



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

در این شماره می‌خوانید:

۱۰. خرمشهر، آموزه‌های زنجیره تامین.....
۱۱. طرح کنارگذر ساحلی رامسر عملیاتی شد.....
۱۴. مدیریت و طرح جامع بندر هرمز.....
۱۷. تسریع در توسعه بندر چابهار.....
۱۸. اجماع جهانی در مواجهه با دزدی دریایی.....
۲۰. برنامه عراق برای احداث بندر شش میلیاردی فاو.....
۲۲. معرفی اولین خط کشتیرانی و ترمینال اپراتوری کانتینری دنیا.....
۲۴. گزارش کامل بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور.....
۳۸. هماهنگی ارگان‌های دریایی؛ بایدها و شایدها.....
۴۰. اولین کنگره بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی.....
۵۴. گفت و گوی ویژه با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی.....
۶۰. مدیریت اشتیاق.....
۶۳. معرفی انجمن لجستیک ایران.....
۶۴. مفاهیم لجستیک و مدیریت زنجیره تامین.....
۶۶. مزایای جایزه ملی لجستیک در ارتقای عملکرد لجستیکی کشور.....
۶۸. مراکز لجستیکی و نقش آنها در بنادر.....
۷۰. نقش لجستیکی بنادر در فرایند جهانی شدن.....
۷۲. تاثیر بنادر هند در لجستیک و زنجیره تامین.....
۷۴. تسهیل تجاری؛ عامل موثر در روانسازی لجستیک کالا.....
۷۶. تسهیل تجاری، با تاکید بر پنجره واحد.....
۷۸. «لجستیک» پشتوانه امر «سیاست اجتماعی» در جهان جهانی شده.....
۸۲. سیر تاریخی رابطه فرد و سازمان.....
۸۴. ۱۰ بندر بزرگ دنیا در سال ۲۰۱۱.....
۸۶. سامانه کنترل ترافیک دریایی.....
۸۸. برقراری اعتماد در طول زنجیره تأمین.....
۹۰. نقش مهم فن آوری در خاورمیانه.....
۸۷. سازمان‌های بنادر و دریانوردی اروپا.....
۸۸. نقش خستگی در سوانح دریایی.....
۹۶. سیستم جامعه بندری.....
۱۰۲. الگوی مفهومی برای کانون تفکر ارگان‌های دریایی.....
۱۰۸. نقش فزاینده کشورهای در حال توسعه در صنعت حمل و نقل دریایی.....
۱۱۶. زنان و فرصت‌های شغلی در حمل و نقل دریایی.....
۱۲۳. تایلد به فکر هاب شدن در حوزه جنوب شرقی آسیا.....
۱۲۴. جدیدترین سوپر تانکرهای دوگانه‌سوز تولید می‌شود.....
۱۲۵. نخستین سوپریاکت با آلودگی صفر دی‌اکسید کربن.....
۱۲۶. ثبت کشتی‌ها با پرچم کشورهای با تسهیلات بهتر.....
۱۲۸. قابلیت‌های نهفته در اقتصاد دریا.....
۱۲۹. رایانه و صنعت دریانوردی.....
۱۳۰. سیستم جدید توزین برای جرثقیل‌های بنادر.....
۱۳۱. گورستان کشتی‌های موریتانی.....
۱۳۲. دریای خزر و مشکلات نظامی و اقتصادی آن.....

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

امور تحریریه: تحت نظر شورای سردبیری

تحریریه: احسان اسماعیلی، سیدمصطفی هاشمی، ابراهیم زارع

فاطمه سلیمانی، راحله کلانتری، پرینا فرهادی، سعید سعیدی

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

امور اجرایی و هماهنگی: مجتبی بحیرایی

آلتیه، امور نظارت چاپ و فنی: سیدجلال موسوی

عکاسان: داود طهری، یاسر علی بخشی

امور رایانه: حسین جوادی

توزیع: رامین جهان‌پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آلتیه، طراحی، صفحه‌آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی، امور اجرایی:

موسسه فرهنگی، هنری 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

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

خرمشهر، آموزه‌های زنجیره تامین

و برنامه‌ریزان اقتصادی و شهری قرار گیرد. لذا همانگونه که ملاحظه می‌شود، بندر خرمشهر نه تنها به عنوان نقطه پیونددهنده خشکی با دریا که نقش بسزایی در تسهیل تجارت کالا دارا می‌باشد. به لحاظ کارکرد موثر بندری در زنجیره بین‌المللی کالا با نام کانون ارتباطی چندوجهی در حمل‌ونقل از منظر فعالیت‌های لجستیکی نیز حایز اهمیت می‌باشد و البته چنین ویژگی‌هایی برای اغلب بنادر مهم قابل تعمیم است.

با عنایت به موارد فوق‌الذکر و اهمیتی که بنادر در سیستم اقتصادی کشور بر عهده دارند، یکی از اهداف مهم دشمن نیز ایجاد اختلال در سیستم عرضه و حذف مراکز توزیع کالایی در دوران جنگ تحمیلی بوده و بنادر ما را مورد هدف قرار داده بودند.

بازخوانی کارکردهای مهم بندری در لجستیک و زنجیره تامین کالا و انعکاس نقش موثر رزمندگان و شهدای دفاع مقدس در تضعیف و خنثی‌سازی اهداف دشمنان که در ابعاد مختلف لجستیک تجاری، امدادی و نظامی صورت می‌پذیرفت، درس‌ها و آموزه‌های گرانبها و قابل توجهی را به جامعه ارائه می‌دهد تا این بار از زوایه دیگر و از نظر کارکردی به نقش بنادر در لجستیک و زنجیره حمل‌ونقل کالا در دفاع مقدس نگریسته شود و امید است با بهره‌گیری از این تجربیات گرانقدر، مسیر آینده اقتصادی و سیاسی کشور به ویژه در شرایط کنونی از حوزه حمل‌ونقل دریایی، عالمانه و هوشمندانه پیموده شود.

یونس غربالی مقدم

خرمشهر؛ شهری بنیان شده بر غرور و غیرت ایرانی. احیاشده بر پایه ارزش‌های انسانی، شهر ایثارگری‌ها، از جان گذشتگی‌ها، نماد استقامت، پایداری، اعتقادات و شهری با مفهوم شهادت. هشت سال دفاع مقدس، یادآور خاطرات ایثارگری‌ها و جانفشانی‌های انسان‌های والامقامی است که دفاع از میهن و پاسداری از ارزش‌های دینی و اسلامی را به لذت زندگی، وابستگی‌ها و تعلقات مادی ترجیح دادند و لبیک‌گویان، به پیام رهبر کبیر انقلاب اسلامی جان به جان آفرین تسلیم و مصداق بارز آیه شریفه «بِسْمِ الرَّبِّ الشَّهِدَا وَ الصِّدِّیقِین» را نمایان ساختند. سلام خداوند به شهدای گرانقدری که پاسداری از دین، ناموس و شرف انسانی را به جان خویش اولی دانستند و درود خداوند بر شهیدانی که نشستند تا آیندگان با افتخار بایستند و به دیار ابدی شتافتند تا ما با عزت بمانیم و زندگی کنیم.

خرمشهر، شهری است که هنوز آثار ترکش‌ها و خمپاره‌های جنگ تحمیلی بر تن آن هویدا است. موقعیت مکانی ممتاز این شهر که در محل تلاقی رودخانه‌های اروند و کارون قرار گرفته، باعث گردیده تا بندری به نام خرمشهر در آن شکل گیرد و شهر را به نقطه‌ای استراتژیک از منظر تجاری و اقتصادی در ایران تبدیل نماید. همجواری این شهر بندری در منتهی‌الیه دریای خلیج فارس و کشور عراق نیز بر وجهه سیاسی و تا حدودی نظامی آن تاکید دارد.

پتانسیل و قابلیت‌های مختلف این شهر بندری موجب شده تا در طی زمان کارکردهای متعددی داشته و در سطح محلی، ملی و منطقه‌ای به ایفای نقش بپردازد و از این نظر همواره مورد توجه سیاست‌گذاری



در نشست بررسی روند عملیات اجرایی طرح کنار گذر رامسر عنوان شد:

پیشرفت ۳۲ درصدی مطالعات مهندسی و نقشه اجرایی

دو هفته پس از افتتاح رسمی عملیات اجرایی طرح کنار گذر رامسر، اولین نشست ستاد راهبردی این طرح به منظور بررسی پیشرفت عملیات اجرایی پروژه مذکور در سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شد.

به گزارش بندر و دریا، در این نشست که با هدف بررسی آخرین وضعیت طرح و روند پیشرفت فیزیکی پروژه کنارگذر مذکور برگزار شد، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به سوابق مطالعات و امکان‌سنجی طرح کنارگذر و قابلیت‌های آن، بر رعایت الزامات زیست محیطی در این پروژه تاکید کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در این نشست که معاون امور عمرانی استانداری مازندران، معاون امور دریایی سازمان محیط زیست، مجری طرح کنارگذر رامسر و نماینده قرارگاه سازندگی خاتم الاوصیا نیز حضور داشتند، با بیان این که اقبال و حمایت مردم و مسوولان مازندران از این پروژه بیشتر از حد انتظار بوده، از تمهیدات سازمان بنادر و دریانوردی برای سرعت بخشیدن به امور اجرایی طرح کنار گذر خبر داد.

مهندس سید عطاء اله صدر، با اعلام اینکه تیم اجرایی شناخته شده و بسیار قوی متشکل از مشاور و پیمانکار، عملیات عمرانی پروژه کنار گذر را بر عهده دارند، ضمن کم‌نظیر دانستن طرح کنارگذر ساحلی رامسر در تقویم پروژه‌های زیربنایی کشور گفت: با لحاظ شدن مولفه‌های دید و منظر و زیبایی‌های بصری در طرح کنارگذر، معماری جدیدی در شهر توریستی رامسر شکل خواهد گرفت.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با تاکید بر اینکه دولت دهم مجموعه‌ای اجرایی و عملیاتی است، فرصت باقیمانده تا پایان این دولت را فرصت مناسب برای اجرای طرح‌های کلان اقتصادی و اجتماعی برشمرد.

◀ از برنامه مصوب جلوتر هستیم

در ادامه این نشست، مجری طرح کنارگذر رامسر با تشریح اقدامات انجام شده، از امضای قرارداد با مشاور زیست محیطی و آغاز عملیات نمونه‌برداری از وضعیت بستر دریا خبر داد.

به گفته دکتر مدد، طی دو هفته گذشته از شروع عملیات اجرایی طرح، جهت لایروبی برای ساخت جاده دسترسی و دایک با چند شرکت مذاکرات اولیه انجام شد و با طراحی سیستم لایروبی و خرید چند فروند لایروب، سعی می‌شود عملیات اجرایی به طور مستمر و بدون توقف ادامه یابد.

مدد همچنین از انجام «مطالعات اولیه هیدرو دینامیکی دریا»، «طراحی سیستم حفاظت از ساحل»، «مطالعات اولیه استحصال زمین» و «در دست تهیه بودن نقشه هیدروگرافی با مقیاس

وزیر راه: طرح کنار گذر رامسر «نقطه عطف» توسعه ساحلی است



وزیر راه و شهرسازی در مراسم آغاز اجرای پروژه کنار گذر رامسر، با تاکید بر اینکه تحقق کامل مفهوم توسعه عمرانی مستلزم تامین ارتباطات و تاسیسات زیربنایی است، از برنامه‌ریزی وزارت راه و شهرسازی در جلب و جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی در ساخت بنادر، فرودگاه‌ها و راه آهن خبر داد و از مشارکت بخش‌های غیردولتی در پروژه‌های زیربنایی استقبال کرد.

علی نیکزاد با اشاره به اجرای بیش از ۸۰۰ پروژه عمرانی و توسعه‌ای در بخش حمل و نقل، آن را یک «اقدام انقلابی ارزشمند» خواند و با قدردانی از مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در توسعه سواحل و بنادر کشور به ویژه در سال جهاد اقتصادی و بهره‌برداری از ۱۲۰ پروژه مهم بندری و دریایی، پروژه کنارگذر رامسر را نقطه عطفی در توسعه سواحل مازندران و فراهم آوردن رونق اقتصادی و اشتغال برای مردم منطقه خواند.

نیکزاد با تاکید بر اینکه طرح کنارگذر رامسر با ملاحظات زیست محیطی و بر اساس مطالعات جامع با مشخصات آژادراه دریایی انجام می‌شود، اهداف این پروژه را به منظور رفع مشکلات ترافیک عبوری شهر رامسر و توسعه گردشگری دریایی حایز اهمیت دانست. وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به چشم انداز افق ۱۴۰۴ و تبدیل ایران به قدرت اول منطقه، از فعالیت شبانه‌روزی دولت در توسعه زیرساخت و ارائه خدمات بی‌شائبه به مردم خبر داد. ■

طرح‌های عمرانی با رویکرد اقتصادی به مسایل تفریحی و توریستی با تاثیرات اجتماعی به ظرفیت بالایی از لحاظ اجرا نیاز دارد، پتانسیل موجود در این طرح را مناسب دانست و از سازمان بنادر به جهت مدیریت این طرح عظیم تقدیر و تشکر کرد.

دکتر هاشمی با تاکید بر اینکه هدف اصلی از اجرای کنارگذر رفع معضل ترافیک و تامین آسایش مردم است، تلاش دولت در اجرای طرح‌های رفاهی و خدماتی را ستود و ملت ایران را شایسته بهترین‌ها دانست و با تاکید بر مدیریت زمان در این طرح مهم و نصب زمان سنج، ابراز امیدواری کرد که طرح یاد شده در مدت زمان تعیین شده به بهره‌برداری برسد.

◀ آمادگی برای احیای روخانه‌های قابل کشتیرانی در شمال

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین با اشاره به اینکه رودخانه‌های صفارود در نزدیکی طرح کنارگذر و لنگرود در استان گیلان از قابلیت کشتیرانی برخوردارند، از آمادگی این سازمان در زیباسازی، دیوارکشی و ایجاد خور آرام برای تفریحات مردمی در رودخانه‌های شمال خبر داد.

مهندس سید عطاءاله صدر با تاکید بر وجود مناظر بدیع و زیبا در مناطق ساحلی و رودخانه‌های شمال کشور، خاطرنشان کرد: با یک برنامه منسجم و همکاری دستگاه‌های محلی می‌توان فضای تفریحی - گردشگری، آبی‌پروری و فعالیت‌های مناسب اقتصادی برای مردم مهیا کرد. ■

یک دو هزارم» خبر داد و خاطر نشان کرد: بر اساس برنامه‌ریزی و اقدامات انجام شده، در حال حاضر طرح کنارگذر از رشد ۳۲ درصدی مطالعات مهندسی و تهیه نقشه اجرایی و پیشرفت ۸ درصدی نسبت به برنامه مصوب (۲۴ درصد) برخوردار است.

وی در بخش دیگری از این گزارش با بیان اینکه در سیستم طراحی شده برای این طرح، فاضلاب دفعی وجود ندارد و فاضلاب تصفیه‌ای است، از مذاکره با شرکت معتبر اتریشی برای ساخت هتل‌های ۷ ستاره، تاسیسات و جزایر مصنوعی خبر داد.

◀ تمجید از تمهیدات زیست محیطی سازمان بنادر

معاون امور دریایی سازمان محیط زیست به عنوان سخنران بعدی این نشست ضمن قدردانی از نگرش و برنامه‌های سازمان بنادر در رعایت الزامات زیست محیطی در طرح‌های عمرانی و توسعه سواحل و همچنین پروژه کنارگذر رامسر، از تیم اجرایی این پروژه خواست تا با برقرار کردن جریان هیدروگرافی، از ایجاد ماندآب در حوضچه مصنوعی جلوگیری شود.

دکتر کرباسی با اعلام اینکه طراحی و چشم‌انداز طرح باید به گونه‌ای باشد نارضایتی ایجاد نکند، بر آگاه‌سازی مردم محلی از دستاوردهای اقتصادی و مشارکت مردم در این طرح تاکید کرد.

◀ هدف آسایش مردم است

معاون امور عمرانی استانداری مازندران نیز با بیان اینکه گره زدن



Renovation of Caspian Sea coast line

طرح احیای نوار ساحلی دریای خزر

طرح کنارگذر ساحلی رامسر عملیاتی شد

اجرای پروژه کنارگذر رامسر با هدف محوری «حل معضل ترافیک عبوری شهر و توسعه گردشگری» به طول ۱۰ کیلومتر با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در استان مازندران آغاز شد.

در مراسم آغاز به کار این طرح که وزیر راه و شهرسازی، استاندار مازندران و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی حضور داشتند، مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی، مدت مطالعه و اجرای طرح را ۳/۵ سال با مشخصات ۴ خط رفت و برگشت خودرو و پیش بینی عبور دو خط راه آهن عنوان کرد.

از هزینه انجام شده توسط بخش خصوصی بود، برای مدت زمان معین آزادراه در اختیار سازنده قرار می‌گیرد تا از محل اخذ عوارضی مابه‌التفاوت هزینه کرد خود را حاصل کند، ولی اگر از محل استحصال اراضی بیشتر عاید شرکت خصوصی شد، قسمتی را به دولت باز می‌گرداند.

اجرای کنارگذر ساحلی رامسر طی ۳/۵ سال

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: مدت زمان اجرای این پروژه ۳/۵ سال در نظر گرفته شده و برای انجام مطالعات زیست‌محیطی به دلیل پراهمیت بودن این موضوع، سازمان بندار و دریانوردی قرارداد لازم را با مهندس مشاور ذیصلاح محیط زیست با هماهنگی سازمان محیط زیست منعقد کرده و کار ارزیابی زیست محیطی انجام می‌شود. بنابراین گزارش، اجرای عملیات احداث کنارگذر ساحلی رامسر به عنوان پروژه گردشگری، بندری و آزادراهی در اردیبهشت ماه گذشته با حضور وزیر راه و شهرسازی آغاز شد. این پروژه قسمتی از آزادراه دریا است که از آستانرا آغاز شده و تا گرگان ادامه دارد و بخشی از این آزادراه به صورت پایلوت و آزمایشی به عنوان «کنارگذر رامسر» اجرا می‌شود.

احداث کنارگذر ساحلی رامسر به عنوان یک پروژه گردشگری، توریستی و تفریحی قطعاً موجبات رونق اقتصادی و اشتغال را فراهم می‌آورد. همچنین احداث این کنارگذر موجب کاهش سوانح رانندگی و کاهش مصرف سوخت خواهد شد و توسعه شبکه غرب به شرق ساحلی نیز از مزایای اجرای این کنارگذر است. ■

معاون وزیر راه با بیان اینکه قرارگاه خاتم‌الانبیا با موافقت‌نامه ۱۳ هزار میلیارد ریالی کنارگذر ۱۰/۵ کیلومتری رامسر را می‌سازد، گفت: در این پروژه ۱۷۰ هکتار زمین به‌دست می‌آید که ۱۳۲ هکتار آن به سرمایه‌گذار می‌رسد.

وی با اشاره به آغاز عملیات اجرایی احداث کنارگذر رامسر، اظهار داشت: اجرای کنارگذر ساحلی رامسر به عنوان طرح پایلوت جهت رفع معضل ترافیکی شهر رامسر در دستور کار دولت قرار گرفت که با مشارکت بخش خصوصی اجرا می‌شود و در سفر اول هیات وزیران به استان مازندران مصوب شد که مطالعه و احداث این پروژه توسط سازمان بندار و دریانوردی انجام گیرد. معاون وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: مطالعات مقدماتی کاملی برای اجرای این پروژه انجام و طرح امکان‌سنجی به صورت جامع اجرا شد تا احداث پروژه به روش‌های مختلف بررسی شود.

راه دریایی در قالب گردشگری و کنارگذر

صدر اضافه کرد: این پروژه در واقع ۱۰/۵ کیلومتر راه دریایی است که اجرای این پروژه هزینه مالی زیادی خواهد داشت. به همین دلیل در راستای آنکه فشاری به بودجه کشور وارد نشود، پروژه را به صورت ترکیبی از طرح کنارگذر و طرح گردشگری طراحی کردیم تا به عنوان توسعه گردشگری، سرمایه‌گذار خصوصی نیز از محل درآمدهای حاصل از استحصال اراضی سرمایه خود را مستهلک کند و هزینه‌چندانی به کشور تحمیل نشود.

موافقت سرمایه‌گذاری ۱۳ هزار میلیارد ریالی برای

ساخت کنارگذر رامسر

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: پس از انجام مطالعات پروژه و انجام فراخوان سرمایه‌گذاری، شرکت‌های مختلفی در این سرمایه‌گذاری شرکت کردند؛ اما قرارگاه خاتم‌الانبیا وابسته به وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح با مشارکت بخش‌های خصوصی دیگر، انجمنی را تشکیل دادند.

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از موافقت سرمایه‌گذاری ۱۳ هزار میلیارد ریالی برای ساخت کنارگذر ساحلی رامسر خبر داد و گفت: مبلغ اولیه موافقت‌نامه ۱۳ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری است که توسط شرکت مذکور انجام می‌گیرد و عملاً شرکتی به نام «شرکت کنارگذر ساحلی رامسر» ایجاد می‌شود و به عنوان شرکت عاملی است که این کار را انجام خواهد داد و تمامی هزینه‌ها از طریق آن شرکت صورت می‌گیرد.

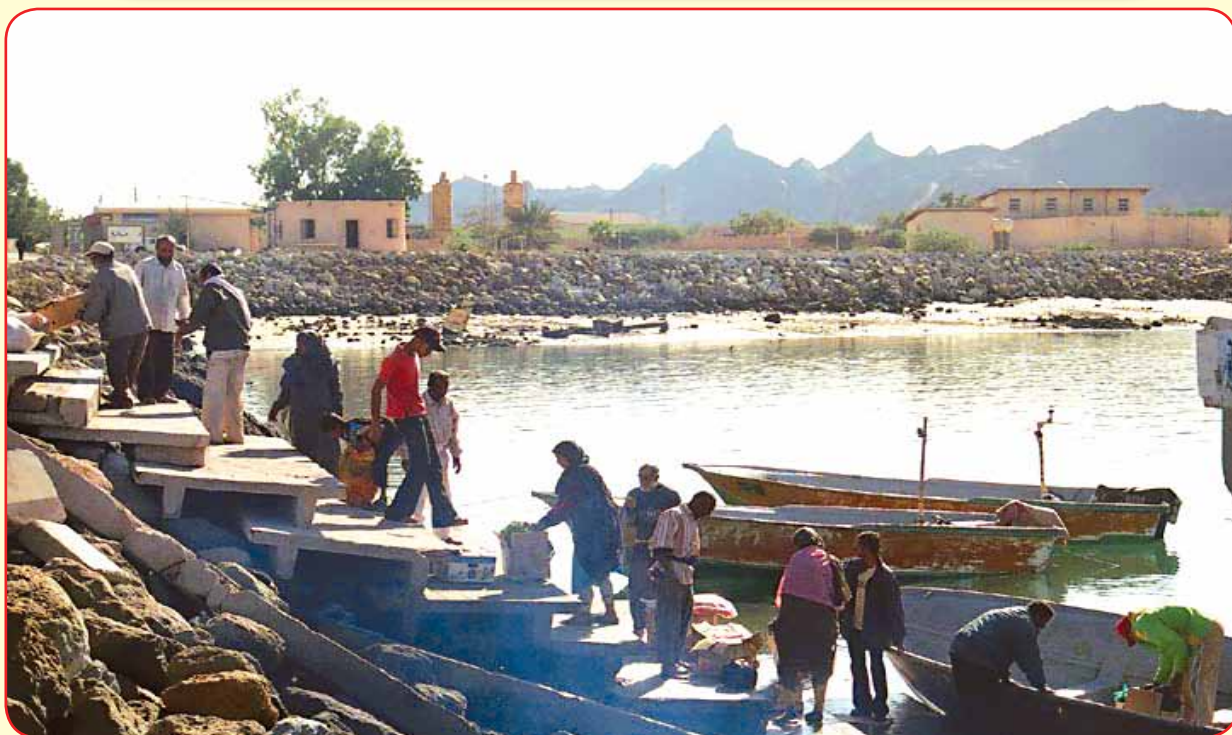
ساخت هتل و مراکز گردشگری توسط سرمایه‌گذار

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در این پروژه حدود ۱۷۰ هکتار زمین به‌دست می‌آید که ۱۳۲ هکتار آن به سرمایه‌گذار تعلق می‌گیرد که از آن محل می‌تواند برای ساخت مراکز نظیر هتل و مراکز توریستی و گردشگری استفاده کند.

صدر گفت: آزادراه کنارگذر رامسر به صورت BOT در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار می‌گیرد و چنانچه ارزش استحصال اراضی کمتر



مدیریت «بندر هرمز» به سازمان بنادر و آگدار شد



صفایی با بیان اینکه این توافقنامه دارای ۶ ماده است، افزود: بنادر و دریانوردی هرمزگان طی بندهای این توافقنامه فعالیت خود را در دو برنامه کوتاه‌مدت و بلندمدت در این بندر آغاز کرده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان افزود: واگذاری این بندر به اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان بلاعارض است و تمامی تاسیسات ایجاد شده اعم از موج‌شکن‌ها، حوضچه، محوطه‌ها و تمامی ساختمان و انبارها به این اداره کل واگذار شده است.

صفایی به برنامه کوتاه‌مدت این اداره کل در بندر هرمز اشاره کرد و بیان داشت: اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در اولین گام اقدام به فسن‌کشی، محصور کردن پیرامون بندر، تعریف گیت‌های خروجی و ورودی بندر، طراحی و ساخت برج کنترل، استقرار نیروهای مدیریتی، کنترل ایمنی و تردد در بندر و ساماندهی اسکله مسافری می‌کند.

وی همچنین به برنامه بلندمدت اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اشاره کرد و بیان داشت: در این برنامه موج‌شکن بندر ساماندهی و هیدروگرافی و لایروبی حوضچه نیز انجام خواهد شد.

صفایی با بیان اینکه حفاظت و ضوابط قضایی بندر هرمز نیز برعهده گارد این اداره کل خواهد بود، افزود: مراحل تغییر مالکیت این بندر از شیلات به سازمان بنادر و دریانوردی نیز براساس قوانین و مقررات کشور انجام خواهد شد. مسیر دریایی بندرعباس به هرمز و قشم به هرمز از مسیرهای مهم مسافرتی گردشگری دریایی در کشور محسوب می‌شود.

جزیره هرمز یکی از جزیره‌های مطرح جنوب ایران به شمار می‌رود و در حال حاضر در تقسیمات کشوری در محدوده شهرستان قشم قرار گرفته است.

عدم حضور تشکیلات اداره بنادر و دریانوردی در هرمز بعضاً سبب بروز ناهماهنگی‌ها در باب تردهای دریایی و امور نظارتی و کنترلی شده بود. فاصله دریایی هرمز تا بندرعباس به حدود ۸ کیلومتر می‌رسد. ■

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از واگذاری مدیریت و اداره امور اسکله جزیره هرمز طی تفاهم‌نامه‌ای پنج‌جانبه به این اداره کل خبر داد.

علی‌اکبر صفایی در جمع خبرنگاران با اشاره به اهمیت جزیره هرمز و تاسیسات بندری این جزیره اظهار داشت: به واسطه توسعه این جزیره طی سال‌های اخیر تردهای دریایی به این جزیره با توسعه مناسبی روبه‌رو شده است، به نحوی که روزانه شاهد تردد بیش از صدها نفر به این جزیره هستیم.

وی با اشاره به فعالیت‌های صیادی و دیگر فعالیت‌های در اسکله هرمز افزود: مدت‌ها بود که بنادر و دریانوردی هرمزگان خواستار تحویل‌گیری اداره امور این بندر بود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به واگذاری مدیریت بندر هرمز به این اداره کل، به اهمیت جایگاه صیادان در این بندر اشاره کرد و گفت: با توجه به اهمیت حفظ جایگاه صیادان و شناورهای ماهیگیری در جزیره هرمز بخشی از فضای اسکله تحت مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در اختیار شیلات قرار می‌گیرد.

وی با بیان اینکه عملیات عمرانی در این بندر به نحوی در برنامه‌ها است که تاسیسات مدنظر در شأن مردم باشند، افزود: با تغییرات و اصلاحات موردنظر در این جزیره در کنار توسعه عمرانی باید شاهد آغاز دور جدیدی از روند فعالیتی این بندر تاریخی بود.

به گفته صفایی، توسعه بندر هرمز بر توسعه اغلب بخش‌ها به ویژه بخش گردشگری این جزیره نیز تأثیرات قابل توجهی خواهد داشت.

وی در بخش دیگری از سخنان خود به جزئیات واگذاری بندر هرمز به اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خبر داد و افزود: روند واگذاری این بندر طی توافقنامه‌ای که به امضای استاندار، فرماندار قشم، معاون عمرانی استاندار، مدیران کل بنادر و دریانوردی و شیلات رسیده، تسهیل شده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در جمع مردم جزیره هرمز خبر داد:

طرح جامع سازمان بنادر برای توسعه بندر هرمز



در باره ساماندهی تردد شناورها به جزیره هرمز، مسوولان بندر شهید باهنر را مکلف به ارائه سرویس‌دهی مناسب و خدمات به‌موقع به هم‌استانی‌های جزیره هرمز نمود و ابراز امیدواری کرد که ضمن هماهنگی‌های صورت‌گرفته با تعاونی قایق‌داران بندرعباس و افزایش شناورهای مسافری از این پس تردد این شناورها به جزیره هرمز به‌صورت منظم و مستمر انجام می‌پذیرد.

پیش از این طی توافقنامه‌ای که به امضای استاندار، فرماندار قشم، معاون عمرانی استاندار و مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و مدیر کل شیلات رسیده، مدیریت بندر جزیره هرمز به اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان واگذار شد.

این اداره کل پس از امضای توافقنامه ۶ ماده‌ای فعالیت خود را برای آبادانی این بندر طی دو برنامه کوتاه‌مدت و بلندمدت آغاز کرده است. ■

وی به برنامه درازمدت طرح جامع توسعه بندر هرمز نیز اشاره کرد و گفت: نقشه‌های هیدروگرافی آن تهیه و مطالعات کارشناسی آن آغاز شده است.

صفایی در این دیدار که با حضور مردم، اعضای شورای شهر و تعاونی قایق‌داران هرمز و تنی چند از مسوولان محلی برگزار شد، گفت: اعتبار لازم برای خرید شناورهای جدید توسط دولت خدمتگزار تصویب شده و بزودی صاحبان اتوبوس‌های دریایی که شناورهای آنان از رده خارج شده، جهت اخذ تسهیلات خرید شناور جدید به بانک‌های عامل معرفی می‌شوند.

صفایی چشم‌انداز آینده بندر هرمز را درخشان توصیف کرد و افزود: با اجرای طرح جامع توسعه بندر هرمز و تکمیل پروژه‌های بندر نخل ناخدا و شهید حقانی در بندرعباس و بندر شهید ذاکری در قشم شاهد تحول قابل‌توجهی در جهت رونق این جزیره خواهیم شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان یک روز پس از واگذاری مدیریت بندر هرمز به سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار با مردم این بندر، خدمت به مردم شریف و شهیدپرور جزیره هرمز را افتخاری بزرگ و موهبتی الهی دانست.

علی اکبر صفایی در این دیدار با بیان اینکه خدمت به مردم مقاوم و شهیدپرور جزیره هرمز افتخار بزرگی است، هدف از این سفر را بررسی و احصای مشکلات تردد مردم هرمز و بازدید میدانی از فعالیت‌های صورت‌پذیرفته به منظور تهیه طرح جامع توسعه بندر هرمز عنوان کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اظهار داشت: لایروبی دهانه ورودی اسکله، نصب اسکله شناور، استقرار گارد و تنظیم برنامه تردد شناورهای مسافربری از برنامه کوتاه مدت این اداره کل است که به صورت عملیاتی در حال انجام است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد:

پیشرفت ۲۹ درصدی ترمینال مسافری بندر شهید حقانی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه عملیات احداث ترمینال مسافری بندر شهید رجایی در سه طبقه آغاز شده، از پیشرفت ۲۹ درصدی این پروژه خبر داد.

سید عطاءاله صدر در حاشیه بازدید از پروژه‌های بندری در شهر بندرعباس ضمن قدردانی از زحمات دست‌اندرکاران بر تسریع در اتمام پروژه‌ها تاکید کرد و اظهار داشت: ساخت بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا یکی از پروژه‌هایی است که با هدف ایجاد دسترسی دریایی و اسکله پشتیبانی همچنین تردد مردم از سرزمین اصلی به جزیره هرمز در راستای توسعه این جزیره مهم و استراتژیک در دستور کار سازمان قرار گرفته است.



وی پس از بازدید از این بندر اظهار امیدواری کرد که این پروژه ظرف مدت مورد قرارداد به بهره‌برداری برسد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه از پروژه ساخت ترمینال مسافری بندر شهید حقانی بندرعباس دیدن کرد و افزود: ساخت ترمینال مسافری شهید حقانی در زمینی به مساحت ۲ هزار و ۴۰۰ مترمربع و زیربنای ۳ هزار و ۷۱۰ مترمربع در سه طبقه آغاز شده که تاکنون ۲۹ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

صدر ادامه داد: با توجه به دارا بودن سهم ۹۷ درصدی استان هرمزگان در مسافرت‌های دریایی احداث این ترمینال مجهز مسافری تاثیر زیادی بر توسعه گردشگری دریایی خواهد داشت.

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل بنادر و دریانوردی با حضور در چند پروژه مهم دریایی و بندری در استان هرمزگان از نزدیک در جریان اقدامات صورت گرفته قرار گرفت.

در هرمزگان بیش از ۹۰ بندر و اسکله مجاز وجود دارد و اسکله‌ها و بنادر شهید حقانی، باهنر و رجایی از بزرگ‌ترین بنادر مسافری و تجاری این استان هستند.

بندر شهید حقانی که در امر جابه‌جایی مسافر در بین بندرعباس و جزایر فعال است، به عنوان شلوغ‌ترین بندر مسافری کشور شناخته می‌شود.

از این بندر سالیانه بیش از ۵ میلیون نفر به مقصد جزایری مانند قشم و هرمز استفاده می‌کنند.

طرح توسعه بندر شهید حقانی مشتمل بر چندین فاز است که طی سال‌های گذشته اصلی‌ترین فازهای آن اعم از اسکله‌های رو رو و حوضچه به بهره‌برداری رسیده است و ترمینال مسافری این بندر نیز یکی از فازهای اصلی است که در صورت احداث، این بندر در ردیف بنادر پیشرفته مسافری منطقه قرار می‌گیرد. ■



در قالب رویکرد افزایش سهم بانکرینگ مطرح شد:

تسهیلات وزارت نفت به سرمایه‌گذاران سوخت‌رسانی

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ۲۵ درصد از ظرفیت بانکرینگ منطقه در اختیار بنادر ایران قرار دارد، گفت: وزارت نفت و بانک مرکزی می‌توانند با ارایه تسهیلات مناسب سوخت را در اختیار سرمایه‌گذاران قرار دهند تا ظرفیت بانکرینگ بنادر افزایش پیدا کند.

سید عطاءاله صدر در سفر یک‌روزه به بندرعباس و بازدید سرزده از پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ای، در خصوص سرمایه‌گذاری در بانکرینگ (سوخت‌رسانی به کشتی‌ها) در بنادر ایران اظهار داشت: هم‌اکنون سازمان بنادر در این زمینه سرمایه‌گذاری کرده که یکی از آنها ایجاد فرصت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های لازم در این زمینه بوده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در حال حاضر ظرفیت بانکرینگ در بنادر کشور حدود ۲۵ میلیون تن است که در حال افزایش این ظرفیت هستیم. وی با بیان اینکه باید ۵۰ درصد از بازار بانکرینگ منطقه را به خود اختصاص دهیم، بیان کرد: سهم ما از بانکرینگ منطقه ۲۵ درصد است که برای افزایش این میزان باید بخش خصوصی وارد شود و دستگاه‌هایی که در این زمینه نقش زیادی دارند مانند بانک مرکزی و وزارت نفت هم سوخت را با قیمت مناسب در اختیار سرمایه‌گذار قرار دهند.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: در صورت خدمات‌رسانی بیشتر بنادر طبیعی است که کشتی‌هایی که از تنگه هرمز عبور می‌کنند، سوخت ایران که مرغوب‌تر هست را تهیه می‌کنند، زیرا کشورهای دیگر منطقه سوخت ما را خریداری می‌کنند و با اضافه کردن مواد دیگر کیفیت آن را کاهش می‌دهند.

وی افزود: در حالی که اگر ما سوخت‌رسانی را افزایش دهیم و وزارت نفت تسهیلات لازم را برای تأمین سوخت مورد نیاز این کشتی‌ها به سرمایه‌گذاران بدهد، ما می‌توانیم بانکرینگ را افزایش دهیم.

صدر با اشاره به اینکه تسهیلات وزارت نفت می‌تواند در قالب سهمیه سوخت به سرمایه‌گذاران تعلق بگیرد، اظهار داشت: سرمایه‌گذاران می‌توانند سوخت را با نرخ مناسب و با سهمیه بیشتر از وزارت نفت تهیه کنند تا خدمات‌رسانی بهتری را به کشتی‌های خارجی ارایه دهند. ■

با تأمین اعتبار از طریق صندوق مهر ماندگار

عملیات لایروبی بندر چابهار آغاز شد



عملیات لایروبی بندر شهید بهشتی در چابهار هم‌زمان با حضور علی اکبر محرابیان دستیار ویژه اقتصادی رییس جمهور، مهندس آزاد استاندار سیستان و بلوچستان و مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی آغاز شد.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، این عملیات لایروبی به وسیله شناور نرگس ۲ قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا انجام می‌شود که با اتمام عملیات اجرایی لایروبی به میزان ۱۷ میلیون متر مکعب، ۱۹۵ هکتار به اراضی بندر اضافه می‌شود.

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در حاشیه این مراسم گفت: طرح توسعه بندر شهید بهشتی یکی از طرح‌های مهم کشور در راستای توسعه محور شرق است که با اتمام طرح در فاز اول، ظرفیت بندر به ۶ میلیون تن می‌رسد.

معاون وزیر راه و شهرسازی نیز گفت: عملیات توسعه این بندر از سال ۸۶ شروع شد که به دلایل مشکلات زیست محیطی انتقال مرجان‌ها اجرای آن به تعویق افتاد.

مهندس سید عطاء اله صدر ابراز امیدواری کرد تا پایان سال ۹۱ فاز اول طرح توسعه بندر چابهار به بهره برداری برسد.

مدیرکل بندر سیستان و بلوچستان نیز در باره این پروژه اضافه کرد: پیش از این قرار بود منابع مالی طرح توسعه بندر شهید بهشتی از طریق فاینانس خارجی تأمین شود، اما اکنون اعتبارات این طرح از طریق صندوق مهر ماندگار تأمین و پرداخت می‌شود. ■

دستیار ویژه رییس جمهور ضمن قدر دانی از سازمان بنادر:

توسعه چابهار بدون تأخیر ادامه می‌یابد



دستیار ویژه رییس جمهور در بازدید از طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، با اعلام اینکه این بندر به عنوان یکی از بنادر مهم و استراتژیک کشور، همواره مورد توجه مسوولان نظام بوده‌است و تأکیدهای بسیار زیادی جهت اجرای برنامه‌های توسعه ای آن شده است، از پشتیبانی و تأمین به موقع منابع مالی این پروژه و آغاز بهره‌برداری تا پایان فعالیت دولت دهم خبر داد.

علی اکبر محرابیان با بیان اینکه طرح توسعه بندر چابهار در قالب پروژه کلان ملی به عنوان طرح مهر ماندگار تعریف شده، ابراز امیدواری کرد با توجه به تصمیم‌گیری جدید اتخاذ شده در دولت به منظور تزریق و تأمین به موقع و زمان‌بندی شده منابع مالی طرح توسعه بندر چابهار، زیرساخت‌های تنها بندر اقیانوسی کشور تا پایان دولت کریمه آماده بهره‌برداری شود.

دستیار ویژه رییس جمهور با اشاره به اینکه طرح توسعه بندر چابهار با مدیریت اصولی سازمان بندر و دریانوردی در دو بخش مهندسی و اجرا و همچنین در بخش‌های پیمانکاری و مشاور، طرح به خوبی اداره می‌شود، از مهندس صدر، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، تقدیر و تشکر کرد.

محرابیان خاطرنشان کرد: با مذاکرات انجام شده امیدوارم این پروژه بدون حتی یک روز تأخیر به بهره برداری برسد و مردم عزیز کشورمان، به ویژه مردم گران‌قدر سیستان و بلوچستان و شرق کشور شاهد بهره برداری این پروژه مهم در قالب طرح مهر ماندگار باشند. ■

ساخت دیوار حفاظتی ساحلی بندر چابهار به طول ۲ کیلومتر



در مراسمی با حضور علی اکبر محرابیان، دستیار ویژه رییس جمهور، کلنگ عملیاتی دیوار حفاظتی بندر شهید بهشتی با هزینه ۱۱۰ میلیارد ریال به زمین زده شد.

بنا بر اعلام روابط عمومی بندر چابهار، دیوار حفاظتی ساحلی بندر شهید بهشتی به مدت ۲۴ ماه به طول ۲ کیلومتر در ضلع جنوبی بندر شهید بهشتی احداث می‌شود.

بر پایه این خبر، طریقه ساخت این دیوار حفاظتی در سه سطح مغزه به مقدار ۱۲۵ هزار متر مکعب، لایه آمور با ۱۷۶ هزار متر مکعب و لایه فیلتر به مقدار ۲۷ هزار متر مکعب تشکیل می‌شود.

گفتنی است دیوار حفاظتی چابهار از ارتفاع موج سالیانه تا ارتفاع ۳/۲ متر جلوگیری می‌کند. ■



اجماع جهانی در مواجهه با دزدی دریایی

سید مصطفی هاشمی

این سازمان اخیراً تلاش‌های خود را برای برخورد با مشکل دزدی دریایی افزایش داده و سعی کرده با جلب حمایت مالی و غیرمالی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی گام موثری در مواجهه با این معضل بین‌المللی که نه تنها حمل‌ونقل دریایی، بلکه به تبع آن تجارت کالا در سراسر دنیا را با مشکل روبه‌رو کرده، بردارد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی با برگزاری اجلاسی در مقر این سازمان اقدام به انعقاد ۵ موافقتنامه با سایر نهادهای تخصصی سازمان ملل متحد و نیز اتحادیه اروپا کرده و هدف اصلی از این موافقتنامه‌ها نیز ظرفیت‌سازی در جهت مقابله با دزدی دریایی اعلام شده است.

در کنفرانس یادشده که در تاریخ ۱۴ می در مقر این سازمان در لندن برگزار شد، ۳۰۰ نفر از نمایندگان کشورهای عضو سازمان شرکت داشتند. در این کنفرانس کارشناسان با طرح موضوع اقدام به ارائه نظرات و دیدگاه‌های خود در مورد راه‌های مقابله با دزدی دریایی و ارزیابی اقدامات صورت گرفته در این خصوص نمودند.

متعاقب این اجلاس یعنی در ۱۵ می، سازمان بین‌المللی دریانوردی در یک گام عملی، با چهار سازمان بین‌المللی غذا و کشاورزی (FAO)، دفتر سیاسی سازمان ملل برای سومالی (UNPOS)، دفتر مبارزه با مواد مخدر سازمان ملل (UNODC) و برنامه جهانی غذا (WFP)

طی قطعنامه‌ای مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) بر عزم جدی جامعه جهانی برای مقابله با دزدی دریایی به عنوان پدیده‌ای فراگیر و روبه‌گسترش تأکید شد. با نگاه به روند جلسات سازمان جهانی دریانوردی در مواجهه با بحران دزدی دریایی، متوجه این واقعیت می‌شویم که تمامی جهان به نوعی در اجماع برای حل معضل برآمده‌اند.

قطعنامه‌ها و دستورالعمل‌های متعدد تصویب شده از اهمیت موضوع حکایت دارند. هر چند افزایش دزدی دریایی تا به امروز کام دزدان را شیرین کرده، ولی اقدامات تأمینی جدی نیز موجب به دام افتادن این جنایتکاران شده است.

سازمان ملل متحد به طور جدی موضوع را در دستور کار قرار داده است، به گونه‌ای که گروه‌های کاری تخصصی آن در جلسات سازمان جهانی دریانوردی نیز شرکت داشتند.

آنچه در پی می‌آید، گوشه‌ای از روند فعالیت‌های سازمان جهانی دریانوردی در مقابله با بحران دزدی دریایی است.

اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان یک نهاد بین‌المللی مسوول در تدوین قوانین دریایی، مسوولیت هماهنگ‌سازی تلاش کشورها و وضع قوانین و مقررات لازم در این زمینه را نیز بر عهده دارد.



امنیت کشتی‌های عبوری از آب‌های ساحلی کشور بحران‌زده سومالی و منطقه خلیج عدن مطرح و برای آن سندهای متعددی ارائه شد و هیات‌های نمایندگان کشورها و سازمان‌های بین‌المللی همکار آی‌مو نیز دیدگاه‌های حقوقی و فنی خود را مطرح نمودند. پس از بحث و گفت‌وگوهای فراوان در نهایت کمیته با در نظر گرفتن پنج ملاحظه، دستورالعملی را تحت عنوان «دستورالعمل موقت برای شرکت‌های امنیت دریانوردی خصوصی عرضه گارد خصوصی بر روی کشتی‌های در منطقه باریسک بالا» به تصویب رساند. ملاحظات مورد نظر کمیته ایمنی دریانوردی که در خود دستورالعمل نیز به آنها اشاره و تاکید شد، عبارت‌اند از:

۱- این یک حق ویژه و انحصاری دولت پرچم (FLAG STATE) است که براساس قوانین و مقررات داخلی و ملی خود اجازه استفاده از گارد خصوصی بر روی کشتی‌های تحت پرچم خود را خواهد داد و همه دولت‌ها ممکن است این اجازه را به مالکان کشتی‌ها ندهند.

۲- شرکت‌های عرضه‌کننده پرسنل مسلح بر روی کشتی‌ها باید متوجه مسوولیت‌های حقوقی استفاده از چنین نیروهایی باشند و بنابراین لازم است تاییدیه مقامات ذی‌صلاح مربوطه از جمله دولت صاحب پرچم، کشوری که شرکت در آن ثبت شده است و کشورهایی که این عملیات در آنها صورت می‌گیرد و یا مدیریت می‌شود را اخذ نمایند. همچنین دولت ساحلی دارای حاکمیت مطلق می‌باشد و بنابراین رعایت مقررات آن توسط گارد خصوصی از جمله اخذ مجوز قبلی الزامی است.

۳- دستورالعمل تهیه‌شده یک سند حقوقی لازم‌الاجرا نیست و صرفاً متضمن حداقل توصیه‌ها راجع به شایستگی و توانایی‌های هر شرکت خصوصی امنیت دریانوردی حرفه‌ای به شمار می‌آید.

۴- این دستورالعمل و استفاده از گارد خصوصی صرفاً ناظر به منطقه با ریسک بالا (High Risk Area) است. منطقه با ریسک بالا در کتابچه‌ای موسوم به «بهترین مدیریت اجرایی» که توسط چند سازمان بین‌المللی دریایی غیردولتی به طور مشترک تهیه و به مالکان و اپراتورهای کشتی‌ها ارائه شد، تعریف شده است.

۵- دستورالعمل مذکور باید با توجه به دستورالعمل برای مالکان کشتی‌ها، اپراتورهای کشتی‌ها و ناخدایان، راجع به استفاده از پرسنل امنیتی مسلح خصوصی و دستورالعمل برای دولت‌های پرچم، راجع به استفاده از گارد خصوصی مورد عمل واقع شود. این دو دستورالعمل در نشست کمیته مورد بازنگری قرار گرفتند و تحت بخشنامه‌های فوق‌الذکر به تصویب رسیدند. ■

تفاهم‌نامه‌ای امضا کرد. این سازمان همچنین یک تفاهم‌نامه نیز با اتحادیه اروپا در خصوص همکاری در جهت مقابله با دزدی دریایی منعقد نمود. هدف از انعقاد این موافقتنامه‌ها همکاری مشترک و به کارگیری توان مالی و غیرمالی به منظور مقابله با دزدی دریایی عنوان شده است.

یکی دیگر از اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی کمک به اجرایی نمودن دستورالعمل اجرایی جیبوتی (Djiboti Code) است. این کد در واقع موافقتنامه‌ای است بین ۱۹ کشور که در تاریخ ۲۹ ژانویه ۲۰۰۹ به امضای اعضای آن رسید. کشورهای کامرون، جیبوتی، مصر، اریتره، اتیوپی، اردن، کنیا، ماداگاسکار، مولداوی، موریتانی، عمان، عربستان، امارات، سیشل، سومالی، آفریقای جنوبی، سودان، تانزانیا و یمن اعضای جیبوتی را تشکیل می‌دهند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی به منظور اجرایی نمودن این کد، صندوقی را در این سازمان تشکیل داده و از کشورهایی همچون ژاپن، فرانسه، نروژ، کره جنوبی، جزایر مارشال و عربستان سعودی حمایت‌های مالی لازم را دریافت نموده است. این سازمان همچنین ظرفیت‌های فنی و قانونگذاری خود را نیز در اختیار این موافقتنامه قرار داده تا با اتخاذ اقدامات لازم با کمک کشورهای عضو موافقتنامه، گام موثری در مواجهه با دزدی دریایی بردارد.

به نظر می‌رسد سازمان بین‌المللی دریانوردی با انعقاد تفاهم‌نامه با سایر نهادهای بین‌المللی و جلب نظر آنها برای همکاری و دریافت کمک‌های مالی از کشورهای قدرتمند دریایی در یک اقدام هماهنگ با سایر اعضا بتواند نقش قابل توجهی در به حداقل رساندن این معضل ایفا کند.

◀ گارد خصوصی روی عرشه کشتی‌ها

نودمین نشست کمیته سازمان بین‌المللی دریانوردی با عنوان «کمیته ایمنی دریانوردی» (MSC)، در روز جمعه پنجم خرداد ماه سال ۱۳۹۱ به کار خود پایان داد. در این نشست که هیات‌هایی از نمایندگان بیش از یکصد کشور عضو و ده‌ها سازمان بین‌المللی دولتی و غیردولتی حضور پیدا کردند و قطعنامه‌ها، توصیه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های متعددی به تصویب رسید. در این نشست هیات دو نفره ایران متشکل از علی اکبر مرزبان و سید علی موسوی نیز شرکت داشتند.

یکی از مهم‌ترین دستور کارهای نشست، دستور کار شماره ۲۰ با عنوان «دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها» به ویژه در آب‌های سومالی و خلیج عدن و راه‌های مبارزه با این پدیده بود. تحت این دستور کار به طور خاص موضوع استفاده از گارد خصوصی بر روی کشتی‌ها جهت تامین



برنامه عراق برای احداث بندر شش میلیاردی فاو

بندر فاو به عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنادر عراق در جنوب بصره احداث خواهد شد. شهر بصره که در جنوب عراق واقع شده است، بعد از بغداد یکی از بزرگ‌ترین و مهم‌ترین شهرهای عراق قلمداد می‌شود و «بندر بصره» از بنادر اصلی عراق در این شهر قرار دارد. این شهر به خانه سندباد معروف است و به آن «مادر عراق» نیز گفته می‌شود، زیرا در تاریخ اسلام نقش مهمی را ایفا کرده است. قدمت بصره به سال ۶۳۶ قبل از میلاد مسیح برمی‌گردد.

راحله کلاتیری

فن‌آوری بندر

دولت عراق در تدارک برگزاری مزایده‌ای جهت ساخت موج‌شکن‌های عظیم در خلیج فارس است. بندر بزرگ ۶ میلیارد دلاری فاو در جنوب بصره احداث خواهد شد.

بندر بزرگ فاو در جنوب بصره، قطب اصلی نفت احداث می‌شود. برنامه ساخت و ساز

است که راهی بین اروپا و خاورمیانه باز خواهد کرد.

به گفته یک مقام مسوول در اداره کل بنادر عراق، در صورتی که بندر فاو به اتمام برسد، به جریان مهمی در سیستم حمل‌ونقل دنیا تبدیل می‌شود.

برنامه مقدماتی بندر فاو شامل ۷۰۰۰ متر اسکله جهت جابه‌جایی کانتینری و ۳۵۰۰ متر لنگرگاه به منظور بارگیری عمومی است. تاریخ مناقصه از ۱۵ ماه می آغاز می‌شود و تا پایان ۱۶ جولای ادامه دارد و شرکت‌های علاقه‌مند جهت اطلاعات بیشتر از جزئیات مناقصه تا ۲۵ می مهلت دارند.

به گفته رویتر، ساخت موج‌شکن حدود ۴۰۰ میلیارد دینار معادل ۳۴۰ میلیون دلار هزینه دارد. بعد از اتمام بندر فاو ۷۰۰۰ متر لنگرگاه جهت دریافت کانتینرهای کشتیرانی و ۳۵۰۰ متر برای بارهای عمومی لحاظ خواهد شد.

رویتر به نقل از وزیر حمل‌ونقل عراق گزارش داد که مناقصه‌ای برای شروع ساخت بندر بزرگ چند میلیون دلاری فاو برگزار خواهد شد و مذاکرات جهت کمک مالی کشورهای

عراق به منظور احداث قطب اصلی بندر در خلیج به دهه ۱۹۸۰ برمی‌گردد، اما در رژیم قبل که به سردمداری صدام حسین بود، به دلیل جنگی که در کشور حاکم بود، روند ساخت و پیشرفت این برنامه با مانع روبه‌رو شد.

ساخت بندر بخشی از برنامه بلندمدت عراق





◀ چالش پروژه فاو

در سال ۱۹۹۰ دولت صدام حسین به بندر «باین» در کویت حمله کرد، که آثار آن همچنان مشاهده می‌شود. در حال حاضر عراق ۵ درصد از درآمد نفتی خود را به عنوان غرامت به کویت پرداخت می‌کند.

زمانی که کویت اعلام کرد قصد دارد «بندر مبارک» را در نزدیکی «بندر فاو» احداث کند، خطوط کشتیرانی عراق به رهبری اعضای پارلمان تهدید کرد که به کویت لشکرکشی خواهد کرد. همچنین شهروندان عراقی نیز به نشانه اعتراض در شهر بصره تظاهرات کردند. این در حالی است که ۴۸ درصد از مراحل اولیه ساخت «بندر مبارک» به پایان رسیده است.

منابع: www.porttechnology.com



استرالیا، فرانسه، آلمان، ایتالیا و امارات متحده به ساخت این پروژه ادامه دارد.

بعد از ارایه پروژه طراحی شده توسط شرکت ایتالیایی، هادی الامیر اذعان داشت: «اولین مرحله پروژه تا پایان سال ۲۰۱۳ به اتمام می‌رسد. مکانیزم‌های بسیاری جهت انجام پروژه وجود دارد و ممکن است سرمایه‌گذاری یا وامی از طرف دولت داده شود. طبق برنامه عراق، بار وارد بندر جدید شده، سپس در سیستم جدید ریلی بارگیری می‌شود و خیلی سریع به کل اروپا می‌رسد؛ به طوری که سرعت آن بیشتر از کشتی‌هایی است که از راه کانال سوئز که ارتباط مدیترانه با دریای سرخ است، به مصر می‌رسند.»

◀ اطلاعات فنی مناقصه

- ۱- وزارت حمل‌ونقل عراق شرایط مناقصه را جهت زیرساخت بندر تحت عنوان «اسکلت اسکله» جهت ساخت شبه جزیره الفاو روی کانال «خور عبدالله» اعلام کرد.
- ۲- اتمام پروژه توسط سازمان بودجه‌بندی عراق تا پایان سال ۲۰۱۲.
- ۳- قرارداد بر اساس اسناد و شرایط قرارداد اجرا خواهد شد.

◀ شرایط کار و ساخت پروژه

شامل:

- احداث موج‌شکنی به طول حدود ۸۰۰۰ متر و به فاصله تقریباً ۶ متری از سطح دریا که نیازمند تقریباً ۸ میلیارد تن مواد معدنی در اندازه‌های مختلف است.

- لایروبی تقریباً ۰/۴ میلیون متری از رسوبی که در تالاب‌های خشک نزدیک دریاچه برای استفاده آزمایشی این مواد جهت ساخت موج‌شکن در آب‌های کم‌عمق ریخته می‌شود. عملکرد مناقصه مطابق با استاندارد مناقصه‌های بین‌المللی، بر پایه تکنیک، توانایی مالی و قیمت پیشنهادی است.

بر اساس اعلام دولت عراق، تدارکات لازم جهت ساخت اولیه بندر، شامل مسایل مالی و تکنیکی و نیروهای مهندسی در نظر گرفته شده است. بر اساس این گزارش، تصمیم ساخت بندر در سال ۲۰۰۵ اتخاذ شده و پی‌ریزی آن در سال ۲۰۱۰ ریخته شده است.



خط کشتیرانی مرسک (MAERSK) در یک نگاه

این شرکت در حال حاضر ۴۱۷ فروند کشتی کانتینری در اختیار دارد و اقدام به ارائه خدمات کانتینری به صاحبان کالا می‌نماید. در حال حاضر ظرفیت کل این شرکت بالغ بر ۱/۸ میلیون TEU است که با این ظرفیت رتبه نخست را در بین خطوط کشتیرانی برتر دنیا به خود اختصاص داده است. شرکت مرسک برای کاهش هزینه‌ها و افزایش بهره‌وری در سال ۱۹۹۰ با شرکت سیلند بزرگترین خط کشتیرانی آمریکا متحد شد. این اتحاد تا سال ۱۹۹۹ ادامه یافت و در این سال شرکت مرسک اقدام به خرید شرکت سیلند نمود و با نام مرسک سیلند به فعالیت خود ادامه داد.

شرکت مرسک باز هم اقدام به گسترش خود نمود و در سال ۲۰۰۶ اقدام به خرید چهارمین خط کشتیرانی بزرگ دنیا یعنی شرکت P&O Nedlloyd نمود. با این اقدام، خط کشتیرانی مرسک به بزرگترین شرکت حمل و نقل در دنیا تبدیل شد. ■



شرکت کشتیرانی مرسک بزرگترین شرکت کشتیرانی در دنیاست. این شرکت در سال ۱۹۱۲ توسط شخصی به نام AP Moller در کشور دانمارک پایه‌گذاری شد. شرکت مرسک که در حال حاضر بزرگترین شرکت حمل و نقل کالا در جهان به شمار می‌آید در کلیه بخش‌های حمل و نقل از جمله کالای عمومی، فله، نفتی و کانتینری فعالیت دارد.

یکی از عواملی که باعث شده این شرکت بتواند برتری خود را در عرصه حمل و نقل دریایی همچنان حفظ کند نورآوری و ابداعات جدید در حوزه حمل و نقل کالا بوده است. بعد از AP Moller بنیان‌گذار شرکت کشتیرانی مرسک، فرزند او مدیریت شرکت را به دست گرفت. فعالیت شرکت مرسک تا سال ۱۹۷۳ بر روی حمل و نقل کالای عمومی و نفت متمرکز بود. اما در این سال این شرکت به حمل و نقل کانتینری نیز روی آورد. این شرکت علاوه بر اشتغال به حمل و نقل کالا در زمینه ساخت کشتی نیز فعال است.

شرکت مرسک در ابتدا فعالیت خود در عرصه حمل و نقل کانتینری، با خرید کشتی‌های کانتینری شرکت‌های کشتی‌سازی آلمان و ژاپن اقدام به جابه‌جایی کانتینر در سراسر دنیا نمود. اما در سال ۱۹۸۱، شرکت کشتیرانی مرسک اولین کشتی کانتینری خود را ساخت. ساخت کشتی‌های کانتینری با ظرفیت زیر ۶ هزار TEU شرکت مرسک را در ردیف سازندگان کشتی‌های کانتینری قرار دارد. در سال ۱۹۹۶ شرکت مرسک یک جهش عمده را تجربه نمود و شروع به ساخت کشتی‌های بزرگ کرد. این شرکت اولین کشتی کانتینری بزرگ خود را با ظرفیت ۶۰۰۰ TEU ساخت. دو سال بعد این شرکت توانست کشتی کانتینری با ظرفیت ۸۰۰۰ TEU را به بازار عرضه نماید. سرانجام در سال ۲۰۰۶ کشتی‌های کانتینری با ظرفیت ۱۴ هزار TEU توسط شرکت مرسک طراحی و ساخته شد.

سرمایه گذاری ۱۰۰ میلیون دلاری برای توسعه بندر پوتی گرجستان



بندر پوتی (Poti) یکی از بنادر گرجستان است که در سواحل شرقی دریای سیاه و در فاصله ۵۵ کیلومتری بندر باتومی واقع است. بندر پوتی در درون شهر قرار داشته و از طریق شبکه ریلی و جاده‌ای به سایر شهرهای گرجستان دسترسی دارد. شهر بندری پوتی با بیش از ۵۰ هزار نفر به طور وابسته به صنایع مواد غذایی و شیلات است.

عملیات در بندر پوتی شامل کالای فله، کالای خشک و کانتینری می‌شود. این بندر همچنین به ترمینال مسافری نیز مجهز است. در سال ۲۰۰۸ مسوولان این بندر ۵۱ درصد از این بندر را به شیخ نشین راس الخیمه (امارات متحده عربی) با هدف ایجاد منطقه ویژه اقتصادی و احداث ترمینال بندری فروختند. بندر پوتی دارای ۱۵ اسکله مجموعاً به طول ۲۹۰۰ متر است. به لحاظ تجهیزاتی بندر پوتی مجهز به ۱۵ دستگاه جرثقیل ساحلی برای تخلیه و بارگیری کالا می‌باشد. به لحاظ استراتژیک، این بندر از اهمیت ویژه‌ای برای کشور گرجستان، ارمنستان و آذربایجان برخوردار بوده و در واقع دروازه ورود کالای اروپایی به این سه کشور است. به همین دلیل مسوولان بندری بندر پوتی مصمم به توسعه بندر و تبدیل آن به یک مرکز کانونی برای کشورهای آسیای میانه هستند.

بر همین اساس شرکت APM Teraminal که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های ترمینال اپراتوری دنیا به شمار می‌رود، در قالب یک همکاری مشترک (Joint Venture) با شرکت راس الخیمه که ۵۱ درصد بندر پوتی را در اختیار دارد، قصد دارد در این بندر سرمایه‌گذاری نماید. سرمایه‌گذاری شرکت AP Terminal در این بندر ۱۰۰ میلیون دلار برآورد شده است. این سرمایه‌گذاری قرار است طی ۲ سال (۲۰۱۲ تا ۲۰۱۴) صورت گیرد. با این حجم سرمایه‌گذاری، یک ترمینال جدید کانتینری و یک ترمینال کالای فله در این بندر ساخته خواهد شد. با بهره‌برداری از ترمینال‌های جدید، ظرفیت بندر پوتی افزایش قابل توجهی خواهد یافت. شایان ذکر است، عملیات لایروبی و افزایش آب‌خوردگی اسکله‌های موجود نیز در دستور کار قرار دارد.

بر اساس آخرین آمار و ارقام منتشره از سوی مقامات بندر پوتی، کل عملیات کانتینری این بندر در سال ۲۰۱۱ بالغ بر ۱۷۸ هزار TEU بوده است. به گفته مسوولان شرکت APM Terminal با انجام طرح توسعه در این بندر، ظرفیت آن بیش از ۵۰ درصد افزایش خواهد داشت. شایان ذکر است که بندر پوتی بزرگ‌ترین بندر جمهوری گرجستان به شمار می‌رود. ■



معرفی برترین شرکت ترمینال اپراتوری کانتینری دنیا

شرکت خدمات بندری هاچیسون (HPH) یکی از شرکت‌های مهم در زمینه سرمایه‌گذاری، توسعه و عملیات ترمینال‌های کانتینری در سراسر دنیا به شمار می‌آید. این شرکت در مجموع ۳۰۶ پست اسکله در بیش از ۴۷ بندر دنیا را در اختیار دارد. فعالیت شرکت هاچیسون به طور کلی در بنادر ۲۶ کشور دنیا در مناطق مختلف از جمله آسیا - خاورمیانه، آفریقا، اروپا، آمریکا و استرالیا متمرکز شده است. همچنین این شرکت دارای چندین شرکت اقماری در زمینه خدمات حمل‌ونقل است. در سال ۲۰۱۱، مجموع عملکرد شرکت هاچیسون در بنادر تحت تصدی خود در سراسر دنیا بالغ بر ۷۵ میلیون TEU بوده است.

تاریخچه شرکت هاچیسون به سال ۱۸۶۶ برمی‌گردد؛ زمانی که شرکت هنگ‌کنگ و امپو داک در بندر هنگ‌کنگ به عنوان یک شرکت رسمی به ثبت رسید. این شرکت طی یک قرن فعالیت خود، به ارائه خدمات ساخت و تعمیر کشتی به مشتریان اشتغال داشت. شرکت مذکور از سال ۱۹۶۹ پس از تاسیس شرکت بین‌المللی ترمینال‌های هنگ‌کنگ (HIT) وارد عرصه ارائه خدمات مربوط به جا به جایی کالا شد.

سرانجام شرکت HPH در سال ۱۹۹۴ تاسیس و مدیریت شبکه بندر تحت تصدی شرکت HIT را به دست گرفت. این شرکت در حال حاضر بهره‌برداری از ترمینال‌های کانتینری متعددی را در ۴۷ بندر دنیا را در اختیار داشته و تمامی خدمات مربوط به زنجیره لجستیک را به مشتریان خود عرضه می‌کند. این خدمات عمدتاً عبارت‌اند از: انبارداری کانتینر، تعمیر و ردیابی کانتینر، جنرال کارگو و کالای فله و سایر خدمات مرتبط.

شرکت هاچیسون در کشورهای آرژانتین، استرالیا، باهاما، بلژیک، چین، مصر، آلمان، هنگ‌کنگ، اندونزی، ایتالیا، کره، مالزی، مکزیک، میانمار، عمان، پاکستان، پاناما، لهستان، عربستان، اسپانیا، سوئد، تانزانیا، تایلند، هلند، امارات متحده عربی، انگلستان و ویتنام فعالیت دارد.

همانگونه که ملاحظه می‌گردد شرکت هاچیسون بیشترین فعالیت خود را در آسیا متمرکز کرده و در اغلب کشورهای آسیای شرقی دارای ترمینال می‌باشد. این شرکت با ایجاد شرکت‌های اقماری در هر یک از این کشورها به صورت مستقل اقدام به مدیریت ترمینال‌های تحت تصدی خود کرده است.

شرکت هاچیسون در حال حاضر بیش از ۳۰ هزار نیروی انسانی در اختیار داشته و با ارائه آموزش‌های مختلف به آنها، نیروی انسانی خود را با مهارت‌های لازم برای انجام هر چه بهتر عملیات آشنا ساخته است، به طوری که این شرکت دارای مجرب‌ترین و باتجربه‌ترین نیروی انسانی در زمینه خدمات لجستیکی کالا به شمار می‌آید و نیروی انسانی و ارتقای سطح دانش آنها برای شرکت هاچیسون از اهمیت شایان توجهی برخوردار است. ■

وزیر راه و شهرسازی:

به توسعه زیرساخت‌ها، سرمایه‌گذاری و رقابت سازنده در بنادر تاکید کرد

سرمایه‌گذاری‌ها رقابت سازنده در بنادر فراهم گردد. نیکزاد به توسعه بنادر، شیلات و صنایع دریایی ساحلی و فراساحلی و نقش آن در اشتغال اشاره کرد و اظهار داشت: در حال حاضر ترانزیت در کشور به ۱۰/۱۳ میلیون تن رسیده است در حالی که در برنامه پنجم تکلیف ما ۷/۹ میلیون تن بوده و قصد داریم امسال ترانزیت را به ۱۲ میلیون تن برسانیم.

وی با بیان این که حمل و نقل دریایی باصرفه‌ترین، ارزان‌ترین و کارآمدترین نوع حمل و نقل کالا در دنیا شناخته می‌شود، گفت: هم اکنون سهم جابه‌جایی کالا از طریق ترانزیت در کل جهان ۹۰ درصد است. وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که کشور باید توسعه بخش حمل و نقل را در کلیه شقوق مدنظر قرار دهد افزود: عمده کار ما باید در حمل و نقل جاده‌ای و دریایی انجام شود و ترانزیت را از طریق جابه‌جایی دریایی افزایش دهیم.

نیکزاد به گسترش ترانزیت از ایران به کشورهای آسیای میانه و توسعه محور شرق اشاره کرد و گفت: موقعیت استراتژیک ایران در ترانزیت شمال به جنوب یک موقعیت برتر بوده و در مسیر دیگر کریدورها امکان گسترش ترانزیت را می‌دهد.

نیکزاد بر گسترش سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر ایران تاکید کرد و گفت: کشورهای همسایه در تلاش هستند و اگر بخواهیم سرمایه‌گذاری خارجی صورت گیرد اقدامات زیادی علیه ما صورت می‌گیرد اما نباید فرصت را از دست بدهیم تا بنادر ما در آینده توان مقابله با رقیبان ایران را داشته باشند.

◀ موانع پرداخت تسهیلات صندوق توسعه ملی برداشته شد

وزیر راه و شهرسازی همچنین از برداشته شدن موانع پرداخت تسهیلات صندوق توسعه ملی به سرمایه‌گذاران خبر داد.

به گزارش خبرنگار ما، علی نیکزاد در پاسخ به سوالی درخصوص راهکارهای حمایت دولت از سرمایه‌گذاران بخش حمل و نقل گفت: تامین منابع مالی پروژه‌های سرمایه‌گذاری از محل صندوق توسعه ملی مورد توجه جدی دولت است.

علی نیکزاد با اشاره به تلاش رییس جمهور برای حل مشکل تخصیص تسهیلات صندوق توسعه ملی به سرمایه‌گذاران افزود: از آنجا که تسهیلات صندوق توسعه ملی بر مبنای دلار به سرمایه‌گذاران پرداخت می‌شد و این موضوع برای آنها چالش‌هایی را به وجود می‌آورد، رییس جمهور دستوراتی صادر کردند که به نظر می‌رسد با اجرای آنها زمینه بسیار مساعدی برای تسریع در اعتباردهی به سرمایه‌گذاران بویژه در بخش حمل و نقل ایجاد شود. ■

وزیر راه و شهرسازی در بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور با تاکید بر توسعه سرمایه‌گذاری در بنادر و بهره‌گیری بیشتر از توانمندی نهفته در حوزه دریا گفت: حق کشور است که از این توانمندی‌ها به نحو احسن بهره‌برداری نموده و با ورود و جذب سرمایه‌گذاران جدید به آن شاهد رشد و شکوفایی صنعت دریانوردی باشیم.

وی افزود: برای توسعه بنادر، لازم است سرمایه‌گذاران جدید، صاحب تجربه و کارآفرین بندری و دریایی وارد بنادر شوند و سازمان بنادر فضا را مهیا کرده تا بخش خصوصی و دولتی با انجام سرمایه‌گذاری به هدف توسعه بندر برسند. ایشان تصریح کرد: تحریم‌ها در عرصه‌های مختلف برای کشور تبدیل به فرصت شده و در بهره‌گیری از این فرصت‌ها اقدامات زیادی از سوی دولت انجام می‌گیرد و هر ساله به ظرفیت بندری و دریایی کشور افزوده می‌شود. وزیر راه و شهرسازی در ادامه تاکید کرد: تمامی منابع و اعتبارات سازمان بنادر فقط باید برای توسعه بنادر هزینه شود تا با توسعه زیرساخت‌ها و انجام



تأثیر منفی هزینه‌های ترانزیت بر رقابت‌پذیری

بحران‌های کنونی صنعت حمل‌ونقل و توسعه حمل‌ونقل دریایی، باید همکاری گمرک، بانک‌ها و بیمه‌ها با کشتیرانی‌ها افزایش یابد.

اما چالش‌های صنعتی دریایی کشور در حالی افزایش پیدا کرده است که به گفته متولیان امر، از ۳۰ کشور محصور در خشکی جهان، ۱۳ کشور برای حمل کالاهای خود نیازمند ایران هستند.

مسعود دانشمند، رییس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و گمرک اتاق بازرگانی ایران در حاشیه پنلی در این زمینه گفت: یکی از عوامل موثر بر حمایت از تولید ملی ایجاد حمل‌ونقلی کارآمد است.

او در این مورد به برخی نارسایی‌ها اشاره کرد و پیرامون تحریم‌ها نیز توضیح داد: در شرایط تحریم، بازرگانان ناچار به پرداخت هزینه‌های بیشتر برای جابه‌جایی کالاها به خارج و داخل کشور هستند؛ بنابراین باید با درپیش گرفتن راهکارهایی از این هزینه‌های سربار کاسته شود.

◀ مهم‌ترین موانع حمل و نقل

در عین حال، چند نرخ بودن قیمت سوخت، همکاری ضعیف بانک‌ها و بیمه‌ها با دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل و پایین بودن بهره‌وری نظام حمل‌ونقل در کشور از جمله مهم‌ترین دست‌اندازهایی محسوب می‌شود که این کارشناس از آنها به عنوان مشکلات صنعت حمل‌ونقل یاد می‌کند.

وی اما انتقاد به قیمت سوخت در کشور را به منزله مخالفت با هدفمند کردن یارانه‌ها نمی‌داند، ولی در عین حال پیشنهاد می‌دهد که در فاز دوم هدفمندی از یک سو، سوخت تک‌نرخ شود و از سوی دیگر، مابه‌التفاوت قیمت سوخت به صورت یارانه مستقیم به کامیون‌ها یا کشتی‌ها داده شود.

رییس کمیسیون حمل‌ونقل، ترانزیت و گمرک اتاق بازرگانی، صنایع و معادن ایران با این توضیحات، به ترانزیت ۱۰/۵ میلیون تنی کالا در سال گذشته هم اشاره کرد و گفت: قرار است در سال جاری، ۱۲/۵ میلیون تن کالا ترانزیت شود و در برنامه پنجم نیز تکلیف بر ترانزیت ۲۰ میلیون تن گذاشته شده است.

◀ تأثیر تحریم‌ها روی هزینه‌های حمل و نقل

علاوه بر اینها، در جریان برگزاری پنل بررسی تأثیر تحریم‌ها روی هزینه‌های حمل‌ونقل کالا، محمد سمیعی، عضو انجمن مالکان کشتی هم، افزایش قیمت سوخت، کاهش میزان بار و نرخ بالای بهره‌های بانکی را موجب افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل عنوان کرد و گفت که این موضوع باعث کاهش رقابت‌پذیری تجارت خارجی ایران در میان دیگر کشورها شده است.

حمزه کشاورز، یک فعال صنعت کشتیرانی نیز به موضوع عرضه و تقاضا در صنعت حمل‌ونقل اشاره کرد و از برنامه‌های جهانی برای متعادل کردن این موضوع تا سال ۲۰۱۳ خبر داد.

آن طور که این کارشناس می‌گوید: در حال حاضر در جهان به خاطر پیشی گرفتن عرضه کشتی از تقاضای ترانزیت دریای کالا، نرخ حمل‌ونقل دریایی

بیستمین گردهمایی سران ارگان‌های دریایی با انتخاب ۴ پنل تخصصی پیرامون "اقتصاد حمل و نقل"، "ایمنی و امنیت دریایی"، "توسعه منابع انسانی" و "مزیت‌های رقابتی بنادر کانتینری"، ضمن آسیب‌شناسی وضعیت کنونی حمل و نقل دریایی و ارتقای سطح ایمنی شناورها، به فرصتی برای بحث و بررسی تهدیدهای محیط زیست دریایی، تحول بنادر در دنیای رقابتی با بهره‌گیری از سرمایه‌های نامشهود و پیاده‌سازی مدیریت استراتژیک در بنادر، تبدیل شد.

در این نشست که وزرای راه و شهرسازی و دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح با همراهی فرماندهان نیروی دریایی ارتش و سپاه از طریق سفر دریایی و از بندرعباس خودشان را به سالن مرکز همایش‌های بین‌المللی کیش رسانده بودند، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام شعار "دریانوردی: جهان پس از یک صد سال؛ ایران، حال و آینده" بر رویکرد آینده‌نگرانه به فعالیت‌های دریایی کشور با مروری بر پیشینه این صنعت تأکید کرد و آن را فرصتی مغتنم برای تحقق اهداف و برنامه‌های توسعه محور دریامحور برشمرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در نقطه آغاز این گردهمایی ابراز امیدواری کرد با بهره‌گیری از تجارب و دستاوردهای گذشته در عرصه دریایی و نگاهی همه‌جانبه به مسایل و موضوعات موردنظر در این زمینه و ارزیابی شرایط کنونی حاکم بر اقتصاد و تجارت جهانی و عوامل تأثیرگذار بر فعالیت‌های دریایی و دریانوردی، توسعه سهم بازار منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای برای دستیابی به آینده روشن و تحقق اهداف چشم‌انداز فراهم شود.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، در اولین نشست تخصصی همایش بیستم، گروهی از مسوولان و کارشناسان به بررسی چالش‌های موجود در صنعت دریایی ناشی از تأثیر تحریم‌ها بر اقتصاد حمل‌ونقل دریایی پرداختند و در نهایت کارشناسان به این نتیجه رسیدند که برای عبور از





◀ تاثیر هزینه‌های حمل‌ونقل بر قیمت تمام شده کالا

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح نیز در بیستمین همایش هماهنگی

کاهش تعرفه ترانزیت در بالا بردن درآمد سرانه ملی و رشد و توسعه کشور اثر دارد و به همین دلیل برنامه‌هایی برای کاهش تعرفه‌ها در این زمینه در دستور کار است تا به این ترتیب، حجم کالاهای ترانزیت شده امسال به ۱۲ میلیون تن افزایش یابد.

“

فدوی با بیان اینکه صنعت دریایی کشور با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می‌کند، تاکید کرد: گرفتاری‌های موجود در این بخش کم نیست و با وجود تلاش‌های زیاد که صورت گرفته، هنوز نتایج خوبی حاصل نشده که این امر نیازمند تصمیم‌گیری‌های عاجل است.

“

پایین‌تر از میزان مطلوب است.

علی عزتی از مقام‌های شرکت کشتیرانی ایران نیز در این مراسم به ارایه آماری در مورد تحریم‌ها پرداخت و از شدت گرفتن تحریم‌ها در جهان علیه کشورهای مختلف که اغلب از سوی آمریکا اعمال می‌شود، انتقاد کرد.

به گفته او، از سال ۱۹۱۸ تا ۱۹۹۰، در مجموع ۱۱۵ مورد تحریم در جهان اجرا شد، اما این در حالی است که تنها طی ۹ سال بعد از آن، تعداد موارد تحریم ۶۶ مورد گزارش شده است.

◀ کاهش تعرفه ترانزیت کالا

البته به گفته مسوولان، اقداماتی نیز برای حل این مشکلات در دستور کار است؛ آن طور که وزیر راه و شهرسازی در حاشیه این همایش اعلام کرد: برای تسهیل در امر ترانزیت، تعرفه ورود و خروج کالاهای تجاری و عوارض عبور آن از کشور کاهش می‌یابد که بخشی از این برنامه، حمل‌ونقل دریایی را دربر خواهد گرفت.

به گفته علی نیکزاد، کاهش تعرفه ترانزیت در بالا بردن درآمد سرانه ملی و رشد و توسعه کشور اثر دارد و به همین دلیل برنامه‌هایی برای کاهش تعرفه‌ها در این زمینه در دستور کار است تا به این ترتیب، حجم کالاهای ترانزیت شده امسال به ۱۲ میلیون تن افزایش یابد.

وزیر راه و شهرسازی همچنین به چند چالش مهم صنعت حمل‌ونقل دریایی هم اشاره کرد و با بیان اینکه بحث ترانزیت و توجه به توسعه حمل و نقل دریایی موجب امنیت، اشتغال، رونق اقتصادی و بالا بردن سرانه ناخالص درآمد ملی می‌شود، گفت: در بخش تهدیدها، بحث بحران اقتصاد جهانی و اثرات آن شرایط را بر کشتیرانی سخت کرده است.

نیکزاد در عین حال به پدیده دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن هم به عنوان چالشی دیگر اشاره و تاکید کرد که مسوولان از پشت پرده این دزدی‌های دریایی مطلع هستند.

به گفته او، همچنین باید به گسترش سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر ایران توجه بیشتری شود، تا بنادر قدرت رقابت با سایر بنادر منطقه را از دست ندهند.

حبیب... سیاری درباره اقدامات نیروی دریایی در مقابله با دزدی‌های دریایی نیز گفت: نیروی دریایی ارتش ایران با اعزام ۱۹ ناوگروه و دریانوردی بیش از ۴۸۴ هزار کیلومتر از دریای سرخ تا جنوب هندوستان، از کشتی‌های تجاری عبوری در برابر حملات دزدان دریایی صیانت می‌کند.

ارگان‌های دریایی به ضرورت وجود طرح جامع حمل‌ونقل کشور اشاره و از نبود چنین طرحی انتقاد کرد.

به گفته احمد وحیدی، حمل و نقل کشور نقشی بی‌بدیل در توسعه اقتصادی دارد و این موضوع در قیمت تمام شده از کارخانه به کارخانه دیگر خود را نشان می‌دهد.

به گفته وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، توجه به پس کرانه‌ها و افزایش توان تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در توسعه دریایی کشور نقش مهمی دارد.

او همچنین در مورد تحریم‌ها گفت: امروز در عرصه کشتیرانی بین‌المللی شاهد افزایش فشارها و برقراری تبعیض‌های ناروا و تفاوت‌های فاحش هستیم؛ بنابراین هر قدر که ارگان‌های دریایی در جهت هماهنگی و همسویی با هم در اجرای برنامه‌ها گام بردارند، اقتصاد کشور از نتایج آن برخوردار خواهد شد.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح همچنین با اشاره به اهمیت امنیت دریایی تاکید کرد: ایران نمره بالایی در این زمینه دارد.

ایران، پل ارتباطی مهم حمل و نقلی و ترانزیت

سید عطاء اله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در مراسم افتتاحیه این همایش گفت: موقعیت ممتاز جغرافیایی، اقتصادی و سیاسی ایران در منطقه استراتژیک خاورمیانه و برخورداری از سواحل طولانی در شمال و جنوب کشور و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی کشور را در زمره کشورهای دریایی قرار داده است. صدر افزود: عبور دو کریدور شمال و جنوب و شرق و غرب از پهنه سرزمین، ایران را به عنوان پل ارتباطی مهم حمل‌ونقلی و ترانزیتی اقتصاد و تمدن منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، نقش‌آفرین ساخته است.

صدر با این توضیحات تاکید کرد: اگر فقط پنج کیلومتر از نوار ساحلی کشور

در این روند توسعه‌ای هدف قرار داده شود، با در اختیار گرفتن مساحتی بالغ بر ۲۹ هزار کیلومتر مربع از اراضی ساحلی در شمال و جنوب کشور و استفاده از ظرفیت‌ها، ذخایر و قابلیت‌های دریایی اعم از تجارت، حمل‌ونقل، کشاورزی، صید و پرورش آبزیان، توسعه صنایع دریایی در ساحل و فراساحل، ذخایر و معادن فلات قاره، خدمات بندری و دریایی، تولید کالا و محصولات و صادرات مجدد آنها در آینده‌ای نه چندان دور، شاهد تحولات چشمگیر اقتصادی، اجتماعی و پیدایش تمدنی جدید در نوار ساحلی کشور خواهیم بود.

لزوم توجه به امنیت حمل‌ونقل دریایی مسافر

فرمانده نیروی دریایی سپاه نیز در بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، تشکیل کارگروه دریایی در دولت را ضروری خواند و گفت: حتی با وجود تشکیل این کارگروه، بعضی از مشکلات که به تصمیم‌گیری‌های فوری و قطعی نیاز دارد، حل نمی‌شود.

علی فدوی در این مراسم به حادثه غرق شدن یک فروند اتوبوس دریایی در آب‌های هرمزگان اشاره کرد و با انتقاد از زمینه‌هایی که به رخداد این حادثه منجر شد، گفت: کشته شدن ۱۷ نفر در یک حادثه دریایی معضل بزرگی است و می‌طلبد که موضوع امنیت در حمل‌ونقل دریایی مسافر بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد.

او تردد چهار میلیون مسافر دریایی در استان هرمزگان را حاکی از لزوم اهمیت به توسعه بخش مسافری عنوان کرد و گفت: این در حالی است که شاهد تردد مسافرهای دریایی با حداقل شرایط و امکانات هستیم.

فدوی با بیان اینکه صنعت دریایی کشور با مشکلات زیادی دست و پنجه نرم می‌کند، تاکید کرد: گرفتاری‌های موجود در این بخش کم نیست و با وجود تلاش‌های زیاد که صورت گرفته، هنوز نتایج خوبی حاصل نشده که این امر نیازمند تصمیم‌گیری‌های عاجل است.

تمرکز بر کاهش حضور کشورهای فرامنطقه‌ای

فرمانده نیروی دریایی ارتش نیز در این همایش بر تدوین سند راهبردی استراتژی دریایی و تمرکز بر توانمندی‌های موجود در منطقه برای کمرنگ شدن حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در آب‌های منطقه تاکید کرد.

حبیب... سیاری درباره اقدامات نیروی دریایی در مقابله با دزدی‌های دریایی نیز گفت: نیروی دریایی ارتش ایران با اعزام ۱۹ ناوگروه و دریانوردی بیش از ۴۸۴ هزار کیلومتر از دریای سرخ تا جنوب هندوستان، از کشتی‌های تجاری عبوری در برابر حملات دزدان دریایی صیانت می‌کند.

به گفته او، امروزه کشورهای ابرقدرت جهان با استفاده ابزاری از دزدان دریایی، موجب افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی و تاثیر آن بر توان رقابتی کشورها شده‌اند.

سیاری گفت: متأسفانه هم‌اکنون پدیده دزدی دریایی، ده‌ها میلیون دلار خسارت به اقتصاد جهانی با گروگان گرفتن یک هزار و ۹۰ نفر در دریاها را رقم زده است.

فرمانده نیروی دریایی ارتش تمرکز بر توانمندی‌های موجود در منطقه برای کاهش حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در این حوزه را نیز پیشنهاد کرد و افزود: تدوین سند راهبردی استراتژی ملی دریایی، اصلاح قوانین و مقررات، تبادل اطلاعات در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای، کسب آمادگی برای مقابله با تهدیدات بین‌المللی و افزایش آگاهی و هوشیاری از طریق آموزش کشورهای صاحب حمل‌ونقل دریایی از جمله اقداماتی است که باید در این بخش مورد توجه قرار گیرد. ■



پاسخ هماهنگ، تنه‌راه مقابله با دزدی دریایی



بیستمین همایش سالانه ارگان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران بی‌شک در مقطعی چالشی در جامعه دریانوردی جهانی برگزار می‌شود. فعالیت کشتیرانی تجاری به‌طور مستقیم به اقتصاد جهانی وابسته است که فعلاً به علت مشکلات مالی جهانی با چالش‌هایی مواجه است که در سال‌های اخیر مشکلاتی را در سراسر جهان به وجود آورده است. علاوه بر این وضعیت تجاری نامطلوب، علی‌رغم اینکه عرضه کشتی‌ها در سطح بالایی است، تقاضا برای خدمات کشتیرانی در حال کاهش است.

بسیاری از شرکت‌هایی که با عجله و اشتیاق به سفارش کشتی در مقطع رونق اقتصادی پیش از ۲۰۰۸ اقدام نموده بودند، امروزه با تردید به تصمیماتشان نگاه می‌کنند.

کشتی‌های مدرن بی‌شک ایمن‌تر و از لحاظ رعایت مسایل زیست محیطی پاک‌تر از کشتی‌های دهه قبل هستند. اما هر نسل جدیدی از کشتی‌ها چالش‌های تازه با خود به همراه دارند و حتی امروزه سوانحی را ایجاد می‌نمایند که نیاز به بهبود مستمر را تقویت می‌بخشد. تلاش‌های ما برای ارتقای ایمنی دریانوردی و بویژه جلوگیری از فاجعه‌هایی که برای کشتی‌های مسافری رخ می‌دهد، پایان‌ناپذیر است.

کشتیرانی مستلزم حفاظت در برابر خطرات امنیتی است، که مهم‌ترین آن در حال حاضر دزدی دریایی است. در این رابطه، اگر چه دزدی دریایی همچنان کشتیرانی را آزار می‌دهد و حیات و زندگی دریانوردان را به خطر انداخته است، اما نشانه‌های روشنی از پیشرفت در رابطه با این فعالیت مجرمانه وجود دارد و ما را به این نتیجه رسانده است که در میان شیوه‌های مختلف مقابله با دزدی دریایی، پاسخ هماهنگ، تنه‌راه موجود برای موفقیت همه جانبه است که نهایتاً باید به آن دست یابیم.

به عنوان یک سازمان تخصصی زیرمجموعه سازمان ملل متحد با مسوولیت ایمنی و امنیت کشتیرانی، آیمو یکی از سازمان‌هایی است که فعلاً به در نظر داشتن چنین رویکردی فعالیت می‌نماید که براساس تلاش طولانی مدت ما در پیکار با دزدی دریایی صورت گرفته و تنها به آب‌های سومالی محدود نشده و در سایر مناطق دنیا نیز وجود دارد.

صنایع حمل و نقلی از جمله کشتیرانی تحت فشارند تا سهم خود را در حفاظت از محیط زیست جهانی شکننده ایفا نمایند. در سال ۲۰۱۲، سر مقصد حیاتی مسیر، بسوی آینده‌ای پایدار و متعهد در کنفرانس سازمان ملل در خصوص توسعه پایدار با عنوان «Rio به علاوه ۲۰» (Rio+20) که در ماه ژوئن در ریودو ژانیرو برزیل برگزار خواهد شد، هدف‌گذاری می‌شود.

در کنفرانس «Rio به علاوه ۲۰» مهم‌ترین موضوعات مورد بحث، اقتصاد سبز و ایجاد یک چارچوب نهادینه برای توسعه پایدار است. بخش حمل و نقلی پایدار، شامل بنادر و سایر زیرساخت‌ها، عنصر کلیدی پیشرفت به سوی این اهداف هستند. آیمو با توجه به فعالیت‌های نظم‌دهنده و همکاری‌های فنی، نقش حیاتی در ارتقای کشتیرانی سازگار با محیط زیست و پایدار ایفا می‌کند. همچنین آیمو یک چارچوب نهادینه برای پیشرفت دریانوردی پایدار ارائه می‌نماید. در کنفرانس «Rio به علاوه ۲۰»، ما این فرصت را خواهیم داشت تا به طور صریح اهمیت کشتیرانی در توسعه پایدار را تشریح نماییم.

عضویت ما در خانواده سازمان ملل اهمیت کارمان را در رابطه با عامل انسانی کشتیرانی تقویت می‌کند. ارتقای کیفیت کار و زندگی دریانوردان بر روی کشتی همانند ارتقای مهارت و استانداردهای عملی از طریق ابزارهایی همچون کنوانسیون و آئین نامه STCW از اهداف مهم آیمو در این عرصه است.

من می‌دانم که تمامی این مسایل، و بسیاری بیشتر از این، در دستور کار شما قرار دارد و من مطمئنم که بررسی‌های شما شناخت بهتری از این مسایل ایجاد می‌نماید و از این طریق است که بدانیم ما می‌توانیم به سوی اهدافی که با هم به اشتراک می‌گذاریم پیشرفت کنیم.

من برای بیستمین همایش سالانه ارگان‌های دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران آرزوی موفقیت می‌نمایم. ■

عضویت ما در خانواده سازمان ملل اهمیت کارمان را در رابطه با عامل انسانی کشتیرانی تقویت می‌کند. ارتقای کیفیت کار و زندگی دریانوردان بر روی کشتی همانند ارتقای مهارت و استانداردهای عملی از طریق ابزارهایی همچون کنوانسیون و آئین نامه STCW از اهداف مهم آیمو در این عرصه است



مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با ارزیابی شرایط تجارت جهانی تاکید کرد:

همایش بیستم نقطه آغاز تحول و پیشرفت توسعه دریامحور

تحقق اهداف و برنامه‌های توسعه محور دریامحور به شمار می‌رود. مهندس سید عطاء اله صدر تصریح کرد: موقعیت ممتاز و جغرافیای اقتصادی و سیاسی ایران در منطقه خاورمیانه و برخورداری از سواحل طولانی در شمال و جنوب کشور در کنار دسترسی به آب‌های آزاد ایران را در زمره کشورهای دریایی دنیا قرار داده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: عبور دو کریدور مهم شمال - جنوب و شرق - غرب، ایران را به عنوان پل ارتباطی مهم حمل و نقلی و ترانزیتی اقتصاد و تمدن منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نقش آفرین کرده است. طرح توسعه ۵ کیلو متری برای ایجاد تحول

وی ادامه داد: توسعه سواحل و جزایر کشور از مسایل مهم در این بخش است؛ اگر به طور متوسط بتوان از ۵ کیلومتر عرض نوار ساحلی کشور استفاده کرد مساحتی بالغ بر ۲۹ هزار کیلومتر مربع از اراضی ساحلی در شمال و جنوب کشور با استفاده از ظرفیت‌ها، ذخایر و قابلیت‌های دریایی موجب تحولات چشمگیر اقتصادی، اجتماعی و پیدایش تمدن جدید در نوار ساحلی کشور خواهد بود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنانش گفت: مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی که توسط این سازمان و همکاری ارگان‌های دریایی انجام شده همانند مطالعات آمایش سرزمین راهنمای اصلی برای تهیه نقشه راه توسعه ساحلی کشور است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: امید است با بهره‌گیری از تجارب و دستاوردهای گذشته در عرصه دریایی و نگاهی همه‌جانبه به مسایل و موضوعات موردنظر در این زمینه و ارزیابی شرایط کنونی حاکم بر اقتصاد و تجارت جهانی و عوامل تاثیرگذار بر فعالیت‌های دریایی و دریانوردی رویکرد توسعه سهم بازار منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به راهکارهای مناسب برای دستیابی به آینده روشن و تحقق اهداف سند چشم‌انداز باشد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور نقطه عطف تحول، پیشرفت و توسعه دریامحور خواهد بود. ■

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم آغاز به کار بیستمین همایش ارگان‌های دریایی در جزیره کیش اظهار داشت: همایش امسال قصد دارد با رویکرد آینده‌نگر به فعالیت‌های دریایی کشور و مروری بر گذشته به بررسی و تبادل نظر پیرامون مباحث مطرح شده بپردازد.

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: حضور مقامات عالی‌رتبه کشوری و لشگری و دست‌اندرکاران دریایی کشور علاوه بر اینکه بیانگر اهمیت و جایگاه فعالیت‌های دریایی و دریانوردی در کشور ایران است فرصتی مغتنم برای



وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح خواستار تشکیل بانک دریایی شد

تأکید بر دیپلماسی ترانزیت در حوزه سیاست خارجی

عمده‌ای از ظرفیت‌های بزرگ حوزه دریایی دست پیدا نکرده‌ایم، افزود: کمبود هماهنگی ارگان‌های دریایی، دلیل اصلی عدم استفاده از ظرفیت بزرگ دریا است.

وحیدی ضمن تأکید بر لزوم توجه به پس کرانه بنادر گفت: تخلیه بار، خدمات‌دهی در بنادر، عملکرد حرفه‌ای در بنادر و توجه به مسایل زیست‌محیطی اهمیت دارد.

وی ادامه داد: فشارهایی که علیه کشتی‌رانی و نفت‌کش ایران از سوی استکبار جهانی وارد می‌شود، قابلیت پیگیری حقوقی دارد و می‌توان آنها را محکوم کرد و حتی خسارت دریافت کرد.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح ضمن تأکید بر لزوم توجه به بیمه کشتی‌ها گفت: اگر بیمه دریایی در چند سال آینده رشد نکند، در حوزه حمل و نقل دریایی با مشکل مواجه می‌شویم. بنابراین خارج شدن بیمه کشتی‌ها از انحصار خارجی‌ها با همکاری دولت قابل توجه است.

وی به لزوم تأسیس بانک دریایی اشاره کرد و گفت: برای حمل و نقل دریایی طرح جامع حمل و نقل ضروری است؛ در این راستا می‌توان گفت بندر چابهار بندر استراتژیکی است که هنوز از ظرفیت‌های آن به طور کامل استفاده نشده است.

سردار وحیدی اضافه کرد: اگر طرح جامع حمل و نقل وجود داشته باشد و هماهنگی بین نظام بانکی، بازرگانی، تجاری و گمرکی به صورت کامل اعمال شود، لازم نیست کالاها برای تخلیه به بنادر دیگر کشورها منتقل شوند.

وی تأکید کرد: در حمل و نقل سرزمین اصلی، جزایر و بخش بین‌الملل، توجه به طرح جامع حمل و نقل دریایی الزامی است.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح گفت: نیروهای مسلح در توسعه سواحل، دریای عمان و خلیج فارس خوب عمل کرده‌اند که در این باره می‌توان به توسعه بندر جاسک و ظرفیت‌های مطلوب این بندر اشاره کرد.

سردار وحیدی یادآور شد: قدرت نیروی دریایی سپاه و ارتش جمهوری اسلامی ایران امنیت منطقه را به خوبی حفظ کرده است.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح ضمن محکوم کردن تحریم حمل و نقل دریایی و کشتیرانی ایران اضافه کرد: این امر نشان می‌دهد که ادعای غربی‌ها مبنی بر اعمال تحریم به دلیل انرژی هسته‌ای باطل است و آنها تنها به دروغ‌های خود بسنده می‌کنند.

وی با بیان اینکه ایران در بحث امنیت دریایی نمره مطلوبی را کسب کرده است، گفت: دیپلماسی ترانزیت در حوزه سیاست خارجی و روابط بین‌الملل بسیار مهم است. ■

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح نیز در بیستمین همایش ارگان‌های دریایی به ضرورت طرح جامع حمل و نقل کشور اشاره و به نبود چنین طرحی انتقاد کرد.

به گفته احمد وحیدی، حمل و نقل کشور نقشی بی‌بدیل در توسعه اقتصادی دارد و این موضوع در قیمت تمام شده از کارخانه به کارخانه دیگر خود را نشان می‌دهد.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، توجه به پس کرانه‌ها و افزایش توان تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در توسعه دریایی کشور را دارای نقش مهم دانست.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح به عنوان سخنران بعدی این همایش، با بیان اینکه نقش حمل و نقل در پارامترهای اقتصادی کاملاً مبرهن است، گفت: ایران کشوری دریایی است و از ۲۳۰ هزار کیلومتر مربع مساحت خلیج فارس نیمی از آن متعلق به ایران است.

وی با اعلام اینکه هم‌اکنون ۴ هزار و ۵۰۰ کشتی در دنیا در حال ساخت است، آن را ۳۵ درصد ظرفیت موجود ارزیابی کرد و ادامه داد: ایران با یکصد و ۳۰ شناور تجاری و ۵۰ اقیانوس‌پیما و ۵۰ نفت‌کش گول‌پیکر، جزو کشورهای مهم در حمل و نقل دریایی قلمداد می‌شود.

وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح با تأکید بر اینکه هنوز به بخش



فرمانده نیروی دریایی ارتش خبر داد:

گسترش لایه حفاظتی نیروی دریایی تا اقیانوس هند



فرمانده نیروی دریایی ارتش، در تشریح جزئیات برنامه‌های ایران برای برخورد با دزدان دریایی، با اشاره به اینکه پدیده زشت دزدی دریایی ۷ تا ۱۲ میلیارد دلار به اقتصاد جهان ضرر وارد کرده نیروی انسانی بیکار، ماهیگیران بی کار و با تجربه و پول و تجهیزات بازیگران فرمانطقه‌ای، عمده‌ترین عمل ایجاد پدیده زشت دزدی دریایی دانست و گفت: جنگ سومالی با دخالت امریکا موجب بروز ناامنی در سواحل این کشور شده است.

به گزارش خبرنگار ما در بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، امیر دریادار دکتر حبیب‌الله سیاری در مراسم افتتاحیه این همایش اظهار داشت: ایران در میان ۱۵ همسایه با ۹ کشور مرز دریایی دارد؛ ۳۱ درصد مرز ایران دریایی، ۵۴ درصد مرز خشکی و ۱۵ درصد رودخانه‌ای است.

امیر دریادار سیاری افزود: اقیانوس هند با ۶۵ میلیون کیلومتر مربع مساحت و وسعت منطقه شمال آن در مدار ۱۰ درجه شمالی معادل ۱,۳ برابر وسعت ایران است که تحت نظارت نیروی دریایی ایران قرار دارد.

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ادامه داد: تجارت از طریق حمل و نقل دریایی، استفاده از دریا برای اعمال قدرت، توسعه مدنیت در نوار ساحلی و استفاده از دریا به منظور صیانت از منافع راهبردی کشور از ابعاد اصلی بهره‌برداری از دریا است.

سیاری افزود: توسعه اقتصادی از طریق ارایه خدمات دریایی، ایجاد و توسعه ترانزیت کالا، استفاده از انرژی دریا و تجارت از طریق صنعت توریست امکان‌پذیر است. وی تأکید کرد: جهانی شدن پدیده‌ای فراتر از قدرت دولت‌ها است که متضمن افزایش فعالیت فراملی به ویژه اقتصادی است. وی با بیان اینکه ۹۳ درصد صادرات و واردات از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود، گفت: یک سوم تجارت جهانی دنیا بین تنگه هرمز و باب‌المندب انجام می‌شود.

فرمانده نیروی دریایی ارتش با بیان اینکه دزدی دریایی در حال گسترش به سمت دریای عمان، دریای سرخ، سواحل آفریقای جنوبی و سواحل هند است، اظهار داشت: به همین منظور، نیروهای امنیتی ایران از منطقه خلیج فارس لایه حفاظتی خود را گسترش داده و تا اقیانوس هند را تحت نظارت دارد.

امیر دریادار سیاری با بیان اینکه خسارت وارده به صنعت دریایی از ناحیه دزدان دریایی یک هزار و ۹۰ نفر گروگان بوده است، افزود: استفاده ابزاری از دزدی دریایی به منظور حضور نظامی در منطقه امری معمول شده است.

وی خاطرنشان کرد: با انجام گشت دریایی، امنیت خطوط دریایی و نفت کش را با استقرار در آب‌های بیشتر از ۱,۳ دهم برابر وسعت ایران تأمین کرده‌ایم.

وی خاطرنشان کرد: تدوین استراتژی دریایی ملی، اصلاح قوانین در حوزه ملی و بین‌المللی و افزایش آگاهی و هوشیاری و تبادل اطلاعات در سطح ملی از اقدامات متصور برای تأمین امنیت خطوط مواصلاتی دریای اقیانوس هند است. ■

فرمانده نیروی دریایی ارتش افزود: تجارت دریایی از عوامل لازم و تأثیرگذارترین ابزار برای توسعه تجارت دنیا است و اقیانوس هند در این عرصه اثرگذارترین عرصه این فرایند است که بهره‌گیری از این فرصت‌ها نیازمند تأمین امنیت منطقه است.

امیر دریادار سیاری با اشاره به منویات مقام معظم رهبری درباره فرایند اظهار داشت: ۳۶ کشور همسایه در اقیانوس هند هستند، ۳۰ درصد جمعیت دنیا در این منطقه زندگی می‌کنند و بیکاری معضل پیش روی کشورهای منطقه است.

وی خاطرنشان کرد: نبود مراکز تبادل اطلاعات دریایی، افزایش حجم تجارت از طریق دریا، افزایش بی‌رویه جمعیت و ظهور و گسترش پدیده جهانی شدن از دلایل اصلی ناامنی در اقیانوس هند است.

وی با بیان اینکه جنگ سومالی با دخالت امریکا همراه بود گفت: نزاع و کشمکش داخلی، ماهی‌گیری غیرمجاز در آب‌های سومالی توسط برخی دیگر از کشورها، تخلیه زباله‌های هسته‌ای توسط بعضی کشورها در سواحل سومالی موجب بیکاری ماهی‌گیران و ناامنی سواحل این کشور شده است.

فرمانده نیروی دریایی سپاه ضروری دانست:

تشکیل کار گروه دریایی در دولت



فرمانده نیروی دریایی سپاه، تشکیل کار گروه دریایی در دولت را ضروری برشمرد و گفت: حتی با وجود تشکیل این کار گروه‌ها بعضی از مشکلات که به تصمیم‌گیری‌های فوری و قطعی نیاز دارد، حل نمی‌شود.

فرمانده نیروی دریایی سپاه با بیان اینکه در ایران سواحل توسعه نیافته‌ترین جای کشور است، بر گسترش همکاری و هماهنگی‌ها بین ارگان‌های دریایی به منظور توسعه دریایی و بندری تأکید کرد.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا در بیستمین همایش ارگان‌های دریایی کشور، سردار فدوی در مراسم افتتاحیه این همایش با بیان اینکه اهمیت دریا و نقش آن در توسعه کشور بر همگان واضح است، گفت: در حال حاضر سواحل کشور همچنان توسعه‌نیافته‌ترین جای کشور است، در حالی که ثروت اصلی ما از دریا است و همه نفت و گاز کشور از این مناطق حاصل می‌شود. وی تأکید کرد: عواملی که می‌تواند ما را به سرانجام برساند، نیازمند تصمیم سریع است.

سردار فدوی با بیان اینکه در تاریخ چند هزار ساله ایران همواره تهدید کشور از طریق زمین بوده، اضافه کرد: در حال حاضر تهدید ایران از طریق دریا بیشتر شده و مدعی این تهدید بزرگ‌ترین ابرقدرت دنیا است، اما توان بازدارنده در کشور به وجود آمده است و از هر اقدامی علیه این آب و خاک جلوگیری می‌کند.

فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران گفت: ما وابستگی شدیدی به نفت داریم؛ این نفت در خلیج فارس حاصل می‌شود و با توجه به دریا باید شکلی توسعه‌یافته به خود بگیرد. فدوی با انتقاد از عدم توجه به توسعه استان هرمزگان که حدود یک هزار کیلومتر ساحل دارد، خاطرنشان کرد: متأسفانه استان‌هایی مثل هرمزگان و سیستان و بلوچستان به رغم سواحل بسیار طولانی مورد بی‌توجهی قرار گرفته‌اند.

سردار فدوی با تأکید بر اینکه کار گروه دریایی باید به حل مشکلات دریایی کشور بپردازد، گفت: شناسایی که با شأن ملت ایران باشد باید استانداردهای کافی را جهت جابه‌جایی مسافر داشته باشد؛ وقتی شناسایی کاملاً ایمن نداریم، توسعه دریایی با مشکلات بزرگ‌تری مواجه خواهد بود.

فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران اضافه کرد: شناورهای ما باید سیستم‌های ایمنی داشته باشند، اما ما برای نصب این تجهیزات باید به جایی مثل دوی برویم که این مورد نبود هماهنگی بین ارگان‌های دریایی را نشان می‌دهد. ■

استاندار هرمزگان پیشنهاد داد:

تغییر سیاست توسعه از خشکی محور به دریا محور

به گفته استاندار هرمزگان، قابلیت ساحلی جنوب ایران اسلامی و برخورداری از سواحل گسترده می‌تواند بستر مناسبی برای تغییر سیاست توسعه‌ای از خشکی محور به دریا محور باشد.



ابراهیم عزیزی در بیستمین همایش ارگان‌های دریایی کشور افزود: اگر چه تاکنون توسعه معطوف به بخش خشکی بوده، اما ظرفیت فراوان حمل‌ونقل دریایی و موقعیت ویژه ایران در خلیج فارس و دریای عمان می‌تواند بستر مناسبی برای تغییر سیاست توسعه خشکی محور به دریا محور باشد که در برنامه‌ریزی‌ها باید به این سمت حرکت کنیم.

استاندار هرمزگان در ادامه با اشاره به موقعیت بی‌نظیر خلیج فارس، از سابقه کهن دریانوردی ایرانیان خبر داد و گفت: دریانوردی در ایران از سابقه طولانی برخوردار است که براساس اسناد موجود قدمت آن به هشت هزار سال نیز می‌رسد.

نماینده عالی دولت در هرمزگان همچنین خاطرنشان کرد: با توجه به این ظرفیت بی‌نظیر در کشور باید از فرصت‌های پیش‌رو در بخش دریایی حداکثر استفاده در مسیر توسعه کشور به عمل آید و با شناخت چالش‌ها در عرصه رقابت اقتصادی اهتمام لازم داشت.

استاندار هرمزگان در همین راستا به موقعیت استان هرمزگان با بهره‌مندی از ۱۴ جزیره و بیش از هزار ساحل در خلیج فارس و دریای عمان، اشاره و اظهار امیدواری کرد: این ظرفیت مهم با تمرکز بر نقش توسعه دریامحور، قابلیت بسیار بزرگی برای کشور است که می‌تواند در رشد اقتصادی، نقش بی‌نظیری را ایفا کند.

عزیزی همچنین به قابلیت گردشگری دریایی نیز اشاره کرد و یادآور شد: حضور بیش از ۹ میلیون مسافر و گردشگر در نوروز امسال بیانگر موقعیت گردشگری استان هرمزگان است که می‌تواند در خدمت توسعه قرار بگیرد. ■

معاون امور بندری و مناطق ویژه عنوان کرد:

پشتیبانی مالی و فنی از طرح‌های کارآفرین بندری و دریایی

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی حمایت و پشتیبانی مالی و فنی از طرح‌های کارآفرین بندری و دریایی و افزایش بهره‌وری از طریق ارتقای خدمات بندری و دریایی را از جمله برنامه‌های این سازمان در سال جاری عنوان کرد.

محسن صادقی فر گفت: تعیین نام و شعار تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی از سوی رهبر فرزانه انقلاب بدون تردید اهدافی همچون هدایت افکار عمومی به سمت اولویت‌های ایران اسلامی در شرایط کنونی کشور در عرصه داخلی و بین‌المللی، توجه ویژه به ایجاد همدلی و همفکری بین مردم و مسوولین، زمینه‌سازی برای ارتقای تولید و خدمات داخلی از نظر کمی و کیفی، جذب و به کارگیری سرمایه‌های عظیم ملی ایرانی داخل و خارج کشور در مسیر توسعه، عمران و آبادانی میهن اسلامی و نهایتاً ایجاد فرصت‌های شغلی پایدار، برخورداری از مواهب زندگی برای همگان و استقلال اقتصادی در دنیای پر رقابت و تحول‌گرای کنونی را دنبال می‌کند.

وی افزود: از آنجایی که بنادر کشور نیز همواره

در یک محیط رقابتی و فضای بین‌المللی فعالیت می‌کند، لذا تمرکز بر سرمایه و کار نیروی متخصص و ماهر ایرانی در تولید و ارائه خدمات برجسته بندری و دریایی از اهمیت بالاتری برخوردار است.

صادقی فر ادامه داد: در این راستا معاونت امور بندری و مناطق ویژه سه محور اساسی را در سرلوحه برنامه خود قرار داده است که از جمله آن حمایت از سرمایه‌های خرد و کلان ایرانی در قالب بخش‌های خصوصی و تعاونی در حوزه بنادر کشور است.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی «افزایش بهره‌وری از طریق ارتقای خدمات بندری و دریایی با تمرکز بر حمایت از کارگران و متخصصان ایرانی ارائه‌دهنده خدمات» و «برنامه ریزی در جهت افزایش مهارت و کارایی آن با ارائه آموزش‌های تخصصی لازم» را از دیگر برنامه‌های معاونت بندری این سازمان در سال جاری عنوان کرد و گفت: حمایت و پشتیبانی از مالی و فنی از طرح‌های کارآفرین بندری و دریایی نیز در این سال دنبال خواهد شد.

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و

دریانوردی درباره حجم سرمایه‌گذاری انجام شده در بنادر در سال گذشته گفت: در سال گذشته ۱۷ قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش ۳,۴۶۱ میلیارد ریال در بخش اراضی پشتیبانی بنادر امام خمینی، شهید رجایی، امیرآباد، انزلی و نوشهر در زمینه‌های احداث سیلو انبار جهت تخلیه و بارگیری و دپوی کالاهای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی، ایجاد تأسیسات مربوط به ارائه خدمات مورد نیاز شناورهای داخلی و خارجی، احداث مخازن نگهداری و ترانزیت کالاهای فله مایع، احداث ترمینال‌های کانتینری و کالاهای عمومی، احداث سیلوهای نگهداری غلات انجام منعقد شده است.

صادقی فر حجم سرمایه‌گذاری برنامه‌های بخش غیر دولتی در اراضی پشتیبانی بنادر طی برنامه توسعه پنجم در سال ۱۳۹۰ را ۱۵,۵۰۰ میلیارد ریال اعلام کرد که با توجه به استقبال بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های بندری و استفاده از تسهیلات، امکانات و مزایای بنادر، حجم سرمایه‌گذاری قراردادی به رقمی بالغ بر ۱۷,۳۲۲ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۰ رسیده است.

وی درباره روند اجرایی فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی نیز گفت: با پیگیری‌های بعمل آمده از طریق واحد فنی و مهندسی سازمان و بندر، اجرای این طرح از رشد بسیار چشمگیری برخوردار بوده و کلیه عملیات اجرایی آن تا پایان سال ۹۱ به اتمام خواهد رسید.

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: بتن ریزی اسکله‌های یال شرقی به اتمام رسیده و عملیات روسازی محوطه‌های مربوط به یال شرقی به میزان ۸۵ درصد به پایان رسیده است.

به گفته صادقی فر، حوضچه شماره ۲ از سمت اسکله ۲۷ به میزان ۴۵۰ متر و با آب‌خور منفی ۱۵,۵ متر لایروبی انجام شده است که پیش بینی می‌شود لایروبی حوضچه شماره ۲ تا پایان خرداد ماه به میزان ۱,۵۴۰,۰۰۰ متر مکعب افزایش یابد و لایروبی حوضچه شرقی که معادل ۲ میلیون متر مکعب است هم تا پایان مرداد ماه به اتمام برسد. ■



معاون وزیر راه و شهرسازی در حاشیه همایش ارگان‌های دریایی عنوان کرد :

معرفی ۴۰۰ میلیون دلار پروژه بندری به صندوق توسعه

وی با بیان اینکه طبق اهداف برنامه پنجم ۵ هزار نیروی دریانورد نیاز داریم اظهار داشت: با توجه به ظرفیت‌هایی که در توسعه دریایی، ساحلی و فراساحلی وجود دارد نیروی انسانی مورد نیاز این بخش‌ها به توسعه بهتر دریامحور می‌انجامد.

وی ادامه داد: ایران از نظر تربیت نیروی دریانورد متخصص در سطح بالای بین‌المللی قرارداد دارد که این امر فرصت جدیدی برای استفاده از توان کشور است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ایجاد ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر مهم است گفت: بنادر علاوه بر نقش تخلیه و بارگیری باید بتوانند در تولید و توزیع، لجستیک و زنجیره تامین کالا نقش آفرین باشند که این امر در قالب بنادر نسل سوم اجرایی می‌شود.

صدر افزود: به همین منظور پس‌کرانه بنادر توسعه یافته و سرمایه‌گذاری‌ها انجام شده است؛ با ایجاد مراکز اقتصادی و کارخانه‌های تولیدی، ایجاد سیلوهای غلات و ترمینال کانتینرهای ایجاد شده، توسعه بنادر نسل سوم در کشور محقق شده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: فعالیت بندری و دریایی سودآور است و با تضمین بالای سازمان همراه است و این اطمینان وجود دارد که سرمایه‌گذاران با دقت سرمایه‌گذاری کنند.

صدر اضافه کرد: مناطق آزاد تجاری صنعتی از معافیت ۲۰ ساله مالیاتی برای سرمایه‌گذاری همراه است که تسهیلات در این باره افزایش خواهد یافت.

وی اضافه کرد: در حال حاضر ۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیتی در بنادر کشور فراهم است که تا پایان برنامه پنجم این رقم باید به ۵۰ میلیون تن افزایش یابد تا بدین ترتیب توسعه اقتصاد غیر نفتی شکل گیرد.

۴ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در بنادر در حال انجام است

صدر افزود: از سال ۸۴ شاهد رشد سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های بندری و دریایی هستیم؛ هم‌اکنون ۴ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در بنادر در دست اجراست که نیمی از آن توسط سازمان بنادر از محل منابع داخلی این سازمان و نیمی توسط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در توسعه پس‌کرانه‌ها در دست اجرا است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: سرمایه‌گذاری در بخش‌های دولتی شامل ساخت بنادر، اسکله و تجهیزات بندری و در بخش خصوصی شامل توسعه پس‌کرانه‌ها، انبارها، ترمینال‌ها و تاسیسات رو بنایی است.

وی با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی آمادگی دارد از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در جهت توسعه بنادر استفاده کند، گفت: ظرفیت بنادر باید تا پایان برنامه پنجم توسعه به ۲۱۰ میلیون تن ارتقا یابد. ضمن اینکه میزان ترانزیت از بنادر باید در طول برنامه از ۲۰ میلیون تن به ۵۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

مدیرعامل سازمان بنادر از معرفی ۴۰۰ میلیون دلار پروژه بندری به صندوق توسعه ملی خبر داد و گفت: از این رقم ۳۴۲ میلیون دلار آن مربوط به بندر شهید بهشتی است ضمن آنکه ۳ پست اسکله این بندر در خرداد ۹۲ بهره‌برداری می‌شود.

مهندس سید عطاءاله صدر در نشست خبری روز دوم همایش ارگان‌های دریایی اظهار داشت: بیمه، تسهیل سرمایه‌گذاری در مناطق بندری، پیگیری معافیت‌های مالیاتی برای مالکان کشتی در سال تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی مدنظر است.





شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P .CO

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

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

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

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.

تلفن: ۰۲۱ - ۸۸۴۶۸۲۴۹

نمبر: ۰۲۱ - ۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ایجاد ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر مهم است گفت: بنادر علاوه بر نقش تخلیه و بارگیری باید بتوانند در تولید و توزیع، لجستیک و زنجیره تامین کالا نقش آفرین باشند که این امر در قالب بنادر نسل سوم اجرایی می‌شود

بهره برداری از ۱۲۰ پروژه در سال جهاد اقتصادی

صدر در بخش دیگری از سخنانش اظهار داشت: در سال گذشته ۱۲۰ پروژه به ارزش ۸ هزار میلیارد ریال در این سازمان به بهره‌برداری رسید.

وی با اشاره به اینکه امسال قسمت اعظم سرمایه‌گذاری‌ها در پس کرانه بنادر خواهد بود گفت: با توجه به الحاق ۲۴۰۰ هکتار به اراضی بندر شهید رجایی، وجود حدود ۱۱ هزار هکتار پس کرانه در بندر امام (ره) به عنوان بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی خاورمیانه و هزار هکتار اراضی در بندر امیرآباد که هزار هکتار دیگر نیز به آن اضافه می‌شود، فرصت بسیار خوبی برای سرمایه‌گذاری در این بخش فراهم شده است.

صدر خاطر نشان کرد: ایجاد خطوط فیدری و استفاده از سرمایه بخش خصوصی در کشتیرانی از دیگر اهداف سازمان در سال جاری است.

فسخ قرارداد فاز سوم بندر شهید رجایی با کشتیرانی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره طرح توسعه فاز سوم بندر شهید رجایی گفت: در گذشته توافقنامه‌ای با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این باره به امضا رسید اما عملیاتی نشد، زیرا مدت زمان قرارداد به انقضای رسید و پروژه اصلی کشتیرانی اجرا نشد.

بهره‌برداری از سه اسکله بندر چابهار در خرداد ۹۲

صدر اظهار داشت: بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان بندر اقیانوسی کشور مطرح است؛ در طرح توسعه این بندر ظرفیت آن به ۶ میلیون تن افزایش می‌یابد.

وی با بیان اینکه بندر شهید بهشتی چابهار دروازه توسعه شرق است، اظهار داشت: طرح توسعه این بندر با مشکل وجود مرجان‌های دریایی مواجه شد که سازمان بنادر در گام اول به صورت پایلوت ۴ هزار کلونی از مرجان‌ها را به منطقه‌ای دیگر منتقل کرد و پس از دو سال که نتیجه این جابه‌جایی‌ها مطلوب بود ۲۲ هزار کلونی دیگر جایجا شدند و سپس عملیات اجرایی توسعه بندر آغاز شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: دایک بندر بسته شد و لایروبی نیز به زودی آغاز می‌شود؛ تا پایان امسال بخشی از اسکله‌ها به بهره‌برداری می‌رسد و تا خرداد ۹۲ سه پست اسکله از ۵ پست آماده خواهد شد.

برنامه ریزی برای برگزاری نمایشگاه دایمی فعالیت‌های دریایی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: این سازمان برنامه دارد نمایشگاه دایمی فعالیت‌های دایمی دریایی را در منطقه آزاد کیش برگزار کند و در این باره سرمایه‌گذاری خواهیم کرد.

صدر درباره امضای قرارداد با اپراتور دوم بندر شهید رجایی به عنوان برنده مزایده گفت: این شرکت باید مدارک خود را تحویل دهد تا پیوست قرارداد شود؛ برای ارایه مدارک سه ماه مهلت داشت که یک ماه و نیم آن گذشته و تا یک ماه و نیم دیگر فرصت دارد مدارک خود را برای امضای قرارداد تحویل دهد.

معرفی ۴۰۰ میلیون دلار پروژه به صندوق توسعه ملی

وی درباره ارائه تسهیلات از محل صندوق توسعه ملی اضافه کرد: بخش خصوصی می‌تواند از تسهیلات صندوق استفاده کند که در این باره بانک عامل تعیین شده و باید امکان‌سنجی طرح‌ها صورت گیرد.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: مشکل مبادله قیمت و پرداخت به صورت ارزی به ارزی با همکاری رئیس جمهور در این باره برطرف شده است.

صدر خاطر نشان کرد: ۴۰۰ میلیون دلار جمع طرح‌هایی است که به صندوق توسعه ملی برای دریافت تسهیلات ارائه شده است که ۳۴۲ میلیون دلار آن مربوط به بندر شهید بهشتی چابهار است. ■



قطعه نامه بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور

استاندارد، پس از تأیید سازمان بنادر و دریانوردی به متقاضیان ارائه نماید. به نحوی که ظرف مدت پنج سال جایگزینی شناورهای مذکور انجام شده باشد.

۲- ضمن تقدیر و تشکر از فداکاری‌ها و دلاوری‌های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در پیشگیری و مقابله با پدیده زشت دزدی دریایی و حفظ امنیت تردد امن و بدون خطر کشتیرانی و انتقال کالا به بنادر ایرانی، جامعه بندری دریایی کشور خواستار استمرار این اقدام راهبردی بوده و از حضور نیروهای گارد امنیت تردد شناورها با هماهنگی مراجع ذیربط در ناوگان تجاری کشور حمایت می‌نماید.

۳- به منظور کنترل و کاهش آلودگی‌های ناشی از سکوها و خطوط لوله دریایی مقرر شد وزارت نفت (شرکت نفت فلات قاره) با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به تسریع در اجرای طرح‌های نوسازی و بازسازی خطوط لوله و تاسیسات نفتی، تامین شناور و تجهیزات مورد نیاز برای مقابله با آلودگی‌های نفتی و نصب و به‌کارگیری سامانه تصفیه پساب (نفتی و بهداشتی) و جمع‌آوری مواد زاید در سکوها و مخازن شناور نفت، مطابق استانداردهای بین‌المللی، اقدام نماید. همچنین سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت نفت، اقدامات لازم را نسبت به مطالعه و نصب و راه‌اندازی ایستگاه‌های پایش آلودگی نفتی به عمل آورند.

۴- در راستای اجرای اصل ۳۰ قانون اساسی و به منظور رفع موانع موجود برای پذیرش و آموزش دانشجویان رشته‌های دریانوردی (از قبیل کارورزی در دریا و استانداردهای پزشکی) توسط مراکز آموزش عالی و هنرستان‌ها و همچنین پاسخگویی به نیازهای متنوع صنعت دریانوردی به نیروی انسانی متخصص، از وزارتخانه‌های علوم، تحقیقات و فناوری و آموزش و پرورش درخواست شد با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به اضافه نمودن گرایش‌های متنوع از قبیل دریانوردی تجاری، دریانوردی صیادی، لجستیک بندری، امور کشتیرانی، امور ساحلی و بازرگانی و بیمه دریایی به "رشته دریانوردی" و نیز اضافه نمودن گرایش‌های دریانوردی، کشتی‌سازی، قطعه‌سازی و تجهیزات دریایی (فراساحلی) به "رشته مهندسی دریایی" اقدام نمایند.

۵- با توجه به اصلاحات جامع سال ۱۳۸۹ کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (STCW ۲۰۱۰) و به منظور تهیه بستر لازم برای تطبیق به موقع گواهینامه‌های شایستگی و مهارت دریانوردان ایرانی بدون بروز اختلال در عملیات اجرایی کشتی‌ها و همچنین حفظ موقعیت‌های شغلی دریانوردان ایرانی از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست می‌شود نسبت به بازنگری دستورالعمل‌های مربوطه با همکاری اتحادیه سراسری لنج‌داران اقدام نمایند.

۶- به منظور ارتقای ایمنی و کیفیت خدمات ارائه شده توسط پیمانکاران پایانه‌ها و ارائه‌دهندگان خدمات بندری و همچنین تأمین نیروی انسانی متخصص مورد نیاز در این زمینه، از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست گردید نسبت به تدوین استانداردهای آموزشی و دستورالعمل اخذ آزمون و صدور گواهینامه‌های شایستگی و مهارت کارکنان لجستیک بندری ایران با همکاری انجمن پایانه داران بنادر ایران و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اقدام نماید.

۷- اجرای موفقیت آمیز قانون هدفمندسازی یارانه‌ها، در افزایش کیفیت خدمات قابل ارائه در بنادر کشور و ایجاد و توسعه اشتغال پایدار نقش غیرقابل انکاری داشته است. تداوم این موفقیت‌ها مستلزم ایجاد بسترهای لازم جهت

بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور با حضور مقامات ارشد کشوری و لشگری، نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی و نمایندگان بیش از ۵۰ ارگان دریایی از بخش‌های دولتی، تعاونی، خصوصی و سازمان‌های مردم‌نهاد در روزهای ۱۹ و ۲۰ اردیبهشت ماه ۱۳۹۱ با شعار «دریانوردی: جهان پس از یک‌صد سال: ایران، حال و آینده» با تولیت و میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت جامعه دریایی کشور در جزیره کیش برگزار شد.

به گزارش خبرنگار ما، شرکت‌کنندگان در همایش ضمن تأکید بر تحقق شعار «تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» و گرامی‌داشت روز ملی خلیج فارس و قدردانی از میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی به خاطر برگزاری مطلوب همایش، مراتب سپاس خود را از پیام گرم و اثربخش دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام نموده و قطعه نامه بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی را که به منزله یکی از اسناد فرادستی جامعه دریایی در راستای تحقق سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران بوده و بیانگر اولویت‌های پیش‌روی جامعه دریایی کشور در جهت نیل به اهداف مورد نظر است، به شرح ذیل صادر می‌کنند:

۱- با عنایت به ضرورت ساماندهی و کاهش سوانح دریایی شناورهای فرسوده، و به منظور برنامه‌ریزی در جهت ارتقا و بهبود فعالیت‌های کشتیرانی در مناطق ساحلی کشور، مقرر شد صندوق حمایت از توسعه صنایع دریایی تسهیلات ارزان قیمت لازم را برای جایگزینی شناورهای فرسوده با شناورهای



جامعه بندری و دریایی کشور با عنایت به اهمیت و نقش انکارناپذیر شرکت‌های تعاونی تخصصی فعال در صنعت حمل و نقل دریایی کشور، مساعی کامل خود را بمنظور حمایت و توانمندسازی این بخش اعلام می‌دارد



✓ اعطای تسهیلات بانکی ارزان قیمت جهت اجرای طرح‌های ساخت و توسعه زیربنای بندری و دریایی و خرید تجهیزات و ناوگان مورد نیاز حمل و نقل دریایی

✓ تأمین پوشش بیمه‌ای مناسب برای ناوگان تجاری ایرانی و کشتی‌های ورودی به بندر ایران توسط شرکت‌های بیمه ایرانی

✓ تفویض اعمال هر گونه تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی به سازمان بندر و دریانوردی

✓ حذف مقررات زاید و اعمال مدیریت یکپارچه توسط مدیران بندر واقع در محدوده مناطق آزاد

✓ تأسیس شعبه‌های مستقل و ممتاز ارزی بانکی در محدوده بندر عمده بازرگانی کشور

✓ اعطای مجوز افتتاح شعب بانک‌های خارجی در محدوده بندر عمده بازرگانی کشور

✓ تسری معافیت مالیاتی موضوع ماده ۱۳ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی به کلیه فعالیت‌های حمل و نقل دریایی و فعالان اقتصادی در بندر کشور

۱۳- ارگان‌های دریایی کشور خواستار تهیه و ارائه بسته حمایتی از شرکت‌های مسافری دریایی و تعاونی‌های مربوطه، به منظور توسعه حمل و نقل و جا به جایی مسافر و رشد گردشگری دریایی هستند.

۱۴- ارگان‌های دریایی کشور، به منظور ارتقای سطح دانش و پایش دریانوردان و کاهش ریسک سوانح دریایی با ریشه عامل انسانی و با هدف ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی، بر ایجاد راهکاری مناسب برای رفع خلاء قانونی در برخورد با تخلفات دریانوردان و ایجاد مرکزی جهت حفظ اطلاعات آنان، تأکید می‌کنند.

۱۵- شرکت کنندگان در همایش ضمن تقدیر و تشکر از سازمان بندر و دریانوردی برای میزبانی و برگزاری مطلوب بیستمین همایش و تأکید بر پیگیری اجرای بندهای اجرا نشده قطعنامه‌های قبلی و برگزاری منظم جلسات دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و جلسات شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را بعنوان میزبانی بیست و یکمین همایش برگزیدند. ■

واقعی سازی قیمت خدمات ارایه شده متناسب با هزینه‌های تمام شده آن در بندر خواهد بود. بدین منظور جامعه بندری و دریایی خود را موظف می‌داند اقدامات لازم در زمینه تخصیص کمک‌های مالی از محل درآمدهای ناشی از اجرای قانون هدفمندسازی و همچنین اختصاص سوخت نیمه یارانه‌ای به شناورهای مسافری، لنج‌های باری، تجهیزات بندری و دریایی و سایر کشتی‌های تجاری مشمول طرح که حسب مورد در آب‌های سرزمینی و یا آب‌های بین‌المللی مشرف به کشورهای همسایه تردد می‌نمایند، فراهم نماید.

۸- جامعه بندری و دریایی کشور با عنایت به اهمیت و نقش انکارناپذیر شرکت‌های تعاونی تخصصی فعال در صنعت حمل و نقل دریایی کشور، مساعی کامل خود را بمنظور حمایت و توانمندسازی این بخش اعلام می‌دارد.

۹- ارتقای سطح ایمنی و کاهش حوادث انسانی و سرمایه‌ای و افزایش بهره‌وری در ارایه خدمات بندری و دریایی مورد توجه و تأکید کلیه شرکت کنندگان حاضر در همایش قرار گرفت.

۱۰- باعنایت به ارزش افزوده بالا و فزاینده سوخت‌رسانی به شناورها و همچنین پتانسیل بالای کشور در این زمینه، ارگان‌های دریایی کشور تهیه و اجرای بسته حمایتی از شرکت‌های سوخت‌رسانی ایرانی به منظور افزایش سهم کشور از بازار سوخت‌رسانی در سطح منطقه خلیج فارس و دریای عمان را از مراجع ذیربط خواستار شدند.

۱۱- در راستای توسعه حمل و نقل ترکیبی مبدا - مقصد (Door To Door) و همچنین افزایش حجم ترانزیت کالای تجاری به کشورهای همجوار و کاهش قیمت تمام شده حمل و نقل جاده‌ای و باتوجه به اینکه استفاده از حمل و نقل ریلی یکی از مزیت‌های انکارناپذیر در این فرایند است. ارگان‌های دریایی بازرگاری و کاهش تعرفه‌های حمل و نقل ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای را از راه آهن جمهوری اسلامی ایران خواستار شدند.

۱۲- به منظور کاهش اثرات نامطلوب رکود اقتصادی بین‌المللی و تحریم‌های اعمال شده توسط استکبار جهانی بر علیه ملت ایران، ارگان‌های دریایی کشور خواستار حمایت هر چه بیشتر از فعالیت‌های بندری و دریایی به شرح زیر هستند:

✓ معافیت کشتی‌ها از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و تصویب و درج آن در آئین نامه اجرایی قانون امور گمرکی

✓ اعمال قانون مالیات بر تناژ کشتی به جای اخذ مالیات بر درآمد از مالکان کشتی‌ها

به بهانه بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور

هماهنگی ارگان‌های دریایی؛ باید‌ها و شاید‌ها

فرید قادری

نیستند. علاوه بر ضرورت حضور موثر بخش خصوصی، بانک‌ها، بیمه‌ها، شرکت‌های تأمین سرمایه و موسسات رتبه‌بندی و دیگر نهادهای مالی - اعتباری ایرانی، خلأ حضور موسسات مالی - اعتباری بین‌المللی و به ویژه موسسات توسعه‌ای مهمی چون بانک جهانی و بانک توسعه اسلامی خالی است. حضور نمایندگان ارشد و مدیران نهادهای تأمین‌کننده مالی پروژه‌های دریایی در پیوند با بند قبل بسیاری از موانع اجرایی پیشبرد پروژه‌ها را برطرف خواهد کرد. حضور سرمایه‌گذاران بالفعل و بالقوه خارجی نیز پیام‌های بسیاری برای مخاطبان همایش خواهد داشت.

ج- حضور موثر و مداوم ارگان‌های غیردریایی موثر بر فعالیت‌های دریایی: اگرچه بخش عمده‌ای از امور مربوط به موضوعات دریایی در چند ارگان تخصصی پیگیری می‌شود، اما بسیاری از موارد هماهنگی دیگر دستگاه‌ها (علاوه بر تأمین‌کنندگان مالی یادشده در بند الف) مانند وزارت صنعت، معدن، تجارت، نیروی انتظامی، گمرک، موسسه استاندارد، سازمان امور مالیاتی، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، دامپزشکی و ... به پیشرفت امور کمک شایان توجهی خواهد کرد، بر این اساس دعوت از نمایندگان این دستگاه‌ها حسب مورد به افزایش کارایی در تصمیم‌سازی و اجرا کمک خواهد کرد.

د: تلاش برای فرهنگ‌سازی در سطح عمومی جامعه: هر اندازه مردم با مفاهیم عام دریایی بیشتر آشنا شده و از مزایای دریا بهره‌مند شوند، اخبار و تحولات مربوط به آن برایشان اهمیت بیشتری خواهد داشت. برگزاری جشنواره‌هایی با محوریت دریا اما قابل لمس برای مردم به ترویج این فرهنگ کمک خواهد کرد. این جشنواره‌ها می‌توانند مستقل از همایش‌های سالانه و در شهرهای پرجمعیت کشور، با هدایت دبیرخانه و اجرای بخش خصوصی، موضوعاتی چون گردشگری، خوراک‌ها، ورزش‌ها، هنرها، تجهیزات، صنایع و دیگر موضوعات دریایی و مرتبط با دریا را در فواصل زمانی منظم زمانی و با کیفیت بالا به مردم عرضه کنند. ■

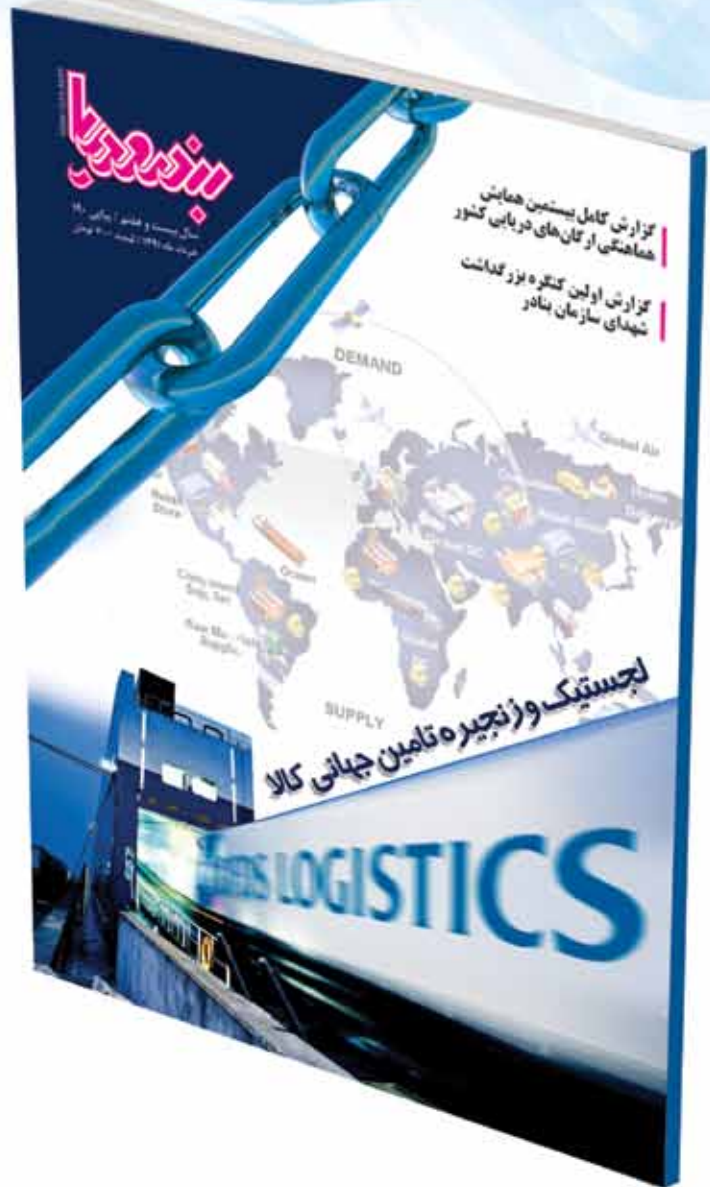
اعم از بخش دولتی و غیردولتی به آن معطوف خواهد بود و از سوی دیگر اهمیت و جایگاه آن نزد ذی‌نفعان منطقه‌ای و بین‌المللی بیشتر و انگیزه رسانه‌های بین‌المللی به پوشش اخبار آن بیشتر خواهد شد. آنچه که گفته شد همه در واژه «هماهنگی» که واژه کلیدی همایش بیستم بود، گنجانده شده است. با تکیه بر همین مفهوم می‌توان گفت که همایش ارگان‌های دریایی ایران می‌تواند و باید به مرجع تصمیم‌سازی در سطح بین‌المللی تبدیل شود. به این منظور لازم است ضمن تقویت ساختار درونی خود، زمینه را برای حضور بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم آورد. با توجه به موارد بالا، پیشنهادات زیر برای برگزاری همایش در سال‌های بعد آرایه می‌گردد:

الف- تغییر بخشی از محتوای همایش از جنبه علمی به جنبه اجرایی - عملیاتی: به منظور تقویت ساختار همایش، بهره‌گیری از تجربیات سازمان‌ها و موسسات بین‌المللی راهگشا به نظر می‌رسد. از آنجا که هر ساله عالی‌ترین مقامات ارگان‌های دریایی به این مناسبت گرد هم می‌آیند، بهترین فرصت برای نهایی کردن موافقت‌نامه‌ها و یادداشت تفاهم‌های دو و چندجانبه است. به این معنی که دبیرخانه همایش در طول سال با همکاران همه دستگاه‌های ذی‌ربط (به ویژه فعالان اقتصادی مخاطب قوانین موجود) اقدام به شناسایی اولویت‌ها و راهکارهای متناسب با آنها نموده و پس از آماده‌سازی متون، نشست‌های تخصصی کارشناسی با حضور معاونان دستگاه‌ها در مورد اولویت‌های از پیش تعیین‌شده چند روز پیش از آغاز به کار رسمی به جمع‌بندی نهایی بپردازند. حضور مقامات عالی دستگاه‌ها بهترین فرصت برای توشیح و ابلاغ دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌ها و یا آرایه پیش‌نویس مصوبه به مراجعی چون هیات وزیران خواهد بود. بیان این موارد به هیچ عنوان به معنی کم‌اهمیت جلوه دادن مسایل علمی آرایه‌شده در چارچوب مقالات نیست.

ب- حضور موثر و مداوم تأمین‌کنندگان مالی پروژه‌های دریایی: پروژه‌های زیربنایی به معنای عام آن بدون بهره‌گیری از شیوه‌های متنوع و اتفاقاً پیچیده نوین تأمین مالی پیشرفت خاصی نخواهند داشت و پروژه‌های دریایی نیز از این امر مستثنا

اگر چه ایرانیان سال‌های سال همسایه دریا بوده‌اند، اما اکنون در بهره‌گیری از این مزیت خاص در مقایسه با دیگر کشورهای ساحلی، کشوری پیشرو تلقی نمی‌شوند و فرصت‌های اقتصادی و اجتماعی زیادی را به مرور زمان از دست داده‌اند. امروزه اما همه تلاش‌ها برای جبران غفلت‌ها و کاستی‌های گذشته است. این اراده و انگیزه بیش از هر چیز در اسناد بالادستی کشور به ویژه در سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ و برنامه‌های پنج‌ساله توسعه مشاهده می‌شود. بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور راهکار نیل به این هدف را در هماهنگی بیشتر و همه‌جانبه ارگان‌های دریایی دیده بود و در کنار این هدف محوری با شعار «دریانوردی: جهان پس از یک‌صد سال: ایران، حال و آینده» در راستای اهداف بین‌المللی سازمان جهانی دریانوردی بر ضرورت افزایش ایمنی همه افراد درگیر در امر دریانوردی تأکید داشت. حضور مقامات عالی‌رتبه نهادهای ارگان‌های ذی‌ربط از جمله وزرای راه و شهرسازی و دفاع و پشتیبانی نیروی‌های مسلح و همچنین فرماندهان نیروهای دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی نیز بیانگر اهتمام ویژه دبیرخانه برای دستیابی به هدف اصلی همایش بود.

آثار و نتایج همایش‌هایی از این دست به صورت مستقیم و غیرمستقیم در زندگی تک‌تک ایرانیان دیده می‌شود و فراتر از آن در تدوین سیاست‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت کشورهای منطقه و حتی جهان موثر خواهد بود. علاوه بر تأمین سهم عمده‌ای از کالاهای مورد نیاز مردم ایران از طریق حمل‌ونقل دریایی، تنها کافی است نگاهی ساده به بازار مصرف ۴۰۰ میلیون نفری کشورهای فلات ایران داشته باشیم. اهمیت کریدورهای شرق به غرب و شمال به جنوب ایران نیز بر کسی پوشیده نیست. جایگاه کلیدی تأمین و انتقال بخش عمده‌ای از انرژی مورد نیاز جهان در ساحل و فراساحل منطقه نیز به هیچ عنوان قابل چشم‌پوشی نیست. به این موارد موضوعات قابل توجه دیگری را نیز می‌توان افزود. هر اندازه انسجام برنامه‌های همایش‌هایی از این دست بیشتر باشد و نتایج آن عینی‌تر و ملموس‌تر، از یک سو نگاه افراد ذی‌ربط داخلی،



مجله بندر و دریا این افتخار را دارد که در راستای توسعه فرهنگ و دانش حمل و نقل دریایی علاوه بر ارسال خلاصه مجله به صورت ماهانه، اقدام به ارسال رایگان نسخه الکترونیکی مجله تا پایان شهریور ۱۳۹۱ نماید.

اگر علاقه‌مند به دریافت فایل الکترونیکی مجله بندر و دریا هستید، با درج آدرس و ورود به سایت اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir نسبت به ثبت نام اقدام نمایید.

تجلیل معاون وزیر راه از حماسه پشتیبانی بنادر در جنگ تحمیلی :

خدمات لجستیک در بنادر هرگز مختل نشد

نخستین کنگره بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی با حضور هیات عامل، مدیران کل و معاونین سازمان و بنادر و همچنین مقامات محلی و استانی و خانواده‌های معظم شهدا ۱۳ اردیبهشت در بندر خرمشهر برگزار شد. گزارش حاضر برگرفته بخش‌های مختلف کنگره بود و با تلاش‌های شبانه‌روزی امور ایثارگران سازمان و همکاری پشتیبانی معاونت برنامه‌ریزی، اداری و مالی و بنادر امام خمینی (ره) و خرمشهر برگزار شده، تهیه گردیده است.

مهندس سید عطاءاله صدر، در آستانه سی‌امین سالگرد آزادسازی خرمشهر و در جمع خانواده شهدای سازمان بنادر، مسوولان لشکری و کشوری، جنگ امروز ایران با استکبار جهانی را "مصاف اقتصادی" برشمرد و با بیان اینکه دشمنان این مرز و بوم این بار نیز "آب در هاون می‌کوبند" و مجبور به عقب نشینی در برابر ملت بزرگ ایران خواهند شد، بر تداوم توسعه و تجهیز بنادر و ناکارآمدسازی تحریم‌های دریایی و بندری کشور خبر داد.

وی با اشاره به نقش سازمان بنادر و دریانوردی بیان داشت: این سازمان همان نقشی را که برای پاسداری از مرزهای اقتصادی در سال‌های جنگ داشته است، امروز نیز در برابر دشمنانی که ایران را با تحریم هدف قرار داده‌اند، ایفا می‌کند.

وی با بیان خاطراتی از روزهای سخت جنگ گفت: اسکورت‌های شبانه کشتی‌ها در آبراه خورموسی و از طریق بندر امام خمینی (ره) و ساعت‌هایی که باید شناورها از دید دشمن مخفی می‌ماندند، برای ادامه حیات کشور و حمایت از جبهه‌ها توسط فداکاری‌های شهیدان این سازمان و دلاوران نیروی دریایی و همه رزمندگان انجام می‌شد و ثبت خاطرات فداکاری‌های صورت گرفته می‌تواند بهترین سرمشق برای نسل‌های آینده باشد تا آیندگان بدانند وارثان چه کسانی هستند و از این آموزه‌ها درس بگیرند.

معاون وزیر راه و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: دشمنان نظام در حال نبرد تمام عیار اقتصادی به‌منظور مختل کردن بخش‌های اقتصادی و تجاری کشور هستند.

وی در بخش دیگری از سخنان خود با بیان اینکه سازمان بنادر در ۷۵ سال خدمت خود نقش مؤثری در توسعه اقتصادی کشور بر عهده داشت، این نقش را بی‌بدیل دانست.

مدیرعامل سازمان بنادر با اشاره به اینکه باید سواحل و بنادر جای جای ایران اسلامی را توسعه دهیم، خاطر نشان کرد: با توجه مضاعف به بخش دریایی، باید زمینه‌های پیشرفت و توسعه اقتصادی کشور را رقم بزنیم.

وی با اشاره به اینکه فداکاری‌ها و ایثارگری‌های شهدا، امروز مسیر را برای ما روشن ساخته، اظهار کرد: جنگ امروز دشمنان نظام ما جنگی اقتصادی است که در آن سعی می‌شود بخش‌های اقتصادی و تجاری کشور مختل شود.

صدر اضافه کرد: باید با تعامل، مشارکت و همت مضاعف در سال "تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی" دشمن نظام و انقلاب را به خواری کشانده و بار دیگر آن را سر جای خود بنشانیم.

دیدار رو در رو با خانواده‌های شهدای بنادر و دریانوردی و بررسی مشکلات و خواسته‌های این عزیزان و نشست مشترک با کارشناسان حوزه فرهنگی بنادر کشور از جمله دیگر برنامه‌های مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه این کنگره بود. ■

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، همزمان با سالگرد عملیات فتح‌الفتوح و در مراسم بزرگداشت ۹۹ شهید جبهه‌های ساحلی و دریایی، با اشاره به اینکه دشمن یعنی در اولین اقدام با هدف قراردادن مراکز استراتژیک و لجستیکی، سعی در ایجاد اختلال در تامین نیازهای کشور به ویژه جبهه‌های جنگ داشت، خاطر نشان کرد: با همت و از خود گذشتگی کارکنان بنادر و در زیر آتش گلوله‌های دشمن، خدمات لجستیک در بنادر هرگز مختل نشد، که می‌تواند الگوی راه ما در شرایط بحرانی و سرمشق آیندگان باشد.

اسکورت شبانه کشتی‌ها در آبراه خورموسی

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه عزت و سربلندی امروز ایران مرهون خون شهدا و ایثارگری رزمندگان است، برگزاری چنین مراسمی را فرصتی برای تجدید پیمان با شهدا و امام شهدا خواند.



دبیر کنگره بزرگداشت ۹۹ شهید سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

تداوم سالانه گرامی‌داشت شهدای بنادر



عنوان «پرواز ملکوتی دریانوردان» خبر داد و گفت: این کتاب در سه بخش و ۷ فصل با موضوعات «فلسفه و ارزش جهاد و شهادت در اسلام»، «فضایل جهاد و شهادت در قرآن و روایات»، «نقش سازمان بنادر و دریانوردی در دفاع مقدس» و «زندگی‌نامه و وصایای شهدا» تنظیم و تدوین شده است.

امامی، با اشاره به چاپ تمبر بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی افزود: تمبر یادبود شهدا با لگوی بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی در پست کشور ثبت شده‌است و همزمان در ۱۸ موزه کشور رونمایی و نگهداری می‌شود.

وی اضافه کرد: این تمبر در آستان قدس رضوی، موزه تهران، موزه تمبر پست مستقر در سوئیس، برلین آلمان، موزه صلح هیروشیما در ژاپن، دفتر مراجع تقلید، دفاتر قوای سه‌گانه جمهوری اسلامی، کمیسیون فرهنگی مجلس شورای اسلامی، ستاد نیروهای مسلح و حفظ آثار و ارزش‌های مقدس اهدا و رونمایی شد.

وی ادامه داد: امیدواریم بار دیگر با برگزاری این کنگره قطره‌ای از زحمات شهدای بزرگوار و گران قدر دفاع مقدس را جبران کنیم. ■

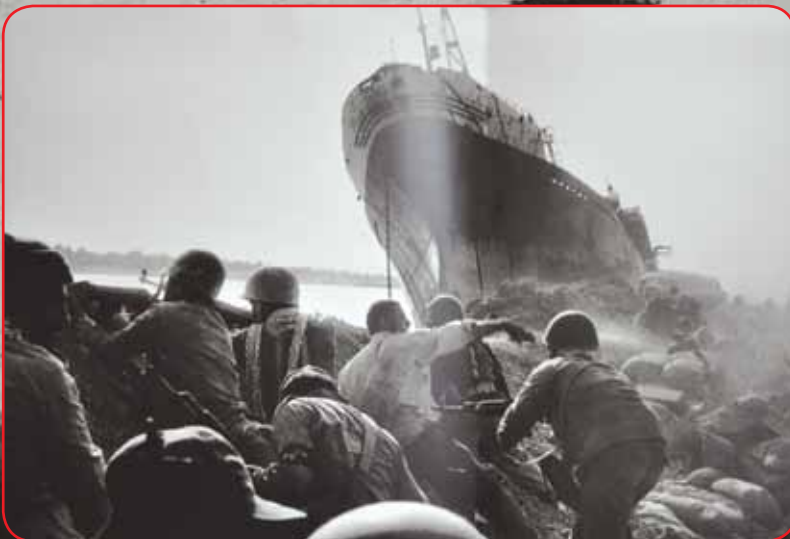
محمدرضا امامی، دبیر کنگره بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی کشور گفت: امروز گرد هم آمده‌ایم تا یاد و خاطره شهدایی را ارج نهیم که پیراهن سرخ جهاد را بر تن پوشیدند و سینه به سلاح دژ خیم سپردند تا دین، امنیت و آسایش مردم ولایت مدار تحقق یابد.

محمد رضا امامی افزود: در این راستا برای برگزاری کنگره بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی نشست‌های متعددی انجام شده و با همکاری امور ایثارگران و سازمان بنادر و دریانوردی ستاد اجرایی این کنگره در شورای فرهنگی تصویب و با تشکیل کمیته‌های فرهنگی، نظارت و ستادی، تشریفات و امنیت، روابط عمومی و اطلاع رسانی، پشتیبانی کار خود را آغاز کرد.

وی اضافه کرد: قرار بود این کنگره در اواخر سال ۹۰ برگزار شود، ولی با تداخل به موضوع سفرهای راهیان نور، همزمان با سال‌روز عملیات فتح‌الفتوح برگزار می‌شود که امیدوارم برگزاری کنگره بزرگداشت شهدای این سازمان هر ساله در یکی از بنادر کشور استمرار پیدا کند.

دبیر کنگره بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی کشور از رونمایی کتاب شهدای سازمان بنادر و دریانوردی با

ضرورت ثبت خاطرات دفاع مقدس



وی خطاب به خانواده‌های شهدای سازمان بنادر و دریانوردی گفت: امروز دشمن شما نابود شده و هیچ اثری از آن باقی نمانده است، اما خانواده‌های شاهد با کرامت در جامعه زندگی می‌کنند. آنهایی که انقلاب و نظام را نابود شده می‌دانستند و سه روزه می‌خواستند خوزستان را جدا کنند، طبق وعده قرآن نابود شدند. این عزت ماحصل خون‌های شهیدان است، به فرموده قرآن این خیر کثیر فراگیرتر شده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی در پایان از میزبانی بندر خرمشهر در برگزاری اولین کنگره شهدای بنادر و دریانوردی کشور قدردانی کرد و گفت: شهدا چراغ راه هستند و باید پیام آنها را عملی کنیم. ■

بنادر و دریانوردی شد و افزود: حماسه شهیدان ایثارگران سازمان بنادر و دریانوردی در دوران دفاع مقدس بر تارک فعالیت‌های ۷۵ ساله این سازمان می‌درخشد، لجستیک و پشتیبانی در دوران جنگ تحمیلی با فعالیت‌های این ایثارگران حتی یک روز دچار اختلال نشد.

صدر ادامه داد: نقش مؤثر سازمان بنادر و دریانوردی در جنگ بسیار حساس و مهم بوده چرا که ۹۰ درصد واردات و صادرات کشور از طریق بنادر انجام می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی بر توسعه سواحل و بنادر کشور تأکید کرد و دلیل آن را داشتن ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل برشمرد و اضافه کرد: ما یک کشور دریایی هستیم.

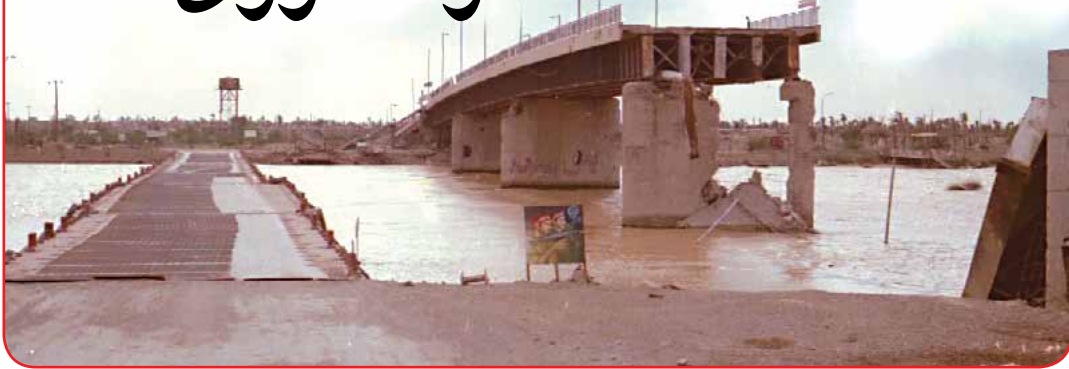
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، خواستار ثبت خاطرات حماسه پشتیبانی این سازمان در دوران دفاع مقدس شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در حاشیه اولین کنگره شهدای سازمان بنادر در خرمشهر، خواستار ثبت خاطرات حماسه پشتیبانی این سازمان و جانفشانی کارکنان خدم بنادر و دریانوردی در دوران هشت ساله دفاع مقدس شد.

مهندس صدر خاطرنشان کرد: ثبت این خاطرات از فداکاری‌های صورت گرفته می‌تواند بهترین سرمشق برای نسل‌های آینده بوده و آیندگان بدانند وارثان چه کسانی هستند و از این آموزه‌ها درس بگیرند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور، خواستار گسترش فرهنگ دفاع مقدس و بزرگداشت و تکریم ایثارگران در جامعه و سازمان

روایت جانشین قرارگاه کربلا از مقاومت ۴۰ روزه خرمشهر:

دفاع مردمی در نقطه صفر مرزی



سردار سواریان با تأکید بر اینکه همین آدم‌های خیلی عادی، لنج‌دارها، کارگران بندر و یا معلم آموزش و پرورش و یا دانش‌آموزان بودند که حماسه دفاع ۴۰ روزه خلق کردند، از مسوولان خواست تا با شناسایی این افراد از آنها به طور شایسته قدردانی شود.



وی با یاد و خاطره رشادتهای کارکنان بندر، گفت: به هنگام محاصره آبادان و خرمشهر، تنها راه ارتباطی که لجستیک رزمندگان بود، راه‌های آبی بود که بچه‌های بنادر، فعالان دریایی و لنج‌داران، داوطلبانه آمدند و لنج‌هایشان را از جلوی چشم دشمن از ارونند بردند و در بهمنشیر مستقر کردند. با استقرار این شناورها، بندر چوئنده راه‌اندازی شد که از بندر چوئنده به بندر امام خمینی رفت و آمد داشت و تمام لجستیک و پشتیبانی جنگ طی مدت یک سال بر عهده اینها بود و بعد از این ما توانستیم خرمشهر و آبادان را از محاصره در بیاوریم.

این مقام مسوول در سپاه با تأکید بر اینکه همین آدم‌های خیلی عادی، لنج‌دارها، کارگران بندر و یا معلم آموزش و پرورش و یا دانش‌آموزان بودند که حماسه دفاع ۴۰ روزه خلق کردند، از مسوولان خواست تا با شناسایی این افراد از آنها به طور شایسته قدردانی شود.

سردار سواریان در بخش پایانی سخنانش با اشاره به توسعه و تجهیز بندر خرمشهر پس از جنگ گفت: به عنوان یک رزمنده و یک خرمشهری، شهادت می‌دهم و پای حرف خود می‌ایستم، ما در بندر خرمشهر ۱۲ اسکله تمام الوار و غیر بتنی و سنتی داشتیم که الان به ۱۶ اسکله تمام مدرن و به روز تبدیل شده‌اند.

وی ضمن درخواست لایروبی رودخانه ارونند از مسوولان، ابراز امیدواری کرد فعالیت بندر رونق بگیرد و زمینه اشتغال گسترده جوانان خرمشهری فراهم شود. ■

جانشین قرارگاه کربلا در منطقه خوزستان به عنوان سخنران بعدی این کنگره، با بیان اینکه صدام با خیال خام پا نگرستن تشکیلات منظم دفاعی در ایران پس از انقلاب، حمله به ایران را با شدت زیادی آغاز کرده است، گفت: آنها هیچ حسابی روی مردم نکرده بودند، غافل از اینکه همه مردم ایران، به خصوص قلعه شهیدپرور خوزستان و به ویژه مردم عزیز خرمشهر آماده جنگ و دفاع از خاک و ناموس خود بودند.

سردار سواریان با تأکید بر اینکه مردم خرمشهر در نقطه صفر مرزی آماده دفاع شده بودند، یاد شهید کریمی نوجوان ۱۶ ساله و تیرانداز آر پی جی در بندر خرمشهر را گرامی داشت و اظهار داشت: شهادت کریمی در داخل یک دستگاه وانت نشان می‌دهد که دفاع ما دفاعی کاملاً مردمی بود. یادمان نمی‌رود که در داخل شهر آن زمان نیروی نظامی آموزش دیده نبود و مردم خرمشهر به کمک شرکت‌ها، ادارات، آموزش و پرورش نیروهای خود اداره بندر و خیلی ارگان‌های دیگر در برابر دشمن مقاومت کردند.

جانشین قرارگاه کربلا با اشاره به مقاومت ۴۰ روزه مردم خرمشهر در برابر دشمنی که گفته بود یک ساعته خرمشهر را تصرف می‌کند، استدلال کرد: به نظر می‌رسد مقاومت ۴۰ روزه خرمشهر باعث شد تمام اهداف پیش بینی شده صدام از جنگ با ایران از بین برود.

به گفته سردار سواریان، صدام به نیروهای خود وعده داده بود طی دو هفته خوزستان را از ایران جدا کند. البته با این خیال، ۴۰ روز فقط در شهر صفر مرزی مقاومت شد.



تجلیل از دلسوزترین رزمنده دفاع مقدس در کنگره بزرگداشت شهدای بنادر و دریانوردی

در نخستین کنگره بزرگداشت شهدای بنادر و دریانوردی کشور در بندر خرمشهر از مقام رزمنده روحانی حماسه مقاومت و دفاع مقدس، شهید زنده و جانباز آیت‌الله سیدابوالحسن نوری، تجلیل به عمل آمد.

به گزارش خبرنگار ما، سازمان بنادر و دریانوردی به پاس حماسه مقاومت آیت‌الله نوری در مقاومت ۴۵ روزه خرمشهر و حضور وی در فتح‌الفتوح خونین شهر و اقامه نماز در نماد مقاومت و پیروزی ملت ایران در دفاع مقدس زیر آتش دشمن بعثی از این اسوه پایداری با اعطای لوح در جمع پرشور خانواده‌های معظم شاهد بنادر و دریانوردی کشور قدردانی کرد.

سید عطاء‌اله صدر، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در پیامی به همین مناسبت ضمن تجلیل از امام جمعه خرمشهر در دوران دفاع مقدس اعلام کرد: بدون تردید حماسه ماندگار دفاع مقدس بر تارک تاریخ حوادث و تحولات سده‌های گذشته تا معاصر این مرز و بوم می‌درخشد و ستارگان آسمان این پهنه گستره، شهیدان و ایثارگرانی هستند که پرچم ایران اسلامی را سرفرازانه و همیشه بر فراز آسمان تاریخ این مرز و بوم، برافراشته کردند که با اتکا بر تعالیم انسان‌ساز، اسلام، قرآن و اهل بیت عصمت و طهارت (ع)، موج‌بیداری اسلامی و انسانی را در سراسر جهان باعث شدند که در صفوف نورانی شهیدان و ایثارگران، آیت‌الله سیدابوالحسن نوری، روحانیت سرفراز شیعه نورافشانی مضاعفی داشت. مهندس صدر در ادامه آورده است: یکی از این پرچم‌داران از سلاله علوی و فاطمی، جانباز سربلند آیت‌الله سیدابوالحسن نوری، امام جمعه خرمشهر در دوران دفاع مقدس و پس از آن است که مفتخر به کسب حسن اعتماد حضرت امام خمینی (ره) و مقام معظم رهبری بوده و به فرموده مقام عظمای ولایت، «وی دلسوزترین روحانی دوران دفاع مقدس است».

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین اضافه کرد: سازمان بنادر و دریانوردی که در پرونده کاری خود به بندر خرمشهر کانون مدافعان و فاتحان خونین شهر می‌بالد، براساس وظیفه از این هم‌سنگر شهیدان و رزمندگان آیت‌الله نوری که از جانبازان فتح خرمشهر قهرمان هستند، تجلیل کرده و آن وجود پرخیز و برکت را افتخاری برای تاریخ حماسه سترگ دفاع مقدس و نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران می‌داند.

یادآور می‌شود، آیت‌الله سیدابوالحسن نوری در دوران حضور در عراق نیز به مبارزه علیه رژیم بعثی می‌پرداخت و در این راه به زندان نیز افتاد. وی در اوایل جنگ تحمیلی دیداری تاریخی با حضرت امام داشت و از هم‌رزمان و هم‌سنگران روحانی شهید شیخ شرف قنوتی در مقاومت ۴۵ روزه خرمشهر بود، تصویر به یادماندنی وی به هنگام رزم با متجاوزان بعثی در خیابان‌های خونین شهر، شهرتی بین‌المللی دارد. وی در آغاز جنگ تحمیلی به همراهی شهید مصباحی ستاد رزمندگان مسلمان خرمشهری را در شیراز و استان فارس راه‌اندازی و ایجاد کرد و با آموزش جوانان خرمشهری آنان را به جبهه اعزام می‌کرد. در جریان فتح خرمشهر با حمله خمپاره‌های دشمن وی از ناحیه گلو و حنجره به شدت مجروح و تمامی محافظان ایشان به شهادت رسیدند. گروهی از پرسنل هوانیروز و نیروی هوایی با استفاده از بدنه یک خودکار، هوا به ریه‌های آیت‌الله نوری رساندند و ایشان را نجات دادند.

در مراسم تجلیل از اسوه مقاومت و پایداری مردم خرمشهر، آیت‌الله سید سیدابوالحسن نوری با ذکر خاطرات شیرینی از دفاع مقدس قدردانی از زنده نگاه‌داشتن یاد شهیدان از اقدام سازمان بنادر و دریانوردی کشور در برپایی کنگره شهدای این سازمان تقدیر کرد و گفت شهیدان زنده و در کنار ما هستند و آنچه ما را در جنگ پیروز کرد، مجاهدت و خون شهیدان و رهبری ولایت و پیروی از آن بود. ■

تمبر بزرگداشت شهدای بنادر و دریانوردی منتشر شد



«تمبر» بزرگداشت شهدای سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران منتشر شد.

به گزارش خبرنگار ما این تمبر در آستانه سی‌امین سالروز آزادسازی خرمشهر قهرمان و برگزاری نخستین کنگره بزرگداشت شهدای بنادر و دریانوردی کشور و اختصاصی بزرگداشت شهدای سرافراز بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران منتشر شد.

بر پایه این خبر، تمبر مذکور در دو قطعه منتشر و همزمان با آغاز به کار کنگره در موزه تمبر استان قدس رضوی و پایانه بزرگ مسافری خلیج فارس محل برگزاری اولین کنگره شهدای سازمان بنادر و دریانوردی کشور در بندر خرمشهر و در کنار ساحل اروندرود رونمایی شد.

در این تمبر نشان‌های سازمان بنادر و دریانوردی و نماد اولین کنگره شهدای این سازمان به همراه عبارت بزرگداشت سی‌امین سالگرد آزادسازی خرمشهر قهرمان به چاپ رسیده است و پس از مراسم رونمایی به همراه لوح یادبود کنگره و تندیس آن به تمامی خانواده‌های شاهد بنادر و دریانوردی اهداء گردید.

این تمبر همچنین به موزه تمبر شرکت پست جمهوری اسلامی ایران و موزه شهدای کشور در تهران نیز اهداء خواهد شد.

طراحی این تمبر در ستاد بزرگداشت اولین کنگره شهدای بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران انجام شده است و اولین تمبر اختصاصی از سازمان بنادر و دریانوردی کشور در تاریخ ۱۵۰ ساله انتشار تمبر در ایران است.

همچنین این تمبر به اتحادیه جهانی پست نیز ارسال خواهد شد.

در آینده نزدیک نیز به مناسبت سی‌امین سالگرد آزادسازی خرمشهر قهرمان چندین قطعه تمبر با نمادهایی از بندر خرمشهر انتشار خواهد یافت. همچنین در آینده نزدیک نیز به مناسبت سی‌امین سالگرد آزادسازی خرمشهر قهرمان چندین قطعه تمبر با نمادهایی از بندر خرمشهر انتشار خواهد یافت. همچنین قرار است به بهانه بزرگداشت شهدای بندر امام خمینی (ره) در حماسه دفاع مقدس، تمبرهایی از بندر امام با عنوان بندر امام خمینی (ره) پایتخت دریایی ایران و سنگر پشتیبانی کشور در حماسه دفاع مقدس انتشار یابد. ■



رونمایی کتاب شهدای جبهه ساحلی و دریایی

کتاب «پرواز ملکوتی دریانوردان» نوشته ناصر احمدی در آستانه برگزاری نخستین کنگره شهدای بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در حماسه دفاع مقدس در ساحل بندر خرمشهر رونمایی شد. دبیرخانه کنگره شهدای بنادر و دریانوردی کشور اعلام کرد: این کتاب با موضوع مفهوم و فلسفه شهادت، نقش بنادر کشور در دوران جنگ تحمیلی و معرفی و زندگینامه ۹۸ شهید بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در حماسه هشت سال ایثار و فداکاری ملت ایران در سه بخش، هفت فصل و ۶۵۶ صفحه منتشر شده است.

بخش اول این کتاب با عنوان «معنا و مفهوم شهید و شهادت و فضایل و فلسفه آن» شامل فصول معنا و مفهوم شهید و حقیقت شهادت، فلسفه و ارزش جهاد و شهادت در اسلام و فضایل جهاد و شهادت در قرآن و روایات است. در این بخش به عناوینی همچون شهید در لغت، شهید در اصطلاح، شهادت در فرهنگ اسلام، نگاهی به حقیقت شهادت، حیات شهید، مراد از حیات شهیدان در قرآن، بررسی اجمالی ارتباط دین و سیاست، دیدگاه اسلام درباره جنگ و دفاع، آغاز و استمرار جنگ و فتنه همواره از سوی دشمنان اسلام، جهاد برنامه مشترک انبیا الهی، نمونه‌های از قهرمانی‌های صدر اسلام بر علیه کفر و نفاق، عوامل پیروزی در صحنه جنگ، قرآن و فضیلت جهاد و شهادت، حیات شهیدان بعد از شهادت، رزق و روزی شهید، آموزش گناهان شهید، پاداش عمل شهید و روایات و فضیلت جهاد و شهادت پرداخته است. بخش دوم کتاب پرواز ملکوتی دریانوردان به «دفاع مقدس و نقش بنادر» در سه فصل با عناوین جهاد دفاع مقدس و ویژگی‌های آن، نقش بنادر در دفاع مقدس و پرسیمان شهید اختصاص دارد و دارای قسمت‌هایی با عناوین جهاد، ابعاد فعالیت‌های انسان، انسان فطرتا اجتماعی است، نقش بنادر در دفاع مقدس، نقش بنادر در دفاع مقدس از زبان راویان، حمله عراق، انتقال کاروانی کشتی‌ها و محافظت از آنان، تخلیه و بارگیری، دفاع مقدس و بنادر به روایت تصویر و پرسیمان شهید به برخی شبیهات است.

بخش پایانی این کتاب نیز به «زندگینامه شهدای بنادر کشور و معرفی بنادر ایران» در دو فصل اختصاص دارد. قسمت‌های این بخش با عناوینی همچون آغاز سخن و شهدای سازمان بنادر و دریانوردی در یک نگاه و معرفی جامع ۹۸ شهید این سازمان و معرفی بنادر امام خمینی (ره)، شهید رجایی، بوشهر، انزلی، نوشهر، امیرآباد، چابهار، باهنر، خرمشهر، آبادان، بندر لنگه، خارک و بندر عسلویه در یک نگاه به همراه تاریخچه سازمان بنادر و دریانوردی کشور پرداخته است. ■



به بهانه سوم خرداد روزی که بغض ایران شکست

یک بندر حماسه یک دریا خاطره



رودخانه اروند داشت امیدوار بود به سرعت با عبور از شلمچه از طریق دروازه پل نو و انبارهای عمومی در فیلیه وارد بندر خرمشهر شود اما مقاومت حماسی مدافعان خونین شهر محوطه بزرگ بندر خرمشهر شاهد جنگ‌های شدید میدانی بین مدافعان شهر و متجاوزان بعثی مخصوص نیروهای تیپ مخصوص ارتش جنایتکار صدام بود. وی می‌گوید: در گرماگرم نبردها و هجوم وحشیانه دشمن بندر خرمشهر مملو از کالاهای تجاری از جمله صدها دستگاه اتومبیل و انبارهای آن لبریز از کالا بود. وی می‌افزاید: عراقی‌ها اولین فیلم‌های مربوط به تصرف بندر خرمشهر را در اواسط مهر ۱۳۵۹ و از مخازن شرکت بهشهر در تلویزیون خود نمایش دادند و بعدها پس از تصرف بندر خرمشهر هم بدون هیچ ابایی تصاویر غارت کشتی‌های پهلو گرفته در اسکله‌های این بندر و همچنین انبارهای عمومی را پخش کردند.

آیت‌الله سید ابوالحسن نوری امام جمعه خرمشهر در دوران دفاع مقدس در خصوص غارت بندر خرمشهر توسط دشمن می‌گوید: در حین نبردهای خونین خرمشهر در تلاش بودیم برخی کالاهای حساس از جمله برخی کالاهای نظامی را از بندر خارج کنیم در یکی از انبارها قطعات هواپیماهای نظامی اف ۴ بود با همکاری مرحوم آیت‌الله خلخالی که با لباس نظامی و اسلحه بر دوش در خرمشهر بود به سختی چند تریلر کفی پیدا کردیم اما درست در لحظاتی که آماده تخلیه و بیرون کشیدن این قطعات بودیم عملیات با ناکامی همراه شد و این قطعات بدست دشمن افتاد.

سردار نبی‌الله کوروش نیا از فرماندهان اصلی حماسه مقاومت خرمشهر نیز در خصوص نبردهای بندر خرمشهر می‌گوید: استراتژی دشمن برای تصرف بندر خرمشهر اصلاً بر پایه ساختار حملات آبی استوار نبود دشمن در روند حرکت تجاوزکارانه خود تصور تصرف آسان خرمشهر را داشت اما مقاومت سنگین مدافعان خرمشهر، معادلات را بر هم زد و محوطه بندر خرمشهر از کانون‌های نبردهای سنگین در خرمشهر بود که منجر به دست بدست شدن آن در چهار مرحله شد.

وی با بیان اینکه در این درگیری‌ها نزدیک به ۵۰ درصد کالاهای تجاری در محوطه بندر از جمله تعداد زیادی خودروهای وارداتی زاپنی در آتش سوخت اضافه می‌کند: دشمن بعثی پس از تصرف بخش غربی خرمشهر از محوطه بندر خرمشهر بویژه در قسمت‌های روبروی جزیره المارصا به سمت بالای اروندرود (به سمت بصره و ابوفلوس) برای تدارکات و جابه‌جایی نیروی خود نیز سود می‌برد. وی به یکی از خاطرات خود اشاره می‌کند و می‌گوید: یکی از عملیات‌های مهم چریکی مدافعان خرمشهر حمله به واحدهایی از نیروهای کماندویی ویژه ارتش صدام در محوطه بندر خرمشهر در انتها نیمه اول مهرماه ۱۳۵۹ بود که توسط یک تیم ۱۵ نفره از بچه‌های سپاه خرمشهر و از طریق

خرمشهر شهری است که هنوز آثار ترکش‌ها و خمپاره‌های جنگ هشت ساله بر تن آن هویداست. در سواحل این شهر، بندری بنا شده به همین نام که اگر چه زخمی جنگ است، اما همچنان پابرجاست.

بندر خرمشهر در شمال غربی خلیج فارس و در جنوب غربی جمهوری اسلامی ایران و در همسایگی جنوب شرقی کشور عراق (مرز زمینی شلمچه) در محل تلاقی رودخانه‌های اروندرود و کارون در استان خوزستان واقع شده است.

خرمشهر به جهت واقع شدن در مجاورت خلیج فارس و کشور عراق، از اهمیت استراتژیک اقتصادی، تجاری و سیاسی ویژه‌ای برخوردار است. این شهر در انتهایی‌ترین نقطه استان خوزستان قرار گرفته و اسکله‌های آن در کرانه‌های رودخانه اروندرود جای گرفته‌است.

نخستین اسکله خرمشهر در سال ۱۳۰۸ خورشیدی و در جریان پهلو گرفتن یک فروند اقیانوس‌پیما به بهره‌برداری رسید. با ساخت ۶ اسکله بزرگ دیگر در کرانه‌های اروندرود، این بندر در جریان جنگ جهانی دوم به پیروزی متفقین کمک بسیار بزرگی نمود.

اسکله بتنی مجهزتری با ۳۶۰ متر ارتفاع و ۳۲/۸ متر عرض، پس از پایان جنگ جهانی دوم در خرمشهر ساخته شد. ساختمان این بندر نیز در سال ۱۳۳۴ خورشیدی احداث گردید. این ساختمان در سال ۱۳۳۷ خورشیدی تغییراتی را متحمل شد. این بندر سابقه طولانی در امر تجارت دریایی داشته و ساخت و بهره‌برداری از اسکله‌های ویژه پذیرش کشتی‌های اقیانوس‌پیما در بندر خرمشهر در سال‌های آغازین ۱۳۰۰ شمسی شروع شده و در زمان جنگ جهانی دوم و پس از آن به اوج خود رسیده است. به طوری که در سال‌های قبل از انقلاب اسلامی بندر خرمشهر با داشتن تعداد ۲۰ اسکله یکی از بزرگترین بنادر کشور بحساب می‌آمد به طوری که در سال ۱۳۵۶ چهار میلیون تن کالای عمومی از طریق این بندر به کشور وارد شده است و سرانجام در سال ۱۳۴۰ خورشیدی با تخصیص اعتبار، مجهزتر گردید بندر شهیدرجایی خرمشهر قبل از شروع جنگ هشت ساله و پیش از اینکه بندر شهیدرجایی سکاندار بنادر کشور شود، بزرگترین بندر تجاری کشور به شمار می‌رفت؛ اما در جریان جنگ چنان هدف توپخانه سنگین دشمن قرار گرفت که ۹۰ درصد از زیرساخت‌ها، روساخت‌ها و تجهیزات آن از بین رفت و نابود شد.

این بندر در بین بنادر جنوبی کشور بیشترین خسارت را در دوران جنگ متحمل شد.

اما این بندر چگونه به تصرف دشمن درآمد؟

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر می‌گوید: دشمن برای تصرف بندر خرمشهر به نقشه عملیاتی زمینی اتکا کرده بود و با اینکه از سمت جزیره المارصا نزدیکترین موقعیت جغرافیایی را به بندر خرمشهر با حد فاصل



یک پژوهشگر جنگ نیز می‌گوید: پس از تصرف خرمشهر دشمن بعثی از محوطه بندر خرمشهر و با احداث خاکریزهای بلند در برابر حملات احتمالی غواصان و نیروهای شناسایی ایران استفاده می‌کردند

می‌کند و می‌گوید: در سال گذشته حجم عملیات ترانزیت نفتی بندر خرمشهر و همچنین صادرات این بندر به ترتیب رشد ۱۷۰ و ۶۰ درصدی را تجربه کرد.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با بیان اینکه عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر در سال گذشته با ۲۵ درصد رشد به یک میلیون و ۸۰۰ هزار تن بالغ شد می‌افزاید: در حال حاضر از بیش از ۵۰ درصد ظرفیت بندر خرمشهر استفاده می‌شود. دریس با اشاره به سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر و دریانوردی در بندر خرمشهر که سالانه به منظور توسعه بندر خرمشهر اختصاص می‌یابد خواستار لزوم توجه دولت به این بندر بخصوص در بحث آبرود رود شد و گفت: امیدواریم در آینده نه چندان دور شاهد تردد شناورهای با تناژ بالا در آبرود باشیم. مهندس دریس افزود: به جرات می‌توانم بگویم که بندر خرمشهر با نصب العین قرار دادن سخن تاریخی امام خمینی (ره) که فرمودند "بازسازی را هم مثل جنگ جدی بگیرد" وارد احیای این بندر استراتژیک شد و با بازسازی کامل آن، نه تنها از قبل از جنگ این بندر مجهز تر و پویا شده است، بلکه اکنون گام‌های توسعه و پیشرفت را با جدیت طی می‌کند و مهم‌ترین بخش ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم در شهرستان خرمشهر را به خود اختصاص داده است.

وی اضافه می‌کند: تلاش برای خارج ساختن مغروق‌های درون آبرود رود و کارون، تقویت و توسعه ترانزیت از بندر خرمشهر، ایجاد تسهیلاتی همچون تخفیف در عوارض گمرکی، توسعه سرمایه‌گذاری در بندر ماحصل تلاش‌های ۲۰ سال گذشته با وجود محدودیت‌هایی همچون اوضاع ناپایدار کشور همسایه عراق بوده که با سرعت برای رونق دوباره بندر خرمشهر ایجاد کرده است. مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با بیان اینکه بندر خرمشهر تنها یک پایانه اقتصادی نیست می‌گوید: همه کارکنان بندر افتخار می‌کنند که در مشهد شهدای مقاومت و فتح خرمشهر فعالیت می‌کنند برای ما اسکله‌های بندر خرمشهر یادآور مظلومیت شهدای عملیات کربلای ۴ و نبردهای خونین حماسه مقاومت خرمشهر و روز بزرگ فتح آن است. دریس بندر خرمشهر را نماد بازسازی و یکی از اسناد مهم حماسه دفاع مقدس توصیف می‌کند و می‌گوید: بندر خرمشهر در همسایگی مساجد و حسینیه‌های خرمشهر، کربلای شلمچه، آبرود ایرانی و در خدمت و مسافری در آبرود بمناسبت هفته دفاع مقدس در کنار اسکله‌های بازسازی شده بندر خرمشهر تداعی‌گر پیروزی‌هایی همچون حماسه مقاومت و فتح الفتوح خرمشهر قهرمان است.

این بندر در حال حاضر با ۱۷ پست اسکله به طول ۲۵۲۰ متر در حال فعالیت است. ■

شنا کردن در حاشیه کارون انجام گرفت که در نوع خود از سر فصل‌های مهم حماسه مدافعان خونین شهر است.

یک پژوهشگر جنگ نیز می‌گوید: پس از تصرف خرمشهر دشمن بعثی از محوطه بندر خرمشهر و با احداث خاکریزهای بلند در برابر حملات احتمالی غواصان و نیروهای شناسایی ایران استفاده می‌کردند.

نادر دریس می‌گوید: در برخی از سوله‌های بندر خرمشهر نیز نیروهای اشغالگر استقرار پیدا کرده بودند.

به گفته دریس، دشمن برای حفظ آخرین نقطه استراتژیک اشغالی خود در خاک ایران، خرمشهر و مناطق اطراف آن را به صورت یک دژ کامل درآورد که محوطه بندر یکی از آنها بود. دریابان می‌گوید: عراقی‌های متجاوز بیش از ۲۰ هزار نیرو در این نقطه گردآورده بودند، اما تمامی معادلات دشمن به یاری خداوند و همت رزمندگان اسلام به شکست انجامید.

وی می‌افزاید: در اولین دقایق روز جمعه ۱۰ اردیبهشت ۱۳۶۱ هجوم سراسری به خرمشهر آغاز شد با عبور نیروها از کارون و از روی پل آزادی دشمن از شمال خرمشهر تحت فشار سنگین رزمندگان اسلام قرار گرفت، این در حالی است که دشمن به شدت مقاومت می‌کرد.

دریابان خاطرنشان می‌کند: در آخرین روزهای اردیبهشت ۱۳۶۱ شکست دشمن به دروازه‌های ورودی خرمشهر از شمال این شهر و منطقه شلمچه رسید و حلاصای شکستن دشمن در خونین شهر قهرمان به گوش می‌رسید.

در روز سوم خرداد پس از عقب راندن دشمن از نقاط حساس شهر بعثی‌های متجاوز تنها راه چاره را فرار از طریق بندر خرمشهر به سمت ساحل عراق در آن سوی آبرود می‌دانستند و این در حالی بود که راه دشمن برای فرار از شلمچه نیز مسدود شده بود. و به این ترتیب ظهر گرم سوم خرداد ۱۳۶۱ در محوطه بندر خرمشهر لحظه تاریخی شکست دشمن فرا رسید و بعثی‌ها که تاب مقاومت را در نبردهای تن به تن با رزمندگان اسلام از دست داده بودند در حلقه محاصره کوبنده رزمندگان مسلمان ایرانی به دام افتادند و آتش تفنگ‌های نیروهای رزمنده ایرانی نقطه عطف شکست دشمن بعثی را در محوطه بندر خرمشهر رقم زد و درست در سواحل آبرود شکست تاریخی صدام و ماشین جنگی اش رقم خورد.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در مورد خسارات وارده به این بندر: با بیان اینکه دشمن در دوران تجاوز و اشغالگری خود خسارات سنگینی به بندر وارد کرده بود بعلاوه در روند لایروبی آبرود سال‌ها اختلال ایجاد کرده و با غرق کشتی‌ها و شناورهای حاضر در کنار اسکله‌های بندر خرمشهر یک مانع جدی در حیات دوباره بندر خرمشهر و آبرود رود ایجاد کرده بود. وی می‌گوید: در جریان جنگ تحمیلی به ۸۰ درصد خطوط راه آهن داخل بندر، ۷۵ درصد انبارهای مسقف نگهداری و ترانزیت کالا، ۶۵ درصد ساختمان‌های اداری، ۹۰ درصد اسکله‌ها و زیرساخت‌های موجود و صد در صد کلیه تجهیزات ماشین‌آلات و شناورهای موجود در بندر به کلی از بین رفت.

و اینک یک سؤال، با گذشت ۲۳ سال از اتمام جنگ، امروز بندر خرمشهر چگونه است؟

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر می‌گوید: حمایت ویژه سازمان بنادر و دریانوردی و اهتمام دولتمردان و اعتقاد بر اینکه بندر خرمشهر دروازه روزی این شهرستان است باعث شده که بتوانیم با اطمینان اعلام کنیم این بندر کاملاً بازسازی شده است. دریس با بیان اینکه کار بازسازی بندر خرمشهر رسماً از سال ۷۱ شروع شد می‌گوید: وضعیت فعلی بندر خرمشهر بسیار متفاوت‌تر از وضعیت قبل از جنگ است به طوری که در حال حاضر تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری در این بندر موجود است.

وی با اشاره به فعالیت پنج ترمینال در بندر خرمشهر می‌افزاید: حجم عملیات ترمینال کانتینری بندر خرمشهر سال گذشته به ۱۰۰ هزار TEU بالغ شد.

دریس به فعالیت‌های مسافری بندر خرمشهر و برقراری خطوط مسافری بین این بندر و کویت و همچنین ترمینال جنرال کارگو بندر خرمشهر اشاره









جذابیت‌های لجستیکی در گفت‌وگو با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

استراتژی تامین تغییر می‌کند

بنادر به عنوان مهم‌ترین حلقه واسط زنجیره تامین کالا، از جمله مکان‌های جذاب برای کاربردهای لجستیکی نیز قلمداد می‌شوند. کارشناسان معتقدند، در زنجیره تامین، بندر حکم میانجی بین زمین و دریا را دارد و یکپارچگی ارتباطات در بین این زنجیره امری بسیار ضروری است. این در حالی است که صنعتی شدن و توسعه در بازارهای جدید و همچنین تغییر روند و شرایط لجستیک و نیازهای متغیر مشتریان، دگرگونی اساسی در بنادر را اجتناب‌ناپذیر کرده است.

امروزه مشتریان و صاحبان کالا به دنبال طیف وسیعی از خدمات متنوع هستند. بنابراین رقابت‌های بندری تا حد بسیار زیادی به توانایی بندر به منظور یکپارچه‌سازی زنجیره تامین بستگی دارد. با وجود این، پارامترهای یکپارچه‌سازی بندر و استراتژی تسهیل‌کننده دستیابی به مزایای رقابتی کدام است؟

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با بندر و دریا و در پاسخ به این پرسش، ضمن تشریح کارکردهای بنادر لجستیکی و تفاوت‌های آن با بنادر صرف تخلیه و بارگیری، بر پارامترهایی چون مدیریت، آموزش، زیرساخت‌ها، تکنولوژی و همه ملزومات لازم در حمل‌ونقل چندوجهی و ترکیبی تاکید کرد.

در این مصاحبه تحلیلی که با هدف بررسی تعیین پارامترهای زنجیره تامین و ارزیابی رقابت‌پذیری در بنادر صورت گرفت، چالش‌ها و محدودیت‌های موثر بر هزینه‌های بندری، قابلیت اعتماد و زمان عبور، هزینه حمل‌ونقل و ایمنی و امنیت کالاها مورد بررسی قرار گرفت.

مختلفی را شامل می‌شود. در فرایند بازرگانی و تولید، کالاهای مورد نیاز مراکز تولید و مصرف قطعاً توسط بازرگانان مورد بررسی قرار می‌گیرد. به این صورت که با بررسی تقاضا و عرضه مشخص می‌شود کالای تقاضا شده بر اساس استانداردهای لازم و از طریق کانال‌های مربوطه - چه بخش‌های نرم‌افزاری و چه بخش‌های سخت‌افزاری - تامین شده و به مقصود برسد. در این فرایند حوزه‌های مختلف مربوط به بازرگانی، بانک و گشایش اعتبار، بیمه و پوشش‌های بیمه‌ای، بخش‌های مربوط به گمرک و ترخیص کالا و مسائل مربوط به کنترل کیفیت کالا دخالت دارد. همچنین در این فرایند، مدیریت نرم‌افزاری حمل و نقل و بخش‌های سخت‌افزاری آن شامل وسیله حمل و ناوگان و همین‌طور تأسیسات زیربنایی نیز نقش دارد.

طبیعی است وقتی بازرگانی خارجی باشد، باید از مرزهای رسمی کشورها عبور کند و وارد سرزمین‌های اصلی شود. در این مرحله بنادر به عنوان دروازه‌های ورود و خروج کالا و با جایگاه تعریف شده در حمل و نقل دریایی، می‌تواند نقش‌های مختلفی در زنجیره تامین کالا بر عهده بگیرد: بر این اساس می‌توان بندر را به صورت یک گذرگاه یا به صورت پایانه تخلیه و بارگیری تعریف کرد؛ می‌توان نقش اضافی به آن داد و با انجام دیپو، انبارداری و نگه‌داری کالا، آن را در مقاصد داخلی توزیع کرد؛ می‌توان کالا را متناسب با نیازهای مختلف طبقه‌بندی کرد و روند بازرگانی را از طریق بندر نقش داد؛ همچنین می‌توان بخشی از پروسه تغییر و تبدیل کالا و ساخت و تولید را در بنادر تعریف و اجرا کرد. به عبارت دیگر یک بندر

قبل از تعیین میزان اثرات یا نقش بنادر لجستیکی در تامین کالا باید زنجیره تامین کالا مورد بررسی قرار گیرد. به عبارت دیگر، در فاصله حمل یک کالا از مبدأ تا به مقصد - به صورت ماده خام برای استفاده در کارخانه و تبدیل به یک محصول جهت مصرف و یا به صورت کالای ساخته جهت مصرف در بازار هدف - زنجیره تامین کالا بخش‌های

▪ در ادبیات حمل و نقل از بنادر به عنوان مراکز لجستیکی کالا نام برده می‌شود، جناب‌عالی چه توصیفی از لجستیک بندری دارید و ایجاد بنادر لجستیکی چه اثرات مثبت می‌تواند در پی داشته باشد؟





■ در دوران دفاع مقدس بنادر چه نقش مهمی را از نظر لجستیک و زنجیره تامین کالا ایفا می نمودند؟

وقتی جنگ افتاد، اولین جایی که مورد هدف قرار گرفت، مراکز اصلی و تأثیرگذار اقتصادی کشور بود. بنادر جنوبی کشور هم به خاطر نقش مؤثرشان در بخش صادرات و واردات مورد تهاجم قرار گرفت. طبیعی بود در این شرایط علاوه بر حفاظت از بنادر، استراتژی تأمین را تغییر می دادیم. از آنجایی که عملیات پشتیبانی در زمان جنگ، به صورت لجستیک امدادی، نظامی و اقتصادی به صورت توانمند انجام می شد، یکی از اقدامات مهم صورت گرفته در زمان جنگ، اسکورت کاروان های حمل کالاهای اساسی با کمک نیروی دریایی ارتش بود. به ترتیب که کالاهای وارد شده به بندر بوشهر و شهیدر جایی، به علت فاصله کوتاه حمل و پسرانه کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره) به صورت اسکورت به این بندر جا به جا می شد. در واقع چرخه تأمین کالا برای داخل کشور، پشتیبانی جبهه های جنگ، کارخانجات و مراکز اقتصادی و تولیدی از طریق بنادر و به سختی انجام شد که نشان دهنده نقش مؤثر و تعیین کننده بنادر است. حتی بندر چابهار در زمان جنگ نقش تعیین کننده ای داشت و خیلی از کالاهای اساسی مثل برنج و غلات در فصل مونسون و با وجود باد و طوفان های شدید به بندر منتقل می شد.

ای بین المللی نقش آفرین باشد؛ یعنی نقش تأمین کالا را برعهده می گیرد و نیازهای مختلف متقاضیان در داخل، خارج و منطقه را تأمین کند. بنابراین، این جایگاه بسیار حائز اهمیت است؛ چرا که در ارتقای سطح نسل بندر در فعالیتهای تخلیه و بارگیری و توزیع کالا و مدیریت دقیق فرایند عرضه و تقاضا و فرایند تأمین کالا مؤثر است و می تواند نقش جدید خود را در سطح منطقه ای و بین المللی ایفا کند.

اما نگاهی به محدودیت های زیرساختی به ویژه مقرراتی مثلاً استقرار گمرک در دوطرف مناطق ویژه مناطق بنداری هم در سطح دریا و هم خشکی، بنادر ایران در چه سطحی از لجستیک بندری قرار دارد و چقدر با بنادر لجستیک آن گونه که توصیف فرمودید فاصله داریم؟

ما تازه حرکت کردیم و اول راه هستیم. البته در این رابطه گام هایی هم برداشته و امیدواریم بتوانیم این نقش را در بنادر کشور پیاده کنیم. فعلاً بنادر ایران بیشتر نقش تخلیه و بارگیری و توزیع کالا را بر عهده دارند. البته در بعضی بنادر برخی فعالیت تولیدی تعریف شده، مواد اولیه وارد محوطه های بندری و منطقه ویژه اقتصادی تحت مدیریت بندر می شود و پس از تغییر و تبدیل به بازار مصرف عرضه می شود. با وجود این، امیدواریم با تدابیر جدید اتخاذ شده و سرمایه گذاری های قابل توجه بندر شهیدر جایی را به صورت یک بندر لجستیک معرفی کنیم.

می تواند از کار دروازه صرف ورود و خروج کالا و پایانه تخلیه و بارگیری تا بخشی از فرایند تولید و ارزش افزوده را به خودش اختصاص دهد و نقش آفرین باشد.

یکی از فرایندهایی که در این زنجیره تأمین تعریف می شود، فعالیتهای لجستیک است که به نحوی مراکز مصرف را پشتیبانی می کند. به عنوان مثال، به محض ورود کالا به بندر، مدیریت فرایند لجستیک و پشتیبانی برای آن بندر تعریف می شود. در واقع، بخشی از زنجیره تأمین کالا در بندر فعال می شود که ممکن است به صورت نرم افزاری و مجازی باشد. در این صورت بندر لجستیک شکل می گیرد که می تواند بخش قابل توجهی از این زنجیره تأمین را به خود اختصاص دهد و با توجه به ایجاد قابلیت های جدید در بنادر لجستیک، امکان ارائه خدمات مربوط به تأمین کننده، مصرف کننده و یا تولید کننده به صورت متنوع فراهم می شود.

از سوی دیگر، با توجه به قرار گرفتن بندر در بیرون از سرزمین اصلی، بنادر از نقش بین المللی برخوردارند. به این معنا که چون مرزهای گمرکی بعد از فنس گمرکی و محدوده بندر قرار دارد، اگرچه کالا وارد بندر می شود ولی از نظر حقوقی و قانونی هنوز وارد قلمرو گمرکی نشده است. زمانی یک کالا وارد قلمرو گمرکی می شود که از مرز رسمی گمرکی عبور کرده باشد. با توجه به این قابلیت و ظرفیت، بندر می تواند در بازار منطقه

■ با توجه به تحولات جهانی در زمینه IT و رشد شتابان و فزاینده آن در اقتصاد کشورهای در حال توسعه و یکپارچگی سازمان‌ها و مطرح شدن سیستم تک پنجره (single windows) در تجارت کالا، جناب‌عالی چه چشم اندازی برای توسعه لجستیکی بندری کشور ترسیم می‌کنید و آینده لجستیکی آن در ارتباط با سایر حلقه‌های زنجیره تأمین

را چگونه می‌بینید؟

در رابطه با یکپارچگی و هماهنگی بین دستگاه‌ها و مراکز فعال در زمینه تجارت و کالا، معتقدم این کار بسیار حساس و مهم است و باید انجام شود؛ چرا که در حال حاضر و در فرایند تولید، توزیع و تأمین کالا تقریباً تمام دنیا هم‌زمان هستند و این‌طوری نیست که بخواهید از یک اداره به یک اداره دیگر بروید. در گذشته یک تاجر برای ورود کالا، اول باید به مرکز تهیه و توزیع، ثبت سفارش و عدم ساخت مراجعه و مجوزهای لازم را از وزارتخانه‌های

مربوطه اخذ می‌کرد؛ سپس باید مشخص می‌کرد که کالا را از کدام مرز، چه زمانی و با کدام کشتی وارد کند. در ادامه باید برای گشایش اعتبار به بانک مرکزی مراجعه می‌کرد که بعضاً با مشکل مواجه می‌شد و این چرخه دچار اشکالات اساسی می‌شد.

این در صورتی است که کل این پروسه باید یکپارچه و هماهنگ باشد و اصطلاحاً یک نفر با مراجعه به یک پیشخوان و یک مرجع، تمام خدمات را دریافت کند که اصطلاحاً به سیستم «تک پنجره» شناخته می‌شود. بر این اساس و با شکل‌گیری یک پروسه فراگیر، بانک، بیمه، گمرک و کل فرایند بازرگانی تأمین با هم هماهنگ هستند.

امروزه با فعالیتهای بازرگانی الکترونیکی، فضای مجازی و استفاده از شبکه‌های IT، یک نفر می‌تواند تمام این سرویس‌ها و خدمات را به راحتی دریافت کند. عامل مهم و تعیین کننده در این فرایند، زمان است چرا که باید در کمترین زمان ممکن و با سهل‌ترین روش این فرایند انجام شود. این موضوع به ویژه در خصوص کالاهای فصلی بیشتر حائز اهمیت است؛ چرا که ممکن است مشکلات جدی در کیفیتش ایجاد شود. بنابراین نباید نسبت به زمان بی تفاوت بود، بلکه مهم است که سرعت انتقال اطلاعات و دیتا برای تصمیم‌گیری به گونه‌ای باشد تا در کمترین زمان ممکن





تجارت فرامرزی، ایران رتبه ۱۳۸ دنیا را دارد که رتبه مطلوبی نیست و تنها عامل اختلاف را برای کشور در مقایسه با سایر کشورها به عنوان مثال کشورهای OECD، عامل زمان است. می‌خواستم بپرسم سازمان بنادر که یک سازمان پیشرو در زمینه توسعه IT است، چه همکاری‌هایی با سازمان توسعه تجارت دارد و دیگر اینکه چون همه این موارد معطوف به حمل و نقل چند وجهی می‌شوند، آیا اصلاً حمل و نقل چند وجهی در کشور ما موجود است و بنادر برای اینکه حمل و نقل چند وجهی مطلوب راه بیفتند چقدر آمادگی دارد؟

همان‌طور که شما به درستی اشاره کردید و در عرایض بنده هم بود، زمان در فرایند لجستیک خیلی قیمتی و باارزش است. اگر همین فاکتور زمان را به عنوان شاخص اصلی در نظر بگیریم و بخواهیم آن را بهینه کنیم، باید یک حداقل زمانی را برای هر فرآیندی در نظر بگیریم. در این صورت بعضی اوقات می‌تواند همزمانی اتفاق بیفتد؛ بعضی موقع‌ها برای انجام این کار، تقدم و تأخر خیلی تأثیر دارد؛ بعضی موقع‌ها هم تکنولوژی و تجهیزات است که می‌تواند این زمان را کاهش دهد، یعنی فقط فرآیند نیست بلکه

فرایند تأمین و تولید بر می‌گردد. افزون بر آن، دست‌های واسطه و ایجاد گرانی و دمپینگ نیز کوتاه می‌شود و فرایند خیلی سهلی را ایجاد می‌کند. به هر ترتیب هماهنگی، یکپارچگی قوانین و جلوگیری از کنترل مجدد، یک کار اساسی است. البته بنادر کشور در این زمینه پیشرو است و با سیستم‌های نرم‌افزاری که در این زمینه طراحی شده و با هماهنگی‌هایی که بین بنادر، گمرک و سایر بخش‌ها وجود دارد، این فرایند می‌تواند با سرعت بیشتری جلو برود. البته این را هم یادآور شوم با یکپارچه شدن این فرایند و تولید بانک اطلاعاتی، کار بسیار ارزشمندی صورت می‌گیرد. به این معنی که کالا به موقع سفارش داده می‌شود؛ از بهترین مبدأ با کمترین قیمت و با بهترین کیفیت تأمین می‌شود. همچنین بازرگانی که نقش این کار را بر عهده دارد، می‌تواند با چشم باز بهترین گزینه را انتخاب و در شرایط مناسب به مقاصد داخلی حمل کند.

■ حضرت تعالی به نکته بسیار مهمی به نام زمان که یکی از شاخص‌های مهم در توسعه لجستیک به شمار می‌آید، اشاره فرمودید. مطابق شاخص‌های توسعه کسب و کار در تجارت‌های فرامرزی، سه آیت‌م مطرح می‌شود و کشورها بر این مبنا در این آیت‌م با هم مقایسه می‌شوند. بر اساس شاخص

بهترین تصمیم اتخاذ شود.

نکته دیگر، هماهنگی بخش‌های مختلف است. امروزه دنیا به سمت مقررات زدایی (deregulation) می‌رود. همه باید در چارچوب‌های تعریف شده و یکپارچه، کنوانسیون‌های مشخص و بارنامه‌های ترکیبی شناخته شده در همه جای دنیا فعالیت کنند.

در چنین شرایطی کالا بدون هیچ مانع عبور می‌کند و تمام نکات مهم از نظر استاندارد کیفی، بهداشتی، فرهنگی و تکنولوژی دقیقاً رعایت می‌شود، منتها با ساز و کارهای تعریف شده. مثلاً مؤسسه استاندارد شناخته شده‌ای از مبدأ خرید کالا کیفیت آن را کنترل می‌کند، چون فرایند کنترل کیفیت در تمام دنیا تعریف شده و استاندارد است، در این صورت با رسیدن کالا به مقصد، دیگر آن را جهت نمونه برداری و ارسال به آزمایشگاه نگر نمی‌دارند، بلکه تأیید مؤسسه استاندارد بین‌المللی کفایت می‌کند. البته در این فرایند فقط اسناد مورد بررسی قرار می‌گیرد؛ اسناد مجازی که تحت شبکه‌های وب و آی‌تی، به صورت آنلاین و آن‌تایم در اختیار قرار دارد و همه با هم هم‌زمان هستند.

اگر این اتفاق بیفتد، بین تمام ارکان نقش آفرین در تأمین کالا هم افزایی ایجاد می‌شود و قیمت تمام شده برای تولید قطعاً کاهش پیدا می‌کند. همچنین ارزش افزوده‌ای که ایجاد می‌شود بخش قابل توجهش به افراد مؤثر در



از سوی دیگر، نظام آموزش نیز باید متناسب با جریان تجارت، به روز شده باشد. نمی شود کسی را که در دانشگاه با یک سطحی آموزش دیده، در فرآیندی با سطح دیگر به کار گرفت. قطعاً اگر توجیح نباشد آن را مختل می کند و تمام زحمات را به باد می دهد.

در کنار این مسئله، زیرساخت‌های مورد نظر نیز باید تأمین شود. به عنوان نمونه، حمل و نقل چند وجهی (multi modal) در حال حاضر به یک مرحله بالاتر (Inter modal) رفته و از چند وجهی گذشته است. بنابراین اولین اقدام، مهندسی حمل است. در واقع خود این حمل باید مهندسی شود. به این معنی که کالا از کجا، با چه وسیله ای، چه زمانی، به چه شکلی، به کدام مقصد، از کدام بندر وارد شود و به کدام مقصد داخلی برود. و این که چقدر کجا توقف کند و چه تاریخی به نقطه مصرف برسد. بدیهی است برای انجام حمل door-to-door مهم ترین فاکتور، مهندسی حمل است. در چنین بستری، اولین چیزی که اتفاق می افتد، مدیریت یکپارچه و مهندسی یکپارچه حمل است که لازم است شرکت‌های مهندسی و حمل و نقل ترکیبی در کشور با این رویکرد ایجاد شده باشد و زیر ساخت هایش نیز باید آماده باشد.

به بیان دیگر، نظامات، زیرساخت ها، مدیریت، آموزش، تکنولوژی همه باید با

نکته دیگر درباره تکنولوژی مورد استفاده است. چنانچه یک تکنولوژی پیشرفته با فرآیند تعریف شده هم خوانی نداشته باشد، هیچ فایده ای ندارد. بنابراین مدرن ترین دستگاه و پیشرفته ترین تکنولوژی باید کاملاً با فرآیندهای مربوطه سازگار باشد. برای همین تکنولوژی باید متناسب با فرآیند انتخاب شود.

موضوع مهم دیگر، مدیریت این فرایند است. به این مفهوم که جهت جلوگیری از انجام دوباره کاری ها و صرف هزینه سنگین در این پروسه، لازم است مدیریت کنترل را تغییر دهید. در این صورت با کنترل فرایند در مبداء در واقع به سمت فضای یکپارچه در سطح بین المللی گام برداشته اید نه داخلی. از طرفی تجارت در دست انجام با تجارت بین المللی هماهنگ است، وگرنه تمام آن فرآیندهای انجام شده بدون فایده خواهد بود. بنابراین، با لحاظ کردن همه موارد یاد شده و دستیابی به فرایندهای یکپارچه در روند بازرگانی، می توان زمان کنترل ها و چک و تیک ها را کاهش داد و به یک زمان optimum یا بهینه در کارها رسید.

افزون بر این، عوامل فعال در این سیستم نیز باید تعریف شده و آموزش دیده باشند. چون با یک کار کاملاً تخصصی مواجه هستید. در غیر این صورت با استخدام و به کارگیری کاربر ناآشنا به تجارت بین المللی بدیهی است که همه سیستم مختل می شود.

تکنولوژی انتخابی هم می تواند در زمان تأثیر بگذارد؛ بعضی مواقع، مدیریتی که در مجموعه اعمال می شود تأثیرگذار است. به این معنی، می توان با مدیریت کنترل مقطع یا مرحله مرحله، زمان را کاهش داد یا اینکه با تعریف مدیریت یکپارچه و ماتریسی، زمان را ذخیره کرد. بنابراین در کل فرآیند تأمین باید تمام اجزا به صورت یکپارچه دیده شوند؛ یعنی با نگاه یکسان، اطلاعات همزمان و سیستم های یکپارچه. در این صورت اگر بهینه کردن زمان - نه کاهش زمان - هدف مورد نظر باشد، حداقل های لازم برای طی شدن هر فرآیند مشخص می شود و شبکه فعالیت های در دست انجام نیز ترسیم شده و به یک فلوچارت تبدیل می شود. در این صورت، معلوم می شود که این فرایند مثلاً start to start، start to finish یا finish to finish است. بنابراین کل این شبکه ترسیم می شود و زمان این فعالیت ها نیز استخراج می گردد.

بعضی موقع ها فرآیند ها درست است، اما نگاه و رویکرد مدیران گسسته است، مثلاً با ورود یک کالا به بندر، استاندارد یک طور فکر می کند و اداره قرنطینه گمرک به شکل دیگری به مسئله نگاه می کند. اگر این نگاه و رویکرد گسسته نباشد و همه با هم هماهنگ باشند، قطعاً در این صورت هم پوشانی ایجاد می شود و زمان های موجود در رفت و برگشت بین دستگاه های مختلف کاهش می یابد.



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و

حل اختلافات گمرکی

حمل و نقل بین المللی

و چند وجهی

ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات بیمه

بیمه های باربری،

اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans
International Transport
Insurance Policy

آدرس: خیابان میرزای شیرازی،

پایین تر از خیابان مطهری،

پلاک ۱۵۷، طبقه سوم

تلفکس: ۹-۸۸۱۴۰۸۹۶

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com



همدیگر هماهنگ شود تا بتوان یک برنامه حمل چند وجهی را به سرانجام رساند. البته بخشی از این پروسه خطا و اتلاف دارد. ولی همه متخصصین درصددند جلوی این اتلاف وقت ها را بگیرند. استانداردها را طوری تعریف می کنند که زمان به حداقل برسد و ضوابط و مقررات و قوانین را به گونه ای تعریف می کنند که به حداقل برسد. هدف این است که در این فرآیند، کالا با کمترین هزینه و با کمترین قیمت تمام شده به دست مصرف کننده برسد. حال چنانچه یک نفر بخواهد سیستم کانتینری را استریپ یا متوقف کند، در واقع، کل زحمت، استاندارد و مقررات با این اقدام شخصی و برخورد غیر سیستماتیک از بین می رود. از این رو لازم است برای مصلحت کشور خیلی از این فرآیندهای کنترلی حذف شود و خیلی از دستگاه ها وظایفشان را به هم تفویض کنند، چون مدیریت، مدیریت یکپارچه است. بنابراین ابعاد کار برای دستیابی به حمل door-to-door به آن مفهوم که در دنیا در دست انجام است، خیلی وسیع است. چنانچه سندی تعریف شود که تمام مرزها آن را بشناسند تا به راحتی بتواند عبور کند، بسیار تأثیرگذار است. همچنین اگر یک دیتا یا فرمت بارنامه ها تعریف و سیستم کانتینری استاندارد شود، نیز تأثیرگذار خواهد بود. البته این موارد، هیچ منافاتی با کنترل به شکل رندم ندارد. در همه جای دنیا و در تمام بنادر پیشرفته نیز با تعریف یک جایگاه مخصوص، در صورت شک و شبهه، یک یا چند کانتینر را متوقف می کنند.

بنابر این در حمل و نقل چند وجهی باید تمام این ملزومات تهیه شود. امیدواریم که بتوانیم این حد استاندارد را در کشور آن گونه که شایسته است پیاده کنیم؛ چراکه واقعاً تخلیه و بارگیری مجدد، توقف های بیهوده کالا در محوطه های مختلف هزینه ها را خیلی افزایش می دهد. علاوه بر آن، هم خسارت ایجاد می کند، هم هزینه دارد و هم قیمت تمام شده را افزایش می دهد. این در حالی است که برای توسعه ترانزیت حتماً باید حمل و نقل ترکیبی توسعه پیدا کند. چون برای صاحب کالا که در فرامرز حضور دارد و برنامه ریزی کرده تا کالا از یک نقطه در کشور وارد و از نقطه دیگر خارج شود، زمان مصرف شده بین این ورود و خروج را در نظر می گیرد. چنانچه قیمت حمل بهینه نباشد، از این مسیر عبور نمی کند. به عبارت دیگر، باید قابل رقابت و قابل مقایسه با مسیرهای دیگر حمل باشد. صاحبان کالا به هر حال به دنبال منافع خودشان هستند و می خواهند قیمت تمام شده کالاهایشان را به حداقل ممکن برسانند. ■





مدیریت اشتیاق



مهدی جانبياز، رئیس اداره طرح و توسعه
جامع سازمان بنادر و دریانوردی

است. صبح‌ها خانمش را که معلم مدرسه نوه کوچک من است، با ماشین می‌رساند و خودش برمی‌گردد تا سوپرمارکتش را باز کند.

خانم اکبرآقا همیشه سمت بیرون را نگاه می‌کند. مثل کسی که دارد دنبال مغازه‌ای یا چیزی یا آدرسی می‌گردد و اغلب دستش زیر چانه‌اش است و در حال فکر کردن. نمی‌دانم به چه چیزی فکر می‌کند، ولی هر چه هست موضوع خوشحال‌کننده‌ای نیست، چون اخمی که بر چهره دارد، گویای آن است. اکبرآقا هم یک‌دستی فرمان را گرفته و دست دیگرش با آرنج روی لبه

جوراب و کفش و شانه و مسواک. اصغرآقا تخمه را از سوپرمارکت اکبرآقا می‌خرد که ما هم از همان سوپری خرید می‌کنیم.

سوپری اکبرآقا خیلی بزرگ است، ولی جای تخمه‌ها هر دفعه عوض می‌شود و باید دنبال آن بگردیم. از شیر مرغ تا جان آدمیزاد را می‌شود از این سوپرمارکت خرید، ولی آنقدر نامنظم و نامرتب است که گاهی دمپایی هم می‌شود توی یخچال پیدا کرد و یا تخم‌مرغ را زیر پادری‌ها دید. هر چه هم به اکبرآقا می‌گوییم یکی دو نفر را برای کمک و ساماندهی سوپرمارکتش استخدام کند، به خرجش نمی‌رود و می‌گوید مگر تا حالا شده که چیزی را بخواهید و خودتان پیدا نکنید؟

به هر حال محل عبور اکبرآقا هم از همین کوچه ماست. اکبرآقا یک ماشین بزرگ سواری با کلیه امکانات دارد که تا حالا رنگ کارواش را ندیده

«... اصغر آقا بیشتر مواقع از کوچه ما عبور می‌کند. گاهی با کلاه ایمنی ولی بیشتر اوقات بدون کلاه! البته خیلی وقت‌ها هم تنها نیست. خودش فرمان موتور را در دست دارد و دو بچه خردسال وسط اصغرآقا و خانمش که ترک موتور نشسته است می‌آیند و می‌روند. همیشه با هم در حال خنده هستند و بچه‌ها هم که باد اشکشان را درآورده، لبخند روی لب‌های کوچکشان نشسته است. اصغرآقا حتی یک‌دستی موتور را می‌راند و با دست دیگر تخمه هم می‌شکند. اصغرآقا خانه کوچکی توی کوچه ما دارد که چند پله می‌خورد و پایین می‌رود و برای بیرون درآوردن و یا بردن موتور کلی به نفس‌نفس می‌افتد، ولی باز هم شادی و نشاط در همه حرکاتش پیدا است. آنها که خانه‌شان را دیده‌اند، می‌گویند از تمیزی برق می‌زند و گرچه خیلی کوچک است، ولی همه چیز سر جای خودش است. نه کلید گم می‌شود و نه



و لازم خریداری می‌شود؟ با مدیریت صحیح ایمنی حاصل می‌شود؟ با مدیریت قابل توجه استانداردها رعایت و آموزش‌های لازم فرا گرفته می‌شود؟ با مدیریت صحیح و سطح بالا قدرت چانه‌زنی با رقبا افزایش یافته و رقابت به همکاری تبدیل می‌شود؟ ولی نکته اساسی این است که شادی و نشاط محیط کار، زنده‌دلی و آمادگی جسمانی و روحی و علاقه به زنده بودن و فعال بودن محیط کار، عشق و علاقه بدون حسادت و کینه بین کارکنان است که کلید موفقیت است. معیار شادی و نشاط و زنده بودن بنادر و فعالیت کارکنان در چیست؟ بیایید این بحث را ادامه دهیم. اصغر آقا و موتورش و خانواده‌اش را یادتان هست؟ سخن سردبیر شماره قبل بندر و دریا را یک بار دیگر بخوانید. چرا غرق شدن تایتانیک پس از یکصد سال به این همه تحول انجامید؟ من می‌گویم عشق به انسان‌ها و علاقه به جان انسان‌ها و دردی که گریبان بشر را از کشته شدن بیش از ۱۵۰۰ انسان بی‌گناه گرفت و منجر به ایجاد و اختراع بسیاری از تجهیزات و ثبت بسیاری از قوانین شد.

در محیطی شاد و با نشاط روش‌های مدیریتی بهتر و سریع‌تر و کامل‌تر پیاده می‌شوند. چه باید کرد؟ ■

ستارگان و زمینیان و دریاییان، تجاری حاصل آید که فکر می‌کنم بیشتر همکاران هم‌سن و هم‌دوره من نیز از این زاویه به قضایا نگاه کرده‌اند، ولی شاید نتایج مشابه نگرفته باشیم. خوشبختانه در بیشتر سال‌های خدمت با تحقیق و مطالعه و پژوهش در سازمانی سرو کار داشتم که در جوار همکاران دانشمند و فرهیخته در جای جای سازمان و در بنادر مختلف اندوخته‌های خود را در میان می‌گذارم. امیدوارم این بحث بتواند مخالفانی داشته باشد تا به چالشی تبدیل شود و نتیجه‌ای حاصل آید که مدیران گرانقدر را بکار آید.

نکته‌ای که می‌خواهم آغاز آن را با مدیریت جدید مجله وزین بندر و دریا کلید بزنم این است که آیا بنادر یا ترمینال اپراتورهای موفق دنیا که هر ساله در آمار و اطلاعاتی که مشاهده می‌کنیم و در متون مجلات و بولتن‌های معتبر دریایی از آنها نام برده می‌شود، تنها با دارا بودن تجهیزات مدرن، موقعیت مناسب و هزینه کردن در معیارهای بسیار بالا موفق بوده‌اند؟ یا نکته‌های اساسی و بنیادین دیگری وجود دارد که اغلب از آن غافل هستیم

می‌توانیم بگوییم که مدیریت درست نکته‌ای کلیدی است؟ با مدیریت درست تجهیزات مناسب

در و گاهی با کف دست پیشانی‌اش را با دستمال پاک می‌کند و به جای خیلی خیلی دوری نگاه می‌کند و من دعا می‌کنم در این لحظات کسی جلوی ماشین نبرد. خانه اکبر آقا از آن خانه‌های ویلایی است که دو ستون محکم جلوی ساختمان دارد و از دو طرف یک ردیف پله‌های دایره‌ای تا بالای ایوان می‌خورد و از جلوی در بزرگ تا جلوی ساختمان فضای سبزی است که از زمان دقایق انگار روی باغبان را ندیده است. احتمالاً داخل ساختمان و اتاق‌ها هم که صدای بچه‌ای از آن نمی‌آید رنگ و روی حیاط را دارد و من دلم می‌خواهد روزی صدای بازی چند بچه را از این حیاط بزرگ بشنوم...»

بیش از سی سال است که توی دلم می‌گویم دارم خدمت می‌کنم و دلم می‌خواهد دیگران هم از بیرون به قضایا همین طور نگاه کنند و احتمال بدهند که کارمند دولت واقعا خدمت می‌کند. در این مدت که بیش از بیست سال آن در سازمان بنادر گذشته است، با کنجکاوی به آمد و رفت افراد مختلف، آمدن جوان‌های فعال و رفتن کارمندان مسن و بازنشسته که به زودی به آنان خواهیم پیوست نگاه کرده‌ام. در این مدت توفیقی حاصل شده است تا با مطالعه در احوال کواکب و

ناگفته‌های شما

ذهن خلاق و تحلیل‌گر انسان، همواره بعد از دریافت مطالب، ناخودآگاه آن‌را مورد پردازش و تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد و این برداشت می‌تواند جنبه‌های مختلفی اعم از تایید، رد، نقد و یا ارزیابی را به خود بگیرد و انعکاس آن به جهت آنکه موجب بازخوانی و چالش دوباره ذهن می‌گردد، نکته کلیدی در توسعه علوم و دانش محسوب می‌شود. با این دیدگاه شما نیز می‌توانید نظرات ارزنده خودتان را در هر یک از موضوعات مندرج در مجله از طریق منوی «ناگفته شما» در وب سایت مجله ارسال نمایید.

نام:

نام خانوادگی:

ایمیل:

ناگفته‌های شما:



*Bandarvadarya.pmo.ir
bandarvadarya@pmo.ir*

معرفی انجمن لجستیک ایران



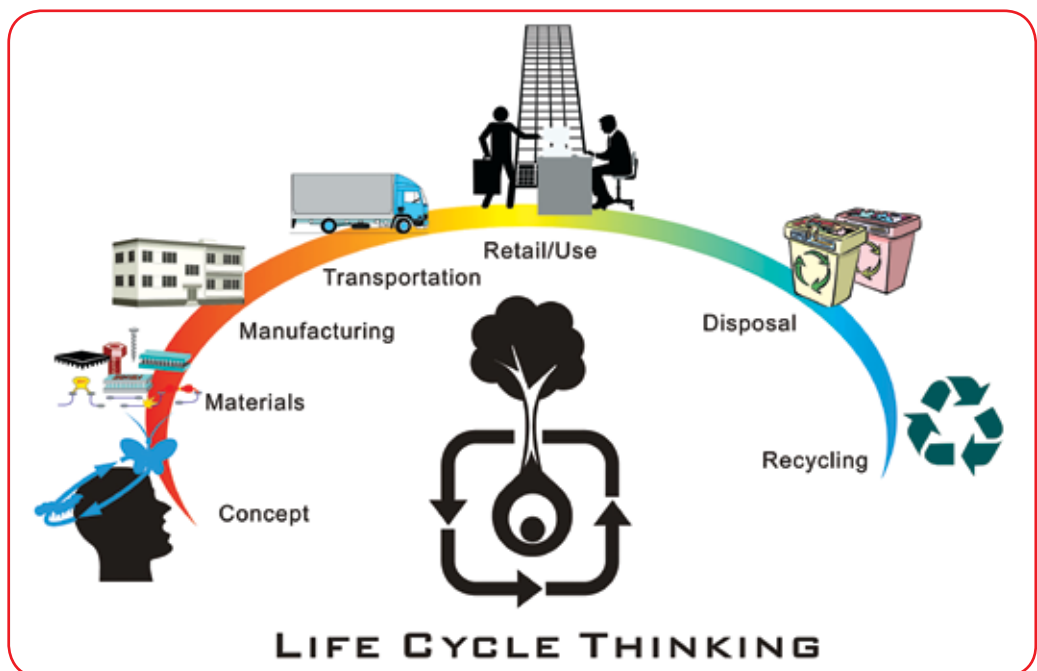
- ✓ ترغیب و تشویق نوآوران و تجلیل از محققان و استادان ممتاز
- ✓ ارائه خدمات آموزشی و پژوهشی
- ✓ تشکیل گردهمایی‌های علمی در سطح داخلی و بین‌المللی و مشارکت در برپایی این گونه برنامه‌ها
- ✓ ترجمه، تالیف و انتشار کتب و نشریات علمی
- ✓ تربیت نیروی متخصص در علوم مهندسی لجستیک و توسعه مدیریت زنجیره تامین
- ✓ تبادل نظر با دستگاه‌های اجرایی، سیاست‌گذاری، مجلس شورای اسلامی و نهادهای موثر در تصمیم‌سازی‌ها
- ✓ برگزاری سمینارها، همایش‌ها، کنفرانس‌ها، نمایشگاه‌های داخلی-خارجی و مشارکت در برپایی آن‌ها با دیگر سازمان‌ها و نهادها
- ✓ استفاده از دانش مهندسی روز و تدوین شاخص‌ها و استانداردهای لجستیک جهت پاسخ‌گویی به الزامات ملی و بین‌المللی.
- ✓ حمایت اصولی از صاحبان صنایع تولیدی در بخش‌های مختلف، جهت هم‌افزایی توان فنی و مهندسی ایشان و رتبه‌بندی سازمان‌ها و شرکت‌ها به منظور راهبری سیستم‌های خدمات مهندسی و مشاوره لجستیک در راستای حمایت از فرایند عرضه‌یایی لجستیکی صنایع کشور
- ✓ بسترسازی به منظور تدوین طرح "جایزه ملی لجستیک" و ترغیب صنایع مختلف جهت رقابت و بهبود سامانه لجستیک و زنجیره عرضه بنگاه‌ها.

سازمان‌ها، موسسات و شرکت‌های گوناگون به واسطه عضویت حقوقی در انجمن لجستیک ایران، به حمایت از برنامه‌ها و طرح‌های این انجمن می‌پردازند. این حمایت‌ها علاوه بر توانمندسازی انجمن در ارائه خدمات بهتر و مناسب‌تر به اعضا، زمینه‌ساز ترویج و اشاعه موثر دانش لجستیک و زنجیره تامین در کشور است. جهت آشنایی هر چه بیشتر با انجمن پیشنهاد می‌گردد از وبسایت انجمن به آدرس www.ilscs.ir و همچنین جهت کسب اطلاعات بیشتر راجع به پنجمین کنفرانس لجستیک و زنجیره تامین و اولین جشنواره جایزه ملی لجستیک از آدرس www.confilscs.ir دیدن نمایید. ■

انجمن لجستیک ایران، در سال ۱۳۸۳ با چشم‌انداز تبدیل شدن به مبداء تحولات لجستیکی کشور شکل گرفت و از آن سال تا به امروز با برگزاری ۴ کنفرانس ملی و ۲ کنفرانس بین‌المللی لجستیک و زنجیره تامین، برگزاری دو دوره نمایشگاه بین‌المللی لجستیک و زنجیره تامین، تدوین و تصویب دوره کارشناسی ارشد لجستیک و زنجیره تامین و همچنین دوره‌های کاردانی لجستیک، برگزاری همایش‌ها و سمینارهای پژوهشی، ایجاد کمیته دانشجویی جهت برقراری ارتباط موثر بین صنعت و دانشگاه، برگزاری سمینارهای انتقال تجربیات موفق، اجرای دوره‌های آموزشی مختلف و تهیه و نشر خبرنامه لجستیک و ... کوشیده است در راه اجرای ماموریت خطیر خویش گام بردارد.

انجمن لجستیک ایران همچنین با تشکیل کمیسیون‌های تخصصی لجستیک پیرامون صنایع مختلف و ایجاد همکاری نزدیک‌تر بین متخصصین و پژوهشگران صنعت با صاحب‌نظران، تصمیم‌سازان و مراجع قانون‌گذاری کشور و در جهت نیل به اهداف ذیل فعالیت‌های خود را توسعه می‌دهد:

- ✓ ایجاد و توسعه روابط علمی و فرهنگی در سطح ملی و بین‌المللی بین محققان و متخصصانی که به گونه‌ای با دانش لجستیک مرتبط هستند.
- ✓ همکاری با نهادهای اجرایی، علمی، آموزشی و پژوهشی در زمینه علوم لجستیک به منظور نشر تجربه‌های آموزشی و پژوهشی، مبادله اطلاعات، تدوین استانداردها و ارتقاء کمی و کیفی طرح‌ها



مفاهیم لجستیک و مدیریت زنجیره تامین



لجستیک از بخش‌های اصلی زندگی روزمره است و امروزه بیش از هر زمان دیگر فعالیت‌های اقتصادی را تحت تاثیر قرار می‌دهد. کلمه لجستیک، برگرفته از لغت یونانی «لجستیکوس» به معنای توانمند در محاسبه است و برای اولین بار در امپراطوری روم، برای عنوان رهبر رسمی نظامی به صورت «لجیستا» استفاده شده است. البته برخی از محققین نیز معتقدند که این کلمه ریشه در واژه فرانسوی «لجیس» به معنای اقامت گزیدن دارد که پایه‌ای برای روش سازماندهی حمل و نقل، تامین و اقامت سربازان ارتش ناپلئون بوده است.

توسعه سیستم لجستیک در هر جامعه‌ای یک فرایند تکاملی است که به صورت ابتدایی و با میزان انتقالات و انبارش محدود آغاز شده و به مرور زمان رشد می‌کند و میزان پیچیدگی آن وابسته به زیرساخت‌های ملی و شرایطی است که سیستم در آن کار می‌کند.

◀ مدیریت زنجیره تامین

با گسترش و پیچیدگی مفاهیم لجستیک و عملیات، عبارت مدیریت زنجیره تامین مورد استفاده قرار گرفت.

زنجیره تامین در واقع، صفی از سازمان‌ها و شبکه‌های از تسهیلات است که محصولات یا خدمات را به بازار ارایه می‌کند، مسوول

با توجه به جنبه‌های مختلف این مفهوم تعاریف متعددی برای لجستیک ارایه شده است از جمله:

☑ کلیه فعالیت‌های تسهیل‌کننده حمل و نقل و هماهنگ‌کننده تامین و تقاضا در زمان و مکان مشخص.

☑ برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل کارا و اثربخش جریان مستقیم و معکوس مواد و کالا، انبارش آن‌ها، ارایه خدمات و انتقال اطلاعات مرتبط بین مبدا و محل مصرف کالا یا خدمت با هدف برآورده نمودن نیاز مشتری.

☑ به کارگیری صحیح منابع در زمان و مکان مناسب و با قیمت و کیفیت مناسب.

از دهه ۱۹۶۰ میلادی از واژه لجستیک در مفاهیم کسب و کار به معنای روش‌های سازماندهی فیزیکی یک شرکت و به خصوص جریان مواد قبل، بعد و حین تولید استفاده شده است که البته در اواخر قرن بیستم این مفهوم در دو حوزه تئوری و عملی معنا و استفاده گسترده‌تری یافته است.

به طور کلی لجستیک به معنای عملیات پویا و انعطاف‌پذیری است که بنا به شرایط محیط و تقاضای موجود شکل می‌گیرد و شامل برنامه‌ریزی و کنترل جریان مواد و اطلاعات مرتبط با آن‌ها در هر دو نوع سازمان خصوصی و دولتی است و ماموریت اصلی آن رساندن مواد لازم در زمان درست و به مکان درست است.



خدمت به مشتری نهایی عرضه می‌شود. غالباً یک شبکه تامین تنها بر جریان‌های یک زنجیره تمرکز ندارد، بلکه جریان‌های واگرا یا همگرا در یک شبکه پیچیده وجود دارد که از تقاضای مشتریان مختلف ایجاد شده است. با بررسی این توضیحات می‌توان مدیریت زنجیره تامین را به یکپارچه‌سازی سازمان‌های زنجیره تامین و هماهنگی جریان مالی، مواد و اطلاعات تعبیر نماییم که هدف آن برآوردن نیازهای مشتریان و افزایش رقابت‌پذیری کلی زنجیره است. ■

هماهنگی جریان مالی، مواد و اطلاعات در یک سازمان چندملیتی فعالیتی چالش‌زا است، لذا شکل‌گیری زنجیره تامينی متشکل از چندین سازمان مختلف با هدف عمل کردن به صورت یک سازمان مجزا بسیار مشکل‌تر خواهد بود. هدف از مدیریت زنجیره تامین دستیابی به زنجیره تامينی متشکل از سازمان‌های مختلف است که از طریق ارتباط‌های بالاسری و پایین سری به یکدیگر مرتبط می‌شوند و در فرایندها و فعالیت‌هایی اشتغال دارند که ایجاد ارزش افزوده نموده و این ارزش به صورت محصول یا

تامین مواد و تبدیل آن‌ها به محصولات میانی و یا نهایی و توزیع به مشتریان است و شامل تامین‌کننده، تولیدکننده، حمل و نقل‌کننده، انبار، خرده‌فروش و مشتری است.

بر اساس این تعریف، مدیریت زنجیره تامین به معنی هماهنگی راهبردی عملیات سنتی کسب و کار و نیز هماهنگی تولید، کنترل موجودی، مکان‌یابی و حمل و نقل بین اجزای زنجیره تامین به منظور دستیابی به ترکیب بهینه‌ای از پاسخگویی و کارایی برای خدمت‌دهی به بازار است.

برگرفته از کتاب زنجیره تامین و لجستیک در سطح ملی و بین‌المللی، انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۹

مزایای جایزه ملی لجستیک در ارتقای عملکرد لجستیکی کشور



مهدی فتح‌اله

رئیس موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی
عضو هیات مدیره انجمن لجستیک ایران

جالب باشد که بیشتر کشورهای توسعه یافته سال‌های متمادی است که «سهام هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی» را به عنوان یک شاخص کلان اقتصادی به صورت سالیانه اندازه‌گیری کرده و به دنبال بهبود آن هستند.

در کنار اهمیت این موضوع در سطح اقتصاد کلان، موضوع لجستیک در سطح بنگاه و اقتصاد خرد نیز از دیرباز اهمیت و جایگاه خود را داشته است. در دنیای رقابتی امروز، موضوع کاهش هزینه و افزایش سرعت ارائه محصول یا خدمت به مشتری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده است که در هر دو مقوله هزینه و سرعت، لجستیک نقش بسیار کلیدی دارد.

بنگاه‌های اقتصادی سعی می‌کنند با کاهش هزینه‌ها و افزایش قدرت و سرعت پاسخگویی خود، مشتریان بیشتری را در سطح ملی و بین‌المللی جذب کنند. لذا صاحبان صنایع با بهره گرفتن از سیستم‌های لجستیکی که نقش عمده‌ای در کاهش هزینه و افزایش سرعت پاسخگویی دارند، می‌توانند نه تنها در گسترش بازار محصولات خود در داخل موفقیت‌های چشمگیری حاصل کنند، بلکه خواهند توانست قدرت رقابت‌پذیری خود را در صادرات منطقه‌ای و بین‌المللی افزایش دهند.

امروزه لجستیک به عنوان یک مزیت رقابتی راهبردی برای سازمان‌ها، بنگاه‌ها و حتی دولت‌ها در سطوح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی مورد توجه جدی قرار گرفته است. منظور از مزیت رقابتی، امتیاز ویژه‌ای است که یک بنگاه یا یک کشور نسبت به رقبای خود دارد و براساس آن می‌تواند از رقبای خود پیشی بگیرد. اهمیت موضوع لجستیک به حدی است که بانک جهانی از سال ۲۰۰۷ اقدام به تعریف شاخص جهانی با عنوان «شاخص عملکرد لجستیک» نموده و از طریق آن وضعیت کشورهای مختلف جهان (در گزارش ۲۰۱۰ به تعداد ۱۵۵ کشور مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند) را در حوزه لجستیک می‌سنجد.

امروزه موضوع لجستیک به حدی اهمیت یافته است که غالباً لجستیک را معادل تجارت و بازرگانی (چه در سطح بنگاه‌ها و چه در سطح کلان ملی) استفاده می‌کنند. بنابراین کشورها به منظور بهبود و ارتقای تجارت و بازرگانی خود، هم به صورت درون مرزی و هم به صورت برون مرزی، ناگزیر از توجه جدی به مقوله لجستیک هستند. در دنیای رقابتی کنونی، اهمیت توجه به لجستیک کمتر از توجه به تولید نبوده و اکثر صاحب‌نظران «لجستیک ملی» را پشتیبان «تولید ملی» می‌دانند. شاید برای خوانندگان، دانستن این موضوع

سازمان‌های آمریکایی به کیفیت عملکرد و رشد آگاهی آنان به اهمیت کیفیت و برتری عملکرد تحت یک قالب رقابتی ایجاد شد. در دهه ۱۹۹۰ و به دنبال تأسیس بنیاد مدیریت کیفیت اروپا، مدل تعالی سازمانی EFQM جهت ارزیابی سازمان‌های اروپایی و برگزاری جایزه تعالی اروپا طراحی شد. به دنبال توفیقی که این مدل‌ها در رقابتی کردن صنایع و ارتقای عملکرد سازمان‌ها داشتند، کشورهای مختلف جهان اقدام به ایجاد مدل‌های تعالی سازمانی مخصوص کشور خود کردند. هم‌اکنون بیش از ۷۰ مدل تعالی ملی و ۹۰ جایزه کیفیت در جهان وجود دارد که غالباً برگرفته از مدل‌های TQM، مالکولم بالدريج یا EFQM هستند.

برای شناخت نقاط قوت، زمینه‌های بهبود و اقدامات اصلاحی و بهبودهای مناسب در حوزه تخصصی خود به کار رفته و سطح تعالی اجزا و فرایندهای آن را در ابعاد مختلف مشخص می‌کنند.

سابقه اعطای جوایز ملی در عصر کنونی به دهه ۱۹۵۰ و کشور ژاپن برمی‌گردد که در آن مدلی برای تعالی سازمان‌های ژاپنی ارائه شد که مبنای اعطای جایزه دیمینگ (معروف‌ترین جایزه در حوزه کیفیت) قرار گرفته است. پس از مشخص شدن نقش بارز مدل تعالی دیمینگ در رشد و توسعه بنگاه‌های اقتصادی ژاپن، در دهه ۱۹۸۰ و در کشور آمریکا جایزه ملی کیفیت مالکولم بالدريج بر مبنای مدل تعالی سازمانی مالکولم بالدريج با هدف شناسایی میزان دستیابی

پس از این مقدمه در خصوص اهمیت لجستیک در سطح خرد و کلان، در ادامه برآنم که به ضرورت و اهمیت «جایزه ملی لجستیک» به عنوان یک راهکار مؤثر و حایز اهمیت در ارتقا و پیشبرد لجستیک کشور پردازم.

همانگونه که مخاطبین این نوشتار مستحضرنند، امروزه شاهد برگزاری جایزه‌های مختلفی اعم از مدل‌های تعالی، جایزه ملی بهره‌وری، جایزه ملی کیفیت، جایزه ملی کاهش قیمت تمام‌شده و امثال اینها در کشورهای مختلف و از جمله ایران هستیم. این جوایز که در جهت ایجاد انگیزه در جامعه مخاطبین خود برای بهبود عملکردهای خود در حوزه مورد نظر و ایجاد رقابت سالم بین بنگاه‌های اقتصادی شکل گرفته است، به عنوان ابزاری قوی



هدف اصلی و کلان «جایزه ملی لجستیک»، تشویق و هدایت واحدهای صنعتی و خدماتی کشور در جهت حرکت در مسیر تعالی فعالیت‌های لجستیکی است.

برخی دیگر از مزایایی که برای «جایزه ملی لجستیک» می‌توان برشمرد عبارت‌اند از:

✓ فراهم‌سازی امکان کمی‌سازی و مقایسه توان لجستیکی صنایع مختلف کشور با سایر کشورهای پیشرو؛
✓ ایجاد فضای مناسب جهت الگوبرداری (Benchmarking) لجستیکی در بین واحدهای صنعتی؛

✓ کمک به بنگاه‌های کسب‌وکار کشور در طراحی و ایجاد فرایندها، ساختار و مدل مناسب ارتقای لجستیکی خود؛

✓ افزایش رقابت‌پذیری زنجیره‌های تأمین و صنایع مختلف؛

✓ افزایش چابکی زنجیره‌های تأمین؛

✓ کمک به کاهش هزینه‌های لجستیکی، کاهش قیمت تمام‌شده و در نتیجه افزایش رضایت ملی؛

✓ الگوسازی در راستای افزایش توانمندی لجستیکی صنایع مختلف؛

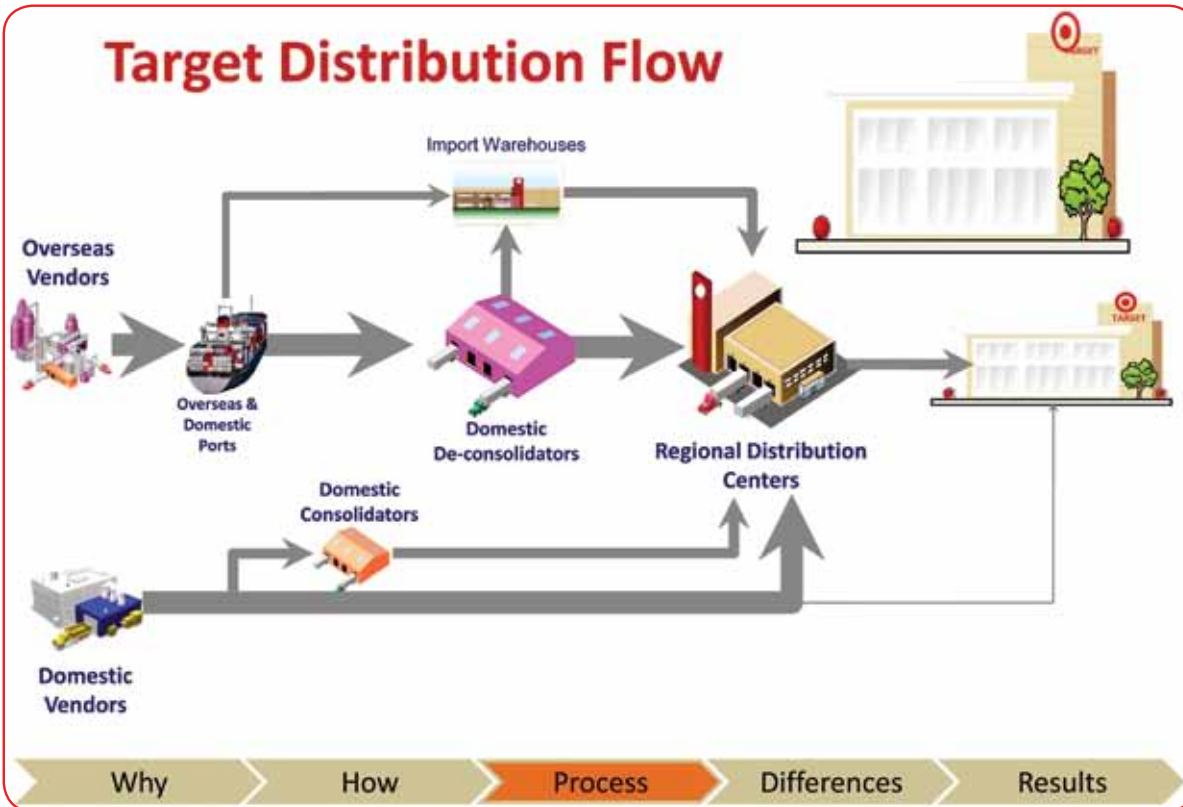
✓ تقدیر و تشویق واحدهای صنعتی و خدماتی برتر بر اساس معیارهای «جایزه ملی لجستیک» مخاطبان و به عبارتی جامعه هدف این جایزه که می‌توانند برای دریافت این جایزه اقدام نمایند، طیف گسترده‌ای از دست‌اندرکاران و کسب‌وکارهای فعال در حوزه لجستیک (چه

وضعیت کنونی فضای کسب‌وکار کشورمان و همچنین تاثیر مستقیم و سهم قابل‌توجه هزینه‌های لجستیکی بر قیمت تمام‌شده محصول که در برخی صنایع تا ۳۰ درصد از هزینه‌های تحویل را شامل می‌شود؛ باعث اهمیت یافتن بیش از پیش موضوع لجستیک برای صاحبان بنگاه‌های اقتصادی در کشورمان، به‌خصوص پس از هدفمند شدن یارانه‌ها و مطرح شدن نهضت کاهش قیمت تمام‌شده کالا، شده است. در شرایط کنونی، تدبیر و تصمیم‌سازی برای بهبود عملکرد لجستیکی در کشورمان کاملاً ضروری است و نیاز صنایع و کسب‌وکارهای مختلف به برگزاری جایزه‌ای تحت عنوان «جایزه ملی لجستیک» به‌عنوان یکی از راهکارهای بهبود عملکرد لجستیکی و ایجاد رقابت سالم بین بنگاه‌های اقتصادی کاملاً احساس می‌شود. هدف اصلی و کلان «جایزه ملی لجستیک»، تشویق و هدایت واحدهای صنعتی و خدماتی کشور در جهت حرکت در مسیر تعالی فعالیت‌های لجستیکی است. این جهت‌گیری نهایتاً منجر به «افزایش بهره‌وری»، «کاهش قیمت تمام‌شده»، «کاهش زمان تحویل» و «افزایش سودآوری بنگاه‌های صنعتی و خدماتی» خواهد شد. ضمن اینکه منجر به تشویق سرمایه‌گذاران در شکل‌دهی شرکت‌های تخصصی ارائه‌دهنده خدمات لجستیکی که با نام شرکت‌های لجستیکی طرف سوم (3PL) شهرت یافته‌اند، خواهد شد.

کسب‌وکارهای فعال در امور لجستیکی و چه کسب‌وکارهای دریافت‌کننده امور لجستیکی) در کشور ایران را در بر می‌گیرد. این طیف از دستگاه‌های دولتی، متقاضیان خدمات لجستیکی، ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی تا دانشگاه‌ها و مؤسسات تحقیقاتی حوزه لجستیک را شامل می‌شود.

با این توصیفات و درک اهمیت و جایگاه «جایزه ملی لجستیک» در کشورمان، انجمن لجستیک ایران (به‌عنوان انجمن علمی متولی لجستیک در کشور) بر آن است تا اولین دوره جایزه ملی لجستیک را در آذرماه امسال برگزار کند. این مهم که با همکاری مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی انجام خواهد پذیرفت، به‌عنوان نقطه عطفی در تحول لجستیک کشور محسوب شده و پیش‌بینی می‌شود، مورد توجه و استقبال هم‌بخش دولتی و هم‌بخش خصوصی قرار گیرد. ■

Target Distribution Flow



مراکز لجستیکی و نقش آنها در بنادر



دکتر حمیدرضا آبانی

مدیر کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه گذاری

اکثر قریب به اتفاق متخصصین بر این باورند که محیط تجارت جهانی در این ده سال نسبت به صد سال گذشته از تحولات فراتری برخوردار بوده است. این تحولات باعث شده تا در عملیات تجاری شرکت‌های بین‌المللی با توجه به نقش جدید آنها تغییرات قابل توجهی صورت پذیرد. از آنجایی که شرکت‌های بین‌المللی خواهان دستیابی به یک سود رقابتی در بازار می‌باشند، سیستم‌های جدید توزیع به وجود خواهند آمد.

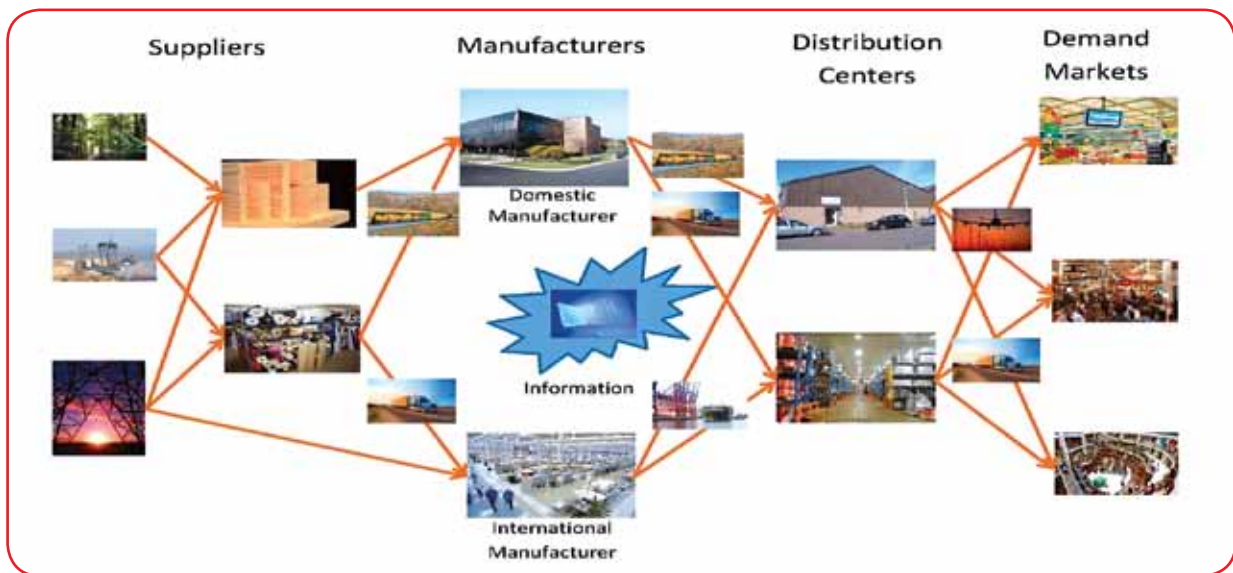
آلن برانچ (۱۹۹۰) در فرهنگ لغت اصطلاحات کشتیرانی، لجستیک را اینگونه تعریف کرده است: لجستیک "فرآیند/ مکانیزم جابه‌جایی/ توزیع کالاها که اثربخشی و کارایی هزینه در آن حفظ شده و سازمان‌های مرتبط و تکنولوژی‌هایی که به منظور دستیابی بدین اهداف مورد نیاز بوده که می‌توان آنها را به عنوان توانایی تحویل درست کالا، سر وقت و در مکان مناسب خلاصه کرد." او همچنین اظهار داشته که این تعریف اساساً مفهوم JIT (Just In Time) را در بر گرفته و بر بسته‌های خدماتی با کیفیت که در آن بر حفاظت از کالا و مسوولیت‌پذیری به منظور تنظیم مؤثرتر و مدیریت فرآیند حمل و نقل تأکید دارد شامل می‌شود. این فرآیند به گونه مؤثری نقش‌های مدیریت مواد و مدیریت توزیع را در یک کارکرد کلی ترکیب می‌کند. او همچنین زنجیره لجستیک را به این شرح توصیف می‌کند:

مشتریان موجب می‌گردد تا تولیدات استاندارد با یک شیوه مشابه در سراسر دنیا خرید و فروش شود. به هر جهت، واقعیت این است که تفاوت‌های مهمی در سلیقه مشتری‌ها و شرایط تولید وجود دارد. بدین ترتیب، اگر چه مارک‌ها و سلیقه‌های مشخص می‌توانند جهانی شوند ولی تولیدات، مستلزم سطوح متنوعی از سفارشات می‌باشند تا نیاز کشورهای خاص تأمین گردد. همچنین از آنجایی که ناپایداری و بی‌ثباتی در هماهنگی استراتژی عملیات جهانی در سطح بالایی قرار دارد، پیچیدگی مدیریت زنجیره‌های عرضه بین‌المللی می‌تواند هزینه‌های بالاتری را در برگیرد.

در این اثنا چالشی جدید بنام لجستیک شکل می‌گیرد. این چالش مستلزم یک توجه دقیق می‌باشد و به اندازه تمرکز در مدیریت، تولید و توزیع اهمیت یافته است.

آزادسازی تجارت و فن‌آوری اطلاعات بی‌وقفه در حال توسعه بوده و در مقابل مرزهای ملی به طور فزاینده محو شده و مرزهای بین‌المللی تجارت در حال گشوده شدن می‌باشند. در نتیجه تولید و بازاریابی جهانی به سرعت گسترش می‌یابند. جهت تطبیق با یک چنین محیط عملیاتی، شرکت‌های بین‌المللی در پی تولید و ساختارهای جدید می‌باشند که طی آن بتوانند به منافعی که حاصل از تولید با استاندارد جهانی است، دست یابند.

با این وجود، در ایجاد یک استراتژی بین‌المللی عملیاتی، مسایلی مطرح می‌گردد که باید مورد توجه قرار گیرند ابتدا، از آنجا که بازارهای جهانی متجانس و یکسان نمی‌باشند لازم است تا در انواع طبقه‌بندی‌های تولید، تنوع ایجاد شود. رشد مارک‌های تجاری و تنوع متغیر سلیقه‌های



با کشتی در نهایت، بهره‌گیری از مراکز لجستیکی را تقویت می‌نماید. همان‌گونه که بر حجم کالاها افزوده می‌شود، احتمال اینکه فرستندگان کالا بطور استراتژیک به سوی الگوی لجستیکی مبتنی بر زمان و ارزش افزوده سوق یابند بیشتر و بیشتر می‌گردد. به علاوه، تحول مهمی که مشاهده می‌شود تبدیل شیوه‌متداول ارایه خدمات لجستیکی به شیوه مبتنی بر کاهش هزینه و زمان می‌باشد. با آگاهی روز افزون از مزایای مراکز لجستیکی، ادارات بندر و دولت‌های منطقه در حال الگو برداری از بنادر پیشرفته در امر توسعه مراکز لجستیکی در حوزه‌های بندری هستند. آخرین عاملی که به ایجاد بهتر مراکز لجستیکی در بندر کمک نموده و شکل می‌دهد، وجود ارایه دهندگان خدمات لجستیکی رقابتی می‌باشد، بطوریکه تبدیل شدن یک شرکت لجستیکی به یک ارایه دهنده مشتری مدار و در نهایت به یک ارایه دهنده متخصص خدمات، رمز موفقیت آمیز ایجاد مراکز لجستیکی در بندر می‌باشد.

تجارت روز افزون بندر پیشرفته در سراسر جهان نمایانگر این مطلب است که از ارایه دهندگان خدمات لجستیکی پیشرفته بهره فراوان برده‌اند. با وجود اینکه بسیاری از متخصصین، چشم انداز روشنی را برای این مراکز تصور می‌کنند، باید اذعان داشت که در این زمینه کمبودها و مشکلات فراوانی وجود دارد و اگر بندری در نظر دارد در ساخت مراکز لجستیکی موفقیتی بدست آورد، باید این مشکلات و کمبودها را رفع نماید. البته موانع مهمی در زمینه احداث مراکز لجستیکی در مباحث قوانین و مقررات بندری و مباحث نرم‌افزاری مشاهده می‌شود که می‌بایست توسط دولت‌ها به ساده‌ترین شکل تسهیل گردد. ■

◀ زیرنویس:

- 1- Right Product
- 2- Right Time
- 3- Right Place
- 4-Processing

این تغییرات نه تنها شرایط تجاری بین‌المللی را دگرگون می‌سازد بلکه بر اصلاحات اقتصادی ملی و منطقه‌ای بنادر نیز تاثیر می‌گذارد و با تخصصی شدن، ساختارها و الگوهای حمل و نقل و توزیع کالا تاثیر پذیرفته و تداوم رقابت‌جویی یک بندر را در زنجیره حمل و نقل و نقش فعال آن را در زنجیره با ارزش افزوده و خدمات لجستیکی فراهم می‌آورد. با این همه، یک بندر بیش از یک کانون چند وجهی که پایگاه ارتباطی بین حمل و نقل دریایی و زمینی (جاده ای و ریلی) محسوب می‌شود، به عنوان یک سکوی لجستیکی با نقش فعال در زنجیره با ارزش افزوده تلقی گردیده و به بندر مزیت‌های مضاعفی می‌بخشد که از آنجمله گرایش تجاری در خصوص ترافیک موجود و ایجاد و اجرای فعالیت‌های اقتصادی که ترافیک جدید را در آینده ارتقاء می‌دهد خواهد بود.

بنابراین مزیت‌های رقابتی مضاعف توسعه فعالیت‌های لجستیکی، مقامات بندر را بر آن می‌دارد تا اهداف راهبردی و عملیاتی خود را با بهینه‌سازی عملیات چند وجهی در راستای بندر به شکل نقاط کلیدی در زنجیره تامین و حمل و نقل تقویت نمایند و بندر را به سمت کارآمدی و سرعت در جریان کالا سوق دهند که لازمه آن بهینه سازی جریان فیزیکی کالا و تبادل اطلاعات مربوط به آن، هماهنگی در تمامی شقوق کاری و زنجیره عملیاتی بندر، یکپارچگی زنجیره عرضه و تأمین، کاهش چرخه زمان ارایه خدمات و تقاضا و افزایش در میزان تولید می‌باشد.

◀ نتیجه گیری:

همان‌گونه که بیان شد تبدیل بندر به مراکز لجستیکی در صورتی که اقدامات لازم جهت رقابتی بودن آنها انجام شود، دارای چشم انداز روشنی در منطقه است. افزایش تجارت میان کشورها موجب رشد ترافیک کالا در منطقه و در نتیجه ارتقاء و مدرنیزه شدن تجهیزات بندری مربوط به جابه‌جایی کالا خواهد شد. شاید بتوان حجم افزایش یافته کالاها را به اهمیت استراتژیکی مراکز لجستیکی در بندر ارتباط داد. افزایش حمل کالا

زنجیره لجستیک "فرآیند جابه‌جایی / توزیع کالاها از طریق کلیه عناصر لجستیک که از منابع عرضه شروع و به واحدهای تولیدی / مونتاژ / فرآوری^۲ رسیده و آنگاه به نقاط توزیع فرستاده می‌شود را به عنوان زنجیره لجستیک شناسایی کرده‌اند."

با در نظر گرفتن روند تسریع جهانی شدن، پیچیدگی کار لجستیکی بطور فزاینده و تصاعدی تحت تاثیر عواملی چون میزان روبه افزایش تولید، چرخه‌های کوتاه‌تر تولید، رشد بازار و شماری از زنجیره‌های عرضه قرار می‌گیرد.

با توجه به نقش بندر و جایگاه آن‌ها در حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل دریایی که بیشترین سهم از جابجایی کالا در تجارت را به خود اختصاص می‌دهد باعث گردیده که طراحی جدیدی از فعالیت در بندر صورت گیرد.

بندر به عنوان نقاط توقف کالا بر حسب شیوه حمل و نقلی و تمرکز ترافیکی کالا، به سرعت در حکم مناطقی که در آن فعالیت‌های با ارزش افزوده صورت می‌گیرد، تبدیل می‌شوند بطوری که مناطقی در بندر که به فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی می‌پردازند تشکیل و به خدمات لجستیک کالاهای دریایی تخصیص می‌یابند.

از نقطه نظر جوامع بندری تامین خدمات لجستیکی وفاداری روز افزون مشتریان را در کوتاه مدت و تقاضای جدید از سوی آنها را در میان مدت و بلندمدت موجب می‌شود و این تاثیر تجاری بطور فزاینده در بازار خدمات بندری شرایط رقابتی را فراهم می‌آورد که مبین بالاترین سطح از یک مرکز لجستیکی می‌باشد. بنابراین عوامل موثر در خدمات لجستیکی بندر موجب گردیده تا تمرکز و صرفه جویی‌های مقیاس در شیوه‌های حمل و نقل از جمله حمل و نقل دریایی ایجاد شود که شامل کاهش هزینه‌های ثابت و قیمت تمام شده کالاها می‌باشد بدین معنا که شیوه‌های توزیع در بندر با کاهش هزینه‌ها و توسعه خدمات کیفی‌تر، شکل نوینی به خود گرفته و بندر مذکور کالاهایی را که نیاز به طی مسافت طولانی‌تر و حجم بیشتری دارند را در خود جای می‌دهند.

نقش لجستیکی بنادر در فرایند جهانی شدن



◀ حمل و نقل و لجستیک

برای انجام مبادلات تجاری، شیوه‌ها و پایگاه‌های مختلف حمل و نقل از لحاظ قیمت، کیفیت و دسترسی متفاوت هستند. در یک زنجیره یکپارچه حمل و نقل، شیوه‌های متفاوت از طریق پایگاه‌ها سطوح اصلی (فیزیکی، عملیاتی، اطلاعاتی) موجود به یکدیگر مرتبط می‌شوند.

◀ تحولات اصلی لجستیکی و تاثیر آنها بر ترافیک و حمل و نقل

سه جریان را می‌توان در یک فرایند لجستیکی از هم متمایز کرد: ۱- جریان کالایی که در آن کالا از مبدا تا مقصد نهایی کنترل می‌شود. ۲- جریان کالای ذخیره ۳- جریان اطلاعات. روندهای موجود در ترافیک بندر و دریا: حمل و نقل دریایی جهان ۸۰ درصد تجارت بین‌المللی

اروپا یک سوم تجارت جهان را تشکیل می‌دهد. مشارکت آسیای جنوب شرقی در تولید و تجارت بین‌المللی از دهه ۱۹۸۰ سیر صعودی داشته و توان کنونی آن یک واقعیت غیر قابل انکار است.

◀ فرایند تاثیر جهانی شدن اقتصاد بر لجستیک

جهانی شدن عاملی است که تجارت و حمل و نقل را قوت می‌بخشد و بر اساس دو بعد «اقتصاد کلان» و «اقتصاد خرد». تغییرات در الگوهای توزیع موجب کاهش عملیات انتقال در بین تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان می‌شود که اساساً از سوی فناوری اطلاعات و ارتباطات نوین که تجارت الکترونیکی را رونق می‌بخشد تقویت می‌شوند.

توسعه اقتصادی، تجارت و حمل و نقل به شدت با یکدیگر در ارتباط هستند. جهانی شدن و گسترش بازارهای اقتصادی جهان مبادلات تجاری را تسریع می‌نماید و جریان‌های حمل و نقل را افزایش می‌دهد. جهانی شدن اقتصاد جهان مبین یک رشد پایدار طی ۲۰ سال گذشته است که تجارت بین‌المللی را ارتقا بخشیده و نرخ رشد آن را به دلیل تولید جهانی دو برابر نموده است.

عوامل فرایند جهانی شدن عبارت‌اند از: عوامل اقتصادی و عامل تجاری و عامل حمل و نقل و لجستیکی

با این همه جهانی شدن نیز موجب افزایش بی‌ثباتی و توسعه متغیر می‌شود.

تجارت در میان کشورهای توسعه‌یافته بیانگر سهم معاملات بین‌المللی است. مبادلات در میان قطب‌های سنتی-ایالات متحده، ژاپن و اتحادیه

تأثیر بر ترافیک؛ حمل و نقل	روندهای اصلی
فواصل طولانی‌تر، حجم افزایش یافته حمل و نقل	تمرکز تولیدات و انبارها
محموله‌های کوچکتر، حمل و نقل (جاده‌ای) سریع‌تر و کاهش عوامل مربوط به کالا	کاهش ذخایر کالا و مراحل تحویل به موقع
کاهش تعداد عرضه کنندگان شرکت‌های حمل و نقل؛ افزایش حمل و نقل جاده‌ای برون‌زایی کالا	یکپارچگی زنجیره عرضه کننده
جریان‌ات تقاضا مدار به سفرهای بیشتر و کارایی کمتر حمل و نقل منجر می‌گردد	کاهش چرخه زمان تقاضا
محموله‌های کوچکتر، افزایش در دفعات سفر	افزایش در میزان تولید

بی‌شک توقف زنجیره کالا در بندر نیز مقامات بندر را مجبور به پیشبرد توسعه فعالیت‌های لجستیکی، به عنوان دومین راهبرد پایه، در بنادری می‌نماید که قدرت رقابت آنها در حال افزایش است. یکی از شرایط افزایش رقابت در بندر به عنوان پایگاه‌های لجستیکی ورود آنها به یک سیستم حمل و نقل یکپارچه است.

در هر صورت جامعه IT و اقتصاد نوین به ترتیب به ظهور لجستیکی نو مرتبط با یک شبکه دیجیتال با ارزش افزوده منجر می‌گردد که طی آن IT جامعه یکپارچگی وابستگی شرکت‌ها نیز حاصل می‌شود. این شبکه لجستیکی این اطلاعات است که به جای تولیدات، سفارش، ذخیره و انتقال داده می‌شود. کانون‌های واقعی بندر در این شبکه‌ها نقاط ربط و تداخل محسوب شدند. هجوم اینترنت به شرکت‌ها و مکان‌های خصوصی موجب افزایش شبکه بسیار وسیع و نامحدودی شد که دستیابی به تجارت الکترونیکی را به شکل جدید و با هزینه‌های مساعد ممکن می‌سازد.

تغییر فرایند IT در مرحله لجستیکی بندر

اخیرا جامعه نوینی در حال شکل‌گیری است، جامعه فن‌آوری اطلاعات، که در آن اطلاعات در کلیه حوزه‌ها یک عنصر ضروری را تشکیل می‌دهد و با خود یک اقتصاد جدیدی به همراه می‌آورد. این اقتصاد جدید در یک شبکه پیچیده، آزاد و جهانی تشکیل شده که بر اساس مدیریت ناملموس از قبیل اطلاعات پایه‌ریزی می‌شود. افزایش آگاهی و دانش از طریق روابط جدید انسانی و تجاری تأمین‌کننده چشمگیری ارتباطات را نیز به همراه می‌آورد.

عوامل کلیدی که در ظهور این اقتصاد و جامعه نوین نقش دارند شامل فرآیند جهانی شدن اقتصاد و آزادسازی بازار و توسعه ICT، خصوصا از طریق پدیده انقلابی اینترنت است. عوامل یاد شده موجب توسعه تجارت الکترونیکی می‌شود؛ بدان معنا که معاملات تجاری از طریق انتقال داده‌ها میان شرکت‌ها، تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان یا میان شرکت‌ها و ادارات دولتی افزایش می‌یابد. ■

برگرفته از کتاب راهنمای توسعه مناطق فعالیت‌های لجستیکی در بندر انتشارات سازمان بندر و دریانوردی

را در بر می‌گیرد. تحولات اخیر حمل و نقل جهان به واسطه سه عامل تخصصی شدن، اضافه ظرفیت و آزاد سازی مشخص می‌شود.

عملیات لجستیکی بندر

بنادر به جهت حمل کالا به عنوان نقاط تمرکز ترافیک ساخته می‌شوند که در آن زنجیره کالای دریا به ساحل متوقف می‌شود و به تبع آن رشد فعالیت‌های با ارزش افزوده را موجب می‌گردد. مزیت‌های رقابتی توسعه لجستیکی مقامات بندر را بر آن می‌دارد تا اهداف راهبردی و عملیاتی خود را با بهینه‌سازی عملیات چند وجهی در راستای تبدیل بندر به شکل نقاط کلیدی در زنجیره حمل و نقل تقویت کنند. علی‌رغم این واقعیت که بندر، نقاط توقف کالا محسوب می‌گردند، ولی باید سعی شود که به عنوان اولین راهبرد پایه، جریان کالای بندر هر چه کارآمدتر و سریع‌تر انجام پذیرد. به موازات راهبرد انعطاف‌پذیر در عبور کالا از بندر،



تأثیر بنادر هند در لجستیک و زنجیره تامین

هند، محصولات وارداتی سنگین عمدتاً متشکل از نفت، مواد خام، روغن خوراکی، غلات، کود شیمیایی و غیره و محصولات غیر سنگین متشکل از مواد شیمیایی، ابزارهای ماشینی، ماشین آلات الکتریکی و غیر الکتریکی، ابزارهای علمی، محصولات پزشکی و دارویی و غیره است. در حالی که محصولات صادراتی عمدتاً محصولات کشاورزی از جمله چای، قهوه و مواد معدنی، سوخت‌های معدنی و روغن‌ها، محصولات مصنوعی و تولیدی مثل نساجی، گلیم‌بافی و فرش و ... است. با توجه به روند رو به رشد سریع تجارت جهانی و صنعتی شدن جهان، تغییرات ساختاری در محصولات وارداتی و صادراتی می‌تواند منجر به افزایش محصولات کانتینری از جمله محصولات کشاورزی، نساجی و لباس‌ها، محصولات دارویی و ابزار آلات شود.

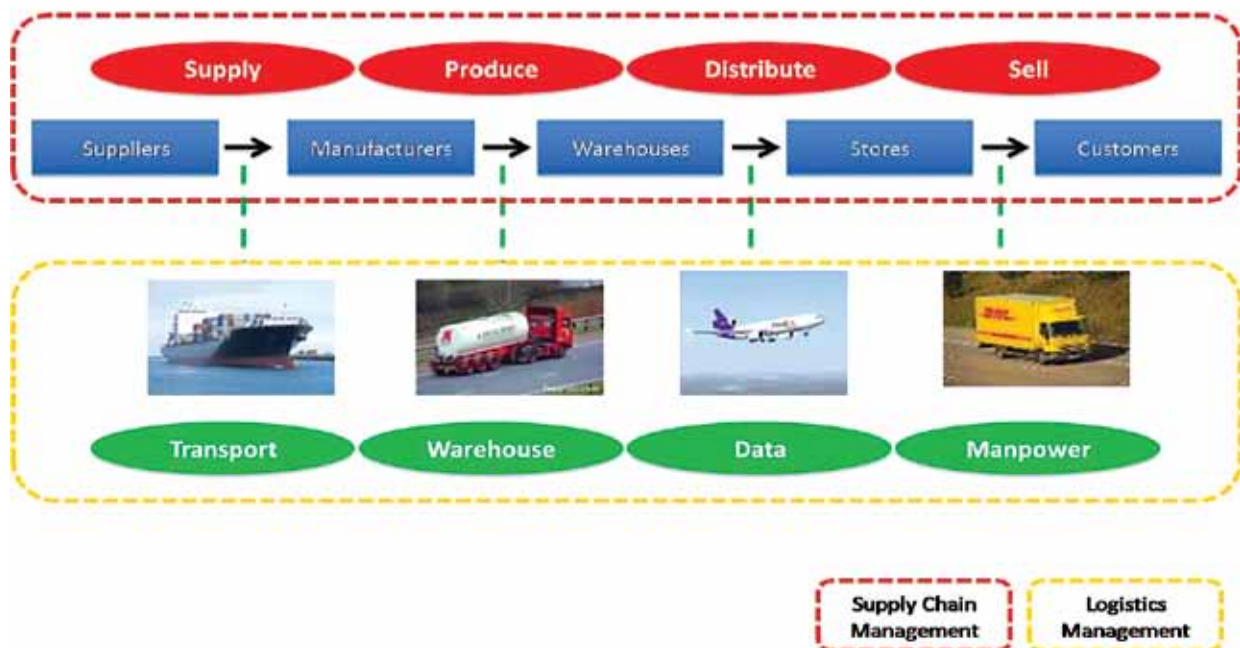
رو به رشدی مثل هند بررسی شود. هدف از این بررسی تعیین پارامترهای یکپارچگی زنجیره تامین و ارزیابی رقابت‌پذیری در بنادر است. این بررسی بعدها باعث بوجود آمدن چالش‌ها و محدودیت‌هایی می‌شود، بنادر در کشورهای در حال توسعه مانند هند با یکپارچگی بنادر در زنجیره تامین روبه‌رو می‌شوند.

◀ تجارت هند از طریق کانتینر

هند دارای خط ساحلی وسیع چند هزار کیلومتری است و همچنین ۱۳ بندر اصلی دارد. حدود ۹۵ درصد از تجارت خارجی هند از سوی این بنادر صورت می‌گیرد. با توجه به میزان کانتینر کردن کالا که در جهان صورت می‌گیرد، هند بالاترین رشد حمل کالا با کانتینر را در پنج سال اخیر داشته است. با نگاهی به ترکیب و ساختار تجارت خارجی

نقش بنادر در زنجیره تامین بین‌المللی به گونه‌ای است که با فراهم کردن شرایط حمل و نقل، مناطق مختلف را به هم متصل می‌کند. کاربرد بنادر از نسل اول تا نسل چهارم دستخوش تغییر و تحولاتی بوده که امروز آن را به صورت مناطق صنعتی و همچنین مناطقی برای توزیع کالاها شاهد هستیم. با توجه به انبارهایی که در بنادر ساخته شده و همچنین شبکه حمل و نقلی که به خوبی در بنادر تاسیس شده است، می‌توان گفت که بنادر از جمله مکان‌های جذاب برای کاربردهای لجستیکی به حساب می‌آیند. بسیاری از بنادر اکنون به این فعالیت‌ها به عنوان یک عامل مهم در رشد اقتصادی و مناطق داخلی کشور نگاه می‌کنند. هند از نظر اقتصادی در جایگاه بالایی قرار دارد و انتظار می‌رود عملکرد بنادر در هند افزایش یابد. از این رو، باید جنبه‌های یکپارچگی زنجیره تامین برای بنادر در بازارهای

Example of Supply Chain Management vs Logistics Management



◀ یکپارچگی زنجیره تامین

◀ تکامل بنادر

نقش بنادر در زنجیره تامین بین‌المللی به گونه‌ای است که با فراهم کردن شرایط حمل و نقل مناطق مختلف را به هم متصل کند. اما با صنعتی شدن و توسعه در بازارهای جدید، روند محصولات و تجزیه بازار و همچنین کاربردهای بندر از نسل اول یعنی آنکتابد تا بنادر نسل چهارم که امروز شاهد آن هستیم روند رشد بسیار چشمگیر است. اما قابل قبول‌ترین مفهوم از نظر توسعه و پیشرفت بنادر مدلی است بنام برد (Bird) که سال ۱۹۸۰ رشد و نمو پیدا کرد. تجزیه مناطق بندر مدل برد را توسعه و روابط بین شبکه دریایی و داخلی را گسترش می‌دهد. این تجزیه دسترسی محلی و داخلی به بندر را به شکل استراتژی‌ها و سیاست‌های بازار توسعه می‌بخشد و آن را به طور خیلی نزدیک به مراکز توزیعی محموله‌های درون مرزی مرتبط می‌کند. وضعیت و تحول این تجزیه‌سازی چشم‌انداز توسعه بنادر را به یک مرحله بالاتر از نظر جغرافیایی یعنی ماورای محیط بندر گسترش می‌دهد. تغییرات ساختاری در لجستیک الگوهای جدیدی از توزیع محموله را بوجود آورده است. بنادر دارای نقشی هستند که بسیار فراتر از ارائه خدمات پایه‌ای و اصلی به منظور ایجاد ارتباط بین دریا و زمین عمل می‌کنند و بنابراین بنادر را به مکانی مناسب و عالی برای قرار دادن اقلام مبدل می‌سازد که در صنعت لجستیک به آن ارزش می‌بخشد. این تغییرات در سطح بازار و لجستیک منجر به تغییرات اساسی در سراسر بندر خواهد شد. بنابراین بنادر به سمت زنجیره تامین حرکت می‌کنند تا نیازهای متغیر مشتریان خود را برطرف سازند و نقش آن را در مدیریت زنجیره تامین ایفانمایند.

زنجیره تامین را می‌توان به عنوان یک مجموعه سیستماتیکی از سازمان‌ها، افراد، تکنولوژی، فعالیت‌ها، اطلاعات و منابع درگیر در جهت ارائه خدمات به مشتریان تعریف کرد. لجستیک یک کانالی از زنجیره تامین است که به مطلوبیت زمانی و مکانی منجر می‌شود. لجستیک یکپارچگی اطلاعات، حمل و نقل، انبارداری، جابه‌جایی مواد، بسته بندی و گهگاهی امنیت کالا را دربر می‌گیرد. در عصر حاضر، لازمه موفقیت سازمان برطرف کردن سریع نیازهای مشتریان است. یعنی اینکه محصولات را در زمان و همچنین با قیمت مناسبی ارائه دهند تا بدینوسیله تقاضای مشتریان را پاسخ گویند.

این همان زنجیره تأمین است که در آن بندر حکم یک میانجی بین زمین و دریا را دارد. یکپارچگی ارتباطات در بین این زنجیره امری بسیار ضروری است. بنادر ارتباط مهمی از زنجیره تامین به شمار می‌آیند، زیرا گروهی از سازمان‌ها که در آن اپراتورهای لجستیک و حمل و نقل درگیر هستند را با هم مرتبط می‌کند.

یکپارچگی بنادر در زنجیره تامین می‌تواند بر دو نوع باشد. (۱) یکپارچگی افقی که ترمینال‌های بندری در سراسر جهان را در بر می‌گیرد. (۲) یکپارچگی عمودی که طیف وسیعی از خدمات تامین شده از سوی بنادر را در بر می‌گیرد که با مناطق ساحلی داخلی ارتباط دارند. در این نوشتار، توجه ما تنها به یکپارچگی عمودی

بنادر در زنجیره تامین متمرکز است. بنادر می‌توانند به دو شکل در زنجیره تامین یکپارچه شوند. اول، با توسعه محدوده جغرافیایی و کاربرد خود که بسیار فراتر از مراقبت از محموله به شکل سنتی است و دوم، با یکپارچه کردن اپراتورهای حمل و نقل و تامین کنندگان لجستیک. بسیاری از بنادر توسعه یافته در جهان فعالیت‌های لجستیک را یکپارچه کرده‌اند تا بتوانند از این طریق با سایر بنادر جنبه رقابتی داشته باشند. مراکز لجستیک در نزدیکی بنادر فراهم شده‌اند تا بتوانند به طور موثر صنایع را با فعالیت‌های لجستیک ترکیب کنند. یکپارچه‌سازی در ساحل بنادر می‌تواند از طریق استراتژی‌های مختلف همچون ترمینال‌های بین‌المللی، مکان‌های انبارداری، مراکز لجستیک یا ترکیبی از یک یا تمام این کاربردها صورت گیرد. به منظور تسهیل نقش بنادر در کاربرد لجستیک، بسیاری از بنادر مانند بندر روتردام، سنگاپور، هنگ‌کنگ و ژاپن مناطق تجاری آزاد را راه‌اندازی کرده‌اند. مناطق تجاری آزاد به منظور تسهیل کاربردهای مشابه در سنگاپور توسعه یافته‌اند. کالاهای توانمند در این منطقه بدون مدرک گمرکی تا زمان روانه بازار شدن انبار شوند. آنها همچنین می‌توانند پردازش شوند و دوباره با کمترین مرسومات گمرکی صادر شوند.

◀ یکپارچگی زنجیره تامین و رقابت بندر

از جمله عواملی که رقابت‌پذیری بنادر را تعیین می‌کنند می‌توان به هزینه‌های بندر، قابلیت اعتماد، زمان عبور، هزینه حمل و نقل، ایمنی و امنیت کالاها اشاره کرد. حاملان کالا باید محموله‌های خود را از مسیری عبور دهند که کمترین هزینه را برایشان رقم بزند و در عین حال بهترین دسترسی را به مناطق داخلی داشته باشد. توانایی بندر برای تامین زیرساخت‌ها و طراحی سیستمی جهت تسهیل روند حمل و نقل در زنجیره تامین یک پارامتر مهم از یکپارچگی بندر محسوب می‌شود. مشتریان به دنبال طیف وسیعی از خدمات متنوع هستند. در نتیجه، رقابت‌های بندری امروزه تا حد بسیار زیادی به توانایی بندر به منظور یکپارچه‌سازی زنجیره تامین جهانی بستگی دارد. از این رو، تشخیص پارامترهایی که یکپارچه‌سازی بندر در زنجیره تامین را توانمند می‌سازند و تاثیر آن بر

مراکز لجستیک در نزدیکی بنادر فراهم شده‌اند تا بتوانند به طور موثر صنایع را با فعالیت‌های لجستیک ترکیب کنند. یکپارچه‌سازی در ساحل بنادر می‌تواند از طریق استراتژی‌های مختلف همچون ترمینال‌های بین‌المللی، مکان‌های انبارداری، مراکز لجستیک یا ترکیبی از یک یا تمام این کاربردها صورت گیرد.

رقابت‌پذیری بندر امری ضروری به حساب می‌آید. تشخیص این پارامترها بنادر را در ایجاد استراتژی‌ها به منظور افزایش یکپارچگی و دستیابی به مزایای رقابتی تسهیل می‌کند.

◀ پارامترهای یکپارچه‌سازی زنجیره تامین

حمل و نقل: بنادر در زنجیره توزیع کالا یک پل ارتباطی محسوب می‌شوند. زمان و هزینه حمل و نقل، مدل توزیع داخلی کالا را تعیین می‌کند. یک بندر باید قادر به تامین ارتباطات جاده‌ای و ریلی به مناطق ساحلی و داخلی باشد. کاهش میزان حمل و نقل یکی از جنبه‌های اصلی حمل و نقل مرکب به شمار می‌رود. توانایی بندر برای فراهم کردن ارتباطات بهینه و یکپارچه با مناطق داخلی کشور بر رقابت‌پذیری آن تاثیر خواهد گذاشت.

انبارداری: انبار می‌تواند به عنوان مکانی برای ذخیره کالا بین زمان تولید و توزیع محسوب شود. در مورد لجستیک، انبار کالا بر اصول صرفه‌جویی‌های تولید انبوه اثرگذار است و برای انبار کردن مقادیر زیاد مفید است، بنابراین در هزینه حمل و نقل صرفه‌جویی می‌شود. از اینرو، قرار گرفتن موقعیت انبارها در نزدیکی بنادر از این جهت است که جریان سریع انتقال کالاها اتفاق بیفتند.

خدمات ارزش افزوده: در مورد بنادر، خدمات ارزش افزوده می‌تواند با قابلیت تحکیم محموله‌های کشتی، انبار کردن و خالی کردن وسایل و تسهیلات، تراکم و جداسازی محموله‌ها و بسته بندی آنها ارتباط داشته باشد. کشتی‌های حمل و نقل دریایی امروزه بندری را انتخاب می‌کنند که بتوانند این کاربردها را تامین کنند. بر این اساس این خدمات به یک بندر ارزش می‌بخشد و رقابت‌پذیری آن را افزایش می‌دهد. استفاده از اطلاعات و فناوری: محیط بندر تغییر کرده است و سطح مبادلات داده‌ها و به اشتراک گذاشتن آنها در میان ذی‌نفعان افزایش یافته است. فناوری اطلاعات به فرآوری سریع طیف وسیعی از اطلاعات و داده‌ها بین بندر و ذی‌نفعان کمک می‌کند. همچنین سیستم‌های عامل به طور بسیار وسیعی از سوی اپراتورهای بندر برای طرح و برنامه‌ریزی یارد مورد استفاده قرار می‌گیرد. نوع سیستم فناوری اطلاعات که در بندر استفاده می‌شود بستگی به دسترسی منابع مالی دارد. ■

بهره‌وری و اطمینان از رعایت اهداف مندرج در قوانین و مقررات مفید و موثر اشاره می‌کند که افزایش سهم تجارت در تولید ناخالص داخلی از مهم‌ترین نتایج آن محسوب می‌شود.

هم‌اکنون سهم تجارت در تولید ناخالص جهانی حدود ۳۰ درصد است که پیش‌بینی می‌شود این نسبت تا سال ۲۰۲۰ به ۵۰ درصد افزایش یابد.

به منظور توسعه سهم تجارت در رفاه و پیشرفت کارها و بر اساس تجربیات و مطالعات مختلف تاکنون به سه حوزه به عنوان اساسی‌ترین راه‌حل‌های تسهیل تجاری در سطح ملی و بین کشورها اشاره شده است:

حوزه اول: تسهیل روال‌های تجاری از سوی تمام سازمان‌های مهم بین‌المللی به عنوان یک موضوع حیاتی برای توسعه اقتصاد شمرده شده است. روال‌های تجاری گلوگاهی است که نیاز به تسهیل تجاری را بیش از پیش تقویت می‌کند.

حوزه دوم: استقرار زیرساخت‌های فناوری اطلاعات به منظور گردش الکترونیکی اسناد تجاری و کاهش زمان و بهبود امنیت این اسناد در تجارت سطح ملی و بین کشورها. از اهداف مهم این زیرساخت‌ها می‌توان به دستیابی به فضای تجارت بدون کاغذ و یا تسهیل الکترونیکی تجارت و یا اتصال زیرساخت‌های پنجره واحد تجاری کشورهای طرف تجاری به یکدیگر به مراکز مهم تجاری از جمله بنادر اشاره نمود.

حوزه سوم: استفاده از استانداردهای بین‌المللی که عمدتاً توسط سازمان جهانی استاندارد موسوم به ایزو و مرکز تسهیل تجاری و کسب و کار الکترونیکی وابسته به سازمان ملل متحد و سایر نهاد‌های مرتبط وابسته به سازمان ملل و با مشارکت جمعی صاحب نظران و دستگاه‌های تخصصی حوزه تجارت کشورها تدوین و ارایه شده است. از اهداف مهم این استانداردها دستیابی به راه‌حل‌های ساده، بدون وابستگی به فناوری‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری خاص و ارزان و

دامنه و ابعاد تجارت الکترونیکی تا جایی است که تجارت گسترش پیدا می‌کند. با این رویکرد تمام خدمات دولت به بنگاه‌های اقتصادی برای انجام معاملات اقتصادی در سطوح ملی و بین‌المللی را می‌توان در نظر گرفت. خدمات حمل‌ونقل، بیمه و بانک نیز در این عرصه مورد توجه خاص قرار می‌گیرد. با این دیدگاه دیگر نمی‌توان با اصطلاح رایج تجارت الکترونیکی به موضوع نگریست. به خصوص در جامعه ما، تجارت الکترونیکی به مفاهیم و تعابیر محدودی در میان عامه مردم اشاره می‌کند که با این شرایط دیگر پاسخگوی تمام ابعاد مورد نظر در نقش دولت‌ها و تجارت خارجی بین کشورها نیست. به همین دلیل از عبارت تسهیل تجارت خارجی استفاده می‌شود.

یکی از حلقه‌های الکترونیکی کردن فرآیندهای تجاری، حوزه اشتراک دولت الکترونیکی با تجارت الکترونیکی است. خدمات دولت به بنگاه‌های اقتصادی یا B2G است. بخشی از این حوزه شامل خدمات دولت به منظور روان‌سازی، کاهش هزینه، سرعت عمل و شفاف‌سازی فرآیندهای تجاری خصوصاً صادرات و واردات در زنجیره تامین، در سطح ملی و بین‌المللی است که به آن «تسهیل تجاری» گفته می‌شود. این موضوع از اساسی‌ترین موضوعاتی است که مورد توجه سازمان‌های سیاست‌گذار و موثر در عرصه اقتصاد بین‌المللی در کشورها و ضمناً مورد توجه راهبردی در سازمان‌های بین‌المللی مرتبط با حوزه‌های اقتصادی و تجاری بین کشورها است.

تسهیل تجاری معمولاً به ساده‌سازی و هماهنگی در روال‌های تجارت بین‌المللی گفته می‌شود. در این تعریف روال‌های تجاری به فعالیت‌ها، ممارست و تشریفات درگیر در جمع‌آوری، و پردازش داده‌های مورد نیاز جابه‌جایی کالاها در تجارت بین کشورها گفته می‌شود.

مفهوم تسهیل تجاری بسته به زمینه و بخش‌های درگیر تعاریف متنوعی دارد. در حوزه حمل‌ونقل دریایی تسهیل تجاری کاهش یا روان‌سازی لجستیک در جابه‌جایی کالاها از طریق بنادر یا تشریفات گمرکی در یک بندر است. در سال‌های اخیر نگاه وسیع‌تری به تعریف تسهیل تجاری وارد شده و محیط با تعاملات تجاری را هم شامل می‌شود. با این دیدگاه، سیاست‌های داخلی و ساختارهای اقتصادی و حاکمیتی نقش مهمی در تسهیل تجاری دارند. برای مثال، شفافیت مقررات سازمان‌های دولتی موجب تامین یک محیط مساعد برای انجام تجارت می‌شود. علاوه بر این، هماهنگی در استانداردها و تبعیت از قواعد بین‌المللی موجب تسهیل تعاملات تجاری می‌شود.

تسهیل تجارت که یک بعد مهم برای رقابت‌پذیری تجارت کشورهاست، موجب بهبود موثر هزینه و زمان در جابه‌جایی کالاها و خدمات می‌گردد.

از نگاه سازمان تجارت جهانی، تسهیل تجاری به بهبود روال‌ها و کنترل‌های مرتبط به جابه‌جایی کالا بین کشورها برای کاهش هزینه‌ها و حجم تشریفات و از سوی دیگر به افزایش

تسهیل تجاری؛ عامل موثر در روان‌سازی لجستیک کالا

دکتر محمود زرگر

دبیر کل کمیته راهبردی آسیا-اقیانوسیه
تسهیل تجارت کسب و کار الکترونیک (AFACT)



UNCEFACT
است.

بر اساس مطالعات معتبر جهانی از آثار این شاخص‌ها روی یکدیگر و اثر کلی آنها بر تسهیل تجارت خارجی، توصیه‌ها و استانداردهای مرکز تسهیل تجاری و کسب و کار الکترونیکی

سازمان ملل بیشترین اثر را داشته و با کمترین هزینه بهترین بهره‌وری را به دنبال داشته است.

◀ استانداردها و توصیه‌های مرکز تسهیل تجاری وابسته به سازمان ملل

مرکز تسهیل تجاری و کسب و کار الکترونیکی وابسته به سازمان ملل (UNCEFACT) تاکنون ۳۵ توصیه تدوین و ارائه کرده است. تمرکز این توصیه‌ها روی فرمت اسناد تجاری، استانداردسازی محتوای آنها و گردش اطلاعات و پیام‌های تجاری بدون گرایش به نرم‌افزار یا زیرساخت خاص است. به همین دلیل زبان برنامه‌نویسی مشترک به نام XML برای استفاده سهل‌تر و یکنواخت‌تر از این توصیه‌ها و استانداردها در توسعه الکترونیکی تجارت بین‌بنگاه‌ها و زنجیره تامین، توسعه داده و ابزارهای ویژه پیشنهاد می‌شود.

استفاده از این توصیه‌ها و ابزار و مدل‌های مربوط به آن تجارت بین‌بنگاهی در بستر زنجیره تامین، آینده کاملاً پیشرفته‌ای را برای اقتصاد جهان رقم می‌زند. ضمناً تجارت بدون کاغذ و بدون نیاز به رویت طرفین تجاری و بدون نیاز به مراجعه حضوری به سازمان‌های دولتی ارائه‌کننده خدمات، بیشترین رشد را در پی خواهد داشت. ■

قابل‌دسترس برای تمام کشورها در هر سطح از پیشرفت و برای تمام بنگاه‌های تجاری در هر سطح و هر درآمد است.

◀ اثرات و منافع تسهیل تجاری

هزینه‌های انجام تجارت بسته به پیچیدگی یا طولانی بودن روال‌های هر کشور خصوصاً گمرکات به طور متنوعی روی بهره‌وری و درستی فعل و انفعالات کسب و کارها و دولت، انواع یا خصوصیات کالاها و نوع و اندازه کسب و کارها اثر می‌گذارد. جمع هزینه‌های انجام تجارت، ترکیبی از هزینه‌های مرتبط با ارائه اطلاعات و اسناد به سازمان‌های مربوطه و هزینه‌های غیرمستقیم از قبیل آنچه به علت تاخیرهای ناشی از فرآیندها و مقررات ایجاد می‌شود، است. مطالعات تجربی نشان می‌دهد که میزان هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم انجام تجارت بین ۱ تا ۱۵ درصد از ارزش کالاهای صادرشده را شامل می‌شود.

علاوه بر این، مشاهدات تجربی نشان می‌دهد که هزینه انجام تجارت برای محصولات کشاورزی و غذایی نسبت به کالاهای صنعتی بسیار بالاتر است، چراکه انتقال محصولات غذایی و کشاورزی نیاز به روال‌ها و کنترل‌های خاص و بیشتری در گمرکات دارد. ضمناً بنگاه‌های اقتصادی کوچک و متوسط در این موضوع دچار زیان بیشتری می‌شوند. منافع ناشی از کاهش هزینه‌های انجام تجارت، بسته به کشورها، بخش‌های اقتصادی و انواع بازیگران تجاری از تنوع زیادی برخوردار است.

تجربیات به دست آمده برای برآورد آثار اقتصادی ناشی از اجرای راه‌حل‌های تسهیل تجاری نشان می‌دهد که به ازای هر یک درصد کاهش هزینه‌های انجام تجارت، حدود ۴۰ میلیارد دلار صرفه‌جویی در اقتصاد جهانی حاصل می‌شود که مستقیماً بر رفاه ملت‌ها اثر می‌گذارد.

◀ مهم‌ترین شاخص‌های تسهیل تجارت خارجی

چهار ترکیب از شاخص‌ها برای بهبود کیفیت فرآیندهای تجارت خارجی در هر کشور برآورد شده است؛ شاخص‌هایی از قبیل بهره‌وری گمرکات، رفع موانع اصلی در مقررات صادرات و واردات و تمامیت و درستی اقدامات و تشریفات اداری.

چهارمین دسته از این شاخص‌ها بر پایه استقرار

ابزارهای تسهیل تجاری توصیه‌شده از سوی

مرکز تسهیل تجاری و توسعه الکترونیکی تجارت

وابسته به

سازمان

ملل

موسوم

به

تسهیل تجاری با تاکید بر پنجره واحد



میختر گرمی

مفهوم پنجره واحد

پنجره واحد، به تسهیلاتی اطلاق می‌شود که به طرف‌های مشارکت‌کننده در یک تبادل تجاری کمک می‌کند تا اطلاعات و اسناد استاندارد شده را از طریق یک نقطه ورودی واحد مبادله کرده و از این طریق تمامی الزامات قانونی مربوط به صادرات، واردات و قوانین نقل و انتقال را تکمیل کنند.^۵ از دیدگاه عملی، پنجره واحد یک ورودی فیزیکی یا الکترونیکی برای ارائه و حفظ تمام داده‌ها فراهم می‌کند. این ورودی به‌وسیله یک واحد یا مرجع، مدیریت می‌شود که پس از دریافت اطلاعات، آن را به تمام واحدهای مرتبط انتقال می‌دهد. راه‌اندازی این سیستم به همکاری و مشارکت میان واحدهای دولتی مرتبط نیاز دارد و بنابراین مستلزم تعهد و هدایت قوی سطوح بالای دولتی است. دولت‌ها باید جریان اطلاعات مربوط به تجارت بین‌المللی را تا حد ممکن ارتقا داده و روان نمایند. پس از

منبع: گزارش بانک جهانی، ۲۰۰۳

کشور	تغییر در GDP سرانه
استرالیا	۳,۹۱
کانادا	۳,۳۸
شیلی	۵,۰۳
چین	۶,۷۸
کره	۴,۷
مالزی	۲,۷۶
مکزیک	۶,۹۹
سنگاپور	۴,۱۷
تایلند	۵,۲۷
ایالات متحده	۴,۱۶

جدول ۲- تاثیر انجام تسهیلات تجاری بر رشد سرانه تولید ناخالص ملی

انجام شده نشان می‌دهد که بهبود ظرفیت در چهار حوزه تسهیل تجاری (حمل و نقل هوایی و دریایی، گمرک، لجستیک و خدمات زیرساخت) می‌تواند حجم تجارت جهانی را تا ۳۷۷ میلیارد دلار در سال برساند.

تسهیل تجاری با کاهش فرایندهای زاید تجاری مخصوصاً فرایندهای پیچیده گمرکی سبب انجام فرایندهای معاملات تجاری در زمان کمتر با هزینه‌های پایین‌تر می‌گردد.

مطالعات نشان می‌دهد که حتی کاهش نسبی هزینه‌های کم تجاری مانند فرایندهای گمرکی طولی، باعث افزایش قابل ملاحظه حجم تجارت و کاهش تعرفه‌های گمرکی می‌شود. این امر برای کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته صحت دارد با این حال منفعت نسبی بیشتری عاید کشورهای در حال توسعه خواهد شد که ناشی از ناکارآمد بودن سیستم فعلی این کشورهاست.

طبق مطالعات بانک جهانی با انجام تسهیل تجاری به میزان ۶,۵ درصد در تعرفه‌های گمرکی کاهش ایجاد می‌شود. همچنین پیش‌بینی شده است با انجام تسهیلات تجاری رشد سرانه درآمد ناخالص ملی طبق جدول شماره ۲ پیشرفت داشته باشد.

پنجره واحد تجاری، در حقیقت یکی از راه‌حل‌های پیشنهادی توسط سازمان سی‌فاکت^۳ جهت پیاده‌سازی تسهیل تجاری است. سیستم پنجره واحد، در حقیقت چارچوبی را ارائه می‌نماید که از طریق آن تجار می‌توانند اطلاعات مرتبط تجاری و یا اسناد مورد نیاز را، تنها یک‌بار و از طریق درگاه^۴ واحد ارائه کنند. این سیستم می‌تواند دسترسی به اطلاعات و مدیریت آن را ارتقا بخشد، جریان اطلاعات را بین بخش‌های تجاری و دولتی سرعت داده و روان‌سازی کند و منجر به یکپارچگی بیشتر و تسهیم آسان داده‌های مرتبط بین سیستم‌های مختلف دولتی شود.

در بسیاری از کشورها، شرکت‌های فعال در عرصه تجارت بین‌المللی باید حجم زیادی از اطلاعات و اسناد را تهیه و جهت تکمیل فرایند صادرات، واردات و حمل‌ونقل بین‌المللی کالاهای خود، به مراجع و سازمان‌های دولتی ارائه کنند. ارائه اینگونه اطلاعات و رعایت چنین الزاماتی، با در نظر گرفتن هزینه‌های مربوط به هر کدام، فشار زیادی را هم بر بخش دولتی و هم بر بنگاه‌های تجاری وارد کرده و موانع جدی را بر سر راه توسعه تجارت بین‌المللی ایجاد می‌کند. در این میان، یکی از بهترین رویکردهای ممکن برای حل چنین مشکلی، استفاده از راه‌حل‌های تسهیل تجاری است. هدف از تسهیل تجاری، ساده‌سازی فرایندها و رویه‌های تجاری بین‌الملل به گونه‌ای است که این رویه‌ها تا حد امکان کارآمدتر و ساده‌تر شوند. مطالعات انجام شده توسط سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه نشان می‌دهد که تسهیل تجاری می‌تواند تولید جهانی ۲ تا ۴۰ میلیارد دلار افزایش دهد.

نتایج مطالعات دیگری که توسط بانک جهانی

Source: OECD Secretariat

درصد افزایش	OECD
۲۲ درصد	OECD آسیا اقیانوسیه
۴۵ درصد	OECD اروپا
۲۶ درصد	OECD آمریکای شمالی

جدول ۱- آثار کاهش ۱ درصد هزینه‌های معاملات تجاری بر اثر درآمدی در کشورهای عضو OECD



ذکر این نکته ضروری است که اجرای این رویکرد، به شدت به شرایط و متغیرهای سیاسی، اجتماعی و فرهنگی و عرف رایج در هر کشوری بستگی دارد. گام‌های کلیدی جهت اجرای یک پنجره واحد عبارت‌اند از:

۱. توسعه مفهوم اولیه پنجره واحد: کار جدی برای استقرار یک پنجره واحد در هر کشوری اغلب، نیازمند آماده‌سازی گزارش مطالعاتی و تحقیقی در خصوص مفهوم پنجره واحد است که این گزارش می‌تواند بر مبنای تحقیقات اولیه و از سوی یک مرجع یا نهاد دولتی پیشگام و یا به‌وسیله سازمانی خصوصی که به‌طور اتفاقی پروژه‌ای را در این زمینه اجرا نموده است، آماده شود.

۲. تصمیم‌گیری در خصوص امکان‌سنجی اجرای پنجره واحد: در این مرحله یک نشست مشترک و با حضور نمایندگان رده بالا از همه سازمان‌های تجاری مربوطه تشکیل گردیده و مراجع و نهادهای دولتی مسوول، مفهوم پنجره واحد را مورد بررسی و بحث قرار می‌دهند.

۳. امکان‌سنجی: مطالعات امکان‌سنجی می‌بایست دامنه ممکن و مورد شمول پنجره واحد، سطح و ماهیت تقاضا، سناریوهای ممکن برای اجرا (شامل گام‌های ممکن در فرایند اجرا)، احتمال اجرای یک مطالعه موردی و بررسی ماهیت آن، هزینه اجرای هر یک از سناریوهای مختلف، سایر منابع مورد نیاز (انسانی، فنی و غیره)، منافع و خطرات بالقوه، چارچوب زمانی، استراتژی اجرا و مدیریت کار را تعیین کند.

۴. موارد قابل توجه در گزارش مطالعه امکان‌سنجی: یافته‌های حاصل از مطالعه امکان‌سنجی باید از سوی گروه کاری مورد بررسی و تایید قرار گیرد و در نهایت برای بررسی به گروه مدیریت پروژه تحویل داده شود.

۵. اجرا: خواه اجرای پنجره واحد در قالب یک مطالعه موردی انجام شود و یا به‌صورت یک برنامه گام به گام یا کامل به اجرا درآید، داشتن یک رویکرد صریح در مدیریت پروژه در طول اجرای آن، امری ضروری است. برنامه مدیریت پروژه، باید به‌طور رسمی مورد توافق گروه مدیریت پروژه و گروه کاری بوده و شامل مجموعه‌ای از وظایف به‌هم مرتبط، شفاف و زیربنای کلیدی باشد، به‌نحوی که بتواند گروه کاری و گروه مدیریت پروژه را در راستای برنامه‌ریزی، اجرا، نظارت، ارزیابی و تعدیل پروژه یاری رساند.

استانداردها و ابزارهای استقرار پنجره واحد

به هنگام استقرار یک پنجره واحد، دولت و بخش خصوصی می‌توانند از رهنمودها، استانداردها و ابزارهای موجودی که در طی سالیان گذشته از سوی سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی نظیر آنکتاد،

این که اطلاعات رسمی و تجاری مورد نیاز تعیین شدند، این داده‌ها باید استاندارد و هماهنگ شوند. هم‌زمان با توسعه اطلاعات هماهنگ، استاندارد و ساده‌تر، کاربرد اثربخش فناوری اطلاعات باعث می‌شود جریان تبادل داده‌ها افزایش یابد که نتیجه آن تجارت سریع‌تر، آسان‌تر و با هزینه کمتر است. به منظور تسهیل و هماهنگ کردن اطلاعات مورد نیاز تجاری در سطح تجارت بین‌الملل، توصیه‌ها و استانداردهایی از سوی سازمان‌های بین‌المللی نظیر سازمان جهانی گمرک^۶ و سازمان سی‌فاکت^۷ ارائه شده‌است که برای پیاده‌سازی سیستم پنجره واحد باید مورد توجه قرار گیرد. در شکل زیر نمایی کلی از معماری سیستم پنجره واحد تجاری کشور به تصویر کشیده شده است.

ضرورت پیاده‌سازی پنجره واحد تجاری

پیاده‌سازی پنجره واحد تجاری مزایای فراوانی برای دولت و بنگاه‌ها دارد. این سیستم می‌تواند تا حد زیادی فرایندارایه و تسهیل‌کننده اطلاعات هم‌جهت برای تاجران و هم برای مراجع دولتی روان‌سازی و تسهیل نماید. برای بخش دولتی به طور مشخص، وجود پنجره واحد می‌تواند منجر به یکپارچگی بیشتر و موثرتر نظام‌ها و فرآیندهای موجود، تخصیص موثرتر و کارآتر منابع مالی و انسانی، اصلاح منابع درآمدی دولت، افزایش رضایت تجار، افزایش امنیت، افزایش یکپارچگی و شفافیت در امور، کاهش فساد اداری و توانایی استفاده از تکنیک‌های پیچیده مدیریت ریسک و کنترل جریان امور شود.

برای بخش خصوصی، استقرار پنجره واحد، مزایایی نظیر ایجاد یک نقطه رسمی واحد برای ارائه یکباره همه اطلاعات و اسناد مورد نیاز به سازمان‌ها و نهادهای دولتی، ایجاد یک نقطه کانونی برای دسترسی تجار به اطلاعات به‌روز در خصوص قوانین تجاری جاری، الزامات قانونی و شرایط پذیرش، کاهش هزینه‌ها از طریق کاهش تاخیرها، تسریع در امور اظهار و ترخیص کالا، توضیح و تفسیر قابل پیش‌بینی قوانین، تخصیص موثر و کارآتر منابع و افزایش شفافیت شود.

ضرورت پیاده‌سازی سیستم پنجره واحد تجاری را از بعد تاثیرات آن بر جایگاه رقابتی کشورها بررسی نمود. نحوه انجام فعالیت‌های تجاری در کشورها بر جایگاه رقابتی آنها تاثیر می‌گذارد که این امر به نوبه خود می‌تواند سبب کاهش یا افزایش انجام فعالیت‌های تجارت فرامرزی در کشورها شود.

گام‌های عملی در برنامه‌ریزی و اجرای پنجره واحد^۸

اجرای یک پنجره واحد کار مهمی است که مشارکت بسیاری از ذی‌نفعان را در بر گرفته و نیازمند متعهد شدن بسیاری از بازیگران چه در بخش دولتی و چه در بخش خصوصی به همکاری است. بنابراین اتخاذ یک رویکرد سیستماتیک و نظام‌مند از ابتدای کار، ضروری است. به هر حال

نمایی کلی از معماری سیستم پنجره واحد تجاری کشور

سازمان حمل و نقل دریایی، سازمان جهانی گمرک، اتاق بازرگانی بین‌المللی و کمیسیون اقتصادی اروپایی سازمان ملل توسعه یافته، استفاده کنند. استفاده از این استانداردها و ابزارها، تضمین خواهد کرد که فرآیندهای توسعه یافته برای استقرار پنجره واحد در آن منطقه یا کشور با سیستم‌های مشابه در سایر مناطق یا کشورها هماهنگی و انطباق بیشتری داشته و به این ترتیب تبادل اطلاعات با سایر پنجره واحد در سطح بین‌المللی، در طول زمان امکان‌پذیر خواهد شد. ■

منابع و مآخذ

- UN/CEFACT RECOMMENDATION 33, establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government, UN ECE, April 2005. Butterly, Tom. Single Window to enhance the exchange of information between trade and government, United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). Nolle, William, Case Studies on Implementing a Single Window, ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN/CEFACT). www.unece.org/cefact www.unece.org/trade www.kita.com

پانویس

۱. دانشجوی مقطع دکتری مدیریت فناوری دانشگاه علامه طباطبایی و کارشناس مرکز توسعه تجارت الکترونیکی
۲. World output
۳. UN/CEFACT
۴. Portal
۵. UN/CEFACT Recommendation No.33
۶. World Customs Organization
۷. UN/CEFACT RECOMMENDATION 33, establishing a Single Window to enhance the efficient exchange of information between trade and government, UN ECE, April 2005.
۸. World output

«لجستیک»؛ پشتوانه امر «سیاست اجتماعی» در جهان جهانی شده



حمید ودادی

پژوهشگر مطالعات اجتماعی-فرهنگی

گسترده ارتباطات الکترونیک، تعامل دیداری - شنیداری جامعه‌ها با یکدیگر از طریق ماهواره و اینترنت و شبکه‌های اجتماعی، رواج یورو، سرریز شدن پول باارزش کشورهای اروپایی و آمریکا و کانادا به کشورهای در حال توسعه که از طریق افزایش قیمت منابع اولیه محقق می‌شد، راه را برای شکل‌گیری دهکده جهانی فراهم می‌کرد. در این دهکده، مدیران باهوش و آینده‌نگار، با بهره‌گیری هوشمندانه از دانش و فن‌آوری، خود را از چنگال «ایستایی» و اصرار بر بازتولید گذشته، رها کردند و با شوق و انگیزه خود را بر بال عقاب‌های تیزچنگال، مستقر نمودند و با چشمانی تیزبین، آینده را رصد و با «پویایی» تمام به سمت آن حرکت کردند.

در این «راهگشایی»، آنانی موفق شدند که توانستند شتاب حمله «آینده» را به «حال» که به سرعت نور به سمت آن می‌تاخت، به خوبی «درک» کنند. این «آینده‌نگاران» دریافتند که «ثروت»، منبع و منابع تازه‌ای یافته است. دیگر عوامل تولید نمی‌توانند فقط در «زمین و کار و سرمایه» خلاصه شوند. اگر «مدیریت و تکنولوژی» هم کارآمد باشند، نقش‌آفرینی این دو عامل نیز در گرو سطح حرکت و درک آنان از شرایط نوین پیش‌رو و تمامیت متغیرهای جدید آن است.

در جهان جهانی‌شده معاصر، بسیاری از وقایع حکایت از تبدیل عینی «ایده دهکده جهانی» به «پدیده دهکده جهانی» شدند. نقش‌آفرینی

در جهان جهانی‌شده معاصر، ثروت و مکنث، دیگر نه به پول خلاصه و نه به آن منحصر می‌شود. گذشت آن زمان‌هایی که ثروت از مزرعه و کارخانه به دست می‌آمد و «شاخص تولید فولاد» معیاری برای اندازه‌گیری درجه توسعه کشورها بود. همچنین گذشت زمانی که «زور» به سان قدرت بازوی «گلادیاتورها»، «ماتادورها»، «زوروها» و یا «بتمن‌ها» محل اتکا برای تحصیل «قدرت پولی» بود. واقعیت این است که درک این واقعیت که دانش محل قدرت اقتصادی و منبع تامین ثروت است، از سه دهه پایانی قرن بیستم به این‌سو، همواره راهگشای اقتصادهای رشد‌یابنده بوده است.



این مدیران به یاری فن‌آوری، دیدند که دوران ورود و گذار به «اقتصاد دانش محور» و «اقتصاد استوار بر قدرت مغز انسانی»، پیوسته در حال کمال و توسعه است و اهمیت «دانش» و «تدبیر انسانی» در تولید ثروت، مدام رو به فزونی است. آنان دریافتند که این فزونی، به گونه‌ای فوق‌العاده حرفه‌ای و تخصصی، در حال تشکیل یک «مغز و کانون تفکر جهانی» است. بر این اساس آنان فهمیدند که عقب افتادن از اتصال به این مغز و کانون تفکر جهانی، به مفهوم اقدام به خودکشی است. آنان به خوبی جس کردند که این دهکده جهانی، روز به روز و از درون در حال رشد و در آستانه جهش به سطوح بسیار بالاتر است و از این مهم‌تر در وضعیت عبور از مرزهای بیشتر و شتابان در حال «مهندسی بازارهای جدیدتر» از «عرضه کنندگان» و «تقاضا کنندگان کالا» است.

اینان «وضعیت» را بسیار خوب تحلیل کردند. شاید هیچ تحلیلی به این خوبی نمی‌توانست «انقلاب اشتراک دانش و تولید ثروت از دانش» را به همان اعتباری ببیند که «انقلاب صنعتی» را دید. بدین سان، هزاران تغییر به ظاهر مربوط یا نامربوط به هم، با یکدیگر جمع شدند و حاصل جمع آنان، تدوین یک نظام اقتصاد جدید و شیوه‌های نوین از زندگی در پرتو تمدنی نوین به نام «عصر دانش محوری» بود؛ عصری که از منبع «دانش» مبادرت به تولید ثروت می‌کرد.

در این مقاله، نگارنده قصد دارد نشان دهد که چگونه، رشته‌ای از این منبع دانش، تحت عنوان «لجستیک»، توانسته است به وسیله نقش‌آفرینی در تولید، به گردش درآوردن پول و کالا، به کار افتادن صنعت و سرمایه و خرج شدن و اندوختن، مبادرت به «تولید ثروت» کند.

موضوعی که این مقاله طرح می‌کند، دارای ماهیتی دوگانه است که هم به «اقتصاد دانش» می‌اندیشد و هم به «اقتصاد پول و ثروت». این ماهیت دوگانه، از سویی به بازار تولید متوجه است و از سویی به بازار مصرف و لذا هم به عرضه می‌پردازد و هم به تقاضا.

«منبع دانشی به نام «لجستیک» - ادبیات موضوع

۱- «جومی» یکی از ژنرال‌های ارتش ناپلئون بود. در نبرد سال ۱۸۳۸ میلادی، پیروزی در جنگ را مدیون سه عامل راهبرد، تاکتیک و لجستیک دانست. او توصیف خوبی از لجستیک ارائه داده است: اقدام‌های حمایتی و ترتیباتی که برای عملیاتی کردن تاکتیک و راهبرد (استراتژی) مورد نیاز است. در این توصیف استخراج چند گزاره قابل توجه است:

الف - اینکه «هیچ راهکاری» بدون در اختیار داشتن «لجستیک» قابل «عملیاتی شدن» نیست.

ب - اینکه لجستیک، فرایندی است که امر طراحی و برنامه‌ریزی را با هدف مطابقت کردن نیازها و حمایت از تاکتیک‌ها و راهبردها برعهده دارد.

ج - اینکه لجستیک، ریشه در تفکر و منطق و دانش‌ورزی برای برنامه‌ریزی از مبدا تا مقصد دارد.

در جهان جهانی‌شده معاصر که تولید ثروت، وابسته به تولید دانش و مبتنی بر اصل «دانش محوری» است، امر لجستیک، در وهله نخست مقوله‌ای در حوزه «اقتصاد دانش» و در مرتبه بعد، موضوعی ویژه در خدمت «اقتصاد پول و ثروت» است.

۲- پس از ۱۸۳۸ میلادی، می‌توانیم به تعریف و تفسیر نیروهای مسلح آمریکا از لجستیک توجه کنیم. در آمریکا که پس از این کشور، تمامی کشورهای انگلیسی زبان (استرالیا، نیوزلند، کانادا و ...) مفهوم موضوعی «لجستیک» را به کار گرفتند، معنایی مترادف با «مهارت» و «ماهر» را برای آن موجه دانستند. علت آن نیز وابسته به این استدلال بود که لجستیک را مشتق شده از صفت یونانی «لوگیستیکوس» بیان نمودند؛ انشعابی درست که حق مطلب را ادا می‌کرد.

منظور از «ماهر»، مهارت در به کارگیری اصول و محاسبه‌هایی بود که برای حل پیچیدگی‌های موجود در مسیر تحقق امر لجستیک را تضمین می‌نمود. ضمن اینکه «مهارت» نیز دلالت

بر برخورداری از همان توانمندی محاسباتی تخصصی برای انواعی از ارزیابی‌ها داشت.

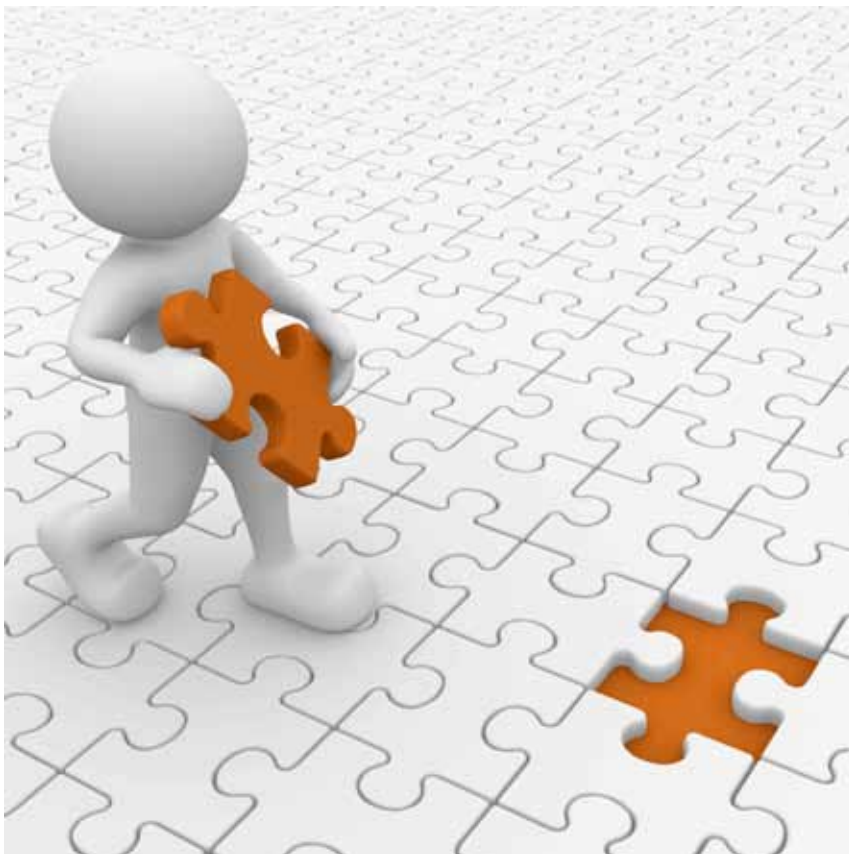
اصول و محاسبه‌های مورد نظر، همه در چارچوب مفاهیم «ریاضیات» خلاصه می‌شد و همین سببی بود تا در ارزیابی‌های تخصصی و برآوردهای پیش‌انگازانه، بر «منطق فازی» بیشترین سطح اتکا صورت پذیرد.

در مجموع، در آنچه که به معنای لجستیک و ادبیات آن بازمی‌گردد، گستره‌ای از مفاهیم غنی وجود دارد؛ مفاهیمی که به عنوان بنیادی‌ترین بنیان‌های نظری، کمک می‌کنند تا به واسطه آنها «لجستیک» را درک کرد.

نظر به اینکه این مقاله با تاکید بر ارتباط معنایی امر لجستیک با امر سیاست‌های اجتماعی، در فضای جهانی شده معاصر نگارش یافته است، لذا موضوع حمل‌ونقل دریایی و نقش بنادر، در همین چارچوب تحلیل می‌شود.

«تحلیل فرایندهای جدی در امر لجستیک»

۱- تبیین فرایندهایی که حکومت‌ها و سازمان‌های متولی امور حاکمیتی، به واسطه جاری‌سازی امر «مهارت‌های حرفه‌ای و دانش‌های محض» به پردازش امر «سیاست‌های اجتماعی» در حوزه رفاه اقتصادی، بهداشت و سلامت، آموزش و پرورش مبادرت می‌کنند. حکومت‌ها و سازمان‌های متولی امور حاکمیتی،



دانش و مهارت حرفه‌ای در هر زمینه‌ای را به کار می‌گیرند تا از طریق انجام برنامه‌ریزی هوشمندانه مبتنی بر «ریاضیات و منطق فازی» برای حوزه‌های اقتصاد تولید (صنعت، کشاورزی و خدمات) و اقتصاد بازاریابی و حمل‌ونقل و توزیع، به «پول و ثروت» دست یابند. آنان تلاش دارند تا به پشتوانه دسترسی به «پول و ثروت»، سیاست‌های اجتماعی خود را در حوزه رفاه و سلامت و بهداشت و آموزش و پرورش رشد و توسعه دهند. در این خصوص، لجستیک، از شمول و مجموعه مهارت‌های حرفه‌ای و دانش استوار بر منطق فازی و ریاضیات است که می‌تواند در حوزه حمل‌ونقل دریایی و بنادر «دانشی برای تولید ثروت» تلقی شود.

از سال ۱۹۸۰ میلادی و به این سو، بنادر نسل سوم به این دلیل برپا شدند که بتوانند پاسخگوی نیازهای بیشتر و روزافزون‌تر نیازمندی‌های نوین تجارت جهانی بین‌المللی در زیربخش کانتینر، حمل‌ونقل چندوجهی و کشف بازارهای جدید از طریق به کارگیری روش‌های بازاریابی نوین باشند. بنادر نسل سوم، با ایفای نقش‌هایی بس مهم در زنجیره حمل‌ونقل یکپارچه برپایه تولید و توزیع، یکی از عینی‌ترین کاربردهای «دانش» به عنوان منبع تولید ثروت را به کار گرفتند. آنان، با به کارگیری دانش لجستیک و تنفیذ آن به دانش برنامه‌ریزی و دانش مدیریت، موفق شدند بنادر

را در قالبی نو و به عنوان حلقه‌ای پویا در شبکه جهان جهانی‌شده معاصر تعریف کنند. برپایه این طرز تفکر دانش محور و عملکرد مبتنی بر دانش، رفتار مدیریت بنادر از رفتارهای اولیه‌ای چون واسطه بودن بین حمل‌ونقل دریایی و حمل‌ونقل مکانی بار، تخلیه و انبارداری و بارگیری و ارائه خدمات بندری به رفتارهای گسترده‌ای همچون ایفای نقش‌های اجتماعی - اقتصادی و ایجاد تسهیلات صنعتی و «دریایی کردن صنعت» ارتقا یافتند. این روند رشد یافته بر پایه دانش محوری سببی شد تا هر بندر توسعه‌یافته در چارچوب نظام جهانی شده معاصر، از محدوده عرضه خدمات در تامین خدمات و تسهیلات بندری خارج شود و به صورت عضوی فعال و به عنوان شریکی جهانی در کل فرآیند تجارت جهانی و اقتصاد جهانی شده، نقش آفرین شود. بنادر دریافتند که فقط با به کارگیری «دانش» و اتکا به «منبع دانش» است که می‌توان به عضوی فعال در جامعه جهانی زنجیره تامین قرار گرفت و مبادرت به تحصیل ثروت کرد.

درک این فرآیند نوین، در شرایطی امکان‌پذیر بود که بنادر، شرایط نوین جهانی را درک می‌کردند. به عبارتی درک وضعیت نوین بنادر، وابسته به درک شرایط نوین جهانی در قبول اصل «دانش محوری» بود. این درک کمک می‌کرد تا مدیران

حاکمیتی بنادر دریابند که «حیات و زندگی» آنان زمانی برخوردار از شاخص‌های رشد و روندهای توسعه‌ای خواهد بود که بندرهای آنان، به عضوی فعال در زنجیره بنادر متصل به مراکز حمل‌ونقل یکپارچه و سکوه‌های پشتیبان از تجارت بین‌المللی و جهان جهانی شده معاصر تبدیل شوند.

۲- در فضای جهان جهانی شده معاصر، که ثروت را دانش و دانش محوری را خاستگاه ثروت و پول رقم زد، هر رشته‌ای از اقتصاد، تلاش کرد تا این منبع تولید ثروت را در زیربخش‌های خود تعریف کند. سازمان‌ها و مدیران حاکمیتی بنادر نیز دریافتند که چنین منبع ثروتی را باید در ایجاد یک درک دانشی‌تر و علمی‌تر از لجستیک جست‌وجو کنند. آنان دریافتند که کاربردی‌ترین راهبردی که می‌توان از طریق آن، لجستیک را در خدمت سیاست‌های اجتماعی و تولید رفاه و ثروت به کار گرفت و آن را برای نقش آفرینی در بنادر جهانی شده درک کرد، اتخاذ یک «رویکرد سیستمی در مدیریت لجستیک» است. «رویکرد سیستمی» در واقع، کاربرد همان مفاهیم منطق فازی و ریاضیات در امر لجستیک است که می‌تواند به مفهوم لجستیک برای بازاریابی و تولید خدمت و تولید ثروت، مفهوم روزآمدی و منطق با جهان جهانی شده ارائه دهد. این فرآیند چیزی نبود جز تعمیم اصل «دانش محوری» در اقتصاد حمل‌ونقل دریایی و بنادر.

در این نگاه نوین به لجستیک، مهم‌ترین موضوع آن است که «رویکرد سیستمی» به جای آنکه به بهینه ساختن یک بندر و یا یک جزء خاص در عملیات بندری و حمل‌ونقل دریایی بپردازد، به امر بهینه کردن کل سیستم، هم‌پیوندی بندر با جامعه جهانی و ورود به ابعاد بین‌المللی می‌اندیشد.

۳- نگاه دانش محوری به لجستیک سبب شده است تا به دو نکته بنیادی توجه ویژه‌ای صورت گیرد: اول تولید دانش در حوزه لجستیک، دوم، به کارگیری مفهوم تخصصی لجستیک (که به طور خاص در امر نظامی‌گری مطرح است)، در موضوع بازرگانی، بازاریابی، حمل‌ونقل دریایی، بنادر و حمل‌ونقل چندوجهی و همچنین تعمیم اصل بازارهای بندری به بازارهای جهانی.

در نکته اول، به نظر کافی نمی‌رسد که کشورها برای گسترش حضور بنادر ملی خود در سطح جهانی، فقط و فقط مبادرت به بومی‌سازی دانش لجستیک کنند، بلکه ضرورتی محض است که آنها باید خود را در «تولید دانش لجستیک» سهیم سازند. اصل «منبع ثروت» بودن «دانش» نه در «بومی‌سازی دانش» بلکه در «تولید دانش» است. کشورهای موفق در بهره‌برداری از دانش برای تولید ثروت، برپایه اصل «تولید دانش» موفق به «تولید ثروت» شده‌اند.





◀ خاتمه کلام آنکه:

فضای جهانی شده معاصر، ضرورت جهانی شدن تمامی عناصر زندگی اقتصادی - اجتماعی را طلب می‌کند. در چنین فضایی، امر جاری، چیزی نیست جز مبادله و همفکری فرهنگی و تلاش برای تولید دانش به عنوان یک منبع نوین به منظور تولید ثروت. اگر روزی منابع کار و سرمایه و صنعت و مدیریت و تکنولوژی زاینده ثروت بودند، امروزه این تولید دانش است که منبع اصلی تولید ثروت را باعث می‌شود.

غرض از تولید ثروت، هزینه کردن برای ایجاد زیرساخت‌های اصلی برای تولید دانش و پرورش امر سیاست‌های اجتماعی در حوزه فرهنگ‌سازی، رفاه، آسایش، امنیت و بهداشت و سلامت و تغذیه است. پرداختن به اینها به موضوع بنیادی «فرهنگ و علم» بازمی‌گردد.

در این فرایند جهانی‌شده اقتصاد، بنادر و حمل‌ونقل دریایی، محور حضور دانش در حوزه لجستیک هستند و زیرساخت‌های فرهنگی هر جامعه ملی، باید تسهیل‌گر و تسهیل‌کننده این نگاه در توسعه ظرفیت‌های ملی باشند. از جمله این ظرفیت‌ها، ظرفیت تولید دانش است که امروزه، محوری برای تولید ثروت به شمار می‌رود. نقش لجستیک در این میان، چیزی نیست جز عملیاتی کردن دانش ریاضی و منطق فازی برای تولید، بازاریابی و رساندن کالاها به بازارها با حفظ منافع و رضایت کامل مشتریان. همچنین تولید ثروت از طریق دانش لجستیک به منظور حمایت از و مشارکت در تمامی سیاست‌های اجتماعی. ■

«مدیریت لجستیک»، فرایندی دانش محور برپایه منطق فازی و ریاضی است که به امر مدیریت عرضه مرتبط است. در این مدیریت به عناصر برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل موثر و اثربخش جریان‌های ورودی و خروجی کالا، انبارداری، خدمات، انتقال اطلاعات و دانش فنی توجه می‌شود.

«مسیر لجستیک» مفهومی است که در جامعه جهانی شده، تمام اعضای جهانی یک سیستم لجستیکی را به همکاری با یکدیگر فرا می‌خواند. در این خوانش، نقش فضاهای ارتباطی برپایه دانش الکترونیک، ماهواره‌ها و تبادل الکترونیکی داده‌ها یک محور ارزشی - دانشی است.

«زنجیره لجستیکی» نیز مفهومی کاملاً تجاری و برپایه اقتصاد تجاری است که در آن تولیدکننده اولیه در یک سو و مشتری در انتهای آن قرار دارد. در این زنجیره «همه چیز در خدمت تولید و تولیدکننده و مشتری و مصرف‌کننده» است.

توصیه اصلی در این فرایند، همان توصیه‌های پیشین است؛ اول، توصیه به رعایت برترین اصل لجستیکی یعنی ایجاد روابط مشارکت‌اندیشانه با جامعه جهانی لجستیک و زنجیره‌های لجستیکی تولید و تجارت و حمل‌ونقل چندوجهی و بنادر و پایانه‌های ریلی و جاده‌ای بار، به گونه‌ای که تمامی حلقه‌های ملی عضوی از زنجیره بین‌المللی و جهانی باشند.

دوم، بهره‌برداری از قابلیت‌های اعضای جامعه جهانی لجستیکی که موجبی برای تحقق امر «هم‌افزایی» شود.

حاصل این دو عامل جهانی‌نگر و جهانی‌اندیشانه، تحقق این صفات است:

هم‌افزایی، مشارکت، همکاری، تولید دانش فنی و تعمیم‌نگاه تخصصی تولید و تجارت به امر لجستیک.

در نکته دوم، که امری بسیار بزرگ است، تبدیل معیارهای خاص لجستیک از رویکرد نظامی به رویکرد تجارت و نگاه صنعتی - تجاری به آن است؛ رویکردی که منجر به «تولید دانش» وسیع در حوزه لجستیک تجاری شده است. به طور طبیعی و برای پاسخ به نیازهای جهان جهانی شده معاصر و رقابت با رقبای جدید (یعنی همان چیزی که حاصل آن ایجاد کیفیت برتر در تولید کالا و تامین خواسته‌های کیفی مشتریان و جلوگیری از انحصار تولید و مانع افزایش قیمت کالاهاست)، ضرورت توجه به ایجاد سیستمی نوین که بتواند تامین و تحویل کالا را در سطح جهانی و بین‌المللی میسر کند، امری لازم و بی‌بدیل می‌نمود. این نکته، تأکیدی محض بود که برای توفیق در امر همراهی با جامعه‌های جهانی شده و مشارکت در اقتصاد تجارت جهانی شده، همچنین کسب ثروت از گردش کالا و پول، باید در تولید دانش لجستیک و صنعت و تجارت، مفهوم «لجستیک» از منظر اقتصاد بازار، اقتصاد صنعت و تجارت، اقتصاد ثروت و از همه مهم‌تر، «اقتصاد دانش محور» معاصر، شناسایی و بازتعریف شود. بر این اساس و از طریق مطالعه لجستیک در دو بخش تامین مسود اولیه و تحویل کالا به مشتری، مفهوم لجستیک تجاری شناسایی و تفسیر شد. در این تفسیر دانش‌های نوینی زاده شدند؛ دانش‌هایی که در شرایط حاضر و در نظام جهانی معاصر، منبعی برای تولید ثروت و ثروتی برای تامین رفاه و تامین امر سیاست‌های اجتماعی در زیربخش‌های رفاه اقتصادی، سلامت و بهداشت و تغذیه هستند.

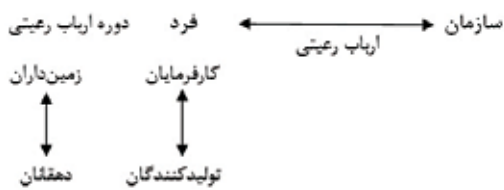
در این تفسیر، «کلید واژه‌ها» به این صورت دیده شدند:



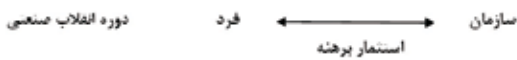
علی مرادی، کارشناس مسوول
تحقیق و توسعه دریایی و بندر
سازمان بنادر و دریانوردی و
دانشجوی دکتری منابع انسانی

سیر تاریخی رابطه فرد و سازمان

فرد هیچ برخورداری از منافع سازمان نداشت. نیروی کار را عمدتاً بردگان تشکیل می دادند و جایگاه فرد در اندازه اشیاء و حتی پست تر از حیوانات بود. افراد از ساده ترین حقوق اجتماعی نیز برخوردار نبودند.



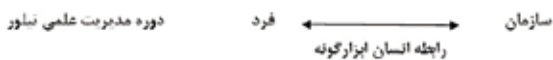
این دوره تکامل دوره کشاورزی است. برخی معتقدند رابطه ارباب و رعیت با دوره قبلی فرقی نداشت. زیرا اربابان حق داشتند دهقانان را با مرگ کیفر دهند. رابطه بین فرد و سازمان به طور کلی تبدیل به یک حالت تعدیل شده ای از نظام برده داری بود، به طوری که در این رابطه کارکنان حق داشتند از خود خانه و زندگی داشته باشند و حتی برای خودشان کار کنند. از آن روی برای فتوادل خود کار می کنند که بخشی از آن را بتوانند برای خود داشته باشند. رابطه مبتنی بر استثمار بی رحمانه است.



در دوره آغاز انقلاب صنعتی افراد از روستاها به سمت شهرها هجوم آوردند و به صورت روزمزد و بدون مهارت و تخصص شروع به کار کردند.

ویژگی های این دوره: عبارت است از:

- ۱- ساعات کار طولانی و دستمزد ناچیز بوده است. (پرداخت بر اساس حداقل دستمزد)
- ۲- وضعیت کاری طاقت فرسا و غیر انسانی،
- ۳- استفاده از نیروی کار خردسال،
- ۴- آسیب و صدمات جسمی بسیار زیاد.
- ۵- قدرت بی چون و چرا و برهنه سرپرستان بوده است. (در تنبیه و اخراج کارکنان)



اصول علمی نیلور: آموزش کارکنان تقسیم کار (انجام کار توسط کارکنان، برنامه ریزی و سیاست گذاری توسط مدیران)، دستیابی به بهره وری و استخدام به روش علمی به عنوان اصول علمی نیلور شناخته می شود.

اصول چهارده گانه فایول: تقسیم کار، اختیار و مسوولیت، انضباط، وحدت فرماندهی، وحدت هدف یا جهت، تقدم منافع سازمان بر منافع فرد، حقوق و

اینکه چرا افراد به سازمان ها می پیوندند، می تواند علل متعددی داشته باشد. به طور کلی افراد به منظور ارضا و برآورده کردن هدف های فردی خود به یک سازمان می پیوندند. آنان در می یابند که هدف هایی را که یک شخص به تنهایی نمی تواند به آنها دسترسی یابد، از طریق سازمان ها و با مساعدت و مشارکت آنها امکان پذیر است.

درک روشن از اهداف افراد مستلزم شناخت سازمان ها است. از سویی دیگر در نتیجه تلاش افراد برای نیل به اهداف فردی شان یک سازمان تشکیل می شود. سازمان وسیله ای برای انجام و نیل به این اهداف است. سازمان به عنوان یکی از عوامل تولید (نیروی انسانی، زمین و سرمایه) و به عنوان چهارمین عامل می تواند ایجاد ارزش کند.

به طور کلی زمانی که فرد وارد یک سازمان می شود، انتظار دارد در قبال در اختیار قرار دادن نیرو و مهارت خود از سازمان دریافتی داشته باشد. بر این اساس نوعی بده بستان پدید می آید که به آن «رابطه مبادله» گویند. در واقع بین فرد و سازمان رابطه مبادله ای پدید می آید و فرد انتظار دارد دریافت ها و پاداش هایش بیشتر از کارهایی باشد که بر عهده او گذاشته می شود. از سوی دیگر سازمان هم انتظار دارد بهره وری و سهم مشارکت افراد بیش از هزینه ها و بار مالی حاصل از نگهداری آنان در سازمان باشد.

این رابطه زمانی موفقیت آمیز تلقی می شود که فرد احساس کند توانایی و مهارتی که در اختیار سازمان قرار می دهد کمتر از حقوق و مزایایی دریافتی است و سازمان نیز با توجه به مخارجی که به افراد می پردازد، منفعت قابل قبولی را به دست می آورد. به زبان ساده تر در یک رابطه مبادله موفقیت آمیز هم فرد و هم سازمان در اثر تعامل و همکاری درآمد بیشتری را نسبت به مخارج شان کسب می کنند. بنابراین زمانی که هر دو عامل موجود در رابطه مبادله راضی باشند پدیده ای رخ می دهد که به آن «سینرژی» می گویند.

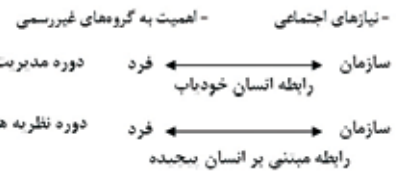
سینرژی سازمانی زمانی ایجاد می شود که ستاده های کمی و کیفی سازمان متفاوت از مجموع ستاده های حاصل از تک تک داده ها باشد.

تاریخچه

رابطه بین فرد و سازمان به ۴۰۰۰ سال قبل از میلاد مسیح برمی گردد و می توان گفت که رابطه فرد و سازمان از اولین شکل گیری جوامع شکل گرفته است.



مزایای کارکنان، تمرکز و سلسله مراتب اصول اداری فایول را تشکیل می‌دهد. با توجه به اصول علمی تیلور و اصول اداری فایول و کلاسیک‌ها رابطه بین فرد و سازمان به یک رابطه انسان ابزارگونه تبدیل شده است.

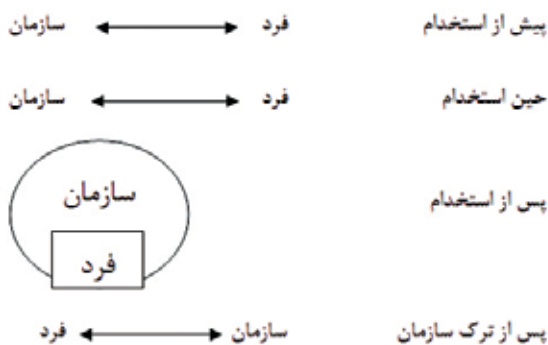


منطق

۱. آزارها و آسیب‌ها از جسمی به روحی تغییر کرده است.
 ۲. در مسیر تاریخ عاملان آسیب و آزار انسان به فن‌آوری تغییر پیدا کرده است.
 ۳. در ابتدای تاریخ آسیب‌ها به شدت جسمی بود و به شدت روحی اضافه شد.
 ۴. آسیب در مسیر تغییر از آسیب‌های گریزپذیر و قابل کنترل به آسیب‌های گریزناپذیر و غیرقابل کنترل تبدیل شدند.
 ۵. در ابتدا آسیب‌های جسمی به آسیب‌های روحی تبدیل شدند و به دلیل عدم پیچیدگی و رشد انسان‌ها، اما امروزه آسیب‌های روحی تبدیل به آسیب‌های جسمی می‌گردد و تحمل انسان‌ها کم شده است (آسیب‌های جدید در سازمان‌ها شامل فشار برای خلاقیت، عدم تعادل کار و خانواده و ...).
- پایان تاریخ نقطه پایان آسیب‌ها و آزارها خواهد بود و در مسیر حرکت تاریخ این آسیب‌ها و آزارها نرم‌تر، پیچیده‌تر و غیرقابل کنترل‌تر خواهد بود.

رابطه فرد و سازمان

رابطه فرد و سازمان را در ۴ مرحله مورد توجه قرار می‌دهیم:



نهضت روابط انسانی به طور کلی بیان کرد که انسان‌ها به غیر از نیازهای مادی، نیازهای دیگری نیز دارند که از جمله نیازهای اجتماعی است.

تئوری‌های مازلو، آرگریس، مک‌گریگور (X,Y) و سایر تئوری‌های جدید در پی تغییر رابطه بین فرد و سازمان است. رابطه مبتنی بر انسان خودیاب (می‌تواند در خودش ایجاد انگیزه و توسعه نماید) است و انسان به عنوان کلیدی‌ترین عنصر سازمان قلمداد می‌شود.

در این دوره نظریه‌های پیترز و واترمن (تعالی سازمانی) و نظریه‌های مدیریت دموکراتیک و مدیریت مشارکتی مطرح شد. در این دوران رابطه مبتنی بر انسان پیچیده (سازمان‌ها به راحتی قادر به شناسایی و پیش‌بینی نیازها، رفتار و اهداف انسان نیستند) است.

در تمامی دوره‌ها به غیر از دوره غارنشینی سلطه جزء اصلی رابطه بین فرد و سازمان بوده است. از دوران انسان خودیاب رابطه سلطه کم و کمتر شده است. در کارگاه‌های کوچک رابطه بین فرد و سازمان به شکل رابطه عضویت و شراکت بوده است.

SUCCESS



بندر بزرگ دنیا در سال ۲۰۱۱

بهزاد حاتمی - بندر شهید باهنر

ظرفیت عملیاتی این بنادر بر اساس TEU اندازه‌گیری شده و بر اساس همین واحد محاسبه می‌شود. اکثر بنادر بزرگ دنیا در قاره آسیا واقع شده‌اند و اگر بخواهیم با نگاهی تیزبینانه این بنادر را بررسی کنیم، درمی‌یابیم که در قاره آسیا نیز سهم چین بیش از سایر کشورهای این قاره است. لازم به توضیح است که این لیست به طور سالانه تغییر می‌کند و این موضوع عمدتاً به جهت تغییر در توسعه هر کشور نسبت به سایر کشورها در جهان به واسطه حمل‌ونقل دریایی کالاها و ساختار شبکه‌ای تجارت جهانی است. چین به‌عنوان پیش‌تاز این رده‌بندی تبدیل به یک دژ مستحکم در فضای رقابتی بنادر آسیا شده است که در این رده‌بندی به وضوح قابل مشاهده می‌باشد. در زیر ۱۰ بندر شلوغ و بزرگ دنیا در سال ۲۰۱۱ شناسایی شده‌اند که آنها را مرور می‌کنیم:



۱- بندر شانگهای (Shanghai) - چین: فعالیت کلی در پنج حوزه کاری، بندر شانگهای را بالاتر از بندر سنگاپور در این رده‌بندی قرار داده است. در همین سال ۲۹ میلیون TEU فعالیت کانتینری بندر شانگهای، در دو بخش رودخانه‌ای و دریا صورت گرفته است. بندر شانگهای مهم‌ترین منبع عظیم فعالیت اقتصادی در حوزه رودخانه یانگ‌تسه می‌باشد که بیشتر به رونق اقتصادی مناطق ژجیانگ، جیانگ سو و هنان کمک کرده است.

۲- بندر نینگبو-ژوشان (Ningbo-Zhoushan) چین: از سرمایه‌گذاری مشترک بین بنادر نینگبو و ژوشان در سال ۲۰۰۶ تشکیل شده است. بندر نینگبو - ژوشان دومین بندر بزرگ جهان به شمار می‌رود. فعالیت کشتیرانی در حوضه رودخانه‌های یانگ‌تسه، یانگ و کیان‌تانگ باعث شده تا انتظار از این بندر جهت احداث یک ترمینال جدید به نام جیان‌تانگ - داپوتو بالا برود. این ترمینال با ۵ پست اسکله قرار است در سال ۲۰۱۴ افتتاح شود.



۳- سنگاپور (Singapore): زمانی بزرگ‌ترین بندر جهان به شمار می‌رفت، ولی با چند پله نزول اکنون سومین بندر بزرگ جهان قلمداد می‌شود. از نقطه نظر سنگاپوری‌ها بندر سنگاپور نقش بسیار مهمی در تدارک بازار صادرات مجدد کالا در مقیاسی عظیم ایفا می‌کند. بندر سنگاپور با ۶۰۰ بندر در یکصد کشور دنیا در ارتباط است. از نقطه نظر عملیات بندری این بندر در بخش فعالیت کانتینری، پنجمین در جهان و در بخش فعالیت‌های نفتی مسوولیت پاسخگویی به حدود ۵۰ درصد از تقاضای ترانزیت نفت خام دنیا را بر عهده دارد.



۴- بندر روتردام (Rotterdam) هلند: تنها بندر اروپایی حاضر در این لیست، بندر روتردام چهارمین بندر بزرگ دنیا در سال ۲۰۱۱ می‌باشد. همچنین بندر روتردام برای ۴۲ سال بین سال‌های ۱۹۶۲ تا ۲۰۰۴ به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر دنیا شناخته می‌شد که این رتبه بعدها توسط بنادر شانگهای و سنگاپور اخذ شد و در این رده‌بندی بندر روتردام هنوز بزرگ‌ترین بندر در کل اروپا به‌شمار می‌آید.



۵- تیانجین (Tianjin) - چین: این بندر چینی در رتبه پنجم دنیا و در کرانه رود «های‌هی» قرار دارد. این بندر با ۴۰۰ بندر از ۲۰۰ کشور دنیا در ارتباط است. انتظار می‌رود این رقم در چهار سال آتی نیز افزایش یابد. بندر تیانجین سومین بندر بزرگ کشور چین نیز به‌شمار می‌رود و به‌تنهایی بزرگ‌ترین بندر قسمت جنوبی این کشور است.



۸- بندر چینگ‌هوانگ دائو (Qinhuangdao Port) چین: فعالیت بندری نزدیک به سه دهه اخیر باعث شده که بندر چینگ‌هوانگ دائو به‌عنوان اصلی‌ترین بندر در حمل و نقل زغال سنگ در کشور چین شناخته شود. همچنین مطالعات آماری اخیر نشان می‌دهد که این بندر بزرگ‌ترین بندر تخلیه و بارگیری زغال سنگ در سطح جهان است. نزدیک به ۵۰ درصد زغال سنگ حمل شده در مسیر شمال و جنوب کشور چین به‌عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده زغال سنگ در دنیا از طریق بندر چینگ‌هوانگ دائو منتقل می‌شود.

۷- بندر کینگ دائو (Qingdao) چین: در مجاورت دریای زرد و در شبه جزیره شاندونگ واقع شده و هفتمین بندر در رده‌بندی بزرگ‌ترین بنادر جهان در سال ۲۰۱۱ است. توجه این بندر به ژاپن و کره جنوبی به جهت موقعیت جغرافیایی، پیشرو بودنش در بازار کشتی‌سازی جهان و آب‌خورد طبیعی مناسب اسکله‌هایش، باعث شده که کینگ دائو در سال ۲۰۱۱ با بیش از ۴۵۰ بندر در ۱۳۰ کشور در ارتباط باشد.

۶- بندر گوانگژو (Guangzhou) چین: بزرگ‌ترین بندر جنوبی چین است که از ارتباط با بیش از ۳۰۰ بندر در ۱۰۰ کشور برخوردار می‌باشد. این بندر نقش تکیه‌گاه اصلی کمربند صنعتی که از گوانگژو، یانان، هانان و حوزه جیانگسو به وجود آمده را ایفا می‌کند.



۱۰- بندر بوسان (Busan) کره جنوبی: بندر بوسان با نام «بندر بوسان» نیز شناخته می‌شود و هم‌زمان بزرگ‌ترین بندر و دومین شهر بزرگ کره جنوبی به‌شمار می‌رود. بندر بوسان به‌عنوان دهمین بندر بزرگ دنیا در مجاورت رود ناکتوگ واقع شده و دروازه اصلی تجاری کشورهای آسیایی از طریق اقیانوس آرام است. مسوولان بندر بوسان انتظار دارند با احداث بندری با نام بندر بوسان جدید، سهولت بیشتری در عملیات بندر بوسان فراهم آورند. انتظار می‌رود عملیات احداث این بندر جدید تا سال ۲۰۱۵ خاتمه یابد.

۹- بندر هنگ‌کنگ (Hong Kong): رتبه نهم از لیست بزرگ‌ترین بنادر دنیا را به خود اختصاص داده است. بندر هنگ‌کنگ در جنوب دریای چین واقع شده و دارای بندرگاهی طبیعی است که در تقویت اقتصاد شهری هنگ‌کنگ بسیار سودمند می‌باشد. این بندر در سال ۲۰۱۱ با جابه‌جایی ۲۳/۷ میلیون TEU کانتینر سهم بسزایی در جابه‌جایی کالا در سطح جهان بر عهده داشته است.

سامانه کنترل ترافیک دریایی

هدف اصلی ایجاد مراکز کنترل ترافیک دریایی (VTS) در بنادر، تبادل اطلاعات بین کشتی‌ها و مراکز VTS به منظور بالا بردن کارایی است. این سامانه‌ها با تکمیل اطلاعات ناوبران به آنها در اجرای صحیح‌تر، سریع‌تر و ایمن‌تر وظیفه خود که کنترل و هدایت کشتی‌ها می‌باشد، کمک می‌کنند. اخیراً توانایی‌های مراکز کنترل ترافیک دریایی به دلیل پیشرفت‌های تکنولوژی و نیاز سامانه‌ها گسترش یافته و به یک ابزار چند منظوره با وظایف مختلف تبدیل شده است. در سال‌های اخیر گسترش وضع قوانین در زمینه‌های ایمنی، حفاظت از محیط زیست دریایی، امنیت دریانوردی و... در ابعاد ملی و بین‌المللی به طور قابل ملاحظه‌ای به حجم وظایف اپراتورهای مراکز VTS افزوده است.

دارد. همچنین این مصوبه می‌گوید که شیوه‌های عمل گوناگون و متفاوت مراکز کنترل ترافیک دریایی ممکن است باعث سردرگمی و اختلال در کار کاپیتان‌ها از یک سامانه به سامانه دیگر شود.

در سال ۱۹۹۷، سازمان بین‌المللی دریانوردی مصوبه A.۸۵۷ را منتشر کرد که تا امروز اعمال می‌شود. این مصوبه جدید دو ضمیمه مهم دارد؛ راهبردها و ضوابط سامانه‌های VTS و دستورالعمل‌های استخدام و همچنین صلاحیت و آموزش اپراتورهای سامانه‌های VTS. با توجه به تجربه‌های به‌دست آمده در ۱۵ سال اخیر، این مصوبه هم در تکنولوژی عملیاتی و هم در آموزش نیاز به اصلاحات و به‌روزرسانی دارد.

در حالی که سازمان بین‌المللی دریانوردی مصوبه‌های گوناگونی از جمله دستورالعمل VTS را منتشر کرده، امنیت جانی در دریا (SOLAS) مهم‌ترین مصوبه آن درباره مراکز کنترل ترافیک دریایی است. این مصوبه اولین بار در سال ۱۹۱۴، دو سال پس از فاجعه تایتانیک منتشر شد. در سال ۲۰۰۰ مکمل فصل پنج آن که شامل آیین‌نامه ۱۱، اصول و آیین‌نامه گزارش موقعیت کشتی ۱۲ و سامانه کنترل تردد شناورها بود، ۳۲ سال پس از نسخه اولیه، مصوبه A.۱۵۸ به آن اضافه شد. آیین‌نامه ۱۲ شامل پنج پاراگراف است که در یکی از آنها ذکر شده: «برنامه‌های دولت‌ها و روش کار سامانه‌های VTS باید از دستورالعمل‌های ارائه شده توسط سازمان پیروی کند». کلمه «دستورالعمل» به مصوبه A.۸۵۷ (۲۰) اشاره دارد و نکته‌ای بسیار مهم است و به طور قطع واجد شرایط بودن و آموزش اپراتورهای سامانه‌های کنترل ترافیک دریایی را در راس مصوبات ناوگان دریایی قرار می‌دهد.

کاپیتان تری هیوز، رئیس شورای بین‌المللی دریانوردی

در سال ۱۹۶۸، سازمان شورای دریانوردی درون دولتی (IMCO) مصوبه A.۱۵۸ (سامانه مشورتی رادیویی) را منتشر کرد. این مصوبه به دولت‌ها ارائه چنین خدماتی را به دلیل اهمیت حمل‌ونقل به ویژه در پایانه‌ها و بنادری که محموله‌های خطرناک و مضر بارگیری می‌شوند، توصیه کرده‌است. این مصوبه همچنین توصیه می‌کند که برای بهبود ایمنی به کارفرمایان دستور داده شود که مسوولان را به سرعت از زمان دقیق رسیدن محموله‌ها مطلع کنند.

در سال ۱۹۸۵، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، مصوبه A.۵۷۸ (۱۴) (دستورالعمل‌های سامانه VTS) را منتشر کرد. این مصوبه توضیح می‌دهد که سطح ایمنی و کارایی حرکت و تردد ناوگان دریایی به همکاری نزدیک تمامی اپراتورهای مراکز کنترل ترافیک دریایی و شناورها بستگی

در ماه فوریه سال ۱۹۴۸، اولین رادار کنترل بندر در ورودی جزیره کوچک «منزهاربور» کار گذاشته شد. اگرچه احتمالاً این بندر «لیورپول» بود که در همان سال با استقرار یک ایستگاه رادیویی/راداری در ایجاد سامانه کنترل ترافیک دریایی اروپا، برای سهولت در نظارت و هدایت کشتی‌ها پیشقدم شده بود.

در سال ۱۹۵۱ بندر «لانگ بیچ» در کالیفرنیا سیستم مشابهی را راه‌اندازی کرد و به دنبال آن دیگر بنادر بزرگ اروپا نیز این سیستم را اعمال کردند. در آن زمان، رادارهای تجاری که به وسیله آنها بتوان تحت هر شرایط آب و هوایی تردد شناورها را از ساحل کنترل کرد، نسبتاً جدید بودند. در ترکیب با رادیوهای VHF یک سیستم نظارت ترافیک شکل گرفت که تبادل لحظه به لحظه اطلاعات بین ساحل و کشتی‌ها را امکان‌پذیر ساخت.





آموزش و صلاحیت (تصدیق)

در سال ۱۹۹۸ انجمن بین‌المللی پشتیبانی ناوگان دریایی و کنترل‌کنندگان فانوس دریایی (IALA) توصیه‌نامه ۷۱۰۳ را برای استانداردسازی آموزش و تصدیق اپراتورهای مراکز کنترل ترافیک دریایی منتشر کرد. این توصیه‌نامه شامل یک‌سری مدل‌هایی می‌شد که بر پایه قالب‌های مشابه برای استانداردهای آموزش، تصدیق و دیدبانی (STCW) طرح‌ریزی شده بود. در ماه می سال ۲۰۰۰ کمیته ایمنی سازمان بین‌المللی ناوگان دریایی (IMO MSC) بخشنامه ۹۵۲ را منتشر کرد که توجه کشورهای عضو را به توصیه‌نامه IALA در کنار توجه به ملاحظات آموزش و تصدیق کارکنان مراکز کنترل ترافیک دریایی جلب می‌کرد.

کمیته IALA VTS برای اطمینان از استاندارد بودن آموزش و تصدیق اپراتورهای مراکز کنترل ترافیک دریایی تلاش‌های بسیاری کرده است. هرچند این امر به شیوه سازمان‌های مختلف آموزش‌دهنده در کاربرد مدل‌های بین‌المللی تعیین شده برای آموزش مراکز کنترل ترافیک دریایی، توسط IALA بستگی دارد. با در نظر گرفتن چارچوب STCW، سازمان‌های آموزش‌دهنده باید معتبر باشند و دوره‌های IALA V103 تایید شده توسط مقامات خود را داشته باشند. IALA دستورالعمل ۱۰۱۴ (فرایند تصدیق و اعتباربخشی) را برای راهنمایی مسوولان در بهترین شیوه دستیابی به اعتبار لازم و تصدیق در آموزش سامانه‌های کنترل ترافیک دریایی منتشر کرده است.

متأسفانه در حال حاضر دوره‌های آموزش مراکز کنترل ترافیک دریایی الزامی نیست، در حالی که بسیاری از بنادر از اپراتورهای ماهر و باصلاحیت V103 برخوردارند، بعضی از بنادر فاقد چنین اپراتورهایی هستند. در واقع تمام سازمان‌ها، اعتبار لازم یا حتی تصدیق آموزش سامانه VTS را ندارند. بیشتر بنادر ممکن است دارای خدمه و کارکنان آموزش دیده، ماهر و منطبق با SOLAS و STCW باشند، امور بندر توسط مقامات مسوول نظم داده شده باشد و با نیروهایی که برای کمک به ناوگان به کار می‌گیرند معبری ایمن را در حوزه مسوولیت خود ایجاد کرده باشند، اما شرایط ویژه تخصص و صلاحیت IALA V103 را که در سطح بین‌المللی شناخته شده است، نداشته باشند.

یکی از مشکلات اصلی، نبود تخصص در آموزش اپراتورهای مراکز کنترل ترافیک دریایی در گستره جهانی است و نیز اینکه بسیاری از کشورهای توسعه یافته شدیداً به همکاری و همکاری دیگر کشورها نیازمند هستند. سه شیوه عمده آموزش، کلاس‌های درس و تمرین، آموزش با سیستم شبیه‌سازی شده و آموزش ضمن خدمت می‌باشد. هزینه دوره‌های آموزشی بین‌المللی بسیار زیاد

می‌کنند. اگرچه این سامانه‌ها سطح امنیت بنادر را افزایش می‌دهند، اما اپراتورهای آنها قادر به تشخیص و رسیدگی به تهدیدهای بالقوه امنیتی نیستند. فشارهای تجاری به حمل‌ونقلی سریع‌تر و مطمئن‌تر و برنامه زمان‌بندی شده دقیق جابه‌جایی محموله‌ها نیاز دارد که البته این فرآیند باید با کاهش هزینه‌ها و ارتقای کیفیت خدمات همراه باشد. در پایان اینکه، نقش محوری مراکز کنترل ترافیک دریایی در جهت کسب ایمنی، امنیت، محافظت از محیط و بهبود عملکرد اقتصادی و هماهنگی در ارائه خدمات بنادر بسیار مهم است.

نیاز به سیستم‌های خودکار جهت مدیریت موثر و صحت تبادل اطلاعات بین کشتی‌ها و مراکز کنترل ترافیک دریایی و دیگر شبکه‌ها برای ردیابی پیوسته ناوگان دریایی در حال افزایش است. در کنار مدیریت و کنترل ناوگان دریایی تجاری به وسیله این مراکز، ضرورت کنترل و نظارت هم‌زمان کشتی‌های تفریحی و دیگر شناورهای کوچک نیز رو به افزایش است.

به دنبال این خواست‌ها، نیاز به تضمین کیفیت استانداردهای بین‌المللی سامانه‌های VTS، کارکنان و طرز کار اپراتورهای این سامانه‌ها نیز افزایش می‌یابد. همچنین تایید و گواهی صلاحیت اپراتورها برای کاهش خطا و افزایش مسوولیت‌پذیری به اولویت‌های آموزش مراکز کنترل ترافیک دریایی که همیشه در حال پیشرفت می‌باشد، افزوده خواهد شد. ■

منابع:

مصوبات IMO

نظام‌نامه IALA VTS

درباره نویسنده: کاپیتان هیوز از کارکنان مؤسسه ملوانی و مؤسسه سلطنتی دریانوردی و همینطور عضو علی‌البدل کمپانی مستر مارین است.

است و همیشه آن طور که باید معتبر و مورد تایید سازمان‌های آموزشی نیست. شبیه‌سازی سیستم‌ها نیز ارزان قیمت نیست اما می‌توان سیستم‌هایی را شبیه‌سازی کرد که برای آموزش‌های چندمنظوره قابل استفاده باشند و همچنین مربیانی که برای آموزش به کار گرفته می‌شوند، باید هم دارای تجربه کافی در امر آموزش و نیز آشنایی کامل و آگاهی کافی از سیستم VTS داشته باشند. اصلاحات STCW مانع در حال حاضر شامل اطلاع و روش‌های برقراری ارتباط VTS به عنوان بخشی از برنامه آموزشی افسران عرشه می‌باشد که البته این آغازی است برای روش‌های مختلف آموزش مراکز کنترل ترافیک دریایی.

نقش عملیاتی مراکز کنترل ترافیک دریایی

نقش اپراتور مراکز کنترل ترافیک دریایی بسیار مهم است؛ به این دلیل که این مراکز توانایی برقراری ارتباط و تاثیر بر فرایند تصمیم‌گیری شناورها را دارند. حفاظت از محیط نیز یک عامل مهم در اجرای این سامانه‌ها می‌باشد. در حال حاضر مراکز کنترل ترافیک دریایی بیشتر در مناطقی با حجم ترافیک نسبتاً کم، مناطقی که میزان بالایی از حمل‌ونقل محموله‌های آلاینده صورت می‌گیرد و مخصوصاً مناطقی که از نظر زیست محیطی حساس و پرجمعیت هستند، اجرا می‌شود.

در مناطق حساس محافظت در برابر عملیات تروریستی دریایی بیش از هر چیز به تصویر کامل از تردد شناورها نیاز دارد، اطلاع از مقصد و محموله‌های کشتی‌ها نیز ضروری است. این اطلاعات همچنین می‌تواند برای جلوگیری از قاچاق کالا و مهاجرت غیرقانونی استفاده شود.

مراکز کنترل ترافیک دریایی تقریباً تمام کشتی‌های مناطق تحت پوشش خود را به طور مستقیم و لحظه به لحظه نظارت می‌کنند. مراکز کنترل ترافیک دریایی ملزم به کنترل همه عبور و مرورها حتی در مورد قایق‌های کوچک نیستند و مسائل امنیتی بخصوصی را کنترل



برقراری اعتماد

در طول زنجیره تأمین

برقراری امنیت در طول زنجیره تأمین مسوولیت برابر همه بازیگران این عرصه است. این امر، مقوله‌ای فراتر از مرزهای ملی و شرکت‌های بخصوص است و بر پایه اعتماد و همکاری بنا می‌شود. همه بخش‌ها از تولید تا تحویل، انبارداری، مسوولان گمرک و بندر و ... باید نقش خود را در ایجاد زنجیره‌ای ایمن در دنیایی که حجم زیادی از کالا در حال تولید است، به خوبی ایفا کنند.

انجام این فرایند بسیار سخت‌تر از توضیح دادن آن است. همانطور که می‌دانیم، شرایط کشورهای مختلف در این زمینه متفاوت است. عدم ثبات و ناپایداری دولت‌های بعضی کشورها، منجر به افزایش جرایم سازمان یافته از جمله دزدی دریایی و قاچاق کالا می‌شود. ایجاد و پرورش اعتماد در سطح بین‌المللی در شرایطی که استانداردهای امنیتی در کشورهای مختلف با هم متفاوت است، کار دشواری به نظر می‌رسد.

IMO در دستورالعمل امنیت بین‌المللی کشتی‌ها و تسهیلات بندر (ISPS) و سازمان جهانی گمرک در چارچوب استانداردهای ایمنی و سهولت تجارت جهانی (SAFE)، راهکارهایی را برای ایجاد اعتماد و همکاری‌های لازم برای توسعه زنجیره‌ای ایمن ارائه داده‌اند.

طرح اپراتورهای اقتصادی مورد تأیید (AEO) که بخشی از چارچوب SAFE می‌باشد، به کشورها و مناطقی تکیه دارد که در پذیرش زنجیره تأمین ایمن پیشقدم هستند. تاکنون طرح‌های گوناگون AEO در اروپا و چین شروع شده است که اجرای هر یک از آنها فرایندی وقت‌گیر است و نیاز به جلب توافق دیگر کشورها دارد. برای مثال، اروپا و ایالات متحده آمریکا با ابتکار عمل در طرح شیوه‌های همکاری تجاری علیه تروریسم (C-TPAT)، که قبل از چارچوب

کارنیا دیکسون، عضو انجمن بین‌المللی هماهنگی بازربری (ICHCA) معتقد است که ایمنی زنجیره تأمین با افرادی که استخدام می‌کنید، آغاز می‌شود

تلاش‌های بسیاری از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان جهانی گمرک برای ایجاد اعتماد و همکاری‌های لازم برای توسعه زنجیره تأمین صورت گرفته است. هدف اصلی همه این تلاش‌ها، برقراری امنیت در طول زنجیره است. نکته قابل توجه دیگر، همکاری‌های چند جانبه و هماهنگی بین‌المللی کشورها در کنترل بنادر و ناوگان دریایی می‌باشد. پرسنل حرفه‌ای و کارآموده، بهره‌گیری از تکنولوژی و اعمال صحیح استانداردهای بین‌المللی از الزامات برقراری یک زنجیره تأمین ایمن می‌باشد که برای آینده تجارت جهانی ضروری است.

برقراری امنیت در زنجیره تأمین الزاماً نباید عملیاتی گران‌قیمت یا وقت‌گیر باشد. این امنیت ریشه در ممارست و تکنیک خوب و یک فرهنگ ایمنی صحیح دارد که باید توسط تمام اعضای زنجیره جدی گرفته شود



برقراری امنیت در طول زنجیره تأمین مسوولیت برابر همه بازیگران این عرصه است. این امر، مقوله‌ای فراتر از مرزهای ملی و شرکتهای بخصوص است و بر پایه اعتماد و همکاری بنا می‌شود



SAFE شکل گرفته بود، هنوز به دنبال جلب توافق برای پیاده‌سازی طرح‌های خود هستند.

این طرح‌ها مطمئناً گامی به جلو هستند، اما در حال حاضر مدیریت اجرای آنها به دولت‌های پیشنهاددهنده واگذار شده است. برای مثال دستورالعمل ISPS فقط اگر در بستری که خلق شده و توسط کسانی که آن را پیشنهاد داده‌اند، انجام شود طرح مناسبی است؛ اما هیچ فرد یا سازمانی مسوول کنترل استانداردهای جهانی نیست و سطح و شدت این کنترل نیز متغیر است. برای مثال ممکن است بندرهای A و B هر دو دستورالعمل ISPS را پذیرفته باشند، اما یکی از این دو بندر مؤلفه‌های این دستورالعمل را بیشتر به کار بسته باشد. این امر با در نظر گرفتن ماهیت بین‌المللی زنجیره تأمین یک چالش عمده محسوب می‌شود.

استاندارد سیستم مدیریت امنیت برای زنجیره تأمین (ISO 28000:2007) می‌تواند به حل این مسئله کمک کند. مزیت این استاندارد این است که می‌تواند در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای کنترل شود. البته با وجود نظارت بر عملکرد سازمان‌های مختلف نسبت به ISO 28000، به دلیل تفاوت در سطح اجتماعی مناطق مختلف ممکن است این مسئله کماکان وجود داشته باشد.

ISO 28000 در سطحی قابل قبول پذیرفته شده است، اما بسیاری از بازیگران زنجیره تأمین، آن طور که باید، آن را به عنوان اعتبارنامه دیگری که باید برای آن هزینه بردارند، نپذیرفته‌اند. هنگامی می‌توانیم دید وسیع‌تری به این استاندارد داشته باشیم که طرح‌های SAFE با ISO 28000 ترکیب شوند. ISO 28000 به دلیل برخورداری از اعتبار لازم به پیوستن به C-TPAT دعوت شد و تنها به تغییرات جزئی در سیاست‌های امنیتی‌اش نیاز دارد تا به طرح ایالات متحده ملحق شود.

گفتگو و بحث درباره این مسائل برای آینده تجارت جهانی ایمن ضروری است و این تنها راهی است که همه کشورها می‌توانند نقش خود را به خوبی ایفا کنند. من قاطعانه بر این باورم که بهترین ایمنی هر شرکت و کمپانی، نیروی کار آن است. آیا پرسنل شما در بندر کاملاً هوشیار هستند؟ آیا آنها اتفاقات، رفتارهای غیرعادی و محموله‌های مشکوک را گزارش می‌دهند؟ آیا آنها مدارک (مهر و موم) کانتینرها را بررسی می‌کنند و هر گونه تخلفی را به مسوولان گزارش می‌دهند؟ هیچ عنصری از زنجیره تأمین در فضایی منزوی و به تنهایی عمل نمی‌کند و همه بازیگران این عرصه باید تصویری بزرگ‌تر را در ذهن داشته باشند.

برقراری فرهنگ ایمنی (امنیت) در هر کمپانی مسئله حساسی است که نبود آن باعث سقوط زنجیره تأمین می‌شود. در بسیاری از بندرها علائم کنترلی که روی محموله‌ها حک می‌شود، قابل دستکاری و تغییر هستند. در مسیر مدیریت تجارتهای ایمن، علائم امنیتی باید به گونه‌ای بایات و غیر قابل تغییر طراحی و اجرا شوند. مقامات و مسوولان بندر نقش مهمی در ترویج این فرهنگ در بین متصدیان پایانه‌ها (بنادر) بر عهده دارند. آنها باید همانند حامیان و محافظان محیط، سلامت و امنیت عمل کنند. سه عنصر اصلی یک زنجیره تأمین ایمن را مردم، تشکیلات (فرایندها) و تکنولوژی تشکیل می‌دهند. در این میان تکنولوژی نقش بسزایی دارد. در انتخاب تجهیزات تکنولوژیکی گزینه‌های متعددی وجود دارد که بسیاری از آنها ابزارهایی پیچیده هستند و تعیین اینکه خرید بعضی تجهیزات تصمیم درستی برای سهولت انجام امور است یا خیر، کار مشکلی است. بسیاری اوقات بندرها هزینه‌های گزافی را صرف خرید تجهیزاتی می‌کنند که پس از گذشت زمان کمی به این نتیجه می‌رسند که این تجهیزات نامناسب

گفتگو و بحث درباره این مسائل برای آینده تجارت جهانی ایمن ضروری است و این تنها راهی است که همه کشورها می‌توانند نقش خود را به خوبی ایفا کنند

بوده و کارایی لازم را ندارد؛ در نتیجه کنار گذاشته می‌شود. اطمینان از انتخاب و خرید صحیح تجهیزات مستلزم یک فرایند تصمیم‌گیری قدرتمند است.

توجه به این نکته نیز ضروری است که هر تجهیزات و تسهیلاتی، مقتضیات و ملزومات مخصوص خود را دارد. به همین دلیل در بعضی قسمت‌های دنیا استفاده از گارد امنیتی که از ساده‌ترین و پرکاربردترین گزینه‌های CCTV است، بیشترین کاربرد را نیز دارد.

برقراری امنیت زنجیره تأمین الزاماً نباید عملیاتی گران‌قیمت یا وقت‌گیر باشد. این امنیت ریشه در ممارست و تکنیک خوب و یک فرهنگ ایمنی صحیح دارد که باید توسط تمام اعضای زنجیره جدی گرفته شود. هر یک از شرکت‌کنندگان در زنجیره تأمین باید خود را عضوی از زنجیره در نظر بگیرند نه یک نهاد منفرد و مستقل. فرهنگ ایمنی و وجود زنجیره تأمین امن، خواست همه تاجران و دریانوردان است. آنها می‌خواهند از اینکه محموله‌هایشان صحیح و سالم انتقال می‌یابد، اطمینان داشته باشند و از هر گونه حمل‌ونقل غیرقانونی توسط کانتینرها جلوگیری شود. تنها در این صورت است که تجارتی خوشایند شکل می‌گیرد. ■

نقش مهم فن آوری در خاورمیانه

پروژه‌های اتوماسیون نه تنها در پایانه‌های عظیم مورد استفاده قرار می‌گیرند، بلکه آینده پایانه‌های جهانی نیز هستند.

ABB می‌پیوندد روند رو به رشد بنادر در منطقه و کاربرد فن آوری خودکار می‌تواند موجب بهبود شرایط در پایانه‌ها شود که این فرآیند منجر به ارایه پیشنهاداتی جهت تجارت جهانی بهینه‌تر خواهد شد.

◀ فراتر از قانون

یکی از کلیدهای حل مسایل این است که آلن توماس در پی راه‌حلی در بخش‌ها خواهد بود که پایانه‌ها بتوانند جهت استفاده از اتوماسیون، فراتر از قوانین بروند. بسیاری از اپراتورها معتقدند که تکنولوژی می‌تواند گامی در تغییر جهت پیشرفت و بهره‌وری به وجود آورد. پایانه‌هایی در خاورمیانه مانند صاحبان شرکت Golf stevedoring از عربستان سعودی، کسانی که به شدت به دنبال تجارت‌های کلان

روند رو به رشدی که در خاورمیانه ادامه دارد، باعث شده که به یکی از مناطق بسیار موفق در صنعت کشتیرانی تبدیل شود. حجم وسیعی از کانتینرها با توجه به توان عملیاتی که دارد بالغ بر ۳۸ میلیارد دلار در سرمایه‌گذاری دریایی را شامل می‌شود که بیش از ۴۰ میلیارد دلار جهت سرمایه‌گذاری در ساخت بنادر در شبه جزیره عربستان و کشورهای همسایه را دربر می‌گیرد. بدون شک تاکنون این منطقه یکی از مناطق استراتژیک به شمار می‌رود، به همین منظور آلن توماس جهت گفتگو درباره آینده پایانه‌های خودکار و مناظره درباره اینکه چگونه فن آوری می‌تواند با امکانات جدید برای اپراتورهای پایانه‌ها در سراسر خاورمیانه برقرار باشد، به شرکت‌های Moffatt&Nichol، jade software و

بنادر نقش مهمی در خاورمیانه ایفا میکنند و این منطقه را تبدیل به یکی از مناطق بسیار موفق در صنعت کشتیرانی کرده‌اند، طرح اتوماسیون در اپراتور پایانه‌ها اجرا میشود که این طرح مشکلات مناطق را کاهش داده و اطمینانی جهت بازگشت سرمایه‌گذاریهای شرکتها در منطقه را بهوجود می‌آورد.

آلن توماس، رییس اداره اجرایی، عضوگروه فن آوری، دستیابی به سیستم حرفه‌ای (APS) سان دیگو در ایالات متحده آمریکا ۱۲ سال در زمینه راهاندازی سیستم‌های اتوماسیون و دیگر سیستم‌های نظیر GPS، OCR و سایر سیستم‌های مرتبط با آن فعالیت داشته است. وی در کنفرانس اپراتور خاورمیانه شرکت کرده و پیشنهاداتی جهت تجارت جهانی بهینه‌تر ارایه داده است.





در بسیاری از موارد مشتریانی که از فرایند پروژه‌های اتوماسیونی در طرح‌های کوچک‌تر استفاده می‌کنند، بازپرداختشان در کمتر از یک سال تحقق می‌یابد که این امر به طور قطع خیلی سریع‌تر از پروژه‌های اتوماسیون در مقیاس بزرگ‌تر انجام می‌شود

“

است، کار خود را شروع کنند. این امر موجب کاهش پیچیدگی‌ها می‌شود و اطمینانی جهت بازگشت سرمایه‌گذاری‌ها به وجود می‌آورد. همچنین انتخاب کارپردازان وابسته به اطلاعات هماهنگ و برنامه‌ای جهت تست «سیستم مادر» است، که اهمیت زیادی دارد. آلن توماس معتقد است که این امر به جمع شدن اپراتورها و خلق برنامه‌ای جهت ارتقای خواسته‌ها برای کالاهای پراهمیت در منطقه کمک شایانی خواهد کرد. پایانه‌های اتوماسیون و فن‌آوری، کلیدی برای دستیابی به اپراتورهای بسیار پیشرفته است. وی قصد دارد اپراتورهای خاورمیانه را مطمئن کند که این سیستم فوایدی در تجارتشان هم در حال حاضر و هم برای پنج سال آینده خواهد داشت. ■

که پیشنهاد داده بودند خیلی سریع سرمایه‌گذاری‌شان را با وجود ریسک پایین برگردانند. به عقیده آلن توماس، سیستم ورودی‌های خودکار قدرت نفوذ تجهیزات و قابلیت شناسایی محرک‌ها را دارد، به عنوان مثال برنامه پیشرفته زمان ورود، یکی از جنبه‌های قدرتمند پایانه‌های اتوماسیون است. در کنفرانس اپراتور پایانه (TOC) خاورمیانه برنامه‌ای برای پایانه‌ها همراه یک بینش منحصر به فرد که تبدیل به فن‌آوری و مدیریت پروژه‌های اجرایی نیز می‌شود، ارائه خواهد داد.

در مجموع، بهترین کاربرد این پیشنهادها این است که اپراتورها با تجارت مشخص که هم‌راستا با ملزومات عملیاتی و عملکرد سیستم

هستند، نمی‌توانند روند گسترش تسهیلاتشان را به طور مداوم برای بیشتر کردن حجم بارها ادامه دهند، در عوض آنها در پی تکنولوژی هستند که راه پیشرفت موثر با توان عملیاتی بالا را امکان‌پذیر کند و مخصوصاً ازدحام و پراکندگی را در عملیات‌ها کاهش دهد. دیگر لازم نیست پروژه‌های خودکار فقط با پایانه‌های عظیم کار کنند و این امر قطعاً قانونی خواهد شد. اگر چه اغلب اپراتورها مردد هستند که آیا سرمایه‌گذاری‌شان بازگشتی دارد یا خیر؟

در بسیاری از موارد مشتریانی که از فرایند پروژه‌های اتوماسیونی در طرح‌های کوچک‌تر استفاده می‌کنند، بازپرداختشان در کمتر از یک سال تحقق می‌یابد که این امر به طور قطع خیلی سریع‌تر از پروژه‌های اتوماسیون در مقیاس بزرگ‌تر انجام می‌شود.

با اینکه درک طرح اتوماسیون پایانه‌های عظیم بسیار مهم است، اما ممکن است با سیستم‌های ASCs یا تغییراتی در فن عملیاتی درگیر باشد که بسیار پیچیده است و می‌تواند درگیر یک دوره طولانی مدت بازپرداخت شود.

◀ اجرای اتوماسیون

زمانیکه اتوماسیون مورد توجه قرار گرفت، اپراتورهای پایانه‌ها، مخصوصاً آنهایی که در خاورمیانه بودند، می‌بایستی اهداف اجرایی را مد نظر قرار می‌دادند، بسیاری از پروژه‌هایی

مسابقه شماره ۱ مجله علمی تحقیقاتی بندر و دریا



به منظور ارتقای سطح دانش عمومی در زمینه مباحث حمل و نقل این مجله اقدام به تهیه سئوالات مرتبط با موضوعات مندرج در هر یک از شماره‌های مجله می‌نماید. علاقمندان به شرکت در این مسابقه می‌توانند پاسخ سئوالات را حداکثر تا تاریخ ۱۰/۴/۹۱ از طریق پاسخنامه الکترونیکی مندرج در سایت bandarvadarya.pmo.ir به دفتر مجله ارسال نمایند. همچنین فایل منبع سئوالات در سایت مذکور قابل دسترس بوده و به ۱۴ نفر از عزیزانی که به سئوالات پاسخ صحیح دهند به قید قرعه جوایز ارزنده‌ای اهدا خواهد شد.

۱. کلمه لجستیک برگرفته از لغت لجستیکوس به معنای توانمند در محاسبه است.

- الف) یونانی ب) فرانسوی
 ج) انگلیسی د) هیچکدام

۲. کدامیک از تعاریف زیر با مفهوم لجستیک همخوانی ندارد؟

- الف) کلیه فعالیت‌های تسهیل‌کننده حمل و نقل
 ب) ارائه خدمات و انتقال اطلاعات بین مبدأ و محل مصرف کالا یا خدمت
 ج) حمل کالای مورد نیاز جامعه جهت انبارش
 د) به‌کارگیری صحیح منابع در زمان و مکان مناسب

۳. توسعه سیستم لجستیک در جوامع یک فرآیند

- الف) یکباره و آنی است ب) تدریجی و تکاملی است
 ج) وارداتی است د) موارد ۱ و ۲

۴. عبارت مدیریت زنجیره تامین در اوایل سال ۱۹۸۲ توسط ابداع شد.

- الف) اولیور ب) وبر ج) هوگوس د) هیچکدام

۵. مدیریت زنجیره تامین عبارت است از:

- الف) هماهنگی راهبردی و سیستماتیک عملیات سنتی کسب و کار
 ب) به‌کارگیری تاکتیک‌های یک کسب‌وکار با کسب‌وکارهای دیگر با هدف بهبود بلندمدت عملکرد هریک از سازمان‌ها
 ج) دستیابی به ترکیب بهینه‌ای از پاسخگویی و کارایی برای خدمت‌دهی به بازار
 د) همه موارد

۶. کدامیک از ابزارهای ذیل برای افزایش رقابت‌پذیری یک زنجیره تامین ضروری می‌باشد؟
- (الف) یکپارچگی اعضای زنجیره (ب) یکپارچگی و هماهنگی میان اعضای زنجیره
 (ج) وابستگی و هماهنگی اعضای زنجیره (د) استقلال اعضای زنجیره از یکدیگر
۷. کدامیک از مفاهیم زیر در لجستیک وجود ندارد؟
- (الف) توزیع (ب) تامین
 (ج) بازاریابی (د) کنترل و نگهداری
۸. در مدیریت زنجیره تامین کدامیک از مفاهیم ذیل علاوه بر جنبه‌های لجستیک وجود دارد؟
- (الف) بازاریابی (ب) توسعه محصول جدید
 (ج) امور مالی و مسایل مرتبط با مشتریان (د) همه موارد
۹. کدامیک از موارد ذیل جزو چالش‌های مدیریت زنجیره تامین جهانی محسوب نمی‌شود؟
- (الف) ضعف در روابط داخلی زنجیره (ب) بلایای طبیعی
 (ج) تفاوت فرهنگ و زبان (د) هیچکدام
۱۰. کدامیک از موارد ذیل جزو زیرساخت‌های قانونی در بهبود لجستیک و مدیریت زنجیره تامین محسوب نمی‌شود؟
- (الف) سیاست مناسب تجاری
 (ب) تعریف استانداردهای کیفیتی برای فعالیت‌های لجستیک و مدیریت زنجیره تامین
 (ج) برخورداری از یک شورای قانونگذاری خاص در لجستیک و زنجیره تامین
 (د) ثبات نسبی سرمایه‌گذاری
۱۱. کدامیک از موارد ذیل جزو زیرساخت‌های سخت‌افزاری در بهبود لجستیک و مدیریت زنجیره تامین محسوب نمی‌گردد؟
- (الف) ایجاد مسیرهای جدید حمل‌ونقل و بهبود مسیرهای موجود
 (ب) توسعه انبارهای جدید و مکانیزه نمودن انبارهای موجود
 (ج) افزایش ظرفیت حلقه‌های زنجیره تامین
 (د) کاهش چرخه گمرکی و زمان مورد نیاز برای ترخیص کالا
۱۲. کدامیک از موارد ذیل جزو زیرساخت‌های نرم‌افزاری در بهبود لجستیک و مدیریت زنجیره تامین محسوب نمی‌گردد؟
- (الف) آموزش و ارتقای دانش مدیران و متخصصان لجستیک و مدیریت زنجیره تامین
 (ب) تجهیز حلقه‌های زنجیره به سیستم مکانیزه
 (ج) افزایش یکپارچگی فرهنگی با شرکا
 (د) تشویق رقابت‌پذیری در میان اعضای زنجیره
۱۳. کدامیک از سیستم‌های لجستیکی در حوزه بنادر به عنوان یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره تامین کالا می‌تواند تاثیرگذار باشد؟
- (الف) سیستم پنجره الکترونیکی (SW: Single Window)
 (ب) سیستم جامعه بندری (PCS: PORT Community sys)
 (ج) هر دو مورد
 (د) هیچکدام
۱۴. به نظر جنابعالی در لجستیک دفاع مقدس کدامیک از موارد زیر در بنادر می‌افتاد؟
- (الف) لجستیک بازرگانی (ب) لجستیک نظامی (ج) لجستیک امدادی (د) همه موارد

فراخوان مقالات علمی و گزارش‌های تحلیلی

اندیشمند و صاحب‌نظر گرامی؛

اگر علاقمند به چاپ مقالات علمی، گزارش‌های تحلیلی و ایده‌های خلاق خود در زمینه حمل و نقل دریایی در مجله عملی - تحقیقاتی بندر و دریا هستید؛ این نشریه با افتخار پذیرای مطالب ارزنده شما در هر یک از موضوعات محوری از شماره‌های آتی مجله به شرح ذیل می‌باشد.

شماره‌ماهنامه	موضوعات
مرداد شماره ۱۹۲	ایمنی بندری و دریایی، آموزش، منابع انسانی، و قوانین و مقررات و الزامات بین‌المللی آن
شهریور شماره ۱۹۳	قوانین و مقررات حمل و نقل بین‌المللی، گمرکی، مناطق آزاد و ویژه بندری و سرمایه‌گذاری
مهر شماره ۱۹۴	مشتریان و تأمین‌کنندگان خدمات بندر - ذینفعان بندری - اثرات اقتصادی، اجتماعی بندر و توسعه فرهنگ دریانوردی
آبان شماره ۱۹۵	مدیریت و برنامه‌ریزی سواحل، توسعه علوم و فنون دریایی، آمایش سرزمین، توسعه صنایع و فعالیت‌های ساحلی و بهره‌برداری از انرژی‌های فراساحلی
آذر شماره ۱۹۶	ترانزیت، حمل و نقل چند وجهی و ترکیبی و قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی آن
دی شماره ۱۹۷	تاریخ بندر ایران، وضعیت فعلی و چشم‌انداز آتی بندر و طرح‌های جامع و موضعی بندر
بهمن شماره ۱۹۸	تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی - کارایی و بهره‌وری بندر
اسفند شماره ۱۹۹	گردشگری و بندر مسافری و محیط زیست دریایی

مهلت ارسال مطالب برای هر یک از شماره‌های مجله، حداکثر تا پانزدهم ماه قبل از انتشار آن می‌باشد. ارسال مقالات و گزارش‌های تحلیلی خارج از موضوعات فوق امکان‌پذیر بوده و با توجه به ارتباط موضوعی مطالب با مباحث شماره‌های مجله از سوی شورای سردبیری قابل بررسی و چاپ می‌باشد.

Bandarvadarya.pmo.ir
bandarvadarya@pmo.ir