



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

- شورای حل اختلاف دریایی تأسیس شد
- تقویت تشریک مساعی در جامعه دریایی
- تدابیر جدید برای ارتقای ایمنی دریانوردی
- سیاست های جدید در اعطای وجود اماره شده
- لزوم آشنایی نخبگان نمونه ی بنادر کشور قدرانی شد
- رویکرد سازگار سازمان بنادر، انکوب مناسب توسعه صنعتی

شکست تابوی ساخت کشتی اقیانوس پیما





سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سخنش و ایجاد بانک های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام کرده است. این اثر در سایت SID می نماید.



مرکز بررسی و مطالعات راهبردی

آنچه که در این شماره می خوانید:

نگاه ویژه

۱۴..... صنعت دریایی را باور کنیم

گفتگوی ویژه

۳۰..... شورای عالی صنایع دریایی از موضوع ساخت منحرف نشود
۳۲..... سیاست‌های جدید در اعطای وجوه اداره شده
۳۴..... رویکرد ماندگار سازمان بنادر، الگوی مناسب توسعه‌ی صنعتی
۳۸..... پاسخ مساعد بانک ملت به رفع مشکلات متقاضیان وجوه اداره شده
۴۰..... تقویت تشریک مساعی در جامعه دریایی
۴۴..... شکست تابوی ساخت کشتی اقیانوس پیما
۴۸..... خاک مستعد باشد، بذر پاشیده شده رشد خواهد کرد

مقاله ویژه

۶۸..... ظهور بازارهای جدید کشتی سازی در آسیا
۸۲..... تلاش برای جذب منابع مالی

گزارش

۱۹..... حسن نیت در تعاملات فنی و تخصصی با آیمو
۲۰..... احیاء و راه‌اندازی جاده ابریشم
۲۲..... از آتش نشانان نمونه بنادر قدردانی شد
۵۲..... تدابیر جدید برای ارتقای ایمنی دریانوردی
۵۵..... نایب رییس اجلاس مشورتی دولت‌های عضو کنوانسیون لندن انتخاب شد
۵۶..... عملکرد مثبت کشتیرانی در دریای طوفانی رکود و بحران
۸۴..... گذر از سرمای رکود
۸۶..... تلاش‌های جدید برای تفاهم با محیط‌زیست دریایی
۸۷..... حمل‌ونقل کانتینری جانی دوباره گرفت
۱۱۰..... اولین رستوران طبخ غذاهای دریایی افتتاح شد

گفتگو

۱۶..... دزدی دریایی تهدید امنیت و حیات تجارت جهانی
۵۸..... ICOPMAS و دستاوردهای افتخارآمیز آن برای کشور
۶۲..... شورای حل اختلاف دریایی تاسیس شد

مقالات

۷۶..... تلاش برای تبدیل محدودیت به فرصت
۸۸..... جداسازی ایمن رنگ‌های ضد خزه از بدنه کشتی
۹۲..... پنج کاربرد عملی بهره برداری از RFID در بنادر
۹۴..... علل بروز خطای انسانی در کشتیرانی
۹۷..... کارآیی هواپیمای بدون سرنشین در جست‌وجو و نجات دریایی

اخبار

۲۶..... رویدادهای دریایی ایران
۶۴..... رویدادهای دریایی جهان
۱۰۲..... رویدادهای بنادر کشور

گوناگون

۵۴..... قطع‌نامه دوازدهمین همایش صنایع دریایی
۷۴..... آلوده کنندگان نفتی آبهای کشور زندانی و جریمه می شوند
۷۵..... اولویت اول، پوشش ارتباطی سواحل، جزایر و آب‌های ملی
۹۱..... خطای مدیریتی در سوانح دریایی
۹۸..... قطب صنایع دریایی منطقه
۱۰۸..... پیرمرد و دریا
۱۱۱..... اقتدار دریایی پارس در دوران ساسانیان

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: قربان محمدی

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: زینب میرزایی، سکینه صارمی، مریم واقف

ابراهیم زارع، بابک اخوت پور، منوچهر محمدی

عکاسان: محسن نوری، وحید محمودی، یاسر علی بخشی

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی

امور اداری: احمد رضا زربو

امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

صفحه آرای، چاپ و صحافی:

موسسه همایش رسانه امروز

تلفن: ۸۸۳۲۴۸۰-۱-۲

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@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

۵ - ۸۸۵۴۲۶۶۳

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.



صنعت دریایی را باور کنیم

توسط بخش خصوصی در این عرصه نیز، فراهم خواهد شد، به طوری که در مدت کوتاهی، تحول و شکوفایی صنعت دریایی کشور را شاهد خواهیم بود. با این وجود، در زمینه‌ی عدم توسعه‌ی صنایع دریایی، جای این پرسش باقی است که: با توجه به این که صنایع کشتی‌سازی و خودروسازی، به فاصله‌ی چند سال از یکدیگر در ایران شروع به کار کرده‌اند چرا صنایع کشتی‌سازی، از پیشرفت‌ی همپای با صنایع خودروسازی برخوردار نبوده است؟ از طرفی، پس از گذشته ۳۵ سال از شکل‌گیری صنعت کشتی‌سازی در ایران، نه تنها قادر نبوده‌ایم در میان کشتی‌سازان جهانی، که هم‌زمان با ایران فعالیت کشتی‌سازی خود را آغاز کرده‌اند، عرض اندام کنیم، بلکه در تولید کشتی‌های مورد نیاز بازار داخل نیز، با ضعف‌های قابل توجه‌ای روبه رو هستیم؟

نکته‌ی جالب توجه این که، ظرفیت کشور در زمینه‌ی گسترش بخش دریایی، بسیار بیش‌تر از اقدامات انجام شده در بخش صنعت دریایی است. این عدم توازن در حالی دیده می‌شود که می‌توانستیم با استفاده از ظرفیت‌های قانون حمایت از توسعه‌ی صنایع دریایی، فعالیت‌های این بخش را تقویت کنیم. عملکرد صنعت دریایی در ایران، طی سال‌های متمادی، نشان از عدم استحکام پایه‌های بنیادین این صنعت در کشور دارد. همچنین، تا به حال نیز، خط مشی مشخص و پیش برنده‌ای به منظور حمایت از این صنعت وضع نشده است، تا اهداف بلندمدت و کلان این صنعت، به وضوح پدیدار شود. وزارت صنایع و معادن، در سال‌های گذشته، باید نسبت به تدوین نقشه‌ی راه و استراتژی صنایع دریایی با رویکرد حمایت از این صنعت همت می‌گمارد؛ همان گونه که به حمایت از بخش خودرو سازی مبادرت ورزیده است.

باید بپذیریم که تفاوت‌های بارزی بین دو صنعت کشتی‌سازی و خودروسازی وجود دارد و به این دلیل نیز، صنعت کشتی‌سازی برای پیشرفت خود، به

هرچند نوع نگاه کنونی به صنعت دریایی در مقایسه با سال‌های گذشته، متفاوت شده است اما برای تبیین مهم‌ترین حمایتی که تاکنون از صنعت دریایی صورت گرفته، می‌توان به تصویب و اجرایی کردن قانون حمایت از توسعه‌ی صنایع دریایی و تشکیل شورای عالی صنایع دریایی اشاره کرد.

«علی اکبر محرابیان»، در نشست‌ی که سال گذشته با صنعت‌گران دریایی داشت، اذعان کرد: «نگاه کنونی ما به صنعت دریایی، با سال‌های قبل متفاوت است. در حال حاضر، از قدرت اجرایی و تصمیم‌گیری لازم در این حوزه برخوردار هستیم و مهم‌ترین حمایت ما تصویب و اجرایی کردن قانون حمایت از توسعه‌ی صنایع دریایی و مهم‌تر از آن، تشکیل شورای عالی صنایع دریایی است.»

وی با اشاره به اختیارات و قدرت اجرایی شورای عالی صنایع دریایی تصریح کرد: «طبق قانون، اختیار کل دولت در این شورا نهفته است و از طریق آن، می‌توان دستگاه‌ها و وزارت‌خانه‌های مختلف را ملزم به حمایت از به کارگیری حداکثری توان داخلی کرد.»

وی در ادامه گفت: «برگزاری یازدهمین همایش صنایع دریایی، نقطه‌ی عطفی در روند حرکت وزارت صنایع و معادن در بخش دریایی ایجاد کرد، به طوری که بعد از همایش، در مجموعه‌ی اعضای دولت، برای ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌ها به منظور حمایت از صنایع دریایی، عزم جدی و همه‌جانبه‌ای به وجود آمد، که در نتیجه‌ی این پیگیری‌ها آیین‌نامه‌ی اجرایی قانون، در هیئت دولت، تصویب و به وزارت‌خانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شد.»

این رویداد، موجی از خوشحالی را در بین صنعت‌گران دریایی به دنبال داشت و نشان دهنده‌ی توجه ویژه‌ی از سوی مسوولین وزارت صنایع نسبت به این بخش است. بر اساس این رویکرد، با سرمایه‌گذاری اولیه دولت به منظور تأمین زیربنای صنعت دریایی، انگیزه‌ی لازم برای سرمایه‌گذاری‌های کلان

از محل وجوه اداره شده به متقاضیان کرد، اما «مهندس سید عطاهاله صدر» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در آخرین اظهارات خود، اذعان داشت: «اعطای تسهیلات ساخت شناور، مطابق قانون از این پس برعهده صندوق حمایت از صنایع دریایی گذاشته شده است.»

پس از تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و ابلاغ اساسنامهی صندوق حمایت از صنایع دریایی، وظیفه‌ی پرداخت وام و تسهیلات ساخت شناور، بر عهده‌ی این صندوق خواهد بود.

البته وی ابراز امیدواری کرده است که به زودی ضوابط اعطای وام ساخت شناور، از سوی وزارت صنایع اعلام شود تا سازمان بنادر و دریانوردی نیز بتواند متقاضیان خود را معرفی کند.

با این حال، بسیاری از کارشناسان در واکنش به شرایط مبتنی بر عدم توسعه این بخش در مقایسه با صنعت خودروسازی، بر باور نداشتن عملکرد و منفعت‌زایی صنایع دریایی تأکید می‌کنند و معتقدند، در صورتی که مسوولین صنعتی به این باور می‌رسیدند و چتر حمایتی و تشویقی خود را بر این صنعت می‌گسترانیدند، این بخش نیز، هم‌پای صنعت خودروسازی رشد می‌کرد، از این رو باید یک واحد تخصصی، همراه با پیگیری مداوم، در وزارت صنایع و زیر نظر مستقیم وزیر ایجاد می‌شد، صنایع دریایی همچون صنعت خودروسازی، یکی از دغدغه‌های اصلی وزارت صنایع به شمار می‌رفت. خود باوری در این بخش، بالفعل گرایی پتانسیل عظیم صنعت دریایی را در پی خواهد داشت. بر همین اساس، کارشناسان اذعان می‌دارند؛ وزارت صنایع باید به موضوعاتی همچون چالش‌های پیش روی صنایع دریایی، رقابت در ساخت و تعمیر شناور ها و سکوهای نفت و گاز و صنایع فراساحلی و پیشرفت‌های نوین در بخش مهندسی و طراحی و اجراء، همچنین، موضوع مهم تأمین تجهیزات و مدیریت زمان در ساخت و تعمیر و رعایت استانداردها و صدور گواهی‌نامه‌های مرتبط با صنایع دریایی بپردازد.

مدیران بخش خصوصی، به دلیل ضرورت صرف هزینه‌های بسیار بالا، توانایی سرمایه‌گذاری انبوه در این بخش را ندارند و به علت کمبود سیاست‌های حمایتی و تسهیلاتی برای ورود به این بخش نیز، ترجیح می‌دهند سرمایه‌های خود را به بخش‌های دیگری که با سوددهی قابل قبولی رو به رو هستند، منتقل کنند.

با توسعه‌ی این صنعت و توجه حمایت مدارانه‌ی دولت به آن، ایران می‌تواند بر مبنای سابقه‌ی چندین هزار ساله خود در صنعت کشتی‌سازی و در راستای اهداف سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴، به یکی از قدرت‌های بزرگ دریایی در منطقه و دنیا تبدیل شود.

اهمیت توجه به صنعت کشتی‌سازی تا به آن حد است که پنج برابر صنعت خودروسازی در داخل کشور اشتغال‌زایی ایجاد می‌کند و همچنین، به میزان چهار تا پنج برابر، صنایع پشتیبان خود را نیز، فعال می‌کند. آرایه‌ی تضمین‌های لازم به سرمایه‌گذاران خارجی توسط بانک‌های ایرانی، موجب رشد و پویایی صنعت کشتی‌سازی ایران خواهد شد. ساخت، تعمیر و نگهداری انواع کشتی‌های تجاری، نفتکش، حمل‌گاز، مسافری، تفریحی، کشتی‌های صیادی، سکوهای حفاری و بهره‌برداری، تاسیسات بندری، پرورش آبزیان و صنایع تبدیلی و بسته‌بندی از مبنای توسعه‌ی صنایع دریایی محسوب می‌شوند.

صنعت کشتی‌سازی، به منزله‌ی یکی از صنایع استراتژیک کشور، تاب‌خورداری از جایگاه یک صنعت استراتژی، هنوز راه درازی در پیش دارد. به رغم این که اغلب زمینه‌های مورد نیاز برای برخورداری از صنعت استراتژیک کشتی‌سازی در ایران وجود دارد، اما هم‌چنان، سرمایه‌گذاری در صنایع نفت و گاز و ضرورت حمل‌ونقل آن‌ها، توسعه‌ی ۲۷۰۰ کیلومتر مرز آبی و زمینه‌های اشتغال‌زایی این صنعت و صنایع جانبی آن، وجود انرژی ارزان و... مورد توجه دقیق، همه‌جانبه و دغدغه‌آمیز مسئولین قرار نگرفته است.

به هر حال، توجه به توسعه‌ی صنایع دریایی، رفع مشکل بیکاری و افزایش توان دفاعی کشور را به دنبال خواهد داشت. امیدواریم با حمایت‌های ویژه‌ی اعضای دولت، شاهد تحول و پویایی صنایع دریایی در سال‌های آینده باشیم. ■



رعایت الزامات و حمایت‌های ویژه‌ی نیازمند است که شاید در صنعت خودروسازی، چندان مورد توجه نباشد.

از این رو، مسولان و مدیران صنایع دریایی، باید نسبت به تبیین ویژگی‌های خاص صنعت کشتی‌سازی در مقایسه با صنعت خودروسازی، از آگاهی‌های ضروری برخوردار باشند و این تفاوت‌ها را در تصمیمات و تحلیل‌های خود مد نظر قرار دهند.

هزینه‌های طراحی، ساخت و تعمیر یک کشتی، به مراتب هنگفت‌تر از هزینه‌های مربوط به ساخت یک خودرو است؛ به طوری که اشخاص حقیقی، به ندرت توانایی خریداری یک فروند کشتی را دارند.

از طرف دیگر، وام‌های تخصیص داده شده به صنایع کشتی‌سازی، به مراتب سنگین‌تر و بازپرداخت آن نیز طولانی‌تر است؛ به نحوی که پرداخت این گونه وام‌ها یا از عهده‌ی مقامات دولتی بر می‌آید و یا بانک‌های بزرگ. در واقع، با افزایش حجم مالی یک قرارداد، فرایندهای مربوط به گشایش اعتبار و... نیز، طولانی‌تر می‌شود. از این رو باید برای رویارویی با این پدیده به راه‌حل‌های مناسب و کارایی اندیشید.

هر چند جامعه دریایی کشور، به منزله‌ی خانواده‌ی بزرگی محسوب می‌شود اما لازم است صنعت کشتی‌سازی با فعالیت‌های گسترده و برنامه‌ریزی‌های میان‌مدت و طولانی‌مدت، به اهداف مورد نظر خود دست یابد و وزارت صنایع، به عنوان متولی اصلی، از آن حمایت کند. از آن جا که بهره‌برداری از نعمت دریا و تلاش در جهت رشد اقتصاد کشور، در روند افزایش درآمد ناخالص ملی، نقش مهمی ایفا می‌کند، نقش وزارت صنایع در این عرصه بیش از پیش نمایان می‌شود و حمایت از این بخش، تنها بر عهده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های کشتیرانی نمی‌باشد.

اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی، طی سال‌های گذشته با هدف نوسازی ناوگان حمل‌بار و مسافر، اقدام به پرداخت تسهیلات و وام‌های ارزان قیمت



در گفت و گو با فرماندهی نیروی دریایی
ارتش جمهوری اسلامی ایران

دزدی دریایی تهدید امنیت و حیات تجارت جهانی

و با دریافت پول یا مواد غذایی، کشتی را آزاد می‌کردند و از این راه، منافع نامشروعی را برای خود فراهم می‌آوردند. اما امروز این شیوه تغییر کرده است.

■ چه تغییری؟

● در قدیم، کشتی را غارت می‌کردند و می‌رفتند؛ اما امروز، کشتی‌ها را تصرف می‌کنند و آن را با خود می‌برند و طی تماس با دولت صاحب پرچم، در ازای آزادی کشتی، خواهان دریافت مبالغ هنگفتی می‌شوند.

■ حوزه‌های استراتژیک و مهم برای تردد

کشتی‌های ایرانی چه مناطقی هستند؟
● محموله‌ایی که از بنادر ایران صادر می‌شود، باید از تنگه‌ی هرمز خارج شده و پس از عبور از اقیانوس هند، به سوی کشورهای اروپایی، آسیای جنوب و جنوب شرقی، قاره‌ی آمریکا و آفریقا حرکت کند. طبق بررسی‌های صورت گرفته، دامنطقه‌ی باب‌المندب در خلیج عدن و تنگه مالاکا در جنوب شرق آسیا، دو حوزه‌ی استراتژیک برای تجارت کشور است، چرا که، تپش نبض اقتصاد به برقراری امنیت برای کشتی‌های عبوری از این دوتنگه بستگی دارد.

■ خلیج عدن در طول سال‌های اخیر، تبدیل به گذرگاه دزدان دریایی شده است. علت این موضوع چیست؟

■ بیش‌تر دزدی‌های دریایی در چه مناطقی انجام می‌شود؟

● دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به‌صورت جدی به آن پرداخته نشده و مغفول مانده است. به همین علت ذهنیت‌ها از این پدیده در سطحی‌ترین نوع خود باقیمانده است. واقعیت این است که دزدی دریایی، کم و بیش در آب‌های دنیا وجود دارد و برخی افراد با اهدافی خاص و باتوجه به نیازهای خود، کشتی‌های تجاری را غارت می‌کنند که به منزله‌ی نوعی تروریسم خاص است که نسبت به کشتی‌های تجاری اعمال می‌شود. در همه‌ی مناطقی که امکان سرقت کشتی‌ها وجود دارد، این پدیده رخ داده است.

بیش‌تر دزدی‌ها در ورودی آب‌های دریایی و سواحل صورت می‌گیرد، چون کشتی‌ها مجبورند برای رسیدن به مقاصد خود از آن‌جا عبور کنند، اما کم‌تر اتفاق افتاده که این دزدی‌ها در آب‌های آزاد که فاصله بسیار زیادی با سواحل دارند، اتفاق بیفتد که البته این نوع دزدی هم با بهره‌گیری از راه‌کارهای جالبی در برخی نقاط انجام می‌شود. این دزدی‌ها در فاصله‌ی بیش از هزار کیلومتر از ساحل نیز، انجام گرفته که نمونه‌های آن، چندین بار دیده شده است.

■ نحوه‌ی انجام سرقت‌ها به چه صورت است؟

● در گذشته دزدی‌ها به این صورت بود که: قایق‌هایی از محدوده‌ی ساحل جدا می‌شدند و به سمت کشتی‌های تجاری حمله می‌بردند

نخست از یک تعقیب و گریز آغاز می‌شود، بعد شلیک چند خمپاره و سپس تصرف کشتی. به‌همین راحتی و شاید هم از این راحت‌تر. اگر کشتی تجاری و نفتکش به دام افتاده، خیلی خوش شانس باشد، غارت می‌شود؛ اما اگر گیر اهلش بیفتند، به گروگان برده خواهد شد و جز ابهام در آینده آن و سرنوشت ساکنانش، چیز دیگری در هوای مه‌آلود و شرعی خلیج عدن نمی‌توان متصور شد.

نه چشم بند دارند و نه پای چوبی، از طوطی سخن‌گو هم خبری نیست و به‌جای شمشیر از سلاح گرم استفاده می‌کنند.

از خلیج عدن می‌گوییم؛ از باب‌المندب و «برمودای کشتی‌های تجاری»؛ منطقه‌ایی که تا کم‌تر از سه سال پیش، شاید طی شبانه‌روز، شاهد ده‌ها درگیری و به غارت بردن کشتی‌ها بوده است. می‌گویند: سومالیایی‌ها این منطقه را با دزدی‌های خود آباد کرده‌اند، و به کوچک و بزرگ کشتی‌ها هم رحم نمی‌کنند. به‌همین علت است که در وضعیت امروز سومالی، دزدی دریایی، یگانه منبع درآمد سرزمینی شده است که دیگر نمی‌توان کشورش خواند.

اهمیت دزدی‌های دریایی، از آن جهت نیست که سارقان ناکام گذاشته شوند؛ بلکه از آن حیث قابل پردازش است که اولاً: ۹۰ درصد از مبادلات تجاری و اقتصادی جهان از راه دریا صورت می‌گیرد و ثانیاً امروزه کمتر کسی باور می‌کند که دزدان دریایی همچنان وجود داشته باشند.

در گفت‌وگو با امیر دریادار «حبیب‌الله سیاری»، فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، سعی شده به زوایای پنهان تروریسم دریایی بررسی شود و گزارشی از عملکرد این نیرو در برخورد با سارقان آرایه گردد. این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید.

در این منطقه حضور داشته باشد، زیرا باید از نظر ظرفیت و بزرگی، طوری باشد که بتواند ماندگاری خود را حفظ کند. دزدان دریایی در این شرایط از ساحل جدا می‌شوند و اگر امواج باعث شود که نتوانند دزدی کنند، به ساحل برمی‌گردند.

■ **شرایط کار محافظت به چه صورت است؟**
 ● از باب المندب تا بندرعباس، بیش از سه هزار کیلومتر راه است و مأموریت‌ها برای هر گروه، ۹۲ روز طول می‌کشد؛ آن هم در شرایط سخت که به طور دایم و مستمر در حال حرکت هستند؛ حتی بدون یک ثانیه توقف. این شرایط باعث نمی‌شود تا نیروهای ما از کار دست بکشند؛ تا آنجا که سازمان جهانی دریانوردی، از تلاش نیروی دریایی ارتش تقدیر کرد و حضور ایران را در تأمین امنیت آب‌ها، بسیار مؤثر و قابل توجه دانست.



در قدیم، کشتی را غارت می‌کردند و می‌رفتند؛ اما امروز، کشتی‌ها را تصرف می‌کنند و آن را با خود می‌برند و طی تماس با دولت صاحب پرچم، در ازای آزادی کشتی، خواهان دریافت مبالغ هنگفتی می‌شوند.



■ **در خصوص تأمین امنیت برای کشتی‌های سایر کشورها تاکنون چه عملکردی داشته‌اید؟**
 ● شاید این گونه به نظر برسد که نیروی دریایی ارتش، تنها امنیت کشتی‌های خودمان را تأمین می‌کند، در حالی که به محض حمله به هر کشتی، اعم از خارجی و ایرانی، وارد عمل می‌شویم. چندی پیش، کشتی‌ای با پرچم لیبریا دچار حریق بزرگی شد که بال‌گردهای ایرانی، در مرز یمن، شش نفر از خدمه‌ی آن را نجات داده و به بندرعباس انتقال دادند.

حمله هستند. جالب این جاست که کشتی مادر، به نحوی طراحی شده که می‌توان بر روی دریایی خراب هم بایستد و دچار حوادث دریایی نشود. البته تعداد این کشتی‌ها کم است و بیش‌تر در قسمت شرق آب‌های سومالی از این حربه استفاده می‌شود. گستردگی دریا بسیار زیاد است و اگر قرار باشد برای تأمین امنیت آن، از همه‌ی نیروهای نظامی استفاده شود، باز هم امکان‌پذیر نیست. به جز ایران، نیروهای نظامی حدود ۳۰ کشور دیگر دنیا هم در خلیج عدن مستقر هستند که همگی، تأمین امنیت منطقه را بر عهده گرفته‌اند.

■ **آیا تا به امروز، کشتی مادری غرق نشده است؟**

● به یاد می‌آورم، یک بار یک ناوچه هندی، یک «کشتی مادر» دزدان دریایی را در خلیج عدن غرق کرد.

■ **کشورهای دیگر چه وضعیتی دارند؟**

● تعداد قابل توجه‌ایی از این ۳۰ کشوری که حافظ امنیت خلیج عدن هستند، تحت فرماندهی ناتو قرار دارند، در حالی که ایران و دو کشور دیگر، به صورت مستقل عمل می‌کنند. هم‌اکنون، نهمین ناو گروه ما در منطقه حضور دارد.

■ **شرایط خلیج عدن به چه صورت است؟**

● عمق آب در خلیج عدن، بیش از سه هزار متر است که شش ماه از سال را در هجوم بادهای شدیدی به سر می‌برد. وزیدن این بادهای باعث به وجود آمدن موج‌هایی با ارتفاع بیش از ۱۰ متر می‌شود.

همین پدیده‌ی طبیعی، موجب می‌شود که بدنه‌ی کشتی‌ها زیر آب قرار بگیرد که کار کنترل شناور را برای ما کمی سخت می‌کند. از دیگر سو، این بادهای باعث می‌شوند کشتی‌ها همواره ۳۵ درجه در آب، چپ و راست شوند. هر شناوری نمی‌تواند

● نزدیک دو سال است، در شمال کشور سومالی واقع در خلیج عدن که باب‌المندب در آن قرار دارد، آمار دزدی‌های دریایی افزایش یافته است. کشور سومالی مدت‌هاست که دولت مرکزی قدرتمندی ندارد و مردم این کشور، به علت ضعف و فقر حاکم، در وضعیتی قرار گرفته‌اند که مجبورند مایحتاج خود را تأمین کنند. از دیگر سو، زمینه‌ی ماهیگیری از دریا نیز، به دلیل وجود سیستم استعماری حاکم بر آن‌جا، فاقد جذابیت‌های خاص حرفه‌ایی است و برای مردم جاذبه ندارد. این انسان‌ها برای تأمین نیازهای خود، دست به هر کاری می‌زنند. وقتی به نحوه‌ی حمله‌ی آنان به شناورها نگاه می‌کنیم، متوجه می‌شویم که به چنان فقری گرفتار آمده‌اند که برای رسیدن به یک کشتی و تأمین نیازهای معیشتی، از جان خود نیز می‌گذرند. در بین آنان، نظامیان سابق ارتش سومالی هم دیده می‌شوند که تاکتیک‌های حمله و سرعت را به خوبی به افراد گروه آموزش می‌دهند.

در سراسر سومالی به طرف جنوب قاره‌ی آفریقا دزدی انجام می‌شود، اما خلیج عدن، دارای بیش‌ترین تعداد دزدی‌ها است. سازمان جهانی دریانوردی، دو سال پیش، طی قطع‌نامه‌یی از سازمان ملل درخواست کرد تا به کشورهایی که دارای منافع اقتصادی در این منطقه هستند، اعلام کند که با اعزام نیروهای نظامی، امنیت آن‌جا را تأمین کنند. جمهوری اسلامی ایران، جزو نخستین کشورهایی بود که آمادگی خود را برای مبارزه با تروریسم دریایی اعلام کرد. این اقدام، خود حرکت بزرگی بود که ایران در پی انجام آن برآمد. نیروهای خود را دو سال پیش عازم خلیج عدن کردیم. منطقه‌ایی به طول ۱۲۰۰ کیلومتر آبراه را مشخص کردند که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران می‌بایست آن را پوشش دهد.

■ **آیا در این مدت، اتفاق خاصی رخ نداد؟**

● در طول این دو سال، اقتدار ایران اسلامی به خوبی نشان داده شده است. در طول این مدت، چند بار حمله صورت گرفت که با حضور نیروی دریایی، همه‌ی آنها خنثی شد. چندین درگیری شدید موجب شد تا دزدان دریایی، هوس حمله به کشتی‌های ایرانی را از سر بیرون کنند. در مجموع، بیش‌تر از ۵۰۰ فروند کشتی را از منطقه عبور دادیم، بدون آن که اتفاق خاصی رخ دهد.

■ **دزدان دریایی چگونه حمله می‌کنند؟**

● به طور عام، به وسیله‌ی قایق‌های تندرو از ساحل جدا می‌شوند و با تعقیب کشتی‌ها و تیراندازی به سوی آن‌ها، با بهره‌گیری از سلاح‌هایی همچون آرپی جی و تیربار مسئولین کشتی‌ها را وادار به تسلیم می‌کنند. این نوع اول حمله و مرسوم سرعت‌هاست، اما نوع جدید آن نیز، به این شکل است که کشتی مادری در دریا استقرار پیدا می‌کند که قایق‌های تندرو در آن، منتظر فرمان





فرق ما با بقیه کشورهایی که در منطقه حضور دارند این است که نیروهای نظامی برخی کشورها برای حمایت از ناوگان تجاری پول می‌گیرند؛ در حالی که ما برای نشان دادن قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، از کشتی‌های عبوری محافظت می‌کنیم.

■ پیش از حضور ارتش، آیا کشتی یا

نفتکشی ایرانی به سرقت رفته بود؟

● بله، قبل از این که ما در خلیج عدن مستقر شویم، دو فقره سرقت به این شکل برای کشتی‌های ایران اتفاق افتاد. حملات این دزدان در اطراف خلیج سومالی از سه سال پیش، ۷۵ درصد افزایش یافته است. باج‌های چند میلیون دلاری، باعث شده بود که آنان، بیش از پیش وارد دریا شوند، به طوری که برای ۲۰ هزار تانکر و کشتی تجاری که سالانه از این مسیر عبور می‌کنند، مشکلات بیش‌تری ایجاد کرده بودند. در ۳۱ مرداد سال ۱۳۸۷ نیز، کشتی «ایران‌دیانت»، در حالی که با ۴۲ هزار و ۵۰۰ تن، انواع مواد معدنی و صنعتی از چین به سمت بنادر هلند در حرکت بود، در آب‌های خلیج عدن دزدیده شد. «ایران‌دیانت»، هفت هفته بعد و پس از مذاکره با دزدان دریایی سومالیایی آزاد شد.

■ چه ساعتی در شبانه‌روز حملات انجام می‌شود؟

● تفاوتی نمی‌کند، دزدان هم شب حمله می‌کنند و هم صبح. بلافاصله با شناسایی کشتی، به طرفش حرکت می‌کنند و حمله‌ور می‌شوند. دزدان دریایی، چندان در قید و بند شب و روز نیستند. با نردبام‌های متحرک و چنگک، خود را به عرشه کشتی می‌رسانند و با سلاح‌های گرم، کشتی را به تصرف خود در می‌آورند.

■ آیا فقط در خلیج عدن حضور دارید؟

● در شمال اقیانوس هند هم حضور داریم، ولی به خاطر این که آن منطقه دارای محدوده خیلی وسیعی است، در آن جا با تدبیر حرکت می‌کنیم. تنها منطقه تجاری که زیر نظر داریم، همان خلیج عدن است. شاید دزدی دریایی، جای دیگری اتفاق بیفتد اما با اطمینان می‌گوییم که در منطقه‌ی عدن، به دقت منطقه را رصد می‌کنیم.

■ آیا در این خصوص برای خدمه کشتی‌ها

هم دوره‌ی آموزشی برگزار می‌کنید؟

● بله؛ به افراد کشتی‌های زیادی آموزش داده‌ایم که از چه آبراه‌هایی استفاده کنند تا با کم‌ترین خطر روبه‌رو شوند.

آموزش ویژه‌ایی هم برای خدمه‌ی لنج‌های ماهی‌گیری در نظر گرفته‌ایم. بیش‌تر این لنج‌ها از بنادر جاسک و چابهار جدا می‌شوند. برای همه‌ی افراد این لنج‌ها کلاس برگزار می‌شود، محل‌های امن را نشان می‌دهیم و نحوه‌ی مبارزه با دزدی دریایی و انواع روش‌های دفاعی را گوش‌زد می‌کنیم. در چند مورد، این آموزش‌ها کارکرد خود را نشان داده است، به یاد می‌آورم، لنجی بیش از دو روز در چنگ دزدان دریایی گرفتار بود که پس از به کارگیری دستورالعمل‌ها و آموزش‌های ما، خدمه‌ی لنج توانستند خود را از دست متجاوزان نجات داده و طی تماس با نیروهای ارتش، نجات پیدا کنند.

■ مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، چندی

پیش گفته بود: قصد داریم نفتکش‌های مان را برای مبارزه با دزدی‌های دریایی مجهز کنیم.

لطفاً در این مورد توضیح دهید؟

● قوانین بین‌المللی حاکم بر دریاها، به هیچ عنوان به افراد کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها

اجازه نمی‌دهد به سلاح گرم مسلح شوند. ممکن است اقداماتی برای به وجود آوردن مانع به منظور جلوگیری از دزدی به کار گرفته شود، اما این که بخواهیم به انواع سلاح‌ها تجهیزشان کنیم، بر خلاف قوانین بین‌المللی است.

■ آیا مسئولیت همراهی کشتی‌های تجاری

را نیز بر عهده دارید؟

● نه؛ اما هرگاه احساس شود که منطقه‌ایی ناامن است، حتماً کشتی را اسکورت می‌کنیم.

■ آیا دزدانی را دستگیر هم کرده‌اید؟

● چندین مورد پیش آمده است، حتی در یکی از این موارد، یکی از قایق‌های دزدان را تصرف کردیم و به چابهار آوردیم که پس از چند روز رسیدگی و نگهداری از خدمه‌ی آن، آنان را به سفارت کشورشان تحویل دادیم که سفارت‌خانه هم، آنان را به کشورشان برمی‌گرداند و روز از نو! روزی از نو، چراکه چندماه بعد، باز در همان منطقه دیده شدند. البته این معضل به نقص قوانین بین‌المللی باز می‌گردد که نحوه برخورد با دزدان دریایی را مشخص نکرده است و به همین دلیل، کسی به دنبال دستگیری دزدان دریایی نیست.

■ صحبت پایانی شما چیست؟

● نیروی دریایی در انجام مأموریت خود، مطیع سلسله مراتب است و برقراری امنیت، وظیفه‌ی ذاتی ماست. فرق ما با بقیه کشورهایی که در منطقه حضور دارند این است که نیروهای نظامی برخی کشورها برای حمایت از ناوگان تجاری پول می‌گیرند؛ در حالی که ما برای نشان دادن قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، از کشتی‌های عبوری محافظت می‌کنیم. ■



دیدار خداحافظی نماینده دائم ایران در سازمان جهانی دریانوردی با دبیرکل آیمو

حسن نیت در تعاملات فنی و تخصصی با آیمو

همزمان با پایان مأموریت سفیر جمهوری اسلامی ایران در انگلیس، دیدار خداحافظی وی با «فتمیموس میتروپولوس» دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، در مقر این سازمان، واقع در شهر لندن انجام شد.

در این دیدار که عصر روز سه شنبه مورخ ۱۳۸۹/۷/۶ صورت گرفت، «رسول موحدیان عطار»، که همزمان نمایندگی دائم کشورمان رانیز در این سازمان بین‌المللی بر عهده دارد، گزارشی از فعالیت‌های نمایندگی کشورمان در طول مدت مأموریت خود را ارائه نمود. آقای موحدیان، حضور فعالانه‌ی هیأت‌های نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در اجلاس‌های کمیته‌های اصلی و فرعی آیمو، ارائه‌ی پیشنهادهای و گزارش‌ها در قالب بیش از یک صد سند، انجام سفرهای متعدد مقامات ایرانی برای شرکت در اجلاس‌های شورا و مجمع عمومی آیمو، انجام دو سفر دبیرکل آیمو به ایران و ملاقات‌های مؤثر وی با مقامات ارشد ایرانی، انعقاد دو تفاهم‌نامه‌ی همکاری مشترک میان ایران و آیمو، برگزاری چهار دوره‌ی آموزشی در ایران به همراه اعزام نفراتی از کشورمان به دوره‌های مختلف خارج از کشور را، از جمله‌ی مصادیق همکاری‌های مطلوب و مناسب میان ایران و آیمو در چهار سال اخیر برشمرد.

در این دیدار، «آقای میتروپولوس» دبیرکل آیمو نیز، ضمن تأیید اظهارات سفیر ایران، سطح همکاری‌های نزدیک و مناسب کشورمان، به عنوان یکی از اعضای قدیمی آیمو، از زمان استقرار نمایندگی ثابت، به ویژه طی سه-چهار سال اخیر را بی‌سابقه توصیف کرد و خاطر نشان نمود که همکاری‌های ایران، همیشه با رویکرد سازنده و اثرگذار در مباحث فنی و تخصصی همراه بوده است. او با ابراز تأسف از عدم عضویت ایران در شورای آیمو، ابراز داشت: «با توجه به توانایی و پیشینه‌ی تاریخی ملت بزرگ ایران، عضویت شما در شورا می‌توانست برای تصمیم‌گیری‌های کلان و سیاست‌گذاری‌های آیمو بسیار راه‌گشا و مفید باشد» وی اظهار امیدواری کرد: «در انتخابات سال آینده، شاهد موفقیت ایران در راه‌یابی به این شورا باشیم»

سفیر کشورمان در انگلیس نیز ضمن تشکر از

دبیرکل آیمو و قضاوت مثبت وی در خصوص نقش سازنده‌ی جمهوری اسلامی ایران در سازمان جهانی دریانوردی، عدم راه‌یابی به شورا را نتیجه‌ی فضا سازی‌های سیاسی معدودی از کشورها دانست و این نوحه‌ی برخورد با دولت‌های توانمند و فعالی همچون ایران را در یک سازمان کاملاً تخصصی، مورد انتقاد قرار داد. او بر این نکته تأکید کرد که عدم عضویت در شورا، هرگز مانع از حضور مستمر و قوی هیأت‌های نمایندگی کشورمان در اجلاس‌های آیمو و حتی نشست‌های شورای آن، به عنوان عضو ناظر نشده است.

وی افزود: «ما متوقف نخواهیم شد و برای عضویت در شورای اجرایی آیمو، در انتخابات آتی تلاش خواهیم کرد؛ چرا که به عنوان یک کشور مهم در منطقه‌ی خلیج فارس آن را حق خود می‌دانیم.» «رسول موحدیان» در بخش دیگری از اظهارات خود، به اهمیت جایگاه آیمو در تأمین ایمنی و امنیت دریانوردی و نیز، حفظ محیط‌زیست دریایی اشاره کرد و حضور فعال نیروی دریایی کشورمان در تأمین امنیت دریانوردی و مبارزه با دزدی دریایی در آب‌های شمالی و خلیج عدن را یادآور شد و بر عزم جدی جمهوری اسلامی ایران بر ادامه‌ی این روند تأکید کرد.

«فتمیموس میتروپولوس» نیز، ضمن قدردانی از جمهوری اسلامی ایران، به خاطر مشارکت در طرح تأمین امنیت دریانوردی منطقه‌ی حیاتی خلیج عدن، اراده‌ی ایران در ادامه‌ی چنین حمایت‌هایی را ستود. او همچنین، به سفر به یادماندنی به کشورمان در شهریور ماه سال گذشته و دیدارهای مثمر خود با مقامات جمهوری اسلامی ایران، به ویژه وزرای امور خارجه، راه و ترابری، دبیر شورای عالی امنیت ملی و مقامات دریایی کشور اشاره نمود و مجدداً از مهمان نوازی ایرانیان تشکر کرد. دبیرکل آیمو، پیشرفت‌ها و دست‌آوردهای ایران را در عرصه‌ی دریانوردی و امور بندری که در جهت ایفای تعهدات بین‌المللی ناشی از کنوانسیون‌های دریایی و نیز توسعه‌ی ملی صورت گرفته‌اند، خیره‌کننده توصیف نمود؛ و واقعیت‌هایی که او از نزدیک شاهد آن‌ها بوده است را بسیار قابل توجه و اثرگذار دانست.

«آقای میتروپولوس»، با اشاره به پایان دوره‌ی

مسئولیت خود، به‌عنوان دبیرکل آیمو اظهار داشت: «دوره‌ی مسئولیت من در دسامبر سال آینده میلادی، خاتمه خواهد یافت و دبیرکل جدید در اجلاس مجمع عمومی سال آینده، انتخاب خواهد شد.» او ابراز امیدواری کرد، همکاری‌های میان ایران و آیمو در دوره‌ی مسئولیت دبیرکل جدید و سفیر جدید، نیز ادامه یابد.

در پایان ملاقات، سفیر کشورمان در لندن، ضمن رضایت بخش خواندن سطح تعاملات جمهوری اسلامی ایران و آیمو در طول دوره‌ی مأموریت‌اش و حضور مستمر و فعال معاون وی، (علی‌اکبر مرزبان)، این دوره را پر بار، افتخارآمیز و مملو از خاطرات به یادماندنی توصیف کرد و ضمن تقدیر از زحمات دبیرکل آیمو، به خاطر همه‌ی تلاش‌هایی که در طول این مدت، در سایه‌ی تعاملات مثبت و توأم با حسن نیت صورت گرفته است، از صمیم قلب، آرزوی سلامتی و موفقیت برای او و خانواده‌اش نمود.

دبیرکل آیمو نیز، ضمن ابراز خرسندی از آشنایی با آقای موحدیان، به‌عنوان نماینده‌ی دائم جمهوری اسلامی ایران، این آشنایی و همکاری را نقطه‌ی قوتی برای خود برشمرد و ابراز امیدواری کرد، تا تعیین سفیر و نماینده‌ی دائم بعدی، آقای مرزبان به‌عنوان نماینده‌ی دائم، همچون گذشته با قوت به کار خود ادامه دهد.

گفتنی است، «فتمیموس میتروپولوس» اهل کشور یونان است و پنجاه و یک سال از عمر خود را در عرصه‌ی دریانوردی، گذرانده و منشأ خدمات ارزشمندی در این صنعت شده است. او در پایان سال ۲۰۱۱ میلادی، با سمت دبیرکل بازنشسته خواهد شد و سکان هدایت آیمو را پس از گذشت هشت سال، به فرد دیگری واگذار خواهد نمود. ■



ناوگان کشتیرانی تجاری دو کشور در افزایش حجم مبادلات تجاری از دیگر مباحث مورد توافق در این نشست بوده است.

بنا بر اعلام اداره کل ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی، دو طرف در زمینه همکاری متقابل در زمینه مهندسی سواحل و بنادر، مطالعات و تحقیقات مهندسی دریا، ایجاد بانک‌های اطلاعات تخصصی دریایی، تبادل اطلاعات فنی و مهندسی دریایی و فراهم نمودن امکان بازدیدهای متقابل از مراکز تحقیقاتی و بنادر دو کشور مذاکره کردند. سرمایه‌گذاری بخشهای ذیربط اقتصادی طرفین در پروژه‌های حمل و نقلی، به ویژه حمل و نقل دریایی و بندری به منظور توسعه روابط و مناسبات اقتصادی دو کشور، از دیگر مواردی بود که مورد بررسی قرار گرفت.

امضای یادداشت تفاهم

در پایان پنجمین نشست مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران - سوریه یادداشت تفاهمی بین دو کشور امضا شد.

این یادداشت تفاهم را عمادالدین عبدالحی معاون وزیر حمل و نقل و رئیس هیأت سوری و مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی امضا کردند.

بنابر اعلام اداره ترانزیت و موافقت نامه‌ها، یادداشت تفاهم تهران در ۹ بند تنظیم شد که عبارت است از:

- ۱ - همکاری در زمینه آموزش‌های دریایی و استفاده از توانمندی موسسات آموزشی ایرانی جهت تاسیس موسسات آموزشی مشابه در بندر لاذقیه،
- ۲ - همکاری در زمینه ایجاد و توسعه بنادر و

پنجمین نشست مشترک توسعه روابط بندری و دریایی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری عربی سوریه در حالی در تهران برگزار شد که راه اندازی بخشی از مسیر جاده ابریشم از دریای مدیترانه در سواحل سوریه تا کرانه‌های ایرانی در خلیج فارس، مورد تأکید مسئولان دریایی دو کشور قرار گرفت. گسترش روابط و تبادلات تجاری بنادر ایران و سوریه و رونق این مسیر، نکته‌ای بود که وزیر راه و ترابری نیز در دیدار با هیأت سوری بر آن تأکید کرد و اضافه شدن دو کشور عراق و لبنان به این حلقه ارتباطی را حایز اهمیت خواند.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر، تبادلات بازرگانی دو بندر طرطوس و لاذقیه در دریای مدیترانه و بنادر ایرانی شهید رجایی و امام خمینی در خلیج فارس، به جهت قرار گرفتن در جاده ابریشم، سبب منفعت شدن سایر کشورهای در سر راه این مسیر می‌شود. به گزارش بندر و دریا، پیش از این مدیرعامل شرکت تایدواتر، بزرگ‌ترین پورت اپراتور بندری کشور نیز از انجام مذاکرات بین‌المللی برای حضور در کشور سوریه خبر داده بود.

بهزاد اتابکی پیش‌تر در این باره گفته بود: ورود تایدواتر به بندر لاذقیه از این نظر که در محدوده دریای مدیترانه قرار دارد می‌تواند فرصت بسیار خوبی باشد.

بر پایه این گزارش، در نشست تهران «استفاده از تجربیات و ظرفیت‌های طرف ایرانی در زمینه آموزش‌های دریایی، ایجاد و توسعه بنادر و ارزیابی عملکرد ترمینال کانتینری از موضوعاتی بود که مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

همچنین استفاده از امکانات و تسهیلات ترانزیتی ایران در مسیر کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب و نیز استفاده از ظرفیت‌های خالی

در نشست مشترک
همکاری‌های بندری و دریایی
ایران و سوریه
در تهران تأکید شد

احیاء وراه اندازی جاده ابریشم

ابراهیم زارع



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P. CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

- اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری
- عضو اتحادیه کار گزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصصی در گمرکات اجرایی (بندرعباس، امام خمینی، انزلی، خرمشهر و تهران)
- کالارسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید
در ترخیص کالا، گشایش اعتبار
اسنادی نقدی، ریفایناسی

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۴۶۸۲۴۹

نمابر: ۰۲۱ - ۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com



جهت سرمایه گذاری در پس کرانه‌های بندری خود استقبال می‌کند.

صدر افزود: در این نشست مقرر شد شرکتهای کارگزاری حمل و نقل در دو کشور فعال شوند تا زمینه تبادل کالا و تسهیل ترانزیت بین دو کشور فراهم شود.

عمادالدین عبدالحی معاون وزیر حمل و نقل سوریه نیز سطح همکاری‌های دریایی و بندری ایران و سوریه را رو به پیشرفت ارزیابی کرد و گفت: ایران و سوریه همکاری‌های خود را در بخش آموزش‌های دریانوردی، توسعه بندر، تبادلات تجاری و ترانزیت کالا توسعه می‌دهند.

دیدار هیأت سوری با وزیر راه و ترابری

هیأت بلند پایه سوری به ریاست عمادالدین عبدالحی معاون وزیر حمل و نقل در امور دریایی و جمعی از مدیران بندری و دریایی این کشور با دکتر حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری کشورمان دیدار و گفت و گو کردند.

در این دیدار دکتر بهبهانی ضمن خوشامدگویی به هیأت سوری، روابط ایران و سوریه را بسیار عمیق و دوستانه توصیف نمود و گفت: دو کشور با داشتن توانمندی‌های بسیار در زمینه بندر و بهره‌گیری از موقعیت استراتژیک بسیار خوب می‌توانند همکاری‌های خود را بیش از پیش توسعه دهند.

وزیر راه و ترابری همچنین به موضوع تشکیل نشست چهار جانبه ایران - عراق - سوریه و لبنان که پیش از این در سفر خود به سوریه با وزیر حمل و نقل سوریه مطرح کرده بود، اشاره نمود و افزود: در صورت تشکیل این نشست و استفاده از موقعیت‌های بسیار خوب موجود، بندر چهار کشور فعال‌تر می‌شوند که این امر منجر به راه اندازی بخشی از جاده ابریشم می‌شود.

وزیر راه و ترابری در ادامه به هیأت سوری پیشنهاد نمود که بازدید از بنادر ایران به ویژه بندر انزلی در شمال و بندر امام خمینی در جنوب داشته باشند. گفتنی است که موافقت نامه کشتیرانی تجاری - دریایی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری عربی سوریه در سال ۱۳۷۸ به امضای وزرای دو کشور رسیده و در سال ۱۳۸۱ لازم الاجرا شده است. بر اساس ماده ۱۷ این موافقت نامه و به منظور توسعه همکاری‌های بندری و دریایی، مدیران و کارشناسان ذیربط دو کشور به صورت منظم و سالانه نشست مشترکی برگزار می‌کنند. ■

استفاده از تجارب طرف ایرانی در این زمینه، ۳ - استفاده از تجارب طرف ایرانی در زمینه ارزیابی عملکرد ترمینال کانتینری به منظور ارزیابی عملکرد ترمینال کانتینری بندر طرطوس،

۴ - استفاده از امکانات و تسهیلات ترانزیتی ایران در مسیر راهگذر حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب، ۵ - استفاده از ظرفیت‌های خالی ناوگان کشتیرانی تجاری دو کشور در افزایش حجم مبادلات شرکت‌های کشتیرانی در سطح منطقه و بین المللی، ۶ - هماهنگی بین نمایندگان و کارشناسان دو کشور به منظور بررسی امکان اتخاذ مواضع مشترک در سازمان‌های دریایی منطقه ای و بین المللی

۷ - همکاری متقابل در زمینه مهندسی بندر، مطالعات و تحقیقات مهندسی دریایی، ایجاد بانک‌های اطلاعات تخصصی دریا، تبادل اطلاعات فنی و مهندسی دریا و فراهم آوردن امکان بازدید از مراکز تحقیقاتی و بندر دو کشور،

۸ - استقبال از سرمایه گذاری بخش‌های ذیربط اقتصادی دو کشور در پروژه‌های حمل و نقلی به ویژه حمل و نقل دریایی و بندری به منظور توسعه روابط و مناسبات اقتصادی دو کشور،

۹ - حمایت از کشتی‌های تحت پرچم سوریه و متعلق به موسسه حمل و نقل دریایی کشور سوریه در مقابل دزدان دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن.

چراغ سبز هیأت سوری به سرمایه‌گذاران ایرانی

در مراسم امضای این یادداشت تفاهم، مهندس سید عطاءاله صدر با اشاره به مشترکات زیاد دو کشور در زمینه‌های مختلف و جو دوستانه و مثبت مذاکرات گفت: بندر طرطوس و لاذقیه دو بندر مهم سوریه که در دریای مدیترانه قرار دارند و دو بندر شهید رجایی و امام خمینی در خلیج فارس در مسیر جاده ابریشم قرار دارند و توسعه روابط و تبادلات تجاری ایران و سوریه منجر به رونق این مسیر خواهد شد و به این ترتیب تمامی کشورهایی که در سر راه این مسیر قرار دارند از آن منتفع می‌شوند.

معاون وزیر راه با تأکید بر اینکه زمینه‌های بسیار خوبی برای سرمایه گذاری بخش خصوصی در دو کشور وجود دارد، افزود: در این نشست طرف سوری ابراز علاقه مندی نمود تا شرکتهای ترمینال اپراتور ایرانی در بندر سوریه سرمایه گذاری نمایند و ایران نیز از حضور سرمایه گذاران و تجار سوری



طی مراسمی در مجتمع بندری شهید رجایی

از آتش نشانان نمونه‌ی بنادر کشور قدردانی شد

امسال، عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور، ۱۵ درصد رشد داشته است و این در حالی است که در بخش حوادث و سوانح، با کاهش روبه رو بوده‌ایم که نشان از رشد ایمنی بنادر کشور دارد.» وی، برگزاری مانورهای آتش نشانی و ایمنی در سطح بنادر را گامی مهم در جهت حفظ و افزایش آمادگی بنادر برای مقابله با حوادث و سوانح دانست.

مهندس «صدر»، همچنین، با گرامی داشت یاد و خاطره شهدای ۸ سال دفاع مقدس، از دلاورمردی‌های رزمندگان و ایثارگران در دوران جنگ تحمیلی قدردانی نمود و کار آتش نشانان را ادامه‌ی راه رشادت‌ها و دل‌آوری‌های رزمندگان دوران دفاع مقدس قلمداد کرد.

«محسن صادقی فر»، معاون بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی نیز، در این مراسم گفت: «کتاب جامع آتش نشانی که

در حمل‌ونقل دریایی، بتوانیم به اهداف پیش‌بینی شده در این بخش دست یابیم.»

وی با گرامی‌داشت روز هفتم مهرماه، روز ملی ایمنی و آتش نشانی، گفت: «مروزه بنداری در دنیا موفق و دارای جایگاه هستند که بتوانند کالاهایشان را با کم‌ترین حادثه و بالاترین ایمنی جابه‌جا کنند.»

معاون وزیر راه و ترابری، با تشبیه کار آتش نشانان به رسالت انبیا، گفت: «کاری که آتش نشان انجام می‌دهند، حفظ و نجات جان‌ها و کالاها از آتش است و انبیای الهی هم همین کار را انجام می‌دادند و به همین علت است که می‌گویند: اگر برای خدا این کار انجام شود، کاری بسیار ارزشمند و الهی است؛ چرا که یک فرد را به زندگی بازمی‌گرداند.» مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، از توجه ویژه‌ی این سازمان به ارتقای سطح ایمنی در بنادر کشور یاد کرد و گفت: «در ۶ ماه نخست

طی مراسمی همزمان با روز ملی ایمنی و آتش نشانی، از آتش نشانان نمونه‌ی بندر کشور، تقدیر و قدردانی شد.

بر اساس این گزارش و به نقل از روابط عمومی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در این مراسم که با حضور معاون وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، هیات عامل این سازمان و مدیران بنادر سراسر کشور، در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد، «مهندس سید عطاءاله صدر»، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، سهم بنادر از صادرات و واردات کشور را بیش از ۹۳ درصد عنوان کرد و افزود: «می‌طلبید که متناسب با جایگاه بنادر در اقتصاد، به موضوعات اساسی این بخش توجه نماییم.»

«صدر»، با اشاره به اهداف چشم‌انداز ۲۰ ساله‌ی کشور، ابراز امیدواری کرد: «با توجه به ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های کشور در بخش حمل‌ونقل، خصوصا



مانور ایمنی و آتش نشانی در بندر شهید رجایی برگزار شد

همزمان با هفتم مهرماه، روز ملی ایمنی و آتش نشانی، مانور ایمنی و آتش نشانی در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد.

بر پایه این گزارش و به نقل از روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، این مانور با حضور معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی و هیات عامل این سازمان برگزار شد.

این مانور با آتش سوزی لاستیک و مواد نفتی در انبار و عرشه یک کشتی در کنار اسکله آغاز شد که طی آن، بلافاصله شاورهای آتش خوار و ناجی، به همراه خودروهای آتش نشانی، به سمت شناور سانحه دیده شتافتند و در مدت ۱۰ دقیقه اقدام به خاموش کردن آن کردند. یکی از خدمه کشتی نیز که در اثر گریز از آسیب‌های ناشی از حریق، به داخل آب افتاده بود، توسط نیروهای امداد و نجات، در مدت ۱۵ دقیقه، از آب بیرون آورده شد.

همزمان با عملیات امداد و نجات در کشتی، یک دستگاه خودرو کشنده ی حامل بار کانتینر با یک دستگاه خودروی سواری برخورد کرد که بلافاصله منجر به آتش گرفتن خودروی سواری شد که ظرف ۷ دقیقه، نیروهای امدادی، خود را به محل حادثه رساندند و در کم‌تر از ۵ دقیقه اقدام به خاموش نمودن آتش و خارج ساختن فرد مصدوم این سانحه از داخل خودرو کردند و سپس، فرد مصدوم، ظرف مدت ۱۰ دقیقه توسط یک دستگاه آمبولانس از محل حادثه به درمانگاه مجتمع بندری شهید رجایی اعزام شد.

«مهندس سید عطاءاله صدر»، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، در حاشیه برپایی این مانور، هدف از برگزاری این مانور را حفظ آمادگی آتش نشانی به منظور مقابله با هر گونه حادثه احتمالی عنوان کرد و گفت: «این مانور، سومین مانوری است که به مناسبت روز ملی ایمنی و آتش نشانی در بندر برگزار می‌شود. تلاش می‌کنیم با تجهیز بندر به ابزارهای روز و بهره‌گیری از کادر مجرب، به افزایش سطح ایمنی در بندر کشور بیافزاییم.»

بر اساس ارزیابی‌های به عمل آمده، این مانور در مقایسه با استانداردهای جهانی، از کیفیت بسیار خوبی برخوردار بود که خود نشان از آمادگی و توان بندر شهید رجایی در مبارزه با سوانح و آتش سوزی در حداقل زمان ممکن دارد.



«با توجه به سیاست‌گذاری‌های انجام شده در جهت تبدیل بندر شهید رجایی به هاب منطقه و حرکت به سمت بندر نسل سوم، سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در این بندر در دست انجام است که با به ثمر رسیدن این سرمایه‌گذاری‌ها، شاهد دستیابی به هدف‌های تعیین شده، خواهیم بود.»

«صفایی»، به رشد چشمگیر صادرات و ترانزیت غیرنفتی در بندر استان اشاره کرد و گفت: «طی ۶ ماهه نخست امسال، بیش از ۴۵ میلیون تن کالا تخلیه و بارگیری شده است که از این میزان، ۳۰ میلیون تن، مربوط به کالاهای غیرنفتی بوده که از رشد ۲۰ درصدی برخوردار است.»

مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان، در بخش دیگری از سخنان خود به توجه جدی سازمان بندر به منابع انسانی اشاره کرد و گفت: «با برنامه‌ریزی‌های انجام شده، ماهیانه حداقل یک سمینار بین‌المللی علمی مرتبط با مباحث روز صنعت حمل‌ونقل دریایی در این بندر برگزار می‌شود که تاکنون، ۳ سمینار آن برگزار شده است.»

وی، از راهاندازی مرکز بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE) خبر داد و گفت: «این مرکز با بهره‌گیری از کادری مجرب و به منظور تلاش در جهت کاهش حوادث و سوانح در بندر شهید رجایی راه‌اندازی می‌شود.»

گفتنی است، در این مراسم، «کتاب جامع آتش نشانی» رونمایی شد و از ۳۰ آتش نشان نمونه بندر کشور، از جمله آتش نشانیان بخش خصوصی بندر شهید رجایی، تقدیر و قدردانی به عمل آمد.

همزمان با روز ملی ایمنی و آتش نشانی رونمایی شد، اولین کتاب جامع آتش نشانی در کشور است که در ۲ جلد تهیه شده است و می‌تواند راهنمای بسیار خوبی برای آتش نشانان بندر باشد.»

وی با اشاره به جایگاه بندر در اقتصاد جهانی، از ایمنی، به عنوان مقوله‌ای مهم در ایجاد شرایط رقابتی برای جذب کالا یاد کرد و گفت: «با توجه به هدف گذاری‌های انجام شده در جهت تبدیل بندر شهید رجایی به بندر هاب منطقه، مقوله‌ی ایمنی، از اهمیت بسیار مهمی برخوردار خواهد بود که قطعاً توجه جدی به آن، می‌تواند در رسیدن به هدف تعیین شده تأثیر گذار باشد.»

«صادقی فر» گفت: «کاهش زمان عملیات و کم شدن هزینه‌های تخلیه و بارگیری، تنها در صورتی امکان پذیر خواهد بود که بتوانیم ایمنی را به حداکثر برسانیم.»

مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان، نیز در این مراسم با قدردانی از تلاش‌های آتش نشانیان در ارتقای ایمنی بندر، نام‌گذاری روز هفتم مهرماه را بهانه‌ای برای تجلیل از خدمات این افراد عنوان کرد.

«علی اکبر صفایی»، در بخش دیگری از سخنان خود، با اشاره به طرح‌های در دست اقدام این اداره کل در استان گفت: «در حال حاضر، ۱۵ پروژه‌ی توسعه در بندر سطح استان در دست انجام است که نشان از خدمت رسانی دولت خدمت‌گذار، و محوریت زدایی از مناطق مختلف استان دارد.»

وی در عین حال، از الحاق ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار به اراضی بندر شهید رجایی خبر داد و گفت:

ایران صاحب کنسرسیوم بیمه کشتیرانی شد



بر پایه این گزارش، «مهدی غضنفری» در چهاردهمین دوره بزرگداشت روز ملی صادرات که با حضور معاون اول رییس جمهوری و جمعی از مسؤولان دولتی و صادرکنندگان در سالن همایش‌های سازمان صداوسیما برگزار شد، ضمن بیان مطلب فوق عنوان کرد: با راه اندازی این شرکت تمام کشتی‌ها از پوشش بیمه‌ای کامل برخوردار می‌شوند و بدون هیچ محدودیتی در آب‌های بین‌المللی تردد خواهند کرد.

جمهوری اسلامی ایران چهاردهمین کشور دارای کنسرسیوم بیمه مشترک کشتیرانی تحت عنوان P&I برای مقابله با تحریم شد که بسیاری از کشورها این خدمات را پذیرفته‌اند.

یادآور می‌شود؛ کنسرسیوم بیمه کشتیرانی متشکل از شرکت‌های بیمه داخلی و با رهبری بیمه مرکزی، پوشش‌های مشابه ایرانی برای صنعت کشتیرانی را ارائه می‌کند.

آغاز به کار رسمی دفتر KR در تهران

فعالیت رسمی دفتر مؤسسه رده‌بندی KR کره جنوبی در تهران آغاز شد. به دنبال انعقاد تفاهم‌نامه همکاری سه‌جانبه مابین سازمان بنادر و دریانوردی، مؤسسه رده‌بندی ایرانیان (ICS) و مؤسسه رده‌بندی KR کره جنوبی و همچنین اخذ مجوز رسمی انجام بازرسی‌ها و صدور گواهینامه‌های قانونی برای شناورها و تأسیسات فراساحلی تحت پرچم ایران از سازمان بنادر و دریانوردی، فعالیت رسمی دفتر مرکزی مؤسسه رده‌بندی KR در تهران آغاز شد. بر این اساس با حضور کیم جونگ وون،

بعنوان مدیر دفتر KR در ایران، از ۱۱ مهرماه و استفاده از خدمات ۵ بازرسی آموزش‌دیده مؤسسه رده‌بندی ایرانیان در کشور کره جنوبی، بعنوان بازرسان مشترک هر دو مؤسسه رده‌بندی (ICS/KR) فعالیت‌های اجرایی مشترک دو مؤسسه آغاز شد. بنابر اعلام مؤسسه رده‌بندی ایرانیان، از آنجایی که این همکاری مشترک به تأیید اغلب کارشناسان مستقل به نفع صنعت دریایی و امور رده‌بندی در ایران ارزیابی می‌شود؛ انتظار می‌رود که استفاده از این همکاری مشترک مورد استقبال جامعه دریایی قرار گیرد.

انتقال خاک استحصالی از لایروبی کارون به قطر



نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی گفت: باتوجه به توافق میان ایران و قطر خاک استحصالی از لایروبی کارون در خرمشهر به قطر انتقال یافت.

مصطفی مطورزاده اظهار داشت: پس از پایان جنگ تحمیلی و آثار ویرانگر آن بر مردم مظلوم و از جان گذشته خوزستان و آثار باستانی این مناطق و همچنین آکوسیستم خوزستان، مردم مناطق جنگ زده چشم انتظار آبادانی و رونق و پیشرفت هرچه بیشتر این مناطق بودند. وی خاطرنشان کرد: کارون تنها رودخانه قابل کشتیرانی کشورمان است که به آب‌های بین‌المللی و اقیانوس‌های جهان ارتباط دارد، در همین راستا از یک طرف در خرمشهر از طریق مصب خود به اروندرود می‌ریزد و از طرف دیگر در رودخانه بهمن‌شیر به خلیج فارس و از آن طریق به اقیانوس هند مرتبط می‌شود.

نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی افزود: کارون می‌تواند با بسترسازی برای تردد کشتی‌های کوچک تجاری زمینه تحول اقتصادی در خرمشهر را فراهم کند، اما تردد این کشتی‌ها بدون لایروبی امکانپذیر نیست.

وی ادامه داد: با همت و تلاش مسئولان، لایروبی کارون در خرمشهر در حال انجام است و امیدواریم با تلاش مضاعف شاهد اتمام این پروژه باشیم.

مطورزاده تصریح کرد: براساس توافق‌های انجام شده میان ایران و قطر خاک استحصالی از لایروبی کارون در خرمشهر به کشور قطر انتقال خواهد یافت.

بزرگ‌ترین بندر صیادی کشور خصوصی می‌شود

مدیرکل شیلات استان بوشهر گفت: از زمان اجرای طرح واگذاری بندرهای صیادی تاکنون سه بندر این استان شامل دیلم، نخل تقی و صلح آباد بوشهر به بخش خصوصی واگذار شده و تا پایان امسال نیز اداره سه بندر دیر، بندرگاه و جلالی بوشهر واگذار خواهد شد.

اردشیر یاراحمدی در جلسه واگذاری مدیریت بندر صیادی دیر افزود: هدف از اجرای طرح خارج کردن مدیریت بنادر از عهده شیلات و واگذاری آنها به تعاونی صیادان، افزایش بهره‌وری و حرکت به سمت توسعه پایدار در جامعه صیادی است که به سود بهره‌برداران مورد توجه قرار می‌گیرد.

مدیرکل شیلات بوشهر اظهار داشت: واگذاری مدیریت بندر برای توسعه و تحول یک اصل میمون است که ما به‌جد دنبال تحقق این اصل هستیم.

به گفته وی، این طرح نقایص و کاستی‌های موجود در بنادر را به نحو احسن رفع می‌کند و باعث تلاش بیشتر برای اصلاح و توسعه بنادر می‌شود.

یاراحمدی گفت: شیلات استان بوشهر از زمان اجرای این طرح تاکنون بندرهای صیادی صلح آباد، دیلم و نخل تقی را واگذار کرده است و تا پایان سال نیز تصمیم دارد بندرهای دیر، بندرگاه و جلالی را به تعاونی صیادی واگذار کند.

وی افزود: تعاونی‌ها می‌توانند بعد از تحویل این بنادر در آنها تأسیسات جانبی مانند بازارچه کالای ملوانی، داک، کارخانه یخ‌سازی و ساختمان تعاونی احداث کنند. گفتنی است، بندر دیر بزرگ‌ترین بندر صیادی کشور است که در ۲۰۰ کیلومتری جنوب بوشهر واقع شده است.

برگزاری همایش

سرمایه‌گذاران کنار گذر رامسر در سال آینده

داخلی اواخر اردیبهشت ماه سال ۹۰ در رامسر برگزار می‌شود. وی گفت: در این همایش سرمایه‌گذاران خارجی و ایرانی، طی سه روز اقامت خود، باپتانسیل‌های منطقه‌ای، موقعیت پروژه کنار گذر رامسر و توجیحات اقتصادی این طرح آشنایی شوند.

کلیات برگزاری همایش بین‌المللی سرمایه‌گذاران کنار گذر رامسر در کمیسیون فرهنگی دولت تصویب شد. «محمد رضا امامی» معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر گفت: این همایش با دعوت از ۱۵۰ نفر از سرمایه‌گذاران بین‌المللی و



رد دوباره ادعاهای واهی در خصوص جزایر سه گانه ایران

سخنگوی وزارت امور خارجه با مردود و بی اساس خواندن مفاد بیانیه پایانی دومین اجلاس سران کشورهای عربی و آفریقایی در لیبی درباره جزایر سه گانه ایرانی، تاکید کرد: جزایر سه گانه تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی جزء انفکاک ناپذیر سرزمین جمهوری اسلامی ایران است. «رامین مهمانپرست» با اشاره به اینکه دخالت طرفهای ثالث در این امر هیچ گونه کمکی به حل سوء تفاهم موجود نخواهد کرد، افزود: جمهوری اسلامی ایران مراتب آمادگی خود را برای انجام مذاکره مستقیم درباره سوء تفاهم موجود در خصوص ترتیبات اجرایی یادداشت تفاهم ۱۹۷۱ در جزیره ابوموسی با طرف اماراتی اعلام کرده است.

تقدیر از طرح شهر دریایی خلیج فارس در نمایشگاه انگلیس

طرح شهر دریایی خلیج فارس که یکی از طرحهای شرکت کننده در نمایشگاه و مسابقات بین المللی اختراعات و نوآوری های انگلیس بود، مورد تقدیر ویژه هیات داوران و شرکت کنندگان در این نمایشگاه قرار گرفت. در مراسم ویژه ای که در کاخ الکساندرای لندن، محل برگزاری دهمین نمایشگاه و مسابقه اختراعات و نوآوری های انگلیس، برگزار شد؛ طرح شهر دریایی خلیج فارس با کسب چند جایزه ویژه مورد تقدیر قرار گرفت. این طرح که توسط مؤسسه پژوهشی تاریخ و تمدن شرق و با مدیریت دکتر سیدمحمدتقی هاشمیان اجرا می شود، موفق شد جایزه ویژه بهترین طراحی صنعتی و جایزه ویژه بهترین پروژه زیست محیطی این نمایشگاه بین المللی را از آن خود کند. همچنین هیأت تایوانی شرکت کننده در نمایشگاه اختراعات و نوآوری های انگلیس در این مراسم جایزه ویژه و لوح تقدیر شهردار تایپه را به خاطر طرح شهر دریایی خلیج فارس به دکتر هاشمیان اهدا کرد.

توسعه صنایع دریایی در دستور کار منطقه آزاد قشم

از مهم ترین برنامه های این سازمان در سال جاری توسعه صنایع دریایی و شیلات در منطقه آزاد قشم است. محمد دایی، مدیر صنایع و شهرک های صنعتی سازمان منطقه آزاد قشم، با بیان این مطلب گفت: در حال حاضر در منطقه آزاد قشم بیش از ۱۰۰ واحد صنعتی فعالیت دارد، که در این راستا از مهم ترین صنایع این منطقه می توان به شرکت دخانیات، شرکت کاسترول، شرکت زمینس، شرکت سیمان قشم و شرکت ذوب روی اشاره کرد. وی تصریح کرد: از مهم ترین برنامه های سال جاری در سازمان منطقه آزاد قشم توسعه صنایع دریایی و شیلات است، همچنین حفظ صنایع موجود در منطقه آزاد قشم از دیگر برنامه های این سازمان به شمار می رود. به گفته وی، بیشتر صنایع دریایی و شیلات منطقه آزاد قشم در شهرک های سوزا، درگهان، رنکان، تولا، سایت صنایع کوچک و روستای سلخ مستقر هستند.

راه اندازی آکواریوم ماهیان خلیج فارس در قشم

مدیر امور بنادر سازمان منطقه آزاد قشم گفت: به زودی آکواریوم ماهیان خلیج فارس در اسکله شهید ذاکری قشم راه اندازی می شود. نعمت اله دارش مدیر امور بنادر سازمان منطقه آزاد قشم در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا ضمن بیان این مطلب افزود: در آینده ای نزدیک آکواریوم ماهیان خلیج فارس و غرفه صنایع دستی سالن اسکله شهید ذاکری راه اندازی خواهد شد.

حضور سرمایه گذاران ترکیه ای برای ترانزیت کالا به پاکستان در منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار



سرمایه گذار ترکیه ای فعال در امر تولید و صادرات مواد آرایشی و بهداشتی در خاورمیانه در دیدار با مهندس سعید رحیمی رئیس هیات مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد تجاری- صنعتی برای ترانزیت کالاهای تولیدی خود به کشور پاکستان از این منطقه ابراز تمایل کرد.

به گزارش روابط عمومی سازمان منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار مهندس رحیمی رئیس هیات مدیره و مدیر عامل سازمان در این دیدار با اشاره به موقعیت جغرافیایی چابهار به لحاظ همسایه بودن با کشور پاکستان گفت: منطقه آزاد چابهار برای ترانزیت کالاهای ترکیه ای که اکنون از امارات متحده عربی انجام می شود می تواند جایگزین مناسبی برای صرفه جویی در هزینه ها و قیمت تمام شده کالا باشد.

بر پایه همین گزارش این شرکت تولیدی ترکیه ای ضمن ایجاد نمایندگی محصولات خود در منطقه آزاد چابهار بازار ۷۰ میلیون دلاری خود در پاکستان را از همین طریق تغذیه می کند.

کشتی های طاووس بهشتی راهی آب های خلیج فارس می شوند



مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت کشتیرانی طاووس بهشتی کیش از تردد ۴ کشتی طاووس بهشتی تا پایان سال جاری در آب های خلیج فارس خبر داد.

ابراهیم رستمی، مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت کشتیرانی طاووس بهشتی کیش، با اعلام این خبر افزود: شرکت کشتیرانی طاووس بهشتی کیش به منظور تجهیز ناوگان خود به شناورهای مدرن، ایمن و سریع در منطقه خلیج فارس تا پایان سال جاری ۴ کشتی طاووس بهشتی را راهی آب های خلیج فارس خواهد کرد.

وی تصریح کرد: این شرکت در سال ۱۳۷۸ با هدف ایجاد ناوگان مسافری دریایی در راستای توسعه صنعت گردشگری و توریسم به ثبت رسید و با سفارش ساخت دو فرزند کشتی مسافری فوق پیشرفته از نوع کاتاماران فعالیت خود را آغاز کرد.

رستمی ادامه داد: در این راستا کشتی های مدرن طاووس ۱ و ۲ در سالهای ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱ به ترتیب در کشور نروژ توسط کارخانه بت سرویس ساخته و به ایران تحویل داده شد.

وی افزود: هزینه ساخت هر فرزند از این کشتی ها بیش از ۷ میلیون دلار بوده و امروز قیمت ساخت هر کدام حدود ۱۲ میلیون دلار تخمین زده می شود، کشتی های فوق بر اساس آخرین تکنولوژی روز دنیا ساخته شده و می توان گفت این کشتی ها در حوزه کشورهای خلیج فارس و حتی خاورمیانه در نوع خود بی نظیر است.

رستمی تصریح کرد: جزایر و بنادر جنوب کشور نظیر چابهار، بندر عباس، بوشهر، بندر لنگه، آبادان، قشم و جزیره زیبای کیش با داشتن امکاناتی چون فرودگاه، هتل ها و مراکز اقامتی و تفریحی موقعیت جغرافیایی مناسب همواره از نبود شناورهای مسافری سریع، ایمن و راحت مطابق با استانداردهای روز دنیا در رنج می بردند.

برگزاری ۱۴۳ دوره آموزشی توسط موسسه آموزشی کشتیرانی



رئیس موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: در شش ماه نخست امسال ۱۷۷۴ نفر با شرکت در ۱۴۳ دوره آموزشی موفق به دریافت گواهینامه از این موسسه شده‌اند.

«کاپیتان محمد علی شهبان» با بیان اینکه ۱۴۳ دوره آموزشی در شش ماهه امسال برگزار شده است گفت: این دوره‌ها شامل هشت دوره بلند مدت، ۱۴ دوره تکمیلی و تطبیقی افسران، ۵۲ دوره جانبی (الزامی، کاربردی)، ۵۷ دوره کوتاه مدت کاربردی ویژه دریانوردان و همچنین ۱۱ دوره عملیات بندری و لجستیک ویژه کارکنان خشکی برگزار شده است.

وی در ادامه گفت: طی شش ماهه سال جاری با برگزاری دوره‌های فوق، ۱۷۷۴ نفر موفق به گذراندن دوره‌های موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شده‌اند. کاپیتان شهبان با بیان اینکه موسسه آموزشی کشتیرانی علاوه بر اجرای دوره‌های آموزشی

طبق مفاد کنوانسیون استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW) دوره‌های کاربردی کوتاه مدت مورد نیاز صنعت دریانوردی را طراحی و اجرا می‌کند گفت: در این راستا در شش ماهه اول سال جاری ۶۸ دوره کاربردی کوتاه مدت ویژه دریانوردان و کارکنان خشکی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی برگزار شد.

تشکیل ستاد فناوری‌های دریایی کشور

دبیر انجمن و علوم و فنون دریایی گفت: در جشنواره خلیج فارس که توسط انجمن علوم و فنون دریایی کشور برگزار می‌شود به سه نفر از محققان برتر کشور جوایزی اهدا خواهد شد.

«افشین آراسته» با اعلام این مطلب افزود: انتخاب سه محقق برتر دریایی توسط هیات داورى متشکل از ۱۰ نفر از برترین‌های علوم دریایی کشور صورت می‌گیرد.

وی همچنین گفت: در این جشنواره به دانشجویان و فعالان دریایی کشور در بخش‌های دریایی نیز جوایزی اهدا می‌شود.

آراسته به تشکیل ستاد فناوری‌های دریایی در کشور توسط انجمن علوم و فنون دریایی اشاره کرد و گفت: این ستاد به تازگی با همکاری سازمان‌ها و ارگانهای مختلف دریایی تشکیل شده است. وی با اشاره به این که این ستاد با هدف تدوین برنامه‌ها و سیاست‌های کلی کشور تشکیل شده است افزود: در صددیم که با تدوین سیاست‌های کلی فناوری دریایی کشور در توسعه این بخش گام برداریم.



طرح جامع صید و میادی سال آینده اجرایی می‌شود

مدیرکل امور صید شیلات ایران گفت: طرح جامع صید و میادی در حال تدوین است و سال ۹۰ اجرایی می‌شود. علی‌اصغر مجاهدی در مراسم آغاز صید ماهیان استخوانی در منطقه چپرود جویبار اظهار داشت: این طرح به منظور ساماندهی رودخانه‌ها، بازار ماهی فروشان و ساماندهی تشکلهای، حفاظت دریا و انجام تحقیقات است. وی تصریح کرد: کمتر از ۵ درصد آب‌های رودخانه‌های ایران وارد دریای خزر می‌شود. مجاهدی اظهار داشت: ۱۲ هزار بهره‌بردار از منابع دریای خزر مشغول به کار هستند که ۱۱ هزار نفر از این تعداد در تعاونی پره صیادی فعال هستند که سهم مازندران از این تعداد ۴ هزار نفر است.



فاز دوم مجتمع بندری شهید رجایی را می‌سازیم

شرکت تایدواتر خاورمیانه آمادگی خود را برای سرمایه‌گذاری در ساخت فاز ۲ بندر شهید رجایی در صورت موافقت سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد. به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت تایدواتر خاورمیانه، به دنبال مصاحبه اخیر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر عدم تمایل شرکت تایدواتر به سرمایه‌گذاری در فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی، محمد کاشانی، رئیس هیئت مدیره شرکت تایدواتر از آمادگی این شرکت برای سرمایه‌گذاری کامل در فاز دوم بندر شهید رجایی و ساخت و توسعه این فاز به روش BOT و یا هر روش دیگری که سازمان بنادر صلاح بداند، خبر داد.

وی تصریح کرد: تایدواتر علاوه بر این، برای ساخت فاز ۳ بندر شهید رجایی در حال مذاکره با شریک خارجی هستیم و چنانچه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران انصراف دهد، ما آماده مذاکره برای ساخت فاز سوم هستیم.

کاشانی ادامه داد: همچنان آماده خرید تمامی جرثقیل‌های گنتری کرین، دروازه‌ای و سایر تجهیزات موجود در ترمینال دوم بندر شهید رجایی هستیم و از سوی دیگر تایدواتر نیز آمادگی کامل برای سرمایه‌گذاری جهت خرید تجهیزات جدید برای بندر شهید رجایی را دارد.

شرکت تایدواتر به عنوان بزرگترین پورت اپراتور بندری کشور در زمینه ایجاد نرم افزارهای تخصصی، تامین تجهیزات فنی با پشتیبانی مناسب و نیز آموزش، سرمایه‌گذاری مناسبی انجام داده و از این رو سابقه موفق در جذب خطوط بزرگ کشتیرانی دنیا را داشته و مورد اعتماد تمامی شرکت‌ها و دست‌اندرکاران امر حمل و نقل بین‌المللی است.

بهره‌برداری از حوض خشک کارون تا پایان سال جاری

عملیات گودبرداری و پی‌ریزی حوض خشک کارون، تا کنون طبق برنامه انجام شده است. این حوض، با ابعاد ۵۰ متر در ۳۰ متر و به عمق ۵ متر، برای تعمیر انواع شناورهای تدارکاتی ساخته می‌شود.

«آقای محمود راستکار»، مدیرعامل شرکت شناورسازان کارون، این پروژه را مرحله نخست اجرای حوض خشک ۱۸۰ متری کارون دانسته و هزینه‌های راه‌اندازی کامل این مرحله را بیش از ۷۰۰ میلیون تومان برآورد کرده است.

وی می‌گوید: «با وجود نصب پل‌های کم‌ارتفاع در مسیر رودخانه‌ی کارون و از دست رفتن بخشی از بازار تعمیرات شناورها، با توجه به کیفیت ساخت و تعمیرات در این شرکت و بازار خاص در تعمیر شناورهای کوچک خدماتی در منطقه، این پروژه طبق برنامه پیش رفته است و در مرحله اول، به صورت نیمه‌مکانیزه راه‌اندازی خواهد شد.»

گفتنی است، پروژه‌ی احداث حوض خشک کارون، در ۴ مرحله طراحی شده است که با تکمیل مرحله دوم، این شرکت قادر خواهد بود شناورهای تا ظرفیت ۵۰۰۰ تن را تعمیر و نوسازی کند.

شایان ذکر است، بیش از ۹۵ درصد از کشتی‌های ملکی ایران، به دلیل نبود تأسیسات و توانمندی مناسب در این بازار، از کشور خارج می‌شوند و برای تعمیرات، راهی کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس می‌شوند.

توسعه زیستگاه‌های مصنوعی در دستور کار است

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان گفت: این پژوهشکده در راستای کاهش اثرات پدیده کشتند قرمز توسعه زیستگاه‌های مصنوعی را در خلیج فارس در دستور کار دارد.

محمدصدیق مرتضوی در نخستین همایش استانی راه‌های مقابله و کاهش اثرات پدیده کشتند قرمز و برخی از علل به وجود آورنده آن اظهار داشت: این پدیده در سال ۸۷ ظهور و بعد از مدتی کم‌رنگ و مجدد در ماه‌های اخیر در آب‌های استان هرمزگان مشاهده شده است.

وی ادامه داد: به منظور تحقیق و بررسی هر چه بیشتر این پدیده، ۸ میلیارد ریال در حوزه اعتبارات عمرانی به پژوهشکده تزیق شده است.

رئیس پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان با اشاره به تاثیرات منفی و محسوس این پدیده بر اقتصاد به ویژه در بخش‌هایی مانند شیلات و صیادی، ابراز داشت: مجموعه‌ای از عوامل از قبیل دما، ورود فاضلاب‌ها به دریا، ورود مواد مغذی از لایه‌های زیرین دریا، موجب مناسب شدن فضای رشد جلبک‌های عامل بروز پدیده کشتند قرمز و ایجاد بوم جلبکی و در نتیجه گسترش این پدیده شده است.

مرتضوی افزود: پایش‌های ماهواره‌ای که در نخستین همایش استانی مقابله با پدیده کشتند قرمز نیز مطرح شد از جمله مهم‌ترین راهکارهای آگاهی از وقوع آن است. این مقام مسئول با اشاره به اینکه ما به دنبال کاهش اثرات پدیده کشتند قرمز هستیم، اظهار داشت: در همین راستا توسعه زیستگاه‌های مصنوعی دریایی را در دستور کار داریم و سازه‌هایی را نیز به دریا منتقل کرده‌ایم.

تخلیه بدون حادثه یک میلیون و دویست هزار تن غلات

به مناسبت هفتم مهرماه روز ایمنی و آتش نشانی، طی مراسمی با حضور معاونین فنی و نگهداری، اداری و مالی و تنی چند از رؤسای ادارات اداره کل بنادر و دریانوردی مراسمی در تعمیرگاه تجهیزات تخلیه و بارگیری بندر امام توسط شرکت تایدواتر برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل شرکت تایدواتر به نقل از ناحیه خوزستان، طی این مراسم معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: این اداره کل در زمینه رعایت و ارتقاء ایمنی طی سال‌های اخیر گام‌های بسیار مؤثری برداشته و در اثر تلاش‌های همه کارکنان این اداره کل در سطوح مختلف استانی و سازمانی به عنوان واحد برتر معرفی شده است. دبیر شورایی ایمنی واحد فنی و نگهداری که در جمع مدیران و کارکنان شرکت تایدواتر شعبه بندر امام سخن می‌گفت، ضمن اشاره به انجام عملیات تخلیه یک میلیون و دویست هزار تن غلات بدون حادثه طی شهریورماه سال جاری افزود: این امر نشان می‌دهد که رعایت اصول و الزامات ایمنی سرلوحه کار همه کارکنان در هنگام کار است.

وی در ادامه گفت: به دنبال پیگیری‌های مستمر شورایی ایمنی واحد فنی و نگهداری و رشد فرهنگ ایمنی بین کارکنان، در زمینه رعایت و ارتقاء سطح کیفی ایمنی با هیچ مشکلی روبرو نیستیم و مادر شورای ایمنی تمام تلاش خود را جهت تدارک و فراهم کردن زمینه ی مساعد و ایمن در فضایی پرنشاط برای کارکنان کوشای همه قسمت‌ها به کار می‌بندیم.

طی این مراسم، معاون عملیات شرکت تایدواتر شعبه بندرامام طی سخنانی با گرامیداشت این روز، بر اهمیت رعایت اصول ایمنی به ویژه در فعالیت‌های عملیاتی و تعمیر و نگهداری تأکید کرد و اظهار داشت: رعایت این اصول، طبعاً صیانت و سلامت کارکنان در هنگام کار که حجم گسترده‌ای از فعالیت‌های عملیاتی را که از سیلوی غلات تا آخرین اسکله در برمی‌گیرد، به دنبال خواهد داشت.

وی طی گزارشی درباره مجموعه اقدامات و عملکرد این شرکت در زمینه ایمنی، به انجام معاینات ادواری، نصب علائم ایمنی در محدوده فعالیت‌های عملیاتی، خرید تجهیزات هشداردهنده، وسایل حفاظت فردی، آموزش‌های مستمر کارکنان و برگزاری مانورهای داخلی و مشترک با سایر ادارات و واحدها اشاره کرد.

حمل دومین محموله سنگین در دریای خزر توسط ناوگان ایرانی



بنابراین گزارش، اولین کشتی حمل محمولات سنگین کشتیرانی دریای خزر اوایل مرداد ماه سال جاری وارد آب‌های ایران در دریای خزر شد.

دومین کشتی حامل محمولات سنگین پروژه‌های نیروگاهی توسط شرکت کشتیرانی دریای خزر وارد بندر انزلی شد.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر با اعلام این خبر گفت: عملیات حمل شش دستگاه ترانسفورماتور به وزن ۱۶۰۰ تن توسط دو فروند از کشتی‌های این شرکت از بندر ماریوپل اوکراین، در دریای سیاه، به مقصد اختصاصی پره‌سر، واقع در ۴۰ کیلومتری بندر انزلی، با موفقیت انجام شد.

محمدرضا قادری افزود: پیش از این محمولات پروژه‌های نیروگاهی توسط کشتی‌های روسی حمل می‌شد که برای دومین بار دو فروند کشتی ناوگان این شرکت موفق به انجام آن شدند.

سرمایه‌گذاری کنیا در ساخت سیلوی ۲۰۰ هزار تنی



استاندار خوزستان از سرمایه‌گذاری یک شرکت کنیایی برای ساخت یک سیلوی ۲۰۰ هزار تنی در بندر امام خمینی در آینده نزدیک خبر داد.

«سیدجعفر حجازی» در کارگروه صادرات غیرنفتی خوزستان افزود: این سیلو به منظور ایجاد بستر و زیرساخت لازم ترانزیت گندم به کشورهای آسیای میانه از طریق بندر امام خمینی ساخته خواهد شد.

وی گفت: ساخت این سیلو که تفاهم نامه آن امضا شده در جریان برگزاری همایش بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در خوزستان پیشنهاد داده شده که در نهایت سرمایه‌گذار کنیایی موافقت خود را برای ساخت این سیلو اعلام کرد.

استاندار خوزستان گفت: با توجه به مزیت نسبی بندر امام و امکان پهلوگیری کشتی‌های بیش از ۱۵۰ هزار تن، این بندر می‌تواند در زمینه ترانزیت گندم مازاد کشورهای آسیای میانه به کشورهای حوزه خلیج فارس موفق عمل کرده و زمینه ایجاد اشتغال و سرمایه‌گذاری بیشتر را در این بندر فراهم آورد.

حجازی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر امام را با توجه به اشتیاق کشورهای منطقه بویژه عراق به ترانزیت مواد سوختی بی‌بدیل خواند و گفت: این بندر به عنوان کریدور شمال - جنوب نقش ممتاز و منحصر بفردی را در زمینه تجارت خارجی و ترانزیت کالا ایفا می‌نماید.

بنا به این گزارش بندر امام در نیمه نخست سال جاری مقادیر زیادی فرآورده نفتی از کشور عراق ترانزیت کرد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته بیش از چهار برابر افزایش دارد.

بندر امام با قرار گرفتن در خورموسی و بهره‌مندی از اسکله‌های متعدد، سالانه بیش از ۲۵ میلیون تن کالا را تخلیه و بارگیری می‌کند.

در گفت‌وگو با مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران

شورای عالی صنایع دریایی از موضوع ساخت منحرف نشود

شرکت ملی نفتکش ایران که عنوان چهارمین ناوگان بزرگ نفتی جهان را بر خود دارد؛ به دلیل حجم گسترده ساخت و تعمیر کشتی‌های خود، همواره مورد توجه صنایع دریایی کشور بوده و به دلایلی چون عدم ارایه سفارش ساخت به صنایع داخلی، مورد انتقاد است. مهندس محمد سوری، مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران، اما در پاسخ به انتقادهای جاری از روند ساخت سفارش‌های این شرکت به شرکت‌های ایزواپکو و صدرا گلایه‌مند است و روند فعلی عملکرد شورای عالی صنایع دریایی را نیز، مغایر با اهداف اصلی آن می‌داند.

جناب‌عالی، به عنوان یکی از مدیران ارشد دریایی کشور، درباره روند فعالیت‌های این شورا چیست و آیا روند موجود را در جهت دستیابی به اهداف شورا، مبنی بر هماهنگی ارگان‌های دریایی و تقویت فعالیت‌های صنعتی می‌دانید؟

● تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی در سال ۱۳۸۷ و تصویب آیین‌نامه اجرایی آن در سال ۱۳۸۸ و همچنین تشکیل شورای عالی صنایع دریایی، امیدهای بی‌شماری را جهت توسعه این صنعت زنده می‌کند. در حال حاضر قدرت اجرایی و تصمیم‌گیری در بالاترین سطح اجرایی کشور برای صنعت دریایی به وجود آمده و می‌توان با طرح مسائل کلیدی در شورای عالی صنایع دریایی نسبت به رفع کمبودها، نواقص و مشکلات اساسی این صنعت قدم‌های موثر، اصولی و پایدار برداشت.

متأسفانه دستور کار جلسات کمیسیون‌های راهبری تاکنون بر خلاف تعریف نفس قانون فعالیت صنایع دریایی، تداخل در وظایف قانونی وزارتخانه‌ها از جمله وزارت نفت و سازمان‌ها و ارگان‌های دیگر را پیگیری نموده است. ما معتقدیم امور دریایی مشمول مصوبه قانون حمایت از صنایع دریایی نمی‌شود و فقط امور مربوط به صنعت ساخت و ساز است که شامل آن می‌گردد و گسترش دادن قانون به زوایای قوانین داخلی شرکت‌های دریایی، تداخل در امور را ایجاد کرده و نتیجه‌ای نیز

عنوان قدرتی دریایی به حساب آید و این امر تابعی از اراده، همت و تلاش دریانوردان، دولت مردان و مسئولان مرتبط است که می‌تواند ترازو را به نفع این صنعت در جهت رشد و رفع مشکلاتی از قبیل ایجاد زمینه‌های سخت افزاری، شرایط کاری مناسب، تقویت همه جانبه آموزشی که ستون فقرات این محور می‌باشد، تنظیم نماید و تا نیروی کار ماهر، مدیر متخصص و برنامه‌ریزی مدون وجود نداشته باشد رسیدن به چشم‌انداز لذت‌بخش و غرورآفرین ۱۴۰۴ چالش برانگیز است.

■ در یک سال گذشته تلاش‌های متعددی برای فعال شدن شورای عالی صنایع دریایی و صندوق حمایت از صنایع دریایی صورت گرفت. ارزیابی

■ به عنوان یکی از مدیران پرسابقه بخش دریایی، مهم‌ترین چالش‌های کنونی صنعت دریایی کشور را چه می‌دانید؟

● مهم‌ترین چالش صنعت دریایی ایران می‌باید نحوه رسیدن کشور به قدرت دریایی اول منطقه در چشم‌انداز ۱۴۰۴ باشد، برای رسیدن به آن موضع می‌باید یکی از رویکردهای توسعه این صنعت، که به جرأت باید آن را سر منشاء دیگر جنبه‌های توسعه دانست، توسعه دریامحور است که باید در راستای اهداف راهبردی و منافع ملی در نظر گرفته شود.

استراتژی مدون و مصوبی که مورد توافق همه طرف‌های این صنعت است، باید وجود داشته باشد، اراده‌ی اجرا و قدرت نظارت محکمی نیز لازم دارد. اکنون ایران در صدد است تا به





زیان‌ها را باید دولت پرداخت کند. یعنی وقتی کشتی ۲۵ میلیون دلاری با تأخیر زمان و عمر مفیدی که از دست می‌دهد و قیمت تمام شده آن با توجه به تهدید قراردادهای تقریباً ۵۰ میلیون دلار، می‌شود این سوبسید را نباید یک بنگاه اقتصادی بپردازد. در حالی که اکنون ما به امید این که شرکت‌های داخلی توانمندی‌شان در ساخت کشتی بیشتر شود این سوبسیدها را می‌پردازیم و این مهم‌ترین کاری است که طی چند سال گذشته در جهت حمایت از صنایع دریایی داخلی داشته‌ایم. مضافاً ساخت ۵ فروند نفتکش افرامکس صد هزار تنی و ۳ فروند لندینگ کرافت ۱۸۰۰ تنی در شرکت صدرا مورد نظرمان بود و قرارداد مربوطه هم امضاء گردید ولی خود شرکت صدرا به دلایل نامعلوم قراردادهای فوق را فسخ نمود.

■ مهم‌ترین پیشنهادهای جنابعالی برای ارتقای صنایع دریایی کشور چیست؟
در حال حاضر نه وقت در جا زدن و نه زمان وقت تلف کردن است باید از این صنعت در دو بعد ساخت و ساز کشتی و کشتیرانی در یک حد پشتیبانی کرد و نباید طوری برنامه ریزی کرد تا یکی فدای دیگری شود.

فروند کشتی هم به مجتمع کشتی سازی و خدمات فراساحل ایران (ایزوایکو) در بندرعباس سفارش ساخت شد و قرار شد این دو فروند کشتی نیز همزمان با کشتی‌های مشابه ساخت کره، تحویل شوند. این کشتی‌ها در سال ۲۰۰۴ تحویل داده نشدند، ساخت اولین کشتی که قرارداد آن هشت سال پیش به امضاء رسید حدود ۵۰ درصد و دومین آن حدود ۱۵ درصد پیشرفت داشته که در واقع این رشد بسیار کند است در حالی که قرار بود در عرض ۲/۵ سال آن‌ها را تحویل دهند. بنابراین کشتی که به شرکت ایزوایکو سفارش داده شد اگر تا ۳ سال آینده هم تحویل شود ۱۱ تا ۱۲ سال ساخت آن طول کشیده است و در این صورت نصف عمر مفید یک تانکر از بین خواهد رفت، چون بدنه کشتی و ماشین آلات در معرض آفتاب و باران و هوای شرجی بندرعباس قرار دارد. در حال حاضر مدیریت جدید شرکت ایزوایکو تلاش دارد به کار سرعت ببخشد. همچنین ساخت ۱۳ فروند کشتی ۶۳ هزار تنی به کشتی‌سازی صدرا در نکا سفارش داده شد که پیشرفت کار آن بسیار کندتر از ایزوایکو می‌باشد. شرکت ملی نفتکش این را پذیرفته است که اگر بخواهیم تجربه ساخت تانکر را به دست بیاوریم ناچاریم ضرر تأخیر را بپذیریم و به شرکت‌های داخلی سفارش دهیم. به امید این که روزی توانایی و تجربه ساخت تانکر را به دست بیاورند و به راندمان شرکت‌های سازنده خارجی برسند. البته ما معتقدیم سوبسید این

در بر نخواهد داشت. بسط و گسترش قانون به مسائل کلی مانند؛ امور دریایی اعم از اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و حقوقی غیرضروری بوده و توان و قدرت شورای عالی صنایع دریایی را که یک فرصت بسیار مغتنم در جهت اهداف صنایع دریایی می‌تواند باشد را با چالش و فرسایش شدید مواجه خواهد کرد و نهایتاً به سرمنزل مقصود نخواهد رسید. در حالی که تعریف صنایع دریایی به صورت شفاف و مشخص در ماده یک آیین‌نامه اجرایی جهت جلوگیری از پراکندگی، به وضوح بیان شده است. امور دریایی همان گونه که بیان شد از چنان گستردگی برخوردار است که آثار آن را به خوبی در جلسات اخیر شورای عالی صنایع دریایی می‌توان دید. در حالی که در صورت پیشرفت صنایع دریایی کلیه اهداف مطرح در امور دریایی به موازات پیشرفت در ساخت و ایجاد زیرساخت‌های لازم قابل وصول خواهد بود و تحول مثبت در صنایع دریایی زمینه ساز توفیق امور دریایی خواهد شد.

■ با توجه به موقعیت آن شرکت به عنوان یکی از ارگان‌های اصلی دریایی کشور، طی یک سال گذشته چه اقدامات و پروژه‌هایی در جهت تقویت صنایع دریایی داخلی داشته‌اید و چه برنامه‌ای در این راستا در دستور کار دارید؟
● همزمان با سفارش ساخت سه فروند کشتی ۳۵ هزار تنی به خارج (هیوندا- می پو) که در سال ۲۰۰۴ میلادی آنها را تحویل دادند دو

می‌توان با طرح مسائل کلیدی در شورای عالی صنایع دریایی نسبت به رفع کمبودها، نواقص و مشکلات اساسی این صنعت قدم‌های موثر، اصولی و پایدار برداشت.

متأسفانه دستور کار جلسات کمیسیون‌های راهبری تاکنون بر خلاف تعریف نفس قانون فعالیت صنایع دریایی، تداخل در وظایف قانونی وزارتخانه‌ها از جمله وزارت نفت و سازمان‌ها و ارگان‌های دیگر را پیگیری نموده است.

موضوعاتی مانند تدوین برنامه کلان پنج ساله پنجم اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی کشور، ارائه راهکارهای مناسب به شورای عالی راهبری صنایع دریایی در جهت گره گشایی از تأمین منابع مالی، با توجه به اجرایی شدن قانون هدفمند کردن یارانه‌ها و تأثیر آن بر کشتی‌سازی و کشتیرانی‌ها و پیش‌بینی چالش‌های آینده در رابطه با اجرای برنامه، یا تدوین برنامه‌هایی در جهت ارتقای سطح درآمد ملی متأثر از دریا و رفع مشکلات بخش خصوصی در جهت هدایت منابع مالی به این صنعت اشتغال‌زا و محرک دیگر صنایع مرتبط با دریا از جمله این پیشنهادات می‌تواند باشد. ■



در گفت‌وگو با معاون برنامه‌ریزی
اداری و مالی سازمان بنادر بررسی شد؛

سیاست‌های جدید در اعطای وجوه اداره شده

در بانک‌های عامل انجام شده است. در این راستا، تسهیلات کمیته وجوه اداره شده از این پس فقط به شخصیت‌های حقوقی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی که دارای مجوز فعالیت از سازمان بنادر و همچنین صاحب تجربه و سابقه مفید در حمل و نقل دریایی باشند و توان اقتصادی و مالی لازم را داشته باشند، اعطا خواهد شد. اصلاح و تدوین فرایندهای بررسی فنی، اقتصادی طرح در سازمان بنادر و بانک‌های عامل با استفاده از مشاورین ذی صلاح و همچنین تدوین فرایندهای بررسی فنی بر کلیه مراحل اجرای طرح‌ها توسط کارشناسان فنی، بندری و دریایی سازمان از دیگر تغییرات ایجاد شده در این بخش است. در فرایندهای اعطای تسهیلات در بانک‌های عامل نیز موضوع کاهش مدت زمان بررسی طرح‌ها، صدور مصوبه، پرداخت تسهیلات و نظارت و همراهی کارشناسان مالی و اقتصادی سازمان بنادر در کنار متقاضیان ذیربط در کلیه مراحل بانکی جزو مواردی است که در این بازنگری مورد توجه جدی قرار گرفته است.

■ آیا برای جلوگیری از تجربه ساخت
لندنینگ کرافت‌ها از محل وجوه اداره
شده که منجر به بروز مشکلاتی برای
بانک‌ها و صاحبان این شناورها شد،
تدابیری اندیشیده شده است؟

● در موضوع اعطای تسهیلات به ساخت
لندنینگ کرافت‌ها، مشکلات بوجود آمده عمدتاً
ناشی از نوبت بودن صنعت شناورسازی در
کشور، عدم برخورداری از زیرساخت‌های لازم
برای ساخت این نوع شناورها، زمان بر بودن
مراحل ساخت و عدم آشنایی سیستم بانکی با

■ آیا سازمان بنادر برای ادامه فعالیت
وجوه اداره شده، تصمیمات جدیدی
اتخاذ نموده است؟

● سازمان بنادر در اعطای تسهیلات وجوه
اداره شده هیچ گونه الزام قانونی ندارد. اما
برای ادامه این فعالیت ارزشمند و افزایش
سهم بخش خصوصی در توسعه حمل و نقل
دریایی علی‌رغم مشکلات موجود، تصمیم
گرفته است به اختیار خود از محل وجوه
اداره شده منابعی را برای فعالیت‌هایی که
ضروری تشخیص داده شود، هزینه کند.
امیدواریم که با فعال شدن صندوق حمایت
از صنایع دریایی، حمایت از این بخش توسط
این صندوق انجام شود. البته لازم به ذکر است
که به دلیل محدودیت منابع مالی موجود،
جهت گیری اصلی در اعطای تسهیلات وجوه
اداره شده، تامین نیازهای عملیاتی در حوزه
بنادر خواهد بود. با توجه به اهداف چشم
انداز ۱۴۰۴ و برنامه توسعه حمل و نقل
دریایی مسافر، اعطای تسهیلات به منظور
تامین نیازهای ناوگان مسافری در مسیرهای
پر تردد دریایی در سواحل جنوبی و شمالی
کشور نیز جزو اولویت‌های وجوه اداره شده در
سال جاری به حساب می‌آید.

■ چندی پیش مطرح گردید که در
وظایف کمیته وجوه اداره شده بازنگری
شده است، این بازنگری‌ها شامل چه
مواردی است؟

● بازنگری در بخش‌های مربوط به
دستورالعمل و شرایط اعطای تسهیلات
، اصلاح و بهبود فرایندهای بررسی فنی و
اقتصادی طرح‌ها و توجه جدی به نیاز بازار و
همچنین بهبود فرایندهای اعطای تسهیلات

تسهیلات «وجوه اداره شده» از این
پس فقط به شخصیت‌های حقوقی
فعال در حوزه حمل و نقل دریایی
که دارای مجوز فعالیت از سازمان
بنادرو دریانوردی باشند، اعطا
خواهد شد.

پس از سال‌ها حمایت بی دریغ
سازمان بنادر از صنعت دریایی
کشور که در قالب طرح وجوه اداره
شده انجام می‌گرفت، اگر چه الزام
قانونی این طرح مدت‌ها پیش پایان
یافته و سازمان همچنان تمایل
داشت به حمایت خود در جهت
توسعه صنایع دریایی ادامه دهد،
امروز به دلیل فعال شدن شورای
عالی صنایع دریایی، این سازمان
تصمیم گرفت در طرح مذکور
تجدید نظر نموده و منابع مالی خود
را صرف مواردی کند که با وظایف
حاکمیتی این سازمان مرتبط باشد.
در این زمینه خبرنگار بندر و دریا
گفت و گویی با محمدرضا امامی،
معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی
سازمان بنادر و دریانوردی و عضو
کمیته وجوه اداره شده سازمان
بنادر به عمل آورده است که در
ادامه حاصل آن را می‌خوانید.

۳. جرائم تأخیر، در صورت پرداخت به موقع اقساط بخشوده خواهد شد.
۴. باقیمانده تسهیلات ساخت در صورت ساخت، تکمیل و اخذ مجوزهای لازم (گواهینامه های رده بندی شناور) به سازندگان پرداخت خواهد شد.
۵. پرداخت های پراکنده هر متقاضی در سنوات قبل به عنوان بخشی از بدهی آنان احتساب خواهد شد.
۶. نقل و انتقال شناورها با معرفی و تأیید سازمان بنادر و دریانوردی و بانک ملت ممکن خواهد شد.



بانک ملت در ادامه همکاری های مضاعف خود با صنعت حمل و نقل دریایی و به منظور فراهم آوردن سهل ترین شرایط بازپرداخت تسهیلات در ساخت و به کارگیری شناورها، مصوبه ای را صادر نموده و درخواست دارد تا متقاضیان و سازندگان از فرصت پیش آمده نهایت استفاده را ببرند.



۷. در صورت عدم پرداخت به موقع اقساط در طول زمان بازپرداخت یا ساخت شناورها، تمام امتیازات قید شده لغو خواهد شد.
۸. با عنایت به هماهنگی های به عمل آمده با مراجع ذیربط در صورت عدم ایفای به موقع تعهدات، کلیه اقدامات حقوقی در جهت حفظ منابع بانک (از قبیل خلع ید، استرداد شناور، ممنوع الخروجی و...) بلافاصله اعمال خواهد شد. ■

برخی از متقاضیانی که به هر دلیل تمایلی به ساخت شناور ندارند، مقرر شد نسبت به پیگیری و در صورت لزوم انجام اقدامات حقوقی تمهیدات لازم به عمل آید.
در خصوص آن دسته از متقاضیان و بهره بردارانی هم که شناورهای خود را در سال های گذشته تحویل گرفته اند و در حال بهره برداری از آنها هستند و از بازپرداخت اقساط خود به بانک خودداری می کنند، ضمن بررسی علل این امر و به منظور کمک به آنها برای پرداخت اقساط معوقه شان، مقرر شد دوران اجاره به شرط تملیک این پروژه ها نیز به مدت ۵ سال دیگر تمدید شود. بدیهی است در صورت پرداخت به موقع اقساط، بانک ملت هم نسبت به بخشش جرائم دیر کرد آنها اقدام خواهد نمود.

■ لطفاً بفرمایید مصوبه بانک ملت شامل چه مواردی است؟

● بانک ملت در ادامه همکاری های مضاعف خود با صنعت حمل و نقل دریایی و به منظور فراهم آوردن سهل ترین شرایط بازپرداخت تسهیلات در ساخت و به کارگیری شناورها مصوبه ای را صادر نموده و درخواست دارد تا متقاضیان و سازندگان از فرصت پیش آمده نهایت استفاده را ببرند. با توجه به این که این آخرین همکاری بانک ملت خواهد بود از همه عزیزان ذی نفع انتظار حسن استفاده از این شرایط را دارم. بر این اساس؛
۱. مدت دوره ساخت قبلی (دوران مشارکت مدنی) از ۶ سال به ۸ سال افزایش خواهد یافت.
۲. مدت اجاره به شرط تملیک، از ۵ سال به ۷ سال افزایش خواهد یافت.

مقوله ساخت بوده است. قطعاً اجرای هر طرح جدید در آغاز نواقصی در برخواهد داشت که با گذشت زمان و کسب تجربه لازم، بهینه و کارآمد خواهد شد. طرح وجوه اداره شده نیز خارج از این مقوله نیست و همانطور که گفته شد بازنگری در نحوه انتخاب متقاضیان، احراز اهلیت و صلاحیت آنان و اصلاح فرایندهای بررسی فنی و اقتصادی طرح و انتخاب سازندگان براساس توانمندی فنی و تجارب آنها و کمک فنی و تخصصی به بانک عامل در کلیه مراحل بررسی و اعطای تسهیلات توسط کارشناسان سازمان از تدابیری برده که در سیاست های جدید لحاظ شده است.

■ در صحبت های تان اشاره داشتید که با توجه به تشکیل صندوق حمایت از صنایع دریایی و به دلیل محدودیت های مالی، اعطای تسهیلات وجوه اداره شده در سال جاری صرفاً در چارچوب تامین نیازهای سازمان، به بخش خصوصی و پیمانکاران فعال در بنادر تخصیص خواهد یافت. طرح ها برای دریافت تسهیلات چگونه اولویت بندی و انتخاب می شوند؟

● این نیازها و طرح ها شامل طرح های سرمایه گذاری ارزش افزوده در اراضی بندری، تجهیزات بندری، ساخت اسکله مسافری در بنادر و همچنین شناورهای مورد نیاز جهت ارائه خدمات دریایی در بنادر است که هم اکنون نیز بخش عمده ای از آنها اجرایی شده است.

■ اخبار حکایت از آن دارد، با توجه به برگزاری جلسات متعدد و پیگیری های به عمل آمده توسط جنابعالی، تفاهم نامه فی مابین سازمان بنادر و بانک ملت به منظور پرداخت تسهیلات باقی مانده شناورهای نیمه تمام و در دست ساخت تا پایان سال ۱۳۹۰ تمدید شده است، در خصوص جزئیات این توافق بیشتر توضیح می دهید؟

● براساس تفاهم نامه منعقد، بانک ملت موافقت نمود در صورت اتمام و تحویل پروژه ها طبق برنامه زمان بندی و تعیین شده نسبت به پرداخت تسهیلات باقی مانده به متقاضیان اقدام کند. در این راستا و با توجه به طولانی شدن زمان ساخت شناورها و افزایش قیمت تمام شده آنها، مقرر شد به منظور کمک به بهره برداران و حمایت از صنعت حمل و نقل دریایی و امکان بازپرداخت اقساط تسهیلات دریافتی، دوران اجاره به شرط تملیک شناورهایی که تحویل می گردند از ۵ سال به ۷ سال افزایش یابد و در صورت پرداخت به موقع اقساط، جرائم تأخیر نیز توسط بانک عامل بخشیده شود. همچنین در خصوص





بررسی وضعیت صنایع دریایی کشور، در گفت‌وگو با
مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی

رویکرد ماندگار سازمان بنادر الگوی مناسب توسعه صنعتی

صاحبان این صنایع از وی به عنوان پشتیبانی دلسوز یاد می‌کنند. علیرغم موفقیت‌های نه‌چندان درخشان این صنعت در ابعاد کوچک، با توجه به ظرفیت‌های خدادادی کشورمان، بر ارتقاء و توسعه‌ی این صنایع تأکید دارد و بر حمایت از آنها اصرار می‌ورزد. شاید به خاطر این است که علیرغم عدم برخورداری از حمایت‌های لازم از سوی نهادهای متولی، سازمان بنادر توانسته در اجرای «وجوه اداره شده» موفق عمل نماید.

آنچه که در پی می‌آید، حاصل گفت‌وگوی صمیمانه خبرنگار بندر و دریانوردی با مهندس عبدالکریم رزازان، مدیرکل تعمیر و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، که با هم می‌خوانیم.

از محدود نفراتی است که در طول دوران کار خود، حداقل طی دو دهه گذشته، همواره حامی ایجاد و راه‌اندازی صنعت ساخت شناور در کشور بوده. وی ضمن عضویت در کمیته‌ی وجوه اداره شده سازمان بنادر در اغلب مجامع و نشست‌های تخصصی مرتبط با صنایع دریایی حضور یافته و ضمن تسهیل در ایجاد ارتباط سازمان بنادر با این صنایع، در هدایت و حمایت از سرمایه‌گذاران خصوصی نقش به‌سزایی ایفا نموده است. چالش‌های این صنعت را به خوبی می‌شناسد، ضمن آنکه راه کار هم برای رفع آنها ارائه می‌دهد. بسیاری از دست‌اندرکاران، او را بانی خیر در بروز و ظهور مجموعه‌ی های صنعتی نظیر «بوت سرویس» و «مدکندآلو» می‌دانند و

۱۰۰۰۰ فروند کشتی سالیانه در خلیج فارس و دریای عمان تردد می‌کنند. ما همه‌ی این آمارها را خوب می‌دانیم ولی چرا با وجود این همه پتانسیل، طی ۳۰ سال گذشته، به این صنعت توجه نشده است و یا روند حرکتی آن کند بوده است؟ بدون تردید، در این زمینه کالبد شکافی نشده است. فقط در یازدهمین همایش صنایع دریایی، این موانع به طور شفاف از طرف اعضای جامعه‌ی دریایی مطرح و به آن پرداخته شد. با این وجود، بر اساس تجربیات طی ده سال گذشته، به چند عامل برجسته، به عنوان علل اصلی، به طور مختصر می‌پردازم. از همه مهم تر، فقدان یک انسجام و باور ملی در وزارت متولی این صنعت است.

اگر به این سؤال عمیقاً پرداخته شود، شاید چند سؤال را نیز، همراه خود به ذهن متبادر کند، مانند: آیا صنعت کشتی‌سازی و صنایع مرتبط با آن، یک صنعت استراتژیک محسوب می‌شود؟ آیا جایگاه این صنعت در دنیا و در کشورهای پیشرفته و صاحب‌نام، جایگاه مناسبی است؟ تأثیر آن بر جنبه‌های اقتصادی و فنی و... چگونه است؟ با مطالعه و تحقیقاتی که صورت گرفته و گام‌های توسعه‌ای که آمار و ارقام آن موجود است، دیگر بر کسی پوشیده نیست، که کشتی‌سازی یک صنعت استراتژیک است و نقش آن بر اقتصاد کشورهای پیشرفته و در حال توسعه نیز، انکارناشدنی است. کشور ما هم یک کشور دریایی و برخوردار از بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر سواحل دریایی است و بالغ بر

● چرا روند حرکت در صنایع دریایی بسیار کند است؟ آیا با این شتاب کم‌جان، اصولاً می‌توان موفقیتی را به دست آورد؟ ارزیابی شما چیست؟

● سؤال خوبی مطرح شده است. البته لازم است برای نتیجه‌گیری بهتر در همین جا صنایع دریایی را با توجه به اهمیت صنعت کشتی‌سازی، صرفاً به این محور محدود کنیم؛ هر چند تفاسیر مختلفی از صنایع دریایی می‌شود، ولی آنچه امروز مهم است و در محافل رسمی و غیررسمی به آن پرداخته می‌شود و چندین همایش نیز، در این زمینه برپا شده است، وضعیت صنعت کشتی‌سازی و دیگر صنایع مرتبط با این صنعت است. خوب، حالا بر می‌گردیم به پرسشی که مطرح



طرح وجوه اداره شده‌ی سازمان و حرکت رو به جلویی که در این رابطه به وجود آمد، به منزله‌ی بارقه‌ی امیدی در صنعت شناورسازی کوچک و متوسط بود؛ به طوری که تمام شناورسازان را در سرتاسر سواحل جنوبی و حتی شمالی کشور به تکاپو و فعالیت درآورد.

متولیان این امر، با استفاده از صندوق حمایت از صنایع دریایی، می‌توانند از قافله فرصت‌ها پیش از این عقب نیفتانند و بایک خیزش منطقی و همه‌جانبه، معضلات و چالش‌های موجود را برطرف کنند.

صاحبان این شرکت‌ها سرازیر می‌شود. چرا نباید این شناورهای خدماتی در داخل ایران ساخته شوند؟ چرا نباید با حمایتی پویا، روند اشتغال‌زایی را در این صنعت مادر و حیاتی گسترش دهیم؟ به راحتی می‌شود این کار را انجام داد، اگر چالش‌ها و تهدیدها را بشناسیم و برای رویارویی با آنها راه‌کارهای مناسب تعریف کنیم. سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان یک مشتری کوچک، در ده سال گذشته این گام مؤثر را با اقتدار برداشته است. هر چند در این زمینه متحمل خسارات مالی نیز شد، ولی این رویکرد ماندگار را در حمایت از چند شرکت شناورسازی از خود نشان داد؛ به طوری که هم اکنون در این شیپ یاردها شناورهای خدماتی مدرن با رعایت استانداردهای بین‌المللی ساخته می‌شود که به راحتی نیز، می‌توانند در بازار منطقه‌ای وارد رقابت شوند. بنابراین، نه تنها ضروری است که صاحب صنعت

متأسفانه در دو دهه گذشته، به طور مطلوب و کارآمد، از هیچ کدام از این عوامل برخوردار نبوده‌ایم؛ البته موفقیت‌های موردی در بعضی از شیپ یاردها داشته‌ایم که عملکرد آنها قابل قبول است، ولی در مجموع، شیپ یاردهای سواحل جنوبی و شمالی کشور، از ناتوانی ارایه این عوامل، رنج می‌برند. به عنوان فردی که بیش از ۲۲ سال با این صنعت دست و پنجه نرم کرده‌ام و در دوران زندگی آن بوده‌ام، می‌گویم: چه سازندگان دولتی و چه سازندگان خصوصی، علاقه‌ای به ایجاد دیوار بی‌اعتمادی ندارند؛ ولی فقدان یک متولی و هماهنگ‌کننده‌ی قوی در صنایع دریایی و نبود ابزارها و منابع مالی کافی که بتواند نظارت فنی و اقتصادی مستمر و مؤثری بر صنعت داشته باشد، از مهم‌ترین شاخص‌های ایجاد این دیوار بی‌اعتمادی در صنعت کشتی‌سازی است.

● **آیا الزاماً باید صاحب صنعت ساخت شویم. با این همه هزینه‌ی گزاف، آیا بهتر نیست در حوزه‌هایی مانند کشتیرانی که موفق عمل کرده‌ایم، سرمایه‌های ملی را به کار گیریم؟**

● **مستولین کشور ما با توجه به موقعیت استراتژیک دریایی ایران، باید از نگاه دریامحور برخوردار باشند. باید به هر صنعتی که با دریا مرتبط است نگاه ویژه‌ای داشت. باور و اعتماد قلبی و همیشگی ما این است که یکی از محورهای اساسی نیل به توسعه یافتگی، توسعه‌ی صنعت دریایی کشور است. اگر نیم‌نگاهی به کشورهای مختلف توسعه یافته داشته باشیم، می‌بینیم که یکی از پایه‌های اولیه‌ی توسعه‌ی آن‌ها در توجه به گسترش و رونق این صنعت پی‌ریزی شده است. امروزه گفته می‌شود که صنایع دریایی، محرک سایر صنایع به حساب می‌آیند. برآورد شده است این صنعت، سبب فعال‌سازی ۴۰ درصد به طور مستقیم و ۶۰ درصد به طور غیرمستقیم خواهد شد که در مجموع، ۱۰۰ درصد مرتبط با این صنعت مادر را در بر می‌گیرد. سالیان سال است که چند کشور عربی همسایه‌ی ما، با ایجاد کارخانجات ساخت شناور و کشتی، این بازار را در اختیار گرفته‌اند و پول هنگفتی نیز عاید آن‌ها می‌شود. کشورهای اروپایی و آسیایی که در این منطقه سرمایه‌گذاری کرده‌اند، در چند سال گذشته، شناورهای مختلف خدماتی و مسافری و تجاری را به متقاضیان ایرانی فروخته‌اند. متأسفانه، باید قبول کنیم که به دلیل همین رشد نیافتگی صنایع دریایی، ارزش زیادی از کشور خارج شده است و به راحتی قبول کرده‌ایم که اشتغال بیرون از مرزهای کشورمان را رونق دهیم. چرا باید این اتفاق بیفتد، وقتی از سواحل گسترده‌ای در شمال و جنوب کشور برخورداریم، وقتی نیروی جوان مستعد و توانا در کشور داریم، وقتی مهندسی‌ها با تجربه و فارغ‌التحصیل از دانشگاه داریم، هم اکنون، شرکت‌های نفت فلات قاره و ملی نفتکش و چندین شرکت دیگر، خدمات مورد نیاز خود را از شرکت‌های خارجی خریداری می‌کنند و سالیانه قراردادهای هنگفتی نیز در این رابطه منعقد می‌شود و ارزش‌های زیادی به جیب**

الته شاید در دو سال گذشته، این باور، کمی پررنگ‌تر شده است، آن هم به این دلیل که تنها در ۱۱ سال گذشته، یازده نوبت هم‌اندیشی صنایع دریایی برپا و لایحه‌ی صنایع دریایی نیز بالاخره پس از رفت و برگشت‌های طولانی در سال ۱۳۸۷ توسط مجلس شورای اسلامی، تصویب و ابلاغ شده است؛ به طوری که حالا مسئول شورای عالی صنایع دریایی، در وزارت صنایع و معادن استقرار یافته است. تاکنون فقدان انسجام و باور ملی به این صنعت استراتژیک، باعث از دست رفتن بسیاری از فرصت‌ها شده است. بنابراین، اولین عامل کندی این روند، موضوع مدیریتی است که بر ساز و کار این صنعت، سایه افکند. دومین عامل مهم، مسایل مالی است؛ وقتی از محورهای مالی صحبت می‌کنیم، عدم ارایه‌ی تسهیلات بانکی از سوی بانک‌ها، عدم پوشش بیمه‌ای مناسب و عدم تزریق نقدینگی مطلوب از طرف دولت به این صنعت را شامل می‌شود. وقتی لایحه‌ی صنایع دریایی ابلاغ شد، قرار بود به صندوق حمایت از صنایع کشتی‌سازی، مبلغ ۴۰ میلیارد تومان بودجه اختصاص داده شود؛ ولی تاکنون پولی وارد این صندوق نشده است. مسلماً این موضوع، به کندی حرکت توسعه‌ی این صنعت، کمک می‌کند. مطالعات زیادی در این ارتباط صورت گرفته که قبلاً نیز به آن‌ها اشاره کرده‌ام. در کشورهای در حال توسعه، چون رشد و توسعه‌ی این صنعت از اهمیت به‌سزایی برخوردار است مورد حمایت‌های همه‌جانبه از سوی دولت‌ها قرار می‌گیرد، به گونه‌ای که به بانک‌ها دستور می‌دهند که اعتبارات و وام‌های ارزان قیمت با بازپرداخت‌های طولانی مدت به کشتی‌سازان پرداخت کنند تا بتوانند تولید انبوه داشته باشند. بعد از آن، به کشتی‌سازان کمک می‌کنند که برای تولیدات‌شان، مشتری داخلی و خارجی پیدا کنند. این امر، منجر به ایجاد انگیزه‌ی قوی در صنعت کشتی‌سازی و صنایع مرتبط می‌شود. همین تحقیقات اثبات می‌کند، هر جا که صنعت کشتی‌سازی رشد سریع و منطقی داشته است، جای پای دولت مشاهده شده است. سومین عامل، وجود مقررات دست و پاگیری مثل: تعرفه‌های گمرکی، طولانی شدن مراحل ترخیص کالا و همچنین طولانی شدن پروسه‌ی صدور ویزا برای متخصصین خارجی است که در جای خود، باعث کند شدن روند پیشرفت صنایع دریایی کشورمان شده است.

● **دیوار بی‌اعتمادی نسبت به صنعت دریایی، بسیار بلند است، چگونه می‌توان این عدم اعتماد را به اعتماد مبدل ساخت؟**

● **متأسفانه، این بی‌اعتمادی در مشتری‌ها به شدت وجود دارد و یکی از عوامل عدم رشد این صنعت، مشتری‌مدار نبودن صنایع دریایی است. مشتری وقتی این سه عامل را با هم در یک کشتی‌سازی می‌بیند، خود به خود به طرف آن جذب می‌شود: ۱- قیمت ۲- کیفیت ۳- زمان تحویل به موقع.**

ساخت شویم، بلکه با توجه به سند چشم انداز، باید زمینه رشد و شکوفایی اقتصادی کشور را نیز از این راه مهیا سازیم. من قاطعانه می‌گویم: اگر همه‌ی مسئولین کشور در رسیدن به این هدف مقدس و حیاتی به وظیفه خودشان به درستی عمل کنند، دسترسی به این افق اقتصادی، آسان خواهد بود.



یکی از چالش‌های جدی صنایع دریایی در یک دهه‌ی گذشته، عدم حضور فعال و مستمر متولی امر صنعت در این حوزه بوده است. به عبارت دیگر، هیچ‌گاه یک سیاست شفاف و یک طرح جامع از طرف متولی برای این صنعت ترسیم نشده است.

● **آهنگ‌کند حرکت صنایع دریایی را طی سال‌های گذشته، همگان شاهد بوده‌ایم. تنها اقدام مؤثر برای رشد صنایع در این زمینه، اجرای طرح وجوه اداره شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی است. سمت و سوی آتی این طرح را چگونه می‌بینید؟ آیا توجه اصلی سازمان به این طرح، همچنان مبتنی بر اعتلای صنعت ساخت شناور خواهد بود؟**

● طرح وجوه اداره شده‌ی سازمان و حرکت رو به جلویی که در این رابطه به وجود آمد، به منزله‌ی بارقه‌ی امیدی در صنعت شناورسازی کوچک و متوسط بود؛ به طوری که تمام شناورسازان را در سرتاسر سواحل جنوبی و حتی شمالی کشور به تکاپو و فعالیت درآورد و اگر وزارت صنایع و معادن و سیستم بانکی از این کاروان توسعه و بالندگی عقب‌نمی‌افتادند، یقیناً این سرمایه‌گذاری، در نوع خود، به منزله‌ی اقدامی بی‌نظیر در تاریخ ثبت می‌شد.

ما از محل وجوه اداره شده، برای ساخت بیش از ۹۰ فروند شناور تجاری به متقاضیان بخش

خصوصی و فعالان دریایی کشور وام اعطا کردیم. چرا این حامی صنعت شناورسازی که خودش یک مشتری کوچک در این صنعت است و هدفش تنها به عنوان مرجع دریایی کشور، توسعه‌ی حمل و نقل مسافری و تجاری بود، تنها گذاشته شد؟ در صورتی که وظیفه‌ی اصلی متولی‌گری این صنعت، وزارت‌خانه‌ی مستقلی است که باید این وظیفه‌ی خطیر را انجام می‌داد. هنوز هم دیر نشده است، متولیان این امر، با استفاده از صندوق حمایت از صنایع دریایی، می‌توانند از قافله فرصت‌ها پیش از این عقب نیفتند و با یک خیزش منطقی و همه‌جانبه، معضلات و چالش‌های موجود را برطرف کنند.

قبل از این که پاسخ سوال شما را در مورد تبیین سمت و سوی آتی این طرح بدهم، باید بگویم که اینک شناورهایی در کارخانجات شناورسازی وجود دارند که مالک آن‌ها بانک است و بانک نباید این سرمایه‌گذاری‌ها را که با پول مردم انجام شده را به حال خودش رها کند. آیا کسی با سرمایه‌ی مردمی، این چنین می‌کند؟ اگر این شناورها به بهره‌برداری برسند، درآمدزا خواهند بود و توسط آن‌ها برگشت سرمایه انجام می‌گیرد. بنابراین، با یک حرکت ملی، می‌توان منافع مردمی را به ارمغان آورد و با تزریق نقدینگی برای ادامه‌ی ساخت شناورها از طرف بانک، صنعت شناورسازی از این بحران رها شود. سازمان بنادر و دریانوردی، به اندازه‌ی کافی، بارانه پرداخت کرده است و دیگر قادر نیست بیش از زمانی که تعهد کرده، بارانه‌ی اضافی بپردازد. یکی از سیاست‌های کلیدی سازمان، سامان‌دهی حمل و نقل مسافری است که تاکنون اقدامات خیلی خوب و امیدوارکننده‌ای در این زمینه انجام گرفته است. یقیناً با توجه به گسترش این پروژه و تحمل هزینه‌های سنگین آن، اگر بخواهیم همه‌ی اجزای حمل و نقل مسافری را تا رسیدن به افق چشم انداز پوشش دهیم، ضروری است که مورد حمایت گسترده‌ی مالی سازمان‌های مسئول و همچنین دولت قرار گیرد. سازمان بنادر هم طبق آن چه که قبلاً تعهد نموده و به طور رسمی اعلام کرده است به ساخت شناور مسافری مورد تأیید، وام اعطا خواهد کرد. البته تعداد ساخت این شناورها مشخص شده است که متقاضیان باید به دبیرخانه‌ی کمیته‌ی وجوه اداره شده مراجعه کنند. حمایت از بخش‌های خصوصی فعال در پایانه‌های بندری نیز، یکی دیگر از سیاست‌های حمایتی سازمان است که با توجه به پروژه‌های توسعه‌ای در دستور کار، بخشی از سرمایه‌گذاری آن به منظور خرید تجهیزات، باید از محل وجوه اداره شده انجام گیرد. البته لازم است متذکر شوم که ادامه‌ی این روند، بستگی به آن دارد که درآمدهای سازمان اجازه این سرمایه‌گذاری‌ها را بدهد. سازمان، تمام درآمدهای خود را خرج پروژه‌های بندری و دریایی می‌کند و از طرف دولت هم، اعتباری را دریافت نمی‌

کند، بنابراین، باید به فکر اقدامات مؤثر باشد تا فرصت‌های اقتصادی در منطقه را از دست ندهد.

● **آیا برای آن که شورای عالی صنایع دریایی در عمل وارد صحنه صنایع دریایی شود و مستقیماً به رفع چالش‌های پیش‌رو بپردازد، بهتر نیست «طرح وجوه اداره شده» که امروز مراحل آزمایش و خطای آن از سر گذشته و نتایج ارزشمندی به دنبال داشته است، توسط این شورا در دستور کار قرار گیرد تا ضمن رفع مشکلات جنبی، به عنوان الگوی مطلوب مورد حمایت واقع شده، تعمیم داده شود؟**

● همان طور که اشاره کردم، طرح وجوه اداره شده، بارقه‌ی امیدی را در حمل و نقل دریایی به وجود آورد و به ویژه، در صنعت شناورسازی، به منزله‌ی محرکی بود که باعث رشد و شکوفایی نسبی این صنعت شد. مجدداً این نکته‌ی کلیدی را یادآور می‌شوم: یک طرف مهم این طرح، بانک‌ها و نحوه‌ی پرداخت تسهیلات به متقاضیان است. لایحه‌ی صنایع دریایی که در سال ۱۳۸۷ ابلاغ شد، وظیفه‌ی شورای عالی صنایع دریایی را مشخص کرده است. قانون‌گذار برای حمایت استراتژیک صنایع دریایی، صندوق حمایتی را پیش‌بینی کرده است که زیر نظر وزارت صنایع و معادن فعالیت می‌کند. اعتبار اولیه‌ی این صندوق مشخص شده است که حدود ۴۰۰ میلیارد تومان است. ماده‌ی ۷ قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، به صراحت به بانک مرکزی اجازه داده است که سالانه تا سقف یک میلیارد دلار تسهیلات، از محل حساب ذخیره ارزی و سایر منابع به خریداران شناور، به منظور سفارش به سازندگان داخلی و متقاضیان تعمیر شناور در درون کشور، اختصاص دهد. در بند ۴ ماده‌ی ۹ اساس‌نامه‌ی صندوق توسعه‌ی صنایع دریایی، آمده است: پرداخت مابه‌التفاوت نرخ تسهیلات رایج بانکی و نرخ تسهیلات ذکر شده در بند (ب) ماده‌ی ۷ قانون حمایت از صنایع دریایی به کارخانجات کشتی‌سازی، مجاز است.

این رویداد اقتصادی که با همت و تلاش بیش از ۱۰ سال جامعه دریایی به وجود آمده، موقعیت مناسبی را برای رشد و توسعه‌ی صنایع دریایی به وجود آورده است. از شورای عالی صنایع دریایی انتظار می‌رود تمام تمرکز خود را همان‌گونه که قانون‌گذار در ماده‌ی ۱ این قانون، دولت را موظف کرده است، وادار به ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری انواع مختلف تجهیزات شناورهای سطحی، زیرسطحی و صنایع فراساحلی کند و از طرح موضوعات حاشیه‌ای که ما را از هدف اصلی دور می‌کند، خودداری نماید.

ما آماده‌ایم تا دست‌آورد‌ها و تجربیات ارزشمندی که از اجرای طرح وجوه اداره شده حاصل شده است را در اختیار وزارت صنایع و معادن قرار دهیم، تا بر اساس آن صنعت شناورسازی مورد

تسهیلات به اجرا درآیند تا قیمت تمام شده کالا کاهش پیدا کند و سازندگان داخلی بتوانند وارد عرصه رقابت بین المللی شوند. مقررات تخریبی سر راه متقاضیان، از همه‌ی عوامل بازدارنده موفقیت در کشتی سازی، مهم تر و توجه به آن‌ها، از اهمیت به سزایی برخوردار است؛ یعنی رعایت کیفیت ساخت و مشتری مداری و تربیت نیروی متخصص، از ویژگی های یک صنعت کشتی سازی مدرن محسوب می‌شود. به رغم تلاش هایی که در زمینه‌ی ساخت با کیفیت در سال‌های گذشته صورت گرفته، بایستی عرض کنیم: هنوز به نقطه‌ی مطلوب نرسیده‌ایم و نتوانسته‌ایم رضایت مشتری را جلب کنیم. یقیناً اگر مشتری راضی نباشد، برای خرید به بازار داخلی مراجعه نمی‌کند. متقاضیان بخش خصوصی، تضمین سرمایه را مورد توجه قرار می‌دهند و اگر این سرمایه با ریسک هایی روبه‌رو شود و شناور طبق استاندارد بین‌المللی بهره‌وری نداشته باشد، با کسی شوخی نخواهند داشت و حتماً واکنش نشان می‌دهند. برای این که کیفیت در ساخت به دست آید، باید تربیت نیروی انسانی متخصص و مجرب سازمان‌دهی شود. اکنون که شورای عالی صنایع دریایی تشکیل شده است و ابزار لازم وجود دارد، باید بتوان این حرکت پایدار و ماندگار را انجام داد. باید به طور حرفه‌ای وارد عمل شد و از دانش سازندگان معتبر خارجی به منظور آموزش افراد، به صورت مطلوب استفاده کرد. مسلماً اگر بخواهیم فرصت‌ها را خیلی سریع به دست آوریم، باید برای جلب اعتماد مشتری هزینه کرد و کار را به سازندگان داخلی سپرد. ارایه‌ی بسته‌های تشویقی برای آن دسته از سازندگان داخلی که در زمینه‌ی برخورداری از کیفیت مطلوب و همچنین، کسب رضایت مشتری تلاش می‌کنند، می‌تواند به تحقق این هدف کمک کند. ■

قانون توسعه، اقدامات اولیه در وزارت صنایع و معادن انجام شده که امیدواریم هر چه سریع تر، این مدیریت چتر حمایتی خود را بر فراز این صنعت بگستراند.

مانع و مشکل دوم، رشد نیافتگی این صنعت در بخش تأمین مالی و اقتصادی است. حدود ۶۵ درصد قیمت یک شناور، تقریباً به میزان ارزش تجهیزات آن برمی‌گردد که اکثراً بایستی از خارج وارد شوند. بنابراین، اگر صنعت، نقدینگی مورد نیاز را نداشته باشد، ساخت با چالش روبه‌رو خواهد شد. تجربه‌ی دو دهه‌ی اخیر نشان می‌دهد که صنعت شناورسازی از این معضل به شدت ضربه خورده است.

نقش سیستم بانکی و ایجاد تسهیلات روان و ساده از طرف این بنگاه اقتصادی، کاملاً مشهود و اجتناب ناپذیر است.

سومین مانع، عدم پوشش بیمه‌ای مناسب و عدم حضور فعال سیستم بیمه‌ای کشور در این صنعت استراتژیک است. وقتی بیمه، پوشش لازم را ارایه ندهد، سیستم بانکی نیز، میزان ریسک‌پذیری سرمایه‌گذاری را بالا می‌برد و فرآیند اعطای وام را طولانی و شرایط را برای متقاضی و سازنده‌ی شناور بسیار سخت و دشوار می‌کند؛ به طوری که توجیه اقتصادی سرمایه‌گذاری برای متقاضی ساخت شناور در داخل، از بین می‌رود. بنابراین، بانک و بیمه، دو بال اقتصادی رشد و توسعه‌ی این صنعت هستند که اگر هر یک خوب عمل نکنند، این صنعت نمی‌تواند با خیال راحت، پرواز کند.

چهارمین مانع، وجود مقررات دست و پاگیر در امور گمرکی و فقدان معافیت‌های حمایتی در این زمینه و طولانی بودن پروسه‌ی ورود و خروج و اخذ ویزا برای متخصصین خارجی است. قانون توسعه نیز، به این مهم اشاره کرده که تسهیلات ویژه و بسته‌های تشویقی برای معافیت گمرکی در نظر گرفته است. باید هر چه سریع تر، این

توجه قرار گیرد. در همین رابطه، پیشنهاد می‌کنم: وزارت صنایع و معادن، هرچه سریع‌تر با استفاده از صندوق حمایت و با تزریق نقدینگی، مشکلات موجود شناورهای در حال ساخت را برطرف کند و تا زمانی که این اقدام از طرف متولی امر انجام نشود، شیپ‌یاردهای درگیر نخواهند توانست به حیات خود ادامه دهند و همچنان، روند رکود در این صنعت را شاهد خواهیم بود.

● اگر مشکلات صنایع دریایی کشورمان را دسته‌بندی کنیم، اولویت‌های یک تا پنجم این مشکلات را چگونه بر خواهید شمرد؟

● تصور می‌کنم در صحبت‌هایم، تقریباً به این مشکلات اشاره کرده باشم. به طور خلاصه، به این صورت می‌شود آن‌ها را دسته‌بندی کرد: یکی از چالش‌های جدی صنایع دریایی در یک دهه‌ی گذشته، عدم حضور فعال و مستمر متولی امر صنعت در این حوزه بوده است. به عبارت دیگر، هیچ‌گاه یک سیاست شفاف و یک طرح جامع از طرف متولی برای این صنعت ترسیم نشده است. تاکنون، وزارت صنایع و معادن، تنها موافقت اصولی صادر کرده و بر این امر که فعالان این صنعت، با این موافقت اصولی چه کرده‌اند و بر روند پس از آن نیز، هیچ‌گونه نظارتی نداشته است. به جرأت می‌توانم اعلام کنم: اگر سؤال شود که ظرفیت کارخانجات شناورسازی برای ساخت شناورهای کوچک، متوسط و بزرگ چه میزان است، اطلاعات درستی در دسترس نیست. مثل این است که از سازمان بنادر و دریانوردی بخواهند نام شناورهایی که ثبت شده است و اطلاعات مربوط به آن‌ها را ارایه نماید و سازمان نیز، اعلام کند که چنین اطلاعاتی را ندارد؛ که در این صورت، مرجع دریایی بودن سازمان معنی ندارد. البته پس از ابلاغ



به دنبال پی گیری های مستمر و تلاش مجدانه
سازمان بنادر و دریانوردی و
درخواست اتحادیه مالکان کشتی ایران از بانک ملت، ارایه شد؛

پاسخ مساعد بانک ملت به رفع مشکلات متقاضیان وجوه اداره شده

سکینه صرامی



سازی، حتی کشتی سازی های وابسته به سازمان گسترش و نوسازی صنایع را نیز مورد حمایت قرار نداده است.

به گفته وی همچنین در قراردادهای چهارجانبه (بانک عامل، سازنده، متقاضی و سازمان بنادر و دریانوردی)، مفاد قرارداد به دلیل عدم تجربه و ضعف در بررسی کارشناسانه از جامعیت و کارایی لازم برخوردار نبوده و بسیاری از مواد مندرج در آن به خوبی تبیین نشده است که باعث بروز اختلافات اساسی بین طرفین قرارداد شده است.

وی عدم تناسب سهم شرکت بانک را از دیگر مشکلات مطرحه در این بخش دانست و اظهارداشت: در بسیاری از پروژه ها، سهم شرکت بانک کمتر از ۸۰ درصد مبلغ مصوب بود که به همین دلیل بسیاری از متقاضیان از تامین آورده خود، دچار مشکل شدند.

امید مرادی در این گفت و گو به عدم پرداخت به موقع تسهیلات توسط بانک اشاره کرد و گفت: عدم تقارن زمانی و همچنین آزادسازی تسهیلات در قرارداد چهارجانبه باعث شد تا برخی پروژه ها علیرغم تامین سهم آورده متقاضی و هزینه کرد تسهیلات پرداخت شده، قادر به دریافت به موقع قسط جدید تسهیلات نباشند که این امر عامل تاخیر در پیشرفت پروژه ها شد.

عضو هیئت مدیره اتحادیه مالکان کشتی با اذعان بر این مطلب که عدم تمکن مالی برخی از متقاضیان و تاخیر در تامین آورده نیز باعث بروز مشکلات عدیده ای شده بود، افزود: مشکلات مالی و کمبود محسوس تکنولوژی و عدم تجربه کشتی سازی های دولتی و خصوصی در بسیاری از موارد، اختلالاتی را در روند

مالکان کشتی در ادامه افزود: اما متأسفانه بعلت نوپا بودن این امر و عدم تجربه کافی و وافی در ارگان های ذی ربط، روند اجرایی طرح با چالش های مهمی مواجه شد و در مواردی منجر به توقف نیز گردید.

وی به معضلاتی که قبل از تصویب مصوبه مزبور موجب توقف طرح شده بود اشاره کرد و افزود: عدم توجیه سازمان ها و ارگان های دریایی و بانکی یکی از این مشکلات به شمار می رفت از طرفی نوپا بودن طرح وجوه اداره شده و تجربه نخست کشور در اجرای چنین پروژه عظیمی، منشاء بروز بسیاری از چالش های اجرایی شد. ساخت این تعداد شناور با پراکندگی جغرافیایی گسترده (از سواحل خرمشهر تا چابهار و حتی شمال کشور) تا کنون بی سابقه بوده و برای صنعت کشتی سازی داخلی در این حجم، اولین تجربه محسوب می شد. بنابراین بسیاری از کاستی ها و موانع موجود حاصل عدم تجربه کافی مجریان طرح بوده است.

مرادی اذعان داشت: این نقص به مدیران محدود نشده و متأسفانه بانک عامل و متقاضیان نیز در مواجهه با صنعت کشتی سازی از خود تجربه و درایت کافی نشان ندادند و این موضوع عامل بروز ناهماهنگی و عدم تعامل مناسب طرف های درگیر شد که منشاء بسیاری از مشکلات به شمار می رود.

وی فقدان سیاست های حمایتی وزارت صنایع و معادن به عنوان اصلی ترین متولی صنعت، کشتی سازی را یکی دیگر از عوامل تاثیر گذار در کاهش سرعت ساخت و افزایش هزینه تمام شده پروژه ها دانست و گفت: بطور خاص در اجرای پروژه وجوه اداره شده، وزارت صنایع و معادن به منظور حل مشکلات صنایع کشتی

با تصویب مصوبه جدید بانک ملت در خصوص طرح وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی، بسیاری از مشکلات موجود صنعت کشتی سازی، مرتفع خواهد شد.

این بخشی از اظهاراتی است که امید مرادی عضو هیئت مدیره و رییس کارگروه وجوه اداره شده اتحادیه مالکان کشتی ایران در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا عنوان کرد.

وی که در این گفت و گو به یک سال پیگیری های مستمر و حسن توجه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین مدیران ارشد بانک ملت به خصوص رییس جدید شعبه کندوان این بانک و مالکان کشتی های بهره مند از تسهیلات وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی اشاره می کرد، اظهار داشت: بالاخره مصوبه شماره ۲۶۶۵ در تاریخ ۱۳۸۹/۷/۲۴ در بانک ملت به تصویب رسید که طبق مفاد این مصوبه مشکلات موجود مرتفع خواهد شد.

مرادی تصویب این مصوبه را گام بلندی در راستای حمایت از صنعت شناورسازی دانست و افزود: درایت مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی، بخصوص وجوه اداره شده سازمان به جهت حمایت و پشتیبانی از بخش خصوصی در صنعت ساخت شناور و ایجاد اشتغال، بسیار چشمگیر است، چرا که این سازمان منطبق بر شرح وظایف خود و به عنوان متولی امور دریایی اقدام به ایجاد سیستمی برای کمک به سرمایه گذاری بخش خصوصی در قالب وجوه اداره شده کرد و ضمن هماهنگی با بانک ملت نسبت به اعطای تسهیلات پارانه ای به متقاضیان ساخت شناورهای دریایی اقدام نمود.

رییس کارگروه وجوه اداره شده اتحادیه

توافقات جدید، درخواست از بانک به منظور عفو جرایم دیر کرد و تمدید زمان پرداخت اجاره به شرط تملیک به مدت هفت سال، درخواست تعیین سود ۱۴ درصد و افزایش مدت دوره ساخت (دوران مشارکت مدنی) از ۶ به ۸ سال، از جمله موارد این پیشنهاد به شمار می‌رود. عضو هیئت مدیره و رییس کارگروه وجوه اداره شده اتحادیه مالکان کشتی تصریح کرد: بالاخره پس از انجام مراتب مذکور بانک ملت با نظر مثبت به پیشنهاد ارایه شده از سوی اتحادیه مالکان کشتی و متقاضیان پاسخ داده و طی مصوبه شماره ۲۶۶۵ مورخ ۸۹/۷/۲۴ با بخش عمده‌ای از درخواست‌ها موافقت کرده است.

در اجرای پروژه وجوه اداره شده، وزارت صنایع و معادن به منظور حل مشکلات صنایع کشتی سازی، حتی کشتی سازی‌های وابسته به سازمان گسترش و نوسازی صنایع رانیز مورد حمایت قرار نداده است.

وی افزایش مدت دوره ساخت قبلی (دوران مشارکت مدنی) از ۶ به ۸ سال، افزایش مدت اجاره به شرط تملیک از ۵ به ۷ سال برای شناورهای نوساز، بخشودگی جرایم تاخیر در صورت پرداخت به موقع اقساط، پرداخت باقیمانده تسهیلات ساخت به سازندگان در صورت ساخت و تکمیل و اخذ مجوزهای لازم، احتساب پرداخت‌های پراکنده هر متقاضی در سنوات قبلی به عنوان بخشی از بدهی آنان، امکان نقل و انتقال شناورها با معرفی سازمان بنادر و تایید بانک ملت، را از جمله مواد مصوبه مزبور برشمرد و افزود: در صورت عدم پرداخت به موقع اقساط در طول زمان بازپرداخت یا ساخت شناورها، تمام امتیازات قید شده، لغو می‌شود.

دریابوردی که با درایت تمامی نقطه نظرات را مورد توجه قرار داد و پس از انجام مشورت و اخذ نظرات معاونین این سازمان و بویژه استماع نظر وجوه اداره شده سازمان، نهایتاً بعلت تاخیری که در زمان ساخت کشتی‌ها پیش آمده بود، با پرداخت یارانه موافقت کرد.

وی طی اظهارنظری در خصوص اقدامات فوق اذعان داشت: این تصمیم نقش موثری در گره‌گشایی از مشکلات خواهد داشت چرا که باعث ارتقاء اعتماد و اطمینان بانک عامل از استمرار حمایت و پشتیبانی سازمان بنادر در به نتیجه رسیدن طرح مذکور و متقاضیان می‌شود. همچنین تلاش گردید تا با کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی و برخی از مسئولین کشور با هدف جلب حمایت بیشتر آن‌ها از صنعت کشتی‌سازی ارتباط برقرار شود که خوشبختانه در این خصوص نیز موفقیت‌های شایانی به دست آمد و کمیسیون مذکور به حمایت از طرح پرداخته است.

وی به انجام جلسات متعدد با مدیر عامل بانک ملت و ریاست شعبه کندان این بانک اشاره کرد و افزود: مذاکرات انفرادی و برگزاری جلسات عمومی با مالکان جهت اخذ نقطه نظرات آن‌ها و همچنین انتقال تصمیمات مسئولین به آنها صورت پذیرفت و در پایان با دعوت از کلیه همکاران در یک جلسه در محل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و به ریاست کمیته وجوه اداره شده اتحادیه، به بررسی همه جانبه طرح و موانع و مشکلات پرداخته شد که پس از ارایه راه‌کار پیشنهادی، رای موافق همگی آنها اخذ و مراتب طی نامه ای به بانک ملت اعلام گردید.

وی این پیشنهاد که به امضاء کلیه متقاضیان و مالکان کشتی رسیده است را شامل دو بخش دانست و گفت: تعهد مالکان به بانک جهت پرداخت دیون و اقساط معوقه با شرایط و

اجرای پروژه‌ها بوجود آورد و همین امر باعث شد تا کشتی سازی‌ها مجبور به استفاده از تسهیلات متقاضیان در محل‌هایی غیر از پروژه مورد نظر آنها شوند.

وی در ادامه این گونه اظهار نظر کرد: طبیعتاً آن پروژه‌ها در برنامه زمان بندی دچار تاخیر شدند. علاوه بر این، کمبود تجربه و فقدان تکنولوژی روز در بخش سازندگان، روند پیشرفت را کند کرد و کاهش شدید کیفیت شناورهای در حال ساخت را به دنبال داشت و در برخی موارد مشکلات عدیده‌ای در انتخاب پیمانکاران ساخت‌سازه و خرید و نصب تجهیزات به وجود آورد.

مرادی با اشاره به ناهماهنگی‌های موجود بین طرفین قراردادهای چهارجانبه، تصریح کرد: بروز ناهماهنگی‌های فراوان بین ارگانهای دریایی و بانکی و تاثیر نامطلوب آن بر مالکان شناورهای بخش خصوصی نیز یکی دیگر از مشکلات اساسی این طرح بوده است.

رییس کارگروه وجوه اداره شده اتحادیه مالکان کشتی، همچنین ادامه داد: تعداد زیادی از شناورهای ساخته شده به دلیل عدم پرداخت اقساط خود از سوی بانک عامل توقیف شدند و این امر باعث توقف فعالیت آن‌ها در برهه ای از زمان و در نهایت بروز مشکلات اساسی شد.

مرادی در ادامه اذعان داشت: وجود نقص در صنایع جانبی کشتی‌سازی و عدم تولید قطعات و ماشین آلات اصلی شناورها در داخل کشور منجر به صرف هزینه مالی و زمانی بسیاری به منظور تامین آنها از خارج از کشور می‌شود و بدیهی است که در هنگام تولید، این مشکلات چند برابر افزایش خواهد یافت.

بنابراین با توجه به موانع و مشکلاتی که در مسیر توسعه صنعت کشتی‌سازی و خصوصاً طرح وجوه اداره شده سازمان بنادر وجود داشت، کلیت طرح با چالش اساسی مواجه شد و همه طرف‌های درگیر با این موضوع از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، بانک ملت، کشتی‌سازی‌ها و از همه بیشتر متقاضیان که عمدتاً تمامی اندوخته زندگی خود و خانواده را در این پروژه هزینه کرده بودند، دچار بحران شدند.

وی با اذعان بر مطالب فوق که منجر به بروز بسیاری مشکلات در این صنعت شده بود اظهار داشت: اتحادیه مالکان کشتی و بخصوص کارگروه وجوه اداره شده، پس از مواجه شدن با موارد فوق به بررسی کارشناسی معضلات پرداخت و طی جلسات و مذاکرات متعدد با متقاضیان و مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی و بانک ملت، اقدام به جمع آوری نقطه نظرات آنها و ارایه یک راهکار مناسب که مرضی همه طرفها باشد، کرد.

مرادی به اقدامات انجام شده در این خصوص اشاره کرد و گفت: انجام مذاکرات و برگزاری جلسات گوناگون با مدیرعامل سازمان بنادر و



مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی ایرانیان
در گفت‌وگوی اختصاصی با بندر و دریا تأکید کرد:

تقویت تشریک مساعی در جامعه دریایی

را نشان داد. زمانی که می‌گوییم: دبیر شورای عالی صنایع دریایی، وزیر صنایع است، یعنی چه؟ یعنی آن که پذیرفته ایم وزارت صنایع و معادن، متولی امور صنعتی کشور است و به همین علت، اجرای این قانون مهم را به دست او می‌سپاریم.

بنابر این، در شناسنامه‌ی صنایع دریایی کشور، نام وزارت صنایع، رسماً و قانوناً به عنوان متولی قید شده است. حال با این شرایط، اگر پرسیده شود، متولی کیست؟ از پرسش چنین برمی‌آید که متولی، وظیفه‌اش را به درستی انجام نمی‌دهد و این سؤال شک برانگیز را از آن رو مطرح کرده‌اند که متولی به خودش بیاید. از وزارت صنایع انتظار می‌رود از طرح‌هایی که به ارتقاء صنعت می‌انجامد، حمایت کند.

یکی از این طرح‌ها که همه‌ی اعضای جامعه‌ی دریایی، به نوعی با آن درگیر بودند و از آن

توضیح بدهیم. ابتدا باید روشن شود که طرح و جوه اداره شده، با اهداف مورد نظر، در محدوده‌ی وظایف سازمان بنادر قرار می‌گیرد یا نه. به اعتقاد من، این طرح، بخشی از وظایف سازمان را شامل می‌شود؛ چون مأموریت تعریف شده، نوسازی ناوگان سنتی بود. افزایش ایمنی دریانوردی، در اساس، وظیفه‌ی سازمان بنادر است. از این رو، سازمان بنادر، با درایت و هوشمندی، تصمیم گرفت با اجرای طرح مورد اشاره، این نوسازی را انجام بدهد.

با این اقدام، شناورسازی‌های کوچک شروع به کار کردند، اشتغال زایی به وجود آمد و حتی کارخانه‌های قطعه سازی نیز ایجاد شدند. این‌ها اهداف ثانویه‌ی طرح محسوب می‌شدند؛ اهدافی که امروزه باید به آن‌ها به صورت کلان پرداخت. هدف سازمان، نوسازی و افزایش کیفی ایمنی دریانوردی بود اما علاوه بر این، صنعت هم رونق گرفت. اگر بخواهیم بگوییم براین اساس، سازمان بنادر وظیفه‌اش این بود که به صنعت رونق بدهد و به عبارتی متولی صنعت است، قطعاً نیست. اما انجام وظایف و دست یابی به اهداف سازمانی، منجر به توسعه صنایع دریایی کشور شد، که از این بابت باید ممنون سازمان بنادر نیز باشیم.

بنابراین چون سازمان بنادر متولی ایمنی ناوگان دریایی است و نظارت بر کیفیت دریانوردی از وظایف اصلی این سازمان است، وظیفه خود دانسته است که آن را سر و سامان بدهد و خیلی دقیق و درست و بر اساس برنامه، کار خود را به پیش ببرد. این اقدام، منجر به ایجاد هدف ثانویه‌ای نیز شد که در ردیف وظایف سازمان نبود، هر چند تأثیرات خوبی بر جای گذاشت.

موضوع بعدی این است که: در مملکت ما، واقعاً متولی صنعت دریایی کیست؟ آیا این متولی، درصد آن است که کاری را انجام بدهد؟ خوب، هر کسی که با ساختار دولتی آشنا باشد، بلافاصله می‌تواند نتیجه گیری کند، این وزارت صنایع و معادن است که تولی گری امور صنعتی را پذیرا باشد.

این امر بسیار روشن است و گمان نمی‌کنم نیاز به تشریح باشد.

از طرف دیگر، هنگام تدوین و تصویب قانون حمایت از توسعه‌ی صنایع دریایی، این مهم خود



معمولاً در جریان ساخت شناور از یک ارتباط سه ضلعی یاد می‌شود که اضلاع آن را کشتی سازها، بانک و بیمه و کشتیران‌ها به خود اختصاص داده‌اند، اما بهتر آن است که باتوجه به نقش خطیر موسسات رده‌بندی در نظارت و ممیزی بر ساخت و صدور مجوزهای لازم مبنی بر رعایت استانداردهای بین‌المللی فنی و تخصصی، ضلع دیگری را به این جمع افزود که تضمین‌کننده سلامتی شناور و چگونگی ارائه خدمات در تمام دوران پس از تولید را به خود اختصاص می‌دهد.

امروزه نقش موسسات رده‌بندی در کشورمان با توجه به ابعاد بین‌المللی آنها بسیار فراتر از گذشته نمود پیدا کرده است که علاوه بر انجام مأموریت‌های محوله و ارائه مشاوره در امور فنی و تخصصی، به مراکز تجمیع اطلاعات نیز مبدل شده‌اند. اطلاعاتی که در پروسه انجام کار و در تعامل با تجارب جهانی گردآوری شده و به نوعی می‌تواند نشان دهنده نقاط قوت و ضعف و حمایت‌کننده صنایع دریایی کشورمان باشد.

از این‌روی و با توجه به جایگاه موسسات رده‌بندی در صنایع ساخت شناور، مناسب دانستیم تا در گفت‌وگویی اختصاصی با مهندس حسن رضا صفری، مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی ایرانیان به چند و چون صنایع دریایی کشورمان بپردازیم و راه کار خروج از وضعیت نا‌بسامان فعلی را از وی جویا شویم. آنچه که در ادامه می‌آید، ماحصل این گفت‌وگو است.

● مستحضرید که طی سال‌های اخیر، با پذیرش مسئولیت داوطلبانه‌ی سازمان بنادر در زمینه‌ی اجرای طرح و جوه اداره شده، این گمان پیش آمده، که متولی صنایع دریایی کشور، این سازمان بوده و پاسخ‌گویی به توقعات مختلف، بر عهده‌ی مدیران آن است. موضوع دیگر، جنگ و جدال کشتی سازها و کشتی داران برای دریافت سفارش ساخت و عدم اعتماد در تحویل به موقع است. از سوی دیگر، شتاب بسیار کند صنایع دریایی، با عمری بالغ بر چهار دهه، نه تنها دست‌یابی به اهداف یاد شده را به دنبال نداشته، بلکه امروز، اغلب فعالان این صنعت، با بحران و رکود رویارو هستند. ارزیابی شما در این مورد چیست؟

● برای آن که بتوانم خوب به موضوع بحث بپردازم، لازم است که آن را در سرفصل‌های مختلفی تفکیک کنم و سپس پیرامون هر یک



من می‌گویم حداقل ۵۰ فروند. این نظارت‌ها را چه کسانی انجام داده‌اند؟ همان مهندسی که در این شرکت مشغول به کارند.

زمانی که شما بر عملیات ساخت نظارت می‌کنید، به راحتی می‌توانید چگونگی طی مراحل ساخت را فرا بگیرید. بنابراین، مطمئن باشید که اکنون شرکت‌های کشتیرانی کشور، مملو از دانش مدیریت کشتی‌سازی هستند.

اکثر مهندسين ناظری که از شرکت‌های کشتیرانی بیرون می‌آیند، بلافاصله جذب موسسات رده بندی می‌شوند و یا این که در واحدهای تعمیر و تجهیز کارخانجات کشتی‌سازی مشغول به کار می‌شوند.

چرا؟ چون از دانش فنی، تخصصی و مدیریتی لازم برخوردار شده‌اند.

مگر نمی‌گوییم که برای ساخت کشتی در خارج از کشور، چهار نفر بروند و آموزش حین ساخت را فرا بگیرند؛ این چهار نفر، همان‌هایی هستند که پیش از این رفته‌اند، آموزش دیده‌اند و برگشته‌اند.

در قدم بعد، نگوئیم که سفارش ساخت شناورهای خود را بدهیم به کشتی‌سازی‌ها؛ بلکه بگوئیم خریدهای خود را بدهیم به کشتی‌سازی‌ها؛ این رویکرد یعنی چه؟ فرض کنید در یک طرف، کشتی‌سازی خارجی را داریم و در طرف دیگر، کشتی‌رانی‌های ایرانی قرار دارند که لازم است در اسرع وقت، سفارشات خود را تحویل بگیرند؛ چون در غیر این صورت، کارشان غیراقتصادی خواهد بود.

بیا بیا برای پرورش نیروهای خود و همچنین،

نداریم. امروز اگر در عرصه‌ی ساخت، با توسل به هیاهو و جنجال و یا صحبت و تعامل قرارداد ساخت شناوری را ببندیم، آیا این قرارداد موردی، می‌تواند صنعت کشتی‌سازی‌مان را نجات دهد؟

● به عقیده‌ی من، ما تمام ظرفیت کشور را برای کشتی‌سازی شدن به کار نمی‌گیریم. مثالی می‌زنم تا بتوانید به راحتی قضاوت کنید. ما در صنعت حمل و نقل دریایی، چه تعداد مدیر موفق داریم؟ به جای آن که به دنبال دریافت سفارش موردی باشیم، چرا به روش ترغیب، ایجاد انگیزه نکنیم تا توان مدیریتی و تخصصی این عزیزان، به صنعت کشتی‌سازی کمک کند و به اتفاق، چالش‌ها و مشکلات این بخش را مرتفع کنیم، نتیجه‌ی این عملکرد، می‌شود توسعه پایدار.

اگر بنا باشد با هیاهو سفارش ساخت شناور بگیریم، برای آن که فلان مدیر از شر هیاهو خلاص شود، تنها یک بار این سفارش را خواهد داد، اما بعد از آن چه؟

بنابراین، برای آن که ظرفیت پایدار بماند، باید انگیزه‌هایی را ایجاد کرد؛ نه آن که فقط اصرار کنیم تا بازار را به هر طریقی در اختیار قرار بدهند.

● آقای مهندس، لطفاً درباره این موضوع، قدری بیش‌تر توضیح دهید.

● شما فکر می‌کنید که شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، برای تحویل‌گیری سفارش‌های خود، تا کنون نظارت بر ساخت چند فروند از کشتی‌های خود را بر عهده داشته‌است.

طرف‌داری کردند، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی است. این قانون، ممکن است کم و زیاد داشته باشد، اما چه کسی اصل آن را زیر سؤال می‌برد؟ همه‌ی اعضا متفق‌القولند که اگر این قانون اجرا شود، تحرکاتی را در صنعت دریایی کشور ایجاد خواهد کرد.

به فرض آن که این قانون کمبودهایی دارد، نمی‌توان گفت که اجرا نشود. این کمبودها در جریان کار، خود را نشان خواهند داد و مطمئناً با کمک همه‌ی دست‌اندرکاران این صنعت، می‌توان آن‌ها را برطرف کرد، حتی اگر نیاز بود، می‌توان لویح دیگری را نیز، به مجلس برد.

حالا بعضی‌ها در این میان می‌پرسند: اگر قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی اجرا بشود، چه اتفاقی می‌افتد؟

باید بگوئیم که اگر سازمان بنادر، با بودجه‌ی اولیه‌ی ده، بیست میلیاردی توانست چنین رونقی را در صنعت دریایی کشور ایجاد کند، صندوقی که سرمایه‌ی اولیه اش چهارصد میلیارد است، چه کارهایی که نمی‌تواند انجام بدهد. مضاف بر آن که هر ساله می‌توان با توجه‌بهاست مختلف و از محل‌های متفاوت، درآمد آن را افزایش داد.

این سؤالات طنزآمیز و تلخ به معنای آن است که شورای عالی صنایع دریایی هر چه زودتر به وظایف‌اش عمل کند.

● در این میان که کشتی‌سازها فریاد می‌زنند: به ما کار بدهید و کشتی‌ران‌ها هم می‌گویند: به روند ساخت داخل اعتماد



استفاده از توان تخصصی و مدیریتی کارکنان شاغل در شرکت‌های کشتیرانی، حلقه‌ی واسطی ایجاد کنیم و خریدها را بدهیم به مراکز تخصصی و غیرانتفاعی، مانند موسسات رده بندی؛ تا ظرفیتی در خود ایجاد شود و بتوان در آینده از آن استفاده کرد. اما چون در حال حاضر، این افراد در شرکت‌ها مشغول به کارند، به سختی می‌توان از آنان بهره برد.

اگر این توان انسانی، در جاهایی مثل موسسات رده بندی یا شرکت‌های تخصصی ایجاد شود، می‌توان از آنان به عنوان مسئولان نظارت بر ساخت کشتی‌ها کمک گرفت، با این هدف که این شرکت‌ها پا بگیرند و تقویت شوند و سپس، آنان نیز، به کمک مدیریت کشتی‌سازی‌های داخلی بشتابند.

این نگاه به این معناست که با استفاده از قدرت



اگر سازمان بنادر، با بودجه‌ی اولیه‌ی ده، بیست میلیاردی توانست چنین رونقی را در صنعت دریایی کشور ایجاد کند، صندوقی که سرمایه‌ی اولیه اش چهارصد میلیارد است، چه کارهایی که نمی‌تواند انجام بدهد. مضاف بر آن که هر ساله می‌توان با توجیهات مختلف و از محل‌های متفاوت، درآمد آن را افزایش داد.

خرید خود، به ظرفیت سازی تکنولوژی بپردازیم. همان طور که می‌دانید، انجام مذاکرات مربوط به انعقاد قرارداد خرید کشتی از کشتی‌سازی‌های خارجی، بسیار پیچیده و حرفه‌ای و نیازمند دقت نظر کارشناسانه و مدیریتی است.

اکنون خطوط کشتی‌رانی کشور، از توان بالقوه‌ی چنین اقدامی برخوردارند؛ ولی آیا این اطمینان وجود دارد که کارخانه‌های کشتی‌سازی کشورمان هم از جزییات و چگونگی انعقاد قراردادها مطلع باشند؟ آیا با فرصت‌های بین‌المللی آشنایی دارند؟ اگر بپذیریم که خریدهای خود را توسط واسطه‌ی سومی انجام بدهیم، دانش نظارت و مدیریت بر ساخت، تنها در کشتیرانی‌ها تجمیع نمی‌شود و

به بخش‌های ساخت، موسسات رده بندی و حتی شرکت‌های خصوصی نیز، سرایت خواهد کرد.

● چه اصراری است کشتی‌ساز شویم؟

● این ناپسند است که کشتی‌ساز نشویم، نباید خودمان را دست کم بگیریم و پس از این همه دغدغه، بگوییم: بی خیال کشتی‌سازی شویم و بگوییم: مانمی‌توانیم.

در شأن ایرانی‌ها و جامعه‌ی دریایی کشور نیست که بگوییم: نمی‌توانیم کشتی‌ساز بشویم. باید این راه را مرور کرده و از ابتدا تعریفی برای آن ارائه کنیم. راهی را که تا الان در آن پیش رفته ایم، قطعاً ما را به مقصد نمی‌رساند. رها کردن کارخانجات کشتی‌سازی در بحران‌های موجود و عدم حمایت‌های لازم دولتی از آن‌ها، نتیجه اش این می‌شود که می‌بینید.

میدان داری صنعت دریایی کار کیست؟ تا این سؤال پرسیده می‌شود، یاد این نکته می‌افتیم: کسی که باید میدان داری بکند، وظیفه اش را به انجام نرساند، بنابراین باید خواهش کنیم که بیاید و وظیفه اش را انجام دهد.

● هسته‌ای که به آن اشاره داشتید، موضوع

جدیدی است. آیا ایجاد این هسته می‌تواند مشکل‌گشا باشد؟ توجیه شما برای بازدهی این عملکرد چیست؟ آیا عملکرد این هسته را در تقابل با وظایف شورای عالی صنایع دریایی نمی‌بینید؟

● نظر شما درست است؛ بله، این ایده شاید به نوعی جدید باشد. این ایده را من در سازمان گسترش هم مطرح کردم و گفتم؛ موافقت کنید که خریدها به وسیله‌ی کشتی‌سازی‌ها انجام شود.

باید این موضوع را به بحث گذاشت، قرار نیست هر که حرف جدیدی زد، آن را به اجرا بگذاریم. باید به جوانب مختلف این موضوع پرداخت و دامنه‌ی آن را گسترش داد تا بتوان روی آن، کار کارشناسی انجام داد.

من اصراری بر اجرای سریع این ایده ندارم. حسب وظیفه‌ای که دارم و به عنوان یک کارشناس که از بیرون، عملکرد صنایع دریایی را بررسی می‌کند، نظرات خود را ارائه می‌دهم.

به نظر من، به چند دلیل، طرحی که از آن یاد کردم، جواب خواهد داد: اول آن که، کشتی‌سازی‌های ما، متولی مشخصی برای پرداختن به موضوع و پیگیری آن ندارند. زمانی که این اتفاق بیفتد، اتوماتیک وار کمک‌هایی به آن‌ها می‌شود. اگر بنا باشد شرکت ایزواکو، کار خرید کشتی برای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی را انجام دهد، هم کاری را انجام داده و هم مبلغی به آن مجموعه تزریق کرده، که این، همان حمایت اولیه است.

دوم آن که، نیروهای کشتی‌سازی‌ها از حیث نظارت بر ساخت، توانمندتر خواهند شد. این اتفاق برای کارشناسان شاغل در کشتی‌سازی‌ها کم‌تر رخ می‌دهد. به نظر من، مهم‌ترین حسن این نوع

عملکرد، تعامل مطلوبی است که بین کشتیرانی‌ها و کشتی‌سازی‌ها ایجاد می‌شود.

سوم آن که، در خصوص انعقاد قرارداد، کشتی‌سازی‌های کشور با مشکلات بسیاری روبه‌رو هستند. لابد، شنیده اید که می‌گویند: نرخ قراردادهای ما از همان روزهای اول کم بود، زمان بندی اش غلط بود، مشخصات شناورها چنین و چنان بود... این مباحث که مطرح می‌شود باعث تعدیل قراردادهای نیز خواهد شد. آنان در تعامل با خارجی‌ها مباحث قراردادی را نیز فرا خواهند گرفت. یعنی از منظر قراردادی هم، بین کشتی‌سازی‌ها و کشتی‌رانی‌ها زبان مشترک ایجاد می‌شود.

از سوی دیگر، این شیوه‌ی برخورد، منجر به پیدایش بازار کار هم خواهد شد و معضلاتی مانند: سوء مدیریت‌های فنی و تخصصی را نیز حل خواهد کرد. از سوی دیگر میزان سعی و خطا به جایی رسیده است که واقعا نسبت به آن‌ها انتقاد دارم. دیگر نباید سعی و خطا بکنیم. طرح‌ها باید به شورای عالی صنایع دریایی بروند تا جنبه‌ی اجرایی پیدا کنند. دیده ایم که در گذشته، روی پیشنهادها خوب کار نشده و نتیجه مناسبی نیز از آن‌ها به دست نیامده است. یکی از این پیشنهادها که متوجه‌ی کشتیرانی‌ها بود و من به جهت اتخاذ موضع از طرف کشتیرانی‌ها به آن‌ها حق می‌دهم، در شورای عالی صنایع دریایی، مورد بحث قرار نگرفت تا پخته شود. بر اساس این پیشنهاد، قرار بود کشتیرانی‌ها، خریدهای خود را از طریق شورای عالی صنایع دریایی و یا کشتی‌سازی‌ها انجام بدهند، این ایده و فکر، به طور خام مطرح شد و طبیعی است که کشتیرانی‌ها در مقابل آن، جبهه گرفتند.



مطمئن باشید که مغرض هستم و لابد شیشه خورده دارم. پیش از این، نمایندگان ارگان‌های دریایی، بیش‌تر دور هم می‌نشستند و با هم همکاری می‌کردند. قبلاً مسایل راحت‌تر حل می‌شد. نمونه‌ی بارز این هم‌فکری، طرح و جوه اداره شده سازمان بنادر است.



متأسفانه شورای عالی صنایع دریایی، در ورطه‌ی خودجا اندازی افتاده است، که اصلاً به آن احتیاجی ندارد. قانون، تکلیف شورا را مشخص کرده است. به جای این کار، شورا باید از توان‌اش استفاده کند و مشکلات صنعت را حل کند، در این صورت، خود به خود جامی افتد.



در همین جا از اعضای جامعه‌ی دریایی خواهش می‌کنم که برگردند به وضعیت دو سه سال قبل؛ یعنی زمانی که سازمان بنادر، آکنده از جلساتی بود که به دعوت انجمن‌ها و اتحادیه‌ها در بخش‌های مختلف برگزار می‌شد.

اگر باز گردیم به همان دوران، قطعاً کارکردها شادابی خاص خود را خواهند یافت؛ چون در آن زمان می‌دانستیم که مشکلات را با کمک هم حل خواهیم کرد.

من از ارگان‌های دریایی می‌خواهم که به اتحاد نظر قبلی خود برگردند. من همیشه مثال می‌زنم و می‌گویم: سفره‌ایی که پهن شد، همه ذی‌نفع خواهند بود، تلاش کنیم تا با کمک هم، سفره‌های خوبی پهن کنیم. ■

فعالیت‌های وزارت صنایع مستولی شده و سود و زیان آن، عملکرد وزیر را بالا و پایین می‌کند. بنابراین، نباید انتظار داشته باشیم وزیر مربوطه ریسک کند و به جای پرداختن به صنعتی که همه چیزش آماده است، به امور صنعت دریایی که چالش‌زا و مشکل‌دار است بپردازد. از نظر من، روش درست انجام کار در شورای عالی صنایع دریایی، تبدیل کردن هر مشکل و یا چالش دریایی به یک پروژه است و حل آن مشکل با کمک همه‌ی ارکان شورای عالی صنایع دریایی.

همه باید دور هم جمع شویم و فکرها و ایده‌های خود را روی هم بگذاریم و تمام توان ارکان شورا و جامعه‌ی دریایی را به کار بگیریم.

«متأسفانه شورای عالی صنایع دریایی، در ورطه‌ی خودجا اندازی افتاده است، که اصلاً به آن احتیاجی ندارد. قانون، تکلیف شورا را مشخص کرده است. به جای این کار، شورا باید از توان‌اش استفاده کند و مشکلات صنعت را حل کند، در این صورت، خود به خود جامی افتد.»

● **در پایان، اگر صحبت خاصی دارید، بفرمایید.**

● می‌خواهم پیامی به اعضای جامعه‌ی دریایی بدهم. در مدتی که با انجمن مهندسی دریایی و موسسه‌ی رده بندی ایرانیان همکاری داریم، به وضوح دیده‌ام هر زمان که اعضای جامعه دریایی به کمک هم آمده‌اند، توانسته‌ایم کارهای بزرگی را انجام دهیم و هر زمان که از هم دور شده‌ایم و وقت خود را به بحث درباره‌ی این سپری کرده‌ایم که انجمن این جور، اتحادیه اون جور، راه به جایی نبرده‌ایم. اگر من نقد کنم و راه کار ندهم،

● چنین به نظر می‌آید که کشتیرانی‌ها از اعتماد لازم نسبت به وزارت خانه‌ی مربوطه و شورای عالی صنایع دریایی برخوردار نیستند. متولیان صنعت دریایی، اساس مشکلات موجود را در جایی خارج از مجموعه وزارت خانه می‌دانند، از طرف دیگر، صنایع بزرگ کشتی‌سازی هم، به دلیل تأمین معاش روزانه خود، فعالیت‌های‌شان را به جهات دیگری معطوف کرده‌اند. آیا اساساً اراده‌ی حمایت از صنایع دریایی را در وزارت صنایع می‌بینید؟

● حتماً می‌دانید یکی از بندهایی که وزیر صنایع، به هنگام گرفتن رای اعتماد، آن را مطرح کرد، توسعه و برنامه ریزی صنایع دریایی بود. بنابراین، در مرحله‌ی حرف، وزارت صنایع در پذیرش این موضوع مشکلی ندارد و می‌خواهد این صنعت را سر و سامان بدهد، ولی در عمل، شما که دیده بان این صنعت هستید، آیا اقدامات ملموسی را تاکنون دیده‌اید؟

اگر پای صحبت‌های آقایان بنشینید، خوب حرف می‌زنند، اما در عمل چه؟ آیا از زمانی که وزارت صنایع، به طور قانونی متولی صنعت دریایی کشور شده، تغییری در وضعیت آن پیدا شده است؟ من می‌گویم: بهبود نیافته، حتی بدتر هم شده است. مؤسسات رده بندی، به عنوان مشتریان این صنعت، چه چیزی در سبد کاری خود دارند؟ و چه سهمی از کارهای وزارت صنایع را عهده‌دار شده‌اند؟ ما که چیزی از این بازار آشفته گیرمان نیامده است.

متأسفانه، سایه‌ی سنگین خودروسازی بر

شکست تابوی ساخت کشتی اقیانوس پیما

خدا نکند مشکل یک بخش از صنعت، آن قدر طولانی شود و لاینحل باقی بماند که دیگر گوشی برای شنیدن و دغدغهای برای رفع آن به کار نیاید. شنیده‌ایم وقتی که ایران آغاز به کار کشتی‌سازی کرده در نقطه‌ی دیگری از دنیا نیز کشوری کوچک این هدف را سرلوحه‌ی امور دریایی خود قرار داده است. امروز که بیش از ۴۰ سال از آن زمان می‌گذرد کره جنوبی، در این صنعت به جایگاهی رسیده که با ساخت کشتی‌های مرغوب، آن هم با قیمتی مناسب و در زمان تحویل کوتاه، حتی موجب کسادبازار کشتی‌سازان اروپایی نیز شده است. اما ما پس از چهار دهه، سال گذشته نخستین کشتی اقیانوس پیمای ساخت داخل را به آب انداخته‌ایم. می‌گویید؛ برای کشوری که ناوگان دریایی آن، قرن‌ها آبراهه‌های جهان را در نور دیده‌اند، جای شادی که ندارد هیچ، جای تأسف هم دارد! مشکل هرچه بود یا هرچه هست، دیگر از به زبان آوردن و شنیدن گذشته است. امروز دیگر نوبت کار است که با دیدن اقیانوس پیمای ایران- اراک، بدانیم هنوز توانمندی در این مرز و بوم وجود دارد. پس، از حرف بکاهیم و بر عمل بیفزاییم.

در بررسی چگونگی صنایع دریایی کشورمان، شرکت ایزوایکو از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. مجموعه بزرگ صنعتی که با وجود تمامی مشکلات توانست اولین کشتی اقیانوس پیمای ساخته و تحویل نماید. از این‌روی در گفت و گویی کوتاه با مهندس داود بابایی، مدیر بازاریابی این شرکت، از وضعیت فعلی این شرکت و صنایع کشورمان جوپاشدیم.



حمایت دولتی، باید همراه با سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی درست و بر اساس زمان‌بندی مشخص و تعریف شده باشد. در این صورت، نه تنها سود آوری و ایجاد اشتغال این صنعت، کم‌تر از خودروسازی نخواهد بود، بلکه به دلیل بازار گسترده و ارتباط صنعت حمل‌ونقل دریایی با جامعه‌ی بین‌الملل و عبور و مرور کشتی‌ها در سطح جهان، این سود آوری به مراتب بیشتر و از بازار اشتغال ماندگارتری برخوردار خواهد شد.

و وزارت صنایع و سیستم بانکی، هر یک بنا به دلایلی که در جلسات مختلف نیز به آن اشاره داشته‌اند، در پیچ و خم این طرح گیر کرده‌اند. این طرح به منظور گره‌گشا بودن، باید شفاف شود و متولی خاص خود را پیدا کند. وزارت صنایع، به عنوان متولی صنایع دریایی باید نقش خود را ایفا کند و سازمان بنادر و دریانوردی نیز، نقش نظارتی خود را به عهده گیرد. تا این مراحل طی نشود و تعاملی هم با سیستم بانکی ایجاد نشود نمی‌توان به موفقیت آمیز بودن این طرح، به رغم مزایای آن، امیدوار بود. از سوی دیگر، ما باید با کشورهای همسایه که در زمینه‌ی صنایع دریایی، توانمندی خود را ثابت کرده‌اند، تعامل برقرار کنیم؛ زیرا تنها بخشی از فعالیت‌ها مربوط به داخل است. ما باید-بازارهای خارجی را هم بررسی کنیم.

● **ایران، صنعت کشتی‌سازی را سال‌هاست که شروع کرده، اما هنوز به جایگاه قابل قبولی نرسیده است. نخستین کشتی اقیانوس‌پیمای ساخت داخل، پس از چند سال تاخیر، تحویل شد. مادر تامین نیازهای داخلی مربوط به کشتی‌سازی مانده‌ایم؛ در چنین شرایطی، چگونه می‌توانیم حرف از حضور در بازارهای خارجی بزنیم؟**

■ همان طور که اشاره کردم، ما در همه زمینه‌های صنعت دریایی، دچار مشکل نیستیم. بلکه برعکس، در بسیاری از زمینه‌ها به خوبی می‌توانیم با بازارهای جهانی رقابت کنیم. ما در زمینه‌ی آف شور مشکلی نداریم. پیشرفت‌های

سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی درست و بر اساس زمان‌بندی مشخص و تعریف شده باشد. در این صورت، نه تنها سود آوری و ایجاد اشتغال این صنعت، کم‌تر از خودروسازی نخواهد بود، بلکه به دلیل بازار گسترده و ارتباط صنعت حمل‌ونقل دریایی با جامعه‌ی بین‌الملل و عبور و مرور کشتی‌ها در سطح جهان، این سود آوری به مراتب بیشتر و از بازار اشتغال ماندگارتری برخوردار خواهد شد. البته بیان این نکته را ضروری می‌دانم که: وقتی سخن از حمایت دولت به میان می‌آید، منظور ما همه‌ی بخش‌های صنعت دریایی نیست. در آف شور و ساخت جکت‌های دریایی نیازی به حمایت دولت نیست؛ چرا که در این مورد، به خوبی پیشرفت کرده ایم. به دست گرفتن پروژه‌های پارس جنوبی توسط شرکت‌های داخلی، به خوبی گویای این مطلب است که در بخش فنی - مهندسی و ساخت، به خودکفایی رسیده‌ایم و شرکت‌های ایرانی، به موفقیت‌های چشم‌گیری دست یافته‌اند. اگر وابستگی هم دیده می‌شود، مربوط به خرید تجهیزات است که آن هم در همه جای دنیا مرسوم است؛ به دلیل آن که تجهیزات مورد نیاز و دارای کاربرد در این زمینه، تجهیزات خاصی هستند که اغلب به منظور برخورداری از استانداردهای بالا، باید به صورت سفارشی ساخته شوند. در نتیجه، باید ساخت آن تجهیزات را به شرکت‌های خارجی که عموماً در ژاپن، کره و چین فعالیت می‌کنند، سفارش داد.

● **آیا تاکنون، دولت به طور جدی از کشتی‌سازی و صنایع دریایی حمایت کرده و اگر حمایت صورت گرفته، چرا هنوز این صنایع توسعه نیافته است؟**

■ دولت از صنایع دریایی حمایت کرده، اما این حمایت بسیار کند و مقطعی و در حقیقت بدون برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری بوده است. اثردهی روند حمایت، سرعت و مداومت می‌طلبد. وزارت صنایع و معادن، در عملکرد حمایتی خود از صنایع دریایی، باید شیوه‌ی اجرایی داشته باشد. یکی از این روش‌ها، تعامل با گستره‌ی بانکی کشور است که هنوز پس از سال‌ها یک راه‌کار مطلوب و قابل قبول برای مقابله با معضلات این بخش، پیش بینی نشده است.

● **به نظر شما، تا چه حد بر عهده گرفتن برخی وظایف از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه ساخت، موجب گردیده که وزارت صنایع، دغدغه کم‌تری برای پیشرفت صنایع دریایی داشته باشد و وظایف خود را به عنوان متولی صنایع دریایی نادیده بگیرد؟**

■ حمایت سازمان بنادر و دریانوردی از صنایع دریایی، به ارایه‌ی طرح و جوجه اداره شده باز می‌گردد؛ که آن هم به دلیل عدم شفافیت موضوعی، مشکلاتی را با خود به همراه داشت. در این بین، مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی

● **چه بخش‌هایی در صنایع دریایی کشور فعال‌اند و ایزوایکو چه پروژه‌هایی را در دستور کار دارد؟**

■ دو بخش خصوصی و دولتی در صنعت دریایی ما که شامل کشتی‌سازی و آف شور و نیز ساخت سکوی حفاری نفت و گاز است، فعالیت می‌کنند. قسمتی از ساخت و تعمیر شناورها توسط مراکز غیرنظامی دولتی و قسمتی نیز، به وسیله‌ی بخش دریایی وزارت دفاع که در شمال و جنوب فعال هستند، صورت می‌گیرد. این مجموعه‌ها ساخت شناورهای کوچک را به عهده دارند و در این زمینه موفق عمل کرده‌اند. شرکت‌های غیر نظامی، زیر مجموعه‌ی بخش دریایی سازمان گسترش و نوسازی صنایع هستند که به ایدرو معروف‌اند. ایدرو، بخش‌های مختلفی از جمله خودروسازی و صنایع دریایی را در خود جای داده است که مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) نیز از این مجموعه است. شرکت ایزوایکو، در هر دو بخش تولید آف شور و کشتی‌سازی فعال است. از جمله کارهای مهم ایزوایکو در بخش آف شور، اجرای مراحل ۱۲، ۱۴ و ۱۶ پارس جنوبی و همچنین، فاز هندیجان را می‌توان نام برد. ساختار ایزوایکو در بخش کشتی‌سازی، هلدینگ است و شرکت‌های زیر مجموعه‌ی آن، کار تعمیر و ساخت شناورهای کوچک و بزرگ را به عهده دارند. مثل شرکت "بحر گسترش" که کشتی اقیانوس‌پیمای ایران-اراک را به بازار عرضه کرد و "پرشیا هرمز" که یک شرکت تعمیراتی است و سهام آن، بین شرکت‌های ایزوایکو و کشتیرانی جمهوری اسلامی مشترک است. هم‌اکنون نیز، ایزوایکو ۲ فروند کشتی کانتینر بر با ظرفیت ۲۲۰۰ TEU و ۲ فروند کشتی نفتکش ۳۵ هزار تنی را در دست ساخت دارد.

● **صنعت دریایی کشور با چالش‌های بسیاری رو به رو است آنچه مسلم است، این صنعت مانند صنعت خودروسازی مورد توجه نیست، دلیل این عدم توجه چیست؟**

■ دلیل عمده‌ی این امر، درآمد زایی و سرعت سودآوری صنعت خودروسازی و ایجاد فرصت‌های اشتغالی است که این صنعت با خود به همراه دارد. این دلایل موجب شده تا صنعت خودروسازی، توجه مسئولان را به سوی خود معطوف کند. البته این بدان معنا نیست که صنعت کشتی‌سازی سود دهی ندارد و یا در ایجاد اشتغال زایی مؤثر نیست. در همه‌ی دنیا مرسوم است که دولت‌ها تا مدت زمانی مشخص، صنعت کشتی‌سازی و دیگر صنایع دریایی را با سوبسید و یارانه مورد حمایت قرار می‌دهند تا سر پای خود بایستند، پس از آن این چتر حمایتی برداشته می‌شود. بنابر این، صنعت کشتی‌سازی نیز، از سوددهی و اشتغال‌زایی مناسب برخوردار است؛ اما تارسیدن به آن مرحله، نیازمند حمایتی منسجم همراه با زمان‌بندی دقیق است که این امر، تنها از عهده دولت بر می‌آید. حمایت دولتی، باید همراه با



دولت از صنایع دریایی حمایت کرده، اما این حمایت بسیار کند و مقطعی و در حقیقت بدون برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری بوده است. اثردهی روند حمایت، سرعت و مداومت می‌طلبد. وزارت صنایع و معادن، در عملکرد حمایتی خود از صنایع دریایی، باید شیوه اجرایی داشته باشد.

“

خوبی هم در آن عرصه به دست آورده‌ایم. ما بزرگ‌ترین یارد ساخت سکوی نفت و گاز را در پایگاه بندر عباس داریم. در گستره‌ی تعمیرات کشتی هم بسیار موفق عمل کرده‌ایم و توانسته‌ایم کشتی‌ها و شناورهای خارجی بسیاری را برای تعمیرات، به سوی خود جذب کنیم. شناورهای بزرگی آمدند، تعمیر شدند و با رضایت‌مندی رفتند. در تعمیر کشتی نیز، توانمندی ما برای تحویل پیش از موعد مقرر، محرز است. این تبلیغ خوبی برای مهارت در کار تعمیرات محسوب می‌شود. در بخش ساخت هم، اگر نتوانسته‌ایم به پیشرفت و عملکرد قابل قبولی برسیم، علل متعددی دارد. باید یادآور شوم که بسیاری از کمپانی‌های اروپایی نیز، نتوانسته‌اند با سرعت،

وزارت صنایع، به عنوان متولی صنایع دریایی باید نقش خود را ایفا کند و سازمان بنادر و دریانوردی نیز، نقش نظارتی خود را به عهده گیرد.

“

قیمت و کیفیت محصولات شرکت‌های کره‌ای و چینی و ژاپنی رقابت کنند. عدم سیاست‌گذاری مشخص و مناسب در سال‌های گذشته در بخش صنایع دریایی، نداشتن متولی خاص در این عرصه، عدم برنامه‌ریزی مناسب و در خور برای مدیریت پروژه‌ها و نبود کار مشارکتی و گروهی، از دلایل عدم موفقیت ما در صنعت کشتی‌سازی محسوب می‌شوند. به این عوامل، باید ضعف در پیش‌بینی مسایل مالی و اعمال مدیریت عالی را نیز افزود. برخی دلیل‌ها هم به چگونگی تأمین تجهیزات و ماشین آلات مناسب برای اجرای پروژه بر می‌گردد، که از برنامه‌ریزی دقیق و علمی قابل توجه‌ای برخوردار نیست. تغییر نابه

هنگام و بیش از قاعده‌ی مدیریت‌ها در حین انجام پروژه و حضور گروه‌های جدید مدیریتی در رأس عملیات اجرایی پروژه و عدم پیگیری کارهای قبلی نیز، از دلایل دیگر عقب ماندگی این صنعت است. در هر پروژه، با تغییر مدیریت، کار از ابتدا تعریف می‌شود و گاه کار قبلی، نا تمام باقی می‌ماند و کار دیگری آغاز می‌شود. اما برنامه‌ریزی سال‌های اخیر در شرکت ایزوایکو و تعامل وزارت صنایع و معادن و سازمان گسترش و نوسازی صنایع با مجموعه ایزوایکو، موجب شده است، پاره‌ایی از مشکلات از میان برداشته شوند. شاهد این ادعا نیز، به آبان‌دازی کشتی اقیانوس پیمای ایران - اراک است که ساخت آن، به کندی پیش می‌رفت. اما به رغم روبرویی با سیر متوالی تحریم‌ها، به هر نحوی که بود، با همت پایگاه بندرعباس، کشتی ایران - اراک که به منزله‌ی شکست تابوی ساخت کشتی‌های اقیانوس پیما در داخل کشور می‌باشد، به بهره‌برداری رسید. تحویل اقیانوس پیمای ایران - اراک، به این مفهوم است که بسیاری از چالش‌ها حل و نواقص و کاستی‌ها از میان برداشته شده است. از این پس، بقیه‌ی سفارشات نیز، در زمان سررسید، تحویل خواهند شد.

● **اساساً هدف ایزوایکو کشتی‌سازی بوده، اما شاهد هستیم که این شرکت در دیگر عرصه‌های صنعت دریایی نیز وارد شده است. آیا ایزوایکو به دلیل وجود چالش در صنعت دریایی و به منظور به کارگیری توان خود و جلوگیری از راکد ماندن پتانسیل‌ها وارد بخش‌های دیگر شده است؟ آیا پراکنده کاری ایزوایکو، آن شرکت را از هدف اصلی‌اش دور نکرده است؟**

■ ما در بخش تولید آفشور فعال شده‌ایم؛ اما این به معنای انتقال نیروها و تجهیزات از بخش کشتی‌سازی به بخش آفشور نبوده است. حتی این گونه نبود که اگر بودجه‌ای به کشتی‌سازی اختصاص می‌یافت، ما آن را به تهیه آفشور انتقال دهیم یا آن که در یک بخش، کم بگذاریم تا در بخش دیگری پیشرفت کنیم. مشکلاتی که در زمینه‌ی ساخت کشتی وجود داشت، از آن دست مشکلاتی نبود که تنها مختص این شرکت باشد. این مشکلات، دامن‌گیر صنعت کل کشور و حتی جهان است. در بسیاری از نقاط دنیا، مشکلاتی مشابهی آن‌چه ایزوایکو در زمینه‌ی ساخت کشتی داشت، وجود دارد. البته وظیفه‌ی ایزوایکو در ابتدا، تنها کشتی‌سازی بود؛ اما از حدود ۱۲ سال پیش، تهیه‌ی آفشور نیز به ماموریت‌های ایزوایکو افزوده شده است.

● **بر اساس چه ضرورتی، چنین هدف جدیدی تعریف شده؟ آیا عدم موفقیت در اهداف اولیه، منجر به اخذ چنین تصمیمی شد؟**

■ تقریباً از زمان احداث مراحل پارس جنوبی، این هدف به مجموعه‌ی عملکردی ایزوایکو افزوده شد. توانمندی شرکت کشتی‌سازی از نظر

برخورداری از ماشین آلات و اسکله و حوضچه‌ی سایت، منجر به اخذ این تصمیم شد که ایزوایکو از توان بالقوه برای حضور در بخش فراساحل نیز بهره‌مند شود. با غیبت شرکت‌های خارجی، خوش‌بختانه شرکت‌های داخلی توانستند به خوبی جای خالی آن‌ها را پر کنند. ممکن است از لحاظ زمان عملکرد، عقب‌تر از شرکت‌های خارجی باشیم که آن نیز، با مدیریت زمان قابل حل است؛ اما در زمینه‌ی فنی و مهندسی عقب‌تر از آن‌ها نیستیم. برای خرید تجهیزات نیز، دیگر با مشکل روبرو نیستیم. امروزه می‌توان وسایل و تجهیزات را از مجموعه‌هایی به غیر از سازندگان آن تهیه کرد. ساخت کشتی‌های بزرگ نیز، باید به نحوی مدیریت شود که از نظر قیمت تمام شده، میزان اشتغالزایی، انتقال تکنولوژی سودآور، گره‌گشا باشد. در آن صورت مشخص خواهد شد: آیا این صنعت مقرون به صرفه هست یا نه و در مقایسه با صنایع دیگر، در چه رده‌هایی قرار دارد؟

● **آیا منظور شما این است که ایزوایکو نباید معطل بماند تا چالش‌های کشتی‌سازی از میان برداشته شوند و به نوعی، با مدیریت کردن شرایط، صلاح را در فعال شدن در بخش‌های دیگر این صنعت می‌دانید؟ آیا باید با برنامه‌ریزی این سیاست را دنبال کرد یا چون بازار به نفع صنعت فراساحل پیش می‌رود، باید به این عرصه وارد شد؟**

■ مطمئناً تجاربی که در بخش کشتی‌سازی



با تحویل کشتی اقیانوس‌پیمای ایران-اراک، اندیشه‌ی خودباوری در کشور، وزارت صنایع و سازمان گسترش و نوسازی صنایع، به میزان قابل توجه‌ای افزایش یافت. این اطمینان در مشتریان ما به ویژه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش به درجه‌ی مطلوب خود رسید و موجب ایجاد تعامل دوسویه‌ی بیش‌تری میان ما و مشتریان شد.

66

زمینه با کاهش تقاضای ساخت روبرو شده‌اند؛ چرا که حمل و نقل دریایی، رکود زیادی داشت، و به تبع آن، میزان سفارشات کم شد. اما اگر ما به تعامل مطلوبی با سیستم بانکی کشور برسیم و آرایه‌ی کمک‌های بانکی به مشتریان ما ادامه پیدا کند، نیاز به ساخت کشتی هم افزایش می‌یابد. ما باید پروسه‌ی بازاریابی خود را قوی، گسترده، مستمر و به روز کنیم. کاری که در مجموعه‌ی ایزوایکو در حال انجام آن هستیم. فرم‌های نظرسنجی را برای مشتریان ارسال کرده‌ایم و از آنان خواسته‌ایم: هر گونه ضعف در عملکرد گذشته‌ی ایزوایکو را به ما اطلاع دهند. به این فرم‌ها پاسخ داده شده و برای بررسی آن‌ها نیز تیم‌های کاری مناسب تشکیل شده است. این مورد، چه در بخش قیمت‌گذاری و چه در بخش کنترل کیفیت عملکرد، در حال انجام و به عنوان هدف تعریف شده است. ■

■ مدیریت مجموعه‌ی ایزوایکو، گفت‌وگوها و تعاملاتی را در این مورد با مسئولان وزارت صنایع و سازمان بنادر و دریانوردی و حتی با مشتریان داشته و در این مورد قول‌هایی هم برای مساعدت و همکاری داده شده است. منافع جلب حمایت از سوی مدیریت ایزوایکو، تنها برای ایزوایکو نیست و کل امور و صنایع دریایی را در بر می‌گیرد. اما این تلاش به تنهایی نیز کافی نیست. این امر، مساعی تمامی دست‌اندرکاران بخش دریایی را می‌طلبد؛ چه مشتری و چه پیمان‌کار. زیرا پرداختن به این مهم، به منزله‌ی یک کار گروهی محسوب می‌شود. همایش دوازدهم، بستر مناسبی است که خواسته‌ها مطرح شوند و قطع‌نامه هم، نباید صوری باشد، بلکه باید به منزله‌ی دستورالعملی باشد برای کسانی که خود را متولی این صنعت می‌دانند.

● پس از تحویل اقیانوس‌پیمای ایران-اراک، چه میزان از بازار دریایی به نفع شما شد؟ آیا سفارش‌های تان فزونی گرفت و اهالی این بازار توانستند به شما اعتماد کنند؟

■ سفارشات ما شامل ۲ بخش است. ما همیشه سفارش ساخت شناورهای کوچک‌تر را به صورت مستمر داشته‌ایم و داریم. اما در زمینه‌ی ساخت کشتی‌های بزرگ، نه تنها ما که اغلب کشتی‌سازی‌های دنیا، به دلیل بحران مالی، با کاهش سفارش روبرو بوده‌اند. حتی کارخانه‌های بزرگ کشتی‌سازی نیز، در این

و تعمیرات کشتی حاصل شد، اخذ این تصمیمات را در پی داشت که از این تجربیات در بخش تهیه‌ی آف شور و تعمیرات نیز استفاده شود، تا هم امکانات و متخصصین این بخش‌ها مورد استفاده قرار گیرند و هم با به خدمت گرفتن نیروهای بومی، تأثیری بر روند اشتغال‌زایی منطقه گذاشته شود.

● تحویل ایران-اراک تا چه میزان، جذب حمایت‌های دولتی در بخش صنایع دریایی و افزایش میزان توجه دولت به بخش دریا را به همراه داشته است؟

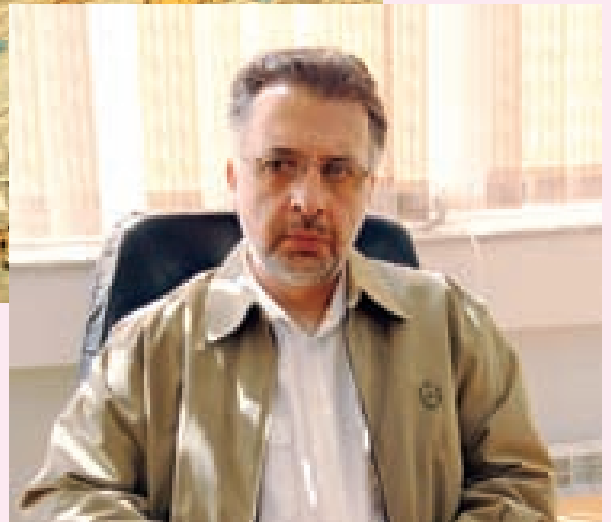
■ با تحویل کشتی اقیانوس‌پیمای ایران-اراک، اندیشه‌ی خودباوری در کشور، وزارت صنایع و سازمان گسترش و نوسازی صنایع، به میزان قابل توجه‌ای افزایش یافت. این اطمینان در مشتریان ما به ویژه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش به درجه‌ی مطلوب خود رسید و موجب ایجاد تعامل دوسویه‌ی بیش‌تری میان ما و مشتریان شد.

● چقدر شرایط امروز را مناسب آن می‌بینید که پس از این حس خود باوری، مسئولین وزارت صنایع برای تحقق توسعه‌ی صنایع دریایی، گام‌های بزرگ‌تری بردارند و حمایت‌های گسترده‌تری را از خود نشان دهند؟ آیا شما مساعی لازم را برای القای این منظور داشته‌اید؟ آیا از شرایط مثبت کنونی، به عنوان یک فرصت استفاده کرده‌اید؟





مهندس ناظر
سازمان گسترش
و نوسازی
صنایع ایران
در گفت‌وگوی
اختصاصی
با بندر و دریا



خاک مستعد باشد بذر پاشیده شده، رشد خواهد کرد

آن را در رشد صنعت کشتی‌سازی مؤثر می‌دانیم که بتوانیم بگویم ارتباط صنعت با دانشگاه بسیار مطلوب است.»

مهندس شهرام کوکبی جهرمی، ۱۰ سال در مجتمع کشتی‌سازی و خدمات فراساحل ایران (ایزوایکو)، عضو هیات مدیره و مدیر پروژه بوده است. مدیریت پروژه‌های ایران - اراک در این اواخر نیز، از دیگر مسئولیت‌های اجرایی او محسوب می‌شود. او هم‌اکنون ناظر سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در شرکت ایزوایکو است و علاوه بر آن، به عنوان مدیرعامل شرکت کارآ صنعت پارامیس، در صنعت دریایی فعال است.

«کشتی‌سازی در بسیاری از کشورها از توانمندی بالایی برخوردار است و به عنوان یکی از ستون‌های اقتصادی محسوب می‌شود. ارتباط صنعت و دانشگاه در این زمینه انکار نکردنی است، اما در کشور ما این گونه نیست. در این‌جا رشته‌ی کشتی‌سازی، با ۴ یا ۵ استاد در دل یک گروه در دانشکده‌ی مکانیک گنجانده شده است؛ در حالی که در بسیاری از کشورها از جمله کشوری که من در آن تحصیل کرده‌ام، به تعداد مدرسین یک دانشکده‌ی مکانیک در ایران، عضو هیات علمی در رشته‌ی کشتی‌سازی وجود دارد. البته زمانی این تعداد به چشم می‌آیند و

وی فارغ‌التحصیل دوره‌ی دکترای کشتی‌سازی از دانشگاه دریایی لهستان است. از سال ۱۳۷۳ به ایران بازگشته و ۳ سال، عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شریف بوده است. با بررسی روند توسعه در صنعت کشتی‌سازی لهستان و مقایسه‌ی آن با عملکرد این صنعت در ایران، تصمیم گرفت با همکاری جمعی دیگر از دانش‌آموختگان این عرصه، انجمن مهندسی صنایع دریایی ایران را ایجاد کند، که سرانجام، این ایده در سال ۱۳۸۴ تحقق یافت.

وی در بخشی از گفت و گوی خود با خبرنگار «ماهنامه بندرو دریا» می‌گوید:

● چه باید کرد تا نخست، ضرورت حمایت از صنایع دریایی، به منزله‌ی دغدغه مسئولان قلمداد شود و در مرحله‌ی بعد، برنامه‌ریزی منسجم و سیاست‌گذاری به جا برای حمایت از این صنایع شکل گیرد؟

■ ببینید، زمانی که تصمیم گرفته شد، ایزوایکو کشتی اقیانوس پیما بسازد، تمام بودجه‌های سازمان گسترش نوسازی صنایع جذب این تصمیم شد. خوش‌بختانه، شناخت صنایع دریایی هم افزایش یافت. اقدام نخست انجمن مهندسی دریایی نیز همین بود: اطلاع‌رسانی به مسئولان و شناساندن ابعاد این صنعت به آنان. کافی است بذر پاشیده شود و خاک مستعد باشد، آن گاه محصول رشد خواهد کرد. وقتی یک مسئول، دغدغه این را داشته باشد که صنعتی رشد کند، بلافاصله روند رشد آن سرعت می‌گیرد. به خاطر دارم در سال ۱۳۷۴، مهندس کربلایی، مدیرعاملی شرکت ایزوایکو را بر عهده داشت و اتفاقاً اطلاع زیادی از مسائل دریایی نداشت؟ اما با اطلاعاتی که انجمن در اختیار او گذاشت، این دغدغه در وی ایجاد شد؛ به طوری که در زمان مدیریت او، قرارداد کانتینربرها منعقد و ساخت آن‌ها نیز شروع شد. این تلاش از سوی انجمن و جامعه‌ی دریایی کشور، باید به صورت یک نیاز جدی مطرح شود.



دستیابی به توسعه، نیازمند اراده‌ی قوی در سطح کلان کشور است. به نظر می‌رسد با شکل‌گیری شورای عالی صنایع دریایی، این اراده شکل گرفته است.

دبیرخانه‌ی شورای عالی صنایع دریایی، شرایط مساعدی برای پیگیری استراتژی‌ها و تأثیرگذاری یک اراده از بالا بر روند توسعه‌ی صنایع دریایی را دارد. افرادی که در آن مجموعه گرد هم آمده‌اند، از توانمندی‌های قابل توجه‌ای برای تبدیل برنامه‌ها به قانون برخوردارند.



● شما در سخنان خود به این مهم اشاره کردید که مسایل باید از بالا و در سطوح کلان تعریف شوند و در سطوح پایین، به اجرا درآیند. تا کی باید دست روی دست گذاشت و منتظر نشست که مسئولان دید دریا محور بیابند، اقدام به برنامه‌ریزی کنند، تا جامعه‌ی دریایی آن را به اجرا درآورد؟ آیا جامعه‌ی دریایی نباید در ایجاد حساسیت در جامعه پیش قدم شود؟ شاید این دغدغه هیچ‌وقت در اذهان مسئولین ایجاد نشود؟

■ ما باید متکی به سیستم باشیم نه به افراد. بنابراین، ابتدا باید این سیستم شکل بگیرد؛ چرا که در غیر این صورت، ممکن است مدیری

اراده شکل گرفته است. دبیرخانه‌ی شورای عالی صنایع دریایی، شرایط مساعدی برای پیگیری استراتژی‌ها و تأثیرگذاری یک اراده از بالا بر روند توسعه‌ی صنایع دریایی را دارد. افرادی که در آن مجموعه گرد هم آمده‌اند، از توانمندی‌های قابل توجه‌ای برای تبدیل برنامه‌ها به قانون برخوردارند. آن‌ها می‌توانند مباحث ضروری را در شورای عالی مطرح و برای استراتژی آینده پیش‌بینی کنند. به صراحت باید گفت که میزان رشد یا عدم رشد صنایع دریایی، به متولی برمی‌گردد. باید نهادی باشد که در سطح دولت، دغدغه‌ی برنامه‌ریزی داشته و بتواند از تجارب کشورهای دیگر استفاده کند؛ ببیند سایرین در صنایع دریایی چه می‌کنند و در چه جایگاهی هستند؟ چگونه برنامه‌ریزی کرده‌اند و چگونه طبق برنامه و متناسب با شرایط پیش می‌روند؟ کشوری مانند ویتنام، برنامه‌ریزی کرده است که طی ۱۰ سال، ۱۰ میلیارد دلار سفارش خارجی دریافت کند و در رسیدن به این هدف، پیشرفت نیز داشته است. ما هم باید بدانیم چه سهمی از بازار را در اختیار داریم و چه سهمی از آن را می‌خواهیم به دست آوریم؟ ظرفیت ما چقدر است؟ وضعیت بازارهای بین‌المللی چگونه است؟ ما آن چنان که باید، برای این امر هدف‌گذاری و متناسب با آن برنامه‌ریزی نکرده‌ایم؛ چون اگر این‌گونه بود، به رشدی که کشورهای پیشرو در این زمینه رسیده‌اند، رسیده بودیم. ما تازه به این مرحله از رشد رسیده‌ایم که دبیرخانه شورایی صنایع دریایی از کارخاتجات مختلف، می‌خواهد ظرفیت‌های خود را عنوان کنند و از ارگان‌های دریایی نیز خواسته است نیازهای خود را ابراز دارند. البته اگر دبیرخانه این توان را داشته باشد که در این زمینه برنامه‌ریزی کند و کنترل را به دست گیرد، باز هم جای خوش حالی است.

● چرا تاکنون صنایع دریایی همانند صنایع دیگر، مثل خودروسازی، مورد توجه مسئولان قرار نگرفته است؟

■ دولت به این صنعت بها می‌دهد، یا حداقل نیت حمایت از آن را دارد. حتی نسبت به این صنعت، از شناخت مطلوبی برخوردار است. حدود ۱۲ سال پیش که ما انجمن مهندسی صنایع دریایی را ایجاد کردیم، میزان شناخت از ویژگی‌ها و نقشی که این صنعت می‌تواند در اقتصاد کشور داشته باشد، بسیار کم بود؛ به طوری که طرح این موضوع که سوبسیدهای بسیاری از سوی دولت‌ها به این صنعت اختصاص می‌یابد، موجب تعجب مسئولان کشور می‌شد. خوش‌بختانه این شناخت روز به روز در حال افزایش است. البته باید اذعان کرد که تلاش‌های صنفی برای حساس کردن جامعه در مورد نقش و جایگاه صنایع دریایی، زمانی به نتیجه می‌رسد که جامعه گوش شنوا داشته باشد. خوش‌بختانه، لایحه‌ای برای حمایت از صنایع دریایی تدوین شد، و در مجلس شورای اسلامی نیز به تصویب رسید.



● لطفاً بفرمایید: چه ارگانی متولی صنایع دریایی در کشورمان است و آیا این صنعت، به جایگاه واقعی خود دست یافته است؟

■ مهم‌ترین عامل رشد در صنعت دریایی، متولی این عرصه است. وزارت صنایع و معادن، متولی این صنعت محسوب می‌شود و سازمان گسترش و نوسازی صنایع، در این وزارتخانه تعریف شده است. این سازمان، با داشتن بخش دریایی و تجهیزات، در عمل دو بخش کاملاً گسترده و مهم را هدایت می‌کند؛ در حالی که هر یک به تنهایی نیازمند متولی مجزایی هستند. صنایع دریایی، نیازمند متولی در سطح بالای مدیریت کشور است که خود نیز، نیازمند برنامه‌ریزی منسجم و جامع می‌باشد. اگر به کشوری مثل کره که در صنعت کشتی‌سازی هم‌زمان با ایران، فعالیت خود را شروع کرده است، نگاه کنید. متوجه می‌شوید که عامل موفقیت این کشور، برنامه‌ریزی صحیح و پای‌بندی به آن بوده است. در صنعت کشتی‌سازی نیز، همانند صنعت فولادسازی، برای ۵ سال آینده برنامه‌ریزی می‌شود. در این جا وظایف دبیرخانه‌ی شورای عالی صنایع دریایی، با مأموریت سازمان بنادر و دریانوردی تداخل پیدا کرده است. این بدان معناست که ما همچنان درگیر مسأله‌ی متولی هستیم. دستیابی به توسعه، نیازمند اراده‌ی قوی در سطح کلان کشور است. به نظر می‌رسد با شکل‌گیری شورای عالی صنایع دریایی، این



کارگران نیز باید دوره‌های آموزشی می‌دیدند تا بتوانند گواهی‌نامه‌های لازم را کسب کنند. حتی گواهی‌نامه‌های آن‌ها باید تمدید می‌شد. به این ترتیب، انتقال تکنولوژی صورت گرفت و در ایران، کسانی به این توانمندی رسیدند که توانستند محصولات تولیدی را بر اساس استانداردهای بین‌المللی عرضه کنند. این تجربه در عملکرد شرکت ایزوایکو هم دیده می‌شود. ما در ایزوایکو، تحت نظارت کلاس‌های داخلی، بارج ساختیم. به محض این که پروژه تمام شد، مجبور شدیم تحت کلاس GL آلمان، کار خود را انجام دهیم. سپس به مرحله ای رسیدیم که باید HOLD می‌شدیم تا مورد تایید استاندارد آلمانی قرار گیریم. وقتی برای تایید آمدند، تازه فهمیدیم کجا ایستاده‌ایم. یکی از شوک‌هایی که به شرکت ایزوایکو وارد شد، همان زمان بود که طرف آلمانی برای تایید به ایران آمد. بسیاری از پیمان‌کاران ما ورشکست شدند. شرایط دردآوری بود؛ چون هزاران ایراد به کار وارد شد. اما جهش خیلی خوبی را هم به دنبال داشت. بلند شدیم و ایستادیم و امروز از این توانمندی که حاصل شده است، احساس رضایت می‌کنیم.

● آیا کشتی‌سازی ما به حد قابل قبول و استانداردی رسیده است؟

■ من از طرف سازمان گسترش، ناظر ایزوایکو هستم. گواهی‌نامه‌های صادر شده برای کشتی اقیانوس پیمای ایران- اراک، تحت کلاس GL آلمان است. این کشتی با استاندارد بین‌المللی در آب‌های جهانی در حال تردد است. به ما سخت گرفتند. می‌گفتند: «چون اولین تجربه‌ی شما در این عرصه است، به شما سخت می‌گیریم.» به

● به گمان شما، با توجه به حضور قدرتمند کشورهای کشتی‌ساز، آیا هم چنان ضرورت دارد که ما نیز به این بازار با رقابت فشرده وارد شویم؟ آیا ما این توانمندی را داریم که محصولاتی با قیمت و کیفیت مناسب و متناسب با استانداردهای جهانی بسازیم؟ این امر برای ما صرفه‌ی اقتصادی خواهد داشت؟

■ اگر چه این پرسش بسیار دیر عنوان می‌شود، اما دقیقاً بحث همین است. باید پیش‌تر از این‌ها بررسی دقیق و موشکافانه‌ای صورت می‌گرفت. باز هم تکرار می‌کنم، در این مورد نیز، متولی باید پاسخ‌گو باشد. باید از این‌جا شروع کنیم که استراتژی توسعه‌ی ما در چه مسیری تعریف می‌شود، و در راه توسعه، صنعت چه جایگاهی دارد؟ آیا می‌خواهیم صاحب‌کشتی‌سازی صنعتی باشیم یا توسعه در زمینه‌ی گردشگری، کشاورزی و یا در بخش خدمات هدف ماست. اگر پاسخ، کشتی‌سازی دارای جایگاهی مهم خواهد بود. تجربه‌ی کشورهای دیگر در این زمینه نشان می‌دهد که صنعت کشتی‌سازی مهم‌ترین بخش از برنامه‌ریزی صنعتی شدن بوده است و نتایج مطلوبی هم حاصل شده است: آن‌ها به توسعه صنعت کشتی‌سازی دست پیدا کرده‌اند. حال چرا این صنعت را انتخاب کرده‌اند؟ به خاطر خاصیت این رشته و نظارت بر رده‌بندی آن توسط سازمان‌های بین‌المللی است. از زمانی که طراحی یک کشتی شروع می‌شود تا زمانی که به مرحله‌ی اسکراب می‌رسد سازمان‌های بین‌المللی، بر روند کار نظارت دارند. در مراحل مختلف این نظارت، انتقال تکنولوژی انجام می‌شود. چرا که کشتی یک محصول بین‌المللی است و در آب‌های جهان تردد می‌کند. حتی اگر یک کشتی در ایران ساخته شود، یک محصول بین‌المللی محسوب می‌شود و نظارت‌های بین‌المللی را نیز باید با خود همراه داشته باشد. چنین موقعیتی برای ما یک فرصت قلمداد می‌شود؛ چرا که این نظارت‌ها برای ما آموزش توأم با رشد را به همراه خواهد داشت. برای شروع و انجام کار باید نیروهای مورد نیاز را آموزش دهیم، تا توان انجام کارهای ضروری را بیابند. شرکت‌ها و ناظران بین‌المللی، بر هر مرحله، حتی عملیات جوشکاری نیز نظارت می‌کنند. برای آن‌ها ساده است که نرم‌افزارهایی را در اختیار ما بگذارند و نحوه‌ی انجام کار را نشان دهند. از همین جا است که فرصت رشد برای ما ایجاد می‌شود. در انتها نیز، آن‌ها کار را مورد بررسی قرار می‌دهند تا تأییدیه صادر کنند. این مرحله نیز، برای ما به منزله‌ی یک فرصت محسوب می‌شود. در جایی، یکی از مسئولین صنعتی گفت: «شرکت‌های پمپ‌سازی، ساخت پمپ دریایی را به عهده بگیرند.» اما این پمپ باید تحت نظارت مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی ساخته می‌شد. خارجی‌ها آمدند و در خط تولید شرکت‌ها حضور پیدا کردند تا محصولات تولیدی آن‌ها منطبق با استانداردهای بین‌المللی باشد.

دغدغه‌ی توسعه‌ی دریا محور داشته باشد، اما یک مدیر دیگر، چنین دغدغه‌ی را نداشته باشد. این شناخت باید در کل سیستم ایجاد شود. ما در انجمن مهندسی صنایع دریایی تلاش کردیم برنامه‌ی شناخت و استراتژی دریایی را ایجاد کنیم. چرا که اولویت اول تعریف و تعیین این استراتژی است. آن زمان، این موضوع را به صورت نامه‌ای سرگشاده آشکار کردیم و از مدیران سازمان گسترش خواستیم که به مفاد آن رسیدگی کنند و پاسخ‌گو باشند که آیا ما در صنایع دریایی، استراتژی مشخصی داریم؟ پاسخ این بود که نداریم. از ما خواستند که برویم و با آنان همکاری کنیم. ما این استراتژی را در انجمن تهیه کردیم. از این رو، احساس نیاز آن، باید از سطوح پایین‌تر و از طرف جامعه‌ی متخصصین عنوان شود. این خواست، باید مطرح و فریاد زده شود اما نباید آن را به گروه بازی و سیاست‌زدگی آلوده کنیم.

ما تازه به این مرحله از رشد رسیده‌ایم که دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی از کارخانجات مختلف، می‌خواهد ظرفیت‌های خود را عنوان کنند و از ارگان‌های دریایی نیز خواسته است نیازهای خود را ابراز دارند. البته اگر دبیرخانه این توان را داشته باشد که در این زمینه برنامه‌ریزی کند و کنترل را به دست گیرد، باز هم جای خوش‌حالی است.

ما باید متکی به سیستم باشیم نه به افراد. بنابراین، ابتدا باید این سیستم شکل بگیرد؛ چرا که در غیر این صورت، ممکن است مدیری دغدغه‌ی توسعه‌ی دریا محور داشته باشد، اما یک مدیر دیگر، چنین دغدغه‌ی را نداشته باشد. این شناخت باید در کل سیستم ایجاد شود.





تغییر مدیریتها، تغییر نیروها را نیز در پی دارد. همین موجب می‌شود هر گروه در یک برهه‌ی کاری حضور داشته باشد، نه در روند مستمر کار. یک نفر یا یک گروه جامع وجود ندارد که بتوان گفت، از ابتدای کار حاضر بوده و تمامی تجارب این کار را در خود جمع کرده است.

ما سازمان‌ها و ارگان‌هایی داریم که در عرصه‌ی دریا فعال هستند. این مجموعه‌ها باید هماهنگ باشند و همه با هم برای بهبود امور تلاش کنند. از شکاف و چند دستگی، چیزی عاید صنعت نمی‌شود.

گفت، از ابتدای کار حاضر بوده و تمامی تجارب این کار را در خود جمع کرده است. تجربه‌ها پخش شده‌اند؛ بسیاری از آن‌ها الان حضور ندارند؛ پراکنده شده‌اند. در زمینه‌های مختلف، گروه‌های زیادی به خارج اعزام شده و آموزش دیده‌اند؛ اما ما با پرداخت حقوق کم یا به دلیل دوری راه و ندادن تسهیلات، آن‌ها را از دست داده‌ایم. آن‌ها جذب بخش‌هایی شده‌اند که شرایط بهتری را برایشان فراهم کرده‌اند. کارخانه‌ی کشتی‌سازی سن پترزبورگ وقتی افتتاح شد، شهر سن پترزبورگ نیز شکل گرفت. مدیران آن کارخانه، این توانایی را داشتند که با برنامه‌ریزی و ایجاد شرایط و اعمال مدیریت مناسب نیروها را نگه دارند و حتی شرایط سکونت آن‌ها را نیز فراهم کنند. ما باید شرایط سکونت را برای شاغلین در بخش‌های کشتی‌سازی فراهم کنیم. مدیریت این صنعت نیز، باید ثابت بماند تا تجربه‌ها نهادینه شوند؛ در غیر این صورت، با چالش روبه‌رو خواهیم بود.

● صحبت پایانی شما چیست؟

■ ما سازمان‌ها و ارگان‌هایی داریم که در عرصه‌ی دریا فعال هستند. این مجموعه‌ها باید هماهنگ باشند و همه با هم برای بهبود امور تلاش کنند. از شکاف و چند دستگی، چیزی عاید صنعت نمی‌شود. باید از دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی حمایت شود. دبیرخانه نیز، باید فعالیت‌های خود را به سطح جامعه و تنها نه برای گروه خاصی معرفی کند. باید ارتباط تنگاتنگ بین بخش دفاعی و تجاری شکل گیرد. وظیفه‌ی اصلی صنایع دفاع در تمام دنیا این است که بنیه‌ی کشور را آن‌قدر رشد دهد و

رغم تمام سخت‌گیری‌ها، چون می‌دانستیم که این دقت‌نظرها و نظارت‌ها بالندگی و رشد را به همراه دارد، پیش رفتیم. خوب پیش رفتیم، اما متأسفانه امروز این تجربه‌ی گران‌سنگ در حال پراکنده شدن است. چرا که در کشورهای چین و کره، میزان دستمزدها در کارخانجات کشتی‌سازی به خصوص مهندسان، دو برابر دیگر مشاغل است؛ چون مسئولین آن کارخانه‌ها تمایل دارند نیروهای متخصص، ماندگار باشند. ما نیرو می‌گیریم، کلی هزینه می‌کنیم، به آن‌ها آموزش می‌دهیم و آنها را به خارج می‌فرستیم، اما تا می‌آیند مشغول کار شوند؛ شرکت‌های فولادسازی و پالایشگاه‌ها آن‌ها را جذب می‌کنند. این از مواردی است که متولی باید برای آن برنامه داشته باشد.

● آیا برای ساخت دیگر کشتی‌های اقیانوس پیما دچار چالش خواهیم بود؟

■ مشکلات خیلی کم‌تر است. ما به آدرسی می‌رفتیم که نمی‌دانستیم کجاست. مشاوران ما هم نمی‌دانستند. آن‌ها از بخش‌های مختلف، کنار یکدیگر جمع شده بودند. تناقض و اختلاف زیاد بود. حال ما این مسیر را یکبار تا انتها رفته‌ایم و می‌دانیم راه چگونه است؛ اما باز هم مشکلاتی وجود خواهد داشت.

● این مشکلات چیست؟ آیا هنوز هم مربوط به تخصص است یا تجهیزات؟

■ تغییر مدیریتها، تغییر نیروها را نیز در پی دارد. همین موجب می‌شود هر گروه در یک برهه‌ی کاری حضور داشته باشد، نه در روند مستمر کار. یک نفر یا یک گروه جامع وجود ندارد که بتوان

قوی سازد که همه بتوانند در دفاع از مملکت در شرایط اضطرار شرکت کنند. حال ببینیم صنایع دفاع ما در این زمینه چه کرده است؟ اگر صنایع دریایی ما در بخش تجاری رشد نکرده است، بخشی از آن، مربوط به کوتاهی صنایع دفاعی است. این بخش باید پاسخ‌گو باشد. اگر رسالتی در این زمینه برایش تعریف شده است، باید آن را به منصفی ظهور برساند. اگر رسالتی بر عهده دارد و کاری کرده است، باید بتواند گزارش دهد و اگر نکرده، به نظر می‌رسد این کوتاهی باید جبران شود. در کشوری مثل آمریکا، فعالیت بخش‌های دفاعی و تجاری، کاملاً با یکدیگر هماهنگ است و از امکانات یکسانی بهره می‌برند؛ نه این که یک بخش، هزینه‌های هنگفت را عهده‌دار شود و بسترها را فراهم کند و بخش دیگر، تنها بهره بردار آن باشد. ■

کمیته اطلاع‌رسانی و خبری دوازدهمین همایش صنایع دریایی با همکاری مؤسسه رده‌بندی ایرانیان



داخلی برسند، ثبت خواهند شد.»

وی در پاسخ به سوالی پیرامون وقوع آتش سوزی در اسکله‌ی بندر عامری گفت: «ز نظر سازمان بنادر، اسکله‌ی عامری، مجوزهای لازم ایمنی و فنی را دریافت نکرده، با این حال، کمیته‌ی مبارزه با سوانح سازمان، در حال پی‌گیری برای ارایه‌ی مجوز لازم در این خصوص است.»

وی با اشاره به لزوم اخذ مجوز سازمان‌ها و ارگان‌ها از سازمان بنادر، برای ایجاد اسکله، افزود: «کمیته صدور مجوز سازمان بنادر و دریانوردی، مسئول صدور مجوز احداث و هرگونه ساخت و ساز در حاشیه‌ی سواحل کشور است و ملاحظات ایمنی بنادر در اسکله‌ها باید مورد تأیید کمیته‌ی صدور مجوز سازمان بنادر باشد. این کمیته از ۱/۵ سال گذشته، فعال شده است و اسکله‌ها باید با هماهنگی این کمیته احداث شوند.»

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، به همکاری با سازمان شیلات برای صدور مجوز لازم برای ادامه‌ی فعالیت اسکله‌های صیادی موجود در کشور اشاره کرد و افزود: تمامی اسکله‌های موجود، باید مجوز این سازمان را برای فعال ماندن در عرصه‌ی فعالیت‌های صیادی دریافت کنند.» وی، از امضای موافقت‌نامه‌ی جدیدی با نیروی هوایی ارتش، خبر داد و در خصوص جزئیات آن گفت: «این موافقت‌نامه برای در اختیار گرفتن بالگردهای مخصوص است تا در صورت بروز سوانح دریایی، بتوان به سرعت از آن‌ها استفاده کرد.»

«فروغی»، در ادامه‌ی نشست خبری دوازدهمین همایش صنایع دریایی که در محل مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان برگزار شد، تعداد مؤسسات رده‌بندی در ایران را شامل دو مؤسسه‌ی ایرانی و چهار مؤسسه از کشورهای فرانسه، آلمان، نروژ و انگلیس اعلام کرد و در زمینه‌ی ارایه‌ی مجوزهای

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد

تدابیر جدید برای ارتقای ایمنی دریانوردی

ورود شناورهای نایمن به کشور،

محدود می‌شود

استراتژی سازمان بنادر و دریانوردی، تأسیس یک مؤسسه‌ی رده‌بندی ملی با ابعاد بین‌المللی است.

«احمد فروغی»، در کنفرانس خبری دوازدهمین همایش صنایع دریایی با اعلام این که «سازمان بنادر و دریانوردی، متولی بررسی سوانح و حوادث دریایی کشور است، گفت: هم‌اکنون، شناورها در چهار کلاس اقیانوس پیما، شناورهای منطقه‌ای (بین ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ GT)، شناورهای سنتی و شناورهای مسافری تقسیم‌بندی می‌شوند که بیش‌ترین سوانح در ایران، متوجه‌ی شناورهای سنتی است.»

وی، اصلی‌ترین دلایل بروز سوانح دریایی در جهان را عوامل انسانی برشمرد و افزود: «این خطا در کشتی‌های اقیانوس‌پیما به دلیل استفاده از نیروهای متخصص و دوره دیده معمولاً کمتر

است.»

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، بالاترین آمار سوانح در ایران را به ایمن نبودن لنج‌های صیادی و حضور افراد آموزش ندیده در بخش دریانوردی مربوط دانست و با بیان این که متأسفانه شناورهای مسافری در ایران، متولی مشخصی ندارد، تصریح کرد: «سازمان بنادر، با وجود این که در این زمینه وظیفه‌ای ندارد، اما به نوسازی شناورهای مسافری و ساخت و احداث اسکله‌های مسافری اقدام می‌کند.»

وی، در عین حال، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری کشور را متولی اصلی این بخش عنوان کرد و گفت: «سازمان بنادر، از این پس شناورهای مسافری که ابعاد و سازه‌های آن‌ها در حد استانداردهای معمول نبوده و گواهی مؤسسات رده‌بندی را نداشته باشند، ثبت نخواهد کرد. شناورهای وارداتی کامپوزیت و فایبرگلاس نیز، تنها در صورتی که به تأیید مؤسسات رده‌بندی



احمد فروغی:

کمیته صدور مجوز سازمان بنادر و دریانوردی مسئول صدور مجوز احداث و هرگونه ساخت و ساز در حاشیهی سواحل کشور است و ملاحظات ایمنی بنادر در اسکله‌ها باید مورد تأیید کمیتهی صدور مجوز سازمان بنادر باشد.

نقش مهم سازمان هواشناسی در کاهش سوانح دریایی

مشاور ارشد مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان نیز، در این نشست خبری با ارایه‌ی آماری از سوانح دریایی طی سده‌ی اخیر، گفت: «در خلیج فارس، عمده‌ی سوانح ناشی از شرایط جوی که برای شناورهای سنتی و کوچک رخ می‌دهد، پیش‌بینی نشده است.»

حسن رضا صفری:

تا وقتی فعالیت شناورها رونق لازم را نداشته باشد مالکان شناورهای کوچک، توان مالی لازم برای خرید تجهیزات و برقراری ایمنی را نخواهند داشت.

«بهمن فرهنگ دوست»، با بیان این‌که: «پیش‌بینی‌های هواشناسی، ملاک عمل دریانوردان است، افزود: «نقش سازمان هواشناسی در کنار مرجع دریایی کشور، برای کاهش حوادث دریایی، بسیار تعیین‌کننده خواهد بود.»

لازم به ذکر است، دوازدهمین همایش صنایع دریایی و اولین همایش بررسی و پیشگیری از سوانح دریایی، توسط انجمن مهندسی دریایی ایران و با همکاری ارگان‌های دریایی، طی روزهای ۲۷ تا ۲۹ مهرماه در گیلان برگزار شد. ■

ایرانیان، طی سه سال گذشته به عنوان اولین مؤسسه‌ی رده‌بندی غیرانتفاعی و مردم‌نهاد ایران تشکیل شده که مولود فعالیت‌های انجمن مهندسی دریایی و همایش‌های صنایع دریایی بوده است.»

وی، مهم‌ترین دست‌آورد مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان را کسب مجوزهای لازم از سازمان بنادر و دریانوردی دانست و گفت: «اخیراً قراردادی سه‌جانبه میان این مؤسسه با مؤسسه‌ی رده‌بندی KR کره‌ی جنوبی و سازمان بنادر و دریانوردی منعقد شده است که هدف آن، پیشبرد اهداف مؤسسه رده‌بندی ایرانیان با همکاری یک مؤسسه پیش‌تاز بین‌المللی، همراه با هدایت و نظارت سازمان بنادر است.»

«صفری»، با بیان این‌که: «پیش از این، تنها تأیید و صدور گواهی‌نامه شناورهای زیر ۵۰۰۰ تن توسط مؤسسات رده‌بندی ایرانی انجام می‌شد»، گفت: «با همکاری مؤسسه‌ی رده‌بندی کره جنوبی، عملاً سقف رده‌بندی شناورها برای مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان برداشته شده است.»

وی در این زمینه اعلام کرد: «اخیراً و در شرایط تحریم، یکی از کشتی‌های ۲۰ هزار تنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که برای پشتیبانی ناوگروه ایران در خلیج عدن فعالیت می‌کرد؛ توسط مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، بازرسی و گواهی‌نامه‌های لازم آن، صادر شده است.» مدیرعامل مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان، همچنین بر اهمیت موضوع «اقتصاد ناوگان» برای برقراری ایمنی کشتی‌ها و شناورها تأکید کرد و گفت: «تا وقتی فعالیت شناورها رونق لازم را نداشته باشد؛ مالکان شناورهای کوچک، توان مالی لازم برای خرید تجهیزات و برقراری ایمنی را نخواهند داشت. به همین دلیل، لازم است متولیان حمل‌ونقل دریایی با حمایت و ارایه‌ی تسهیلات لازم، زمینه‌ی تأمین تجهیزات ایمنی و اجرای قوانین و مقررات کنوانسیون‌های دریایی در این دسته از شناورها را فراهم آورند.»

جدید گفت: «تا کنون دو درخواست از کشورهای چین و ژاپن به سازمان بنادر رسیده که به دلیل اهدافی که سازمان دنبال می‌کند، با فعالیت آن‌ها در ایران مخالفت شده است.»

وی همچنین، از مخالفت سازمان بنادر با فعال شدن مؤسسات رده‌بندی ایرانی جدید در کشور خبر داد و گفت: «سازمان بنادر برای افزایش سطح خدمات و تخصص و از سوی دیگر، تشکیل اولین مؤسسه‌ی رده‌بندی ملی در ایران، به دنبال ادغام دو مؤسسه‌ی ایرانی فعال در کشور است.» مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با رد احتمال خروج مؤسسات رده‌بندی خارجی از کشور به دلیل تحریم، تأکید کرد: «در صورتی که این مؤسسات به هر دلیلی از ایران خارج شوند، با ظرفیت‌سازی‌های صورت گرفته، دو مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان و آسیا، توان جایگزین شدن به جای آن‌ها را دارند.»

سقف رده‌بندی شناورها برداشته شده است

مدیرعامل مؤسسه‌ی رده‌بندی ایرانیان نیز، در این نشست خبری با اشاره به برگزاری دوازدهمین همایش صنایع دریایی گفت: «انجمن مهندسی دریایی ایران تصمیم دارد تا اولین همایش بررسی و پیش‌گیری سوانح دریایی را نیز همزمان با این همایش برگزار کند.»

«مهندس حسن رضا صفری»، با بیان این‌که: «نظام‌مندی لازم برای حفظ ایمنی در حوزه‌ی دریایی وجود دارد»، افزود: «وضعیت ایمنی دریایی در کشور ما با حوزه‌های جاده‌ی هوایی متفاوت است و یکی از اهداف اولین همایش بررسی ایمنی و سوانح دریایی، اطلاع‌رسانی عمومی در این زمینه و انتقال تجارب نظام موجود در بخش دریایی به سایر حوزه‌های حمل‌ونقل است.»

وی در ادامه با اشاره به جایگاه مؤسسات رده‌بندی در نظام برقراری ایمنی، امنیت و کیفیت کشتی‌ها و سازه‌های دریایی، گفت: «مؤسسه‌ی رده‌بندی

دوازدهمین همایش صنایع دریایی قطع نامه



دوازدهمین همایش صنایع دریایی که به مدت ۲ روز طی روزهای ۲۷ و ۲۸ مهرماه در مجتمع فرهنگی - تفریحی صدا و سیما در زيبکانار بندر انزلی برگزار شده بود؛ عصر چهارشنبه با صدور قطعنامه‌ای ضمن تاکید بر اجرای هرچه سریع تر قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، به کار خود پایان داد.

بر اساس این گزارش، در این قطع نامه با اشاره به نقش بارز همایش های صنایع دریایی، در برنامه ها و فعالیت های صنعت دریایی کشور، اظهار امیدواری شده است تا با همکاری مستمر و خالصانه فعالین این بخش همچنان شاهد رشد تأثیرات و نقش آفرینی مثبت آن بویژه برای عبور از شرایط سخت تحریم بود.

متن کامل این قطع نامه که توسط مهندس حسن رضا صفری، بازرس انجمن مهندسی دریایی ایران، در مراسم اختتامیه همایش ایراد شد؛ به شرح زیر است:

۱- استمرار و برگزاری پرشور همایش های صنایع دریایی و حضور جدی متخصصان، مراکز و ارگانهای دریایی نشان از شکل گرفتن پایه های توسعه این صنعت مهم و استراتژیک داشته و امیدواریم در آینده نیز این حرکت پر قدرت ادامه یابد. لذا انجمن بایستی نسبت به بررسی مفاد قطع نامه های پیشین و ارزیابی از میزان اجرا شدن آنها و انعکاس نتایج آن در همایش و قطع نامه های بعدی به منظور تاکید جامعه دریایی مبنی بر تلاش هرچه بیشتر دولت و جامعه دریایی برای رسیدن به آنها اقدام نماید.

۲- همانگونه که در قطع نامه قبلی نیز عنوان شد و با توجه به گذشت بیش از دو سال از تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، تسریع در روند شکل گیری شورای عالی صنایع دریایی، دبیرخانه ای قوی و صندوق توسعه صنایع دریایی، می تواند تأثیرات بسیار مثبتی در ایجاد، انسجام و یکپارچگی در اهداف و برنامه های مراکز و ارگان های دریایی کشور داشته باشد. براین اساس از دولت محترم، وزارت صنایع و معادن و سایر مراکز و دستگاه های مرتبط خواهانیم که مجدداً به این موضوع مهم توجه و با حضور پررنگ و همه جانبه بخش های خصوصی نسبت به تشکیل و راهبری ارکان اجرایی قانون اقدام نمایند، بطوریکه این قانون و ارکان آن محور توسعه صنایع و امور و فعالیت های دریایی کشور قرار گیرد.

۳- اجرایی نشدن قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، لزوم بکارگیری همه ظرفیت های کشور در فعال سازی دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی، صندوق توسعه صنایع دریایی، کشتی سازان دولتی و سایر ارکان صنایع، فعالیت ها و امور دریایی، را بیش از پیش پر رنگ نموده است. بنابراین مجدداً از کلیه مراکز مسئول و تصمیم گیر در زمینه فوق درخواست میگردد که به این موضوع توجه جدی نمایند. مجدداً از انجمن مهندسی دریایی ایران درخواست می گردد که ایجاد کمیته ای از متخصصین فن، متشکل از ارکان کمیته های تخصصی خود به منظور شناسایی، ایجاد بانک اطلاعاتی و یا تایید و معرفی مدیران

مختلف صنایع دریایی را در دستور کار خود قرار دهد. در این راستا با توجه به کمبودهای موجود بایستی راهکارهای پرورش و حفظ نیروی انسانی صاحب صلاحیت برای بکارگیری در صنعت کشتی سازی و صنایع فراساحل با همکاری مجدداً آموزش عالی کشور، تبیین و اجرایی گردد.

۴- از کشتی سازان محترم درخواست میگردد که تمامی تلاش خود را برای تحقق برنامه های قراردادی بکار گیرند. همچنین با توجه به وجود مشکلات کلان در این صنعت بر دولت و شورای عالی صنایع دریایی است که حمایت اصولی از این صنعت استراتژیک به عمل آورند.

۵- با توجه به شرایط ناشی از تحریم، به جهت حمایت اصولی از صنعت استراتژیک دریایی همچون سایر کشورهای پیشتاز، درخواست می گردد که دولت همانند شیوه های حمایتی خود از سایر صنایع، حداقل مبلغ ۵ میلیارد دلار برای ساخت شناورهای مورد نیاز کشور در داخل، از هر محل ممکن اختصاص دهد. تا کشتی سازان ایرانی از این محل بتوانند ضمن برآورده نمودن نیاز شرکت های کشتیرانی، برنامه های ارتقای خود را برای نیل به سطح رقابتی قابل قبول و بین المللی اجرا نمایند. به تکمیل پروژه های نیمه تمام و بلا تکلیف نیز بپردازند.

۶- ضمن قدردانی از عملکرد وزارت نفت در همسان سازی تاسیسات نفتی در پروژه های پارس جنوبی، انتظار می رود ضمن تعمیق و تعمیم این مهم، این روند به تقویت بخش خصوصی و حمایت مدیریتتی از توانایی های شرکت های ایرانی در انجام پروژه های دریایی کشور پرداخته و استانداردهای مشخص و یکسانی نیز برای مشاوره، طراحی، ساخت و بهره برداری از تاسیسات ساحلی و فراساحلی بکار گرفته شود.

۷- با توجه به ساخت و تحویل تعداد زیادی شناور از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی و ایجاد پتانسیل و ظرفیت مناسب مورد نیاز برای جوابگویی به نیازهای طرح، چه از جانب متقاضیان و چه از جانب کشتی سازان دولتی و خصوصی، از سازمان بنادر و دریانوردی و بانک های عامل درخواست می گردد کماکان نکات قطع نامه های قبلی را مورد توجه قراردادها و از وزارت راه و ترابری در خواست می شود ترتیبی اتخاذ نماید که سازمان بنادر و دریا نوردی بتواند با سپرده گذاری لازم این طرح ارزشمند ملی را با قوت بیشتری پیگیری نماید.

۸- ایجاد زنجیره تامین اقلام و خدمات جنبی ساخت و تعمیر شناورها، ضروری است. بر سیاست گذاران و متولیان امور به ویژه وزارت صنایع و معادن است که این امر مهم را حمایت جدی نمایند.

۹- اعلام آمادگی پلیس مهاجرت و گذر نامه ناجا برای همکاری و ساماندهی و تسهیل تردد بین المللی پرسنل دریایی شناورها و صنایع دریایی مورد توجه و همکاری و هماهنگی و استفاده مفید از اینگونه خدمات مورد تاکید قرار گرفت.



نایب رییس اجلاس مشورتی دولت‌های عضو کنوانسیون لندن انتخاب شد

سی و دومین نشست مشورتی دولت‌های عضو کنوانسیون لندن، راجع به جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از تخلیه‌ی زباله‌ها و پنجمین نشست مشورتی دولت‌های عضو پروتکل آن، از تاریخ نوزدهم مهر ماه به مدت پنج روز در مقر آی‌مو برگزار شد.

بر اساس این گزارش و به نقل از نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو، در این اجلاس، هیئت‌های نمایندگی ۳۷ کشور عضو کنوانسیون و ۲۴ کشور عضو پروتکل به همراه شش کشور دیگر و چهار سازمان بین‌المللی به عنوان ناظر حضور داشتند. نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نیز، به عنوان تنها نماینده‌ی هیئت ایرانی در این نشست حضور یافت.

در روز جمعه، مورخ بیست و سوم مهرماه، انتخاب هیئت رییس برگزار شد. در این انتخابات، نماینده‌ی کشور چین، بار دیگر به مقام رییس اجلاس در سال ۲۰۱۱ میلادی و نماینده‌ی کشور نیوزیلند، به عنوان نایب رییس اول و علی‌اکبر مرزبان، به عنوان نایب رییس دوم، برگزیده شدند.

این گزارش می‌افزاید، به منظور انتخاب نایب رییس دوم با نمایندگانی بسیاری از دولت‌ها و دبیرخانه‌ی آی‌مو رایزنی شد که با توجه به شناخت از نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو، از نامزدی وی استقبال نمودند. پس از آن، رؤسای هیئت‌های نمایندگی به مدت ده دقیقه، نشست فوق‌العاده‌ای ترتیب دادند که طی آن، با اجماع، نسبت به نیابت ریاست نماینده‌ی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در آی‌مو موافقت کردند. سپس در صحن علنی نشست، نامزدی هر سه نفر مطرح شد که با تشویق حضار مورد تأیید و تصویب نهایی قرار گرفت.

گفتنی است، نایب رییس دوم، علاوه بر این که در صورت عدم حضور رییس و نایب رییس اول، ریاست اجلاس بین‌المللی را بر عهده خواهد گرفت، باید با رییس و دبیرخانه‌ی کنوانسیون مستقر در آی‌مو نیز، در تعامل و تماس مستمر باشد و در موارد ضروری، نظرهای مشورتی خود را در خصوص اداره‌ی دبیرخانه‌ی کنوانسیون، ارایه نماید.

قابل ذکر است، کنوانسیون لندن و پروتکل آن، یکی از کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های مهم در ارتباط با حفظ محیط زیست دریایی و مقابله با تخلیه‌ی مواد زاید از هر نوع، از کشتی‌ها، هواپیماها، سکوهای نفتی دریایی و حتی لاشه‌ی آن‌ها در دریاهای است که با توجه به حساسیت منطقه‌ی خلیج فارس، از جایگاه مهمی در راهبرد امور دریایی کشورمان برخوردار است.

خاطر نشان می‌سازد، آی‌مو مسئول رتق و فتق امور مربوط به این کنوانسیون است و دبیری آن نیز، بر عهده‌ی دبیرکل آی‌مو گذاشته شده است. مرکز نیز، با همین عنوان در آی‌مو ایجاد شده است و دبیرخانه‌ی مستقل آن، همانند کمیته‌های آی‌مو، هر سال بر اساس مفاد کنوانسیون و قواعد اجرایی آن، اجلاس مشورتی برگزار می‌کند. علاوه بر این، چند نشست دیگر نیز، هر ساله در قالب گروه‌های کاری برگزار می‌شود. نشست‌های کنوانسیون لندن، همانند کمیته‌های اصلی آی‌مو، از ساختار و رویه‌های کاری و اداری ویژه‌ای پیروی می‌کنند. ■

۱۰ - نظر به اهمیت کمیته‌های تخصصی انجمن مهندسی دریایی ایران در پیگیری مطالبات صنفی، برگزاری جلسات منظم ماهیانه این کمیته‌ها مورد تأکید قرار گرفته و نتایج عملکرد آنها در همایش بعدی به بحث و بررسی گذاشته می‌شود.

۱۱ - بر استفاده از ظرفیت‌های آموزشی و تحقیقاتی موجود در شورای عالی صنایع دریایی و کمیسیون آموزش مجلس شورای اسلامی برای دستیابی به اهداف آموزشی و پژوهشی دریایی تأکید می‌گردد.

۱۲ - همکاری و برنامه ریزی جدی مراکز صنعتی دریایی جهت جزئی تر شدن پروژه‌های کسر خدمت سربازی دانشجویان رشته‌های دریایی و همچنین تعامل و همکاری مناسب این مراکز و دیگر شرکت‌های دریایی در برگزاری مفیدتر دوره‌های کارآموزی دانشجویان، به نحوی که آشنایی عملی دانشجویان فضاهای کاری صنایع دریایی را در پی داشته باشد و زمینه ساز ورود آنان به بازار کار گردد.

۱۳ - ضمن استقبال از برگزاری اولین همایش بررسی و پیشگیری از سوانح دریایی و ادامه آن، اهم مواردی که در این زمینه مورد تأکید قرار گرفت به شرح زیر تبیین می‌شود:

۱-۱۳. در ساختار کمیته رسیدگی به سوانح و حوادث دریایی، حضور سایر دستگاه‌های ذی‌نفع از جمله موسسات رده بندی پیش بینی گردد و یافته‌های حاصل از انجام رسیدگی به سوانح و حوادث دریایی به ویژه در مجامع دریایی اثرگذار برای اعمال تمهیدات و تدابیر لازم برای پیشگیری از وقوع حوادث مشابه در قالب نشریه ای ادواری انتشار یابد.

۲-۱۳. تغییر رویکرد نظام رسیدگی به سوانح دریایی از حالت انفعالی به حالت پیشگیرانه برای ارتقای سطح ایمنی در ناوگان تحت پرچم و آموزه‌های مهم آن در امر آموزش و تربیت دریانوردان به کار گرفته شود.

۳-۱۳. نظارت کامل تر سازمان بنادر و دریانوردی و موسسات رده بندی بر کارگاه‌های ساخت شناورهای فایبرگلاس و بازنگری مقررات ملی ایمنی شناورهای غیرکنوانسیون و هماهنگی وزارت صنایع و معادن برای صدور پروانه بهره برداری این گونه شرکت‌ها با سازمان بنادر و دریانوردی و موسسات رده بندی.

۴-۱۳. یک برنامه‌ی جامع ایمنی دریایی تحت مدیریت و محوریت سازمان بنادر و دریانوردی و با حضور کلیه ذینفعان به اجرا گذاشته شود.

۵-۱۳. لزوم بازیافت شناورهای فرسوده و غیرایمن با رعایت موازین زیست محیطی مورد توجه قرار گیرد. ■



مجمع عمومی عادی سالیانه
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد

عملکرد مثبت کشتیرانی در دریای طوفانی رکود و بحران



کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال رکود و بحران، عملکرد مثبت و ارزشمندی را از خود به جای گذاشت.

بنابر این گزارش، «محمد حسین داجمر» رئیس هیات مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در مجمع عمومی عادی سالیانه این شرکت که صبح روز پنجشنبه ۸۹/۷/۲۹ برگزار شد، ضمن قدردانی از زحمات هیئت مدیره و مدیران کشتیرانی به دلیل همکاری، همدلی و همفکری در شرایط ویژه تحریم‌ها، به وضعیت بحران اقتصادی جهان در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ اشاره کرد و افزود: رکود اقتصادی در جهان و کاهش قیمت‌ها تأثیرات فراوانی بر فعالیت شرکت‌های بزرگ کشتیرانی گذاشت و بسیاری از این شرکت‌ها در سال ۲۰۰۹ با زیان مواجه شدند.

وی به یکی از فاکتورهای مهم در هزینه‌های کشتیرانی که قیمت و هزینه سوخت کشتی‌ها است، اشاره کرد و افزود: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران علی‌رغم کاهش مصرف سوخت در سال ۲۰۱۰ با افزایش تناژ و مسافت طی شده روبه‌رو شد که علت آن اجاره کشتی به صورت تایم چارتر بوده است به طوری که در این حالت هزینه سوخت به عهده اجاره‌کننده است.

رئیس مجمع کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بحران جهانی و تبعات آن در حمل و نقل دریایی جهان اشاره کرد و افزود: کاهش شدید تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۰۹ میلادی که ۷.۷ درصد کمتر از سال قبل بود موجب بیکاری و رکود در صنعت کشتیرانی شد. علاوه بر این افزایش میزان عرضه کشتی که ناشی از تحویل سفارشات ساخت کشتی در سال‌های رونق بود موجب برهم خوردن موازنه عرضه و تقاضا در بازار شد.

وی به توقف بسیاری از کشتی‌های شرکت‌های کشتیرانی در لنگرگاه‌ها اشاره کرد و گفت: این روند موجب شد بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی دنیا چون مرسک با ۲/۰۱، هانجین با ۱/۰۹ و CMA CGM با ۱/۳ میلیارد دلار زیان مواجه شوند. رئیس هیات مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه ایران با دارا بودن ۲۱۱ فروند کشتی و ظرفیت ۱۴/۵ میلیون تن ظرفیت هم‌اکنون در رتبه نوزدهم جهان قرار دارد، گفت: این شرکت نیز به‌رغم قطعنامه و محدودیت‌های مختلفی که از سال ۲۰۰۶ میلادی شروع شده و هم‌اکنون به اوج خود رسیده، خوشبختانه توانسته است با مدیریت بحران، به فعالیت‌های خود ادامه دهد و حتی با رشد حمل نیز مواجه شود.

وی به تشکیل کنسرسیوم بیمه ای P&I به عنوان راهکار جدید مقابله با تحریم اشاره کرد و افزود: این کنسرسیوم که متشکل از شرکت‌های بیمه ای داخلی با مدیریت شرکت بیمه معلم است و تحت حمایت دولت قرار دارد پوشش بیمه‌ای کشتی‌های ایران و سایر شرکت‌های

کشتیرانی متقاضی را عهده دار شده است. رئیس هیات مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به حمایت یک میلیارد دلاری دولت در تشکیل این کنسرسیوم اشاره کرد و افزود: خوشبختانه طرف معاملات تجاری با ایران این کنسرسیوم را به رسمیت شناخته‌اند و دولت ژاپن که در این زمینه تردید داشت نیز اخیراً به تایید رسمی این بیمه اقدام نموده است.

داجمر در ادامه به فعالیت‌های توسعه‌ای ناوگان اشاره کرد و افزود: در سال مالی ۸۹-۸۸ و با خروج ۱۰ فروند کشتی فرسوده و ورود ۶ فروند کشتی فله بر جدید به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در پایان سال مالی، تعداد کشتی‌های این شرکت به ۱۵۹ فروند و ظرفیت آن به ۵/۵ میلیون تن رسیده است.

رئیس هیات مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: در سال‌های اخیر قرارداد خرید ۸۸ فروند کشتی با ظرفیت ۳/۵ میلیون DWT، به منظور توسعه ناوگان منعقد شد که هم‌اکنون ۴۷ فروند از این تعداد تحویل شده و ۴۱ فروند دیگر نیز به مرور و در سال‌های آینده به ناوگان این شرکت خواهد پیوست.

وی به نمودار سنی ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و افزود: در حال حاضر ۵۳ فروند از کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از میانگین سنی صفر تا ۱۰ سال، ۱۴ فروند در رده سنی ۱۱-۱۰ سال، ۲۵ فروند از میانگین سنی ۳۰-۲۰ سال و ۵ فروند نیز در میانگین سنی ۳۰ سال به بالا هستند که کشتی‌های بالای ۳۰ سال به مرور و در آینده نزدیک از رده خارج خواهند شد.

داجمر به توسعه ناوگان شرکت‌های تابعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز اشاره کرد و افزود: تعداد کشتی‌های کشتیرانی دریای خزر از ۶ فروند در ۵ سال قبل، به ۱۶ فروند در حال حاضر رسیده است.

وی به سرمایه‌گذاری در بخش‌های فیدری و کانتینری در خلیج فارس و دریای عمان و خرید ۴ فروند کشتی کانتینر توسط کشتیرانی والفجر اشاره کرد و گفت: کشتیرانی والفجر نیز در بخش حمل بار با ۵۵ درصد و در کرایه حمل با ۷۲ درصد رشد قابل توجه، مواجه بوده است. داجمر گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال قبل، طی ۱۲ ماه ۳۰ میلیون تن حمل داشته که در سال جاری با افزایش ۱۸/۷ درصدی این میزان به ۳۶ میلیون تن رسیده است.

رئیس مجمع کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به متوسط کرایه حمل در سال قبل اشاره کرد و افزود: متوسط کرایه حمل در سال مالی گذشته ۳۰/۷ دهم درصد کاهش داشته است.

وی به عملکرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بخش‌های فله، کانتینر، جنرال کارگو و ... اشاره کرد و افزود: رشد فعالیت این شرکت در بخش حمل و نقل بین‌المللی از ۱۲ میلیون تن

در سال قبل به ۱۹ میلیون تن در حال حاضر افزایش یافته است.

وی گفت در بخش صادرات نیز شاهد رشد ۶/۵ میلیون تنی بوده‌ایم اما در بخش واردات از ۱۳ میلیون تن به ۹/۸ میلیون تن کاهش رسیده‌ایم.

داجمر به روند سودآوری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و افزود: به‌رغم زیان فراوان شرکت‌های کشتیرانی در سال گذشته به دلیل بحران اقتصادی جهانی، این شرکت کاملاً با سود حساب‌های خود را بسته است ولی با کاهش قابل توجهی نسبت به سال‌های قبل مواجه شده به طوری که سود خالص این شرکت در سال مالی گذشته از ۱۳۰ میلیارد تومان به ۲۹ میلیارد تومان در سال مالی جاری رسیده است.

وی گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به‌رغم تحریم‌های اخیر با فعالیت‌های جنبی مانند تریمینال‌داری، سوخت‌رسانی و حمل و نقلی نظیر سرمایه‌گذاری در بنادر جنوبی چون بنادر شهید رجایی و عسلویه توانسته است نه تنها زیان نکند بلکه با سودآوری نیز مواجه شود.

به گفته رئیس مجمع کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، این شرکت در سال مالی آینده صد در صد هلدینگ خواهد شد و به صورت هلدینگ اداره می‌شود.

رئیس مجمع کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در خصوص تقسیم سود بین سهامداران گفت: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در چهار سال اخیر ۹۳۰ میلیارد تومان تقسیم سود داشته است.

داجمر در پایان به هدف گذاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای عدم وابستگی به نیروی‌های خارجی در بخش نیروی متخصص دریانورد اشاره کرد و افزود: استفاده از نیروهای فوق دیپلم فارغ‌التحصیل از آموزش و پرورش در شمال و جنوب کشور و اختصاص واحد‌های تکمیلی به منظور جذب دریانورد، از اقدامات این شرکت در بخش نیروی انسانی است.

این گزارش می‌افزاید: در مجمع عمومی عادی سالیانه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که با حضور بیش از ۹۵ درصد سهامداران این شرکت برگزار شد، پس از پایان گزارش عملکرد هیات مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، گزارش حسابرس و بازرس قانونی سال منتهی به ۳۱ خرداد ۸۹ توسط حسابرس و بازرس قانونی شرکت ارائه و به استماع سهامداران رسید.

در این جلسه، مجمع ضمن تصویب صورت‌های مالی شرکت و تعیین سازمان حسابرسی به عنوان بازرس قانونی شرکت، از عملکرد مدیریت قدردانی به عمل آورد.

گفتنی است، در پایان این نشست برای هر سهم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ۸۰ ریال سود در نظر گرفته شد که مورد تصویب سهامداران قرار گرفت. ■



دبیر نهمین همایش بین المللی

سواحل، بنادر و سازه های دریایی در گفت و گو با بندر و دریا

ICOPMAS

و دستاوردهای افتخار آمیز آن برای کشور

زینب میرزایی

طراحی و اجرای ساخت و سازها بود، روزافزون کرد. با افزایش انگیزه ها سرمایه گذاران بسیار زیاد دولتی و خصوصی در بخش های متفاوت صنعتی، تجاری، مسافری و تفریحی وارد عرصه شدند و غالب پروژه های این حوزه، در پی این سرمایه گذاری ها با توان کارشناسان داخلی طراحی شد، به اجرا درآمد و به ثمر نشست. بدیهی است حجم گسترده پروژه های اجرایی نیاز به بستری برای ارائه و تبادل این تجربیات داشت که همایش ICOPMAS به خوبی توانست در ایجاد این فضا نقش موثر و سازنده ای را ایفا نماید، به طوری که امروز می توان ادعا کرد در حوزه مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی از توان کارشناسی بسیار قوی برخورداریم. شاهد آن نیز اجرای پروژه های بزرگی است که با توان همین نیروهای متخصص یا در دست مطالعه قرار دارد و یا اجرا شده که در سطح منطقه و بعضاً خاورمیانه منحصر به فرد نیز بوده است. باید اذعان داشت بخشی از این توان مرهون برگزاری همایش ICOPMAS بوده که در آن تبادل اطلاعات و انتقال فناوری ها اتفاق افتاده و آشنایی با سایر حوزه ها انجام شده است. رشد روزافزون حضور شرکت کنندگان در همایش نیز گواه بر این است که این نیاز در جامعه مهندسی وجود دارد و همایش توانسته به نیازهای علمی این بخش به خوبی پاسخ دهد.

اگر ما در گذشته تنها به ارائه دستاوردهای

■ علی رغم برگزاری ۸ دوره همایش ICOPMAS با این همایش در دوره های برگزاری خود موفقیتی داشته که اینچنین رغبتی برای برگزاری دوره نهم آن وجود دارد، یا اینکه همانند بسیاری از همایش های دیگر و بر اساس عادت، انجام خواهد شد؟

● نخستین دوره برگزاری این همایش در سال ۱۳۶۹ با اهدافی متفاوت از آنچه که ما امروز در همایش دنبال می کنیم، به اجرا درآمد. در آن مقطع زمانی، در بخش مهندسی سازه های دریایی و مهندسی سواحل و بنادر، در حوزه های کارشناسی و مهندسی مشاور و پیمانکار، ما نه تنها حرفی برای گفتن نداشتیم بلکه شرکت های فعال و قابل هم در کشور ما بسیار کم بودند. در آن سال ها، حتی طراحی و احداث بنادر کوچک و چند منظوره نیز توسط شرکت های خارجی انجام می شد و همایش های اولیه صرفاً به ارائه دستاورد پروژه های اجرایی و تحقیقاتی خارجی اختصاص داشت. به این ترتیب استمرار همایش با هدف فرهنگ سازی و آشنایی با مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی باز تعریف شد. ۲۰ سال از آن زمان گذشت. در دو دهه ای که پشت سر گذاشته ایم با بروز جذابیت در مناطق ساحلی، انگیزه برای سرمایه گذاری در حوزه سواحل توسط بخش های دولتی و خصوصی بیشتر شد و همین افزایش انگیزه نیاز به دانش مهندسی در این حوزه را که زیر بنای

نهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی ۱۰-۸ آذر ماه سال جاری در حالی به اجرا در می آید که بیست سال از آغازین زمان برگزاری آن می گذرد.

با نگاهی گذرا به این دو دهه و روند برگزاری همایش فوق، می توان به خوبی بر این نکته صحنه گذاشت که این همایش توانسته جایگاه شایسته ای در میان صاحبان علم و فن آوری در سراسر جهان، در این حوزه برای خود کسب کند، به گونه ای که قرار است افراد سرشناس و صاحب نام بین المللی این رشته از ژاپن، استرالیا، آمریکا، انگلیس و کانادا، بعنوان سخنرانان کلیدی در همایش نهم شرکت نمایند.

همایشی که در بدو اجرا تنها جایگاهی برای بیان دستاوردها و توانمندی های خارجی بود اینک کارشناسان خود را در ردیف متخصصان جهانی معرفی می کند و به توانمندی علمی و اجرایی آنها می بالد. متخصصانی که پروژه های بزرگ و بی نظیری چون پایش و شبیه سازی سواحل کشور را که در سطح منطقه و خاورمیانه همتا ندارد، اجرا کرده اند.

به انگیزه برگزاری این همایش در گفت و گو با مهندس علیرضا کبریایی، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی و دبیر همایش به بررسی جزئیات این رویداد علمی، تخصصی پرداختیم. این گفت و گو را در ادامه می خوانید.

در بخش پیمانکاری احداث سازه های دریایی دور و نزدیک ساحل و هم در بخش ساخت تجهیزات مربوطه، به کشورهای دیگر صادر می شود. این دو اتفاق، یعنی ایجاد اعتماد در بین مسئولان نسبت به توان کارشناسان



رشد ارسال مقالات و استقبال حضور شرکت کنندگان که برخی از آنها از اساتید و متخصصان معتبر و سرشناس خارجی هستند که به نوعی در زمره اولین های علوم مهندسی دریایی محسوب می شوند ، نشانگر این است که طی ۲۰ سال گذشته این همایش به محفل علمی معتبری مبدل شده و برگزاری آن بر اساس عادت نبوده است.



داخلی و صدور خدمات فنی و مهندسی را می توان از دستاوردهای ارزشمند برگزاری همایش ICOPMAS برشمرد.

■ آیا دوره های آموزشی با حضور اساتید خارجی، جدای از این همایش و به صورت گسترده برگزار شده است تا دستاوردها به شکلی گسترده تر اشاعه یابد؟

ملی موفق عمل کند؟

● پاسخ این پرسش را در دو بخش می توان بیان کرد. تمایل دارم به این نکته اشاره کنم؛ در مورد ارتقا توان مهندسی کشور نخستین اتفاقی که رخ داد، ایجاد باور در مسئولان نسبت به توان کارشناسان داخلی بود، به طوری که به متخصصان داخلی اعتماد کردند و پروژه های بزرگ و پر هزینه ای را به دست مهندسان و متخصصان داخلی، چه مهندسی مشاور و چه پیمانکاران سپردند. پروژه های بسیار بزرگ کشور به دست مهندسان داخلی، که ۲۰ سال پیش حرفی برای گفتن نداشتند، ساخته و اجرا شد. به اذعان کمیته صدور مجوز سازمان بنادر و دریانوردی، امروز، تمام پروژه هایی که در ارتباط با ساخت و ساز است توسط نیروهای داخلی طراحی، اجرا و ساخته می شود. در پی همین توانمند شدن، پیمانکاران و مهندسی مشاور ما نگاه خود را به آن سو دوخته و در مناقصات بین المللی شرکت می کنند و پروژه های حوزه مهندسی سواحل و بنادر را به عهده می گیرند و خدمات فنی مهندسی خود را صادر می کنند.

بنابراین در حال حاضر نه تنها در داخل کشور بی نیاز هستیم، بلکه این توان هم در بخش خدمات مشاوره ای مطالعاتی و طراحی و هم

کارشناسان خارجی در همایش می پرداختیم، اینک افتخار می کنیم که صد درصد مقالات ما حاصل تحقیق و اجرای پروژه هایی است که کارشناسان، مهندسی مشاور و پیمانکاران ایرانی در کشور به انجام رسانده اند و در واقع در این همایش نتایج کارهای تحقیقاتی و دستاوردهای خود را ارائه و در معرض دید علاقه مندان داخلی و خارجی قرار داده اند. رشد ارسال مقالات و استقبال حضور شرکت کنندگان که برخی از آنها از اساتید و متخصصان معتبر و سرشناس خارجی هستند که به نوعی در زمره اولین های علوم مهندسی دریایی محسوب می شوند، نشانگر این است که طی ۲۰ سال گذشته این همایش به محفل علمی معتبری مبدل شده و برگزاری آن بر اساس عادت نبوده است.

■ بی شک طی ۲۰ سال گذشته و برگزاری ۸ دوره این همایش، انتقال علم صورت گرفته است، امروز که ما حرفی برای گفتن در دانش فنی، مهندسی سازه های دریایی داریم، آیا این انتقال تکنولوژی و علم دوسویه است یا اینکه همچنان از سوی غرب به سمت کشور ما جریان دارد؟ آیا همایش توانسته در صدور دانش



دبیرخانه همایش ICOPMAS اقدام نماید، تا عضویتش پذیرفته شود. این تصمیم حتی برای خود ما نیز غیر منتظره بود. حتی شرکت کنندگان خارجی در همایش نیز به سطح بالای علمی همایش اذعان داشتند. به قدری در انتخاب مقالات دقت و موشکافی صورت می‌گیرد که حتی به ما اعتراض می‌کنند که شما سیاست سختگیرانه‌ای در پذیرش مقالات دارید، اشتیاق مهندسان ایرانی به شرکت در همایش و ارائه مقاله نیز برای شرکت کنندگان خارجی تعجب آور بود.

■ تا جایی که مطلع هستیم، مهم‌ترین ملاک پذیرش مقالات در این همایش قابلیت اجرایی شدن آن‌ها است. از دوره گذشته تاکنون چند پروژه بر همین اساس اجرایی شده‌اند و آبا رغبتی در سطح جامعه به ویژه از سوی سازمان‌ها وجود داشت که این مقالات را به سمت اجرایی شدن پیش ببرند؟

● اجرای یک پروژه به تصمیم دستگاه‌ها، آن هم با توجه به دو گزینه نیاز و اعتبارات بستگی دارد. ضمن اینکه تعداد قابل توجهی از مقالاتی که در همایش ارائه می‌شود، مقالاتی است که در دل پروژه‌ها تعریف شده و حاصل پروژه‌های در حال اجراست و در حقیقت روش‌های نوین در اجرا و نوآوری در طراحی سازه و یا نتایج تحقیقات به صورت مقاله درآمده و ارائه می‌گردد. بسیاری از مقالات در چنین وضعیتی به همایش راه می‌یابند ضمن اینکه اصولاً برای انتخاب مقالات و نحوه امتیاز دهی به آن‌ها شاخص‌هایی تعریف شده که یکی از آن‌ها کاربردی بودن مقالات می‌باشد.

■ آیا از سوی دبیرخانه تدبیری اندیشیده شده تا موضوعات مقالات جهت دهی شوند تا مقالاتی تدوین گردد که مورد نیاز سازمان‌ها بوده و یا معرف فرصت‌ها باشد؟

● نویسندگان غالب مقالاتی که به همایش ICOPMAS ارسال می‌شوند کارشناسان و اساتیدی از کلیه بخش‌های دانشگاهی، پیمانکاری، مشاوره‌ای و دولتی هستند که در حوزه موضوع مقاله فعالیت می‌کنند. به عبارت دیگر با آن نیاز آشنا بوده و یا حتی مدت‌ها در ارتباط با آن کار تحقیقاتی انجام داده‌اند، بنابراین اگر بخواهیم مقالات را دسته‌بندی کنیم، اینگونه است که برخی مقالات توسط مهندسان طراح و پیمانکار ارائه می‌شود که این افراد به دلیل حضور دائم در اجرای پروژه‌ها نیازهای کشور را می‌شناسند. بخش دیگر، کارشناسان دستگاه‌های دولتی مثل وزارت نفت، سازمان‌های بنادر و دریانوردی و شیلات هستند که آنها نیز از منظر دستگاه خود و به دلیل حضور و کار تحقیقی با نیازهای سازمانی و کشور آشنا بوده و بی‌شک بر اساس



دریایی نداشتیم تا اینکه این رشته نخستین بار در دانشگاه تهران ایجاد شد و به مرور شاهدیم که در شهرستان‌ها نیز در سطح کارشناسی ارشد و دکترا دانشجو می‌پذیرد. از منظر دیگر می‌توان از دوره‌هایی که خود مهندسین مشاور در ارتباط با پروژه‌ها و تقویت کادر کارشناسی خود به صورت اختصاصی برگزار می‌کنند نیز به عنوان دوره‌هایی که در گسترش و به روز نمودن دانش متخصصان این حوزه موثر است، نام برد.

■ بازتاب این همایش در منطقه چه بوده و آیا برگزاری مشابه چنین همایشی را در سطح منطقه داشته‌ایم؟

● این همایش علمی و تخصصی اولین بار در این حوزه، در کشور ما برگزار شده است. در سال‌های اخیر یکی از کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس اقدام به برگزاری همایش مشابهی نموده است، اما به هیچ عنوان به لحاظ کیفیت و سطح علمی قابل مقایسه با دوره‌هایی که ما برگزار کرده‌ایم، نیست و بازتاب دوره‌هایی که در کشور ما برگزار شده، بسیار گسترده‌تر بوده است. حضور سخنران‌های کلیدی که در همایش‌های ما شرکت می‌کنند، بدون اینکه برای جذب آنها هزینه‌ای متحمل شده باشیم، تعجب همگان را برانگیخته است. این خود حکایت از اعتبار بین‌المللی همایش دارد. در دوره پیش دبیر کل PIANC (قدیمی‌ترین انجمن مهندسی دریایی دنیا) در همایش حضور یافت، او به قدری تحت تاثیر سطح علمی همایش قرار گرفته بود که دبیرخانه همایش را به عنوان نماینده پیانک در ایران معرفی کرد تا هر کس تمایل داشت به عضویت پیانک درآید از طریق

”
دو اتفاق، یعنی ایجاد اعتماد در بین مسئولان نسبت به توان کارشناسان داخلی و صدور خدمات فنی و مهندسی را می‌توان از دستاوردهای ارزشمند برگزاری همایش برشمرد.

در دوره پیش دبیر کل PIANC در همایش حضور یافت، او به قدری تحت تاثیر سطح علمی همایش قرار گرفته بود که دبیرخانه همایش را به عنوان نماینده پیانک در ایران معرفی کرد.

● دوره‌های آموزشی را می‌توان در چند بخش تعریف کرد. یک بخش به دبیرخانه همایش مربوط می‌شود که یکی از آنها دوره کاربردی ۲ روزه است که با حضور استاد ژاپنی، «پروفیسور گودا» برای مهندسین مشاور و دانشگاهیان برگزار کردیم و یا دوره ۳ روزه که آن را هم با حضور مهندسین مشاور و دانشگاهیان در بهمن ماه سال جاری برگزار خواهیم کرد. اما این امر فقط به دبیرخانه مربوط نمی‌شود. این وظیفه همه بخش‌های خصوص مراکز علمی و دانشگاه‌ها است تا متناسب با رشد و گسترش این دانش در جهان دوره‌های علمی و به روز را در قالب ایجاد رشته‌های دانشگاهی برنامه‌ریزی و اجرا کنند. هر چند شرایط روز به روز رو به بهبود است و هر سال برگزاری دوره‌های کارشناسی ارشد مهندسی سازه‌های دریایی در حال افزایش است.

ما در زمان برگزاری دوره‌های اولیه همایش چیزی به عنوان رشته مهندسی سازه‌های



همان نیازها نیز مقاله خود را ارائه می دهند. گروه دیگر اساتید دانشگاهی هستند که به ویژه در سال های اخیر به دلیل حضور و مشارکت فعال آنها در پروژه ها و هم به دلیل تجربه علمی و حضور در کمیته های فنی کارشناسی به خوبی با نیازها آشنایی داشته و حتی به موضوعاتی که می تواند دستمایه تدوین پایان نامه ها باشد، جهت می دهند تا پایان نامه ها نیز جنبه کاربردی پیدا کنند.

■ حضور بخش های خصوصی داخلی و خارجی در این همایش چگونه است؟

● مهندسين مشاور و پيمانكاران که عموماً بخش خصوصی محسوب می شوند به سه شکل در همایش حضور می یابند. برخی با ارائه مقاله در این همایش شرکت می کنند. این دسته تجربیات، دستاوردها و نوآوری های خود را از طریق ارائه مقاله به همایش معرفی می کنند. بخش دیگر از طریق کارگاه آموزشی (Work shop) فعالیت های خود را به صورت اختصاصی در حد ۲ ساعت و با حضور کارشناسان خود ارائه می دهند. برخی از بخش های خصوصی که در صنایع ساخت و تاسیسات دریایی، مهندسين مشاور، طراحی، پيمانکاری و یا تولید تجهیزات بندری و دریایی فعال هستند سابق تولیدات و فعالیت های خود را در قالب شرکت در غرفه های نمایشگاهی به این همایش عرضه و معرفی می کنند.

که نه تنها توانسته در عرصه داخلی معرف پروژه های بزرگ ملی باشد که توسط سازمان های مختلف در بخش دریا به اجرا درآمده است که آن نیز مرهون توانمندی متخصصان داخلی است، بلکه اشتیاق شرکت ها و پیمانکاران و متخصصان به نام در حوزه ی سواحل، بنادر و سازه های دریایی در دنیا جهت شرکت در همایش را دو چندان نموده است. ■

■ آیا درخواستی برای حضور بخش های خصوصی خارجی به نمایشگاه ارسال شده است؟

● بله، طبق روال سال های گذشته در همایش امسال نیز حضور شرکت های خصوصی خارجی را در بخش نمایشگاهی همایش داریم که این نشان از اهمیت و موفقیت همایش دارد

موسسه

دیدگاه بان حقوق

با تخصصهای ذیل، آماده همکاری با اشخاص حقیقی و حقوقی می باشد:

۱. مشاوره و وکالت در امور حقوقی داخلی و بین المللی شرکتهای فعال در امور دریایی با توانایی انعقاد قراردادهای داخلی و بین المللی (اعم از خرید و فروش اجاره، رهن و سایر عقود معین مختلفه در خصوص شناورهای دریایی) و نظارت بر نقل و انتقال اسناد مالکیت شناورها در ایران و خارج از کشور
۲. اقامه دعاوی مربوط به حمل و نقل اعم از مطالبه خسارات وارده بر کالا و خسارات بحری (آواری) و... علیه متصدیان حمل و نقل (زمینی، دریایی، هوایی)
۳. اقامه دعاوی علیه شرکتهای بیمه و الزام به پرداخت خسارات بیمه ای و سایر دعاوی مابین تجار، توسط گروه مجرب و متخصص در امور حقوقی و دریایی

نشانی: خیابان ولیعصر - بعد از خیابان بهشتی - کوچه نادر - پلاک ۲ - واحد ۳
 کدپستی: ۱۵۱۱۶۵۸۱۱
 تلفن: ۸۸۷۲۱۵۹۷ - ۶ - ۸۸۵۵۴۰۷۵ - ۸ - ۸۸۷۲۴۴۰۸ - ۴۱
 شماره: ۹۱۲۲۷۱۴۷۲۵



با همت اتحادیه مالکان کشتی ایران

شورای حل اختلاف دریایی تاسیس شد

وقت قوه قضاییه و جهت کاستن مراجعات مردمی به دادگستری و جایگزین کردن روش‌هایی که از فرهنگ غنی اسلامی سرچشمه می‌گیرد، با تصویب ماده ۱۸۹ قانون برنامه سوم اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و آیین‌نامه اجرایی آن، حل و فصل دعوی در شورای حل اختلاف مطرح و اجرایی شد و مطابق ماده ۲ قانون ساختار قانونی شورای حل اختلاف، به رئیس کل دادگستری استان‌ها اجازه داده شد که برای رسیدگی به امور خاص، شوراهای تخصصی تشکیل دهد.

مرادی در ادامه اظهاراتش، یادآور شد: بر همین مبنا اتحادیه مالکان کشتی ایران از این فرصت استفاده کرد و با همکاری و تعامل مسئولین ذربط در اداره کل شوراهای حل اختلاف استان تهران و مجتمع شورای حل اختلاف ویژه اصناف در تاریخ ۱۳۸۹/۷/۲۰، شورای حل اختلاف تخصصی اتحادیه مالکان کشتی را زیر نظر قوه قضاییه تاسیس کرد. تا از این طریق به اختلافاتی نظیر دعوی مالکان با پیمانکاران و سازندگان شناور، اختلاف مالکان کشتی با صاحبان کالا، اختلاف ناشی از دستمزد پرسنل و کارگران شناور و ... رسیدگی کند.

عضو هیات مدیره انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران به برجسته‌ترین خصوصیات این شورا اشاره کرد و متذکر شد: از مهم‌ترین ویژگی شورای مزبور می‌توان به انتخاب اعضای رسیدگی کننده به پرونده‌ها، اشاره

با توجه به این که حمل و نقل دریایی یکی از قدیمی‌ترین روش‌های حمل به شمار می‌رود و در حال حاضر نیز بیش از ۹۰ درصد از کالاها از مسیرهای آبی جابه‌جا می‌شوند، لذا وجود اختلاف بین مالکان شناورها و صاحبان کالا هیچ‌گاه دور از ذهن نخواهد بود. با توجه به اینکه حل اختلاف و یا بهتر بگوییم قضاوت، امروزه در تمام دنیا امری تخصصی است و حتی قاضیان محاکم عمومی نیز جهت تشخیص حق در امور فنی از کارشناسان رسمی متخصص استفاده می‌کنند بنابراین وجود مرجع حل اختلاف تخصصی لازم و ضروری است. اینک پس از سال‌ها انتظار و به دلیل فقدان دادگاه تخصصی دریایی در کشورمان، و به دنبال تلاش اتحادیه مالکان کشتی ایران در جهت حل اختلاف اعضای این اتحادیه با صاحبان کالا و دیگر بخش‌های دریایی، بالاخره خبر تأسیس، شورای حل اختلاف تخصصی دریایی اتحادیه مالکان کشتی ایران منتشر شد.

به این بهانه به سراغ امید مرادی عضو هیات مدیره اتحادیه و عضو هیات مدیره انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی ایران رفتیم. وی با اذعان بر مطالبی که بدان اشاره شد، در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا به ضرورت تشکیل شورای حل اختلاف تخصصی دریایی پرداخت و اظهارداشت: در ایران نیز در راستای توسعه قضایی و بر اساس دیدگاه‌های ریاست محترم

در گذشته همواره از حمل و نقل به عنوان یکی از عوامل موثر در رشد و توسعه اقتصادی کشور نام برده شده است. و همین نقش مهم است که توجه ویژه مسئولین را در برنامه‌ریزی‌ها و تصمیم‌گیری‌ها به بخش حمل و نقل معطوف می‌کند تا با برنامه ریزی صحیح و بهره‌برداری بهینه از امکانات موجود، ارتقای کمی و کیفی حمل و نقل ایمن حاصل شود. از طرفی حجم بالای فعالیت‌های دریایی از قبیل حمل و نقل کالا و مسافر، صید و صیادی، بهره‌برداری از منابع دریایی و ده‌ها فعالیت دیگر که در آنها کشتی‌ها به عنوان وسیله حمل نقش اصلی را ایفا می‌کنند، باعث شده تا کشتیرانی به یکی از صنایع بزرگ بین المللی تبدیل شود. صنعتی که علیرغم پیشرفت‌های روز افزون، یکی از پرخطرترین آن‌ها محسوب می‌شود.



حل اختلاف دیگر صلاحیت نسبی وجود ندارد و شورا می تواند بدون در نظر گرفتن حد نصاب به کلیه دعاوی مالی رسیدگی کند. وی در پاسخ به این سوال که چرا علی رغم سابقه دیرینه کشور در امر دریانوردی و کشتیرانی تاکنون چنین شورایی تشکیل نشده و طی این مدت مالکان کشتی مشکلات خود را چگونه مرتفع می کردند؟ اظهار داشت: البته در گذشته شعبه ۳ دادگاه عمومی تهران به عنوان دادگاه تخصصی دریایی به اختلافات موجود رسیدگی می کرد، اما وجود این دادگاه الزامی بر عدم رسیدگی دیگر محاکم به امور و اختلافات حمل و نقل ایجاد نمی کرد.

اتحادیه مالکان کشتی ایران با همکاری و تعامل مسئولین ذیربط در اداره کل شوراهای حل اختلاف استان تهران و مجتمع شورای حل اختلاف ویژه اصناف، شورای حل اختلاف تخصصی اتحادیه مالکان کشتی را زیر نظر قوه قضاییه تاسیس کرد تا از این طریق به اختلافاتی نظیر دعوای مالکان با پیمانکاران و سازندگان شناور، اختلاف مالکان کشتی با صاحبان کالا، اختلاف ناشی از دستمزد پرسنل و کارگران شناور و ... رسیدگی کند.

وی اشکال عمده این محکمه را طولانی بودن مراحل رسیدگی به دلیل حجم بالای دعاوی دانست و گفت: این امر در بعضی از موارد باعث می شد طرفین از طرح دعوی و حتی احقاق حقوق خود به کلی منصرف شوند و در قراردادهای پیش روی، تابع نظر داوری و نماینده مرضی طرفین شوند که این مهم نیز به دلایل مختلف خالی از اشکال نبود و عملاً در بعضی از موارد عدالت به صورت کامل رعایت نشده است. البته قابل ذکر است که وجود محاکم قضایی تخصصی در این خصوص بسیار لازم و جدی است. ■

با آیین دادرسی مدنی است و در اصل تلاش اعضای شورا بر مبنای ایجاد صلح و سازش بین طرفین دعوا خواهد بود. در صورتیکه طرفین راضی به سازش نشوند اعضای شورا نظریه مشورتی خود را به قاضی شورا ارائه کرده و در نهایت قاضی شورا رای مقتضی را صادر و امر به ابلاغ می کند.

وی در ادامه صلاحیت را اینگونه تعریف کرد: صلاحیت عبارت است از حدود اختیارات قانونی شورای حل اختلاف برای رسیدگی به دعاوی، اختلافات و حل و فصل آنها و شورای حل اختلاف قبل از رسیدگی بایستی صلاحیت خود را تشخیص و در صورت احراز صلاحیت ذاتی، محلی و نسبی وارد رسیدگی شود.

عضو هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران در ادامه اذعان داشت: آنچه که به طور قانونی در حیطه صلاحیت شوراهای حل اختلاف قرار دارد در زمره صلاحیت‌های ذاتی آن شورا قلمداد می شود، به این مفهوم که دعاوی در صورت وجود شورای حل اختلاف، قابل طرح در دیگر مراجع قضایی نمی باشند. مانند قرار تامین دلیل، اختلافات مالی تا سقف پنجاه میلیون ریال، تقاضای حکم تخلیه بین موجر و مستاجر، صلاحیتی را که به اعتبار محل استقرار مرجع قضایی تعیین می شود، صلاحیت محلی می نامند و بر این اساس شورا با توجه به ماده ۱۱ قانون آیین دادرسی دادگاه‌های عمومی و انقلاب در امور مدنی، باید صلاحیت محلی خود را تشخیص و در صورت احراز صلاحیت وارد رسیدگی شود.

مرادی در خصوص صلاحیت نسبی تصریح کرد: با توجه به اینکه دعاوی از نظر موضوع خواسته و بها متفاوت است. صلاحیتی را که بر مبنای موضوع خواسته و حد نصاب دعاوی تعیین می شود اصطلاحاً صلاحیت نسبی گویند. که بر این اساس صلاحیت شورای حل اختلاف ویژه اتحادیه مالکان کشتی به منظور رسیدگی به دعاوی که اختلافات آن‌ها تا سقف پنجاه میلیون ریال باشد، تعیین شده است. البته در صورت تراضی طرفین اختلاف به رسیدگی در شورای

کرد که همگی از اساتید و خبرگان صنعت کشتی سازی، دریانوردی و امور دریایی هستند. همچنین با توجه به اینکه رسیدگی در شوراهای حل اختلاف تابع قوانین آیین دادرسی مدنی است شورا از حضور عضو حقوق دان نیز بهره می برد و بر این اساس شورا می تواند با مشورت اعضا آرای مبتنی بر تخصص دریایی و همچنین قوانین مدنی و جاری جمهوری اسلامی ایران صادر کند.

وی تاکید کرد: تلاش اعضای شورا بر مبنای سازش بین طرفین دعوا استوار است و در صورتی که سازش میسر نباشد نظریه مشورتی خود را به قاضی شورا ارائه کرده و قاضی شورا مبادرت به صدور رای می کند.

مرادی پیرامون سایر ویژگی‌های این شورای تخصصی، به حل و فصل اختلافات دست اندر کاران امور دریایی در درون جامعه دریایی اشاره کرد و اذعان داشت: با توجه به اینکه اعضای شورا خود نیز از جمله افرادی به شمار می روند که به طور روزمره با مشکلات این صنعت مواجه‌اند، لذا با مشکلات طرفین دعوا آشنایی کامل دارند و بر این اساس بهتر می توانند راهکارهای مناسب را جهت احقاق حقوق طرفین ارائه کنند.

وی در ادامه اظهار داشت: از آنجایی که ممکن است در محاکم به دلیل حجم فراوان پرونده‌ها، زمان رسیدگی به پرونده‌ها ماه‌ها و یا حتی سال‌ها به طول بیانجامد، بر همین اساس در شورای حل اختلاف به دلیل محدود بودن پرونده‌ها، این مشکل وجود نخواهد داشت و رسیدگی به پرونده‌ها در کوتاه ترین زمان ممکن انجام خواهد شد.

وی در پاسخ به این سؤال که آیا تجربه تشکیل چنین شورایی در سایر کشورها وجود دارد؟ تصریح کرد: از آنجایی که مرکز فعالیت‌های دریانوردی کشور انگلستان است و عمده شرکت‌هایی که فعالیت بین المللی دریایی دارند، از قوانین داوری و قضایی انگلیس پیروی می کنند، به همین منظور در تمام قراردادهای بین المللی استاندارد اجاره کشتی، بندی مربوط به رعایت قوانین انگلیس و داوری منظور شده است، البته در مورد اجاره‌های محلی در مناطق مختلف، بحث رفع اختلاف از طریق داوری و نظر فرد مرضی طرفین قرارداد بر مبنای قوانین قضایی جاری ممالک صورت می گیرد.

مرادی، اعضای این شورا را متشکل از سه نفر عضو اصلی و دو نفر عضو علی البدل و دبیر یا مسئول دفتر شورا دانست و گفت: در این جمع یک نفر حقوق دان حضور دارد و روند رسیدگی را بر مبنای قانون آیین دادرسی مدنی استوار می کند و بقیه اعضا نیز از خبرگان رشته‌های مختلف دریانوردی هستند.

وی در خصوص نحوه و حدود صلاحیت رسیدگی به اختلافات در این شورا، این گونه اظهار نظر کرد: نحوه رسیدگی در شورا مطابق



بندر خلیفه رقیبی جدید برای بندر شهید رجایی



تن جنرال کارگو را خواهد داشت و پس از اتمام کلیه فازها می‌تواند تا ۱۵ میلیون تی‌ای.یو کانتینر و ۳۵ میلیون تن کارگو را پاسخگو باشد.

انتظار می‌رود فاز یک این بندر تا پایان سال ۲۰۱۲ میلادی به بهره‌برداری برسد.

شرکت مهندسی و ساخت هیوندای، برنده قرارداد ۳۲۹ میلیون دلاری ساخت بندر خلیفه و پروژه منطقه صنعتی از شرکت بنادر امارات متحده عربی شد.

پروژه مزبور ساخت ترمینال کانتینر نیمه اتومات و ترمینال جنرال کارگو و فله ۱۴۰۰ را شامل می‌شود. این شرکت کره‌ای کلیه مراحل مربوط به مدیریت پروژه، طراحی، تدارکات، ساخت، آزمایش و کمیسیون کلیه کارهای عمرانی مربوط به ساخت این پروژه را بر عهده دارد.

بندر خلیفه در آغاز گشایش، ظرفیت دو میلیون تی‌ای.یو کانتینر و ۹ میلیون

موفقیت جدید شرکت وان‌های در میان خطوط برتر آسیا

بر اساس اعلام مؤسسه آلفالاینر، کشتیرانی وان‌های، مقام نخست شرکت‌های کشتیرانی آسیا را در سال ۲۰۱۰ میلادی کسب نمود.

شرکت کشتیرانی وان‌های (Wan Hai) کره جنوبی که در اوایل دهه اخیر، طی سال‌های ۲۰۰۳ - ۲۰۰۱ میلادی رتبه نخست حمل‌ونقل کانتینری آسیا را به خود اختصاص داده بود، پیش از تلاطم بازار ناشی از بحران جهانی اقتصاد، با اتخاذ استراتژی صحیح مبنی بر معلق کردن سرویس‌های خود به غرب آمریکا و اروپا و همچنین تمرکز فعالیت‌هایش در قاره کهن، بار دیگر توانست جایگاه نخست حمل‌ونقل کانتینری را در بین رقبای غول‌پیکر این صنعت، به خود اختصاص دهد.

بر پایه این گزارش، هم‌اکنون سرویس‌های این شرکت نه تنها به اروپا و آمریکا از سر گرفته شده است بلکه بندر خرمشهر و بوشهر نیز به شبکه تحت پوشش کشتیرانی وان‌های در خلیج فارس افزوده شده‌اند.

شایان ذکر است، بررسی دقیق توصیه‌های نمایندگان شرکت وان‌های در سایر کشورها توسط شرکت مادر، از جمله دلایل موفقیت این شرکت عنوان شده است.



سنگاپور و دبی یادداشت تفاهم دریایی امضا کردند

به موجب توافق جدیدی که بین مقامات سنگاپور و دبی انجام شد، دو کشور به تحکیم روابط دریایی با یکدیگر خواهند پرداخت.

به موجب این یادداشت تفاهم دو کشور در زمینه یافتن فرصت‌های جدید در حوزه دریایی و توسعه مسیرهای آبی با یکدیگر همکاری خواهند کرد. ارتقاء فعالیت‌های حفاظت از محیط زیست دریایی و تحقیقات و آموزش‌های دریایی نیز از دیگر حوزه‌های مشارکتی دو کشور خواهد بود. مقامات سنگاپور همواره به دنبال برقراری ارتباط با خاور میانه هستند تا بدین منظور حضور خود را در منطقه محکم‌تر کنند.

کنفرانس کشتی‌سازی دبی در پیش است



تکنولوژی‌های نوینی که معیارهای عملیاتی فعلی را تغییر می‌دهند؛ تمرکز می‌کند. این کنفرانس، صاحبان کشتی‌ها و متخصصین مشغول در کشتیرانی‌ها و همچنین افراد متخصص در تکنولوژی‌های دریایی را برای بحث و تبادل نظر روی آخرین تحولات این صنعت گرد هم می‌آورد. این همایش در تاریخ ۹ تا ۱۰ نوامبر سال ۲۰۱۰ در دبی برگزار خواهد شد. برای دریافت اطلاعات بیشتر می‌توانید از سایت اینترنتی این همایش به نشانی www.meshiptech.co بازدید نمایید.

سومین دوره کنفرانس سالانه ME ShipTech 2010 طی روزهای ۹ تا ۱۰ نوامبر ۲۰۱۰ در دبی برگزار می‌شود. این کنفرانس تنها همایش منطقه‌ای است که صرفاً روی تکنولوژی‌های نوین در صنعت کشتی‌سازی و کشتیرانی فعالیت می‌کند. تکنولوژی در هر صنعتی نقش کلیدی را بازی می‌کند که از افزایش راندمان عملیات تا افزایش ایمنی پرسنل را شامل می‌شود. به مانند صنایع دیگر، صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی هم از تکنولوژی‌های مدرن برای قابلیت درینوردی و کاربردی ماندن کشتی‌ها و عملیات در حالت بهینه و همچنین ایمن ماندن خدمه و بار کشتی‌ها استفاده می‌کند. سومین دوره این کنفرانس که توسط شرکت دریایی Vela، مؤسسه رده‌بندی لویدز و شرکت لویدز لیست برگزار می‌شود، تنها کنفرانسی در منطقه است که روی

تردید «ان‌وای‌کی» نسبت به ثبات بازار کانتینر

مدیرعامل شرکت کشتیرانی ان‌وای‌کی (NYK) قضاوت در خصوص دستیابی به ثبات کامل در بازار حمل کانتینری محمولات را غیر عاقلانه دانست.

«Takayo Kasakari» اظهار داشت: هر چند فعالیت در بخش کانتینری به واسطه افزایش تقاضای حمل، بهبود یافته، اما با توجه به کندی روند افزایش تقاضا از سوی آمریکا و اروپا، تعجیل برخی از متصدیان حمل در گسترش ظرفیت حمل با سرعتی بیش از سرعت روند افزایش تقاضا، غیرعاقلانه است.

وی گفت: تثبیت روند بهبود در این بخش به اقدام متصدیان حمل مبنی بر متوقف نمودن ظرفیت‌های مازاد در آینده بستگی دارد. به گفته وی حتی در صورت تحقق این امر، دستیابی به نتایج مورد انتظار قطعی نیست.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی NYK در مورد وضعیت موجود بازار که به واسطه افزایش تقاضا از سوی کشورهای هند و چین، روند سریع بهبود را پس از رکود آغاز کرده، اظهار خوشبینی کرد و گفت: این روند متأثر از ناپایداری میزان تقاضا و کنترل ظرفیت حمل، از نوسان برخوردار است. اگرچه شرکت کشتیرانی NYK قراردادهایی به منظور حمل سنگ آهن به مقصد چین و هند منعقد کرده اما در هر صورت با چالش افزایش ظرفیت حمل تحت شرایط ورود ظرفیت‌های جدید به بازار، مواجه است.

ناوگان دریایی گروه NYK شامل ۱۴۲ فروند کشتی کانتینربر، ۳۲۱ فروند کشتی فله‌بر، ۵۷ فروند کشتی مخصوص حمل چوب، ۱۱۵ فروند کشتی مخصوص حمل اتوموبیل، ۸۵ فروند تانکر، ۳۰ فروند کشتی حمل‌ال‌ان‌جی، سه فروند کشتی مسافری کروز و ۵۰ فروند از سایر انواع کشتی‌ها است.

افزایش سوددهی شرکت ملی کشتیرانی هند

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.

میزان سوددهی شرکت ملی کشتیرانی 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

درخواست مالکان کشتی آلمانی از نیروهای نظامی



مالکان کشتی آلمانی از پلیس و نیروهای نظامی این کشور خواستند با دزدی دریایی مقابله کنند.

بنابه اظهارات مدیرعامل انجمن مالکان کشتی آلمان (VDR)، مالکان کشتی آلمان از نیروهای نظامی و پلیس این کشور خواستند تا تیمی تشکیل داده و به محافظت از کشتی‌ها به منظور مقابله با دزدان دریایی بپردازند به این معنی که تیم‌های کوچک به نیروی دریایی این کشور ملحق شده و در هر کشتی قرار بگیرند. به اعتقاد این انجمن حضور نیروها در کشتی مؤثرترین راه جهت حفاظت کشتی‌ها در برابر حملات دزدان دریایی 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 بندر 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 ۸۰۰ میلیون دلاری چین در ساخت کشتی

چین ۸۰۰ میلیون دلار در صنعت کشتی‌سازی خود سرمایه‌گذاری می‌کند.

صندوق سرمایه‌گذاری کشتی چین قصد دارد به منظور ساخت و اجاره ۱۲ فروند کشتی پست پاناما کس فله‌بر به صنعت کشتیرانی این کشور ۸۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کند. این کشتی‌ها به مدت ۸ تا ۱۰ سال به شرکت ملی COFCO چین اجاره داده خواهد شد. کشتی‌های مذکور با ظرفیت ۹۲ هزار و ۵۰۰ DWT در یارد کشتی‌سازی Jiangsu Jinling چین ساخته خواهند شد.

یک شرکت کشتیرانی ایتالیایی اعلام ورشکستگی کرد

شرکت کشتیرانی تیرنیا ایتالیا که یک شرکت دولتی است اعلام کرد که دیگر قادر به پرداخت بدهی‌های خود نیست.

شرکت تیرنیا حدود سه هزار و ۵۰۰ نفر نیرو دارد و با اعلام دادگاه رسیدگی به امور ورشکستگی‌ها، مبنی بر اینکه این شرکت دیگر قادر به پرداخت بدهی خود نیست، شرکت تحت قیمومیت دولت این کشور قرار می‌گیرد. این شرکت که از چند سال پیش تاکنون عملکرد اقتصادی خوبی نداشت مسئولیت حمل بار بین بندرهای ایتالیا و جزایر سیسیل و ساردنی و همچنین با بنداری در تونس، آلبانی و کرواسی را بر عهده داشت. با تحت قیمومیت قرار گرفتن شرکت تیرنیا، دولت سیلویو برلسکونی به روند خصوصی این شرکت پایان می‌دهد.

خیز هند برای سهم ۵ درصدی کشتی‌سازی جهان

بنابر اعلام وزیر کشتیرانی هند، صنعت کشتی‌سازی این کشور سهم یک درصدی در بازار جهانی کشتی‌سازی دارد و برای ارتقاء این سهم به ۵ درصد تا سال ۲۰۱۷ میلادی برنامه‌ریزی می‌کند. جی. کا. واسان در سمینار بنادر و صنایع دریایی که در سنگاپور برگزار شد، گفت: پتانسیل بالای رشد هند در صنعت کشتی‌سازی ناشی از برخی عوامل اصلی از جمله: هزینه پایین نیروی کار، تقاضای بالای داخلی، صنعت فولاد و ساخت قوی و نیروی متخصص فراوان و ماهر است. وی افزود: من اعتقاد دارم که هند و سنگاپور میدان وسیعی برای همکاری‌های مشترک دارند از جمله: توسعه بنادر، کشتیرانی تفریحی، کشتی‌سازی، تعمیرات کشتی، بانکرینگ و...



مرسک استراتژی رعایت سرعت اقتصادی را دنبال می‌کند

مقامات خطوط کشتیرانی مرسک معتقدند با توجه به چشم‌انداز متزلزل اقتصاد جهان، رعایت سرعت اقتصادی به منظور صرفه‌جویی مالی باید کماکان ادامه یابد. به اعتقاد مقامات شرکت مرسک حرکت کندتر کشتی‌ها به دلیل تامین منافع مشتریان، حفظ محیط‌زیست و تامین امور تجاری، شرایط برد-برد را ایجاد می‌کند. رعایت سرعت اقتصادی در دوره زمانی بحران ۲۰۰۸-۲۰۰۹ نه تنها موجب کاهش مصرف انرژی و خروج کربن از کشتی‌ها شد، بلکه با دور نگه داشتن کشتی‌های کانتینری از مسیرهای تردد، موجب توقف روند نزولی نرخ‌ها نیز شد. کاهش هزینه‌ها به واسطه رعایت سرعت اقتصادی به منزله ایجاد فرصت‌هایی برای سرمایه‌گذاری در زمینه نوآوری و کارایی بیشتر در پایانه‌ها است.

افتتاح کریدور لجستیک دوبی

کریدور لجستیک دوبی که گفته می‌شود دریا، زمین و هوا را به هم پیوند خواهد داد، با مساحت نزدیک به ۲۰۰ کیلومتر مربع به طور رسمی گشایش یافت. بندر جبل‌علی، ششمین بندر کانتینری بزرگ جهان که میزبان ۶۵۰۰ شرکت در منطقه آزاد خود است، توسط این کریدور به فرودگاه جدید بین‌المللی آل مکتوم، بزرگ‌ترین فرودگاه جهان که در آستانه بهره‌برداری است، متصل خواهد شد.



به نوشته منابع خبری، این کریدور امکان جریان تجاری موثر در امارات را فراهم می‌کند و نقش مهمی را در افزایش رقابت‌پذیری دبی و امارات متحده در سطح جهان ایفا خواهد کرد.

یکی از مهم‌ترین نتایج ساخت این کریدور، بهبود جریان تجارت با افزایش امکانات دریایی-هوایی و همچنین حذف

همکاری کره و برزیل در ساخت کشتی

کره و برزیل در ساخت کشتی با یکدیگر مشارکت می‌کنند. به موجب یادداشت تفاهمی که بین مقامات کره‌ای و شرکت Transpetro برزیل، به عنوان بزرگ‌ترین شرکت کشتی‌سازی آمریکای لاتین امضا شد، دو کشور در زمینه ساخت کشتی با یکدیگر مشارکت خواهند کرد. به موجب این یادداشت تفاهم، کره‌ای‌ها تجهیزات پیشرفته کشتی‌سازی را در اختیار شرکت Transpetro قرار خواهند داد و در مقابل وارد بازار کشتی‌سازی برزیل خواهند شد. شرکت Transpetro که شرکت تابعه، شرکت Petrobras، یکی از بزرگ‌ترین کشتی‌های نفتی جهان است، قصد دارد طی برنامه‌ای صنعت کشتی‌سازی در برزیل را توسعه دهد.



کمک دوو به توسعه صنعت کشتی‌سازی روسیه

دووو به توسعه صنعت کشتی‌سازی روسیه کمک می‌کند. شرکت مهندسی و کشتی‌سازی دوو کره جنوبی به عنوان سومین شرکت کشتی‌سازی بزرگ جهان، قصد دارد در توسعه فناوری و ارتقاء جایگاه صنعت کشتی‌سازی روسیه مشارکت کند. در این راستا دوو در مدرن سازی یارد کشتی‌سازی Zvezda در منطقه ولادی وستک به روسیه کمک خواهد کرد. این یارد در سال ۲۰۱۲ به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید و به این ترتیب به بزرگ‌ترین یارد کشتی‌سازی روسیه تبدیل خواهد شد.

پیش بینی افزایش ظرفیت حمل ناوگان کشتیرانی جهان

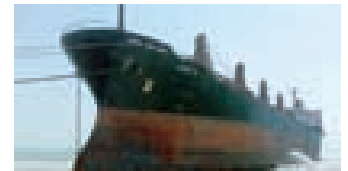


غالب تحلیل‌گران بر این عقیده‌اند که رشد حجم تجارت سالانه کالاها به روند تاریخی ۱۰ درصد سالانه بازگشته است. به گفته تحلیلگران ظرفیت‌های حمل موجود در سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ به دلیل بازگشت ناوگان کشتی‌های غیر فعال و تحویل کشتی‌های معوقه بترتیب ۱۶ و ۱۳ درصد افزایش خواهند یافت. به اعتقاد این تحلیلگران صنعت کشتیرانی در حال حرکت به سمت یک موقعیت مازاد عرضه قابل ملاحظه است که در نیمه اول سال ۲۰۱۱ به اوج خود خواهد رسید و پس از آن بهبود خواهد یافت. بر این اساس انتظار می‌رود نرخ‌های اجاره جهانی با کاهش به کارگیری کشتی‌ها فروکش کند. همچنین نرخ‌های سوخت کماکان روند صعودی را طی کند و نرخ‌های اجاره روبه بهبود رود.

الحاق ترکیه به کنوانسیون بین‌المللی اوراق کشتی

کنوانسیون Safe & Environmentally Recycling Of Ship که در ماه می سال ۲۰۰۹ در هنگ کنگ به تصویب رسید اوراق کشتی‌ها را با رعایت نکات ایمنی و ملاحظات محیط زیستی و جلوگیری از به خطر افتادن سلامت انسان‌ها را دنبال می‌کند. این کنوانسیون تمامی مسائل اوراق کشتی همچون نحوه فروش کشتی برای اوراق، دفع مواد سمی و خطرناک، شرایط محیط‌زیستی و نحوه اوراق کشتی را شامل می‌شود.

ترکیه به کنوانسیون بین‌المللی اوراق کشتی پیوست. ترکیه به عنوان یکی از پنج کشور بزرگ دارنده مراکز اوراق کشتی در جهان، کنوانسیون بین‌المللی اوراق کشتی را امضاء کرد.



کاهش فروش سازنده موتورهای دریایی فنلاند

مقامات وار تسیلا از کاهش فروش این شرکت خبر دادند. بنا به اظهارات مقامات شرکت وار تسیلا فنلاند که سازنده موتورهای دریایی است فروش خالص این شرکت در چهار ماه دوم سال ۱۵ درصد کاهش یافت. با این وجود سفارشات این شرکت در طی این مدت از ۷۸۵ میلیون یورو در مدت مشابه در سال گذشته به ۱،۲ میلیارد یورو رسید. این شرکت فنلاندی انتظار دارد که فروش خالص آن تا پایان سال ۲۰۱۰ بین ۱۰ تا ۲۰ درصد کاهش یابد.

تحويل اولین سری شناورهای ال ان جی سوز

شرکت فراساحل ایسلند ناوگان خود را با خرید شناورهای خدماتی سکوه‌های فراساحل (PSV) مدل UT776 که از سوخت LNG استفاده می‌کنند، گسترش می‌دهد. شرکت کشتی‌سازی رولزرویز که این شناورها را طراحی کرده و ساخته، اعلام کرد: این شناورها اولین شناورهای سری UT هستند که با سوخت LNG کار می‌کنند. سفارش اخیر شرکت فراساحل ایسلند برای دو فروند از این PSVها بوده است.

کشتی‌ساز کانادایی در خطر ورشکستگی قرار گرفت

یک شرکت کشتی‌سازی کانادایی در خطر ورشکستگی قرار گرفت. شرکت کشتی‌سازی Davie کانادا در تلاش است تا با ارایه برنامه‌های جدید از خطر ورشکستگی نجات یابد. این شرکت مبلغ ۶۰ میلیون دلار کانادا بدهی دارد و تا ۱۵ سپتامبر سال جاری میلادی باید این بدهی را پرداخت کند. لیست سفارشات ارایه شده به این شرکت شامل ساخت حدود ۵۰ فروند کشتی به ارزش کلی ۴۰ میلیارد دلار برای نیروی دریایی کانادا است. این کشتی‌ها ظرف ۳۰ سال آینده تحویل داده خواهند شد. شرکت Davie دارای تنها یارد سازنده کشتی‌های بزرگ و یخ شکن در کانادا است.

کشف چند کشتی تاریخی در ایتالیا

بقایای چهار کشتی باری چند هزار ساله در سواحل ایتالیا کشف شد. باستان‌شناسان ایتالیایی با استفاده از اسکنرهای نوری موفق به کشف بقایای چهار کشتی تاریخی در نزدیکی جزیره‌ی زانون (Zannone) شدند. محموله این کشتی‌ها که بین قرن اول پیش از میلاد مسیح (ع) تا قرن هفتم میلادی از آن‌ها به‌عنوان کشتی‌های باری استفاده می‌شد، شامل کوزه‌های بزرگ، روغن زیتون، نوعی سس ماهی و آجر بوده است. این کشتی‌ها در عمق ۱۶۵ متری کشف شدند و حدود ۱۸ متر طول دارند.

سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری در بندر سلاله



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.

قایق پلاستیکی وارد بندر سیدنی شد

اسفند پارسال، سانفرانسیسکو را ترک کرد و تا کنون در بنادر بسیاری از جزایر اقیانوس آرام جنوبی، همچون کریباتی و ساموا توقف داشته است. بخشی از انرژی مورد نیاز این قایق با کمک صفحات خورشیدی و توربین‌های بادی تامین می‌شود. ناخدای کشتی گفته است ایده طراحی این سفر، پس از مطالعه یک گزارش سازمان ملل متحد درباره خطرات جدی ناشی از الودگی محیط زیست به ذهن وی خطور کرد.

قایق ساخته شده از مواد پلاستیکی بازیافتی، پس از چهارماه سفر از مبدا سانفرانسیسکو، وارد بندر سیدنی شد. این قایق ۱۸ متری از ۱۲۵۰۰ بطری پلاستیکی بازیافتی ساخته شده است و هدف از به حرکت درآوردن آن در اقیانوس آرام، افزایش آگاهی و هشدار نسبت به مخاطرات ناشی از ضایعات پلاستیکی است. این قایق که «پلاستیکی» نام دارد، روز بیستم ماه مارس برابر با بیست و نهم

همکاری بندر آنتورپ با پاناما

مقامات بندر آنتورپ و پاناما با یکدیگر یادداشت تفاهم امضاء کردند. به موجب یادداشت تفاهمی که بین مقامات پاناما و بندر آنتورپ بلژیک امضاء شده، دو طرف در افزایش فعالیت تجاری با یکدیگر مشارکت خواهند کرد. این یادداشت تفاهم بازاریابی و همکاری در توسعه و مدرن‌سازی بندر آنتورپ و کانال پاناما را شامل می‌شود. با این تفاهم نامه تجارت بین پاناما و بندر آنتورپ افزایش خواهد یافت. بندر آنتورپ بلژیک به عنوان دومین بندر بزرگ اروپا با بیش از ۵۰۰ بندر جهان رابطه تجاری دارد.

افزایش حجم حمل کالا بین اروپا و آسیا

حجم جابه‌جایی کانتینر بین اروپا و آسیا افزایش یافت. حجم تجارت بین اروپا و آسیا در ماه جولای سال جاری میلادی با ۲۲،۴ درصد افزایش از ۹۹۳ هزار TEU در مدت مشابه در سال ۲۰۰۹ به ۱،۲۲ میلیون TEU رسید. حجم جابه‌جایی کانتینر در طی این مدت از اروپا به شبه قاره هند و خاورمیانه از سمت غرب با ۲۳،۷ درصد افزایش از ۱۲۶ هزار و ۳۲۶ TEU به ۱۵۶ هزار و ۳۰۰ TEU رسید حجم جابه‌جایی کانتینر از سمت شرق بین اروپا و آسیا ۹ درصد کاهش یافت.

ساخت یک بندر جدید در ویتنام

ویتنام با مشارکت ژاپن یک بندر جدید در این کشور می‌سازد. شرکت‌های کشتیرانی میتسوبی OSK، NYK و Itochu قصد دارند با مشارکت شرکت کشتیرانی Vinalines و ویتنام یک بندر جدید در Haipong در ویتنام راه‌اندازی کنند. ۵۱ درصد از این پروژه با سرمایه‌گذاری کلی ۳۵۰ میلیون دلاری Vinalines انجام خواهد شد و مابقی آن بین سه شرکت ژاپنی تقسیم می‌شود. این بندر که در سال ۲۰۱۵ به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید، دارای قابلیت جابه‌جایی ۸۵۵ هزار TEU کانتینر خواهد بود.

پهلودهی کشتی‌های بزرگ دغدغه بنادر اروپایی

پهلودهی کشتی‌های بزرگ همچنان بنادر و ترمینال‌های اروپایی را درگیر کرده است. اگرچه اپراتورهای بنادر و ترمینال‌ها موفق شدند از سقوط ۱۰ درصدی در جابجایی کانتینر که در اثر رکود اقتصادی سال ۲۰۰۹ بوجود آمد، رهایی یابند؛ اما باید همچنان جهت پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر چاره‌ای بیابندیشند زیرا سفارش و ورود این کشتی‌ها به بنادر رو به افزایش است. بنابر گزارش‌های موجود، تقاضا برای ایجاد زیرساخت مناسب جهت پذیرش کشتی‌های بزرگ در بنادر همچنان در جریان است که این به معنای افزایش عمق کانال‌های کشتیرانی و اسکله‌ها و هاب‌های ترانشیپی است.

تحویل دهمین نفتکش توسط آکر فیلادلفیا

کارخانه کشتی‌سازی آمریکایی آکر فیلادلفیا دهمین تانکر حمل فرآورده‌های نفتی خود را که یک تانکر مدل Veteran و کلاس MT-46 است رابه کمپانی کشتیرانی آمریکایی ASMC تحویل داد. این تانکر ۴۶ هزار تنی که Overseas Anactores نام دارد در روزهای آتی کارخانه آکر فیلادلفیا را تحت عملیات

CSCL و سود ۱۷۴ میلیون دلاری

شرکت کشتیرانی CSCL چین سود این شرکت در شش ماهه ابتدایی سال ۲۰۱۰ را ۱.۱۹ میلیارد CNY معادل ۱۷۴.۳۱ میلیون دلار اعلام کرد. این رقم در برابر زیان ۳.۴۲ میلیارد CNY مربوط به مدت مشابه سال قبل این شرکت قرار دارد. علاوه براین عملکرد مطلوب این شرکت باعث افزایش درآمد آن به بیش از ۸۰ درصد و به رقم ۱۶.۰۳ میلیارد CNY شده است. بر اساس اعلام شرکت CSCL حجم محمولات کانتینری این شرکت در سال گذشته ۱۱ درصد افزایش داشته است این در حالی است که میزان درآمد آن به ازای هر TEU در مسیر اروپا به مدیترانه به میزان ۱۸۴ درصد افزایش یافته است. به اعتقاد کارشناسان خطر بازگشت و فعالیت مجدد کشتی‌های متوقف شده و نیز ورود کشتی‌های نوساز عوامل تهدید کننده روند رشد آتی بازار است. این در حالی است که صنعت حمل و نقل دریایی به دلیل افزایش نرخ‌های کرایه حمل در مسیرهای اصلی و در سطوح بالا از ابتدای سال، هنوز با مشکلات عملیاتی مواجه نشده است. با این وجود بحران بدهی در اروپا، روند کند بهبود اقتصاد آمریکا و سایر عوامل بازدارنده، دلایل اصلی ناپایداری‌ها در سه ماهه پایانی سال محسوب می‌شود.

ظهور بازارهای جدید کشتی سازی در آسیا

ترنس سانگ^۱ و سیمون گروز^۲ (شرکت خدمات فنی دریایی اینسرو^۳)

باتوجه به وضعیت بازار در حال پدیدار شدن مبنی بر صنعت کشتی سازی، سه کشور در آسیا و خاور دور که بیشترین افزایش را در فعالیت های کشتی سازی و سایر شناورهای دریایی طی سال های اخیر نشان دادند، عبارتند از: فیلیپین، ویتنام و چین.

ما همچنین، تایوان، هند، مالزی، تایلند و بنگلادش را که نیم نگاهی به بازارهای روبه رشد کشتی سازی دارند؛ مدنظر قرار دادیم، هرچند در حال حاضر، این کشورها در حوزه صنعت ساخت شناور در آسیا به لحاظ اهمیت، در جایگاه پایین تری قرار دارند. ارزیابی وضعیت تایوان، به راحتی صورت نگرفت؛ هرچند در مراکز و کارخانجات کشتی سازی این کشور حضور نداشتیم و مستقیماً درگیر فعالیت های این مراکز نبودیم، اما دریافتیم که صنعت ساخت شناورهای جدید، در این کشور در جایگاه دوم پس از صنعت تعمیر کشتی قرار دارد.

هند، کشوری است که احتمالاً پایه گذاری و گسترش این صنعت در آینده را مورد نظر قرار داده است، زیرا از همه ی وسایل مورد نیاز برای فراهم آوردن زمین های پیشرفت صنعت ساخت شناورهای دریایی در سریع ترین زمان ممکن برخوردار است. اما در حال حاضر، هیچ گونه نشان واقعی، مبنی بر وقوع این رویداد وجود ندارد. هند، از ضوابط و معیارهای مورد نیاز برای تحقق این مهم و رشد و توسعه ی این صنعت، یعنی: دستمزدهای پایین، دسترسی به منابع عظیم نیروی انسانی، حضور صنعت فعال فولاد و در اختیار داشتن خط ساحلی گسترده، برخوردار است.

مالزی، تایلند و بنگلادش، مانند اندونزی و سنگاپور، به صنعت ساخت شناورهای دریایی اشتغال دارند، اما کمیت تولید شناور در این کشورها اندک است و نشانه ای از رشد قابل ملاحظه ی سهم آن هادر بازارهای منطقه ایی مشاهده نمی شود.



سال های گذشته، رشد و توسعه ی خیره کننده ایی را تجربه کرده است و شواهد موجود، حکایت از آن دارند که این کشور، از مقام دوازدهم به مقام پنجم یا احتمالاً چهارم جهان (پس از سه کشور اصلی تولید کننده ی کشتی، یعنی: کره، چین و ژاپن) ارتقاء یافته است.

ویتنام، در مقایسه با سایر کشورها به گونه ایی متفاوت، رشد و توسعه را در حوزه ی صنعت تولید شناورهای دریایی شاهد بوده است. اکثر مراکز کشتی سازی این کشور، عمدتاً به دولت تعلق دارند و در گروه "ویناشین" قرار می گیرند. این مراکز، خارج از اثرات و تاثیر گذاری های ناشی از کشورهای کره و ژاپن قرار دارند و رشد و توسعه ی این کارخانجات، مدیون سرمایه گذاری های مشترک در مراکز گوناگونی است که دولت بیشترین سهم از آن ها را در اختیار داشته است. برای مثال، "هیوندای ویناشین"، یک بارانداز خشک به ظرفیت ۴۰۰ هزار dwt (بزرگترین بارانداز خشک در آسیای جنوب شرقی) را احداث کرد.

به ویژه، توافق هایی با شرکت های "وآرت سیلا"^۴ و "میتسوبیشی"^۵، به منظور توسعه ی کارخانجات اصلی سازنده ی موتور، برای تولید موتور شناورهای

و کشورهای اروپایی و بدون سرمایه گذاری در حوزه ماشین آلات، دستگاه های برش و کرین ها، ممکن است نتایج کاملاً مایوس کننده باشند.

درعین حال، با سرمایه گذاری انجام شده توسط سرمایه گذاران خارجی، مراکز کشتی سازی فیلیپین از عملکرد مطلوبی برخوردار بوده اند.

"شرکت تسونیشی"، با مدیریت ارشد ژاپنی خود در محل، ظرفیت هایش را به ۱۰۰ DWT افزایش داده است؛ اما این مرکز که بیش تر بر تولید شناورهای مخصوص حمل مواد فله متمرکز بود، فعالیت های جدید خود را با تولید شناورهای کوچک تر و برخوردار از طراحی معمولی و غیر مدرن با دقت در روند افزایش تولید، آغاز کرد؛ در حالی که کیپل، بیش تر درگیر ساخت تاسیسات فراساحلی (روندی چالشی تر) بوده است.

بیمه و ممیزی مراکز کشتی سازی در فیلیپین گران تمام شد؛ چون این کار، برای کارخانجات کشتی سازی محلی صورت پذیرفت که امور مربوط به بیمه را در بازارهای بین المللی جست و جو می کردند.

ویتنام

صنعت تولید شناورهای دریایی در ویتنام، طی

فیلیپین

جدیدترین اطلاعات در مورد میزان یا اندازه ی نسبی سفارشات ثبت شده نشان می دهد که کشور فیلیپین با در اختیار داشتن سفارش ساخت ۱۲۰ فروند کشتی، حدود ۱،۲ درصد سفارش ثبت شده در جهان در زمینه ی تناژ را به خود اختصاص داده است. مراکز کشتی سازی فیلیپین، از راه سرمایه گذاری های مشترک با شرکت های خارجی، مانند: تسونیشی^۶، کیپل^۷ و FBL، رشد و توسعه یافته اند. این گونه سرمایه گذاری های مشترک به انتقال فن آوری، مدیریت بهتر در حوزه ی نظارت و به کارگیری استانداردهای بالاتر انجامیده است.

مراکز کشتی سازی با مالکیت محلی بسیار اندک هستند. در سال های اخیر، برخی از این مراکز، از تعمیر کشتی به تولید و ساخت کشتی و شناورهای دریایی، تغییر کاربری داده اند که روندی منطقی در واکنش به تقاضای بازار ساخت کشتی های جدید محسوب می شود. اما مراکز تعمیر کشتی، بلافاصله به ساخت کشتی های جدید تغییر کاربری نمی دهند؛ زیرا از امکانات لازم برای ساخت بخش های عظیم پیش ساخته برخوردار نیستند.

بدون انتقال فن آوری از کشورهای صاحب فن آوری تولید و ساخت شناورهای دریایی، نظیر: کره، ژاپن



کره، مقام نخست در زمینه بر خورداری از تعداد سفارش‌های ثبت شده برای ساخت کشتی (سفارش ساخت ۳۰۰۰ فروند کشتی و سهمی معادل ۳۶ درصد از تناژ) را در اختیار دارد و بعد از آن، چین و ژاپن، به ترتیب با سفارش ساخت ۲۵۰۰ شناور و سهمی برابر ۲۵ درصد از تناژ و سفارش ساخت ۱۵۰۰ فروند کشتی و سهمی معادل ۲۰ درصد از تناژ، مقام‌های دوم و سوم را به خود اختصاص داده‌اند.

بنابراین، فیلیپین و ویتنام، برای رسیدن به قدرت‌های بلامنازع، همچنان راه طولانی در پیش دارند. شکاف بعدی، بین آن‌ها و کشورهای تایوان، هند، اندونزی، مالزی، تایلند و بنگلادش، با در اختیار داشتن سفارش ساخت بین ۳ تا ۱۰۰ فروند شناور دیده می‌شود. به نظر نمی‌رسد که هیچ‌کدام از این کشورها به زودی فعالیت‌های خود را در صنعت تولید شناورهای دریایی افزایش دهند، هرچند هند از این قاعده مستثنی است و احتمالاً با امیدواری به آینده چشم دوخته است.

کشور چین در سال‌های اخیر، فعالیت خود را در عرصه ساخت شناورهای دریایی، به شکل قابل ملاحظه‌ای افزایش داده است، به طوری که اکنون، به کانون توجه همه بخش‌های این صنعت تبدیل

از جمله نیازهای کلیدی صنعت کشتی‌سازی به شمار می‌روند) محسوب می‌شود. در ویتنام، روند توسعه، به خوبی تحت کنترل قرار گرفته است و تاحدی، این روند بنیادی است، به طوری که در آن، صنعت ساخت کشتی بر پایه اصول منطقی و درامداد یا بهتر بگوییم همراه با مساعدت و راهنمایی کشورهای خارجی، رشد کرده است.

گروه کشتی‌سازی «گریگ»، نهادی است که بر عملکرد صنعت کشتی‌سازی ویتنام تمرکز دارد و با توجه به میزان نظارت آن، میزان خروجی مراکز ساخت شناورهای دریایی، از نظر تعداد و اندازه‌ی کشتی‌ها افزایش یافته است.

■ چین

یک شکاف عمیق در زمینه تناژ و تعداد کشتی‌های در حال ساخت، میان سه قدرت اصلی این صنعت و دیگر کشورها که رتبه‌های چهارم و پنجم و رتبه‌های بالاتر را به خود اختصاص داده‌اند (یعنی: ترکیه، ویتنام، آلمان، ایتالیا، فیلیپین و غیره) وجود دارد.

اطلاعات آماری موجود گوناگون است؛ اما یافته‌ها حکایت از آن دارند که در حال حاضر جمهوری

دریایی تحت لیسانس این شرکت‌های معتبر به عمل آمده است. این امر، به تقویت صنعت تولید شناورهای دریایی ویتنام خواهد انجامید و زمینه‌ی بروز این صنعت یا توانایی تولید ماشین‌آلات و تجهیزات را (به جای وابستگی به موتورهای وارداتی از اروپا یا کره/ژاپن) فراهم خواهد آورد.

اطلاعات مربوط به سفارش‌های ثبت شده، از آرایه‌ی سفارش ساخت حدود ۲۰۰ فروند کشتی در ویتنام حکایت دارد که این رقم، معادل ۱،۵ درصد تناژ جهانی است. حتی با سودجستن از کارخانه اصلی تولید موتور شناورهای دریایی و توسعه‌ی آتی حدود ۲۰ کارخانه کشتی‌سازی که هم‌اکنون گروه ویناشین را تشکیل می‌دهند، پیش‌بینی این امر، دشوار به نظر می‌آید که ویتنام، سه‌گانه‌ی کشور را که در صدر صنعت تولید شناورهای جهان قرار دارند، تهدید کند و به افزایشی بیش از ۲ یا ۳ درصد تناژ جهانی (در حوزه‌ی ثبت سفارش ساخت شناورهای دریایی) و چندی بعد نیز، به مقام چهارم جهان دست یابد. اما این مهم به منزله‌ی دست‌آوردی بسیار بزرگ برای کشوری نسبتاً کوچک، فاقد کرانه یا خط ساحلی قابل ملاحظه، فقیر به لحاظ در اختیار داشتن نیروی کار انسانی و صنعت فولاد و فرصت‌های توسعه (که همگی



حدود ۱۰۰۰ مرکز را باید کشتی سازی های ساحلی نامید که در آن ها شناورها با نوعی تغییر تدریجی در الگوها (بدون هرگونه سرمایه گذاری عظیم در حوزه ای احداث سکوها ساخت، کرین ها و تجهیزات) تولید می شوند. بسیاری از مراکز کشتی سازی ساحلی، طی هشت سال گذشته، بر اثر شکوفایی و توسعه صنعت دریانوردی و نیز، صنعت ساخت شناورهای دریایی پدیدار شده اند.

مراکز کشتی سازی بزرگ تر، سال هاست که در این کشور فعالیت دارند. همگی این مراکز، دولتی بودند و تا سال ۲۰۰۰ میلادی، با نظارت شرکت کشتی سازی دولتی چین (CSSC) فعالیت می کردند و پس از آن، این شرکت به دو گروه CSSC و CSIC تقسیم شد.

شرکت کشتی سازی دولتی چین، اکنون با در اختیار داشتن مراکز کشتی سازی "وایگائو کیائو"^{۱۴}، "هودانگ ژونگهائو"^{۱۵}، "جیانگ نان"^{۱۶} و "مرکز کشتی سازی بین المللی گوانگ ژو"^{۱۷}، به تولید شناورهای دریایی اشتغال دارد.

مرکز کشتی سازی "وایگائو کیائو"، از امکانات و تجهیزات نسبتا مدرن و کارکنان متخصص برخوردار است. این مرکز، همچنین، از تجربه ای کافی، توانایی ساخت شناورهای بزرگ، کنترل امور با کیفیت مطلوب و تحویل به موقع سفارشات، سود می جوید.

شرکت کشتی سازی دولتی چین، سازمانی بزرگ است. هر مرکز کشتی سازی، از بخش اختصاصی بازاریابی برخوردار است. این مراکز، به ساخت شناورهای دریایی برای مشتریان خارجی مانند "آنانجل"^{۱۸}، "بلوگا شیبینگ"^{۱۹}، "تورم"^{۲۰}، "بوسیمار"^{۲۱}، و مشتریان داخلی مانند: COSCO مشغول هستند.

رشد و توسعه شرکت کشتی سازی دولتی چین، بدون رویارویی با مشکلات گوناگون تحقق نیافت. در مرکز کشتی سازی "ژونگ هائو" حادثه ای مهم سقوط کرین رخ داد.

این پروژه نشان می دهد که مراکز تولید شناورهای دریایی، با چه سرعتی می توانند توسعه یابند و از سوی دیگر، تازمانی که در شماره بندی بدنه شناورهای تولیدی شان دقیق باشند (شماره بندی تولید جدید: NB)، می تواند تصویری روشن از تجربه ای این مراکز و احتمال موفقیت را رایج دهد.

پروژه ای "مای فلاور رزولوشن"، از هر نظر به انتظارات موجود پاسخ نداد و آن گونه که باید، به خوبی عمل نکرد؛ زیرا در جریان ساخت، بدنه شناور بیش از اندازه سنگین شد. برای مثال، اگروری بدنه ای این شناور، عدد ۴۵۷ درج می شد، احتمالا با تکیه بر تجربه ای حاصل از ساخت ۴۵۶ فروند شناور قبلی، با موفقیت عظیمی همراه می شد.

چین، از نظر در اختیار داشتن انواع گوناگون و بی شمار مراکز تولید شناورهای دریایی، با فیلیپین و ویتنام تفاوت دارد. در چین، مراکز کشتی سازی دولتی، با سال ها تجربه در زمینه ساخت شناورهای عظیم برای مشتریان داخلی، مانند COSCO وجود دارند. این پشتوانه ای عملی، زیربنای محکمی برای توسعه ای این صنعت در چین فراهم آورده است.

علاوه بر کارخانجات کشتی سازی دولتی، مراکز تولید شناورهای دریایی غیردولتی نیز وجود دارند که با سرمایه گذاری مشترک با شرکت "گاواساکی"^{۲۲} و سایر شرکت های ژاپنی و کره ای، با در اختیار داشتن فن آوری و تجهیزات مدرن و مدیریت کارآمد، در حال تولید کشتی و سایر شناورهای دریایی با کیفیت مطلوب هستند.

علاوه بر مراکز یادشده، تعداد زیادی مرکز خصوصی تولید شناورهای دریایی نیز، به چشم می خوردند که بدون هرگونه مساعدت و سرمایه گذاری خارجی، در حال تولیدند. فعالیت های این گونه مراکز، عمدتا در ساحل و بدون در اختیار داشتن تجهیزات مدرن، صورت می گیرد.

در کل، در کشور چین، حدود ۳۰۰۰ مرکز تولید شناورهای دریایی وجود دارد که از این تعداد،

شده است. چین، از همه ی ضوابط قابل پذیرش، همراه با حجم نسبتا عظیم نیروی انسانی، مراکز متعدد کشتی سازی در امتداد خط ساحلی وسیع و گسترده و صنعت فعال فولادسازی، برخوردار است. چین، هنوز از امکانات و تسهیلات تولید موتور شناورهای دریایی برخوردار نشده و همچنان، در سطحی گسترده، وابسته به ماشین آلات وارداتی است. زمانی که این مشکل حل شود، چین، به تنهایی می تواند روند توسعه ای بعدی خود را برای در اختیار گرفتن مقام نخست در زمینه تناژ و شمار کشتی های تولیدی تجربه کند.

وضعیت فعلی در چین، وضعیت جالب و مطلوبی است. این کشور از نظر در اختیار داشتن سفارش ساخت کشتی، پس از ژاپن و کره جنوبی در مقام سوم، اما در زمینه تناژ، بعد از کره ای جنوبی در مقام دوم قرار دارد، که این امر، حکایت از آن دارد که بازار چین، شبیه سایر بازارهای در حال پدیدار شدن، کار را با کشتی های کوچک تر آغاز می کند و سپس به تولید کشتی های بزرگتری خواهد آورد. بسیاری از مراکز تولید شناورهای دریایی در چین، در این فرآیند توسعه قرار دارند؛ هر چند این نکته را نباید فراموش کرد که هسته ای بزرگ، از مراکز کشتی سازی دولتی در چین وجود دارد که سال هاست به ساخت کشتی و شناورهای دریایی مبادرت می ورزد.

مراکز کوچک تر و کم تجربه تر کشتی سازی در چین، به سرعت در حال فراگیری آموزش های مدرن هستند. جالب است اگر به شماره های روی بدنه ای کشتی توجه کنید. شماره ای بدنه ۰۰۳ از یک مرکز سازنده خاص، معروف به کشتی "مای فلاور رزولوشن"^{۲۳} گرفته شده و دورقم نخست نیز معرف تولید و شناور کم اهمیت (کرجی) است. "مای فلاور رزولوشن"، یکی از بدیع ترین شناورهای محسوب می شود که تاکنون ساخته شده است.

ساخت "مای فلاور رزولوشن"، برای مرکز کشتی سازی که قبلا تنها دو کرجی ساخته بود، پروژه ایی جاه طلبانه محسوب می شود. از یک سو، اجرای





ازسوی دیگر، شرکت کشتی سازی دولتی چین، شناورهای برخوردار از فن آوری پیشرفته، مانند کشتی های LNG تولید کرده است. "مرکز کشتی سازی جیانگ نان"، قدیمی ترین مرکز تولید شناورهای دریایی در چین محسوب می شود.

"تعاونی صنعت کشتی سازی چین"^{۲۴} (CSIC)، از برخی مراکز کشتی سازی بزرگ، مانند: "کارخانه کشتی سازی دالیان" تشکیل شده است.

لازم به ذکر است که مراکز ساخت شناورهای دریایی تحت پوشش تعاونی صنعت کشتی سازی چین (CSIC)، با خط سیر شمال/جنوب در شمال چین و شرکت کشتی سازی دولتی چین (CSSC)، در جنوب این کشور قرار دارند.

کارخانه کشتی سازی دالیان، متعلق به CSIC، تنها مرکز کشتی سازی چینی است که در جمع شش مرکز برتر کشتی سازی جهان در زمینه شمار سفارش های دریافت شده ساخت کشتی (۱۰۸) قرارداد (در مقایسه با کارخانه کشتی سازی کره ای هیوندای، با در اختیار داشتن ۷۳۸ سفارش ساخت - هر چند هیوندای از چند مرکز ساخت شناورهای دریایی تشکیل شده است).

شاخص یادشده، این باور را به اذهان متبادر می کند: که چین، به جایگاه دوم جهانی، به لحاظ در اختیار داشتن تعداد انبوه مراکز ساخت شناورهای دریایی، با تعداد اندک سفارش های ساخت، به جای شمار اندک مراکز کشتی سازی با سفارش های ساخت انبوه، دست یافته است.

پس از این، مراکز کشتی سازی متعلق به "شرکت کشتیرانی اقیانوسی چین"^{۲۳} (COSCO)، قرار دارند. این مراکز، به غیر از عملیات کشتیرانی که هم اکنون ناوگانی با بیش از ۶۰۰ فروند شناور را در اختیار دارند، در حوزه تعمیر و ساخت کشتی نیز فعال اند.

مراکز کشتی سازی تحت پوشش COSCO و کشتیرانی COSCO، از هویت های جداگانه ای

فعالیت می کند. نوعی انتقال مطلوب فن آوری از شرکت کاواساکی وجود داشته است. هم اکنون، سفارش ساخت ۸ فروند کشتی کانتینری، هریک به ظرفیت ۱۳۷۵۰ TEU، برای خطوط کشتیرانی کانتینری COSCO (یکی از مشهورترین شرکت های ارایه دهنده خدمات یکپارچه کشتیرانی کانتینری در جهان) را در اختیار دارد. "شرکت کشتیرانی قرن جدید"^{۲۶} از مراکز مستقل تولید کننده شناورهای دریایی است که توسط دولت محلی، در شهر جین جیانگ (نزدیک نانتونگ) اداره می شود. مرکز یادشده، به سرعت توسعه یافته است. "گروه کشتی سازی کاسکو"^{۲۷} با سرمایه گذاری مشترک "کاسکو" و "شرکت دریانوردی سمبکوپ"^{۲۸}، در سنگاپور ایجاد شده است. حال به مراکز تولید شناورهای دریایی واقع در ساحل می پردازیم که همگی به صورت مستقل فعالیت می کنند.

این مراکز، عمدتاً در ناحیه ساحلی مقابل تایوان قرار دارند. در این مراکز، معمولاً شناورهای با ظرفیت ۱۰ هزار DWT تا شناورهای بدون طراحی ویژه یا استاندارد تولید می شوند؛ اما گرایش بیش تر، به

برخوردارند. مراکز کشتی سازی COSCO، برای مشتریان خارجی کشتی می سازند؛ اما برای ناوگان متعلق به کشتیرانی COSCO، اولویت قابل اند و این گرایش بالعکس نیز وجود دارد.

مراکز کشتی سازی چین، عمدتاً از جمله مراکز فعال در حوزه تعمیر محسوب می شوند که به تعمیر کشتی های متعلق به کشتیرانی چین مشتری های خارجی مبادرت می ورزند. تاکنون، از ساخت کشتی های جدید در این مراکز آگاهی نیافته ایم؛ هر چند ۶ مرکز ساخت شناورهای دریایی در شانگهای، گوانگژوو یک مرکز بزرگ در جزیره "چانگ زینگ"^{۲۹} نزدیک شانگهای وجود دارند که یقیناً از توانایی ساخت شناورهای برخوردارند و می توان به آن ها سفارش ساخت داد، البته اگر مایل به آن باشند. کشتیرانی چین، یک شرکت دولتی است که در سال ۱۹۹۷ میلادی تاسیس و در مدت زمانی کوتاه، به مجموعه عظیم کشتیرانی، متشکل از چند شرکت کشتیرانی تبدیل شد.

مرکز مستقل کشتی سازی - "کارخانه کشتی سازی کاواساکی کوکسونانتونگ"^{۳۰} (NACKS)، احتمالاً بهترین مرکز خصوصی تولید شناورهای دریایی است که به طور مشترک با کاواساکی

در بر خواهد گرفت. این مرکز، با دو اسکله‌ی خشک، هریک به ظرفیت ۳۰۰,۰۰۰ DWT در دسترس خواهد بود. نیروی کار/مدیریت، عمدتاً از "مرکز بین المللی کشتی سازی گوانگ ژو" و "کارخانه‌ی کشتی سازی ون چونگ"، به این مرکز انتقال می‌یابند. سپس، دولت اعلام کرد که برای استقرار یک مرکز تولید موتورهای بزرگ کشتی در "پانیو"^{۳۴}، واقع در مجاورت جزیره، مبلغ ۲۷ میلیارد یوان (تقریباً ۳,۹۵ میلیارد دلار)، به منظور تولید موتورهای اصلی شناورهای دریایی (موتورهای اصلی دو ضربه‌ای کم سرعت، موتورهای اصلی نیمه سریع و دارای سرعت بالا و موتورهای ژنراتور برای ساخت شناورهای جدید) سرمایه گذاری خواهد کرد.

این اقدام، زمینه‌ی جهش بعدی به سوی توسعه‌ی چین را به عنوان یک کشور کشتی ساز (که تا این تاریخ، نقش بسیار تاثیرگذار در صنعت تولید شناورهای دریایی ایفا کرده است و بی تردید، در چندسال آتی حضورش در این عرصه، تاثیرگذار خواهد بود) فراهم خواهد کرد و بی شک، در آینده‌ی نزدیک، این کشور را به جایگاه نخست از نظر در اختیار داشتن تعداد سفارش‌های ساخت کشتی و درصد سفارش ثبت شده جهانی در زمینه‌ی تناژ، انتقال خواهد داد. ■

پی‌نوشت

- 1 - Terence Song
- 2 - Simon Grove
- 3 - Inserve Marine Technical Services Ltd
- 4 - Tsuneishi
- 5 - Kepel
- 6 - Vinashin
- 7 - Hyundai Vinashin
- 8 - Wartsila
- 9 - Mitsubishi
- 10 - Graig Shipping Group
- 11 - Mayflower resolution
- 12 - Kawasaki
- 13 - China State Shipbuilding Corporation
- 14 - Waigaoqiao
- 15 - Hudong Zhonghua
- 16 - Jiangnan
- 17 - Guangzhou
- 18 - Anangel
- 19 - Beluga Shipping
- 20 - Torm
- 21 - Bocimar
- 22 - China Shipbuilding Industry Corporation
- 23 - China Ocean Shipping Company
- 24 - Chang Xing Island
- 25 - Nantong Cosco Kawasaki Shipyard
- 26 - New Century Shipyard
- 27 - COSCO Shipyard Group
- 28 - Sembcorp Marine
- 29 - Zhejiang Province
- 30 - Anhui
- 31 - Fujian
- 32 - China Shipbuilding Quality Standard
- 33 - Pearl River
- 34 - Panyo



سال ۲۰۰۵ میلادی، ۳۰۰۰ مرکز کشتی سازی در چین وجود داشت و حوادث گوناگونی نیز، در آن‌ها به وقوع پیوست. در اوایل سال ۲۰۰۶ میلادی، کشتی‌های جدید (که در مراکز کشتی سازی کرانه‌ای در "ون ژو"، در استان زیجیان^{۳۹} تولید شده بودند) در نخستین سفر دریایی خود، دچار سانحه و غرق شدند.

دولت، تحقیقاتی را از ۹۷۶ مرکز تولید شناورهای دریایی (که غالباً استان‌های جیانگ سو، ژجیانگ، آنهویی^{۴۰} و فوجیان^{۴۱} قرار داشتند) به عمل آورد که با تاثیرات مهمی در وضعیت آن‌ها همراه بود. تا اوایل سال ۲۰۰۶ میلادی:

- ۱۸۶ مرکز تولید شناورهای دریایی تعطیل شد.
- ۲۱۸ مرکز اصلاحاتی که از سوی گروه بازرسی الزامی تشخیص داده شدند را تکمیل کردند.
- ۵۷۲ مرکز، در فرآیند تکمیل اصلاحات مورد نیاز قرار گرفتند.

همزمان، در اوایل سال ۲۰۰۷ میلادی، دولت سندی را تحت عنوان "استاندارد کیفیت کشتی سازی چین"^{۴۲} منتشر کرد که طبق آن، همه‌ی مراکز تولید شناورهای دریایی، مکلف به تامین الزامات برای اخذ مجوز شدند.

در ژانویه‌ی سال ۲۰۰۹، CSSC، استان گوانگ دونگ، آغاز به کار یک مرکز جدید کشتی سازی واقع در جزیره‌ی ای در مصب رودخانه پیرل^{۴۳}، نزدیک کشور هنگ کنگ را اعلام کردند. این مرکز ناحیه‌ی ای به مساحت ۵,۸۵۰,۰۰۰ مترمربع را

سوی تولید کشتی‌های باری مخصوص حمل بار فله و بارهای عمومی به چشم می‌خورد. تعداد این مراکز شاید به ۱۰۰۰ واحد (یک سوم همه‌ی مراکز، کشتی سازی موجود در چین) برسد.

مراکز کشتی سازی واقع در ساحل، به دلیل در اختیار نداشتن کرین‌های بزرگ، قادر به پیش مونتاز کردن بلوک‌های بزرگ نیستند و شبیه آن چه در مراکز کشتی سازی فیلیپین مشاهده می‌شود، ابعاد نادرست در بلوک مونتاز شده و مشکلات عدیده‌ی کیفی ملاحظه می‌شود.

برخی از مراکز کشتی سازی، از تجهیزات جراثقالی استفاده نمی‌کنند و کشتی‌ها را مستقیماً روی قالب‌ها می‌سازند، به طوری که در روند ساخت، اصلاحات عملیاتی پیش‌سازی استفاده نمی‌شود.

استانداردهای ساخت، اغلب قدیمی و ناکارآمد هستند. عملیات جوش کاری، ممکن است با استفاده از اشعه‌ی X صورت گیرد؛ اما چندین اشعه‌ی X از یک جوشکاری خوب، برای نشان دادن این نکته که جوشکاری‌های ضعیف تر رضایت بخش به نظر آیند، مورد استفاده قرار می‌گیرند.

یک کشتی که توسط ما مورد بازرسی قرار گرفت، از یک لایه‌ی سیمان در کف تانکرهای بالاست، قبل از بارگیری، پر شده بود. بنابراین، خدا می‌داند که جوشکاری صفحات کف، در چه وضعیتی داشتند!

پس از یک دوره‌ی پنج ساله‌ی توسعه سریع تا

با ابلاغ قانونی از سوی رئیس جمهور؛ آلوده کنندگان نفتی آب‌های کشور زندانی و جریمه می‌شوند



شناورها موظفند هنگام ورود به آب‌های موضوع این قانون در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلودگی آب‌ها به مواد نفتی بیمه شده باشند. در غیر این صورت لازم است تعهدنامه‌ای مالی جهت جبران خسارات احتمالی به همراه داشته باشند. همچنین سازمان بنادر و دریانوردی موظف است به منظور پیشگیری از آلودگی، نسبت به بازرسی نفتکش‌ها، کشتی‌ها، شناورها و تأسیسات نفتی مشمول این قانون اقدام نماید و در صورت وجود عیب یا نقص، تارفع آن از فعالیت آنها ممانعت به عمل آورد.

بر این اساس، سازمان بنادر و دریانوردی موظف است از ورود نفتکش‌های تک جداره به آب‌های موضوع این قانون جلوگیری کند.

بر اساس این قانون، آلوده کردن آب‌های موضوع این قانون به مواد نفتی ممنوع است و مرتکب یا مرتکبان در صورت آلوده کردن عمدی به حبس از شش ماه تا دو سال یا جزای نقدی از بیست میلیون تا پنج میلیارد ریال و یا هر دو مجازات و در صورت آلوده کردن غیرعمدی به جزای نقدی از ده میلیون تا یک میلیارد ریال محکوم می‌شوند.

بر این اساس، مسؤولان نفتکش، کشتی، شناور و تأسیسات نفتی مکلفند در صورت بروز آلودگی به هر دلیل، مراتب را در اسرع وقت به مقامات نزدیکترین بندر ایران و مقامات محلی سازمان‌های حفاظت محیط‌زیست و شیلات ایران اطلاع دهند. متخلفان از این امر حسب مورد علاوه بر مجازات‌های اداری و سایر مجازات‌های مقرر در این قانون به جزای نقدی از بیست میلیون تا پنج میلیارد ریال محکوم می‌شوند.

بر اساس این قانون، سازمان بنادر و دریانوردی موظف است پس از اطلاع از وقوع آلودگی بلافاصله اقداماتی چون اطلاع‌رسانی به نیروهای نظامی و انتظامی جهت انجام اقدامات لازم مطابق این قانون جلوگیری از گسترش آلودگی و رفع آثار آن، تنظیم صورت مجلس بر آورد میزان آلودگی و جمع آوری ادله و قرائن و شواهد مربوط به علل وقوع و آثار آلودگی و اطلاع‌رسانی به سازمان‌های حفاظت محیط‌زیست و شیلات ایران و واحدهای تابعه آنها حسب مورد و در صورت نیاز سایر مراجع در مورد موقعیت، گستره و مسیر جابه‌جایی آلودگی و مشخصات فنی اقدامات انجام شده را انجام داده و پس از آن در مرجع قضائی صالح، نسبت به طرح دعوی علیه آلوده‌کنندگان اقدام کند.

بر این اساس، مأموران سازمان‌های بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط‌زیست و شیلات ایران

بر اساس این قانون، آلوده کردن آب‌های موضوع این قانون به مواد نفتی ممنوع است و مرتکب یا مرتکبان در صورت آلوده کردن عمدی به حبس از شش ماه تا دو سال یا جزای نقدی از بیست میلیون تا پنج میلیارد ریال و یا هر دو مجازات و در صورت آلوده کردن غیرعمدی به جزای نقدی از ده میلیون تا یک میلیارد ریال محکوم می‌شوند.

رئیس جمهور قانونی را ابلاغ کرد که بر اساس آن آلوده‌کنندگان نفتی آب‌های کشور علاوه بر مجازات‌های اداری و سایر مجازات‌های مقرر در این قانون به جزای نقدی از بیست میلیون تا پنج میلیارد ریال محکوم می‌شوند.

به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی که در جلسه مجلس شورای اسلامی تصویب و به تایید شورای نگهبان رسیده، برای اجرا ابلاغ شده است.

بر اساس این قانون، آب‌های موضوع این قانون را مناطق دریایی موضوع قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آب‌های تحت حاکمیت ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی شامل می‌شود.

بر این اساس، تأسیسات نفتی و همچنین نفتکش‌ها، کشتی‌ها و شناورهایی که در آب‌های موضوع این قانون تردد یا توقف می‌کنند مکلفند «دفتر ثبت نفت» را نگهداری کنند و دفتر ثبت باید تا مدت سه سال پس از ثبت آخرین واقعه در آن، در کشتی، نفتکش یا تأسیسات نفتی نگهداری شود.

بر اساس این قانون، مسؤولان کشتی، نفتکش، سکو و تأسیسات نفتی که تکالیف راجع به نگهداری و تنظیم دفتر ثبت نفت را انجام ندهند یا مطالب نادرست و خلاف واقع در آن ثبت نموده و یا آن را مخدوش کنند، به جزای نقدی از بیست و پنج میلیون تا یکصد میلیون ریال محکوم می‌شوند.

همچنین سازمان بنادر و دریانوردی موظف است در بنادر، اسکله‌ها و پایانه‌های نفتی، امکانات و تأسیسات لازم را جهت دریافت آب توازن و فضولات نفتی از نفتکش‌ها، کشتی‌ها و شناورها ایجاد و اداره کند.

بر این اساس، تعیین کارمزد استفاده از این امکانات و تأسیسات، مطابق آیین‌نامه‌ای خواهد بود که ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون به پیشنهاد وزارت راه و ترابری به تصویب هیئت وزیران می‌رسد.

بر اساس این قانون، همه کشتی‌ها و نفتکش‌ها و

که آموزش‌های مخصوص ضابطان دادگستری را با موفقیت گذرانده باشند، ضابط دادگستری محسوب شده و صلاحیت کشف جرائم موضوع این قانون و تعقیب متهمان را دارند.

نیروی نظامی و انتظامی موظفند پس از اطلاع از وقوع آلودگی، اقداماتی نظیر اطلاع‌رسانی به مقامات نزدیکترین بندر و مقامات محلی سازمان‌های حفاظت محیط‌زیست و شیلات ایران، متوقف نمودن نفتکش، کشتی یا شناور و یا جلوگیری از عملیات تأسیس نفتی و جلب و بازداشت متهمان ایجاد آلودگی را انجام دهند.

بر این اساس، رسیدگی به دعوای مربوط به جبران خسارات وارده به بنادر، تأسیسات و تجهیزات بندری و ساحلی و خسارات وارده به منابع و محیط‌زیست دریایی، حیات آبیان و سایر خسارات ناشی از آلودگی موضوع این قانون با درخواست مدعی‌العموم یا حسب مورد یکی از سازمان‌های بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط‌زیست و شیلات ایران و رسیدگی به دعوای مربوط به جبران خسارات وارد شده به سایر اشخاص با ارائه دادخواست توسط اشخاص خسارت دیده انجام می‌شود.

بر این اساس، سازمان‌های بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط‌زیست و شیلات ایران از حیث مطالبه ضرر و زیان ناشی از خسارت به بنادر، تأسیسات، محیط‌زیست دریایی و منابع آبی در مورد جرائم موضوع این قانون بر حسب مورد و در محدوده وظایف و اختیارات خود، نماینده دولت جمهوری اسلامی ایران در دعوای بین‌المللی محسوب می‌شوند.

همچنین قوه قضائیه موظف است در هر یک از استان‌های ساحلی محاکمی تخصصی را جهت رسیدگی به دعوای دریایی اختصاص دهد.

بر این اساس، آیین‌نامه‌های مورد نیاز برای اجرای این قانون به جز موارد تعیین شده ظرف شش ماه توسط وزارت راه و ترابری، حسب مورد با مشارکت سازمان حفاظت محیط‌زیست، سازمان شیلات ایران، وزارتخانه‌های نفت، نیرو و دادگستری تهیه شده و به تصویب هیئت وزیران می‌رسد. ■



اولویت اول، پوشش ارتباطی سواحل جزایر و آبهای ملی

تعمیر و نگهداری تجهیزات رادیویی و کمک ناوبری شناورها

۱- امکان تعمیر و نگهداری روی شناور.
 ۲- استفاده از تجهیزات جایگزین، روی شناور.
 ۳- امکان تعمیر و نگهداری در مراکز ساحلی.
 در صورت انتخاب روش سوم، این خدمات باید توسط شرکت‌های برخوردار از صلاحیت و دارای مجوز فعالیت از معاونت امور دریایی سازمان بنادر ارایه شود که این امر، از راه عقد موافقت‌نامه میان مالک شناور مشمول با یکی از این شرکت‌ها امکان پذیر می‌شود.

مؤسسات رده‌بندی نیز، به هنگام انجام ممیزی ادواری به منظور صدور گواهی‌نامه‌ی ایمنی رادیویی، از انعقاد تفاهم‌نامه‌ی یاد شده، اطمینان حاصل می‌کنند.

اهمیت استفاده‌ی صحیح و ضرورت آماده به کاری تجهیزات ارتباطی شناورها، یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های اداره‌ی کل امور دریایی سازمان بنادر است که تلاش می‌کند با برنامه‌ریزی‌های لازم و فرهنگ سازی مناسب در این زمینه، اذهان مسئولین و بهره برداران را در صنعت دریانوردی، به این مهم معطوف سازد و نقش آن را در ارتقای ایمنی دریانوردی برجسته نماید.

در همین راستا اداره‌ی ارتباطات دریایی، چندی است تدابیری را به منظور ایجاد بستری مناسب به منظور ارایه‌ی خدمات و امکان تعمیرات و رفع مشکلات سیستم‌های رادیویی، الکترونیکی و کمک ناوبری شناورهای تحت پرچم کشور جمهوری اسلامی ایران، اندیشیده است.

این موضوع در قالب ارایه‌ی خدمات توسط مراکز ساحلی تعمیر و نگهداری تجهیزات رادیویی و کمک ناوبری (SBM) معتبر که دارای مجوز لازم

از اهداف و وظایف حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی، سیاست‌گذاری کلان و جامع بر بخش ارتباطات دریایی در سواحل و جزایر و آبهای تحت حاکمیت کشور است.

پوشش رادیویی مناطق یاد شده و تأمین ارتباطات رادیویی شناورهای تحت پرچم و سایر شناورهای متردد در آبهای تحت حاکمیت، از سیاست‌های کلی و اصولی سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می‌شود.

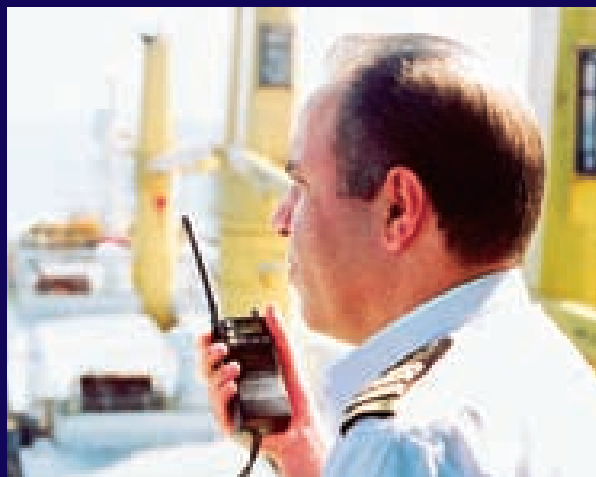
از منظر قانونی، به استناد ماده‌ی ۱۹۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹ و بند ۱۰ ماده‌ی ۳ آیین‌نامه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، مصوب بهمن ۱۳۴۸ کمیسیون خاص دو مجلس، صدور گواهی‌نامه و پروانه‌ی مربوط به کشتی‌ها، فرماندهان، افسران و کارکنان کشتی‌ها و همچنین، صدور و ارایه‌ی هر گونه سند و گواهی دیگر به افراد و واحدهای دریایی، در صلاحیت این سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور است. همچنین، با توجه به الحاق کشور به کنوانسیون‌های بین‌المللی، به عنوان دولت متعهد ملزم به رعایت قوانین و مقررات بین‌المللی مصوب هستیم.

بر اساس این الزامات که در فصل چهارم کنوانسیون نجات جان اشخاص در دریا (SOLAS) و فصل ۱۴ آیین‌نامه‌ی ایمنی شناورهای تندرو (HSC Code 2000) ذکر شده است، مالکین کلبه‌ی شناورهای مشمول، بر اساس منطقه‌ی دریانوردی خود، باید از یک یا دو روش زیر، به منظور اطمینان از آماده به کاری و تعمیر و نگهداری تجهیزات ارتباطی و کمک ناوبری منصوب بر روی شناور استفاده کنند:

از سازمان بنادر و دریانوردی هستند، انجام می‌شود. اداره‌ی کل امور دریایی، به منظور استانداردسازی و انطباق این مراکز با الزامات کنوانسیون، دستورالعملی را در این خصوص تدوین کرده و به تصویب هیات عامل سازمان بنادر نیز رسانیده است. علاوه بر آن، بازرسی‌های منظمی از نحوه عملکرد این مراکز توسط کارشناسان اداره‌ی کل امور دریایی انجام می‌پذیرد تا به این وسیله، گام‌های جدی در راستای ارتقای سطح ایمنی دریانوردی برداشته شود.

علاقه‌مندان می‌توانند دستورالعمل مربوطه و لیست شرکت‌های معتبر را از طریق پایگاه اینترنتی اداره‌ی کل امور دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی به نشانی <http://maritimeaffairs.pmo.ir> دریافت

کنند. ■



تلاش برای تبدیل محدودیت به فرصت

استراتژی جامعه‌ی بندری و دریایی
در رویارویی با بحران اقتصادی جهان

■ **بهزاد الصفی** (کارشناس مسئول اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان)
■ **مسعود شیراوی** (کارشناس مسئول اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی هرمزگان)

رکود اقتصاد جهانی، یک واقعیت تلخ است. این بحران، همانند موجی است که پس از ساطع شدن از نقطه‌ی شروع، سایر اقتصادهای فعال در عرصه‌ی جهانی را نیز در بر خواهد گرفت. باید بپذیریم که ایران نیز، از این بحران اخیر، نه تنها به کنار نبوده، بلکه آثار آن متوجه‌ی کشور ما نیز شده است. از جمله نموده‌های این بحران، می‌توان به کاهش صادرات غیر نفتی و همچنین کاهش بهای نفت اشاره نمود. در این بین، جامعه‌ی بندری و دریایی، از قبیل: بنادر تجاری، خطوط کشتیرانی و پایانه‌داران، در بسیاری از کشورها تمهیدات ویژه‌ای را به منظور خنثی نمودن اثرات بحران پیش گرفته‌اند. از جمله بنادر مطرح جهان که تصمیمات و سیاست‌های گسترده‌ای را برای مقابله با بحران اتخاذ کرده، بندر سنگاپور است. این بندر که به عنوان یکی از مراکز توزیع جهانی، ایفای نقش می‌نماید، برای چندمین سال متوالی است که در رده بندی بنادر جهان، مقام نخست را به لحاظ حجم تخلیه و بارگیری به خود اختصاص داده است. در ادامه، به استراتژی‌هایی که جامعه‌ی بندری و دریایی در قبال بحران اقتصادی اخیر تدوین نموده‌اند، خواهیم پرداخت.



بیش از ۴۵ درصد کاهش ارزش داشته‌اند. اثرات بحران اقتصاد جهانی، به سرعت به عرصه‌ی حمل و نقل نیز سرایت کرد و همه‌ی نظم‌های گذشته را با چالش روبرو نمود. به دلیل کاهش شدید تقاضا در جریان بحران، صنعت حمل و نقل دریایی نیز که ارتباط مستقیم با تقاضا دارد مبتلا شد، به گونه‌ای که تجارت دریایی در سال ۲۰۰۸، با کاهش روبرو شده و از رشد ۴/۵ درصدی در سال ۲۰۰۷، به ۳/۶ درصدی در سال ۲۰۰۸ تقلیل پیدا کرد. حجم تجارت دریایی بین‌المللی در سال ۲۰۰۸، برابر با ۸/۱۷ میلیارد تن برآورد شده که نشان می‌دهد تقاضا برای کالاهای مصرفی و تولید صنایع در نظام‌های بزرگ اقتصادی، به شدت کاهش یافته است. چون بحران در صنعت حمل و نقل تأثیر مستقیم بر فعالیت‌ها و درآمدهای بنادر جهان دارد، بنادر نیز، تحت تأثیر قرار گرفتند؛ تا جایی که بنادر بزرگی مانند سنگاپور و شانگهای، به رغم داشتن رشد ناچیز در سال ۲۰۰۸ نسبت به ۲۰۰۷، نتوانستند روال جهشی سابق را حفظ کنند. تجزیه و تحلیل اثرات بحران فوق بر مقوله‌های مختلف درآمدی بنادر، ابزار بسیار مهمی برای تصمیم‌گیری‌های مدیریتی، متحمل شدن حداقل زیان و استفاده از فرصت‌هاست.

در این میان، صنعت حمل و نقل دریایی که با داشتن ۳ ویژگی منحصر به فرد ارزان‌ترین، ایمن‌ترین و سازگارترین روش حمل با محیط زیست، باعث شده که در حدود ۹۰ درصد کالاها به وسیله کشتی‌ها جابه‌جا شوند (به گونه‌ای که طی سال ۲۰۰۸، به میزان ۸/۳ میلیارد تن کالا در بنادر جهان تخلیه و بارگیری گردیده بود)؛ بر اثر رکود اقتصادی فعلی به صورت قابل ملاحظه‌ای متأثر شده، به شکلی که شاهد کاهش قابل ملاحظه‌ی کالای فله حمل و نقل شده طی این سال‌ها بوده که منجر به کاهش قابل توجه کرایه‌ی حمل شده است. در بخش کشتی‌های کانتینری، کرایه‌ی حمل در حال حاضر، نسبت به سال ۲۰۰۸، نیز کاهش شدیدی را نشان می‌دهند (حتی به نصف تقلیل یافته)، به نحوی که برخی از خطوط، صرفاً برای پوشش هزینه‌های نگهداری و امور جاری خود به فعالیت مشغول هستند و برخی نیز، اقدام به خارج از سرویس نمودن کشتی‌های خود کرده‌اند و در این راستا، بنادر نیز با کاهش میزان ورود و خروج کشتی - کالا و کانتینر روبرو شده‌اند. تمامی اثرات را می‌توان در کاهش فعالیت‌های دریایی و بندری مشاهده کرد، به گونه‌ای که در این دوران سفارش ساخت کشتی‌های جدید، در سال ۲۰۰۹ به شدت کاهش یافته است.

در این مقاله، با توجه به پیش‌بینی کارشناسان مبنی بر ادامه‌ی این رکود تا سال ۲۰۱۱ میلادی، استراتژی‌ها، اقدامات و راهکارهای ۳ بندر؛ ۲ پورت اپراتور و ۵ خط کشتیرانی دنیا در رویارویی با رکود اقتصادی جهان، به رشته تحریر در می‌آید.

در شرایطی که بحران اقتصادی حاکم است، به طور خاص سازمان‌ها باید تمامی احتمالات را به طور جامع مورد بررسی قرار دهند. از آن جایی که شرایط بحران، شرایط طبیعی نیست، طیف پیامدهای بالقوه - تردیدها و ابهامات موجود در مورد بحران جهانی اعتبار و رکود جهانی - به قدری زیاد است که بسیاری از شرکت‌ها ممکن است از این مهلکه جان سالم به در نبرند. از این رو، پیامدها را می‌توان به چهار سناریو تعبیر کرد:

سناریوی اول: بهبود اوضاع جهانی

سناریوی دوم: فروپاشی اما دارای توان بازسازی

سناریوی سوم: توقف جهانی سازی

سناریوی چهارم: یخ زدگی طولانی

صرف نظر از این که کدام سناریو را پیش رو خواهیم داشت، تصویری از شرایطی که به طور مشخص، شرکت‌ها در اقتصاد واقعی با آن‌ها روبرو می‌شوند، در برگیرنده‌ی یک، چند یا همه‌ی موارد زیر خواهد بود:

- ۱) دسترسی دشوارتر به سرمایه
- ۲) بازارهای بورس ضعیف‌تر
- ۳) کاهش جریان نقدینگی
- ۴) از دست رفتن اعتبارات
- ۵) تغییرات پی در پی قیمت مواد اولیه
- ۶) محافظه‌کاری مشتریان در همه‌ی بخش‌های زنجیره‌ی تأمین
- ۷) موج ادغام‌های سازمانی
- ۸) دخالت بیشتر تر دولت‌ها
- ۹) تغییر در رفتار مصرف‌کننده
- ۱۰) تأثیر همه‌گیر بر همه‌ی صنایع

در حال حاضر، جهان با یکی از شدیدترین و بی سابقه‌ترین رکودهای اقتصادی پس از دهه ۱۹۳۰ روبرو شده که اثرات آن، در کلیه‌ی بخش‌های اقتصادی کشورها قابل ملاحظه است. این بحران که هم‌اکنون نیز ادامه دارد، تأثیرات به‌سزایی را بر اقتصاد کشورها خصوصاً کشورهایی که ارتباط نزدیکی با اقتصاد آمریکا دارند، گذاشته است. بحران نقدینگی و ورشکستگی بانک‌ها، کاهش ارزش بازار اوراق بهادار، کاهش قیمت کالاهای اساسی، مانند نفت، فلزات و... جنبه‌های مختلف این بحران هستند که در نهایت، اقتصاد همه‌ی کشورها را در بر می‌گیرد. طبق گزارشات صندوق بین‌المللی پول^۲ (IMF)، زیان مؤسسات مالی دنیا در حال حاضر، حداقل حدود ۱۵۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است. در سال ۲۰۰۸، به طور متوسط، بورس‌های عمده‌ی دنیا



استراتژی بنادر

بندر سنگاپور^۴

بندر سنگاپور با حجم عملیات تخلیه و بارگیری ۲۹/۹ میلیون^۵ TEU کانتینر در سال ۲۰۰۹، برترین بندر کانتینری جهان طی سال‌های اخیر است. همچنین، به عنوان برترین بندر سوخت رسان دنیا و با حجم عملیات ۳۴/۹ میلیون تن سوخت رسانی در سال ۲۰۰۸ می باشد. در دوره‌ی رکود، مقامات بندر سنگاپور در پی یافتن راه کارهایی جهت حمایت و مساعدت مشتریان خود بوده‌اند. در این راستا، مقامات بندر سنگاپور، برنامه‌ای را تحت عنوان "Cost Assistance Program" اعلام داشته‌اند که بر پایه‌ی آن، مبلغ ۲۸ میلیون دلار برای حمایت از شرکت‌های دریایی در نظر گرفته شده است که شامل موارد زیر است:

الف) اعطای ۲۰ درصد تخفیف در عوارض بندری شناورهایی که در محدوده‌ی آب‌های سنگاپور

تردد می نمایند (به جهت حمایت و کاهش هزینه‌های شرکت‌های کشتیرانی داخلی سوخت رسان - آذوقه رسان - یدک کشی و مسافری). اعطای ۱۰ درصد تخفیف در عوارض بندری کلیه‌ی کشتی‌های اقیانوس پیما‌ی وارده به بندر سنگاپور. موافقت با تأخیر پرداخت عوارض بندری کشتی‌های سوخت رسان.

ب) برای حفظ موقعیت صنعت حمل و نقل دریایی آن کشور در شرایط بحران و رکود اقتصادی، مقامات بندر سنگاپور، مبلغ ۱۰ میلیون دلار سنگاپور، به منظور برنامه‌های توسعه‌ی ظرفیت بندر برای سال ۲۰۰۹ در نظر گرفتند.

ج) در نظر گرفتن هفته ای تحت عنوان Singapore Maritime Week (با تمرکز بر یافتن راه کارهای کاهش اثرات رکود).

این رویداد در تاریخ ۱۸ الی ۲۴ آوریل ۲۰۰۹ برگزار شد که طی آن، کنفرانس‌های تخصصی - نمایشگاه‌های مرتبط - تقدیر از برترین‌های

دریایی و بندری و غیره ارایه شد. (د) توصیه‌های مدیریتی مقامات بندر سنگاپور به شرکت‌های مرتبط:

مدیران مربوطه، طی سخن‌رانی‌ها، مکاتبات اداری و انتشار اطلاعیه‌ها به طور مستمر، با اشاره به رکود به وجود آمده، موارد زیر را به شرکت‌های دریایی و بندری خود یادآور شده‌اند:

- سعی در تبدیل این محدودیت به فرصت، با شعار **Downturn Spells Opportunities**.

- شناخت تقاضای بازار و پاسخ گویی به آن.
- یافتن فرصت‌ها و استفاده از آن‌ها، حفظ ظرفیت‌ها و داشتن انعطاف پذیری مناسب.

ه) فعال سازی مراکز دانشگاهی و علمی مرتبط با حمل و نقل دریایی و بندری نظیر:

Singapore's center of maritime studies در خصوص انجام تحقیقات کاربردی و راه کارهای مبارزه با رکود.

اقدام نموده بودند و در اثر بحران، به ویژه در بخش صادرات مواد معدنی، دچار مشکلاتی شده اند.

- کاهش نرخ اجاره بهای اراضی بندر برای شرکت‌های سرمایه‌گذار

- تجدید نظر در فلوجارت پروسه‌ی جذب سرمایه‌گذار و حذف برخی از مراحل زاید آن در راستای تسریع در مراحل کاری (Deregulation & Simplification).

- برقراری سیستم تقسیم در پرداخت اجاره بهای اراضی بندر، برای شرکت‌های سرمایه‌گذار.

- به منظور جذب کشتی‌های کانتینری Mother Ship به بندر شهیدرجایی در شرایط رکود اقتصادی، طی سال ۱۳۸۸ به کشتی‌های کانتینری وارده به بندر با ظرفیت بیش از ۷۰۰۰ TEU، تا ۸۰ درصد تخفیف در حقوق و عوارض اعطا شد. همچنین، در محاسبه‌ی هزینه‌ی THC، با در نظر گرفتن دو عامل اندازه‌ی کشتی و نیز حجم عملیات (Move) در یک سفر به میزان ۳ تا ۳۰ درصد تخفیف اعطا شد.

به منظور تقویت ترانشیپ در بندر شهیدرجایی و ارایه‌ی تشویق‌های مالی به شرکت‌های کشتیرانی در شرایط بحران و رکود اقتصادی، برای تمامی کشتی‌های لاینر و فیدر که در امر توزیع کانتینرهای ترانشیپ بندر شهیدرجایی فعالیت می‌نمایند، معادل ۲۰ الی ۷۰ درصد تخفیف در کلیه ردیف‌های حقوق؛ عوارض و هزینه‌های بندری (به جز یدک کشی) اعمال می‌شود.

تمرکز بیشتر بر ارتقای هرچه بیشتر مسایل ایمنی در بندر به منظور کاهش حوادث و خسارات وارده به کالا و کانتینر. در این برهه از زمان که کالاها با مشکلات خاص خود به بندر شهیدرجایی جهت صادرات و یا واردات انتقال می‌یابند، باید هدف این باشد که لاقبل با رعایت بیش‌تر مسایل ایمنی؛ خسارت‌های کم‌تری را به کالاها شاهد باشیم و نقش بندر در زنجیره‌ی مدیریت حمل و نقل، به نحو قابل قبولی تبیین شود. ضمناً کاهش فعالیت‌ها که اوقات فراغت کارگران، کارکنان و اپراتورهای تجهیزات را به دنبال خواهد داشت، فرصت مناسبی است جهت تقویت و ارتقای مباحث آموزشی - ایمنی، به این شرط که بتوانیم تهدید رکود را به فرصت ارتقای ایمنی تبدیل نماییم. لازم به توضیح است که اخیراً، بندر، برنامه‌ها و اقدامات متعددی را با همکاری شرکت‌های فعال طرح ریزی و اجرا نموده که اثرات کاهش آمار حوادث، از نتایج آن خواهد بود.

- با توجه به شرایط بحران، خطوط کشتیرانی، به ناچار خارج از سرویس نمودن^{۱۳} برخی از کشتی‌های خود را در لنگرگاه بندر شهیدرجایی، به عنوان راه کاری در مبارزه با رکود اقتصادی در پیش گرفته بودند. در این راستا، بندر به منظور و حمایت از خطوط کشتیرانی براساس مصوبه‌ی هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، معافیت پرداخت هزینه‌های حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری را برای آن‌ها در نظر گرفته است. همچنین، هزینه‌ی جمع‌آوری زباله‌ی این گونه شناورها

زیادی از کالا و کانتینر در بندر جبل علی، دپو شده و صاحبان کالاها که با کاهش شدید تقاضا برای خرید کالاهاشان روبرو شده اند، ترجیح می‌دهند که کالا در انبارهای بندر باقی بماند، که این خود باعث افزایش مدت ماندگاری کالا^{۱۴} و متعاقباً بروز مشکلاتی نظیر: کاهش بهره‌وری محوطه‌های بندری، تقلیل سرعت‌ارایه‌ی خدمات تخلیه و بارگیری به کشتی‌ها و افزایش مدت زمان توقف کشتی‌ها در اسکله‌ها^{۱۵} شده که در این راستا، اقدامات زیر از طرف مقامات بندری اجرا شده است:

- کاهش مدت معافیت انبارداری کالا از ۱۰ روز به ۵ روز، از اول نوامبر ۲۰۰۸ (۱۰ آبان ۸۷).

- افزایش تعرفه‌ی THC^{۱۶} کانتینری، به میزان ۵ درصد از ابتدای مارس ۲۰۰۹ (۱۱ اسفند ۸۷) و به منظور تشویق خطوط کشتیرانی‌ها و کسب درآمد بیش‌تر مابه‌التفاوت نرخ پایه، از نرخ تخفیفات حجمی THC.

- اتخاذ سیاست انعطاف‌پذیری در قبال خطوط کشتیرانی کانتینری. به این صورت که جدول تخفیفات حجمی تعرفه‌ها^{۱۷} که در آن خطوط کشتیرانی کانتینری، آوردن تعداد مشخص کانتینر را به صورت سالیانه به بندر جبل علی از قبل طی قراردادی مشخص، تعهد کرده بودند را از کتابچه‌ی تعرفه‌ها حذف کرده و نرخ THC را برای آن‌ها به صورت توافقی اعمال نمودند. اعمال این سیاست، نشان‌گر اجرای کاربردی همه‌جانبه‌ی مشتری‌گرایی و نیز عدم وجود دیوان‌سالاری اداری در مدیریت بندر قلمداد می‌شود. لازم به ذکر است، چنان‌چه مقامات بندر جبل علی، بر ملاک عمل قراردادن مفاد قرارداد منعقدی خود با خطوط کشتیرانی اصرار می‌ورزیدند، ضرر هنگفتی متوجه‌ی کشتیرانی‌ها می‌شد و احتمال آن که آن‌ها نیز بندر جبل علی را از مسیر^{۱۸} کشتیرانی خود حذف کنند و به سایر بنادر رقیب جبل علی (مانند بندر شهیدرجایی و بندر سالاه‌ی عمان) می‌پیوستند زیاد بود.

بندر شهیدرجایی

اقتصاد کشور ما، به سبب عدم تعاملات زیاد مالی با اقتصاد جهانی و عدم پیروی از الگوهای سرمایه‌داری غرب به نسبت سایر کشورها، در کوتاه مدت، از آسیب‌پذیری کم‌تری برخوردار بوده است. با این حال، نظر به این که حمل و نقل دریایی و بندری، به طور کلی یک صنعت بین‌المللی و جهانی است، پاره‌ای از اثرات منفی در برخی از فعالیت‌های بندری و دریایی کشور قابل ملاحظه می‌باشد (به خصوص در بخش صادرات غیرنفتی و مواد معدنی). در این خصوص، بندر شهیدرجایی، استراتژی‌های زیر را جهت جلوگیری از شدت‌یابی اثرات رکود اتخاذ نموده است:

- بخشودگی جریمه‌های ناشی از بدهی‌های معوقه‌ی شرکت‌های سرمایه‌گذار که در قالب قراردادهای کوتاه مدت و بلند مدت^{۱۹} B.O.T، نسبت به اجاره‌ی زمین در اراضی پشتیبانی بندر



بندر جبل علی

طی بحران به وجود آمده، کشورهای جنوبی حوزه‌ی خلیج فارس و به ویژه امارات متحده عربی که پایه‌های اقتصاد آن بر تجارت، گردشگری و ساخت و ساز استوار است، بیش‌ترین خسارت مالی را متحمل شده‌اند، به گونه‌ای که اثرات عمیقاً منفی بر ریشه‌های اقتصادی آن‌ها داشته است و دولت امارات نیز، برای مخفی نگاه داشتن اثرات این رکود، سانسور شدیدی را بر رسانه‌ها و مطبوعات کشور، در خصوص درج و انتشار اخبار رکود، اعمال نموده و حتی جریمه‌های سنگینی را بر آن‌ها اعمال کرده است. مسئولین منطقه‌ی آزاد جفزا^{۲۰}، میزان ۵ درصد کاهش در تعداد کشتی‌های وارده به بندر جبل علی را طی ۳ ماهه‌ی آخر سال ۲۰۰۸ و طی ۲ ماهه‌ی اول سال ۲۰۰۹ و میزان ۸ درصد کاهش حجم عملیات کانتینری را گزارش می‌دهند.

در حال حاضر، به سبب رکود اقتصادی، حجم

- با توجه به اثر عمیق رکود اقتصادی در بنادر آسیایی، این شرکت، تمرکز سرمایه گذاری و فعالیت پورت اپراتوری را از بنادر آسیایی به بنادر کشورهای آفریقایی تغییر داده است.

- در نظر گرفتن سیاست کاهش هزینه‌ها و مخارج شرکت، به صورت یک الزام اساسی.

- به تعویق انداختن ۵۰ درصد از برنامه‌های افزایش ظرفیت و توسعه، تا بازگشت شرایط به حال اولیه.

- تمرکز بر اتمام پروژه‌های پایانه‌های کانتینری که در مراحل آخر ساخت و ساز هستند، نظیر: کالاتو در پرو و هوشی مینه در ویتنام.

- کاهش هزینه‌های ثابت تخلیه و بارگیری هر کانتینر، به میزان ۳ درصد.

- ارتقای شاخص‌های بهره‌وری^{۱۴} پایانه‌های کانتینری موجود به میزان ۹۰ درصد (که دیگر نیازی به ساخت پایانه‌ی جدید و متعاقباً هزینه‌ی جدید نداشته باشند).

- تحلیل آنالیز وضعیت سود دهی یک به یک پایانه‌های ۵۰ گانه‌ی تحت مدیریت خود و بررسی مشکلات و تنگناها و ارائه‌ی راه کارهای عملی به منظور برطرف نمودن آن‌ها.

شرکت‌های کشتیرانی

خط کشتیرانی MAERSK

این خط کشتیرانی که با داشتن ۵۰۰ فروند کشتی کانتینری و با ظرفیت حمل ۱۶,۶۰۰,۰۰۰ TEU کانتینر، در چند سال اخیر، به عنوان برترین خط کشتیرانی کانتینری دنیا مطرح است، تا قبل از بحران و رکود اقتصادی، استراتژی بهره‌گیری از کشتی‌های غول پیکر نسل هفتم، نظیر EMMA MAERSK با ظرفیت تقریبی ۱۲,۵۰۰ TEU را در پیش گرفته بود و به واسطه‌ی بهره‌مندی از اقتصاد مقیاس^{۱۵}، باعث ارابه‌ی نرخ کم‌تر کرایه‌ی حمل کانتینر و بیش‌تر رقابتی‌تر کردن عملکرد نسبت به سایر خطوط کشتیرانی شده و متعاقباً سهم بازار خوبی را کسب کرده بود. در حال حاضر، به سبب رکود اقتصادی، چرخش قابل ملاحظه‌ای در استراتژی‌های خود به وجود آورده و برنامه‌های زیر را اجرا کرده است:

- تمرکز بیش‌تر به ارائه‌ی خدمات فیدر، به جای ارائه‌ی خدمات لاینری که قبلاً به صورت پاندولی بین اروپا و شرق آسیا در حرکت بودند.

- خارج از سرویس نمودن تعداد ۸ فروند کشتی ۶۵۰۰ TEU، در نوامبر سال ۲۰۰۸.

- تغییر سیاست سفارش ساخت کشتی‌های عظیم، به ساخت کشتی‌های کانتینری کوچک‌تر.

- تمرکز بر استفاده از جذب سرمایه گذاری خارجی (FDI^{۱۶}) از سایر کشورها که بتواند ریسک سرمایه گذاری خود را به حداقل کاهش دهد. این در حالی است که نرخ سرمایه گذاری خارجی در سطح جهان، به دلیل رکود، کاهش



ملاحظه‌ی حجم عملیات روبه‌رو شده اند، اقدام به اجرای برنامه ایی تحت عنوان: "Short Time Work" نموده و دلیل آن را جلوگیری از اخراج نیروی کار در شرایط رکود اعلام کرده و همچنین در ساختار پرداخت حقوق و مزایای کارکنان و به خصوص مدیران سطح عالی، تغییراتی را به وجود آورده است.

DPW (Dubai Port World)

DP World، به عنوان چهارمین پورت اپراتور برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۰۸، به میزان ۲۷/۷ میلیون TEU در بنادر تحت پوشش خود، تخلیه و بارگیری کرده و رسیدن به رکورد شگفت انگیز ۹۰ میلیون TEU عملیات کانتینری در سال ۲۰۱۷ راه جزو برنامه‌های توسعه‌ای خود قرار داده است و در حال حاضر، در ۳۱ کشور (۵۰ بندر) در اقصی نقاط جهان فعالیت می‌کند. این شرکت، استراتژی‌ها و اقدامات زیر را به منظور مبارزه با رکود، مدنظر قرار داده است:

را صرفاً به میزان ۷۰۰ دلار در ماه محاسبه می‌نماید، در صورتی که براساس جدول تعرفه‌ها، هزینه‌ی جمع آوری زباله‌ی سایر کشتی‌ها برای هر درخواست، ۷۰۰ دلار است.

پایانه‌داران

Port Singapore Authority (PSA)

شرکت PSA، طی سال ۲۰۰۸، با حجم عملیات ۶۳/۲ میلیون TEU کانتینر، به عنوان برترین پایانه‌دار کانتینری جهان شناخته شد. این شرکت، در ۱۶ کشور دنیا (۲۸ بندر) فعال است. مقامات این کشور، با اشاره به سایه‌ی ابرهای طوفانی بر مراکز مالی و اقتصادی کشورها، سال‌های پیش رو را سخت برای خود قلمداد نموده، ولی به مشتریان خود اطمینان خاطر داده اند که به رغم تمامی مشکلات، بهترین خدمات را با کارایی و بهره‌وری مناسب مورد نظر آن‌ها ارائه خواهند داد. آنان در واقع، یک حرکت تبلیغاتی و روان‌شناسانه را انجام داده اند. این شرکت در اقدامی دیگر، در برخی از پایانه‌های تحت مدیریت خود که با کاهش قابل

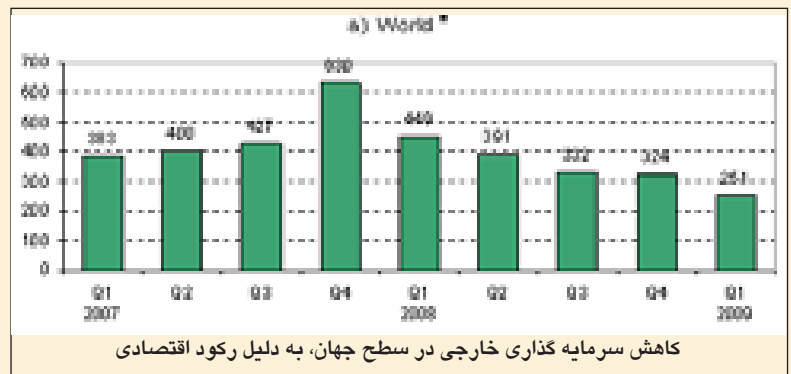
تبلیغاتی، تمرکز بر بنادر HUB، تغییر مسیرهای دریافتی^{۱۹}، تمرکز بر سرویس‌های Feeder. به بهره برداری رساندن هرچه سریع تر پروژه‌هایی که در مراحل پایانی ساخت و ساز هستند، به تعویق انداختن طرح‌های توسعه تا بازگشت بازار به حالت اولیه، ارزیابی مستمر و برخط^{۲۰} وضعیت بازار حمل‌ونقل دریایی و بهره‌گیری از فرصت‌های حاصل شده، در نظر گرفتن مسیرهای جدید کشتیرانی، تمرکز بر استفاده از کشتی‌های کانتینری در اندازه‌های متوسط و کوچک تر.

در این ارتباط، پیشنهادهای نیز به شرح زیر ارائه می‌شود:

با توجه به این که بر اساس داده‌های موجود و بررسی روند فعالیت‌ها می‌توان نسبت به پیش بینی رخ داده‌های اقتصادی اقدام نمود، بنابراین می‌طلبند که در این ارتباط، جامعه دریایی و بندری کشور نسبت به تحولات اقتصادی، هوشمندانه‌تر عمل کنند. بنابراین، ایجاد بخشی با عنوان: " مطالعات اقتصادی" در بخش‌های مختلف این جامعه، از قبیل: بنادر، شرکت‌های کشتیرانی و... الزامی است. از طرفی، با بهره‌گیری از تجربیات برتر ذی‌نفعان جامعه دریایی و بندری سایر کشورها و بهره‌گیری از راه کارهای در پیش گرفته شده‌ی فعالان موفق حمل‌ونقل دریایی و بندری جهان، می‌تواند در کاهش اثرات زبان بار رکود بر اقتصاد حمل‌ونقل دریایی کشورمان راه‌گشا باشد. از این رو، انجام تحقیقات کاربردی بیشتر در این راستا و به کارگیری راه کارهای آن‌ها برای غلبه بر بحران، پیشنهاد می‌شود. در این شرایط که صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور عزیزمان ایران، خساراتی را بر اثر رکود اقتصاد جهانی متحمل شده و احتمال گسترش آن نیز وجود دارد، اجرایی نمودن جمله‌ی معروف که Think globally, act locally، بسیار حایز اهمیت است. ■

پانویس

- 1- Port Operator
- 2- Mega hub Port
- 3- International monetary Fund
- 4- Maritime & Port Authority of Singapore
- 5- Twenty equivalent Unit
(واحد شمارش کانتینر بر مبنای کانتینر ۲۰ فوت)
- 6- Jebel Ali Free Zone Area
- 7- Dwell Time
- 8- Turn around time
- 9- Terminal Handling Charges
- 10- Volume Discount Table
- 11- Loop
- 12- Build, Operate, Transfer
- 13- lay up
- 14- Utilization Rate
- 15- Economy of Scale
- 16- Foreign Direct Investment
- 17- Merge
- 18- بهره‌گیری از فضای خالی کشتی‌هایی که ظرفیت آن‌ها تکمیل نیست. به عنوان مثال، به جای این که دو کشتی با ظرفیت نیمه پر اقدام به تردد نمایند، بار هر دو کشتی در قالب یک کشتی با ظرفیت کامل، به طی مسیر می‌پردازد که این امر، کاهش هزینه را برای شرکت‌های کشتیرانی به دنبال خواهد داشت.
- 19- Shipping route
- 20- Online



خطوط کشتیرانی ائتلاف CKYH

شکست‌های کانتینری خارج از سرویس، به عنوان محل نگهداری کانتینرهای خالی خط خود، به منظور صرفه جویی در هزینه‌های انبارداری کانتینرها.

حذف سرویس هفتگی بین آسیا و مدیترانه. حذف سرویس شرق آسیا و آمریکا از آوریل ۲۰۰۹. تمرکز بیش‌تر بر Slot Sharing^{۱۸} کشتی‌های کانتینری و عدم اعزام همه‌ی کشتی‌های گروه خود به بنداری که حجم کم‌تری از کانتینر دارند. (تغییر برنامه‌ی تردد کشتی‌ها در بنادر مختلف).

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در حال حاضر با داشتن ۱۵۱ فروند کشتی و با ظرفیت حمل ۴ میلیون و ۸۵۰ هزار تن کالا، دارای رتبه‌ی نوزدهم در بین خطوط کشتیرانی جهان بوده و با تشکیل کمیته‌ی ویژه‌ی، استراتژی‌های زیر را برای کاهش اثرات مخرب رکود اقتصادی در پیش گرفته است:

- بازنگری و اصلاح رویکرد در اعزام کشتی‌ها به تعمیرات ادواری با لحاظ نمودن صرفه و صلاح شرکت.
- بازنگری در قراردادهای خرید کشتی.
- عدم استفاده از کشتی‌هایی با هزینه‌های بالاسری زیاد.

- بررسی اثرات تحریم این شرکت توسط دولت آمریکا و یافتن راه کارهای مقابله با آن.

- خارج از سرویس نمودن برخی از کشتی‌های خود در لنگرگاه‌های بنادر استان هرمزگان و خوزستان که قبلاً در مسیرهایی فعالیت می‌نموده‌اند.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

فعالان مرتبط با صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری جهان، هرکدام برای کاستن از اثرات منفی رکود اقتصادی جهان، اقدامات؛ راه‌کارها؛ سیاست‌ها و استراتژی‌هایی را به تناسب برگزیده‌اند که برخی از آن‌ها عبارتند از: استفاده از سیاست ادغام سازی (Merge)، استفاده از اهرم تعرفه‌ها، انجام بازاریابی‌های جدید، جذب سرمایه‌گذاری خارجی (FDI)، کاهش و کنترل هزینه‌ها، تمرکز بر بنادر کشورهای با رشد اقتصادی شتابان که در سالیان اخیر، به رکوردهای قابل توجه‌ای دست یافته‌اند نظیر: برگزاری نمایشگاه، کنفرانس و فعالیت‌های

چشم‌گیری داشته است (شکل شماره ۲). استفاده از کشتی‌های کانتینری خارج از سرویس، به عنوان محل نگهداری کانتینرهای خالی خط خود، به منظور صرفه جویی در هزینه‌های انبارداری کانتینرها.

خط کشتیرانی MSC

خط کشتیرانی MSC که با دارا بودن ۳۲۰ فروند کشتی و با ظرفیت حمل ۱,۱۰۰,۰۰۰ TEU کانتینر، در سال ۲۰۰۸ به عنوان دومین خط کشتیرانی کانتینری برتر دنیا معروف است، به منظور رویارویی با بحران، یکی از سرویس‌های کشتیرانی خود به نام Tiger Service را از ۱۱ دسامبر سال ۲۰۰۸ متوقف نموده و متعاقباً ۹ فروند کشتی کانتینری ۶۵۰۰ TEU خود را از سرویس خارج کرده است و با در نظر گرفتن سه فاکتور: الف) key market (ب) New Port rotation (ج) تمرکز بیش‌تر بر مسیر کشتیرانی East - West به جای مسیر Asia - Pacific، برنامه ریزی جدیدی برای مسیر کشتی‌های خود طراحی نموده است.

خط کشتیرانی کانتینری CMA CGM

این شرکت کشتیرانی، با در اختیار داشتن ۱۷۰ فروند کشتی و ظرفیت حمل ۵۲۰,۰۰۰ TEU کانتینر، در سال ۲۰۰۸، به عنوان سومین خط برتر کشتیرانی کانتینری دنیا شناخته شد. CMA CGM، از ۱۲ مارس ۲۰۰۹ (اسفند ۱۳۸۷)، دو مسیر کشتی‌های کانتینری خود را که بین مدیترانه- غرب آفریقا و شرق آمریکای جنوبی فعالیت می‌کردند، را به یک مسیر کاهش داد و در این مسیر، صرفاً بنادر بزرگ و معتبر را پوشش (CALL PORT) می‌دهد. این بنادر عبارتند از: والینا (پرتغال)، بارسلونا (اسپانیا)، مالت (مالت)، داکار (سنگال)، رابودونو (برزیل) و بوینس آیرس (آرژانتین). همچنین، این شرکت خطوط لاینر خود به نام‌های ESX/SAX که بین آسیا و شرق آمریکا فعال بود را از اواخر مارس ۲۰۰۹ به طور کل لغو نموده است. این شرکت در مسیرهای کشتیرانی خود تغییرات اساسی را جهت مقابله با بحران ایجاد کرده است. از جمله استراتژی‌های راهبردی این شرکت، می‌توان به سیاست ادغام^{۱۷} خطوط اشاره نمود.

آیا برای توسعه‌ی بندر خود
در خلال رکود اقتصادی، به جذب
سرمایه‌گذاری مالی نیاز دارید؟

تلاش برای جذب منابع مالی

ملاحظه‌ای در میزان تعرفه‌های پایانه ایی بوده اند. راهبران پایانه‌ها نیز، تلاش کردند با اصلاح برخی مفاد توافق‌نامه‌های مربوط به اعطای امتیازهای انحصاری (مانند حجم یا میزان گارانتی، ضرب العجل‌ها و سطوح حق امتیاز) با راهبران بندر، از هزینه‌های شان بکاهند.

برای اتمام یک پروژه‌ی احداث و بهره‌برداری پایانه ایی کانتینری، به ۱۰ سال زمان نیاز است. انگیزه ایی که قبل از بحران در عملکرد صنایع بندری و کشتیرانی ایجاد شده بود (به طور منطقی)، ظرفیت جدید بندر را برای ارایه‌ی خدمات، همپای رشد ظاهراً توقف ناپذیر و بی پایان تجارت جهانی، تضمین کرده بود.

مقام‌های بندر، راهبران، خطوط کشتیرانی و کاربران، مصرانه خواهان ایجاد فرصت‌های مناسب برای بهبود افزایش ظرفیت بودند، اما، شگفت‌انگیز نبود که این تلاش‌ها در اواخر سال ۲۰۰۸ میلادی کاهش یافت. ملاحظات زیست محیطی بیش از پیش مدنظر قرار گرفت و در برنامه ریزی‌های درازمدت، برای اجرای پروژه‌های گوناگون در حوزه‌ی کشتیرانی و حمل و نقل دریایی از جایگاهی ثابت و درخور اهمیت برخوردار شد. کمبود منابع مالی نیز، به مولفه ایی دیگر برای پیچیده تر شدن شرایط تبدیل شد.

بهبود شرایط، ممکن است کندتر از آمار مربوط به حجم جابه‌جایی کانتینری باشد که اخیراً منتشر شده است. آمار سه ماهه‌ی نخست سال ۲۰۱۰ میلادی، از بازگشت کنایه آمیز وضعیت حمل و نقل کانتینری بار در مسیر آسیا-اروپا به همان سطوحی که در مدت زمان مشابه در سال ۲۰۰۸ میلادی تجربه شده بود، حکایت دارد؛ اما به اعتقاد ناظران، این وضعیت شکننده است و ممکن است عمر آن کوتاه باشد. این بازگشت دوباره به حالت نخست ممکن است با تامین مجدد ارتباط یابد و شاید همچنان برای خطوط کشتیرانی، با تزریق ناهینگام تناژ اضافی به وسیله‌ی خود خطوط کشتیرانی، غیرممید (یا بهتر است بگوییم مخرب) باشد. همزمان، نگرانی‌های مجدد در مورد بدهی بسیار سنگین اروپا، امیدهای حاصل از خبرهای به ظاهر دل‌گرم کننده‌ی اقتصادی را به یاس و ناامیدی تبدیل می‌کند.

اغلب نباید انتظار داشت که قبل از سال ۲۰۱۱، از بحران خلاصی یافت و نفسی به راحتی کشید. زمانی که شرایط به حالت عادی بازگردد، تمامی مناطق را یکسان دربر نخواهد گرفت. برای مثال، برزیل در جریان رکود اقتصادی، بسیار بهتر از کشورهای دیگر مقاومت کرد، اما در خلال این دوره، میزان افزایش ظرفیت جدید بندر در این کشور، بسیار اندک بود. در سال ۲۰۰۸ میلادی، مدیران امور دریایی برزیل، از ترافیک سنگین بندری عذاب می‌کشیدند و (به رغم اجرای برنامه تاثیر گذار لایروبی که اجرای آن هم اکنون در جریان است) نگرانی‌های جدی در این خصوص که تاریخ ممکن است بار دیگر تکرار شود (هنگامی که



از بحران مالی سال ۲۰۰۸ میلادی، به عنوان رویدادی بی سابقه یاد شده است. این رویداد علاوه بر بی سابقه بودن، غیرقابل پیش بینی نیز بود. شاخص اخیر، ازدید مدیریت ریسک، از مولفه‌ی بی سابقه بودن بدتر است. حجم مبادلات کانتینری در سال ۲۰۰۹ بین ۱۵ تا ۳۰ درصد (بر اساس شاخص سال - به - سال)، با توجه به محل، در دنیایی که هرگز تاکنون چنین رشد منفی جدی و باورناپذیری را تجربه نکرده بود، کاهش یافت. راهبران پایانه‌ها و خطوط کشتیرانی، در واکنش به کاهش حجم مبادلات و درآمدها، با سعی و تقلا فراوان تلاش کردند تعهدات خود را بار دیگر از سرگیرند. بسیاری از مدیران خطوط کشتیرانی، تلاش کردند بخشی از برنامه‌های خرید کشتی‌های جدید را به تعویق اندازند یا آن را لغو کنند و در مورد نرخ‌های چارتر (اجاره)، بار دیگر به گفت‌وگو بپردازند.

در ماه مه سال ۲۰۱۰ میلادی، گزارش شد که یک کارخانه‌ی کشتی سازی در کره جنوبی، درخواست لغو سفارشی به مبلغ ۷۰ میلیون دلار، برای ساختن یک فروند کشتی کانتینری را دریافت کرد. خطوط کشتیرانی نیز، بر اساس گزارشات به دست آمده شاهد کاهش قابل



غالب راهبران (اگر نگوییم همه) پایانه مجبور شدند سیاست‌ها و روش‌های خود را (به ویژه برای ارزیابی ریسک) مجدداً تنظیم کنند. هیچ گونه صدمه‌ی جدی در پیکره‌ی راهبران بنادر اصلی و بین‌المللی (به جز برخی تجدیدساختارها) مشاهده نشد. بازیگران اصلی، همان بازیگران سال ۲۰۰۸ باقی ماندند، اما این بار، بسیار محتاط‌ترند و در نتیجه‌ی تعهد و مسئولیت بیشتر، متوجه بخش دولتی برای جذب همکاران خصوصی و مشارکت آنان در پروژه‌های بندری نیز، هستند. پروژه‌های جدید بندری با تکیه بر رویکرد PPP (مشارکت بخش دولتی-خصوصی)، باید بر شاخص‌هایی چون: صرفه جویی و برخورداری از نگاهی واقع بینانه و آمیخته به احتیاط در زمینه‌ی هزینه‌ها و درونمایه‌ها استوار باشد. گزینه‌های انتخاب شده‌ی فنی و ساخت، باید ضمن برخورداری از توجیه منطقی، به لحاظ محل، موقعیت جغرافیایی، حجم‌های واقعی و سرمایه‌گذاری‌ها، مناسب باشند. تاریخچه‌ی اخیر، به ما نشان داده است که تضمین‌های ناشی از حجم جابه‌جایی کانتینری، می‌تواند فریبنده باشد. بی تردید، از این پس، جاه طلبی افراطی، زمان بندی ضعیف یا مناقصه‌های به روز نشده‌ی عمومی در این عرصه، جایگاهی نخواهد داشت.

این گونه تصور می‌شود که یک پروژه باید استاندارد، جلورونده و برخوردار از شاخص‌هایی باشد که در آن، نیازهای بازار لحاظ شده باشد و از نظر سرمایه‌گذاری و توسعه (با دراختیار داشتن ظرفیت‌های لازم) نیز، قابل توجیه باشد. این چنین ترکیب بندی جذاب (برخوردار از جذابیتی ویژه) زمانی تحقق می‌یابد که نوعی امتیاز انحصاری تجهیزات موجود را (که امکان تعمیر اساسی آن وجود دارد) شامل شود و امکان راهبری آن از همان آغاز فراهم آید و به دریافت کننده، امتیاز و فرصت آن را بدهد که در جریان عملیات توسعه، از درآمد کافی بهره مند شود.

برای اجرای پروژه‌های دربرگیرنده‌ی کارهای اساسی عمرانی، به دریافت کننده‌ی امتیاز، باید نوعی راه گریز در عرصه‌ی شاخص‌های انتخابی داده شود که در مورد آن قبلاً به صورت دوجانبه توافق شده است؛ در زمینه‌ی شاخص‌هایی چون: سرعت یا نواخت ساخت و راه اندازی بخش‌های گوناگون پایانه، مطابق با روند تغییر توان عملیاتی. امروزه، شرایط حاکم برفضای حمل و نقل دریایی و صنعت کشتیرانی، این ضرورت را توصیه خواهد کرد که همکاران دولتی در حوزه PPP (مشارکت بخش دولتی- خصوصی)، باید در زمینه‌ی برگزاری مناقصه‌های مربوط به اجرای پروژه‌های بندری، در راستای هرچه بیش‌تر جذاب ساختن این مناقصات (اگر بخواهند راهبران و سرمایه‌گذاران خصوصی را برای مشارکت در این پروژه‌ها فرا بخوانند) بسیار حساس و دقیق باشند. ■

منبع: نشریه‌ی Ports & Harbors

شرایط به حالت عادی بازگردود حمل و نقل دریایی بار دیگر رونق گیرد، همچنان وجود دارد. در هند نیز، سنگینی ترافیک، هم اکنون در حال بازگشتن به مجموعه‌ی بندر ناواشیا نزدیک بمبئی است. ظاهراً محدود ساختن ظرفیت، برای خطوط کشتیرانی تاکتیکی موثر بوده است. برخلاف گزارشات مربوط به بیش تناژ (آن هم درسطی گسترده)، مالکان خشمگین بار، از مشکلاتی مبنی بر این که بارهایشان برای مسیر کوتاه بارگیری نشده است، شکایت می‌کنند.

برخی خطوط کشتیرانی، هم اکنون هزینه‌ی اضافی اولویت نرخ‌های بار (که تضمین خواهد کرد بار درشناور در نظر گرفته شده بارگیری خواهد شد) را پیشنهاد می‌دهند. این رویکرد، باعث می‌شود که برخی از دارندگان بار کشتی‌ها به کاری متوسل شوند که از آن تحت عنوان "رزرو شبح" یا "روح" یاد می‌کنند؛ به طوری که رزرو بارگیری یک محموله را در چند خط کشتیرانی در بر می‌گیرد، به این امید که دست کم یک خط کشتیرانی، سرانجام محموله را بارگیری کند.

برخی خطوط کشتیرانی، نسبت به این عملکرد، با تحمل نوعی هزینه‌ی اضافی نمایش داده نشده، واکنش نشان داده‌اند. به نظر می‌رسد که حمل محموله‌های ارسال به مسیرهای کوتاه، نااثباتی و هزینه‌های اضافی پنهان - کابوس راهبران زنجیره‌ی تامین، برنامه ریزان کشتی و پایانه - به نوعی بیماری همه گیر و بومی تبدیل شده است. طی شش ماه آینده، کمبود کانتینر در سطح فراگیر، از واقعیت‌های ملموس زندگی صاحبان بار محسوب خواهد شد.

پول ارزان (ترکیبی از نرخ پایین بهره و موجودی فراوان اعتبار)، برای آینده ایی قابل پیش بینی تخصیص یافته است. مدیران بنادر، همچنین، ممکن است مجبور شوند انتظارات خود را در مورد آن چه سرمایه‌گذاری مالی تلقی می‌شود، اصلاح کنند. برای مثال، پروژه‌هایی با کم‌تر از ۲۵ درصد سرمایه‌ی خالص، توسط حامی مالی پروژه با چنان ریسکی همراه است که حتی نمی‌توان به آن، نگاه انداخت. به علاوه، نوعی کاهش، هم در میزان و هم در مدت زمان بازپرداخت وام‌ها مشاهده شده است. در عین حال، به رغم تمامی این چالش‌ها، ادامه‌ی تلاش برای یافتن منابع مالی خصوصی (با توجه به این واقعیت که منابع سرمایه‌گذاری دولتی نیز، تحت تاثیر این بحران قرار گرفته است) و جذب این گونه منابع، همچنان دارای اهمیت است.

رابطه‌ی بین بخش دولتی - خصوصی (PPP)، به عنوان عامل اصلی توسعه‌ی بندر و امکانات موجود در آن (اما در چهارچوبی منطقی)، باقی خواهد ماند. در شاخص PPP، مفهوم تلاش برای جذب امکانات و قابلیت‌های بخش خصوصی وانتقال آن به بخش دولتی و به کارگیری منابع مالی (جایی که منابع مالی دولتی در اختیار نیست یا بهتر به نظر می‌رسد آن را جایی دیگر سرمایه‌گذاری کرد) مستتر است. بحران مالی، این شاخص را تغییر نداده است.

گذر از سرمای رکود

مترجم: نوروز محمدخانی

پیامد مثبت ناشی از افزایش عمر سرویس دهی کانتینرهای یخچال دار و تمایل خطوط کشتیرانی فعال در این عرصه به کاهش هزینه‌ها، زمینه‌ی افزایش تقاضا برای استفاده هر چه بیشتر از خدمات جامع تعمیر و نگهداری و برنامه‌ی پشتیبانی در سطح جهان را فراهم آورده است.

افزایش سهم بازار

به گفته‌ی «آقای دیوید مارجورام» (David Marjoram)، مدیرعامل شرکت Itochu Refrigeration، آسیا و امریکای لاتین، کنترل بازار فروش کانتینرهای یخچال دار را در اختیار دارند زیرا در این نواحی، بهبود وضعیت اقتصادی ورهایی از آثار و تبعات بحران مالی جهانی، سریع تر از نقاط دیگر جهان (به ویژه اروپا) در حال نمایان شدن است. مدیر شرکت یادشده، مدعی است در سه ماهه‌ی چهارم سال ۲۰۰۹ میلادی، میزان فروش آن شرکت، به دلیل شناور بودن بازار لیزینگ (که هم اکنون ۷۵ درصد سفارش این شرکت را شامل می‌شود) ۱۶ درصد افزایش یافته است.

«آقای مارجورام»، در این خصوص گفت: «بازار آسیا در سال ۲۰۱۰ میلادی با در اختیار گرفتن ۶۰ درصد کل بازار کانتینرهای یخچال دار، کار خود را با قدرت آغاز کرده است و ما بیش از نیمی از این سفارشات را با ترکیبی از فروش مستقیم به خطوط کشتیرانی و شرکت‌های لیزینگ، تأمین کرده‌ایم.

وی در ادامه افزود: «فروش در اروپا در مدت زمانی معادل چهار ماه، به دلیل سفارش خرید دوم از شرکت Hamburg Sud افزایش یافت. سفارش خرید از این شرکت در ماه فوریه‌ی ۲۰۱۰، برای بیش از ۱۰۰۰ واحد، بلافاصله پس از ارایه‌ی سفارشی مشابه در ماه اکتبر سال ۲۰۰۹، ارایه شد.»

وی بر این باور است که این میزان فروش، از رشد و توسعه‌ی صنعت در سال ۲۰۱۰ میلادی حکایت دارد.

شرکت‌های فعال در این عرصه برای حمایت و پشتیبانی از این رشد، ضمن توسعه‌ی شبکه‌های خدماتی، به پذیرش نمایندگان فروش و عرضه‌ی خدمات پس از فروش در امریکای شمالی و امریکای لاتین (شیلی، پاراگوئه، آرژانتین و هندوراس) مبادرت ورزیده‌اند.

بازار تولید کانتینرهای یخچال دار (مخصوص حمل فرآورده‌های غذایی و مواد فاسدشدنی) در سال ۲۰۰۹ میلادی، در مقایسه با ۱۱۰,۰۰۰ واحد تولید شده در سال ۲۰۰۸ میلادی، کاهش ۶۰ درصدی را تجربه کرده است.

«کارتیک کومار» (Kartik Kumar)، مدیر بازاریابی و برنامه‌ریزی راهبردی، برای حمل و نقل جهانی کانتینرهای یخچال دار در شرکت Carrier Transcold، در گفت‌وگو با «نشریه‌ی CM» گفت: «حمل و نقل مواد غذایی و فاسد شدنی از راه دریا با استفاده از کانتینرهای یخچال دار در خلال سال ۲۰۰۹ میلادی، تنها با ثبت ۱۰ میلیون teu، وضعیتی بی‌تنوع و یکنواختی را شاهد بوده است. «وی در ادامه گفت: «خطوط کشتیرانی در شرایط حفظ سرمایه قرار دارند و ترجیح می‌دهند به جای سرمایه‌گذاری برای خرید تجهیزات جدید، از سیستم لیزینگ استفاده کنند، که این امر، به انتقال تقاضا از سفارش خرید به بخش لیزینگ منجر شده است.»

در همین راستا، شرکت هامبورگ سود (Hamburg Sud)، سال گذشته تعداد ۳۰۰۰ دستگاه کانتینر ترکیبی ۴۰ فوتی مورد نیاز خط کشتیرانی PrieLINE را به عنوان بخشی از برنامه‌ی بهبود شبکه‌ی کانتینرهای یخچال دار این شرکت سفارش داد.

«کومار» در ادامه افزود: «بازار در خلال سه ماهه‌ی آخر سال ۲۰۰۹ میلادی تا سه ماهه‌ی نخست سال ۲۰۱۰، با رشدی که انتظار می‌رفت ۵-۴ درصد باشد، وضعیت شناوری را تجربه کرد. به علاوه، استفاده‌ی بیش تر از شناورهای بخاری کند، ظرفیت را محدود می‌سازد و تأمین واحدهای بیش تر را الزامی می‌سازد.»

تعداد ناوگان کانتینرهای یخچال دار در حال کاهش است، زیرا بسیاری از کانتینرها به پایان عمر سرویس دهی خود نزدیک می‌شوند و کانتینرهای جدید نیز، جایگزین آن‌ها نمی‌شوند. سال گذشته بازرگانی کانتینرهای یخچال دار، به ۲۸ درصد کل ترافیک (در مقایسه با ۴۴ درصد در سال ۲۰۰۷) کاهش یافت.

به گفته‌ی مسئولان شرکت، از منظر تولید، فروش واحد PrimeLINE وضعیت مطلوبی را تجربه کرده است و فروش سایر مدل‌ها را (به استثنای مدل ThinLINE) تحت الشعاع خود قرار داده است.

روش‌ها باعث کاهش وزن محصول از راه کم شدن آب و کاهش زمان مجاز برای نگهداری کالا می‌شود.»

وی در ادامه تصریح کرد: «هدف ماکاهش مصرف انرژی در طول سفر دریایی است، بدون آن که از کیفیت محصول کاسته شود و آنان که سیستم جدید کنترل دمای کانتینر را آزمایش کرده‌اند دریافته‌اند که می‌توانند در مصرف انرژی، بدون کاهش میزان مراقبت از کالا صرفه جویی کنند.»

به گفته‌ی «کرومبی»، استفاده از این فن‌آوری، نشان‌گر کاربرد درست تکنولوژی در صنعت تولید و استفاده از کانتینرهای یخچال‌دارو راهبرد کنترل و در نتیجه کاهش مصرف سوخت و بهبود حفاظت از کالاهای فاسدشدنی است.

خدمات درب به درب

بخش حمل و نقل کانتینری کالاهای فاسدشدنی (با استفاده از کانتینرهای یخچال‌دار)، شاهد ارایه‌ی خدمات جدید درب به درب با استفاده از کانتینرهای جدید مجهز به سیستم کنترل دما است.

به اعتقاد دست‌اندرکاران این صنعت، در آینده‌ی نزدیک، از کانتینرهای یخچال‌دار ۴۵ فوتی هم برای lo-lo و هم برای ro-ro استفاده خواهد شد. «جرارد دو گروت» (Gerard de Groot)، مدیرعامل شرکت Ge-eX Logistics در این خصوص گفت: «ورود کانتینرهای یخچال‌دار ۴۵ فوتی و رونق گرفتن بازار آن، یک گام منطقی به جلو محسوب می‌شود و در واقع، به منزله‌ی شاخصی است که در مانگیزه ایجاد می‌کند.»

این شرکت با خرید ۱۰ دستگاه کانتینر مجهز به سیستم جدید کنترل دما مخصوص حمل مواد فاسدشدنی، در درآمدت و از راه رونق سیستم لیزینگ، در نظر دارد با خرید ۱۵ دستگاه دیگر تا پایان سال، این تعداد را به ۲۵ دستگاه در سال جاری و ۵۰ دستگاه در سال آتی افزایش دهد.

این شرکت، با هدف قراردادن تولید کنندگان محصولات غذایی اروپایی (به ویژه کشورهای حوزه‌ی بنلوكس، یعنی اتحادیه گمرکی بلژیک، هلند و لوکزامبورگ، آلمان، کشورهای حوزه اسکاندیناوی، بریتانیا و ایرلند)، در نظر دارد در جهت رونق بازار گام بردارد. «دو گروت»، دورنمایی روشن تر و توسعه‌ی فعالیت‌ها به ایتالیا در سال جاری و در نهایت، به خارج از اروپا (به ویژه آسیا) را ترسیم می‌کند.

وی با اطمینان نسبت به موفقیت این صنعت مطمئن خاطر نشان کرد: «باور دارم شرکت‌های کشتیرانی در جست‌وجوی رویکردهای جدید، به جای روش‌های سنتی هستند. در بازار کنونی، برخورداری از خلاقیت و توانایی استفاده از فرصت‌های جدید برای فراهم آوردن خدمات مقرون به صرفه‌تر، ضروری به نظر می‌رسد.»

منبع: نشریه CM

نرم‌افزار سیستم مدیریت دمای دیکین (DTMS)، هم اکنون به عنوان نوعی استاندارد در پروسه‌ی ساخت ماشین‌های جدید، لحاظ شده است؛ در شرایطی که سال گذشته برخی مشتریان، از این سیستم برای کاهش مصرف انرژی در شبکه‌های موجود استفاده کرده‌اند.

هرچند، «مارجورام» به برخی پیشرفت‌های جدید و موجود گریزی می‌زند، اما تمام آنچه را که وی مایل بود در این خصوص بیان کند، در این نکته خلاصه می‌شود که در سال پیش روابط اطلاعاتی بیش‌تری ارایه خواهد شد.

به حداکثر رساندن کنترل کیفیت

صنعت کانتینری مرسک (Maersk Container Industry)، شماری از پیشرفت‌های جدید در حوزه‌ی تولید کانتینرهای یخچال‌دار را در راستای به حداکثر رساندن کنترل کیفیت تولیدات تازه و به حداقل رساندن هزینه‌های جاری معرفی کرده است.

اگرچه سایر روش‌های مدیریت برودت، در دسترس است، اما صنعت کانتینری مرسک (MCI)، سال گذشته نوعی سیستم تهویه‌ی خودکار را تحت عنوان AV+ آزمایش کرد. در این سیستم کنترل تهویه، از سنسورهایی استفاده می‌شود که می‌توان آن‌ها را برای تعیین درصد گاز CO2/O2 مورد نیاز به منظور کنترل هوای تازه‌ی سیستم تهویه، از قبل تنظیم کرد.

«پر نودسن» (Per Knudsen)، معاون رییس و مدیر واحد تجاری استار کوول (Star Cool)، در گفتگو با «نشریه‌ی CM» اظهار داشت: «کیفیت هوای معمولاً با استفاده از نوعی جریان منظم هوای بیرون به درون (که متعاقب آن باید خنک شود) کنترل و تنظیم می‌شود. سنسورها به صورت خودکار در پیچه‌ها را باز بسته می‌کنند تا میزان هوای مورد نیاز برای دست‌یابی به وضعیت مناسب به دست آید.»

«سورن لت یوهانسن» (Leth Johannsen)، در ادامه‌ی سخنان «نودسن» گفت: «در آغاز از این سیستم برای محافظت بار و جلوگیری از فاسد شدن آن استفاده می‌شد، اما پس از تستینگ در جریان سرویس دهی، مشخص شد به کارگیری این سیستم در مقایسه با شرایط عادی (شرایطی که هوای گرم خنک نمی‌شود) با صرفه جویی ۳۰ تا ۵۰ درصدی در مصرف انرژی همراه است.» این شرکت، هم اکنون سیستم AV+ را به عنوان نوعی گزینه برای همه‌ی کانتینرهای یخچال‌دار معرفی کرده است.

بازار فعال

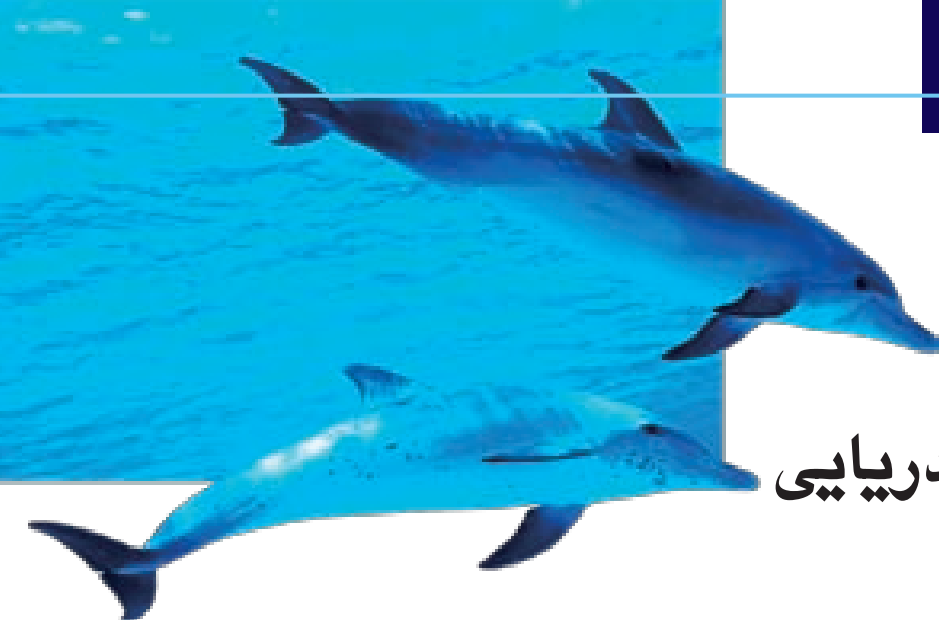
«درموت کرومبی» (Dermott Crombie)، معاون سازمان Global Marine Solutions، به رغم تشریح وضعیت سه ماه نخست سال ۲۰۱۰ میلادی، به عنوان «سودمندترین و جالب‌ترین سه ماهه‌ی سال»، هنوز هم نمی‌تواند بگوید: «زندگی به شرایط عادی بازگشته است؛ هرچند وی در گفتگو با «نشریه‌ی CM» اظهار داشت: «در بازار با توجه به ثبت برخی سفارشات، جنب و جوشی مشاهده می‌شود و کارخانه‌های ما مشغول به کار هستند.»

وی همچنین، تأیید کرد که میزان فروش به شرکت‌های لیزینگ در مقایسه با میزان فروش مستقیم، رشد بیش‌تر و سریع‌تری داشته است. به اعتقاد او، این امر، از مزایای خرید برخی خطوط بزرگ‌تر کشتیرانی در سال ۲۰۰۸ و در نتیجه تلاش برای اجاره به شرط تملیک کانتینرها (به جای نگهداری سرمایه‌های اضافی که فاقد توجیه اقتصادی است) نشأت می‌گیرد. شرکت ترموکینگ (Thermo King)، هم اکنون عملیات تقویت و یکپارچه سازی تولید دریایی اش را با انتقال آن از ایالات متحده به چین و انتقال خط تولید محصولاتش از سوزو (Suzhou) به ووچیانگ (Wujiang) در چین، به پایان رسانده است.

«کرومبی»، توضیح داد که برخلاف کانتینرهایی که کمپرسور را برای صرفه جویی در مصرف انرژی خاموش می‌کنند، در سیستم جدید الکترونیکی، دمای بار، بر اساس تنفس کالا و گرمای حاصل از آن برای جلوگیری از رسیدن به آستانه‌ی جهش، کنترل می‌شود. وی گفت: «به کارگیری این



تلاش‌های جدید برای تفاهم با محیط زیست دریایی



اتحادیه‌ی اروپا تقویت خواهد شد. همچنین، تهیه و تدوین هم‌زمان استانداردهای جدیدتر و سخت‌گیرانه‌تر در حوزه‌ی نظارت بر عملکرد گروه‌های طبقه‌بندی، از نظر دور نخواهد شد.

اتحادیه‌ی اروپا در حرکتی دیگر، اهداف راهبردی‌اش را برای سیستم اروپایی حمل‌ونقل دریایی تا سال ۲۰۱۸ میلادی، با هدف شناسایی نواحی کلیدی (جایی که اقدامات به عمل آمده، رقابت بخش دریایی را به همراه بهبود عملکرد زیست‌محیطی، تقویت خواهد کرد) منتشر کرده است.

اگرچه این اهداف، دوره‌ی ده ساله‌ی آتی را پوشش می‌دهند، فضای اقتصادی حال حاضر و ویژگی‌های چرخه بازار دریانوردی را نیز، مورد نظر قرار داده است. با توجه به تخصیص فضای بیش‌تر به سیاست‌های حمل‌ونقل اتحادیه‌ی اروپا، این اهداف، از سایر خط و مشی‌های مرتبط (به ویژه خط و مشی دریانوردی این اتحادیه) با این صنعت، حمایت به عمل می‌آورد.

سند یاد شده، به ۶ فصل تقسیم می‌شود که گرایش‌ها و شرایط کاری در حوزه‌ی کشتیرانی، منابع انسانی، کیفیت کشتیرانی، صحنه‌ی بین‌المللی، کشتیرانی در مسیرهای کوتاه و پژوهش و ابداعات در این زمینه را پوشش می‌دهد. توصیه‌ها و اهداف راهبردی این سند، دو شاخص اصلی زیر را دربر می‌گیرد:

- توان بخش حمل‌ونقل دریایی برای فراهم آوردن زمینه‌های تحقق خدمات ارزان قیمت و منطبق با نیازهای تعریف شده، برای دستیابی به توسعه‌ی اقتصادی پایدار در کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا و سایر اقتصادهای جهان.
- رقابت طولانی‌مدت بخش کشتیرانی اتحادیه‌ی اروپا، افزایش ظرفیت آن برای ایجاد ارزش و فرصت‌های شغلی (استخدام) مستقیم و غیرمستقیم، از طریق عملکرد صنایع وابسته به دریانوردی. ■

«آنتونیو تاجانی» (Antonio Tajani)، نایب‌رئیس کمیسیون اروپایی، در این مورد گفت: «من به ویژه، از توافق حاصل شده بین پارلمان و شورای اروپایی، بسیار خوشنودم. این توافق، گامی مهم به سوی رویکرد جلوگیری از بروز حوادث دریایی و افزایش مسؤلیت‌پذیری مؤثر همه‌ی راهبران در بخش دریایی محسوب می‌شود. این بسته، قوانین و استانداردهای موجود اتحادیه‌ی اروپا را تکمیل می‌کند و به عنوان پاسخی جدی و تمام‌عیار به نگرانی‌های فزاینده‌ی شهروندان، نمود می‌یابد.»

اتحادیه‌ی اروپا به تازگی، ضمن بازنگری کامل سیستم نظارت بر شناورها در بنادر اروپایی و فراهم آوردن زمینه‌ی بازرسی‌های بیش‌تر و نظام‌مندتر از شناورهای در معرض خطر قرار گرفته، توقیف شناورهایی که از شرایط کاملاً غیراستاندارد برخوردارند را نیز، امکان‌پذیر ساخته است. به علاوه، مفاد مندرج در اسناد یاد شده، در راستای کمک به اتحادیه‌ی اروپا، هم به شناسایی نهادهای صلاحیت‌دار برای تأیید و صدور گواهی‌نامه‌ی شناورها می‌انجامد و هم از سوی کشورهای عضو

امور زیست‌محیطی، هم‌چنان به منزله‌ی الویت‌های نخست، برای کاهش آسیب‌های وارده به کره‌ی زمین و کاهش هزینه‌ها محسوب می‌شود.

پارلمان اتحادیه‌ی اروپا در ماه مارس سال گذشته میلادی، سرانجام، سومین بسته‌ی ایمنی دریانوردی را (سه سال پس از تصویب نخستین و دومین بسته‌ی قانونی، با عنوان ERIKA I و ERIKA II) به تصویب رساند.

موارد قید شده در بسته‌ی سوم (که سابقه‌ی تهیه و تدوین آن، به سال ۲۰۰۵ میلادی بازمی‌گردد)، فشار سازنده بر مالکان کشتی‌های استاندارد را با هدف ایجاد رقابت و هم‌زمان اعطای امتیاز به آن دسته از راهبرانی که استانداردهای ایمنی را رعایت می‌کنند، افزایش خواهد داد.

اتحادیه‌ی اروپا، تصویب آخرین راه‌کارها را به عنوان گامی مهم، هم برای بهبود و افزایش بازدهی و تأثیرگذاری تمهیدات موجود در راستای جلوگیری از بروز سوانح و هم به منظور مدیریت پیامدهای حوادث (در صورت بروز حوادث ناگوار)، مدنظر قرار می‌دهد.





آخرین وضعیت شرکت دی پی ورلد

بر اساس آمار منتشر شده، عملکرد بنادر تحت تصدی شرکت DP World در سراسر دنیا طی شش ماهه نخست سال ۲۰۱۰ میلادی، بالغ بر ۲۳/۷ میلیون TEU بوده است. این رقم، نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۱۶ درصد رشد را نشان می‌دهد که حاکی از بهبود وضعیت عملکرد این شرکت در سال ۲۰۱۰ میلادی است. شرکت DP World از جملهی پایانه اپراتورهای است که تحت تأثیر بحران جهانی اقتصاد، شاهد کاهش عملکرد خود بوده است. بر اساس اعلام مسئولین این شرکت، بیش‌ترین رشد در عملکرد این شرکت، در پایانه‌های آسیایی زیر پوشش این شرکت حاصل شده است. البته، عملکرد پایانه‌های اروپایی این شرکت نیز، بهبود نسبی نسبت به سال گذشته داشته‌اند. شرکت DP World، با افتتاح پایانه‌های کانتینری در کشورهای پرو، هند و پاکستان، ظرفیت خود را با توجه به تقاضاهای موجود در تجارت کانتینری ارتقا بخشیده است. شایان ذکر است که به نظر کارشناسان، حمل و نقل کانتینری به تدریج در حال خارج شدن از رکود جهانی است.

آمارها حکایت از بهبود بازار دارد

حمل و نقل کانتینری جانی دوباره گرفت

این پایانه یکی از پایانه‌های مهم شرکت DP World در حوزهی آفریقا است. این شرکت، با مقامات بندری بندر الجزیره، یک قرارداد بلندمدت ۳۰ ساله برای راهبری بلندمدت و عملیات ترمینال یاد شده، منعقد کرده است و در نظر دارد که در آینده نیز، با اجرای برنامه‌های سرمایه‌گذاری، اقدام به تقویت توان عملیاتی این پایانه کند. ■

مأخذ: سایت DPW

آمریکا نیز، نزدیک به ۹ درصد از فعالیت شرکت DP World را به خود اختصاص داده و عملکرد آن در ۶ ماهه‌ی ابتدای سال ۲۰۱۰ در این قاره، بالغ بر ۲/۶ میلیون TEU برآورد شده است.

افزایش توان عملیاتی دی پی ورلد در حوزه آفریقا

شرکت DP World، با مشارکت اداره‌ی بندر الجزیره، طی یک قرارداد مشترک و ایجاد یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک، پایانه‌ی کانتینری این بندر را در اختیار گرفت. این پایانه‌ی کانتینری، مهم‌ترین پایانه‌ی کانتینری در این بندر به شمار می‌آید که نزدیک به ۶۰ درصد از کالای کانتینری را جابه‌جا می‌کند.

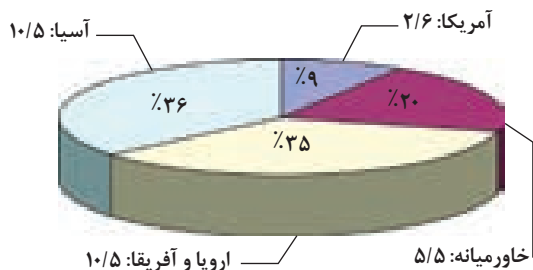
اخیراً، شرکت DP World، اقدام به افزایش سرمایه‌گذاری در این پایانه کرده و با خرید و استقرار ۲ دستگاه گنتری کرین موبایل ساحلی، توان عملیاتی این پایانه را به میزان قابل توجهی افزایش داده است.

میزان فعالیت دی پی ورلد در سراسر دنیا

با توجه به اینکه شرکت DP World، در کلیه‌ی نقاط دنیا دارای پایانه است، اما بیش‌ترین فعالیت این شرکت در آسیا متمرکز شده است. در حدود ۵۶ درصد از کل عملکرد ۶ ماهه‌ی این شرکت در آسیا تحقق یافته که از این میزان، سهم خاورمیانه، نزدیک به ۲۰ درصد و ۳۶ درصد نیز سهم سایر مناطق آسیایی به ویژه آسیای شرقی بوده است.

عملکرد این شرکت در آسیا طی ۶ ماهه‌ی نخست سال ۲۰۱۰ میلادی، جمعاً ۱۶ میلیون TEU اعلام شده که ۵/۵ میلیون آن، مربوط به خاورمیانه و ۱۰/۵ میلیون نیز مربوط به سایر مناطق آسیا بوده است.

منطقه‌ی اروپا و آفریقا، در مجموع ۳۵ درصد از عملکرد این شرکت را در این مدت به خود اختصاص داده‌اند. بر اساس اعلام مسئولین DP World، عملکرد این شرکت طی ۶ ماهه‌ی نخست سال ۲۰۱۰ میلادی در این دو قاره، ۱۰/۵ میلیون TEU بوده است. منطقه‌ی



آمار فعالیت DP World در سراسر دنیا (میلیون TEU)



جداسازی ایمن رنگ‌های ضدخزه از بدنه کشتی

مریم سولی

(سازمان بنادر و دریانوردی
اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی)

نفوذ نباشند، ایجاد زمین‌های غیر قابل نفوذ و تأمین پوشش موقتی در تاسیسات، در اولین فرصت، ضروری است.

۵- تمام سطوح زمین تاسیسات، باید صاف و هموار باشد تا در ابتدا و خاتمه‌ی عملیات، پاک‌سازی به سهولت انجام گیرد. نظم و ترتیب، در زمین تاسیسات، به منظور جلوگیری از آلودگی کارکنان، باید رعایت شود.

۶- وجود طرح اضطراری در خصوص مدیریت موارد اضطراری، به منظور مقابله با مدیریت نادرست در مورد رویارویی با زایدات جامد و مایع ناشی از عملیات آب‌گرفتگی و آتش‌سوزی در تاسیسات است.

۷- کارکنان تاسیسات، باید دارای مسوولیت مشخص باشند و همچنین، باید با ویژگی‌های مواد که با آن‌ها سروکار دارند، خطرات احتمالی و رعایت مسایل ایمنی در هنگام برخورد با این مواد، آشنایی کافی داشته باشند و آموزش کارکنان در این زمینه و به کارگیری افراد آموزش دیده، باید مورد توجه جدی قرار گیرد.

۸- در صورت استفاده از داربست، باید نکات ایمنی مربوط به کار روی داربست، توسط کارکنان تاسیسات رعایت شود.

ویژگی تاسیسات تعمیر کشتی

در تمام تاسیساتی که در آن، رنگ‌های ضدخزه از روی بدنه‌ی کشتی هاجداسازی می‌شود، باید موارد زیر در نظر گرفته شود:

۱- در زمانی که رنگ‌های ضدخزه از روی بدنه‌ی کشتی، جدا می‌شوند، باید نوع رنگ بر اساس گواهی‌نامه‌ی رنگ ضدخزه و همچنین، تاریخ به کارگیری رنگ روی بدنه‌ی کشتی، مشخص شود.

۲- ایمنی، بهداشت کارکنان و تأمین وسایل حفاظت شخصی، شامل: دستکش‌های غیر قابل نفوذ مایعات، ماسک صورت، عینک ایمنی، پوشش‌های محافظ و ماسک‌های تنفسی (در صورتی که زایدات در هوا پراکنده باشند)، باید مطابق ضوابط و استانداردهای جهانی، در تاسیسات تعمیر کشتی صورت گیرد.

۳- دسترسی به تاسیسات، آسان و از مسیرهای مشخص برای تردد ماشین‌های تخلیه‌ی مواد زاید باید برخوردار باشد.

۴- تاسیسات باید دارای سطوح مقاوم از جنس بتون یا مصالح ساختمانی مقاوم، به منظور جداسازی رنگ و زایدات حاصل از عملیات باشند. در صورتی که تاسیسات، دارای زمین غیر قابل

چسبیدن موجودات روی بدنه‌ی کشتی، در روند حرکت و بهره‌برداری از سیستم‌های کشتی، تأثیر منفی می‌گذارد. برای جلوگیری از چسبیدن موجودات آبزی به روی بدنه‌ی کشتی، از پوشش رنگ استفاده می‌شود. در برخی از این رنگ‌ها از مواد مضر شیمیایی، به خصوص قلع استفاده می‌شود. از آنجا که ترکیبات حاوی قلع، آثار زیان‌باری بر محیط زیست دریایی دارد، سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنوانسیون بین‌المللی کنترل سیستم‌های مضر ضدخزه روی کشتی‌ها را در سال ۲۰۰۱ میلادی، تصویب کرد.

این کنوانسیون، در ۲۷ شهریور ۱۳۸۷، با احراز حد نصاب مورد نظر (۲۵ کشور که مجموع ظرفیت ناوگان‌های تجاری آن‌ها حداقل ۲۵ درصد تناژ ناخالص کشتیرانی تجاری جهان بود) لازم‌الاجرا شده است.

تا مهرماه سال ۱۳۸۹، تعداد کشورهای ملحق شده به کنوانسیون بین‌المللی کنترل سیستم‌های مضر ضدخزه (Antifouling Systems)، ۴۸ کشور و درصد تناژ ناوگان جهانی، معادل ۷۵/۲۷ برآورد شده است. این کنوانسیون در تاریخ ۱۳۸۹/۲/۲۸، در مجلس شورای اسلامی ایران به تصویب رسیده است.

۴- در شست‌وشوی بدنه‌ی کشتی، حتی الامکان نباید از مایعات پاک‌کننده (مانند: شوینده‌ها، حلال‌ها، اسیدها و بازها) با فشار بالا استفاده شود.

۵- در صورت استفاده از این مواد، سیستم جمع‌آوری فاضلاب و مواد زاید، باید در تاسیسات وجود داشته باشد.

۶- در پاک‌سازی بدنه‌ی کشتی، نباید از مواد چربی زدا استفاده کرد.

۷- در صورت جداسازی خزه از روی بدنه‌ی کشتی، مسایل مربوط به آلودگی‌های بیولوژیکی و موجودات زنده که به همراه خزه‌ها تراشیده می‌شوند و انتقال گونه‌های غیربومی در منطقه، باید در نظر گرفته شود.

اقدامات لازم به منظور کاهش ورود زایدات حاصل از عملیات به هوا

در صورتی که عملیات پاک‌سازی بدنه‌ی کشتی بدون استفاده از جریان آب صورت می‌پذیرد، میزان سرعت خروجی ذرات باید در حدود 20 mg/m^3 تا 35 mg/m^3 باشد. هوای تاسیساتی که عملیات در آن انجام می‌شود باید به طور متناوب و در فواصل ضروری (حداقل سالی یک بار) مورد آزمایش و کنترل قرار بگیرد، تا اطمینان حاصل شود که غلظت مواد خطرناک منتشر شده در هوای محیط کار، از حد مجاز تجاوز نکند.

جلوگیری از آتش‌سوزی و مبارزه با حریق در تاسیسات

کلیه‌ی تاسیسات، باید دارای وسایل و تجهیزات کافی برای پیشگیری و مبارزه با آتش‌سوزی باشند و در تمام ساعات شبانه‌روز، افرادی برخوردار از تعلیمات لازم، به منظور به کارگیری درست آموزش‌ها در جهت استفاده از وسایل و تجهیزات مربوط، در اختیار داشته باشند. موارد زیر، توسط مسئولین تاسیسات باید در نظر گرفته شود.

۱- تاسیسات باید وسیله‌ی ارتباط با مراکز

نگهداری در تاسیسات، باید در ظروف در بسته جمع‌آوری شوند. این ظروف باید در مکان‌های سرپوشیده که دارای زمین‌های غیرقابل نفوذ هستند به صورت ثابت نگهداری شوند، تا زمانی که مواد موجود معلق در آنها بعد از گذشت زمان، به صورت فیزیکی ته‌نشین و قابلیت جداسازی را یافته باشند. در صورت وجود مواد معلق و شناور روی آب، به دلیل انتقال گونه‌های مهاجم، باید از فیلترهای مخصوص برای سیستم فاضلاب استفاده شود.

اقدامات لازم به منظور کاهش آلودگی در تاسیسات تعمیر کشتی

آماده‌سازی، محصور کردن اطراف تاسیسات و پاک‌سازی آن، به منظور اطمینان از عدم نشت‌های تصادفی با استفاده از جاذب‌های مناسب منطقه صورت گیرد. پس از انجام عملیات پاک‌سازی در منطقه، باید با جاذب‌های به کار رفته، مانند زایدات برخورد کرد و در دفع آن‌ها کوشید. در بعضی از مناطق، نیاز به بوم‌گذاری و محصور کردن منطقه به منظور جلوگیری از نفوذ مواد حاصل از پاک‌سازی بدنه‌ی کشتی است. تمام تجهیزات موجود در تاسیسات، باید به منظور تعیین میزان کارایی و بهینه‌کردن موارد اجرایی، مورد بازرسی و مراقبت‌های دوره‌ای توسط مسئولین تاسیسات قرار گیرند. در تاسیسات تعمیرات کشتی، باید موارد زیر در نظر گرفته شود:

۱- عملیات رنگ‌آمیزی سطوح کشتی، در صورت بروز توفان و بادهای شدید، نباید در منطقه صورت گیرد.

۲- در هنگام پاشیدن رنگ، باید سطوحی که رنگ روی آن‌ها پاشیده می‌شود کاملاً یکنواخت باشد، تا از انحراف رنگ پاشیده شده روی سطوح جلوگیری شود.

۳- به منظور پاک‌سازی و شست‌وشوی بدنه‌ی کشتی، ترجیحاً از آب استفاده شود، استفاده از آب نسبت به دیگر مواد شیمیایی، برتری دارد.

اقدامات لازم به منظور جداسازی خزه و رنگ‌های ضد خزه از روی بدنه‌ی کشتی

در دستگاه‌های سند بلاست، ذرات ساینده عمدتاً از جنس مس سر باره و اکسید فلزات هستند، با استفاده از فشار باد کمپرسور، شتاب می‌گیرند و روی سطح بدنه‌ی کشتی پاشیده می‌شوند. اساس کار این دستگاه‌ها بر فشار باد کمپرسور شتاب دهنده به ساینده استوار است. روش کار، به این صورت است که: ساینده داخل مخزن دیگی شکل ریخته می‌شود. سپس، به وسیله‌ی فشار باد یا هوا مخلوط و به نازلی که در دست کاربر قرار دارد، منتقل می‌شود. ذراتی که برای عملیات بلاستینگ مورد استفاده قرار می‌گیرند، باید از جنس فولاد، مس سر باره، اکسید آلومینیوم (سنگ سنباده)، ذرات آهن لعاب دارو ذرات چدن باشند. دانه بندی ذرات، معمولاً تا $2/5$ میلی‌متر است. ذرات مورد استفاده در عملیات بلاستینگ، هر چه ریزتر باشند، سختی بیش‌تری دارند و باعث سرعت در عملیات خواهند شد. استفاده از ذرات درشت در عملیات بلاستینگ، باعث ایجاد فرورفتگی در سطح و ترک خوردگی در رنگ خواهد شد. همچنین، استفاده از کم‌ترین قدرت فشار کمپرسور که در جداسازی رنگ‌های ضد خزه از روی بدنه‌ی کشتی موثر است، باعث صرفه‌جویی در مصرف انرژی خواهد شد و باعث می‌شود کارکنان درگیر در عملیات، به کم‌ترین پوشش و وسایل حفاظتی احتیاج داشته باشند.

وت بلاست یا سند بلاست با آب

در این روش، ساینده‌ی مورد استفاده، به وسیله‌ی پمپ مخصوص با آب مخلوط شده و به داخل گان دستگاه پمپاژی می‌گردد. مهم‌ترین مزیت این روش، حذف غبار از اطراف کاربر در هنگام عملیات است. در این روش، با استفاده از افزایش جرم ساینده می‌توان از ذرات ریزتر برای بلاستینگ قطعات، به طور موثر استفاده کرد و سطح بلاستینگ صیقلی‌تر، سطوح پوشانندگی بیش‌تر و بازیافت افزون‌تر ساینده را در اختیار داشت.

زایدات حاصل از عملیات پاک‌سازی رنگ‌های ضدخزه از روی بدنه‌ی کشتی

پاک‌سازی خزه و رنگ‌های ضدخزه از روی بدنه‌ی کشتی‌ها همواره باعث ورود زایدات جامد و مایع به محیط خواهد شد. در این مراحل، باید تنها افرادی در منطقه حضور داشته باشند که درگیر عملیات هستند. این گونه‌ی فعالیت‌ها نباید در روزهای طوفانی انجام شود. زایدات جامد شامل: قطعات رنگ جدا شده از بدنه‌ی کشتی، با توجه به نوع آن‌ها باید در ظروف مخصوص در بسته که علامت گذاری شده‌اند، جمع‌آوری شوند. مواد زاید جامد، پس از جمع‌آوری، حتی الامکان نباید در تاسیسات نگهداری شوند و در صورت نگهداری در تاسیسات، باید نوع زایدات تولید شده و تاریخ ذخیره‌سازی آن‌ها در نظر گرفته شود. زایدات مایع مربوط به عملیات شست‌وشوی بدنه‌ی کشتی، در صورت



برای کشتی های بزرگ، تغییرات (افزایش و کاهش) قیمت سوخت کشتی ها، تلاش برای افزایش فواصل تجدید رنگ و افزایش حساسیت نسبت به مسایل زیست محیطی. هم اکنون، یافتن افزودنی مناسب به ضد خزه که از نظر زیست محیطی سالم باشد و در رنگ های ضد خزه نیز، در حد قلع یا بهتر از آن کارایی داشته باشند، زمینه تحقیقات بسیاری از محققین محسوب می شود. مجموعه ای این تلاش ها، دانش محققین را به سوی استفاده از ترکیبات طبیعی ضدخزه سوق داده است.

کنوانسیون بین المللی کنترل سیستم های مضر ضدخزه، در راستای کاهش یا حذف آثار نامطلوب ترکیبات حاوی قلع بر محیط زیست دریایی و سلامت اشخاص، الزاماتی را برای کشورهای متعاقد تعیین می کند و به موجب مفاد آن، هرگونه استفاده از ترکیبات قلع در رنگ های دریایی ممنوع است. این کنوانسیون به مسئولین امور دریایی کشور ما اجازه می دهد، ضمن نظارت لازم بر کشتی های تحت پرچم درخصوص عدم استفاده از ترکیبات مضر در رنگ های ضدخزه و صدور گواهی نامه ای استفاده از رنگ های مجاز، کشتی های خارجی را که وارد بنادر ایران می شوند، تحت نظارت و بازرسی قرار دهند.

با توجه به لازم الاجرا شدن مفاد کنوانسیون بین المللی کنترل سیستم های مضر ضد خزه در ارتباط با کشتی ها و با توجه به این مسئله که از بین بردن رنگ های ضد خزه ی پیشین، باعث ایجاد مقادیر زیادی ترکیبات قلع و سایر مواد زاید در محوطه ی تاسیسات تعمیر کشتی خواهد شد؛ بر اساس ماده ی ۵ کنوانسیون، کلیه ی کارگاه های تعمیراتی و ساخت کشتی کشور و پایانه ها باید دارای تجهیزات و امکانات مناسب و کافی برای جداسازی رنگ های ضد خزه از سطح بدنه ی کشتی ها باشند. ■

مراجع

- 1 - The International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships
- 2 - Code of Practice for application, use, removal and disposal of antifouling paints was prepared by the ANZECC Maritime
- 3 - Guidance on BeST Management Practices for removal of antifouling coating from ships, including TBT hull Paints
- 4 - www.imo.org
- 5 - http://www.sodapro.com/antifoul.html
- ۶ - آیین نامه پیش گیری و مبارزه با آتش سوزی در کارگاه ها - مصوب شورای عالی حفاظت فنی مورخ ۱۳۴۰/۶/۱ وزارت کار و امور اجتماعی
- ۷ - آیین نامه حفاظتی کارگاه های ساختمانی - مصوب شورای عالی حفاظت فنی مورخ ۱۳۸۱/۶/۹ وزارت کار و امور اجتماعی



باید از نظر حفاظت های شخصی، مورد توجه مامورین آتش نشانی قرار گیرند.

وسایل حفاظت فردی در تاسیسات

مسئولان تاسیسات در مورد تأمین وسایل حفاظت فردی کارکنان، شامل: محافظ های چشم، کلاه ایمنی، ماسک تنفسی، کفش ایمنی، گوشی حفاظتی، لباس ایمنی و کمربند ایمنی در هنگام کار روی داربست، باید موارد زیر را مورد توجه قرار دهند:

۱- مسئول تاسیسات، موظف است برای تشخیص و کنترل خطرات بهداشتی و فیزیکی محیط کار را مورد ارزیابی قرار دهد.

۲- مسئول تاسیسات، موظف است وسایل حفاظت فردی مناسب را با توجه به نوع کارشناسایی و تهیه کند و کارکنان نیز، موظفند از آن وسایل در مواقع کار، استفاده کنند.

۳- مسئول تاسیسات، موظف است در زمینه ی کاربرد صحیح و مراقبت از وسایل حفاظت فردی، آموزش های لازم را در اختیار کارکنان قرار دهد.

۴- وسایل حفاظت فردی، باید به دقت نگهداری شوند و مسئول تاسیسات نیز، موظف است نسبت به جایگزینی و تعویض وسایل فرسوده و آسیب دیده، اقدام کند.

نتیجه گیری

شرکت ها به منظور حضور در عرصه ی رقابت ها، همواره به دنبال ابداع فرمولی هستند تا رنگ های خود را با محیط زیست سازگارتر نمایند و به دلیل همین رقابت نیز، ناگزیر به پیشرفت شده اند. فاکتورهای اصلی موثر بر پیشرفت رنگ های ضد خزه در طول ۳۰ سال گذشته، عبارت بوده اند از: توجه مشتری ها (صاحبان کشتی) به مسایل اقتصادی و مقرون به صرفه بودن قیمت رنگ، اهمیت کیفیت استفاده در سطح (میزان ناهمواری ها) خصوصاً

آتش نشانی در اختیار داشته باشند. برای خاموش کردن حریق های احتمالی در تاسیسات باید آب با فشار کافی در دسترس باشد و در صورت عدم ارتباط با لوله کشتی شهر، نسبت به تأمین آب ذخیره و پیش بینی حداکثر وسعت آتش سوزی در تاسیسات، اقدام شود.

۲- در مواردی که مقادیر زیادی مایعات قابل اشتعال و انواع مختلف روغن ها و رنگ ها و امثال آن یا گردهای آلی قابل اشتعال در معرض حریق قرار گرفته باشند، به هیچ وجه نباید از آب استفاده کرد، مگر آن که به صورت پودر قابل استعمال باشد.

۳- کلیه ی تاسیسات، اعم از این که در آن ها وسیله ی حفاظتی از نوع دستگاه های تصویری شده ی ثابت و خودکار وجود داشته باشد یا نباشد، باید برای حفاظت علیه ی حریق های کوچک اتفاقی، به خاموش کننده های دستی مناسب با نوع حریق های احتمالی در تاسیسات از نقطه نظر کیفیت کار و مواد قابل استفاده، مجهز باشند.

۴- برای خاموش کردن حریق های مایعات قابل اشتعال و انواع مختلف روغن ها و رنگ ها نباید از خاموش کننده های آبی استفاده شود، بلکه خاموش کننده های حاوی کف یا پودر شیمیایی و خاموش کننده هایی از نوع CO2 و سایر خاموش کننده های معادل، باید مورد استفاده قرار گیرد.

۵- در صورتی که حریق در مکانی روی دهد که تجهیزات الکتریکی در معرض آتش سوزی قرار گرفته باشند، نباید از وسایل و تجهیزات قابل حمل شامل: کف یا دستگاه های آتش نشانی آبی استفاده کرد. علاوه بر آن، مسئله شدت و ضعف جریان الکتریسته در دستگاه هایی که دچار حریق شده اند، نیز

خطای مدیریتی در سوانح دریایی

محمد زراعت کار مقدم
اداره بندر و دریانوردی لنگه



امروزه، موضوع پیش‌گیری از بروز حوادث و سوانح در محیط کار و زندگی، دارای چنان اهمیتی است که بسیاری، ایمنی را علم حفاظت و حراست از نیروی کار و سرمایه می‌نامند.

در واقع، ایمنی در بردارنده‌ی مجموعه‌ی تدابیر، اصول و برنامه‌هایی است که انسان را در مقابل خطرات احتمالی حفظ می‌کند و محیط کار بی‌خطر و سالمی را به منظور افزایش کارایی کارکنان، صرفه‌جویی، بهبود وضعیت و بالا بردن مهارت شغلی و رشد بهره به ارمغان می‌آورد. در بخش ایمنی، سیستم ایمنی تعریف می‌شود. در سیستم ایمنی، انسان‌ها سخت‌افزار و محیط و مواد به عنوان زیر سیستم مطرح هستند.

برای آن که حادثه‌ایی رخ ندهد، باید خطرات پیش از بروز آن شناسایی شود. در زیر سیستم‌ها، عملکرد مدیریت، مهم‌ترین عامل مقابله با سوانح است، به طوری که گفته می‌شود: در بروز هر حادثه، بایستی به دنبال خطای مدیریتی بود. برای جلوگیری از حوادث، بایستی ابتدا به دنبال یافتن خطرات انسانی، اعم از مدیریتی، نظارتی، سرپرستی، پیمانکاری و... بود و سپس احتمالات دیگر را در نظر گرفت.

نقص فنی شناورها که از عمده‌ترین دلایل سوانح دریایی است، ۳۱/۵ درصد از کل آمار

سوانح سال گذشته بندر لنگه را به خود اختصاص داده است. همچنین، برخورد با صخره، شکستن سکان و آب‌گرفتگی شناور نیز، از دیگر عوامل مهم سوانح محسوب می‌شوند.

لازم به ذکر است، ۹۵ درصد از حوادث رخ داده، مربوط به شناوران غیر کنوانسیون‌ی متردد در غرب استان هرمزگان و در حوزه استحفاظی این بندر بوده است. از جمله توجهات سازمان بندر و دریا نوردی به این امر، می‌توان به آموزش و استقرار بازرسان کنترل و ایمنی شناوران اشاره کرد ولی با این وجود روند کاهش یافتن سوانح، به کندی صورت می‌گیرد.

طبق آیین‌نامه‌ی نظارتی سازمان بندر و دریانوردی، سلامت اجرای قوانین در ساخت شناورها بر عهده‌ی مؤسسه‌ی رده‌بندی آسیا و با نظارت بازرسان اداره‌ی ثبت شناوران سازمان بندر صورت می‌پذیرد که این خود، از اجرای مستقیم قوانین توسط متولی این امر جلوگیری می‌کند و نیازمند یک بازبینی کلی است.

در این‌جا دو پرسش مطرح می‌شود: آیا

یک شناور، مادام که موتورش از حرکت باز نایستاده است، اجازه‌ی خروج از بندر را دارد؟ و دیگر این که سن بازنشستگی آن‌ها چند سال است؟

متأسفانه با بالا رفتن سن شناورها میزان حوادث نیز افزایش یافته است، به طوری که در اغلب بنادر سنتی، سن اکثر شناورهای غیرکنوانسیون‌ی، متجاوز از ۲۰ سال برآورد می‌شود. مسلماً با افزایش سن شناورها باید مراحل بازرسی آن‌ها نیز، دقیق‌تر و سخت‌گیرانه‌تر انجام شود. همچنین، باید تعریف مشخصی برای بازنشستگی آن‌ها ارائه داد و بازرسی در قسمت موتوری و تجهیزاتی شناور جدی‌تر اعمال گردد. بی‌شک با در نظر داشتن موارد فوق و از همه مهم‌تر، اتخاذ تمهیدات جدید در اعطای گواهی‌نامه‌ی دریانوردی و برگزاری آزمون‌های ادواری با هدف بازآموزی و ارتقای دانش مدیریتی دریانوردان، می‌توانیم شاهد کاهش سریع‌تر سوانح دریایی با هدف دستیابی به نتایج صنعتی ایمن و پویانده باشیم. ■



پنج کاربرد عملی بهره برداری از RFID در بنادر

بهزاد الصفی (مجمتع بندری شهید رجایی)

مزیت استفاده از این سیستم، عبارتند از:

(الف) جمع آوری کامل و دقیق اطلاعات.

(ب) استفاده‌ی بهینه از زمان کارکنان سازمان‌ها.

(ج) ارتقای امنیت اطلاعات.

به طور کلی، انواع کاربرد و استفاده از این سیستم در بنادر به شرح زیر است:

(الف) کنترل ورود به بندر (Access Control).

(ب) امنیت کانتینرها (Container Security).

(ج) مشخصات کانتینر و موقعیت آن‌ها (Container Identification & Location).

(د) ردیابی کالا (Activity Tracking).

(هـ) انطباق با قوانین (Regulatory Compliance)

RFID، مخفف Radio Frequency Identification Device و به معنی سیستم شناسایی با استفاده از فرکانس رادیویی است که از دهه‌ی ۸۰ میلادی، در بسیاری از صنایع و بخش‌های اقتصادی کشورها مورد بهره‌برداری قرار گرفت. این سیستم، به منزله‌ی سامانه‌ی شناسایی بی‌سیم، قادر به تبادل داده‌ها به وسیله‌ی برقراری اطلاعات بین یک Tag که به یک شی و... متصل شده و یک بازخوان (Reader) است. سامانه‌های RFID، از سیگنال‌های الکترونیکی و الکترومغناطیسی، برای خواندن و نوشتن داده‌ها بدون تماس بهره‌گیری می‌کنند.

Tagها، ابزار شناسایی کننده و متصل شده به کالایی هستند که می‌خواهیم آن‌را ردیابی کنیم و Readerها نیز، وسایلی هستند که حضور برچسب‌ها را در محیط تشخیص می‌دهند و اطلاعات ذخیره شده در آن‌ها را بازبازی می‌کنند. سه نوع

کاربردهای RFID در بنادر

۱- مدیریت ورود خودروها و کشتی‌ها به محوطه‌های بندری

چالش‌های قابل طرح در بنادر، موضوع ترافیک در آن‌ها است که علاوه بر کاهش کارایی، باعث افزایش حوادث در بنادر نیز می‌شود. به عنوان نمونه، روزانه تعداد ۸۰۰۰ خودروی سبک و سنگین به محوطه‌ی بندر شهید رجایی وارد می‌شوند که بسیاری از آن‌ها مربوط به ترخیص کاران - صاحبان کالا - شرکت‌های فعال در بندر - کشتیرانی‌ها و... است. در بررسی اولیه مشخص شد: ورود ۴۰ درصد از آن‌ها به داخل محوطه‌های بندری، ضرورت نداشته و می‌توان با اقدامات برنامه‌ریزی شده، زمینه‌ی کاهش تردد تعدادی

کیلومتر در ساعت و برای کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک، صرفاً ۲۰ کیلومتر است). - کنترل توقفات غیرمجاز.

- امکان برآورد مصرف سوخت خودروها براساس کارکرد.

یکی از گلوگاه‌های بنادر، گیت‌های ورود و خروج آن محسوب می‌شوند، که کارایی آن‌ها بر فعالیت بندر، اثر به‌سزایی دارد. تصور کنید، بندری که در آن از سیستم‌های پیشرفته استفاده نمی‌شود، برای ورود هر کشتی به بندر، در ابتدا کشتی باید در گیت ورودی توقف کند؛ سپس عوامل بندر، شماره‌ی پلاک و نیز، شماره‌ی Prefix کانتینر را درج کنند، تا بتواند به داخل محوطه وارد شود. حال اگر بندری از سیستم RFID بهره‌مند باشد،

از خودروها را فراهم آورد، که در این خصوص طرح سامان‌دهی تردد خودروها به اجرا گذاشته شد. برای اجرای این مهم، می‌توان با استقرار سیستم RFID در ورودی (Gate)های بندر و نصب Tagهای یاد شده روی شیشه‌ی جلوی خودروهایی که ترددشان در بندر پلامانع است، از ورود خودروهایی که فاقد این سیستم هستند، به طور اتوماتیک جلوگیری به عمل آورد. استفاده از این سیستم، مزایای دیگری نیز در بر دارد:

- کنترل تردد ناوگان حمل کانتینرها در داخل محدوده‌ی بندر.

- کنترل کارکرد هر کدام از خودروها و کشتی‌ها

- کنترل سرعت‌های غیرمجاز (حداکثر سرعت برای کشتی‌ها در بنادر، به طور میانگین ۳۰

۴- ردیابی و موقعیت کانتینرها

برای جلوگیری از مفقود شدن کانتینرها در محوطه‌های کانتینر یارد بنادر، می‌توان از این سیستم استفاده کرد. تصور کنید، مثلاً در بندر سنگاپور که سالیانه در حدود ۳۰ میلیون TEU کانتینر، تخلیه و بارگیری می‌شود، مفقود شدن حتی یک دستگاه کانتینر، چه عواقب زیان‌باری می‌تواند داشته باشد؟ حال اگر کانتینر مورد نظر، حامل کالای خطرناک بوده و نیاز به مراقبت‌های ویژه داشته باشد، در صورت مفقود شدن، بندر با چه شرایط ناامنی روبه‌رو خواهد بود؟ برای جلوگیری از این دست وقایع، فن آوری RFID به کمک بنادر آمده و امکان شناسایی محل کانتینرها را با دقت زیاد فراهم کرده است. صاحبان کانتینرها نیز، می‌توانند به صورت on-line از موقعیت کانتینر خود (CY - مارشالینگ یارد - CFS - عرشه کشتی و...) آگاه شوند و با ارسال اطلاعات لازم به خریدار، در پروسه‌ی Supply Chain Management، اثرگذاری قابل ملاحظه‌ای داشته باشند؛ علاوه بر آن، مسئولین بندر با رایبهی این سرویس می‌توانند به یکی از اهداف مهم خود که همانا مشتری‌گرایی است، دست یابند.

۵- مدیریت محوطه‌های بندری

مدیریت محوطه، ردیابی و شناسایی پرسنل و تجهیزات تخلیه و بارگیری در محوطه‌های بزرگ بندری، یکی دیگر از کاربردهای RFID با برد بالا است. یکی از شاخص‌های عملیاتی بندر، Average Truck Cycle Time است و به مفهوم مدت زمان حرکت کشنده از هنگام قرار گرفتن کانتینر توسط گنتری کرین روی آن و انتقال به محوطه و سپس تخلیه و بازگشت مجدد آن جهت بارگیری مجدد توسط گنتری کرین است که با استفاده از این سیستم؛ مدیریت بندر می‌تواند میزان کارایی پایانه‌ی کانتینر را مورد بررسی دقیق قرار دهد. همچنین، با استفاده از کارت‌های شناسایی که داخل آن‌ها تگ‌های RFID وجود دارد، شناسایی افرادی که مجوز ورود به بندر را دارند، به صورت خودکار انجام می‌شود و دوربین‌های مدار بسته CCTV، انطباق عکس روی کارت با چهره‌ی افراد را در کسری از ثانیه انجام می‌دهند و به این وسیله از ورود افراد متفرقه جلوگیری به عمل می‌آورند.

نتیجه‌گیری

به کارگیری فن آوری روز دنیا در عرصه‌ی صنعت حمل و نقل دریایی و بندری، رشد شتابانی به خود گرفته و اثرات قابل ملاحظه‌ای را بر بندر جهان داشته است. خوش‌یختانه در حال حاضر، شاهد استفاده از دست‌آورد‌های فن آوری روز دنیا در بندر جمهوری اسلامی ایران نیز هستیم؛ ولی با این حال، شایسته است با شناخت هر چه مناسب تر در به کارگیری آن‌ها در بندر کشور، باعث رونق و تعالی بیش از پیش این صنعت در اقتصاد کشورمان شویم. ■



تجهیز ایستاده، علامت زرد رنگی روی مانیتور نصب شده در داخل کابین اپراتور ظاهر می‌شود و هشدار لازم را می‌دهد. در صورتی که فرد؛ دقیقاً در مسیر حرکت دستگاه بوده و تصادم تجهیز با فرد وجود داشته باشد؛ علاوه بر آن که علامت قرمز رنگ روی مانیتور ظاهر خواهد شد؛ دستگاه نیز، به صورت خودکار از حرکت باز خواهد ایستاد و از وقوع حادثه جلوگیری می‌کند. لازم به ذکر است: این سیستم در بندر انگلستان، مورد استفاده قرار گرفته و باعث کاهش آمار حوادث نیز شده است. متأسفانه طی سال‌های گذشته در بندر شهید رجایی، وقوع چندین حادثه‌ی منجر به فوت در تصادم با ریج استاکر و... را شاهد بوده‌ایم که در هنگام شب و به علت کمبود نور و خستگی اپراتور و افراد فعال در محوطه پایانه‌های بندر؛ به وقوع پیوسته است. می‌توان با استفاده از سیستم یاد شده، از رخداد چنین حوادثی پیشگیری به عمل آورد.

۳: RFID و امنیت بندر

مدیران امور دریایی دولت چین، در زمینه‌ی تأمین امنیت تردد کشتی‌ها در مسیر رودخانه‌های اطراف Shanghai expo 2010 که قابلیت ردیابوری دارند، دست به ابتکار عمل جالب توجه‌ای زده‌اند، به نحوی که میان کلیه‌ی مسئولین شناورهای در حال رفت و آمد در رودخانه‌های ساحلی اطراف نمایشگاه؛ کارت‌های شناسایی، تحت عنوان RFID Access Card توزیع کرده‌اند که حاوی تمام اطلاعات شناورهای متردد در رودخانه‌ها و آب‌های حوضه‌ی این نمایشگاه، از قبیل: اطلاعات کشتی - کالا - پرسنل کشتی - مسیر تردد و... است. این اطلاعات به سیستم رایانه‌ای نمایشگاه می‌رسد، فعالیت شناورها مانیتورینگ می‌شود و با استفاده از این سیستم، علاوه بر تأمین امنیت لازم؛ هیچ‌گونه خلل و توقفی در عملیات تجاری کشتی‌ها از لحاظ مراتب ایست و بازرسی آن‌ها صورت نمی‌پذیرد.

کشنده‌ها با همان سرعت معمول خود (بدون هیچ گونه توقف) وارد و تمام مراحل بالا، بدون دخالت فرد و به طور خودکار انجام می‌شود و جریان ورود کشنده‌ها را روان و کارا می‌سازد. در این خصوص، شاخصی تحت عنوان Entry Gate delay per Arriving Truck وجود دارد که به معنی: مدت زمان تأخیر ورود کشنده به بندر است. مدیریت بندر با تجزیه و تحلیل این شاخص می‌تواند به میزان عملکرد بهره‌ور درب‌های ورودی بندر، پی ببرد و تصمیمات مقتضی را اتخاذ کند.

۲ - جلوگیری از برخورد تجهیزات تخلیه و بارگیری با افراد شاغل در محوطه‌های بندری

متأسفانه، سالیانه برخی از کارکنان فعال در بندر دنیا، نظیر بارشماران - ریگرها - تالی من‌ها و... بر اثر برخورد تجهیزات تخلیه و بارگیری با آنان، جان خود را از دست می‌دهند. هر چند که در بسیاری از تجهیزات، سیستم‌هایی مانند Anti collusion و Ultrasonic وجود دارند و در زمان وقوع حوادث، نقش قابل ملاحظه‌ای در جلوگیری از بروز آن‌ها ایفا می‌کنند، ولی استفاده از سیستم RFID نصب شده روی تجهیزات، از بروز حوادث ناشی از برخورد با کارگران بندری جلوگیری می‌کند. اخیراً، شرکت KoneCrane، سیستمی را ابداع کرده که Near Guard لقب گرفته است و در آن، با نصب Tag‌های RFID روی چهار قسمت اطراف تجهیزات تخلیه و بارگیری (نظیر ریج استاکر - لیفتراک و...) و نصب سیستم مانیتورینگ در کابین اپراتور از یک طرف و نصب Tag‌های مذکور روی لباس کارگران شاغل در محوطه‌های بندری از سوی دیگر، شاهد کاهش قابل ملاحظه‌ی آمار حوادث ناشی از برخورد تجهیزات با افراد شده است. کاربرد این سیستم به نحوی است که به محض دریافت سیگنال‌های RFID نصب شده روی لباس کارگری که در اطراف مسیر حرکت



صدیقه زارعی

کارشناس تحقیق و توسعه شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش

علل بروز خطای انسانی در کشتیرانی

کشتیرانی بلکه در کلیه مشاغل، دارای ۳ منشأ اصلی است:

- ۱- ماهیت و ویژگی‌های کار
 - ۲- فردی که برای آن شغل در نظر گرفته می‌شود و صلاحیت‌های فردی او
 - ۳- شرایط و محیط کاری فرد
- حوادث در کشتیرانی، دارای دامنه وسیعی است که کشتی و تجهیزات، خطرات جانی و مرگ و میر، صدمات به محیط زیست، صدمه به تجهیزات خشکی و بندر، صدمه به کالا و عواقب مالی و عاطفی آن‌ها را در بر دارد.

پاسخ به این سؤال که: «به طور کل چرا خطاهای انسانی روی می‌دهند؟» را می‌توان این گونه بیان کرد: چون که انسان جایز الخطاست. انسان‌ها حتی در بهترین سازمان‌ها نیز دچار خطا می‌شوند، زیرا توانایی‌های افراد محدود است. در پاسخ به این سؤال باید به این مسئله اذعان داشت که، علت بروز خطاها تنها شخص نیست، بلکه خطاها زمانی اتفاق می‌افتند که عوامل مختلفی در کنار هم قرار می‌گیرند. آن چه به عنوان خطای انسانی تلقی می‌شود در حقیقت، خطای سیستم است. افراد، جزئی از سیستم بزرگ‌تر هستند، که شامل بخش‌های سازمانی، محیط کاری، تجهیزات

از زمان شروع سفرهای دریایی بشر، خطاهای انسانی، از دلایل اصلی بروز حوادث دریایی شناخته شده‌اند. تحقیقات نشان داده، حتی با وجود پیشرفت‌های سیستم ناوبری، ۸۰ الی ۸۵ درصد از کل حوادث دریایی ثبت شده، به طور مستقیم و غیر مستقیم، ناشی از بروز خطاهای انسانی بوده است.

تعاریف گوناگونی در خصوص خطاهای انسانی و دامنه‌ی کاربرد آن بیان شده است. کلپ P&I، خطاهای انسانی را «عمل و یا وظیفه‌ای که به عنوان علت وقوع یک حادثه می‌تواند شناخته شود و منجر به ایجاد مسئولیت و تعهد گردد» بیان کرده و مؤسسه‌ی رده‌بندی آمریکانیز خطای انسانی را «انحراف از رویه‌ی مورد انتظار از فرد که می‌تواند منجر به نتیجه‌ای غیر قابل قبول و حادثه شود»، تعریف کرده است.

خطای انسانی، نوعی عدم توازن بین نیاز موقعیت، درک فرد و آن چه فرد انجام می‌دهد، است. در حقیقت، موقعیت ایجاد شده، تصمیم و درک اشتباه فرد از آن شرایط و پاسخ نادرست فرد به شرایط منجر به کاهش ایمنی، کارایی و عملکرد سیستم را در بر می‌گیرد و در نهایت، موجب بروز حادثه می‌شود. خطای انسانی، نه تنها در صنعت

روزانه در دنیا ۵۰ نوزاد در لحظه‌ی تولد، از دست پزشکان رها می‌شوند، ۲۲۰۰۰ فقره چک بر اثر اشتباه از حساب‌های بانکی کسر می‌شود، هر هفته ۵۰۰ عمل جراحی اشتباه صورت می‌گیرد! در این بین، صنعت کشتیرانی نیز از خطاهای انسانی در امان نیست. بیش از ۴۰ سال است که صنعت کشتیرانی، بر ارتقای کیفی سازه و سیستم‌های خودکار شناور، با هدف کاهش حوادث و افزایش بهره‌وری و کارایی، تمرکز نموده و شاهد پیشرفت‌هایی نیز، در این زمینه بوده است؛ اما با وجود این گونه پیشرفت‌ها، همچنان میزان حوادث دریایی در حال افزایش است. زیرا این گونه تجهیزات، تنها بخش کوچکی از معادله‌ی ایمنی را تشکیل می‌دهند و خطاهای انسانی زمینه ساز اکثر حوادث محسوب می‌شوند. هدف این مقاله، بیان نقش خطاهای انسانی در صنعت کشتیرانی و دلایل بروز این گونه خطاها است.

دانش لازم برای درک سطح موقعیت، پاسخ و بازخورد لازم را ندارد. درصدی از خطاها از این جمله هستند.

■ عوامل بروز خطا

به طور کلی، علل بروز خطا در تمامی مشاغل در ۳ دسته قابل بررسی هستند: عوامل فردی، عوامل سیستمی و عوامل طراحی. عواملی مثل: خستگی، استرس زیاد، انگیزه‌ی پایین، فراموشی، انتظارات بیش از حد از فرد داشتن، دانش و مهارت ناکافی، عواملی فردی ایجاد خطا به شمار می‌روند که در کنار آن‌ها، برخی عوامل خارجی نیز وجود دارند، مثل: طراحی تجهیزات، ویژگی‌های شغل و فرآیندهای عملیاتی کار و آموزش و روش‌های مدیریتی.

عوامل سیستمی، منعکس کننده‌ی نقص در روش اجرایی سیستم هستند که مواردی مثل: اشتباه در به کارگیری تعداد و ویژگی‌های کارکنان، جنبه‌های عملیاتی سیستم، آموزش (صلاحیت‌ها)، منابع اطلاعاتی، لجستیک، مسئولیت‌های سازمانی، نیازمندی‌ها و حمایت افراد را در بر می‌گیرند.

عوامل طراحی نیز، به طراحی اجزای سخت افزاری، نرم افزاری، فرآیندها، محیط کاری و آموزش که ویژگی‌های فردی را تحت تأثیر قرار می‌دهند، اشاره دارد. در حقیقت، عوامل طراحی که افزایش دهنده‌ی خطاها محسوب می‌شوند، عدم توازن بین محیط و تجهیزات کاری با ویژگی‌های فردی هستند.

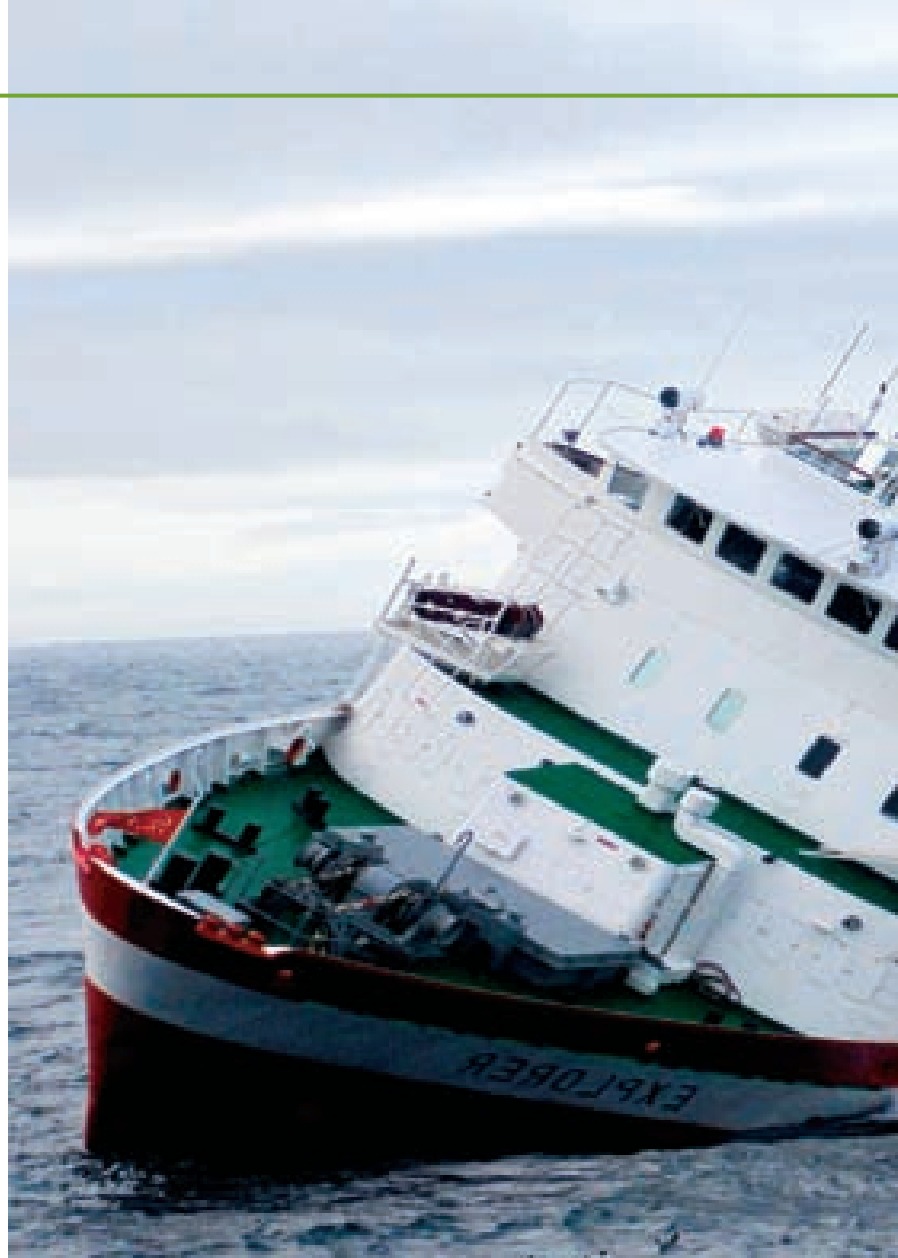
بر اساس نظر «فدراسیون بین‌المللی کشتیرانی»، هزینه‌های غیر مستقیم حوادث و تصادفات دریایی، حدود ۳ برابر هزینه‌های مستقیم مرتبط با جراحات، مرگ و میرها، خسارات کالا و نشت سوخت است.

در حیطه‌ی عملکرد دریایی، علت اصلی تصادفات به ۲ دسته‌ی انسانی و مکانیکی (غیر انسانی) تقسیم می‌شود. عوامل انسانی، شامل: خطاهای انسانی - عملیاتی، خطاهای انسانی - مدیریتی و دسته سوم، ادغام عوامل عملیاتی و مدیریتی را شامل می‌شود. در بخش عملیاتی بیشترین علت ایجاد خطاهای انسانی، در حال حاضر، ۳ عامل خستگی، ارتباط و همکاری ضعیف بین افسران عرشه‌ی کشتی با یکدیگر و خشکی و عرصه‌ی مهارت و دانش فنی ناکافی شناخته شده است.

علل کلی بروز خطا در کشتیرانی

■ خستگی و استرس

خستگی، علت اول و اصلی بروز خطاهای انسانی در دریانوردی محسوب می‌شود. جامعه‌ی بین‌المللی دریانوردی به این نتیجه رسیده است که امروزه، خستگی کارکنان کشتی، به طور موثری می‌تواند ایمنی کشتی در دریا و بندر را تحت تأثیر قرار دهد. علل بالقوه و اصلی بروز خستگی نیز، شامل موارد زیر هستند: ویژگی‌های شخصی - شرایط محیطی مثل وضعیت نامناسب کابین‌ها، تکان‌های کشتی،



شغلی می‌شود. ۶۱ درصد از خطاهای شغلی، به این دسته تعلق دارند.

■ رویکرد مبتنی بر قانون

انجام شغل، مبتنی بر یک سری قوانین داخلی مربوط به حل مسأله شغلی است. فرد با مشاهده مسأله و شرایط، برخی رویه‌های از پیش تعیین شده را باید دنبال کند. دلایل مختلفی برای بروز خطا در این سطح وجود دارد. به طور مثال، رویه و راه حل وضع شده برای شرایط، اشتباه است و با راه حل، درست و فرد آن را اشتباه اجرا می‌کند و گاه فرد امکان و توانایی اجرای راه‌حل را ندارد. در تمامی این شرایط خطاهای انسانی باعث بروز حوادث می‌شود. حدود ۲۷ درصد از خطاها در این دسته جای دارند.

رویکرد مبتنی بر دانش که در بردارنده‌ی انجام وظیفه بر اساس دانش یادگیری شده است. در حقیقت، زمانی که مهارت فنی و رویه‌های از پیش تعیین شده، پاسخ‌گوی شرایط ایجاد شده در شغل نیستند، فرد از دانش خود، به منظور تصمیم‌گیری و رویارویی با مسأله بهره می‌گیرد. در این سطح، خطاهای ایجاد شده، ناشی از عدم صلاحیت فرد برای شغل احراز شده است و فرد،

تکنولوژی، آموزش، قوانین و دستورالعمل‌ها و فرآیندهای کاری می‌شود. به طور کلی می‌توان گفت: خطاهای انسانی، ریشه در عدم موفقیت سیستم و یا سازمان در پیشگیری از وقوع آن دارد.

■ سیستم‌های کسب خطاهای کلی

در این سیستم، سعی بر این است که منشاء خطاهای انسانی نشان داده شود. بنابراین، بر اساس این سیستم، رویکرد به فرآیندهای کاری، مبتنی بر سه سطح در نظر گرفته می‌شود. در هر یک از این رویکردها و سطوح، امکان بروز خطاهای انسانی به دلایل مختلفی وجود دارد.

■ رویکرد مبتنی بر مهارت فنی

انجام وظیفه بر اساس فرآیند و رویه‌ی اتوماتیک شغل است که بیش‌تر مرتبط با سطوح پایین شغلی محسوب می‌شود. در این سطح، اکثر خطاها به دلیل سهل‌انگاری و فراموشی بروز می‌نماید. فرد به دلیل آشنایی و تکرار روزمره‌ی شرایط شغلی، آمادگی لازم با بروز شرایط و موقعیت خاص را ندارد و یا فرآیند کاری را آسان در نظر می‌گیرد و باعث سهل‌انگاری در مراحل



■ استانداردها، روش‌ها و رویه‌ها

این بخش، دامنه‌ی وسیعی را در بردارد. عدم وجود رویه‌های عملیاتی مکتوب، صحیح، صریح و جامع بر روی کشتی، ناکافی بودن قوانین ترافیکی بین بنادر و یا وجود بیش از حد قوانین و فرم‌های مرتبطی که کارکنان باید خارج از ساعات کاری و زمان استراحت خود را به آن اختصاص دهند، همگی از عواملی مستقیم و غیر مستقیم بروز خطاهای انسانی به شمار می‌آیند.

■ فشارهای مدیریتی و بازار

فشار بازار و سیاست‌های مدیریتی نیز، می‌توانند زمینه‌ی بروز مخاطرات گوناگون شوند. به طور مثال، می‌توان به لزوم رونق امور دریانوردی در هر شرایط آب و هوایی، تنها به دلیل از دست ندادن بازار و فشار بیش از حد به شناور و کارکنان، با هدف جلب رضایت مشتری و مد نظر قرار ندادن عواقب غیر مستقیم اینگونه فشارها در بازه‌ی زمانی ۲۰۰۹-۲۰۰۵، اشاره کرد. مقایسه با سال‌های ۲۰۰۴-۱۹۹۸، اشاره کرد. آب و هوا یکی از علت‌های اصلی خسارت کلی شناورهای بالای ۵۰۰ GT بوده است^۳، که به دو علت تغییرات آب و هوایی جهانی چند سال گذشته و یا فشارهای تجاری بازار جهت انجام خدمات در هر شرایط، می‌تواند باشد.

■ نتیجه‌گیری

با توجه به عوامل بالا، می‌توان گفت: علت‌های بروز خطاهای انسانی در دریانوردی، تنها از جنبه فردی برخوردار نیست و نمی‌توان تنها فرد را مقصر بروز حادثه دانست؛ بلکه فرد جزء کوچکی از سیستم به حساب می‌آید؛ عوامل متعددی در کنار هم قرار می‌گیرند و باعث بروز خطا و حوادث می‌شوند؛ خطاهایی که دامنه‌ی وسیعی را دربردارند؛ از زمان طراحی اولیه کشتی و نصب تجهیزات تا مدیریت خدمات و در نهایت، خطاهای روی کشتی و دریا.

نصب تجهیزات هشداردهنده‌ی ایمنی و حس گرها، افزایش میزان اتوماسیون تجهیزات، بهبود روش‌های مدیریت منابع انسانی، بهبود و ارتقای آموزش‌های فنی ضمن خدمت، افزایش کیفیت مکالمات بین الملل دریانوردان، کاهش تعداد کارهایی که دریانوردان در زمان غیر کاری باید به آن‌ها بپردازند، تغییر در طراحی محل استراحت افراد روی کشتی به گونه‌ای که به دور از هر گونه صدا بتوانند به استراحت بپردازند، کاهش تبعیض بین کارکنان، ایجاد امکان ارتباط با خانواده با سهولت برای تمامی افراد از جمله راه‌کارهایی هستند که با طراحی و اجرای آن‌ها می‌توان از بروز خطاهای انسانی در کشتیرانی جلوگیری کرد. ■

پانویس

- 1- The Cost and Truths of Human Error Robert Latino, for Health Leaders Media, January 4, 2008
- 2- NTSB
- 3- Philip Graham, IUMI Facts & Figures Committee

مختلف و کالاهای مختلف به کار گرفته می‌شود. عدم برخورداری از دانش لازم در خصوص ویژگی‌های کشتی، یکی از مشکلات اصلی کارکنان کشتی است. استانداردسازی تجهیزات، آموزش‌های ضمن خدمت و استفاده از روش‌های بهتر به کارگیری و گماشتن افراد در ارتباط با دانش آن‌ها و بهبود مدیریت منابع انسانی، می‌تواند در کاهش خطاهای ناشی از این عوامل موثر باشد.

■ ارتباطات نامناسب

ارتباطات نامناسب، گاه به دلیل ملیت‌های متفاوت و تفاوت زبان بین کارکنان کشتی، کاپیتان و راهنمای کشتی، کشتی با کشتی و همچنین، کشتی با سیستم کنترل ترافیک دریایی بندر و گاه نیز، ارتباطات رادیویی ضعیف، می‌تواند موجب بروز خطا و در نهایت، وقوع حوادث در دریا باشد. طبق گزارشات موسسه‌ی ملی ایمنی حمل و نقل آمریکا^۲، حدود ۷۰ درصد از حوادث رخ داده شده، در زمان هدایت شناور توسط راهنما بوده است. اجرای دوره‌های آموزشی بهبود روش‌های اجرایی (BRM:bridgeresourcemanagement) اولین قدم در بهبود این وضع محسوب می‌شود.

■ تصمیم‌گیری بر اساس اطلاعات و داده‌های نادرست

دریانوردان در هر لحظه مسئول تصمیم‌گیری بر اساس اطلاعاتی هستند که تجهیزات در اختیارشان قرار می‌دهد. بسیاری از حوادث، ناشی از عدم فهم و یا استفاده‌ی صحیح از اطلاعات است؛ به طور مثال، عدم درک صحیح از اطلاعات دریافتی از رادار و عمق یاب و سایر تجهیزات و گاه نیز، عدم دسترسی به اطلاعات شاخص و بحرانی و یا وجود اطلاعات ناصحیح ناشی از خرابی تجهیزات، موجبات بروز خطاهای انسانی و وقوع حوادث را فراهم می‌آورند. کلیه‌ی این امور، باعث آرایه‌ی اطلاعات نادرست به افراد و در نتیجه، تصمیم‌گیری نادرست و بروز خطا و حوادث می‌شود.

سر و صدای زمان عملیات تخلیه و بارگیری که باعث به هم خوردن خواب و استراحت افراد می‌شود، زمان‌های کاری طولانی، به خصوص مواقعی که فاصله‌ی بین بنادر کم‌تر و سرعت عملیات تخلیه و بارگیری بالاتر است، مشکل در فهم و خواندن دستورالعمل‌ها، نقشه و مانیتورها، افزایش ریسک کاری، تغییرات رفتاری و طرز برخورد افراد به دلیل طولانی شدن سفر که باعث کاهش آستانه‌ی صبر افراد می‌شود، بروز برخوردهای لفظی بین افراد، عدم تطابق افراد با روش‌های مدیریتی کاپیتان، در صورتی که در طول یک سفر، فرد، حضور ۲ کاپیتان را تجربه کند. حس تبعیض، از دیگر عوامل مهمی است که باعث از بین رفتن انگیزه و بروز خستگی در افراد می‌شود. تبعیضاتی مثل: تفاوت حقوقی کارکنان خارجی، عدم امکان حضور خانواده به طور مساوی برای تمامی افراد، از جمله‌ی عوامل اصلی بروز خستگی‌های روانی و جسمانی در افراد محسوب می‌شوند.

بروز استرس نیز، به دلیل فشار کاری زیاد و اجبار به تصمیم‌گیری‌های لحظه‌ای، می‌تواند بر احساسات و قدرت تصمیم‌گیری و هشیاری فرد تاثیر گذارد و زمینه ساز بروز خطا باشد.

■ دانش فنی ناکافی

مهارت و دانش، در حقیقت، یک کیفیت هوشی در ارتباط با چگونگی جستجو، ارزیابی و استفاده از اطلاعات آموزش داده شده به فرد است. دانش، روی فهم و ادراک موقعیت‌های کاری توسط فرد، تاثیر به سزایی دارد. در دریانوردی، دانش کم و ناکافی کارکنان کشتی، با توجه به تغییرات روز به روز قوانین و تکنولوژی‌های دریایی، از مشکلات مهمی به شمار می‌آید که باعث می‌شود بسیاری از خطاها در نحوه‌ی استفاده و نا آشنایی با دستگاه‌های نصب شده روی کشتی را موجب می‌شود.

■ دانش ناکافی رویارویی با سیستم‌های عملیاتی کشتی

گاه، فردی که برای نوع خاصی از کشتی آموزش دیده است، به دلیل ضعف مدیریت منابع انسانی، در کشتی‌های با نوع و اندازه‌های

کارآیی هواپیمای بدون سرنشین در جست‌وجو و نجات دریایی

■ محمد مهدوی کورابی (سازمان بنادر و دریانوردی)



اغلب افرادی که در آب‌وهوای توفانی در دریا گرفتار می‌شوند، به کمک گروه‌های نجات نیاز پیدا می‌کنند، دقیقاً در شرایطی که پرواز برای انواع هواپیماها ایمن نبوده و بسیار خطرناک است.

با این وجود، یک بالگرد، شامل کارکنان نجات‌دهنده و یا یک بالگرد با نفرات و تیم نجات برای انجام عملیات جست‌وجو و نجات در این شرایط سخت اعزام می‌شود که در این شرایط، هم جان تیم نجات به خطر خواهد افتاد و هم ممکن است خسارتی به بالگرد و هواپیماهای گران قیمت وارد شود.

به هر حال در این شرایط، یک الگوی جدید از هواپیماهای بدون سرنشین و کنترل از راه دور که می‌تواند توانایی انجام عملیات را داشته باشد نه تنها تیم نجات آن را همراهی نمی‌کند تا در شرایط سخت و مخاطره‌آمیز قرار بگیرد، بلکه عملکرد نخستین نسل از این مدل هواپیماها نشان داده است که خارج از قواعد و قراردادهای می‌توانند در شرایط آب و هوایی سخت، به پرواز درآیند.

این مهم، مرهون استفاده از سیستم نوین و تکنولوژی تبدیل شکل در این گونه از هواپیماها است. نخستین نسل از این نوع هواپیماهای بدون سرنشین، در سال جاری میلادی و در قالب پروژه‌ی EUREKA E! ۳۹۳۱ ASARP در شرکت اروپایی EUREKA تعریف شده است.

نخستین نسل این نوع هواپیمای دریایی، می‌تواند روی آب و یا روی خشکی، عملیات فرود و برخاست را انجام دهد. این هواپیما قادر به پرواز در حدود ۴٫۵ ساعت است و می‌تواند در هر پرواز، باری با ظرفیت

۴۰ کیلوگرم را با هدف عملیات نجات، حمل کند. همچنین، روی این هواپیما یک دوربین تعبیه شده است که به طور زنده، تصاویر را برای فرمانده (هدایت کننده‌ی هواپیما) عملیات که روی زمین استقرار یافته است، ارسال می‌نماید، سایر امکانات این هواپیما، مجهز بودن آن به زنده‌یاب است که احتمالاً قادر به شناسایی افراد در درون دریا می‌شود. همچنین، این هواپیما قادر به تعیین موقعیت خود و ارسال تجهیزات کمکی برای نجات افراد مضطر در دریا نیز می‌باشد.

در این هواپیمای کوچک، توانایی مقاومت در برابر شرایط آب و هوایی، مدیون استفاده از سه مدل Aerosevoelastic trim tabs است. (سیستمی است جک مانند، به منظور بالا و پایین بردن قسمت tab نصب شده در لبه‌ی انتهایی بال هواپیما و دم

که قابلیت تحرک را دارد و با بالا و پایین رفتن خود، سبب پایداری هواپیما در هوا می‌شود؛ بنابر این، زمانی که هواپیما با بادهای مخرب و متغیر (بادهایی که سمت و سرعت آن‌ها دائماً در حال عوض شدن است) روبه‌رو می‌شود، این tab ها به صورت مداوم و با سرعتی متناسب با قدرت باد، شروع به بالا و پایین رفتن می‌کنند. لازم به ذکر است، این عمل به صورت اتوماتیک انجام می‌شود و در نتیجه برخورد بادهای متغیر با هواپیمای بدون سرنشین صورت می‌گیرد.

در این نوع هواپیمای بدون سرنشین، از تکنولوژی بال هواپیماهای عادی که توسط خلبان هدایت می‌شود، استفاده نمی‌شود، بلکه از تکنولوژی ویژه‌ای که به صورت خودکار بتواند هواپیما را در شرایط بد جوی متعادل نگه دارد، استفاده شده است. ■



محل فرار گرفتن tab ها که توسط سیستم Aerosevoelastic بالا و پایین می‌شود.

نگاهی دوباره به قابلیت های دریایی جزیره قشم

قطب صنایع دریایی منطقه

دربدار محمدحسین ملکزادگان

سالانه حدود ۶ میلیارد تن کالا از مسیر دریا جابه‌جا می‌شود. این مقدار معادل ۸۵ درصد از مجموع تجارت و حمل‌ونقل کالا در دنیا است. ظرفیت ناوگان کشتیرانی جهان، حدود ۸۰۹ میلیون تن برآورد می‌شود.

ناوگان کشتیرانی دنیا، شامل: کشتی‌های حمل کالاهای عمومی، کانتینرها، تانکرهای حمل مواد نفتی، کشتی‌های حمل کالاهای فله و غلات، حمل مواد معدنی، ذغال‌سنگ، حمل گاز مایع، کشتی‌های حمل مایعات گازی، اتومبیل، کشتی‌های حمل کالاهای یخچالی، کشتی‌های بزرگ مسافری و کشتی‌های دیگری است که از بیان نام آنها خودداری می‌شود.

برای انجام حمل‌ونقل دریایی و فعالیت‌های بندری، انواع کشتی‌های کوچک‌تر و خدماتی به کار گرفته می‌شوند که خود این کشتی‌ها ناوگان دیگری را در سطح جهان تشکیل می‌دهند: مانند یدک‌کش‌ها و نفربرها.

کشتی‌های جابه‌جاکننده‌ی کالا در حجم کم‌تر برای بنادر و کشتی‌های خدماتی که کار تعمیراتی و تأمین ملزومات را به عهده دارند به نام Utility Boats و Work Boats، کشتی‌های لایروب بنادر و کانال‌های ورودی به بنادر به نام Dredgers، بارچها که برای حمل‌ونقل بارهای کوچک‌تر بین بنادر نزدیک به هم از آن‌ها استفاده می‌شود، کشتی‌های اکتشافی، نقشه‌برداری دریایی و اطفاء حریق. البته انواع و اقسام شناورها و کشتی‌های دیگری نیز هستند که همه‌ی آن‌ها در دریا به یک نوع فعالیت خاص می‌پردازند.

وسعت چنین شبکه‌ی حمل‌ونقلی و خدماتی در آب‌های سراسر دنیا باعث بروز یک مجموعه فعالیت‌های همه‌جانبه شده است و ساخت انواع کشتی‌ها، ماشین‌آلات و موتورهای متعدد، قطعات یدکی، کارخانه‌های ذوب آهن برای تولید ورق مورد نیاز کشتی‌ها و بنادر متعدد با کاربردهای گوناگون را به وجود آورده است.

برای انجام حمل‌ونقل و تجارت دریایی نیز، انواع فعالیت‌ها در شکل‌های متنوع و تخصصی جاری است که از جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد:

۱. کشتی‌سازان و تعمیرکنندگان کشتی‌های کوچک و بزرگ.
۲. سازندگان قطعات یدکی و ملزومات کشتی‌ها.
۳. تأمین‌کنندگان سوخت و آذوقه‌ی کشتی‌ها.
۴. تأمین‌کنندگان قطعات یدکی و ملزومات کشتی‌ها.
۵. سازندگان و پیمان‌کاران ساخت بنادر.
۶. طراحان و مشاورین بندرسازی.
۷. شرکت‌های لایروب بنادر.
۸. سازندگان و فروشندگان مواد شیمیایی دریایی.
۹. تهیه‌کنندگان و فروشندگان نقشه‌های دریایی.
۱۰. سازندگان روغن موتور کشتی‌ها.
۱۱. تولیدکنندگان رنگ‌های دریایی.
۱۲. تولیدکنندگان کانتینر و تعمیرکاران آن‌ها.
۱۳. شرکت‌های حمل‌ونقل زمینی کانتینرها.





۱۴. تأمین‌کنندگان وسایل سخت‌افزاری برای مؤسسات دریایی.
۱۵. تهیه‌کنندگان وسایل نرم‌افزاری برای مؤسسات دریایی.
۱۶. تأمین‌کنندگان امکانات مخابراتی.
۱۷. نمایندگان فروشنده‌ی انواع ماشین‌آلات کشتی‌ها.
۱۸. انتشارات آثار دریایی.
۱۹. تهیه‌کنندگان نوشت‌افزار برای شرکت‌های فعال دریایی.
۲۰. دارندگان جرثقیل‌های دریایی.
۲۱. دارندگان بارچاه‌های دریایی برای حمل انواع کالاهای با حجم کم.
۲۲. حمل بار و مسافر به بنادر و جزایر دور و نزدیک.
۲۳. شرکت‌های بروکری رزرواسیون کالا.
۲۴. شرکت‌های بروکری اجاره کشتی.
۲۵. شرکت‌های تخلیه و بارگیری، بارشماری و انبارداری.
۲۶. شرکت‌های صید و صیادی.
۲۷. تولیدکنندگان و فروشندگان تجهیزات صید دریایی.
۲۸. شرکت‌های غواصی دریایی.
۲۹. دانشکده‌های دریایی و انواع مراکز آموزشی دوره‌های بلندمدت، کوتاه‌مدت و میان‌دوره‌ای کارکنان دریایی.
۳۰. تأمین‌کنندگان وسایل کمک آموزشی.
۳۱. فروشندگان وسایل کمک آموزشی دانشکده‌های دریایی و مورد نیاز کشتی‌ها.
۳۲. مؤسسات نجات کشتی‌های آسیب‌دیده.
۳۳. شرکت‌های تمیزکننده‌ی مخازن تانکرهای نفتی یا کشتی‌ها و مواد شیمیایی.
۳۴. بروکرهای اوراق کشتی‌های فرسوده.
۳۵. خریداران و اوراق‌کنندگان کشتی‌های فرسوده.
۳۶. انواع شرکت‌های کوچک که تعمیرات اختصاصی کشتی‌ها را انجام می‌دهند، مانند: تعمیرات زیرآبی، خزه‌زدایی زیر کشتی‌ها (وقتی در دریا شناور هستند)، ضخامت‌سنجی بدنه، تعمیرات رادارها و وسایل مخابراتی کشتی‌ها، تعمیرات وسایل الکترونیکی، تعمیرات بویلرها و دیگر بخار کشتی‌ها، تعمیر ژنراتورها، تعمیرات وسایل برقی روی کشتی‌ها و انواع و اقسام چنین کارگاه‌هایی.
۳۷. تأمین‌کنندگان کارکنان دریایی.
۳۸. بازرسان دریایی، اعم از کالا یا کشتی.
۳۹. اجاره‌دهندگان ماشین‌آلات مورد نیاز کشتی‌ها در موارد اضطراری، مثل: ژنراتورها.
۴۰. شرکت‌های بیمه‌ی بدنه و ماشین‌آلات کشتی.
۴۱. شرکت‌های بیمه‌ی شخص ثالث و آلودگی دریایی.
۴۲. شرکت‌های مسئول سرشکن کردن خسارات و تصادفات.
۴۳. مشاوران دریایی: این شرکت‌ها می‌توانند برای

ساخت کشتی‌ها و سرمایه‌گذاری در این صنعت و یا امور بیمه‌ای، حقوقی و غیره مشاوره بدهند.

۴۴. نمایندگان بیمه‌های P & Iclurs.
۴۵. نمایندگان کشتیرانی‌ها.
۴۶. شرکت‌های نمایندگی صاحبان کالا.
۴۷. شرکت‌های نمایندگی دفاع از صاحبان کشتی یا کالا.
۴۸. مؤسسه‌های رده‌بندی کشتی‌ها.
۴۹. مؤسسات حقوقی و داوری دریایی.
۵۰. مؤسسات هواشناسی دریایی و اطلاع‌رسانی شرایط جوی به کشتی‌ها.
۵۱. مؤسسات ارزیابی و اعلام‌کننده‌ی کرایه کشتی‌ها، مانند: مؤسسه‌ی World Scale.
۵۲. شرکت‌های نمایندگی و رزرواسیون بلیط برای مسافران دریایی.
۵۳. شرکت‌های نمایندگی و رزرواسیون بلیط هواپیما برای خدمه‌ی دریایی و کارکنان کشتی‌ها.
۵۴. مؤسسات طراحی فرم‌های تبلیغاتی برای شرکت‌های دریایی.
۵۵. دادگاه‌های دریایی.
۵۶. بانک‌های دریایی یا بانک‌هایی که در واگذاری تسهیلات بانکی، وام و غیره در امور دریایی متخصص هستند.
۵۷. سازمان‌های کنترل‌کننده‌ی محیط‌زیست دریایی.
۵۸. صنایع گردشگری دریایی.
۵۹. صنایع بیوتکنولوژی دریا در حوزه‌ی غذا و دارو.
۶۰. صنایع نفتی (فراساحل).

شاید دهه‌نوع از شرکت‌ها، سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی دیگر را نیز بتوان نام برد که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم در امور دریایی فعالیت دارند.

فعالیت‌های دریایی در حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان

در کشورهای حوزه‌ی خلیج‌فارس و دریای عمان، تمام فعالیت‌های دریایی یادشده وجود دارند که از

بیان دوباره‌ی آن‌ها خودداری می‌شود. سالانه، حدود ۱۲ تا ۱۳ هزار فروند کشتی وارد خلیج‌فارس شده، و یا از آن خارج می‌شوند. میزان نفت خامی که از بنادر خلیج‌فارس صادر می‌شود، از هر منطقه‌ی دیگری از جهان، بیش‌تر است. صادرات کالاهای شیمیایی، فرآورده‌های نفتی، LPG، گاز به صورت Condensate و LNG، مواد معدنی، مواد غذایی، ماهی، میوه‌جات، بار و مسافر پر و خالی، عملیات تخلیه و بارگیری، عملیات انتقال مجدد کالا، ترانزیت کالا، ساخت و تعمیر کشتی‌های کوچک، تعمیر کشتی‌های بزرگ در بنادر مختلف و وجود تعمیرگاه‌های کوچک و بزرگ کشتی در بنادر مهم خلیج‌فارس، همگی نشانه‌ای از فعالیت‌های چشمگیر دریایی این منطقه است که در حجم فعالیت‌های بین‌المللی دریایی سهم بسیار بالایی دارد. به عنوان مثال: شیخ‌نشین دبی، دارای درآمد بسیار هنگفت سالیانه می‌باشد که منشأ این درآمد‌ها، بیش‌تر از طریق صادرات مجدد کالاهای وارده به این کشور و ارائه‌ی خدمات دریایی، مانند: تعمیر کشتی‌ها، سوخت‌رسانی، فروش مایحتاج کشتی‌ها و قطعات یدکی و منابع جهان‌گردی است. این کشور، با آن که فاقد مراکز توریستی طبیعی است، ولی با ایجاد مراکز متعدد خرید و مراکز دیدنی مطابق با استانداردهای بالای جهانی، توانسته است سهم زیادی از صنعت توریسم خاورمیانه را به خود اختصاص دهد. این شیخ‌نشین، با ایجاد مناطق آزاد گسترده، ایجاد زیربنای اقتصادی و تسهیل قوانین گمرکی، مهاجرتی و بانکی، توانسته است سرمایه‌گذاران و شرکت‌های خارجی بسیاری را به سوی خود جذب کند. در حال حاضر، کارخانه‌ها و شرکت‌های تولیدی بسیاری در منطقه‌ی آزاد جبل‌علی مشغول به کار هستند و شهرک Dubai Maritime City که در مجاورت حوضچه‌ی خشک تعمیراتی دبی، قرار گرفته است، دارای مراکز اداری و تعمیراتی کشتی با اندازه‌های مختلف، انبارهای متعدد

تجهیزات نورد کردن آهن و فروش ماشین آلات مربوط به کشتی‌های اوراق شده.

۶. ایجاد کارخانه‌ی ذوب آهن، با توجه به حمل‌ونقل سنگ آهن که حجیم است و از طریق دریا بسیار راحت‌تر انجام می‌شود و از طرفی برخورداری منطقه از انرژی لازم (میزان تولید ۱۰ میلیون تن پیش‌بینی می‌شود که باید در کشور حداقل به ۴۰ تا ۵۰ میلیون تن برسد).

۷. ایجاد پایانه‌ی کانتینری، با توجه به اشباع شدن بنادر شهید رجایی و دبی، قشم می‌تواند به عنوان Back Yard، دارای بازار بسیار مطلوبی باشد.

۸. تأسیس کارخانه‌ی بزرگ سیمان، با ظرفیت ۳ تا ۵ میلیون تن.

۹. ایجاد انبار، به منظور ذخیره‌ی کالاهای مختلف دریایی.

مرکز امور دریایی بین‌المللی قشم

همزمان با اجرای اهداف استراتژیک بالا، ضروری است یک مرکز امور دریایی بین‌المللی نیز، برای رسیدن به مقاصد زیر ایجاد شود:

۱. هماهنگی بین سازمان منطقه‌ی آزاد قشم و کلیه‌ی سازمان‌ها، ارگان‌ها و نهادها با شرکت‌های مرتبط دریایی.

۲. تهیه‌ی دستورالعمل‌های لازم، بر مبنای قوانین حاکم و در جهت تسهیل روند انجام امور.

۳. شناخت ارگان‌ها، شرکت‌ها و مؤسسات دریایی از یکدیگر، به دلیل تجمع در یک محل.

۴. ارتباط سهل و آسان آن‌ها به خاطر حضور همگی آن‌ها در یک مجتمع مشخص.

۵. کاهش هزینه‌های مختلف و سهولت در رفت‌وآمد.

۶. افزایش دانش دریایی جمع حاضر در مجتمع. برای تحقق این امر و جذب شرکت‌های خارجی و داخلی، باید امتیازات خاصی از قبیل: واگذاری دفتر کار، وام با بهره‌ی کم، به متقاضیان داد. همچنین،

تمرکز سازمان‌های ذی‌ربط از قبیل سازمان بنادر، پست، گمرک، مخابرات، ادارات مربوط به صدور گذرنامه و روادید، صدور گواهی‌نامه‌ی بانک‌های معتبر در این مرکز، به منظور تسهیل در انجام امور ضروری است.

دلایل واگذاری مزایای طرح

۱. رشد تجارت و پیشی گرفتن آن بر تولید کشورها.

۲. جهانی شدن اقتصاد.

۳. یکپارچگی و ادغام بازارها.

۴. روند تحولات کشتیرانی‌ها.

۴-۱. افزایش رقابت میان خطوط کشتیرانی.

۴-۲. توسعه‌ی فن‌آوری‌های جدید در کشتی‌ها.

۵. توسعه ارتباط میان صنایع دریایی.

۶. گسترش توانمندی‌ها و مهارت‌های بخش دریایی.

۷. استفاده از تکنولوژی‌های روز در فعالیت‌های دریایی.

۸. افزایش رقابت میان شرکت‌های کوچک در



برنامه‌های استراتژیک توسعه‌ی صنایع دریایی در قشم

۱. ایجاد صنایع کشتی‌سازی در انواع مختلف.

۲. تولید تجهیزات دریایی، ایجاد و گسترش اسکله‌ها.

۳. راه‌اندازی تعمیرگاه‌های مجهز سرویس‌دهی به کشتی‌های خودی و عبوری.

۴. سازمان‌دهی و گسترش فعالیت‌های شیلاتی.

۵. ایجاد پایگاه سوخت‌رسانی به کشتی‌ها با امکانات ۱۰ مخزن سوخت، بویه‌ی شناور، اسکله،

۲ فرود بارج، لنگرگاه بین لارک و قشم.

۶. ایجاد صنایع دریایی و همزمان، انتقال تکنولوژی به منطقه.

۷. تأسیس مراکز آموزشی و انتقال دانش فنی دریایی در سطوح مختلف.

۸. تبدیل جزیره به کانون اصلی ترانزیت و حمل‌ونقل کالا از راه دریا.

۹. طراحی و اصلاح ساختار موجود در جهت رفع موانع.

ایجاد تأسیسات بندری مناسب، رونق و توسعه‌ی صنعت نفت و گاز و صنایع وابسته را نیز در پی خواهد داشت، از جمله:

۱. تأسیس کارخانه‌ی CNG، گاز فشرده و کمپرس شده، با توجه به ذخایر غنی گاز منطقه برای صادرات، که در آن صورت، نیاز به بندر بارگیری و تأسیسات بندری نیز خواهد بود.

۲. ایجاد مخازن نفت خام در جزیره که مورد نیاز کشور است (فقط در جزیره‌ی خارک، ۱۶ میلیون بشکه نفت خام قابل ذخیره است و می‌توان

مخازنی تا حدود ۱۰۰ میلیون بشکه ایجاد کرد که هم برای ذخیره به کار می‌آیند و هم در مواقع بحرانی، مشکل‌گشا خواهند بود).

۳. ایجاد پالایشگاه (که در این صورت، نیازمند ایجاد اسکله‌ی نفتی خواهد بود).

۴. توسعه‌ی صنایع فولاد و آلومینیوم.

۵. تأسیس محلی با امکانات زیست‌محیطی، به منظور اوراق کردن کشتی‌های فرسوده با

به منظور ذخیره‌ی کالاهای مختلف دریایی، مراکز مسکونی، هتل و مراکز سوخت‌گیری برای شناورها است. بنابراین، بعد از ثبت شرکت و بنا به درخواست دفتر کار، انبار و کارگاه در اختیار متقاضیان قرار می‌گیرد.

با توجه به آن چه گفته شد و این که سهم فعالیت‌های دریایی در شکوفایی اقتصادی کشورها بسیار زیاد است، می‌توان تأثیر آن را تا بیش از ۵۰ درصد برآورد کرد. ایجاد یک قطب دریایی در سواحل خلیج فارس که ملزم به برآورده ساختن نیازهای صنعت دریانوردی کشور باشد، با ارایه‌ی زیرساخت‌های خدماتی پیشرفته، تسهیل قوانین، ایجاد محیطی مؤثر و تخصصی برای شبکه‌سازی و گردهم آوردن کلیه‌ی فعالان صنعت دریانوردی از سراسر منطقه، امری حیاتی محسوب می‌شود.

موقعیت استراتژیک جزیره‌ی قشم

موقعیت استراتژیک جزیره‌ی قشم در تنگه‌ی هرمز، امکان دسترسی آن به آب‌راه‌های بین‌المللی و واقع شدن در کریدور حمل‌ونقلی دریایی از یک سو و توانمندی‌ها و ظرفیت‌های

بالقوه‌ی سرزمینی از سوی دیگر، از جمله: برخورداری از ۲۶۰ کیلومتر ساحل، وجود ذخایر عظیم نفت و گاز و اسکله‌هایی با عمق مناسب

و قابلیت پهلوگیری کشتی‌هایی با ظرفیت بالا و همچنین وجود مزیت‌های قانونی این

جزیره، به عنوان منطقه‌ی آزاد، مانند: اولویت فعالیت‌های اقتصادی، اعم از صنعتی، تجاری و

خدماتی، سرمایه‌گذاری خارجی تا میزان ۱۰۰ درصد سهام، معافیت از پرداخت هرگونه حقوق

گمرکی و سود بازرگانی برای واردات مواد اولیه، ماشین‌آلات و قطعات یدکی برای تولید در

منطقه، باعث گردیده جزیره‌ی قشم بتواند یک هدف ایده‌آل برای تجارت دریایی محسوب شود،

و در صورت برخورداری از سیستم یکپارچه‌ی مدیریتی، به قطب صنایع دریایی در کل منطقه

مبدل شود.

دریایی در سطح جهان و منطقه و مقایسه‌ی آن‌ها با شرایط کشور.

- مطالعه و بررسی دامنه‌ی فعالیت‌های موجود صنایع و امور دریایی در منطقه‌ی آزاد قشم.

- پیش‌بینی بازار آینده‌ی کشور در بخش‌های مختلف صنایع و امور دریایی.

- تعیین شاخص‌های کلیدی و زمینه‌های ورود یا افزایش حضور عملکرد منطقه‌ی آزاد قشم در بخش‌های مختلف صنایع و امور دریایی.

- تحلیل فرصت‌ها، تهدیدها، نقاط قوت و ضعف صنایع و امور دریایی کشور.

- تعیین چشم‌انداز مناسب برای منطقه‌ی آزاد قشم در بخش صنایع و امور دریایی.

- تعیین استراتژی‌های مناسب برای ورود یا افزایش حضور عملکرد منطقه‌ی آزاد قشم در تحقق چشم‌انداز قطب دریایی.

- تعیین راهکارهای اجرایی مناسب در بخش‌های مختلف، شامل: اقدامات لازم قانونی، حقوقی، سرمایه‌گذاری و تحقیقاتی.

آن چه مسلم است، این که: زیربنای اقتصادی را باید طوری احداث کرد که علاوه بر استفاده از توانمندی شرکت‌های داخلی، بتوان بیشتر از توانمندی‌های شرکت‌های خارجی نیز، در این طرح استفاده کرد. امید است با تصمیمات قاطع و جدی که توسط مسئولین در زمینه‌ی امور دریایی جزیره‌ی قشم در آینده‌ی نه چندان دور گرفته می‌شود، شاهد ایجاد قطب بین‌المللی دریایی در خلیج همیشه فارس و دریای عمان باشیم. ■

با توجه به شرایط ویژه‌ی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم و توانمندی‌های آن، این طرح تکمیل و به اجرا درآورده شود.

ضرورت انجام طرح

سرمایه‌گذاری‌های سال‌های گذشته در بخش صنایع و امور دریایی کشور و بازار گسترده‌ی آن، نیازمند توجه دقیق و تدوین سیاست‌های کاربردی مناسب است. مسلماً نقش دولت در عملکرد صنایع دریایی و هدایت صحیح آن، بسیار حساس بوده و انتظار واگذاری آن در آینده به بازار عرضه و تقاضا، روشی غیرقابل قبول خواهد بود. بر این اساس، به منظور ایجاد قطب دریایی در منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم، نیازمند شناختی کامل و جامع از ابعاد موجود و آینده صنعت دریایی است، بر آن هستیم تا بر اساس آن، استراتژی‌های مناسب را اتخاذ نماییم.

مراحل انجام مطالعات، با هدف ایجاد

قطب دریایی در قشم

- شناسایی و تعریف حوزه‌های مختلف صنایع دریایی و بخش‌های غیرصنعتی مرتبط با آن.

- تقسیم‌بندی مناسب صنایع و امور دریایی و تعیین ویژگی‌ها و مشترکات آن با دیگر حوزه‌های صنعتی

- معرفی مراکز مهم مرتبط با حوزه‌ی صنعت دریایی و تأثیرگذار بر آن، در سطح کشور و جهان.

- مطالعه‌ی موقعیت اجمالی (سطح تکنولوژی، کیفیت نیروی انسانی، جایگاه و...) صنایع و امور

حوزه‌ی دریایی.

۹. کسب درآمد هنگفت برای کشور از راه کشتی‌سازی، ارایه‌ی خدمات دریایی، شامل: تعمیر کشتی‌ها، سوخت‌رسانی، فروش مایحتاج کشتی‌ها و قطعات یدکی و سایر ملزومات (در حال حاضر، علاوه بر این که درآمدی از این راه حاصل نمی‌شود، مبالغ بسیار زیادی ارز نیز، به منظور انجام مراتب یادشده برای کشتی‌های خودی در کشورهای منطقه هزینه می‌شود).

۱۰. ایجاد وحدت و یکپارچگی مدیریت در حوزه‌ی صنایع دریایی که باعث به وجود آمدن بزرگ‌ترین منطقه‌ی آزاد راهبردی در پایانه‌ی حمل‌ونقل دریایی منطقه می‌شود.

۱۱. کسب درآمد با توسعه‌ی صنایع شیلاتی و حمل‌ونقل دریایی.

۱۲. ایجاد فرصت‌های شغلی مناسب، به نسبت تغییر بافت جمعیتی با قابلیت افزایش جمعیت (۳ میلیون نفر).

۱۳. کسب درآمد از منابع جهان گردی.

۱۴. کسب درآمد از راه صادرات مجدد کالاهای وارد شده به کشور.

هدف از اجرای طرح

در این طرح، سعی خواهد شد با تکیه بر فعالیت‌ها و شرایط موجود در کشور در حوزه‌ی صنایع دریایی، از طرح‌های مشابه در سایر کشورها، اطلاعات جمع‌آوری و با برگزاری جلسات کارشناسی صاحب‌نظران، اصول استراتژی مناسب در بخش صنایع دریایی تدوین گردد و در مرحله‌ی نهایی،



فرم اشتراک

- هزینه اشتراک برای ۶ شماره ۳۰۰۰۰ تومان
- هزینه اشتراک برای ۱۴ شماره ۶۰۰۰۰ تومان

نحوه اشتراک:

- مبلغ اشتراک را به حساب شماره ۰۴-۲۸۹۸۵۷۳۰۰۱ بانک صادرات به نام ماهنامه بندرودریا واریز نمایید.
- خواهشمند است پس از تکمیل فرم اشتراک همراه با اصل فیش بانکی به نشانی تهران، سپهرودی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی، خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه پنجم، واحد ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۲۲۴۱۲ و یا صندوق پستی: تهران، ۱۵۵۱۶۷۵-۲۷۱۳ به نام ماهنامه بندرودریا پست نموده و یا به شماره ۸۸۵۲۲۶۹۸-۹ ارسال نمایید.
- مبلغ اشتراک از تمام شعبات بانک صادرات سراسر کشور قابل پرداخت است.
- اولین شماره از مجله پس از دریافت مفادک مورد نیاز به نشانی مشترک ارسال می‌شود.

نام و نام خانوادگی: _____ شغل: _____ نام شرکت/موسسه: _____
 رشته تحصیلی: _____ نشانی کامل پستی: _____
 کدپستی ده رقمی: _____ تلفن: _____ همراه: _____
 پورتال: _____ پست الکترونیک: _____

در صورت تغییر نشانی و یا پلاک در اولین فرصت آدرس جدید پستی خود را به دفتر نشریه ارسال نمایید.

رشد فعالیت‌های تجاری بنادر خوزستان



فعالیت‌های تجاری بنادر استان خوزستان در ۶ ماه نخست امسال ۷ درصد رشد داشت. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان؛ تخلیه و بارگیری انواع کالا در بنادر استان خوزستان با ۷ درصد رشد از ۱۷ میلیون و ۶۷۳ هزار و ۵۶۷ تن در ۶ ماهه نخست سال گذشته به ۱۸ میلیون و ۸۴۵ هزار و ۳۶۳ در مدت مشابه امسال رسید.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: در ۶ ماهه نخست امسال تعداد ۷۲۷ فروند کشتی تجاری با ۸ درصد رشد نسبت به ۶ ماهه نخست در سال گذشته به بندر امام خمینی وارد و یا از آن خارج شدند و میزان ۱۲ میلیون و ۵۳۳ هزار و ۳۳۵ تن کالای تجاری را با ۳ درصد رشد نسبت به ۶ ماهه نخست سال گذشته تخلیه و بارگیری کردند. ابراهیم ایدنی در ادامه از مواد شیمیایی، غلات، آهن آلات، خاک معدنی، روغن و کود به عنوان عمده ترین کالاهای تجاری تخلیه و بارگیری شده در بندر امام خمینی در ۶ ماهه نخست امسال یاد کرد.

وی همچنین از رشد ۱۵ درصدی تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی در بندر امام خمینی خبر داد و گفت: در این مدت میزان ۵ میلیون و ۶۴۸ هزار و ۹۷ تن انواع کالای نفتی در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شد، که میزان ۴۲۱ هزار و ۵۷۸ تن آن با ۶ درصد رشد نسبت به ۶ ماهه نخست سال گذشته مربوط به تخلیه و ۵ میلیون و ۲۲۶ هزار و ۵۱۹ تن آن با ۱۶ درصد رشد نسبت به مدت مشابه آن در سال گذشته مربوط به بارگیری می‌باشد. مهندس ایدنی از رشد ۲۴ درصدی تخلیه و

بارگیری انواع کالای نفتی و غیر نفتی در بندر خرمشهر خبر داد و گفت: تخلیه و بارگیری انواع کالای نفتی در بندر خرمشهر با ۲۰ درصد رشد از ۵۰۵ هزار و ۹۰۰ تن در ۶ ماهه نخست سال گذشته به ۶۰۹ هزار و ۵۹۷ تن در مدت مشابه امسال رسید.

ایدنی در ادامه از رشد ۱۰۰ درصدی تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی در این مدت در بندر خرمشهر خبر داد و خاطر نشان کرد: در ۶ ماهه نخست امسال ۱۵ هزار و ۶۷۵ تن انواع کالای نفتی در این بندر تخلیه و بارگیری شد. وی همچنین از جابه جایی ۱۵ هزار و ۶۹۶ نفر مسافر با ۱۲ درصد رشد در نیمه ی نخست امسال در بندر خرمشهر خبر داد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص فعالیت‌های عملیاتی بنادر آبادان، چوئبده و اروند کنار گفت: در ۶ ماهه نخست امسال میزان ۳۸ هزار و ۶۵۹ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی در این بنادر تخلیه و بارگیری شد که میزان ۳۷ هزار و ۱۱۸ تن آن با ۲۸ درصد رشد مربوط به کالاهای غیر نفتی و یک هزار و ۵۴۱ تن آن مربوط به کالاهای نفتی می‌باشد.



بازدید معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از بنادر هرمزگان

در نشستی با اتحادیه مالکان کشتی و با حضور مدیران بخش دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مسایل مربوط به جستجو و نجات دریایی، ثبت شناوران، کشتیرانی و سایر مسایل مرتبط با بخش دریا و دریانوردی را مورد بررسی قرار داد.

در این نشست صمیمی، نمایندگان اتحادیه مالکان کشتی، به ارائه مشکلات و مسایل مربوط به حوزه فعالیت خود پرداختند و طی آن معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، پاسخ‌های لازم را ارائه نمود.

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از بنادر استان هرمزگان دیدار کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، سعید ایزدیان به همراه مدیران کل دریایی با حضور در هرمزگان، از بنادر شهیدر جایی، پهل، لافت، کاوه، شهید ذاکری و شهید حقانی دیدار و از نزدیک با مسایل و مشکلات بخش دریایی این بنادر آشنا شد.

همچنین معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در این دیدار ۲ روزه

آموزش قضایی به کلیه نیروهای گارد و انتظامات بندر خرمشهر

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: در راستای آشنایی بیشتر پرسنل گارد و انتظامات این اداره کل، یک دوره آموزشی به مدت پنجاه ساعت به منظور ارتقاء سطح دانش قضایی و حقوقی نیروهای گارد و انتظامات توسط دادستان شهرستان خرمشهر برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، عادل درسی ادامه داد: این دوره که در محل سالن آمفی تئاتر بندر برگزار شد، ارتقاء دانش قضایی نیروهای گارد و انتظامات اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر را در پی داشته و در بالابردن سطح کیفی مراحل تحقیقات مقدماتی و تشکیل پرونده های کیفری و حقوقی و ارائه هر چه بهتر خدمات قضایی به اربابان رجوع این اداره کل، کمک زیادی خواهد کرد.

در نیمه نخست امسال به وقوع پیوست

تخلیه و بارگیری بیش از ۴۵ میلیون تن کالا از بنادر هرمزگان



۵۸ هزار و ۶۲۹ تن کالای غیرنفتی از طریق بنادر استان ترانزیت شد که این رقم رشدی ۱۳۲ درصدی را شامل شده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان میزان واردات کالاهای غیر نفتی را طی این مدت ۹ میلیون و ۷۲۲ هزار و ۳۵۲ تن عنوان کرد.

وی با اشاره به کاهش قابل توجه واردات مواد نفتی گفت: در این مدت یک میلیون و ۳۲۹ هزار و ۴۹۶ تن مواد نفتی از طریق بنادر استان وارد کشور شد که ۴۵ درصد کاهش یافته است.

وی خودکفایی در تولید بنزین را از جمله مهم ترین دلایل کاهش واردات مواد نفتی اعلام نمود. صفایی گفت: صادرات مواد نفتی در این مدت به رقم ۶ میلیون و ۸۰۴ هزار و ۴۰۷ تن رسید که ۴ درصد رشد یافته است.

وی خاطر نشان کرد: میزان ترانزیت این مواد نیز در این مدت از رشد چشمگیر ۳۵۴ درصدی برخوردار بود و به رقم ۷۳ هزار و ۶۴۲ تن رسید. وی در خصوص عملیات

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از تخلیه و بارگیری بیش از ۴۵ میلیون تن کالا از بنادر استان طی نیمه نخست امسال خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی گفت: از ابتدای امسال تاکنون ۴۵ میلیون و ۹۸۵ هزار و ۳۸۶ تن کالا در بنادر استان تخلیه و بارگیری شد که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۱ درصد رشد نشان می دهد.

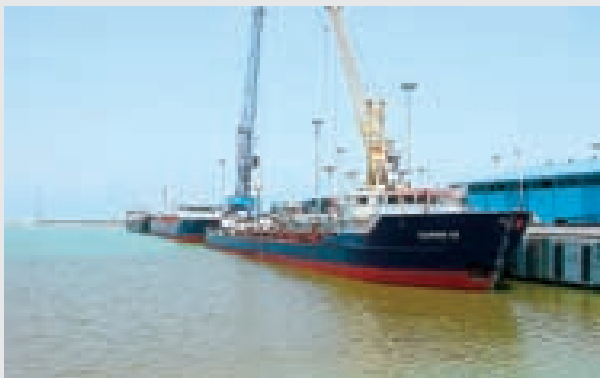
وی اضافه کرد: از کل میزان تخلیه و بارگیری انجام شده در بنادر، ۲۷ میلیون و ۸۶۴ هزار و ۸۸۳ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و مابقی اختصاص به مواد نفتی داشته که به ترتیب ۲۲ درصد رشد و ۲ درصد کاهش یافته است.

وی با اشاره به رشد چشمگیر صادرات غیرنفتی از بنادر استان گفت: در این مدت ۱۰ میلیون و ۱۲۱ هزار و ۵۷۰ تن کالای غیرنفتی از طریق این بنادر به خارج از کشور صادر گردید که از رشد ۴۶ درصدی برخوردار بوده است. صفایی ادامه داد: همچنین طی این مدت یک میلیون و

کانتینری صورت گرفته در این مدت در بنادر استان گفت: طی ۶ ماهه نخست امسال، یک میلیون و ۲۲۳ هزار و ۸۹ TEU کانتینر در بنادر استان تخلیه و بارگیری شد که ۱۹/۲ درصد رشد نشان می دهد.

صفایی با اشاره به کاهش جابه جایی مسافر در بنادر مسافری استان گفت: در مدت یاد شده ۳ میلیون و ۲۵۸ هزار و ۲۸۹ مسافر در این بنادر جابجا شدند که ۳ درصد نسبت به سال گذشته کاهش یافته است.

رشد صدرصدی ترانزیت مواد نفتی در بندر نوشهر

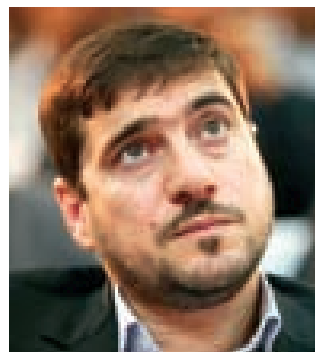


حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بندارو دریانوردی استان مازندران به رقم ششصد و هشتاد هزار (۶۸۰/۰۰۰) تن رسید. این میزان مبادلات تجاری توسط ۲۳۷ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است. عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر، چوب و تخته، غلات، مواد شیمیایی، آهن آلات، کاغذ و مقوا بوده و همچنین کالاهای صادراتی نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالاهای سوپرمارکتی می‌باشد. شایان ذکر است ترانزیت مواد نفتی در شش ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۰۰ درصد رشد داشته است.

رشد ۴۲۲ درصدی ترانزیت نفتی در بندر امام خمینی

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان؛ در ۶ ماهه نخست امسال ۶۱۲ هزار و ۶۵۲ تن کالای نفتی با ۴۲۲ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال قبل از بندر امام خمینی به سایر کشورها ترانزیت شد. مدیرکل بندار و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اینکه عمده ترانزیت کالاهای نفتی صورت گرفته در بندر امام خمینی مربوط به مازوت کشور عراق می‌باشد، خاطر نشان کرد: مازوت های ترانزیتی عراق از پالایشگاههای بی جی، کرکوک و سلیمانیه عراق توسط کامیون از مرزهای غرب کشور به مقصد بندر امام حمل و از این بندر توسط کشتی به خارج از کشور ترانزیت می‌گردد. «ابراهیم ایدنی» در ادامه به تشریح مزیت‌های بالای ترانزیت از بندر امام خمینی پرداخت و گفت: نزدیکی به منطقه ویژه اقتصادی صنایع پتروشیمی بندر امام خمینی، نزدیکی به منطقه آزاد تجاری اروند، اتصال به شاهراه های اصلی در مسیر کریدور دریایی جنوب شرقی آسیا و قرار گرفتن در کریدور ترانزیتی شرق به غرب، قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی های کانتینری نسل چهارم، امکان واگذاری و اجاره زمین و انبار، تجهیزات و امکانات خدماتی و رفاهی به مؤسسات داخلی و خارجی جهت مشارکت و سرمایه‌گذاری، امکان حمل یکسره و مستقیم کالا بین کشتی ها و مهم ترین مراکز تجاری و صنعتی ایران با کشورهای همسایه از جمله مزایای ترانزیت کالا از طریق بندر امام خمینی می‌باشد. وی خاطر نشان کرد: بندر امام خمینی علاوه بر قرار گرفتن در مسیر اصلی ترانزیت به کشور عراق از طریق مرزهای شلمچه، مهران، خسروی، پرویز خان و باشماق، امن ترین و کوتاه‌ترین مسیر حمل زمینی کالا به کشورهای آذربایجان، ترکیه و آسیای میانه بوده و شرایط مناسبی را برای صادرات و ترانزیت کالا به تمام نقاط جهان فراهم نموده است.

جابه‌جایی بیش از یک میلیون و ۲۰۰ هزار TEU کانتینر در بندر شهید رجایی



نفتی از طریق بندر شهید رجایی به خارج از کشور صادر شد که با رشد چشمگیر ۵۶ درصدی مواجه بوده است. مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان با اشاره به افزایش ۳ درصدی واردات کالاهای غیر نفتی از این بندر میزان آن را ۹ میلیون و ۳۲۲ هزار و ۱۰۴ تن عنوان کرد. وی در عین حال از رشد ۱۴۸ درصدی ترانزیت کالاهای غیر نفتی از طریق این بندر خبر داد و گفت: طی این مدت ۹۴۳ هزار و ۵۰۴ تن کالای غیر نفتی از طریق این بندر ترانزیت شده است. صفایی با اشاره به عملکرد تخلیه و بارگیری مواد نفتی در این بندر گفت: طی ۶ ماهه گذشته، ۱۲ میلیون و ۳۵۱ هزار و ۹۶۱ تن مواد نفتی از طریق این بندر تخلیه و بارگیری شد که با کاهش ۱۱ درصدی روبرو بوده است. وی میزان ترانزیت این مواد را در این بندر ۷۳ هزار و ۹۰۷ تن عنوان کرد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۴ برابر شده است. مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان با اشاره به کاهش واردات مواد نفتی از این بندر گفت: آمار واردات مواد نفتی نیز طی این مدت به رقم یک میلیون و ۳۲۹ هزار و ۴۴۷ تن رسید که ۴۵ درصد کاهش یافته است.

مدیر کل بندار و دریانوردی هرمزگان گفت: در ۶ ماهه اول سال جاری یک میلیون و ۲۲۲ هزار و ۳۸۳ TEU کانتینر در مجتمع بندری شهید رجایی تخلیه و بارگیری شد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان، علی اکبر صفایی اضافه کرد: این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از رشد ۱۹ درصدی برخوردار بوده است. وی در عین حال کل میزان تخلیه و بارگیری کالا در این بندر را ۳۳ میلیون و ۷۹۷ هزار و ۶۹۵ تن عنوان کرد و از رشد ۱۸ درصدی این آمار نسبت به سال گذشته خبر داد. صفایی اضافه کرد: در این مدت همچنین ۹ میلیون و ۴۱۱ هزار و ۲۸۷ تن کالای غیر

خانم های ایرانی اولین ملوانان منطقه خواهند شد

دریانوردی این بندر نموده است. مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر تصریح کرد: از آنجایی که در کنوانسیون مربوطه اشاره به جنسیت فرد نگردیده لذا این اداره کل ضمن مکاتبه با سازمان مرکزی (اداره امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی) اقدامات لازم مبنی بر اخذ مجوز را انجام داده است. وی هدف از برگزاری دوره های آموزش صنعت دریانوردی برای بانوان را بدین شرح اعلام نمود که با گسترش رشته‌های متنوع دریانوردی و داشتن دانشجویان خانم در بسیاری از این رشته‌ها و لزوم تحقیقات و پژوهش در دریا، از این پس خانم ها پس از دریافت گواهینامه دریانوردی می‌توانند با حضور بر روی شناورها در سفرهای دریایی شرکت و به پژوهش بپردازند. البته تا چندی پیش بانوان به دلیل نداشتن گواهینامه دریانوردی با مشکلات عدیده‌ای روبرو بوده اند ولی اینک با برگزاری چنین دوره هایی مشکلات آنها مرتفع شده و می‌توانند به تحقیقات خود ادامه دهند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، عادل دریس گفت: با برگزاری دوره ملوانی جهت آموزش خانم‌ها در این اداره کل، برای اولین بار در منطقه بانوان مدرک ملوانی اخذ خواهند کرد. مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: از آنجایی که سازمان بندار و دریانوردی متولی اجرای قوانین، کنوانسیون‌ها و دستورالعمل‌های بین‌المللی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) می‌باشد و کشورمان در لیست سفید کنوانسیون استانداردهای آموزشی و صدور گواهینامه‌های دریانوردی (STCW-95) قرار دارد از این رو این سازمان می‌تواند ضمن برگزاری دوره های دریانوردی اقدام به صدور گواهینامه های بین‌المللی نماید. دریس اضافه کرد: در همین راستا این اداره کل با اخذ مجوز دوره ملوانی جهت آموزش بانوان برای اولین بار در ایران و حوزه خلیج فارس منطبق با کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی STCW-95 اقدام به برگزاری دوره مذکور در آموزشگاه

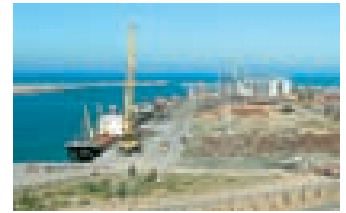


آغاز سفر دریایی بزرگترین شناور چوبی کشور از بندر لنگه

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه از آغاز سفر دریایی بزرگ‌ترین شناور چوبی کشور از این بندر خبر داد. به گزارش روابط عمومی اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه، اسماعیل مکی‌زاده گفت: به همت اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه و شرکت تعاونی لنج‌داران بندرکنگ ضمن رونمایی از بزرگ‌ترین شناور چوبی ساخت کشور، سفر دریایی با حضور مقامات شهری، روسای ادارات همچنین دریانوردان و جمع کثیری از اقشار مختلف مردم شهرستان بندر لنگه انجام پذیرفت. وی اضافه کرد: شناور گلبد تولید کارگاه لنج سازی گلبد می‌باشد که ۴۴ متر طول و ۵ متر آب‌خور دارد. مکی‌زاده ظرفیت این شناور را ۱۴۰۰ تن عنوان کرد و گفت: این شناور با هزینه‌ای بالغ بر ۱۳ میلیارد ریال ساخته شده است که هدایت این شناور را ناخدا محمد کنگی از دریانوردان پرسابقه بندرکنگ عهده‌دار است. وی تصریح کرد: این شناور جهت تجارت در مسیر بنادر لنگه و دبی به کار گرفته می‌شود.

افزایش ورود کشتی‌ها طی شش ماهه گذشته به بندر امیرآباد

با نیمه اول سال گذشته ۲۴ درصد رشد داشته ضمن این که در این مدت رشد ۲۹۸ درصدی بارگیری کشتی حاکی از افزایش صادرات از این مبدا می‌باشد. بنابر همین گزارش بررسی آماری حاکی از جابجایی ۱۰۲۹۴۱۵ تن کالا توسط ۵۵۶۲۴ دستگاه کامیون بوده که از نظر تعداد و تناژ کامیون به ترتیب ۳۳ و ۲۹ درصد افزایش داشته است. ۴۲ درصد از کالاهای بصورت یکسره و ۵۸ درصد نیز به صورت غیر یکسره به مقاصد خود حمل شده‌اند. گفتنی است در انتهای نیمه اول امسال پایانه نفتی نکا نیز به میزان ۸۰۰۰۵۱ تن، تخلیه و بارگیری و ترانزیت انواع مواد نفتی را داشته است.



منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در شش ماه گذشته سال جاری با ورود ۳۱۴ فروند کشتی، نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۵ درصد افزایش ورود کشتی داشته است. به گزارش روابط عمومی بندر امیرآباد، پس از گذشت شش ماه از سال ۸۹ مجموع کالای تخلیه و بارگیری شده در بندر ۱۰۴۰۲۰۱ تن است که در مقایسه

خدمه‌ی بارچ و یدک‌کش در آبهای هرمزگان نجات یافتند

بود ۱۰ سرنشین داشت که تیم جستجو و نجات دریایی پس از اطلاع از وقوع سانحه، با شناور ناجی به همراه تیم غواصی، شناور هادی به همراه تیم آتش نشانی و یدک‌کش ثارا... به یاری شناور سانحه دیده شتافتند و توانستند به موقع اقدام به تخلیه آب داخل شناور نموده و شناور را از غرق شدن نجات دهند. این شناور از ناحیه سمت راست بارچ خود دچار آسیب جدی شده بود که در نهایت و پس از ۵ ساعت تلاش در شمال جزیره قشم به گل زده شد. گفتنی است همه ۱۰ سرنشین این شناور در صحت و سلامت به سر می‌برند.

با تلاش و اقدام به موقع تیم جستجو و نجات دریایی، ۱۰ خدمه بارچ و یدک‌کش در آبهای هرمزگان از غرق شدن نجات یافتند. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، بنا بر اعلام مرکز جستجو و نجات دریایی بندرعباس، یک فروند بارچ و یدک‌کش در لنگرگاه بندرعباس با کشتی کانتینری خالد بن ولید برخورد کرد و دچار آبگرفتگی شد. این بارچ و یدک‌کش از بندرعباس به سمت راس الخیمه در حرکت بود که دچار سانحه شد. این بارچ و یدک‌کش که دارای ملیتی ایرانی

شرکت تایدواتر موفق به کسب گواهینامه IMS شد

های پیمانکار اقدام کرد. بنابر این گزارش الزام به مستند سازی و تدوین روشهای اجرایی با توجه به حجم بالا، تنوع فوق‌العاده کاری و مشاغل مرتبط، وسعت اراضی تحت پوشش و راهبری و همچنین شرایط محیطی و جوی، کارشناسان گروه IMS تایدواتر را ناگزیر از برگزاری ده ها جلسه کاری و بررسی شیوه و روش های بسیار متنوع و مختلف عملیاتی و ستادی ساخت. این روند با پیش می‌تیزی به عمل آمده در اردیبهشت ماه سال گذشته و شناسایی نقاط ضعف و قوت پیاده سازی این سیستم توسط شرکت مرزبان کیفیت، نماینده شرکت IMQ ایتالیا، وارد مرحله جدیدی شد. در پی آن، جهت رفع عدم انطباق‌های شناسایی شده بیش از یکصد جلسه کارشناسی و مدیریتی برگزار و فرامین عملیاتی و ستادی صادر و اجرا شد که در نهایت پس از دو روز ممیزی در روزهای پنجم و ششم مهر ماه جاری، شرکت تایدواتر ناحیه هرمزگان موفق به کسب گواهینامه IMS شد.

به نقل از ناحیه هرمزگان، این شرکت در دی ماه سال ۸۶ با عقد قرارداد مشاوره و تشکیل کمیته راهبری IMS و فعال شدن کمیته اجرایی متشکل از کارشناسان واحدهای تابعه در بندر شهید رجایی، و اعلام خط مشی دوازده گانه در جهت پیاده سازی سیستم مدیریت یکپارچه، موسوم به IMS، نخستین گام را برداشت. این گزارش حاکیست، خط مشی شرکت تایدواتر در جهت پیاده سازی این استانداردهای سه گانه بر افزایش کیفیت کار، افزایش رضایت مشتریان، رعایت نکات ایمنی جهت کاهش حوادث و مدیریت مصرف انرژی و جمع‌آوری ضایعات استوار بود. تیم IMS در ناحیه هرمزگان بر اساس الزامات مندرج در استاندارد ISO9001(2008) مدیریت کیفیت، ISO14001(2004) استاندارد محیط زیست و OHSAS18001(2007) استاندارد ایمنی و بهداشت شغلی، نسبت به تدوین و مستند سازی ده ها روش اجرایی و سیستمی، دستورالعمل و شاخص های مرتبط با فعالیت های شرکت تایدواتر و شرکت



شرکت تایدواتر خاورمیانه، به عنوان بزرگ‌ترین و معتبرترین شرکت خدمات دریایی و بندری کشور، پس از طی روندی سی و سه ماهه موفق به کسب گواهینامه IMS در مجتمع بندری شهید رجایی شد. به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل شرکت تایدواتر

تحول چشمگیر وضعیت ترافیکی محوطه بندری

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر: مهندس صالح کوثری زاده گفت: پروژه دفنی کردن کابل‌های دوربین مدار بسته اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ۷۵ درصدی پیشرفت فیزیکی داشته است. معاون فنی مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: این پروژه با هدف کاهش هزینه‌های احتمالی و بهینه سازی وضعیت حفظ و نگهداری مسیرهای کابلی دوربین‌های مدار بسته بندر خرمشهر صورت گرفته است. مهندس کوثری زاده طول این پروژه را ۷۰۰۰ متر و اعتبار آن را ۱۵ میلیارد ریال ذکر کرد و گفت: این پروژه تا کنون ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. وی در باره پروژه اصلاح علائم ترافیکی این اداره کل نیز گفت: با توجه به وسعت بندر و حضور خودروهای مختلف در بندر خرمشهر، بازسازی، تهیه و نصب علائم ترافیکی، اصلاح هندسی معابر و راه‌ها را در دستور کار قرار داده‌ایم و توانسته‌ایم این پروژه که به طول ۲۵۰۰۰ متر بود را با اعتبار ۷ میلیارد ریال به پایان برسانیم. معاون فنی مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر پیشرفت فیزیکی این پروژه را تا کنون ۵۰ درصد اعلام کرد و گفت: با اجرای کامل این پروژه در وضعیت ترافیکی و حمل و نقل وسایل نقلیه سبک و سنگین در محوطه بندری تحولی خاص ایجاد خواهد شد.

نجات جان ۶ نفر سرنشین موتور لنج تجاری در آب‌های خوزستان

۶ نفر از سرنشینان یک فروند موتور لنج تجاری آسیب‌دیده در حوالی چاه‌های نوروز، توسط مرکز جست‌وجو و نجات دریایی بندر امام خمینی نجات دادند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان: نیروهای مرکز جست‌وجو و نجات دریایی بندر امام خمینی (MRCC) سرنشینان یک موتور لنج تجاری را که در حوالی چاه‌های نوروز دچار حادثه شد، نجات دادند. براساس گزارش واصله از مرکز جست‌وجو و نجات دریایی بندر امام خمینی، طی شنود رادیویی در ساعت ۲:۳۰ نیمه شب بر روی کانال VHF 16 ناخدا می‌موتور لنج امید با تابعیت ایرانی که از کویت به سمت بندر گناوه در حال حرکت بود اظهار داشت؛ شناورشان در حوالی چاه‌های نوروز به علت آبگرفتگی در حال غرق شدن است، پس از دریافت پیام بلافاصله ناجی ۱۷ بندر امام خمینی به موقعیت اعلام شده اعزام شدند. این گزارش همچنین می‌افزاید: به دلیل نزدیکی موقعیت لنج مضطر به چاه‌های نوروز طی تماس تلفنی از کشیک کنترل آن درخواست اعزام یک کشتی مستقر در آن گردید و در ساعت ۲:۵۰ کشتی ایران شاهد و لنج صیادی نوبهار به سمت شناور مضطر تغییر مسیر دادند.

بر اساس این گزارش در ساعت ۰۷:۲۰ صبح اطلاع حاصل شد ناجی ۷ کلیه سرنشینان را سالم از شناور در حال غرق گرفته و به بندر مراجعت نمود و در ساعت ۱۱ صبح در اسکله سرسره بندر امام خمینی پهلو گرفت. گفتنی است در این حادثه شناور مربوطه غرق و کلیه سرنشینان آن نجات یافتند.

احداث ساختمان جستجو و نجات دریایی اروندکنار

معاون مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی خوزستان از احداث ساختمان جستجو و نجات دریایی MRSC در اروندکنار خبر داد.

مسعود قاسمیان هدف از اجرای این پروژه را امداد رسانی به شناورهای عبوری از اروندکنار و قسمتهای تحت پوشش آن در خلیج فارس عنوان نمود.

قاسمیان در خصوص بخش‌های مختلف این پروژه افزود: این پروژه شامل پد هلیکوپتر، محوطه‌سازی و یک ساختمان سه طبقه با اسکلت بتنی شامل بخش اداری، گارد، اطلاعات، خدمات و انبار در طبقه همکف و دفتر رئیس ایستگاه، منشی و دستگاه‌های مخابراتی در طبقه اول و برج کنترل و عملیات دریایی در طبقه دوم و تاسیسات که شامل دکل مخابراتی است و روی بام نصب می‌شود که در مساحتی نزدیک به ۱/۵ هکتار در حال اجراست و هزینه تقریبی پروژه ۳۰ میلیارد ریال برآورد شده است. معاون مهندسی و عمران پیشرفت فیزیکی طرح را در حال حاضر ۹۰ درصد اعلام نمود و ابراز امیدواری کرد که این پروژه تا پایان سال جاری به بهره برداری می‌رسد.

نظام مدیریت پروژه PMBOK در بندر امام خمینی استقرار یافت

امام خمینی در قالب این سیستم نمود که در جهت پشتیبانی از اجرای سیستم نرم‌افزار P6، مدیریت ارزش و مدیریت ریسک آموزش داده شد.

وی خاطر نشان کرد در فاز پایانی و اجرا با تشکیل دفتر مدیریت پروژه‌ها (PMBOK)، تهیه مستندات پروژه‌ها، برنامه‌ریزی دو پروژه نمونه، کنترل و تحلیل وضعیت پروژه‌ها، نواقص احتمالی فاز طراحی، اصلاح شد.

قاسمیان در تشریح دستاوردهای اجرای این پروژه گفت: جمع‌آوری اطلاعات پیشرفت پروژه‌ها با فرمتی استاندارد و جامع در دفتر PMBOK و گزارش جامع سید پروژه‌های سازمان، تهیه اسناد طرح مالی برای پروژه‌ها و پیش بینی تهیه نمودار جریان نقدی پروژه‌ها در طول یک سال و اقدامات لازم جهت کاهش مشکلات نقدینگی پروژه‌ها، تهیه اسناد طرح کیفیت برای پروژه‌ها و تصویب اهداف کیفی سازمان برای محصولات هر پروژه و تضمین کیفیت آن با نظارت دقیق، تهیه اسناد طرح ریسک برای همه پروژه‌ها، پیش‌بینی اتفاقات احتمالی در پروژه و برنامه‌ریزی و اقدامات لازم برای جلوگیری از رخداد آنها و کنترل اثرات معکوس آنها از جمله دستاوردهای این پروژه می‌باشد.

مسعود قاسمیان در پایان افزود: ارزیابی نظام مدیریت پروژه بر اساس استاندارد بین‌المللی PMBOK انجام می‌گیرد.



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان نظام مدیریت پروژه PMBOK در بندر امام خمینی به طور کامل استقرار یافت.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر و با تاکید بر اینکه این پروژه برای نخستین بار در بندر کشور در بندر امام خمینی استقرار یافته است گفت: این پروژه در ۴ فاز استقرار یافت، فاز شناخت که شامل شناخت ساختار سازمان، ماهیت پروژه‌ها، منابع، رویه جاری برنامه‌ریزی و کنترل پروژه‌ها فاز دوم طراحی است که در آن استفاده از متدولوژی مدیریت پروژه بر اساس استانداردهای روز جهان و تهیه حدود ۹۰ دستورالعمل، سند و فرم به انجام رسید.

مسعود قاسمیان ادامه داد: در فاز سوم که فاز آموزش می‌باشد این اداره کل اقدام به آموزش ده‌ها نفر از مدیران، کارشناسان، پیمانکاران و مشاوران بندر

افزایش ۱۰ درصدی صادرات کالا در بندرلنگه

خانگی و خودرو بیان نمود و افزود: در سه ماه آغازین امسال شاهد افزایش صادرات و ترانزیت کالا بوده‌ایم و پیش‌بینی‌ها حکایت از افزایش این ارقام در ماه‌های آتی دارند.

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندرلنگه با اشاره به افزایش تردد مسافری در این بندر گفت: تردد مسافری با جابجائی چهل و هفت هزار و شصت و شش نفر از رشد ۱۵ درصدی برخوردار شد.



به گزارش روابط عمومی اداره بندر و دریانوردی بندرلنگه مدیر این اداره با بیان این مطلب گفت: طی ۶ ماهه نخست سال ۱۳۸۹ میزان ۵۲۰ هزار و سیصد و پنجاه و سه تن کالا در بندرلنگه تخلیه و بارگیری شده است که در این میان سهم صادرات ۱۶۵ هزار و صد و هفتاد و سه تن بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد چشمگیر ۱۰ درصدی را در برداشت.

مکی‌زاده افزود: اهم کالاهای صادراتی که به بازار تجارت آزاد 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 ۱۵ درصدی ترانزیت کالا از این بندر، این کالاها را اعمداً لاستیک، پلاستیک، لوازم



با استعانت از خداوند متعال و به منظور تقویت و تشویق روحیه‌ی پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی در حوزه‌ی طب پیشگیری و بهداشت دریایی روی شناورهای سطحی و زیر سطحی در میان محققین و اساتید دانشگاه‌ها و موسسات علمی و پژوهشی و فارغ‌التحصیلان رشته‌های مختلف پزشکی و طب پیشگیری و بهداشت؛ همچنین تبادل جدیدترین دست‌آوردهای علمی و تجارب کاربردی در حوزه‌ی طب پیشگیری و بهداشت دریایی در کنار ساحل و روی دریا (واحدهای شناور سطحی و زیر سطحی) میان متخصصان و پژوهش‌گران، معاونت بهداشت، اداره‌ی بهداشت و درمان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در نظر دارد اولین همایش سراسری طب پیشگیری و بهداشت دریایی روی شناورهای سطحی و زیر سطحی را در راستای سرفصل‌های طرح امام رضا(ع)، در شهرستان بندرعباس برگزار کند. از این رو، از همه‌ی اندیشمندان، استادان، پژوهش‌گران و دانشجویان نظامی و غیر نظامی، دعوت به عمل می‌آید تا با ارسال مقالات بدیع و محققانه‌ی خود در محورهای همایش، شرکت کنند.

اولین همایش سراسری طب پیشگیری و بهداشت دریایی روی شناورهای سطحی و زیر سطحی

استان هرمزگان، (بندرعباس) اسفند ماه ۱۳۸۹

بهداشت و امنیت غذا

۲

- بهداشت اماکن غذایی آشپزخانه، خبازخانه، سالن غذاخوری، انبار و سردخانه‌ها
- استانداردهای بهداشتی اماکن و تجهیزات غذایی
- بهداشت کارکنان شاغل در اماکن غذایی
- شناسایی علل بروز و شیوع بیماری‌های مرتبط با غذا
- تغذیه و برنامه‌ی غذایی استاندارد
- استاندارد سازی جیره‌های غذایی اضطراری و عملیاتی
- و...

بهداشت محیط

۱

- اماکن رفاهی و خوابگاه و تجهیزات عمومی و انفرادی
- سرویس‌های بهداشتی، حمام‌ها، خشک‌شویی و خشک کن
- شناسایی علل بروز و شیوع بیماری‌های مرتبط با محیط
- مدیریت تامین آب آشامیدنی سالم در کنار ساحل و روی دریا
- کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی محیط زیست دریایی
- ارزیابی استانداردهای فیزیکی، میکروبی و شیمیایی آب
- مدیریت جمع‌آوری و دفع بهداشتی فاضلاب و زباله در کنار ساحل و روی دریا
- و....

۳

پایش و ارزیابی سلامت کارکنان

- پایش سلامت در آغاز استخدام، سالانه و ادواری
- بیماریابی فعال و غربالگری بیماریهای شایع دریانوردی
- تشخیص و درمان بیماریهای شایع دریانوردی
- بیماریهای واگیر دار مرتبط با دریا
- بیماریهای غیر واگیر دار مرتبط با دریا
- قوانین و مقررات پیشگیری، کنترل و مراقبت بین المللی از بیماریها
- بیماریهای دریانوردان از جمله دریازدگی و پیاده شدن از کشتی
- و...

۴

ایمنی و بهداشت حرفه ای

- مدیریت ایمنی و بهداشت حرفه ایی
- مهندسی عوامل انسانی و طراحی سیستم ایمنی
- شناسایی، اندازه گیری و کنترل عوامل زیان آور و نقاط خطر آفرین
- اصول ایمنی و ارگونومیک کار و آرایه‌ی روش‌های صحیح
- الزامات تجهیزات ایمنی و حفاظت فردی، روی شناورها
- طرح و الگوهای مقابله با حوادث و سوانح دریایی
- و...

۵

بهداشت فردی و عمومی

- شیوه‌ی زندگی سالم، روی شناورها
- نظافت فردی و عمومی، روی شناورها
- آموزش بهداشت همگانی، روی شناورها
- پوشش واکسیناسیون کارکنان شاغل، روی شناورها
- بازرسی‌ها و نظارت‌های بهداشتی
- مدیریت و کنترل حشرات و جوندگان، روی شناورها
- تجهیزات و لوازم استاندارد حفاظت فردی و عمومی
- و...

۶

ورزش و آمادگی جسمانی

- برنامه‌ی آمادگی جسمانی، مختص آغاز استخدام و سالانه
- طراحی و اجرای ورزش همگانی، روی شناورها
- طراحی و اجرای مسابقات ورزشی، روی شناورها
- طراحی و جانمایی اماکن و تجهیزات ورزشی بر روی شناورها
- کنترل وزن و تناسب اندام دریانوردان
- و...

۸

مهندسی فنی دریایی

- بهینه سازی اماکن زیستی، بهداشتی و غذایی شناورها
- توسعه و تجهیز اماکن بهداشتی درمانی شناورها
- نصب سامانه‌های آب شیرین کن، روی شناورها
- استاندار سازی سامانه‌های جمع آوری و دفع بهداشتی فاضلاب و زباله
- طراحی و ساخت سامانه‌های هوشمند بهداشت و ایمنی، روی شناورها
- و...

۷

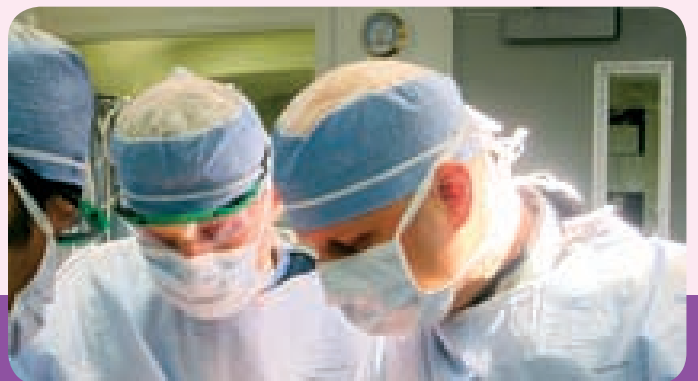
مدیریت منابع ساختار و سازمان بهداشت

- نقش بهداشت و سلامت در تحقق آموزه‌های نیروی دریایی راهبردی
- مطالعات تطبیقی ساختار و سازمان دهی بهداشت
- قوانین و کنوانسیون‌های بین المللی دریایی
- مطالعات تطبیقی استانداردهای بهداشتی شناورها
- استانداردهای پزشکی استخدام و پایش سلامت کارکنان
- استاندارد سازی آموزش‌های بهداشتی مرتبط با دریا و دریانوردی
- پروتکل‌ها، دستورالعمل‌ها و آیین نامه‌های پیشگیری و کنترل بیماری‌ها و حوادث، روی شناورها

۹

بهداشت روان

- آموزش اصول و مفاهیم بهداشت روان، روی شناورها
- ارزیابی روان شناختی و روان سنجی کارکنان شناورها
- آسیب شناسی و پیشگیری از اختلالات روانی و رفتاری
- آرایه‌ی خدمات بهداشت اساسی روان، روی شناورها
- مراقبت و درمان مناسب بیماران مبتلا به اختلالات روانی و رفتاری
- حمایت و پشتیبانی از خانواده‌ی کارکنان مامور روی شناورها
- و...



فرم ثبت نام:

تاریخ‌های مهم:

متقاضیان شرکت در همایش، می‌توانند فرم ثبت نام را دریافت، تکمیل و به نشانی دبیرخانه‌ی اولین همایش ملی طب پیشگیری و بهداشت دریایی، واقع در: تهران - میدان رسالت - خیابان نیروی دریایی - ستاد نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران؛ با پست پیشتاز ارسال کنند یا به صورت دستی تحویل دهند.

تلفن دبیرخانه‌ی همایش: ۰۲۱-۷۳۹۰۲۴۶۶ یا ۰۲۱-۷۷۲۲۶۷۶۲
 و دکتر میزبانی: ۰۹۱۲۴۳۶۱۰۵۲ نامبر دبیرخانه همایش: ۰۲۱-۷۷۲۲۵۸۲۷

زمان برگزاری همایش: اسفند ماه ۱۳۸۹
 (ایام دقیق برگزاری همایش، متعاقباً اعلام خواهد شد)
 آخرین زمان ارسال خلاصه‌ی مقالات (فارسی و انگلیسی): دهم آذر ماه ۱۳۸۹
 تاریخ اعلام نتایج: سی ام آذر ماه ۱۳۸۹
 تاریخ ارسال مقاله‌ی کامل (در صورت پذیرش خلاصه‌ی مقاله):
 حداکثر تا دهم دی ماه ۱۳۸۹



پیرمرد و دریا

معرفی یک داستان
دریایی

احمد رضا زریو

"یک انسان واقعی ممکن است نابود شود ولی هرگز شکست نخواهد خورد"

ارنست میلر همینگوی، از نویسندگان برجسته‌ی آمریکایی و برنده‌ی جایزه نوبل ادبیات، به سال ۱۸۹۸ میلادی در الینوی آمریکا زاده شد. پدرش یک پزشک و مادرش معلم پیانو و آواز بود. ارنست تابستان‌ها را به همراه خانواده در شمال میشیگان به سر می‌برد و در همان جا بود که او متوجه علاقه شدید خود به ماهیگیری شد. پس از اتمام دوره‌ی دبیرستان، در سال ۱۹۱۷ برای مدتی در کانزاس سیتی به عنوان گزارشگر نشریه استار مشغول به کار شد. ماجراجویی‌هایش او را به جبهه جنگ در ایتالیا کشاند و در آن جا زخمی شد. در جنگ جهانی اول او داوطلب خدمت در ارتش شد اما ضعف بینایی او را از ادامه‌ی این کار بازداشت در عوض به عنوان راننده آمبولانس صلیب سرخ در نزدیکی جبهه ایتالیا به خدمت گرفته شد. در ۸ ژوئیه ۱۹۱۸ مجروح و برای ماه‌ها در بیمارستان بستری شد. در بازگشتش به ایالت متحده، مردم شهر و محله‌اش از او مثل یک قهرمان استقبال کردند. ارنست کار خبرنگاری را از سر گرفت و در سال ۱۹۲۱ با خانم هدلی ریچاردسن اهل سن لویییز آشنا شد. آن‌ها با هم ازدواج کردند و برای شروع زندگی، پاریس را انتخاب کردند. در آن جا ارنست در تورنتو استار (Toronto Star) مشغول به کار شد. طی همین دوران یعنی بین سال‌های ۱۹۲۱ تا ۱۹۲۶ بود که در مقام یک نویسنده به شهرت رسید. در سال ۱۹۲۵ نخستین مجموعه داستان‌های کوتاهش، "در زمانه ما"، منتشر شد که به خوبی گویای سبک خاص او بود. خاطراتش از آن دوران که پس از مرگ او در سال ۱۹۶۴ با عنوان "عید متغیر" انتشار یافت، برداشتی شخصی و بی‌نظیر از نویسندگان، هنرمندان، فرهنگ و شیوه زندگی در پاریس دهه‌ی ۱۹۲۰ است. در سال ۱۹۲۹ "وداع با اسلحه" را به رشته تحریر درآورد و پس از آن با "تپه‌های سبز آفریقا-۱۹۳۵" و "زنگ‌ها برای که به صدا در می‌آیند - ۱۹۴۰" به نویسنده‌ای کاملاً شناخته شده و صاحب سبک تبدیل

شد.

مهم‌ترین رمان او کتاب پیرمرد و دریا است. این کتاب می‌گوید که انسان شکست نمی‌خورد حتی اگر بمیرد.

این رمان کوتاه را ارنست همینگوی، در سال ۱۹۵۱ در کوبا نوشت و در سال ۱۹۵۲، به چاپ رسیده است. «پیرمرد و دریا» واپسین اثر مهم داستانی همینگوی است که در دوره‌ی زندگی‌اش به چاپ رسید. این داستان، که یکی از مشهورترین آثار اوست، شرح تلاش‌های یک ماهیگیر پیر کوبایی است که در دل دریاهای دور، برای به دام انداختن یک نیزه‌ماهی بسیار بزرگ، با آن وارد مبارزه می‌شود. همینگوی، با نوشتن این داستان، جایزه‌ی پولیتزر سال ۱۹۵۳ و نوبل ادبی سال ۱۹۵۴ را از آن خود کرد، آن هم در یک زمان خاص از زندگی، درست پس از شکست سنگین ادبی پس از نگارش کتاب «سرتاسر رودخانه و در میان درختان»، که رمانی است سرشار از کلیشه‌ها و بازی‌های زبانی.

«پیرمرد و دریا»، یک «رمان کوتاه» است؛ چرا که این رمان، به فصل‌ها و یا قسمت‌های جداگانه تقسیم نشده‌است و علاوه بر این، فقط اندکی از یک داستان کوتاه بلندتر است. «پیرمرد و دریا» برای اولین بار، در شماره‌ی یکم سپتامبر ۱۹۵۲ مجله‌ی لایف (Life) منتشر شد و باعث شد که ظرف فقط ۲ روز، بیش از ۵ میلیون نسخه از این مجله به فروش برسد. نقدهایی که درباره‌ی این داستان نوشته شد همگی بدون استثنا و به طور اغراق‌آمیزی مثبت بودند. هرچند بعدها تعداد کمی نقد مخالف نیز نوشته شد که نویسندگان‌شان زیاد با «پیرمرد و دریا» میانه‌ی خوبی نداشتند و به آن خرده می‌گرفتند. نقل شده است که «پیرمرد و دریا»، یکی از کتاب‌های مورد علاقه‌ی «یوری گاگارین» فضا نورد معروف روسی بوده است و او این موضوع را در سفرش به کوبا، به خود ارنست همینگوی هم گفته

است.

پس از سال ۱۹۴۰، زمانی که ارنست همینگوی در کوبا زندگی می‌کرد، قایق‌رانی و ماهی‌گیری، تفریحات اصلی او به حساب می‌آمدند. زندگی‌نامه‌نویسانی که در مورد زندگی و آثار همینگوی مقاله و کتاب نوشته‌اند، همگی بر این عقیده‌اند که شخصیت «پیرمرد» در داستان «پیرمرد و دریا»، دست کم در برخی از موارد، برگرفته از شخصیت واقعی یک ماهی‌گیر کوبایی به نام «گرگوریو فونتس» (Gregorio Fuentes) بوده‌است. همینگوی در آن سال‌ها، گرگوریو را برای نگهداری و محافظت از قایق خود، «پیلار»، استخدام کرده بود و بعدها وقتی در کوبا اقامت گزید، بین او و آن پیرمرد ماهی‌گیر، پیوند دوستی محکمی ریشه گرفت. فونتس برای مدت تقریباً ۳۰ سال، حتی وقتی که همینگوی در کوبا زندگی نمی‌کرد، ناخدایی «پیلار» را به عهده داشت. فونتس در سال ۲۰۰۲ در اثر ابتلا به سرطان، در سن ۱۰۴ سالگی درگذشت. وی پیش از مرگ، «پیلار» را به دولت کوبا هدیه کرد. با توجه به بی‌سوادی فونتس، او هرگز نتوانست «پیرمرد و دریا» را بخواند.

«پیرمرد و دریا»، داستان مبارزه‌ی حماسی ماهی‌گیری پیر و با تجربه‌است با یک نیزه ماهی غول پیکر، برای به دام انداختن آن. صیدی که می‌تواند بزرگ‌ترین صید تمام عمر او باشد. وقتی داستان آغاز می‌شود، سانتیاگو (Santiago)، پیرمرد ماهیگیر، ۸۴ روز است که حتی یک ماهی هم صید نکرده‌است. او آن قدر بد شانس بوده‌است که پدر و مادر شاگرد او، مانولین (Manolin)، او را از همراهی با پیرمرد منع کرده و به او گفته‌اند: بهتر است با ماهیگیرهای خوش شانس‌تر به دریا برود. مانولین اما به پیرمرد علاقه مند است و در تمام مدتی که پیرمرد دست خالی از دریا برگشته‌است، هر شب به کلبه‌ی او سر

هرچه باشد، بازی را نابخسته است. یکی از پیام‌هایی که مکرراً در آثار همینگوی به چشم می‌خورد این است که: (یک انسان واقعی، ممکن است نابود شود ولی هرگز شکست نخواهد خورد). بنا بر این، اگر چه سانتیاگو به دلیل طمع خویش مجازات می‌شود ولی هیچ چیز نخواهد توانست درخشش پیروزی او بر نیزه ماهی عظیم الجثه را زایل نماید.

به نظر «ماریو باگاس یوسا»، نویسنده و متفکر پرویی، برنده جایزه نوبل ادبیات سال ۲۰۱۰ میلادی و یکی از بزرگ‌ترین رمان نویسان آمریکای جنوبی، آن چیزی که داستان ماهیگیر کوبایی را عجیب و شگفت‌انگیز جلوه می‌دهد و باعث می‌شود خواننده، تلاش سانتیاگو را برای نبرد با دشمنی که می‌خواهد شکستش بدهد، چیزی جهانی و ماندنی بداند، این است که زندگی پیکاری است همیشگی و با توجه به شجاعت و شکوه ماهی‌گیر در داستان، خواننده احساس می‌کند از نظر روحی ارتقا یافته، هر چند که ممکن است در نبرد شکست بخورد. این همان دلیلی است که وقتی سانتیاگو، خسته و کوفته با دستان خونین به دهکده کوچکی که آن جا زندگی می‌کند، برمی‌گردد و استخوان‌های بی‌خاصیت ماهی بزرگ را که کوسه ماهی‌ها آن را خورده‌اند با خود حمل می‌کند، به نظرمان می‌رسد که این فرد، بر خلاف تجربه‌ی بی‌حاصل اخیرش، از نظر روحی، وضع بهتری پیدا کرده و نسبت به قبل جلو افتاده و هم از نظر روحی و هم جسمی، توانایی‌های محدود یک انسان را ارتقا داده است.

رمان، دو نقطه‌ی مهم و اساسی دارد که ماجرای سانتیاگو را تغییر می‌دهد، یکی رویارویی با ماهی و دیگری مواجه شدن با کوسه ماهی‌ها، انسانی برای بقا مجبور می‌شود موجودی را بکشد و وقتی منزلتش در خطر است، از تمام شجاعت‌اش بهره می‌گیرد تا مقاومت کند. همین شجاعت است که باعث می‌شود سانتیاگو در نبرد با ماهی، نه فقط برای امرار و معاش‌اش تلاش کند، بلکه در آزمایشی قرار بگیرد تا میزان منزلت و مقامش آشکار شود. خود ماهی‌گیر هم، به جنبه‌ی متافیزیکی و اخلاقی کاری که می‌کند آگاه است و می‌گوید: «شناسش می‌دهم که انسان چه کارها که نمی‌تواند بکند و چه چیزها که نمی‌تواند تحمل کند.» با این دید، داستان، تنها ماجرای ماهی‌گیری نیست که به دنبال صیدش است؛ بلکه ماجرای بشریت است، جایی که ایمان هر فرد، نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.

در این داستان شگفت‌انگیز، احساسات‌گرایی با نبودن خود؛ خودنمایی می‌کند. سانتیاگو، مثل اسپارتان‌ها در قایق خود در میان اقیانوس نشسته است. نکته‌ی اصلی داستان که در تک تک عبارات آن نهفته و در آن‌ها نفوذ کرده، این است که وقتی سانتیاگوی پیر، خسته و کوفته است و غم و غصه دار در سراسیمی قرار دارد؛ تیرک قایقش را به دست می‌گیرد و در دهکده‌ی خوابیده پیش می‌رود. آن چیزی که خواننده در این لحظه حس می‌کند را نمی‌توان به این سادگی‌ها تشریح کرد، و این، همان رازی است که کتاب‌های بزرگ و به‌یادماندنی همراه خود دارند؛ شاید این راز، «شفقت»، «دلسوزی» یا «انسانیت» باشد؛ اما هر چه هست، به احساسات بشر مربوط می‌شود. ■

قول می‌دهند که بار دیگر، به اتفاق برای ماهی‌گیری به دریا خواهند رفت. پیر مرد از فرط خستگی، دوباره به خواب می‌رود و خواب شیرهای سواحل آفریقا را می‌بیند.

درونمایه‌ی داستان «پیرمرد و دریا» را می‌توان به روش‌های گوناگون تعبیر و تفسیر نمود. خود همینگوی در این مورد گفته‌است: «شما هیچ کتاب خوبی را پیدا نمی‌کنید که نویسنده‌ی آن، از پیش و با تصمیم قبلی، نماد و یا نمادهایی در آن وارد کرده باشد... من کوشش کردم در داستانم یک پیرمرد واقعی، یک پسر بچه‌ی واقعی، یک دریای واقعی، یک ماهی واقعی و یک کوسه‌ماهی واقعی خلق نمایم. و تمام این آن‌قدر خوب و حقیقی از کار در آمدند که حالا هر یک می‌توانند به معنی چیزهای مختلفی باشند.»

سبک داستان، سادگی آن و واقعی و قابل باور بودن ماجراهای آن، این امکان را به وجود می‌آورند که داستان را بتوان به روش‌های گوناگون تعبیر و تفسیر نمود. مثلاً سانتیاگو، شخصیت اصلی داستان «پیرمرد و دریا»، می‌تواند نماد یک قهرمان شکست خورده باشد. او نمونه‌ایی است از شجاعت، قدرت و استقامت نژاد انسان. او مثل تمام انسان‌ها با سرنوشت (ماهی) و زندگی که هم دوست‌داشتنی است و هم مورد نفرت (دریا)، به مبارزه برمی‌خیزد. چیزی که در واقعیت امر، باعث شکست سانتیاگو می‌شود غرور اوست. سانتیاگو نمادی است برای نوع انسان و دریا نشانه زندگی است؛ چرا که زندگی از آنجا آغاز شده‌است و بقای بشریت، بسته به وجود آن است. سانتیاگو یک قهرمان است ولی یک قهرمان شکست خورده. او بر حریف، که او آن را برادر خود می‌خواند چیره می‌شود اما پیروز از میدان بیرون نمی‌آید، چرا که به هدف خود (فروش ماهی) نمی‌رسد. پیرمرد هرچند در پایان داستان زنده می‌ماند، اما بخشی از شخصیت او، قهرمانانه‌جان سپرده‌است. در عین حال، او می‌تواند نماد یک قهرمان شکست‌ناپذیر نیز باشد. پیرمرد در طول ۸۴ روزی که موفق به صید ماهی نمی‌شود، شکم خود را با اندک غذایی که کافه‌چی محل از روی دلسوزی به او می‌دهد، سیر می‌کند. او گرسنگی و تحقیر را تحمل می‌کند ولی هرگز امید خود را برای صید یک ماهی بزرگ از دست نمی‌دهد. او به انتظار روز موعود می‌نشیند. ذات صید کردن برای او، مهم‌تر از سیر کردن شکم گرسنه‌ی خویش است و آن ماهی بزرگ، بالاخره روزی واقعاً از راه می‌رسد. پیرمرد برای اثبات مهارت و قدرت خویش در ماهی‌گیری، گرسنگی خود را نادیده می‌گیرد. ولی وقتی ماهی را صید می‌کند، قسمتش نیست که بتواند آن را برای خویش نگهدارد. شانس که در پیدا کردن و صید آن ماهی غول‌پیکر داشته‌است، در مقابل یک ضرر مادی (خورده شدن ماهی توسط کوسه‌ها) قرار می‌گیرد. ماهی می‌توانست پاداشی باشد برای آن همه تلاش، مبارزه و تحمل درد. اما وقتی سانتیاگو توجه خود را از شور و حال به‌دام‌انداختن ماهی منحرف کرده و به طمع و منافع مادی (فروش ماهی در بازار) متمرکز می‌کند، شانس و اقبال از وی، روی بر می‌گرداند. چرا که دریا، طمع‌کاری را پاداش نمی‌دهد. اما پیرمرد

زده، وسایل ماهی‌گیری‌اش را مرتب کرده، برایش غذا برده و با او درباره‌ی مسابقات بیس بال آمریکا به گفت‌وگو نشسته‌است. یک شب، بالاخره پیرمرد به مانولین می‌گوید که مطمئن است که دوران بدشانسی‌های او به پایان رسیده‌است و به همین دلیل، خیال دارد روز بعد، قایقش را بردارد و برای صید ماهی تادل آب‌های دور خلیج برود.

فردای آن شب، در روز هشتاد و پنجم، سانتیاگو به تنهایی قایقش را به آب می‌اندازد و راهی دریا می‌شود. وقتی از ساحل بسیار دور می‌شود، طعمه‌ی خود را به دل آب‌های عمیق خلیج می‌سپارد. ظهر روز بعد، یک ماهی بزرگ، که پیرمرد مطمئن است یک نیزه ماهی است، طعمه را می‌بلعد. سانتیاگو قادر به گرفتن و بالا کشیدن آن ماهی عظیم الجثه نیست و متوجه می‌شود که در عوض، ماهی دارد قایق را می‌کشد و با خود می‌برد. دو روز و دو شب، به همین صورت می‌گذرد و پیرمرد با جثه‌ی نحیف خود، فشار سیم ماهی‌گیری که توسط ماهی کشیده می‌شود را تحمل می‌کند. سانتیاگو، در اثر کشمکش و تقلا، زخمی شده‌است و درد می‌کشد، اما با این حال، ماهی را برادر خطاب می‌کند و تلاش و کوشش‌های او را ارج می‌گذارد و آن را ستایش می‌کند.

در روز سوم، ماهی از کشیدن قایق دست بر می‌دارد و شروع می‌کند به چرخیدن به دور آن. پیرمرد متوجه می‌شود که ماهی خسته شده‌است و با این که خود نیز رمقی در بدن ندارد، هرطور شده ماهی را به کنار قایق می‌کشاند و با فرو کردن نیزه‌ای در بدنش، آن را می‌کشد و به مبارزه طولانی خود با آن ماهی سرسخت و سمج، پایان می‌بخشد. سانتیاگو، ماهی را به کنار قایق خود می‌بندد و پارو زنان به طرف ساحل حرکت می‌کند و به این می‌اندیشد که در بازار، چنین ماهی بزرگی را از او به چه مبلغی خواهند خرید و ماهی با این جثه بزرگش، شکم چند نفر گرسنه را سیر خواهد کرد. پیرمرد اما، پیش خود بر این عقیده است که هیچ کس لیاقت آنرا ندارد که این ماهی با وقار و بزرگ منش را بخورد.

وقتی سانتیاگو در راه بازگشت به ساحل است، کوسه‌ها که از بوی خون، پی به وجود نیزه ماهی برده‌اند، برای خوردنش به آن حمله می‌برند. پیرمرد چندتا از کوسه‌ها را از پای در می‌آورد ولی در نهایت، شب که فرا می‌رسد کوسه‌ها تمام ماهی را می‌خورند و فقط اسکلتی از او باقی می‌گذارند. سانتیاگو به خاطر قربانی کردن ماهی، خود را سرزنش می‌کند. روز بعد، پیش از طلوع آفتاب، پیرمرد به ساحل می‌رسد و با خستگی، راهی کلبه‌اش می‌شود. وقتی به کلبه می‌رسد، خود را روی تخت‌خواب می‌اندازد و به خوابی عمیق فرو می‌رود.

عده‌ای از ماهی‌گیران، بی‌خبر از ماجراهای پیرمرد، برای تماشا به دور قایق او و اسکلت نیزه‌ماهی جمع می‌شوند و گردشگرانی که در کافه‌ای در همان حوالی نشسته‌اند، اسکلت را به اشتباه، اسکلت یک کوسه‌ماهی می‌پندارند. شاگرد پیرمرد، مانولین، که نگران او بوده‌است، با خوش‌حالی او را صحیح و سالم در کلبه‌اش می‌یابد و برایش روزنامه و قهوه می‌آورد. وقتی پیرمرد بیدار می‌شود، آن دو دوست به یکدیگر



در شهرستان
گرگان
افتتاح شد؛

اولین رستوران طبخ غذاهای دریایی

مردم از مصرف آبزیان، ایجاد چنین رستوران‌هایی در سطح استان افزایش یابد.

همچنین شکوفه خالقی مدیر رستوران طبخ آبزیان در گفت‌وگو با خبرنگار بندر و دریا گفت: این رستوران با مساعدت شهرداری و همیاری شیلات گلستان در پارک شهر گرگان افتتاح شده است.

مدیر اولین رستوران طبخ غذاهای دریایی در گرگان گفت: ساختمان این رستوران توسط شهرداری در سال‌های قبل بنا شده بود که با هزینه‌کرد بالغ بر یک میلیارد ریال برای انجام دکوراسیون و تغییر کاربری ساختمان به رستوران، توانستیم امروز این رستوران را افتتاح کنیم.

خالقی افزود: در این رستوران هر ماه ۱۰ منوی جدید خواهیم داشت که مهم‌ترین غذاهای ماهی و میگو هستند.

شکوفه خالقی از خوراک میگو، کباب میگو، ماهی شکم پر، قلیه ماهی به عنوان برخی از منوهای غذایی این رستوران نام برد و گفت: شهروندان گرگانی می‌توانند در این رستوران از غذاهای سنتی آبزیان از جمله چک درمه با ماهی نیز استفاده کنند. مدیر اولین رستوران طبخ غذاهای دریایی در گرگان ارایه غذای فوری (فست فود) آبزیان در این رستوران را از جمله ویژگی‌های رستوران خود ذکر کرد و گفت: آمادگی لازم را داریم که به میهمانان دستگاه‌های اجرایی شهرستان گرگان و استان نیز سرویس‌دهی داشته باشیم.

شهر می‌باشد که این امر با همت و تلاش بخش خصوصی انجام شد و با استقبال گرم مردم و مسئولان روبه رو شد.

وی گفت: با توجه به اینکه در حال حاضر سرانه مصرف آبزیان در استان گلستان ۶/۳۴ کیلوگرم می‌باشد، امیدواریم با برنامه‌ریزی و آموزش و ترویج و تبلیغ فرهنگ آبی مصرفی که به عنوان غذای سلامتی است، بتوانیم سرانه مصرف را در پایان برنامه پنجم توسعه به ۱۰ کیلوگرم برسانیم.

پاسندی ابراز امیدواری کرد: با برنامه‌ریزی‌های خوبی که شیلات در راستای ترویج فرهنگ مصرف آبزیان انجام می‌دهد در آینده با استقبال

به منظور ترویج فرهنگ مصرف آبزیان و بالا بردن سرانه مصرف در این استان، با مشارکت بخش خصوصی اولین رستوران طبخ غذاهای دریایی با حضور نمایندگان مردم در شورای شهر گرگان، فرماندار، مدیر کل شیلات، دامپزشکی، بهداشت، مدیران شهرداری و دیگر مسئولان افتتاح شد.

علی اکبر پاسندی مدیر کل شیلات گلستان پس از افتتاح این رستوران در گفت‌وگو با خبرنگار بندر و دریا گفت: یکی از راه‌های بالا بردن سرانه مصرف و ترویج فرهنگ مصرف آبزیان در استان، افتتاح رستوران ویژه طبخ ماهی و میگو در سطح



اقتدار دریایی پارس در دوران ساسانیان

جعفر سپهری

مدرس دانشگاه جامع علمی کاربردی و دانشگاه آزاد اسلامی

پیادگان تقسیم می‌شد. افسران این ارتش‌ها می‌باید آموزش نظامی می‌دیدند و فنون و علوم جنگی را می‌آموختند. در کتاب **دینکرد**، چنین آمده که هم کتاب‌های درسی نظامی و هم نوعی دانشکده افسری به نام **ارتشتارستان** برای تربیت افسران وجود داشته است. واحد نخبگان ارتش، **هنگ جاویدان** (گارد جاویدان) نام داشت و فرمانده آن هنگ، **پشتیبان سالار** نامیده می‌شد.

در کنار این ارتش، سازمان لجستیک عظیمی وجود داشت تا به امور خوراک، زخمیان، چادر زدن و ... بپردازد.

آتشکده‌ی ویژه ارتشیان، آذرگننسب، در جنوب شرقی دریای ارومیه، در شیز، نزدیکی گنزک (تخت سلیمان کنونی)، قرار داشت و شاه و ارتشیان، برای نیایش به آن جا می‌رفتند.

مراجع و مآخذ

- شاهنشاهی ساسانی، نوشته‌ی: تورج دریایی.
- سندی از آیین ناوبری در عصر ساسانی، نوشته‌ی: مهرداد بهار.
- مینوی خرد.
- دینکرد.
- تاریخ تبری.
- سیرت، تألیف: ابن هشام.
- تجارب الامم، تألیف: ابن مسکویه.

در جامعه‌ی طبقاتی دوران ساسانی، لشکریان، (ارتشتاران)، دومین طبقه‌ی جامعه بودند و وظیفه‌ی آن‌ها حفظ امنیت ایران و ایرانیان بوده است. در آغاز، فرماندهی کل ارتش را **آران سپهبد** (ایران سپهبد)، می‌نامیدند. سپس، در زمان پادشاهی قباد و فرزندش خسرو انوشیروان دادگر، این مقام از میان رفت و چهار سپهبد به فرماندهی چهار ناحیه‌ی کشور (**کوست**) برگزیده شدند. این چهار ناحیه، عبارت بودند از: پارس به مرکزیت تیسفون، خراسان (پارت) به مرکزیت مرو، آذربایجان (ماد) و نیمروز به مرکزیت اصفهان. **ناوبدسالار** ایران، تحت فرمان سپهبد نیمروز و نگهبانان دریای مازندران، تحت فرمان سپهبد آذربایجان قرار داشت.

این چهار سپهبد، تحت فرماندهی یک سپهسالار کل به نام **ارتشتاران سالار**، که بالاترین درجه‌ی نظامی در ارتش ساسانی بود، قرار داشتند. ارتش از عضویت و حمایت شاهان محلی (شهرداران)، شاهزادگان، بزرگان و از همه مهم‌تر خرده مالکان (**آزادان**) برخوردار بود.

به گفته‌ی **مینوی خرد**، وظیفه‌ی جنگ‌جویان و ارتشیان که طی مراسمی در نوروز، هر سال سوگند وفاداری تا پای جان می‌خوردند، حفاظت از کشور و مردم آن بود، این که به مردم ستم و آزار نرسانند و پیمان‌شکن نباشند.

ارتش به دو واحد اصلی سواره نظام، اسواران، و

نیروی دریایی از آغاز دوران ساسانی، زمان اردشیر یکم، و از هنگام بازپس‌گیری ساحل جنوبی خلیج فارس، تاثیر خود را نشان داد. تسلط و چیرگی بر دریای پارس، از دیدگاه اقتصادی، پاک‌سازی دزدان دریایی، جلوگیری از دست‌اندازی و هجوم متجاوزان رومی و از همه مهم‌تر، مهار تازیان که رفته‌رفته در سواحل جنوبی آن مستقر می‌شدند، یک نیاز نظامی شمرده می‌شد.

بنا بر روایت تاریخ تبری، هر کشتی ایرانی، توانایی حمل یک‌صد مرد را داشته و در زمان خسرو انوشیروان دادگر، هشت فروند از این کشتی‌ها راه تحت فرمان سردار ایرانی، وهرز دیلمی، به یمن فرستادند. در دوران ساسانی، فرماندهی ناوگان را **ناوید** می‌نامیدند. سرفرماندهی نیروی دریایی ایران، در بندر سیراف قرار داشت. فرمانده کل نیروی دریایی ایران، **ناوبدسالار** نامیده می‌شد. همچنین، در این بندر و بندر هرمز، نوعی دانشکده افسری به نام **ناوارتشتارستان**، به آموزش و پرورش افسران نیروی دریایی ایران می‌پرداخت. دریانوردان دلاور ایرانی، هرگونه تحرکی را تحت نظر و مراقبت داشتند و خطوط کشتی‌رانی، از چین تا زنگبار راه، راه دریایی ابریشم، راه دریایی ادویه و راه دریایی بخور را مراقبت می‌نمودند. شاید در کل تاریخ، هیچ‌گاه این دریا تا این حد پارسی نبوده است. همچنین، وظیفه‌ی ساخت و نگهداری و بازسازی فانوس‌های دریایی (**خشاب**) بر عهده‌ی این نیرو بوده است.

