



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



همراهی ریل بادریا درنیل به توسعه دریامحور



در این شماره می خوانید:

- ۸ تصمیمات اثربخش برای ایجاد ظرفیت های جدید ترانزیتی
- ۱۰ دولت برای رونق اقتصادی چابهار برنامه دارد.
- ۱۲ روش های ساخت و تجهیز بندر شهید بهشتی
- ۱۴ مبانی قانونی سهم حمل و نقل ریلی شرایط منطقه ای و الزامات عمومی
- ۱۷ راهکارهای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جذب بار از بنادر
- ۲۰ زیربخش های ریلی و بندری حلقه های به هم پیوسته زنجیره تامین و لجستیک اند
- ۲۲ بنادر بدون توسعه زیربخش ریلی دچار ضعف می شوند
- ۲۵ اگر منافع سازمانی را بر منافع ملی ترجیح دهیم از سند چشم انداز دور می شویم
- ۳۰ امکان ترانزیت بیش از ۶۰ درصد فرآورده های نفتی خاورمیانه از ایران
- ۳۴ ارتقای حمل و نقل ریلی نیازمند تعامل بیش تر راه آهن با بنادر است
- ۳۸ گرامیداشت روز جهانی دریانوردی در ایران
- ۳۹ شورای حل اختلاف دریایی اتحادیه مالکان کشتی ایران
- ۴۰ ارزش درآمدزایی بازار ساخت و تامین کشتی در ایران
- ۴۲ رویدادهای دریایی ایران
- ۴۶ کاهش حوادث به رغم افزایش عملیات
- ۴۸ الزامات هاب شدن بندر شهید رجایی از دیدگاه مشتریان
- ۵۱ فرورانش سونامی در سواحل چابهار
- ۵۲ تسهیل سرمایه گذاری و ترغیب سرمایه گذاران
- ۵۴ اولویت وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، ایجاد شرایط ایمن
- ۵۶ لزوم برنامه ریزی استراتژیک و پیاده سازی آن
- ۵۹ بررسی مختصر حقوق دریاها و آبراه های بین المللی
- ۶۲ پدیده دزدی دریایی از دیدگاه حقوق بین الملل
- ۶۴ نابودی محیط زیست دریایی و تهدید اراضی ایران
- ۶۶ رویدادهای دریایی جهان
- ۷۰ دورنمای نخستین اتصال ریلی بین شبه جزیره عرب و قلب اروپا
- ۷۲ ظرفیت مازاد خدمات کشتیرانی، میزان سودآوری در بازار
- ۷۴ ارزش آفرینی تبادل اطلاعات در صنعت حمل و نقل دریایی
- ۷۷ همگام با دنیای ارتباطات
- ۷۸ افزایش آمار راهزنی های دریایی
- ۸۰ حمایت از فرماندهان کشتی توسط خدمه ی پل فرماندهی
- ۸۲ تأثیر چین بر بنادر کره جنوبی
- ۸۵ سرمایه گذاری در حوزه نیروی انسانی
- ۸۸ ایجاد توازن
- ۹۰ ثبت نخستین دستاورد علمی در عالی ترین مرجع ثبت اختراعات جهان
- ۹۲ رویدادهای بنادر کشور
- ۱۰۲ ذکر نام خلیج فارس در شرح هفتصدساله ابن ابی الحدید بر نهج البلاغه
- ۱۰۴ راهی به سوی دریا
- ۱۰۶ رویای شهرهای شناور در آب، واقعی می شود

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

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: سکینه صارمی، مسعود عباس زاده

ابراهیم زارع، منوچهر محمدی

عکاسان: مریم پناهنده، پرهام بنی عباس، یاسر علی بخشی

ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی

امور اداری: احمد رضا زریو

امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرین غلامی، فرهاد شهریاری

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

طراحی، صفحه آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی:

موسسه همایش رسانه امروز

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

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه های از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی باشد.
- علاقه مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

در یازدهمین نشست کارگروه ترانزیت اتخاذ شد

تصمیمات اثربخش برای ایجاد ظرفیت‌های جدید ترانزیتی



یازدهمین نشست کارگروه ترانزیت در بخش حمل‌ونقل کشور با حضور مهندس علی نیکزاد، وزیر راه و شهرسازی و رییس این کارگروه و اعضای اصلی آن، تشکیل و تصمیمات مهم و اثربخشی اتخاذ شد.

وزیر راه و شهرسازی با اعلام آمادگی دولت برای صدور مصوباتی که در راستای افزایش سهم تولید ناخالص ملی از راه بالابردن میزان ترانزیت در کشور مورد نیاز است، گفت: «در حال حاضر، دستگاه‌های دست‌اندرکار این امر، تعامل و هماهنگی بسیار خوبی در جهت انسجام فعالیت‌ها با یکدیگر دارند و از جهت‌گیری مناسبی به‌منظور دستیابی به اهداف مهم ترانزیتی برخوردار هستند؛ به‌طوری که گسترش این همکاری‌ها نوید عملکردهای شایسته‌ای را در آینده‌ی نزدیک رقم خواهد زد.»

بر اساس این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، «مهندس علی نیکزاد» وزیر راه و شهرسازی، در این نشست توسعه‌ی ترانزیت را برای دولت خدمتگزار دهم و وزارت راه و شهرسازی، بسیار مهم ارزیابی کرد و اظهار داشت: «با توجه به موقعیت ایده‌آل موجود در کشور و شرایط کشورهای منطقه و همسایه، با اراده‌ی جمعی و عزم ملی در سال ۹۰ و سال‌های بعد، انتظار حصول و دستیابی به ترانزیت کالا بیش‌تر از سهم تعیین‌شده در برنامه‌ی پنجم توسعه می‌رود.»





شهریار افندی زاده:

با توجه به هدف گذاری، جابه جایی و ترانزیت ۱۲ میلیون تن کالا در سال ۹۰ پیش بینی می شود، با توجه به جابه جایی بیش از ۳ میلیون تن در ۴ ماه اول سال جاری، با تدابیر اتخاذ شده، فعالیت های هدفمند ترانزیتی کشور، روند رو به رشدی را طی خواهد کرد.

عبدالعلی صاحب محمدی:

با تکمیل خط آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا و اتصال شبکه ی ریلی جمهوری اسلامی ایران به کشور آذربایجان، امید است مسیر فعالی در کریدور شمال - جنوب برقرار شود و شرکت راه آهن نیز، با افزایش ناوگان و واگن های مناسب باری، برای ایجاد ظرفیت های جدید ترانزیتی تلاش می کند.

این تولیدات، از امضای تفاهم نامه بین کشورهای مبدأ و مقصد و میزان یک میلیون تن ترانزیت کالا از کشورمان در سال جاری خبر داد. گفتنی است در پایان این نشست، «ناصر علی مددی چهارمی»، معاون حقوقی گمرک جمهوری اسلامی ایران، گزارشی از برنامه های مربوط به تکمیل و تجهیز واحدهای ذی ربط این سازمان در پایانه های مرزی و تسهیل در عبور و مرور کالاهای ترانزیتی و استفاده ی حداکثری از توانمندی ها در مرزها ارائه و تعامل و هماهنگی ایجاد شده در بین دستگاه های مستقر در نقاط ورودی و خروجی کشور را مناسب ارزیابی کرد. ■

«نیکزاد» از برنامه های هدفدار توسعه و اصلاح زیرساخت های حمل و نقل در بخش جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی خبر داد و بر لزوم اولویت بندی در استفاده از هر یک از دستگاه های چهار بخش حمل و نقل کشور و توجه ویژه به مأموریت های سازمانی در راستای اهداف ترانزیت تأکید کرد.

این گزارش می افزاید؛ در ابتدای این نشست، «دکتر شهریار افندی زاده» معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای و دبیر کارگروه ترانزیت کشور، با تشریح اقدامات انجام یافته در ۴ ماه ابتدای سال جاری، به منظور تکمیل و بهسازی زیرساخت ها و عملکرد ترانزیت، گفت: «با توجه به هدف گذاری، جابه جایی و ترانزیت ۱۲ میلیون تن کالا در سال ۹۰ پیش بینی می شود، با توجه به جابه جایی بیش از ۳ میلیون تن در ۴ ماه اول سال جاری، با تدابیر اتخاذ شده، فعالیت های هدفمند ترانزیتی کشور، روند رو به رشدی را طی خواهد کرد.»

«دکتر افندی زاده» با مهم خواندن حضور جمهوری اسلامی ایران در کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب و به ویژه کریدور تراسیکا و بستر آماده شده کشورمان در بین کشورهای عضو، اظهار کرد: «به لحاظ موقعیت جغرافیایی ایران در منطقه، کشورهای آسیای میانه و کشورهای حوزه ی خلیج فارس برای ترانزیت کالاهای خود از مسیرهای جمهوری اسلامی ایران، آمادگی لازم را از خود نشان داده اند و با توجه به موافقت نامه های مبادله شده، از جمله توافق پنج جانبه بین کشورهای جمهوری اسلامی ایران، ترکمنستان، ازبکستان، عمان و قطر و همچنین توافق نامه ی اخیر بین جمهوری اسلامی ایران و فدراتیو روسیه، برگزاری اجلاس همکاری های حمل و نقل جاده ای با کشورهای همسایه، می توان چنین نتیجه گرفت که همگی این اقدام ها قابلیت های برتر کشورمان را نشان می دهند.»

نماینده ی ویژه ی دولت در امر ترانزیت، استفاده از سیستم های هوشمند در پایانه های مرزی کشور به منظور سرعت بخشیدن به عبور و مرور را از جمله برنامه های اصلی کارگروه برشمرد و گفت: «با همکاری وزارت ارتباطات و فن آوری اطلاعات، به زودی امکان استفاده از فیبر نوری در همه ی پایانه های مرزی برقرار خواهد شد.» معاون وزیر راه و شهرسازی، در بخش دیگری از سخنان خود، استفاده از توانمندی و ظرفیت های موجود بخش خصوصی برای شناسایی ظرفیت های تجاری کشورهای همسایه و منطقه را از دیگر برنامه های کارگروه ترانزیت و سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای دانست و افزود: «طی هماهنگی های بعمل آمده با مسئولان بازرگانی و تجاری کشور و همچنین تشکلهای صنفی حمل و نقل بین المللی و مطالعات انجام یافته، مقرر است از فرصت های

بسیار خوب تولید محصولات کشاورزی و صنعتی در کشورهای بالادستی و کشورهای متقاضی مصرف کننده در پایین دست، در جهت توسعه ی ترانزیت استفاده ی بهینه به عمل آید و در همین راستا دولت با حمایت های همه جانبه و توجه ویژه به امر ترانزیت، مقرر کرده است که تکمیل و بهسازی زیرساخت های مورد استفاده در ترانزیت با اولویت بندی، در دستور کار دستگاه های ذی ربط قرار گیرد و با تعامل انجام یافته بین دستگاه های مستقر در پایانه های مرزی، همسان سازی ساعات کار در مبادی ورودی و خروجی و انطباق با کشورهای همسایه، انتظار می رود امر جابه جایی کالاهای ترانزیتی از سرعت قابل توجهی برخوردار شود.»

این گزارش اضافه می کند، در ادامه ی این نشست، «عبدالعلی صاحب محمدی»، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، با اشاره به برنامه های این شرکت در راستای توسعه ی خطوط زیرساختی راه آهن در مسیرهای ترانزیتی و برقراری ارتباط با کشورهای همسایه به ویژه آسیای میانه، از آمادگی کامل این شرکت برای افزایش سهم ترانزیت ریلی خبر داد و افزود: «با تکمیل خط آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا و اتصال شبکه ی ریلی جمهوری اسلامی ایران به کشور آذربایجان، امید است مسیر فعالی در کریدور شمال - جنوب برقرار شود و شرکت راه آهن نیز، با افزایش ناوگان و واگن های مناسب باری، برای ایجاد ظرفیت های جدید ترانزیتی تلاش می کند.»

در بخش دیگری از این نشست، «عباس قبادی»، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و مدیرعامل شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران، حجم رو به رشد تولید غلات در کشورهای همسایه ی شمالی جمهوری اسلامی ایران را به منزله ی امتیاز بزرگی در عملکرد ترانزیت کشور ارزیابی کرد و با توجه به تقاضا و استقبال کشورهای حاشیه ی خلیج فارس برای مصرف

آغاز بهره‌برداری از پروژه‌های عمرانی، دریایی و آموزشی به ارزش ۱۲ میلیارد تومان در بندر چابهار

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی:

دولت برای رونق اقتصادی چابهار برنامه دارد



برخورداری از موقعیت و پتانسیل‌هایی که داشته و دارد، می‌توانست و می‌تواند بیش از این در روند حمل‌ونقل بین‌المللی نقش داشته باشد.»

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، با بیان این‌که خلیج چابهار همواره به عنوان نقطه‌ی امن دریانوردی شناخته شده است، تنها راه برون‌رفت از این وضعیت را توسعه‌ی هرچه سریع‌تر فعالیت‌های عمرانی و ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای رونق اقتصادی این منطقه دانست.

بندر چابهار: دروازه‌ی توسعه‌ی محور شرق
معاون وزیر راه و شهرسازی، با اشاره به برنامه‌ی دولت برای توسعه‌ی محور شرق و اعلام این مهم که این طرح، استان‌های شرقی و جنوب شرقی را تحت پوشش قرار می‌دهد، تأکید کرد: «دروازه‌ی توسعه‌ی محور شرق، بندر

بندر چابهار و راهکار رونق توسعه‌ی فعالیت‌های اقتصادی سواحل

به گفته‌ی «مهندس صدر»، بندر چابهار به دلیل واقع شدن در ساحل دریای عمان، از موقعیت ممتازی برخوردار است و می‌توان با طی یک خط مستقیم از این بندر، به راحتی تا قطب جنوب سفر کرد.

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، نزدیکی به آب‌های آزاد و بین‌المللی را یکی دیگر از امتیازات بندر اقیانوسی چابهار برشمرد و در تحلیل ریشه‌های فقر و توسعه‌نیافتگی این منطقه اظهار کرد: «در گذشته، سیاست‌های استعماری مانع رشد و توسعه‌ی استعدادهای این منطقه شده و آن را به «منطقه‌ی اقتصاد سوخته» تبدیل کرده است. استعمارگران با ایجاد ناامنی و جریان‌های حاشیه‌ای، مانع اجرای فعالیت‌های اقتصادی و توسعه‌ی این در این منطقه بودند؛ درحالی‌که بندر چابهار به دلیل

پروژه‌های آموزشی، عمرانی و دریایی، به ارزش ۱۲ میلیارد تومان، با حضور مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در بندر چابهار افتتاح شد.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، «مهندس سید عطاءاله صدر» در سفر دوازده روزه به بندر چابهار، ضمن شرکت در مراسم آغاز بهره‌برداری از ۲ باب دبیرستان ۱۲ کلاسه‌ی دخترانه و پسرانه با زیربنایی معادل هزار و ۷۷۰ مترمربع و با اعتبار ۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال واقع در کوی بندر، بهره‌برداری از اسکله‌ی شناور تجسس و نجات دریایی به طول ۲۰ متر و عرض ۲/۵ متر با اعتبار ۱ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال و تجهیزات مقابله با آلودگی دریا با هزینه‌ی ۴ میلیارد یورو حضور یافت. وی همچنین، از پروژه‌های احداث سردرب بندر شهید کلانتری و پایانه‌ی شهید کلانتری و تأسیسات زیردریایی بندر شهید کلانتری با اعتبار ۴۳ هزار میلیون ریال، بازسازی سردرب شمالی بندر شهید بهشتی با اعتبار ۲۵۰۰ میلیون ریال و طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی بازدید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی، همچنین در این سفر، با مسئولان محلی و مقامات استان سیستان و بلوچستان دیدار و گفت‌وگو کرد.

را فراهم آورند. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که سازمان بنادر و دریانوردی در بندر چابهار، توسعه‌ی ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های لازم را در دست اجرا دارد و تخفیف‌های موردنیاز را برای فعالیت‌های اقتصادی وضع کرده است، این اقدامات را در چارچوب مأموریت‌های این سازمان توصیف کرد. ■



و نصب سیستم‌های مورد نظر، دما، جریان، امواج و کل شاخص‌های اقیانوسی دریای عمان اندازه‌گیری می‌شود.

وی اضافه کرد: «با اجرای مانیتورینگ سواحل و امواج اقیانوسی در منطقه‌ی چابهار، سازمان بنادر و دریانوردی موفق به اندازه‌گیری شاخص‌های اقیانوسی و جریان‌های دریایی در این منطقه شد. این امکان به سازمان بنادر در جهت پیش‌بینی طوفان چند سال گذشته‌ی «گونو» قبل از وقوع و جلوگیری از شدت خرابی در سواحل و اماکن مسکونی چابهار کمک شایانی کرد.»

«مهندس صدر»، ایمنی دریانوردی و ایمنی سواحل را یکی دیگر از وظایف و مأموریت‌های سازمان بنادر و دریانوردی در کنار توسعه‌ی سواحل عنوان کرد.

حمایت سازمان بنادر از توسعه‌ی صنعت گردشگری و سفرهای دریایی در سواحل چابهار

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، در بخش دیگری از سخنان خود، «توسعه‌ی مسافرت‌های دریایی» را از دیگر برنامه‌های توسعه‌ی دولت در سواحل چابهار دانست و از آمادگی این سازمان در راستای حمایت از توسعه‌ی صنعت گردشگری دریایی در چابهار خبر داد.

بنا بر اعلام «مهندس صدر»، موقعیت خاص جغرافیایی و تنوع آب‌و‌هوا در سواحل چابهار، رونق گردشگری در این منطقه را در برخواهد داشت.

مزیت‌های الحاق بندر چابهار به منطقه‌ی آزاد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در ادامه با اشاره به الحاق بندر چابهار به منطقه‌ی آزاد، این امر را فرصت بسیار مناسبی برای سرمایه‌گذاران دانست و درباره‌ی مزیت‌های الحاق بندر به منطقه‌ی آزاد گفت: «معافیت ۲۰ ساله‌ی مالیاتی سرمایه‌گذاری، ورود و خروج آسان کالا، گشایش اعتبار و همچنین، انجام صادرات مجدد و ایجاد ارزش افزوده از جمله مزایای منطقه‌ی آزاد بندری چابهار قلمداد می‌شود.»

لزوم معرفی گسترده‌ی مزیت‌های سرمایه‌گذاری در چابهار

به گفته‌ی «مهندس صدر»، معافیت مالیاتی و تخفیف ۲۰ درصد سود بازرگانی، فرصت طلایی برای چابهار به وجود آورده و زمینه‌های توسعه‌ی شتابنده‌ی این بندر را فراهم کرده است.

مدیرعامل سازمان بنادر، از مسئولان محلی و استانی خواست تا به اطلاع‌رسانی گسترده درباره‌ی این ظرفیت‌ها بپردازند و زمینه‌ی جذب بازرگانان و فعالان اقتصادی به این بندر

چابهار است. چراکه دسترسی به دریا، ترانزیت آسان و مناسب به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان را فراهم می‌کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه‌ی بندر شهید بهشتی در چابهار را یکی از طرح‌های بزرگ توسعه‌ی دولت خدمتگزار دانست و ادامه داد: «با اجرای این طرح در مرحله‌ی اول، ظرفیت بندر به ۶ میلیون تن افزایش می‌یابد و از این مقدار حدود ۳۰ درصد برای ظرفیت ترانزیتی به کشورهای شمال شرقی ایران در نظر گرفته شده است.»

«مهندس سید عطاءالله صدر» با اشاره به تأکیدات مقام معظم رهبری مبنی بر استفاده‌ی حداکثری از ظرفیت‌های اقتصادی سواحل دریای عمان و احیای مجدد این منطقه، توسعه‌ی بندر شهید بهشتی و احداث موج‌شکن‌های چندمنظوره در سواحل دریای عمان را به عنوان اولویت‌های سازمان بنادر و دریانوردی و در راستای سیاست‌های ابلاغی معظم له قلمداد کرد.

به گفته‌ی این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی، طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی با اعتبار ۳۴۲ میلیون دلار توسط قرارگاه خاتم الانبیا (ص) به عنوان پیمانکار و به صورت EPCF در دست انجام است.

وی با اشاره به احداث موج‌شکن بندر شهید بهشتی، درباره‌ی مزیت این موج‌شکن گفت: «با پایان این پروژه به عنوان بخشی از طرح توسعه‌ی چابهار، هم‌اکنون خلیج چابهار به یک خلیج آرام تبدیل شده و جلوی تلاطم‌های دریایی ناشی از وزش بادهای موسمی در فصل مونسون را به‌طور کامل گرفته است.»

احداث بندر کوچک چندمنظوره‌ی مردمی

معاون وزیر راه و شهرسازی، توسعه‌ی سواحل و احداث بندر کوچک چندمنظوره را یکی دیگر از اقدامات توسعه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی در بندر چابهار برشمرد و خاطر نشان کرد: «برای احیای مجدد سواحل دریای عمان، ۱۹ نقطه شناسایی شده است که عملیات اجرایی آن به‌زودی آغاز می‌شود.

به گفته‌ی «مهندس صدر»، برای احداث بندر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوبی کشور، تقریباً در هر ۱۰ کیلومتر یک نقطه شناسایی شده که در چابهار مرحله‌ی مطالعات این پروژه توسط پیمانکار در دست انجام است.

اندازه‌گیری مشخصه‌های اقیانوسی دریای عمان

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مانیتورینگ سواحل، امواج و جریان‌های دریایی در منطقه‌ی دریایی عمان را از دیگر اقدامات اساسی این سازمان جهت اندازه‌گیری و پایش شاخص‌های تأثیرگذار بر جریان‌های دریایی در منطقه دانست. به گفته‌ی «مهندس صدر»، با انجام مانیتورینگ



مهندس سید عطاء اله صدر در بندر چابهار تشریح کرد:

روش‌های ساخت و تجهیز بندر شهید بهشتی

به رغم مشکلات ناشی از تحریم و فراهم نشدن فاینانس خارجی برای ادامه‌ی اجرای پروژه طرح توسعه‌ی بندر چابهار و توقف اجرای دایک و لای روبی به منظور انتقال مرجان‌ها، توسعه‌ی بندر شهید بهشتی چابهار از محل ۱۵ درصدی منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی، در حدود ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، پیشرفت ۸۰ درصدی اطلاع‌دهی موج‌شکن، آغاز احداث اسکله‌ی بلوکی و آماده‌سازی دایک‌ها، از جمله اقداماتی است که در بندر چابهار صورت گرفته است. در نتیجه‌ی این عملیات، ساختمان بندر حدود ۴۵ درصد پیشرفت داشته و کل پروژه از پیشرفت حدود ۲۰ درصدی برخوردار شده است.

مجری طرح توسعه‌ی بندر شهید بهشتی معتقد است که مشکل قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) هرگز فنی نیست و این مجموعه آمادگی کامل دارد که در صورت تأمین مالی کل پروژه، آن را به سرعت به پایان برساند.

به گفته‌ی «دکتر سعید خدادادی»، تا زمان تخصیص اعتبار، عملیات احیای اراضی و لای‌روبی انجام می‌شود. در حال حاضر، عملیات احداث موج‌شکن تا ۸۰ درصد پیشرفته داشته، دایک در مراحل پایانی قرار دارد و ساخت اسکله نیز با روند مطلوبی در دست انجام است.

سهام‌بازار، ایجاد ظرفیت

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در تشریح چگونگی تکمیل و تجهیز بندر چابهار به خبرنگاران گفت: «برای این منظور، دو روش کار وجود دارد. یکی این‌که بندر توسط سازمان بنادر و دریانوردی (دولت) ساخته و تجهیز شود و با انجام مزایده، پورت اپراتور انتخاب شود که این روش معمول است.

مطابق شیوه‌ی دوم که هم‌اکنون در بندر شهید رجایی در پیش گرفته شده است، پس از انجام مزایده‌ی اپراتوری، بخشی از سرمایه توسط خود اپراتور فراهم می‌شود و در قالب قرارداد، تجهیزات موردنیاز بندر را نیز تأمین می‌کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی در این نشست خبری، از اعلام آمادگی کشورهای منطقه برای سرمایه‌گذاری در ساخت و توسعه‌ی بندر چابهار خبر داد و اعتبار لازم برای ساخت این بندر را ۳۴۲ میلیون دلار برآورد کرد که با پایان مرحله‌ی اول توسعه، ظرفیت بندر به ۶ میلیون تن افزایش می‌یابد.

به گفته‌ی «مهندس سیدعطاء اله صدر»، برای سازمان بنادر و دریانوردی تنها ایجاد ظرفیت ملاک نیست، بلکه چنانچه یک خط کشتیرانی با سهم بازار قابل توجه به منظور سرمایه‌گذاری در بندر چابهار متقاضی باشد، می‌تواند با ایجاد ایستگاهی برای ترانزیت و ترانزیت، از این ظرفیت‌ها به‌طور مطلوب استفاده کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه‌ی سخنان خود نتیجه‌گیری کرد: «از این دو روش، طبیعی است که روش ایجاد و استفاده از سهم بازار برای سازمان بنادر دارای اولویت است.»

پروژه‌ی توسعه‌ی چابهار، متضمن انتقال مرجان‌هاست

«مهندس صدر» با بیان این‌که احداث موج‌شکن بندر شهید بهشتی در آخرین مرحله‌ی اجرای عملیات قرار دارد، درباره‌ی شرایط کنونی طرح توسعه اظهار داشت: «چنانچه دایک بندر بسته شود و عملیات لای‌روبی برای استحصال و احیای اراضی صورت بگیرد، زمینه‌ی تشکیل پایانه‌ی کانتینری بندر فراهم می‌شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر اضافه کرد: «ادامه این فرآیند، مستلزم انتقال مرجان‌ها است که امید است سازمان محیط زیست هرچه سریع‌تر مرجان‌ها را به نقطه‌ی موردنظر انتقال دهد.»

وی تأکید کرد: «سرعت انتقال مرجان‌ها بسیار حایز اهمیت است و با اقدامات انجام‌شده برای پیشرفت پروژه، تأخیر در جابه‌جایی مرجان‌ها پذیرفتنی نخواهد بود.»

احداث بندر کوچک چندمنظوره در سواحل دریای عمان

معاون وزیر راه و شهرسازی، در پاسخ به این

پرسش که تازه‌ترین تصمیم دولت مبنی بر محرومیت‌زدایی در منطقه‌ی چابهار چیست؟ از ساخت موج‌شکن‌های چندمنظوره در سواحل دریای عمان خبر داد و خاطر نشان کرد: «به‌جز توسعه‌ی محور شرق و ساخت و تجهیز بندر چابهار که از مصوبات دور اول سفرهای استانی دولت محسوب می‌شود، توسعه‌ی سواحل چابهار و ایجاد بندر کوچک چندمنظوره در این منطقه نیز، در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد که در نهایت، باعث رونق اقتصادی منطقه خواهد شد.»

به گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر، برای توسعه‌ی سواحل کشور در دریای عمان، ۱۹ نقطه به‌منظور احداث بندر مردمی شناسایی شده است که به‌زودی عملیات اجرایی آن آغاز می‌شود.

راه‌آهن، مزیت جدید بندر چابهار

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این‌که مطلب که بیش از ۹۰ درصد واردات و صادرات کشور از طریق بندر انجام می‌شود، توسعه‌ی بندر چابهار را وابسته به توسعه‌ی شبکه‌ی ریلی ندانست، بلکه آن را به‌منزله‌ی مزیتی در کنار توانایی این بندر و وجود شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای عنوان کرد.

به گفته‌ی «مهندس صدر»، در حال حاضر عملیات حمل‌ونقل جاده‌ای بدون هیچ مانعی در بندر چابهار در جریان است و اضافه شدن راه‌آهن و فرودگاه



راه اندازی شده است. در حال حاضر، گسترده‌ی آب‌های تحت حاکمیت کشور، با سیستم V.T.S کنترل می‌شود.

«مهندس صدر» این را هم اضافه کرد که سیستم‌های مخابراتی نیز، به صورت یکپارچه در همه‌ی بنادر، با امواج و فرکانس‌های MF و HF فعال هستند.

سیستم جامع دریایی

مدیرعامل سازمان بنادر، همچنین از راه‌اندازی سیستم جامع دریایی در بنادر خبر داد و افزود: «همه‌ی امور شناورها از لحظه‌ی ورود به لنگرگاه تا خروج از لنگرگاه، تحت پوشش خدمات این سیستم قرار دارد.»

انجام امور مربوط به بندر به وسیله‌ی

سیستم تک‌پنجره

به‌کارگیری سیستم تک‌پنجره، یکی دیگر از اقدامات نرم‌افزاری سازمان بنادر قلمداد می‌شود که در حال حاضر با هماهنگی گمرک، در بنادر کشور در حال انجام است. «مهندس صدر» درباره‌ی ویژگی این سیستم اظهار داشت: «این سیستم به مشتریان بنادر امکان آن را می‌دهد که با کم‌ترین زمان مراجعه‌ی حضوری، از خدمات راه دور استفاده کنند و همه‌ی کارهای مربوط به بندر را با مراجعه به یک پیشخوان انجام دهند.»

آموزش دریانوردان با پیشرفت‌مترین

سیستم شبیه‌ساز

به‌گفته‌ی معاون وزیر راه و شهرسازی، آموزش دریانوردان در سازمان بنادر و دریانوردی با کمک پیشرفته‌ترین سیستم شبیه‌ساز صورت می‌گیرد. بنا بر اعلام مدیرعامل سازمان بنادر، سیستم سیمولاتور آموزش دریانوردان، اخیراً به‌روزرسانی شده و روند و نتایج آموزش‌های دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی، طی بازدید گروه ممیزی سازمان جهانی دریانوردی، مورد تأیید این گروه قرار گرفته است. ■

قوانین حاکم بر سرزمین اصلی انجام شود و باید مجوزهای لازم از مراجع ذی‌ربط اخذ شوند. اما در مناطق آزاد، همه‌ی این موارد به مدیریت منطقه‌ی آزاد بستگی دارد که چگونه امر سرمایه‌گذاری را تسهیل می‌کند و استفاده‌ی بهینه از مزایای تجارت آزاد را فراهم می‌آورد.»

۲۰ سال معافیت مالیاتی برای سرمایه‌گذاران در بندر چابهار

به‌گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر، در حال حاضر سرمایه‌گذاری در بندر چابهار، از مزیت ۲۰ سال معافیت مالیاتی برخوردار است و هر گونه سرمایه‌گذاری به‌منظور ورود کالا با برخورداری از مزیت‌های منطقه‌ی آزاد، خارج از تشریفات و مقررات بازرگانی و مقررات الزامی در سرزمین اصلی انجام می‌شود.

اجرای ۱۰۲ پروژه‌ی توسعه‌ای در سال جهاد اقتصادی

معاون وزیر راه و شهرسازی، در بخش دیگری از این نشست خبری، با بیان این که در سال جاری، تعداد ۱۰۲ پروژه‌ی توسعه‌ای در بنادر کشور به بهره‌برداری می‌رسد، اظهار داشت: «با اعلام سال جهاد اقتصادی توسط مقام معظم رهبری، پروژه‌های سال آینده‌ی سازمان بنادر نیز، با رویکرد جهاد اقتصادی در برنامه‌های کاری این سازمان قرار گرفت.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مجموع پروژه‌های این سازمان در سال جهاد اقتصادی را ۱۰۲ پروژه برشمرد که با اعتبار ۷۵۰ میلیارد تومان به بهره‌برداری می‌رسد.

به‌گفته‌ی معاون وزیر راه و شهرسازی، روند پیشرفت این پروژه‌ها به صورت هفتگی کنترل می‌شود.

توسعه‌ی نرم‌افزاری بنادر در کنار توسعه‌ی

فیزیکی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در پاسخ به این پرسش که این سازمان در بخش نرم‌افزاری چه برنامه‌هایی دارد؟ گفت: «سازمان بنادر به موازات توسعه‌ی فیزیکی و تجهیزات بندری، از امکانات نرم‌افزاری مطلوبی برای افزایش ظرفیت‌ها و قابلیت‌های حمل‌ونقل دریایی بهره می‌برد.»

«مهندس صدر» ادامه داد: «این امکانات که به‌طور عمده با هدف ارائه‌ی خدمات بهتر و سریع‌تر به شناورها و مشتریان ایجاد می‌شود، در نهایت با تأثیرگذاری بر کاهش حضور فیزیکی نیروی انسانی در روند تخلیه و بارگیری از لنگرگاه تا فنس گمرک، سبب افزایش بهره‌وری بنادر کشور شده است.»

هدایت کشتی‌ها با سیستم V.T.S

به‌گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر، سیستم V.T.S، یکی از قابلیت‌های نرم‌افزاری سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می‌شود که با هدف هدایت کشتی‌ها در بنادر کشور، از جمله بنادر جنوب

در پس کرانه‌ی این بندر، در راستای افزایش توان و پشتیبانی لجستیک منطقه است. وی در ادامه، با بیان ویژگی‌های حمل‌جاده‌ای، به مزیت انتخابی بودن و حمل مبدأ - مقصد اشاره کرد و قابلیت‌های راه‌آهن را «حمل انبوه»، «مصرف سوخت ارزان» و «قیمت تمام‌شده‌ی ارزان‌تر» برشمرد.

بندر گوادر پاکستان نمی‌تواند جایگزین بندر چابهار شود

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، درباره‌ی توسعه‌ی بندر گوادر پاکستان در مجاورت بندر چابهار، پیشرفت این بندر پاکستانی را تهدیدی در راستای جایگزینی بندر چابهار ندانست و افزود: «رقابت در این منطقه، از نوع رقابت ترانزیتی است و پاکستان برای تحقق این هدف، با مشکلات خاص روبه‌رو است. با این وجود، در حال حاضر شبکه‌ی راه‌های کشور در منطقه‌ی شرق کشور فعال است و ارتباط تجاری بین کشورهای هم‌جوار به‌طور مستمر ادامه دارد.»

«مهندس صدر» تأکید کرد که در حال حاضر، بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر، عملیاتی است، به طوری که بار و کالا از این بندر به کشور افغانستان حمل می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی، این مهم را هم یادآوری کرد که بنیادینسبت به فعالیت‌های این بندر پاکستانی بی‌توجه بود، زیرا به‌طور قطع، بندر گوادر به‌منظور تحقق اهداف مشخصی ساخته شده است و پاکستان در این مرحله نیازهای خود را تأمین می‌کند.

«مهندس صدر» در ارتباط با تحقق اهداف دولت در بندر چابهار توضیح داد: «سازمان محوری کشور و دولت در بندر چابهار، بر تسهیل امر ترانزیت است. بدین ترتیب توسعه‌ی فعالیتهای بانکی و گمرکی و رونق تجارت و در نهایت، سبب کاهش قیمت تمام‌شده‌ی کالا می‌شود که مورد توجه بازرگانان و صاحبان کالا است.»

مزیت‌های الحاق بندر چابهار به منطقه‌ی آزاد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اعلام این که تسری اجرای قوانین مربوط به مناطق آزاد تجاری - صنعتی به مناطق بندری، یکی از پارامترهای بسیار مهم برای فعال‌تر کردن بنادر است، گفت: «در حال حاضر برخی بنادر تجاری کشور، به صورت مناطق ویژه‌ی اقتصادی اداره می‌شوند، مانند: بندر شهید رجایی، نوشهر، امام خمینی، بوشهر و امیرآباد و بندر آزاد نیز، عبارت‌اند از خرمشهر، آبادان، انزلی و چابهار.»

به‌گفته‌ی «مهندس صدر»، با الحاق بندر به منطقه‌ی آزاد، بندر تحت مدیریت سازمان بنادر و طبق قانون مناطق آزاد اداره می‌شود که از مزیت‌های منطقه‌ی آزاد، می‌توان به موارد مهمی از جمله «معافیت‌های مالیاتی برای سرمایه‌گذاری» و «تسهیل قوانین سرمایه‌گذاری» اشاره کرد.

مدیر کل سازمان بنادر اضافه کرد: «سرمایه‌گذاری در مناطق ویژه‌ی اقتصادی، دقیقاً باید منطبق با

مبانی قانونی سهم حمل و نقل ریلی شرایط منطقه‌ای و الزامات عمومی

انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران

الزامات قانونی

در ابلاغ سیاست‌های کلی حمل و نقل (بهمن ماه ۱۳۷۹) و در بند ۱ آن، اشاره به ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم با اولویت حمل و نقل ریلی شده است. نزدیک به ۷ سال طول کشید تا مجلس شورای اسلامی، مقوله‌ی هدف‌گذاری کمی برای تعیین سهم حمل و نقل ریلی را به صورت قانون تصویب کند. در ماده‌ی ۶ قانون توسعه‌ی حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت (مصوب آذرماه ۱۳۸۶) اشاره شده است که:

«دولت موظف است با اولویت حمل و نقل ریلی به‌گونه‌ای اقدام نماید که سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی بار و مسافر در حمل و نقل برون‌شهری، بر مقادیر جدول شماره‌ی ۱ این قانون منطبق شود.» بر اساس این جدول، می‌بایست به نحوی عمل می‌شد که در پایان امسال (۱۳۹۰) به سهم ۳۰ و ۱۸ درصدی در عرصه‌ی حمل بار و مسافر توسط سیستم ریلی می‌رسیدیم. اما طبق ماده‌ی ۱۶۲ قانون برنامه‌ی پنجم توسعه (مصوب دی ماه ۱۳۸۹)، اجرای قانون توسعه‌ی حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت نیز تا پایان برنامه‌ی پنجم (۱۳۹۴) تمدید شده است. بنابراین می‌توان تکلیف قانونی مذکور در افزایش سهم حمل و نقل ریلی را به شرح جدول (۱) مشخص کرد:

در قانون مذکور، واژه‌ی «سهم» و «روش محاسبه‌ی آن» مشخص نشده است. ضروری است، به‌منظور عدم برداشت متفاوت از متن قانون توسط دست‌اندرکاران اجرایی و نظارتی، تعریف واژه‌ی «سهم» به‌همراه «روش محاسبه‌ی آن» مشخص شود تا مبنای یکسانی نزد واحدهای اجرایی و نظارتی فراهم آید. بدیهی است پس از طی این مرحله، لازم است مسئولان بخش ریلی برون‌شهری کشور، برنامه‌ی جامعی را برای دست‌یابی به اهداف کمی تعیین‌شده توسط قانون‌گذار به مرحله‌ی اجرا بگذارند.

واضح است که قید موظف بودن دولت در رسیدن به سهم ۳۰ و ۱۸ درصدی تا سال ۱۳۹۴، یک امر حیاتی است و باید زمینه‌های اجرایی آن، بدون فوت وقت، توسط مسئولان مربوطه محقق شود و بیش از این، عقب‌ماندگی‌ها انباشت نشود. در این جهت اشاره می‌شود که کره‌ی جنوبی، برنامه‌ی دست‌یابی به سهم ۱۷ و ۱۹ درصدی حمل مسافر و بار ریلی خود را تا سال ۲۰۳۰ میلادی تدوین کرده است. ترکیه نیز، برنامه‌ریزی به‌منظور برخورداری از سهم ۱۵ و ۲۰ درصدی خود در زمینه‌ی حمل مسافر و بار ریلی را تا

سال ۲۰۳۵ میلادی آغاز کرده است. در گزارش مربوط به بیلان حمل و نقل ۲۰۵۰ اروپا، انتشار یافته از سوی کمیسیون اروپا، اشاره به انتقال ۳۰ درصد حمل و نقل جاده‌ای با مسافت بالاتر از ۳۰۰ کیلومتر به حمل و نقل توسط ریل یا راه‌های آبی تا سال ۲۰۳۰ و ۵۰ درصد تا سال ۲۰۵۰ میلادی شده و همچنین، خواسته شده است که شبکه‌ی راه‌آهن تندر و مسافری اروپا تکمیل شود؛ به طوری که بیش‌تر عملیات حمل و نقل مسافری، به وسیله‌ی سیستم ریلی انجام پذیرد.

بخش ریلی - باری در کشورهای پیشرفته‌ای مانند آمریکا، روسیه، چین، استرالیا و اتحادیه‌ی اروپا، سهم قابل توجهی از حمل و نقل را به عهده دارد. هم‌اکنون سهم حمل و نقل ریلی - باری (با لحاظ آبراهه‌های داخلی و لوله‌گذاری‌ها) در چین، حدود ۵۳ درصد، در آمریکا و استرالیا حدود ۴۰ درصد، و در روسیه و اتحادیه‌ی اروپا حدود ۱۵ درصد است.

سهم ریلی در حمل و نقل بار و مسافر

اولین قدم در اجرای قانون فوق، آگاهی از وضعیت فعلی سهم حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی بار و مسافر است. بر طبق گزارش‌های معتبر بین‌المللی، لازم است سنجش بر حسب مقادیر «مسافر - کیلومتر» و «تن - کیلومتر» برای بخش مسافر و بار صورت گیرد. به‌علاوه، در حمل و نقل باری نیز، لازم است حمل و نقل لوله‌ای در نظر گرفته شود.

طبق جدول (۲)، برآوردی از وضعیت سهم حمل و نقل ریلی در بخش بار برای



جدول (۱) بخشی از ماده‌ی ۶ قانون توسعه‌ی حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت، با توجه به تمدید قانون طبق ماده‌ی ۱۶۲ برنامه‌ی پنجم

شرح	انتهای سال				
	۱۳۹۴	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰
سهم حمل و نقل ریلی در حمل کالا (درصد)	۳۰	۲۳	۱۷	۱۲	۷,۱
سهم حمل و نقل ریلی در حمل مسافر (درصد)	۱۸	۱۳	۹	۶	۴

جدول (۲) برآورد سهم حمل و نقل ریلی بار، از شیوه‌های جاده‌ای، ریلی و لوله‌ای در سال‌های گذشته

عنوان	واحد سال	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸
تخمین کالای حمل شده جاده‌ای	میلیارد تن - کیلومتر	۹۶	۱۰۳	۱۱۰	۱۱۷	۱۳۲	۱۴۵	۱۵۳	۱۷۲	۱۸۷	۱۹۹	۲۰۴
عملکرد حمل بار خالص ریلی	میلیارد تن - کیلومتر	۱۴,۱	۱۴,۲	۱۴,۶	۱۵,۸	۱۸,۰	۱۸,۲	۱۹,۱	۲۰,۵	۲۰,۲	۲۰,۵	۲۰,۲
مجموع عملکرد لوله‌ای حمل نفت خام و فراورده‌های نفتی	میلیارد تن - کیلومتر	۴۷,۷	۴۹,۰	۵۰,۷	۴۹,۶	۴۹,۶	۵۰,۹	۵۲,۴	۵۲,۷	۵۲,۴	۵۵,۸	۵۵,۸
برآورد سهم بار ریلی از شیوه‌های فوق	درصد	۸,۹	۸,۵	۸,۳	۸,۷	۹,۰	۸,۵	۸,۵	۸,۴	۷,۸	۷,۵	۷,۲

جدول ۳) برآورد سهم حمل و نقل ریلی مسافر، از شیوه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی در سال‌های گذشته

عنوان	واحد سال	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸
تخمین مسافر حمل شده جاده ای	میلیارد نفر - کیلومتر	۸۴	۸۸	۸۶	۸۷	۹۴	۹۹	۱۰۰	۱۰۳	۱۰۶	۱۱۳	۱۱۷
عملکرد حمل مسافر ریلی برون شهری	میلیارد نفر - کیلومتر	۶,۵	۷,۱	۸,۰	۸,۶	۹,۳	۱۰,۰	۱۱,۱	۱۲,۵	۱۳,۹	۱۵,۳	۱۶,۸
برآورد حمل مسافر هوایی داخلی	میلیارد نفر - کیلومتر	۶,۱	۵,۸	۶,۳	۶,۱	۶,۵	۶,۹	۷,۷	۹,۱	۹,۱	۹,۳	۹,۰۶
بر آورد سهم مسافر ریلی از شیوه های فوق	درصد	۶,۷	۷,۱	۸,۰	۸,۴	۸,۵	۸,۷	۹,۴	۱۰,۰	۱۰,۸	۱۱,۲	۱۱,۸

توسعه راه آهن در کشورهای شور ای همکاری خلیج فارس و ترکیه

مرکز آمار و تحقیقات امارات، در گزارشی اعلام کرده است که کشورهای عربی حوزه خلیج فارس برای ایجاد شبکه‌ی ریلی خود در بخش حمل و نقل تا سال ۲۰۲۰ میلادی بیش از ۱۲۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خواهند کرد. ترکیه در مارس ۲۰۰۹ میلادی، اولین خط ریلی تندرو قطارهای مسافری با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت را افتتاح کرده است. این کشور قصد دارد تا سال ۲۰۲۳ میلادی، با سرمایه‌گذاری حدود ۲۳ میلیارد دلار، میزان خطوط ریلی تندرو مسافری خود را به حدود ۴۰۰۰ کیلومتر برساند.

انزاملات عمومی

بررسی‌ها نشان می‌دهد:

به‌ازای هر واحد حمل برابر (جمع جبری مسافر - کیلومتر و تَن - کیلومتر) تعداد کشته شده‌گان جاده‌ای ایران، حداقل ۳ برابر متوسط این تلفات در کشورهای اتحادیه‌ی اروپا است. از طرف دیگر برآوردها نشان می‌دهند که سالانه ۷ درصد از تولید ناخالص ملی، در تصادفات جاده‌ای برون‌شهری و درون‌شهری از بین می‌رود که میزان تقریبی آن در سال ۱۳۹۰، حدود ۲۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود. به عبارت دیگر ضرر و خسارات ناشی از تصادفات رانندگی در ایران، تقریباً با رشد اقتصادی سالانه‌ی کشور برابری می‌کند.

از طرف دیگر:

— هزینه‌های خارجی (ناپیدا) حمل بار و مسافر از طریق ریل، حداقل ۳ تا ۴ برابر کم‌تر از سیستم جاده‌ای است.

— به‌ازای واحد حمل برابر، سیستم ریلی ایران بیش از ۲۰ برابر از سیستم جاده‌ای امن‌تر بوده است.

— گزارش UIC نشان می‌دهد که مصرف سوخت سیستم ریلی، بین ۲ تا ۵ برابر کم‌تر از سیستم جاده‌ای، به‌ازای واحد حمل برابر است.

بنابراین منافع درازمدت کشور حکم می‌کند که همه‌ی سعی و تلاش مسئولان و دست‌اندرکاران این صنعت در جهت توسعه‌ی سیستم ریلی درون و برون‌شهری، با نگاهی جامع و ملی به کار گرفته شود و بدون هر گونه حساسیت‌های نادرست و تنگ‌نظری و بدون در نظر گرفتن شرایط حفظ و نگهداری قدرت در دستگاه‌های اجرایی، توانایی‌ها و قابلیت‌های بخش خصوصی در عرصه‌ی تولید خدمات و تجهیزات و تصمیم‌گیری را به کار گرفت و به مدیران آن، اطمینان داد که در راه توسعه‌ی کشور، نقش ویژه‌ی دارند و حاشیه‌ی سودآوری آنان برای ادامه‌ی فعالیت‌ها و تولید خدمات، تأمین می‌شود؛ زیرا تا این مهم صورت نپذیرد، بی‌تردید شرایط مساعد و بهینه‌ای نصیب صنعت حمل و نقل کشور، به‌ویژه در بخش ریلی نخواهد شد و این تجربه‌ای است که کشورهای برتر جهان، آن را پشت‌سر گذاشته‌اند.

در نهایت، مجلس و دولت برای رسیدن به اهداف مورد نظر در سند چشم‌انداز، باید بدون تعلل و فوت وقت، با تعیین الزامات کمی و کیفی اجرای مفاد قانونی و هرچه تکلیفی شدن قانون در روند اجرا و مشخص کردن دستگاه نظارت غیردولتی که ارزیابی واقعی بر روند اقدامات و مناسبات داشته باشد، برای تأمین شرایط منطقی انتظارات مندرج در سند چشم‌انداز، بیش‌تر از پیش بکوشند. ■

سال‌های گذشته، با چشم‌پوشی از حمل و نقل هوایی و حمل و نقل دریایی بین بنادر داخلی صورت گرفته است.

بررسی جدول بالا نشان می‌دهد که سهم حمل بار ریلی، از حدود ۸/۹ درصد در سال ۱۳۷۸، به حدود ۷/۲ درصد در سال ۱۳۸۸ کاهش یافته است؛ که اگر مقادیر حمل بار دریایی بین بنادر داخلی و آمار حمل و نقل هوایی نیز لحاظ شود، میزان واقعی سهم حمل و نقل ریلی بار از کل شیوه‌های حمل و نقل کشور در سال ۱۳۸۸، حدود ۷ درصد تخمین زده می‌شود. روند رو به کاهش این سهم، برخلاف تمایل مسئولان کشور، در اولویت حمل و نقل ریلی قرار دارد. البته لازم به بیان است که آمار مربوط به بار جاده‌ای، بر اساس امضای بارنامه‌ای حاصل آمده است و با در نظر گرفتن میزان حمل بدون بارنامه، حدود ۱۰ درصد به این آمار اضافه می‌شود که در این صورت، مجموع حمل و نقل ریلی از کل شبکه‌ی حمل و نقلی، کم‌تر از عدد فعلی خواهد بود.

در بخش مسافری، سهم حمل و نقل ریلی (با چشم‌پوشی از حمل و نقل مسافر دریایی بین بنادر داخلی) طبق جدول (۳)، به تخمین درآمده است:

بررسی جدول بالا نشان می‌دهد که سهم حمل مسافر ریلی، از حدود ۶/۷ درصد در سال ۱۳۷۸، به حدود ۱/۸ درصد در سال ۱۳۸۸ افزایش یافته است.

بنابراین در بخش بار ضروری است ضمن جلوگیری از کاهش بیش از پیش سهم حمل و نقل ریلی، برنامه‌ی عملیاتی لازم به‌منظور افزایش سهم به میزان ۳۰ درصد، توسط مسئولان اجرایی ارائه شود. همچنین، در بخش مسافر تمهیداتی اندیشیده شود، به طوری که رشد نسبتاً مطلوب سالیان گذشته، در سال‌های آینده نیز ادامه یابد.

در بخش حمل کالا، از اصول اصلی در زمینه‌ی انتقال بارها از سیستم جاده‌ای به ریلی، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

— ارائه‌ی قیمت حمل کم‌تر در مقایسه با سیستم جاده‌ای، به صاحبان کالا. لازم است سیستم ریلی با افزایش بهره‌وری، درصد آن برآید تا قیمت‌های حدود ۵۰ تا ۷۰ درصد سیستم جاده‌ای را به مشتریان خود ارائه دهد. اگر سیستم ریلی نخواهد یا نتواند این سطح از قیمت را به صاحبان کالا ارائه دهد، تضمینی برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی بار وجود نخواهد داشت.

— سیستم حمل و نقل ریلی، باید برای صاحبان کالا امکان سرعت حمل و انتقال بالاتر و قابلیت جلب اعتماد بیش‌تری را فراهم آورد. سیستم ریلی، باید راهکارهای اجرایی تحقق عملی این دو موضوع را پیاده‌سازی کند و حتی کار را به جایی برساند که در بعضی از موارد خاص، زمان حمل به وسیله‌ی سیستم ریلی، کم‌تر از سیستم جاده‌ای محقق شود.

افزایش سهم حمل و نقل ریلی، احتیاج به اجرای برنامه‌ی عملیاتی مدون شده‌ای دارد که امید است مورد توجه مسئولان ذی‌ربط قرار گیرد.

همچنین، بنا به استناد سند راهبردی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران که در سخنان مسئولان و دست‌اندرکاران نیز منعکس می‌شود، حدود ۴۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در سیستم راه‌آهن تا پایان برنامه‌ی پنجم توسعه مورد نیاز است که با توجه به محدودیت بودجه‌های دولتی، ایجاد تحول اساسی به‌منظور حضور مؤثر بخش خصوصی برای مدیریت و تأمین سرمایه‌گذاری در این بخش، ضروری به نظر می‌آید.



راهکارهای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جذب بار از بنادر

هاشم کلاتری، مرکز تحقیقات شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران

حایز اهمیت است. از این رو، جمهوری اسلامی ایران با نوار ساحلی گسترده در حاشیه دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و دسترسی به آب های آزاد جهان و همچنین دارا بودن بنادر بزرگ و تجاری، می تواند سهم قابل توجهی در عرصه حمل و نقل منطقه و به پیروی آن، در روند تجارت جهانی به خود اختصاص دهد و علاوه بر آن، کشورهای همسایه، به خصوص کشورهای محصور در خشکی را از این موقعیت ویژه بهره مند سازد.

با نگاهی به عملکرد بنادر مهم دنیا و توجه به روند روبه افزایش سیستم های حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی، می توان دریافت که توسعه ی بنادر، بدون توسعه ی شبکه ی ریلی

امروزه بنادر به عنوان پل ارتباطی مبادله ی کالا در حمل و نقل دریایی و خشکی مورد توجه قرار گرفته اند و از زیربنای اصلی توسعه ی اقتصادی محسوب می شوند. امکان دسترسی به آب های آزاد و ارتباط با بندرگاه های بزرگ، همواره از عوامل مهم و اثرگذار در احیا و رشد تجاری کشورها بوده است.

حمل و نقل دریایی، در اقتصاد دنیا و همچنین در اقتصاد ایران نقش حیاتی دارد؛ به طوری که بیش از ۹۰ درصد از کالاهای تجاری از مسیر بنادر جابه جا می شوند و تقریباً ۹۰ درصد از مجموع واردات و صادرات ایران نیز، از راه بنادر انجام می شود. نقش خدمات حمل و نقل دریایی، به عنوان تسهیل کننده ی عمده ی تجارت جهانی، از دیدگاه اقتصاد ملی

یکی از زیرساخت های مورد نیاز برای توسعه ی هر کشور، شبکه های حمل و نقلی است. اگر بخش حمل و نقل، اعم از ریلی، جاده ای، هوایی و دریایی توسعه یابد، بستر مناسبی برای توسعه ی اقتصاد کشور فراهم می آید. امروزه نقش راه آهن در حمل و نقل ترکیبی و بنادر بسیار مهم است و با توجه به سیاست های دولت در زمینه ی آزادسازی نرخ سوخت، نقش و اهمیت آن، بیش از پیش برجسته خواهد شد. در حال حاضر، میزان سهم حمل و نقل ریلی در بنادر کشور، در حدود ۱۸ درصد است که با توجه به نوع کالا و نیز مسافت طولانی حمل کالاها، بسیار اندک ارزیابی می شود. در این مقاله سعی شده است با تحلیل نقاط قوت، ضعف و بررسی فرصت ها و تهدیدات، راهکارهای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در جذب بار از بنادر کشور مورد کنکاش قرار گیرد. در این مطالعه با استفاده از نظر کارشناسان و متخصصان حمل و نقل و شرکت های حمل و نقلی، ماتریس SWOT در مورد حمل بار از بنادر توسط حمل و نقل ریلی ارائه و استراتژی هایی نیز در خصوص توسعه ی حمل و نقل ریلی در جذب بار از بنادر کشور (در مواردی که امکان تعریف وجود داشته)، نیز پیشنهاد شده است.

رقابت پذیری آن شرکت یا سازمان را کاهش می دهد. چه چیز می تواند بهبود یابد؟ چه چیز به طور نامناسب انجام می شود؟ از انجام چه چیزی می توان اجتناب کرد؟

۳. فرصت (Opportunity)

یک فرصت، نوعی حالت بیرونی است که می تواند به صورت مثبت بر پارامترهای عملکردی شرکت یا سازمان تأثیر بگذارد و مزیت رقابتی را که ایجادکننده اقدامات مثبت در زمان مناسب است، بهبود بخشد. از جمله فرصت های پیش روی یک شرکت یا یک سازمان، می توان به بازارهای توسعه یافته همچون اینترنت و نیز، حرکت به سمت نقاط جدیدی از بازار که سود بیشتری در خود نهفته دارند و یا بازارهای رها شده از سوی رقبا اقتصادی اشاره کرد. در چه جایی با تغییرات مثبت روبه رو هستید؟ چه روندهایی جالب و مورد توجه به نظر می آیند؟

۴. تهدید (Threats)

یک تهدید، نوعی حالت بیرونی است که می تواند به صورت منفی بر پارامترهای

استراتژیک، آنالیز SWOT است، که با مقایسه عوامل داخلی و خارجی با یکدیگر، استراتژی های SO و WO و ST و WT تعیین می شوند. نتیجه گیری حاصل از آنالیز SWOT، شامل موارد زیر است:

- نقاط ضعف باید تحت کنترل باشد تا تبدیل به نقاط قوت شوند.
- سعی کنید نقاط قوت خود را با فرصت های بیرونی همسو کنید.
- زمینه های تهدید باید به زمینه های فرصت تبدیل شوند.

تعاریف

۱. نقاط قوت (Strength)

نقاط قوت یک شرکت یا سازمان، عبارت است از کاربرد موفق یک شایستگی با بهره برداری از یک عامل کلیدی در جهت توسعه رقابت پذیری آن شرکت یا سازمان. مزیت های شما چیست؟ چه کارهایی را به خوبی انجام می دهید؟

۲. نقاط ضعف (Weakness)

نقطه ضعف یک شرکت یا سازمان، عبارت است از کاربرد ناموفق یک شایستگی یا عدم بهره برداری از یک عامل کلیدی که

متصل به آنها از سرعت کمتری برخوردار است. از طرف دیگر، بنادر به عنوان مراکز ورود و خروج عمده کالاهای کشور، پتانسیل های مؤثر و مناسبی در زمینه بازاریابی و جذب بار در اختیار راه آهن قرار می دهند.

ادبیات تحقیق

انتخاب وسیله انتقال در حمل بار، بر اساس فرآیند پیچیده ای صورت می پذیرد و به عوامل مختلفی وابسته است که در زیر به برخی از آنها اشاره می شود:

- خصوصیات انتقال
- مشخصات و ملزومات حمل و نقلی بار
- مشخصات مربوط به تسهیلات حمل و نقل، که خود به دو گروه کمی و کیفی تقسیم می شود. از جمله مشخصات کمی می توان به زمان انتقال، هزینه انتقال و سایر هزینه ها اشاره کرد. عوامل دیگری نیز وجود دارند که به دلیل کیفی بودن، اندازه گیری آنها مشکل است. از جمله این عوامل، می توان به راحتی انتقال، ایمنی، قابلیت اعتماد و مرتب و منظم بودن خدمات ارایه شده، اشاره کرد.

تحلیل SWOT

یکی از ابزارهای مورد استفاده در مدیریت

ماتریس حمل بار از بنادر کشور توسط حمل و نقل ریلی

نقاط قوت	نقاط ضعف	فرصت ها	تهدیدها
۱- اقتصاد مقیاس در حمل بار	۱- نداشتن قابلیت حمل درب - درب به تنهایی	۱- عزم ملی در جهت توسعه حمل و نقل ریلی به لحاظ فیزیکی و جذب بار و مسافر بیشتر	۱- ناهماهنگی دستگاه های مختلف جهت برقراری ملزومات حمل و نقل ترکیبی و یکپارچه
۲- بهره وری در مصرف سوخت	۲- قابلیت اعتماد نسبتا پایین		۲- عدم نگرش یکپارچه مدیران زیربخشی به مسازل کل سیستم حمل و نقل کشور
۳- ایمنی بالا نسبت به جاده	۳- امنیت کمتر نسبت به جاده		۳- اجرایی نشدن کنوانسیون حمل و نقل تریبی بارها
	۴- انعطاف پذیری کم		۴- آماده نبودن بسترهای مورد نیاز اعم از سخت افزاری و نرم افزاری برای پیاده سازی حمل و نقل ترکیبی
	۵- توسعه نیافتگی شبکه ریلی		۵- نبودن اپراتور ترکیبی در کشور (در سطح شرکت های حمل و نقلی و مدیران آنها)
	۶- موجود نبودن نقاط تبدالی کافی و داری توجیه برای انتقال بار بین جاده و ریل (پایانه خشکی)		
	۷- حفظ نقش دولت در حمل و نقل ریلی		
	۸- کمبود تجهیزات مناسب بخلیه و بارگیری کانتینر در ایستگاه های راه آهن و ترمینال های ریلی		
	۹- کمبود آلات ناقله مناسب حمل کانتینر در راه آهن		



بهره‌گیری بهینه از فعالیت‌های حمل‌ونقل ریلی در زنجیره‌ی حمل‌ونقل ترکیبی. S2T2 و S3T2 و W1T2 و W4T2، مشابه S1T2.

W5T2، توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی، به عنوان یک هدف فرابخشی و ملی.

W6T2T، جانمایی، ساخت و تجهیز پایانه‌های ترکیبی و پایانه‌های خشکی، برای توسعه‌ی عملکرد حمل‌ونقل.

S1T3، تسریع بسترسازی برای هرچه اجرایی کردن مفاد کنوانسیون حمل ترکیبی بارها و تأمین پیش‌نیازهای لازم آن.

W2T3 و W3T3 و W5T3 و W6T3 و W8T3 و W9T3، مشابه S1T3.

S1T4، تسریع در آماده‌سازی بسترهای سخت‌افزاری و نرم‌افزاری مورد نیاز برای بهره‌گیری سریع از قابلیت‌های حمل‌ونقل ریلی.

S2T4 و S3T4 و W3T4 و W6T4 و W8T4 و W9T4، مشابه S1T4.

W2T4، برنامه‌ای شدن حمل ریلی بار، به‌منزله‌ی برداشتن یک گام مؤثر به سوی توسعه‌ی حمل‌ونقل ترکیبی.

W7T4، تسریع در انتقال کل فرآیند حمل و مدیریت ریلی به بخش خصوصی.

S1T5، برگزاری کلاس‌های آموزشی برای مدیران شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و داخلی، به‌منظور آشنایی آنان با ساختار و عملکرد حمل‌ونقل ترکیبی و تربیت اپراتورهای ورزیده در این زمینه.

W5T6، شناسایی منابع بین‌المللی موجود، برای خرید و تأمین قطعات و تجهیزات مورد نیاز بخش ریلی با هدف توسعه‌ی سریع این بخش.

W8T6 و W9T6، مشابه W5T6. ■

مرجع:

پروژه‌ی مطالعاتی «اهاکارهای افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی در جذب بار از بندر کشور»، مرکز تحقیقات راه‌آهن

حمل‌ونقل ریلی با هدف جذب بار از بندر کشور قابل اتخاذ هستند (در مواردی که امکان تعریف وجود داشته) به شرح زیر ارائه می‌شوند:

S101-A، با توجه به عزم ملی در توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی و با وجود اقتصاد مقیاس در این شیوه، مجموع بارهایی که امکان جابه‌جایی با راه‌آهن را دارند، به این روش انتقال یابند.

S101-B، با توجه به عزم ملی در توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی، و با استفاده از سیستم تجمیع و توزیع، باید بیش‌ترین استفاده از اقتصاد مقیاس حمل ریلی در سیستم‌های ترکیبی صورت گیرد.

S201، حرکت به سوی حمل‌ونقل سبز.

S301، حرکت به سوی حمل‌ونقل ایمن.

W101، مشابه S101-B.

W201، تلاش در جهت برنامه‌مند کردن ساعات حرکت قطارهای باری با هدف توسعه‌ی سهم حمل‌ونقل سبز.

W301، توسعه‌ی سیستم‌های ردیابی کانتینرها.

W401، مشابه S101-B.

W501، تسریع در اتصال نقاط اصلی تولید و جذب بار کشور به شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی.

W601، ایجاد پایانه‌های خشکی و تأمین اتصال مناسب آن‌ها به شبکه‌های جاده‌ای و ریلی.

W701، تسریع در خصوصی‌سازی طبق مفاد قانون.

W901، مشابه W701 و W801.

S1T1، مدیریت واحد به‌منظور کسب بیش‌ترین سهم از بازار.

W1T1، افزایش هماهنگی بین دستگاه‌ها، به‌منزله‌ی اولین پیش‌نیاز و شرط توسعه‌ی حمل کالا به صورت ورودی به ورودی.

S1T2، ارتقای سطح دانش مدیران در جهت

عملکردی شرکت یا سازمان تأثیر بگذارد و مزیت رقابتی را که ایجادکننده‌ی اقدامات مثبت در زمان مناسب است، کاهش دهد. از جمله تهدیدها می‌توان به ظهور رقبای جدید، معرفی محصول جدید توسط رقبای، افزایش نرخ مالیات بر کالاهای ارائه‌شده و... اشاره کرد.

۵. عوامل داخلی

عوامل داخلی، عواملی هستند که مربوط به ساختار درون‌سازمانی یا شرکت و برخلاف عوامل خارجی، تا حدود زیادی در کنترل مدیریت شرکت یا سازمان قرار دارند. نقاط قوت و ضعف، از جمله عوامل داخلی محسوب می‌شوند. نقاط قوت و ضعف، با مقایسه‌ی عملکرد گذشته و حال و یا مقایسه با رشد متوسط صنعت و عملکرد رقبای حاضر در بازار تعیین می‌شوند.

۶. بررسی عوامل خارجی

عوامل خارجی، تشکیل شده‌اند از رقبای واسطه‌های مالی، نهادهای دولتی، اتحادیه‌های کارگری، سهام‌داران، تأمین‌کنندگان، مشتریان، اتحادیه‌های تجاری و... فرصت‌ها و تهدیدها از جمله عواملی هستند که از محیط خارج بر کارکرد شرکت یا سازمان اثر می‌گذارند.

نتیجه‌گیری

در جدول زیر با توجه به تعاریف بالا و با استفاده از نظر کارشناسان و متخصصان حمل‌ونقل و شرکت‌های حمل‌ونقل، ماتریس SWOT در مورد حمل بار از بندر کشور توسط حمل‌ونقل ریلی ارائه شده است.

ماتریس SWOT در مورد حمل بار از بندر کشور توسط حمل‌ونقل ریلی

استراتژی‌هایی که در خصوص توسعه‌ی

معاون بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگو با بندر و دریا تصریح کرد



زیربخش‌های ریلی و بندری حلقه‌های به هم پیوسته‌ی زنجیره‌ی تأمین و لجستیک‌اند

عظیم اقیانوس پیما، در صورت عدم چاره جویی و به کار نبردن تمهیدات لازم مبنی بر تجهیز پایانه‌های بندری به شبکه‌ی کارآمد و توانمند ریلی، می‌تواند به بحرانی مبدل شود که اقتصاد حمل و نقلی و سلامت کسب و کار بندری را تحت الشعاع اثرات منفی خود قرار دهد. از اینرو در گفت و گو با محسن صادقی فر، معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی ضمن بررسی وضعیت فعلی عملیات بنادر بازرگانی از حیث بهره‌مندی از خدمات ریلی، به ضرورت‌های توسعه و ارتقای این خدمات، به عنوان مکمل فعالیت‌های بندری و دریایی پرداخته‌ایم. آنچه که در ادامه می‌خوانید حاصل این گفت و گو است.

هرچند برخی از بنادر بزرگ تجاری در سواحل کشورمان سال‌هاست که به عنوان دروازه‌های ورودی و خروجی کالا ایفای نقش می‌کنند، اما علیرغم برخورداری از زیرساخت‌های مطلوب دریایی و تجهیزات مناسب بندری، جابجایی بار و کالا از پایانه‌های فوق به نقاط هدف با کندی و توأم با آلودگی و افزایش هزینه حمل مواجه است که فقدان و یا ضعف در بهره‌مندی از خدمات ریلی یکی از دلایل عمده آن می‌باشد. هرچند زیربخش جاده‌ای با تردد انبوه خودروهای سنگین توانسته تا به امروز پاسخ‌گوی نیازهای جاری باشد اما، در درازمدت با تغییر کاربری بنادر در نسل جدید و ورود انبوه بارهای کانتینری توسط کشتی‌های

شانیتینگ یاردهای کانتینری، قله و مواد نفتی رانیز در بندر شهید رجایی در دست اقدام دارد.

● **آبازیرساخت‌های موجود، توان پاسخ‌گویی به نیازهای فعلی و طرح‌های توسعه‌ای بنادر در آینده‌ی نه‌چندان دور را دارد؟**

زیرساخت‌های موجود ریلی در بنادر، به شرحی که اشاره شد، تا حدودی پاسخ‌گوی نیازهای عملیاتی در این بخش است که امیدوارم با اجرای طرح توسعه‌ی خطوط ریلی توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در پس‌کرانه‌ی بنادر و اتصال بنداری که فاقد ارتباطات ریلی با شبکه‌ی راه‌آهن سراسری کشور هستند، این روند بیش از پیش بهبود یابد.

● **ارزیابی شما از شرایط فعلی شبکه‌های ریلی (مرتبط با بنادر کشور) چیست؟**
در حال حاضر، طول کلی خطوط ریلی کشور حدود

این بخش، تدابیر لازم برای افزایش سهم زیربخش ریلی از حمل‌ونقل بازرگانی کشور به عمل آید. از طرف دیگر، به‌رغم تأثیر غیرقابل انکار حمل ریلی در ارتقاء کارایی و سهم بنادر در اقتصاد ملی، هنوز برخی از بنادر مهم از جمله انزلی، نوشهر، بوشهر، باهنر، لنگه، عسلویه و چابهار، به شبکه‌ی سراسری راه‌آهن متصل نیستند و اتصال این بنادر به شبکه‌ی ریلی می‌تواند نقش به‌سزایی در افزایش سهم حمل ریلی از جابجایی داخلی کالاهای تجاری و نیز توسعه‌ی ترانزیت کشور داشته باشد.

همچنین، نظر به اهمیت زیرساخت‌های ریلی در توسعه‌ی فعالیت‌های بندری، سازمان بنادر و دریانوردی، نسبت به توسعه‌ی شبکه‌ی داخلی راه‌آهن به طول ۱۸۹ کیلومتر در بنداری مانند: امام خمینی (۱۲۰ کیلومتر)، شهید رجایی (۴۰ کیلومتر)، خرمشهر (۱۵ کیلومتر) و نیز امیرآباد (۱۴ کیلومتر) مبادرت ورزیده و در حال حاضر، پروژه‌های دیگری چون احداث اسکله‌ی رو-روریلی در بندر امیرآباد، احداث

● **لطفاً به اختصار بفرمایید، بنادر تجاری و بزرگ کشور از حیث بهره‌مندی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی، چه شرایطی دارند؟**

در حال حاضر، بنادر شهید رجایی، امام خمینی، خرمشهر در جنوب و بندر امیرآباد در شمال، به امکانات حمل‌ونقل ریلی دسترسی دارند. با این‌همه، سهم حمل ریلی در این بنادر به استناد آمارهای موجود قابل ملاحظه نیست و بخش اعظم کالاهای بازرگانی از بنادر به مقاصد داخلی یا از مبادی تولیدی به بنادر، از مسیرهای جاده‌ای حمل می‌شود. به عنوان نمونه، از ۱۴۰ میلیون تن عملکرد تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در بنادر، تنها ۳/۷ میلیون تن بار توسط بخش ریلی و مابقی توسط بخش جاده‌ای از/ به بنادر حمل شده است. در حالی که با اجرای قانون هدمندسازی یارانه‌ها و افزایش هزینه‌های حمل‌ونقلی، انتظار می‌رود به‌منظور کاهش هزینه‌ها و قیمت تمام‌شده‌ی خدمات در

سهام حمل ریلی در بنادر به استناد آمارهای موجود قابل ملاحظه نیست و بخش اعظم کالاهای بازرگانی از بنادر به مقاصد داخلی یا از مبادی تولیدی به بنادر، از مسیرهای جاده‌ای حمل می‌شود.

* * *

امیدوارم با اجرای طرح توسعه‌ی خطوط ریلی توسط شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در پس‌کرانه‌ی بنادر و اتصال بنداری که فاقد ارتباطات ریلی با شبکه‌ی راه‌آهن سراسری کشور هستند، این روند بیش از پیش بهبود یابد.

به هم پیوسته‌ی یک زنجیره به نام زنجیره‌ی تأمین و لجستیک محسوب می‌شوند که مکمل یکدیگرند. در نتیجه هر گونه کاستی در یک زیربخش می‌تواند شدیداً عملکرد زیربخش دیگر را تحت تأثیر خود قرار دهد. این سخن در مورد سایر شقوق حمل‌ونقل از جمله؛ حمل دریایی و جاده‌ای نیز صادق است و آن‌ها نیز می‌توانند در توفیق یا عدم توفیق عملکرد بنادر در خدمت‌رسانی مناسب به مشتریان، نقش به‌سزایی داشته باشند.

بر این اساس، همکاری مطلوبی بین دو زیربخش حمل‌ونقل ریلی و دریایی کشور وجود دارد و این تعامل، در بهبود و توسعه‌ی تجاری کشور، نقش مهمی ایفا خواهد کرد.

• تعامل و همکاری سازمان بنادر و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، در زمینه‌ی رفع مشکلات و توجه نسبت به اهداف سند چشم‌انداز چگونه است؟ آیا این همکاری‌ها شامل پس‌کرانه نیز می‌شود؟

از آن‌جا که هر دو سازمان، عضو خانواده‌ی بزرگ وزارت راه و شهرسازی هستند و از سوی دیگر، هر دو آن‌ها متولی بخشی از حمل‌ونقل کشور محسوب می‌شوند، طبیعتاً تعامل و همکاری شایسته‌ای نیز با یکدیگر دارند. اما در اکثر موارد، رفع موانع و مشکلات نیازمند برخورداری از اختیارات و منابعی خارج از توان هر دو سازمان است که تأمین چنین منابع و اختیاراتی، هماهنگی و همفکری بیش‌تر دو سازمان را طلب می‌کند. به عنوان نمونه، در حال حاضر، یکی از مهم‌ترین موانع فراروی اجرای پروژه‌های زیرساختی در بخش حمل‌ونقل کشور، تأمین منابع مالی لازم است که سازمان بنادر و دریانوردی، به‌رغم این‌که وظیفه و مسئولیتی در قبال پروژه‌های پس‌کرانه‌ای ندارد، اما به دلیل نقش آن پروژه‌ها در افزایش بهره‌وری بنادر، به‌ناچار نسبت به تأمین بخشی از منابع مالی لازم، اقدام کرده است؛ اما چون بخش اعظم چنین همکاری‌هایی، گسترده‌ی پس‌کرانه‌ها را شامل می‌شود، ما در بخش ریلی نیز، حاضر به همکاری و همفکری لازم در حد مقدرات سازمان بنادر با بخش ریلی کشور هستیم. ■

نوشهر، عسلویه، لنگه و باهنر به شبکه‌ی سراسری راه‌آهن کشور به‌منظور تسهیل و تسریع در حمل ریلی کالاها از مبادی تولید داخلی به بنادر، برای رونق بخشیدن به امور صادراتی و تسهیل در حمل ریلی کالاها از بنادر به مقاصد مصرف داخلی.

۲. افزایش ظرفیت خطوط ریلی و دوخطه کردن پس‌کرانه‌ی ریلی بنادر شهید رجایی و امام خمینی، به‌منظور افزایش سهم بخش ریلی در حمل کالاها/ به بنادر.

۳. افزایش سرعت سیر حمل ریلی، به‌منظور افزایش رقابت‌پذیری این بخش در مقایسه با حمل جاده‌ای برای تسریع و تسهیل در خروج کالاها از بنادر.

۴. بهره‌گیری از فن آوری‌های مدرن و نوسازی و مدرنیزاسیون ناوگان و سیستم‌های ریلی.

۵. جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی و بهره‌گیری از منابع مالی، فنی و تخصصی این بخش در توسعه‌ی صنعت حمل‌ونقل ریلی.

• سازمان بنادر در نظر دارد با تبدیل بندر شهید رجایی به هاب منطقه‌ای ظرفیت عملیاتی این بندر را به ۶ میلیون TEU ارتقا دهد، آیا همگام با این برنامه، شبکه‌ها و خدمات ریلی نیز ارتقا خواهند یافت؟ اگر برنامه‌ی خاصی مد نظر است، لطفاً آن را تشریح کنید؟

در بخشی از امور مربوط به توسعه‌ی حمل‌ونقل بار از بنادر که مرتبط با وظایف و اختیارات سازمان بنادر و دریانوردی است، اقداماتی چون توسعه‌ی شبکه‌ی داخلی راه‌آهن بندر شهید رجایی به طول ۱۶ کیلومتر به‌منظور ارتباط ریلی پایانه‌های داخلی بندر به شبکه‌ی سراسری راه‌آهن و تکمیل شانتینگ یارد کانتینری صورت گرفته است. از سوی دیگر توسط همکاران ما در بخش ریلی کشور نیز، اقدامات مناسبی برنامه‌ریزی شده تا ظرفیت پس‌کرانه‌ی ریلی بندر شهید رجایی به حدود ۴۰ میلیون تن ارتقاء یابد که از آن جمله می‌توان به دوخطه کردن محور بندرعباس - سیرجان اشاره کرد.

نکته‌ی مهمی که در رابطه با هاب شدن بندر شهید رجایی باید مورد توجه قرار گیرد، این است که هاب شدن، صرفاً به‌معنای حمل داخلی کانتینر از راه شبکه‌ی ریلی یا جاده‌ای به سمت بازارهای داخلی یا ترانزیتی نیست؛ بلکه انتظار می‌رود بخش زیادی از ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی در زمینه‌ی ترانشیپ کانتینر به سمت سایر بنادر منطقه مورد استفاده قرار گیرد و نقش کانونی بندر شهید رجایی در مقایسه با سایر بنادر حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان تقویت شود.

• چالش‌های موجود میان زیربخش حمل‌ونقل ریلی و امور بندری کشور، کدامند؟
اصلاً چالشی بین بخش‌های بندری و ریلی وجود ندارد؛ هر دو بخش ریلی و بندری، حلقه‌های

۹۷۳۳ کیلومتر است که بخشی از این خطوط به شرح محورهای زیر، با بنادر کشور ارتباط دارند.

۱. محورهای مرتبط با بندر شهید رجایی: بندر شهید رجایی - اصفهان - تهران - بندر امیرآباد؛ بندر شهید رجایی - مشهد - سرخس؛ بندر شهید رجایی - تهران - رازی و بالعکس.

۲. محورهای مرتبط با بندر امام خمینی و خرمشهر:

بندر امام خمینی / بندر خرمشهر - اهواز - تهران - بندر امیرآباد؛ بندر امام خمینی / بندر خرمشهر - اهواز - تهران - سرخس؛ بندر امام خمینی / بندر خرمشهر - اهواز - رازی و بالعکس.

۳. محورهای مرتبط با بندر امیرآباد:

بندر امیرآباد - تهران - بندر امام خمینی / بندر خرمشهر؛ بندر امیرآباد - تهران - بندر شهید رجایی؛ بندر امیرآباد - تهران - رازی و بالعکس. اما ضرورت توسعه‌ی خطوط ریلی و افزایش ظرفیت و سهم بخش ریلی به‌منظور افزایش نقش راه‌آهن در حمل‌ونقل بازرگانی کشور و نیز، توسعه‌ی ترانزیت خارجی به خوبی احساس می‌شود.

• توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی، چه اثراتی بر فعالیت‌های بندری و دریایی خواهد گذاشت؟

طبیعتاً در صورتی که قیمت تمام‌شده‌ی خدمات حمل کالا از بنادر کشور با استفاده از مسیرهای ریلی کاهش پیدا کند، در مقایسه با بخش جاده‌ای می‌تواند مورد اقبال بیش‌تری از سوی ذی‌نفعان حمل‌ونقل، از جمله صاحبان کالاهای بازرگانی قرار گیرد. این امر در شرایط اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها و افزایش قیمت سوخت، اهمیت بیش‌تری پیدا خواهد کرد. از طرف دیگر، با توجه به ارائه‌ی خدمات حمل‌انبوه و دسترسی بخش ریلی به بازارهای دوردست، می‌تواند تأثیر مستقیمی بر توسعه‌ی حجمی و سرعت و سهولت ورود و خروج کالاها از/ به بنادر داشته باشد و در هر حال، ضمن افزایش رضایت مشتریان، بر جذب بازار و افزایش بهره‌وری بنادر نیز، تأثیرات مثبت و غیرقابل انکاری خواهد گذاشت.

• بنادر شمالی و جنوبی، از منظر ترانزیت و ترانشیپ، دروازه‌های ورودی و خروجی بار و کالا به کشور محسوب می‌شوند. با توجه به این‌که مطلوب است این دروازه‌ها با شبکه ریلی به یکدیگر متصل شوند و ارتقا یابند، به‌منظور افزایش بهره‌وری بنادر و افزایش توانمندی شبکه‌ی ریلی کشور، چه توصیه‌هایی دارید؟

در این راستا و نظر به نقش حمل‌ونقل ریلی در افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های حمل از بنادر کشور که اثرات آن مستقیماً به افزایش منافع ملی و رضایت مردم برمی‌گردد، و به استناد ارزیابی‌های کارشناسانه سازمان بنادر و دریانوردی، پیشنهادهای به شرح زیر مطرح می‌شود:

۱. اتصال بنادر بازرگانی بوشهر، چابهار، انزلی،

رئیس انجمن صنفی شرکت های
حمل و نقل ریلی در گفت و گو با بندر و دریا

بنادر بدون توسعه‌ی زیربخش ریلی دچار ضعف می‌شوند



تزرچ به صورت دوخطه وجود دارد. از آنجا به صورت زیرسازی دوخطه و روسازی یکخطه کشیده شده است، که امیدواریم خط دوم آن تا پایان سال جاری اجرا و به بهره‌برداری برسد.»

رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، تکمیل خط دوم راه‌آهن بافق را دارای نقش بسیار مؤثر در زمینه‌ی واردات، ترانزیت و سوآپ کالا دانست و اظهار داشت: «با اتصال راه‌آهن بافق به مشهد و سرخس و امتداد آن از این مسیر به سمت کشورهای آسیای میانه و همین‌طور از مسیر یزد، اصفهان، تهران به سایر نقاط داخلی، می‌توانیم شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی را مبتنی بر منطق ترانزیتی در سرتاسر کشور ایجاد کنیم.» وی در خصوص ویژگی خطوط راه‌آهن در مسیر جنوب غربی کشور گفت: «در حال حاضر، شبکه ریلی به اهواز، در مسیری کوهستانی و به صورت یکخطه از کوه‌های زاگرس می‌گذرد و طبیعتاً دارای ظرفیت حمل بار به صورت محدود است و باید تلاش شود تا ظرفیت‌های حمل بار در این مسیر و در قالب روش‌های کوتاه‌مدت و درازمدت افزایش یابد، که این امر، با بهره‌گیری از سامانه‌های اعلام و ارتباطات و کنترل قطارها در کوتاه‌مدت امکان‌پذیر است و در درازمدت نیز، با اجرای خط دوم، می‌توانیم به اهداف موردنظر دسترسی پیدا کنیم.»

«سعیدنژاد»، تأمین‌ناوگان ولکوموتیو و منطقی شدن تعرفه‌ها توسط شرکت راه‌آهن را باعث ایجاد فضای رقابتی و پدیداری جذابیت لازم در توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی دانست و افزود: «به نظر می‌رسد که در زمینه‌ی حمل‌انبوه کالا در بندار، دچار مشکل خاص و حادّی نیستیم و می‌توانیم به سرعت حجم کالای رسوب‌شده در پس کرانه‌های بندری را جابه‌جا کنیم. از این رو، خطوط ریلی با یکسری تغییرات مختصر، می‌توانند پاسخ‌گوی نیازهای بندار باشند. با این وجود ارتقای سامانه‌های کنترل و اعلام راه‌آهن برای پاسخ‌گویی به ظرفیت بالای تقاضای فعلی و پیش‌رو، ضروری به نظر می‌رسد.»

رئیس انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی

بنادر، بدون توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی

«به نظر می‌رسد، بندار بدون توسعه حمل‌ونقل ریلی نمی‌تواند کار خود را به خوبی انجام دهند و در واقع، دچار ضعف در حمل‌ونقل سرزمینی کالا می‌شوند و سرانجام با رسوب کالا و کانتینر در پس کرانه‌های خود روبه‌رو خواهند شد.»

«محمد سعیدنژاد» رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، با بیان این مطلب گفت: «در گذشته، یکی از بحث‌هایی که پیرامون بندار کشور به عنوان دروازه‌های اصلی ورود و خروج کالا مطرح بود، این که می‌توانند به‌منظور رفع گلوگاه در شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی مورد توجه قرار گیرند و ضمن سرمایه‌گذاری مناسب برای به حداقل رساندن یا برطرف کردن این گلوگاه‌ها اقدامات لازم را تحقق بخشید.»

وی به ضرورت‌های این سرمایه‌گذاری اشاره کرد و با بیان این مطلب که اگر بنا باشد بندار برای حمل کالا، ترانزیت و سوآپ آن، به رشد و توسعه‌ی قابل توجهی دست یابند، باید به توسعه‌ی شبکه‌ی ریلی به عنوان بخشی از پس کرانه‌ی خود، نگاه ویژه‌ای داشته باشند، افزود: «طبیعتاً این امر، روند سرمایه‌گذاری در بندار را معطل، غیر بهره‌ور و غیر اقتصادی می‌کند، از این رو، بندار خود باید با تعامل مناسب، نقاط ضعف حمل‌ونقل عمومی کالادر کشور را مرتفع سازند. بنابراین بندار به عنوان بخش اصلی و راهبردی حمل‌ونقل کالا، برای بهره‌وری بیشتر از سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی خود، باید به صورت مؤثر و جدی وارد روند توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی شوند و ضمن سرمایه‌گذاری، بخشی از مشکلات موجود را حل کنند.»

«سعیدنژاد»، ضمن اظهار رضایت از اتصال بندار اصلی در جنوب کشور به شبکه‌ی اصلی حمل‌ونقل ریلی، خاطر نشان کرد: «در حال حاضر، دو بندر اصلی جنوب، یعنی بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی و البته بندر خرمشهر به شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور متصل هستند و در بندر شهید رجایی که عمده‌ی حجم کالا و کانتینر کشور را در خود متمرکز کرده است، خطوط راه‌آهن تا شهرستان

در بررسی جوانب مختلف توسعه‌ی سامانه‌ی حمل‌ونقل ریلی، زوایای ناشناخته‌ای وجود دارند که بدون تبیین شفاف آن‌ها، نمی‌توان به توسعه‌ی واقعی، به‌منظور ایجاد ارتباط و تعامل مؤثر با بندار کشور به عنوان دروازه‌های اصلی ورود و خروج کالا دست یافت. عدم توسعه‌ی متوازن خطوط سراسری ریلی کشور؛ با ناتمام ماندن برخی پروژه‌ها به دلایل مختلف، عملاً، زنجیره‌ی اصلی لجستیک و جابه‌جایی بهینه‌ی کالا در شیوه‌های حمل‌ونقل ترکیبی را دچار گسستگی کرده است و از سوی دیگر، توجه ویژه به حمل‌ونقل جاده‌ای که طی سال‌های اخیر امتیازات بیش‌تری را به خود اختصاص داده، موجب آن شده است که برای شناسایی این زوایا و گلوگاه‌ها، نگاهی دقیق‌تر به سیاست‌گذاری‌ها نسبت به فعالیت راه‌آهن داشته باشیم. از این رو، نظرات «محمد سعیدنژاد»، و مدیرعامل سابق شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و نیز، رئیس کنونی انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، در کار شناسایی زوایای ناشناخته‌ی گسترش و توسعه‌ی سامانه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور و تبیین گلوگاه‌های مربوط به آن به‌منظور مرتفع ساختن مشکلات موجود از اهمیت قابل توجه‌ای برخوردار است.

این نظرات که در گفت‌وگو با خبرنگار ماهنامه بندر و دریا بیان شده را در ادامه می‌خوانید:

مهم‌ترین بندر شمالی کشور از نظر حجم ورودی و خروجی کالا، بندر انزلی است که در حال حاضر به راه‌آهن سراسری متصل نیست و یکی از اولویت‌های مهم توسعه‌ی شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، توسعه‌ی راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی به آستارا محسوب می‌شود.

ریلی مناسب و کارآمد برای اتصال به کشورهای شمالی را امر مهمی تلقی نکنیم.»

وی، خطوط راه‌آهن منتهی به کشورهای عراق و ترکیه را نامناسب و ناکارآمد توصیف کرد و در این خصوص افزود: «خطوط راه‌آهن ایران در مسیر ترکیه، تنها تا دریاچه‌ی وان ادامه دارد. بنابراین، باید توانایی‌های خود را با توجه به پیشینه و بضاعت‌های موجود بسنجیم و همراه با ارزیابی دقیق وارد عرصه‌ی عملیاتی شویم تا مجبور نباشیم دست به کارهای غیرقابل تحقق بزنیم.»

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، از پروژه‌های راه‌آهن مگنت و اجرای راه‌آهن شیراز - بندرعباس، به عنوان تجربیات ناموفق در زمینه‌ی دست‌یابی به اقدامات پرهزینه یاد کرد و اظهار داشت: «بین حرف‌های غیرقابل دسترس، باعث هدر رفتن سرمایه‌های مالی، انسانی و مدیریتی کشور، همراه با تجهیزات و امکانات موجود می‌شود که در نهایت، با پراکندگی این امکانات برای اجرای پروژه‌های غیرعملی، فرصت‌ها و اوقات کاری فراوانی از دست می‌رود که باید به رفع منطقی گلوگاه‌ها بینجامد.»

وی با طرح این پرسش‌ها که سرمایه و امکانات کشور، به‌طور واقعی در چه حد است؟ و از چه میزان توانایی برخورداریم تا با انطباق آن‌ها، بتوانیم به چشم‌انداز اهداف و خواسته‌های خود در چارچوب بهره‌گیری از دو گذرگاه شمال - جنوب و شرق - غرب دست یابیم؟ خاطر نشان کرد: «باید شبکه‌ی ریلی موجود را با حداکثر توان به شبکه‌ی ریلی کشورهای همسایه متصل کنیم و در کنار آن، نسبت به تکمیل هرچه سریع‌تر راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی به آستارا بکوشیم و راه‌آهن ایران از راه عراق به بندر لاریجه‌ی سوریه در سواحل دریای مدیترانه متصل شود و از طرف دیگر، بتوانیم راه‌آهن کشور را به هرات در افغانستان وصل کنیم و همین‌طور با اتصال راه‌آهن کرمان - زاهدان - میرجاوه به مرز پاکستان، ضمن تکمیل اتصالات ریلی در مسیر دو گذرگاه یادشده، برای افزایش سطح بهره‌وری از شبکه‌ی ریلی داخلی، گلوگاه‌های مربوطه را در اسرع وقت مرتفع سازیم تا سرمایه‌ها و اهداف ریلی به این سمت گرایش پیدا کنند.»

«سعیدنژاد»، با بیان این مطلب که دولت و سیاست‌گذاران کشور در عملکرد راه‌آهن، فرض را بر این گذاشته‌اند که راه‌آهن باید به وسیله‌ی بخش خصوصی توسعه پیدا کند، گفت: «این کار زمانی تحقق می‌یابد که امکان ورود بخش خصوصی به این عرصه به‌طور کلی فراهم آید و این امر، مستلزم

با توجه به موقعیت ویژه‌ای که در زمینه‌ی توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور به وجود آمده، بسیار مهم و راهبردی است و دلیل اصلی آن، این است که ما در دوره‌ی گذار از شرایط صددرصد دولتی به خصوصی به سر می‌بریم و با توجه به این مهم که، تاکنون کل امکانات شرکت راه‌آهن در اختیار دولت بوده و همه‌ی فعالیت‌های مربوط به حمل‌ونقل ریلی در گستره‌ی مدیریت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شده است، فرایند تغییر و شکل‌گیری بخش خصوصی در حمل‌ونقل ریلی، قوانین و سیاست‌های کشور را هم معطوف به خود ساخته است.»

وی به اهمیت و ضرورت ایجاد تعامل جدی و سازنده بین شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی برای شکل‌گیری رابطه‌ی سازنده‌ی آن با شرکت راه‌آهن اشاره و خاطر نشان کرد: «با شکل‌گیری این تعامل، نظام‌ها، قوانین و روش‌های کاری مناسب، تنظیم و تدوین می‌شود و افکار و اقدامات، بیش از پیش به یکدیگر نزدیک خواهند شد تا شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی بتوانند در این مرحله، نیاز خود را برای تشکیل سازمانی که بتواند عهده‌دار نقش سازنده در دو بخش راهبردی یادشده باشد، برآورده سازند. شرکت‌های عضو نیز، بر این نقش انجمن تأکید دارند؛ زیرا این حمایت‌ها باعث شکل‌گیری تعاملات مطلوب در قالب جلسات و کارگروه‌های مربوط به آن شده است.»

«سعیدنژاد»، به مجموعه تأسیسات زیربنایی ریلی کشور شامل: ابنیه، تأسیسات، تجهیزات و ناوگان ریلی اشاره کرد و افزود: «در این مرحله، تعریف شده بود که تأسیسات زیربنایی و خطوط راه‌آهن، ایستگاه‌ها، باراندازها و سامانه‌های علام و ارتباطات در اختیار دولت باشد و با سرمایه‌گذاری دولت هم توسعه یابد و خود دولت نیز، هزینه‌های بهره‌برداری و نگهداری از آن‌ها را به عهده بگیرد و از سوی دیگر، هدایت ناوگان و عملیات حمل، بارگیری و تخلیه‌ی کالا، توسط بخش خصوصی انجام و مورد سرمایه‌گذاری واقع شود.»

نگرش واقع‌بینانه به ظرفیت‌های ترانزیتی و سوآپ کالا در کشور

«گرچه کشور ما در مسیر دو گذرگاه راهبردی شمال - جنوب و شرق - غرب قرار گرفته است؛ اما باید ضمن ارزیابی واقعی از توان‌مندی‌ها در خصوص ظرفیت‌های ترانزیتی و سوآپ کالا، بهترین گزینه‌ها را برای افزایش سطح بهره‌گیری و استفاده از کارایی‌های شبکه‌ی موجود حمل‌ونقل ریلی انتخاب کنیم و آن را به منصفی ظهور برسانیم.»

«سعیدنژاد» با بیان این مطلب غفلت در امور یادشده را به‌منزله‌ی اشتباهی تاریخی قلمداد کرد و گفت: «اگر از بهسازی و بهینه‌گردانی این امر غفلت کنیم، بدون داشتن چشم‌اندازی روشن، به توسعه‌ی زمینه‌های مختلفی همت می‌گذاریم که شاید تأثیر مطلوبی بر کل شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور نداشته باشد و به‌رغم موقعیت ممتاز و مناسب ترانزیتی و سوآپ کالا، ضرورت ایجاد شبکه‌ی های

و خدمات وابسته، در خصوص امکان دسترسی بندر شمالی کشور به شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، خاطر نشان کرد: «مهم‌ترین بندر شمالی کشور از نظر حجم ورودی و خروجی کالا، بندر انزلی است که در حال حاضر به راه‌آهن سراسری متصل نیست و یکی از اولویت‌های مهم توسعه‌ی شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، توسعه‌ی راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی به آستارا محسوب می‌شود که پروژه‌ی آن در حال اجرا است و احتمالاً، تا ۴ سال آینده و در صورت تأمین منابع مناسب، شاهد بهره‌برداری از آن خواهیم بود.»

وی از اتصال بندر امیرآباد به شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور اظهار رضایت کرد و گفت: «به نظر می‌رسد که در حال حاضر در مسیر راه‌آهن منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، با توجه به امکانات و میزان کالای جابه‌جاشده در آن، با مشکل خاصی روبه‌رو نباشیم؛ اما باید خاطر نشان کرد که این مسیر به‌طور کلی مسیری کوهستانی محسوب می‌شود و از شرایط و محدودیت‌های خاص خود برخوردار است.»

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، به واگذاری ۸۰ درصد از واگن‌های باری راه‌آهن به بخش خصوصی اشاره کرد و در این مورد گفت: «بین سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۶، با سیاست‌گذاری‌های انجام‌شده، بخش اعظمی از واگن‌های مسافری و باری شرکت راه‌آهن به بخش خصوصی واگذار شد و بر اثر این اقدام، تجربه خوبی را در زمینه‌ی خصوصی‌سازی برخی از امور به دست آورد.»

وی از تأمین لکوموتیو، به عنوان یکی از راه‌کارهای اصلی مربوط به توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی یاد کرد و افزود: «پس از سال ۱۳۸۶، با پشتیبانی و حمایت‌های بخش خصوصی به منظور توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی اولین شرکت عملیاتی در زمینه‌ی تأمین لکوموتیو، تحت عنوان «شرکت حمل‌ونقل ریلی البرز نیرو تشکیل شد. این شرکت، ۳۷ دستگاه لکوموتیو را آماده‌سازی می‌کند که ۲۵ دستگاه آن در حال فعالیت در شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور است و توانسته ۱۲ درصد از توان کشنده‌های موجود این شبکه را نیز به خود اختصاص دهد.»

«سعیدنژاد»، در خصوص پیشینه‌ی تشکیل انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته‌ی ایران، خاطر نشان کرد: «این انجمن در سال ۱۳۸۰ تأسیس شد که با توجه به فرآیند خصوصی‌سازی در شرکت راه‌آهن، طی ۱۰ سال اخیر، رشد نسبتاً خوبی داشته است؛ به طوری که در حال حاضر، ۴۹ عضو دارد که با دارا بودن حجم هنگفتی از سرمایه، در زمینه‌ی خرید و تأمین لکوموتیو، واگن‌های باری و واگن‌های مسافری فعالیت می‌کنند.»

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته، مهم‌ترین وظیفه‌ی این انجمن را ایجاد تعامل بین شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی، بخش خصوصی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران عنوان کرد و اظهار داشت: «طبیعتاً این نقش



باید با شناسایی گلوگاه‌های اصلی در توسعهی حمل‌ونقل ریلی، با زبان اقتصادی با بخش خصوصی صحبت کرد و شرایط را مهیا کرد تا ضمن سودآوری مناسب، حمل‌ونقل ریلی هم توسعهی منطقی خود را در پیش بگیرد.

به‌کارگیری ضوابط و مقررات فراوانی است که مهم‌ترین آن‌ها ایجاد توجیهات اقتصادی مناسب برای بخش خصوصی است.»

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، اهداف اصلی بخش دولتی در حمل‌ونقل ریلی را بازگشت غیرمستقیم سرمایه از راه کاهش تلفات جانی و خسارات مالی در بخش جاده ای کشور عنوان کرد و افزود: «البته این امر، قابلیت کمی‌شدن را هم دارد و می‌توان برای آن، اعداد و ارقام آماری تعریف کرد. علاوه بر آن دولت می‌تواند با توسعهی حمل‌ونقل ریلی، به مسایل زیست‌محیطی توجه بیشتری کند؛ زیرا در این صورت، سطح کم‌تری از زمین‌ها از بین می‌روند که به‌طور غیرمستقیم باعث درآمدزایی دولت می‌شود؛ اما بخش خصوصی چنین نگرشی را ندارد و توقع چنین انتظاری هم از بخش خصوصی، توقع درستی نیست.»

وی، هدف اصلی بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری راه بازگشت سریع سرمایه در حداقل زمان ممکن عنوان کرد و خواستار ایجاد انگیزه و جذابیت بیشتر در زمینهی رقابت‌پذیری برای توسعهی حمل‌ونقل ریلی شد و خاطر نشان کرد: «در صورتی که سایر بخش‌ها نیز مانند حمل‌ونقل جاده‌ای از جذابیت و رقابت‌پذیری بیشتر برخوردار نشوند، بخش خصوصی فعال در حوزه‌ی حمل و نقل به جای تأمین تجهیزات ریلی و سرمایه‌گذاری در این بخش، به سوی خرید کامیون و سرمایه‌گذاری در

بخش حمل‌ونقل جاده‌ای روی می‌آورد که ظاهراً بازگشت سرمایه و سودآوری آن بیش‌تر است و در نتیجه توسعه در حمل‌ونقل ریلی عقیم می‌ماند. از این رو باید با شناسایی گلوگاه‌های اصلی در توسعهی حمل‌ونقل ریلی، با زبان اقتصادی با بخش خصوصی صحبت کرد و شرایط را مهیا کرد تا ضمن سودآوری مناسب، حمل‌ونقل ریلی هم، توسعهی منطقی خود را در پیش بگیرد.»

تعامل با حمل‌ونقل جاده‌ای

«حمل‌ونقل جاده‌ای، با حمل‌ونقل ریلی رقابت دارد که می‌توان با تعاملات مناسب، هردو را به سوی جایگاه واقعی‌اش رهنمون کرد.

«سعیدنژاد» با بیان این مطلب، زمینه‌ی اصلی توسعهی حمل‌ونقل جاده‌ای را توجه بیشتر دستگاه‌ها و مقامات اجرایی کشور دانست و گفت: «طی ده‌ها سال که نمایندگان مجلس و مقامات استانی به دنبال حل مشکلات و معضلات محلی خود هستند، اولین مسئله ای که به ذهن آنان رسیده و در پی حل آن بودند، توسعهی جاده ای در مناطق و حوزه‌های انتخابی شان بوده است، تا ضمن آن، این مناطق با مسیرهای اصلی و فرعی به شبکه‌ی جاده‌ای کشور دست یابند. از این رو، شاهد آن هستیم که مثلاً در استان فارس، عمده‌ی توسعه حمل‌ونقلی، در بخش جاده‌ای صورت گرفته است.» مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی الوندنیرو، به اولویت بخش مسافری نسبت به بخش باری در مسیرهایی مانند تهران - مشهد به دلیل پرمسافر بودن و احداث خط دوم در مدت زمانی کوتاه با تأمین سریع منابع مالی اشاره کرد و افزود: «در بخش باری هم معمولاً حمل و نقل ریلی در نقاطی که مصرف کالا به‌طور جدی بالا بوده و شامل کارخانجات فولادسازی می‌شود. مثلاً، در مسیر یزد - اصفهان که دارای معادن غنی سنگ آهن و زغال سنگ است و کارخانه‌های بزرگ فولاد مبارک و ذوب آهن وجود دارد، شکل خاص خود را پیدا کرده است.»

وی از عدم وجود شبکه‌ی سراسری حمل‌ونقل ریلی انتقاد کرد و گفت: «به دلیل طولانی بودن مسیرهای ریلی نسبت به مسیرهای جاده‌ای و مزیت جاده در حداقل مسافت دسترسی بین دو نقطه‌ی مهم کالایی، راه آهن قابلیت رقابت با جاده را ندارد و عملاً در مسیرهایی که نیاز مبرم وجود دارد، مثل مسیر معادن گل گهر سیرجان به فولاد خوزستان، به‌رغم فاصله‌ی جاده‌ای حدود ۸۰۰ کیلومتر، راه آهن باید از مسیر قم - اهواز بگذرد که سطح دسترسی شبکه‌ی ریلی را نسبت به شبکه‌ی جاده‌ای، غیرقابل رقابت کرده است. این باعث می‌شود که به‌رغم انتظار عمومی، هزینه‌های بخش ریلی افزایش پیدا کند.» «سعیدنژاد» به نگرش دولت در اولویت‌بخشی حمل‌ونقل جاده‌ای نسبت به حمل‌ونقل ریلی اشاره کرد و در این مورد گفت: «در جاده همه‌ی سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی، شامل: هزینه‌های ساخت، توسعه، نگهداری و بهره‌برداری و حتی هزینه‌های مربوط به راهداری و پلیس راه برای

نظارت، توسط دولت تأمین می‌شود؛ اما در شبکه‌ی راه آهن، تنها هزینه‌های توسعهی حمل‌ونقل ریلی با دولت است و هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری، باید از محل درآمدهای شرکت راه آهن تأمین شود که در مقایسه‌ی این دو شیوه؛ شاهد تحمیل حجم قابل توجهی از هزینه‌ها به شبکه‌های ریلی هستیم.»

رئیس انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته، اختصاص این شیوه از حمل در برخی مسیرها را به فرآورده‌های معدنی و همین‌طور، به‌صرفه بودن حمل کالای عمومی (جنرال کارگو) و کانتینر توسط کامیون را از دیگر دلایل رقابتی نبودن حمل‌ونقل جاده‌ای با راه آهن عنوان کرد و گفت: «مجموعه‌ی این عوامل باعث شده است که ضمن کاهش حمل بار بر حسب تن - کیلومتر و جابه‌جایی مسافر بر حسب نفر - کیلومتر به میزانی کم‌تر از ۱۰ درصد و به‌رغم افزایش حجم کالا در کشور، راه آهن رشد قابل توجهی در جابه‌جایی بار و مسافر نداشته باشد. اشکالات ساختاری یادشده، موجب آن را فراهم آورده است که سیاست‌گذاری کشور، سمت‌وسویی را در پیش بگیرد تا معضلات یادشده در بخش ریلی، به‌طور جدی و پایهای حل‌وفصل نشود.»

وی به تأمین عمده‌ی تجهیزات و ناوگان حمل‌ونقل ریلی در داخل کشور اشاره کرد و افزود: «به‌جز اقلامی مانند ریل و سوزن‌های ایستگاهی که تولید آن‌ها در داخل مقرون‌به‌صرفه نیست، عمده‌ی تجهیزات و ناوگان مورد نیاز شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، توسط متخصصان داخلی قابل تأمین است. علاوه بر آن، به دلیل عدم کاربرد فن‌آوری و امکانات دوگانه‌ی اقلامی مانند؛ واگن باری، تحریم اقتصادی چندین شامل آن‌ها نشده؛ اما به‌رغم همه‌ی این‌ها، تحریم اقتصادی، به‌طور غیرمستقیم بر روی صنعت حمل‌ونقل ریلی اثر گذاشته است.»

«سعیدنژاد»، بروز مشکلات عمومی مثل محدودیت عملکرد شبکه‌های بانکی و بیمه‌ای کشور را از جمله آثار تحریم اقتصادی عنوان کرد و حل مشکلات عمومی و اداری کشور مرتبط با توسعهی شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی در قالب پنجره‌ی واحد را خواستار شد و خاطر نشان کرد: «هرچه فرایندهای اداری کشور بهتر تعریف شوند و به سمت ارایه‌ی خدمات الکترونیک پیش برود، مشکلات نیز، به حداقل میزان خود کاهش می‌یابد که این امر، با ایجاد کارگروه‌هایی برای هماهنگی و همین‌طور با کاهش یا حذف هزینه‌های تمام‌شده در بخش حمل‌ونقل ریلی و افزایش تولید خدمات کالایی محقق می‌شود. البته نباید انتظار داشت که با تصمیمات یک‌شبه، مشکلات این عرصه قابل حل باشد. همچنین، تغییراتی که طی دهه‌های اخیر به وجود آمده، کارها را تا حد زیادی ساده کرده است که باید با پایداری و استمرار راه کارها، سایر مشکلات بین بخشی را نیز حل کرد. باید بپذیریم که هنوز فاصله‌ی زیادی با دنیا داریم. از این رو باید اقدامات بیشتر و مؤثرتری برای کاهش هزینه‌های بالای تولید و جذب سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل ریلی انجام شود.»

مدیر عامل شرکت کشتیرانی و ترابری بین‌المللی
آرا باختر در گفت و گو با بندر و دریا تاکید کرد



اگر منافع سازمانی را بر منافع ملی ترجیح دهیم از سند چشم انداز دور خواهیم شد

برسانند، وجود شبکه‌های ریلی در محوطه‌های بندری و پس‌کرانه‌ها است که موجب جابه‌جایی و انتقال سریع بار می‌شود. شواهد و قرائن نشان می‌دهند که دستیابی به چشم‌انداز مطلوب برنامه‌های کلان بندری و دریایی در افق ۱۴۰۴ کشور تنها با برقراری توازن و رفع مشکلات موجود و همچنین حل چالش‌های بین‌بخشی امکان‌پذیر است. بر این اساس، ماهنامه‌ی «بندر و دریا» به‌منظور بررسی چند و چون مسایل و معضلات حمل و نقل دریایی کشور، این بار با «مسعود پل‌مه» مدیر عامل شرکت کشتیرانی و ترابری بین‌المللی آرا باختر به گفت‌وگو پرداخته است، مشروح این گفت و گو را با هم می‌خوانیم:

هاب‌شدن بندر شهید رجایی، ورود نسل جدید کشتی‌های اقیانوس‌پیما، ترافیک حمل و نقلی در بنادر و از طرف دیگر، ضرورت ایجاد بنادر خشک و توسعه‌ی حمل و نقل ریلی به عنوان بازوی مکمل و توانمند زیربخش دریایی، از عمده‌ترین مسایل قابل بحث و بررسی صنعت حمل و نقل امروز کشورمان محسوب می‌شود، که به باور کارشناسان، اگر تمهیدات لازم درباره‌ی آن‌ها اندیشیده نشود، عواقب جبران‌ناپذیری مانند: آلودگی‌های زیست‌محیطی، رسوب بار و کانتینر در بنادر، ترافیک حمل و نقلی ماشین‌آلات سنگین و سوانح جاده‌ای را به دنبال خواهد داشت. یکی از عواملی که می‌تواند به توسعه و رشد صنعت حمل و نقل دریایی کمک

دولتی و غیردولتی حمل و نقل تعریف می‌شود، مبنای جاده‌ای دارند و حمل و نقل ریلی، نقش مکمل آن را بر عهده می‌گیرد.

از سوی دیگر، وقتی بخش خصوصی برای جابه‌جایی و انتقال کالا به نقاط مختلف متکی به حمل و نقل ریلی نباشد، طبیعی است که مدیران دولتی هم به ایجاد زمینه‌های رشد و شکوفایی این شیوه از حمل و نقل، علاقه نشان ندهند.

کشور چین، به‌رغم این‌که آبراه‌های داخلی و رودخانه‌های جاری خود را به‌لحاظ حمل و نقلی فعال کرده، به همان نسبت نیز، شبکه‌های ریلی خود را گسترش داده است. بر اساس آمارهای منتشره، سالانه بالغ بر ۴۰ درصد حمل تجاری در چین، به صورت ریلی انجام می‌شود؛ ضمن آن‌که در اغلب مناطق تولیدی و اقتصادی چین آبراه‌های رودخانه‌ای دیده می‌شود و حتی این قابلیت نیز وجود دارد که از ریل صرف‌نظر کنند؛ اما آنان از

و بعد از روش حمل با کشتی، به عنوان اقتصادی‌ترین شیوه‌ی حمل و نقل در هم‌هی دنیا شناخته شده است.

با مطالعه‌ی وضعیت شبکه‌های حمل و نقلی کشورهای روسیه، آمریکا، کانادا و چین، خواهیم دید که بیش‌ترین سهم حمل و نقل، متعلق به حمل و نقل ریلی است و حمل و نقل جاده‌ای نقش مکمل آن را بر عهده دارد.

در آن کشورها کامیون وسیله‌ی است که اغلب برای توزیع بار بین ایستگاه‌های ریلی و یا کارخانجاتی که امکان دسترسی به ریل را ندارند، مورد استفاده قرار می‌گیرد و درصد اندکی از صاحبان کالا برای انتقال بار از محل تحویل به مقصد مورد نظر خود از کامیون و دیگر وسایل نقلیه‌ی جاده‌ای استفاده می‌کنند. این امر در کشور ما، رویه‌ای وارونه به خود گرفته است؛ زیرا شاهد آن هستیم که طراحی و اجرای همه‌ی برنامه‌ریزی‌ها، سرمایه‌گذاری‌ها و اهدافی که در بخش‌های

● در ابتدا ضمن معرفی خود، بفرمایید صنعت حمل و نقل کشور، به‌ویژه حمل و نقل ریلی دارای چه وضعیتی است؟

بیش از ۲۲ سال در حوزه‌ی تجارت خارجی، به‌ویژه در صنعت حمل و نقل، سابقه‌ی فعالیت دارم و هم‌اکنون عضو کمیته کارشناسی کارگروه ترانزیت کشور، رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن کشتیرانی و خدمات بندری خلیج فارس هستم. برای تشریح وضعیت و چگونگی عملکرد حمل و نقل ریلی کشور، نخست ترجیح می‌دهم به خواست‌گاه مدیریتی کشور در این زمینه اشاره کنم. متأسفانه، گاه دیده می‌شود، مدیرانی که مسؤول تصمیم‌گیری، برنامه‌ریزی و اجرا هستند، تخصص کافی و تجربه‌ی لازم در زمینه‌ی امور مورد نظر را ندارند و فاقد انگیزه لازم برای اجرای صحیح امور هستند. بخش ریلی حمل و نقل هم متأسفانه از این آسیب‌مزون نمانده است. حمل و نقل ریلی یکی از به‌صرفه‌ترین انواع حمل و نقل است

باور داریم که اگر خطوط آهن از چابهار به سرخس و از آنجا به پاکستان و افغانستان وصل شود، دستکم میزان ترانزیت کشور به بیش از دو برابر آنچه که اکنون وجود دارد، افزایش خواهد یافت و با پیدایش همین نسبت، مصرف سوخت، استهلاك جاده‌ای و آمار مرگ‌ومیر جاده‌ای نیز کاهش می‌یابد.

روش ریلی حمل کالا به منظور توانمندسازی تجارت خود بهره می‌گیرند. در شوروی سابق و نیز در کشورهای فدراتیو روسیه و جمهوری‌های حوزه C.I.S که اکنون به استقلال رسیده‌اند، در هر مسیری که قدم بگذارید و سفر کنید، در کنار جاده، خطوط ریل نیز دیده می‌شوند. مناطقی در شوروی سابق از جمله: ترکمنستان، قزاقستان، تاجیکستان، قزاقستان و خود روسیه وجود دارند که جاده‌های آسفالت‌شده در آن مناطق دیده نمی‌شوند، اما خطوط ریل با همه‌ی امکانات در آنجا وجود دارد.

همه‌ی کارخانه‌ها نیازمند حمل و دریافت مواد اولیه و مورد نیاز خود هستند و به‌صرفه است که محصول نهایی کارخانه نیز، باز به کمک ریل منتقل و جابه‌جا شود. به ایران برگردیم. دیده می‌شود که عمر مفید یک کامیون بر اساس استانداردهای جهانی، معادل ۸ سال است؛ ولی عمر مفید یک واگن، برابر ۳۰ سال برآورد می‌شود. از طرفی میزان سرمایه‌گذاری که برای تولید و یا فروش یک کامیون انجام می‌شود، با توجه به زیرساخت‌های مورد نیاز آن، اعم از جاده، پایانه و تعمیرگاه‌های متعدد بسیار هنگفت و گزاف است، ولی در بهره‌گیری از روش ریلی، وضعیت چنین نیست. یک کشنده‌ی جاده‌ای با استهلاك روزافزون و مصرف سوخت بالا، وسیله‌ای است که روزانه ۲۰ تا ۲۴ تن بار را می‌تواند حمل کند؛ ولی کشنده‌ی ریلی، قابلیت جابه‌جایی بالغ بر ۲۰۰۰ تن کالا در روز را دارد. اگر این قابلیت در ایران وجود دارد که در همه‌ی بخش‌های اقتصادی حایز اهمیت و همچنین، در همه‌ی بنادر ایستگاه‌های ریلی ایجاد شود، طبیعتاً باید سرمایه‌گذاری‌ها را به آن سمت معطوف کرد. این رویکرد، سال‌ها است که مغفول مانده است. برای مثال، بندر چابهار به‌رغم این‌که یک بندر استراتژیک است و تلاش می‌شود که از حیث اقتصادی برجسته و به جهان معرفی شود، از نظر تحولات مبرم اقتصادی و شاخص‌های چشمگیر تجاری، تا حد زیادی به دور مانده است.

چابهار را می‌توان به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر حوزه‌ی دریای عمان و اقیانوس هند معرفی کرد. زیرا به‌راحتی می‌توان با سرمایه‌گذاری در چابهار، دامنه‌ی ترانزیت



همین نسبت، مصرف سوخت، استهلاك جاده‌ای و آمار مرگ‌ومیر جاده‌ای و هدر رفت سرمایه ملی نیز کاهش می‌یابد.

● آیا غیر از خطوط ریلی چابهار، بقیه‌ی خطوط اصلی در بنادر امام، شهید رجایی، امیرآباد و خطوطی که هم‌اکنون در مسیر بندر انزلی در حال احداث است، می‌توانند پاسخ‌گوی نیازهای مربوط به حمل‌ونقل باشند؟

متأسفانه خیر. سعی می‌کنم بر اساس آمار، پاسخ منفی خود را تشریح کنم. در سال گذشته، بالغ بر ۹ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا از ایران ترانزیت شده که سهم جاده‌ای، چیزی حدود ۸ میلیون و ۲۰۰ هزار تن بوده است و سهم ریلی از آن، ۱ میلیون و ۳۰۰ هزار تن گزارش شده است. در سال ۱۳۸۹، بر اساس مقایسه‌ای که با عملکرد ترانزیت در سال ۱۳۸۸ از طریق ریل انجام شده است و طبق آمارهای رسمی که سازمان حمل‌ونقل و پایانه‌ها به عنوان متولی اصلی ترانزیت کشور منتشر کرده، دیده می‌شود که حمل جاده‌ای در سال ۱۳۸۹، به میزان ۴۲ درصد افزایش و حمل ریلی، نزدیک به ۱ درصد کاهش داشته است. با توجه به این‌که قسمت قابل توجهی از کالاهایی که در سال ۱۳۸۷ به عنوان ترانزیت وارد و از ایران عبور کرده است، با روش ریلی حمل شده‌اند. در سال ۱۳۸۹، دو عامل بسیار مهم باعث شد که حمل‌ونقل ریلی نادیده

کشور را گسترش داد و کشتی‌های با تناژ بالا را وارد آن منطقه کرد. اکنون کشتی‌ها به بندر جبل‌علی و شهید رجایی مراجعه می‌کنند. بعد از عبور از بندر شهید رجایی، دوباره نزدیک به ۱۰ درصد بارها ترانشیپ می‌شوند و آن‌ها را به فیدرها می‌سپارند. کشتی‌ها در جبل‌علی، بیش‌تر از ۶۰ درصد بار خود را ترانشیپ می‌کنند. اگر یک کشتی با امکانات مناسب بتواند در چابهار پهلو بگیرد، طبیعتاً مسافت قابل‌توجهی از مسیر خود را کوتاه می‌کند و به همان نسبت به میزان مصرف سوخت نیز توجه خواهد کرد. به‌رغم سیاست‌های کلان برای توسعه بندر چابهار، متأسفانه هیچ نوع زیرساخت مناسبی نه در کرانه و نه در پس‌کرانه وجود ندارد. نه این‌که کاری در این زمینه صورت پذیرفته است، بلکه کارهای انجام شده، چندان حایز اهمیت نیستند؛ کارهایی نیستند که ارزش قابل‌توجهی داشته باشند و به‌منزله‌ی سرمایه‌گذاری موثر در تجارت منطقه و ایران محسوب شوند. احداث ریل از مهم‌ترین عوامل رشد منطقه‌ای چابهار است که بخشی از اهداف دولت در برنامه‌های ۵ ساله به شمار می‌آید ولی عملاً بازخوردی نداشته است. با اتکا به تجربه‌ی دو دهه کار تجاری، باور داریم که اگر خطوط آهن از چابهار به سرخس و از آنجا به پاکستان و افغانستان وصل شود، دست‌کم میزان ترانزیت کشور به بیش از دو برابر آنچه که اکنون وجود دارد افزایش خواهد یافت و با پیدایش

اتکای بسیاری از مگاپورت‌ها و بنادر بزرگ در سطح جهان به روش حمل‌ونقل ریلی و استفاده از تکنولوژی‌هایی است که حجم کار را کاهش و در عوض کیفیت آن را ارتقا می‌دهند.

به‌جای گذاشته، دیده می‌شود که روزبه‌روز در حال افول است و نمی‌تواند به آن چشم‌اندازی که دولت برایش در نظر گرفته، دست پیدا کند. به اعتقاد من این یک خطای نابخشودنی است که شرکت راه‌آهن بر مالکیت واگن توسط بخش خصوصی تأکید می‌کند. ایجاد این‌گونه محدودیت‌ها به لحاظ علمی رد شده است. در هر عرصه‌ی اقتصادی، اگر محدودیت به وجود آید، اگر گلوگاه ایجاد شود و متقاضی را در تنگنا قرار دهند، رقابت شکل منفی و انحصاری به خود می‌گیرد و تنها برای عده ای ایجاد رانت می‌کند. آمارهایی که شرکت راه‌آهن به‌طور رسمی منتشر کرده است، نشان می‌دهد که فعالیت‌های این شرکت در سال ۱۳۸۹ نسبت به سال ۱۳۸۸، با ۹ درصد کاهش روبه‌رو بوده است.

● با توجه به شناخت و تجربه‌ای که شما از کشورهای همسایه و مناطق پیشرفته دارید، رابطه‌ی بین شبکه‌های ریلی و عملیات بندری را توصیف کنید و بفرمایید که این ارتباط تا چه اندازه حیاتی است؟

می‌دانید که بالغ بر ۹۴ درصد تجارت بین‌المللی از راه آب و به وسیله‌ی کشتی صورت می‌گیرد که شامل وضعیت تجاری کشور ما هم می‌شود. اتکای بسیاری از مگاپورت‌ها و بنادر بزرگ در سطح جهان به روش حمل‌ونقل ریلی و استفاده از تکنولوژی‌هایی است که حجم کار را کاهش و در عوض کیفیت آن را ارتقا می‌دهند. مثلاً اگر یک رام قطار که بالغ بر حداقل ۳۰ واگن را حمل می‌کند، تلفیقی از کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوتی در نظر بگیریم، حداقل قابلیت حمل ۶۰ دستگاه کانتینر را خواهد داشت. اگر سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ریلی به گونه‌ای باشد که ریل در کنار اسکله قرار بگیرد، در نتیجه می‌توان با حرکت یک قطار، ۶۰ دستگاه کانتینر را جابه‌جا کرد. این عملکرد معادل حضور و مانوردهی ۶۰ دستگاه کامیون سنگین در اسکله و کنار کشتی است تا قابلیت جابه‌جایی مورد نظر به وجود بیاید. اگر بندر را به‌منزله‌ی قلب یک موجود زنده در نظر بگیریم، شریان‌ها یا راه‌های مواصلاتی آن را می‌توان با خطوط ریل مقایسه کرد. به اعتقاد من، جاده‌ها مانند مویرگ‌هایی هستند که باید کار سوخت‌رسانی به تمام سلول‌ها را انجام دهند. ولی این ساختار در کشور ما ایجاد نشده است. اگر بتوان این قابلیت را به



چرخه‌ی حمل‌ونقل ریلی شوند. کم‌ترین قیمت پایه برای خرید یک واگن، ۲۵۰ میلیون تومان است. حال محاسبه کنید، خرید ۵۰۰ دستگاه با این ارزش پایه، می‌تواند چه توجیه و بازده اقتصادی برای حضور تجار به همراه داشته باشد؟ البته در داخل کشور، به‌نوعی با افزایش میزان حمل ریلی روبه‌رو بوده‌ایم که آن هم معطوف به محموله‌های دولتی است؛ بارهایی که چگونگی حمل آنها برای متولیان حمل‌ونقل کشور اهمیت ندارد. معمولاً قسمتی از این حمل ریلی، شامل جابه‌جایی غلات، فولاد، مواد معدنی و از این قبیل از نقاط مختلف کشور می‌شود. و البته بهترین روش برای حمل این کالاها، حمل‌ونقل ریلی است، اما کرایه‌ی تمام‌شده‌ی آن، فاقد توجیه اقتصادی است.

● آقای پل مه، شرکت راه‌آهن، بر چه اساسی خواستار مالکیت بخش خصوصی بر این تعداد واگن‌های مورد استفاده در حمل‌ونقل ریلی است؟

استدلال آنان این است که اگر امکان حضور در بخش تولید و خدمات برای هر مجموعه‌ای فراهم و تسهیلات سهل الوصول شود، رقابت منفی به وجود می‌آید و در نتیجه باعث می‌شود که نتوانند به فعالیت خود ادامه دهند. شاید در جای خود، این استدلال درست باشد، ولی با توجه به تجربه‌ای که شرکت راه‌آهن در طی ۱۰ سال گذشته از خود

گرفته شود: اول این‌که نرخ تمام‌شده‌ی استفاده از راه‌آهن به‌شدت افزایش پیدا کرد که برای یک فعال اقتصادی غیرقابل توجیه بود و دوم، مدت زمان حرکت یا ترانزیت‌های مختلف است. یک کامیون مسافت بندر شهید رجایی تا سرخس که دورترین نقطه‌ی جنوب به شمال شرقی کشور است را در مدت ۷۲ ساعت طی می‌کند؛ اما یک واگن همین مسافت را در مدت ۱۱ روز می‌پیماید. به همان نسبت که با طولانی‌شدن زمان جابه‌جایی، هزینه‌های حمل بالا می‌رود، سطح تقاضای صاحبان کالا برای انتقال بار به وسیله‌ی ریل هم کاهش می‌یابد. ما رقابت قابل توجهی در عرصه‌ی حمل ریلی بار نداریم که بخواهد قابلیت‌های نهفته‌ی خود را در این عرصه آشکار کند، و بر اساس آن‌ها سرعت افزایش پیدا کند، کرایه و همچنین، مدت زمان سیر و حرکت کاهش پیدا کند تا به همان نسبت، باعث جذب مشتری و بازاریابی در بخش ریلی شود.

می‌دانید که متولی اصلی حمل‌ونقل ریلی کشور، دولت است. آن‌گاه که بخش خصوصی بخواهد در این زمینه سرمایه‌گذاری و ایجاد رقابت کند، دیده می‌شود که برای اخذ مجوز فعالیت، گلوگاه‌هایی از طرف شرکت راه‌آهن بر سر راه علاقه‌مندان به همکاری به وجود می‌آید. برای نمونه و در نخستین مرحله، مطالبه‌ی ۵۰۰ تا ۶۰۰ دستگاه واگن ریلی از شرکت‌های خصوصی است تا بتوانند وارد



اگر بندر را به منزله‌ی قلب یک موجود زنده در نظر بگیریم، شریان‌ها یا راه‌های مواصلاتی آن را می‌توان با خطوط ریل مقایسه کرد. به اعتقاد من، جاده‌ها مانند مویرگ‌هایی هستند که باید کار سوخت‌رسانی به تمام سلول‌ها را انجام دهند.

وجود آورد که ریل‌ها به منزله‌ی شریان‌های اصلی به بنادر متصل باشند، طبیعتاً از حجم بار در بنادر کاسته می‌شود. یکی از انتقادهای موجود نسبت به بنادر ایران، آن است که به جای توسعه‌ی کیفی، کمیت‌ها افزایش می‌یابند و روزبه‌روز مناطق پشتیبانی بیش‌تر می‌شوند. با چه انگیزه‌ای؟ این انگیزه که کانتینرها در مناطق بندری دپو شوند. اما اگر بنادر بر اساس قابلیت‌ها، عملیاتی و فعال شوند، دیگر نیازی نیست که روزبه‌روز فضای فیزیکی بنادر گسترش پیدا کند. این قابلیت باید به وجود بیاید که در طی یک روز، به همان نسبت که جرثقیل کانتینربر، کانتینر تخلیه می‌کند، بار نیز روی واگن قرار داده شود. می‌توان درای پورتهای متعددی پیش‌بینی کرد که دیگر سرمایه‌گذاری هنگفتی را نمی‌طلبد. اگر در یکی از مناطق مهم اقتصادی مانند سلفچگان، کاشان یا اصفهان، با هزینه‌های جزئی به نسبت بنادر، محوطه‌سازی کرده و سرمایه‌گذاری کنیم و کالا را از بنادر به این مناطق منتقل کنیم، ببینید چه مزیت‌هایی ایجاد می‌شود:

(۱) در زمینه‌ی سرمایه‌گذاری کلان، همانند آن چه در بنادر صورت می‌گیرد، صرفه‌جویی می‌شود.

(۲) ترافیک بسیار سنگینی که در بنادر پدید

می‌آید، در این جا رخ نمی‌دهد.

(۳) حجم عملیات جاده‌ای کاهش پیدا می‌کند.

(۴) درآمدها در مناطق مختلف توزیع می‌شود.

(۵) اشتغال مولد ایجاد می‌شود.

(۶) از تمرکز جلوگیری بعمل می‌آید و ...

ما از این راهکار و قابلیت‌های آن غافل هستیم و تنها به سمتی می‌رویم که بنادر را بزرگ کنیم و پس‌کرانه‌ها روزبه‌روز گسترش می‌یابند. همه‌ی این اقدامات، به منزله‌ی سرمایه‌گذاری‌هایی است که بدون پیش‌بینی صورت می‌گیرد. بخش خصوصی نیز تا چه اندازه و تا کجا می‌تواند از خودش مایه بگذارد. اگر عقبه‌ی بخش خصوصی را دنبال کنیم، به بانک‌ها می‌رسیم. بانک‌ها با شرایط بد اقتصادی و با سیاست‌های ناگوار که تجویز می‌کنند، موجب نابودی سرمایه‌گذاری‌ها می‌شوند. در این میان، بیش‌ترین منفعت از عملکرد تجاری، نصیب بانک‌ها می‌شود. به همین خاطر است که روزبه‌روز چارج‌گونه رشد می‌کنند. من سرمایه‌گذار، به عنوان آورده، باید ۲۰ درصد بیاورم؛ ۸۰ درصد بقیه را باید از بانک وام بگیرم. ۸۰ درصدی که بانک به من وام می‌دهد، با ۲۷ درصد سود در سال محاسبه می‌شود. خوب، مگر عملکرد بندری با توجه به شرایط رقابتی که وجود دارد، چقدر درآمد دارد؟ این‌ها موارد مغفول و فراموش‌شده‌ای است که در بنادر کشور، از جمله بندر شهید رجایی رُخ می‌دهد. تجربه‌ی ما در بندر شهید رجایی، گواه آن است که اگر به سمت احداث بنادر خشک برویم و کیفیت‌ها را افزایش دهیم، نیازی نیست که در بندر بوشهر دوباره سرمایه‌گذاری مضاعف کنیم. می‌دانید چه سرمایه‌گذاری عظیمی در بندر امام خمینی انجام شده بود؟ حالا نتیجه‌اش را داریم می‌بینیم. به همان ترتیب، سرمایه‌گذاری با یک آزمون و خطای دیگر، در بندر شهید رجایی در حال افزایش است. چرا؟ چون همیشه به دنبال بزرگترین‌ها هستیم. بنادر ایران را با جبل‌علی مقایسه کنید. جبل‌علی در شرایطی جبل‌علی شد که بنادر ایران، قابلیت لازم را نداشتند تا از حمل‌ونقل دریایی و توزیع درونی کالا، خواه به شکل واردات یا به صورت ترانزیت پشتیبانی کنند. خوب، آنان از سرمایه‌ی لازم برخوردار بودند و سیاست اقتصادی مؤثری بر آن‌ها حاکم بود. بنابراین از فضای ناهمگون و بی‌برنامه‌گی ما استفاده کردند و جبل‌علی را رونق دادند. اکنون ما داریم سیاستی را اعمال می‌کنیم که ۲۰ سال پیش در جبل‌علی اجرا شده است. خوب، این تفکر و عمل اشتباه است. زیرا روزبه‌روز، سیاست و شرایط دنیا در حال تغییر است. دنیا به این سمت نمی‌رود که مگاپورت ایجاد کند، بنادر ما باید به سمت بندر نسل سومی و چهارمی شدن پیش بروند. اما آن چه در برنامه‌های حاکم بر بنادر کشور دیده می‌شود،

آن است که فقط ابعاد فیزیکی بندر را در نظر گرفته‌ایم و از توسعه‌ی بخش‌های تکنولوژی و دست‌یابی به امکانات مورد نیاز غافل هستیم.

• صورت مسئله‌ای که شما طرح می‌کنید، بسیار ساده است و درک و فهم آن چندان دشوار نیست. شما به‌طور واقعی، مشکل را در چه بخش یا بخش‌هایی می‌دانید. چاره چیست؟ آیا فقط به عدم درک مدیریت می‌گردد؟

در ابتدا توضیح دادم که نبود تجربه و تخصص و عدم وجود انگیزه، بعداً باعث بروز مشکلاتی خواهد شد. باز هم تأکید می‌کنم، رویکرد و نوع نگاه مدیران ما متکی بر اقتصاد دولتی است؛ متکی بر اقتصاد خصوصی نیست که ایجاد رقابت و درآمدزایی می‌کند. یکی از مهم‌ترین اهداف گذشته وزارت راه و مدیران ارشد آن، تأسیس بزرگ‌راه‌ها و اتوبان‌ها و قیچی کردنِ رובان‌های افتتاحیه است که این اقدام، عملاً شکل تبلیغاتی به خود می‌گیرد. در بخش ریلی می‌بینیم که چنین اتفاقی نمی‌افتد.

اگر قرار باشد یک شریان ریلی را به موازات یک مسیر جاده‌ای ایجاد کنیم، از خود می‌پرسیم: چه کسانی از ریل استفاده می‌کنند؟ ریل به چشم چه کسانی می‌آید؟ شاید در طی روز ۲۰، ۳۰، ۴۰ یا در نهایت ۱۰۰ رام قطار از آن‌جا عبور کند ولی از جاده هزاران ماشین می‌گذرد و ممکن است میلیون‌ها چشم آن جاده را ببینند. این نوع نگرش باعث می‌شود که متأسفانه، انگیزه‌های بخش خصوصی برای حضور در این عرصه زایل شود. اگر در بخش دولتی، بر پایه‌ی پیشرفت‌های اقتصادی که در دنیا آزموده شده است، پیش برویم و سرمایه‌ها را بر اساس نوعی از کار مشخص گرد آوریم که بازدهی بالایی نیز داشته باشد، قطعاً موفق خواهیم شد. در کشور ما آن چیزی که من توانستم طی این چند دهه فعالیت اقتصادی درک کنم، این است که اگر قرار است پروژه‌ای برای اجرا به پیمانکار سپرده شود؛ مهم‌ترین موردی که به آن توجه می‌شود، پایین بودن نرخ پیشنهادی پیمانکار است. تجربه ثابت کرده است، وقتی نرخ پایین بیاید، کیفیت هم پایین می‌آید. وقتی مجموعه‌ی برگزارکننده‌ی مناقصه به دنبال کاهش نرخ است، یعنی می‌خواهد کیفیت را فدا کند؛ یعنی کیفیت اهمیت ندارد. در نتیجه می‌بینیم یک پل و یا جاده، بارها افتتاح می‌شود.

در کشور ما وقتی قرار است جاده‌ای کشیده شود. نهایتاً مخلوطی از مصالح در مسیر ریخته می‌شود و هنوز آسفالت جاده به بهره‌برداری نرسیده است که باید روکش شود. به عبارت دیگر، باید برای اصلاح جاده، دوباره متقبل هزینه شد. در نقاط پیشرفته‌ی جهان یک‌بار سرمایه‌گذاری اولیه می‌شود و بعد از آن، استفاده‌های درازمدت می‌کنند. در کشور ما، این دید، این ایده و این

اعتقاد وجود ندارد. این رویکرد شامل بیشتر جنبه‌های اقتصادی نیز می‌شود.

● **پس شما علت اصلی این مشکلات را حاکمیت نگرش دولتی بر امور اقتصادی می‌دانید؟**
بله، حتماً.

● **در ابلاغیه کارگروه حمل‌ونقل که به اواخر سال ۱۳۸۸ برمی‌گردد، به احداث بنادر خشک در کشور اشاره شده بود و در بخش دیگری هم توسعه حمل‌ونقل ریلی و شبکه‌های ریلی مدنظر قرار گرفته است. به نظر می‌آید که اکنون دولت و مدیران ارشد دولتی به درک ضرورت‌های توسعه‌ی شبکه‌ی حمل‌ونقلی رسیده‌اند. آقای رییس‌جمهور هم تأکید دارد که باید سهم ترانزیت کشورمان در منطقه افزایش پیدا کند. از طرفی، شما در صحبت‌های خود به چین، کشورهای آسیای میانه و روسیه اشاره کردید. در آن کشورها هم در گذشته نگاه‌ها و نگرش‌های دولتی حاکم بوده است؛ منتها آن‌ها توانستند به توسعه و ارتقای شبکه‌ی ریلی تا حد قابل‌قبولی دست پیدا کنند. آیا این مقایسه درست است؟ آیا تنها نگاه دولتی حاکم بر بخش ریلی، مانع توسعه‌ی آن است یا عوامل دیگری نیز در این میان نقش دارند؟**
به‌طور قطع و یقین، تنها بخش دولتی مقصر نیست. اما به عنوان متولی اصلی، می‌توان گفت که عهده‌دار اصلی این وضعیت است. در این چرخه و زنجیره، حلقه‌های دیگری هم وجود دارند که ایجاد تقصیر می‌کنند و مانع پیشرفت‌ها هستند. یک روز در یکی از مجالس رسمی، یکی از مدیران دولتی، بالغ بر ۵۰ دقیقه، راجع به موانع موجود در راه ترانزیت کشور گزارش می‌داد. او به همه چیز اشاره کرد الا یک موضوع؛ که بعد من گفتم مفهوم همه‌ی آن‌چه که شما گفتید، این است که نرخ ترانزیت ما گران است و فاقد جذابیت و قدرت رقابت در یک شرایط و عرصه برابر است. اگر ما به سمت‌وسویی برویم که ترانزیت را ارزان کنیم، بسیاری از مشکلات، حل خواهند شد. فکر کنم یکی از دلایل دیگر این وضعیت، جزیره‌ای عمل کردن بخش‌های دولتی و خصوصی است. ما سازمان‌های دخیل متعددی در بخش حمل‌ونقل داریم؛ که هر کدام قائم به آن هستند که قوانین خود را اجرا کنند. گاه حتی این قوانین، متضاد و نافی همدیگر هستند. ساختار و بدنه‌ی هر سازمان، ایجاب می‌کند که وظایف مربوط به خود را انجام دهد و اهداف خاص آن سازمان دنبال شود؛ به هر قیمتی که باشد. اگر درصدد دست‌یابی به شرایط بهینه در بخش

ریلی حمل‌ونقل برآمده‌ایم در اولین قدم، باید شرایط اخذ مجوز را آسان کنیم. دشواری اخذ مجوز، مانع اصلی سرمایه‌گذاری است. در گام دوم باید شرایط پرداخت وام و بازپرداخت آن از طرف بانک تسهیل شود. در مرحله‌ی سوم باید به وضعیت بیمه و بیمه‌گذاری پرداخت. این‌گونه می‌شود که با آسان‌سازی و بهینه‌سازی شرایط، به تدریج و پله پله موانع موجود از میان برداشته می‌شود. اگر این زمینه را به وجود بیاوریم که قوانین حاکم بر حمل و نقل کشور، به نوعی تابع قوانین جهانی بیمه باشد و بتواند ضمانت‌های اجرایی برای بانک‌ها را تأمین کند؛ طبیعتاً بانک، وام را به‌آسانی به متقاضی پرداخت می‌کند. دولت باید بهره‌ی شغل‌های اقتصادی موثر و مولد را از مشاغل خدماتی جدا کند. به این مفهوم که اگر برای تولید یا راه‌اندازی یک کار اقتصادی وام پرداخت می‌شود، بانک باید نرخ بهره‌ی خود را پایین‌تر بیاورد تا قدرت تولیدکننده برای ادامه‌ی حیات افزایش پیدا کند. می‌بینیم که بدنه‌ی بانک‌ها به سرچشمه‌ی آن‌ها یعنی بانک مرکزی پیوند می‌خورد. تصمیماتی ابلاغ می‌شود مبنی بر این‌که مثلاً نرخ بهره‌ی بازپرداختی برای فلان کار اقتصادی ۱۱ درصد است. با توجه به این‌که بهره‌ی بانکی از ۲۴ درصد پایین‌تر نمی‌آید، نوعی قانون‌گریزی به نفع فلان سازمان پدید می‌آید که موجب ارجحیت منافع شخصی یا سازمانی بر منافع ملی و اقتصادی می‌شود. خوب، این طرز تلقی، خودبه‌خود مشکل‌زا است. از طرف دیگر، با توجه به مشکلات اقتصادی که در کشور وجود دارد، اگر بیمه‌های اعتباری فعال شوند، بالغ بر ۷۰ درصد هزینه‌های اعتباری بخش خصوصی در عرصه‌های اقتصادی کاهش پیدا می‌کند؛ و در نتیجه قیمت تمام‌شده‌ی محصول یا خدمات ارائه‌شده نیز، به همان نسبت کاهش می‌یابد. از طرف دیگر، می‌دانیم که شرکت بیمه نیز، زیر بار حاکمیت بیمه‌ی اعتباری نمی‌رود؛ با اینکه بخشی از وظایف آن‌ها به شمار می‌رود و از مفاد اساس‌نامه‌ی آن‌ها است.

● **آیا توصیه‌ای برای رفع این معضل دارید؟**
توصیه‌ی بنده این است که سعی و خطا را کنار بگذاریم و بر اساس تجاربی که اغلب کشورهای جهان به دست آورده‌اند و آزمون و خطاهایی که از سر گذرانده‌اند، شناخت قطعی نسبت به مسایل پیدا کنیم. کشور ایران تافته‌ی جدابافته‌ای از دنیا نیست. بحث من، یک بحث اقتصادی است. بخش ترانزیت، بخش حمل‌ونقل هوایی، دریایی، جاده‌ای و ریلی کشور، درگیر معضلاتی هستند که بالغ بر دهها سال است که از زمان حل شدن آن‌ها در کشورهای دیگر می‌گذرد. اگر قرار بر این باشد که درباره‌ی هر کاری، ما ایرانی‌بندیشیم و ایرانی عمل کنیم؛ هزینه‌های ما افزایش

پیدا می‌کند، زمان را از دست می‌دهیم و از چرخه‌ی پیشرفت عقب می‌مانیم. ما باید ایرانی فکر کنیم، ولی تجارب دیگران را نیز باید مورد استفاده قرار دهیم. ما باید ایرانی عمل کنیم ولی با ایده‌هایی که می‌توانیم از کشورهای منطقه بگیریم. این راهکارها در زمره‌ی تکنولوژی‌هایی نیستند که قابلیت انتقال به کشور ما را نداشته باشند. طبیعتاً باید از این امکانات استفاده شود. از سال ۲۰۰۸ میلادی، خطوط ریلی از کشورهای جنوبی خلیج فارس به عراق در حال احداث است. خوب، این فرصتی است که ما روزبه‌روز داریم آن را از دست می‌دهیم. اگر ما شبکه‌ی ریلی ایران را به کشورهای ترکیه، آذربایجان، عراق و ارمنستان گسترش دهیم، طبیعتاً برای کشورهای منطقه، دیگر توجیه اقتصادی نخواهد داشت که بخواهند شبکه‌ی ریلی دیگری را فعال کنند. ما برای ارتباط با افغانستان، به عنوان کشوری که حجم قابل‌توجهی از حمل‌ترانزیتی ایران را به خودش اختصاص داده است، حداکثر نیاز به احداث ۲۰۰ کیلومتر مسیر ریلی داریم تا بتوانیم وارد افغانستان شویم. تاکنون چه سرمایه‌گذاری‌هایی در این زمینه صورت گرفته است؟ بالغ بر ۱۵ سال است که کالاهای ترانزیتی ما به افغانستان وارد می‌شود و بسیاری از کالاهایی که از راه پاکستان و افغانستان انتقال پیدا می‌کند، از ایران می‌گذرد. آیا کسی پاسخ این فرصت سوزیها را می‌دهد؟ آیا فردا که کشور پاکستان به ثبات و امنیت دست یافت دیگر کالایی از ایران به سمت افغانستان و شمال عبور می‌کند. در بخش حمل‌جاده‌ای ترانزیت، تنها ۶۲ درصد کامیون‌ها با ملیت ایرانی، کار حمل‌ونقل را انجام می‌دهند، ۳۸ درصد باقی‌مانده، از ملیت‌های دیگر هستند. اگر ما این قابلیت را به وجود بیاوریم و بتوانیم نرخ حمل ریلی را کاهش دهیم، البته به طریقی که منافع ملی و اقتصادی کشور را تأمین کند، دیگر توجیه اقتصادی برای رانندگان ترکیه‌ای وجود ندارد که بخواهند کامیون‌های خودشان را از ایران عبور دهند و باید کالا را در مرز ورودی ایران، با واگن جابه‌جا کنند؛ همان کاری که متأسفانه هم‌اکنون در بخش ترانزیت کشور ما صورت می‌گیرد. به دلیل این‌که توجیه اقتصادی در حمل ریلی و ترانزیتی ایران وجود ندارد. صاحبان کالا اجبار کرده‌اند که حمل کالا در ترکمنستان باید در ایستگاه ریلی چارچو صورت بگیرد. خواهش من این است که از هر لحاظ، منافع ملی کشور در نظر گرفته شود. اگر منافع سازمانی را بر منافع ملی ترجیح دهیم، این روند همچنان ادامه پیدا خواهد کرد و در نتیجه روزبه‌روز از آن شرایط اقتصادی که در سند چشم‌انداز پیش‌بینی کرده‌ایم دور و دورتر خواهیم شد. ■

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نیرو
در گفت و گو با بندر و دریا

امکان ترانزیت بیش از ۶۰ درصد فرآورده‌های نفتی خاورمیانه از ایران وجود دارد



به امر سوخت‌رسانی به صنایع مختلف مانند؛ کارخانجات سیمان اختصاص یافته است.» وی با اعلام خبر کاهش حمل و نقل فرآورده‌های نفتی در شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران و بیان این مطلب که این شرکت، فرآورده‌های نفتی را در محل انبار یا پالایشگاه تحویل متقاضیانی چون صنایع می‌دهد و حمل آن به عهده‌ی مصرف‌کنندگان است، افزود: «متقاضیان عمده‌ی فرآورده‌های نفتی با پرداخت هزینه‌ی حمل، سوخت و فرآورده‌های نفتی موردنیاز خود را از شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران تهیه و عملاً طرف حساب آنان، شرکت حمل و نقل ریلی نیرو، به عنوان حمل‌کننده‌ی انبوه فرآورده‌های نفتی است. هم‌اکنون این روند رو به گسترش است و به‌زودی نیروگاه‌های تولید برق، سوخت و خوراک موردنیاز خود را به‌طور مستقل توسط این شرکت به مقاصد مورد نظر حمل می‌کنند.»

«ساطعی»، از برنامه‌ریزی شرکت حمل و نقل ریلی نیرو، به‌منظور تأمین فرآورده‌های نفتی مورد نیاز صنایع و نیروگاه‌ها در قالب روش‌های حمل دریایی، جاده‌ای، ریلی یا با استفاده از خطوط لوله‌ای از انبارهای سوخت و یا به‌طور مستقیم از مسیر بنادر کشور خبر داد و در خصوص حوزه‌ی فعالیت این شرکت، خاطرنشان کرد: «حوزه‌ی اصلی فعالیت این شرکت، درون‌مرزی است؛ اما با اتصال راه‌آهن کشور به شبکه‌ی ریلی کشورهای ترکیه و جمهوری آذربایجان و اخیراً از سرخس به

فعالیت تخصصی ۳۰ شرکت خصوصی در حوزه‌ی حمل و نقل ریلی

«موضوع خصوصی‌سازی فعالیت‌های حمل و نقل ریلی، از سال ۱۳۸۳ در سطح وزارت راه و ترابری وقت و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مطرح شد که طی آن، شرکت حمل و نقل ریلی نیرو، در اوایل مردادماه ۱۳۸۴ به‌منظور ارائه‌ی خدمات تخصصی حمل فرآورده‌های نفتی به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران و تحویل سوخت به نیروگاه‌های برق کشور، با سهام‌داری شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و سرمایه‌گذاری نیرو، تأسیس شد. در حال حاضر، تعداد شرکت‌های خصوصی و تخصصی فعال در حوزه‌ی حمل و نقل ریلی در کشور به بیش از ۳۰ فقره رسیده است.» مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نیرو، با بیان این مطلب، گفت: «مأموریت اصلی این شرکت، سوخت‌رسانی به نیروگاه‌ها و حمل و نقل فرآورده‌های نفتی بین انبارهای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران است. با فراهم شدن بسترهای مناسب و ایجاد اعتماد متقابل بین شرکت‌های حمل و نقل ریلی تخصصی فرآورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی و سازمان‌های تابعه، تعداد این شرکت‌ها از ۳ شرکت به ۷ شرکت افزایش یافت و در پی واگذاری سهام این شرکت به «شرکت سستا» (شرکت سرمایه‌گذاری تأمین اجتماعی) و شرکت سرمایه‌گذاری غدیر، میزان ۱۵ درصد از ظرفیت‌های شرکت حمل و نقل ریلی نیرو،

حمل و نقل ریلی که امروزه از آن با عنوان صنعت یاد می‌شود، با وجود برخورداری از مزایایی چون: امکان حمل کالای انبوه، ایمن و ارزان بودن، آن‌گونه که شایسته است، در کشورمان رشد و توسعه نیافته و سهم واقعی خود را از حمل و نقل بار احصا نکرده است، این در حالی است که فرهنگ استفاده از راه‌آهن در کشورمان، اغلب با مفهوم جابه‌جایی مسافر آمیخته شده است. با این وجود، طی سال‌های اخیر، با اقدامات زیربنایی که توسط دولت‌های نهم و دهم صورت گرفته، شبکه‌ی ریلی کشور، از ۷ هزار به ۱۰ هزار کیلومتر افزایش یافته است. همچنین در سند چشم‌انداز توسعه‌ی کشور (۱۴۰۴)، علاوه بر ۵ هزار کیلومتر شبکه‌ی ریلی در دست احداث و مطالعه‌ی نصب و راه‌اندازی ۷ هزار کیلومتر خط‌آهن، برنامه‌ریزی برای احداث و بهره‌برداری از ۲۵ هزار کیلومتر مسیر ریلی نیز قابل مشاهده است. در این خصوص خبرنگار «بندر و دریا» با محمد ساطعی، مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نیرو گفت‌وگویی انجام داده که ماحصل آن از نظر گرامی‌تان می‌گذرد:

توسعه‌ی شتابان زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی که در دولت‌های نهم و دهم به اجرا درآمد چشم‌انداز مناسبی برای بهره‌گیری ثروت‌آفرین و پویا از این صنعت مولد را پیش‌روی کشورمان قرار داده است.

با همراهی صنعت و تجارت با مجموعه‌ی وزارت راه و شهرسازی، امکان شفاف‌سازی قوانین مربوط به فعالیت و سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل ریلی فراهم شده است تا با اخذ مصوبات قانونی برای حضور بخش خصوصی، بتوان درجه‌ی اقبال آنان برای سرمایه‌گذاری در این صنعت را ارتقا بخشید.

آن هستیم که علاوه بر افزایش قطعه‌سازان کشور از ۱۰ شرکت به حدود ۱۰۰ شرکت، بالغ بر ۱۵ شرکت فعال سازنده‌ی لکوموتیو و واگن نیز مشغول به کار هستند. این امر، باعث انسجام کاری آنان و تشکیل انجمن و اتحادیه در جهت تأمین پایدار و روزافزون نیازهای صنعت حمل‌ونقل ریلی شده است که در نهایت، این توسعه‌ی شتابان باعث افزایش تناژ حمل‌ونقل ریلی از ۳۳ میلیون تن که برای سال‌ها متوقف مانده بود، به بیش از ۴۰ میلیون تن و افزایش جابه‌جایی کالا از ۱۸ تا ۲۰ میلیون تن کیلومتر به ۲۶ میلیون تن کیلومتر در سال جاری خواهد شد.»

«این توسعه، با ۵ هزار کیلومتر راه‌آهن در دست احداث و ۷ هزار کیلومتر خط ریلی در مرحله‌ی مطالعاتی همراه است. از طرفی، در سند چشم‌انداز توسعه‌ی کشور (۱۴۰۴)، برنامه‌ریزی ویژه‌ای برای توسعه‌ی شبکه‌ی ریلی به گستره‌ی ۲۵ هزار کیلومتر تعریف شده است.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی نیرو، از هماهنگی مجموعه‌های صنعتی و تجاری به‌منظور تأمین تجهیزات و ناوگان این صنعت خبر داد و خاطر نشان کرد: «با تشکیل ۳۰ شرکت حمل‌ونقل ریلی، صنایع لکوموتیو سازی و واگن‌سازی کشور با حجم فزاینده‌ی تقاضا برای تأمین ناوگان و تجهیزات مربوطه روبه‌رو شد که این روند، آنان را در همان ابتدا دچار مشکل کرد؛ اما با حمایت پایدار دولت در جلوگیری از واردات این ناوگان و تجهیزات، طی سالیان اخیر به‌مرور، مجموعه‌های صنعت و تجارت، چرخه‌ی عملکرد خود را با روند توسعه‌ی حمل‌ونقل هماهنگ کرده اند، به طوری که هم اکنون توانسته‌اند نیازهای خود را از این راه تأمین کنند.»

«ساطعی»، حجم سفارشات شوک‌آور صنعت حمل‌ونقل ریلی کشور در سالیان اخیر را بالغ بر ۱۰ هزار دستگاه واگن عنوان کرد و اظهار داشت: «با وارد آمدن چنین شوک سفارشی، این نیاز به وجود آمد که علاوه بر تأمین و ساخت واگن و تجهیزات مربوط به آن‌ها، حوزه‌ی صنعت و تجارت نیز، برای تأمین پایدار تجهیزات اساسی و مورد نیاز خود به‌طور درازمدت برنامه‌ریزی کند. از این رو، شاهد

جمهوری ترکمنستان، از راه‌آهن کرمان - زاهدان به پاکستان، و با اتصال شبکه ریلی به افغانستان و از مرز شلمچه به عراق و آغاز برنامه‌ریزی ترانزیت فرآورده‌های نفتی از بندر امیرآباد به بندر شهیدر جایی به‌منظور تحویل این فرآورده‌ها در خلیج فارس، امکان فعالیت‌های برون‌مرزی در قالب افزایش ترانزیت فرآورده‌های نفتی از ۱/۵ میلیون به ۱۰ میلیون تن فراهم آمده است.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی نیرو با بیان این مطلب که ۶۰ درصد فرآورده‌های نفتی جهان از حوزه‌های خاورمیانه و کشورهای حوزه‌ی آسیای میانه و قفقاز (CIS) عبور می‌کند، اظهار داشت: «با سرمایه‌گذاری مناسب در صنعت حمل‌ونقل ریلی، می‌توانیم حداقل ۶۰ درصد از حجم فزاینده‌ی فرآورده‌های نفتی خاورمیانه و کشورهای حوزه‌ی (CIS) را از راه ایران ترانزیت کنیم. در حال حاضر، زیرساخت‌های مناسبی در بخش راه‌آهن کشور به همین منظور ایجاد شده است.»

چشم‌انداز توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی

«توسعه‌ی شتابان زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی که در دولت‌های نهم و دهم به اجرا درآمد، چشم‌انداز مناسبی برای بهره‌گیری ثروت‌آفرین و پویا از این صنعت مولد را پیش‌روی کشورمان قرار داده است.» «ساطعی» با بیان این مطلب؛ از افزایش خطوط ریلی کشور از ۷ هزار به ۱۰ هزار کیلومتر طی سالیان اخیر خبر داد و گفت:





صنعت حمل و نقل ریلی، می‌تواند احتیاجات مربوط به فعال‌سازی دو گذرگاه شمال - جنوب و شرق - غرب را که به واسطه‌ی موقعیت ژئوپلیتیک و خدادادی، ایران در مسیر اصلی آن قرار گرفته است، فراهم سازد.

قربان تاریخی حمل و نقل ریلی با امور بندری و دریایی

«در دهه‌های ۴۰ و ۵۰، راه‌آهن کشور و بندر، تحت حاکمیت وزارت راه و ترابری به صورت یک سازمان واحد اداره می‌شدند. در آن زمان، بندر، بخشی از مجموعه‌ی راه‌آهن بود، به طوری که بندر امام خمینی در جنوب کشور را به بندر ترکمن در سواحل دریای خزر متصل می‌کرد. به عبارت دیگر، عملکرد بندر تحت کنترل و برنامه‌ریزی راه‌آهن بود و بندر در کنار این توسعه و برنامه‌ریزی، به صورت هماهنگ و هم‌سو با راه‌آهن فعالیت می‌کردند که این امر نشان از هم‌امیختگی و قربان ذاتی و تاریخی این دو بخش مهم حمل و نقلی کشور دارد.»

«ساطعی» با بیان این مطلب، از مزیت اصلی حمل و نقل ریلی در حمل انبوه کالا از بندر به عنوان درگاه اصلی ورود و خروج کالا یاد کرد و حمل و نقل ریلی را اولویت اول امور حمل و نقلی کشور دانست و گفت: «در کنار توسعه‌ی صنعت حمل و نقل ریلی، حمل و نقل جاده‌ای نیز باید توسعه یابد؛ زیرا این دو شیوه‌ی حمل و نقل ترکیبی که در اصل هم‌سو و هم‌خوان هستند، طی سال‌های قبل از انقلاب اسلامی، توسعه‌ی متوازی نداشته‌اند.»

وی، دلیل اقبال همراه با توفیق حمل جاده‌ای نسبت به حمل ریلی در سال‌های اخیر را بهره‌گیری از سوخت بارانه‌ای عنوان کرد و افزود: «خوش‌بختانه با اجرای طرح هدفمندسازی یارانه‌ها، عملاً نرخ حمل و نقل ریلی ارزان‌تر از حمل و نقل جاده‌ای شده که علاوه بر مطرح شدن مزیت حمل انبوه و

ارزان بار طی سال‌های آینده توسط شبکه‌ی ریلی، شاهد کاهش فشار به شبکه‌ی جاده‌ای که باعث فرسودگی و استهلاک ناوگان و جاده‌های کشور می‌شود، نیز خواهیم بود. این امر در نهایت، فعالان بندری و دریایی کشور را به استفاده از حمل و نقل ریلی ترغیب کرده است. در این زمینه، درصد توسعه و تکمیل خطوط شانتینگ ریلی برآمده‌اند که تا پشت بندر کشیده شده است. در نتیجه‌ی این اقدام، رسوب کالا و کانتینر به حداقل می‌رسد و مشکلات بندر، در پس‌کرانه‌های آن و به کمک شبکه‌ی ریلی، به منزله‌ی یکی از بازوهای اصلی پس‌کرانه‌ها، به حداقل خواهد رسید.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نیرو، دغدغه‌ی اصلی مدیریت شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را تدوین آیین‌نامه‌های اصلی شرکت‌های حمل و نقل ریلی دانست و گفت: «خوش‌بختانه، با همراهی صنعت و تجارت با مجموعه‌ی وزارت راه و شهرسازی، امکان شفاف‌سازی قوانین مربوط به فعالیت و سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل ریلی که یکی از دغدغه‌های اصلی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود، فراهم شده است تا با اخذ مصوبات قانونی برای حضور بخش خصوصی، بتوان درجه‌ی اقبال آنان برای سرمایه‌گذاری در این صنعت را ارتقا بخشید.»

وی، به میزان حساسیت سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای حضور در عرصه‌ی فعالیت‌های زیرساختی اشاره کرد و فضای امن و جلب اعتماد را از ضرورت‌های اصلی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی دانست و گفت: «از بین رفتن فضای امن به‌مرور، سرمایه‌گذار را سرخورده و ناامید می‌کند. خوش‌بختانه، این فضای امن در حوزه‌ی صنعت حمل و نقل به وجود آمده است. در حال حاضر، اقبال سرمایه‌گذاران، بیش‌تر از گذشته و پیشرفت اقدامات، به حدی چشمگیر است که باعث افزایش سرمایه‌گذاری در این عرصه شده است.»

اولویت حمل بار به حمل مسافر

با تغییر نگرش در عملکرد راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران طی سال‌های اخیر و تبدیل شدن آن به یک بنگاه اقتصادی، شاهد اولویت بخشی حمل کالا نسبت به جابه‌جایی مسافر بوده‌ایم. این تغییر نگرش، به‌منظور سوددهی مناسب در شبکه‌ی ریلی به وجود آمده است.»

«ساطعی» با بیان این مطلب، به واگذاری سهام شرکت مسافری رجا به شستا اشاره کرد و گفت: «با این واگذاری، شرکت مسافری رجا که ۷۰ درصد واگن‌های مسافری را در اختیار داشت، نوعی چرخش عمودی در سیاست‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به وجود آمد و از طرف دیگر، با توجه به

خاستگاه اجتماعی راه‌آهن به عنوان یک امکان عمده و ارزان در جابه‌جایی مسافر، قطعاً، دست‌یابی به اهداف غایی راه‌آهن به عنوان یک سازمان مسافرمحور، نیازمند توجه ویژه‌ی دولت به این بخش است. از این رو با این چرخش دیدگاه و جداسازی بخش مسافری و واگذاری آن به بخش خصوصی، یک موازنه‌ی منصفانه در صنعت حمل و نقل ریلی کشور به وجود آمده است.»

وی به بهره‌گیری از گذرگاه شمال - جنوب و شرق - غرب برای تبدیل شدن صنعت حمل و نقل ریلی کشور از یک صنعت درون‌گرا به صنعتی پویا، ثروت‌آفرین و برون‌گرا اشاره کرد و افزود: «صنعت حمل و نقل ریلی، می‌تواند احتیاجات مربوط به فعال‌سازی دو گذرگاه شمال - جنوب و شرق - غرب را که به واسطه‌ی موقعیت ژئوپلیتیک و خدادادی، ایران در مسیر اصلی آن قرار گرفته است، فراهم سازد. طبیعی است که شبکه‌ی ریلی برای پاسخ‌گویی به این نیاز روزافزون اقتصادی، به‌منزله‌ی بهترین گزینه است.»

«ساطعی» مزیت اتصال راه‌آهن ایران به خطوط ریلی کشورهای همسایه را از دیگر ویژگی‌های شبکه‌ی حمل و نقل ریلی کشور به‌منظور دست‌یابی به اهداف عالی‌تری ترانزیت کالاهای راهبردی نظیر فرآورده‌های نفتی دانست و اظهار داشت: «در سال‌های گذشته، عدم اتصال یا کمبود اتصال مرزی شبکه‌ی ریلی، تا حد زیادی از مزایای شبکه‌ی حمل و نقل ریلی کاسته و آن را درون‌گرا کرده بود. بنابراین اتصالات متعدد ریلی به کشورهای همسایه و تکمیل اتصالات ریلی به بندر شمالی و جنوبی مثل بندر انزلی از مسیر قزوین و رشت و اتصالات اینچ‌برون و اترک - برکت از ترکمنستان به قزاقستان، می‌تواند شبکه‌ی راه‌آهن کشور را برون‌گراتر کند و مزایای حمل و نقل ریلی را بیش از پیش نمایان سازد. برنامه‌ریزی دامنه‌دار برای رونق‌دهی به شبکه‌ی ریلی، نقش آن را در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای در زمینه‌ی ترانزیت برجسته کرده است.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ریلی نیرو، به ظرفیت محدود گلوگاه‌ها در شبکه‌ی حمل و نقل جاده‌ای اشاره کرد که فرصت‌های فراوان ترانزیتی را در سال‌های گذشته از بین برده است و در این مورد گفت: «در سال‌های گذشته، سهم اصلی حمل و نقل داخلی و ترانزیت، معطوف و متعلق به حمل و نقل جاده‌ای بود، ولی با توسعه‌ی حمل و نقل ریلی، امکان افزایش حمل و نقل کالا در قالب ترانزیت، فراهم شده است تا بتوانیم عمده‌ی سفارش‌های ازدست‌رفته در این زمینه را بازیافت و به جایگاه واقعی خود در ترانزیت دست یابیم.»

وی، ایران را محل نقل و انتقالات عمده‌ی



کالاهای حوزه‌ی خاورمیانه و کشورهای (CIS) دانست و در این مورد گفت: «با توجه به وجود حجم انبوهی از فرآورده‌های نفتی در بازار کشورهای (CIS) و علاقه‌مندی گردانندگان آن‌ها به انتقال و صدور کالاهای خود به بازارهای مقصد در اروپا، شرق آسیا و سایر نقاط، استفاده از فضای سرزمینی ایران می‌تواند ثروت هنگفتی را نصیب کشورمان کند.»

«ساطعی» از امکان انتقال مناسب کالا از طریق ترانشیپمنت کالا، به‌منزله‌ی یکی دیگر از قابلیت‌های ترانزیتی کشور یاد کرد و افزود: «برای بهره‌گیری بهینه از دو گذرگاه شمال - جنوب و شرق - غرب، توانسته‌ایم با راه‌اندازی مسیر ریلی و قطار اسلام‌آباد - تهران - استانبول، نقش خوبی را در این گذرگاه‌ها ایفا کنیم. بر این اساس، کالاهای فراوانی از این گذرگاه‌ها به مقاصد موردنظر عبور داده شده و در آینده‌ی نزدیک نیز، با راه‌اندازی بخش باری مسیر ریلی تهران - آلماتی که قبلاً بخش مسافری آن راه‌اندازی شده است، منافع سرشاری از محل ترانزیت کالا برای کشورمان کسب کنیم. پس از برگزاری جشن ورود مستقیم قطار باری از آلماتی به بندرعباس، این امکان به وجود می‌آید که کالاهای تولیدی در کشورهای (CIS) مستقیماً از راه بنادر و شبکه‌ی دریایی به سایر نقاط جهان ارسال شوند.»

تعامل و ایجاد پنجره‌ی واحد

«افزایش سهم صنعت حمل‌ونقل ریلی از ۷ درصد فعلی به ۳۰ درصد موردنظر در افق چشم‌انداز توسعه و به‌تبع آن، افزایش حمل‌ونقل فرآورده‌های نفتی، بدون ایجاد تعامل و پنجره‌ی واحد با بخش‌های مختلف و مربوط به هم میسر نخواهد شد.»

«ساطعی» با بیان این مطلب، خواستار ارائه‌ی تعریفی مشخص از وظایف و تشریح مأموریت‌ها بین شیوه‌های مختلف حمل‌ونقلی شد و در این مورد گفت: «سازمان‌های ذی‌ربط باید به صورت هماهنگ و متحدالشکل، اقدام به حمل کالا کنند و هیچ سازمانی بدون در نظر گرفتن مندرجات سند چشم‌انداز توسعه‌ی کشور، نمی‌تواند با اقدامات مستقل خود، به آن دست یابد. بنابراین تمام شبکه‌های حمل‌ونقلی اعم از: جاده‌ای، ریلی، دریایی و خطوط لوله باید با توجه به ویژگی‌ها و توانمندی‌های خود و در نظر گرفتن چارچوب‌های مقرون به صرفه و اقتصادی، نقش خود را در زمینه‌ی حمل کالا ایفا کنند.»

وی از مقرون به صرفه بودن حمل بار توسط شبکه‌ی جاده‌ای در مسافت‌های زیر ۵۰۰ کیلومتر و شبکه‌ی ریلی در مسافت‌های بالای ۱۰۰۰ کیلومتر خبر داد و افزود: «باید با ایجاد پنجره‌ی واحد، سازمان‌دهی مناسب حمل کالا

صورت پذیرد و هر نوع شیوه‌ی حمل‌ونقلی، جایگاه واقعی خود را پیدا کند. با اصلاح این روش، حمل‌ونقل ریلی، مزایای اصلی خود در جابه‌جایی کالا شامل: بهره‌وری بهتر از سرمایه‌ها، استهلاك کم‌تر ناوگان و مسیرهای حمل‌ونقلی و معطل نشدن شبکه‌های انتقال‌دهنده و دستیابی به سود حاصل از صرفه‌ی اقتصادی را، به دست می‌آورد.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی نیرو، به تأسیس پایانه‌های فرآورده‌های نفتی در عسلویه و بندرعباس و آغاز مطالعات جامع احداث چنین پایانه‌هایی به‌منظور فراهم ساختن زمینه‌ی حضور بخش خصوصی در عرصه‌ی حمل‌ونقل ریلی و ارسال فرآورده‌های نفتی اشاره کرد و افزود: «قطعا با ایجاد چنین بنادر خشکی، می‌توانیم به جایگاه واقعی کشور در عرصه‌ی ترانزیت و سوآپ فرآورده‌های نفتی دست یابیم که این امر با توجه به ظرفیت‌های فراوان تولید و عرضه‌ی فرآورده‌های نفتی در حوزه‌ی خاورمیانه و کشورهای (CIS)، در کنار توسعه‌ی شبکه‌های ریلی، جاده‌ای، دریایی و خطوط لوله امکان‌پذیر خواهد بود.»

«ساطعی» در پایان این گفت‌وگو، با ارائه‌ی آمارهایی از شاخص‌های چشم‌انداز توسعه‌ی شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، اظهار امیدواری کرد که در درازمدت این شیوه‌ی حمل کالا، بتواند به جایگاه واقعی خود در کشور دست یابد و عهده‌دار نقش راهبردی در عرصه‌ی ترانزیت باشد. ■

مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی
ریلی مپنا در گفت‌وگو با بندر و دریا

ارتقای حمل‌ونقل ریلی نیازمند تعامل بیش‌تر راه‌آهن با بنادر است

مسعود عباس زاده



از چالش‌ها و فرصت‌ها مبنی بر بازیابی سهم واقعی خود از گسترده‌ی عملکرد حمل‌ونقل کلان و انبوه کالا روبه‌رو است که بیان موضوع و ارائه‌ی راه‌حل‌های قابل حصول این بخش، می‌تواند باعث تسریع در دست‌یابی بهینه به این اهداف و ارتقای هرچه بیش‌تر سامانه‌ی حمل‌ونقل ریلی شود. بر این اساس، خبرنگار «بندر و دریا» گفت و گویی با «مرتضی ملائزاد»، مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مپنا، ترتیب داده است که ماحصل آن از نظر گرامی‌تان می‌گذرد.

در سال‌های اخیر، توجه ویژه‌ی مسئولان به موضوع خصوصی‌سازی، به‌منظور بهره‌برداری مطلوب از شبکه‌ی در حال توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی کشور با هدف سامان‌دهی حمل‌ونقل کلان و انبوه کالا از پایانه‌های دریایی و زمینی و در کنار آن، توجه ویژه به ترانزیت و سوآپ کالا با تشکیل کارگروه‌هایی به‌منظور افزایش و ارتقای همکاری، هماهنگی و هم‌افزایی‌های بین بخشی معطوف بوده است. در این زمینه، بخش خصوصی فعال در صنعت حمل‌ونقل ریلی، با فهرستی

ارتقای حمل‌ونقل ریلی با تعامل بنادر

«سامانه‌ی حمل‌ونقل ریلی، خدمات حمل‌ونقل را به بنادر ارائه می‌دهد و به همان نسبت نیز، انتظار دارد که بنادر به عنوان پایانه‌های انبوه کالا، تعامل بهینه‌ای با سامانه‌ی حمل‌ونقل ریلی داشته باشند.»

«مرتضی ملائزاد»، مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مپنا با بیان این مطلب، خواستار ارتقای تعامل و عمیق‌تر شدن روابط حمل‌ونقلی با بنادر کشور شد و گفت: «در سال‌های گذشته، کامیون‌ها به بنادر می‌رفتند و بر اساس سازوکارهای موجود بارگیری می‌کردند؛ به طوری که تعداد زیادی کامیون در کم‌تر از یک روز، بار خود را تحویل می‌گرفتند و راهی مقاصد مورد نظر می‌شدند. ولی قطارها، به دلیل نداشتن متولی، مدت‌ها در بنادر معطل می‌ماندند تا بارگیری واگن‌ها انجام شود.»

وی از اجرای پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری و برون‌شهری در قالب پروژه‌های ای‌پی‌سی (EPC) خبر داد و ضمن ابراز خوشنودی از تأسیس شرکت‌های خصوصی

حمل‌ونقل ریلی افزود: «البته در سال‌های اخیر، با واگذاری واگن‌های باری به بخش خصوصی و تأسیس بیش از ۲۵ شرکت خصوصی حمل‌ونقل ریلی و رقابتی شدن فعالیت آنان، وضعیت حمل‌ونقل ریلی در بنادر، تا حد زیادی سامان یافته است.»

«ملائزاد»، بهره‌گیری بیش از حد از شبکه‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای راه، موجب بروز عوارض فراوانی چون: آلودگی محیط زیست دریایی، رسوب بار و کانتینر در بنادر، ترافیک سنگین بندری، استهلاک شبکه‌های جاده‌ای و پدیدآورنده‌ی خسارات فراوان مالی و جانی در جاده‌های کشور دانست و خاطرنشان کرد: «نباید انتظار داشت که با بارگیری ۲۰ تنی کامیون‌ها از کشتی‌های بزرگ، بتوان به‌همه‌ی تقاضاهای صاحبان کالا پاسخ داد و با توجه به محدودیت و شتاب حرکت در جاده، هر ساله شاهد تلفات جانی و مالی قاعده‌گریزی هستیم که تبعات اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی آن غیرقابل پیش‌بینی است.»

مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مپنا، تخلیه و بارگیری بهینه در بنادر را

مستلزم توسعه و ارتقای حمل‌ونقل ریلی و برقراری تعامل شایسته با آن دانست و اظهار داشت: «این تعامل می‌تواند باعث بهره‌برداری مناسب از ظرفیت‌های فراوان حمل‌ونقل ریلی به عنوان سامانه‌ی مناسب حمل‌ونقل ارزان و انبوه کالا در بنادر بشود و این در حالی است که متأسفانه در بسیاری از مسیرهای ریلی، بیش از نیمی از ظرفیت ناوگان ریلی غیرقابل استفاده مانده و به‌رغم وجود خط‌آهن، این‌یه، ناوگان و توسعه‌ی زیرساخت‌ها، عملاً استفاده مناسب از شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی انجام نمی‌شود.»

وی، گام بعدی برای برطرف کردن گلوگاه کالایی و رفع اختلال در این زمینه راه، تشریح مساعی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به عنوان کارگزار و سیاست‌گذار اصلی و شرکت‌های خصوصی دانست تا اجازه‌ی حمل انبوه کالا از بنادر صادر شود، وی در این مورد گفت: «مشکل دیگری که در این خصوص وجود دارد، موضوع تعرفه‌هاست. در برنامه‌های سوم و چهارم توسعه، آیین‌نامه‌هایی توسط دولت ابلاغ شد که باید بر اساس آن‌ها شرایطی

در بسیاری از مسیرهای ریلی، با توجه به اخذ تعرفه‌های سنگینی که توسط شرکت راه‌آهن دریافت می‌شود، حمل‌ونقل ریلی، عرصه‌ی مطلوبی برای رقابت‌پذیری به نظر نمی‌آید و همین امر، صاحبان کالا را به سمت استفاده از سیستم جاده‌ای سوق داده است.

«اتصال حلقه‌های مختلف حمل‌ونقل، باعث ارزان‌تر و مقرون به صرفه‌تر شدن حمل‌ونقل و بهره‌گیری بهتر از حمل‌ونقل برای پویایی اقتصادی و اجتماعی جوامع می‌شود و در عین حال، گرایش بیشتر تجار و صاحبان کالا برای حمل انبوه کالا و بار توسط شبکه‌ی ریلی را به همراه خواهد داشت.»

به حمایت‌های دولتی دوخته‌ایم. امیدواریم این کارخانه خروجی مناسبی برای توسعه‌ی این صنعت و سایر زیرساخت‌های اقتصادی کشور داشته باشد.»

توسعه‌ی متوازن بار و مسافر در راه‌آهن

«با توجه به تقاضای حدود ۱۰۰ میلیون نفری مسافرت‌های سالیانه از شبکه‌ی راه‌آهن کشور و توسعه‌ی ابتدایی حمل‌ونقل ریلی در این بخش، باید کاری کرد که توسعه‌ی بخش مسافری و باری، با هم منافات نداشته باشند و به یکدیگر آسیب نرسانند.»

«ملائزاد» با بیان این مطلب، ضمن اشاره به آمارهای موجود در زمینه‌ی عملکرد شرکت رجاء در بخش مسافری، گفت: «عملکرد شرکت رجاء در بهترین سال کاری خود، جابه‌جایی حدود ۲۲ تا ۲۳ میلیون مسافر بوده که این نشان می‌دهد، در مطلوب‌ترین وضعیت، این شرکت توان پاسخ‌گویی به ۲۰ درصد از تقاضاهای روزافزون مسافرت با قطار را دارد که امروزه در میان مردم تبدیل به یک فرهنگ شده و به خاطر سهولت، ارزانی و ایمنی بالا، در سال‌های آینده نیز، متقاضی بیش‌تری خواهد داشت.»

بنابراین، باید همه تلاش کنند که ظرفیت‌های راه‌آهن در هر دو بخش باری و مسافری افزایش یابد و نباید با توسعه‌ی یک بخش به بخش دیگر ضربه وارد کرد؛ باید توازن لازم برای ارتقا و توسعه‌ی کیفی را به کار گرفت و از ظرفیت‌های محدود فعلی، به بهترین نحو استفاده کرد. البته در این زمینه، کارآمدی مسئولان راه‌آهن، کارگشا خواهد بود. با این حال، باید ظرفیت فعلی را به صورت فزاینده و جهشی افزایش دهیم تا حجم بیش‌تری از مسافر و بار توسط شبکه‌ی ریلی جابه‌جا شود.»

طول راه‌آهن، آن را به عنوان یکی از اصلی‌ترین شاخص‌های توسعه‌یافتگی اقتصادی، حائز اهمیت می‌دانند و متأسفانه در سال‌های گذشته طبق آمار اتحادیه‌ی بین‌المللی راه‌آهن (UIC)، کشور ما از شاخص خوبی برخوردار نبوده است. طبیعی است که با این نسبت ضعیف، رسیدن به رشد و توسعه‌ی مدنظر مسئولان یا انتظار دست‌یابی به برخی شاخص‌های توسعه‌ای مرتبط با آن، عملاً دست‌یافتنی نیست.»

مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مینسا، غفلت مسئولان در چند سال پس از پایان جنگ تحمیلی را، بزرگ‌ترین عامل عقب‌ماندگی توسعه‌ی شبکه‌ی ریلی کشور عنوان کرد و در این خصوص گفت: «صنعت حمل‌ونقل ریلی در این سال‌ها مورد حمایت جدی مسئولان قرار نگرفت و متأسفانه در تأمین و توسعه‌ی زیرساخت‌های مربوط به آن، توفیق خاصی نیافته‌ایم.»

«ملائزاد»، غفلت مهم دیگر در توسعه‌نیافتگی شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی را، عدم تأمین تجهیزات مورد لزوم ناوبری مثل: لکوموتیو، واگن، ابنیه، تأسیسات و ایستگاه‌های مناسب، تجهیزات ایمنی پیشرفته و نیروی انسانی متخصص دانست و گفت: «در حال حاضر، شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، حدود ۲۲ هزار دستگاه واگن باری دارد که حدود ۷ تا ۸ هزار دستگاه از این واگن‌ها طی ۵ سال اخیر وارد ناوگان حمل‌ونقل ریلی شده و مابقی واگن‌های باری موجود، دارای عمری بیش از ۳۰ تا ۳۵ سال هستند که نشان‌دهنده‌ی نگرش خام مسئولان ذی‌ربط، بوده است. بنابراین صنعت حمل‌ونقل ریلی، هنوز در ابتدای راه توسعه‌یافتگی است.»

وی، عقب‌ماندگی در تأمین لکوموتیو را از دیگر عوامل عدم توسعه شبکه‌ی ریلی عنوان کرد و افزود: «حدود ۸۰ درصد از لکوموتیوهای باری کشور، عملاً عمر مفید خود را گذرانده‌اند و تنها ۲۰ درصد از لکوموتیوها نوسازی و جایگزین شده‌اند. البته قراردادهای مطلوب و اثرگذاری برای تأمین لکوموتیو مورد نیاز شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی منعقد شده است، ولی هنوز فاصله‌ی زیادی برای جبران عقب‌ماندگی‌ها در این بخش وجود دارد که هم‌ت بسیار جدی دست‌اندرکاران و مسئولان کشور را می‌طلبد.»

مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مینسا، از تأسیس کارخانه‌ای با مشارکت شرکت زمینس آلمان، برای تأمین کشنده‌های لکوموتیوی مورد نیاز خبر داد و در این خصوص گفت: «این کارخانه با خرید قطعه‌زمینی از شرکت راه‌آهن و با بهره‌گیری از تجهیزات و فن‌آوری‌های نوین و به روز احداث‌شده، تا لکوموتیو مورد نیاز شبکه‌ی ریلی کشور تأمین شود. از این رو، چشم امید

برای شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل ریلی ایجاد شود تا فعالیت این شرکت‌ها در مقایسه با حمل‌ونقل جاده‌ای، از شرایط رقابت‌پذیری منطقی‌تری برخوردار باشد و در بسیاری از مسیرهای ریلی، با توجه به اخذ تعرفه‌های سنگینی که توسط شرکت راه‌آهن دریافت می‌شود، حمل‌ونقل ریلی، عرصه‌ی مطلوبی برای رقابت‌پذیری به نظر نمی‌آید و همین امر، صاحبان کالا را به سمت استفاده از سیستم جاده‌ای سوق داده است. از این رو، شرکت راه‌آهن باید در تعیین میزان تعرفه‌های خود، تجدیدنظر جدی کند تا مالکان کالا علاقه‌مند به استفاده از حمل‌ونقل ریلی شوند.

با اجرای این تدبیر، خسارات جانی و مالی جاده‌ها در کنار استهلاک بیش از حد اجزای این شبکه، به حداقل ممکن خواهد رسید.»

اهمیت اقتصادی حمل‌ونقل ریلی

«پدیده‌های حمل‌ونقل، از اصلی‌ترین شریان‌های اقتصادی هر جامعه محسوب شده و جزو شاخص‌های اصلی رشد اقتصادی به شمار می‌روند. در این میان، و به‌طور خاص، حمل‌ونقل ریلی دارای ارزش و اهمیت اقتصادی ویژه‌ای است.»

«ملائزاد»، با بیان این مطلب، وجود حلقه‌های اتصالی فراوان و متنوع را در شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل، برای تسهیل بیش‌تر روند جابه‌جایی بار و کالا و پویاتر شدن اقتصاد هر جامعه‌ای، حایز اهمیت دانست و گفت: «اتصال حلقه‌های مختلف حمل‌ونقل، باعث ارزان‌تر و مقرون به صرفه‌تر شدن حمل‌ونقل و بهره‌گیری بهتر از حمل‌ونقل برای پویایی اقتصادی و اجتماعی جوامع می‌شود و در عین حال، گرایش بیش‌تر تجار و صاحبان کالا برای حمل انبوه کالا و بار توسط شبکه‌ی ریلی را به همراه خواهد داشت. در سال‌های گذشته، به دلیل عدم اتصال ریل در مبادی ورودی انبوه کالا، یعنی در بندر بزرگی مانند شهیدر جایی، شاهد انتقال کالا از کشتی به کامیون و اتصال حمل‌ونقل جاده‌ای به پایانه‌های ریلی بوده‌ایم که این امر، باعث کندی و ایجاد اختلال در حمل انبوه کالا توسط شبکه‌ی ریلی و عدم بهره‌برداری بهینه از این سامانه‌ی کارآمد شده بود. خوشبختانه، در سال‌های اخیر، با اتصال بندر امیرآباد به شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، اوضاع تا حدی بهتر شده است.»

وی از ارسال اشکال مختلف «بار راه‌آهن پسند» به پایانه‌های ریلی انتقاد کرد و با بیان این مطلب که در سال‌های اخیر، با اتصال راه‌آهن به اسکله‌های رو - رو، توانسته‌ایم وضع حمل‌ونقل ریلی در مبادی بندری و دریایی را تا حد زیادی بهبود بخشیم، در خصوص زیرساخت‌های ریلی خاطر نشان کرد: «در صنعت حمل‌ونقل ریلی، ایندکسی وجود دارد که بر اساس نسبت مساحت کشور به



در گزارش‌های تفصیلی معاونت راهبردی نهاد ریاست جمهوری مشاهده می‌شود که این نهاد رسمی، بر مصرف ۸ برابری گاز ویل در شبکه‌ی حمل‌ونقل جاده‌ای تأکید دارد. پس طبیعی است که آزادسازی بهای حامل‌های انرژی، به‌خصوص گاز ویل، به شکوفایی حمل‌ونقل ریلی کمک شایانی می‌کند.

با ارتقا و توسعه‌ی بهینه‌ی زیرساخت‌های ریلی، با توجه به قرار گرفتن در مسیرهای راهبردی گذرگاه شمال - جنوب و گذرگاه شرق - غرب، می‌توانیم مقام اول ترانزیت و سوآپ کالا را در منطقه کسب کنیم.

وی از تأمین ۳۰ دستگاه لکوموتیو توسط شرکت مپنا برای رفع مشکلات فعلی و به حداقل رساندن کمبودها خبر داد و در این مورد افزود: «بخش خصوصی هم با تأمین ۳۰ دستگاه لکوموتیو دیگر، به تعهدات خود عمل کرده، تا بتوانیم توان‌مندی کشنده‌های شبکه‌ی راه‌آهن را تا ۲۰ درصد افزایش دهیم. ولی این دست‌آوردها هنوز با تقاضای فزاینده برای بهره‌گیری از شبکه‌ی ریلی کشور، فاصله‌ی زیادی دارد.»

این فعال بخش خصوصی صنعت حمل‌ونقل ریلی، خاطر نشان کرد: «تلاش‌های فراوانی برای پُر کردن شکاف بین امکانات موجود و تقاضاهای در حال رشد انجام شده است. ولی این شکاف آن قدر عمیق است که امیدواریم مسئولان فعلی راه‌آهن، بتوانند با مساعی و پشتکار چند برابر، آن را پُر کنند.»

مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مپنا، که قریب دو دهه سابقه‌ی خدمت در

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران را در پیشینه حرفه‌ی خود دارد، اظهار داشت: «تأمین تجهیزات و قطعات در بخش واگن‌های باری و بخش عمده‌ای از واگن‌های مسافری، با مشکلات چندانی روبه‌رو نیست و در واقع، ظرفیت تولید و تأمین تجهیزات و قطعات یدکی داخلی، به قدری دارای بضاعت فنی و عملی است که می‌توان همه‌ی نیازهای موجود را مرتفع کرد.»

«ملائزاد»، به توان بالای پیمان‌کاران داخلی اشاره کرد و با انتقاد از سازوکارهای پیچیده و دست‌وپاگیر در زمینه‌ی پرداخت تسهیلات بانکی، عوامل غیر فنی که باعث محدودیت و بازدارندگی حمایت از تولیدکنندگان داخلی تجهیزات و قطعات یدکی شده است، آن را به مثابه‌ی اصلی‌ترین معضلات کنونی دانست و گفت: «این عوامل، عملاً دست مسئولان و بخش خصوصی را برای حمایت از تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان داخلی بسته است. از این رو شاهد آن هستیم که این بخش مولدوپویا، با حجم انبوهی از اسناد بانکی مانند ضمانت‌نامه‌ی حُسن انجام کار (PBG) و سایر ضمانت‌نامه‌ها برای انجام تعهد سفارشات روبرو است که تأثیر بازدارندگی آن بی‌شبهت به ترمز نیست و انگیزه‌ی فعالیت مولد صنعت‌گران راه به میزان قابل توجهی کاهش داده است.»

وی خواستار رفع موانع قانونی در بخش مالی و نیز تدوین سازوکارهای ساده‌تر برای پویایی گردش کار شد و افزود: «اگر امکاناتی را که برای فروشندگان و تأمین‌کنندگان تجهیزات و قطعات یدکی خارجی در قالب گشایش اعتبار اسنادی (LC) قائل شده‌ایم، به صورت حتی کم‌تری برای تولیدکنندگان داخلی فراهم می‌کردیم، قطعاً پاسخ بهتری، دریافت کرده و با عبور از دوران گذار توسعه‌ی شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی، شاهد ارتقای کیفی و دستیابی به استانداردهای بالاتر محصولات داخلی هم بودیم.»

مدیرعامل شرکت احداث و توسعه‌ی ریلی مپنا، تأمین برخی از تجهیزات و قطعات یدکی دارای شمارگان (تیراژ) پایین از داخل کشور را مقرون به صرفه ندانست و در این خصوص خاطر نشان کرد: «این موضوع، در بخش کشنده‌ها یا لکوموتیوها مصداق ندارد و با توجه به سفارش برخی تجهیزات و قطعات یدکی مثل میل‌لنگ که دارای شمارگان کم در زمان سفارش‌گذاری است، پیمان‌کاران داخلی، چندان رغبتی برای حضور در این زمینه از خود نشان نمی‌دهند، زیرا تدارک خط تولید به‌صرفه نیست و عملاً قیمت تمام‌شده‌ی داخلی، بیش از قیمت ارائه‌شده توسط تأمین‌کنندگان و فروشندگان خارجی خواهد بود.»

از این رو، باید در این بخش از بازارهای

خارجی بهره برد و نباید برای تأمین سالانه‌ی ۲۰ تا ۳۰ عدد میل‌لنگ لکوموتیو، سرمایه‌ی عظیمی را برای ایجاد خط تولید و نصب و راه اندازی ماشین‌آلات پیچیده در یک جا معطل کنیم و دستورالعمل دولت هم در خصوص استفاده حداکثری از توان فنی و مهندسی داخل کشور، بر این نکات تأکید دارد.»

پنجره‌ی واحد و شکست تحریم‌های اقتصادی

«بنده و همکارانم در صنعت حمل‌ونقل ریلی، اعتقاد داریم که با ایجاد هماهنگی‌های بین‌بخشی در قالب پنجره‌ی واحد در اموری چون: صنعت، تجارت، بانک، بیمه، گمرک و سایر بخش‌های ذی‌مدخل، می‌توانیم با سرفرازی از تحریم‌های اقتصادی هدف‌مند عبور کنیم.»

«ملائزاد» با بیان این مطلب، تحریم اقتصادی را به عنوان یکی از واقعیت‌های جامعه‌ی صنعت حمل‌ونقل ریلی برشمرد و گفت: «تحریم‌ها با مطالعه و هوشمندان به جامعه‌ی ما تحمیل شده است و درست است که غربی‌ها از این کار، نتیجه‌ی دلخواه را نمی‌گیرند، ولی فشار اقتصادی به صورت واقعی و ملموس به بخش‌های مختلف جامعه وارد می‌شود و در صورت عدم بهره‌گیری از پنجره‌ی واحد، قطعاً اثرات تحریم اقتصادی در پیکره‌ی حمل‌ونقل ریلی هم دیده خواهد شد.»

وی از همکاری مؤثر شرکت‌های معتبر خارجی به‌منظور دور زدن تحریم‌های اقتصادی و تأمین به‌موقع تجهیزات مورد نیاز خبر داد و با تأکید بر هماهنگی‌های بین‌بخشی توسط مراجع ذی‌مدخل در شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی از قبیل، بانک، بیمه، گمرک، پیمان‌کار، کارفرما، صنعت‌گران داخلی و سایر بخش‌های دخیل در آن، افزود: «شرکت‌های خارجی، سازوکارهایی را اعمال می‌کنند که همکاری و همراهی بیش‌تر ما را برانگیزانند و این امر، شرایط سخت تحریم اقتصادی را به‌راحتی دور می‌زند و پشت‌سر می‌گذارد. با این حال، مراجع داخلی مرتبط با صنعت حمل‌ونقل ریلی، می‌توانند با هماهنگی کامل، مبادی قانونی بازدارنده در اجرای پروژه‌های مربوطه، مانند ضبط ضمانت‌های بانکی، اخذ دیرکرد و خسارت در صورت خروج از پروژه و تأکید بر عدم بهره‌گیری از شماره‌ی تعرفه‌های گمرکی کالاهای تحریمی توسط اتحادیه‌ی اروپا و تفاهم‌نامه‌های تحمیلی آن در قالب تحریم اقتصادی راه، به حداقل ممکن کاهش دهند و در صورت بروز هر نوع معضل یا دشواری، نهایت همکاری را در چارچوب قوانین و مقررات راحت‌تر و کارگشای‌تر برای حمایت از توسعه‌ی شبکه‌ی حمل‌ونقل ریلی و به فرجام رساندن امور مرتبط با آن، داشته باشند تا این تحریم‌ها به اهداف خود دست



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: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com

ریلی توأم با معضلات موجود در پایانه های بارگیری و تخلیه ی کالا مرتفع شود. امیدوارم، شاهد بروز چنین رویداد خوش یمنی باشیم.»

کسب مقام اول منطقه در ترانزیت و سوآپ کالا

«با ارتقا و توسعه ی بهینه ی زیرساخت های ریلی، با توجه به قرار گرفتن در مسیرهای راهبردی گذرگاه شمال - جنوب و گذرگاه شرق - غرب، می توانیم مقام اول ترانزیت و سوآپ کالا را در منطقه کسب کنیم.»

«ملازاد»، با بیان این مطلب، به زیرساخت های ایجاد شده در صنعت حمل و نقل ریلی کشور اشاره کرد و گفت: «با توجه به اتصال شبکه ی ریلی به بندر امیرآباد و تکمیل خط آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا، دست اندکاران راه آهن جمهوری اسلامی ایران، زحمات فراوانی را برای احداث و راه اندازی آن متقبل شده اند تا زودتر این اتصال فراهم شود و از دو پایانه ی بندری، سامانه ی حمل و نقل ریلی به سواحل شمال کشور متصل شود. از آن طرف هم در جنوب کشور، با اتصال راه آهن به بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی و سایر پایانه های ورود و خروج کالا، عملاً اتصال مناسب شبکه ی حمل و نقل ریلی در مسیر راهگذر شمال - جنوب فراهم شده است.»

وی به ضرورت سرمایه گذاری عظیم در خط آهن سرخس که در مسیر گذرگاه شرق - غرب قرار گرفته است، اشاره کرد و در این خصوص افزود: «این مسیر ریلی می تواند با پذیرش روزانه ۳۰۰ واگن باری از کشورهای آسیای میانه و حوزه ی قفقاز (CIS) که هر کدام استعداد حمل ۶۰ تن بار را دارند، بالغ بر ۱۸ هزار تن کالای ترانزیتی را وارد مسیر ریلی کشور کند و از این راه منفعت هنگفتی را به کشور برساند.»

این فعال بخش خصوصی حمل و نقل ریلی، از «پایانه ی ریلی رازی» که به شبکه ی راه آهن ترکیه متصل است، به عنوان یکی از شریان های اصلی ترانزیت و سوآپ کالا در گذرگاه شرق - غرب یاد کرد و در پایان این گفت و گو اظهار داشت: «امیدواریم به زودی با برقراری صلح بین جمهوری های آذربایجان و ارمنستان، پایانه ی ریلی جلفا که به رغم سرمایه گذاری فراوان به دلیل عدم اتصال به این منطقه، غیرفعال مانده، فعالیت خود را از سر گیرد و این مسیر هم بتواند به ایفای نقش راهبردی خود بپردازد و در کنار آن، مسیر ریلی نیز، اسباب دستیابی کشور به بازارهای بزرگ پاکستان و هندوستان را فراهم آورد که با بهره گیری مناسب از این سرمایه های ملی، در کنار تکمیل زیرساخت ها، می توان ترانزیت و سوآپ مطلوب، سودمند و ثروت آفرین کالا برای کشور ایجاد کرد.»

نیابد.»

این فعال عرصه ی صنعت حمل و نقل ریلی، با استقبال از واقعی شدن قیمت حامل های انرژی در پی اجرای طرح هدفمندسازی یارانه، میزان مصرف گازوییل در شبکه ی حمل و نقل جاده ای را ۸ تا ۱۱ برابر شبکه ی حمل و نقل ریلی تخمین زد و اظهار داشت: «در راه آهن اعتقاد بر این است که نسبت حمل کالا در ۸ تا ۱۱ کیلومتر بین ۸ تا ۱۱ برابر کم تر از همین نسبت در بخش جاده ای است. البته در گزارش های تفصیلی معاونت راهبردی نهاد ریاست جمهوری مشاهده می شود که این نهاد رسمی، بر مصرف ۸ برابر گازوییل در شبکه ی حمل و نقل جاده ای تأکید دارد. پس طبیعی است که آزادسازی بهای حامل های انرژی، به خصوص گازوییل، به شکوفایی حمل و نقل ریلی کمک شایانی می کند.»

مدیرعامل شرکت احداث و توسعه ی ریلی مپنا، با ابراز تأسف از طولانی بودن خطوط راه آهن در بسیاری از مسیرهای منتهی به بازارهای اقتصادی و صنعتی، خواستار احداث فوری خطوط میان بر، به منظور کاهش مسیرهای حمل و نقل ریلی و مقرون به صرفه تر شدن آن نسبت به شبکه ی حمل و نقل جاده ای شد و خاطر نشان کرد: «متأسفانه در بسیاری از مسیرهای ریلی، قیمت تمام شده ی شبکه ی حمل نسبت به شبکه ی حمل جاده ای، یا بیش تر است و البته این به خاطر طولانی تر شدن این مسیرها نسبت به مسیرهای جاده ای است که علاوه بر قیمت، زمان تحویل کالا به بازارهای هدف را هم طولانی تر می کند و طبیعی است که صاحبان کالا، به سمت استفاده از کامیون گرایش پیدا کنند. راه حل این مشکل، تقویت زیرساخت های ریلی با احداث خطوط میان بر است و در کنار آن، پایین آمدن تعرفه ی راه آهن تا حد زیادی باعث منطقی تر شدن عملکرد و رقابت پذیری هزینه های حمل از طریق شبکه های ریلی خواهد شد.»

«ملازاد»، با انتقاد از عدم احداث مسیرهای میان بر ریلی و عدم کاهش تعرفه های حمل کالا توسط شرکت راه آهن، گفت: «متأسفانه تاکنون هیچ کدام از این دو راه کار اجرا نشده است. از این رو، ضمن عدم بهره گیری از مواهب طرح آزادسازی حامل های انرژی در صنعت حمل و نقل ریلی، سرمایه گذاری و افزایش سهم بخش خصوصی در این صنعت به منظور دستیابی به سهم ۳۰ درصدی حمل کالا در چشم انداز توسعه ی کشور، در کنار تأمین لکوموتیو مورد نیاز به منظور کاهش یا حذف خواب واگن های باری (که در برخی مسیرها هفته ای یکبار جابه جا می شوند)، نیز به خطر افتاده است. به منظور دستیابی به این سهم، باید تدابیری اتخاذ شود تا مشکلات مربوط به حمل دو سر بار کالا در مسیرهای

امسال با مشارکت فعال جامعه دریایی
صورت می گیرد

گرامی داشت روز جهانی دریانوردی در ایران

سوی انجمن مهندسی دریایی، شرکت نفت فلات قاره‌ی ایران، شرکت مهندسی و ساخت تأسیسات دریایی و شرکت صدرا برگزار خواهد شد و در ۱۰ مهرماه که به گرامی داشت دریانوردی و محیط زیست اختصاص داده شده است، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان بنادر و دریانوردی و سایر نهادهای مرتبط نظیر؛ مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی آن را گرامی خواهند داشت.»

وی، تبیین، ترویج و تبلیغ فرهنگ دریایی در میان اقشار جامعه، تکریم و تجلیل از دریاییان و قدرشناسی ملموس از خدمات آنان، هماهنگی و تلاش در تدارک زمینه‌های لازم به منظور تحقق توجه همگانی به دریا و دریاییان به عنوان عنصر کلیدی در ترویج فرهنگ توسعه‌ی دریامحور را دستورالعمل استراتژیک برگزاری مراسم هفته‌ی جهانی دریانوردی عنوان کرد و افزود: «میزان پای‌بندی به اصول دینی، اخلاقی، انسانی، عملکرد فردی، اجتماعی و رفتار سازمانی، برخورداری از مهارت و تخصص و سوابق کاری، مشوق‌ها، امتیازات ویژه، تعداد عملیات‌های دریایی مخاطره‌آمیز، تدریس در مؤسسات آموزشی و روی شناورها، ارائه‌ی مقالات علمی و سخنرانی در همایش‌های علمی، از شاخص‌های انتخاب دریاییان نمونه مطابق با بند ۶ دستورالعمل هفته‌ی ملی دریانوردی به شمار می‌رود.»

«استیری»، دیدار مدیران و دریاییان و کارکنان ارگان‌های دریایی با مقامات عالی‌رتبه‌ی کشوری و استانی، دعوت از مقامات بین‌المللی برای حضور در مراسم جشن دریانوردی، تعیین و اختصاص یک روز از ایام هفته‌ی ملی دریانوردی به یکی از ۷ استان ساحلی کشور (هرمزگان - خوزستان - بوشهر - گیلان - مازندران - گلستان و سیستان و بلوچستان) با هماهنگی مدیران کل بنادر و دریانوردی استان، استانداران، صداوسیما و سایر مقامات مسئول به‌منظور برگزاری باشکوه هفته‌ی ملی دریانوردی در استان مربوطه، برگزاری جشنواره‌های متنوع دریایی و... را از رؤس فعالیت‌های مرتبط با این هفته عنوان کرد. ■

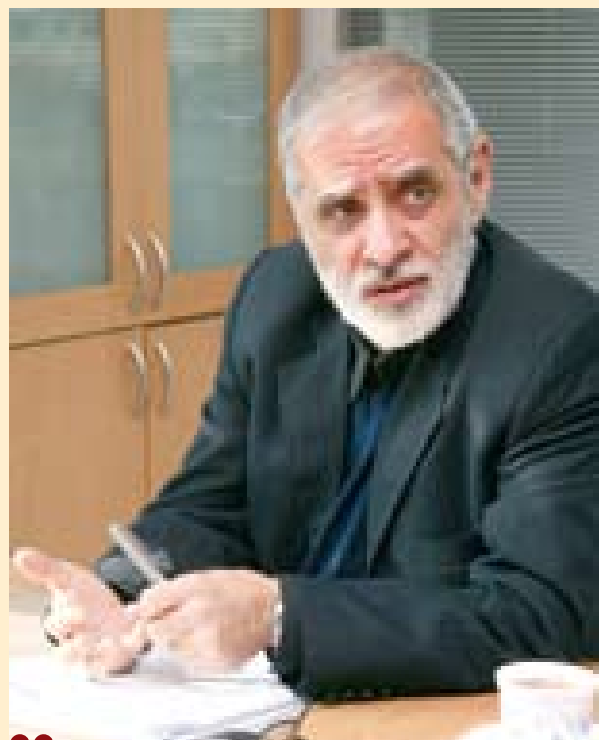
به تعیین روز جهانی دریانورد در تقویم کشور طی سال جاری و برگزاری گرامی‌داشت این روز در تیرماه گذشته و تقدیر از دریانوردان نمونه، امسال روز جهانی دریانوردی، به گونه‌ای متفاوت نسبت به سال‌های گذشته برگزار خواهد شد.»

«استیری» با بیان این مطلب که همه‌ساله سازمان بین‌المللی دریانوردی، هفته‌ی آخر سپتامبر را به‌منظور برگزاری همایش روز جهانی دریانوردی در نظر می‌گیرد، افزود: «هر کدام از کشورها در یکی از روزهای این هفته، این روز را گرامی می‌دارند. در کشور ما نیز، در هفته‌ی اول مهرماه از ۹۰/۷/۳ تا ۹۰/۷/۱۰ این مراسم با مشارکت و حضور کلیه‌ی آحاد جامعه‌ی دریایی کشور به‌منظور گرامی‌داشت هفته‌ی جهانی دریانوردی، برگزار خواهد شد.»

وی به نام‌گذاری و ذکر نام روزهای هفته‌ی جهانی دریانوردی نیز اشاره کرد و افزود: «سوم مهرماه، روز دریانوردی و ناوگان صیادی نامگذاری شده که با تولیت سازمان شیلات ایران و اتحادیه‌ی تعاونی‌های صیادی برگزار خواهد شد. همچنین، ۴ مهرماه با عنوان روز دریانوردی و ناوگان تجاری و مسافری، توسط اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت کشتیرانی والفجر و اتحادیه‌ی تعاونی‌های دریایی حمل بار و مسافر گرامی داشته می‌شود.»

مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به گرامی‌داشت روز دریانوردی و ناوگان نظامی در ۵ مهرماه توسط نیروی دریایی ارتش و سپاه و دریابانی ناجا، اظهار داشت: «سازمان بنادر و دریانوردی، ۶ مهرماه را با عنوان روز دریانوردی و بنادر گرامی خواهد داشت و مسئولان جامعه‌ی دریایی کشور در ۸ مهرماه با حضور در نمازهای جمعه، پیش از خطبه‌های نماز، به ایراد سخنرانی خواهند پرداخت.»

رئیس دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، با اشاره به این که ۹ مهرماه، روز دریانوردی و صنایع فراساحل نامگذاری شده است، افزود: «در این روز، مراسمی از



با توجه به تعیین روز جهانی دریانورد در تقویم کشور طی سال جاری و برگزاری گرامی‌داشت این روز در تیرماه گذشته و تقدیر از دریانوردان نمونه، امسال روز جهانی دریانوردی، به گونه‌ای متفاوت نسبت به سال‌های گذشته برگزار خواهد شد.

«جامعه‌ی دریایی ایران، هفته‌ی آخر سپتامبر، روز جهانی دریانوردی را همزمان با سایر کشورهای جهان گرامی می‌دارد.»

این سخن، بخشی از مطالبی است که «سید علی استیری» مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، از نتایج سومین جلسه‌ی دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور بیان کرد که به‌منظور ارائه‌ی فعالیت‌های انجام‌پذیرفته در خصوص برگزاری مراسم روز جهانی دریانوردی در کشور تشکیل شد.

این جلسه با حضور نمایندگان از سازمان بنادر و دریانوردی، پلیس مهاجرت گذرنامه‌ی ناجا، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت کشتیرانی والفجر، اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، اتحادیه‌ی تعاونی‌های حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر، سازمان شیلات ایران، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران برگزار شد.

وی که ریاست دبیرخانه‌ی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور را نیز بر عهده دارد، ضمن اشاره به برگزاری مراسم ویژه‌ی روز جهانی دریانوردی در ۶ مهرماه سال جاری، اظهار داشت: با توجه

با ابلاغ احکام قضایی

شورای حل اختلاف دریایی اتحادیه مالکان کشتی ایران رسماً کار خود را آغاز کرد

می‌شوند. رسیدگی به دعاوی دریایی مطرح‌شده، با حضور این کارشناسان و با اعلام وقت رسیدگی بر مبنای صلح و سازش انجام می‌شود.

هرچند سقف مبلغ مورد اختلاف پرونده‌هایی که در این شوراها رسیدگی می‌شوند، چندان بالا نیست، اما در صورت تراضی طرفین دعوی در مورد رسیدگی به اختلافات در قراردادهای فی‌مابین، اعضای این شورا می‌توانند مبالغ بالاتر از مبلغ یادشده را نیز مورد رسیدگی قرار دهند.

تأسیس شورای حل اختلاف دریایی و ارجاع اختلافات تجاری دریایی به آن، بهترین شیوهی حل و فصل اختلافات است. این شورا به موجب قانون و به همین منظور تشکیل شده است؛ از این رو، استفاده از خدمات داوری شورا برای حل و فصل اختلافات و دعاوی دریایی، علاوه بر تأمین سلامت، سرعت و دقت در رسیدگی به پرونده‌ها، موجب صرفه‌جویی در هزینه‌ها، خصوصاً حل موضوع به شیوهی تخصصی می‌شود و با توجه به قوانین جاری کشور، به نفع طرفین خواهد بود.

در حقیقت، اهمیت شورای حل اختلاف دریایی، تخصصی بودن آن در امور دریایی است که با توجه به وسعت موضوع، می‌تواند بسیاری از اختلافات موجود در این زمینه را حل و فصل کند. همچنین، این شورا به‌منزله‌ی واحدی شبه قضایی است که می‌تواند خدمات گسترده‌ای را به ارگان‌های دریایی، در جهت کاهش مراجعات آنان به محاکم دادگستری ارائه کند.

در پایان ذکر این نکته ضروری است که، شورای حل اختلاف دریایی، یکی از فرآیندهای مهم روابط حقوقی و اجتماعی است که بر مبنای اشاعه و گسترش بهداشت روانی در محیط‌های دریایی ایجاد شده و در نهایت، منتهی به ایجاد تفاهم و برادری خواهد شد.

درواقع، حذف تشریفات و رفع مقررات آیین دادرسی و کم‌هزینه بودن روند رسیدگی به دعاوی و همچنین، سهولت دسترسی به شورای حل اختلاف، در مقابل طولانی بودن دادرسی دادگاه‌ها و عدم دسترسی راحت به آن‌ها، از جمله برخی دلایل مراجعه‌ی بیش‌تر افراد به شورای حل اختلاف دریایی و گسترده شدن حیطه‌ی رسیدگی و حل دعاوی حقوقی در خارج از دادگاه‌ها به شمار می‌آید. ■

در دهه‌ی هفتاد، دستگاه قضایی به دلیل کثرت مراجعین، افزایش ورودی پرونده‌ها و کمبود نیروی انسانی و امکانات، با معضل بزرگی روبه‌رو شد، که پیامد آن، طولانی شدن مدت رسیدگی به پرونده‌ها بود.

گاه همین طولانی شدن زمان رسیدگی، سبب خصومت بیش‌تر و افزایش اصطکاک بین اصحاب دعوی می‌شد و بر حجم تنش‌ها و فشارهای اجتماعی در ابعاد قضایی می‌افزود که در نتیجه موجب افزایش ورودی پرونده‌ها به دستگاه قضایی می‌شد.

افزایش بیش از حد مراجعین و تراکم پرونده‌ها، مسئولین کشور، خصوصاً مدیران دستگاه قضایی را به این فکر واداشت تا معضل موجود را به نحو مناسب رفع کنند؛ این فکر در نهایت منجر به ارائه‌ی طرح تشکیل نهاد شبه قضایی شورای حل اختلاف دریایی شد.

در این راستا، با طرح موضوع در هیأت‌مدیره‌ی اتحادیه‌ی مالکان کشتی ایران، که از مدت‌ها قبل به دلیل نقصان عملکرد دادگاه‌های دریایی، به دنبال حل اختلاف مالکان شناورها و سایر ارگان‌های دریایی در دعاوی حقوقی بود، مقرر شد که مسئولیت تأسیس شورای حل اختلاف دریایی را بر عهده بگیرد.

به دنبال پی‌گیری‌ها و اقدامات انجام‌شده توسط عضو هیأت‌مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران (امید مرادی) و همچنین، طرح موضوع با رییس شورای حل اختلاف ویژه‌ی اصناف تهران و شمیرانات، شورای حل اختلاف دریایی، بیستم مهرماه سال گذشته در محل اتحادیه مالکان کشتی ایران و با حضور «حسین اصغرزاده»، معاون دادستان و رییس وقت شورای حل اختلاف مجتمع ۲۷ و جمعی از مسئولین قضایی و اعضای منتخب شورا تأسیس شد. در ادامه‌ی پیگیری‌ها و هماهنگی‌های انجام‌شده با مجتمع ۲۷ شورای حل اختلاف، احکام قضایی اعضا نیز صادر و ضمن حضور رضا جعفری معاون دادستان و مدعوین، در چهارم اردیبهشت ماه سال جاری احکام قضایی به اعضای شورا ابلاغ و کارهای اجرایی شورای حل اختلاف دریایی رسماً آغاز شد.

شورای حل اختلاف دریایی دارای سه عضو اصلی است که از کارشناسان حاذق و شناخته‌شده‌ی جامعه‌ی دریایی کشور محسوب

رئیس هیأت مدیره‌ی
انجمن مهندسی دریایی ایران

ارزش درآمذزایی بازار ساخت و تأمین کشتی در ایران سالانه حدود یک میلیارد دلار است

سکینه صارمی



بزرگ‌ترین میادین نفت و گاز در دریا و امکان اشتغال‌زایی، از مهم‌ترین عواملی است که لزوم توجه بیش‌تر به این صنعت را نشان می‌دهد.

«سیف» همچنین، ارزش قراردادهای اجرایی در بخش دریایی را بیش از ۱۰ میلیارد دلار تخمین زد و با بیان این‌که باید به این رقم، قراردادهای در دست مذاکره را نیز اضافه کرد، گفت: «علاوه بر این، حدود ۱۷۰ فروند کشتی با عمر مفید ۲۰ سال در ناوگان کشتیرانی کشور وجود دارند و باید سالانه ۸ کشتی به این ناوگان افزوده شود تا وضعیت عملکردی ناوگان موجود حفظ شود؛ یعنی ارزش درآمذزایی بازار ساخت و تأمین کشتی در ایران سالانه در حدود یک میلیارد دلار است.»

وی، علت تأخیر پی‌درپی برخی از پروژه‌ها را موانع اداری و حقوقی دانست و با بیان این‌که مطلب که نقش مسایل فنی در این تأخیرها بسیار کم‌رنگ است، اظهار داشت: «عمده‌ی تأخیرهای صورت‌گرفته در پروژه‌های دریایی، به مسایل غیرفنی برمی‌گردد؛ برای نمونه، در روند ساخت کشتی ایران-آراک، به عنوان نخستین کشتی اقیانوس‌پیمای ساخت داخل، اولین پرداخت وام بانکی، دو سال پس از انعقاد قرارداد صورت گرفت. با این وجود، با توجه به این‌که شرکت‌های فعال در عرصه‌ی این صنعت، اغلب به صورت پروژه‌های فعالیت می‌کنند، طی سال‌های اخیر، پروژه‌های قابل‌توجهی در کشور به اجرا درآورده‌اند که به عنوان مثال، می‌توان به ساخت و طراحی سکوه‌های نیمه‌شناور شمال با قیمت ۳۰۰ میلیون دلار اشاره کرد که از پیچیده‌ترین سازه‌های کشور و ساخته شده به دست متخصصین داخلی

رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران با اشاره به عضویت ۱۵۰ شرکت و بیش از ۴۰۰ متخصص و چهره‌های دانشگاهی و دانشجویی در این انجمن، گفت: «تلاش کرده‌ایم با تشکیل کمیته‌های تخصصی، نیازهای خاص گروه‌های مختلف فعال در بخش دریایی را برآورده سازیم و به عنوان تریبونی برای ارائه‌ی گزارش نیازها و توانمندی بخش‌های مختلف دریایی به نهادهای مسؤول، به‌ویژه دولت و مجلس انجام وظیفه کنیم.»

«سیف» به تشریح آخرین وضعیت اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی پرداخت و ضمن اشاره به تلاش‌های انجمن، جامعه‌ی دریایی و وزارت صنایع طی ۱۰ سال گذشته برای تصویب این قانون، گفت: با گذشت ۳ سال از زمان تصویب و ابلاغ این قانون، هنوز بسیاری از بندهای آن اجرایی نشده است.»

وی در ادامه، به لزوم توجه به قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی پرداخت و خاطر نشان کرد: «این قانون از سال ۱۳۸۰ در کشور مطرح است و بعد از گذشت هفت سال، در مجلس شورای اسلامی تصویب و مقرر شد که وزارت صنایع و معادن (سابق)، دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی قلمداد شود.»

رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران با تأکید بر این‌که قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، ظرفیتی است که باید برای حمایت از همه‌ی اجزای صنایع دریایی به کار گرفته شود، افزود: «سه‌هزار کیلومتر مرز دریایی ایران؛ حضور بزرگ‌ترین ناوگان کشتیرانی در منطقه، وجود

«در حال حاضر، توانایی ساخت کلیه‌ی تجهیزات دریایی در ایران به صورت بالقوه وجود دارد و با توجه به قابلیت‌ها، مبلغ قراردادهای اجرایی و مورد نیاز ناوگان دریایی، بازار ساخت و تعمیر کشتی ایران، سالانه به ارزش یک میلیارد دلار می‌رسد.» این مطلب، قسمتی از سخنان «محمد سعید سیف» رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران در نشست خبری است که به مناسبت برگزاری سیزدهمین همایش صنایع دریایی ایران ایراد کرده است. وی در ابتدای این نشست، به تلاش‌های این انجمن برای توسعه‌ی صنایع دریایی کشور طی ۱۳ سال گذشته اشاره کرد و افزود: «انجمن مهندسی دریایی ایران از سال ۱۳۷۷ با تلاش جمعی از صاحب‌نظران، اساتید دانشگاهی، مدیران و کارشناسان، به‌منظور ارتقا، توسعه و گسترش صنعت دریایی کشور تأسیس شد و شروع به فعالیت کرد. در آغاز تأسیس انجمن، صنایع دریایی در کشور شناخته شده نبود، اما با برگزاری اولین همایش ملی صنایع دریایی در سال ۱۳۷۸، مسائل و مشکلات صنعت دریایی برای نخستین‌بار به‌طور یکپارچه مطرح شد و طی ۱۳ دوره برگزاری این همایش، تلاش کردیم تا همه‌ی ارگان‌های دریایی و متخصصان و فعالان این صنعت را گرد هم آوریم.

تأکید ما بر رونق صنعت کشتی‌سازی، به معنای اعمال فشار بر کارفرمایان و شرکت‌های کشتیرانی نیست؛ بلکه از دولت‌مردان انتظار داریم همانند آنچه در کشورهای کره، چین و ژاپن انجام می‌شود؛ با ارائه‌ی تسهیلات ساخت کشتی به کشتی‌سازی‌های داخلی، از صنایع دریایی کشور حمایت کنند.

امیدواری کرد این همایش، نقطه‌ی عطفی در حصول دست‌آوردهای صنعت دریایی باشد و پس از ۱۳ سال تلاش مستمر، بتواند با گردهم‌آبی مراکز دریایی و ارگان‌های مرتبط با امور دریا، مسیری روشن برای پیشرفت بیش از پیش کشور در این صنعت راهبردی را فراهم آورد.

دبیر سیزدهمین همایش صنایع دریایی، محور مقالات ارسال شده به دبیرخانه‌ی همایش را صنایع کشتی‌سازی، اقتصاد و دریا، تکنولوژی آب‌های عمیق، فیزیک دریا، اقیانوس‌شناسی، صنایع دریایی و امور دفاعی، حفاظت از محیط زیست دریایی، امور سیاحتی و گردشگری عنوان کرد و افزود: «ثبت‌نام شرکت‌کنندگان در همایش، فقط از طریق پایگاه اینترنتی WWW.MIC2011.IR (طبق فرم) صورت می‌گیرد»

رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران، با اعلام تمدید مدت‌زمان مهلت ارسال این مقالات، اظهار داشت: نسخه‌ی کامل مقالات در لوح فشرده در اختیار حضار قرار می‌گیرد و از میان مقالات ارسال شده، ۴۰ مقاله برای ارائه‌ی شفاهی آن‌ها در دوروز همایش، انتشار می‌یابد. ■

توزیع آن در نشست‌ها و نمایشگاه‌های بین‌المللی را انجام داده است.»

«سیف» با اشاره به حضور انجمن مهندسی دریایی در نمایشگاه سال گذشته سوریه اعلام کرد: «این انجمن با همکاری مرکز همکاری‌های فن‌آوری و نوآوری ریاست جمهوری، در یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی کشتیرانی، کشتی‌سازی، بنادر، انرژی و فراساحل (NEVA 2011) که طی روزهای ۲۰ الی ۲۳ سپتامبر ۲۰۱۱ (۱۹ شهریور تا اول مهرماه جاری) در سنت‌پترزبورگ روسیه برگزار می‌شود، نیز حضور خواهد داشت.»

دبیر سیزدهمین همایش صنایع دریایی در ادامه به برگزاری همایش سیزدهم در ۱۷ آبان‌ماه سال جاری اشاره کرد و افزود: «هم‌زمان، پنجمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی و دریانوردی در جزیره‌ی کیش نیز برگزار خواهد شد.»

وی در تشریح نتایج فعالیت‌های انجمن و برگزاری ۱۲ همایشی که در سال‌های گذشته برگزار شده است، گفت: «انجمن به عنوان نهاد غیردولتی، سعی دارد با بررسی و تفکیک مسایل، راهکارهای مورد نظر جامعه‌ی دریایی کشور را به مسئولان ارائه کند که به اذعان متخصصان، کارشناسان و حتی برخی از مسئولان و مدیران، این همایش‌ها نتایج نسبتاً قابل قبولی داشته و تعامل و همکاری مطلوبی در بخش‌های مختلف اجرایی، با هدف حل مسایل و مشکلات به وجود آورده است. هم‌اکنون بیش از ۴۵ ارگان و شرکت عمده‌ی دریایی و مرکز دانشگاهی، به‌طور مستقیم از طریق ستاد اجرایی همایش، در برگزاری آن مشارکت دارند.»

«سیف» با اشاره به این‌که سیزدهمین همایش صنایع دریایی، به‌منزله‌ی بزرگ‌ترین همایش غیردولتی است که در کشور برگزار می‌شود، اظهار

است. رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران، با اشاره به ساخت «ناوشکن جماران» در بخش دفاعی و انعقاد قرارداد ساخت کشتی ایران-اراک در بخش کشتی‌سازی، گفت: «اجرای این پروژه‌ها نشان می‌دهند که در صورت هماهنگی بخش‌های فعال، متخصصان و سازنده‌های داخلی از قابلیت‌های بالایی برخوردارند و باید بازار گسترده‌ی داخلی در اختیار آنان قرار گیرد. اما به‌رغم وجود این توانمندی‌ها، هنوز برخی ارگان‌های دریایی دولتی، برای ساخت شناورهای ۸ متری، الزامی بودن داشتن همکار خارجی را جزو شرایط قرارداد لحاظ می‌کنند.»

«سیف» در ادامه یادآور شد: «تأکید ما بر رونق صنعت کشتی‌سازی، به معنای اعمال فشار بر کارفرمایان و شرکت‌های کشتیرانی نیست؛ بلکه از دولت‌مردان انتظار داریم همانند آنچه در کشورهای کره، چین و ژاپن انجام می‌شود؛ با ارائه‌ی تسهیلات ساخت کشتی به کشتی‌سازی‌های داخلی، از صنایع دریایی کشور حمایت کنند.»

وی در خصوص تأثیر ادغام دو وزارتخانه‌ی صنایع و معادن و بازرگانی و تشکیل وزارتخانه‌ی جدید صنعت، معدن و تجارت در صنایع دریایی، گفت: دو وزارتخانه‌ی قبلی، عضو شورای عالی صنایع دریایی بودند و در حال حاضر، این ادغام می‌تواند منجر به هماهنگی بیش‌تر در شورای عالی صنایع دریایی شود.»

رئیس هیأت‌مدیره‌ی انجمن مهندسی دریایی ایران، معرفی فعالیت صنایع دریایی کشور در بازارهای بین‌المللی را از دیگر اقدامات این انجمن برشمرده و افزود: «انجمن طی دو سال گذشته، اقداماتی از جمله معرفی شرکت‌های دریایی در قالب انتشار کتاب سال صنایع دریایی به دو زبان فارسی و انگلیسی و



مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر خبر داد انجام عملیات هیدروگرافی و نقشه برداری زمینی محدوده خلیج گرگان و بخش هایی از سواحل استان هرمزگان



عملیات هیدروگرافی و نقشه برداری زمینی محدوده خلیج گرگان و بخش هایی از سواحل استان هرمزگان (محدوده دماغه شیر تاسیریک) پایان یافت.

برپایه این گزارش به نقل از روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، علیرضا کبریایی مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر این سازمان

با اعلام این خبر، گفت: با توجه به اینکه یکی از اطلاعات اساسی و کلیدی مورد نیاز جهت انجام دقیق مطالعات شبیه سازی ریاضی نظیر بررسی نفوذ امواج، انتقال رسوبات موزی ساحل، شناخت کافی از بستر دریا در مناطق مورد مطالعه و علی الخصوص در مناطق کم عمق است و از سوی دیگر به دلیل عدم دسترسی به اطلاعات مورد نظر در بسیاری از مناطق کشور، انجام عملیات نقشه برداری زمینی و هیدروگرافی به منظور نیل به اهداف فوق ضروری می نماید. کبریایی اظهار داشت: به درخواست مسئولین استانی استان گلستان، تهیه نقشه هیدروگرافی جامع جهت شناسایی دقیق تر منطقه به منظور بررسی و ارزیابی طرح های ساخت و ساز در سواحل و محدوده داخلی خلیج گرگان، هیدروگرافی با مقیاس ۱:۱۰۰۰۰ در این محدوده تعریف و انجام شده است.

وی افزود: در راستای تأمین اطلاعات عمق سنجی گام دوم طرح ملی «پایش و مطالعات شبیه سازی سواحل کشور» که شامل سواحل استان هرمزگان بوده و نیز تصمیمات کمیته ملی هیدروگرافی، عملیات هیدروگرافی دماغه شیر تاسیریک با مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ بر اساس جمع آوری و بررسی مشخصات عمق سنجی و نقشه برداری موجود در ارگان ها و مراجع ذیربط در دستور کار سازمان قرار گرفت، و عملیات میدانی طی سال گذشته انجام و نقشه های مربوطه در سال جاری تهیه شد.

به گفته کبریایی عملیات هیدروگرافی و نقشه برداری زمینی مناطق فوق توسط شرکت خصوصی داخلی و با نظارت سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و اداره بندر و دریانوردی استان گلستان انجام شده و اطلاعات آن قابل استفاده برای سایر ارگان ها و نهادهای ملی و محلی است.

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد تکمیل کریدور شمال- جنوب با محوریت ایران



افندی زاده با بیان اینکه در صورت تکمیل مسیر کریدور شمال - جنوب ۳۵ درصد هزینه و زمان سفر کاهش می یابد، گفت: کریدور شمال - جنوب با محوریت ایران تعریف شده است. بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، «دکتر شهریار افندی زاده» رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای درباره دستاوردهای پنجمین اجلاس همکاری های حمل و نقل بین المللی و ترانزیت بین ایران و روسیه، اظهار داشت: این نشست که جنبه مقدماتی داشت برای اجلاس مشترک که در مهرماه سال جاری در تهران برگزار خواهد شد، تشکیل شده بود.

وی با بیان این که موضوعات مختلف حمل و نقلی در این نشست مورد بررسی قرار گرفت، افزود: مهم ترین بحث طرفین حول محور حمل و نقل جادهای و فعال کردن کریدور شمال - جنوب بود که نمایندگان ۳ کشور ایران- روسیه- هند به عنوان موسس این کریدور در این نشست حضور داشتند.

افندی زاده از باز شدن مسیر جادهای داغستان برای تردد کامیون های ایرانی طی چندماه گذشته خبر داد و گفت: هنوز حجم تبادل لازم بین دو کشور به دلیل برخی مسائل و مشکلات افزایش پیدا نکرده، که این موضوع نیز در نشست بررسی

شد. نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت به عبور کامیون ها توسط کشتی های «رو-رو» از دریای خزر اشاره کرد و گفت: به طور کلی وقتی هزینه حمل افزایش می یابد، میزان علاقه مندی تجار نیز به آن کاهش پیدا می کند به طوری که وقتی مسیر جادهای برای صاحب کالا هزینه زیادی در برداشته باشد تلاش می کند تا مسیر خود را تغییر دهد. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که در صورت تکمیل مسیر کریدور شمال- جنوب حدود ۳۵ درصد هزینه و زمان سفر کاهش می یابد، افزود: این محور نسبت به مسیر اقیانوس هند که از طریق دریا به اروپا متصل می شود، کم هزینه است.

رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای به استقبال تجار از مسیرهای کوتاه اشاره کرد و گفت: تجار و بازرگانان کشور هند برای انتقال کالا به کشور روسیه و کشورهای اروپایی مسیری را انتخاب می کنند که از لحاظ مسافت کوتاه تر و کم هزینه تر باشد.

وی خاطر نشان کرد: کریدور شمال- جنوب با هدف قرار دادن این موضوع با محوریت ایران تعریف شد، چرا که ایران محور اصلی اتصال کریدور شمال- جنوب بین دو کشور همسایه است.

با وجود تحریم ها

عملیات کانتینری بندر شهید رجایی ۱۴,۶ درصد رشد کرد

عملیات کانتینری بندر شهید رجایی در تیرماه با ۱۴,۶ درصد افزایش مواجه شد.

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، بر اساس آمارهای اعلام شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی طی تیرماه امسال بندر شهید رجایی با رشد عملیات کانتینری مواجه شد و حجم فعالیت های این بندر از ۲۰۶ هزار و ۸۷۸ TEU کانتینر در تیرماه سال گذشته به ۲۳۷ هزار و ۱۶۶ TEU کانتینر در تیرماه امسال رسید.

بنابر این گزارش، مجموع عملیات کانتینری بندر شهید رجایی طی چهار ماه سال جاری نیز با رشد ۱۷,۹ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته از ۹۶۱ هزار TEU کانتینر فراتر رفت.

از سوی دیگر با وجود برخی شایعه پراکنی ها مبنی بر کاهش حضور کشتی های خارجی در بندر شهید رجایی، در تیرماه امسال آمار کشتی های پهلو گرفته در این بندر با ۲,۶ درصد افزایش مواجه شد و این در حالی بود که در خرداد ماه امسال تعداد کشتی های خارجی وارد شده به بندر شهید رجایی نسبت به خرداد ماه سال ۸۹ از کاهش ۹ درصدی برخوردار بود.

تمدید ماموریت نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی

تعامل بانمایندگان عضوآن، باهدف حفظ منافع ملی دریایی استفاده نمایند.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طی حکمی، ماموریت علی اکبر مرزبان به عنوان نماینده ثابت این سازمان نزد سازمان بین المللی دریانوردی (آی.ام.و) را تا پایان تیرماه ۱۳۹۱ تمدید کرد.

مهندس سیدعطاءاله صدر در این حکم آورده است: بدین وسیله حکم ماموریت شتابه عنوان نماینده ثابت سازمان نزد سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) تا پایان تیرماه ۱۳۹۱ هـ.ش تمدید می شود.

ارزنده است، کمافی السابق در انجام وظایف محوله و مسئولیت خطیر نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی و کشور اتمام ورزیده و از تمامی توانمندی ها و ظرفیتهای در جهت تحکیم روابط با دبیرخانه IMO و همچنین

با از سرگیری عملیات سوآپ از یک ماه گذشته سوآپ نفت خام حوزه خزر به روزانه ۵۰ هزار بشکه رسید

مدیرعامل شرکت پابانه‌های نفتی ایران گفت: حدود یک ماه است که سوآپ نفت چهار کشور حاشیه خزر از جمله قزاقستان با ایران آغاز شده و روزانه ۵۰ هزار بشکه نفت از این کشورها سوآپ می‌شود. غلامرضا غربی، موضوع تمایل نداشتن کشورهای آسیای میانه برای سوآپ نفت با ایران را تأیید نکرد و افزود: عملیات سوآپ از ماه گذشته آغاز شده و پیش بینی می‌شود حجم آن در آینده افزایش یابد.

بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع رسانی شانا، احمد قلعه بانی، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران پیش از این در باره از سرگیری سوآپ نفت کشورهای حوزه دریای خزر گفته بود: در اواخر مسئولیت وزیر سابق نفت مذاکرات با چند کشور برای سوآپ نفت ادامه داشت و پس از آنکه آنها خواسته‌های ایران را تأمین کردند سوآپ نفت از سر گرفته شد. قلعه بانی اظهار کرده بود: یکی از شرکت‌های عرضه‌کننده روزانه ۵۰ تا ۷۰ هزار بشکه نفت خام به طور منظم سوآپ خواهد کرد و مذاکره با شرکت‌های دیگر نیز در حال انجام است.

همچنین علیرضا ضیغمی، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی در زمینه سوآپ نفت خام خزر تصریح کرده بود: از شرکت ملی نفت ایران خواسته ایم برای حدود ۱۰۰ هزار بشکه نفت خام خوراک مورد نیاز پالایشگاه‌های تبریز و شهید تندگویان تهران از طریق سوآپ از کشورهای همسایه حاشیه دریای خزر اقدام کند.

تمایل شرکت‌های داخلی و خارجی برای ساخت پایانه استراتژیک جاسک غلامرضا غربی همچنین درباره آخرین وضعیت پایانه نفتی جاسک گفت: با توجه به این که پروژه جاسک یک پروژه ملی است، شرکت پایانه‌ها به تنهایی نمی‌تواند برای انتخاب پیمانکار تصمیم‌گیری کند بلکه انتخاب پیمانکار برای ساخت پایانه نفتی جاسک در سطح وزارت نفت و احتمالاً هیئت دولت انجام می‌شود.

مدیرعامل شرکت پابانه‌های نفتی ایران از پایان مطالعات مفهومی و مقدماتی پروژه احداث پایانه نفتی جاسک خبر داد و گفت: با اجرای این پروژه افزون بر دور زدن تنگه هرمز، ظرفیت صادرات در پایانه‌های نفتی خلیج فارس افزایش خواهد یافت.

وی تصریح کرد: مذاکرات متعددی با پیمانکاران داخلی و خارجی انجام شده، اما هنوز پیمانکار منتخب به ما معرفی نشده است.

غربی در باره حضور قرارگاه خاتم الانبیا برای ساخت پایانه نفتی جاسک گفت: قرارگاه خاتم الانبیا نیز به عنوان یک پیمانکار مورد ارزیابی قرار می‌گیرد و علاوه بر پیمانکاران داخلی چند شرکت خارجی نیز متقاضی حضور در این پروژه هستند.

مدیرعامل پایانه‌های نفتی ایران تأکید کرد: در مرحله نخست، مقدمات حضور چند شرکت خارجی نیز فراهم شده و قرار است در قالب کنسرسیوم با پیمانکاران داخلی در این پروژه حضور داشته باشند و بخشی از مطالعات و تأمین قطعات خارجی این پروژه را به عهده بگیرند.

وی تأکید کرد: اجرای این پروژه کار بزرگی است و با تکمیل مراحل ساخت این پایانه، افزون بر دور زدن تنگه هرمز، ظرفیت صادرات در پایانه‌های نفتی خلیج فارس افزایش خواهد یافت.

ساخت چهار مخزن ذخیره‌سازی نفت خام در پایانه نفتی جزیره خارگ مدیرعامل شرکت پابانه‌های نفتی ایران از ساخت چهار مخزن جدید ذخیره‌سازی نفت خام به ظرفیت چهار میلیون بشکه در پایانه نفتی جزیره خارگ خبر داد و تصریح کرد: با ساخت این مخازن جدید نفتی، ظرفیت ساخت برای ایجاد مخازن جدید نفت خام در پایانه نفتی خارگ تکمیل می‌شود.

وی درباره مشکل تأمین تضمین‌های مالی از سوی بانک‌ها گفت: هم‌اکنون بانک‌هایی همانند صادرات، ملی، تجارت و سپه‌حاضرند در این زمینه با ما همکاری کنند. غربی گفت: نخستین پایانه نفتی خصوصی ایران در خلیج فارس با ۲۰ میلیون بشکه ظرفیت ذخیره‌سازی نفت ساخته خواهد شد.

رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی خبر داد

ترکیه صدر نشین کشور های منطقه در علوم اقیانوس‌شناسی شد

علوم پیشرفته و راهبردی است که در دنیا خیلی به آن اهمیت می‌دهند.

رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی افزود: بر اساس اطلاعات موجود، ترکیه از نظر علم اقیانوس‌شناسی در منطقه دارای رتبه اول است. ترکیه ۱۱ شناور تحقیقاتی دارد، این درحالیست که ایران هنوز شناور تحقیقاتی ندارد. مراکز تحقیقاتی و دانشگاه‌های ترکیه سال‌هاست که در زمینه علوم دریایی و اقیانوس‌شناسی فعالیت می‌کنند اما، دانشگاه‌های ایران شاید حدود یک دهه است که در این زمینه‌ها جدی‌تر شده‌اند.

وی با بیان اینکه فعالیت‌های ترکیه در زمینه علم اقیانوس‌شناسی حدود ۲۰ سال جلوتر از ایران شروع شده است، گفت: ترکیه در جایگاه اول و ایران و مصر به طور مشترک در جایگاه دوم منطقه در زمینه علم اقیانوس‌شناسی قرار دارند.

چگینی از تشکیل ناوگان تحقیقات دریایی در ایران، توسعه مرکز داده‌های اقیانوسی و دریایی، ایجاد آزمایشگاه ملی دریایی و اجرای طرح ایجاد ایستگاه پژوهشی جنوبگان در قطب جنوب (اقیانوس منجمد جنوبی) به عنوان برنامه‌هایی جهت افزایش سهم ایران در توسعه علم اقیانوس‌شناسی نام برد.



بررسی رتبه ایران در زمینه علم اقیانوس‌شناسی نشان می‌دهد که ایران و مصر به طور مشترک در جایگاه دوم در زمینه علم اقیانوس‌شناسی منطقه قرار گرفته‌اند و به گفته رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی، ترکیه صدر نشین کشورهای منطقه در این علم است.

بر پایه این گزارش، به نقل از روابط عمومی موسسه ملی اقیانوس‌شناسی، دکتر وحید چگینی با بیان اینکه اقیانوس‌شناسی از علوم برتر قرن حاضر است، گفت: اقیانوس‌شناسی در کنار هوافضا، فناوری اطلاعات، علوم زیست محیطی و زیست فناوری جزو

به منظور تقویت همکاری‌های فنی میان کشورهای ساحلی

گردهمایی بین المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی برگزار می‌شود

گردهمایی بین المللی دوسالانه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت سازمان‌ها، دانشگاه‌ها، پیمانکاران و مهندسان مشاور داخلی و خارجی برگزار خواهد شد.

دهمین گردهمایی بین المللی دوسالانه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) در راستای ایجاد فضای مناسب جهت بحث و تبادل نظر و انتقال تجربیات میان متخصصین و دست اندرکاران ذی ربط از کشورهای مختلف و با تأکید بر تقویت همکاری‌های فنی و تخصصی میان تمامی کشورها به خصوص کشورهای ساحلی برگزار می‌شود.

بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، وزیران عضو کمیسیون فرهنگی بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و به استناد تبصره (۳) ماده (۱) قانون نحوه اعمال نظارت بر کاهش هزینه‌های غیر ضرور و جلوگیری از تجمل‌گرایی - مصوب ۱۳۷۰ - با برگزاری دهمین گردهمایی بین المللی دوسالانه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کردند.

بر این اساس، دهمین گردهمایی بین المللی دوسالانه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت سازمان‌ها، دانشگاه‌ها، پیمانکاران و مهندسان مشاور داخلی و خارجی و حمایت معنوی برخی

از سازمان‌های معتبر بین المللی از جمله سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، سازمان جهانی هواشناسی (WMO)، انجمن بین المللی زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی (PIANC)، دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU)، سازمان بین المللی هیدروگرافی (IHO)، انجمن بین المللی کمک‌های دریایی به دریانوردان و چراغ‌های دریایی (IALA)، انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه‌ها (IAPH) و کمیته هماهنگی هواشناسی، آب‌شناسی و مراقبت زیست محیطی دریای خزر (CASPCOM) در آذرماه سال ۱۳۹۱ (وبا حضور متخصصین داخلی و خارجی برگزار خواهد شد).

هدف از برگزاری این همایش، ایجاد فضای مناسب جهت بحث و تبادل نظر و انتقال تجربیات میان متخصصین و دست اندرکاران ذی ربط از کشورهای مختلف، اطلاع از آخرین دستاوردهای علمی، فنی و اجرایی و تأکید بر ارتقاء سطح علمی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی کشور، فراهم کردن بستر لازم جهت بهینه‌سازی طرح‌های زیربنایی و بکارگیری راهکارها و رویکردهای جدید در سیستم‌های نوین مدیریتی و استفاده از فناوری‌های بروز و بهینه در حوزه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی است. این مصوبه پس از تأیید رئیس‌جمهور، توسط محمد رضا رحیمی، معاون اول رئیس‌جمهور برای اجرا ابلاغ شده است.

تسلیم شناورهای صیادی فعال در آب های دور شیلات سیستان و بلوچستان

بر پایه این گزارش به نقل از روابط عمومی، شیلات استان سیستان و بلوچستان کلیه شناورهای کلاس لنج پرودتی (سردخانه) صید در آب های دور در صورت درخواست و داشتن شرایط لازم، جهت مبارزه با دزدان دریایی تسلیم می گردند.

سندگل مدیرکل شیلات استان سیستان و بلوچستان گفت: از سال ۱۳۸۷ شناورهای صیادی استان در هنگام صید در آب های اقیانوس هند با مشکل حمله دزدان دریایی مواجه و خسارات فراوان مادی و معنوی به این قشر زحمتکش وارد شده است. لذا این اداره کل جهت ادامه روند صید تون ماهیان و کمک به امنیت شناورها در هنگام حضور و انجام صید در اقیانوس هند و با پیگیری و همکاری دستگاه های ذیربط موفق به اخذ مجوز تسلیم شناورهای صیادی استان از ستاد کل نیروهای مسلح شده است.

سندگل افزود: مالکین شناورهای متقاضی در صورت داشتن شرایط پیش بینی شده و دارا بودن تجهیزات مناسب ناوبری و ایمنی، با ارائه مدارک لازم به شیلات استان می توانند از این امکان بهره مند شوند.

شایان ذکر است صیادان استان سیستان و بلوچستان حدود ۸۰ درصد تون ماهیان کشور را صید می کنند که بخش عمده آن در محدوده آب های دور از ساحل و اقیانوس هند انجام می گیرد.

شرایط معافیت کالاهای وارداتی ملوانان و خدمه کشتی ها از سود بازرگانی تعیین شد



دولت با هدف رونق اقتصاد مناطق محروم استان های ساحلی، شرایط معافیت کالاهای وارداتی ملوانان و خدمه کشتی ها از سود بازرگانی را تعیین کرد.

بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، هیأت وزیران بنا به پیشنهاد ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز و به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب کرد که هر یک از ملوانان، خدمه کشتی های زیر پانصد تن (لنج تجاری) و کارکنان آن مجازند در هر سال چهار نوبت و هر نوبت تا سقف پانزده میلیون (۱۵/۰۰۰/۰۰۰) ریال کالا با معافیت از سود بازرگانی به کشور وارد کنند.

براساس این مصوبه، فهرست کالاهای قابل ورود و میزان آن حسب شرایط هر یک از استان های ساحلی توسط کارگروهی با مسئولیت وزارت صنعت، معدن و تجارت و با عضویت وزارتخانه های جهاد کشاورزی، بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، امور اقتصادی و دارایی، کشور و ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز تعیین و در بهمن ماه هر سال اعلام می شود.

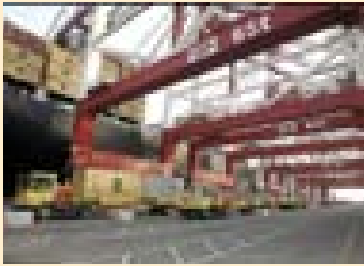
استفاده افراد یادشده از تسهیلات موضوع این تصویب نامه منوط به سفر به کشورهای حوزه جنوبی خلیج فارس با عناوین ملوان، خدمه و کارکنان کشتی یا لنج تجاری است.

همچنین گمرک جمهوری اسلامی ایران موظف است نسبت به ثبت نوع و میزان کالا و صدور پته الکترونیکی به نام هر ملوان اقدام کند.

ضمناً تصویب نامه مورخ ۲۰ بهمن ۱۳۸۶ (که بر اساس آن ملوانان و خدمه کشتی مجاز شده بودند هر سال شش بار نسبت به ورود کالا با معافیت از سود بازرگانی اقدام نمایند) لغو شد.

این مصوبه از سوی محمدرضا رحیمی معاون اول رئیس جمهور برای اجرا ابلاغ شده است.

از سوی رئیس جمهور ابلاغ شد قانون عضویت ایران در شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مستقل مشترک المنافع



کننده حمل و نقل ریلی کشور های مستقل مشترک المنافع تشکیل شده، تعیین شده است.

اهداف و وظایف شورا

بر این اساس، اصلی ترین وظایف شورا، هماهنگ کردن کار حمل و نقل ریلی بین دولت ها و در ارتباط با کشورهای ثالث، تنظیم شرایط و اصول فعالیت راه آهن به منظور تامین کار و توسعه رقابت حمل و نقل و اقتصاد میان دولت ها در چارچوب عرصه واحد اقتصادی و نیز تصویب مقررات و مدارک مربوط در حدود فعالیت خود شورا است.

ترتیب کار شورا

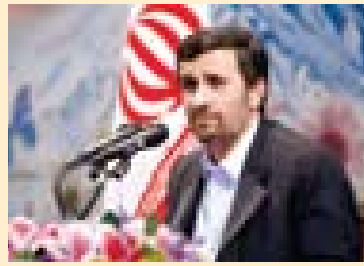
بر اساس این قانون، شورا مسائل مربوط را در جلسات خود که حداقل دو بار در سال برگزار می شود، بررسی و حل و فصل می کند.

فراخوانی جلسات شورا توسط رئیس انجام می شود و معمولاً به صورت نوبتی در یکی از کشورهای عضو اتحادیه کشورهای مستقل مشترک المنافع برگزار می شود. دستور کار مقدماتی، زمان و محل برگزاری جلسه نوبتی شورا در جلسه پیشین مشخص و دستور کار نهایی در اجلاس تشکیل شده، تصویب می شود. جلسه شورا به شرط حضور حداقل تعداد دو سوم اعضا آن رسمیت می یابد.

کمیسیون بازرسی شورا

بر این اساس، به منظور نظارت بر صحت استفاده شورا از منافع مالی، کمیسیون بازرسی تاسیس می شود از هر یک از سه راه آهن کشورهای عضو شورا، یک نماینده، اعضای کمیسیون بازرسی را تشکیل می دهند.

کمیسیون بازرسی در فعالیت خود از مفاد آئین نامه کمیسیون بازرسی شورای حمل و نقل ریلی کشورهای عضو اتحادیه کشورهای مستقل مشترک المنافع مصوب شورا پیروی می کند.



بر اساس ماده واحده این قانون، به دولت اجازه داده می شود در شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مستقل مشترک المنافع به شرح اساسنامه عضویت یابد و نسبت به پرداخت حق عضویت مربوط اقدام کند.

بر پایه این گزارش به نقل از پایگاه اطلاع رسانی دولت، قانون عضویت دولت جمهوری اسلامی ایران در شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مستقل مشترک المنافع که بنا به پیشنهاد معاونت حقوقی رئیس جمهور در هیئت وزیران با قید دو فوریت به تصویب رسیده است، از سوی رئیس جمهور ابلاغ شد.

در مقدمه توجیهی این قانون آمده است: به منظور گسترش حضور فعال و هدفمند جمهوری اسلامی ایران در سازمان ها و مجامع بین المللی و منطقه ای و بهره گیری از آن در جهت تامین منافع ملی و تحقق هر چه بیشتر همگرایی منطقه ای و بین المللی در راستای اصول و اهداف استراتژیک سیاست خارجی کشور و لزوم توسعه بکارگیری امکانات و ظرفیت های بالقوه در راستای اهداف اقتصادی و اجتماعی کشور و در راستای رفع مشکلات ایجاد شده برای راه آهن جمهوری اسلامی ایران در اثر تاخیر در الحاق به شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مستقل مشترک المنافع، این قانون از سوی رئیس جمهور ابلاغ شد.

بر اساس ماده واحده این قانون، به دولت اجازه داده می شود در شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مستقل مشترک المنافع به شرح اساسنامه عضویت یابد و نسبت به پرداخت حق عضویت مربوط اقدام کند. تعیین و تغییر دستگاه اجرایی طرف عضویت بر عهده دولت است.

بر اساس اساسنامه شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مستقل مشترک المنافع، اهداف، وظایف و اختیارات شورای حمل و نقل ریلی کشورهای مستقل مشترک المنافع (از این پس «شورا» نامیده می شود) که با انعقاد موافقتنامه مورخ ۱۴ فوریه ۱۹۹۲ بین دولت ها درباره ایجاد نهاد هماهنگ

شرکت ملی نفتکش ایران کشتی‌سازان برای ساخت کشتی LNG بر برنامه ای نداده اند



یک مقام مسئول در شرکت ملی نفتکش ایران با بیان اینکه سازندگان داخلی هنوز برای ساخت کشتی های حمل LNG برنامه ای را ارائه نکرده اند، اعلام کرد: حمل و نقل دریایی گاز مایع یکی از زنجیره های اصلی صنعت LNG جهان است. برپایه این گزارش به نقل از پایگاه خبری پانا نیوز، علی خیراندیش مدیر عامل شرکت مایع سازی گاز طبیعی ایران در جمع خبرنگاران در خصوص آخرین وضعیت سفارش کشتی های حمل LNG به سازندگان داخلی و خارجی، توضیح داد: پیش بینی می شود برای دو سال نخست برای حمل محموله های LNG ایران از کشتی های استیجاری استفاده شود و با توجه به ظرفیت تولید ۱۰ میلیون تن LNG در فاز نخست راه اندازی کارخانه ایران LNG حداقل به ۱۳ فروند کشتی LNG نیاز است.

این مقام مسئول با تاکید بر اینکه به زودی در خصوص ساخت کشتی های حمل LNG تصمیم گیری نهایی خواهد شد، یادآور شد: در ماه های گذشته شرایط سفارش داخلی و خارجی ساخت کشتی های حمل LNG مورد بررسی قرار گرفته است. در همین حال شهردار ساسانیان رئیس مشارکت و سرمایه گذاری شرکت ملی نفتکش ایران هم در جمع خبرنگاران درباره آخرین وضعیت ایجاد نخستین ناوگان کشتیرانی حمل LNG ایران با بیان اینکه در حال حاضر ظرفیت ساخت کشتی ها در ایران محدود است، گفت: کشتی سازی های بزرگ جهان همچون کره جنوبی و چین برای ساخت کشتی های حمل گاز مایع حداقل برای یک دوره ۳۰ ساله اقدام به ساخت کشتی های مختلف کرده اند.

ساسانیان با تاکید بر اینکه یک کشتی ساز پیش از ساخت کشتی های حمل LNG باید شناورهای کوچک، نفتکش و کشتی های حمل LPG را ساخته باشد، تصریح کرد: تاکنون از سوی کشتی سازان داخلی برنامه ای برای ساخت کشتی های حمل LNG ارائه نشده است.

وی از ساخت حوضچه خشک به عنوان یکی از زیرساخت های تولید کشتی های حمل LNG یاد کرد و افزود: صنعت LNG در کل جهان دارای یک زنجیره بوده که قطعا حمل و نقل دریایی گاز مایع یکی از این حلقه ها است.

این مقام مسئول با اشاره به عرضه اولین محموله LNG ایران به بازارهای جهانی تا دو سال آینده، بیان کرد: بر این اساس حمل حداقل ۵۰ درصد LNG تولیدی ایران توسط کشتیرانی های داخلی دارای توجیه اقتصادی و فنی بالایی است.

ساسانیان با اعلام اینکه در حال حاضر حدود ۳۹۰ فروند کشتی حمل LNG در سراسر جهان تردد می کنند، بیان کرد: ۳۰ تا ۳۵ درصد این ظرفیت حمل بیش از تقاضای جهانی بوده و کرایه کشتی حمل LNG مشکل ساز نخواهد بود.

زیرکچیان زاده خبر داد افزایش ذخایر نفت و گاز ایران در خلیج فارس



محیطی سی.دی.ام این دو میدان نفتی در مرحله ارزیابی و اندازه گیری کربن است.

بر این اساس، با ساخت و بهره برداری از کارخانه NGL سیری، روزانه ۶ هزار و ۷۰۰ بشکه پروپان، سه هزار و ۶۰۰ بشکه بوتان، یک هزار و ۳۷۵ بشکه پنتان، یک هزار و ۳۷۵ بشکه میعانات گازی و ۸۰ میلیون فوت مکعب گاز شیرین و خشک شده برای تأمین خوراک نیروگاه جزیره های کیش و قشم، تولید می شود. گاز همراه نفتی که هم اکنون در مشعل سکوهای نفتی نصر (میدان های الوند، سیوند، دنا و نصرت)، ایلام (میدان اسفند) و همچنین در دو کارخانه خشکی نصر و اسفند در حال سوختن است، خوراک ورودی به کارخانه NGL سیری را تأمین می کند.

عملیات اجرایی ساخت کارخانه NGL خارگ از سال ۱۳۸۵ تاکنون در حال انجام است و پیش بینی می شود با تکمیل این پروژه به طور متوسط روزانه حدود ۶۰۰ میلیون فوت مکعب گاز همراه از سکوهای نفتی بهرگانسر، سروش، نوروز، فروزان، ابوذر، خارک و میادین دورود یک و دو جمع آوری و مورد بازیافت قرار گیرد. با اجرای این طرح گازهای همراه تولید شده در سکوهای میادین نفتی بهرگانسر، سروش و نوروز از طریق یک خط لوله به سکوی نفتی ابوذر منتقل و سپس به همراه گازهای همراه این سکوی دریایی و میادین دورود و فروزان در کارخانه NGL خارک پالایش و مورد استفاده مجدد قرار می گیرد.

بر اساس گزارش های شرکت ملی نفت سالانه به طور متوسط حدود ۲۴۰ میلیارد فوت مکعب گازهای همراه در میادین نفتی خلیج فارس می سوزد که با ساخت و اجرای همزمان ۲ پروژه NGL در برنامه پنجم توسعه باید حجم گازسوزی های ایران به صفر کاهش یابد.

فعالیت همزمان ۲۳ دکل حفاری در میادین نفتی خلیج فارس

زیرکچیان زاده درباره آخرین وضعیت توسعه ناوگان دکل های حفاری در میادین نفت و گاز خلیج فارس (به استثنای پارس جنوبی)، اظهار داشت: در حال حاضر به طور همزمان ۲۳ دکل حفاری شامل ۱۳ جک آپ در خلیج فارس مشغول حفاری در میادین نفت و گاز هستند. مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران با اعلام اینکه به زودی مناقصه برای کرایه پنج دستگاه دکل حفاری دریایی نهایی می شود، تبیین کرد: ضمن آنکه تعداد جک آپ های فعال ایران در خلیج فارس در شهریور ماه به ۱۴ دستگاه افزایش می یابد.

وی با تاکید بر اینکه توسعه ناوگان حفاری نفت و گاز در خلیج فارس در اولویت قرار دارد، خاطر نشان کرد: پیش بینی می شود تا سال آینده تعداد جک آپ های فعال ایران در میادین نفت و گاز خلیج فارس به ۲۰ دستگاه افزایش یابد.

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره با تشریح آخرین وضعیت کارخانه های NGL ایران در خلیج فارس از افزایش ذخایر نفت و گاز ایران در این منطقه خبر داد و گفت: هم اکنون به طور همزمان ۲۳ دکل در میادین نفت و گاز خلیج فارس مشغول به حفاری هستند.

بر پایه این گزارش به نقل از خبرگزاری مهر، محمود زیرکچیان زاده درباره آخرین وضعیت حجم ذخایر هیدروکربوری ایران در خلیج فارس، گفت: هم اکنون با شناسایی یک سازند جدید حجم ذخایر گاز به ۱۶۴ تریلیون فوت مکعب افزایش یافته است.

این مقام مسئول از افزایش دو میلیارد بشکه ای حجم خایر نفت خام ایران در خلیج فارس خبر داد و افزود: بر این اساس میزان ذخایر نفت خام ایران از ۹۴ به ۹۶ میلیارد بشکه افزایش یافته است.

مشعل های گازی ایران در خلیج فارس خاموش می شود

وی همچنین با اشاره به آغاز مراحل راه اندازی و بهره برداری از کارخانه ان.جی.ال سیری به منظور جمع آوری روزانه ۱۴۰ میلیون فوت مکعب گاز طبیعی، گفت: برای طراحی، ساخت و راه اندازی این پروژه گازی بیش از ۴۵۰ میلیون دلار سرمایه گذاری شده است.

نائب رئیس هیئت مدیره شرکت نفت فلات قاره درباره آخرین وضعیت بهره برداری از کارخانه ان.جی.ال خارگ هم توضیح داد: بر اساس برنامه زمان بندی تعریف شده این طرح جمع آوری گازهای همراه نفت تا سال ۱۳۹۲ در مدار بهره برداری قرار می گیرد. این مقام مسئول با یادآوری اینکه هم اکنون گازهای همراه نفت میادین نفتی سروش و نوروز برای ایجاد ارزش افزوده به جزیره خارگ منتقل می شود، بیان کرد: این ۲ میدان نفتی از ظرفیت تولید روزانه حدود ۱۰۰ میلیون فوت مکعب گاز طبیعی برخوردار بوده است که باید زمینه مصرف این گاز در جزیره خارگ فراهم شود.

مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران با یادآوری اینکه امسال پاداش اجرای طرح سی.دی.ام جمع آوری گازهای همراه نفت سروش و نوروز به ارزش تقریبی ۶.۵ میلیون دلار وصول می شود، تاکید کرد: هم اکنون اجرای طرح زیست

بررسی روند مدیریت حوادث بندری
در گفت‌وگو با مدیرکل امور بندری سازمان بنادر

کاهش حوادث به رغم افزایش عملیات

اواسط مردادماه گذشته، ۳۰ تن از کارشناسان مراکز HSE سازمان بنادر و دریانوردی با حضور در کلاس آموزشی کارشناس ایتالیایی مدیریت حوادث بندری، با تازه‌ترین اصول انجام صحیح فرآیند تحقیق و بررسی حوادث در بندر و تجزیه و تحلیل علمی حوادث ناشی از عملیات در اسکله‌ها و پایانه‌های بندری آشنا شدند.



● **چالش‌های حوادث بندری و میزان تبعات منفی آن بر فرآیند تخلیه و بارگیری کالا را تبیین نمایید؟**
هدف فرآیند عملیاتی از مرحله‌ی تخلیه و یا بارگیری کالا تا مرحله‌ی چیدمان آن در انبار یا درون شناور، مستلزم طی کردن اصولی این روند است. طبیعی است اگر در زمینه‌ی تخلیه و بارگیری، از انجام اصولی و استاندارد این روند فاصله بگیریم، باید منتظر تبعات منفی آن نیز باشیم که به رخداد حوادث، به عنوان یکی از این عوامل مشکل‌زای این دوری می‌توان اشاره کرد که ممکن است این حوادث، تبعات جانی، مالی و یا زیست‌محیطی به دنبال داشته باشد. در این صورت است که در بخش‌های مختلف، از جمله تخلیه و بارگیری، دچار آسیب خواهیم شد؛ به طوری که فعالیت بندری در آن بخش مختل می‌شود و جبران آن، هزینه‌ی زیادی را در برمی‌گیرد و گاهی نیز، جبران‌ناپذیر خواهد بود.

● **اساساً آیا، سازوکار مدیریت و حوادث بندری، اقدام پیشگیرانه یا راهکار مقابله‌ای برای کاهش حوادث قلمداد می‌شود؟**
اصولاً مدیریت بر حوادث بندری، به دنبال استخراج علل ریشه‌ای حوادث تبیین شده و انجام پذیرفته است تا از این راه به نتایجی دست یابد و اصولی را مد نظر قرار دهد. از این رو، مدیریت حوادث در بنادر، بر جلوگیری از حوادث مشابه و راهکار مبتنی بر کاهش حوادث تأکید دارد که یک اقدام پیشگیرانه محسوب می‌شود و طبیعی است که می‌توان با اتخاذ سیاست‌های بنیادی و اصولی، به

● **در آغاز، با توجه به چند وجهی بودن موضوع ایمنی در بنادر و مدیریت حوادث بندری، رویکرد سازمان در این زمینه و چگونگی سامان‌دهی این طرح در بنادر شمالی و جنوبی کشور به لحاظ ارتقای جایگاه بنادر، جذب سهم از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی و رقابتی‌شدن آن در منطقه را تشریح کنید؟**

همواره میزان و سطح کارایی و بهره‌وری بنادر، حول دو محور «زمان» و «هزینه» مورد ارزیابی و مقایسه قرار می‌گیرد. امروزه اما، مقدم بر دو محور یادشده، شاخص ایمنی، به عنوان شاخص پیشرو در ارزیابی رقابت‌پذیری و توسعه‌ی پایدار بنادر، از رجحیت یافته است. این تغییر نگرش و رفتار باعث شده تا بنادر با سرعت زیادی به سمت استقرار سیستم‌های مختلف به‌منظور پایش و اندازه‌گیری عملکرد خود حرکت کنند.

هم‌جهت با این تفکر، سازمان بنادر و دریانوردی با هدف ارتقای جایگاه بنادر کشور و بهبود سهم بازار خود از حمل‌ونقل دریایی، طرح‌ها و برنامه‌های گسترده‌ای را در خصوص بحث ایمنی، هدف‌گذاری کرده است که به عنوان نمونه می‌توان به انجام مطالعات اولیه‌ی استقرار نظام HSE در سطح سازمان و بنادر تابعه اشاره کرد. امروزه بر اساس نتایج این مطالعات، شاهد شکل‌گیری اولیه‌ی ساختار HSE در اکثر بنادر و تغییرات اساسی در نحوه‌ی گزارش‌گیری و بررسی علل بروز حوادث هستیم که جملگی، نشانه‌های مثبتی در زمینه‌ی اعتلای فرهنگ ایمنی و اهمیت یافتن آن در میان آحاد سازمانی است.

معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر، هدف از برگزاری این گردهم‌آیی آموزشی و نشست‌هایی از این دست را علاوه بر به‌روزرسانی دانش مدیریت حوادث بندری، یکسان‌سازی اقدامات بنادر از حیث گزارش‌گیری و گزارش‌دهی این نوع حوادث عنوان کرد.

به همین بهانه و به‌منظور تبیین رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی در امر سامان‌دهی و اجرای طرح مدیریت بهینه حوادث بندری، به سراغ «جلیل اسلامی»، مدیرکل امور بندری این سازمان رفتیم و آخرین اقدامات سازمان بنادر در زمینه‌ی سامان‌دهی حوادث بندری را جویا شدیم. «اسلامی» در این گفت‌وگو استدلال کرد که امکان مقایسه بنادر ایران با بنادر هم‌جوار، از نظر تعیین رتبه‌ی بروز سوانح بندری وجود ندارد، اما بنادر ایران طی سال‌های گذشته، با بهبود شرایط ایمنی و اجرایی‌سازی نظام مدیریت HSE، از شرایط قابل قبولی برخوردارند.

مدیریت حوادث در بنادر، بر جلوگیری از حوادث مشابه و راهکار مبتنی بر کاهش حوادث تأکید دارد که یک اقدام پیشگیرانه محسوب می‌شود و طبیعی است که می‌توان با اتخاذ سیاست‌های بنیادی و اصولی، به این سمت پیش رفت.

این سمت پیش رفت.

● **بر این اساس، آیا روند اجرای طرح مدیریت بر حوادث بندری در بنادر شمالی و جنوبی، با توجه به مختصات محیطی و کارکردی در حمل و نقل دریایی در دو منطقه یادشده، به طور یکسان دیده شده است یا خیر؟**

بدیهی است که به دلیل تفاوت‌های محیطی و نوع حمل و نقل در بنادر شمالی و جنوبی، نوع فعالیت‌ها و کارهای عملیاتی نیز، در این مناطق و حتی در دو بندر جنوبی یا دو بندر شمالی متفاوت است. بنابراین، طرح مدیریت بر حوادث بندری، به عنوان یکی از طرح‌های منتهی به استقرار سیستم ایمنی بانگرس منطقه‌ای، بومی سازی شده و به دنبال علل ریشه‌ای حوادث ناشی از کار در بنادر است.

● **در دوره آموزشی اخیر، سامان دهی و اجرای طرح مدیریت حوادث بندری را به عنوان یکی از اهداف برشمردید، این طرح در حال حاضر در چه مرحله‌ای است و صورت نهایی و سامان داده شده آن به لحاظ سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، برخوردار از چه امکانات و زیرساخت‌هایی خواهد بود؟**

به دلیل یکسان بودن نحوه جمع‌آوری و آنالیز حوادث بندری به وقوع پیوسته در بنادر که منجر به ایجاد اشکالات و ابهاماتی در نوع گزارش دهی و ارائه‌ی آمار حوادث بندری شده بود، نسبت به ارائه‌ی طرح سامان دهی حوادث بنادر اقدام شد. بر این اساس در وهله‌ی اول اطلاعات و نظرات همکاران سازمانی و بنادر، طی جلسه‌ی مشترک جمع‌آوری شد و در نظر است برای جمع‌بندی و کانالیزه کردن کلیه‌ی حوادث به‌وقوع پیوسته در محوطه‌های بندری، طرح یادشده - در قدم بعدی - برای همه‌ی شرکت‌های خصوصی فعال در بنادر نیز پیاده‌سازی شود. مطمئناً در اجرای این طرح، از تکنولوژی‌های مرتبط نرم‌افزاری و سخت‌افزاری از جمله، سیستم مکانیزه جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل حوادث استفاده خواهد شد.

● **از اقدامات جاری در فرآیند سامان دهی طرح مدیریت سوانح بندری، یکسان سازی فعالیت‌ها و اقدامات بنادر از لحاظ گزارش‌گیری و گزارش دهی حوادث است، در این باره به چه نتایجی دست یافته‌اید؟**

همان‌طور که پیش‌تر نیز به این موضوع اشاره شد، به‌منظور سامان دهی نحوه گزارش‌گیری و گزارش دهی حوادث، لازم است در کلیه‌ی بنادر، یک واحد تخصصی متولی جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل حوادث راه‌اندازی شود که این امر با توجه به تجارب و تخصص کارشناسان واحدهای ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر، به HSE واگذار شده و طی آن مقرر شده است که همه‌ی واحدهای عملیاتی بنادر همچون گارد، حراست و... به عنوان نیروی همکار، اقدامات لازم را به‌منظور ارائه‌ی گزارش یکسان از مدیریت بندر به واحد

متولی سازمان (اداره‌ی کل امور بندری) به عمل آورند. این رویکرد در وهله‌ی اول، مورد موافقت نمایندگان کلیه‌ی بنادر واقع شد و در نظر است با تهیه‌ی طرحی جامع، موضوع از طریق اخذ مصوبه از هیأت عامل سازمان، به صورت کاملاً واحد در کلیه‌ی بنادر اجرایی شود.

● **با توجه به تشکیل کمیته‌ی تحقیق و بررسی حوادث بندری، به عنوان خروجی نشست آموزشی ارومیه، این کمیته چه مسئولیت‌هایی دارد و به لحاظ مدیریتی، تحقق مناسب و صحیح فرآیند تحقیق و بررسی حوادث، مستلزم توجه به چه پارامترهایی است؟**

کمیته‌ی حوادث بندری در راستای تحقق الزامات مربوط به دستورالعمل نحوه‌ی بررسی سوانح و حوادث بندری، مصوبه‌ی اجلاس شماره‌ی ۱۵۸۰ مورخ ۱۳۸۸/۲/۱۳ هیأت عامل سازمان بنادر مبنی بر دست‌یابی به رهاکارهایی به‌منظور کاهش یا حذف حوادث به‌وقوع پیوسته در بنادر در آستانه‌ی تشکیل است و مسئولیت آن، تجزیه و تحلیل علمی حوادث از حیث گزارش‌گیری و گزارش دهی است. اعضای این کمیته در جلساتی که به این منظور در سازمان مرکزی یا بنادر تشکیل خواهد شد، نسبت به بررسی حوادث به صورت مطالعه موردی (Case Study) اقدام خواهند کرد که به عنوان درس‌های آموختنی به‌منظور کاهش میزان خسارات بر کارکنان، تجهیزات و اموال و حتی حذف آن در بنادر، مدنظر قرار خواهد گرفت. از آن‌جا که شناخت صحیح نوع حادثه و تحقیق و بررسی آن بر اساس اصول و مبنای علمی، از مهم‌ترین پارامترهای تحقق درست این فرآیند به شمار می‌رود، با برگزاری دوره‌ی آموزشی در بندر ارومیه به عنوان مرحله‌ی اول و برگزاری مرحله‌ی تکمیل آن در آذرماه سال جاری، تلاش می‌شود تا کلیه‌ی اعضای منتخب، از ابتدای امر، مهارت‌های لازم را در این زمینه به دست آورند.

● **لطفاً در مورد مراکز تشکیل شده HSE در بنادر و میزان موفقیت این مراکز در دست‌یابی به اهداف مدنظر سازمان بنادر، توضیح بدهید؟**

لازمه‌ی موفقیت هر واحد سازمانی و یا هر تشکلی، در مرحله‌ی نخست، وجود یک ساختار سازمانی است. بر همین اساس و به‌رغم تلاش‌های همه‌جانبه‌ی واحدهای سازمانی مرتبط در سنوات گذشته، هرچند به دلیل برخی محدودیت‌های موجود، تاکنون موفق به تشکیل واحدی سازمان‌یافته و رسمی با عنوان HSE در سازمان متبوع و بنادر تابعه نشده‌ایم، لیکن حساسیت موضوع بهداشت، ایمنی و محیط زیست ایجاب کرد که مدیران بنادر تابعه، در عمل به فکر ایجاد مراکز HSE باشند؛ به‌طوری که این مراکز، تقریباً در کلیه‌ی بنادر فعال شده و با همکاری سازمان، در حال تحقق اهداف سازمانی هستند که امیدواریم

به‌منظور سامان دهی نحوه گزارش‌گیری و گزارش دهی حوادث، لازم است در کلیه‌ی بنادر، یک واحد تخصصی متولی جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل حوادث راه‌اندازی شود که این امر با توجه به تجارب و تخصص کارشناسان واحدهای ایمنی، بهداشت و محیط زیست بنادر، به HSE واگذار شده است.

با تشکیل ساختار سازمانی مناسب، مشکلات اساسی بنادر در زمینه ایمنی نیز مرتفع شود.

● **در مقایسه با بنادر سایر کشورها در منطقه هدف، میزان حوادث بندری و رتبه‌ی بنادر ایران به لحاظ بروز سوانح بندری در سه رده‌ی نیروی انسانی، اموال و محیط زیست چگونه است؟**

در خصوص ایمنی و حوادث بندری، شاخص یکسان و سند استاندارد در صنعت بندری تعریف نشده است. بر همین اساس، امکان مقایسه‌ی وضعیت بنادر کشور با بنادر منطقه در این زمینه وجود ندارد. با وجود این، برای مقایسه‌ی کشورهای منطقه بر اساس اقدامات به‌عمل آمده از سوی سازمان در زمینه‌ی اجرایی‌سازی نظام مدیریت HSE، هم‌اکنون وضعیت بهتری را در بنادر کشور تجربه می‌کنیم؛ آن‌گونه که به گواه آمارهای مربوط به حوادث انسانی، اموال و محیط زیست، به‌رغم افزایش حجم عملیات بندری، کاهش محسوس سوانح را شاهد هستیم که خود حاکی از اثربخشی تصمیمات مقامات سازمانی در بهبود ایمنی است.

● **در رابطه با اجرای طرح مدیریت حوادث بندری، چه برنامه‌ریزی‌هایی برای بخش خصوصی انجام شده است؟**

با توجه به واگذاری بیش از ۹۰ درصد فعالیت‌های بندری به بخش خصوصی و لزوم توجه بیش از پیش به این بخش به عنوان جامعه‌ی هدف، معاونت امور بندری و مناطق ویژه، در کلیه‌ی طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌های مربوطه، جایگاه ویژه‌ای را به این بخش اختصاص داده است؛ چراکه توانمندسازی کارگزاران و فعالان امور بندری طرف قرارداد سازمان و به‌کارگیری آخرین فن‌آوری‌ها، علوم و تکنولوژی‌های روز دنیا توسط بخش‌های خصوصی، موجب افزایش راندمان کار و در نتیجه کاهش میزان حوادث در بنادر می‌شود. از این رو، طبق برنامه‌ریزی انجام شده و به‌منظور تکامل صحیح واحدهای سازمانی همراه با فعالان امور بندری، مقرر شده تا در آینده‌ی نزدیک نسبت به تجدید دوره برای بهره‌گیری کارشناسان ذی‌ربط بخش خصوصی حاضر در عملیات بندری، اقدام لازم به عمل آید. ■

تحلیل مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

الزامات هاب شدن بندر شهید رجایی از دیدگاه مشتریان



آرتی جی (ترانسستینر)، ۷۵ دستگاه جرثقیل، ۱۸۰ دستگاه لیفتراک، ۷ فروند یدک کش ۲۴۰۰ تا ۴۴۰۰ اسب بخار، ۱۰ فروند قایق خدماتی و ۴ فروند قایق تجسس و نجات، ۶ دستگاه برج تخلیه‌ی غلات، ۱۰ فروند یدک‌کش خدماتی و ۱۰ فروند قایق خدماتی است.

در تشریح اقدامات زیربنایی برای تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر هاب، می‌توان به احداث آزادراه بندر شهید رجایی به طول ۲۸ کیلومتر اشاره کرد. این طرح در سفر سوم هیأت دولت به استان هرمزگان به تصویب رسیده که با انجام مطالعات امکان‌سنجی و تهیه‌ی اسناد جذب سرمایه‌گذاری، آماده‌ی ارائه‌ی فراخوان پیمانکار است.

«ساخت و تجهیز ایستگاه ریلی تخلیه و بارگیری در بندر خلیج فارس» و «مطالعه و امکان‌سنجی ساخت و تجهیز پایانه و ایستگاه تخلیه و بارگیری ریلی مواد معدنی»، از دیگر اقدامات در این زمینه است که در کارگروه ویژه‌ی ریاست جمهوری در بخش حمل‌ونقل دریایی به تصویب رسیده است. از همین کارگروه همچنین «احداث و بهره‌برداری خطوط ریلی بندر در اراضی پشتیبانی» به تصویب رسیده که با پیشرفت ۹۷ درصدی، آماده‌ی بهره‌برداری است. علاوه بر آن، روند تکمیل پایانه و ایستگاه ریلی تخلیه و بارگیری کانتینر، تا پایان شهریورماه سال جاری پایان می‌پذیرد که سالانه از توان عملیاتی ۳۵۹ هزار TEU برخوردار است.

۵۵۸ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در یک سال

درحالی‌که از ابتدای طرح مباحث سرمایه‌گذاری تا پایان سال ۱۳۸۸، نزدیک به ۴۹۷ میلیارد تومان در بندر شهید رجایی سرمایه‌گذاری شده بود، طی دوره‌ای یک‌ساله

موقعیت منحصر به فرد بندر شهید رجایی
بندر شهید رجایی در نزدیک‌ترین نقطه به دهانه‌ی ورودی خلیج فارس و شمال تنگه‌ی هرمز و کم‌ترین فاصله نسبت به مسیر تردد عمده‌ترین خطوط کشتیرانی دنیا واقع شده است؛ به طوری که در مرکز مرز ساحلی جنوب کشور قرار گرفته است.

موقعیت ممتاز جغرافیایی، همچون دسترسی به آب‌های آزاد جهان از راه خلیج فارس، نزدیکی به مناطق آزاد قشم و کیش و بنادر تجاری خلیج فارس، این بندر را به پایگاهی استراتژیک در منطقه تبدیل کرده است. قرار گرفتن در کریدور شمال - جنوب، از دیگر ویژگی‌های این بندر محسوب می‌شود. بندر شهید رجایی با وجود موقعیت مطلوب جغرافیایی و برخورداری از مناسب‌ترین و کوتاه‌ترین پل ارتباطی با آسیای میانه، اتصال به شبکه‌ی بین‌المللی راه‌آهن و جاده‌ی ابریشم، با ظرفیت پذیرش بیش از ۳ میلیون TEU کانتینر در سال، ظرفیت تخلیه و بارگیری تا ۵۰ میلیون تن انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی، از مهم‌ترین بنادر در سطح منطقه به شمار می‌رود.

ساختار زیربنایی و روبنایی بندر شهید رجایی

بندر شهید رجایی با ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار مساحت، دارای زیرساخت‌های مطابق با معیارهای هاب شدن است. محوطه‌ی کانتینری این بندر ۲۲۳ هزار متر مربع و محوطه‌ی پشتیبانی آن ۹۰ هکتار است. تعداد اسکله‌های این بندر ۲۳ پست به طول ۶ هزار و ۳۱ متر است که در طرح توسعه‌ی آتی، ۲ هزار و ۲۰ متر اسکله به آن اضافه می‌شود. به‌لحاظ امکانات و تجهیزات، این بندر دارای ۱۸ دستگاه جرثقیل کانتینری، ۴۸ دستگاه

تبدیل بندر شهید رجایی، بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور به بندر کانونی (HUB) در منطقه، پس از تصویب در کارگروه ویژه‌ی حمل و نقل ریاست جمهوری، به عنوان اولویت محوری سازمان بنادر و دریانوردی در دستور کار این سازمان قرار گرفت.

این در حالی است که به اعتقاد کارشناسان امور بندری، «فراهم بودن زیرساخت‌های بندری»، «اختصاص یافتن سهم بیشتری از حمل‌ونقل منطقه به این بندر با توجه به موقعیت آن»، «واقع شدن در گلوگاه استراتژیک منطقه»، «وجود پس‌کرانه و راه‌های اتصالی در درون کشور» و همچنین «وجود همسایگان غیرمتصل به شبکه‌ی حمل‌ونقل دریایی جهان»، ضرورت دست‌یابی به این امکان را غیرقابل اجتناب کرده است.

سال گذشته، مباحث علمی و نظری مربوط به ضرورت‌های هاب شدن بندر ایران از جمله بندر شهید رجایی در همین رسانه به چاپ رسید که با اقبال خوانندگان، دانشجویان و فعالان حمل‌ونقل دریایی روبه‌ر شد. در این مجال اندک، به هاب شدن بزرگ‌ترین بندر کانتینری ایران از دیدگاه مشتریان بندر پرداخته می‌شود و شکل‌گیری بندر هاب شهید رجایی بر اساس شاخص‌هایی چون «موقعیت استراتژیک و منحصر به فرد»، «ساختار زیربنایی و روبنایی بندر»، «خدمات جانبی»، «قوانین و مقررات»، «منابع انسانی»، «ساختار تبادل الکترونیکی (IT)» و «ارتقای کیفیت خدمات» مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

آنچه تحت عنوان ارزیابی بندر شهید رجایی با معیارهای حاکم بر بنادر هاب منطقه مطرح می‌شود، تحلیل «علی‌اکبر صفائی»، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان است که در همایش سال گذشته مدیران سازمان بنادر در تهران با موضوع «الزامات تبدیل شدن هاب منطقه از دیدگاه مشتریان» ارائه شد.



قوانین و مقررات

در این زمینه با «مقررات زدایی» و «ارائه تسهیلات ترانشیپ»، تحوّل اساسی در بندر ایجاد شد. روند مقررات زدایی با ایجاد مقررات تشویقی برای جذب مشتریان «اعم از خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران در بندر و فرایند ارائه خدمات جانبی و تسهیلات برای ترانشیپ و افزایش کشتی، از اقدامات اساسی مربوط به حاکمیت قوانین و مقررات در راستای تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر هاب محسوب می‌شود.

در همین راستا، کارگروه ویژه‌ی ریاست جمهوری و ستاد تدابیر ویژه نیز، مقررات و تسهیلات تشویقی به‌منظور جذب بیش‌تر مشتریان به بندر شهید رجایی را ابلاغ کرد که عبارتند از:

و ارائه خدمات به کشتی‌های نسل هفتم کانتینری را دارند که بندر شهید رجایی نیز، در این فهرست قرار دارد.

خدمات جانبی بندر

به اعتقاد اغلب کارشناسان امور بندری، ارائه خدمات جانبی، موضوع مهمی در مباحث مربوط به ایجاد زمینه‌های تبدیل شدن بندر به هاب محسوب می‌شود. در این زمینه نیز، در بندر شهید رجایی اقدامات اساسی صورت گرفته است که از جمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به «توسعه فعالیت‌های بانکرینگ»، «ارائه خدمات اینترنت رایگان به کشتی‌ها»، «راه‌اندازی نرم‌افزار پایانه نظارتی امور کانتینر سرویس‌گرا (CCS)»، «استقرار سیستم مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS)» و «راه‌اندازی نرم‌افزار GCOMS Gateway»، «راه‌اندازی نرم‌افزار اتاق کنترل و هندلر»، «۲۴ ساعته شدن فعالیت گمرک در بندر»، «خدمات دریافت زائدات کشتی‌ها»، «یکسان‌سازی کدینگ کالا» و «دریافت الکترونیکی آمار دریایی، کانتینری و بندری» اشاره کرد.

همچنین برای ارائه خدمات بهینه‌ی جانبی در این بندر، با تصویب کارگروه ویژه‌ی ریاست جمهوری، مرکز خدمات بسیار مدرن بندر شهید رجایی احداث خواهد شد. قرارداد احداث این مرکز، امضا شده است که با حدود ۵۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در ۴۰ هزار مترمربع واقع در ورودی بندر راه‌اندازی خواهد شد.

در سال ۱۳۸۹، حدود ۵۵۸ میلیارد تومان در این بندر سرمایه‌گذاری بعمل آمد که به‌لحاظ تعداد قرارداد، ۴۶ مورد سرمایه‌گذاری را شامل شده است.

نکته این‌جاست که اکثر این سرمایه‌گذاری‌ها در زمینه‌های لجستیکی و تولیدی صورت گرفته است که بندر را از حالت اتکالی صرف به واردات و ترانزیت خارج می‌کند و زمینه‌های ایجاد ارزش افزوده، تولید و هاب شدن را فراهم می‌آورد.

احداث موج‌شکن‌های چندمنظوره‌ی مردمی

مطالعه و ساخت ۱۴ بندر در شرق و غرب و جزایر استان هرمزگان و همچنین ایجاد موج‌شکن‌های چندمنظوره‌ی مردمی، از دیگر اقدامات زیربنایی در زمینه‌ی هاب شدن به شمار می‌آید. این موضوع اگرچه به‌طور مستقیم به تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر هاب ارتباطی ندارد، اما با توجه به ایجاد مرکز اقتصادی، سبب جذب منابع اقتصادی خواهد شد.

مهیای بودن زیرساخت‌ها در بخش دریایی

با توجه به پهلوگیری بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان در بندر شهید رجایی، این رویداد نشان‌دهنده‌ی ظرفیت‌های بندر شهید رجایی در بخش دریایی، شامل: لای‌روبی، احداث موج‌شکن، اسکله و سایر امکانات موردنیاز است. این پتانسیل برای شکل‌گیری ظرفیت‌های زیربنایی دریایی در بندر شهید رجایی وجود دارد.

تنها ۳۰ بندر از بنادر دنیا توانایی پهلودهی

درخواست‌های سرمایه‌گذاری در مرحله عقد قرارداد

ردیف	وضعیت کلی	نوع فعالیت	مبلغ سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)	جمع سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)
۱	در دست عقد قرارداد	احداث مخازن	-	۴۷۷
		احداث آزمایشگاه	۱۵	
		احداث خطوط لوله	۱۵۰	
		احداث شعبه	۱	
		احداث آزمایشگاه	۱۵	
۲	در دست اخذ تایید از سازمان	احداث پایانه‌ی ترانزیت	۲۹۶	۲۳۹۲
		احداث پایانه‌ی ریلی کانتینر	۱۴۵	
		احداث پایانه‌ی ریلی کانتینر	۱۴۰	
		احداث کارخانه‌ی تصفیه شکر	۱۴۰	
		احداث کارخانه‌ی خوراک دام	۱۶۶۲	
۳	اعلام شرایط عقد قرارداد به شرکت	احداث شعبه	۳۰۵	۴
		احداث شعبه	۱	
		احداث شعبه	۱	
		احداث شعبه	۱	
۴	در دست بررسی کارشناس خبره	طرح توسعه‌ی سرمایه‌گذاری	۹۸	۳۶۵
		احداث پایانه‌ی نگهداری خودرو	۱۰۴	
		پارکینگ	۱۶۳	

۲۳۴۵	۱۰۳	احداث پایانه‌ی ترانزیت	در دست بررسی توسط مشاور	۵
	۱۲۰	شست‌وشوی کانتینر		
	۴۵۰	احداث اسکله‌ی ۲۰۰۰۰ تنی		
	۶۶۲	احداث پایپینگ و شانتینگ یارد بندر خلیج فارس		
	۱۲	احداث پایانه‌ی نگهداری خودرو		
	۹۲	احداث مخازن		
	۲۰۶	احداث کارخانه‌ی مونتاژ کشنده		
	۱۲۰	احداث پایانه‌ی نگهداری کالای خطرناک		
	۱۰۰	احداث کارخانه‌ی ساخت اسکله های شناور		
	۱۶۵	احداث سیلوی نگهداری غلات		
	۴۳	احداث پایانه‌ی ریلی فله		
	۱۵۰	احداث مرکز لجستیک کالا و کانتینر		
	۶۰	احداث مرکز لجستیک کالا و کانتینر		
	۲	احداث شعبه		
	۶۰	احداث پایانه‌ی ترانزیت		
۲۷۵	۶۰	احداث کارخانه‌ی تولید سنگفرش بتنی	در دست تهیه طرح توجیهی	۶
	۲۵	طرح گسترش اراضی		
	۵۰	احداث مخازن		
	۵	احداث جایگاه سوخت در زمین مثلی جنب خونسرخ		
	۴۵	احداث پایانه‌ی صادراتی خرما		
	۹۰	احداث کارخانه‌ی تولید و بسته‌بندی مواد غذایی		
۲۲۰	۱۲۰	احداث مرکز لجستیک کالا و کانتینر	در مرحله رزرو زمین	۷
	۱۰۰	احداث مرکز لجستیک کالا و کانتینر		
۶۰۷۸	جمع کل			

- اجرای port security و شناسنامه‌دار کردن پورت‌های شبکه. همچنین به این اقدامات، باید «اتصال ساختمان xray قدیم و شش شرکت فعال در بندر خلیج فارس»، «به‌روزرسانی وب‌سایت و افزایش خدمات قابل ارائه به آن»، «تدوین شاخص‌های مدیریتی در قالب پروژه‌ی PORT MIS»، «راه‌اندازی سیستم‌های سوانح خشکی، حمل‌ونقل و نسخ جدید PM تجهیزات» و «آماده‌سازی و نصب سیستم CCS» را نیز اضافه کرد. ■

ارتقای ساختار تبادل الکترونیکی (IT)

از مهم‌ترین اقدامات در این زمینه، می‌توان به این موارد اشاره کرد:
 ۱. افزایش پهنای باند اینترنت اداره‌ی کل از ۲M به ۶M
 ۲. اخذ گواهی‌نامه‌ی استاندارد سیستم مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS).
 ۳. افزایش بیش از ۸۵ نود جدید به شبکه‌ی بندر.
 - اضافه کردن ۱۰۰ کاربر جدید به کاربران شبکه‌ی بندر.

۱. تفویض تنظیم تعرفه‌ی رقابتی و منعطف به شورای اقتصاد در برنامه‌ی پنجم توسعه
 ۲. اعطای امتیاز افتتاح بانک مستقل و ممتاز و بیمه در مجتمع بندری شهید رجایی
 ۳. اجرایی شدن مصوبه‌ی شورای عالی امنیت ملی در خصوص حذف ۲۰ درصد بازرگانی به محموله‌های کانتینری ترانشیپ‌شده از راه بنادر خارجی حوزه‌ی خلیج‌فارس به بنادر بوشهر و خرمشهر و مشروط شدن اعطای این تخفیف به استفاده از بنادر شهید رجایی و امام خمینی برای ترانشیپ محموله‌های کانتینری.

در نشست ستاد بحران استان سیستان و بلوچستان، هشدار داده شد

فرورانشِ سونامی در سواحل چابهار

طی نشستنی یک‌روزه در بندر چابهار، اعضای ستاد بحران استان سیستان و بلوچستان با اعلام مشخصات جغرافیایی کوهستانی-بیابانی و کم و نامنظم بودن بارش جوی در سواحل شرقی دریای عمان، نسبت به وقوع حادثه‌ی سونامی در این منطقه با توجه به وجود دو زون اصلی فرورانش در اقیانوس هند، هشدار دادند.

در این نشست که به منظور اطلاع‌رسانی و بررسی راهکارهای مقابله با پدیده‌ی سونامی تشکیل شد، سیدعلی باطنی (فرماندار چابهار)، سیاوش رضوانی (مدیرکل بنادر و دریانوردی)، غلامرضا سندنگل (مدیرکل شیلات)، حجت‌علی شایانفر (مدیرکل مدیریت بحران)، جمعی از فرماندهان نظامی و انتظامی، علیرضا کبریایی (مدیرکل فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی)، دکتر محسن سلطان‌پور (دانشیار دانشگاه خواجه نصیر) و مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شهید کلاتتری حضور داشتند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در این نشست، ضمن تشریح اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در راستای جلوگیری از خسارات احتمالی پدیده‌ی سونامی و شناسایی گسل سونامی در منطقه‌ی چابهار گفت: «به دلیل توسعه‌ی نواحی و سرمایه‌گذاری‌های سنگین و بروز خسارات جانی و مالی بر اثر پدیده‌ی سونامی، باید مسأله را با جدیت پیگیری کرد؛ زیرا سرعت موج ناشی از باد در حالت عادی بین ۸ تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت است؛ در حالی که سرعت موج در زمان وقوع سونامی، بین ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر برآورد شده است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان افزود: «سونامی پدیده‌ای نوظهور است که باید با تصمیم‌گیری‌های سنجیده، از خسارات احتمالی ناشی از آن جلوگیری کرد.»

حادثه‌خیزی سیستان و بلوچستان با پتانسیل بالا

در ادامه‌ی این نشست، «حجت‌علی شایانفر»، مدیرکل بحران استان سیستان و بلوچستان گفت: «با توجه به گستره‌ی ۵۰۰۰ کیلومتر خط ساحلی

در مجاورت آب‌های دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، متولیان امور دریایی باید به این موضوع توجه داشته باشند؛ به طوری که یکی از اهداف اصلی طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران، تلاش برای کاهش آسیب‌پذیری مناطق ساحلی و ساکنان آن‌ها نسبت به خطرات طبیعی و مصنوعی عنوان شده است.»

وی گفت: «استان سیستان و بلوچستان با دارا بودن ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی با دریای عمان و اقیانوس هند و به دلایلی چون: موقعیت جغرافیایی کوهستانی-بیابانی، فرورانش صفحه‌ی دریای عمان در منطقه‌ی مکران، کم و نامنظم بودن بارش جوی، از پتانسیل حادثه‌خیزی بالایی برخوردار است.»

مدیرکل بحران استان همچنین اظهار داشت: «گرچه حوادث و سوانح طبیعی در سال‌های اخیر، در استان به طور جدی تجربه نشده، اما امکان وقوع آن را نباید نادیده گرفت؛ زیرا وجود گسل وسیع مکران در دریای عمان، احتمال بروز پدیده‌ی سونامی در همه‌ی نواحی ساحلی دریای عمان از بلوچستان تا تنگه‌ی هرمز را ممکن می‌سازد؛ به طوری که در صورت وقوع این حادثه‌ی طبیعی، وقوع فجایع انسانی نیز، دور از انتظار نخواهد بود.»

وی تأکید کرد: «با توجه به مطالعات صورت گرفته در مورد سونامی، دو زون اصلی فرورانش در اقیانوس هند وجود دارد که می‌تواند سبب وقوع زلزله محسوب شود.»

سونامی در سواحل چابهار تحت تأثیر گسل مکران

مدیرکل بحران استان سیستان و بلوچستان در تشریح زون‌های سونامی خیز در اقیانوس هند گفت: «می‌توان به زون فرورانش اندونزی و شرق آن و زون فرورانش مکران در غرب اشاره کرد که زون فرورانش مکران در سواحل جنوبی ایران و پاکستان و همچنین در شمال غرب اقیانوس هند قرار گرفته و طول گسل مکران، حدود ۹۰۰ کیلومتر پیش‌بینی شده است. این گسل، به موازات سواحل کشور ما کشیده شده و کشورهای ایران، عمان، پاکستان و هند را تحت



تأثیر خود قرار می‌دهد.»

وی تصریح کرد: «مدیران ما در این بخش باید ریسک‌مدار باشند نه بحران‌مدار؛ به طوری که برای جلوگیری از کاهش خسارات در زمان وقوع حادثه، اقداماتی از قبیل انجام مطالعات، تحلیل خطر و آسیب‌پذیری در دریای عمان، راه‌اندازی مرکز پایش و هشدار سونامی، فراهم آوردن وسایل ارتباطی و اطلاع‌رسانی مناسب، ارائه‌ی آموزش‌های

مدیرکل بحران استان سیستان و بلوچستان: یکی از اهداف اصلی طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران، تلاش برای کاهش آسیب‌پذیری مناطق ساحلی و ساکنان آن‌ها نسبت به خطرات طبیعی و مصنوعی عنوان شده است.

عمومی به ساکنین مناطق ساحلی، تعیین درست کاربری اراضی ساحلی و ساخت‌وساز ایمن و مقاوم و اجتناب از جانمایی صنایع مهم، انبارهای دپوی اقلام بندری و مجتمع‌های مسکونی پیشنهاد می‌شود.

فرصت ۱۳ دقیقه‌ای اطلاع از سونامی

در پایان این نشست، «دکتر محسن سلطان‌پور»، استادیار دانشگاه خواجه نصیر طوسی گفت: زمان رسیدن امواج سونامی به سواحل ایران، بین ۲۳ تا ۱۳ دقیقه است که در صورت وقوع زلزله‌ی ۴ ریشتری پدیده‌ی سونامی را در پی خواهد داشت.»

بررسی مزیت‌های ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر در گفت و گو با مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران

تسهیل سرمایه‌گذاری و ترغیب سرمایه‌گذاران



این مقام مسئول در بندر نوشهر، یکی دیگر از تسهیلات مربوط به قوانین مناطق ویژه را ورود کالا و ماشین‌آلات و مصالح به این مناطق به منظور استفاده بدون پرداخت هزینه‌ی گمرکی عنوان کرد و افزود: «این تسهیلات کمک شایانی به کاهش قیمت تمام‌شده‌ی طرح‌های سرمایه‌گذاری و در نهایت، ایجاد رغبت بیشتر سرمایه‌گذاران می‌کند.»

رونق بازار کسب و کار و ایجاد اشتغال

به گفته‌ی مدیر منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر، سرمایه‌گذاران علاوه بر کار در امور تولیدی، همزمان در بخش تجاری نیز فعالیت دارند و در صورت سرمایه‌گذاری این گروه در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر، تمرکز سایر فعالیت‌های تجاری (صادرات و واردات) در این بندر مستقل می‌شود که این امر، سبب رونق بازار کسب و کار در منطقه خواهد شد. «سیدپور»، بیکاری ناشی از وضعیت جغرافیایی منطقه (فاصله‌ی نزدیک کوه و دریا)، کمبود اراضی و بالا بودن قیمت زمین را از معضلات مربوط به اشتغال در غرب استان مازندران برشمرد و ابراز امیدواری کرد، از راه تبدیل بندر به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی و با افزایش فعالیت بندر، زمینه‌ی ایجاد مشاغل و کاهش میزان بیکاری فراهم آید.

قابلیت صدور قبوض انبار تفکیکی و گواهی مبدأ

مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران با اعلام خبر تحقق «صدور قبض انبار تفکیکی و صدور گواهی مبدأ» به عنوان یکی از مزیت‌های ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی بندری، آن را در افزایش تمایل تجار مبنی بر استفاده از بندر نوشهر مؤثر دانست.

وی در این باره گفت: «تهران به عنوان کلان‌شهر و پایتخت، مرکز اصلی تهیه و توزیع کالا در کل کشور محسوب می‌شود. با توجه به نزدیک بودن این بندر به تهران، و تکمیل و عملیاتی شدن اتوبان تهران - شمال

تأثیرات ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران، تبدیل مراکز بندری به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی یا منطقه‌ی آزاد تجاری را رویکردی جهانی خواند که بر اثر آن، با تغییر نسل بنادر از نسل اول به نسل سوم، بندر با رویکرد بازرگانی، از بارانداز بودن کالا به بازار کالا تبدیل می‌شوند.

به گفته‌ی «سید نبی سیدپور»، علاوه بر ایجاد فعالیت‌های اشتغال‌زا، بندر یارانه‌ای به «بندر سودده» تبدیل می‌شوند که از دیگر دست‌آوردهای این تغییر رویکرد قلمداد می‌شود.

وی همچنین بر این نکته تأکید کرد که دستیابی به این هدف بزرگ، در توان مسئولان محلی نیست و باید مسئولان ملی نیز، در تحقق آن نقش مؤثری ایفا کنند.

تسهیل سرمایه‌گذاری و ترغیب سرمایه‌گذاران

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر، با بیان این که برای خروج موقعیت این بندر از انبار کالا به بازار کالا و انجام سرمایه‌گذاری، باید مشوق‌ها و تسهیلاتی نیز فراهم شود، ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاران و معافیت‌های گمرکی را ضروری دانست و درباره‌ی امتیازات منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندری گفت: «بخش اعظمی از منابع مالی و سرمایه‌گذاری‌ها، مربوط به تأمین زمین است. از این رو، سرمایه‌گذاران به‌ناچار باید مقدار متناهی از سرمایه در گردش خود را به تهیه‌ی زمین اختصاص دهند که این موضوع باعث افزایش قیمت تمام‌شده‌ی طرح سرمایه‌گذاری می‌شود.»

«سیدپور» در ادامه نتیجه‌گیری کرد: «با واگذاری زمین در منطقه، یکی از مشکلات اصلی تأمین مالی طرح‌های سرمایه‌گذاری مرتفع می‌شود و با توجه به سهولت واگذاری زمین در طرح‌های سرمایه‌گذاری تولیدی و خدماتی مرتبط با خدمات بندری، بخش بزرگی از منابع مالی طرح‌ها فراهم می‌شود.»

از ۱۶ مردادماه امسال همه‌ی کالاهای واردشده به بندر نوشهر، مشمول اعمال مقررات قانون مناطق ویژه‌ی اقتصادی شده‌اند. به گزارش خبرنگار بندر و دریا، قانون ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر، پس از تصویب در مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان، از سوی رییس‌جمهور برای اجرا ابلاغ و محدود و حوزه‌ی فعالیت آن نیز از سوی نمایندگان ریاست جمهوری مشخص شد. این در حالی است که اعمال قانون یادشده، موجب تسهیل در ورود و خروج کالا از مرز دریایی بندر نوشهر، فراهم‌سازی شرایط مناسب حضور سرمایه‌گذاران و اجرای پروژه‌های متعدد سرمایه‌گذاری و همچنین، ایجاد اشتغال در غرب استان مازندران خواهد شد. مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران که اخیراً از سوی مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، به عنوان مدیر منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر نیز منصوب شده است، از آغاز جذب سرمایه‌گذاری در این منطقه خبر داد و گفت: «این سرمایه‌گذاری شامل احداث سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات است و کلنگ مرحله‌ی اول آن به ظرفیت ۲۵ هزار تن به زمین زده شد.» «سیدپور»، اپراتور فعلی بندر نوشهر را «شرکت بنیاد بارانداز» اعلام کرد و افزود: «فضای ایجادشده در بندر نوشهر، یک فضای رقابتی است و افزون بر آن، این بندر به دنبال تحقق برنامه‌هایی است که به افزایش حجم فعالیت‌های آن منجر خواهد شد.»





در آینده از این طریق می‌توان بهره‌برداری مناسبی نمود.

رونق فعالیت‌های ترانزیتی

مدیر منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر، با بیان این‌که صاحبان کالاهای ترانزیتی، در اصل تمایل بیش‌تری به ارسال آن‌ها به مناطق ویژه، به‌منظور عبور از سرزمین اصلی خود دارند، اضافه کرد: «ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر، بستر مناسب‌تری برای عبور این نوع کالاها مهیا خواهد کرد.»

زیرساخت‌های فراهم‌شده برای ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر ۱. احداث اسکله‌های جنوبی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران، با اعلام این‌خبر که ۴ پست اسکله‌ی عمومی و یک پست اسکله‌ی نفتی، هم‌زمان با تبدیل بندر نوشهر به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی احداث شده است، توضیح داد: «در حال حاضر، امور مربوط به ساخت اسکله‌های جنوبی بندر نوشهر، با ۳ پست اسکله‌ی عمومی و یک پست اسکله‌ی رو-رو به پایان رسیده و دستور عملیات لای‌روبی این اسکله‌ها نیز، برای بهره‌برداری نهایی، در پایان کار قرار دارد.»

به‌گفته‌ی «سیدپور»، این اسکله‌ها شمع‌کوبی شده‌اند و آماده‌ی ریل‌گذاری هستند و در

صورت نیاز، از امکان نصب گنتری کرین نیز برخوردارند.»

وی همچنین اضافه کرد: «یک پست اسکله‌ی خدماتی نیز، در دست احداث است که ۷۰ درصد کار سازه‌ای آن به پایان رسیده است.»

۲. راه دسترسی

«سیدپور»، یکی از معضلات اساسی بندر نوشهر را نبود راه دسترسی مناسب دانست و از رفع این معضل با تهیه‌ی نقشه‌ی نهایی راه دسترسی اختصاصی بندر به کمربندی نوشهر خبر داد.

مدیر منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر تأکید کرد: «این اراضی در سفر هیأت محترم دولت به تصویب رسیده که سبب رفع مشکل هم‌جواری بندر با محدوده‌ی شهری و ترافیک مرتبط با آن خواهد شد.»

۳. توسعه‌ی اراضی بندری

یکی دیگر از اقدامات مربوط به زمینه‌سازی برای ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر نوشهر، توسعه‌ی اراضی است که مدیرکل بنادر و دریانوردی نوشهر، از استحصال ۱۴ هکتار اراضی جدید برای این منظور خبر داد و خاطر نشان کرد: «در حال حاضر، ۱۴ هکتار از اراضی جدید در بندر استحصال شده است که افزایش این میزان زمین برای بندری مانند نوشهر، به‌منظور

محدود کردن افزایش اراضی ناشی از مجاورت با شهر، بسیار حایز اهمیت است.»

۴. احداث بندر خشک

«سیدپور»، همچنین از اختصاص ۲۰۰ هکتار از اراضی جنوبی کمربندی نوشهر برای توسعه‌ی فعالیت‌های بندری خبر داد و اظهار داشت: «با توجه به محدودیت اراضی در بندر نوشهر، ایده‌ی احداث بندر خشک، پس از طرح و بررسی در سازمان بنادر، در سفر استانی هیأت دولت به مازندران به تصویب رسید. به طوری که با این مصوبه، ۲۰۰ هکتار از اراضی جنوبی کمربندی نوشهر، برای توسعه‌ی فعالیت‌های بندر در نظر گرفته شده است.»

محدوده و حوزه‌ی فعالیت منطقه‌ی ویژه

اقتصادی بندر نوشهر

بنا بر اعلام نمایندگان ویژه‌ی ریاست جمهوری در شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه‌ی اقتصادی، محدوده و موضوع فعالیت مناطق ویژه‌ی اقتصادی بنادر امام خمینی و نوشهر تعیین شد.

بر اساس این مصوبه شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و ویژه‌ی اقتصادی، حوزه‌ی عملکرد مناطق ویژه‌ی اقتصادی بنادر امام خمینی و نوشهر متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی، چگونگی و ظرفیت‌های صادرات و واردات نیز، معین شد. ■

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد

اولویت و وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، ایجاد شرایط ایمن و اجرای پذیرمان‌های دریایی است

دریانوردی می‌شود و در این خصوص، باید با حفظ امانت‌داری، ارتقای ایمنی کار و هرچه علمی‌تر کردن عمل کردها در فرایند ثبت شناورها، حل مشکلات مردم به خصوص دریانوردان در چارچوب قوانین و مقررات را مد نظر قرار داد و این امر، از مهم‌ترین ویژگی‌ها و مأموریت‌های ادارات ثبت و بازرسی است.»

مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، در پایان با تأکید بر این مطلب که این اداره در راستای کاهش سوانح و حفظ ایمنی دریانوردان، شناورهای با اندازه‌ی کوچک را ثبت نمی‌کند، خواهان ارتقای سطح کیفی و کمتی امور مربوط به این اداره و اداره‌های تابعه شد.

است و متولی ایمنی شناورها، اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورهای سازمان بنادر است و علاوه بر آن، باید رویکرد ثبت شناورها، از حالت سنتی به روش‌های نوین و مبتنی بر سامانه‌ی پذیرمان‌های بین‌المللی تغییر یابد.»

وی با بیان این مطلب که اداره‌های ثبت و بازرسی شناورهای بنادر، باید به‌گونه‌ای بر عملکرد مؤسسات رده‌بندی نظارت داشته باشند که تا پایان برنامه پنجم توسعه، این مؤسسات بتوانند ثبت کشتی‌های خارجی را تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران انجام بدهند، افزود: «هدف ما در ثبت کشتی‌ها، تلفیق تجربه و علم است، زیرا این دو عامل، باعث پیشبرد اهداف سازمان بنادر و

مهم‌ترین و حساس‌ترین اداره‌ی سازمان بنادر و دریانوردی، اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورها است؛ زیرا در تدوین شرح وظایف این سازمان، از همان آغاز به اهمیت ایجاد شرایط ایمن و اجرای پذیرمان (کنوانسیون)‌های دریایی اشاره شده است.

«احمد فروغی»، مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب در دومین همایش رؤسا و کارشناسان ثبت و بازرسی شناورهای بنادر کشور که به مدت ۲ روز در بندر چابهار برگزار شد، گفت: «در این راستا، موضوع ایمنی، معطوف به شناورها





دریایی، افزود: «با توجه به نفوذ و گسترش فعالیت دزدان دریایی به آبهای منطقه‌ی دریای عمان و همچنین، به اسارت گرفتن تعدادی از شناورهای متعلق به بندر چابهار توسط آنان، فعالیت شناورهای صیادی کاهش یافته است؛ زیرا این شناورها به‌طور سنتی در مقطعی از سال، مجبورند برای صید به آبهای بین‌المللی تا حوالی سواحل سومالی سفر کنند و دزدان دریایی از این شناورها برای حمله به شناورهای تجاری به عنوان کشتی مادر، استفاده می‌کنند. در همین راستا سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور بندری و دریایی و نقطه‌ی تماس بین ارگان‌ها و سازمان جهانی دریانوردی، این وظیفه را بر عهده‌ی اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورها گذاشته است تا همه‌ی اخبار و گزارش‌های به‌دست‌آمده از شرکت شیلات ایران و اطلاعات مردمی را به ستاد ISPS و حراست سازمان ارسال کند و پیگیری‌های لازم در این زمینه را به عمل آورد.»

لازم به یادآوری است، دومین همایش رؤسا و کارشناسان ثبت و بازرسی شناورهای بنادر کشور، با حضور «سیاوش رضوانی»، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان و جمعی از کارشناسان امور بنادر، با هدف ارتقای سطح علمی و به‌روزرسانی دانش کارشناسان اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورهای سازمان بنادر و دریانوردی، و بنادر تابع و آشنایی با آخرین مقررات مصوب سازمان جهانی دریانوردی و اجرای دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی، به میزبانی اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در بندر چابهار به مدت ۲ روز برگزار شد. همچنین در این همایش، ۹ مقاله‌ی تخصصی با موضوعاتی چون: موانع و مشکلات صنایع شناورسازی فایبرگلاس، دزدی دریایی، انواع سامانه‌های تصفیه‌ی گازهای خروجی شناورها، تاریخچه‌ی مستمر کشتی (CSR)، مسائل فنی مربوط به روش‌ها و تجهیزات آتش‌نشانی (FTP)، مباحث حقوقی پذیرمان‌های دریایی و حفظ امانت‌داری ارائه و قرائت شد. ■



عضو اتحادیه‌ی بین‌المللی و نحوه‌ی صدور سند و تاریخچه‌ی مستمر کشتی‌ها با توجه به روند ثبت شناورهای بالای GT500 و چگونگی پوشش کد امنیتی ISPS به آن‌ها، به‌منظور جلوگیری از تردد شناورهای فاقد هویت، ارائه شده است.»

«روزخوش»، در پاسخ به پرسشی پیرامون صدور «قطعنامه‌ی ۰۶۰۰۱» که شامل تردد شناورهای مسافری با ظرفیت ناخالص GT100 و شناورهای باری با ظرفیت GT300 در آب‌های بین‌المللی است و دریافت شماره‌ی IMO برای شناورهای باری با ظرفیت ناخالص GT100، اظهار داشت: «الزام اخذ شماره‌ی IMO شناورهای GT100، بر عهده‌ی مراجع دریایی است و مرجع دریایی می‌تواند این شناورها را ملزم به اخذ این شماره بکند. علاوه بر آن، سازمان بنادر و دریانوردی در راستای ارتقای سطح ایمنی شناورهای صیادی و باری، اقدام به ثبت شناورهای وارداتی با حداکثر ۲ سال سن و ظرفیت ناخالص بیش از GT15 کرده و از طرفی، ورود و ثبت شناورهای باری فایبرگلاس را ممنوع و شناورهای صیادی فایبرگلاس نوسازی را که تحت نظر مؤسسات رده‌بندی و با هماهنگی ادارات ثبت و بازرسی شناورها ساخته شود، مجاز اعلام کرده است.»

وی، ثبت کشتی‌های نوساز را امری بلامانع دانست و با بیان این مطلب که شناورهای فلزی با حداکثر ۱۵ سال عمر و با بررسی وضعیت فنی و ایمنی، می‌توانند نسبت به ارایه‌ی درخواست ثبت و اخذ پرچم ایران اقدام کنند، گفت: «با توجه به ابلاغ قانون مناطق آزاد تجاری-صنعتی به بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار، مراحل ثبت و بازرسی کشتی‌ها به شکل پایلوت با بررسی‌های کارشناسی و با هماهنگی اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورهای سازمان بنادر و دریانوردی، صورت خواهد پذیرفت.»

رییس اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورهای سازمان بنادر و دریانوردی، در پایان سخنانش ضمن تأکید بر اهمیت مبارزه با دزدی



تأکید بر حفظ امانت‌داری و ارتقای ایمنی شناورها

«در راستای سیاست‌های اصلی اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورهای سازمان بنادر و دریانوردی طی سال ۱۳۹۰، بر حفظ امانت‌داری، ارتقای ایمنی شناورها، بالا بردن توان علمی کارکنان و شرکت‌های تابعه و مرتبط با مسایل روز بندری و دریایی تأکید شده است.»

«احمد روزخوش»، رییس اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورهای سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب، ضمن تشریح سایر سیاست‌های این اداره در سال جاری، گفت: «حل مشکلات مردم و کمک به آن‌ها در چارچوب قوانین و مقررات موجود، برنامه‌ریزی آموزشی برای ۵ دوره با توجه به اهداف و نیازهای آموزشی مورد نیاز ادارات تابعه، تهیه‌ی نرم‌افزار مناسب برای ثبت شناورها که قوانین پذیرمان‌ها و قطع‌نامه‌های سازمان جهانی دریانوردی و نیازمندی‌های شناورها در آن پیش‌بینی شده و مدیریت تأمین نیروی انسانی شناورهای سنتی و همچنین، تهیه‌ی دستورالعمل شرکت‌های تأمین‌کننده‌ی نیرو، از مهم‌ترین اقدامات و سیاست‌های اصلی این اداره به شمار می‌آیند.»

وی ضمن مثبت خواندن نتایج حاصل از ارزیابی مقالات ارائه‌شده در این همایش، با بیان این مطلب که مقالات رسیده، توسط کارگروهی شامل اعضای علمی و کارشناسان ارشد دریایی مورد ارزیابی قرار گرفته است، افزود: «در این مقالات، مسائل مرتبط با ثبت و بازرسی شناورهای مستقر در حوزه‌ی کاری اداره‌ی کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، از قبیل: سامان‌دهی نیروی انسانی، دزدی دریایی و شناورهای ثبت‌شده، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است.»

رییس اداره‌ی ثبت و بازرسی شناورهای سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر نکات برجسته‌ی مندرج در مقالات ارائه‌شده در این همایش، خاطر‌نشان کرد: «در این مقالات، علاوه بر مسأله‌ی دزدی دریایی و موانع و مشکلات صنایع شناورسازی فایبرگلاس، دو مقاله نیز، در ارتباط با مؤسسات رده‌بندی کشورهای



لزوم برنامه‌ریزی استراتژیک و فرایند پیاده‌سازی آن (قسمت اول)

بی‌شک، همایش مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در پایان سال ۱۳۸۹، از نظر تدوین و ابلاغ برنامه‌ی استراتژیک و چشم‌انداز پنج‌ساله‌ی این سازمان و بنادر تابعه، یکی از پربرترین هم‌اندیشی‌های مدیران و تصمیم‌گیران ارشد سازمان بنادر در سال‌های گذشته بوده است. طی دهه‌های اخیر، مدیران برترین سازمان‌ها در همه‌ی دنیا به لزوم و اهمیت برنامه‌ریزی استراتژیک پی برده و فواید آن را در پیشبرد اهداف و برنامه‌ها و تعیین آینده‌ی سازمانی خود درک کرده‌اند. سازمان بنادر و دریانوردی به لحاظ وظایف حاکمیتی و نقشی که در چرخه‌ی اقتصادی کشور ایفا می‌کند، نیازمند چنین برنامه‌ای است و پذیرش اهمیت آن برای مجریان و دست‌اندرکاران حوزه‌های دریایی و بندری، واجب و ضروری به نظر می‌رسد. در نوشتار حاضر که در دو بخش فراهم آمده، تلاش شده است تا ضمن معرفی برنامه‌ریزی استراتژیک، ضرورت پیاده‌سازی، منافع و مزایای حاصل از اجرای صحیح آن، موانع بهره‌گیری از برنامه‌ریزی استراتژیک، فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک و مراحل اجرایی آن و... به صورت مختصر ارائه شود.

ترجس خاتون مرادی
(کارشناس ارشد برنامه‌ریزی سیستم‌های اقتصادی
کارشناس مسئول برنامه‌ریزی و بودجه‌ی اداره‌ی کل بندر
و دریانوردی خرمشهر)
علیرضا قاسمی
(کارشناس ارشد بازاریابی بین‌المللی)

مقدمه

و در این گذر، انسان، تکنولوژی و محیط زیست را به صورت یک مجموعه‌ی واحد در نظر بگیرند (مشایخ و بازرگانان ۱۳۸۲، ۱۹).

برنامه‌ریزی استراتژیک درصدد آن است که ظرفیت و توان مدیریت سازمان را به نحوی ارتقاء دهد که به راحتی بتواند پاسخ‌گوی سه پرسش اساسی زیر باشد:

۱. اکنون سازمان در کجا قرار دارد؟
۲. سازمان می‌خواهد به کجا برود؟
۳. سازمان چگونه و با چه ابزارهایی می‌خواهد به مقصد مورد نظر خود برسد؟

در پاسخ به این پرسش‌ها، برنامه‌ریزی استراتژیک، چارچوبی برای فعالیت‌های سازمان، مدیران و کارکنان آن به منظور دست‌یابی به تحلیل موقعیت‌های استراتژیک، انتخاب زبان مشترک و اتخاذ تصمیمات واحد ارائه می‌دهد که باید در زمان مناسب انجام پذیرد و سازمان را در

برنامه‌ریزی، یکی از ۵ اصل اساسی مدیریت و از مهم‌ترین ارکان آن است که زمان حال سازمان را به آینده‌ی آن پیوند می‌دهد و با تغییر محیط کسب‌وکار، شکل و نوع آن نیز دگرگون می‌شود؛ به نحوی که در دهه‌های اخیر، برنامه‌ریزی استراتژیک که در مقابل برنامه‌ریزی عملیاتی و تاکتیکی به کار گرفته شده است، در نظام‌های آموزشی در کشورهای گوناگون به عنوان رویکردی موفق شناخته شده است.

در دنیای به‌شدت در حال تغییر امروزی، سازمان بدون استراتژی، به کشتی بدون سکانی تشبیه می‌شود که همواره دستخوش تلاطم امواج حوادث و تغییرات محیطی غیرقابل پیش‌بینی است. بنابراین، کاربرد برنامه‌ریزی استراتژیک به مدیران این امکان را می‌دهد که به صورت فراکنشی و نه واکنشی، به استقبال آینده رفته

در دنیای به شدت در حال تغییر امروزی، سازمان بدون استراتژی، به کشتی بدون سکانی تشبیه می‌شود که همواره دستخوش تلاطم امواج حوادث و تغییرات محیطی غیرقابل پیش‌بینی است.

پیچیده و مستمر می‌داند. وی معتقد است، اگر ویژگی‌های زیر، با یکدیگر ترکیب شوند، فرآیند برنامه‌ریزی استراتژیک موفق و جامعی را تعریف می‌کنند. از این دیدگاه، برنامه‌ریزی استراتژیک:

- نگاه به آینده و تمرکز بر پیش‌بینی آینده دارد؛ این که جهان پس از پنج تا ده سال دیگر، چه تفاوت‌هایی با اکنون خود خواهد داشت؟ استراتژی درصد خلق آینده سازمان بر مبنای آن چیزی است که احتمال می‌رود در آینده ایجاد شود.

- بر مبنای تجزیه و تحلیل روندها و سناریوهای پیش‌بینی شده، درصد یافتن گزینه‌های ممکن در آینده، بر مبنای تجزیه و تحلیل داده‌های داخلی و خارجی است.

کاربرد برنامه‌ریزی استراتژیک به مدیران این امکان را می‌دهد که به صورت فراکنشی و نه واکنشی، به استقبال آینده رفته و در این گذر انسان، تکنولوژی و محیط زیست را به صورت یک مجموعه‌ی واحد در نظر بگیرند.

چنین تغییراتی را نداشته باشد و محکوم به شکست شود.

این شرایط، زمینه‌ساز ابداع برنامه‌ریزی استراتژیک گردید؛ چراکه سازمان‌ها می‌بایست جهت حرکت خود را بر اساس تغییرات محیطی تغییر داده و تنظیم نمایند و این برنامه‌ی استراتژیک است که موجب بهبود عملکرد و پاسخ‌گویی به نیازهای محیط در حال تغییر سازمان می‌گردد (نجف‌بیگی، ۱۳۸۵، ۱۱۳).

ادبیات موضوع

واژه‌ی «استراتژی» از کلمه‌ی یونانی STRATEGO، مرکب از STRATOS به معنای ارتش و EGO به معنای رهبر گرفته شده است و به مفهوم هنر سرداری یا سپهسالاری است. در زبان فارسی به استراتژی، سوق‌الجیش یا راهبرد گفته می‌شود و به معنی راهی است که رسیدن به هدف را تضمین می‌کند و جهت‌گیری سازمان را برای به‌کارگیری توانمندی سازمانی و بهره‌گیری از فرصت‌ها فراهم می‌سازد.

اولین متفکر بزرگی که به اندیشه‌ی استراتژیکی شکل داد، یک فیلسوف چینی به نام «سون تسو» بود که رساله‌اش را چهارصد سال پیش از میلاد مسیح، تحت عنوان «هنر جنگ» نگاشت و پدر استراتژی شناخته شد (کیانی، علیرضا، فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک، Hawzeh.net).

همانند سایر انواع برنامه‌ریزی‌ها، «برنامه‌ریزی استراتژیک» نیز از تعاریف متعددی برخوردار است. «لرنر» (Lerner: ۲۰۰۰) که یکی از بهترین تعاریف را در این زمینه ارائه داده است، برنامه‌ریزی استراتژیک را فرآیند تغییر سازمانی

دست‌یابی به توسعه‌ی همه‌جانبه، سازمان‌دهی مطلوب و داشتن درکی بهتر از محیط پیرامونی و مشتریان فعلی و آتی و آگاهی از توانمندی‌ها و محدودیت‌هایش یاری نماید. (طیبی و ملکی، ۱۳۸۴، ۹۱).

تاریخچه و تعریف برنامه‌ریزی

آثار به‌جای مانده از زندگی انسان‌های اولیه از سال‌های دور، نشان می‌دهد که در هر زمانی، برنامه‌ریزی به نوعی صورت می‌پذیرفته است. از بدوی‌ترین و ساده‌ترین فعالیت‌های گروهی انسان در رفع نیازهای خود نظیر؛ شکار و خوشه‌چینی تا جدیدترین و پیچیده‌ترین فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و صنعتی که عموماً از اواخر قرن هفدهم میلادی رونق گرفت و در دوران انقلاب صنعتی متجلی شد، نیاز به برنامه‌ریزی را به اثبات می‌رساند. برنامه‌ریزی به مفهوم نقشه‌کشی برای آینده، فراگردی است که همواره با اجتماعات انسانی همراه بوده است (فیوضات، ۱۳۸۴، ۴۱).

به‌هرحال، از هنگامی که بشر توانست نسبت به فردای خود بیندیشد و اهدافی را برای آینده تدوین نماید و برای زمانی معین در آینده تحقق آن‌ها را پیش‌بینی نماید، فرآیند برنامه‌ریزی آغاز گردید (طیبی و ملکی، ۱۳۸۴، ۱۰).

برنامه‌ریزی دارای تعاریف متعددی به تعداد اندیشمندان علم مدیریت است که می‌توان از مهم‌ترین آن‌ها به تعریف «پیتر دراگر» اشاره کرد. وی معتقد است که برنامه‌ریزی فرایندی است مستمر از تصمیمات سیستماتیک با بهره‌گیری از اطلاعات در مورد آینده، تلاش‌های لازم برای انجام تصمیمات و مقایسه‌ی نتایج به‌دست‌آمده با انتظارات از طریق فرآیند بازخورد (ایران‌نژاد پازیزی و ساسان گهر، ۱۳۷۵، ۱۲۲).

«سیریل هودسن» برنامه‌ریزی را ارائه‌ی راهکارهایی برای عملیات آینده که مضمن نتایج معین با هزینه‌ی مشخص و در دوره‌ی زمانی معلوم است، می‌داند (طیبی و ملکی، ۱۳۸۴، ۲۲).

به‌طور کلی می‌توان گفت: برنامه‌ریزی فرایندی با مراحل مشخص و به‌هم‌پیوسته به‌منظور تولید یک خروجی منسجم در قالب سیستمی هماهنگ از تصمیمات است. بیش‌تر برنامه‌ریزی‌ها بر اساس دیدگاه عقلایی، دارای آرمان‌ها و اهداف، طرح‌ها و اقدامات و منبع مورد نیاز هستند که ابتدا اهداف سازمان‌ها تبیین شده، سپس طرح‌ها و اقدامات لازم، تعیین می‌شود و در نهایت، منابع مورد نیاز برآورد خواهند شد.

اما تحولاتی که در دهه‌های اخیر رخ داده است، همانند تغییر در شکل‌بندی اجتماعی و اقتصادی، توسعه‌ی فن‌آوری‌های جدید، تغییر محیط سیاسی و مؤلفه‌های قدرت، نفوذ در مسائل ژنتیک، تغییر در ساختار سازمان‌ها، پاسخ‌گویی و چگونگی ارائه‌ی خدمت به نیازهای جدید و... سبب شده است که برنامه‌ریزی به مفهوم آن‌چه در بالا تعریف شد، ظرفیت و توانایی مقابله با



برنامه‌ریزی استراتژیک، چارچوبی برای فعالیت‌های سازمان، مدیران و کارکنان آن به منظور دستیابی به تحلیل موقعیت‌های استراتژیک، انتخاب زبان مشترک و اتخاذ تصمیمات مشترک ارایه می‌دهد.

- منعطف و متمایل به ایجاد تصویری بزرگ از آینده‌ی سازمان است. استراتژی، سازمان را با محیط خود تطبیق می‌دهد، زمینه‌ای برای دسترسی به اهداف ایجاد می‌کند و جهتی برای سازمان فراهم می‌آورد تا به آینده‌ی دلخواه برسد.

- چارچوبی به وجود می‌آورد که با تجزیه و تحلیل کامل سازمان، محیط داخلی و خارجی و توانمندی‌های سازمان در آن چارچوب، می‌توان به مزیت رقابتی دست یافت. این امر، سازمان را قادر می‌سازد تا بر اساس چارچوبی از بینش و مأموریت ایجادشده توسط فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک، به روندها، اتفاقات، چالش‌ها و فرصت‌های ایجادشده پاسخ دهد.

- فرایندی نظری و کیفی است. برنامه‌ریزی استراتژیک، داده‌هایی مانند: تجارت، مقاصد و ایده‌های موجود در گفت‌وگوهای روزانه‌ی سازمان را ترکیب می‌کند و درصدد ارایه‌ی یک بینش مشخص و هدف سازمانی روشن است.

- به سازمان اجازه‌ی تمرکز بر خود و بر محیط اطراف خود را می‌دهد؛ زیرا فرآیندی پویا و مستمر از فعالیت‌های خودتحلیلی است.

- فرایند یادگیری مستمر، در جریان گفت‌وگوی سازمانی است که به فراتر از دسترسی به یک سری اهداف ازپیش تعیین‌شده توسعه می‌یابد. برنامه‌ریزی استراتژیک، درصدد است روشی که یک سازمان بر اساس آن، فکر و عمل می‌کند را تغییر دهد و به جای آن، یک سازمان یادگیرنده به وجود آورد.

- وقتی موفقیت‌آمیز باشد، همه‌ی نواحی عملیاتی را تحت تأثیر قرار می‌دهد و به عنوان قسمتی از فلسفه و فرهنگ سازمان درمی‌آید (Lerner, Alexandra, ۲۰۰۲).

به‌منظور اجرای برنامه‌ریزی استراتژیک، سازمان‌ها می‌بایستی ضمن بررسی محیط داخلی و خارجی خود، فرصت‌ها و تهدیدهای محیطی، قوت‌ها و ضعف‌های داخلی را بشناسند و با در نظر داشتن چارچوب مأموریت سازمان، اهداف بلندمدت را تنظیم کنند و برای دستیابی به این اهداف، از بین گزینه‌های استراتژیک، به انتخاب استراتژی‌هایی پردازند که با تکیه بر قوت‌ها و رفع نقاط ضعف از فرصت‌های پیش‌آمده به نحو احسن استفاده و از تهدیدها پرهیز کنند و با اجرای درست آن، باعث موفقیت سازمان در میدان رقابت شوند.

مزایای برنامه‌ریزی استراتژیک

برخی مزایای پیاده‌سازی و اجرای برنامه‌ریزی استراتژیک را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

- امکان شناسایی، اولویت‌بندی و بهره‌برداری از فرصت‌ها را برای سازمان امکان‌پذیر می‌کند.

- مشکلات و محدودیت‌های درونی و بیرونی سازمان را به صورت واقعی و شفاف نمایان می‌سازد.

- حل مشکلات اساسی سازمان را امکان‌پذیر می‌کند.

- عملکرد سازمان را از راه ایجاد چارچوبی برای هماهنگی و کنترل فرایندها، بهبود می‌بخشد.

- در سایه‌ی اتخاذ تصمیمات مناسب بر مبنای اهداف تعیین‌شده و توجه به بازتاب نتایج آن تصمیمات، جهت‌گیری آینده‌ی سازمان را مشخص می‌کند.

- با تخصیص مناسب‌تر زمان و منابع درون‌سازمانی به فرصت‌های شناسایی‌شده، از اتلاف این منابع به‌منظور تصحیح و یا حذف تصمیمات نادرست

جولوگیری می‌کند.

- در رویارویی با محیط دائماً در حال تغییر، دارای اندیشه و تفکر استراتژیک و برخورد مؤثر از راه تحقق کار گروهی و کارشناسی خواهد بود.

- وظایف و مسئولیت‌های فرد فرد کارکنان در راستای هدف اصلی، هم‌سو و یکپارچه می‌شود.

- احساس اشتیاق و حمایت نسبت به ایجاد تغییر در سازمان را در میان کارکنان ایجاد و تقویت می‌کند.

- مهم‌ترین نکته که به‌ویژه در سازمان‌های دولتی قابل مشاهده است، نرخ بالای جابه‌جایی مدیران و تصمیم‌گیران ارشد است که اغلب منجر به تغییر رویه‌های کاری و برنامه‌های سازمان می‌شود. برنامه‌ریزی استراتژیک، به سبب ایجاد چشم‌انداز بلندمدت برای سازمان و آینده‌نگری، موجب می‌شود که مدیران مختلف، چارچوب فعالیت و ظرفیت منابع در اختیار خود را به‌خوبی بشناسند و در نتیجه کارکنان به دلیل این جابه‌جایی‌ها احساس سردرگمی نکنند.

مزایای برشمرد شده‌ی بالا سبب شده است که بسیاری از سازمان‌ها و شرکت‌ها در مسیر اجرا و پیاده‌سازی نظام برنامه‌ریزی استراتژیک گام بردارند.

موانع بهره‌گیری از برنامه‌ریزی استراتژیک

به‌رغم مزایای مشخص، گاهی سازمان‌ها و شرکت‌های مختلف، بر اساس دلایل زیر، تمایل چندانی نسبت به پیاده‌سازی برنامه‌ریزی استراتژیک و بهره‌جویی از آن، از خود نشان نمی‌دهند:

- عدم آگاهی یا خودفریبی برخی مدیران ارشد نسبت به وضعیت واقعی سازمان و تأکید بر حفظ شرایط موجود.

- اتکا به کامیابی‌های گذشته‌ی سازمان که سبب ایجاد احساس عدم نیاز به برنامه‌ریزی استراتژیک در بین مدیران می‌شود.

- عدم آشنایی برخی مدیران با مزایای برنامه‌ریزی استراتژیک و عدم اعتماد به آن.

- بالا بودن هزینه‌های پیاده‌سازی برنامه‌ریزی استراتژیک.

- زمان بر بودن پیاده‌سازی فرایند برنامه‌ریزی استراتژیک.

- عدم درک ارزش اجرایی استراتژی‌ها توسط مدیران و کارکنان سازمان.

- نیاز به نیروی انسانی کارشناس و متخصص برای پیاده‌سازی برنامه‌ی استراتژیکی که در دسترس همه‌ی سازمان‌ها نیست.

- عدم درک کارکنان در ارتباط با چگونگی اجرای استراتژی‌ها.

- عدم دسترسی سازمان‌ها به اطلاعات جامع و به‌موقع نسبت به محیط، تحولات و رویدادهای کلان محیطی.

- عدم درک مشتریان و سهام‌داران از کارکرد استراتژی‌ها و اهداف تدوین‌شده و...

(ادامه دارد) ■



بررسی مختصر حقوق دریایا و آبراه‌های بین‌المللی

بابک بیداقی (لیسانس مدیریت بازرگانی - فوق‌لیسانس حقوق بین‌الملل)
(مجمع بندری شهید رجایی)



تعریف حقوق دریایا

حقوق دریایا یا حقوق بین‌الملل دریایا، یکی از شعبات نوین حقوق بین‌الملل و مجموعه‌ی مقرراتی است که کشورها باید آن‌ها را در روابط بین‌المللی خود در مناطق مختلف دریایی رعایت کنند.

حقوق دریایا چه در زمان صلح و چه در زمان جنگ لازم الاجراست، اما ممکن است به‌طور استثناء، برخی از قواعد آن در زمان جنگ به حالت تعلیق درآید و یا قواعد خاصی در خصوص زمان جنگ مجرا شود. حقوق جنگ دریایی متضمن این قواعد خاص است در این گفتار به آنها پرداخته نخواهد شد.

تفاوت حقوق دریایا با حقوق دریایی

حقوق دریایا را نباید با حقوق دریایی یکی دانست، زیرا حقوق دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی (به ویژه حقوق بازرگانی)، مجموعه‌ی قوانین و مقرراتی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. ازجمله‌ی موضوعات مطرح‌شده در حقوق دریایی، می‌توان به حمل‌ونقل دریایی، بیمه‌ی دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و ایمنی دریایا اشاره کرد.

توسعه و تدوین حقوق دریایا تحولات اولیه‌ی حقوق دریایا

رساله‌های اولیه درباره‌ی حقوق دریایا اغلب به‌منظور بررسی و تحلیل اختلافات خاصی به نگارش درآمده‌اند. برای نمونه، اثر مهم هوگو گروسیوس با عنوان «دریای آزاد» که در سال ۱۶۰۹ میلادی منتشر شد، به‌منظور اثبات و تأیید ادعاهای کمپانی هلندی هند شرقی تهیه شده بود. در کتاب یادشده، از نظریه‌ی آزادی دریایا تجلیل شده بود. در مقابل این اثر، حقوق‌دانان چندی موضع مخالف اتخاذ کردند، از جمله «سلدن»، که کتاب «دریای بسته» را به رشته‌ی تحریر درآورد.

در اواسط قرن نوزدهم میلادی، کار تدوین بخشی از حقوق دریایا را کنگره‌ی پاریس در

سال ۱۸۵۶ میلادی بر عهده گرفت و مقررات مربوط به تحریم راهزنی دریایی و مصونیت اموال اتباع دشمن که با کشتی‌های بی‌طرف حمل می‌شود، را وضع نمود.

آزادی کامل دریانوردی در کلیه دریایا، به استثنای دریای سرزمینی - چه در زمان جنگ و چه در زمان صلح - برای اولین بار در اعلامیه چهارده ماده‌ای ویلسون، (رییس‌جمهور وقت ایالات متحده‌ی آمریکا) پیشنهاد شد.

منابع حقوق دریایا

مهم‌ترین معاهدات بین‌المللی عام در زمینه‌ی حقوق دریایا عبارتند از:

- ۱) عهدنامه و اساسنامه‌ی ژنو (مورخ ۹ دسامبر ۱۹۲۳)، در زمینه‌ی نظام بین‌المللی بنادر که در اجرای ماده‌ی ۳۷۶ معاهده‌ی ورسای منعقد شده است؛
- ۲) معاهده‌ی ۱۹۵۴ لندن، در زمینه‌ی جلوگیری از آلودگی دریای ناشی از مواد نفتی. این معاهده در سال‌های ۱۹۶۲، ۱۹۶۹ و ۱۹۷۱، مورد اصلاح و تجدید نظر قرار گرفت؛
- ۳) معاهده‌ی ۱۹۶۹، در زمینه‌ی جلوگیری از مخاطرات و کاهش خطرات ناشی از آلودگی دریایا؛
- ۴) عهدنامه‌های چهارگانه‌ی ژنو (۱۹۵۸)، در زمینه‌های دریای آزاد، دریای سرزمینی و منطقه‌ی نظارت، صید ماهی و حفاظت از منابع جاندار دریایی و فلات قاره؛
- ۵) معاهده‌ی بروکسل (۱۰ آوریل ۱۹۲۶)، در مورد یکنواخت سازی برخی از قواعد مربوط به مصونیت کشتی‌های دولتی؛
- ۶) عهدنامه‌های بروکسل (۱۹۵۲) در مورد متحد کردن برخی از قواعد مربوط به صلاحیت کاپری؛
- ۷) عهدنامه‌ی بارسلون، مورخ ۲۰ آوریل ۱۹۲۱ درباره آزادی عبور از دریایا؛
- ۸) معاهده‌ی منع آزمایش‌های هسته‌ای در دریایا، (مورخ ۱۹۶۳)؛
- ۹) معاهده‌ی ۱۹۶۹، در زمینه‌ی مسؤولیت مدنی بین‌المللی کشور صاحب پرچم کشتی متخلف، در صورت آلودگی دریا بر اثر مواد نفتی که در

ویژگی‌های خاص حمل و نقل بین‌المللی و ارتباطات، نیازهای تحقیقاتی علمی و ضرورت‌های نظامی، همه و همه، کشورها را در طول اعصار و قرون، به دسترسی آزاد به مناطق گسترده‌ای از مناطق خاکی، آبی و از قرن بیستم، به سوی دست‌یابی به مناطق هوایی و فضایی رهنمون ساخته است.

مناطق یادشده، تابع نظام حقوقی خاصی هستند که هدف آن ایجاد نظم و سهولت به‌منظور تحقق موارد یادشده (حمل‌ونقل بین‌المللی، ارتباطات، تحقیقات علمی و ضرورت‌های نظامی) و تنظیم مقرراتی در خصوص استفاده صلح‌جویانه از آن‌هاست. این مناطق که در این فصل، محدود به مناطق آبی - اعم از دریایا یا آبراه‌ها - می‌شوند، طبق موازین بین‌المللی، وضعیت‌های حقوقی متفاوتی دارند. مجموع این موازین، «حقوق بین‌الملل دریایا و آبراه‌های بین‌المللی» را تشکیل می‌دهد.

حقوق دریایا و آبراه‌های بین‌المللی، هر چند به‌منزله‌ی دو بخش مستقل از حقوق بین‌الملل هستند، اما مرتبط با یکدیگرند. استقلال آن‌ها، از حیث قلمرو اجرای حقوق بین‌الملل در مکان است (مناطق دریایی متفاوت از مناطق آبراه‌ها) اما ارتباط آن‌ها صرف‌نظر از این‌که هر دو از مناطق آبی قابل اعمال محسوب می‌شوند، از نظر برخی موضوعات مشترک است. از جمله آزادی‌ها و محدودیت‌های کشتیرانی، محیط زیست، هوانوردی بر فراز دریایا و آبراه‌های بین‌المللی، امنیت کشتیرانی، ماهیگیری، عبور زیردریایی‌ها و صلاحیت قضایی کشور ساحلی یا مجاور.

بنابر آن‌چه گفته شد، برخی مطالب، تحت دو بخش حقوق دریایا و حقوق آبراه‌ها بررسی و تحلیل می‌شود:



حقوق بین‌الملل دریایا برای هر منطقه‌ای از مناطق دریایی، نظام حقوقی خاصی را مقرر نموده است. این مناطق، شامل: آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری، دریای سرزمینی، منطقه‌ی مجاور منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، فلات قاره، دریای آزاد و منطقه‌ی اعماق دریاهاست.

نتیجه‌ی آن، حادثه‌ی دریایی روی می‌دهد؛ (۱۰) معاهده‌ی لندن (مورخ ۱۹۷۳)، در مورد جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها؛ (۱۱) معاهده‌ی اسلو (۱۹۷۳)، در مورد جلوگیری از آلودگی دریایا بر اثر غرق کشتی‌ها و نفتکش‌ها؛ (۱۲) معاهده‌ی ۱۹۸۲، در زمینه‌ی حقوق دریایا؛ (۱۳) عهدنامه‌ی بین‌المللی مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان، (مورخ ۱۹۸۸)؛ (۱۴) عهدنامه‌ی مورخ ۱۹۸۸ رم، در مورد سرکوب و مجازات اعمال غیرمجاز علیه امنیت دریانوردی؛ (۱۵) موافقت‌نامه‌ی مربوط به اجرای بخش پانزدهم عهدنامه‌ی ۱۹۸۲، در زمینه‌ی حقوق دریایا، معروف به موافقت‌نامه‌ی نیویورک (مورخ ۲۹ ژوئیه ۱۹۹۴). این موافقت‌نامه از تاریخ ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۶ لازم‌الاجرا شده است. از میان معاهدات یادشده، معاهده‌ی ۱۹۸۲ در زمینه‌ی حقوق دریایا، به دلیل شمولیت طرف‌ها و موضوعات آن، دارای جایگاه رفیعی است.

سایر منابع حقوق دریایا

(۱) عرف بین‌المللی: بسیاری از قواعد حقوق دریایا، ریشه‌ی عرفی دارند که امروزه بسیاری از آن‌ها به صورت معاهدات بین‌المللی تدوین یافته‌اند. (۲) سایر منابع حقوق دریایا: اصول کلی حقوقی، قواعد امره، اعمال حقوقی یک جانبه، دکترین و بالاخره رویه‌ی قضایی و داوری بین‌المللی در زمینه‌های مختلف حقوق دریایا. شاید بتوان رویه‌های دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان بین‌المللی حقوق دریایا را مهم‌ترین منبع حقوق دریایا تلقی نمود، چراکه آن‌ها ضمن استناد به معاهدات مربوط به دریایا و تفسیر مترقیانه‌ی آن‌ها، زمینه‌ی ایجاد قواعد

عرفی دریایا و نیز بیان قواعد عرفی موجود دریایا را به منصفی ظهور می‌رسانند. از جمله مهم‌ترین رای دیوان بین‌المللی دادگستری را می‌توان رای مورخ ۲۰ فوریه ۱۹۶۹، در قضایای فلات قاره‌ی دریای شمال (دعوی آلمان علیه دانمارک و دعوی آلمان علیه هلند) دانست.

کنفرانس‌های تدوین حقوق دریایا اولین کنفرانس حقوق دریایا

پس از تاسیس سازمان ملل متحد، بویژه کمیسیون حقوق بین‌الملل، کمیسیون مزبور از همان سال‌های اولیه‌ی تشکیل، اقداماتی را در راستای تدوین حقوق دریایا آغاز نمود که در واقع، اساس کار اولین کنفرانس ملل متحد در زمینه‌ی حقوق دریایا بود. این کنفرانس که از ۲۴ فوریه تا ۲۸ آوریل ۱۹۵۸ میلادی، با شرکت بیش از ۸۰ کشور در ژنو برگزار شد، انعقاد چهار عهدنامه در زمینه‌ی حقوق دریایا را به همراه داشت:

- عهدنامه‌ی مربوط به دریای آزاد؛
- عهدنامه‌ی مربوط به دریای سرزمینی و منطقه‌ی نظارت؛
- عهدنامه‌ی مربوط به صید ماهی و حفاظت از منابع جاندار دریایی؛
- عهدنامه‌ی مربوط به فلات قاره؛
- افزون بر عهدنامه‌های مزبور، یک پروتکل اختیاری صلاحیت اجباری دیوان نیز، در مورد روش حل و فصل اختلافات ناشی از عهدنامه‌ها، جهت امضای کشورهای شرکت‌کننده در کنفرانس تهیه گردید. عهدنامه‌های چهارگانه‌ی یادشده، به‌رغم این‌که با استقبال عام کشورهای جهان روبه‌رو نشد، اما اولین گام اساسی در جهت تدوین حقوق دریایا بود.

دومین کنفرانس حقوق دریایا

یکی از مسایلی که کنفرانس ۱۹۵۸ نتوانست حل کند، همان موضوعی بود که باعث شکست کنفرانس تدوین حقوق بین‌الملل لاهه در سال ۱۹۳۰ شد؛ یعنی تعیین عرض دریای سرزمینی. بنابراین، کنفرانس دیگری که معروف به دومین کنفرانس ملل متحد برای حقوق دریایاست، برای این منظور، در سال ۱۹۶۰ میلادی در شهر ژنو سوئیس تشکیل شد. کنفرانس یادشده، فقط به خاطر یک رأی نتوانست درباره‌ی تعیین عرض ۶ مایل برای دریای سرزمینی و ۶ مایل برای محدوده‌ی ماهی‌گیری به توافق برسد. توافق در این زمینه، تا زمان برگزاری سومین کنفرانس ملل متحد برای حقوق دریایا در سال ۱۹۷۳ به تعویق افتاد.

سومین کنفرانس حقوق دریایا

سومین کنفرانس حقوق دریایا، بنا به درخواست کشورهای در حال توسعه که اکثر آن‌ها در تدوین عهدنامه‌های ۱۹۵۸ ژنو شرکت نداشتند

و نیز بر اساس قطع‌نامه‌های مجمع عمومی سازمان ملل متحد، (مورخ ۱۹۷۰) در سال ۱۹۷۳ تشکیل شد.

کنفرانس یادشده، در مجموع یازده اجلاس داشت که اولین آن‌ها، از ۳ تا ۱۵ دسامبر ۱۹۷۳ در شهر نیویورک و آخرین آن‌ها از ۸ مارس تا ۳۰ آوریل ۱۹۸۲ در همان شهر برگزار شد. در آخرین روز اجلاس، کنفرانس با تدوین و تصویب یک عهدنامه‌ی جدید در زمینه‌ی حقوق دریایا به کار خود پایان داد و از دهم دسامبر ۱۹۸۲، آن را برای امضای کشورهای و برخی از سازمان‌های بین‌المللی در شهر مونته‌گوبی جامائیکا مفتوح گذاشت. اما لازم الاجرا شدن آن، منوط به تصویب یا الحاق ۶۰ کشور و سپری شدن دوازده ماه از زمان تودیع شصتیمین سند تصویب یا الحاق بود که این شرایط در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ تحقق پذیرفت.

عهدنامه‌ی حقوق دریایا، مشتمل بر ۳۲۰ ماده و ۹ الحاقیه و چندین قطع‌نامه‌ی ضمیمه است. عهدنامه‌ی یادشده، حق شرط و هیچ استثنای دیگری را نمی‌پذیرد، اما کشورهای عضو، در صدور اعلامیه‌ی تفسیری مختارند. ضمناً اختلافات میان آن‌ها که مربوط به تفسیر یا اجرای عهدنامه باشد، باید با توسل به یکی از این روش‌ها پایان پذیرد: تبادل نظر، سازش، دیوان بین‌المللی حقوق دریایا، دیوان بین‌المللی دادگستری و یا یک دادگاه داوری عام یا خاص.

مناطق دریایی

حیات جامعه‌ی بین‌الملل، بستگی زیادی به ارتباطات دریایی دارد و از حیث گسترش روابط بین‌المللی حایز اهمیت است، زیرا تا مدت زمانی طولانی، کشتیرانی، تقریباً تنها و مهم‌ترین وسیله‌ی ارتباط میان کشورهای مجاور دریایا بود.

امروزه، هر چند با پیشرفت تکنولوژی و اختراع انواع هواپیماهای جدید، کشتیرانی اهمیت گذشته‌ی خود را ندارد، لیکن نمی‌توان نقش مثبت آن را در زمینه‌های نظامی و اقتصادی انکار نمود.

البته، دریایا فقط راه ارتباطی نیستند، بلکه منافع دیگری را نیز دربردارند که مهم‌ترین آن‌ها، استخراج و بهره‌برداری از منابع حیوانی و معدنی است.

حقوق بین‌الملل دریایا برای هر منطقه‌ای از مناطق دریایی، نظام حقوقی خاصی را مقرر نموده است. این مناطق، شامل: آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزایری، دریای سرزمینی، منطقه‌ی مجاور، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، فلات قاره، دریای آزاد و منطقه‌ی اعماق دریایاست.

نظام حقوقی آب‌های داخلی

نظام حقوقی عامل آب‌های داخلی در حقوق دریایا، توسعه‌ی اندکی یافته است. از این رو،



آب‌های داخلی، تحت حاکمیت و سیطره‌ی کشورهای ساحلی آن آب‌ها قرار دارند و کشورهای دیگر، حق کشتیرانی و بهره‌برداری از آن‌ها را ندارند، مگر با اجازه‌ی کشور یا کشورهای ساحلی

کشتی‌ها را به آن‌ها اعلام نماید. البته، هرگاه که منافع و مصالح ملی و حیاتی کشور ساحلی در مخاطره قرار گیرد، می‌تواند با اعلام قبلی، آن بنادر را نیز مسدود کند.

امروزه در اکثر موارد، کشورها بدون آن‌که اسامی بنادر تجاری خود را اعلام نمایند، عملاً آن‌ها را به روی کشتی‌های خصوصی و تجاری خارجی گشوده نگاه می‌دارند، به شرطی که آن کشتی‌ها، اولاً مقررات ورود، خروج و توقف در بنادر را رعایت کنند و دوم آن‌که: کشور ساحلی، حق داشته باشد هرگاه که منافع و مصالح ملی و حیاتی خود را در خطر ببیند، بنادر را مسدود کند.

آزادی ورود کشتی‌های خصوصی و یا تجاری خارجی به آب‌های داخلی و حق عبور بی‌ضرر، در دو مورد تابع اراده یا موافقت کشور ساحلی نیست: یکی آزادی ورود کشتی‌هایی که در وضعیت اضطرار قرار دارند و دیگری حق عبور بی‌ضرر در آب‌هایی که قبل از لازم‌الاجرا شدن عهدنامه‌ی ۱۹۸۲ حقوق دریاهای داخلی محسوب می‌شدند، اما پس از آن، در مناطق دیگر (دریای سرزمینی، منطقه‌ی نظارت، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی و دریای آزاد) قرار گرفته‌اند.

در پایان، توضیح دو نکته ضروری به نظر می‌رسد: اول این‌که، کشتی‌های دولتی که عمل تجاری یا به‌طور کلی عمل تصدی — و نه حاکمیت — انجام می‌دهند، در حکم کشتی‌های تجاری قلمداد می‌شوند. دوم این‌که، کشور ساحلی می‌تواند کشتی‌های خصوصی و یا تجاری را به دلایل مختلف قانونی در بنادر خود توقیف نموده، اجازه‌ی خروج آن‌ها را ندهد و یا از آن‌ها بخواهد هرچه زودتر بنادر آن کشور را ترک کنند؛ از جمله به دلایل: نقض مقررات گمرکی، آلودن محیط زیست و یا حکم مراجع قضایی صلاحیت‌دار داخلی. ■

خلیج فارس.

کشورهای ساحلی این دریاها باید در اعمال حقوق و تعهدات مندرج در عهدنامه‌ی حقوق دریاهای، به طور مستقیم و یا از طریق یک سازمان منطقه‌ای مناسب، با یکدیگر همکاری نموده و در این راه تلاش نمایند (ماده‌ی ۱۲۳ عهدنامه‌ی ۱۹۸۲ حقوق دریاهای).

حاکمیت کشور ساحلی بر آب‌های داخلی

آب‌های داخلی، تحت حاکمیت و سیطره‌ی کشورهای ساحلی آن آب‌ها قرار دارند و کشورهای دیگر، حق کشتیرانی و بهره‌برداری از آن‌ها را ندارند، مگر با اجازه‌ی کشور یا کشورهای ساحلی.

اصل حاکمیت کشور ساحلی بر آب‌های داخلی، در بند ۱ ماده‌ی ۲ عهدنامه‌ی ۱۹۵۸ ژنو، در مورد دریای سرزمینی و منطقه‌ی نظارت و در بند ۱ ماده‌ی ۲ عهدنامه‌ی ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و نیز در رای دیوان بین‌المللی دادگستری در قضیه‌ی فعالیت‌های نظامی و شبه نظامی در نیکاراگوئه، مورخ ۲۷ ژوئن ۱۹۸۶ مورد شناسایی قرار گرفته است.

در مجموع، آب‌های داخلی، تابع حاکمیت کشوری هستند، اما کشورها می‌توانند مانند قلمرو خشکی، در این آب‌ها محدودیت‌هایی بر آزادی‌های خود ایجاد کنند، از جمله: تضمین بهترین حمایت از محیط زیست.

شرح موضوع

برخلاف اساس‌نامه و عهدنامه‌ی ۱۹۲۳ ژنو در مورد بنادر (ماده‌ی ۲) و قطع‌نامه‌ی مؤسسه‌ی حقوق بین‌الملل (آمستردام ۱۹۵۷) که اصل آزادی ورود کشتی‌های خصوصی و یا تجاری به بنادر کشورها را همراه با استثنائاتی (از قبیل مسایل بهداشتی و حفظ نظم) مقرر می‌دارند، امروزه ارزش و اعتبار عرفی بودن این اصل، محل تردید است، زیرا نخست: عهدنامه‌ی یادشده، مورد استقبال چندانی از سوی کشورها قرار نگرفته است. دوم این‌که: قطع‌نامه‌ی مؤسسه‌ی حقوق بین‌الملل، فاقد قدرت الزم‌آور کافی است. سوم این‌که: اکثر دانشمندان حقوق بین‌الملل، الزام کشورها را بر گشودن بنادر خود به روی تجارت و روابط بین‌الملل، امری فوق‌العاده مشکوک می‌پندارند و چهارم: از همه مهم‌تر این‌که: اصل یادشده، انطباق چندانی با اصل حاکمیت کشوری در آب‌های داخلی ندارد.

بنابراین، در این مورد نمی‌توان برای کشتی‌های خارجی، حق تعریف‌شده‌ای را شناخت، مگر طبق موافقت‌نامه‌های دوجانبه‌ی مودت، بازرگانی و دریانوردی — که تعداد این گونه موافقت‌نامه‌ها، امروزه از مرز یکصد موافقت‌نامه متجاوز است و یا بر اساس اراده‌ی یک‌جانبه‌ی کشور ساحلی. این اراده می‌تواند به این شکل تجلی یابد که کشور ساحلی، قبلاً اسامی بنداری را که به روی تجارت بین‌الملل باز هستند و نیز شرایط ورود

اقدامات بین‌المللی همواره با اصل سرزمینی و انحصار کشورها در تقابل قرار گرفته است. بنابراین، ضروری است که در اساس به عرف و حقوق نوشته‌شده در عهدنامه و اساس‌نامه‌ی ژنو (مورخ ۹ دسامبر ۱۹۲۳)، در زمینه‌ی نظام بین‌المللی بنادر که در اجرای معاهده و رسای منعقد شده، رجوع شود. البته عهدنامه‌های حقوق دریاهای نیز به طور محدود به نظام حقوقی آب‌های داخلی پرداخته‌اند.

بررسی نظام حقوقی آب‌های داخلی، مستلزم شناخت مفهوم آب‌های داخلی (گفتار نخست)، حاکمیت کشور ساحلی بر آب‌های داخلی (گفتار دوم)، شرایط ورود کشتی‌های خارجی به آب‌های داخلی (گفتار سوم) و بالاخره، صلاحیت قضایی کشور ساحلی در آب‌های داخلی (گفتار چهارم) است.

مفهوم آب‌های داخلی

آب‌های داخلی، دارای دو مفهوم حقوقی و جغرافیایی است، اما در این‌جا، تنها مفهوم حقوقی آب‌های داخلی مطرح است.

از دید حقوقی، آب‌های داخلی به آب‌هایی اطلاق می‌شود که میان ساحل یک کشور و خط مبدا دریای سرزمینی (نک: دریای سرزمینی) واقع شده است. در نتیجه، بنادر، لنگرگاه‌های مجاور سواحل، خورها یا مصب رودخانه‌های بزرگی که به دریا می‌ریزند (دلتا) و نیز خلیج‌های کوچک و تاریخی و به طور کلی تالاب‌هایی که متصل به دریاهای و پشت خط مبدا مستقیم دریای سرزمینی قرار می‌گیرند، در زمره‌ی آب‌های داخلی هستند.

تعریفی که در متون معاهداتی مربوط به حقوق دریاهای داخلی بیان شده، تقریباً همان تعریف یادشده است (بند ۱ ماده‌ی ۵ عهدنامه ژنو ۱۹۵۸، در مورد دریای سرزمینی و منطقه‌ی نظارت و بند ۱ ماده‌ی ۸ عهدنامه‌ی ۱۹۸۲ حقوق دریاهای)؛ با این تفاوت که در صدر ماده‌ی ۸ عهدنامه‌ی ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، عبارت «با رعایت بخش نهم...» قید شده که عنوان این بخش «دریاهای بسته یا نیمه‌بسته» است.

دریای بسته یا نیمه‌بسته

«دریای بسته یا نیمه‌بسته، عبارت است از خلیج، آبراه دریایی که به وسیله‌ی چند کشور احاطه شده و از طریق گذرگاه باریکی به دریای دیگر یا اقیانوس مرتبط شده و یا این‌که کاملاً یا در اصل، از دریاهای سرزمینی و مناطق انحصاری اقتصادی چند کشور تشکیل شده است» (ماده‌ی ۱۲۲ عهدنامه‌ی ۱۹۸۲ حقوق دریاهای).

امروزه، از ۲۹ منطقه‌ی دریایی به عنوان دریاهای بسته یا نیمه‌بسته شناخته شده‌اند؛ از جمله: دریای بالتیک، دریای مدیترانه، دریای سرخ، دریای کارائیب، دریای برینگ، خلیج مکزیک و

پدیده‌ی دزدی دریایی از دیدگاه حقوق بین‌الملل

حسین یكدله‌پور (اداره كل بنادر و دریانوردی استان مازندران)



نسبت به توقیف کشتی دزدان دریایی اقدام و نسبت به محاکمه‌ی آنان و تعیین تکلیف اموال اقدام نمایند.»
با توجه به تعریف بالا، موارد زیر قابل کنکاش است:

۱. در صورتی دزدی دریایی تحقق می‌یابد که انگیزه‌ی انجام عمل، نفع شخصی باشد.

در کنوانسیون‌های یادشده، تنها داشتن انگیزه‌ی شخصی برای تحقق این جرم در نظر گرفته شده است. محدود کردن این عمل در چارچوب نفع شخصی، نشأت گرفته از نگاه سنتی به دزدی دریایی است؛ زیرا به نظر می‌رسد اولین انگیزه برای ارتکاب عمل دزدی و همچنین دزدی دریایی، نفع شخصی باشد. با این وصف، با گسترش جوامع و تحول روابط بین‌الملل، انگیزه‌های جرایم نیز تغییر کرده؛ به طوری که اکنون انگیزه‌های دیگری نیز به انگیزه‌های قبلی افزوده شده است؛ مانند انگیزه‌های سیاسی و تروریستی که طراحان این امور، احتمالاً به برخی از آنها اشراف داشته و خواسته‌اند که این اعمال در کنوانسیون‌های مربوط به خود مطرح شوند. ولی آیا انگیزه‌های اجتماعی، قومی و قبیله‌ای، ماجراجویانه و یا حتی کمک به مستمندان نیز، تحت پوشش این کنوانسیون‌ها یا کنوانسیون‌های دیگر قرار می‌گیرند. در همین رابطه، می‌توان به ادعای برخی دزدان سومالیایی اشاره کرد مبنی بر کمک به مردم فقیر کشورشان و احقاق حقوق آنان و نه بر اثر انگیزه‌های سودجویانه‌ی شخصی.

شاید به همین علت است که کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸)، در ماده ۳، بدون در نظر گرفتن انگیزه، نسبت به احصاء اعمالی که جرم محسوب می‌شوند اقدام کرده و بادیوان بین‌المللی حقوق دریایا (IMB) تعریف جدیدی ارائه داده که در آن "قصد آشکار سرقت یا هر جرم دیگر" برای تحقق جرم، کافی در نظر گرفته شده است. از این رو به نظر می‌رسد، محدودیت ایجادشده توسط کلمه‌ی «نفع شخصی»، در تعبیر و اعمال کنوانسیون‌های حقوق دریایا که از گستره‌ی کاربردی وسیعی برخوردارند، باعث بروز مشکلات عدیده شده است.

۲. عمل باید توسط کارکنان و مسافران یک کشتی خصوصی انجام گیرد

با توجه به این شرط، مشخص نیست که اگر کارکنان یک کشتی دولتی، بدون اجازه از کشور خود و یا حتی با اجازه اقدام به عملیات دزدی در دریای آزاد کنند، از چه وضعیت و عاقبتی برخوردار خواهند شد؟ به نظر می‌رسد که در این صورت، گستره‌ی موضوع تنها به حیطة‌ی مسئولیت کشور متبوع محدود خواهد شد.

تاکنون مطالب بسیاری پیرامون دزدان دریایی و مبارزه با آنها در رسانه‌های دیداری و شنیداری ارایه شده است. در ابتدا چنین به نظر می‌رسد که ظاهراً با یک پدیده ساده روبه‌رو هستیم، اما با توجه به دخیل بودن کشورهای مختلف در مواجهه با این معضل، درمی‌یابیم که موضوع دارای برخی پیچیدگی‌های خاص است که پیش از هر چیز، بررسی و مرور آن را در گستره‌ی حقوق بین‌الملل ایجاب می‌کند.

می‌توان به‌منظور برخورد با این پدیده‌ی شوم، تبیین مسائل اساسی در حوزه‌ی حقوق بین‌الملل را از بی طرح پرسش‌های زیر صورت داد:

— به چه عملی دزدی دریایی اطلاق می‌گردد؟

— به چه کسی دزد دریایی گفته می‌شود؟

— کدام کشورها یا سازمان‌ها مجاز به مقابله با دزدی دریایی و دستگیری دزدان دریایی هستند؟

— چه مرجع یا دادگاهی در ارتباط با رویارویی با دزدان دریایی و توقیف اموال آنان تصمیم‌گیری می‌کند؟

— چه مجازات یا مجازات‌هایی برای عملکرد دزدان دریایی می‌توان در نظر گرفت؟

— کدام کشورها یا مراجع باید مجازات‌های در نظر گرفته‌شده را به اجرا درآورند؟

بر حسب قاعده، باید پاسخ این سؤالات را در اسناد معتبر بین‌المللی جست‌وجو کرد.

اولین سند معتبر بین‌المللی در این زمینه، کنوانسیون ۱۹۸۵ ژنو در ارتباط با دریای آزاد است که به تعریف دزدی دریایی پرداخته و دومین سند نیز، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایا است که تکرار مواد مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۵ را شامل می‌شود.

به‌طور خلاصه، پاسخ سؤالات مطرح‌شده در بالا، در تعریف مقابل که به صورت فشرده از کنوانسیون‌های یادشده اقتباس شده، قابل دریافت و تبیین است:

«هر عمل یا تحریک به انجام و یا تسهیل در انجام امور تعدی‌آمیز غیرقانونی، توقیف و یا دستبرد به نفع شخصی که توسط کارکنان و مسافری یک کشتی خصوصی یا هواپیما در دریای آزاد علیه کشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص یا اموال واقع در کشتی یا هواپیمای مزبور در یک محل خارج از حوزه‌ی صلاحیت دول به عمل آمده و یا هر گونه مشارکت ارادی در بهره‌برداری از کشتی یا علم به این موضوع که کشتی که بدین طریق مورد استفاده قرار می‌گیرد، دزدی دریایی محسوب می‌گردد؛ و کلیه‌ی دولت‌ها می‌توانند در دریای آزاد یا در نقاطی که در حوزه‌ی صلاحیت قانونی کشور دیگری نباشد



با توجه به این که در مجموعه‌ی قوانین بسیاری از کشورها تعریف جامعی از دزدی دریایی ارائه نشده است، این امر، از موجبات بروز خلاء در امنیت کشتیرانی بین‌المللی محسوب می‌شود.



و اعمال مجازات‌ها (مانند زندان) و نحوه‌ی جبران آن برای کشورهای مبارزه‌کننده است.

با بررسی و تحلیل اخبار مربوط به دزدی دریایی، در خواهیم یافت که ظاهراً اکثر کشورهای که نیروهای خود را جهت مبارزه با دزدان سومالیایی به آن منطقه اعزام کرده‌اند، حتی‌الامکان سعی در دور کردن دزدان دریایی از شناورهای مورد حمله دارند؛ زیرا برای کشوری که دزدان دریایی را دستگیر می‌کند، علاوه بر هزینه‌های مبارزه، هزینه‌های دادرسی و همچنین، هزینه‌های نگهداری این افراد در زندان، رعایت موازین حقوق بشری نیز مطرح خواهد بود. بنابراین، نیروهای عملیاتی این کشورها چندان تمایلی به دستگیری دزدان دریایی از خود نشان نمی‌دهند و این مهم، باعث هر چه جسورتر شدن دزدان دریایی و نیز، گسترش این پدیده‌ی غیرانسانی شده است.

با توجه به مسائل مطرح‌شده، به نظر می‌رسد که هر چند کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها سعی در تعریف و همچنین احصای موارد جرم دزدی دریایی، به عنوان یکی از قدیمی‌ترین جرایم بین‌المللی و موارد مربوط به آن را داشته‌اند، اما با توجه به گذشت زمان و مسائل پیش‌آمده، تعاریف و مصادیق به‌کاررفته در این کنوانسیون‌ها از جنبه‌هایی مانند: صلاحیت مکانی، عناصر معنوی، مصادیق، مراجع رسیدگی‌کننده و... جامعیت کافی خود را از دست داده و از نواقص متعددی برخوردار شده‌اند که نیاز به بازنگری دارند. هر چند سعی شده این نواقص توسط کنوانسیون‌های دیگری مانند کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸)، تا حدی پوشش داده شوند؛ ولی این اقدامات کافی به نظر نمی‌آیند و چنین می‌نماید که تعاریف موجود از دزدی دریایی (مورد قبول در حقوق بین‌الملل) و سازوکارهای در نظر گرفته‌شده برای مبارزه‌ی قانون‌مدار و مؤثر با این معضل، با چالش جدی روبه‌رو شده است و نیاز اساسی و مبرم به بازنگری در قوانین و مقررات بین‌الملل احساس می‌شود. ■

۳. اقدام در محلی خارج از حوزه‌ی صلاحیت دولت‌ها صورت گرفته باشد

با توجه به این شرط، دزدی دریایی تنها در دریای آزاد تحقق می‌یابد و انجام این عمل در سایر مناطق دریایی، از شمول این کنوانسیون‌ها خارج است. البته باید توجه داشت، این محدودیت به دلیل آن نیست که دزدی دریایی در محدوده‌های دیگر دریایی جرم محسوب نمی‌شود، بلکه جنبه‌ی صلاحیتی دارد؛ یعنی این کنوانسیون‌ها از مقام جرم‌انگاری در سطح بین‌المللی برخوردارند، نه از مقام تدوین عناوین جرم در حقوق داخلی کشورها. بنابراین، سعی شده است حیطه‌ی کارکرد این کنوانسیون‌ها در محدوده‌ی صلاحیتی کشورها قرار نگیرد. البته این موضوع، موجب بروز مشکلات عدیده‌ای نیز شده است؛ زیرا هر چند از نظر حقوق بین‌الملل، دریاها و اقیانوس‌ها به مناطق مختلفی (مناطق دریایی) تقسیم شده‌اند اما در نظر دزدان دریایی، این تقسیم‌بندی‌ها چندان مطرح نیست و آنان تنها به هدف خود می‌اندیشند.

با توجه به این که در مجموعه‌ی قوانین بسیاری از کشورها تعریف جامعی از دزدی دریایی ارائه نشده است، این امر، از موجبات بروز خلاء در امنیت کشتیرانی بین‌المللی محسوب می‌شود.

به‌منظور رفع این مشکل، کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸)، سعی در گسترش محدوده‌ی مبارزه با این جرم (در معنایی مشابه) نموده، که در آن با ذکر مصادیق سعی شده است، علاوه بر آب‌های آزاد، در دیگر مناطق دریایی نیز دولت‌های صاحب صلاحیت با این پدیده به مبارزه بپردازند.

البته در آن صورت، مسئله‌ی توانایی کشورهایی که قدرت و توانایی اعمال حاکمیت در محدوده‌ی صلاحیتی خود را ندارند (کشورهای ناتوان مانند سومالی)، نیز بررسی خاص خود را می‌طلبد.

۴. هر کشوری اجازه‌ی مبارزه با این پدیده را به شرطی دارد که اقدامات مورد استفاده‌اش در حوزه‌ی صلاحیتی کشور دیگری واقع نشده باشد.

در واقع کشورها برای مقابله با پدیده‌ی دزدی دریایی، در سه حالت زیر، مجاز به مداخله هستند:

اول آن که: عمل سرقت در محدوده‌ی صلاحیتی - جغرافیایی آن کشور رخ داده باشد.

دوم آن که: کشتی مربوطه تحت پرچم آن کشور باشد.

و سوم آن که: دزدی دریایی در دریای آزاد صورت پذیرد که در آن صورت، هر کشوری مجاز به مقابله با این پدیده‌ی شوم خواهد بود.

۵. دادگاه‌های کشوری که اقدام به دستگیری دزدان دریایی می‌کند، برابر قوانین خود، نسبت به تعیین مجازات و تعیین تکلیف اموال اقدام خواهد کرد.

در این کنوانسیون‌ها دادگاه خاص و یا حتی مقررات خاص متحدالشکلی برای مبارزه با این معضل پیش‌بینی نشده و این امور، به عهده‌ی کشور مقابله‌کننده واگذار شده است. این رویکرد باعث آن می‌شود تا رویه‌ی ثابتی در جهت مقابله با دزدان دریایی به وجود نیاید و هر کشوری به‌تناسب مقررات خود، با دزدان مقابله و برخورد کند. این موضوع می‌تواند باعث بروز تفاوت‌های فاحش در برخورد با اعمالی شود که حتی در زمان واحدی انجام گرفته‌اند.

به عنوان مثال، می‌توان به رخداد‌های اخیر سومالی اشاره کرد. زیرا هم‌اکنون بیش از ۲۰ کشور جهان کشتی‌های جنگی خود را در این منطقه مستقر کرده‌اند که با توجه به تنوع قوانین این کشورها، احکام صادره در خصوص دزدان دریایی که توسط کشورهای مختلف دستگیر شده‌اند، می‌تواند از حکم اعدام تا حبس چندساله و... متفاوت باشد.

همچنین، در این رابطه موضوع حایز اهمیت دیگری وجود دارد که متأسفانه تاکنون تأثیر منفی قابل‌توجهی در روند مبارزه با دزدان دریایی داشته و آن، هزینه‌های مترتب بر مبارزه با دزدان دریایی، از جمله: هزینه‌های دادرسی



احداث جزایر مصنوعی در خلیج فارس

نابودی محیط زیست دریایی و تهدید اراضی ایران

دکتر مهرداد میرسنجری

بسیاری برخوردار است، در پیش گرفتن سیاست های مناسب و واکنش در خور مسئولان و دست اندر کاران سیاست خارجی و نمایندگان ملت در برابر آثار فاجعه بار این پروژه است که در سکوت مرگبار خبری، افزون بر نابودی زنجیره ی حیات و اکوسیستم دریایی خلیج فارس، آینده ی مرزهای آبی و تمامیت ارضی ایران را نیز نشانه رفته است. عمق این اقدامات فاجعه بار امارات متحده ی عربی، همزمان با راه اندازی نخستین جزیره ی نخل نمایان شد؛ هنگامی که به اذعان رسمی مجریان، برای اجرای این پروژه ۶۵/۱ میلیارد متر مکعب ماسه و ۸۷ میلیون تن سنگ های صخره ای مخصوص پی سازی و برای تکمیل محوطه ها نیز، یک میلیارد تن صخره (که به طور عمده از ایران تأمین می شوند) به محل آورده شده و مورد استفاده قرار گرفته است.

پی آمدهای زیست محیطی احداث جزایر مصنوعی در خلیج فارس

از مهم ترین پی آمدهای فاجعه بار زیست محیطی احداث جزایر مصنوعی امارات، می توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. نابودی محیط زیست طبیعی ایران با تخریب خاک ها و سنگ های صخره ای کوهستان های ایران و انتقال آن ها به امارات برای ساخت جزایر مصنوعی.
۲. تهدید امنیت زیستی پرندگان مهاجر و جانداران جزایر غیر مسکونی خلیج فارس.
۳. نابودی پوشش زنده ی مرجانی به عنوان یکی از پتانسیل های مهم تجمع زیستی خلیج فارس.
۴. تخریب پهنه بندی طبیعی بستر دریا. (اماراتی ها رسوبات ارزشمند بستر خلیج فارس را برای ساخت وساز پروژه ی جزایر به تراج برده اند و افزون بر آن، فعالیت ماشین آلات و استخراج ریزدانه ها از کف دریا، آسیب های بسیار زیادی بر پهنه بندی بستر دریا وارد آورده است).
۵. تغییر مسیر جریان های طبیعی آب، که در توان خود پالای طبیعی خلیج فارس اختلال جدی پدید می آورد.
۶. به هم ریختن ساختار طبیعی بستر خلیج فارس.

کشور امارات، همزمان با ادعاهای ارضی بی پایه علیه جزایر سه گانه ی ایرانی در خلیج فارس، با سرمایه گذاری عظیم، به سرعت مشغول توسعه ی جزایر مصنوعی در کرانه های جنوبی خلیج فارس است تا با هدف افزایش سرمایه، تصرف گام به گام حریم آبی ایران و عربی کردن نام خلیج همیشه فارس، زندگی را در آب های خلیج فارس، به خطر اندازد.

این اقدام که با سکوت شگفت انگیز و توجیه ناپذیر رسانه ها همراه است، نه تنها امکان نابودی محیط زیست شکننده ی خلیج فارس را فراهم آورده، بلکه مرزهای آبی و مناطق حاکمیتی و تمامیت ارضی ایران در خلیج فارس را نیز، در معرض تهدیدهای جدی قرار داده است.

دولت امارات متحده ی عربی، اعلام کرده که کنسرسیوم سه جانبه ی اماراتی، آمریکایی و انگلیسی در حال ساخت جزیره های مصنوعی «النخیل» و «العالم» است. این اقدامات در حالی انجام می شوند که تشکیلات دولتی توسعه ی نخیل در دوی، به عنوان مجری، پروژه ی ساخت سه جزیره ی مصنوعی به شکل نخل و مجموعه ی ۳۲۵ جزیره ی مصنوعی به شکل نقشه ی جهان و قارچ گونه را با شدت و سرعت ادامه می دهد. گفتنی است، ساخت سه جزیره به شکل نخل (Palm Lands)، هر کدام به طول بیش از ۶ کیلومتر و یک جزیره ی بیضوی، متناسب با نقشه ی ۵ قاره ی کره ی زمین (Universe) در منطقه ای به طول ۹ کیلومتر، عرض ۶ کیلومتر، مساحت تقریبی ۶۳ کیلومتر مربع و کاملاً متضاد با اکوسیستم طبیعی خلیج فارس، با سرمایه گذاری بیش از بیست میلیارد دلار در حال تکمیل شدن است.

از سوی دیگر، «سلطان بن سلیم»، مدیر این پروژه در اظهارات خود، بی پرده فاش کرده است: «با توجه به این که هم اکنون تنها بخش کوچکی از ساحل خلیج فارس به امارات تعلق دارد، در زمان پایان این پروژه، دولت امارات با داشتن ۱۲۰۰ کیلومتر ساحل، به مقدار کافی، ابزار لازم برای اعمال فشار به ایران را خواهد داشت». در این میان، آن چه برای ایرانیان از اهمیت

(ناگفته نماند که اماراتی ها، حتی بقایای دو هواپیمای جنگی، چند جمبوجت و کشتی را نیز به اعماق دریا برده اند تا برای غواصان، یک پارک زیر دریایی، با اهداف سودجویانه ایجاد کنند).

۷. تخلیه ی انواع زباله ها، پساب های آلوده کننده و انواع آلاینده های فسفردار و... به درون آب های خلیج فارس.

۸. تخریب یکی از ارزشمندترین اکوسیستم های دریایی دنیا از راه نابودی زیستگاه آبزیان خلیج فارس، شامل: ۴۰۰ تا ۴۵۰ گونه ماهی و ۳۰۰ تا ۴۵۰ گونه از دیگر آبزیان از جمله لاک پشت های دریایی (گونه ی ویژه ی منطقه ی خلیج فارس).

۹. گمراه سازی افکار عمومی با انتشار تصاویر دروغین حیات در زیر جزایر مصنوعی. (دولت امارات برای گمراه کردن افکار عمومی و تبرئه ی خود از اتهامات احتمالی، اقدام به پخش فیلم هایی از وجود حیات جانوری در زیر این جزایر کرده است. حال آن که تصاویر منتشر شده، مربوط به پیش از مسکونی شدن جزایر و زمانی است که هنوز از پساب های آلوده ساز، زباله های جامد و آلودگی های صوتی و دیداری که در کوتاه ترین زمان، حیات آبزیان را از بین می برد، خبری نبوده است).

۱۰. عوارض اقلیمی و زیست محیطی ناشی از تبدیل بخش هایی از حریم دریا به خشکی، کاهش ظرفیت گرمایی ویژه در منطقه و خشک تر شدن اقلیم آن و افزایش توفان های گردوغبار که به طور مستقیم بر روی کیفیت حیات اقتصادی، اجتماعی مردم منطقه به ویژه ساحل نشینان جنوب ایران تأثیر می گذارد.

پی آمدهای ژئوپلیتیک راه اندازی جزایر مصنوعی در خلیج فارس

از مهم ترین اهداف و پی آمدهای سیاسی توسعه ی

محیط‌زیستی و ژئوپلیتیک خود در کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس محروم می‌کند. این در حالی است که پیمان‌نامه‌ی حفاظت محیط زیست منطقه‌ای مهمی همچون «راپمی» از سوی همه‌ی کشورهای ساحلی خلیج فارس از جمله امارات، در سال ۱۹۷۸ میلادی به امضا رسیده، که در آن بر بین‌المللی بودن آب‌های خلیج فارس تأکید شده است و همه‌ی کشورها باید به حیات آن احترام بگذارند و اقدام به هر نوع توسعه‌ای که حیات آن را به خطر اندازد، برای کشورهای همسایه ممنوع است. با این وجود، آگاهی‌رسانی نامناسب از سوی نهادهای مسئول ایرانی، حضور نیافتن بازرسان سازمان ملل در این منطقه و عدم آرایه‌ی گزارش فاجعه‌ی زیست‌محیطی ساخت جزایر مصنوعی، دولت امارات را در اقدامات سودجویانه‌ی خود جسورتر کرده است.

بنابراین، ضروری است مسئولان محیط‌زیست و کارشناسان دیپلماتیک ایرانی، با بهره‌جویی از اهرم‌ها و مبتنی بر کنوانسیون‌های بین‌المللی، مردم دنیا را با فاجعه‌آمیز بودن اقدامات اماراتی‌ها آشنا کنند و لازم است، اماراتی‌ها به عنوان تجاوزگران به زیستگاه طبیعی خلیج فارس، به جهانبان معرفی شوند تا نه تنها از ادامه‌ی فعالیت‌های تخریب‌گرانه‌ی خود دست بردارند، بلکه ملزم به پرداخت خسارت‌های محیط‌زیستی به ایران نیز بشوند.

در موردی مشابه، پی‌گیری مداوم مشکلات آلودگی محیط‌زیستی در خلیج مکزیک و آرایه‌ی چندین گزارش بین‌المللی، موجب آن شد تا آن را بزرگ‌ترین ضایعه‌ی زیست‌محیطی قرن بنامند و ضمن جلوگیری از گسترش آلودگی، غرامت‌های هنگفتی نیز، از مستبان فاجعه‌ی محیط‌زیستی در آن منطقه دریافت کند.

در حالی که پیشرفت پروژه‌ی جزایر مصنوعی امارات و در پی آن، تخریب زندگی طبیعی و تهدید تمامیت ارضی ایران در خلیج فارس، روند بسیار خطرناکی را در پیش گرفته، تشکیل گروه‌های کاری متشکل از کارشناسان حقوقی دیپلماتیک و محیط‌زیستی برای بررسی تهدیدها و آثار ویرانگر راه‌اندازی این جزایر مصنوعی و جلوگیری از تداوم ساخت آن‌ها، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. ■



گردشگری و فروش واحدهای مسکونی این جزایر در عرصه‌ی بین‌المللی.

فرجام‌سخن

جزایر مصنوعی امارات، بی‌سروصدا و در سکوت خبری رسانه‌ها، یکی پس از دیگری سر از آب درمی‌آورند. با این حال، نه تنها مخالفتی جدی از سوی نهادهای مسئول دیده نشده است، بلکه با کمال تأسف، در برخی رسانه‌ها و وب‌سایت‌های اینترنتی نیز، شاهد تبلیغ پیش‌فروش منازل در این جزایر هستیم!

تحمیل خسارت‌های جبران‌ناپذیر بر زیستگاه آبی خلیج فارس، در حالی است که ایرانیان تلاش چندانی در زمینه‌ی جلوگیری از فعالیت‌های غیرقانونی طرف اماراتی از خود نشان نداده‌اند. از این رو، فقدان فعالیت‌های قابل توجه سازمان حفاظت محیط زیست و بی‌توجهی مدیران نسبت به ساخت جزایر مصنوعی اماراتی در خلیج فارس، در گام نخست، ضمن تهدید آشکار ایران، ملت ایران را از دسترسی به حقوق طبیعی

جزایر مصنوعی توسط امارات، نیز می‌توان موارد زیر را برشمرد:

۱. توسعه‌ی حریم مرزهای دریایی امارات. از آن‌جا که محیط جزایر مصنوعی امارات، به عنوان حریم آبی این کشور به شمار می‌رود، اماراتی‌ها با افزایش جزایر خود، به دنبال افزایش حریم آبی و سپس به پنگ آوردن هرچه بیشتر محدوده‌ی بین‌المللی آب‌های مشترک و بستر خلیج فارس هستند. تا به امروز هم اماراتی‌ها با ساخت این جزایر، سواحل خود را به‌طور مجازی، دو تا سه برابر کرده‌اند. ادامه‌ی این روند، همان قدر که به سود عرب‌هاست، ضرر ایرانی‌ها را در پی خواهد داشت.

۲. توسعه‌طلبی ارضی با انتقال ۱۲ مایل انحصاری ماهیگیری از کرانه‌های خشکی جنوب خلیج فارس به دورترین جزایر مصنوعی از سواحل امارات، با هدف تهدید استراتژیک ایران در خلیج فارس.

۳. تصرف گام به گام فلات قاره و بستر خلیج فارس، برای هرچه نزدیک‌تر شدن به جزایر سه‌گانه و سواحل ایران، به‌منظور اجرای برنامه‌های توسعه‌طلبانه‌ی ارضی در آینده اعراب، از جمله تصرف جزایر جنوبی ایران.

۴. بسترسازی برای راه‌اندازی کانال جایگزین تنگه‌ی هرمز. بر پایه‌ی این طرح که از سوی امیرنشین دبی ارایه شده، با ساخت آبگذری (کانالی) از داخل امارات، سواحل امارات در دریای عمان (در جنوب شرقی امارات) به سواحل این کشور در خلیج فارس (در شمال امارات) متصل خواهد شد؛ تا اهمیت استراتژیک تنگه‌ی هرمز و جزایر ایرانی از میان برود. طول این کانال، ۱۸۰ کیلومتر و هزینه‌ی راه‌اندازی آن، دویست میلیارد دلار برآورد شده است.

۵. تبلیغ و تثبیت نام جعلی برای خلیج فارس با تبلیغات رسانه‌ای و پخش نقشه‌های جاذب



افزایش درآمد شرکت مدیریت بندری چین



میزان سود و درآمد شرکت مدیریت بندری کاسکو پاسیفیک در نیمه نخست سال جاری میلادی افزایش یافت.

بر اساس این گزارش سود خالص این شرکت در نیمه نخست سال جاری میلادی با ۲۴,۸ درصد افزایش از ۱۸۹,۹ میلیون دلار در مدت مشابه در سال گذشته به ۲۳۷ میلیون دلار بالغ شد.

حجم جابجایی کانتینر توسط این شرکت در نیمه نخست سال جاری میلادی با ۱۹,۷ درصد افزایش از ۲۰,۳ میلیون TEU به ۲۴,۲ میلیون TEU بالغ شد.

رشد ۶۳۹ درصدی سود کشتی‌ساز چینی



میزان سود شرکت کشتی‌سازی Rogsheng چین در نیمه نخست سال جاری میلادی ۶ برابر شد.

بر اساس این گزارش سود خالص این شرکت در نیمه نخست سال جاری میلادی با ۶۳۹ درصد افزایش از ۱۶۴,۶ میلیون یوان در مدت مشابه در سال ۲۰۱۰ به ۱,۲۲ میلیارد یوان معادل ۱۹۰,۸ میلیون دلار رسید.

علاوه بر آن درآمد Rogsheng نیز در این مدت با ۸۱,۱ درصد افزایش از ۴,۸ میلیارد یوان به ۸,۷ میلیارد یوان بالغ شد. این شرکت با دریافت سفارشات

جدید در ۶ ماه نخست سال ۹ درصد از سفارش بازار جهانی و ۲۱ درصد از سفارشات چین را به خود اختصاص داد و در طی این مدت ۲۸ فروند سفارش جدید معادل ۳,۴۳ میلیون DWT ظرفیت دریافت کرد. ارزش کلی این کشتی‌ها ۱,۳ میلیارد دلار برآورد شده است.

کاهش سوددهی کشتی‌سازی گوانگ ژو



سود خالص شرکت کشتی‌سازی گوانگ ژو چین در نیمه نخست سال جاری میلادی به ۲۶۳,۴ میلیون یوان رسید در حالی که این رقم در مدت مشابه در سال گذشته ۳۴۱,۳ میلیون یوان بود.

بر اساس این گزارش به نقل از مانا، در آمد این شرکت در این مدت از ۲,۸ میلیارد یوان در سال ۲۰۱۰ میلادی به چهار میلیارد یوان بالغ شده است.

مقامات کشتی‌سازی گوانگ ژو اعتقاد دارند افزایش هزینه کارگران و کاهش قیمت ساخت کشتی در کاهش سود این شرکت موثر بوده است.

دزدی دریایی در آبهای عمان هم رونق گرفت

پس از دزدیده شدن کشتی از محل لنگر انداختن آن در بندر، به شناور نزدیک شدند؛ اما وقتی دزدان دریایی درباره صدمه زدن به خدمه کشتی اخطار دادند، برگشتند.

وی با تأیید این مطلب که کشتی MV Fairchem Bogey در حال حاضر به آبهای سومالی منتقل شده، از سلامت خدمه کشتی خبر داد اما گفت که هنوز هیچ تماسی با آنها برقرار نشده است.

تکرار حملات دزدان دریایی در نزدیکی بنادر عمان، عملاً امنیت دریای عمان و شمال اقیانوس هند را بیش از پیش تهدید می‌کند. دزدان دریایی پیش از این، عموماً شناورهای کوچک و متوسط صیادی را در این منطقه مورد حملات خود قرار می‌دادند؛ اما در ماه‌های اخیر، دامنه حملات آن‌ها کشتی‌های بزرگ و نفتکش را نیز دربرگرفته است.

در این شرایط، کارشناسان دریایی و امنیتی معتقدند برای مقابله با تداوم این اقدامات، علاوه بر ضرورت توجه جدی‌تر به تأمین امنیت کشتی‌ها، جا دارد با همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی از تبدیل شدن آب‌های منطقه به حیاط خلوت دزدان دریایی جلوگیری شود.

تلاش دزدان دریایی برای ربودن یک تانکر حمل مواد شیمیایی در نزدیکی بندر عمانی صلاله ناکام ماند؛ این حمله یک روز بعد از حمله موفق دزدان دریایی در همین بندر صورت گرفت که یک کشتی نفتکش را پیش روی مأموران گارد ساحلی از محل بندر ربوده بودند.

بر اساس این گزارش، دفتر دریایی گروه بین‌المللی مقابله با تروریسم در این باره اعلام کرد: دزدان بوسیله یک قایق سریع تانکر را تعقیب کرده بودند و به روی آن، آتش گشودند.

بنابراین گزارش، دزدان دریایی چندین بار تلاش کردند سوار تانکر شوند اما در نهایت، در پی مانورهای تانکر از ادامه حملات صرف‌نظر کردند.

این حمله در حالی صورت گرفت که چندی پیش، کشتی MV Fairchem Bogey، تابع شرکت هندی Anglo-Eastern Ship که حامل مواد نفتی و شیمیایی بود، در حالیکه در بندر صلاله لنگر انداخته بود، ربوده شد. این کشتی حامل ۲۱ خدمه هندی بوده است.

یک مدیر شرکت Anglo-Eastern Ship در این باره گفت: مأموران گارد ساحلی اندکی

کاهش درآمد و سود شرکت کشتیرانی MISC



میزان درآمد و سود شرکت کشتیرانی MISC مالزی کاهش یافت.

بر اساس این گزارش به نقل از مانا، سود خالص این شرکت در چهار ماه دوم سال جاری میلادی با ۵۹ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه در سال گذشته به ۱۸۷,۸۳ میلیون رینگیت معادل ۶۲,۸ میلیون دلار رسید، با وجود این کاهش، افزایش حمل‌ونقل LNG توسط ناوگان MISC، این شرکت را از قرار گرفتن در بحران مالی نجات داد.

میزان سوددهی شرکت از این بخش در چهار ماه دوم سال به ۲۶۵,۵ میلیون رینگیت بالغ شده است.

MISC دارای ناوگانی متشکل از ۲۹ فروند کشتی حمل LNG است

افزایش ناوگان یک شرکت کشتیرانی چینی



شرکت کشتیرانی **China Merchants Energy** تعداد کشتی‌های VLCC خود را افزایش می‌دهد.

بر اساس این گزارش، این شرکت قصد دارد با سرمایه‌گذاری معادل سه تا چهار میلیارد یوان ساخت کشتی‌های VLCC جدیدی را سفارش دهد.

حجم محمولات حمل شده توسط ناوگان این شرکت در نیمه نخست سال جاری میلادی با ۱۱ درصد افزایش به ۱۵،۵۸ میلیون تن رسید. این شرکت چینی در حال حاضر دارای ناوگانی متشکل از ۲۰ فروند نفتکش و ۱۳ فروند کشتی VLCC است.

تدابیر جدید هند در مقابله با دزدان دریایی هند به منظور مبارزه با دزدان دریایی تدابیر جدیدی را اجرا خواهد کرد.

بر اساس این گزارش، در حال حاضر بیش از ۷۰ هندی در گروگان دزدان دریایی قرار دارند.

گروهی از افسران این کشور برنامه‌ای را تدوین کرده‌اند که به موجب آن به بررسی موقعیت گروگان‌های هندی و کشتی‌های تجاری روبرو شده با حمله هندی خواهند پرداخت.

هند تردد کشتی‌های این کشور در خطوط کشتیرانی که از آب‌های عمان و مالدیو عبور می‌کنند را منع کرده است.

دزدان دریایی نفتکش یونانی را آزاد کردند

دزدان دریایی سومالی پس از ۱۰ ماه گروگانگیری، یک نفتکش یونانی و خدمه آن را آزاد کردند، اما یکی از خدمه این نفتکش به دلیل شکنجه کشته شده است.

بر اساس این گزارش، شرکت یونانی پارادایز نوئیگیشن اعلام کرد دزدان دریایی سومالی، نفتکش یونانی تحت مدیریت این شرکت را آزاد کردند. این نفتکش با نام ام.تی پولار آبان سال گذشته در آب‌های نزدیک سومالی، به همراه ۲۴ خدمه رومانیایی، یونانی، مونته‌نگروی و فیلیپینی روبرو شده بود. طبق اعلام شرکت پارادایز نوئیگیشن، یکی از خدمه این کشتی در مدت اسارت، به دلیل ضرب و شتم جان خود را از دست داده است.

این کشتی نفتکش در روز جمعه ۴ شهریور، آزاد شد و با همه خدمه خود، به سوی یک پایانه امن حرکت کرد. پارادایز نوئیگیشن با انتشار بیانیه‌ای، اعلام کرده است: جزئیات مذاکرات منتج به آزادی کشتی را منتشر نخواهد کرد زیرا قصد ندارد با این کار، اقدام‌های مجرمانه آینده را تشویق کند یا سلامتی گروگان‌های کنونی را به خطر بیندازد.

دزدان دریایی سومالیایی سالانه میلیاردها دلار به اقتصاد جهانی آسیب می‌زنند و فعالان صنعت کشتی رانی، از خطر جدی این فعالیت‌ها برای این صنعت خبر داده‌اند.

ویتنام دومین ناو جنگی را از روسیه تحویل گرفت



کشور واقع در جنوب شرقی آسیا همچنین شش زیردریایی برقی-دیزلی وارشاویانکا موسوم به کیلوس به قیمت دو میلیارد دلار سفارش داده است.

پیش‌بینی می‌شود نخستین زیردریایی‌ها ظرف سه سال به ویتنام تحویل داده شود.

تقویت توان نیروی دریایی ویتنام در زمانی صورت می‌گیرد که تنش‌ها بین این کشور و چین بر سر جزایر مورد مناقشه در دریای جنوب چین، افزایش یافته است.

پس از آنکه ویتنام، چین را به مداخله در فعالیت‌های اکتشاف نفت خود متهم کرد، سطح روابط بین این دو کشور کمونیستی تاستان امسال به پایین‌ترین حد خود رسید. چین و ویتنام به همراه چند کشور آسیایی دیگر مدعی مالکیت کل یا بخشی از دو مجمع الجزیره سرشار از منابع طبیعی در این منطقه هستند.

در بحبوحه تنش‌ها بر سر جزایر مورد مناقشه در دریای جنوب چین، رسانه‌های دولتی ویتنام گزارش دادند این کشور دومین ناو جنگی مجهز به موشک هدایت‌شونده ساخت روسیه را تحویل گرفته است.

بر اساس این گزارش؛ روزنامه تان‌نین نوشت: ناو محافظ کلاس گبارد که پیشرفته‌ترین کشتی جنگی ویتنام است، در بندر کام‌ران در مرکز این کشور، تحویل داده شد.

این روزنامه به نقل از "نگوین وان هین" فرمانده نیروی دریایی ویتنام اعلام کرد: تحویل این ناو محافظ، تحول جدیدی در تقویت قدرت رزمی و همچنین توانایی مدیریت و دفاع از حاکمیت دریایی کشور به حساب می‌آید.

ویتنام ماه مارس نخستین فروند از این نوع کشتی جنگی را از روسیه تحویل گرفت. این

سرمایه‌گذاری ۵ میلیارد دلاری مالزی در میدان‌های گازی فراساحلی



توسعه پروژه نورث مالی بیسین به دنبال مشوق‌های دولت مالزی بویژه برای توسعه میدان‌های مرزی انجام می‌گیرد.

بنا بر اعلام شرکت پتروناس، بازنگری تدریجی بهای گاز برای مصرف‌کنندگان داخلی که به تازگی از سوی دولت مالزی اعلام شده، اجرای پروژه گازی را بسیار اقتصادی‌تر می‌کند.

شرکت پتروناس قصد دارد ۵ میلیارد دلار برای توسعه میدان‌های گازی واقع در سواحل شرقی مالزی سرمایه‌گذاری کند.

بر اساس این گزارش، شرکت دولتی نفت و گاز مالزی (پتروناس) قصد دارد به همراه شرکایش ۵ میلیارد دلار در توسعه میدان‌های فراساحل گازی در شرق این کشور سرمایه‌گذاری کند.

بر اساس بیانیه شرکت پتروناس، به منظور کمک در پاسخگویی به نیازهای رو به رشد انرژی مالزی، قرار است از ۹ میدان گازی موسوم به پروژه گازی نورث مالی بیسین گاز با دی‌اکسید کربن بالا استخراج شود.

شرکت پتروناس همچنین اعلام کرد: یک خط لوله ۲۰۰ کیلومتری (۱۲۴ مایلی) نیز برای ترانزیت گاز از این میدان‌ها به کرته در ایالت ترنگانو مالزی احداث خواهد شد.

زیردریایی چینی برای کاوش به عمق ۵۰۰۰ متری اقیانوس می‌رود



زیردریایی چینی برای کاوش در عمق ۵۰۰۰ متری اقیانوس آرام، بندر سونان، استان جیان سو، را ترک کرده و سفر ۴۷ روزه خود به سمت ناحیه شمال شرقی اقیانوس آرام را آغاز کرده است.

بر اساس این گزارش به گفته چین جیان تسای، دبیر کل انجمن اقیانوس‌شناسی چین، شناور جیانو لئون در عمق ۵۰۰۰ متری اقیانوس، عملیاتی از جمله عکسبرداری و فیلمبرداری از بستر دریا، تشخیص عوارض زمینی بستر دریا، سنجش پارامترهای محیط دریا و نمونه‌برداری از عمق ۵۰۰۰ متری دریا را انجام خواهد داد. کارکرد و قابلیت شناور، مخصوصاً نمایش آن در عمق ۵۰۰۰ متری دریا مورد آزمایش قرار خواهد گرفت. شناور جیانولون که برای کاوش حد اکثر ۷۰۰۰ متری عمق دریا طراحی و تولید شده؛ در تابستان سال گذشته تا عمق ۳۷۵۹ متری دریا رفته است. با این اقدام، چین نیز پس از آمریکا، فرانسه، روسیه و ژاپن به پنجمین کشور دارای توان کاوش در عمق بیش از ۳۵۰۰ متری دریا تبدیل شده است.

جدیدترین کشتی کروز با ظرفیت ۲۸۵۰ مسافر توسط کشتی‌سازی آلمانی تحویل شد



بر اساس این گزارش، این کشتی با اجرای مراسم نام‌گذاری رسمی در بندر هامبورگ، فعالیت خود در اروپا را در تابستان آغاز خواهد کرد.

حرکت دادن این کشتی از یارد کشتی‌سازی MEYR WERFT در رودخانه Ems در مسیر ۲۶ مایلی تا دهانه دریا در Emshaven هلند، بشدت پیچیده است. این کشتی که به هیولا شهرت دارد؛ ۱۰۳۳ فوت طول و ۱۲۱ فوت عرض دارد که همین امر، باعث می‌شود عملیات انتقال آن، بیش از ۱۲ ساعت به طول انجامد.

اندازه کشتی و محل شیپ یارد ناخدای کشتی را واداشته تا کشتی را به کمک یدک‌کش‌هایی که در جلو و عقب آن قرار دارند؛ روبه عقب از محل کشتی‌سازی خارج کند و از میان رودخانه Ems عبور دهد. سفرهای دریایی کشتی هیولا از ۲۳ جولای از بندر هامبورگ به رم آغاز شده است؛ سفری که ۱۲ شب به طول انجامید.

بزرگترین FLNG جهان ساخته می‌شود



با نهایه‌سازی تصمیم‌ها برای ساخت پایانه ۶۰۰ FLNG هزار تنی پرلود شرکت شل، صنعت LNG جهان رونق می‌گیرد.

بر اساس این گزارش به نقل از شبکه خبری BBC، پایانه شناور گاز طبیعی مایع شده (FLNG) پرلود شرکت انگلیسی-هلندی شل، واقع در ۴۵۰ کیلومتری شمال غرب بروم، در غرب استرالیا، و با وزنی حدود ۶۰۰ هزار تن و ۶ برابر بزرگتر از یک ناو هواپیمابر، برای فرآورش گاز میدان پرلود در حوزه برآوس استرالیا در نظر گرفته شده است.

پس از حدود ۱۵ سال تحقیق و فعالیت یک میلیون و ۶۰۰ هزار نفر درباره چالش‌های فنی پروژه FLNG پرلود، شرکت شل طراحی و احداث جز به جز این پروژه را آغاز می‌کند.

این FLNG در کارخانه کشتی‌سازی جئوج شرکت سامسونگ در کره جنوبی ساخته خواهد شد و پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۶ میلادی راه‌اندازی شود؛ ضمن آنکه حدود ۳ تریلیون فوت مکعب گاز، ۷ حلقه چاه در بستر دریا را پیش از فرآورش آن در کشتی، به وسیله لوله‌های انعطاف‌پذیر جمع‌آوری می‌کند.

LNG تولیدی در این تأسیسات به وسیله کشتی‌های LNG بر به مشتریان آسیایی تحویل داده خواهد شد.

بنابراین گزارش، این نخستین بار خواهد بود که گاز در دریا مایع‌سازی می‌شود و سپس به وسیله خط لوله به خشکی ترانزیت می‌شود.

FLNG پرلود در میدان گازی پرلود باقی خواهد ماند و در فازهای بعدی توسعه آن، گاز دیگر میدان‌های واقع در این منطقه را که شرکت شل در توسعه آنها سهم دارد، فرآورش خواهد کرد.

همچنین با قرار گرفتن تأسیسات FLNG روی میدان‌های گازی، توسعه ذخایر گازی در محل میدان‌ها فراهم می‌شود که این موضوع کاهش هزینه‌ها را به وسیله نیاز نداشتن به تأسیسات ایستگاه‌های تقویت فشار گاز، خطوط لوله طولی زیردریایی، اسکله برای بارگیری کشتی‌ها و تأسیسات خشکی مانند، جاده و مخازن ذخیره‌سازی گاز به دنبال خواهد داشت.

توسعه پروژه‌های LNG در خشکی اغلب حدود ۱۰ سال به طول می‌انجامد، اما با اجرای پروژه‌های FLNG، سرمایه‌گذاران امیدوار هستند زمان و هزینه‌های توسعه این پروژه‌ها را کاهش دهند. احتمال دارد ظرف ۵ سال آینده همه کشورهای آسیایی به واردکننده LNG تبدیل شوند، ضمن آنکه چنین احتمالی برای اروپا، آمریکای جنوبی و خاورمیانه نیز وجود دارد.

شرکت شل هم‌اکنون به دنبال تأسیس دیگر پروژه‌های FLNG در سایر نقاط جهان است که گریتر سان‌رایز در تیمور شرقی، پروژه‌های LNG در اندونزی، قبرس، شرق آفریقا و آمریکای جنوبی از جمله این طرح‌ها به شمار می‌رود.

کشف یک بندرگاه رومی در ولز

بقایای یک بندرگاه رومی ۲۰۰۰ ساله در ولز کشف شدند.

بر اساس این گزارش، باستان‌شناسان ولزی دانشگاه کاردیف در جریان کاوش‌های خود در کرانه رود یوسک، در کشور اروپایی ولز، موفق به کشف بقایای یک بندرگاه برجای مانده از تمدن روم باستان شدند که در هزاران سال قبل از آن برای مبادلات تجاری با دیگر کشورهای اروپایی استفاده می‌شده است.

بقایای این بندرگاه ۲۰۰۰ ساله در زمان کشف در شرایط خوبی بوده و باستان‌شناسان امیدوارند با کشف این بندرگاه به رازهای قرن‌ها حکومت رومیان بر کشور ولز فعلی در هزاران سال قبل پی ببرند.

کشف این بندرگاه رومی در شرایطی صورت می‌گیرد که در ماه اکتبر و در جریان احداث بزرگراهی در شرق ولز، آثاری از تمدن روم باستان، عصر آهن و عصر برنز کشف شدند. در ماه سپتامبر نیز باستان‌شناسان در جریان کاوش‌های خود در محوطه‌های تاریخی در ولز، در کشفی نادر موفق به کشف زره کامل یک سرباز رومی در قلعه کائیرلیون در جنوب شهر کاردیف شدند.

این زره در جریان کاوش شش روزه در قلعه کائیرلیون به همراه دیگر آثار تاریخی شامل یک کلاه خود و تکه‌های پارچه کشف شد.

سفارش ساخت کشتی‌های ۱۸۰۰۰ کانتینری



گول دانمارکی کشتیرانی جهان برای حفظ موقعیت پیشتازی خود، اخیراً ساخت ۲۰ کشتی ۱۸۰۰۰ TEU کانتینری را برای تحویل بین سال‌های ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵ سفارش داده است.

بر اساس این گزارش، مرکز بررسی‌های دریایی آلفالاینر در تحلیلی درباره نسل جدید کشتی‌های کانتینری با اشاره به این مطلب، می‌افزاید: کشتیرانی مرسک برنامه خود برای نسل جدید کشتی‌های بسیار بزرگ کانتینری را در سال ۲۰۰۶ با وارد کردن کشتی‌های ۱۵۵۰۰ TEU کانتینری آغاز کرد.

مرسک هم‌زمان برنامه‌ای را برای افزایش ظرفیت کشتی‌های ۸۲۰۰ تا ۸۶۰۰ TEU کانتینری ناوگان خود به ۹۶۰۰ TEU از طریق بالابردن اتاق سکان و افزایش ظرفیت چیدن کانتینر بر روی عرشه پیاده کرده است.

آلفالاینر در گزارش خود یادآور شده است که شرکت‌های کشتیرانی با سفارش‌های بی‌پروا، تجارت خود را به بهای حضور در رقابتی تازه، با ریسک مواجه کرده‌اند.

سونامی ژاپن حمل‌ونقل دریایی را نجات می‌دهد

گذشته است.

بنابراین گزارش، نرخ‌های اجاره برای شناورهای کیپ‌سایز که در زمینه حمل سنگ آهن و ذغال سنگ فعال هستند؛ ۲۶ درصد نسبت به اول ماه جولای افزایش یافته است. این درحالی است که ژاپن همچنان به واردات سنگ آهن و ذغال سنگ برای بازسازی صنایع خود نیاز دارد. به نظر می‌رسد افزایش نرخ‌ها به صورتی بوده که تقریباً هزینه‌های مالکان کشتی را پوشش خواهد داد.

در حالیکه بازار جهانی حمل‌ونقل دریایی با افت شدید نرخ‌های حمل مواجه است؛ طبق تازه‌ترین برآوردها، نرخ‌های کشتیرانی حمل فله کالا در پی تلاش‌ها برای نوسازی خرابی‌های حاصل از زلزله و سونامی ژاپن و افزایش واردات سنگ آهن و ذغال سنگ از ماه جولای رو به افزایش گذاشته است. بر اساس این گزارش، مؤسسه Lorentzen & Stemoco در این‌باره گزارش داد: چشم‌انداز بازار در این بخش، بهتر از هر زمان در سه سال

پیشنهاد جدید آلمان برای استفاده از نیروهای مسلح در کشتی‌ها

ریسک حملات دزدان دریایی بالاست؛ اقدام کنند.

بر اساس این گزارش، تحلیلگران می‌گویند هرچند این طرح ممکن است با موانع حقوقی و دشواری‌های اجرایی مواجه شود. اما، دولت آلمان تغییر قوانین نظامی این کشور را تعقیب می‌کند که طبق آن، استفاده از نیروهای امنیتی خصوصی در کشتی‌ها، بکارگیری نیروهای مسلح را نیز شامل خواهد شد.

این در حالی است که یک سخنگوی اتحادیه اروپا استفاده از نیروی نظامی در کشتی‌ها را در صلاحیت تصمیم‌گیری مالکان آن‌ها می‌داند.



آلمان طرحی را برای ارائه به دیگر کشورهای عضو اتحادیه اروپا آماده کرده که طبق آن، به کشتی‌های تجاری اجازه داده می‌شود نسبت به استخدام نیروهای نظامی خصوصی برای تردد در مناطقی که

هند ۷ بندر جدید در سواحل خود می‌سازد

هند برای حمایت از برنامه این کشور به منظور سه برابر کردن صادرات کالا، قصد دارد تا سال ۲۰۱۷ میلادی هفت بندر جدید با هزینه ۳۵۰ میلیارد روپیه (۷٫۶ میلیارد دلار) بسازد.

بر اساس این گزارش، حدود دو سوم از هزینه مورد نیاز برای ساخت این بندر از سوی بخش خصوصی تأمین می‌شود. شرکت‌های APM Terminal و DP World از جمله شرکت‌هایی هستند که برای سود بردن از افزایش تجارت، در این بندر سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

دولت پیشنهاد ساخت بندر جدید را به هفت ایالت هندی ارسال کرده است. این برنامه نیازمند اختصاص دادن حدود ۱۰۱۱ هکتار زمین برای هر بندر از سوی ایالت‌های این کشور است.

هند در حال حاضر ۱۳ بندر بزرگ دارد که توسط دولت فدرال اداره می‌شود و طبق آمار رسمی، این بندر در مجموع ۵۶۱ میلیون تن بار را در طی یک سال تا پایان مارس ۲۰۱۰، جایجا کرده‌اند. طبق اعلام وزارت کشتیرانی هند، دولت قصد دارد ظرفیت سالانه بندر را از ۶۱۶٫۷ میلیون تن به ۱٫۴۶ میلیارد تن تا مارس ۲۰۲۰ افزایش دهد. حدود ۹۰ درصد از تجارت بین‌المللی هند از نظر حجم، از طریق دریا انجام می‌شود.

وزارت بازرگانی هند اعلام کرده این کشور که سومین اقتصاد بزرگ آسیا است، قصد دارد صادرات کالای خود را از ۲۲۵ میلیارد دلار در سال گذشته به ۷۵۰ میلیارد دلار تا مارس ۲۰۱۷ برساند.



دورنمای نخستین اتصال ریلی بین شبه جزیره عرب و قلب اروپا

مترجم: نوروز محمدخانی

در برخی از کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس (بحرین، قطر) در مورد تنظیم دقیق مسیر ریلی، تاکنون تصمیم‌گیری نشده است و به‌رغم پیشرفت برنامه‌ریزی در امارات متحده عربی، در برخی موارد (بحرین) این روند با تأخیر روبه‌رو بوده است.

غیر عضو شورای همکاری خلیج فارس (اردن و سوریه) ضمن فراهم آوردن زمینی توسعه و گسترش شبکه‌ی یادشده به سوی شمال، برای نخستین بار، یک مسیر ریلی مستقیم به اروپا را نیز، تا پایان دهه‌ی جاری ایجاد خواهد کرد.

سخن‌گوی شرکت دی‌پی‌ورد، در گفت‌وگو با P&H گفت: «اهمیت راهبردی یک گزینه‌ی ریلی در برنامه‌ریزی آبی بنادر متعلق به شیخ‌نشین امارات متحده عربی با این واقعیت به تصویر کشیده می‌شود که جمال مجید بن طنبه، معاون دی‌پی‌ورد (DP World)، از اعضای اتحادیه‌ی ریلی (Union Railway) است. هیئت یادشده، هم‌اکنون در حال بررسی پروژه‌ی ساخت یک مسیر ریلی-ساحلی است که جغرافیای امارات را به هم پیوند می‌دهد. در نهایت، این مسیر ریلی ممکن است همه‌ی نواحی ساحلی خلیج فارس را از بندر مسقط در کشور عمان به شهر کویت وصل کند.»

«محمد بن عبیدال مزروعی» دستیار دبیر کل شورای همکاری خلیج فارس در حوزه‌ی امور اقتصادی در این مورد اظهار داشت که بخش متعلق به شورای همکاری خلیج فارس از شبکه‌ی ریلی یادشده، بر اساس جدول زمان‌بندی مورد توافق کشورهای عضو (که قرار است سال ۲۰۱۷ میلادی راهبری شود) احداث خواهد شد.»

«بصام منصور»، مهندس مسئول توسعه‌ی ریلی در سازمان حمل‌ونقل ملی امارات متحد عربی در گفت‌وگو با نشریه‌ی P&H گفت: «مشاوره‌ی کامل با مقامات بندری، از وظایف کلیدی کشورهای عضو به شمار می‌رود.»

«منصور» می‌افزاید: «برای مثال، مدیر بندر خلیفه بن سلام بحرین (به عنوان یک ناحیه‌ی جدید صنعتی) در روند تبادل نظرهای مربوط به برنامه‌ریزی حمل‌ونقل ترکیبی، حضوری پررنگ داشته است.» یکی از سخن‌گویان نهاد دریانوردی بحرین - سازمان بنادر و دریانوردی - توضیح داد که خط ریلی پیشنهادی، با چالش‌های مربوط به اتصال همراه است.

«با اجرای هر یک از پروژه‌های عظیم توسعه‌ی زیرساخت، چالش‌های پیچیده‌ای نمود می‌یابند. در برخی از کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس (بحرین، قطر) در مورد تنظیم دقیق مسیر ریلی، تاکنون تصمیم‌گیری نشده است و

در صورت بسته شدن تنگه‌ی هرمز، پروژه‌های ریلی دسترسی به بازارهای غربی را تضمین خواهند کرد.»

تنگه‌ی هرمز یک مسیر استراتژیک کشتیرانی (مسیر بین‌المللی) است که حدود ۴۰ درصد محموله‌های نفتی جهان (اگر به محموله‌های دیگر اشاره نکنیم) از آن عبور می‌کند. بنادر سواحل جنوبی خلیج فارس، اجرای طرح‌هایی را مد نظر قرار داده‌اند که در آن‌ها ایجاد تنوع در شیوه‌های حمل (در صورت بی‌ثباتی منطقه و بسته شدن تنگه‌ی هرمز)، به عنوان هدف اصلی دنبال می‌شود.

با توجه به افزایش حجم ترافیک در امتداد بزرگراه‌های ساحلی خلیج فارس و الزامات زیست‌محیطی مربوط به افزایش ترافیک جاده‌ای، شورای همکاری خلیج فارس (GCC) موافقت خود را با احداث یک سیستم ریلی (که فشار وارده بر مسیرهای جاده‌ای را کاهش خواهد داد و اتصال سریع بار در بنادر حوزه‌ی خلیج فارس واقع در امتداد مرز آبی عربستان سعودی به بندر جده در دریای سرخ را فراهم خواهد آورد) اعلام کرده است. به‌علاوه، گفت‌وگو با کشورهای



بهرغم پیشرفت برنامه‌ریزی در امارات متحده عربی، در برخی موارد (بحرین) این روند با تأخیر روبه‌رو بوده است.»
شبکه‌ی ریلی که هم‌اکنون در عربستان سعودی راهبری می‌شود، شبکه‌ی نارسی است که امکانات بالقوه‌ای برای توسعه‌ی بسیار دارد. برای مثال، در این شبکه می‌توان مسیر ریلی جدیدی را به منظور اتصال ریاض، پایتخت عربستان و دومین بندر این کشور پادشاهی به بندر دمام در کرانه‌ی خلیج فارس احداث کرد. مدیریت راه‌آهن عربستان سعودی در حال حاضر، اجرای مناقصه برای ساخت یک پل زمینی (که کرانه‌های خلیج فارس را به بندر اصلی این کشور، یعنی بندر جدّه و آن را به دریای سرخ وصل می‌کند) مد نظر قرار داده است.

طرح‌ها در امارات متحده عربی رو به پیشرفت و در عمان با تأخیر همراه است

«بصام منصور» به این نکته اشاره کرد که (در مسیر مخالف) پل زمینی یادشده، یک مسیر خروجی برای انتقال بار از بندر جدّه به آن سوی خلیج فارس (در صورت بسته شدن کانال سوئز و دریای سرخ در شرایط اضطراری) فراهم خواهد آورد. طرح‌های دیگری نیز، برای توسعه‌ی پل زمینی یادشده رو به سوی شمال و در جهت مرز اردن پیش‌بینی شده است. شورای همکاری خلیج فارس، هم‌اکنون در حال گفت‌وگو با مقام‌های ریلی اردن و سوریه برای توسعه‌ی مسیر و اتصال آن به سیستم ریلی ترکیه است.

احداث مسیر بین اردن و شهر دمشق (پایتخت سوریه) ضروری خواهد بود. هنوز هم یک خط آهن بین دمشق و ترکیه، از بقایای راه‌آهن اوتومان - ایره حجاز وجود دارد.

نقش اردن در طرح‌های جاه‌طلبانه‌ی زیرساختی منطقه، ضعیف و کم‌رنگ است؛ زیرا از ذخایر دلارهای نفتی شورای همکاری خلیج فارس برای اجرای طرح‌ها و پیشبرد عملیات ساخت بهره‌مند نیست. با این وجود، «عماد فکوری» مدیر ارشد شرکت توسعه‌ی عقبه و وزیر مسئول این پروژه‌ی عظیم در این خصوص گفت که پروژه راه‌آهن ملی اردن، بندر عقبه را به عربستان سعودی، سوریه و حتی عراق متصل خواهد کرد. وی در ادامه گفت: «پروژه‌ی یادشده بسیار حایز اهمیت است؛ زیرا ضمن استوار بودن بر مبنای جغرافیای سیاسی و اقتصادی، منطقه‌ی شورای همکاری خلیج فارس را به منطقه‌ی خاور نزدیک و کشورهای حوزه‌ی مدیترانه و از آن‌جا به قلب اروپا پیوند می‌دهد.» وی افزود: «شرایط مشارکت و سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی تدوین می‌شود و در اختیار این بخش قرار خواهد گرفت.»

کارشناسان ترکیه‌ای، اکنون در حال احداث یک تونل ریلی، زیر تنگه‌ی بسفر در استانبول هستند که نخستین خط آهن مستقیم بین منطقه‌ی آسیایی ترکیه و منطقه‌ی اروپایی این کشور را ایجاد خواهد کرد. عملیات احداث این تونل ریلی، در ماه مه سال ۲۰۰۴ میلادی آغاز شد؛ اما یافته‌های باستان‌شناسی و سایر عوامل تأخیردهنده، حکایت از آن دارند که این تونل تا قبل از سه ماهه‌ی سوم سال ۲۰۱۳ میلادی برای استفاده آماده نخواهد شد.

با این وجود، تکمیل این تونل، دورنمای نخستین اتصال ریلی بین شبه‌جزیره‌ی عرب و قلب اروپا را پدید خواهد آورد.

اهداف مشترک کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس

شورای همکاری خلیج فارس (GCC) در سال ۱۹۸۱ میلادی، با هدف تقویت روابط بین ۶ کشور عضو و فراهم آوردن زمینه‌ی همکاری برای تدوین قوانین و مقررات در حوزه‌های اقتصادی و مالی، تجارت، گمرکی، ارتباطات و فرهنگی ایجاد شد. اعضای این شورا عبارتند از: امارات متحده عربی - پادشاهی بحرین - پادشاهی عربستان سعودی - سلطان‌نشین عمان - قطر و کویت. ■

منبع: نشریه‌ی Ports & Harbors





براساس گزارش بیمکو ظرفیت مازاد خدمات کشتیرانی میزان سودآوری در بازار مبتنی بر تقاضای سالم را کاهش داده است

مترجم: مهدیه میناوند

فجایع اخیر ژاپن و استرالیا اثرات منفی خود را بر سطح تقاضای خدمات کشتیرانی در حوزه‌ی اقیانوس آرام گذاشته‌اند. در استرالیا همزمان با آن که شبکه‌های حمل‌ونقل درون سرزمینی مجدداً روی پای خود ایستادند، فعالیت عادی عملیاتی خود را نیز از سر گرفتند. با این وجود، افت سطح تقاضا از سوی واردکننده‌ی عمده‌ی کالا یعنی ژاپن، شرایط را به‌گونه‌ای دیگر رقم زده است.

یک برنامه‌ی عملیاتی نهایی تبدیل شود. اخیراً نظر VALE به یکی از مراکز توزیع مالزی جلب شده است؛ اما محل دیگر، یعنی منطقه‌ی آزاد تجاری تیان چین دونگ جیانگ نزدیک پکن، که یک بندر بسیار بزرگ جدید و یک مرکز تدارکاتی است، نیز به عنوان یک گزینه در نظر گرفته شد. تعیین محل نهایی، از نظر موقعیت این کشتی‌های بسیار بزرگ، از اهمیت حیاتی برخوردار است. انتظار می‌رود میزان تقاضا برای عرضه‌ی سنگ آهنی که از راه دریا حمل می‌شود، مجموعاً هفت درصد افزایش یابد. بیش‌تر این افزایش تقاضا سهم چین است و تقاضا در اروپا نیز، تا سطح پیش از بحران افزایش خواهد یافت. همچنین، اخیراً CARGILL که مبادله‌کننده‌ی کالا محسوب می‌شود، تصمیم گرفته است یکبار دیگر عهده‌دار مالکیت کشتی‌های موردنیاز خود باشد و این بار این اقدام را عمدتاً برای تغییر نقش خود به یک بازیگر تجاری متکی به سرمایه انجام داده است. این موضوع باعث می‌شود که تعداد اجاره‌کنندگان بزرگی که در وهله‌ی اول با هدف کنترل بخش عمده‌ی زنجیره‌ی عرضه و تبدیل هزینه‌های متغیر به هزینه‌های ثابت، به تملک کشتی‌ها همت گمارده‌اند، افزایش یابد. تقاضا برای اجاره‌ی کشتی‌های بسیار بزرگ، از نظر زمانی با سال قبل برابر است. نرخ‌های اجاره‌ی زمانی، در حال حاضر بالاتر از نرخ‌های روز هزینه‌ی حمل است. این امر، نشانگر افزایش ناتوانی در کنترل نرخ‌های بازار منطقه‌ای است. نمونه‌ی قراردادهایی که روند نسبتاً یکنواخت بازار را در میان مدت نشان می‌دهند، عبارتند از اجاره‌ی کشتی SEMIRIO با ظرفیت ۱۷۴,۰۰۰ تن

سنگ آهن افشا می‌گردد، حکایت تحویل برنامه‌ریزی‌شده‌ی اولین سری شش‌تایی از مجموعه‌ی ۱۹ فروند کشتی ۴۰۰,۰۰۰ تنی حمل کالای فلز خشک به معدن کار برزیلی، VALE است. انتظار می‌رود این موضوع، بازار را تحت تأثیر قرار دهد. زیرا VALE یکی از اجاره‌کنندگان کشتی‌های با تناژ بسیار بالا برای خدمات‌رسانی به مشتریان آسیایی خود است. در سال ۲۰۱۰ میلادی، معدن کار برزیلی (VALE) ۱۳۱ میلیون تن کالا به چین صادر کرد. با تخمین شش سفر رفت و برگشت دریایی در سال، شش کشتی نوساز بسیار بزرگ می‌توانند تا سالانه ۱۱۴/۴ میلیون تن سنگ آهن را که برابر با ۱۱ درصد صادرات VALE به چین است، حمل کنند. با توجه به تحویل ۱۳ فروند کشتی دیگر ظرف دو تا سه سال آینده، VALE از وابستگی خود به بازار اجاره‌ی کشتی‌های فلز بسیار بزرگ، باز هم خواهد کاست؛ زیرا در ارتباط با ۳۰-۲۵ درصد از تقاضای تناژ خویش، خودکفا می‌شود. این کشتی‌ها با رفع عامل هزینه‌ی حمل دریایی درازمدت باعث می‌شوند از میزان نقطه‌ضعفی که VALE از نظر اجاره‌بها در مقایسه با سنگ آهن استرالیایی دارد، کاسته شود. نرخ‌های پرداخت به‌روز حمل سنگ آهن برزیلی، به‌طور متوسط ۲/۵ برابر بالاتر از حد معمول است، که این واقعیت دقیقاً منعکس‌کننده‌ی تفاوت فاصله است. این نکته هنوز روشن نیست که VALE، مرکز توزیع آسیایی سنگ آهن خود را در کجا ایجاد خواهد کرد. ابتدا کینگ دائو (QINGDAO) در نظر گرفته شد؛ اما این تصمیم نتوانست به طراحی و اجرای

درحالی که در استرالیا مقدار قابل توجهی از حجم بار واردشده در بازار حمل‌ونقل دچار افت شده و فشار زیادی را بر شاخص‌های نرخ حمل‌ونقل بار وارداتی وارد کرده، در ژاپن این وضعیت، فشار کم‌تری بر عملکرد بازار داشته و صرفاً اندکی کاهش نرخ ایجاد کرده است. نرخ حمل کالا در همه‌ی بخش‌های کالای خشک فلز در سال گذشته، با کاهش چشمگیری روبه‌رو بود. این کاهش نرخ، سرانجام در اواخر ژانویه به پایان رسید. با این حال، بخش حمل کالا با کشتی‌های بسیار بزرگ شدیداً تحت تأثیر فجایع طبیعی قرار گرفت؛ به طوری که این تأثیر تا به امروز نیز، همچنان استمرار یافته است. از اوایل ژانویه، نرخ‌های اجاره‌ی مدت‌دار کشتی‌های بسیار بزرگ، حتی از نرخ حمل کشتی‌های کاملاً کوچک نیز، کم‌تر بوده است. درحالی که سه بخش کوچک‌تر، از آن زمان تاکنون ترمیم شده‌اند، اما شاخص نرخ حمل با کشتی‌های بسیار بزرگ، همچنان پایین است. در حال حاضر میانگین نرخ چهار مسیر اجاره، بر حسب مدت، برابر ۱۰/۳۷۱ دلار ایالات متحده در روز است. برای مقایسه، یک فروند کشتی هندی سایز روزانه ۱۱/۸۴۹ دلار ایالات متحده درآمدزایی می‌کند، یک فروند کشتی سوپرماکس درآمدی معادل ۱۵/۹۲۱ دلار ایالات متحده در روز و یک کشتی پاناماکس درآمدی در حد ۱۵/۸۰۷ دلار ایالات متحده در هر روز ایجاد می‌کند. به نظر می‌رسد نرخ‌های پرداخت فوری مبادله‌ی سنگ آهن با کشتی‌های کبی سایز (CAPE SIZE) از برزیل و استرالیا به مقصد صنایع فولاد چین، طی ماه‌های ژانویه و فوریه بهبود یافته است. آن چه در سال جاری در ارتباط با مبادلات

مطابق برنامه‌ی زمان‌بندی به تأخیر خواهد افتاد و قبل از سال ۲۰۱۴ میلادی، کشتی‌های ۳۰ ساله و بالاتر به قراضه تبدیل شوند.

چشم‌انداز

وقایع ژاپن در کوتاه‌مدت، برای بازار حمل کالای فلّه خشک، حکایتی نامساعد و نگران‌کننده به شمار می‌رود، زیرا حجم بالای کالای وارده به ژاپن، به میزان ۱۰-۲۰ میلیون تن کاهش خواهد یافت، نیروگاه‌های زغالی و کارخانجات فولاد برای مدتی غیرفعال می‌شوند و تعدادی نیز برای مدتی در حدود یک سال به رکود خواهند رسید. در میان مدت تا درازمدت، با افزایش بازسازی، حمل کالای فلّه خشک رونق خواهد گرفت و احتمال دارد که سنگ آهن، ذغال کک، ذغال حرارتی و چوب به‌منظور استفاده در روند ساخت‌وساز، با میزان تقاضای بالایی روبه‌رو شوند. برخلاف استرالیا که موضوع آن، مربوط به عرضه بود، در ژاپن مسئله‌ی عمده، کاهش تقاضا است و تأثیر بر بازار حمل بار در مقایسه با وضعیت QUEENSLAND چندان اهمیتی ندارد و طبق ارزیابی بیمکو، نرخ‌های حمل بار با کشتی‌های بسیار بزرگ در ماه‌های آینده، در محدوده‌ی رکود باقی خواهد ماند. متوسط اجاره‌ی زمانی کشتی‌های بسیار بزرگ، احتمالاً تا ۱۵۰۰۰-۱۰,۰۰۰ دلار در روز خواهد رسید و درآمد سفر برگشت کشتی‌های اجاره‌ای، همچنان در حد بازدهی شغلی باقی خواهد ماند.

ناوگان کشتی‌های بسیار بزرگ، در سال معادل ۴/۵ درصد رشد داشته‌اند و ظرفیت اضافی آن‌ها هر زمان که تلاش می‌کنند تا از رکود بگریزند، در حد گمانه‌زنی‌های عادی حمل بار باقی می‌ماند. احتمال دارد که کشتی‌های سوپرماکس و پاناماکس بتوانند نرخ اجاره‌ی خود را در حد ۱۵-۲۰ هزار دلار در روز حفظ کنند.

در مجموع، رشد تقاضای کالای فلّه خشک در سال ۲۰۱۱ میلادی، در محدوده‌ی ۷ تا ۸ درصد باقی خواهد ماند و سنگ آهن و زغال سنگ، همچنان پیش‌تاز خواهند بود. در شرایطی که عرضه‌ی بیش از اندازه، همه‌ی بخش‌ها را تهدید می‌کند، این چشم‌انداز، تصویر ثابت و پایداری از تقاضا آرایه می‌دهد که بیانگر جلوگیری از سقوط درآمدها است. ■



انه‌دام و تخریب، هنوز هم به میزان زیادی پایین‌تر از سطحی است که عرضه و تقاضا را متعادل می‌سازد تا بتواند تأثیر مثبتی بر بازارهای حمل بار بگذارد.

بیمکو (BIMCO) پیش‌بینی می‌کند که تناژ کشتی‌های جدید حمل کالای فلّه خشک در سال ۲۰۱۱ میلادی، نسبت به سال ۲۰۱۰ میلادی که ۹۶ میلیون DWT بوده، افزایش خواهد یافت. از آن‌جا که انتظار می‌رود تخریب‌ها به ۱۲ میلیون DWT برسند، پیش‌بینی می‌شود که تا پایان سال ۲۰۱۱، ناوگان ۱۲/۸ درصد رشد داشته باشد. انعقاد قرارداد ساخت کشتی‌های جدید، از سه ماهه دوم سال میلادی، به کم‌ترین میزان خود رسیده است. این موضوع، به‌خصوص در پرتو افزایش میزان انعقاد قرارداد در سال ۲۰۱۰ میلادی که به ۷۸ میلیون DWT رسیده، یک حرکت مثبت به شمار می‌رود.

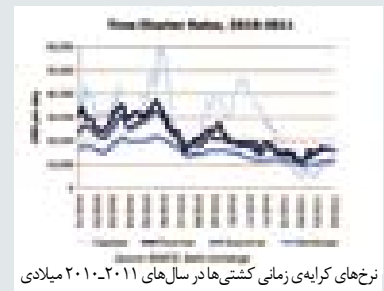
وضعیت عرضه در دوره‌ی زمانی ۲۰۱۱-۲۰۱۴، تحت این دیدگاه تحقق یافته است که به دلیل عدم ساخت کشتی که ناشی از لغو قراردادهای مسایل مالی و عدم ایجاد کارخانجات ساخت کشتی است، تحویل کشتی‌ها ۱۰ درصد افت خواهد داشت و ۳۳ درصد از موارد تحویل،

به مدت دو سال به مبلغ ۱۷,۰۰۰ دلار در روز توسط CARGILL و اجاره‌ی کشتی BULK INDIA با تناژ ۱۷۷,۰۰۰ تن برای مدت یک سال از قرار ۱۶,۵۰۰ دلار در روز و چندین مورد دیگر.

عرضه

کشتی‌های بسیار بزرگ با راندمان یک کشتی جدید، هر دو روز در میان تحویل می‌شوند. علاوه بر این، شش فروند کشتی بسیار بزرگ اقیانوس‌پیما در سال ۲۰۱۱ میلادی تحویل شده است و ۳۵ فروند دیگر نیز، امکان تحویل دارند.

با توجه به تحویل ۲۲۲ فروند کشتی جدید با میانگین ظرفیت محموله‌ی ۸۵,۰۰۰ DWT که در برابر آن ۶۷ فروند کشتی با ظرفیت ۴/۸ میلیون DWT منهدم شده‌اند، ظرفیت ناوگان در سال ۲۰۱۱ میلادی، ۲/۷ درصد افزایش یافته است. در نهایت، نظیر بخش تانکری، در این‌جا نیز انهدام و تخریب کشتی‌ها با رشد قابل توجهی روبه‌رو شده که این موضوع تحت تأثیر مثبت افزایش قیمت فولاد قراضه قرار گرفته است. انهدام یک کشتی بسیار بزرگ ۲۵ ساله تقریباً ۱۱ میلیون دلار تمام شد. با وجود این، سطح





ارزش آفرینی تبادل اطلاعات

در صنعت حمل و نقل دریایی

مترجم: نوروز محمد

درواقع یک «پنجره‌ی اداری واحد» است که در آن تمامی تراکنش‌های الکترونیکی حمل و نقل بار را می‌توان انجام داد و بسیاری از عوامل تأثیرگذار در شبکه‌ی بار نیز، به‌آسانی در دسترس قرار دارند. اساساً، یک PCS می‌تواند درخواست و دریافت مجوز برای پهلوگرفتن یک کشتی، رزرو جا در یک کشتی، مدیریت و هماهنگی حمل و نقل زمینی بار و دریافت ترخیص الکترونیکی بار را انجام دهد.

کمیته‌ی TFPCS تمایل داشت در مورد اجرای سیستم PCS در اقصی نقاط جهان، از درک کاراتری برخوردار باشد. در نتیجه در جریان برگزاری یکی از جلسات در ماه دسامبر سال ۲۰۰۹، اعضای این کمیته تصمیم گرفتند در بنادر کشورهای عضو IAPH (برخوردار از سیستم PCS) یک کار پژوهشی انجام دهند. «داگنت» در این زمینه گفت که اعضای کمیته با این ایده، شناسایی «بهترین پروژه‌های جاری PCS (پروژه‌های در دسترس) و آرایه‌ی گزارشی جامع در مورد آن‌ها را (به‌منظور آرایه‌ی به‌روز اطلاعات به اعضای IAPH در مورد شرایط جاری در جهان و بهترین گزینه‌های سیستم PCS در اقصی نقاط جهان) به عنوان هدف دنبال می‌کنند.

کارشناسان منتخب از حدود ۱۵ بندر دیدار خواهند کرد (و یا دیدار کرده‌اند) و سیستم PCS، با استفاده از پرسش‌نامه‌ای مشابه مد نظر قرار خواهد گرفت. پژوهش یادشده به‌لحاظ پوشش‌دهی، کوشش جامع و فراگیری محسوب می‌شود و موارد زیر را (علاوه بر سایر اقلام) در برمی‌گیرد:

یکی از کمیته‌های اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاه‌ها (IAPH)، به ریاست فردریک داگنت (Frederic Dagnet)، اجرای پروژه‌های برای ایجاد هماهنگی هر چه بیش‌تر در سیستم‌های IT مستقر در جامعه‌ی بندری را برنامه‌ریزی کرده است.

«فردریک داگنت» در گفت‌وگو با نشریه‌ی پورت اند هاربورز (P&H) اظهار داشت: «تبادل اطلاعات ارزش می‌آفریند، درحالی‌که ذخیره‌سازی اطلاعات به‌منظور حمایت از تجارت کالا، چندان کارآمد نیست.»

«داگنت» ریاست کمیته‌ی سیستم جامع‌ی بندری و تسهیلات تجاری (TFPCS= Trade Facilitation and Port Community)

اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاه‌ها (IAPH) را بر عهده دارد و نیز، به عنوان معاون مدیر مالی و راهبردی در بندر بزرگ مارس‌ی مشغول به کار است. به گفته‌ی «داگنت»، شاخص یادشده، از جدی‌ترین چالش‌ها در حوزه‌ی اجرای یک PCS به شمار می‌رود، زیرا ذی‌نفعان «باید متقاعد شوند که این راه‌حل (به دلیل تسریع در روند جابه‌جایی بار از راه بنادر، بدون از دست رفتن داده‌های تجاری) برای همگان مفید خواهد بود.»

بنا به اظهارات «داگنت»، PCS در واقع یک سکوی مبتنی بر سیستم IT است که در آن، تأثیرگذار شدن روش‌های اداری بندر، به عنوان هدف دنبال می‌شود. وی در این گفت‌وگو تصریح کرد که PCS،

مورد استفاده قرار می گیرد.»
باید به پروژه‌ی پژوهشی IAPH، به عنوان گامی مهم در راستای درک پتانسیل واقعی سیستم PCS نگریسته شود که از حمایت کامل همه‌ی تأثیرگذاران در این عرصه (هم در بندر و هم در آن سوی آن) برخوردار است.

بنادر مشارکت‌کننده:

۱. آنتورپ
۲. بارسلونا
۳. ژاپن
۴. سنگاپور
۵. شانگهای
۶. فلیکستاون
۷. لوهاور
۸. کره جنوبی
۹. هامبورگ
۱۰. مالزی
۱۱. والنسیا
۱۲. هنگ‌کنگ
۱۳. ماریسی
۱۴. هند
۱۵. رتردام

PCS از منظر یک خط کشتیرانی

«برت وان گریکن» (Bert van Grieken)، مدیر خدمات مشتریان خط کشتیرانی مرسک (Marek) متعلق به کشور هلند، در گفت‌وگو با نشریه‌ی پورت اند هاربورز (P&H)، در خصوص شاخص‌های عملیاتی و الزامات هزینه‌ای سیستم PCS، نکاتی را به قرار زیر بیان کرد:

خط کشتیرانی مرسک، به‌طور مستمر، از سیستم PCS بندر رتردام برای انتقال داده‌های مربوط به عملیات روزانه‌ی همه‌ی شناورهای ورودی به پایانه‌ی APM استفاده می‌کند.
از دید ما، مهم‌ترین ویژگی سیستم PCS با عملکردهای آن، ایجاد نوعی واسطه بین ما و مشتریان تلقی می‌شود؛ اما این سیستم، به مشتریان ما امکان آن را می‌دهد تا ضمن مشاهده‌ی شرایط فعلی کانتینر خود، روند ترخیص آن را نیز، از نظر بگذرانند.

• خدمات و روش‌های پیشنهادشده توسط سیستم PCS: این سیستم مانند اسناد کاغذی می‌تواند امور مورد نظر را انجام دهد.
• الگوی رهبری: شامل سازمان‌های درگیر و ارتباط میان اژانس‌های دولتی است.
• الگوی تجاری: شامل ساختار سرمایه یا دارایی خالص، هزینه‌های استقرار سیستم و نرخ‌های مرتبط است.
• فن آوری: مانند معماری سیستم، نوع واسط و محل نگهداری داده‌ها را دربرمی‌گیرد.
• امنیت: پاسخ‌گویی و بررسی پرسش‌هایی از این دست را دربرمی‌گیرد که آیا بندر دارای گواهینامه‌ی ایزو ۲۷۰۰۰۱، سیستم انفورماتیک و امضاهای دیجیتالی است؟
• تغییر مدیریت: راهبرد مدیریت پوششی، ارتقاء و خدمات مشتری را شامل می‌شود.
• چهارچوب قانونی: معطوف به این است که آیا استفاده از PCS در بندر و قراردادهای مشارکت‌کنندگان الزامی است.
• نماینده‌ای از کمیته، به مدت دو روز از بندر مشارکت‌کننده دیدار می‌کند. در روز نخست نماینده‌ی یادشده، با در دست داشتن پرسش‌نامه سرآغ راهبر PCS می‌رود. وی سپس از بندر بازدید می‌کند تا از نحوه ارائه‌ی خدمات توسط سیستم PCS و راهبری دقیق و قابلیت سیستم اطمینان حاصل کند. روز دوم، نماینده‌ی مزبور، با ذی‌نفعان درگیر در پروژه‌ی PCS، به‌منظور دست‌یابی به بازخورد استفاده از سیستم ملاقات می‌کند.

سازمان پردازش بار دریایی (Maritime Cargo Processing)، تأمین‌کننده‌ی سیستم PCS، تجربیات خود را در اختیار مسئولان این کار پژوهشی قرار داده است. «الی کربس» (Ole Krebs)، مدیر دفتر (که یکی از نمایندگان بازدیدکننده از سوی کمیته است)، ضمن تأکید بر اهمیت پژوهش یادشده، همه‌ی مقامات بنادر دعوت‌شده برای مشارکت در این تلاش پژوهشی را به ارائه‌ی تجربیات مفید خود ملزم ساخت.

وی در گفت‌وگو با نشریه‌ی پورت اند هاربورز (P&H) در این خصوص گفت: «این پروژه، شماری از بنادر پیشرفته و برخوردار از سیستم بسیار منسجم IT را شامل می‌شود... اما برای تحقق اهداف مورد نظر، نیاز به مبنایی فراگیرتر (به‌ویژه از سوی هند و حاشیه‌ی پاسیفیک) احساس می‌شود.»

قرار است یک گزارش نهایی به منظور ارائه به شرکت‌کنندگان در کنفرانس جهانی بنادر (IAPH World Ports Conference) که سال جاری در بندر بوسان کره جنوبی برگزار خواهد شد، تهیه شود.
«کربس» طی مطالعات خود، مشاهده کرد که واژه‌ی «پنجره‌ی واحد» - که اغلب در زمینه‌ی سیستم PCS مورد استفاده قرار می‌گیرد - باید دقیقاً همان مفهوم را در ذهن ایجاد کند. علاوه بر آن، او بر این باور است که این مهم، تنها زمانی محقق می‌شود که یک دلیل تجاری برای فراهم آوردن عامل تسریع جریان انتقال داده‌ها وجود داشته باشد. وی در ادامه اظهار داشت: «جایی که یک سیستم PCS، از قبل مستقر شده باشد، شرایطی ایده‌آل برای راهبری سیستم به عنوان نوعی گذرگاه رو به سوی یک پنجره‌ی واحد فراهم می‌آید. با این وجود، اگر این سیستم از قبل موجود نباشد، استقرار یک PCS، انگیزه‌ای تجاری برای ارائه‌ی خدمات تجاری رخ - به - رخ فراهم می‌آورد. این شاخص سپس باید در یک پنجره‌ی واحد گسترش یابد و زمینه‌ی ارتباط دوسویه بین تجارت - دولت و دولت - دولت را فراهم آورد.» وی در ادامه افزود: «وقتی سیستم، تبادل اطلاعات را در این سطوح آغاز می‌کند، منافع حاصل از تسهیم داده‌ها نمایان خواهد شد.»

وی همچنین به این نکته اشاره کرد که: «ما هم‌اکنون شاهد استفاده‌ی بنادر از سیستم‌های مشابه PCS در سطح ملی هستیم. بسیاری از بنادر فرانسه، با سیستم AP+ کار می‌کنند و در بریتانیا نیز، سیستم Destin8 برای انجام ۹۰ درصد از امور مرتبط با تجارت کانتینری،





این امر، ممکن است به خطر انحصاری شدن سیستم PCS و در نتیجه، افزایش بی‌رویهی قیمت‌ها منتهی شود. در بندر تردام، تنها یک سیستم PCS وجود دارد و سیستم رقیب دیگری در دسترس نیست. بنابراین، شرکت‌های کشتیرانی نمی‌توانند همه‌ساله قیمت‌های ارایه‌شده از سوی تأمین‌کنندگان گوناگون را برای بازنگری گزینه‌های در دسترس، با یکدیگر مقایسه کنند.

اکنون، مشکل قابل‌توجهی وجود ندارد، اما کسی از آینده خبر ندارد. شاید آن‌ها قیمت‌ها را دو یا سه برابر کنند. وقتی در زمینه‌ی تنظیمات فنی لازم، سرمایه‌گذاری کرده باشید، در واقع به یک سیستم واحد PCS محدود شده‌اید که شرایط را دشوار می‌کند و بی‌تردید، انصراف از سیستم و بازگشت به شرایط قبلی یا تغییر تأمین‌کننده، گران و پرهزینه خواهد بود.

بنده مایلم برخی تغییرات در ساختار الگوی مدیریت PCS را مشاهده کنم، که به مسئولان گمرک بندر اجازه می‌دهد ضمن کنترل شرایط، بر روند مدیریت، توسعه و سیاست‌گذاری تجاری یا تنظیم قیمت سیستم PCS نیز، تأثیرگذار باشند. برای مثال، مایل نیستیم پولی را که می‌پردازیم، به خدماتی اختصاص یابد که به آن‌ها نیاز نداریم. مبالغ پرداختی، هم‌اکنون هزینه‌های پژوهش و توسعه‌ی سیستم را پوشش می‌دهند؛ اما مدیران بندر، باید هزینه‌های جانبی آن را تأمین کنند؛ در شرایطی که کاربران خصوصی، فقط نرخ‌های موردنیاز در زمینه‌ی پدیده‌های نگرانی‌زای جاری را پرداخت می‌کنند.

در نهایت، خط کشتیرانی مرسک، از به‌کارگیری سیستم PCS در هلند رضایت دارد. سطوح پرداخت هزینه و خدمات، دو عامل مهمی محسوب می‌شوند که برای اجرای دقیق و همه‌جانبه‌ی روند یک بندر، مد نظر قرار می‌گیرد و سیستم PCS، بی‌تردید ما را در تحقق این دو مورد یاری می‌رساند. ■

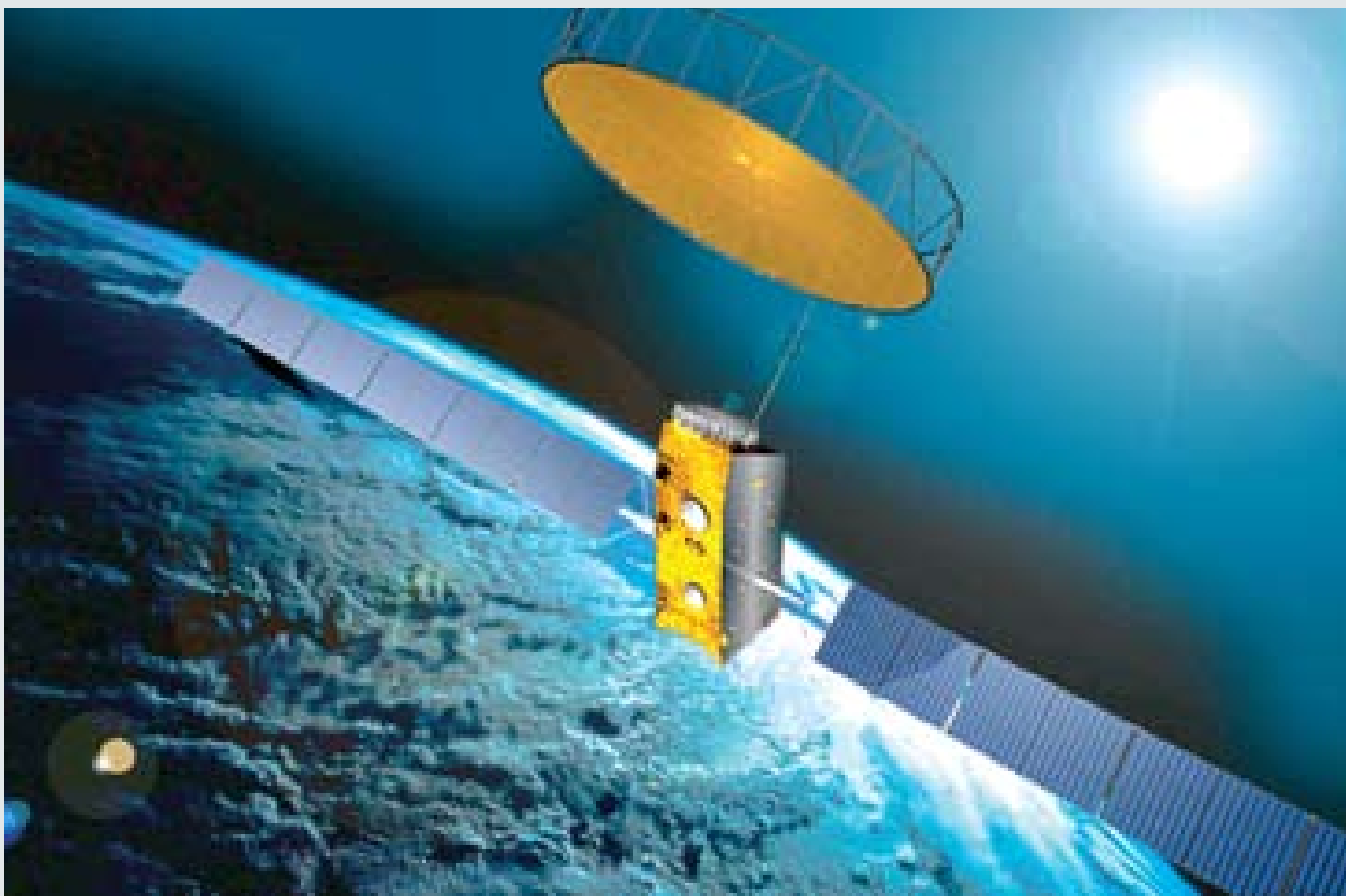
منبع: نشریه Ports&Harbors

اطلاعات مربوط به هر یک از شناورهای مرسک، پس از استخراج از سیستم مستندسازی مرکزی، به یک نرم‌افزار کاربردی محلی انتقال می‌یابد. نرم‌افزار یادشده، پیام مربوط به تبادل الکترونیکی داده‌ها (EDI) را ایجاد می‌کند. این پیام، سپس به سیستم PCS تردام ارسال می‌شود. ما همچنین می‌توانیم به نرم‌افزار PCS دسترسی داشته باشیم تا در صورت نیاز، به کمک آن داده‌ها را تغییر دهیم.

ارسال اطلاعات به چند کاربر مجاز در یک زمان (که در مقایسه با سیستم قدیمی، که انتقال اطلاعات باید با ارایه مستندات چاپ‌شده به کاربران مجاز، صورت می‌گرفت سریع‌تر انجام می‌شود)، بهترین شاخص سیستم PCS به شمار می‌رود.

این واقعیت که مشتریان می‌توانند به سیستم PCS، برای دریافت اطلاعات لازم، به‌طور آن‌لاین دسترسی داشته باشند و بخشی از امور مربوط به ترخیص کالا را خود انجام دهند، موجب صرفه‌جویی در زمان خواهد شد؛ در حالی که پیش از این، آنان مجبور بودند برای دریافت اطلاعات مربوط به ترخیص بار (آگاهی از شماره‌ی اعلامیه و ترخیص بار) با ما به وسیله‌ی تلفن تماس بگیرند. مشتریان، همچنین می‌توانند با استفاده از این سیستم، از بازرسی گمرک یا توقیف گمرکی یک کانتینر آگاهی یابند.

از سوی دیگر، شرکت‌های کشتیرانی ممکن است (برحسب میزان اطلاعاتی که ارسال می‌کنند) نرخ‌های بالایی برای نصب یک سیستم PCS بپردازند. برای مثال، یک کشتی حامل ۱۰۰۰ TEU کانتینر، مبلغ بسیار بیش‌تری نسبت به یک شناور حامل ۵۰ TEU کانتینر پرداخت خواهد کرد؛ زیرا هزار مجموعه‌ی اطلاعاتی باید ارسال شود. علاوه بر آن، ممکن است شرکت‌های کشتیرانی ترجیح دهند که هزینه‌ی PCS را به عنوان بخشی از وظایف بندری خود (به جای پرداخت بر اساس فاکتورهای ماهانه که کنترل دقیق آن کاری زمان‌بر است) پرداخت کنند.



همگام بادنیای ارتباطات

معرفی پایانه‌های نوین ماهواره‌ای

اداره ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

آن‌ها، از جمله مزایای استفاده از این پایانه‌ی ماهواره‌ای محسوب می‌شوند که توسط بسیاری افراد که به اقتضای شغل خود، مجبور به مسافرت‌های طولانی و متعدد هستند، مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند.

پهنای باند وسیع برای تبادل اطلاعات، دسترسی سریع و مطمئن به شبکه‌ی جهانی اینترنت و قابلیت مکالمه‌ی تلفنی در هر نقطه از آب‌های تحت پوشش این سیستم ماهواره‌ای، از جمله مزایای است که می‌توان از آن‌ها به عنوان رؤیاهای دست‌نیافتنی دریانوردان پیش از ۲ دهه‌ی گذشته یاد کرد. هم‌اکنون، شرکت‌های بزرگ مخابراتی با شتاب فراوان در راستای ارائه‌ی این خدمات گام برمی‌دارند و صنعت دریانوردی نیز، یکی از اصلی‌ترین مشتریان آن‌ها محسوب می‌شود. برخی از قابلیت‌های فنی این دستگاه در مقایسه با نسل پیش از خود، به شرح زیر است:

این پایانه در مقایسه با پایانه‌های قدیمی، قابلیت‌های بیش‌تری را فراهم می‌سازد. این پایانه، یک دستگاه بسیار سبک‌وزن با قابلیت‌های فراوان از نظر اتصال به شبکه‌های رایانه‌ای و بسیار توانمند در زمینه تبادل اطلاعات (حتی به صورت پیام کوتاه) و کاربرد در سخت‌ترین شرایط آب‌وهوایی است که متناسب با شرایط کاری دریانوردان فراهم آمده است. از این رو، با گذشت زمان میزان تقاضا برای استفاده از این نوع پایانه‌ها به سرعت رو به افزایش خواهد بود. ■

پایانه‌ی ماهواره‌ای BGAN (Broadband Global Area Network)، یک ایستگاه زمینی در سرویس ارتباطات سیار ماهواره‌ای با پوشش جهانی است که توسط ماهواره‌های Inmarsat (فاصله‌ی بین ۷۶ درجه‌ی جنوبی تا ۷۶ درجه‌ی شمالی) فراهم می‌شود و قابلیت ارائه‌ی خدمات مختلف، اعم از انتقال voice & data به کلیه‌ی مشترکان این سرویس را ایجاد می‌کند.

سرویس شبکه‌ی گسترده‌ی ماهواره‌ای، هنگامی مورد توجه دریانوردان قرار گرفت که توانست وابستگی به ایستگاه‌های گیرنده و یا فرستنده‌ی رادیویی در دریا و خشکی را، که خواسته یا ناخواسته کاربران را با محدودیت‌هایی نظیر بسترهای مخابراتی (سیم، فیبر نوری و دکل و...) و همچنین قابلیت‌های انتشار امواج رادیویی روبه‌رو می‌کرد، از میان بردارد. این سرویس‌ها با پدیده‌ای به نام اینمارست A شروع به فعالیت کردند (لازم به ذکر است، این سرویس از سال ۲۰۰۷ میلادی، دیگر توسط ماهواره‌های اینمارست پشتیبانی نمی‌شود) و در طی ۲ دهه‌ی اخیر، با پیشرفت تکنولوژی‌های ارتباطی، به نسل‌های جدیدتری به نام‌های Inmarsat-B، Inmarsat-C و FLEET‌های ۳۳، ۵۵ و ۷۷ تغییر یافتند. هم‌اکنون، نسل نوین و جامع این پایانه‌ها با ترکیبی از قابلیت‌های مخابراتی و رایانه‌ای به نام BGAN در اختیار کاربران قرار گرفته است. راحتی در استفاده، پوشش گسترده‌ی جهانی و سهولت در حمل‌ونقل

تدارک حمله‌های پیاپی در سواحل سومالی

افزایش آمار راهزنی‌های دریایی

مترجم: مهدیه میناوند

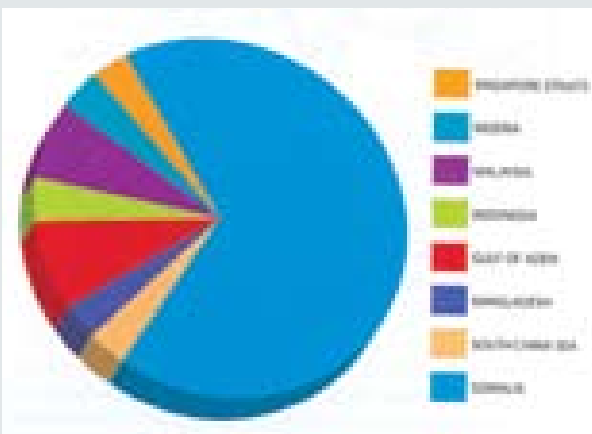
کشتی در سطح جهان ربوده شدند، ۳۴۴ تن از خدمه‌ی کشتی‌ها به گروگان گرفته شدند، و شش نفر نیز مفقود شدند. در ۴۵ مورد دیگر، آنان وحشیانه وارد کشتی شدند و به سوی ۴۵ کشتی دیگر نیز، آتش گشودند. کاپیتان پونتنگال موکاندن، مدیر مرکز IMB که گزارش راهزنی‌های دریایی از سال ۱۹۹۱ میلادی را بررسی و ثبت کرده است، اظهار داشت: «ارقام راهزنی و گروگانگیری مسلحانه در دریا طی سه ماه اول سال جاری، بالاتر از ارقامی است که در سه ماه اول سال گذشته ثبت کرده‌ایم.»

در سه ماه اول سال ۲۰۱۱، دزدان دریایی هفت نفر از خدمه‌ی کشتی‌ها را کشتند و به ۳۴ نفر دیگر نیز آسیب وارد کردند. در

امروزه گزارش جهانی دزدی دریایی، انتشار یافته از سوی اتاق بین‌المللی وابسته به سازمان جهانی دریانوردی، بیانگر این واقعیت است که تعداد راهزنی‌های دریایی در سه ماه اول ۲۰۱۱ میلادی، با ۱۴۲ مورد یورش در سطح دنیا، همچنان از میزان بالایی برخوردار است. این افزایش چشمگیر، با رشد ناگهانی و شدید راهزنی در سواحل سومالی رقم زده شد؛ به طوری که تعداد حملات از ۳۵ مورد در سه ماه اول سال گذشته، به ۹۷ مورد در سه ماه نخست سال جاری میلادی افزایش یافت.

طبق گزارش (international Maritime Bureau's) IMB، در سه ماه اول ۲۰۱۱، تعداد ۱۸ فرزند





نمودار: تنگه‌ی سنگاپور - نیجریه - مالزی - اندونزی - خلیج عدن - بنگلادش - دریای جنوب چین - سومالی

نیروی انسانی است که گزارش یورش‌های راهزنان دریایی از همه‌ی نقاط جهان را طی ۲۴ ساعت شبانه‌روز دریافت می‌کند. (IMB)، همه‌ی رؤسا و مالکان کشتی‌ها را قویاً تشویق می‌کند تا اخبار مربوط به راهزنی‌هایی را که عملاً اتفاق افتاده‌اند و کلیه‌ی موارد راهزنی ناکام و همچنین، موارد مشکوک به راهزنی و وقایع و حوادث مربوط به راهزنی مسلحانه را به آن مرکز گزارش دهند. این اقدام اولیه که در زنجیره‌ی پاسخ‌گویی‌ها و اجابت درخواست‌ها صورت می‌پذیرد، یکی از راه‌کارهای اساسی برای حصول اطمینان از این مهم است که مراجع ذی‌ربط، منابع کافی و ضروری را برای مقابله با راهزنی دریایی اختصاص می‌دهند. آمار حمل‌ونقل یک سازمان بین‌المللی غیرسیاسی و مستقل می‌تواند در نیل به این هدف، همانند یک عامل تسریع‌کننده مؤثر باشد. ■

دریایی خود را با هدف مقاومت قاطعانه در برابر دزدی دریایی، بسیج و مجهز کنند. طی نمایش قدرت اخیر، که توسط IMB توصیف و تحسین شده است، نیروی دریایی هند، تعداد ۶۱ دزد دریایی سومالیایی را در یک کشتی ربوده‌شده در سواحل غربی هند دستگیر کرد.

در نقاط دیگر، در سه ماه نخست سال ۲۰۱۱، ۹ مورد حادثه در سواحل مالزی، گزارش شده است که از جمله‌ی آن‌ها می‌توان به ربوده شدن یک یدک‌کش و یک قایق در سواحل جزیره‌ی تیومن (Tioman) اشاره کرد. در هفت مورد دیگر نیز، ربایندگان، مسلح به سلاح‌های گرم و چاقو به کشتی‌ها یورش برده‌اند.

نمودارمقابل، محل ۱۲۶ مورد از مجموع ۱۴۲ حادثه‌ی مورد اشاره در طی این دوره را مشخص می‌کند. با اضافه کردن سومالی به خلیج عدن، آمار کلی مربوط به شاخ آفریقا، سرسام‌آور خواهد بود.

این حوادث در نیجریه، با سه مورد حمله به کشتی‌ها در لاگوس ثبت شده است. کارکنان کشتی‌ها در این مناطق، افزایش خشونت و حمله را گزارش می‌کنند که از آن جمله می‌توان به حادثه‌ای اشاره کرد که در آن، تعداد ۲۷ نفر از کارکنان آسیب دیدند.

نگرانی‌ها و دغدغه‌های IMB درباره‌ی گسترش راهزنی‌های دریایی به سبک نیجریه افزایش یافته است. حادثه‌ای که طی آن، یک تانکر مواد شیمیایی از کشور بنین (Benin)، واقع در همسایگی نیجریه ربوده شد و ربایندگان، در نهایت آن را به سمت لاگوس هدایت کردند. مرکز گزارش‌دهی از وضعیت دزدی دریایی (IMB) تنها مرکز دارای

سه‌ماهه‌ی اول سال ۲۰۰۶، فقط دو مورد صدمه‌ی جانی گزارش شده بود. از بین ۱۸ فروند کشتی که در سه ماه اول امسال در سطح جهان ربوده شده‌اند، ۱۵ مورد در سواحل شرقی سومالی و در حوالی خلیج فارس و یک مورد نیز، در خلیج عدن گرفتار شدند. تنها در همین منطقه، ۲۹۹ نفر به گروگان درآمدند و شش نفر دیگر نیز، از کشتی‌های خود ربوده شدند. ارقام IMB در آخرین شمارش خود در ۳۱ مارس، نشانگر آن بود که دزدان دریایی سومالی، ۵۹۶ نفر از خدمه را از کشتی به اسارت گرفته‌اند.

کاپیتان موکاندن ابراز داشت: «ما افزایش چشمگیری در زمینه‌ی اعمال خشونت و فوننی که دزدان در دریاهای سومالی به کار می‌گیرند، مشاهده می‌کنیم.»

وی اضافه کرد: «تعداد قابل توجهی کشتی از دریای سومالی در شرق و شمال شرق خلیج عدن ربوده شده است. موقعیت مکانی برخی از کشتی‌های مادر مهاجمین مشخص است. برای پیشگیری از کشتی‌ربایی‌های بیشتر، یکی از اقدام‌های اساسی این است که عملیات بارزی علیه کشتی‌های مادر صورت گیرد.»

تانکرهای بزرگ حامل نفت و مواد شیمیایی قابل اشتعال، به‌ویژه در برابر حملاتی که با سلاح آتشین صورت می‌گیرد، به‌شدت آسیب‌پذیر هستند. کاپیتان موکاندن در ادامه گفت: «سه تانکر بزرگ که وزن خالی آن‌ها ۱۰۰,۰۰۰ تن برآورد می‌شود، امسال از شاخ آفریقا ربوده شده‌اند. از مجموع ۹۷ کشتی که در منطقه مورد حمله قرار گرفته‌اند، ۳۷ مورد تانکر بودند و وزن خالی ۲۰ تانکر از این تعداد بالای ۱۰۰,۰۰۰ تن است.»

تعدادی از کشورها سعی بر آن دارند تا نیروی



حمایت از فرماندهان کشتی توسط خدمه‌ی پل فرماندهی

مترجم: نوروز محمدخانی

به گفته‌ی مسئول تحقیقات حوادث دریایی بریتانیا، ناخدایان به حمایت بیش‌تر از سوی گروه‌های ایجادکننده‌ی ارتباطات بر روی عرشه‌ی کشتی‌ها نیاز دارند. وی در همین راستا بنادر انگلیس را به مشارکت در این امر و تلاش برای تحقق این مهم فراخواند.



«کلینچ» خاطرنشان کرد: «وقتی ناخدای کمکی کشتی وارد عرشه شد، ناخدای اصلی عقب ایستاد و همه‌ی مسئولیت‌های کنترل کشتی را به افراد گروه پایلوت سپرد. بنابراین، فرماندهی کشتی کسی را در اختیار نداشت تا بتواند با وی در مورد طرح اصلاح‌شده‌ی سفر گفت‌وگو کند و ناخدا تنها کسی بود که طرح سفر را کنترل کرد.»

وی در ادامه افزود که کنترل و راهبری مانور کشتی‌ها به دلایل گوناگون، مانند: سرعت، جریان جزر و مد، باد، حجم ترافیک و نقشه‌ی مهندسی کانال ممکن است کار دشواری باشد و بر خروجی آن تأثیر بگذارد، بنابراین، اجرای تصمیمات نباید به یک نفر محدود شود، بلکه باید توسط افراد گروه پل فرماندهی، به عنوان یک مجموعه، بررسی و کنترل شود.

در گزارش یادشده، تصریح شده است که شرکت نفتی بریتیش پترولیوم بریتانیا (BP Oil UK)، در پی وقوع این حادثه اقدامات متعددی را به اجرا درآورده است. در آینده عملیات راهبری به دلایل اداری متوقف نخواهد شد و شرکت مزبور تضمین خواهد کرد که شناورها در مسافت مشخصی از بندر، از همه‌ی اسناد کاغذی لازم برخوردار شوند. راهبر شناور (Navigazione Montanari) نیز، از یافته‌های MAIB در زمینه‌ی عملکرد افراد گروه پل فرماندهی خود، یادداشت برداشته است.

«کلینچ» در گفت‌وگو با نشریه پورت اند هابورز (P&H) اظهار داشت که هم ناخدایان و هم خدمه (به‌ویژه کاپیتان کشتی) باید مسئولیت درک، بررسی و کنترل طرح سفر دریایی و ایجاد هماهنگی و انطباق همه‌ی عملیات راهبری همراه آن را بر عهده بگیرند. وی در این خصوص خاطرنشان کرد که وقتی ناخدا در عرشه حضور دارد، کاپیتان کشتی و ناخدا، هر دو مسئول قلمداد می‌شوند.

MAIB توصیه کرد که گروه بنادر اصلی بریتانیا (UKMPG=UK Major Ports Group) و BPA، ضمن توافق با یکدیگر، آنچه را که از افراد گروه پل فرماندهی و ناخدایان انتظار دارند، تهیه و تدوین کنند. در همین راستا، UKMPG و BPA باید:

- شناسایی و آموزش الزامات موردنیاز در راستای توانمندسازی ناخدایان برای انسجام هرچه بیش‌تر با افراد گروه پل فرماندهی را اجرا کنند.
- از دسترسی کمک‌ناخدا به حداقل سطح پشتیبانی موردنیاز توسط افراد گروه پل فرماندهی و سپس از وصول این اطلاعات توسط شناور اطمینان حاصل کنند. همچنین باید روش مؤثری برای شناسایی و ثبت شناورهایی که در تأمین این حداقل الزامات قصور می‌ورزند، در دسترس باشد.
- کوین ریچاردسون (Kevin Richardson) مدیرعامل عملیات بندری بندر

شاخه‌ی تحقیقات حوادث دریایی بریتانیا (MAIB=Marine Accident Investigation Branch)، مقامات بنادر بریتانیایی را به توافق در زمینه‌ی تعیین حداقل میزان حمایت ناخدایان از سوی خدمه‌ی کشتی‌های حاضر در پل فرماندهی فراخواند. گزارش‌های MAIB، مربوط به حوادث دریایی، حکایت از آن دارد که بسیاری از حوادث دریایی، در اثر قطع ارتباط بین ناخدا و گروه حاضر در پل فرماندهی کشتی رخ می‌دهد.

بین سال‌های ۱۹۹۱ و ۲۰۰۹ میلادی، تعداد ۵۴۴۹ حادثه‌ی دریایی به MAIB گزارش شده است. به گفته‌ی کاپیتان استیو کلینچ (Steve Clinch)، بازرس ارشد MAIB، سه عامل اصلی این حوادث عبارت بودند از: برخورد با موج‌شکن‌ها و سایر سازه‌های بندر، خرابی ماشین‌آلات و به گل نشستن شناورها. نخستین و سومین علت، معمولاً از قطع زمینه‌های ارتباطی با پل فرماندهی نشأت می‌گیرند.

«کلینچ» با استفاده از فرصت ایجادشده در جریان برگزاری کنفرانس اتحادیه‌ی بنادر بریتانیا (BPA=British Ports Association) در نیوکی (Newquay) انگلیس، بر اهمیت ایجاد ارتباطات مطلوب بین ناخدا و گروه پل فرماندهی تأکید ورزید. وی در این خصوص، به حادثه‌ی اشاره کرد که در اوایل سال ۲۰۰۹ میلادی برای شناور والرmosa (Vallermosa) (تانکر حامل ۳۵ هزار تن سوخت موتور جت) اتفاق افتاد. این کشتی در پایانه‌ی هامبل (Hamble Terminal) متعلق به بریتیش پترولیوم در بندر ساوت هامپتون (Southampton) بریتانیا، با دو تانکر سوخت برخورد کرد که در نتیجه‌ی این حادثه، ضمن آسیب‌رسیدن به هر سه شناور و موج‌شکن، به دلیل نشت نفت درون آب، محیط زیست دریایی نیز، دچار آلودگی شد.

MAIB در گزارش خود، به موارد زیر اشاره کرد:

- از نزدیک شدن شناور، به دلایل غیرضروری اداری، جلوگیری شده است.
- ناخدا بر اثر تحمل فشار کاری سنگین، خستگی و استرس‌های عصبی (که بر عملکرد وی تأثیر منفی گذاشتند) رنج می‌برده است.
- افراد گروه پل فرماندهی، اقدامات ناخدا را با دقت کافی کنترل نمی‌کرده‌اند.

تصمیم مربوط به توقف یا جلوگیری از نزدیک شدن شناور، توسط ناخدای کشتی یا افراد گروه پل فرماندهی اتخاذ نشد؛ اما دو نقطه‌ی بعدی در کنترل آنان قرار داشت. «کلینچ» تشریح کرد که طرح سفر دریایی (طرح اصلی)، توسط ناخدا و افراد گروه پل راهبری، به‌خوبی مورد بحث و تبادل نظر قرار نگرفت؛ به‌گونه‌ای که پس از آرایه‌ی کوهی از اطلاعات به ناخدا، هیچ‌یک از کارکنان کشتی، متوجه نشدند که طرح سفر اشتباه بوده است.



نزدیک شدن کشتی به بندر، وقتی کمک‌ناخدا در عرشه حضور دارد، کاپیتان کشتی باید تصمیم بگیرد که بر اساس توصیه او عمل کند یا خیر؟ البته در عمل، کمک‌ناخدا و کاپیتان کشتی باید به عنوان افراد یک گروه، بر اساس درک کاپیتان از شناور و تجربه‌ی کمک‌ناخدا از ناوبری شناورها در بندری خاص، فرامین لازم را اجرا کنند. در مدت نزدیک شدن شناور به بندر، یک طرح سفر دریایی (که در آن اطلاعات مربوط به وضعیت ترافیک، جایی که کشتی در زمانی خاص باید در آن جا باشد، جایی که شناور می‌تواند لنگر

اندازد و... فراهم می‌آید) به کشتی ارسال می‌شود.

این اطلاعات، معمولاً به صورت کلامی — از طریق رادار یا تلفن — توسط راهبر یا مسئول مدیریت ترافیک شناور (که ممکن است از مقام‌های بندر یا گارد ساحلی باشد) انتقال می‌یابد.

«استیو کلینچ»، بر این نکته تأکید کرد که در صورت دسترسی به اینترنت، امکان ارسال پیشاپیش طرح سفر دریایی به کشتی‌ها (قبل از ورود شناور) وجود دارد. بر اساس یافته‌های MAIB، آرایه‌ی حداقل سطح پشتیبانی، با ارسال طرح سفر دریایی (خدماتی که هم‌اکنون در اختیار کشتی‌هایی قرار می‌گیرند که در حال نزدیک شدن به بندر استرالیا هستند) امکان‌پذیر می‌شود. ■

منبع: نشریه‌ی Port & Harbors



دوور (Dover) و رییس لنگرگاه، اظهار داشت: «کار گروهی متشکل از رؤسای اسکله و کمک‌ناخدایان ایجاد می‌شود. به این منظور، یک زیرگروه تشکیل و با حضور نمایندگانی از اتحادیه‌ی کمک‌ناخدایان دریایی بریتانیا (UK Marine Pilots Association) و اتاق کشتیرانی (Chamber of Shipping) تکمیل شد.» وی در ادامه گفت: «این گروه برای تدوین آن چه که روند انسجام افراد گروه پل فرماندهی/ کمک‌ناخدا را میسر می‌سازد و نیز، یافتن گزینه‌های آموزش و روش‌های دستیابی به پیام در بخش‌های مختلف صنعت کشتیرانی، به‌سختی کوشش کرده است. اعضای گروه بسیار خوب و صمیمانه با یکدیگر همکاری کردند (بسیار بهتر از آن چه که پیش‌بینی می‌شد) و پیشرفت موردنظر فراهم آمد که ماحصل آن، در قالب پیشنهادهای نمود یافته و قرار است از سوی اعضا و در جریان برگزاری نشست آتی کارگروه استاندارد ایمنی دریایی بندر (Port Marine Safety Code) در شهر ساوت هامپتون آرایه شود.»

این امر، تغییر در ایده و طرز تفکر کارکنان کشتی و کمک‌ناخدا را ایجاد می‌کند. «کلینچ» ضمن پذیرش این واقعیت که کمک‌ناخداها بریتانیایی معمولاً از جمله کارکنان آموزش‌دیده و ماهر کشتی به شمار می‌روند، اظهار داشت: «برخی بر این باورند که به پشتیبانی و حمایت گروه کارکنان کشتی نیاز دارند. این وضعیت، همچنین ممکن است به دلیل وجود موانع فرهنگی یا افتراق زبانی در پل فرماندهی تشدید شود. برعکس — همان‌طور که در حادثه‌ی والر موسا نشان داده شد — کارکنان کشتی ممکن است پل فرماندهی را با حداقل گزینه اما با کارکرد مستقل ترک کنند.» وی در این خصوص تصریح کرد که: «شاخص‌های یادشده، به‌منزله‌ی ایده‌هایی است که باید پایان یافته تلقی شوند.»

«ریچاردسون» با تأکید بر این نکته که مشکل یادشده، مشکل قابل تکراری است، گفت: «MAIB به‌روشنی نشان می‌دهد که حادثه‌ی اخیر، مورد تازه‌ای نیست و حوادث مشابه این رویداد نیز، رخ داده است که در همه‌ی آن‌ها نبود انسجام و یکپارچگی در میان افراد گروه پل فرماندهی، به عنوان عامل اصلی بروز حادثه نقش داشته است.» وی در ادامه افزود: «تأثیر بالفعل حوادث، همواره اسفبار است: از دست رفتن زندگی، کار و آلودگی. مورد یادشده شاخصی است که باید به آن پرداخته شود.» وی که ریاست اتحادیه‌ی ناخدایان لنگرگاه بریتانیا (UK Harbor Masters Association) را بر عهده دارد، بر این باور است که به این موضوع هنوز به‌طور کامل پرداخته نشده است، زیرا دستیابی به یک توافق کلی از سوی همه‌ی گروه‌های درگیر، کار دشواری است و در این زمینه، مقام‌های بندر، مقام‌های قضایی، مالکان کشتی، خدمه و ناخدایان کشتی باید به توافق مورد لزوم دست یابند.»

«ریچاردسون» در پایان اظهار داشت: «یک بندر فعال، در این فرآیند پیچیده، می‌تواند و باید نقش خود را ایفا کند. مسئولان بندر، رؤسای لنگرگاه‌ها و اشخاص منصوب‌شده بر اساس استاندارد ایمنی دریایی (Marine Safety Code)، همگی دارای نقش اثرگذار هستند و باید ناخدایان را در شرایط کمبود یا در وضعیت ناکارآمد بودن تعامل بین افراد گروه پل فرماندهی حمایت کنند.»

وی در ادامه گفت: «آنان باید این نکته را کاملاً روشن سازند که یک ناخدا حق دارد بگوید: نه! اگر نگران گروه پل فرماندهی یا تجهیزات باشد. وی باید بتواند شناور را متوقف کند و به لنگرگاه یا محل امن انتظار برود و مطمئن شود که از تصمیماتش پشتیبانی خواهد شد. ناخدا، سپس باید ضمن کنترل وضعیت، اقدامات لازم را به عمل آورد و آن‌گاه وارد بندر شود.»

افراد حاضر در گروه پل فرماندهی

گروه پل فرماندهی، معمولاً از یک افسر دیده‌بان (OOB) — که ممکن است افسر اصلی، افسر فرمانده یا کاپیتان کشتی باشد — و مسئول سکان یا سکان‌دار تشکیل می‌شود. در صورت نیاز، یک کارآموز در حال آموزش، یک راهبر GMDSS و یک دیده‌بان نیز، ممکن است در محل پل فرماندهی حضور داشته باشند. با این وجود، گروه پل فرماندهی، معمولاً از دو نفر به قرار زیر تشکیل می‌شود: یک افسر دیده‌بان و یک مسئول سکان یا سکان‌دار. کاپیتان کشتی، مسئول شناور، خدمه و بار موجود در آن می‌باشد. در مدت

تأثیر چین بر بنادر کره‌ی جنوبی

جیم ویلسون، سردبیر بخش آسیا - اقیانوسیه‌ی نشریه‌ی پورت اند هاربورز (P&H)، در این مقاله تأثیر چین بر دو بندر کره‌ی جنوبی را مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

است. مرکز خبرسانی یادشده (CIO)، گزارش ماه جولای خود از صنعت لجستیک چین، اعلام کرد که طی سال‌های گذشته، تیانجین در مقایسه با همسایگان خود، به دلیل تمرکز بر تجارت آسیای شمال شرقی، از رکود اقتصادی کم‌تری رنج برده است. به گفته‌ی CIO، این تجارت، در اقتصاد محلی خلیج بوهای (جایی که فعالیت‌های تجاری آن ۹ درصد تولید ناخالص ملی را تشکیل می‌دهد) هدایت می‌شود. رقم یادشده، با توجه به میزان برآوردشده‌ی تولید ناخالص ملی چین در سال ۲۰۰۹ میلادی، معادل ۵ تریلیون دلار (منبع IMF)، میزان قابل توجهی به شمار می‌رود. این منطقه با سرمایه‌گذاری دولت، امکانات لجستیکی بهتر (شامل: توسعه‌ی فرودگاه و شبکه‌های ریلی جدید) برخورداری از نیروی کار ارزان و ایجاد منطقه‌ی آزاد تجاری، زمینه‌ی جذب شرکت‌های پردازش‌گر را فراهم آورده است. در عوض این پیشرفت‌ها، رشد و توسعه‌ی صادرات و واردات مواد خام، کالاها و اجناس نیمه‌پردازش‌شده و تمام‌شده‌ی مراکز پردازش بین‌المللی، دو بندر کره‌ی جنوبی را به بازنگری فعالیت‌های تجاری خود وامی‌دارد.

اینچئون با فاصله‌ی حدود ۴۴۰ کیلومتر از تیانجین در یک خط مستقیم قرار دارد؛ به‌گونه‌ای که مقصدی بدیهی برای صادرات خلیج بوهای و برعکس به شمار می‌رود. بندر و شهر اینچئون، فقط ۴۰ کیلومتر از مرکز سنئول فاصله دارند و روی هم، تقریباً یک شهر مهم مرکزی را تشکیل می‌دهند. البته سنئول یک مرکز اصلی تجاری است که جمعیتی حدود ۱۰/۵ میلیون نفر (در اواخر سال ۲۰۰۷) را در خود جای داده است. تولید ناخالص ملی این شهر در اواخر سال ۲۰۰۶، به رقم ۱۹۳/۷ میلیارد دلار آمریکا

مشاور اقتصادی و اطلاع‌رسانی مرکز خبرسانی اینترنتی چین (CIO)، اظهار داشت که یک تغییر در وضعیت، همراه با دو واکنش یا پاسخ کاملاً متفاوت برای بندر اینچئون (Incheon) در کرانه‌ی غربی، نزدیک شهر سنئول پایتخت کره‌ی جنوبی، و بندر بوسان، در کرانه‌ی جنوب شرقی این کشور، اثرات متعددی را ایجاد خواهد کرد: تغییر محیط تجاری با توجه به تغییر در ساختار اقتصادی چین به عنوان یک قدرت اقتصادی، به وقوع خواهد پیوست. در آسیای شمال شرقی، خلیج بوهای (Bohai) و منطقه‌ی ریم (Rim)، از بیش‌ترین تأثیر برخوردار بوده‌اند. اقتصاد چین، نه یک اقتصاد واحد و به‌هم‌چسبیده، بلکه به عنوان مجموعه‌ای از مناطق اقتصادی جدای از هم شناخته می‌شود. شهر یکن به عنوان پایتخت چین و شهر بندری تیانجین (Tianjin)، مهم‌ترین قطب اقتصادی منطقه‌ی بوهای محسوب می‌شوند. این منطقه نیز، به عنوان سومین قطب اقتصادی این کشور، از مزیت مبادلات تجاری با کشورهای همجوار، یعنی ژاپن و کره‌ی جنوبی برخوردار

(۲۲/۶ درصد تولید ناخالص ملی کشور یعنی رقم ۸۵۶/۱ میلیارد دلار) بالغ شد. به نقل از پایگاه اینترنتی محلی دولت کره جنوبی: وقتی بر مناطق کلان‌شهر اضافه می‌شود، این رقم به ۴۰۸/۵۹ میلیارد دلار یا ۴۷/۷ درصد تولید ناخالص ملی کشور افزایش می‌یابد. بندر اینچئون در منطقه‌ای کلان‌شهر، به‌معنای واقعی کلمه، برخوردار از اهمیت بالایی اقتصادی واقع شده است و در فاصله‌ای نه‌چندان دور (از مسیر دریایی) از کلان‌شهر بسیار بااهمیت دیگری به‌لحاظ اقتصادی قرار دارد. بنابراین، منطقی است اگر اینچئون از این واقعیت سود ببرد و به دنبال یافتن فرصت‌های لازم برای افزایش حجم مبادلات اقتصادی و تجاری در حوزه‌ی صادرات و





یک کشتی کانتینری به ظرفیت ۲۰۰۰ teu با سرعت ۲۰ گره دریایی، فاصله‌ی اضافی زمان سفر دریایی را حدود یک روز افزایش می‌دهد. با توجه به قیمت‌های بانکر سریع‌السییر (در زمان تهیه‌ی این گزارش، حدود ۴۴۳ دلار در هر تن IFO ۳۸۰) هزینه‌ی قابل توجه و اضافی تحمیل خواهد شد. مدیریت بندر بوسان این نکته را تشخیص داده است که هم رشد اقتصادی شمال چین و هم رشد و توسعه‌ی بندر کره‌ی جنوبی مزیت رقابت را (زمانی که این بندر به عنوان نخستین بندر مهم صادرات و واردات کره‌ی جنوبی از آن سود برده است) کاهش داده‌اند. خوش‌بختانه، بندر بوسان برای بهره‌گیری

را با سیستم لیزینگ به دست آوریم. وی در ادامه با امیدواری افزود: «چین، گام‌های بلند اقتصادی برداشته است و امروزه توسعه، به شاخص حایز اهمیت و مهمی تبدیل شده است.»

در جنوب کشور، ماجرا به‌گونه‌ای متفاوت دنبال می‌شود. اینچئون به تیان‌جین (در مقایسه با بوسان که ۵۳۰ nm با دریا فاصله دارد) نزدیک‌تر است. مسافتی در حدود ۸۱۰ nm، تیان‌جین را از بوسان جدا می‌کند و بندر در کرانه‌ای قرار دارد که انجام فعالیت‌های صادرات و واردات بار در مسیر بوسان - خلیج بوهای، چندان قابل مقایسه با فعالیت مشابه در مسیر اینچئون - خلیج بوهای نیست. برای مثال، با در نظر گرفتن

واردات با کلان‌شهر همسایه‌ی خود باشد. وقتی خبرنگار نشریه P&H در اواخر سال گذشته از این بندر دیدار کرد، سخن‌گوی بندر، اطلاعاتی را در مورد یک طرح سرمایه‌گذاری به ارزش حدود ۷۹ میلیارد دلار در اختیار وی قرار داد. طرح یادشده، برنامه‌هایی چون لایروبی حوضچه‌های تغییر مسیر و کانال‌های دسترسی، ساخت موج‌شکن‌ها و سایر برنامه‌های توسعه‌ی عمومی بندر را دربرمی‌گرفت. این سخن‌گو اظهار داشت: «در حال دست‌یابی به زمین‌های درون ساحلی، به صورت اجاره به شرط تملیک هستیم؛ البته خواسته‌های ما، تنها به زمین محدود نمی‌شود؛ بلکه تلاش می‌کنیم تا همه‌ی تسهیلات و امکانات لازم

امیدواریم در آینده‌ی نزدیک به یک قطب اقتصادی در آسیای شمال شرقی تبدیل شویم.»

نگاهی به بندر جدید بوسان؛

- محل: به فاصله‌ی اندک از جنوب غربی خلیج بوهایی.

- مدت‌زمان و هزینه‌ی ساخت: از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۱۵ میلادی و ۱۰/۶ میلیارد دلار.

- ظرفیت برنامه‌ریزی شده: سالانه ۱۵ میلیون teu.

- اثرات اقتصادی: درآمد برآوردشده ۴/۲۴ میلیون دلار.

- محل پارکینگ لجستیکی: ناحیه‌ای به مساحت ۱۱ میلیون مترمربع، با خطوط اتصال جاده‌ای و ریلی متصل به فرودگاه بین‌المللی بوسان (گیما هایه).

- پایانه‌ی چندمنظوره، در دست اجرا.

- پایانه‌ی کانتینری شمال بندر جدید: شامل ۱۰ لنگرگاه، و مساحت ۴۳۰۰ متر.

- طول بارانداز: می‌تواند شناورهای تا ۱۲۰۰۰ teu را در خود جای دهد.

- پایانه‌ی کانتینری غرب بندر جدید: قرار است پنج بارانداز بین سال‌های ۲۰۱۱-۲۰۱۵ میلادی گشایش یابند. این باراندازها قادر به پذیرش شناورهایی به ظرفیت ۱۲۰۰۰ teu خواهند بود. ■

منبع: نشریه‌ی Ports&Harbors

لجستیکی به مساحت ۱۱ میلیون مترمکعب (متصل به شبکه‌های جاده‌ای و ریلی کره‌ی جنوبی) در دسترس قرار می‌گیرند. پارکینگ‌های یادشده، همچنین به فرودگاه بین‌المللی بوسان، گیماهایه (Gimhae) متصل خواهند بود.

وی در ادامه افزود که شرکت‌های حمل‌ونقلی، قطب‌های اقتصادی را بر اساس معیارهای چهارگانه‌ی زیر انتخاب می‌کنند: محل، شبکه، خدمات محلی و هزینه. مشکلات مستمر اقتصادی، هم در محیط اقتصاد کلان در دنیا و هم در صنعت کشتیرانی، به آن معنی است که هزینه‌ی از جمله عوامل بسیار مهم به شمار می‌رود.

سخن‌گوی یادشده، به این نکته نیز اذعان کرد که بندر بوسان نمی‌تواند در شرایط مساوی با بنادر چینی در زمینه‌ی حمل‌ونقل بار رقابت کند؛ زیرا حمل‌ونقل در شرکت‌های چینی، ۴۰ درصد ارزان‌تر است. خوش‌بختانه برای بندر بوسان، هزینه‌ی به‌منزله‌ی همه چیز محسوب نمی‌شود و به اعتقاد سخن‌گوی بندر بوسان، این بندر می‌تواند در زمینه‌ی سه شاخص دیگر نیز، حرفی برای گفتن داشته باشد. وی در همین راستا افزود: «بندر بوسان در ناحیه‌ی جنوبی کشور واقع شده است، و هیچ‌گونه انحراف یا انحنایی در آن وجود ندارد. همچنین، شبکه‌ی حمل‌ونقل نیز، در دسترس است. دارای حدود ۳۰۰ اتصال در هفته هستیم و با ۶۰ بندر ژاپنی و ۳۰ بندر چینی ارتباط داریم. از این رو،

از مزیت بازرگانی حمل‌ونقل دریایی کالا در حوزه‌ی ترانس - پاسیفیک، در موقعیت ایده‌آلی قرار دارد. سخن‌گوی بندر بوسان در گفت‌وگو با نشریه‌ی P&H اظهار داشت: «حمل‌ونقل دریایی کالا برای بندر بوسان بسیار حایز اهمیت است. شرکت کشتیرانی گراند الیانس (Grand Alliance) از بندر بوسان برای حمل‌ونقل دریایی بار در حوزه‌ی ترانس - پاسیفیک، از مسیر شمال چین استفاده می‌کند. در واقع این بندر، در رشد و افزایش حجم حمل‌ونقل دریایی بار مشارکت داشته است.»

در روند این تمرکز مجدد بندر بوسان بر حمل‌ونقل دریایی بار، مفهوم مبتنی بر منطق دقیقی نهفته است. مقام‌های بندر بوسان، در جریان ساخت یک بندر کاملاً جدید، به فاصله‌ی اندکی در جنوب شرقی بندر موجود، با هزینه‌ای بالغ بر ۱۰/۶ میلیارد دلار قرار دارند. در امتداد طرح‌های موردنظر مقام‌های بندر برای توسعه‌ی آن به یک قطب لجستیکی، بخش عمده‌ای از این بندر به جابه‌جایی بارهای کانتینری اختصاص خواهد یافت. سه پایانه‌ی کانتینری - شمال، جنوب و غرب - ۳۰ لنگرگاه مخصوص پهلوگیری کشتی‌های کانتینری را عرضه خواهند داشت و از ظرفیت سالانه‌ی حدود ۱۵ میلیون TEU برخوردار خواهند بود. لنگرگاه‌ها قادر خواهند بود به کشتی‌های کانتینری تا ۱۲۰۰۰ TEU خدمات ارائه دهند. برای پشتیبانی از ظرفیت یادشده، چند پارکینگ



سرمایه‌گذاری در حوزه نیروی انسانی

مترجم: نوروز محمدخانی

فن آوری پیشرفته و کانتینری شدن انتقال بار با حمل دریایی کالا با استفاده از کانتینر، میزان تقاضا برای اشتغال کارگران ماهر در بندر را به شکل چشمگیری افزایش داده است. با این وجود چرا برخی از مدیران بندر اروپایی در تأمین نیازهای آموزشی کارکنان خود مسامحه می‌ورزند؟

کار در اسکله، از دیرباز به عنوان حرفه‌ای خشن، سنگین و چرک‌آلود، شامل عملیات فیزیکی سخت و طاقت‌فرسا با حداقل مهارت فنی نگریسته شده است. اما امروزه به یمن دست‌آوردهای حاصل از فن آوری‌های جدید (به‌ویژه کانتینری شدن بخش قابل توجهی از حمل‌ونقل دریایی)، نیاز روزافزون به توانایی‌های جدید، مانند: هدایت، راهبری ماشین‌آلات پیشرفته و مهارت در حوزه‌ی IT (در شرایطی که تمرکز، سازگاری، دقت و مهارت‌های تأثیرگذار ارتباطات برای دستیابی به سطوح بالای کارایی و اثربخشی در پایانه‌های کانتینری، بسیار مهم و حیاتی به شمار می‌رود) احساس می‌شود.

بسیاری از بندر اروپایی در مقایسه با بندر دیگر نقاط جهان، در حال پدیدآوری نیروی کار ماهر از طریق اجرای برنامه‌های دقیق و مستمر آموزشی برای تأمین نیازهای ویژه‌ی خود هستند. مطالعه‌ی که سال گذشته توسط فدراسیون کارگران حمل‌ونقل اروپایی (ETF: European Transport Workers Federaion) بر اساس داده‌های حاصل ۱۸ اتحادیه‌ی بندری وابسته به ETF از ۱۴ کشور عضو اتحادیه‌ی اروپا انجام شد، نشان داد که در زمینه‌ی اثربخشی آموزش‌ها در برخی بندر اتحادیه‌ی اروپا (به‌ویژه در مورد کارکنان تازه به استخدام درآمده که مسئول بسیاری از حوادث بندری محسوب می‌شوند) ابهامات جدی وجود دارد.

پس از گفت‌وگو با مسئولان بندری و نمایندگان اتحادیه‌ی اروپا، درمی‌یابید که نیاز جدی به انواع گوناگون آموزش (که ممکن است با توجه به اندازه‌ی بندر و سازمان اداره‌کننده‌ی آن متفاوت باشد) احساس می‌شود. برای مثال، برخی از راهبران پایانه‌های بزرگ، خود متولی برگزاری دوره‌های آموزشی محسوب می‌شوند، در شرایطی که برخی دیگر ممکن است این کار را بر عهده‌ی مؤسسات آموزشی بگذارند. به هر حال، بهترین برنامه‌های آموزشی، اهمیت مهارت‌های ظریف، فراگیری بر مبنای صلاحیت و تجربه‌ی عملی و کاربردی در آن حیطه‌ی کاری را آشکار می‌سازند. مهارت‌هایی که راهبران اروپایی می‌کوشند آن را در قالب نوعی استاندارد برای تعیین صلاحیت کارگران بندری در راستای بهبود ایمنی و کیفیت در نقاط دوردست قاره‌ی اروپا نیز تهیه و تدوین کنند.

«پاتریک ورهون» (Patric Verhoeven) دبیرکل سازمان بندر دریایی اروپایی (European Sea Ports Organization) در این زمینه گفت: «فرقی نمی‌کند که وضعیت چگونه باشد، به هر حال، مقام‌های بندر بیش از این نمی‌توانند از ضرورت آموزش کارکنان خود

چشم‌پوشی کنند. یکی از نتایج خصوصی‌سازی، با ایجاد این باور در ذهن بسیاری از مدیران بندر نمود می‌یابد که مقوله‌ی آموزش، دیگر در حوزه‌ی مسئولیت آنان قرار ندارد. اما این باور، بسیار نادرست است. حتی اگر کارگران بندر را مستقیماً استخدام نکنید و اگر بندر تحت مدیریت شما عملکرد مطلوبی داشته باشد، بالاخره با حوادثی که احتمال وقوع آن‌ها غیرقابل انکار است، آسیب خواهید دید، مشتریان شما در خواهند یافت که سیستم آموزشی که به کار گرفته‌اید ضعیف است و کارکنان شما فاقد صلاحیت کاری و حرفه‌ای هستند؛ تا آن‌جا که بازار را از دست خواهید داد.»

استانداردهای آموزشی در میان کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا بسیار متفاوت است. در شرایطی که برخی از کشورها (مانند؛ بریتانیا، آلمان، بلژیک و هلند) از برنامه‌های دقیق و سازمان‌یافته‌ی آموزشی همراه با تسهیلات آموزشی در مرتبه‌های جهانی برخوردارند، بعضی از کشورهای جدید در اتحادیه (از اروپای شرقی)، فاقد هر گونه امکانات و تسهیلات آموزشی هستند و مشکلات مرتبط با استفاده از نیروی کار غیرماهر، آن‌ها را به ستوه آورده است.

«پیتر ترنبول» (Peter Turnbull) استاد کرسی مدیریت منابع انسانی و لنگرگاه در دانشگاه کاردیف (Cardiff) و سردبیر نشریه‌ی سیستم‌های ETF (Training and Qualification Systems EU Port) تعیین کیفیت و آموزش در بخش بندری اتحادیه‌ی اروپا (Secroe) در این مورد گفت: «بسیاری از اعضای جدید اتحادیه‌ی اروپا از تسهیلات کافی، برنامه‌های آموزشی یا مواد آموزشی برخوردار نیستند. به‌علاوه، این کشورها همچنین فاقد نظام‌های معتبر علمی برای سنجش میزان اثربخشی استانداردهای آموزشی کارکنان خود از طریق سیستم نظارت و کنترل هستند.»

در روند تأمین منابع و سرمایه‌گذاری مالی در حوزه‌ی آموزش در بندر اروپایی، نوعی گرایش به سامان‌دهی و هدایت آن توسط هر یک از مدیریت‌ها و سازمان‌های بندری به چشم می‌خورد. برای مثال، در اسپانیا و بلژیک، راهبران پایانه اغلب بر نیروی کار موردی برای تأمین الزامات روزانه تکیه می‌کنند؛ در نتیجه منابع عظیم نیروی کار توسط اتحادیه‌ها و کارفرمایان تأمین شده است و کارگران اسکله را برای کسب مهارت در بخش‌های مختلف با هدف تأمین الزامات گوناگون راهبری آموزش می‌دهند.

برعکس بریتانیا (که در آنجا صنعت بندرداری خصوصی شده است)، در بندر بزرگی مانند فلیکستاو (Felixstowe) کار آموزش کارکنان با استفاده از امکانات و تسهیلات آموزشی موجود به‌منظور آموزش نیروی



کار تخصصی یافته بر اساس قوانین و مقررات کاملاً روشن و بدون هر گونه نیاز به کارگران چندمهارتی انجام می‌شود.

به گفته‌ی سخن‌گوی بندر فلیکستاو، این رویکرد از ویژگی‌های خاص خود برخوردار است؛ به طوری که تغییرات منظم و مستمر تجهیزات و امکانات بندر، یافتن مراکز آموزشی برخوردار از دانش و مهارت لازم به منظور ارایه‌ی خدمات آموزشی در مورد استفاده از تجهیزات جدید و تکنیک‌های پیشرفته‌ی مورد نیاز را دشوار می‌سازد. بنابراین بهتر است این کار در درون بندر و با استفاده از منابع و امکانات آموزشی در دسترس مدیران بندر انجام شود.

همزمان، در بندر هامبورگ، راهبران بندر کارگران دائمی را به طور مستقیم از بازار کار استخدام می‌کنند و مسئولیت آموزش آنان را از راه مراکز آموزشی باتجربه مانند Ma-CO (Maritime Competencezentrum)، به همراه فعالیت‌های تکمیلی با تأمین نیروی کار موقت از منابع در دسترس (در صورت نیاز) بر عهده می‌گیرند.

علاوه بر این برنامه‌ها، راهبران یکی از پایانه‌های بزرگ جهان، برنامه‌های آموزشی خاص خود را اجرا می‌کنند — پایانه‌های APM از شبیه‌سازهای متحرک آموزشی (Mobile Training Simulators) برخوردارند و این سیستم آموزشی را می‌توان به نقاط دور جهان (هر کجا پایانه‌ای جدید بازگشایی می‌شود) نیز انتقال داد. بهترین برنامه‌های آموزشی کارگران بندر، درس‌های بارزشی را در زمینه‌ی بهبود استانداردهای سلامتی و ایمنی، بازدهی، اثربخشی و کیفیت خدمات ارائه می‌دهند. به گفته‌ی «ترنبول»، سخن‌گوی بندر فلیکستاو، سیستم یادشده، زمینه‌ی آموزش و تربیت کارکنان ماهر برخوردار از همه‌ی مهارت‌ها و توانایی‌های مورد نیاز برای انجام کار را فراهم می‌آورد.

وی در ادامه گفت: «کارکنان لنگرگاه، اغلب برای کسب مهارت‌های سخت (برای مثال، مهارت لازم برای راهبری قطعه‌ای از ماشین‌آلات موجود در بارانداز) آموزش می‌بینند؛ اما آموزش تکمیلی به آنان کمک می‌کند تا این آموخته‌ها را با استفاده از مهارت‌های پیشین، در طول زمان در فرهنگ حاکم بر محیط کار و رفتارهای مورد نیاز آن حفظ کنند.»

«ترنبول»، نگرش‌ها را به مطالعه‌ی توجّه می‌دهد که اخیراً در راستای مقایسه‌ی اثربخشی و کارایی کارگران مسئول تخلیه شناور کانتینری مشابه در بنادر مختلف صورت گرفته است. کارگران اسکله‌ی یکی از بنادر (برخوردار از آموزش‌های لازم) در امر جابه‌جایی و انتقال کانتینرها و پیش‌بینی همه‌ی مشکلات و تمهیدات لازم برای حل آن‌ها (که استمرار عملیات را تضمین می‌کند)، کارکرد بسیار مطلوب و مؤثری از خود نشان دادند که این امر، خود حکایت از تخلیه‌ی سریع‌تر شناور داشت... آموزش مؤثر، تنها به مفهوم پیروی از دستورالعمل‌ها نیست، بلکه بخشی از آن در توانایی‌های مبتنی بر پیش‌بینی مشکلات و تصمیم‌گیری‌های سریع، نمود می‌یابد.

مؤسسه‌ی آموزشی Ma-Co (متعلق به کشور آلمان) یک سیستم کاملاً تأثیرگذار آموزشی را با هدف ارایه‌ی خدمات آموزشی کاملاً انعطاف‌پذیر برای کارکنان و کارفرمایان در اختیار دارد. ساختار چندوجهی سیستم یادشده به کارکنان این اجازه را می‌دهد که ضمن ترکیب آموزش‌های انفرادی، زمینه‌ی آموزش افراد در تخصص‌های گوناگون با هدف تأمین مهارت‌های مورد نیاز را نیز فراهم آورد.

«برنت کامین» (Brent Kamin)، ریاست شورای کار (Chair of Works Council) در بندر هامبورگ، در گفت‌وگو با نشریه‌ی P&H اظهار داشت که سیستم یادشده، به‌ویژه برای بنادر نیازمند به کارگران چندحرفه‌ای با توانایی ایفای نقش در بخش‌های مختلف، بسیار مناسب است.

وی در ادامه گفت: «ما زمینه‌ی آموزش بیش از ۱۰۰۰ کارگر بارانداز را فراهم آوردیم و بهبود مهارت‌های فنی به آن معنی است که ما

می‌توانیم همگی آنان را با استفاده از روش‌های مشابه آموزش دهیم؛ به گونه‌ای که بتوانند به‌آسانی در قسمت‌های مختلف بندر کار کنند.» «ترنبول»، همچنین استفاده از دوره‌های غیرترکیبی مرکز آموزش نیروی انسانی بندر آنتورپ را توصیه می‌کند که طی آن، یک دوره‌ی آموزش پایه‌ای به مدت سه هفته، همراه با دوره‌های پیشرفته‌ی آموزش بارگیری، شامل راندن لیفتراک، تسمه‌کشی یا باربندی کانتینر و سایر تجهیزات ویژه ارایه می‌شود.

«گای ونکرانکلسون» (Guy Vankrunkelsven)، مدیرعامل مرکز آموزش نیروی انسانی بندر آنتورپ اظهار داشت: «مسئولان مرکز آموزش بندر آنتورپ همواره بر آموزش عملی تأکید می‌ورزند — حجم آموخته‌های دوره‌ی پایه‌ای، تنها یک‌پنجم دوره‌ی نظری است — و انتقال صنعت به سوی تجهیزات و ماشین‌آلات پیشرفته به‌لحاظ فنی، امکان ارایه‌ی دوره‌های آموزشی با استفاده از تجهیزات شبیه‌ساز (سیمولاتور) را فراهم می‌آورد. در سال ۲۰۰۳ میلادی، شبیه‌سازهای آموزش راهبری تجهیزات ویژه‌ی بارگیری، تخلیه و کرین‌های مخصوص جابه‌جایی و حمل کانتینر را معرفی کردیم و در سال گذشته نیز، نسبت به تولید سیستم شبیه‌ساز کرین متحرک مبادرت ورزیدیم. این تجربه‌ی بارزش مجازی (که با تجربه‌ی راهبری ماشین‌های واقعی در بندر تکمیل می‌شود) برای کاهش حوادث و افزایش سطح تولید، بسیار حایز اهمیت است.»

کارگران بندر اجازه می‌دهد مهارت‌های خود را بین مشاغل مختلف انتقال دهند. البته مورد یادشده به راحتی محقق نخواهد شد؛ زیرا هر یک از کشورها از دستور کار مختص به خود برخوردار است. سخن‌گوی بندر فلیکستائو در این زمینه گفت: «اما موانعی برای اجرای این رویکرد در تمامی کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا دیده می‌شود. اگر نتوان در مورد تعیین سطح استانداردهای مهارت فنی به توافق رسید، ارائه‌ی خدمات آموزشی بر مبنای بندر - به - بندر با توجه به تجهیزات خاص، چیدمان و سیستم‌های راهبری آن بندر صورت خواهد گرفت. این روند باید انعکاس‌دهنده‌ی مجموعه‌ی شرایط حاکم بر آن بندر باشد.» او در ادامه افزود: «هیچ‌یک از استانداردهای مربوط به مهارت فنی نباید بر اساس حداقل الزامات تدوین شود. آموزش باید استاندارد باشد، نباید به حداقل‌ها کاهش یابد و باید به سوی بهترین شکل عملکرد هدایت شود. ما همواره باید افزایش سطح مهارت‌های فنی را در راستای افزایش بازدهی و اثربخشی کارها و بهبود ایمنی مد نظر قرار دهیم.»

برخی بر این باورند که انعطاف‌پذیری سیستم‌های آموزشی بر مبنای ارائه‌ی خدمات آموزشی چندگانه (شبهه خدماتی که توسط Ma-Co ارائه می‌شود) ممکن است زمینه یا مبنای ایجاد نوعی دانش فنی استاندارد را فراهم آورد.

پروفسور ترنبول، به‌نوبه‌ی خود بر این باور است که چهارچوب مهارت‌های فنی اروپایی (European Qualification Framework) ممکن است سازوکاری را برای ارائه‌ی این استاندارد (همزمان با لحاظ کردن شرایط مشخص در کشورهای مختلف) ایجاد کند. وی در این مورد گفت: «بر اساس شاخص EQF (چهارچوب مهارت‌های فنی اروپایی)، موارد یادشده به‌منزله‌ی خروجی‌هایی هستند که شما باید آن‌ها را تأمین کنید. ما به این حقیقت معترفیم که کشورها از سیستم‌های آموزشی و فنی حرفه‌ای متفاوتی برخوردار هستند.

بنابراین، نحوه‌ی دست یافتن به استاندارد یادشده و مدت‌زمان دستیابی به آن را تعیین نمی‌کنیم. البته، این به آن معنی خواهد بود که بعضی از کشورها (در مقایسه با دیگر کشورها) راحت‌تر و با هزینه‌ی کم‌تر به این هدف دست خواهند یافت.»

منبع: نشریه‌ی Ports & Harbors



اپراتورهای گانتتری کرین در بندر آنتورپ، همگی باید یک دوره‌ی آموزش فشرده‌ی دوهفته‌ای را با استفاده از سیستم شبیه‌سازی در مرکز آموزش نیروی انسانی بندر، آنتورپ (در پی یک دوره‌ی آموزشی چهارهفته‌ای به صورت عملی) بگذرانند.

به دلیل ناهماهنگی در کیفیت آموزش کارگران بنادر موجود در اروپا، بسیاری از کشورهای اروپایی خواستار تدوین مجموعه‌ی مشترکی از استانداردهای آموزشی برای بنادر اتحادیه‌ی اروپا به‌همراه شکل شناخته‌شده‌ای از مهارت فنی کارگران همه‌ی بنادر در سطح جهان هستند. این درخواست پایه‌ای، از جمله موارد مهم و کلیدی محسوب می‌شود که قرار است در دبیرخانه‌ی جدید کمیته‌ی گفت‌وگوی اجتماعی بنادر (به میزبانی کمیسیون اروپایی)، با توجه به اطلاعات ارائه‌شده توسط ESPO، فدراسیون راهبران پایانه‌ها (Federation of Terminal Operators) و ETF و شورای بین‌المللی کارگران باراندازها (International Dockers Council) مورد بحث و تبادل نظر قرار گیرد.

«ورنه‌اوتن» (Verhoeven) از شرکت ESPO، در این خصوص گفت: «مشکل اصلی در فقدان اطلاعات مربوط به نوع عملکرد شرکت‌ها و مدیران بندر، نوع الزامات آموزشی آن‌ها و نیاز به استانداردهای در این حوزه، نمود می‌یابد. لازم است نگاهی به ایجاد مهارت‌های فنی مشترک (شناسایی شده در اقصی نقاط قاره‌ی اروپا) انداخته شود که به



ایجاد توازن

برای رشد و توسعه باید پذیرای
الگوهای مبتنی بر مشارکت های
تجاری بود

اندرو وبستر
مترجم: نوروز محمدخانی

در شرایطی که جهان همچنان درگیر رکود اقتصادی است، تفاوت کاملاً مشخصی در فضای تجاری که در قبل از سال ۲۰۰۸ تجربه شده است با فضای کنونی (فقدان نقدینگی در دسترس) مشاهده می شود. به رغم این وضعیت، بسیاری از مقام های بندری، با درک این تفاوت، الزاماً در تلاش برای کاهش هزینه ها و افزایش بازدهی و همزمان، بهبود و توسعه زیرساخت ها (که از مسئولیت های مقام بندری به شمار می آید) هستند. البته این فرآیند با چالش های خاص خود همراه است.

بسیاری از مقام های بندری، که طی دو سال گذشته طرح های توسعه را به اجرا درآورده اند، هم اکنون نحوه سرمایه گذاری مالی در جریان های جدید تجاری و دستیابی مجدد به بازارهای اصلی را مد نظر قرار داده اند و در تلاش برای توسعه بیشتر فعالیت های بندری با افزودن ظرفیت های جدید و یا خرید تجهیزات جدید (یا ترکیبی از هر دو) برآمده اند.

رویهی مورد استفاده ی اکثر مقام های بندری، برای رشد و توسعه، عمدتاً با الگوی تخصیص امتیازات انحصاری (که بر اساس آن، زمینه همکاری بین بندر و دارندگان امتیاز با انعقاد موافقت نامه های قانونی فراهم می آید) تعریف می شود.

همان طور که ملاحظه می شود، در حین کوشش برای تبیین و اجرای توافق نامه ی تخصیص امتیاز انحصاری با کیفیت بالا، دست کم دو ریسک به قرار زیر وجود دارد: نخست، ریسک های پیرامون فرآیند تصمیم گیری و دوم، ریسک های راهبری یا عملیاتی، که ممکن است قابل انتقال یا غیرقابل

انتقال باشند.

همکاری و مشارکت بین صاحبان امتیاز و مقام های بندری، به منظور تضمین کارایی و بازدهی بهینه ی عملیات، امری حیاتی تلقی می شود. هر دو طرف توافق کننده، باید برای ادامه ی همکاری، بدون هر گونه اصطکاک، بر امکان ریسک های مرتبط با تصمیم گیری و ریسک های عملیاتی تمرکز یابند. مقام های بندری، در روند تدوین شرایط تخصیص امتیاز انحصاری، باید از نگرشی طولانی مدت برخوردار باشند، زیرا اغلب توافق نامه ها، دست کم ۲۰ سال اعتبار دارند و در روند امتیازدهی انحصاری و تخصیص یافتگی آن، تعهدات و الزامات قانونمند به منظور فراهم آوردن خدمات با کیفیت بالا برای صاحبان امتیاز، لحاظ می شود.

این تعهدات و الزامات، بر تأمین باراندازهای ایمن به عنوان نوعی ضرورت و چگونگی دسترسی راحت به اسکله ها و سایر تجهیزات مرتبط تأکید دارند؛ به گونه ای که فعالیت های صاحب امتیاز (بارگیری دیو و تخلیه ی بار) به راحتی و بدون زحمت انجام شود.

به علاوه لازم است به پیمانکاران فرعی نیز (که مقام های بندری را در انجام تعهدات قراردادی یاری می رسانند)، توجهی خاص مبذول داشت. عملیات لای روبی، نمونه ای روشن از چنین عملکردی محسوب می شود و برای انجام تعهد در زمینه ی ایجاد کانال دسترسی با عمق لازم در امتداد کانال، حضور پیمانکاران اجتناب ناپذیر است. شرایط مالی صاحبان احتمالی امتیاز، اغلب برای اجرای ممیزی در راستای ارزیابی اطلاعات مورد نیاز در فرآیند تصمیم گیری نیز، از جمله ی شاخص هایی است که باید مد نظر قرار گیرد.



مدیریت هر بندر، از روش‌ها و کارآمدی متفاوت در زمینه‌ی ریسک‌پذیری برخوردار است که باید کل فرآیند تصمیم‌گیری مورد توجه واقع شود. وقتی به یک ریسک تجاری، از لحاظ نوع و گوناگونی فعالیت‌های درون بندر نگریده می‌شود، همواره این پرسش کلیدی مطرح است که: آیا توزیع مطلوبی از فعالیت‌ها در آن زمینه وجود دارد؟

در امتداد فرآیند تخصیص امتیاز، مشاهده می‌شود که در جریان تهیه و تدوین یک طرح کلی (Master Plan) دارای کیفیت پیش‌بینی، پرداخت سود سهام با رویه‌ای روشن و بدون هر گونه ابهام صورت می‌گیرد و تعهدات سهام‌داران محلی را می‌توان به روشی سازنده محقق کرد.

حوزه‌ی دیگری از ریسک نیز، در طراحی عملکردهای بندری در بسیاری از کشورها دیده می‌شود. این حوزه‌ی خطرپذیر، اغلب در جریان تدوین طرح‌های توسعه‌ای بنادر در اماکن واقع در مراکز شهری قابل مشاهده است.

«جرداین لوید تامپسون» (Jardine Lloyd Tamponston)، پس از همکاری با مقام‌های گوناگون بندری در اقصی نقاط جهان، دریافت که مسئولین اغلب بنادر، در معرض ریسک‌های عملیاتی گوناگونی قرار دارند، که اگر به درستی مدیریت نشوند، ممکن است خسارت‌های غیرقابل جبرانی را به بار آورند. وقتی مدیر یک بندر می‌پذیرد که سطح مشخصی از خدمات را به کارفرمای خود (یعنی صاحب‌امتیاز) عرضه

کند، هر گونه سود عملکرد (برای مثال، لای‌روبی نشدن یک کانال برای دستیابی به عمق مشخص یا درست عمل نکردن سیستم‌های کمک‌ناوبری) می‌تواند به ایجاد ضررهای ناگوار منتهی شود.

اگر کارفرما خواهان پرداخت خسارت از جانب مدیریت بندر باشد، مقام بندری، به‌زودی درخواست یافت که آیا از منابع موردنیاز، برای تأمین این درخواست برخوردار است؟ و یک شرکت بیمه‌گر نیز، تمایل دارد که یاری‌دهنده‌ی او باشد؟ هزینه‌ی بیمه در برابر این گونه تعهدات، الزاماً نباید زیاد باشد، اما در یک فضای خشک و انعطاف‌ناپذیر تجاری (جایی که اخلاق و ارزش‌های اخلاقی به سوی یافتن عامل گناه و عدم تقسیم گناه گرایش می‌یابد) تثبیت روحیه‌ی اعتماد و شیوع حس اطمینان‌پذیری (به‌گونه‌ای که احتمال ریسک را بتوان به اندازه‌ی کافی انتقال داد و همگانی کرد) ضرورت می‌یابد.

برای بروز این نوع احتمالات، مدیریت بندر، رویکردی را منطقی و مقتضی خواهد دانست که در نتیجه‌ی آن، بتواند هم خود را به اندازه‌ی کافی پوشش دهد و هم از امکانات بیمه‌ای صاحب‌امتیاز و توان آن برای پاسخ‌گویی مشتریان بهره‌مند شود.

در فضای کنونی، مدیریت یک بندر، نباید بررسی چالش‌های موجود، را بدون در نظر گرفتن ریسک‌های محیطی به انجام برساند. بنادر اغلب از درک طولانی‌مدت نقش خود در جوامع انسانی،

برخوردارند. سیستم قانون‌گذاری و اجرای قوانین و مقررات در بنادر اروپایی و آمریکایی، با موانع و تحمیل محدودیت‌های سنگین بر این اماکن، به عنوان محل‌های محافظ محیط زیست همراه است. در اغلب اوقات، این موانع و محدودیت‌ها در قالب تعهد یا التزام‌های قانونی و مدون، به‌منظور کاهش آلودگی و پاکیزگی محیط زیست، نمود می‌یابند.

علاوه بر آن، التزام صاحبان امتیاز به تأمین و اجرای سطح مورد لزومی از تعهدات بیمه‌ای، ضرورت می‌یابد؛ زیرا مدیریت بندر ممکن است مجبور شود پس از انجام کار، به صاحبان امتیاز کلیم (claim) ارایه کند. این امر، از مزایای بیمه حکایت دارد: فراهم‌آوردن پول هنگامی که به آن احساس نیاز می‌شود؛ که در نتیجه، به تضمین استمرار کار خواهد انجامید.

مقام‌های بندری، برای رشد و توسعه، باید پذیرای الگوهای مبتنی بر مشارکت‌های تجاری باشند. بنابراین، تصمیماتی که اتخاذ می‌کنند، باید کاملاً حساب‌شده و از ماهیتی راهبردی برخوردار باشند و در این نوع مدیریت، ریسک‌پذیری کاملاً مشهود است. در برخی موارد، انتقال حس ریسک‌پذیری امکان‌پذیر خواهد بود، اما مقام‌های بندری، این کار را باید با نهایت دقت و با درکی دقیق از ریسک پیش روی، با توجه به محدودیت‌های خاص معطوف به بودجه‌ی در دسترس‌شان، انجام دهند. ■

منبع: نشریه‌ی Ports & harbors



ثبت نخستین دست‌آورد علمی در عالی‌ترین مرجع ثبت اختراعات جهان

نخستین دست‌آورد علمی وزارت جهاد کشاورزی که توسط محققان مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران در زمینه‌ی ماهیان خاویاری، در US-Patent (ثبت اختراعات آمریکا) به عنوان عالی‌ترین مرجع ثبت اختراعات جهان به ثبت رسید.

نکته‌ی حایز اهمیت، علاوه بر روند بسیار دشوار ثبت اختراع در US-Patent (اداره‌ی ثبت اختراعات آمریکا) به‌منزله‌ی عالی‌ترین مرجع ثبت اختراعات و اکتشافات جهان که در یک دوره‌ی زمانی تا ۵ سال و پاسخ‌گویی در چندین مرحله‌ی داوری سنگین بین‌المللی به انجام می‌رسد، وضعیت ناعادلانه‌ی تحریم دانشمندان ایرانی در دستیابی به موفقیت‌های علمی جهان بود، که خوش بختانه با توجه به سطح بالای علمی و غنای یافته‌های ارایه‌شده، این درخواست در اولین مرحله‌ی داوری به تصویب رسید و جمهوری اسلامی ایران به عنوان اولین کشور دریافت‌کننده‌ی US-Patent (اداره ثبت اختراعات آمریکا) در زمینه‌ی مولدسازی و تکثیر مصنوعی ماهیان خاویاری پرورشی (Artificial Breeding of Farmed Sturgeon Method for) در جهان، شناخته شد، تا همچنان نام «ایران» در بارزترین محافل علمی جهان با این یافته‌ی علمی عجین شود و در صدر این‌گونه تحقیقات قرار گیرد.

نکته‌ی قابل توجه دیگر این است که آمار ثبت اختراعات مخترعین مقیم کشورمان در US-Patent بسیار محدود بوده و این ثبت اختراع، به عنوان نخستین ثبت اختراع علمی مرتبط با عملکرد وزارت جهاد کشاورزی در این مرجع عالی جهانی به شمار می‌رود.

این اختراع علاوه بر ارایه‌ی توانمندی محققان و دانشمندان ایرانی، حاوی الگوهای نوین به‌کارگیری روش‌های ارتقای تولیدات کمی و کیفی ماهیان خاویاری در شرایط پرورشی محسوب می‌شود. بر این اساس می‌توان اهداف ذیل را به عنوان مهم‌ترین دست‌آوردهای اجرایی حاصل از این اختراع مدنظر قرار داد:

۱. افزایش روند تولید بچه‌ماهیان خاویاری (انگشت قد)
۲. افزایش روند تولید ماهیان خاویاری جوان
۳. فرمولاسیون و تولید جیره‌ی غذایی مولدسازی ماهیان خاویاری

بر اساس این گزارش، به نقل از روابط عمومی مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران، با توجه به تأکید مقام معظم رهبری مبنی بر ضرورت اخذ جایگاه اول علمی کشور در منطقه، طی برنامه‌های توسعه و افق چشم‌انداز بیست‌ساله، و نیز ضرورت ثبت یافته‌های ارزشمند دانشمندان ایرانی در بالاترین محافل علمی جهان، به‌ویژه ضرورت امکان بازگشت هویت در مرحله‌ی فراموشی «خاویار ایران» و پیرو تأکید معاونت فن‌آوری ریاست جمهوری و حمایت و هدایت صندوق حمایت از پژوهشگران کشور از نخبگان علمی، یافته‌های حاصل از اجرای پروژه‌های تحقیقاتی «دکتر محمود بهمنی»، فوق‌دکترای تخصصی اندوکراینولوژی مقایسه‌ای تولید مثل آبزیان و دانشیار پژوهشی مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران (به عنوان مجری مسئول) که با همکاری یک تیم تحقیقاتی توانمند و پس از یک دهه فعالیت مستمر علمی به انجام رسید و موفق به امکان مولدسازی و تکثیر مصنوعی ماهیان خاویاری پرورشی بومی دریای خزر (نظیر ازون‌برون، شیپ، تاسماهی ایرانی و...) و نیز ماهیان غیربومی دریای خزر (نظیر استرلیاد و...) شد، به عنوان متقاضی ثبت اختراع، در بالاترین مرجع ثبت اختراعات جهان یعنی US-Patent به ثبت رسید.

با توجه به سطح بالای علمی و غنای یافته‌های ارایه‌شده، این درخواست در اولین مرحله‌ی داوری به تصویب رسید و جمهوری اسلامی ایران به عنوان اولین کشور دریافت‌کننده‌ی US-Patent (اداره ثبت اختراعات آمریکا) در زمینه‌ی مولدسازی و تکثیر مصنوعی ماهیان خاویاری پرورشی در جهان، شناخته شد



این اختراع علاوه بر ارایه‌ی توانمندی محققان و دانشمندان ایرانی، حاوی الگوهای نوین به‌کارگیری روش‌های ارتقای تولیدات کمی و کیفی ماهیان خاویاری در شرایط پرورشی محسوب می‌شود.

خوش‌بختانه بسته‌ی علمی (Scientific Package) مولدسازی گونه‌های مختلف تاس ماهیان در شرایط پرورشی، در کشور تهیه شد که حاصل آن، کسب تعداد ۵ فقره گواهینامه‌ی ثبت اختراع از سازمان ثبت مالکیت معنوی کشور، برگزاری چندین مرحله‌ی انتخاب پژوهشگر برتر در سطح ملی و بین‌المللی و چاپ مقالات متعدد علمی - پژوهشی در مجلات معتبر و کنفرانس‌های علمی داخل و خارج کشور و نیز، اخذ تقدیرنامه از سوی بخش‌های پژوهشی و اجرایی کشور است. ■

(نر و ماده)

۴. تعیین جنسیت و تعیین مرحله‌ی بلوغ ماهیان خاویاری بر اساس شاخص‌های هورمونی
۵. مولدسازی ماهیان خاویاری (نر و ماده) و تولید اسپرم و تخمک زایا از آن‌ها
۶. تولید خاویار پرورشی از ماهیان خاویاری پرورشی (ماده)
۷. متدولوژی افزایش راندمان تکثیر ماهیان خاویاری با استفاده از فرمولاسیون GNRH و تخمگیری به روش زنده از مولدین ماده‌ی پرورشی

دیباچه و سابقه‌ی موضوع

اگرچه از دیرباز نام‌آوری دریای خزر، به داشتن ماهیان خاویاری و شهرت خاویار در جهان، به «خاویار ایران» بوده است، ولی متأسفانه در سال‌های اخیر، با طی روند شدیداً رو به کاهش و به عبارتی مرحله‌ی بحران و انقراض این ذخایر ارزشمند در دریای خزر روبه‌رو شده‌ایم که دلایل متعددی بر آن متصوّرند.

نکته‌ی قابل تأمل آن است که روند نزولی تولید و احیای طبیعی ماهیان خاویاری در دریای خزر و از طرفی، تقاضای روزافزون بازارهای جهانی برای محصول لوکس خاویار، شرایط توسعه‌ای روبه‌شدی را برای سرمایه‌گذاران، پرورش‌دهندگان و تولیدکنندگان خاویار پرورشی در جهان فراهم آورده است. به‌ویژه با اجرای طرح دیدگاه‌های جدید مبنی بر توقف موقت صید و بهره‌برداری از تاس ماهیان دریای خزر با توجه ضرورت احیای ذخایر، نگرانی رونق‌گیری این صنعت با هدف اصلی جایگزینی خاویار پرورشی با قیمت نازل‌تر از خاویار طبیعی، به‌ویژه جایگزینی با نوع خاویار ایران (Iranian Caviar Brand) را با تغییر ذائقه‌ی مردم جهان درآمیخته است. به طوری که امروزه کشورهای اروپایی و همچنین چین، آمریکا، رژیم اشغالگر قدس، حتی کشورهای منطقه‌ی کارائیب نظیر اروگوئه و جالب‌تر از همه، کشورهای عربی به‌ویژه امارات متحده‌ی عربی و... سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی را در زمینه‌ی پرورش و تولید خاویار پرورشی با هدف جایگزینی و حذف خاویار ایرانی و در دست گرفتن بازار جهانی خاویار با وارد کردن حجم عظیم خاویار پرورشی در آینده‌ی بسیار نزدیک به انجام رسانده‌اند؛ درحالی‌که هنوز سازوکار تولید تجاری خاویار در کشور ایران عملیاتی نگردیده و هنوز در مراحل ابتدایی و پایلوت سیر می‌کند.

این رویداد در حالی به وقوع می‌پیوندد که تاریخچه‌ی خاویار در هر گوشه‌ی جهان، با دریای خزر و به نام «ایران» رقم خورده است. از سال ۱۳۷۳ نیز با آغاز فعالیت‌های تحقیقاتی مرتبط با تأسیس انستیتوی تحقیقات بین‌المللی ماهیان خاویاری (از مراکز پژوهشی تابعه‌ی مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران)، فصل جدیدی در زمینه‌ی تحقیقات کاربردی مرتبط با این گونه‌های ارزشمند در کشور آغاز شد.

به این ترتیب، با پیش‌بینی وضعیت نامطلوب امروز از سرنوشت ماهیان خاویاری دریای خزر و اهمیت و ضرورت موضوع، طراحی سلسله موضوعات علمی مرتبط، در قالب اجرای پروژه‌های کاربردی با ماهیت بررسی ساختارهای فیزیولوژیک ماهیان خاویاری و طرح موضوعات نو در این خصوص، برای اولین بار توسط محققان مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران از سال ۱۳۷۴ آغاز شد. به‌طوری‌که با اجرای تعداد ۸ طرح تحقیقاتی هدفمند (مصوبه‌ی مؤسسه‌ی تحقیقات شیلات ایران) در یک دوره‌ی زمانی ۱۴ساله،



افزایش ۵ درصدی تخلیه و بارگیری کالا از بنادر هرمزگان



که از رشد ۲۲ درصدی برخوردار بوده است.

میزان ترانزیت کالاهای غیرنفتی نیز در این مدت ۶۵۱ هزار و ۶۹۲ تن بوده است.

میزان واردات مواد نفتی نیز با کاهش چشمگیر ۷۶ درصدی روبرو بود و به رقم ۲۸۶ هزار و ۴۷ تن بالغ شد.

مجموع عملیات کانتینری در بنادر استان نیز طی این مدت به رقم ۹۶۱ هزار و ۴۲۵ TEU کانتینر رسید که ۱۷/۹ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال گذشته را دارا بوده است.

طی این مدت، ۴ میلیون و ۵۱۲ هزار و ۵۳۲ نفر از طریق بنادر مسافری استان جایجا شدند که ۲۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد داشته است.

گفتنی است ۱۰ هزار و ۷۱۶ دستگاه واگن و ۵۲۳ هزار و ۹۹۵ دستگاه کامیون، در این مدت در بنادر استان تردد داشته‌اند.

طی ۴ ماهه نخست امسال، بیش از ۳۲ میلیون تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، طی این مدت، ۳۲ میلیون و ۴۸۲ هزار و ۱۱۴ تن کالا در بنادر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد که از رشد ۵ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته برخوردار است.

از کل عملیات صورت گرفته در بنادر استان، ۱۹ میلیون و ۳۲۱ هزار و ۸۷۵ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۳ میلیون و ۱۶۰ هزار و ۲۳۹ تن آن به مواد نفتی اختصاص دارد که به ترتیب ۳ و ۱۰ درصد رشد نشان می‌دهد.

طی این مدت صادرات غیرنفتی از رشد ۳ درصدی برخوردار بوده به طوری که به رقم ۷ میلیون و ۲۳ هزار و ۱۴۷ تن رسید.

صادرات مواد نفتی نیز در این ۴ ماه، به رقمی معادل ۵ میلیون و ۷۵۲ هزار و ۴۷۲ تن رسید.

طی این مدت صادرات غیرنفتی از رشد ۳ درصدی برخوردار بوده به طوری که به رقم ۷ میلیون و ۲۳ هزار و ۱۴۷ تن رسید.

صادرات مواد نفتی نیز در این ۴ ماه، به رقمی معادل ۵ میلیون و ۷۵۲ هزار و ۴۷۲ تن رسید.

طی این مدت صادرات غیرنفتی از رشد ۳ درصدی برخوردار بوده به طوری که به رقم ۷ میلیون و ۲۳ هزار و ۱۴۷ تن رسید.

تقویم مطالعاتی سال ۹۰ اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به تصویب رسید

۲۴ پروژه مطالعاتی نیازسنجی شده در تقویم مطالعاتی سال ۹۰ اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان بررسی و تصویب شد.

به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه این اداره کل با اعلام این خبر گفت: این پروژه‌ها شامل پروژه‌های تخلیه و بارگیری، ایمنی، فنی-عمرانی، مباحث IT، حمل و نقل، آموزشی و مشارکتی و است که پس از بررسی

و ارزیابی‌های لازم در شورای پژوهش اداره کل مورد بررسی و تصویب قرار گرفت. وی با تأکید بر اینکه یکی از برنامه‌های بلند مدت و سالیانه در توسعه

فعالیت‌های مطالعاتی اداره کل، تهیه تقویم مطالعاتی و راهبردی آن‌ها می‌باشد، خاطر نشان کرد؛ با توجه به استراتژی‌های تعریف شده تحقیقات و پژوهش‌ها با سه رویکرد توسعه‌ای و کاربردی، ارتقاء دانش، تصمیم‌گیری و

تصمیم‌سازی با اتکاد به توان کارشناسان داخلی انجام می‌گیرد. نجاتی همچنین خاطر نشان کرد؛ اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با درکی صحیح از موفقیت و جایگاه خود، همگام با دیگر سازمان‌ها، نهادها و

مؤسسات پژوهشی با هدف ترویج فرهنگ پژوهش‌مداری در جامعه بندری با مشارکت و همفکری بیشتر کارکنان در جهت بهبود کیفی پژوهش و استمرار آن در اداره کل گام برداشته و همواره شاهد درخشش کارکنان در زمینه‌های علمی بوده است.

اعلام آمادگی همکاری بندر شهید رجایی برای ترانزیت گندم



در نشست مشترک در بندر شهید رجایی، شرایط و امکانات این بندر برای ترانزیت گندم بررسی شد.

به گزارش روابط عمومی، در این نشست معاون بهره‌برداری راه‌آهن جمهوری اسلامی، مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مدیرکل راه‌آهن هرمزگان

و همچنین معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی و تنی چند از روسای ادارات حضور داشتند.

در این نشست موضوع ترانزیت حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن گندم از مقصد آسیای میانه به سمت کشورهای حاشیه خلیج فارس مطرح و شرایط

تحقق این امر بررسی شد. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این نشست با اشاره به امکانات و تجهیزات این بندر،

از آمادگی بندر شهید رجایی در جهت تحقق این مهم خبر داد. علی‌اکبر صفایی گفت: با توجه به موقعیت این

بندر و ظرفیت‌های موجود آن، امکان تحقق این امر وجود دارد و از این نظر آمادگی داریم در این راه، هر گونه تلاشی که نیاز است انجام دهیم.

وی در عین حال گفت: ضمن برنامه‌ریزی کوتاه مدت برای این موضوع می‌توان، برنامه‌ریزی بلند مدت را نیز پیش‌بینی کرد تا این روند استمرار یابد.

صفایی از اعلام آمادگی بندر شهیدرجایی در جهت اختصاص زمین برای ساخت انبار مخصوص خبر داد.

گفتنی است مقرر شد در آینده نزدیک برنامه‌ریزی و بررسی موضوع انجام گرفته تا در صورت تحقق تمامی شرایط، ترانزیت این مواد انجام شود.

توسعه اقتصادی هدف اصلی احداث موج شکن های مردمی است



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در حاشیه بازدید از روند اجرایی پروژه‌های عمرانی و زیربنایی غرب این استان، هدف اصلی دولت و سازمان بنادر و دریانوردی از احداث موج شکن های مردمی را توسعه اقتصادی و ایجاد ارتباط ایمن و آسان مردم منطقه با دریا و ایمن نمودن حمل و نقل دریایی در این مناطق بیان کرد.

به گزارش روابط عمومی، علی‌اکبر صفایی که در جمع شورای اداری شهرستان پارسیان سخن می‌گفت از روند سریع احداث بنادر و موج شکن های مردمی و همکاری فرماندار

و دیگر مسئولین دولتی این شهرستان ابراز خرسندی نمود و افزود: موج شکن های شیوه

مقام و تبن، گرز، طاحونه و مقویه تا انتهای سال ۹۰ راه اندازی خواهند شد.

صفایی احداث چهارده موج شکن تا انتهای فاز اول پروژه توسعه حمل و نقل دریایی هرمزگان را اولین گام برای رونق بندر قدیمی و پیشرفت

مناطق محروم این استان پهنار دانست و گفت: با شروع عملیات احداث موج شکن ها،

به طور متوسط هر موج شکن موجب اشتغال زایی تعداد ۵۰ نفر از نیروهای بومی منطقه شده است که بعد از اجرای فازهای بعدی، شاهد اشتغالزایی و نیز رونق اقتصادی این مناطق خواهیم بود.

در ادامه فرماندار شهرستان پارسیان دیدگاه دولت در خصوص احیای بندر قدیمی با احداث موج شکن های مردمی را در راستای عملی نمودن شعار رفاه عمومی دانست و گفت: تلاش

های فرمانداری و کلیه دستگاه‌ها در جهت عملی نمودن این امر و نیز پیگیری‌های مداوم مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از روند تکمیل موج شکن های چند منظوره مردمی، سبب تسهیل در احداث آن گشته است.

علی‌اکبر ارجمند منش تشکیل جلسات و ارتباطات مکرر فرمانداری با اداره کل گمرکات استان و نیز اداره بنادر و دریانوردی و دیگر

نهادهای متولی در استان را از جمله تمهیدات نماینده دولت در شهرستان پارسیان جهت

تسریع سیاست‌های کلان و عملیاتی شدن موج شکن های مردمی دانست و افزود: برنامه

ریزی ما بر مبنای خدمت‌گزاری هر چه بیشتر به مردم این شهرستان صورت می‌پذیرد و در

این مسیر هیچ تلاشی رویگردان نیستیم. در ادامه فرماندار شهرستان پارسیان به همراه

مدیر کل بنادر استان هرمزگان ضمن بازدید میدانی از موج شکن های شیوه، تبن و مقام

و ... مراحل انجام شده و روند انجام کار را مورد بررسی قرار دادند.

با تلاش خستگی ناپذیر نیروهای بندر امام خمینی



آلودگی نفتی در هجده کیلومتر از مسیر رودخانه شاوور مهار و پاکسازی گردید

در پی سانحه ی انفجار لوله ی انتقال نفت در حوالی رودخانه شاوور طی روز چهاردهم مردادماه سال جاری، مرکز مدیریت بحران بندر امام خمینی ضمن گسیل تیم ارزیابی به این نقطه، طی عملیات موفقیت آمیزی آلودگی نفتی در آن را مهار و پاکسازی کرد.

به گزارش روابط عمومی، «ابراهیم ایدنی» مدیرکل بندار و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به آلودگی هجده کیلومتر از مسیر رودخانه شاوور بر اثر این سانحه ی نفتی گفت؛ تیم عملیاتی اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان ضمن انجام بررسی های اولیه، سد تنظیمی خیر آباد واقع در این رودخانه را جهت بوم اندازی انتخاب و با توجه به حجم بسیار آلودگی نفتی ناشی از این سانحه، این تیم عملیاتی موفق به جمع آوری ۲۵۰ مترمکعب طی ۴۸ ساعت کار مداوم از چهاردهم تا پایان روز شانزدهم مردادماه گردید و در جریان این عملیات کل آلودگی پشت بوم ها مهار و احتمال هر گونه نشت و گسترش آن به نقاط مجاور به حداقل رسید.

مدیرکل بندار و دریانوردی استان خوزستان در ادامه افزود: در اثر نشت و گسترش آلودگی در بخشی از رودخانه احتمال آلوده آب آشامیدنی شهرهای جنوبی استان خوزستان و تحت شعاع قرار گرفتن تالاب هور العظیم و زمین های زراعتی اطراف این نقطه ی آلوده می رفت که با تلاش خستگی ناپذیر، نیروهای عملیاتی اداره کل موفق به مهار کامل آلودگی شدند.

صدور ۲ هزار و ۱۵۰ گواهینامه دریانوردی در هرمزگان



رئیس اداره امتحانات و گواهینامه ی دریانوردی اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان گفت: در ۴ ماهه گذشته، ۲ هزار و ۱۵۰ گواهینامه دریانوردی در استان هرمزگان صادر شده است. به گزارش روابط عمومی، عزیزاله دلربا گفت: در ماه گذشته صدور گواهینامه دریانوردی استان، به ۶۰۲ فقره رسید.

وی در عین حال اظهار داشت: این مدت، ۴۷۵ نفر در آزمون های شایستگی دریانوردی در استان شرکت نمودند.

دلربا تعداد گواهینامه های جانبی صادر شده را ۲۰۷ فقره عنوان کرد و گفت: از این میزان ۸۵ فقره در ماه گذشته صادر گردیده است.

رئیس اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی اداره کل بندار و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: طی این مدت یک هزار و ۷۸۷ فقره شناسنامه دریانوردی در استان صادر شد.

دلربا گفت: در حال حاضر یک مرکز در بندر شهید رجایی و ۸ شرکت خصوصی در نقاط مختلف استان، عملیات اجرای دوره های آموزشی و برگزاری آزمون های شایستگی را انجام می دهند.

بازدید معاون وزیر راه و شهرسازی از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی



عنوان نزدیک ترین بندر جنوبی ایران به کشورهای آسیای میانه، حوزه قفقاز، ترکیه و عراق و کشورهای حاشیه خلیج فارس پرداخت.

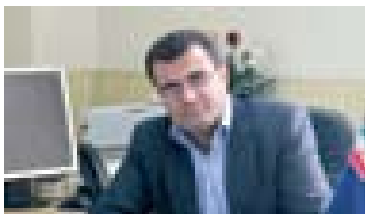
نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت همچنین با ظرفیت ها و توانمندی های ترانزیتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی آشنا شد و بر توسعه پایانه های ترانزیتی کشور به عنوان یکی از رویکردهای مهم سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای تاکید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای در سفر به استان خوزستان از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی؛ دکتر شهریار افندی زاده معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جادهای و نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت به همراه مسئولین منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی با توانمندی ها و قابلیت های این مجتمع بندری آشنا شدند.

در این بازدید خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان به تشریح موفقیت خاص و استراتژیک این بندر به

بررسی مشکلات دوره های آموزش دریانوردی و آزمون های تخصصی دریانوردان خوزستانی



وی با اشاره به اهمیت آموزش دریانوردان و نقش آنها در منطقه، ابراز امیدواری کرد با تشکیل این جلسات بتوان مشکلات پیش روی دریانوردان را برطرف ساخت.

گفتنی است این جلسه با حضور نمایندگان مراکز آموزشی دریای دور، آبادان دریا، سراج دریا، توان دریا، زاگرس دریا، کیش رو آبی، دریا پیمای گناوه، اتحاد خوشبین ماهشهر و هندیجان برگزار شد.

به منظور بررسی نحوه ثبت نام در دوره ها و آزمون های دریانوردی و اطلاع رسانی به موقع به دریانوردان، جلسه رسیدگی به مشکلات دریانوردان خوزستانی تشکیل شد.

به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه با اعلام این خبر خاطر نشان کرد: با هدف بررسی و رسیدگی مشکلات متقاضیان دوره های دریانوردی در خصوص نحوه ثبت نام در دوره های آموزش دریانوردی و آزمون های مربوطه و اطلاع رسانی به موقع به آن ها، جلسه ای با حضور نمایندگان مراکز آموزشی دریانوردی و ناظرین اداره امتحانات و صدور گواهینامه های دریانوردی در شهرستان آبادان برگزار گردید و راهکارهایی جهت رفع مشکلات مطرحه ارائه شد.

قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی جهت شرکت های بخش خصوصی فعال در مجتمع بندری امام خمینی تبیین شد



با اجرایی شدن قوانین و مقررات منطقه ویژه اقتصادی از ابتدای شهر پور ماه سال جاری در مجتمع بندری امام خمینی و لزوم آگاهی و آشنایی شرکت های فعال با این مقررات، یک دوره توجیهی با این موضوع در اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری این اداره کل ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: نمایندگان شرکت های کشتیرانی، متصدیان حمل، کارگزاران خدمات بندری در پایانه های تخلیه و بارگیری و سرمایه گزاران در اراضی پشتیبانی فعال در مجتمع بندری از جمله شرکت کنندگان در این دوره توجیهی هشت ساعته بودند که با همکاری دبیرخانه منطقه ویژه اقتصادی و اداره آموزش این اداره کل در مردادماه سال جاری اجرا گردید.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان افزود: قانون و مقررات مناطق ویژه بندری، آیین نامه اجرایی قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی، ضوابط و شرایط عمومی نگهداری کالا و کانتینر در این مناطق و روش صدور قبض انبار در آنها از عناوین سرفصل های این دوره بود که توسط مدرس مربوطه بحث و بررسی شد.

برگزاری سمینار تخصصی اینکو ترمز ۲۰۱۰ در بندرانزلی

سمینار تخصصی اینکو ترمز ۲۰۱۰ با هدف آشنا ساختن اعضاء جامعه تجاری و حمل و نقلی با آخرین تغییرات ایجاد شده در اینکو ترمز با ارایه دکتر ملک پور و با شرکت جمعی از مدیران و کارکنان بخش های دولتی و خصوصی از جمله گمرکات استان گیلان، سازمان منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی، تجار و شرکت های کشتیرانی فعال در زنجیره حمل و نقل، شرکت های پیمانکار تخلیه و بارگیری، اتاق های بازرگانی گیلان، اصفهان و شیراز، بانک های مسکن، تجارت، ملی، سپه، اقتصاد نوین، کار آفرین، سامان، بانک شهر، صندوق ضمانت صادرات ایران و همچنین مدیران و کارکنان شرکت های فعال در زنجیره حمل و نقل و تجارت و معاونان و کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در سالن اجتماعات این اداره کل برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، دکتر ملک پور در این سمینار عنوان کرد: اینکو ترمز نقش مهمی در تعیین وظایف و مسئولیت های طرفین قرارداد (خریدار و فروشنده) و تاکید بر انتقال ریسک و نحوه تقسیم هزینه ها بین خریدار و فروشنده دارد.

وی هدف از اینکو ترمز را ارائه مجموعه ای از مقررات بین المللی برای تغییر متداول ترین اصطلاحات مورد استفاده در تجارت خارجی دانست تا بدین ترتیب از چندگانگی اصطلاحات در کشورهای مختلف پرهیز شود.

دکتر ملک پور افزود: اغلب طرفین قرارداد از روش های تجاری کشور مقابل بی اطلاع هستند و این می تواند موجب بروز سوء تفاهم، اختلاف و دعوی حقوقی و اتلاف وقت و ایجاد هزینه ناشی از آنها شود و به منظور رفع چنین مشکلاتی اتاق بازرگانی بین المللی اولین بار در سال ۱۹۳۶ مجموعه ای از مقررات را برای تغییر اصطلاحات تجاری منتشر کرد که به اینکو ترمز ۱۹۳۶ موسوم شد.

در سال های ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۷۶ و از سال ۱۹۸۰، ۱۹۹۰ هر ۱۰ سال یکبار با هدف انطباق با روش های عمومی تجارت بین المللی و همچنین همگام شدن با تغییرات ایجاد شده در صنعت حمل و نقل، بیمه و بانکداری و بویژه ارتباطات، اصلاحات و اضافاتی در آن صورت گرفته است.

آخرین نسخه اینکو ترمز با عنوان اینکو ترمز ۲۰۱۰ از ژانویه سال جاری میلادی مورد استفاده قرار گرفت.

افزایش صادرات کالاهای غیر نفتی از بندرانزلی در ۴ ماهه سال جاری

مقدار کالای صادراتی غیر نفتی در چهار ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵۹/۷ درصد افزایش یافته است.

به گزارش روابط عمومی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن بیان مطلب فوق افزود: در چهار ماهه امسال ۶۴۰۸۱ تن انواع کالای غیر نفتی از بندرانزلی صادر گردیده که نسبت به ۴۰۱۲۷ تن در مدت مشابه سال قبل رشد ۵۹/۷ درصدی را نشان می دهد.

کوهساری همچنین افزود: در همین مدت ۲۷۲۸۹ تن ترانزیت (غیر نفتی) از بندرانزلی انجام شده که نسبت به ۵۶۹۱ تن در چهار ماهه سال ۸۹ از یک رشد ۳۷۹/۵ درصدی برخوردار بوده است.

وی کل مقدار کالای بارگیری شده به کشتی را نیز در چهار ماهه امسال ۹۱۴۹۶ تن اعلام نمود و افزود: این مقدار نسبت به ۴۶۳۷۰ تن چهار ماهه سال قبل ۹۷/۳ درصد افزایش داشته است.

کوهساری خاطر نشان کرد مقدار موجودی کالا در محوطه و انبارها یا رسوب کالادر این مدت ۵۵۹۶۷۱ تن می باشد که در مقایسه با ۶۷۵۳۸۱ تن در مدت مشابه سال قبل ۱۷/۱ درصد کاهش داشته است.

دستاورد چشمگیر خدمت رسانی در سال جهاد اقتصادی بهره برداری و کلنگ زنی ۱۸ پروژه بزرگ بندری در هفته دولت در سراسر استان هرمزگان



و نظارت بر امور کانکتینر (CCS) با اعتباری بالغ بر ۲/۴ میلیارد ریال، بازسازی لایروب سومار با اعتباری بالغ بر ۱۱/۴ میلیون دلار، راه اندازی رمپ چندمنظوره (باری، مسافری) جزیره فرارو با اعتبار ۸/۹ میلیارد ریال، مرکز کنترل عملیات شبکه NOC (مانیتورینگ) با اعتبار ۵۵۰ میلیون ریال، آسفالت و محوطه سازی اراضی غربی بندرلنگه با اعتباری معادل ۱۳ میلیارد ریال و دیوار کشی و اصلاح کانال محله سماج بندرلنگه با اعتبار ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون ریال به عنوان دیگر پروژه های مهم قابل افتتاح هفته دولت خبر داد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به کلنگ زنی ۵ پروژه در این ایام مبارک گفت: به مناسبت هفته دولت، کلنگ احداث مرکز بزرگ خدمات دریایی و بندری مجتمع بندری شهید رجایی به زمین زده خواهد شد. وی افزود: این مرکز با سرمایه گذاری بخش خصوصی و در فضایی به مساحت ۱۲۰ هزار مترمربع احداث می شود که طی آن تمامی شرکت ها و فعالان مرتبط با بحث تخلیه و بارگیری در این مرکز جمع می شوند. وی افزایش سرعت خدمات رسانی و رضایت ارباب رجوع را از جمله مهمترین اهداف اجرای این طرح عنوان کرد.

صفایی کلنگ زنی احداث دو کارخانه بزرگ تصفیه شکر خام و تولید مکمل و خوراک دام و طیور در بندر شهید رجایی را نوید بخش حرکت پرشتاب این بندر به سمت بنادر نسل سوم عنوان کرد و افزود: برای احداث کارخانه تصفیه شکر یک هزار و ۶۶۲ میلیارد ریال و کارخانه تولید مکمل و خوراک دام و طیور ۳۰۵ میلیارد ریال سرمایه گذاری توسط بخش خصوصی انجام خواهد شد.

صفایی در عین حال آغاز عملیات اجرایی احداث بندرگاه نخل ناخدا را گام مهم دیگری در راستای فرمایشات مقام معظم رهبری در جهت رسیدگی به جزیره هرمز اعلام نمود و افزود: برای احداث زیرساخت های این طرح مهم بیش از ۳۰۰ میلیارد ریال اعتبار صرف خواهد شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان همچنین آغاز عملیات احداث مخازن نگهداری فرآورده های نفتی با سرمایه گذاری ۴۱/۵ میلیارد ریالی بخش خصوصی را از دیگر پروژه های آماده کلنگ زنی در این ایام عنوان کرد.

بهره برداری و کلنگ زنی ۱۸ پروژه بزرگ بندری در هفته دولت در سراسر استان هرمزگان

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از بهره برداری و کلنگ زنی ۱۸ پروژه بزرگ بندری در هفته دولت در سطح استان خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، علی اکبر صفایی که به مناسبت فرارسیدن هفته دولت در جمع خبرنگاران حضور یافت به تشریح مهمترین پروژه های قابل افتتاح و کلنگ زنی در این هفته پرداخت.

وی با گرامیداشت یاد و خاطره شهدای والامقام دولت خصوصا شهیدان رجایی و باهنر گفت: با تلاش خدمتگزاران مردم در این اداره کل، ۱۸ پروژه بزرگ بندری با اعتباری بالغ بر ۲ هزار و ۹۶۷ میلیارد ریال آماده افتتاح و کلنگ زنی گردید.

صفایی با اشاره به مهمترین پروژه ها گفت: در این ایام مبارک ۴ موج شکن گرز، مغویه، دیوان و شیب دراز با حجم اعتباری بالغ بر ۹۷ میلیارد ریال افتتاح می شود که با بهره برداری از آنها چهره این مناطق دگرگون خواهد شد.

وی افزود: همچنین در این هفته، طرح جامع زیر ساخت کلبلی (فیبرنوری) مجتمع بندری شهید رجایی به بهره برداری خواهد رسید. صفایی اعتبار اجرای این طرح را بیش از ۲۶ میلیارد ریال عنوان کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از افتتاح طرح نوسازی، بازسازی و احداث راه آهن و خطوط داخلی اراضی پشتیبانی مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان یکی دیگر از پروژه های قابل افتتاح در این ایام عنوان کرد و افزود: این طرح با اعتباری بالغ بر ۱۴۸ میلیارد ریال آماده بهره برداری است که با افتتاح آن ظرفیت ریلی این بندر، ۳۰ میلیون تن افزایش می یابد.

وی گفت: تعمیرات اساسی اسکله های ۲۰ تا ۴ و اسکله خدمات بندر شهید رجایی نیز در این ایام با اعتبار ۵۲ میلیارد ریالی به بهره برداری می رسد. صفایی اضافه کرد: این طرح برای اولین بار در ایران انجام شده و ساخت فنرها توسط متخصصین داخلی صورت پذیرفته است که بر اساس آن حدود ۴ کیلومتر اسکله تعمیر شده است.

وی در عین حال بهره برداری از سیستم کنترل

جلسه پیشگیری از آلودگی نفتی دریای خزر در بندر امیرآباد برگزار شد

در راستای ایجاد سیستم یکپارچه و هماهنگ در قالب طرح منطقه ای مقابله با آلودگی نفتی شرق استان مازندران و به منظور آمادگی جهت مقابله با بحران آلودگی نفتی، جلسه ای در تاریخ ۲۵ مرداد ماه سال جاری در بندر امیرآباد برگزار شد. به گزارش روابط عمومی، در این جلسه که با حضور نمایندگان شرکت های نفتی مستقر در پایانه نفتی نکا و کارشناسان دریایی بندر نکا و امیرآباد تشکیل شد بر لزوم آمادگی و هماهنگی شرکت های مذکور با منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد جهت مقابله و مدیریت شرایط اضطراری نفت ریزی دریایی تاکید شد. گفتنی است با توجه به قرار گرفتن این بندر در مجاورت منطقه حفاظت شده زیست محیطی میانکاله، در سطح ملی موضوع از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. در این جلسه طرح مقابله با آلودگی نفتی بندر امیرآباد مورد بررسی قرار گرفت و نقطه نظرات پیشنهادی جهت بهبود و تشکیل طرح توسط کارشناسان ارائه شد.

همچنین فهرست تجهیزات مقابله با آلودگی و نفرات تام الاختیار جهت اطلاع رسانی در شرایط اضطراری اخذ و در طرح درج گردید. از دیگر موضوعات مهم و قابل بحث در این جلسه لزوم تجهیز سکوی حفاری امیرکبیر به تجهیزات مناسب و متناسب با آلودگی نفتی بود که توسط شرکت حفاری شمال ارائه و بر آن تاکید شد.

افزایش ۴۶ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر



از میزان کل کالاهای تخلیه و بارگیری شده در بندر خرمشهر، ۲۰۵ هزار و ۵۱۶ تن مربوط به تخلیه ی کالا و ۳۴۶ هزار و ۴۳۹ تن مربوط به بارگیری می باشد.

به گزارش روابط عمومی، مدیرکل بندرودریانوردی خرمشهر اظهارداشت: در چهارماهه امسال، ۵۵۱ هزار و ۹۵۵ تن کالا

با ۴۶ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل از طریق بندر خرمشهر تخلیه و بارگیری شده است.

عادل دریس همچنین افزود: از میزان کل کالاهای تخلیه و بارگیری شده، ۲۰۵ هزار و ۵۱۶ تن مربوط به تخلیه ی کالا و ۳۴۶ هزار و ۴۳۹ تن مربوط به بارگیری می باشد.

به گفته ی وی، این میزان کالای تخلیه و بارگیری شده در مقایسه با مدت مشابه پارسال به ترتیب در بخش تخلیه با ۹ درصد کاهش و در بخش بارگیری ۱۲۹ درصد افزایش را نشان می دهد.

دریس بیان داشت: همچنین طی مدت یاد شده تعداد ۳۰ هزار و ۸۲ TEU کانتینر با شش درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل در بندر خرمشهر تخلیه و بارگیری شده است.

وی تصریح کرد: در چهار ماهه سال جاری، ۱۰ هزار و ۳۱۳ مسافر از این بندر تردد کرده اند که این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۲۵ درصد افزایش تردد را نشان می دهد.

وی همچنین میزان تردد کامیون های ورودی و خروجی به بندر خرمشهر را در مدت یاد شده ۲۶ هزار و ۹۳۶ دستگاه عنوان کرد و یادآور شد: این تعداد کامیون ورودی و خروجی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، ۱۸ درصد افزایش تردد را نشان می دهد.

مدیرکل بندرودریانوردی خرمشهر میزان تردد شناورهای بالای هزارتن را؛ ۱۵۶ فروند اعلام کرد که ۵۳ درصد رشد مثبت نسبت به مدت مشابه سال قبل را نشان می دهد.

همایش آموزشی- تخصصی راهکارهای افزایش ایمنی بنادر در بندر انزلی برگزار شد



و شهروندان تأثیر گذار بوده است، اصل پیشگیری و ایمنی است.

کارشناس مسؤوول ایمنی و آتش نشانی بندر و دریانوردی استان گیلان از به روز شدن تجهیزات فنی و دانش مهارتی پرسنل در سال ۹۰ خبر داده افزود: برپایی کارگاه های آموزشی، اجرای مانورهای منظم و مشترک با نیروهای امدادی، برگزاری همایش های هم اندیشی با اساتید دانشگاهی، فرهنگ سازی در بین دانش آموزان با هدف ارتقاء سطح آگاهی عمومی و نصب سیستم های هوشمند و تجهیزات مورد نیاز کنترل و مهار آتش از مهمترین برنامه های این مجموعه در سال جاری بوده است.

گل پیسرا کاهش حوادث بندری را مهران تدابیر مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان و تعامل معاون دریایی و بندری و ادارات مربوطه و همکاری شرکت های فعال و اجرای برنامه ایمنی در بخش پیشگیری توسط پرسنل متعهد و کارآمد مجموعه ایمنی و آتش نشانی این اداره کل دانست و اعلام داشت این عملکرد در تاریخچه آتش نشانی بندر و دریانوردی کم سابقه بوده است.

وی همچنین حرکت روبه جلو و استفاده بهینه از امکانات موجود و صرفه جویی را از دیگر برنامه های این مجموعه برشمرد.

همایش آموزشی- تخصصی افزایش راهکارهای ایمنی در بنادر با حضور هفتاد نفر از کارشناسان بندری، اساتید دانشگاهی، دانشجویان و پرسنل آتش نشانی در سالن اجتماعات این اداره کل برگزار گردید.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان در این همایش با برشمردن ویژگی های بندر انزلی در ارائه خدمات بندری و دریایی گفت: سالانه حدود ۷ میلیون تن کالا در بندر انزلی تخلیه و بارگیری می شود و بیش از ۴۰۰ هزار تن فرآورده های نفتی از این بندر ترانزیت می شود که این ارقام نشان می دهد به مسائل ایمنی باید توجه بیشتری داشته باشیم.

علی خدمتگزار در این همایش همچنین از ارتقای سطح علمی و فنی حوزه های دریایی و بندری در سال جاری خبر داد و گفت: عدم وقوع حوادث دریایی و بندری نشان می دهد که ما در بخش مدیریت منابع توانسته ایم کارنامه ای درخشان داشته باشیم و باید تلاش کنیم تا در تحقق برنامه های تعریف شده سازمان بندر و دریانوردی در بخش ایمنی دریایی و بندری رکوردی بی سابقه و اثری ماندگار با نیروهای انسانی متخصص و متعهد و کارآمد داشته باشیم.

سید جلال گلپیرا کارشناس مسؤوول ایمنی و آتش نشانی اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان نیز با اشاره به پیشینه و جایگاه آتش نشانی در افزایش ایمنی و خدمات بندری گفت: آنچه امروز برای ما در اعتماد سازی و افزایش خدمات دریایی و بندری و جلب رضایت مشتری

پیش مییزی سازمان جهانی دریانوردی در بندر امیرآباد

است. وی همچنین به بیان عملکرد و طرح توسعه بندر و نگاه ویژه سازمان بندر و دریانوردی به این بندر استراتژیک پرداخت. در ادامه یونسو معاون دریایی و بندری نیز در خصوص انجام مییزی اعلام آمادگی کرد و در جهت رفع مشکلات احتمالی از بازرسان مرکز درخواست پیگیری و همکاری نمود.

همچنین در ادامه جلسه عباس نژاد سرگروه بازرسان سازمان بندر و دریانوردی به بیان اهداف پیش مییزی برای حاضرین در جلسه پرداخت و در پایان جلسه، مییزی از قسمت های مختلف منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با حضور ۷ بازرس اعزامی، به عمل آمد.

جلسه افتتاحیه پیش مییزی آیمو، با حضور سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، حسین یونسو معاون دریایی و بندری، مسئولین بخش دریایی بندر و بازرسان دریایی منتخب سازمان بندر و دریانوردی در سالن کنفرانس عملیات دریایی بندر امیرآباد برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در این جلسه نعیمی مدیر بندر، از بازرسان دریایی سازمان به خاطر انتخاب بندر امیرآباد برای مییزی تشکر کرد و اظهار داشت: منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با بهره گیری از تجهیزات به روز دریایی و بندری بعنوان بندر پایلوت (پیشرو) مطرح

مدیرعامل بانک صادرات استان مازندران از بندر امیرآباد بازدید کرد



شعبانعلی داورپناه، مدیرعامل بانک صادرات استان مازندران در راس هیئتی بلند پایه، از پروژه های تحت حمایت این بانک در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، این بازدید در راستای حمایت از سرمایه گذاران و ایجاد بستری مناسب برای استفاده بهینه از تسهیلات بانک انجام شد. داورپناه در این بازدید ضمن ابراز خرسندی از پیشرفت پروژه هایی که با استفاده از تسهیلات بانک صادرات در حال اجرا است، گفت: بانک صادرات استان آمادگی ارائه خدمات به تمامی پروژه های واقعی سرمایه گذاری در منطقه ویژه اقتصادی را دارد و امیدواریم با برنامه ریزی صحیح و حمایت های تسهیلاتی بتوانیم گامی در مسیر توسعه و رونق اقتصادی هر چه بیشتر این استان، به ویژه منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد برداریم.

سیدعلی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نیز از ارائه تسهیلات و منابع مالی توسط بانک صادرات تقدیر کرد و پیشرفت اهداف اقتصادی منطقه را علاوه بر مدیریت صحیح این منابع، نتیجه ی بررسی دقیق پروژه های سرمایه گذاری توسط کارشناسان بندر و انتخاب بهترین گزینه ها دانست. وی افزود: رشد چشمگیر میزان تخلیه و بارگیری کالا و افزایش صادرات از این بندر نشان دهنده ی پتانسیل بالای منطقه در زمینه سرمایه گذاری است و مطمئناً حمایت های بانک و ارائه تسهیلات به سرمایه گذاران می تواند باعث ایجاد زیرساخت های جدید و استفاده از توان بالقوه ی منطقه باشد.

بررسی مشکلات زیست محیطی شناورهای سنتی در بندر چابهار



جلسه زیست محیطی شناورهای سنتی و صیادی با هدف کاهش آلودگی ها با حضور نمایندگان اداره کل بنادر و دریانوردی، اداره حفاظت محیط زیست، اداره کل شیلات و اتحادیه صیادان در بندر شهید کلاتری برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، حمید مهربان کارشناس محیط زیست اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان ضمن مثبت ارزیابی کردن اقدامات شیلات و تعاونی لنجداران در خصوص کاهش آلودگی شناورها، نحوه تعمیرات، ابزارهای مورد استفاده و محدوده های پیشنهادی، گفت: بهره برداری بهینه از آب ها و دریاها و ذخایر خدادادی، در گرو توسعه منطقی و پایدار است، چون حفظ حاکمیت، سلامتی و عمل آوری مطلوب آبزیان از یکسو و رعایت مسائل زیست محیطی از سوی دیگر باعث بهره برداری مطلوب از دریای می شود.

وی افزود: با وجود ۱۱ بندر صیادی و تجاری در استان سیستان و بلوچستان طبق ارزیابی های به عمل آمده آلوده ترین اسکله صیادی به لحاظ زیست محیطی همچون فلزات سنگین و آلودگی نفتی اسکله ۷ تیر و بهترین و کامل ترین اسکله از لحاظ صیادی اسکله زرآباد می باشد. وی ساخت اسکله زرآباد را نمونه کامل اسکله صیادی در استان معرفی کرد و اظهار داشت: این اسکله بر اساس مطالعات دقیق سازمان بنادر و دریانوردی و رعایت مسائل زیست محیطی و استاندارد های بین المللی طراحی و ساخته شده است.

در ادامه نصیر سلطانیپور کارشناس اداره حفاظت محیط زیست چابهار ضمن معرفی نقاط حساس ساحلی و دریایی چابهار از لحاظ زیست محیطی، نقاط خور باهوکلان، خلیج گواتر، مناطق مرجانی چابهار، زیستگاه های لاک پشت دریایی، خور تیس، خور رمین، خور لیپار، تالاب صورتی لیپار، زیستگاه علف های دریایی و کرانه های سنگی را از جمله ۱۱ منطقه حساس ساحلی و دریایی چابهار برشمرد.

سلطانیپور گفت: نقاط شناسایی شده دارای قابلیت هایی همچون زیستگاه آبزیان، مهاجرت پذیری پستانداران دریایی، زیستگاه آبزیان مهاجر، روبشگاه گونه های آسیب پذیر گیاهی، تنوع جانوران آبی و اکوسیستم غیر قابل جانشین است و ضمن برخورداری از تنوع بالای اجتماعات حیاتی، در صورت آلودگی به مواد نفتی قابل پاکسازی و احیاء می باشد.

در پایان این جلسه مقرر گردید مکانی برای تعمیرات جزئی شناورهای سنتی سه بندر صیادی گواتر، پسابندر و بریس و بندر چابهار، رمین و تیس در نظر گرفته شود. گفتنی است موضوع شناسایی و جانمایی به صورت میدانی صورت می گیرد.

در ۳ ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل میزان تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر چابهار ۴۰ درصد افزایش یافت



تغییر نسل بندر چابهار به سوی بندر نسل سوم است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با اعلام این خبر افزود: در سه ماهه نخست امسال ۵ هزار و ۵۴۱ TEU کانتینر در بندر چابهار تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، رضوانی گفت: این تعداد کانتینر در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۴۰ درصد رشد داشته است.

وی افزود: در سه ماهه نخست امسال ۳۷۷ هزار و ۶۵۶ تن کالای نفتی و غیر نفتی در بندر چابهار تخلیه و بارگیری شده است. رضوانی اظهار داشت: با توجه به نگاه ویژه سازمان بنادر و دریانوردی و قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر ترانزیتی محور شرق این بندر به سوی کانتینری شدن سوق پیدا می کند زیرا حمل و نقل کانتینری بیانگر

در چهار ماه اول امسال صورت گرفت رشد ۶/۵ برابری ترانزیت در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

با گذشت چهار ماه از سال جاری و با ورود ۲۲۵ فروند کشتی، میزان تخلیه و بارگیری کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به حدود ۹۱۰ هزار تن رسید که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۶ درصد رشد را نشان می دهد، علاوه بر آن ترانزیت در بندر امیرآباد با رشد شش و نیم برابری به ۴۶۹۷۵ تن طی چهارماه ابتدای سال جاری رسید.

به گزارش روابط عمومی، در این مدت جمع کالای تخلیه و بارگیری شده در بندر ۹۰۸۳۴۳ تن برآورد شده و بررسی آماری در عملیات انبار حاکی از جابجایی ۹۱۷۴۸۵ تن کالا توسط ۴۶۰۴۶ دستگاه کامیون بوده که از نظر تعداد و تناژ کامیون به ترتیب ۱۶ و ۲۲ درصد افزایش داشته است.

گفتنی است، صادرات از این مبدا با رشد ۱۱۷ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل به بیش از ۵۱۰ هزار تن رسید. بنا بر همین گزارش، بررسی آمار عملیات بندر نفتی نکا نیز نشان دهنده ۶۸۷۷۳ تن واردات و تخلیه انواع مواد نفتی در این بندر می باشد.

تودیع و معارفه معاون اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان



مراسم تودیع معاون سابق اداری و مالی و معرفی معاون جدید اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با حضور کلیه کارکنان این اداره کل برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، در این مراسم سیاوش رضوانی، مدیر کل

بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان ضمن تقدیر از خدمات ارزنده سیاوش رجبی معاون پیشین اداری و مالی، در سخنانی به روز بودن در حوزه کار را یکی از ویژگی‌های این معاونت دانست و بر استفاده بهینه از ظرفیت نیروهای فعال تأکید کرد.

وی تصدی مسئولیت را در فرهنگ اسلامی وسیله‌ای برای تأمین رضای الهی و خدمت به خلق خدا دانست و تصریح کرد، این عناوین بار امانتی است که بر دوش ما گذاشته شده است، وی در ادامه افزود: ان شاء الله در آینده از تجربیات این مدیر موفق در محلی دیگر برای رشد و تعالی سازمانی استفاده خواهیم کرد.

در ادامه مراسم، ایرج میرچی معاون جدید اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، وظیفه این معاونت را پشتیبانی در راستای رسیدن به اهداف سازمانی دانست و اظهار داشت: روح حاکم بر معاونت اداری و مالی منطبق بر قوانین و مقررات است.

بر اساس این گزارش، از سوابق اجرایی ایرج میرچی می‌توان به کارشناسی حسابداری در بندر چابهار طی سال‌های قبل و ذی‌حسابی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران اشاره کرد.

گفتنی است، در پایان این مراسم سیاوش رضوانی با اهدای لوح سپاس به سیاوش رجبی از زحمات وی تقدیر بعمل آورد و با اهدای حکم انتصاب ایرج میرچی، برای وی آرزوی موفقیت کرد.

آغاز به کار شورای حل اختلاف دریایی در بندر چابهار

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از آغاز به کار شورای حل اختلاف دریایی در شعبه ۱۰۱ دادگاه عمومی جزایی چابهار بعنوان شعبه تخصصی رسیدگی به دعاوی دریایی در این شهرستان خبر داد و اظهار داشت: این شورا به منظور حل و فصل اختلافات و دعاوی تجاری دریایی تأسیس شده است.

به گزارش روابط عمومی، رضوانی گفت: تأسیس شورای حل اختلاف دریایی و ارجاع اختلافات دریایی به شورا بهترین شیوه حل و فصل آنها با توجه به کاستی موجود در دادگاه‌های دریایی می‌باشد.

وی تصریح کرد: رسیدگی به دعاوی با حضور کارشناسان امور دریایی با اعلام وقت رسیدگی بر مبنای صلح و سازش و رسیدگی به دعاوی بین صاحبان کالا و مالکان شناورها با میزان خسارات ۵ میلیون، از جمله اقدامات این شورا است.

وی افزود: استفاده از خدمات داوری این شورا برای حل و فصل اختلافات و دعاوی دریایی، علاوه بر تأمین سلامت، سرعت، دقت در رسیدگی، موجب صرفه جویی در هزینه‌ها و خصوصاً حل موضوع به شیوه تخصصی می‌گردد و با توجه به قوانین جاری مملکتی از هر نظر به نفع طرفین خواهد بود.

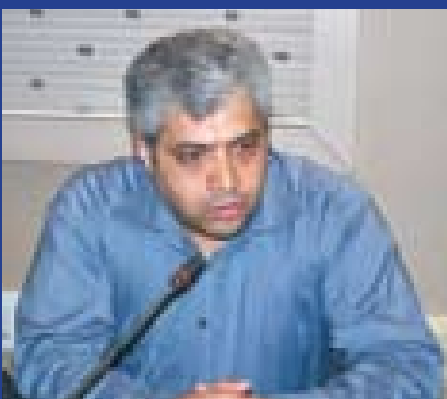
آغاز پروژه شماره گذاری تجهیزات و ماشین آلات منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد



در راستای تحقق اهداف سازمانی و اجرای دستورالعمل شماره گذاری تجهیزات و ماشین آلات در مناطق ویژه اقتصادی، پروژه شماره گذاری تجهیزات بندر امیرآباد اجرایی شد.

به گزارش روابط عمومی، در این مراسم که با حضور سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، معاون دریایی و بندری، رییس امور بندری و سرپرست فرماندهی گارد به عنوان ناظران پروژه و مدیر شرکت تایدواتر ناحیه مازندران به عنوان پیمانکار برگزار شد، پلاک یک دستگاه گنتری کرین با شماره ۱۱۱ ب ۳۲ بر روی آن نصب گردید.

اجرای ممیزی مقدماتی در بندر چابهار



ارزیابی گسترده کشور ممیزی شونده در زمینه‌های اجرای مدیریت، طراحی و ساخت و کلیه امور مربوط به دریانوردی که تحت پوشش این طرح قرار گرفته‌اند، انجام می‌شود.

وی گفت: در این خصوص یک بازنگری در زمینه سیستم‌های کیفیت و پیاده‌سازی سیستم مدیریت یکپارچه و انجام پیش‌ممیزی از بندر تابعه که بندر چابهار هم یکی از این بندر می‌باشد در زمینه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، موارد رفع عدم انطباق گزارش شده، ساماندهی شرح وظایف حاکمیتی در سازمان، از اقدامات انجام شده برای آمادگی اجرای ممیزی می‌باشد.

کارشناس مسئول استانداردها قوانین و مقررات بین‌المللی دریانوردی در رابطه با ارزیابی خود از ممیزی صورت گرفته از بندر چابهار اظهار داشت: مراحل اجرای ممیزی در بندر چابهار به خوبی صورت می‌گیرد اما سیستماتیک و بر پایه مستندات

در راستای ارتقا و استانداردسازی کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه‌های ایمنی، امنیت دریانوردی، حفاظت محیط زیست طبق سیستم IMS و الزامات تعریف شده در سازمان بنادر و دریانوردی و بندر تابعه و شناسایی نقاط ضعف و قوت، ممیزی داخلی توسط تیم ممیزی سازمان بنادر در بندر چابهار انجام شد.

به گزارش روابط عمومی، حسین عباس نژاد کارشناس مسئول استانداردها و قوانین و مقررات بین‌المللی دریانوردی و ممیزی IMS در سازمان بنادر و دریانوردی گفت: پیش‌ممیزی بندر در راستای ممیزی داوطلبانه‌ای که از دولت جمهوری اسلامی ایران در ۲۲ اکتبر (۳ مهر تا ۸ آبان ماه سال جاری) توسط کارشناسان سازمان جهانی دریانوردی (IMO) انجام خواهد شد، صورت گرفته است.

عباس نژاد افزود: این ممیزی داوطلبانه که توسط سازمان جهانی دریانوردی صورت می‌گیرد به منظور

نمی‌باشد در حالی که یکی از اصول ممیزی ارائه مستندات اجرایی است.

وی در ادامه تصریح کرد: با توجه به انجام ممیزی، بندر چابهار عملکردهای خوبی در بخش‌هایی همچون: اجرای طرح مبارزه با آلودگی دریا، استقرار دفتر هواشناسی در اسکله ۴ بندر شهید کلاتری و اجرای کنوانسیون SOLAS و کنترل و بازرسی نسبت به سایر بندر داشته است.

پروژه جاده دسترسی جزیره نگین ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: یکی از برنامه‌های بلند مدت توسعه بندر بوشهر، جزیره نگین است که هم اکنون جاده دسترسی به آن به عنوان یکی از زبرساخت‌های مهم پروژه، حدود ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

به گزارش روابط عمومی، محمد راستاد در دیدار استاندار بوشهر از این بندر اظهار داشت: روند رشد ترافیکی بندر بوشهر مطلوب بوده به طوری که از نظر میانگین رشد، بوشهر جایگاه نخست را در بین بنادر کشور دارد. وی افزود: به خاطر همین ظرفیت‌های بندر بوشهر است که در این چند ساله بزرگ‌ترین پروژه‌های بندری را در بندر بوشهر اجرا کردیم.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر خاطر نشان کرد: از سال ۸۴ تاکنون ظرفیت بندر بوشهر دو برابر شده به طوری که در سال ۸۴ طول اسکله کمتر از یکهزار متر بوده و اکنون به بیش از دو هزار متر رسیده و ظرفیت پذیرش کشتی در بندر نیز از ۱۵ هزار تن به ۳۰ هزار تن رسیده است.

راستاد با بیان اینکه میزان توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت بندر بوشهر در کشور بی نظیر بوده است، گفت: همچنان روبناها و تاسیسات بندری بوشهر در حال توسعه است.

وی گفت: صادرات کالای کانتینری یخچالی از بندر بوشهر از جمله اقدامات موثر و مثبت بوده به طوری که از این بندر نیز ماهی و عروس دریایی با استفاده از کانتینرهای یخچالی به کشور ویتنام صادر شد.

راستاد با اشاره به رشد تخلیه و بارگیری در جزیره خارک گفت: در چهار ماهه نخست امسال ۴۲ میلیون و ۹۴۱ هزار و ۵۵ تن بارگیری نفت و برخی فرآورده‌های نفتی در جزیره خارک انجام شده است.

وی ادامه داد: در عسلویه نیز تخلیه و بارگیری در ۴ ماهه نخست به نسبت مدت مشابه سال گذشته ۱۵ درصد کاهش داشته که دلیل عمده آن ناشی از تخلیه و بارگیری محصولات پتروشیمی بوده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر افزود: بندر گناوه نیز بزرگ‌ترین بندر سنتی استان بوشهر است که روند رشد فعالیت‌های آن چشمگیر است و با تخلیه و بارگیری ۳۸ هزار و ۶۳۷ تن کالا در ۴ ماه ابتدایی امسال، نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۴۵ درصد رشد داشته است.

تقدیر وزیر راه از فرمانده گارد بنادر استان بوشهر



وزیر راه و شهرسازی از فرمانده گارد اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تقدیر کرد.

به گزارش روابط عمومی، در بخشی از این تقدیرنامه که به امضای مهندس علی نیکزاد وزیر راه و شهرسازی رسیده از «اقدامات ارزنده و تلاش‌های مجدانه» سربندردار یکم نوره اسعدی فرمانده گارد اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر و مجموعه تحت امر وی «در جهت حفظ و صیانت از بیت المال در خصوص توقیف ۱۳ کانتینر حامل کالای قاچاق» تقدیر شده است.

برگزاری مانور مبارزه با آلودگی نفتی در بندر چابهار

تجهیزات مبارزه با آلودگی نفتی توسط اداره کل تامین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی به ارزش ۳۸۶/۰۰۰ یورو خریداری شده است.

رضوانی در ادامه گفت: این تجهیزات بنا به ضرورت و با توجه به نوع آلودگی با محاصره آلودگی به کار خود ادامه می‌دهد و شامل ۲۰ قطعه از قبیل: بوم شناور، کانتینر ۸ فوت، قرقره نگهدارنده شیلنگ‌های هیدرولیک، بوم جذب کننده مواد نفتی، صفحات جذب کننده مواد نفتی، مخزن شناور ۱۰ متر مکعبی، پمپ کشنده مواد نفتی و ... سایر موارد است.

به منظور تست تجهیزات، برای اولین بار مانور مبارزه با آلودگی نفتی در بندر شهید کلاتری برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، این مانور با بکارگیری جدیدترین تجهیزات مبارزه با آلودگی و با آلوده کردن سطح دریا به مواد نفتی و استفاده از بوم جذب کننده مواد نفتی به طول ۱۵۶ متر و مهار آلودگی با موفقیت انجام شد.

سیاوش رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با اعلام این خبر افزود:

اعمال مقررات قانون منطقه ویژه اقتصادی در بندر نوشهر



پروژه‌های متعدد سرمایه گذاری و همچنین ایجاد اشتغال در استان مازندران فراهم خواهد نمود.

قانون ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر که در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده بود از سوی رئیس جمهور برای اجرا ابلاغ و بر این اساس از تاریخ ۹۰/۵/۱۶ مقررات قانون مناطق ویژه برای تمامی کالاهای وارده به بندر نوشهر اعمال می‌شود.

به گزارش روابط عمومی، اعمال قوانین مذکور، ضمن تسهیل در ورود و خروج کالا از مرز دریایی بندر نوشهر، شرایط مناسبی را برای حضور سرمایه گذاران و اجرای

ورود آخرین قطعات جرثقیل های بکرا به بندر نوشهر



با توجه به برنامه ریزی و اقدامات بعمل آمده از سوی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در راستای ارتقای ظرفیت و توان تخلیه و بارگیری کالا در بندر نوشهر اقدامات لازم جهت انتقال سه دستگاه جرثقیل ۱۵ تنی بکرا از بندر امام خمینی انجام شد.

به گزارش روابط عمومی، آخرین قطعات این جرثقیل‌ها پس از گذشت ۵۰ روز توسط سه دستگاه تریلر ۱۱ محور ترافیکی وارد بندر نوشهر شد. گفتنی است، به دلیل ابعاد و وزن بالای این قطعات، اقدامات کارشناسی خاصی توسط اداره نگهداری تجهیزات با همکاری ادارات نگهداری ساختمان و امور بندری در راستای شناسایی مسیرهای مناسب و ایمن ورود محموله به بندر و هموار سازی آن جهت پیشگیری از بروز هرگونه سانحه، تاخیر و مشکلات ترافیکی انجام گرفت که نهایتاً محموله در زمان کمتر از سه ساعت پس از ورود به بندر با موفقیت تخلیه و ترخیص شد.

رشد صدو شصت ونه درصدی ترانزیت کالای تجاری در بندر نوشهر



حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در چهار ماهه نخست سال جاری به رقم دویست و سی و پنج هزار و شصت و سی و نه (۲۳۵۶۳۹) تن رسید این میزان مبادلات تجاری توسط ۱۰۳ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است.

به گزارش روابط عمومی، همچنین ترانزیت مواد نفتی در چهار ماهه گذشته نسبت به مدت مشابه آن در سال ۸۹ صد درصد رشد داشته است. عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر چوب و تخته، آهن آلات، کاغذ و مقوا، مواد شیمیایی، ذرت، مواد معدنی و مواد نفتی بوده و کالاهای صادراتی نیز شامل میوه و تره بار، کالاهای سوپر مارکتی و کانتینر برمی‌باشد.

شایان ذکر است ترانزیت کالای تجاری در چهار ماهه نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه آن در سال گذشته ۱۶۹ درصد رشد داشته است.

جذب ۹۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری تا پایان امسال در بندر لنگه



مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه در یک نشست خبری میزان جذب سرمایه گذاری تا انتهای سال جاری در این بندر را ۹۰ میلیارد ریال عنوان کرد.

به گزارش روابط عمومی، اسماعیل مکی زاده با اشاره به جذب ۵۰ میلیارد ریال سرمایه در سال ۱۳۸۹، ساخت

کانال دفع آب های سطحی و دیوار کشتی را یکی از درخواست های حیاتی مردم همجوار در ضلع غربی بندر دانست و افزود: هر سال با شروع باد و باران های موسمی در شهرستان، ساکنان محله سماچ در ضلع غربی این اداره متحمل مشکلاتی نظیر آبگرفتگی و غبار گرفتگی منازل خود بودند که با اتمام این پروژه ها همشهریان عزیز دیگر از این مشکل رهایی یافتند.

مدیر بندر لنگه همچنین از افتتاح پروژه محوطه سازی بندر همزمان با هفته دولت خبر داد و گفت: پروژه آسفالت و محوطه سازی چهار هکتار از اراضی غربی بندر برای پشتیبانی محوطه عملیاتی با هزینه ای بالغ بر ۹۰۰ میلیون تومان و زودتر از برنامه زمانبندی شده به اتمام رسیده است که با الحاق این محوطه ترافیک کالا و کامیون در بندر کاهش یافته و روند تخلیه و بارگیری با سرعت بیشتری انجام می پذیرد.

مکی زاده پروژه اصلاح و اطاله موج شکن شرقی بندر لنگه را از مهمترین طرح های اجرا شده در این بندر دانست و افزود: این پروژه با هزینه ۸۰ میلیارد ریال از اواسط سال ۱۳۸۹ شروع شد که طی آن میزان ۷۷۵ متر افزایش طول بازوی موج شکن را خواهیم داشت که اواخر اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۱ شاهد اجرایی شدن این پروژه بزرگ خواهیم بود.

آخرین مرحله تست تجهیزات مقابله با آلودگی در بندر نوشهر انجام شد



به منظور بکارگیری تجهیزات جدید مقابله با آلودگی و آشنایی تیم مقابله با آلودگی بندر نوشهر آخرین مرحله تست (مرحله چهارم) تجهیزات جدید اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با حضور نماینده شرکت ایسکو که نماینده کمپانی سازنده این تجهیزات در ایران می باشد با موفقیت در دریا انجام شد.

به گزارش روابط عمومی، نوروز بها، رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی این اداره کل اظهار داشت: در این مرحله از بوم دریایی Brush & Ro Boom ۱۳۰۰، پاور پیک ۴۲ کیلو واتی، اسکمیرهای Disc و پمپ های غلیظ کش استفاده شد. وی افزود: با توجه به برخورداری بندر نوشهر از تیم ثابت و باتجربه مقابله با آلودگی، خوشبختانه طی چهار مرحله تمامی تجهیزات خریداری شده جدید تست و عملیاتی و نواقص مشاهده شده به سازمان بنادر و دریانوردی انعکاس داده شد.

شایان ذکر است بندر نوشهر با طراحی و نصب وسیله ای جدید موفق به استفاده بهینه از این تجهیزات با کاهش دو نیروی انسانی از تیم مقابله با آلودگی و همچنین ارتقاء ایمنی پرسنل درگیر در عملیات بوم اندازی شد.

مانور سه گانه اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه برگزار شد



مانور سه گانه ی اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه در آب های خلیج فارس برگزار شد.

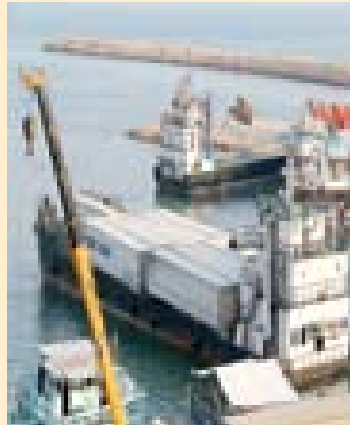
به گزارش روابط عمومی، مانور سه گانه که در تاریخ این بندر بی سابقه بود، با غرق شدن لنج باری و نجات ملوانان توسط شناور امداد و نجات آغاز و با اطفای آتش سوزی لندیگ کرافت ساب ساحل " که در حوالی لنگرگاه این بندر بود ادامه یافت و با نجات کاپیتان و خدمه شناور مسافری فراساحل ۳ توسط نیروهای گارد و حراست بندر خاتمه پذیرفت.

معاون عملیات بندری و دریایی و فرمانده این مانور در گفتگو با خبرنگاران گفت: انجام این چنین اقدامات در سطح بنادر ایران کم سابقه است که امروز توانستیم با موفقیت این مهم را در اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه انجام دهیم.

ایوب خادمی بندری گفت: پس از اطلاع اولیه از بروز سانحه غرق شدن و به آب افتادن چند ملوان و قبل از شروع هر اقدامی، گروه فرماندهی عملیات در برج کنترل بندر تشکیل و به مانیتورینگ و راهبری عملیات پرداختند.

این مسئول با بیان این مطلب که انجام این عملیات کلیه واحد های بندر مشارکت داشتند افزود: با توجه به سطح کار در این بندر که در حال تغییر از بافت سنتی به بنادر پیشرفته است، هر

برای اولین بار در اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه صورت گرفت صادرات ۳۴ TEU کانتینر یخچالی



برای اولین بار در تاریخ اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه ۳۴ TEU کانتینر به کشور امارات متحده عربی صادر شد.

به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب افزود: طی این عملیات دو روزه میزان ششصد و هفتاد و شش تن کالای صادراتی که عمدتاً شامل میوه و تره بار بود بوسیله تعداد سه شناور لندیگ کرافت به بندر دبی در کشور امارات متحده عربی صادر گردید.

برای آماده سازی زیر ساخت ها برای توسعه فعالیت اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه در بخش کانتینری خبر داد و گفت: با اتمام طرح های توسعه دریایی بندر در بخش اطاله و اصلاح موج شکن و افزایش هجده هکتار مساحت عملیاتی حوضچه اصلی بندر و نیز آماده سازی پس کرانه و محوطه سازی برای استقرار تجهیزات لازم برای افزایش عملیات کانتینری، بندر لنگه به یکی از بنادر مهم در بخش صادرات و واردات کانتینری کالا مبدل خواهد شد.

اسماعیل مکی زاده فاصله ۶۷ مایلی بندر لنگه با بندر دبی و شارجه که نزدیکترین فاصله سواحل جنوبی کشور با این بندر می باشد را از مهمترین عوامل این امر دانست و افزود: موقعیت سوق الجیشی این بندر به عنوان مرکزیت بندر غرب استان هرمزگان و کمی فاصله دو بندر و وجود ارتباط قوی بومی ساکنان بندر لنگه با کشورهای حوزه خلیج فارس از عوامل مهم توسعه صادرات به کشور های همسایه در جنوب کشور می باشد.

مکی زاده همچنین از اجرای پروژه های کلان

اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه میزبان مدیر کل امور اجرایی و هماهنگی دولت بود



مدیر کل امور اجرایی و هماهنگی دولت که در رأس هیئتی از سرمایه گزاران داخلی و خارجی در اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه حضور داشت پس از بازدید میدانی و بازدید از پروژه های عمرانی و

طرح های توسعه این بندر، با مدیر این بندر تشکیل جلسه داد. به گزارش روابط عمومی، مهندس علی زایر انگالی مدیر کل امور اجرایی و هماهنگی دولت در دیدار با اسماعیل مکی زاده مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه از تلاش دستگاه اجرایی کشور برای استفاده حداکثری از ظرفیت های موجود برای توسعه اقتصادی شهرستان بندر لنگه خبر داد و افزود: با وجود پتانسیل های بالای شهرستان وزمین های مختلف سرمایه گذاری، بندر لنگه می تواند به عنوان یکی از نقاط مهم تجاری و سرمایه گذاری معرفی شود.

زایر انگالی در این جلسه درخواست یکی از سرمایه گزاران مبنی بر احداث اسکله با عمق آبخور بالای ده متر را با مدیر این اداره مورد بررسی قرار داد. اسماعیل مکی زاده، اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه را مرکز بنادر غرب استان هرمزگان معرفی کرد و گفت: با سیاست گذاری های کلان دولت و سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر توسعه شهرهای ساحلی و احیای بازارهای قدیمی با احداث موج شکن ها و حضور رئیس جمهور برای افتتاح برخی از آن ها در سال جاری که خود مؤکد این موضوع است، توسعه دریایی در پیشانی محور توسعه شهرستان قرار گرفته و در آینده نزدیک این مهم محقق خواهد شد.

مکی زاده در ادامه شرایط جغرافیایی برخی از نقاط این شهرستان را مساعد با احداث موج شکن و بندر گاه دانست و افزود: موضوع را پیگیری و متعاقباً اعلام خواهیم کرد.

دیتاستر جدید بندر بوشهر راه اندازی شد



شبکه دیتاستر جدید اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، راه اندازی و مورد بهره برداری قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی، به گفته معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی

استان بوشهر، این شبکه در ساختمان "برج بندر" و با بکارگیری کارآمدترین و بروزترین فناوری ها تجهیز شده است.

فتح ... خوشبختی اظهار داشت: جهت افزایش کارایی و کاهش موقعیت های افت کیفیت شبکه، از سوئیچ های پرسرعت و ارتباطات افزونه (Redundant) فیبر نوری استفاده شده است.

وی افزود: کلیه طبقات برج بندر مجهز به سوئیچینگ مستقل بوده و توسط فیبر نوری به دیتاستر متصل شده اند.

خوشبختی خاطر نشان کرد: ساختمان های دیگر اداری و عملیاتی اداره کل نیز از طریق سوئیچینگ فیبر نوری به این دیتاستر مرتبط هستند.

معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در پایان اظهار امیدواری کرد با بکارگیری امکانات دیتاستر جدید، علاوه بر افزایش کارایی سیستم های کاربردی، امنیت و حفاظت از اطلاعات حیاتی این اداره کل به نحو چشمگیری بهبود یابد.

کنترل و بازرسی کلیه شناورهای نوار ساحلی استان مازندران



گردیدند.

ضمناً روند بازرسی ها در کلیه نوار ساحلی استان مازندران با جدیت ادامه خواهد داشت.

در راستای ارتقاء ایمنی شناورهای تفریحی سنتی و جت اسکی ها در سطح نوار ساحلی استان مازندران، مرکز کنترل و بازرسی شناورهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در اولین مرحله از بازرسی های تابستانه با همکاری دریابانی استان اقدام به کنترل و بازرسی ایمنی ۱۵ فرزند شناور نموده است که یک فرزند از قایق های تفریحی سنتی به علت عدم رعایت نکات ایمنی توقیف و تعدادی نیز به علت نقص ایمنی با تعیین مهلت، ملزم به رفع نواقص

برای نخستین بار یک محموله کانتینری وارد بندر گناوه شد

خشکی به این بندر حمل شده است. فرماندار گناوه نیز در این آیین گفت: بندر گناوه از مهمترین بنادر تجاری استان بوشهر است و سرمایه گذاری هرچه بیشتر رونق اقتصادی منطقه را در پی دارد.

تیمور یزدانشناس افزود: ورود محموله های کانتینری به بندر گناوه نشان از ظرفیت بالای این بندر در مبادلات تجاری دارد و سرمایه گذاران و تجار بیشتری جذب خواهد شد. مبادلات مرزی در بندر گناوه عمدتاً بوسیله موتورلنج های چوبی انجام می شود و محموله های وارداتی و صادراتی بصورت فله در این شناورها تخلیه و بارگیری می شود.

در چندسال اخیر با ساماندهی خور این بندر و سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی در تاسیسات و تجهیزات بندری، امکان پهلوگیری برخی شناورهای فلزی نیز در این بندر فراهم شده است.

همزمان با آغاز هفته دولت، اولین محموله کانتینری توسط یک فرزند دوبه باربری، وارد بندر گناوه شد.

به گزارش روابط عمومی، رییس اداره بندر و دریانوردی گناوه، هنگام تخلیه این محموله در جمع خبرنگاران گفت: تاکنون محموله های کانتینری تنها از راه خشکی و از طریق بندر شهید رجایی به بندر گناوه ارسال می شد اما اکنون زمینه پذیرش چنین محموله هایی در این بندر از راه دریایی فراهم شده است.

محمد فاتحی با اشاره به اینکه محموله کانتینری که در بندر گناوه تخلیه می شود، شامل ۱۰ TEU کانتینر است، افزود: این بندر ظرفیت پذیرش ۵۰۰ TEU کانتینر در ماه را دارد.

وی اظهار داشت: از ابتدای سال جاری که، بندر گناوه آماده ورود محموله های کانتینری شده ۲هزار و ۲۱۹ TEU کانتینر از راه

خط کانتینری PII برای فعالیت در بندر بوشهر اعلام آمادگی کرد



این خط، توسط کشتی های سایر خطوط به بندر بوشهر حمل می شوند که با ایجاد زمینه های مناسب، این امر توسط کشتی های خط PII انجام خواهد شد.

مدیر منطقه ای خط کانتینری PII با اشاره به تاریخچه فعالیت این شرکت سنگاپوری گفت: خط کانتینری PII از سال ۱۹۶۷ فعالیت خود را آغاز کرده و در حال حاضر با دارا بودن ۱۳۷ کشتی، در رده ۱۹ خطوط کانتینری دنیا قرار دارد.

مدیر منطقه ای خط کانتینری PII، از اعلام آمادگی این شرکت برای آغاز فعالیت کشتی هایش در بندر بوشهر خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، ویلیام لیو، در نشست با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: شرکت PII همواره به دنبال بازارهای جدید است و بندر بوشهر را به عنوان یک ظرفیت جدید در دست بررسی دارد.

وی با اشاره به نگاه مثبت این شرکت برای سرمایه گذاری در بندر بوشهر اضافه کرد: با توجه به حجم وسیع توسعه انجام شده در بندر بوشهر، آینده و چشم انداز روشنی پیش روی این بندر است و شرکت PII تمایل دارد با سرمایه گذاری در بندر بوشهر ظرفیت های جدیدی در ایران برای خود ایجاد کند. لیو اظهار داشت: در حال حاضر کانتینرهای

نماینده مردم بوشهر در مجلس: حیات بوشهر به بندر گره خورده است



نماینده مردم بوشهر، گناوه و دیلم در بازدید از اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: «اگر بندر وجود نداشته باشد، یقیناً بوشهر یک شهر متروکه است و با اولویت بنادر و دریانوردی است که شهر معنا پیدا می کند.»

به گزارش روابط عمومی، غلامعلی میگیلی نژاد اظهار داشت: «من از ابتدا اصرار داشتم که توسعه بندر در شبه جزیره انجام شود تا بندر همچنان به شهر متصل باشد و در حال حاضر اتصال شهر و بندر باعث رونق اقتصادی شهر شده است.»

وی کسب و کار و معیشت را نیاز اولیه مردم خواند و تصریح کرد: «شهری که سنگفرش های طلا و دیوارهایی از آینه داشته باشد اما مردم در آن درآمدی نداشته باشند، باعث مهاجرت مردم خواهد شد، بنابراین پیش از هر چیز اقتصاد یک شهر مهم است و این دیدگاه باید نهادینه شود.»

میگیلی نژاد با اشاره به پیشینه بندر بوشهر گفت: «نقش بندر و دریانوردی مربوط به یک دهه و دو دهه نیست و این ارگان به صورت تاریخی با معیشت مردم سر و کار داشته است.»

این نماینده مجلس خاطر نشان کرد: «اگر بندر و دریانوردی در بوشهر وجود نداشته باشد، قطعاً مردم نیز در شهر نخواهند ماند و از این رو، انتظار از سازمان بنادر این است که علیرغم فعالیت های مثبت صورت گرفته، نگاه جامع تری به بندر بوشهر داشته باشد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر نیز در این بازدید با اشاره به طرح های آماده بهره برداری در هفته دولت گفت: «پروژه هایی که بهمن ماه سال گذشته در جریان سفر سوم ریاست جمهوری و بازدید وزیر راه متعهد شده بودیم به اتمام برسانیم به پایان رسیده و آماده بهره برداری است.»

محمد راستاد، ساختمان برج کنترل ترافیک دریایی، ساختمان احداثی بندر جهت استقرار گمرک، محوطه خدماتی، سیستم فاضلاب، سیستم اطفای حریق، ارتقا توان برق بندر از ۲.۵ مگاوات به ۴ مگاوات در بندر بوشهر، پایانه مسافری دریایی، ساختمان اداری و ساختمان برج کنترل در بندر گناوه، لایروبی حوضچه بندر، اسکله مسافری و ترمینال مسافری دریایی در خارگ را پروژه های آماده افتتاح در هفته دولت خواند و اعتبار تخصیصی این پروژه ها را بالغ بر ۵۰۰ میلیارد ریال عنوان کرد.

وی با اشاره به اینکه پروژه احداث راه دسترسی جزیره نگین تا پایان امسال به بهره برداری می رسد گفت: «در حال حاضر ۳۰ هکتار اراضی در جزیره نگین داریم که در آینده نزدیک آن را تا ۷۰ هکتار توسعه خواهیم داد و برای بلند مدت نیز برنامه توسعه ۴۰۰ هکتاری این جزیره را داریم.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با تاکید بر اینکه در آینده، بندر اصلی در جزیره نگین خواهد بود تصریح کرد: «در حال حاضر محوطه های بندری ما به لحاظ وسعت، متناسب با آنچه و تناژ کشتی ها نیست که با بکارگیری جزیره نگین این مشکل مرتفع خواهد شد.»

راستاد خاطر نشان کرد: «پرونده توسعه تاسیسات فعلی بندر بوشهر بسته شده و فازهای جدید توسعه در جزیره نگین ادامه خواهد یافت.»

گفتنی است در سال ۱۳۵۳ و زمانی که شرکت «پنتاوشن» برای نخستین بار کانال دسترسی بندر بوشهر را لایروبی کرد، یک میلیون متر مکعب مواد حاصل از لایروبی را در محل فعلی جزیره نگین تخلیه کرد و این جزیره مصنوعی را در آنسوی کانال بندر و به فاصله ۲۵۰ متری از تاسیسات فعلی بندر بوشهر به وجود آورد.

اسکله کنگان خلیج فارس آغاز بکار کرد



با ورود کشتی COMBIDOCK3، اسکله کنگان خلیج فارس فعالیت خود را آغاز کرد.

به گزارش روابط عمومی، رییس اداره بندر و دریانوردی عسلویه با اعلام این مطلب گفت: این اسکله که بهره بردار آن شرکت مایع سازی گاز طبیعی ایران است در سایت ۲ منطقه ویژه

اقتصادی انرژی پارس قرار دارد. محمود حکانی با اشاره به اینکه کشتی COMBIDOCK3 حامل تجهیزات پالایشگاهی از مبدا سنگاپور بوده و توسط تیم راهنمایی اداره بندر و دریانوردی عسلویه به اسکله پهلو داده شده اظهار داشت: کاربری این اسکله خدماتی است و قابلیت پذیرش کشتی هایی با بخور ۱۱ متر و طول ۱۷۰ متر را دارد.

وی تصریح کرد: بهره برداری از این اسکله و انتقال تجهیزات پالایشگاهی از طریق آن، باعث تسریع در انجام پروژه عظیم ملی تکمیل فازهای باقیمانده پارس جنوبی خواهد شد.

نام "بندر" بر بلندای برج کنترل ترافیک دریایی خواهد درخشید



بر اساس مصوبه شورای معاونین، نام «بندر» برای برج کنترل ترافیک دریایی بندر بوشهر برگزیده شد.

به گزارش روابط عمومی، در پی فراخوان

داخلی برای نامگذاری برج، ۱۴۰ نام توسط ۴۶ نفر از کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر به روابط عمومی ارسال شد که پس از حذف نام های تکراری، ۹۶ نام بدون قید مشخصات پیشنهاد دهندگان در اختیار شورای معاونین قرار گرفت و پس از مشورت و تبادل نظر، اعضای شورا، نام "بندر" را که از سوی آقای محمدصادق بخشایش و خانم ثریا چمکوری پیشنهاد شده بود به عنوان نام انتخابی برج برگزیدند. گفتنی است، از این پس برج کنترل، با نام جدید "برج بندر" شناخته خواهد شد.

پیشرفت ۹۲ درصدی ترمینال مسافری دریایی بندر گناوه



راستاد با اشاره به نقش مهم بندر گناوه در فعالیت های بندری عنوان کرد: ایجاد این ترمینال در بندر گناوه از آرزوهای دیرینه مردم بوده و امیدواریم با افتتاح آن زمینه توسعه فعالیت های بندری در گناوه فراهم شود.

وی تصریح کرد: برای اجرای پروژه ترمینال مسافری دریایی بندر گناوه و خارک در مجموع ۱۱ میلیارد تومان اعتبار هزینه می شود. راستاد اضافه کرد: علاوه بر گناوه در بندر دیلم نیز پروژه لایروبی حوضچه، کانال دسترسی، احداث دایک و انحراف سیلاب بندر نیز در دستور کار قرار دارد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در پایان اذعان داشت: با توجه به نقش مهم بندر گناوه و دیلم در فعالیت های تجاری و بازرگانی استان بوشهر، تلاش برای تسریع در اجرای این پروژه ها ادامه دارد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: ترمینال مسافری دریایی بندر گناوه با ۹۲ درصد پیشرفت فیزیکی در حال ساخت است.

به گزارش روابط عمومی، محمد راستاد اظهار داشت: ترمینال مسافری دریایی گناوه از ضرورت های این بندر بوده که با تلاش مدیران استانی و شهرستانی در حال ساخت است.

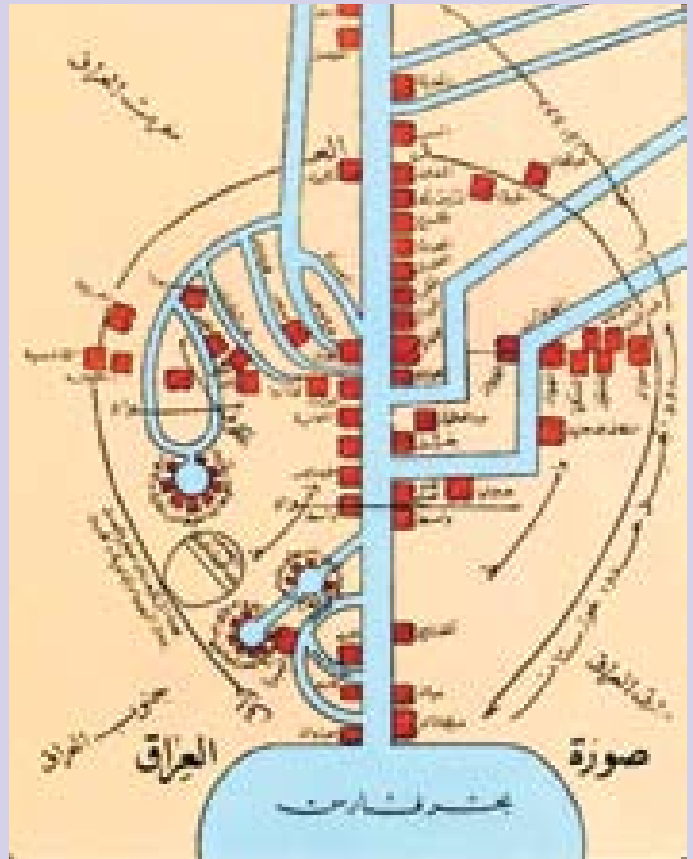
وی افزود: مساحت کل محوطه ترمینال سه هکتار و مساحت زیربنای ساختمان اصلی نیز یک هزار و ۹۵۰ متر مربع است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر خاطر نشان کرد: در این پروژه که در دو طبقه در دست ساخت است از سازه های فلزی استفاده می شود.

راستاد با بیان اینکه این ترمینال قابلیت سرویس دهی به ۴۰۰ نفر را دارد، گفت: سالن انتظار، سالن ارزیابی گمرک، بوفه، رستوران، کافی شاپ، پارکینگ، بازرسی، سیستم اعلام حریق، سیستم اطفای حریق محوطه و برق اضطراری از جمله امکانات این ترمینال مسافری است.

وی اضافه کرد: ساخت کانال هوا، اجرای دیوار محوطه، عملیات تاسیسات برقی، محوطه سازی راه ورودی ترمینال، عملیات شناژ دیوار محوطه هواشناسی، نصب پنجره ها و چارچوب درها و نصب دستگاه های هواسازی از جمله اقدامات انجام شده در این پروژه است.

ذکر نام خلیج فارس در شرح هفت صدساله‌ی ابن ابی الحدید بر نهج البلاغه



انگلیسی در منطقه، مدام بر این طبل می‌کوبند و عرض خود را می‌برند. انگلیسی‌ها که به خوبی با تعصبات قومی در جهان اسلام آشنا بوده و برای تقویت آن، برنامه‌های طول و تفصیل‌داری داشته‌اند، تاکنون این مسأله را دامن زده و زنده نگه داشته‌اند و این در حالی است که مراجعه به نقشه‌های قدیمی و منابع درجه‌ی اول، شاید بسیاری از مسائل را برای انسان‌های با منطق و به‌دور از تعصب حل کند. آنچه در پی می‌آید، سند دیگری بر درستی نام «خلیج فارس» در تاریخ است که «مرکز خبر حوزه‌های علمیه» آن را منتشر کرده است:

انگلیسی‌ها که به خوبی با تعصبات قومی در جهان اسلام آشنا هستند برای تقویت این تعصبات کورکورانه، برنامه‌های طول و درازی داشته و همواره تلاش کرده‌اند به آن دامن زنند. کلمه‌ی «خلیج فارس» و «بحر فارس»، قرن‌هاست که در میان ملت‌ها شهرت دارد و نپذیرفتن این عنوان روشن و دلیل محکم از سوی برخی کشورها، سیاستی استکباری است و نه شبهه‌ای علمی! به‌لحاظ تاریخی، مدت زیادی از جنجال‌آفرینی‌ها بر سر تغییر نام همیشگی «خلیج فارس» و یا تعبیر مشابه دیگر نمی‌گذرد و تنها در همین چنددهه‌ی اخیر است که کشورهای تازه‌شکل‌گرفته با ترفندهای

«سرزنش مردم بصره: شما سپاه یک زن بودید، و پیروان حیوان (شتر عایشه). تا شتر صدا می‌کرد، می‌جنگیدید و تا دست و پای آن قطع شد، فرار کردید. اخلاق شما پست، و پیمان شما از هم گسسته، دین شما دورویی و آب آشامیدنی شما شور و ناگوار است. کسی که میان شما زندگی کند، به کیفر گناه اش گرفتار می‌شود و آن کس که از شما دوری گزیند، مشمول آمرزش پروردگار می‌شود، گویا مسجد شما را می‌بینم که چون سینه‌ی کشتی غرق شده است، که عذاب خدا از بالا و پایین آن را احاطه می‌کند و سرنشینانش همه غرق می‌شوند.»

و در روایتی دیگر آمده است: سوگند به خدا، سرزمین شما را آب غرق می‌کند، گویا مسجد شما را می‌نگرم که چون سینه‌ی کشتی یا چونان شترمرغی که بر سینه خوابیده باشد، روی آب مانده است و در روایت دیگر: مانند سینه‌ی مرغ روی آب دریا. و در روایت دیگری بیان شده است: خاک شهر شما بد بوترین خاک‌هاست، از همه جا به آب نزدیک‌تر و از آسمان دورتر؛ و نه دهم شر و فساد، در شهر شما نهفته است. کسی که در شهر شما

«عزالدین ابوحامد عبدالحمید»، معروف به «ابن ابی الحدید»، متوفی قرن هفتم در شرح خطبه‌ی سیزدهم نهج‌البلاغه بر نام «خلیج فارس» تأکید کرده است.

در این باره، حجت‌الاسلام والمسلمین محمد اسلامی‌پناه، یکی از محققین و پژوهشگران حوزوی در گفت‌وگو با مرکز خبر حوزه‌های علمیه، با اشاره به شرح خطبه‌ی سیزدهم امام علی (ع) در نهج‌البلاغه، اظهار داشت، حضرت در این خطبه می‌فرماید:

(وَ مِنْ كَلَامِ لَهُ عَلَيْهِ السَّلَامُ) فِي ذَمِّ الْبَصْرَةِ وَ أَهْلِهَا: كُنْتُمْ جُنْدَ الْمَرْأَةِ، وَ أَتْبَاعَ الْبُهَيْمَةِ، رَغَا فَأَجَبْتُمْ، وَ عَقَرْتُمْ فَهَرَبْتُمْ، أَخْلَاقَكُمْ دَفَاقٌ، وَ عَهْدُكُمْ شِقَاقٌ، وَ دِينُكُمْ نِفَاقٌ، وَ مَاؤُكُمْ زُعَاقٌ، وَ الْمُقِيمِ بَيْنَ أَظْهُرِكُمْ مُزْتَهِنٌ بِدَنْبِهِ، وَ الشَّخِصِ عَنْكُمْ مُتْدَارِكٌ بِرَحْمَةٍ مِنْ رَبِّي، كَأَنِّي بِمَسْجِدِكُمْ كَجُجُوعِ سَفِينَةٍ، قَدْ بَعَثَ اللَّهُ عَلَيْهَا الْعَذَابَ مِنْ فَوْقِهَا وَ مِنْ تَحْتِهَا، وَ غَرِقَ مَنْ فِي ضَمْنِهَا. وَ فِي رِوَايَةٍ: وَ إِسْمَ اللَّهِ لَتَغْرَقَنَّ بِلَدُنْكُمْ حَتَّى كَأَنِّي أَنْظُرُ إِلَى مَسْجِدِهَا كَجُجُوعِ سَفِينَةٍ أَوْ نَعَامَةٍ جَائِمَةٍ. وَ فِي رِوَايَةٍ: كَجُجُوعِ طَيْرٍ فِي لَجَّةِ بَحْرٍ.



گسترش شاهد

خدمات حمل و نقل داخلی

فرمانده گسترش

انصاف در عمل

رسانندگی مسئولیت

ارائه کلیه خدمات مطابقت با نیازهای شما

حمل کالا به انصاف تمام کشور

دارای توانان مجرب حمل و نقل

دارای ابزار دینی آسان آلات در اختیار

تحت پوشش کامل بیمه دانا (حالت در انبار)

Gostareh Shahed Co.

تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۵۵۵۳۶۰۰

تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

ایران - تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

ایران - تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

ایران - تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - تلفن: (۰۲۱) ۳۹۰۷۵۲۵ - ۷

www.gostareh-shahed.com

info@gostareh-shahed.com

باشد، گرفتار گناه و آن که بیرون رود، در پناه عفو خداست. گویی شهر شما را می‌نگرم که غرق شده و آب آن را فرا گرفته، چیزی از آن دیده نمی‌شود؛ مگر جاهای بلند مسجد، مانند سینه‌ی مرغ روی امواج آب دریا».

وی در ادامه با اشاره به شرح ابن ابی الحدید از خطبه‌ی سیزدهم نهج البلاغه، ابراز داشت، ابن ابی الحدید در این شرح آورده است:

«فأما إخباره ع أن البصرة تغرق عدا المسجد الجامع بها فقد رأيت من يذكر أن كتب الملاحم تدل على أن البصرة تهلك بالماء الأسود ينفجر من أرضها فتغرق ويبقى مسجدها . و الصحيح أن المخبر به قد وقع فإن البصرة غرقت مرتين مرة في أيام القادر بالله و مرة في أيام القائم بأمر الله غرقت بأجمعها و لم يبق منها إلا مسجدها الجامع بارزا بفضه كجؤجؤ الطائر حسب ما أخبر به أمير المؤمنين (ع) جاءها الماء من بحر فارس من جهة الموضع المعروف الآن بجزيرة الفرس و من جهة الجبل المعروف بجبل السنم و خربت دورها و غرق كل ما في ضمنها و هلك كثير من أهلها . و أخبار هذين الغرقين معروفة عند أهل البصرة يتناقلها خلفهم عن سلفهم.»

و درست آن است که این موضوع اتفاق افتاده و بصره تاکنون دو بار غرق شده است، یک بار به روزگار حکومت القادر بالله و بار دیگر به روزگار حکومت القائم بامرالله و در این هردو بار تمام بصره را آب گرفته و غرق شده است و فقط مسجد آن شهر، چون سینه‌ی کشتی یا سینه‌ی پرند از آب بیرون مانده و مشخص بوده است. به همان گونه که امیرالمومنین - علیه السلام - در این خطبه خبر داده است، آب از خلیج فارس از جایی که امروز به «جزیره‌ی فرس» معروف است و از سوی کوهی که به «کوه سنم» معروف است، طغیان کرده و همه‌ی خانه‌های آن، ویران و هر چه در آن بوده، غرق شده است و بسیاری از مردمش کشته شده‌اند و اخبار مربوط به این دو حادثه نزد مردم بصره معروف است و اشخاص از قول نیاکان خود آن را نقل می‌کنند.»

این محقق و پژوهشگر حوزوی بیان داشت: «ابن ابی الحدید در قرن هفتم در این شرح، نامی از خلیج فارس آورده (... جاءها الماء من بحر فارس من جهة الموضع المعروف الآن بجزيرة الفرس...) و علت غرق شدن شهر بصره را آب‌های خلیج فارس معرفی کرده است.»

وی تصریح کرد: «کلمه‌ی «خلیج فارس»، و «بحر فارس» قرن‌هاست که در میان ملت‌ها شهرت دارد و مورد استفاده عموم مردم بوده. آیا مدرک و سندی بهتر از این می‌توان برای اثبات این موضوع ارایه داد؟ نپذیرفتن این دلیل روشن و محکم، سیاستی استکباری است، نه شبهه‌ای علمی.»

حجت‌الاسلام والمسلمین اسلامی‌پناه، با بیان این که ابن ابی الحدید در سال ۵۸۶ متولد شده است، خاطر نشان ساخت: «نام اصلی او فخرالدین ابوحامد عبدالحمید معروف به ابن ابی الحدید و در سال ۶۵۶، در سن هفتاد سالگی در بغداد وفات یافته است.»

وی با تعریف و تمجید از شرح ابن ابی الحدید، تصریح کرد: این شرح، یکی از بهترین شرح‌های نهج البلاغه است که به دستور وزیر شیعی خلیفه‌ی عباسی، محمد ابن احمد افخمی شیعی نوشته شده و از شروحی است که مورد قبول محققین، بزرگان و اساتید شیعی و سنی و شرح جامع و مقبولی است که در آن، عصاره و خلاصه‌ی کتب ادبی، تاریخی، کلامی و فقهی آمده است.

این محقق و پژوهشگر حوزوی، در پایان به سفارش آیت‌الله بروجردی برای استفاده از شرح ابن ابی الحدید اشاره کرد و اظهار داشت: «مرحوم آیت‌الله بروجردی توصیه‌ی فراوانی به حوزویان می‌کردند که این شرح را حتما مطالعه کنند و تأکید فراوان بر آموختن آن داشتند.»

منبع:

www.hawzahnews.com

راهی به سوی دریا

آشنایی با یک شاعر دریایی (۱۷) آنتونیو ماچادو

احمد رضازویو



ای سالک، یکی یکی، قدم به قدم
راهی نیست،

راه با پیمودن پدید می آید؛

با پیمودن است که راه را می سازی و اگر
واپس بنگری،

هر آن چه می بینی،

تنها رد گام هایی است که روزی پاهایت
دوباره آن ها را می پیمایند...

نویسنده و شاعر بزرگ اسپانیا، آنتونیو ماچادو (Antonio Machado) در ۲۶ جولای ۱۸۷۵ میلادی در شهر سویل و در ناحیه زیبای آندلس به دنیا آمد. اگرچه محل تولد او شهری بر لب دریا نبود، اما با توجه به این که در منطقه ورودی اسپانیا از اقیانوس اطلس واقع شده است، روح دریایی و متلاطم این شاعر بزرگ را همواره در تسخیر خود گرفت. او عظمت میهن خود را همچون اقیانوس، شکوهمند می دانست و در این راه از بذل هر چه داشت، دریغ نکرد.

در هشت سالگی و به همراه خانواده، زادگاهش را به قصد مادرید ترک کرد و در یکی از آموزشگاه های مدرن آن شهر به تحصیل مشغول شد. پس از گذشت ۱۰ سال از ورود به شهر جدید، پدرش را که از محققان آداب و رسوم اجتماعی اسپانیا بود، از دست داد. این اتفاق، خانواده ای او را در شرایط سخت اقتصادی قرار داد، اما باعث نشد که آنتونیو دوران جوانی را در محافل تئاتری و ادبی نگذراند. او دیدار از کافه های ادبی و پررونق آن زمان مادرید را در برنامه ای ثابت زندگی خود قرار داد و در آن جا با نقاشان، نویسندگان و شاعرانی چون: خوان رامون خیمنز (Juan Ramon Jumenez)، اونا مونو (Miguel de Unamuno)، آزرورین (Azorin) ... آشنا شد، او حتی طی

سال های ۱۸۹۹ تا ۱۹۰۲ میلادی، چندین بار به پاریس مسافرت کرد و در آن جا با اسکار وایلد و نیز با روبین داریو (Ruben Dario)، شاعر بزرگ مدرنیسم، ملاقات هایی داشت که باعث تغییراتی گسترده در زندگی او شد. در سال ۱۹۰۳، با چاپ «تنهایی ها» (Soledades)، اولین کتاب شعرش، خود را به جامعه ادبی اسپانیا معرفی کرد. در سال ۱۹۰۷، سرانجام به عنوان معلم زبان فرانسه در یک دبیرستان مشغول به کار شد و فشار حاصل از مشکلات اقتصادی خود را، اندکی کاهش داد. در همین سال، قسمت دوم کتاب تنهایی ها با عنوان «تنهایی ها، دهلیزها و چند شعر دیگر» (Soledades, galerias y otros poemas) و سپس در سال ۱۹۱۲ میلادی «مزارع کاستیا» (Campos de Castilla)، معروف ترین کتاب وی منتشر شد. مرگ همسر او در همین سال و متعاقب آن، سپری کردن مدت زمانی در انزوا، باعث شد تا کتاب بعدی او، «ترانه های جدید» (Nuevas canciones) با دوازده سال وقفه، در سال ۱۹۲۴ میلادی چاپ شود.

سلطنتی زبان اسپانیا درآمد. تا سال ۱۹۳۶، مجموعه ای کامل اشعارش، ۴ بار تجدید چاپ شد و سپس آخرین کتاب اشعار ماچادو با نام «جنگ» (La guerra)، منتشر شد. «آنتونیو ماچادو»، یکی از برجسته ترین صداهای مدرن نسل ادبی اسپانیا، موسوم به ۹۸ است. گروه ۹۸، در فضای غم بار و بحران زده ی انهدام فرهنگ اسپانیا که پس از جنگ کوتاه اما ویرانگر امریکا و اسپانیا (۱۸۹۸) رخ داده بود، ظهور کرد و به همین دلیل به نسل ۹۸ معروف شد. تلاش اعضای این گروه، بازسازی فرهنگ اسپانیا از دو راه متفاوت — اما در عین حال مکمل — بود. آن ها می خواستند با تکیه بر فرهنگ و تاریخ پرشکوه اسپانیا و کشف ریشه های عمیق آن، آینده ای غنی تر را پی ریزی کنند و از سوی دیگر، با گرایش و پیوند با فرهنگ اروپایی فراتر از سرزمین خود، اسپانیایی مدرن را بالنده سازند.

وقتی ماهی زرین در زیر دریای آبی و عمیق
در کنار درخت سرو، به این سو و آن سو می رود،
پسرک نابینا در سنگ سپید ناپدید می شود.
و در نارون سرخ
شعر سپید و پنجره های سبز
می تپند و می غرند.

بگذارید خداوند را سپاس گوئیم...

او در سال ۱۹۲۷ میلادی، به عضویت آکادمی

یک روز آفتابی، باد،
جانم را با عطر یاسمن ها صدا کرد.
«به جای عطر یاسمن ها
دلم عطر گل های سرخ را می خواهد.»
— «گل سرخی ندارم،
همه ی گل های باغم
مرده اند.»
— «خوب، پس گلبرگ های خشک را
برمی دارم
برگ های زرد را و آب های چشمه را.»
باد ترکم کرد. گریستم. با خود گفتم:
— «تو چه کرده ای با باغی
که به تو به امانت سپرده شده؟»

درواقع، زندگی ادبی ماچادو، تحت تأثیر زندگی سیاسی او قرار داشت. بر این اساس، او همواره با روزنامه های جمهوری خواه و ضد

اسپانیایی‌ها برای انتخاب نام خیابان‌های این کشور قلمداد می‌شوند.

بدنه‌ی فرسوده و سبز فام
 زورق قدیمی،
 در ساحل می‌آساید...
 بادبان درهم‌شکسته‌اش، گویی
 هنوز در رؤیای خورشید است و دریا
 دریا می‌جوشد و می‌خواند...
 دریا ترنم رؤیاهاست،
 زیر آفتاب آوریل...
 دریا می‌جوشد و می‌خندد،
 با امواج آبی و کف‌های نقره‌ای،
 دریا می‌جوشد و می‌خندد،
 زیر آسمان آبی‌رنگ
 دریای شیری‌فام،
 دریای درخشان،
 می‌خندد به نوای چنگ‌های نقره‌ای‌اش.
 دریا می‌جوشد و می‌خندد...
 و هوا چه خواب‌آلوده است،
 در سفیدی غبار آفتاب درخشان
 چه تند بال می‌زند مرغ دریایی در این
 هوای ساکن،
 و در پایان پروازی خواب‌آلود، با عجله،
 در غبار خورشید ناپدید می‌شود ■

همکاری می‌پرداخت. مهم‌ترین کتاب او «خوان دمایرنا» (Juan de Mairena)، داستانی با موضوع دست‌نوشته‌ها و خاطرات یک معلم است. او از این کتاب، نمایشنامه‌ای هم تنظیم کرده است. از نمایشنامه‌ها و متون تئاتری مشهور وی، می‌توان به: «بدبختی‌های سعادت» (Desdichas de la fortuna) ۱۹۲۶، «خرزهره‌ها» (Las adelfas) ۱۹۲۸ و «فرنانده اول» (La prima Fernanda) ۱۹۳۱، اشاره کرد.

مرگ...

لغزیدن یک قطره به دریای بیکران؟

یا بودنی که هرگز نبوده‌ام:

رؤیا و سایه هیچ،

تنها به پیش،

آینه هیچ، راه، هیچ

نام آنتونیو ماچادو، چهره‌ی تأثیرگذار ادبیات اسپانیا، کسی که سهمگین‌ترین طوفان‌های سیاسی تاریخ معاصر اسپانیا نیز، نتوانستند او را در دریای پرتلاطم استبداد فاشیستی خاموش کنند، به‌همراه میگل سروانتس و فدريکو گارسیا لورکا از نویسندگان و شاعران سرشناس ادبیات این کشور، بیش‌ترین درخشش را در جغرافیای شهری اسپانیا دارند بر اساس یک نظرسنجی انجام‌شده، نام‌های یادشده، به‌مثابه‌ی محبوبترین اسامی، بین

فاشیسم همکاری داشت. اشعار او ساده، سنگین، متین، فکورانه، غنایی، غم‌آور و در مجموع، سروده‌هایی سوزانده هستند که متأثر از حوادث گوناگون اسپانیای قرن بیستم نوشته شده‌اند؛ از جمله جنگ‌های داخلی اسپانیا بین ملی‌گرایان و جمهوری خواهان. در سال ۱۹۳۶ میلادی، ماچادو به‌همراه خانواده، ابتدا به والنسیا و سپس به بارسلون مهاجرت کرد؛ آخرین شهری که هنوز در برابر ملی‌گرایان طرفدار ژنرال فرانکو مقاومت می‌کرد. اما در آخرین روزهای ژانویه ۱۹۳۹، آنان مجبور شدند تا این شهر را به مقصد فرانسه ترک کنند.

آن‌ها با گذر از مرز، در شهر کوچک کولیور (Collioure) اقامت گزیدند. این نقطه آخرین منزل شاعر طوفان‌زده‌ی اسپانیایی بود؛ زیرا تنها چند روز پس از ورود، خسته و بیمار، در این شهر درگذشت؛ درحالی‌که در همان مدت کوتاه نیز دل از دریا برنمی‌داشت، نگاهش را به مدیترانه‌ی خاکستری و زمستانی می‌دوخت، به زادگاه خود و آینده‌ی مبهم آن فکر می‌کرد و رؤیاهای آزادی‌خواهانه‌اش را چونان کف امواجی می‌دید که با برخورد به ساحلی سنگی محو می‌شدند. وقتی پیکر بی‌جان او را در اتاقش پیدا کردند، تکه‌کاغذی در دست داشت که نشان می‌داد در آغاز سراییدن شعری بوده است با این بیت: «آن روزهای آبی و آن روزهای کودکی...»

همه چیز از دست می‌رود

و به‌جا می‌ماند

رسالت ما اما، رفتن است

رفتن و آفریدن راه

راهی به سوی دریا

آوازهای من، هرگز به دنبال شکوه

نبوده‌اند

شکوه جاودانگی در خاطره‌ی آدمیان

ظرافت جهان را دوست داشته‌ام

ظرافت بی‌وزن و فریبا

جهان‌هایی که چون حباب صابون‌اند

هرچند که ماچادو به عنوان شاعر بزرگ و دریایی اسپانیا شناخته می‌شود و اشعاری چون: «راهی به سوی دریا»، «جاده‌ها»، «نه در خواب و نه در رؤیا»، «در بهاران»، «دریا» و... جزو ماندگارترین زمزمه‌های اسپانیا محسوب می‌شوند، اما زندگی ادبی وی، تنها به سرایش شعر محدود نمی‌شود. او نویسنده‌ای چیره‌دست و توانا بود، در نوشتن متون و نمایشنامه‌های تئاتری هم تبخّر خاصی داشت و در این زمینه با برادرش که در عرصه‌ی تئاتر فعالیت می‌کرد، به





رویای شهرهای شناور در آب، واقعی می‌شود

شناور شدن دموکراسی روی آب

اقیانوس‌ها

شهرهای شناور آزمایشی که در دل آن‌ها ساختمان‌های اداری نیز وجود خواهند داشت، در اوایل سال آینده ی میلادی در فواصل طولانی از سواحل سان‌فرانسیسکو در آب رها خواهند شد.

سرمایه‌گذارانی مانند «پیتر تیل»، بر این باورند که چنین شهرهایی می‌توانند فرصت‌های مناسبی برای جلب احساسات بشردوستانه و آرایه‌ی دموکراسی واقعی به وجود آورند؛ درحالی‌که منتقدان معتقدند اجرای چنین برنامه‌ای، درواقع کابوسی لجستیکی است و از هر نوع برنامه‌ریزی شهری قابل قبول فاصله‌ی چشمگیری دارد.

بر اساس گزارش دیسکاوری، با این همه به نظر می‌آید این پروژه در حال گذار از مرحله‌ی طرح و برنامه و تبدیل شدن به پدیده‌ای واقعی در زمان معاصر باشد. ■

چهره‌ی شهرهای شناور آینده

چنین ساختارهایی، وزنی برابر ۱۲ هزار تن خواهند داشت، انرژی آن‌ها از سوخت‌های دیزلی تأمین می‌شود و در هر واحد از آن‌ها، ۲۷۰ نفر سکونت خواهند داشت.

ایده‌ی اصلی این است که با اتصال دادن این ساختارها به یکدیگر، کلان‌شهری شناور و مجهز برای سکونت میلیون‌ها نفر فراهم آید. اما برای اجرای این طرح، یک مشکل بزرگ وجود دارد. «تیل» امیدوار است بتواند این شهرها را خارج از حوزه‌ی قانونی و ساحلی کشورهای جهان بنا کند.

شاید بتوان این طرح را به‌منزله‌ی برنامه‌ای آزادی‌خواهانه تلقی کرد؛ اما «تیل» امیدوار است کلان‌شهرها را با انواع مختلف حکومت‌ها، مورد آزمایش قرار دهد، در برخی از موارد، وی نسبت به بنای شهرهایی شناور با بیش‌ترین میزان رفاه امیدوار است که در آن‌ها، رقابت‌های تسلیحاتی کم‌تر خواهد بود.

ایده‌ی احداث شهرهای شناور بر روی آب، در حال تبدیل شدن به یک امر واقعی است و سرمایه‌گذارانی که از چنین ایده‌هایی پشتیبانی می‌کنند، امیدوارند بتوانند شهرهایی آزاد و رها از حوزه‌ی قانونی کشورهای مختلف جهان را بر آب اقیانوس‌ها شناور کنند.

بنا بر این گزارش به نقل از خبرگزاری دیسکاوری، «پیتر تیل» بنیان‌گذار شرکت PayPal، در حدود ۱/۲۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است تا رویای شهرهای آزاد و شناور، به حقیقت تبدیل شود.

وی با پشتیبانی مالی از مؤسسه‌ی **steadying** Sea، کوشش خود را برای ایجاد جوامع شهری که بر آب اقیانوس‌ها شناور خواهند بود، آغاز کرده است. این مؤسسه در سال ۲۰۰۹ میلادی، رقابت در زمینه‌ی طراحی اماکن سه‌بعدی را برگزار کرد تا به مردم در مصور ساختن جوامع شناور کمک کند.