



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

بزرگ دریا

سال بیست و ششم / پیاپی ۱۸۰
نفرماه ۱۳۹۰ / قیمت ۵۰۰۰ تومان



دریا فرصتی بزرگ و راهبردی برای ملت‌ها است

- کشور بزرگترین و پرجمعیت‌ترین به‌شماره افکاره است
- هدف اصلی در استراتژی راهبردی نیروی دریایی است
- ویژگی‌ها و غار فرماندهی نیروی دریایی در استراتژی
- دریا فرصتی بزرگ و راهبردی برای ملت‌ها است
- حفظ میراث فرهنگی زیر آب نه نفع جامعه بشری است
- ساخت معادن کوچک، چند منظوره و رونق مردم محورانه دارد

سیاست‌های کلی اشتغال ابلاغ شد ۱۴

دریا فرصتی بزرگ و راهبردی برای ملت‌ها است ۱۵

ویژگی‌ها و کارکردهای نیروی دریایی راهبردی ۱۸

سکان هدایت عالی‌ترین مرجع دریایی جهان در دست ژاپنی‌ها ۲۴

ایران امروز از نظر توسعه بنادر و دریانوردی با ایران اول انقلاب ۲۵

هدف، سرآمدی در سطح ملی و بین‌المللی است ۲۸

یافته‌های پیش‌میزی از بنادر ایران ۳۰

گامی در جهت رونق اقتصادی و استقرار پایدار مردم ۳۱

ساخت بنادر کوچک چند منظوره رویکرد مردم محورانه دارد ۳۴

زنگ خطر آلودگی محیط زیست دریاها به صدا درآمد ۳۸

حفظ میراث فرهنگی زیر آب به نفع جامعه‌ی بشری است ۴۰

نفس دریاچه ارومیه به شماره افتاده است! ۴۵

اهداف و عملکرد خطوط برتر کشتیرانی کانتینری جهان ۵۸

تبدیل بندر شهید رجایی به بندر کانونی ۶۳

اجماع جهانی در مقابله با دزدان دریایی ۶۴

اثرات مخرب توسعه‌ی اقتصادی بر محیط زیست دریایی ۷۲

پیامدهای زیست‌محیطی توسعه‌ی بنادر ۷۶

مدیریت بحران ۷۹

امواج لرزه ای دریا ۸۲

نقش آفرینی و ارزش آفرینی موج شکن‌ها در سواحل ۸۷

سیگنال‌ها و فرکانس‌های دریایی، فرشتگان نجات در شرایط اضطراری ۹۰

حضور موفقیت‌آمیز صنعت کشتیرانی در قرن جدید ۱۰۲

تلاش برای برقراری ارتباط صمیمی و صادقانه ۱۰۵

در وضعیت اخطار! ۱۰۶

دریافت مواد زاید، الویت بنادر بازرگانی ۱۰۸

شهرهای بندری به دنبال جلب اعتماد شهروندی ۱۱۰

بهره برداری از ۱۲ پروژه‌ی بندری در هفته‌ی دولت ۱۲۲

زندگی پر تلاطم دریایی، خلق شاهکار ادبی ۱۲۳

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

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نرروز 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

صفحه آرای، 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، سه‌رودی 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.

از سوی مقام معظم رهبری سیاست‌های کلی اشتغال ابلاغ شد



حضرت آیت الله خامنه ای رهبر معظم انقلاب اسلامی، سیاست‌های کلی اشتغال را پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام تعیین کردند. متن سیاست‌های کلی اشتغال که به رؤسای قوای سه گانه، رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام و دبیر شورای نگهبان ابلاغ شده، به این شرح است:

بسم الله الرحمن الرحيم

سیاست‌های کلی اشتغال

۱- ترویج و تقویت فرهنگ کار، تولید، کارآفرینی و استفاده از تولیدات داخلی به عنوان ارزش اسلامی و ملی، با بهره گیری از نظام آموزشی و تبلیغی کشور.

۲- آموزش نیروی انسانی متخصص، ماهر و کارآمد متناسب با نیازهای بازار کار (فعلی و آتی) و ارتقای توان کارآفرینی با مسؤولیت نظام آموزشی کشور (آموزش و پرورش، آموزش فنی و حرفه ای و آموزش عالی) و توأم کردن آموزش و مهارت و جلب همکاری بنگاه‌های اقتصادی جهت استفاده از ظرفیت آنها.

۳- ایجاد فرصت‌های شغلی پایدار با تأکید بر استفاده از توسعه‌ی فناوری و اقتصاد دانش بنیان و آینده نگری نسبت به تحولات آنها در سطح ملی و جهانی.

۴- ایجاد نظام جامع اطلاعات بازار کار.

۵- بهبود محیط کسب و کار و ارتقای شاخص‌های آن (محیط سیاسی، فرهنگی و قضایی و محیط اقتصاد کلان، بازار کار، مالیات‌ها و زیر ساخت‌ها) و حمایت از بخش‌های خصوصی و تعاونی و رقابت از راه اصلاح قوانین، مقررات و رویه‌های ذیربط در چارچوب قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران.

۶- جذب فناوری، سرمایه و منابع مالی، مبادله نیروی کار و دسترسی

به بازارهای خارجی کالا و خدمات از طریق تعامل مؤثر و سازنده با کشورها، سازمان‌ها و ترتیبات منطقه ای و جهانی.

۷- هماهنگ سازی و پایداری سیاست‌های پولی، مالی، ارزی و تجاری و تنظیم بازارهای اقتصادی در جهت کاهش نرخ بیکاری توأم با ارتقای بهره وری عوامل تولید و افزایش تولید.

۸- توجه بیشتر در پرداخت یارانه‌ها به حمایت از سرمایه گذاری، تولید و اشتغال مولد در بخش‌های خصوصی و تعاونی.

۹- گسترش و استفاده بهینه از ظرفیت‌های اقتصادی دارای مزیت، مانند: گردشگری و حق گذر (ترانزیت).

۱۰- حمایت از تأسیس و توسعه صندوق‌های شراکت در سرمایه برای تجاری سازی ایده‌ها و پشتیبانی از شرکت‌های نوپا، کوچک و نوآور.

۱۱- برقراری حمایت‌های مؤثر از بیکاران برای افزایش توانمندی آنان در جهت دسترسی آنها به اشتغال پایدار.

۱۲- توجه ویژه به کاهش نرخ بیکاری استان‌های بالاتر از متوسط کشور.

۱۳- رعایت تناسب بین افزایش دستمزدها و بهره وری نیروی کار.

سیدعلی خامنه ای

بیست و هشتم تیرماه ۱۳۹۰



فرماندهی معظم کل قوا در بازدید از قرارگاه مقدم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در بندر عباس

دریا فرصتی بزرگ و راهبردی برای ملت‌ها است

۹۹
منافع و امکانات این دریاها متعلق به ملت‌ها است و نیروهای دریایی ارتش و سپاه مظهر اقتدار ملت ایران در دفاع از منافع کشور در خلیج فارس و دریای عمان هستند.

داشتند. رهبر معظم انقلاب سپس از یگان‌های مختلف نیروهای مسلح حاضر در میدان سان دیدند.
حضرت آیت الله خامنه‌ای در سخنانی در جمع فرماندهان و نیروهای قرارگاه مقدم نیروی دریایی ارتش و یگان‌های نمونه نیروهای مسلح در منطقه، دریا را فرصتی بزرگ و راهبردی برای کشورها و ملت‌ها دانستند و تأکید کردند: منافع و امکانات این دریاها متعلق به ملت‌ها است و نیروهای دریایی ارتش و سپاه مظهر اقتدار ملت

حضرت آیت الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی صبح روز شنبه (مورخ ۸۹/۵/۱) وارد شهر بندر عباس شدند و از منطقه یکم و کارخانجات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بازدید کردند.
فرماندهی کل قوا در ابتدای ورود به قرارگاه مقدم نیروی دریایی ارتش - ناوگان جنوب، در محل یادمان شهدا حاضر شدند و با قرائت فاتحه، یاد و خاطره رشادت شهدای دفاع مقدس را گرمی



امروز خلیج فارس و دریای عمان به برکت حضور مقتدرانه ایران اسلامی، یک منطقه آزاد و مستقل است.

ایران در دفاع از منافع کشور در خلیج فارس و دریای عمان هستند.

ایشان افزودند: حکومت‌های طاغوتی در سال‌های متمادی سیطره بر ایران، مانع پیشرفت دریانوردی و حضور دریایی ایران در پهنه‌ی آب‌های منطقه‌ی ای و بین‌المللی بودند اما امروز شما باید با تلاش مضاعف عقب‌افتادگی طولانی مدت گذشته را جبران کنید.

حضرت آیت الله خامنه‌ای با اشاره به سابقه حضور قدرت‌های زورگو در منطقه‌ی بسیار حساس خلیج فارس و دریای عمان خاطر نشان کردند: امروز شرایط با گذشته بسیار متفاوت است و ساحل ممتد و طولانی این منطقه در اختیار دولتی مستقل و ملتی سرفراز و بیدار است که قدرت و اراده ملی خود را می‌شناسد و با اتکالی به خداوند، اراده خود را بر هر قدرت سیاسی و نظامی تحمیل و او را مجبور به عقب نشینی خواهد کرد.

فرمانده‌ی کل قوا در همین زمینه افزودند: امروز خلیج فارس و دریای عمان به برکت حضور مقتدرانه ایران اسلامی، یک منطقه آزاد و مستقل است.

رهبر انقلاب اسلامی حضور ناوهای آمریکایی و کشورهای اروپایی در منطقه را مضر و نامطلوب ارزیابی و تأکید کردند: دورانی که قدرت‌های مستکبر با حضور نظامی برای ملت‌ها تعیین سرنوشت می‌کردند، گذشته است و اگر حتی برخی دولت‌های منطقه همچنان تمایل به تبعیت از دستورات قدرت‌های مستکبر داشته

باشند ولی، ملت‌های منطقه هوشیار و بیدار شده‌اند و حضور نظامی بیگانگان، در منطقه را موجب ناامنی می‌دانند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای اقتدار یک ملت را زمینه‌ساز بهره‌مندی از برکات و منافع دریا دانستند و خاطر نشان کردند: این اقتدار را نیروهای مسلح حاضر در منطقه می‌توانند با جهاد و از خود گذشتگی تأمین کنند.

فرمانده‌ی کل قوا تأکید کردند: ما هیچ کشوری را به رویارویی و جنگ تشویق نکرده‌ایم و نخواهیم کرد و تا جایی که بتوانیم از هر رویارویی تصادفی و یا حساب شده نیز پرهیز خواهیم کرد اما کسانی که پیشرفت خود را با تحکم و زورگویی تأمین می‌کنند باید در مقابل خودشان یک ملت مقتدر را احساس کنند. ایشان نیروهای دریایی را مظهر اقتدار ملت ایران در دریا دانستند و خطاب به نیروهای مسلح حاضر در منطقه جنوب توصیه کردند: صادقانه و مخلصانه، و با تمام توان، به مجاهدت خود ادامه دهید.

ایشان تأکید کردند: کشور و نظام جمهوری اسلامی ایران مدیون جوانانی است که اقتدار ملت را تجسم می‌بخشند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای دستگاه‌های دولتی و مسئولان را موظف کردند با نیروهای مسلح حاضر در منطقه برای انجام کارهای بزرگ همکاری کنند. رهبر انقلاب اسلامی هدف از حضور خود در بندرعباس و منطقه یکم دریایی ارتش را ابراز صمیمانه‌ی «خسته نباشید و خدا قوت» به نیروهای مسلح منطقه بیان کردند و افزودند: مجاهدت خاموش و مخلصانه و صادقانه جوانان ملت ایران در این منطقه، یک حسنه و در نزد خداوند محفوظ است.

در ابتدای این دیدار امیر دریادار حبیب‌اله سیاری

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در گزارشی با اشاره به نقش دریا در رشد و توسعه کشورها، گفت: سیادت و اقتدار دریایی ایران با حضور قدرتمندانه در دریا و آب‌های آزاد تأمین می‌شود که با نگرش راهبردی فرمانده کل قوا به نیروی دریایی، گام‌های استواری در این زمینه برداشته‌ایم.

امیر دریادار سیاری افزود: در این مدت، توجه به زیرساخت‌ها، حرکت جهادی در صنایع دریایی و نوسازی ناوگان، تحقق آموزش‌ها، بهره‌مندی از نیروهای مؤمن و متخصص و جلب مشارکت دانشگاه‌ها و مراکز علمی را در دستور کار قرار داده‌ایم. فرمانده‌ی کل قوا در ادامه حضور در منطقه یکم دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، از یگان‌های سطحی و زیرسطحی، کارخانه‌های صنعتی، تعمیراتی و مراکز آموزشی نیروی دریایی ارتش نیز بازدید کردند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای در این بازدید از نزدیک با توانایی متخصصان و مهندسان نیروی دریایی ارتش در ارتقای تجهیزاتی و بهینه‌سازی برخی ناوها، ناوچه‌ها، یگانهای نیرو بر و هواناوها آشنا شدند.

مرکز آموزش‌های زیرسطحی، مرکز شبیه‌سازی هدایت زیرسطحی و شناور زیرسطحی یونس نیز مورد بازدید رهبر معظم انقلاب اسلامی قرار گرفتند. شناور زیرسطحی یونس اخیراً از سفر ۶۸ روزه در دریای سرخ، به میهن اسلامی بازگشته است. فرمانده‌ی کل قوا همچنین از مرکز تعمیر و نگهداری شناورهای زیرسطحی به ویژه زیردریایی‌های کلاس غدیر بازدید کردند.

در این مرکز توانایی متخصصان نیروی دریایی ارتش در تعمیر زیرسطحی‌ها و ساخت قطعات و تجهیزات پیچیده آن مورد بازدید قرار گرفت.





بازدید از قرارگاه مقدم نیروی دریایی ارتش - ناوگان جنوب

حضرت آیت الله خامنه‌ای، رهبر معظم انقلاب اسلامی و فرمانده ی کل قوا، صبح روز یکشنبه (مورخ ۱۳۹۰/۵/۲) با حضور در قرارگاه مقدم نیروی دریایی ارتش - ناوگان جنوب، از نزدیک در جریان فعالیت‌ها و اقدامات یگان‌های دریایی ارتش در خلیج فارس و دریای عمان و آب‌های آزاد قرار گرفتند.

به هنگام حضور رهبر معظم انقلاب اسلامی در مرکز کنترل فرماندهی ناوگان جنوب، فرماندهان منطقه دوم ولایت و منطقه سوم کنارک در ارتباط مستقیم تصویری، وضعیت مناطق عملیاتی خود را تشریح کردند. فرماندهی کل قوا نیز از زحمات و تلاش‌های فرماندهان و نیروهای این مناطق، تشکر و قدردانی کردند.

در ادامه بازدید حضرت آیت الله خامنه‌ای از قرارگاه مقدم نیروی دریایی ارتش - ناوگان جنوب، چگونگی استقرار یگان‌های دریایی ارتش در خلیج فارس و دریای عمان و حوزه عملیاتی آن‌ها و نحوه آرایش یگان‌های دریایی فرماندهی بیان شد.

عملیات یگان‌های ویژه نیروی دریایی ارتش در آب‌های آزاد و حفاظت از کشتی‌های تجاری و نفتکش‌ها در مقابله با دزدان دریایی، بخش دیگری از توضیحات فرماندهان در مرکز کنترل فرماندهی ناوگان جنوب بود.

فرماندهی کل قوا همچنین، با حضور در مرکز ارتباطات قرارگاه مقدم، در پیامی رادیویی به ناو جماران، از زحمات فرماندهان و کارکنان نیروی دریایی ارتش در طراحی و ساخت ناو جماران تشکر کردند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای سپس در جمع فرماندهان ارشد نیروهای مسلح مستقر در منطقه با اشاره به ظرفیت‌ها و عرصه‌های فراوان موجود برای پیشرفت بیشتر نیروهای دریایی تأکید کردند: گسترش حوزه تحرک و حضور نیروی دریایی در آب‌های آزاد و تأمین زیرساخت‌های این حضور، زمینه‌ساز تبدیل شدن نیروی دریایی به یک نیروی راهبردی حقیقی است.

ایشان با اشاره به تأثیرات جهانی و پیام‌های عزت آفرین و اقتدار بخش حضور نیروی دریایی در باب المندب، خلیج عدن، دریای سرخ و کانال سوئز افزودند: این حضورها دشمن را به شدت دستپاچه و هراسناک کرد، زیرا حضور مقتدرانه یگان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران در آب‌های آزاد برای ملت‌ها الهام بخش و امیدآفرین است.

رهبر معظم انقلاب اسلامی تأکید کردند: جمهوری اسلامی ایران اهل تجاوز نیست ولی اهل حضور در آب‌های آزاد است، زیرا آب‌های آزاد دنیا متعلق به همه و بستری برای انتقال فرهنگ است.

فرماندهی کل قوا افزودند: نیروی دریایی با چنین مختصات راهبردی، برای سیاست، عزت ملی و استقلال کشور نقش آفرین خواهد بود.

حضرت آیت الله خامنه‌ای نیروهای دریایی ارتش و سپاه را مکمل یکدیگر خواندند و خاطرنشان کردند: دو نیروی دریایی دارای ابتکارات و نوآوری‌های خوبی هستند که می‌توانند تجربیات خود را به یکدیگر منتقل کنند.

حضرت آیت الله خامنه‌ای بار دیگر بر لزوم همکاری دستگاه‌ها و سازمان‌های اجرایی با

نیروهای مسلح برای برطرف کردن نیازهای پشتیبانی نیروها و خانواده‌های آنان تأکید کردند.

در ابتدای این دیدار امیرسرلشگر عطاءاله صالحی فرماندهی کل ارتش ضمن خیرمقدم، حضور نیروی دریایی ارتش در آب‌های آزاد و گسترش حوزه مأموریت خود را دستاوردی بزرگ دانست.

سردار سرلشگر محمدعلی جعفری فرمانده کل سپاه نیز در سخنانی با اشاره به انتقال ستاد نیروی دریایی سپاه به بندرعباس در مدت زمان کوتاه، گفت: نیروی دریایی سپاه با افزایش توانمندی‌های دریایی، موشکی و هوایی، امکان کنترل و نظارت خود را در خلیج فارس گسترش و تعمیق داده است.

همچنین امیر دریادار حبیب اله سیاری فرمانده نیروی دریایی ارتش در گزارشی از اقدامات این نیرو گفت: تغییر و گسترش مأموریت‌ها تا مدار ۱۰ درجه، توسعه منطقه سوم دریایی کنارک، افزایش و ارتقاء پایگاه‌های دریایی، اعزام ناوگروه‌ها به آب‌های آزاد، نوسازی تجهیزات، ارتقای سامانه‌های موشکی و ارتقای توانمندی‌های ارتباطی، جنگ الکترونیک و سایبری از جمله تلاش‌های انجام گرفته است.

سردار سرتیپ علی فدوی فرمانده نیروی دریایی سپاه نیز در گزارشی از فعالیت‌های این نیرو گفت: برگزاری دوره‌های مختلف بصیرت برای کارکنان و خانواده‌های آنان، افزایش آمادگی عملیاتی، استقرار یگان‌های ویژه در برخی جزایر و مناطق حساس، افزایش سامانه‌های راداری، ارتقای توان موشکی و افزایش گشت‌های دریایی و هوایی از جمله اقدامات نیروی دریایی سپاه است. ■



ویژگی‌ها و کارکردهای نیروی دریایی راهبردی

اولین گام به سوی ایجاد نیروی دریایی راهبردی و حضور قدرتمندانه‌ی آن در آب‌های آزاد برداشته شد.

ابراهیم زارع

شاخص‌های راهبردی بودن نیروی دریایی

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این‌که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی، به عنوان یکی از بازوان مقتدر و پر قدرت در حکومت عدل الهی، از جایگاه بسیار برجسته‌ای نسبت به گذشته (قبل از انقلاب) برخوردار است، به تبیین «شاخص‌های راهبردی» در نیروی دریایی پرداخت.

«مهندس سید عطاءاله صدر» که در آغاز مراسم اولین همایش نیروی دریایی راهبردی در دانشکده‌ی فرماندهی و ستاد ارتش سخن می‌گفت، در تشریح تلقی راهبردی بودن نیروی دریایی اظهار داشت: «نیروی دریایی، علاوه بر حفظ امنیت و صیانت از مرزهای کشور، به عنوان یکی از مأموریت‌های ذاتی خود، قابلیت پشتیبانی و لجستیک دو نیروی زمینی و هوایی را نیز عهده دار است. به عبارت بهتر، نیروهای دیگر نظامی، به راحتی می‌توانند از ناوگان دریایی برای انجام مأموریت‌های خود استفاده کنند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، در ادامه‌ی سخنان خود، با اشاره به بررسی تحولات اخیر در منطقه و بروز جنگ‌های نابرابر طی ۳۰ سال گذشته در خلیج فارس و جنگ‌افروزی استکبار جهانی در منطقه، مزیت و قابلیت جابه‌جایی آسان و راحت در دریا را در اعزاز

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، اواسط تیرماه گذشته، مقامات عالی‌رتبه‌ی کشوری و لشکری و جمعی از فرماندهان و کارکنان نیروهای سه‌گانه‌ی ارتش در دانشگاه فرماندهی و ستاد ارتش (دافوس) گرد هم آمدند تا ضمن بررسی مؤلفه‌های نیروی دریایی راهبردی، راهکارهای دستیابی به تدابیر فرماندهی معظم کل قوا، مبنی بر ضرورت تشکیل نیروی دریایی راهبردی را مطرح کنند.

بر پایه‌ی این گزارش و به گفته‌ی دبیر علمی اولین همایش نیروی دریایی راهبردی، این همایش با هدف تبیین ویژگی‌ها، وظایف و کارکردهای نیروهای دریایی راهبردی، ویژگی‌ها و جایگاه آن در اقتدار دفاعی جمهوری اسلامی ایران در آب‌های مرزی، منطقه‌ای و بین‌المللی برگزار شد.

در این نشست دوروزه که دبیر شورای عالی امنیت ملی، جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح و فرماندهی نیروی دریایی ارتش، سخنرانان آغاز به کار آن بودند، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز، با اعلام این مطلب که وجود ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل و ۳۰ درصد مرز آبی در کشور، ایران را در زمره‌ی کشورهای دریایی قرار داده است، ویژگی‌های نیروی دریایی راهبردی به لحاظ کارکرد اقتصادی و صنعتی و از نظر قابلیت پشتیبانی را تشریح کرد.

به گزارش بندر و دریا، «سعید جلیلی» دبیر شورای عالی امنیت ملی کشور، لازمه‌ی نگاه راهبردی به دریا را بر خورداری از نگاه فرصت‌محور به این مهم دانست و تأکید کرد که دریا باید به‌منزله‌ی نقطه‌ی آغاز فعالیت‌ها باشد نه پایان آن‌ها.

«سردار سرلشکر غلامعلی رشید»، جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح نیز، رویکرد توسعه دریا محور را مستلزم برخورداری از یک نیروی دریایی قدرتمند تلقی کرد و این دورا لازم و ملزوم یکدیگر دانست.

«امیر دریادار حبیب‌الله سیاری» نیز، به عنوان یکی دیگر از سخنرانان روز نخست، با اشاره به تأکید مقام معظم رهبری مبنی بر برخورداری از یک حکومت و دولت دریاگرا، بر استفاده‌ی حداکثری از دریا برای پیشرفت کشور و نزدیک شدن به دورنمای اندیشگی ایشان تأکید کرد.



مهندس صدر:

نیروی دریایی، علاوه بر حفظ امنیت و صیانت از مرزهای کشور، به عنوان یکی از مأموریت‌های ذاتی خود، قابلیت پشتیبانی و لجستیک دو نیروی زمینی و هوایی را نیز عهده دار است. به عبارت بهتر، نیروهای دیگر نظامی، به راحتی می‌توانند از ناوگان دریایی برای انجام مأموریت‌های خود استفاده کنند.

رهبری در شورای عالی امنیت ملی نیز، طی سخنانی در این همایش گفت: «باید عرصه‌ی حضور و حرکت مقتدرانه‌ی ایران، نه تنها خلیج فارس و دریای عمان بلکه تمام آب‌های آزاد جهان باشد.»

وی افزود: «در منطقه‌ی ما، به‌ویژه در پهنه‌ی دریا، هیچ قدرتی نه می‌تواند و نه باید اهداف ایران را نادیده بگیرد.»

وی گفت: «هر گونه نادیده گرفتن اهداف و منافع ایران در منطقه، برای متجاوزان و ایادی آنان هزینه‌ی کلان و نتایج خسارت‌باری در بر خواهد داشت.»

«جلیلی» گفت: «مسیری که ایران تاکنون طی کرده است، نشان‌دهنده‌ی آن است که بسیاری از دشمنان ما می‌دانند تقابل راهبردی با ایران برای آنان فایده‌ای ندارد. از سوی دیگر، برای این که دامنه‌ی موفقیت کشور ما افزایش یابد، لازم است برای هر گونه تقابل و تعامل راهبردی در جهان، به‌طور بهینه و همه‌جانبه از دریا استفاده کنیم.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی، تأکید کرد: «عرصه‌ی حضور و حرکت در ایران، نه تنها حوزه‌ی خلیج‌فارس و دریای عمان، بلکه باید تمام آب‌های آزاد جهان را دربرگیرد.»

وی گفت: «راهبرد ما در دریا، شامل حضور مؤثر و قدرتمند و نیز، حضور بازدارنده و سازنده خواهد بود.»

«جلیلی» با طرح این پرسش که چه تفاوتی بین قوای ارتش و ارگان‌های نظامی ایرانی با ارتش‌های سایر کشورهای دنیا وجود دارد و کار ویژه‌ی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران چیست؟ گفت: «حتی بین کشورهایی که به‌لحاظ نظامی، متحدان استراتژیک محسوب می‌شوند، در عرصه‌ی سیاست خارجی و دفاعی، انطباق کامل دیده نمی‌شود. بر اثر بروز تفاوت‌ها در رویکردهای سیاست خارجی

سواحل جنوب را نیز در برنامه‌ی کاری خود قرار داده و نسبت به شناسایی ۳۰۰ نقطه برای احداث موج‌شکن و بنادر کوچک چندمنظوره اقدام کرده که تاکنون، ۴۰ نقطه‌ی آن اجرایی شده است و در ۴۰ نقطه‌ی دیگر نیز، به‌زودی عملیاتی اجرایی آغاز خواهد شد.»

به گفته‌ی «مهندس صدر»، توسعه‌ی سواحل جنوب کشور، علاوه بر محرومیت‌زدایی، باعث رونق اقتصادی، استقرار جمعیت و ایجاد اشتغال در این مناطق خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی، در بخش دیگری از گفته‌های خود، به طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور اشاره کرد و افزود: «بندر چابهار به خاطر فاصله‌ی نه‌چندان دور با اقیانوس هند، می‌تواند به عنوان یک بندر فعال در امر ترانزیت و ترانشیپمنت در منطقه نقش‌آفرین باشد و دروازه‌ی توسعه‌ی محور شرق به شمار آید.»

«مهندس صدر» با تأکید بر این که مبنای چشم‌انداز، توسعه‌ی سواحل و تغییر رویکرد از سیاست‌های خشکی‌محور به سیاست‌های دریامحور است، اهداف سازمان بنادر و دریانوردی و جامعه‌ی دریایی کشور تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه را افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری به ۲۰۰ میلیون تن، افزایش ظرفیت حمل‌ونقل مسافری به ۱۰ میلیون نفر، افزایش ظرفیت کانتینری به ۷ میلیون TEU، افزایش ظرفیت ناوگان نفتکش به ۱۸ میلیون تن و افزایش ظرفیت ناوگان تجاری به ۷ میلیون تن را، به‌منزله‌ی بخشی از اقدام‌های توسعه‌ای در جهت نیل به چشم‌انداز ۲۰ ساله برشمرد.

نگاه راهبردی با تأکید بر استفاده‌ی

حداکثری از دریا

«دکتر سعید جلیلی»، نماینده‌ی مقام معظم

نیرو و کشورگشایی ابرقدرت‌ها مؤثر دانست.

فعالیت اقتصادی در کنار مأموریت نظامی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اعلام نقش و فعالیت‌های نیروی دریایی در توسعه‌ی دریایی کشور، خاطر نشان کرد: «نیروی دریایی در همه‌ی کشورها در دوران صلح و جنگ سرد، نقش برجسته‌ای در توسعه‌ی اقتصادی و صنعتی ایفا می‌کند که این ویژگی در کنار مأموریت‌های نظامی برای توسعه و رونق اقتصادی سواحل کشور، بسیار قابل توجه است.»

وی در بخش دیگری از سخنان خود، با اعلام این که بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل بین‌المللی از راه دریا انجام می‌پذیرد، به پدیده‌ی زشت دزدی دریایی طی سال‌های اخیر اشاره کرد و کمک و پشتیبانی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در تأمین امنیت و تردد آسان و امن شناورهای تجاری کشور از خلیج عدن، سواحل سومالی و باب‌المندب را شایسته‌ی تقدیر دانست و شجاعت و حضور قدرتمندانه‌ی نیروی دریایی ارتش را به عنوان حامی تردد شناورهای تجاری و نیروی بازدارنده در برابر دزدان دریایی ستود.

مزیت احداث موج‌شکن‌های چندمنظوره

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در ادامه با بیان این که وجود ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل و برخورداری از ۳۰ درصد مرز آبی در کشور، جمهوری اسلامی ایران را در زمره‌ی کشورهای دریایی قرار داده، با نقد سیاست‌های خشکی‌محور (برّی) در گذشته، استفاده‌ی حداکثری از ظرفیت‌های دریایی در کشور را ضروری دانست و با اعلام برنامه‌های توسعه‌ای این سازمان در سواحل جنوب، اظهار داشت: «سازمان بنادر و دریانوردی، در برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی کشور، توسعه‌ی



دکتر جلیلی:

برای این‌که دامنه‌ی موفقیت کشور ما افزایش یابد، لازم است برای هر گونه تقابل و تعامل راهبردی در جهان، به‌طور بهینه و همه‌جانبه از دریا استفاده کنیم.

و دفاعی است که افتراق حاصل می‌شود و از نقاط مشترک، فرصت‌ها.

وی ادامه داد: «اگر اهداف، اصول و مبانی یک نظام و حاکمیت را در نظر بگیریم، ساختاری پارادایمی شکل می‌گیرد که تفاوت پارادایمی، نقاط اشتراک و افتراق را پدید می‌آورد. اما پارادایم و نظام فکری حاکم بر جمهوری اسلامی ایران، با آن‌چه فضای مسلط بر سایر کشورها را تشکیل می‌دهد، تفاوت اساسی و ماهوی دارد. اگر بتوانیم به تعریف دقیق و فهم درستی از این تفاوت برسیم، شاید بهتر خواهیم توانست تدوین و اجرای برنامه‌ها و رویکردهای مبتنی بر توسعه‌ی کشور را تحقق بخشیم.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی، این تفاوت را مقوله‌ای تاریخی دانست و گفت: «همواره تفاوت بین جریان حق و باطل در طول تاریخ وجود داشته است. جمهوری اسلامی ایران، نظامی است مبتنی بر مردم‌سالاری که در آن، مردم حاکمیت ربوبیت الهی را تحقق بخشیده‌اند. ماهیت اختلاف‌های اساسی که در طول تاریخ وجود داشته است، ریشه در درجه‌ی فهم و ادراک مفهوم ربوبیت دارد. رب آن است که باید انسان را مدیریت کند.»

وی با بیان این‌که در اندیشه‌ی سیاسی و دینی، مفهوم ربّ از نوعی آگاهی ریشه‌ای برخوردار است، تصریح کرد: «در نظام جمهوری اسلامی ایران، مردم ربوبیت الهی را انتخاب کرده‌اند و مردم‌سالاری دینی یعنی همین. گزینش این نوع مردم‌سالاری، در برابر نظام‌هایی که ادعای حاکمیت مردمی دارند و

یا در اصل از ساختاری دیکتاتوری برخوردارند، تقابل دارد. چنین باوری یک ضرورت است؛ رویکردی که هدایت و سیاست را از آن مقام «بال‌العالمین» می‌داند و بر اساس باورهای اعتقادی و آموزه‌های قرآنی، پذیرش این سلوک، آثار خاص خود را دارد.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی گفت: «وقتی ایمان به ربوبیت خداوند متعال، در مناسبات و ارتباط‌های انسانی جاری و ساری شود، یاری و قدرت الهی متجلی خواهد شد. این باور، تبیین‌کننده‌ی همان تفاوت پارادایمی بین ابعاد نظامی است که ساختار الهی و اعتقادی دارد با نظام‌های دیگر.»

وی خاطرنشان کرد: «باور به نصرت و قدرت الهی و ضمیمه شدن آن به قدرت بشر، توانمندی‌های غیرقابل توصیفی را پدید می‌آورد. سرمایه‌ی ارتش ایران برگرفته از ایمانی است که تجلی نصرت و قدرت الهی را میسر می‌کند.»

نماینده‌ی مقام معظم رهبری در شورای عالی امنیت ملی، با بیان این‌که رمز ماندگاری انقلاب اسلامی بعد از ۳۲ سال، برخورداری از ایمان و باور به قدرت و نصرت الهی بوده است، گفت: «این باور صرفاً نظری نیست. بلکه در همه چیز و همه جا ساری و جاری شده است.»

وی با اشاره به دیدار خود با نخست‌وزیر پیشین ایتالیا در سال گذشته، گفت: «او می‌گفت که ایران با وجود فشارهایی که از سال‌های ابتدایی دهه‌ی ۷۰ متحمل شده است، قاعدتاً نمی‌بایستی این‌چنین دوام می‌آورد؛ ایران نه‌تنها در برابر هجمه‌های اقتصادی و سیاسی شکست نخورده است، بلکه در راستای دستیابی به اهداف خود، پیشرفت هم کرده است؛ و این نشان‌دهنده‌ی وجود ظرفیت‌ها و امکانات بی‌شمار در ایران است.»

وی، بر ضرورت وجود ایمان همراه با عمل صالح بر اساس تعابیر قرآنی تأکید کرد و گفت: «عمل صالح در هر عرصه‌ای، مقتضیات خاص خود را دارد، از جمله در عرصه‌ی کارهای نظامی و به‌ویژه فعالیت در گستره‌ی دریا. «جلیلی» افزود: «در آیات قرآن هر جاسخن از دریا رفته است، بر موازین و قواعد بهره‌برداری حداکثری از آن نیز تأکید شده است.»

وی، لازمه‌ی نگاه راهبردی به دریا را برخورداری از نگاه فرصت‌محور به این مهم دانست و گفت: «رسیدن به توسعه‌ی دریایی، باید به‌منزله‌ی نقطه‌ی آغاز فعالیت‌های دریایی باشد، نه پایان آن‌ها.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی کشور، تصریح کرد: «اگر قدرت منطقه‌ای ایران، غیر قابل انکار است، ریشه در اهداف انقلاب اسلامی دارد. کشورهای منطقه نمی‌توانند قدرت منطقه‌ای ایران را نادیده بگیرند. یکی از شاخص‌های مهم توانمندی‌های ما، برگرفته از

قدرت دریایی ایران است. اقتدار دریایی، یک ضرورت راهبردی است که وظیفه دارد از شأن جمهوری اسلامی ایران حفاظت کند.»

وی گفت: «هرچه توان استفاده‌ی حداکثری افزونتری داشته باشیم، به همان نسبت نیز، چالش‌ها کاسته خواهد شد. در ایجاد پدیده‌ی گفتمان مبتنی بر ضرورت‌های وجودی و توسعه‌ی عملکردهای دریایی، نیروی دریایی ارتش بیش‌ترین نقش را داشته است.»

وی خاطرنشان کرد: «در عین حال، علاوه بر ضرورت برخورداری از نگاه فرصت‌محور، باید نگاهی جدی و کارآمد نیز، داشته باشیم.»

دبیر شورای عالی امنیت ملی، تأکید کرد: «پابرداری بر دست‌یابی به حقوق ملت، خیرخواهی ایران نسبت به همسایگان خود و سایر مردم دنیا و موقعیت امروز ایران در منطقه، اذعان بر آن دارد که ایران، پایدارترین و باثبات‌ترین کشور منطقه است و نشان داده که پارادایم مردم‌سالاری دینی ایران، در تقابل اساسی با پارادایم دشمنان ایران به‌ویژه آمریکا است.»

مسئله‌ی مهم، برخورداری از یک دولت

مقتدر دریاگر است

در این همایش، «امیر دریادار حبیب‌اله سیاری»، فرمانده‌ی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، با اشاره به اهمیت دریا و آب‌های آزاد در زندگی انسانی، گفت: «بازتاب گسترده‌ی حضور نیروی دریایی ارتش در آب‌های آزاد و به‌ویژه عبور از کانال سوئز، نشان داد که برای نمایش اقتدار کشور و بهره‌مندی از توان دریا، نیازمند نیروی دریایی مقتدر و راهبردی هستیم.»

وی گفت: «امروز انگشت اشاره‌ی مقام معظم رهبری گستره‌ی دریا را نشان می‌دهد. ایشان هشدار داده‌اند که برای پیشرفت اساسی کشور در همه‌ی زمینه‌ها نیازمند آن هستیم که از ظرفیت‌های دریا به‌خوبی استفاده کنیم.»

وی یادآور شد: «در ۲۹ مرداد سال ۱۳۸۶ که مسئولیت فرماندهی نیروی دریایی را به عهده گرفتیم، در حضور فرماندهی کل قوا حاضر شدیم. ایشان فرمودند که انشاءالله یک نیروی دریایی مقتدر و کارآمد ایجاد کنید. من در آن‌جا متوجه نگاه ویژه‌ی مقام معظم رهبری به مقوله‌ی پیشرفت این نیروی نظامی شدم. بر همین اساس، به مدت ۵ ماه روی زمینه‌های توانمندی‌سازی و امکانات نیروی دریایی و راه‌هایی که باید پیماییم تا به نقطه‌ی مطلوب ایشان برسیم، کار کردیم و برنامه‌ریزی مفصل و لازم‌الاجرای را تحقق بخشیدیم.»

فرمانده‌ی نیروی دریایی ارتش، افزود: «پس از برنامه‌ریزی‌های لازم، طرح ولایت را در ۳ شاخه اجرا کردیم، شامل: احداث زیرساخت‌های موردنیاز برای ایجاد نیروی



این مهم که مسئله‌ی اصلی، نوع نگاه به دریا است، تصریح کرد: «اهمیت دریا و فعالیت‌های دریایی، همواره مورد توجه مقام معظم رهبری بوده است. داشتن سواحل مناسب، یکی از مؤلفه‌های پیشرفت و توسعه‌ی یک کشور محسوب می‌شود. ما با برخورداری از ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی که هزار کیلومتر آن مشرف به دریا است، از این نعمت الهی برخوردار هستیم؛ ولی همان‌طور که مقام معظم رهبری فرمودند، در سال‌های گذشته، به‌ویژه قبل از انقلاب به این مسئله کم‌توجهی شد و به فرموده‌ی ایشان، مسئله‌ی مهم، داشتن یک حکومت و دولت مقتدر و دریاگرا است که به مقوله‌ی دریا اهمیت بدهد. خوش‌بختانه امروز نگاه پیشرفت‌گرایانه‌ی مقام معظم رهبری به کشور، مبتنی بر دریا است.»

دریایی مطلوب فرماندهی کل قوا، عمرده‌ی تجهیزات موجود در نیروی دریایی و تهیه و نوسازی تجهیزات ضروری برای نیروی دریایی مورد انتظار. این طرح در قالب یک برنامه‌ی ۵ ساله گنجانده شده و در سال ۱۳۸۷ به استحضار مقام معظم رهبری رسید و مورد تأیید ایشان قرار گرفت.»

«سیاری» در ادامه با اشاره به تأکید مقام معظم رهبری مبنی بر این‌که نیروی دریایی باید یک نیروی راهبردی باشد، خاطر نشان کرد: «در چهاردهم مهرماه ۱۳۸۸، فرماندهی کل قوا، مطلب جدید و قابل توجهی فرمودند مبنی بر این‌که نیروی دریایی، یک نیروی راهبردی است و به این ترتیب، ما متوجه نگاه عمیق ایشان نسبت به دریا و عملکردهای دریایی شدیم. بر این اساس، چهار ماه جوانب موردنظر را بررسی و طرحی تحت عنوان

نیروی دریایی راهبردی را فراهم کردیم.» وی اضافه کرد: «این طرح، گام اول برای ایجاد یک نیروی دریایی راهبردی است و امیدواریم برابر زمان‌بندی‌های پیش‌بینی‌شده، بتوانیم کار خود را مطابق برنامه به پیش ببریم. در حال حاضر، طرح ولایت نیز با سرعت قابل‌قبولی در حال اجرا است و امید است در سال‌های آینده، بتوانیم به تجهیزاتی دست یابیم که حضور نیروی دریایی در آب‌های آزاد را بیش از امروز تثبیت کند و استمرار ببخشد.»

فرماندهی نیروی دریایی ارتش، با تأکید بر

امیر دریادار سیاری:

امروز انگشت اشاره‌ی مقام معظم رهبری گستره‌ی دریا را نشان می‌دهد. ایشان هشدار داده‌اند که برای پیشرفت اساسی کشور در همه‌ی زمینه‌ها نیازمند آن هستیم که از ظرفیت‌های دریا به خوبی استفاده کنیم.

غفلت از دریا

همچنین، جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح در این همایش، بر تعمیق رویکرد توسعه‌ای نسبت به دریا و برخورداری از یک

فرماندهی نیروی دریایی ارتش، در پایان سخنان خود بر اهمیت دریاها و آب‌های آزاد تأکید کرد و گفت: «اگر دقت کنیم، می‌بینیم که مهم‌ترین شهرهای دنیا در کنار دریاها بنا شده‌اند. امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت کالا در دنیا از راه دریاها انجام می‌شود. بنابراین ضروری است که به این مسئله اهمیت بیش‌تری بدهیم؛ چراکه بنا به فرمایش مقام معظم رهبری، ما از دریای عمان غفلت کرده‌ایم؛ درحالی‌که پشتوانه‌ی اصلی خلیج فارس، دریای عمان است.»

پرهیز از «سرزمین محوری» و جبران





سردار سرلشکر رشید:

قدرت دریایی، حاصل برآیند نگرش توسعه‌محور نسبت به دریاست و متقابلاً دستیابی به رویکرد توسعه‌محور نسبت به دریا نیز، مستلزم برخورداری از یک نیروی دریایی قدرتمند است؛ چراکه این دو لازم و ملزوم یکدیگرند.

نیروی دریایی راهبردی و قدرتمند تأکید کرد و گفت: «هیچ کشوری را در دنیا سراغ نداریم که از رویکرد دریایی توسعه‌محور برخوردار بوده ولی یک نیروی دریایی ضعیف و ناکارآمد داشته باشد.»

«سردار سرلشکر غلامعلی رشید» در اولین همایش نیروی دریایی راهبردی در دانشکده‌ی فرماندهی و ستاد ارتش اظهار کرد: «قدرت دریایی، حاصل برآیند نگرش توسعه‌محور نسبت به دریاست و متقابلاً دستیابی به رویکرد توسعه‌محور نسبت به دریا نیز، مستلزم برخورداری از یک نیروی دریایی قدرتمند است؛ چراکه این دو لازم و ملزوم یکدیگرند.»

وی با بیان این که جمهوری اسلامی ایران هم به‌لحاظ تاریخی و هم به‌لحاظ راهبردی از وضعیت ممتازی در خلیج‌فارس، دریای عمان، و اقیانوس هند برخوردار است، افزود: «سرزمین ایران بیش از ۳۰ عامل ژئوپولتیکی دارد که با توجه به آن‌ها و بنا عنايت به مرزهای طولانی دریایی در جنوب کشور که حدود ۱۱۵۰ مایل است و نیز، وجود تنگه‌ی استراتژیک هرمز، این پرسش مطرح می‌شود که ضرورت‌های توسعه‌ی راهبردی ایران در دریای عمان، خلیج‌فارس و اقیانوس هند چیست؟»

جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح ادامه داد: «رویکرد توسعه‌ای ایران در ابعاد مختلف

در دریای جنوب، با دو مسأله‌ی اساسی ارتباط محکم و عمیقی دارد که یکی، موقعیت دریایی جمهوری اسلامی ایران و دیگری، لزوم تبدیل ایران به یک قدرت منطقه‌ای است. در نتیجه بدون توسعه‌ی زیرساختی و همه‌جانبه، نمی‌توانیم موقعیت ایران را در منطقه و جهان تحکیم ببخشیم و از یک نیروی دریایی با قدرت سخن بگوییم. همچنین بدون وجود یک نیروی دریایی مقتدر و قدرتمند، نخواهیم توانست زیرساخت‌های مورد نیاز در این زمینه را در اختیار داشته باشیم.»

«رشید» با اشاره به این که قدرت‌هایی نظیر: روسیه، چین، فرانسه و آمریکا، همزمان با گرایش به دریا، وارد مرحله‌ی جدیدی از توسعه شده‌اند، یادآور شد: «ایالات متحده‌ی آمریکا در دو قرن اخیر، ۴ دوره‌ی توسعه‌ی ژئوپولتیکی داشته است که دو دوره‌ی آن مهم‌تر از دو دوره‌ی دیگر است. این دوره‌ها، شامل دوره‌ی توسعه‌ی قاره‌ای و دوره‌ی توسعه‌ی دریایی هستند. دوره‌ی دوم، از آغاز جنگ جهانی دوم شروع شد و طی آن، رویکرد سرزمین‌محوری کنار گذاشته شد. پس از آن، آمریکایی‌ها در این زمینه رشد زیادی کردند و بر این اساس، این رویکرد تا امروز نیز ادامه دارد.»

وی بر لزوم اتخاذ یک رویکرد ملی نسبت به توسعه‌ی کشور در زمینه‌ی فعالیت‌های دریایی تأکید کرد و گفت: «ما باید اندیشه و عمل جمعی خود را با یک عزم ملی آمیخته کنیم که متأثر از نگاه توسعه‌ای نسبت به دریا باشد و برای این منظور، باید یک نیروی دریایی قدرتمند و مقتدر در اختیار داشته باشیم.»

جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح، خاطر نشان کرد: «در ۳ دهه‌ی گذشته، ردّ کم‌رنگ و ضعیفی از یک رویکرد توسعه‌محور نسبت به دریا و برخورداری از قدرت دریایی در نظام حکومتی ایران قابل مشاهده بود، که به‌هیچ‌روی کفایت فعالیت‌های گسترده‌ی دریایی را نمی‌کرد و در شأن ملت ایران نبود. سرمایه‌گذاری در عسلویه، حمایت از نیروی دریایی ارتش، خرید یا تولید تجهیزات مورد نیاز و افزایش قدرت نیروی دریایی ارتش و سپاه، از جمله کارهایی است که انجام شده است؛ ولی کاهش فاصله‌های اقتصادی و تجاری بین ایران و رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی، نیازمند به‌کارگیری یک عزم و اراده‌ی ملی است. پرسش این جاست که آیا ما در زمینه‌ی اهمیت به دریا، هم‌پای کشورهای نظیر هند حرکت کرده‌ایم یا خیر؟»

«رشید» با بیان این که مقابله با تهدیدات نظامی و امنیتی، نیاز راهبردی کشور محسوب می‌شود که از قدمتی تاریخی برخوردار است، تصریح کرد: «تجاوزهای دریایی و اشغال

ایران طی قرون گذشته، موجودیت سرزمینی کشورها را از بین نبرده است؛ ولی بر اثر جداسازی بخش‌هایی از سرزمین ایران، اعتبار این کشور آسیب دیده و مخدوش شده است. دوره‌ی اشغال و تهدید، یا متأثر از ضعف شدید ایران بوده یا از قدرت رو به گسترش این کشور تأثیر گرفته است. البته یک دوره‌ی کوتاه نیز داشته‌ایم که ما در تبیین رویدادهای آن دخیل نبوده‌ایم. این دوره‌ی کوتاه‌مدت، ظاهراً قدرت رو به گسترش کشور ما را نشان می‌دهد، ولی در باطن، نشان‌دهنده‌ی وابستگی این کشور به دیگر کشورها به‌ویژه ملل غربی است. به طوری که در دوران پیش از انقلاب اسلامی، ارتش ایران در چارچوب موازین و دستورالعمل‌های آمریکا و غرب عمل می‌کرد.»

وی اضافه کرد: «در طول این دوره‌ها و حتی در قرون گذشته نیز، به‌واقع از یک رویکرد دریایی مؤثر برخوردار نبوده‌ایم و عمدتاً رویکردهای ما قاره‌ای، سرزمین‌محور و خشکی‌محور بوده است و متأسفانه هیچ‌گاه چگونگی و نوع استفاده از نعمت‌های دریایی را به‌خوبی درک نکرده‌ایم. در حال حاضر نیز، رویکرد دریایی مناسب و مطلوبی نداریم. به طوری که مستحضرید، ۲۴ استان کشور به دریا دسترسی ندارند و عمده سواحل و ظرفیت‌های دریا به استان‌های ضعیف سپرده شده است و حتی یک بندر هم به استانی مثل فارس واگذار نشده است.»

جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح، با تأکید بر این که باید دست به کاری بنزیم تا بخشی از استان‌های صاحب ظرفیت، در مدیریت سواحل هم نقش داشته باشند، افزود: «این مسئله شبیه کاری است که وزارت نفت با بهره‌گیری از ظرفیت‌های ملی، صورت داده است. آیا ایرادی دارد اگر مدیریت جاسک به کرمان واگذار شود و یا به استان‌هایی نظیر یزد و فارس اختیار آن را بدهیم تا بخش‌هایی از سواحل کشور را مدیریت کنند؟ تصمیمی که توسط مدیران نظام و فرمانده‌ی کل قوا به‌منظور استقرار نیروی دریایی ارتش در سواحل عمان گرفته شده است، بسیار بزرگ‌تر و همه‌جانبه‌تر از تصمیمی است که رژیم گذشته برای مدیریت فعالیت‌های دریایی در خلیج‌فارس گرفته بود.»

«رشید» در ادامه با اشاره به این که شکل و ماهیت تهدیدهای مختلف نسبت به ایران از دهه‌ی ۸۰ تغییر کرده است، یادآور شد: «تا آن زمان، تهدید مستقیم ایران، از سوی عراق بود و عمده نیروهای نظامی کشور در ضلع غرب و جنوب غربی ایران حضور داشتند. رژیم عراق پس از ناکامی در جنگ با ایران، به کویت حمله کرد و عملاً به‌منزله‌ی عامل تهدیدی برای کویت، عربستان و آمریکان تبدیل شد. باید اعتراف کنیم که از سال ۱۳۷۰ تا



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P. CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۲
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)
- کالا رسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

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

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت و خلیفه ماست.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com

روس ها همواره برای دستیابی به آب های گرم جنوب تلاش کرده اند و هنوز هم دست از اقدام برنداشته اند.»

جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح، همچنین اظهار کرد: «تاکنون دو ملاحظه اصلی مانع از توسعه ای راهبردی ما در دریا شده است. ملاحظه اول، تکیه ی زیاد از حد بر رویکرد قاره ای و ملاحظه دوم، اتخاذ رویکرد تهدیدمحور به جای رویکرد فرصت محور است. این دو رویکرد، تاکنون مشکلات عدیده ای را بر سر راه توسعه ای راهبردی ایران در گستره ی دریا پدید آورده اند. بنابراین این دو رویکرد باید به طور اساسی وزیر بنایی تغییر کنند.»

«رشد» در پایان تکیه کرد: «برخورداری از یک رویکرد توسعه محور نسبت به دریاها مسأله ای است که باید از حد وظایف، توان و ظرفیت های ارتش، سپاه، ستاد کل نیروهای مسلح و وزارت دفاع فراتر برود و به شورای عالی امنیت ملی راه پیدا کند. دولت باید در این زمینه حمایت گر باشد. ما در همین راستا پیشنهاد داده ایم که هر سال، جلسه ای خاص برای حل و فصل این مسأله برگزار شود، تا پیشرفت های خود در این زمینه را ابراز و بررسی کنیم و دولت نیز، برای حمایت وزارتخانه ها و سازمان ها از این رویکرد ملی، دست به اقدامات مقتضی بزند.»

وارد حوزه ی تغییر شده ایم

پیش از سخنان فرماندهی نیروی دریایی ارتش، «امیر سرتیپ دوم حسین ولیوند» رییس دانشکده ی فرماندهی و ستاد ارتش، با اشاره به دست آوردهای کشور در زمینه ی تحقیقات و تولیدات صنعتی، اظهار کرد: «خوش بختانه، در زمینه ی تولیدات صنعتی، کارهای بسیار مؤثر و دامنه داری انجام داده ایم.»

وی با اشاره به این که تحقیقات نظری، اغلب کم تر به چشم می آیند، ولی ما در این زمینه نیز کارهای بزرگی را انجام داده ایم، افزود: «در حوزه ی تألیف کتاب، نشر و تحقیقات نظری، کارهای بسیار مطلوبی انجام شده است. پیش از این، از ترجمه های متون کلاسیک استفاده می کردیم، ولی به مرور احساس شد که باید آن متون را تغییر بدهیم. این احساس ضرورت نسبت به تغییرات، از ملزوماتی برخوردار بود که سرانجام به آن ها دست یافتیم.»

رییس دانشکده ی فرماندهی ستاد ارتش، در پایان خاطر نشان کرد: «تاکنون در گروه های تخصصی دافوس (دانشکده ی فرماندهی و ستاد ارتش)، بیش از ۹۰ درصد متون را تغییر داده ایم. امروز دیگر مبنای مطالعات دانشگاهی، متون غربی نیستند بلکه تجربه های ما، اغلب از دوران دفاع مقدس سرچشمه گرفته اند.» ■

۱۳۸۰ بسیاری از تهدیدها را به فراموشی سپردیم، غفلت کردیم و در سال ۱۳۸۰ نیز، ماجرای مشکوک حمله ی ۱۱ سپتامبر پیش آمد و آمریکا به این بهانه وارد افغانستان، پاکستان و سپس عراق شد و راهبردی برای ایجاد خاورمیانه ی جدید در پیش گرفت، ولی در این راهبرد شکست خورد؛ به طوری که دولت امروز عراق، مورد نظر و حمایت آمریکا نیست. به این ترتیب، پیروزی های آن سال ها از آن ایران شد.»

وی ادامه داد: «آمریکایی ها در سال های اخیر، در جنوب آب های ایران زیرساخت هایی ایجاد کرده اند و به این ترتیب، تهدیدات آمریکا نسبت به ایران ساختارمند شده است با این مهم، در صورتی که به توانمند شدن خود، به ویژه در نیروی دریایی توجه نکنیم، موجب نگرانی خواهد بود؛ چراکه بدون نگرش راهبردی و درازمدت، زیرساخت های مناسب برای مقابله با دشمن فراهم نخواهند شد.»

جانشین رییس ستاد کل نیروهای مسلح، با اشاره به تأکید مقام معظم رهبری مبنی بر راهبردی بودن نیروی دریایی، اظهار کرد: «فرموده ی مقام معظم رهبری درباره ی فعالیت در گستره ی دریا و نیروی دریایی، در واقع بمنزله ی هشدار است که ما افراد نظامی است که نگرش و رویکرد خود نسبت به دریا را تغییر دهیم. یک نیروی دریایی راهبردی، عامل مؤثری در انتقال صحنه ی جنگ به زمین دشمن و همچنین، عامل نفوذ و قدرت منطقه ای ایران است و اثر تعیین کننده ای در سرنوشت جنگ دارد و از سوی دیگر، خنثی کننده ی مزیت های دشمن، بازدارنده در برابر تهدیدات و دارای نقش مؤثر در مقابله با تهدید محسوب می شود.»

«رشد» در ادامه به ۴ عامل تعیین کننده ی اهمیت دریا در دنیا اشاره کرد و گفت: «۷۰ درصد از کره ی زمین، پوشیده از آب است؛ ۹۰ درصد تجارت جهانی از راه آب انجام می شود، اکثر شهرهای بزرگ و پرجمعیت جهان نزدیک سواحل بنا شده اند و حقوق بین المللی، آزادی دریاهای را به رسمیت شناخته است. عامل چهارم، نشان می دهد که هر کشوری می تواند برای توسعه ی اهداف و حفظ منافع خود، بدون ایجاد ممانعت برای کشورهای دیگر، از دریا استفاده کند. این امر، به معنای آن است که نیروی دریایی ایران اجازه دارد تا ۱۲ مایلی سواحل آمریکا پیش برود.»

وی، به برخورداری ایران از سواحل گسترده و آب های آزاد اشاره کرد و افزود: «روس ها آرزو می کنند که ۵۰ کیلومتر از سواحل ایران را داشته باشند؛ چراکه با وجود این که روسیه به ۳ اقیانوس راه دارد، ولی ۹۸ درصد از سواحل اش پوشیده از یخ است و در نتیجه قابل استفاده نیست. به همین دلیل است که

سکان هدایت عالی‌ترین مرجع دریایی جهان در دست ژاپنی‌ها

آقای کوچی سکیمیزو، نامزد دولت ژاپن،
با کسب رأی قاطع اعضای شورای سازمان جهانی
دریانوردی، به عنوان دبیرکل آی‌مو برگزیده شد.



عاهده گرفت. او در حال حاضر، عهده‌دار این مسئولیت است و در اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی، اتاق کار خود را به مقصد دفتر دبیرکل آی‌مو که در طبقه‌ی هفتم مقرّ سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار دارد، ترک کرده و مسئولیت فعلی خود را به شخص دیگری واگذار خواهد کرد. آقای سکیمیزو، اگرچه فاقد پیشینه‌ی دریانوردی و کار روی کشتی است، اما به عنوان عضوی از یک خانواده‌ی بزرگ دریایی، به‌خوبی توانسته است از عهده‌ی مسئولیت‌های خود در طول بیست‌و‌دو سال خدمت در آی‌مو برآید و با خدمات چشمگیر و صادقانه، نظر موافق و البته قاطع شورای آی‌مو را به خود جلب کند و با کسب نوزده رأی در دور اول انتخابات، فاصله‌ی خود با نفر دوم را به سیزده رأی برساند و در دور دوم انتخابات نیز، با کسب چهار رأی بیش‌تر و در مجموع ۲۳ رأی و با فاصله‌ی زیاد ۱۸ رأی با نفر دوم، به عنوان دبیرکل آینده‌ی آی‌مو انتخاب شود. آقای کوچی سکیمیزو، یک بار در سال ۲۰۰۴ میلادی، به ایران سفر کرد و در جریان پیشرفت‌های جمهوری اسلامی ایران در عرصه‌های دریایی قرار گرفت. وی همواره بر نقش مساعد و سازنده‌ی کشورمان در نشست‌های آی‌مو تأکید داشته است. با انتخاب او به عنوان دبیرکل آی‌مو و شناخت کافی بین نمایندگی‌های ایران و ژاپن، پیش‌بینی می‌شود فصل جدیدی در روابط فیما بین گشوده شود. ■

دریایی جهان را برای مدت چهارسال به دست خواهد گرفت و دبیرکل فعلی، آقای افتیموس میتروپولوس نیز، پس از هشت سال ریاست بر آی‌مو، بازنشسته خواهد شد.

کوچی سکیمیزو کیست؟

آقای کوچی سکیمیزو متولد سال ۱۹۵۲ میلادی، متأهل و دارای دو فرزند است. او دارای مدرک لیسانس مهندسی دریا و آرشتیکت دریایی و فوق‌لیسانس مهندسی در زمینه‌ی تئوری‌های لرزش کشتی است. آقای سکیمیزو در سال ۱۹۷۷ میلادی، به استخدام وزارت حمل‌ونقل ژاپن درآمد و پله‌های موفقیت و ترقی را به‌سرعت، یکی پس از دیگری پیمود، تا این‌که در سال ۱۹۸۹ میلادی، با حمایت دولت ژاپن، به استخدام دبیرخانه‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی درآمد. منصب اولیه‌ی او، کارشناس فنی بود و سپس به عنوان رییس قسمت تکنولوژی بخش ایمنی دریانوردی منصوب شد. وی در سال ۱۹۷۷ میلادی از بخش ایمنی دریانوردی به قسمت حفظ محیط زیست دریایی منتقل شد و به عنوان معاون مدیر این بخش آغاز به کار کرد و در سال ۲۰۰۰ میلادی، با ارتقای رتبه به عنوان مدیر بخش محیط زیست دریایی آی‌مو منصوب شد. آقای سکیمیزو در سال ۲۰۰۴ میلادی و به دنبال انتخاب آقای میتروپولوس به عنوان دبیرکل آی‌مو (که در آن زمان مدیر بخش ایمنی دریانوردی آی‌مو بود)، مجدداً به بخش ایمنی دریانوردی بازگشت و مدیریت این بخش را بر

پس از گذشت تقریباً یک سال از زمان اعلام اسامی نامزدان مسند دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، سرانجام در روز سه‌شنبه، هفتم تیرماه سال جاری، شورای آی‌مو در نشست یکصدوششم خود، اقدام به برگزاری انتخابات کرد، که در نتیجه‌ی آن، آقای «کوچی سکیمیزو» (Koji Sekimizu) از کشور ژاپن، برای عهده‌داری این مقام برگزیده شد. در دور اول انتخابات و از میان چهل رأی مأخوذه از چهل عضو شورا، نتایج زیر به دست آمد:

با توجه به نتیجه‌ی حاصل‌شده و بر اساس مقررات مربوطه، نامزد کره‌ی جنوبی، به عنوان نفر آخر، از دور رقابت کنار گذاشته شد. شورا سپس اقدام به برگزاری دور دوم انتخابات کرد که نتیجه‌ی حاصل‌شده به شرح زیر است:

طبق مقررات حاکم بر نحوه‌ی انتخاب دبیرکل IMO توسط شورا، هر یک از نامزدها که بتواند اکثریت مطلق آراء، یعنی بیست‌و‌یک رأی از مجموع چهل رأی اعضای شورا را به دست آورد، در انتخابات برنده خواهد شد. سپس شورای آی‌مو، به استناد ماده‌ی ۲۲ کنوانسیون آی‌مو، مورد انتخابی خود را برای تأیید نهایی، به مجمع معرفی خواهد کرد. مجمع آی‌مو نیز، در نشست ماه نوامبر، برابر با اوایل آذرماه سال جاری، مراتب را تأیید خواهد کرد. طبق برنامه‌ریزی به‌عمل‌آمده، آقای کوچی سکیمیزو، از اول ماه ژانویه سال ۲۰۱۲ میلادی (اواسط دی‌ماه سال جاری)، سکان هدایت عالی‌ترین مرجع



مهندس سید عطاءاله صدر، در برنامه‌ی تلویزیونی صبح‌به‌خیر ایران ایران امروز از نظر توسعه بنادر و دریانوردی با ایران اول انقلاب غیرقابل قیاس است

تجهیز زیربناهای مرتبط با حمل و نقل دریایی بار و مسافر که با اقبال فراوان مواجه شده و در کنار آن، توسعه‌ی متوازن و پایدار امور بندری و دریایی، که باعث پیشی گرفتن عملکرد سازمان از اهداف برنامه‌ی چهارم توسعه شده است، انگیزه‌ی دعوت از مهندس سیدعطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برای حضور در برنامه‌ی تلویزیونی "صبح به خیر ایران" شبکه‌ی یک سیما شد.

برنامه‌ای که هر چند، از محدودیت زمانی برخوردار بود، اما به وسعت سرزمین ایران، بینندگان خود را با گوشه‌ای از صنعت دریانوردی آشنا کرد. آنچه که در ادامه می‌خوانید حاصل این گفت و گوی تلویزیونی و صمیمانه است:

عدم توجه به توان مندی‌ها و ظرفیت‌های خارق‌العاده‌ی بندری و دریایی و غفلت از استعدادهای گسترده در خطوط ساحلی کرانه‌های شمالی و جنوبی ایران و بهره‌مندی از جزایر متعدد راهبردی و سوق الجیشی در مناطق دریایی، موجب شده است تا عمده‌ی سیاست‌گذاری‌های کلان کشور، به امور مربوط به خشکی و درون‌سرزمینی معطوف گردد.

این غفلت تاریخی به همراه عدم شناخت جامعه از وظایف حاکمیتی و مأموریت‌های کاملاً تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی، موجب ناآشنایی افکار عمومی با ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بالقوه و بالفعل دریایی و بندری کشورمان شده است.

رویکرد ویژه‌ی سال‌های اخیر سازمان بنادر و دریانوردی در توسعه و

۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در ۳ دریا

«جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن قریب به ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، در اصل یک کشور دریایی محسوب می‌شود که متأسفانه در گذشته، برخوردار از این موهبت خدادادی، مورد غفلت قرار گرفته است.»

مهندس سید عطاءاله صدر با بیان این مطلب در برنامه‌ی تلویزیونی صبح‌به‌خیر ایران، به استعداد بالقوه‌ی ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع مساحت آب‌های سرزمینی کشور اشاره کرد و گفت: «وجود قابلیت‌های سرشار ذاتی، جغرافیایی و طبیعی، در مردم کشور و سرزمین ایران توان مندی قابل توجهی ایجاد کرده است. گرچه در مقایسه با وسعت بیش از یک میلیون و ۶۴۸ هزار کیلومترمربعی، مساحت خشکی، آب‌های سرزمینی قابل توجه به نظر نمی‌رسد، اما حیانت و بهره‌برداری از آن، که اصلی‌ترین وظیفه‌ی حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می‌شود، از اهمیت فراوان راهبردی برخوردار است.»

وی از ۴ نوع شیوه‌ی حمل و نقل شامل: جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی به عنوان شیوه‌های رایج حمل و نقل یاد کرد و در معرفی حمل و نقل دریایی، افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی، متولی بخش حمل و نقل دریایی کشور است و در احداث

بنادر و تأسیسات زیربنایی دریایی و بهره‌برداری و اداری بنادر تجاری کشور و همچنین، اعمال حاکمیت بر آب‌های سرزمینی به عنوان مرجع دریایی، نقش اصلی را ایفا می‌کند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به موقعیت خاص راهبردی جمهوری اسلامی ایران در منطقه‌ی خاورمیانه اشاره کرد و گفت: «ایران در مسیر اصلی کریدور شمال - جنوب و کریدور شرق - غرب و بر سر راه ارتباطی آسیا به اروپا قرار دارد. کریدور بین‌المللی شمال - جنوب در ایران، بنادر اصلی کشور در دریای خزر شامل: امیرآباد و انزلی را به بنادر شهید رجایی، امام خمینی، بوشهر و سایر بنادر جنوب کشور در چهار استان ساحلی جنوبی وصل می‌کند که در مجموع ۱۱ بندر تجاری را شامل می‌شود.»

مهندس صدر، به وجود ۱۰۰ بندر کوچک و محلی که در کنار ۱۱ بندر تجاری بزرگ کشور فعالیت می‌کنند، اشاره کرد و با بیان این مطلب که قابلیت‌های بالای بندری و دریایی ایجاد شده، جمعیت فراوانی را تحت پوشش خود قرار داده است، خاطرنشان کرد: «به دلیل این همه قابلیت‌ها و ظرفیت‌های متنوع در جامعه دریایی کشور، پیش‌بینی شده است که، در افق چشم‌انداز ۲۰ ساله‌ی کشور از لحاظ بندری و دریایی، بتوانیم رتبه‌ی اول منطقه را به خود اختصاص دهیم.»





بهره‌گیری گسترده از فن‌آوری‌های نوین

«در حال حاضر، سازمان بنادر و دریانوردی، در زمینه‌های مختلف تجهیزاتی و سامانه‌های مخابراتی و راداری، از فن‌آوری‌های پیشرفته برخوردار بوده و توانسته است از فن‌آوری نوین و به‌روز دنیا بهره‌گیری کند.»

مهندس صدر با بیان این مطلب، تخصص‌های موجود در سازمان بنادر و دریانوردی را متنوع و چندگانه توصیف کرد و گفت: «در زمینه‌ی ساخت بنادر پیشرفته، ایجاد زیربنای و زیرساخت‌ها در امور بندری، تجهیزات اساسی دریایی مربوط به هدایت، دریانوردی، ایمنی و امنیت دریانوردی، تخصص‌های بالایی در سازمان بنادر و دریانوردی وجود دارد که ما را قادر می‌سازد تا بر اساس استانداردهای جهانی، فعالیت‌های خود را به‌انجام برسانیم.»

وی از ایجاد تأسیسات و استقرار تجهیزات و سامانه‌های ویژه‌ی مهندسی سواحل توسط متخصصان سازمان بنادر و دریانوردی مطابق با استانداردهای پیشرفته‌ی جهانی خبر داد و افزود: «مهندسی سواحل با مونیترینگ و پایش رفتار دریا و شاخص‌های مرتبط با آن، از قبیل: موج، جریان‌های دریایی، درجه حرارت، رسوب و دیگر اطلاعات موردنیاز برای فعالیت‌های مهندسی و توسعه سواحل و بنادر و اقدامات فراساحلی را ثبت و در اختیار مراکز مطالعاتی و مهندسی مشاور و بهره‌برداران قرار می‌دهد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، برگزاری کلیه دوره‌ها و تعریف سرفصل‌های آموزشی توأم با تربیت نیروی متخصص انسانی در زمینه‌ی مهارت‌های متنوع دریانوردی در چارچوب وظایف و مأموریت‌های سازمان بنادر و دریانوردی را ضروری دانست و با اشاره به انطباق با استانداردهای جهانی و مورد تأیید سازمان بین‌المللی دریانوردی خاطر نشان کرد: «به‌منظور برگزاری همه‌ی این دوره‌ها مطابق با سرفصل‌های روز دنیا، گواهینامه‌های معتبر جهانی صادر شده است.»

مهندس صدر، با انتقاد از رویکرد سیاست‌گذاری‌های کلان کشور به بخش خشکی، خواستار توجه بیشتر به بخش دریایی کشور شد و اظهار داشت: «به‌رغم این‌که ما سواحل زیبا و بااستعدادی را برای توسعه و کسب ثروت، درآمد و اشتغال‌زایی داریم، اما سیاست‌های اجرایی ما اغلب متوجه خشکی است. با وجود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل که ایران را تبدیل به کشوری دریایی کرده است و حدود یک‌سوم مرزهای ما را دربرمی‌گیرد، برخلاف کشورهای دریایی که زیباترین و پیشرفته‌ترین شهرهای شان در حریم دریا قرار دارد، نتوانسته‌ایم به اهداف واقعی در این زمینه دست یابیم.»

وی، خواستار استقرار صنایع در حریم سواحل کشور برای توسعه‌ی بنادر و ایجاد اشتغال مولد شد و در این مورد گفت: «عمده‌ی کشورهای جهان برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل کالا و به‌منظور، تأمین ارزان و سریع مواد اولیه، صنایع خود را در نزدیکی دریا احداث می‌کنند تا قیمت تمام‌شده‌ی کالای تولیدی و کاهش سود حاصل از آن افزایش یابد. تمرکز ما در مرکز کشور و در بخش‌های خشکی، باعث گرایش جمعیت و نیروی انسانی به سمت داخل کشور شده است و این امر، تسهیلات، مزایا و امکانات اصلی جامعه را متوجه شهرهای مستقر در مناطق مرکزی کرده است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از توجه خاص این سازمان برای ایجاد ارزش افزوده و اشتغال پایدار نزد جمعیت فعال و مولد کشور و افزایش انگیزه‌ی حضور مردم در بنادر خبر داد و افزود: «ایران امروز در مقایسه با ایران اول انقلاب، از لحاظ گرایش به دریا، تفاوت‌های اساسی و معنی‌داری کرده و رونق بنادر امروز ما غیرقابل قیاس با آن سال‌ها است، از این رو شاهد آن هستیم که مثلاً مجتمع بندری شهید رجایی، به عنوان فعال‌ترین بندر کشور، با تمرکز مفید خود روی حمل‌ونقل کانتینری، در میان ۲ هزار و ۵۰۰ بندر دنیا، تبدیل به سی‌وپنجمین بندر بزرگ کانتینری شده است. بنابراین، با اجرای حرکت معکوس و انتقال جمعیت مولد و فعال کشور به سمت سواحل و بنادر، می‌توان شاهد رونق بیشتر اقتصاد در سواحل و بنادر بود.»

مهندس صدر، استعداد فعلی سواحل کشور را تخلیه و بارگیری بیش از ۱۶۰ میلیون تن کالا

عنوان کرد و با بیان این مطلب که در حال حاضر، ۳۰۰ نقطه‌ی ساحلی برای ایجاد بنادر فعال کوچک و موج‌شکن‌های چندمنظوره در نظر گرفته شده است، خاطر نشان کرد: «از این ۳۰۰ نقطه، ۴۰ نقطه‌ی ساحلی عملیاتی و اجرایی شده است که در صورت احداث و بهره‌برداری از این سازه‌های دریایی، شاهد گرایش جمعیت فعال کشور به سوی سواحل بندری و ایجاد اشتغال و ثروت‌آفرینی پایدار خواهیم بود.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان عضو هیأت امنای دانشگاه بین‌المللی علوم دریانوردی (WMV) که زیر نظر سازمان بین‌المللی دریانوردی فعالیت می‌کند، اظهار داشت: تخصص کارشناسان تحصیل‌کرده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی را که مدارج عالی خود را از دانشگاه‌های معتبر ایران و جهان اخذ کرده‌اند، قابل رقابت با هم‌تایان خارجی دانست و اظهار داشت: «در زمینه‌ی مهندسی سواحل، همایش‌های بین‌المللی را هر دو سال یک‌بار برگزار می‌کنیم که به اعتراف ۱۲ تن از استادان برجسته‌ی بین‌المللی که در زمینه‌ی مهندسی سواحل صاحب‌نظر هستند، سطح علمی این همایش‌ها در حدّ اندازه‌ی بهترین همایش‌های مهندسی سواحل در جهان است و حتی از همایش مشابهی که در فرانسه برگزار شده، بالاتر بوده است.»

مهندس صدر در زمینه ارتقاء سطح ایمنی و دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران اظهار داشت: «در حال حاضر، کل سواحل جنوبی کشور، تحت پوشش رادیویی و راداری سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و در خلیج فارس و دریای عمان، از پیشرفته‌ترین و به‌روزترین فن‌آوری جهان بهره‌گیری می‌کنیم.»

پیش‌بینی طوفان‌گونو

«با بهره‌گیری از فن‌آوری‌های نوین و پیشرفته در سواحل جنوبی کشور، درصدد پایش علمی و تخصصی دریا برآمده‌ایم؛ از این رو ۴۸ ساعت قبل از وقوع طوفان‌گونو که سواحل جنوبی ایران را درنوردید، آن را پیش‌بینی کردیم و خسارات و عوارض مخرب آن را با اطلاع‌رسانی به‌موقع و مدیریت بحران، به حداقل رساندیم.»

مهندس صدر با بیان این مطلب، از تولید نرم‌افزار پیشرفته‌ی مدلینگ مطالعه‌ی امواج و رسوبات در سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد و در این خصوص گفت: «در حال حاضر، دو نوع نرم‌افزار معروف برای سنجش مدلینگ امواج و رسوب در دنیا وجود دارد که با تولید چنین نرم‌افزاری و ثبت آن به نام سازمان، موفق شدیم برای اولین بار یکی از پیشرفته‌ترین نرم‌افزارهای تخصصی مهندسی دریا را طراحی و تولید کنیم.»

وی از تولید کشتی‌های آلومینیومی مسافری و کسب قابلیت‌های لازم برای ساخت و تجهیز کشتی‌های اقیانوس‌پیما در کشور خبر داد و افزود: «در زمینه‌ی توسعه‌ی مسافرت‌های

اندازه‌سنجی عملکرد، در گفت‌وگو
با معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر:

هدف، سرآمدی در سطح ملی و بین‌المللی است



کیفیت زندگی شغلی، خلاقیت و نوآوری و کیفیت، چگونه صورت پذیرفت؟ ارزیابی عملکرد سازمان در بخش شاخص‌های عمومی، در قالب ۱۰ محور (استقرار دولت الکترونیک، عدالت استخدامی و نظام پرداخت، سامان‌دهی نیروی انسانی، تمرکززدایی، استقرار نظام جامع مدیریت عملکرد، سلامت اداری، اصلاح ساختارها و فرآیندها، توانمندسازی و آموزش فرهنگی و تخصصی منابع انسانی، تقویت مدیریت و توان کارشناسی، خدمات‌رسانی به مردم و تکریم ارباب رجوع) و در بخش شاخص‌های اختصاصی، در قالب مأموریت‌ها و رسالت وجودی سازمان انجام گرفته است. با تلاش‌های انجام‌شده در سال ۱۳۸۹ توسط آحاد سازمانی، اعم از کارکنان ستاد و بنادر تابعه، در خودارزیابی، موفق به کسب ۹۳ درصد امتیازات شاخص‌های عمومی و ۹۸ درصد امتیازات شاخص‌های اختصاصی و ۹۵/۵ درصد مجموع امتیازات شده‌ایم.

● با توجه به ساختار حاکمیتی و اقتصادی سازمان و اهداف و مأموریت‌های آن، حذف ارزیابی عملکرد، بر اساس کدام الگو و مدل متعارف صورت گرفته است؟ اساس ارزیابی دستگاه‌های دولتی، مبتنی بر مدل بومی‌شده‌ای است که بر اساس مطالعات انجام‌شده روی نظام‌های مدیریت و ارزیابی عملکرد کشورهای مختلف جهان و ملاحظات ملی و فرهنگی کشور استخراج شده و به صورت ماده‌ی قانونی، آیین‌نامه و دستورالعمل به دستگاه‌های اجرایی کشور ابلاغ شده است.

● به نظر شما، اصولاً چرا ارزیابی صورت می‌گیرد و ارزیابی عملکرد برای یک سازمان حاکمیتی، به‌لحاظ مدیریتی و اجرایی، چه ضرورتی دارد؟ در صورتی که هدف، موفقیت سازمانی باشد، به اطلاعات صحیح و دقیق درباره‌ی عملکرد مجموعه‌ی سازمانی نیاز است و هرچه این اطلاعات دقیق‌تر و مؤثرتر باشند، تأثیر آن‌ها در میزان اثربخشی و کارآمدی سازمان نیز، بیش‌تر خواهد بود. از این رو، سازمان‌ها نیاز دارند که به‌طور مستمر، ضمن ارزیابی عملکرد مجموعه‌ی خود، با اشراف کامل به نقاط قوت و نقاط قابل بهبود، در مسیر حذف عوامل نامناسب و تقویت عوامل مؤثر در موفقیت گام بردارند؛ به‌ویژه در سازمان‌هایی که دارای تعامل و ارتباط بیشتری با مجامع بین‌المللی هستند. زیرا با گسترش فرایند جهانی‌شدن و ایجاد پیوندهای مختلف بین کشورها و ضرورت تعامل در عرصه‌ی بین‌المللی، سازمان‌ها نمی‌توانند از این مهم به‌دور باشند و بدون توجه به آن برنامه‌ریزی کنند. در سازمان بنادر و دریانوردی نیز، به عنوان یک سازمان حاکمیتی و دارای ارتباط با نهادهای بین‌المللی، باید سنجه‌هایی به‌منظور ارزیابی عملکرد در نظر گرفته شود تا علاوه بر اطمینان از موفقیت در رسیدن به اهداف و برنامه‌های ملی، برنامه‌ریزی برای انجام اقدامات اصلاحی متناسب با استانداردهای بین‌المللی نیز، مورد توجه قرار گیرد.

● روند خودارزیابی عملکرد سازمان بر پایه‌ی هفت مقیاس اثربخشی، کارایی، سود و سودآوری، بهره و بهره‌وری،

با ارزیابی عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی، بر مبنای شاخص‌های عمومی و اختصاصی در میان همه‌ی سازمان‌ها و دستگاه‌های زیرمجموعه‌ی وزارت راه و شهرسازی در سال ۱۳۸۹، این سازمان با کسب ۹۵/۵ امتیاز، رتبه‌ی اول و برتر ارزیابی عملکرد را به دست آورد. دستیابی به این موفقیت، در صورتی محقق شده است که اهمیت اندازه‌گیری و فرایند ارزیابی عملکرد و میزان اثربخشی آن بر بهره‌وری و کارایی یک سازمان به‌ویژه دستگاه حاکمیتی، مورد توجه کمتر رسانه‌ای واقع شده است. از این رو، خبرنگار ماهنامه‌ی «بندر و دریا» در مصاحبه با معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، سعی بر آن دارد با طرح دیدگاه‌های مبتنی بر ارزیابی عملکرد، ضرورت و اهمیت آن را از منظر بهبود مستمر و اقدامات اصلاحی تبیین کند. «محمد رضا امامی» در این گفت‌وگو، با استناد بر علم مدیریت، موجودیت سازمان بدون سیستم ارزیابی عملکرد را غیرقابل تصور دانست و بر ضرورت انجام ارزیابی عملکرد تأکید کرد: «هرچه را که نتوانیم اندازه‌گیری کنیم، نمی‌توانیم به کنترل درآوریم و هرچه را که نتوانیم کنترل کنیم، مدیریت آن برای ما امکان‌پذیر نخواهد بود.»

در صورتی که هدف، موفقیت سازمانی باشد، به اطلاعات صحیح و دقیق درباره‌ی عملکرد مجموعه‌ی سازمان نیاز است و هرچه این اطلاعات دقیق‌تر و مؤثرتر باشند، تأثیر آن‌ها در میزان اثربخشی و کارآمدی سازمان نیز، بیش‌تر خواهد بود.

با حضور همکاران هوشمند و تلاشگر و باتجربه در همه‌ی عرصه‌ها، انتظار می‌رود با عنایت به برنامه‌ریزی مناسب و ضمن بهره‌گیری از کلیه‌ی توانمندی‌های بالقوه و بالفعل موجود در حوزه‌ی دریا، برای رسیدن به توسعه‌ی دریامحور، نه‌تنها سازمانی سرآمد در سطح ملی باشیم؛ بلکه سرآمدی و برجستگی در سطح بین‌المللی را نیز تجربه کنیم.

حضور همکاران هوشمند و تلاشگر و باتجربه در همه‌ی عرصه‌ها، انتظار می‌رود با عنایت به برنامه‌ریزی مناسب و ضمن بهره‌گیری از کلیه‌ی توانمندی‌های بالقوه و بالفعل موجود در حوزه‌ی دریا، برای رسیدن به توسعه‌ی دریامحور، نه‌تنها سازمانی سرآمد در سطح ملی باشیم؛ بلکه سرآمدی و برجستگی در سطح بین‌المللی را نیز تجربه کنیم. ■



۹۵/۵ درصد امتیازات در شاخص‌های عمومی و اختصاصی با اختلاف مشهودی نسبت به سایر دستگاه‌های زیرمجموعه‌ی وزارت راه، رتبه‌ی دوم خود در دوره‌ی ارزیابی قبلی را به مقام اول وزارت راه در سال ۱۳۸۹ ارتقا داده است.

● اقدامات اصلاحی سازمان برای نتیجه‌گیری در ارزیابی آینده، بیش‌تر در چه بخش‌هایی خواهد بود؟

عمده‌ی اقدامات بهبود سازمان، متوجه ساختار سازمانی، سلامت اداری و خدمت‌رسانی به مردم خواهد بود؛ تا علاوه بر رفع کاستی‌های موجود، در رساندن سازمان به تعالی مورد نظر و ساختار مطلوب، گامی مؤثر برداشته شود.

● در پایان ارزیابی عملکرد در عرصه‌ی فعالیت وزارت راه، چه پیشرفت‌هایی به‌لحاظ مدیریتی، منابع و امکانات در مجموع سازمان بنادر صورت گرفت و چه چالش‌هایی در این زمینه شناسایی شد که به بهبود جدی نیاز دارد؟

در این ارزیابی، در کلیه‌ی محورهای عمده‌ی رشد مواجه بوده‌ایم. به عنوان مثال، اقدامات انجام‌گرفته در سازمان در حوزه‌های فن‌آوری اطلاعات، تمرکززدایی، عدالت استخدامی، توانمندسازی نیروی انسانی و تقویت مدیریت و کارشناسی، قابل ذکر و توجه است.

● «بهبود مستمر»، فرآیندی است که با ارتقای فرهنگ‌سازی و ایجاد مسئولیت‌پذیری امکان‌پذیر می‌شود. در این خصوص، چه برنامه‌هایی دارید؟

در امر بهبود و همین‌طور تغییر، چالش عمده‌ی دستگاه‌ها، معطوف به فرهنگ سازمانی است که در این راستا، سازمان بنادر و دریانوردی اقدامات هدفمند زیادی را در حوزه‌ی فرهنگ کار، فرهنگ زندگی و فرهنگ سازمانی، در قالب برگزاری آموزش‌ها، سمینارها، جشن‌ها، و... به انجام رسانده است و برنامه‌های گسترده‌ای را نیز در دست اجرا دارد. استقرار نظام‌های نوین مدیریتی، از جمله استقرار نظام مدیریت کیفیت، مدیریتی ایمنی و بهداشت شغلی و مدیریت زیست‌محیطی در سازمان، از جمله اقداماتی است که می‌تواند تأثیر شگرفی بر بهبود فرهنگ کار ایجاد کند.

● و سخن آخر:

راستای نگاه مجموعه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی به افق متعالی چشم‌انداز ۱۴۰۴ و تحقق آینده‌ی روشن و روبه‌رشدی است که برای این سازمان ترسیم شده است و یقیناً با

● در ارزیابی وزارت راه، ارزش‌گذاری و قضاوت درباره‌ی عملکرد سازمان بنادر، بر مبنای چه تعریفی از مقیاس وضع موجود مبنی بر شرایط ایده‌آل و مطلوب مورد اندازه‌گیری قرار گرفته است؟

ارزش‌گذاری روی اقدامات انجام‌شده بر مبنای ارزیابی مستندات و در صورت نیاز ممیزی‌های موردی است که مبنای آن‌ها برنامه‌های توسعه‌ی دولت، قوانین و مقررات کشوری و نیز، اهداف کمی و برنامه‌های دستگاه‌های اجرایی است.

● با علم به این‌که «شاخص‌ها مسیر حرکت سازمان‌ها برای رسیدن به اهداف را مشخص می‌کنند»، در تدوین شاخص‌ها با توجه به چشم‌انداز، مأموریت و اهداف کلان راهبردی بلندمدت و کوتاه‌مدت و همچنین، برنامه‌ریزی عملیاتی، چه اقداماتی صورت گرفته است؟

با توجه به این‌که ارزیابی عملکرد دولت، ناظر بر چشم‌انداز و استراتژی‌های کلان ملی است، از این رو، شاخص‌های ابلاغ‌شده، هم‌سو با آن‌ها هستند و پرکردن فاصله‌ی میان شرایط مطلوب و شرایط موجود خدمات دولتی را نشان‌دهنده است. در سازمان بنادر نیز، این شاخص‌ها با معیارهای مرتبط با حوزه‌ی وظایف سازمان منطبق شده‌اند و در نتیجه، میزان رسیدن سازمان به اهداف توسعه‌ی کشور و سازمانی مطلوب را نشان می‌دهند.

● بر اساس دیدگاه نوین کنترل و ارزیابی، رشد و توسعه‌ی ظرفیت ارزیابی‌شونده، بهبود و بهسازی عملکرد سازمان‌ها، ایجاد نگرش و مسئولیت‌پذیری برای بهبود فعالیت‌ها مورد هدف است. در این زمینه، سازمان بنادر چه برنامه‌هایی را در دست طرح یا اجرا دارد؟

همان‌طور که برخی از شاخص‌های عمومی، نظیر توانمندسازی نیروی انسانی و شاخص‌های اختصاصی مانند ارتقای دریانوردی نشان می‌دهند، سازمان بنادر در یک رویکرد استراتژی‌محور و با تکیه بر نگرش فرآیندی، خود را موظف به توسعه‌ی همه‌جانبه دانسته و در کلیه‌ی امور زیربنایی، سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، «انسان» محور ارزش‌آفرینی فرض شده و نگرشی جدید را بر منابع انسانی خود غالب کرده است.

● با اعلام رتبه‌ی برتر سازمان بنادر در ارزیابی اخیر در وزارت راه، این سازمان از نظر شاخص‌های عملکردی، در چه سطحی از استانداردها قرار گرفته است؟

سازمان بنادر و دریانوردی، با کسب مجموع

در نشست هماهنگی ممیزی آیمو
با هدف رفع نواقص اعلام شد

یافته‌های پیش‌ممیزی از بنادر ایران

دوره‌های آموزشی»، «بازنگری سیستم‌های کیفیت و پیاده‌سازی سیستم کیفیت یکپارچه» و «انجام پیش‌ممیزی از بنادر تابعه بامشارکت همه‌ی ادارات کل به صورت کاملاً تخصصی» اشاره کرد.

به‌گفته‌ی مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی در نشست هماهنگی ممیزی آیمو: «تأمین نیازهای ساخت‌افزایی و نرم‌افزاری، رفع موارد عدم انطباق گزارش‌شده از ممیزی داخلی، تنظیم موافقت‌نامه‌های لازم با سازمان‌های مرتبط در کشور و سامان‌دهی شرح وظایف و پست‌های حاکمیتی در سازمان، از دیگر اقدامات انجام‌شده برای آمادگی اجرای ممیزی قلمداد می‌شوند.»

«استیری» با بیان این‌که در استان‌های مازندران (بندر نوشهر)، خوزستان (بندر امام خمینی) و هرمزگان (بندر شهید رجایی و باهنر)، پیش‌ممیزی با موفقیت صورت گرفته، از انجام پیش‌ممیزی‌های در دست اقدام در بنادر بوشهر، انزلی، چابهار و امیرآباد طی ماه‌های تیر و مرداد خبر داد.

یافته‌های پیش‌ممیزی از بنادر

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، در بخش دیگری از سخنان خود، به نتایج حاصل از انجام پیش‌ممیزی در بنادر نوشهر، شهید رجایی و بندر امام پرداخت.

«سید علی استیری» گفت: «عدم قابلیت‌های لازم در سیستم مدیریت یکپارچه‌ی (IMS) مستقر در بنادر برای اجرای کامل و کیفی مقررات لازم‌الاجرای ملی و بین‌المللی، کمبود شدید نیروی انسانی متخصص در پست‌های حاکمیتی، نبود سیستم آموزشی مناسب با تخصص‌های حرفه‌ای و نبود تعاملات مناسب و سیستماتیک با سایر ارگان‌های مرتبط در اجرای الزامات ملی و بین‌المللی دریایی، به‌ویژه در استان‌ها، از جمله یافته‌های پیش‌ممیزی به‌شمار می‌آیند.»

وی در ادامه به فهرست دیگری از نتایج پیش‌ممیزی اشاره کرد و افزود: «عدم نظارت مطلوب بر سواحل و آبراه‌های تحت حاکمیت، عدم کفایت اقدامات صورت‌گرفته در اشاعه‌ی فرهنگ ایمنی در دریای مشخص نبودن استقلال و ساختار فعلی کمیته‌ی بررسی سوانح در سازمان و بنادر تابعه، به‌عنوان یافته‌های دیگری از طرح پیش‌ممیزی مطرح است.» مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین با اشاره به زمان محدود تا انجام ممیزی آیمو، بر اقدامات عاجل برای رفع نواقص و ایرادهای مشاهده‌شده در بنادر مورد ممیزی، تأکید کرد. ■

شرایط مطلوب ایران در آیمو

معاون امور دریایی سازمان بنادر، با اعلام این‌که اجرای کم‌نقص ممیزی در استحکام جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی تأثیرگذار است، شرایط ایران در مجامع بین‌المللی را بسیار مساعد و مطلوب توصیف کرد. «سعید ایزدیان» در نشست «هماهنگی ممیزی آیمو»، با اعلام این مطلب اضافه کرد: «سازمان بنادر، به‌لحاظ ارائه‌ی سند به سازمان بین‌المللی دریانوردی، دارای رتبه‌ی ششم در دنیا است که نشان‌دهنده‌ی پیشرو بودن ایران در عرصه‌ی بین‌المللی و زمینه‌های فنی در آیمو است.»

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر این‌که بخش ممیزی، به صورت روزآمد در سازمان رصد می‌شود، از انجام موفقیت‌آمیز اقدامات پیش‌ممیزی در سه بندر شهید رجایی، امام خمینی و نوشهر خبر داد.

«ایزدیان، اجرای کم‌نقص ممیزی در بنادر ایران را در استحکام جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی حایز اهمیت دانست و از مدیران بنادر و دیگر بخش‌های دریایی در استان‌ها خواست تا نسبت به این موضوع، با جدیت برنامه‌ریزی کنند.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، با تأکید بر تسهیل فرایندهای کاری در انجام ممیزی، اظهار داشت: «لازم است مروری در تمام فرایندهای کاری صورت گیرد و نقایص و ایرادها تا قبل از انجام ممیزی اصلی آیمو رفع شوند.»

وی، «اصلاح ساختار تشکیلات» و «ارائه‌ی تفاهم‌نامه‌ها» را از موضوعات چالشی و ضرورت‌های تعیین‌کننده‌ی بنادر در روند ممیزی آینده‌ی آیمو برشمرد.

آخرین اقدامات انجام‌شده مربوط به ممیزی

بنادر

ممیزی داوطلبانه از دولت جمهوری اسلامی ایران، در آذرماه امسال توسط کارشناسان سازمان جهانی دریانوردی (IMO) انجام خواهد شد.

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی با اشاره به طرح ممیزی داوطلبانه‌ی آیمو، از انجام این ممیزی در بنادر کشور، بر اساس مصوبه‌ی هیأت عامل سازمان بنادر و هماهنگی صورت‌گرفته با آیمو در ماه نوامبر یا دسامبر ۲۰۱۱ میلادی، مطابق با آذرماه سال جاری خبر داد.

«سید علی استیری» در ادامه با تشریح اقدامات انجام‌شده در خصوص ممیزی پیش‌رو به مواد مهمی مانند: «تشکیل ستاد اجرایی ممیزی آیمو و برگزاری دوره‌های آموزشی مرتبط»، «بازنگری



ممیزی داوطلبانه از بنادر ایران، توسط تیم کارشناسی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) طی سه ماه آخر سال ۲۰۱۱ میلادی، مقارن با آذرماه امسال انجام خواهد شد.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، اجرای این ممیزی که با استقبال سازمان بنادر و دریانوردی و با داوطلبی این سازمان در میان اعضای آیمو صورت می‌گیرد، علاوه بر استانداردسازی شرح وظایف پست‌های حاکمیتی، تدوین اهداف راهبردی مدیریت دریایی کشور و سامان‌دهی سیستم آموزشی و به‌روزرسانی سایر بخش‌های حاکمیتی، در صورت بروز کم‌ترین نقص و خطا، باعث تقویت جایگاه ایران در آیمو و مجامع بین‌المللی خواهد شد.

در همین راستا، مدیران دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در نشست یک‌روزه‌ی «هماهنگی ممیزی آیمو» گرد هم آمدند تا ضمن تأکید بر لزوم اقدامات هماهنگ و فوری و تبیین ضرورت‌های ممیزی آیمو، آخرین اقدامات انجام‌شده در بنادر ایران، برای اجرای ممیزی را تشریح کنند.

در این نشست که معاون امور دریایی، مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی و مدیران بخش دریایی بنادر حضور داشتند، گزارشی از نتایج به‌دست آمده از پیش‌ممیزی در سه بندر نوشهر، امام خمینی و شهید رجایی ارائه شد و آخرین وضعیت ادارات و تشکیلات در بخش دریایی سازمان بنادر تشریح گردید.

بر پایه‌ی این گزارش، تاکنون در زمینه‌ی پیاده‌سازی سیستم کیفیت جامع در سازمان، به‌منظور آماده‌سازی ممیزی آیمو نیز، اقداماتی صورت گرفته است.

مجری طرح احداث موج‌شکن‌های بنادر کوچک در سواحل جنوب کشور
در گفتگو با بندرو دریا

گامی در جهت رونق اقتصادی و استقرار پایدار مردم در مناطق ساحلی کشور



طی سال‌های اخیر کم‌تر فرصتی پیش آمده است که مسئولان امور تا این حد، به اهالی ساحل‌نشین خلیج فارس و دریای عمان توجه کنند؛ همتی دوجانبه که با عزم مسئولان و تقاضای انبوه مردم ساحل‌نشین، به منصفی ظهور رسید.

در سال جاری که به عنوان جهاد اقتصادی نیز مزین شده، شاهد پدیدار شدن دستاوردهای اجرای طرحی در سواحل جنوب کشور خواهیم بود که آوازه‌ی آن تا آن سوی آب‌های نیلگون خلیج فارس و دریای عمان هم رفته است و برخی از ساحل‌نشینان، که برای تأمین معیشت به حاشیه‌ی جنوبی این آب‌ها رفته بودند را، مجدداً به سواحل کشورمان باز خواهد گرداند. آن‌چه در ادامه می‌خوانید، ماحصل گفت‌وگوی خبرنگار ماهنامه‌ی بندرو دریا با محمد متولیان، مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوبی کشور است.

توسعه با احداث موج‌شکن در سواحل جنوبی کشور

«با توجه به بکر بودن بخش‌های عظیمی از سواحل جنوبی کشور در خلیج فارس و دریای عمان و نیز احداث موج‌شکن‌های مردمی، چنان‌چه بتوانیم به اهداف اصلی این اقدام زیربنایی دست یابیم، می‌توان از آن به عنوان فرصتی برای تحقق توسعه دریامحور استفاده کرد.

«محمد متولیان»، مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های بنادر کوچک در سواحل جنوبی کشور با بیان این مطلب، به زمینه‌های اجرایی این طرح اشاره کرد و گفت: «در سفرهای استانی ریاست محترم جمهور و هیأت دولت به استان‌های ساحلی در جنوب کشور، تقاضاهای فراوانی مبنی بر احداث موج‌شکن از طرف مردم ساحل‌نشین داده شد که عمدتاً به کار

صیادی و تجارت مشغول هستند. با توجه به هزینه‌ی سنگین احداث این موج‌شکن‌ها و نبود توانایی کافی در آن زمان، که نیازمند بودجه‌ی فراوان و اخذ مجوزهای لازم بود، برای احداث «موج‌شکن‌های مردمی»، نیازسنجی به عمل آمد. با احداث این موج‌شکن‌ها علاوه بر رونق اقتصادی و رفع محرومیت، شرایط استقرار پایدار ساحل‌نشینان و جلوگیری از مهاجرت مردم این خطه و رونق مشاغل دریایی چون: صیادی و تجارت فراهم می‌شود.»

مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوبی کشور، با اشاره به این مطلب که در سال ۱۳۸۸، مبلغ ۸۰ میلیارد تومان از بودجه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی و از محل درآمدهای سازمان، به احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌های مردمی اختصاص یافت، خاطر نشان کرد: «اجرای این پروژه‌ی ملی به

سازمان بنادر و دریانوردی محول گردید؛ چون این سازمان، متولی احداث بنادر و موج‌شکن‌ها است. از آنجایی که تخصیص بودجه به اواخر سال ۱۳۸۸ موکول شد و ابلاغیه‌ی آن در اواخر سال به سازمان بنادر و دریانوردی رسید، قرار شد طی صورت‌جلسه‌ای که توسط هیأت سه‌نفره شامل، وزرای مربوطه تنظیم شد، با ترک تشریفات مناقصه، پیمان احداث موج‌شکن‌های مربوطه، به قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص) که از تجارب قابل توجهی برخوردار بود، واگذار شود.»

«متولیان» با بیان این مطلب که سازمان از فرصت به‌دست‌آمده، استفاده کرد تا طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی را در سواحل جنوبی کشور گسترش دهد، اظهار داشت: «سازمان بنادر و دریانوردی، با اجرای این طرح، سعی دارد از این راه نیازهای مردم ساحل‌نشین را با رویکرد توسعه و رونق اقتصادی و رفع



سازمان بنادر و دریانوردی، با اجرای این طرح، سعی دارد از این راه نیازهای مردم ساحل‌نشین را با رویکرد توسعه و رونق اقتصادی و رفع محرومیت مرتفع سازد.

جمعیت، تعداد و نوع شناورها، عمق حوضچه‌ی آرامش و دریا و از همه مهم‌تر، تهیه‌ی مصالح مربوطه مثل: سنگ‌های معدنی و فراهم‌سازی فن‌آوری‌های جدید احداث موج‌شکن تحت عنوان J-TUBE، بهره‌گیری از بلوک‌های بتونی مخصوص که کاربرد آن‌ها باید مورد مطالعه‌ی دقیق قرار گیرد و بالاخره، سقف هزینه‌ی ساخت این تأسیسات که باید توجیه فنی و اقتصادی داشته باشد تا هزینه‌ی تمام‌شده‌ی موج‌شکن در سقف بودجه پیش‌بینی شده قرار گیرد (این سقف بین ۱۰ تا ۵۰ میلیارد ریال در نوسان بوده است)، از جمله ملاحظات است که احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوبی را زمان‌بر کرده است.»

وی، اخذ مجوز از سازمان‌ها و ارگان‌هایی مانند سازمان حفاظت محیط زیست را باعث طولانی‌تر شدن زمان احداث و راه‌اندازی موج‌شکن‌ها دانست و فرآیند اداری متعارف را نیز، دور از انتظار ندانست، وی خاطر نشان کرد: «اخذ مجوز از سازمان‌های مربوطه ربطی به زمان‌بندی بهره‌برداری از پروژه‌ی احداث موج‌شکن‌ها ندارد. شاید بزرگ‌ترین مشکل ما، پراکندگی نقاط احداث این تأسیسات است که جابه‌جایی و لجستیک نیروی انسانی، تجهیزات و مصالح را زمان‌بر و غیرمتمرکز کرده است.» مشاور مدیرعامل و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوبی کشور، وضعیت آب‌وهوایی دریا، طبیعت کار در دریا و ویژگی‌های فصول مختلف در سواحل جنوبی را از دیگر عوامل کند کننده احداث و بهره‌برداری از این پروژه‌ی ملی دانست و در این مورد گفت: «روزهای کاری مفید، پیشرفت کار طبق برنامه‌ی زمان‌بندی‌شده و دیگر محدودیت‌های فنی که در چارچوب کار در دریا تعریف می

محلی و استانی مورد بررسی قرار گرفت و با توجه به محدودیت منابع سازمانی، علاوه بر احداث موج‌شکن‌ها به عنوان پروژه‌ی زیربنایی، در زمینه‌ی تعمیر، بازسازی و رسوب‌زدایی موج‌شکن‌های موجود نیز، تصمیماتی اتخاذ شد.»

«متولیان» در مورد پی‌گیری‌ها و اقدامات تکمیلی مربوط به این پروژه‌ی ملی، خاطر نشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی، با همه‌ی امکانات خود، درصدد رفع مشکلات ساحل‌نشینان برآمد. در این راستا، بندر محمدآباد که در حوزه‌ی اختیارات سازمان شیلات ایران فعالیت می‌کند، با حمایت مؤثر اهالی بندر و کمیسیون مستندسازی هیأت دولت، در شرف واگذاری به سازمان بنادر و دریانوردی است تا نسبت به بازسازی و توسعه‌ی آن اقدام شود.»

وی افزود: «در حال حاضر ۱۱۰ نقطه از ۳۰۰ نقطه‌ی مورد نظر برای احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوبی کشور مورد تایید قرار گرفته است.»

مشاور مدیرعامل و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی، به کاربری چندمنظوره‌ی این تأسیسات بندری و دریایی اشاره کرد و افزود: «در حال حاضر، عملیات احداث حدود ۲۱ موج‌شکن با پیشرفت‌های فیزیکی متفاوت در حال انجام است که امیدواریم در آینده‌ی نزدیک، شاهد راه‌اندازی‌های پی در پی آن‌ها باشیم.»

«متولیان»، زمان طولانی مطالعه‌ی طرح را (تا ۶ ماه)، از علل اصلی طولانی شدن زمان راه‌اندازی و اجرای این طرح زیربنایی دانست و در این مورد افزود: «شناخت مسیر باد، مسیر جریان‌های آبی، شناخت طول موج‌ها در دوره‌های ۱۰ تا ۳۰ ساله، وضعیت رسوب‌گیری، وضعیت پراکندگی

محرومیت مرتفع سازد. مصوبات سفرهای استانی ریاست جمهوری و هیأت دولت، در این زمینه، منشأ خیری شد تا ضمن توسعه‌ی فضای کسب‌وکار و استقرار پایدار مردم در روستاها و مناطق ساحلی، و جلوگیری از مهاجرت و افزایش بیکاری آنان، سایر مهاجرانی هم که به حاشیه‌ی جنوبی خلیج فارس و دریای عمان رفته بودند، به مناطق خود بازگردانده شوند و انگیزه‌ی کافی برای بازگشت این عزیزان زحمت کش و ثروت‌آفرین به سواحل زرخیز جنوب فراهم آید.»

وی در خصوص دلایل و نحوه‌ی انتخاب ۳۰۰ نقطه‌ی ساحلی برای احداث موج‌شکن‌های مردمی، گفت: «اولین دلیل درخواست مردم منطقه بود و پس از آن، بر اساس خصوصیات راهبردی ساحل نقاط تعیین و با توجه به خصوصیات اقلیمی، اجتماعی و فرهنگی و توجهات اقتصادی و فنی در برنامه‌ی اجرایی قرار گرفت.»

مشاور مدیرعامل و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوبی، درباره‌ی سایر ویژگی‌های نقاط هدف برای احداث این پروژه‌ی ملی، افزود: «مشخصات ساحلی، توسط کارشناسان سازمان و با همکاری ادارات کل بنادر و دریانوردی استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان در شعب



همه‌ی تلاش ما این است که موانع موجود را به حداقل برسانیم و با توجه به صرف ۸۰۰ میلیارد ریال هزینه در سال برای احداث موج‌شکن، دچار مشکلات غیرقابل پیش‌بینی نشویم.»

«متولیان» در پایان این گفت‌وگو، در خصوص اجرای چنین پروژه‌ای در سواحل شمالی با توجه به کاربری عمدتاً تفریحی و گردشگری این سواحل، خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، ادارات کل بنادر و دریانوردی استان‌های ساحلی شمالی کشور، در صورت صلاح‌دید و از محل بودجه‌های خود، نسبت به توسعه بنادر تحت نظر خود اقدام می‌کنند.» ■

شاهد اثرات مثبت و فراوان این پروژه و درخواست انبوه ساحل‌نشینان بوشهری برای احداث موج‌شکن در هر ۲ تا ۳ کیلومتر بوده ایم.

«متولیان»، احداث موج‌شکن‌ها را به‌منزله‌ی زیربنای توسعه‌ی سواحل و بنادر جنوب کشور دانست و در این مورد گفت: «فعالیت سیاست سازمان بنادر و دریانوردی، احداث موج‌شکن به فاصله حدود ۱۰ کیلومتر از یکدیگر در طول ساحل است. اما هم‌زمان با آن، توجه به بازسازی، نوسازی و رسوب‌گیری موج‌شکن‌ها نباید فراموش شود.» وی بزرگی و گستردگی پروژه‌ی ملی احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوب کشور را با طرح مسکن مهر مقایسه کرد و گفت: «این پروژه مثل پروژه‌ی مسکن مهر، پشتیبانی عظیمی را می‌طلبد که تأمین نیروی انسانی در بخش‌های پیمانکاری، مشاوره، نظارت، تأمین، تجهیزات و لجستیک مصالح در نقاط پراکنده را شامل می‌شود. سازمان‌دهی این همه تشکیلات در کرانه‌ای به طول ۴ هزار کیلومتر در سواحل جنوبی کشور، کار کم‌نظیری است.»

مشاور مدیرعامل و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوب کشور، افزود: «محدودیت ذکر شده، کمبود منابع و صرف هزینه‌ها از بیت‌المال، ما را بر آن نداشته که به این پروژه‌ی ملی، شتابی غیر منطقی بدهیم، تا خدای نکرده در آینده، خسارات منفی اجتماعی و اقتصادی به سرزمین و مردم ساحل‌نشین وارد شود. تجربه نشان می‌دهد، موج‌شکن‌هایی که بدون مطالعه احداث شده‌اند، خیلی زود دچار رسوب‌گیری و از دست دادن بازده شده و غیر قابل استفاده می‌شوند. بنابراین،

شوند، ملاحظاتی را با این پروژه همراه کرده که تا حد مضاعفی، موجب طولانی شدن آن می‌شوند.»

«متولیان»، پیاده‌سازی آیین‌نامه‌ی ایمنی دریانوردی در این پروژه را منوط به تبدیل موج‌شکن‌ها به بنادر کوچک دانست و ضمن ناگزیر دانستن این امر، گفت: «ملاحظات ایمنی دریانوردی در نظر گرفته شده است و تأسیسات تکمیلی که در گام دوم بهره‌برداری از این پروژه، مد نظر است، با این آیین‌نامه‌ها تطابق کامل می‌یابد تا شناورهای سنتی دچار مشکل خاصی نشوند. البته رفع نیازهای فوری ساحل‌نشینان، اولویت اول این پروژه‌ی ملی است. وی با ابراز رضایت از همکاری بهینه‌ی قرارگاه خاتم‌الوصیاء(ع)، این پیمانکار بزرگ را نیز دارای امکانات غنی سخت‌افزاری، نیروی انسانی کاردان و متخصص، تجهیزات متعدد و باسابقه‌ی طولانی در اجرای طرح‌های بندری و دریایی دانست و افزود: «قرارگاه خاتم‌الوصیاء(ع)، از استعداد نیروی انسانی و امکانات مناسب و مجهز در احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل دریای عمان برخوردار است.»

مشاور مدیرعامل و مجری طرح احداث موج‌شکن‌های مردمی در سواحل جنوبی کشور، سواحل استان خوزستان را به دلیل برخورداری از خورهای طبیعی که حوضچه‌های آرامش را به‌خودی‌خود به وجود آورده‌اند، کم‌تر نیازمند احداث موج‌شکن دانست و خاطرنشان کرد: «مشکل عمده در سواحل استان‌های بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان است که نیازمند احداث موج‌شکن هستند. در سفری که اخیراً به اتفاق مدیرعامل سازمان به استان بوشهر داشتیم،



مدیر طرح و توسعه موج شکن های بنادر کوچک
در گفت و گو با بندرودریا



ساخت بنادر کوچک چند منظوره رویکرد مردم محورانه دارد

می شود که اجرا و کارآمدسازی آن به سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان کارفرمای اصلی محول شده است. به همین منظور و برای کسب اطلاعات بیشتر، با "دکتر سیدمحمدتقی ساداتی پور"، مدیرعامل شرکت "مدیریت توسعه ای بنادر آتی پارس" و مدیریت طرح و توسعه موج شکن های سواحل جنوب کشور، به گفت و گو پرداختیم که ماحصل آن از نظر گرامی تان می گذرد:

پروژه احداث بنادر کوچک چند منظوره، اگر چه از عمر کوتاهی برخوردار است، اما با محقق شدن آن، دستاوردهای بلند مدتی حاصل می شود. رونق اقتصادی-اجتماعی مناطق ساحلی جنوب کشور در پهنه ی آب های خلیج فارس و دریای عمان، که با ایجاد اشتغال و محرومیت زدائی و بازگشت ساحل نشینان به این کرانه های پر برکت همراه می شود از جمله ی این دستاوردها محسوب

رویکرد مردم محور

«در مکان یابی ساخت بنادر کوچک و موج شکن های سواحل جنوب کشور، بیش از ۹۰ درصد تأسیسات دریایی با اولویت رفع نیازهای مردم این سواحل، طراحی و ساخته می شوند. بنابراین، می توان گفت که رویکرد اصلی این تأسیسات دریایی، مردم محورانه است.»

دکتر سید محمدتقی ساداتی پور، مدیرعامل شرکت مدیریت توسعه ای بنادر آتی پارس، با بیان این مطلب، در خصوص وظایف و مأموریت های این شرکت گفت: «این شرکت، به طور تخصصی، مدیریت پروژه های دریایی را به عهده دارد و عمده ی فعالیت آن در زمینه ی اجرای طرح های توسعه ای بنادر کوچک و احداث موج شکن ها در حاشیه ی سواحل جنوبی کشور، واقع در خلیج فارس و دریای عمان است.»

وی با بیان این مطلب که در حال حاضر، ۹۱ نقطه ی مکان یابی شده توسط کمیسیون صدور مجوز سازمان بنادر و دریانوردی، مورد تأیید قرار گرفته و از سال ۱۳۸۸ در ۲۱ نقطه از نقاط مربوطه، عملیات اجرای بنادر کوچک و موج شکن ها شروع شده است، افزود: «به احتمال زیاد، تا ۲۲ بهمن ماه سال جاری، شاهد احداث،

راه اندازی و تحویل ۲۲ فقره بندر کوچک و موج شکن در ۲۲ نقطه ی مورد نظر خواهیم بود. البته تعدادی از این نقاط، در سفر اخیر ریاست جمهوری به صورت مقدماتی افتتاح شده اند.» مدیرعامل شرکت آتی پارس، با اشاره به این که در بیش از ۴۰ نقطه از سواحل جنوبی کشور، کارهای عمرانی ساخت و راه اندازی بنادر کوچک و موج شکن ها آغاز شده و ۲۰ نقطه از این سواحل نیز، مورد مطالعات تفصیلی قرار گرفته است، خاطر نشان کرد: «میدواریم ظرف ۲ تا ۳ ماه آینده، بعد از پایان فصل مونسون در دریای عمان که به طور معمول از ۱۵ خرداد تا ۱۵ شهریورماه هر سال باعث بروز مشکلاتی از قبیل: موج های سهمگین و نا آرام دریا خواهد شد، بتوانیم آماده سازی فعالیت های عمرانی پروژه را آغاز کنیم.» وی در مورد ساختار شرکت آتی پارس، گفت: «البته ساختار این شرکت، هنوز جوان است، اما با این وجود، از نیروهای با تخصص بالا در زمینه ی فعالیت های بندری و دریایی برخوردار است که کمترین سابقه ی کاری مرتبط با آنان، ۲۵ سال برآورد می شود. همچنین، بسیاری از اعضای هیأت مدیره ی این شرکت، از اعضای هیأت علمی دانشکده ها و دانشگاه های دریایی

مکان یابی و طرح مطالعه ی تفصیلی

«باید برای مکان یابی و اجرای طرح مطالعه ی تفصیلی بنادر کوچک و موج شکن ها به مباحث توسعه، توجه و عنایت ویژه ای داشته باشیم.» ساداتی پور، با بیان این مطلب، توسعه را دارای ۴ محور شهری، روستایی، کشاورزی-صنعتی و

تفصیلی، به صورت عملکردی بی‌نظیر صورت گرفته و در قالب «شناسنامه‌ی زیست‌محیطی» و براساس حساسیت‌های فراوان سازمان بنادر و دریانوردی و نه پیشنهاد و الزام سازمان حفاظت از محیط‌زیست انجام شده است.»

ساداتی‌پور، ضمن ابراز خشنودی از تنظیم تفاهم‌نامه با فرماندهی کل مرزبانی کشور، از این نهاد، به عنوان یکی دیگر از ارگان‌های متعامل با طرح ملی احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها یاد کرد و گفت: «مثلا در شرق جاسک، هیچ اجتماعی از مردم ساحل‌نشین جنوب کشور وجود ندارد؛ ولی این منطقه از بعد امنیتی برخوردار و برای انجام فعالیت میدانی و عملیاتی شناورهای مرزبانی و گارد ساحلی، نیازمند ایجاد پناه‌گاه امن است و با توجه به نوع نگاه ما در این نقطه که با در نظر گرفتن اولویت پدافندی همراه بود، باید مشکلات را با توجه به نیازهای فرماندهی کل مرزبانی کشور، مرتفع می‌کردیم و اجرای طرح را پیش می‌بردیم.»

از مصالح مورد نیاز برای احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها از راه بهره‌برداری و استخراج سنگ‌های معدنی، باید مورد تعامل قرار می‌گرفت و مجوزهای لازم از آن‌جا اخذ می‌شد. البته با توجه به سابقه‌ی پیمانکاران طرح و با وجود در اختیار داشتن معادن قدیمی، به‌منظور تأمین مصالح و سنگ در حوزه‌های دریایی کشور، نیازمند بهره‌برداری و استخراج از معادن جدیدی بودیم که در این زمینه، هماهنگی‌ها و گفت‌وگوهای اثرگذاری در سطح مدیران استان‌های ساحلی با کارشناسان شرکت آتی‌پارس صورت گرفت.» مدیرعامل شرکت آتی‌پارس، برای اولین بار در کشور و به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی، از تهیه‌ی اسکن‌های تصویری مکان احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها با در نظر گرفتن ملاحظات زیست‌بومی (اکوسیستمی) که منشأ ایجاد حساسیت در زمینه‌های زیست‌محیطی محسوب می‌شوند، خبر داد و خاطرنشان کرد: «این فرآیند با تهیه‌ی جداول و نمودارهای

عمرانی دانست و به مؤلفه‌های سنجیده‌شده‌ی مکان‌یابی بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها اشاره کرد و افزود: «با در نظر گرفتن مؤلفه‌هایی که در ادامه خواهیم گفت، مکان‌یابی بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها انجام شده است و بارگذاری روی زمینی که به همین منظور در نظر گرفته شده، صورت می‌گیرد. اما این بارگذاری با توجه به زنده بودن زمین، باید دارای ملاحظات زیست‌محیطی و با در نظر گرفتن معیارهایی از قبیل: ریخت‌شناسی (مورفولوژی) زمین، کالبدشناسی محیط، ویژگی‌های اقلیمی، بستر دریا، پس کرانه و پیش کرانه‌ی تأسیسات دریایی، هندسه‌ی ساحل، ارتفاع موج، الگوی جریان‌های دریایی و بسیاری دیگر از معیارهای فنی و مهندسی همراه باشد. البته این معیارها فصل مشترک همه‌ی مکان‌یابی‌های مربوط به احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها محسوب نمی‌شوند.»

مدیرعامل شرکت آتی‌پارس، اطلاعات دیگر مربوط به مکان‌یابی بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها را شامل: شاخص‌های اجتماعی، امنیتی و اقتصادی دانست که با اشاره به در نظر گرفتن حدود ۴۰ معیار در این زمینه همراه با اندازه‌گیری دقیق آن‌ها، خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، لایه‌های اطلاعاتی مکان‌یابی بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها به‌خوبی شناسایی شده‌اند و در صدد هستیم با روی هم‌گذاری و تحلیل این اطلاعات، به نتیجه‌ی دلخواه و انتخاب مکان‌های مناسب برسیم.»

پیمایش میدانی از دو نقطه‌ی صفر مرزی

«پیمایش میدانی برای مکان‌یابی بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها از نقطه‌ی صفر مرزی در اروند واقع در غرب کشور تا نقطه‌ی صفر مرزی در شرق کشور، یعنی خلیج گواتر در دریای عمان صورت گرفته و نقشه و مطالعات جامع آن در ۲۱ مجلد آماده شده است. این اطلاعات در نهایت، به مکان‌یابی بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها در سواحل جنوب کشور کمک خواهد کرد.»

ساداتی‌پور با بیان این مطلب، درباره‌ی تعامل‌های صورت گرفته بین سازمان‌های ذی‌ربط در امر احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها گفت: «در این موضوع خاص، ارتباط با بعضی سازمان‌ها ضروری بود؛ مانند سازمان حفاظت از محیط زیست که ملاحظات آن، به صورت حاکمیتی در مسایل زیست‌محیطی مد نظر است. سازمان مناطق آزاد تجاری-صنعتی نیز، یکی از سازمان‌های مورد تعامل ما بود، چون برخی از نقاط مکان‌یابی‌شده برای احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها، در این مناطق قرار داشت.»

وی، سازمان صنایع و معادن را یکی دیگر از سازمان‌های مورد تعامل برای احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها دانست و افزود: «سازمان صنایع و معادن، یکی دیگر از سازمان‌هایی است که به‌منظور تأمین برخی



موج‌شکن‌های ایجاد شده، به صورت چندمنظوره، اهداف دستیابی به جنبه‌های صیادی، تجاری، نظامی و مسافرتی مردم و حاکمیت را به دنبال خواهند داشت.

ثروت آفرینی، اشتغال، جلوگیری از مهاجرت مردم، به خصوص جوانان از این سواحل، از دیگر جنبه‌های برجسته‌ی احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها است.

مرزبانان تاریخی کشور

«مردم زحمت‌کش ساحل‌نشین جنوب کشور، مرزبانان واقعی تاریخ و زادبوم این مملکت و نگهداران بی‌موجب کشور هستند که همواره از این آب و خاک دفاع کرده و با حضور خود، امنیت پایدار را به منطقه ارزانی داشته‌اند.»

ساداتی‌پور با بیان این مطلب، نگاه مردم‌محور احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها را تشریح کرد و گفت: «این نگاه، امنیت، اشتغال، توسعه‌ی اجتماعی، اقتصادی، صنعتی، حضور وسیع صنایع، افزایش حضور مردم در سواحل جنوب و بالاخره توسعه‌ی پس‌کرانه و پیش‌کرانه‌ی را در پی خواهد داشت. بنابراین، موج‌شکن‌های ایجاد شده، به صورت چندمنظوره، اهداف دستیابی به جنبه‌های صیادی، تجاری، نظامی و مسافرتی مردم و حاکمیت را به دنبال خواهند داشت.»

وی به زمینه‌های تاریخی، سیاسی و اجتماعی احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها در سواحل جنوب کشور اشاره کرد و افزود: «در برهه‌ای از زمان، به دلیل رشد و توسعه‌ی سازه‌های دریایی در حاشیه‌ی جنوبی خلیج فارس و دریای عمان و به علت محرومیت و توسعه‌نیافتگی سواحل کشور، بسیاری از اهالی ثروت آفرین و شریف ساحل‌نشین ایران، به آن سوی آب رفتند تا از

خود و سرمایه‌ی خود در آن‌جا پاسداری کنند. البته، عقبه، خاک و منظور نظر آنان همواره ایران بوده است. بنابراین، با ایجاد و توسعه‌ی این حوضچه‌های آرامش، کم‌کم شاهد حضور مطمئن و پایدار این عزیزان در کشور خواهیم بود.»

مدیرعامل شرکت آتی‌پارس، چشم‌انداز احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها در سواحل جنوب کشور را، زمینه‌سازی برای رفع مشکلات ساکنان آن‌جا دانست و در این مورد خاطر نشان کرد: «ثروت آفرینی، اشتغال، جلوگیری از مهاجرت مردم، به خصوص جوانان از این سواحل، از دیگر جنبه‌های برجسته‌ی احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها است. از این رو، این طرح، در فهرست تحریم اقتصادی دشمنان علیه نظام جمهوری اسلامی قرار گرفته است و ما شاهد آن هستیم که ثبت سفارش برای تأمین تجهیزات و ادوات مورد نیاز طرح، به هر نحو و تحت عنوان بنادر کوچک و موج‌شکن، به شدت توسط خارجی‌ها بایکوت و تحریم می‌شود.»

ساداتی‌پور، از وحدت، انس و الفت ایجاد شده در بین اقلیت‌های مذهبی سواحل جنوب کشور در پی احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها خبر داد و در این مورد گفت: «می‌دانیم که بخشی از ساحل‌نشینان جنوب کشور، از هم‌وطنان اهل تستن هستند که همواره از اجرای چنین طرح‌هایی استقبال کرده و آن را زمینه‌ی وحدت آفرینی بین ایرانیان مسلمان در برابر دشمنان خوانده‌اند. مثلاً در یکی از این بنادر کوچک، وقتی پیمانکار مسجدی احداث کرد و از مولوی محل خواست نامی به دلخواه خود بر آن بگذارد، شیخ مولوی محل، با توجه به این که اغلب اهالی اهل سنت از آن استفاده می‌کردند، نام مسجد را به اسم مبارک حضرت امام حسین(ع) مزین کرد. بنابراین، شاهد آن هستیم که احداث چنین سازه‌های دریایی - مردمی، می‌تواند تبلیغات سوء دشمنان علیه نظام جمهوری اسلامی

را از بین ببرد.»

تفکیک هزینه‌ها با توجه به مکان‌یابی

«بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها با توجه به ویژگی‌های سازه‌ای، اقلیمی و سایر معیارها از لحاظ هزینه‌بر بودن، به سه گروه تقسیم می‌شوند که هزینه‌های آن‌ها نیز، قابل تفکیک است.»

ساداتی‌پور با بیان این مطلب، بنادر کوچک و موج‌شکن‌های در حال احداث سواحل جنوب کشور را از یکدیگر متمایز کرده و گفت: «عمده‌ی بنادر کوچک و مناطق استان خوزستان و غرب استان بوشهر، با توجه به خور بودن سواحل و تعدد نهرها، نیاز به موج‌شکن ندارند و با یک لای‌روبی، اصلاح هندسی و احداث جاده‌ی دسترسی، به پناهگاه امنی بهتر از هر موج‌شکن با قابلیت طبیعی مبدل خواهند شد. در این مناطق دریایی، با هزینه کردن ۱۰ تا ۱۵ میلیارد ریال، می‌توان حوضچه‌ی آرامش ضروری را احداث و راه‌اندازی کرد.»

نوع دوم بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها را واقع در شرق استان بوشهر و برخی مناطق استان خوزستان دانست که با هزینه‌ای معادل ۳۷ تا ۳۹ میلیارد ریال، از قابلیت تبدیل شدن به سازه‌ی دریایی مورد نظر برخوردار خواهند شد و در این زمینه افزود: «این بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها با حوضچه‌ی آرامشی به وسعت ۳/۵ تا ۵ هکتار و حوضه‌ی آبخوری به عمق ۳ تا ۳/۵ متر، قابل احداث هستند.»

مدیرعامل شرکت آتی‌پارس، بنادر کوچک و موج‌شکن‌های در نظر گرفته شده در حوزه‌ی دریای عمان را پرهزینه‌ترین سازه‌های دریایی در نوع خود عنوان کرد و گفت: «با توجه به ارتفاع بالای موج و اندازه‌گیری موج برگشتی، بیش‌تر به دلیل وقوع طوفان‌ها و هندسه‌ی خاص ساحل در بنادر کوچک و موج‌شکن‌های احداثی واقع در حوزه‌ی دریای عمان، نیازمند ساخت سازه‌های دریایی از این نوع با عمق بیش‌تری هستیم که هزینه‌های احداث را به بیش از ۵۰ تا ۶۰ میلیارد ریال افزایش می‌دهد. بنابراین، هزینه‌های لازم برای احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها، به طور میانگین بین ۳۰ تا ۳۵ میلیارد ریال خواهد بود.»

ساداتی‌پور در مورد بهره‌گیری از فن‌آوری‌های نوین در ساخت بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها در سواحل جنوب کشور، توصیه‌های مقام عالی سازمان بنادر و دریانوردی را یادآور شد و گفت: «مهندس سید عطاء‌اله صدر مأموریت راهبردی به‌کارگیری فن‌آوری‌های نوین ساخت بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها را به ما محول کرده‌اند که با تربیت نیروی ماهر و کارآزموده‌ی فنی و حرفه‌ای در حوزه‌ی سازه‌های دریایی و تبدیل این مکان‌ها به کارگاه‌های آموزشی، کمبود نیروی انسانی لازم در این بخش را نیز جبران کرده‌ایم تا با توجه به استقرار و توسعه‌ی چنین سازه‌های دریایی در بخش پس‌کرانه و





با توجه به محرومیت شدید مناطق ساحلی جنوب کشور، این پروژه‌ی عظیم، باید ظرف ۲ تا ۳ سال آینده سامان‌دهی شود و به بهره‌برداری برسد؛ چرا که در مقایسه با کشورهای منطقه در این زمینه عقب هستیم و در صورت غفلت، عقب‌افتادگی ما بیش از این خواهد شد.

قلبی و عملی مردم ساحل‌نشین جنوب کشور به نیکی یاد کرد و افزود: «درجه‌ی خلوص مردم ساحل‌نشین در همراهی و همکاری با مجریان این طرح ملی بی‌نظیر است. وقتی ما می‌بینیم مردم جنوب در اوج کم‌بضاعتی، برق خانه‌ی خود را قطع می‌کنند و آن را به کارگاه موج‌شکن سازی می‌دهند، زبان از توصیف این همه از خودگذشتگی قاصر می‌ماند.»

ساداتی‌پور به نهادینه شدن نهضت احداث بنادر کوچک و موج‌شکن در اذهان مردم ساحل‌نشین جنوب اشاره کرد و اظهار داشت: «جنوبی‌ها ضرب‌المثلی دارند که می‌گویند: موج‌شکن برای مردم جنوب، مثل اکسیژن برای غواص لازم است. از این رو، رسانه‌ها نیز باید در توسعه‌ی این طرح ملی مشارکت کنند.

شرکت ما آمادگی دارد تا گزارشات ماهانه‌ی خود را که در یک سامانه‌ی نرم‌افزاری تدوین شده و دایم در حال روزآوری است، بنا به صلاح‌دید سازمان بنادر و دریانوردی و با ارایه‌ی گذرواژه (PASS WORD) در اختیار متقاضیان اطلاع‌یابی از این طرح ملی قرار دهد. البته کلیه‌ی اطلاعات مربوط به پروژه که با ظرفیت ۶۰ هزار لایه تهیه شده است، در اختیار رسانه‌ها، دانشگاهیان و فن‌سالاران قرار دارد.»

وی در پایان این گفت‌وگو، اعلام آمادگی کرد که گزارش ماهانه‌ی پیشرفت «طرح ملی احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها» با ارائه‌ی شرح تفصیلی، نمودار، عکس و حتی فایل صوتی اظهار نظرها همراه با ذکر دقیق مکان و زمان و فرد اظهار نظرکننده، در اختیار ماهنامه «بندر و دریا» قرار گیرد تا بازتاب نوشتاری این پروژه‌ی ملی، در دسترس همه‌ی مدیران، دست‌اندرکاران و مردم علاقه‌مند قرار داده شود. ■

سازمان بنادر و دریا نوردی، با توجه به وجود تشکل‌های مردم‌نهاد موجود، به نظر می‌رسد بهترین متولی برای نگهداری از این سازه‌های دریایی، همانا مردم بهره‌بردار و استفاده‌کننده از آنها هستند.»

ساداتی‌پور با بیان این مطلب، از پروژه‌ی ملی احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها به عنوان «باقیات و الصالحات» به جای مانده توسط مسئولان و مجریان آن یاد کرد و گفت: «هم‌زمان با واگذاری نگهداری از این سازه‌ها به تشکل‌های مردمی، می‌توان آموزش‌های ویژه برای این منظور را بین آنان ترویج و گسترش داد و با تعیین متولی مسئولیت‌پذیر، امور فنی چون عملیات لایروبی و تعمیرات را به خوبی و با بازده انجام داد.»

وی به کمبود زمان در اجرای این پروژه‌ی ملی اشاره کرد و افزود: «با توجه به محرومیت شدید مناطق ساحلی جنوب کشور، این پروژه‌ی عظیم، باید ظرف ۲ تا ۳ سال آینده سامان‌دهی شود و به بهره‌برداری برسد؛ چرا که در مقایسه با کشورهای منطقه در این زمینه عقب هستیم و در صورت غفلت، عقب‌افتادگی ما بیش از این خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت آتی‌پارس، به ثروتمند بودن مردم مناطق ساحلی کشورهایی چون پاکستان و هندوستان، به خاطر توسعه‌ی ساحلی و دریایی آنان اشاره و خاطر نشان کرد: «بندر کراچی و گوآتر در پاکستان و بنادری چون: بمبئی، کوچین و تری و اندروم در هندوستان، جزو ثروتمندترین مناطق این کشورها محسوب می‌شوند که باید به عنوان الگوی توسعه‌ی بنادر ایران مورد توجه قرار بگیرند.»

ساداتی‌پور وجود پیشینه‌های معماری را دلیل عدم توسعه‌یافتگی سواحل کشور در دریای عمان دانست و اظهار داشت: «متأسفانه بندر چابهار دارای یک اقتصاد سوخته است و به طوری که ما شاهد هستیم، خواسته و ناخواسته، جلوی هر نوع توسعه‌ی اقتصادی در مناطق ساحلی استان سیستان و بلوچستان گرفته می‌شود.

وی از عدم رغبت سرمایه‌گذاران برای حضور در طرح‌های توسعه‌ی بندری و ساحلی، به دلیل سخت‌گیری در زمینه رعایت مسایل زیست‌محیطی انتقاد کرد و در این مورد گفت: «چرا باید فقر جامعه‌ی ما در کنار دریا نمود داشته باشد؟ با توجه به اجرایی شدن این پروژه‌ی ملی و راه‌اندازی نهضت توسعه‌ی سواحل و سازه‌های دریایی که از سواحل جنوبی کشور شروع شده است، به حق و با انصاف باید از مهندس سید عطاءاله صدر، به عنوان پدر سازه‌های دریایی ایران تقدیر و یاد کرد که اگر او با همه توان و قوای خود، پشت در پشت چنین اقدام سترگی نمی‌ایستاد، ما امکان دستیابی به فرصت دیگری برای اجرای این طرح ملی و تاریخی را نمی‌داشتیم.»

مدیرعامل شرکت آتی‌پارس، از خلوص

پیش‌کرانه، دچار اختلال در پیش‌برد پروژه‌های تکمیلی نشویم.»

وی از به‌کارگیری «فن‌آوری جیوتکس» و بومی‌سازی آن در پایلوت قشم با استفاده از توان بالای کارشناسان جوان کشور خبر داد و در این مورد گفت: «در حال حاضر، با بهره‌گیری از این فن‌آوری، توانسته‌ایم مواد اولیه‌ی مربوطه را نیز، تا حد زیادی در داخل و در کارگاه آمل فراهم آوریم. امیدواریم تا پایان شهریور ماه سال جاری، با راه‌اندازی موج‌شکن ریگوری قشم، شاهد بهره‌برداری عملی از به‌کارگیری فن‌آوری یادشده در کشور باشیم.»

مدیرعامل شرکت آتی‌پارس، از سه ویژگی اصلی «فن‌آوری جیوتکس» شامل: سرعت، کیفیت و کم‌هزینه بودن، به عنوان مزایای اصلی به‌کارگیری آن یاد کرد و افزود: «مثلاً در مورد کم‌هزینه بودن طرح، با توجه به این که بخش اعظمی از مصالح موج‌شکن مربوطه از محل بازیافت مصالح لایروبی شده تأمین می‌شود، می‌توان در مکان‌هایی که امکان تأمین و حمل مواد معدنی وجود ندارد یا در مورد هزینه‌های حمل که با توجه به حذف بارانه‌ی سوخت، بسیار بالا و غیراقتصادی است، از این فن‌آوری بهره برد.»

ساداتی‌پور شاکله‌ی اصلی تأمین مصالح سازه‌های دریایی را سوخت عنوان کرد و هزینه‌ی حمل مصالح از معدن را دچار نوسان دانست و در ادامه خاطر نشان کرد: «با این که کشور ما دارای معادن بزرگ و غنی سنگ است، ولی با حذف بارانه‌ی سوخت، عملاً گازوئیل نقش مهمی را در افزایش هزینه‌های احداث بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها ایفا می‌کند. بنابراین، به صورت موردی، در کار احداث این سازه‌های دریایی در مکان‌هایی مثل جزیره‌ی ابوموسی، درصدد تأمین مصالح از بقایای عملیات لایروبی برآمده‌ایم.»

وی، فرآیند تأمین مصالح سازه‌های دریایی را شامل ۳ مرحله‌ی استخراج سنگ و مصالح از معدن، حمل مواد معدنی به محل احداث سازه‌های دریایی و استقرار و بارگذاری مواد معدنی در دریا دانست و گفت: «با توجه به هزینه‌های سربار یاد شده در مکان‌هایی مثل استان خوزستان، به خاطر فاصله‌ی بسیار زیاد معادن از سازه‌های در حال احداث، درصدد بهره‌گیری از فن‌آوری نو برآمده‌ایم و با توجه به ساختار ماسه‌ای سواحل این استان که از نوع ریزدانه است و خوراک اصلی فن‌آوری جیوتکس محسوب می‌شود، با در نظر گرفتن جنبه‌ی آشتی با محیط زیست، ضمن رعایت ملاحظات زیست‌محیطی، به نظر می‌آید که با استفاده از این فن‌آوری، عملیات احداث از کیفیت و دوام بیش‌تری برخوردار خواهد شد.»

تعمیرات و نگهداری

«درمورد تعمیرات و نگهداری بنادر کوچک و موج‌شکن‌ها، علاوه بر تصمیمات حاکمیتی

زنگ خطر آلودگی محیط زیست دریاها به صدادرآمد

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، هشدار داد: «آلودگی‌های دریای مازندران از خط قرمز گذشته و به مرحله‌ی خطرناک و نگران‌کننده‌ای رسیده است! در همین حال، ورود فاضلاب‌های شهری و زه‌آب‌های کشاورزی به این دریا همچنان ادامه دارد.»



مازندران و ورود آب از رودخانه‌های آلوده به آن، موجب شده تا وضعیت این اکوسیستم، نامساعد و خطرآفرین به نظر برسد.

«نبوی» در مورد وضعیت حیات جانوری دریای مازندران نیز، گفت: «موضوع آلودگی زیستگاه‌های دریای مازندران نیز، حایز اهمیت است؛ چون بسیاری از گونه‌های شیلاتی مهم این دریاچه مانند ماهیان خاویاری، در رودخانه‌های حاشیه‌ی آن تولیدمثل می‌کنند.»

او وضعیت زیستی ماهیان خاویاری دریای مازندران را نگران‌کننده توصیف کرد و افزود: «آمار دقیق کاهش ذخایر ماهیان خاویاری، در مرکز ثبت گونه‌های دریایی سازمان شیلات موجود است؛ اما بیان همین نکته گویای ناگواری زیستگاه این‌گونه از ماهیان کمیاب است که: سال گذشته میزان استحصال خاویار در کشور، ۳۰۰ تن بوده، در حالی که این رقم در سال‌های نه چندان دور، دست‌کم به یک‌هزار تن می‌رسیده است.»

او ادامه داد: «متأسفانه به نسبت کاهش میزان ماهیان خاویاری، صید قانونی و غیرقانونی آن‌ها نیز افزایش یافته است. گرچه در سال‌های اخیر، فعالیت‌های چشمگیری در زمینه‌ی احیای ذخایر و رهاسازی لارو ماهیان خاویاری صورت گرفته است، اما چون توسط همه‌ی کشورهای حاشیه‌ی دریای مازندران، صید

شمالی کشور است. «نبوی» با اشاره به این که مهم‌ترین مشکل موجود در سواحل شمالی کشور، ورود فاضلاب‌های شهری، روستایی و زه آب کشاورزی به این نواحی است گفت: «بنا به مصوبه‌ی هیئت‌وزیران در خرداد ۱۳۸۸، وزارت نیرو مکلف شد برای شهرهای ۳۰هزار خانوار در مدت ۲ سال و بالاتر از آن در مدت ۵ سال، سیستم‌های تصفیه‌ی فاضلاب را راه‌اندازی کند.»

وی با بیان این مطلب که روند پیشرفت سیستم تصفیه‌ی فاضلاب در برخی از نقاط، ۶۰ تا ۷۰ درصد است، گفت: «هرچند سرعت روند این عملیات، دلخواه ما نیست، اما امیدواریم تا پایان سال ۱۳۹۰، کار تکمیل شبکه‌های فاضلاب در شهرهای ساحلی به پایان برسد.» او تأکید کرد: «سعی ما بر آن است که در سال جاری، با ایجاد مرکز پایش در استان‌های ساحلی کشور، مهم‌ترین نقاط ساحلی را از نظر آلودگی، علی‌الدرام پایش کنیم.»

معاون محیط زیست دریایی سازمان محیط زیست گفت: «عملیات راه‌اندازی سیستم تصفیه‌ی فاضلاب برخی از شهرها، حدود ۱۰ تا ۱۵ سال پیش، با توجه به میزان جمعیت آن‌ها در آن زمان آغاز شده است؛ اما با توجه به طولانی شدن زمان ساخت و چند برابر شدن جمعیت آن شهرها، سیستم‌های کنونی جواب‌گوی نیاز جمعیت آن‌ها نیست.»

وی بیش‌ترین آلودگی‌های واردشده به حوزه‌ی دریای مازندران را از جمله‌ی آلودگی‌های نفتی و فلزات سنگین دانست و ادامه داد: «دریای مازندران، یک دریاچه محسوب می‌شود و محیط اطراف آن بسته است. به این معنا که آب تنها می‌تواند به آن وارد شود و خروجی آن، تنها بخار حاصل از تبخیر آب است.» «نبوی» تأکید کرد: «خارج نشدن آب از دریای

بر پایه‌ی این گزارش، «دکتر محمدباقر نبوی»، معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، در نشست خبری که در یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی محیط زیست برگزار شد، از آلودگی میکروبی برخی سواحل استان‌های شمالی کشور خبر داد و افزود: «در استان‌های مازندران، گیلان و گلستان، به ترتیب ۲۲، ۲۲ و ۶ شناگاه وجود دارد.»

وی ادامه داد: «با توجه به پایش‌های انجام‌گرفته، برخی از این شناگاه‌ها از بار آلودگی بالایی برخوردارند که به همین سبب، امسال به دستور محیط زیست تعطیل شده‌اند.»

به گفته‌ی معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، بار آلودگی در سواحل استان مازندران بیش از سایر استان‌ها گزارش شده که همین امر، موجب آن را فراهم آورده است تا بیش‌ترین شناگاه‌های تعطیل‌شده، متعلق به این استان باشند.

او تصریح کرد: «کار پایش سواحل شمالی کشور از چهار سال پیش آغاز شده که نتیجه‌ی آن، مشخص شدن بار بالای میکروبی در شناگاه‌های





محدود کردن این ساخت‌وسازها، به قوانین موجود اضافه شده است.»

«نبوی» در مورد وضعیت آبسنگ‌های مرجانی خلیج فارس گفت: «برآوردهای اولیه نشان می‌دهند که وسعت مزارع آبسنگ‌های مرجانی در خلیج فارس، ۳۰۰ هزار هکتار است.»

او ادامه داد: «پوشش جزایر مرجانی در خلیج فارس، در جزایر فارور، بنی‌فارور، هنگام، هندورابی، خارکو، نایبند، هرمز، تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی دیده می‌شود.»

«نبوی» تصریح کرد: «در روند مطالعه‌ی وضعیت مرجان‌ها که از سال ۱۳۸۴ آغاز شده، ۱۲ نقطه‌ی مهم از نظر تراکم مرجان‌ها و سفیدشدگی این اکوسیستم‌ها به کمک GIS مورد ارزیابی قرار گرفته است که نتایج آن، در آینده‌ی نزدیک منتشر خواهد شد.»

وی، عواملی همچون ساخت‌وساز و تغییرات اقلیمی را مسبب اصلی مرگ مرجان‌ها دانست و افزود: «با توجه به پیش‌های انجام‌شده در دو سال گذشته، دمای آب خلیج فارس افزایش یافته و گاهی تا حد ۳۶ درجه نیز گزارش شده است؛ درحالی‌که میزان تحمل مرجان‌ها نسبت به گرما بین ۲۷ و ۲۸ درجه است.»

به گفته‌ی «نبوی»، بیش‌ترین میزان مرگ‌ومیر مرجان‌ها در دو سال گذشته، در عمق ۶ متری سواحل نایبند و کیش اتفاق افتاده است. ■

مقرر شد دستورالعمل‌های پاک‌سازی دریاها در قالب آیین‌نامه‌ی تدوین شود که بر اساس آن، ظرفیت مجاز آلاینده‌ی دریازسوی صنایع معین شده است.» او ابراز امیدواری کرد که تا پایان سال ۱۳۹۰، بخش عمده‌ای از دستورالعمل‌ها و استانداردهای مورد نظر آماده و تدوین شود.

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، با ابراز نگرانی از افزایش میزان ساخت جزایر مصنوعی در آب‌های خلیج فارس گفت: «خلیج فارس یک دریای نیمه‌بسته است که هر ۳ تا ۵ سال، آب آن تعویض می‌شود.»

او ادامه داد: «گرچه هر کشوری مجاز است که در سواحل تحت حمایت خود، ساخت‌وساز انجام دهد؛ اما باید دانست که به علت حجیم بودن و گستردگی این سازه‌ها، سایر مناطق در خلیج فارس نیز، تحت تأثیر قرار خواهند گرفت.»

«نبوی» در مورد اثرات منفی ناشی از ساخت این جزایر توضیح داد: «از اثرات بارز و شناخته‌شده‌ی این‌گونه ساخت‌وسازها می‌توان به اختلال در گردش طبیعی آب، بالا رفتن روند رسوب‌گذاری و باتلاقی شدن نواحی اطراف جزایر، افزایش کدورت آب و خشک شدن سواحل اشاره کرد.»

به گفته‌ی وی: «با توجه به مخالفت برخی از کشورها در سازمان ملل نسبت به ساخت جزایر مصنوعی، یک تا دو ماده به‌منظور

ماهیان خاویاری انجام می‌شود، این اقدامات آن‌طور که باید و شاید، مثمر‌تر نبوده است.» «نبوی» تأکید کرد: «به همین منظور، در توافق‌نامه‌ی که سال گذشته به امضای کشورهای حاشیه‌ی دریای مازندران رسید، قرار شد به مدت ۵ سال، صید ماهیان خاویاری در دریای مازندران ممنوع شود، تا ذخایر این نوع ماهی، دوباره احیا و کمبودهای نژادی آن بازسازی شود؛ اما متأسفانه این توافق‌نامه هنوز شکل اجرایی به خود نگرفته است.»

به گفته‌ی معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست وجود این آلودگی‌های میکروبی، به‌منزله‌ی زنگ خطری است که به ما هشدار می‌دهد؛ در صورت عدم اقدام مناسب در این زمینه، اوضاع دریای مازندران خطرناک‌تر خواهد شد.

او در ادامه، عواملی که موجب وقوع مرگ دسته‌جمعی ماهیان در خلیج فارس می‌شود را تشریح کرد و افزود: «دو عامل کاهش اکسیژن آب در اثر گرم شدن بیش از حد سواحل و افزایش مواد آلی و همچنین، افزایش بار آلودگی، موجب مرگ دسته‌جمعی ماهیان می‌شوند.»

«نبوی» از تدوین شرح خدمات آیین‌نامه‌ی پاک‌سازی دریاها خبر داد و گفت: «براساس دو بند ۱۸۷ و ۱۹۳ از قانون پنجم توسعه،

گزارشی از یک نشست آموزشی در دفتر کمیسیون ملی یونسکو

حفظ میراث فرهنگی زیر آب به نفع جامعه‌ی بشری است

منوچهر محمدی

دیده است. این سازمان، به وسیله‌ی بیانیه‌های مختلف، ضمن طرح و بررسی موضوعات و نگرانی‌های جهانی دست به هنجارسازی‌های عمومی می‌زند و با تدوین کنوانسیون‌ها و تبادل اطلاعات و تجربیات بین کشورهای مختلف، به مسایل مهم فرهنگی جهان می‌پردازد و حل دشواری‌های موجود در این زمینه را در دستور کار خود قرار می‌دهد.

وی افزود: «۱۰ سال است که از تصویب کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب می‌گذرد و کشورهایی که با توجه بیشتر در روند اجرای مفاد این کنوانسیون حضور دارند، می‌توانند به‌خوبی نقش خود را ایفا کنند.»

وی خاطرنشان کرد: امروزه به دلیل استفاده از تکنولوژی‌های پیشرفته و دسترسی افراد و سازمان‌های مختلف و همچنین، آگاهی از

«دکتر محمدرضا سعیدآبادی»، دبیرکل کمیسیون ملی یونسکو در ایران، در آغاز نشست آموزشی کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، ضمن قدردانی از شرکت‌کنندگان، گفت: «نشست حاضر، چهارمین نشست آموزشی است که در زمینه‌ی حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب تشکیل می‌شود و یونسکو با هدف برقراری صلح و آرامش بیشتر در جهان از راه گسترش عرصه‌های آموزشی فرهنگی، علوم انسانی و ارتباطات، این موضوع را دنبال می‌کند.»

«سعیدآبادی» افزود: «یونسکو در راه تحقق اهداف خود در برقراری صلح و امنیت بیشتر بین کشورها، برنامه‌های ویژه‌ای از جمله: تعامل ایده‌ها به نفع جوامع بشری، ظرفیت‌سازی با به‌کارگیری مکانیزم‌های مختلف، مانند اهدای جوایز بین‌المللی به کشورهای عضو را تدارک

میراث فرهنگی، بخش عظیمی از سرمایه و ذخیره‌های ملی و بین‌المللی است و منشأ هویت ملت‌ها را تشکیل می‌دهد. آثار تاریخی و فرهنگی در سراسر جهان، حاکی از درخشش تمدن‌هایی است که جلوه‌هایی از تاریخ، ادبیات، دانش، آداب و رسوم و آیین و فرهنگ‌ها را به نمایش می‌گذارند. ایران نیز، با برخورداری از تمدنی کهن، دارای گنجینه‌های غنی از آثار فرهنگی و تاریخی، هم در خشکی و هم در دریا است و برای حفظ و نگهداری این آثار، آسیب‌های جانی و مالی فراوانی متحمل شده است. در گذشته، حفاظت و نگهداری از موهبت‌های فرهنگی و مقابله با سودگران این آثار، همیشه محدود به جغرافیای خشکی بوده و با عنایت به این‌که دریاها و اقیانوس‌ها ۷۰ درصد وسعت کره‌ی زمین را شامل می‌شوند، توجه، حفاظت و نگهداری از میراث فرهنگی و تاریخی زیر آب، همواره مغفول مانده است.

به زیر آب رفتن آثار فرهنگی، در اثر گرم شدن اتمسفر کره‌ی زمین و تغییرات جوی، بروز حوادث دریایی در طی جا به جایی این آثار فرهنگی، وقوع حوادث غیرمترقبه‌ی طبیعی از قبیل: طوفان، سیل، سونامی، زلزله و جدال‌های انسانی صورت گرفته است. آسیب‌رسانی به آثار فرهنگی و تاریخی از راه حمل و نقل، گردشگری، ساخت‌وسازهای دریایی، فعالیت‌های صنعتی و نیز، گسترش روزافزون تجارت و سرقت‌های دریایی با توجه به تکنولوژی پیشرفته، از مهم‌ترین چالش‌های مربوط به آثار فرهنگی زیر آب در جهان به شمار می‌آید. در این میان، جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن سه دریای خلیج فارس، عمان و خزر و نیز تاریخی پرگهر و برخوردار از گنجینه‌های علمی، ادبی، تاریخی و فرهنگی در خشکی و دریا، نسبت به پاسداری و حفظ این میراث کهن، اهتمام خاص داشته و در مقابل تهدید عوامل فرهنگ‌ستیز، قاطعانه ایستاده است؛ هرچند در این راه، خسارت‌ها و زیان‌های فراوانی متحمل شده است.

به مناسبت دهمین سال تصویب کنوانسیون حفظ میراث فرهنگی زیر آب (در سال ۲۰۰۱ میلادی)، نشست آموزشی با حضور: دکتر محمدرضا سعیدآبادی، دبیرکل کمیسیون ملی یونسکو - آنتین کلمنت، معاون دفتر منطقه‌ای یونسکو در بانکوک تایلند - دکتر محمد میرشکرایبی، محقق و پژوهشگر در حوزه‌ی میراث فرهنگی - دکتر ناصر نوروز زاده چگینی، پژوهشگر و محقق در حوزه‌ی میراث فرهنگی - دکتر حمید علیزاده، رییس پژوهشکده‌ی علوم دریایی مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی - دکتر راضیه لک، سرپرست مدیریت زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی کشور - جمعی از کارشناسان مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، سازمان صنایع دستی، گردشگری و میراث فرهنگی، سازمان زمین‌شناسی، مؤسسه‌ی فرهنگی ایکوموس ایران، مؤسسه‌ی دیده‌بان یادگارهای فرهنگی و طبیعی، کمیته‌ی ملی اقیانوس‌شناسی، فرهنگستان هنر و دانشجویان این رشته، در روز دوشنبه ۳۰ خرداد ماه سال جاری در دفتر کمیسیون ملی یونسکو در تهران برگزار شد. حاضران در این گردهم‌آیی، چالش‌ها و آسیب‌های مربوط به میراث فرهنگی زیر آب را مورد بررسی و تحلیل قرار دادند و در زمینه‌ی چگونگی ارزیابی و تقویت تأثیرگذاری و کارایی مفاد کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، به بحث و تبادل نظر پرداختند.





دکتر سعید آبادی : ۱۰ سال است که از تصویب کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب می‌گذرد و کشورهایی که با توجه بیشتر در روند اجرای مفاد این کنوانسیون حضور دارند، می‌توانند به خوبی نقش خود را ایفا کنند.

در بعضی کشورها مثل موریتانی که مشمول این قوانین نبود، اموال فرهنگی غارت می‌شد؛ تا آن که این کشور از یونسکو درخواست کرد که قوانینی را برای حفاظت از این اموال به تصویب برساند. از این رو حدود ۱۵ سال به طول انجامید تا آن که سرانجام، این کنوانسیون با هدف صلح‌جویانه به تصویب رسید.

وی همچنین، با اشاره به وجود کنوانسیون‌های تدوین شده در سازمان جهانی یونسکو افزود: «از دهه ۹۰ قرن بیستم تاکنون، کنوانسیون‌های زیادی درباره میراث فرهنگی تدوین شده که معروف‌ترین آن‌ها، کنوانسیون میراث جهانی است. برخی از این کنوانسیون‌ها، مانند کنوانسیون ۱۹۵۴ لاهه، به موضوع حفاظت از میراث فرهنگی در جنگ‌های مسلحانه می‌پردازد و کنوانسیون ۱۹۷۰ به ممانعت از انتقال غیرقانونی اموال مربوط می‌شود که یکی از کنوانسیون‌های بسیار مهم در سازمان جهانی یونسکو است.»

او با بیان این که کنوانسیون حفاظت از آثار فرهنگی زیر آب، هنوز کامل نیست، ولی به نسبت قوانینی که پیش از این، از آن استفاده می‌شده، بسیار مطلوب‌تر و کارا تر است، گفت: «هم‌اکنون ۳۸ کشور، مفاد این کنوانسیون را پذیرفته‌اند. جمهوری اسلامی ایران نیز، از سال ۲۰۰۹ میلادی به آن ملحق شده است. این کنوانسیون که از سال ۲۰۰۹ به بعد، لازم‌الاجرا شده، شامل دو بخش قوانین عمومی و سازوکارهای ارتباطی بین دولت‌ها است.»

معاون دفتر منطقه‌ای یونسکو، اظهار داشت: «در کنوانسیونی که پیش از این، به منظور حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب تدوین شد، به همه‌ی پرسش‌ها پاسخ داده نشده است. یکی از مهم‌ترین پرسش‌ها این است که: اگر یک کشتی غرق شده در دریا کشف شود، مالک آن

به نفع جوامع بشری راه به‌منزله‌ی هدف اصلی سازمان یونسکو دانست و گفت: «کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب، باید در میان کشورهای عضو سازمان جهانی یونسکو رواج داده شود.»

«کلمنت» که یکی از طراحان کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب است، خاطرنشان کرد: «در اواخر دهه‌ی ۸۰ و اوایل دهه‌ی ۹۰ قرن گذشته، یونسکو به دنبال درخواست برخی از کشورها برای حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، با توجه به این که قاچاق چیان میراث فرهنگی، در بعضی از کشورها اموال فرهنگی را از زیر آب خارج می‌کردند و به غارت می‌بردند، ضرورت تهیه‌ی کنوانسیونی به‌منظور حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب را بررسی کرد و تدوین آن را در دستور کار قرار داد.»

در آغاز، قوانین این کنوانسیون، در تعداد محدودی از کشورها به اجرا درآمد. با این وجود، در بعضی از کشورهای دیگر، برخی افراد، آثار میراث فرهنگی زیر آب را از کشتی‌های غرق شده خارج می‌کردند و به غارت می‌بردند و برای حفاظت قانونی از آن آثار، هیچ اقدامی صورت نمی‌گرفت؛ تا آن که مفاد این کنوانسیون مود توجه عمومی قرار گرفت و در آن کشورها نیز، به اجرا درآمد.

هم‌زمان، کشورهای محدودی نیز، از تدوین این کنوانسیون ناراضی بودند؛ درحالی که بسیاری از کشورها معتقد بودند که باید قوانین و مقرراتی وجود داشته باشد که به موجب آن، مشخص شود چه کشوری و چه کسانی حق استخراج میراث فرهنگی را از زیر آب‌ها دارند و این که چگونه باید آن آثار را استخراج کنند و در چه کشورهایی آن را به نمایش بگذارند.

منابع و آثار فرهنگی زیر آب، فعالیت‌ها در این زمینه در حال گسترش هستند و با شناختی که از تایخ جنگ‌ها، بلایای طبیعی و حوادث غیرمترقبه موجود است و نیز، اتفاقاتی که در طول تاریخ باعث پدید آمدن آثار فرهنگی شده؛ امکان بهره‌برداری بیش‌تر از این آثار فراهم شده است.»

سعیدآبادی با اشاره به پدیده‌ی سوداگری شکارچیان، منفعت‌طلبی قاچاق‌چیان از تجارت آثار فرهنگی زیر آب، افزود: «شکارچیان و قاچاق‌چیان، به دنبال کشف این آثار و استفاده‌ی مالی از آثار فرهنگی زیر دریا هستند؛ تا به نفع خود، از این آثار بهره ببرند. در این کنوانسیون، رویکرد همکاری دولت‌ها، اساس فعالیت‌های عملیاتی و تحقیقاتی در مورد این نوع میراث فرهنگی و نیز، اصول اولیه‌ی حمایت‌گری‌های مشخص و همچنین، راهکارهای مبتنی بر تعهد برای کشورهای عضو تدوین شده است. هدف از کنوانسیون، حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب است و سعی بر آن دارد که از خارج کردن آثار زیر آب، مگر به‌منظور اهداف پژوهشی، جلوگیری کند.»

«سعیدآبادی» ادامه داد: «به اعتقاد دانشمندان، یکی از دلایل سالم ماندن آثار فرهنگی زیر آب، نبودن اکسیژن در اعماق آب است، کنوانسیون بر این اساس، اصول عملیاتی برای حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب را مشخص کرده است و بر روند عملیات اکتشاف و بازرگانی این آثار، تمرکز دارد.»

در ادامه‌ی این نشست، «تین کلمنت»، معاون دفتر منطقه‌ای یونسکو در بانکوک تایلند، در آغاز سخنان خود، حفاظت از اموال فرهنگی زیر آب





اتین کلمنت : دولت‌ها باید کسانی را که در قلمرو کشورشان به استخراج اموال فرهنگی زیر آب اقدام می‌کنند، مورد شناسایی قرار دهند و قوانین تدوین شده را به کارشناسان خود و همچنین، به استخراج‌کنندگان آثار فرهنگی زیر دریا ابلاغ کنند.

کیست؟ البته هدف اصلی در آن کنوانسیون، تعیین مالکیت اشیا نبود، بلکه حفاظت از این اموال به سود بشریت، به‌منزله‌ی هدف اصلی محسوب می‌شد.

«کلمنت» افزود: «دولت‌ها باید کسانی را که در قلمرو کشورشان به استخراج اموال فرهنگی زیر آب اقدام می‌کنند، مورد شناسایی قرار دهند و قوانین تدوین شده را به کارشناسان خود و همچنین، به استخراج‌کنندگان آثار فرهنگی زیر دریا ابلاغ کنند. اعمال قانون صدور مجوز، کنترل، اجرای عملیات حفاری و تهیه‌ی گزارش، به دولت‌ها مربوط می‌شود.»

معاون دفتر منطقه‌ای یونسکو، تصریح کرد: «یونسکو با هدف ارتقای سطح همکاری‌های بین‌المللی بین کشورها و به‌منظور این‌که کشورهای عضو بتوانند تجربیات خود برای دست‌یابی به اهداف پژوهشی را در اختیار یکدیگر قرار دهند، سازوکارهایی را پیش‌بینی کرده است. باستان‌شناسان باید به این نکته توجه کنند که شکارچیان میراث فرهنگی، حق استفاده از اشیای زیر آب را ندارند و فقط می‌توانند از آن‌ها استفاده‌ی پژوهشی کنند.»

وی با تأکید بر این مطلب که، هدف کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب، حفاظت از میراث به نفع جامعه‌ی بشری است، گفت: اصل بعدی در این کنوانسیون، آن است که اگر افرادی اقدام به حفاری در زیر آب کنند، باید باقی‌مانده‌های حفاری را به‌جا بگذارند و فقط شیء مورد نظر را از آب استخراج کنند. البته استثناهایی هم وجود دارد؛ معطوف به این‌که نباید از میراث فرهنگی، در راستای اهداف تجاری استفاده شود.»

«اتین کلمنت»، با بیان این‌که کنوانسیون مزبور، کنوانسیونی نوپا محسوب می‌شود و نیاز به توجه دولت‌ها و همکاری‌های بین‌المللی دارد، افزود: «بازدید از اشیای زیر آب برای غواصان

و توریست‌ها و پژوهشگران بسیار مهم است. بنابراین، باید قوانینی تدوین شود که این افراد به‌راحتی بتوانند از اشیای زیر آب بازدید کنند. از این رو، صنعت توریسم می‌تواند برای کشورهای مالک، درآمدزایی قابل‌توجهی داشته باشد.»

وی ادامه داد: «مقرراتی نیز، مبنی بر استفاده‌های پژوهشی و گردشگری کشورهای صاحب این اشیا و میراث‌های فرهنگی زیر آب در این کنوانسیون وضع شده است. این مقررات، به دنبال درخواست کشورها به‌منظور استفاده‌ی مالی در راستای ارایه‌ی خدمات عمومی به مردم، صورت عملی به خود گرفته است.»

معاون دفتر منطقه‌ای یونسکو، در پایان سخنان خود، خواستار تلاش بیش‌تر در زمینه‌های پژوهشی، کسب تخصص‌های غواصی توسط باستان‌شناسان و رفع ناآگاهی و کمبود اطلاع‌رسانی در ارتباط با حفاظت از آثار فرهنگی و تاریخی زیر آب شد و افزود: «اگر به رسانه‌ها مراجعه کنید، درمی‌یابید که قاچاق‌چیان زیادی وجود دارند که این آثار را از زیر آب استخراج می‌کنند و در عوض، راهکارهای قابل‌توجهی نیز، برای جلوگیری از این اقدامات وجود ندارد.»

میراث فرهنگی زیر آب، بخش‌های بالارزشی از تاریخ و هویت ملت‌ها است و فقدان آن‌ها ضعف هویت ملی، منطقه‌ای و شاید جهانی مردم را به‌همراه دارد. در راستای تلاش برای بهبود وضع مخاطره‌آمیز میراث فرهنگی زیر آب و حصول اطمینان از شناسایی، نگهداری، حفاظت و معرفی این آثار ارزنده‌ی فرهنگی، کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی و معنوی، برنامه‌ای تحت عنوان تهیه‌ی فهرست میراث فرهنگی معنوی بشری، به‌منظور ثبت آثار فرهنگی-معنوی واجد ارزش‌های جهانی را تدارک دیده است که بر مبنای ضوابط حاکم بر آن، کشورهای عضو کنوانسیون می‌توانند هر ۲ سال یک‌بار، اقدام به تهیه‌ی پرونده‌ی ثبتی (بر اساس فرمت و دستورالعمل کنوانسیون) و ارایه‌ی پیشنهاد آثار فرهنگی و معنوی در خور ویژگی‌های مدنظر کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب کنند.

پس از تصویب کنوانسیون میراث فرهنگی زیر آب در سال ۲۰۰۱ میلادی و تأکید بر تضمین و تقویت حفاظت از این آثار، به عنوان اصلی‌ترین هدف کنوانسیون، کشورهای عضو به‌منظور حفاظت از میراث فرهنگی و در نتیجه حفظ منافع بشری به صورت مستقل و یا به‌طور اشتراکی، موظف شده‌اند براساس توانایی‌های خود و منطبق با مفاد این کنوانسیون و حقوق بین‌الملل، از مؤثرترین ابزارهای موجود در زمینه‌ی حفظ میراث فرهنگی زیر آب استفاده کنند.

تضمین و تقویت نحوه‌ی حفاظت و مدیریت آثار و محوطه‌ها در زیر آب و مناطق ساحلی، به عنوان ذخیره‌های فرهنگی در جهت حفظ منابع بشری، با بهره‌گیری از کلیه‌ی توانایی‌ها و امکانات علمی و عملی کشورها به صورت

مستقل یا با همکاری‌های بین‌المللی منطبق با حقوق بین‌الملل و با اولویت حفظ اثر در وضعیت طبیعی خود و پرهیز از هر گونه دسترسی و مداخله‌ی مخرب، از مهم‌ترین اهداف کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب است.

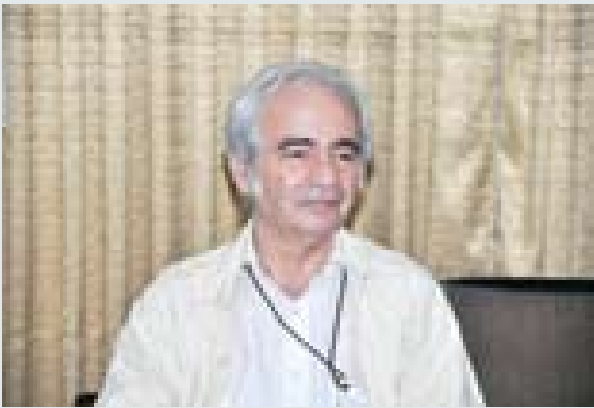
در این راستا، آموزش به صورت عمومی و تخصصی، یکی از راه‌های دستیابی به اهداف این کنوانسیون محسوب می‌شود. به همین منظور، سازمان یونسکو به‌منظور آموزش چگونگی حفاظت از میراث فرهنگی، برنامه‌های چندجانبه و متنوعی را طراحی و تدوین کرده است.

در ادامه‌ی این نشست، «محمد میرشکرایی»، محقق و مردم‌شناس، مهم‌ترین نتیجه‌ی تصویب کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب را توجه به ارزش‌ها دانست و در این مورد گفت: «همیشه ابعاد مختلفی از میراث فرهنگی مورد توجه بوده؛ ولی بیش‌تر از آن، منافع مادی آن‌ها مورد توجه دست‌اندرکاران قرار گرفته است. با این حال، در میان کنوانسیون‌های متفاوتی که تصویب شده‌اند، یکی از مهم‌ترین و ضروری‌ترین آن‌ها، همین کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب است. البته، بنا بر آن‌چه در تاریخ رخ داده است، میراث فرهنگی و آثار مربوط به آن‌ها، راه‌تنتهاروی زمین و زیر آب، بلکه به گمانم در آینده، در آسمان‌ها نیز خواهیم یافت.»

او درباره‌ی ضرورت تصویب این کنوانسیون، گفت: «مهم‌ترین نتیجه‌ی تصویب این کنوانسیون، توجه به ارزش‌هاست. در این کنوانسیون، ارزش‌های رو به فراموشی، مورد توجه واقع شده‌اند. اگر انگیزه‌ای وجود نداشته باشد که هر بار به این ارزش‌ها بپردازیم، دیری نخواهد پایید که آن‌ها را نیز نخواهیم داشت.» وی، تبیین این‌که در چه مکان‌هایی از دریا، چشمه‌ی آب گرم وجود دارد یا چه مکان‌هایی محل جمع‌شدن صدف‌ها و تولید مروارید محسوب می‌شوند را، حاصل سال‌ها تجربه‌اندوژی غواصان دانست.

او با بیان این‌که اگر به این نوع اطلاعات و راه کسب آن‌ها توجه نکنیم برای همیشه باقی نخواهند ماند، گفت: «کنون بسیاری از گونه‌های صدف، به خاطر آلودگی‌های دریایی، در حال از بین رفتن هستند. بنابراین باید چنین دانش و تجاربی را حفظ کنیم، تا بتوانیم صورت علمی به آن‌ها بدهیم و از موجودات دریایی حفاظت کنیم.»

در ادامه، «دکتر ناصر نوروززاده چگینی»، پژوهشگر و باستان‌شناس در حوزه‌ی میراث فرهنگی، با بیان این‌که میراث فرهنگی زیر آب، به‌منزله‌ی ذخیره‌ی بشری برای آیندگان است، گفت: «آگاهی‌های عمومی در دهه‌های گذشته، منجر به تدوین قواعد و قوانین مربوط به میراث فرهنگی شده است و ما موظفیم این آثار را سلامت به آیندگان بسپاریم. این دلواپسی، درحالی مطرح است که هنوز نگاه تجاری به میراث فرهنگی زیر آب، وجود دارد.»



دکتر شکرایی: مهم‌ترین نتیجه‌ی تصویب این کنوانسیون، توجه به ارزش‌هاست. در این کنوانسیون، ارزش‌های رو به فراموشی، مورد توجه واقع شده‌اند. اگر انگیزه‌ای وجود نداشته باشد که هر بار به این ارزش‌ها بپردازیم، دیری نخواهد پایید که آن‌ها را نیز نخواهیم داشت.

ژئوآرکئولوژی، ژئوآرکئولوژی دریایی است، که به بررسی پدیده‌های باستانی ساحلی و دریایی می‌پردازد.

وی همچنین افزود: «تصویری که امروزه از توزیع دریاها، خشکی و رودخانه‌ها در دست داریم، در گذشته بسیار متغیر بوده است. حدود بیست‌هزار سال پیش، سطح آب دریاها و اقیانوس‌ها، یکصد و بیست متر پایین‌تر از وضعیت فعلی قرار داشته است. بنابراین، انسان‌ها در مسیرهایی که اکنون پوشیده از آب است، می‌توانسته‌اند مهاجرت



سطح علوم دانشگاهی و دستیابی به آخرین دست‌آوردها و همچنین تربیت نیروی انسانی، از موارد دیگری است که در کنوانسیون به آن‌ها اشاره شده است.

«چگینی» در مورد تعریف میراث فرهنگی زیر آب، افزود: «تمام نشانه‌های زندگی بشری که مشخصه‌های تاریخی، فرهنگی و باستان‌شناسی را در زمان‌های گذشته، دست‌کم از یک قرن پیش با خود به همراه دارند، در این تعریف قرار می‌گیرند و شامل: مکان‌ها، سازه‌ها، بقایای انسانی، محیط طبیعی، کشتی‌ها و هواپیماهای مختلف می‌شوند. همچنین، از آن‌جا که بخش بزرگی از میراث فرهنگی زیر آب، با کشتی‌ها همراه بوده‌اند؛ تعریفی در این زمینه وجود دارد، حاکی از آن‌که: کشتی، شیئی از اموال منقول است که از چند جهت با انسان قابل مقایسه است، مانند این‌که هویت مشخص و تاریخ ساخت دارد، تابعیت، شناسنامه و نام نیز دارد.» این باستان‌شناس همچنین یادآوری کرد: «کشتی‌های غرق‌شده در مسافرت‌ها یا در زمان جنگ‌ها جزو میراث فرهنگی زیر آب محسوب می‌شوند.»

او درباره‌ی میراث فرهنگی زیر آب ایران و اعلام این‌که کشور ما خیلی دیر به این کنوانسیون پیوسته است، گفت: حجم قابل توجه‌ای از این آثار فرهنگی در زیر آب‌های ایران قرار دارد، لذا اهمیت دارد که توجه ویژه‌ای به این مناطق داشته باشیم. در این زمینه می‌توان به مناطق مختلفی از جمله: سواحل خلیج فارس و آثاری که در آن کشف شده است، انزلی با بقایای کشتی‌های غرق‌شده در آن و نیز، برکه‌ی تخت سلیمان، دریاچه‌ی ارومیه و دریاچه‌ی نمک اشاره کرد که از اهمیت زیادی برخوردار هستند.

«چگینی» با بیان این‌که در ایران، حجم زیادی از میراث فرهنگی زیر آب وجود دارد، خاطر نشان کرد که: «هم‌اکنون کشتی‌ها و محموله‌هایی در زیر آب‌های بندر انزلی، نکاء، محمودآباد و در خلیج فارس و همچنین در آب‌های داخلی، مثل برکه‌ی تخت سلیمان و دریاچه‌ی ارومیه کشف شده است. از این رو، با توجه به شرایط ملی و بین‌المللی، باید قوانین مناسبی برای حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، به تصویب رساند.»

«چگینی» همچنین یادآور شد: «تصویب لایحه‌ی مجازات تخریب‌کنندگان آثار فرهنگی زیر آب، تدوین دستورالعمل ساخت و راه‌اندازی تأسیسات صنعتی و نظامی با حفظ رعایت فاصله از میراث فرهنگی زیر آب، ثبت آثار فرهنگی زیر آب و تهیه‌ی فهرست این آثار، از جمله اقدامات مؤثری است که باعث حفاظت از این آثار می‌شود.»

او با تأکید بر این مهم، که به هیچ‌وجه نباید از میراث فرهنگی زیر آب بهره‌برداری تجاری شود، گفت: «باید از هر گونه مداخله و خارج کردن اثر فرهنگی از محیط خود پرهیز کرد. توسعه‌ی مستمر توانمندی‌های علمی با ارتقای

وی افزود: «در چند دهه‌ی اخیر، در اثر راه‌اندازی تأسیسات صنعتی، نظامی و فعالیت‌های غیرمجاز و ساخت و سازهای شهری و صنعتی و ایجاد اسکله‌های دریایی و بندری، میراث فرهنگی زیر آب، در مخاطره‌ای جدی قرار گرفته است. از این رو، دولت‌ها، مؤسسات علمی و پژوهشی و همه مردم موظفند با استفاده از امکانات علمی، فنی و همچنین، توان ملی و همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی موجود، نسبت به حفاظت از این میراث اقدام کنند.»

او با بیان این‌که سال جاری میلادی، «سال میراث فرهنگی زیر آب» نام‌گذاری شده است، گفت: «در کنار کنوانسیون‌های مختلف مدون شده، کشورهای ذی‌نفع در حوزه‌ی میراث فرهنگی زیر آب، قوانین و ضوابط خود را به کار می‌برند. کشورهایی مانند: تونس، پرتغال، چین، آمریکا، استرالیا و انگلیس، با به‌کارگیری این ضوابط، تلاش می‌کنند از هر گونه آسیب‌رسانی به حوزه‌ی میراث فرهنگی زیر آب جلوگیری کنند؛ هرچه هنوز هم نگاه تجاری نسبت به میراث فرهنگی زیر آب وجود دارد. به این ترتیب، آگاهی عمومی در دهه‌های گذشته، منجر به تدوین قوانین نحوه‌ی برخورد با میراث فرهنگی زیر آب شده است.»

وی ادامه داد: «از اهداف اصلی کنوانسیون حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، علاوه بر حفاظت از میراث فرهنگی آب‌های داخلی شامل: دریاها، دریاچه‌ها، برکه‌ها و کرانه‌ی رودخانه‌ها، می‌توان به حفاظت از بقایای میراث فرهنگی در مجمع‌الجزایرها و آب‌های آزاد نیز، اشاره کرد. همچنین، کشورها موظف هستند تا به صورت مشترک یا مستقل، از امکانات خود در این زمینه استفاده کنند.»

«چگینی» با بیان این‌که در ایران، حجم زیادی از میراث فرهنگی زیر آب وجود دارد، خاطر نشان کرد که: «هم‌اکنون کشتی‌ها و محموله‌هایی در زیر آب‌های بندر انزلی، نکاء، محمودآباد و در خلیج فارس و همچنین در آب‌های داخلی، مثل برکه‌ی تخت سلیمان و دریاچه‌ی ارومیه کشف شده است. از این رو، با توجه به شرایط ملی و بین‌المللی، باید قوانین مناسبی برای حفاظت از میراث فرهنگی زیر آب، به تصویب رساند.»

«چگینی» همچنین یادآور شد: «تصویب لایحه‌ی مجازات تخریب‌کنندگان آثار فرهنگی زیر آب، تدوین دستورالعمل ساخت و راه‌اندازی تأسیسات صنعتی و نظامی با حفظ رعایت فاصله از میراث فرهنگی زیر آب، ثبت آثار فرهنگی زیر آب و تهیه‌ی فهرست این آثار، از جمله اقدامات مؤثری است که باعث حفاظت از این آثار می‌شود.»

او با تأکید بر این مهم، که به هیچ‌وجه نباید از میراث فرهنگی زیر آب بهره‌برداری تجاری شود، گفت: «باید از هر گونه مداخله و خارج کردن اثر فرهنگی از محیط خود پرهیز کرد. توسعه‌ی مستمر توانمندی‌های علمی با ارتقای



دکتر چگینی:

در چند دهه‌ی اخیر، در اثر راه‌اندازی تأسیسات صنعتی، نظامی و فعالیت‌های غیرمجاز و ساخت و سازهای شهری و صنعتی و ایجاد اسکله‌های دریایی و بندری، میراث فرهنگی زیر آب، در مخاطره‌ای جدی قرار گرفته است.

کنند. از نمونه‌های بارز آن، می‌توان به خلیج فارس، دریای برینگ (بین آلاسکا و روسیه) و دریاهای بین شرق آسیا و استرالیا اشاره کرد. بنابراین، در اثر بالا آمدن آب دریاها بسیاری از آثار باستانی، اکنون در بستر دریاها مدفون شده‌اند.

«علی‌زاده» درباره‌ی نوسان سطح آب دریاچه‌های داخلی ایران، گفت: «دریاچه‌های داخلی نیز، دارای نوسان سطح آب هستند که اغلب با سرعت بیش‌تری روی می‌دهد. مانند: تراز آب دریای خزر که در صد سال گذشته، تنها حدود سه متر نوسان داشته است.»



دکتر علی‌زاده:

در گذشته، برای ترابری کالا و کشورگشایی، از مسیرهای دریایی استفاده می‌شده است. هنگام عبور از دریاها و در حوادث مختلف، کشتی‌هایی غرق شده‌اند و به بستر دریاها رفته‌اند. در بستر دریاها نیز به دلیل کمبود اکسیژن و همچنین، پوشیده شدن آن بستر با رسوب، امکان از بین رفتن آثار کم‌تر است.

وی افزود: «در حدود هشت‌هزار سال پیش، تراز آب خزر، حدود بیست‌وپنج متر از تراز امروزی پایین‌تر بوده که احتمالاً تقارن با شکل‌گیری تمدن‌های اولیه در اطراف این دریا داشته است. در پیرامون دریای خزر، رودخانه‌های زیادی وجود دارند که در زمان‌های گذشته، در جلگه‌ی خزر بارها تغییر مسیر داده‌اند. بنابراین، تغییر مسیر رودخانه‌ها در سیلاب‌های بزرگ، می‌توانسته است آثار متعددی را در خود مدفون کرده باشد.»

وی، همچنین ادامه داد: «در گذشته، برای ترابری کالا و کشورگشایی، از مسیرهای دریایی استفاده می‌شده است. هنگام عبور از دریاها و در حوادث مختلف، کشتی‌هایی غرق شده‌اند و به بستر دریاها رفته‌اند. در بستر دریاها نیز به دلیل کمبود اکسیژن و همچنین، پوشیده شدن آن با رسوب، امکان از بین رفتن آثار کم‌تر است.»

«علی‌زاده» با بیان این‌که آثار باستانی گذشته، عمدتاً به دلیل تغییر تراز آب دریاها، تغییر مسیر رودخانه‌ها و حمل‌ونقل دریایی، به زیر آب فرورفته‌اند، گفت: «کنون در بستر دریاها و سواحل، آثار میراث فرهنگی زیادی مدفون شده‌اند که برای مطالعه‌ی آن‌ها، باید از علوم بین‌رشته‌ای کمک گرفت. استفاده از روش‌های مختلف زمین‌شناسی برای اکتشاف و مطالعه‌ی آثار باستانی ضروری است. از روش‌های ژئوفیزیکی مختلفی برای نقشه‌برداری، تعیین شکل و تبیین ابعاد آثار باستانی در بستر دریاها و ساحل استفاده می‌شود. روش‌های ژئوشیمیایی نیز، برای تعیین سن و بازسازی محیط گذشته، مورد استفاده قرار می‌گیرند.»

«علی‌زاده» خاطرنشان کرد: «محیط‌های دریایی پیرامون ایران، به‌ویژه خلیج فارس و دریای خزر، غنی از آثار باستانی هستند. دانش ژئوارکئولوژی دریایی، از راه برگزاری دوره‌های آموزشی کوتاه‌مدت و دوره‌های مقطعی، می‌تواند به شناخت و حفظ میراث فرهنگی دریایی کشور کمک کند.»

در پایان این نشست، «دکتر راضیه لک»، رسوب‌شناس و سرپرست مدیریت زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی کشور، در خصوص به‌کارگیری روش‌های نوین شناسایی میراث فرهنگی زیر آب، گفت: «برای شناسایی میراث فرهنگی زیر آب، از ابزارها و روش‌های مختلفی، از جمله: تصویربرداری سونار از بستر دریا، لرزه‌نگاری با قدرت تفکیک بالا در محیط‌های آبی و GPR در محیط‌های ساحلی، مغناطیس‌سنج دریایی و بررسی رسوبات بستر دریا و مغزه‌های رسوبی استفاده می‌شود.» وی درباره‌ی روش تصویربرداری سونار از بستر دریا گفت: «در این روش، با استفاده از دستگاه‌هایی از قبیل ساید اسکن سونار یا مولتی‌بیم، تصاویر سونار از بستر دریا، وضعیت ریخت‌شناسی، توپوگرافی، اشیاء و کشتی‌های غرق شده را می‌توان مشاهده کرد. این تصاویر، می‌توانند مسیر عبور کاروان‌های

قدیمی، محل آتش‌کده‌ها، دیوارها و شهرهای مدفون شده را تشخیص کنند.» «لک»، درباره‌ی استفاده از تجهیزات مربوط به روش لرزه‌نگاری با قدرت تفکیک بالا در محیط‌های آبی و GPR در محیط‌های ساحلی، گفت: «این تجهیزات، پروفیل‌های لرزه‌ای از وضعیت زمین‌شناسی و رسوبات زیر بستر دریا را با قدرت تفکیک بالا و نفوذ حداکثر ۵۰ متر در اختیار می‌گذارند. از تجزیه و تحلیل این پروفیل‌ها، کانال رودخانه‌های قدیمی، سواحل قدیمی، وضعیت تغییرات سطح آب دریا و اشیاء مدفون شده در زیر رسوبات را می‌توان شناسایی کرد.»

وی همچنین، در خصوص استفاده از روش مغناطیس‌سنج دریایی، گفت: «دستگاه مگنتومتر دریایی، با حرکت در نزدیکی بستر، تغییرات شدت مغناطیسی را به صورت آنلاین ارائه می‌دهد. وقتی در یک منطقه‌ی مشخص، برداشت‌ها انجام شوند، نقشه‌ی انومالی‌های مغناطیسی قابل مشاهده است و آن‌گاه از روی این نقشه می‌توان اشیاء یا کشتی‌های غرق شده را به‌درستی شناسایی کرد.»

سرپرست مدیریت زمین‌شناسی دریایی سازمان زمین‌شناسی کشور، درباره‌ی روش بررسی رسوبات بستر دریا و مغزه‌های رسوبی، گفت: «در مطالعات پالئوژئوگرافی (جغرافیای دیرینه) با استفاده از مغزه‌های رسوبی در نواحی دریایی و ساحلی، مکان‌هایی که در گذشته شرایط مساعدی برای زندگی داشته‌اند، شناسایی می‌شوند و با استفاده از روش‌های سن‌سنجی، به‌ویژه روش ایزوتوپ کربن ۱۴، زمان‌هایی که تمدن‌های بزرگ در یک منطقه شکل گرفته‌اند، مشخص می‌شوند. با تلفیق نتایج به‌دست‌آمده، مکان و عمق مناسب برای جست‌وجوهای بعدی شناسایی خواهد شد.»

وی خاطرنشان کرد: «روش‌های ۱ تا ۳، همگی در زمره‌ی روش‌های غیرمستقیم و دورسنجی محسوب می‌شوند. از این‌رو، هیچ‌گونه آسیبی به میراث فرهنگی مغروق نخواهند رساند. از آن‌جا که روش‌های بیان شده، بسیار هزینه‌بر هستند و ضرورت برخورداری از دانش فنی بالایی را ایجاد می‌کنند؛ باید در این پژوهش‌ها اهداف مختلفی در نظر گرفته و دنبال شوند.»

«لک» پیشنهاد کرد: «در پژوهش‌های زمین‌شناسی دریایی، به‌ویژه ژئوفیزیک دریا، باید مطالعات باستان‌شناسی زمین دریایی (مارین ژئوارکئولوژی) نیز در نظر گرفته شود و متخصصین مختلف، از جمله زمین‌شناسان و باستان‌شناسان، باید همکاری‌های مشترکی با یکدیگر داشته باشند. در حال حاضر، مدیریت زمین‌شناسی دریایی، که به‌عنوان ارگان پیش‌تاز در به‌کارگیری روش‌های نوین بیان شده است، آمادگی خود را به‌منظور همکاری‌های مشترک در زمینه‌ی بررسی‌های میراث فرهنگی زیر آب اعلام می‌کند. ■

نفس دریاچه ارومیه به شماره افتاده است!

آیا دریاچه‌ی ارومیه، به سرنوشت غمگنانه‌ی دریاچه‌ی آرال دچار خواهد شد؟

وزارت نیرو، سازمان محیط زیست و استانداری آذربایجان برای یک دوره‌ی ۵ ساله با اعتباری بالغ بر ۱۳ هزار و ۲۰۰ میلیارد دلار اجرا خواهد شد. وی تأکید کرد: «موضوع نقل و انتقال آب حوزه به حوزه، از جمله‌ی ۲۴ طرحی که برای نجات دریاچه‌ی ارومیه در نظر گرفته شده است، محسوب نمی‌شود؛ ولی می‌تواند راه‌حل مناسبی برای تأمین میزان آبی باشد که قرار است مصارف کشاورزی در حوزه‌ی آبخیز داری دریاچه‌ی ارومیه را تأمین کند.» مدیر پروژه و طرح ملی حفاظت از تالاب‌های ایران گفت: «کارشناسان معتقدند، بهترین راه نجات دریاچه‌ی ارومیه، استفاده از آب جاری در حوزه‌ی آبریز آن است؛ چون انتقال آب حوزه به حوزه، مشکلات زیست‌محیطی خاص خود را به همراه دارد.» وی یادآور شد: «برای بهبود وضعیت دریاچه‌ی ارومیه، ۲۴ طرح فرابخشی در طرح مدیریت جامع این دریاچه آماده شده است که وزارت نیرو، سازمان محیط زیست، وزارت جهاد کشاورزی و استانداری‌های واقع در حوزه، با بودجه‌ای معادل ۱۳ هزار و ۲۰۰ میلیارد ریال، بایستی آن‌ها را اجرا کنند.»

زیست، مطالعاتی برای جلوگیری از این بحران آغاز کردند؛ اما به دلیل آن‌که آب این دریاچه وابسته به جریان آب بین‌حوزه‌ای بود، از لحاظ اقتصادی، فنی و اجتماعی، مشکلات بسیاری به همراه داشت. از این رو، نتوانستند از خشک شدن آن جلوگیری کنند.» وی، با اشاره به میزان تقریبی ۷۶ درصد خشک‌سالی در ایران و اهمیت روزافزون توجه به تالاب‌های کشور، گفت: «با پدیداری دوره‌ی خشک‌سالی، اهمیت آب و تالاب، بیش از پیش نمایان می‌شود.» مدیر پروژه و طرح ملی حفاظت از تالاب‌های ایران، از مشخص شدن میزان حقایقه‌ی استان‌ها برای تأمین آب دریاچه‌ی ارومیه خبر داد و افزود: «براساس این مصوبه، استان‌های آذربایجان غربی، آذربایجان شرقی و کردستان، با به ترتیب: ۱۸۷۰، ۲۷۰ و ۹۵۹ میلیون مترمکعب آب، باید حقایقه‌ی ۳/۱ میلیارد مترمکعبی آب دریاچه‌ی ارومیه را تأمین کنند.» «نظری‌دوست» تصریح کرد: «از محل صرفه‌جویی در آب‌های کشاورزی نیز، حدود ۱/۵ میلیارد متر مکعب آب در سال صرفه‌جویی می‌شود که این طرح توسط

کاهش نزولات آسمانی در ۱۵ سال گذشته تا حد یک‌سوم، استفاده‌ی بی‌رویه از آب رودخانه‌های منتهی به دریاچه‌ی ارومیه و افزایش دمای منطقه به میزان دو درجه‌ی سانتی‌گراد، موجب شده دریاچه‌ی ارومیه به وضعیت نامطلوبی دچار شود.

سرنوشت دریاچه‌ی آرال در انتظار دریاچه‌ی ارومیه

به گفته‌ی مدیر پروژه و طرح ملی حفاظت از تالاب‌های ایران، دریاچه‌ی آرال در روسیه که ۱۵ برابر دریاچه‌ی ارومیه وسعت داشت، خشک شده است و اکنون نیز، دریاچه‌ی ارومیه در وضعیتی مشابه دریاچه‌ی آرال قرار دارد. «علی نظری‌دوست»، در نشست خبری «بررسی آخرین وضعیت دریاچه‌ی ارومیه» گفت: «دریاچه‌ی آرال در روسیه، از دهه‌ی ۱۳۷۰ شروع به خشک شدن کرد.» مسئولان و دست‌اندرکاران حفاظت از محیط

«نظری دوست» تأکید کرد: «یکی از ۲۴ طرحی که توسط سازمان محیط زیست و منابع طبیعی استان آذربایجان غربی اجرا می‌شود، ایجاد ایستگاه‌های پایش در مدخل‌های ورودی آب دریاچه‌ی ارومیه است که باعث کنترل آب ورودی به دریاچه از طرف استان‌های مختلف خواهد شد.»

وی افزود: «همچنین، احداث یک ایستگاه ثابت اندازه‌گیری تراز آبی و ارایه‌ی نتایج به ستاد مدیریت جامع دریاچه‌ی ارومیه، از دیگر طرح‌هایی است که توسط سازمان محیط زیست اجرا می‌شود.»

مدیر احیای دریاچه‌ی ارومیه، با بیان این‌که

نباید به دلیل بزرگ بودن دریاچه‌ی ارومیه، تصور کرد که این دریاچه هرگز خشک نمی‌شود، گفت: «با آن‌که دریاچه‌ی آرال، ۱۵ برابر دریاچه‌ی ارومیه وسعت داشت، هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد آن خشک شده است.»

وی تأکید کرد: «اگر همه‌ی طرح‌های مربوط به انتقال آب از دیگر حوزه‌ها، حفاظت و مدیریت آب دریاچه‌ی ارومیه، به‌درستی اجرا شوند و همچنین، از سال‌های آبی نرمالی در منطقه برخوردار باشیم، سالانه می‌توان ۶/۸ میلیارد مترمکعب آب دریاچه را تأمین کرد؛ که با این شرایط، دو سال طول خواهد کشید تا آب دریاچه‌ی ارومیه به تراز اکولوژیکی خود

برسد.» او تصریح کرد: «توجه به این نکته ضروری است که در حال حاضر، آب دریاچه‌ی ارومیه به میزان ۲/۶ متر پایین‌تر از سطح تراز اکولوژیکی آن است و سطح اکولوژیکی آن نیز، ۲ متر از حداقل آب دریاچه‌ی ارومیه پایین‌تر است.»

«نظری دوست» با بیان این‌که امکان عدم برداشت آب از دریاچه‌ی ارومیه طی دو سال منتفی است، افزود: «بنابراین، سال‌های بیش‌تری به طول خواهد انجامید تا آب به سطح تراز مورد نیاز برای نجات دریاچه‌ی ارومیه برسد.»

مدیر پروژه‌ی بین‌المللی حفاظت از تالاب‌ها، با بیان این مطلب که تعدادی از این ۲۴ طرح، از جمله طرح‌های اولویت‌دار محسوب می‌شوند، افزود: «لایروبی رودخانه‌های منتهی به دریاچه، به‌منظور کاهش تبخیر، اجرایی‌شدن مصرف بهینه‌ی آب کشاورزی و بارورسازی ابرها، از جمله‌ی طرح‌های اولویت‌دار وزارت نیرو، اجرای روش‌های نوین آبیاری، اجرای سند ملی الگوی مصرف بهینه‌ی آب کشاورزی، از طرح‌های اولویت‌دار جهاد کشاورزی و ایجاد ایستگاه‌های پایش برای ثبت آب ورودی، اندازه‌گیری نوسانات دریاچه‌ی ارومیه و تأمین شرایط زیستی مورد نیاز زیست‌مندان، از جمله طرح‌های اولویت‌دار سازمان محیط زیست به شمار می‌آیند.»

بارش ۱۰ میلیارد تن نمک، کشور را فرامی‌گیرد

با خشک‌شدن دریاچه‌ی ارومیه، زندگی شش میلیون نفر در آن منطقه به خطر می‌افتد و ریزگردهایی که اکنون از کشورهای همسایه به سوی شمال ایران می‌آیند و کشور ما را دچار بحران کرده است، این بار به صورت ریزگردهای نمک، زندگی در این نواحی را نابود خواهند کرد.

معاون محیط طبیعی سازمان حفاظت محیط زیست، درباره‌ی خطرات ناشی از خشک شدن دریاچه‌ی ارومیه هشدار داد: «با کاغذبازی و مصوبه به جایی نمی‌رسیم و با ادامه‌ی روند فعلی، این دریاچه سرانجام خشک خواهد شد.»

«محمدباقر صدوق»، معاون محیط طبیعی سازمان حفاظت محیط زیست، در نشست خبری «آخرین وضعیت دریاچه‌ی ارومیه»، در پاسخ به سؤال خبرنگاران که تا چه حد به نجات دریاچه‌ی ارومیه امیدوار هستید، گفت: «واقعیت این است که طبیعت با کسی شوخی ندارد، در صورتی که اقدام جدی برای نجات دریاچه‌ی ارومیه صورت نگیرد، این دریاچه خشک خواهد شد.»





آذربایجان غربی، اخیراً موفق شده است، اجرای پروژه‌های به‌منظور انتقال آب شیرین به جزایر دریای ارومیه، با استفاده از لوله‌کشی را در کمیسیون زیربنایی دولت تصویب کند، که به‌زودی، با ۱۸ کیلومتر لوله‌کشی به جزیره‌ی اشک، که یکی از پایگاه‌های مهم نگهداری گوزن زرد است، آب شیرین آن‌جا تأمین خواهد شد.»

به گفته‌ی «عباس‌نژاد»، برای اجرای این پروژه که در سال جاری آغاز می‌شود، ۵۰۰ میلیون تومان اعتبار از محل اعتبارات استانی، در نظر گرفته شده است.

مدیرکل حفاظت محیط زیست آذربایجان غربی، تصریح کرد: «با استفاده از هلی‌کوپتر و هواپیماهای پاورکرافت، وضعیت دریای ارومیه به طور مستمر بررسی می‌شود.» ■

«عباس‌نژاد» با بیان این‌که تنها راهکار نجات دریای ارومیه از این وضعیت، تأمین ۱/۳ میلیارد مترمکعب آب به عنوان حقیقه برای این دریای است، گفت: «اکنون، ۲ هزار و ۷۰۰ کیلومتر مربع مساحت دریای ارومیه، به شوره‌زار تبدیل شده و از سوی دیگر، ظاهر شدن گنبدهای نمکی در این دریای، مدیریت آن را با معضلات جدی روبه‌رو کرده است.»

مدیرکل حفاظت محیط زیست آذربایجان غربی، افزود: «در شمال دریای ارومیه، پسروی کم‌تری نسبت به جنوب این دریای وجود دارد؛ ولی قسمت‌های جنوبی در برخی جاهای دریای، تا ۱۰ کیلومتر پسروی کرده است.»

وی با بیان این‌که در حال حاضر، درجه‌ی حرارت منطقه حدود ۲ درجه افزایش پیدا کرده است، تصریح کرد: «به این ترتیب، میزان تبخیر دریای ارومیه، با شدت بیشتری انجام می‌شود. از این رو، باید به‌منظور حفظ آب‌های حوزه‌ی دریای، اقدامات جدی‌تری انجام شود.»

«عباس‌نژاد» با بیان این‌که انتقال آب بین حوزه‌های را می‌توان به عنوان یکی از گزینه‌های مدیریت آب دریای ارومیه در نظر گرفت، گفت: «اما نباید این موضوع باعث ایجاد وابستگی دریای ارومیه به آب حوزه‌های اطراف شود؛ بلکه باید با مدیریت دقیق و جامع، آب موجود در حوزه‌ی ارومیه را حفظ کنیم.»

وی در مورد پرندگان مهاجر دریای ارومیه گفت: «با توجه به افزایش میزان نمک در دریای ارومیه، بسیاری از پرندگان، از جمله فلامینگوها که به این دریای مهاجرت می‌کنند، بر اثر نشست نمک بر پر و بال‌شان، دچار مشکل می‌شوند و امکان پرواز از آن‌ها گرفته خواهد شد.»

به گفته‌ی مدیرکل حفاظت محیط زیست آذربایجان غربی: «این استان با احیا و آب‌رسانی به مراکز و تالاب‌هایی که اغلب پرندگان مهاجر به آن‌جا مراجعه می‌کنند، سعی در بهبود وضعیت این زیستگاه‌ها دارد. همچنین، بسیاری از دوستداران محیط زیست، با دیدن پرندگان نمک‌آلود، ضمن شست‌وشوی پروبال آن‌ها، زمینه‌ی رهاسازی این پرندگان را نیز، فراهم می‌کنند.»

وی افزود: «البته جزیره‌های اشک و کبودان که در داخل دریای ارومیه قرار دارند و به‌منزله‌ی زیستگاه‌های مهم حیات وحش شناخته شده‌اند، تاکنون شاهد مرگ‌ومیر پرندگان و دیگر اعضای حیات وحش نبوده‌اند.»

وی افزود: «اداره کل حفاظت محیط زیست

او ادامه داد: «با خشک شدن دریای ارومیه، زندگی شش میلیون نفر در این منطقه به خطر می‌افتد و ریزگردهایی که اکنون از کشورهای همسایه به سوی شمال ایران می‌آیند و کشور ما را دچار بحران کرده‌اند، این بار به صورت ریزگرد نمک، قسمت اعظمی از کشور را تحت تأثیر خود قرار می‌دهند و زندگی در این نواحی را نابود می‌کنند.»

معاون محیط طبیعی سازمان حفاظت محیط زیست، تصریح کرد: «با خشک شدن دریای ارومیه، بیش از ۱۰ میلیارد تن نمک به صورت گردوغبار و طوفان بر سر مردم این ناحیه خواهد بارید. البته این بحران، نه تنها گریبان مردم آذربایجان را می‌گیرد، بلکه همه‌ی مناطق کشور را تحت تأثیر خود قرار خواهد داد.»

«صدوق» تأکید کرد: «پدیده‌های زیست‌محیطی، پدیده‌های تدریجی محسوب می‌شوند. حدود ۱۰ سال است که روند خشک شدن دریای ارومیه آغاز شده است و امروز کم‌آبی آن نیز، بیش از پیش مشاهده می‌شود.»

او با انتقاد از عملکرد دستگاه‌های اجرایی در نجات دریای ارومیه تصریح کرد: «با کاغذبازی و مصوبه به جایی نمی‌رسیم. با شرایط فعلی، اگر عزمی جدی صورت نگیرد و مصوبات ما اجرایی نشوند؛ شرایط روزبه‌روز، بحرانی‌تر و فاجعه‌بارتر خواهد شد.» صدوق تأکید کرد: «کاری نکنیم که دریای ارومیه خشک شود و آینده گان ما را به خاطر این کم‌کاری نفرین کنند.»

پسروی ۱۰ کیلومتری دریای ارومیه

مدیرکل حفاظت محیط زیست استان آذربایجان غربی، با عنوان این‌که تنها راهکار نجات دریای ارومیه از این وضعیت تأمین ۱/۳ میلیارد مترمکعب حقیقه‌ی دریای است، گفت: «دریای ارومیه در قسمت‌های جنوبی، تا ۱۰ کیلومتر پسروی کرده است.»

«غلامعباس عباس‌نژاد» در نشست خبری «آخرین وضعیت دریای ارومیه» که در سازمان محیط زیست برگزار شد، گفت: «دریای ارومیه، بیست‌مین دریای جهان و دومین دریای شور جهان است که طی ۱۵ سال گذشته با کاهش نزولات جوی در این منطقه روبه‌رو بوده و هم بر اثر استفاده‌ی بی‌رویه از آب‌های سطحی و زیرزمینی اطراف به خشک‌شدگی تدریجی دچار شده است.

وی افزود: «در حال حاضر، میزان نمک دریای ارومیه، به میزان ۳۸۰ تا ۴۰۰ گرم در لیتر است و از آن‌جا که این نمک، کریستالیزه شده است، وضعیت بسیار خطرناکی را در منطقه رقم زده است.»

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

که حاکی از زحمات و توانمندی های شما در صنعت دریانوردی کشور می باشد،

تبریک عرض نموده و موفقیت و سربلندی حضرت تعالی

را از درگاه ایزدمنان مسئلت می نمایم.

اصغر دیدار

مدیر عامل شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی محور طلایی

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

با کمال مسرت انتصاب جنابعالی را به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

صمیمانه تبریک عرض نموده، امید است که با تکیه بر پروردگار متعال

و در سایه همت و دانش حضرت تعالی، مبین مان مرزهای

توسعه و بالندگی را پشت سر گذارد.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت کشتیبان جنوب بندر

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)
با کمال مسرت، انتخاب و انتصاب جنابعالی را به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی

بندر امام خمینی (ره)

که نشان دهنده لیاقت و مدیریت توانمند شما می باشد،
صمیمانه تبریک عرض نموده، توفیق روزافزونتان را از
خداوندمنان خواستاریم.

نوروز طیبی صدرآبادی

مدیر عامل شرکت خدمات ناپندگی کشتیرانی راه جنوب

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

با کمال مسرت انتصاب جنابعالی را به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی

بندر امام خمینی (ره)

که گواه بر کوشش خستگی ناپذیر و تلاش بی‌پایان شما
برای رشد و بالندگی صنعت دریانوردی مبین همزمان
است، صمیمانه تبریک عرض نموده و سعادت و پیروزی
روزافزونتان را از درگاه ایزدمنان خواستاریم.

کاپیتان هاشم هاشم پور

مدیر ترمینال کشتیرانی بندر امام خمینی (ره)

شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

انتصاب و انتخاب جنابعالی را که نشان از لیاقت و شایستگی می باشد، به سمت مدیر منطقه
ویژه اقتصادی بندر امام خمینی تبریک عرض نموده، توفیق روزافزون حضرتعالی را در
پیشبرد اهداف ارزشمند صنعت دریایی و توسعه پایدار از خداوند سبحان مسئلت داریم.

هیئت مدیره و مدیر عامل شرکت رهیاب رایانه گستر

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

ضمن عرض تبریک و ابراز خرسندی انتصاب ارزشمند جنابعالی به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

را صمیمانه تبریک عرض نموده،

از درگاه خداوند متعال توفیق و سربلندی حضرتعالی و توسعه و پیشرفت

آن اداره کل معظم و محترم را خواستاریم.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت سوربن شمال

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

بدینوسیله با ابراز خرسندی، انتصاب جنابعالی به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

را صمیمانه تبریک عرض نموده،

امیدواریم با اتکال به درگاه خداوند متعال، در راستای اعتلای نقش و جایگاه صنعت دریانوردی

کشور، موفق و سربلند باشید.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت سپهر صنعت سورنا

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

بدینوسیله، با کمال خرسندی انتصاب و انتخاب جنابعالی را به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

صمیمانه تبریک و تهنیت عرض نموده،

و از درگاه خداوند متعال سربلندی و سرافرازی حضرتعالی و همکاران گرامی‌تان را در اعتلای نقیض

و جایگاه صنعت حمل و نقل دریایی کشور خواستاریم.

مدیریت گروه مهندسين مشاور ایتسن

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

با کمال مسرت، انتصاب و انتخاب جنابعالی را به سمت

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی

بندر امام خمینی (ره)

که نشان دهنده لیاقت و مدیریت توانمند شما می‌باشد،

صمیمانه تبریک عرض نموده، توفیق و سربلندی

روزافزون‌تان را از خداوندمان خواستاریم.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت بهاب آتسن

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

با کمال مسرت، انتصاب و انتخاب جنابعالی را به سمت

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی

بندر امام خمینی (ره)

تبریک عرض می‌نمایم، بی‌شک این توفیق مرهون

لطف الهی و تلاش های حضرتعالی در راستای تحقق

آرمان های سازمان بندر و دریانوردی بوده است و

موفقیت روزافزون شما را از ایزدمنان خواستاریم.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت پایانه احداث

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

انتصاب شایسته حضرتعالی را به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

که بی شک مرهون لیاقت و تلاش آگاهانه جنابعالی و دلبستگی و انجام شایسته امور است.

صمیمانه تبریک و تهنیت عرض می نمایم.

سلامت، سعادت و موفقیت روزافزون جنابعالی را در خدمت به کشور عزیزمان در سایه الطاف

بی کران ایزد متعال مسئلت می نمایم.

مجتمع کارخانجات و روغن نباتی ماهدشت گرمانشاه

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی

بندر امام خمینی (ره)

با کمال مسرت و خرسندی انتصاب شایسته حضرتعالی

را به سمت مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی را

تبریک عرض می نمایم.

شرکت حمل و نقل جاده ای و ریلی گسترش شاهد

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

بدینوسیله انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی

بندر امام خمینی (ره)

تبریک و تهنیت می گوئیم. امیدواریم در منصب جدید

همواره در پناه الطاف حضرت حق موفق و منصور باشید.

شرکت کیوان انرژی خلیج فارس

دفتر مرکزی تهران: ارواح نجف زاده

شعبه بندر امام خمینی: عبدالرضا اوردکی

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

بدینوسیله انتصاب ارزشمند جنابعالی که نشان دهنده تلاش های پرثمر حضرت تعالی است

تبریک عرض نموده

و از خداوند متعال سربلندی و سعادت برای تان مسئلت می کنیم.

عبدالرضا نیک نژاد

مدیر عامل شرکت بندر بویه

جناب آقای مهندس ابراهیم ایدنی

انتصاب حضرت تعالی به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

که بی شک نشان از درایت و تلاش پرثمر جنابعالی است،

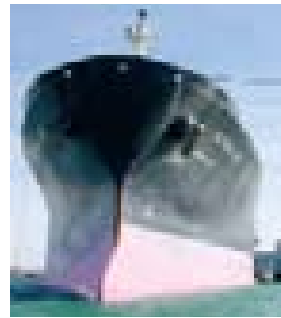
موجب خوشحالی و سرافرازی گردید.

توفیق روزافزون شما را از درگاه ایزدمتعال خواستاریم.

محمد رضا فرهنگ جو

مدیر عامل شرکت دریادلان کارون

راه اندازی اولین پایانه نفتی خصوصی ایران در بندر شهید رجایی



رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی، از راه اندازی نخستین پایانه تخصصی صادرات فرآورده‌های نفتی ایران در خلیج فارس با مشارکت بخش خصوصی خبر داد و افزود: هدف از ساخت این پایانه تخصصی تمرکز برای صادرات فرآورده نفتی توسط بخش خصوصی است.

بر اساس این گزارش، "سیدحمید حسینی" در گفتگو با خبرنگاران با اشاره به آغاز شمارش معکوس برای راه اندازی نخستین پایانه خصوصی صدور فرآورده‌های نفتی ایران در خلیج فارس، گفت: پیشتر قراردادی بین صندوق توسعه صادرات فرآورده‌های نفتی و سازمان بندر و دریانوردی برای ساخت یک پایانه نفتی امضا شده بود.

رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی ایران با تاکید بر اینکه این پایانه نفتی در بندر شهید رجایی ساخته شده است، تصریح کرد: هدف از ساخت و راه اندازی این پایانه تخصصی، تمرکز برای صادرات انواع فرآورده‌های نفتی توسط بخش خصوصی است. وی با اعلام اینکه برای ساخت

افزایش سهم ایران در بازار بانکرینگ خلیج فارس

مدیر عامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی با اشاره به ادامه روند کاهشی مصرف بنزین و گازوییل در سال جاری از افزایش سهم ایران در بازار سوخت رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) در بازار خلیج فارس خبر داد و با اعلام این که هم اکنون ایران ۲۵ درصد بازار بانکرینگ خلیج فارس را به خود اختصاص داده است، تاکید کرد: افزایش بیش از سهم ۲۵ درصدی در بازار بانکرینگ خلیج فارس مشروط به شرایط بازار منطقه و تردد کشتی‌هاست.

بر اساس این گزارش، جلیل سالاری در جمع خبرنگاران درباره وضعیت سوآپ فرآورده‌های نفتی از کشورهای حاشیه دریای خزر توضیح داد: انجام عملیات سوآپ نفت خام و فرآورده‌های نفتی در گرو شرایط بازار و اقتصاد ملی است.

لوله‌گذاری ۴۶ کیلومتری پروژه خط لوله خارگ به سکوی فروزان



عملیات لوله‌گذاری از منطقه خارگ به سمت سکوی فروزان در راستای پروژه NGL خارگ با پیشرفت مناسبی در حال انجام است و تاکنون ۴۶ کیلومتر از این خط لوله به پایان رسیده است.

بر اساس این گزارش، به نقل از روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران منطقه خارگ، طی بازدید مسئولین عملیاتی شرکت نفت فلات قاره از این پروژه، کشتی لوله‌گذار ابودر ۱۲۰۰ تاکنون توانسته ۴۶ کیلومتر لوله‌گذاری این پروژه را انجام دهد و در حال حاضر در فاصله ۵۴ کیلومتری از سکوی نفتی فروزان مشغول عملیات است و با توجه به پیشرفت کار امید می رود این عملیات تا ۲ ماه آینده به پایان برسد.

به زیر آب دریا انجام می‌شود روزانه به طور متوسط یک کیلومتر لوله‌گذاری می‌کند. گفتنی است، کشتی ابودر ۱۲۰۰ در تاریخ ۲۲ اردیبهشت‌ماه سال جاری رسماً کار خود را از جزیره خارگ به سمت سکوی فروزان، که در فاصله یکصد کیلومتری از جزیره خارگ قرار دارد، آغاز نمود.

این کشتی غول‌پیکر که در آن عملیات بسیار پیچیده و دقیق اتصال خطوط لوله برای انتقال

آغاز فاز اول توسعه اسکله‌های بندر تجاری کیش



در راستای اجرای طرح جامع بندر تجاری منطقه آزاد کیش، فاز اول توسعه اسکله‌های آن آغاز شد.

بنابر این گزارش بر اساس طرح جامع بندر تجاری کیش، ساخت تأسیسات زیربنایی بندر، نظیر اسکله‌ها، باراندازها، ترمینال مسافری و ساختمان‌های بندری در فازهای مختلف توسعه طراحی و احداث می‌شود.

فاز اول توسعه اسکله‌های بندر تجاری کیش شامل: احداث اسکله‌ها به طول ۱۵۰ متر با عمق آب‌خور ۴/۵ متر جهت پهلودهی به یدک کش‌ها و شناورهای عملیاتی و نیز اسکله‌هایی به طول ۴۵۰ متر و عمق آب‌خور ۱۰ متر جهت پهلودهی به شناورهای کانتینری و پذیرش کالاهای عمومی با ظرفیت ۱۲۰۰۰ تن است.

فاز اول توسعه اسکله‌های بندر تجاری کیش با اعتباری معادل ۴۱۰ میلیارد ریال در دست احداث است و پیش بینی می‌شود عملیات اجرایی آن تا پایان شهریورماه سالجاری به اتمام رسیده و به دنبال آن طرح‌های بالادستی و مورد نیاز نظیر لایروبی و تأمین تجهیزات بارگیری و باراندازی آغاز شود.

یادآور می‌شود طرح توسعه بندر تجاری کیش به عنوان یکی از اصلی‌ترین مبادی تخلیه و بارگیری کالاهای صنعتی و تجاری، مصالح ساختمانی و مسافر مطرح است که با تحقق طرح جامع آن گام مؤثری در جهت توسعه و آبادانی جزیره کیش برداشته خواهد شد.

افزایش عملیات کانتینری در بندر شهید رجایی



حجم عملیات تخلیه و بارگیری کانتینرهای ترانشیپی از بندر شهید رجایی توسط شرکت تایدواتر ۳۸,۷ درصد، طی سه ماهه ابتدایی سال افزایش یافت.

بر اساس این گزارش، به نقل از روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، این شرکت طی سه ماهه ابتدایی سال ۹۰ با تخلیه و بارگیری ۷۱۴ هزار و ۲۰۳ TEU کانتینر نسبت به مدت مشابه سال ۸۹ شاهد رشد ۱۷,۵ درصدی فعالیت‌ها در این بخش بود.

بنابراین گزارش با اجرای برنامه‌های مختلف، طی سه ماهه ابتدایی سال جاری بهره‌وری هر متر اسکله کانتینری ترمینال شماره ۱ بندر شهید رجایی به ۳۸۱ TEU کانتینر و در اسکله ۲ به ۴۱۲ TEU کانتینر رسید که در مجموع نسبت به دوره مشابه سال ۸۹ از ۱۷,۶ درصد افزایش برخوردار بود.

گزارش فوق می‌افزاید؛ تا پایان خرداد ماه عملیات کانتینرهای وارداتی به منطقه ویژه با ۲,۹ درصد،

عملیات کانتینرهای ترانزیت داخلی با ۳۱,۳ درصد و عملیات کانتینرهای ترانزیت خارجی با ۸,۵ درصد افزایش مواجه شده است.

در این مدت متوسط تعداد کانتینرهای تخلیه و بارگیری شده به ازای هر کشتی کانتینری در بندر شهید رجایی از ۱۵۹۱,۲۱ TEU کانتینر به ۲۰۰۵,۶ TEU کانتینر رسید که از افزایش ۲۶ درصدی حکایت داشته و از سوی دیگر متوسط این شاخص در کشتی‌های لاینر با ۲۵,۹ درصد و در کشتی‌های فیدری با ۵۸,۷ درصد رشد روبرو بوده است.

تحویل بزرگترین بارچ خاور میانه تا شهریور

مدیر پروژه ساخت بارچ ۱۵۰۰۰ تنی در شرکت ایزوایکو از بارگیری پمپ‌های این شناور پس از تاخیر چند ماهه به سمت ایران خبر داد و ابراز امیدواری کرد با ورود این تجهیزات تا شهریور، شناور مزبور تحویل کارفرما شود.

بر اساس این گزارش، مجتبی کمال پور درباره وضعیت بارچ ۱۵۰۰۰ تنی که به سفارش شرکت تاید واتر خاور میانه در شرکت بحر گسترش (زیر مجموعه شرکت ایزوایکو) در دست ساخت است، گفت: بر اساس برآوردها و زمانبندی قبلی انتظار می‌رفت این شناور اردیبهشت امسال تحویل کارفرما شود، اما مسایل ناشی از تحریم این روند را دچار تاخیر کرد. او افزود: مشکل عمده در بخش تامین پمپ‌های شناور از کشور اسپانیا بود که دولت این کشور به دلیل تحریم‌های موجود علیه ایران اجازه بارگیری کالا به سمت ایران را نداده بود.

تصویب اصلاحیه‌های ضمامم کنوانسیون مارپُل در دولت

اصلاحیه ضمیمه‌های سوم و ششم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (کنوانسیون مارپُل) در جلسه کمیته فرعی امور زیربنایی، صنعت و محیط زیست دولت مورد بررسی و تصویب قرار گرفت.

بر اساس این گزارش، "سعید ایزدیان" معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اعلام این خبر گفت: بر اساس اصلاحات ضمیمه‌های سوم و ششم مارپُل، مقررات مربوط به مقابله با آلودگی ناشی از حمل مواد مضر از طریق دریا به صورت بسته‌بندی که در ضمیمه سوم کنوانسیون مارپُل به آن پرداخته شده، مورد بازنگری قرار گرفت.

وی گفت: این اصلاحات از کشورهای عضو کنوانسیون خواسته است تا الزامات دقیق در خصوص بسته‌بندی، علامت‌گذاری، برچسب‌گذاری، ثبت و چینش و محدودیت‌های کمتی برای جلوگیری با کاهش آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از مواد مضر را اعمال کنند.

معاون دریایی سازمان بنادر افزود: اصلاحیه جدید ضمیمه سوم همچنین، حاوی پیوستی به منظور ارائه معیارهای شناسایی مواد مضر به صورت بسته‌بندی است.

ایزدیان ادامه داد: ضمیمه ششم کنوانسیون مارپُل در ارتباط با جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها نیز مورد بازنگری و تصویب قرار گرفت که بر این اساس، شکل و محتوای گواهینامه بین‌المللی پیشگیری از آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها در ارتباط با مقدار درصد گوگرد موجود در سوخت کشتی‌ها، مورد بازنگری قرار گرفته است.

به گفته وی بر اساس ضمیمه ششم کنوانسیون مارپُل مقدار مجاز گوگرد در سوخت کشتی‌ها تا سال ۲۰۱۲ میلادی برابر ۴,۵ درصد و از اول ژانویه ۲۰۱۲ تا اول ژانویه ۲۰۲۰ میلادی به مقدار ۳,۵ درصد و پس از آن باید به ۰,۵ درصد کاهش یابد.

اجاره ۲ شناور برای مقابله با آلودگی‌های نفتی

رییس HSE شرکت نفت فلات قاره ایران گفت: این شرکت در صدد برگزاری مناقصه ای است تا با اجاره ۲ فروند شناور به مقابله با آلودگی‌های نفتی در حوزه فعالیت دریایی خود اقدام کند.

فرزاد فرضی اظهار داشت: طی این مناقصه قرار است دو فروند شناور همراه با تجهیزات کامل برای مدت یک سال به اجاره شرکت نفت فلات قاره درآید تا در صورت بروز لکه‌های نفتی در حوزه‌های زیرپوشش این شرکت، نسبت به جمع‌آوری آن‌ها اقدام شود.

رییس ایمنی، بهداشت و محیط زیست شرکت نفت فلات قاره از برگزاری مناقصه برای اجرای فاز دوم نظام مدیریت HSE در این شرکت نیز خبر داد و با اشاره به توانمندی‌های بالای این شرکت در پیاده‌سازی نظام مدیریت HSE خاطر نشان کرد: این موضوع سبب شده است شرکت نفت فلات قاره به عنوان الگوی پیاده‌سازی نظام مدیریت HSE در سطح شرکت ملی نفت ایران انتخاب شود و این الگو به تدریج به سایر شرکت‌های تابعه نیز تعمیم داده شود.

ایران عضو سازمان دریای پاک می‌شود



لایحه عضویت ایران در سازمان دریای پاک به منظور بهره‌گیری از آخرین دستاوردهای علمی و تکنولوژیکی و گسترش حضور ایران در سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی، از سوی رئیس‌جمهور تقدیم مجلس شد.

بر اساس این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، لایحه عضویت ایران در سازمان دریای پاک که بنا به پیشنهاد معاونت حقوقی ریاست جمهوری به تصویب هیأت وزیران رسیده است، برای طی تشریفات قانونی از سوی رئیس‌جمهور تقدیم مجلس شد.

در مقدمه توجیهی این لایحه آمده است: به منظور گسترش حضور فعال جمهوری اسلامی ایران در سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی و بهره‌گیری از آن در جهت تأمین منافع ملی و تحقق هر چه بیشتر همگرایی منطقه‌ای و بین‌المللی در راستای اصول و اهداف استراتژیک سیاست خارجی کشور و بهره‌گیری از آخرین دستاوردهای علمی

و تکنولوژیکی، لایحه عضویت ایران در سازمان دریای پاک برای طی تشریفات قانونی تقدیم مجلس می‌شود.

بر اساس ماده واحده این لایحه، به دولت اجازه داده شده است در «سازمان منطقه‌ای دریای پاک» عضویت یابد و نسبت به پرداخت حق عضویت مربوطه اقدام کند.

بر اساس این لایحه، تعیین و تغییر دستگاه اجرایی طرف عضویت بر عهده دولت است.

برداشت صفر ایران از «میادین مشترک» در خزر



متأسفانه هنوز جمهوری اسلامی ایران از میادین مشترک نفتی و گازی موجود در دریای خزر استخراجی ندارد، چراکه ما همچنان در مرحله حفاری و اکتشاف قرار داریم.

سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی به تشریح آخرین وضعیت ذخایر نفت و گاز کشورمان در دریای خزر پرداخت و گفت: متأسفانه هنوز ایران از میادین مشترک نفتی و گازی موجود در دریای خزر استخراجی ندارد چراکه ما همچنان در مرحله حفاری و اکتشاف قرار داریم.

سیدعماد حسینی نماینده مردم قروه و سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشاره به منابع غنی نفتی و گازی دریای خزر، گفت: متأسفانه هنوز جمهوری اسلامی ایران از میادین مشترک نفتی و گازی موجود در دریای خزر استخراجی ندارد چراکه ما همچنان در مرحله حفاری و اکتشاف قرار داریم. وی در این باره افزود: دستیابی به مخازن و منابع نفتی و گازی موجود در جنوب، ما را از شمال کشور دور کرده بود به نحوی که تازه در چند سال اخیر مسئولان به فکر منابع شمال افتادند، حتی شرکت حفاری شمال نیز فقط چند سال است شروع به کار کرده و مشغول بررسی منابع و ذخایر دریای خزر است.

سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس تصریح کرد: میزان منابع و ذخایر متعلق به جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر هنوز نامشخص است چراکه کشورمان همچنان در مرحله اکتشاف و حفاری قرار دارد.

حسینی روند شکل‌گیری برداشت از ذخایر نفت و گاز موجود در دریای خزر توسط کشورمان را بسیار کند دانست و در بیان علل این مسئله گفت: تکنولوژی لازم برای برداشت در مناطق دیگر کشورمان وجود دارد اما متأسفانه ما در مورد منابع دریای خزر به دنبال حل مشکل نبوده و نیستیم.

وی خاطرنشان کرد: البته تلاش‌های فراوانی برای برداشت از منابع نفت و گاز دریای خزر صورت گرفته و شرکت‌های زیادی هم در این رابطه در وزارت نفت تشکیل شده‌اند، اما ما هنوز به راهبرد قابل قبولی که براساس آن بتوانیم از ذخایر دریای خزر برداشت کنیم، نرسیده‌ایم.

سخنگوی کمیسیون انرژی مجلس در پایان تأکید کرد: کشورمان در برداشت از میادین نفتی و گازی موجود در دریای خزر در برخی موارد با کشورهای دیگر حاشیه دریای خزر مشترک است، اما ایران میادین اختصاصی هم در این دریا دارد.

تکثیر موفق ماهی کپور هندی کاتلا برای اولین بار در کشور



محققین موسسه تحقیقات شیلات ایران در پژوهشکده آبی پروری جنوب کشور برای نخستین بار موفق به تکثیر ماهی کپور هندی با نام کاتلا شدند.

بر اساس این گزارش، به نقل از روابط عمومی پژوهشکده آبی پروری جنوب کشور، به دنبال تکثیر موفقیت آمیز ۲ گونه کپور هندی روهسو مریگال در سال ۸۹، سومین گونه از مجموع سه گونه وارداتی که بچه ماهی‌های نارس آن در سال ۸۷ با وزن کمتر از ۱ گرم وارد و بعد از ۲ سال پرورش به وزن متوسط ۳۷۰۰ گرم رسیدند، توسط محققین این پژوهشکده مورد تکثیر مصنوعی قرار گرفتند. از مجموع ۱۲ ماهی مولد این گونه ۱۰۰ درصد ماهیان به هورمون تراپی پاسخ مثبت داده و بیش از ۶ کیلوگرم تخم از آنان

استحصال گردید. در حال حاضر حدود ۵ میلیون لارو این گونه در سالن تکثیر این پژوهشکده موجود می‌باشد. گونه‌های فوق‌الذکر از ویژگی‌های بسیار خوبی از لحاظ رشد، بازماندگی و مقاومت به بیماری برخوردار بوده و برای پرورش در مزارع ماهیان گرمابی مناسب می‌باشند. لازم به یادآوری است که یکی از راهکارهای مناسب جهت افزایش بازدهی تولید در واحد سطح در مزارع پرورش ماهی، افزایش تنوع گونه‌ای است و وارد کردن این گونه‌ها در این راستا صورت گرفته است.

نجات نفتکش ایرانی از چنگ دزدان دریایی



معاون عملیات نیروی دریایی ارتش از نجات نفتکش ایرانی دادگر از چنگ دزدان دریایی خبر داد.

بر اساس این گزارش، دریادار دوم موسوی، معاون عملیات نیروی دریایی با اشاره به موفقیت‌های پی در پی گروه‌های اسکورت این نیرو در مقابله با پدیده شوم دزدی دریایی، اظهار داشت: دریادلان نیروی دریایی ارتش در چهاردهمین نبرد موفقیت آمیز خود با دزدان دریایی در امسال، توانستند نفتکش ایرانی دادگر را نجات دهند.

وی افزود: تعدادی قایق مسلح دزدان دریایی به قصد تعرض به نفتکش دادگر به آن نزدیک و پس از مواجهه با آتش به موقع و مؤثر گروه

اسکورت نیروی دریایی متواری شدند. دریادار دوم موسوی خاطر نشان کرد: پس از این درگیری و با ادامه اسکورت، نفتکش دادگر حرکت خود را به سمت دریای سرخ ادامه داد.

گلستان به یکی از قطب‌های پرورش میگوی کشور تبدیل می‌شود



وی در خصوص برنامه‌های ملی سازمان شیلات ایران برای توسعه و پرورش میگو تصریح کرد: در حال حاضر در جنوب کشور در حدود ۱۵۰۰۰ هکتار زمین زیر کشت میگو قرار گرفته و حدود ۱۵۰۰۰۰ هکتار زمین نیز برای توسعه این بخش شناسایی شده است. تقوی عنوان کرد، در سال گذشته ۶۲۰۰ تن میگو در کشور تولید شد که پیش‌بینی می‌شود امسال رشد ۲۰ درصدی داشته باشد.

وی در این خصوص گفت: سال گذشته توانستیم میگو را به بازارهای داخلی عرضه کنیم و می‌توان گفت مصرف میگو در سید خرید خانوار در حال افزایش است که این امر شرایط مناسب تری را برای توسعه کشت میگو فراهم می‌کند.

تقوی اظهار کرد: یکی از ظرفیت‌های بالقوه کشور در بخش آبیان، پرورش میگو و همچنین صادرات آن است که شیلات در سال گذشته حدوداً ۱۶۰ میلیون دلار صادرات آبیان داشته که بخش عمده‌ای از آن متعلق به صادرات میگو و بخش دیگر مربوط به ماهیان

بر اساس این گزارش، به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی شیلات استان گلستان، دکتر امین اله تقوی رییس سازمان شیلات ایران در بازدید از سایت پرورش میگوی گمیشان گفت: امسال توانستیم مجوز فعالیت در ۴۰۰ هکتار از این سایت را گرفته و ۷۰ هکتار از آن را زیر کشت میگو ببریم، این یک موفقیت بزرگ است چرا که توانسته‌اند میگوی که در جنوب پرورش می‌یابد را در شمال کشور هم پرورش دهند که این خود باعث ایجاد اشتغال و تولید زیاد خواهد شد.

پرورشی بوده است. وی یادآور شد: صادرات آبیان در سال گذشته از نظر ریالی حدوداً ۳۳ درصد و از نظر وزنی نیز حدود ۴۵ درصد افزایش داشته است. وی خاطر نشان کرد این صادرات به کشورهای چین، ژاپن و بخشی نیز به اتحادیه اروپا صورت می‌گیرد. تقوی گفت: تعداد مراکز پرورش میگوی کشور در حال حاضر ۳۰ سایت است که نزدیک به ۳۰۰۰ نفر در این سایت‌ها مشغول به کار هستند.

رییس سازمان شیلات ایران ادامه داد: در حال حاضر زمین‌های زیادی آماده کشت و پرورش میگو است و نیاز داریم سرمایه‌گذاران وارد این عرصه شوند، وی تأکید کرد، حمایت از سرمایه‌گذاران یکی از سیاست‌های سازمان شیلات است.

تقوی در پایان سخنان خود اظهار کرد: ما ظرفیت‌های زیادی در بخش پرورش آبیان داریم که از آن جمله پرورش دو بار در سال است که در استان‌های هرمزگان و سیستان و بلوچستان در حال انجام است که در

سیزدهمین همایش صنایع دریایی گسترده‌تر از ادوار قبل خواهد بود

دبیر سیزدهمین همایش صنایع دریایی پیش‌بینی کرد که استقبال مسؤلان و جامعه دریایی از این همایش و نمایشگاه دریایی کیش گسترده‌تر از ادوار قبل خواهد بود.

بر اساس این گزارش، به نقل از پایگاه خبری مارین نیوز، دکتر محمد سعید سیف در جلسه ستاد اجرایی سیزدهمین همایش صنایع دریایی به برگزاری دوره یازدهم این همایش در کیش اشاره کرد و گفت: استقبال از آن همایش تقریباً منحصر به فرد بود؛ بطوری که سه وزیر، تعداد زیادی از معاونان وزرا و رؤسای سازمان‌ها و بیش از ۷۰۰ نفر از کارشناسان و فعالان دریایی کشور در همایش یازدهم، حضور یافتند.

وی یادآور شد: نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی و دریانوردی از ۸ سال پیش توسط سازمان منطقه آزاد کیش پایه‌ریزی شده که در این دوره، مسؤلیت اجرایی آن با انجمن مهندسی دریایی ایران خواهد بود.

وی در عین حال پیش‌بینی کرد که بر اساس شواهد موجود، استقبال از همایش سیزدهم و پنجمین نمایشگاه دریایی در آبان‌ماه سال جاری از دوره قبل هم بیشتر خواهد بود.

سیف همچنین با اشاره به راه‌اندازی سایت سیزدهمین همایش صنایع دریایی، ثبت و داوری مقالات از طریق این سایت را یادآور شد و از شرکت‌ها و ارگان‌های دریایی خواست تا تازه‌ترین دستاوردهای علمی خود را هر چه سریع‌تر در قالب مقالات به همایش ارائه دهند.

دبیر سیزدهمین همایش صنایع دریایی همچنین با اشاره به برگزاری پنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی و دریانوردی هم‌زمان با این همایش گفت: از هیچ نمایشگاه موازی دیگری حمایت نمی‌کنیم.

وی در مورد تأکید اعضای ستاد اجرایی بر بررسی روند اجرای قطعنامه همایش قبل گفت: ارزیابی نتایج قطعنامه همایش قبل و پیشنهاد بندهای قطعنامه سیزدهم بر عهده کمیته‌های تخصصی انجمن مهندسی دریایی است که ارگان‌ها و شرکت‌های مختلف دریایی نیز در آن، عضویت دارند.

ثبت چهار سند پیشنهادی کارشناسان شرکت تایدواتر در اجلاس شانزدهم آی‌مو



چهار سند پیشنهادی کارشناسان تایدواتر در شانزدهمین اجلاس کمیته کالای خطرناک، فله، خشک و کانتینری (موسوم به DSC16) که توسط سازمان جهانی دریانوردی برگزار می‌شود، پذیرفته شد.

بر اساس این گزارش، به نقل از روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، ناحیه هرمزگان، درخواست اصلاحیه موارد مرتبط به آئین‌نامه فسفاید در کتاب IMDG Code، بررسی گروه‌های بسته بندی آب اکسیژنه و خطرات آن در حمل و نقل و اصلاح گروه‌های بسته بندی، بررسی علت آتش‌گیری کنجاله پالم (پودر هسته خرما) در بنادر جنوبی ایران و ارائه گزارشی از نواقص کانتینرهای خطرناک در حمل و نقل دریایی، چهار سند ثبت شده در اجلاس آئی DSC که همه ساله در لندن برگزار می‌شود، هستند.

این اسناد به پیشنهاد کارشناسان شرکت تایدواتر عضو در این اجلاس، بهژاد فرجی: مسوول ترمینال کالای خطرناک و سید امیر فتحی: مسوول ایمنی و آتش‌نشانی ناحیه، توسط سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان اسناد جمهوری اسلامی ایران به آی‌مو ارسال و به ثبت رسیده است.

ارزش خدمات سالانه تالاب‌ها در جهان بیش از ۹ تریلیون دلار است



بسیاری برای ارزش‌گذاری اقتصادی تالاب‌ها در نظر گرفته شده است. ارزش ریالی هر هکتار از تالاب‌ها در سیستان و بلوچستان ۱۱ میلیون تومان است. این در حالی است که ارزش بهترین زمین‌های کشاورزی در این منطقه یک میلیون تومان است.

به گفته کارشناس مسوول بخش تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، هر هکتار از تالاب خورخوران در هرمزگان شش میلیون و ۷۰۰ هزار تومان ارزش دارد.

وی یادآور شد: اگر زبان‌های ناشی از خشک شدن تالاب‌ها را مبنی بر ایجاد مسائلی همچون تولید گرد و غبار، افزایش بیماری‌های تنفسی و چشمی و خشکسالی در نظر بگیریم بدون شک ارزش هر هکتار تالاب بسیار بیشتر از این مقدار خواهد بود.

کارشناس مسوول بخش تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست ادامه داد: در حال حاضر تالاب‌ها با تهدیدات بسیار زیادی از جمله کاهش آب ورودی از منابع بالادست و عدم تامین حق آبه آنها، افزایش طرح‌های توسعه‌ای و زیربنایی در بالا دست تالاب‌ها، ورود آلاینده‌های فیزیکی و شیمیایی، شکار غیر مجاز، تغییرات کاربری، نواقص قانونی و خشکسالی رو به رو هستند که باید در برنامه ریزی احیای آنها این موارد در نظر گرفته شود.

وی به اقلیم تنوع ایران اشاره کرد و گفت: در ایران بیش از هزار تالاب وجود دارد که ۸۴ تالاب دارای اهمیت بین‌المللی هستند و ۳۵ تالاب در قالب ۲۵ عنوان و در مساحتی بالغ بر یک و نیم هکتار در کنوانسیون رامسر ثبت شده‌اند.

اشرافی زاده ادامه داد: کنوانسیون رامسر نخستین معاهده بین‌دولتیها در رویکرد محیط زیست است که در دنیا منعقد شده، این کنوانسیون در سال ۱۹۷۱ در شهر رامسر منعقد شد و در حال حاضر ۱۶۰ کشور جهان عضو این کنوانسیون هستند. بیش از هزار و ۹۰۰ تالاب در دنیا در این کنوانسیون ثبت شده است.

به گفته وی کنوانسیون رامسر از سال ۱۹۷۵ برای کشورهای عضو لازم‌الاجرا است.

کارشناس مسوول بخش تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست گفت: کل اکوسیستم‌های زیست محیطی در دنیا سالانه ۳۳ تریلیون دلار ارزش خدماتی می‌دهند که از این میزان ۹/۴ تریلیون دلار آن از طریق تالاب‌ها تامین می‌شود.

بر اساس این گزارش، آرزو اشرافی زاده در کارگاه رویکرد زیست بومی و مدیریت پایدار تالاب‌ها در سازمان حفاظت محیط زیست افزود: این میزان سهم نشان‌دهنده اهمیت و ارزش تالاب‌ها در اکوسیستم طبیعی است.

وی ادامه داد: تالاب‌ها مهم‌ترین منابع آب شیرین کره زمین هستند و با وجود اینکه دو سوم زمین از آب پوشیده شده فقط ۲/۵ درصد از این مقدار به آبهای شیرین اختصاص دارد که چهار دهم درصد آن متعلق به آبهای سطحی و بالاترین میزان از این آبهای سطحی به تالاب‌ها و دریاچه‌ها اختصاص دارد.

کارشناس مسوول تالاب‌های سازمان محیط زیست به نقش تالاب‌ها به عنوان زیست‌گاه برای پرندگان مهاجر اشاره کرد و ادامه داد: تغذیه سفره‌های زیر زمینی، تثبیت آلاینده‌های فیزیکی و شیمیایی، جذب آلاینده‌ها، مکان زادآوری پرندگان مهاجر، کنترل سیلاب‌ها برخی از کارکردهای تالاب‌هاست.

اشرافی زاده توضیح داد: تامین نیاز برای شکار و صید، جذب مواد زاید، تولید مواد دارویی، تولید صنایع دستی، تثبیت ارت و کربن، ذخیره سازی آب، حفاظت در مقابل طوفان، حفظ تنوع زیستی و ذخایر ژنتیکی اکوتوریسم، حفظ میراث فرهنگی، بهبود وضعیت چوب، افزایش رسوب و بهبود میکرواقلیم از دیگر کارکرد و فواید تالاب است.

به گفته وی، تالاب‌ها دارای خاصیت خودپالایی هستند به گونه‌ای که وقتی آلودگی در آن‌ها بالا می‌رود، نی‌های مخصوصی که در محیط تالاب وجود دارد سعی می‌کنند بارش بیشتر، آلودگی‌ها را جذب کند، به عبارتی تالاب برای حفظ خود تلاش می‌کند.

اشرافی زاده با یادآوری اینکه امروزه مطالبات

اهداف و عملکرد

خطوط برتر کشتیرانی کانتینری جهان بیانیه ماموریت خود را چگونه اجرایی می کنند؟

اله مراد عقیفی پور ، معاون دریایی و بندری
بهزاد الصفی ، کارشناس مسئول امور پایانه های کانتینری
اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان



رتبه ی ۲۳ جهانی و در سطح خاورمیانه نیز، از برترین رتبه برخوردار است .

اهداف و عملکرد

۱. بهره گیری از IT بیش تر به منظور ارائه ی خدمات وسیع به مشتریان :

تقریباً همگی خطوط کشتیرانی کانتینری، در صفحه ی اول وب سایت های خود خدماتی را با استفاده از فن آوری IT به مشتریان و صاحبان کالا ارائه می کنند که دیگر نیازی به حضور فیزیکی آنان در دفاتر شرکت های کشتیرانی نیست. از این رو ، آنان می توانند در دفاتر کار خود، اموری نظیر: رزرو کانتینر روی کشتی ، استعلام نرخ کرایه ی حمل کانتینر در مقاصد مختلف ، استعلام زمان دقیق حرکت کشتی و بالتبع انجام برنامہ ریزی های لازم ، پیگیری آخرین وضعیت کانتینرها به صورت آن لاین با درج شماره ی prefix کانتینر (Trace & Tracking) و نیز شماره ی بارنامه و ... را انجام دهند که نقش قابل ملاحظه ای در کاهش هزینه های صاحبان کالا و در نتیجه مشتری گرایي مستمر را به همراه دارد.

۲. اخذ پایانه های اختصاصی (dedicated terminal) در بنادر : برخی خطوط کشتیرانی با انعقاد قراردادهای بلند مدت با بنادر ، پایانه های اختصاصی ایجاد می کنند و با مجهز کردن آن به انواع تجهیزات مورد نیاز، باعث عدم معطلی کشتی خود در لنگرگاه و نیز عملیات سریع تخلیه و بارگیری کشتی در اسکله در اسرع وقت می شوند که این امور ، باعث افزایش بهره وری، کاهش هزینه ها و متعاقباً جذب رضایت مشتری می شود .

۳. ارائه ی خدمات Door to Door با ارائه ی سرویس حمل و نقل چند وجهی :

امروزه کشتیرانی ها برای جلب رضایت مشتری و ارائه ی خدمات بهینه، وظیفه و حیطه کاری خود را تنها حمل دریایی کالا قلمداد نمی کنند، بلکه با ورود به عرصه ی خدمات ریلی - زمینی و هوایی، به عوض ارائه ی سرویس port to port ، به ارائه ی سرویس Door to Door (ورودی کارخانه ی تولید کننده تا ورودی کارخانه و یا محل مصرف کننده) می پردازند که باعث کاهش Door to Door transit time (زمان حمل و نقل)، کاهش هزینه ها ، مسوولیت پذیری بیش تر کشتیرانی ها و بالتبع، پاسخ گویی بیش تر آنان در قبال معضلات صاحبان کالا، نظیر تاخیر ، خسارت و مفقودی کالا و ... می شود.

در این خصوص ، کنوانسیون حمل و نقل چند وجهی نیز، الزامات قانونی

بر اساس قوانین کپی رایست، باید توضیحی در خصوص منبع فهرست مندرج در این تحقیق ارائه شود:

آلفا لاینر (ALPHALINER) ، به منزله ی بانک اطلاعات آخرین آمار و وضعیت کشتیرانی جهان است که تحلیل های کارشناسی از علل رشد و یا نزول اقتصادی شرکت های کشتیرانی، قراردادهای و توافق نامه های کشتیرانی ها با بنادر ، نرخ های کرایه ی حمل کانتینر ، سفارش های ساخت کشتی های جدید ، تحلیل وضعیت بازار حمل و نقل دریایی و غیره را ارائه می کند و مورد توجه و مورد استفاده ی شرکت های کشتیرانی، بنادر ، پورت اپراتورها ، کشتی سازها ، شرکت های لجستیکی، بانک ها، شرکت های بیمه ، موسسات تحقیقاتی، دانشگاه ها و ... است.

آدرس این وب سایت مفید www.alphaliner.com است و مطالعه ی روزانه آن توصیه می شود.

نکته ی جالب این که آخرین وضعیت تعداد کشتی های کانتینری شرکت های کشتیرانی، به روز و به طور آن لاین در این وب سایت قابل مشاهده است . بر این اساس، آمار و ارقامی که در این تحقیق مورد استفاده قرار گرفته، مربوط به اول خرداد ماه ۱۳۹۰ (۲۲ می ۲۰۱۱ میلادی) است.

در اول خرداد سال جاری، تعداد ۵/۹۸۵ فروند کشتی کانتینری لاینر با ظرفیت ۱۵/۳۹۱/۷۴۸ TEU و با ۲۰۱/۳۱۲/۸۶۴ DWT در جهان فعال بوده اند که از آن میان ، تعداد ۴/۸۹۶ فروند کشتی با ظرفیت ۱۴/۸۶۸/۷۹۷ TEU کشتی های کانتینری تمام سلولار (Full Cellular container ship) بوده است . لازم به ذکر است، استفاده از کشتی های تمام سلولار، به دلایلی نظیر: افزایش سرعت تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر، عدم نیاز به عملیات لاشینگ و تجهیزات مربوط به آن و نیز، ایمنی بیش تر و جلوگیری از حوادث برخورد کانتینر با کارگران متصدی لاشینگ و در نتیجه ایمنی فزون تر ، در جهان رو به افزایش است.

همان طور که ملاحظه می شود، صرفاً ۲۰ خط کشتیرانی کانتینری جهان، دارنده ی ۳۳۵۹ فروند کشتی و با ظرفیت ۱۲/۸۰۶/۷۷۶ TEU کانتینر هستند که بیانگر دارا بودن ۶۰ درصد از کل ناوگان کشتیرانی کانتینری جهان است.

لازم به ذکر است، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با داشتن تعداد ۲۴ فروند کشتی کانتینری با ظرفیت ۸۸/۷۴۴ TEU ، دارای



کشتی‌های لاینر کانتینری را به اسکله‌ها و اختصاص تجهیزات تخلیه و بارگیری را برنامه ریزی می‌کنند (این اقدام به window مشهور است). بر این اساس کشتی‌های کانتینری هر خط کشتیرانی، براساس window، از قبل مشخص شده و به لنگرگاه بنادر مقصد وارد می‌شوند و بلافاصله و بدون هیچ گونه تاخیری در اسکله ای که از قبل برنامه ریزی شده پهلو می‌گیرند و عملیات آغاز می‌شود. ولی چنانچه خطوط کشتیرانی نتوانند براساس برنامه ریزی قبلی و مورد توافق با بنادر به لنگرگاه وارد شوند، بایستی در فهرست انتظار باقی بمانند و همین امر باعث تاخیر در عملیات می‌شود که اثر آن بر صاحبان

و پیش نیازهای آن را فراهم آورده است .
 ۴. تمرکز بر مسائل زیست محیطی و کاهش آلودگی هوا :
 اغلب خطوط کشتیرانی جهان ادعا می‌کنند که فعالیت آن‌ها کم‌ترین تاثیر منفی برمسایل محیط زیستی دارد و به اصطلاح، فعالیت آن‌ها environmental friendly است. این هدف با استفاده از موتورهایی که کم تر آلوده کننده ی محیط زیست هستند، بهره گیری از فن آوری‌های جدید ، اجرای دقیق کنوانسیون‌های زیست محیطی IMO و غیره انجام می پذیرد .
 ۵. تعامل با عرضه کنندگان ، صاحبان کالا و به طور کلی با همه ذی نفعان (Stakeholder):

بررسی دقیق خواست آن‌ها با تعامل همه جانبه و نزدیک امکان پذیر است ، به طوری که بتوان مشکلات را بررسی کرد و بالتبع، پاسخ گوی درخواست آنان در راستای مبحث مشتری گرایی بود.
 ۶. تمرکز بر فعالیتهای لجستیکی و ایجاد بنادر خشک :

(ICD) Inland Container Depot
 برخی از خطوط کشتیرانی کانتینری جهان با سرمایه گذاری در بنادر خشک (Dry port) و همکاری با سایر سازمان‌های مرتبط و فعال در آن، نظیر: گمرک ، راه آهن و ... در زنجیره ی عرضه کالا نقش موثرتری را ایفا می‌کنند.

۷. برنامه ریزی دقیق سازمانی خطوط کشتیرانی براساس time table :
 هر خط کشتیرانی، جدول زمانی حرکت کشتی‌های خود را به صورت سالیانه و یا براساس دوره‌های زمانی ۶ ماهه تعیین می‌کند که ۲ کاربرد دارد :

الف - اعلام به مشتریان که شامل صادر کنندگان، واردکنندگان و صاحبان عمده کالا می‌شود. آنان براین اساس، اقدام به برنامه ریزی و عقد قرارداد با کشتیرانی‌ها می‌کنند.
 ب - اعلام به ادارات بنادر، که آن ادارات نیز بر این اساس ، پهلودهی

تحلیل بیانیه‌ی ماموریت ۲۰ خط کشتیرانی کانتینری برتر دنیا در سال ۲۰۱۰ میلادی

ردیف	نام خط کشتیرانی کانتینری	سال تاسیس	کشور	تعداد کشتی کانتینری (فروند)	ظرفیت کانتینری (TEU)	سهم بازار (درصد)	بیانیه‌ی ماموریت	معنی
۱	APM-Maersk	۱۹۱۲	دانمارک	۶۱۰	۲/۲۹۹/۰۵۱	۱۴٫۹	No Limited by limit	عدم وجود محدودیت در ارائه خدمات
۲	MSC Mediterranean shipping (company)	۱۹۷۰	سوئیس	۴۶۸	۱/۹۸۰/۶۲۰	۱۲٫۹	Land cover 1/3 of the word, we cover the rest	پوشش فراگیر در همه آب‌ها
۳	CMA CGM	۱۹۷۷	فرانسه	۳۸۶	۱/۲۷۵/۳۴۳	۸٫۳	Take you even further	ارایه خدمات به مشتریان ، حتی فراتر از انتظاراتشان
۴	Evergreen Line	۱۹۶۸	تایوان	۶۱۶	۶۱۵/۳۲۳	۴	Guarding our green earth	حفظ محیط زیست کره ی زمین
۵	Cosco (China ocean shipping (company)	۱۹۶۱	چین	۱۴۳	۵۹۹/۸۲۴	۳٫۹	Consolidating our status in logistic	تمرکز بر فعالیتهای لجستیکی
۶	Hapag - Lloyd	۱۹۷۰	آلمان	۱۴۶	۵۹۲/۵۸۷	۳٫۸	Customer orientation, efficiency, safety & environmental protection	مشتری گرایی، ایمنی و حفاظت محیط زیست
۷	APL	۱۸۵۰	سنگاپور	۱۴۶	۵۸۷/۹۸۳	۳٫۸	Partners with you to move your business forward	همکاری و تعامل با مشتریان برای رشد و توسعه فعالیت‌های بازرگانی آن‌ها
۸	CSAV Group	۱۸۷۲	شیلی	۱۴۲	۵۵۲/۵۵۳	۳٫۶	Committed to provide reliable & efficient ocean cargo transport service	متعهد به ارائه خدمات کارا و قابل اعتماد خدمات حمل و نقل دریایی

جدول شماره ۱، هزینه‌ی روزانه‌ی کشتی کانتینری با ظرفیت ۵۵۰۰ TEU

هزینه‌ی نیروی انسانی	۳۲۳۰ دلار
هزینه‌ی بیمه	۲۲۳۵ دلار
هزینه‌ی تعمیر و نگهداری	۹۲۰ دلار
هزینه‌ی قطعات یدکی مصرفی	۹۵۰ دلار
هزینه‌های اداری	۶۵۰ دلار
جمع	۸۰۰۰ دلار

حمل، به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش می‌یابد. در حال حاضر (خرداد ۱۳۸۹)، در حدود ۴۸ فروند کشتی و به تعداد ۸۱۵ نفر دریانورد در اسارت دزدان دریایی سومالی به سر می‌برند و سارقان برای آزادسازی هر کشتی، مبالغی در حدود ۲ میلیون دلار باج طلب کرده‌اند.

۹. هزینه‌های سرسام آور شرکت‌های کشتیرانی کانتینری: براساس تحقیق شرکت مشاوره‌ای بین‌المللی Ocean Shipping Consultant، هزینه‌های کشتی کانتینری با ظرفیت ۵۵۰۰ TEU به ازای هر روز ۸۰۰۰ دلار است (طبق جدول شماره ۱):

۱۰. مسائل مربوط به بازرسی‌های فنی بنادر از کشتی‌ها (PSC-FSC): براساس کنوانسیون‌های IMO نظیر: Load Line, MARPOL, SOLAS، کشتی‌ها در بنادر توسط افسران ایمنی مورد بازرسی‌های فنی قرار می‌گیرند و در صورت عدم شرایط و نداشتن گواهینامه‌های لازم (که از طرف موسسات رده بندی معتبر صادر می‌شود) توقیف خواهند شد.

۱۱. تعرفه‌های زیاد عوارض و هزینه‌های بندری در پایانه‌های کانتینری بنادر جهان که نسبت به تعرفه‌های پایانه‌های فله و جنرال کارگو و ... زیادتر است.

۱۲. اجرای الزامات ISPS CODE که هزینه‌هایی را برای رعایت مسائل امنیتی و حراستی به کشتیرانی‌ها اعمال کرده است.

۱۳. مدت زیاد ماندگاری کانتینر کشتیرانی‌ها در برخی از بنادر:

۴. ترافیک کشتی‌ها در لنگرگاه‌های بنادر (Congestion) برخی بنادر، به علت ترافیک زیاد کشتی و یا کمبود ظرفیت پایانه‌ها، اسکله‌ها و تجهیزات تخلیه و بارگیری، توانایی پهلودهی سریع و به موقع کشتی را ندارند و آن‌ها را برای ساعت‌ها و یا روزها در لنگرگاه معطل باقی می‌گذارند. این امر، باعث افزایش هزینه کشتی می‌شود و آن‌ها نیز متقابلاً برای پوشش هزینه‌ی یاد شده، اقدام به وضع هزینه‌ی مازاد بر کرایه‌ی حمل کانتینر (Surcharges) می‌کنند که در نتیجه بر قیمت کالا در کشور اثر منفی می‌گذارد.

۵. کمبود نیروی انسانی متخصص واجد شرایط به میزان ۳۰/۰۰۰ نفر به منظور راهبری کشتی‌ها.

۶. رعایت مسائل ایمنی در بنادر، (در هنگام برخورد بوم گنتری کرین با کشتی، سقوط کانتینر از اسپریدر گنتری کرین روی کشتی و آسیب به Balast water tank - Cell Guide و غیره).

۷. پایین بودن نرخ بهره‌وری در عملیات تخلیه و بارگیری کشتی در برخی از بنادر که باعث افزایش مدت زمان توقف کشتی در کنار اسکله (ship turn around time) می‌شود. لازم به ذکر است هزینه‌ی توقف کشتی کنار اسکله برای کشتی‌های کانتینری غول پیکر در حدود ۵۰۰۰ الی ۱۰/۰۰۰ دلار در هر ساعت است.

۸. چالش دزدی دریایی (piracy) که از سالیان قبل در برخی از آب‌های جهان، نظیر تنگه‌ی مالاکا در اندونزی و شرق آسیا وجود داشته است. در حال حاضر این چالش در خلیج عدن به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های جامعه‌ی جهانی تبدیل شده است؛ به نحوی که سازمان جهانی دریانوردی (IMO) شعار Piracy: orchestrating the response (دزدی دریایی، هماهنگی جهت واکنش‌ها) در سال ۲۰۱۱ را برای جلب توجه جهانیان به این موضوع معرفی کرد. در حقیقت، دزدان دریایی سومالی بر گلوگاه تردد مسیر کشتیرانی آسیا به اروپا دست گذاشته‌اند و چنانچه این وضعیت ادامه یابد، کشتی‌ها مجبورند به جای تردد از مسیر دریای سرخ و کانال سوئز، از مسیر دماغه‌ی نیک (دور زدن قاره آفریقا) بگذرند. که هزینه و مدت زمان



ظهور کشتی‌های کانتینری ۱۸۰۰۰ TEU در آینده نزدیک :
در فوریه سال ۲۰۱۱، شرکت کشتیرانی MAERSK LINE، سفارش ساخت ۱۰ فروند کشتی کانتینری غول پیکر تحت عنوان Triple E class را اعلام کرد. قیمت هر یک از این کشتی‌ها ۱۹۰ میلیون دلار بود که شرکت کشتی سازی DAEWOO کره ی جنوبی ساخت آن‌ها را انجام خواهد داد (طول کشتی ۴۰۰ متر، عرض ۵۹ متر، ارتفاع کلی ۷۳ متر، درافت ۱۴/۵ متر با DWT ۲۰۱۳۰۰۰ تن). مقرر شده است که این کشتی‌ها بین سال‌های ۲۰۱۳ الی ۲۰۱۵ تحویل داده شوند. این کشتی‌ها از آن جهت به 3E ملقب شده اند که شامل :

– Economy of scale (اقتصاد مقیاس)

– Environmentally improved (سازگار با محیط زیست)

– Energy Efficient (افزایش کارایی)

هستند. هر شناور، دارای تجهیزاتی به ارزش ۳۰ میلیون دلار به منظور حفظ محیط زیست است ؛ به طوری که تولید گاز کربنیک آن‌ها به میزان ۵۰ درصد کم تر از کشتی‌های کانتینری فعلی است که در مسیر اروپا به آسیا تردد می کنند.

دلایل سفارش این کشتی‌های غول پیکر :

الف) بهره گیری از اقتصاد مقیاس و در نتیجه کاهش هزینه ی حمل کانتینر برای خط کشتیرانی و بالتبع افزایش قدرت رقابتی .

ب) وجود کالا و کانتینر به میزان زیاد در مسیر چین به اروپا با توجه به وجود بازار مناسب و حجم تجارت بین آسیا و اروپا (رشد سالیانه معادل ۵ الی ۸ درصد).

نتیجه گیری

دنیای کشتیرانی شگفت انگیز ، جذاب و پر رمز و راز است و هر روز در آن اتفاقات متعددی رخ می دهد که شناخت و تحلیل آن‌ها برای مسئولین و کارشناسان دریایی و بندری، به منظور تصمیم گیری‌های لازم از اهمیت خاصی برخوردار است. در این تحقیق سعی شده است از زوایای مختلفی به کشتیرانی‌ها نگریسته شود. ■

منابع:

- ۱- وب سایت رسمی Alphaliner
- ۲- وب سایت رسمی سازمان جهانی دریانوردی.
- ۳- جزوات آموزشی تدریس شده در دانشگاه دریایی آنتورپ بلژیک.

ماندگاری زیاد کانتینر در بنادر، از دیگر چالش‌های این صنعت محسوب می شود که به Dwell Time و یا Container Turn Around معروف است. عدم ترخیص به موقع کانتینر و رسوب آن‌ها به دلایل گمرکی ، بانکی ، اسنادی و ... باعث شده کشتیرانی‌ها با کمبود کانتینر برای اجاره به سایر مشتریان و صادر کنندگان مواجه شوند. لازم به ذکر است، مدت ماندگاری کانتینر در بنادر پیشرفته بین ۳ الی ۷ روز است؛ در حالی که این مدت در برخی از بنادر به ۶۰ روز نیز بالغ می شود.

۱۴. طولانی بودن فرایند جدا سازی کشتی از اسکله پس از پایان عملیات:

طولانی بودن فرایند مورد درخواست راهنما و ورود وی به کشتی، زمان زیاد فرایند بازرسی کشتی از سوی مقامات امنیتی بنادر به منظور صدور مجوز ترک اسکله و نیز، سایر موارد عملیاتی نظیر: کمبود یدک کش، عملکرد ناکارای کارکنان طناب گیری کشتی و ...، از دیگر چالش‌های کشتیرانی‌ها محسوب می شود که در رسیدن کشتی به بندر بعدی اخلال ایجاد می کند.

۱۵. مسافر قاچاق در کشتی‌های کانتینری (Stowaway) :

مشکلاتی نظیر: فقر و گرسنگی و ...، در برخی از کشورها عامل مهاجرت غیر قانونی افراد است. این افراد، گاه از کشتی به عنوان وسیله ی سفر استفاده می کنند و به صورت غیر قانونی و مخفیانه وارد کشتی و یا کانتینرهایی می شوند که برای بارگیری آماده شده اند و مشکلات زیادی را برای کارکنان کشتی به وجود می آورند و حتی ایمنی آن را به خطر می اندازند. در این رابطه، مسئولین کشتی‌ها بایستی راه‌های ورود و خروج را به دقت کنترل و تحت نظر داشته باشند و کالاها و کانتینرهای بارگیری را از این نظر نیز مورد بررسی قرار دهند. ولی با این وجود، برای کشتی کانتینری که ۸۰۰۰ TEU کانتینر بارگیری می کند، کنترل این مهم به صورت دقیق امکان پذیر نیست. بر اساس قوانین بین المللی و نیز کنوانسیون FAL، کارکنان کشتی موظفند در صورت مشاهده ی مسافر قاچاق ، حقوق انسانی وی را محترم شمارند، به او غذا و اسکان داده و در بندر مقصد، او را تحویل مقامات بندری دهند تا از طریق مجاری دیپلماتیک به کشور خود بازگردانیده شود. در این راستا آیین نامه ی ISPS Code نیز، دستورالعمل‌های امنیتی لازم را به مسئولین بنادر و خطوط کشتیرانی اعلام کرده است.

۱۶. افزایش هزینه ی سوخت کشتی‌ها: به نحوی که در حال حاضر هزینه ی هرتن سوخت ؛ در حدود ۷۰۰ دلار است. لازم به ذکر است ، ۴۰ درصد هزینه ی کشتی هزینه ی تامین سوخت را شامل می شود.





اولویت صنعت حمل و نقل دریایی

تبدیل بندر شهید رجایی به بندر کانونی

محمد حکیمیان

مدیر عملیات پایانه کانتینری بندر عباس آریا (بندر شهید رجایی)

(SRCT1) و شماره‌ی دو (SRCT2) جابه‌جا شوند. بدیهی است جاده‌های یادشده ظرفیت و کشش عبور این تعداد کامیون که به‌منظور تخلیه و بارگیری به این پایانه‌ها مراجعه می‌کنند را نخواهند داشت. به‌غیر از این کامیون‌ها، هر روز تعداد بسیار زیادی خودرو سواری نیز، به‌منظور انجام امور اسنادی مربوط به کالا و کانتینر، در بندر شهید رجایی تردد می‌کنند که بدون تردید، موجبات افزایش بیش‌تر ترافیک در این مسیرها را فراهم می‌آورد. کامیون‌های فرسوده‌ای که در بندر، کار حمل‌ونقل کانتینری را انجام می‌دهند و خرابی این ماشین‌ها در جاده‌های مواصلاتی، حجم ترافیک را به‌شدت بالا برده و در عمل، بازدهی کامیون‌ها در امر جابه‌جایی کانتینر را کاهش و در نهایت، راندمان بندر را در سرویس‌دهی به کشتی‌ها در بندر شهید رجایی پایین آورده است. ترافیک موجود در جاده‌های بندر شهید رجایی، یکی از موانع تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر کانونی خواهد بود که لازم است اقدامات و استراتژی مشخص و معینی برای رفع آن مطرح و اجرا شود. در غیر این صورت، بندر را برای یک دوره‌ی دیگر، از سایر رقبای خود در جهان عقب خواهد انداخت و این به‌معنای از بین رفتن حجم عظیم سرمایه‌گذاری‌ها در این بندر استراتژیک است.

فارغ از هر گونه تمایلات و گرایش‌های غیر کارشناسانه، باید به دنبال دستیابی به تجارب موفق بندر پیشرو و کانتینری در این زمینه باشیم. آنچه مهم است، این‌که برای امروز و نه فردا، تصمیمی متناسب با شرایط و استانداردهای جهان اتخاذ کنیم. ■

رجایی صورت می‌گیرد، سبک‌سازی گمرک شهید رجایی و ایجاد تسهیلات و امکانات مناسب در گمرکات استان‌های مجاور، طبق اعلام رئیس کل گمرک، از برنامه‌های در دست اجرای گمرک ایران به شمار می‌آید. بدون شک، فارغ از نوسانات فعلی، آینده‌ی حمل‌ونقل کانتینری درخشان است و تغییر الگوی مصرفی و در حال توسعه‌ی ایران به الگوی مصرفی کشورهای صنعتی و همچنین صادرات به چین، تا زمانی که اختلاف قابل ملاحظه‌ای در قیمت تمام‌شده وجود داشته باشد، ادامه خواهد داشت و این روند، منجر به رشد تجارت کانتینری خواهد شد.

به نقل از مؤسسه‌ی CI Online، عملکرد بندر شهید رجایی در سال ۲۰۱۰ میلادی، با ۲/۵ میلیون TEU و رشد ۱۷/۵ درصدی، مؤید این مطلب است. اما گره کور کجاست؟

به‌غیر از کانتینرهای ترانشیپ، بقیه‌ی کانتینرهای تخلیه‌شده از کشتی در بندر شهید رجایی، باید از جاده‌های منتهی به پایانه کانتینری شماره‌ی یک

سازمان بنادر و دریانوردی، تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر کانونی یا اصطلاحاً (HUB) در منطقه را اولویت کشور در بخش حمل‌ونقل دریایی دانسته و تدابیر زیر را برای رسیدن به این مهم اتخاذ کرده است.

۱. تخفیف سود بازرگانی از ۲۰ تا ۲۵ درصد برای کانتینرهای ترانشیپ.

۲. شبانه‌روزی شدن فعالیت گمرک بندر شهید رجایی

۳. افزایش پس‌کرانه‌ی بندر شهید رجایی، به‌طوری که در نتیجه‌ی آن، مساحت بندر به ۲ برابر افزایش می‌یابد.

افزایش ظرفیت بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور به ۶ میلیون TEU، هدفی است که سازمان بنادر و دریانوردی به‌منظور تحقق آن، گام‌های مؤثری را برداشته و سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی و خصوصی در پس‌کرانه‌های بندر نیز، مؤید این مطلب است.

با توجه به این‌که، حدود ۴۰ درصد از حجم تجارت خارجی کشور از طریق گمرک شهید





اجماع جهانی در مقابله با دزدان دریایی

نگاهی کوتاه به کامیابی‌ها و ناکامی‌های آسیا
در مواجهه با پدیده‌ی شوم دزدی دریایی

مریم رسولی - احسان اسماعیلی
(اداره‌ی کل ایمنی و حفاظت دریایی - سازمان بنادر و دریانوردی)

ملل متحد درباره‌ی حقوق دریاها (UNCLOS)، کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه‌ی ایمنی دریانوردی SUA، قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد، آیین‌نامه‌ی بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (ISPS CODE) و قوانین ملی کشورها از اهمیت مستندات قانونی قابل استناد برای مقابله با دزدان دریایی است. هر چند با یک نگاه دقیق، می‌توان دریافت که کنوانسیون SUA، مبنای مناسبی برای مقابله با دزدی دریایی در شکلی که در UNCLOS تعریف شده، محسوب نمی‌شود.

در این مقاله، ضمن نظری گذرا بر مفهوم و تعریف دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل عرفی و حقوق بین‌الملل قراردادی (کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها) ابتدا به علل و ریشه‌های تاریخی ایجاد توافق منطقه‌ای ۲۰۰۴ توکیو پرداخته می‌شود؛ سپس مفاد پیمان منطقه‌ای مزبور مورد بررسی قرار می‌گیرد. اقدامات عملی که از زمان تصویب معاهده تاکنون توسط کشورهای منطقه صورت گرفته، موضوع دیگری است که بررسی می‌شود.

دزدی دریایی به شیوه‌ی امروزی، از سال ۲۰۰۸ میلادی، با طی مسیر صعودی، ابعاد تازه‌ای به خود گرفته و چالش‌های جدی و جدیدی را فراروی صنعت کشتیرانی قرار داده است. اولین بار ایده‌ی طرح منطقه‌ای برای مبارزه با دزدان دریایی و سرقت مسلحانه علیه‌ی کشتی‌ها در آسیا و توسط کشور ژاپن در نشست آ.سه.آن (ASEAN) در سال ۱۹۹۹ و در مانیل عنوان شد. این ایده زمانی مطرح شد که تعداد زیادی از دزدی‌های دریایی در کشورهای جنوب شرق آسیا و تنگه‌ی مالاکا اتفاق می‌افتاد. توافق‌نامه‌ی همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه‌ی کشتی‌ها در آسیا ReCAAP در ۱۱ نوامبر ۲۰۰۴، با همکاری ۱۶ کشور نهایی شد. این توافق‌نامه بر اساس تبادل اطلاعات، ایجاد ظرفیت‌های لازم و بالا بردن سطح توانایی در بین کشورهای عضو تهیه شده است. مرکز اشتراک اطلاعات ISC، در چارچوب توافق‌نامه‌ی یاد شده و بر اساس تبادل اطلاعات از طریق سیستم شبکه‌ی اطلاعات IFN در کشور سنگاپور ایجاد شده است. در حال حاضر، کنوانسیون سازمان

مقدمه

در کنترل داشت. وی به کشتی‌های خطوط کشتیرانی انگلیسی حمله می‌کرد و اصرار داشت کشتی‌های متعلق به هند شرقی در صورت عبور از آب‌های هند مالیات بپردازند.

"کاپیتان میسون" و دزدان دریایی تحت فرمان وی، یکی از مشهورترین نمونه‌های دزدان دریایی در تاریخ محسوب می‌شوند. وی در اواخر قرن هفده، مستعمره ای آزاد تحت عنوان *libertatia* را در شمال ماداگاسکار ایجاد کرد. در سال ۱۶۹۴، مستعمره‌ی کاپیتان میسون، در حمله‌ی ای غافلگیرانه توسط بومیان جزیره برچیده شد.

ساحل جنوبی خلیج فارس به دلیل حضور دزدان دریایی و به علت حمله‌های مستمر آنان به کشتی‌های خارجی، به ساحل دزدان دریایی مشهور شد. در سال ۱۸۱۹، دولت بریتانیا در تلاش برای حفاظت از شبکه‌ی دریایی تجارت اقیانوس هند و به منظور مقابله با حمله‌ی دزدان دریایی در راس الخیمه، ناوگان نظامی به منطقه اعزام کرد.

دزدی دریایی در آسیای شرقی

دزدی دریایی در آسیای جنوب شرقی، با عقب نشینی ناوگان امپراتوری بزرگ مغول پس از خیانت متحدان جاوه ای آنان، آغاز شد، پس از عقب نشینی ناوگان امپراتوری، متحدان، استفاده از قایق ته پهن چینی (نوعی شناور برخوردار از بادبان قوی تر) را ترجیح دادند.

در عرشه‌ی شناورهای آنان افسران نیروی دریایی دیده می‌شدند که بیش تر از افراد بومی اهل استان کانترن وهاکین چین بودند. این

دزدی دریایی (مطابق با کنوانسیون سال ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره‌ی حقوق دریاها UNCLOS، به هر گونه اقدام مجرمانه اعم از خشونت، توقیف، یا غارت اموال توسط خدمه یا مسافران یک کشتی یا شناور خصوصی اطلاق می‌شود که در دریا راه را بر کشتی یا شناوری دیگر می‌بندند و با هجوم به عرشه و تصرف کشتی، به غارت و دزدی اموال مسافران آن کشتی اقدام می‌کنند. دزدی دریایی، همچنین ممکن است علیه‌ی یک کشتی، شناور، افراد یا اموال در مکانی خارج از محدوده‌ی یک کشور صورت گیرد.

واژه‌ی PIRATE در زبان انگلیسی، از واژه‌ی لاتین PIRATA و از واژه‌ی یونانی PEIRA به مفهوم تلاش و تجربه و به طور تلویحی مشتق شده به مفهوم برخورداری از بخت و اقبال در کشتی است. این واژه همچنین با کلمه‌ی PERIL به مفهوم ترس و مخاطره هم ریشه است. در منابع و متون ادبیات قرون ۱۷ و ۱۸ میلادی این کلمه اغلب PYRATE نگاشته شده است. در عین حال، این واژه منحصرًا با دزدی در دریا ارتباط نمی‌یابد و همچون سایر واژه‌های مشابه از تعاریفی گسترده تر برخوردار است.

"جولیوس سزار"، ۷۵ سال پیش از میلاد، طی یک سفر دریایی در دریای اژه، توسط دزدان دریایی ساکن سواحل جنوبی شبه جزیره‌ی آناتولی به اسارت گرفته شد. در تاریخ در مورد آزادی وی، قصه‌ی عجیب و جالب توجه‌ای نقل شده است: وقتی دزدان دریایی تصمیم گرفتند در قبال آزادی وی ۲۰ کیسه‌ی طلا درخواست کنند، وی گفت دست کم ۵۰ کیسه طلا می‌ارزد و به این ترتیب، فدیه‌ی آزادی یا خون بهای خود را تا ۵۰ کیسه طلا افزایش داد. او پس از آزادی در قبال پرداخت فدیه، بلافاصله ناوگانی تشکیل داد و به تعقیب دزدان دریایی پرداخت، آنان را دستگیر و به مرگ محکوم کرد. سنای روم باستان، سرانجام در ۶۷ سال پیش از میلاد مسیح، قدرت کافی را در اختیار پمپی (pompy) از رهبران سرشناس نظامی و سیاسی روم قرار داد تا با مقابله با دزدان دریایی، موفق شود کار آنان را یکسره کند و آرامش را به تجارت دریایی بازگرداند.

قرون وسطی تا قرن نوزدهم

اواخر قرن نهم میلادی، پناهگاه‌های ایمن دریایی در امتداد سواحل شرقی فرانسه و سواحل شمالی ایتالیا به چشم می‌خورد. در سال ۸۴۶ میلادی، این دزدان به رم حمله کردند و به واتیکان آسیب رساندند. در سال ۱۹۱۱، اسقف ناربون (Narbonne) نتوانست از فرانسه به رم بازگردد؛ زیرا تمامی گذرگاه‌های موجود در آلپ، در کنترل دزدان دریایی منتسب به اعراب قرار داشت. در قرن ده میلادی، حوزه‌ی فعالیت این دزدان دریایی به خارج از جزایر دریای بالتیک گسترش یافت. از سال ۸۲۴ تا ۹۶۱، دزدان دریایی منتسب به اعراب مستقر در کرت (crete)، به کل حوزه‌ی مدیترانه حمله می‌کردند. در قرن ۱۴ میلادی، فعالیت این دزدان دریایی، حاکم کرت را وادار کرد از مقام‌های ونیز بخواهد از ناوگان این کشور به طور دائم محافظت کنند.

دزدی دریایی در سواحل اقیانوس هند

در خلال قرون ۱۶ و ۱۷ میلادی، شناورهای هندی متعلق به امپراتوری گورکانی (به ویژه حامل حجاج به مقصد مکه) به دفعات مورد تهاجم دزدان دریایی اروپایی قرار گرفتند، این وضعیت پس از حمله‌ی دزدان دریایی پرتغالی به شناور رحیمی (rahimi) متعلق به ملکه گورکانی و در نتیجه تصرف شهر دامان (daman) پرتقال توسط نظامیان امپراتوری گورکانی خاتمه یافت.

در قرن هجدهم میلادی، "کان هوچی آنگری"، از دزدان دریایی مشهور ایالت ماراتا در هندوستان، خطوط دریایی در مسیر بمبئی و گوا را



آنان از زمان جنگ‌های صلیبی تا اوایل قرن نوزدهم میلادی، به دیگر کشتی‌ها در مسیر آسیا و پیرامون آفریقا گسترش یافت. روستاها و شهرهای ساحلی ایتالیا، اسپانیا و جزایر مدیترانه بارها و بارها مورد تهاجم آنان قرار گرفت و بخش عمده‌ای از سواحل کشورهای ایتالیا و اسپانیا تقریباً خالی از سکنه شد. پس از سال ۱۶۰۰ میلادی، دزدان دریایی بربر به تدریج وارد دریای آتلانتیک شدند و حوزه‌ی فعالیت خود را تا سواحل شمالی ایسلند گسترش دادند. طی قرون ۱۶ و ۱۹ میلادی، حدود ۱ میلیون نفر اروپایی توسط دزدان دریایی بربر به اسارت گرفته و به عنوان برده در شمال آفریقا و امپراتوری عثمانی فروخته شدند.

دزدی دریایی در کارائیب

بسیاری از دزدان دریایی پس از پایان جنگ اسپانیا به کارائیب آمدند و در حوزه‌ی کارائیب اقامت کردند و پس از مدتی کوتاه به عضویت گروه دزدان دریایی درآمدند. برخی دیگر تا اواسط قرن نوزدهم میلادی وارد این منطقه شدند و به مجرد ورودشان تلاش کردند از طریق کشاورزی و ماهی‌گیری در جزیره‌ی اسپانیولا و جزایر اطراف آن روزگار بگذرانند. اما احتمالاً به دلیل حملات اسپانیایی‌ها و ناکامی در تامین هزینه‌های زندگی، به شغل پر سودتر دزدی دریایی (بدون هر گونه انگیزه‌ی انتقام جویی) روی آوردند. سطح دزدی دریایی منطقه‌ی کارائیب، بر اثر جنگ و درگیری تجاری و استعماری بین قدرت‌های اروپایی آن زمان، یعنی انگلیس، اسپانیا، هلند، پرتغال و فرانسه افزایش یافت. بسیاری از دزدان دریایی این ناحیه، انگلیسی، هلندی و فرانسوی بودند. از آن جایی که اسپانیا ناحیه‌ی کارائیب را در کنترل داشت، بیش تر شهرها و کشتی‌های مورد حمله قرار گرفته، به امپراتوری اسپانیا تعلق داشت و بیش تر هجوم‌ها در کرانه‌ی شرقی آمریکا و ساحل غربی آفریقا صورت می‌گرفت. دزدان دریایی هلندی، بین سال‌های ۱۶۲۳ و ۱۶۳۸ حدود ۵۰۰ فرزند کشتی اسپانیایی و پرتغالی را تصرف کردند. "ادوارد تیچ یاریش سیاه" و "هنری مورگان"، مشهورترین دزدان دریایی کارائیبی به شمار می‌رفتند.

دزدی دریایی در عصر حاضر

در دوره جدید، دزدان دریایی با استفاده از قایق‌های کوچک و خدمه‌ی کم تر به شناورهای باری حمله می‌کنند. آنان همچنین از شناورهای بزرگ برای پشتیبانی از شناورهای کوچک تر مخصوص حمله و ورود به عرشه کشتی‌هایی که مورد حمله قرار می‌دهند، استفاده می‌کنند. دزدی دریایی مدرن، می‌تواند برای دزدان در دست یابی به اهداف شان موفقیت آمیز باشد؛ زیرا بخش عمده‌ای از بازرگانی بین‌المللی، از طریق دریا و حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد. کشتی‌های باری، در جریان عبور از مسیرهای اصلی کشتیرانی با عرض کم (مانند: خلیج عدن و تنگه‌ی مالاکا)، در برابر حمله‌ی قایق‌های موتوری کوچک بسیار آسیب پذیر می‌شوند. مناطق دیگر، مانند: دریای چین جنوبی و دلتای نیجر نیز، دزدی دریایی مدرن را تجربه می‌کنند. با افزایش حجم حمل و نقل دریایی و تعداد شناورها، بسیاری از کشتی‌ها مجبورند برای رعایت استانداردهای ایمنی ناوبری، از سرعت خود بکاهند و در نتیجه در معرض خطر دزدی دریایی قرار می‌گیرند. کشتی‌های کوچک، همچنین قادرند برای فرار از دست نیروهای امنیتی / نظامی و انتظامی یا فریب آنان خود را به جای شناورهای ماهی‌گیری یا شناورهای باری جا بزنند.

دزدی دریایی مدرن، همچنین ممکن است در نقاط بی‌ثبات به لحاظ سیاسی رخ دهد. برای مثال، به دنبال عقب نشینی ایالات متحده از ویتنام، دزدان دریایی تایلندی و ویتنامی با استفاده از قایق‌های تندرو به این کار مبادرت می‌ورزیدند. به علاوه، به دنبال از هم پاشیدگی و تجزیه‌ی دولت سومالی، فرماندهان ارتش در منطقه به کشتی‌های حامل



دزدان، گروه‌های کوچک دزدان دریایی در نزدیک مدخل رودخانه‌ها (اساساً برای حفاظت از خود) را تشکیل دادند. آنان برای تقویت استحکامات نظامی خود، برخی از بومیان را به عنوان سربازان پیاده استخدام کردند و با توجه به در اختیار داشتن نیروهای خشن آموزش دیده و همچنین، مهارت‌های دریایی و دریانوردی، عمدتاً در امتداد سواحل جاوه و سوماترا در مصب رودخانه‌ها، مدت‌ها به فعالیت خود ادامه دادند. قدرت و توانایی این دزدان دریایی با رشد تجارت دریایی ابریشم و ادویه جات مقارن شد.

با این وجود، بیش ترین ناوگان قدرتمند، به دزدان دریایی چینی در خلال حکومت خاندان پادشاهی تعلق داشت. اثرات طولانی مدت دزدی دریایی بر اقتصاد چین، بسیار قابل ملاحظه بود. با توجه به استفاده از قایق‌های ته پهن چینی توسط دزدان دریایی، صنعت تولید این گونه قایق‌ها در استان‌های فوجیان و گانگ دونگ شکوفا شد و نقشی بسیار حیاتی و شریان گونه‌ای برای بازرگانی چین ایفا کرد. گروه‌های دزدان دریایی، بر روستاهای واقع در سواحل دریا و کرانه‌های رودخانه‌ای تسلط داشتند و درآمدهای کلانی با اخاذی از روستاییان به دست می‌آوردند.

دزدی دریایی در شمال آفریقا

دزدان دریایی در بنادر شمال آفریقا (سواحل بربرها)، یعنی بنادر تونس، طرابلس، الجزیره، سله (sale) و بنادر کشور مغرب فعالیت داشتند و به کشتی‌های متردد در شرق دریای مدیترانه حمله می‌کردند و حملات

کمک‌های انسان دوستانه‌ی سازمان ملل متحد نیز حمله کردند.

کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS)

طبق ماده‌ی ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها، یکی از مصادیق دزدی دریایی عبارت است از:

هر نوع اعمال غیر قانونی خشونت آمیز یا توقیف یا هر عمل غارت گرانه که در موارد زیر، توسط خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای مقاصد شخصی و خصوصی صورت پذیرد: علیه کشتی یا هواپیمای دیگر در دریای آزاد، یا علیه اشخاص یا اموالی که در آن‌ها قرار دارند، علیه کشتی، هواپیمای، اشخاص یا اموالی که در مکانی خارج از قلمرو صلاحیت هر دولت قرار داشته باشد...

با ملاحظه‌ی تعریف مزبور در مورد دزدی دریایی و مقایسه‌ی آن با اعمالی که طبق "ماده‌ی ۳ کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی" آمده است، به شرح زیر جرم محسوب می‌شوند:

ماده ۳

در صورتی که هر شخصی به طور غیر قانونی و به عمد، اقدامات زیر را انجام دهد، مرتکب جرم شده است:

الف) تصرف یا اعمال کنترل بر کشتی با توسل به زور، یا تهدید آن با هر گونه اقدام رعب انگیز؛ یا

ب) انجام اعمال خشونت آمیز علیه شخصی در کشتی در صورتی که عمل مذکور، احتمالا ایمنی دریانوردی آن کشتی را به مخاطره اندازد؛ یا

ج) انهدام کشتی یا ایراد خسارت به کشتی یا محموله‌ی آن که احتمالا ایمنی دریانوردی کشتی را به مخاطره اندازد؛ یا به نظر می‌رسد، قید ((... برای مقاصد خصوصی)) (private end) مندرج در ماده‌ی ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها، تفاوت اصلی ((دزدی دریایی)) با جرایم موضوع بندهای الف و ب ماده ۳ کنوانسیون یاد شده را تبیین می‌کند.

ضمن توجه به تفکیک مفهوم ((دزدی دریایی))، به ترتیب در ماده‌ی ۱۰۱ کنوانسیون، حقوق دریاها با هر نوع دزدی دریایی که لزوما در همه‌ی موارد بر یکدیگر منطبق نیستند، باید اشاره شود که در قانون مجازات اسلامی (بخش تعزیرات- مصوب سال ۱۳۷۵) مواردی وجود دارد که مفاد آن‌ها، حسب مورد ممکن است بر برخی از مصادیق دزدی دریایی مورد بحث منطبق تلقی شود؛ مانند: ماده‌ی ۶۵۳ راجع به راهزنی در راه‌ها و شوارع (با مواد ۱۸۵ و ۶۸۳ قانون مزبور).

همچنین، براساس ماده‌ی ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاها، همه‌ی دولت‌ها باید تا حد امکان، در سرکوب دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا در هر مکان دیگر در خارج از حاکمیت سایر کشورها همکاری کنند. در گزارش سازمان ملل متحد، برای امور اقیانوس‌ها و حقوق دریاها، در پنجاه و ششمین نشست مجمع عمومی سازمان ملل متحد آمده است: ((دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها تهدیدی جدی برای جان دریانوردان، ایمنی ناوبری، محیط زیست دریایی و امنیت کشورهای ساحلی است. همچنین، بر صنعت حمل و نقل دریایی تاثیر منفی داشته و حتی موجب افزایش نرخ حق بیمه و تعلیق تجارت می‌شود.))

طرح آتالانتا (Operation Atalanta)

در اواخر سال ۲۰۰۸ میلادی، کشورهای اروپایی بر اساس طرحی به نام آتالانتا به ایجاد منطقه‌ی گشت بین المللی و تعیین کردید امنیت به مدت یک سال در خلیج عدن اقدام کردند و این مدت مجدداً برای یک سال دیگر تمدید شد. از آن جا که بخش مهمی از تجارت جهانی از طریق خلیج عدن انجام می‌شود، دزدی‌های دریایی، نگرانی زیادی برای این کشورها ایجاد کرده است. به این ترتیب، هند، روسیه، چین،

ژاپن و کره جنوبی نیز به صورت مستقل و خارج از چارچوب گشت طرح آتالانتا، ناوهای دریایی خود را به این منطقه اعزام کرده‌اند و به مبارزه بین المللی با دزدان دریایی پیوسته‌اند. به همین منظور تاکنون چندین ناو گروه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز، به خلیج عدن اعزام شده‌اند.

دزدی دریایی در سوماتالی تهدیدی برای کشتیرانی بین المللی است و ریشه‌ی آن به جنگ داخلی سوماتالی در دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی باز می‌گردد. این تهدیدها از سال ۲۰۰۵ میلادی افزایش یافت و سبب بالا رفتن هزینه‌های حمل و نقل دریایی و ممانعت از رسیدن کمک‌های غذایی به آن منطقه شده است.

همچنین، این دزدی‌ها موجب افزایش حق بیمه برای کشتی‌های عبوری از منطقه شده است. در ابتدا نیز، برخی از شرکت‌های کشتیرانی، مسیر کشتی‌های خود را به سمت جنوب آفریقا تغییر دادند، که علاوه بر افزایش هزینه‌ها، تاخیر در تحویل کالا و کندتر شدن تجارت را نیز به همراه داشت. از طرف دیگر، تقریباً سراسر اقیانوس هند نیز، به منطقه ای برای تاخت و تاز سارقان دریایی تبدیل شده است.

دفتر بین المللی دریایی

دفتر بین المللی دریایی IMB، سازمانی است غیر انتفاعی که در سال ۱۹۸۱ به عنوان بخش تخصصی مبارزه با انواع جرم و جنایت دریایی در اتاق بازرگانی بین المللی تاسیس شده است.

بنا بر گزارش این دفتر که متعاقب سرقت‌های محدودتر در منطقه‌ی تنگه مالاکا تشکیل شده، حملات دزدهای دریایی در سراسر جهان، در سال ۲۰۰۹ میلادی، برای سومین سال متوالی روند افزایشی داشت و از ۲۳۹ سانحه در سال ۲۰۰۶، به ۴۰۶ مورد در سال ۲۰۰۹ میلادی رسید. تعداد سوانحی که در آن‌ها از سلاح گرم استفاده شده، به میزان دو برابر سوانح سال ۲۰۰۸ میلادی افزایش یافته است که مستقیماً به دزدان دریایی سومالیایی مرتبط است. در عین حال، میزان خشونت نسبت به دریانوردان و احتمال مصدومیت آنان نیز، افزایش یافته است. بنا بر گزارش همین منبع، در سال ۲۰۰۹ میلادی، ۴۷ فروند شناور توسط دزدان دریایی سومالیایی ربوده شد و ۸۶۷ نفر به گروگان گرفته شدند و همچنین، آنان در این مدت، به ۱۲۰ فروند کشتی شلیک کردند.

کنوانسیون مقابله با اعمال

غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی SUA ۱۹۸۸ و پروتکل SUA2005

در حال حاضر، کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره‌ی حقوق دریاها، کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی SUA،



قطعه‌نامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد (۱۹۵۰، ۱۹۷۶، ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۴، ۱۸۴۶، ۱۸۵۱، ۱۸۹۷، ۱۹۱۸) و قوانین ملی کشورها، از اهم منابع قانونی قابل استناد برای دستگیری و مجازات دزدان دریایی است.

UNCLOS، بیش از دو دهه پیش تدوین شده است و آن زمان، مهم ترین فعالیت‌های غیر قانونی در دریا را شامل دزدی دریایی، سرقت مسلحانه، قاچاق مواد مخدر و تخلیه‌ی غیر قانونی مواد آلاینده نام برد. از سال ۱۹۸۲ و خصوصا پس از وقایع یازده سپتامبر، سایر جرایم در دریا مانند: تروریسم و حمل تسلیحات کشتار جمعی، افزایش شدیدی یافتند. برای برخورد قضایی مناسب با این جرایم جدید، به مقررات بین المللی خاصی احتیاج بود تا فرایند پی گیری قانونی و مجازات متخلفین امکان پذیر شود؛ زیرا قوانین سنتی در خصوص دزدی دریایی، کارایی چندانی نداشتند.

اولین سند بین المللی حقوقی، حاوی یک رژیم قضایی برای برخورد با تروریسم در دریا (بدون اشاره خاص به تروریسم) در اواخر دهه ۸۰ میلادی با تصویب SUA1988 به وجود آمد. هدف از تدوین این کنوانسیون، مجازات افرادی بود که به صورت غیر قانونی و عمدی، کنترل یک کشتی را به دست می‌گیرند یا تهدید به انجام چنین کاری می‌کنند؛ اعمال خشونت آمیز علیه افراد در کشتی مرتکب می‌شوند که حرکت ایمن کشتی را به خطر می‌اندازد و یا آسیب‌های جدی به کشتی یا بار آن وارد می‌آورند. هر گونه تخلف با اهداف مشخص یا سیاسی، در خور این کنوانسیون قرار می‌گرفت. طبق این کنوانسیون، مجرمین یا در کشور محل دستگیری خود مجازات می‌شدند و یا به کشوری انتقال می‌یافتند که تحت این کنوانسیون مجاز به اجرای مجازات باشد. به این ترتیب، کشور متعاقد، مسئول رسیدگی قانونی به موارد جرم و خیانت در دریا قلمداد می‌شود.

قوانین ممنوعیت PSI و RMSI

اتفاقات مرتبط با کشتی متعلق به کره‌ی شمالی در نوامبر ۲۰۰۲، باعث شد رئیس جمهور آمریکا در ۳۱ می ۲۰۰۳ اعلام کند که قانونی جدید برای رسیدگی به حمل تسلیحات موشکی و کشتار جمعی به صورت ترانزیت از دریا، هوا و خشکی به تصویب رسانده است. این قانون که لایحه‌ی امنیت علیه‌ی تولید تسلیحات نام گرفت، در حقیقت تلاشی برای بهبود همکاری میان کشورها در چارچوب فعالیت‌های مبارزه با تکثیر تسلیحات کشتار جمعی جهان محسوب می‌شود. طبق اصول تصویب شده در این قانون، استرالیا، فرانسه، آلمان، ایتالیا، ژاپن، هلند، لهستان، پرتغال، اسپانیا، انگلستان و آمریکا، موارد زیر را مورد توجه و

رسیدگی قرار دادند:

- ۱- تلاش برای ساخت سلاح اتمی، بیولوژیکی یا شیمیایی و سیستم‌های مربوط به آن‌ها
- ۲- انتقال (خرید، فروش یا حمل) این تسلیحات یا مواد مرتبط با آن‌ها.

کد ISPS

آسیا بنادر بسیار زیادی را در خود جای داده است که بسیاری از آن‌ها از اهمیت ویژه‌ای برای تجارت جهانی برخوردار هستند. به عنوان نمونه، در جنوب شرقی آسیا، در کشورهای اندونزی، فیلیپین، مالزی، تایلند و ویتنام، به ترتیب ۱۴، ۲۰، ۲۵، ۶۰، ۱۴۰ بندر وجود دارد. امنیت در بنادر سراسر جهان، به کمک مقررات مصوب آی‌مو و به خصوص آیین نامه‌ی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (ISPS) تامین می‌شود. این آیین نامه به عنوان ضمیمه‌ای به کنوانسیون سولاس، حداقل الزامات امنیتی بنادر، کشتی‌ها و سازمان‌های دولتی را معرفی می‌کند. آیین نامه‌ی ISPS، از دو بخش اصلی تشکیل می‌شود: بخش A، حداقل الزامات اجباری برای کشتی‌ها (توسط شرکت‌های مالک، و بنادر (توسط کشورهای متعاقد به کنوانسیون) را در بر دارد و بخش B، به ارائه‌ی دستورالعمل‌ها و راهنمایی‌های دقیق تر برای اجرای ارزیابی‌ها و طرح‌های امنیتی می‌پردازد.

فصول دو بخش A و B مشابه یکدیگر هستند و در زمینه‌ی امنیت بندر، سه جنبه‌ی اصلی زیر را در بر می‌گیرند:

- ۱- تغییر سطوح امنیتی (L1، L2، L3 مشابه سیستم سطوح امنیتی دریایی MARSEC).
- ۲- مسئولیت‌های دولت‌ها، شامل: تعیین مقام مسئول DA برای رسیدگی امور امنیتی موجود و همچنین، تشکیل ساختاری سازمانی برای اجرای این وظایف مانند: حمایت‌های قانونی محل و غیره).
- ۳- امنیت تسهیلات بندری، شامل: فرایندهای اجرای ارزیابی PFSA، تدوین طرح‌های امنیتی PRSP و تعیین افسر امنیتی بندر PFSO

مرکز اشتراک اطلاعات ReCAAP

مرکز اشتراک اطلاعات در کشور سنگاپور، در چارچوب توافق نامه‌ی همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آسیا ReCAAP با همکاری و توافق کشورهای جنوب شرقی آسیا به منظور افزایش امنیت آب‌های آن منطقه تشکیل شده که موفقیت‌هایی را نیز تا به حال کسب کرده است. لوگوی ReCAAP، نشان دهنده‌ی روحیه‌ی تعهد، همکاری و التزام بین



ایجاد و به کارگیری این فرایندها کنند. سازمان نماینده‌ی هر کشور موظف است:

سوانح دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های سرزمینی خود را مدیریت کند.

به تبادل اطلاعات با ISC بپردازد.

بررسی قضایی مرتبط در کشور خود را تسهیل کند.

فرایندهای نظارتی و اجرایی خود را در ارتباط با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، با کشورهای مجاور هماهنگ کند. به این ترتیب، ReCAAP، کشورهای عضو خود را به سوی فرایندهای بین‌سازمانی خود سوق داده است.

ب) تحت برنامه‌ی ظرفیت‌سازی خود، ReCAAP به کشورها کمک می‌کند در عوض فعالیت مستقل و بدون تعامل با سایر سازمان‌ها، اقدامات خود را در سطح گسترده و بین‌المللی و در بستری از تعاملات مناسب، مانند: تمرین‌ها، مانورها، کارگاه‌ها و غیره انجام دهند، تا اثر بخشی فعالیت‌ها به حداکثر برسد.

ج) از آن جا که دزدی دریایی و سرقت مسلحانه بخش‌های مختلف صنعت دریانوردی را تحت تاثیر قرار می‌دهد، ReCAAP با آغوش باز از همکاری سایر سازمان‌ها و عوامل فعال در بخش دریایی استقبال می‌کند. به همین دلیل، این توافق نامه همکاری نزدیکی با سازمان‌های مانند: IMO و BIMCO و ASF و intertanko ایجاد کرده است. به علاوه، کشورهای جدید نیز، می‌توانند به عضویت این توافق نامه در بیایند؛ مانند، هلند که آمادگی رسمی خود را برای الحاق به ReCAAP اعلام کرده است.

توافق نامه‌ی ReCAAP، به عنوان اولین توافق نامه‌ی بین‌المللی از این دست و با استفاده از اصول اولیه‌ی خود برای احترام به حاکمیت کشورهای عضو، ایجاد ارزش از طریق افزایش اثر بخشی و شفافیت کافی در فعالیت‌ها می‌تواند به صورت سنگ بنای سازمانی بسیار بزرگ تر و جامع تر و همچنین، الگویی برای سازمان‌های مشابه در سایر مناطق جهان قلمداد شود.

محدودیت‌ها

اغلب مسیرهای دریایی اصلی منطقه ای، به صورت کامل یا تا حدودی در آب‌های سرزمینی و تحت حاکمیت کشورهای اندونزی و مالزی قرار دارند و این در حالی است که این دو کشور هنوز به عضویت این توافق نامه در نیامده‌اند و کمبود اطلاعات ارسال شده از سوی این دو کشور در مورد سوانح دریایی، دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، به شدت احساس می‌شود. ReCAAP در تلاش برای ترغیب این دو کشور برای ملحق

کشورهای متعاقد برای مقابله با دزدی دریایی در کشورهای آسیایی است. رنگ آبی موجود در لوگو، مجسم کننده‌ی رنگ دریا و دلالت بر قابلیت اعتماد و تعهد دارد و رنگ نارنجی، نشان دهنده‌ی انرژی و خاصیت حیاتی است. ReCAAP، بر سه اصل تبادل اطلاعات، ظرفیت‌سازی و تشریک مساعی در بین کشورهای عضو در منطقه ایجاد شده است. کشورهای عضو این توافق نامه، ۱۷ کشور: بنگلادش، برونئی، کامبوج، چین، دانمارک، هند، ژاپن، کره، لائوس، میانمار، هلند، نروژ، فیلیپین، سنگاپور، سری لانکا، تایلند و ویتنام را شامل می‌شود.

از سازمانهای دولتی عضو این توافق نامه می‌توان به سازمان بین‌المللی دریانوردی (MSTF-IFC)، IMO و سازمان‌های غیر دولتی، شامل: مجمع صاحبان کشتی آسیا (ASF)، انجمن کشتیرانی سنگاپور (SSA)، شورای بین‌المللی دریانوردی بالتیک (BIMCO)، اتاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS)، و فدراسیون صاحبان کشتی انجمن آسه آن (FASU) اشاره کرد.

با هماهنگی سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنفرانسی در دی ماه سال ۱۳۸۷ با حضور کشورهای ذی نفع در جیبوتی تشکیل شد، تا مشابه توافق نامه‌ی همکاری منطقه ای برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آسیا، برای این منطقه نیز طراحی شود.

ReCAAP

پیرو نگرانی‌های گسترده در خصوص سوانح دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در جنوب شرقی آسیا و تنگه‌ی مالاکا، توافق نامه‌ی همکاری منطقه ای برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه از کشتی‌ها در آسیا ReCAAP در تاریخ ۱۱ نوامبر ۲۰۰۴ در توکیو و با شرکت ۱۶ کشور منعقد شد. این توافق نامه، با شرط الحاق ۱۰ کشور به آن، در تاریخ ۴ سپتامبر ۲۰۰۶ لازم الاجرا شد و تاکنون ۱۴ کشور به آن ملحق شده‌اند. متعاقباً مرکز تبادل اطلاعات ISC این توافق نامه، در ۲۹ نوامبر ۲۰۰۶ در سنگاپور آغاز به کار کرد.

نقاط قوت

به عنوان اولین سازمان بین‌الدولی منطقه ای برای مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، ReCAAP از نقاط قوت زیر برخوردار است:

الف) الزام این توافق نامه به متعاهدین خود برای شناسایی و تعیین یک نماینده در کشور خود به عنوان نقطه‌ی تماس آن کشور با ISC، باعث می‌شود کشورهایی که به صورت عادی از فرایندهای هماهنگی میان سازمان‌های خود بهره نمی‌برند، برای نیل به اهداف توافق نامه اقدام به



شدن به این توافق نامه است و امید می‌رود در آینده‌ی نزدیک، این مهم به وقع بپیوندد.

در حال حاضر، مرکز تبادل اطلاعات ReCAAP فاقد نقش عملیاتی است؛ زیرا اطلاعات خود را از مرکز تعیین شده در کشورهای عضو دریافت می‌کند که این امر، به معنای اندکی تاخیر است. به منظور تسریع در دریافت اطلاعات و اقدامات لازم، می‌توان از کشتی‌ها خواست پیام‌های خود را به صورت مستقیم به ISC ارسال کنند تا این مرکز بتواند اقدامات موثرتری در این خصوص به انجام برساند.

مرکز تبادل اطلاعات این توافق نامه، همچنین می‌تواند یکی از اولین گیرنده‌های پیام‌های ارسال شده توسط سیستم‌های اخطار امنیتی کشتی‌ها SSAS باشد که مطابق با کنوانسیون سولاس، روی کشتی‌ها نصب می‌شود. در حال حاضر، این پیام‌ها به کشور صاحب پرچم یا مالک کشتی ارسال می‌شود که اغلب از صحنه‌ی سانحه دور هستند و متعاقباً با تاخیر نسبتاً زیادی توسط ISC دریافت می‌شود.

ارسال مستقیم این پیام به ISC در کنار گیرنده‌های کنونی، می‌تواند انجام اقدامات مناسب را تا حد زیادی تسریع کند.

در کنار رسیدگی به امور دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها، این توافق نامه می‌تواند نقش مشابهی را در مبارزه با اقدامات تروریستی علیه بنادر بر عهده داشته باشد. این امر منوط به همکاری بنادر با این مرکز و ارسال اطلاعات مناسب، شامل: سوانح حقیقی، اقدام ناموفق و یا تهدید به اقدامات تروریستی علیه بنادر و تسهیلات موجود در آن است.

مطالعه‌ی موردی حمله‌ی دریایی به کشتی MT Chios در فوریه‌ی ۲۰۱۱ (ReCCAP)

بین ماه‌های اکتبر ۲۰۱۰ و فوریه ۲۰۱۱، در حدود ۱۴ سانحه‌ی دریایی (شامل: ۵ مورد حقیقی و ۹ مورد اقدام به دزدی دریایی)، در یک سانحه‌ی حقیقی، دزدان دریایی وارد کشتی می‌شوند و یا به کسی شلیک می‌کنند و خسارات یا جای گلوله‌ها قابل مشاهده است. در غیر این صورت، به این سانحه اقدام به دزدی دریایی گفته می‌شود) گزارش شده است. از این ۱۴ سانحه، یک کشتی با موفقیت توسط دزدان دریایی ربوده شد که احتمالاً دزدان دریایی، متعلق به شرق آفریقا بوده‌اند که به شناورها در ساحل سومالی و خلیج عدن حمله می‌کرده‌اند. از میان ۵ مورد حقیقی، یک سانحه به گروه ۱ (John Moni) که در ۵ دسامبر ۲۰۱۰ توسط دزدان دریایی ربوده شد) و ۴ سانحه به گروه ۲ تعلق داشتند (Starlight Venture) ۲۰ اکتبر ۲۰۱۰، دزدان دریایی از ساحل سومالی به سمت دریای عرب حرکت کردند که در حوزه‌ی مسئولیت هند قرار می‌گیرد. محل دقیق ۱۴ سانحه‌ی گزارش شده در این دریا، روی نقشه مشخص شده است.

در واکنش به موج حملات دزدان دریایی در این منطقه، نیروهای دریایی هند (IN) و گارد ساحلی هند (ICG) که مرکز ReCCAP نیز محسوب می‌شود، گشت‌های خود را در غرب منطقه‌ی انحصاری اقتصادی هند افزایش داده‌اند و یک نیروی ضد دزدی دریایی متشکل از چند کشتی در منطقه (پیش از ۵۰۰ مایل دریایی از بمبئی) را به منظور ارتقای حساسیت منطقه و اتخاذ تدابیر مناسب اعزام کرده‌اند. طی این اقدامات، دو گروه از دزدان دریایی در حاشیه‌ی EEZ هند دستگیر و دو کشتی ماهیگیری Prantalay 14، Prantalay به کار رفته برای دزدی دریایی نیز، در تاریخ‌های ۲۸ ژانویه و ۶ فوریه ۲۰۱۱ توقیف شدند. این دو کشتی در آوریل ۲۰۱۰، توسط دزدان دریایی شرق آفریقا ربوده شده بودند. حاصل این عملیات، دستگیری ۴۳ دزد دریایی و آزادی ۴۴ نفر از خدمه این دو کشتی ربوده شده بود.

شرح سانحه

در تاریخ ۵ فوریه ۲۰۱۱، در ساعت ۱۵:۲۴ (زمان محلی)، یک نفتکش یونانی به نام MT Chios در حال حرکت در فاصله‌ی غرب گوچی هند بود که یک قایق کوچک با ۵ دزد دریایی به آن نزدیک شد. آنان با سلاح‌های خودکار، اقدام به شلیک به سوی نفتکش کردند. فرمانده نفتکش، فوراً آژیر عمومی را به صدا درآورد و اقداماتی را مطابق راهنمایی شرکت خود انجام داد، مانند: افزایش سرعت، مانور کشتی برای فرار، پاشیدن آب با شلنگ آتش‌نشانی بر روی مهاجمان و استفاده از منور سرخ. پس از چندین تلاش ناموفق برای نزدیک شدن به کشتی، دزدان دریایی ناامید شدند و به سوی کشتی خود باز گشتند. خوش بختانه نفتکش و خدمه‌ی آن، متحمل هیچ گونه آسیب یا خسارتی نشدند و فرمانده کشتی، سانحه را به MSCHOA گزارش کرد.

سیستم تبادل اطلاعات

در ساعت ۱۸:۱۹ روز ۵ فوریه ۲۰۱۱، مرکز اطلاعات ReCCAP گزارش حمله کشتی MT Chios را از مرکز عملیات MSCHOA دریافت کرد و به تمامی مراکز وابسته به خود اطلاع داد. پس از واکنش به این گزارش، مرکز ReCCAP در هند با کشتی تماس گرفت تا اطلاعات دقیق‌تری دریافت کند. طبق گزارش، کشتی سالم بود و به راه خود ادامه داد.

در ساعت ۱۸:۴۵، گارد ساحلی هند، از کشتی گشت خود، به نام MV Samar خواست که با حرکت به سوی صحنه، منطقه را برای یافتن کشتی‌ها یا قایق‌های مشکوک مشابه جستجو کند. فرماندهی نفتکش نیز، توصیف خود را از قایق و کشتی مهاجم و عکس‌های تهیه شده را برای مرکز گارد ساحلی ارسال کرد.

در ساعت ۱۰:۱۵:۰۶ فوریه، کشتی Samar، با یک کشتی با چراغ خاموش برخورد کرد که به کشتی مهاجم شباهت داشت. کشتی گشت، برای مطمئن شدن به آن نزدیک شد. کشتی مظنون، یک قایق تندرو به سوی کشتی گشت فرستاد که پس از شلیک چند تیر هشدار، به سوی کشتی خود باز گشت. اندکی بعد، کشتی جنگی Tir نیز به این عملیات پیوست و یک هواپیمای شناسایی نیز، از هوا این عملیات را پشتیبانی کرد. با طلوع آفتاب، کشتی Samar به کشتی مهاجم نزدیک شد و آن را به عنوان Prantalay II شناسایی کرد، آن کشتی، صیادی تایلندی بود که در آوریل ۲۰۱۰، توسط دزدان دریایی ربوده شده بود.

کشتی مهاجم به تماس‌های رادیویی کشتی گشت توجه ای نکرد و در عوض با افزایش سرعت، سعی کرد از صحنه بگریزد. کشتی‌های گارد ساحلی هند، با شلیک تیرهای هشدار، این شناور را متوقف کردند؛ که در نتیجه مهاجمان با افراشتن پرچم سفید، تسلیم شدند. خدمه در قسمت دماغه‌ی کشتی مهاجم جمع شدند. سپس به دستور کشتی گشت، به داخل آب پریدند تا توسط کشتی‌های گارد ساحلی نجات یابند. در نهایت، مرکز ReCAAP، گزارش کامل عملیات را به تمامی مراکز مرتبط با خود ارسال کرد.

نتایج تحقیقات اولیه

طی این عملیات، ۲۸ دزد دریایی دستگیر و ۲۴ نفر خدمه Prantalay آزاد شدند. دزدان، بخش اعظم تسلیحات خود را به آب انداخته بودند، اما مقامات توانستند برخی از آن‌ها را بیابند. دزدان دریایی برای تحقیقات و محاکمه به بمبئی منتقل شدند. با این حال، تحقیقات هنوز ادامه دارد و خدمه‌ی کشتی صیادی Prantalay II، پس از اتمام تحقیقات به موطن خود بازگردانده خواهند شد.

عوامل مؤثر در موفقیت عملیات

موفقیت این عملیات در دستگیری دزدان دریایی و کشتی مهاجم و

آزاد سازی خدمه‌ی آن، حاکی از اهمیت شبکه‌ی تبادل اطلاعات میان مراکز ReCAAP و کشتی‌ها و همکاری نزدیک میان گارد ساحلی هند، نیروی دریایی هند و پلیس بمبئی است.

شبکه‌ی تبادل اطلاعات

در این سانحه، گزارش دهی به موقع اطلاعات مناسب توسط فرماندهی کشتی و انتقال آن به عوامل ذی ربط، باعث شد کشتی متوقف و مهاجمان دستگیر شوند. به همین دلیل، مرکز اطلاعات ReCAAP از فرماندهان کشتی‌های فعال در منطقه‌ی آسیا می‌خواهد هر گونه مشکل و سانحه (مانند: مشاهده‌ی قایق و کشتی‌های مشکوک) را با استفاده از اطلاعات تماس مندرج در بخش نامه‌های ۱۳۳۳، ۱۳۳۴ کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آیمو، به مراکز کمک رسانی ReCAAP اطلاع دهند.

نتیجه گیری

این مقاله به بررسی برخی از اسناد بین المللی برای مبارزه با تهدیدات دزدی دریایی و تروریسم، به منظور ایمنی کشتیرانی و فعالیت بنادر می‌پردازد. تصویب اسناد متعدد و متفاوت در این زمینه حکایت از نگرانی فزاینده‌ی بین المللی از کاهش ایمنی و امنیت دریایی و تلاش برای رسیدگی به آن دارد. ضروری است نقاط قوت و ضعف هریک از این اسناد شناسایی شوند تا بتوان از آن‌ها به بهترین شکل ممکن در مبارزه با اقدامات تروریستی و دزدی دریایی استفاده کرد.

طبق بررسی انجام شده در این مقاله، هنوز شکاف‌هایی در زمینه‌ی اطلاعات این اسناد وجود دارد که باید بر طرف شوند. مشکلات موجود در زمینه‌ی UNCLOS، عبارتند از:

لزوم حضور دو کشتی به این معنا است که موارد شامل تنها یک کشتی (مانند شورش خدمه یا سرنشینان)، تحت پوشش الزامات این کنوانسیون نیست.

این کنوانسیون آب‌های سرزمینی را در بر نمی‌گیرد؛ مناطقی بسیار حساس و مهم در اقیانوس‌ها که اکنون صحنه‌ی فعالیت‌های شدید غیر قانونی در نقاط استراتژیک مانند جنوب شرقی آسیا است.

تعهد به از بین بردن دزدی دریایی، فقط به دریای آزاد یا EEZ کشورهای محدود می‌شود و تمام نقاط دریایی را در بر نمی‌گیرد. به این ترتیب، دزدان دریایی می‌توانند به درون آب‌های سرزمینی یک کشور پناه ببرند.

مکانیسمی برای محاکمه و مجازات متخلفین، خصوصا در موارد سرقت مسلحانه در آب‌های ساحلی وجود ندارد. در حقیقت، کشورهای تحت این کنوانسیون، ملزم به تدوین قوانینی برای محاکمه و مجازات مجرمین در این خصوص نمی‌شوند. در نهایت و به صورت کلی می‌توان گفت: این کنوانسیون کارایی چندانی در مبارزه با تروریسم و دزدی دریایی ندارد.

کنوانسیون SUA، اولین قدم از سوی جامعه‌ی بین الملل برای ساخت شبکه‌ای از مکانیسم‌های حقوقی به منظور جلوگیری و مبارزه با تروریسم دریایی توسط کشورهای محسوب می‌شود. با این حال، این کنوانسیون، تمامی وضعیت‌های ممکن در تروریسم دریایی، مانند برخی از مهم‌ترین سناریوها را پوشش نمی‌دهد. این الزامات باید به شیوه‌ی مناسب اصلاح و بازبینی شوند. به علاوه، لازم به ذکر است که حتی در این شرایط و با وجود مشاهده‌ی موارد تروریسم، هنوز اصلاحات به عمل آمده مانند پروتکل SUA ۲۰۰۵ و لایحه‌ی ۲۰۰۳ آمریکا از شیوه‌های سنتی بین المللی در این زمینه پیروی می‌کنند که تأکید می‌کند، سوار شدن به یک کشتی خارجی و بازرسی آن در دریای آزاد برای مقاصد امنیتی، باید با توافق مستقیم کشور صاحب پرچم آن کشتی انجام شود. این فرایند، در دست اصلاح و بازبینی است؛ اما هنوز به صورت مناسب و نهایی در نیامده است.

در خصوص آیین نامه‌ی ISPS، بزرگ ترین مشکل، به اتکای مداوم به مقامات مسئول تعیین شده برای اجرای الزامات امنیتی در بنادر خود مربوط می‌شود و شواهد نشان می‌دهد استانداردهای امنیتی بسیار متفاوتی در بنادر مختلف مورد اجرا قرار می‌گیرند. این عدم یکپارچگی مشاهده شده، باید به شیوه‌ی مناسب مورد رسیدگی قرار بگیرد. سازمان‌های مختلف، باید با یکدیگر همکاری و هماهنگی داشته باشند و از آموزش ارائه شده توسط IMO در این زمینه نیز حداکثر استفاده را ببرند. به علاوه، می‌توان به فعالیت سازمان‌ها و توافق نامه‌های منطقه ای، مانند: تصویب توافق نامه‌ی ReCAAP برای مبارزه با دزدی دریایی و تروریسم در مناطق دچار این مشکلات نیز، تا حدودی امیدوار بود.

در کنار موارد فوق، می‌توان توصیه‌های زیر را برای بهبود وضعیت در این زمینه در نظر گرفت:

۱) ارتقا و افزایش تدوین قوانین و مقررات توافقی برای مبارزه با تخلفات دریایی در تمامی مناطق دریایی، در عین احترام به حقوق کشورهای مرتبط با این مناطق.

۲) شفاف تر کردن تعاریف موجود برای دزدی دریایی که به اتخاذ رویکردهای متفاوت و تفاسیر گوناگون توسط کشورها و مضمولین منجر شده است.

۳) ایجاد یک مکانیسم همکاری برای تضمین اجرای مناسب قوانین و الزامات موجود و پر کردن شکاف‌های موجود.

۴) بازبینی قوانین ملی کشورها به منظور ایجاد پوشش قانونی مناسب برای اقدامات غیر قانونی در این زمینه.

۵) متقاعد ساختن تمامی کشورها در مناطق مختلف، برای الحاق آن‌ها به کنوانسیون SUA و گنجانیدن الزامات آن در قوانین ملی خود، با هدف اجرای موثر و یکپارچه‌ی آن در سراسر جهان.

مسئله پیشگیری بهتر از درمان است. بنابراین، همان طور که در قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی در شمالی بارها تأکید شده، وجود دولتی مردمی و قدرتمند و تلاش در جهت مبارزه با فقر و ایجاد رفاه و اشتغال و اصلاح وضعیت اقتصادی، اجتماعی، از راه حل‌هایی ریشه ای و بنیادی جهت مبارزه با دزدی دریایی محسوب می‌شود؛ اما از آن جا که نیل به این اهداف، مستلزم صرف زمانی طولانی و تمهید مقدمات متعدد و امکانات فراوان است، چاره ای نیست که به موازات اقدام جهت موارد فوق، اقدامات لازم جهت مقابله با دزدی دریایی نیز، صورت پذیرد. ■

مراجع:

- ۱- بررسی جایگاه و اقدامات سازمان بین المللی دریانوردی و سازمان بنادر و دریانوردی در مقابله با پدیده‌ی دزدی دریایی- عباس تازویی زاده - مجله‌ی بندر و دریا- سال بیست و پنجم/پیاپی ۱۷۲- مردادماه ۱۳۸۹
- ۲- تأثیر دزدی‌های دریایی بر ایمنی و امنیت دریانوردی- تاوان فقدان قوانین- امیر سامان ترابی زاده-
- ۳- ماهنامه‌ی پیام دریا، شماره‌ی ۱۹۲- سال هجدهم، خرداد ماه ۱۳۸۹.
- خطرات جهانی در مقابله با دزدی دریایی، مجله‌ی بندر و دریا، سال بیست و پنجم / پیاپی ۱۷۲- مردادماه ۱۳۸۹.
- 4-www.recaap.org
- 5-The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review- Research in Transportation Economics, Volume 27, Issue 1, 2010, Pages 51-60- Nong Hong, Adolf K. Y. Ng
- 6- Combating piracy and armed robbery in Asia: The ReCAAP Information Sharing Centre (ISC) - Marine Policy, Volume 33, Issue 2, March 2009, Pages 432-434 Joshua Ho
- 7-Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy- hijackings- Political Geography, Volume 28, Issue 4, May 2009, Pages 213-223

اثرات مخرب توسعه‌ی اقتصادی بر محیط زیست دریایی

مصطفی زارع دوست، امین موسی پور



تا دهه‌ی ۵۰ میلادی، گستره‌ی دریا در باور مردم، بی‌نهایت بود و اغلب بر این اعتقاد بودند که آلودگی به هر میزان، سرانجام در دریا حل می‌شود و به چشم نمی‌آید. بر این اساس، دریاها به عنوان مناطقی به‌منظور نابودی و دفن مواد زاید تلقی می‌شدند. با رونق گرفتن تجارت جهانی از طریق دریاها و افزایش حمل‌ونقل دریایی و همچنین، جابه‌جایی مواد آلی از راه دریا، پدیده‌ی آلودگی دریا و اهمیت حفظ محیط زیست دریایی، مد نظر جوامع بین‌المللی قرار گرفت و در نهایت، وقوع سانحه‌ی کشتی نفتی **Torry Canion**، منجر به تصویب برخی قوانین کاربردی در این زمینه شد. قوانین حفاظت از محیط زیست دریایی، برای کاهش آلودگی دریا بر اثر عبور و مرور کشتی‌ها وضع شد؛ به طوری که شناورهای حامل مشتقات نفتی نیز، بتوانند با به‌کارگیری تدابیر خاص ایمنی، نسبت به کاهش آلودگی محیط دریایی، اقدامات کنترلی مناسبی را به اجرا درآورند. با پیشرفت علم و فن‌آوری، الزامات کنترلی و تجهیزات پیشرفته‌تری روی شناورها نصب شد، تا آن‌جا که به‌مرور زمان، از تردد شناورهای تک‌جداره حامل نفت جلوگیری به عمل آمد و قوانین خاص و لازم‌اجرائی در زمینه‌ی کاهش ریسک آلودگی هوا به وسیله‌ی کشتی‌ها و همچنین، قوانین مربوط به جابه‌جایی آب بالاست شناورها، به تصویب رسید.

طبق بررسی انجام‌شده، سالیانه، تنها ۴/۷ درصد از مجموع آلودگی (یک و نیم میلیون مترمکعبی) که وارد دریای می‌شود، مربوط به کشتی‌ها و وسایل نقلیه‌ی دریایی است و بیش‌تر آلودگی محیط زیست دریایی، متأثر از فعالیت صنایع دیگر محسوب می‌شود. بنابراین، حفاظت از محیط زیست دریایی، باید از سوی مجامع ملی و بین‌المللی با جدیت بیشتری دنبال شود.

منابع آلاینده آب‌ها

هزینه‌ی خسارت و تاوانی در نظر گرفته می‌شود که محیط زیست دریایی، بابت پیشرفت تکنولوژی و پویایی چرخه‌ی صنعت، باید متحمل شود. به‌طور کلی، آلودگی صفر در دریا، یعنی توقف تمام فعالیت‌های اقتصادی، که این طرز تلقی عملاً ممکن نیست؛ از طرفی، قابلیت دریاها، برای پذیرش آلودگی نیز حد معینی دارد، یعنی بدون وارد آمدن خسارات زیست‌محیطی به دریا، می‌توان در حد معین و کنترل‌شده‌ای برخی از آلودگی‌ها را، بسته به نوع آلودگی و شرایط خاص منطقه‌ای، وارد دریا کرد. این مسأله در کنوانسیون‌های دریایی، تحت عنوان ریزش مواد نفتی، با واحد **PPM.hpn** مشخص شده و قوانین موجود، امکان دفع زباله‌هایی که قابلیت برگشت به طبیعت را دارند (آن هم در شرایط خاص) را، مجاز شمرده است. با این وجود، حد این آلودگی‌ها، باید تابع مدیریت جامع و کاملی برای مناطق مختلف باشد و در شرایط متفاوت، از تعاریف مختلفی استفاده شود، تا مدیریت محیط زیست هر منطقه، بتواند این وظیفه را عهده‌دار باشد.

تصویر پرنده‌ی آغشته به مواد نفتی، یکی از دل‌خراش‌ترین صحنه‌هایی است که مطبوعات و رسانه‌ها، برای تهییج افکار عمومی، پس از وقوع آلودگی‌ها در دریا به مخاطبین خود نشان می‌دهند و آلودگی روزافزون محیط زیست دریایی سبب شده که افکار عمومی، کشتی‌ها و به‌خصوص تانکرها را یکی از مهم‌ترین عوامل آلوده‌کننده‌ی آب دریا قلمداد کنند؛ ولی همان‌گونه که گفته شد، این آلودگی، تنها حدود ۵ درصد از کل آلودگی‌های دریایی را تشکیل می‌دهد. به عنوان مثال، بین سال‌های ۱۹۷۸ و ۱۹۹۱ میلادی، بر اثر وقوع جنگ، پنج مورد آلودگی بزرگ در منطقه‌ی خلیج فارس رخ داد که هر کدام از این آلودگی‌ها، به‌تنهایی بیش‌تر از مجموع آلودگی‌هایی است که در سال ۱۹۸۹ میلادی، توسط اکسون والدرز در سواحل آمریکا اتفاق افتاد. در مورد سایر مناطق دریایی نیز، وضعیت به همین صورت است و خواسته یا ناخواسته، در اثر حضور و عملکرد صنایع مختلف، همه‌ساله مقدار متناهی آلودگی وارد آب دریاها می‌شود که گمان می‌رود به‌منزله‌ی

مدیریت محیط زیست دریایی

آلودگی توسط انسان، به‌طورمستقیم یا غیرمستقیم، به صورت مواد یا انرژی، به محیط زیست دریایی وارد می‌شود و این امر، موجب بروز اثرات زیان‌بار به منافع زنده‌ی دریایی و به مخاطره افتادن سلامتی انسان و ممانعت از پیشرفت فعالیت‌های دریایی، نظیر ماهیگیری خواهد شد و در ضمن، کاهش کیفیت آب دریا و کاهش تعداد تفریح‌گاه‌ها را نیز به دنبال دارد. آلودگی محیط زیست، در دو سطح مطرح است. اقدامات مبتنی بر کنترل آلودگی، همواره بر اساس پایه‌های عقلانی و مستدل صورت نمی‌گیرد. گاهی اوقات، این قبیل اقدامات چاره‌ساز، بیش از درک میزان مخاطرات ماده‌ی آلاینده و درجه‌ی مفید واقع شدن اقدام، انجام می‌شود. تحریک افکار ناآگاه عمومی، گاه ممکن است موجب انجام مصرانه‌ی هر کاری به‌منظور چاره‌جویی شود و یا دولت‌ها و برخی مجامع صنعتی خاص را مجبور به تحقق پاره‌ای امور و انجام بعضی عملکردها کند. تنها برای آن‌که نشان دهند، به‌ظاهر در این زمینه فعال هستند. این‌گونه فعالیت‌های ظاهری اگرچه ممکن است بی‌ضرر باشند، اما مطمئناً هزینه‌بردار بوده و باعث اتلاف منابعی خواهند شد که شاید بهتر است در جای دیگری به کار گرفته شوند.

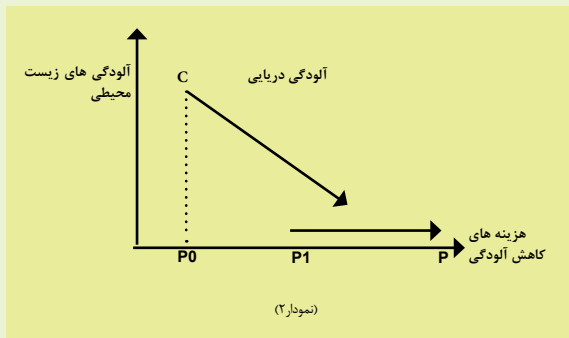
از جنبه‌ی دیگر، اقدامات غیرمعمول در زمینه‌ی کنترل آلودگی، ممکن است سبب بدتر شدن اوضاع شود. ایجاد وحدت رویه در کنترل آلودگی‌ها، در دو سطح کلی برای مدیریت محیط زیست در نظر گرفته می‌شود:

سطح اول

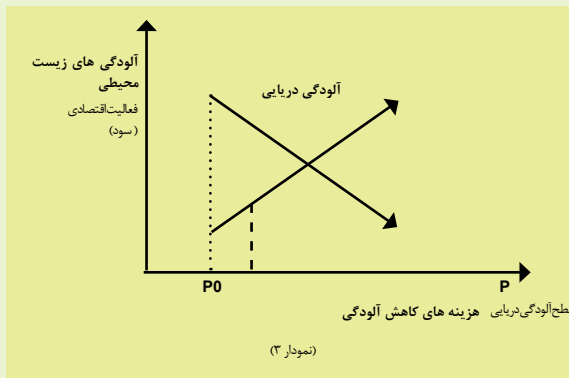
میزان آلودگی کم‌تر از ظرفیت دریاست، مانند: زمانی که نفت، منبع اصلی انرژی نبود و حمل‌ونقل آن اندک بود. در این سطح، مقابله با آلودگی حاصل از عملکرد کشتی‌ها، هزینه‌ای ایجاد نمی‌کرد و مواد زاید در اثر فعل و انفعالات شیمیایی، در طبیعت جذب می‌شد. در بسیاری از مناطق جهان، این سطوح از آلودگی وجود دارد و مدیریت محیط زیست، به‌منظور کنترل آن، به شکل سنتی انجام می‌پذیرد.

سطح دوم

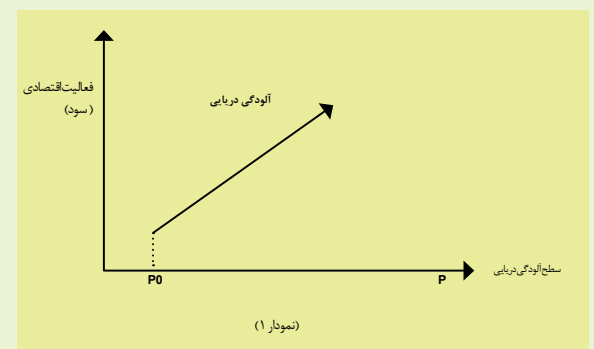
میزان آلودگی، فراتر از ظرفیت پذیرش دریا و افکار عمومی است و هزینه‌های اضافی ایجاد می‌کند. وظیفه‌ی مدیریت آلودگی، این است که مطمئن شود آلوده‌کننده‌ی محیط، این هزینه‌های اضافی را پرداخت می‌کند. در این مرحله، هرچه فعالیت‌های اقتصادی بیش‌تری صورت گیرد، به نوعی هزینه‌های زیست‌محیطی هم، باید جهت کنترل سطح آلودگی‌ها افزایش یابد. نمودار ۱، این موضوع را نمایش می‌دهد. همان‌گونه که در نمودار شماره‌ی ۱ مشاهده می‌شود، آلودگی محیط زیستی، با فعالیت‌های اقتصادی رابطه‌ای مستقیم دارد؛ به نحوی که هرچه فعالیت‌های اقتصادی بیش‌تر شود، آلودگی محیط زیست نیز افزایش پیدا می‌کند. این آلودگی‌ها، از نقطه‌ی PO آغاز می‌شود، در حقیقت نقطه‌ی همان حد قابل پذیرش محیط‌زیست است که توانایی جذب مواد آلاینده را بدون تأثیر سوء دارد و پس از این، نقطه‌ی آلاینده‌ی در محیط مشهود می‌شود و تأثیرات آن با رشد و فعالیت اقتصادی، رابطه‌ی مستقیم خواهد داشت و یا به عبارتی دیگر، قبل از PO، مدیریت سطح ۱ و بعد از PO، مدیریت سطح قرار دارند.



با ملاحظه‌ی نمودار شماره‌ی ۲، مشاهده می‌شود که آلودگی‌های محیط‌زیستی، با هزینه‌ی کاهش اثرات زیست‌محیطی، رابطه‌ی معکوس دارد. به‌طوری که هرچه در زمینه‌ی کاهش اثرات زیست‌محیطی بیش‌تر هزینه کنیم آلودگی‌های زیست‌محیطی بیش‌تر کاهش پیدا کرده و در نتیجه اقتصاد سالم‌تری خواهیم داشت؛ هرچند تحت هیچ شرایطی، اثرات آلودگی صفر نخواهد شد و منحنی بعد از نقطه‌ی O1، به صورت خط افقی ادامه پیدا خواهد کرد. حال با بررسی این دو نمودار، به صورت زیر خواهیم داشت:



PoXP هزینه‌ی جبران Corrective Cost، مانند lean up Cost برای Oil Spil یا جبران خسارت صنعت توریسم، ماهی‌گیری یا مردم است.



مشارکت کنند. هزینه‌های آلودگی به موارد زیر بستگی دارد:

- خصوصیت مواد آلاینده
- میزان و وسعت آلودگی
- مکان و زمان آلودگی
- شرایط جوی

برآورد هزینه‌های ناشی از آلودگی دریایی

در کشور ما، دستورالعملی جهت برآورد خسارات ناشی از سوانح نفتی، به عنوان یک دستورالعمل استاندارد و فراگیر، وجود ندارد. هم‌اکنون در کشورهای مختلف دنیا، دستورالعمل‌های زیادی مورد استفاده قرار می‌گیرد که از جمله‌ی آن‌ها، می‌توان به دستورالعمل ادعای خسارت صندوق بین‌المللی نشست نفت (EPA)، دستورالعمل ادعای خسارت صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی و دستورالعمل ادعای خسارت مرکز میمک، اشاره کرد.

هزینه‌های محیط‌زیست دریایی، شامل هزینه‌های پاکسازی، جبران خسارت جهت جابه‌جایی فعالیت‌ها در ساحل (Corrective Cost) و هزینه‌های ایجاد تسهیلات دریافت‌شده در بندار، هزینه جهت ساخت و راه‌اندازی تانکرهای دوجداره (Preventive Cost) و اقدامات پیشگیرانه (وضع قوانین) می‌تواند سبب شود تا آلودگی از حد مطلوب خود (Optimal Level) فراتر نرود. هزینه‌های پیشگیری، فقط در صورتی ارزش اقتصادی دارند که میزان آن کم‌تر از سود مازادی باشد که به وسیله‌ی اقدامات پیشگیرانه حاصل می‌شود. هزینه‌های آلودگی، شامل، هزینه‌های مستقیم از بین رفتن کالا، سود اقتصادی از دست‌رفته و خسارت به ذخایر منحصربه‌فرد و کم‌یاب که اندازه‌گیری آن‌ها تا حدی پیچیده خواهد بود. با نگاهی به دستورالعمل‌ها، دیده می‌شود که مراحل تعیین خسارت ناشی از آلودگی نفتی در اکثر آن‌ها یکسان است و تفاوت، تنها در روش ارزیابی و برآورد اقتصادی آن است.

ظرفیت پذیرش دریا و افکار عمومی

به‌طور کلی، می‌توان ارزش‌های مبتنی بر رضایت‌مندی نهایی کالاها و خدماتی را که به‌طور سنتی از طبیعت حاصل شده و در بازاری هم دادوستد نمی‌شود، با دو ابزار تمایل به پرداخت (WTP) و تمایل به پذیرش (WTA)، اندازه‌گیری کرد و آن‌ها را به عنوان معیاری برای سنجش ارزش‌های برآمده از رضایت‌مندی نهایی به کار برد. تاکنون، نهادهای تصمیم‌گیرنده و سیاست‌گذار از این ابزارها، برای کسب اطلاعات ضروری درباره‌ی ارزش خدمات اکوسیستمی، استفاده‌های وسیعی کرده‌اند. منظور از تمایل به پرداخت (WTP)، حداکثر مبلغی است که فرد برای به دست آوردن کالایی، حاضر به پرداخت آن است. در مقابل، در تمایل به پذیرش (WTA)، شرایطی وجود دارد که افراد برای اجتناب از آن، یا جبران تحمل چیزی که مورد درخواست آنان نبوده، اما به آن‌ها تحمیل شده است، از دولت یا سازمان‌های دیگر، مبالغی دریافت می‌کنند که به آن، تمایل به پذیرش یا دریافت هزینه‌ی جبرانی می‌گویند. عوامل اثرگذار بر ظرفیت پذیرش (WTA) شامل:

- سطح درآمدی در یک منطقه که به دلیل سطوح مختلف درآمدی برای هر گونه آلودگی به‌وجودآمده، نتایج سود و زیان آن در کشورهای مختلف، تفاوت خواهد داشت.
- میزان ظرفیت پذیرش (WTA) انسان‌ها در زمان حوادث که منجر به آلودگی‌های بزرگ می‌شود.
- رسانه‌های جمعی
- اختلاف حدود مطلوب آلودگی در کشورهای مختلف، بزرگ‌ترین مشکل در تدوین اجرای قوانین اثربخش محیط‌زیستی است.

جمع‌بندی

۱. مناطق دریایی خلیج فارس، و دریای عمان، به دلیل شرایط خاص زیست‌محیطی و تردد زیاد شناورها، نیازمند حفاظت و مراقبت در برابر

هزینه‌ی پیشگیری = Preventive cost مثلاً double botton شدن تانکرها، می‌تواند جای هزینه جبران را بگیرد.

نقطه‌ی X محل تعادل سود بحرانی و هزینه‌ی بحرانی است، به عبارتی، هزینه‌های انجام‌گرفته در زمینه‌ی کاهش ریسک آلودگی و آلودگی محیط‌زیست، در نقطه‌ی X تلاقی دارند. این نقطه، نقطه‌ی اپتیمم آلودگی و هزینه‌های زیست‌محیطی است که می‌توان هزینه‌ی قابل‌قبولی را برای دستیابی به سود قابل‌قبول در نظر گرفت. از این نقطه به بعد هر چه هزینه را بالاتر ببریم سودی بابت فعالیت اقتصادی نصیب ما نخواهد شد و اگر یک واحد دیگر را آلوده کنیم همان‌قدر هم خسارت وارد کرده‌ایم. به این منظور، فعالیت‌های اقتصادی و محیط‌زیست دریایی، می‌باید همیشه به عنوان دو عامل مهم مد نظر قرار گرفته و تأثیر متقابل آن‌ها بر یکدیگر را بررسی کرد.

هزینه‌های محیط‌زیست دریایی

رویکرد کنونی جهان نسبت به تخریب محیط زیست که ترمیم آن نیازمند هزینه‌ی بسیار گزاف و زمان طولانی است، در برخی موارد نیز هرگز ترمیم نمی‌شود. ابتدا بر پیشگیری و کاهش اثرات سوء زیست‌محیطی و سپس بر اصل پرداخت هزینه‌ی ترمیم محیط زیست، توسط آلوده‌کننده استوار است. صنایع، می‌باید در اولین مرحله با انجام ارزیابی‌های زیست‌محیطی و روش‌های علمی موجود، به کاهش اثرات سوء زیست‌محیطی پرداخته و سپس در هنگام آلوده کردن محیط، در پرداخت هزینه‌ی بازسازی آن





بین‌المللی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست سالم، باید دادگاه رسیدگی به جرایم دریایی، با قضات متخصص در این زمینه و با رفع نواقص قانونی، در اسرع وقت، از سوی مراجع صلاحیت‌دار ایجاد شود.

در خصوص سازمان‌ها و ساختارهای موجود برای مقابله با آلودگی نفتی در ایران، در زمینه‌ی بهبود مشکلات، راهکارهای زیر پیشنهاد می‌شود: — تفکیک وظایف و مشخص شدن وظایف هر یک از بخش‌های درگیر در امر مقابله با آلودگی نفتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و مشخص شدن مسؤلیت‌ها از سوی سازمان‌های همکار در این امر، که در مواقع اضطراری بتوان از آن‌ها استفاده کرد.

— اجرای دوره‌های آموزشی برای کارکنان و افراد مسؤؤل، آموزش مردم بومی و ساحل‌نشین که می‌توانند در مقابله با آلودگی نقش مهمی ایفا کنند

— برگزاری مانورهای ملی، جهت آمادگی کارکنان و مرور هماهنگی ارتباطات و مخابرات در زمان وقوع حادثه و آگاه‌سازی و به‌کارگیری مردم بومی در زمان بروز سوانح.

— افزایش پایانه‌های نفتی جنوبی کشور از نظر مراکز دریافت مواد زاید نفتی و جلوگیری از تأخیر کشتی‌ها در فعال کردن این امر. — آگاه‌سازی عمومی در سواحل جنوبی کشور، در زمینه‌ی ارزش اکوسیستم منطقه و ثروت ملی که در اختیار دارند، تا در مواقع بروز آلودگی نفتی، بتوانند از حق خود دفاع کنند؛ زیرا اغلب مردم، نسبت به این ارزش‌ها، آگاهی ندارند.

— تشکیل سازمان‌های غیردولتی (NGO) و خصوصی، تا در هنگام بروز حادثه، به‌موقع اقدام کنند، زیرا در بسیاری از مواقع، تشکلهای زیست‌محیطی بخش خصوصی می‌توانند نقش مهمی را بر عهده داشته باشند.

— بهبود کنترل و بازرسی گشت‌های سیستماتیک در منطقه و انجام مراقبت‌های زیست‌محیطی و پایش، به صورت منظم.

— تأمین تسهیلات مورد لزوم برای دریافت آب توازن در ترمینال‌های نفتی

— برنامه‌هایی در زمینه‌ی بررسی میزان و اثرات آلودگی در خلیج فارس، توسط سازمان‌های حفاظت از محیط زیست، بنادر و دریانوردی و مرکز پژوهش‌های وزارت نفت و همچنین، دانشگاه‌ها به اجرا گذاشته شود. ■

آلودگی‌های زیست‌محیطی هستند.

مطالعات انجام‌یافته، نشان می‌دهد که حفاظت در برابر آلودگی‌های نفتی، در صدر اولویت‌های زیست‌محیطی این مناطق قرار دارد.

بر اساس کنوانسیون بین‌المللی مارپل، کلیه‌ی بهره‌برداران از دریا، اعم از تولیدکنندگان و حمل‌کنندگان نفت و شرکت‌های کشتیرانی، موظف هستند، ضمن انجام اقدامات پیشگیرانه موردنیاز برای جلوگیری از ریزش نفت، آمادگی لازم برای مقابله با سوانح نفتی را بر اساس دستورالعمل این کنوانسیون بین‌المللی، در خود ایجاد کنند.

در مورد کنترل آلودگی ناشی از فعالیت‌ها در بستر خلیج فارس، باید کشورها به‌طور جدی تکالیف دقیق و معینی را به شرکت‌های نفتی، با استفاده از قوانین ملی تحمیل کنند، چنین سیستمی می‌تواند موارد زیر را تحت پوشش قرار دهد:

— گزارش اطلاعات کافی به دولت‌ها، توسط عامل فعالیت‌ها.

— نظارت مستمر عملیات و توصیه‌ی استانداردهای تکنیکی و تأییدی و اجرای این تکالیف، با ضمانت اجرای جدی.

— در سطح ملی توجه زیادی به آلودگی‌های نفتی ناشی از کشتیرانی در خلیج فارس مشاهده می‌شود و به این منظور، کشورهایی که در سطح منطقه، هنوز قانون جلوگیری از آلودگی دریا را وضع نکرده‌اند، باید مبادرت به این کار کنند و کشورهای فاقد این قوانین سعی کنند تا نواقص آن را با اتخاذ معیارهای متحدالشکل برطرف نمایند.

— وضع و اعمال مقررات مؤثر داخلی و ملی هر یک از کشورهای ساحلی و تقویت مقررات موجود.

— نظر به این‌که تقریباً تمام سواحل شمالی خلیج فارس، متعلق به جمهوری اسلامی ایران است، وضع و اجرای قوانین ملی ایران، می‌تواند در کاهش آلودگی خلیج فارس بسیار مؤثر باشد. بنابراین پیشنهاد می‌شود:

— ترغیب کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس به عضویت در کنوانسیون‌های مسؤولیت ناشی از خسارت آلودگی نفتی و تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی و ایجاد سیستم بین‌المللی در این خصوص.

— وضع و اعمال قوانین مؤثر و کارآمد ملی به موازات همکاری موجود برای اجرای کنوانسیون‌ها و کوشش برای تقویت هرچه بیش‌تر این همکاری.

— با توجه به بعد تخصصی تشخیص خسارات مستقیم و غیرمستقیم وارد بر اکوسیستم آبی از سوی آلاینده‌ها و نیاز به اطلاعات دقیق درباره‌ی قوانین

پیامدهای زیست‌محیطی توسعه بندر

علی‌رضا کاظمی آسیاب‌ر



بر خوردار خواهد بود. عوامل اساسی زیست‌محیطی که تحت تأثیر توسعه بندر قرار می‌گیرند، عبارتند از:

- تغییر در کیفیت آب
 - تأثیرات منفی بر هیدرولوژی (آب‌شناسی) ساحلی
 - آلودگی اعماق دریا
 - تأثیر منفی بر اکولوژی دریا و ساحل
 - تأثیرات نامطلوب بر زیبایی طبیعی دریا
 - تأثیرات نامطلوب اجتماعی، فرهنگی
- در ادامه، نحوه تأثیرپذیری هر یک از این عوامل و راه‌کارهای مقابله با آن، توضیح داده می‌شود.

۱. تغییر در کیفیت آب

همان‌گونه که می‌دانیم، اسکله‌ها دارای تجهیزات منحصر به فردی هستند که در سایر صنایع، از آن‌ها استفاده نمی‌شود. یکی از این زیرساخت‌ها، موج‌شکن‌ها هستند که باعث تغییر در جهت جریان آب می‌شوند و حجم عظیمی از آب را در حالت سکون و در پشت خود جمع می‌کنند. علاوه بر آن، ورود فاضلاب‌های صنعتی و شهری نیز به داخل این آب‌های راکد، مکان مناسبی برای رشد فیتوپلانکتون‌ها (گیاهان شناور بر روی آب) ایجاد کرده و باعث کاهش میزان حلالیت اکسیژن در آب و تولید گاز سولفید هیدروژن (H_2S) می‌شود، و کیفیت آب را به شدت کاهش می‌دهد. این گاز، بیشتر در آب‌های راکد تولید می‌شود و از بوی تندی که دارد، قابل شناسایی است. از نظر زیست‌محیطی، گاز سولفید هیدروژن تأثیر بسیار مخربی بر ارگانسیم‌های زنده گیاهی و جانوری دارد.

راهکارها

به هنگام انتخاب مکان مناسب برای احداث و توسعه بندر، باید بر این نکته توجه داشته باشیم که آیا مکان مورد نظر، توانایی مقابله با اثرات منفی به وجود آمده در اثر راکد بودن آب را دارد یا نه؟ علاوه بر آن، می‌دانیم که با توسعه بندر، بر میزان جمعیت آن منطقه، به صورت چشم‌گیری افزوده خواهد شد. بنابراین، نیازمند طراحی یک سیستم دقیق جهت جمع‌آوری و دفع فاضلاب خانگی و صنعتی هستیم، تا از ورود فاضلاب به دریا، جلوگیری شود. وضع قوانین جامع، به منظور جلوگیری از ریختن زباله‌های خانگی و صنعتی در دریا، به عنوان یکی از عوامل کارآمد برای جلوگیری از آلودگی دریا و منابع طبیعی، امری کاملاً ضروری محسوب می‌شود.

طرح توسعه صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران و اهمیت استراتژیک بندر و لزوم توسعه آن‌ها به منظور افزایش کارایی و بهبود اوضاع کنونی این صنعت، در جهت بالا بردن سهم جمهوری اسلامی ایران در منطقه، از مدتی قبل به شکل جدی مورد توجه مسؤولین امور دریایی و بندری کشور قرار گرفته است، که از آن جمله، می‌توان به عزم جدی دولت در ارتقای نسل بندر، از نسل‌های اول و دوم به بندر نسل سوم اشاره کرد.

به همین دلیل، تأکید بر همه‌جانبه بودن کار توسعه بندر، امری بدیهی به نظر می‌رسد که توجه به ویژگی‌های اقلیمی، بومی و زیستی بندر، از جنبه‌های مهم آن به شمار می‌رود. با توجه به هزینه‌های گزاف مورد نیاز، جهت ارتقای سطح عملکرد بندر و بهبود قابلیت‌های آن، لزوم توجه به پیامدهای توسعه یک بندر بر محیط زیست و شرایط بومی ساکنان آن منطقه پس از شروع به کار، از جایگاه ویژه‌ای



۲. تأثیرات منفی بر هیدرولوژی (آبشناسی) ساحلی

توسعه بندار، از جنبه‌های اجتناب‌ناپذیری بر جریان آب در ساحل تأثیر خواهد گذاشت. می‌دانیم که به‌منظور پهلو گرفتن کشتی‌ها در ساحل، نیاز به درافت (عمق) مناسب آب، غیرقابل انکار است. با ایجاد این درافت و با توجه به روند تغییرات انسانی در محیط دریا، جریان آب و ارتفاع موج‌های پدیدآمده، دچار دگرگونی خواهد شد که این، خود می‌تواند به فرسودگی و کاهش یا افزایش لایه‌های شن و ماسه در خط ساحلی منتهی شود.

همچنین هر گونه تغییر در جریان آب، موجب تغییر در ارتفاع موج‌های نزدیک به ساحل می‌شود، به طوری که بازگشت این امواج، می‌تواند پایداری کشتی‌های کوچک نزدیک به ساحل را به خطر بیندازد.

راهکارها

یکی از کارمدمترین روش‌ها در هنگام توسعه بندار برای جلوگیری و کاهش تغییرات مخرب در هیدرولوژی ساحلی و جریان‌های آبی، در اختیار داشتن مدل تجربی یا مدل‌سازی کامپیوتری قبل از توسعه بندار است. مدل کامپیوتری، به ما کمک می‌کند قبل از این که تغییرات منجر به خسارت‌های جبران‌ناپذیر شود، نسبت به رفع این‌گونه خسارات، پیش‌بینی‌های لازم را انجام دهیم.

۳. آلودگی اعماق دریا

یکی از ویژگی‌های امواج در کنار ساحل، جلوگیری از تجمع مواد زائد در دریا است. بنابراین، زمانی که در یک منطقه، بندری ساخته می‌شود و یا یک بندر توسعه پیدا می‌کند، به علت راکد شدن آب و نبود موج‌های طبیعی، میزان رسوب و ته‌نشینی مواد زائد در آن منطقه افزایش خواهد یافت و این امر، باعث آلودگی کف دریا خواهد شد. این رسوبات و مواد زائد همراه آن، با پوشاندن کف دریا، چرخه زندگی موجوداتی که در اعماق دریا زندگی می‌کنند را با خطرات و نارسایی‌های جدی، روبه‌رو می‌کند.

تأثیر منفی دیگر اسکله‌ها بر دریا، سایه‌ی تجهیزات و سازه‌ی اسکله بر دریا است که باعث جلوگیری از تابش آفتاب بر سطح دریا می‌شود و رویش فیتوپلانکتون‌ها را افزایش می‌دهد که این خود منجر به تولید گاز سولفید هیدروژن و مواد مضر دیگر در سطح و عمق آب دریا خواهد شد.

راهکارها

لایروبی مکرر و جابه‌جایی مواد مضر و زائد از ته دریا، یک روش مناسب و کارآمد برای جلوگیری از انباشتگی مواد مضر در ته دریا و آلودگی منابع زیرزمینی دریا است. البته باید توجه داشت که لایروبی، خود باعث تغییر در اکوسیستم دریا خواهد شد. از این رو در هنگام لایروبی، هدف اصلی باید خارج کردن مواد زائد، با کم‌ترین خسارات وارده بر اکوسیستم طبیعی دریا باشد.

۴. تأثیر منفی بر اکولوژی دریا و ساحل

از آن‌جا که محیط زیست و اکوسیستم هر منطقه، منحصر به فرد است و به ویژگی‌های محیطی و فیزیکی آن منطقه بستگی دارد. هر گونه تغییر در این اکوسیستم که در نتیجه توسعه و احداث بندار به وجود می‌آید، زندگی گونه‌های جانوری و گیاهی آن منطقه را تحت تأثیر قرار می‌دهد که دلیل اصلی آن، تغییر در کیفیت آب، هیدرولوژی ساحلی و آلودگی کف دریا است. نتیجه‌ی بسیاری از این تغییرات از بین رفتن گونه‌های مختلف گیاهی است که خود، موجب کاهش انرژی در منابع غذایی ماهی‌ها و گونه‌های جانوری و باعث مرگ‌ومیر آن‌ها می‌شود. در بسیاری از موارد، گونه‌های مختلف موجودات بومی، با توجه به تغییر شرایط محیطی، مجبور به تغییر می‌شوند و گونه‌های گیاهی و جانوری جدیدی که سازگار با محیط جدید هستند، به وجود



می‌آیند.

از طرف دیگر، رشد بی‌رویه‌ی گونه‌های گیاهی نامطلوب که ارزش غذایی برای گونه‌های جانوری ندارند، موجب پوشاندن سطح آب‌های راکد در پشت اسکله خواهد شد که این امر، خود منجر به کاهش میزان حلالیت اکسیژن در آب و هوادهی می‌شود. کاهش میزان حلالیت اکسیژن در آب، باعث افزایش آلودگی آب‌های راکد و دشواری در تنفس جانوری آبی می‌شود؛ به‌طوری که در چنین مواقعی، این آبزیان مجبور می‌شوند برای تنفس، به سطح آب بیایند.

همچنین در اکوسیستم‌های طبیعی، درختان موجود در ساحل، زیستگاه انواع گونه‌های جانوری وابسته به اکوسیستم دریایی هستند و نقش بسیار مهمی در بهبود دوباره‌ی کیفیت آب دارند؛ درحالی که با ساخت و ساز بندار، این درختان قطع خواهند شد و ضربه‌های جبران‌ناپذیری به اکوسیستم دریا وارد می‌شود.

راهکارها

با توجه به عناوین بالا، عوامل اصلی ایجاد دگرگونی در اکوسیستم دریا و ساحل، کاهش هوادهی در آب، تغییر در کیفیت آب، تغییر در جریان آب، آلودگی اعماق دریاها و تغییر در زیستگاه فیزیکی موجودات است. بنابراین، علاوه بر راهکارهای بیان‌شده برای کاهش



راهکارها

در برخی موارد جابه‌جایی افراد از مناطقی که برای توسعه بندر در نظر گرفته شده است و اسکان مناسب آن‌ها در مناطق دیگر، می‌تواند تا حد زیادی از بروز این‌گونه چالش‌ها، جلوگیری کند.

نظارت سازمان میراث فرهنگی و گروه‌های باستان‌شناسی، برای جلوگیری از خسارت‌رسانی به میراث فرهنگی یک ملت در هنگام توسعه بندر ضروری است. در مرحله ارزیابی پروژه‌ی توسعه و ساخت یک بندر، موارد زیر باید در نظر گرفته شود:

(الف) توزیع جمعیت در منطقه

توجه به عواملی همچون ساختار جمعیت، شرایط سنی افراد ساکن آن منطقه، محلات پرجمعیت و کم‌جمعیت و زیرساخت‌ها در هنگام توسعه بندر، ضروری است.

(ب) آرایش و ساختار نژادی منطقه

در نظر گرفتن فاکتورهایی مانند؛ گروه‌های اکثریت و اقلیت، تفاوت‌های فرهنگی افراد، منابع اصلی درآمد و تضادهای نژادی در انتخاب مکان مناسب برای ساخت و توسعه بندر، بسیار مهم است.

(ج) میراث فرهنگی

اگر توسعه بندر، به‌ناچار منجر به تخریب بناهای فرهنگی شود، باید نوع میراث فرهنگی، اهمیت آن و قوانین موجود برای برخورد با این‌گونه میراث فرهنگی، مورد بررسی قرار گیرد.

(د) امکان انتقال و جابه‌جایی مردم

در هنگام جابه‌جایی افراد ساکن در یک منطقه برای توسعه بندر، حفظ ساختار اجتماعی آن منطقه، از اهمیت قابل توجهی برخوردار است.

نتیجه‌گیری

با توجه به داشتن بندر متعدد در شمال و جنوب کشور و قرار گرفتن ایران به عنوان شاهراه کلیدی در کریدورهای تجاری بین‌المللی، توسعه بندر کشور، امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

در کنار آن سواحل دریایی ایران دارای گونه‌های زیست‌محیطی منحصر به فرد و کمیابی است که برای نمونه، می‌توان مرجان‌های دریایی بندر چابهار را نام برد.

حفظ و نگهداری این گونه‌های دریایی، همراه با توسعه بندر، مطالعه همه‌جانبه‌ای را می‌طلبد که در آن راستا، به‌کارگیری هم‌زمان تخصص کارشناسان اقتصادی و مهارت‌های زیست‌محیطی در کنار هم، امری ضروری است.

به این ترتیب برای جلوگیری از آسیب‌های زیست‌محیطی در هنگام توسعه بندر، موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- طراحی یک سیستم دقیق برای جمع‌آوری و دفع فاضلاب خانگی و صنعتی، به‌منظور جلوگیری از ورود آن به دریا.
- برخورداری از مدل تجربی مناسب یا مدل‌سازی کامپیوتری، قبل از توسعه بندر.
- شناسایی انواع گونه‌های حساس و حیاتی منطقه، برای کاهش عوامل تأثیرگذار در تولیدمثل گونه‌ها و مهاجرت آن‌ها.
- لاپروبی و جابه‌جایی مواد مضر و زائد از ته دریا، برای جلوگیری از انباشتگی مواد زائد در کف دریا.
- وضع قوانین جامع، برای جلوگیری از ریختن زباله‌های خانگی و صنعتی در دریا.
- توسعه فضای سبز در اطراف بندر، به‌منظور کاهش اثرات منفی تغییر در اکوسیستم.

- دقت در انتخاب نوع تجهیزات اسکله، نورپردازی‌ها و تلاش در جهت ایجاد هماهنگی، بین محیط مصنوعی اسکله و محیط طبیعی دریا.
- توجه به عواملی مانند ساختار جمعیت، گروه‌های اکثریت و اقلیت، تفاوت‌های فرهنگی افراد و منابع اصلی درآمد افراد، در هنگام توسعه بندر. ■



این عوامل تأثیرگذار، نظارت کامل و هوشمندانه در کنار مطالعه‌ی دقیق بر روی فاکتورهای زیست‌محیطی، امری بسیار ضروری تلقی می‌شود؛ به‌طوری که همه‌ی گونه‌های حساس و حیاتی منطقه، باید شناخته شوند تا مجموعه‌ی عواملی که باعث کاهش تولیدمثل گونه‌ها و مهاجرت آن‌ها می‌شود، در حد مینیمم خود قرار گیرند.

توسعه فضای سبز در اطراف بندر، یکی دیگر از روش‌های مناسبی است که موجب کاهش اثرات منفی تغییر در اکوسیستم خواهد شد.

۵. تأثیرات نامطلوب بر زیبایی طبیعی دریا

کیفیت دیداری در یک پروژه‌ی احداث و توسعه بندر، تحت تأثیر تجهیزات، نورپردازی‌ها و مزاحمت‌های اپتیکی (نوری) بندر و اسکله قرار می‌گیرد. به این معنی که وقتی تصمیم گرفته می‌شود بخشی از ساحل دریا تحت عنوان بندر مورد استفاده قرار گیرد و در آنجا اسکله ساخته شود، یک چشم‌انداز کاملاً مصنوعی، شامل وسایل صنعتی و تجهیزات اسکله، جایگزین چشم‌انداز طبیعی، و زیبای دریا و ساحل می‌شود که به دنبال آن، انواع نورهای اضافی مورد استفاده برای روشن نگاه‌داشتن بندر در شب، ممکن است احساس کاملاً نامطلوبی در روحیه و روش‌های زندگی ساکنین آن منطقه ایجاد کند.

راهکارها

طراحان در طراحی بندر، باید نهایت دقت را به کار گیرند تا هماهنگی‌های لازم بین محیط مصنوعی اسکله و محیط طبیعی دریا و ساحل ایجاد شود. دقت در انتخاب نوع رنگ تجهیزات اسکله، نورپردازی‌ها و نحوه‌ی چیدمان این تجهیزات، می‌تواند احساس خوب و مطلوبی در ساکنین آن منطقه به وجود بیاورد. وجود یک فضای سبز و روح‌بخش در اطراف بندر، می‌تواند تا حدود زیادی، احساس منفی ایجادشده نسبت به تجهیزات سرد و بی‌روح اسکله را از بین ببرد.

۶. تأثیرات نامطلوب فرهنگی و اجتماعی

ساخت یا توسعه یک بندر، اغلب موجب تغییراتی در فاکتورهای اجتماعی منطقه خواهد شد که سبب به وجود آمدن برخی تناقض‌ها در مسائل اخلاقی، رویکردهای فرهنگی، مذهبی و طایفه‌ای مردم آن منطقه می‌شود. صنعتی و مدرنیزه شدن، ممکن است باعث تغییرات جدی در فرهنگ‌های سنتی مردم ساکن آن منطقه شود.

مدیریت بحران

واکنش اضطراری نسبت به خطرات
طوفان گونو در بنادر ایران

پونه غیابی



بنادر سرمایه‌های ملی

آماده سازی زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر، عموماً با هزینه‌ای بسیار بالا و برای استفاده به مدت طولانی صورت می‌گیرد. نوع زیرسازی، روکش‌ها، اسکله‌ها، عمق حوضچه‌ها، یال موج‌شکن‌ها و... به گونه‌ای طراحی می‌شوند که بتوانند برای سالیان دراز، مورد استفاده قرار بگیرند و برای نگهداری آن‌ها، بندر هزینه‌های کمتری متحمل شود. اصولاً برای ساخت هر متر از اسکله و محوطه‌ی بندری، تمهیدات و هزینه‌های بسیار بالایی در نظر گرفته شود.

تجهیزات و روساخت‌های بنادر نیز از گران‌ترین تجهیزات حمل‌ونقل دنیا محسوب می‌شوند. انواع جرثقیل‌ها با قیمت‌های میلیاردی، به‌طور شبانه‌روزی در حال عملیات هستند.

مدیریت بنادر، به‌طور طبیعی برای تعمیر و نگهداری زیرساخت‌ها و روساخت‌ها و تجهیزات بندری، دارای برنامه‌های دوره‌ای و پیشگیرانه هستند. این برنامه‌های پیشگیرانه، اغلب در قالب بررسی خطرهای احتمالی برای این دستگاه‌ها و شیوه‌های کاهش وقوع با اثرات آن‌ها طراحی شده‌اند. مدیریت خطر، در واقع مقدمه‌ی مدیریت بحران است.

مدیریت خطر و مدیریت بحران

شرایط بحرانی، فرصت اندیشیدن و واکنش را به مجموعه‌ها نمی‌دهد و باید برنامه و کارگروهی از پیش تعیین شده، برای مقابله با آن وجود داشته باشد. با مدیریت خطر، می‌توان روش‌های اجرایی مناسب برای مدیریت و مقابله با بحران داشت.

بنادر، به این دلیل که نقطه‌ی برخورد دریا و خشکی هستند، همواره در معرض گزند خطرات زمینی و دریایی قرار دارند. یکی از این خطرات، طوفان‌های دریایی است که در سال‌های اخیر ثابت کرده‌اند که برای بنادر، کارکنان بندری، کشتی‌ها و تجهیزات بندری، یک دشمن بالقوه به‌شمار می‌روند و در صورت بروز، بحرانی جدی در کارکرد و عملیات بندر ایجاد خواهند کرد.

بندر شهید رجایی دارای موقعیت استراتژیک در منطقه و بالطبع در سطح جهان است. دسترسی به آب‌های آزاد، قرار گرفتن در مسیر کشتیرانی و حمل کالاهای شرق به غرب و کریدور شمال - جنوب و بازار بالقوه‌ی عالی... از جمله مزایای این بندر محسوب می‌شود. از دیگر سو، این برتری با بعضی تنش‌ها و مشکلات نیز همراه است. این بندر از لحاظ هواشناسی در نزدیکی جریانات جوی استوایی، در عرض جغرافیایی مستعد طوفان‌ها

طی سال‌های گذشته، نقش بنادر به عنوان دروازه‌های اصلی تجارت با جهان، بیش از پیش، مورد توجه قرار گرفته و با افزایش سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی در این بخش، لزوم حراست از این سرمایه‌گذاری‌ها، اهمیت روزافزونی پیدا کرده است.

تجهیزات گران‌بها همچون «گنتری کرین» و «ترانستینر»، همواره به بهترین شکل، تعمیر و نگهداری می‌شوند. برخی حوادث غیرقابل پیش‌بینی مانند طوفان، میزان آسیب‌پذیری تجهیزات را به دلیل سازه‌ی خاص آن‌ها، بالا می‌برند. برای پیشگیری و مقابله با خطرات طوفان، به‌منظور استحکام زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری، شایسته است طرح جامع واکنش در برابر چنین بحران‌هایی تهیه شود.

بزرگ‌ترین بندر تجاری کشورمان نیز از آسیب طوفان در امان نیست. از این روی، بازنگری در طرح و ساختار مدیریت بحران در بندر شهید رجایی، باید مورد توجه مدیران این بندر قرار گیرد و شرایط اضطراری مواجه با طوفان نیز در این طرح واکنش گنجانده شود.



تمایل شد. مساعد بودن هوای سطح بالا نیز به گسترش آن کمک کرد و سرانجام در اول ژوئن، این سیستم، توسعه و وسعت پیدا کرد و در روز دوم ژوئن، در ۶۸۵ کیلومتری جنوب غربی بمبئی به یک طوفان استوایی تبدیل شد. در این روز، به علت برخورد با هوای خشک در قسمت شمال غربی، از تشدید خیلی زیاد طوفان جلوگیری شد. سپس به سمت شمال و شمال شرق رفت و در سوم ژوئن، این سیستم، توسعه و وسعت پیدا کرد. در این زمان، چشم طوفان در مرکز همرفت شکل گرفت و پس از آن با زیاد شدن دمای محلی اقیانوس، گونو نیز به سرعت گسترش یافت. در روز سوم ژوئن، سازمان هواشناسی هند این طوفان را یکی از شدیدترین چرخندهای حاره‌ای گزارش کرد و از آن به عنوان یکی از مهیب‌ترین طوفانی‌های اتفاق افتاده در خلیج فارس، یاد شد.

به خاطر تغییرات کم باد در جهت عمومی و مناسب بودن وضعیت جو در سطوح بالایی، «گونو» مداوم تقویت می‌شد، تا جایی که دارای بادی با سرعت ۲۸۵ کیلومتر در ساعت و با ماندگاری یک دقیقه و بادهای «گاستی» (لحظه‌ای) با سرعت ۳۱۵ کیلومتر در ساعت شد. بر اساس تخمین‌های سازمان هواشناسی هند، این طوفان یکی از بزرگ‌ترین طوفان‌های اتفاق افتاده در شمال اقیانوس هند بوده است و سازمان مذکور، آن را در رده‌ی آب‌طوفان‌ها (سوپر طوفان‌ها) طبقه‌بندی کرد. سپس در پنجم ژوئن، سرعت آن کمی کاهش یافت. چشم طوفان در این روز، کاملاً ابری و ناصاف بود. طوفان ضمن حرکت به سمت آب‌های سرد، ضعیف‌تر شد؛ به طوری که سرعت باد به ۹۵ کیلومتر در ساعت رسید. بالاخره این طوفان، در سواحل جنوبی ایران، در هفتم ژوئن از هم پاشیده شد.

طوفان‌های شدید، مثل «گونو» در منطقه‌ی خلیج فارس ندارند. بیشتر طوفان‌ها در این ناحیه، کوچک‌اند و زود از بین می‌روند. با این وجود، وقوع این طوفان‌ها برای ما، غیرمنتظره‌اند و حتماً باید تمهیدات لازم برای مقابله با آن‌ها اندیشیده شود. این طوفان در ایران، ۲۱۵ میلیون دلار خسارت مالی و ۲۳ نفر کشته برجای گذاشت.

نتیجه‌گیری

شرایط بحرانی، معمولاً دربرگیرنده‌ی شرایط اضطراری زیست‌محیطی، ایمنی و بهداشتی‌اند و می‌توان طوفان‌هایی همچون «گونو» را در دسته‌ی شرایط بحرانی زیست‌محیطی قرار

قرار گرفته است. به طوری که توانمندی تولید و تشدید طوفان‌های دریایی را دارا است. با توجه به پدیده‌ی گرم شدن کره‌ی زمین، بسیاری از اقلیم‌ها دستخوش دگرگونی شده‌اند و مناطقی که قبلاً به هیچ‌وجه دچار طوفان نبوده‌اند، در معرض چنین خطراتی قرار گرفته‌اند.

پدیده‌ی «سونامی»، هرچند به دلایل زمین‌شناسی در لایه‌های زیرین بستر دریا پدید می‌آید، اما به معضلی هواشناسی تبدیل شده است و تمامی سواحل کشورهایی چون اندونزی، بنگلادش و... را درمی‌نوردد. طوفان‌های موسمی همچون «کاترینا» تاکنون در مناطق جنوبی قاره‌ی آمریکای شمالی، آسیب‌های جدی به بنادر، پالایشگاه‌ها و صنایع ملی آن قاره وارد کرده است.

زنگ خطر و هشداردهنده، هنگامی برای بندر شهید رجایی به صدا درآمد که طوفان استوایی موسوم به گنو، چشمه‌ای از قدرت مخربش را به همگان نمایاند.

طوفان گونو در خلیج فارس

طوفان عبارت است از آشفتگی شدید جوی و اختلال شدید فشار هوا. گاه بر اثر برخورد دو جبهه‌ی هوای سرد و گرم، طوفانی به وقوع می‌پیوندد که می‌تواند موجب خسارات شدیدی شود.

طوفان (چرخند) «گونو»، قوی‌ترین چرخند استوایی ثبت‌شده در دریای عمان و شمال اقیانوس هند است. این چرخند، بر اثر جریان‌های همرفتی در اول ژوئن ۲۰۰۷ میلادی شکل گرفت. به علت مناسب بودن جریان‌ها در سطوح بالایی جو و دمای بالای سطح دریا به سرعت شدت گرفت؛ تا جایی که باد در سوم ژوئن، در قسمت غربی دریای عمان سرعت‌اش را کمتر کرد و سرعت باد به ۱۵۰ کیلومتر در ساعت رسید. سپس به سمت شمال دریای عمان حرکت کرد و سرانجام، در هفتم ژوئن، در سواحل جنوبی ایران، از هم پاشیده شد.

منشأ طوفان گونو

در روز ۲۷ ماه می ۲۰۰۷ میلادی، یک جریان همرفتی ماندگار در قسمت جنوب‌شرقی خلیج فارس پدید آمد، همچنین در ۳۱ ماه می، یک آشفتگی منظم در حدود ۶۴۵ کیلومتری جنوب بمبئی در اقیانوس هند گزارش شد، که این آشفتگی نیز یک چرخند همرفتی و دارای چرخشی مناسب بود. این چرخند، با اثر کم‌فشاری که روی آن بود، به سمت غرب

در بندر دامپیر (Dampier) روش‌های اجرایی، تحت عنوان DPA (Cyclone produces) تهیه شده‌است و برای آگاهی کشتی‌های ورودی از وظایف خود، هنگام طوفان به کاپیتان کشتی ورودی، یک نسخه از طرح ارائه می‌شود. در اینصورت با دریافت هشدار طوفان، کشتی‌ها بدون آشفتگی و هرج‌ومرج اقدام به ترک سریع بندر می‌کنند. در بندر «کوک تاون» (Cook Town)، به محض دریافت هشدار طوفان، طی روندی سریع، حداقل تا ۶۵ ساعت قبل از طوفان، بندر کاملاً تخلیه می‌شود و تمامی کشتی‌ها، اسکله را ترک می‌کنند؛ فقط تعداد کمی از کارکنان بندری در نقاط حفاظت‌شده برای کنترل اضلاع، باقی می‌مانند. در طرح واکنش اضطراری این بندر، سه درجه واکنش متفاوت، با توجه به شدت طوفان در نظر گرفته شده است که عبارتند از: هشدار زرد، هشدار آبی و هشدار قرمز. با توجه به شدت طوفان پیش‌بینی‌شده، واکنش‌ها نیز متفاوت است و در بدترین حالت (هشدار قرمز)، بندر کاملاً تخلیه می‌شود.

در بندر «بروم» (Broome)، طرح جامع طوفان (Cyclone Contingency Plan) از ده سال قبل تهیه شده است و تمامی عوامل بندر دارای وظایف کاملاً مشخص و تعریف‌شده‌ای هستند و مسؤلیت اجرا و به‌روزرسانی آن، با امور دریایی (Harbour Master) است.

حتی در مورد طوفان «گونو» که در خاورمیانه کم‌سابقه بود. بعضی بنادر توانسته‌اند با واکنش به‌موقع، خسارات را به حداقل برسانند؛ به عنوان مثال در بندر «صحر» (Sohar)، در کشور عمان قبل از رسیدن طوفان «گونو» به آن منطقه، تمام کشتی‌ها از اسکله جدا شده بودند، کلیه عملیات بندری و عملیات صنایع موجود در بندر، متوقف شده بود، همه‌ی کارکنان از بندر خارج شدند و برای جلوگیری از بی‌نظمی در خروج کارکنان ۱۲۰۰۰ نفری بندر، اتوبوس‌هایی از پیش آماده شد و طی برنامه‌ی زمان‌بندی‌شده، همه‌ی افراد را جابه‌جا کردند.

هرچند سابقه‌ی زیادی از پیش‌روی طوفان گنو به سواحل کشور ایران و بندر شهید رجایی، در دست نیست و طوفان اخیر نیز در آخرین ساعات تغییر مسیر داد، اما با توجه به تغییرات اقلیمی گسترده، احتمال وقوع آن بیشتر به نظر می‌رسد و منفعت داشتن از طرح مواجهه و مقابله با آن، بسیار بیشتر از آسیب میلیاردی این طوفان خواهد بود. ■

داد و به‌لحاظ این‌که با هجوم این چرخندها، ایمنی و بهداشت بندر نیز با تهدید مواجه می‌شود، می‌تواند به استانداردهای OHSAS 18001 و ISO 14001 ارجاع داده شود و بر این اساس، روش‌های اجرایی، آموزش‌ها، دستورالعمل‌های ایمنی، تهیه‌ی نقشه‌ی نقاط امن، کم‌خطر و پرخطر و انواع مانورها طرح‌ریزی گردد و در طرح واکنش اضطراری بندر گنجانده شود.

قطع برق، سقوط تجهیزات بادگیر بندر نظیر: جرثقیل‌ها، برج کنترل، دکل‌ها، پاره‌شدن طناب مهار کشتی و رها شدن آن‌ها در حوضچه، هرج‌ومرج در لنگرگاه و... عواقب محتمل ناشی از طوفان محسوب می‌شوند. با توجه به طرح‌هایی همچون پروژه‌ی ملی «مونیتورینگ، مطالعات و مدلینگ سواحل استان‌های سیستان و بلوچستان و بوشهر»، می‌توان با فاصله‌ی زمانی مناسب، از خطر طوفان آگاهی یافت. همچنین با سرمایه‌گذاری در خرید بویه‌های هواشناسی و اقیانوس‌شناسی و تفاهم با ارگان‌های ذی‌ربط، نسبت به پیاده‌سازی سیستم‌های هشداردهنده می‌توان اقدام کرد.

با استفاده از اطلاعات پیش‌بینی طوفان می‌توان به‌موقع نسبت به متوقف کردن عملیات بندری و پهلوگیری کشتی‌ها اقدام‌های لازم را انجام داد، قفل‌های مخصوص جرثقیل‌ها را نصب نمود و هر گونه اشیای سبک یا قابل تحرک را که در محوطه‌ی بندر موجود است، محکم کرد تا با وقوع طوفان، به سایر تجهیزات و ابنیه‌ی بارزش آسیب نزنند، ارتفاع چیدمان کالاها به‌خصوص کانتینرهای پر و خالی را کاهش داد تا به‌هنگام وزش بادهای شدید سقوط کانتینرهای پر و خالی کاهش یابد و به‌هنگام وزش بادهای شدید سقوط نکنند؛ همچنین می‌توان با بررسی داده‌های چندساله‌ی بادهای منطقه‌ای، نحوه و جهت چیدمان کانتینرها را برای به حداقل رساندن بادگیری آن‌ها تغییر داد.

نقش GIS را نمی‌توان در این زمینه نادیده گرفت؛ با این سامانه، می‌توان برنامه‌ریزی دقیق‌تری برای نقاط حساس و حادثه‌خیز بندر انجام داد. در این زمینه، می‌توان از تجربه‌ی چندساله‌ی سایر کشورها بهره گرفت. به عنوان مثال، برخی از بنادر استرالیایی که در مواجهه‌ی مداوم با خطر طوفان‌های دریایی هستند، تمهیداتی را به کار گرفته‌اند که در زیر به تعدادی از آنها اشاره می‌شود:

امواج لرزه‌ای دریا

تاریخچه، مکانیسم و ویژگی‌های سونامی

علی شوشتری زاده ناصری - کارشناس اداره کل مهندسی سواحل و بنادر
(معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی)

یک سونامی، مجموعه‌ای از امواج آب است که از جابه‌جایی حجم زیادی از آب در اقیانوس‌ها ایجاد می‌شود. با این حال، امکان وقوع آن در دریاچه‌های بزرگ نیز وجود دارد. سونامی در برخی مناطق مانند ژاپن، یک رخداد مکرر بوده و تا کنون در حدود ۱۹۵ رویداد سونامی در این کشور ثبت شده است. با توجه به حجم بسیار زیاد آب و انرژی این امواج، سونامی می‌تواند باعث تخریب و آسیب دیدگی مناطق ساحلی شود.

زلزله، فوران‌های آتشفشانی و انفجارهای زیر آب (از جمله انفجارات هسته‌ای)، لغزش زمین، برخورد شهاب سنگ‌ها و یا حوادث مشابه، و برخی اختلالات دیگر در بالا یا زیر آب، پتانسیل لازم ایجاد سونامی را با خود به همراه دارند.

تسیدیس (Thucydides)، مورخ یونانی، اولین کسی بود که امواج تسونامی را به زلزله زیر آب ارتباط داد. با این حال، درک صحیح از ماهیت سونامی تا قرن بیستم مجهول باقی مانده بود و در بسیاری از متون زمین‌شناسی، جغرافیایی، و اقیانوس‌شناسی، از سونامی به عنوان "امواج لرزه‌ای دریا" یاد می‌شد.

برخی از عوامل جوی، مانند سیستم‌های کم فشار قوی باعث طوفان‌های استوایی می‌شوند و یک برکشند طوفان ایجاد می‌کنند که تسونامی جوی (meteotsunami) نامیده می‌شوند. این پدیده می‌تواند به دلیل جابه‌جایی جرم ناشی از کم فشاری در مرکز سیستم، باعث

سونامی، واژه‌ای ژاپنی و به معنای "موج بندر" است که به وسیله‌ی ماهی‌گیران ژاپنی که از صید ماهی برگشته و تمامی بندر را ویران شده یافته‌اند، به کار رفته است. این امواج عظیم، در واقع در فاصله‌ی کوتاهی از ساحل تشکیل می‌شوند و از فراز موج شکن‌های بندر به تاسیسات بندری برخورد می‌کنند و کشتی‌ها را در هم می‌کوبند.

از سونامی‌هایی که در سال‌های بین ۱۹۴۵ و ۱۹۶۵ میلادی به وقوع پیوسته‌اند، سبب شهرت این پدیده‌ی طبیعی در سطح جهان شده و اساس پژوهش‌های علمی را بنیان نهاده‌اند. در نتیجه واژه‌ی ژاپنی "سونامی"، به عنوان معرف بین‌المللی این پدیده‌ی طبیعی پذیرفته شده است.

در حال حاضر، سونامی به امواج اقیانوسی اطلاق می‌شود که به دلیل وقوع زمین لرزه‌ها و زمین لغزش‌های بزرگ که در کف اقیانوس‌ها رخ می‌دهند، به وجود می‌آید. این امواج ممکن است تا صدها کیلومتر پهنا داشته باشند. امواج سونامی، کاملاً بی‌شباهت به امواج اقیانوسی هستند که توسط باد و طوفان ایجاد می‌شوند و هنگامی که سونامی به ساحل نزدیک می‌شود، به دلیل کاهش عمق آب از سرعت اش کاسته شده و ارتفاع آن چند برابر می‌شود و مناطق ساحلی را کاملاً به زیر آب می‌برد و باعث تخریب وسیع مناطق ساحلی می‌شود و به بیان دیگر، می‌توان آن را از مخرب‌ترین حوادث طبیعی به شمار آورد.

بزرگ زمین ناشی می‌شوند. این پدیده حجم زیاد آب را به سرعت جابه‌جا می‌کند؛ زیرا انرژی حاصل از ریزش آوار یا انفجار، با نرخی بیش از آن چه آب می‌تواند جذب کند، منتقل می‌شود. وجود این پدیده، در سال ۱۹۵۸، هنگامی که یک لغزش بزرگ در خلیج Lituya آلاسکا رخ داد، تأیید شد. این لغزش زمین باعث شد که بزرگ‌ترین موج ثبت شده تا کنون، به ارتفاع ۵۲۴ متر (بیش از ۱۷۰۰ فوت) ایجاد شود. این موج، فاصله‌ی زیادی را طی نکرد و بلافاصله به خشکی رسید. دو نفر ماهی‌گیر در خلیج کشته شدند و به طور شگفت‌آوری، قایق دیگر نیز، روی موج سوار شد. دانشمندان نام این پدیده را "امواج مگاسونامی" گذاشتند.

دانشمندان کشف کردند که لغزش‌های بسیار بزرگ ناشی از ریزش جزیره‌ی آتشفشانی نیز، می‌توانند مگاسونامی ایجاد کنند و نیز، می‌توانند فاصله‌ی عرض اقیانوس‌ها را بپیمایند.

ویژگی‌ها

در حالی که امواج ایجاد شده توسط باد، طول موجی (از تاج به تاج) در حدود ۱۰۰ متر (۳۳۰ فوت) و ارتفاعی حدود ۲ متر (۶٫۶ فوت) دارند، سونامی در عمق اقیانوس، طول موجی در حدود ۲۰۰ کیلومتر (۱۲۰ مایل) دارد و چنین موجی با سرعت بیش از ۸۰۰ کیلومتر در ساعت (۵۰۰ مایل در ساعت) حرکت می‌کند؛ اما به علت طول موج بسیار زیاد، نوسان موج در هر نقطه ۲۰ یا ۳۰ دقیقه برای تکمیل چرخه طول می‌کشد و دامنه‌ی موج در حدود ۱ متر (۳٫۳ فوت) است. این موارد، تشخیص سونامی را در آب‌های عمیق مشکل می‌سازد، به طوری که کشتی‌ها به ندرت متوجه عبور سونامی می‌شوند.

زمانی که موج سونامی به ساحل نزدیک شده و آب کم عمق می‌شود، پدیده‌ی کم ژرفایی (shoaling) موج را فشرده کرده و سرعت موج به کم‌تر از ۸۰ کیلومتر در ساعت (۵۰ مایل در ساعت) و طول موج به کم‌تر از ۲۰ کیلومتر (۱۲ مایل) کاهش می‌یابد و دامنه‌ی موج به طور قابل ملاحظه‌ای رشد پیدا کرده و یک موج مجزای قابل مشاهده را ایجاد می‌کند.

با توجه به این که این امواج دارای طول موج بسیار بزرگی هستند، چند دقیقه طول می‌کشد تا سونامی به ارتفاع نهایی خود برسد. امواجی که به ساحل می‌رسند نمی‌شکنند (مانند امواج surf)، و ظاهری مشابه یک بور جزر و مدی سریع دارند. خلیج‌های باز و مجاور سواحل به آب‌های عمیق ممکن است باعث شکل دهی سونامی به شکل موجی پله مانند با یک جبهه موج شیب دار شود.

هنگامی که قله‌ی موج سونامی به ساحل می‌رسد، سطح تراز آب به طور

افزایش تراز آب بیش از حد شود. زمانی که این برکشند طوفان به ساحل برسد، ممکن است شبیه تسونامی به نظر برسد (هرچند که این گونه نیست) و مناطق گسترده‌ای از زمین را به زیر آب ببرد. چنین موج طوفانی در سال ۲۰۰۸ میلادی، باعث به زیر آب رفتن بخش وسیعی از کشور برمه شد.

مکانیسم ایجاد سونامی

مکانیسم اصلی ایجاد (و یا علت) سونامی، جا به جایی حجم قابل توجه‌ای از آب است. این جابه‌جایی آب می‌تواند به دلیل زمین لرزه، ریزش کوه، فوران‌های آتشفشانی، یا توسط شهاب سنگ و آزمایش‌های هسته‌ای باشد. امواج شکل گرفته سپس توسط گرانش پایدار می‌شوند.

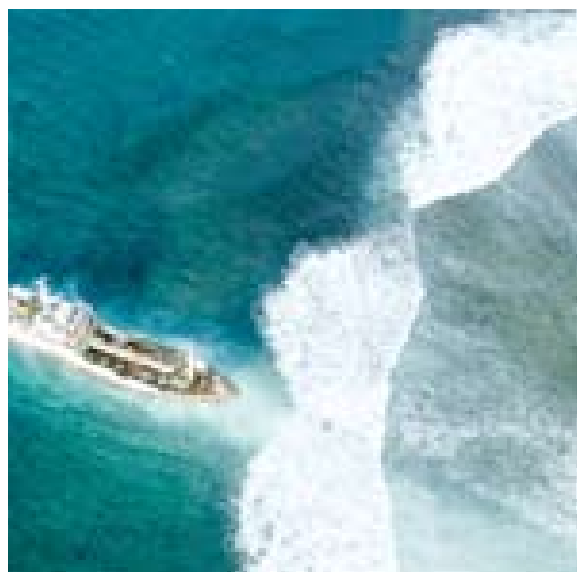
سونامی می‌تواند از تغییر شکل ناگهانی بستر دریا که جا به جایی عمودی آب را در پی دارد ایجاد شود. زمین لرزه‌های تکتونیک، نوع خاصی از زمین لرزه هستند که با تغییر شکل پوسته‌ی زمین همراه‌اند. زمانی که این زلزله در زیر دریا رخ می‌دهد، آب در بالای منطقه تغییر شکل می‌دهد و از حالت تعادل خارج می‌شود. به طور خاص، در حالتی که حرکت مرزهای صفحات به طور ناگهانی باشد، با توجه به مولفه‌ی عمودی، منتج به جابه‌جایی آب و ایجاد سونامی می‌شود. حرکت گسل عمودی نیز، جابه‌جایی بستر را به همراه دارد، اما به طور معمول، بزرگ‌ترین این رخداد، افزایش تراز آب بسیار کوچک‌تر را در پی دارد.

سونامی‌های ایجاد شده از لرزه

سونامی در منطقه‌ی دور از ساحل، دامنه‌ی کوچک (ارتفاع موج) و طول موج بسیار طولانی (غالباً چند صد کیلومتر) دارد، به همین دلیل است که آن‌ها معمولاً بدون مشاهده شدن در دریا حرکت می‌کنند و تنها یک موج دور کوچک با ارتفاع حدود ۳۰۰ میلی‌متر در بالای سطح عادی دریا را شکل می‌دهند. رشد ارتفاع موج، زمانی که به آب کم عمق می‌رسد، در فرایند کم ژرفایی موج توضیح داده شده است. سونامی می‌تواند در هر حالت جزر و مدی رخ دهد و حتی در حالت جزر نیز، می‌تواند مناطق ساحلی را به زیر آب ببرد.

در تاریخ یکم آوریل ۱۹۴۶، یک زلزله با قدرت ۷٫۸ در مقیاس ریشتر در نزدیکی جزایر Aleutian آلاسکا رخ داد. این زلزله باعث ایجاد یک سونامی شد که منطقه‌ی Hilo را در هاوایی با ۱۴ متر بالاتری به زیر آب برد. محلی که زلزله یاد شده رخ داد، جایی بود که بستر اقیانوس آرام به زیر صفحه‌ی آلاسکا می‌رفت.

در دهه‌ی ۱۹۵۰، کشف شد که بزرگ‌ترین سونامی‌ها از لغزش‌های



نیز برای معرفی مقیاسی برای تعیین شدت و بزرگی سونامی و به منظور مقایسه بین رخداد‌های مختلف انجام شده است.

مقیاس شدت

از اولین مقیاس‌هایی که برای اندازه‌گیری شدت سونامی معرفی شده‌اند می‌توان به مقیاس Sieberg - Ambraseys که در دریای مدیترانه و مقیاس Imamura - Iida که در اقیانوس آرام استفاده می‌شود، اشاره کرد. مقیاس بعدی توسط Soloviev که شدت سونامی را با فرمول زیر محاسبه می‌کند، ارائه شده است:

$$I = \frac{1}{3} + \log_2 R_m$$

در رابطه‌ی بالا، $H_{max} - H_{min}$ ارتفاع میانگین موج در نزدیک‌ترین طول به ساحل است. این مقیاس، معروف به مقیاس شدت سونامی Soloviev - Imamura، از فهرست‌های جهانی تهیه شده است و توسط NGDC / NOAA و آزمایشگاه Novosibirsk سونامی به عنوان پارامتر اصلی برای بیان اندازه‌ی سونامی استفاده می‌شود.

مقیاس بزرگی

اولین مقیاسی که در حقیقت بزرگی یک سونامی را به جای شدت آن در یک محل خاص بیان می‌کند مقیاس ML است که توسط Murty و Loomis بر اساس محاسبه‌ی انرژی پتانسیل ارائه شده است. مشکلات موجود در محاسبه‌ی انرژی پتانسیل سونامی، باعث آن شده است که به ندرت از این مقیاس استفاده شود. مقیاس بزرگی معرفی شده‌ی $M_L M_E$ از رابطه‌ی زیر محاسبه می‌شود:

$$M_L = a \log h + b \log R = D$$

که در رابطه‌ی بالا، h : حداکثر دامنه‌ی موج سونامی اندازه‌گیری شده توسط دستگاه جزر و مد نگار (به متر) در فاصله‌ی R از مرکز زلزله است و a, b, d : ثابت‌هایی هستند که برای نزدیکی مقیاس $M_L M_E$ به بزرگی مومنتوم تا حد ممکن، از آن‌ها استفاده می‌شود.

اعلام خطر و پیش بینی

عقب نشینی آب می‌تواند یک هشدار ابتدایی باشد. افرادی که عقب نشینی آب دریا را مشاهده کنند (بسیاری از بازماندگان صدای مکش را در زمان وقوع گزارش داده‌اند)، تنها در صورتی می‌توانند زنده بمانند که بلافاصله به محلی مرتفع، مانند طبقه‌ی فوقانی ساختمان یا ساختمان‌های مجاور بروند.

سونامی را نمی‌توان دقیقاً پیش بینی کرد، حتی اگر اطلاعات کامل از قدرت و محل زلزله وجود داشته باشد. زمین‌شناسان، اقیانوس‌شناسان و زلزله‌شناسان، هر زلزله را تجزیه و تحلیل می‌کنند و بر اساس عوامل بسیاری ممکن است هشدار وقوع سونامی را اعلام کنند یا اعلام نکنند. با این حال، برخی از علائم هشدار دهنده مبنی بر قریب الوقوع بودن سونامی وجود دارد که سیستم‌های خودکار هشدار می‌توانند بلافاصله پس از زلزله، با اعلام آن علائم به نجات‌جان انسان‌ها کمک کنند. یکی از موفق‌ترین سیستم‌ها استفاده از سنسورهای فشار است که به شناور متصل شده‌اند. سنسورها به طور مداوم فشار ستون آب را پایش و نظارت می‌کنند. از محاسبه‌ی زیر نتیجه‌گیری می‌شود:

$$P = \rho g h$$

که در رابطه فوق

P : فشار لایه‌ی آب فوقانی با واحد نیوتن بر متر مربع

ρ : چگالی آب دریا (در حدود $1.1 \times 10^3 \text{ kg/m}^3$)

g : شتاب گرانش (در حدود 9.8 m/s^2)



موقت بالا می‌آید که خیزاب نامیده می‌شود. خیزاب از مرجع سطح دریا به بالا با واحد متر اندازه‌گیری می‌شود. در یک سونامی بزرگ ممکن است تعدادی موج طی چند ساعت به ساحل برسند که بین رسیدن قله‌های موج، فاصله‌ی زمانی قابل توجهی وجود دارد. ممکن است اولین موجی که به ساحل برسد، بیش‌ترین خیزاب را ایجاد نکند. در حدود ۸۰ درصد از سونامی‌ها در اقیانوس آرام رخ می‌دهند. با این حال، امکان وقوع آن‌ها در توده‌های بزرگ دیگر مانند: اقیانوس‌ها، دریاها و دریاچه‌ها به دلیل زمین لرزه، ریزش کوه، انفجار آتشفشانی و برخورد شهاب سنگ‌ها ایجاد می‌شود.

عقب نشینی

اگر به جای تاج موج، در ابتدا ناو‌هی موج سونامی به ساحل برسد، آب در طول خط ساحلی به طور چشمگیر به سمت دریا می‌رود و مناطق وسیعی که به طور معمول مستغرق بوده‌اند، نمایان می‌شوند، که به کل این پدیده در اصطلاح، "عقب نشینی" گفته می‌شود.

عقب نشینی به این دلیل رخ می‌دهد که آب به سمت لبه‌ی خارجی ناو و جبهه‌ی موج انتشار می‌یابد. عقب نشینی قبل از این که موج به فاصله‌ی برابر با نیمی از پرپود موج برسد، شروع می‌شود. عقب نشینی می‌تواند متجاوز از صدها متر باشد و گاه مردم بدون آگاهی از خطر آن، از روی کنجکاو‌ی و یا برای جمع‌آوری ماهی و صدف از روی بستر نزدیک ساحل در آن جا اقامت یا تردد می‌کنند.

مقیاس شدت و بزرگی

همانند زلزله که از مقیاسی برای بیان شدت برخوردار است، تلاش‌هایی

زیادی دیواره‌ی سونامی با ارتفاع بیش از ۴٫۵ متر (۱۵ فوت) برای محافظت از جمعیت مناطق ساحلی ساخته شده و در برخی مناطق، کانال‌های هدایت آب و سیلاب ناشی از سونامی ساخته شده است. با این حال، همیشه اثر این موانع در مواقعی که ارتفاع سونامی از موانع ایجاد شده بلند تر باشد، مورد سؤال است.

به عنوان مثال، در سونامی جزیره‌ی هوکایدو که پس از دو تا پنج دقیقه از وقوع زلزله در تاریخ ۱۲ ژوئیه ۱۹۹۳ رخ داد، امواجی به ارتفاع ۳۰ متر (۱۰۰ فوت) (به ارتفاع یک ساختمان ۱۰ طبقه‌ی بسیار بلند) ایجاد شد. شهر بندری Aonae، به طور کامل توسط دیوارهای سونامی محافظت شده بود؛ با این وجود، امواج، بالای دیوار را شست و تمام سازه‌های با ساختار چوبی در منطقه را ویران کرد. دیوار سونامی ممکن است در کم کردن سرعت و تعدیل ارتفاع سونامی موثر باشد، اما از ویرانی‌های فراوان و از دست رفتن زندگی انسان‌ها جلوگیری نمی‌کند.

عوامل طبیعی، مانند: پوشش درختان در ساحل، می‌تواند اثرات سونامی را کاهش دهد. بعضی مکان‌ها در مسیر سونامی اقیانوس هند در سال ۲۰۰۴ میلادی تقریباً صدمه ندیدند، چون درختان از جمله نخل‌های نارگیل و مانگرو، انرژی سونامی را جذب کردند. یکی از نمونه‌های قابل توجه، روستای Naluedapathy در هند تاملیل و در منطقه‌ی نادو است که خسارت و مرگ و میرانسان‌ها به دلیل شکست موج در مقابل جنگلی شامل ۸۰،۲۴۴ درخت در امتداد خط ساحلی رخ داد. جنگل مزبور در سال ۲۰۰۲، به دنبال تلاش برای ورود به کتاب گینس کاشته شد. زیست‌شناسان، کاشت درخت در امتداد سواحل مستعد سونامی را پیشنهاد کرده‌اند. درختان پس از چند سال رشد، به اندازه‌ی مناسب می‌رسند، اما این درخت کاری، بسیار ارزان تر و پایدار تر از ایجاد موانع مصنوعی، اثر سونامی را تعدیل می‌کند.

موانع طبیعی

گزارش منتشر شده توسط برنامه‌ی محیط زیست سازمان ملل متحد



h: ارتفاع ستون آب به متر
مناطق با خطر سونامی بالا، به طور معمول از سیستم‌های هشدار دهنده‌ی سونامی به منظور آگاهی رسانی قبل از رسیدن موج به خشکی استفاده می‌کنند. در سواحل غرب ایالات متحده، که مستعد وقوع سونامی‌های اقیانوس آرام است، علائم هشدار دهنده مسیرهای تخلیه را نشان می‌دهند. در ژاپن، جامعه از آموزش مطلوب در مورد زمین لرزه و سونامی برخوردار است و در امتداد سواحل ژاپن، علائم هشدار دهنده‌ی سونامی یادآور مخاطرات طبیعی، همراه با شبکه‌ای از آژیر هشدار دهنده است که به طور معمول در بالای صخره‌ها و یا تپه‌های مجاور دریا ایجاد شده است.

سیستم هشدار دهنده‌ی سونامی اقیانوس آرام، در هونولولو در هاوایی واقع شده است. این سیستم، فعالیت لرزه‌ای اقیانوس آرام را پایش می‌کند. وقوع زلزله‌های بزرگ و سایر اطلاعات، باعث اعلام خطر سونامی می‌شود. در حالی که مناطق فرورانش در اطراف اقیانوس آرام، مناطق فعال لرزه‌ای محسوب می‌شوند، اما تمام زمین لرزه‌ها ایجاد سونامی نمی‌کنند. تجزیه و تحلیل به کمک رایانه، خطر ایجاد سونامی را پس از هر لرزه در اقیانوس آرام و توده‌ی زمین مجاور مشخص می‌کند.

به عنوان یک نتیجه‌ی مستقیم از سونامی اقیانوس هند، ارزیابی مجدد در خصوص بررسی تهدید سونامی برای تمام مناطق ساحلی، توسط اغلب دولت‌ها و بخش کاهش خطرات بلایای طبیعی سازمان ملل متحد انجام شده است. به همین منظور در آغاز این راه، سیستم هشدار دهنده‌ی سونامی در اقیانوس هند نصب شده است.

مدل‌های کامپیوتری می‌توانند وقوع سونامی را دقیق‌تری قبل از رسیدن سونامی پیش بینی کنند. به این صورت که سنسوری، اندازه‌گیری فشار در عمق اقیانوس را بهنگام منتشر کرده، بر اساس این فشار و سایر اطلاعات لرزه نگاری و شکل بستر دریا (ژئوفاستیک) و توپوگرافی ساحلی، مدل دامنه و خیزاب ناشی از سونامی برخوردی را برآورد می‌کنند. همه‌ی کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس آرام، در سیستم هشدار دهنده‌ی سونامی همکاری دارند و همچنین، اغلب آن‌ها به طور منظم در مانورهای تخلیه‌ی منطقه نیز، همکاری می‌کنند. در ژاپن، این آماده سازی برای دولت، مقامات محلی، خدمات اورژانس و مردم اجباری است.

برخی از جانورشناسان بر این فرضیه تاکید می‌کنند که بعضی از گونه‌های جانوری، توانایی حس امواج مادون صوت ریلی ناشی از زلزله یا سونامی را دارند. اگر این فرضیه درست باشد، پایش رفتار آن جانوران می‌تواند به منزله‌ی یک سیستم هشدار دهنده‌ی پیشرفته‌ی زلزله یا سونامی و... محسوب شود. با این حال، شواهد موجود، همچنان بحث برانگیز بوده و هنوز به طور گسترده پذیرفته نشده است.

ادعاهای بی اساسی در مورد زمین لرزه‌ی لیبون در ارتباط با فرار برخی از حیوانات به زمین‌های بالاتر وجود دارد؛ در حالی که بسیاری از حیوانات دیگر در همان مناطق غرق شدند. این پدیده در رسانه‌های سری لانکا در سال ۲۰۰۴، هنگام زلزله اقیانوس هند نیز مورد اشاره قرار گرفت. این امکان وجود دارد که برخی حیوانات خاص (به عنوان مثال، فیل‌ها) بتوانند صدای سونامی را زمانی که به ساحل می‌رسد، بشنوند. واکنش فیل‌ها در این زلزله به دور از سر و صدا بود و بالعکس، تعداد زیادی از انسان‌ها که کنجکاوانه به سمت ساحل رفته بودند، غرق شدند.

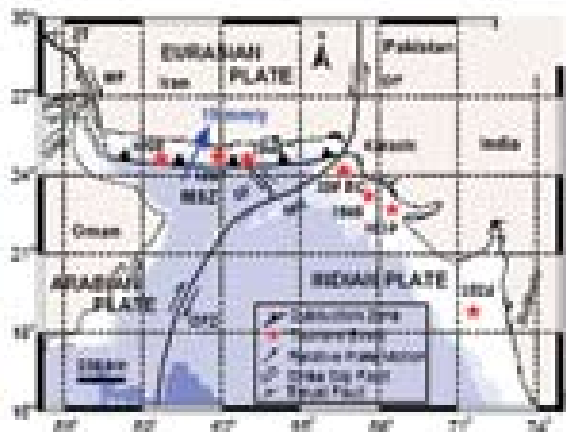
جلوگیری از وقوع سونامی ممکن نیست. با این حال، در بعضی کشورهای مستعد سونامی، برخی اقدامات مهندسی زلزله به منظور کاهش خسارات وارده به ساحل انجام گرفته است. در ژاپن که شناخت سونامی و اقدامات واکنشی پس از فاجعه در سال ۱۸۹۶ آغاز شده، عملکردهای واکنشی مفصل تری انجام شده است. در این کشور، تعداد

شد در حدود ۴.۴ میلیون خانوار در شمال شرقی ژاپن بدون برق و ۱.۴ میلیون نفر بدون آب بمانند. تعدادی از ژنراتورها الکتریکی از کار افتادند و حداقل سه راکتور هسته‌ای در پی انباشته شدن گاز هیدروژن منفجر شدند. در پی وقوع این سونامی، نخست وزیر ژاپن اعلام کرد: "پس از پایان جنگ جهانی دوم و در طی ۶۵ سال گذشته، این رویداد بدترین و سخت‌ترین بحران ژاپن را به وجود آورده است."

پس از وقوع زمین‌لرزه، به سرعت اقدامات برای مقابله با سونامی در ژاپن و ۲۰ کشور دیگر حاشیه‌ی اقیانوس آرام شمالی و جنوبی، از جمله آمریکای شمالی و شیلی آغاز شد. در ژاپن، بالاترین درجه‌ی هشدار خطر سونامی اعلام شد و توسط بلندگوها و رادیو و تلویزیون از مردم خواسته شد که به سرعت نواحی نزدیک دریا را تخلیه کنند و به نواحی بلند پناه ببرند. ارتفاع سونامی، ۱۰ متر پیش بینی شده بود. در شهر ریکوزن تاکاتا، تا طبقه‌ی سوم ساختمان‌ها به زیر آب فرو رفتند. طبق ارزیابی کارشناسان، این احتمال وجود دارد که سونامی در این شهر بین ۱۵ تا ۲۰ متر ارتفاع داشته است. شهر میاکو واقع در استان ایواته، قبلاً وقوع سونامی را تجربه کرده است و از این رو سد خاکی به ارتفاع ۱۰ متر برای مقابله با سونامی در این شهر ساخته شده بود. خرابی شهر، نشان دهنده‌ی این است که ارتفاع سونامی در این ناحیه از ۱۰ متر نیز بیش تر بوده است.

وقوع سونامی در جنوب ایران

منطقه‌ی فرورانش مکران در شمال غربی اقیانوس هند، یکی از نواحی سونامی خیز در این اقیانوس محسوب می‌شود که در گذشته ای نه چندان دور، حدود ۶۴ سال پیش، یک سونامی بزرگ را تولید کرد که حدود ۴۰۰۰ کشته در سواحل منطقه بر جای گذاشت. این گسل که از سواحل پاکستان به موازات ساحل ایران کشیده شده است، احتمال وقوع سونامی را در سواحل سیستان و بلوچستان دوچندان می‌کند و احتمالاً رخداد سونامی در این منطقه، کشورهای ایران، عمان، پاکستان و هند را متاثر خواهد کرد. با توجه به نزدیک بودن این گسل به ساحل دریا، سونامی ایجاد شده بسیار خطرناک خواهد بود. آخرین سونامی بزرگ در منطقه‌ی مکران، در ۲۸ نوامبر سال ۱۹۴۵ اتفاق افتاد. این سونامی در پی زلزله ای با قدرت ۸/۲۵ ریشتر به وقوع پیوست که موجب کشته شدن ۴۰۰۰ نفر شد.



در محدوده‌ی گسل مکران، فرصت گریز افراد بین ۱۸ تا ۲۵ دقیقه است. اگر افراد حاشیه‌ی دریا زلزله ای را حس کردند، می‌توانند مطمئن باشند که احتمال وقوع سونامی بسیار بالا خواهد بود و به احتمال زیاد، سونامی در یک بازه‌ی زمانی محدود، بعد از زلزله رخ خواهد داد. زلزله را نمی‌توان پیش بینی کرد، اما با تشخیص نشانه‌های سونامی، فرصت نجات برای مردم فراهم خواهد شد. ■
- منابع در دفتر نشریه موجود است.

(یوان ای پی) نشان می‌دهد که در سونامی ۲۶ دسامبر ۲۰۰۴، بر مناطقی که موانع طبیعی، مانند: مانگرو، سواحل مرجانی و یا پوشش گیاهی ساحلی حضور داشتند، آسیب کم تری وارد شده است. در یک تحقیق در ژاپن روی سونامی پدید آمده و نیز در سری لانکا، تصاویر ماهواره ای نشان می‌دهند که پارامترهای موثر بر مقاومت ساحل، به صورت تابعی از نوع درختان مشخص است.

به عنوان یک سلاح

چند مطالعه انجام شده و حداقل یک تلاش ناموفق برای ایجاد امواج سونامی، به عنوان یک سلاح وجود دارد. در جنگ جهانی دوم، نیروهای نظامی نیوزیلند، پروژه ای برای ایجاد سونامی کوچک با مواد منفجره در منطقه ای که امروزه پارک منطقه ای شکسپیر قرار دارد، آغاز کردند که موفقیتی به همراه نداشت.

سونامی سال ۲۰۱۱ ژاپن

زمین‌لرزه و سونامی توهوکو ۲۰۱۱، زلزله‌ای است، که ۱۱ مارس ۲۰۱۱ به قدرت ۹۰ درجه، در ساعت ۱۴ و ۴۶ دقیقه به وقت محلی در نزدیکی سندی در استان میاگی واقع در شمال شرقی ژاپن رخ داد. مرکز سطحی زمین‌لرزه، در ۱۳۰ کیلومتری شرق شبه جزیره ای اوشیکا در ناحیه‌ی توهوکو، با کانون ژرفی به عمق ۲۴ کیلومتر گزارش شده است. زمین‌لرزه سبب شد در تمامی مناطق ساحلی ژاپن در کنار اقیانوس آرام، هشدار سونامی و درخواست تخلیه این مناطق اعلام شود. این هشدار، حداقل در ۲۰ منطقه‌ی ساحلی دیگر در آمریکای جنوبی و آمریکای شمالی نیز اعلام شد. این زمین‌لرزه، امواج سونامی به ارتفاع ۱۵ متر در ژاپن و امواج کوچک تری در کشورهای دیگر ایجاد کرد. در تاریخ اول آوریل، دولت ژاپن، نام رسمی "زمین‌لرزه بزرگ شرق ژاپن" را بر این فاجعه نهاد.

این زمین‌لرزه خسارات بسیار زیادی، شامل: تخریب شدید جاده‌ها و راه‌آهن و ایجاد آتش‌سوزی در برخی مناطق را بر ژاپن وارد کرد و باعث





نقش آفرینی و ارزش آفرینی موج شکن ها در سواحل

حمید ودادی

بندری، حتی اگر، سونامی‌ها را نیز تجربه کنند، باز دل در گرو عشق دریا خواهند داشت. حال، این چنین متناقض‌نمایی که فضای هر شهر بندری را دربرمی‌گیرد، تنها به واسطه‌ی تأمین و تهیه‌ی انواع مختلفی از دارایی‌ها، حل و فصل خواهد شد. به مفهوم دیگر، گردش کار «عملیات بندری» و «جریان فعالیت‌های عمومی»، نیازمند یک سری از دارایی‌ها با عمر سرویس‌دهی طولانی مدت است. این مجموعه دارایی‌ها به چندین بخش تقسیم می‌شوند که یکی از آن‌ها، عبارت است از دارایی‌های زیرساختی پرهزینه با عمر طولانی.

این دارایی‌های پرهزینه و با عمر طولانی، می‌توانند در برابر علل و عوامل اجتناب‌ناپذیر اثر «دریا بر بندر»، از شهر بندری دفاع کنند و سطوح اثرگذار نامطلوب را به قدر مطلوبی کاهش دهند.

موج‌شکن‌ها، کانال‌ها، حوضچه‌ها و استحکامات ساحلی، عناصر پایدار از توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری و به‌طور کلی شهر بندری را تشکیل می‌دهند.

لنگرگاه‌ها و پایانه‌ها نیز، جزئی از این دارایی‌ها محسوب می‌شوند؛ اما چون فقط در زیربخش عملیات اختصاصی بندر قرار می‌گیرند، آن را در مجموعه‌ی کلان شهر بندری دخالت

طرح موضوع

یک شهر بندری، ترکیبی منسجم و همبسته از «عملیات بندری» و «فعالیت‌های عمومی» در حوزه‌ی شهری است. سوی عملیات بندری که به موضوع‌های تخصصی بازمی‌گردد و به‌طور طبیعی، مقوله‌ای تعریف‌شده در فضای دریاست، فعالیت‌های عمومی جاری در هر شهر بندری، همانی است که عملاً در دیگر شهرها جریان دارد. اما عمده‌ترین تفاوت بین آن‌چه که در یک شهر بندری می‌گذرد و آن‌چه که در یک شهر غیربندری به وقوع می‌پیوندد، وجود عاملی به نام «دریا» است، که عملاً «بافت‌ها و فضاهای شهر بندری» را، چه در حوزه‌ی فعالیت‌های تخصصی بندری و چه در حوزه‌ی فعالیت‌های عمومی، به یک‌سان تحت تأثیر قرار می‌دهد.

عامل دریا با تاروپود شهر بندری درآمیخته است و شهر بندری، در تعاملی پیوسته با آن قرار دارد. جزر و مد دریا، خشم و غرش آن، طوفان و آرامش آن، نه فقط شهر بندری، که «زندگی» را در یک شهر بندری، تحت تأثیر خود دارد. حال این موضوع پیش‌روی قرار می‌گیرد که برای گریز از آثار طبیعی همسایگی با دریا و پرهیز از آثار اجتناب‌ناپذیر آن، به چه اقدام‌ها و «دارایی‌هایی» نیازمندیم.

موهبت و منفعت دریا چنان آغشته به شیرین‌کامی است که باشندگان شهرهای

به استدلال خاصی نیاز نیست اگر گفته شود: استواری شهرهای بندری ایران، به‌ویژه در کرانه‌ی ساحلی جنوب، به مبانی مشاغل برخاسته از دریا همچون صیادی، پرورش آبزیان و تجارت از راه دریا، حمل‌ونقل دریایی و سایر خدمات مرتبط با آن‌ها وابسته است.

این ویژگی، به‌خصوص برای شهرهای کوچک بندری، همچون: دیلم، گناوه، امام حسن، ریگ، عامری، دیر، کنگان، طاهری، نخل تقی، مقام، نخیلو، معلم، حمیران، کنارک، کلات، شیرینو، مغویه و طاحونه و... امری قطعی و برای شهرهای بزرگ بندری، به‌منزله‌ی محوری بنیادین است.

به هر تقدیر، کافی است تا «بندر» و یا «شهر بندری» را تعریف کنیم، اولین کلید واژه‌ای که پس از آن در ذهن ما تداعی می‌شود، کلمه‌ی «دریا» است. پس یک رابطه‌ی دوسویه‌ی کلامی به ما می‌گوید: بندر و دریا.

در گامی این‌سوتر، اما، وقتی نام یک شهر بندری — چه بزرگ و چه کوچک — به میان می‌آید، بدون درنگ کلمات آشنای دیگری در ذهن تداعی می‌شوند؛ همان‌ها که در نقاشی‌های ایام نوجوانی، در خُزنی آکنده از غروب خورشید و همراه شعاعی از گیسوانی افشان، سربرمی‌آورد: قایق، کشتی و هر شناوری که بر دریا روان است. پس در این تعامل می‌نویسیم: بندر و کشتی. گاه نیز که از اقتصاد و دریا سخن به میان می‌آید، باز نام بندر، در کنار آن کیفیت و واژگان خاص اقتصادی، از ذهن متبادر می‌شود و باز در تعامل با آن می‌نویسیم: بنادر تجاری، بنادر نفتی، بنادر آزاد، بنادر تفریحی و... در یک جمع‌بندی کلی، هر شهر بندری را برآمده از ارتباط فیزیکی و جسمانی بین مکان و دریا، بین سرزمین و دریا و بین موقعیتی از خشکی در هم‌سطحی با دریا، تعریف می‌کنیم.

هر بندر، هم‌قامت و هم‌پهلوی هم‌معنا با دریا محسوب می‌شود.

نمی‌دهیم؛ هرچند وجود این دارایی نیز، بر ارزش‌های کیفی و عملیاتی یک شهر بندری می‌افزاید.

به‌طور کلی، گروه‌بندی دارایی‌های یک شهر بندری و به‌تبع آن، حوزه‌ی فعالیت‌های «بندر» در یک «شهر بندری»، به چهار بخش عمده تقسیم می‌شود: ۱) زیرساخت‌های بنیانی بندر، ۲) زیرساخت‌های عملیاتی بندر، ۳) روستا بندر و ۴) تجهیزات بندر. در این مجموعه از دارایی، «زیرساخت‌های بنیانی بندر»، هر سه بخش دیگر که در حوزه‌ی بندر و عملیات بندری تعریف می‌شوند، و نیز، شهر بندری را محافظت و مراقبت می‌کند. به مفهوم دیگر، زیرساخت‌های بنیانی بندر، کریدور و دالان ارتباطی و مفهوم تعامل مطلوب «شهر بندری و بندر» را با «دریا» تعریف می‌کند. این زیرساخت‌ها عبارتند از:

- سازه‌های حفاظتی، شامل: موج‌شکن‌ها و حفاظت‌های ساحلی.
- سدهای ثابت و متحرک که برخی از آن‌ها نیز دارای قابلیت حفاظتی هستند.
- کانال‌های دسترسی ارزیابی.
- درگاه‌های ورودی بندر.
- راه‌های دسترسی به بندر برای حمل‌ونقل درون خشکی - جاده‌ها و تونل‌ها.
- راه‌های آبی متصل به بندر و شهر بندری و اتصال نواحی با پس‌کرانه‌ها.
- در این میان، مفهوم و موجودیت موضوع سازه‌های حفاظتی شامل موج‌شکن‌ها و حفاظت‌های ساحلی، یکی از قابلیت‌های عمده و اساسی را تبیین می‌کند.

موج‌شکن‌ها: موجد ارزش‌های افزوده برای بندر و شهرهای ساحلی

شهرهای بندری از هر نقش خاص و عامی که

برخوردار باشند، بسته به میزان «دارایی»ها، سطح ارزش‌های برتر و افزوده‌ی آن‌ها نیز، رقم خواهد خورد. به مفهوم دیگر، احداث موج‌شکن‌ها، از جمله عوامل اصلی در تقویت زیرساخت‌ها محسوب می‌شوند که افزایش ارزش دارایی‌های هر بندر، بر پایه‌ی ارزش افزوده‌ی آن‌ها تعیین می‌شود.

تاریخ استقرار موج‌شکن‌ها، با تاریخ عمر شهرهای بندری گره خورده‌است. کریدورهای دریایی قدیم، در نقاطی که به شهرهای بندری می‌رسند، از حالت «مسطح» خارج شده و «ارتفاع» یافته‌اند. این چنین موج‌شکن‌ها، دارای پیشینه‌ای به قدمت تاریخ شهرهای بندری هستند.

در شرایط معاصر، مهندسی موج‌شکن‌ها و نوع آن‌ها که ارتباط مستقیمی با کاربردهای مورد انتظار دارند، طیف وسیعی را شامل می‌شوند. به عنوان نمونه، فرسایش ساحل، یکی از مسایل مهم روبه‌روی شهرهای بندری از گذشته تا به حال بوده‌است. به همین منظور همواره شاهد افزایش راه‌حل‌ها برای مقابله با این پدیده هستیم. سازه‌های ساحلی، همچون آب‌شکن و موج‌شکن فراساحل، از جمله راه‌حل‌های ارایه‌شده برای حل این مسأله محسوب می‌شوند.

جنبه‌ی دیگر اهمیت و ارزش افزودگی موج‌شکن‌ها را می‌توان در نقشی دانست که آن‌ها در جهت تأمین شرایط آرام و مناسب برای پهلوگیری شناورها، ایفا می‌کنند. از آن‌جا که طول موج‌شکن‌ها، عمدتاً طولانی و گاه تا ده‌ها کیلومتر است، یکی از خاص‌ترین تأسیسات زیربنایی بندر و شهرهای بندری - ساحلی به شمار می‌آیند. در این زمینه می‌توان به مقاله‌ی آقایان مسعود حسینی و حسن اکبری، تحت عنوان «بررسی فنی و

اقتصادی گزینه‌های مطرح در طرح اطاله‌ی موج‌شکن بندر شهید بهشتی چابهار» اشاره کرد که برای هشتمین همایش بین‌المللی مهندسی سواحل، بندر و سازه‌های دریایی (۱۳۸۷) ارسال شده‌است [۱].

نویسندگان مقاله تأکید می‌کنند که برای تأمین شرایط مناسب به‌منظور پهلوگیری شناورها در اسکله‌های جدید بندر شهید بهشتی چابهار، اطاله‌ی موج‌شکن موجود آن به‌طول تقریبی ۱۶۵۰ متر ضروری است. پیشنهادی که با توجه به طول و عمق قابل توجه موج‌شکن و طرح مناسب آن از نظر فنی و اقتصادی ارائه می‌شود، حایز اهمیت بالایی خواهد بود.

مطالعات در حوزه‌ی ارزش‌های افزوده‌ی شهرهای بندری، همیشه ما را نسبت به ضرورت ایجاد دارایی‌های متنوع و گوناگون توجه می‌دهند؛ ارزش افزوده‌هایی که به‌لحاظ موقعیت بندری هر شهر بندری، به‌ویژه در کرانه‌های دریایی بااهمیت، که از نقش بین‌المللی قابل اعتنایی برخوردارند، دوچندان می‌نمایند.

خلیج فارس و دریای عمان، برای سرزمین ما و به‌طور کلی کشورهای منطقه، برخوردار از موقعیت اقتصادی، سیاسی و نظامی استراتژیک محسوب می‌شوند. از سوی دیگر، کرانه‌های شمالی ایران نیز، ضمن دارا بودن بیش‌ترین مکان و عرصه‌ی ارتباطی، که در هم‌پهلویی، با خلیج‌فارس و دریای عمان برابری می‌کنند، اعتبار ویژه‌ای را برای بندر ملی و منطقه‌ای رقم می‌زند. یکی از مزیت‌های این اعتبارگذاری ویژه، آن است که هر اقدام ارزش‌آفرین برای بندر کرانه‌ی شمالی خلیج فارس و دریای عمان، ماهیتاً الگویی برای بندر کرانه‌ی جنوبی نیز خواهد بود.



به منظور رونق بنادر ایرانی خلیج فارس و دریای عمان را فراهم آورد.

موقعیت خلیج فارس و اهمیت آبشکن‌ها و موج‌شکن‌ها

خلیج فارس بین عرض ۲۴ درجه و ۳۲ درجه شمالی و طول ۴۸ درجه تا ۵۶ درجه شرقی قرار دارد. به طور طبیعی، در این طول و عرض جغرافیایی، ناپستی تندی و سرسختی آب و هوا و گرمای تابستانی آن چندان زیاد باشد؛ اما بادهای گرم و سوزان که از طرف شبه جزیره عربستان می‌وزند، قسمت عمده رطوبت خلیج فارس را از بین می‌برند [۱۲]. همراه با این ویژگی که بادهای تند و ناموزونی فصول را موجب می‌شود، ضرورت تقویت بنادر در زمینه برخورداری از سازه‌های ساحلی ایمنی‌بخش، امری قابل توجه است. علاوه بر این‌ها، باید اشاره کرد که هر چند شتاب موج‌های متراکم این دریا، به فشرده‌گی دریای مازندران نیست و کم‌تر از آن است، اما به علت وجود کناره‌های متنوع و عمق‌ها و فشارهای آب ایجاد شده، با امواج قابل توجهی روبه‌رو می‌شویم. طوفان‌های تند و طولانی، کم‌تر در خلیج فارس اتفاق می‌افتند و دوام آن‌ها نیز، چندان زیاد نیست. اما با این وجود، به‌منزله‌ی تهدیدی بالقوه و قابل تأکید برای کاهش ایستایی مستحقات بندری، اقتصادی و صنعتی محسوب می‌شوند.

نتیجه آن‌که:

در بنادر و شهرهای بندری - ساحلی، آرایش و رابطه با محیط دریا از اهمیت خاصی برخوردار است. قسمت‌های مختلف شهرهای بندری - ساحلی، به نحوی فعال، با محیط و فضای دریا در تعامل هستند. از سوی دیگر، زندگی و چرخه‌ی اقتصادی بندر و شهرهای بندری - ساحلی، با نقش دریا و در چارچوب فعالیت‌های دریایی - بندری، صید و صیادی، صنایع فراساحلی، معادن دریایی و تجارت و... پیوند دارند. در این چنین تعاملی، ایجاد زمینه‌های پایداری و توسعه‌ی پایدار بنادر و شهرهای ساحلی، نیازمند احداث «دیوارکشی» مناسب است. دیوارکشی به همان مفهوم که در گذشته‌های تاریخی، شهرها را از «تهاجم محیط‌های پیرامون»، در امان می‌داشته است. در مهندسی بنادر و شهرهای بندری - ساحلی، به این دیوارکشی، آب‌شکن و موج‌شکن گفته می‌شود؛ مستحقاتی که نقشی ارزش‌آفرین برای شهرهای ساحلی و بنادر دارند. ■

منابع و مأخذ:

۱. حسینی، مسعود و اکبری، حسن؛ ۱۳۸۷، بررسی فنی و اقتصادی گزینه‌های مطرح در طرح اطاله‌ی موج‌شکن بندر شهید بهشتی چابهار، مجموعه‌ی مقالات همایش هشتم، ICOPMAS، ۱۳۸۷، ص ۲۲۵.
۲. بنادر و جزایر نفتی ایران، به اهتمام شرکت ملی نفتکش ایران، ۱۳۸۳، ص ۱۷.

فعالیت‌های اقتصادی - تولیدی در زیربخش پرورش آبزیان و شیلات، همچنین احداث کارخانجات تولید مواد غذایی دریایی و تأسیسات مرتبط، پرورش گیاهان صنعتی دریایی و تولید مصالح ساختمانی از رسوبات دریایی، استقرار تأسیسات آب و برق و... از جمله سامانه‌هایی به شمار می‌آیند که در پناه امن موج‌شکن‌ها و آب‌شکن‌ها، می‌توانند مبادرت به تولید ثروت و منفعت و سودمندی کنند.

خصلت اساسی موج‌شکن‌ها، در اثر غیرمستقیمی است که بر عملیات مرتبط با دریا و شهرها و محیط‌های بندری ایجاد می‌کنند. نمونه‌ای از آن را می‌توان در طرح موج‌شکن احداثی در سال ۱۳۷۵ مشاهده کرد که برای حفاظت از میان‌گذر شهید کلانتری دریاچه‌ی ارومیه در نظر گرفته شده است. این موج‌شکن که از نوع موج‌شکن‌های سکویی است، زمینه را برای ایجاد ارزش افزوده بر دارایی‌های مستحدث در میان‌گذر شهید کلانتری فراهم آورده است.

فرایند توسعه‌ی موج‌شکن‌ها و آب‌شکن‌ها، جزوی از برنامه‌های بنیادی تقویت و ارتقای سطح شاخص‌های اقتصادی است. با توجه به اثر مستقیم سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی در شهرهای بندری کرانه‌ی شمالی خلیج فارس و دریای عمان که زمینه‌های اشتغال‌زایی و تولید ثروت، همچنین حمل‌ونقل کالا و رونق فعالیت‌های تجاری را فراهم می‌سازند، به نقش روزافزون این نوع از تجهیزات و سازه‌های دریایی ساحلی، بیش‌تر می‌توان پی برد. طرح توسعه‌ای این نوع از سازه‌های دریایی ساحلی، به‌ویژه با نگاهی آینده‌نگارانه می‌تواند زمینه‌ی لازم برای تقویت بنیان‌های نقش‌آفرین

تعداد و تنوع بنادر، سطح فعالیت، سطح پذیرش شناور، نوع پذیرش و بالاخره خصوصیات اقلیمی آن‌ها در کرانه‌ی شمالی، آن‌چنان گسترده است که ایجاد هر نوع ارزش افزوده در آن‌ها، عاملی برای افزودن به سطح توسعه‌های پایدار بندری در کل منطقه محسوب می‌شود.

روی این اصل، سطح بهره‌مندی بنادر از دارایی‌های بندری و از آن جمله موج‌شکن‌ها و آب‌شکن‌ها، بدنه و مقطعی از توسعه‌ی پایدار شهری در شهرهای بندری را بازتاب می‌دهد. از منظری دیگر، ویژگی ارزش‌افزایی موج‌شکن‌ها برای شهرهای بندری و حوزه‌ی فعالیت بنادر را باید در «ماهیت زیرساختی» آن‌ها جست‌وجو کرد. اساساً، سرمایه‌ها و دارایی‌های زیرساختی، به صورت مستقیم، واجد تولید ثروت و ایجاد درآمد نیستند، بلکه از اثر زیرساختی آن‌ها ناشی می‌شوند که فعالیت‌های اقتصادی مردم، منتفع از سودمندی وجود آن‌ها خواهد شد. از این دست دارایی‌های زیرساختی، می‌توان به جاده‌ها، خطوط ریلی، فرودگاه‌ها و کریدورهای هوایی، سدها و... اشاره کرد. وجود موج‌شکن‌ها و آب‌شکن‌ها، عاملی برای کاهش شتاب حرکتی و موجی دریاهاست که به‌لحاظ پایداری دینامیکی خود، محیط‌ها و فضاهای مورد بهره‌برداری به‌منظور فعالیت‌های اقتصادی را از اصابت موج‌ها و جریان آب‌ها در امان می‌دارند.

فعالیت‌های بندری برای ساخت هر نوع شناور، خواه صنعتی بسیار پیشرفته و بزرگ و خواه سنتی و با ظرفیت زیر ۵۰۰، از جمله اقداماتی است که به پشتوانه‌ی فضای متعادل شده، امکان صورت‌پذیری به خود می‌یابند. بهره‌برداری از منابع فراساحلی، انجام





۴۰۶ استفاده می کنند، در مقایسه با نسل پیشین این دستگاه‌ها که از فرکانس ۱۲۱/۵ MHz و یا ۲۴۳ MHz استفاده می کردند کارایی بهتری دارند. یک PLB معمولاً مجهز به یک باتری لیتیوم به منظور بهره برداری طولانی مدت است. تا زمانی که برای فعال کردن سیستم (PLB)، کلید مربوطه چرخانده نشود، دستگاه غیر فعال خواهد بود. PLBها طوری طراحی شده اند که می توان آن‌ها را روی هر گونه شی متحرک نصب کرد و یا آن‌ها را به آسانی در جیب قرار داد.

PLB ۴۰۶ مگاهرتز

بهترین و کارآمدترین PLB موجود در بازار، از نوع PLB ۴۰۶ مگاهرتز است. شایان توجه است که یک دستگاه GPS دستی استاندارد معمولی، به هیچ وجه از قابلیت‌های یک PLB برخوردار نیست.

عملکرد یک PLB ۴۰۶ مگاهرتز

دستگاهی که شما با خود حمل می کنید، به ماهواره ی COSPAS-SARSAT متصل است که به طور خاص، عملیات جست و جو و نجات در سراسر دنیا را بر عهده دارد. وقتی دستگاه شما فعال می شود، مراکز ناظر یا رله کننده ی ماهواره COSPAS-SARSAT به سرعت وارد عمل می شوند، موقعیت شما را ردیابی نموده و مراکز جست و جو نجات در آن منطقه را آگاه می کنند.

دستگاه PLB، موقعیت شما را به وسیله ی فرکانس ۴۰۶ مگاهرتز، به فضا ارسال می کند تا گروه‌های جست و جو و نجات، این سیگنال‌ها را دریافت کنند و به کمک شما بیایند. این تکنولوژی، تاکنون بالغ بر ۲۴۵۰۰ نفر در سراسر دنیا را نجات داده است. ■

PLB چیست؟

موقعیت یاب‌های شخصی (PLB)، در واقع نسل مشابه ولی کوچک تری از رادیو بیکن‌های موقعیت یاب اضطراری (EPIRB) به شمار می آیند که برای ارتقاء ایمنی، روی شناورها نصب می شوند. کسانی که قصد کوه نوردی و یا سفر به مناطق دور از شهر و پر مخاطره را دارند برای تامین ایمنی خود، باید یکی از این دستگاه‌ها را همراه داشته باشند.

ثبت این نوع رادیو بیکن‌ها باید در سازمان متولی کشور مربوطه انجام شود. این سازمان، اطلاعات ارتباطی - شخصی شما را در اختیار نهادهای مرتبط با امر جست و جو و نجات قرار می دهد و همان زمان روی PLB مورد استفاده شما نیز قرار خواهد گرفت. این اطلاعات، در تشخیص صحت هشدارهای دریافتی توسط مراکز جست و جو و نجات بسیار حایز اهمیت است، به طوری که به این مراکز کمک می کند تا بتوانند در مواقع لزوم، اطلاعات مورد نیاز فرد مضطر را به سرعت به دست آورند.

نحوه ی عملکرد PLB

PLBها روی فرکانس ۴۰۶ MHz که مورد استفاده ی سیستم ماهواره ای جست و جو و نجات، معروف به COSPAS-SARSAT است، به کار گرفته می شوند. بیش تر این دستگاه‌ها روی فرکانس ۱۲۱/۵ MHz نیز، سیگنال ارسال می کنند، تا گروه‌های امداد و نجات از طریق دریافت این سیگنال، مکان فرد مضطر را سریع تر کشف کنند.

کشورهای ایالات متحده، روسیه، کانادا و فرانسه، ماهواره ی COSPAS-SARSAT و تجهیزات ایستگاه زمینی آن را به منظور دریافت سیگنال‌های ارسالی از بیکن‌های موقعیت یاب (EPIRB) نصب شده روی شناورها و ایستگاه‌های PLB، همراه افراد مضطر، تاسیس و راه اندازی کرده اند. دستگاه‌هایی که از فرکانس ۴۰۶ MHz

جناب آقای مهندس محمدرضا قادری

کار با صداقت و کوشش بی ادعای شما را پاس می داریم، بدیهی است موفقیت امروز ما دستاورد تلاش های دیرروز شما.

بدینوسیله از خدمات ارزنده و شایسته جنابعالی در دوران تصدی تان در سمت **مدیر کل محترم استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی** تقدیر بعمل آورده و برای حضرتعالی آرزوی توفیق روزافزون در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران داریم.

عقیل خواجه

مدیرعامل مرکز آموزش علوم و فنون دریانوردی آریا دریا

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت

مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی
سازمان بنادر و دریانوردی

که حاکی از زحمات و توانمندی های شما در صنعت دریانوردی کشور است، تبریک عرض نموده و موفقیت و سربلندی حضرتعالی را از درگاه ایزدمنان مسئلت می نمایم.

عقیل خواجه

مدیرعامل مرکز آموزش علوم و فنون دریانوردی آریا دریا

جناب آقای مهندس محمدرضا قادری

با سپاس از تلاش های اندیشمندان و همکاری صادقانه تان در انجام مسئولیت خطیر
اداره کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی،
انتخاب شایسته شما را به عنوان

مدیر کل محترم ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

صمیمانه تبریک می گویم. امید است که با اتکال به خداوند سبحان و در سایه پشتکار و دانش
فرهیبختگانی چون جناب عالی، شاهد رشد و بالندگی دو چندان ایران اسلامی در همه عرصه ها باشیم.

محمدرضا طالع سلیمانی

مدیر گروه شرکتهای کیش روآبی

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

با نهایت مسرت انتصاب حضرتعالی را به سمت

مدیر کل محترم استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی

صمیمانه تبریک عرض نموده، توفیق روزافزون حضرتعالی را در خدمت به صنعت دریانوردی
کشور از خداوند متعال مسالت داریم.

محمدرضا طالع سلیمانی

مدیر گروه شرکتهای کیش روآبی

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

انتصاب شایسته جنابعالی به عنوان

**مدیر کل محترم استانداردها، آموزش و گواهینامه های دریانوردی
سازمان بنادر و دریانوردی**

که نشان دهنده‌ی درایت و تلاش پر ثمر جنابعالی است، موجب خوشحالی و سرافرازی
گردید، توفیق روزافزون شما را از درگاه ایزدمتعال خواستاریم.

موسسه آموزش کشتیرانی دریای دور

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان

**مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های
دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی**

که نشان از درایت و لیاقت شما می‌باشد تبریک عرض نموده،
موفقیت جنابعالی را از درگاه حضرت باری تعالی
مستلک داریم.

امیر هوشنگ زعفرانی

مدیر عامل شرکت خوارزم ارتباط پوشش

جناب آقای مهندس محمدرضا نادری

انتصاب جنابعالی را به سمت

**مدیر کل محترم ایمنی و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی**

تبریک عرض نموده و توفیق حضرت تعالی را از درگاه ایزدمتعال
خواهش می‌نمایم. همانند گذشته منشاء خیر و خدمات موثر
به کشور و نظام مقدس جمهوری اسلامی باشید.

امیر هوشنگ زعفرانی

مدیر عامل شرکت خوارزم ارتباط پوشش

جناب آقای مهندس محمدرضا قادری

انتصاب شایسته جنابعالی به سمت
مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

تبریک و تهنیت عرض نموده و توفیقات روزافزونتان را
از خداوندمان مسئلت داریم.

سیامک سید حسینی
مدیر عامل شرکت توسعه فناوری و ارتباطات ایمن اقیانوس

جناب آقای مهندس محمدرضا قادری

انتخاب ارزشمند جنابعالی به سمت
مدیر کل محترم ایمنی و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

فرصتی است پس نیک برای خدمت به صنعت دریایی کشور،
این توفیق بزرگ و موفقیت ممتاز را به شما تبریک و تهنیت
می گویم و امیدوارم در منصب جدید همواره در پناه الطاف
حضرت حق موبد و منصور باشید.

محمدحسین خدام محمدی

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

بدینوسیله انتصاب جنابعالی را به عنوان
مدیر کل محترم استانداردها، آموزش و گواهینامه های
دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی

که در پی تلاش و شایستگی هایتان در صنعت دریانوردی
کشور بدست آمده، تبریک عرض نموده امیدواریم که به
پاری پروردگار متعال همواره موفق باشید.

عبداله انصاری
مدیر عامل شرکت احسان بندر طلایی

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان
مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه های
دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی

که نشان دهنده شایستگی و مسئولیت پذیری شماست،
صمیمانه تبریک عرض نموده، توفیق روزافزون
حضرت تعالی را از خداوندمان مسئلت داریم.

محمدحسین خدام محمدی

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

با کمال مسرت انتصاب و انتصاب جنابعالی را به عنوان

انتخاب ارزشمند جنابعالی به سمت

مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های

مدیر کل استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های

دریاوردی سازمان بنادر و دریانوردی

دریاوردی سازمان بنادر و دریانوردی

که نشان از لیاقت و مدیریت توانمند شما می باشد،

فرصتی است پس نیک برای خدمت به صنعت دریانوردی

کشور. این توفیق بزرگ و موفقیت ممتاز را به شما تبریک

و نهایت می گویم، امیدواریم در منصب جدید، همواره

در پناه الطاف حضرت حق تبارد و منصور باشید.

خداوندتان خواستاریم.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت آی. جی. اس

دکتر سعید صادق طباطبائی
مدیر عامل شرکت آی. جی. اس شعبه خاورمیانه

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

جناب آقای مهندس حسین میرزایی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان

حسن انتصاب جنابعالی را به سمت

مدیر کل محترم استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های

مدیر کل محترم استانداردها، آموزش و گواهینامه‌های

دریاوردی سازمان بنادر و دریانوردی

دریاوردی سازمان بنادر و دریانوردی

که نشان از درایت و مدیریت شایسته حضرت تعالی دارد،

تبریک عرض می نمایم. امید است با توجه به سوابق

و تجربیات ارزشمند و گران سنگ جنابعالی در حوزه

تبریک عرض می نمایم امیدواریم توفیقات روز افزونتان

را از خداوندتان مسئلت می نمایم.

دریاوردی، شاهد موفقیت های روز افزون اداره کل تحت

مدیریت حضرت تعالی باشیم.

عزت اله شایمی
مدیر عامل شرکت دریانورد

علی محمدی
مدیر عامل شرکت پارسیان فناوریان منطقه

جناب آقای مهندس فرهاد منتصر کوهساری

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان،

انتصاب جنابعالی را به سمت

نماینده محترم وزارت راه و شهرسازی در هیئت مدیره

منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی

تبریک عرض نموده، توفیق حضرت تعالی را از درگاه ایزدمنان خواهانیم، امیدواریم همانند گذشته منشاء خیر و خدمات موثر به کشور و نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران باشید.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت تعاونی چندمنظوره بندر

جناب آقای مهندس فرهاد کوهساری

انتصاب حضرت تعالی را به سمت

نماینده محترم وزارت راه و شهرسازی در

هیئت مدیره منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی

که نشان دهنده لیاقت و شایستگی جنابعالی است، تبریک

عرض نموده، موفقیت روزافزون شما را آرزو می نمایم.

احمد خیاز کهن

هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت کشتیرانی بندر خزر

جناب آقای مهندس فرهاد کوهساری

انتصاب شایسته شما را به سمت

نماینده محترم وزارت راه و شهرسازی در

هیئت مدیره منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی

تبریک و تهنیت عرض می نمایم، از خداوندتان، بهروزی

و موفقیت شما را در پیشبرد وظایف محوله و خدمت به نظام

مقدس جمهوری اسلامی ایران مستند داریم.

هیئت مدیره و مدیریت

شرکت باکمان خزر

جناب آقای مهندس فرهاد کوهساری

انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت

نماینده وزارت راه و شهرسازی در هیئت

مدیره منطقه آزاد تجاری- صنعتی اتزلی

تبریک و تهنیت عرض نموده و از خداوندمان سلامتی و

توفیق روزافزون جنابعالی را خواستاریم.

محمدرضا قادری

مدیر عامل و نایب رئیس هیئت مدیره

شرکت کشتیرانی دریای خزر

جناب آقای مهندس سیدنبی سیدپور

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر

که نشان دهنده شایستگی و مسئولیت پذیری شما است

را صمیمانه تبریک عرض نموده، توفیق روزافزون

حضر تعالی را از خداوند متعال مسئلت داریم.

هیئت مدیره و مدیریت شعبه نوشهر

شرکت آرمان موج آبی (آماکو)

جناب آقای مهندس سیدنبی سیدپور

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر

با عنایت به دانش، تعهد و تجربیات ارزنده تان، بدینوسیله انتصاب جنابعالی را صمیمانه تبریک

عرض نموده، امید است که کوشش های پرتنمر حضرت تعالی در گسترش صنعت دریانوردی کشور

همواره قرین توفیق و نایب الهی باشد.

هیئت مدیره و مدیریت شرکت سینا صدر

برادر ارجمند جناب آقای مهندس سیدنبی سیدپور

انتصاب بحق و شایسته جنابعالی را به سمت

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر

که نشان از درایت و مدیریت شایسته حضرتعالی می باشد تبریک عرض نموده و از درگاه

ایزدمان توفیق روزافزون شما را آرزو مندیم.

هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت رهاب رایانه گستر

جناب آقای مهندس فرهاد کوهساری

با کمال مسرت انتصاب جنابعالی را به عنوان

نماینده محترم وزارت راه و شهرسازی در

هیئت مدیره منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی

تبریک عرض می نمایم. بی شک این توفیق مرهون لطف

الهی و تلاش های حضرتعالی در راستای تحقق آرمانهای

سازمان بنادر و دریانوردی بوده است و موفقیت روزافزون

شما را از ایزدمان خواستاریم.

ابرج لطف زاده

رئیس هیئت مدیره شرکت کوچ ترابور

جناب آقای مهندس سیدنبی سیدپور

انتصاب شایسته جنابعالی را به سمت

مدیر محترم منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر

برای جناب عالی و همه همکاران تان در به سرانجام

رساندن وظیفه خطیری که پیش روی دارید، آرزوی

کامیابی و سربلندی داریم.

بازرگانی و دفاتر ترخیص جمشیدیان

گسترش ۴۰۰۰ کیلومتری نفت در آبهای چین



طبق اطلاعات اعلام شده از سوی دولت چین، گستره نشت نفت ماه گذشته در آبهای این کشور، بیش از ۴۰۰۰ کیلومتر مربع بوده است.

براساس این گزارش، به نقل از خبرگزاری فرانسه، طبق اطلاعات منتشر شده از سوی دولت چین، گستره آلودگیهای ناشی از نشت نفت از یک سکوی فراساحلی مشترک بین شرکت چینی سینوک و شرکت آمریکایی کونوکوفیلیپس در دریای بوهای چین، ۴۲۵۰ کیلومتر مربع است.

در برآوردهای پیشین، سطح آلودگیهای ناشی از این حادثه تنها ۸۴۰ کیلومتر مربع ذکر شده بود. به گفته یکی از مسؤولان اداره ملی اقیانوسی چین، دولت این کشور به دنبال اخذ غرامت از شاخه چینی شرکت کونوکوفیلیپس برای این حادثه است. این مقام مسؤول گفت: تصمیمگیری درباره اخذ این غرامت و میزان و چگونگی آن، به وضعیت مهار حادثه نشت نفت بستگی دارد.

کونوکوفیلیپس هفته گذشته حجم نشت نفت در سکوی پنگلای ۱۹-۳ خود را هزار و ۵۰۰ بشکه اعلام کرده بود.

گفتنی است، دولت چین، مدت‌ها حادثه نشت نفت یادشده را از افکار عمومی پنهان کرد و افشای این حادثه در ماه گذشته، خشم مردم این کشور را به همراه داشت.

ساخت یارد جدید کشتی‌سازی در ویتنام

ژاپن در ویتنام یارد جدید کشتی‌سازی می‌سازد.

بر اساس این گزارش، به نقل از سی‌ترید، شرکت اوشیما قصد دارد یک یارد جدید کشتی‌سازی در شهر Cam Ranh ویتنام راه‌اندازی کند.

ارزش این پروژه ۱۸۴٫۶ میلیون دلار برآورد شده است. این یارد در زمینی با مساحت ۳۰۴ هکتار ساخته خواهد شد.

انتظار می‌رود یارد مذکور در سال ۲۰۱۷ میلادی به بهره‌برداری برسد. این یارد قابلیت ساخت کشتی‌هایی با وزن ۳۷ تا ۵۶ هزار تن را دارا خواهد بود.



رشد عملکرد کانتینری بندر شانگهای در ماه ژوئن



میزان جابجایی کانتینر در بندر شانگهای در ماه ژوئن افزایش یافت.

بر اساس این گزارش، به نقل از سی‌ترید، حجم جابجایی کانتینر در این بندر در این ماه با ۷٫۴ درصد افزایش از ۲٫۴۴ میلیون TEU در سال گذشته به ۲٫۶۲ میلیون TEU کانتینر رسید.

این رقم نسبت به ماه می که ۲٫۷۶ میلیون TEU بوده است ۵٫۱ درصد کاهش دارد.

حجم جابجایی کانتینر در بندر شانگهای در شش ماه نخست سال جاری میلادی با ۱۰٫۱ درصد افزایش از ۱۳٫۹ میلیون TEU مدت مشابه سال قبل به ۱۵٫۳ میلیون TEU بالغ شد.

بندر شانگهای به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی موفق به جابجایی ۲۹٫۱ میلیون TEU کانتینر شد.

فرانسه ۶۰۰ توربین بادی در دریا نصب می‌کند



شدت باد در دریا بیشتر است و به این ترتیب برق بیشتری می‌توان تولید کرد اما استقرار آن‌ها در دریا بسیار گرانتر تمام می‌شود.

تاکنون پاسخی واقعی برای بازدهی این توربین‌ها داده نشده است.

نصب ۶۰۰ توربین بادی در دریا، ۱۰ میلیارد یورو هزینه لازم دارد که هزینه آن را مصرف‌کنندگان پرداخت خواهند کرد.

برق تولید شده از این توربین‌ها برای مصرف ۲ میلیون و ۲۵۰ هزار خانوار کافی خواهد بود.

برق تولید شده توسط این ۶۰۰ توربین با برق تولیدی دو نیروگاه هسته‌ای برابر خواهد بود.

فرانسه قصد دارد تا سال ۲۰۲۹ میلادی ۲۳ درصد برق مورد نیاز خود را از انرژی‌های تجدید شونده تأمین کند.

فرانسه با نصب ۶۰۰ توربین بادی در دریا می‌خواهد به اندازه دو نیروگاه هسته‌ای برق تولید کند.

بر اساس این گزارش؛ مناقصه‌ای اجرای این طرح تا سال ۲۰۱۵ میلادی، به طور رسمی اعلام شده است. این توربین‌ها در پنج نقطه مختلف آب‌های ساحلی فرانسه نصب خواهند شد.

قرار است تا یک سال آینده مناقصه دیگری برای دو برابر کردن این توربین‌های بادی و رساندن شمار آن‌ها به هزار و ۲۰۰ دستگاه اعلام شود.

توربین‌های دریایی بزرگتر از توربین‌های بادی هستند که بر روی زمین نصب می‌شوند. ارتفاع آن‌ها به ۹۰ متر و طول پره توربین‌ها نیز به ۶۰ متر می‌رسد. وزن هر توربین از این نوع ۸۱۵ تن است. مزیت استفاده از توربین‌های دریایی این است که

تحویل بزرگ‌ترین کشتی حمل سنگ معدن به برزیل

بزرگ‌ترین کشتی حمل سنگ معدن جهان به برزیل تحویل داده شد.

بر اساس این گزارش، شرکت کشتی‌سازی Jiangu Rongsheng، دومین شرکت بزرگ کشتی‌سازی چین، بزرگ‌ترین کشتی حمل سنگ معدن در جهان را به شرکت Vale برزیل تحویل داد.

این کشتی با ظرفیت ۴۰۰ هزار DWT، اولین فروند از سری ۱۶ فروند کشتی سفارشی Vale به این شرکت است.

این کشتی ۳۶۰ متر طول، ۶۵ متر عرض و ۳۰ متر ارتفاع دارد. قرار است از این شناور به منظور حمل سنگ‌آهن از برزیل به چین استفاده شود.

مصرف سوخت و میزان انتشار دی‌اکسید کربن این کشتی ۳۰ درصد کمتر از سایر شناورها خواهد بود.

شرکت کشتیرانی مالزیایی ورشکست می‌شود

یک شرکت مالزیایی مالک کشتی در معرض ورشکستگی قرار گرفت.

بر اساس این گزارش، به نقل از سی‌ترید، شرکت مالک کشتی Swee Joo مالزی به دلیل بدهی ۲٫۸ میلیون دلاری در معرض ورشکستگی قرار گرفت.

در حال حاضر این شرکت قادر به پرداخت بدهی خود نیست، علاوه بر این هیچ یک از طلبکاران نیز طرح‌های پیشنهادی آن را برای دریافت بدهی‌های خود نمی‌پذیرند.

شرکت مالزیایی مالک کشتی Swee Joo دارای چندین شرکت تابعه کشتیرانی در آسیا است.

علاقه دزدان دریایی به ربودن کشتی‌های فله بر

دزدان دریایی طی ۱۲ ماه گذشته موفق به ربودن کشتی‌هایی به ارزش ۴۸۰ میلیون دلار شدند.

بر اساس این گزارش، این رقم مربوط به ۳۳ فروند کشتی مورد تهاجم دزدان دریایی از ابتدای ژوئن سال گذشته تا کنون است.

بطور متوسط در این مدت یک فروند از شش فروند از این کشتی‌ها به اسارت دزدان دریایی درآمده است.

اما در بین کشتی‌های ربوده شده، فله برهای هندی بیشتر از مابقی کشتی‌ها در مرکز توجه دزدان دریایی بوده اند به گونه‌ای که ۱۲ فروند از کشتی‌های مورد تهاجم، یا یک سوم از مجموع این کشتی‌ها از این نوع بوده است.

کشتی‌های چند منظوره نیز از دیگر کشتی‌های مورد علاقه دزدان دریایی در این مدت بوده است به طوری که هشت فروند از این نوع کشتی‌ها را به تصرف خود درآورده اند.

کشتی‌های تانکر ربوده شده با هفت فروند، در رده بعدی قرار دارند. این سه نوع کشتی ۸۲ درصد از مجموع کشتی‌های ربوده شده توسط دزدان دریایی، طی ۱۲ ماه اخیر را شامل می‌شود.

موسسه کلارکسون مجموعه ارزش بازاری این ۳۳ فروند کشتی را حدود ۴۷۳ میلیون دلار یا به طور متوسط ۱۴ میلیون دلار به ازاء هر فروند کشتی تخمین زده است.

به اعتقاد این موسسه، میزان غرامت پرداختی برای آزادی کشتی‌ها تناسبی با ارزش کشتی‌ها ندارد، به عنوان مثال تنها در یک مورد، ارزش غرامت پرداختی ۱۰ درصد قیمت کشتی بوده اما در مورد دیگر این رقم معادل ۱۵۳ درصد قیمت کشتی است که مرتبط با ارزش محموله کشتی پرداخت شده است.

طبق اعلام موسسه کلارکسون، هرچند هزینه‌های مالی نیز موضوعی قابل ملاحظه است اما به اندازه از بین رفتن ارزش کشتی در یک بازار بد نیست، این در حالی است که هزینه از دست دادن خدمه در حملات تروریستی، بسیار ناخوشایند است.

دزدان دریایی سومالیایی پرکارتر از همیشه

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) با هشدار نسبت به حملات مسلحانه دزدان دریایی اعلام کرد: طی شش ماه نخست سال جاری میلادی بیش از ۲۶۶ مورد حمله دزدان دریایی به کشتی‌ها گزارش شده است.

به گزارش خبرگزاری فرانسه، سازمان بین‌المللی دریانوردی افزود: افزایش بی‌سابقه حملات دزدان دریایی موجب شده تا طی ماه‌های اخیر کشتی‌های بیشتری از سوی دزدان دریایی ربوده شده و ریسک و خطر حمل و نقل دریایی در آب‌های آزاد بین‌المللی به شدت افزایش یابد.

این گزارش می‌افزاید، طی شش ماه نخست سال جاری بیش از ۲۶۶ مورد حمله دزدان دریایی به کشتی‌های مختلف گزارش شده است. این رقم در مدت مشابه سال قبل ۱۹۶ مورد بود.

بیش از ۶۰ درصد این حملات از سوی دزدان دریایی سومالی صورت گرفته است. تا پایان ژوئن سال جاری دزدان دریایی سومالی ۲۰ فروند کشتی با ۴۲۰ نفر خدمه را به اسارت گرفته اند و میلیون‌ها دلار یاج برای آزادسازی آنها درخواست کرده‌اند.

از ماه می تاکنون بیش از ۱۴ فروند کشتی در دریای سرخ مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته است.

دزدان دریایی سومالی طی شش ماه نخست امسال نسبت به سال گذشته فعالیت بیشتری داشته‌اند. آنها در شش ماه نخست امسال به ۱۶۳ فروند کشتی حمله کرده‌اند که این رقم در مدت مشابه سال قبل ۱۰۰ مورد بوده است.

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، به کلیه کشتی‌ها و فرماندهان آن‌ها هشدار داد در مواجهه با دزدان دریایی از روش‌های جدید استفاده کنند.

وی افزود: تا ۵ سال پیش دزدان دریایی بیشتر تنها مجهز به سلاح سرد بودند؛ ولی امروزه کشتی‌های عبوری در آب‌های بین‌المللی مورد حمله دزدان دریایی با سلاح‌های خودکار قرار می‌گیرند.

چین ناو هواپیمابر می سازد



توجه به وسعت این کشور وجود ناو هواپیمابر در ناوگان دریایی چین ضروری است.

آمریکا با داشتن ۱۱ ناو هواپیمابر به عنوان قدرت نظامی برتر جهان به شمار می‌رود.

چین هنوز اعلام نکرده است که قصد دارد چه تعداد ناو هواپیمابر بسازد.

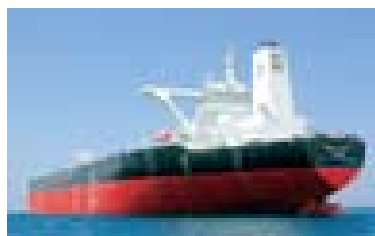
چین در حال ساخت ناو هواپیمابر است.

بر اساس این گزارش؛ ژنرال پن بینگدی" رئیس نیروهای مسلح ارتش چین در ماه گذشته برای اولین بار اعلام کرد که چین در حال ساخت ناو هواپیمابر است.

وی با اشاره به اینکه آمریکا کاملاً از برنامه تحقیقات و ساخت ناو هواپیمابر توسط چین اطلاع داشته است، گفت: پیش از این چین با خرید سه ناو هواپیمابر تحقیقات خود را درباره ساخت و تولید ناو آغاز کرد و اکنون زمان آن فرا رسیده است که چین خود ناو هواپیمابرش را بسازد.

وی همچنین افزود: اگرچه چین دارای کشتی‌های جنگی کوچک فراوانی است اما با

افزایش ساخت کشتی‌های تانکر در جهان



روند ساخت کشتی‌های تانکر در یاردهای کشتی‌سازی جهان رو به افزایش است.

بر اساس این گزارش، انتظار می‌رود در نیمه دوم سال جاری میلادی حدود ۱۰۰ فروند کشتی تانکر جدید وارد بازار شود.

این در حالی است که در ماه دسامبر سال جاری حدود ۴۰ فروند کشتی VLCC، ۲۵ فروند تانکر سوئز ماکس و ۳۰ فروند تانکر افراماکس تحویل داده می‌شود.

در مجموع در پنج ماه نخست سال

جاری میلادی ۸۰ فروند کشتی تانکر تحویل داده شد.

انتظار می‌رود در نیمه دوم سال جاری، میزان تقاضا برای نفت نیز افزایش یابد که این موضوع در سفارش ساخت کشتی‌های تانکر موثر خواهد بود.

سفارش تازه چینی‌ها به کشتی‌سازان داخلی

بر اساس این گزارش، این سرمایه‌گذاری برای ساخت بیش از ۴۰ فروند کشتی و جایگزینی آنها با شناورهای قدیمی‌تر صورت خواهد گرفت.

برنامه نوسازی ناوگان کاسکو با برنامه مشابه مجموعه‌های فراساحلی چین در حوزه نفت و گاز همزمان شده و انتظار می‌رود کشتی‌سازی‌های چینی، با رونقی تازه در زمینه دریافت سفارش‌های ساخت از کارفرمایان داخلی طی چند سال آینده همراه باشند.

این در حالی است که دولت چین با حمایت گسترده از صنایع دریایی خود طی دهه‌های اخیر، از جمله با اعطای تسهیلات بلندمدت و با سود اندک به سفارش‌دهندگان ساخت کشتی، عملاً بازار بزرگی را برای سازندگان خود بوجود آورده است؛ بطوری که کشتی‌سازان چینی طی دو سال اخیر، چندین بار در بازار جهانی این صنعت رتبه اول دریافت سفارش را از کره‌ای‌ها ربوده‌اند.

شرکت کشتیرانی کاسکوی چین سفارش ساختی به ارزش حدود یک و نیم میلیارد دلار به کشتی‌سازی‌های این کشور، برای ۴ تا ۵ سال آینده را در دستور کار خود قرار داده است.



حضور موفقیت آمیز صنعت کشتیرانی در قرن جدید

مترجم: نوروز محمدخانی

نظرات «کاپیتان وای جیافو» (Wei Jiafu)، مدیر ارشد و رییس اجرایی گروه کشتیرانی COSCO، در مورد جایگاه ویژه و حیاتی صنعت حمل و نقل دریایی در قرن بیست و یکم، با توجه به بحران اقتصادی حاکم بر جهان.

الف) گرایش های اقتصاد بین المللی و تجارت در دور نمای قرن بیست و یکم

تصویر کلی اقتصاد و تجارت بین المللی، به رغم رشد فزاینده ی بلاتکلیفی و تردیدها در اقتصاد فعلی جهان، همچنان روشن و امیدوارکننده به نظر می رسد.

۱. هرچند رشد اقتصاد جهانی منفی است، دورنمای اقتصاد بین المللی، از سلامت و پویایی قابل توجهی برخوردار است. با توجه به این واقعیت که بسیاری از مناطق مهم اقتصادی، همچنان روند رو به رشد خود را حفظ کرده اند، سرعت یا شتاب حرکت توسعه، معکوس نخواهد شد.

از سال ۱۹۹۰ میلادی، دوره ی رکود اقتصاد جهان، به دلیل آشفتگی و اغتشاش منطقه ای، در جنوب شرق آسیا به تدریج آغاز شد. اما این پس رفت با وجود بحران اقتصاد جهانی، پدیده ای چرخشی است. در واقع، شاخص های کلیدی تر اقتصاد کلان، از واقعیت های دیگری حکایت دارد که در نقطه ای مقابل نمود می یابند. نرخ تورم و نرخ بهره، به صورت نسبی در سطح جهان پایین است؛ کسری درآمد دولت ها، بسیار کاهش یافته است و فضای تقاضای داخلی و فروش خارجی، بسیار آرام و بدون تنش به نظر می آید. به لطف تحولات اداری، تحولات فنی و بهینه سازی ساختار صنعتی، بسیاری از اقتصادها، با بهره گیری از فن آوری اطلاع رسانی (IT)، قوی تر شده اند. آن دسته از کشورهای آسیایی (که از بحران جهانی اقتصاد، آسیب دیده اند)، همچنان از پتانسیل بالایی برای خروج از بحران و بازگرداندن شرایط به وضعیت عادی برخوردارند؛ زیرا مبانی اقتصادی آن ها، تا میزان قابل توجهی سالم است و آسیب جدی به آن ها وارد نیامده است. اقتصاد ژاپن، سرانجام با حل مشکلات سازمانی، به حالت عادی باز خواهد گشت و نوعی نیروی حیاتی به اقتصاد جهان تزریق خواهد کرد. بسیاری از کارشناسان بر این باورند که اقتصاد جهان، در آستانه ی دوره ی شکوفایی و شروع سومین عصر طلایی اقتصاد (پس از پشت سر گذاشتن دوره ی پیش نیاز این عصر طلایی، بین سال های ۱۹۵۰-۱۹۷۳ میلادی، با میانگین رشد ۴ درصدی) قرار گرفته است.

۲. با از میان برداشتن موانع پیش روی آزادسازی خدمات تجاری، بازرگانی جهان رشد و توسعه ی فزاینده ای را با شاخص های آزادی فعالیت های تجاری، رقابت جوان مردانه و رشد یکنواخت و مستمر تجربه خواهد کرد.

آزادی فعالیت های تجاری: سه توافق نامه ی بسیار مهم در زمینه های مخابرات، فن آوری اطلاع رسانی (IT) و خدمات مالی در چارچوب سازمان تجارت جهانی (WTO) (که مشخصه ی آن، پوشش فراگیر و همه جانبه و فراهم آمدن زمینه برای اجرایی شدن آن ها است)، از نفوذ و گسترش رویکرد آزادسازی تجارت جهانی، از تجارت بار به تجارت خدمات حکایت دارد.

رقابت سالم: در حوزه ی اقتصاد و بازرگانی شاخص های وابسته به آن، یعنی فعالیت های تجاری، امکان استفاده ی بهینه از سرمایه ها و دسترسی به منابع مورد نیاز، رقابتی شدید وجود دارد. بحران مالی آسیای

بی تردید، توسعه ی روزافزون صنعت دریانوردی در قرن بیست و یکم از یک سو و نقش ویژه و بسیار مهم این صنعت در اقتصاد جهانی از سوی دیگر (به ویژه با توجه به بحران اقتصادی حاکم بر کشورهای اروپایی و آمریکا و نتایج منفی آن بر همه ی فعالیت های تجاری و اقتصادی کشورهای مختلف جهان)، طرح دیدگاه ها از سوی کارشناسان و متولیان این صنعت با هدف تبیین رویکردهای کارآمد برای پرداختن به چالش های جدید را الزامی و از اهمیت انکارناپذیری برخوردار می کند.

از این رو، نظرات زیر، با هدف ارائه ی کوششی هر چند ناچیز، در راستای تبیین رویکردهای تأثیرگذار برای عبور از بحران و همزمان تعریف جایگاه انکارناپذیر صنعت حمل و نقل دریایی بار در این عرصه، تقدیم می شود:

مثال، ارزش افزوده‌ی بالای اجناس با هدف بهبود و تضمین کیفیت بار را مورد توجه قرار دهند.

۲. حمل‌ونقل بین‌المللی برای تکمیل فرآیند نوین‌سازی سیستم پشتیبانی، به عصر حمل‌ونقل جامع وارد خواهد شد.

با توجه به رشد و توسعه‌ی اقتصاد بین‌المللی، شرکت‌های حمل‌ونقل، بیش از پیش نیاز شرکت‌های کشتیرانی را برای ارائه‌ی خدمات جهانی حمل‌بار، احساس می‌کنند. پس از تخصصی و کانتینری شدن حمل‌بار فله، کشتیرانی بین‌المللی در حال ورود به عصر پشتیبانی مدرن است. در قرن بیست‌ویکم، ابزارها و وسایل جدید حمل‌ونقل، بسیاری از روش‌های منفرد و جداافتاده را به درون یک سیستم کلی هدایت خواهد کرد. شرکت‌های حمل‌ونقل، علاوه بر حمل‌ونقل بندر به بندر، به حمل‌ونقل دور تادور، از نقطه‌ای به نقطه‌ی دیگر مبادرت خواهند ورزید.

درواقع، بسیاری از گروه‌های بزرگ کشتیرانی تاکنون پشتیبانی مدرن را به عنوان راهبردی مؤثر تحقق بخشیده‌اند. برای مثال، شرکت کشتیرانی مرسک (Maersk)، اخیراً اعلام کرد که در آینده، بخش پشتیبانی مدیران



رقابت در صنعت کشتیرانی، روند فزاینده‌ای را تجربه می‌کند. شرکت‌های کشتیرانی در حال ارائه‌ی خدمات بر پایه‌ی نیاز مشتریان، معرفی کشتی‌های بزرگ‌تر و سریع‌تر و هم‌زمان، فراهم آوردن زمینه‌ی توسعه‌ی حوزه‌ی فعالیت کشتی‌های متوسط و کوچک‌هستند.



این شرکت، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار خواهد بود. شرکت کشتیرانی OOCL در نظر دارد طی ۵ سال آینده به یک فراهم‌کننده‌ی تمام‌عیار خدمات پشتیبانی تبدیل شود. مسؤلان شرکت کشتیرانی NOL، برای افزایش درآمد پشتیبانی، از ۸ درصد در سال ۱۹۹۸ میلادی، به ۳۰ درصد در سال ۲۰۰۳ میلادی، سیاست‌های راهبردی شرکت را تغییر دادند و این

جنوب‌شرقی، ضمن ایجاد تغییرات سازمانی در روابط تجاری جهان، رقابت بین کشورهای در حال توسعه را جدی‌تر و شدیدتر کرده است. حمله‌ی مالی و مستمر ایالات متحده به بازرگانی خارجی، اصطکاک اقتصاد این کشور با اقتصاد کشورهای اروپایی، ژاپن و اقتصادهای جدید جهان را در پی داشته است. طرفداران فلسفه‌ی تجارت سنتی (هرچند هم‌چنان، در مقایسه با سایر فلسفه‌ها و رویکردهای تجاری غیرسنتی، در اقلیت قرار دارند)، سرانجام، راه خود را بر اساس مفاد سازمان تجارت جهانی (WTO) خواهند یافت. استانداردهای مدون فنی و زیست‌محیطی، «مانعی سبز» را شکل داده‌اند. کشورهای در حال توسعه، توان رقابتی خود را با توجه به ناکارآمد بودن حقوق پایین برای ایجاد سود و منفعت اندک می‌یابند. مؤلفه‌هایی چون خطو مشی، قانون و سیستم قانون‌گذاری (که پیش از این، در انحصار طبقه‌ی حاکم یا سلطه‌ی داخلی قرار داشت) جایگاه ویژه‌ای را در تجارت بین‌المللی به خود اختصاص داده‌اند.

ب) افزایش فزاینده‌ی حجم مبادلات بین‌المللی تجاری

۱. حجم تجارت بین‌المللی، رشد فزاینده‌ای را تجربه خواهد کرد و هم‌چنان این روند ادامه می‌یابد؛ نرخ بار و کیفیت حمل‌ونقل مورد نیاز، به شکلی مستمر افزایش خواهد یافت.

با توجه به رشد و توسعه‌ی سریع فن‌آوری اقتصاد جهانی، دانش موجود در بازرگانی و فعالیت‌های تجاری و ارزش افزوده در آن، بیش از پیش در حال نمود یافتن است. بنابراین، حجم تن در هر واحد تولید ناخالص ملی (GDP)، در حال کاهش است که این روند، رشد جابه‌جایی کالا توسط کشتی را در کوتاه‌مدت کاهش خواهد داد. اما در درازمدت، حجم تجارت بین‌المللی به دلیل رویکرد جهان‌سازی روند روبه‌رشدی را تجربه خواهد کرد و بر اثر آن، نرخ بار و هم‌زمان کیفیت حمل‌ونقل نیز بهبود می‌یابد. در این میان، قیمت اجناس خام در بازرگانی بین‌المللی کاهش خواهد یافت. بنابراین، شرکت‌های کشتیرانی، باید ضمن مراقبت از تغییرات ساختاری حمل‌ونقل دریایی در تجارت بین‌المللی، ساختار حمل‌ونقل را در مواقع ضروری و مناسب اصلاح کنند، روش حمل‌ونقل را بهبود ببخشند و به نرخ بالاتر بار دست یابند. برای



رضایت دو طرف همراه شود. برای ارائه‌ی این نوع خدمات، اندازه‌ی کشتی‌ها در حال بزرگ شدن است و هم‌زمان، زمینه‌ی توسعه و افزایش فضای فعالیت کشتی‌های متوسط و کوچک نیز فراهم می‌آید. هم‌زمان، سرعت کشتی‌ها نیز در حال افزایش است. هم‌اکنون، سرعت‌های طراحی شده برای کشتی‌های کانتینری پست پاناماکس، بین ۲۵-۲۷ گره‌ی دریایی است. بر پایه‌ی برخی گزارشات، بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی و مراکز کشتی‌سازی، در حال طراحی و ساخت کشتی‌های جدید با ظرفیت ۸ تا ۱۲ هزار TEU (کانتینر ۲۰ فوتی) و سرعت تا بیش از ۳۰ گره‌ی دریایی هستند. شرکت کشتیرانی فست‌شیپ (Fastship) نیز در نظر دارد یک کشتی کانتینری با سرعت ۳۹ گره‌ی دریایی، برای ارائه‌ی خدمات ترانس آتلانتیک عرضه کند. در واقع شرکت‌های کشتیرانی یادشده، در تلاش‌اند هم با سایر شرکت‌های کشتیرانی و هم با بازار حمل‌ونقل هوایی بار، رقابت کنند.

۴. شرکت‌های کشتیرانی، در حال ساخت شبکه‌ی جهانی اطلاع‌رسانی هستند، به طوری که شرکت‌های مختلف، از اقصی نقاط جهان، برای عرضه و دریافت اطلاعات آن سهمیم باشند.

انستیتوی پژوهش دریانوردی ژاپن، اخیراً فراخوان عمومی برای ایجاد نوعی سیستم اطلاع‌رسانی اعلام کرده است. حدود ۲۰۰ شرکت کشتیرانی به این فراخوان عمومی پاسخ داده‌اند. نتیجه‌ی به‌دست‌آمده، نشان می‌دهد که ۲۳ درصد از شرکت‌ها، یک سیستم مرکزی پردازش اطلاعات، ۳۱ درصد از شرکت‌ها، یک سیستم اطلاع‌رسانی منطقه‌ای و ۴۶ درصد باقی‌مانده، هر دو سیستم یادشده را ایجاد کرده‌اند. ۸۵ درصد از شرکت‌های کشتیرانی پاسخ‌دهنده به فراخوان، نوعی سرویس ثبت سفارش و رزرواسیون را از طریق اینترنت فراهم آورده‌اند. بنابراین، فن‌آوری اطلاع‌رسانی به تمهیدی کلی برای همه‌ی شرکت‌های کشتیرانی، به‌منظور کاهش هزینه‌ی مدیریت، بهبود کیفیت خدمات و دستیابی به جایگاهی قدرتمند در عرصه‌ی رقابت، تبدیل شده است.

۵. تمایل به همکاری، از خدمات محدود اجرای کشتی تا ایجاد نوعی اتحاد فراگیر و همه‌جانبه، گسترش خواهد یافت.

در سال‌های اخیر، ده‌ها ادغام قابل تأمل در صنعت کشتیرانی بین‌المللی به وقوع پیوسته است که از آن جمله می‌توان به ادغام شرکت‌های کشتیرانی پی‌اند او (P&O) و ندلوید (NEDL-LOYD)، شرکت‌های کشتیرانی NYK و شووا (SHOWA) و شرکت‌های کشتیرانی MOL و ناویکس (NAVIX) اشاره کرد. به‌علاوه، خریداری امتیاز شرکت کشتیرانی APL توسط شرکت NOL و خریداری امتیاز شرکت سیلند (Sealand) توسط شرکت کشتیرانی مرسک، از جمله رویدادهای مهم سال‌های اخیر در این حوزه به شمار می‌رود.

۶. صنعت کشتیرانی، از آزادی عمل بیش‌تری برخوردار خواهد بود و بسیاری از کشورها به رویکرد احداث بندر آزاد، نگاهی ویژه خواهند داشت. با توجه به تحول و توسعه‌ی روند جهانی‌سازی، اقتصاد و آزادسازی تجارت، کشتیرانی بین‌المللی، بیش از پیش از آزادی عمل برخوردار خواهد بود و هم‌زمان، اصلاح سیاست‌های کشتیرانی را تجربه خواهد کرد. شیوه‌های سنتی حفاظت، از رویکردهای دیگری بهره گرفته‌اند. برای مثال، می‌توان به رویکرد پشتیبانی غیرمستقیم در برابر اعطای سوبسید مستقیم اقتصادی و تمهیداتی فنی و زیست‌محیطی در برابر حفاظت سازمانی توجه کرد.

ج) جایگاه شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در قرن بیست‌ویکم

۱. مدیران شرکت‌های کشتیرانی اقیانوسی، تبیین اهداف مورد نظر برای حضور مؤثر در عرصه‌ی صنعت کشتیرانی در قرن بیست‌ویکم را به عنوان اولویت نخست، در دستور کار خود قرار داده‌اند. این شرکت‌ها بر اساس طرح‌های راهبردی جدید، ضمن تمرکز بر کشتیرانی اقیانوسی به عنوان فعالیت اصلی، تقویت و تحکیم حضور رقابتی خود در عرصه‌ی صنعت کشتیرانی، دست یازیدن به رویکرد توسعه‌ی پشتیبانی مدرن، افزایش ظرفیت‌های حرفه‌ای با هدف مقابله با رقبا از طریق توجه منطقی شرایط، سازمان‌دهی مجدد و استفاده‌ی بهینه از منابع کشتیرانی و منابع لجستیکی را مدنظر قرار خواهند داد. ■

منبع: نشریه Ports & Harbors

شرکت‌های کشتیرانی، در حال ساخت شبکه‌ی جهانی اطلاع‌رسانی هستند، به طوری که شرکت‌های مختلف، از اقصی نقاط جهان، برای عرضه و دریافت اطلاعات آن سهمیم باشند.

روند، هم‌چنان (برای سال‌های آتی) ادامه خواهد یافت. با رشد و توسعه‌ی زنجیره‌ی ارزش، آن دسته از شرکت‌های کشتیرانی که خدمات پشتیبانی را فراهم آورند، سعی بر آن دارند تا سکوی رقابت را از رقابت کم‌بها، به رقابت دارای ارزش در حوزه‌ی ارائه‌ی خدمات ارائه دهند. شرکت‌های کشتیرانی، بیش از پیش، با فشار کاهش هزینه‌ها و بهبود کیفیت خدمات ارائه‌شده روبه‌رو هستند.

۳. بازار کشتیرانی بین‌المللی در حال تبدیل شدن به «بازار خریدار» است. رقابت در صنعت کشتیرانی، روند فزاینده‌ای را تجربه می‌کند. شرکت‌های کشتیرانی در حال ارائه‌ی خدمات بر پایه‌ی نیاز مشتریان، معرفی کشتی‌های بزرگ‌تر و سریع‌تر و هم‌زمان، فراهم آوردن زمینه‌ی توسعه‌ی حوزه‌ی فعالیت کشتی‌های متوسط و کوچک هستند. کشتیرانی جهانی در شرایط کنونی، به «بازار خریدار» تبدیل شده است. با رشد و توسعه‌ی صنعت کشتیرانی، «بازار خریدار» رو به افزایش است و رقابت داغ‌تری را نوید می‌دهد مالکان کشتی، از شرکت‌های کشتیرانی، خدمات تخصصی‌تری (مانند فراهم آوردن خدمات اکسپرس و توقف کم‌تر در بندر) را درخواست می‌کنند. از سوی دیگر، شرکت‌های کشتیرانی، خدمات بیش‌تر و بهتری را برای جلب رضایت مشتریان و پاسخ‌گویی به نیازهای تخصصی‌تر آن‌ها، عرضه خواهند کرد.

بعضی از شرکت‌های کشتیرانی آینده‌نگر، برای فراهم کردن خدمات تخصصی و نیز از دست ندادن بازار و حضور در عرصه‌ی رقابت، از آمادگی برای ارائه‌ی «خدمات ویژه بر پایه‌ی نیاز مشتریان، برخوردار هستند که این امر می‌تواند با

تلاش برای برقراری ارتباط صمیمی و صادقانه

دیدار و گفت و گوی رئیس کلوپ MARC با دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی

اولین لوح سپاس کلوپ نمایندگان دائم دولت‌های عضو آی‌مو به نماینده‌ی دائم ایتالیا و رئیس کمیته‌ی همکاری‌های فنی سازمان جهانی دریانوردی اعطا شد.



علی‌اکبر مرزبان، به آقای «ادمیرال جان کارلو الیمبو»، معاون نماینده‌ی دائم کشور ایتالیا در آی‌مو اهدا شد. آقای اولیمبو، به مدت هشت سال (از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۱۱ میلادی)، به عنوان نماینده‌ی ثابت ایتالیا در آی‌مو مشغول به کار بود. او همچنین، ریاست کمیته‌ی همکاری‌های فنی آی‌مو را تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی بر عهده خواهد داشت.

لوح سپاس کلوپ، به پاس خدمات ارزنده‌ی آقای الیمبو، در روز پنج‌شنبه دوم تیرماه سال جاری و در خلال نشست شصت و یکم کمیته‌ی همکاری‌های فنی که ریاست آن بر عهده‌ی وی بود، در حضور دبیرکل آی‌مو، معاونان او، نمایندگان دولت‌های عضو حاضر در نشست کمیته و سازمان‌های بین‌المللی، به آقای اولیمبو اعطا شد.

اعطای لوح سپاس به نمایندگان دولت‌هایی که به پایان مأموریت خود می‌رسند، یکی از ابتکارات علی‌اکبر مرزبان است که در اساس‌نامه‌ی کلوپ گنجانده شده است. این اقدام، مورد توجه و استقبال پرشور اعضای کلوپ و همچنین، دبیرکل آی‌مو قرار گرفت. علاوه بر این، دو لوح تقدیر دیگر نیز، تهیه و تحویل نمایندگان دائم کشورهای آرژانتین و اندونزی شد. طبق اساس‌نامه‌ی کلوپ، همه‌ی تقدیرنامه‌ها به امضای رئیس کلوپ خواهند رسید.

گفتنی است، ریاست نمایندگی جمهوری اسلامی ایران بر کلوپ نمایندگان دول عضو آی‌مو، در اسفندماه سال گذشته و قبل از نیابت ریاست علی‌اکبر مرزبان بر اجلاس مشورتی دائمی دول عضو کنوانسیون لندن در مهرماه سال گذشته، به همراه سایر فعالیت‌های فنی و تخصصی بخش دریایی کشور، تأثیر زیادی در تغییر نگرش‌ها نسبت به جمهوری اسلامی ایران و ارتقای جایگاه ارزشی آن در میان

دیدار با دبیرکل آی‌مو

علی‌اکبر مرزبان، معاون نماینده‌ی دائم جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی و رئیس کلوپ نمایندگان دائم دولت‌های عضو این سازمان (MARC)، با آقای اکتیمیوس میتروپولوس، دبیرکل آی‌مو دیدار و گفت‌وگو کرد.

در این دیدار که با سمت ریاست کلوپ "MARC" صورت گرفت، علی‌اکبر مرزبان، گزارشی از اقدامات کلوپ در مدت کوتاه ریاست خود بر آن را ارائه کرد.

ازجمله‌ی مهم‌ترین این اقدامات، تصویب اساس‌نامه‌ی جدید کلوپ و ارائه‌ی برنامه‌ی شش ماهه دوم سال ۲۰۱۱ میلادی است. در این نشست، علی‌اکبر مرزبان با ارائه نسخه‌ی از اساس‌نامه کلوپ به دبیرکل ابراز داشت: «در حال حاضر، کلوپ حدود شصت و پنج عضو از بیش از پنجاه کشور عضو آی‌مو دارد که نمایندگی‌های ثابت و دائم در آی‌مو را شامل می‌شود. این کشورها مهم‌ترین و فعال‌ترین دولت‌های عضو آی‌مو از پنج قاره‌ی جهان به شمار می‌آیند و بیش‌ترین تأثیر را در تصمیم‌گیری‌ها دارند.»

در ادامه، دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی نیز، ضمن قدردانی از زحمات رییس کلوپ، ضرورت ایجاد یک کلوپ قوی با برنامه‌های متنوع در دستور کار آی‌مو، به‌منظور برقراری ارتباط صمیمی و دوستانه میان نمایندگان دولت‌های عضو و نزدیک‌سازی دیدگاه‌های آنان در خصوص موضوعات مهم راه بسیار مهم و ارزشمند دانست. وی همچنین علاقه‌مندی خود را برای حضور در برنامه‌های کلوپ اعلام کرد.

اعطای لوح سپاس کلوپ به نماینده‌ی دائم ایتالیا

اولین لوح سپاس کلوپ با امضای

دولت‌های عضو و دبیرخانه‌ی آی‌مو برجای گذاشت که این امر، در نشست‌های مختلف آی‌مو و نیز، در برخورد هیئت‌های نمایندگی و کارکنان آی‌مو با نمایندگی ایران، مشهود است.

ریاست کلوپ "MARC"، پیش از این، به‌ترتیب بر عهده‌ی نمایندگان دائم کشورهای قبرس، اسپانیا و نیجریه بود. ■



در وضعیت اخطار!

امروزه قاچاق انسان و بار، به بخشی از عملیات مخاطره‌آمیز و برنامه‌ریزی‌شده تبدیل شده است که سیستم حمل‌ونقل و زنجیره‌ی تأمین را تهدید می‌کند و در بسیاری موارد، ایجاد نوعی جنایت سازمان‌یافته فراملی، هم‌زمان با شکل‌گیری کانونی بسیار سودآور، همراه بوده است. عملیات دزدی دریایی، آدم‌ربایی، تروریسم و قاچاق مواد مخدر (مبتنی بر تعاریف رایج بعد از واقعه‌ی ۱۱ سپتامبر) در آب‌های مالزی، رویداد جدیدی محسوب نمی‌شود. با این‌وجود، نگرانی‌های جدید امنیتی را ایجاد کرده‌اند که پیش از این، مورد نظر قانون‌گذاران و مجموعه‌ی دریانوردان، نبوده است؛ نگرانی‌های مرتبط با فرصت‌های در اختیار تروریست‌ها یا جنایت‌کاران برای حمله به اهداف در مناطق حساس، زیرساخت‌های بسیار مهم و نقاط آسیب‌پذیر.

این‌گونه عملیات جنایت‌کارانه (صرف‌نظر از دزدی دریایی و تروریسم) حتی قبل از رویداد ۱۱ سپتامبر، به زنجیره‌ی حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی آسیب رسانده است.

در سال ۲۰۰۱ میلادی، وزیر دفاع وقت ایالات متحده آمریکا پیرامون تأمین امنیت آب‌های داخلی، تصریح کرد: «تأمین امنیت داخلی، در اولویت نخست ارتش این کشور قرار دارد و ما براساس آن عمل خواهیم کرد». در ۲۶ اکتبر سال ۲۰۰۱ میلادی، کنگره‌ی آمریکا، قانون عمومی ۱۰۷-۵۶ را بدون هر گونه قیدوشرط، به اجرا درآورد. چندی بعد، شرایط از موفقیت‌آمیز بودن اجرای این قانون حکایت

تبهکاری و فعالیت‌های غیرقانونی در دریا همچنان بنادر و کشتی‌ها را با خطرهای جدید و رویدادهای گوناگون پیش‌بینی‌نشده تهدید می‌کند. از آن جمله، می‌توان به استفاده از کانتینر برای حمل‌ونقل انواع کالاهای قاچاق و یا قاچاق انسان اشاره کرد که به شکل بالقوه، پیامدهای خطرناکی برای صنعت کشتیرانی به‌همراه دارند.



و اغلب در عبور و مروراند. تنگه‌ی مالاکا (دروازه‌ی دریایی غربی منطقه‌ی بین اقیانوس هند و اقیانوس آرام)، در میان شلوغ‌ترین و پررفت‌وآمدترین منطقه‌ی دریایی جهان قرار دارد. به‌رغم باریک بودن پهنای آن، روزانه بیش از ۲۰۰ شناور از تنگه‌ی مالاکا عبور می‌کند و یک‌چهارم تجارت جهانی و نیمی از انتقال نفت جهان را به خود اختصاص می‌دهد. ایمنی خطوط مواصلاتی دریایی آسیای جنوب شرقی (SLOC)، برای رونق بازرگانی شرق آسیا و در واقع تجارت دریایی در سطح جهان، الزامی است.

برخی رهنمودها (مانند دستورالعمل‌های ارایه‌شده توسط IMO) باید مورد نظر قرار گیرند و برخی تمهیدات مانند بازرسی و مراقبت امنیتی شبانه‌روزی (با در اختیار داشتن تجهیزات دسترسی و کنترل هویت افراد) باید به عنوان راه‌کارها و اقدامات امنیتی پایه‌ای، لحاظ شوند.

تطابق با استاندارد ایزو ۲۸۰۰۰، به عنوان مجموعه‌ی استانداردهای بین‌المللی در حوزه‌ی امنیت زنجیره‌ی تأمین، به الزامات مربوط به سیستم مدیریت امنیت با هدف تضمین امنیت در زنجیره‌ی تأمین، اشاره دارد. این مجموعه‌ی استانداردها، ممکن است توسط سازمان‌های گوناگون فعال در حوزه‌ی ساخت، خدمات و یا توسط شرکت‌های حمل‌ونقل (تمامی شیوه‌های حمل‌ونقل در هر سطح از تولید یا فرایند تأمین) مورد استفاده قرار گیرد.

سازمان‌های وابسته، باید با برگزاری دوره‌های آموزشی مناسب، برای اطمینان از آشنا شدن با طرح‌ها و فرآیندهای احتمالی، به‌منظور مقابله با مشکلات امنیتی، برنامه‌ریزی کنند. در خلال دستیابی به روشی کارآمد برای ارایه‌ی گزارش پیرامون نگرانی‌های امنیتی، بنادر باید قادر به پاسخ‌گویی به تهدیدات یا کشف اقلام مشکوک باشند. این‌گونه تمهیدات را می‌توان به وسیله‌ی ارزیابی‌ها از میزان خطر و ابزارهای مدیریتی برای شناسایی تهدید، آسیب‌پذیری و اندازه‌ی خطرپذیری، تکمیل کرد.

در ماه آوریل سال ۲۰۰۰ میلادی، یک سری آدم‌ربایی‌های خارجی در محلی از جزیره‌ی سیپادان (Sipadan)، واقع در کرانه‌ی دورافتاده‌ی جنوب شرقی سبا (Saba)، نزدیک مرز مالزی، اندونزی و فیلیپین رخ داد. در اکتبر سال ۲۰۰۳ میلادی، آدم‌ربایی‌های بعدی از جزیره‌ی پانادانان (Pandanau)، نزدیک لاهاد داتو (Lahad Datu)، در سبای شرقی و در آوریل سال ۲۰۰۴ میلادی، در دریا و در ساحل شرقی سبا صورت گرفت. در ماه مارس ۲۰۰۵ میلادی، حادثه‌ی دیگر آدم‌ربایی، نزدیک جزیره‌ی ماتاکینگ (Mataking) به وقوع پیوست. حوادث اخیر دزدی دریایی در جزیره‌ی آنامباس (Anambas Island) و پولائو تیومان (Pulau Tioman) حکایت از وضعیت اخطار در این آب‌ها دارد، در شرایطی که رخدادهای در خلیج عدن، تعجب‌برانگیز است. ■

منبع: نشریه Ports & Harbors

داشت. فرانسه نیز از قوانین مشابهی در جهت فراهم آوردن زمینه‌ی هماهنگی هرچه بیشتر، بین سازمان‌هایی چون نیروی دریایی، گارد ساحلی، پلیس دریایی، اداره‌ی گمرک، اداره‌ی مهاجرت، مرکز کنترل آلودگی هوا، مرکز امداد و نجات در آب‌های مدیترانه، آتلانتیک و سواحل خود بهره گرفت. این‌گونه اقدامات و تمهیدات بازدارنده، به جامعه‌ی دریایی (و دیگر شهروندان فرانسوی) اجازه داد، از تأمین امنیت در کمربند ساحلی، اطمینان حاصل کنند.

مالزی، با تأسیس MMEA (آژانس مسؤوول اجرای قوانین و مقررات دریایی مالزی)، به‌منزله‌ی موضوع لایحه‌ی سال ۲۰۰۴ میلادی این کشور، اقداماتی را در حوزه‌ی دریایی خود به عمل آورد و اخیراً نیز، توافق‌نامه‌های دوجانبه‌ای را برای گشت‌زنی و کنترل آب‌های ساحلی در تنگه‌ی مالاکا به امضاء رسانده است. کاهش تعداد حملات دزدان دریایی در آب‌های ساحلی مالزی، از تأثیرگذار بودن این‌گونه اقدامات و تمهیدات توسط سازمان‌های مسؤوول در راستای تأمین امنیت دریایی، حکایت دارد.

شماری از تبه‌کاری‌ها و نقض قوانین بین‌المللی، به‌واسطه‌ی انعقاد توافق‌نامه‌های رسمی بین دولت‌ها، سامان‌دهی می‌شوند. در بسیاری از موارد، امکان پیگیری قضایی این‌گونه اقدامات غیرقانونی، در دادگاه‌های بین‌المللی (مانند دادگاه بین‌المللی عدالت (ICI) و دیوان بین‌المللی قانون دریا (ITLOS) وجود دارد.

دولت‌های منطقه، در قلمرو حاکمیت خود، از نوعی سیستم قضایی برخوردارند که به آن‌ها امکان می‌دهد متجاوز را مورد پیگرد قانونی قرار دهند و قانون را در مورد وی اعمال کنند. با این وجود، این فرایند، به مرزهای خاکی محدود است. با فرض این که دولت‌ها از سیستم قانون‌گذاری، سیستم اجرایی و صلاحیت قضایی کامل، درون مرزهای‌شان برخوردارند، می‌توان استدلال کرد که دولت‌های عضو کنوانسیون دریایی سازمان ملل متحد (UNCLOS)، این کنوانسیون را به شکلی تأثیرگذار اجرا می‌کنند و قوانین داخلی آن‌ها، استانداردهای مندرج در کنوانسیون را تأمین می‌کند.

با این وجود، اختلافات و مشاجرات متعددی در اقصی نقاط جهان (جدیدترین آن، موضوع محاکمه‌ی دزدان دریایی دستگیرشده‌ی سومالیایی در کشور فرانسه) در مورد کاربرد و اجرای قوانین داخلی، برای جنایات دریایی (که در عرشه‌ی کشتی‌ها صاحب پرچم و در آب‌های ساحلی کشور خاص به وقوع می‌پیوندد) نمود یافته است.

به دلیل اهمیت بنادر مالزی و موقعیت مهم این کشور، که به صورت تصادفی در چهارراه تجارت دریایی بین اروپا، خاورمیانه، آسیای شرقی و آمریکای شمالی قرار گرفته است، خطوط کشتیرانی مالزی، بسیار فعال



دریافت مواد زاید الویت بنادر بازرگانی

تجهیزات و امکانات بازیافت مواد زاید در بنادر و هزینه‌های مرتبط با آن، از بندری به بندر دیگر و از منطقه‌ای به منطقه دیگر، بسیار متفاوت است.

استیو والتاین
مترجم: نوروز محمدخانی

می‌گیرد؛ در صورتی که در سایر بنادر، همه‌ی مواد زباله در محلی نامناسب تلنبار می‌شوند. شرکت کشتیرانی مرسک تلاش می‌کند با تفکیک مواد زاید و قراردادن آن‌ها در گروه بندی‌های جداگانه، با این معضل مقابله کند.

"ژاکوب استرلینگ"، در ادامه گفت: "نیاز به بهبود شرایط در بسیاری از بنادر، به ویژه در بنادر واقع در کشورهای در حال توسعه احساس می‌شود. تاکنون ۶۰ بندر واقع در اقصی نقاط جهان، به لحاظ توانایی در جابه‌جایی مواد زاید و نخاله، مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند." وی در ادامه با اشاره به این نکته که امکانات و تجهیزات دریافت و جابه‌جایی مواد زاید، باید جزیی از خدمات اصلی و پایه‌ای هر بندر باشد افزود: "در واقع برخی از مواد زاید - مانند لجن یا لای- اگر به درستی حمل شوند، ممکن است برای بنادر سود قابل توجهی را به همراه داشته باشند."

"استرلینگ"، همچنین بر این باور است که اگر امکانات و تجهیزات بهتری برای انتقال و دیپوی مواد زاید در مکان مناسب در دسترس قرار می‌گرفت، بی‌تردید، امکان دیپو و بازیافت این مواد در شرایط ایمن و بدون هرگونه اثرات منفی زیست محیطی در صنعت کشتیرانی فراهم می‌آمد. این نکته نیز، توسط "هنری وندر واید" (Henri van der Weide)، مشاور سیاست‌گذاری ایمنی، امنیت و محیط زیست بندر آمستردام و عضو کمیته‌ی امنیت و ایمنی IAPH ارایه شد. وی در گفت و گو با P&H، اظهار داشت: «به شرط فراهم بودن تجهیزات و امکانات مناسب برای دریافت مواد زاید، یک گام به سوی اطمینان از عدم تخلیه‌ی مواد زباله و نخاله توسط ناخدایان و خدمه‌ی کشتی‌ها در فضاهای نامناسب و در نتیجه وارد کردن آسیب‌های جدی به محیط زیست (بویژه محیط زیست دریایی) برداشته خواهد شد.» وی بر این باور است که باید نوعی تبادل جهانی اطلاعات در زمینه‌ی تخلیه‌ی مواد زاید و نخاله، بین مقامات بندری و دریایی وجود داشته باشد.

نشریه‌ی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، اطلاعات لازم را با عنوان «راهنمای استفاده‌ی مطلوب از تجهیزات و تسهیلات دریافت بنادر توسط فرام‌آوردگان و کاربران» (MEPC.1/Circ.671) برای راهنمایی و هدایت خدمه‌ی کشتی‌ها در راستای کمک به آنان به منظور هماهنگی با قوانین و مقررات مصوب توسط کنوانسیون MARPOL و همچنین، برای استفاده‌ی مقامات بندر در زمینه‌ی ارایه‌ی تسهیلات و امکانات مناسب و به هنگام، فراهم می‌آورد. این راهنما همچنین، مجموعه‌ای از بخشنامه‌ها مانند: فرمی که باید برای ارایه‌ی گزارش مبنی بر ناکافی بودن تجهیزات و امکانات مورد نیاز در بندر مورد استفاده قرار گیرد، فرمی که باید توسط ناخدایان کشتی مایل به ارایه‌ی اطلاعات با همه‌ی جزییات مربوط به مواد زاید



آیا بندر مزبور، قادر به دریافت و جابه‌جایی مواد زایدی است که کشتی من آن را حمل می‌کند؟ آیا می‌تواند آن را در تاریخ یا مدت زمان مشخصی دریافت کند و آیا در ازای آن، هزینه‌ای منطقی درخواست خواهد کرد؟ موارد یادشده، از جمله پرسش‌هایی است که در ذهن ناخدایان کشتی و شرکت‌های کشتیرانی شکل می‌گیرد. اما متأسفانه، تجهیزات و امکانات دریافت مواد زاید، در بسیاری از بنادر ناکافی و ناکارآمد هستند.

بعضی راهبران، این وضعیت را بسیار بد توصیف کرده‌اند. زیرا برخی بنادر، یا هزینه‌های سنگینی را تحمیل می‌کنند و یا امکانات موجود در این بنادر، کافی و مطلوب نیستند. در برخی موارد نیز، سیستم‌های دریافت مواد زاید، خوب کار نمی‌کنند و تجهیزات لازم در محل مناسب قرار ندارند. گاهی اوقات راهبران برای خالی کردن چند سبد زباله، باید با هزینه‌ی خود، کامیون کرایه کنند. هم‌اکنون شرکت‌های خصوصی، عملیات انتقال مواد زاید و زباله از یک شناور را با استفاده از خودروهای جاده‌ای انجام می‌دهند که این کار ممکن است چندروزه طول انجامد.

این راهکار برای کشتی‌های عبوری و بدون مقصد مشخص، مشکلاتی را فراهم می‌آورد؛ زیرا این کشتی‌ها ممکن است از بندر بعدی و یا از مدت زمان ورود به مقصد بعدی (که شاید تنها چند ساعت طول بکشد) خبر نداشته باشند.

"ژاکوب استرلینگ" (Jacob Sterling)، مدیر کل اداره‌ی راهبردی کشتیرانی مرسک، بر این باور است که بین استانداردهای مربوط به امکانات و تسهیلات موجود در بنادر تفاوت بسیار چشمگیر وجود دارد. وی در گفت و گو با P&H، اظهار داشت: «در برخی بنادر، انتقال مواد زاید به مراکز دیپوی مخصوص اینگونه مواد، به شیوه‌های مناسب صورت

به شرط فراهم بودن تجهیزات و امکانات مناسب برای دریافت مواد زاید، یک گام به سوی اطمینان از عدم تخلیه ی مواد زباله و نخاله توسط ناخدایان و خدمه ی کشتی‌ها در فضاهای نامناسب و در نتیجه وارد کردن آسیب‌های جدی به محیط زیست (بوژه محیط زیست دریایی) برداشته خواهد شد.

بازنگری دستورالعمل اتحادیه ی اروپا در زمینه مواد زاید در سال ۲۰۱۱ نیز، پیش بینی شده است.

مشکلات اصلی مربوط به تخلیه ی مواد زاید، با استقرار یا تبیین قوانین مخصوص بارهای خاص (مواد زاید ونخاله یا حتی زباله) و نیز تعریف مشخصی از ماهیت یا نوع مواد زاید تولید شده توسط کشتی ارتباط می یابد. در سند MARPOL 73/78، انواع گوناگون مواد زاید در شش پی نوشت تعریف شده است و هر یک از انواع مواد زاید، مستلزم رویکردی متفاوت در روند دریافت، انتقال و انباشت آن در مراکز دپوی این گونه مواد است. هیچ یک از بنادر قادر به تامین همه ی شرایط مبنی بر رعایت الزامات مربوط به تخلیه ی مواد زاید نیستند و برخی بنادر، در زمینه ی جابه جایی و انباشت نوع خاصی از مواد زاید در مقایسه با انواع دیگر، بهتر عمل می کنند.

بسیاری از فعالیت‌ها در این حوزه به پشتیبانی و حمایت فراهم آمده توسط مقام‌های محلی و رفتار دولت در اداره ی امور زیست محیطی وابسته است. فشار حاصل از شرکت‌های کشتیرانی و امکان وقوع تغییرات در قوانین ومقررات IMO، ممکن است تغییراتی را که بسیاری خواهان آن هستند در پی داشته باشد. ■

منبع: نشریه Ports & Harbors

درون کشتی مورد استفاده قرار گیرد و فرمت مربوط به رسید تحویل مواد زاید را شامل می شود.

بخشی از این راهنما نیز، مربوط به بنادر می شود. اما الزامات قانونی و انطباق با سیستم قضایی، مختص دولتی است که بندر در آن قرار دارد. از دورنمای اروپایی، نحوه ی دریافت مواد زاید یک کشتی توسط بندر در کشورهای اروپایی، در دستورالعمل شماره EC/ 200/56 تعریف شده است.

"ون درواید"، در همین راستا توضیح داد که روش‌ها و شرایط توسط مقام‌های زیست محیطی در سطح ملی تنظیم می شود و مقامات بندر در آن هیچ نقشی ایفا نمی کنند. در این قوانین و مقررات، وظایف سیستم قضایی اروپایی نیز، لحاظ می شود. وی در گفت و گو با P&H، گفت: «هنوز هم تفاوت جاری تفسیر بین قانون دولتی و خصوصی وجود دارد، که ممکن است به وضعیت‌های ناخواسته منتهی شود.» او در ادامه افزود: «براساس قوانین زیست محیطی، امکانات و تسهیلات دریافت کننده ی بندر، مسئول مواد زباله پس از دریافت آن‌ها هستند و در واقع، مالک مواد زباله ی دریافتی محسوب می شوند. براساس قوانین خصوصی، تازمانی که یک قرارداد امضا شده وجود دارد، صاحب یا صاحبان کشتی، مالک مواد زاید هستند حتی اگر آن مواد به محل ارائه ی تسهیلات دریافت بندر نیز، انتقال داده شده باشند.»

وی خاطر نشان کرد که بنادر، معمولاً قبل از شروع عملیات انتقال مواد زاید یک کشتی، بسیار با دقت عمل می کنند و نمونه گیری‌ها و مدت انتظار برای آنالیز انواع گوناگون مواد زاید، ممکن است کشتی‌ها را با تاخیر مواجه سازند.

براساس دستورالعمل MEPC.1/Circ.671، همه ی کاستی‌ها باید به کشور صاحب پرچم گزارش شود که این اطلاعات، سپس توسط کشور صاحب پرچم به IMO منعکس خواهد شد. در مرحله ی بعد، این اطلاعات باید راهنمایی را فراهم آورد که براساس آن، نوع امکانات و تسهیلات غیر موجود و بخش‌های دارای کمبود اینگونه تسهیلات شناسایی شوند.

به گفته ی "ون در واید"، مقامات بندر آمستردام، نرخ مبنایی را برای تامین امکانات و تسهیلات دریافت مواد زاید در نظر می گیرند. اصل "آلوده کننده می پردازد"، هم به روش مستقیم (بار-پس مانده‌ها) هم با روش غیر مستقیم (مواد زاید کشتی) به وسیله ی نرخ زیست محیطی تعیین و اعمال می شود. با این وجود، به مواد زاید به عنوان یک ابزار تجاری برای جذب خطوط کشتیرانی نگرسته نمی شود، زیرا مواد زاید در واقع حلقه ای از زنجیره ی خدماتی محسوب می شود که یک بندر ارایه می دهد یا مجبور است ارایه دهد. وی بر این باور است که این گونه تسهیلات نباید مجانی عرضه شوند؛ اما باید برای آن، هزینه ای منطقی مبنی بر رویکردی ساده اما عملی و کارآمد در نظر گرفته شود؛ زیرا مواد زاید در زمره ی اقلام رقابتی قرار نمی گیرد. وی معتقد است که ایجاد منابع مالی حاصل از پرداخت مبلغ سالانه ی شرکت‌های کشتیرانی برای پوشش هزینه‌های تسهیلات دریافت مواد زباله، شاید راه حلی را در خود نهفته داشته باشد، اما رویکرد یادشده، تنها به منزله ی پیشنهادی است که اجرای آن با دشواری‌های فراوان همراه است. وی در عین حال مایل است شاهد سیستمی باشد که عملیات دریافت و انتقال مواد زاید از کشتی به بندر را با استفاده از روش عملیاتی عادی، به جای "فرآیندی ویژه" میسر می سازد.

در پی نوشت V سند MARPOL، انباشت مواد زاید پلاستیکی در دریا ممنوع است و همزمان، انباشت سایر زباله‌ها درون آب‌های ساحلی نیز ممنوع اعلام شده است. که قرار است این قانون برای اعمال محدودیت‌ها مورد بازنگری قرار گیرد. "ون در واید" امیدوار است، این امر به اعمال جدی تر قوانین ومقررات بیانجامد. هم اکنون، در آب‌های عمیق، تخلیه ی زباله مجاز است و خوشبختانه، این کار با اعمال قوانین جدید پایان خواهد یافت. برنامه‌های آگاه سازی نیز، بسیار حایز اهمیت هستند.



شهرهای بندری

به دنبال جلب اعتماد شهروندی

اولیویر لمایر، مدیر عامل AIVP برای ماور است که یک مقام بندری، باید نقش خود را به عنوان یک بازیگر محلی نیز ارتقاء دهد.

مطرح شد و هم اکنون عملیات برای ایجاد گردشگاه‌ها و نقاط مشاهده ی بنادر، در اقصی نقاط این کشور در حال اجرا است. مناطق رها شده ی بندری، در سرتاسر جهان برای معماران و برنامه ریزان شهری، به منزله ی اماکن رویایی محسوب می شوند. از دید مردم محلی، تبدیل این گونه مناطق به مراکز خرید شهری و فضاهای مسکونی ممکن است غرور آفرین باشد و نمادی از هماهنگی شهر با چالش‌ها و عصر جدید به شمار رود. "پوئرتو مادرو" (Madero) در بوئنوس آیرس، زمانی یک مکان بلااستفاده محسوب می شد؛ اما پس از بازسازی، از دید بسیاری از افراد، امروز یکی از زیباترین نقاط شهر به شمار می رود. در عین حال، همکاری بین بندر و شهر، همواره امکان پذیر نیست. گاهی اوقات، نیاز جامعه ی محلی را نمی توان تامین

شهروندان شان به اجرا در آورده اند. AIVP (شبکه جهانی شهرهای بندری)، به عنوان شبکه ای برای تبادل تجربیات در پروژه های شهر بندری، با اشتیاق و علاقه زایدالوصفی چنین تلاش هایی را دنبال می کند. شهرو بندر، هر دو باید محیط های اطراف شان را برای ارایه ی خدمات و کاربری های کاملاً گوناگون توسعه دهند. بندر باید در وضعیت رقابتی خود باقی بماند؛ در حالیکه شهر باید جاذبه اش را به عنوان مکانی برای زندگی حفظ کند. این دو مکان، باید برای یافتن راه حلی رضایت بخش برای توسعه ی مشترک باهم همکاری کنند. بنادر ممکن است با ایجاد سایت های ارتباطی (مانند: سکوها، مشاهده، جایی که بازدیدکنندگان می توانند بندر را در شرایط جاری بودن فعالیت ها مشاهده کنند) فعالیت های بندری را در معرض دید همگان قرار دهند. این ایده چندی پیش در ژاپن

گوناگونی و گستره ی فعالیت هایی که یک بندر مدرن می تواند به مشتریان خود ارایه دهد، میزان تاثیر بر محیط درون ساحلی و جامعه ی محلی را افزایش داده است. همه ی شهروندانی که در نزدیکی یک بندر زندگی می کنند، الزاماً نباید از راهبرد و فعالیت های جاری در آن سردر آورند. از این منظر، این که چرا ساکنان محلی ممکن است علت صرف هزینه های مورد نیاز برای توسعه ی یک بندر نزدیک محل سکونت خود را جویا شوند، قابل درک است. این نوع ناخشنودی، زمینه ساز بطئی شدن روند توسعه بنادر است و در برخی موارد نیز، پروژه ی توسعه را با تاخیرات جدی مواجه ساخته است. بسیاری از شهرهای بندری، پروژه هایی را باهدف دستیابی مجدد به پشتیبانی و اعتماد





در همه جای دنیا یکسان نیست. با این وجود، بنادر رتردام، آنتورپ و ژنو از این تجربه برای ایجاد نوعی فرصت برای شهروندان محلی و گردشگران در راستای آشنایی هر چه بیشتر آنان با فعالیت‌های بندری و نقش مهم آن در توسعه‌ی شهری و اقتصاد کشور استفاده می‌کنند. AIVP امیدوار است تعداد مراکز بازدید از بنادر در آینده افزایش یابند.

بدون توجه به نوع رویکردی که یک بندر برای ارتقاء ی سطح تعامل بین خود و شهروندان محلی انتخاب می‌کند، این نکته باید مد نظر مقام‌های بندری قرار گیرد که خود را هرگز نباید صرفاً به عنوان یک بازیگر در حوزه ی جهانی سازی معرفی کنند، بلکه باید از نقش انکار ناپذیر خود به عنوان یک توسعه دهنده ی جامعه ی محلی (که برای سلامتی و رفاه شهروندان محلی خود ارزش قایل هستند) پرده بردارند.

سازمان AIVP به منزله یک شبکه ی جهانی متشکل از شهرهای بندری شناخته شده است. مقر این سازمان در فرانسه قرار دارد و از سازمان‌های دوست IAPH به شمار می‌رود. این نهاد، مسئولیت برگزاری و سازماندهی دوازدهمین کنفرانس بین المللی شهرها و بنادر با موضوع «دنیای جدید، چالش‌های جدید» را در آرژانتین برعهده داشته است. ■

منبع: نشریه ی Ports & Harbors

قدرشناسانه نسبت به رفاه و آسایش جامعه ی محلی از سوی دیگر حمایت کند. از این رو، مقامات بندری باید بیش تر محلی فکر کنند تا جهانی؛ مانند: فراهم آوردن پشتیبانی مالی برای تحقق رویدادهای فرهنگی و ورزشی. هدف مقامات بندری باید درحفاظت و مراقبت از شهروندان بندر خلاصه شود. برای مثال، بندر آمستردام از برگزاری نمایشگاه‌های گوناگون حمایت به عمل می‌آورد.

بسیاری از شهروندان محلی، مفهوم، ماهیت و کارکرد بندر را می‌شناسند و موقعیت آن را درک می‌کنند و با توسعه و پیشرفت بندر موافقت. بنادر علاقه مند به هماهنگ شدن با جامعه ی محلی، باید درارایه ی تصویری روشن از فعالیت‌های خود و فراهم آوردن زمینه ی شناخت و آگاهی از آن‌ها تلاش کنند. اگر شهروندان از واقعیت‌هابیشتر آگاهی یابند، احتمالاً از توسعه ی بندر نزد محل سکونت خود، احساس غرور خواهند کرد و برای پذیرفتن برخی نکات مهم آمادگی خواهند داشت.

اهمیت آگاهی از عملکرد بندر، نباید صرفاً محدود به بزرگ‌ترها شود، بلکه کودکان نیز باید فرصت آن را بیابند تا از بنادر بازدید کنند. روزهای بازدید عمومی از بنادر برای افراد مختلف در همه ی سنین در اقصی نقاط جهان رو به افزایش است.

درعین حال، میزان گرایش به این رویکرد

کرد، در نتیجه در این گونه شرایط تغییر مکان بندر تنها راه حل به شمار می‌رود. بندر هلستینکی، با موفقیت، فعالیت‌هایش را به محل جدید ووساری (Vuosaari) درفاصله ۱۴ کیلومتری از بندر قدیمی انتقال داده است. برعکس، مقام‌های بندر هامبورگ تصمیم گرفتند ضمن بهینه سازی، فضاهای بندر را با توجه به تحولات اقتصادی جدید مجدداً ساماندهی کنند. برای مثال، مقامات محلی بندر، در مورد تغییر مکان پایانه ی مخصوص بارقله ی خشک برای فراهم آوردن زمینه ی توسعه ی فعالیت‌های کانتینری در فضای بندر اصلی، به گفتگو و تبادل نظر پرداخته اند.

این گونه تحولات برای بنادر یادشده، با اثرات مطلوبی همراه بوده است؛ اما درحوزه ی جامعه‌ی شهری، کارهای زیاد دیگری (فرا تراز تغییرات فیزیکی با هدف هماهنگ شدن هرچه بیشتر بندر) باید صورت گیرد. بسیاری از بنادر و جوامع شهری برای تقویت کاربری خود و به منظور بهبود و افزایش سطح درک و آگاهی شهروندان تلاش‌های زیادی به عمل آورده اند؛ که اگر موفقیت چنین عملکردهایی آشکار شود، دست آوردهای همگانی و قابل اعتنایی به همراه خواهد داشت.

یک مقام بندری باید از گزینش فعالیت‌های اجتماعی برای به تصویر کشیدن تعهد و حس مسئولیت بندر از یک سو و احساس‌های

بازسازی اسپریدر گنتری کرین‌های سوپر پست پانامکس در بندر شهید رجایی



اسپریدرهای TWIN گنتری کرین‌های سوپر

پست پانامکس ZPMC واقع در ترمینال ۲ کانتینری بندر شهید رجایی بازسازی شد. به گزارش روابط عمومی، این اقدام باهدف بازسازی، رفع نقص طراحی و مقاوم سازی اسپریدرهای مذکور که به دلیل شکستگی‌های مداوم منجر به بروز سوانح و خارج از سرویسی گنتری کرین‌ها می‌شد، صورت پذیرفت. گفتنی است این اقدام با حضور نماینده خارجی شرکت بروما و ظرف مدت ۲ ماه انجام شد که بر اساس آن ۷ دستگاه اسپریدر بازسازی و مورد بهره برداری مجدد قرار گرفت.

تغییر شماره سامانه پیام کوتاه هواشناسی بنادر هرمزگان



معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از تغییر شماره سامانه پیام کوتاه هواشناسی این اداره کل خبر داد. به گزارش روابط عمومی، اله مراد عقیفی پور گفت: یکی از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، تامین ایمنی دریانوردی است که از مصادیق آن ارائه اطلاعات و توصیه‌های هواشناسی به دریانوردان می‌باشد.

وی افزود: این اداره کل در جهت ایجاد خدمات و ارائه تسهیلات به دریانوردان و تامین نیازمندی‌های آنها در راستای ایمن سازی تردد‌های دریایی، سامانه پیام کوتاه هواشناسی را در سال ۱۳۸۹ با اختصاص یک شماره تلفن همراه راه اندازی نمود.

عقیفی پور با اشاره به استقبال بالای دریانوردان و مردم از این سامانه گفت: این سامانه به طور روزانه و در زمان مشخص اخبار و اطلاعات هواشناسی را با فرمت مورد نیاز و قابل استفاده برای دریانوردان به شماره‌هایی که از قبل درخواست کرده بودند، ارسال می‌نمود.

وی اضافه کرد: در جهت ارتقاء این سامانه و در جهت تکمیل ارباب رجوع و تسهیل دسترسی به اطلاعات هواشناسی، شماره این سامانه از شماره تلفن همراه به شماره ۳۰۰۰۷۶۳۷۳۰۰۰ تغییر یافت که امیدواریم استفاده از سامانه را تسهیل نماید.

عقیفی پور خاطر نشان کرد: کسانی که به اطلاعات هواشناسی نیازمندند می‌توانند با ارسال حروف به شماره مذکور از اطلاعات هواشناسی غرب، مرکز، شرق و شرایط اضطراری مطلع شوند.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در تشریح چگونگی ارسال حروف افزود: برای اطلاع از اخبار هواشناسی غرب استان شامل بندر لنگه، جزایر تنب بزرگ و کوچک و ابوموسی، حرف W برای اطلاع از اخبار هواشناسی شرق هرمزگان شامل میناب، سیریک، جاسک و تیاب، حرف B و اخبار مرکز استان شامل: بندرعباس، قشم، لارک و هرمز حرف C را ارسال نمایند.

عقیفی پور اضافه کرد: همچنین با ارسال حرف D اخبار اضطراری هواشناسی برای دریانوردان ارسال می‌گردد.

افزایش سرمایه گذاری‌های بخش خصوصی در بندر شهید رجایی



صفایی در پاسخ به سئوالی در خصوص آخرین وضعیت حوضچه ۳ بندر شهید رجایی گفت: مدلی از سرمایه گذاری برای سازمان ارسال شده و منتظر پاسخ از سوی سازمان هستیم که در صورت موافقت سازمان بنادر، حوضچه ۳ بندر شهید رجایی از طریق سرمایه گذاری ایجاد شود.

وی در عین حال از جذب سرمایه گذار در جهت بهسازی کامل باشگاه ملوانان این بندر خبر داد و افزود: باشگاه ملوانان مجموعه پرخاطره ای در استان است که در طول سالیان دراز بدلیل مشکلاتی که وجود داشته توجه چندانی به آن نشده است که به این نتیجه رسیدیم با مشارکت بخش خصوصی این باشگاه به طور کامل بازسازی شود.

صفایی همچنین در خصوص آخرین وضعیت احداث آزاد راه بندر شهید رجایی که قرار بود از طریق سرمایه گذاری بخش خصوصی احداث شود گفت: مطالعات اقتصادی، امکان سنجی، جانمایی و مسیر آزاد راه شهید رجایی انجام شده و در استان به تصویب رسید و به وزارت راه و شهرسازی ارائه شده و منتظر اعلام نظر از سوی این وزارت خانه هستیم.

وی گفت: بر اساس مطالعات انجام شده چند مسیر مشخص شده که امیدواریم عملیات اجرایی آن به زودی آغاز شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به رونق سرمایه گذاری‌های بخش خصوصی طی سال گذشته، این مهم را گامی ارزشمند در راستای تبدیل بندر شهید رجایی به بندر نسل سوم و همچنین هاب منطقه عنوان کرد.

به گزارش روابط عمومی، علی اکبر صفایی در جمع خبرنگاران اظهار داشت: در سال گذشته ۲۵۳ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان قرار داد سرمایه گذاری در بندر شهید رجایی امضا شد که این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۳۰ درصد رشد داشته است. وی رقم سرمایه گذاری در سال ۸۸ را ۷۶ میلیارد تومان عنوان کرد.

صفایی خاطر نشان کرد: با اتمام پروژه‌های تعریف شده در قالب این سرمایه گذاری‌ها و طی سالهای آتی اشتغال پایدار ایجاد خواهد شد که تاثیر بسزایی بر رفع مشکل بیکاری خواهد گذاشت.

وی گفت: بخش مهم و عظیمی از این پروژه در بخش ایجاد ارزش افزوده می‌باشد که گام مهمی در حرکت شتابان این بندر به سمت بندر نسل سوم و هاب منطقه خواهد بود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان ابراز امیدواری کرد: طی سال جاری بیش از ۴۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری جذب شود.

ممیزی بین المللی تجهیزات ترمینال‌های نفتی منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی

برای نخستین بار توسط موسسه رده بندی روسیه، ترمینال‌های نفتی منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی ممیزی شد.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: این ممیزی به منظور تحقق ترانزیت ایمن، بالا بردن سطح ایمنی بندر و کاهش آلودگی‌های زیست محیطی در هنگام تخلیه و بارگیری مواد نفتی در منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی انجام گردید.

وی در ادامه با اشاره به رشد ۳۷ درصدی ترانزیت مواد نفتی در سال ۹۰ نسبت به سال ماقبل آن خاطر نشان کرد: در همین راستا و با توجه به هماهنگی‌های انجام شده جهت اخذ گواهینامه‌های ایمنی، تجهیزات سایت‌های نفتی برای نخستین بار مورد ممیزی بین المللی با همکاری موسسه رده بندی آسیا و موسسه رده بندی روسیه قرار گرفت.

وی در پایان از ممیزی ترمینال‌های نفتی شرکت بنیاد بار انداز در اسکله ۳ و شرکت محور طلایی در اسکله‌های ۳۳-۳۴ منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امام خمینی خبر داد.

بندر لنگه کانون تجارت غرب استان هرمزگان



مدیر اداره بندر و دریانوردی لنگه در دیدار با نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل جاده ای گفت: بندر لنگه کانون تجارت غرب استان هرمزگان است و فعالیت قابل قبول این بندر در سالی که از سوی مقام معظم رهبری به نام جهاد اقتصادی مزین

شده است و بالفعل نمودن پتانسیل‌های فراوان منطقه می تواند مهمترین عامل برای ازدیاد بازارهای تجاری در منطقه باشد.

به گزارش روابط عمومی، اسماعیل مکی زاده در خصوص تسهیل کار اربابان رجوع در بنادر غرب استان افزود: احساس می شود روند اجرایی فی مابین اهرم‌های حمل و نقل و صاحبان کالا باسختی و کندی انجام می شود.

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به شکوائیه برخی از کامیونداران متردد در این بندر مبنی بر تأخیر طولانی جهت خروج از محوطه اسکله گفت: نمایندگان شرکت‌های حمل و نقل رابطان قانونی کامیونداران با مسئولین امور تخلیه و بارگیری در اداره بندر و اداره گمرک هستند که حضور مستمر ایشان و تعامل تنگاتنگ با صاحبان کالا می تواند تسریع کننده خروج کامیون‌ها از بندر باشد.

وی همچنین پارکینگ شدن بندر برای کامیون‌ها را مخاطره آمیز تلقی کرد و افزود: دیدگاه صاحبان کالا نسبت به بندر و اسکله بعنوان پارکینگ ورسوب کالاهای شان، بایستی تغییر کند زیرا رسوب کالا و پارک کردن کامیون غیر از اشغال فضای کاربردی بندر، احتمال وقوع حوادث بسیاری نظیر قفل شدن بندر، تصادفات آتش سوزی و آلودگی محیط زیست را ممکن می سازد.

جایگاه برتر ایستگاه آتش نشانی بندر لنگه در میان بنادر کشور



طی ارزیابی بعمل آمده توسط کارشناسان اداره کل امور بندری سازمان بندر و دریانوردی از نحوه اجرای مانور عملیاتی مدیریت شرایط اضطراری در حوادث و آتش سوزی مشتقات نفتی که در بندر لنگه برگزار گردید، این بندر پس از ارزیابی عملکرد از میان ۱۱ بندر شرکت

کننده در مانور فوق، مقام سوم را کسب نمود.

به گزارش روابط عمومی، معاون عملیات دریایی و بندری اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب افزود: این مانور طبق دستورالعمل شماره ۱۵ سازمان در راستای آمادگی پرسنل جهت مقابله با حوادث احتمالی و شناخت و رفع موانع و مشکلات برگزار شد.

ایوب خادمی از جمله عوامل موفقیت تیم آتش نشانی بندر لنگه را برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی و پیشرفته جهت پرسنل واحد آتش نشانی و برنامه ریزی اصولی به منظور ارتقای سطح دانش و تخصص پرسنل این واحد بیان کرد و گفت: با به کارگیری مسئولان متخصص و جوان در واحد آتش نشانی و توجه به ورزش و آمادگی جسمانی و تمرینات مداوم پرسنل ایستگاه و همچنین پیگیری مداوم از سوی مسئول ناظر بر رفع نواقص و تامین تجهیزات مورد نیاز، این ایستگاه توانست به این مهم نایل شود.

وی همچنین پشتیبانی مدیر بندر مبنی بر رفع نیازها و امکانات تجهیزاتی آتش نشانی، تعیین اهداف جهت واحد آتش نشانی و برنامه ریزی در راستای اهداف تعیین شده، برگزاری انواع مانورهای عملیاتی بر اساس سناریوهای از پیش تعیین شده و نیز همکاری تنگاتنگ سایر بخش‌ها از جمله گارد و انتظامات با این واحد را از دیگر عوامل موفقیت ایستگاه آتش نشانی در کسب جایگاه سوم در برگزاری این مانور دانست.

برگزاری دوره آموزشی مقابله با آلودگی نفتی در دریا در بندر شهید رجایی

مباحث مربوط به این بخش پرداخت. پاکروان اضافه کرد: در بخش عملی این دوره نیز، شرکت کنندگان این دوره، در مرکز نگهداری تجهیزات مقابله با آلودگی نفتی در دریا واقع در مجتمع بندری شهید رجایی حضور یافته و با نحوه کارکرد تجهیزات آن آشنا شدند.

کارشناس مسئول مقابله با آلودگی نفتی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان خاطرنشان کرد: در روز آخر نیز شرکت کنندگان، با هدایت تیم مقابله با آلودگی بندر شهید رجایی، عملیات بوم اندازی و پاکسازی لکه نفتی توسط اسکیمر و بوم را انجام دادند. گفتنی است در این دوره آموزشی ۳۴ نفر حضور داشتند.

کارشناس مسئول مقابله با آلودگی نفتی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان از برگزاری دوره آموزشی و مانور مقابله با آلودگی نفتی در دریا در مجتمع بندری شهید رجایی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، جمال پاکروان در این رابطه گفت: در این دوره آموزشی مهندسان شاغل در ادارات HSE شرکت‌های نفت سراسر کشور و همچنین کارشناسان HSE بندر شهید رجایی حضور داشتند.

وی اضافه کرد: در این دوره ۴ روزه، علاوه بر مباحث تئوری که توسط مدرسان سازمان بندر و دریانوردی تدریس می شد، آقای خاویز پرز از اسپانیا به آموزش

ارایه گواهینامه ایمنی به تجهیزات فعال در بندر شهید رجایی

کنون بیش از ۸۰ درصد تجهیزات شناسایی شده تحت بهره برداری شرکت‌های فعال در بندر موفق به اخذ گواهینامه ایمنی و صلاحیت کار شده اند.

وی تعداد تجهیزات شناسایی شده در بندر را بیش از ۲ هزار و ۹۰۰ دستگاه عنوان کرد و گفت: از این تعداد ۲ هزار و ۴۲۶ دستگاه موفق به اخذ گواهینامه ایمنی از شرکت‌های رده بندی شده اند.

پوررجبی عمده این تجهیزات را تجهیزات منطقه ویژه و تجهیزات تحت بهره برداری بخش خصوصی مانند کشنده، لیفتراک، ساید لیفت، ریچ استاکر، جرثقیل، ترانسستینر، استرادل کریر، گنتری کرین و ... ذکر کرد.

وی با اشاره به اهداف اجرای این طرح افزود: این اقدام در راستای تحقق اهداف IMS به منظور ارتقاء سطح ایمنی و کاهش سوانح و حوادث در مجتمع بندری شهید رجایی و همچنین بهره گیری از توان عملیاتی تجهیزات تحت بهره برداری بخش خصوصی بصورت سالیانه صورت گرفته است و این روند همچنان در سال جاری بعنوان یک شاخص مهم از جمله پروژه‌های سال جاری این اداره کل تداوم خواهد یافت.

وی در عین حال اضافه کرد: گواهینامه‌های ایمنی و صلاحیت کار تجهیزاتی که مدت اعتبار آن‌ها منقضی شده است در حال بازرسی و صدور مجدد می باشند.



معاون فنی و نگهداری اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان از دریافت گواهینامه ایمنی برای تجهیزات فعال در بندر شهید رجایی خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، محمد رضا پور رجبی در این رابطه گفت: باتوجه به سیاست و اهداف کلان سازمان بندر و دریانوردی، هشت شرکت رده بندی معتبر دارای مجوز فعالیت در زمینه بازرسی و صدور گواهینامه ایمنی و صلاحیت کار تجهیزات به مجتمع بندری شهید رجایی معرفی و در زمینه بازرسی و صدور گواهینامه ایمنی برای تجهیزات فعال در سطح بندر فعالیت می نمایند.

وی خاطرنشان کرد: در این راستا از سال ۸۸ سامانه ورود اطلاعات در زمینه اخذ گواهینامه ایمنی برای تجهیزات ملکی و همچنین کلیه تجهیزات تحت بهره برداری بخش خصوصی فعال در بندر ایجاد شد که با تعامل و همکاری شرکت‌های خصوصی تا

تدوین زمانبندی تعمیرات و تجهیزات خشکی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



به منظور افزایش آماده به کاری تجهیزات تخلیه و بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و پیشگیری از وقوع حوادث در حین عملیات، برنامه‌ی زمانبندی تعمیرات و تجهیزات خشکی به همت کارشناسان واحد فنی و نگهداری تدوین شد.

به گزارش روابط عمومی، مسعود باقر خانی معاون فنی و نگهداری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر، با اشاره به اجرای کامل سیستم تعمیرات پیشگیرانه و معاینات ادواری تجهیزات (PM و CM) مطابق با آخرین فن آوری روز جهان در بخش‌های تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی اظهار داشت: در راستای اجرای دقیق این سیستم برنامه‌ی زمانبندی تعمیرات به منظور خارج از سرویس کردن موقت تجهیزات و انجام معاینات لازم به همت کارشناسان و مشاوران اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی تدوین و ابلاغ گردید.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه افزود: طی این فرآیند با بهره‌گیری از ابزارها و روش‌هایی نظیر ارتعاش سنجی، دما سنجی و دیگر ابزارهای کنترلی آخرین وضعیت قطعات تجهیزات خشکی تخلیه و بارگیری و کیفیت روغن آنها بر اساس استانداردهای فنی بررسی و معاینه می‌گردد تا ضمن کاهش هزینه‌های خرابی آنها، از بروز حوادث غیر مترقبه حین عملیات پیشگیری به عمل آید.

نشست مشترک بنادر و دریانوردی خوزستان با معاونت صید و معاونت بنادر ماهیگیری خوزستان

به منظور نظارت بر مراکز آموزش شیلات استان خوزستان و رفع مشکلات آنان نشست مشترک مابین اداره کل بندر و دریانوردی خوزستان و معاونت صید و بنادر ماهیگیری استان خوزستان برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه این اداره کل ضمن اعلام این خبر هدف از برگزاری این نشست را افزایش نظارت بر مراکز آموزش شیلات، ایجاد آمادگی لازم جهت اجرای کنوانسیون STCW_F، ارتقاء تجهیزات و امکانات آموزش مراکز آموزش شیلات اعلام کرد.

وی در ادامه؛ بررسی مشکلات صدور و تمدید گواهینامه دریانوردی، یکسان سازی فرم خدمات دریایی صیادان، برگزاری آزمونهای کتبی در مراکز آموزش شیلات، همچنین بررسی درخواست شیلات مبنی بر اخذ گواهینامه کمک ناخدایی زیر ۲۴ متر توسط دریانوردان دارای گواهینامه شایستگی افسردوم چوبی و سایر مشکلات صیادان را از دیگر اهداف این نشست یاد کرد. نجاتی در ادامه با اشاره به اینکه بخش زیادی از دریانوردان کشور را صیادان تشکیل می‌دهند، خاطر نشان کرد؛ از این رو ارتقاء کیفی آموزش صیادان، استقرار استانداردهای آموزش و رفع مشکلات آنها همواره از موضوعات مورد توجه این اداره کل بوده است.

بهبود نظارت‌ها در اداره اموال و انبارهای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی

تشریفات مناقصه طی دوره‌های زمانی یک ساله به نحو شایسته‌ای به همت کارشناسان اداره اموال و انبارهای این اداره کل انجام گرفته است.

معاون اداری و مالی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به رشد تکنولوژی تصریح کرد: امروزه ماهیت عرضه و خرید در حال تغییر است و به تبع آن سازمان‌ها به صورت روزافزون تحت تاثیر رقابت‌های شدید، به فعالیت‌های تجاری جدید، افزایش کیفیت، طراحی محصول، نوآوری و اطمینان از عرضه بلند مدت محصول روی آورده‌اند و این امر در سرفه‌ی کاری کارشناسان ناظر قرار دارد تا به هدف نهایی خود که همان به پایان رساندن و تحویل به موقع و کیفی اموال است، نائل شوند.

به منظور خدمات رسانی به شناورها و صیانت از اموال دولتی و خرید ملزومات اداری و حفظ، نگهداری و تحویل به موقع قطعات استراتژیک از اولویت‌های کاری در اداره اموال و انبارهای اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان به شمار می‌رود.

به گزارش روابط عمومی، «مقصود خادمی بصیر» معاون اداری و مالی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان با تأکید بر اولویت‌های فوق اظهار داشت: واگذاری بخش‌های غیرحاکمیتی اداره کل و تقویت بخش خصوصی، کمک شایانی به کاهش موجودی کالا و استفاده بهینه از انبارهای این اداره کل نموده است که این مهم با برگزاری به هنگام

راه اندازی مرکز تحقیقات تکنولوژی و دوام بتن در بندر امام خمینی



با هدف پایش سازه‌های بتن آرمه و مقاومت آنها در مقابل عوامل جوی و خوردنده دریایی در مقیاس واقعی، مرکز تحقیقات تکنولوژی و دوام بتن دانشگاه امیر کبیر در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی راه اندازی شد.

مسعود قاسمیان معاون مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در این خصوص گفت: مرکز تحقیقات تکنولوژی و دوام بتن دانشگاه امیر کبیر در راستای اجرایی نمودن قراردادهای منعقد فی مابین سازمان بندر و دریانوردی به منظور اجرای هر چه بهتر سازه‌های بتن آرمه با دوام در مناطق خلیج فارس سایت بتن مرکز تحقیقات تکنولوژی و دوام بتن دانشگاه امیر کبیر در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی ایجاد گردید.

وی خاطر نشان کرد؛ مرکز تحقیقات تکنولوژی و دوام بتن دانشگاه صنعتی امیرکبیر در جهت ارتقاء کیفی بتن و ساخت سازه‌های بتنی بادوام به ویژه برای شرایط و مناطق سخت آب و هوایی کشور و توسعه ساخت و ساز و کاربرد بتن‌های جدید ایجاد گردیده است و در نظر دارد تا با استفاده از نیروی تحقیقاتی و فناوری خود و با به کارگیری دانش‌های نوین و بهره‌گیری از حضور اندیشمندان مجرب در این علم بتواند سطح وسیعی از کاستی‌ها و مشکلات مربوط به ساخت و ساز و مصالح ساختمانی را جبران نموده و در فراهم سازی زمینه‌های مناسب و کارآمد در جهت بالابردن سطح کیفیت توأم با مقاومت، در افزایش دوام و طول عمر سازه‌های بتنی در کشور گامی تازه بردارد.

وی با اشاره به شرایط جوی خاص این منطقه، به ارزیابی نمونه‌های ساخته شده توسط این مرکز به جهت تهیه بتن‌های با دوام با مواد افزودنی مختلف و نحوه کار کرد آنها در منطقه بندر امام

و بتن‌های تعمیراتی و پایش سازه‌های بتن آرمه و مقاومت آنها در مقابل عوامل جوی و خوردنده دریایی در مقیاس واقعی، به عنوان اهداف اصلی راه اندازی این مرکز یاد کرد.

قاسمیان با اشاره به اینکه در آینده‌ی نزدیک مراکز دیگری نیز در بندر بوشهر، شهید رجایی و چابهار و همچنین دو سایت دیگر در بندر شمالی کشور ایجاد می‌گردد، خاطر نشان کرد؛ این سایتها در آینده با هم مرتبط خواهند شد و اطلاعات این سایتها به صورت شبکه‌ای داخلی در سراسر کشور به هم مرتبط می‌شوند و در آینده سایت دوام بتن از طریق این شبکه به شبکه جهانی متصل می‌گردد.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در پایان از همکاری معاونت مهندسی و عمران سازمان بندر و دریانوردی، اداره طرح و نظارت منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، مهندسین مشاور و مدیریت مرکز تحقیقات تکنولوژی و دوام بتن دانشگاه امیر کبیر در ایجاد این مرکز در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی خبر داد.

بازدید کارشناسان وزارت امور خارجه از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



هیأتی مرکب از رئیس اداره و کارشناسان اداره کل همکاری‌های اقتصادی وزارت امور خارجه به منظور آشنایی با توانمندی‌های اقتصادی و بازرگانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، از این مجتمع بندری بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی، سفر یک روزه این هیأت ۱۵ نفره به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، با نشست مشترک با معاونین دریایی و بندری، مهندسی و عمران آغاز گردید. در این نشست میهمانان با موقعیت، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های اقتصادی و بازرگانی مجتمع بندری امام خمینی آشنا شدند.

«علیرضا خجسته»؛ معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اجرایی شدن قوانین و مقررات منطقه ویژه اقتصادی از ابتدای مردادماه سال جاری در بندر امام خمینی، اظهار داشت: با اجرایی شدن این مقررات، بندر امام خمینی با مساحت ۱۱ هزار هکتار بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی کشور به شمار خواهد رفت. وی همچنین با اشاره به انجام ۲۲ درصد از ترانزیت خروجی کشور از بندر امام خمینی اظهار داشت، با ترانزیت این حجم از فرآورده‌های نفتی عراق، این بندر عنوان بزرگترین مرز ترانزیتی کشور را به خود اختصاص داده است.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه، مزیت‌های بازرگانی و ترانزیتی این بندر را با توجه به موقعیت آن در مسیر ترانزیتی شمال - جنوب و شرایط مساعد آن جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی تبیین کرد.

پس از ارائه گزارش توسط مدیر پایانه غلات خلیج فارس در خصوص روند پیشرفت مراحل عملیاتی احداث بزرگترین پایانه غلات کشور که با سرمایه‌گذاری مشترک بخش خصوصی داخلی و خارجی آغاز به فعالیت کرده است، «سعید کوزه‌گر»؛ رئیس اداره آفریقایی همکاری‌های اقتصادی وزارت امور خارجه ضمن اعلام خرسندی خود به جهت ملاحظه‌ی ظرفیت‌های چشم‌گیر بازرگانی در بندر خوزستان، پیشرفت‌های انجام شده در این زمینه را باعث غرور و افتخار هر ایرانی دانست.

وی با تأکید بر شناسایی فرصت‌های اقتصادی کشور و تلاش جهت گسترش ارتباطات بین بازرگانان و شرکت‌های ایرانی و خارجی، اظهار امیدواری کرد با بهره‌برداری از این پروژه‌های بزرگ بازرگانی به زودی شاهد حل مشکل اشتغال که دغدغه‌ی همه مسؤولین است و توسعه‌ی بیشتر تجارت و عمران در این استان و کشور باشیم. در ادامه این نشست کارشناسان این هیأت طی پرسش و پاسخ با معاون دریایی و بندری این اداره کل و مدیران شرکت‌های بخش خصوصی سرمایه‌گذار در خصوص چگونگی و جزئیات سرمایه‌گذاری به بحث و بررسی پرداختند.

این هیأت در ادامه‌ی بازدید خود از نقاط مختلف منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، از طرح احداث پایانه غلات خلیج فارس که مراحل نخستین احداث را می‌گذارند، دیدن کردند.

بهره‌گیری مؤثر از حمل و نقل دریایی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



با بارگیری یک دستگاه جرثقیل گات‌والد به وزن ۴۲۵ تن در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی و حمل آن به مقصد عسلویه، توانمندی تجهیزاتی این بندر در بارگیری و حمل ابزارآلات سنگین در زمینه‌ی حمل و نقل دریایی با موفقیت آزموده شد.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به آمادگی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی جهت ارائه خدمات بندری با بهره‌گیری از اسکله‌های مجهز و تجهیزات توانمند به منظور ترغیب صاحبان کالا جهت استفاده از ظرفیت حمل دریایی افزود: با توجه به دشواری حمل این جرثقیل

با طول بدنه‌ی ۱۳ و طول بوم ۵۰، ارتفاع ۹ و عرض ۷ متر در مسیر خشکی که مستلزم دمانت‌ها و گاه‌کندی انتقال آن می‌شد، ضمن بررسی تمام جوانب فنی و ایمنی آن طی عملیات بارگیری یک ساعته بر روی بارج حمل و به بندر عسلویه ارسال شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، بهره‌گیری از مسیرهای حمل و نقل دریایی را از به صرفه‌ترین و اقتصادی‌ترین نوع جابجایی کالا عنوان کرده و اظهار داشت: به دنبال آمادگی تجهیزاتی این اداره کل و با همکاری شرکت کشتیرانی جنوب خط ایران به عنوان صاحب کالا، این محموله در شرایطی ایمن و مطلوب حمل گردید.

بازدید نمایندگان گمرک از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



هیأتی مرکب از نمایندگان گمرک کشور به همراه مدیر کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی به منظور بررسی محدوده‌ی تحت پوشش قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی، از مجتمع بندری امام خمینی بازدید کردند. به گزارش روابط عمومی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان طی نشست مشترکی با اعضای این هیأت ضمن اشاره به پیشینه و روند تصویب ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی، توانمندی‌ها و ظرفیت‌های بالقوه‌ی اقتصادی و بازرگانی مجتمع بندری امام خمینی را در تخلیه و بارگیری و ترانزیت کالا تبیین کرد و افزود: با اجرایی شدن قوانین و مقررات گمرکی منطقه ویژه اقتصادی، فرصت بسیار ارزنده‌ای برای شکوفایی و بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌های بالقوه این مجتمع بندری در راستای افزایش فرصت‌های شغلی و رونق کسب و کار و

تجارت در منطقه فراهم خواهد شد. در ادامه نمایندگان گمرک ایران در معیت معاونین دریایی و بندری و مهندسی و عمران این اداره کل ضمن بازدید از نقاط مختلف مجتمع بندری، محدوده‌های مورد نظر مشمول قوانین و مقررات منطقه ویژه اقتصادی شامل: بخش‌های ساحلی و خشکی، مبادی ورودی و خروجی کالا و اراضی پشتیبانی را بررسی و با نحوه کنترل و حراست از این محدوده‌ها برابر با آیین‌نامه‌ها و مقررات منطقه‌ی ویژه اقتصادی آشنا شدند.

اتصال بندر امام خمینی به شبکه رایانه ای راه آهن کشور



با اتصال شبکه رایانه ای بندر امام خمینی به شبکه رایانه ای راه آهن جمهوری اسلامی ایران امکان تبادل اطلاعات به صورت ایمن و پایدار فراهم می گردد.

به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر هدف از اتصال شبکه رایانه ای اداره کل به شبکه رایانه ای راه آهن را ارتقای پهنای باند VPN و برقراری ارتباط پرسرعت اداره کل با سازمان بنادر و دریانوردی از طریق فیبر نوری اعلام نمود.

وی در ادامه اظهار داشت: از آنجایی که فراهم شدن لینک های ارتباطی ایمن و پایدار به منظور ارسال و دریافت اطلاعات بصورت امن، امری لازم و ضروری و از الزامات استاندارد امنیت اطلاعات (ISO 27001) است لذا، با ایجاد این امکان مشکلات تبادل اطلاعات از طریق اینترنت رفع و این امر از طریق لینک جدید با کارایی و امنیت بیشتری صورت می پذیرد.

نجاتی در ادامه خاطر نشان کرد: در حال حاضر عملیات کنده کاری و حفر کانال جهت ایجاد دسترسی با همکاری راه آهن بندر امام خمینی آغاز گردیده که پس از اتمام آن نسبت به بهره برداری از لینک جدید اقدام خواهد شد.

بیش از ۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تن کالای نفتی در بندر امام خمینی تخلیه و بارگیری شد

تخلیه و بارگیری انواع کالاهای نفتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی تا پایان خرداد ماه ۳۷ درصد رشد داشت.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری با اعلام این خبر گفت: تخلیه و بارگیری کالای نفتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی در ۳ ماه نخست امسال با ۳۷ درصد رشد به ۳ میلیون و ۷۰۵ هزار و ۴۴ تن رسید.

وی با بیان این که ورود و خروج کشتی های نفتکش در این مدت به ۸۹ فروند رسیده است، گفت: از کل میزان تخلیه و بارگیری نفتی صورت گرفته، میزان ۳ میلیون و ۶۱۰ هزار و ۶۶۱ تن مربوط به بارگیری می باشد که تا پایان خرداد ماه امسال، نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۵۱ درصد رشد داشته است.

خجسته در ادامه به رشد ۱۱ درصدی ترانزیت نفتی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی اشاره کرد و گفت: از ابتدای سال تا کنون میزان ۳۲۸ هزار و ۸۵۸ تن کالای نفتی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به سایر نقاط جهان ترانزیت شد.

گفتنی است منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی به عنوان دومین بندر مهم کشور از نظر نقش موثر در اقتصاد ملی و تجارت خارجی با بهره گیری از پتانسیل های مناسب پسرکرانه ای جاده ای، ریلی و هوایی امکانات مناسبی جهت توسعه ترانزیت برای کشورهای همسایه در محورهای غربی و شمال غربی فراهم آورده است.

افزایش چشمگیر حمل و نقل ریلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



جابه جایی انواع کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی در سه ماهه نخست سال جاری توسط خطوط ریلی افزایش چشمگیری داشت.

به گزارش روابط عمومی؛ معاون دریایی و بندری این اداره کل با اشاره به افزایش ۴۴ درصدی ورود و خروج واگن گفت: در سه ماهه نخست سال جاری تعداد ۷۱۶۶ دستگاه واگن جهت تخلیه و بارگیری انواع کالا به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی وارد و یا از آن خارج شده است.

علیرضا خجسته در ادامه گفت: در این مدت بیش از ۳۷۹ هزار تن کالا با ۳۱ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته توسط ناوگان حمل و نقل ریلی از منطقه ویژه

اقتصادی بندر امام خمینی به سایر نقاط کشور ارسال شده است.

وی با تاکید بر وجود ۱۲۰ کیلومتر راه آهن داخلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی از توسعه خطوط ریلی به عنوان یکی از رویکردهای اداره کل بنادر و دریانوردی یاد کرد.



مانور بزرگ اطفای حریق جامدات، مایعات و گازهای قابل اشتعال در بندر لنگه

بنابراین مانور را اینگونه تشریح کرد و گفت: ابتدا در قسمت انبار چوبها و پالتها حریق صورت می گیرد که نیروهای گارد بندر پس از اطلاع رسانی به واحد عملیات بندری و آتش نشانی، اقدام به بستن مسیر و علامت گذاری می کنند و سپس نیروهای آتش نشانی به مقابله با آتش می پردازند که در همین حین آتش به کپسول های گاز بوتان در مجاورت محل آتش سوزی سرایت می کند و نهایتاً تانکر چهار صد لیتری گازوئیل منفجر می شود.

سعید اسدی این مانور را ششمین مانور بندراز آغاز سال ۹۰ تا کنون اعلام کرد و گفت: ایستگاه آتش نشانی بندر لنگه از آغاز سال جاری تاکنون، با برگزاری دوره های آموزشی تخصصی و پیشرفته جهت پرسنل واحد آتش نشانی و برنامه ریزی اصولی به منظور ارتقای سطح دانش و تخصص پرسنل و انجام مانورهای گوناگون تلاش نموده تا با آمادگی کامل نفرات و تجهیزات، حافظ جان و مال لنج داران و دریانوردان بندر لنگه باشد و آمار صفر درصدی وقوع حریق در موتور لنجها و اسکله بندر لنگه مویذ این امر است.

با مشارکت کلیه واحدهای بندری و دریایی و فرماندهی ایستگاه آتش نشانی اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه، مانور بزرگ اطفای حریق جامدات، مایعات و گازهای قابل اشتعال در بندر لنگه برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، فرمانده ایستگاه آتش نشانی اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب افزود: این مانور طبق دستورالعمل داخلی بندر و در راستای آمادگی پرسنل در شرایط اضطراری، جهت مقابله با حوادث احتمالی و شناخت و رفع به موقع مشکلات برگزار شد.

سعید اسدی ضمن اشاره به مشارکت همه جانبه واحدهای مختلف بندر در این مانور افزود: تعداد ۱۲ نفر از پرسنل واحد آتش نشانی و نیز تعداد ۱۴ نفر از دیگر واحدهای اداری و عملیاتی از جمله گارد و انتظامات بندر، عملیات بندری و دریایی، واحد ایمنی و بهداشت، حراست، روابط عمومی و برخی شرکت های پیمانکار بندر در این مانور حضور داشتند.

فرمانده ایستگاه آتش نشانی بندر لنگه

بازدید فرمانده گارد سازمان بنادر و دریانوردی از بنادر استان گیلان



فرمانده گارد سازمان بنادر و دریانوردی در سفر به استان گیلان از بنادر این استان از جمله بنادر انزلی و آستارا بازدید نمود.

سربنادر دار رحمت قنبرزاده، فرمانده گارد سازمان پس از حضور در جمع پرسنل گارد بندرانزلی در نشست صمیمی طی سخنانی به نقش گارد در راستای سیاست‌ها و اهداف سازمان بنادر و دریانوردی و اجرای برنامه‌ها و طرح‌های جدید حفاظت از بنادر طی سال جاری خبر داد.

وی در جمع مأمورین گارد این اداره کل خاطر نشان کرد: نیروهای گارد بنادر ضمن همکاری با سایر نیروهای نظامی و انتظامی با تلاش مضاعف در مسیری که مقام معظم رهبری تعیین نموده‌اند، حرکت می‌کنند و برای سربلندی جمهوری اسلامی ایران و اهداف عالی سازمان بنادر و دریانوردی از هیچ کوششی دریغ نمی‌ورزند، قنبرزاده همچنین افزود: برای ارتقاء وضعیت گارد بنادر کشور و چارت تشکیلاتی آن برنامه ریزی و تمهیداتی خاص صورت گرفته که نتایج آن کاملاً مشهود است.

در این نشست سربندر دار یکم صابر خزانی فرمانده گارد بنادر استان گیلان هم ضمن تقدیر از حمایت‌های گارد سازمان، گزارشی از فعالیت‌ها، برنامه‌ها و عملکرد گارد بندرانزلی ارائه داد.

شایان ذکر است سربنادر دار رحمت قنبرزاده در این بازدید نشست نیز با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان داشت و جهت بازدید از بندر آستارا، طی سفر به این شهرستان از نزدیک با امکانات و توانمندی‌های حفاظتی این بندر تازه تأسیس آشنا شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان در ترکیب هیأت مدیره منطقه آزاد انزلی



علی نیکزاد، وزیر راه و شهرسازی، فرهاد کوهساری - مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان - را به عنوان نماینده وزارت راه در هیأت مدیره منطقه آزاد تجاری و صنعتی انزلی معرفی کرد.

به گزارش روابط عمومی، وزیر راه و شهرسازی در این معرفی نامه به دبیر شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه اقتصادی رئیس جمهوری آورده است:

احتراماً، درخصوص معرفی نماینده این وزارت در هیأت مدیره مناطق آزاد، بدین وسیله آقای فرهاد کوهساری به عنوان نماینده وزارت راه و شهرسازی جهت عضویت در ترکیب هیأت مدیره منطقه آزاد

تجاری - صنعتی انزلی معرفی می‌شود.

ضمناً باتوجه به آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر عدم اشتغال اعضای هیأت عامل سازمان مذکور در هیچ نوع شغل دولتی یا غیردولتی، نامه مورخ ۹۰/۳/۳ کان لم یکن است.

بازدید معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از بندرانزلی



معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از بندرانزلی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، سعید ایزدیان و هیات همراه طی این بازدید در نشستی با حضور مدیر، معاون دریایی و بندری و پرسنل دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان به بررسی مسایل و مشکلات امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان پرداخت.

در این نشست، فرهاد کوهساری ضمن بیان توانمندی‌های این اداره کل اظهار داشت: در سال گذشته شش میلیون و هشتصد و چهل و هشت هزار تن کالا در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد و ۲۲۰۵ فروند کشتی در اسکله‌های بندرانزلی پهلو گرفت که یک کار بزرگ و بی نظیر در فعالیت‌های بندری این اداره کل بود.

وی همچنین به قابلیت‌های بندرانزلی اشاره نمود و اظهار داشت: بازار کار مناسبی در این استان وجود دارد و ضرورت دارد تا طرح توسعه بندری با جدیت پیگیری و به موقع به اتمام برسد، چون توجه به بندر، اشتغال پایداری را در منطقه ایجاد می‌کند.

در ادامه این نشست معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان توانمندی‌ها، مسائل و مشکلات بخش دریایی این اداره کل را مطرح نمود و اظهار داشت: خوشبختانه با تلاش و پیگیری پرسنل دریایی در نروز امسال هیچ حادثه ای نداشتیم. خدمتگذار همچنین خواستار اختصاص اعتباراتی برای توسعه بخش دریایی، تهیه تجهیزات ایمنی و تعمیر بویه و تجهیزات مقابله با آلودگی جهت اجرای کنوانسیون‌های دریایی در بندر انزلی شد.

پورحاجی معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان نیز در این نشست گزارشی در خصوص برگزاری دوره‌های تخصصی دریایی و آموزشی را ارائه کرد.

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست، ضمن تقدیر از فعالیت‌های صورت گرفته در بخش دریایی در بندر انزلی گفت: در خصوص تجهیزات ایمنی پروازی موافقت شد که تحت یک شرکت این کار انجام شود

قادری همچنین اظهار داشت: دوره آموزشی تجهیزات کمک‌های اولیه ناجی یک، در بوشهر برگزار شد که در صورت نیاز در بندرانزلی نیز برگزار خواهد شد و در مورد تخصیص بودجه برای ساخت بویه و تعمیر و نگهداری تجهیزات آلودگی باید طرح توجیهی آن برای سازمان ارسال شود تا پس از بررسی مصوب و اجرا شود.

مشاور معاون دریایی سازمان بنادر نیز طی سخنانی در خصوص سیستم جامع دریایی از تیم مستقر در بندرانزلی و ربانی نماینده این اداره کل تقدیر نمود و نسبت به رفع مشکلات موجود در این سیستم تا پایان تیرماه جاری خبر داد.

سعید ایزدیان، معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در پایان نشست طی سخنانی هدف از این نشست‌ها را بررسی مشکلات و دریافت پیشنهادات عنوان کرد و اظهار داشت: هدف همه، خدمت به جمهوری اسلامی ایران است و باید از همه ابزارها و نیروها جهت خدمت رسانی استفاده نمود و خواستار آن شد که در خصوص برنامه‌های آتی MRCC و تجسس و نجات، سیستم جامع دریایی و آموزش‌های دریانوردی هماهنگی‌های لازم صورت گیرد.

وی همچنین خواستار آن شد در ساخت و تحویل بنادر کوچک و موج شکن‌های جدید، ضمن تعامل با معاونت دریایی نظر این معاونت نیز اخذ شود تا کارها با سرعت بیشتری پیش‌رود.

شایان ذکر است معاون دریایی سازمان و هیات همراه بازدیدیدی از محوطه‌های بندری و موج شکن‌های جدید و طرح توسعه بندری نیز بعمل آوردند.

بازدید سرمایه گذاران ترک از بندرانزلی



سرمایه گذاران ترک ضمن بازدید از بندرانزلی، آن را بندری استاندارد و مجهز اعلام نمودند؛ خانم زینب اوزال و آقای کمال کاظم همچنین ظرفیت‌های توریستی بندرانزلی را بسیار بالا توصیف کرده و سرمایه گذاری در این بخش را بسیار مطلوب دانستند.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن معرفی بندرانزلی و توانمندی‌های آن، به بیان سرمایه گذاری‌های صورت گرفته در بندرانزلی پرداخت.

محمد پورحاجی اظهار داشت: در سال گذشته ۲۲۰۵ فروند کشتی در بندرانزلی پهلو گرفته و شش میلیون و هشتصد و چهل و هشت هزار تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد. پورحاجی همچنین در خصوص طرح توسعه بندرانزلی گفت: با احداث موج شکن‌های جدید، ایمنی کانال بندرانزلی تامین شده و در طوفان‌های شدید نیز، کشتی‌ها می‌توانند به بندر وارد شده و در اسکله‌ها پهلو بگیرند. در حالیکه قبل از این نمی‌توانستیم در هوای طوفانی به کشتی‌ها پهلو بدهیم.

وی همچنین افزود: با اجرای طرح توسعه بندرانزلی که هم‌اکنون ۴/۶ کیلومتر موج شکن و دایک آن احداث گردیده، توان تخلیه و بارگیری این بندر از ۴/۵ میلیون به ۱۱ میلیون تن خواهد رسید.

شایان ذکر است این سرمایه گذاران همچنین از طرح توسعه و ساخت موج شکن‌های جدید بندرانزلی بازدید نمودند.

بازدید سفیر قزاقستان از بندرانزلی



سفیر کشور جمهوری قزاقستان طی بازدیدی از بندرانزلی این بندر را یک بندر استاندارد بزرگ و مجهز اعلام کرد.

به گزارش روابط عمومی، در نشست که در حاشیه این بازدید صورت گرفت مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن معرفی بندرانزلی بعنوان بزرگترین و مجهزترین بندر حاشیه دریای خزر گفت: بندرانزلی با ۱۱ پست اسکله، در سال گذشته ۲۲۰۵ فروند کشتی در آن پهلو گرفته و توانستیم شش میلیون و هشتصد و چهل و هشت هزار تن کالا را تخلیه و بارگیری نماییم و با طرح توسعه بندر که هم‌اکنون ۴/۶ کیلومتر موج شکن و دایک آن را احداث نموده ایم، توان تخلیه و بارگیری بندرانزلی از ۴/۵ میلیون تن در سال به ۱۱ میلیون تن و ظرفیت اسمی آن از ۷ میلیون تن در سال به ۱۷ میلیون تن خواهد رسید.

کوهساری بندرانزلی را یک بندر سیستمی معرفی نمود و اظهار داشت: این اداره کل بعنوان دستگاه حاکمیتی و نظارتی، کلیه امور را به بخش خصوصی واگذار نموده است.

وی همچنین اظهار داشت: افزایش سایز کشتی‌ها در دریای خزر نیز باید در دستور کار قرار گیرد تا با این کار قیمت تمام شده هر تن کالا با توجه به حجم بالای بار، کاهش یابد و این به نفع مصرف کننده خواهد بود. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در

خصوص افزایش ترانزیت خودرو از بندرانزلی نیز گفت: در دو ماه ابتدای سال ۸۹ تعداد ۱۹۸ دستگاه ترانزیت خودرو از بندرانزلی داشتیم که ۱۴۲ دستگاه آن به قزاقستان بود در حالی که در دو ماهه امسال این رقم به ۵۳۳۹ دستگاه خودرو افزایش یافته و رشد ۲۵۹۶ درصدی را نشان می‌دهد و از این مقدار ۵۰۶۲ دستگاه خودرو به قزاقستان ترانزیت شده است.

بغداد امری سفیر جمهوری قزاقستان نیز بندرانزلی را بندری مجهز، بزرگ و پیشرفته دانست و توسعه روابط مشترک بین بنادر اکتاو و انزلی را خواستار شد و افزود: این دو بندر می‌توانند زمینه‌های همکاری تجاری خود را بیشتر از این توسعه دهند و من سه ماه آینده بازدیدی از بندر اکتاو خواهم داشت که این موضوع را آن‌جا نیز مطرح و پیگیری خواهم نمود.

در پایان کوهساری از دیدگاه اقتصادی سفیر جمهوری قزاقستان قدردانی و آمادگی این بندر را در خصوص توسعه روابط دو بندر اعلام نمود.

بازدید رایزن اقتصادی و بازرگانی سفارت اسپانیا از بندرانزلی



خانم ماریا دولورس لوردا مانتینیان، رایزن اقتصادی و بازرگانی سفارت اسپانیا هدف از سفر خود به بندرانزلی را آشنایی با بندر و امکانات آن و بررسی وضعیت موجود در جهت افزایش روابط اقتصادی بین ایران و اسپانیا اعلام نمود.

به گزارش روابط عمومی، رایزن اقتصادی و بازرگانی سفارت اسپانیا در ملاقات با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، به علاقمندی اسپانیا در صادرات محصولات کشاورزی استان گیلان از جمله چای، زیتون و برنج به کشورهای اروپایی، با توجه به کیفیت و طعم مناسب این محصولات اشاره کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان نیز در این خصوص پیشنهاد نمود با توجه به مزایای سرمایه گذاری در منطقه آزاد، زمینه احداث کارخانجات صنعتی برای بسته بندی تولیدات کشاورزی استان گیلان در بندرانزلی

به وجود آید تا با استفاده از امکانات بندر، تولیدات مذکور به مقصد کشورهای اروپایی بارگیری و صادر شود.

کوهساری در این دیدار همچنین توضیحاتی در خصوص وضعیت موجود بندر، آمار تخلیه و بارگیری، سرمایه گذاری‌های صورت گرفته و طرح و توسعه بندرانزلی ارائه داد.

در پایان این دیدار میهمانان از محوطه‌های بندری و طرح توسعه بندرانزلی بازدید کردند.

صادرات غیر نفتی از بندرانزلی افزایش یافت

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان از افزایش ۱۴/۳ درصدی صادرات غیر نفتی در بندرانزلی طی دو ماهه نخست امسال خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، کوهساری اظهار داشت: در دو ماه امسال ۲۳ هزار و ۸۹۹ تن کالای غیر نفتی از بندرانزلی صادر شد، در حالیکه طی سال گذشته در مدت مشابه ۲۰ هزار و ۹۱۷ تن کالای غیر نفتی از بندرانزلی صادر شده بود.

وی همچنین از افزایش ۵۵۹/۵ درصدی کالای بارگیری شده ترانزیتی غیر نفتی از بندرانزلی طی این مدت خبر داد.

به گفته وی در این دو ماه ۱۹ هزار و ۸۷۵ تن کالای ترانزیتی غیر نفتی از طریق بندرانزلی ترانزیت شد در حالی که ترانزیت غیر نفتی از این بندر طی دو ماهه سال قبل سه هزار و ۱۱ تن بود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان کل مقدار کالای بارگیری شده به کشتی طی دو ماهه نخست امسال را ۴۳ هزار و ۸۶۷ تن اعلام کرد و افزود: این مقدار ۷۹/۷ درصد افزایش نسبت به ۲۴ هزار و ۴۱۳ تن سال گذشته دارد.

وی خاطر نشان کرد: در دو ماهه سال جاری ۶۶ هزار و ۸۴۶ تن مواد نفتی ترانزیتی در بندر تخلیه شد که با توجه به تخلیه ۵۰ هزار و ۵۳۰ تن در مدت مشابه سال قبل، شاهد ۳۲/۳ درصد رشد هستیم.

انتصاب سید نبی سیدپور به عنوان مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر



معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، طی حکمی سید نبی سیدپور، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران را به سمت مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر منصوب کرد.

به گزارش روابط عمومی، در این حکم آمده است: بموجب این ابلاغ و با حفظ سمت به عنوان مدیر

منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر منصوب می شود. انتظار دارد با اجرای کامل و صحیح قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی و دستور العملها و فرآیندهای مصوب مربوطه، موجبات رشد و توسعه فعالیتها و جذب سرمایه گذاری را در منطقه، فراهم آورد.

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.

ارتقای کلاس شناور جستجو و نجات ناجی ۶ در اداره کل بنادر و دریانوردی مازندران

با توجه به اهمیت عملیاتی شناورهای جستجو و نجات در خصوص نجات جان انسانها در مواقع بروز سوانح دریایی و ضرورت حفظ و ارتقاء و آماده به کاری آنها و نظر به لزوم ارتقاء و رعایت استانداردهای متناسب با الزامات IMO و بویژه کنوانسیون جستجو و نجات دریایی (SAR)، کلاس شناور ناجی ۶ به GL ارتقاء یافت.

به گزارش روابط عمومی، این شناور پس از بازدید و انجام تستهای مربوطه به دلیل آماده به کاری با حفظ کلیه استانداردها و الزامات ایمنی و عملیاتی متناسب با قوانین جهانی و تجربیات و دیدگاههای موسسه کلاس، از نظر کارشناسان موسسه رده بندی GL، در سطح بالایی ارزیابی و ارتقاء کلاس یافت.

رکورد تخلیه و بارگیری در بندر امیرآباد شکسته شد

در اولین روز خرداد ماه سال جاری و با هماهنگی امور بندری و پیمانکار تخلیه و بارگیری بندر امیرآباد، ۱۸۰۰ تن شمش آهن در مدت زمان دو ساعت و نیم تخلیه شد که این رویداد ۵۸ درصد افزایش در نرم تخلیه و بارگیری این بندر را به ثبت رسانده است

به گزارش روابط عمومی، مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اعلام این خبر افزود: یکی از اهداف این مجموعه ی بزرگ اقتصادی، ارائه خدمات مطلوب تخلیه و بارگیری در کوتاه ترین زمان ممکن است که، امیدواریم استفاده بهینه از تجهیزات بندر و سرعت عمل در ارائه خدمات، بتواند عامل موثری در جذب هر چه بیشتر سرمایه گذاران به منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد باشد.

سید علی نعیمی، تجهیزات مورد استفاده در این بندر را همطراز با تکنولوژی روز دنیا دانست و با اشاره به رکورد بیش از دو میلیون تن تخلیه و بارگیری بندر امیرآباد در سال گذشته، گفت: با رشد بیسابقه ای که در سال ۸۹ شاهد آن بودیم میزان صادرات کالا از این مبدأ، از مرز مجموع صادرات بنادر شمالی کشور طی ۵ سال گذشته ی منتهی به سال ۱۳۸۹ نیز، فراتر رفته است.

امیدواریم در راستای توسعه ی فعالیتها، ایجاد فرصت های شغلی و سرمایه گذاری هر چه بیشتر، امسال نیز بتوانیم موفق عمل کنیم.

بازدید معاون وزیر راه و شهرسازی از بندر امیرآباد



دکتر شهیار افندی زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور ۱۵ تیرماه، از پیشرفت های صورت گرفته در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد دیدن کرد.

به گزارش روابط عمومی، در نشست که با حضور دکتر افندی زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور، سیدعلی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد، مهندس اسد مدیر کل راه و ترابری استان و رییس شورای حمل و نقل مازندران و مهندس نصرا... نژاد مدیر کل پایانه ها و حمل و نقل استان مازندران تشکیل شد، معاون وزیر راه و شهرسازی ضمن بر شمردن اهمیت ترانزیت برای کشور به رشد بیش از ۳۰ درصدی ترانزیت سال ۸۹ نسبت به سال ماقبل آن اشاره کرد و گفت: با توجه به برنامه پنجم توسعه و رشدی که برای ترانزیت کشور در نظر گرفته شده، بنادر و پایانه های کشور از اهمیت بسیار زیادی برخوردار هستند.

وی با اشاره به نیاز کشور به رشد شبکه ریلی و احداث راه های جدید، از محورهای "شمال - جنوب" و "شرق - غرب" بعنوان محورهای اصلی ترانزیتی کشور یاد کرد و گفت: در زمینه ایجاد تقاضا برای ترانزیت مذاکراتی با کشورهای ترکمنستان، ازبکستان، عمان، قطر، قزاقستان و ... انجام شده است. وی نتایج رشد ترانزیت کشور را افزایش درآمدهای ملی، ثبات امنیت ملی، اشتغالزایی و توسعه اقتصادی بر شمرد و اضافه کرد: با برنامه هایی که برای کاهش هزینه و زمان حمل و نقل و جابه جایی کالا در نظر گرفته ایم امیدواریم به نتایج مثبتی دست یابیم.

وی گفت: برنامه ریزیها باید به گونه ای باشد که استفاده از منابع بخش خصوصی را به حداکثر برساند.

در ادامه سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، این بندر را یکی از افتخارات استان مازندران دانست و از تعامل

ویژه ای که استاندار مازندران و دیگر مقامات استانی با بندر امیرآباد دارند قدردانی کرد. وی با بر شمردن خصوصیات منحصر به فرد بندر از جمله اتصال به شبکه ریلی سراسری، تجهیزات به روز بندری و دریایی، اسکله های رور-و کامیون و ریلی، قرار گرفتن در مسیر طلایی کریدور شمال - جنوب و پیشرو بودن بندر در زمینه های نفت، انرژی، دام و غلات از آغاز سوآپ مجدد نفت خام بندر نکا خبر داد و گفت: با دستور ویژه ی هیئت دولت شاهد آغاز مجدد سوآپ و ترانزیت نفت و انواع مواد سوختی از این منطقه خواهیم بود.

نعیمی گفت: با برنامه ریزیهای صورت گرفته، امیدواریم امسال به رکورد تخلیه و بارگیری بیش از ۳ میلیون تن دست یابیم. وی توان عملیاتی بندر امیرآباد را بسیار زیاد دانست و گفت: در سال گذشته برای اولین بار مواردی همچون پهلو دهی همزمان ۱۰ فروند کشتی، تخلیه و بارگیری ۲۴ ساعته، ترانزیت سوخت به افغانستان و سالی بدون حادثه را سپری کرده ایم که همه ی این نتایج حاصل زحمات بی دریغ و خالصانه کارکنان متعهد و دلسوز و تعامل سازنده با مقامات و دولتمردان است. نعیمی از پروژه هایی همچون احداث شهر بندری، تملک اراضی باقیمانده بندر، حفظ حیات وحش میانکاله و جذب بیشتر سرمایه گذاران بخش خصوصی به عنوان پروژه های مهم این منطقه نام برد.

در خاتمه میهمانان از اسکله ها و پروژه های در حال احداث و بهره برداری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بازدید کردند.

آغاز مجدد سوآپ نفت از بندر نکا



وی ابراز امیدواری کرد با تلاش و همت خالصانه کارکنان، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد همچون گذشته موفقیت های روز افزون کسب نموده و در راه پیشبرد اهداف مقدس جمهوری اسلامی ایران موفق عمل نماید.

پس از گذشت حدود یک سال از توقف فعالیت سوآپ نفت خام در بندر نفتی نکا، اولین کشتی سوآپ نفت خام از مبدأ کشور ترکمنستان جهت تخلیه ۵۲۰۴ تن نفت خام در اسکله شماره ۲ این بندر پهلو دهی شد.

به گزارش روابط عمومی، سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اعلام این خبر افزود: پیرو قرارداد شرکت ویتول سوئیس با شرکت ملی نفت ایران قرار است روزانه ۵۰ هزار بشکه نفت خام از طریق این بندر عملیات سوآپ انجام شود.

بازدید سفیر ایران در پرتغال از بندر امیرآباد



در راستای توسعه تجارت و افزایش سهم ایران از حمل و نقل بین المللی، دکتر غدیری، سفیر جمهوری اسلامی ایران در کشور پرتغال به همراه مهندس فرزانه، معاون برنامه ریزی استانداری مازندران و جمعی از مدیران گمرک از امکانات و تجهیزات منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد دیدن کرد.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید، در زمینه جذب سرمایه گذاران خارجی و صاحبان کالا و صنایع به منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بحث و تبادل نظر شد.

همچنین سید جواد اوصیاء، معاون اداری و مالی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، توضیحاتی در خصوص تجهیزات و امکانات به روز این بندر و همچنین موقعیت طلایی منطقه در شاهراه تجارت شمال-جنوب، ارائه نمود و منطقه را از لحاظ توانایی های بالقوه در جذب سرمایه گذاران، بسیار مناسب توصیف کرد.

سفیر کشورمان در پرتغال نیز ضمن ابراز خرسندی از پیشرفت های صورت گرفته در این منطقه ویژه اقتصادی، گفت: نقش استراتژیک این بندر در ارتباط با کشورهای CIS بر هیچکس پوشیده نیست. وی اظهار امیدواری کرد روند سرمایه گذاری و افزایش حجم تخلیه و بارگیری کالا در این بندر، همچنان رشد صعودی خود را حفظ نموده و به جایگاهی که مدنظر مدیران و برنامه ریزان آن است، دست یابد.

گفتنی است منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در سال گذشته با دستیابی به رکورد تخلیه و بارگیری بیش از ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار تن و رکورد صادرات کالا معادل مجموع ۵ سال گذشته منتهی به ۱۳۸۹ بندر شمالی کشور، سالی بسیار پر بار را گذرانده و به گفته مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد برنامه ریزی ها به گونه ای است که امسال به رکورد بیش از ۳ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا دست یابد.

ترانزیت خودرو از بندر امیرآباد

اولین محموله خودروی سواری از مبداء کشور امارات به مقصد کشور ترکمنستان از طریق منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد ترانزیت شد.

به گزارش روابط عمومی، به نقل از معاونت دریایی و بندری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، این منطقه ویژه اقتصادی با قرار گرفتن در مسیر کریدور ارتباطی شمال-جنوب دارای پتانسیل های فراوانی جهت صادرات، واردات و ترانزیت انواع کالا است.

سید علی نعمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در این مورد گفت: برنامه ریزی ها به گونه ای است که رکورد ۲ میلیون تنی تخلیه و بارگیری سال ۸۹ که سالی بسیار پرکار برای این منطقه نیز به شمار می رود را پشت سر گذاشته و به بیش از ۳ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا دست یابیم. در این میان صادرات و ترانزیت انواع خودرو نیز جایگاه مناسبی یافته است و اوایل تیر ماه سال جاری نیز اولین محموله خودروی سواری از مبداء امارات به مقصد ترکمنستان از طریق منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد ترانزیت گردید.

ششمین همایش فرماندهان گارد بنادر کشور در بندر امیرآباد برگزار شد



در کنار این، باید آمادگی جسمی و روحی و نشاط اعضای گارد را در اولویت قرار دهیم و بدون شک نتیجه ی حاصل از آن، برخوردهای متواضعانه با مراجعین و مقتدرانه با متخلفین خواهد بود.

از ویژگی اصلی دیگر نیروهای گارد هوش و ذکاوت و دقت نظر است که آنها را از نیروهای دیگر جدا می سازد. لذا برای دستیابی به مدارج ترقی لازم است به آموزش پرسنل در ابعاد "انتظامی و قضایی"، "علمی و کاربردی" و "قوانین و مقررات" توجه جدی شود.

عیسی وند ادامه داد: امیدواریم با پشتیبانی مدیرعامل سازمان و اعضای هیئت عامل و مدیران کل بنادر و همچنین تدابیر هوشمندانه سردار قنبرزاده، شاهد ارتقای سطح نظم و امنیت و توسعه گارد بنادر بعنوان الگوبرای دیگر سازمان ها باشیم.

در ادامه مراسم افتتاحیه ششمین همایش فرماندهان گارد بنادر، سرباندار رحمت قنبرزاده فرمانده گارد سازمان بنادر و دریانوردی، در سخنانی به تشریح وضعیت گارد بنادر کشور پرداخت.

فرمانده گارد سازمان بنادر و دریانوردی گفت: برنامه ریزی و پیگیری هایی که جهت ارتقای وضعیت گارد بنادر انجام داده ایم، با توجه به این که کار بنیادی است ممکن است نتایج آن در طولانی مدت دیده شود، ولی از لحاظ کیفی در سطح بسیار عالی خواهد بود.

قنبرزاده با اشاره به اصلاح چارت تشکیلاتی گفت: به زودی این ساختار تشکیلاتی برای مدیران بنادر ارسال خواهد شد تا مشکلات و کمبودهای آن شناسایی و مرتفع گردد. وی همچنین در مورد ساختار جدید گفت: برای ارتقای سطح کیفی خدمات، برنامه ریزی ها به گونه ای است که در تشکیلات جدید کمترین رده ی تحصیلی نیروهای گارد کاردانی باشد.

فرمانده گارد سازمان بنادر و دریانوردی در پایان سخنان خود با تشکر از بندر امیرآباد به خاطر میزبانی این همایش، به رتبه بالای گارد این بندر اشاره کرد و ضمن تبریک به پرسنل بندر امیرآباد گفت: با بررسی های انجام شده، گارد منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد توانسته رتبه ی اول را در بین گاردهای بنادر کسب نماید.

ششمین همایش فرماندهان گارد بنادر کشور با حضور سرباندار رحمت قنبرزاده فرمانده گارد و محسن عیسی وند مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به مدت دو روز از تاریخ ۷ تیرماه، در سالن همایش های بندر امیرآباد برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در مراسم افتتاحیه این همایش که با حضور فرماندهان گارد بنادر و مدیر و معاونان و روسای ادارات بندر امیرآباد برگزار گردید ابتدا سید علی نعمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، با ارائه گزارشی در خصوص وضعیت بندر امیرآباد، از زحمات سرباندار قنبرزاده در زمینه تجهیز گارد بنادر به خصوص منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد قدر دانی کرد.

وی گفت: بندر امیرآباد به عنوان بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر همواره کانون توجه مدیران و سرمایه گذاران بوده و مشخصه های ویژه ای برای آن در نظر گرفته شده که در صدر آنها می توان به پایلوت (پیشگام) بودن این بندر در زمینه غلات، گوشت و دام، سوخت و خودرو اشاره کرد. این بندر تنها بندر متصل به شبکه ریلی در شمال کشور است و مشخصه بارز آن در بین بنادر کشور بهره گیری از اسکله رو-رو ریلی است.

نعمی به تصمیمات گرفته شده مدیران برای ساخت شهر بندری در جوار این منطقه ویژه اشاره کرد و گفت: با در نظر گرفتن افزایش ۱۰۰۰ هکتاری مساحت بندر و رسیدن آن به ۲۰۶۰ هکتار و همچنین پروژه های بسیار مهمی از قبیل: ساخت جاده ترانزیتی شمال به جنوب و اتصال بندر شهید رجایی (پایانه غلات جنوب) به بندر امیرآباد (پایانه غلات شمال) و راه اندازی سوآپ نفتی بندر نکا (زیرمجموعه بندر امیرآباد)، این منطقه در آینده ای نزدیک نیاز مبرمی به افزایش تعداد پرسنل و تجهیزات خواهد داشت.

در ادامه محسن عیسی وند که به نمایندگی از سوی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در همایش حضور یافته بود، با اشاره به فرمایش امیرمومنان(ع)، ماموریت گارد را بسیار مهم توصیف کرد و با اشاره به متن قانون گفت: سازمان بنادر و دریانوردی از معدود سازمان هایی است که قانونگذار برای آن گارد ویژه با نقش ضابط قضایی پیش بینی کرده و می توان نقش گارد را در پیشگیری از وقوع، پیگیری و مقابله با جرم بسیار با اهمیت دانست.

وی افزود: پیشانی و تابلوی اصلی هر بندر، گارد و نیروهای گارد بندر است و برای اینکه گارد با قابلیت و کارا داشته باشیم لازم است نظم پذیری و اطاعت پذیری فرماندهان و عناصر گارد از مدیران بنادر را تقویت نماییم.

ایران و هند مانور مشترک دریایی برگزار می‌کنند

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: به زودی طی موافقتنامه دریایی با موضوع مبارزه با آلودگی دریا، مانور مشترکی بین هند و ایران برگزار می‌شود.

به گزارش روابط عمومی، سیاوش رضوانی در دومین نشست بررسی مسائل و مشکلات بخش دریایی سیستان و بلوچستان افزود: طی موافقتنامه دریایی با موضوع مبارزه با آلودگی دریا که در کمیسیون مشترک دریایی سال گذشته بین ایران و هند داشتیم مقرر شد مانور مبارزه با آلودگی دریا مشترک بین دو کشور هند و ایران برگزار شود.

رضوانی خاطر نشان کرد: در حال حاضر کار ترجمه موافقتنامه به پایان رسیده و به اداره ایمنی سازمان بنادر ارجاع داده شده و امیدواریم تا زمان بازدید مجدد هیأت هندی از بنادر ایران، زمان مانور مشخص شود.

وی در ادامه گزارشی از وضعیت فعالیت‌های دریایی و بندری در چهارپاراه ارائه کرد.

این جلسه با حضور معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مدیر کل امور دریایی، مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی، مدیر کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی، رئیس اداره امتحانات و جمعی از مدیران و کارشناسان دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان برگزار شد.

بندر خرمشهر شناور سازی ۱۰ فروند شناور مغروقه را برای سال جاری به مناقصه می‌گذارد



با برنامه ریزی‌های صورت گرفته در سال جهاد اقتصادی شناورسازی ۱۰ فروند شناور مغروقه در رودخانه کارون حد فاصل بین پل جدید تا بعد از پل قدیم به مناقصه گذاشته خواهد شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ضمن بیان مطالب فوق گفت: این تعداد شناور سازی در حالی صورت می‌پذیرد که در سال گذشته توانستیم به دست کارشناسان اداره ایمنی و حفاظت دریایی و متخصصان داخلی چهار شناور مغروقه را شناورسازی کنیم.

شاهین ترکپور از لایروبی بیش از ۴۱ هزار و ۵۰۰ متر مکعب از اسکله‌های خانیان، اسکله یک، چهارپست و دو و پشت ساختمان مرکزی این اداره کل در سه ماهه اول سال جاری خبر داد و افزود: در سال ۸۹، ۷۰ هزار متر مکعب لایروبی در اسکله‌های یک و مسافری، پشت ساختمان C.B.C، پشت ساختمان مرکزی و کنار اسکله خانیان صورت گرفته است.

به گفته‌ی وی هیدروگرافی به طول بیش از ۲۸۶ متر و مساحت هشت هزار و ۵۲۰ متر مربع در اسکله خانیان و جنب آن، خرید تجهیزات هیدروگرافی و آموزش کار با آنها، تشکیل کارگروه ارونند و تعریف پروژه‌های لایروبی در سال ۹۰ (در دست اقدام)، تهیه بانک اطلاعات از تمام پرونده‌ها و قراردادهای لایروبی و شناورسازی و طراحی، خرید و راه اندازی قایق هیدروگرافی به عنوان سایر اقدامات صورت گرفته در سه ماهه نخست سال جاری اداره ایمنی و حفاظت دریایی به شمار می‌رود.

معاون دریایی و بندری در پایان ابراز کرد: امیدواریم با استفاده از تجربیات کارکنان پرتلاش این بندر که در سالی که به گفته مقام معظم رهبری سال جهاد اقتصادی نام گرفته بهتر از سال‌های گذشته در زمینه رشد اقتصادی و بالندگی بندر خرمشهر بتوانیم نقش خود را ایفا کنیم.

حمل کانتینری "ال پی جی" در بندر امیرآباد

چگونگی تخلیه کانتینرهای مخصوص حمل گاز "ال پی جی" در بندر امیرآباد، به بحث و تبادل نظر پرداختند.

به گزارش روابط عمومی، در این جلسه همچنین یونسی معاون دریایی و بندری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد پاسخگوی سوالات میهمانان بود.

گفتنی است، موقعیت استراتژیک در شاهراه بین‌المللی حمل و نقل شمال به جنوب، توانایی‌های دریایی و بندری این منطقه ویژه و استفاده از تجهیزات به روز و همگام با تکنولوژی و بهره‌گیری از اراضی پشتیبانی وسیع، بندر امیرآباد را به منطقه‌ای بسیار مناسب برای سرمایه‌گذاری بدل کرده است.



معاون بازرگانی کشتیرانی ترکمنستان در راس هیئتی بلندپایه متشکل از مدیر بندر، مدیر صادرات پالایشگاه و معاون فنی وزارت دریایی کشتیرانی بندر ترکمن باشی در ملاقات با سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در خصوص تعامل بیشتر در زمینه واردات، صادرات و ترانزیت کالا خصوصاً حمل و نقل گاز "ال پی جی" و

رکورد بی سابقه در لایروبی بندر امیرآباد



به گزارش روابط عمومی، در راستای ایمن سازی بستر و افزایش آبخور حوضچه بندر و بالا بردن توان عملیات دریایی، با حضور لایروب خزر در بندر امیرآباد و با بهره‌گیری از توان عملیاتی پرسنل دریایی و بندری، در طی مدت ۴۵ روز، به میزان ۳۵۰۰۰ مترمکعب لایروبی مفید در کانال و دهانه ورودی بندر صورت گرفته که با توجه به میزان میانگین لایروبی، در نوع خود بی نظیر می‌باشد.

بنا بر همین گزارش، همچنین با عنایت به تصمیمات اخذ شده در جلسه کارگروه لایروبی بندر شمالی، از نیمه تیرماه و به مدت ۲ ماه لایروب "یاسین" جایگزین لایروب خزر می‌شود.

گسترش روابط تجاری با عراق



در ادامه استقبال سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و با هدف گسترش روابط تجاری و استفاده از ظرفیت بندر ایران در ترانزیت کالا به کشور عراق، جلسه‌ای با حضور نایب رییس اتاق بازرگانی سلیمانیه و هیئتی بلند پایه در دفتر مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در این جلسه بر فرصت‌های سرمایه‌گذاری طرف عراقی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد و همچنین چگونگی ترانزیت کالا به عراق از محور این منطقه اقتصادی در شمال کشور، بحث و تبادل نظر شد.

همچنین نعیمی با تاکید بر توان بالای عملیاتی بندر امیرآباد، آمادگی این بندر را برای هرگونه همکاری تجاری با کشورهای همسایه اعلام کرد.

سرمایه‌گذاران کانادایی در بندر امیرآباد

در ادامه مذاکرات جهت جذب سرمایه‌گذاری خصوصی و استفاده از توان سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و معرفی امکانات و مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، این منطقه میزبان هیئتی بلندپایه شامل "گوئیدو دی واین" مدیر شرکت ISAT از کشور کانادا، شعبان زاده رییس سازمان اقتصاد و دارایی استان و جمعی از مدیران و نمایندگان اتاق بازرگانی، سازمان اقتصاد و دارایی و استانداری مازندران بود.

به گزارش روابط عمومی، در این ملاقات سید علی نعیمی ضمن معرفی پتانسیل‌های بالقوه و بالفعل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، در مورد چگونگی سرمایه‌گذاری و قوانین اقتصادی حاکم بر این منطقه ویژه اقتصادی با میهمانان به بحث و تبادل نظر پرداخت.

در پایان از اسکله‌ها و امکانات بندر و همچنین پروژه‌های در دست احداث و در حال بهره‌برداری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بازدید میدانی به عمل آمد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر خبر داد

بهره برداری از ۱۲ پروژه‌ی بندری در هفته‌ی دولت

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در نشست مطبوعاتی که با حضور خبرنگاران و نمایندگان رسانه‌های گروهی برگزار شد، از افتتاح ۱۲ پروژه‌ی بندری در سال جاری و به مناسبت هفته‌ی دولت خبر داد.



به مدت مشابه سال قبل یک‌درصد رشد داشته است.»

وی اظهار داشت: «در این مدت، ۴۷ هزار و ۱۴۵ TEU کانتینر در بندر بوشهر تخلیه و بارگیری شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل، از ۳ درصد رشد برخوردار بوده است.»

«راستاد»، مقصد صادرات کالا از بندر بوشهر به کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس در سه ماه نخست سال ۱۳۹۰ را به ترتیب: ابوظبی، عربستان سعودی، عراق، قطر، دبی و فجیره دانست و گفت: «در این مدت، ۱۰۸ هزار و ۷۹۷ تن کالا به این کشورها صادر شده که نسبت به سال قبل، ۱۳ درصد رشد داشته است.»

وی همچنین افزود: «در این مدت، ۴۴ هزار و ۲۸۰ نفر از راه دریا با کشتی‌های مسافربری، از بندر بوشهر به کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس آمدوشد داشته‌اند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، با اشاره به فعالیت سه‌ماهه‌ی اول سال جاری بنادر عمده‌ی استان، گفت: «در این مدت، میزان تخلیه و بارگیری کالا در بندر نفتی خارک، ۳۱ میلیون و ۹۳۶ هزار و ۳۴ تن و در بندر عسلویه نیز، ۵ میلیون و ۵۸۹ هزار و ۷۴۹ تن بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل، تغییر محسوسی نداشته است.»

وی تصریح کرد: «میزان تخلیه و بارگیری کالا در بند گناوه که پس از بندر بوشهر، دومین بندر تجاری استان بوشهر محسوب می‌شود، نیز در سه‌ماه نخست امسال، ۲۸ هزار و ۸۶۵ تن کالا برآورد شده است که ۴۵ درصد رشد را نشان می‌دهد.»

بر شایعه‌ی توقف فعالیت شرکت «مرسک‌لاین» به عنوان بزرگ‌ترین خط کانتینری دنیا در سه بندر ایران، در پی تحریم کشورهای استکباری، گفت: «این شرکت فعالیت خود را از اوایل خرداد ماه امسال در بندر بوشهر آغاز کرده است و به‌رغم شایعه‌پراکنی‌های موجود، این فعالیت همچنان ادامه دارد.»

وی یادآور شد: «تا دو سال پیش، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر بوشهر به‌تنهایی فعالیت می‌کرد؛ اما با ورود خطوط کشتیرانی خارجی، محدودیت‌گزینه‌ی انتقال کالا برای فعالان تجاری در این بندر، برطرف شده است.»

«راستاد» اضافه کرد: «با توجه به اجرای طرح توسعه‌ی بندر بوشهر، هم‌اینک تأسیسات و تجهیزات لازم در این بندر فراهم شده است، به‌طوری که بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی خارجی در بندر بوشهر تردد می‌کنند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ادامه داد: «هم‌اینک کشتی‌هایی با آبخور ۱۰/۵ متر و ظرفیت ۳۰ هزار تن، به‌راحتی و حتی در حالت جزر دریا در بندر بوشهر رفت‌وآمد می‌کنند.»

وی گفت: «در استان بوشهر، یازده بندر تجاری وجود دارد که مهم‌ترین آن‌ها بندر بوشهر است. این بندر در سال‌های اخیر روند رو به رشدی در زمینه‌ی تخلیه و بارگیری کالا داشته است.»

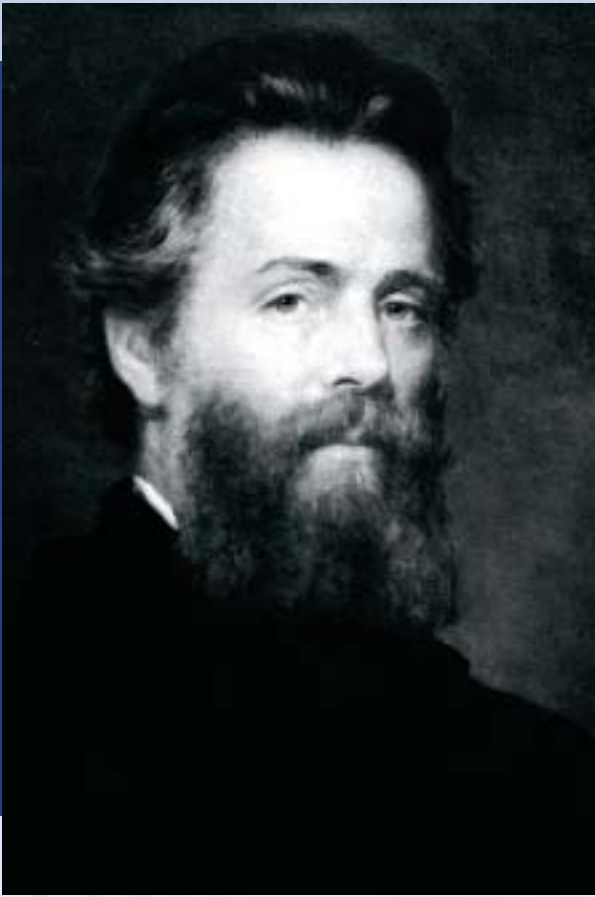
«راستاد» با اشاره به فعالیت سه‌ماهه‌ی تخلیه و بارگیری در بندر بوشهر افزود: «در سه ماه نخست امسال، یک‌میلیون تن کالا در بندر بوشهر تخلیه و بارگیری شده که نسبت



به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، «محمد راستاد»، عمده‌ی این طرح‌ها را شامل: ساختمان برج کنترل ترافیک دریایی، تأسیسات اطفای حریق، احداث محوطه‌ی زون خدماتی و تأسیسات برق بندر بوشهر، ساخت دو پایانه‌ی مسافربری در بندر خارک و گناوه، ساخت اسکله‌ی مسافربری جزیره‌ی خارک، طرح سامان‌دهی بندر گناوه، طرح فاضلاب بندر بوشهر و احداث ساختمان ادارات ثبت شناورها و محل برگزاری امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی دانست و مبلغ اعتبار این پروژه‌ها را ۵۰۰ میلیارد ریال برآورد کرد.

وی گفت: «همچنین، شش پروژه‌ی توسعه‌ای دیگر نیز، از اواخر سال گذشته با اعتبار ۳۳۵ میلیارد ریال شامل: ساختمان برج کنترل ترافیک بندر کنگان، لای‌روبی بندر ریگ، سامان‌دهی و لای‌روبی بندر دیلم، احداث بازوی دوم موج‌شکن بندر بوالخیر و بندر دیر و طرح نگهداری کانال دسترسی بندر بوشهر، آغاز شده است.»

«راستاد» در پاسخ به پرسش مطرح‌شده مبنی



زندگی پرتلاطم دریایی، خلق شاهکار ادبی

آشنایی با یک نویسنده‌ی دریایی (۱۶)
هرمان ملویل

احمد رضا زریبو

زندادان شد و بعد از مدت کوتاهی از زندان فرار کرد، به جزایر تاهیتی در اقیانوس آرام رفت و در میان بومیان آن سرزمین به زندگی پرداخت؛ مردمی که آنان را بسیار بیش‌تر از هموطنانش دوست می‌داشت. وصف این منطقه‌ی دلپذیر، در کتاب *امو (Omoo)* آمده است. این کتاب، خاطره‌های دل‌انگیزی دربردارد و شوق ملویل را به کشف افق‌های دوردست و شکوه و جلال بکر و وحشیانه‌ی طبیعت نمودار می‌سازد؛ شکوهی که حتی از قلمرو افسانه نیز پا فراتر گذارده و به فضای نامتناهی رسیده است و سرشار از احساس اضطراب‌انگیزی است که از اسرار عالم هستی در دنیایی مافوق یا خارج از ظواهر دنیای متمدن پدید می‌آید. این دو داستان، موفقیت بسیاری را برای او به ارمغان آوردند.

ملویل در سال ۱۸۴۳ میلادی، به اجبار به نیروی دریایی آمریکا وارد شد و بیش از یک سال از عمر خود را در آن حال‌وهوا گذراند. او در رمان نیم‌تنه‌ی سفید (*White-Jacket*) (۱۸۵۰)، حوادث زندگی این دوره را شرح می‌دهد. این کتاب، در واقع، ادعانه‌ی پرشور ملویل تلقی می‌شود بر ضد رفتار غیرانسانی فرماندهان نیروی دریایی ارتش آمریکا.

این داستان، مورد پسند فراوان عامه‌ی مردم قرار گرفت. ملویل با خلق داستان‌هایی با درون‌مایه‌ی سفر به دیار دوردست و بیگانه،

آرزوی کودکی خود را تحقق بخشید؛ اما زندگی دشوار در بندر، رفتار خشونت‌آمیز فرماندهان و سخت‌گیری همکارانش، اولین سرخوردگی‌ها را در روح او پدید آوردند.

ملویل در بیست‌وسه‌سالگی، به گروه صیادان نهنگ در اقیانوس اطلس پیوست. شرایط زندگی در کشتی، برای او آن‌قدر غیرقابل تحمل بود که به‌همراه یکی از دوستان خود، از کشتی فرار کرد و مدت‌ها در جزایری که مسکن قبایل وحشی بود، به سر برد. ماجراهای این سفر، در کتاب *تایپی (Type)* نقل شده است. این اثر در سال ۱۸۴۶ میلادی منتشر شد. ملویل در این جزیره، برای اولین بار در گیرودار تضاد میان زندگی متمدن اروپایی و زندگی رو به نابودی بومی‌ها قرار گرفت و با آن‌که این قوم، همان‌طور از معنای کلمه‌ی «تایپی» (آدمخوار) برمی‌آید، مردمی جنگ‌جو بودند، از آنان هیچ‌گونه رفتار ناشایستی مشاهده نکرد. او حتی در فعالیت‌های اجتماعی آنان نیز مشارکت می‌جست. توصیف زندگی این قبایل وحشی، بسیار دقیق و گاه هیجان‌آور است و با توجه به بیان زنده و گویایی که در آثار ملویل به چشم می‌خورد، می‌توان او را واقعه‌نگاری دقیق دانست.

ملویل، این جزایر را به‌همراه یک کشتی صیادی استرالیایی ترک کرد؛ اما زندگی پرحادثه‌ی او، آبستن مصیبت‌های دیگری بود. او با حضور در یک شورش، روانه‌ی

هرمان ملویل (*Herman Melville*)، رمان‌نویس، شاعر و نویسنده‌ی داستان‌های کوتاه آمریکایی، اول اکتبر ۱۸۱۹ میلادی در خانواده‌ای نسبتاً مرفه در شهر نیویورک به دنیا آمد. اجداد پدری ملویل از بازرگانان انگلیسی بودند و از طرف مادر نیز، نسب او به خانواده‌های اصیل هلندی می‌رسید. تحصیلات ملویل، بر اثر ورشکستگی و سپس مرگ پدر، ناتمام ماند. مرگ زودرس پدر و عطف‌های مبالغه‌آمیز مادر، موجب شد که ملویل سراسر عمر خود را در کشمکش‌های روحی به‌سربرد.

در نوجوانی، اشتیاق ماجراجویی و دنبال کردن حوادث در او پدید آمد و در پانزده سالگی، به فکر امرار معاش افتاد. او در آن سال‌ها به کارهایی مانند خدمت در بانک و آموزگاری دست یازید و در نوزده سالگی، به عنوان ملاحی ساده، با یک کشتی تجاری به شهر بندری لیورپول مسافرت کرد. این سفر، الهام‌بخش او برای نگارش چندین کتاب بود؛ از آن جمله می‌توان به *ردبرن (Redburn)*، انتشار یافته در ۱۸۴۹ اشاره کرد که داستان جوانی است از خانواده‌ای قدیمی و ورشکسته که از شوق جهانگردی، سخت‌بختی تاباست.

اگرچه هرمان جوان، پس از گذشتن از موانع بسیار، سرانجام موفق شد که سوار بر یک کشتی تجاری، عازم شهر بندری لیورپول در انگلستان شود و به این ترتیب،

مبتکر شیوه‌ای بدیع و هنرمندانه در ادبیات شد که بعدها نویسندگانی چون استیونس، پیرلوتی و سامرست موام، آن را ادامه دادند و به کمال رساندند. آثار مربوط به حوادث و ماجراهای مختلف ملویل، او را به شهرتی بزرگ رساندند؛ چنان‌که از او به عنوان «مردی که میان قبایل آدم‌خوار زیسته است» یاد می‌کردند. او به مجامع و محافل ادبی راه یافت؛ اما پس از مدتی، با اندوه فراوان پی برد که میان زندگی مردمی که با آنان رفت‌وآمد دارد و تمایلات درونی‌اش، به هیچ وجه مشابهت و جنبه‌های مشترکی وجود ندارد. در این هنگام، با نیروی تخیل به کار پرداخت و کتاب ماردی (Mardi) را در سال ۱۸۴۹ میلادی انتشار داد. این اثر، به‌ظاهر داستان ماجراهای عجیبی است که در جزیره‌ای اتفاق می‌افتد و هجویه‌ای نیش‌دار است درباره‌ی زندگی اقتصادی آمیخته با سالوس و ریای جامعه‌ی آمریکا. جنبه‌ی اشاره‌ای و کنایه‌ای کتاب، از زندگی مردم پرمدعای نیویورک، مورد پسند خوانندگان قرار نگرفت. ملویل پس از عدم موفقیت این کتاب، به‌شدت دچار ناامیدی و ناکامی شد و در ۱۸۵۰ میلادی، به مزرعه‌ای که خریده بود، پناه برد و به عمق تخیل خویش فرورفت. اما پس از مدتی، شاهکار ادبی خود، موبی‌دیک (Moby dick) را خلق کرد که یکی از آثار مهم ادبیات داستانی جهان به‌شمار می‌آید.

ملویل در این اثر، تلاش یک ناخدا برای صید نهنگی را توصیف کرده است: نویسنده به‌اتفاق همه‌ی خدمه‌ی کشتی، ناخدا را در تعقیب والی که معمولی به نظر نمی‌آید، همراهی می‌کنند؛ ملوانان که امکان داشته‌اند این وال را در سفرهای

پیشین خود ببینند، آن را «موبی‌دیک» نامیده‌اند و یکی از ویژگی‌های عجیب آن، سفیدبودنش است. این کتاب پیش از هر چیز، دربرگیرنده‌ی حکایتی از ماجراهای دریایی است، باهمه‌ی خصوصیت‌های این نوع ادبیات.

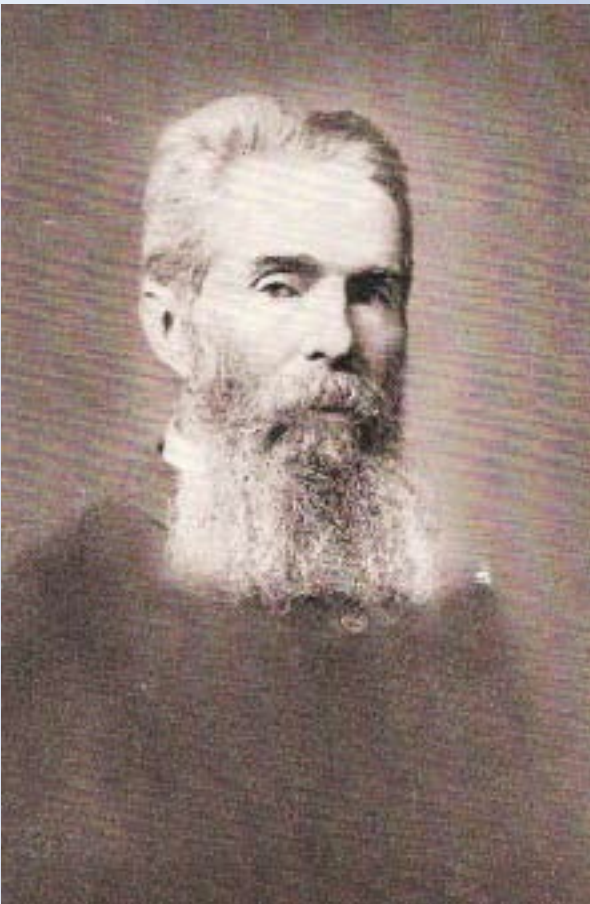
مقایسه‌ی قدرت بشر و نهنگ برای فایق آمدن یکی بر دیگری، موضوع مهم کتاب «موبی‌دیک» است. این کتاب را می‌توان نقدی بر تأثیر غرور بشر در انقراض نسل جانوران دانست. ماندگار بودن این اثر، به دلیل نوع نگاه حساس و موشکافانه‌ی ملویل نگرش به نیات درونی و تأثیرات منفی آن بر زندگی خود و دیگران – چه همراهان و چه جانوری که صید می‌شوند – است.

این اثر، یکی از مهم‌ترین کتاب‌های ادبیات رمانتیک است؛ که صرفاً نوشتاری مستند، سرشار از زندگی و جزئیات جالب توجه نیست، بلکه به‌راستی شعری حماسی به نثر است. «موبی‌دیک»، در سال ۱۸۵۱ میلادی، زمانی که نویسنده‌اش سی‌ودو سال بیش‌تر نداشت، در نیویورک منتشر شد؛ اما اهمیت آن بسیار دیرتر، یعنی در سال ۱۹۲۱ میلادی و با چاپ مجدد نسخه‌ی اولیه، شناخته شد. از آن زمان تاکنون، نقدهای عمده‌ای به این اثر اختصاص داده شده و ترجمه‌های بی‌شماری از آن به زبان‌های مختلف صورت گرفته است.

حوادث این کتاب، در حدود سال ۱۸۴۹ میلادی و در یک کشتی صید نهنگ می‌گذرد. گروهی مجهز، به رهبری ناخدایی بدخلق و با خوی اهریمنی که یکی از پاهای خود را در جدال با نهنگ غول‌آسا، یعنی موبی‌دیک از دست داده است، در انتظار رویارویی با آن نهنگ و انتقام‌جویی برآمده‌اند. هنگامی که سرانجام کشتی

و نهنگ غول‌پیکر، در برابر یکدیگر قرار می‌گیرند و مبارزه آغاز می‌شود، این کشتی است که شکست می‌خورد و در اعماق دریا فرومی‌رود. ملویل با قدرت سحرآمیز کلمات و با به کار بردن عبارت‌های سخت و خشونت‌بار و مکالمه‌ها و پرداخت صحنه‌های پرهیجان، خواننده را به فکر تصاحب و شکست این غول می‌اندازد و در مجموع، شعری لطیف با تصویرهایی درخشان بر سراسر کتاب حکمفرما می‌سازد. داستان کتاب، چنان‌که در همه‌ی آثار ملویل دیده می‌شود، تمثیل و نشانه‌ای است از مردی عصیان‌زده در برابر قدرت شرّ و مصمم به خلع سلاح کردن این قدرت و غلبه بر آن. این داستان، با همه‌ی شگفتی‌اش، موردی طبیعی است: در یکی از صیدهای پیشین، «نهنگ» پای ناخدا را قطع کرده است و او از این حادثه، تنفیری تسکین‌ناپذیر در دل دارد که تنها با صید و مرگ دشمن مخوف و بی‌رحم، آرام خواهد گرفت. اما ناگهان خواننده می‌اندیشد که این جنون انتقام، نشانه‌ای از بیماری روانی است. از این لحظه، دیگر امکان آرامش نیست؛ زیرا این بیماری، بیماری او نیز می‌شود و بیماری تمامی انسان‌هایی که در بند نامعقول‌ترین خواسته‌هایند. بنابراین، آشکار می‌شود که تمام کوشش‌های نومیدانه، مانند آن است که کسی بخواهد یک ستاره‌ی آسمانی را در تور صید کند. بی‌دلیل نیست که ملویل، فصلی کامل از کتاب خود را به شرح این نکته اختصاص داده است. در چنین وضعی، ماجرا ناگزیر به غرق شدن شگفت‌انگیز و مرعوب‌کننده‌ی کشتی می‌انجامد و همه چیز رو به نیستی می‌رود و تنها آن‌چه برجای می‌ماند، کتابی است شناور بر آب؛ چون خرده‌ریزی برجای‌مانده از فاجعه.





رؤیاهایی است مبهم از آشتی با عالم خلقت که هنوز هم نامفهوم و تاریک مانده است. پس از این اثر، از نو سکوت ملویل برقرار شد. چند ماه پیش از مرگ، دست‌نوشته‌ی داستان بیلی باد (Billy Budd) را کامل کرد که تا ۱۹۲۴ میلادی منتشر نشد. بیلی باد، قهرمان کتاب، جوان ملاحی است مظهر نیکی، با قلبی ساده که بدون هیچ‌گونه عصبان ظاهری، در خاموشی مطلق، خود را به دار می‌آویزد. این آخرین اثر ملویل، چون آخرین لبخند او به روی زندگی است و وسعت هنری او را آشکار می‌سازد. در سال ۱۹۵۱ میلادی، بر اساس این داستان، اپرایی ساخته‌شد.

امروزه ملویل، به عنوان یکی از بزرگان ادبیات جهان شناخته می‌شود؛ درحالی که به علت ابهام و جنبه‌های تمثیلی و اشاری، آثار او و حتی رمان‌هایی که با درون‌مایه‌ی دریا نگاشت، در زمان حیاتش چندان مورد استقبال قرار نگرفتند و ناشناخته ماندند.

اما سال‌ها بعد و در دهه‌ی ۱۹۲۰ میلادی، رمان «موبی‌دیک»، به‌منزله‌ی یکی از برترین شاهکارهای ادبیات جهان شناخته شد و انتشار این داستان، ابتدا در انگلستان و سپس نسخه‌ی ترجمه‌شده‌ی آن به زبان فرانسوی، شهرت واقعی را برای او به ارمغان آوردند

او در ۲۸ سپتامبر ۱۸۹۱ میلادی، چشم از دنیا فرو بست. ■

انتظار، خواننده را با ماجرا مأنوس می‌سازد که کتاب، خود دلیل وجودی و فرجام خویش می‌شود؛ دنیایی بسته که به قلب رهنیافتنی انسان راه می‌برد؛ قلبی که روشن‌بینانه‌ترین و جنون‌آمیزترین توهامات امانش نمی‌دهند.

ارزش این کتاب، به سبب قصه‌ی مرموز، پیچیده؛ دشوار و معماهای هیجان‌آلودش، بسیار دیر شناخته شد. اظهارنظرهای انتقادی و ترجمه‌های فراوان از این کتاب به زبان‌های گوناگون، همه پس از جنگ جهانی اول صورت گرفت و کتاب خوانندگانی یافت که می‌توانستند به وسیله‌ی این داستان، به عمق احساس نویسنده پی ببرند و تفسیرهای متفاوتی از آن ارائه دهند.

در سال ۱۸۵۲ میلادی، ملویل کتاب پیر یا لهلمت

(Pierre, or the Ambiguities) را

به رشته‌ی تحریر درآورد که بدبینی عمیق نویسنده را نشان می‌داد. قهرمان کتاب، برگرفته از حال روحی خود او بود، در هیأت مردی ساده که قربانی فلاکت‌های زندگی شد.

ملویل در همان ایام، با فقر و بیماری و اندوه ناشی از زندگی خانوادگی و ازدست دادن فرزند، دست به گریبان بود و برای امرار معاش، داستان‌های کوتاهی در مجله‌ها انتشار می‌داد که پس از مدتی، در کتابی به نام قصه‌های بازار (Piazza Tales) جمع‌آوری شد. ملویل در این مجموعه، کم‌تر به خاطرات شخصی خود پرداخته، اما دوره‌های تاریک زندگی اش، به هر حال در آن انعکاس یافته است.

در داستان ایزرائل پاتر (Israel Potter) (۱۸۵۴)، سرگذشت جوانی نقل می‌شود که پدر و مادر، او را از ازدواج دلخواه اش بازداشته‌اند؛ تا آن‌جا که ناچار به ترک خانه می‌شود، با کشتی به سفر می‌پردازد و با حوادث و ماجراهای گوناگون روبه‌رو می‌شود. در این اثر، تجزیه و تحلیل حوادث، با هنر داستان‌پردازی ملویل، آمیخته است. ملویل، سالیان درازی را در سکوت گذراند. تنها در سال ۱۸۶۶ میلادی دیوانی از او منتشر شد با عنوان تصویرها و نماهایی از جنگ

Battle-Pieces and Aspects of the War) که شامل اندیشه‌های او درباره‌ی جنگ‌های داخلی بود. در این زمان، ملویل به خدمت اداری گمرک درآمد بود و به کار اداری می‌پرداخت؛ شغلی که تا آخر عمر، با عایدی کم آن به سر برد. در سال ۱۸۷۶ میلادی، داستان بزرگ فلسفی و منظوم خود را به نام کلرل (Clarel) منتشر کرد. این اثر، شامل

از این دیدگاه، «موبی‌دیک» در شمار چند اثر بزرگ جهانی قرار می‌گیرد که مکتب رمانتیسیم از خود بر جای گذاشته است. این کتاب، به سبب جنبه‌ی حجیم و یک‌تکه، پافشاری‌های نویسنده بر استفاده‌ی صرف از تصویرهای جهان دریا و ساکنان مرموز آن و تصویرهایی که کمک می‌کنند تا خواننده یکپارچگی و سواس برانگیزی را احساس کند، به یکی از سحرآمیزترین داستان‌ها تبدیل می‌شود و در شمار نوشته‌هایی قرار می‌گیرد که هدف پنهان آن‌ها، رقابت با واقعیت طبیعت است. «موبی‌دیک» در ذات خود، زمینه‌ای است برای آن‌که با استفاده از قدرت و جادوی کلام، نیروهای نهانی را که گاهی دخالت آن‌ها را در برخی از ماجراهای جهان پیرامون خود کشف می‌کنیم، در بافت داستان دریابیم. این میل به گرد آوردن همه چیز در درون ترکیبی که هر تصویر آن، به‌تنهایی بازتاب همان ترکیب است، چنان عظمت غرورآفرینی به رمان می‌بخشد که بهای آن شکست، منحرف‌کننده‌ی اثر نیز، از همین ناشی می‌شود؛ هرچه هست ورطه است یا قله، انحراف است و پیچ و خم‌ها؛ فضاهایی که بیهوده بر مکاشفه‌ی بی‌پایان خواننده باز می‌شوند. به دنبال تک‌گویی درونی، گفت‌وگوهایی چون تازیانه در باد به گوش می‌رسد؛ همان‌گونه که در پی تلاطم اعماق دریا، فریاد توفان شنیده می‌شود؛ داستان‌های کوتاه بی‌شماری که همه چیز وجودشان را توجیه نمی‌کند، ناگزیر و از پیچ و خم‌های نامتناظر، ما را به تنها مقصد ممکن رهنمون می‌شوند؛ به آن مقصد خوفناکی که همواره در پیش است و فراموش‌ناشدنی.

مسائلی انتزاعی و دور از موضوع، حتی بررسی تقریباً علمی پستانداران دریایی، ناگهان سیر داستان را متوقف می‌کنند تا در واقع، ورطه‌ای که کشتی‌نشینان ماجرا، با جان و مال در آن غرق خواهند شد؛ را عمیق‌تر سازد. البته ملویل از توسل به متداول‌ترین روش‌های رمان سیاه، باکی ندارد؛ سراسر کتاب، آکنده از داستان‌های عجیب و صحنه‌هایی مملو از احساس پیش از وقوع است. همه چیز دست به دست هم می‌دهند تا بر اساس جاافتاده‌ترین قراردادهای ادبی؛ از ناخدا موجودی شیطانی بسازند. با این حال، هیچ چیز نمی‌تواند ارزش نمادین و عمیقاً انسانی این مسابقه‌ی مرگ را از میان ببرد. شعری پر قدرت و آسمانی بر همه‌ی کتاب سایه‌گستر است و به کلام ارزش می‌بخشد؛ تصویرهایی درخشان در ورطه‌های مختلف می‌سازند و «موبی‌دیک»، به یاری این تصویرها ماجرای بی‌امید و بی‌روزنه را به خواننده تحمیل می‌کند و چنان برخلاف