



کتابخانه و اسناد ملی ایران

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و گشت‌رانی 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 ارائه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

بیتزروری

سال بیست و هشتم / پیاپی ۱۹۲
مهرماه ۱۳۹۱ / قیمت ۷۰۰۰ تومان

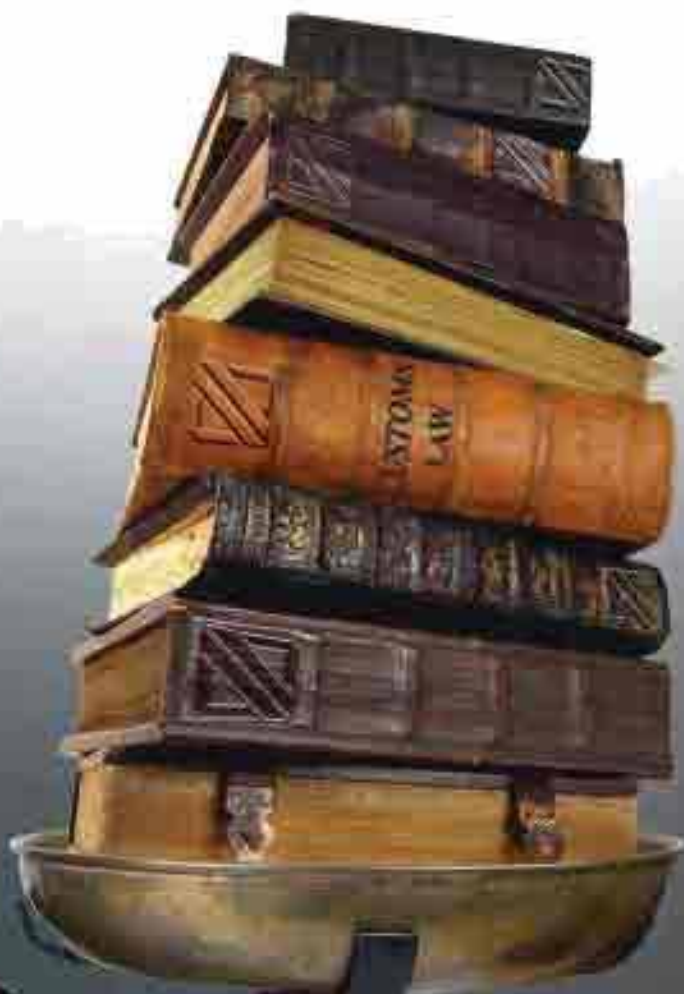


۰۰۰۰۰۰۰۰

ضرورت حفظ
"مالکیت، مدیریت و حاکمیت"
بنادر چابهار در الحاق به منطقه آزاد

مناطق ویژه اقتصادی: از قانون تا اجرا

اینکوترمز ۲۰۱۰ زیر ذره بین



در این شماره می خوانید:

- ۱۴..... سخن سردبیر
- ۱۵..... مکاتبه رییس دانشگاه مالک با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- ۱۶..... افزایش حجم تجارت دریایی ایران و ترکیه
- ۱۶..... خط مشی کلی سازمان بنادر و دریانوردی تنظیم و ابلاغ شد
- ۱۸..... کنفرانس تورمولینوس آغاز به کار کرد
- ۱۹..... پروتکل ایمنی شناورهای صیادی اجرایی می شود
- ۲۰..... امنیت ماهیگیری نیازمند قوانین جدید است
- ۲۱..... پس از شرایط رکود، زیرساخت ها تعیین کننده سهم کشورها از بازار هستند
- ۲۲..... انتقاد رییس کمیسیون عمران از برخوردهای دوگانه بین المللی
- ۲۴..... هدف دولت محرومیت زدایی و رونق اقتصادی در سواحل جنوب است
- ۲۶..... پیشرفت فیزیکی ۷۳ درصدی فاز دوم توسعه بندر شهید رجایی
- ۲۷..... مزیت های اقتصادی پروژه های بندری مهر ماندگار
- ۲۷..... پرداخت هزینه خدمات بندری به صورت ارزی
- ۲۸..... مراسم گرامیداشت «روز ملی آتش نشانی و ایمنی»
- ۲۸..... افزایش ۸ برابری سطح ایمنی جان اشخاص در بنادر
- ۳۰..... آتش نشانان، ققنوس های عاشق
- ۳۲..... مانور مقابله با آلودگی نفتی و جست و جو و نجات
- ۳۳..... تصویب طرح های احتیاطی ملی و استانی مقابله با آلودگی های نفتی
- ۳۵..... امضای تفاهم نامه همکاری میان سازمان بنادر و دریانوردی
- ۳۶..... مانور جست و جو، نجات دریایی و مقابله با آلودگی در دریای خزر
- ۳۸..... در مراسم اختتامیه همایش معاونین اداری، مالی و طرح و توسعه بنادر
- ۴۱..... پیشرفت چشمگیر در حوزه منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی
- ۴۴..... سیر تحول مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در ایران
- ۴۸..... هماهنگی دستگاه های اجرایی و نظارت کارآیی مناطق ویژه بندری
- ۵۲..... الزامات شکوفایی مناطق؛ آموزش، اصلاح مقررات، تغییر نگرش
- ۵۳..... معرفی کتاب اینکوترمز
- ۵۴..... مناطق ویژه اقتصادی؛ از قانون تا اجرا
- ۶۰..... سیر تکاملی نسل های مختلف مناطق آزاد اقتصادی
- ۶۳..... اینکوترمز ۲۰۱۰ زیر ذره بین
- ۶۸..... ضرورت بازنگری و اصلاح مقررات اشتغال نیروی انسانی

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: ابراهیم زارع، سعید سعیدی، راحله کلانتری، رامین جهانپور

طراح جلد و صفحه آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

آلتیه، امور نظارت چاپ، فنی و اجرایی و اداری: سیدجلال موسوی، فاطمه سلیمانی

عکاس: داود طهری، علی بخشی

امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آلتیه، طراحی، صفحه آرایی، 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، خیابان آفریقا

بعد از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۳-۸۸۱۹۰۶۳۱

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۲۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

● ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می باشد.

علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی اینترنتی

bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

مناطق آزاد و ویژه اقتصادی؛ پیوند دهنده اقتصاد ملی با بازارهای جهانی

اما واقعیت این است که تاکنون بعد از گذشت دو دهه از تاسیس مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، در اقتصاد ایران این امر اتفاق نیفتاده است. اهداف تدوین شده در قانون مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از نظر میزان تحقق پذیری همواره در بوته نقد جامعه علمی و اجرایی کشور قرار گرفته است. برخی از مشکلات مترتب بر اقتصاد داخلی از جمله قاچاق کالا که ناشی از ناکارآمدی سیاست‌های تعرفه‌ای می‌باشد، به عملکرد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نسبت داده شده است. فقدان مقررات و ضوابط سهل و آسان به‌ویژه بعد از آغاز شکل‌گیری مناطق مزبور و بهره‌برداری از قوانین داخلی در مدیریت و اداره آن، فرصت‌ها و جذابیت‌های سرمایه‌گذاری و فعالیت در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را کاهش داده است.

در نهایت فقدان مدل مدیریتی مشخص و همکاری مناسب میان دستگاه‌ها و سازمان‌های فعال در مناطق یادشده باعث شده است تا با تغییر مدیران مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، نحوه مدیریت، جهت‌گیری و سیاست‌گذاری مناطق نیز تغییر یابد و رشد شتابانی که مورد انتظار جامعه است حاصل نشود.

از این‌رو ماهنامه بندر و دریا در این شماره سعی نموده است با محوریت قرار دادن مباحث مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به تبیین مشکلات پیش روی توسعه آن پرداخته و نظرات برخی از متخصصان مربوطه را جویا شود. امید است نتایج حاصل فضایی را فراهم سازد تا سیاستگذاران، برنامه‌ریزان و مجریان مناطق مذکور را به بازبینی برنامه‌های توسعه و داشته و نقشه راه خودشان را هموارتر نمایند. ■

رویکرد به سمت ایجاد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی از جمله سیاست بسیاری از کشورها به‌ویژه کشورهای در حال توسعه بوده و تلاش شده تا از این ابزار مهم به نحو مطلوبی در دوران گذر اقتصادی (یعنی حرکت از اقتصاد بسته به سمت اقتصاد آزاد) بهره‌برداری نمایند. بررسی تجربه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی موفق دنیا نشان می‌دهد که کشورهای مزبور از این مناطق به‌عنوان حلقه ارتباطی قوی با اقتصاد بین‌الملل از یک سو و موتور محرکه اقتصاد منطقه‌ای و ملی خود از سوی دیگر بهره برده‌اند. بررسی عملکرد جهانی آن نیز گویای این واقعیت است که مناطق آزاد و ویژه اقتصادی نقش مهمی را در رشد تجارت، تغییر الگوهای تولید ملی، افزایش تحرک سرمایه‌های مادی و معنوی، انتقال سریع فن‌آوری میان کشورها، رشد اشتغال و کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای ایفا نموده‌اند.

بدیهی است با این رویکرد ایجاد و توسعه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی برای کشورهای در حال توسعه فرصتی بوده است تا این کشورها به تدریج بخش‌هایی از سرزمین خود را به‌عنوان «پایلوت» در معرض فضای باز اقتصادی قرار دهند و ضمن آشنایی با قواعد بازی بین‌المللی، آن را تمرین کرده و تجربه نمایند. نکته کلیدی در چنین بازی حساسی، هدایت مدبرانه سیاست‌های اقتصادی کشور در حمایت و تبعیت از قواعد مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و تسهیل تدریجی مقررات داخلی کشور بوده است تا بنگاه‌های اقتصادی کشور بعد از یک دوره معین در تبدیل یا ادغام با شرکت‌های بین‌المللی، اقتصاد داخلی را به اقتصاد بین‌الملل پیوند دهند.

ایران تعهدش را برای ارتقای ایمنی در دریا اثبات کرده است



در میان ۳۰ کشور اولی که از سال ۱۹۵۸ به عضویت آی‌مو درآمدند، ایران از جمله کشورهایی بوده که تاریخچه دریانوردی غنی و پرکاری داشته و مانند تمام ملل به رعایت ایمنی خطرناک‌ترین کالاهای و همچنین حفظ جان افراد علاقه‌مند بوده و تلاش کرده است. ایران با انجام اقداماتی در راستای کاهش حوادث دریانوردی، سالویج شناورهای مغروقه، نجات افراد مضطر در دریا و

اقدامات پیشگیرانه جهت مقابله با دزدی دریایی تعهد خود را مبنی بر ارتقای سطح ایمنی جان افراد در دریا که از اهداف اصلی آی‌مو است، ثابت می‌کند. همانطور که آی‌مو فاجعه تایتانیک را به یاد می‌آورد و مشتاقانه در جست‌وجوی بهبود شیوه‌هایی در جهت بالابردن سطح ایمنی جان افراد در دریا است، دانشگاه جهانی دریانوردی نیز امیدوار است که سازمان بنادر و دریانوردی ایران در تحقق مأموریت ایمنی زندگی دریانوردی خود موفق باشد. ■

بیورن شرو

بیورن شرو، رییس دانشگاه جهانی دریانوردی، در پیامی به مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و عضو هیات امنای این دانشگاه، ایران را کشوری صاحب تاریخچه غنی و پرکار دریانوردی در میان ۳۰ کشور اول عضو سازمان جهانی دریانوردی (IMO) برشمرد که تعهدش را در اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی و اقدامات پیشگیرانه جهت مقابله با دزدی دریایی و افزایش سطح ایمنی جان افراد در دریا به عنوان اهداف اصلی آی‌مو اثبات کرده است.

رییس دانشگاه جهانی دریانوردی در این پیام که با آرزوی بهترین‌ها برای مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران به مناسبت روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۲ آغاز شده، آورده است:

اینجانب «بیورن شرو» بدین وسیله مراتب احترام و تبریکات خود را به شرح زیر اعلام می‌دارم.

گذشت یکصد سال از فاجعه تایتانیک باعث شد که «ایمنی» به عنوان مهم‌ترین مأموریت سازمان جهانی دریانوردی محسوب شود. بزرگداشت صدمین سالگرد فاجعه تایتانیک که فاجعه‌ای نظیر آن با واژگون شدن کشتی کاستانکوردیا در کنار ساحل ایتالیا اتفاق افتاد، تاکید بر تلاش هر چه بیشتر در جهت ارتقای سطح ایمنی و امنیت مسافران و دریانوردان دارد. در آن زمان بیش از ۱۵۰۰ نفر جان خود را در کشتی تایتانیک از دست دادند و این امر مقدمه‌ای شد برای پذیرفتن نخستین کنوانسیون بین‌المللی حفظ ایمنی جان افراد در دریا (کنوانسیون سولاس) در سال ۱۹۱۴، که در همان دوره بنیان و ریشه‌های تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی ایران شکل گرفت.



همکاران اینجانب که دانش‌آموخته دانشگاه جهانی دریانوردی هستند و در حال حاضر از مدیران موفق و باتجربه دریایی کشور محسوب می‌شوند، در موقعیت‌های مختلف به اهمیت و جایگاه آن دانشگاه در توسعه و ارتقای ایمنی و آموزش در سطح

جهان اشاره می‌کنند. ضمن تأیید این موضوع از دیدگاه سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، مجدداً به مناسبت روز جهانی دریانوردی تبریک گفته و امیدوارم که روابط دوجانبه آن دانشگاه و این سازمان بیش از پیش تقویت شود. ■

با احترام - سید عطاءاله صدر

جناب آقای بیورن شرو

رییس محترم دانشگاه جهانی دریانوردی مالمو - سوئد

مایلم به خاطر دریافت پیام تبریک جنابعالی به مناسبت روز جهانی دریانوردی از شما تشکر کنم. من نیز به مناسبت این روز به شما و همکاران محترمتان در دانشگاه جهانی دریانوردی تبریک عرض نموده و بهترین‌ها را برایتان آرزو می‌کنم.

نامگذاری سال ۲۰۱۲ به عنوان «یکصد سال پس از تایتانیک» از طرف سازمان بین‌المللی دریانوردی فرصت مناسبی برای همه ما است تا بر اهمیت ایمنی و آموزش در عرصه دریانوردی تأکیدی دوباره داشته باشیم و برای ارتقای سطح کیفی و کمی آن تلاش خود را دوچندان کنیم.

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی در ایران یکی از اولویت‌های خود را در سال‌های اخیر بر این امر مهم متمرکز نموده و از همه همکاران خود خواسته است که با همکاری سایر دستگاه‌های ذی‌ربط مشکلات و محدودیت‌ها را شناسایی و خطرات ناشی از آنها را کاهش دهند.

خط مشی کلی سازمان بنادر و دریانوردی تنظیم و ابلاغ شد

«فرایند اصلاح قانون دریایی» و «ابلاغ خط مشی کلی سازمان بنادر و دریانوردی» دو موضوع محوری سخنان معاون وزیر راه و شهرسازی در جمع مدیران و مشاوران این سازمان بود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در یکصد و چهل و سومین نشست شورای مدیران و مشاوران این سازمان، ضمن اعلام اصلاح قانون دریایی کشور در هفته دریانوردی، روند اصلاحیه مواد قانونی سال ۱۳۴۳ و موارد پیشنهادی سازمان بنادر و دریانوردی را سریع و مثبت ارزیابی کرد.

به گفته مهندس سید عطاءاله صدر، ماده ۴۹ و فصل ششم قانون دریایی کشور مصوب سال ۱۳۴۳ طی لایحه پیشنهادی دولت به مجلس شورای اسلامی ارایه شد که در دوره جدید فعالیت پارلمانی در دستور مجلس قرار گرفت و بدون هیچ مخالفتی و با سرعت، تعارضات موجود برطرف شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی، «اصلاح ثبت و ضبط مالی کشتی‌ها (ماده ۴۱)» و «تعیین وظایف، اختیارات و مسؤلیت‌های فرمانده کشتی (فصل ششم)» را موارد اصلاحی در کمیسیون مجلس برشمرد و اضافه کرد: تغییر «پرچم ملی به پرچم جمهوری اسلامی ایران»، «سکه پهلوی به سکه بهار آزادی» و «نظام شاهنشاهی به نظام جمهوری اسلامی» از موارد اصلاحی در موارد قانونی مصوب سال ۱۳۴۳ بوده است.

بنا بر اعلام مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، افزایش حق ثبت معاملات و «حق ثبت کشتی‌ها» و همچنین «اصلاح جرایم مغایر با مجازات اسلامی» از دیگر تعارضات موجود در قانون دریایی کشور بود که در کمیسیون مجلس برطرف شد.

توسعه بر مبنای شاخص‌های ابلاغی مقام معظم رهبری

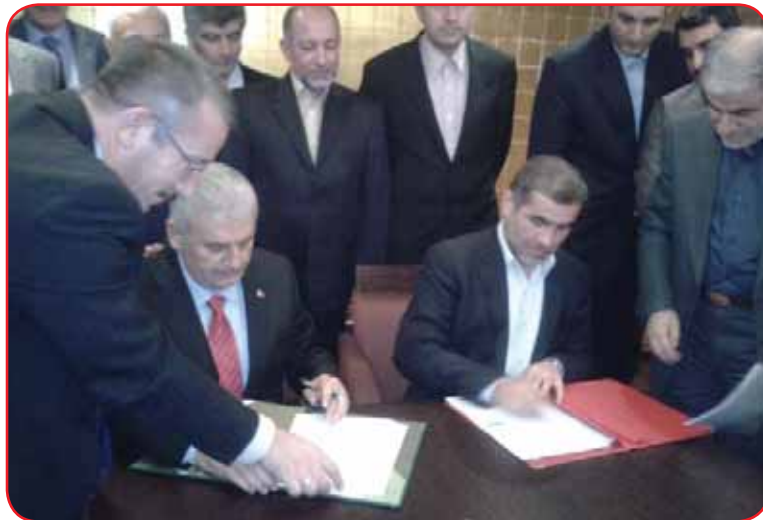
به دنبال استقرار سیستم یکپارچه مدیریت کیفیت در سازمان بنادر و دریانوردی، خط مشی کلی این سازمان نیز تنظیم و به عنوان منشور اصلی اعلام شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام این خبر و با بیان اینکه روح حاکم بر این سیستم، ارتقای سطح ایمنی، مدیریت و توسعه فیزیکی و غیرفیزیکی است، آن را برنامه‌ای قابل تجدید نظر و «بهبود مستمر» خواند که در صورت لزوم قابلیت بهبود و اصلاح را خواهد داشت.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه این سازمان در برنامه‌های توسعه‌ای، خود را با کشورهای منطقه مقایسه می‌کند، اظهار داشت: حمل و نقل دریایی حمل و نقل بین‌المللی است، منطقی است که خودمان را با رقبای منطقه قیاس کنیم و به دنبال سهم بازار در تجارت بین‌المللی باشیم.

مهندس سید عطاءاله صدر با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال تحقق چشم‌انداز ارایه شده توسط مقام معظم رهبری است و آن را به عنوان یک میثاق ملی و آرمان ملی پیگیری می‌کند، اضافه کرد: توسعه و پیشرفت در سازمان بنادر و دریانوردی با رعایت الزامات اسلامی و بر اساس چارچوب‌ها و شاخص‌های ابلاغ شده توسط مقام معظم رهبری در خصوص پیشرفت و عدالت انجام می‌شود.

مهندس صدر همچنین در بخش دیگری از سخنانش با اعلام رشد کلی در عملکرد ۶ ماهه این سازمان در تخلیه و بارگیری و ترانزیت (صادرات و واردات) از بهبود اوضاع و عملکرد بهتر پس از اجرای تدابیر دولت در بخش تأمین، تخصیص و انتقال خبر داد. ■



در هفتمین نشست کمیسیون مشترک حمل و نقل در آنکارا تأکید شد:

افزایش حجم تجارت دریایی ایران و ترکیه

هفتمین اجلاس کمیسیون مشترک حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه از دوازدهم لغایت چهاردهم مهرماه ۱۳۹۱ (سوم لغایت پنجم اکتبر ۲۰۱۲) در آنکارا برگزار شد. در جریان این اجلاس که با حضور وزیر راه و شهرسازی ایران و وزیر حمل و نقل ترکیه، معاونین وزرا و مدیران ذی‌ربط حمل و نقل دو کشور تشکیل شد، طرفین بر گسترش همکاری‌های فی‌مابین در زمینه‌های مختلف دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی تأکید کردند و تفاهم‌نامه‌های همکاری در بخش‌های مذکور را به امضا رساندند.

توسعه همکاری‌های بندری و دریایی از بخش‌های مهم و راهبردی مطرح در اجلاس بود که با حضور سید عطاءاله صدر معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی محورهای مختلفی را مورد بحث و تبادل نظر قرار داد:

- تشکیل کمیته مشترک همکاری‌های بندری و دریایی بین سازمان‌های دریایی دو کشور به پیشنهاد و ابتکار عمل طرف ایرانی از جمله این توافقات بود که طرفین بر برگزاری آن ظرف سه ماه آینده با حضور بخش‌های خصوصی و دولتی دو کشور در زمینه‌های مختلف کشتیرانی، صنایع دریایی، ترمینال اپراتورهای بندری، سرمایه‌گذاری و لجستیک بندری، آموزش دریانوردان، ایمنی، تجسس و نجات دریایی و سایر بخش‌های ذی‌ربط توافق کردند.

طرفین همچنین بر اجرای مفاد یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بین بندر شهیدرجایی و طرابوزان تأکید و توافق کردند که کارگروه‌های تخصصی و کارشناسی از دو بندر یادشده در اسرع وقت تشکیل و اقدامات لازم برای توسعه همکاری‌های فنی و تخصصی بین دو بندر را به اجرا درآورند.

- توافق دو طرف در خصوص نحوه امضا و مبادله یادداشت تفاهم همکاری بین بنادر دو کشور در زمینه ایمنی و آتش‌نشانی و استفاده از تجربیات تخصصی دو طرف در این زمینه و همچنین یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بین بندر بوشهر و مرسین ترکیه از دیگر محورهای مورد مذاکره در جریان اجلاس بود.

- جذب سرمایه‌گذاران دو کشور به منظور سرمایه‌گذاری در اراضی پشتیبانی بندر طرف مقابل با هدف توسعه خدمات لجستیک بندری، تسریع در حمل کالاهای ترانزیتی از بندر، توسعه فعالیت‌های سوخت‌رسانی و بانکرینگ، سرمایه‌گذاری در امر توسعه ترمینال‌های عملیاتی و کانتینری و سایر بخش‌های ذی‌ربط نیز از دیگر توافقات دو طرف در اجلاس بود.

- دو کشور همچنین ضمن ابراز خرسندی از همکاری‌های انجام شده در زمینه صنعت کشتی‌سازی و سرمایه‌گذاری مشترک دو طرف در این خصوص، بر تداوم همکاری‌ها و تسریع در آن توافق نموده و بر تاسیس شرکت‌های سرمایه‌گذاری مشترک در این عرصه تأکید کردند.

- استفاده از تجربیات موسسات رده‌بندی دو طرف و اختصاص ظرفیت‌های خالی ناوگان کشتیرانی جهت حمل کالاهای طرف مقابل با هدف توسعه و افزایش حجم تجارت دریایی دو کشور از توافقات دیگر طرفین در این اجلاس بود. ■



خط مشی کیفیت

کد مدرک: M2/0
تاریخ: ۱۳۹۱/۰۲/۱۵

بیست و یکمین

سازمان بنادر و دریانوردی (SPMO) همواره یک مؤسسه اتقایی و مشتری‌محور است. از ذات راهبردی و شرمه‌های راهبردی آن، تعهد به کیفیت و رضایت مشتریان و همکاران است. در راستای تحقق این اهداف، این سازمان در سال ۱۳۸۸ اقدام به تدوین خط مشی کیفیت نمود. این خط مشی کیفیت در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده و به منظور هدایت و کنترل فعالیت‌های سازمان در زمینه کیفیت تدوین شده است. این خط مشی کیفیت در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده و به منظور هدایت و کنترل فعالیت‌های سازمان در زمینه کیفیت تدوین شده است.

این خط مشی کیفیت بر اساس استانداردهای ISO 9001:2008 تدوین شده و در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده است. این خط مشی کیفیت در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده و به منظور هدایت و کنترل فعالیت‌های سازمان در زمینه کیفیت تدوین شده است.

این خط مشی کیفیت در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده و به منظور هدایت و کنترل فعالیت‌های سازمان در زمینه کیفیت تدوین شده است. این خط مشی کیفیت در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده و به منظور هدایت و کنترل فعالیت‌های سازمان در زمینه کیفیت تدوین شده است.

این خط مشی کیفیت در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده و به منظور هدایت و کنترل فعالیت‌های سازمان در زمینه کیفیت تدوین شده است. این خط مشی کیفیت در راستای تحقق اهداف راهبردی سازمان تدوین شده و به منظور هدایت و کنترل فعالیت‌های سازمان در زمینه کیفیت تدوین شده است.

سید علی‌الله احمدی
معاون وزیر
در حال ماندن بنادر و دریانوردی

با حضور هیات ایرانی، کنفرانس تورمولینوس آغاز به کار کرد

فصل‌هایی در مورد ساخت، یکپارچگی ضدنفوذ آب بودن ماشین‌آلات و تأسیسات برقی، حفاظت در برابر حریق، کشف، مبارزه و اطفای حریق، حفاظت از پرسنل، لوازم نجات جان افراد، روش‌های اضطراری، فراخوان عمومی و تمرینات، تلفن، تلگراف و تجهیزات دریانوردی روی کشتی است.

اصلاح کنوانسیون

در دهه ۱۹۸۰، مشخص شده بود که کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷، عمدتاً به دلایل فنی، لازم‌الاجرا نخواهد شد و IMO تصمیم گرفت برای جایگزینی آن پروتکلی تهیه و تدوین کند.

وضعیت فعلی کنوانسیون

این کنوانسیون پس از تصویب پروتکل ۱۹۹۳، کنار گذاشته شده است. پروتکل تورمولینوس مصوب ۱۹۹۳ تاریخ لازم‌الاجرا: این پروتکل یک سال پس از تصویب در ۱۵ کشور که حداقل دارای ۱۴۰۰۰ شناور با طول ۲۴ متر و بالاتر هستند، لازم‌الاجرا است. پروتکل فوق‌باتوجه به تحولات تکنولوژیکی سال‌های اخیر و تحت کنوانسیون اصلی، به‌روز شده و اصلاح شده است و با روش‌های برنامه‌ریزی شده، کشورها را برای الحاق به مصوبه فوق‌ترغیب می‌کند. این پروتکل به شناورهای صیادی با طول ۲۴ متر و بیشتر و نیز به شناورهای درحال عمل‌آوری صیدهای گرفته‌شده، اعمال می‌گردد. این پروتکل بهره‌برداری‌های مربوط به ماهیگیری در آب‌های عمیق و در مقیاس وسیع برای انجام صید در آب‌های دور از ساحل را در ساخت شناورهای صیادی جدید و بسیار پیچیده، مدنظر قرار داده است. برای موفقیت در عملیات صید، این شناورها باید به صید یاب پیشرفته و تجهیزات مخصوص دریانوردی مجهز باشند. همچنین، شناورهای صیادی باید مجهز به تورهای مخصوص ماهیگیری باشند، به صورتی که منابع صید و منابع موجود در کف دریا را برای حفظ محیط زیست، مدنظر قرار دهند. جهت‌گیری در طراحی شناورهای صیادی مدرن برای سودآوری بیشتر در این است که ماشین‌آلات و دستگاه‌های مربوط به ماهیگیری توسعه داده شود و جنبه‌های ایمنی به‌طور کلی بهبود داده شود و شرایط کاری بهتری برای ماهیگیران فراهم گردد. مقررات ایمنی ذکرشده در پروتکل، که با اصلاحیه کنوانسیون ۱۹۷۷ به صورت یکپارچه درآمده، در ۱۰ فصل گنجانده شده است. این مقررات شامل کنترل اتوماتیک موتورخانه، تجهیزات پیشرفته نجات جان افراد، لباس‌های غوطه‌وری و وسایل حفاظتی گرمایشی، سیستم‌های ارتباطات ماهواره‌ای و سایر اجزای سیستم ایمنی و اضطرار دریایی جهانی است.

پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ شامل ۱۰ فصل و به شرح ذیل است:

- فصل ۱- مقررات کلی
- فصل ۲- ساختمان، یکپارچگی در ضدنفوذ آب و تجهیزات
- فصل ۳- تعادل و موارد مرتبط با قابلیت دریانوردی
- فصل ۴- ماشین‌آلات و تأسیسات برقی
- فصل ۵- حفاظت در برابر حریق، کشف آتش، مقابله و اطفای حریق
- فصل ۶- حفاظت از پرسنل ■

کنفرانس راهکارهای اجرایی سازی پروتکل مربوط به کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس ۱۹۷۷، با حضور معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، در شهر کیپ تاون آفریقای جنوبی به مدت سه روز آغاز به کار کرد.

در این کنفرانس موافقت‌نامه‌ای بین‌المللی برای اجرای پروتکل یاد شده توسط نمایندگان کشورهای عضو امضا شد که به علت اهمیت تصویب موافقت‌نامه برای ایمنی شناورهای صیادی، مهندس سید عطاءاله صدر در رأس هیاتی در این نشست بین‌المللی شرکت کرد.

بر پایه این گزارش، پیامدهای تصویب این موافقت‌نامه عبارتند از:

- ۱- اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ سهم زیادی در ایمنی دریانوردی به‌طور کلی و ایمنی شناورهای صیادی به‌طور خاص به دنبال دارد.
- ۲- اجرای برخی از شرایط پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی ۱۹۷۷ و طرح مشکلات تعدادی از کشورهای دارای ناوگان صیادی که مانع از لازم‌الاجرا شدن پروتکل و در نتیجه مانع اجرای مقررات مندرج در آن شده است.
- ۳- تنظیم موافقت‌نامه مشترک با قوی‌ترین استانداردهای عملی برای ایمنی شناورهای صیادی که بتواند توسط کشورهای ذی‌ربط به اجرا آید.
- ۴- انعقاد موافقت‌نامه در ارتباط با اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی تورمولینوس ۱۹۷۷ و اصلاح و روزآمد کردن آن.

پیشینه کنوانسیون تورمولینوس

این کنوانسیون در سال ۱۹۷۷ در کنفرانسی که در شهر تورمولینوس، کشور اسپانیا تشکیل شد به تصویب رسید و نخستین کنوانسیون بین‌المللی است که در مورد ایمنی شناورهای صیادی به تصویب رسیده است. ایمنی شناورهای صیادی یکی از موضوعات مورد توجه IMO از زمان تأسیس آن بوده است، ولی تفاوت‌های فاحش در طراحی و عملیات بین شناورهای صیادی و دیگر انواع کشتی‌ها، همواره مانع بزرگی در درج موارد مربوطه در کنوانسیون‌های ایمنی جان افراد در دریا (SOLAS) و خط شاهین (LL) بوده است. در حالی که شناورهای دیگر در بندر بارگیری می‌کنند، شناورهای صیادی باید خالی به دریا بروند و در دریا بارگیری کنند. کنوانسیون ۱۹۷۷ دارای الزاماتی ایمنی برای ساخت و تجهیزات شناور جدید، شناورهای صیادی اقیانوس‌پیما با طول ۲۴ متر و بالاتر و نیز شامل شناورهای صیادی است که در حال عمل‌آوری صیدهای گرفته شده خود می‌باشند. شناورهای موجود فقط ملزم به رعایت الزامات مخابراتی هستند. کنوانسیون دربردارنده الزاماتی برای تعادل شناورهای صیادی و نیز



پروتکل ایمنی شناورهای صیادی اجرایی می‌شود

■ باتوجه به اینکه این هدف ممکن است به بهترین نحو با انعقاد موافقت‌نامه در ارتباط با اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی تورمولینوس ۱۹۷۷، به‌گونه‌ای با این موافقت‌نامه اصلاح و روزآمد آن، حاصل شود.

لذا به شرح زیر موافقت می‌شود:

ماده ۱: الزامات کلی

طرفین این موافقت‌نامه اجرای مفاد آن را به طریق زیر باید عملی کنند:

(الف) اجرای مواد مندرج در این موافقت‌نامه

(ب) پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس ۱۹۷۷ (از این به بعد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ نامیده خواهد شد)، تابع اصلاحات ضمیمه این موافقت‌نامه قرار می‌گیرد.

(۱) مواد این موافقت‌نامه و پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ و اصلاحات صورت گرفته در ضمیمه این موافقت‌نامه باید به عنوان سند واحد تعبیر و تفسیر شود.

(۲) ضمیمه موافقت‌نامه حاضر به طور قانونی بخش جداناپذیر موافقت‌نامه است و ارجاع به این موافقت‌نامه همزمان با ارجاع به ضمیمه آن نیز می‌باشد.

ماده ۲: تفسیر و به‌کارگیری پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳

مواد ۲ تا ۸ و ۱۱ تا ۱۴ پروتکل تورمولینوس باید در این موافقت‌نامه به‌کار روند. در به‌کارگیری این مفاد، ارجاع به پروتکل حاضر به معنای اشاره به این موافقت‌نامه تلقی خواهد شد.

ماده ۳: امضا، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

(۱) موافقت‌نامه حاضر برای امضای کشورهای از تاریخ ۱۱ فوریه ۲۰۱۳ تا ۱۰ فوریه ۲۰۱۴ در مقر اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، باز خواهد بود و پس از آن برای الحاق کشورها باز باقی خواهد ماند.

(۲) کلیه کشورها با اعلام رضایت خود طی روش‌های زیر متعهد به این موافقت‌نامه می‌شوند:

(a) امضا بدون شرط عطف به تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا

(b) امضا منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید به‌دنبال تصویب، پذیرش یا تأیید

(c) امضا منوط به روش اجرایی خارج از مفاد مندرج در پاراگراف (۵) این مفاد؛ یا

(d) الحاق

(۱) تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق از طریق تودیع اسناد قانونی به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) عملی می‌شود.

(۲) کشوری که قبل از تاریخ تصویب سندی دال بر قبول موافقت‌نامه حاضر با تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به پروتکل ۱۹۹۳ تودیع کرده و این موافقت‌نامه را براساس پاراگراف C-۳ امضا کند، فرض می‌شود که رضایت و تعهد خود را به این موافقت‌نامه [۱۲] ماه، پس از پذیرش این موافقت‌نامه اعلام می‌نماید، در غیر این صورت کشور با ارایه سند مکتوب دال بر اینکه رویه مندرج در این پاراگراف به سود آن نیست، نظر خود را اعلام می‌دارد.

موافقت‌نامه اجرای مفاد اصلاحی پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی با امضای ۵۳ کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) الزامی شد.

در این مراسم که در شهر کیپ تاون پایتخت آفریقای جنوبی برگزار شد، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از سوی جمهوری اسلامی ایران موافقت‌نامه فوق را امضا کرد.

این موافقت‌نامه پس از طی مراحل قانونی و تصویب مجلس به مرحله اجرا درخواهد آمد و کشورهای امضاکننده با توجه به شرایط مندرج در آن، شناورهای صیادی خود را با مقررات آن مطابقت خواهند داد.

متن موافقت‌نامه به شرح زیر است:

موافقت‌نامه برای اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی:

■ قبول اینکه اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ سهم بزرگی را در ایمنی دریانوردی به‌طور کلی و ایمنی شناورهای صیادی به‌طور خاص، به دنبال دارد.

■ با تصدیق اینکه در اجرای برخی از شرایط پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی ۱۹۷۷، مشکلاتی از سوی تعدادی از کشورها که دارای ناوگان صیادی قابل توجهی تحت پرچم خود هستند مطرح کرده‌اند و این مانع از لازم‌الاجرا شدن و در نتیجه مانع اجرای مقررات مندرج در آن شده است.

■ با تمایل به تنظیم موافقت‌نامه مشترک که دارای قوی‌ترین استانداردهای عملی برای ایمنی شناورهای صیادی باشد که بتواند توسط کشورهای ذی‌ربط به اجرا درآید.





بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر کیپ‌تاون آفریقای جنوبی

در حاشیه سفر معاون وزیر راه و شهرسازی به آفریقای جنوبی برای شرکت در کنفرانس بین‌المللی تورمولینوس جهت ایمنی شناورهای صیادی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از امکانات و ظرفیت‌های بندر کیپ‌تاون دیدن کرد.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل، در این بازدید که مسوولان بندر کیپ‌تاون و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، مهندس سید عطاءاله صدر را همراهی می‌کردند، گزارشی از عملکرد و ظرفیت‌های موجود بندر کیپ‌تاون ارائه شد و برنامه‌های توسعه‌ای این بندر نیز مطرح شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز به منظور ایجاد روابط بهینه بین بنادر ایران و آفریقای جنوبی پیشنهاد داد بندر کیپ‌تاون با یکی از بنادر جنوبی کشورمان خواهرخوانده شوند که این پیشنهاد مورد استقبال مسوولان بندر کیپ‌تاون قرار گرفت.

بندر کیپ‌تاون با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه ۳۵ میلیون تن کالا و ۱/۵ میلیون TEU کانتینر از بنادر مهم کشور آفریقای جنوبی قلمداد می‌شود. ■

دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی:

امنیت ماهیگیری نیازمند قوانین جدید است

کوچی سکیمیزو، دبیر کل آیمو، معتقد است: تغییرات چشمگیر در صنعت ماهیگیری طی دو دهه اخیر باعث شده تا این صنعت اکنون نیازمند قوانین جدید باشد.



به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، کوچی سکیمیزو، دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی، طی سخنانی در کنفرانس امنیت شناورهای دریایی در آفریقای جنوبی گفت که در ۲۰ سال اخیر صنعت ماهیگیری در سطح جهان با تحولات چشمگیری مواجه شده و به همین خاطر این صنعت اکنون نیازمند قوانین و مقررات جدیدی است.

سکیمیزو ابراز امیدوار کرد: اتفاق نظر لازم برای به کار گیری قوانین جدید در کنفرانس آفریقای جنوبی تحقق یابد و اعضا با توجه به مسوولیت‌های خود بتوانند راه حلی برای مشکلات احتمالی بیابند. ■

سکیمیزو ابراز امیدوار کرد: اتفاق نظر لازم برای به کار گیری قوانین جدید در کنفرانس آفریقای جنوبی تحقق یابد و اعضا با توجه به مسوولیت‌های خود بتوانند راه حلی برای مشکلات احتمالی بیابند. ■

ماده ۴: لازم‌الاجرا شدن

۱) این موافقت‌نامه ۱۲ ماه پس از تاریخی که در آن ۲۲ کشور و نه کمتر، تعهد خود را اعلام کرده باشند، لازم‌الاجرا خواهد شد. کشورهایی که تعداد شناورهای صیادی با طول ۲۴ متر و بیشتر آنها کمتر از ۳۶۰۰ نباشد.

۲) برای کشوری که سندی دال بر تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق در مورد این موافقت‌نامه پس از فراهم شدن شرایط لازم‌الاجرا شدن تودیع کند، و آن قبل از تاریخ لازم‌الاجرا، تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق در تاریخ لازم‌الاجرا شدن موافقت‌نامه باشد، تاریخ موثر تاریخی است که زودتر باشد.

۳) برای کشوری که سند تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق خود به این موافقت‌نامه را پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن تودیع می‌کند، این موافقت‌نامه بایستی سه ماه پس از تاریخ تودیع سند، موثر واقع شود.

۴) پس از تاریخی که در آن اصلاحیه‌ای به این موافقت‌نامه تحت مفاد ۱۱ پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس صورت پذیرد، هر سند تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق تودیع شده باید برای این موافقت‌نامه آنگونه که اصلاح شده است، به کار گرفته شود.

قطعنامه کنفرانس

با پذیرفتن موافقت‌نامه اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون ۱۹۷۷ تورمولینوس برای ایمنی شناورهای صیادی (موافقت‌نامه).

و با در نظر داشتن اینکه لازم‌الاجرا شدن این موافقت‌نامه به همراه پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون ۱۹۷۷ تورمولینوس برای ایمنی شناورهای صیادی (پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس) ممکن است یک موقعیت نامطلوب که در آن دو رژیم حقوقی متناقض قابل اجرا می‌شوند، ایجاد نماید. و با این تفکر که برخی دولت‌ها ممکن است هم‌اکنون اعلام کرده باشند که متعهد به پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ می‌شوند.

و با رضایت از اینکه دولتهایی که مصمم به متعهد شدن به رژیم بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی هستند، نیاز است تنها رضایت خود را به متعهد شدن توسط توافقنامه اعلام کنند، بدون اینکه اقدامی نسبت به پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس انجام دهند.

و با تمایل به لازم‌الاجرا شدن هر چه سریع‌تر موافقت‌نامه.

۱) از کلیه دولت‌ها دعوت می‌شود به موافقت‌نامه توجه فوری کرده، با عنایت به چگونگی پذیرش آنها در اولین یا سریع‌ترین تاریخ ممکن، اقدام کنند.

۲) کلیه دولتهایی که تصمیم می‌گیرند به موافقت‌نامه متعهد شوند، تأکید می‌شود برای تودیع سندهای خاص با دبیر کل آیمو هر چه سریع‌تر اقدام کنند.

۳) با اعلان اینکه، برای اهداف مقررات بین‌المللی معرفی شده برای شناورهای صیادی، این موافقت‌نامه جایگزین و جانشین پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ می‌گردد و بنابراین؛

الف) دولتهایی که به این موافقت‌نامه نپیوسته‌اند، ابتدا باید موافقت‌نامه را امضا و تعهد به آن داشته باشند، سپس از طریق تصویب یا هر شکل دیگر آن را بپذیرند.

ب) دولتهایی که تاکنون موافقت خود را به متعهد شدن به پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ اعلام کرده‌اند، بایستی طی اقداماتی خاص رضایت خود را به متعهد شدن به موافقت‌نامه که یکی از گزینه‌هایی موجود تحت ماده ۳ را به کار گرفته، اعلام کنند.

۱) از دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی تقاضا می‌شود این قطعنامه را به سمع‌ونظر کلیه دولت‌های متعاهد به موافقت‌نامه برساند.

۲) نهایتاً از دبیر کل تقاضا می‌شود همکاری‌های ممکن را به کار بندد و در مورد دولتهایی که در نظر دارند به موافقت‌نامه متعهد شوند، به‌منظور حصول اطمینان طبق قطعنامه، توسط دولت‌ها اقدامات لازم را اتخاذ کند. ■

پس از شرایط رکود، زیرساخت‌ها تعیین کننده سهم کشورها از بازار هستند

مهندس صدر با بیان اینکه سطح ایمنی و امنیت دریانوردی ارتقا یافته است، گفت: با توجه به فناوری‌های جدید، نیازهای جدید در این عرصه ظهور می‌یابد تا سوانح دریایی کم شود.

وی ادامه داد: استانداردهای دریایی هر روز جامع‌تر و فراگیرتر می‌شود، به گونه‌ای که تاکنون در قالب کنوانسیون‌ها، مصوبات و دستورالعمل‌های بین‌المللی و لازم‌الاجرا به عرصه‌های مختلف آموزش نیروی انسانی، مدیریت کشتیرانی و دریانوردی، موسسات رده‌بندی، شناورها، کارگروه‌ها و کارخانجات کشتی‌سازی و حفظ محیط‌زیست دریایی به طور کامل توسعه یافته است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه جهت تحقق چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، توسعه زیرساخت‌ها و تجهیزات و ناوگان حمل‌ونقل دریایی باید به طور جدی دنبال شود، اضافه کرد: با گذر از شرایط رکود و آغاز مجدد دوران رونق اقتصادی، فقط کشورهای برخوردار از زیرساخت‌های مورد نظر می‌توانند از بازار سهم بیشتری در حمل‌ونقل و تجارت بین‌المللی دریایی را نصیب خود کنند.

دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی هم از برگزاری سمپوزیوم دو روزه‌ای با موضوع آینده ایمنی کشتی‌ها تا ماه ژوئن خبر داد و خواستار ایجاد و حفظ یک چارچوب قانونی جامع برای کشتیرانی بین‌المللی شد.

در همایش سالروز جهانی دریانوردی همچنین پیام کوچی سکیمیزو دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی قرائت شد.

در ابتدای این پیام آمده است: در ۱۴ آوریل ۱۹۱۲ میلادی، کشتی تایتانیک متعلق به خطوط کشتیرانی وایت‌استار ظرف چند ساعت از مجل‌ترین کشتی‌های جهان به نامی تبدیل شد که تا ابد یادآور فاجعه است.

در تاریخ دریانوردی، کشتی‌های فراوانی غرق شده‌اند، اما تعداد کمی از آنها نظیر تایتانیک در خاطر مردم مانده است.

در بخش دیگری از این پیام آمده است، فاجعه تایتانیک کشورهای بزرگ دست‌اندرکار کشتیرانی جهان را به توجه بیشتر به ایمنی دریانوردی و اتخاذ تدابیر جدی در خصوص امنیت دریانوردی وادار کرد که با این پیگیری‌ها دو سال پس از غرق شدن تایتانیک نخستین کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا مربوط به کنوانسیون SOLAS تصویب شد و نهایتاً به تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی انجامید.

این پیام در بخش دیگری می‌گوید: رسالت این سازمان در ابتدا مسایل مرتبط با ایمنی بود، اما متعاقباً این مسؤلیت به گونه‌ای بسط و توسعه یافت که امروزه علاوه بر حفاظت زیست‌محیطی، امور حقوقی و همکاری‌های فنی، امنیت دریانوردی و از این قبیل را هم پیگیری می‌کند.

در بخش دیگری از این پیام چنین می‌خوانیم: صنعت حمل‌ونقل دریایی بدون ایمنی حیات نخواهد داشت، چه برسد به اینکه به رشد خود ادامه دهد، البته ایمنی حقیقی صرفاً با تهیه و تدوین و رعایت قوانین و مقررات به دست نمی‌آید.

در پایان این پیام آمده است: حدود ۲۰ سال پیش آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی IMO نوید یک تغییر اساسی در ایجاد فرهنگ ایمنی در کشتیرانی را داد؛ اکنون زمان آن رسیده تا تغییر مهم دیگری را هم رقم بزنیم، این امر صرفاً از طریق اقدامات قانونگذاری میسر نخواهد شد، باید یک عزم جدید را فراتر از اجرای مقررات ایجاد کنیم و مکانیزم‌هایی را به گسترده‌گی این صنعت ببابیم تا اطمینان حاصل کنیم که فرهنگ ایمنی دریانوردی در تمامی این صنعت نهادینه شده است. ■



معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه مراسم روز جهانی دریانوردی با هدف اشاعه فرهنگ دریانوردی در سطح عموم جامعه و قدردانی از خدمات بی‌ظنیر صنعت حمل‌ونقل دریایی به جامعه بشری هر ساله در ۱۷۰ کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) برگزار می‌شود و با اعلام اتمام بررسی اصلاح لایحه دریایی توسط مجلس گفت: ایران جزو ۱۵ کشور اول دنیا در ارایه اسناد تخصصی دریانوردی است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در همایش روز جهانی دریانوردی، اظهار داشت: یک‌سوم از مرزهای ایران، آبی است که این امر موقعیت ممتازی را برای کشوری اسلامی ما ایجاد کرده است.

وی ادامه داد: این موهبت الهی موجب شده است تا ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ویژه‌ای در طول ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل خزر، دریای عمان و خلیج فارس پدید آید.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: بر این اساس توجه به قابلیت‌های آشکار و پنهان در پهنه دریایی کشور و حوزه‌های مختلف دریانوردی اعم از حمل‌ونقل تجاری و نفتی و سفرها و گردشگری دریایی و صید و صیادی و صنایع ساحلی و فراساحلی موجب می‌شود تا با توسعه سواحل کشور، رونق اقتصادی و تمدن جدیدی با محوریت دریا در شهرهای ساحلی شکل بگیرد. سید عطاءاله صدر تأکید کرد: برای تحقق این چشم‌انداز ضروری است توسعه دریامحور به عنوان یک رویکرد و برنامه‌های توسعه، مدنظر برنامه‌ریزان اقتصادی کشور قرار گیرد.

مهندس صدر ادامه داد: بی‌تردید، همگرایی و هم‌افزایی جامعه دریایی و مشارکت همه دست‌اندرکاران ذی‌ربط که به نوعی در آینده عرصه دریایی کشور اثرگذار است، نقش اساسی و مؤثری در ابعاد داخلی و بین‌المللی ایفا خواهد کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در بعد داخلی این هماهنگی و همگرایی موجب می‌شود تا اولویت‌های این بخش از اقتصاد کشور شناسایی شده و با بهره‌گیری از قابلیت‌ها، توانایی‌ها و منابع موجود بیش از پیش بارور شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: با توجه به ارتقای سطح رقابت‌پذیری در بازار منطقه‌ای و بین‌المللی ضرورت دارد همه فعالان عرصه دریایی برای تحقق اهداف سند چشم‌انداز و پیشرفت اقتصادی کشور تلاش کنند.



دیدار با کاپیتان‌ها و خدمه کشتی‌های خارجی در آستانه روز جهانی دریانوردی

به مناسبت فرارسیدن روز جهانی دریانوردی با کاپیتان کشتی‌های خارجی مستقر در بندر شهید رجایی دیدار و از آنان برای شرکت در مراسم روز جهانی دریانوردی دعوت شد.

به گزارش خبرنگار ما، در آستانه روز جهانی دریانوردی از طرف اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان با کاپیتان و خدمه کشتی‌های خارجی مستقر در بندر شهید رجایی دیدار و پیام روز جهانی دریانوردی به آنان ابلاغ شد.

مهدی نوفرستی، رئیس اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی استان هرمزگان گفت: هفته اول مهرماه به‌عنوان روز جهانی دریانوردی در سراسر جهان گرامی داشته و از خدمات دریانوردان سراسر گیتی قدردانی می‌شود.

به همین منظور در روز هشتم مهرماه جشن روز جهانی دریانوردی با شرکت دریانوردان داخلی و خارجی و مسوولان دستگاه‌های اجرایی در اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان برگزار می‌شود.

وی افزود: هدف از دیدار با کاپیتان کشتی‌های خارجی تبریک روز جهانی دریانوردی و دعوت از آنان برای شرکت در مراسم جشن روز جهانی دریانوردی است که به گرمی پذیرفته شد. ■



انتقاد رئیس کمیسیون عمران از برخوردهای دوگانه‌بین‌المللی در موضوع ایمنی دریانوردی

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به حادثه غرق شدن کشتی تایتانیک و انتخاب شعار امسال روز جهانی دریانوردی با محوریت این حادثه گفت: درست است که در این حادثه تعدادی بی‌گناه کشته شدند، اما اگر اصل بر ایمنی است چرا امروز که عرصه ایمنی دریایی و دریانوردی کشور به ابزار سیاسی استکبار جهانی تبدیل شده است، هیچ حرکتی در سازمان‌های بین‌المللی در محکومیت این اقدام صورت نمی‌گیرد.

علی اکبر آقایی در مراسم روز جهانی دریانوردی با قدردانی از توجه جامعه جهانی به ایمنی حمل‌ونقل دریایی اظهار داشت: امروز استکبار جهانی درصد است امنیت دریانوردی ایران را تهدید، محدود و تحریم کند.

وی به انتخاب شعار روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۲ اشاره کرد و گفت: امروز استکبار جهانی با ایجاد محدودیت، ایمنی دریانوردی کشور را ابزار سیاسی قرار داده و باعث به خطر افتادن جان هزاران نفر شده است.

نماینده مردم سلماس در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه جای تاسف است که عرصه ایمنی دریانوردی به عنوان ابزار سیاسی و عامل تهدید و تحریم قلمداد می‌شود، گفت: اگر اصل بر ایمنی است و امروز به کشتی‌ها به خاطر نداشتن ایمنی و تجهیزات لازم تذکر داده می‌شود، باید موضوع به خطر افتادن ایمنی دریانوردی و جان انسان‌ها به دلیل تحریم‌ها و تهدیدهای استکبار جهانی نیز مورد توجه قرار گیرد.

وی گفت: داعیه‌داران حقوق بشر در حالی بر کشته‌شدگان حادثه تایتانیک دلسوزی می‌کنند که از به‌کارگیری سلاح‌های کشتار جمعی در عراق، افغانستان و غزه ابراز تاسف نکردند. ■



عیادت از کهنسال ترین دریانورد هرمزگان

به مناسبت هفته جهانی دریانوردی هیاتی از اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با موسی غلامپور تنها دریانورد بازمانده جنگ جهانی دوم دیدار کردند.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر، هیاتی از طرف اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با موسی غلامپور دریانورد ۹۴ ساله ساکن بندر کنگ که دوره نقاهت را در منزل می گذراند، عیادت کردند.

موسی غلامپور پیشکسوت عرصه دریانوردی هرمزگان با ابراز خرسندی از این دیدار گفت: دریانوردی در گذشته با سختی ها و خطرات فراوانی همراه بود و دریانوردان برای پیمودن مسیرهای طولانی باید مرارت های زیادی را تحمل می کردند. وی از جوانان خواست حرفه سنتی نیاکان خود را حفظ کرده و از تجربه گذشتگان استفاده نمایند.

غلامپور در سن ۱۶ سالگی و در اوج جنگ جهانی دوم، درحالی که به همراه ۶۳ ملوان و خدمه دیگر از بندر مانگالور هندوستان به مقصد بندر دارالسلام در سواحل آفریقا در حرکت بودند، در نزدیکی خلیج عدن توسط زیر دریایی ژاپنی مورد هدف قرار گرفته و ۳۵ نفر از همراهان وی بلافاصله کشته می شوند. وی نیز با ۲۸ نفر دیگر به کمک دو قایق پس از ۱۵ روز سرگردانی بر روی دریا سرانجام به سواحل کشور سومالی رسیده و از مرگ نجات می یابند. ■



جمع آوری آثار ۲۰۰ ساله دریانوردی هرمزگان

اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با هدف حفظ و اشاعه فرهنگ دریایی در کشور و ایجاد زمینه های مناسب برای آشنایی و نزدیکی هر چه بیشتر افکار عمومی با مقوله دریا و موضوعات مرتبط با آن اقدام به جمع آوری عکس، اسناد و ادوات قدیمی دریایی کشور کرده است.

رئیس اداره مطالعات و برنامه ریزی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: تاکنون بیش از ۱۸۰ مورد تجهیزات دریایی و بندری جمع آوری و تعداد ۶۰ عکس مربوط به بنادر هرمزگان و زمینه دریانوردی تهیه و جمع آوری و در معرض دید همگان قرار گرفته است.



محمد جهانشاهی نسب افزود: قدیمی ترین عکس ها مربوط به بندر شهید حقانی و بندر لنگه می باشد که از دوران قاجار برجای مانده است.

وی اظهار داشت: قدیمی ترین ادوات مربوط به یک دستگاه قطب نما پایه دار رومی می است که به ۲۰۰ سال پیش برمی گردد. برخی از تجهیزات جمع آوری شده دست ساز است که در نوع خود بی نظیر هستند. ■



لنگه؛ بندر نمونه در برگزاری هفته ملی دریانوردی و اشاعه فرهنگ دریایی

طی مراسمی که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت هفته ملی دریانوردی در محل سالن میلاد نمایشگاه بین المللی تهران برگزار شد، اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه به عنوان بندر برتر تجاری در برگزاری مراسم هفته دریانوردی در سال ۹۰ از سوی این سازمان انتخاب شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر، در این مراسم دریابان نمونه سال ۹۱ براساس رویکرد جدید دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی مبنی بر توجه به تمامی اقشار اجتماعی فعال در عرصه دریا و دریانوردی که نقش والایی در اشاعه فرهنگ دریایی کشور و شناساندن این حرفه مهم در سطوح مختلف جامعه دارند، انتخاب شدند. با توجه به اقدامات وسیع این اداره در برگزاری مراسم هفته دریانوردی و اشاعه فرهنگ دریا و دریانوردی در سال ۹۰ به این افتخار نایل آمده تا از میان تمامی بنادر ایران، بندر لنگه این عنوان را کسب کند.

مراسم هفته دریانوردی در سال ۹۱ باشکوه تر از سال گذشته با همکاری کلیه فعالان دریایی در شهرستان، در محل پارک بوم مسی بندر تاریخی کنگ برگزار شد که طی آن از کلیه پیشکسوتان، فعالان و نمونه های دریایی شهرستان با اهدای لوح تقدیر و جایزه قدردانی به عمل آمد.

همچنین در این مراسم به منظور بزرگداشت یاد و خاطره پیشکسوتان صنعت دریانوردی به صورت نمادین بادبان های لنج بوم مسی افزاشته شد. ■

رشد اقتصادی بدون توسعه بنادر امکان‌پذیر نیست

در مراسم روز جهانی دریانوردی و تجلیل از دریانوردان نمونه استان هرمزگان با حضور استاندار و معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان، بر پیوستگی شدید بنادر با اقتصاد کشور تاکید شد و استاندار هرمزگان، رشد اقتصادی بدون توسعه بنادر را امکان‌ناپذیر دانست.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، نماینده ولی فقیه در استان هرمزگان در این مراسم با اشاره به موهبت خدادادی دریا گفت: باید با نگاه دریامحور از این موهبت بزرگ خداوند در جهت رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال استفاده کرد.



استاندار هرمزگان نیز در این مراسم با تشریح موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد ایران گفت: بنادر دروازه‌های طلایی اقتصاد کشور هستند که هنوز به خوبی از تمام ظرفیت آن استفاده نشده است.

ابراهیم عزیزی افزود: بنادر پیوستگی شدیدی با اقتصاد کشور دارند و رشد اقتصادی بدون توسعه بنادر امکان‌پذیر نیست.

عزیزی با تاکید بر حاکم کردن نگاه رقابتی در بنادر کشور گفت: بهبود توان رقابتی بنادر بدون شناخت و درک نیازها و چالش‌ها انجام‌پذیر نیست.

وی نوسازی و روان‌سازی قوانین و ساختارهای تجارت دریایی را ضروری دانست و اظهار داشت: بدون نظم‌بخشی به فعالیت‌های دریایی نمی‌توانیم به توان رقابتی قابل‌قبول دست یابیم.

وی تدوین طرح جامع سامان‌دهی سواحل کشور را مهم دانست و افزود: در کنار توسعه تجارت دریایی باید به زیرساخت‌های مسافرت دریایی نیز توجه ویژه صورت گیرد.

معاون برنامه‌ریزی و اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی نیز در ادامه مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی گفت: ایران دارای ۱۳ هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی است که باید با ایجاد بنادر توسعه‌یافته از این موهبت الهی استفاده مناسب به عمل آید.

معاون برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی:

هدف دولت محرومیت‌زدایی و رونق اقتصادی در سواحل جنوب است



معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر لزوم توسعه مسافرت‌های دریایی و بیان اینکه باید به تعداد افراد جامعه مسافرت دریایی داشته باشیم، افزود: آمار مسافرت‌های دریایی کشور به ۱۳ میلیون نفر سفر طی یک سال در کشور رسیده است.

محمدرضا امامی در مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی و آیین تجلیل از دریانوردان نمونه استان هرمزگان که در مجتمع بندری شهیدرجایی برگزار شد، با بیان اینکه پیشرفت بنادر به یک عزم عمومی نیاز دارد، اظهار داشت: در حال حاضر سرمایه‌گذاران به عنوان شرکای تجاری در کنار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته‌اند و در تولید ثروت در کشور قدم برداشته‌اند.

وی با اشاره به شرایط خاص جغرافیایی ایران افزود: کشورمان ایران با در اختیار داشتن حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در این زمینه می‌تواند با استفاده از توان بخش خصوصی و البته یک عزم عمومی ایده ایجاد بنادر توسعه‌یافته را محقق کند.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی کشور در ادامه با بیان اینکه در حال حاضر ۱۷۲ میلیون تن ظرفیت بازرگانی در بنادر کشور ایجاد شده است، تصریح کرد: همچنین ظرفیت تجاری بنادر کشور نیز تا پایان برنامه پنجم توسعه به بیش از ۲۱۰ میلیون تن خواهد رسید.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر الگو قرار دادن منویات مقام معظم رهبری و حرکت به سمت توسعه دریامحور اظهار داشت: سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد تمدن دریایی در سواحل کشور را در دستور کار خود قرار داده است.

امامی با تأکید بر لزوم توسعه مسافرت‌های دریایی و بیان اینکه باید به تعداد افراد جامعه مسافرت دریایی داشته باشیم، افزود: آمار مسافرت‌های دریایی کشور به ۱۲ میلیون نفر سفر طی یک سال در کشور رسیده که البته این رقم با توجه به طول سواحل و جمعیت باید به ۷۰ میلیون نفر سفر افزایش پیدا کند.

وی اظهار داشت: رونق کسب‌وکار در مناطق بندری، محرومیت‌زدایی و توسعه بنادر کوچک و چندمنظوره در این مناطق از اهداف بلند سازمان بنادر است که طی دو سال در جهت تحقق آن در حال حرکت هستیم.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اهمیت بندر شهید رجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر کشور بیان داشت: برای بندر شهیدرجایی و تبدیل شدن آن به بندر هاب منطقه‌ای نیز آفق بلندمدتی را ترسیم کرده‌ایم.

وی در انتها به افزایش محدوده اراضی بندر شهیدرجایی به میزان دو برابر اشاره کرد و افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در این بندر را گام بلندی در جهت هاب شدن آن دانست. ■

شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران



شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷ S.T.I.P.CO

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Sonsultant in customs affairs
& releasing goods

- اولین دریافت کننده کارت حق عملکردی
- عضو و بازرس اصلی اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیران تخصصی در کلیه گمرکات کشور
- کالارسانی سریع به پروژه‌ها، صنایع و شرکتها
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- اخذ مجوز سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید در

اخذ مجوزهای ورود، ایران کد،

سایت تعاملی و طرح شبنم

ترخیص کالا، گشایش اعتبار

اسناد نقدی، ریفاینانس

تلفن: ۸۸۴۶۸۲۴۹ (۰۲۱)

۸۸۴۶۸۳۲۴ (۰۲۱)

نمابر: ۸۸۴۶۸۴۰۹ (۰۲۱)

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

www.stiptarkhis.com

khodayari_co@yahoo.com



محمد رضا امامی افزود: در حال حاضر ۱۷۲ میلیون تن ظرفیت فعالیت‌های بازرگانی در بندر ایجاد شده که تا پایان برنامه پنجم به بیش از ۲۱۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

معاون برنامه‌ریزی و اداری و مالی سازمان بندر با اشاره به توسعه مسافرت‌های دریایی اظهار داشت: میزان مسافرت‌های دریایی کشور در حال حاضر سالیانه ۱۳ میلیون نفر سفر در کشور است.

امامی توسعه بندر کوچک و چندمنظوره برای محرومیت‌زدایی و رونق کسب‌وکار را از برنامه‌های سازمان بندر و دریانوردی اعلام کرد و در رابطه با بندر شهید رجایی گفت: برنامه ما برای بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کشور تبدیل آن به هاب منطقه‌ای با توسعه اراضی بندر به ۴ هزار و ۸۰۰ هکتار افزایش



ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در این بندر است.

در ادامه مراسم مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان هم با اشاره به رشد تولید ناخالص جهان گفت: رشد تولید ناخالص جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی ۳/۹ درصد و در سال ۲۰۱۱ میلادی ۲/۴ درصد بوده است که پیش‌بینی می‌شود این رقم در سال ۲۰۱۲ به ۲ درصد برسد.

وی با بیان اینکه طبق آمارها رشد حمل‌ونقل دریایی ۱/۵ تا ۲ برابر تولید ناخالص جهانی است، اضافه کرد: با آنکه تجارت جهانی و حمل‌ونقل دریایی به دلیل بحران اقتصادی در شرایط مناسبی قرار ندارد، اما حجم کالاهایی که در سال ۲۰۱۱ از طریق دریا جابه‌جا شده به ۸/۴ میلیارد تن رسید که پیش‌بینی می‌شود این میزان در سال ۲۰۶۰ به ۲۳ میلیارد تن افزایش یابد.

صفایی کل هزینه حمل‌ونقل دریایی را ۵ درصد تجارت جهانی اعلام کرد و گفت: در حال حاضر تعداد کشتی‌های بالای ۱۰۰ تن که در ناوگان جهانی فعالیت دارد به ۱۰۴ هزار فروند می‌رسد و این در حالی است که شاهد فعالیت ۱/۵ میلیون نفر دریانورد نیز در آب‌های جهان هستیم.

مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به تدوین کنوانسیون‌های بین‌المللی



دریایی گفت: مقررات و قوانین تدوین شده در بخش حمل‌ونقل دریایی بیش از صنعت هوایی است به طوری که تاکنون ۴۷ کنوانسیون بین‌المللی دریایی تدوین شده که ایران به عضویت بیش از ۳۰ کنوانسیون درآمده است.

صفایی درباره وضعیت دریایی و بندری استان هرمزگان نیز گفت: استان هرمزگان با دارا بودن ۷۱ بندر و ظرفیتی معادل ۱۰۰ میلیون تن و

تردد ۱۱۰ هزار انواع شناور تجاری و ۸۸۰۰ شناور سطحی، انجام ۶۰ درصد از تجارت کشور را برعهده دارد و این در حالی است که ۹۰ درصد حمل‌ونقل کانتینری و ۹۸ درصد مسافرت‌های دریایی نیز در این استان انجام می‌گیرد.

وی تعداد دریانوردان فعال در استان هرمزگان را بیش از ۵۵ هزار دریانورد عنوان کرد و اظهار داشت: با احتساب خانواده این دریانوردان در مجموع یک‌چهارم جمعیت این استان از طریق دریا امرار معاش می‌کنند.

وی به ۲ هزار و ۲۳۷ کیلومتر مرز آبی استان هرمزگان اشاره کرد و گفت: علاوه بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ۱۴ هزار و ۹۰۰ میلیارد ریال پروژه نیز در قسمت زیرساخت‌های بندری و دریایی این استان در حال اجراست که آینده روشنی را برای این بخش رقم زده است. ■

پیشرفت فیزیکی ۷۳ درصدی فاز دوم توسعه بندر شهید رجایی

رییس ستاد طرح‌های مهر ماندگار، از فاز دوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان یکی دیگر از پروژه‌های بزرگ احداثی مهر ماندگار در هرمزگان نام برد و خاطر نشان کرد: با بهره‌برداری از آن (خرداد ماه سال ۹۲) ظرفیت این بندر با دو برابر افزایش به ۶ میلیون TEU کانتینر در سال افزایش می‌یابد. بنابر اعلام محرابیان، این طرح با بیش از ۷۳ درصد پیشرفت فیزیکی (هم‌اکنون) به سرعت در حال احداث است.

دستیار ویژه رییس‌جمهوری در طرح‌های مهر ماندگار اضافه کرد: سرعت احداث بعضی از طرح‌ها به حدی است که بعضی از مواقع منابع با تاخیر تامین می‌شود. این مقام مسوول اظهار داشت: بخشی از منابع تامین اعتبار طرح‌های مهر ماندگار کشور از محل تملک دارایی، فروش اوراق مشارکت، سهام شرکت‌ها و منابع در اختیار از جمله فروش اموال و دارایی‌های مازاد دستگاه‌های دولتی که قانونگذار اجازه فروش آنها را داده و همچنین تسهیلات بانکی و سهم آورده سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است.

محرابیان از پالایشگاه نفت لاوان و گاز هنگام، دو واحد تولیدکننده فولاد، پل دو هزار متری خلیج فارس، توسعه اسکله اختصاصی منطقه ویژه خلیج فارس، کارخانه تولید فرمالین، بندر چندمنظوره نخل ناخدا و پایانه مسافری بندر شهید حقانی بندرعباس و نیروگاه گازی گنو به عنوان دیگر طرح‌های مهم مهر ماندگار در استان هرمزگان نام برد.

وی با بیان اینکه با بهره‌برداری از آنها سهم استان هرمزگان در مبادلات تجاری ملی و بین‌المللی افزایش می‌یابد، ابراز داشت: با افتتاح کارخانه پترو صنعت گامرون، این استان به بزرگ‌ترین تولیدکننده و صادرکننده نفتالین و فرمالین منطقه تبدیل می‌شود. دستیار ویژه رییس‌جمهوری میزان پیشرفت پروژه‌های مهر ماندگار هرمزگان را بین ۴۰ تا ۱۰۰ درصد بیان کرد و گفت: طرح دوخطه کردن راه‌آهن در مسیر تنزج به بندرعباس (۸۰ کیلومتر) افتتاح و در حال استفاده است و مابقی طرح‌ها نیز در موعد مقرر افتتاح خواهند شد.

وی در ادامه از پل خلیج فارس به طول بیش از دو کیلومتر که جزیره قشم را به سرزمین اصلی متصل خواهد کرد، به‌عنوان یکی دیگر از طرح‌های منحصربه‌فرد مهر ماندگار در هرمزگان نام برد و گفت: قطعات بتونی آن (به تعداد ۶ قطعه) که وزن هر یک از آنها به ۱۶ هزار تن می‌رسد، در حال ساخت است که پس از اتمام با شناورسازی در محل اصلی غرق (نصب) می‌شوند. در اطلاعات منتشره آمده است: ۵ درصد از مجموع پروژه‌های طرح مهر ماندگار کشور به این استان اختصاص دارد (از ۹۰۵ پروژه کشوری ۴۵ مورد آن با ۱۶۰ هزار میلیارد ریال) که با بهره‌برداری از آنها تا قبل از اتمام دوره ریاست جمهوری دکتر احمدی نژاد حدود ۴۰ هزار فرصت شغلی در هرمزگان ایجاد می‌شود.

دستیار ویژه رییس‌جمهوری در سفر دو روزه خود به هرمزگان ضمن بازدید از پروژه‌های بزرگ راهسازی، تولید فولاد، پالایشگاهی، نیروگاهی، بهداشتی و احداث بندر در شهرستان‌های رودان، میناب، بندرعباس، خمیر و جزیره قشم در پایان با شرکت در جلسه‌ای با حضور مدیران دستگاه‌های اجرایی مربوطه، شرکت‌های مجری طرح‌ها و سرمایه‌گذاران، مسایل و مشکلات را بررسی کرده و تصمیمات لازم برای سرعت‌دهی به اجرای طرح‌های مهر ماندگار این استان اتخاذ شد. ■



دستیار ویژه رییس‌جمهوری که برای بازدید از روند اجرا و پیشرفت پروژه‌های مهر ماندگار در استان هرمزگان به بندرعباس رفته بود، در بازدید از طرح‌های بندری و دریایی این استان، پیشرفت عمرانی و توسعه‌ای بندر چندمنظوره نخل ناخدا و فاز دوم بندر شهید رجایی را رضایت‌بخش دانست.

علی اکبر محرابیان در این بازدید که مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی و استاندار هرمزگان وی را همراهی می‌کردند، سازمان بندر و دریانوردی را در اجرای طرح‌های مهر ماندگار در استان هرمزگان پیشرو خواند و ابراز امیدواری کرد که این طرح‌ها با همین جدیت پیگیری شود.

بندر چندمنظوره نخل ناخدای بندرعباس یکی از مهم‌ترین پروژه‌های مهر ماندگار استان هرمزگان است که عملیات ساخت فاز اول آن با اعتباری بالغ بر ۱۸۰ میلیارد ریال از بهمن ماه سال گذشته آغاز شده است. طول موج‌شکن این بندر ۴ هزار و ۱۳۳ متر می‌باشد که تاکنون با ۶۲ درصد پیشرفت طول موج‌شکن ۲ هزار و ۵۸۸ متر آن انجام شده است.

بازدید از پروژه ترمینال مسافری بندر حقانی به عنوان یکی از پرتراکم‌ترین بندر مسافری کشور نیز برنامه دوم این هیأت بود. ساخت ترمینال مسافری بندر شهید حقانی از خرداد ماه سال جاری با اعتباری بیش از ۶ میلیارد تومان با زیربنای ۳ هزار و ۸۰۰ متر مربع آغاز شد.

به گفته مسوولان ذیربط، محل فروش بلیت، فروشگاه اقلام خوراکی، رستوران، کافی‌شاپ، ساختمان اداری، پارکینگ و باجه استقرار گارد بندر از جمله اماکنی است که در این ترمینال مسافری جانمایی شده است.

فاز دوم عملیات اجرایی طرح توسعه بندر شهید رجایی با اعتباری بالغ بر ۳۱۰ میلیون یورو نیز دیگر پروژه مهر ماندگار است که در سال جاری برای دومین بار مورد بازدید علی اکبر محرابیان دستیار ویژه رییس‌جمهوری قرار گرفته و از روند اجرای آن اطلاع حاصل کرد. طراحی و ساخت اسکله، لایروبی و احیا و محوطه‌سازی، خرید و نصب و راه‌اندازی تجهیزات تخلیه و بارگیری ترمینال کانتینری از جمله بخش‌های مرحله دوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی است. افزون بر این، احداث اسکله‌های پهلوگیری حوضچه دوم و سوم به طول ۲۰۲۰ متر با آب‌خور ۱۶ متر نسبت به جزر کامل (CD) برای پذیرش کشتی‌های نسل ششم با ظرفیت ۱۸,۰۰۰ TEU کانتینر، اجرای عملیات لایروبی حوضه دوم و سوم، احیای ساحل به میزان ۷ میلیون متر مکعب، احداث محوطه دیو و استقرار کانتینر از جمله طرح‌های در حال اجرا در فاز دوم بندر شهید رجایی است.

پرداخت هزینه خدمات بندری به صورت ارزی

بر اساس تازه‌ترین بخشنامه سازمان بنادر و دریانوردی، تمامی نمایندگی‌های ایرانی خطوط خارجی کشتیرانی موظف شده‌اند هزینه خدمات بندری را به صورت ارزی به حساب این سازمان واریز کنند.

سیدعطاءاله صدر با بیان اینکه برخی از شرکت‌های ایرانی، ارز دریافتی از خطوط کشتیرانی خارجی را در بازار آزاد تسعیر و با نرخ مرجع به حساب سازمان بنادر واریز می‌نمایند، اعلام کرد: براساس بخشنامه جدید این سازمان، شرکت‌های یادشده موظف هستند هزینه‌های بندری را به صورت ارز به سازمان بپردازند تا از فروش ارز در بازار آزاد از سوی شرکت‌های مذکور جلوگیری شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه دریافت هزینه های ارزی، ذخایر ارزی کشور را افزایش می‌دهد، بیان کرد: اینکه شرکتی مدعی باشد این موضوع موجب افزایش قیمت ارز داخلی می‌شود نمی‌تواند درست باشد، زیرا دریافت هزینه به صورت ارزی، ذخایر ارزی کشور را افزایش می‌دهد.

صدر به دستور بانک مرکزی در خصوص بازار معاملات ارزی اشاره کرد و گفت: بانک مرکزی هم اعلام کرده که شرکت‌های ایرانی می‌توانند ۲ درصد زیر قیمت بازار، ارز را از بازار معاملات ارزی دریافت کنند، چرا این شرکت‌ها از این طریق ارز مورد نیاز خود را تهیه نمی‌کنند.

بر اساس بخشنامه جدید سازمان بنادر و دریانوردی، تمامی نمایندگی‌های ایرانی خطوط کشتیرانی خارجی موظف هستند هزینه خدمات بندری را به صورت ارزی به حساب سازمان بنادر واریز کنند.

دفاع مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از بخشنامه جدید سازمان بنادر

رییس هیات‌مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأکید کرد که دریافت هزینه خدمات از شرکت‌های کشتیرانی خارجی به صورت ارزی اقدام بسیار درستی است. محمدحسین داجمر با بیان اینکه به طور طبیعی باید شرکت‌های خارجی هزینه‌های خود را به صورت ارزی پرداخت کنند، گفت: مخصوصاً در شرایطی که التهابات ارزی ایجاد شده، بخشنامه اخیر سازمان بنادر اقدام درستی محسوب می‌شود. وی افزود: پس از اینکه تفاوت‌هایی در نرخ ارز به وجود آمد، برخی طرف‌های خارجی با شرکت‌های طرف قرارداد با آنها از این وضعیت سوءاستفاده کردند، به طوری که هزینه‌ها را از طرف خارجی به صورت ارزی دریافت می‌کردند، اما معادل ریالی آن را آن هم با نرخ ارز مرجع به حساب دولت ایران واریز می‌کردند.

داجمر گفت: این اتفاقات باعث شده بود که هزینه قابل توجهی از سوی آنها به صورت ارزی دریافت نشود و به جای آن کشور متضرر شود؛ بنابراین ابلاغ الزام پرداخت هزینه‌های خدماتی به شرکت‌های کشتیرانی خارجی به صورت ارزی کاملاً درست است.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر اینکه البته اجرای این بخشنامه درباره شرکت‌های داخلی غیرمنطقی است، گفت: تا جایی که من مطلع هستم، این بخشنامه فقط شرکت‌های خارجی را دربر می‌گیرد و درباره شرکت‌های داخلی غیرقابل اجرا است. ■

مزیت‌های اقتصادی پروژه‌های بندری مهر ماندگار

معاون وزیر راه و شهرسازی، همزمان با حضور دستیار ویژه رییس‌جمهور در استان هرمزگان گفت: با بهره‌برداری از پروژه‌های مهر ماندگار این سازمان، ظرفیت بنادر شهید رجایی هرمزگان و شهید بهشتی چابهار به دو برابر افزایش خواهد یافت.



سید عطاءاله صدر که برای بازدید از دو پروژه مهر ماندگار در حوزه دریایی و بندری به هرمزگان سفر کرده بود، در حاشیه این بازدید اظهار داشت: با بهره‌برداری از فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی ظرفیت این بندر از سه میلیون به ۶ میلیون TEU کانتینر و بندر شهید بهشتی چابهار نیز از ۲ به ۴ میلیون تن در سال افزایش می‌یابد.

وی ادامه داد: برای انجام برنامه‌های توسعه‌ای این دو بندر، در مجموع ۷۵۰ میلیون دلار اختصاص یافته که بیشترین آن تا ۴۱۰ میلیون دلار مربوط به بندر شهید رجایی است.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر چندمنظوره نخل ناخدای این سازمان در قالب پروژه‌های مهر ماندگار نام برد و اظهارداشت: در ۸ ماه گذشته تاکنون برای اجرای این طرح ۳۰ میلیارد و ۴۸۰ میلیون ریال هزینه شده است.

مجموع اعتبارات این بندرگاه توریستی و مسافری که مسافت بندرعباس تا جزیره هرمز را به هم نزدیک می‌کند، افزون بر ۱۸۰ میلیارد ریال اعلام شده است. وی خاطر نشان کرد: بهره‌برداری از بندر چندمنظوره هرمز علاوه بر رونق اقتصادی و تسهیل در رفت‌وآمد مردم شریف این جزیره در رونق گردشگری منطقه نیز نقش بسزایی خواهد داشت. ■

معاون امور بندری و مناطق ویژه در مراسم روز ملی آتش‌نشانی و ایمنی خبر داد:

افزایش ۸ برابری سطح ایمنی جان اشخاص در بنادر

معاون امور بندری سازمان بنادر با استناد به آمار مقایسه‌ای حوادث بندری دو سال ۸۵ و ۹۰ در بنادر کشور، از کاهش قابل توجه حوادث و سوانح بندری در سال گذشته خبر داد و آن را ناشی از اتخاذ استراتژی راهبردی طرح چهارده‌گانه ایمن‌سازی بنادر ارزیابی کرد.

به گفته محسن صادقی‌فر، در حالی که در سال ۸۵ به ازای هر ۳ میلیون تن تخلیه و بارگیری در بنادر کشور یک حادثه منجر به مرگ اتفاق می‌افتاد، در پی ایمن‌سازی بنادر و آموزش مستمر نیروی انسانی، این رقم در سال ۹۰ به ازای هر ۲۸ میلیون تخلیه و بارگیری کالا در بنادر تغییر کرد.

نقش بنادر در تجارت بین‌المللی

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در مطلع سخنانش در این مراسم، با اشاره به سهم حمل‌ونقل دریایی از کل تجارت جهانی بر پایه آمار به‌دست آمده از سال ۲۰۰۸ میلادی، حجم جابه‌جایی کالاها در این سال را حدود ۸ میلیارد تن برشمرد که سهم حمل‌ونقل دریایی از کل تجارت جهانی، ۹۰ درصد بر اساس تناژ و ۴۰ درصد به لحاظ ارزش بوده است.

مهندس صادقی‌فر با تأکید بر اینکه بنادر حیاتی‌ترین حلقه اتصال در زنجیره تأمین کالاها هستند، دلایل پررنگ شدن نقش بنادر در مقایسه با گذشته را مواردی چون «جهانی شدن اقتصاد»، «اقتصاد اندازه‌های کشتیرانی»، «حذف موانع گمرکی و اداری»، «نقش سازمان تجارت جهانی»، «تغییر سبک تولید»، «تکنولوژی‌های نوین» و «حلقه زنجیره تأمین کالا» عنوان کرد.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با تأکید بر «نقش بنادر ایمن در اقتصاد خرد و کلان»، کمک به توسعه اقتصاد منطقه‌ای و ملی، ایجاد فرصت‌های مستقیم و غیرمستقیم شغلی، کمک به توسعه صادرات و واردات، کسب درآمدهای ریالی و ارزی، جلب سرمایه‌های داخلی و خارجی و افزایش توان رقابتی صادرکنندگان را از جمله تأثیرات بنادر ایمن در اقتصاد عنوان کرد.

سهم بنادر ایران از تجارت خارجی

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با بیان اینکه بنادر، مهم‌ترین پایانه‌های حمل‌ونقل کشور هستند، با اشاره به آمار سال ۸۹، سهم بنادر ایران از تخلیه و بارگیری و ارزش تجارت خارجی کشور را ۹۰ درصد به لحاظ حجمی و ۷۰ درصد به لحاظ ارزشی برشمرد که این رقم در دنیا ۴۰ درصد بوده است.

ارتباط بین عملکرد بنادر و تجارت

محسن صادقی‌فر با اعلام اینکه هزینه تمام‌شده حمل در غیاب موانع تعرفه‌ای، مهم‌ترین عامل در کاهش تجارت بین کشورهاست، افزود: «کانتینری شدن حمل کالاها» و «به‌کارگیری کشتی‌های تخصصی» مهم‌ترین اقدامات منجر به کاهش ۳ درصدی هزینه تمام‌شده حمل‌ونقل دریایی و افزایش تجارت قلمداد می‌شوند.

کشش‌پذیری تجارت

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنان خود، با ارائه تعریفی از «کشش‌پذیری» گفت: اگر با کاهش قیمت، فروش کالا بیشتر شود و با بالا رفتن قیمت کالا، فروش کمتر شود، گفته می‌شود تقاضا نسبت به قیمت کالا کشش‌پذیری دارد.



مراسم گرامیداشت «روز ملی آتش‌نشانی و ایمنی» در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد

مراسم گرامیداشت روز ملی آتش‌نشانی و ایمنی، با هدف ارتقای وضعیت ایمنی بنادر و به منظور اشاعه و اعتلای فرهنگ ایمنی در محل سالن آمفی‌تئاتر سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

معاون امور بندری و مناطق ویژه و عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اعلام این خبر افزود: در این گردهمایی که با حضور مدیرعامل و اعضای هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، جمع کثیری از مدیران و کارشناسان امر ایمنی و آتش‌نشانی بنادر کشور، سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی تهران، صنایع مختلف وابسته به وزارت نفت، ارگان‌های وابسته به وزارت راه و ترابری، شرکت‌های بیمه‌ای و جامعه علمی و دانشگاهی مرتبط با ایمنی و علاقه‌مندان به مباحث ایمنی حریق و آتش‌نشانی و نمایندگان شرکت‌های خصوصی فعال در امر تخلیه و بارگیری کالا حاضر در بنادر برگزار شد، اقدامات انجام‌شده و برنامه‌های در دست اجرا جهت ارتقای ایمنی بنادر تشریح شد و از منتخبین HSE و آتش‌نشانی شاغل در بخش ستادی، بنادر و شرکت‌های خصوصی تقدیر به عمل آمد.

به گفته محسن صادقی‌فر، همچنین با دعوت از اساتید مجرب، پانل علمی و تخصصی با موضوع آشنایی با استانداردهای بین‌المللی آتش‌نشانی نیز در مراسم برپا شد.

مهندس صادقی‌فر ضمن ابراز خرسندی از برگزاری این مراسم گفت: برگزاری هفتمین مراسم گرامیداشت روز ملی آتش‌نشانی و ایمنی که در امتداد برنامه‌های در دست اجرا جهت سامان‌دهی و ارتقای ایمنی بنادر تلقی می‌شود، فرصتی است تا از افرادی که از جان و آسایش خود برای حفظ جان و آسایش دیگران می‌گذرند، تقدیر شود.

«روز ملی آتش‌نشانی و ایمنی» یادآور شجاعت‌ها و از جان‌گذشتگی‌های بزرگ‌مردانی است که در هر جایی که جان انسانی در خطر باشد، در جست‌وجوی آنچه که نویدبخش حیات است، تلاش خالصانه دارند و مشاهده نجات انسان‌ها و حفاظت از اموال آنها، لبخند شادی را بر لبانشان می‌نشانند. ■

اجرای کردن کنوانسیون‌ها و کدهای مرتبط با SOLAS، BLU، SAR و IMDG، الزامات و توصیه‌های بین‌المللی کشوری در تأمین ایمنی بنادر نام برد.

به گفته این مقام مسوول در سازمان بنادر و دریانوردی، از الزامات اقتصادی رعایت ایمنی در بنادر می‌توان به «افزایش رقابت‌پذیری خدمات بندری»، «بهره‌برداری بهینه از منابع»، «افزایش سهم بنادر از کالاهای ترانزیتی و ترانشیپی» و «کاهش هزینه تمام‌شده حمل از مسیر بنادر کشور» اشاره کرد.

صادقی‌فر با تأکید بر اینکه ایمنی بر شاخص‌های عملکردی بنادر تأثیر دارد، «افزایش زمان به‌کارگیری تجهیزات»، «کاهش زمان غیرفعال»، «کاهش دسترسی کشتی به اسکله»، «کاهش هزینه‌های خدمات بندری» و «کاهش زمان توقف کشتی در بندر» را مهم‌ترین پارامترهای رعایت ایمنی در بنادر به شمار آورد.

روند ایمن‌سازی بنادر کشور

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به آمار حوادث بندری در سال ۸۵ و اعلام اینکه در این سال به ازای هر ۵۳۷ هزار تن تخلیه و بارگیری در بنادر کشور، یک حادثه منجر به جرح گزارش شده است، گفت: در سال ۸۵ همچنین به ازای هر ۳ میلیون تن تخلیه و بارگیری یک حادثه منجر به فوت در بنادر کشور داشتیم.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با اعلام برنامه‌های این سازمان در جهت ایمن‌سازی بنادر از اجرای طرح‌های چهارده‌گانه تحت عنوان «تقش‌راه ارتقای سطح ایمنی بنادر» خبر داد.

به گفته صادقی‌فر، ارتقای دانش فنی افراد، ارزیابی ریسک‌های ایمنی در عملیات بندری، تدوین و اجرای دستورالعمل نحوه رسیدگی به حوادث بندری، استقرار سیستم مدیریت یکپارچه ایمنی (IMS)، سامان‌دهی ایمنی پایانه‌های نفتی و وضعیت آتش‌نشانی بنادر، صدور گواهینامه ایمنی تجهیزات بندری و اجرای مصوبه الزام پیمانکاران به جذب نیروهای متخصص ایمنی و بهداشت از مهم‌ترین اقدامات اجرایی سازمان بنادر در راستای افزایش سطح ایمنی بنادر به حساب می‌آید.

معاون امور بندری نتیجه اقدامات ایمن‌سازی بنادر را کاهش حوادث در درب‌های ورودی بنادر از ۱۱ درصد در سال ۸۵ به ۲/۵ درصد در سال ۹۰، کاهش حوادث محوطه اختصاصی از ۱۶/۶ درصد به ۱۴/۳ درصد در کاهش حوادث اسکله‌ها از ۲۷/۸ درصد در سال ۸۵ به ۱۴/۳ درصد در سال ۹۰ عنوان کرد و گفت: در پی اجرای طرح چهارده‌گانه ایمن‌سازی بنادر و با برگزاری مانورهای عملیاتی آتش‌نشانی و دوره‌های آموزشی، تعداد آتش‌سوزی‌های بنادر از ۱۵۰ مورد در سال ۸۵ به ۸۶ مورد در سال ۹۰ کاهش یافت.

صادقی‌فر در عین حال از کاهش شدید نرخ بروز حادثه منجر به فوت افراد به ازای تناژ تخلیه و بارگیری در سال ۹۰ خبر داد و گفت: در حالی که در سال ۸۵ به ازای تخلیه و بارگیری هر ۳ میلیون تن یک مورد حادثه منجر به فوت در بنادر کشور بروز می‌کرد، در سال ۹۰ این مورد با تخلیه و بارگیری بیش از ۲۸ میلیون کالا گزارش شده است که نشان‌دهنده افزایش ۸ برابری سطح ایمنی جان اشخاص در برابر حوادث منجر به مرگ در بنادر کشور است. ■



صادقی‌فر اضافه کرد: در خصوص کاهش پذیرش تجارت نسبت به هزینه حمل، افزایش ۱۰ درصدی و همچنین ۲ برابر شدن هزینه تمام شده حمل، به ترتیب منجر به کاهش ۲۰ و ۸۰ درصدی تجارت شده است.

وی گفت: در همین راستا با افزایش ۵ برابری تجارت، هزینه تمام شده حمل تا ۵۰ درصد کاهش یافته است.

ایمنی بندر و هزینه‌های تمام شده

معاون امور بندری با بیان اینکه بنادر بعد از معادن، پرخطرترین مکان، به نسبت سایر اماکن تولیدی و خدماتی شناخته شدند، اظهار داشت: «تنوع تجهیزات مورد استفاده»، «وسعت زیاد محدوده کار و دشواری کنترل»، «تنوع پیمانکاران و اپراتورهای متعدد بندری»، «تنوع سیستم‌های کاری»، «گسترده‌گی و تنوع کالاهای وارداتی و صادراتی» و «حجم بالای ترافیک و مسایل حمل‌ونقل ورودی و خروجی» از مهم‌ترین دلایل خطرپذیری و پتانسیل بروز حادثه در بنادر به شمار می‌آید.

صادقی‌فر سلسله مراتب بروز اتفاقات در محیط‌های ناایمن را به سه دسته «شبه حادثه»، «سانحه» و «حادثه» تقسیم کرد و با اعلام بررسی ۱۰۰۰ حادثه بندری در ۹۵ کشور جهان، شایع‌ترین منشأ حوادث بندری را در بخش حمل‌ونقل کالا حدود ۵۶ درصد و در بخش عملیات تخلیه و بارگیری بیش از ۱۴ درصد دانست.

هزینه‌های سوانح و حوادث بندری

معاون امور بندری با اشاره به هزینه‌های حوادث در بندر، این هزینه‌ها را در سه دسته «فرصت‌های اقتصادی از دست رفته»، هزینه‌های مخفی (غیرمستقیم) و هزینه‌های مشهود «مستقیم» فهرست کرد.

به گفته محسن صادقی‌فر، تأخیر در ارائه خدمات، کاهش سهم از بازار، از دست دادن مشتری، افزایش حق بیمه، فقدان نیروی کار ماهر، کاهش تولید و آسیب به تجهیزات از جمله هزینه‌های سوانح و حوادث قلمداد می‌شود.

الزامات تأمین محیط کار ایمنی در بنادر

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنانش، اجرای فصل چهارم قانون کار، اهتمام در تحقق بندهای مربوطه ماده ۳ از فصل دوم آیین‌نامه تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی، اجرای دستورالعمل ایمنی بنادر و لنگرگاه‌های تجاری مصوب هیأت عامل سازمان بنادر و

افزایش ۵۰ درصدی توان عملیاتی آتش نشانی بنادر

مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به کاهش تغییرات سنی و ارتقای تحصیلات آتش نشانی‌ها از سال ۸۳ تاکنون گفت: توان عملیاتی آتش نشانی بنادر از سال ۸۳ تاکنون حدود ۵۰ درصد افزایش یافته است.

جلیل اسلامی، مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، در حاشیه مراسم گرامیداشت روز آتش نشانی و ایمنی بنادر اظهار داشت: توجه به ایمنی با در نظر گرفتن نوع نگرش جوامع و سازمان‌های مختلف انواع متفاوتی دارند. وی تصریح کرد: با توجه به حجم سرمایه و کالاهایی که از بنادر کشور عبور می‌کنند، حفظ ایمنی و ایجاد محیطی آرام و ایمن برای تبادل کالا در بنادر یکی از وظایف اصلی سازمان بنادر و دریانوردی است.

اسلامی با بیان اینکه تنوع تجهیزات و مقررات، پیچیدگی مسایل اجرایی را به خصوص در ایجاد ایمنی بیشتر می‌کند، اظهار داشت: با وجود تنوع فعالیت‌ها در بنادر، مخاطرات اجرای اموری نظیر آتش سوزی، سقوط اجسام و از این قبیل افزایش پیدا می‌کند.

مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه نگرش سنتی به مخاطرات ایمنی بنادر و کاهش آن با روش‌های ساده قدیمی قابل قبول نیست، تصریح کرد: اجرای سیستمی جامع و کامل در این رابطه نیاز به سه موضوع اصلی شامل «طراحی و برنامه‌ریزی»، «تدوین قوانین و مقررات» و «اجرای قوانین» دارد.

وی ادامه داد: در راستای عملیاتی کردن هر سیستم اجرایی لازم است افرادی طراحی‌های لازم را انجام دهند، عده‌ای به تدوین دستورالعمل‌ها بپردازند و پس از آن عده‌ای خاص آن را اجرا کنند که در این خصوص اجرای تخصصی عملیات آتش نشانی و برقراری ایمنی در بنادر حایز اهمیت است.

مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: این سازمان در راستای حرکت به سوی سیستماتیک کردن فعالیت‌ها، به خصوص پس از اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی، واگذاری و اجرای سیاست مسایل ایمنی به بخش خصوصی را به عنوان یکی از اولویت‌های کاری خود قرار داده و در حال برنامه‌ریزی در این باره است.



توصیف معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی از نیروهای آتش نشانی در بنادر

آتش نشانان، ققنوس‌های عاشق

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم گرامیداشت روز ملی آتش نشانی و ایمنی از سامان‌دهی نیروهای آتش نشانی بنادر خبر داد و گفت: کارکنان آتش نشانی بنادر به عنوان نیروهای قرارداد مستقیم به پیکر سازمان بنادر و دریانوردی نزدیک‌تر شدند تا در قالب یک خانواده منسجم بتوانند در نوک عملیات اجرایی به وظایفشان عمل کنند و در این مسیر رسیدگی به این همکاران فداکار و آمادگی روحی، جسمی و علمی این عزیزان باید در اولویت برنامه‌ها قرار گیرد.

محمد رضا امامی در توصیف از خودگذشتگی آتش نشانان خاطر نشان کرد: معتقدم که آتش نشانان ققنوس‌وار از هر خاکستری که بر جا می‌ماند، تولدی دوباره می‌آفرینند. آنها با دیدن شعله‌های آتش نه تنها عشقشان فروکش نمی‌کند، بلکه شعله‌های عشقشان در کمک به همنوع شعله‌ورتر می‌شود.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه آتش نشانان با ایثار و فداکاری به آتش می‌زنند تا لحظه استرس‌زا را برای سایرین کاهش دهند، گفت: آنها لحظه‌های استرسی را به خودشان منتقل می‌کنند تا دیگران به آرامش خاطر برسند.

امامی با بیان اینکه هر آتش نشان، دریایی از ایثار، فداکاری و از خودگذشتگی است، شغل آتش نشانی را یکی از مشاغل سخت و زیان‌آور به واسطه ماهیت استرس‌زا دانست.

امامی اضافه کرد: در دنیا شغل آتش نشانی به عنوان شغلی استرس‌زا محسوب می‌شود، چون با استرس و نگرانی زیادی همراه است.

به گفته معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی، آتش نشانان انسان‌های عاشقی هستند و قطعا این عشق بر ترس‌شان غلبه کرده و هر لحظه از کارشان با جوانمردی و از خودگذشتگی توأم است.

این مقام مسوول در سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه سخنانش در وصف ویژگی‌های شغل دریانوردی و ایثارگری آتش نشانان، آنها را «سمبل جوانمردی» برشمرد و گفت: آتش نشانان پروانه‌وار به آتش می‌زنند تا دیگران در پرتو شمع وجودشان به آرامش دست یابند.

مهندس امامی در پایان تأکید کرد: آتش نشانان هنرشان فداکاری و از خودگذشتگی است و فداکاری عنصری است که در تک‌تک آتش نشانان نهادینه شده است. ■

تقدیر از منتخبین ایمنی و آتش نشانی در بنادر

الف) شرکت های خصوصی منتخب ایمنی

- ۱- مدیریت و یا نماینده محترم شرکت بنیاد بارانداز
- ۲- مدیریت و یا نماینده محترم شرکت کاوه
- ۳- مدیریت و یا نماینده محترم ترمینال کانتینری بندرعباس آریا
- ۴- مدیریت و یا نماینده محترم شرکت خلیج پژم
- ۵- مدیریت و یا نماینده محترم شرکت آریا بنادر ایرانیان
- ۶- مدیریت و یا نماینده محترم شرکت پشتیبان خدمات پارس
- ۷- مدیریت و یا نماینده محترم شرکت بناگستر کرانه

ب) منتخبین ایمنی و آتش نشانی بنادر

معاونین دریایی و بندری بنادر

- جناب آقای الله مراد عقیفی پور - معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان
- جناب آقای علیرضا خجسته - معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان
- جناب آقای سیاوش ارجمندزاده - معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
- جناب آقای سعید کیاکجوری - معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران
- جناب آقای رمضان هراتی - معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان
- جناب آقای علی خدمتگزار - معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان
- جناب آقای حسین یونسی - معاون محترم دریایی و بندری مدیریت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد
- جناب آقای شاهین ترک پور - معاون محترم دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر
- جناب آقای فرهنگد پسران - معاون محترم دریایی و بندری اداره بندر شهید باهنر
- جناب آقای ایوب خادمی - معاون محترم دریایی و بندری اداره بندر لنگه
- جناب آقای حسین روشنگر - رییس محترم اداره امور بندری اداره بنادر و دریانوردی آبادان

مسوولان نمونه آتش نشانی بنادر

- آقای سید جلال گل پیرا - مسوول آتش نشانی بندر انزلی
- آقای محمد شفیعی رونیزی - مسوول آتش نشانی بندر بوشهر
- آقای سعید اسدی - مسوول آتش نشانی بندر لنگه

مسوولین و کارشناسان منتخب فعال در عرصه ایمنی بنادر

- آقای حسین باقری شبانکاره - مسوول HSE بندر انزلی
- آقای مصطفی شهبازی - کارشناس ایمنی امور بندری بندر امام خمینی «ره»
- آقای سید سلیمان موسوی - کارشناس HSE بندر شهیدرجایی

مسوولین و کارشناسان اداره کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان که تلاش بیوقفه ای در امر نوسازی ناوگان آتش نشانی بنادر و خرید خودروهایی اطفای حریق و امداد و نجات داشته اند:

- آقای احمد جعفری آرانی
- آقای مهدی کامیاب
- آقای شهرام آبایی
- آقای جمشید نجفی
- آقای احمد پاکروان
- آقای مهدی زارع
- آقای سید صدرا توکلی

فرماندهان نمونه آتش نشانی بنادر

- آقای سعید پزشکی - فرمانده نمونه آتش نشانی و منتخب بنادر از بندر بوشهر
- آقای منصور ساسان - فرمانده نمونه آتش نشانی و منتخب بنادر از بندر آبادان
- آقای تورج هیبت الله زاده - فرمانده نمونه آتش نشانی و منتخب بنادر از بندر شهیدرجایی

آتش نشانان نمونه بنادر

- آقای یوسف رضایی - آتش نشان نمونه و منتخب بنادر از بندر امام خمینی «ره»
- آقای حسن ناصری - آتش نشان نمونه و منتخب بنادر از بندر خرمشهر
- آقای رضا نیکبین - آتش نشان نمونه و منتخب بنادر از بندر امیرآباد
- آقایان رحیم خسروپسند و علیرضا حبیب پور از بندر انزلی
- آقای علیرضا عیدانی - از بندر آبادان
- آقای آصف آزادی - از بندر چابهار
- آقای ابراهیم منصوری - از بندر بوشهر
- آقای مجتبی زینایی - از بندر شهید باهنر
- آقای مسعود ملیوار - از بندر شهیدرجایی
- آقای علی نژادپور قلعه قاضی - از بندر لنگه
- آقای ناصر کیانی - از بندر نوشهر. ■



اسلامی اضافه کرد: در راستای اجرای «طرح ممیزی ایمنی حریق بنادر» و مقایسه آن با استانداردها، شاخص های متنوعی نظیر لزوم وجود نیروی انسانی در ایستگاه های آتش نشانی، به بررسی وضعیت تجهیزات و ماشین آلات آتش نشانی، سیستم اعلام و اطفای حریق انبارهای کالا و تأسیسات اداری و پشتیبانی، بررسی ایمنی حریق مخازن و بررسی وضعیت تجهیزات ایمنی حریق یکدکش ها حایز اهمیت است.

وی راجع به اقدامات انجام شده در خصوص ارتقای وضعیت آتش نشانی بنادر اظهار داشت: واگذاری راهبری خدمات اطفای حریق و برگزاری مانورهای آموزش عملیاتی آتش نشانی و امداد و نجات در تمامی بنادر تابعه سازمان، از اقدامات انجام شده در این باره است.

وی ادامه داد: برگزاری دوره های آموزشی - تخصصی شامل دوره های آموزشی آشنایی با کالاهای خطرناک، دوره آموزش آشنایی با استانداردهای آتش نشانی و دوره آموزشی اطفای حریق، از دیگر فعالیت های انجام شده در خصوص ارتقای وضعیت آتش نشانی در بنادر است. مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: نوسازی و بهینه سازی ناوگان و تجهیزات فرسوده آتش نشانی، سامان دهی و ارتقای وضعیت نیروی انسانی شاغل در آتش نشانی های بنادر، ارتقای سطح تحصیلات آتش نشان ها و کاهش وضعیت سنی آنها، از دیگر فعالیت های انجام شده در خصوص ارتقای وضعیت آتش نشانی بنادر طی دو سال اخیر است. اسلامی اظهار داشت: همکاری با معاونت اداری - مالی در برگزاری چندین دوره مسابقات عملیاتی - ورزشی آتش نشانی نیز از دیگر فعالیت های انجام شده در خصوص ارتقای وضعیت آتش نشانی بنادر طی دو سال اخیر است. ■

بر پایه این گزارش، کنوانسیون بین‌الملل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC) و پروتکل آمادگی و واکنش همکاری منطقه‌ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی دریای خزر (ER) از کشورهای عضو خواسته‌اند تا به صورت انفرادی یا در چارچوب همکاری‌های دو یا چندجانبه برنامه‌هایی را برای تمرین آموزش سازمان‌ها و پرسنل مربوط به مقابله با آلودگی نفتی خود برگزار کنند.

این برنامه تمرینی مشترک از سوی سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری ارگان‌های دریایی کشور به منظور اجرای الزامات کنوانسیون‌های OPRC, SAR و پروتکل ER با هدف ارتقای آمادگی، ملی و استانی و توسعه همکاری‌ها برای مواجهه سریع و موثر با سوانح بزرگ دریایی، کاهش خسارات احتمالی، ارزیابی و حصول اطمینان از آمادگی پرسنل مرتبط با فعالیت‌های جست‌وجو و نجات دریایی، مقابله با آلودگی نفتی، اطفای حریق و امداد پزشکی، ارزیابی توان تجهیزاتی و منابع پشتیبانی‌کننده عملیات در هنگام مواجهه با سوانح بزرگ، بالا بردن سطح آگاهی عمومی و اشاعه فرهنگ جست‌وجو و نجات و حفظ محیط زیست دریایی برگزار شد.

همایش یک‌روزه ملی جست‌وجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی نفتی با حضور فعال کارشناسان و مدیران سازمان‌ها و شرکت‌های مختلف دریایی در عرصه جست‌وجو و نجات و حفظ محیط زیست دریایی در روز ۱۱ مهرماه ۱۳۹۱ برگزار شد و در بخش همایش، ۷ عنوان مقاله در زمینه موضوعات مرتبط با اقدامات مربوط به مقابله با آلودگی، جست‌وجو و نجات دریایی، نحوه امدادسانی پایگاه‌های امداد و نجات کشوری، تجهیزات و طرح‌های تحقیقاتی به بررسی دستاوردها، موانع و مشکلات سازمان‌ها و دستگاه‌ها و پیشنهاد راهکارها به منظور ارتقای ساختار مقابله اضطراری دریایی کشور ارائه شد. مانور ملی با امکانات عملیاتی و تجهیزات ویژه و با مشارکت فعال تعداد ۱۵ دستگاه دولتی و غیردولتی کشوری و لشگری از جمله سازمان حفاظت محیط زیست، استانداری مازندران، جمعیت هلال احمر، سازمان امداد و نجات، نیروهای دریایی ارتش و سپاه وزارت نفت، وزارت بهداشت درمان و آموزش پزشکی، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان هواپیمایی کشوری و حضور ناظرین از کشور آذربایجان و دبیرخانه برنامه محیط زیست دریای خزر در روز ۱۲ مهرماه ۱۳۹۱ برگزار شد.

در بخش جست‌وجو و نجات دریایی، ۱۵۳ میلیارد تومان برای خرید ناچی و احداث ۱۷ پست اسکله سرمایه‌گذاری شده است که سالیانه ۱۰ میلیارد تومان، هزینه اجاره بالگرد و تعمیر و نگهداری و راهبری تجهیزات ناچی در این بخش است. استعداد تجهیزاتی و پرسنلی به کار گرفته شده در مانور عبارت از ۳ مجموعه کامل تجهیزات مهار و جمع‌آوری آلودگی‌های نفتی از دریا، ۲۵ فروند انواع شناور، ۴ فروند بالگرد، تجهیزات ویژه برای انتقال و درمان سریع مصدومین حوادث دریایی و تعداد ۲۰۰ نفر از پرسنل و فرماندهان تیم‌های عملیاتی هستند.

اهداف این مانور ارتقای سطح آمادگی منطقه‌ای، ملی و استانی برای مواجهه سریع و موثر با سوانح بزرگ دریایی از طریق ایجاد هماهنگی بین کشورهای همسایه و سازمان‌های ملی، توسعه همکاری‌ها به منظور مواجهه با سوانح دریایی و کاهش خسارات احتمالی، اجرای الزامات و اهداف کنوانسیون‌های Oil Pollution (SAR) Rescue, Preparedness کنوانسیون آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی Response (OPRC) Oil Pollution و پروتکل مقابله با آلودگی‌های نفتی بزرگ در دریای خزر Emergency (ER) Response، ارزیابی و حصول اطمینان از آمادگی پرسنل مرتبط با فعالیت‌های جست‌وجو و نجات دریایی، مقابله با آلودگی نفتی، اطفای حریق و امداد پزشکی، ارزیابی به منظور برنامه‌ریزی، سامان‌دهی، هدایت و کنترل عملیات خصوصاً سیستم گزارش‌دهی هنگام وقوع سوانح دریایی، ارزیابی توان تجهیزاتی موجود هنگام مواجهه با سوانح بزرگ، بالا بردن سطح آگاهی عمومی و اشاعه فرهنگ جست‌وجو و نجات و حفظ محیط زیست دریایی است.

با عنایت به اهمیت نجات جان افراد مضطر در دریا و در راستای اجرای مفاد کنوانسیون بین‌الملل جست‌وجو و نجات دریایی و همچنین به منظور استفاده بهینه از امکانات ملی و ارتقای سطح همکاری بین سازمان‌ها، در خصوص ارائه خدمات جست‌وجو و نجات دریایی تفاهم‌نامه همکاری بین سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر کشور امضا شد که هدف از تبادل این تفاهم‌نامه، استفاده از توانمندی‌های سازمان و همکاری جهت خدمات مستمر امداد و نجات به افراد مضطر در دریا است. ■

با مشارکت ۱۵ ارگان دولتی و غیردولتی و به‌کارگیری سه مجموعه کامل تجهیزات مهار و جمع‌آوری آلودگی

مانور مقابله با آلودگی نفتی و جست‌وجو و نجات دریایی در بندر نوشهر برگزار شد

پس از مانور بهاره مقابله با آلودگی دریایی در بندر انزلی با همکاری سازمان حفاظت از محیط زیست، مانور دوم و تابستانه مهار آلودگی دریایی و جست‌وجوی نجات با مشارکت سازمان امداد و نجات هلال احمر در بندر نوشهر برگزار شد تا سازمان بنادر و دریانوردی با عمل به الزامات بین‌المللی و اهتمام به اجرای کنوانسیون‌های جهانی و منطقه‌ای، گام بزرگی را در دستیابی به دریاهای پاک و ایمن برداشته باشد.

مانور و همایش ایمنی دریانوردی و مقابله با آلودگی در بندر نوشهر در ادامه برنامه‌های توسعه زیست محیطی سازمان بنادر و دریانوردی در دریای خزر، با مشارکت ۱۵ ارگان دولتی و غیردولتی و با به‌کارگیری ۳ مجموعه کامل تجهیزات مهار و جمع‌آوری آلودگی نفتی و تجهیزات ویژه انتقال و درمان مصدومان در حالی در سواحل جنوبی خزر انجام شد که برای نخستین بار ۴ فروند بالگرد پایش و کنترل آب‌های ایران نیز در این مانور به پرواز درآمدند.

به گزارش خبرنگار ما، این مانور و مباحث علمی مطرح‌شده در بخش همایش، تحسین «مشاور بین‌الملل دبیرخانه برنامه محیط زیست دریای خزر» را برانگیخت و از ابتکار عمل و برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی در اجرای مانور منطقه‌ای مقابله با آلودگی نفتی در دریا - به ویژه در خزر - قدردانی کرد.

تصویب طرح‌های احتیاطی ملی و استانی مقابله با آلودگی‌های نفتی

این مقام مسوول در سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: نخستین اقدام در خصوص محیط زیست دریای خزر، تدوین برنامه محیط زیست دریای خزر (Caspian Environment Programme) بود که در سال ۱۹۹۸ میلادی تدوین شد. این برنامه توسط ۵ کشور ساحلی دریای خزر یعنی جمهوری اسلامی ایران، جمهوری آذربایجان، قزاقستان، فدراتیو روسیه و ترکمنستان، با هدف حفظ محیط زیست دریای خزر و توسعه پایدار منطقه و با کمک‌های مالی سازمان‌های بین‌المللی نظیر برنامه عمران ملل متحد، بانک جهانی و برنامه محیط زیست ملل متحد ایجاد شد.

به گفته استیری، مهم‌ترین رویکرد برنامه CEP در دوره چهارساله اول، تدوین پیش‌نویس چارچوب کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریای خزر بوده است که در نوامبر سال ۲۰۰۳ میلادی در تهران به امضا رسید و «کنوانسیون تهران» نیز نامیده می‌شود و دارای ۳۷ ماده است.

مهندس استیری اضافه کرد: از جمله مهم‌ترین تعهدات کشورهای عضو در این کنوانسیون می‌توان به انجام اقدامات لازم برای جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی دریای خزر و تدوین برنامه‌های راهبردی ملی برای مدیریت مناطق ساحلی توسط کشورهای عضو اشاره کرد.

استیری با بیان اینکه پروتکل همکاری‌های منطقه‌ای در مقابله با سوانح منجر به آلودگی نفتی (ER) از مهم‌ترین پروتکل‌های وابسته به کنوانسیون زیست محیطی دریای خزر است، مهم‌ترین موضوعات مطرح در این پروتکل را ایجاد سیستم ملی مقابله با آلودگی نفتی توسط کشورهای عضو، توسعه همکاری‌های منطقه‌ای برای مقابله با آلودگی نفتی، انعقاد موافقتنامه‌های دوجانبه بین کشورهای عضو، ایجاد مرکز منطقه‌ای مقابله با آلودگی نفتی و تبادل اطلاعات و روبه‌گزارش آلودگی توسط کشورها برشمرد.

وی با یادآوری این نکته که قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی به مواد نفتی مورد بازنگری و در مردادماه سال ۱۳۸۹ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و بر اساس آن آلوده کردن رودخانه‌ها و آب‌های

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه مانورهای ملی و منطقه‌ای با هدف ارتقای همکاری‌های ملی و منطقه‌ای برای دستیابی به حداکثر توان پاسخگویی فوری و موثر به سوانح دریایی در ارتباط با نجات جان افراد و کاهش آثار آلودگی محیط زیست برگزار می‌شود، آن را تلاش جدی در صورت توجه بیش از پیش نسبت به توسعه کیفی خدمات مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی طبق کنوانسیون‌های بین‌المللی ارزیابی کرد و گفت: داشتن دریاهایی پاک و ایمن برای کشتیرانی، مستلزم توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی است.

مهندس استیری با اشاره به اینکه دریای خزر به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه کره زمین، محیط بسته‌ای است که ابعاد توجه به مسایل زیست محیطی آن را دوچندان می‌کند، افزود: کشورهای همسایه با این آبراه بزرگ منطقه‌ای، قادرند در سایه یک تعامل سازنده، اقدامات موثری در زمینه مراقبت‌های زیست محیطی و مقابله با سوانح، آلودگی‌ها و تهدیدات دریایی انجام دهند.

عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه دریای خزر با ۴۳۸ هزار کیلومتر مربع مساحت و ویژگی‌های منحصر به فرد آن ضرورت گسترش تعاملات منطقه‌ای و همکاری‌های مستمر کشورهای همسایه با این دریا را موضوعی اجتناب‌ناپذیر می‌سازد، اظهار داشت: کشورهای جمهوری اسلامی ایران، جمهوری فدراتیو روسیه و جمهوری‌های قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان، حلقه‌های اصلی برای تشکیل زنجیره‌های ایمنی حول دریای خزر را تشکیل می‌دهند.

مهندس استیری خاطر نشان کرد: وجود جمعیتی در حدود ۲۵۰ میلیون نفر در حاشیه دریای خزر، به مفهوم وجود یک تحرک بسیار گسترده در تعاملات فرمانطقه‌ای و بین‌المللی است که تامین نیازهای بازرگانی و حمل‌ونقل کالا از طریق دریا، بخشی از آن تحرک را شامل می‌شود.

به گفته وی، پیش‌بینی انتقال و جابه‌جایی در حدود ۵ میلیون بشکه نفت تا سال ۲۰۱۵ میلادی، از دیگر الزامات منطقه‌ای برای گسترش همکاری‌ها و توسعه هماهنگی در حوزه حمل‌ونقل برای حاملان انرژی است.

معاون امور دریایی استخراج روزافزون نفت از دریای خزر را یکی دیگر از دلایل توجه به همین امر دانست که سبب می‌شود به پشتوانه پیش‌بینی یک رشد چشمگیر در حمل‌ونقل دریایی، به مسایل تبعی آن و از جمله مسایل ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی نیز بیندیشیم.

استیری با اعلام اینکه ایران تاکنون به کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های زیادی درباره ایمنی دریانوردی و محافظت از محیط زیست دریایی ملحق شده است، اضافه کرد: از جمله مهم‌ترین کنوانسیون‌هایی که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است، می‌توان به کنوانسیون‌های بین‌المللی زیست محیطی همانند کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS)، کلیه ضمایم کنوانسیون پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)، آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC)، پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (OPRC-HNS)، مدیریت آب توازن کشتی‌ها و رسوبات (BWM)، کنوانسیون سیستم‌های مضر ضدخزه (AFS)، مسوولیت ناشی از سوخت کشتی‌ها (BUNKERS)، کنوانسیون لندن (LCY۲) و کنوانسیون بین‌المللی جست‌وجو و نجات دریایی (Search and Rescue) اشاره کرد، همچنین آخرین اصلاحات مربوط به کنوانسیون‌ها در کمیسیون‌های مربوط به هیأت دولت و مجلس در حال پیگیری است.



مشاور بین الملل دبیر خانه کنوانسیون تهران با تجدید و یکردهای زیست محیطی سازمان بنادر و دریانوردی:

ایران پیشقدم در الحاق به پروتکل مبارزه با آلودگی نفتی خزر

مشاور بین الملل دبیرخانه برنامه محیط زیست دریای خزر با اشاره به عضویت ۵ کشور حاشیه دریای خزر در پروتکل مبارزه با آلودگی نفتی و حفاظت محیط زیست خزر گفت: ایران نخستین کشوری است که به این پروتکل می پیوندد.



در حاشیه مانور مقابله با آلودگی دریایی در نوشهر، نینا اشنایدر، مشاور بین الملل دبیرخانه برنامه محیط زیست دریای خزر اظهار داشت: در آگوست ۲۰۱۱ نخستین پروتکل و کنوانسیون مبارزه با آلودگی نفتی مصوب شد و ایران نخستین کشور حاشیه خزر است که به این پروتکل ملحق می شود.

وی با بیان اینکه کنوانسیون تهران در سال ۲۰۰۳ تصویب و در سال ۲۰۰۶ لازم الاجرا شد، گفت: این کنوانسیون ۴ پروتکل دارد که یک پروتکل آن به نام پروتکل آکتائو در سال ۲۰۱۱ تصویب شد.

وی با اشاره به آمادگی پاسخگویی و همکاری منطقه‌ای کشورهای حاشیه خزر برای مقابله با سوانح و آلودگی نفتی گفت: کنوانسیون تهران نخستین سند رسمی در خصوص محیط زیست خزر است که بین ۵ کشور ایران، آذربایجان، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان منعقد می شود.

وی با بیان اینکه اجرای چنین مانورهایی در آمادگی‌های بعدی مؤثر است، گفت: این خوب است که کشورهای خزر منتظر لازم الاجرا شدن پروتکل مبارزه با آلودگی نفتی خزر نشوند و خود برای عضویت استقبال کردند.

مشاور بین الملل دبیرخانه برنامه محیط زیست دریای خزر ادامه داد: در خصوص رسیدگی به طرح‌های اقتضایی مبارزه با آلودگی نفتی، مسیرهای پیشرفت بررسی شد که در جلسه دهم تا دوازدهم دسامبر امسال در مسکو نتیجه حاصل خواهد شد.

اشنایدر تصریح کرد: امیدواریم این پروتکل پس از لازم اجرا شدن طرح‌های ملی مبارزه با آلودگی نفتی و هماهنگی سایر کشورها را فراهم کند، زیرا همکاری کشورهای همسایه معیارهای تعیین کننده درباره آلودگی خواهد بود.

وی افزود: ۶ سال پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون تهران یک پروتکل تصویب و ۳ پروتکل به زودی مصوب می شود که حفاظت محیط زیست خزر و مبارزه با آلودگی خشکی از این موارد است.

وی خاطرنشان کرد: زمان خوبی برای این فعالیت‌ها است، چون فعالیت‌های نفتی در زمینه اکتشاف افزایش یافته است. ■

داخلی و دریای سرزمینی ایران به نفت یا هر نوع مخلوط نفتی توسط کشتی‌ها، سسکوه‌های نفتی، لوله‌ها و تاسیسات و مخازن نفتی واقع در خشکی یا دریا ممنوع شده است، تصریح کرد: بر اساس ماده ۱۴ این قانون، مسبب آلودگی مکلفند، کلیه هزینه‌های مربوط به خسارات زیست محیطی و پاکسازی را بپردازند.

وی همچنین تأکید کرد: ماده ششم کنوانسیون بین المللی آلودگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC)، مصوب سال ۱۳۷۶ مقرر می نماید، طرفین متعاقد به کنوانسیون در چارچوب توانایی‌ها و از طریق همکاری دوجانبه یا چندجانبه و در صورت اقتضا با همکاری صنایع و سازمان‌های مختلف باید طرح‌های مدیریت سوانح آلودگی نفتی، حداقل تجهیزات لازم جهت مقابله با آلودگی‌های نفتی، مکانیزم‌ها و ترتیبات لازم جهت هماهنگ کردن مقابله با یک سانحه را آماده کرده و به کار گیرند.

معاون امور دریایی با اعلام این خبر که هیات وزیران در اردیبهشت ماه سال جاری بنا به استناد اصل یکصد و سی و هشتم قانون اساسی، «سامانه یا طرح ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی» را تصویب کرد، افزود: بر اساس این مصوبه، به منظور برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر اجرای طرح ملی یا سامانه ملی مقابله با آلودگی‌های نفتی، کارگروه هماهنگی مقابله با آلودگی نفتی تشکیل می شود. بر این اساس، ریاست کارگروه به عهده سازمان بنادر و دریانوردی است.

استیروی افزود: تصویب طرح‌های احتیاطی ملی و استانی مقابله با آلودگی‌های نفتی به تفکیک سطوح و طرح اضطراری مقابله با آلودگی نفتی، هماهنگ کردن اقدامات به منظور مقابله با آلودگی‌های نفتی در سطح دوم و سوم بر اساس مفاد طرح ملی و نظارت بر عملکرد دستگاه‌های مرتبط در اجرای طرح‌های اضطراری و احتیاطی (ملی و استانی) از وظایف این کارگروه است.

وی با بیان اینکه کنوانسیون بین المللی جست‌وجو و نجات دریایی (Search and Rescue) در سال ۱۹۷۹ میلادی در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) به تصویب رسید و مفاد آن در سال ۱۹۸۵ میلادی لازم الاجرا شد، گفت: دولت جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۳ به کنوانسیون مذکور ملحق شد و در سال ۱۳۷۵ طی مصوبه هیات محترم دولت، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان هماهنگ کننده خدمات جست‌وجو و نجات دریایی در کشور تعیین شد.

این کارشناس امور دریایی با تأکید بر اینکه رویکرد برنامه‌ها و اهداف کلان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی جمهوری اسلامی ایران، ایجاد بستر مناسب برای استفاده حداکثر از پتانسیل‌های عملیاتی دستگاه‌های بهره‌بردار از دریا برای بهبود کیفیت خدمات مربوط به ایمنی دریانوردی، جست‌وجو و نجات دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی بر اساس کنوانسیون‌های بین المللی است، از تجهیز بنادر ایران به امکانات مقابله با آلودگی دریایی خبر داد و گفت: در راستای الزامات ملی و بین المللی، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به مجهز کردن بنادر خود به تجهیزات پاکسازی و مقابله با آلودگی دریا به ارزش جمعاً حدود ۱۰۰ میلیارد تومان اقدام کرده است که قسمتی از آن هم‌اکنون در بنادر قابل بهره‌برداری بوده و بقیه در آینده تحویل بنادر خواهد شد.

به گفته استیروی، سازمان بنادر و دریانوردی به منظور پیشگیری از آلودگی دریا، نسبت به جمع‌آوری و دریافت مواد زاید کشتی‌ها اقدام کرده و در این خصوص ۳ فروند بالگرد را در جهت پایش و کنترل آب‌های جمهوری اسلامی ایران مورد استفاده قرار می دهد.

وی ادامه داد: در بخش جست‌وجو و نجات دریایی، ۱۵۳ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری شده که سالیانه ۱۰ میلیارد تومان، هزینه عملیاتی، راهبری، تعمیر و نگهداری این بخش است.

این مقام مسوول تصریح کرد: سازمان بنادر و دریانوردی جهت اطمینان از رعایت استانداردهای ایمنی، زیست محیطی و امنیتی در کشتی‌ها با به خدمت گرفتن کارشناسان مجرب کنترل و بازرسی شناورها همواره کلیه شناورهای ایرانی و خارجی را مورد بازرسی فنی و ایمنی قرار می دهد و از تردد هرگونه شناورهایی که گواهینامه‌های مرتبط با الزامات زیست محیطی را نداشته باشند، جلوگیری به عمل می آورد. ■

امضای تفاهم‌نامه همکاری میان سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران

تفاهم‌نامه همکاری میان سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران با حضور مسوولان ذی‌ربط در بندر نوشهر به امضا رسید.



این تفاهم‌نامه با حضور سید علی استیری، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و حیدر حیدری، معاون عملیات سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران در حاشیه همایش و مانور ملی «جست‌وجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی در دریا» امضا شد.



هدف از امضای این تفاهم‌نامه که طی مراسمی در روز چهارشنبه ۱۲ مهرماه در بندر نوشهر به امضا رسید، استفاده از توانمندی‌های دو سازمان و همکاری جهت ارائه خدمات بهتر امداد و نجات به افراد نیازمند به امداد رسانی در دریا است.

گفتنی است که همایش و مانور ملی «جست‌وجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی در دریا» با حضور مقامات کشوری و استانی روزهای ۱۱ و ۱۲ مهرماه سال جاری در بندر نوشهر برگزار شد. ■

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی با تأکید بر رویه‌های گزارش‌دهی آلودگی نفتی:

متخلفان مجازات می‌شوند



مدیر کل حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در بخش همایش و آرایه مقالات مانور مقابله با آلودگی دریایی و امداد و نجات، ضمن تشریح طرح ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی (مصوب سال ۹۱) و تأکید بر لزوم همکاری کشتی‌ها در گزارش آلودگی‌های نفتی دریا گفت: سالانه ۱۷ هزار شناور نفتی و روزانه ۳۵ درصد نفت دنیا از تنگه هرمز عبور می‌کند.

به گفته مدیر کل حفاظت دریایی سازمان بنادر، بر اساس ماده ۱۰ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی، مسوولان نفتکش، کشتی، شناور و تاسیسات نفتی مکلفند در صورت بروز آلودگی به هر دلیلی، مراتب را در اسرع وقت به مقامات نزدیک‌ترین بندر ایران و مقامات محلی سازمان‌های حفاظت محیط زیست و شیلات ایران اطلاع دهند.

محمد رضا قادری همچنین تصریح کرد: متخلفان از این امر، علاوه بر مجازات اداری و سایر مجازات‌های مقرر در این قانون به جزای نقدی از ۲۰ میلیون ریال تا ۵۰ میلیارد ریال محکوم می‌شوند.

قادری در بخش دیگری از سخنانش اظهار داشت: طرح ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی مصوب سال ۹۱ است.

قادری با بیان اینکه مانور جست‌وجو و نجات و مقابله با آلودگی نفتی در راستای اجرای کنوانسیون مقابله با آلودگی نفتی است، گفت: سازمان بنادر ایران به کنوانسیون‌های جبران خسارت ملحق است؛ کنوانسیون مسوولیت ناشی از آلودگی نفتی سوخت کشتی‌ها جزو کنوانسیون‌های جبران خسارت آلودگی‌های نفتی است که ایران به آن ملحق است.

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، تدوین یادداشت تفاهم‌نامه مشترک همکاری با کشورهای همسایه، تعیین مناطق پرتراфик و پرخطر دریایی و رسیدگی به سوانح دریایی در کنار تعیین مناطق حساس زیست‌محیطی دریا را از وظایف دولت‌های ساحلی در بخش ایمنی و حفاظت دریایی طبق کنوانسیون مقابله با آلودگی نفتی عنوان کرد.

قادری اجرای مفاد کنوانسیون‌های ملحق شده و تدوین لوایح و آیین‌نامه و دستورالعمل‌ها را از الزامات ملی - منطقه‌ای دولت ساحلی برشمرد.

وی اضافه کرد: کنوانسیون‌های بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی‌های نفتی در سال ۷۴ لازم‌الاجرا شد و ایران در سال ۷۶ شمسی به عضویت آن درآمد.

قادری ایجاد مناطق مبارزه با آلودگی نفتی، تجهیز بنادر به تجهیزات مبارزه با آلودگی و برگزاری دوره‌های آموزشی و مانور را مهم‌ترین گزینه‌های کنوانسیون‌های مبارزه با آلودگی‌های نفتی عنوان کرد.

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: سرعت عمل در مقابله با سوانح و فراهم شدن زمینه همکاری متقابل با کشورهای همسایه دریا و ارگان‌های دست‌اندر کار از اهداف کنوانسیون مذکور است.

وی ادامه داد: براساس ماده ۳ این کنوانسیون، داشتن طرح اضطراری مقابله با آلودگی نفتی بر روی کشتی‌های دولت‌های عضو، الزامی است.

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: براساس ماده ۱۰ حفاظت محیط زیست، مسوولان نفت‌کش موظف هستند گزارش‌های آلودگی نفتی را آرایه دهند که از ۲۰ میلیون ریال تا ۵۰ میلیارد ریال جریمه دارد.

وی ادامه داد: ریزش‌های احتمالی نفت در سه سطح تا ۵۰ تن، ۵۰ الی ۵۰۰ تن و بیش از ۵۰۰ تن مطرح است.

قادری با اشاره به لزوم ایجاد مکانیزم ارتباطی بین اجزای طرح در محدوده اجرای آن به نظارت بر عملکرد دستگاه‌های مرتبط بر اجرای طرح‌های اضطراری اشاره کرد. ■



مصاحبه با سعید کیاکجوری

آماده‌سازی نیروها برای روز حادثه در بندر نوشهر

مانور جست‌وجو، نجات دریایی و مقابله با آلودگی در دریای خزر

برگزاری مانور جست‌وجو، نجات دریایی و مقابله با آلودگی دریایی در بندر زیبای نوشهر فرصتی دست داد تا جزئیات بیشتری درباره مانور از آقای سعید کیاکجوری معاون دریایی و بندری بندر نوشهر جويا شويم.

شناور SEA STAR دچار آتش‌سوزی شده و غرق می‌شود و دیگری در مسیر برگشت به ساحل به گل زده و به حالت نیمه‌غرق درمی‌آید. مرکز MRCC اقدامات عملیاتی خود را آغاز کرده، به اعزام تیم‌های آبی و خاکی، جت‌اسکی، تیم غواصی، اطفای حریق، پدک کش و بالگرد به محل سانحه اقدام می‌کند و عملیات نجات و مقابله با آلودگی آغاز می‌شود.

مدت زمان انجام مانور چقدر بوده است؟

این مانور شامل دو بخش بود؛ بخش اول برگزاری همایش در روز اول و بخش دوم شامل برگزاری جلسه توجیهی ساعت ۸ الی ۱۰ صبح و اجرای عملیات مانور از ۱۰ صبح الی ساعت ۱۳ روز دوم بوده است.

فعالیت‌های انجام‌شده قبل از مانور چه بوده است؟ (چه اقدامات و فعالیت‌هایی جهت آمادگی مانور انجام پذیرفته است؟)

- تهیه طرح اولیه مانور در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران
- اخذ تاییدیه طرح اولیه مانور از اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
- جلسات هماهنگی استانی با ارگان‌های ذی‌ربط استان توسط بندر نوشهر و جلسات با ارگان‌های کشوری توسط سازمان بنادر و دریانوردی
- تعیین وظایف ارگان‌های دیگر و سهم مشارکت و انتظارات از آنها
- تعیین دو کارگروه در بندر نوشهر و مشخص کردن وظایف واحدهای درگیر
- آموزش و توجیه مشارکت‌کنندگان در مانور (ارگان‌های بیرونی و تیم داخلی)
- آماده‌سازی تجهیزات و شناورها و تست آنها
- برگزاری پیش‌مانور به دلیل وسعت مانور

ایده انجام مانور چگونه و با چه هدفی شکل گرفت؟

در راستای سیاست‌های معاونت دریایی و اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی هر ساله یک مانور ملی در آب‌های خلیج فارس یا دریای خزر انجام می‌شود. مانورهای ملی و منطقه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی با هدف ارتقای همکاری‌های ملی و منطقه‌ای برای دستیابی به حداکثر توان پاسخگویی فوری و موثر به سوانح دریایی در ارتباط با نجات جان افراد و کاهش آثار آلودگی محیط زیست برگزار می‌شود که تلاش جدی به منظور ایجاد بستری مناسب برای استفاده از قابلیت‌های عملیاتی دستگاه‌های بهره‌بردار از این دریا و ضرورت توجه بیش از پیش به توسعه کیفی خدمات مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی و طبق کنوانسیون‌های OPRC و SAR را به نمایش می‌گذارد.

موقعیت جغرافیایی که مانور در آن اتفاق افتاد کجا بود؟

ابتدا در نظر بود که مانور بر روی سکو انجام شود، اما به دلیل عدم امکان جابه‌جایی میهمانان مقرر شد در محدوده کانال دسترسی و لنگرگاه بندر زیبای نوشهر انجام پذیرد.

مختصری از سناریوی مانور را به طور کلی بیان کنید.

در مورخ ۹۱/۷/۱۲ ساعت ۸:۳۰ نفتکش SEA STAR (شناور فرضی) حامل ۵۰۰۰ تن نفت خام قزاقستان از بندر آکتائو جهت تخلیه محموله به مقصد بندر نوشهر در حال حرکت بود و کشتی تجاری سپاس در حال ترک نوشهر به مقصد آکتائو در حال دریانوردی بود که در فاصله ۳ مایلی از بندر این دو شناور با سرعت ۱۰ مایل دریایی به هم برخورد کردند. به علت شکاف مخازن ۴ و ۵ نفتکش و نشست نفت خام به دریا، حریق اتفاق می‌افتد و فرماندهان ضمن اعلام حادثه، درخواست کمک می‌کنند. در همان زمان دو شناور مسافری با ۲۰۰ و ۳۰۰ نفر مسافر به منظور گشت دریایی عازم دریا بودند که یکی از آنها نیز به دلیل سرایت آتش



در همایش تخصصی در بندر انزلی بررسی شد:

نقش نیروی انسانی در تحقق اهداف سازمانی

درست فکر کردن، تخصصی اندیشیدن و برنامه‌ریزی صحیح، از مهم‌ترین ابزار تحقق اهداف سازمانی است

در سومین همایش تخصصی معاونین، مدیران اداری- مالی و طرح و توسعه بنادر کشور در بندر انزلی، معاون برنامه‌ریزی و اداری- مالی سازمان بنادر و دریانوردی، از برنامه‌های این سازمان در تحقق اهداف هفتگانه تحول خبر داد و مهم‌ترین ویژگی‌های بنادر ایران را در مقایسه با دیگر بنادر آسیا برشمرد.

به گزارش بندر و دریا، در این همایش تخصصی دو روزه که ۵۰ نفر از معاونان، مدیران و کارشناسان اداری، مالی و طرح و توسعه بنادر کشور حضور داشتند، مهندس محمدرضا امامی «استفاده درست از اعتبارات و اجرای طرح‌های زیربنایی و تاثیرگذار در امور بندری» را از ویژگی‌های مهم بنادر ایران دانست و مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان نیز «ارتقای سطح ایمنی در بنادر» را از مهم‌ترین برنامه‌های این اداره کل ارزیابی کرد.

در مدت برپایی این همایش علاوه بر بیان گزارش مالی و تبادل تجربیات، به تحلیل عملکرد واحدهای اداری- مالی و طرح و توسعه، پرسنل و فعالیت‌های اداری- مالی و برنامه‌های توسعه بنادر در کشور نیز پرداخته شد.

تبیین اهداف هفتگانه تحول

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی در این همایش به تشریح اهداف سازمانی بنادر و دریانوردی و نقش معاونان، مدیران اداری- مالی و طرح و توسعه، در تحقق برنامه‌های سازمان در اهداف هفتگانه تحول پرداخت و افزود مجموع اهداف ادارات کل، معاونت‌های بنادر، ادارات و برنامه‌های عملیاتی ۵۵۶۰ مورد می‌باشد که در راستای اهداف کلان سازمانی (به شرح نمودار زیر) تنظیم و توزیع شده است.



تجهیزات و تیم‌های عملیاتی که در این مانور استفاده شد

را بیان بفرمایید.

تیم سازمان امداد و نجات جمعیت هلال احمر شامل ۲ فروند بالگرد امداد و نجات میل ۱۷ (Mil)، با تجهیزات عملیاتی راپل (Rappel) تجهیزات اطفای حریق هوایی، ۵ فروند آمبولانس، یک بیمارستان صحرایی، دو فروند شناور آبی خاکی آرگو، تیم واکنش سریع با حضور ۵۰ نفر و ۴ فروند جت‌اسکی.

تیم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران شامل دو فروند بالگرد دریایی و یک فروند ناوچه

تیم پایگاه دریایی شمال نیروی دریایی سپاه پاسداران شامل دو فروند شناور تندرو

تیم شرکت حفاری شمال شامل یک فروند شناور مقابله با آلودگی با تجهیزات کامل به همراه تیم مقابله با آلودگی

تیم مرکز اورژانس و فوریت‌های پزشکی استان مازندران شامل دو دستگاه آمبولانس مجهز به ICU سيار (ICU Mobile) و پرسنل مرتبط

تیم دریابانی استان مازندران شامل دو فروند قایق تندرو

تیم همیاران ناجی بندر نوشهر شامل دو فروند قایق تندرو و چهار دستگاه جت‌اسکی

تیم اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان شامل یک فروند شناور همراه با تجهیزات مقابله با آلودگی دریا

تیم اداره بندر و دریانوردی امیرآباد شامل یک فروند یدک‌کش و شناور ناجی

تیم اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران (بندر نوشهر) شامل سه فروند یدک‌کش، دو ست تجهیزات مقابله با آلودگی، ۴ فروند قایق، یک فروند شناور ناجی ۶، یک فروند قایق تندرو جست‌وجو و نجات سار، یک دستگاه آمبولانس.

قابل ذکر است که تیم بندر نوشهر برای نخستین بار در این مانور موفق به بوم‌اندازی ۴۰۰ متر بوم همراه با عملیات بوم‌کشی شد.

آیا در آینده برنامه‌های جهت انجام مانور در آن اداره کل در

نظر گرفته شده است؟

برنامه مانورهای ملی از طریق سازمان بنادر و دریانوردی طرح‌ریزی می‌شود، اما این اداره کل مانورهای استانی را به‌طور سالانه و مانورهای داخلی که در سطح ۳ هستند را به‌طور دو مرتبه در سال انجام می‌دهد.

نکات برجسته‌ای که در این مانور دیده شده است،

چیست؟

- امضای تفاهم‌نامه جست‌وجو و نجات دریایی، بین سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان امداد و نجات کشور

- شرکت همزمان ۴ فروند بالگرد از سازمان امداد و نجات و ارتش نیروی دریایی در مانور

- عملیات بوم‌کشی بوم ۴۰۰ متری

- محصور کردن کامل کشتی توسط ۴۰۰ متر بوم ۱۳۰۰ دیزمی

- عملیات انتقال و تخلیه تجهیزات کنترل سوانح به وسیله بالگرد بر روی عرشه کشتی

- عملیات انتقال مجروح فرضی توسط بالگرد از روی عرشه کشتی به بیمارستان

- عملیات اطفای حریق هوایی به وسیله دو فروند بالگرد سازمان امداد و نجات

- سخنرانی نماینده دبیرخانه کنوانسیون تهران در روز مانور. ■

در مراسم اختتامیه همایش معاونین اداری، مالی و طرح و توسعه بنادر

همایش معاونین، مدیران اداری و مالی و طرح و توسعه سازمان بنادر و دریانوردی، با حضور معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان به کار خود پایان داد.

به گزارش خبرنگار ما، در این همایش دوروزه که با حضور معاونین، مدیران اداری و مالی و طرح و توسعه سازمان بنادر و دریانوردی در بندرانزلی برگزار شد، محمدرضا امامی، عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی به تشریح برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در جهت به‌روز کردن تجهیزات فنی، ارتقای سطح علمی و مهارتی پرسنل، افزایش توان تخلیه و بارگیری در بنادر، طراحی و اجرای سند تحول در حوزه‌های بندری و پژوهش پرداخت و گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌های مدیریتی، خدماتی و نیروی انسانی، بهترین شرایط را دارد.

محمدرضا امامی شرایط کار در امور خدماتی، بندری و دریانوردی را حساس و با اهمیت به لحاظ اجتماعی و اقتصادی، مهم و ارزشمند دانست.

معاون برنامه‌ریزی و اداری، مالی، توانمندسازی پرسنل، مدیریت منابع انسانی، درست هزینه کردن و صرفه‌جویی، توجه به فعالیت‌های پژوهشی، به‌روز کردن کارهای مطالعاتی، کنترل هزینه‌ها و مأموریت، تهیه نرم‌افزارهای ضروری و وسایل کاربردی را از دیگر برنامه‌های سازمان دانست.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی در اختتامیه گردهمایی مدیران و روسای این معاونت با تأکید بر برنامه‌ریزی برای توانمندسازی و حفظ سرمایه‌های انسانی، از کلیه معاونین اداری و مالی خواست که به پرسنل به‌عنوان کمال‌های رحمت الهی بنگرند و بر این مبنا برنامه‌ریزی برای سرمایه‌های انسانی را منظور نمایند.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین بر تشکیل کمیته‌هایی با هدف بررسی مباحث انگیزشی مطابق ضوابط و مقررات و ارائه پیشنهادات به ستاد مرکزی، توجه به بهسازی ساختار اداری، مالی و بودجه‌ریزی، اصلاح فرایندهای کاری و بهینه‌سازی آنها در راستای کاهش هزینه‌ها تأکید کرد.

محمدرضا امامی افزود: مستندسازی تجربیات در مسیر مدیریت دانش، برنامه‌ریزی برای مطالعات و پژوهش‌های هدفمند، ساماندهی تعاونی‌های موجود تحت پوشش سازمان بنادر و دریانوردی در سراسر کشور به نحوی که کلیه پرسنل از منافع آن منتفع گردند، کنترل هزینه‌ها و سفرهای غیرضروری، توجه جدی به مکانیزم‌های درآمدزایی و تجدیدنظر در شرایط قراردادهای یافتن درآمدهای پنهان، پیگیری جدی وصول مطالبات، تشکیل کمیته تحول اداری در بنادر و نیز تکمیل ارباب رجوع و برگزاری جلسات مستمر با پرسنل از اولویت‌هایی هستند که باید از سوی مسوولین مرتبط در بنادر، مورد توجه ویژه قرار گیرند.

امامی با تأکید بر تشکیل کمیته‌هایی در بنادر برای پیگیری نتایج اقدامات بر روی سیاست‌های کلی نظام اداری که از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ گردیده است، کلیه معاونین را به ارسال نتایج اقدامات ظرف مدت یک ماه به ستاد مرکزی ملزم کرد.

علی جان علی اکبری، جانشین معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان هم به ابعاد اهمیت اطلاعات دقیق در تهیه آمار صحیح و نقش همایش‌های تخصصی و توجه به عملکرد بنادر و جایگاه نیروی انسانی پرداخت و اهداف مذکور را عاملی مهم در تحقق سند تحول بنادر کشور دانست.

جانشین معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان به تحلیل جامع از برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی اشاره کرد و به ذکر اهمیت اجرای طرح‌های بندری در صنعت حمل‌ونقل دریایی و اقتصاد کشور پرداخت.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان هم در این همایش با اشاره به اجرای طرح توسعه بندری در بندرانزلی گفت: اجرای پروژه‌های بندری و محوطه‌سازی، موج‌شکن‌سازی، الحاق تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری، افزایش سرعت عمل در فرآیند تخلیه و بارگیری، واگذاری امور بندری و تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی، از مهم‌ترین اقدامات انجام شده در این بندر فعال شمال کشور و حاشیه دریای خزر است.

مهندس فرهاد منتصر کوهساری تعهد، تخصص، خودکفایی، خودباوری و به‌روز بودن در تکنولوژی‌های بندری و علوم دریایی و بومی‌سازی دانش‌های نوین بندری را از دیگر ویژگی‌های بنادر ایران دانست.

برپایه کارگاه آموزش تخصصی حمل‌ونقل دریایی با حضور مدیر کل اداره گواهینامه استاندارد، جلسات پرسش و پاسخ و بازدید از طرح‌های بندری و فرایند ساخت موج‌شکن‌های انزلی، از برنامه‌های جانبی این همایش بود. در پایان از مدیرعامل شرکت بنیاد بارانداز به علت فعالیت قانونمند و اصولی در حوزه‌های بندری و دریایی تجلیل شد. ■

همچنین محمدرضا امامی تدوین برنامه جامع نیروی انسانی و لحاظ کردن نیازهای اساسی و قانونی نیروهای انسانی و طرف قرارداد با سازمان استانداردسازی، مهارت‌های موردنیاز در حوزه‌های بندری، مدیریت یکپارچه، طراحی نرم‌افزارهای تخصصی موردنیاز، نظم‌بخشی در ساختار مالی، افزایش تعامل با ادارات تابعه و نهادهای نظارتی را از مهم‌ترین برنامه‌های تعریف شده سازمان و متناسب با چشم‌انداز ۱۴۰۴ دانست.

امامی، عضو هیات عامل سازمان و معاون برنامه‌ریزی و اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین به تحلیل اهمیت وضعیت بنادر قاره آسیا اشاره کرد و افزود: توجه به شرایط اقتصادی منطقه، توجه به نیروهای متخصص ماهر و باتجربه، افزایش دانش علمی و ارتقای سطح مهارتی واحدهای خدماتی، استفاده درست از اعتبارات و اجرای طرح‌های زیربنایی و تأثیرگذار در امور بندری، از مهم‌ترین ویژگی‌های بنادر ایران است.

مهم‌ترین ابزار تحقق اهداف سازمانی

فرهاد منتصر کوهساری، مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان هم در این نشست به ابعاد اقتصادی پیام‌های مقام معظم رهبری در نامگذاری ۵ سال اخیر پرداخت و به نقش نیروی انسانی در تحقق اهداف سازمان اشاره کرد و افزود: درست فکر کردن، تخصصی اندیشیدن و برنامه‌ریزی صحیح، از مهم‌ترین ابزار است که سازمان بنادر و دریانوردی، جهت تحقق اهداف سازمانی، به آن توجه ویژه‌ای دارد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان اجرای طرح توسعه بندری با ارزش بیش از یک هزار و ۵۰۰ میلیارد ریالی و ده‌ها پروژه بندری در محوطه‌های بندری و ارتقای سطح ایمنی در بنادر را از مهم‌ترین برنامه‌های اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان دانست.

فرهاد منتصر کوهساری کاهش زمان تخلیه و بارگیری در بنادر گیلان را از فرصت‌های مناسب برای سرمایه‌گذاران، تجار و بازرگانان دانست که باعث شده قیمت تمام‌شده کاهش و حجم مبادلات تجاری افزایش یابد.

در ادامه این همایش معاونین اداری و مالی، طرح و توسعه ادارات بنادر و دریانوردی هرمزگان، سیستان و بلوچستان، گیلان، مازندران، خرمشهر، خوزستان، امیرآباد، بوشهر، آبادان، شهید باهنر، لنگه، گلستان و ارومیه به بیان گزارش عملکرد حوزه‌های فعالیت کاری خود پرداختند. ■

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی ترانسکت

خط صبا



Khatte saba international transport . co ltd



عباس لطفی ، معاونت فنی و عملیات شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی توانمند خط صبا

ترجمه ترار ترافیک را با استفاده از امکانات و تجهیزات باکی بنوان شرکت های حمل و نقل در عرصه حمل و نقل را تجربه نموده و راهبردی معیون مالکیت ستمی حمل و نقل گنوبی را برای همیشه برچید

معاونت فنی و عملیات شرکت حمل و نقل بین المللی خط صبا می گوید: در جذب و استخدام رانندگان تا حد ممکن تلاش شده است تا از نیروی جوان، حرفه ای، دارای سلامت اخلاقی و جسمی، متعهد و باسواد بهره گرفته و بدین منظور کمیته های فنی و تربیتی تشکیل شده تا رانندگان از دو بعد حرفه ای و اخلاقی رصد شده و بهترین ها جذب گردند. خداوند را شاکریم به لطف همسن فشر کم توقع و زحمت کش راننده توانسته ایم سهم مناسبی از بازار حمل و نقل را با حداقل ضایعات و تصادفات داشته باشیم.

لطفی تأکید می کند: بی شک یکی از مهمترین عوامل رشد و توسعه شرکت خط صبا همین رانندگان ساعی و فهیم آن بوده است. شرکت خط صبا در کنار امکانات و تجهیزات به روز خود، تبحر و مباحثات مجموعه حداکثری رانندگان با سواد و کار بلد است که برای سر بلندی شرکت از هیچ تلاشی فروگذار نیستند. شرکت خط صبا به سهم خود نیز در تلاشی است تا جهت تأمین امکانات رفاهی و خدمات بیمه ای بازار، پرداخت به موقع حق و حقوق و حق بیمه رانندگان و ... موجبات دلگرمی آنها را فراهم آورد.

معاونت فنی و عملیات شرکت اضافه می کند: اعضا هیات مدیره شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی توانمند خط صبا، خاصه جناب آقای مهندس خوشحرام یا بلند نظری و روحیه کار تیمی که در ایشان است به نحوی شایسته تقسیم وظایف معاونت ها و مدیریت های مرتبط را مشخص کرده و با اعتمادی که به معاونین و مدیران خود داشته و دارند به عنوان یک پشتیبان محکم و با درایت، موجبات دلگرمی ما را فراهم نموده اند.

در شرکت خط صبا مثبت معنایی ندارد و همه پرسنل در جهت رسیدن به اهداف هدف گذاری شده شرکت متبوع با جان و دل در خدمت مجموعه عان هستیم و این به دست نمی آید مگر به لطف یک سیستم مدیریت قوی و با تجربه که بتواند روحیه همکاری تیمی را بر آنان مستولی سازد.

و در خاتمه ضمن تشکر و قدردانی از پرسنل خدوم و زحمتکش پایانه گردان، دست تک تک رانندگان شریف، مؤمن و متعهد کشور علی الخصوص رانندگان حاضر در شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی توانمند خط صبا را می فشاریم که علی رغم نقصان های زندگی روزمره شان و مشقاتی که گذر عمر بر ایشان تحمیل می کند چون بازوان پرتوان شرکت، جاده های داخلی و بین المللی را به سلامت اخلاق و حرفه ای می پیمایند و این فرصت را به امثال من می دهند تا با افتخار از آنان سخن به میان آورم.

دفتر مرکزی: تهران، شهرک غرب، فلانک شمالی،
نش کوجه درحسان، برج آریو، طبقه ششم، واحد ۴ و ۵
تلفن: ۸۰-۸۸۳۷۵۰۷۷ فاکس: ۸۸۳۷۵۰۷۶
آدرس پایانه: اتوبان کرج قزوین، قبل از پل گردان،
خروجی کمالشهر، بهشت سکینه، شهرک صنعتی بهارستان
خیابان اول، سمت راست
تلفن: ۹۹-۴۷۶۳۲۹۱ (۰۲۶۳) فاکس: ۴۷۶۳۲۹۰ (۰۲۶۳)

www.khso.com

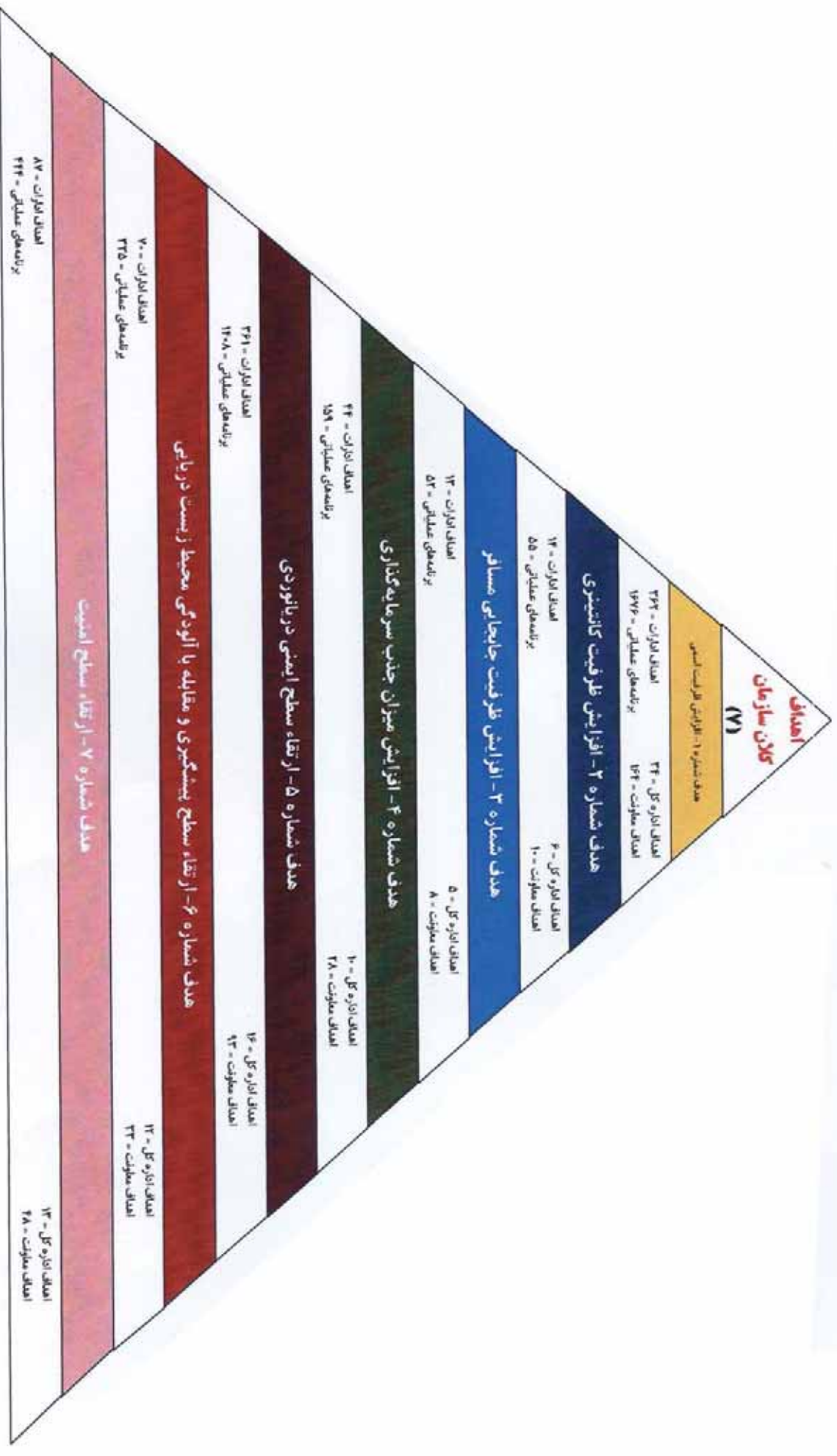


قابلیت جدید خط صبا در پذیرش محموله های کلان

به دنبال کسب مجوز حمل و نقل بین المللی و نیز تأیید توانمندی های ناوگان جاده ای این شرکت توسط وزارت راه و شهرسازی و همچنین به منظور حضور فعال در بازار داخلی حمل کالا و بهره برداری حداکثری از ظرفیت های موجود، این مجوز از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای دریافت شد. با دریافت این مجوز و افزایش پذیرش بار، در آینده نزدیک ارزش افزوده بالایی تولید خواهد شد که اثرات مثبتی بر دوره جدید فعالیت های این شرکت بر جای می گذارد.

شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی توانمند خط صبا به عنوان یکی از شرکت های زیر شاخه گروه معظم توسعه ترابری ایرانیان با شعار سنت شکنی در عرصه حمل و نقل، در گام اول پرچم دار و تأکیدگر مالکیت شرکت ها بر ناوگان حمل می باشد. عباس لطفی معاونت فنی و عملیات این شرکت می گوید: یکی از معضلات مهمی که مانع اعمال مدیریت هوشمند و بازگشت به عقب صنعت حمل و نقل بوده است، مالکیت حداکثری رانندگان بر ناوگان می باشد. همین امر موضوعیت مدیریت هوشمند و پاسخگو را زیر سانه قرار داده و شکل سنتی بدان بخشیده است. با توجه به ظرفیت و پتانسیلی که در حوزه حمل و نقل جاده ای کالا و مسافر وجود دارد به سبب مدیریت های سنتی موجود، هنوز موفق نشده ایم تا این مقوله بالقوه را سامان بخشی کرده و به منصفه ظهور برسانیم. لکن شرکت حمل و نقل بین المللی و داخلی توانمند خط صبا با مالکیت ۲۵۰ دستگاه کامیون گشوده و ۵۰۰ دستگاه انواع بازگیر متنوع اعم از تانکری، چادری، کفی و ... با تنوع سرویس دهی و سرعت بخشی در چرخه تحویل کالا از مبدأ و تحویل آن در مقصد و با امکان رهگیری کالا در طی فرآیند حمل کالا، توانسته مزایای یک سیستم به روز و کارآمد در قبال عملکرد سنتی را نمایان ساخته و نمونه بارز بحث حاضر می باشد. تا بدینوسیله مالکیت شرکت ها بیش از پیش مورد

هرم موضوعی اهداف و برنامه‌های عملیاتی سازمان بنادر و دریانوردی (بنادر) در سال ۱۳۹۱



A.B.C Group



آرا باختر

- ✓ کشتیرانی و نمایندگی خطوط دریایی
- ✓ حمل و نقل بین المللی جاده ای، ریلی و هوایی
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی به تمام گمرکات
- ✓ تخلیه، بارگیری، بارشماری
- ✓ انبارداری و بسته بندی
- ✓ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ✓ خدمات بندری و محوطه داری
- ✓ فورواردر و کریبر
- ✓ خدمات چارترینگ کشتی
- ✓ خدمات امور بیمه ای
- ✓ مشاوره و طراحی انواع حمل

Your Global Credit

نمایندگی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نمایندگی بندرعباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نمایندگی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroup.ir

info@arabakhtar.com

در سومین همایش مدیران حوزه معاونت برنامه ریزی، اداری و مالی و طرح و توسعه مطرح شد:

پیشرفت چشمگیر در حوزه منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی



سومین همایش مدیران حوزه معاونت برنامه ریزی، اداری و مالی و طرح و توسعه با محوریت تعالی سازمانی، رفاه و بهداشت در مهرماه ۹۱ در بندر انزلی برگزار شد.

بنا به گزارش خبرنگار بندر و دریا، مدیر کل امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص پیشرفت‌های چشمگیر در حوزه اداره کل امور اداری اعلام کرد: «دستیابی به تعالی منابع انسانی وفادار، متعهد و متخصص از استراتژی‌های کلان منابع انسانی در سال ۱۳۹۱ است.

فرهنگ مولوی افزود: تعداد بیمه‌شدگان قرارداد

درمان سال ۹۰ در بندر شهید رجایی، تهران، چابهار، بوشهر، انزلی، خرمشهر، امیرآباد، ارومیه، باهنر، امام خمینی (ره)، آبادان، لنگه، نوشهر، و بندر گز در مجموع نوزده هزار ۳۲۳ نفر بوده است که مجموع هزینه‌های درمانی این بیمه‌شدگان در سال ۹۰، بیش از ۹۸ میلیارد ریال و جمع کل حق بیمه برای بیمه‌شدگان این بندر بیش از ۴۳ میلیارد ریال بوده که از میان این بندر بندر امام خمینی بالاترین رتبه و بندر گز پایین‌ترین رتبه را هم از نظر حق بیمه پرداختی و هم از نظر هزینه‌های درمانی سال ۹۰ به خود اختصاص داده‌اند.

مدیرکل امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به مسابقات داخلی سازمان بنادر و دریانوردی که متشکل از رشته‌های شنا و قایقرانی فرزندان، شنا و قایقرانی بانوان، شنا و قایقرانی کارکنان، والیبال ساحلی کارکنان، فوتبال ساحلی کارکنان، تیراندازی و آمادگی جسمانی (کارد)، آتش‌نشانی کارکنان، فوتسال کارکنان، شطرنج و فوتبال (چمنی پیشکسوتان) است گفت که تعداد شرکت کنندگان در سال ۹۰، یک‌هزار و ۱۰۶ نفر و در سال ۹۱، یک‌هزار و ۲۴۵ نفر اعلام شده است که این نشان از رشد چشمگیر در این زمینه است.

مولوی با تأکید بر لزوم استقرار نظام ایمنی و پیشگیری از حوادث احتمالی در بندر اضافه کرد: با توجه به حوادث اتفاق افتاده در محیط‌های بندری از جمله اسکله‌ها، انبارها، خن کشتی، تعمیرگاه‌ها، واحدهای شناور، محوطه عمومی، ساختمان و سایر محوطه‌ها بیشترین حوادث بعد از محوطه‌های عمومی در اسکله‌ها بوده است. وی در ادامه با اشاره به تعدد حوادث، از بندر امام خمینی (ره) با بیشترین تعداد حوادث (۱۰۳) و خرمشهر با کمترین حوادث (۶) یاد کرد.

مدیر کل امور اداری سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص صورت وضعیت پیمانکاران آتش‌نشانی در سال ۹۰ در بندر امام خمینی (ره)، امیرآباد، انزلی، بوشهر، چابهار، خرمشهر، شهید رجایی و نوشهر اظهار داشت: بیشترین هزینه که به پیمانکاران آتش‌نشانی پرداخته شد در بندر شهید رجایی با مبلغ حدود ۳۹ میلیارد ریال و کمترین آن در بندر امیرآباد با مبلغ حدود ۷ میلیارد ریال بود.

مولوی همچنین در مورد ارزش‌های محوری سازمان در حوزه منابع انسانی گفت: «ما اطمینان داریم که سرمایه‌های انسانی سازمان از طریق خودباوری، یادگیری، انعطاف‌پذیری، تعهد مبتنی بر احترام، اعتبار، انصاف، افتخار، صمیمیت، سلامت و جوانمردی سازمانی همراه با یقین، ایمان، قناعت، توکل و راضی بودن به آنچه خداوند متعال مقدر فرموده و پرهیز از حسد، حرص و کبر به تعالی رسیده و موجبات تعالی پایدار سازمانی را فراهم می‌سازند».

تشکیل دبیرخانه‌های مستقل نیز از جمله آن مواردی بود که او در این همایش قویا به آن پرداخت؛ به عنوان مثال ایجاد دبیرخانه بنادر عسلویه و خارگ بر روی سرور بندر بوشهر، ایجاد دبیرخانه بندر آستارا بر روی سرور بندر انزلی، ایجاد دبیرخانه بندر جاسک بر روی سرور بندر شهید باهنر و ایجاد دبیرخانه مستقل بسیج بر روی سرور سازمان مرکزی در این همایش مطرح شد. ■

شرکت تعاونی بندر سازان گناوه

مبتکر مدیریت، ساخت و توسعه اولین بندر خصوصی ایران



✓ راهبری پایانه های بندری کالا
✓ نمایندگی کشتیرانی

- تخفیفات منحصر به فرد
- انجام ۲۴ ساعته عملیات
- رتبه ششم مبادی واردات خودرو
- کارآفرین نمونه و تعاونی برتر



تهران:

تلفن: ۰۲۱-۲۲۸۲۱۵۴۵

دورنگار: ۰۲۱-۲۲۸۲۴۵۲۷

گناوه:

تلفن: ۰۷۷۲-۳۲۳۰۶۱۰

دورنگار: ۰۷۷۲-۳۲۳۳۸۰۰

شرکت تعاونی بندر سازان گروه ۹۲۲ کتاوه



- کارآفرین نمونه و شرکت تعاونی برتر بر سالهای ۸۵، ۸۶، ۸۷
- تعاونی برتر هفتمین جشنواره تعاونی های برتر استان بوشهر
- دریافت کننده لوح تقدیر از استاندار و مدیر کل تعاون استان بوشهر



لوح تقدیر از مدیر کل تعاون استان بوشهر - سال ۹۱



لوح تقدیر از استاندار بوشهر - سال ۹۱

سیر تحول مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در ایران



آشنایی با مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و نحوه کارکرد آن در کشور از جمله مباحث مهمی است که همواره مورد پرسش جامعه دانشگاهی و فعالان اقتصادی و علمی کشور بوده است. از این رو گفت‌وگویی دو ساعته با جناب آقای دکتر جعفر آهنگر، دانشمند آشنای به عنوان یکی از صاحب‌فکران و پیشگامان مناطق آزاد بوده و از ابتدای ایجاد این مناطق در سال ۱۳۷۹ تا چندین پیش در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در مسوولیت‌های گوناگون از جمله دبیری جلسات شورای عالی معاونت امور مناطق ویژه اقتصادی، مشاورت اجرایی و هماهنگی دبیری شورای پژوهشی و عضویت در کمیته‌های مختلف و نمایندگی در ستادها و نهادهای اجرایی مشغول به فعالیت بوده است وی همچنین دارای دکترای توسعه منابع انسانی از دانشگاه علامه طباطبائی و عضو هیات علمی دانشگاه علم و فرهنگ است و هم‌اکنون در هیات‌مدیره سازمان‌های مناطق آزاد و ویژه عضویت داشته و به گفته خود به عنوان کارشناس مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به کار در این حوزه ادامه خواهد داد.

که خط تولید شرکت صنایع دار باشد. البته از عین محل و به محض خروج کالا برای انتقال به کارخانه مقررات گمرکی اعمال می‌شود اما بعد از انفلات فرصتی برای تبیین سیاست‌های اقتصادی فراهم نشد و اندک‌اندک بعد به دوره جنگ رسیدیم و با تغییر سیاست‌های اقتصادی جهاد هم‌افزایی با شرایط جدید روبرو شدیم. اگر به خاطر داشته باشید، نخستین پیش‌نویس برنامه اول توسعه که در سال ۶۲ مطرح شد به دلایلی که خارج از بحث ماست نتوانست مراحل قانونی را طی کند و به تصویب نرسید. بلکه نخستین برنامه توسعه همه‌جانبه کشور در سال ۶۸ یعنی پس از جنگ به اجرا درآمد به شرایط و معضلات کشور در آن زمان توجه کنید کشور در حال تجربه اقتصاد پس از جنگ است. نخستین برنامه میان‌مدت پس از انفلات نه‌عرضه اجرا و از آن‌جا کشور نمی‌خواهد شرایط جدیدی را تجربه کند. در این برنامه راهکارهای نوینی برای ورود حساب‌شده به اقتصاد جهانی با نیاز و نیازهای رقابتی پیش‌پس شد. طی این برنامه این امکان به وجود آمد که دو نوع منطقه در کشور ایجاد شود که به نظر من عمل‌گرا که گفتیم سیاست‌گذاران اقتصادی آن زمان قصد پیوند دادن اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی را داشتند که برای تحقق این مهم قطعاً سیاست‌های جدیدی لازم بود از آنجا که سایر حال تغییر بود، نیازمندی به وفق دادن خود با شرایط بین‌المللی بود. دو منطقه‌ای که ایجاد آن مطرح شده بود، عبارت بودند از: ۱) منطقه آزاد و ۲) منطقه حر استیخته گمرکی که برمی‌گردد به نسخه ۱۶ و ۲۰ قانون برنامه اول توسعه، بر اساس نسخه ۲۰ این قانون در سال ۷۴ و تا ۷۷ تخمین منطقه حر استیخته گمرکی در سیرجان ایجاد شد که به لحاظ جغرافیایی نیز در منطقه خیلی خوبی قرار داشت. این منطقه پس از تهران و بندر عباس واقع شده است از آنجا که بندر عباس از محدودیت تمام ماست و پس از جنگ نفس خود را به عنوان بندر برتر کانتینری باید ایفا می‌کرد و واقع شدن این منطقه در حد فاصل بندر عباس و تهران می‌توانست تا حدودی نیاز واردات و صادرات این بندر را به عهده بگیرد. در سال‌های اخیر هم با طرح بندر جنگ اهمیت این گونه مناطق حتی از سواست مشخص شده است.

• مناطق ویژه اقتصادی عموماً به چه مناطقی اطلاق می‌شود و چه تفاوتی با مناطق آزاد و عادی دارند؟

اجازه دهید نکاتی به فیل از انفلات بیندازیم تا با آرایه تصویر از باز بخواه این مناطق، تعریف درست از مناطق ویژه داشته باشیم. قبل از انفلات مکان‌ها و مناطقی داشتیم تحت عنوان «مناطق حر استیخته گمرکی». اگر این مناطق در خشکی قرار داشت با همگرایی گمرک و اگر در سواحل و بندر استعمار می‌شد با همگرایی سازمان و با اندازه‌کننده بندر ایجاد می‌شد. هدف از ایجاد این مناطق، تضمین به کارخانجات تولیدی به منظور کاهش موقع مواد اولیه و قطعاتشان بود به‌عنوان مثال، در کابل کارخانه ایران ناسیونال آن زمان منطقه حر استیخته‌مدی بود که قطعات مورد نیاز ایران ناسیونال از طریق آن کشور بدون ترخیص گمرکی به این مکان منتقل می‌شد و ایران ناسیونال در لحاظ دسترسی هموقع و برپایه قطعات و مواد اولیه مورد نیاز هیچ مشکلی برای متوالی امر به‌وجود نمی‌آورد. به عبارت بهتر این اطمینان به ایران ناسیونال داده می‌شد.

با شروع دوره بعد از جنگ و الزام کشور به در پیش گرفتن سیاست‌های جدید و منطبق با شرایط نوین، دوره سیاست‌های انقباضی اقتصادی تقریباً جای خود را به سیاست‌های انبساطی می‌داد، از این رو دولت و مقامات تصمیم‌گیر کشور نمی‌توانستند یکباره همه درهای مملکت را باز کنند و به عرصه‌های اقتصاد جهانی قدم بگذارند، چراکه این امر امکان‌پذیر نبود و آمادگی آن هم در کشور وجود نداشت.

از جمله مشکلات و مسایل مناطق آزاد و ویژه کشور ما این است که اجماع و تفاهم ملی صورت نگرفته و ما از ابتدای تشکیل این مناطق تاکنون در دوره‌های مختلف شاهد بخشی‌نگری در مناطق آزاد کشور بوده‌ایم



مناطق این است که هم از تولید داخلی پشتیبانی کند و هم به صادرات فکر کند؛ هم سرمایه‌گذاری خارجی و هم داخلی را جذب کند و هم اینکه بتوانند سهمی از بازار جهانی را به دست آورند. لازم به یادآوری است که مقررات عمومی صادرات و واردات بر این مناطق حاکم نیست، یعنی اگر کالایی از خارج از کشور وارد منطقه شود، گویی اصلاً وارد کشور به مفهوم سرزمین اصلی نشده است و شاید بتوان گفت چنین مزیتی مهم‌ترین مولفه‌ای است که در صادراتی شدن منطقه ضرورت دارد و به همین دلیل و تعریف باید انتظار داشت که این مناطق در صادرات نقش آفرینی کنند، این مزیت کارکرد صادراتی به مناطق ویژه می‌دهد، یعنی امکانی را فراهم می‌کند که با استفاده از این فرصت و فراهم شدن شرایط لازم دیگر این مناطق به محلهایی برای ترانزیت و صادرات مجدد و در یک کلام پردازش صادرات تبدیل شوند.

حال به این سوال بپردازیم که این مناطق چه تفاوت‌هایی با مناطق آزاد دارند؟ در تعریف عام به نظر من، مناطق ویژه هیچ تفاوت عمده‌ای جز در چند مورد با مناطق آزاد ندارند و مشترک هم هستند. به این مفهوم که هر دو تقریباً تعریف یکسانی دارند. مقررات عمومی صادرات و واردات در هر دو منطقه حاکم نیست و جزو قلمرو گمرک داخلی کشور محسوب نمی‌شوند. اما اگر به صورت خاص بپردازیم، تفاوت‌های عمده ویژه با مناطق آزاد در معافیت‌های مالیاتی است که در مناطق آزاد وجود دارد و ۲۰ ساله است، اما در مناطق ویژه تابع سرزمین اصلی است. البته اگر این مناطق در مناطق محروم قرار داشته باشند و یا به فعالیت‌های معدنی و تولیدی و یا هرگونه فعالیت مورد حمایت بپردازند، مشمول تخفیفات و معافیت‌های مندرج در قانون مالیات‌های مستقیم قرار می‌گیرند. تفاوت بعدی در نوع مدیریت است که در مناطق آزاد طبق قانون فعلی صرفاً دولتی ولی در مناطق ویژه بخش غیردولتی هم می‌تواند با شرایطی مدیریت کامل را به عهده بگیرد، اگر چه بعداً در مصوبات مربوط به اراضی ملی محدودیت‌هایی را عملاً برای فعال شدن بخش غیردولتی در این مناطق البته برای در دست گرفتن مدیریت آن شاهدیم. و جوه افتراق دیگر مناطق ویژه به مقررات امنیتی و انتظامی، روادید، بانکی و پولی، سرمایه‌گذاری، بیمه و ... برمی‌گردد که تابع سرزمین اصلی هستند، ولی مناطق آزاد مقررات خاص خود را در این موارد دارند که باید گفت چندان کاربردی آن هم در همه مناطق آزاد ندارند.

■ **به نکته بسیار ظریفی اشاره کردید و آن اساس شکل‌گیری مناطق آزاد خارج از قلمرو گمرکی است. اما بسیاری از صاحب‌نظران و فعالان اقتصادی درگیر در مناطق آزاد و ویژه به حضور پررنگ و مقتدرانه گمرک در این مناطق اشاره می‌کنند. جناب عالی چه جایگاهی را برای گمرک و سایر دستگاه‌های اجرایی در مناطق آزاد و ویژه ترسیم می‌کنید؟**

بگذارید این موضوع را تحت سرفصل دیگری مطرح کنم و به آن بپردازم که مناطق ویژه و آزاد با چه چالش‌هایی روبه‌رو بوده و هستند؟ بنده به‌عنوان کسی که از ابتدای تشکیل مناطق آزاد حضور داشته‌ام و از نزدیک شاهد تمام فراز و فرودها بودم، می‌توانم در یکی دو جمله مشکلات مناطق آزاد را مطرح کنم؛ یعنی مشکلات مبتلابه این مناطق بسیار شفاف و مشخص قابل طرح است. با شروع دوره بعد از جنگ و الزام کشور به در پیش گرفتن سیاست‌های جدید و منطبق با شرایط نوین، دوره سیاست‌های انقباضی اقتصادی تقریباً جای خود را به سیاست‌های انبساطی می‌داد، از این رو دولت و مقامات تصمیم‌گیر کشور

طبق تبصره ۱۹ قانون برنامه اول به دولت اجازه داده می‌شد که در سه منطقه کیش، قسمتی از قشم و قسمتی از شهرستان چابهار منطقه آزاد ایجاد کند. در این شرایط دولت مصمم است از کارکردهای این گونه مناطق که تجربه موفقی را در سایر کشورها از خود به جای گذاشته به نحو مطلوب استفاده نماید. مسوولان بسیار جدی در پی عملی کردن این تکلیف قانونی هستند. به‌رغم اینکه هنوز قانون و مقررات تصویب نشده، می‌بینیم که بلافاصله در سال ۶۹ رییس‌جمهور محترم وقت سه نفر را به عنوان مدیران عامل این سه منطقه تعیین می‌کند. سپس در اوایل سال ۷۱ شورای عالی غیررسمی تحت عنوان شورای عالی مناطق آزاد تاسیس می‌شود که اغلب هیات وزیران در آن عضویت دارند و در همین جلسات هم با حضوری فعالانه جدیت خود را برای عملی کردن این پروژه ملی و فراملی نشان می‌دهند. اتفاق دیگری در این سال شکل می‌گیرد و آن هم تاسیس دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد بود که نخستین دبیر آن حکم خود را از رییس‌جمهور به عنوان مشاور رییس‌جمهور و دبیر شورای عالی دریافت کرد. نخستین وظیفه دبیرخانه شورای عالی تدوین قانون ایجاد مناطق آزاد و آیین‌نامه‌ها و مقررات مربوط به آن بود. برای تحقق چنین امر مهم و استراتژیکی همت زیادی به کار گرفته شد و طی آن دبیرخانه موفق شد در شهریور ۷۲ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد را از تصویب مجلس و مجمع تشخیص مصلحت بگذراند. با ابلاغ رسمی قانون مناطق آزاد، تهیه و تدوین آیین‌نامه‌ها و مقررات با مکلف شدن همه وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط برای همکاری در دستور کار دبیرخانه قرار گرفت که در ادامه همین سال و سال ۷۳ تقریباً به‌طور کامل و در بیش از ۲۰ عنوان مراحل قانونی را طی کرده و در طول همین مدت متناوباً از تصویب هیات وزیران گذشت. شایان ذکر است که هیات وزیران طبق قانون کلیه وظایف خود را به شورای عالی تفویض کرد و دبیرخانه این شورا رسمیت یافت. اجازه بدهید در اینجا علاوه بر تحسین مهندس الویری نخستین دبیر شورای عالی که نقش برجسته‌ای در قانونمندی مناطق داشتند، یادکردی داشته باشیم از زنده‌یاد دکتر نوربخش که در تدوین و تصویب مقررات مناطق آزاد برای خود نام ماندگاری گذاشتند.

همه این موارد حکایت از تصمیم‌راسخ برای شکل‌گیری این مناطق در آن زمان داشت. از سال ۷۱ که این مناطق به صورت غیررسمی تشکیل شدند، روند بسیار صعودی در کار مناطق داشتیم. تا سال ۷۶، تعداد ۳۲ جلسه شورای عالی مناطق آزاد به ریاست رییس‌جمهور تشکیل شد که بعضی از این جلسات ۳ ساعت طول می‌کشید؛ یعنی اراده‌ای قوی برای تشکیل موفق مناطق آزاد وجود داشت. بر این اساس بود که توانستیم به سرعت تقریباً تمام مقررات لازم را برای حرکت هدف‌دار مناطق آماده، تصویب و ابلاغ کنیم.

در سال ۱۳۷۴ منطقه حراست‌شده گمرکی سیرجان که همان طور که در بالا اشاره کردم سال‌ها قبل شکل رسمی گرفته بود، رسماً انتقال مسوولیت این منطقه و مناطق مشابه را به شورای عالی مناطق آزاد پیشنهاد می‌دهد، که با طرح و تصویب این پیشنهاد، «مناطق حراست‌شده گمرکی» با تغییر نام به «مناطق ویژه اقتصادی» تحت نظارت شورای عالی مناطق آزاد درآمدند و از این پس مسوولیت ایجاد و توسعه مناطق ویژه نیز به عهده شورای عالی درآمد و تا سال ۷۹-۷۸ سال پایانی برنامه دوم، ۱۷ منطقه ویژه ایجاد شد. ناگزیرم به این نکته اشاره کنم که از سال ۷۵ تا سال ۸۴ که قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی به تصویب مجلس و بعد مجمع تشخیص رسید، این مناطق بر اساس آیین‌اجرایی موضوع بند «د» تبصره ۲۵ قانون برنامه دوم اداره می‌شدند. جالب است بدانید که در برنامه‌های پنج‌ساله بعدی موضوع مناطق ویژه اقتصادی مسکوت گذاشته شده بود؛ یعنی فقط در برنامه اول در تبصره ۲۰ و در برنامه دوم در بند یادشده از این مناطق یاد شده است.

حال اجازه بدهید به سوال شما برگردیم که منطقه ویژه اقتصادی چیست؟ مناطق ویژه اقتصادی به مناطقی گفته می‌شود که خارج از قلمرو گمرکی خارج از کشور هستند. از جمله اهداف در نظر گرفته شده از سوی قانونگذار برای این



من، مدیر منطقه آزاد و ویژه که می‌خواهد در اشل‌های بین‌المللی جلوه کند باید تام‌الاختیار، امین نظام، امین دولت و حاکمیت باشد و همه تصمیم‌گیری‌ها به این فرد واگذار شود. دلیل اصلی اینکه می‌گویید بسیاری از دستگاه‌ها اجازه نفس کشیدن به مناطق آزاد و ویژه را نمی‌دهند را شما در همین چارچوب ارزیابی کنید. برای روشن شدن موضوع می‌توان گفت که در کشورمان هر موضوع و پروژه‌ای توانست اجماعی شکل دهد، موفقیت در آن مورد بدیهی بوده است؛ از دفاع مقدس تا دستیابی به انرژی صلح‌آمیز هسته‌ای. اما این اجماع در مورد مناطق آزاد و ویژه حداقل به طور کامل تحقق پیدا نکرد و دخالت بخش‌های مختلف را در این مناطق شاهد هستیم. دولت و مجلس هر دو به این ضعف اساسی مناطق پی بردند و به همین خاطر تدابیری را برای دست یافتن به مدیریت یکپارچه در قالب ماده ۱۱۲ قانون برنامه پنجم اتخاذ کردند که امید می‌رود تا حدودی این مسایل را کاهش دهد، البته شرایط لازم دیگری را می‌طلبد که باید همراه شود تا انتظارات را بتواند برآورده کند.

▪ در اینجا سوالی مطرح می‌شود که آیا داشتن تفاهم در سطح کلان کافی است و نیازی به مدل همکاری و مدل تعاملی فی‌مابین بخش‌ها وجود ندارد؟ به نظر می‌رسد در صورت تبیین درست این مدل همکاری، روند صعودی می‌توانست تداوم پیدا کند. نظر شما در این رابطه چیست؟

با نظر شما کاملاً موافق هستم. این اراده وجود داشت، اما تلاش دبیرخانه شورای عالی به جایی نرسید که این روند را به یک مدلی تبدیل کند که بتواند ادامه این روند را تضمین کند. ما زمانی به این جمع‌بندی رسیدیم که مناطق آزاد و ویژه بایستی در دولت حضور داشته باشند زیرا به دلیل عدم حضور در دولت بسیار لطمه خوردیم. بنابر این جمع‌بندی، پیشنهاد شد که تحت حوزه معاونت ریاست‌جمهوری، این مناطق مدیریت شود؛ به این مفهوم که مناطق زیر نظر مستقیم رییس دولت و عضویت در دولت درآیند. یعنی یک حوزه معاونت ریاست‌جمهوری برای مناطق آزاد و ویژه شکل بگیرد، اما این پیشنهاد در آن زمان با اتمام دوره دولت وقت مصادف شد و نتوانستیم به تحقق برسانیم، البته در آن دولت هم اتفاق نظر وجود نداشت. ما بایستی در همان دوره ابتدایی سال ۷۱ تا ۷۶ این کار را انجام می‌دادیم که امکان‌پذیر هم بود، ولی شاید در آن زمان غرق در کارهای اجرایی مناطق آزاد و آماده کردن بستر لازم برای موفقیت مناطق آزاد و ویژه بودیم و از آن غافل شدیم و بعد از آن هم متأسفانه فرصت چنین اقدامی فراهم نشد و در این اواخر نیز با اتصال مستقیم مناطق به دولت و به وجود آمدن اعتماد و اطمینان و حضور در هیأت وزیران و احیای شورای عالی در شکلی جدید، دوره‌ای مطلوب پدید آمد که البته به‌دلایلی مقطع کوتاهی بود و متأسفانه دوام نیاورد.

▪ آیا این عدم باور و اطمینان دولت‌ها و مقامات به واسطه دیدگاه اولیه مسوولان بوده یا عملکرد خود مناطق؟

من فکر می‌کنم به دلایلی که در بالا برشمردم، مناطق نتوانند عملکرد موثر و اقناعی انجام دهند. وقتی اراده‌ای قوی نباشد، فقر زیرساخت‌ها، دخالت‌های مکرر، بی‌ثباتی‌ها همه و همه، موانع و بازدارنده‌های قوی در مسیر می‌شوند که نگذارند عملکردی شایسته سامان یابد، آنگاه دیواری کوتاه‌تر از مناطق پیدا نمی‌شود که عده‌ای بخواهند بعضاً ناکارآمدی‌های سازمان خود را متوجه مناطق

نمی‌توانستند یکباره همه درهای مملکت را باز کنند و به عرصه‌های اقتصاد جهانی قدم بگذارند، چراکه این امر امکان‌پذیر نبود و آمادگی آن هم در کشور وجود نداشت. ما باید گام‌به‌گام این مسایل را پشت سرهم می‌گذاشتیم، امکان پیرش و جهش یکباره وجود نداشت و نمی‌توانستیم یک‌دفعه همه درهای مملکت را باز کنیم. اگر چنین می‌کردیم، آنگاه چه اتفاقی می‌افتاد؟ اقتصاد تقریباً ضعیف‌شده ما که یک دوره بسیار سخت و شکننده‌ای مثل جنگ تحمیلی ۸ ساله و دشواری‌های دوران انقلاب را البته با موفقیت پشت سر گذاشته، ممکن بود نتواند بار سنگین ناشی از باز شدن یکباره درهای اقتصادی به‌سوی خارج را تحمل کند، لذا ایجاد این مناطق به نظر من فکر خیلی خوبی بود، مکان‌هایی برای تمرین پیوستن تدریجی به تجارت بین‌الملل را ایجاد کردند که در آن می‌شد شیوه‌های نوین مدیریت و سازوکارهای نوین اقتصادی را به کار گرفت؛ همان‌طوری که کشورهایی نظیر چین با تاسیس این مناطق در نقاط مرزی و مناسب، گذار از اقتصاد کاملاً دولتی را با کمترین هزینه آغاز کردند، اما حلقه مفقوده‌ای که مانع از توفیق مطلوب کشورمان همانند سایر کشورها در این مورد شد، چیست؟ مناطق چه چیز گمشده‌ای داشت؟ چه اقداماتی در کشورمان صورت نگرفته است؟ پاسخ به این سوالات برای استخوان‌خرد کرده‌های مناطق آزاد و ویژه اگرچه آسان ولی بسیار دردآلود است. پاسخ ساده اما بسیار پرمعناي آن فقدان اجماع و تفاهم ملی است که متأسفانه راجع به این پروژه شکل نگرفته است. با کمترین بررسی در مناطق آزاد موفق دنیا پی خواهید برد که نخستین عامل که موفقیت آنها را تضمین کرده، تصمیم جمعی و اجماعی است که صورت گرفته و در به‌سرانجام رساندن پروژه نهایت تأثیر را داشته است. به نظر من هیچ زیرساختی مهم‌تر از این موضوع نمی‌توان برای مناطق ذکر کرد. اجماع یعنی زیرساخت، یعنی حذف بخشی‌نگری و خلاصی از آن، یعنی وحدت رویه و ثبات و امنیت سرمایه، یعنی تضمین موفقیت برای مناطق. اگر اجماع صورت بگیرد، مشکلاتی همچون بخشی‌نگری‌ها، تنگ‌نظری‌ها، بی‌اعتمادی‌ها و دخالت‌ها، راه را برای شکل‌گیری یک منطقه موفق مسدود نخواهد کرد. از جمله اصلی‌ترین مشکلات و مسایل مناطق آزاد و ویژه کشور ما این است که اجماع و تفاهم ملی صورت نگرفته و قطعاً به همین دلیل است که از ابتدای تشکیل این مناطق تاکنون در دوره‌های مختلف شاهد بخشی‌نگری در مناطق آزاد کشور بوده‌ایم. جالب است به این مطلب اشاره کنم که هر وقت به خاطر توجه مقامات ارشد اجماعی نسبی را مشاهده کردیم، کاهش مشکلاتی از این دست و رونق گرفتن مناطق را دیدیم. برای مرتفع ساختن این مشکلات و معضلات اساسی که ریشه آن را گفتیم، حتماً باید نگاه‌ها را عوض کرد. متعاقباً باید نحوه مدیریت را در قالب سامانه مدیریت یکپارچه و واحد و کلان‌نگر و مغزهای اقتصادی تغییر داد. به نظر



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: ۸۸۱۴۰۸۹۶ - ۹

info@iranlogistics.com
www.iranlogistics.com



کنند. جوسازی های نشات گرفته از آن سوی آبها که علاقه ای به رشد مناطق ما نداشتند نیز بی تاثیر نبوده است. ناکام ماندن پروژه هایی مثل سوخت رسانی که منافع عده ای از خودی های به آن طرف رفته را هدف گرفته بود، باید دوستان را به تامل وادارد که چرا شکل نگرفت و هنوز هم منافع این کار را آن طرفی ها که موقعیت استثنایی ما را ندارند می برند. مورد دیگر اگر نگاهی به گذشته داشته باشید، متوجه می شوید که مناطق آزاد را با بحث قاچاق گره زده بودند، بارها و بارها من این را در روزنامه ها دیدم که به نقل از این و آن گفته می شد مناطق آزاد مسیرهای ورود قاچاق به کشور هستند و این موضوع باعث شده بود که به مناطق آزاد لطمات جبران ناپذیری وارد شود، بعضا دولتمردان دچار شک و تردید شوند و از مناطق فاصله بگیرند. باز اجازه بدهید بگویم این هم معلول فقدان اجماع حول محور مناطق بوده و هست، خواهش می کنم در این مورد هیچ تردید نکنید.

■ من اجازه می خواهم نکته ای را در خصوص قاچاق کالا عرض کنم. قاچاق زمانی اتفاق می افتد که درجه آزادی در اقتصاد کمتر باشد. قاچاق ناشی از محدودیت های ورود رسمی اقتصاد است. به عنوان مثال، شما در اتحادیه اروپا پدیده قاچاق کالا را نمی بینید، چون تعرفه بسیار پایین است و کالا به راحتی جابه جا می شود. گره زدن مناطق آزاد در این زمینه ها توسط نهادهای مختلف باعث شده که این مناطق به مراکزی برای ورود کالای قاچاق تعبیر شوند. تجربه همواره نشان داده در کشورهایی که ساختار اقتصادی مناسب و کارا دارند، قاچاق کمتر است. در دوره هایی هم که قاچاق کمتر است رشد اقتصادی خوبی را شاهد هستیم. مضافا اینکه اگر کار کرد گمرکات کشوری پیشرفته را ملاحظه کنید، متوجه می شوید که گمرک نقش در آمدزایی قابل توجهی ندارد. چرا؟ چون مکانیسم مالیاتی در کشورهای دیگر خوب کار می کند و گمرک بیشتر نقش نظارتی دارد و وظیفه عمده آن ممنوعیت و محدودیت واردات برای کالاهای خاص طبق معیارهای تعریف شده است.

بله، مشکلات اصلی ما با گمرک در مناطق ویژه ظاهرا به این امر برمی گردد که گمرک در کشور ما نقش در آمدزایی دارد و این امر باعث شده که گمرک همواره حضور پررنگ داشته باشد. اما به هر حال نمی توانیم آن را از صحنه حذف کنیم و حضورش برای تضمین ورود و خروج کالا به سرزمین اصلی لازم است. حضور گمرک باید در چارچوب حصول اطمینان بدون دخالت در امور مناطق باشد. هر وقت هم که از این مسیر خارج نشود، برای مناطق یک تسهیل کننده است، چون کار گمرک یک کار تخصصی است و با هماهنگی می تواند بسیار کارگشا هم باشد که به کرات در مناطق آن را دیدیم و می بینیم.

هر زمان که گمرک با مناطق آزاد و ویژه بیشتر همراهی کرده، ما رونق و رشد اقتصادی را در این مناطق بیشتر شاهد بوده ایم که به نظر من در دوره فعلی گمرک، این روند، روندی منطقی و متناسب است.

■ از فرصتی که در اختیار ماهنامه قرار دادید، نهایت تشکر را داریم. در پایان اگر صحبتی دارید بفرمایید.

من نیز از شما آقای غربالی عزیز و همکاران و همچنین از ماهنامه بندر و دریا متشکرم و اجازه بدهید از این نکته غافل نباشیم که از سازمان هایی که در مناطق سعی بر همراهی داشته، سازمان بندر و دریاوردی است که البته خود نیز متولی پنج منطقه ویژه اقتصادی خوب و فعال است. به نظر من این سازمان می تواند الگوی خوبی برای سایر دستگاه ها باشد. ضمن تشکر از همه عزیزان مسوول سازمان خواهش می کنم در صورت تقاضای مناطق مسوولیت های بیشتری را در قبال مناطق بپذیرند. ■

مدیرکل امور مناطق؛ بازاریابی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی:

هماهنگی دستگاه‌های اجرایی و نظارت کارآیی مناطق ویژه بندری را افزایش می‌دهد

سازمان بنادر و دریانوردی از جمله سازمان‌های فعال در عرصه تجارت خارجی محسوب می‌شود که با در اختیار داشتن دو بندر عمده بازرگانی «انزلی» و «خرمشهر» در محدوده مناطق آزاد تجاری-صنعتی و همچنین سازمان مسوولی پنج منطقه ویژه اقتصادی بندری امیرآباد، نوشهر، بوشهر، امام (ره) و رجبی تحت قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی نیز فعالیت می‌کند. از این رو مصاحبه‌ای با آقای دکتر حمیدرضا آباپی، مدیرکل امور مناطق بازاریابی و سرمایه‌گذاری داشتیم که به طور مستقیم با مباحث امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری در ارتباط است و نظرات و دیدگاه‌های ایشان را نسبت به جایگاه کنونی این مناطق و فرآیندهای اجرایی آن جویا شدیم. توجه شما را به گفت‌وگوی زیر جلب می‌کنیم:

که یکی از وظایف و اختیارات سازمان بنادر، تعیین مناطق آزاد و اداره این مناطق است با همان دیدگاه ایجاد بندر آزاد. ولی متأسفانه در قانون تشکیل و اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی مصوب ۱۳۷۲، بحث اختصاصی و فعالیت مشخصی برای مناطق آزاد در نظر گرفته نشده است و این مناطق می‌توانند در تمام زمینه‌ها فعالیت داشته باشند. در این مناطق، بندر به عنوان دروازه ورود و خروج کالا یکی از جایگاه‌های اصلی در محدوده این مناطق است. مسلماً مناطق آزاد کیش، قشم، چابهار و ... از جمله مناطقی هستند که در ابتدای قانون به عنوان مناطق آزاد تجاری صنعتی فعال قلمداد شده‌اند. قشم و کیش که در محاصره دریا قرار گرفته‌اند، بندرگاه‌های مشخصی دارند. بندر چابهار هم که جایگاه خود را دارد. سال‌هاست که مناطق آزاد به دنبال این هستند تا بندر شهیدبهبشتی و شهیدکلانتری را در محدوده منطقه آزاد خود قرار دهند. اما مسأله‌ای که سازمان بنادر و دریانوردی بیشتر از اعمال تسهیلات قانونی پیگیر آن است، مباحث حاکمیتی و اعمال قوانین بین‌المللی است که حسب کنوانسیون‌ها و مقررات بین‌المللی در بنادر کشور الزام آور می‌شود و سازمان بنادر به‌عنوان متولی بندر بازرگانی کشور باید در اعمال این قوانین و مقررات اقدام کند. مسلماً ماهیت اصلی بندر به واسطه قرار گرفتن در دروازه ورودی و خروجی نمی‌گوییم به‌عنوان یک قلمرو خارج از محدوده گمرکی ولی واقعا محدوده‌هایی قبل از گمرک می‌باشد و چرخه اقتصادی کشور بر

▪ با در نظر گرفتن مزایای قانونی، بیشتر مناطق آزاد تجاری - صنعتی نسبت به مناطق ویژه اقتصادی، رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی در طی سال‌های گذشته اغلب تبدیل مناطق کشور به مناطق ویژه اقتصادی بوده است تا مناطق آزاد بندری. دلایل این تغییر رویکرد را بفرمایید.

اگر به وظایف و اختیارات سازمان بنادر و دریانوردی در آیین نامه این سازمان مصوب سال ۱۳۴۸ نظری بیفکنیم، به این نکته پی می‌بریم



با اعمال قوانین و مقررات مناطق آزاد بیشتر از همه بحث مالکیت و بعد از آن بحث‌های حاکمیت و در نهایت بحث‌های مدیریتی سازمان بنادر در این مناطق آزاد کمرنگ شده و طبعاً مشکلاتی را به وجود خواهد آورد که نیاز به تفاهم‌نامه و ایجاد رایزنی‌های مختلف دارد

است. یعنی نباید با دیدگاهی منفی به این موارد نگاه کرد. گمرک به عنوان اصلی‌ترین ارگان نظارتی کشور بر امر بازرگانی، تجارت و اقتصاد مملکت، یکی از ارگان‌های فعال در زمینه فعالیت‌های بندری است. پس حضور گمرک در بنادر یک حضور مثبت و موثر است. شاید بتوان گفت دخالت‌های بعضی از ارگان‌های نظارتی بر بنادر یا مطرح کردن بحث‌هایی که مثلاً فقط به سازمان خودشان فکر می‌کنند، زاییده تفکرات فردی است، اما مطمئن باشید این بحث‌ها و تفکرات فراملی نیست. از طرفی این بحث‌ها گاهی باعث می‌شود در بعضی از موارد مشکلاتی هم به وجود بیاید. اما همانطور که از قانون هم مشخص است و به صراحت اعلام شده مناطق ویژه و مناطق آزاد، محدوده‌های خارج از قلمرو گمرکی هستند. ولی این نکته را هم باید مدنظر داشته باشیم که بنادر علاوه بر اینکه جزو مناطق ویژه به حساب می‌آیند، جایگاه بزرگی در زمینه واردات و صادرات کشور دارند و همانطور که مستحضرد، متولی امور ورود و خروج کالاهای کشور، گمرک است. خوشبختانه تعامل خوبی بین سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک ایران وجود دارد و بر همین اساس در تمام زمینه‌ها، فعالیت‌ها به نحوی پیش می‌رود که حضور هر دو سازمان حتی سازمان‌های نظارتی مثل استاندارد قرنطینه، بهداشت و سایر سازمان‌های فعال در این زمینه را هم می‌طلبد. با این همه شاید بتوان به سوال شما اینگونه پاسخ داد که حضور گمرک در مناطق ویژه بندری نعمت بزرگی برای بنادر به شمار می‌آید، به شرط آنکه بر حسب قانون عمل شود و مفاد قانونی آن در نظر گرفته شود و از اعمال سلاقی شخصی و فردی پیشگیری به عمل آید که این هم با هماهنگی موجود بین مدیران و مدیر عامل محترم سازمان بنادر و مدیران و ریاست محترم کل گمرک ایران که فردی بسیار فرهیخته و علمی هستند می‌توانیم این امید را بدهیم که بنادر ما به سوی تسهیل قوانین با سرعت پیش بروند.

البته به نظر می‌رسد در واقع پاسخ به این سوال را بایستی از دید صاحبان کالا و مشتریان اصلی خطوط پرسید، چراکه برآیند همه این نتایج و هماهنگی‌ها از دید مشتری نمود پیدا می‌کند. اگر قایل به این موضوع باشید، با این رویکرد چالش‌های پیش روی توسعه این مناطق آزاد و ویژه را چگونه می‌بینید و به عنوان مدیر مناطق ویژه بندری چه برنامه‌هایی را برای رفع این چالش‌ها و مشکلات پیش رو دارید؟

با اینکه شما به تمام نقاط بندری کشور به طور کلی اشاره کردید، من اول از خودمان می‌گویم: حسب فلسفه وجودی ما به عنوان متصدی نگهداری، بارگیری و تخلیه کالا، تمام قوانین، دستورالعمل‌ها و فرآیندها و همه وظایفی که در بنادر پیگیری می‌کردیم، به این سه اصل استوار بود: تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا و اصولاً قوانینی که بر بنادر حکمفرما

روی کالاهای ورودی به آنها نظارتی ندارد. لذا کالاهایی که در گمرک وارد یا خارج می‌شوند با کالاهایی که وارد بنادر کشور می‌شوند و شرایط خاص حاکم بر آنها وجود دارد متفاوت است. بنابراین اعمال تسهیلات قانونی و مقررات و ارائه تسهیلات بیشتر در بنادر برای افرادی است که می‌خواهند از کالاهای گمرک نشده در بنادر استفاده کنند نه کالایی که می‌خواهد بدون هیچ تغییری وارد کشور شود. لذا استفاده از این تسهیلات قوانین و مقررات، بیشتر در چارچوب سرمایه‌گذاری و ایجاد فعالیت‌های ارزش افزوده و لجستیکی نمود پیدا می‌کند. برای اینکه این فعالیت‌ها در بنادر شکل پیدا کنند، باید تسهیلات قانونی فراهم شود. این تسهیلات قانونی هم معنا و مفهومش این است که از آن قوانین دست و پاگیر سرزمین اصلی؛ ما بتوانیم به سمت تجارت آزاد و بازار آزاد و شرایط حاکم بر WTO در بندرهایمان پیش برویم. به‌خاطر همین ما به عنوان سازمان بنادر و دریانوردی و متولیان امر اداره بنادر بازرگانی کشور به دنبال این هستیم که تسهیلات قوانین و مقررات را به بندرهایمان حاکم کنیم و به شرط آنکه سه اصل مالکیت، مدیریت و حاکمیت سازمان بنادر در این بندرها حفظ شود.

متأسفانه با اعمال قوانین و مقررات مناطق آزاد بیشتر از همه بحث مالکیت و بعد از آن بحث‌های مدیریتی و در نهایت بحث‌های حاکمیتی سازمان بنادر در این مناطق آزاد کمرنگ شده و طبعاً مشکلاتی را به وجود خواهد آورد که نیاز به تفاهم‌نامه و ایجاد رایزنی‌های مختلف دارد. ما باید توان کارشناسی و نیروی مدیریتی‌مان را برای تعاملات هر چه بهتر و سازنده‌تر مدیران سازمان بنادر با مدیران مناطق آزاد و گمرک به کار بگیریم. برای جلوگیری از فرصت‌سوزی‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی را به سمت و سوی ببریم که از مناطق ویژه اقتصادی که خود هم مدیر، هم مالک و هم حاکم آن است استفاده کند و از تسهیلات قانونی آن بهره‌بردار. هر چند بزرگ‌ترین آیت‌م در ارائه تسهیلات قانونی در جذب سرمایه‌گذاری بهمراه ایجاد فضای رقابتی در بنادر معافیت مالیاتی باشد که متأسفانه در قانون منطقه ویژه دیده نشده، ولی در قانون مناطق آزاد این امکان وجود دارد. البته سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امر حمل و نقل دریایی کشور پیرو نظرات و ارشادات مدیریت محترم عامل سازمان بنادر پیگیر این موضوع است که بتواند معافیت مالیاتی را برای کلیه فعالان عرصه حمل و نقل دریایی از مراجع ذی‌ربط اخذ کرده و قانون معافیت مالیاتی را بتوانیم با جدیت در بنادر بازرگانی کشور اعمال کنیم. و این مهم نیز با جدیت در حال پیگیری و رایزنی از طریق مراجع قانونی کشور می‌باشد.

■ در کنار بحث معافیت مالیاتی که فرمودید، همانطور که مستحضرد، حسب قانون مناطق ویژه اقتصادی، مناطق خارج از قلمرو گمرکی هستند، ولی متأسفانه واقعیت‌ها از حضور پررنگ و مقتدرانه گمرک به ویژه در مناطق بندری حکایت دارد. جنابعالی چه جایگاهی برای گمرک و سایر دستگاه‌های نظارتی در این مناطق تعریف می‌کنید و چگونه بایستی باشد تا در واقع این مناطق خارج از قلمرو گمرکی که به عنوان مزیت عمده این مناطق است، بتواند کاملاً اجرایی بوده و از دید صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی ملموس باشد؟

ببینید، شما باید یک محدوده محصور شده داشته باشید تا بگویید مثلاً این محدوده محصور شده خارج از قلمرو قانون و مقررات کشور یا مشمول قانون خاص خود است، لذا وجود دستگاه‌های نظارتی و دستگاه‌هایی که بتوانند بر فعالیت‌های شما نظارت داشته باشند بسیار مبارک و میمون



فلسفه وجودی ما به عنوان واسطه بارگیری و تخلیه کالا و تمام قوانین، دستورالعمل‌ها و فرآیندها و همه وظایفی که در بنادر پیگیری می‌کردیم، به این سه اصل استوار بود: تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا و قوانینی که بر ما حکمفرما بود

پیش می‌روند، بلکه همواره خواستار تعادل و مساعدت‌هایی از طرف سایر دستگاه‌ها می‌باشند و مستمراً خودشان پیگیر موضوع هستند.

اگر بحث مشکلات و مسایل بیرونی را بخواهیم مطرح کنیم باید گفت اعمال سلاقی شخصی توسط پرسنل بعضی از دستگاه‌های نظارتی و همچنین تداخل قوانین و موازی کاری سایر دستگاه‌هاست که مقداری مسایل را پیچیده‌تر می‌کند. تا به حال دستگاه‌های نظارتی به ما به عنوان یک بندر یا محل ترخیص کالا نگاه می‌کردند، در صورتی که هم‌اکنون بندر به محل تولید کالا، ایجاد ارزش افزوده و تغییر کالاها و حتی تغییر ماهیت کالا تبدیل شده و ایجاد ارزش افزوده از جمله آیتم‌هایی بوده است که باید در این بندر راه بیفتد و بتوانیم از تسهیلات و معافیت‌های آن استفاده کنیم و این شرایط می‌طلبد که کلیه دستگاه‌ها این هماهنگی‌ها را داشته باشند و این امکانات را به وجود بیاورند؛ امکاناتی که براساس تفکرات به‌روز بندر باید ایجاد شود نه براساس قوانین دست‌وپا گیر گذشته. این بحث از آن دسته مسایلی است که ما دنبالش هستیم و رایزنی‌های مختلفی با دستگاه‌های مختلف در جلسات گوناگون انجام داده‌ایم و خوشبختانه حمایت‌های خوبی هم از پیشنهادات ما شده است. این سازمان‌ها هم زیاد هستند مثل سازمان جذب سرمایه‌گذاری، سازمان توسعه تجارت و سازمان‌های نظارتی مثل گمرک، قرنطینه، استاندارد و حتی انرژی اتمی و همه این سازمان‌ها باید با یاری یکدیگر در جهت رفع موانع و مشکلات پیش رو گام بردارند. ■

بود. قوانین امور گمرکی بوده و همچنین آیین‌نامه اجرایی این قانون و تمام فعالیت‌های ما در این زمینه اتفاق افتاده است. اخیراً تحولات مثبتی در دنیا رخ داده که یکی از آنها تغییر نسل و نسل‌بندی بندر و رفتن به سمت بنداری است که از حالت صرف تخلیه و بارگیری خارج شوند و فعالیت‌های دیگری به آنها اضافه شود. همه اینها باعث شد ما تغییراتی را در خودمان احساس کنیم. پس نخستین مشکل و چالش اساسی که پیش‌روی مناطق بندری ایجاد شد، این بود که بایستی فرهنگسازی را در بندرمان ایجاد کنیم. این فرهنگسازی هم باید به‌گونه‌ای باشد که تفکرات گذشته را بتوانیم کنار بگذاریم و با تفکرات جدیدتری به مقوله کالا نگاه کنیم. لازمه‌اش هم این است که دستورالعمل‌هایی نوشته شود و فرآیندهای جدیدی تدوین بشود و این فرآیندهای تازه در بندر اجرایی گردد و ما بر اجرای دقیق آنها نظارت داشته باشیم. پس مشکل اساسی بحث فرهنگسازی در جامعه بندری بود که خوشبختانه اقدامات مثبتی از طرف سازمان بندر صورت گرفت و حمایت‌های مناسب مقام محترم مدیر عامل و اعضای محترم هیات عامل، خصوصاً شخص معاونت امور بندری در این زمینه بسیار کارساز بوده است. همچنین می‌بایست به مصوباتی که هیات محترم عامل در راستای پویایی بندر و اعمال رویه یکسان در مناطق بندری ابلاغ داشته و در بندر اجرایی شده است اشاره‌ای داشته باشم و از همه مهم‌تر اینکه مدیران مناطق بندری نه تنها کاملاً در جهت منافع بندر خودشان به سمت استفاده از تسهیلات قانونی و مقرراتی

جناب آقای مهندس قاسم عسکری نسب

انتخاب شایسته حضرتعالی را بعنوان

معاون محترم امور دریایی و بندری بندر شهید باهنر

تبریک گفته و توفیق روز افزون جنابعالی را از درگاه ایزدمنان مسئلت داریم.
امید است همچون سایر مسئولیت‌ها در این سمت نیز بایه فخر و مباحث صنعت دریایی و بندری کشور باشید.

شرکت لنگر طلایی - شرکت میکان حقایق جنوب

جناب آقای مهندس فرهمند پسران

انتخاب شایسته حضرتعالی را به سمت

سرپرست محترم امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان

تبریک عرض می‌نمایم و برای جنابعالی و همه همکاران تان در به سرانجام رساندن
وظیفه خطیری که در پیش روی دارید آرزوی کامیابی و سربلندی داریم.

شرکت لنگر طلایی - شرکت میکان حقایق جنوب

الزامات شکوفایی مناطق؛ آموزش، اصلاح مقررات، تغییر نگرش و توجه به مشتری

دکتر همایون خواجه‌نصیری با سابقه طولانی به‌عنوان مدیر کل نظارت بر گمرکات، ریاست کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی و مشاور رییس کل گمرک ایران از صاحب‌نظران و متخصصین برجسته در امور بازرگانی خارجی هستند. ایشان مشاور عالی سازمان‌های مرتبط با تجارت خارجی از جمله اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان‌های زیرمجموعه وزارت راه و ترابری و غیره بوده‌اند. همچنین بیش از سی سال در امور گمرکی و تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی در موسسات آموزش عالی تدریس نموده‌اند. از این‌رو فرصتی پیش آمد با مشارالیه گفت‌وگویی داشته باشیم که در پی می‌خوانید:

- پیش‌بینی گمرکات اختصاصی و پذیرش فعالیت شرکت‌های حمل سریع.
- تدوین مقررات خاص برای حمل‌ونقل کانتینری.
- اصلاح ضوابط رسیدگی به اختلافات گمرکی.
- تهیه مقررات گمرکی ترانزیت به تفصیل، به‌طوری‌که نیاز به اجرای قانون جداگانه‌ای در این زمینه نباشد.

- ایجاد تسهیلات در ارزیابی کالا و فراهم کردن موجبات ترخیص سریع کالا از گمرکات کشور.
- قبول بیمه‌نامه به‌عنوان تضمین در اعمال رویه‌های مختلف گمرکی.
- ایجاد زمینه برای گسترش فعالیت بخش خصوصی در امور تصدی‌گری.
- بازنگری در موارد قاچاق گمرکی.
- حسابرسی بعد از ترخیص.

■ نظر به اینکه جنابعالی مدت

مدیدی هم به عنوان مشاور مناطق ویژه اقتصادی بوده‌اید، به چه دلایلی مناطق ویژه اقتصادی تاکنون نتوانسته است به طور مطلوب از امتیازات قانونی آن بهره‌مند شود؟

به‌نظر بنده می‌تواند دلایل متعددی وجود داشته باشد از جمله آنکه مطالعات اولیه برای انتخاب این مناطق کافی نبوده و پس از اعلام این مناطق به‌عنوان منطقه ویژه نیز در جهت تحقق اهداف، حمایت‌های لازم از بهره‌برداران و

در جلسات مشترک با سازمان‌های مرتبط، کمیته‌های تخصصی دولت و کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی مورد بررسی و بحث قرار گرفت، تا در اواخر آبان‌ماه ۱۳۹۰ قانون جدید تصویب و جهت اجرا ابلاغ شد و اکنون آیین‌نامه اجرایی آن در مراحل پایانی تصویب هیات محترم وزیران می‌باشد.

■ ضمن معرفی قانون جدید امور

گمرکی، بفرمایید این قانون تا چه حد توانسته است خلأهای قبلی را پوشش دهد؟

با اذعان به این واقعیت که به‌علت گستردگی مطالب، ملحوظ نمودن نظرات سازمان‌ها و مراجع تصمیم‌گیری و بالاخره مدت زمان طولانی مراحل تصویب، نقایصی وجود دارد، ولی در مجموع این قانون نه تنها خلأهای قانونی قبلی را برطرف کرده که تسهیلات وسیعی را در انطباق با روش‌های بین‌المللی ایجاد کرده است. در اینجا به مواردی از تغییرات مورد بحث اشاره می‌شود:

- تمرکز مسایل و رویه‌های گمرکی در قانون جدید، مانند استرداد حقوق ورودی مواد به‌کار رفته در کالای صادراتی، ورود موقت برای پردازش کالاهای صادراتی، قواعد مبدأ براساس ضوابط سازمان جهانی گمرک برای اجرای محدودیت‌ها و یا تعرفه‌های ترجیحی، صادرات مجدد.

- تطبیق قانون امور گمرکی با نیازها و مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی.



■ با عنایت به اینکه جنابعالی یکی از دست‌اندرکاران تهیه و تدوین قانون جدید امور گمرکی بودید، لطفاً دلایل تغییر قانون قبلی امور گمرکی را بفرمایید.

بدواً از مسوولان نشریه بندر و دریا که تلاش مستمری را در جهت ارتقای سطح علمی و تخصصی دست‌اندرکاران حوزه تجارت خارجی به عمل می‌آورند، قدردانی می‌کنم. و اما در ارتباط با سوال مطرح‌شده، قابل ذکر است که قانون امور گمرکی قبلی در سال ۱۳۵۰ به تصویب رسیده بود و نمی‌توانست با گذشت ۴۰ سال پاسخگوی نیازهای مبتلا به جامعه بازرگانی کشور باشد، به‌طوری‌که علاوه بر نارسایی‌های اجرایی و عدم هماهنگی با روش‌های بین‌المللی، جای بسیاری از موضوعات گمرکی در آن خالی بود، در نتیجه قوانینی با تلاش برخی سازمان‌ها برای جبران کمبودها به تصویب رسید. لذا بنابر ضرورت متجاوز از ۱۰ سال پیش ریاست کل وقت گمرک ایران از چند نفر متخصص برای تهیه پیش‌نویس قانون جدید دعوت به‌عمل آورد. متعاقباً پیش‌نویس ظرف ۲ سال با مطالعه مقررات گمرکی برخی کشورها، کنوانسیون «کیوتو» و نظرات کارشناسان تهیه شد و سپس سال‌ها



شرکت خط دریابندر وارد عرصه خدمات رسانی به حوزه‌های نفتی ایران اسلامی گردید

بنا به گزارش روابط عمومی شرکت خدمات دریایی و کشتیرانی خط دریابندر، یک فروند شناور خدماتی چندمنظوره به نام دریابندر ۵ با مشخصات زیر و سال ساخت ۲۰۱۲ به منظور خدمات رسانی همه‌جانبه به سکوها نفتی از کشور مالزی خریداری شد که در شهریورماه سال جاری وارد آب‌های نیلگون خلیج فارس گردید. با خرید این شناور، شرکت خط دریابندر نیز به جمع سایر پیمانکاران خدمات‌رسان در حوزه‌های نفتی پیوست.

شایان ذکر است که شناور دریابندر ۵ که از نوع (USV Utility Supply Vessel) می‌باشد، دارای ابعادی به طول ۳۷ متر، عرض ۱۰/۵ متر و آبخور ۴/۵ متر بوده که با هزینه‌ای بالغ بر ۴/۵ میلیون دلار خریداری گردیده و طی قراردادی با شرکت نفت فلات قاره ایران به مدت سه سال در اختیار این شرکت قرار گرفت تا در جزایر نفتی مشغول به فعالیت شود.

همچنین با توجه به برنامه‌های آتی هیات‌مدیره شرکت، عملیات خدمات دریایی در حوزه‌های نفتی توسعه بیشتری خواهد یافت و سرمایه‌گذاری‌های کلان‌تری در این بخش صورت خواهد پذیرفت.



معرفی کتاب اینکوترمز پدیدآورندگان:

رحیم محترم قلاتی
ایمان محترم قلاتی
زهرافلی زاده

در دهه‌های اخیر تجارت بین‌الملل در حال رشد و پیشرفت دائمی بوده و از اهمیت روزافزونی برخوردار است. تسلط بر قوانین داخلی و بین‌المللی برای موفقیت در تجارت و اجتناب از اشتباهات امری بسیار مهم و حیاتی می‌باشد. اینکوترمز در این بین از اهمیت و حساسیت بسیار بالایی برخوردار است و بدون آغراق می‌توان گفت که اغلب معاملات بین‌المللی با شیوه‌های مختلف از آن بهره می‌برند. اینکوترمز ابتدا در سال ۱۹۳۶ منتشر شد و بعدها در سال‌های ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۷۶، ۱۹۸۰، ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ و ۲۰۱۰ مورد بازنگری قرار گرفت. اینکوترمز اگرچه در بین قراردادهای بین‌المللی به قرارداد فروش می‌پردازد، اما دیگر جوانب تجارت همچون حمل، بیمه، بازرسی، امور گمرکی و ترخیص کالا را نیز مورد اشاره قرار می‌دهد. بنابراین تجار نه تنها باید آن را بشناسند، بلکه باید به‌صورت دقیق و تخصصی آن را مورد مطالعه و استفاده قرار دهند. کتاب حاضر تلاش دارد اینکوترمز ۲۰۱۰ را نه به‌صورت ترجمه لفظ‌به‌لفظ و خشک، بلکه به‌صورت تشریحی و تحلیلی مورد بررسی قرار داده و قواعد مختلف آن را با دید دقیق و موشکافانه ارایه کند. این اثر مشتمل بر چهار فصل است. فصل اول به توضیح و تعریف اینکوترمز می‌پردازد و اینکه اصولاً اینکوترمز چیست و چه کاری انجام می‌دهد؟ در فصل دوم موضوعات اساسی مطرحه در اینکوترمز مورد بررسی قرار می‌گیرند. فصل سوم به بررسی نسخ قبلی اینکوترمز می‌پردازد و علاوه بر تاریخچه اینکوترمز، قواعد نسخ قبلی در جداول به‌صورت مختصر و اجمالی مورد اشاره قرار می‌گیرند. فصل آخر نیز به بررسی تحلیلی و دقیق و مشروح اینکوترمز ۲۰۱۰ می‌پردازد و در این فصل هر قاعده و تعهدات خریدار و فروشنده در آنها به‌صورت مفصل ارایه می‌شوند.

برای تهیه کتاب می‌توانید از طریق انتشارات آترا، شماره ۱۳۹۰ شماره تماس انتشارات ۰۲۱-۶۶۹۲۲۰۸۲ اقدام کنید.

تنظیم: راحله کلاتری

استفاده‌کنندگان به‌عمل نیامده و بالاخره اعمال روش‌ها بر اساس دیدگاه‌هایی که از سال‌های قبل از اعلام به‌عنوان منطقه ویژه در این اماکن حاکم بوده است.

با توجه به تعامل شدید امور گمرکی با فعالیت‌های مناطق ویژه اقتصادی، به نظر جنابعالی با ابلاغ آیین‌نامه‌های قانون امور گمرکی مناطق ویژه اقتصادی با چه محدودیت‌هایی مواجه خواهند شد؟

اصولاً مناطق ویژه اقتصادی خارج از قلمرو گمرکی است و لذا در این مناطق به‌جای مقررات گمرکی کشور، قانون مناطق ویژه و آیین‌نامه آن قابل اجراست و این موضوع در ماده ۱۵۸ قانون جدید گمرک تصریح شده، ضمن آنکه در مواد مختلف قانون از جمله تبصره ۲ ماده ۱۸ و تبصره ۴ ماده ۲۴ ملاحظاتی در ارتباط با ورود و نگهداری و خروج کالای این مناطق وجود دارد، بنابراین رعایت مقررات جدید گمرکی نه تنها محدودیتی برای مناطق ایجاد نمی‌کند، بلکه برخی مواد قانون و آیین‌نامه اجرایی آن در جهت تحکیم مناطق ویژه اقتصادی است.

توصیه حضرت‌تعالی جهت بهبود فرآیندهای کاری مناطق ویژه اقتصادی چیست و این مناطق بایستی در چه زمینه‌هایی کار کنند؟

به نظر بنده توجه به چند نکته می‌تواند گشایشی را در فرآیند کاری مناطق ایجاد نماید؛ از جمله:

- اصلاح مقررات مناطق ویژه اقتصادی از جمله قانون و آیین‌نامه آن.

- نگرش مسوولان مناطق و گمرکات باید به‌طریقی تغییر کند که مناطق خارج از قلمرو گمرکی تلقی و تعامل ماموران دو سازمان تنها در مواردی که کالا به گمرک اظهار و منطقه به‌عنوان اماکن گمرکی نیز نقش پیدا می‌کند، مطمئن نظر قرار گیرد. شاید در این زمینه تدوین تفاهمنامه‌ای فی‌مابین مناطق و گمرک مفید باشد.

- وجوه مأخوذه از صاحبان کالا در مناطق و روش‌های اجرای کار مورد بازنگری قرار گیرد تا عاملان اقتصادی از تسهیلات لازم برخوردار و همگام با مسوولان برای شکوفایی مناطق تلاش کنند و این مهم حاصل نخواهد شد، مگر آنکه ایشان در مورد رویه‌ها و مقررات قابل اعمال در مناطق متقاعد شوند.

- برگزاری سمینارهای آموزشی برای پرسنل مناطق و گمرکات و عاملان اقتصادی ذی‌ربط.

مناطق ویژه اقتصادی؛ از قانون تا اجرا

از جمله موضوعات محوری این شماره از ماهنامه بندر و دریا اختصاص به مقوله مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری و همچنین همکاری و تعامل گمرک با این مناطق دارد. نظر به اهمیت موضوع، ماهنامه بندر و دریا جهت تحلیل و بررسی جایگاه این مناطق و نقش گمرک در آنها گفت‌وگویی جداگانه با محمد محسن سلیمی‌پور، رییس اداره امور مناطق آزاد و ویژه بندری سازمان بندر و دریانوردی، عزیز شمس، رییس اداره امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی گمرک ایران، علیرضا زنجانیان، مشاور دبیرخانه شورای هماهنگی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و روانبخش بهزادیان، کارشناس مسوول امور بندری سازمان بندر و دریانوردی متخصصان و صاحب‌نظران خبره این حوزه انجام داده و سؤالاتی در خصوص مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و گمرک مطرح کرده است.

همانگونه که مستحضر هستید، در کشورهایی همچون ایران که از سطح بوروکراسی اداری بالایی برخوردارند، میان آنچه که در قانون تصویب می‌شود و آنچه که به اجرا درمی‌آید تفاوت وجود دارد و اهداف ترسیم‌شده در قانون به طور کامل محقق نمی‌شود. قانون مناطق ویژه اقتصادی نیز از این قانون مستثنا نبوده است. در این خصوص چه اقداماتی به نظر شما بایستی صورت پذیرد تا قانون مناطق ویژه اقتصادی به طور کامل اجرا شود و از مزایای قانونی آن مشتریان مربوطه و ذی‌نفعان بهره‌مند شوند؟

– سلیمی‌پور: در ابتدا لازم می‌دانم به این موضوع اشاره کنم که عموماً بعضی از قوانین و مقررات به دلیل گستردگی ابعاد موضوعات آن، تعدد دستگاه‌های ذی‌مدخل، عدم شفافیت لازم، ابهامات و برداشت‌های متفاوت مجریان آن، یا به طور کامل و صحیح اجرا و پیاده‌سازی نمی‌شود و یا اجرای کامل آن زمان زیادی به طول می‌کشد. از جمله این قوانین و مقررات، قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی و آیین‌نامه اجرایی آن است که اجرای هر ماده آن مستلزم صرف زمان زیاد و تدوین روش اجرایی مدون است. اگر به‌صورت خاص به مناطق ویژه اقتصادی بندری که شامل مناطق بندر امام (ره)، شهید رجایی، بوشهر، نوشهر و امیرآباد هستند بپردازیم، اجرای قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی در این مناطق به دلیل اینکه ماهیت، ساختار و عملیاتشان از سایر مناطق ویژه اقتصادی کشور متفاوت و متمایز است بسیار سخت‌تر، طولانی‌تر هستند و هر یک از مواد آن نیاز به تدوین شیوه‌نامه‌های اجرایی خاص و متعدد دارد. به نظر بنده، اهم مواردی که در اجرای کامل و صحیح قانون یادشده در مناطق ویژه اقتصادی بندری حایز اهمیت و موثر است، به شرح زیر می‌باشد: (۱) باور و اعتقاد مدیران عالی سازمان بر این موضوع که اجرای این قوانین و مقررات در بندر باعث ارتقای نسل بندر در کشور می‌شود که بحمدالله این باور در تک‌تک مدیران محترم و آحاد سازمانی وجود

سلیمی‌پور: در قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی و قانون امور گمرکی جدید، محدوده مناطق ویژه اقتصادی از قلمرو گمرکی خارج و فعالیت‌های آن از جمله نحوه ورود و صدور کالا، تحویل و تحول، نگهداری محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها در این مناطق حسب مورد تابع قوانین مربوطه تعیین شده که این موضوع می‌تواند با تعامل گمرک، در تحقق اهداف قانون مثرتر واقع شود



شمس: یکی از بزرگ‌ترین مشکلات گمرک، حضور در جلساتی است که اساساً هیچ ارتباطی با گمرک ندارد. دلیل امر هم همین دقیق نبودن اصطلاحات به کار رفته در مجموعه قوانین مربوط به مناطق بوده است. به همین دلیل در مکاتبات و مذاکرات چندجانبه بین سازمان‌ها، ما با نوعی فقدان زبان مشترک مواجهیم، در صورتی که داشتن زبان مشترک نخستین شرط هر گفت‌وگویی است



دارد، ۲) تکلیف سازمانی و اراده و تصمیم راسخ کلیه مدیران بنادر و مدیران میانی سازمان بر اجرا و پیاده‌سازی کامل قانون و همکاری و هماهنگی آحاد سازمانی، ۳) دانش و آگاهی کلیه مسوولان و عوامل اجرایی بنادر و واحدهای مرتبط سازمانی به قوانین و مقررات مربوطه، ۴) همکاری و تعامل کلیه ارگان‌ها، سازمان‌ها، انجمن‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط با سازمان بنادر، ۵) فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی گسترده از مزایا و تسهیلات قانونی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به کلیه ذی‌نفعان و سرمایه‌گذاران، ۶) فراهم کردن ابزارها، تشکیلات و تامین نیروی انسانی متخصص جهت اجرای این قانون در مناطق بندری.

شمس: اجازه دهید قبل از پاسخ دادن به این پرسش به چرایی مطرح شدن این پرسش و پرسش‌هایی از این دست، بپردازم.

اول آنکه بایستی بین آنچه که «منطقی» است و آنچه که «قانونی» است، تفاوتی قابل شویم. این به این معنا نیست که آنچه که قانونی است منطقی نیست و یا آنچه که منطقی است لاجرم قانونی نخواهد بود. مساله این است که گاه برخی از قوانین مخصوص برهه خاصی از زمان بوده، پس از گذشت زمان مقتضی، اصالت و کارکرد خود را از دست داده، دیگر از اعتبار اجرایی ساقط می‌شوند. لیکن به دلیل آنکه قانونگذار اقدام به اصلاح یا جایگزینی نکرده، آن ماده قانونی همچنان نافذ مانده است.

نکته قابل توجه دوم را به اعتقاد من، باید در تفاوتی

کل با معاونت حقوقی ریاست جمهوری مکاتبه شود. به عنوان مثال، در مصوبه‌ای که صورت گرفته، شاهد این ایرادات هستیم. یکی از ضعف‌هایی که ما در اینجا خیلی با آن مواجهیم، طولانی شدن آرایه پاسخ از سوی سازمان‌ها یا نهادهای بالادستی است و من - گمرک - در خط مقدم فرایند خدمت‌رسانی قرار دارم. حال گمرک به ناچار مجبور است برای اینکه از زهر معضل بکاهد، به صورت کژدار و مریز و یا مطابق یکسری از ضوابط قانونی دیگر اقدامی موقتی را در دستور کار خود قرار دهد. آنچه گفته شد، شکل کلی مبحث بود، اما به صورت جزئی، این پرسش در واقع در ماهیت خود ادعایی دارد که برای پرداختن به آن به ناچار بایستی به صورت منجزی به مورد

یا مواردی بپردازید تا بتوانیم ادامه دهیم. حال اگر نمونه‌ای از قانون یا مصوبه‌ای سراغ دارید که توسط گمرک معطل مانده است، بگویید تا به آن بپردازیم.

زنجانیان: پاسخ تا حد زیادی به بوروکراسی اداری برمی‌گردد که در سوال یک به آن اشاره شده است. واقعیت این است که بوروکراسی زیاد و حجیم که در سیستم اداری حالت مزمن پیدا کرده، یکی از موانع اساسی تحقق کامل و مطلوب برنامه‌ها و اهداف اقتصادی-اجتماعی است. در طول پنج برنامه توسعه کشور تلاش زیادی صورت گرفته تا این اشکال ساختاری در سیستم اداری کشور برطرف

که بین قوانین تصویب‌شده در مجلس و قوانینی که محصول مصوبات دولت(ها) است، باید جست‌وجو کرد. اما آنچه که در این تفاوت باید بیشتر بدان پرداخت، روند طولانی تصویب شدن قوانین مجلس است که مستلزم طرح در کمیسیون‌های مختلف و رایزنی‌های فراوان است. در عوض مصوبات دولت این گونه نیست، چراکه در اینجا آن روند طولانی مدت مجلس را نداریم. این سرعت در تهیه و تنظیم مصوبات توسط دولت، مهم‌ترین نقطه قوت مصوبات دولت‌هاست. آنچه در این بخش باید دقت شود این است که در برخی موارد همین نقطه قوت مصوبات دولت بنا به دلایل متعدد تبدیل به پاشنه آشیل مصوباتی از این دست می‌شود.

مساله گمرک دقیقاً از آنجایی شروع می‌شود که پس‌ا اجرا به میان می‌آید. دلیل اینکه ابتدا این مقدمه را بیان کردم این است که این مساله حاشیه‌ای است که از متن به مراتب مهم‌تر است. برای بسط و ورود بیشتر به این پرسش که، چرا بعضی از قوانین در عمل دچار مشکل می‌شوند؟ فرض کنیم قانونی تصویب شد و با توجه به این مقدمه‌ای که عرض کردم، من به عنوان سازمان گمرک باید آن را اجرا کنم و در روند اجرا برای من پرسش‌ها یا شبهاتی به‌وجود می‌آید. من برای رفع شائبه‌ها یا شبهاتی از سنخ اجرا نمی‌توانم از خود اقدامی مفسرانه داشته باشم که من ذاتاً یک سازمان مجری هستم. من برای رسیدن به پاسخ این پرسش مسیری را باید طی کنم. مثلاً یکی از مسیرهایی که می‌توانم بروم این است که از طریق خود سازمان، کارشناسان و مسوولان مرتبط اقدام کنم و در نهایت با گذراندن سلسله مراتب به ریاست کل و ریاست



زنجانیان: یکی از مشکلاتی که متأسفانه درگیر آن هستیم، مساله بخشی‌نگری در دستگاه‌های اداری است که به نحوی با بوروکراسی پیچیده حجیم ارتباط دارد. بخشی‌نگری هم یکی از اشکالات مهم و ریشه‌دار است و در سالیان دراز این نگاه بر دستگاه‌های اداری ما حاکم شده و مشکل‌آفرین است

شود. منتها باید توجه داشت که دستیابی به موفقیت در این زمینه نیازمند اصلاحات اساسی در عرصه اقتصادی است. به نحوی که در اثر آن تصدی گری دولت حذف شود و نقش دولت در اقتصاد به حداقل برسد. این اصلاح راهبردی با تصویب قانون اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی آغاز شده و اگر این قانون به اهدافی که برای آن تعیین شده، نایل گردد و خصوصی سازی به وجه مطلوبی انجام شود و نقش دولت در اقتصاد کاهش پیدا کند، در آن صورت یکی از پیش شرط‌های اصلی کاهش بوروکراسی و اصلاح سیستم اداری فراهم خواهد شد، بنابراین تا زمانی که مشکل بوروکراسی حل نشود، نمی‌توان انتظار داشت که در راه اجرای قوانین با چنین مشکلاتی مواجه نباشیم.

در مورد اجرای قانون مناطق ویژه اقتصادی باید توجه داشته باشیم که در دستگاه‌های اداری مختلف درگیر اجرای این قانون هستند. وزارتخانه‌های اقتصادی، تولیدی و زیربنایی و سازمان‌های وابسته به آنها در این زمینه نقش و وظایف مهمی برعهده دارند. خوب اگر بین این دستگاه‌ها، هماهنگی و همکاری خوب و سازنده‌ای برقرار باشد، طبعاً در عملکرد و کارکرد مثبت مناطق ویژه اقتصادی و به قول شما تحقق اهداف آنها تا حد زیادی اثرگذار خواهد بود و بالعکس اگر در تعامل و همکاری بین این دستگاه‌ها ناهماهنگی یا بوروکراسی محدودکننده وجود داشته باشد، قطعاً این شرایط در عملکرد و کارایی این مناطق بازتاب منفی خواهد داشت. یکی از مشکلاتی که متأسفانه درگیر آن هستیم، مساله بخشی‌نگری در دستگاه‌های اداری است که به نحوی با بوروکراسی پیچیده حجیم ارتباط دارد. بخشی‌نگری هم یکی از اشکالات مهم و ریشه‌دار است و در سالیان دراز این نگاه بر دستگاه‌های اداری ما حاکم شده و مشکل آفرین است.

دستگاه‌های اداری و سازمان‌ها باید طوری عمل کنند که اهداف و برنامه‌های ملی و کلان نظام، ملاک رفتار و عملیات اداری باشد نه اهداف صرفاً بخشی که در مواردی هم جنبه افراط پیدا می‌کند. در کل این نگرش به اهداف کلان و برنامه‌های کلی در کشور آسیب وارد می‌کند. باید شرایط از لحاظ ذهنی و ساختاری به گونه‌ای ارتقا یابد که متولیان دستگاه‌های اداری در همه حال اهداف ملی و برنامه‌های کلان نظام را بر مصالح سازمانی و بخشی ترجیح دهند و این تفکر و دیدگاه در تمام لایه‌های پرسنلی آنها نیز نهادینه شود. برای دستیابی به این نوع نگرش باید کارهای اصلاحی گسترده‌ای در عرصه‌های اقتصادی و اداری توأماً انجام پذیرد و از حیث فرهنگی نیز باید توجه و تلاش کرد تا زمینه‌های ذهنی و فرهنگی متناسب با اهداف و برنامه‌های اقتصادی فراهم شود. اگر قرار است خصوصی سازی در اقتصاد پیگیری و انجام شود، بایستی جایگاه سرمایه‌گذاری و کارآفرینی در اذهان

عمومی و فرهنگ اقتصادی و اجتماعی تقویت شود و باور عمومی نسبت به اینها مثبت شده و جنبه حمایتی داشته باشد. با این اصلاحات می‌توانیم انتظار این را داشته باشیم که قوانین مصوب اقتصادی عملکرد و نتایج مطلوب‌تری داشته باشند و از کارایی موثرتری برخوردار شوند.

بهزادیان: اصولاً اجرای مَر قوانین و مقررات نیازمند ایجاد بستری و عوامل موثر بر اجرای آن هستند. در این رهگذر اجرای قوانین و مقررات مناطق ویژه از این امر مستثنا نبوده و نیازمند بسترسازی‌هایی در زمینه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری به شرح زیر است:

۱- ایجاد و تاسیس زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری به منظور توسعه بخش حمل‌ونقل و تجارت خارجی در این مناطق است. با توجه به اقدامات



بهزادیان: از آنجا که مناطق ویژه بندری به عنوان یک حلقه فعالیت مابین فعالیت‌های کشتیرانی بین‌المللی و قلمروهای سرزمینی در بخش واردات تعریف شده و انجام وظیفه می‌کند، لذا به وجود آوردن ارتباط بین فعالیت‌های این مناطق و فعالیت‌های اقتصادی قلمرو مفید است و باید مورد تشویق قرار گیرد

خوب صورت گرفته و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده توسط سازمان و بخش‌های خصوصی در بنادر، بسترهای سخت‌افزاری برای رسیدن به رسالت ایجاد و تاسیس این قوانین موجبات آرایه خدمات به مشتریان و ذی‌نفعان را فراهم آورده است. ۲- در بخش نرم‌افزاری می‌توان به عواملی همچون آموزش نیروی انسانی متخصص و ماهر، استفاده از سیستم‌های نرم‌افزاری و IT، مطالعات میدانی، اطلاع‌رسانی، تعاملات سازمانی با سایر سازمان‌های هم‌عرض و متعامل با فعالیت این مناطق، تدوین دستورالعمل‌های مرتبط و سایر موارد مرتبط با اهداف پیش‌بینی شده در ایجاد این مناطق اشاره کرد.

طی سال‌های اخیر با توجه به تبدیل اغلب بنادر کشور به مناطق ویژه و آزاد بندری وظیفه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی و مسوول بخش مهم و اعظمی از اداره این مناطق با فعالیتی که حدود ۹۰ درصد از تجارت خارجی کشور را پوشش می‌دهد، بیشتر محسوس و قابل تامل است. لذا پرداختن به این مهم از سوی سازمانی که بالاترین مسوولیت را در اداره این مناطق به عهده دارد، بیشتر محسوس است و وظیفه خطیری به عهده آن خواهد بود. به اعتقاد بنده، طی چند سال اخیر سازمان به‌رغم گام‌های خوب و موثری که در زمینه نرم‌افزاری و تدوین دستورالعمل‌های مرتبط با اجرای قوانین و مقررات مناطق ویژه در بنادر برداشته است، لیکن در بخش آموزش نیروها و تعاملات سازمانی با سایر سازمان‌های هم‌عرض کم‌رنگ‌تر عمل کرده که این امر مستلزم انجام اقداماتی در این زمینه بیش از گذشته است تا علاوه بر ایجاد زمینه اجرای این قوانین و مقررات به صورت یک‌شکل و واحد در سراسر مناطق ویژه بندری موجبات تسهیل و آرایه خدمات بهینه از سوی این مناطق و سایر سازمان‌های مرتبط با فعالیت‌های بندری به مشتریان و ذی‌نفعان را فراهم آورد.

با توجه به اینکه مناطق ویژه اقتصادی خارج از قلمرو گمرکی است. اما واقعیت‌ها نشان از حضور پررنگ و گاهی مقتدرانه گمرک و سایر نهادهای نظارتی در مناطق دارد. در این رابطه چه اقداماتی باید صورت گیرد و چه رویکردهایی باید اصلاح شود؟

سلیمی پور: بی‌تردید یکی از مهم‌ترین و موثرترین محورها در اجرای کامل قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی در مناطق بندری، همکاری و تعامل کلیه ارگان‌ها و دستگاه‌های نظارتی با سازمان بنادر و دریانوردی است که در این بین نقش و اهمیت گمرک بسیار حایز اهمیت تر بوده و همکاری و تعامل گمرک و تفکیک مسوولیت‌ها و فعالیت‌های درون منطقه، در پیاده‌سازی قانون در مناطق بندری بسیار تاثیرگذار است، چراکه در گذشته قبل از ابلاغ قانون، امکان مناطق بندری همانند سایر بنادر کشور جز قلمرو گمرکی بودند و تحت نظر گمرک فعالیت می‌کردند و به تبع گمرک و بنادر حضور فعال و



گردد. به نظر من پرسش درست این است که چرا ما در این سطح قرار داریم؟! آن وقت پاسخ آسان است، زیرا اساسا ما مناطق آزاد یا ویژه نداریم. لذا مقایسه بنادر ما با جبل علی و امثالهم قیاسی است مع الفارق. ما می توانیم منطقه آزاد قشم را با کیش مقایسه کنیم. چون دقیقا در یک ماهیت قرار دارند، ولی نمی توانیم منطقه آزاد چین را با یک منطقه آزاد در ایران مقایسه کنیم، چرا که تنها در اسم شبیه هستند و بس. مساله این است که سازمان های دیگری غیر از گمرک مثل سازمان بازرسی کل کشور، اطلاعات، مبارزه با قاچاق کالا، دیوان محاسبات و... هستند که نگاهشان به مناطق ویژه و آزاد براساس انتظاراتی است که تا به حال از آن توقع داشتند. این انتظارات شاید منطقی باشد، اما آیا قانونی هم هستند؟ نمی دانم. از طرفی همانطور که می دانید انتظارات خیلی قوی تر از قوانین هستند و عرف نیز خیلی قوی تر و پرشور تر از قانون است. نقش پررنگ گمرک به واسطه انتظاراتی است که سایر سازمان ها و نهادهای نظارتی از گمرک توقع دارند. آنها توقع دارند که گمرک، علاوه بر وظایف خود، وظایفی که از سوی آنها بر عهده گمرک قرار داده شده را نیز انجام دهد. در حالی که مطابق قانون (ماده ۲۰) وظیفه اصلی گمرک استقرار در دروازه های ورودی و خروجی است. به دلیل گستردگی مرزهای آبی و خاکی کشور، پدیده قاچاق کالا بسیار اتفاق افتاده و امر مبارزه و پیشگیری از این عارضه کاری بس سخت و هزینه دار است، اما این سختی دلیل نمی شود که تنها یک سازمان مثل گمرک را مورد هدف و سرزنش قرار دهیم، که چرا این اتفاق افتاده است. این در حالی است که سازمان گمرک، مسوول حراست از دروازه های مجاز است نه حراست از مرزها. متاسفانه نقش سایر سازمان ها و نهادهای دست اندر کار - البته به تعبیری عرفی - به عهده گمرک واگذار شده است.

ممکن است من به عنوان یک کارمند گمرک از عبارت «حضور مقتدرانه» گمرک در سوال شما احساس غرور کنم، اما واقعیت این است که این حضور جز دردسر و ایجاد هزاران چالش برای سازمان و دست اندر کارانش و هزاران مسایل ناگفته دیگر، برایم ارمغانی نداشته است.

همانطور که اشاره کردم، حضور مقتدرانه برمی گردد

جا دارد گمرک جمهوری اسلامی ایران به منظور تعیین حدود وظایف گمرک در منطقه و اعمال روبرو واحد در کلیه گمرکات اجرایی مناطق بندری، با در نظر گرفتن قوانین و مقررات مناطق و با همکاری سازمان بنادر، نسبت به تدوین شیوه نامه ها و روش های اجرایی یکسان و شفاف اقدام و با ابلاغ آن به کلیه گمرکات اجرایی مناطق، از اعمال سلیقه، بخشی نگریستن به موضوع و در نهایت ورود گمرکات اجرایی به عملیات درون منطقه جلوگیری به عمل آورد. امیدوارم کمافی سابق با حمایت بیشتر گمرک و سایر ارگان های ذی ربط بتوانیم از فرصت ها و تسهیلات و مزایای قانونی مناطق ویژه اقتصادی در مناطق بندری بهره مند و به اهداف مقرر در این قانون برسیم.

شمس: اگر من بخواهم به عنوان یک کارمند گمرک صحبت کنم، باید در مورد مشکلات و موانعی که سر راه اجرای این مصوبات در خصوص مناطق وجود دارد و همچنین در مورد انتظاری که دولت و مجموعه حاکمیت از گمرک دارد تا قوانین حاکمیتی را رعایت کنیم، حرف بزنم و اگر به عنوان کسی که از زاویه مجموعه مناطق به موضوع نگاه می کند بپردازم، باید بگویم موضوع خیلی ساده است؛ یعنی مطابق ماده ۲۰ قانون مناطق ویژه، این مناطق جزء قلمرو گمرکی نیست. اما این همان نگاه به فیل در تاریکی است که هر کس از زاویه خودش به مساله نگاه کرده است. من نگاه فراسازمانی را ترجیح می دهم، چرا که معتقدم تنها با پرداختن به این دلیل یا آن دلیل راه به جایی نمی بریم. در حالی که مجموعه ای از دلایل مانند پازل بایستی کنار هم چیده شوند و من هم تنها می توانم به برخی از قطعات این پازل اشاره کنم.

ما می دانیم که از زمان روم باستان مناطقی غیر از مناطق قلمرو اصلی وجود داشته اند و از سال ۱۹۶۵ به بعد نیز کشورهایی مانند هندوستان، فیلیپین، سنگاپور، مالزی و بالاخره اقمار ژاپن اقدام به تشکیل مناطق آزاد و ویژه کرده اند. اما به هر حال در عصر جدید تجارت، مناطق آزاد و ویژه اساسا برای ما یک مفهوم کاملا استقراری است. ما چیزی به عنوان مناطق آزاد به مفهومی که در جهان تعریف شده است، نداریم و دلیل آن هم محدودیت ها و محدودیت هایی است که در کشور جمهوری اسلامی داریم و به دلیل فرهنگ ها، سنن و رفتارهای این جامعه نمی توانیم مانند سایر مناطق آزاد در جهان رفتار کنیم، لذا ما فقط اسما به مناطق آزاد شبیه هستیم نه در ماهیت. بعضا دیده شده که بسیاری از اساتید اقتصاد به طرح این پرسش می پردازند که چرا جبل علی در چنین سطحی قرار دارد و ما در مانده ایم؟ این اساتید فکر می کنند چون این پرسش مطرح شده یقینا باید به آن پاسخ داد، در حالی که مساله این است که اساسا این پرسش غلط است. لذا هر پاسخی به پرسش غلط، قطعا غلط است. ابتدا باید این پرسش مورد آسیب شناسی قرار



پررنگ داشتند، لیکن پس از ابلاغ قانون مناطق ویژه اقتصادی و خارج شدن این مناطق از قلمرو گمرکی، گمرک باید در مبادی ورودی و خروجی منطقه مستقر شود که تحقق این امر نیازمند همکاری مستمر گمرک در بخشی نگری به این موضوع است.

اگر بخواهیم به اهداف قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی که همان برقراری ارتباط تجاری بین المللی و تحرک در اقتصاد منطقه ای و تولید و پردازش کالا، ایجاد اشتغال مولد و جلب و تشویق سرمایه گذاری داخلی و خارجی، صادرات مجدد، عبور خارجی و انتقال کالا و... است، دست یابیم، باید موضوعاتی از جمله حذف تشریفات زاید اداری، کاهش بوروکراسی، عدم شمولیت محدودیت ها و ممنوعیت ها، مقررات واردات و صادرات در مبادلات بازرگانی مناطق و عدم اعمال کنترل ها و مقررات گمرکی در فعالیت های درون محدوده این مناطق محقق شود که لازمه اساسی این امر، همکاری و هماهنگی گمرک و تغییر نگرش و تفکیک وظایف و عدم ورود گمرک در مسوولیت ها و فعالیت های درون محدوده منطقه می باشد.

خوشبختانه در قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی و قانون امور گمرکی جدید، محدوده مناطق ویژه اقتصادی از قلمرو گمرکی خارج و فعالیت های آن از جمله نحوه ورود و صدور کالا، تحویل و تحول، نگهداری محدودیت ها و ممنوعیت ها در این مناطق حسب مورد تابع قوانین مربوطه تعیین شده که این موضوع می تواند با تعامل گمرک، در تحقق اهداف قانون منمتر واقع شود.

بحمدالله با تشکیل جلسات مشترک بین مدیران عالی سازمان بنادر و گمرک جمهوری اسلامی ایران و همچنین برگزاری نشست های کارگروه تخصصی در مرکز امور مناطق ریاست جمهوری، اقدامات خوبی در خصوص تغییر نگرش و همکاری گمرک با مناطق صورت پذیرفته، لیکن به رغم برگزاری نشست های مختلف و اتحاد مصوبات مربوطه، هنوز در اجرا و پیاده سازی قانون در مناطق بندری، ابهامات و مشکلاتی وجود داشته و مقاومت ها و تفاسیر سلیقه ای از سوی بعضی گمرکات اجرایی صورت می پذیرد که این امر باعث پلاتکلیفی موضوعات مختلف، بروز موانع اجرایی و سردرگمی ارباب رجوع و سرمایه گذاران شده است. از این رو

به انتظاراتی که سایر سازمان‌ها از گمرک دارند که به مرور این ذهنیت را در خود گمرک ایجاد کرد که گمرک علاوه بر وظایف قانونی که بر عهده‌اش گذارده شده، باید آن دسته از وظایفی که سایر سازمان‌ها به شکلی عرفی از گمرک انتظار دارند را اجرا کند. اما اگر از زاویه این دوستان بالادستی نگاه کنیم، به این معنی نیست که آنها خود به این امر واقف نیستند، بلکه آنها می‌گویند که ما نتیجه عملکرد مناطق را با اهداف آنها درک نمی‌کنیم. در واقع دلیل این نگاه نامطمئن به مناطق را، حاصل عملکرد این مناطق در طی این سالیان می‌دانند. حال اگر از زاویه مناطق به این پروسه نگاه کنیم، از آنها خواهیم شنید که عدم درک و باور این سازمان‌ها باعث شد تا مناطق نتوانند به آن اهداف مورد نظر برسند. البته این پاسخ‌ها را هرگز به صورتی شفاف از هیچ یک از طرفین نخواهید شنید. اما بن‌مایه کلام همین است که عرض کردم.

اینک اگر خواسته باشیم قدری آسیب‌شناسانه به این امور بپردازیم، باید بگوییم قوانینی که برای مناطق ویژه و آزاد تصویب شده‌اند، قوانینی عاری از اشکال نیستند. همانطور که می‌دانید، از سال ۱۳۶۸ مساله‌ای به نام مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در تفکرات اقتصادی دولت سر بلند کرد و در نهایت در سال ۷۲ نخستین منطقه آزاد تشکیل شد و عملاً قانون مناطق آزاد - که سه منطقه قشم، کیش و چابهار را دربر می‌گرفت - تدوین گردید. مناطق آزاد و ویژه در ایران یک پدیده جدید و تجربه نشده‌ای بود و لاجرم قانونگذاران این بخش برای اینکه بتوانند قوانینی را برای مناطق آزاد و ویژه مصوب کنند، سراغ قوانین امور گمرکی و قانون مقررات صادرات و واردات رفتند. یعنی از تجربه امور گمرکی استفاده کردند، به طوری که شما در جای جای قوانین مناطق آزاد و ویژه و مصوبات هیات دولت این نگاه را می‌بینید. اگر گذری کوتاه به این دسته از قوانین و مصوبات بیندازید، خواهید دید که بسیاری از اصطلاحات بدون اینکه بار معنایی‌اش تعریف شود، در مصوبات و قوانین مناطق آزاد و ویژه آمده‌اند.

همانطور که می‌دانید، گمرک یک سازمان جهانی دارد به نام WCO که این سازمان عملاً بازوی اجرایی WTO شناخته می‌شود. سازمان جهانی گمرک برای اصطلاح «گمرک» تعریفی جهانی دارد و ما براساس همان تعریف در قوانین امور گمرکی به مساله‌ای به نام گمرک می‌پردازیم.

در سال ۷۶ - ۷۵ قوانینی توسط دولت وقت مصوب شد که برای مناطق آزاد، گمرکی تحت عنوان «گمرک سازمان» تعریف کرد که متفاوت از «گمرک جمهوری اسلامی» یعنی «گمرک مستقر در منطقه» بوده است. بعدها اتفاقاتی افتاد که بسیاری از سازمان‌های بازرسی‌کننده و همچنین بسیاری از ارباب‌رجوع‌ها دچار مشکل شدند که این گمرک کدام است. به عنوان مثال پرونده‌ای داشتیم که ستاد محترم مبارزه با قاچاق کالا مدعی شده

بود نیروی انتظامی کالایی را در فلان منطقه به عنوان قاچاق گرفته و گمرک ایران خیلی راحت کالای قاچاق را به صاحبش برگردانده است. بدین ترتیب از گمرک ایران دلیل این اقدام را پرس‌وجو می‌کند. گمرک در جلسات متعددی شبیه به اینها شرکت کرده و متوجه شده که نیروی انتظامی این کالا را تحویل «گمرک سازمان» - که واحدی از زیرمجموعه مناطق آزاد است - داده، نه گمرک جمهوری اسلامی. «گمرک سازمان» هم مطابق قوانین خود عمل کرده است. اما اخیراً گزارش‌های رسیده از بازرسی کل کشور به این موضوع پرداخته است. گویی این مفهوم برای بازرسی کل کشور جا افتاده است. جای بسی خوشحالی است که بالاخره سازمانی به این تناقض پی برده است. اما سوال اصلی این است که چرا اینقدر دیر؟! برخی از مطالبی که شما می‌گویید، مثل حضور مقتدرانه، در واقع موضوعاتی از این دست هستند و ارتباطی به گمرک جمهوری اسلامی ندارند، اما اتفاقی که می‌افتد این است که طرف‌های مدعی در واقع ابتدا سراغ گمرک می‌آیند و همه‌ها و شائبه‌ها را در زمین گمرک می‌کارند. یکی از بزرگ‌ترین مشکلات گمرک، حضور در جلساتی است که اساساً هیچ ارتباطی با گمرک ندارد. دلیل امر هم همین دقیق نبودن اصطلاحات به کار رفته در مجموعه قوانین مربوط به مناطق بوده است. به همین دلیل در مکاتبات و دیسکورس‌های چندجانبه بین سازمان‌ها، ما با نوعی فقدان زبان مشترک مواجهیم، در صورتی که داشتن زبان مشترک نخستین شرط هر دیالوگی است.

به عنوان نمونه دیگر می‌توان به مساله تعیین حدود و ثغور مناطق آزاد و ویژه اشاره کرد. اگر به قوانین و مصوبات هر یک از مناطق خاصه آزاد و مناطق ویژه‌ای که چسبیده به آب‌های آزاد هستند دقت کنیم، خواهیم دید که در هیچ یک از این مصوبات به مساله فاصله ۱۲ مایل دریایی از خط مبدا که به عنوان آب‌های دریای سرزمین تلقی می‌شود، اشاره‌ای نشده است. سازمان بنادر و دریانوردی باید به حقوق بین‌الملل دریاها و کنوانسیون مربوطه دریا خیلی بیشتر از ما واقف باشد. بالاخره تکلیف ۱۲ مایل دریایی در حقوق بین‌الملل دریاها تعریف شده است، ولیکن این موضوع که حدود و ثغور مناطق از کجای دریای سرزمینی شروع و یا خاتمه می‌یابد در هیچ کجا دیده نشده و معلوم نیست که اساساً محدوده عملیاتی گمرک کجاست. در قانون به ساده‌ترین شکلش آمده است: مبادی ورودی و خروجی! خوب اگر مبادی ورودی و خروجی ملاک عمل است، باید گفت که ۱۲ مایل دریایی هم بخشی از سرزمین اصلی تلقی می‌شود. به عنوان مثال، اگر شما با شناورتان به سواحل قشم بروید و اگر در همان محدوده ۱۲ مایل دریایی گشت نیروی انتظامی یا هر گشتی که مربوط به جمهوری اسلامی باشد، شناورتان را مورد بازدید قرار دهد و شناور شما مدارک و اسناد معتبر نداشته باشد و یا کالاهایی

داشته باشید که ورود آنها از نظر قانون ممنوع باشد، گشت دریایی بایستی آن شناور و کالایش را مطابق قوانین کشور جمهوری اسلامی مورد محک قانونی قرار دهد و چه بسا که مشمول قاچاق هم باشد. اما وقتی به گمرک می‌رسیم، مساله به گونه‌ای دیگر ظهور و بروز می‌یابد.

حال اگر قدری از مبحث گمرکی خارج شوم و مقداری هم ژست کارشناسی بگیرم، باید صادقانه بگویم که مساله مناطق آزاد برای هیچ یک از دولت‌ها و مجالس گذشته تاکنون به عنوان یک استراتژی و هدف ملی مطرح نبوده است. انگار مناطق حیاط خلوتی بیش نبوده‌اند. شاید بسیاری از خارج‌گود و گاه از درون سازمان‌ها به این گفته من خنده بگیرند. من برای این دوستان دو پاسخ دارم. یا شما صادق نیستید یا آنکه آن همه ایرادهای متعدد و مکرر پیش‌رو را نمی‌بینید. البته ممکن است کسی به این گفته‌ام هم ایراد نگیرد، که البته فقط ممکن است! شاهد این ادعا هم اینک: چنانچه به مجموعه قوانین برنامه‌های پنج‌ساله دوم، سوم، چهارم و پنجم نگاه کنیم، خواهیم دید که در خصوص مناطق صرفاً به چند ماده - حداکثر دو یا سه ماده - اشاره‌ای کوتاه شده است و بس. تازه متون این مواد بدون هرگونه تغییر و تفسیری در هر برنامه عیناً تکرار شده است. از سوی دیگر، دولت محترم و مجلس شورای اسلامی هم طی این چند سال گذشته تعداد مناطق آزاد و ویژه را از عدد ۱۴ به ۲۳ و سپس به ۷۲ منطقه افزایش داده است. این افزایش تعداد مناطق، با توجه به موانع و معضلات پیش‌گفته، نوعی سردرگمی و عدم انضباط اقتصادی و اداری را در پی داشته است. به‌زعم حقیر، هرچند ایجاد چند منطقه ویژه جدید توانسته ثابت کند که گاه ایجاد مناطق باعث تحرک اقتصادی و تولیدی شده است - به عنوان نمونه منطقه ویژه سلفچگان - اما افزایش غیرحرفه‌ای و بی‌برنامه مناطق، عدم تمرکز در مدیریت این مناطق را به دنبال داشته، مسبب افزایش بی‌حد و حصر خواسته‌های غیرموجه شده است. بنابر این از یک سو عدم تدقیق اصطلاحات مورد اشاره و عدم تدوین قوانین شفاف و گسترده و نیز از سویی دیگر، تکثیر ناموجه مناطق که همگی نشان از عدم برنامه‌ریزی کلان و عدم وجود استراتژی سراسری در خصوص مناطق دارد، باعث شده که عملاً خدمت‌گیرندگان و خدمت‌دهندگان با نوعی سردرگمی و آزمون و خطا مواجه باشند. در این مجال وارد مساله تولید و تولیدکنندگان، به عنوان یکی از مصادیق نشده‌ام و به همین اندک بسنده می‌کنم که متأسفانه تولیدکنندگان در مناطق با پارادوکس‌های متعددی مواجهند که از جمله آنها می‌توان به داشتن نگاه حاشیه‌ای برخی مسوولان و متولیان امر تولید به تولیدکنندگان اشاره کرد.



و سایر نهادهای نظارتی و انتظامی در این مناطق است. در این راستا ضروری است که در چارچوب قوانین و مقررات موضوع هر سازمان حسب وظایف و مسؤلیت‌های خود در چارچوب مکان تعریف‌شده عمل کنند. به عنوان مثال، مسوولان گمرکی برای تنظیم عملیات تخلیه و بارگیری در داخل مناطق ویژه در مبادی ورودی و خروجی این مناطق مستقر شوند و امتیازات داده شده به این مناطق نظیر معافیت‌ها را کنترل کنند.

همچنین گمرکات ممکن است ساخت و صدور کالاهای نگهداری‌شده در مناطق ویژه اقتصادی را بازدید کنند که این مهم بایستی در چارچوب مقررات و با هماهنگی‌های مسوولان منطقه انجام پذیرد. ورود هر یک از سازمان‌ها و ارگان‌های نظارتی در محدوده فعالیت مناطق ویژه اقتصادی خارج از چارچوب قوانین و مقررات به دلیل تاکید بر کنترل‌های اضافی، کالاهای وارده و صادره از این مناطق نه تنها موجب کسب مزیت‌های نسبی در این مناطق نخواهد شد، بلکه موجب هدر رفتن سرمایه‌گذاری انجام‌شده توسط سایر بخش‌های دولتی و خصوصی در ایجاد زیرساخت‌ها و رونب‌ها خواهد شد. ادامه چنین روندی نه تنها رونق تجارت بین‌الملل و زمینه توسعه اقتصادی را فراهم نمی‌آورد، بلکه موجب از بین رفتن مزیت‌های نسبی در امر تجارت بین‌الملل و از دست دادن قدرت رقابت با سایر بنادر منطقه خواهد شد. لذا در چارچوب یک هم‌اندیشی ملی و در اجرای قوانین و مقررات موضوعه در اداره مناطق ویژه اقتصادی، امور گمرکی، مبارزه با قاچاق کالا و ارز، نیروی انتظامی و غیره نیازمند عزمی راسخ در تفکیک مسوولیت‌ها و عدم ورود و دوباره‌کاری در فعالیت‌های تعریف‌شده مربوط به هر دستگاه هستیم که در جای خود به آن پرداخته شود تا از دوباره‌کاری و ایجاد گلوگاه‌ها در جریان کار جلوگیری شود. ■

خب این مرز را چه دستگاهی باید کنترل کند؟ مرز بین سایر نقاط کشور که مقررات صادرات و واردات حاکم است و آن قلمروی که مقررات صادرات و واردات در آن حاکم نیست. بالاخره این خط‌کش را یک دستگاهی باید بر اساس قانون نه بر اساس سلیقه بگذارد؛ متولی این خط‌کش گمرک است. گمرک سازمانی است که باید بیاید آنجا و مراقبت کند و در این منطقه که خارج از قلمرو گمرکی قرار گرفته، مقررات مناطق آزاد و ویژه را مبنا قرار دهد. بنابراین گمرک ناظر بر ارتباطات تجاری بین مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی با سایر نقاط کشور است. منتها باید به‌گونه‌ای عمل کند که با حداقل تشریفات اداری و با کمترین بوروکراسی و با تحرک اداری بالا، این مناسبات بر اساس ضوابط قانونی موجود تنظیم و تنسیق شود و شریطی پیش نیاید که تشریفات اداری زاید یا کمندی و رخوت در انجام امور اداری در انجام وظایف مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی که اصلی‌ترین آنها جذب سرمایه‌گذاری است، خلل و آسیب ایجاد کند. اگر همه سازمان‌ها و دستگاه‌ها به این نحو عمل کنند و با دیدگاه غیربخشی وظایف قانونی خود را ضمن دوری جستن از ضوابط دست و پاگیر اداری و کاهش بوروکراسی انجام دهند، به‌گونه‌ای که زمینه تعامل و همکاری و هماهنگی بین سازمان‌ها افزایش یابد، مشکلات و موانع اجرایی جهت اجرای مطلوب قانون و مقررات مناطق ویژه به حداقل خواهد رسید.

بهزاد یان: از آنجا که مناطق ویژه بندری به عنوان یک حلقه فعالیت مابین فعالیت‌های کشتیرانی بین‌المللی و قلمروهای سرزمینی در بخش واردات تعریف شده و انجام وظیفه می‌کند، لذا به وجود آوردن ارتباط بین فعالیت‌های این مناطق و فعالیت‌های اقتصادی قلمرو گمرکی به گونه‌ای دوطرفه مفید است و باید مورد تشویق قرار گیرد، از این رو جابه‌جایی کالاها را بین قلمرو گمرکی در مناطق ویژه باید تصحیح کرد. تولید برخی از محصولات در مناطق ویژه امکان دارد اقتضا کند که بعضی از عملیات تولیدی در خارج از منطقه یعنی در قلمرو گمرکی انجام شود، از این رو گمرکات باید حمل و جابه‌جایی کالاها را در بین قلمرو گمرکی و مناطق آزاد تحت پوشش معیارهای کنترل و صنعت‌سپاری ساده تسهیل کنند. چنین همبستگی می‌تواند موجب خلق فرصت‌های شغلی بیشتری در داخل قلمرو گمرکی شود.

از آنجا که بر اساس ایجاد قانون مناطق ویژه اقتصادی گمرکات خارج از منطقه بایستی حضور داشته باشند، به طوری که این مناطق حسب قانون فوق‌الاشاره خارج از قلمرو گمرکی می‌باشند، ولی واقعیت‌های امر دلیل بر حضور پرتنگ گمرکات



در حالی که همه این سازمان‌ها و متولیان شعار تولید و تولیدکننده سر می‌دهند، اما در حوزه عمل مساله به گونه دیگری رقم می‌خورد. برای نمونه می‌توانم به قانون معافیت حاصل از ارزش افزوده برای کالاهای تولید شده در مناطق هنگام ورود به سرزمین اصلی اشاره کنم. اجرای این قانون قریب به دو دهه بنا به دلایل متعدد معطل مانده بود. شاید اگر نامگذاری امسال به نام تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی نبود، این تعطیلی تا مدت‌ها هم ادامه می‌یافت. به هر حال آنچه در این کوتاه گفته شد، نه تمام آن چیزی است که گفته شد و نه تمام آن چیزی است که قرار بود بگویم. اگر توانسته باشم در این فرصت کوتاه حتی به قدر ذره‌ای هم آن دغدغه اصلی را در پاسخ به پرسش‌های مطرح‌شده شما بیان کرده باشم، کافی است.

زنجانیان: نکته‌ای که شما باید به آن عنایت خاصی داشته باشید، این است که مناطق آزاد و ویژه اقتصادی که در مورد آن صحبت می‌کنیم، یک قانونمندی خاص هستند که در نقطه‌ای از کشور اعمال می‌شوند و طوری نیست که حالت مطلق داشته باشند؛ یعنی اگر جایی اسم مناطق آزاد و ویژه را با خود به یکد کشید، دال بر مستثنا بودن این منطقه از تمامی مقررات کشور و جداسدن مسیر آن از همه قوانین و مقررات کشور نیست، بلکه این مناطق در موارد مشخصی که در قانونمندی خاص آنها ذکر شده، از قوانین کشور جدا و مستثنا هستند، ولی در مواردی که اشاره‌ای در قانون آنها نشده، مانند سایر مناطق کشور هستند. عبارتی که شما می‌گویید خارج از قلمرو گمرکی، یک مفهوم حقوقی است و به معنای آن نیست که الزاما هیچ سازمان دیگری در آنجا حضور نداشته باشد. شما در منطقه‌ای هستید که خارج از قلمرو گمرکی است، ولی یک مرز گمرکی با سایر نقاط کشور در آنجا وجود دارد.

سیر تکاملی نسل‌های مختلف مناطق آزاد اقتصادی

نسل اول: مناطق آزاد اقتصادی با محوریت تجارت

نخستین نسل مناطق آزاد با رسالت تجاری در سال ۱۸۸۸ میلادی و همزمان با شروع فعالیت در بندر هامبورگ شکل گرفت. رفع موانع و محدودیت‌های تجاری در این بندر که بعدها به کل شهر هامبورگ گسترش یافت، باعث رونق و شکوفایی این منطقه شد، به طوری که کشورهای دیگر نیز به الگوبرداری از این منطقه و قوانین خاص آن پرداختند. تا اواخر دهه ۱۹۵۰ بیشتر مناطق آزاد جهان در این گروه قرار داشتند. این مناطق به منظور دستیابی به اهداف اقتصادی مستقیم و غیرمستقیم مترتب بر خود، در مدخل ورودی بنادر یا فرودگاه‌های اصلی و برخی نیز در داخل سرزمین اصلی اما خارج از محدوده گمرکی قرار داشتند. بنادر آزاد نظیر هنگ کنگ، سنگاپور، هامبورگ، برمن و دویسبورگ و مناطق آزاد تجاری بارسلون، جنوا و ایکویک (در شیلی) در زمره مناطق این نسل هستند. همچنین برخی از مناطق این نسل نظیر منطقه سانتوز در برزیل یا کلکته در هند به ترانزیت و برخی دیگر نظیر شهرهای باری و رم در ایتالیا و بوینس آیرس در آرژانتین به انبارداری تضمینی پرداختند.

بندر آزاد، شهر آزاد، منطقه آزاد گمرکی، منطقه ترانشیپ، منطقه گمرکی، منطقه آزاد مالیاتی، منطقه آزاد تجاری، منطقه تجارت خارجی، منطقه ترانزیت و منطقه آزاد مرزی از مهم‌ترین و رایج‌ترین اصطلاحات و مفاهیم مورد استفاده این نسل هستند.

سیر تاریخی و تکاملی نسل‌های مختلف مناطق آزاد را می‌توان بر اساس مجموعه‌ای از عوامل خارجی و داخلی طبقه‌بندی کرد. عوامل خارجی نظیر مراحل توسعه اقتصاد جهانی، سیاست‌های جهانی، میزان پیشرفت در علوم و فن‌آوری و عوامل داخلی نظیر اهداف و کارکردهای مناطق، موقعیت، سیاست‌های ترجیحی و تشویقی حاکم بر آنها، الگوی مدیریتی، الگوهای توسعه‌ای آنها در زمان‌های مختلف و ابعاد فضایی این مناطق. ترکیب و توسعه عوامل خارجی بر عوامل داخلی به‌ویژه در تعیین بخش‌های اقتصادی پیشرو در این مناطق تاثیرگذار بوده و تغییر این بخش‌ها خود موجب تغییراتی در توسعه انواع مناطق شده است، به گونه‌ای که یا مناطق قبلی از میان می‌رود، یا تغییر شکل می‌دهد و یا نوع جدیدی از مناطق شکل می‌گیرند. لذا نامگذاری و نسل‌بندی مناطق آزاد بر اساس نوع فعالیت‌های غالب و پیشرو در مناطق آزاد صورت گرفته است.



نسل دوم: مناطق آزاد اقتصادی با محوریت تولید

پس از جنگ جهانی دوم بسیاری از کشورها به بازسازی بنادر آزاد و مناطق آزاد تجاری خود پرداخته و مناطق جدیدی را با محوریت تولید و صنعت ایجاد کردند. کارخانجات بزرگ که علاوه بر منابع اولیه و نیروی کار ارزان قیمت، به دنبال راهایی از مقررات گمرکی بودند، در این مناطق مستقر شدند و با ایجاد کلونی‌های زنجیره‌ای به کاهش هزینه‌ها و تولید کالا با قیمت تمام شده کمتر نسبت به سرزمین اصلی پرداختند. در سال ۱۹۴۷ منطقه شانون^۱ در کشور ایرلند به عنوان نخستین فرودگاه معاف از عوارض گمرکی در دنیا با هدف تشویق استفاده از فرودگاه و ایجاد یک منطقه آزاد صنعتی برای پردازش کالاهای وارد شده به محصولات صادراتی معرفی شد. توسعه شانون به عنوان یک منطقه صنعتی و ابزاری برای افزایش تعداد پروازهای ورودی به فرودگاه، جذب سرمایه‌های خارجی، افزایش درآمد و ایجاد اشتغال توجیه شد.

منطقه آزاد صادراتی، منطقه پردازش صادرات، منطقه آزاد تولید، منطقه صنعتی پردازش صادراتی، منطقه آزاد شرکتی، منطقه ممتاز صادراتی، منطقه پردازش صادرات کشاورزی، منطقه آزاد صنعتی، منطقه آزاد کشاورزی، منطقه تشویق سرمایه‌گذاری، منطقه توسعه اقتصادی و فن‌آوری و ماکولادور از اصطلاحات و مناطق ایجاد شده در این نسل هستند.

نسل سوم: مناطق آزاد اقتصادی با محوریت خدمات

همزمان با شکل‌گیری نسل دوم مناطق آزاد و رونق مناطق مزبور، ارائه خدمات بازرگانی (به عنوان جزء مکمل مناطق آزاد) با پشتوانه تولید ارزان رونق بیشتری یافت. ویژگی‌های منحصربه‌فرد این مناطق باعث شد ظرف یک دهه، مناطق آزاد با این رسالت در سرتاسر جهان گسترش و توسعه یابند و کارکردهای متفاوتی در حیطه خدمات بسته به توان سرزمین اصلی بر عهده بگیرند. چنانچه فعالیت‌های اقتصادی در حوزه خدمات را به سه دسته بانکداری، بیمه و گردشگری تقسیم کنیم، مناطق آزاد اقتصادی با محوریت خدمات را نیز می‌توان به سه گروه مناطق آزاد بانکداری، مناطق آزاد بیمه و مناطق آزاد گردشگری تقسیم کرد.

برخلاف مناطق آزاد اقتصادی تجارت‌محور، مناطق مبتنی بر خدمات از نظر جغرافیایی محدود نیستند و با حصار یا دیوار از سرزمین اصلی جدا نمی‌شوند. این مناطق در واقع مناطق آزاد اقتصادی از نوع باز هستند که از نظر فضایی با سایر بخش‌های اقتصاد ملی ارتباط دارند. مناطق خدماتی علاوه بر اینکه می‌توانند در مراکز اقتصادی منطقه‌ای نظیر شهرهای بزرگ استقرار یابند، بلکه می‌توانند در مناطق عقب‌مانده اقتصادی اما دارای چشم‌اندازها و شبکه‌های ارتباطی مطلوب و یا در نواحی ساحلی نیز شکل بگیرند. عمده‌ترین بخش‌های اقتصادی این مناطق عبارتند از مالی، بیمه، گردشگری، پزشکی و سایر خدمات خاص.

منطقه آزاد تخصصی، منطقه آزاد خدمات، منطقه آزاد بانکداری، منطقه آزاد بیمه، منطقه آزاد شرط‌بندی، منطقه آزاد پزشکی و منطقه آزاد گردشگری از مهم‌ترین مناطق و اصطلاحات مربوطه در این نسل هستند.

نسل چهارم: مناطق آزاد اقتصادی با محوریت دانش

نسل چهارم مناطق آزاد از اواخر سال‌های دهه ۱۹۷۰ و در پی توسعه سیاسی و اقتصادی جهان و انقلاب فن‌آوران، بر پایه دانش و علم شکل گرفتند. صنایع با فن‌آوری بالا High-Tech با مشخصه‌هایی چون سود زیاد، سرمایه‌گذاری بالا، رقابت و ریسک زیاد شناخته می‌شوند. به منظور تشویق و توسعه صنایع با فن‌آوری بالا و برای تحقق توسعه سریع اقتصادی، علمی و تکنولوژیکی، برخی از مناطق شهری یا پیرامون نواحی شهری که علاوه بر دارا بودن شبکه‌های ارتباطی و سکونتگاهی مناسب، دارای مراکز تحقیقاتی و علمی بیشتری نیز بودند، به عنوان مناطق آزاد اقتصادی دانش‌محور انتخاب شدند. در این مناطق که مجموعه فشرده و



لازم برای آموزش، تحقیق و زندگی فراهم است. کالاها و محصولات این مناطق هم جنبه صادراتی دارند و هم می‌توانند به مصرف داخل کشور برسند.

منطقه آزاد، منطقه آزاد اقتصادی جامع، منطقه ویژه اقتصادی جامع، منطقه آزاد جامع و منطقه جامع تجارت آزاد از مفاهیم و مناطق این نسل هستند.

نسل ششم: مناطق آزاد اقتصادی فرامرزی

ششمین نسل دارای رسالت «هم‌پیوندی منطقه‌ای با سرزمین اصلی مبتنی بر آموزه همگرایی اقتصادی منطقه‌ای برای کسب درآمد ارزی و ایجاد ارزش افزوده است». مناطق آزاد اقتصادی فرامرزی، مفهومی جدید و پذیرفته‌شده از سوی اقتصاددانان و جغرافیدانان است. این مناطق که در نواحی مرزی بین دو یا چند کشور ایجاد می‌شوند، دارای ساختار اداری پیشرفته و سازمان‌یافته هستند و دولت محلی و شرکت‌های بزرگ مسوولیت اصلی مشارکت و توسعه اقتصادی را بر عهده می‌گیرند. سیاست‌های ترجیحی اقتصادی و حمایت‌های مالی دولتی و غیردولتی به همراه زیرساخت‌های پیشرفته باعث می‌شود تا مناطق آزاد فرامرزی بتوانند بر پایه سیاست اقتصاد مبتنی بر بازار، به اهداف بلندمدت اقتصادی و سیاسی خود دست یابند. به دلیل نوپایی این مناطق، نام‌های مختلفی بر آنها گذاشته شده است: منطقه اقتصادی ناحیه‌ای^۱، منطقه همکاری‌های اقتصادی فرامرزی، مثلث رشد و منطقه فرامرزی رشد. ■

1. Shannon

2. Sub-Regional Economic Zone

مأخذ: برگرفته از پروژه مطالعاتی «امکانسنجی تبدیل منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی به بندر آزاد» که به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی و توسط دانشگاه علامه طباطبایی در سال ۱۳۹۰ تهیه شده است.

متمرکز از دانش، فن‌آوری، نیروی کار متخصص و سرمایه قرار دارند، امتیازات و سیاست‌های ممتازی در زمینه‌های تحقیق، آموزش، تولید و اقامت ارایه می‌شود. بسته به کارکرد و فعالیت‌های اقتصادی، این مناطق می‌توانند به چند دسته طبقه‌بندی شوند: پارک‌های دانش محور، پارک‌های صنعتی دانش محور، شهر علم و فن‌آوری و مناطق صنعتی با فن‌آوری بالا از این جمله هستند.

انکوباتور، منطقه تحقیقاتی، مثلث تحقیقات، پارک فن‌آوری، پارک علم، پارک High-Tech، پارک علم و فن‌آوری، منطقه توسعه فن‌آوری‌های نوین و پیشرفته، شهرک دانشگاهی، دهکده سیلیکون و ناحیه صنعتی High-Tech از جمله مناطقی هستند که در این دوران شکل گرفتند.

نسل پنجم: مناطق آزاد اقتصادی جامع

نسل پنجم مناطق آزاد، مجموعه‌ای از تمامی کارکردهایی بود که تا شکل‌گیری این نسل از مناطق آزاد تعریف شده بود و به همین دلیل منطقه آزاد اقتصادی جامع نامیده شد؛ بدین معنی که فعالیت‌های تکامل‌یافته صنعتی، تجاری و خدماتی بر پایه دانش در این مناطق شکل گرفت. از خصوصیات این مناطق می‌توان به مواردی چون وسعت جغرافیایی، جدایی سیاسی منطقه از سیستم اقتصاد ملی، محصور نبودن منطقه، قوانین و امتیازات خاص برای فعالان اقتصادی و اهداف چندمنظوره و جامع اشاره کرد. این مناطق در نواحی ساحلی یا در داخل کشور و یا در نواحی مرزی که از زیرساخت‌ها و شبکه‌های حمل‌ونقل مناسب برخوردار بوده و به‌طور طبیعی دارای مساحت زیادی باشند، ایجاد می‌شوند. سیاست‌های ترجیحی و ممتازی چون سیاست آزادی تجارت، مشوق‌های مالی و فیزیکی و برخی امتیازات اقتصادی و مدیریتی دیگر در این مناطق اعطا می‌شود. ساختار اداره این مناطق عموماً به صورت ترکیبی از مدیریت شهری و مناطق آزاد اقتصادی است. فعالیت‌های اقتصادی در این مناطق بر پایه تجارت، صنعت، بازرگانی، خدمات و کشاورزی شکل می‌گیرند و علاوه بر اینها امکانات



دکتر رحیم محترم، استاد دانشگاه تهران و مرکز آموزش بازرگانی

اینکوترمز ۲۰۱۰ زیر ذره بین

به صورت طبیعی هر کشوری قوانین ویژه خود را دارد. تجارت نیز در کشورهای مختلف از قوانین ملی متنوعی برخوردار است. اما از آنجا که تجارت بین الملل فرایندی است که دست کم بین دو کشور اتفاق می افتد، ایجاد زبان مشترک و وحدت رویه بین کشورها از دهه های گذشته یکی از دغدغه های مدیران و دست اندرکاران بخش خصوصی و حتی دولتی بوده است. اتاق بازرگانی بین المللی با ایجاد کمیته های تخصصی متشکل از اعضا گام های بلند و مفیدی در این راستا برداشته و قواعد متحدالشکل و استاندارد را تدوین کرده که در سراسر دنیا به وسیله تجار و حتی دولت ها پذیرفته شده اند. می توان گفت مشهورترین قاعده استاندارد تدوین شده توسط اتاق بازرگانی بین المللی «اینکوترمز» است. اینکوترمز به بیان ساده عبارت است از «قواعد استاندارد بین المللی تدوین شده توسط اتاق بازرگانی بین المللی که چگونگی تقسیم و تسهیم هزینه ها، تعهدات قراردادی و ریسک های یک معامله بین فروشنده و خریدار را مشخص می کند.»

بدیهی است که یک مبادله بازرگانی بین المللی شامل مراحل زیادی است. کالای موضوع معامله از کشور مبدأ حمل می شود و به مرز و گمرک مبدأ می رسد. بعد به وسیله اصلی حمل بارگیری می شود. حمل و نقل بین المللی انجام می شود و کالا به مرز و گمرک کشور مقصد می رسد. در آنجا کالا ترخیص وارداتی شده و تا انبار خریدار در داخل کشور حمل می شود. به بیان دیگر کالا از سه قلمرو جغرافیایی عبور می کند که عبارتند از محل فروشنده تا مرز خروجی کشور وی (کشور فروشنده)، مرز خروجی کشور فروشنده تا مرز ورودی کشور خریدار (حمل بین المللی) و مرز ورودی کشور خریدار تا محل وی (کشور خریدار). مراحل متعدد دیگری از جمله مسایل بانکی و پرداخت، بازرسی، بیمه و عقد قرارداد حمل در فرایند فوق اضافه می شود. به بیان ساده، «اینکوترمز قصد دارد چگونگی تقسیم مسوولیت ها، تعهدات، هزینه ها و خطرات این فرایند بین فروشنده و خریدار را به شکل استاندارد روشن کند. در واقع قواعد اینکوترمز یکسری راه حل از قبل اندیشیده شده برای سامان دادن و استاندارد کردن رابطه فروشنده و خریدار است.» در جدول شماره ۱ و ۲ لیست هزینه ها و مسوولیت های یک معامله بین المللی به ترتیب آورده شده اند.

جدول شماره ۱: لیست هزینه های یک معامله بین المللی

شماره	هزینه
۱	تولید و بسته بندی کالا
۲	جابه جایی و بارگیری در محل فروشنده
۳	حمل داخلی در کشور فروشنده
۴	هزینه صدور و تایید اسناد
۵	هزینه بازرسی کالا
۶	حق بیمه
۷	بارگیری در مبدأ
۸	حمل و نقل بین المللی
۹	تخلیه در مقصد
۱۰	حقوق ورودی و صدور و مالیات
۱۱	حمل داخلی در کشور مقصد و تخلیه در محل خریدار
۱۲	هزینه های بانکها

جدول شماره ۲: لیست تعهدات طرفین در یک معامله بین‌المللی

مسئولیت‌های فروشنده	مسئولیت‌های خریدار
تعهدات عمومی فروشنده (تهیه کالا و صدور فاکتور)	تعهدات عمومی خریدار (پرداخت قیمت)
پروانه‌ها، مجوزها، ترخیص امنیتی و دیگر تشریفات (گمرکی)	پروانه‌ها، مجوزها، ترخیص امنیتی و دیگر تشریفات (گمرکی)
قرارداد حمل و بیمه	قرارداد حمل و بیمه
تحویل دادن کالا	تحویل گرفتن کالا
انتقال خطرات (مسئولیت‌ها)	انتقال خطرات (مسئولیت‌ها)
تقسیم (تسهیم) هزینه‌ها	تقسیم (تسهیم) هزینه‌ها
اطلاع به خریدار	اطلاع به فروشنده
مدرك تحویل دادن کالا	مدرك تحویل گرفتن کالا
بازبینی، بسته‌بندی، علامت‌گذاری	بازرسی کالا
کمک، ارایه اطلاعات و هزینه‌های مربوطه	کمک، ارایه اطلاعات و هزینه‌های مربوطه

اینکوترمز چه کاری انجام نمی‌دهد؟

در کشور ما برداشت‌های نادرست و حتی ترجمه‌های ناقص متعددی از اینکوترمز صورت گرفته و این موضوع گاهی باعث سردرگمی و ابهام در استفاده از این قاعده استاندارد بین‌المللی می‌شود. باید دقت کرد که به‌رغم اینکه در اینکوترمز تلاش شده وظایف و مسئولیت‌های فروشنده و خریدار را در هر معامله یا خرید و فروش مشخص نماید، این قاعده تنها در یکی از مواد قرارداد یا یک خانه پروفرما مشخص می‌شود و تعیین‌کننده کلیه تعهدات دو طرف نیست. همچنین شایان ذکر است که در یک معامله بین‌المللی چندین قرارداد از جمله قرارداد فروش (بین خریدار و فروشنده)، قرارداد حمل (بین خریدار یا فروشنده با شرکت حمل)، قرارداد بیمه (بین خریدار یا فروشنده و شرکت بیمه)، قرارداد مشارکت در پرداخت (بین خریدار و بانک یا نهاد مالی)، قرارداد ترخیص (بین خریدار، فروشنده و شرکت ترخیص) و ... وجود دارد. نکته بسیار مهم اینکه اینکوترمز ویژه قرارداد فروش است. به بیان دیگر، در اینکوترمز رابطه و تعهدات بین خریدار و فروشنده مورد بررسی قرار می‌گیرد. هر چند بدیهی است استفاده از یک قاعده اینکوترمز بر دیگر قراردادهای (به‌ویژه حمل) نیز تأثیرگذار است. بنابراین اینکوترمز بخشی از تعهدات خریدار و فروشنده را مشخص کرده و به موارد متعدد دیگر از جمله موارد زیر مربوط نمی‌شود:

- پیامدهای نقض قرارداد و عدم اجرای تعهدات
- مالکیت معنوی کالا و انتقال آن از فروشنده به خریدار
- حق مالکیت کالا و زمان انتقال مالکیت از فروشنده به خریدار
- تعهدات طرفین در اعتبارات اسنادی

- تأثیر وقایع پیش‌بینی نشده (فورس ماژور) در اجرای مسئولیت‌ها و معافیت یا آزادی یا خلاصی از اجرای تعهدات در اینگونه مواقع
- همچنین اینکوترمز تفسیر قوانین تحویل و حمل کالا نیست.

بنابراین واقعیت این است که اینکوترمز صرفاً بخشی از تعهدات هر طرف را مشخص کرده و تبعات عدم انجام تعهدات را مورد بحث و بررسی قرار نمی‌دهد. این موارد بهتر است در موادی از قرارداد همچون خسارت و غرامت (LIQUIDATED DAMAGES)، جریمه تحویل دیر هنگام (LATE DELIVERY PENALTIES) یا پرداخت دیر هنگام (TOTAL LIABILITY)، سرجمع مسئولیت (PAYMENT PENALTIES)، زمان و فسخ قرارداد (TERM AND TERMINATION) مکتوب شود.

نکات اساسی در استفاده از اینکوترمز

۱. تعیین نسخه مورد نظر

نخستین نسخه اینکوترمز در سال ۱۹۳۶ توسط اتاق بازرگانی تدوین شد و بعد از آن در سال‌های ۱۹۵۳، ۱۹۶۷، ۱۹۷۶، ۱۹۸۰، ۱۹۹۰، ۲۰۰۰ و ۲۰۱۰ مورد بازنگری قرار گرفت. بازنگری و تغییر و اصلاح اینکوترمز به دلیل تغییر در محیط و ابزارهای تجارت بین‌الملل و توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی انجام می‌شود. قابل ذکر است که از سال ۱۹۸۰ این قواعد هر ۱۰ سال یک‌بار مورد بازنگری قرار گرفته است. باید دقت کرد که رعایت این بازه زمانی برای بازنگری یک الزام قانونی نیست، اما اتاق بازرگانی بین‌المللی به دلیل از بین رفتن اعتبار و سهولت استفاده و همچنین به‌روز شدن به‌موقع آن تلاش می‌کند این بازه زمانی در نظر گرفته شود و نه خیلی کوتاه و نه خیلی طولانی شود. اما تفاوت‌های قابل توجهی بین نسخ مختلف حتی در یک قاعده وجود دارد که باعث می‌شود ضرورت اشاره به نسخه مورد نظر طرفین محسوس باشد. به‌عنوان مثال قاعده FOB در نسخه ۲۰۱۰ نسبت به نسخه ۲۰۰۰ دستخوش تغییرات مهمی شده است که اهمیت اشاره به نسخه مورد نظر را افزایش می‌دهد. در قاعده FOB نسخه ۲۰۰۰ تعهدات فروشنده به لحاظ ریسک و خطرات تا زمانی است که کالا از لبه یا نرده یا ریل کشتی عبور کند، اما در نسخه ۲۰۱۰ در همین قاعده تعهدات فروشنده تا زمان استقرار کالا کف کشتی یا در محلی است که منطبق با توجه به نوع کشتی یا حتی شناور، برای استقرار



و قادرند تغییراتی در آن برای استفاده خود ایجاد نمایند. اما این تغییرات باید صریحاً مورد اشاره قرار گیرند و طرفی که ریسک و هزینه تغییر مورد نظر را بر عهده گرفته، باید مشخص شود.

تغییرات اینکوترمز ۲۰۱۰ نسبت به ۲۰۰۰

اینکوترمز به دلایل مختلف از جمله تغییر شرایط کار بازرگانی، هر چند سال یکبار مورد بازنگری قرار می‌گیرد. آخرین تغییرات اینکوترمز که در سپتامبر سال ۲۰۱۰ نهایی شد، به نسخه ۲۰۱۰ شهرت یافت و خیلی سریع در سراسر جهان مورد استفاده قرار گرفت. در واقع این نسخه از ابتدای سال ۲۰۱۱ اجرایی و رایج شد. نسخه ۲۰۱۰ نسبت به نسخه ۲۰۰۰ دارای چند تغییر اساسی است که در ادامه به صورت خلاصه مورد اشاره قرار می‌گیرد.

تغییر سیستم دسته‌بندی

در نسخه ۲۰۰۰ کلیه قواعد اینکوترمز در ۴ دسته C, F, E و D طبقه‌بندی می‌شدند، اما در نسخه سال ۲۰۱۰ چارچوب طبقه‌بندی تغییر کرده و کلیه قواعد در دو دسته طبقه‌بندی می‌شوند؛ دسته اول قواعدی هستند که برای همه روش‌های حمل می‌توانند مورد استفاده قرار گیرند و شامل ۷ قاعده هستند که ویژه حمل دریایی (CIF, CFR, FOB, FAS) هستند. به دلیل اهمیت روزافزون حمل دریایی، در نسخه سال ۲۰۱۰ قواعد ویژه حمل دریایی به عنوان یک دسته یا طبقه مجزا مطرح شدند. بنابراین در نسخه سال ۲۰۱۰ دسته‌بندی چهارگانه منسوخ شده و کلیه قواعد در دو دسته مشخص دسته‌بندی می‌شوند.

حذف ۴ قاعده

در نسخه سال ۲۰۱۰ چهار قاعده مربوط به سال ۲۰۰۰ حذف شده است. این قواعد عبارتند از: DEQ, DES, DAF و DDU که بهتر است از ابتدای سال ۲۰۱۱ مورد استفاده قرار نگیرند، چرا که باعث ابهام و بروز مشکل بین خریدار و فروشنده می‌شود.

اضافه شدن ۲ قاعده جدید

در نسخه ۲۰۱۰ دو قاعده جدید به قواعد اینکوترمز اضافه شده که عبارتند از: DAT و DAP. همانگونه که مشخص است این دو قاعده جایگزین چهار قاعده حذفی شده‌اند. باید دقت کرد که قواعد مربوط به دسته F, E و C در تعداد و نام تغییری نداشته‌اند، اما تغییرات جزئی در بعضی قواعد مطرح شده‌اند که هر کدام از قواعد در قسمت‌های بعد مورد بررسی تحلیلی قرار می‌گیرند.

شمول کاربرد اینکوترمز به معاملات داخلی

اینکوترمز ۲۰۱۰ را نه تنها برای معاملات بین‌المللی، بلکه برای معاملات داخلی نیز می‌توان مورد استفاده قرار داد. قاعده EXW در معاملات داخلی بیشتر از دیگر قواعد مورد استفاده قرار می‌گیرد. در هر صورت برای استفاده از اینکوترمز در معاملات داخلی باید دقت کرد که موارد و شرایط به صورت شفاف و روشن و مکتوب تعیین شوند.

تغییرات برخی قواعد

درون برخی قواعد از جمله FOB تغییراتی ایجاد شده که باید با دقت مورد مطالعه قرار گیرند.

بررسی یازده قاعده اینکوترمز ۲۰۱۰

همانگونه که قبلاً ذکر شد، در نسخه ۲۰۱۰ کلیه قواعد به دو دسته تقسیم شده‌اند که در ادامه به بررسی آنها پرداخته می‌شود.



کالا پیش‌بینی شده است. به بیان دیگر، از لبه کشتی یا شناور تا کف کشتی نیز با فروشنده است، بنابراین با ذکر عبارت «The Incoterms® 2010 Rules» مقابل قاعده مورد استفاده نسخه مورد نظر مشخص می‌شود.

۲. تعیین دقیق محل و نقطه مورد توافق

باید دقت کرد که استفاده از یک قاعده اینکوترمز بدون تعیین دقیق محل و نقطه مورد توافق طرفین صحیح نیست. فروشنده موظف است کالا را در محل و نقطه‌ای معین و مورد توافق طرفین و در زمان مقرر به خریدار یا شخص معرفی شده از سوی وی (نماینده یا شرکت حمل) تحویل بدهد. در تمامی قواعد اگر نقطه یا محل مورد نظر، به صورت دقیق تعریف نشده باشد و فقط نام یک کشور یا منطقه نوشته شده باشد، فروشنده می‌تواند کالا را در بهترین محلی که با اهدافش متناسب است (محلی که فروشنده درون کشور یا منطقه مذکور انتخاب می‌کند) تحویل دهد. منظور از نقطه، یک آدرس مشخص و تعیین شده است. به عنوان مثال در صورتی که نوشته شود FCA INCOTERMS 2010 CHINA، فروشنده هر جای کشور چین که بخواهد می‌تواند کالا را تحویل دهد. به صورت خلاصه در صورت عدم تعیین محل و نقطه مورد توافق، حق انتخاب با فروشنده است و خریدار حق اعتراض ندارد. نکته دیگر اینکه در قواعد C شامل CIF، CFR، CPT و CIP که دو محل و نقطه بحرانی وجود دارد، باید هر دو را مشخص کرد. در این قواعد ریسک و خطرات از شهر یا بندر مبدأ به خریدار منتقل می‌شود، در صورتی که پرداخت هزینه‌های متعارف تا شهر یا بندر مقصد بر عهده فروشنده است، بنابراین باید هر دو نقطه را به صورت دقیق تعیین کرد.

۳. اضافه کردن دقیق و صریح شروطی به چارچوب استاندارد در صورت لزوم

در صورتی که طرفین توافق کنند بند یا شرط خاصی به یک قاعده اینکوترمز اضافه کنند، حتماً باید طرفی را که ریسک و هزینه آن اقدام را نیز بر عهده می‌گیرد، به صورت صریح مشخص کنند. به عنوان مثال در قاعده EXW ترخیص صادراتی بر عهده خریدار است، اما اگر طرفین مایل باشند این مورد را به تعهدات فروشنده اضافه کنند، ممکن است از عبارت زیر استفاده شود:

EXW (INCOTERMS2010)

(Named place and point of delivery) Cleared for export

در این حالت ممکن است فروشنده ادعا کند که صرفاً پذیرفته در اجرای ترخیص صادراتی کمک کند و این کمک باید به ریسک و هزینه خود خریدار انجام شود، بنابراین بهتر است عبارت فوق به صورت زیر کامل شود.

EXW (INCOTERMS2010)

(Named place and point of delivery) Cleared for export at the risk and expense of the Seller

طرفین یک معامله بین‌المللی مختار هستند از قواعد اینکوترمز استفاده کرده

دسته اول: قواعدی که برای همه روش‌های حمل قابل استفاده هستند

این دسته دربرگیرنده هفت قاعده است که هر کدام در زیر مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد:

EXW

این قاعده به معنای تحویل در محل فروشنده شامل انبار، کارخانه، دفتر و هر محل دیگری که در قرارداد مشخص شده است، می‌باشد. در این قاعده فروشنده موظف است کالا را در زمان تعیین شده طبق قرارداد به خریدار یا حمل‌کننده معرفی شده از جانب وی (خریدار) تحویل دهد. فروشنده در واقع کالا را در محل خود، آماده بارگیری (کف انبار یا محل) در اختیار خریدار قرار می‌دهد. فروشنده تعهدی بابت انجام تشریفات گمرکی صادرات و اخذ مجوزهای صدور ندارد. اما در صورت درخواست خریدار، فروشنده موظف است به ریسک و هزینه خریدار در اخذ مجوزهای صدور و انجام تشریفات گمرکی صدور به وی کمک کند. باید دقت کرد که ترجمه «تحویل درب کارخانه» ترجمه کاملی نیست و بهتر است به «تحویل در محل فروشنده بدون ترخیص صادراتی» ترجمه شود.

FCA

قاعده «تحویل کالا در محل مقرر به حمل‌کننده» بدین معناست که فروشنده تحویل کالا را هنگامی به انجام می‌رساند که آن را پس از ترخیص برای صدور در محل مقرر در اختیار حمل‌کننده تعیین شده از سوی خریدار قرار دهد. باید دقت کرد محل انتقال خطر به صورت دقیق تعیین شده باشد، چراکه خطر از آن نقطه به بعد با خریدار است. محل جغرافیایی این قاعده می‌تواند درون محل فروشنده، درون کشور فروشنده یا در مرز باشد. در هر صورت ترخیص صادراتی در این قاعده بر عهده فروشنده است. در این قاعده بهتر است خریدار نوع حمل و مقصد و مسیر حمل را به فروشنده اطلاع دهد تا فروشنده بتواند بسته‌بندی مناسب را تدارک ببیند. دقت کنید که ترجمه‌های «حمل رایگان» یا «حمل آزاد» یا «حمل مجانی» صحیح نیستند. عبارت FREE در تمام قواعد F به معنای «تحویل» است نه رایگان یا عبارت‌های مشابه دیگر. همچنین منظور از CARRIER در این قاعده نیز هر شخصی است که توسط خریدار معرفی می‌شود و الزاما یک شرکت «حمل‌کننده» نیست.

CPT

اصطلاح «پرداخت کرایه حمل کالا تا...» بدین معناست که فروشنده کالا را به حمل‌کننده‌ای که خود تعیین کرده است، تحویل می‌دهد، اما به علاوه باید هزینه لازم جهت حمل کالا تا مقصد مقرر را بپردازد. به عبارتی خریدار مسوولیت کلیه خطرهای متوجه کالا و هرگونه هزینه‌های دیگر آن (هزینه‌های غیرمتعارف) پس از تحویل را تقبل می‌کند. در این قاعده ۲ نقطه بحرانی وجود دارد؛ نقطه انتقال خطر و نقطه انتقال هزینه از فروشنده به خریدار. نکته مهم اینکه اگر از حمل‌کنندگان متعددی برای حمل کالا به مقصد مقرر استفاده شود، مسوولیت خطرهای متوجه کالا هنگامی منتقل می‌شود که کالا به نخستین حمل‌کننده تحویل داده شود. البته در صورتی که طرفین در قرارداد توافق کنند، می‌توان محل انتقال خطر را به محلی بعد از تحویل به نخستین متصدی حمل تغییر داد. این موضوع باید صریحاً در قرارداد گنجانده شود. از این قاعده می‌توان برای هر روش حمل و نقل از جمله حمل و نقل مرکب استفاده کرد.

CIP

اصطلاح «پرداخت کرایه حمل و بیمه کالا تا...» بدین معناست که فروشنده کالا را به حمل‌کننده‌ای که خود تعیین کرده است تحویل می‌دهد، اما باید هزینه لازم جهت حمل و بیمه کالا تا مقصد مقرر را نیز بپردازد. باید دقت کرد که خریدار مسوولیت کلیه خطرهای متوجه کالا و هرگونه هزینه‌های اضافی آن پس از تحویل را تقبل می‌کند. البته در قاعده CIP فروشنده همچنین باید خطر از میان رفتن یا آسیب دیدن کالا در جریان حمل و نقل را تحت پوشش بیمه قرار دهد. البته در صورت بروز خسارت، پیگیری موضوع با خریدار است. بنابراین در این قاعده نیز دو نقطه بحرانی وجود دارد که باید به صورت شفاف و واضح هر دو نقطه مشخص شوند. از این قاعده می‌توان برای تمام روش‌های حمل و نقل از جمله حمل و نقل مرکب استفاده کرد.

DAT

این قاعده در سال ۲۰۱۰ مطرح شده و برای همه روش‌های حمل کاربرد دارد. «تحویل در پایانه» به معنی این است که فروشنده کالا را از وسیله رساننده به محل مورد توافق در نقطه معین در مقصد تخلیه کرده و در پایانه موردنظر در اختیار خریدار قرار می‌دهد. «پایانه» شامل هر محلی می‌شود و می‌تواند سرپوشیده یا روباز، اسکله، انبار، انبار کانتینری و یا پایانه جاده‌ای، ریلی یا هوایی باشد. فروشنده در واقع تمام هزینه و ریسک کالا تا رساندن آن به پایانه مشخص شده و تخلیه کالا در نقطه معین در پایانه را برعهده می‌گیرد. در قاعده DAT فروشنده کالا را از گمرک کشور خود ترخیص صادراتی می‌کند و تمام ریسک و هزینه صادرات را متقبل می‌شود، اما هیچگونه تعهدی بابت ترخیص وارداتی، پرداخت حقوق ورودی و دیگر هزینه‌های گمرکی کشور خریدار ندارد. فروشنده باید تمام هزینه‌ها و امور مربوطه تا رساندن کالا به مقصد نهایی را پرداخت کند و ریسک کلیه مسایل (حتی پیش‌بینی نشده) تا مقصد بر عهده فروشنده است.

DAP

قاعده «تحویل در محل مقرر» برای همه روش‌های حمل قابل استفاده است. در این قاعده فروشنده زمانی که کالا روی وسیله حمل آورنده به مقصد توافق شده، آماده تخلیه (تخلیه‌نشده) در اختیار خریدار قرار می‌دهد، در واقع تحویل را به انجام رسانده است. فروشنده تمام خطرات مربوط به کالا تا رساندن آن به محل مورد توافق (قبل از تخلیه کالا) را برعهده دارد. به طرفین توصیه می‌شود محل مورد توافق را تا حد امکان به صورت دقیق و نقطه موردنظر در آن محل را مشخص کنند، چراکه ریسک‌ها و خطرات تا آن محل با فروشنده است.



DDP

قاعده «تحويل کالا در محل مقرر در مقصد با ترخیص و با پرداخت حقوق و عوارض ورودی» بدین معناست که فروشنده کالا را پس از ترخیص برای ورود و به صورتی که از وسیله نقلیه آورنده کالا تخلیه نشده است، در محل مقرر در مقصد به خریدار تحويل می‌دهد. از این قاعده می‌توان برای هر روش حمل‌ونقل از جمله حمل‌ونقل مرکب استفاده کرد. به طرف‌های معامله توصیه می‌شود محل مورد توافق و نقطه موردنظر در آن محل را با دقت کامل تعیین کنند، چراکه هزینه‌ها و ریسک‌ها تا آن محل برعهده فروشنده است.

دسته دوم: قواعدی که مر فایر برای حمل دریایی قابل استفاده هستند.

این دسته دربرگیرنده چهار قاعده است که هر کدام در زیر مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد.

FAS

قاعده «تحويل کالا در کنار کشتی یا شناور (روی اسکله یا بارانداز)» بدین معناست که فروشنده تحويل کالا را هنگامی به انجام می‌رساند که کالا در بندر بارگیری تعیین شده در کنار کشتی یا شناور قرار گیرد. این قاعده مخصوص حمل دریایی است و از ابتدا یعنی در نسخه سال ۱۹۳۶ در اینکوترمز مطرح شده بود. بهتر است نقطه بارگیری را تا حد امکان به صورت دقیق تعیین کرد و حتی در بنادری که چند پایانه دارند، بهتر است پایانه مربوطه مشخص شود. وقتی حمل کانتینری است عموماً فروشنده کانتینر را در محوطه کانتینری تحويل شرکت حمل (و در واقع خریدار) می‌دهد و نه در کنار کشتی. در چنین مواردی بهتر است از FCA استفاده کرد و نه FAS.

FOB

قاعده «تحويل کالا روی کشتی یا شناور (در محلی که با توجه به نوع شناور برای استقرار کالا پیش‌بینی شده است)» بدین معناست که فروشنده تحويل کالا را هنگامی به انجام می‌رساند که کالا را در بندر بارگیری (مبدأ) تعیین شده بر کشتی بارگیری می‌کند. به عبارتی، خریدار از این لحظه به بعد باید مسوولیت کلیه مخارج کالا و خطرهای از میان رفتن کالا یا آسیب دیدن آن را تقبل کند. در این قاعده فروشنده کالا را تا بندر مرزی کشور خود حمل و ترخیص صادراتی می‌کند. کالا را بارگیری

و بعد از اتمام بارگیری تحويل می‌دهد. این قاعده مخصوص حمل دریایی است و از ابتدا یعنی در نسخه سال ۱۹۳۶ در اینکوترمز مطرح شده بود. باید دقت کرد که ترجمه «تحويل روی عرشه» برای این قاعده صحیح نیست. در نسخه ۲۰۰۰ بعد از عبور کالا از ریل یا نرده کشتی تعهدات فروشنده پایان یافته و ریسک به خریدار منتقل می‌شود، اما در نسخه ۲۰۱۰ عبارت ریل یا نرده از توضیح این قاعده حذف شده است.

CFR

قاعده «قیمت کالا {هزینه‌ها} و کرایه تا بندر مقصد» بدین معناست که فروشنده تحويل کالا را هنگامی به انجام می‌رساند که کالا در بندر مبدأ در شناور بارگیری کرده و هزینه‌های متعارف رساندن کالا به بندر مقصد را پرداخت می‌کند. این قاعده مخصوص حمل دریایی بوده و از نسخه سال ۱۹۳۶ تحت عنوان C&F در اینکوترمز مطرح بوده است. این قاعده در نسخه سال ۲۰۰۰ به CFR تغییر نام داد، ولی همچنان بعضی تجار و کارشناسان به اشتباه از واژه C&F استفاده می‌کنند که بهتر است انجام نشود. گاهی اوقات نیز بعضی تجار، از جمله در کشورهای شرقی از عبارت CNF برای اشاره به این قاعده استفاده می‌کنند که نباید این کار صورت گیرد. بهتر است در این قاعده نام هر دو بندر (مبدأ و مقصد) مشخص شود.

CIF

قاعده «هزینه، بیمه و کرایه تا بندر مقصد» بدین معناست که فروشنده کالا را بعد از بارگیری در کشتی یا شناور به شرکت حمل تحويل می‌دهد. البته فروشنده موظف است کرایه، حق بیمه و دیگر هزینه‌های متعارف تا بندر مقصد را نیز پرداخت کند. باید دقت کرد که فروشنده صرفاً موظف به پرداخت هزینه‌های مذکور است و تعهدی بابت ریسک و خطرات اجرای این مراحل بعد از بارگیری در بندر مبدأ ندارد. این قاعده ویژه حمل دریایی است و از ابتدا یعنی سال ۱۹۳۶ در اینکوترمز مطرح بوده است. بنابراین تعهدات فروشنده در این قاعده همانند CFR می‌باشد، با این تفاوت که انعقاد قرارداد بیمه با شرکت بیمه و پرداخت حق بیمه را نیز برعهده می‌گیرد.

چند نکته در مورد این قاعده و مبحث بیمه باید مورد دقت قرار گیرد؛ نکته نخست اینکه فروشنده موظف به تهیه کمترین پوشش بیمه‌ای (کلوز C) بوده و خریدار در صورت تمایل و با توجه به نوع کالا و حمل‌ونقل باید بیمه‌های تکمیلی را خریداری کرده یا به صورت صریح با فروشنده توافق کند که پوشش‌های بهتر (کلوز A و B) را فراهم کند. نکته دوم اینکه هر چند فروشنده، بیمه‌نامه را قرارداد آن را منعقد می‌کند و مسوولیت بیمه کردن کالا برعهده وی است، لکن تعهدی در قبال آسیب دیدن کالا ندارد و در صورت آسیب دیدن کالا خریدار خود باید از شرکت بیمه‌ای طلب خسارت کند. نکته سوم اینکه قرارداد بیمه باید با یک شرکت دارای شهرت خوب منعقد شده و ذی‌نفع بیمه‌نامه مذکور باید خریدار یا فرد دیگر دارای منافع قابل بیمه باشد تا وی بتواند در صورت بروز خسارت از شرکت بیمه بابت جبران خسارت پیگیری کند. نکته چهارم اینکه بیمه‌نامه باید دست‌کم ۱۱۰ درصد ارزش کالا را پوشش داده و به ارزش همانند ارز قرارداد صادر شده باشد. نکته پنجم اینکه مدت قرارداد و پوشش بیمه باید از لحظه انتقال خطر (بارگیری کالا در کشتی یا شناور در بندر مبدأ) تا زمان رسیدن کالا به مقصد مورد توافق باشد. ■

منابع:

رحیم محترم و همکاران، کاربرد اینکوترمز ۲۰۱۰ در تجارت بین‌الملل، انتشارات آترا، ۱۳۹۰

ضرورت بازنگری و اصلاح مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق ویژه اقتصادی

دکتر حسین مهراس

کارشناس حقوقی مناطق ویژه اقتصادی، سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر تصویب مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی
در مناطق ویژه اقتصادی

در همین راستا مطلق معاف مواد ۱۶ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی مصوب ۱۳۸۲/۱۱/۲۸ مجلس شورای اسلامی و ۱۷ آیین نامه اجرایی مربوطه مصوب ۱۳۸۵ تکریر و کارفرمایان و کارکنان موجود در این مناطق مشمول مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی گردیده اند. با توجه به این قانون فوق العاده مربوط به اشتغال نیروی انسانی و رابطه کار، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق ویژه اقتصادی موضوع تصویب شده شماره ۲۲۲۲۲/۲۲۲۲/ک مورخ ۱۳۷۲/۱۱/۱۶ و رای عمده شورای عالی مناطق آزاد مطلق مقررات مصوب و جاری در مناطق آزاد تجاری-صنعتی قرار گرفت و بدین ترتیب کلیه مناطق ویژه اقتصادی از حاکمیت قانون کار خارج شدند.

تسری مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی مناطق آزاد تجاری-صنعتی به مناطق ویژه اقتصادی بدون درگرفتن اجتناب و تحریف کار کرده فعالیت مناطق ویژه اقتصادی با مناطق آزاد و قابل شدن تدابیر پس معافیت متفکران این مناطق صورت پذیرفت. مناطق ویژه اقتصادی دارای مساحت مستطونی از مناطق آزاد می باشند لذا این توان اشتغال داشته هر گونه فواید و مقرراتی در حوزه کار با دولتهای رمد اقتصادی و توسعه سرمایه گذاری در این مناطق با کار می داشته باشند. این توضیح قانونگذار درین منظر قرار دادن شرایط خاص مناطق

در انسانی ملی طبق حقوق حقوق کار به عنوان یک نظام حقوقی نوین و پویا با توجه به حرکت تکاملی جامعه و بنیادین و ظهور مسائل جدید در عرصه اقتصادی و در مناطق با ساختاری به ساختاری نوین حاکم بر رابطه کارگر و کارفرما نیاز به تحول و تغییر دارد و برآورده ساختن این نیاز مستلزم مکرر اصلاح و تبیین به قوانین موجود و اصلاح قوانین مستلزم مسأله است با هدف کاهش بهترین فواید برای رسیدن به بهترین نتیجه است تا در آن همه حقوق متعلق کارگرانی و کارفرمایان تضمین گردد و همه منافع مناطق ویژه اقتصادی ماند.

موضوع اصلاح مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق ویژه اقتصادی به لحاظ حساسیت و دشمنی کارکنان و وسیع آن در عرصه اجتماعی سازماند برقراری نظام حقوقی مستقل بین کارگر و کارفرما بوده با تلاطم بین مناطق و مصالح این دو گروه با استقرار نظام کارگری هدفمند و ایجاب عقل در رابطه کارگر و کارفرما به نحوی هدفمند است سرمایه گذاران در مناطق را مستعد به نحوه تنظیم رابطه خود با نیروی کار، اختلافات فی مابین و مزایج حل اختلاف برطرف نموده و با ایجاد انگیزه برای سرمایه گذاری داخلی و خارجی باعث ایجاد تحرک در اقتصاد منطقه و تحقق اهداف کلان کشور شود. بنابراین حق نوبت معاف اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی را به جهت تضمین که در زمین شرایط و به کارگیری نیروی کار در عرصه اقتصادی این مناطق تازه از قوانین گذشته و تاثیرگذار در حذف توسعه سرمایه گذاری معسر آید.





ساخت سیاسی تمرکزگرایانه با اقتصاد دولتی، در کنار فرهنگ عمومی با مؤلفه‌های ارزشی خاص و مناسبات اجتماعی، پدیدآورنده شکل خاصی از قانون کار خواهد شد و این قواعد به نوبه خود در استمرار و بقای ارزش‌ها و مناسبات پیشین مؤثرند

ضرورت بازنگری و اصلاح مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق ویژه اقتصادی به این دلیل مورد توجه قرار گرفت که از یک طرف این مقررات از جامعیت و انعطاف‌پذیری لازم در جهت توسعه و تشویق سرمایه‌گذاری، ایجاد اشتغال پایدار، گسترش فرهنگ کار، ارتقای بهره‌وری و رفع خواسته‌های عمومی نیروی کار برخوردار نبوده و از طرفی دیگر به لحاظ نارسایی، نواقص و ابهامات موجود باعث عدم اجرای کامل این مقررات در مناطق ویژه اقتصادی گردیده است.

به همین منظور در این نوشتار سعی بر آن است، ایرادات موجود در مقررات اشتغال را از ابعاد کلی به لحاظ تناسب آن با موازین حقوقی، حقوق کار و سایر حقوق موضوعه مرتبط بررسی نماییم و آیا مقررات مذکور توانسته است رضایت نسبی کارگران و کارفرمایان را در بخش اشتغال در این مناطق فراهم نماید؟

بر اساس سوابق موضوع، اطلاق سرپرست به مسوول این واحد موجب عدم اشتغال رای سرپرست واحد کار و نبود و اعمال سلب شخصی در امور مربوط به وی شده است هر چند در مناطق ویژه‌ای که ساختار آن دولتی می‌باشد، تعیین ساختار واحد کار و خدمات اشتغال در تشکیلات سازمانی بر اساس قانون مدیریت خدمات کشوری صورت می‌پذیرد، لیکن باید به‌عنوان یک واحد مستقل در تشکیلات دیده شود.

نکته قابل تأمل در این ماده، الزام قانونگذار مبنی بر هماهنگی وزارت کار و امور اجتماعی (وزارت کار و تعاون فعلی) به سازمان هر منطقه در خصوص ایجاد واحد کار می‌باشد. عدم تعیین سطح هماهنگی در این ماده موجب گردیده حدود مسوولیت وزارت مانده تنها در اجرای مفاد تبصره ۱ ماده ۵ خلاصه شود. در حالی که همکاری ذکر شده در ماده ۵ موصوف امری علی‌حده از تبصره ذیل آن می‌باشد. با ایجاد واحد کار و خدمات اشتغال در هر منطقه اهم وظایف اداره کار که عبارتند از: تنظیم امور بازار کار و نظارت بر مسائل حفاظت و بهداشت کار، روابط کار، سامان‌دهی قراردادهای کار، رسیدگی به اختلافات کارگری، استقرار نظام جبران خدمات کارگران، تعیین سلسله‌های راهبردی اشتغال، نظارت بر اشتغال اتباع خارجی، تهیه آمار و اطلاعات بازار کار، توسعه آموزش‌های فنی و حرفه‌ای، بسترسازی در خصوص ارتقای فرهنگ کار، اطلاع‌رسانی و آموزش قوانین کار در زمره وظایف سازمان هر منطقه قرار می‌گیرد.

در حال حاضر نقش نظارتی وزارت کار و تعاون تنها محدود به گزارش (هر سه ماه یکبار) سرپرست واحدهای کار و خدمات اشتغال می‌باشد و تلاشی برای ایفای نقش فعال‌تری در حوزه نظارتی از سوی این وزارتخانه صورت نپذیرفته است.

۲- به موجب ماده (۶) مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی، مقرر شده است که بازرسان کار از کارگاه‌های مشمول این تصویب‌نامه بازرسی به‌عمل آورند. در این خصوص در برخی مواقع نیاز به اظهار نظر کارشناس بازرس در مناطق مذکور بوده که ممکن است در حوزه آن مناطق دسترسی به کارشناس مربوطه نباشد و در نتیجه موضوع با اطاله زمان توسط بازرس اعلام نظر می‌گردد. بنابراین به منظور تسهیل در امور مربوطه پیشنهاد می‌گردد در خصوص مناطقی که نیروی متخصص و تشکیلات منسجم در امر حفاظت و بهداشت کار دارند، مراتب توسط وزارت کار و امور اجتماعی (وزارت کار و تعاون

ویژه و بدون پیش‌بینی مقررات خاص حمایتی، تنها به نسی از ماده ۱۲ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی مصوب ۱۳۷۲/۶/۷ مجلس شورای اسلامی، ماده ۱۶ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی را تصویب و جهت اجرا به مناطق ویژه اقتصادی ابلاغ نمود.

بررسی و تحلیل نارسایی‌ها و ایرادات موجود در مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی

بر غیر تسهیلات قانونی پیش‌بینی شده در مقررات اشتغال لیکن دارای اشکالات اساسی و ایرادات مهمی می‌باشد که در ذیل به آن پرداخته می‌شود.

۱- تبصره ۲ ماده ۱۰ مقررات اشتغال، سازمان منطقه را موظف به تهیه و تدوین نمونه‌های قرارداد کار مورد نیاز در کارگاه‌ها به نوزبان فارسی و انگلیسی نموده است. مطابق مفاد این تبصره، واحد کار و خدمات اشتغال در راستای سامان‌دهی قراردادهای کار و تطبیق وضعیت کلیه کارگاه‌های موجود در منطقه موظف به ابلاغ نمونه قراردادهای کار مصوب (تدوین شده توسط سازمان منطقه) به کلیه کارفرمایان مستقر در منطقه می‌باشد. در همین راستا انعقاد هر گونه قرارداد فی‌مابین کارگر و کارفرما در مناطق ویژه اقتصادی، فقط در چارچوب نمونه قراردادهای ابلاغی دارای اعتبار می‌باشد و قراردادهایی که بر اساس ماده ۱۰ قانون کار منعقد می‌گردد فاقد محمل قانونی بوده و در صورت بروز اختلاف قابل طرح در مراجع حل اختلاف مناطق نمی‌باشد.

۲- به موجب ماده (۵) مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی، وزارت کار و امور اجتماعی (وزارت کار و تعاون فعلی) با هماهنگی سازمان هر منطقه، واحد کار و خدمات اشتغال را در هر یک از مناطق آزاد ایجاد خواهد کرد که این واحد نسبت به تنظیم امور بازار کار، نظارت بر مسائل حفاظت و بهداشت کار و سایر امور اقدام خواهد کرد. به موجب تبصره (۱) این ماده، «سرپرست واحد کار و خدمات اشتغال با پیشنهاد سازمان هر منطقه و حکم وزیر کار منصوب می‌شود». از آنجایی که سرپرست به مسوولیت‌های موقت اطلاق می‌شود، لازم است واژه سرپرست در تبصره (۱) این ماده به مدیر واحد تغییر یافته و مدیر مزبور مستقیماً زیر نظر سازمان به فعالیت مشغول باشد، زیرا



موضوع اعمال مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق ویژه اقتصادی، به لحاظ حساسیت و دامنه اثر گذاری وسیع آن در نظم اجتماعی نیازمند برقراری نظام حقوقی مناسب بین کارگر و کارفرما بوده تا علاوه بر تامین منافع و مصالح این دو گروه، با استقرار نظام کارگری هدفمند و ایجاد تعادل در روابط کارگر و کارفرما، به نحوی دغدغه‌های اصلی سرمایه‌گذاران در مناطق را نسبت به نحوه تنظیم رابطه خود با نیروی کار، اختلافات فی‌مابین و مراجع حل اختلاف برطرف نماید



۸- تفسیر برخی از صاحب نظران از ماده ۳۰ مقررات اشتغال به لزوم انطباق نظر و سازش به عنوان میثاق صدور تصمیم هیأت، با ماده ۲۹ همان قانون که رجوع به هیأت را منوط به عدم توفیق طرفین در سازش ساخته است، منافیات دارد. بنابراین اتخاذ تصمیم در هیأت حل اختلاف به اکثریت آراء به عمل می‌آید و در نتیجه نظر نماینده سازمان منطقه در اتخاذ تصمیم از اهمیت بسزایی برخوردار است. هر چند در خصوص جایگاه مرجع حل اختلاف در مقررات اشتغال دیدگاه مشترکی وجود دارد، لیکن با توجه به آثار حقوقی رسیدگی به اختلافات در این مناطق، مهین در انشاء تبصره ماده ۳۰ مقررات اشتغال جلب احتیاط را رعایت نموده و نشجه اعلام نظر هیأت رسیدگی به اختلافات را تصمیمات هیأت رسیدگی عنوان نموده است.

۹- در ماده ۳۰ مقررات به حضور کارگر با نماینده نام‌الاختیار وی در هیأت رسیدگی اشاره شده است، آیا شخص دیگری می‌تواند به نمایندگی از کارگر پس از کارفرما طرح دعوی نماید؟ یعنی با اخذ نمایندگی از ذی‌نفع اقدام به طرح دادخواست و حضور در جلسات نماید؟

هر چند در مقررات مزبور این موضوع مسکوت است، لیکن طبق سایر قوانین موضوعه، حضور نماینده کارگر در مرجع حل اختلاف قطعاً باید با اجازه و کالتنامه قانونی مربوطه امیر و وکیل دادگستری یا وکیل کاری صورت پذیرد.

۱۰- در مجموع ۵۱ ماده در مقررات اشتغال هیچ اثری از تشکیل‌های کارگری و لجن‌های صنفی، طبقه‌بندی مشاغل موضوع ماده، مذاکرات و پیمان‌های دسته‌جمعی و نیز شرایط کار زنان، جرایم و مجازات‌ها و بسیاری موارد دیگر نیز در این تصویب‌نامه مشاهده نمی‌شود.

۱۱- ماده ۲۶ مقررات اشتغال مقرر می‌دارد: «سازمان هر منطقه آزاد مکلف است راه‌آبای مستمر کت سازمان تعیین اجتماعی و با شرکتهای بیمه نسبت به تأسیس «صندوق یا صندوق‌هایی» به منظور ارائه خدمات درمانی، غرامت دستمزد ایام بیماری، بازنشستگی، بازنشستگی، فوت و سایر موارد مربوطه برای کارکنان مشمول این مقررات در مناطق آزاد اقدام نماید»

در حالی که به موجب ماده ۱۲۸ قانون کار و تأمین اجتماعی: «کارفرمایان کارگاه‌های مشمول این قانون مکلفند بر اساس قانون تأمین اجتماعی، نسبت به بیمه نمودن کارگران واحد خود اقدام نمایند» بر خلاف ماده ۱۲۸ قانون کار و تأمین اجتماعی که بیمه نمودن کارگر را به کارفرما تکلیف نموده، در اینجا فقط سازمان منطقه موظف شده است صندوق یا صندوق‌هایی را تأسیس نماید که از این جهت خدمات بیمه‌ای برآورده شده باشد. اینکه کارفرما چه تکلیفی در این مورد دارد و چگونه کارگر می‌تواند از خدمات این سازمان بهره‌مند شود، هیچ تکلیفی در این مورد مشخص نگردیده است.

۱۲- در ماده ۲۵ آمده است: «تعیین خالصه سوراخ عالی مکلف است با توجه به شرایط و اوضاع و احوال اقتصادی - اجتماعی، آیین‌نامه نمونه تضابط کار را

فعلی) به مناطق پیش گفته تفویض اختیار کرده و در سایر مناطق قراردادی توسط واحدهای کار و خدمات اشتغال به وزارت پانصد و معرفی شوند تا نسبت به طی دوره‌های آموزشی اقدام نموده و احکام لازم کارشناسی بازرسی کار صادر گردد

۴- به موجب ماده (۲۴) مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی، هر شخصی استحقاقی سالیانه کارگران با احتساب روزهای جمعه، جمعاً بیست روز است. با این حال در این آیین‌نامه اشاره‌ای به سایر مرخصی‌ها مانند مرخصی زایمان یا مرخصی استعلاجی نشده که در این خصوص نیز به بازنگری دارد.

۵- در خصوص عدم پیش‌بینی پرداخت عیدی و پاداش در مقررات اشتغال و اظهار نظرهای متغایب مبنی بر اینکه کارگرانی که در مناطق ویژه اقتصادی فعالیت می‌نمایند مشمول اخذ عیدی و پاداش نمی‌باشند، فاقد توجه حقوقی می‌باشد، لذا با توجه به مبنای وضع مقررات اشتغال که کاستن از قواعد امره و افزودن بر اعتبار اصل حاکمیت اراده در قراردادهای کار آن مناطق است، طرح چنین موضوعی فاقد منطبق حقوقی است. مستفاد از مفاد مواد ۲۲۰ و ۲۵۶ قانون مدنی که می‌تواند در خصوص این موضوع ملاک عمل قرار گیرد، عدم توافق در خصوص عیدی و پاداش در قرارداد کار فرامآ به معنای عدم تعلق این دو حق مالی به کارگر نیست و چنانچه عرف و عادت آن مناطق بر تعلق این دو حق به کارگر دلالت داشته باشد، این دو حق به عنوان لوازم عرفی قرارداد قابل مطالبه از سوی کارگر می‌باشند.

۶- ایراد به مرجع رسیدگی به اختلاف میان کارگر و کارفرما تابع بر فعلی و غیر قابل اعتراض بودن تصمیم هیأت حل اختلاف موضوع ماده ۳۰ تصویب‌نامه مقررات اشتغال نیروی انسانی - به کلی نادرست است، زیرا به موجب ماده ۳۱ همان مصوبه (اصلاحی ۱۳۷۶/۲/۲۰) تصمیمات هیأت مزبور پس از ۱۰ روز از تاریخ ابلاغ قطعی و لازم‌الاجرا می‌شود بنابراین تصمیمات مذکور تا ۱۰ روز از تاریخ ابلاغ مطلق اصول حقوقی قابل اعتراض در دادگاه عمومی (به لحاظ ترافعی بودن قضیه) می‌باشند. عدم پیش‌بینی دو مرجع اختصاصی نالی و عالی مانند هیأت تشخیص و حل اختلاف قانون کار سال ۱۳۶۹ در این مقررات نیز در جهت تسهیل روند کاری و کاستن از قواعد امره آن روابط که اساس مقررات کار مناطق آزاد و ویژه را تشکیل می‌دهد، بوده است.

۷- بر اساس ماده ۲۵ مقررات اشتغال «تعیین خالصه سوراخ عالی مکلف است با توجه به شرایط و اوضاع و احوال اقتصادی - اجتماعی، آیین‌نامه نمونه تضابط کار را با هماهنگی وزارت کار و امور اجتماعی و سازمان هر منطقه تهیه و برای اجرا در اختیار سازمان‌های مناطق قرار دهد» و در ادامه در ماده ۱۳ مقررات مزبور مرجع حل اختلاف را در مواردی که اخراج کارگر به دلیل عدم رعایت آیین‌نامه تضابطی کار باشد، مقرر به اتخاذ تصمیم بر مبنای آیین‌نامه موضوع ماده ۲۵ نموده است. حال با توجه به عدم تدوین آیین‌نامه مذکور هیأت رسیدگی موضوع ماده ۳۰ مقررات اشتغال در چنین مواردی به لحاظ خلأ قانونی قادر به رسیدگی و اعلام نظر نخواهند بود.



سازمان هر منطقه آزاد مکلف است راساً یا با مشارکت سازمان تامین اجتماعی و یا شرکت‌های بیمه نسبت به تاسیس «صندوق یا صندوق‌هایی» به منظور ارائه خدمات درمانی، غرامت دستمزد ایام بیماری، بارداری، از کارافتادگی جزئی و کلی، بازنشستگی، فوت و سایر موارد مربوطه برای کارکنان مشمول این مقررات در مناطق آزاد اقدام نماید

رویکرد تغییر نگرش نسبت به روابط کار، بهبود منافع کارگران و کارفرمایان و کاهش زمینه‌های بروز اختلاف با پشتوانه کار کارشناسی و بهره‌گیری از نظرات اساتید حقوق کار در دستور کار قرار گیرد.

بنابراین ایجاب می‌نماید شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی ریاست جمهوری به‌عنوان مقام ذی‌صلاح (مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی مصوب ۱۳۷۳/۲/۱۹ وزیر عضو شورای عالی مناطق آزاد) با تشکیل کارگروه تخصصی مقررات مذکور را مورد بازنگری و اصلاح قرار دهد.

آنچه در این مختصر آمد، مطالب کلی از نارسایی‌ها و ایرادات مترتب بر مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق ویژه اقتصادی و مشکلات اجرایی آن می‌باشد، پرداختن به جزئیات مسایل، دقت بیشتر و بررسی عمیق‌تر را می‌طلبد که انشاءالله در جای خود به آن پرداخته خواهد شد. امید است که با تذکر کاستی‌های احتمالی اینجانب را مورد لطف خویش قرار دهید تا در گام‌های بعدی به جبران آن اقدام گردد.

منابع و ماخذ:

- ۱- گزارش چالش‌های مناطق آزاد ایران/ مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی مورخ ۱۳۹۰/۸/۴
- ۲- گزارش تحقیق و تفحص از مناطق آزاد تجاری - صنعتی / مجلس شورای اسلامی ۱۳۸۷
- ۳- حقوق کار و تامین اجتماعی مناطق آزاد تجاری - صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی ۱۳۸۶/ محمود نثاری حقیقی فرد
- ۴- آسیب‌شناسی اثربخشی و کارایی مدیریت بازار کار و اشتغال منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس/ حیاتی
- ۵- مجموعه قوانین و مقررات مناطق آزاد تجاری-صنعتی و مناطق ویژه اقتصادی/ ریاست جمهوری- معاونت حقوقی و امور مجلس. ■

با هماهنگی وزارت کار و امور اجتماعی و سازمان هر منطقه تهیه و برای اجرا در اختیار سازمان‌های مناطق آزاد قرار دهد.» و در ادامه در ماده ۳۶ آمده است: «کارفرمای هر کارگاه مستقر در منطقه، آیین‌نامه انضباطی کار خاص آن کارگاه را تهیه و پس از تایید سازمان منطقه به مرحله اجرا خواهد گذاشت.» لذا تایید آیین‌نامه انضباطی ارائه شده از جانب کارگاه باید منوط به بررسی انطباق و یا عدم انطباق مفاد آن با آیین‌نامه انضباطی نمونه موضوع ماده ۳۵ و آرایه شده از سوی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد شود، گرچه تاکنون آیین‌نامه موضوع ماده ۳۵ تدوین نگردیده است.

مرجع بازنگری و اصلاح مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی

به‌موجب ماده ۱۹ آیین‌نامه اجرایی قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی مصوب ۱۳۸۵ «دبیرخانه موظف است در جهت تحقق اهداف و مأموریت‌ها بر عملکرد مناطق نظارت کامل نموده و گزارش آن را هر شش ماه یک‌بار به شورای عالی ارائه کند. مناطق نسبت به عملکرد خود در قبال شورای عالی پاسخگو می‌باشند»

بر همین اساس شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی ریاست جمهوری به‌عنوان متولی مناطق ویژه اقتصادی تنها مرجعی است که در راستای تحقق اهداف و ضرورت‌های پیش‌گفته از تلاش‌های ممکن دریغ نوزدیده، اما متأسفانه به لحاظ ایرادات و ابهامات موجود در مقررات اشتغال و عدم هماهنگی دستگاه‌های اجرایی مرتبط، هنوز در بسیاری از مناطق مقررات اشتغال یا اجرایی نگردیده و یا کامل اجرا نمی‌گردد.

به لحاظ اهمیت و حساسیت خاص، این موضوع در گزارش تحقیق و تفحص مجلس شورای اسلامی از مناطق آزاد به صراحت عنوان گردیده است، در این گزارش آمده است: «از دیگر موارد در خور اطمینان نظر جدی باید به مقررات کار و تامین اجتماعی در مناطق آزاد اشاره نمود. در این خصوص اگر چه مواد ۱۲ و ۲۸ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد ضمن ملحوظ نظر داشتن اهمیت موضوع، اختیار تدوین و تصویب ضوابط مربوط به این امور را به هیات وزیران محول نموده است که در این راستا هیات وزیران نیز آیین‌نامه اشتغال و نیروی انسانی در مناطق آزاد را تصویب نموده و هم‌اکنون در مناطق آزاد مجری می‌باشد، اما به نظر می‌آید از طرفی این مقررات اشتغال از جامعیت و کفایت و پویایی لازم و متناسب با مقتضیات مناطق آزاد و روش‌های امروزی حاکم بر روابط کارگری و کارفرمایی و جمع منطقی و مصلحت‌آمیز حقوق این دو برخوردار نمی‌باشد. همچنین در مجموعه مقررات اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق آزاد که به منظور تسهیل روابط کار در مناطق آزاد تدوین شده، ابهامات و نواقصی در زمینه بیمه، ایمنی و حوادث ناشی از کار، مشاغل سخت و زیان‌آور و مسایلی مانند عیدی و پاداش و بن کارگری دیده می‌شود که این موضوع سبب برداشت‌های سلیقه‌ای و برخی اوقات معارض با روح و فلسفه مناطق آزاد مبنی بر سادگی و سهولت فعالیت و سرمایه‌گذاری شده و باعث تضییع حقوق متقابل کارگر و کارفرما می‌شود.»

بدین ترتیب ملاحظه می‌شود، اصلاح مقررات فوق همچنان در حد مطالعه آن باقی مانده است، هر چند اخیراً وزارت کار و تعاون در برنامه راهبردی خود که برای برنامه پنج‌گانه تهیه گردیده بازنگری و اصلاح مقررات اشتغال، بیمه و تامین اجتماعی در مناطق آزاد، ویژه و پارک‌های علم و فناوری را در دستور کار خود قرار داده است.

همچنین بر اساس اعلام وزارت کار و تعاون در سال ۱۳۹۰، تنها ۱۲ منطقه ویژه اقتصادی در حوزه کار و خدمات اشتغال فعال هستند که فعال‌سازی سایر مناطق در دستور کار آن وزارتخانه قرار گرفته است.

اکنون با گذشت ۱۷ سال از زمان تصویب این مقررات (حتی اگر مقررات مزبور را در زمان تصویب واجد وصف یک قانون کامل بدانیم) اقتضا می‌نماید با گسترش دامنه شمول مقررات فوق در ۶۴ منطقه ویژه اقتصادی، اعمال اصلاحات لازم با

ضرورت حفظ "مالکیت، مدیریت و حاکمیت" بنادر چابهار در الحاق به منطقه آزاد



۱۳۵۰ و ۱۳۶۰، به بندری مهم و تجاری با ظرفیت ۳ میلیون تن تبدیل شده و به تبع آن نقش بسزایی در تامین نیازهای لجستیک کشور در زمان جنگ تممیلی عراق علیه ایران ایفا کرده است. ضمن آنکه در حال حاضر نیز فاز نخست طرح توسعه بندر چابهار در دست اجرا بوده و با اتمام آن، ظرفیت این بندر تا انتهای سال ۱۳۹۲ به بیش از ۶ میلیون تن افزایش یافته و قابلیت پذیرش انواع کشتی‌های کانتینری، نفتی و غیرنفتی ۱۰۰ هزار تنی ایجاد خواهد شد. همچنین به منظور توسعه مزیت‌های بازرگانی بندر چابهار جهت پذیرش انواع کالاها و کشتی‌های تجاری، این سازمان مبادرت به اعطای معافیت‌ها و تخفیفات در زمینه مقوق، عوارض و هزینه‌های بندر کرده است.

بر این اساس هر چند لازم است که نقش سازمان‌ها و ارگان‌های دیگر چون منطقه آزاد چابهار تمت شرایط ترمیم مورد توجه قرار گیرد، معالوصف به لحاظ نقش برجسته‌ای که بندر چابهار و ارتباطات پسرکانه‌ای آن در تامین نیازهای اقتصادی کشور ایفا می‌کند، ضروری خواهد بود که نقش این بندر در پرفه لجستیک محور شرق مورد توجه قرار گیرد و تمت‌الشعاع سازمان منطقه آزاد چابهار واقع نشود.

مایگاه ممتاز بندر چابهار در ممل‌ونقل دریایی بین‌المللی و ترانزیت در محور شرق کشور

بندر چابهار در کرانه شمالی دریای عمان و منتهی‌الیه جنوب شرقی کشور واقع شده و از مزیت‌های ممتازی در زمینه ممل‌ونقل دریایی و کشتیرانی بازرگانی جهت تبدیل شدن به هاب تجاری - دریایی در موزه دریای عمان برخوردار است. همچنین به واسطه موقعیت ایده‌آل و نزدیکی بخرافیایی این بندر با بازارهای هدف ترانزیتی واقع در موزه آسیای میانه و افغانستان، در صورت تکمیل پروژه‌های زیرسافتی در محور شرق کشور، انتظار می‌رود بفش عمده‌ای از کالاهای بازرگانی کشورهای فوق‌الذکر از طریق بندر چابهار ترانزیت شده و منافع اقتصادی قابل ملامظه‌ای را برای کشور ایجاد کند.

در این راستا، سازمان بنادر و دریانوردی نیز با درک اهمیت و موقعیت ممتاز این بندر طی سال‌های گذشته اقدامات مناسبی را جهت توسعه زیرسافت‌ها، افزایش ظرفیت و تامین تمهیزات مناسب بندری - دریایی در قالب اجرای طرح‌های توسعه در بندر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار به عمل آورده است که در نتیجه آن بندر چابهار از یک بندر کوچک صیادی در دهه‌های



**چرایی تسری تسمیلات و مزایای قوانین و مقررات مناطق آزاد
به بنادر شهید بهشتی و شهید کلاتری چابهار**

قوانین و مقررات ماکم بر مناطق آزاد از ظرفیت‌های مناسبی جهت جذب و تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی برخوردار بوده و می‌تواند مزیت‌های مطلوبی را در زمینه توسعه فعالیت‌های بازرگانی و افزایش عملکرد بندر ایجاد کند.

بر همین اساس و با عنایت به تسهیلات و مزایای قانونی موجود در قوانین و مقررات مناطق آزاد تجاری - صنعتی و اعمال آنها در بنادر شهید بهشتی و شهید کلاتری انتظار می‌رود بنا به دلایل ذیل ضمن تسریع در تکمیل و توسعه زیرساخت‌های این بندر، باعث جذب سرمایه‌های خارجی و دافلی و رشد فعالیت‌های تجاری منطقه شده و اثر قابل توجهی بر مرمومیت‌زدایی و گسترش امنیت در این بخش از کشور داشته باشد.

بر اساس برآوردهای انجام‌شده در مطالعات طرح جامع بندر چابهار چنین به نظر می‌رسد که به‌رغم پایین بودن ترافیک کالا و شناور در این بندر نسبت به سایر بنادر کشور، این بندر سهم قابل‌توجهی در اشتغال‌زایی، ایجاد درآمد و مرمومیت‌زدایی ساکنان منطقه داشته و به‌لذا موقعیت مکانی آن به واسطه قرار گرفتن در کریدورهای اصلی ترانزیت کالاها و تقویت پیوندهای اقتصادی با کشورهای هم‌جوار به‌کانون استراتژیک دولت در جنوب شرق کشور تبدیل شده است. به‌طوری‌که اتخاذ هرگونه سیاست تشویقی و اقداماتی که بتواند به نوعی منجر به تمریک تقاضا برای استفاده از خدمات بندری و دریایی و گسترش تجارت مملی و منطقه‌ای شود، اثرات مثبت اقتصادی، اجتماعی و متی سیاسی - امنیتی را در این منطقه به‌دنبال دارد.



دلایل اقتصادی

- ایجاد بستار قانونی مناسب جهت افزایش توان رقابتی بندر واپها با بندر گمار
- کمک به توسعه سریع محور کانونی شرق به جهت تقابل محور بندر واپها با آن
- حضور در جلد خدمات‌رسانی، نظارت و خدمات و حضور به‌منظور جهت توسعه جامع بندر واپها
- به‌سبب منطقه واپها، از جهت مثبت اقتصادی توسعه فعالیت‌های بندر
- ارتقای نقش ملی و بین‌المللی بندر واپها در منطقه خلیج فارس و دریای عمان
- ایجاد بستار یکسان و نوع تسهیلات قانونی از بندر چابک کابل به حال حاضر بندر شهید بهاری، به‌شماره مناطق ویژه اقتصادی و بندر آملان و توسعه در منطقه مناطق آزاد گمار - بندر چابک
- کمک به رشد و توسعه فعالیت‌ها و تولید وایسته به فعالیت‌های بندر و دریایی در منطقه آزاد واپها
- کمک به رشد سایر اولزه در مناطق قیمت و تورم‌های آسانی جهت رشد کوارت بازارش و توسعه صادرات مجدد
- افزایش بهای و تقویت بهای زمین با بندر سرمایه‌گذاری و فعال‌سازی منطقه آزاد واپها
- کمک به رونق‌بخشی بندر منطقه آزاد واپها از طریق تسهیل مستقیم به معجزه‌های تجارت برآیند نه عنوان یک الزام مهم
- حضور فعالیت‌ها و سرمایه‌گذاران و متقاضیان فعالیت در منطقه آزاد واپها از طریق تسهیل مبدأ ورود و خروج و حذف فرآیندهای اضافی محرک



دلایل اجتماعی و سیاسی

- استفاده از توان اشتغال‌زایی بالای بندر در منطقه واپها در حال حاضر ۱۶ درصد از اشتغال ملی واپها و وابسته به فعالیت‌های بندر است.
- برافروختن از موقعیت استراتژیک و نقش حیاتی بندر واپها در مواقع بحران‌های سیاسی و بسته شدن تنگه هرمز از طریق قرار گرفتن بندر واپها در خارج از تنگه و دسترسی به آب‌های آزاد از طریق دریا
- کمک به ایجاد تعادل جمعیتی و فعال‌سازی کانون‌های جمعیتی در نوار مرزی آب
- مرموزیت‌رایی و کاهش فقر از طریق شکوفایی اقتصادی ناشی از فروغ منطقه آزاد واپها از بن‌بست و راهبردی مستقیم به آب‌های دریایی
- ارتقای بهداشت عمومی شهرستان از طریق توسعه محدوده منطقه آزاد واپها
- اصلاح و بهبود فرهنگی از طریق افزایش تعاملات بین‌المللی منطقه با متفهمان، بازرگانان و افراد فارغی وارده به منطقه واپها.



کلام آخر

به منظور دستیابی به اهدافی مهم از قبیل تسهیل و تسریع در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی برای مشارکت در طرح توسعه بندر چابهار، استفاده حداکثری از پتانسیل موقعیت جغرافیایی بندر چابهار در جذب قطب کشتیرانی و ارتقای نقش و توان رقابتی بندر در دریای عمان و خلیج فارس، ایجاد تسهیلات به منظور جذب کالاهای ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان و فعال‌سازی کریدور محور شرق، برقراری از مزایای قانونی و تسهیلات مقرراتی با حفظ مالکیت، مالکیت و مدیریت سازمان بندر و دریانوردی در بندر چابهار به‌عنوان متولی اصلی حمل‌ونقل دریایی کشور و همچنین کمک به اشتغال‌رایی، مرمومیت‌رایی و افزایش سطح معیشت مردم منطقه با توجه به اثرات قابل‌توجه اقتصادی - اجتماعی توسعه بندر و ... موضوع تسری تسهیلات و مزایای قوانین و مقررات مناطق آزاد به بندر چابهار می‌بایست در دستور کار دولت محترم و مجلس محترم شورای اسلامی قرار گرفته و یا ابلاغ این قانون ضمن ایجاد الگوی جدید در اداره مناطق آزاد کشور از مشکلات و مسائل ایجاد مناطق آزاد قبلی که همواره باعث ایجاد چالش بین دستگاهی و عقب‌ماندگی این مناطق بوده جلوگیری به‌عمل آید.

به امید روزی که بندر چابهار نقش مهم و استراتژیک خود را در منطقه ایفا نماید



در عین حال سازمان بندر و دریانوردی نیز اقدامات موثر و متنوع خود در زمینه توسعه زیرساخت‌های بندری و اعمال تسهیلات تصرفی شامل اعطای تخفیف در تعرفه‌های باربری کالاها، تخفیف در هزینه‌های THC کانتینری و تخفیف در تعرفه‌های انبارداری کالاها، تمرک فوبی را در راستای فعال‌سازی بندر چابهار ایجاد کرده و این امر تأثیر قابل‌ملاحظه‌ای در توسعه عملکرد تخلیه و بارگیری بندر در پی داشته است. به‌رغم اقدامات فوق‌الذکر و صرف‌نظر از اثرات منفی تمریم‌های اعمال‌شده علیه بخش بندری - دریایی کشور، ضرورت دارد به‌طور همزمان اقدامات موثری و همه‌جانبه از سوی دستگاه‌های ذی‌ربط من‌جمله گمرک جمهوری اسلامی ایران به منظور تسهیل جریان واردات و معاملات کالا و نیز وزارت صنعت، معدن و تجارت جهت افزایش تسهیلات در سود بازرگانی کالاهای وارداتی و تأمین نیازهای استان‌های واقع در محور شرق از طریق بندر چابهار به عمل آمده و از سوی منطقه آزاد تماری - صنعتی چابهار نیز ایجاد تسهیلات کافی با اعمال توجه ویژه بر توسعه صنعتی در این منطقه به منظور جذب سهم مناسبی از ظرفیت بازرگانی بندر چابهار معمول گردد. در غیر این‌صورت و با توجه به اینکه طبق مطالعات مشاورین معتبر بین‌المللی بایستی حدود ۳۰ درصد از ظرفیت‌های بندر را تولیدات صنعتی و عملکرد بازرگانی منطقه آزاد چابهار به خود اختصاص دهد، بخش‌ی از ظرفیت‌های بندر فانی خواهد ماند. بر این اساس کارآمدی منطقه آزاد چابهار در جذب کالاهای بازرگانی و تحویل رهیگرد از جنبه بازرگانی صرف به رهیگرد صنعتی نقش زیادی را در افزایش تریب بهره‌دهی از ظرفیت‌های بندری و توسعه محور شرق کشور ایفا خواهد کرد.

علاوه بر موارد فوق، تکمیل زیرساخت‌های حمل‌ونقل پست‌کرانه‌ای بندر چابهار نیز بر رشد و توسعه اقتصادی و جذب کالاهای ترانزیتی از کشورهای واقع در حوزه CIS و افغانستان تأثیر بسزایی خواهد داشت. نظر به اینکه محور شرق کشور به‌ویژه محور چابهار - سرفس از زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی محروم است. لذا تسریع در اجرای پروژه ریلی محور شرق، نقش و سهم بندر چابهار را در توسعه محور شرق و جذب ترانزیت به آسیای میانه به‌نمو چشم‌گیری ارتقا خواهد بخشید. بنابراین بایستی اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور و محور ترانزیتی شرق کشور در کانون توجه قرار گیرد نه منطقه آزاد چابهار. بر این اساس در نظر است که محور ریلی شرق کشور از بندر چابهار شروع شده و ضمن برقراری دسترسی با کشورهای پاکستان و افغانستان، به‌صورت مستقیم از طریق محور زاهدان - بیرم‌ند - مشهد - سرفس به بازار ترانزیتی آسیای میانه متصل گردد بدین‌جهت است هرگونه انحراف مسیر یا ضعف در توسعه زیرساخت‌های ریلی پست‌کرانه‌ای بندر چابهار، موجب تضعیف موقعیت کشور در رقابت‌های منطقه‌ای شده و از دست دادن بازار ترانزیتی کشور در حوزه CIS و افغانستان و کاهش بهره‌وری سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در بندر چابهار را در پی خواهد داشت.

۱- مزایا و ویژگی‌های بندر بوشهر

برخورداری از امتیازات منطقه ویژه اقتصادی.

نزدیک‌ترین بندر جنوبی به کشورهای حوزه خلیج فارس (قطر، بحرین و عربستان).

امکان استفاده از اراضی ۲۷ هکتاری جزیره نگین (قابل توسعه تا ۷۰ هکتار) به منظور سرمایه‌گذاری در این جزیره با بهره‌مندی از مزایای مناطق ویژه و ارتباط جاده‌ای انحصاری و امکان طبقه‌بندی اراضی بر اساس پروژه‌ها.

وجود فرودگاه بین‌المللی در ۵ کیلومتری منطقه ویژه و امکان ترانزیت کالا به صورت هوایی، دریایی و زمینی.

بندر بوشهر از موقعیت جغرافیایی ممتازی برخوردار است، به نحوی که امکان دسترسی سریع به مراکز مصرف و بازارهای استان‌های فارس و اصفهان و دیگر مناطق را به وسیله راه زمینی و خطوط هوایی مناسب برای حمل و نقل کالا فراهم می‌کند.

۲- نوع خدمات قابل ارائه

کانتینری، متفرقه، مواد معدنی، سوخت‌رسانی به شناورها، نگهداری و پردازش کالا، خدمات آب‌رسانی و یدک‌کشی، سردخانه، مواد نفتی

۳- تجهیزات خشکی بندر بوشهر

تعداد	نوع	تجهیزات
۲	دستگاه	گنتری کرین
۱۴	دستگاه	ریچ استاکر
۸	دستگاه	استاکر MT
۳۴	دستگاه	لیفتراک ۲ تا ۱۵
۲۶	دستگاه	کشنده ترمینالی تریبرگ

۴- اطلاعات مربوط به اسکله‌های بندر

اسکله	کاربرد	طول	عمق	آبخور	ظرفیت
۱۵ پست	کالای عمومی، کانتینری، فله، مایع و مواد نفتی	۲۲۳۰	۱۱	۱۰	تا ۳۰,۰۰۰ تن

۵- چالش‌های پیش رو:

از تاریخ شروع کانتینری شدن کالاها از سال ۱۹۵۰ تاکنون، همواره به دلیل افزایش ایمنی کالا، کاهش هزینه و زمان حمل و ویژگی جابه‌جایی بین‌وجهی آن، ترافیک کانتینری همواره دارای رشد سریع بوده است که بندر بوشهر نیز از سال ۸۲ تاکنون این موضوع را تجربه کرده و نرخ رشد فعالیت‌های کانتینری در این بندر نیز گواه بر این امر است. این اداره کل طی سال‌های گذشته یکی از مهم‌ترین سیاست‌های خود را توسعه فعالیت‌های کانتینری قرار داده است تا ضمن پاسخگویی به تقاضای مشتریان، با حفظ سهم بازار، درآمدهای خود را افزایش داده و سودآوری و جایگاه خود را در زمینه فعالیت‌های کانتینری تضمین کند.

۶- عملکرد کانتینری بندر بوشهر بین سال‌های ۹۰-۸۰ بر حسب TEU

چالش‌های پیش روی توسعه کانتینری بندر بوشهر:

- نیاز به توسعه اسکله‌ها و لایروبی کانال با وجود رشد ابعاد کشتی‌های کانتینری
- لزوم تخلیه و بارگیری سریع، منظم، ایمن و مطمئن کالاها که نیازمند برخورداری از تجهیزات مدرن بندری است



بندر بوشهر

استان بوشهر با مساحتی در حدود ۲۳ هزار و ۱۶۷ کیلومتر مربع و دارا بودن ۹۳۵ کیلومتر نوار ساحلی با خلیج فارس دارای بنادر کوچک و بزرگ بسیاری است که مهم‌ترین و بزرگ‌ترین آنها در زمینه حمل کالاهای تجاری بندر بوشهر است. منطقه ویژه اقتصادی بندر بوشهر دارای وسعت تقریبی معادل ۶۶ هکتار است. این منطقه به لحاظ موقعیت جغرافیایی و استقرار در حاشیه شمال غربی خلیج فارس از موقعیت تجاری و همکاری منطقه‌ای مناسبی برخوردار است. این بندر با اجرا و تکمیل طرح‌های توسعه‌ای خود، ظرفیت سالیانه تخلیه و بارگیری کانتینری را به ۴۳۰ هزار TEU افزایش داده است. بدین ترتیب ظرفیت اسمی این بندر به ۸ میلیون تن افزایش یافته و امکان نگهداری کالاهای سردخانه‌ای و کانتینری یخچالی نیز در این منطقه فراهم آمده است.



- تراکم قابل توجه محوطه‌های بندری و کمبود پسرکرانه

- رسوب کانتینر

- عدم توازن بین صادرات و واردات کالاهای کانتینری

- عدم تمایل بخش‌های خصوصی برای سرمایه‌گذاری بلندمدت در تامین تجهیزات و امکانات بندری

- لزوم بازنگری سایر قوانین و مقررات متناسب با فعالیت‌های کانتینری

- روان‌سازی فعالیت‌های سرمایه‌گذاری و تجاری در مناطق ویژه و آزاد به منظور تامین اهداف ایجاد آن مناطق که در حال حاضر از مسیر اصلی خود خارج شده است

- بازنگری کامل قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه و آزاد به منظور به‌روز کردن آنها متناسب با شرایط تجاری جاری

- شفاف‌سازی روابط و سطح اختیارات مناطق ویژه و آزاد در ارتباط با سایر

سازمان‌ها و دستگاه‌های مرتبط

- عدم تمرکز کافی بر فعالیت‌های ارزش افزوده در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری به منظور ارتقای جایگاه یا نسل بنادر

- تداخل فعالیت‌های گمرک و منطقه ویژه با توجه به ماده ۲۰ قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی به دلیل عدم تعریف اینکه آیا گمرک بایستی در اسکله به عنوان مبادی ورود و خروج دریایی مستقر باشد یا خیر؟

در این راستا تلاش در جهت ایجاد مشارکت و هماهنگی بین سازمان‌ها و ارگان‌های مرتبط مانند گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و حتی راه‌آهن می‌تواند در دستیابی بندر پوشش‌پوش به اهداف توسعه‌ای خود موثر باشد. در کنار این مورد، ایجاد جذابیت برای بخش خصوصی جهت مشارکت در سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت نیز قابل توجه است. در نهایت به نظر می‌رسد راهکار بلندمدت برای رونق‌دهی به بنادر ایران جدید در ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل چندوجهی است. ■



بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد



منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به شهر در شرق استان مازندران واصله ۹۱ کیلومتری شهرستان ماری قرار دارد. عملیات ساخت این بندر از سال ۱۳۷۵ آغاز شد. ظرفیت ویژه و استعدادهای بالقوه سب گردید تا در سال ۱۳۷۶ از سوی شورایی عالی مناطق آزاد بعنوان منطقه ویژه اقتصادی با دارا بودن اراضی وسیع پشتیبانی به مساحت ۱۰۹۰ هکتار (قابل افزایش تا ۲۰۱۷۵ هکتار) قرار گرفتند در مسیر کریدور بین المللی ترانزیت شمال - جنوب و بهره‌مندی از موقعیت خاص و استثنایی نقش مهمی را در ایجاد ملی و منطقه ای به عهده گرفت است ساخت این مجتمع عظیم با عنایت به اهمیت استراتژیک دریای مازندران و وجود بنادرهای عظیم اطراف آن همراه با پتانسیلهای اقتصادی و تجاری فراوان مانند استخراج و سواپ منابع انرژی و حمل و نقل، ارتباطات و ترانزیت کالا با توجه به رسالت و مسئولیت بندر کشور برای احراز جایگاه مثبت در عرصه تجارت بین المللی مورد توجه قرار گرفته است.

تعیین اهداف بنادر و بندر، افزایش راندمان و کیفیت خدمات هر بندر، رعایت مستقیم با تجهیزات بندری دارد. هنگام با توسعه همه جانبه بندر امیرآباد، سرمایه گذاری عظیمی نیز در بخش خرید تجهیزات مدرن بندری صورت گرفته است.

کلیه و داده‌های:

تعداد	نوع دستگاه
۲	کانتینر کرین
۲	تراک لیفت
۷	سنگینر کانتینر
۱	دوچ لیفت
۴	استریتلر غیر تریلر کشیده
۹	خاورهای (۱۵ تا ۲۰ تن)
۱۱	کانتینرهای کوبه‌ساز ۲۰ تنی ۱۵ تن
۴	کانتینرهای کوبه‌ساز ۲۰ تنی ۳۰ تن
۱۵	تراکتور
۷۷	ماشین ۱۲۰۰ سی‌سی
۴	تراکتور ۱۵۰۰ سی‌سی
۳	تراکتور ۱۵۰۰ سی‌سی

امکانات و مزایای اختصاصی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

- امکان واگذاری اراضی جهت سرمایه گذاری در زمینه های صنعتی خدماتی نفتی و پتروشیمی با رویکرد افزایش حجم عملیات ترانزیتی در بندر
- قرار گرفتن در مسیر بین المللی کریدور شمال - جنوب جهت تسهیل ترانزیت کالا از کشورهای اسکندریه ای و حوزه قفقاز، CIS و به حوزه خلیج فارس و ترکیه عراق افغانستان و پاکستان
- اتصال به راه آهن سراسری به متون تنها بندر شمال کشور با این مزیت فوق العاده و ارتباط ریلی با بنادر امام و شهید رجایی
- همجواری با بندر نفتی و استراتژیک لنگه و امکان استفاده از خط لوله نفت لنگه به ری با ظرفیت روزانه ۳۰۰ هزار بشکه در روز
- ایجاد نقش بندر حلقه غلات در شمال کشور
- بزرگ خوردهای از اسکله رو - رو راه آهن و اسکله رو - رو کامیون جهت ترانزیت و حمل یکباره کالا با استفاده از اصول حمل و نقل مدرن چند وجهی
- دسترسی به فرودگاه بین المللی سازی در فاصله ۳۵ کیلومتری از بندر
- دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای حوزه KITE با جمعیت بالغ بر ۳۰۰ میلیون نفر
- احداث ۳۳ پست اسکله در فاز نهای با ظرفیت جایگاهی ۱۵ میلیون تن کالا
- برخورداری از اکوسیستم منحصر به فرد ایسرخ شمالی البرز، تشکیل از کوه و جنگل، جنگ و تنگای زیبای و همجواری با شبه جزیره زیبای میانکادو جهت توسعه توریسم
- بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر

انبار و منطقه:

نام	مساحت (مترمربع)	حجم
انبار شماره ۱	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۲	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۳	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۴	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۵	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۶	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۷	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۸	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۹	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰
انبار شماره ۱۰	۱۵۰۰۰	۱۰۰۰۰۰

بندر امیرآباد در سه فاز طراحی شده است:

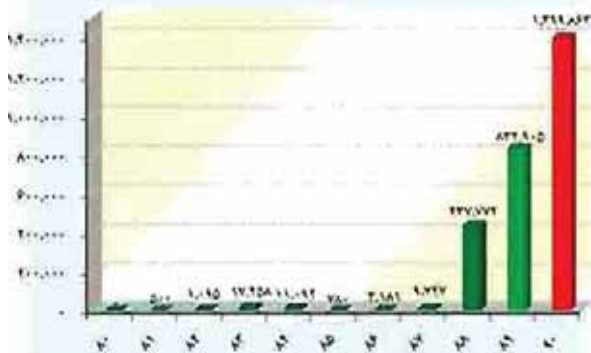
فاز اول: ۱۴ پست اسکله - فاز ۲۰۵۰ - (پست اسکله - حوضچه دوم)
 فاز دوم: ۱ پست اسکله (حوضچه سوم)
 با احداث ۳۳ پست اسکله در فاز نهای منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به بزرگترین و مهم ترین بندر حاشیه دریای خزر تبدیل خواهد شد.

بندر شهید رجایی ۱۸۷۸ کیلومتر - بندر امام خمینی ۱۳۳۸ کیلومتر - بندر مرسین ۱۳۶۴ کیلومتر - بندر آمل ۱۳۳۴ کیلومتر - بندر گولاه امیر ۱۳۳۹ کیلومتر - فولاد میانه ۸۵۷ کیلومتر - فولاد میهن یزد ۱۳۳۷ کیلومتر - پروفیل ساوه ۵۸۱ کیلومتر - فولاد نیشابور ۹۷۳ کیلومتر - تهران ۲۱۷ کیلومتر

**فاصله ریلی بندر امیرآباد
 از مراکز تجاری و صنعتی داخلی:
 و در اکثر مهم صنایع داخلی:**

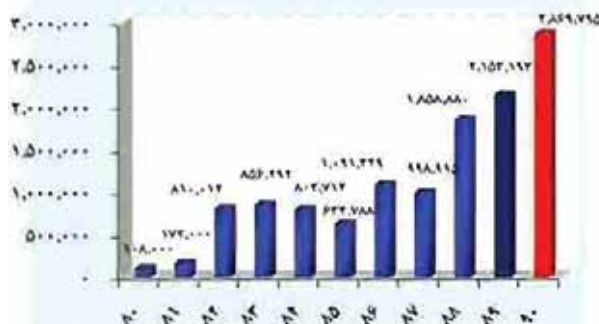
موفقیت های برجسته عملکردی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد

کسب رتبه اول صادرات در بین بنادر شمالی



از نگاه عملکردی این بندر در توسعه و افزایش ظرفیت صادراتی صنایع مازندران و استانهای همجوار نقش مهمی را ایفاء می نماید. نتایجی که در شش ماهه اول سال جاری بیش از ۸۵٪ ارزش وزنی صادرات استان از بندر امیرآباد صورت گرفته و آمار مقایسه ای نشان از آن دارد که این بندر ۹۹/۵ درصد از حجم صادرات بندر مازندران و ۸۹ درصد بندر شمال کشور را به خود اختصاص داده است.

کسب مقام اول رشد تخلیه و بارگیری در بین بنادر کشور در سال ۹۰ و شش ماهه اول سال ۹۱ (نسبت به مدت مشابه سال قبل)



بدیهی است ادامه روند رو به رشد و استفاده حداکثری از ظرفیت های موجود منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد از یک طرف مستلزم حمایت همه جانبه و یاری کلیه مسئولان و مقامات اجرایی و سیاستگذاران در عرصه ملی و استانی بوده و از طرف دیگر معرفی و اطلاع رسانی از توانمندیها، قابلیت ها و فرصت های اقتصادی پایدار و رشد یابنده در بزرگترین بندر بازرگانی کشور در شمال کشور می باشد.



سرمایه گذاری:

یکی از اهداف اصلی فعالیت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، ایجاد بستری مناسب جهت جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی بوده است. اراضی وسیع پشتیبانی با کلیه امکانات زیربنایی و اتصال به شبکه ریلی، امکان فعالیت بنگاههای اقتصادی در بخشهای مختلف صنعتی، خدماتی، صنایع واسطه و پالایش و فرآوری مشتقات نفتی را فراهم نموده است که متقاضیان می توانند با استفاده از مزایای قانونی مناطق ویژه اقتصادی و اجاره اراضی بصورت بلند مدت، نسبت به سرمایه گذاری در این بندر اقدام نمایند.



فرصتها و اولویتهای سرمایه گذاری

- فعالتهای ترانزیتی سوخت اعم از احداث مخازن.
- فعالتهای ترانزیتی کانتینر خودرو به مقصد کشورهای حوزه CIS.
- فعالتهای مرتبط با صنایع فولاد.
- فعالتهای مرتبط با صنایع چوب و کاغذ.
- فعالتهای صادراتی مواد واسطه ای معدنی.
- فعالتهای ترانزیتی واحداث سیلوی غلات.
- احداث نیروگاه و تولید برق.



سهم بندر امیرآباد از تخلیه و بارگیری بندر شمالی و روند رو به رشد

