کردید که در این طرح برای هریک از آنها پاسخی در نظر گرفته شده است. مثل این مورد که گفتید شرکت‌های کوچک نمی‌توانند در بازاری که شرکت‌های آن طبقه بندی شده‌اند، رقابت کنند، حال آن که این طرح به بزرگی و کوچکی شرکت‌ها کاری ندارد و فعالیت‌ها را ارزیابی می‌کند، بنابراین اگر یک شرکت کوچک در ارایه‌ی کار مناسب و با کیفیت، عملکرد بهتری داشته باشد، بی شک در آن بخش، امتیاز بیش‌تری دریافت می‌کند؟**

امید ملک: نه. حقیقت امر این است که پرسش‌ها در ابتدا به صورت شفاف در اختیار شرکت‌ها قرار نگرفت و کسی فرم‌ها را با این ذهنیت که این پرسش نامه‌ها برای ارزیابی است، پر نکرد. یعنی از شما سؤال می‌کنند و نمی‌گویند که مورد مصرف پاسخ این سؤالات کجاست. اولین اشکال این طرح، آن است که من، به این پرسش‌ها بدون آگاهی پاسخ دادم و همین امر، مورد ارزیابی را دچار خدشه می‌کند. همچنین مواردی که به عنوان مولفه‌های ارزیابی انتخاب شده‌اند، نمی‌توانند در ارزیابی تأثیری داشته باشند. دلیل آن نیز، انتخاب و تهیه‌ی سؤالات از سوی موسسه‌ای است که هیچ تخصصی در رده بندی شرکت‌های دریایی ندارد. سازمان مدیریت صنعتی، به این طرح به عنوان یک پروژه، همانند پروژه‌های دیگر می‌نگرد.

● **بندر و دریا: آیا موسسه‌ی رده بندی آسیا هم تخصص لازم را در این زمینه ندارد؟**

امید ملک: موسسه‌ی رده بندی آسیا نیز به این طرح، به منزله‌ی پروژه‌ای می‌نگرد که مسئولیت اجرای آن را بر عهده گرفته است و در پایان نیز، دستمزد کار خود را دریافت می‌کند. این کار برای مؤسسه رده‌بندی آسیا، تنها به منزله‌ی یک کار است؛ مثل همه‌ی کارهای دیگر. اما این که سرنوشت این همه شرکت با این طرح چه می‌شود، نه به مؤسسه‌ی رده‌بندی آسیا مربوط می‌شود، نه برای مسئولین آن مهم است. این امر، به سازمان بنادر و دریانوردی برمی‌گردد. این کار، مثل راه اندازی استاندارد ایزو در یک شرکت است. انواع دیگری از مؤسسات هستند که می‌توانند این کار را انجام دهند. این مؤسسه‌ها فقط مجری هستند، نه بیش‌تر. یعنی به نتیجه خوب و بد کار، اصلاً توجه ندارند. مأموریت‌شان که تمام می‌شود، دیگر هیچ مسئولیتی رانمی‌پذیرند. پذیرفتنی نیست که بگوییم چون موسسه رده بندی آسیا آشنا به امور است، پس می‌تواند مشورت

لازم را به سازمان بنادر و دریانوردی بدهد. به جرأت می‌توان گفت که انتهای این راه، خوب دیده نشده است و مسئول خوب دیده نشدن راه نیز، سازمان بنادر و دریانوردی است، نه مؤسسه‌ی رده بندی آسیا یا سازمان مدیریت صنعتی. شما به من می‌گویید: باری برای حمل دارم و آن را برایم حمل کنید. من، حمل کننده هستم و مرجعی نیستم که در کار شما دخالت کنم، نمی‌توانم به شما بگویم: این بار در آن طرف آب، ارزان‌تر است. یعنی در صلاحیت من نیست که در این کار دخالت کنم.

● **بندر و دریا: دلایل دیگر مخالفت شما با این طرح چیست؟**

امید ملک: قوانین تجارت آزاد، ما را از پذیرش این طبقه بندی منع می‌کند. حق سازمان بنادر و دریانوردی مثل حق هر مصرف کننده دیگری در دنیا این است که اگر می‌خواهد کاری را به من یا شما واگذار کند، صلاحیت طرف قرارداد خود را احراز کند. این که بدانند از لحاظ مالی و عملیاتی تا چه میزان توانمندی داریم. اگر سازمان بنادر و دریانوردی، خواست بخشی از امور تصدی‌گری یا حاکمیتی خود را به بخش خصوصی واگذار کند، حق دارد که بخش خصوصی را از هر زاویه‌ای که می‌خواهد مورد ارزیابی قرار دهد. ما در این مورد اعتراضی نداریم. بنابراین، هر عضو انجمن که تمایل دارد در مناقصه‌های سازمان شرکت کند و کاری را به عهده بگیرد، باید از آن مسیری که سازمان تعیین می‌کند، ممیزی شود. اما شرکت‌هایی که اصلاً تمایلی ندارند پیمانکار سازمان بنادر و دریانوردی باشند و فقط یک مجوز گرفته‌اند، چرا باید تن به طرحی بدهند که نه تنها سودی برای آن‌ها ندارد، بلکه وضعیت بازار را نیز تغییر می‌دهد.

● **بندر و دریا: در تمام دنیا این روال دیده می‌شود که علاوه بر در نظر گرفتن شرایط اولیه برای صدور مجوز، نوعی نظارت دائمی نیز وجود دارد. این طرح، شیوه‌ای برای اجرای نظارت دائمی است تا سازمان بنادر و دریانوردی بدانند شرکتی که مجوز گرفته، چه نوع فعالیتی را در پیشه‌ی خود قرار داده است؟**

امید ملک: اکثر شرکت‌های حاضر در بازار بورس، باید به طور مستمر و دایم، بیان و گزارش عملکرد مالی خود را ارایه دهند، تا سهام‌داران از ریز عملکرد مدیران شرکت اطلاع داشته باشند. تا وقتی گزارش عملکرد وجود دارد، سازمان بنادر نیز می‌تواند از شرکت‌ها بیان کاری بخواهد. در تمام دنیا، این نهاد‌های مردمی هستند که یک نظارت عالی‌بر فعالیت‌ها و عملکرد شرکت‌ها دارند.

مانند تابلویی است که نشان می‌دهد خیلی عقب هستند. با این تابلو زدن‌ها و نشان‌دار کردن‌ها، حقوق مصرف کننده هم پایمال خواهد شد. چرا که خواه ناخواه، هر مصرف کننده‌ای، به دنبال یک شرکت درجه‌ی ۳ نخواهد رفت. در حالی که بسیاری از معیارهای سنجش، کیفی است و این طرح نمی‌تواند حافظ کیفیت خدمات باشد، بنابراین، از این منظر، انجمن کشتیرانی با نحوه‌ی تدوین این طرح مخالف است.

البته این نکته را لازم می‌دانم بیان کنم که سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند هر شرایطی را برای شرکت‌هایی که به آنها کار ارجاع می‌دهد، تعیین کند. شاید از دیدگاه سازمان بنادر، اجرای چنین طرحی مفید است و کار واگذاری‌ها را سهل می‌کند. بنابراین، می‌تواند این طرح را در مورد شرکت‌هایی اجرایی کند که خواهان همکاری با سازمان باشند؛ اما شرکت‌هایی که کار خود را از سازمان بنادر نمی‌گیرند، نیازی به این نمی‌بینند که بی جهت طبقه بندی شوند. از سوی دیگر کسانی که می‌خواهند کار را ممیزی کنند، اصالتاً کار را نمی‌شناسند. چون قرار است مولفه‌های کیفی ارزیابی شود. در ثانی تعدد نیروی انسانی که می‌بایست ممیزی این همه شرکت را بر عهده بگیرند، ورود اختلاف سلیق در ر ارزیابی، اجتناب ناپذیر خواهد کرد که طبیعتاً برون داد این ممیزی‌ها استاندارد نخواهد بود. این ارزیابی، کار شرکت‌ها را دچار اختلال خواهد کرد.

ساحل و دریا. این حق سازمان است که بر این موارد نیز نظارت کند. این نظارت نیز، به وسیله اجرای این طرح امکان پذیر می‌شود.؟ شما در این مورد چه نظری دارید؟

امید ملک: ضرب المثلی در فرهنگ ما رایج است، مبنی بر این که یک سوزن به خودت بزنی، یک جوالدوز به دیگری! برخورداری سازمان بندار و دریانوردی از امکانات و تسهیلات، به مراتب بیش از تمام شرکت‌های فعال در این زمینه است. پس، سازمان بندار باید پیش از هرگونه نظارت بر فعالیت سایر شرکت‌ها، ابتدا نیم نگاهی به خود بیندازد. سازمان بندار، نخست، خود باید استانداردها را رعایت کند و در این راه حتماً باید نسبت به خود و همه‌ی کسانی که در بندار فعالیت می‌کنند، سخت گیر باشد. هیچ کس با این امور مخالفتی ندارد. بی شک، هزینه‌ای که ما امروز برای نوسازی و بهسازی تجهیزات باید بپردازیم، بسیار کمتر از هزینه‌ای خواهد بود که در آینده پرداخت می‌شود. انسان، جزئی از پهنه‌ی طبیعت است که به دلیل استفاده بیش از حد از منابع موجود در طبیعت، می‌تواند به آن آسیب وارد کند و در دراز مدت، تعادل آن را به هم بزند. بنابراین، سازمان بندار و دریانوردی باید آموزش‌های لازم برای حفظ محیط زیست را در برنامه‌های خود قرار دهد و همه ما را ملزم به حفظ استانداردهای محیط زیستی کند. البته نباید فراموش کرد که برای معلم خوب بودن، نخست باید خوب عمل کرد.

● بندر و دریا: آیا مخالفت خود را به اطلاع مسئولان سازمان بندار و دریانوردی رسانده‌اید؟

امید ملک: در سمینار سه روزه‌ی فرمانیه و در دیدار هیات مدیره‌ی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با مدیرعامل سازمان، مخالفت خود را با اجرای این طرح به اطلاع ایشان رساندیم و دستور رسیدگی هم دادند. همچنین، چندی پیش، ضمن حضور مهندس صدر، مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی به همراه ۲ تن از معاونین ایشان، آقایان ایزدیان و صادقی‌فر، دوباره اشکالات وارد به طرح را بازگو کردیم. تا جایی که خبر دارم، طرح متوقف نشده است. اما مطلع شده ایم که اجرای طرح الزامی و اجباری نیست و هر شرکت کارگزار ترابری دریایی می‌تواند در صورت تمایل در طرح مشارکت کند. البته هنوز هم معتقدیم که مفاد این طرح، به گونه‌ای است که صحنه‌ی متعادل تجارت را به هم خواهد زد.

● بندر و دریا: ۱۷۵ شرکت فرم درخواست ارزیابی را پر کرده و خواستار

در باره عملیات یک شرکت، بیش از حد، ریز شدن در مسایلی نیست که ممکن است اصلاً در ارزیابی دخیل نباشند؟ شاخص‌های تعریف شده‌ای را که من دیده ام، نادرست هستند. حال این شرایط را در مقابل شرایطی قرار دهید که امروزه در بندار دنیا مرسوم است. شما در هر بندر آزاد دنیا که بخواهید فعالیت کنید، به شما می‌گویند: خود را معرفی کنید تا مطمئن شوند که شما حرفه‌ای هستید. این که این حرفه را در کجا فرا گرفته‌اید، چندان در عملکرد شما فرقی نمی‌کند. فقط این که کار بلد باشید، مهم است. همان جا به شما مجوز کار می‌دهند. مرجعی که به شما مجوز داده است، وضعیتی را که شما به عنوان یک بنگاه اقتصادی سالم در آن فعالیت می‌کنید، بدون این که حتی یک بار با شرکت شما بگذارد، رصد می‌کند. آنان تلاش می‌کنند که فضا و کار، همچنان برای سرمایه‌گذاری خارجی جذاب باشد. آنان زیر بنا را آماده می‌کنند و می‌دانند که اگر ما تاجر واقعی باشیم، هیچوقت مایل نیستیم پول خود را دور بریزیم. آنان می‌دانند که ما کار اقتصادی می‌کنیم. و اگر کسی در سنگاپور یا یک بندر آزاد، شرکتی را برای فعالیت اقتصادی تاسیس می‌کند، حتماً طرح و برنامه‌ی تعریف شده‌ای دارد و حتماً این توانمندی را در خود دیده که دست به کار شده است. احتیاجی نیست، چنین کسی را برای کار هل داد. اما در کشور ما به جای این که مثل تمام دنیا، دورنما و عاقبت کار سنجیده شود و پس از آن، نسبت به صدور مجوز فعالیت اقدام کنند، مرحله‌ی اولیه کار را راحت می‌گیرند؛ به طوری که هر کسی با پرداخت ۵۰ هزار تومان، می‌تواند شرکت ثبت کند؛ بعد برای این که نظارت صورت گیرد یا وضعیت موجود سامان پیدا کند، دست به اقداماتی مثل تدوین طرح کنونی می‌زنند که هیچ نتیجه‌ای در پی ندارد. انجمن کشتیرانی می‌داند که بعضاً کسانی که از سازمان بندار و دریانوردی مجوز فعالیت گرفته‌اند، حتی در آدرس‌هایی که داده‌اند، حضور ندارند. این حق سازمان است که بداند در هر شرکتی، چه کسانی سهام‌دارند و چه کسانی عضو هیات مدیره. این را به راحتی و به روشهای دیگری هم می‌توان پی برد، نظارت به مفهوم آن نیست که شرکت‌ها راطبقه بندی کنیم. انجمن حاضر است در این کار، سازمان را یاری دهد. فهرست شرکت‌ها را به انجمن بدهید، ما برای شما پیدا می‌کنیم کدام یک از شرکت‌ها در این عرصه فعال هستند.

● بندر و دریا: در این طرح، حقی که جزو وظایف حاکمیتی است برای سازمان بندار و دریانوردی در نظر گرفته شده است، مانند موضوع پیشگیری از آلودگی محیط زیست حاشیه‌ی بندر،

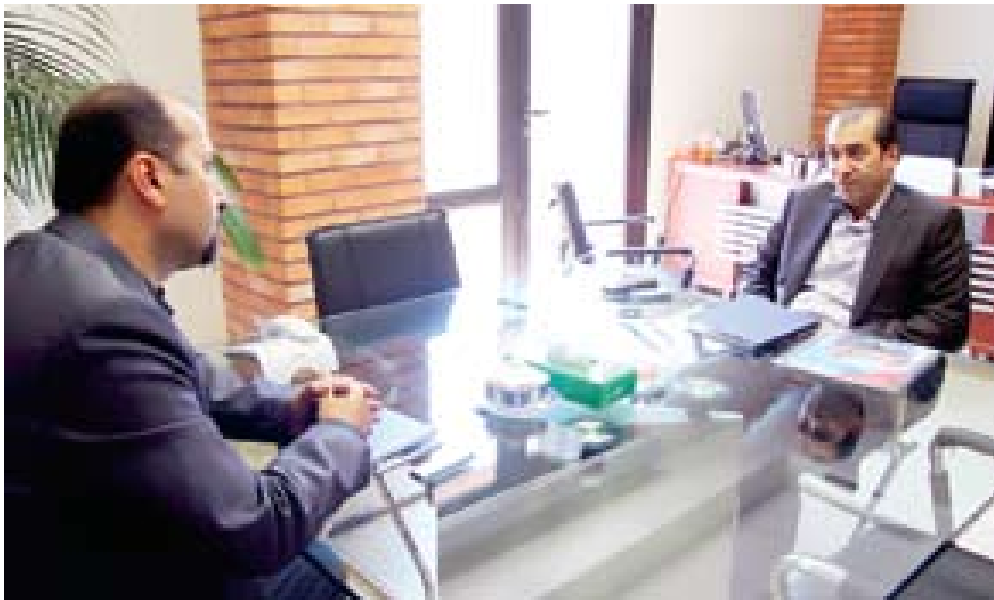
اما این که من چگونه کالای خود را ترخیص می‌کنم، یا چگونه بارنامه می‌دهم و مشتری من، چند دقیقه انتظار کشیده است؟ در حوزه اختیارات سازمان بندار نیست، به دلیل این که این اختلاف کیفی خدمات است. خدمات، انواع و اقسام دارد و در هر عرصه و طی هر مسیر، قیمت مشخصی وجود دارد. در مسیر شانگهای- بندرعباس، بیش از ۳۰ خط کشتیرانی فعالیت می‌کنند که کرایه‌ی حمل هر یک، نسبت به نوع خدمتی که ارائه می‌دهند، متفاوت است. در صلاحیت من نیست که بگویم قیمت زیاد است یا خیر. در صلاحیت خریدار خدمت است که این موضوع را نسبت به نوع خدمتی که طالب آن است، مورد ارزیابی قرار بدهد و انتخاب کند. ممکن است آن که قیمت بالاتری برای خدمات دهی خود تعیین کرده از توانایی بیش‌تری هم برای ارائه‌ی خدمات برخوردار باشد و یا نوع خدماتی که در اختیار مشتریان خود می‌گذارد، بیش از آن باشد که سایر شرکت‌ها ارائه می‌دهند. مولفه‌های زیادی در این امر دخیل هستند. این موارد آن قدر زیادند که بررسی آن‌ها از حوصله هر مرجعی خارج است. پس چرا باید وارد عرصه‌ی شوبم که نمی‌توانیم بر همه‌ی جوانب آن احاطه داشته باشیم؛ ضمن این که نمی‌توان نتیجه‌ی مشابه از ارزیابی‌ها به دست آورد.

” حق سازمان بندار و دریانوردی مثل حق هر مصرف کننده دیگری در دنیا این است که اگر می‌خواهد کاری را به من یا شما واگذار کند، صلاحیت طرف قرارداد خود را احراز کند. این که بداند از لحاظ مالی و عملیاتی تا چه میزان توانمندی داریم. اگر سازمان بندار و دریانوردی، خواست بخشی از امور تصدی‌گری یا حاکمیتی خود را به بخش خصوصی واگذار کند، حق دارد که بخش خصوصی را از هر زاویه‌ای که می‌خواهد مورد ارزیابی قرار دهد.

این واقعیت، نشان می‌دهد که شاخص‌های تعریف شده، اثر بخش نیستند؛ چون اگر این شاخص درست باشد، هر کس باید همان نتیجه‌ای را بگیرد که دیگری از آن به دست می‌آورد. شاخص‌هایی که در این طرح تعریف شده است، به هیچ وجه جواب‌گوی مسایل و مشکلات امور دریایی نخواهند بود.

● بندر و دریا: دلیل این که می‌گویید، شاخص‌ها در حصول نتیجه اثربخش نخواهند بود، چیست؟

امید ملک: دو موسسه مجری طرح، ۵۰۰ موضوع را در قالب ۵۰۰ سوال مورد بررسی قرار می‌دهند. قضاوت کنید: آیا ۵۰۰ سوال



در تمام دنیا، این نهادهای مردمی هستند که یک نظارت عالی بر فعالیت‌ها و عملکرد شرکت‌ها دارند. اما این که من چگونه کالای خود را ترخیص می‌کنم، یا چگونه بارنامه می‌دهم و مشتری من، چند دقیقه انتظار کشیده است؟ در حوزه اختیارات سازمان بنادر نیست، به دلیل این که این اختلاف کیفی خدمات است.

برای تحویل دادن کار به یک شرکت، از مسئولین آن، مدارکی بین‌المللی می‌خواهند تا ثابت شود که در این عرصه حضوری موفق داشته‌اند. آن شرکت باید در گذشته، آن چنان خوب کار کرده و اعتبار کسب کرده باشد تا بتواند ثابت کند توانایی انجام کار را دارد. بی‌شک، ضمانت‌نامه‌ی بانکی هم گرفته می‌شود که البته این ضمانت نامه، نسبت به حجم و اندازه‌ی کاری که شرکت می‌خواهد انجام دهد، بسیار ناچیز است. اما آنچه حرف اول را در این قرارداد بیان می‌کند، اعتماد است. سازمان بنادر، وقتی به یک شرکت مجوز فعالیت می‌دهد و شرکت مذکور نیز، در حال فعالیت است، خود به خود این پیام را برای طرف خارجی به همراه دارد که شرکت یاد شده، دارای اعتبار است. چرا که اگر غیر از این بود، این مجوز باید باطل می‌شد. حال با این رتبه بندی، میزان اعتماد طرف‌های خارجی را به فعالان این عرصه کاهش نمی‌دهیم؟ آیا با این طبقه بندی، این ذهنیت را به آنان نمی‌دهیم که تا کنون این بازار آشفته بوده و اکنون طبقه بندی شده است؟ بله؛ ما هم معتقدیم که حتما رقابت باید فشرده باشد، اما بر این باوریم که عرصه‌ی این صنعت در تمام جهان، برای شرکت‌هایی که بخواهند کار کنند، همواره گسترده و باز است.

هر دو ماه یک بار این کار را انجام می‌دهند. در این حرفه، ما نمی‌گوییم کدام شیوه درست است. این امر تنها به میزان توافق صاحب خط و شرکت نمایندگی باز می‌گردد. به رغم اینکه انواع فعالیت‌ها مشابه هستند، اما نمی‌توانید ۲ نمایندگی را بیابید که از شرایط یکسان برخوردار باشند. هر خط برای اعطای نمایندگی خود، به شرکت‌ها فراخوان می‌دهد. هر یک از متقاضیان نیز، شرایط و توانمندی‌های خود را معرفی می‌کند. در آخر، این شرکت صاحب خط است که دست به ارزیابی متقاضیان می‌زند و یک شرکت را برای نمایندگی در یک کشور انتخاب می‌کند. در این انتخاب، نوع فعالیت و توانمندی‌ها و قیمت پیشنهادی مالک ارزیابی قرار می‌گیرد. حال تصور کنید با این حساسیت و نحوه‌ی انتخابی که شرکت‌های خارجی دارند، به آنها بگوییم: از نظر سازمان بنادر و دریانوردی، که مرجع دریایی کشور است، فلان شرکت رتبه‌ی "الف" و دیگری در رتبه‌ی "ب" است. اصولاً آیا این رتبه‌بندی را می‌پذیرند؟ مسلم است که آن‌ها معیارهای خاص خود را در انتخاب دارند و شاید به رتبه‌بندی ما اعتماد نکنند. بنابراین، تنها اثر طرح این است که ما سیگنال اشتباه داده‌ایم. شناوری که به کشور ما می‌آید، ارزش کالاهایش، صدها میلیون دلار به اضافه‌ی قیمت خود کشتی است. با این اوصاف، شما فکر می‌کنید آن کسی که مسئول کشتی است و باید در مقابل مشتری‌ها و شرکت‌های بیمه‌ای خود پاسخگو باشد، به ارزیابی و رتبه‌بندی ما اعتماد خواهد کرد؟ در کل، چنین باید گفت که: این گروه‌بندی، تأثیری در تصمیم‌گیری طرف‌های خارجی مبنی بر این که با یک شرکت کار کنند یا نکنند، ندارد. آن‌ها منافع خود را بسیار دقیق رصد می‌کنند و بر اساس آن، دست به فعالیت می‌زنند. آن‌ها

آن شده‌اند که مورد ارزیابی و طبقه بندی قرار گیرند. قرار بود در مرحله‌ی پایلوت، تنها چند شرکت حضور داشته باشند؛ اما نمایندگان ۳۰ شرکت حضور یافته‌اند. آیا این امر، نشان از استقبال، نیست؟ به نظر می‌رسد که شرکت‌ها در مورد طرح آگاهی یافته و آن را شناخته‌اند؟

امید ملک: یکی از دوستان می‌گفت: حیات وممات ما به دست سازمان بنادر و دریانوردی است، چون مسئولیت صدور مجوزها را به عهده دارد. اگر به هر دلیلی، سازمان اعلام کند مجوز شما باطل است، دست هیچ شرکتی، به هیچ جا بند نیست. این حادثه رخ داده است و شرکت‌های قدمت دار به خوبی این رخداد را به خاطر دارند. در اوایل سال‌های جنگ، یک روز، مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی، تصمیم گرفتند تمام مجوزها را باطل اعلام کنند. شما تصور کنید که شرایط به دلیل وقوع جنگ، به اندازه‌ی کافی برای شرکت‌ها سخت و طاقت فرسا بود و حقیقتاً شرکت‌ها با جنگ و ندانن شرایط خود را حفظ می‌کردند؛ اما این اتفاق رخ داد. حالا اگر من، آن شرایط را دیده باشم، این ذهنیت در من شکل خواهد گرفت که سازمان بنادر در پس چنین طرحی، قصد دارد که با ارزیابی شرکت‌ها، عده‌ایی را از گردونه‌ی اخذ مجوز خارج کند. بنابراین، تصدیق خواهید کرد که بروز این ذهنیت، می‌تواند عامل ورود بسیاری از شرکت‌ها به طرح باشد نه ضرورت اجرای خود طرح. نیازی نیست این پیش فرض ذهنی به زبان آید. می‌گوییم سازمان تصمیم دارد شرکت‌ها را طبقه بندی و ارزیابی کند. بگذار کارمند شرکت من برود آن‌جا و آگاهی پیدا کند، حداقل ما نه صف منافع نایستیم. بنابراین، این استقبال را ننگارید به حساب برخورداری از آگاهی شرکت‌ها نسبت به طرح. ممکن است تعدادی از این شرکت‌ها از قبل پیمان کار سازمان بوده‌اند. شرکت من هم اگر پیمان کار سازمان بود، حتماً جزو اولین شرکت‌هایی بودیم که در طرح پایلوت حاضر می‌شدیم و ورود به این طرح را نیز، راهی برای آشنا شدن با خواسته‌های سازمان می‌پنداشتیم تا مولفه‌هایی که برای سازمان مهم است در خود تقویت کرده و برای به دست گرفتن پروژه‌های سازمان، از آن بهره ببریم.

● بندر و دریا: آیا برای نظارت راه دیگری را پیشنهاد می‌کنید؟ از نظر شما، بازتاب این ارزیابی و طبقه بندی چه خواهد بود؟

امید ملک: برخی شرکت‌ها، هر هفته می‌بایستی مبالغ دریافتی از مشتریان را به خط کشتیرانی که نمایندگی آن را به عهده دارند پرداخت و تسویه نمایند. برخی دیگر،



در نشست تخصصی با
حضور دست‌اندرکاران
"طرح ارزیابی و
طبقه‌بندی شرکت‌های
کارگزاری ترابری
دریایی" تأکید شد؛

حذف شرکت‌ها هدف نیست

■ زینب میرزایی

عدم برخورداری از پشتوانه‌ی قوی مطالعاتی، در مراحل اولیه، کار متوقف شد. همچنین سازمان پایانه‌ها و حمل‌ونقل جاده‌ای که متصدی حمل‌ونقل زمینی کشور است، مطالعاتی را از اواخر سال ۱۳۸۸ آغاز کرد و طرح طبقه‌بندی حمل کالا را، البته منوط به این که آیین نامه ناظر بر تاسیس این شرکت‌ها مورد اصلاح قرار بگیرد، در دستور کار خود قرار داده است.

"اسماعیل ارکاب"، در ادامه به نحوه‌ی انتخاب مجری و دلایل انتخاب آن پرداخت و گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی، جدیت و حساسیت خاصی در انتخاب مجری به خرج داد و مشاوره بسیاری با شرکت‌ها و مؤسساتی که در زمینه‌ی اجرای چنین طرح‌هایی تجربه داشتند، به عمل آورد. نتیجه این که: سازمان مدیریت صنعتی و مؤسسه‌ی رده بندی آسیا، به ترتیب به عنوان مجری و بازوی تخصصی طرح انتخاب شدند. این طرح، مرحله پابلوت خود را سپری می‌کند که پس از آن و به دست آمدن نتایج و رفع کاستی‌ها که در این مرحله مشخص می‌شود، به شرکت‌هایی که دارای مجوز از سازمان هستند، ارایه خواهد شد، پس از آن، طرح فراگیر، مراحل اجرایی خود را در سال آینده آغاز خواهد کرد.» وی در پاسخ به این پرسش که: اجرای این طرح چه کمکی به رونق و رشد و توسعه‌ی صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور می‌کند؟ گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان ناظر شرکت‌های فعال در بخش‌های مختلف

"اسماعیل ارکاب"، رئیس اداره‌ی امور شرکت‌ها و موسسات کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در آغاز این میزگرد، که به منظور تحلیل و بررسی ابعاد شکل‌گیری طرح ارزیابی و طبقه‌بندی اختیاری شرکت‌های کارگزاری دریایی تشکیل شد، به معرفی طرح پرداخت و گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی، به دلیل خاصیت وجودی خود که حاکمیت بر امور دریایی و اجرای طرح‌ها و لویج مربوطه است، بر اساس مصوبه‌ی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، مکلف شد که شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی را مورد ارزیابی و طبقه‌بندی قرار دهد.» او درباره‌ی چگونگی اجرای طرح و آغاز به کار آن یادآور شد: «به دلیل این تکلیف، سازمان زمان زیادی را صرف انجام مطالعات اولیه طرح کرد و در انتخاب مشاور و طراح آن، دقت زیادی مصروف داشت تا ارگان یا نهادی را انتخاب کند که از پیشینه‌ی دریایی و بندری برخوردار بوده و کاملاً با صنعت حمل‌ونقل دریایی نیز آشنا باشد.»

رئیس اداره‌ی امور شرکت‌ها و موسسات کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر، در پاسخ به این پرسش که: آیا در گذشته نیز مشابه چنین کاری انجام شده است؟ گفت: «البته اراده‌ی اجرای طرح‌هایی مشابه در صنعت حمل‌ونقل کشور، به خصوص در بخش حمل‌ونقل زمینی، در گذشته وجود داشت و حدود ۲۵ سال پیش قرار بود چنین طرحی اجرا شود؛ اما به دلیل

در راستای مفاد بند ۸ ماده‌ی ۱۲ آیین نامه‌ی تاسیس شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی، مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، دستورالعمل ارزیابی و طبقه بندی شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی تدوین و تصویب شد. هدف این طرح، فراهم آوردن شرایط مناسب برای معرفی توانمندی‌ها و ارتقا جایگاه شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بهینه سازی سطح نظارت‌ها است. مطالعات و امکان سنجی این طرح، بالغ بر ۳ سال به طول انجامید. آن چه امروز، مرحله‌ی پابلوت خود را با حضور نمایندگان بیش از ۳۰ شرکت طی می‌کند، به گفته‌ی مجریان طرح، با استقبال روبه‌رو شده است.

برای آگاهی بیشتر از مفاد و ویژگی‌های این طرح، نشستی با حضور آقایان: اسماعیل ارکاب، رئیس اداره‌ی امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر دریانوردی، ملک‌رضا ملک‌پور، مدیرعامل مؤسسه‌ی رده‌بندی آسیا (مجری طرح)، کیومرث افشار پاد، مدرس سازمان مدیریت صنعتی (مجری طرح) و دکتر میرمحمد روزبه، مشاور طراح برگزار شد تا ضمن ارزیابی طرح و مراحل انجام شده، به چالش‌های پیش رو پاسخ داده شود.



اسماعیل ارکاب

این طرح، مرحله پایلوت خود را سپری می‌کند که پس از آن و به دست آمدن نتایج و رفع کاستی‌ها که در این مرحله مشخص می‌شود، به شرکت‌هایی که دارای مجوز از سازمان هستند، ارائه خواهد شد، پس از آن، طرح فراگیر، مراحل اجرایی خود را در سال آینده آغاز خواهد کرد.

با این مکانیزم، ما می‌خواهیم منابع درون سازمانی و برون سازمانی را به سمتی هدایت کنیم که بالاترین میزان بهره‌وری برای صنعت حمل و نقل دریایی حاصل شود.

سال‌ها این انتقاد از سوی شرکت‌های کارگزار دریایی به سازمان بنادر و دریانوردی وارد می‌شد که چرا در جریان مناقصه‌هایی که این سازمان برگزار می‌کند، تنها عامل مهم و تاثیر گذار در انتخاب یک شرکت برای اجرای پروژه، قیمت پیشنهادی است و نه کیفیت کار. لازم بود که سازمان بنادر و دریانوردی، این نقص را رفع کند. هدف این طرح نیز رفع این نقص است تا یک شرکت، به صرف ارزایی قیمت پایین تر برنده‌ی مناقصه نباشد. شرکت‌های کارگزاری، مترصد زمانی بودند که معیارهای دیگری به غیر از قیمت، مثل عملکرد شرکت یا کیفیت کار نیز، ملاک ارزیابی قرار گیرد که این امر با اجرای این طرح، میسر خواهد شد.

”ملک پور“، شکل‌گیری بازار رقابت سالم را از دیگر مزایا و منافع این طرح برشمرد و گفت: «بیش از ده‌ها شرکت، مجوز فعالیت در یک رشته‌ی کاری را دارند؛ در حالی که در گذشته تنها چند شرکت، همیشه کارها را به عهده می‌گرفتند»

او با اشاره به این که تاکنون در فضای رقابت ناسالم، بسیاری از نمایندگی‌های کشتیرانی در حالی که توانایی به مراتب پایین تری نسبت به فعالان این عرصه در شمال و جنوب کشور داشتند، تنها با پیشنهاد تخفیف‌های کلان و دادن امکانات مالی بهتر، نمایندگی یک شرکت خارجی را به دست می‌آوردند، ابزار امیدواری کرد: با اجرای طرح ارزیابی و طبقه‌بندی، رقابت سالم تری برای به دست گرفتن فعالیت‌ها شکل گیرد»

او در بخش دیگری از سخنان خود، به تحلیل وضعیت موجود و ویژگی‌های طرح از دیدگاه سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت و گفت: «یکی دیگر از اهداف سازمان بنادر در اجرای طرح طبقه‌بندی و ارزیابی شرکت‌ها، کاهش زمان معطلی کشتی‌ها و استاندارد سازی مدت توقف کشتی‌هاست که دست‌یابی به آن کار، نیازمند داشتن ابزار لازم است و ابزار آن نیز چیزی جز شرکت‌های کارگزار ترابری نیست؛ شرکت‌هایی که در شان و استانداردهای مورد نیاز کشتی‌ها باشند، نه این که هر کسی فقط شرایط لازم را داشت، مجوز بگیرد.»

”ملک پور“، افزایش کیفیت که نتیجه مستقیم آن، پایین آمدن میزان حوادث است را از اهداف دیگر این طرح برشمرد و گفت: «وقوع حوادث در بنادر کشور ما در مقایسه با بنادر منطقه و یا اروپا، به مراتب بالاتر است و دلیل آن نیز، بی توجهی به مساله‌ی کیفیت است. ما با اجرای این طرح، درصدد هستیم که با تشویق شرکت‌ها در افزایش کیفیت خدمات، میزان وقوع حوادث را به پایین‌ترین حد خود برسانیم.»

رعایت ساعت کار نیز، در سخنان ”ملک پور“ مورد ارزیابی قرار گرفت. او دلیل این امر را نپرداختن به کارایی نیروی انسانی ارزیابی کرد و پرداختن به مسایل متناهی منابع انسانی را از

حمل و نقل دریایی، با اجرای این طرح، گستره‌ی نظارت خود را افزایش می‌دهد و آن را سامان‌دهی و سیستماتیک می‌کند.»

او این روش را در شناخت بیش‌تر توانمندی شرکت‌ها بسیار موثر دانست و کاهش کرایه‌ی حمل تا رسیدن به سطح منطقه را از دیگر اهدافی برشمرد که سازمان با اجرایی کردن این طرح، دنبال می‌کند.

”ارکاب“، این امر را مستلزم ارزیابی و شناسایی ظرفیتها و معرفی آن به ذی‌نفعان دانست و یادآور شد: «با این مکانیزم، ما می‌خواهیم منابع درون سازمانی و برون سازمانی را به سمتی هدایت کنیم که بالاترین میزان بهره‌وری برای صنعت حمل و نقل دریایی حاصل شود.»

او همچنین بازخورد این طرح را مثبت ارزیابی کرد و گفت: «هم تکمیل فرم‌های خود ارزیابی توسط شرکت‌ها این امر را تایید می‌کند و هم در گردهمایی که با فعالان این صنف داشته‌ایم؛ همه بر لزوم اجرای این طرح صحنه‌گزارده و خواستار مشارکت در طرح هستند.»

رئیس اداره‌ی امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر، در ادامه اذعان داشت: «هم زمان با استقبال شرکت‌ها از طرح، مسئولین طرح نیز، خواهان بررسی دقیق طرح هستند تا مطمئن شوند که تبعات منفی این طرح بر شرکت‌های ضعیف، اندک و غیرمحسوس باشد.»

”ارکاب“ با بیان این که در این طرح، به هیچ وجه حذف شرکت‌ها مدنظر نیست، گفت: «ما قصد سلب مجوز از هیچ شرکتی را نداریم؛ کما این که برای تمام شرکت‌هایی که از سازمان بنادر و دریانوردی مجوز فعالیت داشتند، فراخوان عام داده‌ایم.»

او هدف از این طرح را توانمندسازی شرکت‌ها و به‌تحرك واداشتن آن‌ها دانست و ادامه داد: «ما در کنار این پروژه، در حال اجرایی کردن پروژه‌ی دیگری هستیم تا طی آن، دریابیم که نتایج این طرح و ارزش افزوده‌ی حاصل از آن برای صنعت حمل و نقل دریایی چه خواهد بود.»

رئیس اداره‌ی امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر، درباره‌ی احتمال تعمیم این طرح به کل فعالیت‌های بندری گفت: «هدف سازمان بنادر و دریانوردی همین است. سازمان بنادر و دریانوردی، مجوز ۱۲ نوع فعالیت را صادر می‌کند که برخی از این فعالیت‌ها از اولویت برخوردار هستند. بنابراین، آن‌ها در ابتدا قرار می‌گیرند و در مراحل بعدی، سایر فعالیت‌ها را هم آغاز می‌کنیم و آنها را تحت پوشش قرار خواهیم داد.»

”ملک رضا ملک پور“، مدیرعامل مؤسسه‌ی رده‌بندی آسیا نیز، درباره‌ی منافع و ویژگی‌های طرح و ضرورت اجرای آن گفت: از دو منظر می‌توان این ضرورت را مورد بررسی قرار داد. یکی از دیدگاه شرکت‌های کارگزار دریایی و دیگری از دید سازمان بنادر و دریانوردی.



مجری طرح استفاده کند. بررسی صلاحیت‌ها و ارزیابی، اقدامی بسیار حساس و نیازمند دقت تام است چرا که بررسی صلاحیت، با کسب نمره همراه است. این کار رقابت را زیاد می‌کند و حتی گاه به جدال می‌کشاند؛ چرا که یک امتیاز کم‌تر، ممکن است باز ماندن یک شرکت از حضور در مناقصه‌ها را به همراه داشته باشد. این جاست که نقش ارزیاب بدون غرض و مستقل اهمیت پیدا می‌کند. این مهم، به هنر ارزیاب، مربوط خواهد بود که مدیریت شرکت را قانع کند که این عدد شماست و برای کسب امتیاز بیش‌تر، باید عملکرد خود را ارتقا دهید. کاری که انجام می‌شود باید قابل دفاع باشد؛ در غیر این صورت، پروژه با مشکل روبه‌رو خواهد شد.

«ملک‌پور» در ادامه درباره‌ی نقش سازمان مدیریت صنعتی در این طرح گفت: «سازمان مدیریت صنعتی، به دلیل سابقه‌ی ۵۰ ساله در زمینه‌ی طرح‌های مدیریتی و اجرایی و ارزیابی سازمانهای مختلف کشور، در این طرح به عنوان مجری انتخاب شد؛ که به نظر بنده، یکی از سازمان‌های توانمند در اجرای این پروژه است.»

او در تکمیل توضیحات خود گفت: «پس از انتخاب سازمان مدیریت صنعتی به عنوان مجری طرح، هم سازمان مدیریت صنعتی و هم سازمان بنادر و دریانوردی به این نتیجه رسیدند که این طرح، نیازمند ورود بخش دیگری است که بتواند به عنوان یک بازاری تخصصی و کارشناسی و آشنا با کارگزاری ترابری دریایی، در کنار سازمان مدیریت صنعتی قرار بگیرد و زمان رسیدن به ارزیابی‌ها را کوتاه کند. به این ترتیب، مؤسسه‌ی رده بندی آسیا به عنوان مشاور سازمان مدیریت صنعتی، از دید تخصصی وارد این طرح شد.»

لزوم خود ارزیابی، از موضوعات دیگر مورد بررسی و چالش برانگیز در این طرح است، «ملک‌پور» در این مورد توضیح داد: «سه نوع ارزیابی مرسوم است؛ ابتدایی‌ترین آن‌ها، ممیزی است که یک شرکت می‌تواند خود را مورد ارزیابی قرار دهد. در نوع دوم، ارزیابی توسط

است، مهر تایید بزند. «ملک‌پور»، در مورد نظارت بر حسن اجرای طرح گفت: «دوره‌ی ارزیابی، ۴ ساله است و نظارت ما هر سال انجام خواهد شد. رتبه و طبقه بندی نیز، هر ۲ سال یک بار با رجوع به کل اصول اولیه، قابل تکرار خواهد بود. حتی درخواست ارزیابی دوره‌ای نیز، میتواند از سوی شرکت‌ها صورت گیرد.»

او نظارت مستمر بر شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی را از دیگر اهدافی برشمرد که سازمان بنادر و دریانوردی، در اجرای این طرح دنبال می‌کند و یادآور شد: «ارزیابی اولیه، در مرحله‌ی صدور مجوز به شرکت‌ها وجود داشت. مشکل در نظارت بر حفظ آن شرایط اولیه و ارزیابی عملکرد بود که با اجرایی شدن این طرح، خلای موجود از بین خواهد رفت.»

او با اشاره به این که اجرای این شیوه، ارزش افزوده‌ای برای شرکت‌های با عملکرد خوب به دنبال خواهد داشت، افزود: «چرا که بسیاری از شرکت‌های ضعیف در عملکرد، از رقابت باز می‌مانند و در نتیجه، راه برای عملکرد بهتر و بیش‌تر فعالان بازتر خواهد شد. این طرح به شرکت‌ها نوید می‌دهد که در صورت عملکرد مثبت و ارایه‌ی کار با کیفیت، نباید نگران باز ماندن از فعالیت‌ها باشند. البته این امر، در ایجاد انگیزه برای شرکت‌های ترابری و سرمایه‌گذاری بلند مدت در عرصه‌ی سرمایه‌های انسانی و اصلاح مدیریت و شیوه‌های عملکرد نیز، موثر خواهد بود.»

«ملک‌پور»، هدف غایی سازمان بنادر و دریانوردی در اجرای این طرح را فراهم آوردن امکان صدور خدمات برای شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی برشمرد، تا با ارتقا بخشیدن به فعالیت‌های خود، به حد و اندازه‌ای برسند که بتوانند خدمات خود را صادر کنند و بازارهای خارج از ایران را هم به دست آورند.

«ملک‌پور»، در ادامه‌ی سخنان خود درباره‌ی نقش ارزیاب مستقل در اجرای موفق یک پروژه گفت: «آینده نگری و دقت نظر سازمان بنادر و دریانوردی، باعث شد از ترکیب دو مؤسسه‌ی



ملک رضا ملک‌پور

باید مسئولیت فعالیت را شرکت‌هایی به دست بگیرند که توانایی و منابع لازم برای فعالیت ۲۴ ساعته‌ی بندر را در اختیار دارند.

دوره‌ی ارزیابی، ۴ ساله است و نظارت ما هر سال انجام خواهد شد. رتبه و طبقه بندی نیز، هر ۲ سال یک بار با رجوع به کل اصول اولیه، قابل تکرار خواهد بود. حتی درخواست ارزیابی دوره‌ای نیز، میتواند از سوی شرکت‌ها صورت گیرد.

بررسی همان گزارشی می‌پردازند که کارشناس ارزیابی شرکت کارگزاری برای سازمان بنادر و دریانوردی ارسال می‌کند؛ تا ببینند که چه میزان، خود ارزیابی آنها قابل دفاع است.»

مدیرعامل مؤسسه رده بندی آسیا و مشاور طرح ارزیابی و طبقه بندی شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی، نتیجه‌ی تلاش مجریان طرح را در این دانست که کار به حدی دقیق و منسجم انجام شود که هیچ تضاد فکری یا اختلافی بین ارزیابی اداره‌ی امور شرکت‌ها و خود ارزیابی شرکت‌ها حاصل نشود و شرکت کارگزار، بر امتیازی که در طبقه بندی به دست آورده

«**سازمان مدیریت صنعتی، به دلیل سابقه‌ی ۵۰ ساله در زمینه‌ی طرح‌های مدیریتی و اجرایی و ارزیابی سازمانهای مختلف کشور، در این طرح به عنوان مجری انتخاب شد؛ که به نظر بنده، یکی از سازمان‌های توانمند در اجرای این پروژه است.**»

66

جواب داد: «خیر. در این جا، قصد القا وجود ندارد. ما مسایل را بر پایه‌ی استانداردهای بین‌المللی مطرح کرده ایم. همچنین، الگوی مورد نظر، براساس نظر خواهی بوده است. ۳ سال روی این طرح مطالعه و بررسی صورت گرفت و پس از آن، طرح حاضر، به مسئولین شرکت‌های کارگزاری ترابری معرفی و از آنان نظر خواهی شد. پاسخ‌هایی که از این شرکت‌ها به دست ما رسید موجب باز بینی طرح و تهیه سوالاتی شد که میان سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های کارگزاری مشترک بود. سازمان بنادر و دریانوردی، برای رسیدن به این طرح و دست یابی به الگویی که تحمیلی نباشد، ۳ سال زمان صرف کرد. این گونه نیست که طرح در یک جا طراحی و در جای دیگر اجرا شود. تمام تلاش‌های طراح و مجری و سازمان بنادر این است که مسئولین شرکت‌ها، رتبه‌بندی را قبول داشته و به قدری در جریان کار دخیل باشند که بر نتایج صحه گذارند؛ نه این که گفته شود چرا فلان شرکت رتبه بالاتری را به دست آورده است؟»

«کیومرث افشار پاد» از سازمان مدیریت صنعتی و مجری طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزار دریایی، در مورد این طرح، یادآور شد: «یکی از معیارهای مورد نظر ما در این طرح، دست‌یابی به اثر بخشی مدیریتی است. چرا که فی نفسه ذات وجود سخت افزار، دلیلی برای

شرکت کارگزاری، حتی با توان مالی بالا در یک بندر عملکرد خوبی نداشته باشد، آسیبی که بر اثر آن به پروژه‌ها وارد می‌شود، عواقب جبران ناپذیری را در پی خواهد داشت. یک شرکت با توان مالی بالا، لزوماً کار با کیفیت ارائه نخواهد کرد. این شرکت، امتیاز مربوط به توان مالی را در ارزیابی خود کسب خواهد کرد؛ اما در صورتی می‌تواند امتیاز بخش‌های دیگر را بگیرد که از آن‌ها نیز بهره مند باشد. ارزیابی برای این است که مسئولین یک شرکت، حتی با توان مالی بالا اما با عملکرد ضعیف، نیندازند که می‌توانند بازار را از شرکت‌هایی که سال‌ها در این عرصه کار کرده و توانمندی‌های خود را ثابت کرده‌اند، بگیرند.»

او در ادامه به انتقادهای مطروحه اشاره کرد و گفت: «عده‌ای مطرح می‌کنند که در این میان تکلیف شرکت‌های با توان کم که تازه وارد عرصه شده و خواهان کار هستند اما هنوز به حد شرکت‌های بزرگ نرسیده‌اند، چیست؟ و این شرکت‌ها چگونه باید مورد حمایت قرار گیرند؟ پاسخ طرح، به این پرسش، چنین است که آن‌ها بیکار نمی‌مانند. آنها نیز باید با همراه شدن با شرکت‌های توانمند، در فعالیت‌ها حضور داشته باشند تا از گردونه حذف نشوند و یا این که با سرمایه‌گذاری روی منابع انسانی، مدیریت و آموزش، خود را به سطحی برسانند که بتوانند با سایرین رقابت کنند.»

حاضران در میزگرد، در مورد توجیه نمودن ارزیابان شرکت‌های کارگزاری در خصوص مولفه‌ها توسط مجری طرح و ارزیابی توسط همان مولفه‌ها، مورد پرسش قرار گرفتند. از آنان پرسیده شد: «آیا این امر، بیان یک تناقض و ایجاد یک دور باطل نیست؟ به این معنی که راه‌کاری را بر اساس جلسات توجیهی القا می‌کنید؛ بعد همان را می‌خواهید در ارزیابی‌ها برای شما لحاظ کنند.» ملک پور

افراد خارج از مجموعه، مثل مشتری صورت می‌گیرد. اما در ارزیابی نوع سوم، یک بخش کاملاً مستقل، کار ارزیابی را انجام می‌دهد؛ با این تفاوت که از شیوه‌ی خود ارزیابی در این روش استفاده می‌شود؛ ارزیاب مستقلی که با وضعیت شرکت یا سازمان کاملاً آشناست. این شیوه‌ی ارزیابی، کوتاه مدت و از اعتبار بالاتری نسبت به دو شیوه دیگر برخوردار است. در WTO، سندی به نام D. O. C وجود دارد که بر اساس آن، هر کس می‌خواهد کالایی را به اروپا صادر کند، به سادگی و تنها بر اساس خود اظهاری، دست به صادرات می‌زند. این سند می‌گوید: قابل‌ترین و پاسخ‌گوترین مرجع که با استاندارد منطبق است، خود شرکت است. ما نیز در این طرح، از این الگو پیروی کرده ایم؛ شرکت کارگزار هم اظهار می‌کند. اما برای این که اظهار، جنبه درست، اصولی و منطقی داشته باشد باید آموزش ببیند و مولفه‌های ارزیابی را بشناسد تا بر اساس آن بتواند به خود ارزیابی برسد.

از «ملک پور» پرسیده شد: «شما در حال حاضر شرایط و مولفه‌هایی را برای ارزیابی و طبقه‌بندی، پیش روی شرکت‌های کارگزاری می‌گذارید که ممکن است این مولفه‌ها در زمانی دیگر تغییر یابد و یا ارزیابانی را آموزش می‌دهید که ممکن است در طولانی مدت، در یک شرکت حضور نداشته باشند؛ در این مورد چه تدبیری اندیشیده شده است؟»

«ملک پور» در پاسخ گفت: «انتخاب ارزیاب را به عهده‌ی شرکت کارگزار گذارده‌ایم؛ تا شرکت ضمن معرفی مناسب‌ترین فرد، برای آن، سرمایه‌گذاری کند و در نتیجه، تا نیروی انسانی کارآموده وارد مرحله ارزیابی شود.»

«ملک پور»، در مورد میزان بنیة مالی شرکت‌ها و نقش آن در ارزیابی‌ها نیز گفت: «طرف قرارداد باید پاسخ‌گو باشد؛ چون اگر یک





کیومرث افشاریاد

”

یکی از معیارهای مورد نظر ما در این طرح، دستیابی به اثر بخشی مدیریتی است. چرا که فی نفسه ذات وجود سخت افزار، دلیلی برای بهره برداری مناسب نیست. چگونگی نگاه ما به سخت افزار، برنامه ریزی و اقداماتی که برای آن انجام می دهیم، مجموعه ای اثر بخشی، کار آیی و در نهایت بهره وری را می سازد. آن چه در این طرح بر آن تاکید می شود، بعد اثر بخشی آن است.

کمی کردن ابعاد کیفی، مبحث جدیدی در دنیا نیست. ما برای اینکه بتوانیم مقایسه انجام دهیم ناگزیر از کمیت سازی هستیم. در علم مدیریت، شیوه های کمی سازی تعریف شده و در دنیا مورد استفاده قرار گرفته است.

“

بهره برداری مناسب نیست. چگونگی نگاه ما به سخت افزار، برنامه ریزی و اقداماتی که برای آن انجام می دهیم، مجموعه ای اثر بخشی، کار آیی و در نهایت بهره وری را می سازد. آن چه در این طرح بر آن تاکید می شود، بعد اثر بخشی آن است.

او مشخصه ی کیفیت را به منزله ی نخستین شاخص مورد مطالعه در این طرح عنوان کرد که زیر مجموعه هایی، از جمله: کیفیت خدمات و نحوه ی تامین منابع انسانی، کیفیت مستندات و روش ها، کیفیت روابط و پشتیبانی و نظامات و مدیریت را شامل می شود.

افشار یاد، دقت بر این مهم که آیا در بحث مدیریت شرکت ها، برنامه ریزی و بررسی ریسک، دارای جایگاه است یا خیر را از موارد مورد ارزیابی طرح عنوان کرد و گفت: «مکانیسمی که یک شرکت کارگزاری ترابری دریایی برای بررسی ریسک ها تعریف می کند، در این طرح حایز اهمیت است.»

او در ادامه، در مورد تعیین این مکانیسم ها توضیح داد: «مکانیسم های داخلی این شرکت ها مد نظر ما است. در انتخاب آن نیز، آزاد خود مختارند. ما تنها با تغییر برخی از این مکانیسم ها، آن ها را یاری می کنیم تا بر بخش های قابل بهبود متمرکز شوند و به بهره وری بالا و اثر بخشی

بهبتر برسند.»

افشار یاد، تعیین مکانیسم ها را برعهده ی مسئولین شرکت ها دانست و گفت: «مکانیسم ها را مسئولین شرکت تعیین می کنند؛ حال، مسئولیت یک شرکت، این مکانیسم را با ساختار درونی خود و دیگری با کمک گرفتن از مشاوره های مدیریت تعیین می کند. مدل ها موجود است؛ فقط این که مسئولین شرکت ها باید بدانند که در کجا از آن استفاده کنند؛ اما آن چه مسلم است این که هیچ نسخه ی تجویزی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برای شرکت های کارگزار پیچیده نمی شود.»

او در ادامه ی این میزگرد، به نقش سازمان مدیریت صنعتی در این طرح اشاره کرد و گفت: «سازمان مدیریت صنعتی و مؤسسه ی رده بندی آسیا به صورت مشترک مجری طرح هستند.»

او در پاسخ به این پرسش که: «چگونه مولفه های کیفی، مورد ارزیابی قرار می گیرند؟» گفت: «کمی کردن ابعاد کیفی، مبحث جدیدی در دنیا نیست. ما برای اینکه بتوانیم مقایسه انجام دهیم ناگزیر از کمیت سازی هستیم. در علم مدیریت، شیوه های کمی سازی تعریف شده و در دنیا مورد استفاده قرار گرفته است.»

«آیا سازمان بنادر و دریانوردی توانایی لازم برای این ارزیابی را دارد؟» نماینده ی سازمان مدیریت صنعتی، به عنوان مجری طرح ارزیابی و طبقه بندی شرکت های کارگزار ترابری دریایی گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی، به رغم بهره مندی از صلاحیت کافی و همچنین برخورداری از کارشناسان و ارزیابان متخصص برای ارزیابی و طبقه بندی شرکت های کارگزاری اما، به دلیل تاکید بر بی طرفی و مستقل بودن ارزیاب، سازمان مدیریت صنعتی را برای اجرای این طرح انتخاب کرد. با توجه به این که هیچ کاری بدون حضور کارفرما انجام نمی گیرد- یعنی پس از خود ارزیابی کار ارزیابی در کنار کارفرما آغاز می شود- ما گام به گام با الگو حرکت کردیم. وظیفه ی ما به عنوان مجری، انجام ارزیابی است که طی مصاحبه، بررسی مستندات و مواردی از این قبیل اقدامات، به همراه مؤسسه ی رده بندی آسیا، در کنار سازمان بنادر و دریانوردی خواهیم بود.»

افشار یاد در ادامه و در پاسخ به این پرسش که: «چرا در این طرح از الگوی خود ارزیابی استفاده شده است؟» به بررسی الگوهای ارزیابی پرداخت و گفت: «دو الگو برای ارزیابی وجود دارد؛ یکی الگوی مچ گیری که در این شیوه، بدون این که طرف مقابل بداند مورد امتحان و آزمایش قرار می گیرد.» به کارگیری روش کار، نتیجه ای جز مخفی کاری به همراه نخواهد داشت و شیوه ای سازنده نیست. الگوی دیگر که در آن، انتظار به تکامل رسیدن می رود، پایه و اساس تمام ارزیابی های امروز دنیا است. مبنای این الگو تفاهم است. یعنی ما باید به طرف

مقابل بگوئیم خط کش اندازه گیری ما چیست. نقطه ی قوت این الگو باز و رو بودن آن است؛ به خصوص اینکه ارزیابی کننده می داند بر اساس چه ملاک هایی ارزیابی می شود. ما در طرح ارزیابی و طبقه بندی شرکت های کارگزاری ترابری دریایی از این الگو استفاده کرده ایم.

دکتر میرمحمد روزبه، مشاور سازمان بنادر و دریانوردی در طرح ارزیابی و طبقه بندی شرکت های کارگزار دریایی نیز در این میزگرد حضور داشت. او در مورد ویژگی های طرح، توضیح داد: «بیش از ۲۵ سال بود که سازمان بنادر و دریانوردی، به شرکت های کارگزار مجوز فعالیت می داد. به طوری که تعداد این شرکت ها به چند صد شرکت رسید و حتی خود آن ها را نیز، با معضل کاهش فعالیت روبرو ساخته است. مطالعات نشان می دهد، بسیاری از بنادر جهان نیز با این معضل دست به گریبان بوده اند اما آن را با ایجاد یک سری محدودیت ها حل کرده اند.»

او با اشاره به اینکه کار دریایی، امری بین المللی است، تاکید کرد: «باید شرکتهایی در این عرصه حضور داشته باشند که از توانمندی قابل قبولی برخوردار بوده و بتوانند به خواسته ها و نیازهای بین المللی پاسخ دهند.»

مشاور سازمان بنادر و دریانوردی در طرح ارزیابی و طبقه بندی شرکت های کارگزار ترابری دریایی، با بیان این مطلب که مسئولین شرکت ها باید مولفه های مورد انتظار اقتصاد و حمل و نقل دریایی بین المللی را شناسایی کرده و در جهت آن گام بردارند، گفت: «در یک برهه، توجه به ظرفیت ها اولویت دارد و در زمانی دیگر، توانمندی، مهم قلمداد می شود؛ اما





دکتر میر محمد روزه

توان مالی، عاملی در کنار بسیاری از عوامل لازم دیگر، مثل نوع و کیفیت کار، عملکرد و فعالیت و مدیریت قرار دارد و مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. دلیل آن هم این است که یک شرکت توان مالی خوبی دارد اما دیگری عملکرد خوب و فعالیت قابل قبولی را ارائه می‌دهد. بنابراین، هیچ فاکتوری به خودی خود، عامل برتری و امتیاز دهی یک شرکت قلمداد نمی‌شود.

نکته‌ی مثبت این طرح، رسیدن به اجماع در رتبه بندی بین ارزیاب داخلی شرکت کارگزاری و ارزیاب سازمان است؛ به گونه‌ای که نه تنها شرکت کارگزاری، در نهایت از بابت رتبه‌ای که به دست آورده، اعتراضی ندارد، بلکه بر آن صحه نیز می‌گذارد.

بنابراین، با همین دقت و موشکافی، تمامی موارد را مورد بررسی قرار داده‌ایم. «دکتر روزه» در پاسخ به این پرسش که «از آن جا که کارگزاران و شرکت‌ها توان مالی متفاوتی دارند، این توان چگونه در طرح دیده شده است؟» گفت: «اگر چه توان مالی و بنیه‌ی خوب مالی یک شرکت، عامل مهمی در ارزیابی‌ها قلمداد می‌شود؛ اما باید خاطر نشان کرد که نمی‌تواند تنها ملاک ارزیابی‌ها باشد. توان مالی، عاملی در کنار بسیاری از عوامل لازم دیگر، مثل نوع و کیفیت کار، عملکرد و فعالیت و مدیریت قرار دارد و مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. دلیل آن هم این است که یک شرکت توان مالی خوبی دارد اما دیگری عملکرد خوب و فعالیت قابل قبولی را ارائه می‌دهد. بنابراین، هیچ فاکتوری به خودی خود، عامل برتری و امتیاز دهی یک شرکت قلمداد نمی‌شود.»

او در مورد میزان پاسخ‌گویی شرکت‌ها و استقبال آن‌ها از این طرح نیز گفت: «این کار از همان مرحله‌ی ابتدایی و توجیهی، با استقبال بسیاری همراه بوده است به گونه‌ای که به رغم گمان ما که مرحله پایلوت با حضور چند شرکت آغاز خواهد شد، خوش‌بختانه هم‌اکنون، ارزیابان ۳۰ شرکت در پایلوت طرح، حاضر هستند.»

این ارزیابی را انجام دهند و برای این ارزیابی چه آموزش‌هایی باید ببینند، تاکید کرد: «نکته‌ی مثبت این طرح، رسیدن به اجماع در رتبه بندی بین ارزیاب داخلی شرکت کارگزاری و ارزیاب سازمان است؛ به گونه‌ای که نه تنها شرکت کارگزاری، در نهایت از بابت رتبه‌ای که به دست آورده، اعتراضی ندارد، بلکه بر آن صحه نیز می‌گذارد.»

مشاور طرح، شیوه خود ارزیابی را اعتماد کردن و بها دادن به شرکت‌ها تفسیر کرد و گفت: «در واقع، گروه ارزیابی هم با آموزش می‌داند چه مواردی را در خود ارزیابی، لحاظ کند و مورد ارزش‌یابی قرار دهد.»

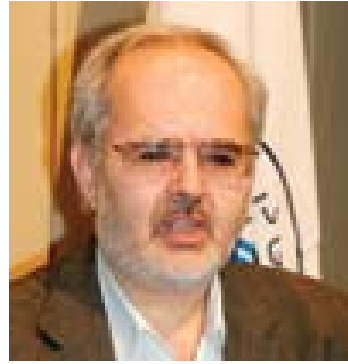
«دکتر روزه» با بیان این که تمام نقاط قوت، مورد بررسی دقیق و موشکافانه قرار می‌گیرد، گفت: «امروز از مدیریت مسئولیت اجتماعی، بهداشت و ایمنی محیط کار سخن می‌گوییم که همه‌ی شرکت‌ها باید آن‌ها را رعایت کنند، ممکن است کسی نظر بدهد که این مورد یا مورد دیگر را به بهانه‌ی این که راه‌کاری مقطعی است از الگو خارج کنید. اما ما معتقدیم ممکن است یک سازمان یا یکی از شرکت‌ها برای مسئولیت زیست محیطی یا بخش‌هایی از این قبیل، سیستم مدیریتی مستقل تعریف و برقرار کند و دارای گواهی‌نامه در این زمینه هم باشد. این امر مطلوبی است و ما آن را به عنوان یک نکته‌ی مثبت قلمداد خواهیم کرد؛ اما ما فعالیت‌ها و عملکرد شرکت‌هایی را هم که ممکن است گواهی‌نامه‌ای در این زمینه نداشته باشند، زیر سؤال نخواهیم برد. چرا که ممکن است کارهایی در این راستا انجام داده باشند.»

امروز باید پارافراز گذاشت. بنابر این تلاش شد تا در مطالعات به تعریف مولفه‌هایی دست یابیم که اولویت امروز باشد. در ابتدا، نظر مسئولین شرکت‌ها در مورد مولفه‌های مهم روز جمع آوری شد. دوم این که در تجارت امروز جهان، تأکید بر وضع و تدوین مقرراتی است که به عنوان معیارهای پذیرفته شده در جهان تلقی می‌شوند. ما استانداردهای ارزیابی در دنیا را ملاک قرار داده‌ایم. سوم این که تا حد امکان تلاش شده است مشارکت ذی‌نفعان در نظر گرفته شود؛ این بود که اصل اختیار مطرح شد. بنابراین، این مهم نیز، در الگو پیش‌بینی شده و در مرحله پایلوت نیز تاکید زیادی روی خود ارزیابی صورت گرفته است. شرکت‌های بسیاری در جلسات کارشناسی، ارزیابی شرکت خود را بر عهده داشته‌اند تا به نقاط ضعف خود پی ببرند و در جهت اصلاح و ارتقا گام بردارند.»

او با اشاره به این که دنبال کردن این اهداف به این دلیل است که در نهایت، شرکت‌هایی در عرصه بمانند که حقیقتاً توانمندی دارند، گفت: «در این صورت لزوماً یک شرکت بزرگ، توانمند نخواهد بود. چون فرایند ارزیابی‌ها عملکردی و فرایندی است. حتی این احتمال وجود دارد که به رغم دخیل نمودن شرکت‌ها در فرایند کار و حتی خود ارزیابی، شرکت‌های بزرگی که تاکنون کارهای بسیاری را قبضه کرده بودند، مخالفت کنند و نپذیرند که یک شرکت کوچک در کنارشان قرار گیرد. اما ما در حال تجربه‌ی این روند هستیم، روندی که در نوع خود جدید است.»

«دکتر میر محمد روزه»، با اشاره به این که در این الگو پیش‌بینی شده است که چه افرادی





اولین سمینار سازندگان و تأمین کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی و مهندسی، اواسط مرداد سال جاری با همت کمیته‌ی خودکفایی تأمین تجهیزات، مواد و خدمات فنی مهندسی انجمن مهندسی دریایی ایران و با همکاری وزارت صنایع و معادن، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، شورای عالی صنایع دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان صنایع دریایی، شرکت ملی نفتکش، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، دفتر همکاری‌های فن‌آوری ریاست جمهوری، مؤسسه‌ی استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، سازمان تحقیقات و خودکفایی ندسا و شرکت‌های ایزوایکو، صدرا و آرتیمز دریا و نیز نمایندگان شرکت‌های عضو انجمن مهندسی دریایی ایران و با حضور اساتید، محققان، کارشناسان صنایع دریایی و خبرنگاران، در سالن همایش سازمان مدیریت صنعتی برگزار شد.

در این همایش، پس از سخنرانی مدیران و کارشناسان صنایع دریایی، شرکت کنندگان، با تشکیل میزگرد تخصصی تحت عنوان «بومی‌سازی تأمین و ساخت تجهیزات دریایی» و همچنین، تشکیل پنل‌های تخصصی در حوزه‌های مختلف با حضور برخی از مسؤولان مرتبط در صنایع دریایی و نمایندگان، سازندگان و کارفرمایان تجهیزات دریایی به بحث و تبادل نظر پرداختند.



اولین سمینار سازندگان، تأمین کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی و مهندسی

حرکت کند صنایع در عرصه دریا

■ منوچهر محمدی

کشتی برآورد می‌شود، یادآور شد: «یکی از مشکلات اصلی صنعت کشتی سازی در کشور، فقدان مرکز واحدی برای سیاست‌گذاری در زمینه تأمین تجهیزات دریایی است.» «سیف» تأکید کرد: «مشکلات گوناگون این بخش، نظیر: مشکلات کارفرمایان و سازندگان تجهیزات، کیفیت پایین مواد و تجهیزات نبود رتبه‌بندی، رقابت نابرابر و نبود آمار مورد نیاز صنایع دریایی، باید به‌طور خاص مورد بررسی قرار گیرند.»

«دکتر سیف» در ادامه گفت: «برای حل مسایل ذکر شده، باید تمامی ارگان‌ها و دستگاه‌ها از جمله وزارت صنایع، سازمان گسترش، سازمان بنادر و مؤسسه‌ی استاندارد،

برگزاری این سمینار را بررسی راه‌های توسعه‌ی تولید تجهیزات دریایی و گسترش صنایع وابسته آن در کشور عنوان کرد و اظهار داشت: «بررسی نقش حمایتی شورای عالی صنایع دریایی از صنایع جنبی حوزه‌ی 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 یک روزه را تشکیل می‌دهند.»

رییس کمیته‌ی خودکفایی تأمین تجهیزات، مواد و خدمات فنی مهندسی، با اشاره به این‌که ارزش سهم تجهیزات کشتی در صنایع کشتی‌سازی، ۶۵ تا ۷۰ درصد قیمت کل

«دکتر مهدی سیف»، دبیر ستاد برگزاری اولین سمینار سازندگان تجهیزات دریایی، در آغاز این مراسم، ضمن اشاره به برگزاری این سمینار و همچنین استقبال و حضور شرکت کنندگان و مخاطبان خاص آن، گفت: «این سمینار، با همت کمیته‌ی خودکفایی تأمین تجهیزات، مواد و خدمات فنی مهندسی انجمن مهندسی دریایی ایران و با همکاری و حضور سازمان‌ها، ارگان‌ها و شرکت‌های دریایی برگزار می‌شود. در این سمینار سعی بر آن است موضوعات را طوری مطرح کنیم که عمده‌ترین آن‌ها همراه با نظراتی که سخنرانان و اعضای دریایی ارائه می‌دهند، به منظور پیگیری‌های بعدی، مورد توجه و استفاده قرار گیرند.» وی، هدف از



دکتر مهدی سیف

یکی از مشکلات اصلی صنعت کشتی سازی کشور، فقدان مرکز واحدی برای سیاست گذاری در زمینه تامین تجهیزات دریایی است.

تخصصی با حضور سازندگان، تأمین کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی و مهندسی، زمینه‌ی آگاهی بیشتر تر ارگان‌های مسؤول در حوزه‌ی صنایع جانبی دریایی بوجود آید و دست‌آورد این سمینار، باعث شتاب و تأثیر بیشتر اقدامات انجام شده از سوی انجمن مهندسی دریایی ایران شود.

«مهندس مهرداد صباغی»، مدیرکل برنامه‌ریزی استراتژیک سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، دومین سخنران اولین سمینار سازندگان، تأمین کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی-مهندسی بود که در آغاز سخنان خود اظهار داشت: «دریا فقط یک محدوده‌ی جغرافیایی نیست و پهنه‌ی دریا وسیع‌تر از پهنه‌ی خشکی است. کشور عزیز ایران از لحاظ منابع طبیعی و نیز منابع انسانی، یکی از غنی‌ترین کشورهاست و در سطح بین‌المللی، از درجه‌ی بالایی از نظر پیشرفت و موقعیت راهبردی برخوردار

مشارکت فعال در شکل‌گیری اولین مؤسسه‌ی رده‌بندی غیرانتفاعی کشور از سوی انجمن انجام شده و طرح‌های دیگری چون رده‌بندی شرکت‌های دریایی در دست اجراست.»

«دکتر سیف»، ضمن اشاره به ایجاد مشکل حضور پیمان‌کاران و سازندگان فاقد صلاحیت کیفی لازم در بازار صنایع دریایی، مبنی بر ارزیابی خدمات با قیمت پایین و با محصولات فاقد کیفیت و به دنبال آن، آسیب رساندن به اعتبار سازندگان و پیمان‌کاران داخلی، اظهار داشت: «سال‌ها قبل در شرکت ایزوایکو، معاونتی ایجاد شد تحت عنوان معاونت خودکفایی تأمین تجهیزات. این معاونت که نقش آن در حقیقت، ارتقای کیفی و کمی سازندگان و تولیدکنندگان بود، بسیار مثر ثمر واقع شد. حتی هزینه‌های مالی را خود شرکت تقبل کرد تا بتواند ارتقا پیدا کند. با این تمهیدات، کاری کرد که شرکت‌های دیگر علاقه‌مند به ایجاد و توسعه‌ی ارتباط با مؤسسات رده‌بندی شوند، مؤسسه‌را بشناسند و از ضرورت اخذ گواهی‌نامه آگاهی بیابند. در این زمینه قدم‌های مؤثری برداشته شد، ولی متأسفانه هم‌اکنون، آن تلاش‌ها کمرنگ شده است.»

وی از فقدان مرکز واحدی برای سیاست‌گذاری در این بخش به‌عنوان مشکلی بزرگ یاد کرد و گفت: «امیدواریم نتایج حاصل از این سمینار یک‌روزه، راه‌گشا و یا آغازی برای حل معضلات موجود و پیرامون باشد.» «سیف»، پیشنهاد کرد که باید مرکز واحدی، ویژه‌ی تولید تجهیزات و قطعات دریایی در کشور، همانند آن‌چه که در صنعت خودروسازی وجود دارد، ایجاد شود. وی ضمن اشاره به این مطلب که صنایع دریایی، برای ایجاد انسجام در بخش تأمین تجهیزات دریایی به مجموعه‌ای نظیر ساپکو نیاز دارند، گفت: «اگر این سمینار بتواند زمینه‌ی تشکیل مجموعه‌ای مشابه ساپکو، که تأمین تجهیزات صنعت خودروسازی را بر عهده دارد، در صنایع دریایی به وجود آورد، به مقصود خواهد رسید.»

دبیر ستاد برگزاری اولین سمینار سازندگان تجهیزات دریایی، ابراز امیدواری کرد که با برگزاری سخنرانی‌های عملی و میزگرد

در جهت رفع آن، اقدام کنند.» وی همچنین، از فقدان استاندارد و رتبه‌بندی تجهیزات دریایی، به‌عنوان دیگر مشکلات این حوزه از صنایع دریایی یاد کرد و گفت: «هر چند گفته می‌شود پتانسیل لازم برای تشکیل نظام مهندسی دریایی در صنایع دریایی وجود ندارد، اما انجمن مهندسی دریایی ایران، حدود دو سال است بررسی‌های خود را در این مورد آغاز کرده و اجرای طرح‌های طبقه‌بندی و رتبه‌بندی شرکت‌های دریایی را در دستور کار دارد.»

عضو هیئت مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران، با تأکید بر تشکیل شورای عالی صنایع دریایی، خاطر نشان کرد: «تشکیل این شورا نقطه‌ی امید و قوتی برای فعالان صنعت دریایی کشور و از جمله سازندگان و تأمین‌کنندگان تجهیزات دریایی محسوب می‌شود؛ اما متأسفانه روند تشکیل و حرکت این شورا، کند بوده است.»

وی ضمن با اهمیت خواندن صنایع دریایی در پیشرفت اهداف کشور، با تأکید بر این‌که: «فعال شدن صنایع دریایی مادر همچون کشتی‌سازی و فراساحل می‌تواند ده‌ها صنعت جانبی را فعال کند»، گفت: «برای توسعه‌ی 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 هزینه‌ی کم‌تر و اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده بیشتر همراه شود.»

«دکتر سیف»، با اشاره به محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی ایران، ابراز امیدواری کرد که این شرایط با توجه به توان بالای جوانان کشورمان، به‌فرصتی برای ایجاد زیرساخت‌های لازم به منظور توسعه‌ی صنایع دریایی تبدیل شود و نهادهای حاکمیتی، از این شرایط نابلر، حداکثر استفاده را ببرند. وی ادامه داد: «از دید کارفرمایان، برای بخش تجهیزات دریایی که هم کشتیرانی‌ها و هم کشتی‌سازان را در بر می‌گیرد، مسایلی چون کیفیت پایین تجهیزات ساخت داخل، ضعف‌های پیمان‌کاران، نداشتن گواهی‌نامه‌های رده‌بندی مطرح است و سازندگان، عموماً با مشکلاتی چون رقابت نابلر با سازندگان خارجی و به‌ویژه چینی‌ها، مشخص نبودن حجم و آمار تجهیزات دریایی مورد نیاز صنایع دریایی کشور و درصد پایین تجهیزات مورد نیاز در صنایع کشتی‌سازی که ورود به صنعت ساخت تجهیزات را فاقد توجیه اقتصادی کرده، اشاره می‌کنند.»

رییس کمیته‌ی خودکفایی تأمین تجهیزات مواد و خدمات فنی مهندسی انجمن مهندسی دریایی ایران، گفت: «تحقق این امر، نیازمند مقدماتی چون کسب استانداردهای دریایی از سوی سازندگان و تأمین کنندگان تجهیزات دریایی است که در این زمینه، اقداماتی چون





مهندس مهرداد صباغی

برای دست یابی به کیفیت و توان تولید تجهیزات دریایی و همچنین، توسعه ی صادرات بیش از واردات به کشورهای منطقه، باید محصولاتی قابل رقابت با محصولات موجود تولید کنیم، کیفیت را بسیار بالا ببریم و به آخرین استانداردهای روز دنیا دست پیدا کنیم.



مهندس حسن رضا صفری

می خواهیم این پیام را به مسئولین وزارت صنایع و شورای عالی صنایع دریایی برسانیم که متولی صنعت دریایی شما هستید و اگر مواردی چون ضرورت نیازسنجی، برنامه ریزی و حمایت را در این صنعت مطرح می کنیم، منظورمان انجام این اقدامات توسط وزارت صنایع و شورای عالی صنایع دریایی است.

است.» وی افزود: «برای آن که در افق سند چشم‌انداز توسعه ۱۴۰۴، اولین کشور منطقه در حوزه علمی و اقتصادی شویم، باید تراز تجاری صنایع دریایی ما با کشورهای منطقه مثبت شود. در این راستا برای شکستن تحریم‌ها باید کالاهای با کیفیت و مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی تولید کنیم تا نیاز مصرف‌کنندگان داخلی تأمین شود.» وی، تعامل اقتصادی با کل کشورها را مهم

صنایع دریایی می‌گذرد اما هنوز هیچ یک از فعالان دریایی کشور حاضر نیستند که بگویند متولی اجرای این قانون چه کرده است، اظهار داشت: «درست است که جلسات کمیسیون راهبردی شورای عالی صنایع دریایی، از حدود شش ماه پیش آغاز شده، اما عملکرد این شورا نتایج ملموسی برای صنایع دریایی کشور در بر نداشته است.»

وی افزود: «کشتی‌سازی‌ها، کشتیرانی‌ها و سازندگان و تأمین‌کنندگان تجهیزات دریایی، هیچ‌کدام از عملکرد این شورا رضایت ندارند و اصولاً مشخص نیست وزارت صنایع چه برنامه‌ای را در این شورا تعقیب می‌کند.»

«صفری» با بیان این‌که: «گاه فکر می‌کنم وزارت صنایع یا نمی‌داند و یا درک نمی‌کند که متولی صنعت دریایی کشور است»، تصریح کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی، به رغم آن که مسئولیتی در حوزه صنعتی ندارد، با اجرای طرح وجوه اداره شده، از سازندگان شناورها حمایت کرده است، اما وزارت صنایع که با در اختیار داشتن ۲۰۰ میلیون دلار منابع ویژه، امکان حمایت از کشتی‌سازی‌ها را دارد، تاکنون در این زمینه هیچ گامی برنداشته است. هرچند که این اعتبار، به طور قانونی و برای پرداخت تسهیلات به سازندگان شناور تا ۲۰۰۰ تن، در اختیار وزارت صنایع قرار دارد.»

دبیرانجمن مهندسی دریایی ایران، تأکید کرد: «ما در سمینارهایی از قبیل نشست امروز، می‌خواهیم این پیام را به مسئولین وزارت صنایع و شورای عالی صنایع دریایی برسانیم که متولی صنعت دریایی شما هستید و اگر ما مواردی چون ضرورت نیازسنجی، برنامه‌ریزی و حمایت را در این صنعت مطرح می‌کنیم، منظورمان انجام این اقدامات توسط وزارت صنایع و شورای عالی صنایع دریایی است.»

«صفری»، همچنین به مشکلات به وجود آمده در طرح وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی اشاره کرد و گفت: «در شرایط حاضر اقتصادی، که بازار حمل‌ونقل دریایی، در نتیجه تحریم و بحران اقتصاد جهانی، بی‌سامان است، وضعیت این طرح به گونه‌ای رقم خورده است که متقاضیان شناورهای

دانست و تصریح کرد که میزان صادرات ایران باید از واردات آن، بیشتر باشد تا رقابت حاصل شود.» «صباغی»، با اشاره به بیان مقام معظم رهبری که در آغاز سال فرمودند که معنویت با ساده زیستن منافات ندارد، گفت: «در حوزه‌ی کار، باید همراه با معنویت زندگی کنیم تا به توفیقات دست یابیم.»

وی افزود: «برای دستیابی به کیفیت و توان تولید تجهیزات دریایی در ایران و همچنین، توسعه‌ی صادرات بیش از واردات به کشورهای منطقه، باید محصولاتی قابل رقابت با محصولات موجود تولید کنیم، کیفیت را بسیار بالا ببریم و به آخرین استانداردهای روز دنیا دست پیدا کنیم.»

با این وجود، مؤسسه‌ی استاندارد و مؤسسات رده‌بندی داخلی نیز، باید سخت‌گیری‌های لازم برای رعایت این استانداردها از سوی صنایع دریایی را اعمال کنند.

«صباغی» با اشاره به تحریم ایران گفت: تقریباً ۳۰ سال است که ایران با تحریم روبرو است. این تحریم طولانی، باعث شده که سازندگان، تولید تجهیزات دریایی خود را با این شرایط وفق دهند و از هیچ عاملی نهراسند. هرچند رنج‌های انکارناپذیری برای تهیه‌ی مواد، متحمل می‌شوند.»

«صباغی»، با بیان این‌که باید درصد تصاحب بازارهای بین‌المللی باشیم، تأکید کرد: «برای شکستن تحریم‌ها باید کالاهای با کیفیت و مطابق با استانداردهای ملی و بین‌المللی تولید کنیم تا نیاز مصرف‌کننده داخلی تأمین شود.» وی همچنین، روند صدور خدمات فنی - مهندسی را مسیری درست برای رسیدن به افق ۱۴۰۴ و نشان دادن توانمندی سازندگان تجهیزات دریایی دانست و گفت: «کارشناسان و متخصصان ایرانی می‌توانند تجربه و دانش خود را در عرصه‌های بین‌المللی به نمایش بگذارند.»

«مهندس حسن رضا صفری»، دبیر انجمن مهندسی دریایی ایران که در اولین سمینار سازندگان، تأمین‌کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی و مهندسی سخن می‌گفت، با بیان این مطلب که بیش از دو سال از تصویب قانون توسعه و حمایت از





شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P .CO

شماره ثبت: ۰۷-۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

- اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری
- عضو اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصصی در گمرکات اجرایی، (پندرعباس، امام خمینی، انزلی، خرمشهر و تهران)
- کالا رسانی سریع به پروژه ها و صنایع
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ما است.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com

در حاشیه‌ی سمینار، «دکتر سیف» طی گفت‌وگوی کوتاهی با خبرنگار ماهنامه‌ی «بندر و دریا» در خصوص دلیل برگزاری این سمینار، گفت: «همه‌ی ما به اهمیت ایجاد صنایع جنبی صنایع دریایی که در تباط با ساخت تجهیزات دریایی و تولید آن‌ها و خدمات فنی و مهندسی و شرکت‌های پیمان کاری فعالیت می‌کنند، آگاهییم. با توجه به سهم ارزش افزوده‌ای که این صنایع در صنعت دریایی دارند، باید توجه خاصی به آن‌ها شود. انجمن مهندسی دریایی با توجه به همایش‌های سالانه‌ای که برگزار می‌کند، این همایش را برای بار اول در ارتباط با تجهیزات و صنایع دریایی، خوش‌بختانه بعد از سال‌ها تلاش برگزار کرد و همان‌طوری که از نامش بر می‌آید، در ارتباط با سازندگان و تأمین کنندگان مواد و تجهیزات دریایی و خدمات فنی و مهندسی است. امیدواریم در این سمینار، موضوعات، معضلات و مشکلاتی که مطرح است عنوان شود و عمده‌ترین آن‌ها به عنوان راه حل و نتیجه‌ی این سمینار، مورد پیگیری قرار بگیرد.» در این گفت‌وگو، «سیف» اهداف کمیته‌ی خودکفایی تأمین تجهیزات را، تشکیل بانک اطلاعاتی تأمین کنندگان مواد، تجهیزات و خدمات فنی-مهندسی مرتبط با صنایع دریایی، ارزیابی، طبقه‌بندی و رتبه‌بندی شرکت‌های مرتبط بر اساس توانایی‌های موجود و آرایه‌ی طرح ارتقای درجه، ایجاد تعامل و ارتباط بین بخش‌های مختلف صنایع دریایی، به خصوص تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان، تعامل و ارتباط با سازمان‌ها و نهادهای درگیر در مورد اجرایی نمودن قانون حداکثر استفاده از توان داخلی، پیگیری مشکلات و مسایل اعضا و انعکاس آن به سازمان‌ها و نهادهای اجرایی و تصمیم‌گیر، تشریح کرد و افزود: «انشالله، برگزاری این سمینار، گامی مثبت در جهت تحقق اهداف چشم‌انداز ۱۴۰۴ کشور باشد و نتایج و دست‌آوردهای ارزشمندی برای جامعه صنایع دریایی حاصل شود.» وی، تعامل انجمن با سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی را مثبت ارزیابی کرد و گفت: «انجمن به عنوان بزرگ‌ترین NGO دریایی و تشکل مردمی و نهادی، تعامل مطلوبی با سازمان‌ها، ارگان‌ها و شرکت‌های دریایی دارد. با توجه به این که ما به منزله‌ی یک NGO در بخش خصوصی شناخته شده‌ایم، با عنایت به اهمیت و نگاهی که به بخش خصوصی موجود است و نیز این که بیشتر اعضای انجمن در بخش خصوصی فعالیت می‌کنند، این انتظار را داریم که تمامی توان خود را بکار ببریم و توجه کنیم که خواسته‌هایی که در انجمن مطرح می‌شود در حقیقت، خواسته‌های بخش خصوصی و این صنعت است که مطرح می‌شود. به همین دلیل، یکی از محورهای سمینار، به نحوه‌ی این تعامل در بخش صنایع جانبی دریا اختصاص یافته است.

لندینگ‌کرافت، باید معادل دو برابر قرارداد اولیه، قسط به بانک پرداخت کنند.» وی افزود: «به علت تعویق در پرداخت اقساط و طولانی شدن دوره‌ی ساخت، بانک عامل طرح و جوه اداره شده، مبلغ اقساط ماهانه‌ی متقاضیان و مالکان شناورها را به بالای ۴۰ میلیون تومان رسانده، در حالی که در قرارداد اولیه، این مبلغ بین ۱۵ تا ۲۰ میلیون تومان بود. از این رو، متقاضیان هم نمی‌توانند اقساط را بپردازند و در نتیجه، شناورهای ناتمام، در حال پوسیدن در کشتی‌سازی‌ها باقی مانده‌اند و شناورهای در حال کار نیز، در خطر توقیف قرار دارند.» «صفری» در ادامه گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی هم در حد توان خود نسبت به پرداخت یارانه و تخصیص اعتبار در این طرح اقدام کرده است، اما امکان ادامه این روند را ندارد و در این میان، بانک هم با خیال راحت، از دریافت سود تسهیلات معوقه، از همکاری با سایر طرف‌های قرارداد، خودداری می‌کند. وزارت صنایع باید در این شرایط ضمن کمک مالی به سازمان بنادر، راه‌کار اجرایی خروج از بحران از بالا را به بانک‌ها گزارش کند، در غیر این صورت، این طرح هیچ‌گاه به سرانجام نخواهد رسید.» «صفری» در سخنان خود، به مشکلات صنایع کشتی‌سازی داخلی نیز اشاره کرد و گفت: «ما به‌طور اشتباهی، نام جوش دادن چند ورق به همدیگر و ساخت سازه‌ی بدنه کشتی را کشتی‌سازی گذاشته‌ایم، در حالی که ۶۰ تا ۷۰ درصد ساخت یک کشتی را اقلام و خدمات مصرفی آن تشکیل می‌دهند که تاکنون در صنعت ایران، به آن، کم توجه‌ایی شده است.» وی با بیان این که ما تاکنون کشتی‌ها و شناورهایی چون: ایران-اراک، شناورهای نظامی و تجاری را در داخل کشور ساخته‌ایم، افزود: «آیا با وجود ساخت و تحویل این پروژه‌ها، کشتی‌سازی شده‌ایم؟ یقیناً پاسخ منفی است.» وی گفت: «کشتی‌ساز شدن، نیازمند اجرای جامع و کامل این صنعت است. در واقع ما قبل از آن که کشتی بسازیم، باید کشتی‌سازی خود را بسازیم و وضع موجود را سامان‌دهی کنیم.» در ادامه‌ی سمینار، میزگرد تخصصی تحت عنوان «بومی‌سازی تأمین و ساخت تجهیزات دریایی» با حضور تعدادی از مسؤولان مرتبط در صنایع دریایی، نمایندگان سازندگان، کارفرمایان و کارشناسان تجهیزات دریایی، برگزار شد و حاضران، در خصوص چالش‌ها، آسیب‌شناسی و وضعیت موجود صنایع دریایی کشور به بحث و گفت‌وگو پرداختند. همچنین، پنل‌های تخصصی در حوزه‌های مختلف نیز برگزار شد که به دنبال آن، تعدادی مراکز و شرکت‌های تولید کننده‌ی صنایع دریایی، برای معرفی توان‌مندی و قابلیت‌های خود اعلام آمادگی کردند.



هیات مدیره‌ی جدید سکان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته را در دست گرفت

دو عضو جدید به هیات مدیره پیوستند و بازرسی انجمن نیز تغییر کرد.

انجمن در نشست‌های دو یا چند جانبه و اراییه‌ی پیشنهادات بخش خصوصی به این نشست‌ها، تعامل کارشناسان انجمن با سازمان بنادر و دریانوردی، بنادر بازرگانی کشور، گمرک ایران، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، تهیه و اجرای دستورالعمل مختص کانتینرهای حاوی کالاهای مشترک توسط شرکت‌های کشتیرانی کانتینری، هماهنگی و همکاری با انجمن‌های فعال در امر حمل‌ونقل، مشارکت فعال و مؤثر در دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی و قبول مسئولیت در کارگروه‌های متشکله در دبیرخانه‌ی یاد شده، مشارکت و حضور فعال در کمیته‌های حمل‌ونقل اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) و کمیته حمل‌ونقل و ترانزیت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران و ایران، نشان‌گر ارتقای جایگاه و تبلور شأن انجمن در مجامع مختلف است.

ارتقای دانش کارکنان شرکت‌ها از طریق آموزش، یکی دیگر از اهداف اصلی انجمن محسوب می‌شود و استقبال مدیران شرکت‌ها و تشویق کارکنان به منظور حضور در این دوره‌های آموزشی مورد تقدیر است، البته بایستی اعلام کنم که هیات مدیره‌ی انجمن، بر این باور است که برگزاری این دوره‌های آموزشی، لازم است

«هیات مدیره در سال گذشته، در راستای اجرای سیاست‌ها و استراتژی‌های انجمن، گام‌های مؤثری برداشت که آثار آن در عملکرد کنونی، قابل ملاحظه است. همان طوری که قابل پیش‌بینی بود، اعضای محترم، از تشکیل و فعالیت کمیته‌های تخصصی استقبال بسیار خوبی نمودند؛ به طوری که حضور فعال و همچنین تقاضای روزافزون برای شرکت در کمیته‌ها نشان‌گر علاقه‌مندی شما اعضای محترم، به مسایل مطرح شده در کمیته‌های تخصصی است.

در سال ۱۳۸۸، کمیته‌های تخصصی انجمن با حضور مسئولان‌های اعضای خود، به بررسی مسایل و اراییه‌ی راهکارهای کاربردی و قانونی و نیز پیگیری و تلاش در جهت رفع موانع در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل دریایی و بندری کشور پرداختند و رسالت خود را در روان‌سازی و توسعه این بخش دنبال کردند. همان طور که آگاهید، انجمن به عنوان پلی میان دولت و بخش‌های خصوصی و عمومی، نقش خود را به طور مؤثر ایفا می‌نماید، آن گونه که آثار آن در سیاست‌های کلان بخش حمل‌ونقل دریایی و بندری و مصوبات ارگان‌های حاکمیتی مشهود است. بارقه‌ی این آثار، در تدوین تعرفه‌های جدید حمل‌ونقل کانتینری، مشارکت فعال و مؤثر



مجمع عمومی انجمن، با تصویب گزارش هیات مدیره، خزانه دار و بازرسی، بر عملکرد سه سال اخیر هیات مدیره مهر تأیید نهاد و با انتخاب اعضای جدید، به کار خود پایان داد. در این جلسه، هم چنین بازرسی جدیدی برای انجمن انتخاب شد و به این ترتیب، تغییرات در حد جابه‌جایی دو عضو هیات مدیره و تغییر بازرسی محدود ماند. در ابتدای جلسه، «آقای اکبر لطافتی»، رییس هیات مدیره انجمن، گزارش عملکرد هیات مدیره در دوره‌ی سال ۱۳۸۸ را به شرح زیر بیان کرد:

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تغییر کرد

«بهروز دولتشاهی زند»، از ابتدای شهریور ماه امسال، به عنوان دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، جایگزین «سید محمد جواد طباطبایی» شد.

«طباطبایی» پس از سه سال فعالیت به عنوان دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، از این پس به عنوان مشاور، در انجمن به کار خود ادامه می‌دهد. در این ارتباط، «دولتشاهی»، دبیر جدید انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: «بر اساس تصمیم هیات مدیره‌ی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته دبیر جدید این انجمن انتخاب شده است.»

یابد، پروژه‌ی اجرای مفاد بیمه‌ی تضمین برگشت سالم کانتینر و پرداخت حق توقف کانتینرها بود که هزینه‌های اجرای آن، از طرف تعداد معدودی از اعضای انجمن پرداخته شد و تا مرحله‌ی اجرایی شدن پیش رفت؛ اما متأسفانه به دلایل مختلف، اجرای آن طرح، ادامه پیدا نکرد و با اعتراضاتی از طرف بعضی ارگان‌های مختلف روبه‌رو شد و به حالت تعلیق درآمد.

در حال حاضر، طرح یاد شده، با برخی تعدیلاتی که در آن صورت پذیرفته، قابل اجرا است. تأکید می‌کنم که لزوم اجرای آن در حال حاضر، بیش از هر زمان دیگری احساس می‌شود. هیات مدیره‌ی انجمن، پیشنهاد می‌کند: اعضای فعال در بخش حمل‌ونقل کانتینری، از اجرای این طرح حمایت کنند.»

در پایان جلسه، برای انتخاب اعضای هیات مدیره و بازرس جدید انجمن، رأی‌گیری شد که در نتیجه‌ی آن، اعضای زیر به ترتیب تعداد آراء، برای فعالیت در دوره‌ی جدید مدیریت انجمن برگزیده شدند:

- ۱- آقای بهروز دولتشاهی زند، عضو اصلی هیات مدیره
- ۲- آقای اکبر لطافتی، عضو اصلی هیات مدیره
- ۳- آقای مهرشاد معین انصاری، عضو اصلی هیات مدیره
- ۴- آقای امید ملک، عضو اصلی هیات مدیره
- ۵- آقای آیدین کاظم سلطانی، عضو اصلی هیات مدیره
- ۶- آقای عبدالهادی جابری پور
- ۷- آقای محمدرضا خشوعی
- ۸- آقای مجید ورشوساز
- ۹- خانم افروز شریفیان، اعضای علی‌البدل هیات مدیره
- ۱۰- آقای امیر بادپا، بازرس
- ۱۱- آقای علی‌اکبر دبیریان، بازرس علی‌البدل

بپردازند. همزمان با استقرار دستگاه اداری انجمن در ساختمان جدید، فعالیت‌های گسترده‌ای آغاز شده است. فعالیت کمیته‌های تخصصی، حضور مستمر در جلسات هماهنگی ارگان‌های دولتی، خصوصی و نهادهای مرتبط، از جمله‌ی این موارد است. بر پایه‌ی همین فعالیت‌های دامن‌دار بوده که لزوم تغییر در اساس‌نامه و ساختار انجمن، به تصویب رسیده است. در همین رابطه، بررسی‌های کارشناسانه در زمینه‌ی اصلاح اساس‌نامه انجام شد و ساختار جدید انجمن به تصویب رسید. برای آگاهی اعضای محترم، لازم به ذکر است که در سال ۱۳۸۸، دویست و نود و سه جلسه در دبیرخانه و یا در خارج از محدوده‌ی انجمن برگزار شده است که نشان دهنده‌ی جایگاه انجمن از یک طرف و حجم فعالیت اعضای دبیرخانه از طرف دیگر است.

تردید نیست که با همیاری یکایک اعضا، در سال گذشته دبیرخانه‌ی انجمن توانست با جذب تعداد محدودی نیروی متخصص، کیفیت کار دبیرخانه را ارتقا بخشد و با وجود همین کمک‌ها بود که هیات مدیره تصمیم گرفت که حق اعضا را افزایش ندهد. واقعیت این است که کادر فعلی دبیرخانه، پاسخ‌گوی نیازهای انجمن نیست و بایستی به منظور تقویت و تأمین پرسنل، کارشناسی‌های چاره‌جویانه انجام داد. اعتبارات فعلی، اجازه‌ی جذب نیروی متخصص و کارشناس، جهت تحقق اهداف انجمن را نمی‌دهد. جا دارد از اعضای محترمی که در اجرای مصوبات مجمع عمومی سال گذشته نسبت به پرداخت هزینه‌های مصوب مربوط به کانتینرهای وارداتی و همچنین هزینه‌های مربوط به کشتی‌های ورودی در بخش غیرکانتینری اقدام کرده‌اند، تشکر و قدردانی کنیم. یکی از پروژه‌هایی که هیات مدیره امیدوار بود با عملیاتی شدن آن، علاوه بر تأمین کسری بودجه‌ی انجمن، قادر باشد با تأمین پرسنل مجرب، به اهداف مورد نظر انجمن دست

اما کافی نیست، به طوری که بایستی به طور مستمر، در سیاست‌ها و سرفصل‌های آموزشی تجدیدنظر شود. در این زمینه، مفاد دوره‌های آموزشی، مورد بررسی و تجدیدنظر قرار گرفته و در سال ۱۳۸۸، دوره‌های آموزشی جدید بر اساس سرفصل‌های تجدیدنظر شده، برگزار گردیده است. در این جا باید به اطلاع برسانم که طرح تهیه و تدوین استانداردهای آموزشی، متناسب با وظایف صاحبان فرآیندهای عملیات، همراه با تأکید بر اهمیت آموزش استاندارد در ارایه‌ی خدمات، توسط کارکنان بندری و ارتقای مهارت‌ها و اعمال سیاست‌های مدرن، به منظور پیشرفت کاری افراد و انتخاب مناسب شاغلین تهیه شده است که پس از تصویب سازمان بنادر و دریانوردی، به اجرا گذاشته خواهد شد.

واحد آموزش انجمن، در سال گذشته، علاوه بر برگزاری دوره‌های آموزشی برای اعضا، نسبت به برگزاری دوره‌های آموزشی اختصاصی برای سازمان‌ها و شرکت‌های خصوصی نیز اقدام کرد. همچنین در سال ۱۳۸۸، واحد آموزش انجمن، با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آموزش کارکنان آن شرکت، همکاری کرده است.

در همین رابطه، لازم به یادآوری است که پایگاه اینترنتی انجمن، به نشانی www.saoi.ir، برای همه‌ی علاقه‌مندان بخش دریایی، قابل دسترسی و ملاحظه است. آخرین اخبار بخش بندری و دریایی و رویدادهای مهم اقتصادی و بازرگانی کشور و جهان، در این سایت موجود است. در همین جا از همه‌ی اعضای محترم تقاضا می‌کنم که به طور مداوم، از سایت انجمن بازدید نموده و دبیرخانه را از نظرات، انتقادات و پیشنهادات خود، برای ارتقای این سایت مطلع نمایند. همچنین، در پایگاه اینترنتی انجمن، برای هر یک از شرکت‌ها، فضای مجزایی در نظر گرفته شده است تا بتوانند به طور جداگانه، به معرفی خود و قابلیت‌هایشان به دو زبان فارسی و انگلیسی





روایت رییس کمیته‌ی اجرایی دو سالانه ICOPMAS از ۸ دوره پژوهش مهندسی دریایی

چنین ظرفیتی در منطقه بی نظیر است

■ ابراهیم زارع

دو سالانه ICOPMAS با اتاق فکر دانش مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در حالی در آستانه برگزاری همایش نهم قرار گرفته که به لحاظ تأثیرگذاری و برخورداری از جایگاه علمی و اعتبار جهانی، امروزه مورد حمایت معنوی سازمان‌ها و مؤسسه‌های معتبر بین‌المللی و دانشگاه‌های مهم ایران است.

کنفرانس ICOPMAS پس از دو دهه نقد و بررسی دیدگاه‌های علمی و کاربردی در حوزه سواحل و بنادر، مبنا و مأخذی برای دانش پژوهان، دانشگاهیان و کارشناسان مهندسی امور زیربنایی محسوب می‌شود.

محمدرضا الهیار، رییس کمیته‌ی اجرایی ICOPMAS 2010، در گفت‌وگو با بندر و دریا، ظرفیت علمی ایجاد شده ناشی از این همایش را بی‌نظیر دانست؛ چندان که با ارتقای دانش مهندسی سواحل و بنادر در کشور، کارشناسان ایرانی می‌توانند خدمات مرتبط با این حوزه را با استانداردهای عالی به کشورهای منطقه ارائه کنند.

الهیار که کارشناسی ارشد مهندسی سازه‌های دریایی از دانشگاه تهران را در کارنامه تحصیلی‌اش دارد، معتقد است، کاربردی بودن مباحث علمی از امتیازات این همایش قلمداد می‌شود و بسیاری از پروژه‌های مهم کشور در حوزه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی بر پایه دانش به دست آمده از نشست‌های ICOPMAS و اعتبار علمی این کنفرانس در دست انجام است.

رییس اداره‌ی طرح‌های زیربنایی مهندسی دریایی سازمان بنادر و مشاور مدیرعامل سازمان در امور جوانان، در این مصاحبه خبری همچنین از تازه‌ترین تصمیمات، جهت سهولت ثبت نام دانشجویان در این کنفرانس مهم علمی، دلایل انتخاب شعار دورنمای کنفرانس ICOPMAS و تعداد مقالات ارائه شده به دبیرخانه همایش، سخن گفت.

نهمین همایش بین‌المللی ICOPMAS با شعار محوری "تأثیر تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین بر سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی" و با تأکید بر تقویت همکاری‌های فنی و تخصصی میان همه کشورها، ۸ الی ۱۰ آذرماه سال جاری در هتل المپیک تهران برگزار می‌شود.

کنفرانس ICOPMAS است. از طرف دیگر، به لحاظ علمی، هدف دبیرخانه دایمی این است که به عنوان یک محور بین متخصصان مرتبط با این حوزه عمل کند. مثلاً پیانک (PIANC)، دبیرخانه ICOPMAS را به عنوان نماینده‌ی ایرانی خودش می‌شناسد و در نظر داریم به عنوان نماینده کشور به این تشکل ورود کنیم. از سویی، اعضای داخلی و خارجی کمیته‌ی علمی همایش، وظیفه‌ی

● این همایش با بعضی از همایش‌های مشابه آن در حوزه‌ی مهندسی سواحل و بنادر چه تمایزی دارد؟ یکی از معیارها و شاخص‌هایی که این همایش دارد، پرداختن به مقالات ارایه شده به همایش از دو جنبه‌ی علمی و کاربردی است که این گردهمایی را با نشست‌های دیگر و مرتبط با کار دریایی و ساحلی متمایز می‌کند. به ویژه این که کمیته‌ی داوران به مقالاتی که جنبه کاربردی داشته باشند، امتیازات ویژه‌ای می‌دهد. بنابراین طبیعی است، خروجی همایش یک پروژه با یک کار علمی باشد که دست‌آوردی عملی در کنار موارد تئوریک محسوب می‌شود.

سازمان بنادر با طراحی این همایش در بعد بین‌المللی، سعی کرد با جذب مقالات علمی و دانش صاحب‌نظران شناخته شده جهانی، به هدفش که همان ارتقای دانش مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی است، دست یابد.

● به طور مصداقی می‌توانید موردی را نام ببرید که با الهام از مقالات ارایه شده در این کنفرانس، در قالب پروژه‌ی عمرانی تعریف و به اجرا درآمده باشد؟

بالاخره این اطلاعات و تبادل تجربیات در یک جایی عرصه ظهور پیدا می‌کند. این کنفرانس، مینا و مأخذی برای متخصصان و دانشمندان برای ارایه‌ی مقالات و دانش فنی آنها به حساب می‌آیند. در کنار آن، مکانیزم‌های تشویقی هم از سوی سازمان بنادر در نظر گرفته شده تا به رشد و ترویج عملی این دانش در کشور کمک کند که البته از حمایت معنوی دانشگاه‌ها و سازمان‌های معتبر و مطرح ایرانی و بین‌المللی هم برخوردار است.

در حال حاضر، دانش مهندسی سواحل و بنادر تحت تأثیر این همایش و همایش‌های مشابه آن در سطح سازمان بنادر، به جایی رسیده که دست‌کم در سطح منطقه حرف اول را می‌زند.

به عبارت دیگر به طور مشخص همین پروژه‌هایی که به صورت گسترده در دست انجام است، با الهام و برپایه‌ی دانش به دست آمده از درون این همایش و کنفرانس‌های همپایه آن دارد اجرا می‌شود.

● همایش ICOPMAS تاکنون با چه سازمان‌های بین‌المللی توانسته تعامل داشته باشد؟

از دو منظر می‌توانم پاسخ سؤال شما را بدهم. یکی این که با توجه به سطح و ارزش علمی کنفرانس، سازمان‌هایی چون سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، اتحادیه بنادر و لنگرگاه‌ها (IAPH)، انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی (IALA)، PIANC قدیمی‌ترین انجمن مهندسی دریایی دنیا، کمیته هواشناسی دریایی و مراقبت محیطی دریای خزر (CASPCOM) و سازمان جهانی هواشناسی (WOM)، حمایت معنوی این کنفرانس را بر عهده گرفته‌اند. در حالی که این ارگان‌ها به راحتی از کنفرانس یا مجموعه‌ای حمایت نمی‌کنند؛ چرا که اعتبار جهانی دارند و اگر مطمئن نباشند اقدام نمی‌کنند. شرایط امروز البته ناشی از تعاملات دبیرخانه همایش و سازمان با ارگان‌های یاد شده و همچنین عقبه علمی و سطح برگزاری

● اتاق فکر دانش مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی موسوم به دوسالانه ICOPMAS، چگونه و بر اساس چه پارامترهایی در پیکره‌ی سازمان بنادر شکل گرفت؟

به طور مشخص، انگیزه‌ی اولیه و محوری تشکیل چنین گردهمایی‌ای ناشی از کمبود و به نوعی ناچیز بودن دانش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در کشورمان بوده. سازمان بنادر با طراحی این همایش در بعد بین‌المللی، سعی کرد با جذب مقالات علمی و دانش صاحب‌نظران شناخته شده جهانی، به هدفش که همان ارتقای دانش مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی است، دست یابد که به گفته‌ی کارشناسان و مدیران فعال در این حوزه موفق هم بوده است. از این رو اولین دوره‌ی همایش ICOPMAS با همکاری دانشگاه‌های تهران، امیرکبیر و علم و صنعت در سال ۱۳۶۹ در محل دانشگاه تهران برگزار شد.

● پس از گذر نزدیک به ۲۰ سال و برپایی ۸ دوره، در حال حاضر جایگاه این همایش را در رسیدن به اهداف تعریف شده، چگونه ارزیابی می‌کنید؟

این همایش در حال حاضر با سال ۶۹ که حتی برای جذب مقالات هم مشکل داشت، اصلاً قابل مقایسه نیست. ICOPMAS امروزه به یک نشست علمی تأثیرگذار و شناخته شده، چه در مجامع داخل و چه در سطح بین‌المللی تبدیل شده که مشتریان خاص خودش را دارد.

در حال حاضر، دانش مهندسی سواحل و بنادر تحت تأثیر این همایش و همایش‌های مشابه آن در سطح سازمان بنادر، به جایی رسیده که دست‌کم در سطح منطقه حرف اول را می‌زند؛ هم به لحاظ پروژه‌هایی که انجام می‌شود و هم در قابلیت کارشناسان. حتی می‌توانم با اطمینان بگویم که در این حوزه به صدور خدمات رسیده‌ایم؛ به طوری که شرکت‌هایی را سراغ دارم که پروژه‌های مرتبط با مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در آن طرف آب‌ها را می‌پذیرند و مطابق با استانداردهای بین‌المللی انجام می‌دهند. این‌ها گواه بر تأثیرات چنین نشست‌هایی است که امروزه به پختگی و بسط لازم رسیده است.

● آیا مشابه چنین نشست‌هایی تا پیش از این در منطقه وجود نداشته است؟

در منطقه چنین رویکردی را سراغ نداریم، من عرضم بیش‌تر دانش مهندسی سواحل و بنادر است که با قابلیت ایجاد شده در ایران، چنین ظرفیتی را نمی‌توانید در منطقه بیابید و بی‌نظیر است.

حفظ سطح علمی همایش را بر عهده دارند. ● ترکیب کمیته‌ی علمی این کنفرانس با توجه به اینکه جنبه‌ی بین‌المللی پیدا کرده است، به چه شکلی است؟ حدود ۱۰ نفر از اساتید بنام بین‌الملل و خیره که نام‌شان در مجامع علمی ثبت شده است، یا نویسنده و نفرات اصلی آیین‌نامه‌های معتبر جهانی هستند، از ژاپن گرفته تا آمریکا، جزو کمیته‌ی علمی کنفرانس محسوب می‌شوند و مقالات را با به پای اعضای داخلی بررسی می‌کنند و سطوح علمی را تحت کنترل دارند.

به عنوان نمونه، در دو دوره‌ی پیش، آقای پروفیسور گودا از ژاپن که یکی از معروف‌ترین افراد در حوزه‌ی مهندسی سواحل است، در این همایش حاضر بود و به طور رایگان جدیدترین دستاوردها و آخرین تجربیاتش را در طی ۲ روز سمینار علمی، در اختیار دانشجویان و متخصصان قرار دادند.

● اشاره داشتید که یکی از دلایل اعتبار این کنفرانس حضور اساتید بنام در جمع کمیته‌ی علمی است؛ ترکیب کمیته‌ی علمی به چه صورت تعیین شده است؟ در جمع اعضای کمیته‌ی علمی، ۸ نفر از افراد صاحب نام جهان در مباحث سواحل و بنادر حضور دارند، پروفیسور Yoshimi Goda از دانشگاه یوکوهامای ژاپن، پروفیسور Charitha Pattiaratchi از دانشگاه وسترن استرالیا، پروفیسور Robert G. Dean از دانشگاه فلوریدای آمریکا، پروفیسور Shan Huang

از دانشگاه گلاسکوی انگلیس، پروفیسور Michael J. Risk از دانشگاه مک مستر کانادا، پروفیسور Jun Sasak از دانشگاه یوکوهامای ژاپن که سخنرانی علمی و کلیدی هم دارند.

علاوه بر آن‌ها، پروفیسور وندبورگل از کشور هلند نیز به این اعضا در کمیته‌ی علمی اضافه می‌شود. در واقع نامبردگان از کشورهای آمریکا، کانادا، ژاپن، انگلیس، استرالیا و هلند عضو کمیته‌ی علمی ICOPMAS هستند. دو نفر ایرانی عضو کمیته‌ی علمی هم، در خارج از کشور و در دانشگاه‌های معتبر جهان مشغول به کار هستند، دکتر صادقی در دانشگاه آمریکایی



در این دانشگاه‌ها بازتاب دارد؛ به طوری که در پایان هر دوره میزان استقبال دانشجویان جهت دسترسی به خلاصه مقالات و مستندات باقی مانده از همایش بسیار چشم‌گیر است. ضمن این که تمام سخنرانی‌های کلیدی و مقالات ارائه شده به همایش در وب سایت ICOPMAS قابل استفاده عموم است و به راحتی دانلود می‌شود.

● این همایش در ارتقای سیستم‌های نوین مدیریتی و اجرایی در حوزه‌ی مهندسی سواحل تا چه میزان توفیق داشته است؟

یکی از پروژه‌های بزرگ و بی‌نظیر در سطح خاورمیانه که توسط سازمان بنادر در حال انجام است، پروژه‌ی پایش و شبیه‌سازی سواحل کشور است. این پروژه را به صورت مرحله‌ای شروع کرده‌ایم و در حال حاضر، خلیج چابهار به اتمام رسیده و در استان بوشهر و هرمزگان به طور هم‌زمان در دست انجام است. در این پروژه از جدیدترین تجهیزات برای ثبت پارامترهای دریایی بهره‌برداری شده است. مدل‌هایی که در این پروژه مورد استفاده است، از مدل‌های به روز دنیا قلمداد می‌شود. افزون بر آن، در این حوزه نوآوری‌هایی هم داشته‌ایم که آخرین و مهم‌ترین آن، تهیه‌ی یک مدل ریاضی به دست متخصصان داخلی است و با مدل‌های ریاضی معتبر جهان در حوزه‌ی مهندسی سواحل و بنادر برابری می‌کند.

● با وجود این، شبیه‌سازی امواج دریایی ایران به عنوان یک پروژه‌ی علمی و تحقیقاتی بازخورد گسترده‌ای در میان اهالی دانشگاهی داشته است؟

این پروژه توسط سازمان بنادر تعریف شد و توسط یک مرکز داخلی و با همکاری یک مؤسسه‌ی دانمارکی به انجام رسید. بر اساس این پروژه، اطلاعات هر ۱۳ کیلومتر امواج دریایی شمال و جنوب کشور را در دست داریم. همان‌طور که اطلاع دارید، از بخش‌های مختلف پژوهشی و دانشگاهی برای دسترسی به این اطلاعات مراجعه کننده داریم. به جهت این که استقبال زیاد بود، تصمیم گرفتیم، گزارش‌ها و روند انجام کار را به صورت کتاب منتشر کنیم که در حال حاضر این کتاب در ۲ جلد منتشر شده است. حتی با خبر شده‌ایم که در بعضی از دانشگاه‌ها این کتاب در حال تبدیل به یک مرجع دانشگاهی است.

● جهت سهولت دسترسی دانشگاهیان به کنفرانس نهم چه تصمیماتی گرفته شده است؟

در این زمینه شهریه‌هایی که از دانشجویان می‌گیریم، عملاً ناچیز است و با توجه به وسع‌شان و در مقایسه با سایر همایش‌ها، به

نظر می‌رسد که مناسب باشد. به جز این، دوره‌ی قبل که یکی از اعضای هیأت ریسه، هزینه‌ی ثبت نام ۱۰۰ نفر از دانشجویان را پذیرفت، که با ارسال نامه‌ای به دانشگاه‌های مختلف، از آن‌ها خواستیم تا یک صد دانشجو را در این کنفرانس معرفی نمایند.

● «تأثیر تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین بر سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی» با چه دیدگاهی به عنوان شعار محوری همایش انتخاب شده است؟

این شعار توسط کمیته‌ی علمی همایش مورد بحث و بررسی قرار گرفت و با اتفاق آرا به عنوان شعار محوری همایش نهم انتخاب شد. دلیل آن هم تأثیرات گرمایش زمین و تغییرات آب و هوایی است، که ما هم در بخش مهندسی سواحل و بنادر و سازه‌های دریایی از آن متأثر هستیم. نمونه آن هم وقوع طوفان‌های استوایی در سواحل ایرانی در دریای عمان است، در حالی که تا پیش از این سواحل کشورمان در دریای عمان کمتر متأثر از این پدیده بوده است. از طرفی، با پدیده‌ی بالا آمدن سطح آب دریاها مواجه هستیم که پیش‌بینی می‌شود با گرم شدن زمین، این سطح افزایش یابد. این شرط قطعاً بر سواحل و

یکی از پروژه‌های بزرگ و بی‌نظیر در سطح خاورمیانه که توسط سازمان بنادر در حال انجام است، پروژه‌ی پایش و شبیه‌سازی سواحل کشور است. این پروژه را به صورت مرحله‌ای شروع کرده‌ایم و در حال حاضر، خلیج چابهار به اتمام رسیده و در استان بوشهر و هرمزگان به طور هم‌زمان در دست انجام است.

قبرس و دکتر دباج نیا استاد پیشین دانشگاه توکیو ژاپن، در حال حاضر در مهندسی مشاور کشور کانادا مشغول به کارند.

● از دانشگاه‌های معتبر داخلی کدام یک با این همایش همکاری دارند؟

دانشگاه‌های تهران، علم و صنعت، امیرکبیر، مالک اشتر، دانشگاه علوم دریایی و دریانوردی چابهار، علوم دریایی امام خمینی نوشهر، علوم و فنون خرمشهر، دانشگاه هرمزگان، دانشگاه سهند تبریز و دانشگاه آزاد اسلامی که عضو هیأت ریسه کنفرانس هستند.

این دانشگاه‌ها تقریباً اکثرشان در رشته‌ی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، دانشجو می‌پذیرند و در کمیته‌ی علمی نماینده دارند. از طرفی مباحث مطرح شده در این کنفرانس و تبادل آخرین اطلاعات مربوط به حوزه‌ی مهندسی سواحل، در پایان همایش



سازه‌های دریایی تأثیرگذار است. به علاوه این شعار در حال حاضر در دنیا مطرح است؛ به طوری که سازمان جهانی دریانوردی هم این پدیده را به عنوان یکی از موضوعات اصلی خودش، در دست بررسی دارد.

● با توجه به شرایط بین‌المللی، ارزیابی تان

از دور نمای این کنفرانس چیست؟ شرایط جهان و جریان حاکم بر مناسبات بین‌المللی را نمی‌شود نادیده گرفت، ولی با روندی که این همایش در پیش گرفته، جهت ارتقای سطح علمی و تبادل دانش مهندسی سواحل و بنادر و از آنجایی که این کنفرانس، نشستی کاملاً غیرسیاسی و علمی است، همچنان مورد حمایت معنوی سازمان‌های بین‌المللی خواهد بود. تاکنون هم در خصوص دعوت از افراد سرشناس علمی برای حضور در این همایش مشکل خاصی نداشته‌ایم.

علی‌ای حال امیدواریم که افق روشن‌تری را پیش‌رو داشته باشیم. چندان که تا پیش از این هم این گونه بوده و حمایت‌های معنوی سازمان‌های معتبر بین‌المللی و افراد سرشناس علمی و پژوهشی گواه آن است. البته یادآوری کنم که از ۱۷ کشور جهان درخواست ارزیابی

مقاله یا شرکت در همایش نهم به دست‌مان رسیده است.

● برای همایش نهم چه تعداد مقاله تاکنون دریافت کرده‌اید؟

تعداد مقالات ارایه شده به نسبت دوره‌ی قبل، ۲ برابر شده است. در واقع تا کنون ۴۵۰ خلاصه مقاله به دبیرخانه همایش ارسال شده که از این تعداد ۱۷۰ خلاصه مقاله انتخاب شده است. از این تعداد هم حدود ۸۰ مقاله برای ارایه‌ی شفاهی و حدود ۴۰ مقاله هم به صورت ارایه‌ی پوستری خواهد بود.

● در بخش اجرا، کمیته‌ی اجرای ICOPMAS چه تدابیری جهت برگزاری بهتر و استفاده راحت از فضای علمی همایش اندیشیده است؟

در بخش اجرا، سعی داریم از آخرین شیوه‌ها و متدروزی که در شأن یک همایش بین‌المللی است استفاده کنیم. به این شکل که با صدور کارت سینه یا کارت شناسایی برای همه مدعوین به "بارچارتی"، تمامی اطلاعات از آن قابل استخراج است. همچنین وب‌سایت همایش به چهار زبان انگلیسی، عربی، روسی و فارسی مجهز شده، تا پیش از این، وب‌سایت ICOPMAS دو زبانه

بود. زبان روسی برای همسایگان شمالی و زبان عربی نیز برای همسایگان جنوبی کشور به این وب‌سایت اضافه شده است.

تمامی مراحل ارسال مقاله، ثبت نام در همایش، داوری، اطلاع‌رسانی و سایر امور به صورت مکانیزه و با استفاده از بستر IT انجام شده. مقالات به صورت آنلاین وارد کار تابل داوران می‌شود. هر مقاله توسط سه داور که یکی از اعضای آن خارجی است، بررسی می‌شود. برای همین منظور، مقالات به دو زبان انگلیسی و فارسی تهیه می‌شود.

مقالات ارایه شده بر اساس شاخص‌هایی چون نگاه علمی، کاربردی، نحوه‌ی نوشتاری، مستند بودن موارد ذکر شده، امتیازدهی می‌شود.

همچنین برای استفاده کسانی که به هر نحوی نتوانستند در همایش حاضر شوند، پیش‌بینی کرده‌ایم که از مقالات ارایه شده فیلم‌برداری شود تا به صورت آنلاین از طریق وب‌سایت در تمام دنیا در دسترس همه قرار بگیرد.

در همایش نهم یک کار جدید دیگری هم انجام می‌شود، این که از کسانی هم که در بخش پوستر پذیرفته شده‌اند، دعوت کرده‌ایم تا به مدت ۵ دقیقه کارشان را ارایه کنند و با فیلم‌برداری و مونتاژ نهایی، این بخش نیز در روز همایش به سمع و نظر حاضرین می‌رسد.

گردهمایی مناطق آزاد دنیا در امارات

حمایت جهانی برای همکاری‌های تجاری، اقتصادی در مناطق آزاد جهان به منظور رونق اقتصاد و تقویت تجارت جهانی خواهد پرداخت. از محورهای این همایش می‌توان به بررسی و آشنایی با مناطق ویژه و آزاد دنیا، پارک‌های در حال گذر صنعتی، فضای کسب و کار و لجستیک و جذب سرمایه‌گذاری اشاره کرد.

در این همایش دوره‌های آموزشی از قبیل توسعه و بازار یابی مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد شامل تجزیه و تحلیل، تصمیم‌گیری، سرمایه‌گذاری و انگیزه‌نگری نیز برگزار خواهد شد. علاقه‌مندان برای دریافت اطلاعات بیشتر به نشانی اینترنتی www.freezonerdc.com مراجعه نمایند.



و موسسات علمی، تحقیقاتی، صنعتی و پژوهشی و مشاور و مدیران شرکتها و بنگاه‌های اقتصادی، مدیران شرکت‌های دانش بنیان، پژوهشگران، نخبگان دانشگاهی، اندیشمندان و اساتید دانشگاه‌ها برگزار خواهد شد. این همایش به موضوعاتی همچون جلب

دهمین گردهمایی بین‌المللی مناطق آزاد دنیا ۳۱ اکتبر تا ۳ نوامبر ۲۰۱۰ (۹ الی ۱۲ آبان ۱۳۸۹) در منطقه آزاد رأس‌الخیمه کشور امارات متحده عربی برگزار خواهد شد.

به همین منظور باشگاه تحقیق و توسعه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور ضمن فراهم نمودن تسهیلات و انجام هماهنگی‌های لازم، نسبت به اعزام متقاضیان به دهمین گردهمایی مناطق آزاد دنیا اقدام کرده است.

گردهمایی بین‌المللی مناطق آزاد دنیا با محوریت گروه‌های هدف شامل مدیران و دست‌اندرکاران مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، مدیران و فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد کشور، مدیران انجمن‌ها



شانگهای بار دیگر پرتددترین بندر جهان شد

بندر شانگهای بار دیگر عنوان پرتددترین بندر جهان را به خود اختصاص داد.

بندر شانگهای از آغاز سال جاری میلادی تا پایان ماه آگوست با جابه‌جایی ۱۹,۰۶ میلیون TEU کانتینر بار دیگر از بندر دیگر جهان پیشی گرفت و عنوان پرتددترین بندر کانتینری جهان را به خود اختصاص داد. این عنوان پیش از این به بندر سنگاپور اختصاص داشت. در طی این مدت در بندر سنگاپور ۱۹,۰۱ میلیون TEU کانتینر جابه‌جاشده است. حجم جابه‌جایی کانتینر در بندر شانگهای در مدت مذکور ۵۰ هزار TEU کانتینر بیش‌تر از بندر سنگاپور بوده است. بندر سنگاپور در سال ۲۰۰۹ با جابه‌جایی ۲۵,۹ میلیون TEU کانتینر موفق شد بندر شانگهای را پشت سر بگذارد. سال گذشته ۲۵ میلیون TEU کانتینر در بندر شانگهای جابه‌جا شد.

الحاق امارات به خط کشتیرانی AGI

شرکت کشتیرانی امارات به خط کشتیرانی که آسه آن- اقیانوس هند- خلیج فارس نام دارد می‌پیوندد.

شرکت کشتیرانی امارات قصد دارد به خط کشتیرانی جدیدی که بین بنادر اقیانوس هند و خلیج فارس راه‌اندازی شده است، بپیوندد.

این خط با نام آسه آن- خلیج فارس- شبه قاره هند (AGI) توسط شرکت‌های کشتیرانی اورگرین، Simatech و OOCL راه‌اندازی شده است.

با ورود امارات به این خط، یک مسیر مستقیم از تایلند به خلیج فارس برقرار خواهد شد.

این خط از بندر Laem Chabang، سنگاپور، Tanjung Pelepas، پورت کلانگ، کلمبو، جبل علی، کراچی و موندرا عبور خواهد کرد.

افزایش پنج درصدی در آمد شرکت دی پی ورلد

میزان سود شرکت مدیریت بندری دی پی ورلد در نیمه نخست سال جاری میلادی افزایش یافت.

سود خالص این شرکت در نیمه نخست سال جاری میلادی با ۱۰ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۲۰۶ میلیون دلار رسید.

علت افزایش سوددهی شرکت دی پی ورلد کاهش هزینه‌ها و اجرای برنامه‌های جدید عنوان شده است.

این شرکت موفق شد در این مدت هزینه‌های کلی خود را پنج درصد کاهش دهد. با افزایش هفت درصدی حجم جابه‌جایی کانتینر توسط شرکت دی پی ورلد، درآمد این شرکت نیز با پنج درصد افزایش به ۱,۴۵ میلیارد دلار رسید.

انتشار قوانین جدید NKK در مورد شناورهای خدماتی



افزایش سوددهی شرکت مدیریت بندری شانگهای

میزان سوددهی شرکت مدیریت بندری شانگهای در نیمه نخست سال جاری میلادی ۵۲ درصد افزایش یافت.

میزان سوددهی شرکت مدیریت بندری شانگهای (SIPG)، اپراتور بزرگ‌ترین بندر چین در نیمه نخست سال جاری میلادی با ۵۲ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ۲,۶ میلیارد یوان رسید. در طی این مدت ۱۳,۸۶ میلیون TEU کانتینر توسط این شرکت در بندر شانگهای جابه‌جا شد.

AHTS و انواع قایق‌های خدماتی را اصلاح و تفسیر می‌کند.

این قوانین کامل به نحوی طراحی شده‌اند که به آسانی برای طراحان، سازنده‌ها و خدمه انواع کشتی‌های خدماتی قابل استفاده باشند.

این قوانین فصول کاملی در مورد ساخت، تجهیز و سیستم حفظ موقعیت انواع قایق‌های خدماتی و همچنین ضوابط خاصی برای قایق‌های خدماتی مثل شناورهای آتش نشان دارد.

انتشار این قوانین و اصلاحات در راستای سیاست‌های توسعه‌ای مؤسسه رده بندی NKK

برای حضور در بازار جهانی قایق‌های خدماتی که تاکنون منافع زیادی را برای این مؤسسه، به عنوان بزرگ‌ترین مؤسسه رده‌بندی دنیا، داشته؛ انجام می‌شود.

گفتنی است، ۲۵ درصد کل قایق‌های خدماتی که سال قبل ساخته شده‌اند، توسط این مؤسسه کلاس شده‌اند.



مؤسسه رده‌بندی NKK ژاپن انتشار قواعد جدیدی را بخصوص در مورد شناورهای خدماتی فراساحل (OSV) و انواع دیگر قایق‌های خدماتی اعلام کرد.

قواعد جدید که به دو زبان انگلیسی و چینی منتشر شده‌اند، تمام قوانین مورد استفاده در ساخت و بررسی یدک‌کش‌ها، کشتی‌های خدماتی

عنوان برترین شرکت مدیریت بندری جهان، به سنگاپوری ها رسید

مؤسسه تحقیقاتی Drewry انگلیس، اسامی سه شرکت مدیریت بندری برتر جهان در سال گذشته میلادی را اعلام کرد.

طبق اعلام این مؤسسه شرکت‌های PSA سنگاپور و HPH هنگ کنگ در جایگاه اول و دوم برترین شرکت‌های مدیریت بندری جهان در سال ۲۰۰۹ قرار دارند.

شرکت مدیریت بندری دی‌پی‌ورلد دبی نیز پس از پشت سر گذاشتن APM دانمارک در جایگاه سوم این لیست قرار گرفته است.

افزایش ۲۰ درصدی سوددهی بندر دالیان

میزان سوددهی بندر دالیان چین در نیمه نخست سال جاری افزایش یافت.

میزان سوددهی بندر دالیان چین در نیمه نخست سال جاری میلادی نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۲۰ درصد افزایش یافت. سود این بندر در طی این مدت از ۷۵۲٫۷ میلیون یوان به ۹۰۰ میلیون یوان رسید.

افزایش سوددهی شرکت کاسکو

شرکت کشتیرانی کاسکوی چین در نیمه نخست سال جاری میلادی با افزایش سوددهی مواجه شد.

شرکت کشتیرانی کاسکوی چین در نیمه نخست سال به سوددهی برابر ۳٫۵۳ میلیارد یوان معادل ۵۱۹ میلیون دلار رسید. این شرکت در مدت مشابه سال گذشته ۴٫۶۵ میلیارد یوان زیان کرده بود.

مقامات کاسکو انتظار ندارند که سال جاری میلادی بهتر از سال ۲۰۰۹ باشد.

آغاز فعالیت یک یارد تعمیراتی جدید در عمان

یک یارد تعمیر کشتی جدید به زودی فعالیت خود را در عمان آغاز می‌کند.

شرکت دریای داک عمان (ODC) به زودی تعمیر کشتی در یارد این شرکت که در Duqm واقع است را از ماه مارس سال ۲۰۱۱ آغاز خواهد کرد. بنا به اظهارات مقامات این شرکت تاکنون ۷۵ درصد از ساخت این یارد به اتمام رسیده است.

یارد به ارزش ۸۰۰ میلیون دلار در شمال عمان ساخته شده است و پس از اتمام، قابلیت تعمیر کشتی‌های با ظرفیت بالای ۶۰۰ هزار DWT را دارا خواهد بود. این یارد یکی از بزرگ‌ترین یاردهای تعمیر کشتی در جهان می‌شود.

کاهش سود کشتی‌ساز هندی

شرکت کشتی‌سازی ABG هند در سال جاری با کاهش سوددهی مواجه شد.

سود خالص شرکت کشتی‌سازی ABG که بزرگ‌ترین شرکت کشتی‌سازی خصوصی هند است در چهارماهه نخست سال جاری میلادی به ۳۸۴ میلیون روپیه رسید. سود این شرکت در مدت مشابه سال قبل ۴۷۹ میلیون روپیه گزارش شده است.



مشارکت چهار شرکت در برقراری خط کشتیرانی

شرکت‌های برتر کشتیرانی با مشارکت یکدیگر خط جدید کشتیرانی راه‌اندازی کردند.

شرکت‌های کشتیرانی CMA CGM و CSCL، هانجین و هیوندای Merchant با مشارکت یکدیگر یک خط جدید کشتیرانی را بین بنادر آسیا، مکزیک و سواحل غربی آمریکای جنوبی راه‌اندازی کردند. این خط با نام ACSA2 از بنادر اکوادور، شیلی در آمریکای جنوبی نیز گذر خواهد کرد.

در این خط که در ماه سپتامبر سال جاری میلادی آغاز به کار خواهد کرد، از ۱۰ فروند کشتی با ظرفیت‌های بین ۲ هزار و ۳۵۰ تا ۲ هزار و ۵۵۰ TEU استفاده خواهد شد. این خط از بنادر شسکو و نینگبو، شانگهای، بوسان، Manzanillo، Buenaventura، گویاکیول، Callao، Iquique، Valparaiso و San Vicente گذر خواهد کرد.

هانجین ۱۴۶ میلیون دلار سود کرد

عنوان شده است. مقامات شرکت هانجین انتظار دارند که تا پایان سال، تقاضا برای کشتی‌های فله‌بر بزرگ کم و برعکس برای کشتی‌های فله‌بر کوچک افزایش بیابد.

مقامات این شرکت همچنین انتظار دارند که شرکت‌های تابعه آن همچون شرکت مدیریت کشتی هانجین (SM)، تعمیر کشتی (ZESCO) و Cyberlogitec نیز با رشد سود و درآمد مواجه شوند.

میزان سود شرکت کشتیرانی هانجین در چهار ماه دوم سال جاری افزایش یافت.

سود خالص این شرکت کره ای در چهار ماه دوم سال ۲۰۱۰ به ۱۴۶ میلیون دلار رسید.

زیان این شرکت در مدت مشابه سال گذشته به ۳۲۵ میلیون دلار رسید.

بهبود وضعیت نرخ حمل کالا و افزایش حمل کالا علت افزایش سود این شرکت

احداث بندر اختصاصی در مکه مکرمه

که کشتی‌های مسافرتی پس از طی کانالی به طول ۵۵ کیلومتر از ساحل دریای سرخ در این بندر پهلو خواهند گرفت.

صاحب ایده بندر مکه از ویژگی‌های این طرح را بیابانی و مسطح بودن تمامی زمین‌هایی که این طرح را در بر می‌گیرند، عنوان کرد؛ بر این اساس هیچ کوه و یا منطقه مسکونی در سر راه این کانال نخواهد بود، همچنین محل دریاچه‌ی مورد نظر توسط چندین سلسله کوه احاطه شده که امکان احداث دریاچه را بسیار متصور ساخته است.

بر اساس این طرح، طول کانال مورد نیاز برای بندر مکه ۵۵ کیلومتر و معادل یک چهارم طول کانال سوئز به طول ۱۹۰ کیلومتر است.

طرح احداث بندر اختصاصی مکه مکرمه به فاصله ۱۰ کیلومتری از این شهر باحفر کانالی به طول ۵۵ کیلومتر انجام خواهد شد.

فرمانداری مکه مکرمه خبر داد که در حال بررسی طرح پیشنهادی حفر آب‌راهی به طول ۵۵ کیلومتر برای احداث بندر مسافرتی مستقل برای شهر مکه مکرمه به فاصله ۱۰ کیلومتری این شهر است.

در شرایطی که حکومت عربستان سعودی توجه ویژه‌ای به طرح‌های بزرگ و بین‌المللی توسعه و مدرن‌سازی شهرهای زیارتی عربستان دارد، این طرح

نیز مورد توجه و اهتمام فراوان مسئولان فرمانداری مکه مکرمه قرار گرفته است. بر اساس این طرح دریاچه‌ای به فاصله‌ی ۱۰ کیلومتر از شهر مکه احداث می‌شود

رونق تعمیر کشتی‌های حمل ال ان جی در سنگاپور

شرکت در این یارد تعمیر خواهند شد. شرکت کشتیرانی China LNG پنج فروند کشتی LNG حمل خود را برای تعمیر به یارد مذکور ارسال خواهد کرد، این کشتی‌ها تا سال ۲۰۱۲ تعمیر و تحویل داده خواهند شد. شرکت KLine نیز تعمیر سه فروند کشتی را به سنگاپوری‌ها واگذار خواهد کرد.

کشتی‌های حمل ال ان جی چین و ژاپن در یارد کشتی‌سازی سنگاپور تعمیر می‌شوند. شرکت کشتیرانی China LNG چین و شرکت مدیریت کشتی K Line ژاپن با یارد کشتی‌سازی Sembawang سنگاپور قراردادی امضاء کردند که به موجب آن کشتی‌های حمل LNG این دو



وضعیت شرکت کشتیرانی تایلندی بحرانی شد

شرکت کشتیرانی RCL تایلند در وضعیت بحرانی قرار گرفت. شرکت کشتیرانی کانتینری RCL تایلند در چهار ماهه دوم سال جاری نیز با افزایش ضرردهی در وضعیت بحرانی قرار گرفت. زیان این شرکت در طی این مدت به ۱۹۳ میلیون بات رسید. شرکت RCL در مدت مشابه در سال ۲۰۰۹ میلادی نیز ۲۸۹ میلیون بات زیان کرده بود. حجم جابه‌جایی کالا در این مدت با ۱۰ درصد افزایش به ۶۴۰ هزار و ۶۸۵ TEU رسید. افزایش هزینه سوخت یکی از علل رکود درآمد این شرکت تایلندی عنوان شده است. هرچند حجم جابه‌جایی کالا در شرکت RCL افزایش یافته، اما همچنان با ضرردهی مواجه است.

عرضه سهام شرکت کشتیرانی SCI هند

شرکت کشتیرانی هند قصد دارد سهام خود را بفروشد. مقامات شرکت کشتیرانی هند (SCI) قصد دارند بیش از ۲۰ درصد از سهام این شرکت دولتی را واگذار کنند. این پیشنهاد هنوز از سوی دولت این کشور تأیید نشده است. سود SCI در طی چهار ماه دوم سال ۲۰۱۰، ۶۰ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۴۱ میلیون دلار رسید. این شرکت ۷۴ فروند کشتی در اختیار دارد.



کانال پاناما لایروبی می‌شود

مقامات پانامایی از طرح جدیدی برای لایروبی این کانال خبر دادند. مقامات پانامایی در مراسمی از ماکت یک کشتی لایروب جدید با نام D' Artagnan رونمایی کردند. این کشتی که قدرتمندترین لایروب مکنده تیغه‌دار در جهان است، قرار است به لایروبی کانال پاناما بپردازد. شرکت لایروبی Dredging International بلژیک ساخت این کشتی را برعهده دارد.

تغییر ساختار کشتی سازی میتسوبیشی

شرکت کشتی‌سازی میتسوبیشی ساختار خود را تغییر می‌دهد. شرکت صنایع سنگین میتسوبیشی (MHI) قصد دارد به منظور سازمان‌دهی دوباره ساختار تولیدی این شرکت تغییراتی را در سه یارد کشتی‌سازی خود در Nagasaki، Shimonoseki و Kobe در ژاپن ایجاد کند. طبق این سیاست جدید یاردهای کشتی‌سازی Nagasaki، Shimonoseki بر روی ساخت کشتی‌های تجاری و یارد کشتی‌سازی Kobe در زمینه ساخت زیردریایی‌ها تمرکز خواهند داشت. با وجود بحران در صنعت کشتی سازی و افزایش ساخت کشتی در یاردهای چینی و کره‌ای، ژاپن نیز تصمیم گرفته است برای مقابله با این بحران اقدامات جدیدی را انجام دهد.

واگذاری شرکت‌های تابعه ویناشین

ویناشین به منظور خروج از بحران مالی به فروش کشتی‌های تازه ساز خود اقدام کرد. شرکت کشتی‌سازی ویناشین ویتنام به منظور بازسازی این شرکت و رفع مشکلات مالی خود چهار فروند از کشتی‌های تازه ساز خود را فروخت. ارزش کلی این کشتی‌ها ۱۱۰ میلیون دلار گزارش شده است و به شرکت ملی کشتیرانی Vinalines فروخته شده است. این شرکت همچنین قصد دارد تعدادی از شرکت‌های تابعه خود را واگذار کند تا بتواند از این طریق بخشی از بدهی‌های خود را پرداخت کند.

ساخت بزرگترین کشتی حفاری جهان در چین

چینی‌ها کار ساخت بزرگ‌ترین کشتی ویژه حفاری در آبهای عمیق در جهان را آغاز کردند. این کشتی که کار ساخت آن در بندر دالیان آغاز شده است، ۲۹۰ متر طول و ۵۰ متر عرض دارد و می‌تواند یک میلیون بشکه نفت را در خود ذخیره سازد. این کشتی قادر است در عمق ۱۰ هزارپایی آنها فعالیت کند و چاه‌هایی حفر نماید که تا ۳۰ هزار پا از سطح دریا عمق داشته باشند. هزینه اولیه ساخت این کشتی ۵۰۰ میلیون دلار برآورد شده است.

ساخت اسکله ویژه کشتی‌های ULCC در بندر دالیان

مقامات چین از ساخت یک اسکله جدید ویژه کشتی‌های ULCC در بندر دالیان این کشور خبر دادند. این اسکله به موجب قراردادی که بین شرکت دولتی نفت Petrochina و شرکت مدیریت بندری دالیان چین امضاء شد، در لنگرگاه Xingang در بندر دالیان ساخته خواهد شد. این اسکله پس از بهره‌برداری ظرفیت پهلو دهی به کشتی‌های با ظرفیت ۴۵۰ هزار DWT را خواهد داشت. در این پروژه پنج میلیارد یوان معادل ۷۳۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خواهد شد. لنگرگاه Xingang یکی از مناطق کلیدی چین در نقل و انتقال نفت به شمار می‌رود.

افزایش ۴۲۰ درصدی سفارش ساخت کشتی به چین

نخست سال جاری میلادی ۴۲۰ درصد افزایش یافت. حجم سفارشات ساخت کشتی به چینی‌ها در این مدت برابر با ۳۳،۳ میلیون DWT بود که ۹،۵۴ میلیون تن آن تنها مربوط به ماه جولای است.

میزان سفارشات ساخت کشتی به چین در هفت ماه نخست سال جاری میلادی به طرز چشمگیری افزایش یافت. طبق اعلام انجمن ملی صنعت کشتی‌سازی چین، حجم سفارشات ساخت کشتی به کشتی‌سازان این کشور در هفت ماه

افزایش سوددهی شرکت ملی کشتیرانی هند

میزان سوددهی شرکت ملی کشتیرانی ملی هند افزایش پیدا کرد.

بنابه اظهارات مقامات شرکت ملی کشتیرانی هند (SCI) میزان سوددهی این شرکت بین ماه‌های آوریل تا ژوئن نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۶۰ درصد افزایش یافت.

سود این شرکت در طی این مدت از ۱,۱۹ میلیارد روپیه به ۱,۹۱ میلیارد روپیه رسید.

بیشترین حجم حمل‌ونقل شرکت SCI در بخش کانتینری بوده است.

ساخت شش بندر جدید در سواحل کویت

مقامات کویت از توسعه چند بندر و ساخت بنادر جدید در این کشور خبر دادند.

بنا به اظهارات مقامات کویتی، این کشور قصد دارد با مشارکت شرکت مهندسی و مشاوره «DHV» هلند به توسعه و ساخت ۹ بندر در این کشور بپردازد.

این پروژه شامل توسعه سه بندر موجود در کویت و ساخت شش بندر جدید در طول نوار ساحلی این کشور است.

بنا بر این گزارش توسعه بنادر کویت و ساخت بنادر جدید در سواحل این کشور در حالی صورت می‌گیرد که بنادر کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس به ویژه امارات همواره به عنوان رقبای جدی بنادر ایران مطرح بوده‌اند.

سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری در بندر ساله

بندر سلاله عمان توسعه پیدا می‌کند.

وزارت حمل‌ونقل و ارتباطات عمان اعلام کرده است که قصد دارد طی مزایده‌ای ترمینال بندر سلاله را توسعه دهد. ارزش این پروژه ۱۲۰ میلیون دلار برآورد شده است این مزایده در ۲۷ ماه سپتامبر سال جاری میلادی برگزار خواهد شد. توسعه این ترمینال شامل ساخت یک اسکله چندمنظوره به طول هزار و ۲۰۰ متر و یک موج‌شکن جدید است. این ترمینال پس از بهره‌برداری ظرفیت جابجایی سالانه ۴۰ میلیون تن کالای فله خشک و پنج میلیون تن فرآورده‌های مایع را خواهد داشت. این پروژه تا پایان سال ۲۰۱۲ به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید.

هند می‌خواهد ظرفیت بنادرش را ۳ برابر کند

هند قصد دارد ظرف یک دهه آینده ظرفیت بنادر خود را سه برابر کند.

سومین اقتصاد بزرگ آسیا برای افزایش ظرفیت حمل‌ونقل دریایی خود تلاش دارد ظرفیت بنادرش را طی ۱۰ سال آینده به سه برابر مقدار موجود برساند.

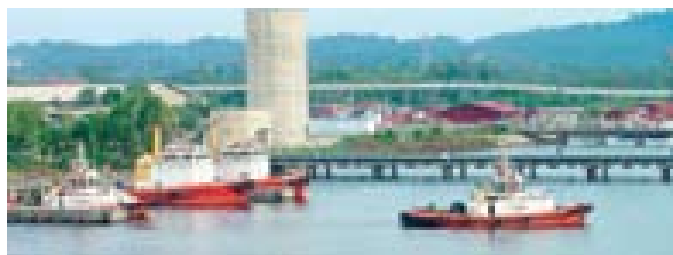
در این راستا هند به سرمایه‌گذاری چند میلیارد دلاری در بخش بنادر خود نیاز دارد. بنادر نقش مهمی در رشد اقتصادی هند دارند. به گزارش بلومبرگ، هند قصد دارد ظرفیت بنادر خود را طی برنامه ۱۰ ساله به ۳,۲ میلیارد در سال برساند.

توسعه بندر ام‌القصر عراق به یک شرکت اماراتی رسید

توسعه و مدیریت بندر ام‌القصر عراق به یک شرکت اماراتی واگذار شد.

به موجب قراردادی که بین شرکت مدیریت بندری Gulfairer امارات متحد عربی و مقامات عراقی امضا شد شرکت مذکور به مدیریت و توسعه بندر ام‌القصر خواهد پرداخت. طبق یکی از این قراردادها مدیریت و تخلیه و بارگیری کالا در اسکله شماره ۸ این بندر به شرکت Gulfairer واگذار شده است. به موجب قرارداد دیگر این شرکت به ساخت دو اسکله شماره ۱۰ و ۱۱ در ترمینال جدید بندر ام‌القصر اقدام خواهد کرد.

ترمینال جدید کانتینری این بندر در سال ۲۰۱۱ به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید. ارزش قراردادهای مذکور هنوز اعلام نشده است. از بندر ام‌القصر به عنوان دروازه عراق نام برده می‌شود.

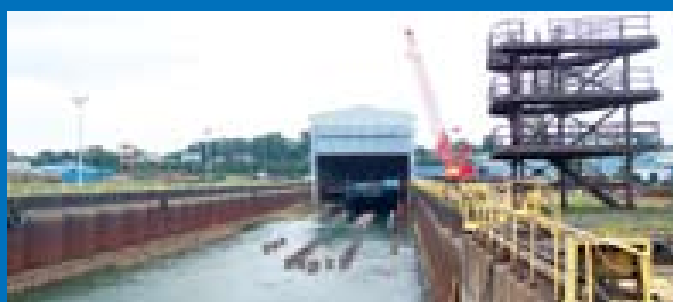


بهره‌برداری از یک بندر جدید در سریلانکا

اسکله جدید ۳۶۰ میلیون دلاری سریلانکا از ابتدای نوامبر امسال آماده پهلوگیری کشتی‌هاست.

مقامات سریلانکایی گفتند اسکله جدید دریکی از بنادر جنوب شرقی این کشور که با کمک مالی چینی‌ها ساخته شده، به بهره‌برداری رسید.

بندر هامبانتوتا در ۲۴۰ کیلومتری جنوب شرقی پایتخت سریلانکا از ابتدای نوامبر سال کنونی میلادی آماده پهلوگیری کشتی است. هزینه ساخت اسکله این بندر سریلانکایی ۳۶۰ میلیون دلار بوده



دامن ۱۸ ماهه برای ویتنامی‌ها کارخانه کشتی‌سازی می‌سازد

مراسم امضاء قرارداد برای ساخت یک کارخانه جدید کشتی‌سازی با همکاری شرکت‌های دامن هلند و ویناشین ویتنام، در دفتر مرکزی گروه صنعتی ویناشین در هانوی ویتنام برگزار شد.

آقای دای هونگ، نایب رئیس کارخانه کشتی‌سازی سانگ-کم، به همراه آقای اریک وندر نروا، مدیر اجرایی شرکت دامن هلند، این قرارداد را در ۱۹ آگوست امضاء کردند.

تکمیل فاز اول این مجموعه قرار است تا فوریه ۲۰۱۲ (کمتر از ۱۸ ماه دیگر) به اتمام برسد. در فاز اول این کارخانه، روی تجهیزات زیربنایی تمرکز می‌شود و در پایان این فاز، ظرفیت این مجموعه ساخت تقریباً ۱۲ شناور در سال خواهد بود.



در انتظار شکوفایی مجدد

مسئولین بنادر آسیایی (همچون بنادر دیگر در اقصی نقاط جهان) از این که سال مخوف و سهمگین ۲۰۰۹ را به سلامت پشت سر گذاشته‌اند، بسیار خوشنودند و مشتاقانه شکوفایی مجدد اقتصاد دریایی را در سال ۲۰۱۰ و سال‌های بعد به انتظار نشسته‌اند.

■ ترجمه: نوروز محمدخانی

در مقایسه با سال ۲۰۰۸ (۲۹,۲۹ میلیون TEU)، کاهش ۱۳,۵۴ درصدی را شاهد بوده است. این بندر کماکان مدعی در اختیار داشتن عنوان شلوغ‌ترین بندر جهان است، هرچند در این مورد تردیدهایی وجود دارد و این که بندر شانگهای به این عنوان دست یافته است، منطقی تر به نظر می‌رسد.

سازمان پایانه‌های سنگاپور PSA (که مسولیت راهبری چهار پایانه‌ی کانتینری، یک پایانه‌ی چندمنظوره و پایانه‌ی مخصوص جابه‌جایی و حمل خودرو را برعهده دارد) در سال ۲۰۰۹ میلادی، ۲۵,۱۴ میلیون TEU ترافیک کانتینری سنگاپور را به خود اختصاص داده بود؛ در حالی که بندر جورانگ (Jurong)، جابه‌جایی باقیمانده ۷۳۰ هزار TEU کانتینر را در اختیار گرفت.

به گفته‌ی «ریموند لیم»، وزیر حمل و نقل سنگاپور، صنعت دریانوردی سنگاپور، به رغم رکود اقتصاد جهانی، با در اختیار داشتن سیستم مالکیت دولتی خصوصی برای استفاده از فرصت‌های موجود و ابراز وجود در سال‌های پیش رو، از آمادگی کامل برخوردار است.

«آقای لیم» که مسولیت سخن‌گویی وزارت امور خارجه سنگاپور را نیز برعهده دارد، از سال ۲۰۰۹ میلادی، به عنوان سالی «چالش

در سه ماهه‌ی چهارم سال گذشته میلادی، نوعی تغییر در ظرفیت کل کانتینری و افزایش در حجم حمل و نقل دریایی کانتینری در بنادر آسیایی مشاهده شد؛ به گونه‌ای که برخی بنادر، افزایشی فزاینده و برخی دیگر، افزایش ثابت فعالیت‌هایشان را به ثبت رساندند؛ هرچند دیگر بنادر، هم چنان آمار و ارقام منفی را ثبت کرده‌اند. ظرفیت کل در ماه ژانویه و فوریه، از تعطیلات سال جدید در کشور چین، تاثیر پذیرفت و صنعت کشتیرانی را کماکان در برزخ قرارداد.

نشانه‌هایی از بازگشت شرایط به حالت عادی در بازرگانی آسیا-اروپا به چشم می‌خورد، اما غالب بازیگران این عرصه، بانوعی سوء ظن و بدبینی به شرایط می‌نگریستند و تردید داشتند که این وضعیت نابه‌سامان، باردیگر به حالت عادی بازگردد. برخی از راهبران بنادر در منطقه، شاهد رشد و شکوفایی سال به سال فعالیت‌های کشتیرانی و بالتبع، افزایش مبادلات و حجم فعالیت‌های بندری و ظرفیت کل بنادر بودند، اما بسیاری از راهبران، انتظار ندارند که ترمیم یابهبود اقتصادی تا نیمه‌ی دوم سال ۲۰۱۱ میلادی، واقعا رخ دهد.

به گفته‌ی مقامات بندر سنگاپور (MPA)، این بندر در سال ۲۰۰۹، در کل ۲۵,۸۷ میلیون TEU کانتینر جابه‌جا کرده است که این رقم،



برانگیز» یاد کرد که کاهش ترافیک کانتینری را دربندر سنگاپور شاهدبوده است. اما وی خاطر نشان کرده است که حجم کل بار کانتینری در این بندر، تنها ۸,۹ درصد کاهش یافته است. هرچند آمار و ارقام بندر سنگاپور از رشد ۱۸ درصدی سال به سال در ماه فوریه به ۲,۱۸ میلیون TEU حکایت دارد، اما ظرفیت کل، کماکان به شاخص ۶,۴ درصد کم‌تر از ۲,۳۳ میلیون TEU در ماه ژانویه محدود شد. در PSA، ظرفیت کل ماه فوریه با رشدی ۱۷,۲ درصدی، در مقایسه با سال گذشته، از ۱,۸ میلیون TEU به ۲,۱۱ میلیون TEU افزایش یافت. باین وجود، مسئولان بندر جورانگ اظهار داشتند که ظرفیت کل این بندر هم، رشدی ۵۱,۸ درصدی سال به سال (از ۴۹۰۰۰ TEU به ۷۴,۷۰۰ TEU) هم افزایش بیش از ۳,۳ درصدی از ۷۲۰۰۰ TEU در ماه ژانویه سال جاری را تجربه کرده است.

بیش‌تر از سال قبل) افزایش یابد. براساس آخرین گزارش CITIC Securities، به رغم این افزایش، بازگشت صنعت بندری چین به دوره‌ی رشد و شکوفایی بین سال‌های ۲۰۰۱-۲۰۰۷ غیرمحتمل به نظر می‌رسد، که این امر به نوبه‌ی خود، کاهش رشد تجارت خارجی این کشور رادر درازمدت دربرخواهدداشت.

به گفته‌ی مسئولان بندر شانگهای، این بندر در ماه فوریه، ۱,۸۸ میلیون TEU کانتینر جابه‌جا کرده است که این رقم، در مقایسه با مدت زمان مشابه در سال گذشته، رشدی ۲۳ درصدی را تجربه کرده است. در دوماه‌ی نخست سال جاری، بندر یادشده، با افزایش ۲۰ درصدی سال به سال، حجم تجمعی کانتینری معادل ۴,۱۲ میلیون TEU را به ثبت رسانده است.

به گفته‌ی سرپرست شرکت (گروه) شانگهای اینترنشنال پورت (Shanghai International Port) که بندر شانگهای را راهبری می‌کند، این بندر در مجموع، ۲۵,۰۰۲ میلیون TEU کانتینر را در سال ۲۰۰۹ جابه‌جا کرده است که این رقم، به دلیل بحران جهانی اقتصاد، با کاهش ۱۰,۷ درصدی سال به سال روبه‌رو بوده است. بندر شانگهای، رسماً رکوردشلوغ‌ترین بندر کانتینری جهان را بعد از بندر سنگاپور در اختیار دارد.

کل ظرفیت سالانه‌ی این بندر، معادل ۴۹۵ میلیون تن بوده است. با این وجود، مسئولان بندر در نینگبو-زوشان (Ningbo-Zhoushan)

■ چین به رشد و توسعه باز می‌گردد

به گفته‌ی «آقای فو یونینگ» (رییس گروه بازرگانان چین (China



حاصل شد که برای صنعت کشتیرانی، سالی بسیار دشوار محسوب می‌شد؛ سالی که در آن، بسیاری از خطوط کشتیرانی و بنادر، با کاهش دو رقمی در حجم فعالیت‌های مرتبط، به دلیل رکود جهانی اقتصاد روبه‌رو بودند. ظرفیت کل افزایش یافته نیز با کاهش هزینه‌ها در کل (با توجه به فشار قابل توجه به نرخ‌ها در خلال این دوره) به دست آمد.»

همزمان در بندر کلانگ (Klang Port)، تان سری جی. گنالنالینگام (Tan Sri G. Gnanalingam)، مدیر اجرایی پایانه Westports Malaysia Sdn Bhd، انتظار داشت که این پایانه در سال جاری، بیش از ۴٫۵ میلیون TEU کانتینر جابه‌جا کند. وست پورتنس، در سال ۲۰۰۸، حدود ۴٫۹۷ میلیون TEU کانتینر جابه‌جا کرده است.

وی در این خصوص گفت: «حجم کار در وست پورتنس، از سه ماهه‌ی سوم سال گذشته، افزایشی سال به سال را شاهد بوده است و این امر معرف بهبود تدریجی اقتصاد مالزی در بخش تولید است.»

به گفته‌ی «داتوک بشیر حسن عبدالقادر» (Datuk Basheer Hassan Abdul Kader)، مدیر اجرایی و مدیر عامل نورث پورت (Northport Bhd)، ترافیک کانتینری در بندر یادشده در سال ۲۰۰۹، با کاهش ۲ درصد (۱/۹۹٪) در مقایسه با سال ۲۰۰۸ میلادی به ۲٫۹ میلیون TEU بالغ شد. کاهش حجم حمل و نقل ترکیبی در مقایسه با ترافیک ترکیبی ملی (با کاهش ۲٫۱۲ درصد)، رقم بیش‌تری را به خود اختصاص داد (۹/۰ درصد).

وی در ادامه گفت: «کاهش ترافیک کانتینری در سال ۲۰۰۹، از تاثیر رکود اقتصادی جهانی ناشی می‌شد. هیچ‌گونه تغییر تعریف شده‌ای در حجم مبادلات بار (به جز رشد اندک در برخی مبادلات تجاری) به چشم نمی‌خورد. هیچ تغییر یا انتقالی در تقاضا را مشاهده نمی‌کردیم و این رکود با توجه به بهبود ترافیک جابه‌جا شده در ماه ژانویه‌ی سال ۲۰۱۰، کاملاً بدیهی و انکارناپذیر است. انتظار داریم این روند پایدار باشد.»

■ بندر بپنتولو، روبه سوی توسعه

بندر بپنتولو (Bintulu) در شهر ساراواک (Sarawak)، تنها مدخل یا دروازه‌ی صادرات برای بزرگ‌ترین محصول صادراتی مالزی، یعنی گاز مایع طبیعی (LNG) است که از میدان گازی سنترال لوکانیا (Cental Luconia) در نزدیکی کرانه‌ی بپنتولو تولید می‌شود. بخش‌های غیرگازی آن - کانتینرها، کانتینرهای مخصوص مواد فله‌ی

اظهار داشتند که آنان در سال ۲۰۰۹، معادل ۵۷۰ میلیون تن کالا در بخش تجارت بین‌المللی جابه‌جا کرده‌اند، بنابراین بندر چین باید به‌جای شانگهای مقام نخست را به خود اختصاص دهد. مورد یادشده، چالشی دیگر محسوب می‌شود، اما مقامات، تا کنون در این خصوص سکوت اختیار کرده‌اند.

به گفته‌ی مقام‌های بندر شن زن (Shenzhen) که رتبه چهارمین بندر شلوغ جهان را در اختیار دارد؛ این بندر، در سال ۲۰۰۹ میلادی، (با کاهش ۱۵ درصدی در مقایسه با سال ۲۰۰۸)، ۱۸٫۳ میلیون TEU جابه‌جا کرده است. در زمینه‌ی تناژ، بندر شن زن، با کاهش ۸٫۳ درصدی سال به سال، ۱۹۴ میلیون تن کالا جابه‌جا کرده است. ظرفیت کل این بندر در زمینه بازرگانی خارجی با کاهش ۱۱٫۵ درصدی به ۱۴۳ میلیون تن بالغ شده است.

بر اساس آمار وارقام منتشر شده از سوی اداره‌ی دریانوری هنگ کنگ، این بندر در سال ۲۰۰۹ میلادی، ۲۰٫۹ میلیون TEU کانتینر جابه‌جا کرده است که این رقم در مقایسه با میزان کلای جابه‌جا شده در سال ۲۰۰۸ میلادی (۲۴٫۵ میلیون TEU)، ۱۴٫۶ درصد کاهش یافته است. بندر هنگ کنگ (سومین بندر در جمع شلوغ‌ترین بنادر جهان در سال ۲۰۰۹)، در ماه دسامبر، حجم جابه‌جایی ۱٫۸ میلیون TEU کانتینر را گزارش داده است که این میزان گویای، افزایشی ۳ درصدی در مقایسه با ماه مشابه در سال قبل (۲۰۰۸)، می‌باشد.

■ بندر مالزی

راهبران بندر اصلی کانتینری مالزی، بانگهای خوش‌بینانه انتظار دارند در سال جاری، افزایش ظرفیت کل را در حجم مبادلات کانتینری به ثبت برسانند. از سه ماهه‌ی سوم سال گذشته (۲۰۰۹)، با رویت بارقه‌هایی از بهبود اقتصادی ظرفیت کل جابه‌جایی کانتینری، افزایش را شاهد بوده است.

بندر تانجونگ پالیپاس (Tanjung Pelepas)، با دست‌یابی به جایگاه اصلی‌ترین بندر کانتینری مالزی، سال دیگری از رشد و توسعه را در سال ۲۰۰۹ به ثبت رسانده است. به گفته‌ی «داتوک موه‌د سیدیک شایک عثمان» (Datuk Mohd Sidik Shaik Osman)، رییس بندر تانجونگ پالیپاس، این بندر در انتهای سال ۲۰۰۹، با ثبت ۶ میلیون TEU، رشدی ۷٫۵ درصدی را در مقایسه با سال ۲۰۰۸ میلادی، تجربه کرد.

"آقای عثمان"، در این خصوص اظهار داشت: «این افزایش در سالی





در سال آینده نیز، یک دستگاه جرثقیل دیگر خریداری کنند. در واقع، راهبر این بندر، Bintulu Port Sdn Bhd از شرکت‌های تابعه Bintulu Port Holding Berhad است. این شرکت در بازار بورس کوالالامپور ثبت شده و از ماه ژوئن سال ۱۹۹۹، کارش را آغاز کرده است.

■ روند روبه رشد شرکت بین المللی خدمات پایانه‌ای کانتینری

شرکت بین المللی خدمات پایانه‌ای کانتینری (ICTSI)، از جمله راهبران اصلی بندر در کشور فیلیپین، گزارش داد که حجم کل جابه‌جایی این بندر در سال ۲۰۰۹، با کاهشی ۵ درصدی نسبت به سال ۲۰۰۸ از ۳،۷۳ میلیون TEU به ۳،۵۶ میلیون TEU کانتینر بالغ گردید. حجم جابه‌جایی‌ها در سه ماهه چهارم سال ۲۰۰۹ میلادی، به ۱،۰۲ میلیون TEU رسید که این رقم در مقیاس با مدت زمان مشابه در سال ۲۰۰۸ میلادی، (یعنی ۹۵۷،۹۱۹ TEU) افزایشی ۷ درصدی را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۰۹، ظرفیت کل ترکیبی در بخش عملیات کانتینری پایانه‌ای متعلق به شرکت ICTSI در آسیا (شامل پایانه‌هایی در فیلیپین، اندونزی، ژاپن و چین)، با افزایشی ۳ درصدی در مقایسه با سال ۲۰۰۸، (۲،۱۸ میلیون TEU) به ۲،۲۵ میلیون TEU افزایش یافت.

منبع: نشریه‌ی CM

شل، مواد فله خشک و بار مایع- رشد بی وقفه‌ای را طی چندسال اخیر به ثبت رسانده‌اند.

بندر کانتینری بین‌المللی بینتولو، به باراندازهای اختصاصی و جدیدترین و پیشرفته‌ترین تسهیلات و تجهیزات مجهز است که با استفاده از آن‌ها قادر است مجموعه‌ی متنوعی از بارها و کشتی‌ها را جابه‌جا کند. به علاوه، مجموعه متنوعی از تجهیزات جابه‌جایی کالا و تاسیسات پشتیبانی نیز در دسترس قرار دارد.

بندر کانتینری بین‌المللی بینتولو (BICT) در سال ۲۰۰۹ میلادی، با کاهشی ۱۴،۳۸ درصدی در ظرفیت کل در مقایسه با سال ۲۰۰۸ میلادی، ۲۴۸،۳۹۰ TEU کانتینر را جابه‌جا کرد (در حالی که این رقم در سال ۲۰۰۸ میلادی، ۲۹۰،۱۶۷ TEU بوده است). پیش‌بینی‌های اولیه از رشد منفی ۲۰ درصدی حکایت داشت، اما حجم جابه‌جایی کانتینری در خلال سه ماهه‌ی سوم سال ۲۰۰۹، به تدریج رو به افزایش نهاد.

این روند، تاثیر ناشی از کاسته شدن حجم صادرات بر بندر را (که به گفته مسولان اداره‌ی بازاریابی و خدمات مشتری بندر بینتولو، تاثیر یاد شده در کاهش حجم حمل نقل دریایی کالا از صباح (Sabah) و ساراواک (Sarawak) نمود یافت، کاهش داد.

یکی از مسولان اداره‌ی بازاریابی و خدمات مشتری بندر، در این خصوص گفت: «اگر تمامی پروژه‌های شناسایی شده به اجرا درآیند، مقامات بندر برآورد می‌کنند که تا سال ۲۰۱۴، افزایشی اضافی معادل ۱۳۰۰۰-۱۵۰۰۰ TEU حاصل از کانتینرهای جدید تولید شده ناشی از توسعه‌ی صنعتی در منطقه‌ی داخلی مشرف به بندر بینتولو، مشاهده خواهد شد.»

دو اسکله، بندر کانتینری بین‌المللی بینتولو در سال ۲۰۰۹، از نوعی اشغال (۵۷ درصدی) برخوردار بود. بزرگ‌ترین شناور کانتینری که پایانه تا کنون قادر به جابه‌جایی آن بوده است، شناوری به ظرفیت ۱۷۴۰ TEU متعلق به شرکت کشتیرانی یانگهای است. بندر کانتینری بین‌المللی بینتولو می‌تواند به شناوری که اندازه‌ی آن، حداکثر ۵۵۰۰ DWT با ظرفیت ۵۰۰-۶۰۰ TEU است، سرویس دهد. عمق پهلو اسکله، ۱۴ متر است و پایانه از ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۳۶۲۵۶۴ TEU کانتینر برخوردار است.

هم‌اکنون، بندر کانتینری بین‌المللی بینتولو، از سه دستگاه جرثقیل دروازه‌ای برخوردار است، اما تا پایان سال ۲۰۱۰ میلادی، این تعداد به ۵ دستگاه افزایش خواهد یافت. مقامات این بندر در تلاش‌اند که





چشم انداز مثبت عملیات کانتینری جهان
در سال جاری میلادی

صعود ده پله‌ای بندر شهید رجایی سقوط یک پله‌ای بندر جبل علی

بندر شهید رجایی، در این مدت در زمینه ی عملیات کانتینری، ۴۱ درصد رشد داته که این رشد را می توان در افزایش ۳۴ درصدی واردات، ۹۹ درصدی صادرات، ۵۶ درصدی ترانزیت خارجی، ۱۰۶ درصدی ترانشیپ و ۸ درصدی کانتینر خالی، دسته بندی کرد.

کاهش است که در عملکرد بندر جبل علی امارات، هم به واسطه تأثیرات بحران اقتصادی و هم به دلیل جذب شدن کانتینرهای ترانشیپی آن به بندرعباس به وجود آمد و به سقوط یک پله ای این بندر در رده بندی جهانی منجر شد. مدیر امور کانتینر و لجستیک تایدواتر خاورمیانه، به عملکرد بندر شهید رجایی در نیمه اول سال ۲۰۱۰ میلادی اشاره کرد و افزود: «بندر شهید رجایی، در این مدت در زمینه ی عملیات کانتینری، ۴۱ درصد رشد داشته که این رشد را می توان در افزایش ۳۴ درصدی واردات، ۹۹ درصدی صادرات، ۵۶ درصدی ترانزیت خارجی، ۱۰۶ درصدی ترانشیپ و ۸ درصدی کانتینر خالی، دسته بندی کرد.»

وی افزود: «در شش ماهه ی اول سال ۲۰۱۰ میلادی، ترانزیت خارجی و ترانشیپ، ۲۹ درصد از ترافیک کانتینری بندر شهید رجایی را به خود اختصاص داده و مابقی به واردات و صادرات و کانتینر خالی تعلق داشته است.»

بنادر دنیا در سال ۲۰۱۰ میلادی، ده درصد رشد خواهد کرد و جمعا به ۴۴۰ میلیون TEU کانتینر می رسد، به طوری که رشد عملیات کانتینری بنادر مهم و کانتینری جهان در ۶ ماهه ی اول سال جاری میلادی، موید آن است.»

به گفته ی مدیر امور کانتینر و لجستیک شرکت تایدواتر خاورمیانه، با وجود بحران اقتصادی دنیا و اعمال تحریم ها، عملکرد کانتینری بندر شهید رجایی در سال ۲۰۰۹، نسبت به سال ۲۰۰۸ میلادی، حدود ۱۱ درصد رشد داشته که عمدتا به علت شیب مثبت آمار واردات کشور و جذب حدود ۳۰۰ هزار TEU کانتینر ترانشیپی برای اولین بار بوده است.»

وی، جایگاه بندر شهید رجایی را در سال گذشته میلادی، با ۱۰ پله صعود نسبت به سال قبل از آن، چهل و نهم دنیا عنوان کرد و گفت: «این در حالیست که بنادر لوهاور فرانسه، سانتوس برزیل و کوبه ژاپن نیز در همین جایگاه قرار گرفته اند.»
«چشم جهان» ادامه داد: «آن چه بیش تر از این موفقیت جلب نظر می کند،

منابع موثق، پیش بینی کرده اند: عملکرد کانتینری بنادر دنیا در سال ۲۰۱۰ میلادی، ده درصد رشد خواهد کرد.

«علیرضا چشم جهان»، مدیر امور کانتینر و لجستیک شرکت تایدواتر خاورمیانه، در خصوص عملکرد عمده ترین بنادر کانتینری جهان در سال گذشته ی میلادی گفت: «عملکرد این بنادر در سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به سال ۲۰۰۸، با ۱۰ درصد کاهش همراه بود و این موضوع حاصل رشد منفی فعالیت حدود ۷۰ درصد از ۱۲۰ بندر برتر کانتینری دنیا، به دلیل تداوم بحران در اقتصاد جهانی و کاهش میزان مبادلات تجاری بوده است.»

وی در خصوص ادامه ی این روند در سال جاری میلادی، تصریح کرد: «منابع موثق پیش بینی کرده اند: عملکرد کانتینری

مسئولیت فرماندهان کشتی
در مورد ایمنی شناورها
و خدمه و مسئولیت صنفی
مالکان شناورها

در دریا چه می گذرد؟!



واقعیت‌های این حادثه را برای تشخیص علت بروز نقص (این که آیا سیستم سوخت شناور ایراد داشته است یا این که فرمانده شناور در محاسبات میزان سوخت مورد نیاز، دچار اشتباه شده است یا فقط امیدوار بوده است که از سوخت کافی برای به پایان رساندن سفر دریایی اش برخوردار باشد؟) مشخص خواهد کرد.

این دوحادثه، در چه چیزی مشترک‌اند؟ به جز ابعاد بدیهی ایمنی و اثرات منفی مربوط به آسیب زیست محیطی، یک پرسش ساده را به ذهن متبادر می‌کنند: چه کسی در نهایت مسئول است؟

آیا هر دوحادثه از وجود کمبود در مهارت یا کارآموزی دریایی از جانب فرماندهان یا از تبعیت فرماندهان این کشتی‌ها از دستورالعمل‌های صنفی در راستای صرفه جویی‌های مالی و کاهش هزینه‌ها نشأت گرفته است؟ بدون توجه به نوع علت این سوانح، مالکان شناورها در قبال این حوادث، مسئول‌اند.

در شرایطی که می‌پذیریم خطاهای انسانی، می‌توانند در بروز سوانح دریایی ایفای نقش کنند، با افزایش فزاینده تجهیزات مدرن کمک ناوبری (هم برای دریانوردان و هم برای کسانی که مراقب گذرگاه شناورها هستند) باید این امکان وجود داشته باشد که شناورهایی چون وان شن ننگ، ردیابی شوند و از عبور این شناورها از مسیرهای ممنوع میان‌بر، ممانعت به عمل آید. تاریخ و خطوط ساحلی در جهان، مملو از نتایج این توانایی است و فقدان آن‌ها کاملاً نمود داشته است.

به علاوه، برای اجتناب از حادثه ای دیگر شبیه تایگتا- پیامدهایی که ممکن بود جدی تر از آن چه که روی داده است، باشد- لازم است گام‌هایی برای اطمینان از تجهیز یک شناور به امکانات و تسهیلات حیاتی (به معنی واقعی کلمه) برداشته شود، تا ناخداقبل از ترک بندر، مطمئن باشد کشتی را به سلامت به مقصد خواهد رساند.

شاید اگر مالکان کشتی، در نهایت، مسئولیت اقدامات کارکنانشان را برعهده می‌گرفتند و از جانب آنان تنبیه می‌شدند، در نتیجه این گونه حوادث هرگز رخ نمی‌داد و به تاریخ می‌پیوست. امیداست این گونه شود.

جف آدام سردبیر نشریه‌ی
CM (Container Management)

مسیر باریک بین داگلاس شوال (Douglas Shoal) و ناحیه‌ی محلی مرجانی (که از آن به عنوان محل عبور منظم کشتی‌های بزرگ یاد می‌شود) هدایت کرد. به گفته‌ی ماهیگیران محلی در منطقه‌ی یادشده، دیدن شناورهای مخصوص حمل بار فله، به عنوان مسیر میان‌بر، غیر عادی نیست.

هرچند این نکته هنوز نیازمند اثبات شدن است، اما باید از فرمانده کشتی پرسید: آیا تلاش کرده است تا با استفاده از مسیری کوتاه تر، از میان منطقه‌ی مرجانی به مسیر اصلی کشتیرانی دست یابد؟ به همان ترتیب، اگر ماهیگیران راست می‌گویند- و چرا نباید راست بگویند؟ - باید از مسئولان پرسید: چرا و چگونه کشتی‌ها به طور منظم از چنین مسیری برای صرفه جویی در زمان و سوخت (بدون هرگونه چالش) استفاده می‌کنند؟

اگرچه دومین حادثه در مقایسه با سانحه‌ی نخست کم اهمیت‌تر است، اما این حادثه - کشتی باری ۲۰۰۰ تنی تایگتا (Taigeta) - نیز برخی سوالات جدی را بر می‌انگیزاند (غیر از آن که چگونه ممکن است سوخت یک کشتی تجاری به اتمام برسد، کارکنانش در شرایطی دشواری قرار گیرند و شناور به حال خود در امواج دریا رها شود؟).

خوشبختانه، شناور به طور ایمن و به سلامت به درون اسکله Falouth یک شد و توسط گارد ساحلی بریتانیا (MCA)، بر اساس قوانین و مقررات کنترل ایالتی بندر، جهت بازرسی و بررسی کامل و دقیق حادثه، توقیف شد.

اتحادیه‌ی ماهیگیران Nautilus اخیراً سوالاتی را در مورد کیفیت برخی کشتی‌های خارجی که درون آب‌های بریتانیا تردد می‌کنند و وضعیت مالی برخی شرکت‌های کشتیرانی (به دنبال آشکار شدن این واقعیت که بعضی از این شرکت‌ها در پی بحران مالی جهانی، قادر به تامین سوخت کافی نیستند) مطرح ساخته است.

کشتی‌های دارای وضعیت مناسب، معمولاً توسط شرکت‌های دارای شرایط مطلوب راهبردی می‌شوند. در عین حال، بررسی‌های گارد ساحلی بریتانیا،

توصیه ماه گذشته‌ی من در مورد ضرورت مجهز شدن کشتی‌ها به اساس‌نامه‌های به روز و تجهیزات کمک ناوبری مدرن، از بولتن ماه ژانویه London P&I (که به قدیمی یا بهتر بگویم به روز نبودن اساس‌نامه‌ها، مانند دستورالعمل‌های ناوبری موجود در کشتی‌ها و در نتیجه، وقوع سوانح دریایی ناشی از آن اختصاص داشت) الهام گرفته بود.

این نکات، هم‌چنان نیاز به تکرار و بازگویی دارند. در عین حال، دوحادثه در ماه آوریل، پرسش‌هایی را برانگیخت- این بار در مورد کیفیت خدمه، به ویژه کاپیتان، که برای تامین ایمنی شناور و خدمه‌ی آن، از بیش‌ترین مسئولیت برخوردار است.

حواشی که به آن‌ها می‌پردازم، عبارت است از: به گل نشستن شناور چینی وان شن ننگ (Shen Neng) (شناور مخصوص بارفله) در سواحل مرجانی استرالیا- که آسیب جدی زیست محیطی را در پی داشت- و حادثه‌ی دیگر، نزدیک سواحل بریتانیا که در جریان آن، سوخت کشتی باری متعلق به کشور لیتوانی در کرانه‌ی دوون (Devon) به اتمام رسید.

حتی اگر این فرصت را در اختیار کاپیتان شناور وان شن ننگ قرار دهیم که شاید از موقعیتش مطمئن نبود (این که در ۱۲ کیلومتری ناحیه‌ی حفاظت شده World Heritage و ۱۵ کیلومتر دورتر از مسیر اصلی کشتیرانی قرار داشت)، اما باز هم نوعی بدگمانی یا ظن ایجاد می‌شود. بنابراین، سکوت از جانب مالکان کشتی، پذیرفتنی به نظر نمی‌رسد.

بنده با اظهار نظر "آقای کوین راد"، نخست وزیر استرالیا موافق هستم که پس از بازدید هوایی از محل سانحه‌ی شناور، اظهار داشت: "از جایی که من نشسته‌ام، بسیار ظالمانه است که ناخدای شناوری، خودش را ۱۲ کیلومتر (این گونه به نظر می‌رسد) دورتر از مسیر اصلی اش در ناحیه‌ی مرجانی Great Barrier reef بیابد." بر اساس گزارش کارشناسان بررسی سوانح دریایی، فرمانده شناور با توجه به طرح مسیر عبور کشتی‌ها، شناور را به سوی شمال بندر گلدستون (Gladstone Port of) در امتداد کانال کورتیس (Curtis Channel) و سپس به سوی شرق، در

تولید برق از عمق هزار متری اقیانوس

■ ترجمه از: ابوالفضل کریمی

گلف استریم، جریان آب گرم قدرتمندی در اعماق اقیانوس اطلس است که ۲۱ هزار برابر، پرا انرژی‌تر از آبشار نیاگارا است و دانشمندان قصد دارند با ساخت توربین‌هایی منحصربه‌فرد، این انرژی عظیم را از اعماق اقیانوس استحصال کنند.

با وجود آن که گلف استریم در بین دو جزیره محدود شده، نرخ جریان و محل قرارگیری اوج شدت جریان بر اساس تغییرات آب‌وهوایی و فصلی متغیر است. بر همین اساس «پروفیسور وایت» و گروه همراهش، راه حل استفاده از انرژی این امواج را به کارگیری توربین‌های خودکار، موسوم به «خرد جمعی» می‌دانند که می‌تواند مانند گروهی از ماهی‌ها که به جست‌وجوی غذا می‌پردازند، در بین امواج اقیانوس حرکت کنند.

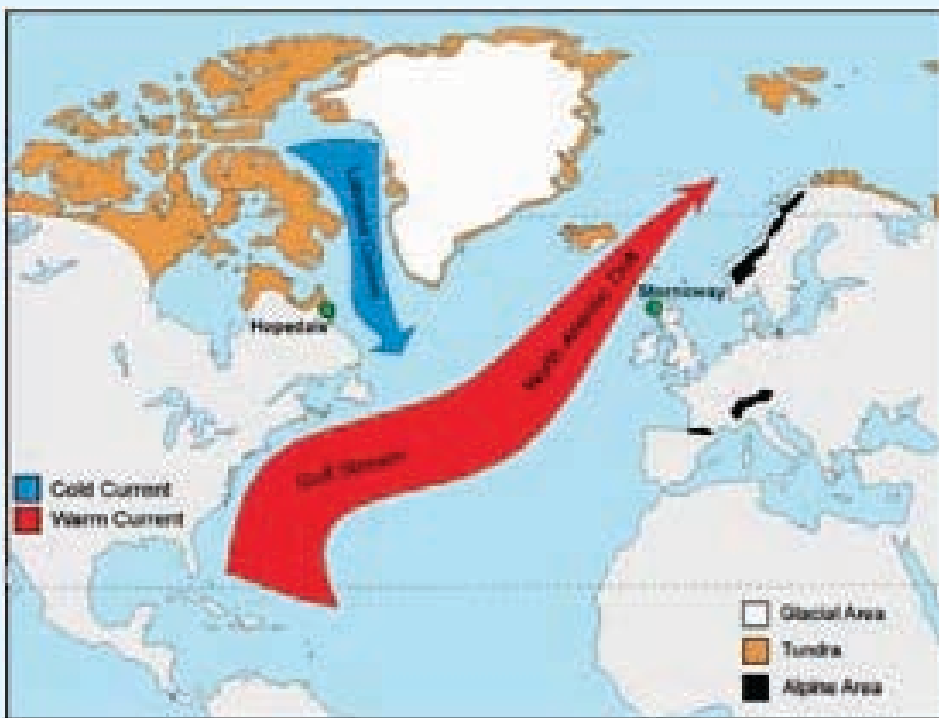
«خرد جمعی» می‌تواند دو هدف عمده را تامین کند: اول، پیدا کردن موقعیت مناسب در گلف استریم که بتوان حداکثر انرژی مورد نیاز از امواج را به دست آورد و دوم، یافتن جهت و زاویه‌ای که حداکثر کارایی را به همراه داشته باشد.

برای تامین برق بیش از یک میلیون خانه در فلوریدا مورد استفاده قرار گیرد. البته برای استفاده از این انرژی، باید توربین‌هایی در عمق ۱۲۰۰ متری سطح اقیانوس و در شرایط متغیر و آشفته زیر آب نصب شوند»

صنعت انرژی دریایی هم با ایده‌ی استفاده از حرکت جریان‌های آب در سراسر جهان ایجاد شده که استفاده از امواج اقیانوس‌ها و جریان‌های اقیانوسی، مانند گلف استریم، از مهم‌ترین هدف‌های مورد نظر محققان است. دانشمندان، معمولاً بهترین راه برای استفاده از این انرژی‌ها را ساخت توربین‌های بزرگ و قرار دادن آن در عمق اقیانوس می‌دانند. اما طبیعت گلف استریم، به گونه‌ای است که برای استفاده از آن، دشواری‌های زیاد و کاملاً متفاوتی وجود دارد.

مهندسان دانشگاه علوم هوانوردی امبری-ریدل، واقع در آمریکا، در حال به پایان رساندن مراحل طراحی سری جدیدی از توربین‌ها هستند که می‌توانند انرژی فراوان جریان‌های خلیجی (گلف استریم) را که در عمق اقیانوس اطلس در جریان است، مهار کرده و از آن برای تولید برق استفاده کنند. گلف استریم، یک جریان اقیانوسی گرم و قوی است که در اقیانوس اطلس جریان دارد، شروع حرکت آن از خلیج مکزیک است و تا نزدیکی سواحل ایالات متحده آمریکا حرکت می‌کند تا به اقیانوس اطلس برسد.

این جریان زیرآبی تقریباً ۲۱ هزار برابر آبشار نیاگارا انرژی دارد و بر اساس تخمین‌ها می‌تواند یک سوم نیاز الکتریکی فلوریدا را تامین کند. «پروفیسور وایت» در این باره می‌گوید: «نیروی گلف استریم می‌تواند



آنان: «مکان‌های مناسب جریان‌های اقیانوسی، گاهی تا فواصلی نزدیک به ۱ کیلومتر جابه‌جا می‌شوند و ثابت کردن توربین‌ها در یک مکان، امکان استفاده بهینه از این امواج را محدود می‌کند. حتی اگر مکان این امواج تغییر نداشته باشد، جهت جریان آن‌ها به طور قطع جابه‌جا می‌شود. به همین دلیل، ما باید جهت این توربین‌ها را برای کارایی بهینه تغییر بدهیم.» البته مشکلات دیگری هم بر سر راه استفاده از توربین‌ها وجود دارد که تاثیر آن بر حیات زیر آب، یک نمونه از آن‌هاست. یک راه برای برطرف کردن این مشکل، استفاده از مکانیسم‌های هوشمندی است که در هنگام حرکت موجودات در بستر دریا، توربین‌ها را خاموش می‌کند و یا کل مجموعه را از مسیر این موجودات به کنار می‌برد. به هر حال، این گروه در حال ساختن الگویی نمونه برای این توربین‌هاست که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۱۲ میلادی، آزمایش‌ها روی آن آغاز شود.

منبع: خبرگزاری رویترز

آبی انگلستان، با این نظریه موافق است. او در این مورد می‌گوید: «مهم‌ترین اشکال این روش، آن است که خیلی عملیاتی به نظر نمی‌رسد. باید تلاش‌های بسیاری برای استخراج انرژی از گلف استریم صورت بگیرد که ثابت کردن و قرار دادن توربین‌ها در عمق اقیانوس، بخشی از آن‌هاست. چگونه ممکن است ما بتوانیم حفره‌هایی به عمق ۳۰۰ متر در کف اقیانوس برای ثابت کردن این توربین‌ها حفر کنیم؟»

پرسش دیگری که مطرح می‌شود، این است که: آیا اصلاً توربین‌ها نیاز به حرکت کردن دارند یا خیر؟

«کریس لاون»، استاد دانشگاه کوئین مری در لندن، در این مورد می‌گوید: «مکان بهترین جریان‌های اقیانوسی، به آسانی قابل پیش‌بینی است و تلاش برای حرکت دادن روزانه‌ی این توربین‌ها، فواید زیادی با خود به همراه ندارد.» با این حال، «پروفیسور وایت» و همکارانش، هنوز هم بر نظریه‌ی خود پافشاری می‌کنند. به گفته

تفکر فعلی

در حال حاضر، الگویی به منظور تأمین این اهداف، در حال ساخت است که قرار است تا ۱۸ ماه آینده کامل شود.

این گروه، تصمیم دارند توربین‌های خود را با حس‌گرهایی تجهیز کنند که می‌توانند تغییرات هیدرودینامیکی آب را تشخیص دهند. هم‌چنین، مکانیسم‌هایی طراحی شده که به واسطه آن‌ها توربین‌ها می‌توانند با یکدیگر سخن بگویند و اطلاعات موقعیت خود را در اختیار دیگر توربین‌ها قرار دهند.

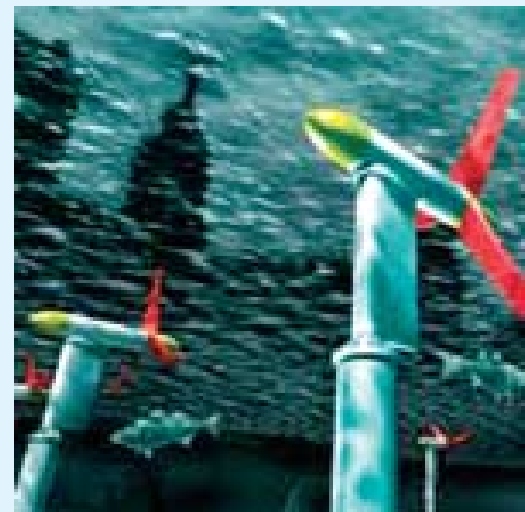
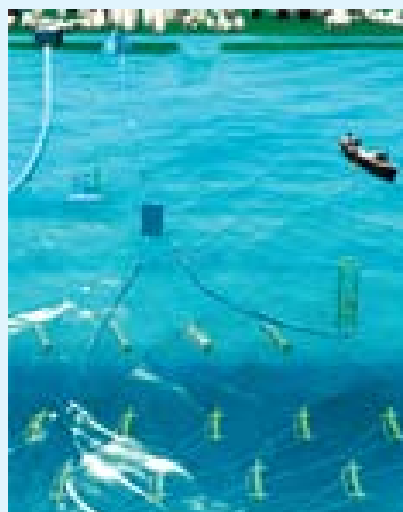
کل این مجموعه ممکن است با استفاده از لنگرهایی به کف اقیانوس متصل شود که البته به آن‌ها قابلیت حرکت در فضای محدودی داده می‌شود و با این توربین‌ها به یک پلت‌فورم قابل حمل متصل می‌شوند که می‌تواند نیروی حاصل را تنظیم و برای استفاده منتقل کند. انرژی تأمین شده از تمام توربین‌ها در یک خط انتقالی متمرکز شده و با استفاده از خطوط ولتاژ بالا به ایستگاه‌های فرعی فرستاده می‌شوند.

«پروفیسور وایت» و گروه همراهش معتقدند: راه‌حل پیشنهادی آن‌ها نسبت به دیگر انرژی‌های تجدیدپذیر، مانند توربین‌های بادی، فواید زیادی دارد. بهترین منابع بادی در مکان‌های نادری قرار گرفته‌اند که انتقال انرژی حاصل از آن‌ها، هزینه‌ها و مشکلات خاص خود را دارد. اما توربین‌های آبی که داخل رودخانه‌ها و اقیانوس‌ها قرار می‌گیرند، به طور دائم به منابع تأمین انرژی خود که جریان‌های آبی باشند، دسترسی دارند. یک دسته‌ی ۳۰ تا ۵۰ تایی از توربین‌های آبی، می‌توانند در یک محل مناسب از گلف استریم بین ۱۵ تا ۲۰ میلیون وات انرژی الکتریکی تولید کنند که برای ۶ تا ۸ هزار خانه کافی است.

امکان‌پذیر بودن

البته تعدادی از کارشناسان نسبت به این طرح شک‌هایی را مطرح کرده‌اند. برای مثال، هنوز متغیرها و شرایط استفاده از این طرح به خوبی شناخته نشده است.

«پیتر فرائنکل»، مدیر تکنیکی شرکت انرژی‌های



حمل و نقل ریلی در بندر امام خمینی افزایش یافت



کاهش میانگین ساعات انتظار کشتی‌ها در این مدت گفت: با کاهش ساعات انتظار کشتی‌ها از ۹ روز در ۵ ماه نخست سال گذشته به ۳٫۷ روز در مدت مشابه امسال سرعت عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر رشد یافت.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان؛ جابه جایی انواع کالا در بندر امام خمینی در ۵ ماهه نخست سال جاری توسط خطوط ریلی افزایش داشت. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به افزایش ۱۶ درصدی ورود و خروج واگن گفت: در ۵ ماه نخست امسال تعداد ۶۴ هزار و ۹۳۹ دستگاه واگن جهت تخلیه و بارگیری انواع کالا به بندر امام خمینی وارد و یا از آن خارج شده است.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر:

ارایه عملکردها شرط لازم در حمایت از دولت خدمتگزار است

و عدالت محور می‌دانم. مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر درباره حمل و نقل کانتینری کالا گفت: حمل و نقل کانتینری به سرعت در بنادر کشورهای مختلف جهان گسترش یافته و در ایران نیز توسعه حمل و نقل کانتینری در بنادر جنوبی و شمالی به صورت جدی مورد توجه قرار گرفته است که امید است با سرمایه‌گذاری مناسب و ادامه این روند در خرمشهر و با استفاده از امتیازات قانونی منطقه آزاد اروند و موقعیت منحصر به فرد، گذرگاه تجاری شلمچه، به عنوان عامل اصلی ترانزیت به کشور عراق باقی مانده و بازار این کشور را به خود اختصاص دهیم.

کلیه زیرساخت‌های قبل از جنگ بازسازی و حتی کیفیت ساخت برخی از جنگ ساخت‌ها به مراتب بهتر از قبل از جنگ می‌باشد. دریس اضافه کرد: چشم انداز بندر خرمشهر را می‌توان با توجه به استقرار در منطقه آزاد اروند و همجواری با کشور عراق بسیار مثبت ارزیابی کرد و با همت مستمر مسئولان محلی تعامل مثبت سازمان‌ها و نهادهای مستقر در منطقه شاهد رونق روز افزون این بندر و بهره‌گیری مطلوب از فرصت‌های پیش رو باشیم. وی با اشاره به مشکلات کشور عراق در حمل و تخلیه و بارگیری محموله‌ها، مشکل مذکور را فرصت بزرگی دانست

منشاء همت و کار مضاعف را رزمندگان اسلام در فتح خرمشهر و در سوم خرداد ۶۱ به نمایش گذاشتند تا ما آن را الگوی خود قرار دهیم.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در گفت‌وگو با خبرنگار ما گفت: جایگاه ویژه خرمشهر در ارزشهای دفاع مقدس، این شهر را نماد جسارت و رشادت ملت ایران معرفی کرده است. عادل دریس ادامه داد: سازمان بنادر و دریانوردی، بازسازی این بندر را پس از جنگ، تداوم تکامل و حرکت رو به جلو میهن اسلامی دانست. وی با اشاره به بازسازی کامل بندر خرمشهر عنوان نمود، در حال حاضر به جرات می‌توان گفت که

بازدید ایرانیان مقیم خارج از کشور از مزایا و امکانات بندر امیرآباد

علاقه‌مندی خود را به سرمایه‌گذاری اعلام و ابراز امیدواری کردند این بازدیدها و همایش‌ها نقطه‌ی عطفی برای ورود هرچه بیشتر سرمایه ایرانیان خارج از کشور به داخل باشد. فرزانه، معاون عمرانی استانداری مازندران نیز ضمن ابراز خرسندی از پیشرفت پروژه‌های عمرانی و سرمایه‌گذاری در کشور مخصوصاً بندر امیرآباد از ایرانیان مقیم خارج کشور خواست تعامل هرچه بیشتری با کشور اسلامی خود داشته باشند و هر توفیقی که برای کشور حاصل شود باعث افتخار همه‌ی ایرانیان چه در داخل و چه در خارج از مرزها خواهد بود. میهمانان در این بازدید از پروژه‌های احداث شده توسط بخش خصوصی همچون کارخانه گچ، تولید میلگرد، سورتینگ میوه و سبزی، سیلوی غلات و... نیز بازدید و بصورت حضوری با مزایا و تسهیلات ارائه شده به سرمایه‌گذاران آشنا شدند.

امکانات و ظرفیتهای مراکز علمی، پژوهشی، صنعتی، فرهنگی و هنری برگزار شد؛ گروهی از میهمانان پس از دیدار با ریاست محترم جمهور دکتر محمود احمدی‌نژاد و در ادامه برنامه‌های در نظر گرفته شده، راهی استان مازندران شده و از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بازدید کردند. در این بازدید که به همراه جمعی از مسئولان استانی صورت گرفت میهمانان با امکانات و مزایا و صنایع فعال در این منطقه از نزدیک آشنا شدند. نعیمی، مدیر بندر در سخنانی ضمن خوش آمدگویی، با ارایه اطلاعاتی از وضعیت بندر، میهمانان را با بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد آشنا نمود و در ادامه میهمانان هنگام بازدید میدانی از بندر، اسکله‌ها و کارخانجات احداث شده در منطقه ویژه ضمن ابراز رضایت از پیشرفت‌های حاصل شده در کشور در زمینه تجهیزات بندری و دریایی و تولیدی،



در پایان همایش بزرگ ایرانیان مقیم خارج از کشور که با حضور نخبگان و متخصصان ایرانی در حوزه‌های مختلف علمی و آموزشی، فرهنگی و هنری، اقتصادی و بازرگانی از کشورهای مختلف و در راستای تسهیل ارتباط ایرانیان مقیم خارج از کشور با ایران عزیز و آشنایی این عزیزان با

بازدید سرمایه‌گذاران تایلندی از مجتمع بندری شهید رجایی

شهید رجایی گفت: این بندر بیش از ۸۷ درصد عملیات کانتینری و نزدیک به ۶۰ درصد تخلیه و بارگیری کشور را انجام می‌دهد که از این جهت بزرگ‌ترین بندر تجاری و بازرگانی کشور محسوب می‌شود. علی‌اکبر صفایی با اشاره به ارتقای ۱۰ پله‌ای این بندر در میان بنادر بزرگ کانتینری دنیا و رسیدن به رتبه پنجاهم گفت: این موفقیت در حالی به وقوع پیوست که در بسیاری از بنادر بزرگ دنیا با کاهش شدید عملیات کانتینری روبه‌رو بوده‌ایم. صفایی خاطر نشان کرد: با برنامه‌ریزی و اقدامات انجام شده طی سالیان اخیر، امکان پهلوگیری کشتی‌های با آبخور بالا و توان جابه‌جایی ۱۴ هزار TEU کانتینر در این بندر فراهم شد و این بندر در شمار محدود بندری قرار گرفت که امکان پهلوگیری این کشتی‌ها را دارا می‌باشد.

جمعی از سرمایه‌گذاران و فعالان بخش خصوصی تایلند از مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کردند. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، دبیر کل شورای عالی سرمایه‌گذاری تایلند در حاشیه این بازدید، زیر ساخت‌های ایجاد شده در مجتمع بندری شهید رجایی را استود. خانم آنچاکا سیبِنروانگ در این بازدید از علاقه‌مندی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی این کشور جهت سرمایه‌گذاری در حوزه‌های بندری استان خبر داد. وی ابراز امیدواری کرد با توجه به ارتباط دوستانه ایران و تایلند، زمینه حضور هر چه بیشتر بخش خصوصی این کشور در بخش‌های مختلف این استان فراهم شود. در این دیدار مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به جایگاه مجتمع بندری



صادرات اولین محموله قیر پالایشگاه آبادان از بندر خرمشهر

مدیر کل اداره بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: اولین محموله صادرات قیر شرکت پالایش نفت آبادان به کشور بنگلادش، توسط شرکت نفت پاسارگاد به بندر خرمشهر تحویل شد. عادل دریس در باره ارزش تناژی این محموله به روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: این محموله به میزان ۱۰۰۰ تن و در قالب ۵۲ کانتینر ۲۰ فوتی بارگیری شده است و قرار است به کشور بنگلادش صادر شود.

دریس ادامه داد: ترمینال کانتینری بندر خرمشهر در نظر دارد در راستای استفاده از زمان و امکانات بهینه در باب صادرات، اقدام به خرید تجهیزات مدرن و مخصوص بارگیری بشکه نموده و آمادگی و توانایی خود را در این جهت افزایش دهد تا ظرفیت صادرات این نوع از کالاها را بالا ببرد.

وی درباره کشورهای صادر کننده قیر در جهان و موقعیت جهانی ایران نسبت به میزان صادرات این فرآورده نفتی گفت: رقیب ایران در منطقه خلیج فارس، کشور بحرین است و در خاور دور نیز سنگاپور و کره جنوبی می‌باشد ولی ایران رتبه نخست تولید، توزیع و حضور فعال در بازارهای جهانی از جمله: منطقه خلیج فارس و برخی کشورهای آفریقایی و چین را به خود اختصاص داده است.

وی در پایان میزان صادرات جهانی را سالانه ۱۰۰ میلیون تن قیر اعلام کرد و سهم ایران در این میان را ۴ میلیون تن برشمرد. لازم به ذکر است اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر به عنوان دومین بندر کانتینری کشور، صادرات محصولات کربورسیلیم و خرما را نیز در دست خود دارد.

نوسازی علائم کمک ناوبری در آبراه خور موسی

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، به منظور نوسازی لنگرهای علائم کمک ناوبری مستقر در آبراه خور موسی، ۱۵ عدد لنگر چدنی قارچی شکل در مجتمع بندری امام خمینی ساخته شد.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در این خصوص گفت: این لنگرها هر کدام ۴ تن وزن دارد و طی مدت ۴ ماه و با اعتباری نزدیک به هشتصد میلیون ریال در مجتمع بندری امام خمینی ساخته شد.

مسعود باقرخانی در تبیین ویژگی‌های این لنگرها که صدر صد بهره‌گیری از توان متخصصان داخلی ساخته شده، افزود: این لنگرها از جنس چدن سازگار با شرایط اقلیمی در منطقه دریایی خور موسی است که به صورت کاملاً بهینه و براساس استانداردهای روز طراحی و قابلیت رقابت با انواع خارجی خود را دارد.

وی همچنین اظهار داشت: کلیه مراحل طراحی، آنالیز مواد و ساخت براساس استانداردهای موسسه رده بندی آسیا و با نظارت مستقیم بازرس موسسه انجام گرفته که در پایان نیز گواهی‌نامه‌های لازم صادر گردیده است، باقرخانی افزود: طراحی قارچی شکل لنگرها به نحوی است که بیشترین چسبندگی با بستر گلی منطقه خور موسی را ایجاد و از جابجایی بویه‌ها در اثر جریان‌های شدید آب و هوایی جلوگیری می‌کند.

گفتنی است؛ اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان طی سال‌های اخیر نوسازی علائم کمک ناوبری مستقر در آبراه خور موسی را دنبال می‌کند و از این رهگذر ۳۰ فروند بویه جدید به همراه متعلقات مورد نیاز در این منطقه به بهره‌برداری رسیده تا سطح ایمنی آبراه استراتژیک خور موسی در مسیر دسترسی به بندر امام خمینی بیش از پیش تقویت گردد.

دیدار مدیر توسعه تجارت خارجی استانبول ترکیه از بندر انزلی

آقای ارجمند سلامت مدیر توسعه تجارت خارجی گروه اقتصادی ALBA YRAK استانبول ترکیه به همراه علی تکین نماینده شرکت مذکور در ایران با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان دیدار و گفتگو نمودند.

برابر گزارش فوق در این دیدار که آقای اصغرآمانی از مدیران شرکت گروه تجارت و توسعه اقتصادی کاسپین (منطقه آزاد بندر انزلی) نیز آنان را همراهی می‌نمود در ابتدا مهندس کوهساری توضیحاتی را در خصوص عملکرد، تجهیزات موجود، میزان تخلیه و بارگیری و طرح توسعه بندر انزلی و ساخت بندر چمخاله و آستارا توسط بخش خصوصی ارائه کرد.

میهمان یاد شده هدف از این بازدید را مشارکت در بخش توسعه بندر انزلی اعلام نمود و ضمن ارائه توضیحاتی در خصوص فعالیت شرکت خود در بندر ترابوزان ترکیه، علاقه‌مندی شدید خود را جهت مشارکت در بخشی از برنامه‌های طرح توسعه بندر انزلی اعلام نمود مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان نیز سرمایه‌گذاری در بخش ترمینال مسافری را به میهمانان پیشنهاد نمود. شایان ذکر است سرمایه‌گذاران ترکیه‌ای از طرح توسعه بندر و تالاب بندر انزلی نیز بازدید نمودند. در پایان نیز میهمانان یاد شده از مهندس کوهساری جهت بازدید از بندر ترابوزان ترکیه دعوت بعمل آوردند تا از تجارب وی در توسعه بندر انزلی در خصوص بندر ترابوزان استفاده نمایند.

بازدید استاندار هرمزگان از سرمایه‌گذاری‌های نفتی انجام شده در مجتمع بندری شهید رجایی



همچنین استاندار هرمزگان از مخازن شرکت‌های هرمز انرژی و نفت پاسارگاد نیز بازدید نمود و در مجموع از سرمایه‌گذاری‌های نفتی انجام شده در بندر شهید رجایی ابراز خرسندی کرد و از مدیران حاضر در این بازدید خواست با تشکیل کارگروهی مشکلات و موانع موجود بر سر راه این صنعت را شناسایی و با ارایه‌ی راه کارهایی به توسعه و تقویت این صنعت مهم کمک نمایند.

در مقایسه با صادرات مواد خام نفتی، مزیت‌های عمده‌ای دارد که از جمله آنها می‌توان به اشتغال‌زایی، محرومیت‌زدایی، تولید ارزش افزوده، رونق اقتصادی و اعمال حاکمیت منطقه‌ای اشاره کرد. حسین هاشمی تختی دستیابی به اهداف تعیین شده در این بخش را با توجه به ظرفیت‌های موجود، دور از انتظار ندانست و بر برنامه‌ریزی گسترده برای رونق هر چه بیشتر این بخش تاکید کرد.

شهید رجایی نام برد واز شرکت بناگستر کرانه نیز به عنوان اولین شرکت بخش خصوصی یاد کرد که در بخش سوخت‌رسانی به کشتی‌ها سرمایه‌گذاری کرده است. علی اکبر صفایی گفت: با تلاش‌هایی که انجام شده سهم ایران از صنعت بانکرینگ منطقه از رقمی در حدود صفر در سال ۸۵ به رقم قابل توجه ۲۵ درصد در سال گذشته رسیده است. وی اضافه کرد: با توجه به تأکیدات ریاست محترم جمهور و همچنین پتانسیل‌های موجود در منطقه، هدف‌گذاری برای دستیابی به سهم ۵۰ درصدی بانکرینگ منطقه انجام شده است که امیدواریم با سرمایه‌گذاری بسیار خوبی که در حال انجام است به این مهم دست یابیم. صفایی افزود: رونق صنعت بانکرینگ،

استاندار هرمزگان در راس هیأتی متشکل از مدیران اقتصادی استان از سرمایه‌گذاری‌های نفتی انجام شده در بندر خلیج فارس واقع در مجتمع بندری شهید رجایی بازدید کرد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، حسین هاشمی تختی که به همراه معاونین برنامه‌ریزی و عمرانی و همچنین تعدادی از سرپرستان بانک‌های استان حضور یافت، ابتدا از مخازن در حال ساخت شرکت پارس پترولیوم و سپس از سایت شرکت بناگستر کرانه بازدید کرد و از نزدیک با مشکلات سرمایه‌گذاران نفتی آشنا شد. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در حاشیه این بازدید، از سایت شرکت پارس پترولیوم به عنوان بزرگ‌ترین سایت در حال احداث مجتمع بندری

معاونت فنی مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر:

با توسعه بندر خرمشهر نیازهای روز کشور عراق را برطرف می‌کنیم

وی در پایان، وضعیت فنی و مهندسی شامل بخش‌های عمرانی، تأسیساتی، تجهیزات خشکی و دریایی و مخابرات و الکترونیک اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر را رو به رشد و ممتاز دانست و از بخش خصوصی به عنوان تسهیل‌کننده روند خصوصی‌سازی در کشور خواست، فرصت را غنیمت شمرده و برنامه سرمایه‌گذاری خود را برای ورود به بازار عراق تبیین نماید.

کوثری‌زاده تصریح کرد: این بندر آمادگی دارد با استفاده از توانمندی‌های بخش خصوصی و بر اساس اصل ۴۴، امکانات و مزایای قابل سرمایه‌گذاری را به بخش خصوصی جهت رونق بیشتر بندر خرمشهر، واگذار نماید. از جمله این طرح‌ها می‌توان به پروژه احداث پس کرانه اسکله‌های ۲ تا ۷ به روش EPCF و بازسازی اسکله‌های چهار پست به روش BOT نام برد.

حال پیگیری است. صالح کوثرزاده ادامه داد: با توجه به زیرساخت‌های آماده شده در بندر خرمشهر، منطقه آزاد با سرمایه‌گذاری یک میلیارد تومانی به دنبال طرح توسعه این بندر می‌باشد که با اجرای طرح توسعه بندر می‌توانیم صادرات کالا را از این بندر به کشور عراق به حالت ترانزیت (کانتینری) تبدیل کنیم و در این حالت از صادرات (فله‌ای) بکاهیم.

بندر خرمشهر، امن‌ترین، نزدیک‌ترین و مهم‌ترین بندر صادراتی با امکانات ترانزیتی و منطقه آزاد به کشور عراق است. معاون فنی، مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ضمن گرامیداشت یاد و خاطره شهدای دولت در گفت‌وگو با خبرنگار ما گفت: منطقه آزاد اروند با همکاری این اداره کل به دنبال طرح‌های توسعه بندر خرمشهر می‌باشد که این روند به خوبی در

بررسی مطالعات یکپارچه سازی مناطق ساحلی کشور در بندر نوشهر

مناطق ساحلی کشور - ملاحظات سیاسی و امنیتی سواحل کشور - برنامه مدیریت نوار ساحلی کشور - مدیریت زیست محیطی سواحل کشور و کاربری مطلوب اراضی مناطق ساحلی کشور عنوان کرد. غراوی افزود: جلسه معرفی طرح در استان مازندران با حضور دستگاه‌های متولی در بندر نوشهر فرصت مناسبی است تا از نقطه نظرات مسئولین استانی بهره مند شویم. معاون وزیر مسکن و شهرسازی تاکید کرد: در این طرح استقرار فعالیتهای مختلف در سواحل در ابعاد گوناگون از جمله رعایت حریم دریا - محل اجرای پروژه‌ها بر اساس استانداردها و نوع سازه‌ها دیده شده است.

آلودگی و تخریب سواحل دارد. وی خاطر نشان کرد، طرح مدیریت یکپارچه سازی مناطق ساحلی کشور از سال ۸۴ با همکاری دستگاه‌های متولی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی و مجموعه مشاوران طرح آغاز شد. وی ابراز امیدواری کرد، این طرح بتواند علاوه بر حل مشکلات گوناگون مناطق ساحلی در یکپارچه سازی نهادهای دولتی و غیردولتی و بهره‌برداری پایدار از ظرفیت‌های اقتصادی و زیست محیطی کشور مفید باشد. معاون وزیر مسکن و شهرسازی از جمله دستاوردهای طرح را تبیین و تحلیل وضعیت موجود در سواحل کشور - تعیین محدوده و مرزبندی



طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور تمامی ویژگی‌های استقرار هر نوع فعالیت و طرح عمرانی در مناطق ساحلی دیده شده است. غراوی با اشاره به برنامه سوم و ماده ۶۳ برنامه چهارم توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی کشور گفت: اجرای طرح مدیریت یکپارچه‌سازی، اهمیت بسزایی در جلوگیری از

جلسه بررسی و نهایی کردن مطالعات یکپارچه سازی مناطق ساحلی کشور تیر ماه سال جاری با حضور معاون وزیر مسکن و شهرسازی، معاون عمرانی استاندار و سایر مسئولین استانی، محلی و سازمانی در بندر نوشهر برگزار شد. میرمحمد غراوی معاون وزیر مسکن و شهرسازی در این جلسه گفت: در

بیش از ۹ میلیارد تومان اعتبار در طرح توسعه بندر لنگه پیش بینی شده است



مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه از آغاز طرح توسعه بندر لنگه خبر داد. اسماعیل مکی‌زاده با بیان این مطلب گفت: محوطه‌سازی غربی در راستای طرح توسعه بندر لنگه بزودی آغاز می‌شود که با بهره برداری از این طرح، این بندر دارای محوطه اختصاصی کانتینری خواهد شد.

بندر لنگه توسط مشاور طرح گفت: برای طرح توسعه این بندر در مطالعات انجام شده، بیش از ۹ میلیارد تومان اعتبار پیش‌بینی شده است.

به گفته وی طرح توسعه این بندر در گام بعدی با توسعه دریایی ادامه می‌یابد که بر اساس آن عملیات اطاله موج‌شکن و جمع‌آوری موج شکن قدیمی در روند اجرایی قرار می‌گیرد.

این مقام مسئول، اطاله موج شکن را در جهت افزایش ضریب عملیاتی و تسهیل تردد شناورهای بندر دانست و این امر را عاملی در جهت افزایش فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و نتیجتاً رشد عملکردی بندر برشمرد.

وی گفت: مناقصه بخشی از این طرح که مربوط به دیوار کشی، آسفالت سازی و کانال کشی است، برگزار شده که توسط پیمانکاران در حال انجام است.

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه خاطر نشان کرد: در سال گذشته برای نخستین بار و با بهره‌گیری از تخفیفات ۲۰ درصدی ترانزیت داخلی و با استفاده از جرثقیل های ۶۰ تنی ۱۴۰۰ TEU کانتینر در بندر لنگه تخلیه شد که در صورت اجرای طرح توسعه این بندر و ایجاد خط کانتینری که به عنوان مهم‌ترین هدف، در حال پیگیری است، این میزان افزایش خواهد یافت. وی با اشاره به انجام مطالعات طرح توسعه

با حضور مدرسینی از موسسه لجستیک جهانی: دوره آموزشی در بندر شهید رجایی برگزار شد

همایش آموزشی دو روزه با حضور مدرسینی از مؤسسه لجستیک جهانی در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، این دوره آموزشی که اداره آموزش بندر شهید رجایی با همکاری انجمن کشتیرانی برگزار نمود، توسط «کاپرن رینگ» از ایرلند و تیم ماهود از انگلستان ۳ مبحث مهم «توسعه پارک‌های لجستیک»، «توسعه سیستم جامع بندری» و «شاخص‌های ارزیابی کیفیت عملکرد پایانه‌های کانتینری» آموزش داده شد. گفتنی است این دوره که در راستای سلسله دوره‌های آموزشی در جهت تبدیل بندر شهید رجایی به بندر کانونی (HUB) برگزار شد با استقبال مدیران و کارشناسان بندری و دریایی شرکت‌های بخش خصوصی نیز روبه‌رو شد.

اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان بر اساس یک برنامه‌ریزی جامع در جهت آموزش نیروهای شاغل در بندر استان، خصوصاً در بندر شهید رجایی در صدد است که این آموزش‌ها مطابق با نیازهای روز و منطبق بر جدیدترین روش‌ها بوده و سبب ارتقای مهارت افراد و در نهایت افزایش سطح خدمات در سطح بندر گردد. همچنین با توجه به پروژه مطالعاتی «نیازسنجی و تدوین برنامه آموزشی پرسنل بندر شهید رجایی برای ۵ سال آینده» که اخیراً در این بندر انجام شده است، این پروژه می‌تواند با تعیین اولویت‌های آموزشی برای تک تک پرسنل، بهترین نتیجه را برای پرسنل و مدیریت بندر داشته باشد.

برگزاری جلسات همکاری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با سازمان محیط زیست

به منظور حفاظت از محیط زیست و اجرای قوانین، خط مشی سازمان بندر و دریانوردی حفاظت و اجرای قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه محیط زیست می‌باشد. عادل دریس مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اعلام این مطلب گفت: رودخانه‌های کارون و اروند بعنوان منطقه مهم اکولوژی و حساس در زمینه زیست محیطی هستند که با توجه به قرار گرفتن بسیاری از خورها، تالاب‌ها و مزارع و نخلستان‌ها در حاشیه آنها و نیاز به حفظ و حراست از این موهبت‌های خدادادی، این اداره کل را مصمم به تدبیر و اجرای برنامه‌هایی در این زمینه نموده است.

عادل دریس ادامه داد: با توجه به خط مشی سازمان بندر و دریانوردی نسبت به حفاظت از محیط زیست و اجرای قوانین داخلی و کنوانسیون‌های بین‌المللی، این اداره کل جلسات و نشست‌هایی را در راستای عمل به مسئولیت نمایندگی سازمان جهانی دریانوردی با ارگان‌ها و نهادهای مرتبط برگزار نموده است.

دریس اضافه کرد: از جمله این تعاملات، برگزاری چند جلسه با مسئولین سازمان محیط زیست شهرستانهای خرمشهر و آبادان و همچنین استان خوزستان بوده است. وی از دیگر اهداف برگزاری این جلسات را بازدید هدفمند و دو جانبه در جهت ارزیابی و شناخت هر چه بیشتر استعدادها و امکانات هر دو سازمان برای مهیا نمودن بسترهای حفاظت از محیط زیست دریایی و زیست بومی منطقه ذکر کرد که نتایج ارزشمندی را در پی داشته است.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر حضور رؤسای سازمان محیط زیست شهرستانهای خرمشهر و آبادان به اتفاق نمایندگان این سازمان در استان خوزستان را نشان از عزم جدی مسئولین در راستای تعامل و همکاری در زمینه‌های مختلف زیست محیطی دانست و گفت: در این جلسات مقرر گردید با استفاده از تمامی امکانات، تحقیقات و مطالعات گسترده‌ای در زمینه شناخت اکولوژی و خطرات مهم تهدید کننده محیط زیست منطقه صورت پذیرد.

معاون اداری، مالی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر: افزایش بهره‌وری، با استفاده از علم و تجربیات روز محقق شد

ژائر سلیمانی برنامه‌های اجرایی این معاونت را ساماندهی نظام مدیریت منابع انسانی و تدوین سند راهبردی منابع انسانی، توجه به جذب نیروهای انسانی، حفظ نیروها، توانمند سازی آنها و در نهایت پشتیبانی از نیروها را از مواردی ذکر کرد که در بحث منابع انسانی باید مورد توجه قرار گیرد.

وی نقش این معاونت را در ساماندهی نظام مدیریت مالی سازمان و استفاده از مکانیزم‌های تأمین منابع مالی با توجه به کمبود منابع مالی مخصوصاً در ماه‌های پایانی سال کاری با دانش و استفاده از تجربیات روز دانست و لزوم برنامه‌ریزی جدی و ایجاد توازن میان واحدهای مالی و برنامه‌ریزی را ضروری دانست.

معاون اداری، مالی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، شناسایی کانون‌های درآمدزا، تبادل تجربیات بندر و ستاد و همچنین بهره‌گیری از توانمندی‌های سازمان از طریق بازنگاری در فرمت قراردادهای آتی، جهت رفع مشکلات را از جمله برنامه‌های تأثیرگذار در روند اجرایی این معاونت ذکر کرد که در جهت افزایش بهره‌وری در اداره کل سودمند بوده است.

مهم‌ترین برنامه‌های معاونت مالی، اداری کنترل منابع، بهینه‌سازی درآمدها، تجهیز منابع، وصول مطالبات، کنترل بر اساس بودجه ترسیم شده و تنظیم هزینه‌ها بر اساس بودجه مصوب در راستای بهره‌وری اداره کل ادامه می‌یابد.

معاون اداری، مالی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در باره اهمیت و جایگاه این معاونت به خبرنگار بندر و دریا گفت: این معاونت دارای دو جایگاه مهم درون سازمانی و برون سازمانی می‌باشد که برای بررسی این ابعاد با توجه به افق متعالی و جایگاه کشور و اینکه سازمان بندر و دریانوردی مرجع اصلی بخش دریایی کشور در شاخص‌های کمی و کیفی شناخته می‌شود، نقش اساسی معاونت مالی، اداری را بهتر مشخص می‌کند.

اقبال ژائر سلیمانی ادامه داد: با توجه به ضرورت‌های ذکر شده در بحث ساختارها و اقتضائات زمانی با نگرش علمی و روز دنیا، کلیه برنامه‌ها باید براساس بودجه و نحوه مدیریت و منابع مورد بازنگاری قرار می‌گیرد که این موارد جزء مدیریت این معاونت محسوب می‌شود.

افزایش ۵۵ درصدی صادرات کالا از بندرلنگه

به گزارش روابط عمومی اداره بندر و دریانوردی بندرلنگه، مدیران اداره گفت: طی ۵ ماهه نخست سال ۱۳۸۹ میزان ۴۲۸ هزار و پنجاه و هفت تن کالا در بندرلنگه تخلیه و بارگیری شده است که در این میان سهم صادرات ۱۳۸ هزار و چهارصد و هفتاد و شش تن بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد چشمگیر ۵۵ درصدی را برداشت.

مکی‌زاده با اعلام شروع تبادلات میان ایران و قطر در زمینه صادرات شن و ماسه از ایران گفت: اهم کالاهای صادراتی که به بازار کشورهای حوزه خلیج فارس ارسال می‌گردد شامل میوه و ترهبار، خشکبار، مواد معدنی و مصالح ساختمانی می‌باشد.

اسماعیل مکی‌زاده در ادامه با اشاره به افزایش ۳۱ درصدی ترانزیت کالا از این بندر، این کالاها را عمدتاً لاستیک، پلاستیک، لوازم خانگی و خودرو بیان نمود و افزود: در سه ماهه آغازین امسال شاهد افزایش صادرات و ترانزیت کالا بوده ایم.

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندرلنگه با اشاره به افزایش تردد مسافر در این بندر گفت: تردد مسافری با جابه‌جایی چهل و دو هزار و یکصد و چهارده نفر از رشد ۲۰ درصدی برخوردار شد که با ۸ درصد سود نسبت به ماه گذشته پیشرفت قابل ملاحظه داشت.



عملکرد چهار ماهه اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران رشد بیست درصدی واردات تجاری در بندر نوشهر

حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به رقم پانصد و چهل هزار و صد و شصت و دو (۵۴۰،۱۶۲) تن رسید.

عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر، آهن‌آلات، چوب و تخته، غلات، مواد شیمیایی و کاغذ و مقوا بوده و همچنین کالاهای صادراتی شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالاهای سوپر مارکتی میباشد. شایان ذکر است واردات تجاری در چهار ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۰ درصد رشد داشته است.

رشد ۵۴ درصدی ترانزیت غیرنفتی از بندر هرمزگان

وارد کشور شد. وی آمار صادرات نفتی را ۴ میلیون و ۷۱۸ هزار و ۵۷۳ تن عنوان و خاطر نشان کرد: این رقم ۴ درصد در مقایسه با ۴ ماهه نخست سال قبل افزایش یافته است.

وی در خصوص آمار مسافران جابه‌جا شده در بندر مسافری استان در ۴ ماهه اول سال جاری گفت: طی این مدت ۲ میلیون و ۶۶۹ هزار و ۳۸۵ مسافر از طریق بندر مسافری استان جابه‌جا شدند که این تعداد از ۴ درصد کاهش برخوردار بوده است. وی گفت: عمده مسافران در مسیر بندرعباس به قشم و بالعکس جابه‌جا شده‌اند.

۷۴۲ تن اعلام و اضافه کرد: این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل، از ۱۵ درصد رشد برخوردار بوده است.

صفایی گفت: از این میزان عملیات انجام شده، ۱۸ میلیون و ۷۸۸ هزار و ۱۱۸ تن مربوط به کالای غیر نفتی و مابقی را مواد نفتی تشکیل داده است که به ترتیب ۳۱ درصد رشد و ۲ درصد کاهش نشان می‌دهد.

وی در بخش دیگری از سخنان خود از کاهش ۲۱ درصدی واردات نفتی طی این مدت خبر داد و گفت: طی این مدت یک میلیون و ۱۷۱ هزار و ۴۳۰ تن مواد نفتی

تن کالای غیر نفتی از طریق بنادر استان به خارج از کشور صادر شد که رشد ۶۵ درصدی را نشان می‌دهد.

صفایی گفت: میزان واردات غیرنفتی نیز طی این مدت به ۶ میلیون و ۴۶۶ هزار و ۷۹۳ تن رسید که ۶ درصد افزایش یافته است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان به رشد ۲۶ درصدی ترانزیت اشاره کرد و میزان آن را یک میلیون و ۱۹۲ هزار و ۷۶۲ تن عنوان کرد.

وی کل میزان تخلیه و بارگیری کالا در بندر استان را ۳۰ میلیون و ۷۹۷ هزار و

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از رشد ترانزیت غیرنفتی در بندر استان طی ۴ ماهه نخست امسال خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی‌اکبر صفایی گفت: طی این مدت ۷۱۱ هزار و ۳۸۰ تن کالای غیرنفتی از بندر استان ترانزیت صورت گرفت که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۵۴ درصد رشد نشان می‌دهد.

وی در عین حال از رشد چشمگیر صادرات غیرنفتی از بندر استان خبر داد و افزود: در این مدت، ۶ میلیون و ۸۰۰ هزار و ۷۹۱

بیش از ۴ میلیون تن کالای نفتی در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شد



بارگیری انواع کالای نفتی و غیرنفتی در بندر آبادان با افزایش ۱۳ درصدی نسبت به ۵ ماهه نخست سال قبل از ۲۹ هزار و ۵۸۷ تن به ۳۳ هزار و ۴۳۶ تن رسید. وی در پایان از جابه‌جایی ۱۶ هزار و ۱۰۵ نفر مسافر در ۵ ماهه نخست امسال از بندر خرمشهر و آبادان به سایر کشورهای حوزه خلیج فارس خبر داد.

خوزستان در خصوص میزان تخلیه و بارگیری انواع کالای نفتی و غیرنفتی در بندر خرمشهر گفت: تخلیه و بارگیری انواع کالا در این بندر با افزایش ۳۵ درصدی از ۳۸۱ هزار و ۸۰۱ تن در ۵ ماهه نخست سال گذشته به ۵۱۳ هزار و ۶۹۶ تن در مدت مشابه سال جاری رسید. ابراهیم ایدنی در ادامه گفت: تخلیه و

گذشته ۳۰ درصد رشد داشته است. وی همچنین از بارگیری ۴ میلیون و ۱۵۳ هزار و ۲۸۰ تن اقلام نفتی با ۹ درصد رشد نسبت به ۵ ماهه نخست سال گذشته خبر داد.

مهندس ایدنی با اشاره به این که در این مدت ۵۹۵ فروند کشتی تجاری در این بندر پهلو گرفته است، خاطر نشان کرد: تناژ کل کالاها و اقلام غیر نفتی تخلیه و بارگیری شده در بندر امام خمینی ۹ میلیون و ۸۴۸ هزار و ۴۰۶ تن می‌باشد که از این میزان ۴ میلیون و ۱۱۱ هزار و ۲۷ تن با ۳۵ درصد رشد نسبت به ۵ ماهه نخست سال قبل به مقصد سایر کشورها بارگیری و ۵ میلیون و ۷۳۷ هزار و ۳۷۹ تن نیز در بندر امام خمینی تخلیه شده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان

تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی در بندر امام خمینی تا پایان مرداد ماه ۱۰ درصد رشد داشت.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: تخلیه و بارگیری کالای نفتی در بندر امام خمینی در ۵ ماهه نخست امسال به ۴ میلیون و ۵۷۴ هزار و ۸۵۸ تن رسید.

ابراهیم ایدنی با بیان این که ورود و خروج کشتی‌های نفتکش با ۴۳ درصد رشد نسبت به ۵ ماهه نخست سال گذشته به ۱۴۷ فروند رسیده است، گفت: از کل میزان تخلیه و بارگیری نفتی صورت گرفته، میزان ۴۲۱ هزار و ۵۷۸ تن مربوط به تخلیه می‌باشد که تا پایان مرداد ماه امسال، نسبت به مدت مشابه در سال

صادرات اولین محموله قیرپالایشگاه آبادان از بندر خرمشهر

مدیر کل اداره بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: اولین محموله صادرات قیر شرکت پالایش نفت آبادان به کشور بنگلادش، توسط شرکت نفت پاسارگاد به بندر خرمشهر تحویل شد.

عادل دریس در باره ارزش تناژی این محموله به روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: این محموله به میزان ۱۰۰۰ تن و در قالب ۵۲ کانتینر ۲۰ فوتی بارگیری شده است و قرار است به کشور بنگلادش صادر شود. دریس ادامه داد: ترمینال کانتینری بندر خرمشهر در نظر دارد در راستای استفاده از زمان و امکانات بهینه در باب صادرات، اقدام به خرید تجهیزات مدرن و مخصوص بارگیری بشکه نموده و آمادگی و توانایی خود را در این جهت افزایش دهد تا ظرفیت صادرات این نوع از کالاها را بالا ببرد.

رشد بی‌سابقه تخلیه و بارگیری در بندر امیرآباد

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در چهار ماهه اول سال جاری با ورود ۲۳۳ فروند کشتی، سال پر رونقی را آغاز نموده است که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۳ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

مسئول روابط عمومی بندر امیرآباد ضمن اعلام این خبر اضافه کرد: با توجه به اینکه سال گذشته نیز نسبت به مدت مشابه در سال ۸۷ افزایش ۶۰ درصدی را در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها داشته‌ایم، می‌توان گفت در دو سال گذشته رشد بی‌سابقه‌ای را در زمینه خدمات‌دهی دریایی و بندری تجربه کرده‌ایم که امیدواریم بتوانیم با توسعه منابع و استفاده از پتانسیل‌های بالقوه‌ای که در این بندر وجود دارد، این روند رو به رشد را همچنان ارتقا دهیم.

به گفته‌ی اسعدی در چهار ماهه نخست امسال جمع کالای تخلیه و بارگیری شده در بندر ۷۸۳،۶۷۱ تن بوده که در مقایسه با چهار ماهه اول سال گذشته ۴۶ درصد رشد داشته است.

بنابر همین گزارش بررسی آماری حاکی از جابه‌جایی ۷۵۰،۳۰۷ تن کالا توسط ۴۰،۴۷۳ دستگاه کامیون بوده که از نظر تعداد و تناژ کامیون به ترتیب ۵۵ و ۵۶ درصد افزایش داشته است. ۴۱ درصد از کالاهای وارداتی به صورت یکسره و ۵۹ درصد دیگر نیز به صورت غیریکسره به مقاصد خود حمل شده‌اند. گفتنی است در مدت چهار ماه ابتدای امسال، پایانه نفتی نکا نیز به میزان ۷۲۸،۷۴۷ تن، تخلیه و بارگیری و ترانزیت انواع مواد نفتی و غیرنفتی را داشته است.

جابه‌جایی کالاهای کانتینری در بنادر خوزستان افزایش یافت

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان؛ در ۵ ماهه نخست امسال تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری در بنادر خوزستان با ۴۶ درصد رشد، به ۹۸ هزار و ۸۰۵ TEU کانتینر رسید.



معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با بیان اینکه بندر امام خمینی با برخورداری از پایانه مجهز کانتینری ظرفیت جابه‌جایی سالانه ۷۰۰ هزار TEU کانتینر را دارد گفت: در ۵ ماهه نخست امسال جابه‌جایی این نوع کالا در بندر امام خمینی با ۳۷ درصد رشد به ۶۱ هزار و ۱۶۶ TEU کانتینر رسید.

علیرضا خجسته در خصوص تجهیزات ویژه تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر امام خمینی اظهار داشت: این بندر دارای ۴ دستگاه گنتری کرین، ۵ پست اسکله اختصاصی، یک باب انبار CFS، ۱۶ هکتار محوطه کانتینری، ۳ هکتار محوطه بارانداز و سایر تجهیزات تخصصی تخلیه و بارگیری کانتینر است.

وی همچنین به رشد ۸ درصدی واردات و صادرات کانتینر در بندر خرمشهر اشاره کرد و گفت: جابه‌جایی کالاهای کانتینری در دومین بندر کانتینری استان با ۶۳ درصد رشد به ۳۷ هزار و ۶۳۹ TEU کانتینر رسید.



با حضور مدرسینی از موسسه لجستیک جهانی دوره آموزشی در بندر شهید رجایی برگزار شد

بندری و دریایی شرکت‌های بخش خصوصی نیز رویه‌رو شد.

اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان بر اساس یک برنامه‌ریزی جامع در جهت آموزش نیروهای شاغل در بنادر استان خصوصاً در بندر شهیدرجایی درصدد است که این آموزش‌ها مطابق با نیازهای روز و منطبق بر جدیدترین روش‌ها بوده و سبب ارتقای مهارت افراد و در نهایت افزایش سطح خدمات در سطح بندر گردد. همچنین با توجه به پروژه مطالعاتی "نیازسنجی و تدوین برنامه آموزشی پرسنل بندر شهید رجایی برای ۵ سال آینده" که اخیراً در این بندر انجام شده است، این پروژه می‌تواند با تعیین اولویت‌های آموزشی برای تک تک پرسنل، بهترین نتیجه را برای پرسنل و مدیریت بندر داشته باشد.

همایش آموزشی دو روزه با حضور مدرسینی از مؤسسه لجستیک جهانی در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، این دوره آموزشی که اداره آموزش بندر شهید رجایی با همکاری انجمن کشتیرانی برگزار نمود، توسط "کابرن رینگ" از ایرلند و "تیم ماهود" از انگلستان ۳ مبحث مهم "توسعه پارک‌های لجستیک"، "توسعه سیستم جامع بندری" و "شاخص‌های ارزیابی کیفیت عملکرد پایانه‌های کانتینری" آموزش داده شد.

گفتنی است این دوره که در راستای سلسله دوره‌های آموزشی در جهت تبدیل بندر شهیدرجایی به بندر کانونی (HUB) برگزار شد با استقبال مدیران و کارشناسان