



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

ISSN: 1023-5957

بندر و دریا

سال بیست و ششم / پیاپی ۱۷۹
خرادماه ۱۳۹۰ / قیمت ۵۰۰ تومان

- بی مهری جهانی با دریانوردان ایرانی
- نقش تعاونگران در احیای صنایع دریایی
- نیکزاد نخستین وزیر راه و شهرسازی شد
- ۳ میلیون کانتینر دیگر در راه بندر شهید رجایی
- توسعه ناوگان دریایی بار و مسافر شتاب گرفت
- سازمان بنادر و دریانوردی موفق به احراز رتبه‌ی اول شد



روز جهانی دریانورد

DAY OF THE SEAFARER



در این شماره می‌خوانید:

- ۱۲ فرصت‌های سرمایه‌گذاری، بندری - دریایی ایران و عراق
- ۱۴ "نیکزاد" نخستین وزیر "راه و شهرسازی" شد
- ۱۶ ۳ میلیون کانتینر دیگر در راه بندر شهید رجایی
- ۱۸ توسعه ناوگان دریایی بار و مسافر شتاب گرفت
- ۲۰ اشتغال پنج هزار نفر در صنعت دریانوردی تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه
- ۲۲ بی‌مهری جهانی با دریانوردان ایرانی
- ۲۸ سازمان بنادر و دریانوردی موفق به احراز رتبه‌ی اول شد
- ۳۳ بیست و نهمین اجلاس هیأت امنای دانشگاه جهانی دریانوردی
- ۳۴ نقش تعاونگران در احیای صنایع دریایی
- ۳۷ اجلاس نمایندگان عضو کریدور بین دولتی تراسیکا
- ۳۸ رویکرد به صنایع فرا ساحل، چشم انداز توسعه ای مناسب بندری
- ۴۶ جهان، تشنه‌ی انرژی بی‌کران نهفته در دریاهاست
- ۴۹ سومین شناور کاسپین در دریای خزر به آب انداخته شد
- ۵۲ رویدادهای دریایی ایران
- ۵۶ تلاش مشترک برای محافظت بیشتر از دریاها
- ۵۹ بیاپه‌ی ماموریت یا چراغ راه بنادر برتر جهان
- ۶۲ ترافیک کانتینری، طی سال گذشته میلادی
- ۶۴ ترانزیت کالاهای استراتژیک در آسیای میانه
- ۶۶ بازارگرایی، قلب بازاریابی جدید
- ۷۰ داوطلبان دبیر کلی آیمو چه کسانی هستند؟
- ۷۴ رویدادهای دریایی جهان
- ۷۶ واگرایی منطقه‌ای، نتیجه نظامی شدن دریای خزر
- ۷۹ فرصت محور یا تهدید آمیز
- ۸۲ اثرات گونه‌های جلبکی سمی براکوسیس‌تم‌های دریایی
- ۸۴ مسافران غیرقانونی، چالش پنهان صنعت کشتی‌رانی
- ۸۸ اثرات منفی بی‌توجهی به ایمنی دریانوردی
- ۹۰ بروز و ظهور صنعت کشتی‌سازی در آسیا
- ۹۵ مردم آمریکا همچنان نگران آثار نشت نفت در خلیج مکزیک هستند
- ۹۶ درس‌هایی که باید از فاجعه نشت نفت در خلیج مکزیک آموخت
- ۹۸ رویدادهای بندری کشور
- ۱۰۶ مانور مقابله با شرایط اضطراری در بندر عسلویه برگزار شد
- ۱۰۸ مرد معجزه‌های دریایی
- ۱۱۰ از پرورش ماهی تیلاپیا رونمایی شد

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

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: سارا میرزایی، سکینه صارمی، مسعود عباس زاده

ابراهیم زارع، منوچهر محمدی

عکاسان: مریم پناهنده، پرهام بنی عباس، وحید محمودی

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نورو محمدخانی

امور اداری: احمد رضا زریو

امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرین غلامی، فرهاد شهریاری

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

طراحی، صفحه آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی:

موسسه همایش رسانه امروز

خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی، خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

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

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.

فرصت‌های سرمایه‌گذاری بندری - دریایی ایران و عراق

سید عطاءاله صدر، مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی

همچنین در زمینه ترانشیپ کالاهای عراقی نیز وضعیت مشابهی وجود دارد، چراکه در حال حاضر به دلیل لایروبی نشدن آرونرود و مشکلات مربوط به کشتیرانی ایمن در این رودخانه، امکان تردد کشتی‌های اقیانوس پیما بویژه جهت دسترسی به بندر بصره وجود ندارد، البته در این زمینه با توجه

الف - همکاری‌های ترانزیتی از طریق بندر ایران

جمهوری اسلامی ایران سرمایه‌گذاری‌های عظیمی را در راستای توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی خویش به عمل آورده و ظرفیت‌های قابل توجهی را جهت ارائه خدمات بندری - دریایی به مشتریان داخلی و خارجی کشور فراهم کرده است، به طوری که در حال حاضر بیش از ۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیتی در بندر کشور فراهم است. بر این اساس بخش زیادی از ظرفیت‌های مذکور در بندر جنوب غربی کشور، واقع در استان خوزستان از جمله: بندر امام خمینی، خرمشهر، آبادان و ماهشهر آماده ارائه خدمات بندری جهت ترانزیت کالاهای سایر کشورها و بازارهای هدف ترانزیتی، بویژه برای کشور عراق می‌باشند.

زیرساخت‌های بندری کشور عراق در جنگ خلیج فارس و حملات کشورهای غربی بشدت آسیب دیده و تاکنون نیز اقدام چشمگیری در زمینه بازسازی زیرساخت‌های بندری این کشور به عمل نیامده و به ناچار بخش زیادی از کالاهای مورد نیاز این کشور از طریق بندر کشورهای همجوار نظیر کویت، اردن، ترکیه، سوریه و بخشی نیز از طریق بندر جمهوری اسلامی ایران تأمین می‌شود.

باتوجه به این مسئله به عنوان نمونه طی سال ۱۳۸۹، بیش از ۲ میلیون تن کالاهای بازرگانی خارجی عراق از طریق قلمرو کشورمان ترانزیت شد که حدود ۶۰ درصد این کالاها یعنی بیش از ۱/۲ میلیون تن از طریق بندر استان خوزستان به عراق ترانزیت شده است که بخش اعظم آن مواد نفتی بود. البته باید در نظر داشت که بندر ایران با در اختیار داشتن زیرساخت‌های مدرن بندری و اعطای تخفیفات قابل ملاحظه تعرفه‌ای برای کالاهای ترانزیتی عراقی می‌تواند سهم شایسته‌ای را در ترانزیت به عراق برعهده گیرند.



اگرچه جمهوری اسلامی ایران و جمهوری عراق از موقعیت بسیار مهم جغرافیایی و ژئواکونومیکی در منطقه خاورمیانه برخوردار هستند اما، از سویی در اختیار داشتن ذخایر عظیم نفتی نیز، این اهمیت را دوچندان می‌سازد. همچنین دو کشور به لحاظ مشترکات تاریخی، مذهبی و فرهنگی، پتانسیل‌های بسیار بالایی در زمینه توسعه روابط و همکاری‌های سیاسی و اقتصادی دارند.

در این راستا، نظر به سفر اخیر هیأت عالیرتبه سیاسی و بازرگانی جمهوری اسلامی ایران به کشور عراق با ریاست معاون اول محترم ریاست جمهوری کشورمان و هدفگذاری جهت افزایش سقف مبادلات تجاری بین دو کشور به حجم ۲۰ میلیارد دلار، برای تحقق بخشی از هدف‌گذاری مذکور، ارزیابی پتانسیل‌های بخش بندری - دریایی کشور در راستای توسعه همکاری‌های اقتصادی دوجانبه ایران و عراق مدنظر قرار می‌گیرد.

۳ میلیارد دلار برآورد اولیه همکاری

اما سخن پایانی این که در صورت ترانزیت سالانه پنج میلیون تن کالای عراقی از طریق بنادر ایران، می‌توان تحقق درآمد حدود یک میلیارد دلار را متصور شد. همچنین عملیاتی شدن لایروبی اروند، درآمدی حدود یک میلیارد دلار را برای کشورمان ایجاد خواهد کرد. البته در خصوص ایجاد کشتیرانی مشترک ایران-عراق نیز همین میزان درآمد را می‌توان پیش‌بینی کرد. ناگفته نماند در زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایران برای مشارکت در ساماندهی امور بنادر عراق، در صورت ایجاد خط اعتباری توسط عراق، می‌توان کسب درآمدهای قابل توجهی را مد نظر قرار داد.

باید در نظر داشت که در گام اول، ایجاد درآمدی حدود ۳ میلیارد دلار از فعالیت‌های بندری- دریایی جمهوری اسلامی ایران در کشور عراق، حداقل برآوردی است که می‌توان به آن اشاره داشت که در صورت توسعه روابط، امکان چندین برابر شدن این میزان نیز وجود دارد. ■

بخش بندری، زمینه‌های لازم جهت سرمایه‌گذاری و فعالیت شرکت‌ها و سازندگان بخش خصوصی کشورمان در بنادر عراق را فراهم می‌کند.

ج- توسعه همکاری‌های فنی در زمینه بندری- دریایی

در این ارتباط مقوله‌های مهمی چون همکاری مشترک در زمینه تأسیس شرکت کشتیرانی مشترک و لایروبی اروندرود را می‌توان مورد توجه قرار داد. این رودخانه از قابلیت نقش‌آفرینی ممتازی در زمینه توسعه حمل و نقل دریایی بین دو کشور ایران و عراق برخوردار است.

البته در صورت لایروبی اروند، سهم بنادر دو کشور در زمینه فعالیت‌های بندری و کشتیرانی به میزان قابل توجهی افزایش می‌یابد. همچنین از طرف دیگر، دو کشور می‌توانند از طریق تأسیس شرکت مشترک کشتیرانی، همکاری‌های دوجانبه در زمینه حمل و نقل دریایی را افزایش داده و ضمن کسب سهم مناسبی در حمل و نقل دریایی منطقه، عملکرد بازرگانی بنادر خود را در زمینه توسعه همکاری‌های اقتصادی دوجانبه افزایش دهند.

به ظرفیت و آب‌خور مناسب بنادر ایران، شرایط ارائه خدمات کشتیرانی جهت ترانشیپ کالاهای عراقی از طریق بنادر ایران بخصوص بندرامام خمینی وجود دارد.

ب- بهره‌گیری از پتانسیل‌های بخش خصوصی ایران جهت بازسازی و توسعه زیرساخت‌های بندری عراق

پس از اجرای سیاست خصوصی‌سازی در بخش بندری - دریایی کشور، در حال حاضر بخش خصوصی با بیش از ۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری ایران، نقش شایسته‌ای را در زمینه ارائه خدمات بندری و دریایی عهده‌دار شده، بطوری که سهم قابل توجهی را در زمینه توسعه زیرساخت‌ها و خدمات بندری کشور به خود اختصاص داده است.

براین اساس بخش خصوصی نیز، آمادگی مطلوب و پتانسیل‌های لازم جهت سرمایه‌گذاری، فعالیت در توسعه زیرساخت‌ها و ارائه خدمات بندری در بنادر کشور عراق را دارد. همچنین در این زمینه سازمان بنادر و دریانوردی نیز ضمن تسهیل همکاری‌های دوجانبه فی‌مابین (ایران - عراق) در



"نیکزاد" نخستین وزیر "راه و شهرسازی" شد

با رأی
حداکثری
نمایندگان
مردم؛

وکلاي ملت، با ۲۰۵ رأی موافق، شانزده رأی مخالف و شانزده رأی ممتنع از مجموع ۲۳۷ رأی گرفته شده، علی نیکزاد را به عنوان نخستین وزیر پیشنهادی "وزارت راه و شهرسازی" برگزیدند. بنا بر این گزارش علی نیکزاد، وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی به همراهی معاون اول رئیس جمهور و جمعی از معاونان پارلمانی وزارتخانه‌ها برای کسب رأی اعتماد در جلسه علنی مجلس حضور یافت.

بررسی صلاحیت، بدون مخالف و موافق

بررسی برنامه و صلاحیت گزینه پیشنهادی رئیس جمهور برای تصدی وزارت راه و شهرسازی بدون صحبت کردن مخالف و موافق برگزار شد.

در نشست علنی، وقتی بررسی برنامه و صلاحیت علی نیکزاد به عنوان وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی در دستور کار قرار گرفت، جهانبخش محبی‌نیا، عضو هیأت ریسه مجلس اعلام کرد که برای مخالفت با گزینه پیشنهادی رئیس جمهور، هیچ مخالفی نام نویسی نکرده و چون مخالف صحبت نمی‌کند، موافق هم صحبت نخواهد کرد. به این ترتیب، نیکزاد پشت تریبون قرار گرفت تا از برنامه و صلاحیت خود به عنوان نخستین وزیر وزارتخانه راه و شهرسازی دفاع کند.

علی نیکزاد:

با تلاش شبانه روزی و پیروی از ولایت،

امیدوارم بتوانم این مسئولیت را به سرانجام برسانم

علی نیکزاد در دفاع از برنامه‌های پیشنهادی‌اش برای وزارت مسکن و شهرسازی، نخست از نمایندگان تشکر کرد که هیچ یک نخواستند در مخالفت با وی سخن بگویند. او سپس از حسن اعتماد دکتر محموداحمدی نژاد برای معرفی وی تشکر کرد. او با اشاره به دوره خدمت خود در وزارت مسکن و سرپرستی وزارت راه و ترابری، از حمایت‌های مجلس شورای اسلامی و دولت برای ارائه خدمت‌رسانی به مردم تشکر کرد و افزود: به دلیل اینکه با اجازه مقام معظم رهبری توانستم دوره سرپرستی وزارت راه را تمدید نمایم، از ایشان سپاسگزارم.

وزیر پیشنهادی مسکن و شهرسازی، با اشاره به اینکه ادغام دو وزارتخانه راه و مسکن، مسئولیت سنگین تری را بر دوش وی گذاشته است، خواستار حمایت دوباره دولت و تعامل نمایندگان مجلس برای انجام این مسئولیت شد.

او که می‌گفت برنامه‌هایش برای این وزارتخانه جدید را بر پایه سیاست‌های کلی اصل ۴۴ و برنامه پنجم توسعه تدوین کرده است، ادامه داد: تکمیل بخش حمل و نقل، کاهش مصرف انرژی، کاهش آلودگی محیط زیست و جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی و... از برنامه‌های من است.

افزایش لوکوموتیو فعال و واگذاری تصدی‌گری به بخش خصوصی و استفاده از منابع صندوق توسعه ملی، توسعه ترانزیت ریلی، توسعه آزاد راه‌های کشور و ادامه آسفالت راه‌های روستایی، تلاش برای ارتقای ایمنی رفت و آمد جاده‌ای و... از دیگر برنامه‌های نیکزاد بود که ارتقای سطح فرودگاه بین‌المللی امام خمینی و توسعه فرودگاه‌ها در سطح کشور، واگذاری شرکت‌های هواپیمایی دولتی به بخش خصوصی و... را نیز به آن افزود. معماری اسلامی - ایرانی، گسترش طرح مسکن مهر، عمل به تعهدات برنامه پنجم، حمایت از احداث و نوسازی مسکن‌های روستایی و... از برنامه‌های نیکزاد در حوزه





مسکن بود. او در پایان سخنانش گفت: اگر رأی اعتماد دوباره شما را به دست آورم، همچون گذشته با توکل به خدا و توسل به ائمه و با تکیه بر تعامل با مجلس، سعی می‌کنم تا با تلاش شبانه روزی و پیروی از ولایت، بتوانم این مسئولیت را به سرانجام برسانم.

علی لاریجانی خطاب به نمایندگان مجلس:

مجلس جای آزادی بیان است و هر کس باید نظرش را مطرح کند

علی لاریجانی، رئیس مجلس شورای اسلامی پس از پایان سخنرانی علی نیکزاد، وزیر پیشنهادی رئیس جمهور برای تصدی وزارت تازه راه اندازی شده "راه و شهرسازی" از نمایندگان به خاطر عدم اظهار نظر در حین سخنرانی نیکزاد تشکر کرد و گفت: از اینکه اجازه دادید، سخنان آقای نیکزاد شنیده شود، از شما تشکر می‌کنم.

وی افزود: مجلس جای آزادی بیان است و هر کس باید نظرش را مطرح کند. همه نمایندگان باید نظرات شان را بدهند اما نباید در حین سخنرانی، اظهار نظر کنند.

"نیکزاد" وزیر "راه و شهرسازی" شد

نمایندگان مجلس پس از سخنان علی نیکزاد در تشریح و دفاع از برنامه‌ها و صلاحیت خود برای تصدی وزارت راه و شهرسازی، به وی رأی اعتماد دادند. وکلای ملت با ۲۰۵ رأی موافق، شانزده رأی مخالف و شانزده رأی ممتنع از مجموع ۲۳۷ رأی گرفته شده، علی نیکزاد را به عنوان نخستین وزیر وزارت راه و شهرسازی برگزیدند.

رئیس مجلس شورای اسلامی پس از اعلام ۲۰۵ رأی موافق نمایندگان برای سکان داری نیکزاد در وزارت راه و شهرسازی، برای وی آرزوی موفقیت کرد و گفت: امیدوارم در این مسئولیت مهم که مجموعه‌ای از دو وزارتخانه است، به خوبی فعالیت و خدمات مهمی را ارائه کنید. لاریجانی همچنین از حضور رحیمی معاون اول رئیس جمهور و برخی از دولت مردان در این جلسه تشکر کرد.

پیام وزیر راه و شهرسازی پس از کسب رای اعتماد

وزیر راه و شهرسازی پس از کسب رأی اعتماد از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، در پیامی خواستار ارائه دیدگاه‌ها و نظرات راه گشا در خصوص اهداف و برنامه‌های اعلام شده در مجلس شورای اسلامی شد، متن کامل این پیام بدین شرح است:

بسمه تعالی

پروردگار متعال را سپاس می‌گویم که توفیق انجام این ماموریت خطیر را در پرتو عنایات اش و با بهره‌مندی از حسن ظن رئیس جمهور محترم و اعتماد نمایندگان معظم مجلس شورای اسلامی و استفاده از تجارب و همکاری ارزشمند همکارانم، نصیب اینجانب فرمود.

امیدوارم از این پس نیز در ایفای این مسئولیت سترگ از همفکری و همراهی همه سروران ارجمند بهره مند گردم. از کلیه عزیزان در خواست می‌نمایم ضمن خودداری از درج و ارسال آگهی تبریک با ارائه دیدگاه‌ها و نظرات راهگشای خود در خصوص اهداف و برنامه‌های اعلام شده، ما را در ادامه مسیر یاری فرمایند.

علی نیکزاد

وزیر راه و شهرسازی

سوابق تحصیلی و اجرایی وزیر راه و شهرسازی

* معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور و رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور از ۱۳۸۷ تا شهریور ۱۳۸۸
* عضو شورای عالی مسکن کشور از ۱۳۸۷ تا شهریور ۱۳۸۸
* عضو شورای عالی معماری و شهرسازی از ۱۳۸۷ تا شهریور ۱۳۸۸
* نماینده ویژه رییس جمهور در کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و

- * مدیریت مصرف سوخت از ۱۳۸۷ تا شهریور ۱۳۸۸
- * رییس شورای عالی هماهنگی ترافیک شهرهای کشور از ۱۳۸۷ تا شهریور ۱۳۸۸
- * استاندار اردبیل از ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۷
- * معاون عمرانی استانداری لرستان از ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۴
- * رییس سازمان مسکن و شهرسازی استان اردبیل از ۱۳۷۸ تا ۱۳۸۳
- * سرپرست معاونت عمرانی استانداری اردبیل از ۱۳۷۶ تا ۱۳۷۸
- * مدیر کل دفتر فنی استانداری اردبیل از ۱۳۷۳ تا ۱۳۷۸
- * دبیر و عضو هیات مرکزی حل اختلاف شوراهای اسلامی کشور
- * عضو هیات امنای دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی و درمانی استان اردبیل
- * عضو کمیسیون تفکیک اراضی ورزشی استان اردبیل
- * نماینده شهرداری‌های استان اردبیل در مجمع عمومی و هیئت مدیره شرکت آب و فاضلاب استان اردبیل
- * نماینده وزارت کشور و عضو کمیسیون ماده ۷۷ شهرداری اردبیل با حکم استاندار وقت ۱۳۷۳
- * نماینده وزارت کشور و عضو کمیسیون ماده ۷۷ شهرداری اردبیل با حکم استاندار وقت ۱۳۷۷
- * نماینده وزارت کشور و عضو کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری اردبیل با حکم استاندار وقت ۱۳۷۳
- * نماینده وزارت کشور و عضو کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری اردبیل با حکم استاندار وقت ۱۳۷۷
- * عضو کمیته مسکن عمران شهری - روستایی و عشایری استان اردبیل
- * عضو کمیته تشخیص موضوع ماده ۱۲ قانون زمین شهری استان اردبیل
- * رئیس هیات عامل سازمان مسکن استان اردبیل از طرف وزارت مسکن و شهرسازی
- * نماینده استانداری اردبیل در شورای سازمان عمران
- * عضو نظام مهندسی ساختمان استان تهران و پایه یک نظارت محاسبات و اجرا
- * کارشناس خبره دادگستری
- * عضو جامعه مهندسين بسيجي کشور

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

۳ میلیون کانتینر دیگر در راه بندر شهید رجایی



اقتصاد دریایی کشورمان در سطح جهانی برخوردار باشد و از همه‌ی زمینه‌های پیشرفت بهره جوید.

بر این اساس، برای تعیین پورت اپراتور مرحله‌ی دوم بندر شهیدرجایی چه تدابیری را در نظر دارید؟

فروردین ماه سال گذشته، کارگروه ویژه‌ی حمل و نقل دولت، بحث به‌کارگیری اپراتور دوم در بندر شهیدرجایی را به تصویب رساند. البته اخذ این تصمیم، به آن معنی نبود که اپراتور اول این بندر حذف شود و اکنون نیز، چنین اقدامی مدنظر قرار ندارد. از آن جا که هدف بنیادین، توسعه‌ی سهم بازار حمل و نقل دریایی ایران در سطح بین‌المللی است، باید تمام توان کشور در راستای تحقق هدف یاد شده متمرکز شود. اگر تمامی پورت اپراتورها در چنین روندی حرکت کنند قابل

با توجه به نقش استراتژیک بندر شهید رجایی در منطقه‌ی خلیج فارس، استراتژی سازمان بنادر و دریانوردی برای تسریع هاب شدن این بندر چیست؟

ارتقای رتبه‌ی بندر شهیدرجایی از حدود ۶۴ به ۴۵ در سطح بنادر کانتینری جهان طی چند سال اخیر، نشان از پیشرفت فعالیت دولت و مشارکت بخش خصوصی از جمله شرکت تایدواتر (به عنوان بزرگ‌ترین پورت اپراتور این بندر) در توسعه‌ی امور پورت اپراتوری کشور دارد. باید پذیرفت، در بازار رقابتی تجارت دریایی، کسی می‌تواند فعالیت مستمر داشته باشد که از مدیریت توانمندی برای افزایش حضور در بازارهای بین‌المللی حمل و نقل دریایی نظیر توسعه‌ی ترانزیت، ترانشیپ، قابلیت حضور بیش تر خطوط بین‌المللی کشتیرانی در بندر کشور و تاثیر افزون تر در ارتقای سهم

با افتتاح مرحله‌ی دوم بندر شهید رجایی، ظرفیت این بندر به ۶ میلیون TEU کانتینر می‌رسد.

هاب شدن بنادر جنوبی ایران یکی از اهداف استراتژیک توسعه‌ی بنادر کشور به‌شمار می‌آید. بر این اساس، سامان دهی بندر شهید رجایی به‌عنوان یک برنامه‌ی راهبردی مد نظر قرار دارد. البته در این زمینه طی سال ۱۳۸۱، طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی برای دست یابی به ظرفیت جابه‌جایی بیش از ۶ میلیون TEU کانتینر مطرح شده است. اگر چه مرحله‌ی اول عملیات اجرایی طرح توسعه بندر یاد شده در سال ۸۳ آغاز شد اما، با افتتاح این بخش از پروژه در اسفند ماه ۱۳۸۶، ظرفیتی بالغ بر ۳/۳ میلیون TEU کانتینر در بندر شهید رجایی به‌وجود آمد. در ادامه این روند، پیمانکاران داخلی، عملیات مرحله‌ی دوم طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی را به منظور احداث ۲۰۲۰ متر اسکله کانتینری مد نظر قرار دادند.

آن چه در ادامه می‌خوانید، نظرات "مهندس سیدعطاءاله‌صدر"، معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص برخی برنامه‌های پیش روی بندر شهید رجایی است.





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 کارگزاران 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، ریفاینانس

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



بنابر آخرین بررسی ها، افتتاح ۲۰۲۰ متر اسکله (بال شرقی در مهرماه و بال غربی در پایان سال) و در مجموع، قابلیت بهره برداری مرحله دوم بندر شهید رجایی، حداکثر تا پایان سال جاری انجام خواهد شد. در این صورت، ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی از حدود ۳ میلیون به ۶ میلیون TEU کانتینر افزایش خواهد یافت.

فراخوان برای انتخاب پورت اپراتور این پروژه چه زمانی و با چه شرایطی برگزار می شود؟

فراخوان رسمی طی هفته های آینده اعلام خواهد شد. در این پروسه، مجموعه هایی که آمادگی حضور در پایانه دوم بندر شهید رجایی را دارند باید علاوه بر اپراتوری، سرمایه گذاری برای تأمین تجهیزات این بندر را نیز تأمین کنند. البته در این زمینه، به طور یقین، لیدر اصلی، باید مجموعه های ایرانی باشد و جوینت های خارجی نیز در صورت مشارکت با طرف ایرانی، باید سهمی از بازار بین المللی تجارت دریایی را به ایران منتقل کنند.

در مجموع، حدود یک ماه برای اعلام درخواست ها زمان در نظر گرفته شده است و بعد از ارزیابی های مد نظر سازمان بنادر که به ذکر آن پرداخته شد، استعلام قیمت خواهد شد. از آنجا که قرارداد این پروژه به صورت EPCF است و در قالب مناقصه تجهیزات خریداری خواهد شد، باید حدود ۱۰۷ میلیون یورو در این زمینه سرمایه گذاری شود. بر این اساس، به نظر می آید تا نیمه دوم سال جاری بتوان پورت اپراتور مرحله دوم بندر شهید رجایی را مشخص کرد و نیز می توان از اوایل سال آینده، شاهد بهره برداری رسمی از مرحله دوم بندر شهید رجایی بود. ■

توجه است، اما این که پورت اپراتوری فقط توانش را در تخلیه و بارگیری متمرکز کند، کافی نیست. با توجه به این که پیشانی بنادر در اختیار پورت اپراتورها قرار دارد، عملکرد آنان باعث جذب بازارهای جدید می شود. در مجموع اگر تایدواتر قصد حضور در این پروژه را دارد باید به صورت کنسرسیوم وارد کار شود و افزایش سهم بازار دریایی ایران در سطح منطقه جهان را مدنظر قرار دهد. سازمان بنادر نیز از چنین مسئله ای حمایت خواهد کرد و البته سایر پورت اپراتورها، بدون هیچ شبهه ای، باید با چنین رویه ای برای حضور در مرحله دوم بندر شهید رجایی وارد عمل شوند.

آیا تاکنون، پورت اپراتور هادر خواست هایی برای حضور در این پروژه داشته اند؟

بعد از مصوبه کار گروه حمل و نقل، تحرکات بسیاری در بندر شهید رجایی به وقوع پیوست. اگرچه تاکنون حدود ۵ گروه در این رابطه اعلام آمادگی کرده اند، اما برای انتخاب نهایی پورت اپراتور دوم این بندر، مواردی نظیر: توان مالی، سابقه مدیریتی، قدرت تجهیز بازار، آمار تجهیزات بندری، نیروی انسانی ماهر و میزان ظرفیت برای جذب بازارهای بین المللی تجارت دریایی و هدایت آن به سمت بنادر ایران توسط پورت اپراتورها، از شاخص هایی هستند که مورد ارزیابی سازمان بنادر و دریانوردی قرار خواهد گرفت.

با توجه به نقش پروژه یال شرقی - غربی حوضچه شماره ۲ بندر شهید رجایی در انتخاب پورت اپراتور مرحله دوم این بندر، پروژه مذکور در چه زمانی به بهره برداری خواهد رسید؟





با انعقاد تفاهم نامه‌ی جدید بین سازمان بنادر و دریانوردی و بانک توسعه‌ی تعاون

توسعه ناوگان دریایی بار و مسافر شتاب گرفت

این که بر اساس سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری، باید سهم بخش تعاون از اقتصاد کشور به ۲۵ درصد برسد، ابراز امیدواری کرد تسهیلات بیش تری توسط بانک توسعه‌ی تعاون برای توسعه‌ی پس کرانه‌ای بندر کشور اختصاص داده شود.

وی در ادامه اعلام کرد: "مقتضیان تسهیلات برای تامین شناور می‌توانند به سازمان بنادر و دریانوردی مراجعه کنند و سازمان نیز، در اسرع وقت نسبت به پرداخت این تسهیلات اقدام خواهد کرد."

"محمد رضا امامی"، معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی نیز، در راستای تبیین تفاهم نامه‌ی مزبور اظهار داشت: "در راستای توسعه‌ی وجوه اداره شده، برنامه‌های توسعه‌ی ای و نوسازی ناوگان دریایی کشور، سازمان بنادر و دریانوردی با مدیران چندین بانک عامل گفت و گو کرد که این مذاکرات در نهایت منجر به انعقاد تفاهم نامه‌ی جدیدی با بانک توسعه‌ی تعاون شد."

"اقدامات قابل توجهی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به منظور توسعه ناوگان باری و مسافری صورت گرفته است و در برنامه‌ی پنجم توسعه نیز، روند اختصاص وجوه اداره شده به متقاضیان توسعه‌ی ناوگان دریایی ادامه خواهد داشت."

"صدر"، با بیان این که این ارقام در مقایسه با نیازهای این بخش رقم بالایی نیست، گفت: "بخش خصوصی از منابع و ظرفیت‌هایی که با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی با بانک‌ها به وجود آمده، به خوبی استفاده کرده است."

معاون وزیر راه و ترابری، به راه اندازی مجتمع صنعتی ساخت شناور "مدکندآلوی قشم" با استفاده از تسهیلات بانک توسعه‌ی تعاون اشاره کرد و افزود: "کارخانه‌ی مزبور، تعداد قابل توجهی شناور مسافری تولید کرده است و ۴۰۰ نفر نیز، در آن به طور مستقیم و غیرمستقیم مشغول به کار هستند." مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان

"مهندس سید عطاءاله صدر"، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در مراسم انعقاد تفاهم نامه‌ی وجوه اداره شده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی با بانک توسعه‌ی تعاون، به دست آوردهای استفاده از وجوه اداره شده‌ی این سازمان و تاثیر آن بر نوسازی ناوگان دریایی کشور اشاره کرد و افزود: "از چهار سال پیش تاکنون، ۱۱۰ فروند شناور از محل وجوه اداره شده به ناوگان دریایی کشور اضافه شده است که از این تعداد، ۸۰ فروند شناور مسافری است و ۳۰ فروند شناور دیگر نیز به امور تجاری و خدماتی اختصاص دارد."

وی با ابراز این مطلب که ۸۰ درصد از منابع مالی تهیه و تامین حدود ۱۴۰ دستگاه از انواع تجهیزات بندری به ارزش یک هزار و ۷۰۰ میلیارد ریال از محل وجوه اداره شده به پایانه اپراتورها پرداخت شده است، اظهار داشت:



سید عطاءاله صدر:

اقدامات قابل توجهی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به منظور توسعه ناوگان باری و مسافری صورت گرفته است و در برنامه‌ی پنجم توسعه نیز روند اختصاص وجوه اداره شده به متقاضیان توسعه‌ی ناوگان دریایی ادامه خواهد داشت.

محمدرضا امامی:

بر اساس این تفاهم‌نامه، سازمان بنادر و دریانوردی از محل وجوه اداره شده اقدام به سپرده‌گذاری در بانک توسعه تعاون کرد و در مقابل، بانک مزبور نیز به میزان پنج برابر سپرده‌گذاری سازمان، به ارائه‌ی تسهیلات برای ساخت ناوگان مسافری دریایی و تجهیزات کارگاهی ساخت شناورها خواهد پرداخت.

ماشاءاله عظیمی:

بهره برداران بخش حمل و نقل دریایی و سازندگان شناورها، از فعالان بخش تعاون هستند؛ به طوری که از سه هزار و ۲۰۰ شرکت تعاونی فعال در بخش حمل و نقل، حدود ۴۰۰ شرکت در بخش دریایی فعالیت می‌کنند.

و نقل دریایی، شرکت‌های تعاونی حمل و نقل بار و مسافر فعال هستند و شرکت‌های سازنده ناوگان دریایی هم به صورت تعاونی فعالیت می‌کنند. ■

تمامی ناوگان دریایی کشور را نوسازی کنیم، یاد آور شد: "باید در کنار نوسازی شناورها، امر بازسازی را هم در اولویت قرار دهیم؛ چرا که ۶۷ درصد سوانحی که در جغرافیای دریایی ایران رخ می‌دهند، شناورهای سنتی را شامل می‌شوند."

مدیرعامل بانک توسعه‌ی تعاون اظهارداشت: "با حمایت دولت‌های نهم و دهم، فرصت‌های اشتغال‌زایی و درآمدزایی قابل توجهی در بخش دریایی به وجود آمده است؛ تا جایی که امروز نزدیک به ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی به بخش حمل و نقل اختصاص دارد." "عظیمی"، در خصوص کارمزد تسهیلات اعطایی به متقاضیان و محل هزینه کرد این تسهیلات گفت: "کل سود و کارمزد تسهیلات را سازمان بنادر به صورت یارانه پرداخت می‌کند؛ ضمن این که تشخیص محل اختصاص این تسهیلات نیز، بر عهده‌ی سازمان بنادر دریانوردی است."

وی با بیان این مطلب که حدود پنج برابر میزان سپرده گذاری متقاضیان، تسهیلات پرداخت می‌شود، ادامه داد: "این تفاهم نامه، دارای ساختاری بسته نیست و به صورت باز و اقتضایی بوده و سقف تسهیلات هم، بسته به نوع و زمان و بازپرداخت کار مشخص خواهد شد."

مدیرعامل بانک توسعه‌ی تعاون با بیان این که متناسب با توزیع یارانه‌ها موظف به پرداخت تسهیلات هستیم، یادآور شد: "رویکرد ما به سمت توسعه‌ی تعاون است؛ زیرا باید سهم ۹ درصدی تعاون در اقتصاد ملی، تا پایان برنامه‌ی پنجم، به ۲۵ درصد افزایش یابد."

"عظیمی"، با اشاره به این که به دنبال پویایی فعالیت‌های مبتنی بر تعاون در چرخه‌ی عملکرد خود هستیم، گفت: "در حوزه حمل

وی درآمد ابراز داشت: "بر اساس این تفاهم‌نامه، سازمان بنادر و دریانوردی، از محل وجوه اداره شده اقدام به سپرده‌گذاری در بانک توسعه تعاون کرد و در مقابل، بانک مزبور نیز، به میزان پنج برابر سپرده‌گذاری سازمان، به ارائه‌ی تسهیلات برای ساخت ناوگان مسافری دریایی و تجهیزات کارگاهی ساخت شناورها خواهد پرداخت."

همچنین در این مراسم، "ماشاءاله عظیمی"، مدیرعامل بانک توسعه‌ی تعاون، با بیان این مطلب که طی سال‌های گذشته، تفاهم‌نامه‌ی چند جانبه‌ای در این زمینه منعقد شده بود و اکنون تفاهم‌نامه‌ی جدید براساس همکاری‌های قدیمی دو نهاد توسعه‌ی دولتی منعقد می‌شود، افزود: "بانک توسعه‌ی تعاون، تاکنون ۲۷۰ میلیارد ریال از منابع داخلی خود را به تامین تسهیلات اختصاص داده است و با انعقاد این تفاهم‌نامه نیز، در حوزه‌ی حمل و نقل مسافر دریایی، توسعه‌ی اسکله‌ها، خرید جرثقیل و یدک‌کش‌ها با معرفی سازمان بنادر و دریانوردی، تسهیلات پرداخت خواهد شد."

وی با اشاره به این که عمده‌ی شرکت‌های فعال در حوزه‌ی حمل و نقل دریایی، به صورت تعاونی اداره می‌شوند، اظهار داشت: "بهره برداران بخش حمل و نقل دریایی و سازندگان شناورها، از فعالان بخش تعاون هستند؛ به طوری که از سه هزار و ۲۰۰ شرکت تعاونی فعال در بخش حمل و نقل، حدود ۴۰۰ شرکت در بخش دریایی فعالیت می‌کنند."

مدیرعامل بانک توسعه‌ی تعاون افزود: "همچنین، از مجموع ۲۶ هزار و ۴۵۵ فروند شناور ناوگان دریایی کشور، حدود ۲۵ هزار و ۴۹۱ فروند شناور به عنوان واحدهای خرد، از تسهیلات دولتی استفاده می‌کنند." وی با بیان این که در آینده‌ی نزدیک نمی‌توانیم

مهندس سید عطاءاله صدر
در نشست با اصحاب رسانه خبر داد:

اشتغال پنج هزار نفر در صنعت دریانوردی تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه

سکینه صارمی

سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، همه ساله در نیمه‌ی دوم سپتامبر، روز جهانی دریانوردی را گرامی می‌دارد؛ اما در سال ۲۰۱۰ میلادی، مقرر شد به منظور قدردانی از تلاش دریانوردان کشورهای عضو، ۲۵ ژوئن هر سال مطابق با چهارم تیر ماه، "روز جهانی دریانورد" نامیده شود و در این روز تنها از دریانوردان قدردانی شود. این نام گذاری ویژه بیانگر نقش و جایگاه فعالیت دریانوردانی است که سهم غیرقابل انکاری در عرصه‌ی تجارت جهانی و تأمین رفاه و معیشت مردم دارند. حمل و نقل دریایی، موتور محرکه‌ی تجارت است، به گونه‌ای که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل بین‌المللی کالا توسط این بخش انجام می‌شود و منبع مهم درآمد بسیاری از کشورهای در حال توسعه به شمار می‌رود. در واقع، این دریانوردان هستند که به منظور تأمین اقلام ضروری و کالاهای مورد نیاز بشر، همواره مهم‌ترین دوران زندگی حرفه‌ای خود را در شرایط خطرناک سپری می‌کنند. در کشور ما نیز، که دارای ۵ هزار و هشتصد کیلومتر ساحل دریایی است و همچنین از تعداد بالای نیروی انسانی دریانورد، برخوردار است، روز جهانی دریانوردی و روز دریانورد مورد توجه ویژه‌ای قرار گرفته و پیرو سیاست‌های ابلاغی آیمو، بنا است تا هر ساله به پاس قدردانی از زحمات این دریادلان، آیین‌های گرامی‌داشتی برگزار شود.



داده‌اند. در صورتیکه با توجه به سختی شغل دریانوردی و خطرات آن، باید دوره‌ی خدمت روی دریا به طور مستمر یا غیرمستمر، معادل ۱,۵ برابر سنوات خدمت آنان محاسبه شود." مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با تأکید بر این امر که تربیت نیروی انسانی دریانورد مستلزم برنامه‌ریزی مناسب است، افزود: "ناوگان ما در مقایسه با بسیاری از کشورهای جهان تر است؛ به همین دلیل کار در این ناوگان از شرایط بهتری برخوردار است." معاون وزیر راه و ترابری، پیرامون تأمین پنج هزار نفر نیروی دریانورد براساس اهداف قانون برنامه‌ی پنجم توسعه گفت: "علاوه بر مسائل تأمین اجتماعی در ارتباط با فعالیت

وی با بیان این مطلب که میزان قدردانی از این افراد در برابر زحمات بی دریغ‌شان بسیار ناچیز است، افزود: "در سال‌های اخیر، با آغاز دزدی‌های دریایی، شغل دریانوردی با خطرات جدی مواجه شده است، زیرا برای ارتباط شرق به غرب دنیا باید از خلیج عدن و سواحل سومالی عبور کنیم." "صدر"، به تصویب لایحه‌ی مربوط به سخت و زیان‌آور بودن حرفه‌ی دریانوردی اشاره کرد و به تبیین نحوه‌ی محاسبات این شغل در دوران بازنشستگی دریانوردان پرداخت و گفت: "در نحوه‌ی محاسبه سنوات خدمت دریانوردان ۲۰ سال فعالیت مستمر یا ۲۵ سال فعالیت غیرمستمر دریایی، را ملاک بازنشستگی قرار

به همین انگیزه و در آستانه‌ی روز جهانی دریانورد، "مهندس سید عطاءاله صدر"، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در جمع خبرنگاران حاضر شد و به تشریح نقش و جایگاه حرفه‌ی دریانوردی پرداخت و اظهارداشت: "بر اساس اعلام دبیر کل آیمو ۱,۵ میلیون نفر دریانورد دارای گواهینامه معتبر دریانوردی در دنیا فعال هستند، در کشور ما نیز تعداد دریانوردان ۱۸۵ هزار نفر می‌باشد که در آب‌های ملی و بین‌المللی، به حمل و نقل کالاهای تجاری مشغول‌اند. قابل ذکر است که بیش از ۹۰ درصد صادرات و واردات کشورمان از طریق بنادر صورت می‌گیرد.



به عنوان متولی حمل و نقل دریایی کشور، از شغل پرجاذبه‌ی دریانوردی حمایت می‌کنیم و انتظار داریم سایر بخش‌های مرتبط با این عرصه، به ویژه وزارت کار و امور اجتماعی نیز، به این مسائل توجه ویژه داشته باشند.



"صدر"، با اشاره به فعالیت کمیته ای در این ارتباط، ادامه داد: "شناورهایی که ساخته می‌شوند، باید استاندارد باشند و افرادی که هدایت شناورها را نیز، برعهده دارند باید دارای گواهینامه باشند. برای قایق‌هایی که در دریا از قوانین وضع شده تخطی کنند و در زمینه رعایت مقررات کوشا نباشند، جرائمی در نظر گرفته شده است." ■

کشور خودمان بهره خواهیم گرفت." وی با اشاره به این که افزایش حفاظت‌ها از این راه، بر هزینه‌ی حمل‌ونقل موثر خواهد بود، گفت: "ایران جزو ۱۰ کشور اول فعال در سازمان جهانی دریانوردی است و در تصمیم‌گیری‌ها، تدوین کنوانسیون‌ها و تهیه‌ی اسناد، مشارکت فعال دارد." مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با تاکید بر اهمیت امنیت دریانوردی و نظارت بر شناورهای فعال در دریا اظهار داشت: "در فصل گرما، مردم بیش تر به سواحل و دریا می‌روند. در این راستا شناورهایی که در سواحل شمالی و جنوبی کشور فعالیت می‌کنند، باید استاندارد باشند." وی با بیان این که این شناورها تحت مدیریت استان‌ها قرار دارند، تصریح کرد: "سامان دهی شناورها باید انجام شود."

دریانوردی، آموزش، تربیت و نگهداری نیروی انسانی دریانورد نیز، از اهمیت بسیاری برخوردار است. در این زمینه ما به عنوان متولی حمل و نقل دریایی کشور، از شغل پرجاذبه‌ی دریانوردی حمایت می‌کنیم و انتظار داریم سایر بخش‌های مرتبط با این عرصه، به ویژه وزارت کار و امور اجتماعی نیز، به این مسائل توجه ویژه داشته باشند." وی با بیان این که حدود ۶۲ مرکز آموزش‌های دریانوردی در کشور فعالیت می‌کنند، بیان داشت: "شش مرکز در سطح دانشگاهی برای سفرهای نامحدود، چهار مرکز در حد دوره‌های میانی برای سفرهای کوتاه و مابقی مراکز نیز، برای سفرهای محدود، دوره‌های آموزشی برگزار می‌کنند." "مهندس سیدعطاءاله صدر"، در خصوص برنامه ریزی سازمان بنادر و دریانوردی برای جذب دریانوردان زن در دانشگاه‌های دریانوردی گفت: "اکنون با ورود شناورهای مدرن به عرصه‌ی حمل و نقل دریایی، کار دریانوردی تا حدودی راحت‌تر شده است. در حال حاضر، شرایطی که خانم‌ها نتوانند از آن استفاده کنند، وجود ندارد. در ضمن، این امر به تقاضا و روحیات آنان برمی‌گردد. یادآوری این مطلب خالی از لطف نیست که اولین زن دریانورد؛ ایرانی است، اما از آن جا که در گذشته فعالیت‌های دریانوردی به گونه‌ای بوده که زنان تمایل زیادی به انجام آن نداشته‌اند، مردان بیشتر به این حرفه روی آورده‌اند."

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در خصوص اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در مقابله با پدیده‌ی دزدان دریایی خاطرنشان کرد: "ایران عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است. طی مذاکرات اخیر با دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی، مقرر شده است که در صورت تمایل مالکان کشتی‌ها و موافقت کشورهای صاحب پرچم، گارد مسلح خصوصی در کشتی‌ها حضور یابد و از آنان برای حفاظت از کشتی‌ها در مقابل دزدان دریایی استفاده شود."

معاون وزیر راه و ترابری، با اشاره به این که در ایران، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی، حفاظت از ناوگان تجاری را بر عهده دارد، تصریح کرد: "موضوع استفاده از گارد مسلح خصوصی برای حفاظت از کشتی‌ها هنوز اجرایی نشده است؛ اما از آن جا که در کشور ما نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و نیروهای مردمی و بسیج وجود دارند، در صورت اجرایی شدن استفاده از گارد خصوصی برای حفاظت از کشتی‌ها، امکان بهره‌گیری از نیروهای مردمی و بسیج، در این زمینه وجود دارد و از روش‌های مورد نظر در



گزارش بندر و دریا از برگزاری مراسم روز جهانی دریانورد

بی‌مهری جهانی با دریانوردان ایرانی

از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی چهارم تیر ماه هر سال، (مصادف با ۲۵ ژوئن سال میلادی)، به عنوان "روز جهانی دریانورد" نام گذاری شده است. هر چند امسال آیین گرامی داشت این روز در کشورمان و در محل سازمان بندر و دریانوردی با شکوه خاصی برگزار شد اما، تاکید خاص سخنرانان در این مراسم به برخی چالش‌های دریانوردی قابل تأمل بود. مشکلات اساسی مانند: معضلات ناشی از تحریم‌های اقتصادی، دزدی‌های دریایی و برخوردهای دو گانه با دریانوردان ایرانی در بنادر جهان. تحریم اقتصادی که مساله‌ی اصلی مبتلا به دریانوردان در سال‌های اخیر است، تقریباً به عادت مالوفی برای این گروه تبدیل شده است و اینک به مرور زمان و با تکیه بر تجربیات گذشته راه کارهای مناسبی برای مقابله با آن اندیشیده شده است. پدیده‌ی شوم دزدی دریایی که به نظر می‌رسد در پس پرده‌ی آن، اهداف استعماری تازه رقم خورده‌ای وجود داشته باشد، چالش اساسی دیگری است که علاوه بر خطرناک نمایاندن شغل دریانوردی، انگیزه‌ی حضور دریانوردان تازه وارد به این عرصه را نیز، با تردید و شبهه مواجه ساخته و رویکرد صنعت دریانوردی برای تامین معاش و آتی‌های دریانوردان را دچار مخاطره کرده است. نکته‌ی دیگر، برخورد دو گانه‌ی جهانی با دریانوردان ایرانی است که به رغم قبول پذیرمان‌ها و مقابله‌نامه‌های بین‌المللی دریانوردی توسط ایران، گریبان دریانوردان مان را گرفته است. هر چند بنابر قول مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در این مراسم، قرار است در آینده‌ی نزدیک با پی‌گیری جدی معاونت دریایی سازمان بنادر این مشکل حل و فصل شود.

این که ما عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی، به عنوان بازوی اجرایی سازمان ملل متحد در امور دریانوردی هستیم و تمام پذیرمان‌ها و مقابله‌نامه‌های بین‌المللی مصوب را، پذیرفته‌ایم و آن‌ها را اجرا می‌کنیم، با شدت گرفتن تحریم‌های اقتصادی، دچار بی‌مهری جهانی شده‌ایم و شاهد آن هستیم که در مسیرهای دریایی و بنادر مقصد، دریانوردان ما با رفتارهای منصفانه از سوی همکاران خارجی خود رو به رو نمی‌شوند. وی با بیان این مطلب که شکایت رسمی سازمان بنادر و دریانوردی به آی‌مو ارایه شده و

دوران سخت دریانوردان ایرانی

"تحریم‌های اقتصادی، پدیده‌ی زشت دزدی دریایی و بالاخره برخورد دو گانه‌ی نظام بین الملل با دریانوردان ایرانی، دوران سختی را برای دریانوردان ایرانی رقم زده است، به طوری که این امور، شرایط کاری آنان را با مشکلات مضاعف همراه کرده است." "مهندس سید عطاء اله صدر"، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب در جشن بزرگ روز جهانی دریانورد، ضمن انتقاد از سازمان‌های بین‌المللی گفت: "متأسفانه، به رغم



سید عطاء اله صدر:

متأسفانه، به رغم این که ما عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی هستیم و تمام پذیرمان‌ها و مقابله‌نامه‌های بین‌المللی مصوب را پذیرفته‌ایم و آن‌ها را اجرا می‌کنیم، دچار بی‌مهری جهانی شده‌ایم و شاهد آن هستیم که در مسیرهای دریایی و بنادر مقصد دریانوردان ما با رفتارهای منصفانه از سوی همکاران خارجی خود رو به رو نمی‌شوند.





۱۳۹۳، تعداد ۵ هزار نفر نیروی تحصیل کرده و فعال در بخش‌های مختلف دریانوردی کشور جذب شوند.

وی به فعالیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص مطالعه بر روی ۳۰۰ نقطه‌ی ساحلی به منظور ایجاد بنادر چند منظوره و عملیاتی شدن ۴۰ نقطه از این مناطق ساحلی که باعث رونق اقتصادی در سواحل جنوبی کشور خواهد شد، اشاره کرد و اظهار داشت: "در برنامه‌ی پنجم توسعه، افزایش ظرفیت بنادر کشور تا ۲۰۰ میلیون تن، افزایش ظرفیت کانتینری بنادر تا ۷ میلیون تی ای یو و افزایش ظرفیت ترانزیتی کشور به ۵۰ میلیون تن با توجه به وجود کریدورهای ترانزیتی و موقعیت ژئواکونومی کشور، مدنظر قرار دارد و امیدواریم با تکمیل اقدام‌های توسعه‌ای بندر شهید رجایی، علاوه بر

رضاییل پایه:

با وجود این همه منابع و ظرفیت‌های موجود، سهم کشور از حمل و نقل دریایی، نیم درصد است که حداقل باید به میزان یک درصد افزایش یابد.

این مساله توسط معاونت دریایی این سازمان در حال پی گیری است، افزود: "برخوردهای غیرمنصفانه با دریانوردان سخت کوش ایرانی، به سازمان بین‌المللی دریانوردی گزارش شده است. همچنین امیدواریم با حمایت و مساعدت مجلس شورای اسلامی و برخورداری از قوانین تامین اجتماعی مبنی بر سخت وزیان آور بودن شغل دریانوردی، ۱/۵ برابر شدن سابقه‌ی سنوات خدمتی دریانوردان، با توجه به مستمر نبودن ماموریت‌ها و کارهای دریایی و امکان بیماری یا استراحت بلند مدت دریانوردان بعد از هر ماموریت، به کلیه‌ی مشاغل دریایی تسری داده شود تا میزان امنیت شغلی دریانوردان ارتقاء یابد."

"مهندس صدر"، دریانوردان را نقش آفرینان اصلی توسعه اقتصادی و تجارت بین‌المللی دانست و با یادآوری این نکته که ۹۰ درصد حمل و نقل جهانی از طریق دریاها صورت می‌گیرد، خاطرنشان کرد: "معافیت مالیاتی کلیه‌ی مشاغل و خدمات دریانوردی، در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد، اما تاکنون در این مورد با سازمان‌های ذی ربط چون: وزارت امور اقتصاد و دارایی به نتیجه‌ی مشخص و نهایی نرسیده ایم." مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به این که در شرایط فعلی، مناطق آزاد تجاری-صنعتی کشور برای ورود و خروج کالا و حضور سرمایه‌گذاران تا ۲۰ سال از زمان آغاز فعالیت خود معاف از مالیات هستند، اظهار داشت: "با این وجود، مشاغل دریانوردی که با آوردن سرمایه‌های بین‌المللی به درون کشور، نقش مهمی در روند ثروت آفرینی جامعه بر عهده دارند و علاوه بر آن، خدمات آن‌ها که دارای ارزش افزوده‌ی فراوان است و باید در زمره‌ی صادرات خدمات فنی و مهندسی قرار گیرد، از هیچ‌گونه معافیت یا بخشودگی مالیاتی برخوردار نیست و هیچ نوع تخفیفی هم برای این مشاغل در قوانین موجود کشور، در نظر گرفته نشده است."

"مهندس صدر" با تشکر و تقدیر از نقش سازنده‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با پدیده‌ی دزدی دریایی، از حمایت این نیروی مقتدر در مسیرهای دریایی بین‌المللی و پوشش مناسب شناورهای تجاری و صیادی ایرانی و خارجی تقدیر کرد و افزود: "در حال حاضر، عمده‌ی دزدی‌های دریایی در یک منطقه‌ی مثلث مانند، شامل: باب المندب، خلیج عدن و اقیانوس هند صورت می‌گیرد که با پوشش مناسب دریایی توسط نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و نیروهای امنیتی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی، امیدواریم در مقابله با این عارضه به نتیجه‌ی مطلوب برسیم و دزدی‌های دریایی به طور چشمگیری کاهش یابد."

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، به اهداف برنامه‌ی پنجم توسعه و چشم انداز ۲۰ ساله‌ی کشور برای دست یابی به سطح برتر علمی و فن آوری در منطقه اشاره کرد و با تاکید بر لزوم توسعه‌ی دریا محور، با توجه به رهنمودها و منویات مقام معظم رهبری و احیا و توسعه‌ی حمل و نقل دریایی کشور، گفت: "در حال حاضر، با توجه به نسبت جمعیت کشور، امکان افزایش و رشد کارکنان تحصیل کرده و آموزش دیده برای کار در عرصه‌های مختلف دریایی فراهم است و امیدواریم تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه در سال

وی در ادامه‌ی سخنان خود، با بیان این که طبق





سعید ایزیدیان:

با توجه به پایین بودن سطح آموزش و آشنایی اندک مردم کشورهای مختلف از فعالیت‌های دریانوردی در حال حاضر، افزایش سطح آگاهی و ترویج فرهنگ دریانوردی، در رؤس برنامه‌های سازمان جهانی دریانوردی قرار دارد.

تبدیل آن به بندرهاب منطقه، با ایجاد رغبت در خطوط کشتی رانی، ترانشیپ کالاهای منطقه، از این بندر صورت بگیرد.

"مهندس صدر" خواستار ارتقای دو برابری سهم تجارت دریایی و حمل و نقل بین المللی ایران از نیم به یک درصد با توجه به میزان جمعیت کشور شد و در خصوص افزایش سهم ایران در حملی و نقل دریایی خزر گفت: "سهم فعلی کشور در دریای خزر، ناچیز و حدود ۱۵ درصد است که تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه باید به ۵۰ درصد ارتقا یابد، البته تحقق این امر مستلزم افزایش فعالیت و تامین ناوگان در حال تردد و حضور بیش تر دریانوردان در دریای خزر است."

توجه به نفت، غفلت از دریا

"متاسفانه وجود نفت سرشار در کشور،

سهولت استخراج و بهره مندی از در آمد آن، باعث غفلت ما ایرانیان از توان مندی‌های خدادادی در بخش دریا شده است."

"مهندس رضا پیل پایه"، قائم مقام سرپرست وزارت راه و ترابری با بیان این مطلب در جشن روز جهانی دریانورد، مهم ترین اصل در بخش حمل و نقل، به خصوص حمل و نقل دریایی را توسعه‌ی زیر ساخت‌ها با استفاده از مشارکت مردمی و جذب سرمایه‌های سرگردان برای رونق و توسعه‌ی بخش‌های کلیدی عنوان کرد و گفت: "در وزارت راه و ترابری، ۴۰۵۰ میلیارد ریال اعتبار ویژه، علاوه بر صدور اوراق مشارکت در طرح‌های بندری و دریایی با سوددهی قابل توجه برای توسعه‌ی زیرساخت‌های دریانوردی در نظر گرفته شده است که با التفات به ۳۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌ی نقدی سرگردان در دست مردم، می‌توان در بخش‌های زیر بنایی و توسعه ای بخش حمل و نقل سرمایه گذاری مناسبی انجام داد."

وی با اشاره به شرایط کنونی حمل و نقل که با توجه به وضعیت راهبردی و تبیین دورنمای توسعه‌ی کشور، هنوز به توان مندی لازم دست نیافته است، افزود: "با وجود این همه منابع و ظرفیت‌های موجود، سهم کشور از حمل و نقل دریایی، نیم درصد است که حداقل باید به میزان یک درصد افزایش یابد."

پیوستن ایران به همدی پذیرمان‌های دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان سازمان تخصصی و نماینده جمهوری اسلامی ایران در امور بندری و دریایی بین المللی، با پیوستن به جمیع پذیرمان‌ها و مقاله نامه‌ها و سازمان‌های بین المللی دریانوردی، درصد برقراری تعامل و هم افزایی مثبت با حوزه‌ی دریانوردی جهان بر آمده است."

"سعید ایزیدیان"، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب در جشن روز جهانی دریانورد، از نیاز جهانی صنعت دریانوردی به ۳۵ هزار تا ۵۶ هزار نفر دریانورد در حوزه‌های تخصصی مختلف تا سال ۲۰۱۵ میلادی خبر داد و گفت: "به رغم رکود اقتصادی و شرایط خاص

پیش آمده در روند ارائه‌ی عرضه و تقاضای اقتصاد جهانی، تا سال‌ها شاهد بحران در بخش تامین نیروی انسانی دریانورد خواهیم بود و کشور ما نیز، با داشتن بیش از ۵ هزار کیلومتر مرز دریایی و جزایر مختلف و به رغم فعالیت بیش از ۱۸۰ هزار دریانورد دارای گواهی نامه‌ی معتبر با تحصیلات دانشگاهی رسمی و ناوگان مجهز دریایی، از این بحران مستثنی نخواهد بود."

وی با بیان این مطلب که قطع نامه‌های مصوب همایش دیپلماتیک مانیل در فیلیپین، مبتنی بر حمایت از دریانوردان و به منظور بهبود وضعیت معیشتی و ارتقای سطح فرهنگی و شخصیتی و تعامل موثر با آنان تدوین شده است، افزود: "با توجه به پایین بودن سطح آموزش و آشنایی اندک مردم کشورهای مختلف از فعالیت‌های دریانوردی، در حال حاضر، افزایش سطح آگاهی و ترویج فرهنگ دریانوردی، در رؤس برنامه‌های سازمان جهانی دریانوردی قرار دارد."

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با تقدیر از حمایت‌های بشردوستانه‌ی مراکز بین المللی به منظور حمایت از ناوگان دریایی و دریانوردان ایرانی، خواستار تلاش بیش تر ارگان‌های دریایی با دریانوردان شد و در ادامه افزود: "طی سال‌های اخیر، بیش از ۱۰ هزار نفر متقاضی در آزمون‌های دریانوردی شرکت کرده اند و علاوه بر آن، برای ۵۷ نفر از بانوان دریانورد ایرانی نیز، گواهی نامه‌ی دریانوردی صادر شده است."

"ایزیدیان" در ادامه‌ی سخنان خود به میانگین سنی افسر دوم، افسر یکم و فرماندهی کشتی در کشور که به ترتیب، ۲۶، ۳۱ و ۳۶ سال است، اشاره کرد و با اعلام این خبر که سازمان بنادر و دریانوردی درصدد کاهش این میانگین سنی به میزان ۳ سال بر آمده است، خاطر نشان کرد: "بیش ترین دریانوردان ایرانی دارای گواهی نامه‌ی معتبر، متولد تهران و خوزستان هستند. همچنین، ۴۰ درصد از دریانوردان سفرهای نامحدود، ساکن تهران و ۳۰ درصد آنان ساکن شهرهای مجاور تهران هستند و این در حالی است که بیش ترین سفرهای دریایی نزدیک، توسط دریانوردان بوشهری انجام می‌شود و استان هرمزگان، از بیش ترین گستردگی مراکز آموزشی دریانوردی برخوردار است."





کامران فرهنگ جاوید:

ایران یک کشور دریایی است و مفاد راهبردی نیروی دریایی در برنامه‌ی پنجم توسعه، بر اساس فرامین و تدابیر مقام معظم رهبری و پیشروی در دریاهای آزاد و آب‌های بین‌المللی تدوین شده است.

تجارت دریایی و به دست آوردن ثروت از دریا به صورت منابع تغذیه‌ای و معادن زیرسطحی همت گماشته‌ایم.

"فرهنگ جاوید"، اهداف راهبردی نیروی دریایی را شامل: انتقال ارزش‌های نظام جمهوری اسلامی، عهده‌داری نقش دفاعی، تجاری و حضور در عرصه‌ی حمل و نقل، صیانت از منافع کشور، تجارت از راه تبادل دانش، بهره‌برداری از منابع بستر و زیر بستر دریاها، توسعه‌ی روابط با کشورها و ارتقای صنعت گردش‌گری دریایی و در نهایت، دست‌یابی به جایگاه اول منطقه در عرصه‌ی دریا با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و رشد شتابان کشور دانست و اظهار داشت: "در این راستا، عملیات نیروی دریایی، حریمی را به مساحت ۲ میلیون و هفتاد هزار کیلومتر مربع تا مدار ۱۰ درجه‌ی شمالی، در بر می‌گیرد. از سال ۱۳۸۸ تا کنون، موفق شده‌ایم ۱۴ ناو گروه را به مناطق دچار پدیده‌ی زشت دزدی دریایی و دریای مدیترانه

دریانوردان، به خاطر مسایل کاری در مناطق تحت نفوذ دزدان دریایی قرار می‌گیرند، به خوبی پشتیبانی و حمایت می‌شوند و موقع مواجهه با اضطرار در دریا، بدون حمایت و پشتیبانی رها نمی‌شوند، خاطر نشان کرده است: "دریانوردان نقش غیر قابل‌انکاری در حصول اهداف کشتیرانی ایمن، امن و کارآمد در اقیانوس‌های پاک دارند، اهدافی که آی‌مو، به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد، با وظیفه‌ی تنظیم کشتیرانی بین‌المللی برای خود و مجموعه‌ی صنعت کشتیرانی تدوین کرده است.

به هر حال، دریانوردان، در هر جایی که هستید، به شما ادای احترام می‌کنیم و یاد و خاطره‌ی آن دسته از همکاران شما که جانشان را در راستای خدمت به کشتیرانی از دست داده‌اند، گرامی می‌داریم."

دریا، نقشه‌ی تبیین‌کننده‌ی راه‌نظام است
"دریا برای ما، نقشه‌ی اصلی تبیین‌کننده‌ی راه‌نظام جمهوری اسلامی بوده و این، همواره در دیدگاه‌ها و منویات مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا تجلی یافته است."

"دریا دار دوم کامران فرهنگ جاوید"، معاون هماهنگ‌کننده‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران که در جشن روز جهانی دریانورد سخن می‌گفت، با بیان این مطلب، ضمن اشاره به مضامین والای آیه‌ی ۱۴ سوره‌ی مبارکه‌ی نحل در قرآن مجید که می‌فرماید، "باید با درک اهمیت دریاها، به تسخیر آن‌ها پرداخت"، گفت: "ایران یک کشور دریایی است و مفاد راهبردی نیروی دریایی در برنامه‌ی پنجم توسعه، بر اساس فرامین و تدابیر مقام معظم رهبری و پیشروی در دریاهای آزاد و آب‌های بین‌المللی تدوین شده است."

وی با یادآوری بخشی از سخنان مقام معظم رهبری، مبنی بر این که کشور گشایان جهان بعد از رسیدن به ساحل، برای شناخت و تسخیر دنیا سوار بر کشتی‌های خود شدند و به سرزمین‌های دیگر رفتند، افزود: "با توجه به رویکردهای جدید نیروی دریایی، در صدد گسترش فعالیت‌های خود در آب‌های عمان و اقیانوس هند برآمده‌ایم و به منظور کسب منافع ملی کشور برای ارتقای

وی به بخش دیگری از اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص حمایت از دریانوردان اشاره کرد و اظهار داشت: "با استقرار سامانه‌ی نرم افزار دریایی و توسعه‌ی متناسب مراکز آموزشی، پزشکی، موجبات ارتقای سطح اسناد و مدارک دریانوردی برای افزایش ضریب امنیتی آن‌ها و نیز، استقرار سامانه‌های نوین مخابراتی با بهره‌گیری از فن‌آوری‌های جدید فراهم شده است."

پشتیبانی از دریانوردان

در ادامه‌ی مراسم بزرگداشت روز دریانورد، "سید علی استیری"، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی به قرائت پیام "افتیموس میتروپولوس"، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی به مناسبت این روز پرداخت.

در بخشی از این پیام، "میتروپولوس"، ضمن تقدیر از یک و نیم میلیون دریانورد زن و مرد در سرتا سر جهان، به سهم غیر قابل‌انکار آن‌ها در تأمین رفاه همه‌ی مردم جهان و فراهم‌آوری محل کار امن، برخورد عادلانه، حمایت و پشتیبانی مستمر و احترام بی‌دریغ نسبت به دریانوردان تأکید کرده و گفته است: "ما این احترام را به خاطر درک عمیقی که از خدمات ویژه‌ی آن‌ها داریم و به خاطر این که تمامی دوران زندگی حرفه‌ای خود را بنا به میل خود و گاهی، در شرایط بی‌نهایت خطرناک سپری می‌کنند، تقدیم می‌کنیم."

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، در بخش دیگری از این پیام، یاد و خاطره دریانوردانی که جان‌شان را در راه خدمت به کشتیرانی از دست داده‌اند، گرامی داشته و می‌افزاید: "کشتیرانی، موتور محرکه‌ی تجارت جهانی و مسئول حمل بیش از ۹۰ درصد از تجارت جهانی است و دریانوردان، این موتور محرکه را جهت تأمین اقلام ضروری و کالاهای مورد نیاز بشر با اطمینان به پیش می‌برند و زمانی که کشتی دریانوردان با حادثه مواجه می‌شود، باید با آنان برخورد مناسب و عادلانه‌ای داشته باشیم تا دریانوردان بدانند که پشتوانه محکمی در صورت رها شدن در بندر دارند و به خاطر مسایل امنیتی، بی‌دلیل مجبور به ترک بندر نمی‌شوند."

وی در پایان این پیام با بیان این مطلب که وقتی



تامین شود. در همین راستا، موسسه‌ی آموزشی کشتیرانی، از سال ۱۳۶۹ تا کنون، ۳ هزار و ۳۱۲ دوره برگزار کرده است که طی این دوره‌ها بالغ بر ۴۴ هزار و ۷۲۸ نفر در سطوح مختلف دریانوردی تربیت شده‌اند.

امیدواریم با اهتمام ویژه‌ی مسئولان وزارت علوم، بتوانیم رشته‌های مورد نیاز صنعت دریانوردی را از طریق این وزارت خانه و با قرار دادن آن‌ها به جای رشته‌هایی که از تقاضای کارچندانی در جامعه برخوردار نیستند، راه‌اندازی کنیم.

مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به تربیت ۵۴۵ نفر افسر یکم، دوم و مهندس سوم کشتی، ۵۱۹ نفر فرمانده و افسر و ۶۱۲ نفر افسر ارشد موتور شامل: سر مهندس و مهندس دوم در موسسه‌ی آموزشی کشتیرانی اشاره کرد و اظهار داشت: "تا کنون این موسسه علاوه بر تربیت یک هزار و ۶۷۶ نفر افسر کشتی در سطوح عالی، پروژه‌های مهم دریانوردی، چون: بررسی میزان زیان آوری مشاغل دریایی و احصای شاخص‌های فردی، اجتماعی، خانوادگی و شخصیتی در مشاغل دریایی را به انجام رسانده است."

وی در ادامه سخنان خود به بررسی تاثیر پدیده‌ی دزدی دریایی (PIRACY) بر دریانوردی پرداخت و به حضور مشکوک برخی قدرت‌ها در پشت پرده‌ی آن اشاره کرد و گفت: "طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰، به ترتیب: ۱۵،۸۶۷ و ۱۰۱۶ نفر دریانورد توسط دزدان دریایی به گروگان گرفته شده‌اند. همچنین با صنعتی شدن پدیده‌ی دزدی دریایی که با به کارگیری کشتی‌های دزدیده شده به عنوان کشتی مادر همراه است، فشار روانی مضاعفی به دریانوردان وارد آمده که این امر، خود باعث کاهش انگیزه‌ی آنان برای حضور در دریا شده است."

"داجمر" با ابراز تأسف از ادامه‌ی اسارت کارکنان کشتی فله بر ۵۳ هزار تنی "ام وی سینین" که در نقطه‌ی شمالی اقیانوس هند در نزدیکی ساحل ربوته شده است، خواستار تدوین و اجرای قوانین برای ماندگاری بیش تر دریانوردان در دریا شد و افزود: "طرح و اجرای قوانین در این زمینه، اقدامات موثر برای کاهش سختی و زیان آوری مشاغل دریایی، تخصیص وام‌های ویژه و سهل الوصول با بهره‌ی ناچیز، ارائه‌ی خدمات و تسهیلات

در مواقع بحران و جنگ و ایجاد زیر ساخت‌های مناسب در سواحل کشور، بهره‌مند شوند و توان مندی‌های این نیرو را از جهات مختلف به کار گیرند

ارج نهادن به مقام شهدا و اسرای دریانورد
"به نظر می‌رسد، در این روز باید بیش تر به فکر دریانوردان بود. ما نیز ضمن ارج نهادن به مقام شامخ شهدای دریانورد و همین طور، اسرای دریانورد که در وضعیت دشواری به سر می‌برند، در صدد ارتقای سطح رفاه و زندگی آنان بر آمده ایم."

"محمد حسین داجمر"، مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با بیان این مطلب در جشن روز جهانی دریانورد، به اهمیت نیروی انسانی دریانورد و شرایط خاص حاکم بر فعالیت آنان که همواره توأم با دوری از محل زندگی و فرساینده‌ی روحی و فیزیکی است، اشاره کرد و گفت: "در حال حاضر، صنعت دریانوردی با کمبود شدید نیروی انسانی در سطوح تخصصی غیر از ملوانی مواجه است. بنا بر آمار موسسه‌ی مطالعاتی نیروی انسانی، تعداد افسران شاغل در بخش دریانوردی ۴۰۴ هزار نفر برآورده شده و این در حالی است که میزان تقاضای بخش، بالغ بر ۴۲۰ هزار نفر است."

وی، از حضور ۵۱۷ هزار افسر دریانورد در سال ۲۰۰۹ یاد کرد و با اشاره به این که یک سوم آن‌ها از کشورهای آسیایی مثل: چین، فیلیپین و هند بودند، گفت: برای رفع هر نیاز دریایی، ۲ نیرو به کار می‌آید. بنابراین، آمارها نشان دهنده‌ی آن است که در حال حاضر، تعداد افسران دریانورد ۲ درصد کم تر از میزان تقاضای جهانی است و این در حالی است که ۳۷ درصد نیروی ملوانی جهان توسط کشورهای شرق دور تامین می‌شود.

"داجمر" به تربیت ۱۷۷۶ افسر کشتی توسط موسسه‌ی آموزشی کشتیرانی از سال ۱۳۶۸ تا سال ۱۳۸۸ اشاره کرد و با بیان این مطلب که تا پایان سال ۱۳۹۲، نیازمند ۲۳۰۰ افسر کشتی در صنعت دریانوردی کشور خواهیم بود، خاطر نشان کرد: "باید روند تربیت دریانورد به صورت آزاد، بیش تر از حد معمول جدی گرفته شود؛ تا نیاز مبرم کشور و منطقه، به صورت منطقی



محمد حسین داجمر:
به نظر می‌رسد، در این روز باید بیش تر به فکر دریانوردان بود. ما نیز ضمن ارج نهادن به مقام شامخ شهدای دریانورد و همین طور، اسرای دریانورد که در وضعیت دشواری به سر می‌برند، در صدد ارتقای سطح رفاه و زندگی آنان بر آمده ایم.

گیسل کنیم و همچنین، ۱۲۰۰ فروند کشتی را اسکورت کرده ایم و با دریانوردی در ۲۰۵ هزار و ۶۰۰ مایل دریایی، بیش از ۴۰ فروند کشتی تجاری و صیادی به ارزش صدها میلیون دلار راه از چنگ دزدان دریایی نجات داده ایم."

معاون هماهنگ کننده‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با اشاره به برگزاری کلاس‌های آموزشی برای لنج داران بندر چابهار در منطقه‌ی سوم دریایی کشور به منظور آموزش مهارت‌های مقابله با دزدان دریایی، خاطر نشان کرد: "برای هم افزایی بیش تر نیروی دریایی با ارگان‌های دریایی، پیشنهاد می‌شود که این ارگان‌ها ضمن تعامل با نیروی دریایی، از پیش کسوتان این نیرو به عنوان مشاور استفاده کنند و از دانش و تجربه‌ی نمایندگان آن‌ها برای شرکت در جلسات تصمیم گیری و سیاست گذاری در امور بندری و دریایی و همچنین، تدوین دستورالعمل‌ها برای اسکورت شناورها



بندر و دریا / شماره ۱۷۹



– از شرکت کشتی رانی بنیاد:

مهدی بال افکنده، سرمولان.

– از سازمان حفاظت محیط زیست:

بشیر احمد اربابی، محیط بان محیط زیست دریایی دریای عمان، هاتف مطوری سبهان زاده، محیط بان محیط زیست دریایی خلیج فارس از استان خوزستان، محمد رضا شکوری، محیط بان محیط زیست دریایی دریای خزر از استان گلستان.

– از شرکت پایانه‌های نفتی ایران:

مهدی عبدالرضایی، راهنمای ارشد کشتی

– از شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران:

عبدالعلی وفاپی نژاد، رئیس عملیات دریایی جزیره‌ی سیری.

– از اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل و

نقل دریایی بارو مسافر سراسر کشور:

مهدی غلامی خواجه عطائی از استان هرمزگان، سید زکی نجفی از استان خوزستان.

– از انجمن کشتی رانی و خدمات وابسته:

علی پور حنیفه، فرماندهی یدک کش از بندر عباس، سید رضا حسینی، فرماندهی مهاجر از بندر انزلی.

– از سازمان شیلات ایران:

ابراهیم جاده، ناخدای شناور صیادی از استان سیستان و بلوچستان، علی رحیمی چاهویی، ناخدای لنج صیادی از استان هرمزگان، قاضی پور سهیم، ناخدای لنج صیادی از استان خوزستان. ■

از کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران:

– فرماندهی کشتی: سید اصغر هاشمی، سر مهندس جانباز تورج افشاری، مهندس یکم الکترونیک: حسین علاف قاسم، افسر یکم حسین کریمی، مهندس دوم علی آقازاده و سر ملوان مصطفی هاشمی.

– از نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران:

دریادار دوم عرشه: سیاوش جره به عنوان پیش کسوت نمونه، ناخدا دوم عرشه: عباس علی جهان بخش، ناخدا دوم عرشه: محمد حسین حجتی نیا، نوابار سوم تنگ دار دریایی: مجید گودرزی، نوابار مهندس مکانیک: سعید حجتی از بندر بوشهر.

– از سازمان بنادر و دریانوردی:

حسین باقری، فرمانده شناور ناجی ۸ از بندر بوشهر، فرماندهی لایروب ارس: احمد پاشا از بندر بوشهر، سر راهنمای ارشد: علیرضا نوحی از بندر امام خمینی.

– از نیروی دریایی سپاه پاسداران:

محمد زاده علی از بندر عباس، اشکبوس امینی پرور از ماهشهر، محمود حاجیان از عسلویه، عبدالله مهر آور از چابهار، محمد البرزی از جاسک.

– از شرکت ملی نفتکش ایران:

ناخدا مهرداد سیف، فرماندهی کشتی‌های نفتکش اقیانوس پیما، مهندس علی خاتم ساز، سرمهندس کشتی، حمید مسخوری، سرمولان کشتی، حسین شاخوره نژاد، سر مهندس شناورهای ساحلی.

– از فرماندهی دریابانی مرزبانی ناجا:

ستوان دوم بهرام شیبانی، فرماندهی ناوچه‌ی ۵۰ فوتی از پایگاه دریابانی بندر چابهار، گروهبان یکم مصطفی حاتمی، ناخدای شناور ۵۰ فوتی از پایگاه دریابانی بندر انزلی.

– از اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران:

محمد رضا صمدی نژاد، فرماندهی شناور SISACE از شرکت کشتی رانی مروارید پارسین، کرامت دیده دار، ناخدا، سید حسین هاشمی، فرماندهی شناور از کشتیرانی آفتاب، صائب کاسی نرگسی، ملوان شناور از شرکت کشتی رانی آفتاب، رضا محسنی، کاپیتان کشتی از شرکت صدف، فاخر نیسی، فرماندهی شناورهای DPA/CSO از شرکت صدف.

اقامتی برای استفاده دریانوردان و خانواده آنان در طول دوره تعطیلات و مرخصی‌های استحقاقی، تامین هزینه‌های درمانی ویژه با پوشش مطلوب بیمه‌های تکمیلی و ارائه‌ی موارد ویژه‌ی حقوقی مانند: فوق العاده‌ی ماندگاری و فوق العاده‌ی سنوات خدمت در صورت حساب‌های حقوقی کارکنان دریایی، می‌تواند انگیزه‌ی بیش تری برای حضور علاقه مندان در مشاغل دریانوردی ایجاد کند."

مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با انتقاد شدید از تبعیض به وجود آمده علیه‌ی دریانوردان ایرانی در برخی از بنادر گفت: "این رویکرد باعث عدم ارائه‌ی خدمات پزشکی و اعلام جرم علیه‌ی دریانوردان در مواردی شده است که حداقل مسئولیت متوجه آنان بوده است، مانند: نشست نفت که باعث اعلام جرم علیه‌ی آنان و حبس، قطع حقوق و خدمات پزشکی و سایر مزایای حقوقی و انسانی علیه‌ی دریانوردان ایرانی شده است. لذا امیدواریم با جایگزینی مقاله نامه‌ی MLC ۲۰۰۶ که جانشین ۳۷ پذیرمان دریایی در ارتباط با احقاق حقوق دریانوردان و دفاع از آنان خواهد شد و اعتبار و پایداری آن نیز، در ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ در صحن مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید، روند احقاق حقوق دریانوردان، به صورت منطقی ارتقا یابد."

تقدیر از فعالان دریانورد

در پایان مراسم جشن جهانی روز دریانورد از ۴۴ نفر از دریانوردان به ترتیب شاغل در: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، شرکت ملی نفتکش ایران، فرماندهی دریابانی مرزبانی ناجا، اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، شرکت کشتیرانی بنیاد، سازمان حفاظت از محیط زیست، شرکت پایانه‌های نفتی ایران، شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، اتحادیه‌ی شرکت‌های تعاونی حمل و نقل دریایی بار و مسافر سراسر کشور، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و سازمان شیلات ایران، با اهدای لوح تقدیر و هدایایی ویژه، تجلیل به عمل آمد. اسامی دریانوردان تقدیر شده به شرح ذیل است:



در ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی کشور طی سال گذشته

سازمان بنادر و دریانوردی موفق به احراز رتبه‌ی اول شد

برنامه‌ی پنج تحول اداری کشور

افزایش بهره‌وری و استقرار نظام جامع مدیریت عملکرد (موضوع مواد ۸۱، ۸۲ و ۸۳ قانون مدیریت خدمات کشوری)

- تعیین قیمت تمام‌شده‌ی فعالیت‌ها و خدمات و محصولات (موضوع ماده‌ی ۱۳ و ۱۶ قانون مدیریت خدمات کشوری).
- تعیین شاخص‌های هدفمند و نتیجه‌گرا و تبیین استانداردهای کیفی خدمات.
- اجرای ماده‌ی ۸۲ قانون مدیریت خدمات کشوری، موضوع استقرار نظام مدیریت عملکرد در همه‌ی سطوح دستگاه‌های اجرایی.
- تعیین جایگاه و میزان پیشرفت کشور در مقایسه با سایر کشورهای جهان.

تعاریف

عملکرد (Performance): به معنی نتایج (تحقق، اجرا، انجام...) کسب شده است، که هم بر مبنای رفتار (داده) و هم بر مبنای نتایج (سنجش) (Measurement): اندازه‌گیری میزان عملکرد تحقق یافته است.

نظارت (Control): سنجش مستمر عملکرد، مطابق برنامه‌های اجرایی از پیش تعیین شده با هدف بهبود و اصلاح است.

ارزیابی (Assessment): بازرسی، سنجش و نظارت عملکرد به صورت ادواری است که از راه تعیین میزان تحقق معیارها و شاخص‌ها، سطح عملکرد را ارزیابی می‌کند.

مدیریت عملکرد (Performance Management): رویکردی است نظام‌مند که از راه فرایند «تعیین اهداف راهبردی عملکرد»، «سنجش، نظارت و ارزیابی»، «جمع‌آوری و تحلیل داده‌های عملکرد» و «به‌کارگیری داده‌ها به بهبود عملکرد»، به هر چه بهینه‌سازی سازمان می‌انجامد.

مدیریت عملکرد و قانون مدیریت خدمات کشوری

– ماده‌ی ۸۱ قانون مدیریت خدمات کشوری

دستگاه‌های اجرایی، مکلفند بر اساس آیین‌نامه‌ای که با پیشنهاد سازمان به تصویب هیأت وزیران می‌رسد، با استقرار نظام مدیریت عملکرد، مشتمل بر ارزیابی عملکرد سازمان، مدیریت و کارمندان، برنامه‌های سنجش و ارزیابی عملکرد و میزان بهره‌وری در واحدهای خود را به منصفی اجرا بگذارند و ضمن تهیه‌ی گزارش‌های نوبه‌ای و منظم، نتایج حاصله را به سازمان گزارش کنند.

جایگاه مدیریت عملکرد در برنامه‌های تحول اداری کشور

اصلاح نظام اداری و مدیریتی دولتی، مستلزم کوششی نظام‌مند و یکپارچه است؛ به طوری که در راستا و به دنبال آن، می‌توان تغییرات مؤثری در نظام اداری عمومی پدید آورد و قابلیت‌ها و توانمندی‌های موجود برای رسیدن به پیشرفت ملی را، افزایش داد. از این رو، تحول در نظام اداری و مدیریت دولتی، یا به تعبیری، تناسب و شایسته‌سازی آن، ضرورتی حیاتی و اجتناب‌ناپذیر است.

ده برنامه‌ی تحول در نظام اداری که نشأت گرفته از متن سیاست‌های کلی نظام اداری، ابلاغ شده از سوی مقام معظم رهبری، منظور نظر سند چشم‌انداز، لایحه‌ی برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و در چارچوب سیاست‌های کلی دولت خدمت‌گزار است، بر آن می‌باشد تا با توانمندسازی دستگاه‌های اجرایی و تربیت مدیران و کارشناسان کارآمد و تحول‌آفرین، طرحی نو دراندازد و در توسعه‌ی یکپارچه‌ی کشور، نقش مؤثرتری ایفا کند.

بدیهی است، اجرا و عملیاتی کردن برنامه‌ها نیاز به عزم، اراده، مشارکت و همکاری مدیران و کارکنان همه‌ی دستگاه‌های اجرایی کشور دارد، تا بتوان با اتکا به حمایت، هدایت و آموزش‌های فراگیر، اقدامات پیش‌بینی شده را از قوه به فعل درآورد و شاهد تغییر رفتار، عملکرد و بهره‌وری بالای دستگاه‌های اجرایی کشور بود.

لطف‌اله فروزنده دهکردی

«معاون توسعه مدیریت و سرمایه

انسانی رییس جمهور»



نمودار مدیریت عملکرد و سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور



نمودار چارچوب نظام مدیریت عملکرد



واحدهای استانی و مؤسسات وابسته فراهم شود. تبصره: دفاتر مدیریت عملکرد دستگاه (ارزیابی عملکرد و پاسخ‌گویی به شکایات) که زیر نظر بالاترین مقام دستگاه فعالیت می‌کنند، مسؤولیت استقرار و اجرای نظام مدیریت عملکرد را به عهده دارند.

ماده ۲. استانداردها در چارچوب نظام مدیریت عملکرد و بر اساس دستورالعمل‌هایی که از سوی معاونت توسعه مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رئیس‌جمهور ابلاغ می‌شود، دستگاه‌های اجرایی استان را ارزیابی کرده و ضمن بهره‌برداری از نتایج حاصل شده در برنامه‌ریزی‌ها و تصمیم‌گیری‌ها، گزارش مربوط را به بالاترین مقام دستگاه اجرایی و معاونت توسعه مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رئیس‌جمهور ارسال کنند.

ماده ۳. معاونت توسعه مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رئیس‌جمهوری مکلف است:

الف) محورها و شاخص‌های عمومی ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی را در دو سطح ملی و استانی، به‌همراه ضریب اهمیت محورها و شاخص‌ها تدوین کرده و حداکثر تا پایان بهمن‌ماه هر سال، برای ارزیابی عملکرد سال آتی، به دستگاه‌های اجرایی و استان‌ها ابلاغ کند.

ب) محورها، شاخص‌های اختصاصی، ضریب اهمیت، استاندارد عملکرد و برش‌های استانی پیشنهادشده از سوی دستگاه‌های اجرایی را با همکاری معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور تدوین نهایی کرده و حداکثر تا پایان بهمن‌ماه هر سال، برای ارزیابی عملکرد سال آتی، به

– ماده ۸۲ قانون مدیریت خدمات کشوری

سازمان موظف است، استقرار نظام مدیریت عملکرد را در سطح کلیه‌ی دستگاه‌های اجرایی، پی‌گیری و نظارت کند و هر سال، گزارشی از عملکرد دستگاه‌های اجرایی و ارزشیابی آن‌ها در ابعاد شاخص‌های اختصاصی و عمومی و نحوه‌ی اجرای احکام این قانون را، بر اساس آیین‌نامه‌ای که با پیشنهاد سازمان به تصویب هیأت وزیران می‌رسد، تهیه و به رئیس‌جمهور و مجلس شورای اسلامی ارائه کند.

– ماده ۸۳ قانون مدیریت خدمات کشوری

سازمان موظف است، هر سال بر اساس شاخص‌های بین‌المللی و گزارش‌های دریافتی از دستگاه‌های مرتبط، پس از انطباق با چشم‌انداز ابلاغی، جایگاه و میزان پیشرفت کشور را در مقایسه با سایر کشورهای جهان تعیین و گزارش لازم را به رئیس‌جمهور و مجلس شورای اسلامی ارائه کند و نتایج آن را در تدوین راهبردهای برنامه‌ی توسعه مورد استفاده قرار دهد.

آیین‌نامه‌ی اجرایی مواد ۸۱ و ۸۲ قانون مدیریت خدمات کشوری

(تصویب‌نامه‌ی شماره‌ی ۴۴۲۲۷/۴۲۲۵ مورخ ۱۳۸۹/۱/۱۴ هیأت محترم وزیران)

ماده ۱. دستگاه‌های اجرایی مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری، موظفند:

- الف) برنامه‌ی راهبردی خود را در چارچوب تکالیف قانونی تهیه و برنامه‌های عملیاتی سالانه را با تعیین اهداف کمی در راستای برنامه‌ی راهبردی تدوین کنند.
- ب) نظام ارزیابی عملکرد را با در نظر گرفتن واحدهای استانی، مؤسسات و سازمان‌های وابسته در سه سطح سازمانی، مدیران و کارکنان و بر مبنای شاخص‌های عمومی و اختصاصی مستقر کنند.
- تبصره: نحوه و فرآیند ارزیابی عملکرد مدیران و کارکنان بر اساس دستورالعملی خواهد بود که از سوی معاونت توسعه مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رئیس‌جمهور ابلاغ می‌شود.
- ج) نظام پاسخ‌گویی در مقابل عملکرد را در سطوح سازمانی، مدیران و کارکنان مستقر کنند؛ به نحوی که کارکنان، مدیران و سازمان خود در چارچوب تکالیف قانونی و وظایف محوله، پاسخ‌گویی عملکرد خود در مقابل مسئولین مافوق، مراجع صلاحیت‌دار و دیگر ذی‌نفعان باشند.
- د) نظام جمع‌آوری داده‌های عملکرد را در سطوح ستاد، استان، سازمان‌ها و مؤسسات وابسته با زمان‌بندی مشخص، به صورت یکپارچه و منسجم مستقر کنند.
- ه) نظام تحلیل داده‌های عملکرد را مستقر کنند؛ به طوری که تبدیل داده‌های خام به اطلاعات و دانش به نحوی صورت پذیرد که زمینه‌ی به‌کارگیری دانش حاصل‌شده به‌منظور بهبود عملکرد سازمان، مدیران و کارکنان فراهم شود.
- و) سازوکار استفاده از نتایج عملکرد را به نحوی فراهم آورند که ضمن رفع نقاط ضعف، موانع و مشکلات موجود، زمینه‌ی ارتقای بهره‌وری و بهبود عملکرد سازمان، مدیران و کارکنان نیز، ایجاد شود.
- ز) براساس فرآیند نظام مدیریت عملکرد نسبت به تدوین گزارش خودارزیابی در ابعاد شاخص‌های عمومی و اختصاصی، اقدام و میزان تحقق اهداف برنامه و بهره‌وری را به صورت دوره‌ای و منظم به معاونت توسعه مدیریت و سرمایه‌ی انسانی ارائه کنند.
- ح) فرآیند اجرایی نظام مدیریت عملکرد دستگاه را در راستای سامانه‌ی جامع نظام مدیریت عملکرد مستقر در معاونت توسعه مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رئیس‌جمهور مکانیزه کنند؛ به نحوی که امکان ارتباط و نظارت هم‌زمان معاونت با دستگاه و همچنین، ستاد دستگاه با



برنامه‌های توسعه، برنامه‌های اجرایی دستگاه، تکالیف و مأموریت‌های تعیین شده از سوی مراجع صلاحیت‌دار، برنامه‌های بالاترین مقام اجرایی دستگاه و سایر تکالیف و برنامه‌هایی که از سوی مجلس شورای اسلامی به عهده‌ی دستگاه گذاشته شده است، برنامه‌ی راهبردی (بلندمدت) و اهداف عملیاتی (سالیانه) خود را به صورت سندی مدون، تهیه کرده و به همه‌ی واحدهای خود ابلاغ کنند.

تبصره‌ی ۱. مسئولیت اصلی تدوین و ابلاغ برنامه‌های راهبردی و سالیانه به عهده‌ی بالاترین مقام اجرایی دستگاه است و اهداف عملیاتی، باید حداکثر تا پایان آذر ماه هر سال برای اجرا در سال آتی، به واحدهای تابعه ابلاغ شود.

تبصره‌ی ۲. دستگاه‌ها مکلفند: یک نسخه از سند تدوین شده‌ی خود را به امور مدیریت عملکرد معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رییس‌جمهوری ارسال کنند.

ماده‌ی ۲. بالاترین مقام اجرایی دستگاه، باید زمینه‌ی لازم برای تبدیل جهت‌گیری‌های استراتژیک دستگاه به فعالیت‌ها و استراتژی‌های اجرایی را فراهم کند.

تبصره‌ی ۱. واحدهای اجرایی دستگاه، باید استراتژی‌ها، طرح‌ها و پروژه‌های اجرایی خود را به‌همراه زمان‌بندی اجرایی، تنظیم کنند و پس از تصویب توسط بالاترین مقام دستگاه، به اجرا بگذارند.

تبصره‌ی ۲. حداکثر مهلت لازم برای اجرای تبصره‌ی ۱ این ماده، بیستم فروردین‌ماه هر سال خواهد بود.

ماده‌ی ۳. دستگاه‌های اجرایی مکلفند: نظام ارزیابی عملکرد را به عنوان گام دوم استقرار نظام مدیریت عملکرد، با در نظر گرفتن مواد زیر مستقر کنند:

الف) منظور از نظام ارزیابی عملکرد، نظامی است که دربرگیرنده‌ی دو بُعد شاخص‌های عمومی و اختصاصی در سطح سازمان، مدیران و کارکنان است.

تبصره‌ی ۱. چنانچه برخی از شاخص‌های عمومی در مورد دستگاهی مصداق نداشته باشد، دستگاه مشمول می‌تواند ضمن ذکر دلایل عدم مصداق مطابق قوانین و مقررات مورد عمل، شاخص‌هایی را به عنوان جایگزین پیشنهاد کند و پس از تأیید آن توسط معاونت توسعه‌ی

دستگاه ابلاغ و بر اجرای آن‌ها نظارت کند. تبصره: چنانچه تصویب بودجه‌ی سالانه بعد از ابلاغ شاخص‌ها انجام شود، متعاقباً مغایرت‌های احتمالی به دستگاه‌ها ابلاغ خواهد شد.

ج) گزارش ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی را در دو بُعد شاخص‌های عمومی و اختصاصی، بررسی و تحلیل کرده و گزارش جامع ارزیابی عملکرد دستگاه‌ها را پس از تدوین، به رییس‌جمهور و مجلس شورای اسلامی ارایه کند.

د) سامانه‌ی جامع نظام مدیریت عملکرد را با هدف نظارت، پی‌گیری و گزارش‌گیری از عملکرد دستگاه‌های اجرایی، مکانیزه کند.

ه) دستورالعمل‌های اجرایی مربوط به نحوه‌ی استقرار نظام مدیریت عملکرد (فصل یازدهم) در دستگاه‌های اجرایی را ظرف مدت سه ماه پس از تصویب این آیین‌نامه ابلاغ کند.

و) بر اساس شاخص‌های کیفی و ارزیابی مدیریت عملکرد، نسبت به صدور مجوز تشویق مدیران و کارکنان از محل صرفه‌جویی بودجه در قالب فوق‌العاده‌ی ماده‌ی ۶۸ قانون مدیریت خدمات کشوری اقدام کند.

ماده‌ی ۴. مدیرانی که موفق به تحقق هشتاد درصد از شاخص کیفی و صرفه‌جویی در منابع شوند، می‌توانند از محل منابع صرفه‌جویی، فوق‌العاده‌های بندهای (۵) و (۶) ماده‌ی (۶۸) قانون مدیریت خدمات کشوری را بر اساس دستورالعمل معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رییس‌جمهوری پرداخت کنند.

ماده‌ی ۵. معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رییس‌جمهور، قیمت تمام‌شده‌ی فعالیت‌ها یا هزینه‌ی سرانه‌ی هر دستگاه را محاسبه و اعلام خواهد کرد. این تصویب‌نامه در تاریخ ۱۳۸۹/۱/۱۹ به تأیید مقام محترم ریاست‌جمهوری رسیده است.

دستور العمل اجرایی استقرار نظام مدیریت عملکرد

(تصویب‌نامه‌ی شماره‌ی ۲۷۹۱۱/۲۰۰ مورخ ۱۳۸۹/۵/۲۸)

ماده‌ی ۱. تدوین برنامه‌ی راهبردی (بلندمدت) و به تبع آن، اهداف عملیاتی و سالیانه، اولین و مهم‌ترین گام استقرار نظام مدیریت عملکرد است. در این رابطه دستگاه‌های اجرایی مکلفند: با در نظر گرفتن



مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رییس‌جمهور، مبنای ارزیابی قرار دهد.

ب) دستگاه‌های اجرایی، باید شاخص‌های اختصاصی خود را با در نظر گرفتن مفاد ماده‌ی ۱ و همچنین تبصره‌ی ماده‌ی ۲ این دستورالعمل در سه سطح: سازمانی، مدیران و کارکنان تدوین کنند و ضمن تصویب آن توسط بالاترین مقام دستگاه، مبنای ارزیابی عملکرد سطح ذکرشده قرار دهند.

تبصره‌ی ۲. شاخص‌های عمومی ارزیابی عملکرد، به‌من ماه هر سال توسط معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رییس‌جمهور برای ارزیابی عملکرد سال آتی ابلاغ می‌شود.

تبصره‌ی ۳. تهیه و تصویب شاخص‌های اختصاصی سطح دستگاه، مطابق بند «ب» ماده‌ی ۳ آیین‌نامه‌ی شماره‌ی ۴۴۳۲۷/۴۲۲۵ تاریخ ۱۳۸۹/۱/۱۴ هیأت وزیران صورت می‌گیرد.

تبصره‌ی ۴. شاخص‌های اختصاصی تعیین‌شده در سطح مدیران و کارکنان با تصویب بالاترین مقام اجرایی دستگاه، از قابلیت اجرا برخوردار می‌شود و مبنای ارزیابی همان سال قرار می‌گیرد.

تبصره‌ی ۵. امتیازدهی شاخص‌های اختصاصی در سطح مدیران و کارکنان، مطابق دستورالعمل اجرایی تبصره‌ی بند «ب» ماده‌ی ۱ آیین‌نامه‌ی اجرایی مذکور در تبصره‌ی ۳ همین ماده صورت می‌گیرد.

ح) وزارت‌خانه‌ها و سازمان‌های وابسته به ریاست‌جمهوری، مسئول ارزیابی عملکرد سازمان‌ها، مؤسسات تابعه، شرکت‌های وابسته و همچنین واحدهای استانی خود هستند.

ماده‌ی ۴. دستگاه‌های اجرایی مکلفند، نظام پاسخ‌گویی عملکرد را با توجه به موارد زیر مستقر کنند:

الف) دستگاه‌های اجرایی به‌منظور ایجاد شرایط و چارچوب مناسب پاسخ‌گویی عملکرد، با مدیران واحدهای وابسته به خود توافق‌نامه‌ای را در خصوص انجام وظایف و برنامه‌های اجرایی امضا کرده و آن را مبنای پاسخ‌گویی عملکرد تعیین‌شده قلمداد کنند.

تبصره‌ی ۱. در خصوص فعالیت‌ها و خدماتی که قیمت تمام‌شده‌ی آن‌ها بر اساس ماده‌ی ۱۶ قانون مدیریت خدمات کشوری محاسبه و تعیین شده است، تفاهم‌نامه‌ی منعقدشده در این خصوص مبنای قرار می‌گیرد.

در غیر این صورت، دستگاه‌ها با مدیران و کارکنان خود، توافق‌نامه‌های

عملکردی امضا و بر مبنای آن اقدام می‌کنند.

تبصره‌ی ۲. توافق‌نامه‌ی یادشده در ارزیابی عملکرد مدیران و کارکنان، موضوع دستورالعمل اجرایی تبصره‌ی بند «ب» ماده‌ی ۱ آیین‌نامه‌ی مواد ۸۱ و ۸۲ قانون مدیریت خدمات کشوری، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تبصره‌ی ۳. آرایه‌ی گزارش عملکرد، بر اساس زمان‌بندی صورت می‌گیرد و قبول مسئولیت انجام کارها، از جمله اقدام‌های لازم، به‌منظور تهیه‌ی چارچوب مناسب پاسخ‌گویی انجام می‌شود.

ب) استقرار چارچوب مناسب برای پاسخ‌گویی عملکرد، دربرگیرنده‌ی ۵ مرحله‌ی زیر است:

۱. تهیه و تدوین اهداف قابل سنجش و شاخص‌های مناسب ارزیابی عملکرد (موضوع بند «ب» ماده‌ی ۳ این دستورالعمل).
۲. طرح‌ریزی ملزوم و دستیابی به اهداف، در قالب شاخص‌های تعیین‌شده.
۳. انجام کارها و نظارت بر پیشرفت اهداف و شاخص‌ها مطابق زمان‌بندی از پیش تعیین‌شده.
۴. گزارش‌دهی نتایج به صورت ادواری.
۵. ارزیابی نتایج به صورت ادواری و آرایه‌ی بازخورد و تعدیل طرح‌های بعدی بر اساس بازخوردها.

تبصره‌ی ۴. منظور از پاسخ‌گویی، پاسخ‌گویی دستگاه، مدیران و کارکنان در قبال تحقق استاندارد شاخص‌های عمومی و اختصاصی است.

ماده‌ی ۵. دستگاه‌های اجرایی مکلفند، چارچوب مناسبی را با در نظر گرفتن موارد زیر در قالب نظام جمع‌آوری داده‌های عملکرد، طراحی و مستقر کنند:

الف) داده‌های جمع‌آوری‌شده، باید منعکس‌کننده‌ی اهداف عملکرد سطوح: سازمانی، مدیران و کارکنان بوده و تأکید اصلی آن، تمرکز بر داده‌های بهبوددهنده‌ی عملکرد سازمان در سطح ذکرشده باشد.

ب) داده‌های جمع‌آوری‌شده، باید در قالب شاخص‌های تنظیم‌شده (موضوع بند «ب» ماده‌ی ۳ این دستورالعمل) صورت گرفته و تا حد امکان، کمیّت‌پذیر باشند.

تبصره‌ی ۱. تأیید اعتبار داده‌های جمع‌آوری‌شده در سطح سازمان، به عهده‌ی بالاترین مقام دستگاه و در سطح مدیران و کارکنان، به عهده‌ی

مدیر بلافضل کارکنان است.

تبصره ۲. دستگاه‌ها می‌توانند برای ارزیابی دقیق‌تر شاخص‌های عملکرد (اختصاصی و عمومی) و جمع‌آوری داده‌های جزئی‌تر، ضمن مبنا قرار دادن شاخص‌های مصوب، اقدام به طراحی چک‌لیست مناسب برای جمع‌آوری داده‌های عملکرد (ترجیحاً به صورت مکانیزه)، در سطوح سازمانی، مدیران و کارکنان کنند.

ج) داده‌های جمع‌آوری‌شده‌ی دستگاه به روش‌های مختلف آماری بررسی و تجزیه و تحلیل شود و در نهایت، پروژه‌های بهبود در این رابطه در سه سطح: سازمانی، مدیران، و کارکنان تدوین شود.

تبصره ۳. پروژه‌های بهبود تعریف‌شده، بایستی به عنوان اهداف عملکردی آینده، در قالب شاخص‌های قابل اندازه‌گیری، تعریف، پایش و مدیریت شوند.

د) مسئولیت جمع‌آوری داده‌ها در تمام سطوح (ستاد، سازمان‌ها و مؤسسات وابسته و واحدهای استانی)، به عهده‌ی بالاترین مقام اجرایی دستگاه است.

ماده ۶. دستگاه‌های اجرایی مکلفند، نظام تحلیل داده‌های عملکرد خود را به نحوی مستقر کنند، که تبدیل داده‌های جمع‌آوری‌شده در سطوح سازمانی، مدیران و کارکنان، به دانش قابل استفاده، به‌منظور بهبود عملکرد در سطوح یادشده، صورت پذیرد.

تبصره ۱. هدف از تجزیه و تحلیل داده‌های عملکرد، یافتن علل ریشه‌ای ضعف عملکرد و ارزیابی پیشنهاد لازم برای بهبود عملکرد است. دستگاه‌ها می‌توانند به‌منظور ریشه‌یابی علل و بهبود عملکرد، از ابزارهای علمی و روش‌های آماری استفاده کنند.

تبصره ۲. در تجزیه و تحلیل عملکرد سطوح یادشده، عملکرد واقعی با اهداف ازپیش تعیین‌شده، مورد مقایسه و تحلیل قرار می‌گیرد. در این رابطه می‌توان از ابزار تحلیل روند نیز استفاده کرد.

ماده ۷. دستگاه‌های اجرایی مکلفند، نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل عملکرد (موضوع ماده ۶ این دستورالعمل) را در قالب طرح‌ها و پروژه‌های بهبود (از جمله پیش‌بینی دوره‌های آموزشی براساس آیین‌نامه‌ی اجرایی فصل نهم قانون مدیریت خدمات کشوری، موضوع تصمیم‌نامه‌ی شماره ۲۵۷۹/ت/۴۳۹۱۶ک تاریخ ۱۳۸۹/۱/۱۰)، در سطوح سازمانی، مدیران و کارکنان تدوین کنند و آن‌ها را به اجرا بگذارند.

تبصره ۱. طرح‌ها و پروژه‌های تدوین‌شده، به عنوان اهداف عملیاتی تلقی می‌شوند و در ارزیابی عملکرد سال بعد، مورد ارزیابی قرار می‌گیرند.

تبصره ۲. نتیجه‌ی ارزیابی عملکرد و امتیاز کسب‌شده، مبنای

پرداخت فوق‌العاده کارایی (بر اساس دستورالعمل بند ۶ ماده‌ی ۶۸ قانون مدیریت خدمات کشوری) خواهد بود.

ماده ۸. دستگاه‌های اجرایی مکلفند، تمام مراحل و مفاد این دستورالعمل را به صورت مکانیزه در قالب نظام جامع مدیریت عملکرد، طراحی و مستقر کنند.

تبصره. نرم‌افزار طراحی‌شده، باید قابلیت تعمیم در سطوح: سازمان، مؤسسات، شرکت‌ها و واحدهای وابسته و استان‌ها و همچنین، در رده‌های: سازمانی، مدیران و کارکنان را داشته و مورد تأیید معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی رییس‌جمهور باشد.

ارزیابی عملکرد در سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی، در سال ۱۳۸۳ به صورت داوطلبانه در فرآیند ارزیابی عملکرد دولت شرکت کرد و در نتیجه‌ی ارزیابی‌ها، به عنوان دستگاهی با کارایی مطلوب شناخته شد.

از سال ۱۳۸۴، نام سازمان بنادر و دریانوردی، در فهرست سازمان‌ها یا شرکت‌های دولتی که باید مورد ارزیابی واقع شوند، قرار گرفت. هر ساله اقدامات لازم در این مورد و در زمینه‌ی ارزیابی شاخص‌های عمومی و اختصاصی صورت پذیرفته و نتایج خود ارزیابی انجام شده که حاصل عملکرد ستاد و سازمان حاکم بر کلیه‌ی بنادر است، تا سال ۱۳۸۷، طبق فرآیند مربوطه، مستقیماً به ریاست جمهوری ارسال شده است. از سال ۱۳۸۸، ارزیابی دستگاه‌های وابسته به هر وزارتخانه، بر عهده‌ی آن دستگاه اجرایی قرار گرفت. از این رو، نتایج خودارزیابی از طریق وزارت متبوعه به معاونت توسعه‌ی مدیریت و سرمایه‌ی انسانی ریاست جمهوری ارسال می‌شود.

در سال ۱۳۸۸، سازمان بنادر و دریانوردی موفق شد، با کسب ۸۱ درصد امتیاز مربوط به شاخص‌های عمومی و ۹۷ درصد امتیاز از شاخص‌های اختصاصی، با مجموع ۸۹ درصد امتیاز، در رتبه‌ی دوم دستگاه‌های تابعه‌ی وزارت راه و ترابری قرار گیرد.

با تدابیر و برنامه‌ریزی‌های مدیریت ارشد و سعی و کوشش آحاد سازمانی در سال ۱۳۸۹، هم راستا با شعار سال، یعنی:

«همت مضاعف و کار مضاعف، سازمان بنادر و دریانوردی موفق شد با کسب ۹۷ درصد امتیاز مربوط به شاخص‌های عمومی و ۹۳ درصد امتیاز از شاخص‌های اختصاصی و با مجموع ۹۵/۳ درصد امتیاز، رتبه‌ی اول سازمانی و شرکت‌های تابعه‌ی وزارت راه و ترابری را در ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی کشور، طبق شاخص‌های عمومی و اختصاصی، به خود اختصاص دهد.»

باسمه تعالی

من لم یشکر المخلوق لم یشکر الخالق

جناب آقای مهندس صدر

معاون محترم وزیر و مدیر عامل سازمان

سلام علیکم

نظر به اینکه از آغاز مدیریت جنابعالی، سیاست‌گذاری‌ها و جهت‌گیری کلان در راستای بزرگداشت، تکریم و ارتقاء جایگاه سازمانی کارکنان و خانواده‌ی ایثارگران بوده و تا کنون بسیاری از مشکلات این عزیزان بر طرف گردیده، بدین وسیله به پاس قدردانی و تشکر از بذل توجه و تلاش‌های حضرت عالی این لوح سپاس تقدیم می‌گردد. از خداوند متعال در خواست می‌نمایم در ذیل توجهات حضرت بقیه‌ال... اعظم و در مسیر اعتلا بخشی به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران موفق و موید باشید.

جامعه‌ایثارگران سازمان بنادر و دریانوردی



با حضور مهندس سید عطاءاله صدر بیست و نهمین اجلاس هیأت امنای دانشگاه جهاتی دریانوردی برگزار شد

در دیدار با مهندس سید عطاءاله صدر دبیر کل آیمو از مشارکت فعال گروه‌های اعزامی و کارشناسان دریایی جمهوری اسلامی ایران در جلسات مختلف سازمان جهانی دریانوردی و ارایه راهکارها، قدردانی نمود و جایگاه جمهوری اسلامی ایران در این سازمان بین‌المللی را ممتاز توصیف کرد.

تشریح آخرین اقدامات بعمل آمده در خصوص مبارزه با دزدی دریایی توسط دولت جمهوری اسلامی ایران، دبیر کل آیمو را از تشکیل کمیته ای ویژه برای تدوین بسته‌های حمایتی از کشتی‌های ایرانی در قبال دزدان دریایی مطلع ساخت.

آقای میتروپولوس ضمن استقبال از این اقدام، بار دیگر از اقدامات ارزشمند جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با دزدی دریایی به ویژه اعزام نیروهای نظامی دریایی به منطقه که هزینه زیادی را در بر دارد، قدردانی بعمل آورد و آن را بسیار مهم و تاثیرگذار دانست.

دبیر کل آیمو با اشاره به دو دستورالعمل کمیته ایمنی دریانوردی که به تازگی به تصویب رسیده است و به استفاده از نیروهای مسلح بخش خصوصی بر روی کشتی‌ها برای مبارزه با دزدی دریایی اشاره دارد، بار دیگر بر سیاست‌های آیمو، مبنی بر عدم تأیید و تشویق استفاده از نیروهای مسلح توسط کشتی‌ها تأکید کرده و آن را امری کاملاً در حیطه اختیارات، سیاست‌ها و قوانین دولت‌های صاحب پرچم دانست.

وی همچنین بر این نکته اصرار نمود که تصویب این دو دستورالعمل صرفاً برای کمک به دولت‌هایی است که احیاناً به تشخیص خود می‌خواهند از نیروهای مسلح بر روی کشتی استفاده کنند، بنابراین به خودی خود هرگز به منزله مجوز استفاده از این نیروها محسوب نخواهد شد.

در پایان این دیدار دبیر کل آیمو از مشارکت فعال گروه‌های اعزامی و کارشناسان دریایی جمهوری اسلامی ایران در جلسات مختلف سازمان جهانی دریانوردی و ارایه راهکارها، قدردانی نمود و جایگاه جمهوری اسلامی ایران در این سازمان بین‌المللی را ممتاز توصیف کرد. ■

WMU در جوانب مختلف آموزشی و مطالعاتی اعلام داشت.

گفتنی است، مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی پیش از این نشست با دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی و رئیس دانشگاه دریانوردی مالمونیز دیدار نمود.

صدر طی ملاقات با شروف رئیس دانشگاه دریانوردی مالمو، آمادگی سازمان بنادر و دریانوردی را برای گسترش همکاری‌های آموزشی و تحقیقاتی و تأسیس یک مرکز آموزش دریایی مشترک را، با همکاری یکی از دانشگاه‌های ایرانی پیشنهاد نمود که مورد استقبال طرف مقابل قرار گرفت.

مهندس صدر در این ملاقات همچنین تصریح کرد: وقت آن رسیده است که دانشگاه علاوه بر انتقال علوم به دانشجویان اعزامی از کشورهای مختلف، تفکر خود را نیز به سایر کشورها منتقل نماید، چرا که دانشگاه یک مرجع بین‌المللی است و نقش بسزایی در اجرای صحیح کنوانسیون‌های بین‌المللی دریانوردی ایفا می‌کند.

وی اضافه کرد: این انتقال تفکر که هدف نهایی آن تربیت نیروی انسانی برنامه ریز در سطح کلان دریایی می‌باشد، می‌تواند با تبادل اساتید، آموزش‌ها و یا تأسیس مراکز آموزشی و مطالعاتی مشترک میان دانشگاه و کشورهای علاقه مند تحقق یابد.

شایان ذکر است، در حاشیه اجلاس، مدیر عامل سازمان بنادر دریانوردی با اکتیمیوس میتروپولوس، دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی نیز دیدار و گفتگو کرد.

در این دیدار مسائل مختلف از جمله: حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها و دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و آبهای سومالی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

مهندس سید عطاءاله صدر در این ملاقات، ضمن

بیست و نهمین اجلاس هیأت امنای دانشگاه جهانی دریانوردی، دوازدهم خرداد ماه سال جاری در شهر مالموی سوئد با حضور دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی (ریاست عالیه دانشگاه) مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی (عضو هیأت امنای دانشگاه) و مدیران و اساتید این دانشگاه برگزار شد.

در این اجلاس، گزارش عملکرد سال ۲۰۱۰ دانشگاه، بررسی طرح چشم انداز استراتژیک دانشگاه طی دوره ۵ ساله، طرح توسعه فعالیت‌ها و برنامه ریزی سال ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ مطرح و پس از بحث و تبادل نظر تصمیم گیری شد.

در این نشست، مهندس سید عطاءاله صدر ضمن تقدیر از شورای شهر مالمو به خاطر حمایت‌های مالی و لجستیکی از دانشگاه WMU و تبریک روز ملی سوئد به ملت و دولت این کشور، اعضای هیئت امنا را از وضعیت فارغ التحصیلان ایرانی دانشگاه مالمو مطلع کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی با بیان اینکه، جمهوری اسلامی ایران با اعزام مجموعاً ۸۳ نفر به این دانشگاه، رتبه هفتم در میان ۱۵۹ کشور اعزام کننده دانشجویان را به خود اختصاص داده است، اظهار داشت: کشور جمهوری اسلامی ایران، حداکثر استفاده را از این دانشگاه منحصر بفرد در تأمین نیروی انسانی حرفه‌ای برده است به نحوی که اکثر این افراد در جایگاه‌های مهم و پست‌های کلیدی به کار گرفته شده‌اند که این امر، به نوبه خود نقش بسزایی در تقویت حاکمیت دریایی و نیز توسعه و پیشرفت ایران در عرصه دریانوردی و اجرای موفق معاهدات بین‌المللی دریایی دارد.

مهندس صدر، همچنین آمادگی سازمان تحت مدیریتش را برای گسترش همکاری با دانشگاه

در اولین نشست علمی و اجرایی "تعاون و صنایع دریایی" بررسی شد

نقش تعاونگران در احیای صنایع دریایی

به منظور تدوین الگوهای مناسب همکاری بخش تعاون با متخصصین و صاحبان صنایع، اولین نشست تخصصی تعاون و صنایع دریایی اواخر ماه گذشته در محل سالن همایش های بین المللی صدا و سیمای جمهوری اسلامی ایران (تهران) برگزار شد. در این نشست یک روزه که به چگونگی استفاده از ظرفیت های بزرگ سرمایه گذاری و توانمندی های بخش تعاونی در حوزه دریایی کشور پرداخته شد، علاوه بر مدیران و کارشناسان بخش های دولتی و خصوصی، نمایندگان تعاونی های دریایی سراسر کشور نیز حضور فعال داشتند.

حوزه، مربوط به حمل و نقل دریایی است که در قالب آن، بیش از ۱۰ هزار نفر اشتغال مستقیم دارند. همچنین، ۵۰۰ شناور نیز، تحت اختیار تعاونی های دریایی به فعالیت مشغول هستند. وی با بیان این مطلب که "زمینه های قانونی و حمایتی مورد لزوم، همچون: معافیت های مالیاتی و تخصیص مشوق ها در بخش تعاون وجود دارد، از بانک توسعه ی تعاون به عنوان ایجاد گر ظرفیت های مناسب برای اعطای وام به کسانی که وثایق کافی ندارند، یاد کرد.

جلوگیری از خروج ۴۰۰ میلیون دلار ارز با رویکرد تعاون به صنایع دریایی

از آن جا که پدیده تعاون، رویکرد جدیدی در بهره روری از ظرفیت های پیدای و پنهان دریا می تواند ایجاد کند، معتقدم که می توان از خروج حداقل ۴۰۰ میلیون دلار ارز از کشور جلوگیری کرد.

"مصطفی مطورزاده"، در همایش علمی-اجرایی تعاون و صنایع دریایی، اظهار داشت: دریا منبع الهام بخشی برای بشر است که صداقت، صبر، بزرگی و باور به ارزش های الهی را تداعی می کند.

وی با اشاره به این که دریا را می توان مصدر لایتناهی رحمت و لطف خدا و روزی ده بشر دانست، ادامه داد: "متأسفانه دریا و تمام ظرفیت های پیدای و پنهان آن در ایران، به شدت مورد بی مهری و جفا قرار گرفته؛ تا جایی که عملاً استفاده از دو هزار و ۹۰۰ کیلومتر خط ساحلی، به حداقل میزان ممکن رسیده است." وی، ایران را یکی از معدود کشورهایی دانست که از دو سو به دریا دسترسی دارد و خاطر نشان کرد: "موقعیت ژئواستراتژیک ایران در دست یابی به بازارهای جهانی، آرزوی بسیاری از کشورهای رو به توسعه است؛ اما مشکل این

قدیمی را دارد.

وزیر تعاون با بیان این که از حدود ۳۰ هزار شرکت تعاونی موجود در کشور، بیش از ۱۰ هزار شرکت در حوزه هایی چون: صنایع فلزی، برق و الکترونیک، ریخته گری، شیمیایی و... فعالیت دارند، تصریح کرد: "این تعاونی ها زمینه مساعدی برای فعالیت های جدی در صنایع دریایی محسوب می شوند." وی افزود: "از ۳۵۵۰۰ تعاونی فعال در بخش کشاورزی نیز، حدود ۷ درصد در زمینه ی صیادی و شیلات فعالیت دارند که جا دارد با توجه بیش تر به این بخش، این رقم افزایش یابد."

"عباسی"، با اشاره به تعاونی های حوزه ی حمل و نقل نیز، گفت: "۲۴ درصد از ۲۹۸۵ شرکت تعاونی و اتحادیه های فعال در این

ظرفیت های در خور فعالیت تعاونی ها

در صنایع دریایی فراهم است

ظرفیت های اجتماعی و قانونی زیادی برای فعال شدن تعاونی ها در حوزه ی صنایع دریایی وجود دارد.

اسدالله عباسی، وزیر تعاون در اولین نشست علمی و اجرایی "تعاون و صنایع دریایی"، که در سالن همایش های بین المللی صداوسیما برگزار شد، گفت: "وجود سواحل گسترده در کشورمان، ظرفیت بالایی را برای توجه به فعالیت های دریایی در اختیار ایران قرار داده است."

به گفته وی، با ورود بخش تعاون به حوزه ی دریایی می توان بستر مقوم فعالیت های صنعتی، حمل و نقل و صیادی در کشور را شکل داد و به این منظور، بخش تعاون با توجه به شرکت های دانش بنام، قصد کند، گذاشتن، راه ها،





تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص دهد."

مدیر عامل بانک توسعه ی تعاون، اضافه کرد: "به رغم داشتن جمعیت ۷۵ میلیون نفری و برخورداری از سواحل گسترده در شمال و جنوب کشور، تنها ۹ درصد از تولید ناخالص داخلی مربوط به حمل و نقل دریایی است." وی تصریح کرد: "اگر قرار است منابع بخش تعاون در حوزه ی صنایع دریایی به کار گرفته شود، بانک توسعه ی تعاون آماده ی ورود به هر عرصه ای با هدف ایجاد اشتغال آسان و ارزان است."

وی، انعقاد تفاهم نامه ی اخیر با سازمان بنادر و دریانوردی را فرصتی بزرگ برای تعاونگران عرصه ی حمل و نقل دریایی دانست تا بتوانند از پتانسیل های موجود در بخش صنایع دریایی، به منظور بهره‌وری و ارتقای تعاونی‌ها استفاده کنند.

"عظیمی"، گفت: "هم اکنون برای ساخت ۲۰ فروند شناور مسافری، تسهیلات لازم پرداخت شده است و اغلب این شناورها به آب انداخته شده و به بهره‌برداری نیز رسیده‌اند."

۳ سال موجودیت قانونی، بدون برگزاری حتی یک جلسه

با گذشت سه سال از ابلاغ قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، هنوز یک جلسه ی شورای عالی تشکیل نشده است.

این گزارش می‌افزاید، دکتر محمدسعید سیف که در اولین نشست علمی و اجرایی "تعاون و صنایع دریایی" در سالن همایش‌های بین‌المللی صداوسیما سخن می‌گفت، این مطلب را با استناد به نامه ی مورخ پنجم خردادماه ۱۳۸۷ رییس‌جمهوری به وزیر صنایع و معادن بیان کرد.

وی با بیان این که "تا قبل از تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، ارگان‌های دریایی مختلف، عملکرد پراکنده و ناهماهنگی داشتند، افزود: " طی مدت ۱۰ سال برای تدوین و تصویب این قانون و رفع این مشکل

از کشور جلوگیری کرد و مهم‌ترین ملزومات دریایی وارداتی را، با اتکاء به ظرفیت‌های بومی کشور فراهم آورد."

وی با اشاره به توان چشم‌گیر علمی و فنی ایرانیان دریانورد، تأکید کرد: "تلفیق ظرفیت‌های صنایع دریایی و تعاون، منجر به جهش هر چه سریع‌تر بخش تعاون در تحقق اهداف متعالی و نیز، پویایی این صنعت در هم‌پوشانی الزامات تجاری و توسعه‌ای خواهد شد."

نماینده ی مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی رد پایان سخنان خود گفت: "فعال‌سازی صنایع دریایی، به منزله ی فعال‌سازی همه ی صنایع مرتبط با دریا، به خصوص گردشگری است. بنابراین، از این پس انتظار داریم، تعاونی‌ها به عنوان عرصه ی جدید فعالیت‌های دریایی گزینش شوند و بتوانند در این مسیر، بیش‌ترین مساعی موثر و ممکن را از خود نشان دهند."

نوسازی ناوگان دریایی، نیازمند سرمایه ای معادل ۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه است

نوسازی ناوگان دریایی با تناژ زیر ۵۰۰ تن، دست کم به ۵۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد که این میزان سرمایه بری بالا، از موانع عمده بر سر نوسازی این شناورها محسوب می‌شود.

"ماشالله عظیمی"، در نشست تخصصی تعاون و صنایع دریایی، افزود: "۲۶ هزار فروند شناور در حمل و نقل دریایی کشور فعالیت دارند که از این تعداد، ۲۵ هزار و ۴۹۱ فروند از ظرفیت تناژ کم‌تر از ۵۰۰ تن برخوردارند و تنها یک هزار و ۵۰۰ فروند شناور بالای ۵۰۰ تن وجود دارد؛ این رقم، آمار راضی‌کننده ای نیست."

وی افزود: "۹۰ درصد جابه‌جایی مسافر در بخش دریایی، توسط شبکه ی تعاونی‌های دریایی انجام می‌شود."

"عظیمی"، با بیان این که از مجموع ۲ هزار و ۵۰۰ کیلومتر مرز آبی کشور، ۸۰ درصد در جنوب و ۲۰ درصد در شمال واقع است، گفت: "بخش دریایی، به تنهایی می‌تواند ۵۰ درصد

جاست که کشور ما با ۷۰ میلیون نفر جمعیت، از کم‌ترین سهم فعالیت‌های اقتصادی در سواحل برخوردار است."

رییس فراکسیون شهرهای بندری و ساحلی مجلس تأکید کرد: "شرایط و جایگاه فعلی در حوزه ی دریا به هیچ‌وجه مطلوب و شایسته ی کشوری با اندازه و موقعیت ایران نیست. بنابراین اعتقاد دارم که در زمینه ی فعالیت‌های دریایی، باید فرهنگ و رویکرد ملی، عمیقاً مورد بازنگری قرار بگیرد و تغییر کند."

وی گفت: "معمول بر این است که مرفه‌ترین مردمان کشورهای برخوردار از سواحل دریایی، اقصای ساحل نشین هستند؛ اما متأسفانه در کشور ما محروم‌ترین و فقیرترین مردمان، در زمره ی ساحل نشینان هستند که این حقیقت، مغایر با اهداف عالی دست‌یابی به عدالت اجتماعی است."

وی تصریح کرد: "امکان اسکان و اشتغال ۱۰ میلیون نفر در سواحل جنوبی ایران با توجه به پتانسیل‌های موجود، نباید هراس‌آفرین باشد؛ اما به دلیل بی‌توجهی به سواحل، این مشکل بیش از پیش، نمود عینی پیدا کرده است."

"مطورزاده"، افزود: "مشکل تاریخی و فرهنگی ایران در نگاه به دریا و ساحل نشینان، در چگونگی بهره‌وری از ظرفیت‌های دریایی خلاصه می‌شود؛ در حالی که جنوب‌نشینان و ساکنان سواحل شمالی کشور، با خضوع و متانت خالصانه، همه ی بی‌توجهی‌ها به خود را به جان خریدند و همواره در تلاش برای خدمت به نظام و کشور هستند."

وی، تلفیق تعاون و صنایع دریایی را به منزله ی نقشه ی راه جدیدی برای دست‌یابی به اهداف توسعه‌ای در حوزه ی صنایع دریایی برشمرد و اظهار داشت: "اگر تعاونی وارد بخش دریا و صنایع مرتبط با دریا شود قطعاً دست‌یابی به سهم ۲۵ درصدی این بخش از اقتصاد ملی، به سادگی امکان‌پذیر خواهد بود."

وی ادامه داد: "از آن‌جا که تعاون، رویکرد جدیدی را در بهره‌وری از ظرفیت‌های پیدا و پنهان دریا می‌تواند ایجاد کند، معتقدم که می‌توان از خروج حداقل ۴۰۰ میلیون دلار ارز

تلاش‌هایی صورت گرفته است."

رییس انجمن مهندسی دریایی ایران با اشاره به این نکته که، مدت ۱۰ سال زمان کمی نیست و عمری محسوب می‌شود، یادآور شد: "در نهایت، مصوبه‌ی این قانون در ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۳۸۷ از سوی مجلس شورای اسلامی به دولت اعلام و ریاست محترم جمهوری نیز، در پنجم خردادماه ۸۷ آن را برای اجرا به وزیر وقت صنایع و معادن ابلاغ کرد."

وی با بیان این مطلب که، طبق این قانون باید شورای عالی صنایع دریایی با عضویت ۷ وزیر و با ریاست رییس‌جمهوری تشکیل شود، تصریح کرد: "با این حال، طی سه سال گذشته، حتی یک جلسه‌ی شورای عالی صنایع دریایی تشکیل نشده است."

"سیف"، در ادامه افزود: "حتی اگر دلیل تشکیل نشدن جلسه را اشتغالات رییس‌جمهوری بدانیم، باز هم امکان تشکیل این جلسه با ریاست معاون اول رییس‌جمهوری وجود داشت."

وی با اشاره به برگزاری این نشست از سوی وزارت تعاون، گفت: "چنین نشست‌هایی در حد بضاعت این وزارت خانه و یا ارائه‌ی تسهیلات ساخت شناورهایی با ارزش حداکثر یک میلیون دلار از سوی بانک توسعه‌ی تعاون، مناسب است؛ اما مطالبه‌ی صنایع دریایی بسیار بیش تر از این موارد است."

رییس انجمن مهندسی دریایی ایران تأکید کرد: "خواست ما اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی است که باید با اجرای آن، طی سه سال گذشته صدها میلیون دلار تسهیلات ساخت کشتی و سازه‌های دریایی پرداخت و اجرای ده‌ها پروژه‌ی بزرگ برای صنایع داخلی کشور تعریف می‌شد."

وی یادآور شد: "این در حالی است که تاکنون حتی منابع اولیه‌ی تشکیل صندوق حمایت از صنایع دریایی که ۴۰ میلیارد تومان است، تخصیص نیافته است."

"سیف" با اشاره به این که، رییس‌جمهوری دو سال قبل هم وعده داده بود سفارش ساخت کشتی به خارج داده نخواهد شد، گفت: "با این حال، سفارش‌ها به چین و کره ادامه دارد و اقدام عملی در حمایت از صنایع داخلی کشتی‌سازی را شاهد نیستیم."

وی با تأکید بر این مطلب که، درخواست ما برای سفارش ساخت کشتی به داخل به معنای فشار بر کشتیرانی‌ها نیست، افزود: "دولت می‌باید با اجرای قانون و اعطای تسهیلات به متقاضیان ساخت کشتی، این امر را محقق کند."

رییس انجمن مهندسی دریایی ایران تصریح کرد: "درخواست ما از نمایندگان مجلس، به ویژه نمایندگان بنادر و شهرهای ساحلی، این است که اگر واقعا دغدغه‌ی توجه به صنایع دریایی را دارند، اجرای این قانون را پیگیری کنند."

"سیف" در ادامه‌ی سخنان خود خطاب به وزیر تعاون که در محل نشست حضور داشت، گفت: "ما در جهت اجرای قانون، مکاتبات زیادی داشته‌ایم؛ بنابراین از شما می‌خواهیم بعنوان عضو کابینه آن را پیگیری کنید."

وی همچنین با اشاره به سخنان وزیر تعاون که در آن از فعالیت ۱۰ هزار شرکت تعاونی در بخش‌های مرتبط با صنایع دریایی یاد شده بود، گفت: "اگر همچنان سفارش‌های عمده‌ی ساخت کشتی به چین و کره داده شود؛ امکان استفاده از این ظرفیت‌ها وجود نخواهد داشت و طبعاً کارهای مربوط به برق، دکوراسیون، سازه، الکترونیکال و... پروژه‌ها نیز، به این کشورها واگذار خواهد شد."

رییس انجمن مهندسی دریایی ایران، با اشاره به این که، تا ۱۰ سال قبل در حوزه‌ی صنایع فراساحل، همه سفارش‌ها به شرکت‌هایی چون توتال و شل داده می‌شد، گفت: "با اجرای قانون استفاده حداکثری از توان داخل در اجرای پروژه‌های فراساحلی، امکان تقویت و توسعه‌ی شرکت‌های داخلی فراهم شد که این تجربه، باید در صنایع کشتی‌سازی هم تکرار شود."

وی همچنین، از اختصاص نیافتن منابع مصوب دولت از محل حساب ذخیره‌ی ارزی به صنایع کشتی‌سازی انتقاد کرد و گفت: "تنها حدود ۱۰ درصد از این اعتبار ۲۰۰ میلیون دلاری، طی سال‌های گذشته، به پروژه‌های ساخت شناور تخصیص یافت که با توجه به تبدیل حساب ذخیره‌ی ارزی به صندوق توسعه‌ی ملی و تشکیل نشدن این صندوق، روند اعطای این تسهیلات هم در پرده‌ی ابهام است."

وعده‌ی پیگیری جلسه‌ی شورای عالی صنایع دریایی

وزیر تعاون در پاسخ به انتقادهای رییس هیأت مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران، درباره‌ی عدم تشکیل جلسه‌ی شورای عالی صنایع دریایی طی سه سال گذشته، وعده داد این موضوع را پیگیری خواهد کرد.

اسدالله عباسی در حاشیه‌ی نشست علمی و اجرایی "تعاون و صنایع دریایی"، درباره‌ی انتقاد رییس انجمن مهندسی دریایی ایران در جریان این نشست، از بر زمین ماندن قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی یاد کرد و گفت: "دبیر شورای عالی صنایع دریایی، وزارت تعاون نیست و طبعاً من نیز، در جریان دلایل این مسأله نیستم"

وی افزود: "مسئولیت اجرای این قانون با وزارت صنایع و معادن است."

وزیر تعاون با بیان این که، این وزارت خانه در حد خود در این باره احساس مسئولیت می‌کند و اقداماتی را در حوزه دریایی صورت داده است، گفت: "تشکیل این نشست تخصصی هم، با هدف فراهم‌سازی بستر توسعه‌ی فعالیت‌های دریایی در بخش تعاون انجام گرفت."

وی درعین‌حال، پیگیری دقیق دلایل عدم اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی را ضروری خواند و تأکید کرد: "شخصاً به عنوان عضو کابینه، این موضوع را در سطح همکاران و در سطح دولت پیگیری خواهیم کرد."

وزیر تعاون، ابراز امیدواری کرد: با برگزاری نشست تخصصی تعاون و صنایع دریایی، الگوهای همکاری بخش تعاون با متخصصین دریایی کشور تدوین شود تا بتوان از ظرفیت‌های بزرگ سرمایه‌گذاری و فنی موجود در این حوزه استفاده کرد. ■





با هدف انجام گفت و گوهای کارشناسی برگزار شد

اجلاس نمایندگان عضو کریدور بین دولتی تراسیکا

اجلاس دبیران ملی کشورهای عضو کریدور تراسیکا، با هدف انجام گفت و گوهای کارشناسی مربوط به تهیه و تنظیم نهمین کمیسیون بین دولتی تراسیکا، برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، "دکتر شهریار افندی‌زاده"، معاون وزیر راه و ترابری و رئیس این سازمان که به عنوان نماینده جمهوری اسلامی ایران برای حضور در اجلاس یادشده به ایتالیا سفر کرده بود، با اشاره به نتایج این اجلاس گفت: "در اجلاس یاد شده که ایران و تمام کشورهای عضو، نمایندگان کمیسیون اروپا، نمایندگان اتحادیه‌های حمل و نقل جاده‌ای و دبیرکل جدید تراسیکا حضور داشتند، طرح تشکیل سازمان حمل و نقل بین‌المللی تراسیکا، طرح برنامه‌ی معمول افزایش جذابیت کریدور تراسیکا تا سال ۲۰۱۵ میلادی، اجرای طرح پیش‌نویس اظهارنامه‌ی گمرکی الکترونیکی کالا و چگونگی همکاری دبیرخانه کریدور تراسیکا با گمرکات کشورهای واقع در جاده‌ی ابریشم و همچنین، پیش‌نویس بودجه‌ی ۲۰۱۲

میلادی بحث و بررسی شد." وی افزود: "در جریان نشست یادشده، طرف ایرانی برای نخستین بار، طرح تشکیل سازمان حمل و نقل بین‌المللی تراسیکا از جمله، تشکیل کمیته‌های کارشناسی حقوقی متشکل از کارشناسان حقوقی بین‌المللی کشورهای عضو و ضرورت توجه به ساختار سازمانی و موافقت نامه‌ی مربوط به اکو را ارائه کرد که مورد پذیرش و موافقت دبیرکل و اعضای اجلاس قرار گرفت."

معاون وزیر راه و ترابری، همچنین با اشاره به طرح افزایش جذابیت‌های بیش تر برای کریدور تراسیکا تا سال ۲۰۱۵ میلادی، اظهار داشت: "در اجلاس اخیر، مقرر شد تمام اعضا مهم ترین اقدامات و برنامه‌ی مصوب خود در زمینه‌ی یاد شده را تا پایان تیرماه ۱۳۹۰ به دبیرخانه ارسال کنند تا در نهمین کمیسیون بین دولتی تراسیکا مورد بحث و بررسی نهایی قرار گیرد. در این زمینه، طرف ایرانی نیز، پیشنهادهای لازم، از جمله ایجاد ارتباط و همکاری بیش تر تجار و مقامات ذی‌ربط کشور چین با هدف تشویق و ترغیب طرف چینی به

منظور حمل محمولات خود از راه کریدور و ضرورت همکاری بیش تر کمیسیون اروپا در این خصوص و همچنین، ترغیب طرف چینی برای بازدید از مسیر کریدور تراسیکا با هدف بررسی امکانات کشورهای عضو و در نهایت، پیشنهاد خود برای همکاری با کریدور یادشده را اعلام کرد.

براساس این گزارش، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای تصریح کرد: "در بیانیه‌ی پایانی اجلاس یادشده، کشورهای عضو موافقت کردند تا نهمین کمیسیون بین دولتی تراسیکا در تاریخ سوم آذرماه سال جاری در کشور رومانی برگزار شود."

یادآور می‌شود، جمهوری اسلامی ایران با تصویب مجلس شورای اسلامی در خرداد ۱۳۸۸ به طور رسمی به کریدور تراسیکا پیوست و در حال حاضر، به عنوان عضوی فعال و اثرگذار در منطقه با مناسبات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی بین کشورهای عضو و بالاخص با حضور همه جانبه در ترازیت کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی، نقش مهمی را ایفا می‌کند. ■

دست اندر کاران صنایع فراساحل در چهارمین همایش عنوان کردند:

رویکرد به صنایع فراساحل، چشم انداز توسعه ای متناسب بندری و دریایی را در پی دارد

پیشرفت در دهه های اخیر در عرصه های جدید زمین شناسی دریایی باعث رویکرد متخصصان دریایی به منابع زمین شناختی زیر دریایی شده است و همزمان با آن، اتمام ذخایر موثر و قابل استحصال در مناطق خشکی و ساحلی (ON SHORE) نیز، موجبات گرایش کشورها به مناطق فرا سرزمینی موسوم به فرا ساحل (OFF SHORE) و اکتشاف معادن و مخازن زیر زمینی کانسارها و هیدروکربوری شامل: نفت و گاز را فراهم آورده است.

شاید زمانی که حفر اولین چاه نفت در سال ۱۹۱۱ میلادی، از روی عرشه ای چوبی در آب های کم عمق ساحلی آغاز شد، کسی تصور آن را هم نمی کرد که این عرشه، سنگ بنای صنایع فرا ساحل خواهد شد و کشورهای بسیاری را، به رغم هزینه های هنگفت اکتشاف، استخراج و بهره برداری، به مناطق دور دست دریایی و اقیانوسی بکشاند. در ایران نیز، وجود کرانه ای ساحلی طولانی و منابع عظیم هیدروکربوری در خلیج فارس و دریای خزر که بیش از ۵۵ درصد ذخایر نفتی و ۴۰ درصد ذخایر گازی جهان را به خود اختصاص داده و همچنین، حجم بالای سرمایه گذاری منطقه ای که بالغ بر ۲ هزار میلیارد دلار در تاسیسات فراساحلی است، نگرش راهبردی چشمگیری را نسبت به این صنایع در کشور به وجود آورده است.

بر این اساس چهارمین همایش ملی صنایع فرا ساحل ایران با حضور مدیران، کارشناسان و چهره های علمی، تخصصی کشور در روزهای ۲۶ و ۲۷ اردیبهشت ماه سال جاری در محل دانشگاه صنعتی شریف برگزار شد. آنچه که در ادامه می خوانید ماحصل برگزاری این همایش است.

و با بیان این مطلب که عمده فعالیت های آب نگاری (هیدروگرافی) و سنجش، تا کنون توسط شرکت های خارجی انجام می شده و هنوز در حوزه های دریایی مربوط به عملیات سالویج و مقابله با شرایط اضطراری وارد نشده ایم، اظهار داشت:

"خوشبختانه، با ورود شرکت تایداوتر خاورمیانه به این عرصه، توانسته ایم یک شناور ۲۵۰۰ تنی را از اعماق آب های خلیج فارس خارج کنیم که این فعالیت چشمگیر، مراحل پایانی خود را طی می کند."

دبیر این دوره همایش، بر اهمیت توجه به واکنش در مواقع اضطراری دریایی تاکید کرد و با اشاره به مدیریت صحیح آلودگی های نفتی، خاطر نشان کرد: "نفت دارای ویژگی هایی شامل لزجت (چسبندگی و لغزندگی) و فراریت است و شرایط ویژه ای محیط و درجه ی حرارت نفت و آب دریا هنگام پخش شدن نفت، در نوع و پراکندگی آلودگی آن از اهمیت فراوانی برخوردار است."

"دکتر عباسپور"، دیگر شرایط ایجاد آلودگی های نفتی در محیط زیست دریایی را شامل: نفوذپذیری (DISPER SION)، تخیخ، توسعه و نفوذ در ساحل (STRANDING) دانست و گفت: "در چنین حالتی پس از پخش شدن نفت در سطح دریا، سمت و سوی حرکت لکه های نفتی، باد، طوفان و جریان های دریایی، در میزان و پراکندگی آلودگی آن نقش موثری دارند."

وی ملاحظات زیست محیطی ناشی از نشت نفت را شامل: آسیب به آبزیان و پرندگان دریایی،

افزایش فعالیت های بندری با رویکرد به توسعه ی صنایع فرا ساحل

با رویکرد جدیدی که در اذهان و نوع نگاه مسئولین به وجود آمده، امیدواریم ضعف توسعه ی صنایع فرا ساحل، فعالیت های بندری را که ظرفیت پهلو گیری و بارگیری آن، از ۱۳۰ میلیون تن در سال ۸۹ به ۱۴۰ میلیون تن در سال جاری رسیده است، تحت تاثیر قرار ندهد."

"دکتر مجید عباسپور"، عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شریف و دبیر چهارمین همایش ملی صنایع فرا ساحل با بیان این مطلب گفت: "در سال ۱۳۸۹، برای توسعه ی تاسیسات ساحلی و احداث موج شکن، بالغ بر ۸۰ میلیارد تومان بودجه در نظر گرفته شده بود که امیدواریم بتوانیم روند توسعه ی فعلی اقتصاد بندری و دریایی کشور را بیش از پیش ارتقا بخشیم."

وی استعداد ناوگان تجاری کشور را ۱۶۵ فروند اعلام کرد که بخش غالب آن ها در اختیار شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد و با بیان این مطلب که امیدواریم در سال جاری، ناوگان کشتیرانی کشور را به ۱۷۲ فروند افزایش دهیم، افزود: "آبراه خلیج فارس، محل تردد بی شماری از شناورهای حامل نفت و گاز و ناوگان تجاری، صیادی و نظامی است و توسعه ی اکتشاف و بهره برداری از منابع ذخیره شده نفت و گاز در زیر بستر خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، زمینه های فراوانی را برای فعالیت در عرصه ی دریایی فراهم آورده است."

"دکتر عباسپور"، به فعالیت های جنبی فراوان در خصوص اکتشاف و بهره برداری اشاره کرد





دکتر مجید عباسپور:

ارزیابی زیست محیطی آلودگی‌های نفتی، نیازمند تجهیزات فراوان برای پایش است که استفاده از بالگرد، به عنوان یکی از تجهیزات مهم در چنین پایش‌هایی به منظور مدیریت و کنترل بهتر بحران ملی زیست محیطی، محسوب می‌شود.

"دکتر رضا روستا آزاد"، رئیس دانشگاه صنعتی شریف با بیان این مطلب در چهارمین همایش ملی صنایع فراساحل، ضمن اشاره به این که دانشگاه صنعتی شریف، گام‌های آموزشی و پژوهشی خوبی را برداشته و با حضور برجسته در مسیر احراز کرسی‌های تحصیلات تکمیلی دانشگاه‌های دنیا، شاخص‌های قابل توجهی را به دست آورده است، گفت: "امروز در حوزه‌های فن آوری و نوآوری، با افتتاح دو دفتر ارتباط با صنعت و فن آوری، همکاری خوبی با نهادهایی چون قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا و وزارت نفت داشته ایم و این امر، باعث شده تا مجموعه‌ی دانشگاه صنعتی شریف وارد هر حوزه‌ای نشود و بر اساس واقعیت‌های مملکتی و چالش‌های موجود، تعامل خوبی با صنایع فراساحل داشته باشد."

وی به چالش‌های پیش روی صنایع فراساحل کشور در رقابت با حوزه‌های انرژی کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس و رقیب جدی ایران یعنی روسیه اشاره کرد و افزود:

"با توجه به این که مجموعه‌ی دانشگاه صنعتی شریف، تجربه‌ی بسیار مطلوبی در زمینه‌ی تربیت متخصصان مهندسی دریایی و طراحی و ساخت ادوات فراساحل دارد، می‌تواند با تربیت نیروی انسانی مورد نیاز صنایع فراساحل، به

انجام شده که اگر پروژه مشترک این سازمان با ژاپنی‌ها در سال‌های قبل با کارشناسی طرف مقابل مواجه نمی‌شد، آن اقدامات، بیش از پیش در پیشگیری از آلودگی و حفاظت محیط زیست دریایی در حوزه‌های منطقه ای و بین‌المللی منشأ اثر بود.

"دکتر عباسپور"، ایجاد امکانات پشتیبانی و لجستیکی، محاصره کردن لکه‌های نفتی برای جلوگیری از نفوذ آلودگی در محیط زیست و ایجاد اختلال در زیست بوم (اکوسیستم) آبزیان را از دیگر اقدامات در راستای راهبرد مقدماتی مبارزه با آلودگی‌های نفتی دانست و اظهار داشت: "شست و شوی مکانیکی لکه‌های نفتی، استفاده از بوم و اسکیمرهای داخل آبی، از دیگر روش‌های مهار لکه‌های نفتی است و علاوه بر آن، می‌توان ضمن بررسی چگالی نفت پخش شده، با استفاده از روش‌های پاک‌سازی، ذخیره سازی و دفع ضایعات نفتی از آسیب دیدگی زیست بوم‌های موقتی مثل مکان‌هایی که برای تخم‌گذاری لاک پشت‌ها در فصلی از سال استفاده می‌شود، جلوگیری کرد."

وی همچنین در زمینه مدیریت آلودگی‌های نفتی ناشی از صنایع فراساحل، اقداماتی مانند: پاک‌سازی، تامین تجهیزات، ایجاد روش‌های مناسب، تامین نیروی انسانی آموزش دیده و تهیه‌ی وسایل پاک‌سازی و تجهیزات ویژه‌ی آلودگی زدایی اشاره و خاطر نشان کرد: "باید روش‌های یاد شده با توجه به محدودیت منابع، منطقی شوند و ضمن تجزیه و تحلیل سلامت و ایمنی، ریسک خطر، کنترل آلودگی و مبانی بهداشت حرفه ای و محیط، به منظور پیش‌گیری از آسیب دیدگی کارکنان، مهار آلودگی مد نظر قرار گیرند."

دبیر همایش، با بیان این مطلب که ایران عضو پذیرمان کویت و چندین تفاهم‌نامه‌ی دیگر در خصوص مبارزه با آلودگی‌های نفتی است، توجه دست‌اندرکاران صنایع فراساحل به ملاحظات زیست محیطی را مورد تأکید قرار داد و در پایان سخنان خود، ضمن دعوت از مسئولین برای برداشتن گام‌های باقی‌مانده در منطقه‌ی ویژه‌ی انرژی پارس جنوبی به منظور بهره‌برداری کامل از سهم ایران از این مخزن عظیم انرژی، خواستار خلیج فارسی پاک برای بهره‌برداری کلیه‌ی مردم حاشیه نشین آن شد.

انتخاب شریک عملیاتی خوب

با توجه به وجهه و روحیه‌ی عمل‌گرای حاکم بر دانشگاه صنعتی شریف، به دنبال شرکا و همراهان خوبی در بخش صنایع فراساحل هستیم تا در حوزه‌های نفت و گاز بتوانیم تعامل مطلوبی با آنان داشته باشیم؛ گرچه برخی تردیدها در خصوص میزان کارایی دانشگاه وجود دارد.

گردشگری دریایی، فعالیت‌های بندری و دریایی و تنوع زیستی محیط دریایی و ساحلی دانست و افزود: "در حال حاضر، بر اساس مصوبه‌ی صریح سازمان ملل متحد مبنی بر اعلام حداقل ۱۰ درصد مناطق زیستی هر کشور با عنوان مناطق حفاظت شده، بخش‌هایی از عسلویه در منطقه‌ی اقتصادی انرژی پارس جنوبی، جنگل‌های حرا در جزیره‌ی قشم و آبزیان زینتی جزیره‌ی کیش باید به نحو موثری در برابر آلودگی‌های دریایی چون آلودگی‌های نفتی محافظت شوند تا در صورت بروز هر گونه آلودگی، دچار لطمات جبران‌ناپذیر نشوند."

دبیر همایش، آلودگی نفتی را خطری جدی برای فعالیت‌های صنعتی در مناطق ساحلی و فراساحلی، دریا نوردی و تاسیسات آب شیرین کن عنوان کرد و اظهار داشت: "با توجه به وابستگی ۹۵ درصدی برخی کشورها به تاسیسات آب شیرین کنی دریایی و همین‌طور صنایع فراساحلی عسلویه و نیروگاه بندر عباس به چنین تاسیساتی، در صورت بروز هر گونه آلودگی نفتی در نزدیکی این تاسیسات، شاهد بروز فجایع بزرگ انسانی خواهیم بود."

"دکتر عباسپور" در ادامه‌ی سخنان خود، به نقش مهم ارزیابی زیست محیطی برای مدیریت آلودگی‌های نفتی در عرصه محیط زیست دریایی اشاره و خاطر نشان کرد:

"ارزیابی زیست محیطی آلودگی‌های نفتی، نیازمند تجهیزات فراوان برای پایش است که استفاده از بالگرد، به عنوان یکی از تجهیزات مهم در چنین پایش‌هایی به منظور مدیریت و کنترل بهتر بحران ملی زیست محیطی، محسوب می‌شود."

وی، استفاده از الگوهای پایش متعارف چون: یووی ال اس (UVLS) و آی آر ال اس (IRLS) را به منظور پایش بهینه آلودگی‌های نفتی و مدیریت مهار آن به کارشناسان صنایع فراساحل توصیه کرد و گفت: "از دیدگاه تجاری، الگوهای پایشی چون: اولیپمپ، اسلیس، سوکراتس و اوایل گهارد ۲۰۰۰، الگوهای رایانه‌ای پایش تجاری مناسبی برای مدیریت و مهار آلودگی نفتی به عنوان یک راهبرد مقدماتی در مقابله با حوادث زیست محیطی به شمار می‌رود که مد نظر کارشناسان قرار گرفته است."

دبیر چهارمین همایش ملی صنایع فراساحل، مواردی مانند حفاظت، بازپروری، پاک‌سازی ساحلی و فراساحلی، سوزاندن و کنترل لکه‌های نفتی را از دیگر راهبردهای مقدماتی در خصوص مهار این پدیده مخرب زیست محیطی در عرصه‌ی صنایع فراساحل عنوان کرد و افزود: "خوشبختانه، اقدامات خوبی توسط سازمان بنادر و دریانوردی در سال‌های اخیر برای پایش آلودگی‌های نفتی در آب‌های سرزمینی و تحت‌الارضی وبا استفاده از بالگردهای مخصوص



دکتر رضا روستا آزاد:

با توجه به این که مجموعه‌ی دانشگاه صنعتی شریف، تجربه‌ی بسیار مطلوبی در زمینه‌ی تربیت متخصصان مهندسی دریایی و طراحی و ساخت ادوات فرا ساحل دارد، می‌تواند با تربیت نیروی انسانی مورد نیاز صنایع فراساحل، به ارتقای جایگاه این صنعت کمک کند.

ارتقای جایگاه این صنعت کمک کند.

رئیس دانشگاه صنعتی شریف، با بیان فرصت‌های پیش رو در صنایع فرا ساحل خواستار گسترش فعالیت ارگان‌های دست‌اندر کار از قبیل: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا در کشور، نهادهای کارآمد جهان اسلام و هم‌همی دنیا شد و خاطر نشان کرد: "راهبرد اصلی دانشگاه صنعتی شریف، دارای سه محور اهتمام و رویکرد ویژه به صنایع فراساحل و تامین فن آوری و تجهیزات آن، توجه به حوزه‌های اولویت دار صنایع فرا ساحل به خصوص در بخش‌های نفت و گاز و بالاخره اهمیت و اولویت بخشی

به شرکای جدی در صنایع فراساحل نظیر: وزارت نفت و قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا، است که امیدواریم با مجموعه‌ی اقدامات انجام شده و جلب اعتماد و عنایت ویژه‌ی سازمان‌ها و ارگان‌های دست‌اندرکار، بتوانیم تعامل مطلوبی به منظور مرتفع ساختن فن آوری مورد نیاز و رفع موانع فنی آنها، برقرار کنیم."

دانشگاه و قرارگاه، دوبال قدرتمند صنعت کشور

"سعی می‌کنیم با حضور و مشارکت مجموعه‌های دانشگاهی مانند: دانشگاه صنعتی شریف و قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا، دو بال قدرتمند در مجموعه‌ی عملکردهای صنعتی کشور، به خصوص در حوزه‌ی صنایع فراساحل داشته باشیم. این تعامل در دوران اخیر، منجر به انعقاد تفاهم نامه در این زمینه شده است."

"سردار رستم قاسمی"، فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا با بیان این مطلب، به نقش راهبردی دریا در عرصه‌ی بین‌المللی اشاره کرد و گفت: "با توجه به فرهنگ نه‌چندان مرسوم بهره‌برداری از مواهب دریایی کشور، شاهد آن هستیم که عمده‌ی بخش‌های توسعه یافته‌ی کشور، به مناطق خشکی اختصاص دارد. به این دلیل که کار در عرصه‌ی دریا زحمت فراوان و مخاطرات بسیاری به دنبال دارد، رغبت چندانی برای کار و سرمایه‌گذاری در بخش دریایی وجود ندارد."

وی به کمبود متخصص در صنایع فراساحل و پرزحمت بودن کار در بخش دریایی اشاره کرد و افزود: "با توجه به کارهای به جا و مطلوبی که در خصوص تربیت نیروی انسانی در سطح دانشگاه‌ها، پژوهشکده‌ها و حتی مدارس صورت گرفته، چالش‌های پیش رو و پرهزینه بودن سرمایه‌گذاری در صنایع فراساحل، شکاف زیادی در کشور ایجاد کرده که با توجه به فاصله گرفتن کشورهای منطقه از این عرصه، نیازمند تحولی ملی برای دست‌یابی به مزیت‌های بالقوه هستیم"

فرمانده‌ی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا، به وجود مزایای مطلوب و قابل توجه در بخش ساحلی کشور اشاره کرد و گفت: "ایجاد بنادر بسیار خوبی، نظیر: امام خمینی، اسکله‌های سوپر پست پاناماکس در بنادر بوشهر و عسلویه برای پهلوگیری کشتی‌های حامل: نفت، و میعانات گازی در منطقه‌ی اقتصادی- انرژی پارس جنوبی و همچنین، توسعه‌ی بندر ترانزیتی و کانتینری شهید رجایی که با آخرین نمونه‌های بنادر بزرگ جهان در حال رقابت است و توان آن را دارد که ظرفیت کانتینری خود را از ۱/۵ میلیون به ۵ میلیون تی‌ای یو افزایش دهد، از جمله مصادیق توسعه در بخش ساحلی محسوب می‌شود."

"سردار قاسمی"، توسعه‌ی بندر شهید بهشتی چابهار در محور ترانزیتی شرق کشور را که با تکمیل خطوط راه آهن، می‌تواند خط پس کرانه ای را تا شمال شرق و شمال غرب کشور توسعه دهد، بخش دیگری از توسعه یافتگی کشور در بخش ساحلی دانست و اظهار داشت: "در بخش ترانزیت دریایی، نیازمند توسعه‌ی بیش‌تری هستیم که این با تجهیز بیش‌تر بنادر و صنایع فراساحل امکان پذیر خواهد بود."

وی به مزیت‌های راهبردی دریایی کشور شامل: جزایر متعدد، امکان دسترسی آسان به آب‌های آزاد، توپوگرافی مناسب بستر دریا در آب‌های تحت‌الارضی خلیج فارس و عمیق بودن این آب‌ها در بخش ایرانی اشاره کرد و گفت: "این مزیت‌ها علاوه بر تسلط راهبردی در امور تجاری و نظامی در منطقه، دست‌آورد‌های انرژی فراوانی از جمله: میدان‌های نفتی و گازی کشف شده و نشده را برای کشور در بر دارد."

فرمانده‌ی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا در خصوص ویژگی‌های مخازن نفت و گاز مناطق فراساحلی کشورمان افزود: "میدان‌های سلمان و پارس جنوبی در کنار میدانین در حال اکتشاف که هنوز مراحل استخراج آن‌ها شروع نشده، یا میدان فارسی که بین ایران و عربستان سعودی مشترک است و هنوز هیچ کار خاصی را در زمینه‌ی بهره‌برداری از آن انجام نداده ایم، از جمله موهبت‌های مادی و شگفت‌انگیز ایران است."

"سردار قاسمی"، غفلت در استخراج از منابع انرژی پارس جنوبی که ۸ درصد گاز دنیا را در خود جای می‌دهد، موجب پیشرفت ۲ برابری قطر در برداشت از آن دانست و خاطر نشان کرد: "چنانچه مراحل باقی مانده در منطقه اقتصادی- انرژی پارس جنوبی به طور کامل به بهره‌برداری برسد، می‌توانیم معادل فروش ۶ میلیون بشکه نفت در روز، درآمد کسب کنیم و این در حالی است که صادرات فعلی نفت، در حدود ۳/۸ میلیون بشکه در روز است."

وی با تاکید بر این مهم که باید در زمینه‌ی صنایع فراساحل به کارها سرعت داد، به وجود ظرفیت‌های بالای نیروی انسانی در بخش تولید انرژی و اکتشاف اشاره کرد و اظهار داشت: "متأسفانه، هنوز در زمینه‌ی استخراج، وابستگی زیادی به شرکت‌های خارجی داریم و با توجه به این که عمده‌ی خدمات استخراج توسط شرکت‌های اروپایی یا آمریکایی ارائه می‌شود، به نظر می‌رسد که این امر، محدودیت ما را دو چندان می‌کند. امیدواریم با شتاب بخشیدن به تامین نیروی انسانی و رهیافت به عرصه‌ی فن آوری‌های روز مربوط به خدمات استخراج، بتوانیم کمبودهای فعلی را جبران کنیم."

فرمانده‌ی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا، در خصوص تامین تجهیزات دریایی و حفاری در

اعظمی از اکتشافات در بخش‌های فراساحل و آب‌های خیلی عمیق شروع می‌شود. لازم به ذکر است که فن آوری‌های بسیار پیچیده‌ی این حوزه، مثلا در عمق ۲ هزار متری خلیج مکزیک به صورت کاملا رباتیک انجام می‌پذیرد که خود، نشان دهنده‌ی توسعه‌ی بسیار بالای آن است. رفته رفته اهمیت این فن آوری، بسیار جدی و محوری نیز می‌شود.

وی به وجود عمده‌ی مخازن مشترک فراساحلی و دریایی کشور در خلیج فارس و دریای خزر اشاره کرد و افزود: "باید در اسرع وقت و با تدبیر و خردورزی، از منافع کشور در بخش نفت و گاز فراساحل به خوبی صیانت کنیم؛ چون این منابع عظیم و ثروت‌های نهفته، مربوط به نسل‌های آینده‌ی کشور است و نباید در زمین‌ه‌ی

گازی، توسط خطوط خارجی انجام می‌شود. با توجه به سهم حمل و نقل دریایی ایران در جهان که در بخش تجاری، کم تر از یک درصد سهم جهانی را به خود اختصاص می‌دهد، نیازمند توسعه‌ی جدی در بخش ناوگان تجاری، نفتی و به خصوص در بخش گازی هستیم و با توجه به سهم بالای ایجاد اشتغال در صنعت کشتی سازی به نسبت خودروسازی و سایر صنایع، به خصوص در جنوب کشور این صنایع نیازمند حمایت ویژه‌ای است."

فرمانده‌ی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا با اشاره به قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی که توسط شورای عالی صنایع دریایی نیز به تصویب رسیده است، آن را کمک موثری برای تقویت صنعت کشتی سازی در داخل کشور دانست و خاطر نشان کرد:

"در حال حاضر، با توجه به بستر مناسب کشتی سازی در داخل کشور، علاوه بر امکان ساخت کشتی‌های ۳۵ هزار تنی، شرکت صدرا قراردادی با ونزوئلا برای ساخت کشتی نفتکش ۱۱۴ هزار تنی منعقد کرده است که با توجه به حمایت دولت، در صورت شیوع رویه‌ی انعطاف پذیری در این صنعت و با برنامه ریزی مناسب و منسجم، می‌توانیم کشور را به یکی از قطب‌های جهانی کشتی سازی تبدیل کنیم."

"سردار قاسمی"، خواستار تحرک بیش تر انجمن‌های دریایی، بخش خصوصی و حمایت دولت برای توسعه و فعال سازی افزون تر صنایع کشتی سازی و فرا ساحل شد، تا با توجه به نیروی انسانی مستعد و کارآمد و با حمایت و پشتیبانی مجموعه‌ی عظیم فراساحل، قدم‌های موثر برای رسیدن به اهداف عالی‌ه‌ی مورد نظر برداشته شود. وی در پایان با اشاره به تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی اظهار داشت: "با آغاز پروژه‌های سنگین در مجموعه‌های دریایی، مانند صدرا و ایزوایکو، ساخت سکوها‌ی ۶ گام جدید و ۴ گام قبلی منطقه‌ی اقتصادی- انرژی پارس جنوبی، در دست اقدام و راه اندازی است."

درک متقابل صنعت و دانشگاه

صنعت و دانشگاه باید حرف یکدیگر را بفهمند و اگر متوجه مشکلات، توانایی‌ها و فرصت‌های همدیگر در این تعامل نشوند، معضل فعلی همچنان باقی می‌ماند و به هیچ وجه نمی‌توانند از ظرفیت‌های مطلوب یکدیگر بهره‌مند شوند."

"دکتر محمدرضا مقدم"، معاون پژوهشی وزارت نفت، با بیان این مطلب در چهارمین همایش ملی صنایع فراساحل، به اهمیت صنایع فراساحل در عرصه‌ی صنعت نفت و گاز جهان اشاره کرد و گفت: "بیش تر منابع خشکی دنیا در حال تمام شدن است و با اتمام منابع درون ساحلی، بخش

مناطق فراساحلی گفت: " قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا، قرار است در مدت ۳۵ ماه کاری، بخش‌هایی از صنایع فراساحلی منطقه‌ی اقتصادی- انرژی پارس جنوبی را به کارفرما تحویل دهد که اکنون ۸ ماه از زمان این تعهد سپری شده است و به همین منظور، باید ۳۲ دستگاه سربند رینگ حفاری، به طور همزمان در سایت‌های مزبور کار کنند که این خود، کاری بسیار دشوار و طاقت فرسا به نظر می‌آید."

"سردار قاسمی"، در مورد تامین ۳۲ دستگاه سربند رینگ حفاری افزود: "باید بخشی از این تجهیزات در داخل کشور ساخته و بخش دیگری از آن، از خارج تامین شود که ۲ دستگاه از آن‌ها در شرکت صدرا بوشهر و با مشاوره‌ی خارجی در حال ساخت است. با توجه به توان بالای تولید داخل، امیدواریم به زودی سفارش مورد نظر، تحویل قرارگاه شود." وی به ساخت جکت‌های مورد نیاز صنایع فرا ساحل توسط شرکت صدرا و کشتی سازی خلیج فارس اشاره کرد و اظهار داشت: "نیازمندی‌های فعلی صنایع فرا ساحل در تهیه جکت‌ها با توجه به توان بالای تولید داخلی تامین شده است و از این رو، نیازمند ورود دانش فنی ساخت جکت از خارج نیستیم. بنابراین، باید برای ساخت سایر ادوات مورد نیاز صنایع فرا ساحل همت گماریم."

فرمانده‌ی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا، از آغاز پیمایش ۱۰ گام و تکمیل ۶ گام موثر عملیات پارس جنوبی مبنی بر حجم گسترده و توزیع مخزن متنوع خبر داد و خاطر نشان کرد: "قبلا این گام‌ها ۲ سکویی بودند و در حال حاضر، باید ۴ سکویی شوند. از این رو برای تامین نیازهای ۱۰ گام پیش روی پارس جنوبی، به ۴۰ سکوی دریایی نیاز داریم که عملیات تامین تجهیزات و مطالعات نمونه سازی آن‌ها با استفاده از روش مهندسی معکوس (RE-ENGINEERING) آغاز شده و امیدواریم تجربیات موجود در پروژه‌های پارس شمالی و مخزن فارسی در طی این گام‌ها به کار گرفته شوند."

"سردار قاسمی"، به خودکفایی در امر لوله گذاری و انتقال خطوط لوله دریایی اشاره کرد و گفت: "در حال حاضر، لوله گذاری و توسعه‌ی این خطوط لوله توسط شرکت‌های تاسیسات دریایی و صدرا، با پیشرفت بسیار خوبی در حال انجام است؛ اما توسعه در بخش تاسیسات فراساحل و لوله گذاری آن‌ها با توجه به حجم بسیار گسترده‌ی میدین پارس جنوبی، نیازمند سرمایه گذاری بیش تر است."

وی، نسبت به کاستی‌های موجود در بخش ترانزیت گاز و میعانات گازی به شدت انتقاد کرد و افزود: "به رغم پیشرفت‌های حاصل شده، هنوز حمل و نقل و ترانزیت در بخش گاز و میعانات

سردار رستم قاسمی:

با توجه به سهم حمل و نقل دریایی ایران در جهان که در بخش تجاری، کم تر از یک درصد سهم جهانی را به خود اختصاص می‌دهد، نیازمند توسعه‌ی جدی در بخش ناوگان تجاری، نفتی و به خصوص در بخش گازی هستیم و با توجه به سهم بالای ایجاد اشتغال در صنایع کشتی سازی، به خصوص در جنوب کشور این صنایع نیازمند حمایت ویژه‌ای است.





دکتر محمدرضا مقدم:

مطمئن هستیم که خلیج فارس و دریای خزر، در آینده به مهم ترین مراکز انرژی جهان تبدیل خواهند شد و به همین منظور، هدف گذاری های عملیاتی مناسبی با هماهنگی انجمن سازندگان تجهیزات صنایع نفتی در بخش صنایع فراساحل ایجاد کرده ایم.

اکتشاف و استخراج کوتاهی کنیم.

معاون پژوهشی وزات نفت، به شرایط تاسیسات نیمه تمام شرکت نفت در دوران انقلاب اسلامی اشاره کرد و اظهار داشت: "بعد از انقلاب، بسیاری از تاسیساتی که کارشناسان خارجی ساخته بودند، نیمه کاره رها شده بود و حتی کارشناسان نفتی ژاپن که کشورشان کم تر از مسایل سیاسی دنیا تاثیر می پذیرد، ایران را ترک کرده بودند و ما شاهد آن بودیم که تاسیسات موسوم به ایران و ژاپن در مجتمع پتروشیمی بندر امام خمینی به حال خود رها شده بود. بنابراین، ما ناگزیر به تکمیل و بهره برداری این تاسیسات شدیم."

"دکتر مقدم"، با تاکید بر انتقال دانش فنی صنعت نفت از سطح پایین هرم فن آوری، آن را ضرورت صنعت نفت در دوران اولیه انقلاب اسلامی دانست و خاطر نشان کرد: "توسعه ی صنعت نفت در آن دوران، مستلزم نصب و توسعه ی ساختمان بود؛ لذا ضمن تکمیل تاسیسات نیمه تمام نفتی کشور، به یادگیری در زمینه ی اصول تدارکات کالا و در راس آن، فرآیند خرید و تامین کالا پرداختیم."

وی با بیان این مطلب که در صنعت نفت، شکاف عمیقی بین پژوهش، صنعت و مصرف کنندگان انرژی وجود دارد که لازم است این شکاف از بین برود و ارتباط صنعت و دانشگاه شکل گیرد، گفت: "هم اکنون درصدد برنامه ریزی هستیم، تا با تعامل صنعت و دانشگاه، این دور را به صورت قطب در آورده و نهادینه شوند؛ چرا که صنعت نفت در حوزه ی پژوهش و فن آوری، دست آوردهای نوین جهان را مد نظر قرار داده و حاضر است طی همکاری با مراکز فن آوری و تولید کنندگان محصول، ارزش افزوده ی مناسبی توام با کیفیت بالا فراهم سازد."

معاون پژوهشی وزارت نفت، ضمن اشاره به این مطلب که پنج پروژه در زمینه ی بهینه سازی در بخش صنعت نفت و گاز با بودجه ای معادل ۱۱۰ میلیارد ریال در حال انجام است، افزود: "در وزارت نفت سعی کرده ایم ضمن توجه به اهمیت راهبردی صنایع فراساحل و تربیت نیروی انسانی مورد نیاز آن، به پژوهش و رویکردهای جدید در فن آوری های نفتی و گازی نگاه ویژه ای داشته باشیم تا این مفاهیم، نهادینه شوند. هیچ معاونت پژوهشی و فن آوری در کشور، به اندازه ی وزارت نفت با دانشگاه صنعتی شریف و سایر دانشگاه های صنعتی و فنی، تعامل نداشته و پیوند آمیخته با اعتماد بر قرار نکرده است."

"دکتر مقدم"، خواستار برداشتن گام های موثرتر و بلند تر در راه حصول به اهداف عالی و فرادستی در حوزه ی صنایع فراساحل شد و با بیان این مطلب که توانمندی مطلوبی در دانشگاه ها و صنعت برای حصول به قطب علمی شدن در سطح جهان وجود دارد، خاطر نشان کرد: "مطمئن هستیم که خلیج فارس و دریای خزر، در آینده به مهم ترین مراکز انرژی جهان تبدیل خواهند شد و به همین منظور، هدف گذاری های عملیاتی مناسبی با هماهنگی انجمن سازندگان تجهیزات صنایع نفتی در بخش صنایع فراساحل ایجاد کرده ایم. همچنین، معاونت پژوهشی وزارت نفت، آزمایشگاه های مرجع را تشکیل داده و گروه کنترل کیفیت تجهیزات، با حضور نخبگان پدید آمده است، تا ضمن صدور گواهینامه های مربوطه و پروانه های بهره برداری و تولید، بر کیفیت محصولات نیز، نظارت کافی شود."

وی یکی از اشکالات مهم تولیدات صنعتی در بخش نفت و گاز را کیفیت پایین محصولات و صادراتی نبودن آن ها دانست و با بیان این مطلب که باید تولید کنندگان فرآورده های نفتی و گازی را به جای تقابل و رقابت مضر، به تعامل، هم افزایی و رقابت سالم و پویا در خارج از مرزهای کشور تشویق کرد، اظهار داشت: "در این خصوص، بارها شاهد آن بوده ایم که تولید کننده ای توان ساخت دکل های دریایی را دارد اما دانش فنی آن در کشور وجود ندارد و یا در جای دیگر شاهد آن هستیم که به رغم وجود دانش فنی که با صرف هزینه های فراوان مادی، مهندسی و فنی فراهم شده است، توان ساخت آن موجود نیست. بنابراین، این امر، باعث هدر رفتن منابع کشور در بخش نفت و گاز می شود."

معاون پژوهشی وزارت نفت، تعامل و هم افزایی دست اندرکاران صنایع فراساحل را منجر به تشکیل کنسرسیوم بین آن ها و پیوستگی شرکت های مربوطه دانست و گفت:

"صنعت نفت و گاز، تجربه ی بسیار خوبی را در این زمینه دارد. به این صورت که در اوج تحریم ها، کارهای مربوطه، از ابتدای عملیات مالی شامل: گشایش اعتبار اسنادی یا امکان پرداخت های مالی به محض دریافت اسناد بانکی حمل کالا یا پروژه های مربوطه تا عملیات حمل و نقل، انتقال کالاهای پروژه ای، انبارسازی و بالاخره نصب و راه اندازی را می تواند انجام دهد. این توانایی، در حالی است که در دوران کنونی تحریم اقتصادی (ECONOMIC SANCTION) سازمان ملل متحد و کشورهای اتحادیه اروپا که همراه با بلوک های منابع مالی است، سعی می کنند تمام خطوط اعتباری و مالی به سوی صنعت نفت و گاز ایران را ببندند."

"دکتر مقدم"، شرایط فعلی تحریم اقتصادی علیه ی جمهوری اسلامی ایران را برای سایر کشورهای نفت خیز، غیر قابل تحمل دانست و در این مورد افزود: "ایجاد این شرایط برای هر کدام از کشورهای حوزه ی خلیج فارس، باعث اختلال شدید یا فلج شدن کامل صنایع نفت و گاز آن ها می شد. برخورد مسالمت آمیز صنعت نفت و گاز با روند تحریم های اقتصادی، حاصل تعامل آن با سایر بخش های نظام است."

وی در پایان سخنانش از دست اندرکاران صنایع فراساحل خواست که به منظور ایجاد جهش در این عرصه ی ملی در سال جاری و در سال ۱۳۹۱، همت گمارند و خاطر نشان کرد: "قطب های علمی و صنایع فراساحل با مشخص کردن جهت گیری خود و مدیریت صحیح مشارکت صنعت و دانشگاه می توانند مراکز تولید فن آوری را به هاب اصلی صنعت نفت و گاز، به منظور حصول و ارتقای بهینه ی صنایع فراساحل تبدیل کنند، به طوری که این صنایع به عنوان صادر کننده ی اصلی فن آوری در

دارای قابلیت‌های فراوان برای اجرای پروژه‌های بزرگ (MEGA SIZE) دانست و خاطر نشان کرد: "طی بازدید مقام معظم رهبری در ابتدای امسال، ایشان تاکید کردند که حتما نسبت به تامین تجهیزات بهینه لازم برای اجرای گام‌های باقی مانده‌ی پارس جنوبی، اقدام شود تا بتوانیم عقب ماندگی ۲۰ ساله نسبت به کشور قطر را جبران کرده و به سهم واقعی و منطقی خود از مخزن گازی پارس جنوبی دست یابیم."

وی در پایان سخنان خود با اشاره به اهداف

فراساحلی این گام فعالیت دارند؛ به طوری که همه‌ی آن‌ها به صورت تضامنی و اشتراکی، در مقابل کارفرما یعنی وزارت نفت و شرکت نفت و گاز پارس پاسخ گو هستند. این امر ضمن توزیع ریسک پروژه، سطح مسئولیت پذیری پیمانکاران را نیز، به صورت فزاینده‌ای ارتقا بخشیده است. "هدایت" با اشاره به این که پروژه‌های مشابه گام‌های واگذار شده به پیمانکاران ایرانی، طی ۶۰ ماه انجام شده است، اظهار داشت: "از پیمانکاران ایرانی در شرایط سخت تحریم اقتصادی، تعهدهای سنگینی اخذ شده است که گام‌های توسعه‌ای واگذاری شده را طی ۳۵ ماه اجرا کنند و حجم بالای کار فعلی، آن‌جا مشخص تر می‌شود که هر دو گام از پروژه‌های در دست احداث منطقه‌ی اقتصادی-انرژی پارس جنوبی دارای ۶ سکو به وزن هریک بیش از ۶ هزار تن در بخش فراساحل است و پیمانکاران در حال حاضر، در روند ساخت این سکوها نه تنها عقب نیستند، بلکه در برخی از موارد از برنامه زمان بندی نیز جلوتر حرکت می‌کنند."

"هدایت" ضمن انتقاد شدید از عدم امکان تامین بهینه‌ی دکل‌های دریایی و تجهیزات مربوط به آن، خواستار تهیه‌ی فهرستی کامل از اقلام مورد نیاز این دکل‌ها توسط وزارت نفت برای مستند سازی و ایجاد سابقه‌ی کالایی به منظور تدارک بهتر تجهیزات صنایع فراساحل در این بخش شد و خاطر نشان کرد: "البته در حوزه‌ی زیر ساخت‌ها، توفیقات فراوانی نصیب صنایع فراساحل کشور شده است، اما این امر نباید مانع از آن بشود که مسئولیت‌های پیش روی خود را به درستی انجام ندهیم."

وی با تاکید بر نیاز به فعالیت حداقل ۲۵ دستگاه رینگ حفاری دریایی در گام‌های جدید پارس جنوبی اظهار داشت: "به عنوان کسی که از سال ۱۳۷۵ در مناصب و مسئولیت‌های مختلف، پی گیر تامین و فراهم سازی دکل‌های دریایی بوده ام، یاد آور می‌شوم، این مشکل در زمانی لاینحل باقی مانده که اجاره‌ی روزانه‌ی دکل‌های دریایی، از ۲۶ هزار دلار به ۱۲۰ تا ۲۰۰ هزار دلار افزایش یافته است. این افزایش بهای اجاره در حالی است که ارزش کنونی هر دستگاه دکل حفاری، بین ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون دلار است. بنابراین، ما می‌توانستیم با هزینه‌ی پرداخت شده برای اجاره دکل‌های دریایی، در طول این سال‌ها، ده‌ها دکل حفاری برای تاسیسات فراساحل خلیج فارس و دریای خزر خریداری کنیم؛ اما مسئولان در این مدت تصمیم لازم را نگرفتند و امروز هم اگر در این خصوص تدبیر درستی اتخاذ نکنیم، مسئولان سال‌های بعد، باز خواهند گفت که در بخش دکل‌های حفاری دریایی دچار مشکلات عدیده‌ای هستیم."

مدیرعامل ایدرو، این شرکت را متولی اجرایی کردن فن آوری‌های پیشرفته (HI-TECH) و

سطح جهان، الگویی برای سایر صنایع پیشروی کشور شوند."

سابقه صد ساله صنایع فراساحل

در حال حاضر، صنایع فراساحل با سابقه‌ای بالغ بر ۱۰۰ سال در جهان، روند و شتاب رو به رشدی را به خود گرفته است که با توجه به وجود مخازن فراوان و غنی نفت و گاز در خلیج فارس و دریای خزر، شاهد آن هستیم که این امر، فرصت‌های مطلوبی را پیش روی صنایع فراساحل کشور قرار داده است.

"مهندس سید مجید هدایت"، مدیر عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، با بیان این مطلب، به تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی اشاره کرد و ضمن انتقاد از عدم بستر سازی مناسب در خصوص اجرای مفاد این قانون در خصوص توقف سفارش ساخت کشتی به صنایع دریایی کشور گفت: "صنایع دریایی کشور به جز تربیت نیروی انسانی متخصص و توسعه‌ی فضاهای آموزش عالی و نظریه پردازی دانشگاهی، به صحنه‌ای برای بروز توانمندی‌های خویش نیز نیاز دارد که این زمینه‌ها در واقع، بازار و پروژه‌های بزرگ صنعتی کشور را شامل می‌شود."

وی به امضای قرارداد توسعه‌ی ۸ گام از منطقه‌ی اقتصادی-انرژی پارس جنوبی به ارزش ۲۱ میلیارد دلار در ۲۵ خرداد ماه سال گذشته با پیمانکاران و سازندگان داخلی صنایع فراساحل اشاره کرد و افزود:

"این سفارش بزرگ، بازار صنایع فراساحل را دچار تحرک و پویایی جدی کرد و با توجه به کاهش فعالیت‌ها در بخش کشتی سازی، صنایع دریایی کشور را با هدایت به این سمت بار دیگر فعال ساخته است. حجم کار اولیه در بخش سکوسازی این قرارداد، فقط برای دو گام، بالغ بر ۶۰۰ میلیون دلار است که به این ترتیب، پروژه‌ای بالغ بر ۲/۴ میلیارد دلار، صرفا برای ساخت سکو و تاپ سایدها تعریف شده است. این پروژه در بخش فراساحل نیز، زمینه و حجم کار فزاینده و قابل قبولی را برای صنایع دریایی کشور فراهم کرده است."

مدیرعامل ایدرو، با بیان این مطلب که برای اولین بار در گام ۱۴ توسعه میدان گازی پارس جنوبی در بخش فراساحل، کل پروژه در قالب قرارداد مشارکتی بین پیمانکاران به اجرا در آمده، خاطر نشان کرد:

این امر، رویداد قابل قبول و مطلوبی است که طی ۱۱ ماه اخیر، از زمان آغاز قرارداد توسعه‌ی گام‌های نفتی و گازی پارس جنوبی اتفاق افتاده و ۸ شریک فنی اصلی را در قالب یک کنسرسیوم مشترک وارد عمل کرده است. از این میان، ایزویکو، شرکت ملی اکتشاف و حفاری ایران و تاسیسات دریایی صدرا در حوزه‌ی

مهندس سید مجید هدایت:

صنایع دریایی کشور به جز تربیت نیروی انسانی متخصص و توسعه‌ی فضاهای آموزش عالی و نظریه پردازی دانشگاهی، به صحنه‌ای برای بروز توانمندی‌های خویش نیز نیاز دارد که این زمینه‌ها در واقع، بازار و پروژه‌های بزرگ صنعتی کشور را شامل می‌شود.





دکتر علی اکبر گل افشانی:

در حال حاضر، امکان طراحی و ساخت هر نوع سکو و دکل دریایی تا وزن ۶ هزار تن در کشور وجود دارد و کارشناسان ما قابلیت و دانش فنی ساخت تاسیسات صنایع فراساحل و دکل‌های ۸ هزار تنی را دارند و نمونه‌ی آن، ساخت بلندترین دکل دریایی ایران در سال‌های اخیر است.

برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی کشور و سند چشم انداز ۱۴۰۴، گفت: "طبق برنامه‌ی ۵ ساله‌ی توسعه‌ی کشور، باید تولید نفت ایران به ۵/۱ میلیون بشکه افزایش یابد که این رشد، به معنی ایجاد ظرفیت تولید برای ۲/۵ میلیون بشکه نفت در روز است."

کمک به ساختار صادراتی سازی فرآورده‌های فراساحل

"موسسه‌ی رده بندی ایرانیان، به عنوان یک موسسه‌ی بازرسی تخصصی که دارای

ساختار غیر انتفاعی است، درصدد کمک به ساختار صادراتی سازی فرآورده‌های نفت و گاز در بخش صنایع فراساحل است."

"مهندس حسن رضا صفری"، مدیرعامل موسسه‌ی رتبه بندی ایرانیان با بیان این مطلب، به قابلیت رتبه بندی کمی و کیفی محصولات صنایع فراساحل توسط این موسسه اشاره کرد و گفت: "گرچه موسسه‌ی رده بندی ایرانیان، در ابتدا به عنوان یک شرکت بازرسی شخص ثالث (THOIRD PARTY INSPECTION) فعالیت خود، را مطابق با عرف بین المللی آغاز کرد، اما رفته رفته با ارتقای سطح و کیفیت فعالیت‌های خود مطابق تفاهم نامه‌ها و پذیرمان‌های تخصصی در حوزه‌های بندری و دریایی، جایگاه خود را تا آن جا ارتقا داد که در حال حاضر، به عنوان یک موسسه‌ی معتبر رتبه بندی در سطح جهان، در فهرست شرکت‌های رتبه بندی سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار دارد و مشخصات کامل آن روی تارنمای رسمی آی‌مو قابل مشاهده و دسترسی است."

وی بر ویژگی فرا بازرسی این موسسه به عنوان مرجعی برای تایید کیفیت و استاندارد فرآورده‌های صنایع فراساحل تاکید کرد و افزود: "با توجه به وجود اسکوپ‌های بازرسی و استاندارد تعریف شده و متحد الشكل در موسسه‌ی رده بندی ایرانیان، این موسسه علاوه بر تایید و نظارت طراحی و ساخت محصولات صنایع فراساحل که جزو وظایف اصلی شرکت‌های بازرسی شخص ثالث در سطح جهان است، از مسئولیت پذیری کاملی در خصوص اعمال استانداردهای مورد نیاز برای این فرآورده‌ها و پاسخگویی در برابر مشتریان بازار آن‌ها نیز برخوردار است."

مدیر عامل موسسه رده بندی ایرانیان، سایر توانایی‌های این موسسه را در عرصه‌ی صنایع فراساحل، بازرسی و استاندارد سازی دانش طراحی و ساخت جک آپ تری دی یونیت و کشتی‌های حمل ال ان جی برشمرده و اظهار امیدواری کرد که در شرایط تحریم اقتصادی، این موسسه بتواند خدمات خوبی را به صاحبان و پیمانکاران صنایع فراساحل و جامعه بندری و دریایی کشور ارائه دهد.

در ادامه‌ی این همایش، "دکتر جاثه هونگ پارک"، از موسسه‌ی رده بندی کره‌ی جنوبی (KR)، طی سخنانی ضمن اشاره به تاریخچه‌ی آغاز فعالیت این موسسه از ژوئن سال ۱۹۶۰ میلادی، به تشریح رده بندی ۲ هزار و ۵۹۶ فروند کشتی جنرال کارگو با ظرفیت ۴۵/۹ میلیون تن و ارائه‌ی خدمات بندری و دریایی به ۵۵ کشور از جمله ایران، پاناما، لیبریا، ژاپن و روسیه پرداخت و در باره‌ی رده

بندی صنایع فراساحل گفت: "باید برای کاهش ریسک خطرات منابع انسانی، آلودگی‌های محیط زیست دریایی و فراساحل، به عواملی چون: مقولات حرفه ای تا ۱۸ درصد، حوادث دریایی و فراساحلی تا ۶ درصد، بحران آب و هوایی تا ۱۰ درصد، حوادث سرزمینی و تحت الارضی تا ۶۰ درصد و سایر ریسک‌ها تا ۱۰ درصد، در مقوله‌ی صنایع فراساحل اهمیت داد؛ چرا که درصد‌های ارائه شده تا حدود زیادی در بروز ریسک‌های مربوطه حایز اهمیت‌های راهبردی هستند."

وی در پایان، ضمن بیان مقولات و سیلابس‌های رده بندی این موسسه‌ی کره‌ای، اظهار امیدواری کرد که این موسسه در سال جاری میلادی بتواند به رده بندی و بازرسی شناورهای دریایی و تجهیزات فراساحلی با حجم ۵۰ میلیون جی تی دست یابد.

صنایع فراساحل، پایش خوبی برای فعالیت‌های دریایی کشور است

"فعالیت در زمینه‌ی خدمات فنی و مهندسی و تامین و ساخت تجهیزات صنایع فراساحل، می‌تواند پایش خوبی برای فعالیت‌های ارتقا یافته ی صنایع دریایی کشور را ارائه نماید."

"دکتر علی اکبر گل افشانی"، عضو هیات علمی دانشکده‌ی مهندسی عمران دانشگاه صنعتی شریف، با بیان این مطلب گفت: "از اوایل سال ۱۳۶۳، دوره‌های ویژه‌ی تامین نیروی انسانی و ساخت و تولید تجهیزات صنایع فراساحل در دانشگاه صنعتی شریف شروع شد که حاصل آن، ساخت اولین سکوی دریایی بومی بعد از انقلاب اسلامی موسوم به "سکوی اف ۹ آ" (F9A) در میدان نفتی فروزان بود."

وی در خصوص تاریخچه‌ی سکوسازی دریایی در دوران پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به احداث و راه اندازی یارد سکوسازی دریایی بوشهر توسط شرکت ای تی پی ام (ETPM) اشاره کرد و افزود: "این یارد سکوسازی دریایی با مطالعات تفصیلی و پشتیبانی ساخت و تامین توسط شرکت ملی نفت فلات قاره‌ی مرکزی ایران، تحویل شرکت صدرا شد و دست آورده‌های بسیار خوبی در امور نفت و گاز، به خصوص در بخش صنایع فراساحل داشته است."

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شریف، به نبود امکانات در دوران اولیه‌ی انقلاب اسلامی در زمینه‌ی طراحی اجزا (DETAIL DESIGN)، نقشه کشی و اجرای سکوهای دریایی اشاره کرد و اظهار داشت: "در ابتدای انقلاب اسلامی با توجه به تحریم‌های اقتصادی و علمی استکبار جهانی، حتی ورود رایانه و نرم افزارهای ساده‌ی نقشه کشی و طراحی

مخازن نفت و گاز موجود شد و افزود: "داشتن اهداف جدی و تعریف عملیاتی چشم اندازهای اکتشاف، حفاری، استخراج و بهره برداری از مخازن فراساحلی، در کنار بهره گیری از سامانه‌های جدید فن آوری مانند: بهره گیری از سکوه‌های غیر ثابت دریایی، می‌تواند به بهره برداری موثر از ثروت ملی کشور، یعنی منابع عظیم نفت و گاز بینجامد."

"دکتر گل افشانی" ضمن اظهار امیدواری به حل و فصل مسائل ۵ کشور ذی نفع در دریای خزر با تدوین رژیم حقوقی آن و نهایی و عملیاتی شدن موارد مربوط به بهره برداری از منابع فراساحل، خواستار جمع آوری و تدوین اطلاعات مورد نیاز توسعه و تجهیز صنایع فراساحل در دریای خزر شد و اظهار داشت: "کمبود اطلاعات محیطی در دریای خزر و عدم امکان دسترسی به اطلاعات کشورهای همسایه با توجه به عدم وجود بانک‌های اطلاعاتی غنی، می‌تواند نیازهای آموزشی، پژوهشی، فنی و اقتصادی مربوط به صنایع فراساحل، به خصوص دست یابی به فن آوری فراساحلی عمقی (DEEP OFF SHORE TECHNOLOGY)، در کنار تربیت نیروی انسانی کارآمد و ارجاع ماموریت‌ها به شرکت‌ها و پیمان کاران توانمند داخلی را تامین کند."

وی با بیان این مطلب که عمر ۶ هزار سکوی دریایی در جهان رو به پایان است، به تحصیل هزینه‌های سنگین نگه داری و بهره برداری سکوه‌های دریایی، چون سکوی ابوذر که هزینه‌ی آن بالغ بر ۴۰ میلیون دلار است، اشاره و در پایان سخنان خود خاطرنشان کرد: "با اندکی نوآوری و ایجاد تغییرات می‌توانیم ضمن نگه داری بهینه سکوه‌های موجود، عمر مفید آن‌ها را افزایش داده و هزینه‌های بهره برداری خود را به نحو چشمگیری کاهش دهیم. این صرفه جویی به نحوی است که با توجه به طراحی بنیادین سکوی دریایی رسالت یک، موسوم به آر یک (R1)، توانسته ایم با بازنگری در سکوه‌های دریایی موجود، ضمن صرفه جویی تا سقف حداقل ۱۰۰ میلیون دلار، به مدت دو سال بهره برداری از مخازن سود ده میدان‌های نفتی و گازی خود را پیش بیندازیم. از این رو، با توجه به وجود ۴۰۰ سکوی دریایی صنعت نفت و گاز در خلیج فارس می‌توانیم هزینه‌های بالادستی و پیش بینی نشده را به نحو چشمگیری کاهش دهیم."

لازم به یاد آوری است که چهارمین همایش ملی صنایع فراساحل، روزهای ۲۶ و ۲۷ اردیبهشت ماه سال جاری در محل دانشگاه صنعتی شریف برگزار شد. در این همایش، ۸ کارگاه تخصصی ویژه‌ی صنایع فراساحل، به دانشجویان رشته‌های مرتبط، کارشناسان و متخصصان شرکت کننده ارائه گردید. ■

دریای خزر اشاره کرد و ضمن تاکید بر استفاده از تجارب دست اندرکاران صنایع فراساحل در خلیج فارس و منطقه‌ی اقتصادی-انرژی پارس جنوبی برای حل و فصل این چالش‌ها گفت: "با نوآوری‌های ایجاد شده، علاوه بر بازسازی و بازیافت (RECOVERY) سکوها و سازه‌های دریایی و همین طور موضوع لوله گذاری دریایی و مقابله با خوردگی ادوات و تاسیسات صنایع فراساحل، می‌توانیم وزن و حجم آن‌ها را که در ایجاد قابلیت و انعطاف عملیاتی بسیار موثر است، به نحو فزاینده‌ای کاهش دهیم که این امر، مستلزم به کارگیری مدیران توانا و متخصص در صنایع فراساحل و تغییر نگرش آن‌ها در زمینه‌ی تامین، ساخت و ارتقای سازه‌های دریایی صنایع فراساحل است."

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شریف، به وجود مخازن نفت و گاز دریای خزر در عمق یک هزار متری دریا اشاره کرد و با تاکید به این که فعالیت‌های اکتشافی و حفاری در این اعماق باید با استفاده از هدایتگرها و سامانه‌های خودکار روباتیک انجام شود، خواستار تجهیز بهتر یاردهای صنایع فراساحل دریای خزر به امکانات پیشرفته به منظور دست یابی سریع به

سازه‌های مهندسی چون سکوه‌های دریایی نیز، به ایران ممنوع شد و به رغم این تحریم‌ها، کارشناسان و دانشگاہیان با دقت نظر خود و با صرف زمان زیاد، همه‌ی اجزای سازه‌های دریایی مورد نیاز صنایع فراساحل را طراحی و در کارگاه‌ها نمونه سازی و تولید کردند."

"دکتر گل افشانی" که سخنان خود را در قالب کارگاهی با عنوان "سکوه‌های دریایی در ایران از دیدگاه آموزش، تحقیق و نوآوری، ایراد می‌کرد، به غالب شدن توان مندی کارشناسان ایرانی علی رغم نبود نرم افزارهای طراحی سازه‌های دریایی چون ساکس (SAX) و دستگاه‌های برش اتوماتیک مولر اشاره و خاطر نشان کرد: "در حال حاضر، امکان طراحی و ساخت هر نوع سکو و دکل دریایی تا وزن ۶ هزار تن در کشور وجود دارد و کارشناسان ما قابلیت و دانش فنی ساخت تاسیسات صنایع فراساحل و دکل‌های ۸ هزار تنی را دارند و نمونه‌ی آن، ساخت بلندترین دکل دریایی ایران در سال‌های اخیر است که در عمق ۸۸ متری آب‌های خلیج فارس نصب شده و در حال حفاری در مخزن‌های نفتی و گازی است."

وی به چالش‌های پیش روی صنایع فراساحل در

جناب آقای مهندس اسدی

معاونت محترم فنی و مهندسی

اداره کل بندار و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

با نهایت تاسف و تأثر درگذشت ابوی بزرگوارتان را به حضورتان تسلیت عرض نموده و از درگاه ایزد یکتا برای آن مرحوم علو درجات و برای حضرتعالی و سایر بازماندگان صبر و شکیبایی مسئلت می‌نمایم.

هیئت مدیره و مدیرعامل
مهندسین مشاور دریاسازه

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیر کبیر:

جهان، تشنه‌ی انرژی بی‌کران نهفته در دریاهاست

طی ۶ دهه آینده، جهان شاهد توقف یا کاهش چشمگیر تولید و بازیافت حامل‌های انرژی فسیلی خواهد بود. این مهم از آن نظر حایز اهمیت است که سطح آلودگی‌های محیط زیست با منشاء منابع انرژی فسیلی، مانند: نفت، گاز و ذغال سنگ به حد اشباع رسیده است و هر از چندگاهی نیز، شاهد وقوع طوفان‌ها، سیل‌ها و سونامی‌های ویرانگر هستیم. توجه عمومی به انرژی‌های تجدیدپذیر با منابعی چون: خورشید، باد و به ویژه، انرژی نهفته در آب دریاها، باعث تلاش به منظور بهره‌برداری مطلوب از این نوع انرژی‌های سبز، پاک و تجدید شونده شده است؛ تا جایی که آمارها، نشان دهنده این واقعیت است که تولید انرژی از آب دریاها و اقیانوس‌ها از ۲۴ هزار و ۳۲۲ مگاوات در سال ۲۰۰۱ به ۲۰۵ هزار مگاوات در سال ۲۰۱۰ میلادی رسیده است. در ایران نیز، با تهیه نقشه‌ی جامع انرژی آبی توسط سازمان بنادر و دریانوردی، اقداماتی توسط وزارت خانه‌های ذی ربط مثل: وزارت نیرو و محافل علمی و دانشگاهی صورت گرفته است. آن چه در ادامه می‌خوانید، خلاصه‌ای از مجموعه سخنرانی‌های ایراد شده در نشست تخصصی "جذب انرژی از آب‌های ایران" است که به همت کار گروه دانشجویی انجمن مهندسی دریایی ایران درمحل دانشکده صنعتی امیر کبیر برگزار شده است.

چشم انداز بازار انرژی

"جهان، تشنه‌ی انرژی بی‌کران نهفته در دریاها و اقیانوس‌هاست و امروز شاهد هستیم که جهانیان با اتمام حامل‌های انرژی فسیلی طی ۶۰ سال آینده، به انرژی‌های تجدیدپذیر و غیرآلاینده‌ی محیط زیست، چون: خورشید، باد و آب دریاها و اقیانوس‌ها چشم دوخته‌اند."

"دکتر محمد جواد کتابداری"، عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیر کبیر، با بیان مطلب فوق در این نشست تخصصی، طی سخنانی با عنوان "امکان سنجی جذب انرژی از آب‌های دریاهای ایران"، به توان نهفته و بسیار بالای انرژی آب دریاها در شمال و جنوب کشور اشاره کرد و گفت: "عمده‌ترین سامانه‌های جذب انرژی از آب دریاها شامل: جزر و مد، جریان‌ها و امواج دریایی است که می‌تواند در کنار سایر منابع انرژی تجدیدپذیر و پاک چون: خورشید، باد،

(دانشیته) به خاطر میزان شوری و باد عنوان کرد و اظهار داشت: "یکی از شاخص‌های اصلی موج دریا ارتفاع آن است که عبارت از ۴ برابر جزر سطح زیر منحنی طیف موج یا یک سوم میانگین بالاترین اندازه‌ی موج در آب‌ها با اعماق مختلف است."

"دکتر کتابداری"، بیش تر انرژی امواج را در نزدیکی سطح آب عنوان کرد و با بیان این مطلب که اکثر طرح‌های جذب انرژی از امواج، به صورت شناور در نظر گرفته می‌شوند، خاطرنشان کرد: خصوصیات چهارگانه‌ی موج، شامل: عمق کاستگی، اصطکاک و شکست موج، انکسار و تفرق و انعکاس است که می‌توان با بررسی این چهار ویژگی، به نحو مناسبی از انرژی آن در ساحل بهره‌جست.

وی از فردی بنام "ژراردز" یاد کرد که در سال ۱۷۹۹ میلادی در فرانسه، به فکر استفاده از انرژی آب دریاها و اقیانوس‌ها افتاده بود و در

انرژی زمین گرمایی (GEO THERMAL)، هسته‌ای و زیست سوخت (BIO FOUL)، جایگزین مناسب و اقتصادی برای انرژی‌های آلاینده و رو به زوال فسیلی، چون: نفت، گاز و زغال سنگ باشد. وی ضمن بررسی اثرات زمین‌شناختی انرژی آب دریاها و اقیانوس‌ها بر سواحل و سطح زمین، پیرامون اثرات مخرب انرژی مهار نشده‌ی آب‌ها، افزود: "حرکت سهمگین آب دریاها و اقیانوس‌ها، باعث وقوع اثرات مخرب در سواحل و سطح زمین شده که در مناطق کم عمق، این انرژی مهار نشده موجب تغییر شکل سواحل می‌شود و علاوه بر آن، در مناطق فراساحلی می‌تواند ضمن غرق کردن سکوها و سازه‌های دریایی، فجایع فراوان جانی و مالی نیز به وجود آورد."

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر، منابع انرژی نهفته در دریاها و اقیانوس‌ها را شامل: جزر و مد، موج، گرما و دما، تغییر چگالی

نقطه ضعف اصلی این سامانه، عدم مقاومت در برابر امواج سهمگین است.^۱ وی، بهره‌گیری از سامانه‌ی آونگی (PENDULOR DEVICE) که در سال ۲۰۰۴ در ایرلند ابداع و به کار گرفته شده است، سامانه‌ی دی ای سی ام (DECM) که با نصب روی سکوها از قابلیت تولید انرژی الکتریکی برخوردار می‌شود، روش اسپر بویه (SPER BUEY) را که با ترکیب ۴ توربین دریایی و بازیافت هوا و آب فشرده در یک جریان ترکیبی، قابلیت تولید انرژی می‌یابد و همچنین، استفاده از تجهیزات مفصلی (COUPLING INSTRUMENT) را که با دو درجه آزادی به صورت عمودی و افقی با بهره‌گیری از شبیه‌سازی مار ماهی، انرژی امواج را جذب می‌کند را، از جمله‌ی سامانه‌های جذب انرژی جدید برشمرد و اظهار داشت: "در سامانه‌ی موسوم به مارماهی دریایی (PELA MIS)، که در سال ۲۰۰۲ میلادی توسط اسکاتلندی‌ها به ثبت رسیده است و در حال حاضر، به صورت فزاینده در آب‌های این کشور استفاده می‌شود، توانسته به صورت قابل ملاحظه‌ای در تولید انرژی الکتریکی مورد استفاده قرار بگیرد.

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیر کبیر، بهره‌گیری از سامانه‌های موسوم به پی اس فراگ (PS FRAG) که از روی حرکات قورباغه شبیه‌سازی شده، سامانه‌ی اژدهای امواج (WAVE DRAGON) که با دهانه‌ی بزرگ خود، امواج انرژی‌رانی بلعدو با متمرکز کردن انرژی آن روی یک توربین از انرژی آن بهره می‌گیرد، سامانه‌ی وال غول‌پیکر (MIGHTY WHALE) ای اس پی، موج‌ساز (WAVE GEN) و سامانه‌ی جذب نقطه‌ای (POINT ABSORB TION) را به عنوان سامانه‌های موثر برای جذب انرژی آب‌ها دانست و خاطر نشان کرد: "علاوه بر جذب انرژی، می‌توان از این سامانه‌ها

از جریان‌های دریایی را قریب به ۲۰۰ تراوات (معادل ۲۰۰ میلیون مگاوات) عنوان کرد و با بیان این مطلب که این جریان‌ها به واسطه دما و میزان شوری آب دریاها و اقیانوس‌ها در سه اقیانوس هند، اطلس و آرام، فرآیندی پایدار برای جذب و بهره‌برداری از انرژی‌های فناپذیر آبی به وجود آورده است، خاطر نشان کرد: با به وجود آوردن حوضچه‌های جزر و مدی در محل ایجاد این پدیده‌ی دریایی، می‌توان ضمن نصب توربین‌های ویژه‌ی دریایی، از جریان رفت و برگشت آب در جریان جزر و مد برای تولید و جذب انرژی بهره‌جست."

وی، بهره‌گیری از هیدروقیل‌های نوسان‌کننده و ونتوری‌های جزر و مدی، به عنوان مبدل‌های موثر جذب انرژی از آب دریاها و اقیانوس‌ها را مورد تاکید قرار داد و از دستگاه‌های سیکل باز موسوم به اتی ای سی (OTEC) در اعماق بیش از هزار متری برای جذب انرژی آب‌ها یاد کرد و اظهار داشت: "با بهره‌گیری از سطح بادگیر (FETCH)، می‌توان از انرژی امواج بهره‌برداری کرد.

در حال حاضر، در کشورهایی چون: آمریکا، استرالیا، نیوزیلند و برخی کشورهای اروپایی بین ۱۵ تا ۹۲ کیلووات بر متر مربع، از توان سطحی امواج، انرژی برداشت می‌شود."

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیرکبیر، بهره‌گیری از ستون نوسانگر آب (OWC)، دستگاه سیمولووک (SIMULOWC)، انرژی تک، سامانه‌ی کانال باریک شونده (TAP CHAN) و ام دبلویپی (MC CABLE WAVEPUMP) را از روش‌های دیگر استفاده از انرژی امواج دریاها و اقیانوس‌ها بر شمرد و در این خصوص گفت: "سامانه‌ی ام دبلویپی در سال ۱۹۹۶ میلادی با طول ۴۰ متر در سواحل ایرلند نصب شد و با موفقیت توانست با ساز و کار چرخشی خود، انرژی موجود در امواج ساحلی را جذب و تبدیل به برق و سایر انواع انرژی‌ها کند."

"دکتر کتابداری"، بهره‌گیری از فن آوری‌هایی مانند: سامانه‌ی لیمپت (LIMPET) که با هوا و آب فشرده کار می‌کند و ARCHIMEDES WAVE SWING را که با سامانه‌ی ارشمیدسی خود می‌تواند سیلندر و پیستونی را با استفاده از یک جک الکتریکی از انرژی امواج آکنده سازد، سامانه‌ی صفحات لولا شده که با نصب در کف دریا می‌تواند انرژی امواج عبوری را جذب کند و سامانه‌ی گوه ای جذب انرژی امواج را، از روش‌های موثر جذب انرژی از دریا دانست و در خصوص سامانه‌ی زیست قدرت (BIO POWER) افزود: "این سامانه با بهره‌گیری از بویه‌های خاص با ارتفاع ۲۵ متر و براساس خاصیت لولایی خود عمل می‌کند و مجموعه ای از این سامانه‌ها به صورت مزارع دریایی (SEA FARMS) یافت می‌شوند. البته

ادامه گفت: "در ابتدای قرن هفتم میلادی، در استان خراسان از انرژی باد برای به حرکت در آوردن توربین‌های بادی و آسیاب‌ها بهره می‌جستند که نشان از توجه ویژه‌ی ایرانیان و همت مضاعف آنان در استفاده از انرژی‌های پاک و تجدید پذیر داشت."

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیر کبیر، به کاهش توجه جهانی به تحقیقات پیرامون استفاده از انرژی آب دریاها و اقیانوس‌ها در دوران جنگ جهانی اول و توجه ویژه آنان به استفاده از انرژی نفت اشاره کرد و افزود:

"توجه ویژه‌ی جهان از سال ۱۹۶۵ میلادی، با استفاده‌ی گسترده‌ی ژاپنی‌ها از بویه‌های ویژه‌ی جذب انرژی موج و تبدیل آن به انرژی الکتریکی آغاز شد و بعد از بحران جهانی نفت در سال ۱۹۷۰، که بسیاری از کشورهای صنعتی را دچار مشکل کرد، به اوج خود رسید."^۲ "دکتر کتابداری"، برآورد جهانی جذب انرژی





که تعدادشان به بیش از هزار فقره می‌رسد، برای تهیه‌ی آب آشامیدنی، آمونیاک، هیدروژن و متانول، به عنوان مواد موثر شیمیایی در صنایع دریایی بهره برد؛ هر چند بسیاری از این سامانه‌ها مراحل تحقیقاتی و آزمایشگاهی خود را می‌گذارند.

"دکتر کتابداری"، در ادامه سخنان خود، آسیب‌های زیست محیطی، بروز احساس ناامنی نزد مردم ساحل نشین و دور شدن گردشگران از مناطق ساحلی را به عنوان چالش‌های مبدل‌های انرژی آب دریاها و اقیانوس‌ها عنوان کرد و گفت: "در حال حاضر، با این نگرش که در جهان برای بهره‌گیری از این سامانه‌های به وجود آمده، شاهد آن هستیم که تولید انرژی از ۲۴ هزار و ۳۲۲ مگاوات در سال ۲۰۰۱ میلادی، به بیش از ۲۰۵ هزار مگاوات در سال ۲۰۱۰ میلادی رسیده است و در برخی کشورها عمده‌ی پایان‌نامه‌های دانشجویی در رشته مهندسی مکانیک دریایی یا مهندسی دریا، به سمت تولید ادوات جذب انرژی از دریا و اقیانوس‌ها سوق داده می‌شود."

نقش موثر سازمان بنادر و دریانوردی

"در حال حاضر، با تهیه‌ی نقشه‌ی جامع و بیژگی‌های انرژی دریا و مناطق دریایی ایران توسط سازمان بنادر و دریانوردی، که در آن تمام شاخص‌های جوی و هواشناسی مدنظر قرار گرفته است، بخش اعظمی از مراحل مطالعاتی بهره‌گیری از جذب انرژی در آب‌های ایران به نحو موثری محقق شده است."

"دکتر محمد جواد کتابداری"، با بیان این مطالب، هنگام ورود به مبحث بهره‌گیری از انرژی دریایی در ایران، به جریان دریایی موجود در تنگه‌ی هرمز با سرعت ۳ متر بر ثانیه اشاره کرد و گفت: "سرعت این جریان دریایی در سواحل کشورهای عربی خلیج فارس بین نیم تا ۱/۲ متر بر ثانیه است که با وجود مزیت نسبی در آب‌های ایران، جریان قابل ملاحظه‌ای برای تولید انرژی از جریان دریایی به شمار نمی‌آید."

وی با بیان این که در مکانهایی مثل: بندر ماهشهر، دهانه‌ی اروند رود، خور موسی، کنگان و عسلویه، با جزر و مدی معادل ۴/۵ متر مواجه هستیم، این وضعیت را برای تولید انرژی از آب بسیار موثر دانست و افزود: "با همین میزان جزر و مد، نیروگاه‌های دریایی در منطقه‌ی رانس فرانسه با قدرت ۲۴۰ مگاوات در سال ۱۹۶۶، آنابولیس کانادا با قدرت ۲۰ مگاوات در سال ۱۹۸۳، آندرون بلژیک با قدرت ۱۷/۵ مگاوات در سال ۱۹۸۰ و بالاخره، وین ژول اطریش با قدرت ۱۶/۷ مگاوات در سال ۱۹۸۲ تاسیس شده است."

عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی امیر کبیر، با اشاره به پایداری امواج در سواحل و جزایر ایرانی، از اجرای الگوی آزمایشگاهی سامانه‌ی ای دلبلیو سی طی ۸ سال توسط وزارت نیروی وقت خبر داد. وی سپس با اشاره به این که تحلیل ریاضی و آزمایشگاهی این الگو برای بهره‌گیری از آب دریاها در ایران به اتمام رسیده است، در خصوص سایر اقدامات در این زمینه گفت: "در خصوص سامانه‌های ای دلبلیو سی، پلامیس و جاذب نقطه‌ای در دانشگاه صنعتی امیرکبیر و دانشگاه صنعتی شریف، انرژی تک در دانشگاه آزاد اسلامی - واحد تحقیقات تهران و ساخت سلول پیزوالکتریک در دانشگاه فردوسی مشهد، تحقیقاتی در مقیاس آزمایشگاهی انجام شده که لازم است به منظور تجاری‌سازی و صنعتی کردن این تحقیقات، بیش از پیش تلاش شود."

منابع نفت و گازی که هدر می‌رود

"امروزه، کشتی‌های تجاری که از خلیج فارس عبور می‌کنند، شاهد آن هستند که فلرها یا مشعل‌های سوزاننده‌ی گازهای انیدریدکربنیک که در پایانه‌های نفتی یا تاسیسات گازی ساحلی و فراساحلی عسلویه کار گذاشته شده‌اند، بخش اعظمی از ذخایر نفتی و گازی قابل بازیافت کشور را می‌سوزانند و باعث هدر رفت ثروت ملی مملکت می‌شوند."

"مالک علیمحمدی"، رئیس کار گروه کشتیرانی انجمن مهندسی دریایی ایران با بیان این مطلب، به مشاهدات و اظهارات

دریانوردان خارجی که ایران را کشوری ثروتمند دانسته که ثروت‌های خود را بی دلیل از بین می‌برد، اشاره کرد و گفت:

"این در حالی است که ما در پالایشگاه‌های مشابه، مانند پالایشگاه‌های سنگاپور، شاهد بازیافت این گازهای سمی هستیم و در این حال، سوزاندن این گازها، علاوه بر هدر دادن ثروت ملی، باعث آلوده شدن محیط زیست خلیج فارس نیز شده است."

وی از طراحی یک سامانه‌ی سیکل ترکیبی در موتورخانه کشتی‌های ایرانی به منظور بازیافت حرارت برای استفاده از آن در فضاهای کشتی و استحصال آب شیرین از این انرژی خبر داد و افزود: "وقتی با چنین سامانه‌ی ساده‌ای قادر هستیم مقدار زیادی از انرژی را بازیافت کنیم، چرا نمی‌توانیم از هدر رفتن گازهای متصاعد از چاه‌های نفتی و گازی کشور جلوگیری کنیم؟ و این در حالی است که پژوهشگاه نفت و گاز وزارت نفت، از امکان بازیافت گازهای انیدریدکربنیک خبر داده است."

"علیمحمدی"، در پایان سخنانش خواستار بهره‌گیری از تجربیات دریانوردان ایرانی در زمینه‌ی جذب انرژی از آب‌های کشور شد.

یک تجربه‌ی تازه در راه کسب انرژی از دریا

"انرژی‌های نهفته در دریا فرصت‌های بسیار خوبی برای تجربه‌ی اندوژی و استحصال و جذب انرژی از این نعمت بی‌کران خدادادی در اختیار انسان قرار داده است."

"مصطفی حدادی"، صنعتگر ایرانی که با ابداع و ثبت اختراع سامانه‌ی ای پارویی، توانسته از امواجی با ارتفاع ۱۵ سانتی متر تا ۵ متر، انرژی جذب کند، با بیان این مطلب در نشست تخصصی "جذب انرژی از آب‌های ایران، به بیان تحقیقات و تجربه‌ی خود در ساخت این سامانه پرداخت و گفت: "پس از سال‌ها مطالعه روی امواج دریا، توانستم سامانه‌ی ای را طراحی کنم که از کوچک‌ترین موج تا امواج سونامی را با مهار قابل توجه خود، تبدیل به انرژی کرده و با انتقال انرژی امواج به یک ژنراتور خطی، برق قابل توجه‌ای تولید کند."

لازم به ذکر است که سامانه‌ی این صنعتگر ایرانی، در نمونه‌ی آزمایشگاهی با صرف هزینه‌ی ۳۰۰ میلیون ریال در اسفند ماه سال گذشته در پژوهشگاه آبخیزداری کرج و با حضور مهندس قمشه‌ای، نماینده‌ی دفتر فن آوری‌های تازه‌ی نهاد ریاست جمهوری آزمایش شده، قادر به تولید هزار وات برق می‌باشد، این سامانه در حال حاضر، مراحل تکمیل خود را می‌گذراند. ■

باهداف پشتیبانی از سکوی نفتی امیر کبیر و تسهیل عملیات حفاری

سومین شناور کاسپین در دریای خزر به آب انداخته شد

شناور کاسپین ۳، با حضور مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران به ناوگان ترابری و عملیات دریایی سکوی نفتی امیرکبیر پیوست.

مراسم به آب اندازی شناور کاسپین ۳، با حضور "احمد قلعه بانی"، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران، "علی اصولی"، مدیرعامل شرکت نفت خزر، "پیام بطحایی"، معاون حقوقی شرکت ملی نفت ایران، جمعی از مسئولین عالی رتبه ی وزارت نفت و همچنین مقامات بلند پایه ی استان های شمالی کشور برگزار شد.

بر طبق این گزارش، شناور کاسپین ۳، از پیچیده ترین شناورهای لنگر انداز خاورمیانه است که با توجه به نیاز عملیات حفاری در دریای خزر و قطع هر گونه وابستگی جهت تامین نیازهای شرکت، تغییرات کاربردی قابل توجه ای را نسبت به دو شناور پیشین از سر گذرانده است.

تعبیه ی حفره ی ماه نما با ابعاد ۴ در ۴ متر برای ارائه ی خدمات، امکان فرود و استقرار بالگرد در شناور و ساخت سازه ی باربری در پاشنه ی شناور، از جمله تغییرات ایجاد شده در کاسپین ۳ است.

بر پایه ی این گزارش، حفره ی ماه نما می تواند به آب اندازی دستگاه زیر دریایی کنترل از راه دور را در برخی شرایط اقیانوسی که امکان به آب اندازی آن از طریق سکو وجود ندارد، میسر سازد.

از دیگر مزایای حفره ی ماه نما می توان به انجام عملیات بستر شناسی دریایی و مغزه گیری اشاره کرد؛ چرا که آرایش و هندسه ی لنگراندازی به منظور تثبیت شناورها، مستلزم انجام مهندسی خاک و پی است و حفره ی ماه نما این امکان را فراهم می آورد.

در عین حال، چنانچه کشف هیدرو کربور در چاه اکتشافی محقق شود و تصمیم مبتنی بر ادامه ی عملیات تولید آزمایشی چاه گرفته شود، با توجه به فقدان شناور لوله گذار در اعماق بیش از ۳۰۰ متری در دریای خزر، این مهم صرفاً از طریق حفره ی ماه نما امکان پذیر





خواهد بود.

بر اساس این گزارش، استقرار یک فروند شناور آتش خوار در مجاورت سکو به لحاظ رعایت مسائل ایمنی الزامی است.

با توجه به فاصله طولانی سکو تا ساحل (۲۵۰ کیلومتر)، به منظور رعایت کلیه جوانب ایمنی، به خصوص در زمان آزمایش بهره برداری چاه، استقرار یک فروند بالگرد در شناور آتش خوار، زمان تامین خدمات اضطراری را به نصف کاهش می‌دهد.

شایان ذکر است، اگر در مسیر عملیات اکتشافی و توسعه، نیاز به شمع کوبی در عمق ۷۰۰ متری الزامی تشخیص داده شود، با توجه به محدودیت‌های کنونی، سازه‌ی موجود در پاشنه، احتیاجات اولیه را مرتفع خواهد کرد.

گفتنی است، شناور کاسپین ۳، برای پشتیبانی و لنگراندازی سکوی امیر کبیر و تسهیل عملیات حفاری دریای خزر ساخته شده است. این شناور، منحصر به فردترین شناور در خاورمیانه است که با قدرت موتور ۱۶ هزار اسب بخار و سرعت حداکثر ۱۶ گره دریایی، به انجام عملیات پشتیبانی می‌پردازد.

بزرگ‌ترین شناور لنگر انداز خاورمیانه رهسپار دریا شد

سومین شناور پشتیبان و لنگرانداز سکوی امیر کبیر که با هدف تسهیل در عملیات حفاری دریای خزر ساخته شده است، به آب انداخته شد.

"محمد کمالیان"، مدیر مهندسی و ساخت شرکت نفت خزر، درباره‌ی به آب اندازی شناور

کاسپین ۳ اظهار داشت: "سال ۱۳۸۱، قرارداد ساخت ۳ فروند شناور پشتیبان و لنگرانداز برای پشتیبانی عملیات اکتشافی در آب‌های خزر امضا شد."

وی تصریح کرد: "با توجه به انتقال سکو به اولین مختصات حفاری در بلوک ۶،۲ و همچنین امتناع کشورهای حاشیه‌ی خزر از ارائه‌ی هر گونه کمک و مساعدت، نیاز به حداقل دو فروند شناور لنگرانداز احساس شد."

"کمالیان"، با بیان این که از ۱۲ بهمن ۱۳۸۳، ساخت دو فروند شناور لنگر انداز در دستور کار قرار گرفت، افزود: "ساخت شناورهای کاسپین ۱ و ۲، در سال ۱۳۸۸ به اتمام رسید و سپس ساخت شناور سوم، بنا به تغییر مشخصات فنی، پس از اتمام دو شناور فوق آغاز شد." مدیر مهندسی و ساخت شرکت نفت خزر ادامه داد: "سومین شناور کاسپین پس از گذشت ۱۷ ماه تلاش کارکنان شرکت نفت خزر، شرکت پیمانکار (صدرا) و شرکت اوج پژوهش صنعت به ثمر نشست است."

وی به تغییرات ایجاد شده در شناور کاسپین ۳ اشاره کرد و گفت: "ایجاد دریچه‌ی ماه نما به منظور تسهیل فعالیت‌های سرچاهی، عرشه‌ی فرود بالگرد در قسمت سینه کشتی و قاب انتقال لوله‌های انعطاف پذیر برای انجام لوله‌گذاری در کف دریا، از جمله تغییرات ایجاد شده در شناور سوم نسبت به دو شناور پیشین است."

"کمالیان"، با اعلام این که مدل سازی فیزیکی شناور کاسپین ۳ توسط یکی از معتبرترین آزمایشگاه‌های هیدرودینامیکی اروپا صورت گرفته است، خاطر نشان کرد: "این مدل سازی با توجه به تغییرات مورد نظر کارفرما انجام شده است، این در حالی است که عملکرد شناور و همچنین سرعت آن بررسی شده و مطابق با نیاز، مدل سازی انجام گرفته است."

مدیر مهندسی و ساخت شرکت نفت خزر، عنوان کرد: "مهندسی پایه‌ی شناور کاسپین ۳ خارجی است، اما مهندسی تفصیلی و کارگاهی، به همت متخصصان نفت خزر و صدرا صورت پذیرفته است."

وی اذعان داشت: "کاسپین ۳ منحصر به فردترین شناور در خاورمیانه است که با قدرت موتور ۱۶ هزار اسب بخار و سرعت حداکثر ۱۶ گره دریایی به انجام عملیات پشتیبانی می‌پردازد."

"کمالیان"، با اعلام این که ۲ هزار و ۴۰۰ تن وزن خالص سازه‌ی این شناور است، اظهار داشت: "بر خلاف سایر کشتی‌ها که بیش از ۶۰ درصد وزن آن‌ها را سازه تشکیل می‌دهد، در کاسپین ۳، تنها ۵۰ درصد از وزن شناور مربوط به سازه است."

مدیر مهندسی و ساخت شرکت نفت خزر گفت: "بسیاری از کشتی‌های منطقه از نظر

اندازه، از شناور کاسپین ۳ بزرگ تر هستند، اما این شناور از نظر تجهیزات، یکی از با عظمت ترین شناورها به حساب می‌آید."

وی افزود: "در این شناور، علاوه بر مخازن آب، سوخت و موارد مورد نیاز برای امرار معاش کارکنان سکو، دو مخزن ۴۵ مترمکعبی برای حمل سیمان نیز تعبیه شده است."

"کمالیان"، تصریح کرد: "این شناور پس از به آب اندازی، انجام فرآیند راه اندازی و آزمایشات ضروری، کنار اسکله و دریا وارد مرحله‌ی عملیاتی می‌شود."

بر طبق این گزارش، شناور کاسپین ۳، در راستای استقرار در مجاورت سکو و تامین خدمات مورد نیاز مربوط به تجهیزات تثبیت دینامیکی ساخته شده است که در کلیه‌ی شرایط اقیانوسی، از قابلیت قرار گیری در مجاورت سکو و تامین خدمات برخوردار است.

کاسپین ۳، یکی از ۱۰ شناور برتر جهان است امکانات در نظر گرفته شده در شناور کاسپین ۳، آن را به یکی از ۱۰ شناور برتر جهان تبدیل کرده است.

"مهندس علی اصولی"، مدیر عامل شرکت نفت خزر، در مراسم به آب اندازی شناور کاسپین ۳ گفت: "بیش تر مشاوران و متخصصان ساخت شناور در جهان معتقدند که ناوگان شناورهای کاسپین، مجموعه‌ی بسیار کاملی است. این روند تکمیل شدگی، در شناور سوم که شاهد به آب اندازی آن هستیم، بارزتر است؛ به گونه‌ای که می‌توان مدعی شد نظیر شناور کاسپین ۳، بیش از ۱۰ نمونه در ناوگان پشتیبانی صنعت جهان پیدا نمی‌شود."

مدیر عامل شرکت نفت خزر با اشاره به تاریخچه‌ی شرکت نفت خزر تصریح کرد: "پس از تاسیس شرکت نفت خزر در سال ۱۳۷۶، مسئولیت اکتشاف و تولید نفت و گاز در دریای خزر و همچنین، سه استان ساحلی به این شرکت واگذار شد."

وی ادامه داد: "پس از ساخت سکوی امیر کبیر، با هدف انتقال، پیش لنگر اندازی، لنگر اندازی، استقرار و تثبیت سکو، نیاز به ۳ فروند شناور خاص قطعی شد. در عین حال، با توجه به این که برای تثبیت سکو، به ۲ فروند شناور نیاز است، ساخت شناور سوم نیز، به منظور ایمنی استقرار عملیات، در دستور کار قرار گرفت."

"اصولی"، تصریح کرد: "تامین آب و سوخت مورد نیاز سکوی امیر کبیر توسط شناورهای یاد شده صورت می‌گیرد. در همین راستا، باید اسکله‌ای مناسب برای استقرار شناورها و سکو در زمان تعمیر در نظر گرفته شود. به همین دلیل، پس از کسب خدمات مشاوره‌ای لازم، ساخت اسکله‌ی مناسب با بارگیری ویژه‌ی عملیات حفاری مجهز به مخازن سوخت،



با اعلام این مطلب افزود: "در صورتی که نفت در دریای خزر به تولید برسد، تلاش خواهیم کرد قانون اختصاص بخشی از درآمدهای نفتی به مناطق نفت خیز، درباره‌ی استان‌های شمالی کشور هم اعمال شود. در این صورت، مبالغ یادشده برای تقویت بنگاه‌ها و شرکت‌های زیربنایی و نیز، توسعه‌ی واحدهای مرتبط با صنایع نفت و گاز اختصاص خواهد یافت."

"قلعه بانی"، با اظهار رضایت از ساخت شناور کاسپین ۳، آن را شناوری منحصر به فرد در منطقه‌ی خاورمیانه توصیف کرد و افزود: "می‌توان از این شناور به عنوان یکی از پیچیده‌ترین شناورهای موجود در سطح جهان یاد کرد."

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران، همچنین از پروژه‌ای برای ساخت شناور ویژه‌ی حمل و ذخیره‌ی نفت در دریای خزر خبر داد و گفت: "با توجه به تجربه‌ی موثر و قابل توجه ای که در ساخت شناور کاسپین ۳ در مجموعه‌ی تلاشگران این طرح به وجود آمده است، امیدواریم ظرف ۶ ماه آینده، کار اجرایی ساخت شناوری دارای قابلیت ذخیره و فرآورش نفت در دریا آغاز شود."

وی همچنین با قدردانی از کارکنانی که در شرکت‌های پیمانکاری برای ساخت شناور کاسپین ۳ تلاش کردند، افزود: "امیدواریم از سوی شرکت‌های تابعه‌ی شرکت ملی نفت ایران در استان‌های ساحلی شمالی (پایانه‌های نفتی، حفاری شمال و شرکت نفت خزر) ترتیبی اتخاذ شود تا کارکنان حاضر در پروژه‌ی ساخت شناور کاسپین ۳، در طرح‌های دیگر نیز، بلافاصله مشغول به کار شوند." ■

"مهندس اصولی"، اذعان داشت: "با تجربیات کسب شده از ساخت این ناوگان، دوره‌های کار آموزی نیروهای ایرانی برای طراحی شناورهای معادل و حتی جرتقیل و شناورهای لوله گذار انجام شده است."

مدیرعامل شرکت نفت خزر، در ادامه در خصوص تفاوت‌های شناور کاسپین ۳ با کاسپین ۱ و ۲ اعلام کرد: "با توجه به قطع هر گونه وابستگی به منظور تامین نیازهای این شرکت، حفره‌ی ماه نما با ابعاد ۴ در ۴ متر برای ارائه‌ی خدمات، امکان فرود و استقرار بالگرد در شناور و ساخت سازه‌ی باربری در پاشنه‌ی شناور، در کاسپین ۳ تعبیه شده است."

بهره مندی استان‌های شمالی از درآمدهای نفتی تولیدی در خزر

در صورتی که در بخش ایرانی دریای خزر، ذخایر نفت خام به صورت قطعی کشف و به تولید برسد، تلاش خواهد شد تا استان‌های گلستان، مازندران و گیلان، از قانون اختصاص ۲ درصد درآمد نفت، به توسعه‌ی مناطق نفت خیز استفاده کنند."

"احمدقلعه بانی"، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران، در مراسم افتتاح رسمی شناور کاسپین ۳،

مخازن آب و سایر امکانات در دستور کار قرار گرفت."

مدیرعامل شرکت نفت خزر، با اعلام این که شناورهای پشتیبان در عمق ۷،۵ متر به بالا، امکان تردد دارند اضافه کرد: "با اصلاح موج شکن ۹۰۰ متری صدرا و افزایش طول آن به یک هزار و ۴۵۰ متر، حداقل امکانات مورد نیاز برای ساخت حوضچه‌ی آرامش ایجاد شد."

وی ادامه داد: "اگرچه ساخت این پروژه با مشکلات فراوانی روبه رو بود، اما توانست دست‌آوردهای زیادی را به ارمغان آورد."

"اصولی"، افزود: "تبدیل منطقه‌ی کشاورزی به یک منطقه‌ی کاملاً صنعتی، طراحی جامع در شناورها در راستای تامین خدمات چند منظوره، چون: لنگر اندازی، یدک کشی، انتقال مواد فله، انتقال سوخت، آب و جابه جایی نفرات، از دست آوردهایی است که می‌توان از آن‌ها یاد کرد."

مدیرعامل شرکت نفت خزر، اظهار داشت: "این شرکت، ضمن این که توانست گواهینامه‌های دومین سازمان معتبر بین‌المللی بازرسی "دی ان وی" را برای شناورها کسب کند، موفق شد جدیدترین مدل سازی فیزیکی شناورها برای بررسی عملکرد آن‌ها در شرایط مختلف اقیانوسی را در معتبرترین آزمایشگاه‌های هیدرومکانیک اروپا به ثبت برساند."

جناب آقای

مهندس کمال عبدالملی کاکرودی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان

معاونت فنی و مهندسی بنادر و منطقه

ویژه اقتصادی بندر انیر آباد

تبریک عرض می‌نمایم

بی شک این انتصاب آغاز تحولات چشمگیر و

ترقی بیش از پیش آن مجموعه خواهد بود.

هیئت مدیره و مدیرعامل

مهندسين مشاور دریا سازه

با تصویب نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی وزارت "راه و شهرسازی" تشکیل شد



نمایندگان مجلس شورای اسلامی وزارت ارتباطات را از ادغام در وزارتخانه‌های راه و مسکن حذف کرده و عنوان لایحه وزارت امور زیربنایی را به وزارت راه و شهرسازی تغییر دادند.

نمایندگان مجلس شورای اسلامی لایحه تشکیل وزارت امور زیربنایی که اعاده شده از شورای نگهبان بود را بررسی کرده و با اصلاحات و برطرف کردن ایرادات شورای نگهبان، این لایحه را تصویب کردند.

نمایندگان در اولین اصلاح، عنوان این لایحه را از وزارت امور زیربنایی به وزارت "راه و شهرسازی" تغییر داده و با ۱۷۱ رأی موافق، ۲۱ رأی مخالف و ۱۰ رأی ممتنع از ۲۱۴ نماینده حاضر در صحن علنی مجلس با این تغییر عنوان موافقت کردند.

نمایندگان همچنین وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات را از ادغام در وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی و راه و ترابری حذف کردند که بر اساس این مصوبه مجلس، از تاریخ تصویب این قانون وزارت راه و شهرسازی از تجمیع وزارتخانه‌های مسکن و شهرسازی و راه و ترابری تشکیل میشود. شرح وظایف و اختیارات وزارتخانه جدید شامل وظایف و اختیارات دو وزارتخانه مسکن و شهرسازی و راه و ترابری است.

نمایندگان مجلس در اصلاح دیگری که در ماده ۲ این لایحه انجام دادند، مقرر کردند همه امکانات، تعهدات، اعتبارات، نیروی انسانی، اموال منقول و غیرمنقول در وزارتخانه‌های یاد شده به وزارت راه و شهرسازی منتقل شود.

نمایندگان مجلس با ۱۶۶ رأی موافق، ۸ رأی مخالف و ۱۱ رأی ممتنع با اصلاحیه ماده ۲ موافقت کردند.

در مصوبه دیگری، نمایندگان ماده ۳ این لایحه را نیز بررسی و اصلاح و براساس این اصلاحیه مقرر کردند وظایف و اختیارات وزارت راه و شهرسازی با توجه به قوانین برنامه پنج ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران، اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و مدیریت خدمات کشوری در کارگروهی متشکل از وزیر راه و شهرسازی و معاونین برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی، توسعه مدیریت و سرمایه انسانی، امور حقوقی و امور مجلس رئیس جمهور، تنقیح شده و پس از تصویب هیأت وزیران حداکثر سه ماه پس از ابلاغ این قانون به مجلس شورای اسلامی تقدیم شود.

نمایندگان مجلس، ماده ۳ این لایحه را با ۱۴۸ رأی موافق، ۲ رأی مخالف و ۱۹ رأی ممتنع از ۲۲۵ نماینده حاضر در صحن علنی، بررسی و اصلاح کرده و آن را به تصویب رساندند. مجلس در ماده ۴ این لایحه نیز اصلاحیه‌ای را انجام داد که به موجب این اصلاحیه مقرر شد در همه قوانین به جای وزارتخانه‌های راه و مسکن و وزرای آنها، به ترتیب وزارت راه و شهرسازی و وزیر آن جایگزین شود، که نمایندگان مجلس این اصلاحیه را نیز با ۱۴۶ رأی موافق، ۵ رأی مخالف و ۱۵ رأی ممتنع از ۲۲۴ نماینده حاضر در صحن علنی به تصویب رساندند.

انعقاد تفاهم‌نامه همکاری دوجانبه بین موسسه ملی اقیانوس‌شناسی و موسسه مسایل آبی وابسته به آکادمی علوم روسیه



به دنبال دیدار و بازدید معاون موسسه ملی اقیانوس‌شناسی و آشنایی آکادمی علوم روسیه از موسسه ملی اقیانوس‌شناسی و آشنایی با ظرفیت‌های موسسه، تفاهم‌نامه همکاری دوجانبه بین طرفین، در اول خرداد سال جاری، در محل موسسه ملی اقیانوس‌شناسی به امضا رسید.

به گزارش خبرنگار بندر دریا، در این نشست که با حضور دکتر میخائیل بولگوف، معاون موسسه ملی اقیانوس‌شناسی و وابسته به آکادمی علوم روسیه و دکتر وحید چگینی، رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی و همچنین معاونین و روسای پژوهشکده‌های علوم دریایی و فناوری و مهندسی دریایی موسسه برگزار شد، تفاهم‌نامه همکاری دوجانبه به امضای دکتر بولگوف و دکتر چگینی رسید.

دکتر چگینی مفاد این تفاهم‌نامه را پایش محیط‌های دریایی، اندازه‌گیری میدانی، مدل‌سازی ریاضی، مشاوره‌های تحقیقاتی و سایر مسایل مربوط به اقیانوس‌شناسی و هیدرولوژیکی (آب‌شناسی) عنوان کرد و افزود: این تفاهم‌نامه به منظور استفاده بیشتر از ظرفیت‌های موجود بین طرفین در حوزه‌ی علوم دریایی و اقیانوسی منعقد شده است و انتظار می‌رود در زمینه انتقال تجربیات به‌ویژه در مقوله‌ی کارهای میدانی تأثیرات بسزایی داشته باشد.

وی اظهار امیدواری کرد که در راستای تعاملات بین‌المللی با امضای این تفاهم‌نامه، گامی بلند در جهت تحقق خدمات دولت الکترونیک و ارتقای حوزه‌ی علوم و فنون دریایی در کشور حاصل گردد.

نقشه‌های دریایی کشور به روز می‌شود



سومین جلسه کمیته ملی هیدروگرافی (آب‌نگاری) با حضور رئیس سازمان نقشه برداری، نمایندگان تام‌الاختیار ستاد کل نیروهای مسلح و سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و مدیر عامل سازمان

بندر و دریانوردی در محل این سازمان برگزار شد.

معاون امور دریایی سازمان بندر و دریانوردی با اعلام این خبر گفت: تصویب آیین‌نامه‌ی اجرایی کمیته‌ی ملی هیدروگرافی، دستورالعمل اقدامات هماهنگی و حفاظتی عملیات هیدروگرافی و دستورالعمل اجرایی دبیرخانه کمیته‌ی ملی هیدروگرافی با هدف سامان دهی کلیه‌ی عملیات هیدروگرافی از نتایج این جلسه بود. به گفته‌ی سعید ایزدیان، مهم‌ترین دست‌آورد این نشست، به روز سازی نقشه‌های دریایی کشور اعم از کاغذی و الکترونیکی است که در نتیجه آن، ایمنی کشتیرانی در این محدوده به شکل محسوس‌تری ارتقاء خواهد یافت و کلیه‌ی کشتی‌های ایرانی و خارجی متردد در آب‌های جمهوری اسلامی ایران با اطمینان بیش‌تری از این منطقه عبور خواهند کرد.

سرمایه گذاری شرکت‌های حمل و نقل در منطقه کشتی سازی خلیج فارس

معاون اجرایی منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس از ورود شرکت‌های حمل و نقلی برای نخستین بار به این منطقه در راستای سرمایه گذاری خبر داد.

پژمان بهزادپور در نشست در رابطه با توسعه منطقه ویژه کشتی سازی خلیج فارس با اشاره به ظرفیت‌ها و موقعیت ویژه این منطقه در محث خدمات رسانی به شناورهای مختلف در مورد اهمیت فعالیت شرکت‌های حمل و نقلی در این منطقه اظهار داشت: این شرکت‌های دولتی که حمل و نقل ریلی، زمینی و دریایی هستند، در زمینه ساخت پایانه دپوی کالا، تکمیل اسکله‌های موجود و ساخت اسکله‌های جدید اقدام و از امکانات ایجاد شده به طور اختصاصی در راستای جابه جایی کالا استفاده خواهند کرد.

وی با اشاره به مذاکرات صورت گرفته با شرکت‌های حمل و نقلی برای سرمایه گذاری در منطقه کشتی سازی خلیج فارس اظهار امیدواری کرد مذاکرات ظرف دو ماه آینده به نتیجه برسد.

این مسئول گفت: این شرکت‌ها نخستین شرکت‌های حمل و نقلی هستند که در منطقه ویژه کشتی سازی خلیج فارس سرمایه گذاری می‌کنند. معاون اجرایی منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس در مورد سرمایه گذاری شرکت‌های خارجی که پیش از این از منطقه مذکور بازدید کرده بودند نیز عنوان داشت: شرکت‌هایی از چین و یونان از این منطقه بازدید کردند که در حال حاضر منتظر پاسخ آنها هستیم. وی همچنین در مورد تاثیر طرح ایجاد منطقه بزرگ آزاد خلیج فارس در فعالیت‌های منطقه کشتی سازی افزود: از آنجا که برخی از قوانین منطقه ویژه مشابه قوانین سرزمین اصلی است چنانچه این طرح تصویب و اجرایی شود ما نیز می‌توانیم از مزایای مناطق آزاد نظیر: معافیت‌های مالیاتی یا تسهیل در تردد اتباع خارجی و همچنین امتیازات قوانین بانکی و پولی حاکم بر این مناطق استفاده کنیم که همه این عوامل به رونق این منطقه و جذب سرمایه گذار کمک خواهد کرد. بهزاد پور درباره آخرین اقدامات انجام شده در زمینه ایجاد منطقه بزرگ آزاد خلیج فارس اظهار داشت: این طرح مراحل نهایی خود را طی می‌کند و امیدواریم به زودی در راستای تصویب به دولت و مجلس ارائه شود.

منطقه ویژه کشتی سازی خلیج فارس واقع در غرب شهر بندر عباس و در مجاورت منطقه ویژه شهید رجایی و منطقه ویژه معدنی فلزی خلیج فارس قرار دارد. منطقه بزرگ آزاد خلیج فارس در واقع طرحی است که مجموعه صنایع و بخش‌های بندری و ساحلی غرب بندرعباس را با محوریت مناطق ویژه اقتصادی صنعتی کنونی در بر می‌گیرد.

نصب ۱۸ فروند اسکله شناور توسط بخش

خصوصی در مناطق ساحلی به پایان رسید

در اجرای الزامات سازمان جهانی دریانوردی و به منظور ایمن سازی سواحل و بنادر کشورمان، کار طراحی، ساخت و نصب ۱۸ فروند اسکله ی شناور با هدف امداد رسانی و انجام مطلوب عملیات تجسس و نجات دریایی به پایان رسید.

بنابراین گزارش، به نقل از روابط عمومی شرکت کهرنگ لاستیک، اسکله های فوق به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی، در شرکت سازندیش طراحی و تولید شده و در بنادر امیرآباد، نوشهر، انزلی، چمخاله، اروندکنار، امام خمینی، بوشهر، دیر، عسلویه، لنگه، چابهار و همچنین در جزایر لاوان، کیش، ابوموسی، قشم و خارک نصب و راه اندازی شده اند.

این گزارش می‌افزاید، طراحی، ساخت و نصب این اسکله ها با هزینه ای بالغ بر ۳۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و برای اولین بار در کشورمان به انجام رسیده که آخرین فروند از آنها در بندر جاسک مراحل پایانی نصب خود را می‌گذراند.

گفتنی است؛ این اسکله ها در ابعاد مورد نیاز و متناسب با شرایط بندر متقاضی به دو فرم I (در امتداد پل دسترسی) و T (عمود بر پل دسترسی) نصب شده و هر کدام با استفاده از پل دسترسی به ساحل متصل شده اند، ضمن آنکه به طور مستقل مجهز به تابلوی برق، حلقه نجات، کپسول آتش نشانی، تاسیسات آب رسانی و سوخت رسانی نیز می‌باشند.

رهاسازی دو میلیون قطعه بچه ماهی خاویاری در رودخانه‌های استان گلستان



آبزیان و رودخانه نیز زایشگاه آبزیان است و ماهیان هر ساله برای زاد و ولد باید به این رودخانه‌ها مهاجرت کنند، این رودخانه‌ها جایگاه مهمی در احیا و بازسازی ذخایر آبزیان دریا دارند.

وی سپس افزود: با توجه به آلودگی‌های شهری، کشاورزی، صنعتی و احداث سد که موجب مسدود شدن مسیر مهاجرت ماهیان می‌شود، هم زمانی برداشت آب توسط بخش کشاورزی و رها سازی ماهیان به دریا و کاهش دبی آب رودخانه‌ها تاثیر مخربی بر تکثیر ماهیان خواهد داشت.

"پاسندی" در ادامه گفت: جهت برون رفت نیاز است آب بندان‌های دو منظوره در مسیر رودخانه‌ها احداث گردد تا در موسم بارندگی‌های فصلی آب‌های مازاد در این آب بندان‌ها ذخیره و در زمان رهاسازی مورد استفاده قرار گیرد که تحقق این امر، حمایت جدی مسئولین را طلب می‌کند.

مدیر کل شیلات گلستان اعلام کرد: بیش از دو میلیون قطعه بچه ماهی خاویاری در مرکز تکثیر و پرورش ماهیان خاویاری شهید مرجانی تکثیر و در رودخانه‌های استان گلستان رهاسازی شد.

به گزارش روابط عمومی، مدیر کل شیلات گلستان در این باره گفت: امسال با به کارگیری بیست استخر در مرکز تکثیر و پرورش ماهیان خاویاری شهید مرجانی، حدود دو میلیون بچه ماهی خاویاری در اوزان ۴ الی ۵ گرم پرورش و در دریا رهاسازی گردید. همچنین تعداد ۱۶۴۰۰ قطعه بچه ماهی چالباش و فیل ماهی جهت پرورش در بخش خصوصی به سراسر کشور ارسال شد.

"پاسندی" در ادامه افزود: ماهیان خاویاری رودکوچ هستند، بدین معنی که برای تکثیر طبیعی و تخم ریزی باید به رودخانه‌ها مهاجرت کرده، سپس در مناطق بالادست رودخانه اقدام به تخم ریزی کنند و از آنجا که دریا پرورشگاه

نصب یک سکوی نفتی میدان فروزان توسط تایدواتر پایان یافت

و سازه مورد نظر را که در کشور امارات ساخته شده بود در جای خود نصب کرد. ارزش این عملیات نفتی ۱۰۸ هزار دلار برآورد شده است که تماماً توسط متخصصان داخلی کشورمان به انجام رسید.

تایدواتر خاورمیانه به عنوان اولین شرکت ایرانی، اخیراً با در اختیار گرفتن تجهیزات پیشرفته در بخش دریایی از جمله: خرید شناور جرثقیل دار یک هزار تنی که یکی از بزرگ‌ترین شناورهای جرثقیل دار در منطقه خاورمیانه است، خرید دو فروند شناور کاتاماران خدمات رسان پیشرفته از بلژیک و دیگر تجهیزات فنی مورد نیاز، توانایی کامل خدمات رسانی به سکوهای نفتی، نصب سازه‌های مختلف در میداین نفتی و انجام عملیات سالویج در کل منطقه خلیج فارس را داراست.

نصب ساختار فوقانی سکوی FX میدان نفتی فروزان به وزن ۲۳۰ تن، با استفاده از تجهیزات و نیروی متخصص داخلی با موفقیت کامل به پایان رسید.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، نصب ساختار فوقانی سکوی FX میدان نفتی فروزان که بر عهده شرکت تایدواتر خاورمیانه گذاشته شده بود با استفاده از شناور جرثقیل دار اروندتاید ۱۰۰۰ با موفقیت به پایان رسید.

بنابر این گزارش، وزن این سازه نفتی ۲۳۰ تن بود که در مدت ۵ ساعت در منطقه نفتی و در سکوی مورد نظر نصب شد.

گزارش فوق می‌افزاید، به منظور نصب این سازه سنگین، شناور جرثقیل دار اروند تاید از بندر امام خمینی به منطقه نفتی فروزان یدک شده

ایران در زمینه اقیانوس شناسی دارای رتبه سوم در منطقه است



رییس موسسه ملی اقیانوس شناسی گفت: ایران در زمینه اقیانوس شناسی در منطقه خاورمیانه بعد از ترکیه و مصر در رتبه سوم قرار دارد. "وحید چگینی" در گفت و گو با خبرنگاران افزود: ایران در زمینه اقیانوس شناسی از ترکیه عقب است، اما شاید با به پای مصر در حال حرکت باشد.

وی با اشاره به روز جهانی اقیانوس اظهار داشت: هشتم ژوئن (مصادف با ۱۸ خرداد) روز جهانی اقیانوس نامگذاری شده است، از این رو موسسه ملی اقیانوس شناسی برنامه‌های متنوعی را در دانشگاه گیلان تدارک دید.

وی افزود: در این راستا همایشی دو روزه (۱۸ تا ۱۹ خرداد ماه) در دانشگاه گیلان برگزار شد که به موضوعات مختلفی از جمله آینده نگاری اقیانوس شناسی ایران، امنیت، منابع غذایی، انرژی، حمل و نقل دریایی، تامین امنیت مردم ساحل نشین، مخاطرات دریایی، تغییر اقلیم و تاثیر آن بر دریا و خشکی پرداخته شد.

"چگینی" گفت: پتانسیل دریایی ایران نسبت به کشورهای حاشیه دریای عمان و خلیج فارس بسیار بالاتر است، بنابراین باید با آینده نگری، سطح کشور خود را در منطقه ارتقاء دهیم.

وی افزود: همچنین در این همایش، بر اهمیت اقیانوس‌ها و دریاها و به طور کلی فعالیت‌های دریایی تاکید شد و مشکلات این بخش مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت.

رییس موسسه ملی اقیانوس شناسی در ادامه ی گفتگو، به دهمین نشست روسای دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی عضو اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی دریایی اشاره کرد و گفت: در این نشست تصمیم گرفته شد که دانشگاه علوم دریایی امام خمینی نوشهر نیز به عضویت اتحادیه درآید.

به گفته وی، نشست بعدی روسای دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی، پاییز سال جاری در دانشگاه خلیج فارس بوشهر برگزار می‌شود.

زنگ خطر برای محیط زیست دریایی



کارگاه آموزشی امداد و نجات پستانداران دریایی با حضور معاونان سازمان حفاظت محیط زیست و از سوی این سازمان تهران برگزار شد.

در این کارگاه آموزشی "محمد باقر نبوی" معاون دریایی و "محمد یزدی" معاون پژوهش و فناوری سازمان حفاظت محیط زیست به همراه جمعی از دستداران محیط زیست حضور داشتند.

معاون دریایی سازمان حفاظت محیط زیست در این کارگاه گفت: حدود ۷۲ درصد از سطح کره زمین را دریاها و اقیانوس‌ها فرا گرفته است و در دهه‌های اخیر با توجه به ایجاد استرس‌های زیست محیطی به دلیل افزایش جمعیت، برداشت‌های بیش از حد انسانی از دریاها و اقیانوس‌ها، نیاز به حفظ ذخایر دریایی در دنیا بیشتر احساس شده است.

"نبوی" اظهار داشت: از سال ۱۹۴۰ میلادی به بعد، ایجاد پروتکل‌های جهانی با موضوع حفظ ذخایر دریایی افزایش یافت و تا سال ۱۹۹۰ بیشترین معاهدات بین‌المللی در این زمینه شکل گرفت.

وی خاطرنشان کرد: ایران دارای دو حوزه دریایی در شمال و جنوب است و با توجه به ایجاد فشارها و استرس‌ها در محیط‌های دریایی، ایران در دو کنوانسیون بین‌المللی با موضوع حفاظت محیط زیست دریایی شامل: کنوانسیون کشورهای حاشیه دریای خزر با حضور پنج کشور و کنوانسیون راپچی با حضور هشت کشور عضویت دارد.

وی افزود: بیشترین استحصال از دریا در مناطق ساحلی صورت می‌گیرد این در حالی است که مناطق ساحلی شکننده ترین اکوسیستم را دارا هستند و از سوی دیگر ۷۰ درصد فعالیت‌های انسانی در سواحل انجام می‌شود.

"نبوی" یادآور شد: متأسفانه تاکنون تلفات زیادی در بخش پستانداران دریایی داشته ایم که در این زمینه می‌توان به تلف شدن فک‌های خزر که از پستانداران بومی این دریا هستند، اشاره کرد.

وی افزود: بر اساس اعلام سازمان ملل در سال ۱۹۳۰، یک میلیون و ۲۰۰ رأس فک در این دریا وجود داشت که اکنون این تعداد به ۱۱۰ هزار رأس رسیده است، یعنی به یک دهم آمار سازمان ملل کاهش یافته است.

"نبوی" گفت: این زنگ خطری برای محیط دریایی و موجودات این بستر آبی است که باید مورد توجه خاص مسوولان قرار گیرد.

این گزارش می‌افزاید؛ "محمد یزدی" معاون پژوهش و آموزش سازمان حفاظت محیط زیست و دبیر برگزاری هفته محیط زیست در این زمینه گفت: ششمین روز از هفته محیط زیست به نام "محیط زیست و بهسازی سواحل" نامگذاری شده است و برپایی کارگاه پستانداران دریایی فرصت مناسبی برای تبادل نظر دست اندرکاران این رشته و طرح مسایل علمی و تبادل تجربیات کارشناسان این عرصه است.

افزایش اعتبار بندر شهید رجایی با ورود کشتی‌های غول پیکر

خطوط معتبر کشتیرانی جهان ثابت شود. شایان ذکر است، بندر شهید رجایی طی ۵ ماه ابتدایی سال ۲۰۱۱ میلادی موفق به ثبت نرخ رشد ۸ درصدی در عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر نسبت به سال ۲۰۱۰ میلادی شده است.



خطوط معتبر کشتیرانی کانتینری جهان در پی تخلیه و بارگیری موفقیت آمیز دوفروند کشتی غول پیکر کانتینری در بندر شهید رجایی، دوباره راهی این بندر شدند.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، با تخلیه و بارگیری دو فروند کشتی بزرگ کانتینری در بندر شهید رجایی با سرعت و نرم مناسب بین‌المللی توسط شرکت تایدواتر، اعتماد مجدد خطوط کشتیرانی معتبر جهان به بندر شهید رجایی جلب شد.

بنابر این گزارش، کشتی msc lauren با ظرفیت ۱۳ هزار TEU کانتینر متعلق به خطوط کشتیرانی MSC (دومین خط بزرگ کانتینری جهان) در ترمینال ۲ بندر شهید رجایی پهلو گرفت و ظرف مدت کمتر از ۴۸ ساعت بیش از ۵۴۰۰ TEU کانتینر از این کشتی تخلیه و بارگیری شد.

از سوی دیگر کشتی Xin Hong Kong، با ظرفیت ۹۶۰۰ TEU کانتینر متعلق به خطوط کشتیرانی CSCL نیز پس از این کشتی در بندر شهید رجایی پهلو گرفت که بیش از ۸۳۰۰ TEU کانتینر از کشتی فوق تخلیه و بارگیری شد.

این گزارش می‌افزاید، انجام موفقیت آمیز عملیات تخلیه و بارگیری دو کشتی فوق، مطابق با نرم‌های بین‌الملل در بندر شهید رجایی موجب شد، بار دیگر توانایی‌های این بندر برای ایفای نقش فعال در عرصه رقابت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بر

اسکورت ۱۰۰۰ فروند کشتی توسط نیروی دریایی



فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: از اردیبهشت ماه سال ۸۸ تا کنون، نزدیک به ۱۰۰۰ فروند کشتی تجاری و نفتکش ایرانی را مستقیم در آب‌های بین‌المللی اسکورت کرده‌ایم.

امیر دریادار حبیب‌الله سیاری در گفت‌وگو با خبرنگاران در بندر عباس افزود: تنها در سال جاری افزون بر ۱۳ مورد درگیری شدید با دزدان دریایی داشته‌ایم که نیروهای ما موفق به حفظ خطوط مواصلاتی شده‌اند.

وی افزود: نیروی دریایی در زمینه‌ی ماموریت‌های واگذار شده به ویژه در دریاهای آزاد و خلیج عدن در منطقه‌ی دریای سرخ

و شمال اقیانوس هند حضوری فعال دارد، به گونه‌ای که تاثیر منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای آن را می‌توان از راه‌های گوناگون به ویژه بازتاب اخبار رسانه‌های داخلی و بین‌المللی دریافت کرد.

لزوم تسریع در لایروبی اروند رود



نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی از انجام اقدامات فوری برای لایروبی اروند رود خبر داد.

مصطفی مطور زاده اظهار داشت: یکی از مسائل بسیار مهمی که در حال حاضر از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین وزارت امور خارجه در حال پیگیری است، حل مشکل لایروبی اروند رود است.

وی خاطرنشان کرد: انجام مقدمات کارهای لایروبی و شناورسازی شناورهای مغروقه در اروند و پاکسازی آبراه از مواد منفجره یکی از برنامه‌های جدی دو کشور ایران و عراق است که برای تسهیل تردد شناورهای دو کشور در حال پیگیری است.

نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: خرمشهر تنها بندر رودخانه‌ای مهم کشور است که مستقیماً از طریق کانال اروند به آب‌های آزاد متصل است. وی گفت: متأسفانه به دلیل مشکلات کشور عراق در دوران جنگ و پس از آن این کشور همکاری لازم را در بحث لایروبی و امور صیانتی اروند رود بویژه در چارچوب معاهده ۱۹۷۵ میان دو کشور صورت نداده است. نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی افزود: یکی از مهمترین موارد، بحث هیدروگرافی اروند است. امیدواریم با توجه به تغییرات سیاسی در عراق و شکل‌گیری کابینه و تمایل زیادی که وزیر فعلی راه و ترابری این کشور به همکاری در حوزه حمل و نقل با ایران دارد؛ شاهد اقدامات جدی و مثبت

از سوی این کشور باشیم. وی با اشاره به لزوم تسریع در انجام پروژه هیدروگرافی اروند رود خاطرنشان کرد: انتظار ما بعنوان نمایندگان مجلس و انتظار مردم خرمشهر از دستگاه دیپلماسی کشور این است که اقدامات جدی تری را برای همراه کردن طرف عراقی در این موضوع صورت دهد. وی در خصوص وضعیت بندر خرمشهر نیز گفت: مهمترین کاری که پس از جنگ در خرمشهر انجام شد و از افتخارات دوران بازسازی است؛ احیای بندر خرمشهر و تجهیزات و پسکرانه‌های آن است. نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: به گونه‌ای که باید گفت؛ تنها دستگاهی که در روند بازسازی، وضع خرمشهر را بهتر از دوران قبل از جنگ کرده؛ سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. وی ابراز امیدواری کرد با لایروبی اروند رود زمینه افزایش حجم مبادلات تجاری از مسیر دریایی بنادر خرمشهر و بصره فراهم شود.

آموزش تخصص‌های دریایی و کشتی رانی در ماهشهر

رئیس مرکز فنی، حرفه‌ای ماهشهر گفت: آموزش تخصص‌های دریایی و کشتی رانی برای نخستین بار در مرکز آموزش‌های فنی و حرفه‌ای این شهرستان در آینده‌ای نزدیک، راه‌اندازی می‌شود.

فرشید قنبری با اشاره به صنعتی بودن این شهرستان، اظهار داشت: آموزش مهارت‌های مورد نیاز صنایع و شرکت‌های پتروشیمی به جوانان منطقه اهمیت ویژه‌ای دارد.

وی خاطرنشان کرد: در همین راستا مرکز فنی، حرفه‌ای ماهشهر رشته‌های مورد نیاز صنایع مستقر در شهرک صنعتی و پتروشیمی را به علاقه‌مندان آموزش می‌دهد. رئیس مرکز فنی و حرفه‌ای ماهشهر با اشاره به ظرفیت‌های موجود در این شهرستان، افزود: با پیگیری‌های انجام شده، مجوز آموزش غواصی در مرکز فنی، حرفه‌ای ماهشهر اخذ شد. وی ادامه داد: نیاز سنجی ارائه آموزش‌های مهارتی توسط کارشناسان فنی و حرفه‌ای ماهشهر ادامه دارد و در صورت نیاز، رشته‌های جدید دیگری نیز راه‌اندازی خواهد شد.

قنبری با اشاره به تجهیز کارگاه‌های آموزشی مرکز فنی، حرفه‌ای، تصریح کرد: به زودی ثبت نام از علاقه‌مندان آغاز می‌شود. وی در ادامه با اشاره به سیاست‌های سازمان فنی، حرفه‌ای ماهشهر گفت: آموزش‌های جوار کارگاهی و فعالیت آموزشگاه‌های آزاد در ارائه مهارت‌های فنی، بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. رئیس مرکز فنی و حرفه‌ای ماهشهر اضافه کرد: با رایزنی‌های انجام شده در راستای اجرای طرح آموزش‌های جوار کارگاهی، با شرکت فنون پتروشیمی قرارداد منعقد شده است.

برای نخستین بار در استان بوشهر؛ طرح اقتضایی ملی مقابله با آلودگی مواد نفتی پیاده‌سازی و اجرا شد

در راستای الحاق جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی؛ (OPRC 1990) و تصویب و ابلاغ این قانون توسط مجلس شورای اسلامی و لازم‌الاجرا شدن آن، کلیه گردانندگان و بهره‌برداران تاسیسات ساحلی و فراساحلی که به نوعی احتمال آلوده کردن آب‌ها و سواحل با مواد نفتی را دارند، ملزم به تهیه، اجرا و اخذ تاییدیه طرح اقتضایی محلی مقابله با آلودگی مواد نفتی در دریا شدند.

بنابراین گزارش، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران (منطقه بوشهر)، به منظور حفظ و نگهداری منابع آبی و جلوگیری از آلودگی این منابع در پایانه‌های فجر و شهید تندگویان، اقدام به تهیه طرح اقتضایی (Contingency Plan) برای تاسیسات و مخازن ساحلی و پایانه‌های نفتی تحت نظر خود، با استفاده از توان مشاوران و متخصصان داخلی نموده است.

این گزارش می‌افزاید، شرکت خصوصی مارین پروژه با سابقه سال‌ها کار در زمینه تامین تجهیزات و ارائه خدمات مقابله با آلودگی مواد نفتی و با بهره‌مندی از توان کارشناسان داخلی و مشاوره با سازندگان اروپایی تجهیزات، به عنوان مشاور جهت اجرای پروژه فوق‌انتخاب و توانست طرح را با موفقیت تهیه و به انجام برساند.

گفتنی است، طرح مذکور پس از تهیه و تدوین، به تایید اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر نیز رسیده و استان بوشهر به عنوان اولین منطقه ساحلی مرتبط با فعالیت شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران، این طرح را پیاده‌سازی کرده است.

در نشست شصت و یکم
کمیته حفاظت محیط زیست دریایی
سازمان جهانی دریانوردی تاکید شد

تلاش مشترک برای محافظت بیشتر از دریاها

روبا عمیدی

(کارشناس ارشد آلودگی و حفاظت محیط زیست دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی)



که اختیاری استفاده از تکنولوژی‌ها در طراحی و ساخت کشتی‌های خاص را به صنعت واگذار می‌کند. تا زمانی که سطح کارایی انرژی مورد نیاز برقرار باشد، طراحان و سازندگان کشتی آزاد هستند که از راه حل‌های مقرون به صرفه تر برای کاهش هزینه که با مقررات همخوانی دارند، استفاده کنند.

مدیریت بهره‌وری انرژی کشتی (SEEMP)، مکانیزمی برای شرکت کشتیرانی و ایا کشتی ایجاد می‌کند که کارایی انرژی عملیات کشتیرانی خود را بهبود بخشد.

اقدامات مبتنی بر بازار

کمیته پس از ارائه گزارش جامع گروه کارشناسی در مورد مطالعات امکان سنجی و تاثیر ارزیابی پیشنهادات توسط کشورها و سازمان‌های ناظر، بحث گسترده‌ای را در مورد چگونگی پیشبرد تدوین ابزارهای مناسب مبتنی بر بازار، برای کشتیرانی بین‌المللی برگزار نمود.

تمرکز کاری گروه کارشناسی، ارزیابی پیشنهادهای مختلف در چارچوب اقدامات مبتنی بر بازار با هدف بررسی میزان تاثیر آنها جهت کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از طریق کشتیرانی بین‌المللی با در نظر داشتن اولویت بخش‌های دریانوردی کشورهای کمتر توسعه یافته (LDCs) و کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه (SIDS) استوار بود.

از کشتیرانی بین‌المللی پس از بررسی نحوه پیاده‌سازی تمهیدات فنی و عملیاتی در رژیم تنظیم مقررات آی‌مو، کمیته به درخواست برخی از کشورهای متعاقد به ضمیمه شش مارپل (مقررات جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها) از دبیر کل، جهت انتشار اصلاحات پیشنهادی به این ضمیمه، مبنی بر اجباری نمودن شاخص طراحی کارایی انرژی (EEDI) و طراحی مدیریت بهره‌وری انرژی کشتی (SEEMP) برای کشتی‌های جدید، که هر دوی آنها قبلاً "برای اجرای اختیاری ابلاغ شده بودند، توجه نمود. این اصلاحات در اجلاس بعدی کمیته، در جولای ۲۰۱۱، با هدف تصویب، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

همچنین کمیته، توجه نمود که برخی از کشورهای متعاقد دیگر، با انتشار اصلاحات مزبور مخالف هستند.

اگرچه تصمیم در مورد نحوه‌ی استمرار استراتژی آی‌مو درباره تغییرات آب و هوایی به اجماع نرسید، با این حال، این کمیته در هر سه زمینه کاری خود یعنی، تمهیدات فنی، عملیاتی و اقدامات مبتنی بر بازار، پیشرفت‌هایی حاصل کرد. البته انتظار می‌رود که در نشست جولای ۲۰۱۱ میلادی، پیشرفت‌های قابل توجه و بیشتری به دست آید.

شاخص طراحی کارایی انرژی (EEDI)، یک مکانیسم غیر تجویزی بر مبنای عملکرد است

شصت و یکمین نشست کمیته حفاظت محیط زیست دریایی (MEPC 61)، از بیست و هفتم سپتامبر تا یکم اکتبر ۲۰۱۰ میلادی، (مطابق با ۵ لغایت ۹ مهرماه ۱۳۸۹)، در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی واقع در لندن برگزار شد.

در این نشست به بررسی موضوعات و مسائل مهم مطرح شده در برنامه کاری، به ویژه تصویب ضمیمه ۳ بازنگری شده کنوانسیون مارپل، تأیید متن بازنگری شده ضمیمه ۵ مارپل و اجرای کنوانسیون‌های آب توازن و بازیافت کشتی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌ها پرداخته شد.

تمهیدات فنی و عملیاتی جهت بهبود کارایی انرژی کشتی‌ها به منظور کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای (GHG) ناشی

یا راهنما برای مراجع دریایی در فرایند تأیید نوع برای سیستم‌های مدیریت آب توازن طبق دستورالعمل G8 به منظور تأیید سیستم‌های مدیریت آب توازن استفاده می‌کند، را تصویب کرد.

کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، برای چندمین بار از کشورها درخواست کرد مسئله پذیرش کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها، مصوب سال ۲۰۰۴ را در اولین فرصت جهت لازم الاجرا شدن، مد نظر و جزو اولین اولویت‌های خود قرار دهند. تا به امروز ۲۷ کشور با ۲۵/۳۲ درصد از تناژ ناخالص کشتیرانی جهانی، این کنوانسیون را پذیرفته‌اند. این کنوانسیون، ۱۲ ماه پس از اینکه حداقل ۳۰ کشور با دارا بودن حداقل ۳۵ درصد از تناژ ناخالص کشتیرانی جهانی به آن متعهد شوند، لازم الاجرا خواهد شد. کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، نتایج گروه بازنگری در مورد تکنولوژی‌های آب توازن (BWRG) کشتی‌هایی با ظرفیت بیشتر از ۵۰۰۰ متر مکعب آب توازن و ساخته شده در سال ۲۰۱۱ میلادی را مورد تأیید قرار داد که تکنولوژی و دانش فنی کافی برای برآوردن الزامات کنوانسیون در دسترس است و هر روز به این دانش فنی نیز افزوده می‌شود.

بازیافت کشتی‌ها

کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، در مورد تدوین دستورالعمل‌ها به منظور کمک به تسهیلات بازیافت کشتی‌ها که به صورت داوطلبانه برای برآوردن الزامات کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ، جهت بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست - که در سال ۲۰۰۹ میلادی مورد تصویب قرار گرفت - اقداماتی را شروع و کار خود را ادامه داد.

کمیته، با برگزاری مجدد گروه مکاتبه ای در زمینه‌ی بازیافت کشتی‌ها موافقت نمود تا پیش نویس دستورالعمل‌های بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست، گسترش طرح

حمل شوند.

تأیید متن بازنگری شده ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل

کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، اصلاحات بازنگری و به روز رسانی مقررات ضمیمه ۵ مارپل جهت جلوگیری از آلودگی ناشی از زباله کشتی‌ها را پس از انجام یک بازنگری جامع با هدف تصویب در جلسه بعدی خود، تأیید نمود.

تغییرات اصلی مواردی چون به روز رسانی تعاریف، افزودن الزامات جدید مشخص برای منع تخلیه زباله در دریا (به جز در مواردی که صریحاً بیان شده باشد، مانند ضایعات غذا، باقیمانده‌ی کالا و آب مورد استفاده جهت شستشوی عرشه و سطوح خارجی کشتی حاوی مواد پاک کننده و یا مواد افزودنی به شرطی که خطری برای محیط زیست دریایی نداشته باشند)، گسترش الزامات در مورد نصب پلاکاردها، طرح‌های مدیریت زباله برای سکوها ثابت و شناور که در اکتشاف و بهره برداری از بستر دریا استفاده می‌شوند و پیشنهاد اضافه شدن الزامات تخلیه در مورد چگونگی دفع لاشه‌ی حیوانات را شامل می‌شوند.

تأیید سیستم‌های مدیریت آب توازن

بعد از تصویب گزارش اجلاس سیزدهم و چهاردهم نشست مشترک گروه کارشناسان در خصوص جنبه‌های علمی حفاظت محیط زیست دریایی (GESAMP) و گروه کاری آب توازن که در ماه‌های می و جولای سال ۲۰۱۰ میلادی برگزار شد، کمیته نهایتاً تأیید نهایی در مورد ۶ سیستم مدیریت آب توازن که از مواد فعال استفاده می‌کنند و برای ۳ سیستم، تأیید اولیه را تصویب کرد. کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، همچنین بخشنامه‌هایی در مورد چارچوبی برای تعیین زمانیکه تأیید اولیه اعطا شده به یک سیستم مدیریت آب توازن ممکن است به سیستم دیگری - که از مواد فعال مشابه

پیشنهادهای ارائه شده، طیفی از موارد، شامل پرداخت حق السهم یا برقراری مالیات بر تمامی انتشارات CO2 ناشی از کشتیرانی بین‌المللی، یا تنها از کشتی‌هایی که با الزامات شاخص طراحی کارایی انرژی مطابقت ندارند، از طریق سیستم‌های مبادله مجوز انتشار، طرح‌های مبتنی بر کارایی واقعی کشتی، هم از نظر طراحی کارایی انرژی و هم مدیریت بهره‌وری انرژی کشتی را در بر می‌گیرد.

کمیته، با شرح وظایف نشست بین‌الاجلاسی گروه کاری گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌ها که در مارس ۲۰۱۱ میلادی برگزار می‌شود، موافقت نمود و این وظیفه را به عهده آنان گذاشت تا نظر خود را در خصوص ادله لازم و هدف اقدامات مبتنی بر بازار، به عنوان مکانیزمی جهت کاهش انتشارات گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتیرانی بین‌المللی و همچنین ارزیابی اقدامات مبتنی بر بازار پیشنهادی گروه کارشناسی، شامل: تأثیر اقدامات یاد شده بر تجارت بین‌المللی، بخش دریانوردی کشورهای در حال توسعه، کشورهای کمتر توسعه یافته و نیز کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه و همچنین منافع زیست محیطی این طرح‌ها ارائه نمایند. گزارش گروه نشست بین‌الاجلاسی، به شصت و دومین اجلاس کمیته حفاظت محیط زیست دریایی در جولای ۲۰۱۱ میلادی ارائه خواهد شد.

تصویب ضمیمه سوم بازنگری شده کنوانسیون مارپل جهت جلوگیری از آلودگی ناشی از کالاهای بسته بندی شده. ضمیمه سوم مارپل (مقررات جلوگیری از آلودگی ناشی از حمل مواد مضر به صورت بسته بندی که از طریق دریا حمل می‌شوند)، با اتفاق آراء مورد تصویب قرار گرفت که به دلیل همزمانی آن با بازنگری بعدی آئین نامه اجباری دستورالعمل نحوه‌ی جابجایی کالاهای خطرناک در دریا (IMDG)، از ابتدای ژانویه ۲۰۱۴، لازم الاجرا خواهد شد تا چنین کالاهایی مطابق با مقررات مربوطه



به اتفاق هیات‌های نمایندگی، با بررسی این طرح به طور اصولی و به شرط بررسی توسط گروه فنی موافق‌اند؛ اما امکان بررسی در زمان محدود جلسه‌ی فعلی امکان پذیر نیست، لذا در جلسه بعدی، به بررسی آن پرداخته خواهد شد. در عین حال از پیشنهاد دهندگان درخواست گردید که پیشنهادهای خود را جهت اقدامات حمایتی مربوط به کمیته فرعی ایمنی ناوبری، به منظور بررسی ارائه دهند.

اجرای کنوانسیون ORRC (کنوانسیون بین المللی برای آمادگی، مقابله و همکاری در مورد آلودگی نفتی) و پروتکل OPRC-HNS (پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی)

کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، گزارش جلسه یازدهم گروه فنی کنوانسیون بین المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، که یک هفته قبل از جلسه شصت و یکم کمیته حفاظت محیط زیست دریایی برگزار شده بود را مورد مطالعه قرار داد و پیش نویس بخش یکم دستورالعمل بازننگری شده در مورد جلوگیری آلودگی نفتی و سند راهنما در مورد پیاده سازی و اجرای سیستم مدیریت حوادث که بوسیله‌ی گروه فنی مذکور ارائه شده بود را تصویب نمود.

منبع: IMO NEWS

پانویس

- ۱- IAPP Certificate, گواهینامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی هوا
- ۲- PSSA, مناطق دریایی ویژه حساس
- ۳- MEPC, کمیته حفاظت محیط زیست دریایی
- ۴- MBM, تمهیدات و اقدامات مبتنی بر بازار
- ۵- GESAMP, گروه کارشناسان جنبه‌های علمی آلودگی دریا
- ۶- EEDI, شاخص طراحی کارایی انرژی
- ۷- SEEMP, طراحی مدیریت بهره وری انرژی کشتی
- ۸- LDCs, کشورهای کمتر توسعه یافته
- ۹- SIDS, کشورهای جزیره ای کوچک در حال توسعه
- ۱۰- BWRG, گروه بازننگری بر روی تکنولوژی‌های آب توازن
- ۱۱- ECAS, مناطق کنترل انتشار گاز
- ۱۲- پروتکل OPRC-HNS, پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی
- ۱۳- OPRC, کنوانسیون بین المللی برای آمادگی، مقابله و همکاری در مورد آلودگی نفتی
- ۱۴- ISM+, سیستم مدیریت ایمنی بین المللی

ی بعدی این کمیته جهت تصویب مورد بحث قرار خواهد گرفت.

تصویب فرم متمم بازننگری شده گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا

کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، اصلاحیه‌هایی به مقرره‌های ضمیمه ۶ مارپل برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتیها برای اصلاح فرم متمم گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا را تصویب کرد.

فرم بازننگری شده، به منظور تهیه‌ی مستندات واضح و دقیق در مورد انطباق کشتی با مقرره‌های ۴ و ۱۴ ضمیمه شش مارپل در خصوص مقادیر اکسید سولفور (SOX) یا امکان استفاده از ترکیبات معادل آن در داخل یا خارج مناطق کنترل انتشار (ECA)، مورد بحث و بررسی قرار گرفت. فرم بازننگری شده، از تاریخ یکم فوریه ۲۰۱۲ میلادی لازم الاجرا خواهد شد، اما کمیته متذکر شد که کشورهای عضو در اولین فرصت می‌توانند از فرم متمم بازننگری شده به گواهینامه بین المللی جلوگیری از آلودگی هوا (IAPP) استفاده کنند. همچنین کمیته دستورالعمل بازننگری شده جهت اندازه گیری مقادیر میانگین جهانی گوگرد موجود در نفت سوخت سنگین عرضه شده برای استفاده کشتی‌ها را تصویب نمود.

پیشنهاد منطقه کنترل انتشار، به جلسه بعدی کمیته موكول شد

با توجه به محدودیت‌های زمانی، کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، قادر به بررسی پیشنهادی برای تعیین برخی مناطق کنترل آلودگی در آبهای نزدیک به سواحل پورتوریکو (ایالات متحده آمریکا) و جزایر ویرجینیا (ایالات متحده آمریکا) به منظور کنترل مقادیر اکسید نیتروژن، اکسید سولفور و ذرات معلق تحت ضمیمه ۶ نشد و تصویب آن را به جلسه بعد موكول کرد. در حال حاضر دو منطقه کنترل انتشار گاز تحت ضمیمه شش، شامل: منطقه دریای بالتیک و منطقه دریای شمال تعیین شده و سومین منطقه در آمریکای شمالی که در مارس ۲۰۱۰ تصویب شده بود، از آگوست ۲۰۱۱ لازم الاجرا خواهد شد.

بحث مناطق دریایی ویژه حساس به جلسه بعدی کمیته موكول شد

کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، پیشنهاد ارائه شده توسط دو کشور ایتالیا و فرانسه برای تعیین تنگه Bonifacio را به عنوان منطقه دریایی ویژه حساس مورد بحث قرار داد و توجه نمود که اکثریت قریب



بازیافت کشتی و دستورالعمل صدور مجوز کارگاه‌های بازیافت کشتی را تهیه نمایند. کمیته، دولت‌ها را به تصویب کنوانسیون، که توسط ۵ کشور، به شرط تصویب امضا شده و بازننگری همکاری‌های فنی در نظر گرفته شده، در راستای حمایت از اجرای زود هنگام آن ترغیب نمود.

تائید پیشنهاد ایجاد منطقه ویژه در ضمیمه ۴

کمیته حفاظت محیط زیست دریایی، پیش نویس اصلاحیه‌هایی به ضمیمه ۴ مارپل اصلاح شده (جلوگیری از آلودگی توسط فاضلاب ناشی از کشتی‌ها)، شامل امکان اطلاق عنوان "منطقه ویژه" برای جلوگیری از چنین آلودگی و تعیین دریای بالتیک به عنوان یک منطقه ویژه تحت این ضمیمه را مورد تائید قرار داد که این اصلاحات در جلسه

بیانیه‌ی ماموریت یا چراغ راه بنادر برتر جهان

نگاهی به بیانیه‌ی ماموریت ۲۰ بندر برتر کانتینری جهان

در سال گذشته میلادی

اله مراد عقیفی پور، معاون دریایی و بندری
بهزاد الصفی، کارشناس مسوول واحد دریایی و بندری
(اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان)

تخلیه و بارگیری هستند. در این راستا براساس گزارش سال ۲۰۱۰ مجله کارگو سیستم، ۲۰ بندر برتر کانتینری جهان براساس میزان عملیات کانتینری مشخص شد که به میزان ۲۵۹/۶۱۰/۰۰۰ TEU عملیات داشته اند. این اطلاعات نشانگر این نکته است که ۴۶ درصد کانتینرهای جهان، صرفاً در ۲۰ بندر معتبر تخلیه و بارگیری می‌شوند. در دنیای رقابتی امروز که به Cut throat competition (رقابت خفه کننده) مشهور است، بنادر از لحاظ مدیریتی و به منظور دست یابی به رشد بیش تر، ۴ پارامتر زیر را به دقت برای خود تدوین نموده اند:

۱- ماموریت (Mission)

۲- دیدگاه (Vision)

۳- اهداف (Goal)

۴- استراتژی (Strategy)

در این مقاله، بیانیه‌ی ماموریت ۲۰ بندر برتر کانتینری جهان در قالب جدول مقابل، به رشته تحریر درآمده است که تجزیه و تحلیل آن‌ها می‌تواند نکات قابل تاملی را تبیین کند.

امروزه روند کانتینری شدن بنادر در جهان به دلیل مزایای بی شمار حمل و نقل کانتینری، سیر صعودی به خود گرفته است و کشتی‌های کانتینری نیز، همچنان بزرگ و بزرگ تر می‌شوند، به نحوی که در آینده نزدیک، شاهد تردد کشتی‌های مگا کریر با ظرفیت ۱۸۰۰۰ TEU خواهیم بود. در این راستا، بنادر به ناچار زیر ساخت‌ها امکانات و تسهیلات خود را متناسب با نیازهای موجود، به روز کرده و سیاست‌های خود را بازنگری و تبیین می‌کنند.

در این میان، بیانیه‌ی ماموریت که به عنوان چراغ راه بنادر تعیین مسیر می‌کند، از نقش و جایگاه ارزنده‌ی برخوردار است. در محث مدیریت استراتژیک، بیانیه‌ی ماموریت، بیانگر چشم اندازهای بلند مدت سازمان در قالب آن چه که می‌خواهد باشد و راهنمای عملکرد کسانی که می‌خواهند به آن خدماتی را ارائه کنند، محسوب می‌شود. براساس آمار ارائه شده از سوی سازمان کنفرانس تجارت و توسعه‌ی سازمان ملل (UNCTAD) در سال ۲۰۱۰، به میزان ۵۶۰ میلیون TEU کانتینر در بنادر جهان تخلیه و بارگیری شده است. به عبارت دیگر، در هر ساعت در حدود ۶۵۰۰۰ کانتینر در بنادر جهان در حال



۲۰ بندر برتر کانتینری جهان و بیانیه‌ی ماموریت آن‌ها

ردیف	نام بندر	کشور	میزان عملیات بر حسب TEU	میزان رشد (درصد)	بیانیه‌ی ماموریت (Statement Mission)	معنی
۱	شانگهای	چین	۲۹/۰۷۰/۰۰۰	۱۶	Where west meet east and expertise meet expectation	بندری که غرب دنیا را به شرق آن متصل می‌کند و انتظارات متخصصان نیز در آن برآورده می‌شود.
۲	سنگاپور	سنگاپور	۲۸/۴۳۰/۰۰۰	۱۰	The worlds port of call	بندری که همه کشتی‌های جهان به آن تردد می‌کنند.
۳	هنگ کنگ	چین	۲۳/۵۳۰/۰۰۰	۱۲	We are one in promoting excellence in marine services	بندری پیشتاز در ارائه‌ی خدمات عالی دریایی.
۴	شن زن	چین	۲۲/۵۱۰/۰۰۰	۲۳	Push forward to the development of the national economy	بندری که به واسطه‌ی اثر گذاری خود در اقتصاد کشور، باعث رشد و توسعه آن می‌شود.
۵	بوسان	کره‌ی جنوبی	۱۴/۲۱۰/۰۰۰	۱۹	The port create global values with the best service	بندری که به واسطه‌ی خدمات برتر، ارزش افزوده جهانی ایجاد می‌کند.
۶	لوس آنجلس و لانگ بیچ	آمریکا	۱۴/۱۰۰/۰۰۰	۱۹	An environmental friendly port	بندر سازگار با شرایط محیط زیستی.
۷	نینگ بو	چین	۱۳/۱۴۰/۰۰۰	۲۵	A main line port for ocean going container transport	بندر اصلی برای حمل و نقل کشتی‌های کانتینری اقیانوس پیما.
۸	گوانگ ژو	چین	۱۲/۵۵۰/۰۰۰	۱۲	The port recognized worldwide as the origin of the ancient marine silk road	مشهور ترین بندر در سطح جهانی به مبدا جاده‌ی ابریشم دریایی.
۹	کینگ دائو	چین	۱۲/۰۱۰/۰۰۰	۱۷	The port of ultra – efficient vibration	بندری فعال با کارایی عالی.
۱۰	جبل علی	امارات متحده عربی	۱۱/۶۰۰/۰۰۰	۴	Global ports connecting Global Markets	بندر با موقعیت جهانی و متصل کننده‌ی بازارهای جهانی به یکدیگر.
۱۱	روتردام	هلند	۱۱/۱۴۰/۰۰۰	۱۴	World port center	بندر مرکزی جهان.
۱۲	تیان جین	چین	۱۰/۰۸۰/۰۰۰	۱۶	The main maritime gateway to north china	دروازه‌ی اصلی دریایی برای شمال چین
۱۳	کئوسینگ	تایوان	۹/۱۸۰/۰۰۰	۷	Your consignment , our commitment	کالای شما در بندر ما و تعهد ما به آن.
۱۴	پورت کلانگ	مالزی	۸/۸۷۰/۰۰۰	۲۱	Global connectivity , over 500 ports in more than 180 countries	اتصال جهانی به بیش از ۵۰۰ بندر در بیش از ۱۸۰ کشور جهان.
۱۵	آنتورپ	بلژیک	۸/۴۷۰/۰۰۰	۱۶	The fastest route to Europe	سریع ترین مسیر دسترسی به اروپا.
۱۶	هامبورگ	آلمان	۷/۹۴۰/۰۰۰	۱۳	A port that is open to new Ideas	بندری که از ایده‌های جدید استقبال می‌کند.
۱۷	تلجونگ پالپاس	مالزی	۶/۵۳۰/۰۰۰	۸	The preferred port of choice in southeast asia with an integrated logistic hub & free zone	بندری که در جنوب شرقی آسیا اولویت دارد و دارای منطقه‌ی آزاد تجاری و هاب لجستیکی است.
۱۸	زیامن	چین	۵/۸۲۰/۰۰۰	۲۴	Provide unrivalled port service Globally	عرضه کننده‌ی بی رقیب خدمات جهانی بندری.
۱۹	دالیان	چین	۵/۲۴۰/۰۰۰	۱۵	Reliable, efficient , Advanced	قابل اعتماد، کارا و پیشرفته.
۲۰	لیم چابانگ	تایلند	۵/۱۹۰/۰۰۰	۱۲	The port is strengthening its capabilities to be entitled " world class port "	بندری که در حال تقویت ظرفیت‌های خود است، به نحوی که شایسته‌ی لقب " بندر جهانی " است.
جمع			۲۵۹/۶۱۰/۰۰۰	۱۵ درصد متوسط رشد		

بیش تر به نقش نیروی انسانی فعال در این بندر، در آینده‌ی نزدیک شاهد موفقیت‌های افزون تر آن باشیم. ■

منابع:

- مجله‌ی کارگو سیستم - فوریه ۲۰۱۱.
- وب سایت‌های رسمی بندر یاد شده.
- گزارش سال ۲۰۱۰ آنکتاد در خصوص وضعیت حمل و نقل دریایی جهان.



همان طور که مشاهده می‌شود، بنادر معتبر جهان، موارد زیر را برای خود به عنوان بیانیه‌ی مأموریت، به منظور تاثیرگذاری بیش تر در اقتصاد کشور و رشد جایگاه شان تدوین کرده اند:

- ۱- تبدیل به بندرهاب (Hub)
- ۲- تبدیل به الگوی نسل سوم بندر
- ۳- ارائه‌ی خدمات متنوع IT
- ۴- تمرکز بر لجستیک و زنجیره‌ی عرضه‌ی کالا
- ۵- توسعه زیرساخت‌ها برای جذب هرچه بیش تر کشتی و کالا
- ۶- اثرگذاری بیش تر در اقتصاد جهانی
- ۷- تبدیل شدن به بندری با جایگاه جهانی
- ۸- افزایش کارایی
- ۹- جلب اعتماد بیش تر صاحبان عمده‌ی کالا و خطوط کشتیرانی برای فعالیت در آن بندر
- ۱۰- ارائه‌ی دامنه‌ی وسیعی از خدمات مورد نیاز خطوط کشتیرانی
- ۱۱- متصل بودن و ارتباط بندر به شبکه‌ی حمل و نقل دریایی جهان
- ۱۲- فعالیت ۲۴ ساعته در طول سال
- ۱۳- مشتری گرایی
- ۱۴- کاهش اثرات مخرب فعالیت بندر بر محیط زیست
- ۱۵- مراقبت از کالا و کاهش حوادث

نتیجه‌گیری

از اثرات توجه و مراقبت از بیانیه‌ی مأموریت بندر، رشد و افزایش نقش آن‌ها در عملیات کانتینری بوده است؛ به نحوی که بیش از ۴۶ درصد عملیات کانتینری جهان صرفاً در ۲۰ بندر صورت پذیرفته است. این رشد و تداوم ماندگاری، به عنوان ۲۰ بندر معتبر و بزرگ کانتینری دنیا، مرهون سیاست گذاری صحیح و مراقبت در اجرای دقیق فرایندهایی است که به منظور نیل به هدفی صورت پذیرفته که در بیانیه مأموریت تبلور یافته است. لازم است با توجه به نقاط مثبت، ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های بالقوه و موقعیت جغرافیایی بندر جنوبی ایران و بالاخص بندر شهید رجایی، تدوین بیانیه‌ی مأموریت و نیز فرایندهای اجرایی دست یابی به آن، به دقت مطالعه و انجام شود. با عنایت به سیاست‌های دولت محترم مبنی بر HUB شدن بندر شهید رجایی و نیز برنامه‌ی توسعه‌ی اقتصادی ۲۰ ساله‌ی کشور (۱۴۰۴-۱۳۸۴) که در آن بایستی جمهوری اسلامی ایران قدرت اول منطقه خاورمیانه در ابعاد اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی باشد، یکی از مهم ترین اقدامات بندر شهید رجایی، طرح ریزی استراتژی چگونگی دست یابی به این مهم است که با استفاده از نظرات متخصصین کشور و انجام کارهای تخصصی در ابعاد زیرساخت‌ها - توسعه‌ی IT - نیروی انسانی و... این امر فراهم شده و بالتبع نیازهای بودجه‌ای آن مشخص شده و با حمایت مستقیم دولت و کارگروه‌های تخصصی دولت، که تاکنون چندین نوبت در بندر شهید رجایی جلسات آن برگزار شده است و در مسیر رسیدن به این هدف والا قرار گرفته ایم.

در این راستا، این مجتمع بندری که به تنهایی ۶۰ درصد عملیات تخلیه و بارگیری حمل و نقل دریایی کشورمان را انجام می‌دهد، بیانیه‌ی مأموریت "بندری سرآمد، توسعه یافته، نسل سومی" را انتخاب کرده است. جایگاه این بندر در فهرست ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰، به عنوان چهل و چهارمین بندر برتر جهان معرفی شد و این در حالی است که در سال ۲۰۰۴، از رتبه‌ی هفتاد و دومی برخوردار بوده است. به عبارت دیگر، ظرف مدت ۶ سال فعالیت، ۲۸ پله صعود کرده و این موفقیت در حالی کسب شده که کشورمان مورد تحریم کشورهای سلطه گر قرار گرفته است.

از سوی دیگر، در سال ۲۰۰۸ میلادی نیز، رکود اقتصادی شدیدی بر جهان حاکم شد که بر فعالیت بندر بین المللی تاثیر منفی زیادی بر جای گذاشت. امید است با تدوین استراتژی‌های دقیق، عملی و اجرای آن‌ها و توجه

ترافیک کانتینری طی سال گذشته میلادی در بنادر برتر جهان چگونه گذشت؟

جدولی که در ذیل مشاهده می شود حاوی جدیدترین اطلاعات مربوط به رکوردهای کانتینری در بنادر برتر جهان است که توسط نشریه تخصصی - بین المللی کانتینریزاسیون (Containerisation) در آوریل سال جاری میلادی منتشر شده است. آنچه که در این جدول جلب توجه می کند، کاهش رکورد بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس مانند: بنادر دبی و سلاله است که به ترتیب با نزول دو پله ای و سه پله ای جایگاه قبلی خود را به رقبا واگذار کرده اند. همچنین بندر شهید رجایی با ۴ پله صعود، با اختصاص رده ی چهل و پنجم به خود، بیشترین رشد را در بین ۶۰ بندر فهرست شده، به خود اختصاص داده است، ضمن آن که صعود سه پله ای بندر جده و یک پله ای بندر خورفکان شارجه، نسبت به دوره قبل آنها چشمگیر است.

رتبه جدید	رتبه قبلی	نام بندر	TEU
۱	۲	شانگ های	۲۹/۰۶۹/۰۰۰
۲	۱	سنگاپور	۲۸/۴۳۰/۸۰۰
۳	۳	هنگ کنگ	۲۳/۵۳۲/۰۰۰
۴	۴	شن زن	۲۲/۵۰۹/۷۰۰
۵	۵	بوسان	۱۴/۱۵۷/۲۹۱
۶	۸	نینگ بو	۱۳/۱۴۴/۰۰۰
۷	۶	گوانگ ژو	۱۲/۵۵۰/۰۰۰
۸	۹	کینگ دائو	۱۲/۰۱۲/۰۰۰
۹	۷	دوبی	۱۱/۶۰۰/۰۰۰
۱۰	۱۰	روتردام	۱۱/۱۴۵/۸۰۴
۱۱	۱۱	تیانجین	۱۰/۰۸۰/۰۰۰
۱۲	۱۲	کائوسینگ	۹/۱۸۱/۲۱۱
۱۳	۱۳	پورت کلانگ	۸/۸۷۰/۰۰۰
۱۴	۱۴	آنتورپ	۸/۴۶۸/۴۷۵
۱۵	۱۵	هامبورگ	۷/۹۰۰/۰۰۰
۱۶	۱۶	لوس آنجلس	۷/۸۳۱/۹۰۲
۱۷	۱۷	تانجونگ پالپاس	۶/۵۳۰/۰۰۰
۱۸	۱۸	لانگ بیچ	۶/۲۶۳/۳۹۹
۱۹	۱۹	زیامن	۵/۸۲۰/۰۰۰
۲۰	۲۰	نیویورک / نیوجرسی	۵/۲۹۲/۰۲۰

۵/۲۴۲/۰۰۰	داليان	۲۱	۲۱
۵/۰۶۸/۰۷۶	لائم ڇاننگ	۲۲	۲۲
۴/۸۷۱/۲۹۷	برمن / برمرهاون	۲۳	۲۳
۴/۷۱۴/۸۵۷	تان جونگ پريوڪ	۲۶	۲۴
۴/۲۷۰/۰۰۰	جواهر لعل نهرو	۲۴	۲۵
۴/۲۰۶/۹۳۷	والنسيا	۲۷	۲۶
۴/۲۰۳/۰۰۰	توڪيو	۲۵	۲۷
۴/۰۰۰/۰۰۰	ڪلمبو	۳۰	۲۸
۳/۸۷۰/۰۰۰	ليان يون گنگ	۳۵	۲۹
۳/۸۳۰/۸۵۷	جده	۳۳	۳۰
۳/۷۸۸/۰۰۰	هوشي مين	۲۸	۳۱
۳/۴۸۵/۳۹۵	ساله	۲۹	۳۲
۳/۴۷۴/۷۹۲	پورت سعيد	۳۱	۳۳
۳/۴۰۰/۰۰۰	فليڪسيٽو	۳۲	۳۴
۳/۳۳۸/۰۰۰	ينگ ڪو	۴۰	۳۵
۳/۲۸۰/۰۰۰	يوكوهاما	۳۸	۳۶
۳/۰۳۰/۰۰۰	تانجونگ پراڪ	۴۴	۳۷
۳/۰۲۲/۵۲۴	خور فڪان / شارجه	۳۹	۳۸
۲/۸۵۱/۲۶۱	جياڻو ٽائورو	۳۶	۳۹
۲/۸۲۵/۱۸۵	سوانا	۴۲	۴۰
۲/۸۱۰/۲۴۲	الجزيره	۳۴	۴۱
۲/۷۶۲/۰۲۳	دوربان	۴۱	۴۲
۲/۷۵۸/۵۰۶	بالبوآ	۵۴	۴۳
۲/۷۲۲/۲۲۵	سانتوز	۴۶	۴۴
۲/۵۹۲/۵۲۲	شهيد رجائي	۴۹	۴۵
۲/۵۴۰/۳۵۳	آميرلي	۵۷	۴۶
۲/۵۱۴/۳۰۹	ونڪوور	۵۱	۴۷
۲/۵۰۰/۰۰۰	زيبروڪ	۴۳	۴۸
۲/۴۰۰/۰۰۰	لهاور	۴۸	۴۹
۲/۳۷۰/۷۲۹	مرساڪس لڪ	۴۵	۵۰
۲/۳۳۴/۰۰۰	ملبورن	۵۰	۵۱
۲/۳۳۰/۲۰۲	اوڪلنڊ	۵۳	۵۲
۲/۱۳۳/۵۴۸	سياتل	۶۴	۵۳
۲/۰۷۳/۱۹۶	گوانگ يانگ	۵۸	۵۴
۲/۰۵۸/۴۳۰	تانجير	۸۳	۵۵
۱/۹۴۵/۷۳۵	بارسلون	۵۹	۵۶
۱/۸۹۵/۰۱۸	ويرجينيا	۶۱	۵۷
۱/۸۹۱/۷۷۰	ڪينگسٽون	۶۲	۵۸
۱/۸۸۷/۰۰۰	اين چئون	۶۵	۵۹
۱/۸۱۲/۲۶۸	هوسٽون	۶۰	۶۰

ترانزیت کالاهای استراتژیک در آسیای میانه

ایران برای تبدیل شدن به محور ترانزیت پنبه، گزینه ای غیرقابل انکار است

بیوند مفتی

و مسیر طبیعی تجارت بین شرق و غرب (جاده ابریشم) مطرح بوده است. در حال حاضر، مجموعه‌ی تأسیسات و تجهیزات دریایی و بندری، شبکه‌های فرودگاهی، خطوط راه آهن و شبکه‌های مواصلاتی ایران، آن را به عنوان گزینه‌ای غیرقابل انکار برای تبدیل شدن به محور ترانزیت کالا، خدمات و مسافر در منطقه تبدیل کرده است. این امر، فرصت مناسبی برای کشورمان است که از آن بهره کافی ببریم و موجبات درآمدزایی و ایجاد اشتغال در کشور را فراهم آوریم تا ایران در مسیر توسعه پایدار گام بردارد. لازم به ذکر است، مباحث این مقاله صرفاً به‌منزله‌ی عارضه‌یابی در امر ترانزیت پنبه نیست، بلکه هدف ما از این بحث، استفاده از تجربیات ترانزیت پنبه است که قریب ۱۸-۱۷ سالی است از طریق خاک کشورمان صورت می‌پذیرد. حداکثر حجم پنبه که ترانزیت آن می‌تواند صورت گیرد، حدود یک میلیون تن است؛ در حالی که غلات، طی یک چشم‌انداز ۵ تا ۱۰ ساله، از قابلیت ترانزیت حجمی تا حد ۱۰ میلیون تن برخوردار است. در حقیقت تجربیاتی که طی سالیان گذشته در امر ترانزیت پنبه حاصل شده است، می‌تواند برای پروژه‌های بزرگ‌تر استفاده شود و راه‌گشا باشد.

پنبه از مهم‌ترین و اصلی‌ترین گیاهان تولیدکننده‌ی الیاف طبیعی است که در صنایع گوناگون مصرف دارد. دانه‌های پنبه حاوی ۲۰ درصد روغن است و بعد از سویا، مهم‌ترین دانه روغنی محسوب می‌شود.

پنبه، علاوه بر تأمین مواد اولیه‌ی صنایع نساجی و روغن‌کشی؛ در اشتغال‌زایی بخش‌های کشاورزی، صنعت و بازرگانی نقش مهمی ایفا می‌کند. کم‌تر محصول کشاورزی است که از نظر قابلیت ایجاد ارزش افزوده و تنوع فرآورده‌ای توان رقابت با پنبه را داشته باشد. در شمال کشورمان، قزاقستان و روسیه، از تولیدکنندگان عمده‌ی گندم و ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان، از تولیدکنندگان و صادرکنندگان عمده‌ی پنبه در جهان هستند؛ ولی کشورهای آسیای میانه به دلیل محصور بودن در خشکی، چاره‌ای جز استفاده از امکانات ترانزیتی دیگر کشورها ندارند.

ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی منحصر به فردی که داراست و به‌واسطه‌ی همسایگی و هم‌مرزی با ۱۵ کشور منطقه در چهار جهت جغرافیایی و با توجه به فرار گرفتن در حد فاصل دو منطقه‌ی مهم دریای خزر و خلیج فارس، از گذشته‌های دور، به عنوان چهارراه مواصلاتی غرب به شرق و شمال به جنوب

تولیدکنندگان عمده‌ی پنبه در آسیای میانه و بازارهای مصرف آن
الف) تولیدکنندگان پنبه در آسیای میانه
کشورهای ازبکستان، ترکمنستان و تاجیکستان
از تولیدکنندگان عمده‌ی پنبه در آسیای میانه هستند.

ب) کشورهای مصرف‌کننده‌ی پنبه در آسیای میانه
چین
ترکیه
هند
بنگلادش
روسیه
پاکستان
اندونزی

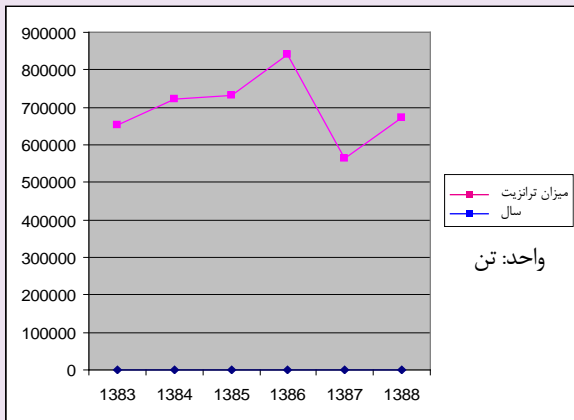
مزایای مسیر ترانزیتی ایران

- عبور کریدورهای مهم ترانزیتی از ایران
- ضریب بالای امنیت مسیر ترانزیتی ایران
- قابلیت بهره‌برداری در تمام فصول سال
- کوتاهی این مسیر نسبت به سایر مسیرها
- ارزانی مسیر ترانزیتی ایران

رقبای ایران در ترانزیت پنبه

چین: بخش نسبتاً زیادی از پنبه‌ی ازبکستان از راه چین ترانزیت (re-export) می‌شود. کشورهای حوزه‌ی قفقاز: به دلیل این‌که در مسیر ترانزیتی به سمت ترکیه قرار دارند، بخش عمده‌ای از پنبه‌ی آسیای میانه از راه این کشورها به سمت ترکیه ترانزیت می‌شود. مرکز کالاهای بورسی دبی: تمایل دبی به تبدیل شدن به سکوی صادرات پنبه‌ی ازبکستان، رقیبی جدید را برای ایران به وجود آورده است.





مقدار ترانزیت انواع پنبه از ایران



خویش است.

- عدم وجود پایانه‌ی پنبه در بنادر کشور.
- عدم استفاده از حمل و نقل هوشمند
- برای کامیون‌های داخلی که موجبات آگاهی صاحبان کالا از موقعیت مکانی محموله‌ی خود را فراهم می‌آورد. ■

بندرعباس در حدود ۱۱۰ دلار است. چون معمولاً کامیون‌های مسیر آسیای میانه از کانتینرهای ۴۰ فوتی استفاده می‌کنند و هر کانتینر ۴۰ فوتی، معادل ۲۷ تن کالا را حمل می‌نماید، کرایه‌ی حمل به شرح زیر خواهد بود:

$$27 \times 110 = 2970$$

+ (۲۰۰ دلار بابت هزینه‌های سربار) ۲۰۰

+ (X دلار، سودی که حمل‌کننده در نظر می‌گیرد حدوداً ۵۰ دلار)

قیمت نهایی A

مزایای ترانزیت از طریق راه آهن

- حمل بار در حجم زیاد و به مقاصد دوردست
- هزینه‌ی حمل نسبتاً ارزان
- بنادر و شهرهای مهم را به هم وصل می‌کند و مکمل حمل و نقل دریایی است.
- کاهش مصرف سوخت
- افزایش ایمنی جاده‌ها با انتقال بار از جاده به ریل
- قابلیت تحرک بیش‌تر در بازارهای بزرگ برای تأمین‌کنندگان اصلی

محدودیت‌های ترانزیت از طریق راه آهن

- تعویض بوژی در سرخس
- سرعت پایین راه آهن، به دلیل تک خطه بودن اغلب مسیرها

مزایای ترانزیت جاده‌ای

- انجام حمل از محل تولید تا محل مصرف یا بارگیری
- سرعت بیش‌تر و ارابه‌ی خدمات متنوع‌تر
- هزینه‌های جنبی کم‌تر
- انعطاف‌پذیری بیش‌تر

محدودیت‌های ترانزیت جاده‌ای

- عدم وجود راه ترانزیتی مناسب و ظرفیت‌های متفاوت آن‌ها
- مسایل مربوط به اخذ روادید رانندگان

چالش‌های پیش رو

- عدم تبلیغات مناسب در خصوص منافع مسیر ترانزیتی ایران.
- عدم حمایت دولت از فعالیت‌های اقتصادی بخش خصوصی در آسیای میانه.
- عدم بهره‌گیری از ابزار مدرن در اعمال سیاست‌های منطقه‌ای.
- بروکراسی اداری دست‌وپاگیر.
- عدم وجود کلان‌نگری در سیستم اداری کشور و این‌که هر بخش به فکر منافع سازمان

مسیرهای حمل پنبه در کشورهای

ازبکستان و ترکمنستان

الف) پنبه‌ی ازبکستان
پنبه‌ی ازبکستان از مسیرهای زیر به مقاصد هدف حمل می‌شود:

- ازبکستان ← قزاقستان ← روسیه ← چین (بندر دالیان)
- ازبکستان ← قزاقستان ← چین (بندر شانگهای)
- ازبکستان ← قرقیزستان ← چین
- ازبکستان ← ترکمنستان ← ایران (بندرعباس)
- ← هند، پاکستان، بنگلادش و کشورهای جنوب شرق آسیا
- ازبکستان ← ترکمنستان ← ایران ← ترکیه
- ازبکستان ← ترکمنستان (بندر ترکمن باشی)
- ← آذربایجان (باکو) ← گرجستان (بندر باتومی)
- ← ترکیه
- ازبکستان ← قزاقستان ← روسیه ← اوکراین
- ← آلمان
- ازبکستان ← قزاقستان ← روسیه ← لتونی
- (بندر ریگا)

ب) پنبه‌ی ترکمنستان

پنبه‌ی ترکمنستان از مسیرهای زیر به مقاصد گوناگون حمل می‌شود:

- ترکمنستان (بندر ترکمن باشی)!
- آذربایجان (باکو)!
- گرجستان (بندر باتومی)!
- ترکیه و یا دیگر کشورهای اروپایی
- ترکمنستان ← قزاقستان ← روسیه
- ترکمنستان ← ایران (بندر عباس) ← هند، پاکستان، چین، بنگلادش
- ترکمنستان ← ایران ← ترکیه

با نگاهی به مسیرهای فوق، به‌راحتی می‌توان دریافت که مسیر ترانزیتی ایران، نزدیک‌ترین و مطمئن‌ترین مسیر ترانزیتی برای پنبه‌ی آسیای میانه محسوب می‌شود؛ اما باید مشکلاتی که در امر ترانزیت پنبه وجود دارد را به حداقل رساند، تا دیگر مسیرهای ترانزیتی تحت‌الشعاع مسیر ترانزیتی ایران قرار بگیرند. ضمن این‌که باید اضافه کرد، هریک از مسیرهای یادشده دارای مصایب و مشکلات خاص خود است.

آیا محموله‌ی پنبه باید از کشورهای متعدد عبور کند تا به مقصد نهایی برسد و یا این‌که باید از کامیون به قطار ترانشیپمنت شود. همگی این مسایل زمان‌بر بوده و موجب بالا رفتن هزینه می‌شود. ولی استفاده از مسیر ترانزیتی ایران، این مشکلات را به همراه نخواهد داشت؛ چراکه راه آهن آسیای میانه به ایران متصل بوده و محموله‌ی پنبه از هریک از این کشورها به‌راحتی به داخل ایران حمل می‌شود.

هزینه‌های تقریبی عبور کامیون از آسیای

میانه تا بندرعباس

قیمت هرتن کالای ترانزیتی از تاشکند تا

بازارگرایی

قلب بازاریابی جدید

مهندس عباس حاج ابراهیمی

لجستیک با رویکرد بازاریابی را می‌توان بخش اصلی لجستیک پیشرفته و امروزی دانست. پر واضح است که دیگر، بازاریابی و تحقیقات پیرامون آن، یک هزینه نیست و کاملاً به نوعی سرمایه گذاری تبدیل شده است.

همان طور که می‌دانیم، موفقیت شرکت‌ها و مؤسسات امروزی، در گرو شناخت هر چه بیش تر مشتریان، رقبا و سایر عوامل تأثیرگذار بر بازار است. نیازها و خواست‌های مشتریان، همواره در حال تغییر هستند و تنها در صورت شناخت این تغییرات است که شرکت می‌تواند موفق شود.

از طرفی، رقبا نیز، به دنبال جذب مشتریان بیش تر برای خود هستند و در این راه، از هیچ کوششی چشم پوشی نمی‌کنند. همچنین، تغییر شرایط بازار و قوانین حاکم بر آن، مانند: تغییرات تکنولوژیک، قوانین و... هم می‌تواند موفقیت مؤسسات را در یک بازار، تحت تأثیر خود قرار دهد. شناخت و پیش‌بینی این عوامل و ارائه راهکار مناسب در برخورد با آن‌ها نیز، نقش کلیدی در موفقیت مؤسسه در بازار هدف، بازی خواهد کرد. از این رو، گرایش به بازار و نیازهای مشتریان، اولین ویژگی بازاریابی جدید است.



مفهوم بازارگرایی (گرایش به بازار)

بر خلاف بازاریابی که بسیار تحت تأثیر مسایل فرهنگی است و تعاریف زیادی در این زمینه وجود دارد، در زمینه بازارگرایی شاهد چنین گستردگی تعریفی نیستیم و کم‌تر تحت تأثیر مسایل فرهنگی قرار گرفته است.

کوشش‌های ابتدایی افرادی مانند: "فلتن" و "مک کیتریک" (۱۹۵۷) و بعد از آنان "کانلر" (۱۹۹۴)، تأثیر زیادی بر گسترش مفهوم بازارگرایی داشته است. تاکنون، چهار تعریف اصلی، برای بازارگرایی ارائه شده است:

بازارگرایی، عبارت است از ایجاد اطلاعات حاصل از بازار در کل سازمان، درباره‌ی نیازهای جاری و آینده‌ی مشتریان، توسعه و انتقال این اطلاعات و استعداد، در سراسر سازمان و پاسخ‌گویی به آن، در تمام سطوح سازمان. (کلهلی و جاورسکی، ۱۹۹۰)

بازارگرایی، از سه جزء رفتاری تشکیل شده است: مشتری‌مداری، رقیب‌گرایی و هماهنگی و تبادل اطلاعات بین واحدها همراه با دو نوع تصمیم‌گیری، تمرکز بر بلند مدت و سودآوری. (نارور و اسلیتر، ۱۹۹۰)

بازارگرایی، شامل مجموعه‌ای از باورها و اعتقادات است که مشتریان را در مرکز توجه قرار می‌دهد، تا سودآوری بلند مدت شرکت را فراهم سازد. البته این به معنی توجه نداشتن به سایر ذی نفعان، مانند: مالکان، مدیران و کارکنان نیست. (دشپند، فارلی و وبستر، ۱۹۹۳)

بازارگرایی، شامل مهارت‌های عالی و برجسته در درک و ارضای نیازها

مقدمه

مدیران کامیاب، کسانی هستند که سازمان خود را با شرایط روز همگام می‌سازند. این همگامی، زمانی امکان‌پذیر است که کارکنان و مدیران، گرایش به بازار را به عنوان یک فرهنگ و بینش بپذیرند.

در بازارگرایی، رضایت مشتریان، هسته‌ی فعالیت شرکت را تشکیل می‌دهد و کلیه فعالیت‌های شرکت، باید در راستای رفع نیاز مشتریان باشد.

شناخت نیازها و انتظارات مشتریان و پاسخ‌گویی به تغییرات ایجاد شده در بازار، نقش کلیدی در موفقیت شرکت ایفا می‌کند.

همان طور که اشاره شد، مهم‌ترین مفهوم اثرگذار بر بازاریابی که به صورت بنیادی همواره در تحلیل‌های مربوط به بازار مورد توجه قرار می‌گیرد، نیازهای انسانی است که به صورت زیر تعریف می‌شود:

نیاز یا احتیاج انسانی، عبارت از حالتی احساسی است که محرومیتی را در فرد پدید می‌آورد که آن محرومیت، خود موجب رنج و تألم او می‌شود.

در این میان، تولیدکنندگان بر این تلاشند که ارتباطی میان کالای تولیدی خود و نیازهای مردم برقرار کنند و سعی می‌کنند، کالایی را تولید کنند که نیازهای مشتریان را برآورده سازد و با خواسته‌های آنان، هم‌سو باشد. این موفقیت، هنگامی حاصل می‌شود که کالای تولیدی، کاملاً با خواسته‌های مشتریان منطبق باشد که در این صورت، به چنین کالایی، "کالای آرمانی" گفته می‌شود.

و خواسته‌های مشتریان است. (دی، ۱۹۹۴)

در همه‌ی تعاریف بالا، نکات زیر به چشم می‌خورد:

(الف) همه‌ی تعاریف، بر مشتری، به عنوان هسته‌ی مرکزی تمرکز دارند.

(ب) همه‌ی تعاریف توجه خاص به بیرون از مرزهای سازمان دارند.

(ج) همه‌ی تعاریف، چه به صورت مستقیم و چه ضمنی، به پاسخ‌گویی به مشتری، توجه ویژه‌ای دارند. یعنی، تنها توجه به مشتریان کافی نیست، بلکه باید برای آنان خلق ارزش کرد.

(د) تمام محققان، اعتقاد دارند که بازارگرایی، شامل: تمرکز بر چیزی فراتر از مشتریان است. "نارور" و "اسلیوتر"، به طور واضح، علاوه بر مشتری، بر رقیبان نیز تمرکز می‌کنند.

"دی" نیز، آشکارا به رقبا توجه کرده است. "کلهی" و "جاورسکی"، بر عواملی که انتظارات و نیازهای مشتریان را شکل می‌دهد (مانند: تکنولوژی، قوانین و...) تاکید دارند. همچنین، اگرچه "دشیند"، "فارلی" و "ویستر"، مشتریان را در اولویت قرار می‌دهند، اما به سایر ذی نفعان نیز توجه دارند و آنان را نیز مهم می‌دانند.

بر اساس مطالعات کلهی، جاورسکی و نارور و اسلیوتر، در بازارگرایی، به سه عامل: خلق و تبادل اطلاعات، مشتری مداری و رقیب گرایی توجه می‌شود.

خلق و تبادل اطلاعات:

(الف) خلق اطلاعات:

نقطه‌ی شروع بازارگرایی، جمع‌آوری اطلاعات بازار است. اگرچه اطلاعات بازار، مربوط به ترجیحات و نیازهای مشتریان است، اما بررسی تاثیر عوامل بیرونی، مانند قوانین دولتی و... بر این نیازها را نیز شامل می‌شود. فعالیت‌های مربوط به تجسس‌های محیطی نیز، بخشی از اطلاعات بازار است، نکته‌ی مهمی که باید در جمع‌آوری اطلاعات به آن توجه داشت، این است که در هنگام جمع‌آوری اطلاعات علاوه بر نیازهای فعلی باید به نیازهای آتی مشتریان نیز توجه کرد. پیش‌بینی نیازهای مشتریان، امری حیاتی است. زیرا پیشنهاد یک محصول جدید، اغلب به سال‌ها زمان نیاز دارد.

اطلاعات بازار، ممکن است از راه‌های رسمی و یا غیررسمی (مانند: بحث‌های غیر رسمی با شرکای تجاری) حاصل شود. اطلاعات اساسی دسته‌ی اول و منابع مشاوره‌ای دست دوم، به ترتیب، راه‌های رسمی و غیررسمی هستند. این مکانیزم‌ها شامل جلسات گفت‌وگو با مشتریان و شرکای تجاری (مانند: توزیع کنندگان)، آنالیز گزارش‌های فروش، تجزیه و تحلیل اطلاعات پایگاه‌های جهانی در مورد مشتریان، تحقیقات بازار شامل بررسی نگرش‌های مشتریان و نتایج فروش در بازار است.

(ب) توزیع و تبادل اطلاعات

مطالعات نشان می‌دهد، پاسخ‌گویی موثر به نیازهای مشتریان، نیازمند مشارکت واقعی همه‌ی واحدهای موجود در سازمان است. بسیاری از مدیران، معتقدند که برای تطبیق با نیازهای بازار، اطلاعات بازار، باید در سازمان توزیع شود. این امر، وظیفه‌ی اصلی واحد بازاریابی است که اطلاعات حاصل از بازار را بین واحدهای مختلف توزیع کند.

انتشار موثر اطلاعات، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ زیرا یک پایه‌ی مشترک را برای اقدام هماهنگ کلیه‌ی واحدها فراهم می‌سازد. رویه‌ی توزیع و انتشار رسمی اطلاعات بازار، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ اما از طرفی، در مصاحبه با مدیران، مشاهده می‌شود که سخنان و اطلاعات غیررسمی هم، نقش مهمی در گرایش سازمان به سمت مشتریان و نیازهای شان دارد.

مشتری مداری

برای رسیدن به عملکرد بهینه، یک تجارت، باید به توسعه و نگهداری مزیت‌های رقابتی خود بپردازد. امروزه، تاکید تجارت بین‌الملل، بر آن است که به طور متداوم، به ایجاد ارزش برای مشتریان بپردازد. یک کسب و کار، زمانی بازارگراست که فرهنگش به طور نظام‌مند، به خلق ارزش مورد انتظار مشتریان بپردازد. کلیه‌ی تحقیقاتی که در زمینه‌ی بازارگرایی صورت گرفته، رابطه‌ی قوی بین بازارگرایی، سودآوری، حفظ مشتری، و افزایش فروش و موفقیت محصولات جدید را نشان داده است.

در یک کسب و کار بازار محور، کارکنان، زمان قابل ملاحظه‌ای را با مشتریان سپری می‌کنند و به دنبال راه‌های جدید برای ارضای نیازهای آنان هستند.

"جورج کاکس" (۲۰۰۰)، معتقد است که، ما باید بیش‌تر به سمت مشتری‌گرایی حرکت کنیم، البته نه تنها به این دلیل که این واژه، واژه‌ی زیبایی است، بلکه به این دلیل که مشتری‌گرایی، امروزه به عنوان یک ضرورت و اجبار برای سازمان‌ها در آمده است. ما در جهانی زندگی می‌کنیم که بیش‌تر از گذشته، حالت پویا به خود گرفته است و کسب و کارها، اغلب با رقابت روبرو هستند.

در گذشته، شما رقبای خود را می‌شناختید، نقاط ضعف و قوت آنان، کاملاً برای شما آشکار و حوزه‌ی فعالیت نیز، مشخص بود و اصولاً



کسب و کارهای بازار محور، اغلب فرصت‌های رقابتی را با توجه به ضعف‌های رقبا و نقاط قوت خود، مورد هدف قرار می‌دهند و برای خود، مزیت رقابتی ایجاد می‌کنند. "وانگ" و "ساندرز" (۱۹۹۶)، ۶ مرحله را برای تجزیه و تحلیل رقبا در نظر می‌گیرند:

بر طبق این الگو، سازمان، باید بتواند ابتدا رقبا را شناسایی کرده، اهداف و استراتژی‌های آنان را مشخص نماید، به نقاط ضعف و قوت آنان پی برد و بتواند الگوهای واکنشی رقبا را پیش بینی کند و در نهایت، به انتخاب رقبا برای حمله و یا دوری از آنان بپردازد. "پورتر" (۱۹۸۰)، معتقد است که، تعیین و فرمولی نمودن استراتژی رقابتی شرکت، مستلزم در نظر گرفتن چهار عامل زیر است، دو عامل اولی، داخلی و دو عامل بعدی، عوامل خارجی محسوب می‌شوند: نقاط ضعف و قوت شرکت: قدرت مالی، عملکرد سرمایه گذاری شرکت، کنترل روی کانال‌های توزیع و کیفیت خدمات پیشنهاد شده را شامل می‌شود. (ابتدا این عوامل باید با رقبا سنجیده شوند).

روش‌های شخصی مورد نظر تصمیم‌گیرندگان کلیدی در سازمان: شامل، انگیزه‌ها و نیازهای مدیرانی است که استراتژی شرکت را تعیین و اجرا می‌کنند. به عنوان مثال، بعضی از شرکت‌ها در صنعت، به عنوان نوآور و ریسک‌پذیر مطرح هستند که این ویژگی‌ها، بر تصمیمات استراتژیک آن‌ها تاثیر گذار است.

تهدیدات و فرصت‌های موجود در صنعت: شامل، ریسک‌ها و پاداش‌های موجود در محیط رقابتی است. برای مثال، در اروپا، مشارکت‌های خاص، ادغام‌ها، مالکیت‌ها و همچنین تغییر در شیوه‌های توزیع، فرصت‌های جدیدی برای شرکت‌های بیمه در زمان کنونی محسوب می‌شوند.

عوامل اجتماعی در محیط: تغییرات اجتماعی، مانند: تغییرات در وضع قوانین، تغییر در ویژگی‌های جمعیتی یک منطقه و عواملی از این قبیل، بر موقعیت تجاری شرکت تاثیر خواهد گذاشت.

عوامل موثر بر بازارگرایی و پیامدهای آن

آقایان کهلی و جاورسکی، بازارگرایی را شامل سه بخش دانسته اند: ۱- ایجاد اطلاعات، به صورت ممتد و مداوم درباره‌ی نیازهای کنونی و آتی مشتریان.

۲- انتشار این اطلاعات، در کلیه‌ی واحدها.

۳- واکنش به این اطلاعات، در کلیه‌ی سطوح سازمان.

همان طور که کهلی و جاورسکی عنوان کرده‌اند، بازارگرایی، تحت تاثیر سه عامل: مدیریت ارشد سازمان (تعهد و تاکید و ریسک‌پذیری)، پویایی درون سازمانی (تعارض و ارتباط) و سیستم‌های سازمانی (رسمیت، تمرکزگرایی و تعویض اختیار به واحدهای مختلف) قرار دارد.

همچنین، بازارگرایی، بر سه عامل: کارکنان، محیط و عملکرد تجاری تاثیر می‌گذارد. همچنین، رابطه‌ی بین بازارگرایی و عملکرد تجاری، به وسیله عوامل محیطی شامل: تلاطم تجاری، شدت رقابت و تغییرات تکنولوژیکی، تعدیل می‌شود.

پیامدهای بازارگرایی برای سازمان

سازمان‌هایی که می‌توانند نیازهای مشتریان را بهتر پاسخ دهند و بیش‌تر از رقبا ارضاء کنند، مطمئناً از سطح عملکرد بالاتری برخوردار هستند. تحقیقاتی که توسط "لزناک"، "لاسچ" (۱۹۸۷) و "نارور" و "اسلیتر" (۱۹۹۰) صورت گرفته، نشان دهنده‌ی رابطه‌ی مثبت بین گرایش به بازار و عملکرد شرکت است.

تحقیقاتی که توسط کهلی و جاورسکی صورت گرفته است، نشان می‌دهد که بازارگرایی، منافع اجتماعی و روانی زیادی برای کارکنان



رقابت‌ها، به شکل محلی صورت می‌گرفت. اما امروزه، همه چیز تغییر کرده است. دیگر چیزی به عنوان مرز فعالیت وجود ندارد و رقبا به راحتی وارد مرزهای شما می‌شوند. از طرف دیگر، به طور هم‌زمان محصولات، رقبا و بازارها در حال جهانی شدن هستند.

جرج کاکس، برای پی‌ریزی خصیصه‌ی رقابتی بودن سازمان در شرایط رقابتی کنونی، چهار جزء کلیدی را مورد توجه قرار می‌دهد: فرهنگ (نگرش‌ها و رفتارهای موجود در سازمان)، فرایندها، سیستم‌ها (با تاکید ویژه بر ارتباطات) و خلاقیت و نوآوری در سازمان.

برای مشتری‌گرا شدن، باید فرهنگ سازمان تغییر یابد و تعهد به مشتری‌گرایی، ابتدا باید در سطح عالی و بالای سازمان ایجاد شود. فرایندها و سیستم‌های سازمانی نیز، باید تغییر کنند. هنگامی که شخص وارد سازمان می‌شود و سوالی دارد، باید توجه داشت که به دو صورت می‌توان به او پاسخ داد که البته، بسیار با هم تفاوت دارند:

"من یکی از متخصصانم را به شما معرفی می‌کنم که می‌تواند به شما کمک کند" و یا این که، "به سازمان ما مربوط نیست." پاسخ دوم، با روح مشتری‌مداری در تضاد است.

ابتکار و خلاقیت و داشتن اختیار لازم، از جمله عواملی هستند که به هنگام مواجهه با مشکلات و شکایات مشتریان روبه‌رو می‌شوید، به شما کمک می‌کنند.

رقیب‌گرایی

علاوه بر توجه به مشتری، باید از خود سوال کنیم که رقیبان کلیدی ما که مشتریان ما می‌توانند به آنان مراجعه کنند، کدامند؟ یک تولید کننده، باید به رقبای فعلی و آتی خود نگرشی حساس داشته باشد و مانند بازی شطرنج، خود را با فعالیت‌های آنان منطبق سازد. این اطلاعات، در توسعه‌ی استراتژی‌های رقابتی شرکت، بسیار موثر است.

در یک تجارت بازار محور، کلیه‌ی کارکنان در تمام سطوح، اطلاعات مربوط به رقبا را با یکدیگر تقسیم و در اختیار هم قرار می‌دهند. به عنوان مثال، برای واحدی همچون: تحقیق و توسعه، دریافت و جمع آوری اطلاعات از نیروهای فروش در مورد تغییرات تکنولوژیکی رقبا، بسیار ضروری و حیاتی است.

مدیران ارشد، به طور مداوم و مستمر، در مورد استراتژی‌های رقبا به بحث و تبادل نظر می‌پردازند و اطلاعات مختلف در مورد تهدیدهای رقابتی بالقوه را با هم در میان می‌گذارند. یکی از دلایل مهم موفقیت شرکت‌های ژاپنی در این است که آنها به مدیرانشان این را آموزش می‌دهند که توانایی درک عوامل رقابتی، جزئی از کار هر مدیر است.

ارضای نیازها و خواسته‌های خویش دارند. بنابراین، شرکت‌هایی که بازارگرا نیستند، در محیط رقابتی، به سرعت مشتریان خود را از دست خواهند داد. بنابراین، بازارگرایی در شرایط رقابت از اهمیت بیشتری برخوردار خواهد بود.

سومین عاملی که می‌تواند تعدیل‌کننده‌ی رابطه‌ی بین بازارگرایی و عملکرد شرکت باشد، تغییرات تکنولوژیک است که در واقع همان میزان تغییرات تکنولوژیک رخ داده در صنعت خاص است. شرکت‌هایی که از تکنولوژی‌های پیشرفته استفاده می‌کنند، می‌توانند با استفاده از نوآوری تکنولوژیک، برای خود مزیت رقابت ایجاد کنند. در مقابل، سازمان‌هایی که با تکنولوژی ایستا فعالیت می‌کنند، در بازارهای رقابتی، از موقعیت مناسبی برخوردار نخواهند بود و نمی‌توانند از تکنولوژی، به عنوان یک مزیت رقابتی استفاده کنند.

نتیجه‌گیری

همان‌طور که بیان شد، بازارگرایی، قلب بازاریابی مدرن امروزی به حساب می‌آید. با افزایش روز افزون رقابت، تبدیل بازارهای محلی به جهانی و تنوع نیازها و خواسته‌های مشتریان و تنوع فرهنگی، اجتماعی و ۰۰۰ در بازارهای مختلف، نیاز روز افزون به بازارگرایی احساس می‌شود. در بازارگرایی نوین، بر خلاف نگرش گذشته که فقط به مشتری توجه می‌شد، بر سه عامل مشتری‌مداری، رقیب‌گرایی و خلق و تبادل اطلاعات بین واحدهای مختلف سازمان تاکید می‌شود. خلق و تبادل اطلاعات، از نقش کلیدی برخوردار است و در واقع، پایه و اساس مشتری‌مداری و رقیب‌گرایی در سازمان محسوب می‌شود. در نهایت، موفقیت یک سازمان در بازارگرایی، به توانایی آن در عمل به این سه جنبه مربوط می‌شود.

هر چه سازمان بتواند شناخت بیشتری از نیازهای مشتریان و همچنین، فعالیت رقبا و عوامل تاثیرگذار بر شرایط بازار، به دست آورد و این اطلاعات را در کلیه‌ی سطوح سازمان پراکنده کند، از توانایی بیشتری برای بقا در بازار رقابتی برخوردار خواهد بود. ■

سازمان خواهد داشت. بازارگرایی، به عنوان یک حس غرور در سازمان، که در آن، کلیه‌ی واحدها و کارکنان در راستای ارضای نیاز مشتریان گام بر می‌دارند، تعریف شده است.

در واقع، ارضای نیاز مشتریان، هدف مشترک کلیه‌ی واحدها محسوب می‌شود و واحدها به حرکت در این راستا افتخار می‌کنند. اما این نگرش، نیازمند آن است که کارکنان، یک حس تعلق و تعهد را نسبت به سازمانشان داشته باشند.

می‌توان نتیجه گرفت که سطح بالاتر گرایش به بازار در سازمان، می‌تواند باعث افزایش روحیه‌ی کارگروهی و کار جمعی و در نتیجه، افزایش تعهد در بین کارکنان سازمان شود.

از سازمان‌هایی که در محیط رقابتی فعالیت می‌کنند، انتظار می‌رود که بیش‌تر بازارگرا باشند. کهلی و جاورسکی، به بررسی و تاثیر سه ویژگی محیطی بر بازارگرایی پرداخته‌اند. اولین عامل، پیچیدگی و تلاطم بازار است که به عنوان نرخ و میزان تغییرات در ترکیب نیازها و خواسته‌ها و ترجیحات مشتریان تعریف می‌شود.

سازمان‌هایی که در بازارهای متلاطم فعالیت می‌کنند، بیش‌تر نیازمند تغییر محصولات خود، با توجه به تغییر در نیازها و خواسته‌های مشتریان هستند و برعکس، در بازارهای با ثبات، شرکت‌ها کم‌تر نیاز دارند تا محصولات خود را با نیازهای در حال تغییر مشتریان، هم جهت سازند و تعدیل کنند.

دومین عامل محیطی که توسط کهلی و جاورسکی مورد مطالعه قرار گرفته، تا رابطه‌ی بین گرایش به بازار و عملکرد تجاری را تبیین کند، شدت رقابت است.

همان‌طور که "هاست" (۱۹۸۶) و کهلی و جاورسکی، بیان کرده‌اند، در محیط غیر رقابتی، شرکت یا سازمان ممکن است دارای عملکرد خوبی باشد، حتی اگر بازارگرا نباشد، زیرا مشتریان با محصولات و خدمات شرکت، خو گرفته‌اند.

در مقابل، در شرایط رقابت شدید، مشتریان، گزینه‌های متنوعی برای





داوطلبان دبیر کلی آی‌مو چه کسانی هستند؟

با خصوصیات فردی، سوابق علمی و اجرایی داوطلبان
دبیر کلی سازمان جهانی دریانوردی بیشتر آشنا شوید

علی اکبر مرزبان

در پایان سال جاری میلادی، دو دوره‌ی چهارساله‌ی ریاست "اقتیموس میتروپولوس" از کشور یونان، بر عالی‌ترین مرجع دریایی جهان یعنی آی‌مو (IMO) پایان خواهد پذیرفت. طبق برنامه ریزی انجام شده، شورای آی‌مو اقدام به انتخاب دبیر جدید خواهد کرد و سپس نتیجه‌ی انتخاب خود را به مجمع آی‌مو اعلام می‌کند. مجمع آی‌مو نیز، در نشست بیست و هفتم خود که در اوایل آذر ماه سال جاری برگزار خواهد شد، فرد معرفی شده را مورد تأیید قرار خواهد داد.

برای انتخاب دبیر کل، صرفاً چهار دولت عضو شورا حق رأی خواهند داشت. با این حال، حضور سایر دولت‌های عضو آی‌مو در نشست شورا و نیز برگزاری انتخابات، به عنوان ناظر بلامانع است. رایزنی این دولت‌ها با دولت‌های عضو دوست، بی تأثیر در سرنوشت انتخابات نخواهد بود.

آن چه که در پی می‌آید، وضعیت شش داوطلب احراز پست دبیر کلی سازمان بین‌المللی دریانوردی در دوره‌ی جدید است. این اولین باری است که تعداد قابل توجهی برای دست‌یابی به این مقام، نامزد شده‌اند. در جدول زیر، اسامی داوطلبان و نام کشور آنان آورده شده است:

طبق ماده‌ی ۲۲ کنوانسیون بین‌المللی راجع به تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی (مصوب ۱۹۴۸ میلادی) و نیز ماده‌ی ۵۲ قواعد اجرایی و کاری شورای آی‌مو (Rules of Procedure)، دبیر کل آی‌مو برای مدت چهار سال و حد اکثر در دو نوبت و به مدت هشت سال انتخاب خواهد شد. انتخاب دبیر کل با شورای آی‌مو و تأیید آن با مجمع آی‌مو خواهد بود.


چنانچه بیش از یک نفر برای احراز این پست نامزد شوند، شورا اقدام به برگزاری انتخابات خواهد کرد. طبق "قواعد اجرایی و کاری" شورا (که در نشست یکصد و پنجم آن در سال ۲۰۱۰ میلادی مورد بازبینی و اصلاح قرار گرفت)، چنانچه بیش از دو نفر برای پست دبیر کلی داوطلب شوند، با برگزاری انتخابات، فردی که کم‌ترین رأی را بیاورد، حذف و سپس انتخابات میان سایر افراد برگزار خواهد شد. این روند ادامه خواهد داشت تا دبیر کل از میان دو نامزد آخر انتخاب شود. البته چنانچه در هر مرحله از انتخاب، یکی از داوطلبان، نصف به علاوه‌ی یک رأی، یعنی بیست و یک رأی بیاورد، او به عنوان دبیر کل انتخاب خواهد شد و نیازی به برگزاری انتخابات مجدد نخواهد بود.

کره‌ی جنوبی	Mr. Lee Sik Chai	۱
قبرس	Mr. Andreas Chrysostomou	۲
فیلیپین	Mr. Neil Frank Ferrer	۳
ایالات متحده‌ی آمریکا	Mr. Jeffrey Lantz	۴
اسپانیا	Mr. Esteban Pacha Vicente	۵
ژاپن	Mr. Koji Sekimizu	۶

در ادامه، خصوصیات فردی، تحصیلی، سوابق کاری مرتبط با آیمو و نیز اهم پیشینه‌ی این اطلاعات برگرفته از سند شماره ی ۱۹/۱۰۶ ارایه شده از سوی دبیرکل فعالیت هر یک از داوطلبان، در سطح ملی و یا بین المللی (غیر از آیمو) به طور مجزا آیمو به شورا است.




۱- Lee Sik Chai از کشور کره‌ی جنوبی
(معرفی شده از سوی وزیر امور خارجه و تجارت کره جنوبی)

	<ul style="list-style-type: none"> - استاد دانشگاه کره‌ی جنوبی - معاون و سپس رئیس دانشکده‌ی حقوق کره‌ی جنوبی - وکیل دادگستری - مشاور ویژه‌ی حقوقی وزارت امور دربانوردی و ماهی گیری کره‌ی جنوبی - مشاور حقوقی بعضی از سازمان‌های دریایی - رئیس انجمن حقوق دریایی کره‌ی جنوبی - صاحب چندین کتاب و مقاله در زمینه‌ی حقوق دریایی 	<p>سوابق کاری ملی و بین المللی غیر از آیمو</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - حضور در نشست‌های مختلف آیمو به ویژه کمیته‌ی حقوقی از سال ۱۹۹۴ میلادی به عنوان عضو هیئت نمایندگی کره‌ی جنوبی - نقش آفرینی قابل توجه در تصویب بعضی از کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های دریایی آیمو - نایب رئیس کمیته‌ی حقوقی آیمو به مدت چهار سال (تا پایان سال ۲۰۰۴ میلادی) - رئیس کمیته‌ی حقوقی آیمو از سال ۲۰۰۵ الی ۲۰۱۰ میلادی - نایب رئیس و سپس رئیس کمیته‌ی اجرایی صندوق IOPC از سال ۱۹۹۸ الی ۲۰۰۰ میلادی 	<p>سوابق کاری مرتبط با سازمان بین المللی دربانوردی</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - متولد سال ۱۹۴۹ میلادی - متأهل و دارای دو فرزند - لیسانس حقوق عمومی از کره‌ی جنوبی - فوق لیسانس حقوق دریایی از لندن - تحقیقات و مطالعات حقوق دریایی در کشورهای اسپانیا، فرانسه و آمریکا - دکترای حقوق دریایی از انگلیس - آشنا به زبان‌های انگلیسی، اسپانیایی، فرانسوی، آلمانی و ژاپنی 	<p>مشخصات فردی و تحصیلی</p>



۲- Andreas I. Chrysostomou از کشور قبرس
(معرفی شده از سوی نمایندگی دولت قبرس در انگلیس)

	<ul style="list-style-type: none"> - رئیس مجمع سازمان بین المللی ماهواره‌ی سیار (IMSO) در سال ۲۰۰۳ و ۲۰۰۴ میلادی - رئیس کنفرانس مدیریت ریسک زیست محیطی دریایی - رئیس کنفرانس تکنولوژی سبز کشتی - رئیس جامعه‌ی تکنولوژی دانشگاه Newcastle Upon Tyne - رئیس اداره‌ی استانداردها و سیاست‌های دربانوردی قبرس (ادامه دارد) - نگارش چندین مقاله در زمینه‌ی دربانوردی 	<p>سوابق کاری ملی و بین المللی غیر از آیمو</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - رئیس کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی از سال ۲۰۰۳ میلادی (ادامه دارد) - رئیس کمیته‌ی عمومی کنفرانس متشکله برای تصویب کنوانسیون بازیافت کشتی‌ها در سال ۲۰۰۹ میلادی - رئیس کمیته‌ی فرعی طراحی کشتی و تجهیزات آیمو از سال ۲۰۰۰ الی ۲۰۰۳ میلادی - رئیس گروه کاری شورای آیمو راجع به سازمان‌های متقاضی موقعیت مشاوره ای در آیمو - رئیس کلوپ نمایندگان دایم دولت‌ها در آیمو از سال ۱۹۹۸ الی ۱۹۹۹ میلادی - عضویت در هیئت امنای دانشگاه جهانی دربانوردی آیمو (سوئد) از سال ۲۰۰۲ الی ۲۰۰۹ میلادی - معاون سابق نماینده‌ی دایم قبرس در آیمو 	<p>سوابق کاری مرتبط با سازمان بین المللی دربانوردی</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - متولد سال ۱۹۶۴ میلادی- مجرد - فوق لیسانس مدیریت تجارت (MBA) از دانشگاه Newcastle Upon Tyne انگلیس - دارای مدرک آرشتیکت دریایی و ساخت کشتی از دانشگاه یاد شده - دارای مدرک HND در رشته‌ی مهندسی ریایی از مؤسسه‌ی عالی فنی (HTI) انگلیس 	<p>مشخصات فردی و تحصیلی</p>



۳- Neil Frank Ferrer از کشور فیلیپین
(معرفی شده از سوی سفارت فیلیپین در انگلیس)

	<ul style="list-style-type: none"> - رئیس نوزدهمین نشست فوق العاده‌ی مجمع سازمان بین المللی ماهواره‌ی سیار در سال ۲۰۰۷ میلادی - حضور در نشست‌های بین المللی مختلف در طول بیست سال گذشته - دیپلمات ارشد وزارت امور خارجه‌ی فیلیپین - مدیر اجرایی دفتر امور دریاها از سال ۲۰۰۹ میلادی (ادامه دارد) - افسر سیاسی سفارت فیلیپین در کشور چین - افسر اجرایی مرکز امور دریا و دریانوردی دپارتمان امور خارجه‌ی فیلیپین - نویسنده‌ی چند مقاله در حیطه‌ی کاری 	<p>سوابق کاری ملی و بین المللی غیر از آی‌مو</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - رئیس کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آی‌مو از سال ۲۰۰۷ میلادی (ادامه دارد) - رئیس کنفرانس بین المللی برای بازنگری کنوانسیون در سال ۲۰۱۰ میلادی STCW - رئیس کمیته‌ی فنی مجمع آی‌مو در بیست و پنجمین نشست آن در سال ۲۰۰۷ میلادی - رئیس گروه ویژه‌ی شورای آی‌مو راجع به درخواست‌های اعطای موقعیت مشاوره‌ای برای سازمان‌های بین المللی همکار آی‌مو در سال‌های ۲۰۰۴ و ۲۰۰۵ میلادی - حضور در نشست‌های مختلف آی‌مو به مدت یازده سال - معاون نماینده‌ی دائم فیلیپین در آی‌مو از سال ۲۰۰۳ الی ۲۰۰۹ میلادی 	<p>سوابق کاری مرتبط با سازمان بین المللی دریانوردی</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - حدوداً چهل و پنج ساله- متأهل و دارای سه فرزند - لیسانس علوم سیاسی از فیلیپین - فوق لیسانس اقتصاد از فیلیپین - فوق لیسانس قلمروهای بین المللی از دانشگاه دورهام انگلیس 	<p>مشخصات فردی و تحصیلی</p>



۴- Jeffrey G. Lantz از کشور ایالات متحده‌ی آمریکا
(معرفی شده از سوی وزیر امور خارجه‌ی آمریکا)

	<ul style="list-style-type: none"> - مدیر مقررات و استانداردهای تجاری گارد ساحلی آمریکا (پست فعلی) - رئیس بخش نجات و مبارزه با حریق گارد ساحلی آمریکا - رئیس دفتر استانداردهای طراحی و مهندسی کشتی‌ها - نماینده‌ی آمریکا در نشست‌های سازمان بین المللی کار 	<p>سوابق کاری ملی و بین المللی غیر از آی‌مو</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - رئیس شورای آی‌مو از سال ۲۰۰۹ میلادی (ادامه دارد) - حضور در نشست‌های مختلف آی‌مو در ده سال اخیر، به عنوان عضو هیئت نمایندگی آمریکا 	<p>سوابق کاری مرتبط با سازمان بین المللی دریانوردی</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - متولد سال ۱۹۹۵ میلادی- متأهل و دارای دو فرزند - لیسانس مهندسی دریا از آکادمی گارد ساحلی آمریکا - فوق لیسانس مهندسی در رشته‌ی آرشیتکت دریایی و مهندسی مکانیک دریایی 	<p>مشخصات فردی و تحصیلی</p>



۵- Esteban Pasha Vicente از کشور اسپانیا
(معرفی شده از سوی سفارت اسپانیا در انگلیس)

	<ul style="list-style-type: none"> - رئیس کمیته شورای IMSO - مدیر کل IMSO از سال ۲۰۰۷ میلادی (ادامه دارد) - مسئولیت‌های ملی شامل: - مدیریت فنی شورای دریانوردی - مدیریت خدمات دریانوردی - ریاست MRCC - معاونت مدیر بندر - مدیریت منطقه ای وزارت توسعه‌ی اسپانیا (در زمینه‌های راه و ترابری) - مدیریت کل دفتر هاربر مستر - مدیریت کل تجارت دریایی 	<p>سوابق کاری ملی و بین‌المللی غیر از آی‌مو</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - نماینده‌ی دائم کشور اسپانیا در آی‌مو از سال ۲۰۰۰ الی ۲۰۰۶ میلادی - رئیس مجمع صندوق IOPC - نایب رئیس کمیته‌ی فرعی اجرای مقررات توسط دولت صاحب پرچم آی‌مو (FSI) - حضور در نشست‌های مختلف آی‌مو - رئیس کلوپ نمایندگان دائم دولت‌های عضو آی‌مو تا سال ۲۰۰۶ میلادی 	<p>سوابق کاری مرتبط با سازمان بین‌المللی دریانوردی</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - متولد سال ۱۹۶۲ میلادی - متأهل و دارای سه فرزند - لیسانس علوم دریایی از اسپانیا - فوق لیسانس حمل و نقل دریایی از اسپانیا - دیپلم اداره‌ی عمومی 	<p>مشخصات فردی و تحصیلی</p>



۶- Koji Sekimizu از کشور ژاپن
(معرفی شده از سوی سفارت ژاپن در انگلیس)

	<ul style="list-style-type: none"> - آغاز به کار در وزارت حمل و نقل ژاپن از سال ۱۹۷۷ میلادی به عنوان بازرس کشتی - افسر ارشد مسئول مقررات آی‌مو در بخش برنامه ریزی ایمنی " Ship Bureau " - معاون مدیر بخش محیط زیست وزارت ژاپن در سال ۱۹۸۲ الی ۱۹۸۴ میلادی - معاون مدیر اداره‌ی دوم سازمان‌های بین‌المللی بخش امور اقتصاد (مسئول موضوعات مرتبط به OECD) - معاون مدیر بخش استانداردهای ایمنی وزارت حمل و نقل از سال ۱۹۸۶ میلادی - صاحب چند مقاله تخصصی دریایی 	<p>سوابق کاری ملی و بین‌المللی غیر از آی‌مو</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - حضور در نشست‌های آی‌مو از سال ۱۹۸۰ میلادی و بعد از آن، به عنوان عضو هیئت نمایندگی ژاپن - اشتغال به کار در دبیرخانه‌ی آی‌مو از سال ۱۹۸۹ میلادی به عنوان افسر فنی در بخش ایمنی دریانوردی - رئیس قسمت تکنولوژی از بخش ایمنی دریانوردی در سال ۱۹۹۲ میلادی - معاون ارشد بخش محیط زیست دریایی آی‌مو از سال ۱۹۹۷ میلادی - مدیر بخش حفظ محیط زیست دریایی از سال ۲۰۰۰ میلادی - مدیر بخش ایمنی دریانوردی از سال ۲۰۰۴ میلادی (ادامه دارد) 	<p>سوابق کاری مرتبط با سازمان بین‌المللی دریانوردی</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - متولد سال ۱۹۵۲ میلادی متأهل، دارای دو فرزند - لیسانس مهندسی دریایی و آرشیتکت دریایی از ژاپن - فوق لیسانس مهندسی (در زمینه‌ی تئوری‌های لرزش کشتی) 	<p>مشخصات فردی و تحصیلی</p>

نگرانی از تجارت در مسیر آسیا-اروپا

تجارت آسیا-اروپا با مشکلاتی مواجه شده است، این مشکلات نه به واسطه کمبود بار، بلکه به دلیل افزایش عرضه ظرفیت‌های حمل است.

البته سرعت این افزایش به اندازه سال گذشته، که میزان تقاضا بعد از سقوط در سال ۲۰۰۹ دوباره به حال عادی بازگشت، نیست. آخرین اطلاعات Container Trades Statistics میزان رشد حجم تجارت در سه ماهه ی اول سال جاری میلادی را حدود اندکی بیش از ۶ درصد نشان می‌دهد، که به سختی می‌توان عنوان فوق العاده به آن اطلاق کرد ولی رقم بسیار خوبی محسوب می‌شود.

با این حال، شاخص کرایه حمل کانتینر (SCFI) نشان می‌دهد نرخ کرایه حمل همچنان در حال کاهش است به طوری که نرخ کرایه حمل (Stop) بار دیگر با ۹ دلار کاهش، به ۸۸۳ دلار به ازاء هر TEU رسید.

شرکت‌های کشتیرانی با فعالیت در مسیرهای منتهی به خاورمیانه درآمد بیشتری کسب خواهند کرد، زیرا که نرخ کرایه حمل از آسیا به نقاط دیگر جهان اخیرا با ۱۱۲ دلار افزایش، به ۱۰۵۸ دلار به ازاء هر TEU رسیده است. هر چند، شرکت‌های مرسک و Mediterranean Shipping که رهبری بازار را بر عهده دارند برنامه افزایش نرخ کرایه را تا ماه جولای به تعویق انداخته اند، این امر سبب کاهش درآمد حاصل از هر کانتینر در مسیر آسیا به شمال اروپا شده است. در حالی که این دو خط در حال برنامه ریزی برای به تعلیق درآوردن سرویس مشترک آسیایی خود هستند البته، اگر کشتی‌ها از مسیرهای حمل خارج شوند خبر خوبی برای بازار است، اگر چه تناژ فعال کاهش خواهد یافت اما تفاوت واقعی حاصله در موازنه ی عرضه و تقاضا ناچیز خواهد بود.

آن چه مسئله ساز است ظرفیتی است که وارد بازار می‌شود و توازن بازار را بهم می‌زند برای خطوط کشتیرانی بزرگ با منابع قوی مالی، رکورد حاصله، احتمالا نمی‌تواند سبب نگرانی‌های زیادی شود، اما برای بعضی از بازیگران، این امر ممکن است سبب شود تا آنها لحظه‌ای به فکر فرو رفته و شبکه‌های خدماتی خود را بررسی کنند و به این نتیجه برسند که تجارت بزرگ شرق - غرب برای بازیگران کوچک مناسب نیست.

هند از نیروهای نظامی بر روی کشتی‌های جدید خود استفاده می‌کند.

دولت هند سر انجام تصمیم گرفت بر روی کشتی‌های تجاری خود، مخصوصا کشتی‌هایی که از آب‌های سومالی عبور می‌کنند، از نیروی نظامی

موافقت هند با استفاده از نیروی نظامی در کشتی‌ها

استفاده کند. با آن که مقامات این کشور مخالف استفاده از نیروهای مسلح در کشتی‌ها بودند اما با گسترش دزدی‌های دریایی و کشیده شدن این حملات به آب‌های هند، سرانجام تصمیم گرفتند از نیروهای مسلح در کشتی‌های خود استفاده کنند.

رشد عملیات کانتینری بندر شن زن

مذکور با ۳,۴ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۶,۸۴ میلیون TEU رسید. حجم کلی جا به جایی بار نیز در این مدت با ۷,۸ درصد افزایش به ۲۶۰ هزار و ۸۰۰ تن بالغ شد.

حجم جابه جایی کانتینر در بندر شنزن چین در چهار ماه نخست سال جاری میلادی ۳,۴ درصد افزایش یافت.

میزان جا به جایی کانتینر در این بندر در مدت

ترکیه به دنبال سهم در بندر مالتا

شرکت ترکیه ای انتظار دارد که این قرارداد به طور کامل در ماه ژوئن منعقد شود. این قرارداد نتیجه سرمایه گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری گروه مستقر در ترکیه است که به طور مستقیم در بخش اپراتورهای حمل کانتینری انجام شده و به عنوان بخش مهمی از تغییر ساختار مالی شرکت‌های متصدی حمل فرانسوی محسوب می‌شود. این شرکت قصد دارد تجارت در بنادر جهانی را تقویت کند، اما هیچ برنامه ای برای سرمایه گذاری بیشتر در شرکت‌های حمل و نقل دریایی ندارد. شرکت Yildirim در حال حاضر دارای منافع قابل توجهی در ترمینال‌های کانتینری ترکیه است. شرکت CMA CGM برای مدیریت تاسیسات بندری مالتا قرارداد بلند مدتی دارد و می‌تواند تجربیات فزاینده خود در زمینه ی مدیریت بنادر را به شرکت Yildirim که با افزایش رقابت از سایرهاب‌های ترانشیپی در حوزه ی مدیترانه مواجه است، منتقل کند.



شرکت هلدینگ Yildirim ترکیه قراردادی ۲۰۰ میلیون یورویی برای به دست آوردن سهم ۵۰ درصدی شرکت CMA CGM در بندر فری پورت مالتا منعقد می‌کند.

اگر چه تمام جزئیات این قرارداد نهایی نشده است اما به گفته Evren Ozturk مدیر ارشد امور مالی شرکت Yildirim برای به دست آوردن این قرارداد؛ بیشتر از منابع مالی این شرکت به همراه مقداری وام بانکی استفاده خواهد شد. هر چند مذاکرات مربوط به این قرارداد بسیار دشوار عنوان شده است اما این

برقراری خط کشتیرانی بین کره چین و تایلند



خط جدید کشتیرانی بین کره، چین و تایلند راه اندازی می‌شود.

شرکت کشتیرانی اورگرین تایوان قصد دارد با مشارکت شرکت کشتیرانی یانگ‌های کره جنوبی خط جدید کشتیرانی بین کره، چین و تایلند راه اندازی کند. این خط جدید آسیایی با نام KCT از بنادر بوسان، Kwangyang، شانگهای، هنگ کنگ، بانکوک و Laem Chabang عبور خواهد کرد. تعداد کشتی‌های مورد استفاده در این خط مشخص نیست.

محکومیت ۶ نفر به جرم باج دادن به دزدان دریایی



سومالی شش شهروند خارجی را به اتهام ورود غیر قانونی سه میلیون دلار پول نقد به این کشور، به زندان طولانی مدت محکوم کرده است.

سه بریتانیایی، دو کنیایی و یک آمریکایی که به ورود غیرقانونی پول نقد برای پرداخت باج به دزدان دریایی متهم شده بودند، دو نفر به ۱۵ سال زندان و سه نفر دیگر به ۱۰ سال حبس محکوم شده اند. این افراد در ۲۴ ماه مه هنگام ورود به فرودگاه مگادیشو بازداشت شدند. دولت سومالی با پرداخت باج به دزدان دریایی مخالف است؛ ولی در عمل این کار به طور مداوم انجام می‌شود.

به گزارش سازمان ملل متحد، سال گذشته ۱۱۰ میلیون دلار باج به دزدان دریایی سومالی پرداخت شده است. این نخستین بار است که گروهی از شهروندان غربی در سومالی به اتهام

قطر همچنان بزرگترین صادرکننده ال.ان.جی در جهان است



قطر در سال ۲۰۱۰ میلادی با اختصاص دادن ۲۵.۵ درصد از کل صادرات ال.ان.جی جهان به خود، همچنان بزرگترین صادرکننده این محصول بوده است.

به گزارش پایگاه اینترنتی پنینسولا قطر، موسسه کیوان بی کاپیتال قطر با اعلام این مطلب افزود: قطر با صادرات ۵۵ میلیون و ۷۰۰ هزار تن گاز طبیعی مایع شده (ال.ان.جی)، اندونزی با ۲۳ میلیون و ۱۰۰ هزار تن (۱۰.۵ درصد)، مالزی با ۲۲ میلیون و ۵۰۰ هزار تن (۱۰.۳ درصد)، استرالیا با ۱۸ میلیون و ۶۰۰ هزار تن (۸.۵ درصد)، نیجریه با ۱۷ میلیون و ۶۰۰ هزار تن (۸ درصد) و ترینیداد و توباگو با ۱۵ میلیون تن (۶.۸ درصد)، به ترتیب بزرگترین صادرکنندگان ال.ان.جی جهان در سال ۲۰۱۰ شناخته شدند. بنا بر این گزارش، انگلیس با پیشی گرفتن از ژاپن و با واردات ۱۰ میلیون و ۲۰۰ هزار تن ال.ان.جی، بزرگترین واردکننده این ماده از قطر در سال ۲۰۱۰ بود. هند با واردات ۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تن، کره جنوبی و ژاپن هر یک با واردات ۷ میلیون و ۵۰۰ هزار تن ال.ان.جی در رده‌های بعدی بزرگترین واردکننده ال.ان.جی از قطر در سال گذشته شناخته شدند. قطر با در اختیار گرفتن ۱۴.۶ درصد از کل تجارت جهانی ال.ان.جی در سال ۲۰۰۶ به عنوان بزرگترین صادرکننده این ماده در جهان شناخته شد. تجارت جهانی ال.ان.جی در سال ۲۰۱۰ در قیاس با سال پیش از آن با ۲۲.۶ درصد رشد به ۲۱۸ میلیون و ۸۰۰ هزار تن رسید؛ تجارت جهانی ال.ان.جی در سال ۲۰۰۹ میلادی ۱۷۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تن بوده است. قطر با افزایش ۵۳ درصدی (۵۵ میلیون و ۷۰۰ هزار تن) صادرات ال.ان.جی در سال ۲۰۱۰ رشد تجارت جهانی را در این سال رقم زد. بنا بر این گزارش، اندونزی، مالزی، و استرالیا به ترتیب دومین تا چهارمین صادرکنندگان بزرگ ال.ان.جی جهان در سال ۲۰۱۰ بوده‌اند.

راه اندازی ۲۰ بندر خشک در چین

چین در حال حاضر ساخت ۲۰ پروژه بندر خشک را در ۲۰ شهر در ۱۲ استان این کشور در دست اجرا دارد.

از این ۲۰ پروژه هفت بندر خشک تا کنون به مرحله بهره برداری رسیده است. در چهار ماه سال جاری میلادی ۳۷ هزار TEU کانتینر در این هفت بندر جایجا شده است. ساخت این بنادر به منظور سهولت در جمع آوری بار از بندر تیانجین چین در دستور کار قرار گرفته است.

رشد چهار درصدی عملیات کانتینری

در بندر سنگاپور

حجم جابه جایی کانتینر در بندر سنگاپور در پنج ماه نخست سال جاری میلادی افزایش یافت.

حجم جا به جایی کانتینر در بندر سنگاپور در این مدت با ۴.۳ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته از ۱۱.۶ میلیون TEU به ۱۲.۱ میلیون TEU رسید. میزان جا به جایی کانتینر در این بندر در ماه می سال جاری به ۲.۶ میلیون TEU بالغ شد که نسبت به ۲.۵ میلیون TEU ماه آوریل ۴.۴ درصد افزایش دارد حجم کلی جا به جایی کالا در این بندر در ماه می با ۷.۷ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۴۴.۸ میلیون تن رسید.

تمایل شرکت‌ها به اجاره کشتی‌های کانتینری کوچک



بایند. به گفته دلان و واسطه‌های هامبورگی، اجاره بلند مدت کشتی‌های فیدر در گذشته کاملاً غیر معمول بوده و در آینده نیز چنین خواهد بود. طبق اعلام یکی از واسطه‌ها، قرارداد اجاره ۱۰ ساله برای یک کشتی سبب می‌شود تا آن کشتی به پایان عمر خود نزدیک شود. نرخ اجاره برای چنین معامله ای بسیار بالا خواهد بود و برای متصدیان حمل و نقل، جذاب نخواهد بود. در مورد کشتی Buxcontact، این معامله قابل درک بود، زیرا این کشتی قبلاً برای مدت هشت سال معامله شده بود.

شرکت‌های کانتینری برای اجاره ۱۰ ساله کشتی‌های کانتینری با ظرفیت حدود ۱۱۰۰ TEU تلاش می‌کنند و این به معنای آن است که تمرکز بازار بر روی اجاره کشتی‌های کوچک است.

چند شرکت متصدی حمل، اجاره طولانی مدت کشتی‌های فیدر را از بازار تقاضا کرده‌اند. حداقل یک شرکت حمل کره ای قصد دارد که پروژه ساخت دو تا چهار فروند کشتی جدید را با قرارداد اجاره ۱۰ ساله انجام دهد. از سوی دیگر با توجه به شایعات منتشره در بازار، چند کشتی از نوع CV1100 نیز برای اجاره بلند مدت مورد مذاکره قرار گرفته اند.

شرکت کشتیرانی مرسک از جمله شرکت‌هایی است که به دنبال قراردادهای اجاره بلند مدت کشتی است، این شرکت موفق به اجاره یک کشتی به نام Buxcontact با ظرفیت ۲ هزار و ۴۷۸ TEU شد، نرخ اجاره پنج ساله این کشتی معادل ۱۶ هزار و ۲۵۰ دلار به ازای هر روز بود، در حالی که اخیراً مالکان آن توانسته‌اند در این بخش به نرخ اجاره ۱۴ هزار و ۵۰۰ دلار دست

ماموریت بین المللی برای تعیین میزان شوری اقیانوس‌ها



اقیانوس‌ها تا کنون به کشتی‌های تحقیقاتی محدود بوده است.

تجهیزات ۲۸۷ میلیون دلاری "صورت فلکی دلو"، برای اندازه گیری انرژی میکروویو ساطع شده از اقیانوس‌ها طراحی شده است و به دانشمندان در تعیین میزان شوری آب دریا کمک می‌کند.

محققان برای پیشگیری از دخالت امواج ساطع شده از رادبو، رادار و دیگر نویزها، تجهیزات دیگری را به کار گرفته‌اند که این تجهیزات داده‌ها را دوباره بررسی و هر گونه ایرادی را برطرف می‌کنند. صورت فلکی دلو قرار است در ماموریت سه ساله خود به دانشمندان در تهیه نقشه‌های ماهانه از تغییرات شوری اقیانوس‌ها کمک کند.

این پروژه مشترک حاصل همکاری سازمان فضایی آمریکا، سازمان فضایی آرژانتین و کشورهای برزیل، کانادا، فرانسه و ایتالیا است. دانشمندان در این پروژه تحقیقاتی قصد دارند داده‌های خود را ترکیب و نتایج را مقایسه کنند.

به گزارش خبرگزاری آسوشیندپرس، یک فضاپیما آرژانتینی قرار است از پایگاه نیروی هوایی واندربگ در سواحل کالیفرنیا مرکزی با استفاده از موشک دلتای ۲ به فضا پرتاب شود.

این فضاپیما قرار است ۴۰۸ مایل از زمین ارتفاع بگیرد و از تجهیزات آمریکایی برای نقشه برداری هفتگی از تغییرات میزان شوری دریاها، استفاده کند.

تجهیزات موسوم به "Aquarius" (صورت فلکی دلو) ناسا بسیار حساس هستند و می‌توانند تغییرات را تا میزان بسیار اندکی نمک در هر بشکه از آب را تشخیص دهند. حدود سه چهارم سطح زمین از آب پوشانده شده که ۵/۳ درصد آن نمک است. اگرچه میزان نمک موجود در اقیانوس‌ها تقریباً بدون تغییر باقی مانده اما غلظت شوری آن در بالاترین لایه آب در سراسر جهان متغیر است.

شناخت چگونگی وضعیت شوری سطح دریا می‌تواند به محققان کمک کند تغییرات اقلیمی آینده و پدیده‌های اقلیمی کوتاه مدت مانند ال نینو و لا نینا را که تاثیرات بسیاری در آب و هوای سراسر جهان داشته اند، پیش بینی کنند.

در واقع گردش ماهواره‌ها در اطراف زمین اطلاعات تازه ای را در مورد دمای سطح آب دریا، تغییرات سطح آن و بادهای اقیانوسی ارائه می‌کند اما اندازه گیری نمک نامحلول در

واگرایی منطقه‌ای نتیجه نظامی شدن دریای خزر

برخلاف اعلان مواضع پیشین مقامات روسیه و برخی از کشورهای حوزه‌ی دریای خزر در زمینه‌ی جلوگیری از گسترش رقابت‌های نظامی در این گستره‌ی آبی، تقویت و گسترش یگان‌ها و امکانات نظامی در دریای خزر با سرعتی بیش از پیش ادامه دارد. خبرگزاری روسی 'اینترفاکس' در روز هجدهم اردیبهشت ماه سال جاری، به نقل از 'ولادیمیر وسوسکی' فرمانده نیروی دریایی روسیه، اعلام کرد که مسکو قصد دارد تا با تقویت یگان‌های جدید موشکی و هوایی، حضور نظامی خود را در دریای خزر تقویت کند. این مقام نظامی روسیه ضمن تشریح ابعاد امنیتی و نظامی تقویت یگان‌های روسی در دریای خزر، ارتقای سطح امنیت فعالیت‌های اقتصادی شرکت‌های روسی در این منطقه را از جمله مهم‌ترین علل تصمیم اخیر مسکو قلمداد کرد. همزمان با انتشار این خبر، بنگاه خبری 'راینووستی' نیز اعلام کرد که روسیه در نظر دارد تا سال ۲۰۲۰ میلادی، ۱۶ فروند ناو جنگی جدید مجهز به مجموعه‌ای از سامانه‌ی موشکی 'ماخاچ قلعه' را در نزدیکی بندر 'آستاراخان' در دریای خزر مستقر کند.

مواضع جمهوری اسلامی ایران در زمینه نظامی شدن دریای خزر

جمهوری اسلامی ایران، به نسبت چهار کشور دیگر حوزه‌ی خزر، بر مساله‌ی غیرنظامی کردن این دریا بیش‌ترین تاکید را داشته است. در راستای تلاش‌های تهران برای رسیدن به هدف کاهش سطح تحرکات نظامی و رقابت‌های تسلیحاتی در خزر، موضوع حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات و تلاش برای غیرنظامی کردن خزر، در اولویت دستورکار مقامات ایرانی در دومین اجلاس سران کشورهای ساحلی دریای خزر در سال ۱۳۸۶ قرار گرفت و تاکنون نیز، این سیاست منطقی از سوی تهران ادامه یافته است. برخلاف وجود برخی دیدگاه‌ها در زمینه‌ی تاثیر متغیر موقعیت نظامی در حل و فصل موضوعات حقوقی و منافع اقتصادی مورد اختلاف در بین کشورهای حوزه‌ی خزر و نیاز به یارکشی فرمانطقه‌ای برای تقویت موضع پنج بازیگر منطقه‌ای، موضع تهران مبتنی بر استفاده از راهکارهای دیپلماتیک برای رسیدن به توافقات اصولی و حرکت به سمت همگرایی از سوی کشورهای منطقه بوده است. هرچند جمهوری اسلامی ایران پس از روسیه

جمهوری آذربایجان به عنوان تنها کشور منطقه‌ی قفقاز که در کرانه‌ی غربی دریای خزر واقع شده نیز، از سال‌های آغازین استقلال تاکنون با تکیه بر کمک‌های آمریکا و رژیم صهیونیستی در چارچوب قراردادهای نظامی با این بازیگران فرمانطقه‌ای، از ناوگان نظامی با توان قابل توجه‌ای برخوردار شده است. از این رو می‌توان گفت که جمهوری آذربایجان در سال‌های گذشته، بیش از سایر کشورهای منطقه زمینه‌های کشیده شدن پای بازیگران فرمانطقه‌ای به حوزه‌ی دریای خزر را فراهم ساخته و در زمان حاضر، با حرکت به سمت عضویت در سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) به دنبال پیچیده‌تر کردن معادلات امنیتی منطقه است. به جز جمهوری آذربایجان، کشور قزاقستان که از طولانی‌ترین مرز آبی با دریای خزر بهره‌مند بوده، نیز در ایجاد زمینه‌های حضور بازیگران فرمانطقه‌ای در این حوزه آبی موثر بوده است. آلمان‌ها از هفت سال گذشته تاکنون، به واسطه‌ی انعقاد یک سلسله قراردادهای همکاری نظامی و امنیتی با کشورهای روسیه، ترکیه و آمریکا اقدام به توسعه‌ی نیروی دریایی خود کرده است.

دریای خزر و رقابت‌های تسلیحاتی کشورهای پیرامونی

پیش از این در دی ماه سال گذشته نیز، روسیه اقدامات و تحرکات نظامی قابل توجه‌ای در سواحل دریای خزر صورت داده و تقویت نیروهای نظامی خود در این منطقه را در دستور کار قرار داده بود. پیوستن گردان‌های جدید موشکی به ناوگان ساحلی و افزایش توان رزمی واحدهای نظامی در سواحل منطقه‌ی داغستان را می‌توان از جمله این اقدامات دانست. در تحولات مربوط به نظامی شدن دریای خزر، اگرچه روسیه نسبت به دیگر کشورهای حوزه‌ی پیرامونی دارای نقش پررنگ‌تری است اما ترکمنستان، آذربایجان و قزاقستان نیز از توسعه توان نظامی خود غافل نبوده‌اند. در این خصوص 'قربان قلی بردی محمداف'، رئیس‌جمهور ترکمنستان، چندی پیش اعلام کرده بود که در راستای تحکیم امنیت مرزهای دریایی این کشور، سامانه‌ی دفاعی موثری برای نظارت و کنترل راداری دریای خزر ایجاد خواهد شد و پایگاه نظامی ترکمنستان مجهز به ناوها و موشک‌های پیشرفته، تا سال ۲۰۱۵ میلادی مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.

میلیدارد بشکه برآورد شده است. با توجه به این گونه منافع اقتصادی، حضور نظامی قدرت‌های فرامنطقه ای به ویژه آمریکا در خزر، به پشتوانه‌ی بهره‌وری اقتصادی از منابع قابل توجه این دریا صورت گرفت. از سوی دیگر، حضور غرب و آمریکا در خزر که با چراغ سبز کشورهایی چون قزاقستان و به ویژه آذربایجان با توجیه استفاده از فن آوری‌های نوین برای استحصال منابع طبیعی و نیز، حفظ امنیت حریم سرزمینی و ارتقای توان نظامی صورت گرفته، به اهرم‌هایی برای فشار بر مسکو و تهران بدل شد، تا ترویج سیاست‌های روسیه‌هراسی و ایران‌هراسی، بیش از پیش زمینه‌های واگرایی بین کشورهای منطقه را مهیا سازد. در برابر کنش‌گری نظامی بازیگران فرامنطقه‌ای که حضور خود را زیر عنوان‌هایی مانند حفظ امنیت خزر توجیه کرده‌اند و با تقویت امکانات و مواضع خود در شراکت با برخی کشورهای منطقه، دست‌یابی به بیشینه‌ی منافع سیاسی و اقتصادی را دنبال می‌کنند، تهران و مسکو بیش از سایر کشورها مخالفت نشان می‌دهند. موضع منفی ایران و روسیه نسبت به حضور و نفوذ بازیگران فرامنطقه‌ای در پهنه‌ی آبی و سواحل خزر، این دو کشور را به اقدام در دو محور جداگانه و متفاوت واداشته است. از یک سو، همان گونه که گفته شد، روسیه از طریق گسترش روزافزون توان و امکانات

مودت و دوستی ایران-شوروی (۱۹۲۱ میلادی) و توافق نامه‌ی بازرگانی دو جانبه (۱۹۴۰ میلادی)، دریای خزر از سوی تهران و مسکو به عنوان دریای ایران و شوروی شناسایی می‌شد و در عمل، امکان حضور و نقش آفرینی یک نیروی ثالث در این محدوده آبی وجود نداشت. با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، تعداد کشورهای پیرامون حوزه‌ی خزر به پنج کشور افزایش یافت و این موضوع به تغییر ساختارهای حقوقی، امنیتی و اقتصادی خزر منجر شد. تفاوت نقطه نظرات و منافع کشورهای منطقه و تعاریف متفاوت و متعارض از تهدیدها و فرصت‌های هم‌جواری با دریای خزر و کنش‌گری در این محدوده‌ی آبی موجب شد تا از همان ابتدا کشورهایی مانند: آمریکا، ترکیه، چین، رژیم صهیونیستی و برخی کشورهای غربی به دنبال دست‌یابی به منافع خود، راهی برای نفوذ به دریای خزر جست و جو کنند. از دیدگاه منافع اقتصادی، می‌توان گفت که برآوردهای مربوط به میزان ذخایر انرژی منطقه نشان می‌دهد: دریای خزر با در اختیار داشتن بین ۲ تا ۶ درصد از ذخایر نفت و بین ۶ تا ۱۰ درصد از ذخایر گاز جهان، پس از خلیج فارس، در رتبه‌ی دوم جهان و هم‌تراز با دریای شمال قرار دارد. بر این اساس، کل ذخایر نفت این منطقه نزدیک به ۲۵۰



به عنوان دومین قدرت نظامی منطقه مطرح بوده و از حفظ آمادگی نظامی به منظور مقابله با تهدیدهای امنیتی غافل نبوده است، اما این موضوع هرگز تهران را به عرصه‌ی رقابت‌های تسلیحاتی با کشورهای منطقه نکشانده است. بررسی سیر رشد هزینه‌های افزایش توان ناوگان‌ها و یگان‌های نظامی در بین کشورهای منطقه نشان می‌دهد که ایران در بین پنج کشور، کم‌ترین میزان رشد هزینه‌های نظامی و امنیتی را داشته است. علاوه بر آن چه گفته شد، تهران، عمق یافتن نگاه امنیتی به روابط بین پنج کشور را که در نظامی شدن دریای خزر نمود یافته، مهم‌ترین عامل واگرایی کشورهای منطقه تلقی می‌کند و مسائلی چون افزایش سطح رقابت‌های منطقه‌ای، گسترش نفوذ قدرت‌های فرامنطقه‌ای در خزر و دست‌نیافتن به توافقی جامع در زمینه‌ی رژیم حقوقی دریای خزر را مرتبط با ابعاد و نتایج نظامی شدن این پهنه آبی بر می‌شمرد.

کنش‌های بازیگران فرامنطقه‌ای و تاثیر آن بر ابعاد نظامی-امنیتی خزر

تا پیش از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و به واسطه‌ی قراردادهایی چون عهدنامه‌ی



بی اعتمادی و تنش زایی، تنها نتایج نظامی شدن دریای خزر

در نشست کارگروه تدوین رژیم حقوقی دریای خزر که طی سال جاری در باکو برگزار شد، معاونان وزرای امور خارجه کشورهایی چون آذربایجان و روسیه، بر مخالفت تمامی کشورهای حوزه‌ی دریای خزر بر نظامی شدن این گستره آبی تاکید کردند؛ اما آن چه مشخص است این که برخلاف این اعلان مواضع، سطح تحرکات و اقدامات نظامی با رشد قابل توجهی در حال افزایش است.

رقابت بر سر تعیین حدود و مرزهای جغرافیایی و نیز رژیم حقوقی دریای خزر، به همراه تلاش برخی کشورها برای دستیابی به حداکثر منافع از منابع انرژی، نبود اعتماد متقابل و درک مشترک از مفاهیم و مولفه‌های تهدید زا و از بین رفتن بخش مهمی از زمینه‌های استفاده از فرصت‌های مشترک و ورود به عرصه رقابت‌های سیاسی، نظامی و... را می‌توان از جمله دلایل رشد نظامی‌گری در دریای خزر معرفی کرد و این در حالی است که نفوذ و حضور کشورهایمانند آمریکا در حوزه‌ی خزر، بر پیچیده‌تر شدن تعامل و بازی متقابل کشورهای

پیرامونی این گستره آبی افزوده است. در این زمینه می‌توان گفت که نظامی شدن دریای خزر، بیش از همه به زیان کشورهای منطقه تمام خواهد شد. افزایش سطح رقابت‌های تسلیحاتی به صورت مستقیم، با افزایش حساسیت‌های متقابل، زمینه‌های بیش تری برای بروز تنش‌های آبی فراهم خواهد آورد و بر بلندی دیوار بی اعتمادی بین کشورهای منطقه خواهد افزود.

از سوی دیگر، ورود به عرصه‌ی رقابت‌های نظامی و تسلیحاتی، توان بالقوه‌ی همکاری‌های سازنده‌ی منطقه‌ای برای کسب منافع متقابل را مصروف تکاپوهای فرساینده‌ی رقابتی خواهد ساخت و روند واگرایی کشورهای منطقه را سرعت خواهد بخشید.

بسیاری از ناظران مسائل منطقه، تلاش برای تعاملی سازنده در جهت ایجاد ساختارهای امنیت جمعی با هزینه‌های سخت افزاری و نرم افزاری به مراتب کم تر از رقابت‌های تسلیحاتی را، راهکاری مناسب برای کشورهای منطقه برمی‌شمرند، به طوری که این امر، علاوه بر دست یابی به درک متقابل از فرصت‌ها و تهدیدهای مشترک، مستلزم اراده‌ی کشورهای حوزه‌ی پیرامونی خزر برای حل و فصل اختلافات در چارچوب‌های درون منطقه‌ای و دوری‌گزیدن از دخالت دادن نیروهای فرامنطقه‌ای است. ■



مخدر مبارزه کنند.

از سوی دیگر، جمهوری اسلامی ایران با اولویت دادن به فعالیت‌های دیپلماتیک و استفاده‌ی حداکثری از ابزارهای سیاسی، به دنبال کاهش تهدیدهای ناشی از حضور و نفوذ کشورهای چون آمریکا در منطقه است و تا حد ممکن، هدف کاهش سطح فعالیت‌های نظامی را دنبال می‌کند.

رژمی، هدف حفظ برتری نظامی خود در دریای خزر را دنبال می‌کند. روس‌ها عقیده دارند که واحدهای دریایی و ساحلی ناوگان نظامی این کشور در خزر بایستی برای مقابله با هرگونه اقدامات تهدید آمیز تقویت شوند. از سوی دیگر، ناوگان نظامی و انتظامی روسیه وظیفه دارند تا با کشتی‌های دزدان دریایی، ناوچه‌های گروه‌های تروریستی و مافیای مواد

بهره برداری از ذخیره هیدرات‌های گازی در دریای خزر فرصت محور یا تهدید آمیز

مهندس علی اصولی، مدیرعامل شرکت نفت خزر

اکتشاف منابع هیدرات‌گازی

در طول دهه‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۹۰ میلادی و در راستای پژوهش‌های بی‌شمار در مورد هیدرات‌های گازی، تحقیقات وسیعی نیز در زمینه‌ی کشف و بهره برداری از منابع هیدرات‌گازی در رسوبات بستر دریاها و مناطق قطبی صورت گرفت (شکل ۱).

در سال ۱۹۹۸، فعالیت‌های مشترک پژوهشگران کانادایی، آمریکایی، آلمانی و ژاپنی منجر به کشف منبع عظیمی از هیدرات‌های گازی در میدان Mallik واقع در مناطق قطبی شمال کانادا در دلتای مک کنزی (Mackenzie Delta) شد. مطالعات اولیه بیانگر وجود حداقل ۱۰ لایه‌ی هیدرات‌گازی است که آن را به عنوان یکی از غنی‌ترین منابع هیدرات در جهان تبدیل کرده است. از سال ۲۰۰۲ میلادی، کنسرسیومی متشکل از هفت شریک بین‌المللی و در سه مرحله‌ی مختلف، وظیفه‌ی مطالعات کامل و حفر چاه‌های جدید را بر عهده گرفته است.

به طور کلی، از دهه‌ی ۹۰ میلادی تاکنون، کشورهای آمریکا، ژاپن، هندوستان و کانادا با اختصاص بودجه‌ی قابل توجه‌ای، برنامه‌ی تحقیقاتی طولانی مدتی را در زمینه‌ی هیدرات‌های گازی شروع کرده‌اند که میدان کشف شده فوق، از جمله‌ی نتایج این برنامه محسوب می‌شود.

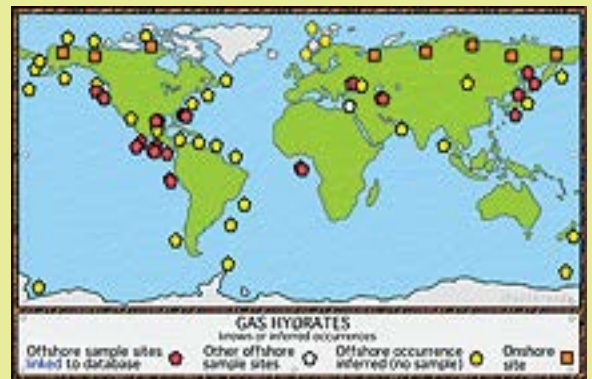
هرچند برآورد دقیق ذخایر هیدرات‌های گازی در کل دنیا نیاز به بررسی‌های بسیار دقیق و ارزیابی این منابع دارد، اما بر اساس برآورد دپارتمان انرژی‌های فسیلی ایالات متحده آمریکا که اخیراً انتشار یافته است، میزان تقریبی این ذخایر، بالغ بر ۹۰۰ تریلیون فوت مکعب (۲۵ تریلیون متر مکعب) اعلام شده است. مسلماً این میزان اعلام شده، در صورت بررسی و مطالعه‌ی دقیق‌تر در مناطق مختلف دنیا، دچار تغییر می‌شود (جدول ۱).

میزان ذخایر هیدرات‌های گازی اعلام شده، از دیدگاه موازنه کربن در جهان نیز قابل بررسی و ارایه است. هیدرات‌های گازی، بیش از ۵۰ درصد مواد آلی در دنیا را شامل می‌شوند (شکل ۲).

با توجه به روند رو به رشد تقاضای سوخت‌های فسیلی در دنیا، بسیاری از کشورهای توسعه یافته، به منظور بهره‌گیری از منابع جدید انرژی، فعالیت‌های خود را از مناطق خشکی و یا کم عمق دریایی به مناطق آب‌های عمیق گسیل داشته‌اند. با گسترش فعالیت‌های اکتشافی در مناطق برخوردار از آب‌های عمیق و مناطق قطبی و کسب منابع بیش‌تر و متعاقب آن، برخورد با مشکلات جدید، لزوم استفاده از فن‌آوری‌های پیشرفته و پیچیده، بیش از پیش مد نظر شرکت‌های نفتی قرار گرفته است.

از جمله‌ی منابع جدید برای تامین انرژی، هیدرات‌های گازی است. با کشف این منابع در مناطق قطبی و یا در اعماق دریا، تحقیقات در خصوص شناسایی و بهره برداری از آن منابع آغاز شده است. امروزه بسیاری از فعالیت‌ها در جهت شناسایی و بهره برداری از منابع هیدروکربنی در آب‌های عمیق با پژوهش‌های صورت گرفته در خصوص هیدرات‌های گازی در دنیا همراه شده است.

نوشته‌ی حاضر به دلیل اهمیت بالای موضوع آن، به ویژه در بخش حفاری‌های عمیق و تبیین آن برای دست‌اندرکاران اجرایی و پژوهشی، در اختیار قرار می‌گیرد.



شکل ۱) منابع هیدرات‌های گازی در مناطق مختلف جهان در حال شناسایی هستند.



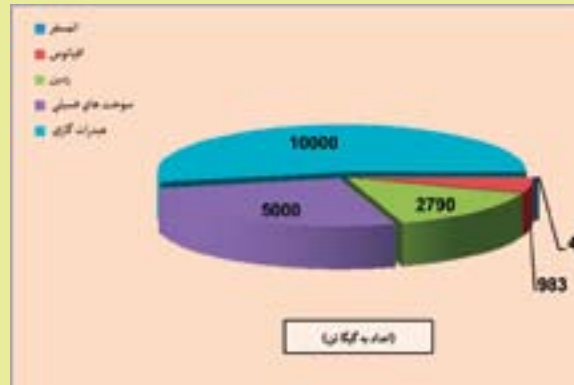
شکل ۲) میدان Mallik در کانادا یکی از مهم‌ترین منابع هیدرات جهان

جدول ۱- برآورد ذخایر هیدرات‌های گازی احتمالی در جهان

ناحیه	تریلیون فوت مکعب	تریلیون متر مکعب
اقیانوس اطلس	۸۳۱/۵۱	۴۷/۱
خلیج مکزیک	۲۵۱/۳۸	۰۸/۱
اقیانوس آرام	۰۷۱/۶۱	۷۳/۱
آلاسکا (بخش خشکی)	۴۴۹/۱۶۸	۷۷/۴
آلاسکا (بخش دریایی)	۵۹۰	۷۰۷/۱۶
جمع	۶۰۲/۹۰۹	۷۵۷/۲۵



شکل ۴- دریای مازندران به عنوان بزرگ ترین دریاچه جهان شناخته می شود.



شکل ۱- موازنه‌ی کربن در جهان- کربن موجود در منابع هیدرات‌های گازی، بیش از نیمی از منابع کربن جهان را شامل می‌شود.

هیدرات‌های گازی، دوست یا دشمن

نتایج حاصل از ارزیابی جنبه‌های " کاربردی و مفید " و نیز "تهدیدها و آسیب‌های حاصل از آن"، پژوهشگران را دچار شک و تردید کرده است؛ به گونه‌ای که برخی از آنان، مقوله‌ی هیدرات‌های گازی را به عنوان موضوعی "فرصت محور" برای کشور در نظر گرفته‌اند و از سوی دیگر نیز این پدیده به عنوان عامل تهدیدآمیزی یاد می‌شود. آنان نقطه نظرات زیر را دلیلی بر این ادعای دانند:

- ۱- موانع و مشکلات پیش روی کشف منابع هیدروکربوری در نواحی آب عمیق.
- ۲- هزینه‌های بسیار سنگین استخراج و بهره برداری.
- ۳- ریسک پذیری بالا، به ویژه در مرحله‌ی اکتشاف این منابع.

در هر صورت، برداشت و بهره‌برداری از منابع هیدرات‌های گازی از مناطق واقع در آب‌های عمیق، احتیاج به فن آوری پیچیده و دقیق دارد. یکی از مهم ترین و پیچیده‌ترین فن آوری‌ها، معطوف به چگونگی حفاری در آب‌های عمیق با توجه به نفوذ پذیری رسوبات سنگ‌های مخزنی و رها شدن هیدرات‌های گازی در میان آن‌ها است.

علاوه بر اهمیت بهره برداری از منابع هیدرات‌های گازی و استفاده از آن‌ها به عنوان تامین کننده‌های هیدروکربن مورد نیاز، قابلیت‌ها و کاربردهای دیگری نیز، برای آن‌ها متصور است. استفاده از پتانسیل هیدرات‌های گازی در ذخیره سازی و انتقال گاز، این روش را به عنوان جایگزینی برای روش‌های مرسوم انتقال گاز، نظیر خط لوله و یا انتقال به صورت گاز مایع شده (LNG) و یا گاز فشرده (CNG) مطرح کرده است.

فرایند جداسازی و خالص سازی مواد نیز، از دیگر کاربردهای جالب هیدرات‌های گازی در صنایع شیمیایی است که می‌تواند باعث پیشرفت‌های قابل توجه‌ای در این صنعت شود.

با این همه، پدیده‌ی مزبور، برخی چالش‌های اساسی را نیز در راستای عملیات حفاری در آب‌های عمیق برای کارفرمایانی که خواهان دست یابی به منابع هیدروکربوری در اعماق دریا هستند ایجاد کرده است؛ که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ۱- نیاز به تکنولوژی مدرن و پیچیده.
- ۲- انجام عملیات در شرایط برخورد از ریسک بالا.
- ۳- انجام عملیات همراه با هزینه‌های زیاد در بخش ایمنی.

ایران و عملیات حفاری در آب‌های عمیق

دریای مازندران که با نام‌های کاسپین و خزر نیز شناخته می‌شود، با وسعت بیش از ۴۲۴ هزار کیلومتر مربع، بزرگ ترین دریاچه‌ی جهان به شمار می‌رود. گرداگرد این دریای بسته پنج کشور روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، آذربایجان و ایران قرار دارند. این دریا از سه بخش شمالی با متوسط عمق ۶ متر، بخش مرکزی با متوسط عمق ۱۷۵ متر و بخش جنوبی با متوسط عمق ۳۰۰ متر تشکیل شده است. بخش اخیر، در زمره‌ی مناطق آب عمیق دنیا به شمار می‌رود. عمیق ترین نقطه‌ی این دریا در بخش جنوبی و با عمق ۱۰۲۵ متر قرار دارد.



شکل ۵- منابع نفت و گاز شناخته شده کشورهای همسایه در دریای مازندران



شکل ۶- سکوی نیمه شناور ایران-امیرکبیر، نمونه ای از دست یابی به توانمندی‌های به دست آمده در عرصه‌ی حفاری در آب‌های عمیق

و محققان ایرانی بتوان در جهت کاهش هزینه‌ها و پیشگیری از خطرات احتمالی، گام‌های مؤثری در محدوده‌ی فلات خزر برداشت. در همین راستا، شرکت ملی نفت ایران همسو با نیاز شرکت نفت فلات قاره و با همکاری پژوهشگاه صنعت نفت، مطالعاتی را در خصوص منابع هیدرات گازی موجود در دریای عمان شروع کرده است. شرکت ملی گاز ایران نیز، در راستای بهره برداری از فرصت‌های معطوف به هیدرات گازی در ذخیره سازی و انتقال و نیز، رفع مشکلات هیدرات گازی حین عملیات پالایش و انتقال در خطوط لوله، پژوهش‌های متعددی را با همکاری مراکز پژوهشی و آموزشی کشور مدیریت کرده است، که امید می‌رود مجموعه این اقدامات، در سطح ملی و فرا ملی، به منزله‌ی دست مایه‌ای مطلوب و مؤثر برای پیشبرد اهداف شرکت نفت خزر واقع شود؛ به گونه‌ای که در آینده‌ای نه چندان دور، شاهد ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران در میان کشورهای دارای فن آوری ویژه‌ی آب‌های عمیق باشیم. ■

از سطح دریا و تا عمق ۶۰۰۰ متر از بستر دریا طراحی و ساخته شده است. پروژه‌ی ساخت سکو، توسط پیمانکاران ایرانی و با به کارگیری دانش برخی شرکت‌های خارجی به پایان رسیده و عملیات پیش راه اندازی، راه‌اندازی و آزمایش سیستم‌های مختلف آن، انتقال و استقرار و تثبیت آن در بلوک مورد نظر تماماً توسط متخصصین و کارشناسان ایرانی صورت گرفته است. این پروژه در حال حاضر، تحت عملیات حفاری اکتشافی است. در راستای تحقق این امر، اقدامات متنوعی از جمله: ساخت اسکله، ساخت ۳ فروند شناور پشتیبانی، راه‌اندازی سیستم‌های اطفاء حریق، سیستم تصفیه‌ی پسماند ناشی از کنده‌های حفاری و دیگر ملزومات پشتیبانی سکو و سایر تاسیسات مورد نیاز ساحلی و فراساحلی انجام گرفته است. به طور طبیعی، در جهت به کارگیری بیشترین منافع عملیات اکتشافی، کلیه‌ی خطرات احتمالی که فراروی فعالیت کارشناسان ایرانی قرار دارد، بررسی شده و مورد شناسایی قرار گرفته است:

- ۱- تشکیل کریستال‌های هیدرات‌های گازی در خطوط لوله گاز و اثرات نامطلوب و مخرب آن بر تاسیسات سطح الارضی و سرچاهی (نظیر شیرهای کنترل چاه و یا سیستم سرچاهی)
 - ۲- مشکلات حفاری در رسوبات حاوی هیدرات گازی، شامل آزاد شدن حجم زیادی از گاز و از هم گسیختن ساختار هیدرات گازی طی فرآیند حفاری که منجر به موارد زیر می‌شود:
 - الف- فرو ریختگی لوله‌ی جداری،
 - ب- فوران چاه،
 - ج- زمین لغزش و فرو نشست زمین،
- این عوامل، کنترل عملیات حفاری را با مشکلات متعددی رو به رو خواهد کرد و اثرات مخربی را روی تجهیزات نصب شده در بستر دریا خواهد گذاشت و حتی ممکن است مجموعه‌ی سکو را با مخاطره رو به رو کند (شکل ۵). با توجه به ضرورت برخورد و به منظور پیشگیری از بروز این تهدیدها، اقدامات بسیار گسترده‌ای در سطح ملی و فراملی انجام گرفته است. در راستای مقابله با خطرات ناشی از وجود این پدیده در دریای خزر و دست یابی به راه‌های برون رفت از خطرات احتمالی، با استقبال از همه‌ی پژوهشگران در حوزه هیدرات‌های گازی، شرکت نفت خزر معتقد است تا با هم‌فکری، تعامل و بهره‌گیری از مجموعه‌ی دانش و دانسته‌های کارشناسان



شکل ۷- حادثه سکوی هوریزون در خلیج مکزیک، برخی علت اصلی این رخداد را هیدرات تشکیل شده در شیر فوران‌گیر می‌دانند.

اثرات گونه‌های جلبکی سمی بر اکوسیستم‌های دریایی

معصومه جهان پناه (کارشناسی ارشد زیست‌شناسی دریا)
مصطفی حاجی رضایی (سرپرست اداره ایمنی و حفاظت دریایی)
اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر

باشد که بطور اجمالی شامل آلودگی بیش از حد آب دریا با نوترینت و خصوصاً میزان فسفر بالا در آب، کاهش میزان اکسیژن آب، افزایش میزان حرارت آب و بدنبال آن افزایش میزان تبخیر آب دریا و کلیه عوامل ایجاد شده در زمان آلودگی با فاضلاب یا پسابهای وارده از خشکی به دریا یا از شناورها که منجر به افزایش میزان بار مواد آلی محیط و در نتیجه ازدیاد و شکوفایی جلبکی در دریا می‌شود که این مسئله با افزایش سم تولید شده توسط گونه‌های مضر جلبکی می‌تواند محیطی بسیار خطرناک برای زیست انواع مختلف موجودات آبی باشد. از انواع سموم مترشحه از جلبک‌ها میتوان به سموم خطرناک Brevetoxin, Dinophysistoxin, Cigutoxin, Saxitoxin, Domoic acid اشاره نمود که اثرات زیان باری بر دستگاه عصب و در مدخل سیناپس‌های عصبی،

است. بنابراین مطالعه و شناخت اثرات سوء گونه‌های سمی در اکوسیستم‌های آبی لازم و ضروری بنظر می‌رسد. آب توازن یکی از عوامل ضروری برای حفظ تعادل کشتی است. سالانه حدود سه تا ده میلیارد تن آب توازن توسط کشتی‌ها انتقال می‌یابد که به صورت بالقوه انتقال دهنده گونه‌های آبی از نقطه ای به نقطه دیگر می‌باشد. در این میان گونه‌های جلبکی مضر (Toxic Algae) که موجوداتی نسبتاً مقاوم به شرایط متغیر محیطی هستند می‌توانند در این آب‌ها جابه جا شوند. از آنجا که این گونه‌ها سمی بوده می‌توانند به طور مستقیم و یا غیر مستقیم منجر به بروز مشکلاتی برای مصرف کنندگان دریایی شوند. به جز آب توازن که در ورود گونه‌های جلبکی مهاجم در یک منطقه نقش دارد عوامل موثر دیگری در به وجود آمدن و تشدید بلوم جلبکی می‌تواند نقش داشته

گونه‌های جلبکی، پایه و اساس زنجیره غذایی در اکوسیستم آبی محسوب می‌گردند به طوری که حیات سایر آبزیان مستقیم یا غیر مستقیم به این جلبک‌های میکروسکوپی وابسته می‌باشد. لیکن شکوفایی یا بلوم برخی از جلبک‌های سلولی، خصوصاً جلبک‌های سمی حوادثی را در اکوسیستم‌های دریایی سبب می‌گردد که دردناک و زیان بار می‌باشد. به طور کلی شکوفایی جلبکی یا بلوم جلبکی به ازدیاد نسبتاً سریع یک یا چند گونه جلبک اطلاق گردیده که این ازدیاد باعث تغییرات محسوسی در آب دریا می‌شود. شکوفایی جلبک‌های تک سلولی سمی در آب دریا را عموماً کشند قرمز (Red Tide) می‌نامند. این موجودات دریایی به جهت سم مترشحه از آنها که علاوه بر مرگ و میر ماهیان، پرندگان و پستانداران دریایی می‌تواند سلامت انسان را به خطر بیندازد از اهمیت ویژه‌ای برخوردار



و رسوبات آن به منظور پیشگیری و مقابله با انتقال ارگانیزم‌های آبی مضر خصوصاً گونه‌های جلبکی مضر را به تصویب رساند، بنابراین با ایجاد تسهیلات و امکانات دریافت و تخلیه آب توازن کمک فراوانی به عدم ورود این گونه‌های سمی به سواحل خواهد شد. تکمیل طرح‌ها و بهینه‌سازی تسهیلات جمع آوری مواد زائد از شناورها در محل تخلیه، توسعه زیستگاه‌های مصنوعی از قبیل ریفاها یا کاشت جنگلهای مانگرو که کمک فراوانی به پایش زیست محیطی در دریا می‌کنند، پایشهای ماهواره ای جهت مقابله با پدیده کشند قرمز، انجام مانورهای مقابله با پدیده کشند قرمز با مشارکت دستگاه‌های ذیربط از جمله راهکارهای پیشگیری از وقوع چنین پدیده‌های خطرناک در دریا می‌باشد. ■

پساب شهری و صنعتی) خصوصاً در زمان تغییر و افزایش دمای آب، کنترل دمای آب و کنترل میزان N/P نوترینت به فسفر آب همگی کمک به عدم شکوفایی جلبک می‌کند. گاهی با یک بلوم در مدت زمان کم اجسام آبی زیاد شده و بدنبال بالارفتن کدورت، نور رسانی کم شده و تعادل چرخه‌های زیستی آب به هم خورده و زندگی تمام موجودات به خطر می‌افتد. کاهش غلظت نوترینت و ذرات فسفر آب ممکن است به کاهش بلوم خوریات نواحی ساحلی کمک کند.

مدیریت آب توازن کشتی‌ها بعنوان یکی از منابع ورود گونه مهاجم جلبکی امری ضروری است. در این راستا سازمان جهانی دریانوردی (آی‌مو) در سال ۲۰۰۴ میلادی کنوانسیون بین‌المللی کنترل مدیریت آب توازن کشتی‌ها

کانالهای غشایی سلولهای بدن داشته که گاه منجر به مرگ موجود آلوده به سم میگردد. خطرات سموم جلبک‌های دریایی می‌تواند با اثر بر روی سلامتی موجودات زنده، اثر بر روی اکولوژی یا ایجاد تغییر در اکوسیستم‌ها همراه باشد. در دریا واقیانوسها، مواد غذایی که عموماً توسط جلبک‌ها تولید می‌شود توسط زئوپلانکتون‌ها (ماهی‌ها، میگوها و...) مصرف شده و سپس خود زئوپلانکتون‌ها توسط موجودات دیگر مانند انسان در زنجیره غذایی مصرف می‌شوند. حال اگر هر یک از زنجیره‌های چرخه غذایی شکسته شده یا به نوعی مسموم شوند بقیه زنجیره را درگیر و بنوعی تمام موجودات تحت تأثیر قرار می‌گیرند. بنابراین با یک تغییر کوچک در اکوسیستم تمام اکوسیستم درگیر می‌شود.

از جمله عوامل ایجاد کننده بلوم یا شکوفایی جلبکی، عدم مدیریت بر تخلیه مواد زائد و آب توازن کشتی‌ها در بنادر، افزایش ورود فاضلاب، روان آبهای کشاورزی و پسابهای صنعتی به دریا، ورود مواد مغذی از لایه‌های زیرین دریایی در اثر بهره برداری یا فعالیت‌های لایروبی در دریا، افزایش حرارت آب و یا افزایش فرایند تبخیر آب دریا می‌باشد.

انواع گونه‌های جلبکی مضر (Harmful Algae)

Dinoflagelata	Diatom	Others
Alexandrium excavatum	Pseudonitzschia australis	Amphidinium carterae
Alexandrium fundyense	Pseudonitzschia	Chatonella marina
Alexandrium minutum	Pseudodelicatissima	Chrysochromulina polylepis
Gambierdiscus toxicus	Chaetoceros convolute	Pfiesteria piscicida
Gymnodinium breve	Chaetoceros concavicornis	Prorocentrum " minimum
Gymnodiniumnagasakkiense		

روشها و راهکارهای مدیریتی جلوگیری از بلوم

بهترین زمان کنترل بلوم قبل از زمانی است که بلوم توسعه یافته باشد. پیشگیری از وقوع چنین پدیده‌هایی نیازمند شناخت اثرات زیانبار این پدیده بر محیط زیست دریایی است. احداث ایستگاه‌های سنجش آلودگی، ایجاد آمادگی لازم برای مقابله با شرایط بحرانی، دفع روان آبهای شهری (فاضلاب،



مسافران غیرقانونی

چالش پنهان صنعت کشتی رانی

احمد سلیمانی

موضوع مسافر قاچاق از دیرباز مورد توجه مجامع بین المللی مختلف قرار داشته است، تاریخچه‌ی طولانی آن به زمانی برمی‌گردد که اولین کشتی‌ها به دست بشر ساخته شدند و از آن‌ها در تجارت دریایی استفاده شد. در اوایل معضل مسافر قاچاق، مسأله‌ی مهمی نبود. دلیل کم اهمیت بودن موضوع، این بود که کشتی‌های قدیمی نسبت به کشتی‌های امروزی، کوچک‌تر و دارای خدمه‌ی زیادتری بودند. بنابراین مسافر قاچاق (برای این‌که وارد کشتی شود) و برای مدت طولانی ناشناخته باقی بماند، از شانس بسیار کمی برخوردار بود. همچنین در آن زمان، مباحث مربوط به حقوق بشر، به اندازه‌ی امروز مطرح و فراگیر نبود و مسافران قاچاقی که بر حسب اتفاق بر روی کشتی‌ها یافت می‌شدند به کارهای شاق و اجباری و بدون دستمزد گماشته می‌شدند. امروزه اندازه و تناژ کشتی‌های تجاری در حال افزایش است و صنعت دریانوردی نیز در همه‌ی زمینه‌ها، روزبه‌روز در حال قانون‌مندتر شدن است، که این خود، باعث توجه ویژه به پدیده‌ی مسافر قاچاق شده است.

۱۹۵۷ میلادی در بروکسل به تصویب رسید، اما هیچ‌گاه اجرایی نشد. در حقیقت برخی از امضاءکنندگان اصلی این کنوانسیون از اجرای مقررات مصوبه سر باز زدند و از آن انصراف دادند. مسافر قاچاق از منظر کنوانسیون بروکسل: "به شخصی گفته می‌شود که در بندر یا مکانی در نزدیکی آن، مخفیانه و بدون اجازه‌ی فرمانده، مالک کشتی یا دیگر اشخاص مسؤول وارد کشتی شود و بعد از آن که کشتی بندر را ترک کرد، بر روی کشتی باقی بماند." سازمان جهانی دریانوردی، مسافر قاچاق را این‌گونه تعریف می‌کند: "مسافر قاچاق به شخصی اطلاق می‌شود که مخفیانه به کشتی یا بار آن، بدون اجازه‌ی مالک، فرمانده‌ی کشتی یا دیگر اشخاص مسؤول وارد شود و بعد از خروج کشتی از بندر، یا تخلیه بار از کشتی، در بندر مقصد شناسایی و توسط فرمانده‌ی کشتی به مقامات ذی‌ربط گزارش شود." در تعریفی دیگر آمده است: "مسافر قاچاق به شخصی اطلاق می‌شود که مخفیانه به کشتی یا بار آن، بدون اجازه‌ی مالک، فرمانده‌ی کشتی و یا دیگر اشخاص مسؤول وارد شود و قبل از خروج کشتی از بندر، شناسایی گردد."

انواع مسافر قاچاق

طبق اعلام منابع معتبر مسافران قاچاق به چند دسته تقسیم می‌شوند: پناهندگان، مهاجران اقتصادی (در جستجوی کار)، پناهندگان سیاسی، مهاجران غیرقانونی و تبهکاران. مسأله‌ی اصلی که اشخاص را وادار به مهاجرت غیرقانونی به صورت مسافر قاچاق می‌کند، مسأله‌ی اقتصادی است. مشکلات اقتصادی و سیاسی که در جهان امروز وجود دارد، باعث شده است که جمعیت زیادی از مردمی که در پایین پلکان اقتصادی قرار دارند، به فکر زندگی بهتر در مکانی دیگر باشند. از این‌رو، مسافر قاچاق، خود را برای مدت چندین روز در مکان‌های تنگ و تاریک کشتی با شرایط سخت پنهان می‌کند، تا بتواند جایی با شرایط بهتر برای ارتزاق و زندگی برگزیند.

پناهندگان، کسانی هستند که از جنگ، درگیری‌های داخلی یا از ظلم و ستم، اذیت و آزار سیاسی و مذهبی فرار می‌کنند. این نوع مسافران قاچاق، به صورت خودجوش عمل می‌کنند و فاقد مدارک شناسایی هستند. پناهندگان سیاسی، کسانی هستند که سعی دارند وارد کشوری شوند که ممکن است پناهندگی سیاسی به آن‌ها اعطا شود. این افراد ممکن است پناهندگان اقتصادی باشند و برای این‌که به کشور خود بازگشت داده نشوند، تقاضای پناهندگی سیاسی می‌کنند. آن‌ها اغلب هویت حقیقی خود را پنهان می‌کنند، یا ماهیت کشوری آشوب‌زده را برای خود برمی‌گزینند.

بیشتر مهاجران غیرقانونی به امید آن‌که به صورت ناشناخته وارد یک کشور شوند، مدارک شناسایی خود را به همراه ندارند. اغلب،

با مسافران قاچاق در بندر، مطابق با قوانین کشور مقصد، به عنوان مهاجران غیرقانونی برخورد می‌شود. ممکن است بعد از آن که تقاضای پناهندگی سیاسی مسافران قاچاق ردّ شد، مهاجران غیرقانونی نامیده شوند. باید با مسافران قاچاقی که تقاضای پناهندگی سیاسی می‌کنند، مطابق با کنوانسیون‌های ملل متحد برخورد شود.

تبهکاران، آخرین نوع مسافران قاچاق و شاید خطرناک‌ترین آن‌ها باشند. ممکن است که این نوع مسافران قاچاق، خشونت به خرج بدهند و با مسؤولین همکاری نکنند. این افراد ممکن است در قاچاق مواد مخدر یا دیگر فعالیت‌های غیرقانونی فعالیت داشته باشند. این نوع مسافران، اغلب به صورت گروهی مهاجرت می‌کنند و می‌توانند خطرات جدی برای خدمه‌ی کشتی ایجاد کنند، که بعضی اوقات، در قبال عدم آسیب به خدمه، از مالک کشتی و... تقاضای وجه نقد یا انتقال آن‌ها به محل مورد نظرشان را دارند.

پیامدهای مسافر قاچاق

مسافران قاچاق و مهاجران غیرقانونی، نه تنها جامعه‌ی کشورهای مقصد را تحت تأثیر قرار می‌دهند، بلکه ضررهای اقتصادی زیادی را به اموال عمومی و بخش‌های خصوصی وارد می‌کنند. در حقیقت صرف هزینه، زمان و نیروی انسانی، از جمله پیامدهایی به شمار می‌روند که با شناسایی مسافران قاچاق و مهاجران غیرقانونی، بر اشخاص حقیقی و حقوقی تحمیل می‌شوند.

افزایش مسافران قاچاق و مهاجران غیرقانونی، باعث مخالفت عمومی



مهاجران غیرقانونی، می‌توانند اثرات منفی بر روی جامعه‌ی مقصد بگذارند. "مورگانلی" از کمیته‌ی مهاجرت و امنیت مرزهای آمریکا، خاطرنشان می‌کند که: "بیشتر مهاجران غیرقانونی که وارد آمریکا می‌شوند، به فعالیت‌های خراب‌کارانه می‌پردازند."

به طور خلاصه موارد ذیل، از جمله‌ی پیامدهای مسافران قاچاق و مهاجران غیرقانونی محسوب می‌شود:

۱. تحت تأثیر قرار دادن جامعه‌ی کشورهای مقصد.
۲. ضررهای اقتصادی به اموال عمومی و بخش خصوصی.
۳. صرف زمان و نیروی انسانی.
۴. تأخیر در حرکت کشتی.
۵. تحریک کشورها برای وضع قوانین سخت‌گیرانه.
۶. تحمیل مشکلات فراوان برای مالکین و فرماندهان کشتی‌ها.

نحوه‌ی ورود و مکان اختفای مسافران قاچاق

راه‌های متعددی برای ورود مسافر قاچاق به داخل کشتی وجود دارد. ساده‌ترین راه، ورود از طریق پلکان کشتی است. مسافر قاچاق، در غیاب و سهل‌انگاری نگهبان، وارد کشتی می‌شود و خود را در مکانی مناسب مخفی می‌کند. راه دیگر ورود مسافران قاچاق که بیشتر در بنادر آفریقایی انجام می‌گیرد، ورود توسط طناب‌های مهار کشتی است. یکی دیگر از راه‌های ورود به کشتی، از طریق کانتینر است. این طرز داخل شدن به کشتی، روشی سازمان‌یافته است و در بیشتر موارد، کانتینرهایی مورد استفاده قرار می‌گیرند که از بنادر چین به

می‌شود و باعث خواهد شد که دولت‌ها، قوانین پیش‌گیرانه‌ای را وضع کنند. در نتیجه این قوانین سختی‌های زیادی را به مالکین و فرماندهان کشتی‌ها تحمیل خواهد کرد. لازم به ذکر است که براساس برآورد UK P&I CLUP، هزینه‌ی مسافران قاچاق در صنعت کشتی‌رانی، سالانه ۲۰ میلیون دلار تخمین زده شده است. طبق آمار موسسه‌ی P&I CLUB، بین سال‌های ۱۹۹۵-۲۰۰۰ میلادی، تعداد موارد مسافر قاچاق به ۲۰۹۱ مورد رسید که این خود، هزینه‌ی ۱۱/۶ میلیون دلاری به موسسه تحمیل کرد. طبق برآورد موسسه یاد شده، حدود ۴۵/۰۰۰ دلار آمریکا، هزینه هر یک از مسافران قاچاق، برای نگهداری و بازگردانی آن‌ها به کشور متبوع است. این هزینه‌ها، اغلب توسط موسسه P&I CLUB، و براساس شرایط قرارداد منعقد شده، تحت پوشش قرار می‌گیرد.

علاوه بر هزینه‌های رو به افزایش مسافر قاچاق، مسأله‌ی تهدید امنیتی نیز از جانب مسافران قاچاق یا مهاجران غیرقانونی خشونت‌طلب، علیه خدمه‌ی کشتی، قابل تصور است. در حقیقت، احتمال رفتار خشونت‌آمیز در میان مسافران قاچاق یا علیه خدمه‌ی کشتی وجود دارد. از این نظر تعداد مسافران قاچاق بر روی کشتی، همواره دارای اهمیت است؛ به ویژه اگر تعداد آن‌ها از تعداد خدمه کشتی بیشتر باشد. در هر صورت، خدمه‌ی کشتی باید تدابیر امنیتی لازم برای ممانعت از ورود مسافران قاچاق به کشتی را اتخاذ کنند. با اجرایی شدن آئین‌نامه‌ی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS CODE)، مسأله‌ی امنیت دریانوردی مرتبط با مسافر قاچاق، به وسیله‌ی اعمال تدابیر پیش‌گیرانه، تأکید شده است.

مکان در دریای خروشان، می‌تواند محل بسیار خطرناکی برای این افراد باشد.

نحوه برخورد با مسافران قاچاق

بعد از آن که کشتی از بندر خارج شد و خدمه‌ی توانستند مسافران قاچاق را بر روی کشتی بیابند، یا این‌که مسافران به علت گرسنگی یا شرایط بد مخفی‌گاه، از آن‌جا خارج شدند و خود را تحویل خدمه‌ی کشتی دادند، به نظر می‌رسد که سه نوع برخورد متفاوت در نحوه‌ی تعامل با آن‌ها وجود داشته باشد:

برخورد اول

کاپیتان کشتی، طبق قوانین بین‌المللی و دریایی عمل می‌کند. در وهله‌ی اول، مسافران قاچاق شناسایی می‌شوند و سپس اطلاعات اخذ شده طبق فرمتی خاص، به اطلاع مالک کشتی و دیگر افراد مسؤل رسانده می‌شود. مسافران قاچاق در بندر، باید در کابین نگهداری شوند و در طول دریاپیما، بنا به تشخیص کاپیتان، آن افراد برای هواخوری به سطح عرشه آورده می‌شوند. برای این‌که زمان سریع‌تر سپری شود، به آن‌ها کتاب داده می‌شود و در برخی مواقع، حتی افراد به طور داوطلبانه در کارهای کشتی، به خدمه کمک می‌کنند.

برخورد دوم

نوع تعامل با مسافران قاچاق، همکاری خدمه با آن‌هاست. در این نوع برخورد، بعد از این‌که مسافر یا مسافرین قاچاق بر روی کشتی یافت شدند، فرماندهی کشتی برای خلاصی از حجم زیادی از مکاتبات، بازجویی‌های پی‌درپی در هر بندر، توبیخ، سرزنش و عزل از منصب خود، با مسافران قاچاق همکاری می‌کند. فرمانده، به مسافران قاچاق اجازه می‌دهد که در بندر یا در نزدیکی ساحل از کشتی خارج شوند. اگر هم مسافرین دستگیر شوند و پلیس به سراغ کشتی بیاید، فرمانده منکر وجود مسافر قاچاق بر روی کشتی خواهد شد.

برخورد سوم

در این نوع برخورد، فرمانده به دلیل رهایی از مشکلات مطرح شده در برخورد نوع دوم، با همکاری خدمه‌ی کشتی، مسافر یا مسافرین قاچاق را سرنگون می‌کند. مسافران قاچاق، به دلیل آن‌که مخفیانه و بدون اطلاع وارد کشتی می‌شوند، احتمال این‌که به سرنوشت مرگ دچار شوند زیاد است. برای این‌که کشتی بابت مسافر قاچاق توسط بندر مقصد جریمه نشود و این جریمه، از حقوق پرسنل کشتی کسر نگردد، بهترین راه عملی که به نظر خدمه می‌آید و در اجرای سریع آن می‌کوشند، کشتن مسافران قاچاق است. گزارش شده است که در سال ۱۹۹۵ میلادی، خدمه‌ی کشتی MC RUBY که به مقصد بندری در فرانسه در حرکت بود، متوجهی ۷ مسافر قاچاق غنایی در بار کشتی شدند. این هفت نفر توسط یکی از افسران کشتی، به وسیله‌ی اسلحه و با همکاری یکی از خدمه، به وسیله‌ی میله آهنی کشته می‌شوند. غافل از این‌که یکی از مسافران قاچاق (برادر یکی از کشته‌شدگان، تا آن زمان، هنوز در بار کشتی مخفی بوده است). به محض رسیدن کشتی به بندر، او از کشتی فرار می‌کند و پلیس را در جریان ماجرا قرار می‌دهد. به ندرت اتفاق می‌افتد که چنین موردی به دادگاه گزارش شود، اما کشتار مسافران قاچاق، همچنان در دریاها و دور از چشم قانون اتفاق می‌افتد.

مسافر قاچاق در ISPS CODE

آیین‌نامه‌ی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری، بعد از حوادث بحث‌برانگیز حمله‌ی انتحاری به برج‌های دوقلوی نیویورک، توسط



مقصد آمریکا فرستاده می‌شوند. در یکی از چنین رخدادهایی، ۲۱ نفر مسافر قاچاق، در کانتینرهای تخلیه شده، واقع در بندر لانگ‌بیچ ایالت کالیفرنیا یافت شدند و در مورد دیگری ۱۶ نفر، از کانتینری واقع در بندر سیاتل پیاده شدند.

مورد دیگر از نحوه‌ی ورود مسافر قاچاق به کشتی که در بندر شایع است، مخفی شدن کارگران تخلیه و بارگیری در کشتی‌ها و خروج آن‌ها از بندر، به عنوان مسافر قاچاق است. کارگران تخلیه و بارگیری که چند روزی را بر روی کشتی کار کرده‌اند، محل مورد نظر را شناسایی می‌کنند و قبل از خروج کشتی از بندر، به ذخیره و جاسازی آب و مواد غذایی، در محل مورد نظر می‌پردازند، تا چند روزی را در آن‌جا، پس از خروج کشتی از بندر سپری کنند.

برخی از مسافران قاچاق، خود را درون محفظه‌ی بالای تیغه‌ی سکان کشتی مخفی می‌کنند. در یکی از این موارد، پلیس و مسؤلین بندر ریچرزد بی، واقع در آفریقای جنوبی، پنج مسافر قاچاق را دستگیر کردند که در محفظه‌ی بالای تیغه‌ی سکان کشتی (TAI HARMONY)، مخفی شده بودند. آن‌ها که از بندر مومباسا، واقع در کشور کنیا وارد کشتی شده بودند، پس از ده روز به هنگام خروج از مکان مورد نظر، توسط پلیس دستگیر شدند. به گفته‌ی پلیس ریچرزد بی، محفظه‌ی بالایی تیغه‌ی سکان، بیشتر مورد توجه مسافران قاچاق است. این

الزاماتی را تعیین می‌کند که طبق آن، حقوق مسافرین قاچاق، خصوصاً از طریق رعایت اصول انسانی، به هنگام ارتباط با آن‌ها به رسمیت شناخته می‌شود.

نتیجه‌گیری

پدیده‌ی مهاجران غیرقانونی و مسافران قاچاق، تا زمانی که مشکلات سیاسی، اقتصادی و بی‌عدالتی‌های اجتماعی در سرتاسر جهان وجود داشته باشد، به صورت کامل حل نخواهد شد. با این وجود، کشورها باید تلاش خود را معطوف مبارزه و جلوگیری از پدیده‌ی مسافر قاچاق کنند. دولت‌ها با ارتقای موقعیت سیاسی، ایجاد پایداری اقتصادی و اجرای عدالت در کشور متبوع خود، باعث خواهند شد که شهروندان به ماندن و تلاش در کشور خود دلگرم شوند. یکی از بهترین راه‌های ورودی مسافر قاچاق به کشتی، از طریق بنادر است. مسؤولین بندری، از طریق نظارت بیشتر بر افراد ورود به بندر، اطلاع‌رسانی و همچنین تعیین چارچوبی برای مجازات مسافران قاچاقی برگشت داده شده یا دستگیر شده، باید با این پدیده مبارزه کنند. به طور خلاصه، می‌توان اقدامات ذیل جهت کاهش موارد مسافران قاچاق را نام برد:

- آگاه‌سازی افراد از عواقب مسافرت‌های غیرقانونی.
- تعیین چارچوبی برای مجازات افراد دستگیر شده یا برگشت داده شده.
- ارتقای همکاری میان دستگاه‌های مرتبط با مسافر قاچاق.
- ایجاد ارتباط منظم و مستمر با IMO و استفاده از تجربیات دیگر کشورها.
- تجزیه و تحلیل و شناسایی مکان‌هایی با ریسک بالا (از جهت اختفای مسافران قاچاق) و اعلام به شرکت‌های کشتی‌رانی.
- سازمان جهانی دریانوردی انتظار دارد که با اجرای الحاقیه‌ی اخیر کنوانسیون FAL و اجرای اقدامات امنیتی مشروح در آیین‌نامه ISPS، تأثیر به‌سزایی در کاهش تعداد مسافران قاچاق داشته باشد. ■

IMO در سال ۲۰۰۲ میلادی به تصویب رسید. کد بین‌المللی ISPS، در رابطه با مسافر قاچاق، صرفاً پیش‌گیرانه است. آیین‌نامه از دو قسمت "الف" و "ب" تشکیل شده است که بخش اول آن لازم‌الاجرا و بخش دوم بیشتر جنبه‌ی توصیه‌ای دارد. بخش "ب" آیین‌نامه، توصیه‌هایی در محافظت از کشتی در رابطه با ممانعت از ورود مسافر قاچاق، در قالب افراد غیرمجاز دارد.

در مقرره‌ی ۸،۹،۴ بخش "ب" توصیه می‌شود که طرح امنیتی کشتی، باید شامل کلیه‌ی تهدیدهای ممکن، از قبیل ورود افراد و استفاده‌ی غیرمجاز از کشتی و نحوه‌ی رفتار با مسافران قاچاق باشد. مقرره‌ی ۱۵،۱۱،۴ بخش "ب" توصیه می‌کند که طرح امنیتی تسهیلات بندری، باید همه‌ی تهدیدهای ممکن از قبیل ورود و استفاده‌ی غیرمجاز، مانند حضور مسافران قاچاق را لحاظ کند.

مقابله با چالش‌های زیادی را برای آیین‌نامه‌ی ISPS پیش بینی کرده‌اند که یکی از آن‌ها مسافر قاچاق است. هر چند که با افزایش تدابیر امنیتی در هنگام تعامل کشتی با بندر، وضع قوانین مرتبط با کالا و مواد مصرفی کشتی به همراه تعیین مناطق محدودیت‌دار در بندر و کشتی، تأثیر مستقیم بر کاهش آمار مسافر قاچاق خواهد داشت، اما این معضل را نمی‌تواند به طور کامل ریشه‌کن کند.

مسافر قاچاق در کنوانسیون FAL

کنوانسیون FAL در سال ۱۹۶۵ میلادی به تصویب رسید. اهداف اصلی این کنوانسیون عبارتند از: جلوگیری از تأخیرهای ناخواسته در ترافیک دریایی، تسهیل در همکاری‌های میان دولت‌ها، رسیدن به بالاترین سطح از همبستگی در تشریفات اداری و رویه‌ها. در سال ۲۰۰۲ میلادی، اصلاحیه‌ی کنوانسیون در رابطه با مسافر قاچاق به تصویب رسید. اصلاحیه، شامل دو بخش اساسی است که بخش اول آن، الزاماتی را در خصوص جست‌وجوی کشتی‌ها برای یافتن مسافر قاچاق در بنادر، با ریسک بالا و تشدید اقدامات برای جلوگیری از ورود و اختفای مسافرین قاچاق بر روی کشتی مشخص می‌کند. بخش دوم،



اثرات منفی بی توجهی به ایمنی دریانوردی

مترجم: نوروز محمدخانی

همین راستا، در یکی از تصاویر منتشرشده، کارگری که در حال بالا رفتن از یک کانتینر است، نشان داده شده است.

کارگر یاد شده، در شرایطی مشغول بالا رفتن از کانتینر است که به نظر نمی‌رسد از تجهیزات ایمنی مناسب برخوردار باشد و عجیب‌تر این که، در پس زمینه عکس، دو نفر با ظاهر ناظر (هر دو با پوششی کاملاً مشخص و قابل رؤیت)، نظاره‌گر بالا رفتن کارگر یاد شده هستند. پشت‌سر آنان، در پس زمینه، دست‌کم یک نفر دیده می‌شود که کلاه ایمنی بر سر دارد.

در بالای یک کانتینر، کارگران بارانداز، مشغول کار با وسیله‌بی هستند که از بالا آویزان است، دست‌کم یکی از کارگران، کفش به پا ندارد. تهیه‌کننده‌ی گزارش، در پایان برای حسن‌ختم، اظهار می‌دارد: "کارگری مشاهده می‌شود که مشغول پایین آمدن از یک ردیف کانتینر، به ارتفاع ۵ متر در عرشه‌ی شناوری دیگر بوده است که کار بارگیری آن در پایانه به اتمام رسیده است."

تهیه‌کننده‌ی گزارش، با تکیه بر آن چه که شخصاً مشاهده کرده، این عبارت را به زبان می‌آورد: "چرا و چگونه مسئولان یک پایانه کانتینری، به رغم تدوین و ابلاغ قوانین مدون و موجود در حوزه‌ی تأمین ایمنی در عرشه کشتی، به کارگران بارانداز اجازه می‌دهند بدون رعایت تمهیدات ایمنی کار کنند؟" وی در ادامه می‌افزاید: "باور این نکته دشوار است که شرایط سرویس‌دهی، آموزش ایمنی را دربر نمی‌گیرد و کارکنان، بی‌مهابا، بدون رعایت اصول ایمنی به کار مشغول‌اند و عجیب‌تر این که، مقامات محلی اجازه می‌دهند این روند بدون اعمال هر گونه فشار و تحریم ادامه یابد. این امر، واکنشی قابل درک به آن چه که مشاهده شده است، محسوب می‌شود."

هر چند، منطق حکم می‌کند بدون بررسی تمامی حقایق، نباید به نتیجه‌گیری مبادرت

بنده به عنوان عضو مشترک نشریه‌ی Seaways، متعلق به انستیتوی دریانوردی (Nautical Institute) را به طور منظم دریافت می‌کنم که هر ماه، ضمیمه‌ی خواندنی، تحت عنوان "گزارش حادثه دریایی" (MARS) به همراه دارد.

در شماره‌ی اخیر این نشریه، دو گزارش به چشم می‌خورد که برای خوانندگان می‌تواند هم جالب و هم نگران‌کننده باشد. گزارش‌ها اغلب با سوانح دریایی ارتباط دارند، اما در متن آن‌ها، شاخص‌های دیگری همچون: بار و دیگر امور مرتبط، از نظر دور نگاه داشته نشده است. به علاوه، این گونه گزارش‌ها ممکن است از فایده‌هایی ویژه برخوردار باشند، زیرا گاهی اوقات، نحوه‌ی نگرش دریانوردان به پایانه‌ی ساحلی و عملیات آن را به تصویر می‌کشند. گزارش‌های آرایه شده بیش‌تر اظهارنظری عمومی در مورد فقدان ایمنی در پایانه‌های دریایی و تعمیم پیامدهای منفی رعایت نکردن استانداردهای ایمنی به بخش‌های دیگر و دور از پایانه‌های بارگیری محسوب می‌شوند. اسامی کشتی‌ها، پایانه‌ها، شرکت‌ها و افراد هرگز آرایه نمی‌شوند و این امر، شاخصی است که باید رعایت شود. به تناسب آن، در مورد محل وقوع حادثه به هیچ نکته‌ی اشاره نمی‌شود. بهترین کاری که می‌توانم انجام دهم، نقل آن گزارش است.

عنوان گزارش عبارت بود از "عملیات غیرایمن کارگران بارانداز". شخص گزارش‌دهنده اظهار می‌دارد: "در پایانه‌ی کانتینری، شاهد اقدامات بسیار غیرایمن از سوی کارگران بارانداز بوده است."

تهیه‌کننده‌ی گزارش، در ادامه می‌افزاید: "کارگران بارانداز در هر نوبت بارگیری، به سختی با دست و پا روی سقف کانتینری که قرار بود بارگیری شود (بدون در اختیار داشتن نردبان) بالا می‌رفتند و گاهی اوقات نیز، کار بالابردن کارگران، با استفاده از چنگک‌های فورک لیفتراک انجام می‌شد." در

ورزید، اما با تکیه بر گزارش آرایه شده، به راحتی می‌توان ادعان داشت که: برخی اصول ایمنی و تمهیدات بازدارنده، در پایانه‌ها رعایت نمی‌شود و با توجه به زنجیره‌بی بودن و ارتباط بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، به ویژه حمل‌ونقل دریایی، تبعات یا پیامدهای منفی عدم رعایت این گونه اصول، بی‌تردید به بخش پایانه محدود نمی‌شود، بلکه تمام بخش‌های این صنعت را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

در این جا باید به دو بُعد دیگر اشاره کرد: نخست، یک تماشاچی (مانند شخصی که این گزارش را تهیه کرده است) با مشاهده‌ی چنین صحنه‌هایی، مقوله‌ی ایمنی را به هنگام عبور از پایانه یا سایر بخش‌های مرتبط با حمل‌ونقل دریایی، خیلی جدی نمی‌گیرد (در حالی که مانند اکثر دریانوردان، باید آن را جدی بگیرد) و در نتیجه، تعمیم این فرهنگ غلط به حوزه‌ی دریانوردی، با اثرات جبران‌ناپذیر همراه خواهد بود. متأسفانه رفتار یادشده، با این واقعیت که افراد باید از ضروت رعایت ایمنی در هر حال و در هر موقعیت



ارایه‌ی تصویری روشن و بلامنزاع از ضرورت رعایت اصول و استانداردهای ایمنی توسط دریانوردان و سایر افراد حاضر در این عرصه، به دلیل بی‌توجهی عمدی یا سهوی به این گونه اصول، از جمله پیامدهای منفی آن محسوب می‌شود. با نگاهی گذرا به حوادث و سوانح دریایی، به راحتی می‌توان نشانه‌های روشنی از بی‌توجهی به اصول ایمنی و استانداردهای مرتبط را نظارگر بود.

سالانه میلیون‌ها دلار به بخش ایمنی دریانوردی اختصاص می‌یابد که سوء مدیریت (از دیگر شاخص‌های تاثیرگذار بر رعایت اصول و استانداردهای ایمنی) و مشاهده رفتارهای غیرمستولانه (همان گونه که در گزارش به آن اشاره شد) در به هدر رفتن منابع تخصیص یافته، نقشی انکارناپذیر دارند. آیا می‌توان از آثار و پیامدهای این گونه بی‌توجهی‌ها و نتایج مخرب آن بر روند حمل‌ونقل دریایی چشم پوشید؟ پاسخ را به شما خواننده گرامی وا می‌گذارم. ■ منبع: نشریه‌ی تخصصی کارگوسیستم

در پاسخ به این پرسش، باید منصفانه (براساس مطالعات و پژوهش‌های به عمل آمده) و قاطعانه اذعان داشت که، این مهم بر کل فرایند حمل‌ونقل دریایی و تعمیم آن به بخش‌های مختلف و حتی سایر شیوه‌های حمل‌ونقل تأثیرگذار است. نگارنده، هیچ توجیهی را مبتنی بر توقف پیامدهای منفی بی‌توجهی به استانداردهای ایمنی در محیط پایانه نمی‌پذیرد و آن را شایبه‌ی بیش نمی‌انگارد. با عنایت به این حقیقت انکارناپذیر، زنجیره‌ای بودن اغلب تلاش‌های مرتبط با صنعت حمل‌ونقل (به ویژه حمل‌ونقل دریایی) از یک سو و نگاه کلان برنامه‌ریزان و متولیان صنعت به مقوله‌ی ایمنی و استانداردهای مربوط به آن از سوی دیگر، هیچ راه‌گیزی را برای از نظر دورداشتن جایگاه بسیار مهم و حیاتی شاخص ایمنی و ارتباط درونی آن با بخش‌های گوناگون زنجیره‌ی حمل‌ونقل، از نقطه‌ی شروع (پایانه‌ی دریایی مبدأ) باقی نمی‌گذارد. به گفته‌ی کارشناسان، عدم تأثیر یا حداقل کم تأثیر شدن تلاش‌های صورت گرفته برای

آگاهی داشته باشند، در تضاد کامل است. بُعد دیگر، تأثیر این گونه رفتار بر افرادی است که از استاندارد ایمنی آگاهی دارند. این مورد، به طرح پرسشی زیربنایی منتهی می‌شود. پایانه‌ها، کانتینرها و حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی، چه اطلاعات و چه تأثیری را به تماشاگران، به ویژه تماشاگران دایمی (مانند: رانندگان خودرو و دریانوردان فعال در دو عرصه‌ی حمل‌ونقل جاده‌یی و دریایی) القاء می‌کند؟ آیا ورود آنان (در جریان عبور از پایانه) به خوبی سازمان‌دهی می‌شود و آنان به درستی با روش‌ها و فرآیندهای ایمنی آشنا می‌شوند- یا هیچ اتفاق خاصی نمی‌افتد و آنان درون خودروهایشان رها می‌شوند؟ در پایان باید به این پرسش پاسخ داد که: آیا به راستی، عدم رعایت استانداردهای ایمنی، از نقطه‌ی شروع، یعنی پایانه‌های دریایی، بر کل فرایند حمل‌ونقل دریایی بار، به ویژه حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی تأثیر می‌گذارد؟ و اگر پاسخ مثبت است چگونه؟

بروز و ظهور صنعت کشتی سازی در آسیا

مترجم: نوروز محمدخانی

صنعت کشتی سازی، از زمان توسعه و تحول آن در منطقه اروپا تاکنون، مرحله‌ی بلوغ را طی می‌کند. از سال ۱۹۶۰ میلادی، این صنعت با توجه به ماهیت آن، از نوعی روند چرخه‌ای با فراز و نشیب زیاد برخوردار بوده است. ۵ تغییر چرخه‌ای اصلی به تدریج تسلط بر این صنعت را از بازارهای اروپایی به مقصدهای کم‌هزینه‌ی آسیایی، مانند: کره جنوبی، ژاپن و چین انتقال داده است. این صنعت، بر اساس حضور جهانی‌اش در اغلب مناطق جهان مانند: اروپا، آسیا، آمریکا و... همواره با فعالیت‌های کشتی سازی توصیف می‌شود. تراکم بالای نیروی کار و نیاز شدید به سرمایه‌گذاری مالی - کاری ناشی از دوره‌ی طولانی مدت تکمیل پروژه‌ی ساخت شناور، از دیگر ویژگی‌های شاخص این صنعت محسوب می‌شود. اعطای تسهیلات مالی / کمک‌های بلاعوض و سایر انگیزه‌ها از سوی دولت‌های متعلق به کشورهای فعال در صنعت تولید شناورهای دریایی، رشد و توسعه‌ی این صنعت را از جنبه‌های بسیار، تحت تأثیر قرار داده است.

تقاضا برای ساخت شناور، قبل از هر چیز ممکن است به دو عامل وابسته باشد: تقاضای فزاینده و تقاضا برای جایگزینی (کشتی نوبه‌جای کشتی قدیمی و فرسوده). عوامل دیگری مانند: رشد و توسعه‌ی تجارت دریایی، رشد فزاینده‌ی فعالیت‌های مرتبط با اکتشاف و تولید، افزایش نرخ‌های بار، نرخ‌های شناور جدید ساخت و غیره، در افزایش تقاضا برای ساخت کشتی‌های جدید مؤثر هستند. تقاضای جایگزین کردن شناورهای جدید، از پیر شدن ناوگان جهانی و برخی قوانین و مقررات، مانند قانونی که بر اساس آن شناورهای تانکر تک‌بدنه (Single Hull) تا سال ۲۰۱۰ باید از چرخه‌ی سرویس دهی خارج شوند، نشأت می‌گیرد. در اصل، کشتی‌ها را می‌توان به چهار دسته تقسیم کرد:

- شناورهای مخصوص حمل بار فله‌ی تر (Wet Bulk Carrier)

- شناورهای مخصوص حمل بار فله‌ی خشک (Dry Bulk Carrier)

- کشتی‌های کانتینری

- شناورهای مخصوص

هر یک از این چهار گروه‌بندی را می‌توان به زیرگروه‌های دیگر تقسیم کرد. ظرفیت مرکز کشتی سازی، نوع شناوری که امکان ساخت آن وجود دارد را تعیین می‌کند. هر چه کارخانه‌ی کشتی سازی بزرگ‌تر باشد، قابلیت آن برای تولید شناورهای بزرگ، مانند: تانکرها، شناورهای عظیم مخصوص حمل بار فله بیشتر است. هزینه‌ی تأمین مواد خام و نیروی کار انسانی، اصلی‌ترین هزینه برای ساخت کشتی محسوب می‌شوند. در زمینه‌ی ظرفیت، مراکز

کشتی سازی جهان، هم‌اکنون با نوعی فشار یا استرس در ارتباط با ثبت سفارش‌های ساخت کشتی (که تا سال ۲۰۱۰ پر شده است) روبه‌رو هستند

فاصله‌ی زمانی بین سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۰۸، برای تولیدکنندگان کشتی در اقصی نقاط جهان (به‌ویژه در قاره‌ی آسیا)، با افزایش ارزش سفارش ساخت از ۷۸/۳ میلیون تناژ ناخالص (GT) در سال ۲۰۰۰ به ۳۳۲/۹ میلیون تناژ ناخالص در سال ۲۰۰۸، بر اساس شاخص نرخ رشد سالیانه‌ی ترکیبی (Compounded Annual Growth Rate) ۲۲/۹ درصد، به‌منزله‌ی عصر طلایی به شمار می‌رفته است. به همان نسبت، با افزایش میزان سرمایه‌گذاری‌های جدید در این حوزه، ظرفیت‌های کشتی سازی از ۳۳/۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۰ میلادی به ۱۹۴/۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۸ میلادی، بر اساس شاخص نرخ رشد سالانه‌ی ترکیبی افزایش یافت. بر پایه‌ی مقیاس جهانی، کره‌ی جنوبی، چین و ژاپن، سه کشور بزرگ تولیدکننده‌ی کشتی (بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده‌ی کشتی)، بر مبنای تعداد سفارش‌های ارایه‌شده برای ساخت کشتی محسوب می‌شوند؛ به طوری که این سه کشور در ۳۱ ژوئیه سال ۲۰۰۸، در کل ۸۴/۳ درصد



عوامل تأثیرگذار در پس این رشد و توسعه‌ی صنعت تولید شناورهای دریایی در چین محسوب می‌شود؛ به طوری که میزان سفارش‌های ساخت را از ۳/۹ میلیون CGT در سال ۲۰۰۹ به ۵۳/۹ میلیون CGT در سال ۲۰۰۸ بر مبنای نرخ رشد ترکیبی سالانه‌ی ۴۵/۵ درصد افزایش داده است. کشور ژاپن که روزگاری (طی سال‌های ۱۹۶۰ میلادی) در عرصه‌ی کشتی‌سازی در سطح جهان جایگاه نخست را در اختیار داشت، به تدریج این مقام را از دست داد. فقدان سرمایه‌گذاری و افزایش هزینه‌های تأمین نیروی انسانی در مقایسه با سایر مقصدهای کشتی‌سازی مانند ویتنام، از جمله عواملی است که باعث تسریع سقوط ژاپن در این عرصه شد. به رغم مشکلات پیش‌رو، ژاپنی‌ها همچنان رتبه‌ی سوم جهان را در زمینه‌ی ساخت کشتی و در اختیار داشتن تعداد سفارش ساخت (با افزایشی حایز اهمیت از ۱/۶ میلیون CGT در سال ۲۰۰۰ میلادی به ۳۰/۵ میلیون CGT در سال ۲۰۰۸ میلادی بر مبنای نرخ رشد ترکیبی سالانه‌ی ۱۴/۸ درصد) در اختیار دارند. هرچند با توجه به افزایش رقابت در این صنعت، مراکز کشتی‌سازی ژاپن، کماکان شاهد بدتر شدن اوضاع اقتصادی خواهند بود، اگر تمهیدات اصلاحی، هر چه زودتر به اجرا در نیاید.

سفارش‌های جهانی ساخت کشتی را به خود اختصاص دادند. رشد و توسعه‌ی صنعت تولید شناورهای دریایی در کشورهای آسیایی کره‌ی جنوبی، چین و ژاپن را می‌توان به حمایت بی‌قید و شرط دولت از این صنعت با اختصاص کمک‌های نقدی بلاعوض، توسعه‌ی واحدهای فرعی یا کمکی و تدوین قوانین و مقررات در حمایت از این صنعت نسبت داد. صنعت کشتی‌سازی کره‌ی جنوبی، به‌منزله‌ی یک صنعت راهبردی، شاهد موج خروشان در ثبت سفارش تولید کشتی از ۱۴/۸ میلیون تناژ ناخالص مصرفی (Compensated Gross Tonnage) در سال ۲۰۰۰ میلادی به ۶۵ میلیون CGT در سال ۲۰۰۸ میلادی با نرخ رشد سالیانه‌ی ترکیبی ۲۳/۵ درصد بوده است. افزایش تعداد سفارش ساخت کشتی در کره‌ی جنوبی، از سفارش‌های ثبت‌شده‌ی ساخت کشتی در جهان فراتر رفته است. مراکز تولید شناورهای دریایی چین که تحت نظارت دو سازمان اصلی دولتی، یعنی تعاونی صنعت کشتی‌سازی چین (CSIC) و تعاونی کشتی‌سازی دولتی چین (CSSC) فعالیت می‌کنند، از ده سال گذشته تاکنون، شرایط بسیار خوبی را تجربه کرده‌اند. افزایش تقاضاهای داخلی ساخت شناور، دسترسی به نیروی کار ارزان، مهارت‌های فنی و غیره، از جمله

را شاهد بوده است. هم‌اکنون این کشور به عنوان پنجمین کشتی‌سازی جهان، از تمامی امکانات برای حضور آتی در این عرصه به عنوان یک غول کشتی‌ساز برخوردار است. به‌ویژه تمایل مشهود کشتی‌سازان اروپایی به این کشور، زمینه‌ی تقویت بیش‌تر این صنعت را در ویتنام فراهم آورده است. صنعت تعمیر کشتی‌سازی می‌تواند به عنوان نوعی صنعت همیشه‌سبز با افزایش فعالیت‌های تجاری مرتبط با گسترش ناوگان کشتیرانی جهان تشریح کرد. به‌همراه کشور سنگاپور، به عنوان رهبر یا پیشرو این صنعت، سایر کشورها همچون: دبی، بحرین، کلمبو و غیره، به عنوان مراکز اصلی تعمیر کشتی در جهان ظهور کردند. صنعت تعمیر کشتی هند، توسط مدیرعامل کشتیرانی هند، از طریق شکل‌گیری واحدهای ثبت‌شده و دارای گواهینامه‌ی تعمیر کشتی هدایت می‌شود. از مجموع ۳۵ واحد دارای گواهینامه‌ی تعمیر کشتی (که به ثبت رسیده‌اند)، تنها به ۷ واحد تأییدیه‌ی دائم اعطا شد. اگرچه فشار کافی برای توسعه‌ی امکانات و تسهیلات مربوط به تعمیر شناور در هند وارد شده است، اما این صنعت، کماکان در مراحل آغازین توسعه قرار دارد. با توجه به دسترسی به نیروی کار ارزان و موقعیت راهبردی در این کشور، همچنان باید برای کشف پتانسیل‌های بالقوه و بالفعل کردن آن‌ها، تلاش‌های چشم‌گیری صورت پذیرد.

باید به این نکته نیز اشاره کرد که صنعت ساخت شناورهای دریایی، طی سال‌های اخیر، از رشدی خیره‌کننده برخوردار شده است. درعین‌حال، کشتی‌سازان به دلیل ترس از رکود اقتصادی جهان، شاید در آینده‌ی نزدیک با مشکلاتی (به‌ویژه در سایه‌ی این واقعیت که حجم تجارت جهانی، کماکان ممکن است شاهد کاهش قابل ملاحظه‌ای باشد) مواجه شوند. علاوه بر آن، هم‌اکنون سفارش ساخت ناوگان عظیم (۴۵ درصد ناوگان موجود جهانی در ۳۱ ژوئیه سال ۲۰۰۸ میلادی) در اختیار است. بنابراین، این صنعت باید مدرن‌سازی مستمر فن‌آوری، کنترل هزینه‌های مربوط به تأمین نیروی انسانی و غیره را در دستور کار خود قرار دهد؛ به‌گونه‌ای که با فرآیند رشد و توسعه، به شکلی کارآمد هماهنگ باشد. دست‌اندرکاران این صنعت ممکن است در صورت رکود و ایستایی در زمینه‌های یادشده، از دست دادن سهم بازار خود را به بازارهای جدیدتر و ارزان‌تر، مانند ویتنام (که در این عرصه نمودی شگفت‌انگیز داشته) شاهد باشند.

در هند، ورود بازیگران خصوصی به این عرصه، زمینه‌ی تقویت و توسعه‌ی صنعت را به شکلی بسیار تأثیرگذار فراهم آورده است. این شاخص، همراه با تدوین برخی قوانین حمایتی دولت، هم ممکن است فرصت‌های فزاینده‌ی شغلی در خور توجهی ایجاد کند (چه در صنعت کشتی‌سازی و چه در صنایع ثانویه یا کمکی) و هم مشارکت فزاینده‌ی این صنعت در رشد تولید ناخالص ملی کشور را در پی داشته باشد.

تأثیر رکود اقتصادی جهان بر صنعت کشتی‌سازی جهان

بازار کشتی‌سازی، با لغو یا به حالت تعلیق درآمدن نزدیک به ۳۰ درصد سفارش ساخت، شرایط متلاطمی را تجربه می‌کند. درعین‌حال، انتظار می‌رود که این صنعت، به‌زودی شاهد گذر از این طوفان ناشی از اثرات بحران مالی جهان (به دلیل پایان یافتن رکود اقتصادی) باشد. مراکز تولید شناورهای دریایی، باید برای پاسخ‌گویی به سفارش‌های ساخت کشتی‌های جدید (هنگامی که تجارت جهانی و تولید داخلی رونق می‌یابد و شرکت‌های کشتیرانی نیاز به جایگزینی کشتی‌های نو با کشتی‌های کهنه را احساس می‌کنند) کاملاً مجهز باشند. مراکز کشتی‌سازی باید ظرفیت‌های تولید را برای رویارویی با چالش‌های ناشی از نامشخص بودن بازار (که انتظار می‌رود به‌زودی جان تازه‌ای بگیرند) افزایش دهند.

درعین‌حال، بازیگران جدید باید با دقت و با احتیاط در این عرصه گام بردارند؛ زیرا گام نهادن به بازار کشتی‌سازی بدون رعایت الزامات موجود، ممکن است بی‌فایده باشد. راهبرد اصلی آنان، باید در نگاه‌داشتن جای ثابت در بخش کشتی‌سازی و تعمیر کشتی تعریف شود؛ در شرایطی که از نوعی تضمین برای دراختیار داشتن گردش پول نقد به اندازه‌ی کافی و حفظ



صنعت کشتی‌سازی هند، با دراختیار داشتن نزدیک به ۱/۲۴ درصد سفارش ساخت کشتی در جهان، در مقام ششم قرار دارد. گستره‌ی ساحل طولانی، نیروی کار ارزان، نیازهای فزاینده‌ی ناوگان در سطح جهان، به‌همراه تکمیل ظرفیت‌های تولید در کشورهای کره‌ی جنوبی، چین و ژاپن، عوامل اصلی و تضمین‌کننده‌ی افزایش سفارش‌های ساخت کشتی در هند (که از ۰/۸۴ میلیون GT در سال ۲۰۰۶ به ۲/۷ میلیون GT در سال ۲۰۰۷ افزایش یافته است) محسوب می‌شوند. یک دهه قبل، صنعت کشتی‌سازی هند، به ساخت شناورهای کوچک درون‌ساحلی، کرجی و غیره محدود بوده است. از آن زمان تاکنون، هندی‌ها ضمن بهبود شرایط در بخش تأمین شناورهای دریایی، حرف‌هایی برای گفتن دارند. شرکت‌های خصوصی هندی، به‌ویژه با توسعه در زمینه‌ی ظرفیت و فن‌آوری، در حال پذیرش سفارش ساخت شناورهای بزرگ‌تر مانند: تانکرهای مخصوص حمل سوخت و شناورهای مخصوص حمل بار فله و غیره هستند. بی‌تردید، صنعت ساخت شناورهای دریایی در کشور ویتنام، جهشی عظیم

ساخت کشتی در سطح جهان، از ۲/۳۶۷ میلیون GT در ۳۱ دسامبر سال ۲۰۰۸، میلادی به ۵/۳۰۳ میلیون GT در ۳۱ دسامبر سال ۲۰۰۹ میلادی کاهش یافت که این روند عمدتاً از کاهش سفارش ساخت شناورهای جدید و افزایش تعداد کشتی‌های تحویل داده شده در مقایسه با سال تقویمی ۲۰۰۸ میلادی نشأت می‌گرفت. با توجه به کاهش قیمت شناور از نقطه‌ی اوج، ثبت سال به سال کاهش به میزان ۲۰ تا ۳۰ درصد و افزایش حایز اهمیت تعداد کشتی اوراق شده در سال ۲۰۰۹ میلادی، بی‌تردید، صنعت کشتی‌سازی، افول در فعالیت‌های این بخش (برخلاف آن چه که در دوره‌ی شکوفایی بین سال‌های ۲۰۰۶-۲۰۰۸ میلادی پیش‌بینی می‌شد) را شاهد بوده است.

در این گزارش تلاش می‌شود به برخی پرسش‌های مطرح‌شده‌ی پاسخ داده شود:

در خلال سال‌های ۲۰۱۰-۲۰۱۳، از صنعت کشتیرانی و سایر صنایع وابسته به آن از جمله صنعت تولید شناورهای دریایی، انتظار می‌رود چگونه با معضل فرا-ظرفیت (ظرفیت بیش از اندازه) مقابله کنند؟

آیا مراکز کشتی‌سازی، کماکان با معضل لغو سفارش‌های ارایه‌شده روبه‌رو خواهند بود؟ آیا مالکان کشتی، هنوز ترجیح می‌دهند به جای شناورهای نو، شناورهای دست دوم خریداری کنند؟ آیا قاره‌ی آسیا همچنان به عنوان کانون کشتی‌سازی جهان باقی خواهد ماند؟ آیا کشتی‌سازان هندی در مقایسه با همکاران خود در کره‌ی جنوبی و چین، در موقعیت بهتری قرار خواهند گرفت؟ و نیز، انتظار می‌رود که رشد آنان تا چه اندازه باشد؟

با توجه به اطلاعات آماری مربوط به کشتی‌سازی جهانی در خلال سال‌های ۲۰۰۴-۲۰۰۹ که از طریق شبکه‌ی دقیق از منابع اولیه و ثانویه و بررسی چشم‌انداز این صنعت توسط نویسندگان مقاله‌ی حاضر که در خلال سال‌های

جایگاهی پایدار برای کشتی‌سازی با توجه به تنگنای موجود برخوردار هستند. به گفته‌ی تحلیل‌گر این مقاله، کشتی‌ها معمولاً هزینه‌های ثابتی را در حوزه‌ی راهبری و تعمیر و نگهداری (بدون توجه به این که آیا مورد استفاده قرار دارند یا خیر) متحمل می‌شوند. این شاخص، به عنوان نوعی منبع مستمر درآمد عمل می‌کند و در نتیجه، بازار در اوقات به تأخیر افتادگی کمتر تأثیر خواهد پذیرفت.

به گفته‌ی این تحلیل‌گر، از آن‌جا که صنعت کشتی‌سازی، نوعی فن‌آوری و صنعت بسیار وابسته به نیروی کار است، تازه‌واردان این بازار را در شرایط دشواری قرار خواهد داد. در عین حال، مشارکت‌کنندگان جدید از کشورهای ویتنام، هند و فیلیپین، برای عبور از این شرایط دشوار، از فرصت‌های ایده‌آلی برخوردارند؛ زیرا هزینه‌های بالاسری آنان بسیار کم‌تر است. هنگامی که آنان به مهارت مورد نیاز در این عرصه دست یابند، روند ارتقای این صنعت ممکن است به بالاترین سطح خود برسد. در سطح جهان، تقاضا برای کشتی‌های بزرگ‌تر برای کاهش هزینه‌های لجستیکی در هر واحد بیش‌تر است. ناوگان جهانی در حال پیر شدن است و در نتیجه، به شناورهای جدید برای جایگزینی کشتی‌های قدیمی و فرسوده و هم‌سویی با رشد بازار نیاز خواهد بود. گرایش فعلی در ساخت کشتی‌های سبز (دوست‌دار محیط زیست)، به دلیل رشد آگاهی زیست‌محیطی و تدوین فزاینده‌ی قوانین و مقررات سختگیرانه در حوزه‌ی حفاظت از محیط زیست، نمود می‌یابد. در عین حال، از آن‌جا که مصرف انرژی تقریباً بالاست و انتظار می‌رود این هزینه افزایش یابد، تقاضا برای تولید شناورهای خاص با قابلیت استفاده از سوخت گاز مایع (LPG) و گاز مایع نیتروژن (LNG) و تانکرهای مخصوص حمل سوخت، نسبتاً بالا خواهد بود.

زیرگروه‌های بازار

تحلیلگران این مقاله، زیرگروه‌های بازار را با دقت و به قرار زیر مورد بررسی قرار داده‌اند:

با توجه به نوع محصول:

شناورهای مخصوص حمل بار فله تر (تانکرها) (Wet Ships)

- تانکرهای نفت
- تانکرهای مخصوص حمل مواد شیمیایی
- تانکرهای مخصوص حمل گاز
- شناوربودن، تولید، ذخیره و تخلیه‌ی بار (FPSO) / شناوربودن، ذخیره و تخلیه‌ی بار (FSO)

شناورهای مخصوص حمل بار فله خشک (Dry Ships)

- کشتی مخصوص حمل بار فله خشک
- کشتی یخچال‌دار
- کشتی مخصوص حمل خودرو

با توجه به منطقه‌ی جغرافیایی

- مراکز کشتی‌سازی کره‌ی جنوبی
 - مراکز کشتی‌سازی چین
 - مراکز کشتی‌سازی ژاپن
 - مراکز کشتی‌سازی ویتنام
 - مراکز کشتی‌سازی هند
- در این پژوهش، تحت عنوان بازار کشتی‌سازی تجاری آسیا اقیانوسیه، توصیه‌های راهبردی به مراکز جدید کشتی‌سازی و ذی‌نفعان دیگر، مانند: سازمان‌های دولتی و صنایع وابسته یا مرتبط با صنعت تولید شناورهای دریایی ارایه می‌شود.

رکود اقتصادی جهان و کاهش تجارت دریایی، به فرا-ظرفیت کشتی‌ها انجامید و در نتیجه عملکرد صنعت تولید شناورهای دریایی را در سال ۲۰۰۹ میلادی در سطح جهان، تحت تأثیر قرار داد. میزان سفارش ثبت‌شده برای





پیچیده‌ی ساخت و تعمیر با استفاده از فن‌آوری بسیار پیشرفته، سطح بالای مهارت‌های فنی و تخصصی و فرآیند مدرن ساخت و مونتاژ برای تولید شناورهای دارای کیفیت بالا نهفته است.

این کشور از ظرفیت بالایی برای ساخت و تعمیر شناورهای تجاری، مانند: شناورهای تندرو مسافری از جنس آلومینیوم/شناورهای مخصوص حمل خودرو و برخی شناورهای کوچک تجاری با طول حداقل ۱۵ و حداکثر ۱۱۰ متر، شناورهای تندرو مخصوص حمل بار، کشتی‌های مورد استفاده در نیروی دریایی، شناورهای مخصوص گشت‌زنی مورد نیاز گارد ساحلی و شناورهای نجات، قایق‌های ماهی‌گیری و شناورهای تأمین فراساحلی برخوردار است. استرالیا به خاطر استفاده از فن‌آوری پیشرفته برش لبه (Cutting-Edge Technology) در جهان مشهور است و برخی نوآوری‌ها، مانند: استفاده از فیبرهای ساخته‌شده از پلاستیک فشرده در بخش داخلی کشتی و استفاده از آلومینیوم در تولید بدنه، به شناورهای ساخت این کشور، نوعی برتری فنی (در مقایسه با سایر رقبایش) اعطا کرده است. صنعت کشتی‌سازی استرالیا در استفاده از فلز سبک آلومینیوم برای ساخت کشتی پیشگام است. این امر، باعث جذب مشتریان متقاضی تولید شناورهای تجاری و نظامی از اقصی نقاط جهان شده است.

فرصت‌های کلیدی

اغلب فرصت‌های کلیدی استرالیا در زمینه‌ی صادرات شناورهای دریایی، اقلامی چون: شناورهای تندرو مخصوص حمل مسافر/مخصوص حمل خودرو، شناورهای دفاعی، شناورهای مخصوص گشت‌زنی مورد نیاز گارد ساحلی و قایق‌های کار را شامل می‌شود.

بخش کشتی‌سازی استرالیا، فرصت‌های بسیار مطلوبی را در زمینه‌ی صادرات شناورهای تولیدی مخصوص حمل خودرو، شناورهای مسافری برای ارابه‌ی خدمات تجاری در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی پیش رو دارد. صادرات شناورهای مخصوص حمل مسافر به منطقه‌ی آسیا و اقیانوسیه بسیار حایز اهمیت بوده است.

بازارهای دارای اولویت بر خودار از بیش‌ترین فرصت‌های صادراتی عبارتند از: ترکیه - یمن - فیلیپین - هنگ‌کنگ - امریکای شمالی - سنگاپور و مالزی تولیدات استرالیا در حوزه‌ی شناورهای دریایی به کشورهای مختلف، شامل: زلاندنو، کشورهای حوزه‌ی اقیانوس آرام، امریکا، اروپا، امریکای جنوبی و کارائیب صادر می‌شود. ■

منبع: اینترنت

۲۰۱۰-۲۰۱۳، بر مبنای ترکیبی از عوامل، مانند: پیش‌بینی‌های مربوط به اندازه ناوگان جهانی، رشد بازرگانی دریایی، صنعت اوراق کردن کشتی و غیره جمع‌آوری شده است، تحلیل و نتیجه‌گیری از این گزارش برای همه‌ی شرکت‌های درگیر در صنعت دریانوردی، بانک‌ها، سیاست‌گذاران، مراکز پژوهشی و دانشگاهی، سایر سازمان‌های بین‌المللی و ملی، از جمله موارد حیاتی است.

نگاهی اجمالی به صنعت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی استرالیا

در طول تاریخ، همواره نوعی قرابت بین قاره‌ی کهن آسیا و قاره‌ی اقیانوسیه احساس می‌شده است و به همین علت، ترجیحاً نگاهی اجمالی به صنعت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی استرالیا انداخته می‌شود. صنعت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی در این کشور، به سرعت در حال توسعه است و در همین راستا، استرالیا در دستیابی به بازارهای جهانی، به موفقیت‌های چشم‌گیری دست یافته است. راهبران بین‌المللی کشتی‌های کانتینری عظیم و خطوط کشتیرانی مسافری و شناورهای نیروی دریایی، بیش از پیش، به مراکز تعمیر و نگهداری واقع در کشور استرالیا مراجعه می‌کنند.

استرالیا هم‌اکنون در بازارهای جهانی، به عنوان یکی از مراکز ارائه‌دهنده‌ی خدمات باکیفیت در زمینه‌ی تعمیر و نگهداری انواع شناورهای دریایی شناخته می‌شود. البته این کشور در عرصه‌ی تولید شناورهای دریایی، مانند: کشتی‌های مورد نیاز نیروی دریایی، کشتی‌های سبک و تندرو مسافری و شناورهای مخصوص حمل‌ونقل خودرو نیز، حرف‌هایی برای گفتن دارد. بخش کشتی‌سازی استرالیا از سه گروه‌بندی اصلی زیر تشکیل می‌شود:

۱- ساخت شناورهای مورد استفاده در نیروی دریایی، برای مثال: زیردریایی‌های سبک و شناورهای گشت‌زنی مورد نیاز گارد ساحلی.

۲- ساخت کشتی‌های تجاری، برای مثال: شناورهای مخصوص حمل مسافر/خودرو و شناورهای ماهی‌گیری

۳- تعمیر و نگهداری شناورهای تجاری، برای مثال: تعمیر کلی و نوسازی.

صنعت کشتی‌سازی و تعمیر و نگهداری استرالیا در مقیاس جهانی، تقریباً کوچک است؛ اما در عین حال، این کشور در مقایسه با سایر کشورهای فعال در عرصه‌ی کشتی‌سازی، از بالاترین نرخ‌های تغییر (یعنی تناژ ناخالص به تناژ مصرفی، برای ارابه‌ی خدمات به کشتی‌های گوناگون دارای پیچیدگی) برخوردار است. از این رو، یکی از قابلیت‌های کلیدی صنعت کشتی‌سازی استرالیا، در توانایی آن برای اجرای پروژه‌های

رسانه‌های انگلیس در نخستین سالگرد حادثه‌ی نشت نفت آمریکا:

مردم آمریکا همچنان نگران آثار نشت نفت در خلیج مکزیک هستند

مکزیک برطرف و فعالیت‌ها در این منطقه از سر گرفته شده است. "ویلیام موری"، کارشناس نفتی، گفت: فن آوری سبب شده است فعالیت‌های حفاری، به آب‌های عمیق و مناطق قطبی کشانده شود، مهار حوادث در این نواحی از سازوکار به کلی متفاوتی برخوردار است." وی افزود: "در ۲۰ سال آینده، باید آماده‌ی رویارویی با خطرهای بسیار زیادی در مناطقی از این دست باشیم." با گذشت یک سال از حادثه‌ی نشت نفت در خلیج مکزیک، بسیاری نگران هستند که شاید این رویداد، سرآغازی بر حوادث مشابه دیگر باشد. "جاشوا کستیل"، از ساکنان ایالت لوئیزیانای آمریکا، گفت: "من هنوز هم، بقایای نفت را در خلیج مکزیک می‌بینم و هنوز هم آثار لکه‌های نفتی و آلودگی‌ها به چشم می‌خورد." وی افزود: "البته این آلودگی‌ها به گستردگی روزهای اول حادثه نیستند، اما هنوز هم وجود دارند و دیده می‌شوند." ■ به نقل از: شبکه‌ی اطلاع‌رسانی نفت و انرژی (شاننا)

کشتی‌ها، در جریان تلاش برای مهار نشت نفت، دستمزدهای راضی‌کننده‌ای از این شرکت دریافت کرده‌اند. با این حال، به درخواست‌های آنان، همچنان رسیدگی می‌شود. فرد ماهی‌گیری به نام "دن اسکرمتا" گفت: "به نظر من، آثار بلندمدت نشت نفت، هنوز خودشان را نشان نداده‌اند؛ زیرا راهی برای اندازه‌گیری این آثار مخرب وجود ندارد." "جان هوکوار"، زیست‌شناس وابسته به "مؤسسه‌ی صلح سبز"، گفت: "هنوز هم، بعد از گذشت یک سال، نفت زیادی در رسوبات و در بستر خلیج مکزیک باقی مانده است." وی افزود: "بخش زیادی از نفت به مرداب‌های حاشیه‌ی خلیج مکزیک رانده شده‌اند که به مرور به درون اندام و ساختار فیزیولوژیکی جانوران دریایی وارد می‌شود." بازرسی‌ها نشان می‌دهد که نارسایی‌های بسیاری در عملکرد شرکت بی‌پی وجود داشته و ده‌ها شکایت علیه‌ی آن و شریکان‌اش به ثبت رسیده است. با تکمیل بررسی‌های دولت آمریکا درباره‌ی فرآیندهای ایمنی، تعلیق حفاری در خلیج

رسانه‌های انگلیسی گزارش دادند: با گذشت یک سال از حادثه‌ی نشت نفت، ساکنان سواحل آمریکا در خلیج مکزیک معتقدند که بعضی از خسارت‌های این حادثه جبران‌ناپذیر است. به گزارش پایگاه اینترنتی شبکه‌ی "اسکای نیوز"، با گذشت یک سال از حادثه‌ی نشت نفت در خلیج مکزیک، ساکنان سواحل آمریکا معتقدند که میلیاردها دلار هزینه‌ی شرکت بی‌پی برای جبران خسارت‌ها و مهار نشت نفت، نتوانسته است جلوی ماندگاری آثار این حادثه را در این مناطق بگیرد. در ۳۱ فروردین سال گذشته، وقوع انفجار و آتش‌سوزی در سکوی "دیپواتر هرایزن"، متعلق به شرکت بی‌پی، سبب کشته شدن بیش از ۱۱ کارگر و نشت بیش از ۴ میلیون بشکه نفت در خلیج مکزیک شد که بزرگ‌ترین حادثه‌ی نشت نفت غیر عمدی در تاریخ به شمار می‌آید. انتشار تصاویر پرندگان آلوده به نفت از رسانه‌های مختلف جهان نشان می‌داد که آسیب‌های جدی به محیط زیست مناطق دریایی و ساحلی آمریکا وارد شده است و فعالیت‌های اقتصادی همچون ماهی‌گیری و گردشگری نیز، با خسارت‌های بی‌شماری رو به رو شده‌اند. بیش از ۵۰۰ هزار نفر از ساکنان این مناطق، خواهان دریافت خسارت از صندوق ۲۰ میلیارد دلاری بی‌پی برای این منظور شده‌اند. با این حال و با وجود افزایش هزینه‌های بی‌پی از مرز ۴۰ میلیارد دلار، شمار زیادی از درخواست‌ها همچنان بی‌پاسخ مانده است. "آلن مورو"، ناخدای یک کشتی تفریحی در این رابطه گفت: "می‌توانم به شما نشان بدهم چگونه از ماه مه تا دسامبر سال گذشته‌ی میلادی، ۹۰ هزار دلار ضرر کرده‌ام، اما مسئولان بی‌پی، می‌خواهند تنها ۲۵ هزار دلار به من بپردازند." وی افزود: "دلتم می‌خواهد به وضعیتی برگردیم که پیش از حادثه‌ی نشت نفت داشتیم، زیرا تنها در آن صورت راضی خواهیم بود." مسئولان بی‌پی مدعی هستند که دارندگان





احتیاج خواهد داشت. با توجه به فرسودگی بسیاری از میدان‌های نفتی کنونی، باید بخش عمده‌ی نیاز جهان با سرمایه‌گذاری در منابع تازه‌ی نفت، از جمله میدان‌های آب‌های عمیق، تأمین شود. اکنون حدود ۷ درصد نیاز جهان به نفت، از میدان‌های نفتی آب‌های عمیق تأمین می‌شود و طبق برآوردهای ما، تا پایان دهه‌ی جاری میلادی، این حجم به حدود ۱۰ درصد می‌رسد. این رشد نشان می‌دهد که به فن آوری‌های ایمنی بهتر، تجهیزات کارآمدتر و توان بیش تری برای مقابله با نشت نفت در آب‌های عمیق نیاز داریم. شرکت بی.پی، به این ضرورت‌ها توجه دارد و در تلاش برای انطباق خود با وضعیت جدید است. بر این اساس، ما به همکاری با فعالان صنعت نفت و مسئولان دولتی پای بند هستیم؛ تا با کمک هم، ایمنی و ثبات آینده‌ی انرژی را تضمین کنیم. ■

به نقل از: شبکه اطلاع رسانی نفت و انرژی (شاننا)

برای مقابله با چنین حوادثی آماده باشند. شرکت بی.پی، در همراهی با دیگر شرکت‌های فعال در صنعت نفت و گاز آمریکا، به شرکت "مرین ول کانتینمنت" (مهار چاه دریایی) پیوسته که وظیفه‌ی اصلی آن، حفظ آمادگی در برابر هر حادثه‌ی احتمالی نشت نفت در خلیج مکزیک است. ما در این شرکت، تجهیزات پیشرفته‌ی خود را که به منظور مهار نشت نفت، در تابستان گذشته توسعه یافته بودند، ارائه کردیم تا به ارتقای سطح آمادگی صنعت نفت کمک کنیم. با نگاهی به آینده، باید به یاد داشته باشیم که در دهه‌های پیش رو، تقاضای جهانی انرژی به شدت افزایش می‌یابد و طبق برآورد بی.پی، تا سال ۲۰۳۰ میلادی، این شاخص ۴۰ درصد رشد می‌کند. حجم این رشد، معادل دو برابر مصرف کنونی آمریکا است. با وجود تلاش شرکت‌های تولیدکننده‌ی انرژی برای توسعه‌ی منابع جایگزین انرژی، جهان همچنان به مقدار نفت بسیار زیادی

خلیج مکزیک را با سیاست گذاران، ناظران، دانشگاهیان، شریکان بی.پی در صنعت نفت و مردم این کشورها، در میان بگذارند. ما به تازگی از "فرانک بومن"، افسر بازنشسته‌ی نیروی دریایی آمریکا درخواست کرده ایم به هیأت مدیره‌ی بی.پی ملحق شود. وی که پیش از این رییس بخش هسته‌ای نیروی دریایی آمریکا بوده، در تمام دوران فعالیت حرفه‌ای خود، با مسایل ایمنی سر و کار داشته است. با این همه، ایجاد تغییر در ساختار بی.پی به تنهایی کافی نیست. زیرا در حادثه‌ی سال گذشته، درس‌هایی برای آموزش همه‌ی فعالان صنعت نفت نهفته است. همان طور که کمیسیون بررسی ایمنی فراساحلی در گزارش خود نتیجه‌گیری کرده است، در اکتشاف و تولید انرژی، به ویژه در تجربه‌های پیش‌تازانه، خطرهایی وجود دارد که نه فعالان صنعت و نه مسئولان دولتی، آمادگی کافی برای رویارویی با آن‌ها را نداشته اند؛ اما با این وجود، می‌توانند و باید، در آینده

انجام تعمیرات زیر آبی ۲۸ فروند شناور در بندر امام خمینی

مجموع ۲۸ فروند شناور طی سال ۱۳۸۹ در مجتمع بندری امام خمینی بر روی حوضچه خشک تحت تعمیرات زیر آبی قرار گرفتند.

به گزارش روابط عمومی، مسعود باقر خانی معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر اظهار داشت: تعمیرات زیر آبی شناورها در ۲ بخش داک سرسره مجتمع بندری امام خمینی و داک یاردهای خارج از این مجتمع بندری صورت پذیرفته که با توجه به توانایی‌های بسیار در داک سرسره مجتمع بندری امام خمینی که توسط بخش خصوصی راهبری می‌گردد، ۹۰ درصد تعمیرات در این مجتمع صورت پذیرفته و ۱۰ درصد باقیمانده نیز به دلایل مختلف اعم از ظرفیت محدود، اشغال سرسره فلزی توسط دیگر شناورها به سایر کارگاه‌ها در منطقه خلیج فارس منتقل گردید.

وی در ادامه افزود: تعمیرات صورت گرفته در این بخش مجموعاً بیش از ۲۳ میلیارد ریال هزینه در برداشته که با مشارکت بخش خصوصی این مبلغ به حداقل ممکن رسیده است و از این طریق صرفه جویی حاصل شد.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص همکاری این تعمیرگاه دریایی با دیگر دستگاه‌ها افزود: در پی تعاملات بسیار خوبی که این حوزه با شرکت پانابه‌های نفتی ایران داشته توانسته است تاکنون ۳ فروند از شناورهای بسیار استراتژیک در منطقه به نام‌های پیلتن، ۱۲ فروردین و ۷ تیر که خدمات رسانی به شرکت‌های نفتی را برعهده دارند در این حوضچه داک نماید که این روند در سال جاری نیز ادامه خواهد داشت.

مسعود باقر خانی افزود: تعمیرات زیر آبی صورت گرفته بر روی شناورها در سال گذشته به صورت اساسی بوده و تمامی قسمت‌های شناور در بخش بدنه مورد بازرسی و تعمیر اساسی قرار گرفتند که به نوبه خود تاثیر به سزایی در افزایش عمر مفید و قیمت شناور خواهد داشت.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در تشریح اهم عملیات تعمیراتی انجام شده در سال گذشته اظهار داشت: تعمیرات اساسی لایروبی بستان در حجم گسترده، تعمیرات ضروری لایروبی هوزبه در بخش بدنه، تعمیرات بارج سوخت رسان ۲ و حجم بالای تعویض ورق آن، بازسازی اساسی سیستم رانش قایق قائد و تعمیرات اساسی لایروبی منصور از جمله تعمیراتی بوده که با موفقیت در داک سرسره مجتمع بندری امام خمینی صورت پذیرفته است

راه اندازی سیستم جدید حفاظت کاتدیک در حوضچه خشک تعمیرات شناورهای مجتمع بندری امام خمینی



سیستم جدید حفاظت کاتدیک حوضچه خشک تعمیرات شناورها (داک سرسره)، طی خردادماه سال جاری با همکاری بخش خصوصی به صورت کامل راه اندازی و عملیاتی گردید.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و نگهداری این اداره کل با تأکید بر ضرورت حفظ و صیانت از تجهیزات استراتژیک این مجتمع بندری به منظور ارتقاء بهره‌وری آن‌ها افزود: با بهره‌گیری از توان بخش خصوصی و دانش فنی روز جهان، مکانیزم قدیمی حفاظت کاتدیک حوضچه تعمیرات خشک شناورها که شامل ۱۴ آند تیتانیوم MMO بود، با نوع جدید رشته‌ای با تکنولوژی جدیدتر به وسیله‌ی دو رشته آند ۱۰ عددی و در مجموع ۲۰ آند با حلقه‌ی بسته جایگزین و تجهیز گردید. مسعود باقر خانی در توضیح قابلیت‌های این سیستم اظهار داشت: چنانچه به هر علتی یکی

از این رشته‌ها قطع گردد به علت بسته بودن حلقه، سیستم همچنان به کار خود ادامه خواهد داد و ایمنی آن در هر شرایط پایدار خواهد بود. وی همچنین افزود: این تجهیزات جدید باعث می‌شود حوضچه خشک تعمیرات شناورهای بندرامام خمینی که با صرف مبالغ بسیاری طی سال گذشته نوسازی شد، در برابر تأثیرات جوی و تغییرات جزر و مدی محفوظ مانده و آسیبی به آن نرسد.

رشد دویست درصدی ترانزیت کالای تجاری در بندر نوشهر

تجاری توسط ۴۹ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است. همچنین ترانزیت مواد نفتی در دو ماهه گذشته نسبت به مدت مشابه آن در سال ۸۹ صد درصد رشد داشته است. عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر؛ چوب و تخته، آهن آلات، کاغذ و مقوا، غلات، مواد شیمیایی و نفتی بوده و کالاهای صادراتی نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، خشکبار و کالاهای سوپر مارکتی می‌باشند. شایان ذکر است، ترانزیت کالای تجاری در اردیبهشت ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه آن در سال گذشته ۲۰۰ درصد رشد داشته است.



حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در دو ماهه نخست سال جاری به رقم صد و چهارده هزار و پانصد و هشتاد و نه (۱۱۴/۵۸۹) تن رسید. به گزارش روابط عمومی، این میزان مبادلات

بهره‌گیری از شیوه‌های نوین تعمیر و نگهداری جهت ارتقاء آمادگی یدکش‌ها

یدک‌کش‌های مجتمع بندری امام خمینی با حداکثر توان خود از آمادگی کامل جهت عملیات پهلو دهی کشتی‌ها برخوردارند.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و نگهداری این اداره کل با اعلام این خبر افزود: با بهره‌گیری از سیستم‌های نوین تعمیر و نگهداری و اجرای صحیح دستور کارهای PM و انجام گسترده CM، موجب آمادگی کامل یدک‌کش‌های مجتمع بندری امام خمینی دارای سیستم رانش Drive Z- جهت عملیات پهلو دهی کشتی‌ها در مجتمع بندری امام خمینی با حداکثر توان را فراهم آورده است.

مسعود باقر خانی ادامه داد: این یدک‌کش‌ها که شامل دامن ۳ و ۲، صبور ۲ و ۱ و خلیج فارس ۲ هستند که به صورت کاملاً آماده به کار در اختیار واحد بهره بردار عملیات دریایی قرار داشته و عملیات پهلو دهی و جداسازی کشتی‌های ورودی و خروجی این مجتمع بندری را عهده‌دار می‌باشند.

باقر خانی در خصوص ویژگی‌های فنی این یدک‌کش‌ها اظهار داشت: قدرت عملیاتی این شناورها مجموعاً ۱۸۰۰۰ اسب بخار بوده و از سیستم رانش Drive Z- که از جدیدترین

مکانیزم‌های رانش شناورهای خدماتی بوده، بهره‌مندند که این سیستم باعث افزایش قدرت مانور در عملیات پهلو دهی کشتی‌ها می‌گردد که نسبت به سیستم‌های قبلی دارای شافت و پروانه، سکلوئیدی از کارایی بالاتری برخوردارند.

وی بابیان اینکه اجرای صحیح فرآیندها و به کارگیری شیوه‌های نوین نگهداری از این شناورها به دلیل اهمیت ویژه و استراتژیک آنها که همیشه در اولویت کاری اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی این اداره کل است، افزود: در طول یک سال گذشته حجم بالایی از فرآیندهای نگهداشت با هزینه بخش خصوصی روی این شناورها صورت پذیرفته است.

مسعود باقر خانی در تشریح این فرآیندهای تعمیر و نگهداری به انجام آندوسکوپی موتورهای دامن ۲، داکینگ صبور ۱ و دامن ۳، رفع مشکل ژنراتور صبور ۲، رفع مشکل از سیستم هیدرولیک و وینچ خلیج فارس ۲، رفع مشکلات زمان تحویل شناورهای صبور ۲ و خلیج فارس ۲ توسط شرکت‌های سازنده اشاره کرده و افزود: مشکل شناور یدکش



صبور ۲ که به دلیل اشکال در سیستم کنترل الکترونیکی دیزل ژنراتور آن به وجود آمده بوده پس از انجام مذاکرات گسترده با منابع داخلی و خارجی، با پیگیری‌های متعدد از طریق شرکت سازنده بالاخره مرتفع و راه اندازی شد. گفتنی است اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی این اداره کل در سال جاری برنامه داکینگ یدک‌کش صبور ۲ و دامن ۲ را نیز در برنامه ریزی آتی خود داشته و پیش از این به امر نگهداری این تجهیزات مهم همت گماشته تا عملیات دریایی در این مجتمع بندری همچون گذشته سبب موفقیت‌های نوین در انجام خدمات رسانی به موقع و ایمن به کشتی‌های ورودی شود.

نشست مدیران بنادر استان خوزستان با اعضای هیات مدیره انجمن پایانه داران بنادر ایران



به منظور ایجاد تعامل سرمایه گزاران بخش خصوصی با بنادر کشور و همچنین تلاش در راستای حل مشکلات ناشی از قوانین و مقررات و تسهیل امور، نخستین نشست مشترک اعضای هیات مدیره انجمن پایانه داران بنادر ایران و مدیران بنادر خوزستان در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در این نشست که مدیران بنادر امام خمینی، خرمشهر و آبادان نیز حضور داشتند، مدیر کل بنادر دریانوردی استان خوزستان در ابتدای جلسه با تشریح ویژگی‌های استان خوزستان و بنادر آن در تولید ملی کشور، مبادلات تجاری، دسترسی به راههای مواصلاتی ریلی، جاده ای و هوایی، امکانات سخت افزاری و نرم افزاری، سهم بنادر استان از مبادلات تجاری کشور و... جایگاه استان خوزستان بویژه بندر این استان را در توسعه و رشد اقتصادی کشور بی‌بدیل برشمرد.

در ادامه جلسه رییس هیات مدیره انجمن پایانه داران بنادر کشور ضمن تشکر از اقدامات صورت گرفته در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، این اقدامات را در سطح بندر کشور کم نظیر دانسته و رشد و توسعه بندر امام خمینی را با توجه به دوره رکود این بندر در سال‌های جنگ تحمیلی، قابل تحسین دانست.

قائم مقامی اظهار داشت: انجمن پایانه داران بنادر ایران با دو هدف ایجاد تعامل بخش خصوصی بویژه سرمایه گزاران با بنادر کشور و همچنین تلاش در راستای حل مشکلات ناشی از قوانین و مقررات و تسهیل امور، بصورت ماهانه جلساتی را در بنادر کشور برگزار نموده و ارتباط تنگاتنگی را فیما بین سرمایه گزاران بخش خصوصی و مدیران بنادر برقرار نموده است.

در ادامه، سیف الهی یکی از اعضای انجمن پایانه داران بنادر ایران نیز، با تقدیر از تلاش‌های صورت گرفته در بنادر استان خوزستان در توسعه زیرساختها و روساختهای بندری و دریایی بر توسعه بخش سخت افزاری در بنادر و دسترسی آسان سرمایه گزاران بویژه سرمایه گزاران کوچک به مطالعات و اسناد بالا دستی بنادر و همچنین پایبندی مدیران بنادر کشور به تعهدات خود در قراردادهای سرمایه گذاری و دوری از نگرش کارفرمایی و مالکانه در برخورد با سرمایه گزاران تاکید کرد.

همچنین آقایان وزیر آبادی، بخشی زاده و جهانگیری، سایر اعضای انجمن نیز با بیان مطالبی همچون استفاده از ظرفیتها و

پتانسیل‌های بخش خصوصی در توسعه بنادر کشور با ایجاد تسهیلات، بویژه حمایت در اخذ تسهیلات مالی، ایجاد اعتماد، ثبات در تصمیم گیری و پیش بینی امکانات با توجه به روند رشد ترافیک، خواستار تعامل بیشتر مدیران بنادر با بخش خصوصی بویژه انجمن پایانه داران بنادر کشور شدند.

در ادامه جلسه مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با بیان اینکه یکی از اهداف مهم ما ایجاد تعامل شایسته با سرمایه گزاران و سایر ذینفعان بخش خصوصی بوده است، توسعه سخت افزاری را با اقداماتی از قبیل تملیک اراضی، ایجاد تأسیسات زیربنایی، توسعه راههای مواصلاتی جاده ای و ریلی درون مجتمع بندری امام خمینی، ایجاد منطقه ویژه اقتصادی، ساخت اسکله‌ها و واگذاری اراضی به بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری از دیگر اقدامات در این زمینه برشمرد و خاطر نشان کرد: این اقدامات تا کنون منجر به ۸۷۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری بخش خصوصی در احداث زیرساختها و روساختهای بندری گردیده است.

ابراهیم ایدنی، در بیان پروژه‌های موفق اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، گفت: پروژه احداث کارخانه‌های تصفیه شکر خام، کارخانه تصفیه روغن خام خوراکی، احداث پایانه متمرکز نفتی، احداث بزرگترین پایانه غلات خاورمیانه از جمله پروژه‌های موفق این اداره کل می‌باشد که بیش از ۶۰۰۰ میلیارد ریال از کل سرمایه گذاری صورت گرفته را به خود اختصاص داده‌اند.

در این جلسه مدیران بنادر خرمشهر و آبادان نیز با تشریح پیشرفت‌های صورت گرفته در بنادر مذکور، آمادگی خود را جهت مشارکت بخش خصوصی اعلام نمودند.

گفتنی است؛ اعضای انجمن پایانه داران بنادر ایران در این جلسه با اعلام رضایت از برگزاری چنین جلساتی، خواستار تداوم اینگونه برنامه‌ها در سطح بنادر کشور شدند.

بازدید از امکانات و پتانسیل‌های مجتمع بندری امام خمینی، از دیگر برنامه‌های نشست اعضای انجمن پایانه داران بنادر ایران بود.

تمرین شرایط اضطراری در بندر بوشهر

مانور مدیریت شرایط اضطراری با حضور واحدهای عملیاتی اداره کل بنادر و دریانوردی در بندر بوشهر برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی و به گفته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، این مانور به منظور مدیریت شرایط اضطراری در زمان آتش سوزی مخازن مشتقات نفتی و در راستای ارتقاء توان عملیاتی و دانش تخصصی نیروهای آتش نشانی این اداره کل در مجاورت پایانه صادرات مشتقات نفتی اسکله کوثر انجام شده است. سیواوش ارجمندزاده اظهار داشت: با توجه به افزایش میزان تردد، تخلیه، بارگیری و انبارش مواد و مشتقات نفتی و شیمیایی در سطح بندر بوشهر و افزایش ریسک ناشی از حمل و نقل و جابجایی این مواد، برگزاری مانورهایی از این دست ضروری است.

وی با اشاره به اینکه آشنایی بیشتر با استانداردهای بین المللی مقابله با حوادث و آتش سوزی تانکرها و مخازن مشتقات نفتی از جمله اهداف برگزاری این مانور بوده است، ادامه داد: تمرین روش‌های استاندارد مشارکت و همکاری واحدهای عملیاتی بندر بوشهر و کسب هماهنگی‌های لازم میان این واحدها از دیگر اهداف مانور بود که با موفقیت مورد تمرین قرار گرفت.

ارجمندزاده همچنین در تشریح سناریوی این مانور گفت: در پی دریافت گزارشی مبنی بر بروز حریق در یک دستگاه تانکر حاوی مواد نفتی در مجاورت مخازن تخلیه و بارگیری مواد نفتی، گروه واکنش آتش نشانی ضمن استقرار در محل، با انجام عملیات خنک سازی، حرارت موجود در محیط را کاهش داده و سرعت تولید گاز را پایین آوردند و در نهایت با استفاده از ماده اطفایی فوم سبک حریق را کنترل کرده و با پوشاندن مخزن از سرایت حریق جلوگیری نمودند. معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در پایان ضمن موفقیت آمیز خواندن این مانور یادآور شد: واحدهای گارد اورژانس و امور بندری این اداره کل، پشتیبانی واحد آتش نشانی را در مانور به عهده داشتند.

عملیات لایروبی نگهداری کانال دسترسی بندر بوشهر آغاز شد

رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از آغاز عملیات لایروبی نگهداری کانال دسترسی بندر بوشهر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، علی ابراهیم زاده گفت: "این پروژه در راستای افزایش سطح ایمنی تردد کشتی‌ها و همچنین بسترسازی مناسب جهت پذیرش کشتی‌های با ظرفیت ۳۰ هزار تن به بندر بوشهر، پروژه لایروبی نگهداری کانال دسترسی بندر بوشهر با اعتباری معادل ۵۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال آغاز شده است."

وی اضافه کرد: "بر اساس قرارداد منعقد، پیمانکار موظف است ظرف مدت ۷ ماه کانال خارجی بندر بوشهر به طول ۹۲۰۰ متر را با استفاده از لایروپ‌های پیشرفته‌هاپرساکشن، در حدود ۱ میلیون متر مکعب لایروبی نموده و عمق کانال را تا ۱۰،۸ متر افزایش دهد."

ابراهیم زاده با اشاره به اینکه این مهم در راستای سیاستگذاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر صورت پذیرفته است، خاطر نشان کرد: "پس از خاتمه عملیات لایروبی کشتی‌های تجاری در حالت عادی با آب‌خور ۱۰ متر و در حالت مد دریا با آب‌خور ۱۰،۵ متر به طور ایمن به بندر بوشهر تردد خواهند نمود و ظرفیت عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر بوشهر بطور چشمگیری افزایش می‌یابد."

وی در پایان یادآور شد: "در سال ۸۹ بیش از ۳ هزار فرزند شناور وارد بندر بوشهر شده‌اند که حدود ۹۰۰ فرزند آن با ظرفیت بالای ۱۰۰۰ تن بوده است و این امر اهمیت ایمن نگهداشتن کانال دسترسی بندر بوشهر را دو چندان می‌کند."

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی منصوب شد



طی حکمی از سوی مهندس سید عطاء اله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی ابراهیم ایدنی با حفظ سمت به مدیریت منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی منصوب شد.

متن کامل این حکم بدین شرح است:

جناب آقای مهندس ایدنی

سلام علیکم

به موجب این ابلاغ و با حفظ سمت به عنوان مدیر منطقه ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) منصوب می شوید. انتظار دارد با اجرای کامل و صحیح قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی و دستورالعملها و فرایندهای مصوب مربوطه، موجبات رشد و توسعه فعالیتها و جذب سرمایه گذاری را در منطقه فراهم آورید.

امید است با اتکال به خداوند متعال و پیروی از رهنمودهای مقام معظم رهبری، در ایفاء نقش حاکمیتی سازمان و تحقق اهداف مناطق ویژه اقتصادی بندری، در چارچوب ضوابط و مقررات ابلاغی موفق و موید باشید.

سید عطاء اله صدر

معاون وزیر

و مدیرعامل سازمان

برگزاری جلسه مشترک اداره امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی با مراکز آموزشی استان خوزستان

اولین جلسه مشترک اداره امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی با مراکز آموزشی دریانوردی در استان خوزستان برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر گفت: اولین جلسه مشترک اداره امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی با مراکز آموزشی دریانوردی در استان خوزستان، بمنظور بررسی و رفع مسایل و مشکلات موجود در مراکز آموزشی در سال ۹۰ برگزار گردید.

جهانگیر نجاتی در ادامه از برگزاری جلسه مشترک اداره امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی با اداره بندر خرمشهر خبر داد و گفت: این جلسه به منظور بهره برداری از اتاق دود و امکانات به آب اندازی قایق در بندر خرمشهر با حضور اداره امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی و اداره آموزش آن بندر برگزار گردید.

معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی خوزستان، هدف از برگزاری این جلسه را راه اندازی سریعتر دوره‌های جانبی بالای ۵۰۰ تن در استان بیان نمود.

نشست کمیته ی امنیت دریانوردی استان خوزستان در منطقه ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی

دریابانی نیروی انتظامی، نمایندگان نیروی دریایی ارتش و منطقه سوم دریایی و دادگستری طرح و بررسی گردید.

فرمانده گارد و انتظامات اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، اجرای این مصوبات را که با همکاری و تعامل این ارگان‌ها طرح و تصویب می گردد، موجب تقویت و ارتقاء امنیت دریانوردان و تسهیل فعالیت‌های آنان در حوزه ی دریا بر شمرده و تصریح کرد: گارد و انتظامات این اداره کل در اجرای وظایف حاکمیتی سازمان بندر و دریانوردی نقش به سزایی در برقراری نظم و امنیت دریایی ضمن تعامل با دیگر نهادهای مرتبط دارد.

وی همچنین اظهار داشت؛ بر اساس مصوبات این کمیته این اداره کل نسبت به اتخاذ راهکارهایی، علاوه بر قوانین و مقررات موجود جهت شناسایی سریع تر شناورهای فاقد هویت به منظور ارتقاء ایمنی آن‌ها در دریا مکلف گردید.

به منظور تعامل و هماهنگی بیشتر بین ارگان‌های مرتبط با حوزه دریا و ارتقاء ایمنی دریانوردی، نشست کمیته ی امنیت دریانوردی استان خوزستان به میزبانی گارد و انتظامات اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، سریندر یار یکم گارد؛ رحیم دشتی نژاد با اشاره به وظایف حاکمیتی این اداره کل در اجرای قوانین و مقررات دریانوردی و حفاظت و ایمنی آبراه‌ها، اتخاذ راهکارهای مشترک به منظور افزایش ایمنی تردد شناورها در آبراه‌ها و اقدامات پیشگیرانه به این منظور و بررسی مصوبات ابلاغ شده از سوی مرکز و تدوین مصوبات لازم به منظور تشدید مبارزه با قاچاق کالا و سوخت را از اهم محورهایی بر شمرده که طی این نشست با حضور فرماندهان مرزبانی استان خوزستان،

مصوبه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و تعیین محدوده ی آن ابلاغ شد

مصوبه ی ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و تعیین محدوده ی آن حسب نامه نمایندگان ویژه ی رئیس جمهور در شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی ابلاغ شد.

به گزارش روابط عمومی، محسن صادقی فر عضو هیأت عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندر و دریانوردی، طی نامه ای به مدیر کل بندر و دریانوردی استان خوزستان ضمن ابلاغ این موضوع، بر تعیین محدوده و موضوع فعالیت این منطقه تأکید داشته و خواستار تبیین کامل ابعاد موضوع به منظور بهره مندی از تسهیلات قانونی و مقرراتی مربوطه به کلیه ذینفعان بندری و کارگزاران ترابری دریایی مستقر در این مجتمع بندری شد.

گفتنی است که ابلاغیه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی طی مورخه ۸۰/۰۷/۰۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و در مورخه ۸۹/۰۸/۱۱ توسط ریاست جمهوری ابلاغ گردید.

ایجاد قوانین و مقررات منطقه ویژه اقتصادی در مجتمع بندری امام خمینی در راستای کاهش بهای تمام شده ی کالاهای صادراتی، جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی، ایجاد بستر لازم جهت ارتقای جایگاه بندر به بندر نسل سوم، توسعه ظرفیت‌ها و ایجاد فرصت‌های جدید شغلی صورت گرفته است.

ترانزیت از بندر لنگه ۷۰ درصد افزایش یافت



مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه از افزایش چشمگیر ترانزیت کالا از این بندر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، اسماعیل مکی زاده در این باره گفت: از ابتدای امسال تاکنون، ۳۱ هزار و ۲۹۸ تن کالای غیرنفتی از طریق بندر لنگه ترانزیت شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۷۰ درصد رشد یافته است.

وی گفت: در دوم ماه ابتدایی سال جاری، ۱۴۷ هزار و ۱۸۰ تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد که از این میزان، ۹۶ هزار و ۴۳ تن تخلیه و مابقی بارگیری گردید.

مکی زاده میزان صادرات غیرنفتی از این بندر را ۲۹ هزار و ۵۲۸ تن عنوان کرد.

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه عمده کالاهای صادراتی و ترانزیت شده را میوه و تره بار، خشکبار، مصالح ساختمانی، مواد معدنی و خودرو اعلام کرد.

وی به کاهش ۱۲ درصدی واردات از این بندر اشاره کرد و افزود: طی این مدت ۵۹ هزار و ۵۲۸ تن کالای غیرنفتی از طریق این بندر وارد کشور شده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته از کاهش ۱۲ درصدی برخوردار بوده است.

وی پیش بینی کرد با توجه به موقعیت این بندر، در سال جاری شاهد افزایش صادرات و ترانزیت از طریق این بندر باشیم.

مکی زاده به فعالیت مسافری این بندر اشاره کرد و افزود: طی این مدت ۳۴ هزار و ۳۴۲ مسافر از طریق این بندر جابجا شدند که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۳۸ درصد افزایش یافته است.

شناور سازی کشتی‌های مغروقه در آبراه خور موسی

در راستای شناورسازی کشتی‌های مغروقه در آبراه خورموسی، کشتی مغروقه مونیرا که سال‌ها تردد شناورها را در کانال حیاتی خورموسی با خطر مواجه کرده بود با استفاده از توان بخش خصوصی شناور و به نقطه ایمن منتقل گردید.

به گزارش روابط عمومی، "علیرضا خجسته"؛ معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: در این عملیات پس از اینکه بدنه شناور از وسط به صورت عرضی به دو قسمت برش داده شد با استفاده از تجهیزات شناور سازی و در مرحله اول، قسمت جلویی کشتی شناور و سپس با به کارگیری یدک کش دادمان به عنوان کشنده و قایق‌های جهت بررسی مسیر و اطمینان از ایمن بودن مسیر حرکت به نقطه مناسب خارج از کانال خور موسی حوالی کشتی مغروقه ی دیگری منتقل گردید.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه افزود: کار بر روی نیمه عقب کشتی در حال انجام بوده و امید است به زودی این بخش از کشتی نیز شناور گردد.

وی افزایش سطح ایمنی تردد شناورها در مسیر آبراه‌های داخلی از جمله خورموسی و ایجاد آبخور مناسب جهت تردد شناورهای بزرگ را از جمله مزایای این پروژه برشمرد.

برگزاری همایش اینکوترمز ۲۰۱۰ و آثار آن در حمل و نقل دریایی و بندری

همایش اینکوترمز ۲۰۱۰ و آثار آن در حمل و نقل دریایی و عملیات بندری در اداره ی کل بندر و دریانوردی خرمشهر برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری خرمشهر در این خصوص اظهار داشت: این همایش با حضور مدیر کل، معاونین و جمعی از پرسنل اداره ی بندر و با استقبال کم نظیر شرکت‌های تابعه روبرو شد.

وی در این باره افزود: این همایش به بررسی و روشن شدن ۳ اصل مهم هزینه‌ها، وظایف قراردادی و نقطه ی انتقال ریسک پرداخت.

شاهین ترک پور در مورد اینکوترمز توضیح داد: اینکوترمز مجموعه ای از مقررات بین المللی برای تفسیر اصطلاحات رایج مورد استفاده در تجارت بین المللی است.

شایان ذکر است، در این همایش مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر ابراز امیدواری کرد در سال جهاد اقتصادی، با آشنایی به مبانی تجارت جهانی و با توجه به اینکه مبادله کالا باعث رونق تجاری و فعالیت‌های بندری می‌شود، گام‌های بلندی در بندر خرمشهر برداشته شود.

نخستین قرارداد سرمایه گذاری در بندر نوشهر

برای اولین بار در غرب مازندران با مشارکت بخش خصوصی، سیلوی غلات به منظور ترانزیت و واردات غلات احداث می‌شود.

به گزارش روابط عمومی، این سیلو با ظرفیت ذخیره ۵۰۰۰۰ تن غلات، در ۲ فاز و در بندر نوشهر احداث خواهد شد که احداث فاز اول آن با ظرفیت ۲۵۰۰۰ تن و فاز دوم در سال سوم و با ظرفیت ۲۵۰۰۰ تن پیش بینی گردیده است.

شایان ذکر است توسط این سیلو می‌توان، ۳۶۰۰۰۰ تن غلات در سال ترانزیت نمود.

بندر و دریانوردی / شماره ۱۷۹

افزایش ترانزیت کالاهای نفتی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



کالا بوسیله حمل ریلی به کشورهای همسایه را به صورت چشمگیری اقتصادی می‌نماید.

وی با تاکید بر امنیت و صرفه جویی قابل ملاحظه ترانزیت کالاهای عراقی از طریق منطقه ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، توانایی پذیرش کشتی‌های پست پاناما کس و کیپ سائیز، همجواری با منطقه ی ویژه اقتصادی پتروشیمی، تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری کشتی‌های نسل چهارم کانتینری، پتانسیل‌های قابل توجه جهت سرمایه گذاری بخش خصوصی در روستاها، بندری، امکان حمل یکسره کالاها، دسترسی به بیش از ۷۰ درصد مراکز تجاری، صنعتی و جمعیتی کشور در مرکز و نیمه غربی کشور را به عنوان سایر مزیت‌ها و ویژگی‌های منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به عنوان پهناورترین و بزرگترین بندر تجاری کشور برشمرد.

در ۲ ماهه امسال بیش از ۲۰۸ هزار و ۵۶۱ تن کالای نفتی با ۱۸ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به سایر کشورها ترانزیت گردید.

به گزارش روابط عمومی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با تاکید بر اینکه بخش عمده ترانزیت کالاهای نفتی مربوط به مازوت کشور عراق می‌باشد، از ترانزیت بیش از ۲۰۸ هزار تن مازوت در این مدت از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی خبر داد و گفت: مازوت‌های ترانزیتی عراق از پالایشگاه‌های بی جی، کرکوک و سلیمانیه عراق توسط کامیون از مرزهای غربی کشور به مقصد بندر امام حمل و از این بندر توسط کشتی به کشورهای حوزه خلیج فارس ترانزیت می‌گردد.

ابراهیم ایدنی با تاکید بر دسترسی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس گفت: این بندر اقتصادی ترین و کوتاهترین مسیر ترانزیت کالا از کشورهای آسیای جنوب شرقی به کشورهای عراق، ترکیه، حوزه قفقاز و سرانجام به اروپای شرقی می‌باشد، همچنین اتصال شبکه ریلی درون مجتمع بندری امام خمینی به شبکه سراسری راه آهن کشور، امکان ترانزیت

مهار موفقیت آمیز آلودگی نفتی کشتی سازی اروندان ۲



رود کارون شد که خوشبختانه با تلاش کارشناسان و پرسنل بندر، بیش از ۱۵ تن از این مواد زاید نفتی جمع آوری شد.

سرپرست ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بندر خرمشهر، ضمن قدردانی از عملکرد خوب و به موقع پرسنل اداره در مهار آلودگی بوجود آمده، ابراز امیدواری کرد: با اضافه شدن تجهیزات پیشرفته و به روز خریداری شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی برای مقابله با آلودگی‌ها، با توان بیشتری در حفاظت از محیط زیست دریایی منطقه و جلوگیری از آلودگی‌های دریایی اقدام شود.

سرپرست اداره ایمنی و حفاظت دریایی بندر خرمشهر از مهار موفقیت آمیز آلودگی نفتی در کشتی سازی اروندان ۲ توسط کارشناسان این بندر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، حاجی رضایی اظهار داشت: کارشناسان مقابله با آلودگی بندر خرمشهر موفق به مهار ۸۵ درصد از آلودگی نفتی ایجاد شده در کشتی سازی اروندان ۲ در محدوده دیری فارم شدند.

رضایی ادامه داد: این آلودگی که به دلیل اوراق سازی غیر استاندارد یک فروند بارج سوخت رسان ایجاد شده بود، موجب ورود حدود ۱۶ تن مواد زاید نفتی به آب‌های

تصویب و ابلاغ بندر نوشهر به عنوان منطقه ویژه اقتصادی



با تصویب و ابلاغ بندر نوشهر به عنوان منطقه ویژه اقتصادی، این بندر نقش مهمی در اشتغال و حمل و نقل کالا ایفا خواهد کرد.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران ضمن بیان مطلب فوق در گفت و گو با خبرنگار شبکه خبر گفت: تسهیلاتی که منطقه ویژه اقتصادی دارد باعث می شود تجار با فراغت بیشتر و با امکانات فراهم تری بتوانند کالاهای شان را به بندر بیاورند و در آن جا تفکیک کنند و نیز کالاهای شان را برای جاهای مختلف مصرف و همینطور از تسهیلات نگهداری کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر استفاده کنند. وی در ادامه اظهار داشت: مصوب شده حدود ۲۰۰ هکتار از اراضی حاشیه جنوبی شهر بندری نوشهر به احداث بندر خشک اختصاص پیدا کند، ۲۵ میلیارد تومان اعتبار اولیه برای این کار پیش بینی شده تا بتوانیم ظرف یک و دو سال آینده این مصوبه را عملیاتی کنیم.

خطوط دریایی مسافری در بندر نوشهر راه اندازی می شود



مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران (بندر نوشهر) از راه اندازی خطوط دریایی مسافری و تفریحی کشتی میرزا کوچک خان در بندر نوشهر خبر داد.

"سیدنبی سیدپور" تحقق این مهم را در راستای اجرای طرح گردشگری دریایی با سرمایه گذاری بخش خصوصی دانست و افزود: خوشبختانه با تدابیر اتخاذ شده این کشتی برای جابه جایی مسافران و گردشگران از این بندر به سایر بندر مازندران در نظر گرفته شده است و ظرفیت جابه جایی مسافران کشتی را بیش از ۲۶۰ نفر اعلام و اضافه کرد: این کشتی علاوه بر ارائه سرویس دهی به مسافران در مسیرهای یاد شده، در حاشیه و امتداد سواحل نیز متناسب با برنامه های گردشگری و دریایی به مسافران و گردشگرانی که قصد گشت دریایی داشته باشند، خدمات ارائه می دهد.

و گردشگران به این مناطق، بر لزوم همکاری بیش از پیش مسوولان در جهت فراهم سازی زیرساخت های گردشگری دریایی در استان مازندران تاکید کرد.

سید پور افزایش شناورهای مسافری دریایی و تفریحی در سواحل این استان را مستلزم همکاری نهادهای مربوطه در این بخش دانست و افزود: در جهت ایجاد زیرساخت های مسافری، توافقات اولیه با یکی از سرمایه گذاران بخش خصوصی صورت گرفته که امیدواریم به زودی شاهد شکل گیری حوضچه، اسکله و پهلوگیری کشتی مسافری میرزا کوچک خان در بندر نوشهر باشیم.

مدیرکل بندر و دریانوردی مازندران با اشاره به گردشگری و ورود شمار چشمگیر مسافران

تمدید گواهینامه های سیستم مدیریت یکپارچه در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



گواهینامه های سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان برای سه سال دیگر تمدید گردید.

به گزارش روابط عمومی، با انجام سومین دوره ممیزی مراقبتی سیستم مدیریت یکپارچه (IMS)، گواهینامه های سیستم مدیریت یکپارچه بر مبنای استانداردهای: ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007 تمدید اعتبار گردید.

معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اینکه بندر امام خمینی به عنوان یکی از بندر استراتژیک ملی و منطقه ای با بهره گیری از نیروی انسانی متخصص و متعهد و استفاده بهینه از ظرفیت های عملیاتی اقدام به ارائه خدمات دریایی و بندری برای صاحبان کالا و کشتی و نیز تایید صلاحیت دریانوردان متقاضی گواهینامه های بین المللی دریانوردی می نماید، خاطر نشان کرد: این بندر به منظور ارتقاء سطح خدمات، انطباق با استانداردهای مدیریتی یاد شده را به صورت یکپارچه در دستور کار قرار داده است.

جهانگیر نجاتی در ادامه در خصوص اهداف کلان این سیستم به مشتری گرایی و ارتقای سطح کیفیت خدمات و افزایش میزان پاسخگویی، افزایش ظرفیت و توان عملیاتی قابل بهره برداری از طریق تامین منابع و زیر ساخت های مناسب، ارتقای بهره وری کل عوامل با تاکید بر نیروی انسانی و

سرمایه در جهت استفاده بهره ور از امکانات موجود، ارتقای سطح ایمنی بندری و دریایی از طریق حذف یا کاهش ریسک خطرات ناشی از خدمات دریایی و بندری، پیشگیری از مصدومیت و بیماری و بهبود عملکرد ایمنی و بهداشت شغلی اشاره کرد.

وی همچنین از پیشگیری آلودگی های محیط زیست به منظور ارتقای سطح حفاظت از سواحل و محیط زیست دریایی، رعایت قوانین و مقررات لازم الاجرای مرتبط با محیط زیست، کنوانسیون های بین المللی، توانمندسازی و توسعه منابع انسانی از طریق برنامه ریزی و اجرای منسجم دوره های آموزشی، جذب مشارکت سرمایه گذاری های داخلی و خارجی و تداوم برنامه و سیاست های خصوصی سازی و بهبود مستمر و اثر بخش سیستم مدیریت یکپارچه IMS، به عنوان دیگر اهداف این سیستم یاد کرد.

افزایش ۱۵ درصدی عملیات کانتینری در بندر شهید رجایی

۵ تن انواع مواد نفتی از طریق بندر شهید رجایی به خارج از کشور صادر شد که با رشد چشمگیر ۱۱۷ درصدی مواجه بوده است. آمار مشابه سال قبل ۷۲۰ هزار و ۵۸۸ تن بوده است. واردات مواد نفتی از این بندر به ۲۴۴ هزار ۸۰۲ تن رسید که این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، با کاهش ۶۳ درصدی روبرو شده است.



تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر شهید رجایی طی دو ماهه اول سال جاری از ۱۵ درصد رشد برخوردار بوده است.

به گزارش روابط عمومی، طی دو ماهه فروردین و اردیبهشت ماه امسال، ۴۵۹ هزار و ۱۳۸ TEU کانتینر در بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری شد که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۱۵ درصدی را نشان می دهد.

کل میزان تخلیه و بارگیری کالا در این بندر ۱۲ میلیون و ۳۱۳ هزار و ۸۱۲ تن می باشد که این رقم نسبت به دو ماه مشابه سال قبل ۱۰ درصد افزایش یافته است.

از مجموع عملیات انجام شده در این بندر، ۷ میلیون و ۴۰۶ هزار و ۶۸۱ تن مربوط به کالاهای غیر نفتی و ۴ میلیون و ۹۰۷ هزار و ۱۳۱ تن مربوط به مواد نفتی می باشد. همچنین در این مدت یک میلیون و ۵۶۳ هزار و

جذب بیش از ۴ هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری در بندر شهید رجایی



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: در سال جاری بیش از ۴ هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری در بندر شهید رجایی محقق خواهد شد.

به گزارش روابط عمومی، علی اکبر صفایی افزود: در سال گذشته ۲ هزار و ۵۷۰ میلیارد ریال عقد قرارداد و سرمایه گذاری در مجتمع بندری شهید رجایی صورت گرفت.

وی گفت: با الحاق ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار به بندر شهید رجایی فرصت‌های سرمایه گذاری جدیدی در این بندر فراهم می‌شود.

صفایی با اشاره به جایگاه ارزشمند بندر شهید رجایی در منطقه و در جهان گفت: یکی از مهمترین عوامل رونق اقتصادی، توسعه تجارت بین المللی است که زمینه ساز این امر، توسعه و بهره گیری از دانش و تجهیزات روز در بندر شهید رجایی می‌باشد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان خاطرنشان کرد: در چشم انداز ۲۰ ساله ای که برای بندر شهید رجایی طراحی شده است حرکت در مسیر جهانی شدن و گرفتن سهم بیشتر از حمل و نقل دریایی در منطقه در دستور کار قرار دارد.

وی افزایش درآمد و سودآوری، افزایش جذب سرمایه گذار، اجرای پروژه‌های مصوب سفر هئیت دولت، ارتقا ایمنی در بندر شهید رجایی، توسعه فناوری اطلاعات و توسعه اشتغال پایدار را از جمله برنامه سالجاری عنوان کرد.

تخلیه و بارگیری بیش از ۱۶ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان

طی ماههای فروردین و اردیبهشت امسال، بیش از ۱۶ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، طی دومه ابتدای امسال، ۱۶ میلیون و ۷۱۹ هزار و ۴۸۰ تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که از رشد ۱۱ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال ۸۹ برخوردار است.

از کل عملیات صورت گرفته در بنادر استان، ۹ میلیون و ۳۹۲ هزار و ۳۴۳ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۷ میلیون و ۳۲۷ هزار و ۱۳۷ تن آن به مواد نفتی اختصاص دارد که به ترتیب یک و ۲۸ درصد رشد نشان می‌دهد.

همچنین در همین مدت ۳ میلیون و ۱۸۹ هزار و ۳۳۱ تن کالای غیرنفتی به خارج از کشور صادر شد. در این مدت صادرات نفتی با افزایش ۳۸ درصدی مواجه بود و رقم آن به ۳ میلیون و ۲۰۷ هزار و ۹۹۷ تن رسید.

همچنین طی این مدت، ۳ میلیون و ۹ هزار و ۴۳۷ نفر از طریق بنادر مسافری استان جایجا شدند که ۴۱ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد داشته است.

مجموع عملیات کانتینری در بنادر استان ۴۵۹ هزار و ۱۹۵ TEU بوده که ۱۴/۴ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال گذشته را دارا بوده است.

برای ششمین سال پیاپی در بندر خرمشهر گواهینامه استاندارد سیستم مدیریت یکپارچه تمدید شد



اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر برای ششمین سال پیاپی موفق به تمدید و اعتبار دهی گواهینامه بین المللی سیستم مدیریت یکپارچه (ims) گردید.

به گزارش روابط عمومی، معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ضمن بیان مطلب فوق اظهار داشت: به منظور بررسی وضعیت استقرار، اثر بخشی و بهبود مداوم سیستم یکپارچه (ims)، اصول بین المللی 2008-iso9001-2004-iso و OHSASi 2007-8001 در بندر خرمشهر، توسط ممیزین شرکت BV مورد ارزیابی و اعتباردهی قرار گرفت.

سعید پویان راد درباره برنامه‌های اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در زمینه مدیریت یکپارچه (ims) افزود: این اداره کل از سال ۱۳۸۵ تا کنون با بهره مندی از نیروی انسانی متخصص و متعهد و استفاده بهینه از منابع و ظرفیت‌های عملیاتی و اولویت قرار دادن اصول ۳ استاندارد اخذ شده، بصورت یکپارچه در کلیه فرآیندهای بندر، منطبق با اهداف و خط مشی سیستم به ارتقاء سطح خدمات دریایی و بندری پرداخته که رضایت مندی صاحبان کالا و شناورها را در پی داشته است.

وی درباره اهداف پیاده سازی سیستم مدیریت یکپارچه در بندر خرمشهر گفت: از اهداف کلان پیاده سازی سیستم مدیریت یکپارچه می‌توان؛ مشتری گرایی، بالا بردن سطح

دمونتاژ جرثقیل‌های ریلی ساحلی ۱۵ تنی توسط تیم اعزامی از بندر نوشهر



نوشهر ضمن حفظ سرمایه‌های بالقوه سازمان و جلوگیری از فرسایش تجهیزات، عملیات تجهیز سایر بنادر نیز انجام می‌گیرد. وی در ادامه اشاره کرد: جرثقیل‌های ریلی ساحلی بکرا با ظرفیت اسمی ۱۵ تن، ضمن ارتقاء شاخص‌های تخلیه و بارگیری از بروز هرگونه آلودگی زیست محیطی و صوتی در بندر نوشهر جلوگیری می‌کند.

سه دستگاه جرثقیل ریلی ساحلی از بندر امام خمینی به بندر نوشهر انتقال داده شد. به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در خصوص این خبر افزود: در راستای جذب و ارتقاء سرمایه گذاری بخش خصوصی و افزایش توان عملیاتی در بندر نوشهر، سه دستگاه جرثقیل ریلی ساحلی از بندر امام خمینی به بندر نوشهر انتقال داده شد. احمد مهرزاد گفت: دمونتاژ این سه دستگاه جرثقیل توسط تیم متخصص اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران و بمدت ۳۵ روز کاری انجام گردید. وی اشاره کرد: حدود ۹۰ درصد قطعات جرثقیل‌ها وارد بندر نوشهر شده و مابقی آن نیز در آینده نزدیک به بندر نوشهر خواهد رسید. معاون فنی و نگهداری بندر نوشهر در خصوص مزیت انتقال این جرثقیل‌ها به بندر نوشهر گفت: با انتقال این سه دستگاه جرثقیل به بندر

یک فروند کشتی تجاری در بندر انزلی به ناوگان کشتیرانی کشور پیوست

یک فروند کشتی تجاری با سرمایه گذاری بخش خصوصی توسط شرکت کشتیرانی دریادلان جاوید خزر به نام "دریا دل یک" توسط جمعی از اینترگران با حضور معاون سیاسی - امنیتی استانداری گیلان، امام جمعه و فرماندار شهرستان بندرانزلی، مدیر کل بندارو دریانوردی استان گیلان و جمعی از مسؤولین شهرستان و استان، در بندرانزلی به ناوگان کشتیرانی کشور در دریای خزر پیوست.



مدیر کل بندار و دریانوردی استان گیلان در آیین افتتاح کشتی "دریا دل یک" با بیان اینکه در سال جدید که به فرمایش مقام معظم رهبری سال جهاد اقتصادی نام گذاری گردید، باید شاهد تحول اقتصادی در کشور باشیم، گفت: همه مسؤولین و مردم باید عزم خود را برای رسیدن به این هدف جزم کنند.

وی اظهار امیدواری نمود که کشتی "دریا دل یک" که با اهداف اقتصادی خریداری شده رونق اقتصادی را برای شهرستان، استان و کشور در برداشته باشد و با خرید کشتی های دیگر، پرچم جمهوری اسلامی ایران در همه آب های جهان به اهتزاز درآید.

معاون سیاسی امنیتی استانداری گیلان نیز در این مراسم بر به کارگیری نیروهای بومی و متخصص در فعالیت های اقتصادی و دریایی تاکید کرد و یکی از راه های ایجاد امنیت را استفاده از نیروهای محلی دانست و افزود: مدیران باید نسبت به اشتغال و به کارگیری افراد بومی و متخصص در زمینه های اقتصادی حساسیت داشته باشند، وی یادآور شد: در صورت نبود نیروی متخصص باید ضمن آموزش، از سایر افراد بومی استفاده کرد.

شایان ذکر است، کشتی "دریا دل یک" ۹۰ متر طول، ۱۲ متر عرض، ۴/۵ متر آبخور، با ظرفیت حمل دوهزار و ۸۰۰ تن کالا و با اعتبار ۱۸ میلیارد ریال از کشور روسیه خریداری شده که با راه اندازی آن برای ۱۵ نفر بطور مستقیم اشتغال ایجاد شده است.

راه اندازی راه بندهای تقاطع ریلی با جاده های داخلی بندر شهید رجایی



معاون دریایی و بندری اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان از آغاز به کار راه بندهای تقاطع ریلی با جاده های داخلی در بندر شهید رجایی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، اله مراد عفیفی پور در این باره گفت: با توجه به تردد روزانه بیش از ۸ هزار دستگاه انواع خودرو سبک و سنگین در محوطه بندر شهید رجایی و همچنین تردد قطار در بندر، برنامه ریزی در جهت ایجاد راه بند در تقاطع خطوط ریلی بندر با جاده های داخلی انجام شد.

وی هدف از اجرای این طرح را افزایش ضریب ایمنی، جلوگیری از تصادفات و ترافیک ناشی از آن عنوان کرد و افزود: پیش از این شاهد بروز تصادفاتی میان قطار و کشنده ها بودیم که گاهی منجر به بروز ترافیک های سنگین و طولانی در بندر می شد که با اجرای این طرح، این اقدام اصلاح و بهبود می یابد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان تصریح کرد: همچنین اجرای این طرح در افزایش بهره وری بندر نیز تاثیر گذار خواهد بود. وی اعتبار ساخت این راه بندها را بیش از ۶۰۰ میلیون ریال عنوان کرد و افزود: بر اساس این طرح، ۱۲ راه بند در ۳ تقاطع اصلی ریلی و جاده ای احداث شده است.

عفیفی پور خاطر نشان کرد: این اقدام با همکاری راه آهن هرمزگان، واحدهای مهندسی و عمران و اداری مالی اداره کل و تعدادی از ترمینال اپراتورهای فعال بخش خصوصی اجرا شد.

بندر «خواجه نفس» باعث توسعه تجارت غلات شمال می شود

باعث کوتاه شدن مسیر ترانزیت، تسریع در انجام عملیات و ارائه خدمات بهینه در تخلیه و بارگیری می شود.



مدیر بندار و دریانوردی استان گلستان گفت: بهره برداری از بندر در حال احداث «خواجه نفس» موجب توسعه تجارت غلات در شمال کشور می شود.

بنا بر این به گزارش، زین العابدین باز یاری افزود: با بهره برداری از این بندر، قیمت تمام شده حمل کالاها، به ویژه انواع غلات از محل خرید تا مصرف، کاهش به سزایی خواهد یافت.

وی اظهار داشت: بر اساس برنامه های تدوین شده، مقرر شد طی برنامه پنجم توسعه در صورت آماده سازی بسترهای مناسب تجاری، به میزان ۴ میلیون تن غلات از استان گلستان ترانزیت شود که در صورت بهره برداری از بندر خواجه نفس، رغبت تجار برای حمل و تجارت غلات از طریق دریا افزایش می یابد.

"بازیاری" تصریح کرد: بهره برداری از این بندر،

انتصاب فرماندهی جدید گارد و انتظامات بندار استان گلستان

طی مراسمی، از سوی سر بندر دار رحمت اله قنبرزاده، فرماندهی گارد سازمان بندار و دریانوردی، طی بی برای مدت ۳ سال به عنوان فرماندهی گارد اداره بندار و دریانوردی استان گلستان منصوب شد.

در این مراسم که با حضور هیاتی از سازمان بندار و دریانوردی و جمعی از دست اندر کاران و کارکنان اداره بندار و دریانوردی استان گلستان در محل تالار کنفرانس این اداره برگزار شد، زین العابدین بازیاری مدیر بندار و دریانوردی استان گلستان، در خصوص وضعیت اداره تحت مدیریت خود و گارد بندری آن طی سال های اخیر توضیحاتی ارائه نمود و از گارد بندار به عنوان ضابطان اصلی قضایی یاد کرد.

در ادامه ی مراسم، سر بندر دار سوم طبیعی، فرماندهی جدید گارد اداره بندار و دریانوردی استان گلستان نیز، طی سخنان کوتاهی اظهار داشت که نهایت مساعی خود را به منظور انجام ماموریت های محوله سازمانی به کار خواهد گرفت.

در پایان این مراسم هیات مذکور پس از بازدید از بندر ترکمن و اسکله های مربوطه، این بندر را به مقصد بندر امیر آباد ترک کرد.

توافقنامه سرمایه گذاری احداث سیلوی ۲۵۰ هزار تنی غلات در بندر امیرآباد امضا شد

با رایزنی و پیگیری های مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، توافقنامه احداث بزرگترین سیلوی غلات بندر شمال کشور، با ظرفیت ۲۵۰ هزار تن در بندر امیرآباد امضا شد.

به گزارش روابط عمومی، با توجه به آغاز پروژه سرمایه گذاری عظیمی که جهت احداث پایانه غلات در بندر امام خمینی توسط سرمایه گذار مزبور صورت گرفته است و با توجه به اهمیت استراتژیک منطقه ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد و جایگاه آن در کریدور حمل و نقلی شمال - جنوب (NOSTRAC)، گفت و گوها جهت احداث این سیلو و استقرار تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری غلات در این منطقه آغاز شد که در ابتدای خرداد ماه سال جاری منجر به امضای تفاهم نامه ای مابین مدیرمنطقه ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد و نمایندگان سرمایه گذار این پروژه گردید.

گفتنی است بندر امیرآباد از بندر نسل سومی کشور است که تلاش دارد با جذب سرمایه گذاری ها به ایجاد فرصت های شغلی در منطقه و توسعه ی سواحل شمالی کشور کمک نماید. منطقه ویژه ی اقتصادی بندر امیرآباد این بار نیز با جذب این پروژه ی بزرگ اقتصادی حدود ۵۰۰ فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم در منطقه ایجاد خواهد کرد.

بازدید سردار سرلشگر پاسدار دکتر صفوی از بندرانزلی

سردار سر لشکر پاسدار دکتر رحیم صفوی به همراه ۳۰ تن از دانشجویان کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی دانشگاه علامه طباطبایی و شهید بهشتی ضمن بازدید از بندرانزلی با توانمندی های این اداره کل آشنا شدند.

در این بازدید مدیرکل بندرودریانوردی استان گیلان ضمن بیان جایگاه بندرانزلی و تاریخچه فعالیت های بندری آن اظهار داشت: در سال گذشته که به فرمایش مقام معظم رهبری سال همت مضاعف و کار مضاعف نامگذاری شده بود این اداره کل به موفقیت ها و جایگاه ویژه ای رسید. وی افزود: در سال جهاد اقتصادی نیز اهداف کوتاه مدت و بلند مدتی را جهت رونق اقتصادی استان و کشور در دستور کار داریم و از همه ظرفیت ها برای رسیدن به این اهداف استفاده خواهیم کرد.

سردار سرلشگر پاسدار دکتر رحیم صفوی نیز در این بازدید عنوان نمود: نسبت به بازدیدی که در سال ۱۳۸۷ از بندرانزلی داشتیم امروز شاهد تحولات بزرگی در این بندر هستیم.

وی همچنین گفت: امیدوارم زیر ساخت های لازم برای اتصال این بندر به استان های مرکزی و ونیز سواحل خلیج فارس و دریای عمان توسط دولت محترم برنامه ریزی و هر چه سریع تراجاری شود.

سردار سرلشگر پاسدار دکتر رحیم صفوی در ادامه اظهار داشت: بدون تردید اتصال محور شمال به جنوب و اتصال کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز خصوصاً به منظور صدور انرژی و منابع طبیعی (خام) این منطقه به کشورهای مصرف کننده، بزرگترین جهاد اقتصادی می تواند باشد.

شایان ذکر است سردار سرلشگر پاسدار دکتر رحیم صفوی و دانشجویان همراه بازدیدی کامل از محوطه ها و طرح توسعه بندری و موج شکن های جدید بندر انزلی داشتند.

صدور گواهینامه های دریانوردی در هر مزگان از مرز ۵۰ هزار گذشت



کمتر از ۵۰۰ طی این مدت خبرداد. دلربا تصریح کرد: طی سال گذشته، برای اولین بار در سطح استان، اعطای مجوز و نظارت بر برگزاری دوره های آموزشی اپراتوری محدود، کمک های اولیه پزشکی و شناورهای بقا و قایقهای نجات GT بالای ۵۰۰ سفرهای نامحدود صادر شد.

در ادامه رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان به برنامه ریزی های انجام شده در جهت ارتقای سطح آموزش های دریانوردی در سطح استان اشاره نمود و اظهار داشت: با توجه به جایگاه استان هرمزگان در صنعت دریانوردی کشور، برنامه ریزی های لازم صورت گرفته تا کیفیت آموزش های ارائه شده توسط شرکتهای آموزشی تحت نظارت هر سال ارتقا یابد که از جمله می توان به تشویق و هدایت مراکز آموزشی به سرمایه گذاری در زمینه برگزاری دوره های آموزشی برای کارکنان شناورهای بالای ۵۰۰ اشاره نمود.

دلربا در عین حال از پیشنهاد برای اصلاح شرایط ورود به برخی از دوره های آموزشی خبرداد و افزود: بر این اساس از سوی اداره کل پیشنهادهای در زمینه ارتقا شرایط ورود به برخی از سمت های عرشه و موتور از جمله افسر دوم و فرماندهی شناورهای چوبی زیر ۵۰۰ و کاربرموتورهای دریایی زیر ۷۵۰ کیلووات ارائه گردید که به تصویب اداره کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی سازمان بندر رسیده است.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان از صدور ۵۱ هزار و ۴۵۵ فقره گواهینامه های دریانوردی از زمان اجرای کنوانسیون STCW-۹۵ تا پایان سال ۸۹ در این استان خبرداد.

به گزارش روابط عمومی، عزیزالله دلربا گفت: در سال قبل، ۳ هزار و ۳۵۱ فقره شناسنامه دریانوردی صادر و ۲۴۴ فقره نیز تمدید شده است.

وی در ادامه با اشاره به برگزاری یک هزار و ۷۹۲ نفر آزمون شایستگی دریانوردی، اضافه کرد: همچنین طی این مدت ۳ هزار و ۱۹۴ فقره گواهینامه شایستگی دریانوردی در سمت های مختلف صادر شد و یک هزار و ۶۷۴ فقره نیز تمدید گردید.

دلربا خاطر نشان کرد: در سال قبل، ۱۵۹ فقره مجوز برگزاری دوره های آموزشی دریانوردی برای مراکز آموزشی تحت نظارت این اداره کل از غرب تا شرق استان صادر و تمدید شده است. وی گفت: به منظور ارائه تسهیلات برای ارباب رجوع و تکریم دریانوردان گرامی، مدارک دریانوردی از قبیل گواهی مهارت، گواهینامه شایستگی و شناسنامه های دریانوردی پس از صدور و یا تمدید از طریق پست به درب منزل متقاضیان ارسال می گردد.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان افزود: در سال گذشته تعداد ۷ دستورالعمل و رهنمود برگزاری دوره های آموزشی دریانوردی در سمت های عرشه و موتور و نیز ارتقا شرایط مدرسین دوره های آموزشی دریانوردی توسط کارشناسان این اداره ویرایش شده و به تصویب سازمان رسیده است.

وی در عین حال از اجرای ۲ طرح مطالعاتی پروژه بهبود تجزیه و تحلیل هزینه برگزاری دوره های آموزشی در استان هرمزگان و ارزیابی اثربخشی آموزش های دریانوردی برای متقاضیان صدور گواهینامه های دریانوردی شناورهای GT

از ابتدای امسال تاکنون:

۸۵۳ گواهینامه ی دریانوردی در هر مزگان صادر شد

آن در فروردین ماه و مابقی در اردیبهشت ماه صادر گردید.

دلربا تعداد گواهینامه های جانبی صادر شده را ۹۱ فقره عنوان کرد و گفت: از این میزان ۵۱ فقره در ماه گذشته صادر گردیده است.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: طی این مدت ۶۹۳ فقره شناسنامه دریانوردی صادر شد.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان گفت: در دو ماه گذشته ۳۰۵ نفر در آزمون شایستگی دریانوردی در استان شرکت کردند.

به گزارش روابط عمومی، عزیزالله دلربا گفت: ۳۵ نفر در فروردین ماه و ۲۷۰ نفر در اردیبهشت ماه سال جاری در این آزمون ها شرکت کردند.

وی افزود: همچنین در این مدت ۸۵۳ فقره گواهینامه دریانوردی صادر شد که ۴۳۰ فقره

با مشارکت موثر ارگان‌های ذینفع

مانور مقابله با شرایط اضطراری در بندر عسلویه برگزار شد

رئیس امور دریایی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، از برگزاری موفقیت آمیز مانور اطفای حریق، مقابله با آلودگی و جست و جو و نجات دریایی در بندر عسلویه خبر داد.

"محمد قاسمی" که فرماندهی عملیات دریایی این مانور را بر عهده داشت، در گفت و گو با خبرنگاران گفت: "با توسعه‌ی مجتمع‌های پتروشیمی و گاز و تنوع محصولات تولید شده در منطقه‌ی عسلویه و همچنین، افزایش تردد کشتی‌های ورودی به منطقه، اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر و شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی، به عنوان ارگان‌های موظف به عملیات اطفای حریق، مقابله با آلودگی و جست و جو و نجات دریایی، نقش مهمی در رویارویی با شرایط اضطراری و ایجاد هماهنگی برای مواجهه با این شرایط دارند."

وی با اشاره به اهمیت ایمنی در برابر سوانح آتش سوزی، افزود: "آتش سوزی در بندر عسلویه و مخازن پتروشیمی از حوادثی است که در هر زمان و مکانی که شرایط وقوع آن فراهم شود،





پتروشیمی پارس انجام شد، بر اساس سناریوی تعیین شده و در مراحل زمانی مختلف، نشت مواد از مخازن و آتش سوزی مخازن پتروشیمی، آتش سوزی شناورهای کنار اسکله، ایجاد آلودگی نفتی در دریا، غرق شدن قایق موتوری عبوری از منطقه عسلویه و سقوط افراد به آب، اجرا و همگی موارد با واکنش سریع نیروهای عمل کننده مهار شد. "قاسمی"، با تقدیر از دستگاه‌های شرکت کننده در این مانور یادآور شد: "علاوه بر واحدهای عملیاتی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر و اداره‌ی بندر و دریانوردی عسلویه، سازمان‌هایی همچون: شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی، منطقه‌ی ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی و آتش نشانی بندر پتروشیمی پارس نیز، در این مانور حضور فعال داشتند." ■

می‌تواند در مدت کوتاهی صدمات بسیار جبران ناپذیری به تاسیسات، تجهیزات و زیرساخت‌های بندری وارد کند و باعث خسارات و تلفات مالی و جانی فراوانی شود. "قاسمی"، آشنایی با نقاط ضعف و قوت نیروها و تجهیزات، ارتقای سطح هماهنگی با سازمان‌های حاضر در منطقه و همچنین، افزایش هماهنگی میان گروه‌های زمینی، دریایی و هوایی را از مهم‌ترین اهداف اجرای این مانور مشترک دانست و گفت: "در این مانور، تجهیزات مقابله با آلودگی و تجسس و نجات دریایی، سیستم‌های اطلاع‌رسانی و سیستم‌های اطفای حریق، به بهترین شکل مورد ارزیابی و آزمایش قرار گرفتند." به گفته‌ی رییس امور دریایی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در این مانور که با پوشش هوایی یک فروند بالگرد و در حوضچه‌ی بندر



مرد معجزه‌های دریایی

آشنایی با یک نویسنده دریایی (۱۵)

جوزف کنراد

احمد رضا زریو

بود، دور و بیگانه نگه می‌دارد. "سیاهپوست کشتی ناریسوس" (The Nigger of the Narcissus)، منتشر شده در سال ۱۸۹۷، از بهترین رمان‌های کنراد است که با وجود خصوصیت‌های متضادش، از هماهنگی بسیاری برخوردار است و در آن، حالت شاعرانه و ذوق داستان پردازی حماسی دیده می‌شود. داستان از تجربه‌های کنراد در دریا مایه گرفته است و زندگی سیاهپوستی تنها و بی‌بیمار را در میان مسافران کشتی نشان می‌دهد که چگونه از طرفی، با سرفه‌های وحشتناک خود آرامش مسافران را برهم می‌زند و همه را خشمگین می‌سازد، تا آن جا که به چشم حقارت و کینه به او می‌نگرند و از طرف دیگر، بر اثر سایه مرگی که بر سرش افتاده بود، احساس ترحم و مسئولیت را در همه بیدار می‌کند؛ چنان که در جریان وقوع طوفان، می‌کوشند که او را از اتاقتش که در شرف انهدام است، نجات بخشند. این بهت‌زدگی و تضاد احساس، همچنان در طول سفر ادامه می‌یابد تا آن که مرگ سیاهپوست بیمار، به همه‌ی مشاجره‌ها پایان می‌دهد و زندگی به حال عادی بازمی‌گردد. این داستان، از بهترین آثار کنراد به شمار می‌آید. از آثار مهم دیگر او، داستان "لرد جیم" (Lord Jim)، نوشته شده در سال ۱۹۰۰ میلادی، سرگذشت جوانی انگلیسی است که به زندگی ماجراجویانه‌ای دل بسته و با کشتی کهنه‌ای، عده‌ای را به سفر می‌برد و در لحظه‌ای که ظاهراً کشتی رو به غرق شدن می‌رود، محل کار خود را ترک می‌کند و به این ترتیب، از بحران وجدان، در آستانه‌ی عذاب قرار می‌گیرد، اما سرانجام با مرگ شرافتمندانه‌ی، ننگ خود را جبران می‌کند. "دل تاریکی" (Heart of Darkness)، ۱۹۰۶، نیز از مهم‌ترین آثار کنراد به شمار می‌آید که همه‌ی تمهیدات هنری او را در نویسندگی در بردارد، خاصه توصیف طبیعت بکر، وحشی و ابهام‌آمیز آن، همه حواس خواننده را به خود معطوف می‌دارد و او را در دنیایی هیجان‌آمیز فرو می‌برد. گویی جنگل با همه غوغاها و اسرار خاموشش در کنار او زندگی می‌کند. "طوفان" (Typhoon)، ۱۹۰۳، از تجربه‌ی سفر دریایی کنراد به شرق دور مایه گرفته است. داستان به سبب عرض‌هی مستقیم حوادث و مبارزه با طوفانی که در دریای چین، کشتی را به خطر انداخته است و روح آرام و خاموش و متانت ناخدا در برابر این حادثه، را به حد یک حماسه آفرین می‌رساند، از اهمیت شایان توجه‌ای برخوردار است. "آندره ژید"، این رمان را به زبان فرانسوی ترجمه کرد و نمونه‌ای از همکاری دو نویسنده بزرگ را ارائه داد. "مأمور مخفی" (The Secret Agent)، ۱۹۰۷، مجموعه‌ی داستان کوتاه "جوانی" (Youth)، ۱۹۰۲، شامل سه داستان، "آینه دریا" (The Mirror of the Sea)، ۱۹۰۶ و "شماه‌ای از خاطرات" (Some Reminiscences)، ۱۹۱۲، از دیگر آثار کنراد به شمار می‌روند. کنراد مرد معجزه‌هاست، کسی که اصلاً لهستانی است اما موفق شده در شمار بهترین نثرنویسان انگلیسی درآید. ادراکی که در تعادل و رعایت همه جوانب دارد، به او امکان می‌دهد که هم خواننده عادی را خشنود نگه دارد و هم خواست‌های اهل فن و ادب را برآورده سازد. کنراد اگرچه با قدرتی انکارناپذیر در آثار خود دریا را به هزاران شکل وصف می‌کند، اما هدف واقعی او چیز دیگری است. او می‌خواهد اسرار و کنه روح بشر را در میان اشیای محسوس و قابل لمس آشکار سازد و رموز سرنوشت و فشار عاطفی را به

"جوزف کنراد" (Joseph Conrad)، داستان‌نویس شهیر انگلیسی، که نام واقعی‌اش "جوزف تئودور کنراد کورژنیوفسکی" بود، سوم دسامبر سال ۱۸۵۷ میلادی در لهستان تحت حکومت روسیه به دنیا آمد. پدرش مردی ادیب، نماینده‌نامه‌نویس و مترجم آثار فراوان فرانسوی و انگلیسی از جمله آثار ویلیام شکسپیر و چارلز دیکنز به لهستانی بود - دو نویسنده‌ای که بعدها بر پسرش تأثیر شگرفی گذاشتند - و به سبب فعالیت‌های میهن‌پرستانه ضمن جنگ با روسیه، به این کشور تبعید شد. مادر جوزف بر اثر فرسودگی از رنج‌های دوران تبعید، در سی و چهار سالگی درگذشت و تربیت جوزف در ۱۸۶۹، پس از مرگ پدر، به عمویش سپرده شد. کنراد در نوجوانی تمایل خود را به دریانوردی ابراز کرد و در ۱۸۷۴، در هفده سالگی وارد این حرفه شد. به بندر ماری فرانسوی رفت و چندین سال با کشتی‌های بازرگانی، دریاها و اقیانوس‌ها را پیمود و نه تنها با دریانوردان معاشرت کرد، بلکه موقعیت آن را نیز یافت که در محیط اشرافی فرانسه رفت و آمد کند. او بر اثر مطالعه‌ی فراوان به زبان‌های لهستانی و فرانسوی، بر معلومات خود افزود و پس از آن، ناگهان، بی‌آن که کلمه‌ای انگلیسی بداند، در سال ۱۸۷۸ ماری را به قصد انگلستان ترک کرد. در انگلستان نیز، مدت‌ها روی کشتی‌های تجاری روزهای خود را سپری کرد؛ از معبرهای خطرناک گذشت و از بیماری شایع وبا جان سالم به در برد؛ اما به بیماری روماتیسم دچار شد. در ۱۸۸۶، به تابعیت انگلستان درآمد و به رمان‌نویسی روی آورد. کنراد پس از آن که در ۱۸۹۵ به مقام فرماندهی کشتی رسید، از شغل خود دست کشید تا همه‌ی وقتش را صرف نوشتن کند.

اولین رمانش را در ۱۸۹۵، با عنوان "دیوانگی المهیر" (Alamyers Folly) منتشر کرد که زمینه‌ی آن را محله غم‌انگیزی در برونی تشکیل می‌داد. قهرمان داستان "المهیر"، تنها اروپایی است از مردم هلند، که به قصد دست یافتن به ثروتی رؤیایی به این جزیره قدم می‌گذارد. ازدواج او با دخترخوانده‌ی یک دزد دریایی و پیدا کردن دختری به نام "نینا"، از دست رفتن ثروت پدر همسر و حوادث بی‌شمار و سرخوردگی فراوان و فرار یگانه دخترش که تنها ثروت واقعی او بود، و سرانجام تنهایی مطلق، همه ضربه‌های دردناکی هستند که "المهیر" را به جنون مبتلا می‌کنند و سرانجام او را به مرگی غم‌انگیز می‌کشاند. داستان از جاذبه‌ی بسیاری برخوردار است و اگرچه زبان انگلیسی برای کنراد زبانی بیگانه تلقی می‌شد و او را ضمن نوشتن، با دشواری‌های فراوان روبرو می‌کرد، اما با کوششی ستایش‌آمیز موفق به فراگرفتن کامل زبان و انتخاب سبکی خاص شد که کتابش را با موفقیت بسیار همراه کرد و او را بر آن داشت تا همه‌ی آثار خود را به زبان انگلیسی بنویسد. در ۱۸۹۶ میلادی، با زنی انگلیسی ازدواج کرد و در انگلستان مقیم شد و به رغم بیماری روماتیسم و دشواری‌های مادی، شاهرکارهایش را انتشار داد که همه شامل تجربه‌های شخصی و حوادث گوناگون دریانوردی و وقایعی بودند که او در ضمن سفر به سرزمین‌های دور و بیگانه با آن‌ها روبه‌رو شده بود.

دومین داستان بزرگ کنراد به نام "رانده از جزایر" (An Outcast of the Islands) در ۱۸۹۶ انتشار یافت. طبیعت بیگانه و اسرارآمیز دیاری دوردست، پس زمینه‌ی شگفت‌انگیز این داستان را می‌سازد که در آن زندگی بدوی و بومی، مردی اروپایی را از زنی اهل جزیره که مورد علاقه‌اش

محیط زندگی دریانوردان منتقل کند و زندگی دریایی را سنگ محکی برای نمایان ساختن درون کسانی قرار دهد که زندگی را دور از همه، در تبعید و طرد و در ترس دایم از مرگ سپری می‌کنند.

و سرانجام داستان "دزد دریایی" (The Rover)، آخرین اثر کامل نویسنده است که در ۱۹۲۱-۱۹۲۲ نوشته شد و در دسامبر ۱۹۲۳ انتشار یافت. کنراد همیشه آرزو داشت داستانی بنویسد که در آن فضای حوضه‌ی مدیریتانه را در زمان ناپلئون توصیف کند. ماجرای کتاب، در مرحله‌ی حاد جنگ فرانسه و انگلستان روی می‌دهد، که او امکان آن را می‌یابد تا همدلی یکسانی نسبت به فرانسه و انگلستان ابراز کند. در این اثر، دریانورد پیری را می‌بینیم که آرزویی جز آسایش ندارد؛ ولی به سبب همت مردانه‌اش، سرانجام به ماجرای تازه‌ای کشانده می‌شود که زندگی خود را در آن از دست می‌دهد. شاید کنراد در این اثر خواسته است مخصوصاً "پایان یک زندگی دریایی را توصیف کند: دریانورد و کشتی که ایام پرماجرا و دردناکی داشته‌اند، ولی دیگر آرزویی جز آرامش ندارند." و به این ترتیب، قهرمانان شکست‌ناپذیر، پرتوان و حادثه‌جوی کنراد، بر خستگی و نومیدی غلبه می‌کنند.

شاید مهم‌ترین چیزی که جوزف کنراد را در زندگی رنج می‌داد، زمان‌هایی بود که نمی‌توانست بنویسد. این دوره که اغلب از آن به‌عنوان "توقف نویسنده" نام برده می‌شود، حالتی است که نویسنده، ایده‌ای به ذهنش نمی‌رسد و ننوشتن عذابش می‌دهد. کنراد زمان‌های بسیاری دچار این عارضه می‌شد، هر چند که هر بار پس از چند وقت، دوباره چیز جدیدی می‌نوشت. کنراد از نویسندگان زیادی تاثیر گرفته، اما "ویلیام شکسپیر" یکی از مهم‌ترین آن نویسندگان است. "شک" و "دودلی"، دو مشخصه‌ی بارز شکسپیری داستان‌های جوزف کنراد است. "چارلز دیکنز" او را با زاویه دید شخصیت‌ها شیفته کرد و تحت تاثیر قرار داد. وی همچنین از آموزه‌های ادبی "گوستاو فلوبر" بسیار بهره برد.

با این همه، کنراد هنوز هم نویسنده‌ای مردم‌پسند نیست و شاید این به خاطر عبارت‌های به دور از احساس‌گرایی و البته شک‌گرایی او باشد؛ اما با توجه به حجم آثارش، هنوز این سوال وجود دارد که چرا کنراد مردم‌پسند نیست؟ بسیاری از خوانندگان که برای اولین بار به سراغ کنراد می‌روند، آثارش را سخت توصیف می‌کنند. گاهی این بهانه را می‌آورند که انگلیسی زبان مادری‌اش نبوده و زبان دومش بوده، (در واقع زبان سومش، چون او سال‌ها قبل از آن که انگلیسی یاد بگیرد فرانسه می‌دانسته و آثار فلوبر را مطالعه کرده است. لهستانی هم زبان اولش بوده) است. به هر حال، این سوال هر پاسخی که داشته باشد، اغلب منتقدان ادبی هم آثارش را با عبارت "مبهم" توصیف می‌کنند. برخی هم می‌گویند: "سر در نیاوردم." و یا حتی "حوصله زیادی می‌خواهد." و یا چنین چیزهایی.

"برتراند راسل"، فیلسوف بزرگ انگلیسی، خود را از ستاینندگان کتاب‌های کنراد می‌داند و می‌گوید: در هنگام صحبت، هیچ چیز در سکناش نبود که به نحوی دریا را القا کند. سراپا یک لهستانی اشرافی بود و احساسش به دریا و به انگلستان، نوعی عشق شاعرانه بود - عشقی با فاصله‌ی معین، بدان حد که شاعرانه بودنش را کدر نکند. عشق او به دریا از سال‌های نخست زندگی‌اش آغاز شده بود، وقتی با والدینش در میان گذاشت که می‌خواهد حرفه ملوانی را پیشه کند، البته آن‌ها تشویقش کردند که به نیروی دریایی اطریش بپیوندد، اما او ماجرا می‌خواست و دریاهای استوایی و رودخانه‌های غریب محصور با جنگل‌های تاریک و نیروی دریایی اطریش، مجال دست یافتن به این آرزوها را به او نمی‌داد.

"راسل"، در بین نوشته‌های او، داستان "دل تاریکی" را، جامع‌تر از همه و بیان‌گر فلسفه‌اش و در باب زندگی بیان می‌کند و معتقد است قوی‌تر از همه‌ی این‌ها، عشق او به انگلستان و نفرتش از روسیه بوده است، که از هر دو در "مأمور مخفی" سخن رفته است. نفرت از روسیه، چه از نوع تزاری و چه انقلابی، با قدرت تمام در آثارش به بحث کشیده شده است. و بی‌التفات‌اش به روسیه از آن گونه بود که در فرهنگ مردم لهستان ریشه‌ی سنتی دارد. این بی‌التفاتی تا بدان پایه بود که نه به تولستوی ارج می‌نهاد و نه به

داستایوفسکی.

این امر که تاکنون بیش از ۵۰ فیلم و سریال تلویزیونی از روی کارهای کنراد اقتباس شده، بیش از آن که زیاد به نظر برسد، شگفت‌انگیز است. او در کنار داستایوفسکی و استیفن کینگ، جزو معدود نویسندگانی است که تا این حد مورد استقبال سینمایی قرار گرفته‌اند.

دایره‌ی این اقتباس، تنها مربوط و محدود به سینما و تلویزیون نمی‌شود. تعداد بی‌شماری تئاتر، موسیقی و حتی نقاشی بر اساس کارهای کنراد شکل گرفته است. فضای تیره و تار آثار او و حس ماجراجویانه‌ی آشکار و پنهان در آن‌ها و همچنین، ضد قهرمان‌های تر و تمیز آثارش، می‌تواند هر کارگردانی را به سوی اقتباس از آثار او سوق دهد.

می‌گویند اورسن ولز (سازنده‌ی فیلم "همشهری کین")، یکی از بزرگ‌ترین آرزوهایش این بود که از رمان "دل تاریکی" کنراد اقتباس کند. او حتی یک نمایشنامه‌ی رادیویی هم بر اساس کارهای کنراد تنظیم کرد اما به اعتراف خودش، در مقابل هیبت کتاب زانو زد و هیچ‌گاه نتوانست جرأت ساخت این اثر را به خود بدهد. سال‌ها بعد، فرانسس فورد کاپولا (سازنده‌ی فیلم پدرخوانده)، دست به حرکتی دیوانه‌وار زد و با سرمایه‌ی شخصی، فیلم عظیم "اینک آخرالزمان" را براساس رمان "دل تاریکی" ساخت و خود را در ورطه‌ی زبان مالی فرو برد. نتیجه‌ی کار، به یکی از شاهکارهای تاریخ سینما تبدیل شد و در کنارش، به علت فروش بسیار پایین فیلم، کارگردان را ورشکسته کرد.

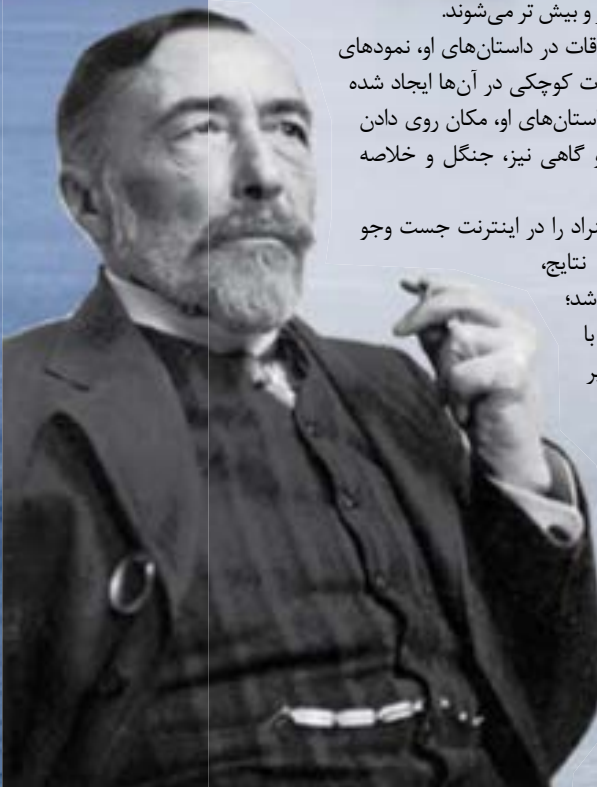
این درجه از ریسک برای ساخت یک فیلم، فقط یک چیز را می‌رساند، این که بدون شک، کنراد یک جزیره‌ی گنج تمام نشدنی برای اهالی سینمایی محسوب می‌شود؛ کسی که از سال ۱۹۱۹، یعنی همان ابتدای سینما، کلمه‌هایش تبدیل به تگاتیوهای متحرک شده‌اند.

کنراد، اصولاً آدم بدبینی است. شخصیت‌های داستان‌های او همیشه در موقعیت‌های سخت و استخوان‌شکنی قرار می‌گیرند. بدبیری پشت بدبیری، سختی پشت سختی و همین‌طور همه چیزهای بدی که فکرش را بتوان کرد، پشت سر هم ردیف می‌شوند. شاید نشود گفت که کنراد آدم رمانتیکی است اما هم‌ذات‌پنداری ملایم و گاهی آشکارش با شخصیت‌ها در همه داستان‌هایش به چشم می‌خورد؛ شخصیت‌هایی، که همیشه می‌توان ردی از تضادهای مضحک در وجود آنها پیدا کرد؛ تضادهایی که مرتب در متن داستان‌ها بیش‌تر و بیش‌تر می‌شوند.

اغلب مکان‌ها و حتی اتفاقات در داستان‌های او، نموده‌های عینی دارند؛ گاهی تغییرات کوچکی در آن‌ها ایجاد شده و گاهی نه. در بیش‌تر داستان‌های او، مکان روی دادن حوادث، دریا و جزیره و گاهی نیز، جنگل و خلاصه طبیعت وحشی است.

محل است نام جوزف کنراد را در اینترنت جست‌وجو کنید و یکی از اولین نتایج، تصویر قایق‌های بادبانی نباشد؛ قایق‌هایی که روزگاری او با آن‌ها عرش را زیر پایش سیر کرده است.

این نویسنده دریایی، در سال ۱۹۲۴ میلادی بر اثر حمله‌ی قلبی درگذشت. یونسکو به مناسبت یکصد و پنجاهمین سالگرد تولد او، سال ۲۰۰۷ میلادی را سال "جوزف کنراد" نامیده است. ■



برای نخستین بار در استان یزد؛

از پرورش ماهی تیلاپیا رونمایی شد

کرد: به تدریج که ساختارهای لازم در زمینه پرورش این گونه جدید فراهم شود، تکثیر آن نیز به بخش خصوصی واگذار می‌شود.

وی تصریح کرد: موسسه تحقیقات شیلات کشور، پتانسیل‌های لازم برای تولید بیش از ۳۰۰ هزار قطعه بچه ماهی در وزن بالای ۱۰ گرم را دارد و پایلوت استان یزد قابل توسعه به بیش از این مقدار نیز هست.

دکتر مطلبی در ادامه یادآور شد: در اولین قدم ۱۰ هزار قطعه بچه ماهی تک جنسی شده در وزن‌های ۱۰ و ۵۰ گرم با حضور مسئولان شیلاتی در استان یزد و در استخرهای پرورشی رهاسازی می‌شود.

وی اظهار داشت: افزایش ظرفیت تعداد قطعات بچه ماهی بستگی به سیاست‌های سازمان شیلات دارد.

رئیس موسسه تحقیقات شیلات ایران با بیان اینکه ماهی تیلاپیا دارای ارزش اقتصادی بسیار بالایی است، یاد آور شد: این گونه طی گذشت سه تا چهار ماه دارای وزنی معادل ۳۰۰ تا ۳۵۰ گرم خواهد شد که با توجه به کشش بازار می‌توان اوزان دیگری را نیز انتظار داشت.

وی در پایان سخنان خود تصریح کرد: در قالب طرحی جامع، ارزش‌های غذایی تیلاپیا و تولید فرآورده‌های ناشی از آن در دست تهیه است.

در ادامه حاضرین از آزمایشگاه و سالن‌های پرورش و تکثیر بازدید کرده و با روند اجرای پروژه آشنا شدند. در ادامه مراسم رونمایی ورود تیلاپیا به استخرهای خاکی در ایستگاه تحقیقاتی ماهیان آب شور داخلی بافق که با دو تیپ تیلایپای قرمز و آبی ماهی دار شده بود، مدعوین در مزرعه رنگین کمان (متعلق به بخش خصوصی) حضور یافته و مراسم رها سازی تیلاپیا در استخر خاکی مردمی انجام شد.

سپس تمامی حاضرین در مراسمی که برای طبخ تیلاپیا در شهرستان بافق از سوی مدیریت شیلات استان برگزار شده بود، شرکت کردند. در پایان مراسم، جلسات تخصصی با حضور کارشناسان و مسئولین در ایستگاه بافق تشکیل و در مورد مسایل و مشکلات ایستگاه، بحث و تبادل نظر بعمل آمد. ■

پرورش ماهی تیلایپای تک جنسی شده (*Oreochromis niloticus*) برای نخستین بار در استان یزد با حضور مقامات مسئول رونمایی شد.

به گزارش روابط عمومی موسسه تحقیقات شیلات ایران، در این مراسم دکتر تقوی معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات ایران، دکتر مطلبی رئیس موسسه تحقیقات شیلات ایران، مهندس فرهنگ نماینده مردم بافق و نایب رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس شورای اسلامی، دکتر ابرقویی رئیس سازمان جهاد کشاورزی استان یزد و کارشناسان و محققین ذیربط حضور داشتند.

در ابتدای مراسم، آقای احمد بیطرف رئیس ایستگاه تحقیقاتی ماهیان آب شور داخلی- بافق ضمن خوش آمد گویی به مدعوین در مراسم، گزارشی در مورد ایستگاه بافق، پیشینه و فعالیت‌های پژوهشی، به ویژه در زمینه پروژه‌های اجرا شده در خصوص تیلاپیا و نتایج کسب شده طی دو سال و نیم ورود این گونه جدید ارائه کرد.

سپس در ادامه برنامه آقایان دکتر ابرقویی، دکتر تقوی، دکتر مطلبی و مهندس فرهنگ به ایراد سخنرانی پرداخته و ضمن اجر نهادن به فعالیت‌های پژوهشی و دستاوردهای کسب شده به وسیله محققین و کارکنان ایستگاه بافق، نسبت به اهمیت و نقش این گونه در آینده آبرزی پروری ایران تاکید کردند.

دکتر عباسعلی مطلبی، رئیس موسسه تحقیقات شیلات ایران با اعلام این مطلب که علاوه بر یزد، مطالعات زیست محیطی برای پرورش گونه تیلاپیا در پنج نقطه دیگر کشور نیز آغاز شده است، گفت: استان‌های جنوبی از جمله کرمان، مستعد پرورش تیلاپیا می‌باشند، گونه‌های تک جنسی شده تیلاپیا به مقدار انبوه توسط موسسه تحقیقات شیلات کشور آماده شده و در مزارع پرورشی که امکان رشد آنها وجود دارد، با توجه به نظر متقاضیان اعطا می‌شود.

رئیس موسسه تحقیقات شیلات ایران خاطرنشان

