



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

ISSN: 1023-5957

بیتوجه

سال بیست و هفتم
پیاپی ۱۹۷ / دی‌ماه ۱۳۹۱

بهره‌برداری از بندر نخل ناخدا در خرداد ۱۳۹۲

حفاظت از سواحل به سازمان بنادر و دریانوردی سپرده شد



توسعه دریا محور، راهبرد ناگزیر

در این شماره می خوانید:

- ۹ یادداشت مدیر مسوول
- ۱۰ توسعه بنادر، ضرورت توسعه مراکز لجستیک و تأمین کالا
- ۱۱ بهره‌برداری از دروازه توسعه محور شرق در سال ۹۲
- ۱۲ ترانزیت کالا از چابهار را با جدیت پیگیری می‌کنیم
- ۱۲ انتشار ۳۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای طرح توسعه بندر چابهار
- ۱۳ واحدهای پروازی ارتش مسوول پایش آب‌های حاکمیتی
- ۱۳ بسترسازی بهره‌گیری از خزر با گزارش به رییس جمهوری
- ۱۴ تشریح دستاوردهای دریایی ایران در جمع مقامات کشورهای حوزه دریای
- ۱۵ دیدار مدیر کل قوه قضاییه سیستان و بلوچستان از طرح توسعه
- ۱۶ بندر نوشهر در آستانه تحولی جدید
- ۱۷ خرداد ۹۲، آغاز بهره‌برداری از نخستین بندر نخلی شکل ایران
- ۱۸ دعوت از بخش خصوصی برای توسعه تجهیزات بندری
- ۱۹ بهره‌برداری از طرح‌های مهم دریایی و بندری شهید رجایی
- ۲۱ رضایت کمیسیون عمران مجلس از روند توسعه طرح‌های
- ۲۱ تشکیل شورای عالی بنادر در کمیسیون عمران
- ۲۲ سرمایه‌گذاری ۸۰۰ میلیون دلاری در بنادر هرمزگان
- ۲۳ اقدامات توسعه‌ای- عمرانی دولت در جزیره قشم
- ۲۳ مرحله نخست بهسازی بندر تیاب انجام شد
- ۲۴ سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیون دلاری در فاز اول
- ۲۵ سفارش سازمان بنادر به ایزواکو و سازمان صنایع دریایی
- ۲۷ رویدادهای مهم اقتصادی در بندر امام خمینی (ره)
- ۲۹ راه‌اندازی مرکز دوام بتن ایران در سواحل خلیج فارس
- ۲۹ بهره‌برداری از ۴۰ بندر چندمنظوره مردمی تا پایان امسال
- ۳۰ افزایش تعداد مسافران دریایی از ۵ میلیون به ۱۳ میلیون نفر
- ۳۱ ثبت ۷۷۰۰ شناور با مالکیت ایرانی
- ۳۲ مجلس، حفاظت از سواحل را به گارد ساحلی سازمان بنادر سپرد
- ۳۳ گفت‌وگوی تلفنی مردم با معاون وزیر راه و شهرسازی
- ۳۶ مرحله نخست گشت اقیانوس شناسی به پایان رسید
- ۳۷ گزارش نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر
- ۴۴ «در تماس باش، در مسیر بمان!»
- ۴۵ تردد کالا از ۶ کشور؛ با طی مسیر ۱۱۰۰۰ کیلومتر؛ در ۱۶ روز
- ۴۶ یکی از بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینربر جهان به‌نام «اما مرسک»
- ۴۸ پایش و مطالعات شبیه‌سازی سواحل شمالی کشور
- ۵۳ بازرگانان ایرانی و گسترش اسلام
- ۵۴ غواصی با هوای فشرده یا غواصی با هوای غنی‌شده نایتروکس؟
- ۵۵ بارنامه دریایی، آثار و ماهیت حقوقی آن
- ۵۸ بنادر؛ سکوی پرتاب صادرات مواد معدنی ایران

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، علیرضا صفاخو، رامین جهان‌پور

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

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

عکاس: داود طهری، یاسر علی‌بخشی

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، صفحه‌آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی، امور اجرایی:

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

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

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان‌کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۳-۸۸۱۹۰۶۳۱

نمابر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

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 می‌باشد.

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

bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.





توسعه دریا محور، نگاه راهبردی برای توسعه همه جانبه کشور

فرهنگ دریایی و بسیج همه جانبه برای شکوفایی اقتصاد کشور با استفاده از ظرفیتهای خدادادی دریایی، ضروری است که بر راهکارهای تدوین شده مانند تلاش مستمر با هدف توسعه پایدار و پیوسته ایمنی و امنیت بنادر، ناوگان و ابراهها، تقویت ظرفیتهای ترانزیتی کشور در مسیرهای مختلف؛ توجه به محیط زیست دریایی و سواحل؛ اعمال مدیریت جامع سواحل، بنادر و آبهای تحت مالکیت جمهوری اسلامی و بسط اقتدار مرجعیت دریایی با هدف ارتقای نقش بنادر کشور در زنجیره بین‌المللی حمل و نقل دریایی تأکیدی همه جانبه داشت.

بیان راهکارهای یاد شده به این معنی است که نهادهای سیاستگذار در قوای سه گانه؛ نهادهای مالی، پولی، بیمه‌گر و بازار سرمایه؛ نهادها و موسسات آموزشی؛ صنایع و متولیان سایر شقوق حمل و نقل مسئولیتی به اندازه مدیران و سیاستگذاران دریایی کشور دارند. اهمیت این موضوع به این دلیل است که توسعه فرایندی الزاماً متناسب است و در صورت هر نوع کاستی در هر یک از ابعاد مختلف امکان دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده وجود نخواهد داشت.

علاوه بر موارد فوق، "جمعیت" عاملی بنیادی در تدوین اسناد چشم‌انداز و شناسایی اولویتهای است. همانطور که گفته شد اختلاف معنی‌داری بین جمعیت ساکن در سواحل ایران با سواحل سایر کشورها وجود دارد که این امر توسعه همه جانبه سواحل و بنادر کشور را با محدودیتهایی مواجه خواهد کرد. برنامه‌ریزی برای توسعه دریا محور کشور با تأکید بر عامل جمعیت امری حیاتی است اما حرکت در راستای این سیاست، نیازمند بررسی‌های دقیق و کارشناسی نهادهای ذیربط در کشور است.

در این نوشتار فرصت کافی برای برشمردن عوامل متعدد تأثیر گذار بر توسعه دریا محور کشور نیست اما باید به صراحت گفت که سیاستهای یک جانبه گرایانه (مثلاً تأکید صرف بر عوامل اقتصادی یا فرهنگی و ...) پاسخی درخور به همراه نخواهد داشت و در عین حال توسعه همه جانبه کشور جز از طریق توسعه دریا محور کشور دشوار خواهد بود. ■

محمد رضا امامی

در یک اقتصاد توسعه یافته مبتنی بر محوریت دریا، بنادر و سواحل چه ویژگی‌هایی باید دارا باشند؟ علاوه بر کرانه‌ها، پسکرانه‌ها و فراسواحل باید دارای چه مشخصاتی باشند؟ با مد نظر قرار دادن اهداف معین شده در سند چشم‌انداز بیست ساله کشور کرانه‌ها، در افق ۱۴۰۴ می‌بایست دارای بنداری ایمن، هوشمند، مدرن، مستقل، مجهز، کارآمد، مشتری محور و پیشرو در منطقه و جهان باشند. بدیهی است که پسکرانه‌ها و فراسواحل نیز در این زنجیره باید علاوه بر ویژگی‌هایی پیشگفته توانایی ارائه خدمات و پاسخگویی به نیازهای بنادر را داشته و به عبارت دیگر از همه ظرفیتهای صنعتی، اقتصادی و سیاسی برای تحقق این امر بهره گیرند. برای نیل به این اهداف یک نگاه راهبردی وجود دارد؛ توسعه دریا محور کشور.

با این حال برای فراهم آوردن زمینه‌های توسعه دریا محور نگاهی تحلیلی به وضعیت موجود کارگشا خواهد بود. طبق نتایج مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق سواحل کشور (ICZM)، طول خطوط ساحلی جمهوری اسلامی ایران با احتساب جزایر و رودها ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور دریای مازندران و ۴۸۸۰ کیلومتر در جنوب کشور یعنی سواحل خلیج فارس و دریای عمان است. هفت استان کشور در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲/۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند. از هفت استان ذکر شده، استان مازندران و گلستان در شمال کشورند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در استان‌های شمالی رقمی حدود ۱۲۰ نفر در کیلومتر مربع است. چهار استان دیگر یعنی خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان هم که ۱۲/۵ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند، میانگین تراکم نسبی جمعیت در این چهار استان هم حدود ۳۰ نفر در کیلومتر مربع است. این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند. علاوه بر این ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند.

با وجود فاصله بین میانگین اقتصادهای دنیا و وضعیت موجود کشورمان در بهره‌گیری از امکانات ناشی از توسعه مبتنی بر ظرفیتهای دریا و به منظور تحقق آرمان‌های مورد تأکید در سند چشم‌انداز بیست ساله کشور و اشاعه

توسعه بنادر، ضرورت توسعه مراکز لجستیک و تأمین کالا

وی به ایجاد مناطق لجستیک در بنادر اشاره کرد و گفت: بنادر در سه نسل دسته‌بندی می‌شوند. در بنادر نسل اول، صرفاً عملیات تخلیه و بارگیری کالا صورت می‌پذیرد. بنادر نسل دوم، علاوه بر تخلیه و بارگیری نقش توزیع کالا را نیز ایفا می‌کنند و بنادر نسل سوم علاوه بر فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و توزیع کالا، نقش لجستیک و تأمین کالا را نیز برعهده دارند.

مهندس صدر با حایز اهمیت خواندن نقش لجستیک کالا در بنادر نسل سوم توضیح داد: در بنادر نسل سوم به‌عنوان مراکز لجستیک در زنجیره تأمین، کالاها و مواد اولیه پس از خارج‌سازی کالا از کانتینر (استریپ) و انجام فرایندهای تکمیلی روی آن، دوباره در کانتینر قرار می‌گیرد (استافینگ)، بسته‌بندی شده و از آنجا به مراکز توزیع و مصرف منتقل می‌شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: بنادر چون منطقه ویژه اقتصادی و یا آزاد تجاری و صنعتی هستند، بهترین نقطه برای ایجاد ارزش افزوده روی کالاها، مواد اولیه و ایجاد محصول جدید برای ورود به کشور یا مراکز داخلی مصرف و یا صادرات مجدد از کشور محسوب می‌شوند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه در حال حاضر بخش قابل توجهی از سرمایه‌گذاری‌ها در پسرکرانه بنادر به عنوان مراکز ایجاد ارزش افزوده و لجستیک کالا توسط بخش خصوصی در دست انجام است و با اشاره به مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد تجاری بودن بنادر کشور افزود: در بندر امام خمینی (ره) در استان خوزستان، وسعت منطقه ویژه اقتصادی برابر ۱۱ هزار هکتار است. در بندر امیرآباد در استان مازندران وسعت منطقه ویژه اقتصادی هزار هکتار است که برای سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده است و هم‌اکنون کارخانجات فولاد، سیمان، کاغذ و غیره در آن فعال هستند و توسعه آن تا ۲ هزار هکتار در نظر گرفته شده است. در بندر شهید رجایی در استان هرمزگان، منطقه ویژه اقتصادی ۴ هزار و ۸۰۰ هکتار است که سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این مرکز برای ایجاد مرکز لجستیک کالا در دست انجام است.

مزیت‌های ترانزیتی ایران برای لجستیک کالاهای بین‌المللی

مهندس صدر با اشاره به عبور دو کریدور مهم شمال - جنوب (نوستارک) و شرق - غرب (تراسیکا) از ایران، آن را مزیت ویژه برای تأمین کالاهای بین‌المللی در منطقه عنوان کرد و استفاده حداکثری از این فرصت را ضروری دانست.

وی اضافه کرد: هم‌اکنون ظرفیت تخلیه و بارگیری در بنادر کشور برابر ۱۷۲ میلیون تن در سال است که در پایان برنامه ۵ ساله پنجم به ۲۱۰ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.

به گفته وی، عملکرد تخلیه و بارگیری کالا از بنادر کشور در سال گذشته، بالغ بر ۱۳۵ میلیون تن بوده است. البته میزان جابه‌جایی کالا در داخل کشور با صدور بارنامه، حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیون تن کالا بوده است.

ایشان در ادامه نتیجه‌گیری کرد: اگر متوسط قیمت هر تن کالای جابه‌جا شده را هزار دلار در نظر بگیرید، متوجه می‌شوید که چه ثروت عظیمی در شبکه حمل‌ونقل کشور در حال جا به جا شدن است و به این خاطر زنجیره تأمین و لجستیک کالا بسیار حایز اهمیت است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از سخنانش با اشاره به انجام مطالعات جامع توسعه بنادر بازرگانی کشور گفت: بر پایه این مطالعات، ظرفیت بنادر بازرگانی کشور در راستای تحقق چشم‌انداز ۱۴۰۴ باید تا ۲ برابر افزایش یابد. ■

مهندس سید عطا اله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی در مراسم آغاز به کار کنفرانس بین‌المللی لجستیک و زنجیره تأمین، با برشمردن مسیر تکاملی زنجیره تأمین و لجستیک، زنجیره تأمین را شامل مراکز تولید، مراکز ذخیره سازی (انبار)، و سیستم توزیع، مصرف و حمل‌ونقل دانست.



مدیرعامل سازمان بنادر و

دریانوردی در این کنفرانس که دانشجویان، پژوهشگران و دانشجویان حضور داشتند، «زیرساخت حمل‌ونقل»، «وسيله حمل‌ونقل»، «موضوع حمل‌ونقل (بار و مسافر)» و «مقررات حمل‌ونقل» را ابعاد مشخص حمل‌ونقل برشمرد و مقررات حمل (اعم از بانک، بیمه، گمرک و کنترل شبکه راه) را مهم‌ترین عوامل مؤثر در لجستیک و زنجیره تأمین ارزیابی کرد.

کاهش قیمت تمام شده با ساختارمندسازی حمل‌ونقل

به‌رغم مهیا بودن زیرساخت‌های حمل‌ونقل، چنانچه سیستم مدیریت یکپارچه حمل وجود نداشته باشد و ساختار حقوقی حمل‌ونقل چندوجهی از جایگاه قانونی لازم برخوردار نباشد، زنجیره تأمین و لجستیک دچار مشکلات اساسی شده و قیمت تمام شده کالا برای مصرف‌کننده به میزان قابل ملاحظه‌ای افزایش پیدا می‌کند.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه مطلب فوق و با اشاره به تقسیم‌بندی شبکه توزیع به شبکه‌های توزیع چند ضلعی و شبکه توزیع استار گفت: در شبکه توزیع به صورت استار مراکز توزیع باید به صورت کانون‌های اصلی در نظر گرفته شود که به‌عنوان مناطق ویژه اقتصادی یا مناطق آزاد تجاری و صنعتی فعال بوده و از مزیت‌های این گونه مناطق برخوردار باشند؛ چراکه در غیر این صورت، قیمت تمام شده کالا ناشی از سیستم توزیع و حمل برای مصرف‌کننده گران خواهد شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در سیستم توزیع و لجستیک کالا به صورت ستاره (STAR) شبکه‌های اصلی حمل‌ونقل اعم از راه‌آهن و آزادراه‌ها قطب‌های داخلی را به قطب‌های محیطی (بنادر و دیگر مناطق مرزی) وصل می‌کند، افزود: اعمال معافیت‌ها مانند معافیت سود و عوارض گمرکی و معافیت بر عوامل تولید ارزش افزوده در مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد تجاری سبب می‌شود تا با سرمایه‌گذاری سرمایه‌گذاران در قطب‌های لجستیکی، قیمت تمام شده پایین‌تر بیاید و مردم از مزیت آن بهره‌مند شوند.

بنادر نسل سوم و امکان ایجاد ارزش افزوده و صادرات مجدد

مدیرعامل سازمان بنادر در ادامه با بیان اینکه ۹۰ درصد کالاهای تجارت بین‌المللی در دنیا از طریق دریا و کشتیرانی جابه‌جا می‌شود، گفت: سهم بنادر ایران نیز در صادرات و واردات کالاهای کشور حدود ۹۲ درصد است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به پیشرفت ۴۰ درصدی طرح توسعه بندر چابهار:

بهره‌برداری از دروازه توسعه محور شرق در سال ۹۲

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: در حال حاضر مجوز انتشار اوراق مشارکت اخذ شده که امید است در آینده‌ای نزدیک با انتشار اوراق مشارکت، بخشی از درآمدها به این بندر اختصاص یابد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه سرمایه‌گذاری در بخش دریایی و بندری جزو فعالیت‌های سودآور اقتصادی است، اضافه کرد: در این بخش بازگشت سرمایه حتی ظرف دو تا سه سال صورت می‌گیرد؛ حجم کالاهای وارداتی و صادراتی کشور رو به رشد است و عملاً این مورد موجب می‌شود مردم از این طریق سود قابل توجهی حاصل کنند.

صدر با اشاره به اینکه پیمانکار طرح توسعه بندر چابهار، قرارگاه خاتم‌الانبیاء است، تصریح کرد: بخشی از هزینه اجرای این پروژه فعلاً از محل منابع داخلی سازمان بنادر در حال انجام است و بخش دیگر از محل فروش اوراق مشارکت تأمین می‌شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: پیش‌بینی می‌شود رقم اختصاصی از محل فروش اوراق مشارکت به بندر شهید رجایی بندرعباس، بندر امیرآباد و بندر شهید بهشتی چابهار ۳۰۰ میلیارد تومان باشد که بسیار قابل توجه است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار تا پایان دولت دهم به اتمام می‌رسد، اضافه کرد: در زمان توسعه این بندر در خصوص جابه‌جایی مرجان‌ها مشکل محیط زیستی به وجود آمد که سازمان بنادر با تخصصی خاص و دقیق، طبق آخرین استانداردها مرجان‌ها را جابه‌جا کرد تا در توسعه این بندر، به مرجان‌های دریایی لطمه‌ای وارد نشود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه در حال حاضر پیشرفت طرح توسعه بندر چابهار ۴۰ درصد برآورد می‌شود، ادامه داد: همچنین طرح توسعه بندر شهید رجایی بندرعباس، بیش از ۸۰ درصد پیشرفت دارد که امسال به بهره‌برداری می‌رسد.

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

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در این راستا پسرکرانه بندر توسعه یافته و سرمایه‌گذاری‌ها انجام شده است.

صدر اظهار داشت: با ایجاد مراکز اقتصادی و کارخانه‌های تولیدی، ایجاد سیلوهای غلات و ترمینال کانتینرهای ایجاد شده، توسعه بندر نسل سوم در کشور محقق شده است. ■



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از پیشرفت ۴۰ درصدی عملیات طرح توسعه بندر شهید بهشتی خبر داد.

به گزارش خبرنگار ماهنامه «بندر و دریا»، سیدعطاءاله صدر درباره طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار اظهار داشت: این پروژه به عنوان یکی از طرح‌های مهر ماندگار، تا پایان دولت دهم به بهره‌برداری می‌رسد و این بندر به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران در جنوب شرقی کشور واقع شده که دروازه توسعه محور شرق محسوب می‌شود.

وی با بیان اینکه این بندر با فاصله کمی به اقیانوس هند متصل می‌شود، اضافه کرد: طرح توسعه‌ای که سازمان بنادر و دریانوردی برای این بندر در نظر گرفته است، افزایش ظرفیت از ۲ میلیون تن به ۶ میلیون تن است که با سرعت مطلوبی در حال انجام است.

بهره‌برداری از بندر چابهار تا پایان دولت دهم

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه این پروژه به عنوان طرح مهر ماندگار در مصوبات دولت قرار گرفته است، یادآور شد: برنامه داریم تا پایان دولت دهم این پروژه به بهره‌برداری برسد تا بخشی از کالاهای مورد نیاز استان‌های شرق کشور نظیر سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی، خراسان شمالی و استان‌های مجاور و همچنین کشورهای همسایه ترکمنستان، قرقیزستان، افغانستان، پاکستان و قزاقستان، از طریق این بندر اقیانوسی تأمین شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تأکید بر اینکه با طرح توسعه بندر چابهار، ترانزیت کالا از این بندر اقیانوسی توسعه می‌یابد، افزود: سرمایه‌گذاری در این بندر ابتدا در قالب فاینانس بود، یعنی ۱۵ درصد توسط سازمان بنادر و دریانوردی و ۸۵ درصد توسط فاینانسر تأمین می‌شد.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: به دلیل بروز مشکلات و اعمال برخی تحریم‌ها از سوی استکبار جهانی، جذب فاینانس خارجی برای این بندر با مشکل مواجه شد، بنابراین دولت تصمیم گرفت از محل فروش اوراق مشارکت سهم طرح توسعه بندر چابهار را تأمین کند.

وزیر امور خارجه در بازدید از طرح توسعه بندر شهید بهشتی:

ترانزیت کالا از چابهار را با جدیت پیگیری می‌کنیم



وزیر امور خارجه که به همراه استاندار سیستان و بلوچستان برای بازدید از طرح توسعه بندر شهید بهشتی به بندر چابهار رفته بود، هدف از این سفر را پیگیری یکسری برنامه‌ها و عملیات اجرایی طرح توسعه بندر شهید بهشتی و بررسی مسایل مرزهای اقتصادی اعلام کرد.

علی اکبر صالحی، وزیر امور خارجه کشورمان افزود: بندر چابهار با وجود موقعیت استراتژیکی، قابلیت هاب‌شدن انواع ترانزیت از کالا تا انرژی را دارد.

وی افزود: به لحاظ جایگاه ممتاز استان سیستان و بلوچستان در ترانزیت کالا، انرژی، گاز و برق به کشورهای همسایه برای ما اهمیت به‌سزایی برای توسعه اقتصادی کشور دارد.

صالحی اظهار داشت: وزارت امور خارجه بنا به وظایف ذاتی خود از طریق فراهم کردن ارتباط با دنیای خارج و برقراری روابط سیاسی و اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی با کشورهای همسایه از جمله افغانستان، پاکستان و کشورهای آسیای میانه در چند ماه آینده درصدد فعال‌سازی کریدور شمال و جنوب است که کشورهای عمان، قطر، ایران، ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان توافقنامه آن را به امضا رسانده‌اند.

وی ادامه داد: با رایزنی‌های اقتصادی با کشورهای همسایه موضوع ترانزیت کالا از بندر چابهار را با جدیت پیگیری می‌کنیم و امیدواریم در چند ماه آینده به‌زودی عملیاتی شود.

وی تصریح کرد: انعقاد تفاهم‌نامه‌هایی که با کشورهای پاکستان و افغانستان برای ترانزیت کالا از طریق بندر چابهار انجام شده، می‌تواند خبر خوشی برای فعال‌سازی این بندر باشد.

صالحی افزود: ارزیابی اینجانب از بندر چابهار خصوصاً با اجرای طرح توسعه، آینده‌ای روشن است و امیدواریم با گشایش فاز نخست طرح در چند ماه آینده، شاهد رشد و شکوفایی و ایجاد اشتغال در بین جوانان منطقه باشیم. ■

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر خبر داد: انتشار ۳۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای طرح توسعه بندر چابهار

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر با اشاره به فروش ۱۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت تخصیصی برای دو پروژه بندر چابهار، از اقدامات لازم و در دست انجام برای انتشار ۳۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای طرح توسعه این بندر خبر داد.

محمدرضا امامی اظهار داشت: سازمان بنادر و دریانوردی طرح‌های توسعه‌ای بسیاری را در بخش بندری و دریایی و به‌خصوص در نوار ساحلی در دست اجرا دارد.

وی ادامه داد: یکی از اهداف و برنامه‌هایی که توسط مدیریت راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در دستور کار قرار گرفته، احیای نوار ساحلی و استفاده از دریا برای توسعه کشور و در واقع توسعه دریامحور است.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه برای توسعه دریامحور لازم است پروژه‌های بزرگ با هزینه‌های سنگین تعریف شود، گفت: در این راستا طرح‌های توسعه‌ای در بندر شهید بهشتی چابهار، بندر شهید رجایی بندرعباس و دیگر بنادر جنوبی در حال اجرا است که در قالب موج‌شکن که بعداً به بندر کوچک چندمنظوره تبدیل شدند، اجرا شد که هدف استفاده بهینه از نوار ساحلی است.

امامی ادامه داد: با توجه به اینکه اجرای چنین پروژه‌هایی برای سرعت در اتمام، نیازمند نقدینگی است، سازمان بنادر و دریانوردی فروش اوراق مشارکت را در چند مرحله آغاز کرده است.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: هزینه پروژه‌های توسعه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی از محل منابع داخلی این سازمان، جذب منابع مالی خارجی و فروش اوراق مشارکت تأمین می‌شود.

امامی با اشاره به درخواست سازمان بنادر و دریانوردی از دولت برای انتشار مرحله دوم اوراق مشارکت این سازمان اضافه کرد: در سال گذشته، رقم ۱۰۰ میلیارد تومان تخصیصی برای دو پروژه بندر چابهار داشتیم و امسال هم اقدامات لازم برای اجرای ۳۰۰ میلیارد تومان پروژه در حال انجام است که در قالب رقم‌های ۱۰۰ میلیارد تومانی در حال اجرا بوده و صورت جلسه آن نیز به امضا رسیده است.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی اظهار امیدواری کرد که با تزریق این نقدینگی به بخش ساخت‌وساز سازمان بنادر و دریانوردی و سایر طرح‌هایی که به تجهیز بندر کمک می‌کنند، توسعه دریامحور شتاب گیرد و نوار ساحلی با استفاده از این پتانسیل خدادادی برای توسعه کشور رونق یابد. ■

بر اساس قرارداد ۲ ساله واحدهای پروازی ارتش مسوول پایش آب‌های حاکمیتی



سازمان بنادر و نیروی دریایی ارتش قرارداد همکاری پیرامون پایش آب‌های تحت حاکمیت کشور را با واحدهای پروازی امضا کردند.

به گزارش خبرنگار ما، در اجرای مفاد کنوانسیون جست‌وجو و نجات دریایی (SAR) و همچنین پایش و مقابله با آلودگی‌های محیط زیست دریایی شامل دو کنوانسیون بین‌المللی OPRC و MARPOL و پروتکل OPRC-HNS که سازمان بنادر و دریانوردی متعهد به اجرای الزامات آنها است، سازمان و نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران اقدام به تمدید و عقد قرارداد بهره‌برداری از سه فروند بالگرد ویژه دریایی و یک فروند هواپیمای گشت دریایی کردند که مدت این قرارداد ۲ سال و شروع آن از ۹۱/۹/۱۵ است. عمده فعالیت پروازهای بالگردها و هواپیما در مناطق دریایی و مسیرهای پرتردد کشتیرانی در خلیج فارس، تنگه هرمز، دریای عمان و دریای خزر صورت می‌پذیرد. مدل بالگردهای تحت قرارداد عبارتند از یک فروند سیکورسکی از نوع SH-3D که در بندرعباس مستقر است و از جزیره کیش در بخش میانی خلیج فارس تا بندر چابهار و خلیج گواتر در دریای عمان به طول ۱۲۰۰ کیلومتر را زیر پوشش عملیاتی قرار می‌دهد و دو فروند بالگرد BELL از نوع AB-۲۱۲ که فروند اول در بندر بوشهر مستقر است و شمال خلیج فارس از بندر امام (ره) تا بخش میانی خلیج فارس (جزیره کیش) به طول ۸۰۰ کیلومتر و فروند دوم از این نوع بالگرد در بندر انزلی مستقر است که سواحل و مناطق دریایی خزر از بندر آستارا تا بندر ترکمن به طول ۷۰۰ کیلومتر را زیر پوشش عملیاتی برای جست‌وجو و نجات و همچنین پایش و مقابله با آلودگی‌های محیط زیست دریایی قرار می‌دهند. همچنین یک فروند هواپیمای دوموتوره مدل F-۲۷ (Friendship) ویژه گشت‌های هوایی به کار گرفته شده که عمدتاً ماموریت‌های آن پایش‌های هوایی برای کنترل کشتی‌ها در خطوط کشتیرانی و مقابله با آلودگی‌های نفتی در دریا است. از این هواپیما نیز در بخش جست‌وجو و نجات دریایی برای جست‌وجوی شناورهای مضطر و همچنین شناسایی کشتی‌هایی که ایجاد آلودگی می‌کنند، استفاده می‌شود. ■

رییس کمیسیون امنیت ملی مجلس در اجلاس ملی دریای خزر خبر داد: بستر سازی بهره‌گیری از خزر با گزارش به رییس جمهوری

پیشنهادهای بستر سازی لازم برای بهره‌گیری از دریای خزر مکتوب به رییس جمهوری اعلام می‌شود.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا» و به نقل از روابط عمومی استانداری مازندران، علاءالدین بروجردی، رییس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی با استقبال از پیشنهادهای استاندار مازندران درباره بستر سازی لازم برای بهره‌گیری از دریای خزر تاکید کرد: دولت باید از این پیشنهادها حمایت عملی کرده و آنها را تصویب کند.

وی افزود: ما هم با حمایت جدی از این پیشنهادها، آنها را مکتوب به رییس جمهوری اعلام می‌کنیم.

بروجردی با اشاره به برگزاری دومین همایش ملی دریای خزر در مازندران افزود: پیگیری رژیم حقوقی دریای خزر، توسعه پرورش ماهیان خاویاری و استفاده بهینه از این ثروت ملی، تقویت راه‌های ارتباطی شمال به جنوب، تلاش برای استحصال سوخت‌های فسیلی از بستر دریای خزر، برقراری امنیت این دریا تنها توسط کشورهای حاشیه خزر، بررسی پیشنهاد تشکیل مجمع مجالس کشورهای حاشیه خزر و پیگیری تاسیس سازمان اقتصادی کشورهای همسایه خزر از جمله مهم‌ترین اهداف برگزاری این همایش ملی است.

افزایش ۲ برابری ظرفیت بنادر مازندران

سید علی اکبر طاهایی، استاندار مازندران نیز بنادر استان مازندران را ظرفیت مطلوبی در راستای ترانزیت اقتصادی دریای خزر دانست و اذعان داشت: ظرفیت بنادر مازندران در دولت نهم و دهم به ۲ برابر افزایش یافت.

وی حضور جمهوری اسلامی در دریای خزر را چشمگیر و با اقتدار توصیف کرد و افزود: امروز در حوزه اکتشاف نفت تلاش و همت شایان توجهی توسط متخصصان ایران اسلامی در دریای خزر صورت می‌گیرد.

طاهایی با اشاره به ظرفیت‌های فراوان اقتصادی استان مازندران تصریح کرد: اگر تعامل و ارتباطات بین استان‌های همجوار کشورهای حاشیه دریای خزر تقویت شود، به خوبی می‌توان از ظرفیت‌های تجاری و اقتصادی دو طرف استفاده کرد.

نماینده عالی دولت در این استان با بیان اینکه امسال بیش از ۲ میلیون تن مرکبات و کیوی در مازندران تولید شد، خاطر نشان کرد: برای بیش از یک میلیون تن از این محصولات، مشتری در کشورهای حاشیه خزر وجود دارد.

وی تولید گل و گیاه و خاویار در مازندران را نقطه عطفی در توسعه تجارت دانست و اظهار داشت: امروز نام خاویار در اروپا به نام ایران شناخته شده است که باید با توسعه فعالیت‌های شیلاتی و فراهم کردن شرایط صادرات، از این امتیاز ویژه به نحو احسن استفاده شود.

استاندار مازندران ادامه داد: برای استفاده از دریا و هم استفاده گردشگری در ساحل نیازمند زیرساخت‌های لازم هستیم که با کمک و همکاری دولت و مجلس باید این مهم تحقق یابد.

طاهایی منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید هاشمی نژاد (امیرآباد) را فرصت مناسبی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی دانست و تصریح کرد: این منطقه با هدف جذب و جلب سرمایه‌گذاری ایجاد شده و آمادگی کامل برای حمایت از بخش خصوصی وجود دارد. ■

در اولین اجلاس سران مراجع دریایی منطقه انجام شد:

تشریح دستاوردهای دریایی ایران در جمع مقامات کشورهای حوزه دریای سیاه و دریای خزر

تعمید از پیشگامی ایران در تامین ایمنی دریایی

در نشست سران و مقامات دریایی کشورهای حوزه دریای خزر و دریای سیاه در بندر باتومی گرجستان، کلیپ کوتاه مانور تجسس و نجات و مقابله با آلودگی دریایی که در اواسط مهرماه سال جاری در بندر نوشهر برگزار شد، برای حاضرین در نشست به نمایش گذاشته شد. ارایه این فیلم کوتاه ۱۱ دقیقه‌ای مورد توجه همگان قرار گرفت و تحسین اغلب هیأت‌های نمایندگی از جمله وزیر اقتصاد و توسعه پایدار گرجستان و دبیر کل آیمو را برانگیخت.

رییس مرجع دریایی کشور گرجستان و همچنین نمایندگان کشورهای ترکیه، رومانی، بلغارستان، نماینده دانشگاه جهانی دریانوردی و مدیر بخش همکاری‌های فنی آیمو در مواجهه با هیأت نمایندگی ایران متشکل از سیدعلی استیری و علی‌اکبر مرزبان، اجرای موفقیت‌آمیز این مانور آمادگی با تجهیزات دریایی و هوایی در دریای خزر را شادباش گفتند.

«گرگی» وزیر اقتصاد و توسعه پایدار گرجستان و سکیمیزو، دبیر کل آیمو نیز ضمن شادباش گویی به ایران بابت مانور برگزار شده، اظهار داشتند که از دیدن این کلیپ زیبا بسیار خوشحال شده و تحت تأثیر قرار گرفتند و آن را گام بزرگی برای تحقق اهداف آیمو دانستند. مدیر مرجع دریایی گرجستان نیز با بیان اینکه این کشور هم در سال ۲۰۱۱ میلادی اقدام به برگزاری مانور مشابهی کرد، اما آن را هرگز قابل‌قیاس با آنچه که توسط ایران صورت گرفت، ندانست.

استیری و مرزبان نیز در ملاقات‌های جداگانه با مقامات دریایی کشورهای حاضر و نمایندگان سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، امکانات و تجهیزات تجسس و نجات و مقابله با آلودگی دریایی نشان داده شده در فیلم مانور بندر نوشهر را بخش کوچکی از مجموع امکانات و تجهیزات موجود در بندر ایران دانسته و بیان داشتند که در راستای نیل به اهداف ملی و بین‌المللی و اجرای درست کنوانسیون‌های تجسس و نجات و نیز OPRC/HNS، سازمان بندر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران سرمایه‌گذاری‌های هنگفتی از یک دهه اخیر به این طرف کرد و میلیون‌ها دلار تجهیزات پیشرفته در زمینه تجسس و نجات و مقابله با آلودگی دریایی خرید و این اقدامات حکایت از این دارد که ایران همواره خود را متعهد به اجرای مقررات پذیرفته‌شده از سوی آیمو می‌داند. ■

نخستین اجلاس دو روزه سران مراجع دریایی کشورهای منطقه

دریای سیاه و دریای خزر آذرماه امسال در شهر بندری باتومی کشور گرجستان برگزار شد.

به گزارش خبرنگار ما، در این نشست که مقامات دریایی ۱۱ کشور ساحلی به همراه ۷ سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای حضور داشتند از جمهوری اسلامی ایران، سیدعلی استیری، عضو هیأت‌عامل و معاون امور دریایی سازمان بندر و دریانوردی و علی‌اکبر مرزبان، نماینده ثابت سازمان و معاون نماینده دایم کشورمان نزد آیمو شرکت کردند.

برپایه این گزارش، این نشست با هدف همکاری منطقه‌ای میان مراجع دریایی کشورهای ساحلی دریای خزر و دریای سیاه برگزار شده است. در صبح روز اول نشست، ابتدا مقامات دریایی کشورهای ایران، اوکراین، آذربایجان، بلغارستان، گرجستان، رومانی و ترکیه آخرین دستاوردها و پیشرفت‌های خود در زمینه‌های مختلف دریایی را تشریح و نقش مراجع دریایی در توسعه پایدار کشورشان را بیان کردند.

در عصر روز اول اجلاس، مقامات و کارشناسان سازمان بین‌المللی دریانوردی راجع به موضوعات مهمی همچون طرح ممیزی دولت‌های عضو آیمو، فعالیت آتی آیمو راجع به حفظ محیط زیست دریایی و چالش‌های جدید ظرفیت‌سازی کشورها، برنامه یکپارچه همکاری منطقه‌ای آیمو، راهنمای اجمالی تهیه سیاست دریایی ملی و تهیه پروفایل دریایی کشوری، مطالبی ارایه شد. پس از آن مسوولان سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای مدعو درباره وضعیت فعلی همکاری منطقه‌ای و زمینه‌های همکاری بیشتر بالقوه در آینده صحبت و تبادل نظر کردند.

بازدید مقامات مراجع دریایی به همراه مسوولان و کارشناسان سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای از آکادمی دریانوردی بندر باتومی در روز دوم این اجلاس صورت گرفت.



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 العملکاری
- عضو و بازرس اصلی اتحادیه کار گزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریتهای تخصصی در کلیه گمرکات کشور
- کالارسانی سریع به پروژهها، صنایع و شرکتهای
- 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: ۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

www.stiptarkhis.com
khodayari_co@yahoo.com



دیدار مدیر کل قوه قضاییه سیستان و بلوچستان از طرح توسعه بندر شهید بهشتی



مدیر کل قوه قضاییه استان سیستان و بلوچستان با اشاره به اهمیت و جایگاه بندر چابهار در منطقه به ویژه در گسترش مسایل اقتصادی، هدف از این دیدار را اطلاع از روند پیشرفت طرح توسعه و اهداف از پیش تعیین شده این بندر اقیانوسی عنوان کرد و اقدامات انجام شده در این بندر را رضایت بخش دانست.

حجت الاسلام والمسلمین حمیدی در دیدار از اسکله‌های در دست ساخت، موج شکن‌ها و عملیات لایروبی، اقدامات توسعه‌ای سازمان بندر و دریانوردی را قابل توجه دانست.

حمیدی با بیان اینکه اداره کل بندر و دریانوردی و سازمان بندر در اهداف و رسالت‌هایی که برای خود در پیشبرد طرح توسعه تعیین کرده، موفق بوده؛ اظهار امیدواری کرد که سایر دستگاه‌های مرتبط با حوزه حمل و نقل به خوبی بتوانند ایفای نقش کنند.

وی در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه نقش قوه قضاییه در مسایل اقتصادی به ویژه توسعه بندر چابهار چیست، گفت: نقش نهاد اقتصادی و قضایی دوسویه است و تاثیر به سزایی بر یکدیگر دارند؛ به گونه‌ای که نهاد اقتصادی خصوصاً بندر در اشتغال و امنیت تاثیر گذار است و این امر باعث پیشگیری و کاهش جرایم و سرقت در منطقه خواهد شد. از طرفی قوه قضاییه در پیشبرد طرح‌ها، در صورتی که مشکلی بین نهادها و مجریان پیش آید، پشتیبانی قضایی می‌کند.

وی طرح توسعه بندر چابهار را بسیار امیدوارکننده دانست و ابراز امیدواری کرد که مسوولان امر با تامین اعتبار به موقع، اتمام این پروژه ملی را به زودی رقم بزنند. ■

در نشست مسوولان ارشد مازندران و سازمان بنادر عنوان شد:

بندر نوشهر در آستانه تحولی جدید

▲ قول مساعد مسوولان بر حمایت از اجرایی شدن طرح‌های بندری

در ابتدای این جلسه مهندس سیدنبی سیدپور، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران طی سخنانی با اشاره به رشد ۲۳ درصدی عملکرد اداره کل طی ۹ ماهه سال جاری خواستار همکاری و مساعدت مسوولان ذی‌ربط برای تکمیل طرح‌های توسعه‌ای این بندر شد.

در ادامه دکتر قاسم احمدی، نماینده مردم نوشهر و چالوس در مجلس شورای اسلامی طی سخنانی ضمن قدردانی از زحمات و خدمات انجام‌شده در راستای توسعه بندر نوشهر طی سال‌های اخیر، بر ضرورت مشارکت و همکاری بیشتر مسوولان دستگاه‌های ذی‌ربط برای توسعه همه‌جانبه بندر نوشهر به‌ویژه احداث راه دسترسی به کمربندی و تملک ۲۰۰ هکتار از اراضی به‌عنوان پسرکانه عملیاتی بندر نوشهر، اطاله موج‌شکن غربی و فراهم کردن بستر لازم برای بهره‌مندی از مزایای منطقه ویژه اقتصادی تاکید کرد.

همچنین هاشمی، معاون امور عمرانی استانداری مازندران از عزم جدی و حمایت همه‌جانبه مسوولین استان برای احداث دو پروژه مهم توسعه‌ای بندر نوشهر در زمینه ایجاد راه دسترسی بندر به کمربندی و تملک اراضی پشتیبانی خبر داد و گفت: برای اجرایی شدن این دو مصوبه اقدامات خوبی صورت گرفته است و با توجه به تایید این موضوع در کمیسیون امور زیربنایی دولت و دستور مساعد وزیر جهاد کشاورزی امیدواریم عملیات اجرایی آن در آینده نزدیک آغاز شود.

در پایان این جلسه، نماینده مردم نوشهر و چالوس به همراه مدیرعامل و اعضای هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی از طرح‌های در دست اقدام منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر بازدید کردند و از نزدیک در جریان روند پیشرفت فیزیکی پروژه‌ها قرار گرفتند. ■

طی نشست در بندر نوشهر، پروژه «احداث راه دسترسی بندر به جاده کمربندی» و «تملک ۲۰۰ هکتار از اراضی پشتیبانی بندر» با هدف توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندری مورد بررسی قرار گرفت.

به گزارش «بندر و دریا»، در این نشست که معاون عمرانی استانداری مازندران، نماینده مردم نوشهر و چالوس و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی حضور داشتند، بر احداث راه دسترسی به کمربندی و تملک ۲۰۰ هکتار از اراضی پشتیبانی بندر نوشهر به عنوان طرح‌های مهم توسعه‌ای تاکید شد.

▲ نوشهر؛ بندر لجستیک تهران و استان‌های البرز، قم و مرکزی

مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه با احداث آزادراه تهران - شمال، بندر نوشهر به عنوان بندر لجستیک تهران و استان‌های البرز، قم و مرکزی مطرح خواهد شد بر ضرورت توسعه همه‌جانبه این بندر تاکید کرد.

وی در جلسه بررسی راهکارهای توسعه منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر که با حضور هاشمی معاون امور عمرانی استانداری مازندران، نماینده مردم نوشهر و چالوس در مجلس شورای اسلامی، اعضای هیأت عامل سازمان و سایر مسوولین ذی‌ربط استانی و شهرستانی برگزار شد، با اعلام این مطلب افزود: بندر قدیمی نوشهر در آستانه تحولی جدید است و تنها راه نجات بندر نوشهر و کاهش مشکلات ترافیکی شهرستان، احداث راه دسترسی بندر به کمربندی نوشهر است.

وی احداث راه دسترسی به کمربندی و تملک ۲۰۰ هکتار از اراضی پشتیبانی بندر نوشهر را از مهم‌ترین طرح‌های توسعه‌ای منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر عنوان کرد و افزود: سازمان بنادر و دریانوردی آماده همکاری با دستگاه‌های ذی‌ربط استانی و شهرستانی برای اجرای این پروژه‌های مهم ملی است.



معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان خبر داد: خرداد ۹۲، آغاز بهره‌برداری از نخستین بندر نخلی شکل ایران

بندرعباس به هرمز ذکر کرد و اظهار داشت: با احداث این بندر که نزدیک‌ترین مسافت دریایی از بندرعباس به هرمز را خواهد داشت، مسیر بندرعباس به این جزیره حدود ۶/۵ کیلومتر کاهش خواهد یافت.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با بیان اینکه هرمز شهر کوچکی است و بیشتر مسافران آن از طریق بندر شهید حقانی به این جزیره تردد می‌کنند، گفت: احداث این بندر چندمنظوره نخل ناخدا به لحاظ تفریحی و مسافری نقش بسیار موثری در این منطقه خواهد داشت؛ به طوری که با بهره‌برداری از این بندر شاهد افزایش ۳۰ درصدی سفرهای دریایی از بندرعباس به جزیره هرمز و همچنین رونق گردشگری این جزیره خواهیم بود.

وی با بیان اینکه ۲۵ هکتار اراضی پشتیبان نیز برای توسعه بندر چندمنظوره نخل ناخدا در نظر گرفته شده است، گفت: به‌زودی ساخت موج‌شکن بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا که قرارداد آن با یک شرکت داخلی منعقد شده است از اوایل اردیبهشت‌ماه آغاز می‌شود.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با بیان اینکه موج‌شکن بندر نخل ناخدا به شکل نخل و در مساحتی بالغ بر ۲۵ هکتار ساخته خواهد شد، گفت: این بندر پس از ساخت به‌عنوان نخستین بندر نخلی شکل کشور نمادی برای استان هرمزگان خواهد بود.

نخستین بندر نخلی، نماد استان هرمزگان

وی درباره فازهای مربوط به ساخت بندر چندمنظوره نخل ناخدا با اشاره به پیش‌بینی ساخت دو حوضچه در این بندر گفت: در فاز یک ساخت بندر چندمنظوره نخل ناخدا، موج‌شکن اصلی و راه دسترسی به همراه حوضچه اول این بندر ساخته می‌شود، ضمن اینکه ۲۵ هکتار اراضی پشتیبان آن نیز در آینده توسط بخش خصوصی در بخش‌های رفاهی و تفریحی و گردشگری ساخته خواهد شد.

کمالی افزود: در فاز دوم نیز ساخت حوضچه دوم این بندر و همچنین تکمیل ساختمان، روسازی آسفالت و تاسیسات بندری پیش‌بینی شده است.

وی مدت قرارداد ساخت این بندر را ۱۸ ماهه و مبلغ آن را ۳۰۰ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: هم‌اکنون ترددی از بندر فعلی نخل ناخدا انجام نمی‌شود، اما پس از ساخت پسرکانه بندر نخل ناخدا، احتمالاً قراردادی به منظور اداره آن به صورت BOT با سرمایه‌گذار منعقد خواهد شد.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: تمامی مراحل ارزیابی زیست محیطی بندر نخلی شکل انجام شده و تا خرداد سال ۹۲ این بندر به عنوان بندر تجاری، مسافری و تفریحی به بهره‌برداری خواهد رسید. ■

بندر نخل ناخدا در بندرعباس در حال احداث است و بر اساس برنامه قرار بر این شده تا پایان سال ۹۲ به بهره‌برداری برسد. موقعیت استراتژیک این بندر در استان هرمزگان موجب شده که این طرح در زمره طرح‌های مهر ماندگار دولت قرار گیرد تا با تزریق بودجه شتاب بیشتری در ساخت آن ایجاد شود.

چندی پیش بازرسان طرح‌های مهر ماندگار کشور از بندر چندمنظوره نخل ناخدا در بندرعباس به عنوان یکی از پروژه‌های مهر ماندگار هرمزگان بازدید کردند تا با مشاهده روند پیشرفت پروژه، مقدمات تزریق پروژه برای مراحل بعدی را فراهم کنند.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این بازدید ضمن تشریح عملیات اجرای پروژه بندر چندمنظوره نخل ناخدا طول موج‌شکن این پروژه را ۴ هزار و ۱۳۰ متر اعلام کرد.

عباس کمالی افزود: تاکنون ۲ هزار و ۳۰۰ متر آن طی مدت زمان دو ماه احداث شده که به لحاظ طولی ۵۵ درصد و از نظر کل پروژه ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

وی با بیان اینکه هم‌اکنون تمام مسافرت‌های دریایی به جزیره هرمز از طریق بندر شهید حقانی بندرعباس صورت می‌گیرد، تصریح کرد: بهره‌برداری از بندر چندمنظوره نخل ناخدا در بندرعباس تاثیر بسزایی در رونق اقتصادی و گردشگری جزیره هرمز خواهد داشت.

کمالی خاطر نشان کرد: با بهره‌برداری از این بندر، مسافت بین جزیره هرمز و بندرعباس با ۸ کیلومتر کاهش به حدود ۱۰ کیلومتر خواهد رسید.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از پایان ساخت بندر چندمنظوره نخل ناخدا به عنوان نخستین بندر نخلی شکل کشور در بندرعباس در سال ۹۲ خبر داد.

هدف از ساخت این بندر؛ کاهش زمان و طول مسیر بندرعباس به هرمز

عباس کمالی هدف از ساخت این بندر را کاهش زمان و طول مسیر



برای خرید ۴۵ دستگاه ترانستینر و ۱۷ دستگاه گنتری کرین صورت گرفت: دعوت از بخش خصوصی برای توسعه تجهیزات بندری

خود را ارایه دهند.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی توضیح داد: سازمان بنادر برای شناورهای مسافری ۱۰۰ درصد نرخ مشارکت بانک را می‌پذیرد و برای شناورهای خدماتی نیز بسته به نوع شناور، رقمی را به عنوان یارانه از محل وجوه اداره‌شده خود پرداخت می‌کند؛ این امر موجب می‌شود که طرح توجیهی آنها توجیه‌پذیرتر شده و بتوانند وارد عرصه دریا شوند.

توسعه تجهیزات از نوع گنتری کرین‌های وسیع و بزرگ

امامی افزود: برای تجهیزات بندری نظیر «گنتری کرین‌ها»، «ترانستینرها» و دیگر تجهیزات هم‌اکنون چند شرکت خصوصی طرح توجیهی خود را ارایه داده و از وجوه اداره‌شده سازمان استفاده کرده‌اند، که در این راستا می‌توان به توسعه گنتری کرین‌های بندر بوشهر که بخش خصوصی آنها را وارد کرده است، اشاره کرد؛ این دستگاه‌های بندر بوشهر از نوع گنتری کرین‌های وسیع و بزرگ برای تخلیه کانتینر هستند.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه در بنادر جنوب و شمال کشور، بخش‌های خصوصی مختلف برای ورود این تجهیزات وارد عرصه شده‌اند، یادآور شد: در بنادر شمال چند شرکت خصوصی وارد شده‌اند، اما به طور گسترده در تخلیه و بارگیری فعالیت نمی‌کنند.

امامی افزود: همچنین در فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی و نیز در بندر شهید بهشتی چابهار، خرید و استقرار نزدیک به ۴۵ دستگاه ترانستینر و ۱۷ دستگاه گنتری کرین در دستور کار سازمان قرار گرفته که از بخش خصوصی دعوت شده است در صورت تمایل برای تجهیز این بنادر، سرمایه‌گذاری کنند. ■

سازمان بنادر و دریانوردی برای سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی و شهید بهشتی با بخش خصوصی همکاری می‌کند.

محمدرضا امامی، معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: در فاز ۲ توسعه بندر شهید رجایی و بندر شهید بهشتی، خرید و استقرار ۶۲ دستگاه ترانستینر و گنتری کرین در دستور کار است که از بخش خصوصی دعوت می‌شود برای تجهیز این بنادر، سرمایه‌گذاری کنند.

وی درباره ارایه تسهیلات صندوق توسعه ملی برای خرید ناوگان و تجهیزات دریایی و بندری و همکاری سازمان بنادر با بخش خصوصی در این باره، اظهار داشت: اگر بخش خصوصی متمایل باشد، سازمان بنادر و دریانوردی برای استفاده این بخش از تسهیلات، آنها را به این صندوق معرفی می‌کند. وی یادآور شد: اگر بخش خصوصی طرح توجیهی مناسبی داشته و واجد شرایط لازم اخذ تسهیلات صندوق توسعه ملی باشد، سازمان بنادر برای معرفی آنها همکاری لازم را به عمل می‌آورد.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: البته این سازمان در قالب ارایه تسهیلات از محل وجوه اداره شده خود، کمک و مساعدت‌های لازم را به نوسازی ناوگان دریایی کشور و تجهیز بنادر تزریق کرده است.

پرداخت ۱۰۰ درصد سود تسهیلات خرید ناوگان شناوری

در ادامه، امامی یادآور شد: تمامی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی که تمایل دارند در بحث شناورهای خدماتی و یا شناورهای مسافری سرمایه‌گذاری کنند، می‌توانند به سازمان مراجعه کرده و طرح توجیهی



معاون وزیر راه و شهرسازی از جایگاه ممتاز مهم‌ترین بندر کانونی کشور خبر داد:

بهره‌برداری از طرح‌های مهم دریایی و بندری شهید رجایی

لجستیکی ساخته می‌شود که با انجام خدمات و عملیات ارزش افزوده نقش موثری در زمینه صادرات و ترانزیت کالا ایفا می‌کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تشریح اقدامات صورت گرفته در خصوص جلوگیری از قاچاق کالا و سوخت، رابطه تنگاتنگ بندر و گمرک را عامل اساسی مبارزه با قاچاق کالا و سوخت عنوان کرد و گفت: با اجرای عملیات تک‌پنجره‌ای و استفاده از سامانه‌های اطلاع‌رسانی هماهنگی‌های لازم بین گمرک و بندر صورت گرفته است.

▲ افزایش ۳۰ درصدی تردد شناورهای بزرگ تجاری به بندر شهید رجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز در ادامه با معرفی مجتمع بندری شهید رجایی گفت: بندر شهید رجایی در بین بیش از ۳ هزار بندر رتبه ۴۴ بنادر کانتینری جهان را به خود اختصاص داده است.

علی‌اکبر صفایی افزود: بندر شهید رجایی ۸۳ درصد کل عملیات کانتینری کشور را انجام می‌دهد. وی گفت: به‌رغم تحریم‌های غرب علیه ایران طی ۹ ماهه گذشته، تردد شناورهای بزرگ تجاری به بندر شهید رجایی ۳۰ درصد افزایش داشته است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اظهار داشت: استان هرمزگان

معاون وزیر راه و شهرسازی در مراسم بهره‌برداری از طرح‌های بندری و دریایی در مجتمع بندری شهید رجایی با تشریح موقعیت ممتاز ایران در جغرافیای خاورمیانه و همچنین قرار گرفتن بندر شهید رجایی در کریدور شمال - جنوب، جایگاه ایران را به‌لحاظ مبادلات بین‌المللی کالا مهم و اثرگذار ارزیابی کرد و گفت: ایران با بیش از ۳ هزار کیلومتر مرز آبی، از ۱۲۰ بندر کوچک و بزرگ برخوردار است که در ۱۱ بندر اصلی آن فعالیت وسیع تجاری انجام می‌شود.

به گفته سید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از مجموع بنادر بزرگ بازرگانی کشور ۸ بندر در جنوب و ۳ بندر در شمال کشور قرار دارند، سالانه ۱۷۲ میلیون تن کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری می‌شود که ۶۰ درصد آن به بندر شهید رجایی اختصاص دارد.

معاون وزیر راه و شهرسازی بندر شهید رجایی را از مهم‌ترین بنادر کانونی کشور دانست و گفت: هرمزگان با ۷۱ بندر کوچک و بزرگ به لحاظ تجارت دریایی از موقعیت و جایگاه مهمی در کشور برخوردار است.

▲ احداث شهر بزرگ لجستیکی با اراضی پشתיبان ۴۸۰۰ هکتاری

مهندس صدر در بخش دیگری از سخنانش گفت: با بهره‌برداری از پسکرانه ۴۸۰۰ هکتاری در مجتمع بندری شهید رجایی یک شهر بزرگ



ردیف	عنوان پروژه	مبلغ پروژه (میلیارد ریال)
۱	مجتمع بندری شهید رجایی X-Ray احداث سیستم بازرسی کانتینر	۵۶/۹
۲	ساخت سردر شرقی بندر شهید رجایی	۴۵
۳	احداث ساختمان مهندسی و عمران	۱/۲
۴	احداث اسکله خدمات بندری شهید رجایی	۷
۵	مانیتورینگ شبکه مخابراتی بندر شهید رجایی	۲/۶
۶	ساخت ترمینال کانتینری شرکت خلیج پژم	۱۸۰
جمع کل		۲۹۲/۷

در مراسم آغاز بهره‌برداری و کلنگ‌زنی طرح‌های توسعه‌ای بندر شهید رجایی در هرمزگان، نماینده ویژه رییس جمهور و رییس ستاد مرکزی قاچاق کالا و ارز کشور، رییس کل گمرک ایران، رییس سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی کشور، رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، استاندار هرمزگان، مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان و جمعی از مدیران دستگاه‌های اجرایی استان حضور داشتند.

با سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری بخش‌های خصوصی و دولتی بهره‌برداری آزمایشی از فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی آغاز شد

معاون وزیر راه شهرسازی گفت: با بهره‌برداری آزمایشی فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی ظرفیت کانتینری این بندر به ۶ میلیون TEU می‌رسد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه بهره‌برداری آزمایشی از فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی، اظهار داشت: با بهره‌برداری از ترمینال دوم، ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی دو برابر می‌شود.

صدر در ادامه افزود: در حال حاضر یال شرقی ترمینال دوم به صورت آزمایشی آماده افتتاح است و کل پروژه نیز به زودی به بهره‌برداری کامل خواهد رسید.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور با اشاره به حجم سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری بخش دولتی و خصوصی در این بخش، بیان کرد: امروز شاهد بهره‌برداری از پروژه‌هایی هستیم که چشم‌انداز توسعه این مجتمع بندری را پشتوانه اقتصاد کشور خواهد کرد.

عطاله صدر با اشاره به بهره‌برداری از دستگاه مدرن X-RAY در مجتمع بندری شهید رجایی افزود: این پروژه که با حجم سرمایه‌گذاری ۲/۶ میلیون یورو به بهره‌برداری رسید، موجب تسریع در فرآیند ترخیص کالا و کاهش ترافیک خواهد شد.

وی اضافه کرد: این دستگاه نقش مهمی در فرآیند صادرات و واردات ایفا می‌کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور اضافه کرد: در حال حاضر از مجموع ۱۴۰ میلیون تن کالای کشور ۶۰ درصد آن در این مجتمع بندری (۸۵ میلیون تن) جابه‌جا می‌شود که نشان‌دهنده جایگاه ویژه مجتمع بندری شهید رجایی در پروسه صادرات و واردات است.

وی همچنین اضافه کرد: این مجتمع بندری در رنکینگ بین‌المللی در بین ۱۰۰ بندر بزرگ کانتینری دنیا رتبه ۴۴ را به خود اختصاص داده است که با بهره‌برداری از ترمینال دوم شاهد ارتقای این جایگاه خواهیم بود. ■

با بیش از ۱۰ میلیون سفر دریایی در سال ۹۸ درصد مسافرت‌های دریایی کشور را انجام می‌دهد. وی افزود با ایجاد زیرساخت‌های لازم دریایی و بندری، ارتقای ایمنی شناورها و نظارت و کنترل مسیرهای دریایی هیچ‌گونه حادثه ناگوار و تلفاتی در سال جاری نداشته‌ایم.

صفایی با اشاره به افتتاح فاز اول طرح توسعه بندر شهید رجایی توسط ریاست جمهوری گفت: فاز دوم طرح توسعه با ۲ هزار و ۳۰ متر طول اسکله و عمق ۱۶ متر به اتمام رسیده که در دهه فجر سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد.

وی در خصوص طرح‌های قابل افتتاح اظهار داشت: سیستم بازرسی کانتینر X-Ray، سردر شرقی، ساختمان مهندسی عمران، اسکله خدمات بندری، سیستم مانیتورینگ شبکه مخابراتی و ترمینال کانتینری شرکت خلیج پژم مجموعاً با اعتبار ۲۹۲/۷ میلیارد ریال امروز به بهره‌برداری می‌رسد.

صفایی با اشاره به پروژه‌های آماده عملیات اجرایی اظهار داشت: بهسازی راه دسترسی به ورودی غربی به بندر شهید رجایی، احداث پارکینگ شرقی و غربی به مساحت ۳۰ هکتار، احداث زیرساخت بندر خلیج فارس و پایانه ترانزیتی شرکت آریا بندر مجموعاً به مبلغ ۸۰۰ میلیارد ریال کلنگ زنی می‌شود.

پروژه آغاز عملیات اجرایی (کلنگ‌زنی)

ردیف	عنوان پروژه	مبلغ پروژه (میلیارد ریال)
۱	بهسازی راه دسترسی به ورودی غربی بندر شهید رجایی	۹۰
۲	احداث پارکینگ شرقی و غربی به مساحت ۳۰ هکتار شرکت آفتاب درخشان دریا	۱۸۰
۳	احداث زیرساخت بندر خلیج فارس	۴۰۰
۴	پایانه ترانزیتی شرکت آریا بندر	۱۳۰
جمع کل		۸۰۰

رضایت کمیسیون عمران مجلس از روند توسعه طرح‌های سازمان بنادر و دریانوردی

نماینده مردم بندرعباس
در مجلس شورای اسلامی خبر داد:

تشکیل شورای عالی بنادر در کمیسیون عمران

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، منصور آرامی، نماینده مردم بندرعباس، حاجی‌آباد، خمیر، قشم و ابوموسی در مجلس شورای اسلامی در بازدید از مجتمع بندری شهید رجایی گفت: در گذشته ما شهر توسعه یافته‌ای در سواحل نداشتیم و پیشرفت و توسعه یافتگی شهرهای ساحلی به نسبت شهرهای داخلی کمتر بود، اما در سال‌های اخیر به ویژه بعد از بیانات مقام معظم رهبری در رابطه با فواید راهبردی دریا، توجه مجلس و دولت به سواحل بیشتر شده است.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، منصور آرامی که در جلسه اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای



اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی که به منظور بررسی روند پیشرفت طرح‌های عمرانی و توسعه‌ای استان هرمزگان به بندرعباس سفر کرده بودند، به همراه معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، استاندار و نمایندگان مردم استان هرمزگان در مجلس شورای اسلامی از پروژه احداث بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا در بندرعباس بازدید کردند.

معاون وزیر راه و شهرسازی در این بازدید گفت: پروژه ساخت بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا از طرح‌های مهر ماندگار دولت خدمتگزار به شمار می‌رود که به منظور کوتاه کردن مسیر دسترسی به جزیره هرمز و توسعه گردشگری دریایی و ایجاد اشتغال پایدار در حال ساخت است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: تمام اعتبار این طرح از جوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی تامین شده است.

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز در این بازدید پیشرفت کار را بسیار خوب ارزیابی کرد و با اشاره به اهمیت بنادر مسافری و تأثیر آن در توسعه گردشگری و ایجاد اشتغال گفت: طرح‌هایی که توسط سازمان بنادر و دریانوردی سرمایه‌گذاری شده، برای کشور بسیار سودمند است.

آقای افزود: بندر چندمنظوره نخل ناخدا از مصوبات کمیسیون عمران مجلس به شمار می‌رود که در ۱۱ ماه گذشته از پیشرفت بسیار خوبی برخوردار بوده است.

وی گفت: مجلس با هماهنگی دولت برای بهره‌برداری هر چه زودتر از این طرح حمایت‌های لازم را انجام خواهد داد. ■



اسلامی با مسوولان سازمان بنادر و دریانوردی سخن می‌گفت، از تشکیل شورای عالی بنادر و دریانوردی و شورای عالی صنایع دریایی در کمیسیون عمران مجلس خبر داد و اظهار داشت: در سال‌های اخیر نگاه به دریا عوض شده و در برنامه پنجم نیز به توسعه دریامحور توجه خوبی شده است. عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اذعان به پیشرفت‌های انجام شده در حوزه بنادر و دریانوردی گفت: در بازدید از طرح‌های عمرانی شاهد انجام پروژه‌های بزرگی بودیم که به‌خاطر آن از مسوولان سازمان بنادر و دریانوردی تشکر می‌کنم.

آرامی افزود: مطمئن هستیم اقدامات مهمی که در شهرهای بزرگ و کوچک و بنادر و جزایر آغاز شده است، علاوه بر آنکه استان هرمزگان را متحول خواهد کرد، استان‌های همجوار و کل کشور را نیز تحت تأثیر قرار خواهد داد. ■

سرمايه گذاري ۸۰۰ ميليون دلاري در بنادر هرمزگان

اجرای ۶۷ پروژه عمرانی با اعتبار ۱۶ هزار میلیارد تومان در سواحل هرمزگان



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در دیدار اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از مجتمع بندری شهید رجایی گفت: بیش از ۶۷ پروژه عمرانی با اعتبار ۱۶ هزار میلیارد تومان در زمینه زیرساخت‌های بندری و دریایی در سراسر سواحل و بنادر استان هرمزگان در حال اجراست.

علی اکبر صفایی ضمن اظهار قدردانی از حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی، استاندار هرمزگان و مسوولان محلی برای توسعه زیرساخت‌های بندری

و دریایی استان گفت: علاوه بر پروژه‌هایی که طی چند سال اخیر به بهره‌برداری رسیده، در حال حاضر بالغ بر ۲۰۷ میلیارد تومان طرح عمرانی از جمله ۱۲ بندر چندمنظوره مردمی آماده افتتاح است و بیش از ۴۶۲ میلیارد تومان پروژه‌های زیربنایی مانند احداث بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا، ترمینال کانتینری ریلی، مخازن فراورده‌های نفتی و احداث کارخانه‌های خوراک دام و طیور و تصفیه شکر در حال اجرا است. وی با اشاره به طرح توسعه بندر شهید رجایی افزود: این طرح عظیم با اعتبار ۴۱۰ میلیارد دلار در مراحل پایانی قرار دارد که با بهره‌برداری از آن ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی به ۲ برابر افزایش خواهد یافت. صفایی با بیان تاثیر عمیق این پروژه‌ها بر توسعه حمل‌ونقل کشور و محرومیت‌زدایی از سواحل جنوبی گفت: این طرح‌ها تحول شگرفی بر توسعه فرهنگی، اجتماعی منطقه پدید آورده و موجب رونق کسب و کار و اقتصاد ساحل‌نشینان خواهد شد. ■



در دولت نهم و دهم ظرفیت بنادر کشور ۲ برابر شده و ظرفیت کانتینری نیز تا پایان امسال ۵ برابر می‌شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نشست با اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در استانداری هرمزگان گفت: در دولت نهم و دهم ظرفیت بنادر کشور ۲ برابر شده و ظرفیت کانتینری بنادر نیز تا پایان امسال ۵ برابر می‌شود.

سید عطاءاله صدر با اشاره به دستاوردهای عمرانی و توسعه‌ای در بنادر کشور توسط پیمانکاران داخلی افزود: ۱۶ بندر چندمنظوره تا پایان امسال در استان هرمزگان به بهره‌برداری می‌رسد که این اقدام شایسته دولت در ساخت بنادر کوچک و مردمی توجه همه را جلب کرده و نتایج مطلوبی به همراه داشته است. به گفته صدر، ساخت بنادر در جزایر هرمزگان نیز طی دولت‌های نهم و دهم توسعه مناسبی داشته است؛ به طوری که جزیره لارک که حتی تا قبل از دولت نهم اسکله نداشت، اکنون دارای اسکله مناسب است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به دیگر اقدامات انجام‌شده در توسعه بنادر جنوب کشور خاطر نشان کرد: ظرفیت بندر لنگه به دنبال طرح توسعه، ۲ برابر شده و حوضچه این بندر افزایش ۵ برابری داشته است.

صدر با اشاره به اینکه بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین ترمینال بندری مسافری کشور در هرمزگان است، اظهار کرد: فعالیت بندر مسافری شهید باهنر و همچنین دو کارخانه شناورسازی مدرن در استان هرمزگان از جمله اقدامات مؤثر در حوزه حمل‌ونقل دریایی محسوب می‌شود. مدیرعامل سازمان بنادر با اشاره به دستور رییس جمهوری مبنی بر توسعه سواحل جنوب کشور خاطر نشان کرد: این اقدام باعث رویکردی جدید در سواحل محروم کشور شد و مهاجرت در سواحل جنوب را کاهش داد. ■

توسعه سواحل هرمزگان با محوریت ایجاد زیرساخت‌های بندری

ایجاد زیرساخت‌های بندری طی سال‌های اخیر به عنوان یکی از بهترین راه‌ها در راستای توسعه شهرها و روستاهای ساحلی هرمزگان و بهبود وضعیت اقتصادی در این مناطق شناخته شده است. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، بنادر هرمزگان کشور در سال‌های اخیر همواره مورد توجه بسیاری از فعالان حوزه تجاری و اقتصادی و دیگر حوزه‌ها در کشور و منطقه قرار گرفته است.

از بنادر این استان در حال حاضر بیش از ۶۰ درصد عملیات واردات و صادرات کشور انجام می‌شود و بندری همانند بندر رجایی در جمع ۵۰ بندر برتر و فعال دنیا قرار دارد، از همین رو مباحث توسعه‌ای در این بندر و دیگر بنادر هرمزگان مورد توجه است. مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با بیان اینکه نگاه دولت به توسعه بنادر هرمزگان و صنایع ساحلی نگاهی جامع است، افزود: به عنوان نمونه طرح توسعه بندر شهید رجایی با اعتبار ۴۱۰ میلیارد دلار از سال‌های قبل اجرایی و در حال حاضر در مراحل پایانی قرار دارد. در مجموع برنامه‌نمایی این طرح دو برابر شدن ظرفیت کانتینری بندر رجایی است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با بیان اینکه در حال حاضر علاوه بر پروژه‌های اجراشده در سال‌های اخیر حجم پروژه‌های در دست اجرا در بنادر هرمزگان به ۱۶ هزار میلیارد تومان می‌رسد، افزود: این میزان اعتبار به اجرای ۶۷ پروژه اختصاص دارد. وی افزود: در اجرای این پروژه‌ها توجه ویژه‌ای به آمایش و نسبت امکانات و نیازها به جمعیت مراکز ساحلی شده است که می‌تواند توسعه استان را تضمین کند.

به گفته صفایی، در حال حاضر تعداد ۱۲ بندر چندمنظوره مردمی که اعتباری بالغ بر ۴۶۲ میلیارد برای آنها هزینه شده، در هرمزگان آماده بهره‌برداری است. وی گفت: ایجاد بندری همانند نخل ناخدا در شرق بندرعباس به منزله ایجاد تحول اساسی در شرق این شهر و جزیره هرمز است که مطمئناً با توجه به فاصله نزدیکی که این بندر با فرودگاه بندرعباس دارد، می‌تواند توسعه گردشگری هرمز را تضمین کند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در ادامه افزود: مجموع فعالیت‌های بنادر و دریانوردی در طول ساحل و جزایر، توسعه حمل‌ونقل و محرومیت‌زدایی و همچنین تقویت بنیه اقتصادی خانوارها را به دنبال دارد. ■

اقدامات توسعه‌ای - عمرانی دولت در جزیره قشم



مرحله نخست توسعه موج‌شکن‌های بندر شهید ذاکری قشم شامل افزایش وسعت حوضچه به مساحت ۷/۵ هکتار و ۳۰۰ متر بازوی شرقی موج‌شکن و نصب ۳ اسکله شناور آماده بهره‌برداری است.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مهندس سعید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور که به همراه اعضای کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به جزیره قشم سفر کرده بود، در حاشیه بازدید از بندر شهید ذاکری اظهار داشت: با بهره‌برداری از این طرح امکان پهلوگیری همزمان ۶ شناور مسافری با گنجایش ۵۰ تا ۲۵۰ نفر در این بندر فراهم شده است.

وی ضمن تشریح اقدامات صورت گرفته در بنادر دیگر جزیره قشم تصریح کرد: بنادر چندمنظوره ریگو ۶۴ درصد، شیب دراز ۹۹ درصد و مسن ۵۱ درصد پیشرفت فیزیکی داشته که تا پایان دولت دهم به بهره‌برداری می‌رسند.

صدر خاطر نشان کرد: احداث این بنادر موجب رونق اقتصادی و معیشت ساحل‌نشینان جزیره قشم خواهد شد.

وی افزود: برای اجرای این طرح‌ها بیش از ۲۵ میلیارد تومان هزینه شده است.

بیشترین تعداد موج‌شکن‌های مردمی به میزان ۵۵ درصد به استان هرمزگان اختصاص دارد. ■

با لایروبی ۶۰ هزار متر مکعب مرحله نخست بهسازی بندر تیب انجام شد

مطالعات مرحله دوم بهسازی و لایروبی بندر تیب با اعتبار ۱۰ میلیارد تومان به پایان رسید.

به گزارش بندر و دریا، مجید امینی، مدیر بندر شهید باهنر از پیشرفت فیزیکی ۹۰ درصدی مرحله نخست بهسازی و لایروبی بندر تیب شهرستان میناب خبر داد و گفت: با توسعه و بهسازی بندر تیب لنج‌هایی با ظرفیت ۳۰۰ تن و لندینگ کرافت با آبخور ۳ متر می‌توانند در این بندر پهلو بگیرند.

وی با بیان اینکه در مرحله نخست این طرح که ۶۰ هزار مترمکعب لایروبی انجام می‌پذیرد، اظهار داشت: برای اجرای این طرح اعتباری بالغ بر یک میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان اعتبار در نظر گرفته شده و تا ۲ ماه آینده بهره‌برداری از آن آغاز می‌شود.

امینی با بیان اینکه با بهره‌برداری از مرحله نخست این طرح برای ۶۰ نفر شغل ایجاد می‌شود، افزود: مرحله نخست بهسازی و لایروبی بندر تیب که از مصوبات دور سوم هیات دولت به استان محسوب می‌شود، از ابتدای امسال آغاز شده است.

وی افزود: مطالعات مرحله دوم بهسازی و لایروبی این بندر با اعتبار ۱۰ میلیارد تومان به پایان رسیده و به زودی مناقصه آن برگزار می‌شود.

امینی اظهار کرد: در مرحله دوم ۵۰۰ هزار مترمکعب لایروبی انجام می‌شود و اسکله‌ها از ۸۰ متر به ۱۰۰ متر توسعه می‌یابد.

وی تصریح کرد: استقرار گمرک، وجود مراکز فعال پرورش میگو، سردخانه‌های ماهی و میگو، کارگاه‌های ساخت شناور و جنگل‌های حرا از قابلیت‌های اقتصادی بندر تیب است.

مدیر بندر شهید باهنر در پایان گفت: طرح بهسازی و توسعه بندر تیب سال آینده به طور کامل به بهره‌برداری می‌رسد.

■ آغاز مرحله دوم ساخت مجتمع بندری سیریک

همچنین مدیر بنادر شرق هرمزگان نیز از شروع مرحله دوم طرح توسعه مجتمع بندری سیریک با ۴۵ میلیارد ریال اعتبار خبر داد.

به گفته امینی، در این مرحله ۴۹۷ هزار متر مکعب لایروبی و ۳/۵ متر آبخور برای پهلوگیری کشتی‌ها ایجاد می‌شود.

مدیر بنادر و دریانوردی شرق هرمزگان گفت: با بهره‌برداری از این طرح امکان پهلوگیری همزمان ۶۶ شناور صیادی و تجاری در مجتمع بندری سیریک فراهم می‌شود.

امینی افزود: مرحله نخست این طرح که ساخت موج‌شکن است از اواخر سال ۸۵ با هزینه ۱۳۰ میلیارد ریالی در مدت ۱۸ ماه ساخته شد. مجتمع بندری سیریک با ۷۷ هکتار مساحت بعد از مجتمع بندری شهید رجایی بندرعباس دومین اسکله بزرگ هرمزگان است. در این مجتمع حوضچه‌ای به مساحت ۳۵ هکتار، موج‌شکنی به طول ۲ هزار و ۴۰۰ متر و بازوی اصلی به طول هزار و ۴۵۰ متر ساخته شده است.

شهرستان سیریک با داشتن موقعیت راهبردی و جغرافیایی به علت قرار گرفتن بعد از تنگه هرمز و رطوبت پایین نسبت به دیگر شهرهای بندری برای سرمایه‌گذاری و توسعه صادرات و واردات مکان مناسبی است.

مدیر بنادر و دریانوردی شرق هرمزگان گفت: مرحله دوم طرح توسعه مجتمع بندری سیریک تا پایان امسال به بهره‌برداری می‌رسد.

امینی افزود: در مرحله سوم این طرح، دو پست اسکله تجاری و صیادی پیش‌بینی شده است. ■

سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیون دلاری در فاز اول و ۴۱۰ میلیون دلاری در فاز دوم بندر شهید رجایی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پایان از ایجاد بندر کوچک چندمنظوره به‌عنوان یکی دیگر از اقدامات اساسی دولت دهم برای توسعه سواحل کشور نام برد و گفت: در این راستا ۶۰ بندر در سواحل جنوبی در دست ساخت داریم که تا پایان امسال ۴۰ بندر آن به بهره‌برداری می‌رسد که ۱۶ بندر آن در هرمزگان قرار دارد.

ایجاد اشتغال برای ۱۴۰۰ نفر

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اعلام سرمایه‌گذاری ۶ هزار میلیارد ریالی در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی تا پایان امسال افزود: این سرمایه‌گذاری را بخش خصوصی با امضای ۱۱ قرارداد اجرا می‌کند.

به گفته علی‌اکبر صفایی، با اجرای این قرارداد برای یک‌هزار و ۴۰۰ نفر شغل ایجاد می‌شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: سال قبل ۶ قرارداد به ارزش هزار و ۵۴۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این منطقه امضا شد.

وی موضوع این قراردادها را ساخت مخازن نگهداری، صادرات، ترانزیت، بانکرینگ و احداث پایانه‌های ریلی و کانتینری اعلام کرد.

صفایی اظهار داشت: سال جاری با بهره‌برداری از مرحله دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی و افزایش ۲ برابری ظرفیت عملیاتی بندر شهید رجایی، ظرفیت‌های لازم برای ایجاد صنایع جدید در پست‌کرانه‌های منطقه ویژه ایجاد می‌شود.

بر اساس گزارش عملکرد ارایه شده، تا نیمه دوم آبان سال جاری ۵ قرارداد به ارزش ۶۰۰ میلیارد ریال در این مجتمع محقق شده است. ■

یکی از مهم‌ترین طرح‌هایی که در راستای توسعه توان کانتینری کشوری در ۸ سال گذشته تاکنون صورت گرفته و یا در دست اقدام بوده، می‌توان به فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی اشاره کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن بیان این مطلب افزود: هم‌اکنون ۶۰ درصد از مجموع صادرات و واردات در بندر کشور از طریق مجتمع بندری شهید رجایی انجام می‌گیرد.

این مقام مسوول با بیان اینکه در دولت نهم و دهم ظرفیت بندر بزرگ کشور از جمله شهید رجایی، بندر بوشهر، انزلی و امیرآباد به دو برابر در حال افزایش است، اظهار کرد: در مجموع تنها ۶۰ درصد از ۱۷۲ میلیون تن ظرفیت کل بندر کشور متعلق به بندر شهیدرجایی است.

به گفته وی، در ۸ سال گذشته تاکنون کارهای زیربنایی مناسبی در زمینه توسعه مجتمع بندری شهید رجایی انجام شده که از جمله آن می‌توان به سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیون دلاری در فاز اول و همچنین ۴۱۰ میلیون دلاری در فاز دوم این بندر اشاره کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از اختصاص بندر نفتی خلیج فارس برای سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری (بانکرینگ) و همچنین ایجاد ظرفیت برای ترانزیت و سوآپ صادرات فرآورده‌های نفتی و سوخت به‌عنوان یکی از فعالیت‌های صورت گرفته با مشارکت بخش خصوصی نام برد.



سفرش سازمان بنادر به ایزوایکو و سازمان صنایع دریایی



ساخت ۶ فروند شناور مسافری آلومینیومی ۱۲۰ نفره به ایزوایکو و ساخت ۱۰ فروند شناور مسافری ۷۰ نفره آلومینیومی به سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع سفارش شده است.

به گزارش بندر و دریا، محمدرضا امامی، معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر که برای شروع بهره‌برداری از ۱۱ فروند شناور مسافری به استان هرمزگان رفته بود، در مراسمی با حضور استاندار و فرمانداران قشم و بندرعباس، با اشاره به اینکه تا پایان سال ۹۰ تعداد ۲۸ فروند شناور مسافری در بندر شهید حقانی فعال بوده، از اضافه شدن ۱۱ فروند دیگر از این شناورها در ۹ ماه گذشته از سال ۹۱ در این بندر خبر داد.

وی اظهار داشت: سازمان بنادر و دریانوردی در راستای توسعه و نوسازی ناوگان مسافری در استان هرمزگان اعلای تسهیلات ساخت ۲۲ فروند شناور مسافری با ظرفیت ۱۶۰۰ صندلی و ارزش ۴۶ میلیارد تومان و تسهیلات تخصیصی ۳۸ میلیارد تومان را مصوب و عملیاتی کرده است.

وی ادامه داد: مبلغ بارانه تخصیصی این سازمان جهت شناورهای مسافری که در این خصوص تسهیلات با سود صفر درصد اعطای می‌کند، جهت شناورهای مذکور مبلغ ۳۰ میلیارد تومان است و تاکنون تعداد ۸ فروند شناور با ظرفیت ۵۰۰ صندلی در مسیر بندرعباس- قشم و بالعکس به بهره‌برداری رسیده است.

معاون برنامه‌ریزی و اداری و مالی سازمان بنادر اضافه کرد: با توجه به خروج شناورهای مسافری فرسوده در استان هرمزگان، سازمان اعطای تسهیلات ساخت ۶ فروند شناور مسافری آلومینیومی ۱۲۰ نفره در شرکت کشتی‌سازی خلیج‌فارس (ایزوایکو) و ساخت ۱۰ فروند شناور مسافری ۷۰ نفره آلومینیومی در صنایع کشتی‌سازی سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع را مصوب کرده که اعطای تسهیلات آن در بانک‌های عامل در دست اقدام است؛ ارزش شناورهای مذکور ۶۰ میلیارد تومان است.

وی تصریح کرد: با توجه به خروج شناورهای فرسوده، طبق مصوبات سازمان بنادر و دریانوردی، ارزش شناورهای از رده خارج شده مذکور توسط این سازمان و به عنوان سهم آورده متقاضی به بانک پرداخت می‌شود.

به گفته این مقام مسوول در سازمان بنادر، ظرفیت جابه‌جایی مسافر در بندر شهید حقانی تا پایان سال گذشته، بیش از ۲۲۵۰ نفر بود که با ایجاد ظرفیت‌های جدید، این میزان در سال ۹۱ به ۳۷۳۶ نفر افزایش یافته است.

▲ رشد ۲۰ درصدی مسافرت‌های دریایی

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با بیان اینکه طی ۹ ماه گذشته آمار مسافران دریایی در استان به ۸ میلیون و ۲۵۰ هزار نفر رسیده است، از بهره‌برداری بندرگاه جدید هرمز طی دهه فجر خبر داد.

علی‌اکبر صفایی در مراسم آغاز به کار رسمی ۱۱ شناور مسافری استاندارد با بیان اینکه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی مسافری دریایی طی سال‌های گذشته مغفول مانده بود، اظهار داشت: سرانجام با سامان‌دهی زیربنای بندری در شهرستان‌های مختلف استان شاهد آن هستیم که خوشبختانه وضعیت مناسبی در بنادر استان و حوزه ناوگان مسافری دیده می‌شود.

وی به احداث ترمینال مسافری بندر حقانی و افتتاح بندرگاه هرمز تا دهه فجر سال جاری اشاره کرد و افزود: در حال حاضر بندر چندمنظوره نخل ناخدا نیز دارای پیشرفت ۴۷ درصدی است که موج‌شکن آن بیش از ۳/۵ کیلومتر دریا پیشرفت کرده و امید است تا پایان دولت دهم فاز نخست این بندرگاه به بهره‌برداری برسد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان همچنین با اشاره به طرح سامان‌دهی دیگر اسکله‌های مسافری در هرمزگان با بیان اینکه بویه‌گذاری بندر شهید ذاکری قشم محقق شده است، از اجرای طرح لایروبی این بندر نیز خبر داد.

وی همچنین افزود: طی ۹ ماهه سال جاری تعداد مسافران دریایی در هرمزگان به ۸ میلیون و ۲۵۰ هزار نفر رسیده و این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته دارای افزایش ۲۰ درصدی است.

صفایی ادامه داد: نباید فراموش کرد در حالی این رقم محقق شده است که تعطیلات دهه فجر و نوروز را نیز که فصل گردشگری هرمزگان است در پیش داریم.

وی بیان داشت: ۲/۵ میلیون از این میزان مسافر مربوط به بندر شهید حقانی است که امروز شاهد بهره‌برداری ۱۱ فروند شناور مسافری استاندارد و مدرن در این بندر هستیم.

صفایی همچنین اضافه کرد: طی سال گذشته و در آغاز اجرای طرح سامان‌دهی شناورها با مشکلاتی همانند کمبود شناور و افزایش مسافران مواجه بودیم که این امر سبب بروز نگرانی‌هایی شده بود.

وی اضافه کرد: اما با همکاری مسوولان و سرمایه‌گذاران امروز شاهد آن هستیم که حوزه حمل‌ونقل مسافری دریایی با گذر از مشکلات به سامان قابل توجهی دست یافته، به نحوی که به عنوان نمونه در این حوزه استان از سه هزار و ۷۵۰ صندلی استاندارد برخوردار شده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان همچنین از افزایش شناورهای مسافری استاندارد تا پایان سال جاری خبر داد و افزود: امور الحاق تعداد ۲۰ فروند دیگر نیز در بنادر استان در دست پیگیری قرار دارد که با ورود این تعداد دیگر نباید نگران کمبود شناور در مسیرهای پرترددی همانند حقانی به قشم بود.

صفایی با بیان اینکه مبحث حمل‌ونقل دریایی در سال‌های گذشته یکی از چالش‌های جدی استان هرمزگان به شمار می‌رفت، افزود: این چالش برطرف شده و امروز شاهد تردد آسان مردم هستیم.

وی همچنین یادآور شد: در حال حاضر بیش از یک هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان ارزش اعتباری پروژه‌های عمرانی بنادر و دریانوردی هرمزگان است که با به بار نشستن این پروژه‌ها به طور قطع شاهد تحولات شگرف در حوزه حمل‌ونقل دریایی و صنایع دریایی خواهیم بود. ■



شرکت خدمات دریایی و بندری مرجان چابهار



عضو انجمن مهندسی دریایی ایران و
عضو انجمن نگهداری و تعمیرات ایران



www.marjanco.com



■ راهبری، تعمیر و نگهداری شناورها

■ خدمات راهنمای کشتی ها

■ تجسس و نجات

■ تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی و دریایی

■ تعمیر و نگهداری ماشین آلات سبک و سنگین

■ ایجاد و نگهداری فضای سبز، تامین نیروی انسانی

■ تخلیه و بارگیری و بارشماری کشتیها



■ مجری و پیمانکار راهبری شناورها، تعمیرگاه خشکی و دریایی

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

■ مجری و پیمانکار راهبری شناورهای بندر امیرآباد و نکاء،

فریدونکنار و نوشهر

■ پیمانکار تخلیه و بارگیری و بارشماری سالهای متوالی در

استان سیستان و بلوچستان

اقد و شکر، غله و بازرگانی، خدمات حمایتی کشاورزی

آدرس دفتر مرکزی: چابهار - اسکله شهید کلاچری - سلطنتان مرجان

تلفن: ۰۵۴۵-۲۲۲۴۸۲۳ - فکس: ۰۵۴۵-۲۲۲۴۸۲۴

شعبه مازندران: بهشهر - بندر امیرآباد - ساختمان

پرگاسیران - شرکت مرجان

تلفکس: ۰۱۵۴-۵۴۶۲۴۲۱

رویدادهای مهم اقتصادی در بندر امام خمینی (ره)



▲ افزایش ظرفیت باربری ۴ اسکله در مجتمع بندر امام خمینی (ره)

تعمیرات اساسی ۶ پروژه زیرآبی به طور همزمان با بهره‌برداری بهینه از امکانات و تامین کنندگان داخل کشور طی ماه جاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در حال انجام است.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، بهروز آقایی، معاون فنی و نگهداری این اداره کل با اشاره به لزوم و ضرورت حفظ آماده به کاری تجهیزات دریایی و جلوگیری از هرگونه وقفه در عملیات بندری اظهار داشت: در این راستا طی یک ماه تعمیرات اساسی زیرآبی ۶ فروند شناور در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در حال انجام است که انجام همزمان تعمیرات اساسی این پروژه‌ها مستلزم هماهنگی، تعامل و برنامه‌ریزی پروژه‌ها و همچنین بهره‌برداری بهینه از امکانات و تامین کنندگان داخل کشور است.

وی اضافه کرد: در این راستا از پروژه‌های تعمیراتی و به انجام رسیده می‌توان به یکدک کش ۱۵ خرداد، هادی ۸، یکدک کش‌های احد، رشید ۱، ناجی ۴ و کشتی مهر اشاره کرد که یکدک کش ۱۵ خرداد، متعلق به شرکت ملی پایانه‌های نفتی ایران است که با انجام حجم بسیار گسترده و تخصصی تعمیرات در قسمت‌های مختلف به ویژه سیستم رانش، ولوها، لوله‌ها، بدنه و ... در مورخ ۹۱/۹/۲۷ از روی داک سرسره آنداکینگ شد.

آقایی همچنین افزود: یکدک کش‌های احد و رشید ۱، پس از آنداکینگ یکدک کش ۱۵ خرداد، در اقدامی کم‌نظیر با خرک چینی در فاصله زمانی کمتر از ۴ ساعت یکدک کش‌های رشید ۱ و احد بر روی داک مستقر و هر دو شناور به طور همزمان در بامداد مورخ ۹۱/۹/۲۸ بر روی داک مستقر شده‌اند.

وی خاطر نشان کرد: کشتی مهر ۴ یکی از منحصربه‌فردترین تجهیزات دریایی سازمان بوده و در امر بویه‌گذاری در استان‌های خوزستان و بوشهر فعالیت می‌کند که پس از اتمام عملیات بویه‌گذاری اضطراری در عسلویه به مقصد بندر عباس و داک شهید درویشی عزیمت کرد و در مورخ ۹۱/۱۰/۵ بر روی آن داک مستقر و بلافاصله تعمیرات اساسی آن آغاز شد و پس از اتمام آن ظرف ۳۰ روز به ناوگان خدمات‌رسانی به علایم کمک ناوبری خواهد پیوست. ■

▲ تعمیرات اساسی همزمان ۶ فروند شناور در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

به‌منظور افزایش ظرفیت پذیرش کشتی‌های حامل تناژهای بالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، ظرفیت باربری چهار اسکله در این مجتمع بندری افزایش یافت.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، «مسعود قاسمیان»، معاون مهندسی و عمران این اداره کل با اعلام این خبر اظهار داشت: در راستای افزایش ایمنی پهلوگیری کشتی‌ها به ویژه کشتی‌هایی با تناژ بالا در اسکله‌های مجتمع بندری، تعداد ۱۰۶ بولارد ۴۰۰۰۰ با ظرفیت کششی ۱۵۰ تنی ساخته و نصب شد.

قاسمیان افزود: به همین منظور در اسکله‌های ۱۶ تا ۳۰، تعداد ۱۸۲ فندر تک‌سولوی SUC۱۴۵۰ ساخته و نصب خواهد شد که توان و ایمنی پهلوگیری اسکله‌ها به دلیل شکل سامانه بندری افزایش می‌یابد.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با بیان اینکه نصب بولاردها و فنرها ظرفیت اسکله‌ها را به منظور پذیرش شناورهای با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن بالا برده، تصریح کرد: با توجه به نصب بولارد نوع ۴۰۰۰۰ ظرفیت نیروی مهار کشتی از ۳۰ تن به ۱۵۰ تن افزایش یافت تا توان و ایمنی پهلوگیری کشتی‌ها ۵ برابر افزایش یابد و از بروز حادثه و خسارت احتمالی به کشتی تا حد بسیار زیادی جلوگیری شود.

قاسمیان در پایان افزود: تمامی جزییات پروژه، با تکیه بر توان داخلی و بهره‌گیری از تولید ملی و مطابق آخرین استانداردهای روز دنیا تهیه و نصب شده است. ■

▲ راه‌اندازی تجهیزات بارگیری مکانیزه کالای فلز معدنی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

در راستای افزایش توان تخلیه و بارگیری کالا و به منظور خدمات‌رسانی بهتر به صادرکنندگان، تجهیزات بارگیری کالای فلز معدنی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) بهسازی و راه‌اندازی شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، «علیرضا خجسته» معاون دریایی و بندری ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: با نوسازی و بهسازی قطعات این تجهیزات که در اسکله پایانه صادرات مواد و مصالح ساختمانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) مستقر بود، امکان بارگیری سریع‌تر کالای مواد معدنی و مصالح ساختمانی فراهم شد.

«خجسته» با اشاره به مشارکت بخش خصوصی در بهسازی و راه‌اندازی این تجهیزات اظهار داشت: تمامی مراحل تعمیرات، بهسازی و نوسازی این تجهیزات با بهره‌گیری از تخصص و توان داخلی صورت پذیرفته است.

وی در اشاره به توان عملیاتی این تجهیزات افزود: هم‌اکنون یک محموله ۳۴ هزار تنی مصالح ساختمانی جهت صادرات به وسیله یک فروند کشتی در حال بارگیری است. ■



▲ شناورهای مغروقه از آبراه‌های خوزستان خارج می‌شوند

تعداد زیادی شناور مغروقه اروند و خور موسی به روش برش در حال خارج‌سازی در مرز ایران خارج‌سازی شد و برای خروج بقیه مغروقه‌ها باید کمیته CBC تشکیل شود.

مهندس سیدعطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در تشریح جزئیات عملیات خروج شناورهای مغروقه در آبراه‌های خورموسی و اروند، اظهار داشت: شناورهای مغروقه‌ای در دوران دفاع مقدس به دلیل اصابت گلوله در آبراه‌های خورموسی و اروند رود غرق شده‌اند که وجود آنها موجب بروز مشکلات و موانعی در تردد کشتی‌ها می‌شود.

وی اضافه کرد: مسوولیت مشخص کردن وجود مغروقه‌ها و تأثیر آنها در کاهش ایمنی مسیر دریایی برای دیگر کشتی‌ها برعهده معاونت حمل‌ونقل مسافری است که اگر وجود مغروقه‌ای مغایر با ایمنی دریانوردی باشد، باید هر چه سریع‌تر خارج شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: البته پس از پایان جنگ تحمیلی تا به امروز اگر مالک مغروقه‌ای خواستار خارج‌سازی شناورش شده باشد، سازمان بنادر و دریانوردی همکاری کرده است، همچنین شناورهای بی‌مالک نیز توسط سازمان بنادر خارج‌سازی شده است.

▲ نحوه خارج‌سازی شناورهای مغروقه مالک‌دار و بدون مالک

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه شناورهای مغروقه به دو بخش مالک‌دار و بدون مالک تقسیم می‌شود، اظهار داشت: اگر شناور مالک داشته باشد خود مالک هزینه‌های خارج‌سازی شناور را به سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت و شناور خود را دریافت می‌کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: شناورهای مغروقه‌ای که مالک ندارد، طبق قانون، آهن آلات حاصل‌شده از خروج مغروقه‌ها توسط ستاد اجرایی فرمان حضرت‌امام تعیین تکلیف می‌شود و در اختیار آنها قرار خواهد گرفت و آنها هزینه خارج‌سازی را به سازمان بنادر پرداخت می‌کنند.

▲ خروج مغروقه‌های اروند در مرز ایران

صدر با اشاره به اینکه تعداد زیادی شناور توسط ایران در مرز اروند خارج‌سازی شد، تصریح کرد: برای خارج‌سازی مغروقه‌های اروند باید مرز مشترک و کمیته CBC بین ایران و عراق تشکیل شود و در قالب همین کمیته مشترک، خارج‌سازی مغروقه‌ها با همکاری دو طرف انجام شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: اما آنچه که در اروند مطرح است، موضوع افزایش آب خور است که یک بخش آن نجات مغروقه‌هایی است که باید در کمیته مشترک CBC تصمیم‌گیری شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: در اروند با خارج‌سازی مغروقه‌ها هم افزایش ظرفیت نخواهیم داشت، مگر اینکه دیگر مشکلات برطرف شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: در تشکیل کمیته CBC بین ایران و عراق در اروند رود، برای خروج شناورهای مغروقه، موضوع از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در حال پیگیری است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه مقامات عراقی هم از این موضوع استقبال کرده‌اند، تصریح کرد: موضوع تشکیل کمیته CBC توسط وزارت امور خارجه به عنوان متولی اصلی هم در حال پیگیری است، اما هنوز عملیاتی نشده است.

صدر با بیان اینکه جانمایی تشکیل کمیته از سوی سازمان بنادر انجام گرفته است، گفت: یکسری شناورها در مرز خودمان خارج‌سازی شد؛ اما اروند بالاخره باید پاکسازی شود تا عبور شناورها با ایمنی کامل صورت گیرد.

▲ خارج‌سازی دومین مغروقه از ۷ مغروقه خورموسی به روش برش

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به لزوم افزایش هر چه بیشتر ایمنی دریانوردی، اضافه کرد: ۷ مغروقه اصلی خورموسی در کانال اصلی نیستند و مانعی برای عبور کشتی‌ها محسوب نمی‌شوند، وجود این مغروقه‌ها در حال حاضر ضربه‌ای به ایمنی مسیر نمی‌زند و مانع تردد نیست، اما ترجیح آن است که خارج‌سازی شوند.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: در ارتباط با خروج مغروقه‌ها در آبراهه خور موسی، قرارداد خارج‌سازی ۷ فروند مغروقه با شرکت خصوصی منعقد شد، در این راستا خروج ۳ فروند شناور در اولویت سازمان بنادر است؛ شناور مغروقه مویرا به عنوان نخستین شناور خارج‌سازی شد و شناور دوم نیز در حال خارج‌سازی به روش برش است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: پیمانکار پروژه اولویت‌بندی خروج مغروقه‌ها را براساس نظر سازمان بنادر انجام می‌دهد.

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: شناور دوم برخلاف مویرا که با بادکش خارج‌سازی شد، برش می‌خورد یعنی با سیستم شناورسازی خارج نمی‌شود، بلکه با تسمه‌های برش مخصوص با سایزهای معین بریده شده و توسط جک‌آپ خارج‌سازی می‌شود. ■

راهاندازی مرکز دوام بتن ایران در سواحل خلیج فارس



با راهاندازی مرکز دوام بتن جهت ارزیابی بتن و مصالح سازه‌ای در برابر شرایط مهاجم در سواحل خلیج فارس، تحقیقات بررسی علمی دوام سازه‌های دریایی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با هماهنگی تشکل‌های دانش بنیان منسجم‌تر از گذشته می‌شود.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، «مسعود قاسمیان»، معاون مهندسی و عمران این اداره کل با اعلام این خبر اظهار داشت: به منظور بررسی دوام سازه‌های دریایی در اثر عوامل مهاجم و خورنده فیزیکی و شیمیایی در مرکز، ارزیابی دوام بتن بندر امام خمینی (ره) طی آزمون‌های مختلفی انجام می‌شود.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر استان خوزستان افزود: این مرکز با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه صنعتی امیر کبیر با هدف بررسی دوام بتن در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در جهت نیل به اهدافی چون ساخت نمونه‌های بتنی مختلف با طرح‌های اختلاط و سیمان‌های مختلف در مقیاس آزمایشی و واقعی جهت ارزیابی درازمدت و انجام آزمایش‌های دوام و مقاومت بتن نظیر نفوذ آب و یون کلر، تعیین اثر سولفات‌ها، بررسی کربناتاسیون و غیره تاسیس شد. شناسایی و ارزیابی پوزولان‌های کشور و تحقیقات در زمینه سیمان‌های جدید، پایش مداوم ساختمان‌های جدید از راه نصب ابزارهای اندازه‌گیری پارامترهای دوام بتن در هنگام اجرای این ساختمان‌ها از جمله دیگر فعالیت‌های آینده این مرکز است.

وی همچنین ادامه داد: نظر به اینکه کاربرد پوزولان‌ها در بهبود خواص بتن تأثیر بسزایی دارد و این مصالح در بسیاری از نقاط کشور به وفور یافت می‌شود، می‌تواند جایگزین مناسبی برای بخشی از سیمان در ساختمان باشد و علاوه بر کاهش مصرف انرژی و سیمان، برخی مشکلات و نواقص کار با بتن سیمان رایج نیز کنترل و رفع شود. لذا این مرکز توانسته است به سرمایه‌گذاران منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در تولید بتن مناسب و ساخت‌وساز ارزان‌تر سازه‌ها با مقاومت و کیفیت بالاتر، آرایه مشاوره کرده و صرفه اقتصادی ایجاد نماید.

قاسمیان اضافه کرد: امیدواریم با ایجاد شبکه داخلی دوام بتن در حوزه خلیج فارس با همکاری مراکز علمی و فنی مختلف در سراسر کشور و ارتباط آن با شبکه جهانی دوام بتن در کشورهای ژاپن، عربستان و کمیته اروپایی بتن و مرکز ACI در کانادا، به منظور تدوین مدل جهانی پیش‌بینی عمر مفید سازه‌ها، تعامل حاصل از تاسیس این مرکز علمی، بین دانشگاه صنعتی امیر کبیر و سازمان بنادر و دریانوردی ثمربخش شود. ■

تحقق دکترین توسعه دریامحور در سازمان بنادر و دریانوردی

بهره‌برداری از ۴۰ بندر چندمنظوره مردمی تا پایان امسال

در حالی که به دنبال سیاست‌های خشکی محور و عدم توسعه سواحل، مردم به داخل کشور مهاجرت کرده و سواحل را ترک کرده بودند، دولت‌های نهم و دهم با اتخاذ رویکرد توسعه دریامحور و عمران و آبادانی سواحل محروم جنوب، جمعیت را به سواحل برگردانده و رونق اقتصادی را در این مناطق فراهم کردند.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی، در حاشیه نمایشگاه راه و شهرسازی و صنایع وابسته، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با حضور در میان خبرنگاران، یکی از اقدامات مطلوب این سازمان را توسعه ساحلی در کنار ساخت و توسعه بندر بزرگ تجاری عنوان کرد و گفت: ایران با ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل که ۳۰ درصد مرز کشور را شامل می‌شود، یک کشور دریایی محسوب می‌شود و در حالی که بزرگ‌ترین و زیباترین شهرهای صنعتی دنیا در سواحل و بندر کشورهای پیشرفته ایجاد شده، در ایران به خاطر سیاست‌های بری و خشکی محور سواحل کشور آن طور که باید و شاید توسعه پیدا نکرد و مردم به تدریج به داخل کشور مهاجرت کرده و مناطق ساحلی را ترک کردند.

وی با بیان اینکه یکی از اقدامات سازمان بنادر برای تحقق دکترین توسعه دریامحور و سیاست بحری و بازگرداندن جمعیت به سواحل، ساخت بندر کوچک چندمنظوره است، خاطر نشان کرد: در حال حاضر ۳۰۰ نقطه در مناطق ساحلی جنوب کشور شناسایی شده که از این تعداد ساخت ۶۰ بندر کوچک چندمنظوره در شهرهای ساحلی جنوب آغاز شده و تا پایان امسال ۴۰ بندر چندمنظوره به بهره‌برداری می‌رسد. صدر گفت: در شمال کشور هم ساخت تعدادی بندر کوچک چندمنظوره مانند بندر چمخاله در استان گیلان در دست اقدام است، که در موقعیتی مناسب، از بندری صیادی به بندری تجاری و گردشگری تبدیل می‌شود.

وی با اعلام اینکه سازمان بنادر و دریانوردی، اراضی این بندر را از سازمان شیلات تملک کرده، گفت: مطابق برنامه پس از تسطیح اراضی، سرمایه‌گذاری لازم در این بندر انجام می‌گیرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه حدود ۶۰ میلیارد تومان برای این بندر در بخش‌های خرید تجهیزات، ساخت موج‌شکن، لایروبی و احداث اسکله سرمایه‌گذاری می‌شود، اضافه کرد: با رفع مشکل تملک بخشی از اراضی بندر معارض با سند و با توجه به دستور وزیر راه و شهرسازی مبنی بر تسریع در ساخت و توسعه این بندر مردمی، این پروژه تا پایان سال ۹۲ به بهره‌برداری خواهد رسید. ■

معاون وزیر راه و شهرسازی در چهاردهمین همایش صنایع دریایی کشور ضمن اعلام مهم‌ترین ماموریت‌های سازمان خبر داد:

افزایش تعداد مسافران دریایی از ۵ میلیون به ۱۳ میلیون نفر

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از ظرفیت‌های ایجادشده در بنادر تجاری، ۲۰ میلیون تن برای ترانزیت کالا از بنادر استفاده می‌شود که سال گذشته حدود ۱۰ میلیون تن ترانزیت از بنادر صورت گرفت.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به توسعه ناوگان و مسافرت دریایی به عنوان یکی از اقدامات قابل توجه در سازمان بنادر و دریانوردی توضیح داد: در گذشته مسافرت دریایی در کشور با اقبال عمومی مواجه نبود و این پدیده در نهایت با سفر به سواحل دریای خزر در فصل تابستان و مسافرت به سواحل خلیج فارس در زمستان جذابیت دیگری برای مردم نداشت. سازمان بنادر با شناسایی بنادر با امکان تردد مسافر و ساخت و تجهیز اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری، به توسعه سفر دریایی اقدام کرد.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در حال حاضر ظرفیت سالانه ۱۳ میلیون نفر سفر دریایی در بنادر کشور فراهم شده است که سال گذشته ۱۰ میلیون و ۲۰۰ نفر سفر مسافرت دریایی انجام شد؛ این در حالی است که این میزان در سال ۸۴ حدود ۵ میلیون نفر سفر بود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین از افزایش ۲ برابری ظرفیت مسافرت‌های دریایی تا پایان برنامه پنجم خبر داد.

صدر در بخش دیگری از سخنانش با بیان اینکه «سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌ها» از دیگر اقدامات سازمان بنادر به‌شمار می‌آید، تشریح کرد: سازمان بنادر از دو محل به سرمایه‌گذاری در بنادر اقدام می‌کند؛ یکی از محل منابع داخلی این سازمان است که ۱۶۵ پروژه با اعتبار ۲ میلیارد دلار هم‌اکنون در بنادر کشور در دست اجرا است.

بنابر اعلام مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، همین میزان سرمایه‌گذاری نیز با مشارکت بخش خصوصی در توسعه پسرکرانه بنادر و در ساخت انبارها، سیلوها و کارخانجات مختلف در حال انجام است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به برنامه‌های توسعه‌ای سازمان بنادر در

بخش ناوگان دریایی اظهار داشت: این سازمان در بخش ناوگان مسافری با اعطای تسهیلات از محل وجوه اداره‌شده و وام بدون بهره به متقاضیان بخش خصوصی، تاکنون شناورهای مدرن مسافری زیادی را به خطوط و ناوگان مسافرت دریایی اضافه کرده است. همچنین در زمینه توسعه ناوگان باری و خدماتی نیز با اعطای تسهیلات ارزان‌قیمت نسبت به ساخت لندینگ کرافت‌ها، یدک‌کش‌ها، راهنماها و شناورهای خدماتی اقدام کرد که در آینده نزدیک تحولات زیادی را در بخش‌های ناوگان مسافری دریایی ناوگان خدماتی شاهد خواهیم بود. ■

مهم‌ترین ماموریت‌های سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی از سوی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعلام شد.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تاکید بر اینکه شرکت‌های فعال در خدمات بندری و دریایی چه در پشتیبانی بنادر و اپراتوری اسکله‌ها و بنادر، چه در پسرکرانه بنادر و محوطه بندری و چه در بخش خدمات دریایی، صنایع دریایی و توسعه ناوگان، در نمایشگاه سوم راه و شهرسازی حضور فعال دارند، درخصوص کارهای شاخص سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی حمل‌ونقل دریایی و مرجع دریایی کشور گفت: توسعه و تجهیز بنادر بازرگانی کشور، اداره و بهره‌برداری بنادر تجاری، ثبت شناورها به عنوان یک فعالیت حاکمیتی، تأمین ایمنی عبور و مرور در آب‌های سرزمینی، صدور گواهینامه‌های صلاحیت و شایستگی دریانوردی و صدور مجوز ساخت و بهره‌برداری تأسیسات و تجهیزات در دریاها و سواحل، اقدامات اصلی این سازمان محسوب می‌شود که به این فهرست می‌توان اقدامات برای توسعه کشتیرانی ساحلی را نیز اضافه کرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به فعالیت ۱۱ بندر اصلی در شمال و جنوب کشور در کنار بنادر فرعی زیاد، موقعیت ایران در خاورمیانه را به لحاظ دسترسی به دریای خزر و خلیج فارس و دریای عمان و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های اقتصادی و جغرافیایی در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت کشور ممتاز دانست.

صدر، عبور دو کریدور اصلی شمال - جنوب و شرق - غرب از سرزمین ایران را از دیگر ظرفیت‌های کشور در ایفای نقش منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برشمرد و خاطرنشان کرد: ظرفیت سالانه کل بنادر تجاری کشور ۱۷۲ میلیون تن است که این میزان تا پایان برنامه ۵ ساله پنجم به ۲۱۰ میلیون تن افزایش می‌یابد.



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 کریر
- ✓ 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.abccgroup.ir

info@arabakhtar.com

ثبت ۷۷۰۰ شناور با مالکیت ایرانی



۷۷۰۰ فروند شناور با مالکیت ایرانی در کشور ثبت و پرچم ایران روی آن نصب شده است.

سید عطاءاله صدر، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در جمع خبرنگاران در حاشیه سومین نمایشگاه بزرگ راه و شهرسازی در پاسخ به پرسشی مبنی بر تعداد شناورهای ایرانی ثبت شده و سامان دهی شناورها به عنوان کارکرد حاکمیتی، از ثبت ۷۷۰۰ فروند شناور با مالکیت ایرانی خبر داد و گفت: اساساً هر شناوری که مالکیت ایرانی داشته باشد، در کشور ثبت و پرچم ایران بر روی آن نصب می شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه از این تعداد شناور ثبت شده ایرانی، تعداد ۱۷۰ فروند شناور تجاری و اقیانوس پیما است که در مالکیت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش قرار دارد، اضافه کرد: تعداد ۷ هزار فروند شناور لنج باری و صیادی و ۵۰۰ فروند شناور خدماتی اعم از یدک کش ها، راهنما برها، لندینگ کرافت و شناورهای تجسس و نجات نیز ثبت شده است.

وی درباره سامان دهی شناورها گفت: سازمان بنادر مسوول بخش تجاری کشور است و تمام شناورها ثبت داخل دارند، مگر اینکه شناوری هویت نداشته باشد.

بنابر تأکید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، کلیه شناورهای ثبت نشده به دلیل اینکه به جابه جایی بار و مسافر در دریا مشغول هستند، باید ثبت داخل شوند و در این خصوص برنامه ریزی لازم صورت گرفته است. ■

سازمان بین‌المللی دریانوردی تصویب کرد:

الزام در اجرای مقررات بهبود کارایی انرژی کشتیرانی بین‌المللی از ابتدای سال ۲۰۱۳

طی اصلاحات به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها (مارپل) که در جولای ۲۰۱۱ به تصویب آیمو رسید، فصل چهارم جدیدی در خصوص کارایی انرژی کشتی‌ها به ضمیمه ششم مارپل افزوده می‌شود. بر این اساس، داشتن شاخص طراحی کارایی انرژی (EEDI) برای کشتی‌های نوساز و طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی (SEEMP) برای تمامی کشتی‌ها الزامی می‌شود. کما اینکه سایر اصلاحات به ضمیمه ششم، تعاریفی جدید و الزامات مرتبط با بازرسی و صدور گواهینامه برای کشتی‌ها، شامل «گواهینامه بین‌المللی کارایی انرژی» را به این ضمیمه می‌افزاید. این مقررات برای تمامی کشتی‌های دارای ظرفیت ناخالص حداقل ۴۰۰ تن اجرا می‌شود، با این حال، مرجع دریایی هر کشور می‌تواند مطابق با مقرر ۱۹ این ضمیمه، اجرای این الزامات را برای کشتی‌های نوساز تا مدت حداکثر ۴ سال به تعویق بیندازد.

شاخص طراحی کارایی انرژی مکانیزمی انعطاف‌پذیر و عملکردمحور است که بدون تعیین تحمیل شیوه یا راهکاری بخصوص، انتخاب فن‌آوری برای استفاده در طراحی کشتی‌ها را به صنایع فعال در این زمینه محول می‌سازد. با فرض احراز سطوح لازم کارایی انرژی و رعایت این مقررات، طراحان و سازندگان می‌توانند از هرگونه شیوه و فن‌آوری مدنظر خود در کشتی‌های خود استفاده کنند. طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی نیز مکانیزمی برای بهبود کارایی انرژی کشتی توسط مدیریت آن به دست می‌دهد و بدین ترتیب، هر کشتی موظف است یک طرح مدیریت کارایی انرژی کشتی مخصوص به خود داشته باشد. سایر اصلاحات مارپل از ابتدای سال ۲۰۱۳ لازم‌الاجرا شده است.

ضمیمه ششم - انتشار مواد

اصلاحات به ضمیمه ششم، بخشی از آب‌ها در مجاورت سواحل پورتوریکو (ایالات متحده) و ویرجین آیلندز (ایالات متحده) را به عنوان «منطقه کنترل انتشار دریای کارائیب ایالات متحده» تعیین می‌کند تا انتشار اکسیدهای نیتروژن و گوگرد و ذرات معلق مطابق با مقرره‌های ۱۳ و ۱۴ این ضمیمه کنترل شود. طی یک اصلاحیه دیگر، کشتی‌های بخار قدیمی از اجرای الزامات مرتبط با میزان گوگرد موجود در سوخت کشتی‌ها برای فعالیت در مناطق کنترل انتشار دریای کارائیب ایالات متحده و آمریکای شمالی معاف می‌شوند. الزامات این منطقه کنترل انتشار جدید ۱۲ ماه پس از لازم‌الاجرا شدن، از ابتدای سال ۲۰۱۴ لازم‌الاجرا می‌شود.

ضمیمه چهارم - فاضلاب

اصلاحات به این ضمیمه، امکان ایجاد مناطق ویژه، تعیین دریای بالتیک به عنوان منطقه ویژه تحت این ضمیمه و تعیین الزامات سختگیرانه‌تر برای تخلیه فاضلاب از کشتی‌های مسافری را شامل می‌شود.

ضمیمه پنجم - زباله

نسخه بازبینی شده این ضمیمه پس از بررسی و به‌روزرسانی جامع این ضمیمه، لازم‌الاجرا شده است و تخلیه هرگونه زباله را، به جز در موارد استثنای مندرج در این ضمیمه، ممنوع می‌کند. موارد تخلیه مجاز مطابق این ضمیمه عبارت است از زائدات خوراکی، لاشه حیوانات، پسماند بار و آب حاوی مواد شوینده یا افزودنی‌های به کار رفته برای شست‌وشوی عرشه، سطوح بیرونی یا انبارها.

پسماند بار و مواد شوینده یا افزودنی‌ها تنها در صورتی قابل تخلیه در آب هستند که برای محیط زیست دریایی مضر نباشند. اصلاحات به این ضمیمه همچنین افزایش تعاریفی مانند الزام قرار داشتن کشتی «در مسیر» برای ایجاد امکان تخلیه زباله در آب و طبقه‌بندی مجدد زباله‌ها جهت درج در دفتر ثبت زباله کشتی را شامل می‌شود. ■

با ۱۳۴ رای موافق و ۳ رای مخالف

مجلس، حفاظت از سواحل را به گارد ساحلی سازمان بنادر سپرد



بر اساس تصمیم اخیر مجلس شورای اسلامی، حفاظت از سواحل حوزه عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی به گارد ساحلی سپرده شد. علی‌اکبر اولیاء، عضو کمیسیون عمران مجلس اظهار داشت: تاکنون در برخی از نقاط سواحل دریاها و حاشیه رودخانه‌هایی که کشتیرانی در آنجا صورت می‌گرفت و جزو حوزه عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی بود، مورد تعرض و ساخت‌وساز غیرقانونی قرار می‌گرفت.

نماینده مردم یزد در مجلس شورای اسلامی با اشاره به نبود دستورالعملی مدون جهت جلوگیری از این نقض قانون افزود: با توجه به پیشینه‌هایی که سازمان بنادر و دریانوردی در این باره به مجلس ارائه کرد، تصمیم گرفته شد با تصویب لایحه‌ای به گارد ساحلی سازمان بنادر و دریانوردی ایران اجازه داده شود که حفاظت و امنیت مناطق یادشده را که منطقه عملیاتی سازمان بنادر و دریانوردی است، رسماً بر عهده گیرد.

عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به الحاق یک تبصره به بند ۲۲ ماده ۳ آیین‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب سال ۱۳۴۸ افزود: مجلس جزئیات لایحه را بررسی کرد و این لایحه با ۱۳۴ رای موافق، ۳ رای مخالف و ۷ رای ممتنع از ۲۱۴ نماینده حاضر به تصویب نهایی رسید.

وی افزود: طبق این مصوبه ساخت‌وساز بدون مجوز یا خارج از مجوز سازمان بنادر و دریانوردی در دریاها و رودخانه‌ها ممنوع شد و گارد ساحلی موظف شد تخلفات ساخت‌وساز غیرقانونی را به مراجع قضایی گزارش کند.

اولیاء اظهار داشت: بر این اساس مراجع قضایی نیز موظف شدند دستور مقتضی مبنی بر تخریب بنای غیرقانونی یا اصلاح ساخت‌وساز را خارج از نوبت صادر کنند. ■

در گفت‌وگوی تلفنی مردم با معاون وزیر راه و شهرسازی تشریح شد:

از تدابیر استخدامی تازه تا اعلام انتشار اوراق مشارکت ۳ هزار میلیاردی

قرارداد بلندمدت با شاغلان این حرفه منعقد شود.

در حال حاضر مقدمات اولیه انجام این کار صورت گرفته است و همچنین مصوبه هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز اخذ شد که ابلاغ آن برای عملیاتی شدن، مراحل اجرایی را می‌گذراند. در مجموع با چنین اقدامی، هیچ‌گونه انفضالی برای نیروهای شاغل در خدمات یدک‌کش‌ها به وجود نمی‌آید و قرارداد مستقیم با آنان منعقد خواهد شد و این مساله تا زمان بازنشستگی افراد مذکور ادامه می‌یابد.

ارایه تسهیلات مشاغل سخت برای فعالان دریایی

واحدی از بندرانزلی: سرانجام ارایه تسهیلات مشاغل سخت و زیان‌آور برای فعالان دریایی به‌ویژه جامعه ملوانان به کجا رسید؟

صدر: در شرایط کنونی تمامی فعالیت‌های دریایی در گروه مشاغل سخت قرار گرفته‌اند که هر یک سال خدمت آنان ۱/۵ سال محاسبه خواهد شد و این مساله شامل جامعه ملوانان نیز می‌شود. این موضوع به تصویب رسید و عملیاتی شدن آن مراحل اجرایی را طی می‌کند.

صفایی، احمدی، حسینی، یآوری و... از مناطق شمالی و جنوبی: برای توسعه حمل‌ونقل مسافران دریایی و استفاده از ظرفیت‌های سیاحتی، گردشگری سواحل و بنادر چه اقداماتی مدنظر قرار دارد؟

صدر: طی چند سال گذشته در این زمینه انجام یک مطالعه تطبیقی با کشورهای توسعه‌یافته صاحب دریا که پتانسیل‌های دریایی نظیر کشورمان دارند، مدنظر قرار گرفت.

بر این اساس تدوین یک چشم‌انداز برای توسعه سفر و گردشگری دریایی با عنوان طرح «حمد» (حمل مسافر دریایی) انجام شد. اگرچه در زمان مطالعه طرح حمد ظرفیت مسافری بنادر کشور حدود ۵ تا ۷ میلیون نفر بود، اما در این زمینه فراهم ساختن زمینه استفاده حدود ۵۰ درصد جمعیت کشور برای انجام سفرهای دریایی-گردشگری تا پایان افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ در دستور کار قرار گرفت که این میزان با توجه به جمعیت کنونی تا حدود ۳۵ میلیون نفر برآورد می‌شود. البته در حال حاضر برای جابه‌جایی مسافران دریایی در بنادر کشور ظرفیتی بالغ بر انجام ۱۳ میلیون نفر سفر دریایی فراهم شده است که در سال گذشته از این میزان بیش از ۱۰ میلیون نفر استفاده کردند.

با توجه به این موارد طی سالیان گذشته ساخت ترمینال مسافری بندر آبادان، سامان‌دهی و توسعه ترمینال مسافری بندر خرمشهر برای انجام سفر از ایران به کویت، سرمایه‌گذاری در بخش‌های مسافری بنادر بوشهر، ساخت ترمینال و اسکله در بندر گناوه، احیا و بازسازی بندر شهید حقانی، توسعه بخشی مسافری بندر لنگه، توسعه و ساخت اسکله - ترمینال مسافری بندر شهید باهنر و ساخت اسکله و ترمینال مسافری در جزیره خارک برخی از حرکت‌های انجام شده در این زمینه به شمار می‌آید.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی به مناسبت هفته حمل‌ونقل، با حضور در روزنامه «ایران» و برنامه گفت‌وگوی تلفنی، به پرسش‌های مردمی در زمینه‌های مختلف پاسخ داد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در این برنامه به مدت بیش از ۹۰ دقیقه به پاسخگویی پرسش‌های هموطنان در مسایل مختلف دریایی پرداخت. این در حالی است که بسیاری از تماس‌گیرندگان پرسش‌های مشترکی را مطرح کردند، از این رو به جهت اختصار، پاسخ‌های معاون وزیر راه و شهرسازی در یک قالب آمده است که در پی می‌خوانید:

اقدامات سازمان بنادر برای امنیت شغلی شاغلان بندر

حسینی از بندر آستارا: شفاف‌سازی مرز دریایی بین‌المللی در بندر آستارا چه زمانی محقق می‌شود؟

صدر: توسعه بندر امیرآباد با مشارکت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حال انجام است. فاز اول این پروژه با ظرفیت ۶۰۰ هزار تن با اعتباری بالغ بر ۴۰ میلیارد ریال در هفته دولت سال جاری به بهره‌برداری رسید. البته تعیین مرز بین‌المللی برای شفاف شدن فعالیت‌های بندری - دریایی در بندر مذکور مراحل اجرایی را می‌گذراند. بدین گونه یک کارگروه در وزارت کشور مسایل موردنظر در این زمینه را تدوین و به کمیسیون دولت ارایه کرده‌اند که با تصویب دولت این مساله نیز رفع خواهد شد.

بیرزاده و هادی از بهشهر و انزلی (ملوان): برای افزایش امنیت شغلی نیروهای شرکتی شاغل در بنادر کشور چه برنامه‌ای مدنظر قرار دارد؟

صدر: به عنوان نمونه برای کسانی که به عنوان خدمه یدک‌کش فعالیت دارند، تحت نظر یک شرکت زیرمجموعه صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی با عنوان «شرکت هدایت رویا» قرار گرفته‌اند. به این مجموعه اعلام شد تمام پرسنلی که با شرکت‌های مختلف در فعالیت راهبری دریایی از جمله یدک‌کش‌ها فعالیت دارند، با هدف افزایش امنیت شغلی آنان،



در حال حاضر یکی از مباحث بنیادین در توسعه سفرهای دریایی، استفاده مناسب از طول سواحل کشورمان است. بر این اساس باید سفرهای دریایی در نوار ساحلی سازمان‌دهی شود. با توجه به این اصل، وجود شناورهای مناسب (با داشتن امکانات اقامتی نظیر هتل شناور) یکی از الزامات اساسی در تحقق این دیدگاه به شمار می‌آید.

اگر این مساله در نوار ساحلی کشورمان اجرا شود، می‌توان به عنوان نمونه راه‌اندازی سفرهای گردشگری دریایی در مناطقی از جمله بندر امام - ماهشهر، بندر عباس به بوشهر و چابهار به صورت رفت و برگشت و یا سفر به جزیره کیش، هرمز و هنگام را مدنظر قرار داد. اگرچه انجام این حرکت در بنادر شمالی نیز امکان‌پذیر است، اما در حال حاضر تاسیسات اولیه جابه‌جایی مسافران دریایی در سطح سواحل و بنادر کشور طی چند سال گذشته فراهم شد.

البته در این زمینه نبود سازوکار مطلوب در ارائه خدمات گردشگری دریایی با در نظر گرفتن امکانات اقامتی - رفاهی توسط آژانس‌های مسافرتی به عنوان یک مساله قابل تامل به شمار می‌آید. اگر چه در این خصوص برای سایر بخش‌ها جهت انجام سفر در حوزه زمینی و هوایی خدمات ارائه می‌شود، اما برای سامان‌دهی این مساله در حوزه دریایی با اتحادیه تورگردانان جلساتی برگزار و قرار شد آژانس‌های مسافرتی مسایل بازاریابی برای انجام سفرهای دریایی در سواحل و بنادر کشورمان را مورد ارزیابی قرار دهند.

البته در این روند اتحادیه تورگردانان نیز برای فروش بلیت سفرهای دریایی در کنار ارائه سایر خدماتشان اعلام آمادگی داشتند. با توجه به این موارد باید خطوط کشتیرانی نیز بحث بازاریابی در حوزه جذب مسافران دریایی را در مسیرهای مختلف نوار ساحلی کشورمان مدنظر قرار دهند.

با توجه به این موارد سازمان بنادر و دریانوردی برای ارائه مجوز از مراجع قانونی به افراد و مجموعه‌هایی که قصد راه‌اندازی آژانس یا شرکت‌های گردشگری مسافرت دریایی با ترکیبی به صورت هوایی - دریایی - زمینی دارند، اقدامات لازم را به عمل خواهد آورد. البته در شرایط کنونی با سازمان گردشگری نیز برای تسریع در تحقق دیدگاه مذکور موافقت اولیه به عمل آمد. همچنین مسوولان این مجموعه اعلام کرده‌اند به محض ارائه مجوز توسط سازمان بنادر به متقاضیان، اجازه جابه‌جایی توریسم دریایی به آژانس‌های مسافرتی ارائه می‌شود. در مجموع سرمایه‌گذارانی در این زمینه مراجعه داشته‌اند که مراحل مذاکرات آنان در حال انجام است.

ساخت بنادر کوچک چندمنظوره؛ رونق اقتصادی، ایجاد اشتغال و محرومیت‌زدایی

فروزان - بندرعباس: با توجه به گستردگی سواحل کشور برای توسعه متوازن بنادر چه برنامه‌ای مدنظر قرار دارد؟

صدر: در حال حاضر براساس مطالعات انجام‌شده در قالب طرح ICZM و مدیریت یکپارچه سواحل - بنادر بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر طول سواحل کشور در مناطق شمالی - جنوبی و شرقی کشور برآورد می‌شود. بر این اساس طی چند سال گذشته، با پیشنهاد و نظر رییس‌جمهور تدوین برنامه توسعه‌ای برای شهرهای ساحلی کشور مدنظر قرار گرفت که در این راستا اجرای طرح توسعه برای حدود ۳۰۰ منطقه ساحلی قطعی شد. البته در این زمینه از دو سال قبل ساخت ۶۰ بندر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوبی آغاز شد و تا پایان سال جاری، ۴۰ مورد از این پروژه‌ها به بهره‌برداری خواهد رسید که حدود ۱۶ پروژه این بنادر در منطقه هرمزگان افتتاح می‌شود. از آنجا که گستردگی جمعیت در سواحل جنوبی قابل توجه است، ساخت بنادر کوچک چندمنظوره، رونق اقتصادی، ایجاد اشتغال و کاهش محرومیت‌زدایی در این مناطق را به همراه خواهد داشت. همچنین احداث این بنادر کوچک تاثیرات بسیار زیادی در توسعه‌یافتگی و تغییر

شرایط اقتصادی مردم مناطق مذکور و جلوگیری از مهاجرت آنها به شهرهای دیگر دارد.

باید در نظر داشت که در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، بهترین، زیباترین و توسعه‌یافته‌ترین شهرها در کنار بنادر و شهرهای ساحلی قرار دارند. البته تحقق این دیدگاه در کشور ما به دلیل عدم توجه به توسعه متوازن، بر سامان‌دهی شهرهای بزرگ و مرکزی متمرکز شد که تغییر این رویه در بخش دریایی با اجرای طرح‌هایی از جمله ساخت بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوب صورت گرفت.

تولید ۹۰ درصد تجهیزات دریایی با توان داخل

اسدی - خرمشهر: بومی‌سازی تولید قطعات یدکی تجهیزات دریایی و بندری چه روندی را طی می‌کند؟

صدر: باید در نظر داشت که تولیدکنندگان داخلی در یک دهه گذشته به توانمندی‌های مطلوبی برای ساخت قطعات یدکی تجهیزات دریایی، بندری و مخابراتی دریا دست یافته‌اند. هم‌اکنون ۹۰ درصد تجهیزات دریایی با توان داخل تولید می‌شود. بر این اساس با توجه به اهمیت تامین قطعات یدکی برای تجهیزات بندری، دریایی و مخابراتی در سال حمایت از تولید ملی چندی پیش نخستین نمایشگاه تخصصی در مساله مذکور برگزار شد که با توجه به شرایط تحریم علیه کشورمان، تولیدکنندگان داخلی استقبال مطلوبی از برگزاری رویداد مذکور داشتند.

همچنین با توجه به اینکه تامین قطعات یدکی تجهیزات بندری - دریایی و مخابرات دریایی از خارج کشور نیاز به منابع ارزی فراوان دارد، برآوردهای اولیه برای بومی‌سازی این تجهیزات سالانه حداقل بیش از ۵ میلیون دلار صرفه‌جویی ارزی به همراه خواهد داشت. البته برای تهیه قطعات مذکور سالانه بیش از ۱۳ میلیون دلار سرمایه‌گذاری صورت می‌گیرد که با توجه به شرایط کشور، حداکثر استفاده از توان داخل در این زمینه یک ضرورت اساسی به شمار می‌آید. همچنین به عنوان نمونه طی چند سال گذشته بیش از ۳۰۰ میلیارد تومان از محل وجوه آورده شده سازمان بنادر به بخش خصوصی، تسهیلات ارزان‌قیمت برای صنعت دریایی اختصاص یافته است.

۲۰ میلیون تن ظرفیت خالی در بنادر

یاوری - بوشهر: در شرایط کنونی ظرفیت بنادر و تعداد شناورهای فعال در حوزه دریایی چه میزان برآورد می‌شود؟

صدر: میزان جابه‌جایی کالا از مبادی دریایی در سطح جهان توسط کانتینر سالانه ۶۰۰ میلیون TEU برآورد می‌شود که سهم ایران در این زمینه بیش از سه میلیون TEU (کمتر از یک درصد) برآورد می‌شود.

همچنین از میزان جابه‌جایی سالانه حدود ۶۰۰ میلیون تن کالا در کشورمان، در سال گذشته ۱۳۵ میلیون تن سهم بنادر کشورمان بود.

براساس آق ۱۴۰۴ نیز باید ظرفیت بنادر کشور به دو برابر افزایش یابد. اگرچه ظرفیت ایجادشده برای تخلیه و بارگیری در بنادر کشور حدود ۱۷۲ میلیون تن برآورد می‌شود، اما در شرایط کنونی حداکثر ۱۴۰ میلیون تن ظرفیت بنادر مورد استفاده قرار می‌گیرد. البته این رقم باید تا پایان برنامه پنجم به عدد ۲۱۰ میلیون تن برسد.

به طور کلی در شرایط کنونی، ۹۰ درصد کالاهای تجاری در سطح بین‌الملل از طریق دریا حمل می‌شود و بنادر کشورمان در روند واردات - صادرات حدود ۹۲ درصد سهم دارند. البته در این روند از ۲۰ میلیون تن ظرفیت ترانزیت کالا در بنادر نیز در سال گذشته حدود ۱۰ میلیون تن ترانزیت صورت گرفت.

این مسایل در حالی مطرح است که طی چند سال گذشته براساس فعالیت‌های دولت نهم و دهم، ظرفیت بنادر بزرگ کشور از جمله شهید



۲ دستگاه موتور دیزل دریایی نو mtu آلمان

12V 2000 M90

« به فروش می رسد. »

mtu Diesel motor		04.7 MMN 425
Typ.	12V 2000	
Motor Nr.	535 402 597	
Baujahr	2002	
Masse		Kg

MTU Motoren- und Turbinen-Union Eriedrichshafen GmbH

mtu Dieselmotor	
Leistung	1007 kW
Drehzahl	2300 1/min

MTU Motoren- und Turbinen-Union Eriedrichshafen GmbH
MMN425

۲-۳۳۹۶۴۷۷۱ (۰۲۱)
۳۳۹۲۶۳۹۳ (۰۲۱)
۰۹۱۲۱۰۲۷۶۷۹



رجایی، بوشهر، انزلی و امیرآباد به دو برابر و برخی بنادر همچون شهید بهشتی چابهار تا سه برابر مراحل افزایشی را انجام داده‌اند. همچنین در نتیجه این فعالیت‌ها فقط در هرمزگان ۶۰ درصد از مجموع ۱۷۲ میلیون تن ظرفیت کل بنادر، متعلق به بندر شهید رجایی است.

تعداد ۱۷۰ فروند شناور تجاری و اقیانوس پیما نیز در مالکیت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش قرار دارد. البته در این روند ۷ هزار فروند شناور لنج باری-صیادی و ۵۰۰ فروند شناورهای خدماتی اعم از یدک‌کش، راهنما، لندینگ کرافت و شناورهای تجسس و نجات نیز به ثبت رسیده‌اند.

اخذ مجوز انتشار اوراق مشارکت ۳۰۰ میلیارد تومانی توسعه چابهار

رستمیان - زاهدان: بهره‌برداری از طرح‌های بندر چابهار چه زمانی محقق می‌شود؟

صدر: باید در نظر داشت که بندر شهید بهشتی چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران در جنوب شرق کشورمان واقع شده است و به‌گونه‌ای دروازه توسعه محور شرق به شمار می‌آید.

اگرچه انجام این پروژه حداقل از یک دهه قبل مدنظر قرار داشت، اما با توجه به عزم دولت، برای کاهش محرومیت‌زدایی و توسعه متوازن فعالیت‌های بندری، آغاز این طرح در سال ۱۳۸۶ بود و با توجه به اهمیت پروژه، اتمام طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در قالب پروژه‌های مهم‌اندگار توسط دولت مد نظر قرار گرفت.

همچنین براساس طرح اجرایی برای پروژه مذکور، ظرفیت این بندر از ۲ به ۶ میلیون تن افزایش خواهد یافت. البته در ابتدا سرمایه‌گذاری برای توسعه بندر مذکور در قالب فاینانس بود، بدین‌گونه که تاکنون منابع ۱۵ درصد توسط سازمان بنادر و دریانوردی و ۸۵ درصد توسط فاینانس (پیمانکار پروژه قرارگاه خاتم‌الانبیا) صورت گیرد.

اما به دلیل اعمال برخی تحریم‌ها از سوی استکبار جهانی، جذب فاینانس خارجی برای این پروژه با مشکل روبه‌رو شد، بنابراین دولت تصمیم گرفت از محل فروش اوراق مشارکت، منابع طرح توسعه بندر چابهار را تامین کند. البته مجوز انتشار اوراق مشارکت به ارزش حدود ۳ هزار میلیارد ریال در این زمینه اخذ شده است که به نظر می‌آید در آینده‌ای نزدیک فروش این اوراق صورت گیرد و بخشی از منابع این فروش اوراق مشارکت به این پروژه اختصاص یابد. سایر درآمدهای اوراق مشارکت مذکور نیز برای طرح‌های توسعه بندر شهید رجایی و امیرآباد هزینه خواهد شد.

اگرچه در حال حاضر پیشرفت طرح توسعه بندر چابهار با ساخت بخش‌هایی از اسکله‌های چندمنظوره انجام لایروبی، استحصال اراضی و ایجاد ترمینال کانتینری، بیش از ۴۰ درصد برآورد می‌شود، اما حداقل توان به کار گرفته شده است تا این پروژه حداقل تا پایان فعالیت دولت دهم یا حداکثر پایان سال آینده به بهره‌برداری برسد. البته برای پاسخگویی به ظرفیت ایجادشده در بندر شهید بهشتی چابهار تدابیری اتخاذ شده است تا ترانزیت بخشی از کالاهای مورد نیاز استان‌های شرقی کشور نظیر سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی، خراسان شمالی و استان‌های همجوار از این بندر صورت گیرد. همچنین فراهم شدن شرایط برای ترانزیت کالا به کشورهای همسایه از جمله ترکمنستان، قرقیزستان، افغانستان، پاکستان و قزاقستان از دیگر برنامه‌های مدنظر برای استفاده مطلوب از ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار خواهد بود. ■

با مشارکت ۷۰ پژوهشگر و طی ۱۷ روز مرحله نخست گشت اقیانوس شناسی به پایان رسید



تجاری قشم، سازمان هواشناسی و دانشگاه پیام نور برگزار شد، از نظر طول مدت زمان اجرا (چهار فصل سال)، تعداد شاخه‌های علمی مورد مطالعه و نصب سامانه‌های مه‌بار در برخی نقاط، بزرگ‌ترین و مهم‌ترین گشت اقیانوس شناسی خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌شود.

رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی، با بیان اینکه این طرح به عنوان بخشی از برنامه جامع دیده‌بانی اقیانوس هند اجرا می‌شود، گفت: طی این طرح تحقیقاتی علاوه بر اندازه‌گیری شاخص‌های مختلف در شاخه‌های زیست‌شناسی، فیزیک، شیمی و زمین‌شناسی دریا، مدل‌سازی گردش آب و شاخص‌های فیزیکی و دینامیکی آب‌های خلیج فارس و دریای عمان نیز انجام خواهد شد.

◀ موفقیت کامل در اندازه‌گیری‌ها و نمونه‌برداری‌های دریایی

دکتر حمید رضایی مازنانی که مدیریت مرحله نخست گروه تحقیقاتی را بر عهده داشت، در مراسم پایانی مرحله اول بزرگ‌ترین گشت تحقیقاتی اقیانوس شناسی خلیج فارس اظهار داشت: با همت و تلاش متخصصان، در این مرحله از گشت، بدون هیچ مشکلی همه اندازه‌گیری‌های میدانی و نمونه‌برداری‌ها مطابق برنامه‌ریزی‌ها، با موفقیت انجام شد.

وی با بیان اینکه در این مرحله از گشت یک گروه سه نفره مستقر در ایستگاه پژوهشی بندرعباس موسسه ملی اقیانوس شناسی خدمات پشتیبانی را به عهده داشتند، اظهار داشت: همه متخصصان این گروه دارای توانایی بالای فیزیکی، مجرب به عملیات‌ها و اندازه‌گیری‌های میدانی و نمونه‌برداری در دریا هستند و از روحیه بالا و انگیزه فراوان در جهت «جهاد علمی» برخوردارند.

ضرورت تحقیقات دریایی در پیشبرد اهداف نظام جمهوری اسلامی ایران

امیر دریادار محمدرضا عباسیان فرمانده منطقه دوم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در مراسم پایانی نخستین مرحله از گشت تحقیقاتی اقیانوس شناسی خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان، ضمن تقدیر و تشکر از تیم تحقیقاتی اعزامی، تحقیقات و پژوهش در زمینه علوم و فنون دریایی را با اهمیت خواند و گفت: پژوهش‌های اقیانوس شناسی در اجرای بسیاری از طرح‌ها بسیار مهم و زیربنایی است و با توجه به اینکه ایران کشوری دریایی است، لذا باید در تمامی بخش‌های دریایی و اقیانوسی انجام کار علمی و پژوهشی مد نظر قرار گیرد.

عباسیان افزود: شناخت فضای کار و محیط عملیاتی لازم و حیاتی است و شناخت تمامی بخش‌های علمی در حوزه علوم و فنون دریایی و کسب داده‌ها و اطلاعات لازم، راهگشای برنامه‌های عملیاتی و مأموریت‌های نیروی دریایی است. ■

مرحله نخست بزرگ‌ترین گشت تحقیقاتی اقیانوس شناسی ایران در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان که با مشارکت ۷۰ محقق و عضو هیات علمی آغاز شده بود، پس از گذشت ۱۷ روز به پایان رسید.

به گزارش روابط عمومی موسسه ملی اقیانوس شناسی، دکتر وحید چگینی، رئیس موسسه ملی اقیانوس شناسی ضمن اعلام خبر اجرای مرحله دوم بزرگ‌ترین گشت اقیانوس شناسی خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان در دهه سوم آذرماه ۱۳۹۱، به تشریح جزئیات مرحله نخست گشت تحقیقاتی پرداخت و در این باره اظهار داشت: در مرحله نخست گشت تحقیقاتی اقیانوس شناسی بررسی‌ها و اندازه‌گیری شاخص‌های مختلف از اعماق کمتر از ۳۰ متر تا بیش از ۱۰۰ متر در ۶ ایستگاه ثابت توسط دستگاه‌های اندازه‌گیری پیشرفته انجام شد.

چگینی با بیان اینکه هدف اصلی مرحله نخست گشت، اندازه‌گیری جریان‌ها و خصوصیات فیزیکی آب دریا در نواحی تنگه هرمز بود، تصریح کرد: در این ایستگاه‌ها، اندازه‌گیری شاخص‌های دما، شوری، کدوری آب، PH، کلروفیل اکسیژن محلول، نمونه‌برداری از موجودات بستر دریا، نمونه‌برداری آب در عمق‌های مختلف و نمونه‌برداری پلانکتون‌ها و کف‌زیان به عمل آمد. نمونه‌ها و داده‌های به دست آمده برای ارزیابی و تحلیل به آزمایشگاه‌های ایستگاه اقیانوس شناسی بوشهر منتقل می‌شود.

وی با اشاره به همکاری بیش از ۷۰ محقق در این گشت تحقیقاتی، بیان کرد: این پژوهشگران در بخش‌های مختلف شامل انجام آزمایش‌ها و پشتیبانی حضور دارند و در هر مرحله از گشت حداقل ۱۲ نفر از این محققان بر روی کشتی حضور خواهند داشت.

چگینی افزود: در جریان این گشت تحقیقاتی، محققان ما در جزایر متعددی از جمله جزایر لارک، ابوموسی و کیش توقف داشتند.

وی یکی از مزیت‌های مهم این طرح و اطلاعات حاصل از آن را امکان پیش‌بینی پدیده کشند قرمز یا شکوفایی جلبکی عنوان کرد و با بیان اینکه این گشت توسط نیروهای متخصص ایرانی و بدون اتکا به متخصصان خارجی انجام می‌شود، گفت: در حال حاضر ایران تنها کشور منطقه است که قادر به انجام گشتی به این گستردگی با اتکا به نیروهای داخلی است.

وی افزود: به طور معمول در دریا‌های خلیج فارس و دریای عمان که از نظر زیست محیطی حساسیت بالایی دارند، کار جمع‌آوری داده باید به صورت مستمر و سالانه انجام شود تا محققان بتوانند هرگونه تغییری که در طبیعت رخ می‌دهد را ردگیری کنند و آثار و پیامدهای آن را به خوبی مورد مطالعه قرار دهند.

برگزاری چنین گشت تحقیقاتی آن‌هم برای نخستین بار در این سطح و گستردگی در منطقه می‌تواند تمرین بسیار خوبی برای ورود ما به اقیانوس هند باشد که امیدواریم زمینه‌های فراهم شود تا بتوانیم با کشتی تحقیقاتی که در دست ساخت داریم، در آب‌های اقیانوس هند حضور علمی-تحقیقاتی پیدا کنیم.

وی ادامه داد: در مرحله دوم اجرای این گشت تحقیقاتی که به مدت ۱۵ روز به طول خواهد انجامید، گروه تحقیقاتی به سمت شمال خلیج فارس و خوزستان می‌روند.

وی یادآور شد: گشایش رسمی مرحله اول این گشت که با همکاری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، سازمان منطقه آزاد

در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر مطرح شد: دستاوردها و عملکرد سازمان در جلب مشارکت بخش خصوصی

معاون امور بندری و مناطق ویژه در خصوص آمار حمل‌ونقل دریایی اعلام کرد: در حالی سهم وزنی ۸۸ درصد از صادرات و ۹۳ درصد از واردات کشور از طریق دریا صورت می‌گیرد که سهم ارزشی حمل‌ونقل دریایی به صورت ۶۲ درصد صادرات و ۷۷ درصد واردات است.

صادقی‌فر با تاکید بر ظرفیت نفتی و غیرنفتی بنادر تصریح کرد: این ظرفیت‌ها در سال ۱۲۳٫۸۵ میلیون تن و در سال ۹۰، ۱۷۲ میلیون تن بوده که چشم‌انداز ما برای سال ۹۵، حدود ۲۲۰ میلیون تن TEU است. وی در ادامه عملکرد ۱۰ ساله نفتی و غیرنفتی بنادر را با میانگین رشد ۱۱ درصد و عملکرد ۱۰ ساله کانتینری بنادر، به طور میانگین با رشد ۱۴ درصد اعلام کرد.

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی با تاکید بر اهمیت جذب بخش خصوصی در جهت تضمین توسعه بنادر اعلام کرد: میزان سرمایه‌گذاری در بنادر کشور تا سال ۸۳ بالغ بر یکصد و ۵۴ میلیارد تومان بود و تا سال ۹۰ این میزان به ۲ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان رسید که این آمار نشان از رشد ۱۴۸۶ درصدی سرمایه‌گذاری‌ها در بنادر دارد.

صادقی‌فر در ادامه ضمن تکمیل و پوشش موارد فوق با اشاره به تعدد قراردادهای منعقد شده سرمایه‌گذاری در بنادر گفت: تعداد قراردادهای تا سال ۸۳، ۵۳ فقره و تا سال ۹۰، ۱۵۸ فقره بود که این آمار از رشد ۲۹۳ درصدی در این حوزه حکایت دارد.

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص درصد اراضی واگذار شده به تفکیک بندر اظهار داشت: اراضی واگذار شده به بخش خصوصی ۸۰۵ هکتار است که ۳۸ درصد از این آمار به بندر شهید رجایی، ۳۳ درصد به بندر امام خمینی (ره)، ۱۷ درصد به بندر امیرآباد و بقیه این سهم نیز به سایر بنادر اختصاص دارد.

وی همچنین در ارتباط با سرمایه‌گذاری تجمعی گفت: میزان سرمایه‌گذاری تجمعی توسط سازمان بنادر تا سال ۹۰ بالغ بر ۳ هزار میلیارد تومان و سرمایه‌گذاری تجمعی توسط بخش خصوصی در بنادر تا پایان آبان‌ماه امسال ۲ هزار میلیارد تومان اعلام شده است.

صادقی‌فر در پایان صحبت‌های خود به اقدامات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری انجام‌شده پرداخت و مواردی چون تفویض اختیارات، آموزش کارشناسان خبره، ایجاد تنوع در اشکال واگذاری، پیگیری اعطای تسهیلات و ... را از اقدامات نرم‌افزاری و مواردی چون گسترش اراضی پشتیبانی، توسعه مناطق ویژه بندری، بازنگری و اصلاح کاربری اراضی پشتیبانی و آماده‌سازی زیرساخت‌ها در اراضی پشتیبانی را از اقدامات سخت‌افزاری برشمرد. ■

نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر با محوریت «توسعه بنادر و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی» برگزار شد.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، محسن صادقی‌فر، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نخستین سخنران این کارگاه آموزشی که در دی‌ماه سال جاری در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، ضمن تاکید بر اهمیت جایگاه دریایی کشور عزیزمان به برخورداری مناطق دریایی از ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر اشاره کرد. وی در این کارگاه به اهمیت تلاش‌ها و فعالیت‌های بندری بعد از انقلاب در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ اشاره کرد و گفت: بنادر ما در دهه ۶۰ جزو بنادر نسل اولی بودند که عمدتاً به کارهای تخلیه و بارگیری و مانند آن می‌پرداختند، اما خوشبختانه اکنون وضعیت بنادر به جایی رسیده که می‌توان حضور بنادر نسل سومی و رقابت خوبی را میان آنها در منطقه شاهد بود.



معاون امور مالی، اداری و برنامه‌ریزی در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر:

توجه به منافع ملی؛ ضرورت مشارکت بخش خصوصی در بنادر

درآمد را از سایر روش‌های غیرنفتی به دست آوریم و بتوانیم جایی در بازرگانی و تجارت بین‌الملل پیدا کنیم و با نرخ سود ۱۰ درصد در سطح بین‌الملل صدور کالا و خدمات فنی و مهندسی داشته باشیم، باید چیزی حدود ۵۰۰ هزار میلیارد تومان کالا و خدمات به بازار بین‌المللی عرضه کنیم.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: ما قطعاً در سایه افق متعالی چشم‌انداز ۱۴۰۴ می‌توانیم به تحولاتی بزرگ که جامعه ایران اسلامی را به سوی آرمان‌های بزرگ اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی رهنمود کند، دست یابیم؛ لذا بر مبنای همین چشم‌انداز هر بخش باید این افق را برای خود تعریف کند. به نظر من الزامی‌ترین بخش در حوزه سرمایه‌گذاری سوای رفتارهای درون‌سازمانی، اصلاح رفتارها و رویه‌های برخورد با سرمایه‌گذاری، بحث تدوین یک چشم‌انداز و یک افق متعالی برای حوزه دریا و بندر حول محور اسناد فرادستی و فراتر از آن حول محور فرمایشات مقام معظم رهبری مدظله‌العالی که فرمودند به دریا باید به عنوان یک فرصت راهبردی نگریسته شود، است.

امامی در خصوص موقعیت‌های استراتژیک بنادر تصریح کرد: موقعیت استراتژیک اغلب بنادر کشورمان به نحوی است که با دسترسی به اقیانوس و آب‌های آزاد و قرارگیری در نزدیکی مسیرهای مهم و اصلی دریانوردی، بسیاری از نیازهای کشتی‌های لاینروت‌ترامپ را می‌تواند مهیا کند و در مقایسه با بسیاری از بنادر حاشیه جنوب خلیج فارس از برتری قابل توجهی برخوردار است و بایستی ضمن حرکت در مسیر چشم‌انداز از این موقعیت‌ها استفاده نموده و باعث تضمین رشد اقتصادی باشیم.

وی در ادامه با تأکید بر حضور و مشارکت بخش خصوصی گفت: از دیدگاه ما، بخش خصوصی صاحب فن، صاحب تجربه و تخصص باید برای مشارکت علاوه بر منافع فردی و ساختاری و سازمانی منافع ملی را در نظر بگیرد. این معادله باید طوری باشد که سود و منافع به طور متقابل بین آنها تقسیم شوند و هر یک از آن منتفع باشند.

امامی ضمن تقدیر از همگامی بخش خصوصی با بخش دولتی در ارتباط با زیرساخت‌های بندری کشور ابراز داشت: کشور ما از توانمندی‌هایی نظیر استراتژیک بودن، ژئوپلیتیک بودن و همچنین از نظر ژئواکونومیک بر خوردار است که مانند پل ارتباطی و دریچه ورود کالا به آسیای میانه عمل می‌کند و با تلاش‌هایی که با حضور آقای صدر صورت گرفت، شاهد رشد و شتاب روند سرمایه‌گذاری‌ها و در نتیجه تبدیل بنادر به سمت بنادر نسل سوم هستیم.

معاون امور مالی، اداری و برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی در خاتمه صحبت‌های خود ضمن اشاره به توسعه نوار ساحلی و اهمیت آن عواملی چون تمرکز ملی بر بنادر هاب، حضور فعالانه بنادر در عرصه بین‌الملل و حضور واکنشی بنادر و... را از عوامل مهمی خواند که برای حضور در عرصه بین‌الملل و جلب توجه نگاه منطقه باید مورد توجه قرار گیرند. ■

معاون امور مالی، اداری و برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر به اهمیت بحث سرمایه‌گذاری و تولید ثروت در کشور و توسعه بنادر افق چشم‌انداز ۱۴۰۴ اشاره کرد.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، محمدرضا امامی ضمن تأکید به ۳ تحول بزرگ کشور یعنی قرار گرفتن ایران در آستانه هزاره سوم، قرار گرفتن در آستانه ورود به افق چشم‌انداز متعالی ۱۴۰۴ و آستانه ورود به دهه چهارم انقلاب و همچنین اهمیت این تحولات در تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌ها اظهار داشت: با قرار دادن این ۳ دهه و گزینه در کنار هم و با توجه به مقتضیات زمانی و مکانی در شرایط کنونی به لزوم تغییر در نگرش‌ها و روش‌های خود در مبحث سرمایه‌گذاری و تولید ثروت در کشور پی می‌بریم.

امامی در ادامه با اشاره به پیش‌بینی ۵۰ هزار میلیارد تومانی از درآمدهای نفتی گفت: اگر ما بخواهیم با توجه به فضای فشرده رقابتی در سطح بین‌الملل، با رعایت استانداردها، با تنظیم شاخص‌ها و کیفیت‌ها این میزان



مدیرکل امور مناطق بازاریابی و سرمایه‌گذاری عنوان کرد: نقش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه بنادر

آبایی ضمن اشاره به مدل‌های کلان سرمایه‌گذاری در بنادر تصریح کرد: بنادر نقش اصلی و کلیدی را در مدل‌های سرمایه‌گذاری ایفا می‌کنند و سرمایه‌گذاران و خطوط کشتیرانی از بازیگرانی هستند که نقش مهمی در این میان دارند، لذا جهت رشد و پیشرفت در زمینه توسعه بنادر، علاوه بر مشارکت بخش‌های خصوصی و داخلی نیازمند جذب سرمایه‌گذاری خارجی نیز هستیم.

مدیرکل امور مناطق بازاریابی و سرمایه‌گذاری با تقسیم‌بندی بنادر عمومی تحت عناوین بنادر خدماتی، ابزارسازی و صاحبخانه‌ای، افزایش مشارکت بخش خصوصی در این حوزه را عاملی برای خصوصی کردن بنادر اعلام کرد و گفت: با خصوصی‌سازی در این زمینه، ضمن استقلال در مدیریت، مدیریت بندر بدون هیچ‌گونه استفاده و کمک از محل بودجه عمومی صورت می‌گیرد.

وی در ادامه همچنین فرایند خصوصی‌سازی بنادر کشور را قبل از سال ۷۴ به صورت بنادر خدماتی دولتی، طی سال‌های ۷۴ تا ۸۹ با در نظر گرفتن عواملی چون تامین نیروی تخلیه و بارگیری توسط بخش خصوصی، تامین نیرو، نگهداری و تعمیرات تجهیزات و انجام عملیات تخلیه و بارگیری و انبارداری، واگذاری اراضی بندری و انتقال مالکیت و تجهیزات، واگذاری ترمینال‌های بندری و انعقاد قرارداد ساخت اسکله نفتی و مواد معدنی در بندر امام و واگذاری بنادر فریدونکنار، آستارا و اروندکنار به عنوان بنادر ابزارسازی و از سال ۸۹ به بعد زیرمجموعه بنادر صاحبخانه‌ای یا خصوصی تشریح کرد.

آبایی در خاتمه صحبت‌های خود با اشاره به رشد چشمگیر و جهش بنادر از نسل اول به نسل سوم گفت: با تغییر بنادر از نسل اول به نسل سوم توانستیم کارکردهای مهمی از قبیل ایفای نقش مراکز لجستیک، تقویت فعالیت‌های بازرگانی، تکمیل حلقه‌های لجستیک و زنجیره تامین کالا و افزایش فرصت‌های شغلی و ایجاد ارزش افزوده را در بنادر کشور تحقق بخشیم.

مدیرکل امور مناطق بازاریابی و سرمایه‌گذاری در خصوص اقدامات مهم و اساسی جهت تغییر و ارتقای نسل بنادر اضافه کرد: اقداماتی همچون افزایش محدوده اراضی پشتیبانی و تعیین کاربری آنها، اصلاح ساختار تشکیلاتی بنادر با رویکرد تحقق چشم‌انداز، اعطای تسهیلات بانکی به طرح‌های سرمایه‌گذاری بنادر، فرهنگ‌سازی، ارتقای دانش بازاریابی و مشتری‌محوری و تغییر در مبانی قراردادهای نحوه واگذاری اراضی پشتیبانی از جمله اقدامات مهمی است که برای ارتقای سطح بنادر ملحوظ کردن آنها ضروری است. ■

مدیرکل امور مناطق بازاریابی و سرمایه‌گذاری در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر، مشارکت بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بنادر را از اقدامات مهم و ضروری برای توسعه بنادر یاد کرد.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، دکتر حمیدرضا آبایی، به عنوان سخنران این کارگاه آموزشی، سرمایه‌گذاری در بنادر را بر پایه الزامات و چشم‌انداز عنوان کرد و گفت: حضور بخش خصوصی برای مشارکت در سرمایه‌گذاری نیازمند بستری مناسب، ایجاد فضای مطمئن و باثبات و اطمینان از برگشت سود برای آنها است که تحقق این بسترها خود نیازمند الزاماتی نظیر الزامات قانونی، اجتماعی، رقابتی، سیاسی و اقتصادی است.

وی در ادامه همچنین تغییر و جهش بنادر از نسل اول به نسل دوم و سوم را از چشم‌اندازهای مهم سرمایه‌گذاری در بنادر اعلام کرد و با در نظر گرفتن معیارهای مقایسه‌ای نظیر موقعیت بندری، حجم ترافیک، میزان اشتغال‌زایی، خودکفایی و تامین مالی گفت: تشکیل بنادر نسل سوم در کشور رشد چشمگیری داشته و باعث گردیده بنادر کشور از موقعیت محلی و انحصاری به موقعیت بین‌المللی و رقابتی تغییر وضعیت داشته باشند.



ضوابط فنی ساخت و ساز در قراردادهای سرمایه گذاری در بندر امام خمینی (ره)

قائم مقام اداره کل مهندسی عمران سازمان بندر و دریانوردی در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه گذاری در بندر به بررسی چالش های سرمایه گذاری برای انعقاد قرارداد و مرتفع کردن آنها پرداخت.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، مهندس عباسپور آذر که به نیابت از مهندس کبریایی در این همایش شرکت کرد، ضمن اشاره به ایجاد شرایط و زمینه ها و فراهم کردن بستر مناسب برای جلب مشارکت بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در بندر به ذی نفع بودن هر دو طرف تاکید کرد. عباسپور با اشاره به اهمیت و نقش بخش فنی و مهندسی در ایجاد حلقه و زنجیره سرمایه گذار و سازمان به اهداف بخش مهندسی پرداخت.

وی در ادامه به تقسیم بندی مقاطع اثرگذاری بخش مهندسی در فرایندهای سرمایه گذاری پرداخت و آن را در ۷ مقطع پیش از ارایه طرح توجیهی توسط سرمایه گذار، هنگام عقد قرارداد با سرمایه گذار، بررسی و تصویب مراحل مختلف انجام شده در دوران ساخت و ساز، احصای تحقق پروژه سرمایه گذار و صدور مجوز بهره برداری موقت و دائم در دوران بهره برداری و تحویل گیری و انتقال مستحقات مربوطه در پایان قرارداد عنوان کرد. عباسپور در ادامه به تشریح هر یک از این موارد پرداخت و تهیه و تدوین دستورالعمل هایی نظیر دستورالعمل میزان سرمایه گذاری، نحوه محاسبه زمان لازم جهت ایجاد زیرساخت ها، نحوه زمان بندی و استانداردهای لازم، مکانیزم لازم جهت توافق برای توسعه های آتی، ضوابط معماری، طراحی، ساخت و بهره برداری و نگهداری و دستورالعمل چگونگی انطباق ساخت و ساز در بندر با سامانه GIS را از اقدامات ضروری جهت ارایه قبل از طرح توجیهی توسط سرمایه گذار برشمرد. وی افزود: جهت بررسی و تصویب مراحل مختلف مطالعات انجام پذیرفته، به عواملی چون دستگاه نظارت عالی و محدوده نظارت آن دستگاه که خدمات و وظایف و سطوح اطلاعاتی آن را شامل می شود و همچنین مستندات و مدارک فنی نیاز است. عباسپور با اشاره به دوران ساخت و ساز تصریح کرد: گردش کار و روند نظارت بر ساخت و ساز، مکانیزم و چگونگی کنترل برنامه زمان بندی مصوب و دستورالعمل و گردش کار نحوه رسیدگی به موارد منجر به بازنگری در قراردادهای منعقد شده از جمله موارد فوری و ضروری تاخیرات و موارد پیش بینی نشده از جمله اقداماتی است که در دوران ساخت و ساز باید مورد توجه قرار گیرد. عباسپور در خاتمه صحبت های خود به تشریح دیگر موارد باقیمانده از مقاطع اثرگذاری بخش مهندسی پرداخت. ■

ضرورت های سرمایه گذاری در بندر امام خمینی (ره)

معاون عملیات اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه گذاری در بندر به چشم اندازها و چالش های فراروی سرمایه گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) پرداخت.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، مهندس علیرضا خجسته با تاکید بر ضرورت های سرمایه گذاری و روند آن در بندر امام خمینی (ره) به عملکرد سرمایه گذاری در این بندر اشاره کرد و گفت: میزان سرمایه گذاری در سال ۸۳ به ۱۱۴ میلیارد ریال و در سال ۹۰ به ۱۲۰۰ میلیارد ریال و همچنین در ۹ ماه اول سال ۹۱ به ۵۴۴ میلیارد ریال رسید که این نشان از رشد سرمایه گذاری ها در این بندر دارد.

وی در ادامه افزود: بالاترین میزان سرمایه گذاری ها در این بندر با آمار ۳۴۵۳ میلیارد ریال به سال ۸۹

و کمترین میزان سرمایه گذاری با آمار ۷۳ میلیون ریال به سال ۸۵ اختصاص دارد و تعداد قراردادهای فعال در این خصوص، ۴۳ فقره است.

خجسته در ارتباط با روند جذب سرمایه گذاری در ۹ ماهه اول سال ۹۱ اظهار داشت: ۶۵۰ میلیارد ریال برای جذب سرمایه گذاری در سال ۹۱ هدف گذاری شده بود که تا پایان آذرماه امسال، ۸۴ درصد این میزان معادل ۵۴۴ میلیارد ریال تحقق یافته است. نماینده اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اشاره به تعدد مجوزها و قراردادهای اعلام کرد: تعداد مجوزهای اخذ شده ۱۴ فقره و به میزان سرمایه گذاری ۲۱۵۵ میلیارد ریال، تعداد قراردادهای منعقد شده ۶ فقره و به میزان سرمایه گذاری ۵۴۴ میلیارد ریال، تعداد مجوزهای در حال اخذ ۵ فقره به میزان سرمایه گذاری ۲۰۵۲ میلیارد ریال و مجموع تقاضاهای در حال بررسی ۱۵ فقره به میزان سرمایه گذاری ۳۸۲۳ میلیارد ریال است.

خجسته در ادامه مسایل و مشکلات فراروی سرمایه گذاری در این بندر را به دو بخش مسایل و مشکلات ساختاری و مسایل و مشکلات محتوایی تقسیم بندی کرد و افزود: مسایلی همچون عدم تعریف چشم انداز، اهداف، برنامه ها و استراتژی های سرمایه گذاری در بندر به صورت بلندمدت، آیین نامه های معاملاتی سازمان، تفویض اختیارات، ضوابط سختگیرانه در جذب سرمایه گذاری، تاثیر تشدید عدم ثبات شرایط اقتصادی بر طرح های سرمایه گذاری و پیامدهای آن و همچنین توسعه بندر و چالش های فراروی آن از قبیل تملیک اراضی معارضین در دسته مشکلات ساختاری و مسایلی نظیر ضرورت تدوین مطالعات امکان سنجی برای ایده های سرمایه گذاری اولویت دار در بندر، ضرورت استانداردسازی ساخت و ساز در بندر جهت جلوگیری از انحرافات و اعمال سلیقه، تامین منابع مالی مورد نیاز پروژه ها و نقش کمرنگ سازمان و بندر تابعه و پیچیدگی محاسبه و اخذ سهم از سازمان از محل اجاره بها، در دسته مشکلات و مسایل محتوایی طبقه بندی می شوند.

وی با تاکید بر تسهیل شرایط جذب سرمایه گذاری تصریح کرد: دزدگی سرمایه گذار، تغییر در مدیریت شرکت ها که انصراف یا تغییر استراتژی سرمایه گذاری را در پی دارد و تغییر شرایط محیطی (سیاسی، اقتصادی و اجتماعی) از جمله مسایلی است که منجر به طولانی شدن فرایند و همچنین سختگیرانه شدن ضوابط در جهت جذب سرمایه گذاری می شود.

خجسته در خاتمه سخنرانی خود به تسهیل و مرتفع ساختن موانع پیش روی سرمایه گذاری در بندر اشاره کرد و گفت: تدوین چشم انداز، اهداف و برنامه ها و استراتژی های بلندمدت سرمایه گذاری در بندر، تفویض اختیار بیشتر به مدیران بندر تابعه، تعدیل فرایند طولانی و تسهیل ضوابط در جهت جذب سرمایه گذار، استانداردسازی ساخت و ساز در بندر، تامین منابع لازم جهت تملک اراضی واقع در محدوده بندر، افزایش نقش سازمان و بندر تابعه در کمک به تامین منابع مورد نیاز و استانداردسازی تعرفه ها برای فعالیت های خدماتی سرمایه گذاران در بندر از جمله راهکارهایی است که می توان با در نظر گرفتن آنها تسریع در امر سرمایه گذاری را شاهد بود. ■



مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی بوشهر ارایه کرد:

تجربه موفق بوشهری‌ها در جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

راستاد در ارتباط با تاثیر بخش خصوصی برای حضور در عرصه بین‌المللی گفت: بخش خصوصی فعال در حوزه بندر می‌تواند آمادگی بندر را جهت حضور در عرصه‌های بین‌المللی فراهم کند. نمونه بارز این مدعا اپراتور بزرگ بین‌المللی DPW است که حوزه فعالیتش در ابتدای امر محلی و در کشور خود بود، ولی با چاره‌اندیشی‌ها و تمهیدات لازم توانست از این بستر به جایی برسد که حال در دورترین نقاط دنیا فعالیت‌های اپراتوری می‌کند.

مدیر اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در خصوص فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر بوشهر تصریح کرد: با وجود برخورداری بندر بوشهر از ظرفیت خوب دریایی و قابلیت پذیرش کشتی‌های ۳۰ هزار تنی به دلیل موقعیت نامناسب بستر جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه ترمینال اپراتور و تامین تجهیزات بندری و مسدود بودن آن در منطقه شهری فرصت‌های محدودی برای جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر بوشهر وجود دارد.

راستاد در ارتباط با اهمیت بندر بوشهر در واردات میوه گفت: به‌رغم اینکه ما مهم‌ترین بندر واردکننده میوه محسوب می‌شدیم، اما از پایانه مواد غذایی که پایه اصلی آن سردخانه است، محروم بودیم، از این رو با توجه به ظرفیت فضا یکی از انبارها و سوله‌های سرپوشیده بندر را به سرمایه‌گذار معرفی کردیم و با انجام کارهای کارشناسی ویژه در این مورد که در ابتدا غیرممکن به نظر می‌رسید، در نهایت با ۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری، یک سردخانه ۵ هزار تنی فوق‌العاده احداث شد که نزدیک‌ترین سردخانه به اسکله است.

وی با اشاره به رشد چشمگیر عملکرد ۱۰ ساله فعالیت‌های کانتینری بندر بوشهر اظهار داشت: میزان تخلیه و بارگیری در سال ۱۳۸۰، ۱۰۸ TEU بود که با پیشرفت‌های صورت‌گرفته توانستیم این میزان را در سال ۹۰ به ۲۴۹ هزار و ۷۲۱ TEU برسانیم.

مدیر اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در پایان صحبت‌های خود در ارتباط با میزان ترافیک کالا در این بندر گفت: میزان ترافیک کالا در سال ۱۳۹۰، ۹ میلیون و ۵۶۸ هزار و ۵۰۳ کالا بود که طبق پیش‌بینی‌ها بر اساس مطالعات سوات (SWOT) این میزان در سال ۱۳۹۸ به ۲۱ میلیون و ۹۳۷ هزار و ۶۵۴ کالا خواهد رسید. ■

مدیر اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر ضمن برگزاری این همایش به ضرورت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر استان بوشهر پرداخت.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، محمد راستاد، یکی از مهم‌ترین

دستاوردهای سازمان بنادر و دریانوردی را جذب بخش خصوصی و غیردولتی به منظور سرمایه‌گذاری در بنادر و توسعه آنها عنوان کرد.

راستاد ضمن تاکید بر اهمیت حضور بخش خصوصی برای مشارکت در امر سرمایه‌گذاری در بنادر اظهار داشت: در صورت حضور نیافتن بخش خصوصی به منظور سرمایه‌گذاری در بنادر، قطعاً ما نمی‌توانستیم در این بازه زمانی این حجم سرمایه‌گذاری‌ها را داشته باشیم، بنابراین می‌توان این‌گونه تعبیر کرد که اقدامات بخش خصوصی در سازمان بنادر و دریانوردی تا میزان چشمگیری منجر به ارتقای رقابت‌پذیری بنادر ما می‌شود. همچنین گفتنی است که این فرایند در مقایسه با سایر سازمان‌های دولتی که امکانات و سیستم‌ها و چارچوب‌هایی را نیز برای جذب سرمایه‌گذار دارند، فرایند بسیار خوبی است، چراکه با تمام این امکانات و موقعیت‌ها در عمل نمی‌توانند موفق باشند و بعضاً فرایندهای ما را به عنوان الگو موردنظر قرار می‌دهند.

وی در ادامه افزود: سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه بنادر طبیعتاً منجر به ارتقای رقابت‌پذیری می‌شود که ضمن اطمینان از یک سرمایه‌گذاری می‌تواند نه تنها ایجاد اشتغال و ارزش افزوده کند، بلکه از هدررفت سرمایه بخش خصوصی به سوی فعالیت‌های کاذب اقتصادی جلوگیری کند، لذا هر چه قدر ما بتوانیم بخش خصوصی را به مشارکت بیشتر ترغیب کنیم، به طور قطع می‌توانیم دستاوردهای مهمی را نیز در سطح اقتصاد کلان برای کشور رقم بزنیم.



بررسی چالش‌های حقوقی قراردادهای سرمایه‌گذاری

رییس اداره امور تدوین قوانین و امور حقوقی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تقدیر از سازمان بنادر و دریانوردی جهت برگزاری این کارگاه به بررسی چالش‌ها و موانع حقوقی که بر سر راه سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی قرار دارد، پرداخت.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، سیدمهدی فرومند از این گردهمایی به عنوان فرصتی مغتنم جهت مرتفع کردن موانع و مشکلات یاد کرد که با تبادل نظر یکدیگر تحقق می‌یابد.

فرومند در ادامه ضمن اهمیت تنظیم و ثبت و ضبط قراردادهای افزود: قرارداد، نوعی قانون حاکم بر طرفین محسوب می‌شود و در انعقاد قرارداد باید به این نکته توجه کرد که در این صورت آیا قوانین بالادستی رعایت می‌شوند یا خیر! در صورت بروز هرگونه مشکل، مبنای رسیدگی همین قرارداد است.

وی با تاکید بر اساسنامه یا آیین‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: بند ۲۴ ماده سوم این آیین‌نامه «واگذاری آن قسمت از خدمات سازمان که انجام آن از طرف بخش خصوصی به صرفه و صلاح است» را بیان می‌دارد، از این رو می‌توان گفت مجوز واگذاری وظایف تصدی سازمان پیش از این در سال ۴۸ داده شده است.

ایشان با اشاره به تبصره ۲ ماده ۲ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و دریانوردی و تشکیل گارد بنادر گمرکات مصوب ۹۱/۴/۱۹ اعلام کرد: هر چند سازمان بنادر و دریانوردی برای اجرای وظایف خود می‌تواند با موافقت شورای عالی سازمان و با رعایت شرایطی که شورای عالی تعیین خواهد کرد، شرکت تشکیل دهد یا با موسسات بخش خصوصی اعم از داخلی یا خارجی و همچنین وزارتخانه‌ها و موسسات دولتی ایرانی مشارکت کند.

وی در ادامه با اشاره به قوانین و مقررات برنامه پنج‌ساله توسعه اقتصادی، اجتماعی کشور افزود: طبق ماده ۱۱ قانون برنامه سوم و ماده ۷ قانون برنامه چهارم توسعه، دستگاه‌های اجرایی از جمله وزارتخانه‌ها، موسسات و شرکت‌های دولتی نه‌تنها نمی‌توانند اقدام به تشکیل شرکت کنند، بلکه باید سهام متعلق به خود (دولت)، حتی سهامی که در شرکت‌های غیردولتی و

محمدعلی حسن‌زاده، در نخستین کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بنادر تشریح کرد: مدل‌های قراردادی در جلب مشارکت بخش خصوصی

رییس اداره سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی در نخستین کارگاه آموزش سرمایه‌گذاری در بنادر با اشاره به مدل‌های کلی تعوض حکم و موارد اساسی موردنیاز به منظور جلب مشارکت بخش غیردولتی به دستبندی فعالیت‌های بندری و راهکارهای مشارکت بخش خصوصی پرداخت.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، محمدعلی حسن‌زاده ضمن دستبندی کلی قراردادهای بنادر، به چرخه جذب سرمایه و کشتی و کالا اشاره کرد و از مواردی چون ارائه خدمات بهینه در بندر، مطلوبیت جهت استقرار صنایع، افزایش تناژ عملیاتی، مطلوبیت تردد کشتی‌های مادر و کاهش هزینه تمام‌شده حمل تحت عنوان نتایج رژیم‌های قراردادی مناسب یاد کرد.

وی در ادامه، پذیرش ریسک‌ها و مسوولیت‌ها به صورت متقابل، لحاظ نمودن منابع و مزایا و پاداش را از موارد اساسی که بایستی در مشارکت و تخصیص بهینه در قراردادهای مورد توجه قرار گیرند، عنوان کرد.

حسن‌زاده با تاکید بر اهمیت مشارکت بخش غیردولتی در پروژه‌های زیرساختی برای دولت اظهار داشت: با جلب مشارکت بخش خصوصی می‌توان شاهد افزایش تامین خدمات مبتنی بر زیرساخت‌های اصلی، ضرورت نداشتن پرداخت اعتبارات از منابع عمومی، کاهش بار مالی ناشی از هزینه‌های طراحی و ساخت پروژه‌ها، امکان انتقال بخشی از ریسک پروژه‌ها به بخش خصوصی و فراهم شدن امکان طراحی و ساخت بهتر پروژه‌ها و ارائه خدمات متنوع بود.

حسن‌زاده در ادامه صحبت‌های خود، نیاز به وجود یک مدل توسعه‌یافته کسب‌وکار، تاکید بر شناسایی و تخصیص ریسک بین طرفین و تاکید بر ارائه حجم و سطح خاص از خدمات مشخص به جای تامین دارایی را به عنوان نکات مهم در پروژه‌های مشارکت بخش خصوصی در پروژه‌های بندری عنوان کرد و در خصوص محدودیت‌های مشارکت بخش خصوصی اظهار داشت: عدم پذیرش ریسک بالای کار از سوی بخش خصوصی، عدم برخورداری این بخش از ظرفیت مدیریتی، توان مالی و یا دانش فنی و هزینه بالای بعضی از پروژه‌ها از جمله محدودیت‌های مشارکت بخش خصوصی هستند.

وی در ارتباط با ویژگی‌های پروژه‌های مشارکت بخش خصوصی گفت: انتظار از طراحی و ساخت بهتر پروژه، اجازه نظارت بهتر برای اجرای پروژه، انتخاب بهینه فن‌آوری بر مبنای طول عمر اقتصادی و امکان اجرای پروژه در چارچوب مالی و بودجه‌ای از خصیصه‌های متمایز پروژه‌های مشارکت بخش خصوصی غیردولتی است.

حسن‌زاده با اشاره به مدل‌های مشارکت بخش خصوصی از مدیریت پیمان و تامین خدمات، قراردادهای کلید در دست، قراردادهای اجاره، واگذاری و مالکیت خصوصی را از ویژگی‌های اصلی مدل‌های مشارکت بخش خصوصی برشمرد و در خصوص مزایا و معایب هر کدام به تفصیل توضیح داد. وی در ادامه از BTO، BLT، BROT، BOOT، BOOTT، DOT (Develop)، ROT، DOT Design) تحت عنوان انواع مدل‌های BOT یاد کرد و اظهار داشت: تعیین سیاستگذاری توسط بخش دولتی به دلیل مالکیت تاسیسات در انتهای دوره، احتمال نیاز به حمایت بخش دولتی برای اقتصادی کردن پروژه، کسب درآمد برای سرمایه‌گذار از مدیریت تاسیسات و بازاریابی خدمات و اجاره فضای تجاری به دیگران و ضرورت مدیریت ریسک در قراردادهای BOT به عنوان مهم‌ترین بخش قرارداد از ویژگی‌های اصلی قراردادهای BOT هستند.

حسن‌زاده در خاتمه صحبت‌های خود ضمن اشاره به ابتکار تامین مالی توسط بخش خصوصی (PFI) تصریح کرد: حجم بالای سرمایه‌گذاری، احتمال افزایش کیفیت و نوآوری و جذابیت برای ورود بخش خصوصی به بازارهای تست‌نشده و در حال توسعه از مزایای این روش از جلب مشارکت بخش غیردولتی در پروژه‌های بندری است. در حالی که پیچیدگی مدیریت و اجرا، زمان‌بر بودن مذاکره و توافق بین طرفین، اهمیت بالای کارآمدی قوانین و مقررات از معایب این مدل به حساب می‌آید. ■



استاد دانشگاه شیکاگو در کارگاه آموزشی سرمایه‌گذاری در بندر: زنجیره تامین سبز؛ ضرورتی برای حمل و نقل



استاد دانشگاه شیکاگو در نخستین کارگاه آموزشی یادشده ضمن تقدیر از برگزارکنندگان این همایش به زنجیره تامین سبز و مدیریت و همچنین فعالیت‌های این زنجیره و نقش لجستیک در آن پرداخت.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا»، پرفسور عارف آقایی هروانی، استاد دانشگاه شیکاگو در ابتدای صحبت‌های خود با

اشاره به شعری از مولوی به اهمیت محافظت و مراقبت از محیط زیست و تشریح آلودگی‌های محیطی از طریق هوا، زمین و آب پرداخت.

هروانی در ادامه با اشاره به کارکرد بازار آزاد و فاکتورهای عرضه و تقاضا در نوسانات بازار به عوامل شکست بازار پرداخت و گفت: رقابت ناقص، اطلاعات ناقص، کالاهای عمومی، دخالت نامناسب دولت و اثرات و پیامدهای خارجی از مهم‌ترین عوامل شکست بازار تلقی می‌شوند.

وی افزود: شکست بازار زمانی اتفاق می‌افتد که بازار منابع را به طور کارآمد تخصیص ندهد و اثرات و پیامدهای خارجی مهم‌ترین عامل شکست بازار در زمینه‌های محیطی و علم اقتصاد منابع است.

هروانی با بیان اینکه انگیزه‌های اقتصادی به‌راحتی نفع شخصی را منطبق بر نفع اجتماعی می‌کنند، به مثال‌هایی همچون مالیات آلودگی، یارانه آلودگی، سیستم‌های تعهد و ضمانتنامه انجام کار در این رابطه اشاره کرد و اظهار داشت: اهمیت روزافزون زنجیره تامین سبز به خاطر کاهش شدید عوامل محیطی مانند منابع مواد خام، لبریز شدن مکان‌های زباله و افزایش سطح آلودگی است و بیشتر تنزل محیطی نیز همگام با همین زنجیره تامین رخ می‌دهد.

هروانی تصریح کرد: مدیریت زنجیره تامین سبز به سازمان‌ها این امکان را می‌دهد تا با کاهش هزینه‌های حاشیه‌ای تولید بتوانند به شکل مثبتی به پایداری محیط زیست کمک کنند. از این رو، شرکتی که استراتژی مدیریت زنجیره تامین سبز را به کار می‌گیرد، می‌تواند به نوبه خود از تاثیر عوامل مغایر با محیط زیست بکاهد.

وی در ادامه با اشاره به رواج مدیریت زنجیره تامین در دهه ۱۹۹۰ ابراز داشت: زنجیره تامین تمام فعالیت‌های مرتبط با جریان انتقال کالا از زمان استخراج مواد خام گرفته تا زمانی که به دست آخرین مصرف‌کننده برسد را در برمی‌گیرد.

هروانی در تکمیل صحبت‌های خود گفت: یکپارچه کردن محیط با تفکر مدیریت زنجیره تامین که طراحی محصولات، منابع‌یابی و انتخاب مواد، فرایندهای تولید و تحویل محصول نهایی به مشتریان را شامل می‌شود تحت عنوان مدیریت زنجیره تامین سبز نامیده می‌شود و این مدیریت زنجیره تامین محیطی در واقع متشکل از دخیل بودن کاربرد خرید در فعالیت‌هایی از جمله کاهش، بازیافت، استفاده مجدد و جایگزینی مواد است؛ همچنین تامین سبز اشاره به شیوه‌ای دارد که در آن ابتکارات و نوآوری‌ها در مدیریت زنجیره تامین و خرید صنعتی ممکن است در بطن محیط باشد.

هروانی در خاتمه صحبت‌های خود به حالت ارتجاعی مدیریت زنجیره تامین سبز، تحقیق و نظریه‌ها، تحقیق‌های سازمانی و اجتماعی، روندهای تصمیم‌سازی و برنامه‌ریزی، طراحی و سایر موارد در باب مدیریت زنجیره تامین سبز اشاراتی داشت. ■

همچنین شرکت‌های تابعه قانون خاص دارند را با تصویب هیات عالی واگذاری از طریق سازمان خصوصی‌سازی واگذار کنند.

فرومند در خصوص قانون برنامه دوم توسعه مصوب سال ۱۳۷۳ گفت: این قانون ضمن تاکید بر جلب مشارکت بیشتر بخش‌های خصوصی و همکاری در امور عمومی و خدمات اجتماعی، تولید، اشتغال، تجارت، تحقیقات و نگهداری و بهره‌برداری از تاسیسات زیربنایی و عمومی به استناد تبصره ۴۱ مقرر کرده دولت باید با رعایت اصل ۴۴ قانون اساسی و مصالح عمومی فعالیت‌های یادشده بخش‌های دولتی را به بخش‌های خصوصی و تعاونی واگذار کند و اقدامات و تدابیر لازم را در این خصوص انجام دهد.

نامبرده در ارتباط با رقابت‌پذیری در بخش اقتصادی اعلام کرد: به استناد ماده ۳۷ قانون برنامه چهارم دولت موظف به ایجاد فضا و بسترهای مناسب جهت تقویت و تحکیم رقابت‌پذیری و افزایش بهره‌وری نیروی کار است.

فرومند در خصوص بند ۹ ذیل گروه ۳ ماده ۲ قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی گفت: به موجب این قانون سازمان بندر و دریانوردی و همچنین سازمان هواپیمایی کشوری در زمره موسسات دولتی قرار دارند که قابلیت واگذاری به بخش غیردولتی را ندارند.

فرومند تصریح کرد: طبق بند ۱۳ ماده سوم آیین‌نامه سازمان بندر مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸، تعیین نحوه استفاده و نرخ بهره‌برداری از تاسیسات و تجهیزات بندری و اموال منقول و غیرمنقول سازمان و اجرای آن پس از تصویب با شورای عالی سازمان بندر و دریانوردی است.

فرومند در خاتمه مطالب خود پس از اشاره به انواع قرارداد سرمایه‌گذاری در امور بانکی اعم از مضاربه، مساقات، جعله، بیع سلف و ...، اصلاح و بازنگری قراردادهای سازمان با تکیه بر تجربیات دهه گذشته و همچنین تعیین و شفاف‌سازی ضوابط قانونی حاکم بر قراردادهای سرمایه‌گذاری را از الزاماتی خواند که در آینده باید مورد توجه قرار بگیرد. ■



«در تماس باش، در مسیر بمان!»

امروزه تولید دانش از سوی نخبه‌های هر صنعت به‌عنوان ثروتی پایان‌ناپذیر و همسویی سایر بازیگران با آخرین یافته‌ها، تنها راهکار حضور پایدار و موثر در تمامی عرصه‌های تولیدی و خدماتی است. صنعت حمل‌ونقل دریایی نیز به دلیل ماهیت بین‌المللی‌اش و نقش بی‌بدیل آن در کمک به توسعه تجارت جهانی و رشد اقتصادی کشورها در زمره بخش‌هایی از اقتصاد است که بررسی اثربخشی دانش و آگاهی از آخرین روندها و تحولات در آن همواره از اهمیت بسزایی برخوردار بوده است، چراکه سهولت ورود و خروج بازیگران جدید، از هر مرز و بومی و با هر سطحی از سرمایه، منجر به آن شده که صرفاً اتکا به سابقه فعالیت، برای کسانی که با دانش روز و اخبار صنعت آشنایی چندانی ندارند، دیگر امتیازی محسوب نشود و اجبار به تغییر زمینه کسب‌وکار تنها گزینه ناگزیر چنین کسانی است و اصطلاح پرندهای مُرده نیز گواهی بر این ادعاست. از این رو نقش دانش و آگاهی در عرصه بین‌المللی تولید کالاها و خدمات، ملموس‌تر از هر زمان دیگری است و بهره‌مندی بهینه از فرصت‌ها و پتانسیل‌های بی‌شمار این صنعت، مستلزم درک مبانی اقتصادی آن به منظور اتخاذ تصمیم‌های بهنگام و درست است، خوشایند یا ناخوشایند این رویکرد بخشی از قواعد بازی در صحنه رقابت بین‌المللی محسوب می‌شود.

با توجه به این موارد اخیراً پایگاه اینترنتی با عنوان «مشاوره و آموزش اقتصاد حمل‌ونقل دریایی یا (Maritime Transport Economics Consultancy & Training) MTECT» با آدرس www.mtect.info راه‌اندازی شده است که هدف آن تبادل دانش در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل دریایی با رویکردی اقتصادی و

عملی با دست‌اندرکاران بخش‌های دولتی و خصوصی، کارشناسان، دانش‌پژوهان و دانشجویان است. از آنجا که ناآگاهی از روند حاکم بر صنعت نه تنها می‌تواند هزینه‌های هنگفتی در سطوح خرد و کلان تحمیل کند، بلکه موجب عدم‌استفاده از ظرفیت‌های متعدد صنعت حمل‌ونقل دریایی در زنجیره تامین جهانی می‌شود، از این رو این پایگاه شعار «در تماس باش، در مسیر بمان» یا «STAY IN TOUCH, STAY ON COURSE» را برای خود انتخاب کرده است. آنچه شما می‌توانید در این پایگاه ببینید:



- آخرین اخبار حمل‌ونقل دریایی در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی
- مجموعه‌ای از مقالات و گزارش‌های آماری معتبر قابل دانلود
- لغت‌نامه‌ای تحت عنوان WIKIMTECT که واژه‌های دریایی و بندری را به سادگی توضیح می‌دهد.
- توضیحات کامل از مفاهیم پایه مثل اقتصاد، بندر، کشتیرانی، حوادث، کنوانسیون‌ها و ...
- مجموعه‌ای از آخرین نکات جالب توجه تحت عنوان «آیا می‌دانید؟»
- فهرستی از رویدادهای صنعت حمل‌ونقل (کنفرانس‌ها، سمپوزیوم‌ها و ...) در سطح منطقه
- مجموعه‌ای از آدرس‌های مربوط به مجامع و موسسات آموزشی ملی، بین‌المللی مرتبط با تجارت و حمل‌ونقل

عضویت در این پایگاه برای همه علاقه‌مندان رایگان است و در نظر است تا ضمن راه‌اندازی انجمنی برای طرح آنلاین مسایل موردنیاز علاقه‌مندان، چکیده مهم‌ترین اخبار و مطالب مهم پایگاه از طریق خبرنامه الکترونیکی و پیامک کوتاه نیز برای اعضای ارسال شود. نکته جالب توجه اینکه هر چند هنوز وجود این پایگاه رسماً اطلاع‌رسانی نشده و این خبر نخستین اطلاع‌رسانی در رابطه با فعال شدن آن است، ولی حسب آمار ارایه‌شده به‌طور میانگین هر روز بیش از ۲۰۰ نفر که از طریق موتور جست‌وجوهای اینترنت مثل گوگل در پی یافتن پاسخ پرسش‌های خود هستند، به این پایگاه مراجعه کرده‌اند. ■



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،

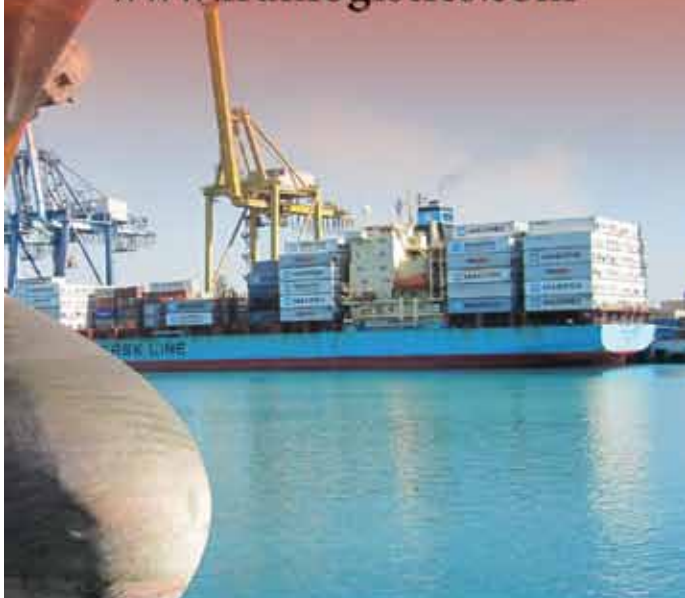
پایین تر از خیابان مطهری،

پلاک ۱۵۷، طبقه سوم

تلفکس: ۸۸۱۴۰۸۹۶ - ۹

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com



تردد کالا از ۶ کشور؛ باطی مسیر ۱۱۰۰۰ کیلومتر؛ در ۱۶ روز

شرکت DB Schenker در ۲۷ نوامبر سال ۲۰۱۲ در خبری اعلام کرد که برای نخستین بار موفق شد در اقدامی مشترک با شرکت YuXinOu (Chongqing) Logistics Co که اپراتور شبکه ریلی است، محموله آزمایشی را در چین به قطار بارگیری و پس از ۱۶ روز، طی ۱۱۰۰۰ کیلومتر و عبور از کشورهای قزاقستان، روسیه، بلاروس و لهستان در آلمان تخلیه کند. نکته حایز توجه در این جابه‌جایی استفاده شرکت Schenker از یک بارنامه کلی (common consignment note) برای جابه‌جایی محموله در کل طول مسیر است. با این حساب این شرکت آلمانی در زمره نخستین شرکت‌هایی است که از این روش برای جابه‌جایی کالا استفاده کرده است. کاهش محسوس زمان مورد نیاز جهت انجام کنترل‌های گمرکی برای عبور از مرز، یکی از مزایای استفاده از این نوع سند حمل است که در نتیجه آن میانگین سرعت این قطار در هر شبانه‌روز به ۶۱۱ کیلومتر رسید. به گفته Dr. Karl-Friedrich Rausch مدیر بخش لجستیک و حمل‌ونقل شرکت اکنون شنکر به شریکی مبتکر، قوی و قابل اعتماد، برای مشتریانش تبدیل شده است. (منبع: DB Schenker)

کاهش زمان تمام‌شده حمل از مزایای مهم این روش بوده که در ترکیب با هزینه پایین حمل‌ونقل ریلی، این مسیر می‌تواند در آینده‌ای نزدیک بخش قابل توجهی از کانتینرهایی که در حال حاضر توسط کشتی‌ها و از طریق مسیر دریایی بین چین و اروپا جابه‌جا می‌شوند را به خود اختصاص دهد. ■

www.mtct.info





Length – 1,302 ft (396.85 meters.)
 Width - 207 ft (63.1 meters.)
 Load Capacity- 123,200 Tons
 Diesel Engine - 14 Cylinders Inline
 Max. Power Output 108,920 Metric HP
 Top Speed - 31 Knots (55.80 km / h.)

یکی از بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینربر جهان به نام «اما مرسک»

جمال جعفری پور، کارشناس مسوول دریایی - بندرگز

امروزه توسعه روزافزون حجم مبادلات کالا از طریق دریا و افزایش قیمت سوخت طی یک دهه اخیر و صرفه جویی وقت و هزینه‌ها موجب گردیده که روزبه‌روز بر ظرفیت حمل کشتی‌ها افزوده شده و به تناسب ظرفیت، ابعاد و اندازه کشتی‌ها نیز تغییر یابد که در همین رابطه بنادر بزرگ کانتینری در جهان نیز در راستای هماهنگ شدن با این تغییرات، قابلیت پذیرش کشتی‌های جدید را در دستور کار خود قرار داده و اسکله‌هایی با عمق زیاد در پای اسکله برای پذیرش اینگونه کشتی‌های عظیم‌الجثه ایجاد کرده و تجهیزات دریایی خود نظیر یدک‌کش‌های قوی‌تر و تجهیزات بندری پیشرفته‌تر را نیز برای بنادر خود به کار می‌گیرند. بنابراین همواره مدیران بنادر در برنامه‌ریزی و توسعه بنادر بایستی با روند تغییرات کشتی‌ها آشنا بوده و در توسعه‌های آتی یا احداث بنادر جدید، بنادر را با قابلیت پهلو دهی کشتی‌های سائز فوق بزرگ (مگا سائز) طراحی کنند. در همین رابطه کشتی کانتینربر «اما مرسک» به عنوان یکی از کشتی‌های بزرگ کانتینربر جهان معرفی می‌شود.

بزرگ‌ترین کشتی دنیا یک کشتی تانکر نفتکش به نام «Knock Nevis» با ۴۵۸ متر طول است که تاکنون ساخته شده و از آن بعنوان مخزن انبار نفت شناور دور از ساحل (FSO) استفاده می‌شود.

الف) مشخصات کشتی اما مرسک:

- کشور سازنده کشتی: دانمارک، کارخانه سازنده: Odense steel shipyard، موسسه رده بندی: ABS آمریکا و نام مالک کشتی: A.P.Moller-Maersk Group

کشتی کانتینربر اما مرسک (Emma Maersk) متعلق به خطوط کشتیرانی معروف MAERSK LINE است که در سال ۲۰۰۶ ساخته شد و به لحاظ ابعاد و اندازه خود از یک ناو هواپیمابر نیز بزرگ‌تر است. این کشتی ظرفیت اسمی حمل تعداد ۱۵۰۰۰ TEU کانتینر را دارد و تعداد پرسنل اسمی آن فقط ۱۳ نفر ذکر شده است.

عظمت این کشتی به حدی است که یدک‌کش در کنار آن مثل یک قایق اسباب‌بازی به نظر می‌رسد. ساختمان محل سکونت کارکنان کشتی (Accommodation) تا پل فرماندهی آن مشتمل بر ۱۰ طبقه است.



کشتی کانتینر بر اما مرسک (Emma Maersk) متعلق به خطوط کشتیرانی معروف MAERSK LINE است که در سال ۲۰۰۶ ساخته شد و به لحاظ ابعاد و اندازه خود از یک ناو هواپیمابر نیز بزرگتر است

(ب) ابعاد و اندازه‌های کشتی:

طول: ۳۹۷ متر، عرض: ۶۳ متر، DWT = ۱۵۶۹۰۷، تناژ ناخالص ۱۷۰۹۷۴، تناژ خالص: ۵۵۳۹۶، درافت (آبخور ۱۵/۵ متر)، عمق یا ارتفاع بدنه (از کف زیر کیل تا لبه عرشه): ۳۰ متر، ظرفیت اسمی حمل کانتینر: ۱۵۰۰۰ TEU

(ج) ابعاد و مشخصات موتور کشتی:

- ۱- نوع موتور: موتور دیزل - ۱۴ سیلندر خطی در یک بلوکه سیلندر
- ۲- طول موتور: ۲۶/۷ متر، ارتفاع: ۱۳/۲ متر، وزن موتور: ۲۳۰۰ تن
- ۳- میزان مصرف سوخت: ۶۲۷۵ لیتر بر ساعت، قطر شاتون = ۱ متر
- ۴- برند و مارک موتور: Wartsila
- ۵- قدرت موتور: ۱۰۸۹۲۰ اسب بخار تقریباً معادل ۸۲ مگاوات. این قدرت موتور معادل قدرت ۱۱۵۶ خودروی سواری خانوادگی است.

(د) وزن لنگر و رنگ بدنه زیر آبی:

وزن لنگر: ۲۹ تن معادل وزن ۵ فیل آفریقای بالغ بدنه در قسمت زیر آبی کشتی با رنگ سیلیکونی رنگ شده تا ضمن کاهش مقاومت آب، میزان رنگ به کار رفته تا حدود ۳۶۰ گالن کاهش یافته است.

- وقوع حریق در هنگام ساخت: نکته قابل توجه اینکه این کشتی در زمانی که در حال ساخته شدن بود، در اثر جرقه‌های حاصل از جوشکاری در قسمت ساختمان سکونت پرسنل دچار آتش سوزی شد.

(WWW.112-Odense.dk)

(ه) سرعت کشتی و هزینه ساخت آن:

حداکثر سرعت اسمی کشتی ۳۱ گره دریایی (۳۱ مایل دریایی بر ساعت) معادل ۵۵/۸ کیلومتر بر ساعت است و با این سرعت گفته شده که فاصله چین تا کالیفرنیا را ظرف ۴ روز می‌پیماید، ولی سرعت دریانوردی واقعی آن ۲۶ مایل بر ساعت ذکر شده است.

هزینه ساخت این کشتی ۱۴۵ میلیون دلار است.

(و) قابلیت تخلیه و بارگیری در کنار اسکله:

گفته شده که به لحاظ طولی بودن این کشتی، تعداد ۱۱ جراثقال مخصوص بلند کردن و جابه‌جایی کانتینر (گنتری کرین) به‌طور همزمان می‌توانند کار بارگیری و تخلیه کانتینرها را از این کشتی انجام بدهند.

(ز) تجهیزات پهلوگیری و مانور کشتی و دایره چرخش آن:

این کشتی دارای ۲ پروانه کمکی جانبی در قسمت جلو (سینه کشتی) و ۲ پروانه کمکی جانبی در عقب (پاشنه کشتی) است که از آنها برای مانور کشتی هنگام پهلوگیری و جداسازی از اسکله و دور زدن درجا استفاده می‌شود. این کشتی همچنین دو باله متعادل‌کننده نوسانات (Fin stabilizer) که کاهش‌دهنده اثر Rolling است، دارد.

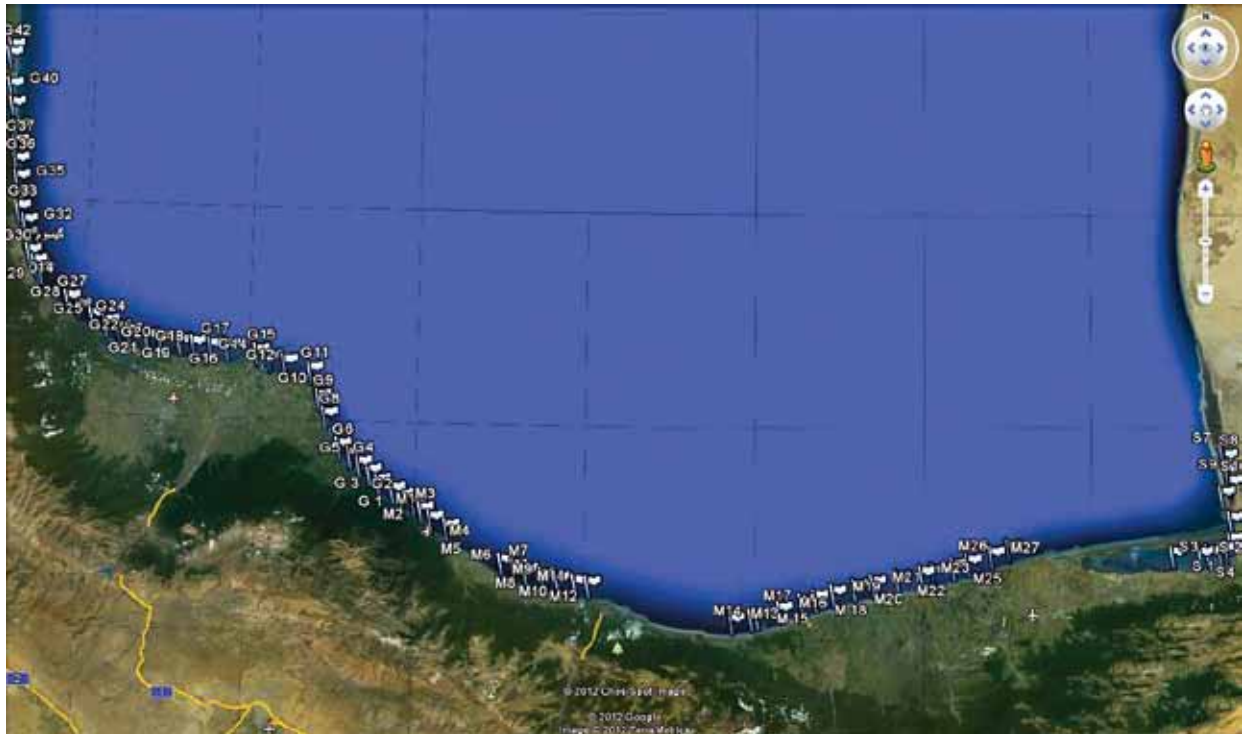
قطر دایره چرخش کشتی در سرعت ۲۴ گره دریایی (۴۴ کیلومتر بر ساعت) معادل ۱/۵ کیلومتر است.

(ح) کشتی‌های ساخته‌شده با سایز مشابه، خواهران اما مرسک (sister ship):

این کشتی ۷ خواهر دیگر در ابعاد و اندازه‌های مشابه خود دارد که کشتی اما مرسک نخستین کشتی از یک سری ۸ فروندی است که برای خط کشتیرانی مرسک دانمارک ساخته شده است. ■



عظمت کشتی اما مرسک به‌حدی است که یدککش در کنار آن مثل یک قایق اسباب‌بازی به‌نظر می‌رسد. ساختمان محل سکونت کارکنان کشتی (Accommodation) تا پل فرماندهی آن مشتمل بر ۱۰ طبقه است



پایش و مطالعات شبیه‌سازی سواحل شمالی کشور

محمود توکلی، رییس اداره طرح‌های زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی
علی شوشتری، کارشناس سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی

پایش و مطالعات شبیه‌سازی سواحل کشور، یکی از پروژه‌های مطالعاتی سازمان در مقیاس بزرگ و ملی است که در اداره کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی طراحی و در فازهای مختلفی به اجرا گذاشته شده است. اصلی‌ترین اهدافی که این مطالعات از آغاز تاکنون در دستور کار خود قرار داده است، عبارتند از:

- تهیه و تأمین اطلاعات هیدرودینامیک و مورفولوژیک جهت استفاده در طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM)، طرح جامع بنادر تجاری کشور و صنعت گردشگری در سواحل و همچنین تشخیص ضوابط و معیارهای ساخت و سازهای دریایی و کاربردی مطلوب اراضی ساحلی
- بررسی مشکلات موجود در مناطق ساحلی مورد مطالعه و ارائه راه‌حل‌های مهندسی جهت حل این مشکلات
- دستیابی به یک مرجع اطلاعاتی قابل اطمینان جهت استفاده در مطالعات و طراحی سازه‌های ساحلی و فراساحلی در مناطق مورد مطالعه
- تکمیل طرح جامع شبکه بهینه اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی در آب‌های شمال و جنوب کشور

تاکنون ۴ مرحله اجرایی از این پروژه به انجام رسیده که در قالب آن، در فاز نخست سواحل چابهار در استان سیستان و بلوچستان، در فاز دوم سواحل محدوده عسلویه در استان بوشهر، در فاز سوم سواحل محدوده بندر بوشهر و در فاز چهارم سواحل استان هرمزگان مورد بررسی، پایش و شبیه‌سازی قرار گرفته است. هم‌اکنون و در قالب فاز پنجم اجرای این مطالعات، سواحل

سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، به عنوان اصلی‌ترین نهاد مسوول در اجرای قانون دریایی، ایمنی دریانوردی، سواحل و بنادر، جلوگیری و رفع آلودگی‌های زیست محیطی دریایی، متولی مسوولیت‌های حاکمیتی، مدیریتی و نظارتی در این حوزه‌ها است. اهمیت سواحل و بنادر در فرآیند رشد و توسعه کشور در عرصه‌های مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و ... و نیز اهمیت بهره‌برداری پایدار از سواحل و حفظ منابع ملی، بار چنین مسوولیتی را برای این سازمان دو چندان ساخته و موجب می‌شود شناخت اقلیم دریا و سواحل کشور و بدیده‌های مهم و تاثیرگذار در این محدوده‌ها به عنوان وظیفه‌ای اصلی و اولیه برای این سازمان که مرجع قانونی صدور مجوز ساخت و بهره‌برداری از سازه‌ها و تاسیسات دریایی نیز هست، مورد توجه و عنایت ویژه‌ای قرار گیرد. سازمان بنادر و دریانوردی به منظور انجام بهینه این مسوولیت‌ها و در جهت حصول به اهداف تعیین شده و ارائه خدمات بهتر به جامعه دریایی کشور و بر مبنای برنامه‌ریزی هدفمند و درازمدت اقدام به انجام مطالعات زیربنایی و اساسی در حوزه دریا و ساحل کرده و از اوایل دهه ۷۰ به دلیل کمبود اطلاعات دریایی و نیاز روزافزون به این اطلاعات طرح اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی سواحل کشور را آغاز و در پی آن پروژه‌های مدل‌سازی امواج دریاها و ایران، طرح کلان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) و طرح ملی پایش و مطالعات شبیه‌سازی سواحل کشور (به صورت مرحله‌ای) را تعریف کرده است.

شمالی کشور در حاشیه جنوبی دریای خزر و در استان‌های گیلان، مازندران و گلستان تحت بررسی قرار گرفته است.
 اهم اهداف در نظر گرفته شده برای این فاز از مطالعات به شرح زیر بوده است:

- شناسایی، جمع‌آوری و تحلیل اطلاعات موجود در خصوص شرایط سواحل و بنادر شمالی کشور
 - شناسایی نقاط ضعف و نقایص اطلاعاتی موجود
 - تهیه و تامین اطلاعات پایه مورد نیاز مهندسی سواحل و سازه‌های ساحلی از طریق:
 - مشاهدات میدانی
 - اندازه‌گیری پارامترهای مرتبط با دریا و مهندسی سواحل (نظیر جریان، موج، باد، تغییرات خط ساحلی و ...)
 - نمونه‌برداری و انجام بررسی‌های آزمایشگاهی در موارد مقتضی (نظیر شرایط زیست‌محیطی، رسوب و ...)
 - پهنه‌بندی سواحل شمالی کشور بر اساس پارامترهای اندازه‌گیری شده
 - صحت‌سنجی و تدقیق مطالعات انجام‌شده قبلی در محدوده جغرافیایی طرح از جمله مطالعات مدیریت نوارساحلی (SMP)
 - مدل‌سازی پدیده‌های دریایی در محدوده جغرافیایی طرح و صحت‌سنجی مدل‌های ایرانی طراحی شده
 - شناسایی مشکلات بالقوه و بالفعل موجود و ارایه راهکارهای مهندسی برای پیشگیری و اصلاح آنها
 - پیاده‌سازی و به‌روزرسانی بانک اطلاعاتی پدیده‌های ساحلی برای سواحل جنوبی دریای خزر
- برای دستیابی به این اهداف، محورهای مشخصی از سوی اداره کل مهندسی سواحل و بنادر تدوین و از طریق فرآیند مناقصات و در قالب شرح خدمات به مشاوران داخلی و خارجی سپرده شده است. جمع‌آوری، بررسی و تحلیل اطلاعات موجود در خصوص پدیده‌های دریایی در منطقه جغرافیایی اجرای طرح، اجرای اندازه‌گیری‌های پیوسته میدانی مولفه‌های تاثیرگذار در این پدیده‌ها به منظور به‌روزرسانی و تکمیل داده‌های موجود، مدلینگ و شبیه‌سازی‌های ریاضی پدیده‌های دریایی، تحلیل اطلاعات اسنادی، میدانی و خروجی‌های مدلینگ، تدوین و ارایه طرحی

برای پایش درازمدت سواحل شمالی کشور و ایجاد، ارتقا و به‌روزرسانی پایگاه داده‌های سواحل و بنادر شمالی کشور اصلی‌ترین این محورها قلمداد می‌شوند که در طول ۲۴ ماه مدت اجرای پروژه، مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

علاوه بر این، مواردی چون به‌روزرسانی و تدقیق مطالعات قبلی (از قبیل مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، مدل‌سازی امواج آب‌های ایران و ...)، بررسی توانایی‌ها و صحت‌سنجی مدل ایرانی PMO Dynamics در شبیه‌سازی پدیده‌های دریایی و بررسی شرایط موجود و تدوین برنامه پایش مستمر وضعیت زیست‌محیطی حاشیه جنوبی دریای خزر به عنوان محورهای جانبی این مطالعات در نظر گرفته شده‌اند.

بر اساس دانسته‌های موجود از دریای خزر می‌توان به پدیده‌های تاثیرگذار و مهمی که می‌توانند در محدوده سرفصل‌های مطالعات حاضر قرار گیرند، به شرح ذیل اشاره کرد:

۱. تعیین الگوی توفان‌های محتمل در سطح دریای خزر

توفان‌های دریایی همواره یکی از تاثیرگذارترین و قدرتمندترین پدیده‌های دریایی شناخته می‌شوند. این پدیده‌ها علاوه بر تاثیرگذاری بر شرایط طبیعی و زیست‌بوم دریایی و ساحلی، تاثیرات مشخصی را بر اقتصاد دریا و برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای دریا محور خواهند گذاشت. بدیهی است شناسایی این پدیده و تعیین الگوهای زمانی و رفتاری آن از طریق پایش و شبیه‌سازی رفتارهای این پدیده می‌تواند در تعیین کاربری‌ها، برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای و سیاستگذاری‌های زیست‌محیطی تاثیرات به‌سزایی داشته باشد.

۲. تهیه نقشه الگوی عمومی جریان، به همراه آنالیزهای حدی

جریان‌های دریایی از مهم‌ترین مولفه‌های تاثیرگذار در مهندسی سواحل و بنادر محسوب می‌شوند. این جریانات علاوه بر تاثیر و تاثر متقابل بر عوارض مورفولوژیک و پدیده‌های دیگری چون حرکات رسوبی و تغییرات خط ساحلی، از اصلی‌ترین ورودی‌ها برای طراحی و توسعه تاسیسات بندری و دریایی محسوب می‌شوند. در این مطالعات، با تهیه و تدقیق نقشه الگوهای عمومی جریان‌های دریایی در دریای خزر، داده‌های ارزشمندی برای تصمیم‌گیران و طراحان این قبیل تاسیسات در آینده فراهم می‌شود.

۳. برآورد درازمدت تغییرات خط ساحلی

تغییرات پویای خط ساحلی، به ویژه در سواحل شمالی کشور، همواره



نوسانات سطح آب دریای خزر از سال ۱۵۵۶ تا ۱۹۸۵ میلادی

مورد توجه و بررسی‌های دست‌اندرکاران و برنامه‌ریزان قرار داشته است. ارزشمندی اراضی ساحل از منظر اقتصاد بخش عمومی و نیز تأثیرات متقابل تغییرات خط ساحلی و زیست‌بوم منحصر به فرد سواحل شمال کشور از اصلی‌ترین دلایل این توجه ویژه محسوب می‌شوند. لذا فراهم آوردن برآوردهایی روشن و علمی از آینده درازمدت این تغییرات، می‌تواند به‌خصوص در برنامه‌ریزی‌های بلندمدت و کلان مورد استفاده مسوولان، سرمایه‌گذاران و برنامه‌ریزان قرار گیرد.

مشخصات حدی موج (با دوره بازگشت‌های مختلف)

برای کسب شناخت در مورد امواج ناشی از باد در دریای خزر، بایستی اطلاعات مناسبی از وضعیت بادها و همچنین امواج منطقه در اختیار داشت. مطابق مطالعات انجام‌شده قبلی از لحاظ قدرت امواج، دریای خزر به ۸ ناحیه تقسیم‌بندی شده که در هر ناحیه با توجه به شدت توفان‌های رخ داده، ارتفاع و دوره امواج متفاوت است. بر این اساس، نواحی اطراف باکو دارای متلاطم‌ترین وضعیت دریا هستند که این امر با الگوی کلی توزیع توفان‌های خلیج فارس نیز همخوانی دارد. علاوه بر اندازه‌گیری‌های میدانی گسترده که عمدتاً در ناحیه خزر شمالی و میانی بوده است، مطالعات مدل‌سازی امواج آب‌های ایران نیز وجود دارد که به طور خاص برای سواحل کرانه جنوبی دریای خزر صحت‌سنجی شده است. با توجه به امتداد شمالی - جنوبی دریای خزر، امواج ناحیه جنوب غربی دریای خزر (آستارا و انزلی) بیشتر از راستای شمال و شمال غربی می‌آیند و امواج نواحی مرکزی کرانه جنوبی از سمت شمال و در نهایت امواج ناحیه کم‌عمق واقع در جنوب شرقی دریای خزر، بیشتر از سمت شمال غربی می‌آیند.

طبقه‌بندی رسوبی و مورفولوژی سواحل

تصمیم‌گیری در خصوص چگونگی استفاده بهینه از یک پهنه ساحلی، نیازمند شناخت نقاط قوت و ضعف آن پهنه و ریخت‌شناسی کلی آن منطقه است. جنس خاک، شیب بستر، نوع و غلظت رسوبات و آهنگ نشست و انباشت آن در منطقه از جمله مواردی است که تصمیم‌گیری در این خصوص را آسان‌تر کرده و خروجی‌های فرآیند تصمیم‌گیری را به گزینش‌های بهینه نزدیک‌تر می‌سازد. شناسایی، تفکیک و پهنه‌بندی سواحل از منظر رسوبی و مورفولوژیک داده‌های لازم برای این فرآیند را تأمین خواهد کرد.

پایش میزان شوری آب دریای خزر

با توجه به محصور بودن دریای خزر و محدودیت ورودی آب آن، این زیست‌بوم در برابر تغییرات شوری آب بسیار آسیب‌پذیر و شکننده است. این امر علاوه بر تأثیرات زیست‌محیطی، از لحاظ اقتصادی نیز تأثیرات مستقیم و غیرمستقیمی را چه در زیربخش شیلات و چه در زیربخش گردشگری دریایی به همراه دارد. افزون بر این، نباید از تأثیرات این تغییرات بر تاسیسات و سازه‌های بندری نیز چشم‌پوشی کرد. با توجه به این موارد، اندازه‌گیری و پایش میزان شوری آب دریای خزر می‌تواند برون‌دادی کاربردی برای برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تر در آینده به همراه داشته باشد.

پایش دمای آب در دریای خزر

اندازه‌گیری و پایش دمای آب دریای خزر، علاوه بر تبیین شرایط طبیعی و زیست‌بومی منطقه، به دو طریق دیگر نیز می‌تواند داده‌هایی کاربردی را برای متولیان امور بندری به ارمغان آورد. نخست آنکه دمای آب در زمان‌های مختلف می‌تواند در تشخیص و ردیابی جریان‌های متأثر از فعالیت‌های انسانی و آلودگی‌های احتمالی موثر باشد و دوم آنکه تغییرات (به‌ویژه تغییرات محلی) در دمای آب دریای خزر، می‌تواند نشانگر خوبی برای ردگیری ورودی و جریان آب، به‌خصوص از رودخانه‌های مختلف و میزان تأثیرگذاری آن در اکوسیستم عمومی دریای خزر باشد.

پایش غلظت کلروفیل و پراکندگی فیتوپلانکتون‌ها در دریای خزر

فیتوپلانکتون‌ها را می‌توان پایه‌ای‌ترین حلقه در زنجیره غذایی محیط‌های دریایی دانست. این موجودات بسیار ریز، در مقابل تغییرات محیطی نیز بسیار حساس هستند و بسیاری از رخداد‌های طبیعی و انسانی خود را به صورت تغییراتی فاحش در تعداد و پراکندگی فیتوپلانکتون‌ها نشان می‌دهند. کلروفیل نیز به عنوان یک رنگدانه مهم در تمام فیتوپلانکتون‌ها، یک شاخص مهم در مطالعات کیفیت آب و خصوصیات اکولوژیکی محیط‌های آبی است. مطالعات نشان داده‌اند که آب‌های شیرین رودخانه سفیدرود و حوزه آب‌ریز تالاب انزلی، بیشترین تأثیر را در تشکیل محیطی مناسب برای افزایش فرصت‌های حیاتی در حاشیه جنوبی دریای خزر به همراه داشته‌اند. ارزیابی و پایش کلروفیل و فیتوپلانکتون‌ها، علاوه بر کمک به ارزیابی و برنامه‌ریزی‌های زیست‌محیطی، تأثیر چشمگیری نیز در برنامه‌ریزی‌های توسعه صنایع شیلاتی خواهد داشت.

پایش غلظت نیتروژن و فسفر در دریای خزر

نیتروژن و فسفر موجود در آب، از سوی پارامترهای شیمیایی هستند برای پایش و ارزیابی کیفی آب و از سوی دیگر، می‌تواند نشانگر میزان مواد غذایی موجود در محیط دریا برای رشد فیتوپلانکتون‌ها، جلبک‌ها و سایر گونه‌های پایه‌ای حیات دریایی باشد. وجود توازن و تعادل میان غلظت نیتروژن و فسفر موجود در آب با شرایط اکوسیستمی دریای خزر، از سوی موجب شرایط زیستی مناسبی برای گونه‌های دریایی می‌شود و از سوی دیگر از آلودگی بیش از اندازه محیط‌های دریایی و رشد احتمالی گونه‌های مهاجمی چون کشنده قرمز جلوگیری می‌کند. اندازه‌گیری و پایش غلظت این مواد در محیط آبی دریای خزر، برنامه‌ریزی برای این مهم را امکان‌پذیر می‌سازد.

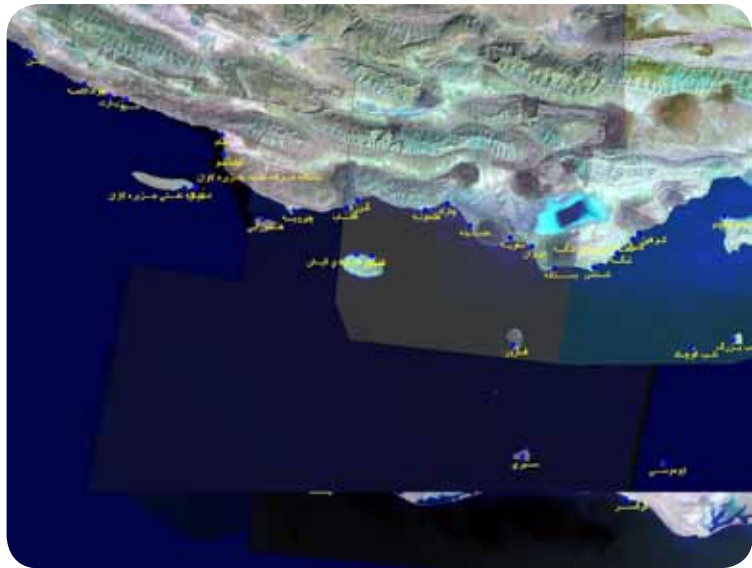
اندازه‌گیری‌های میدانی

با توجه به اهداف و محورهای تعریف شده در پروژه پایش سواحل شمال کشور، کمیت‌های اندازه‌گیری به ۵ بخش اصلی تقسیم می‌شوند:

اندازه‌گیری کمیت‌های جریان

با توجه به غیرموثر بودن نیروها و جریان‌های جزرومدی در دریای خزر و با توجه به تجارب موجود و مدل‌سازی‌های انجام‌شده، می‌توان چنین نتیجه گرفت که جریان‌های عمومی غالب در دریای خزر، عمدتاً ناشی از باد هستند. هر چند عوامل دیگری (مانند جریان‌های سه‌بعدی ناشی از تغییرات شوری و حرارت یا جریان ناشی از رودخانه ولگا و تأثیرات نیروی

پروژه از سه ایستگاه ثابت ثبت اطلاعات تراز آب استفاده خواهد شد. این ایستگاه‌ها به صورت بهنگام داده‌ها را ارسال کرده و فرکانس برداشت داده‌ها در آنها توسط کاربر قابل تنظیم است.



اندازه‌گیری مشخصات رسوب، پروفیل‌برداری و برداشت خط ساحلی

برخلاف پدیده‌هایی نظیر موج و جریان، اندازه‌گیری مستقیم پارامترهای مربوط به انتقال رسوب ساحلی بسیار دشوار بوده و نتایج آن نیز غیرقابل اعتماد است. به همین دلیل، بهترین روش پشتیبانی محاسبات و شبیه‌سازی‌ها، اندازه‌گیری غیرمستقیم نتیجه فرایندهای رسوب ساحلی، نظیر میزان انباشت در کانال‌های دسترسی، میزان تغییر خط ساحلی در اطراف عارضه‌های ساحلی نظیر جتی‌ها و بنادر و میزان تغییر پروفیل عمود بر ساحل است.

در عین حال محاسبات و شبیه‌سازی‌های رسوب ساحلی نیاز به پارامترهای ورودی‌ای دارند که باید از طبیعت برداشت شود. مثلاً پروفیل عمود بر ساحل و دانه‌بندی رسوب جزو پارامترهای ورودی مدل‌ها و روابط حمل رسوب ساحلی هستند. از طرف دیگر فاصله Closure depth تا بالای تلماسه برای تبدیل مساحت رسوب‌گذاری/فرسایش به احجام مربوطه مورد نیاز خواهد بود.

مهم‌ترین فعالیت‌های اندازه‌گیری که در این بخش انجام می‌شود، عبارتند از:

- نمونه‌گیری از رسوب بستر
- پروفیل‌برداری
- برداشت خط ساحلی
- هیدروگرافی کانال‌های دسترسی بنادر
- اندازه‌گیری کمیت‌های محیط زیستی

در حال حاضر مهم‌ترین بحث‌ها در مناطق ساحلی و دریایی همچون دریای خزر حول مسایل محیط زیستی دور می‌زند. پایش مشخصه‌های زیست‌محیطی از دقیق‌ترین و پرهزینه‌ترین موارد مطالعات پایش است که در دریای خزر نیز اهمیتی حیاتی دارد. خوشبختانه بسیاری از اطلاعات زیست‌محیطی را می‌توان از تصاویر ماهواره‌ای به دست آورد که این موارد از مهم‌ترین منابع اطلاعاتی این بخش خواهند بود. در عین حال و با هدف دستیابی به شرایط فعلی سواحل جنوبی دریای خزر به لحاظ مسایل زیست‌محیطی، برداشت نمونه‌های آب و رسوب در برنامه اندازه‌گیری‌ها گنجانده شده است.

علاوه بر این، با توجه به وجود منابع عظیم نفتی در دریای خزر و رویکرد کشورهای حاشیه این دریا به بهره‌برداری از این منابع، مباحث آلودگی‌های نفتی در این دریا از مباحث روز و چالش‌زا در این منطقه به حساب می‌آید؛ لذا پیش‌بینی شده است علاوه بر کنترل آلودگی‌های زیست‌محیطی، آلودگی‌های نفتی ناشی از بهره‌برداری و بنادر مهم سواحل جنوبی نیز مورد بررسی قرار گیرد.

شبیه‌سازی‌های ریاضی

برای انجام بیشتر مراحل شبیه‌سازی ریاضی پدیده‌های دریایی از نرم‌افزار

کریولیس) نیز می‌توانند در این خصوص نقش داشته باشند، اما مطالعات انجام‌شده نشان می‌دهد که عوامل مذکور، نسبت به جریان‌های ناشی از باد، از اهمیتی کمتر از یک‌دهم درصد برخوردارند. علاوه بر جریان‌های عمومی، جریان‌های موازی با ساحل که در اثر شکست موج در محدوده ساحلی ایجاد می‌شوند نیز ارزش مطالعاتی قابل توجهی دارد.

همچنین جهت تامین نیازهای مطالعاتی آتسی و همچنین تدقیق شبیه‌سازی جریان‌های ساحلی ناشی از امواج و برآورد نرخ انتقال رسوب ساحلی، در سه مقطع شاخص از سواحل دریای خزر پروفیل جریان ساحلی در ناحیه شکست امواج برداشت خواهد شد.

اندازه‌گیری کمیت‌های موج

مشخصات امواج در سواحل دریای خزر با استفاده از بویه‌های دریایی، دستگاه‌های ADCP و سایر تجهیزات موردنیاز اندازه‌گیری خواهد شد. در انتخاب موقعیت دستگاه‌ها، علاوه بر لحاظ کردن الگوی موج، اهمیت مناطق نیز مورد توجه قرار می‌گیرد.

همچنین، برای آنکه بتوان مشخصات واقعی امواج آب عمیق را برداشت کرد، ضروری است اندازه‌گیری امواج در مناطق عمیق دریای خزر نیز صورت پذیرد که این امر مستلزم صرف هزینه‌های هنگفت است. در حال حاضر سکوها نفتی فراساحل در نواحی عمیق دریای خزر مستقر هستند و وجود این سکوها، امکان استفاده از اطلاعات برداشت‌شده توسط تجهیزات مستقر در این سکوها و احتمال جمع‌آوری اطلاعات مناسب در آب عمیق را فراهم می‌آورد. این امر با هماهنگی‌های انجام‌یافته توسط سازمان بنادر و دریانوردی با مسوولان مربوطه قابل اجرا خواهد بود.

اندازه‌گیری کمیت‌های هواشناسی

با توجه به اهمیت داده‌های هواشناسی در سواحل دریای خزر، در این پروژه از سه دستگاه ثابت هواشناسی که توانایی برداشت پارامترهای اصلی همچون سرعت و جهت باد و فشار هوا را دارند، استفاده می‌شود. شایان ذکر است که این ایستگاه‌ها قابلیت ارسال بهنگام اطلاعات را دارند.

اندازه‌گیری تراز سطح آب

با توجه به اهمیت نوسانات تراز آب دریای خزر در سالیان گذشته، در این

DHI MIKE استفاده خواهد شد. نتایج مدل جریان جهت استفاده در مدل رسوب و همچنین استفاده در مدل‌های انتشار آلودگی مورد استفاده قرار خواهند گرفت. علاوه بر آن، مدل طیفی موج برای شبیه‌سازی شکل‌گیری و انتقال امواج استفاده خواهد شد.

شبیه‌سازی جریان

برای شبیه‌سازی جریان در دریای خزر، مدل‌های زیر مورد استفاده قرار خواهند گرفت:

- برپایی و اجرای مدل سراسری جریان دریای خزر (با اعمال اثر باد، موج، کریولیس و انجماد)
- برپایی و اجرای مدل سه‌بعدی دریای خزر
- برپایی و اجرای مدل‌های محلی برای تمرکز بر مطالعات محلی

شبیه‌سازی موج

برای شبیه‌سازی موج دریای خزر، مدل‌های زیر مورد استفاده قرار خواهند گرفت:

- برپایی مدل سراسری موج دریای خزر
- برپایی مدل‌های محلی با استفاده از مدل طیفی
- برپایی مدل‌های محلی با استفاده از مدل موج بوزینسک یا SW با هدف مطالعه نفوذ موج در بنادر

شبیه‌سازی رسوب

یکی از اهداف این طرح ایجاد اطلاعات پایه مورد نیاز مهندسی سواحل و سازه‌های ساحلی است. در مورد سازه‌های ساحلی یکی از سوالات مهم نرخ انتقال رسوب ساحلی است که در اثر جریان‌های ساحلی و امواج به‌وجود می‌آید. یکی از نتایج شبیه‌سازی انتقال رسوب پاسخ به این سوال است.

تولید و شبیه‌سازی میدان باد

باد مهم‌ترین عامل ایجاد جریان در دریای خزر محسوب می‌شود. علاوه بر این، باد مهم‌ترین عامل موثر در ایجاد امواج این منطقه نیز هست. از این رو دستیابی به شرایط و ویژگی‌های میدان باد با دقت مناسب برای شبیه‌سازی‌های بلندمدت جریان و موج الزامی است. اهم فعالیت‌هایی که در این بخش انجام می‌گیرد، عبارتند از:

- برآورد دقت اطلاعات باد مدل ECMWF در دریای خزر
- تحلیل داده‌های ماهواره‌ای QuickSCAT در دریای خزر
- تحلیل داده‌های ماهواره‌ای Topex-Poseidon (CNES) در دریای خزر
- توسعه میدان باد با استفاده از اطلاعات ایستگاه‌های سینوپتیک باد و مقایسه با اطلاعات ماهواره‌ای
- تحلیل اطلاعات باد بویه‌های موج‌نگار
- استفاده از مدل هواشناسی و شبیه‌سازی میدان باد

مدل‌سازی تغییرات سطح متوسط آب

در این بخش، مدل‌سازی خیزاب ناشی از موج و باد با استفاده از نتایج مدل‌سازی‌های میدان باد و موج به صورت جداگانه صورت می‌گیرد. از جمله نتایج خروجی این بخش از مطالعات می‌توان به آرایه خیزاب‌های با

دوره بازگشت ۵، ۱۰، ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ سال در فواصل حداقل ۰/۱ درجه در طول خط ساحلی اشاره کرد. همچنین سناریوهای مختلف در مورد تغییرات تراز بلندمدت آب دریای خزر بر اساس اطلاعات حاصله صورت می‌گیرد.

به‌روزرسانی و تدقیق مدل‌سازی امواج ایران در دریای خزر

با توجه به اینکه مطالعات ISWM برای دوره‌ای ۱۲ ساله شبیه‌سازی شده است، بر اساس اطلاعات جمع‌آوری شده در این پروژه و همچنین اطلاعات باد بلندمدت، این مطالعات برای دوره ۲۵ ساله به‌روزرسانی خواهد شد و بر اساس اطلاعات به‌روزرسانی شده، اطلاعات حدی امواج در دریای خزر که بخشی از نتایج مطالعات ISWM است، اصلاح خواهد شد. موارد مهم مقایسه و اصلاح نتایج به شرح زیر خواهد بود:

- مقایسه نتایج مدل موج کالیبره‌شده در پروژه مانیتورینگ و ISWM
- مقایسه اطلاعات باد مورد استفاده در پروژه مانیتورینگ و ISWM
- مقایسه نتایج آنالیزهای حدی مدل ISWM پس از به‌روزرسانی
- بازسازی و اجرای مدل ISWM با استفاده از مدل ایرانی PMO Dynamics

■ تدقیق بخش مدیریت نوار ساحلی (SMP) طرح مدیریت نوار ساحلی (ICZM) از دیگر محورهای این مطالعات، به‌روزرسانی دستاوردهای مدیریت نوار ساحلی (SMP) مطالعات ICZM بر اساس اطلاعات اندازه‌گیری‌ها و شبیه‌سازی‌های ریاضی (موج، جریان و رسوب) استخراج‌شده از مطالعات است. اهم فعالیت‌های این بخش عبارتند از:

- به‌روزرسانی تغییرات خطوط ساحلی
- بررسی و تحلیل جریان‌های ساحلی شمال
- بررسی مسایل و مشکلات موجود ناشی از وقوع پدیده‌های هیدرودینامیکی دریایی در سواحل کشور
- تخمین نرخ و جهت انتقال رسوب موازی و عمود بر ساحل در بازه‌های منتخب ساحلی
- تخمین نرخ و جهت انتقال رسوب بر روی ژئومورفولوژی ساحل و تغییرات آن در آینده
- فرآیندهای فرسایش و رسوب‌گذاری در سواحل کشور
- تقسیم‌بندی نوار ساحلی کشور در محدوده سلول‌های رسوبی
- بررسی تغییرات تراز آب ناشی از توفان، موج و Seiche در محدوده‌های ساحلی
- تعیین حدود تقریبی منطقه شکست امواج (Surf zone) در طول خط ساحلی
- بررسی داده‌های امواج و استخراج اقلیم موج در آب‌های ساحلی و دور از ساحل کشور
- تهیه نقشه‌های مخاطرات دریایی از نقطه نظر امواج توفانی
- تهیه نقشه‌های مناطق آسیب‌پذیر از نظر نوسانات تراز دریا با مقیاس مطلوب
- بررسی افزایش تراز آب ناشی از توفان و موج در محدوده‌های ساحلی
- اقلیم‌شناسی سواحل شمال کشور
- دسته‌بندی اولیه نواحی مختلف نوار ساحلی براساس مشخصات امواج
- ژئومورفولوژی مناطق ساحلی کشور
- شبیب عمومی سواحل (نیمرخ عمود بر ساحل) در طول خط ساحلی ■

بازرگانان ایرانی و گسترش اسلام

شده بود. در قرن دوازدهم تاجر توانگری در سیراف زندگی می کرد که «رامشت» نام داشت. او یکی از ثروتمندترین بازرگانان مسلمان عصر خود به شمار می آمد. رامشت بسیاری از دارایی های خود را وقف کعبه کرد. احیای آیین اسلام در سرزمین ها و جزایر دوردست، افزون شدن مسلمانان و حشر و نشر آنها به کشورهایی مثل مصر که مرکز «فاطمیان» بود و همچنین با مردم شام و بین النهرین که مرکز امویان و عباسیان بود، همچنین در دوره بعد از «آندلس» که مرکز خلافت اموی اروپایی بود، منجر به گسترش بازرگانی و رونق پیدا کردن کار هنرمندان، صنعتگران و پیشهوران شد و سفرهای حج که هر سال عده کثیری از مسلمانان نواحی دوردست اقیانوس هند، نظیر مردمان مالزی و اندونزی را روانه شبه جزیره عربستان می ساخت، در ایجاد ارتباطات بین مردم کره زمین نقش مهمی را ایفا می کرد. گفتنی است که تا آن زمان هرگز چنین ارتباط گسترده ای میان مردم دنیا وجود نداشت و نظیر آن حتی در دوران ساسانیان هم دیده نشده بود. هزاران تن از مردم مسلمان سوار بر صدها کشتی می شدند، از دل دریاها و اقیانوس ها می گذشتند و در کرانه های دور لنگر می انداختند و پس از ادای مراسم مذهبی حج به وطن خود باز می گشتند.

این مسافرت ها به بازرگانان که در میان زائرین خانه خدا بودند این امکان را می داد که با اقلیم های جغرافیایی، بازارهای عرضه و تقاضا و چگونگی و نوع کالاها و مصنوعات سرزمین دیگر آشنا شوند و آنچه را که در سرزمین خود دارند به بازارهای خارجی بفرستند و آنچه را که ندارند از کشورهای دیگر به موطن خود صادر کنند.

ایران همواره به دلیل نزدیک بودن خلیج فارس به هند و آسیای صغیر نقش مهمی در تجارت آسیای غربی و مرکزی داشت. انطور که در تاریخ آمده محمودآباد و ساری دو بندرگاه مهم ایران در کرانه دریای خزر به شمار می آمده است. کاروان ها از طریق این دو شهر شمالی به خوارزم، قفقاز و نواحی ولگا در کشور روسیه می رفتند. بازرگانان روسی هم در کنار بندر ساری پهلو می گرفتند و کالاهای خود را با اجناس ایرانی مبادله می کردند. بازرگانان روس در آن زمان اجناسی مثل پوست خز، پوست روباه سیاه و شمشیر را از طریق دریای مازندران وارد ایران می کردند. در جنوب کشور هم در کناره خلیج فارس و دریای عمان بنادر «آبله» و «گناوه»، «سیراف»، «تیز»، «دبیل» و «هرمز» از مراکز تجاری آن زمان به شمار می آمدند. در موزه تاریخی شهر مانیل پایتخت کشور فیلیپین اشکال و ماکت های بازسازی شده بسیار زیبایی از کشتی های بادبانی مسلمین که قرن ها پیش به جزایر جنوبی فیلیپین می آمدند در معرض بازدیدکنندگان قرار دارد. در این موزه که «یالما» نام دارد مجسمه ها، کشتی ها و ماکت هایی از دوره های مختلف تاریخ فیلیپین ساخته شده که با یک گردش کوتاه، توریست ها در جریان کامل تاریخ این مجمع الجزایر قرار خواهند گرفت. تاجر مسلمان در جزایر جنوبی فیلیپین مساجد بیشمار می ساختند و عده زیادی از بومیان را به دین مبین اسلام دعوت کردند. مسلمانان حال حاضر کشور فیلیپین که «مورو» خوانده می شوند بقایای مردمانی هستند که قرن ها پیش از ورود اسپانیولی ها به دین اسلام گرویدند. ■

همانگونه که پیش از اسلام، خلیج فارس محل تردد دائمی کاروان های بزرگ زمینی و دریایی شرق و غرب بود، پس از ظهور و گسترش دین مبین اسلام نیز این روند، با وسعت و عظمت بیشتری ادامه پیدا کرد. بازرگانان مسلمان خصوصا ایرانی ها که نمونه های جالب و تحسین برانگیزی از آنها را در داستان های هزارویک شب خوانده و شنیده ایم در ماجراجویی و حساسی در مسافرت، زبانزد بودند. همچنین آنها افرادی شجاع، معتقد، تاحدودی جغرافیدان و آشنا با اوضاع و احوال جهان پیرامون خود بودند و به دنیای مرموز، نیمه تاریک و ناامن معاصر خود اشراف داشتند. تاجر ایرانی همچنین مبلغین توانایی بودند چون به هر کجا که قدم می گذاشتند از اسلام سخن می راندند و مردمان جزایر دوردست اقیانوس هند و اقیانوس کبیر را که فاقد اعتقادات مذهبی بودند و دور از تمدن زندگی می کردند به دین مبین اسلام جذب می کردند. در داستان های هزارویک شب که از قصه های ایرانی، چینی، هندی و مصری الهام گرفته شده بازرگانان دریانورد نقش پررنگی دارند و با خواندن هزار و یک شب می توان به توانمندی ها و خصوصیات اخلاقی آنها پی برد. در کتاب دیگری به نام «عجایب هند» نوشته ناخدا شهریار رامهرمزی داستان های دلنشین و جذابی از مسافرت های طولانی بازرگانان در دریاهای دوردست شرقی می خوانیم که آمیخته ای از ماجراهای تخیلی و واقعی است. در این داستان ها اشارات واضحی به سفرهای دور و دراز بازرگانان مسلمان ایرانی شده است که با کشتی های بادبانی به سیاحت و تجارت می پردازند. آنها در طول داستان در سفرهایی که به سواحل شرقی آفریقا، هندوستان، چین و ژاپن دارند، برای ترویج دین و احیای فرهنگ اسلامی از هیچ کوششی دریغ نمی کنند.

حوادث و مشاهدات شگفت انگیزی که توسط نویسندگان و مورخان آن دوره سینه به سینه نقل می شد تاثیر زیادی در باور مردم می گذاشت. «ابن بطوطه» نمونه ای از نویسندگان مشهور زمان خود است که شرایط و حال و هوای تاجر مسلمان را به نحوی مطلوب در سفرنامه های شرح داده است. در مورد «سیراف» که یکی از پایگاه های مهم تاجر ایرانی در قرون اولیه پیدایش دین اسلام بود، باید گفت: انطور که در کتاب ها آمده این بندر در قرن دهم میلادی به عنوان بندر شیراز شناخته می شد.

سیراف قریه کوچکی بود که در آن دوران بیشترین اجناسی که از کشور هندوستان به قصد خلیج فارس حمل می شد در این بندر تخلیه می گردید. عمده اجناس آن زمان هم عبارت بود از عود، آبنوس، صندل و گاهی هم زیورآلات. شیراز که از لحاظ وسعت یکی از بزرگترین شهرهای فارس بود به خاطر عزیمت تاجر خارجی، تبدیل به مکانی پررفت و آمد



غواصی با هوای فشرده

یا غواصی با هوای غنی شده نایتروکس؟*

مهدی عزیزی، مدرس دانشگاه و مدرس غواصی
نایتروکس و تکنیکال از انجمن بین‌المللی
غواصان فنی و گاز نایتروکس آمریکا

نایتروکس:

به مخلوط گازهای نیتروژن و اکسیژن که نسبت اکسیژن بیشتر از ۲۱ درصد باشد، نایتروکس گویند، که در نتیجه میزان نیتروژن در این مخلوط کاهش می‌یابد. عمومی‌ترین گازهای نایتروکس در غواصی عبارتند از:

EAN28 , EAN32 , EAN36, EAN40

اما در بین آنها EAN32 , EAN36 به مراتب بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد. EAN32 یعنی Enriched Air Nitrox و ۳۲ نشان‌دهنده درصد اکسیژن در این نوع نایتروکس است، بنابراین مقدار نیتروژن بیشتر از ۶۸ درصد نخواهد بود، اما در غواصی با هوای فشرده مقدار نیتروژن ۷۸ درصد است.

با افزایش درصد اکسیژن در نایتروکس، درصد نیتروژن کاهش می‌یابد. به‌طور مثال در EAN40 درصد اکسیژن ۴۰ و درصد نیتروژن از ۶۰ تجاوز نخواهد کرد، که در مقابل با هوای فشرده حدود ۱۸ درصد کاهش یافته است.

وقتی غواص از نایتروکس استفاده می‌کند، می‌تواند مدت زمان بیشتری بدون انجام عملیات برداشت فشار نسبت به هوای فشرده غواصی کند و همچنین به‌علت کاهش میزان نیتروژن نسبت به هوای فشرده از تاثیر نیتروژن بر سلسله اعصاب مرکزی ممانعت به‌عمل می‌آورد، در نتیجه غواص از مستی نیتروژن ایمن خواهد بود. تنها موردی که نایتروکس، غواص را تهدید می‌کند مقدار فشار نسبی اکسیژن در غواصی است.

فشار نسبی اکسیژن در عمق نباید بیشتر از $1/6^{**}$ اتمسفر شود، در غیر این صورت غواص دچار مسمومیت اکسیژن^(۱) می‌شود. بنابراین یک غواص با استفاده از EAN32 می‌تواند تا عمق ۴۰ متری و با EAN36 تا عمق ۳۴ متری غواصی کند. غواصی با EAN32 در عمق ۴۰ متری برابر با غواصی با هوای فشرده در عمق ۳۳ متری است، یعنی میزان جذب نیتروژن با استفاده از EAN32 در عمق ۴۰ متری برابر با میزان جذب نیتروژن با هوا در عمق ۳۳ متری خواهد بود. همچنین غواصی با EAN36 در عمق ۳۴ متری برابر با غواصی با هوا تقریباً در عمق ۲۶ متری است. ■

زیرنویس:

1. Dive Tables
2. Decompression Sickness
3. Nitrogen Narcosis
4. Central Nervous System (CNS)
5. Oxygen Toxicity

*(Diving on Air or Diving Enriched Air Nitrox ?)

** در صورتی که مدت زمان غواصی بیشتر از ۴۵ دقیقه باشد، باید فشار نسبی اکسیژن را کمتر از $1/6$ در نظر گرفت.



بزرگ‌ترین سهم در گازهای موجود در هوا که استنشاق می‌کنیم، به نیتروژن اختصاص دارد که معادل ۷۸ درصد هوا را تشکیل می‌دهد.

نیتروژن بر خلاف اکسیژن گازی بی‌اثر بوده و عملکردی در متابولیسم بدن ندارد. بعد از نیتروژن، اکسیژن با ۲۱ درصد بیشترین سهم در گازهای موجود در هوا را دارد.

در غواصی با هوا، به علت وجود فشار در زیر آب که بیشتر از فشار اتمسفری در سطح است، مقدار جذب نیتروژن از طریق ریه‌ها در خون افزایش می‌یابد. مقدار جذب نیتروژن در بدن به‌صورت محلول در خون به دو فاکتور مهم، یعنی عمق و مدت زمان غواصی بستگی دارد. هر قدر مقدار عمق افزایش یابد، فشار حاصل از عمق بیشتر شده و مقدار جذب نیتروژن نیز افزایش خواهد یافت، از طرفی هر قدر مدت زمان غواصی افزایش یابد، مقدار جذب نیتروژن نیز افزایش خواهد یافت.

وقتی غواص هنگام بالا آمدن به سطح آب، عمق را کاهش می‌دهد، با کاهش فشار، نیتروژن اضافی کم‌کم از بافت‌ها خارج شده و به‌وسیله جریان خون به ریه‌ها برگشت داده می‌شود. اما تمامی نیتروژن اضافی از طریق ریه‌ها از بدن خارج نخواهد شد، لذا غواص برای خارج ساختن این نیتروژن مازاد باید طبق جدول برداشت فشار غواصی^(۱) عمل کند، بدین صورت که در عمق‌های کمتر، قبل از رسیدن به سطح توقف نماید تا اجازه دهد نیتروژن مازاد با فشار کمتر از عمق غواصی و بیشتر از فشار اتمسفری در سطح، به آرامی خارج شود، در غیر این صورت باعث تشکیل حباب‌های نیتروژن در بافت‌ها و در نتیجه بیماری برداشت فشار^(۲) می‌شود. این حباب‌ها می‌توانند عصب‌ها را تحت فشار قرار داده و همچنین باعث مسدود شدن رگ‌ها و مویرگ‌ها شوند.

یکی دیگر از تاثیرات گاز نیتروژن در غواصی، مستی نیتروژن^(۳) و علت آن افزایش فشار نسبی گاز نیتروژن در بدن و تاثیر آن بر سلسله اعصاب مرکزی^(۴) است.

مستی نیتروژن در غواصان از عمق ۳۰ متر شروع می‌شود (مستی نیتروژن همیشه در عمق ۳۰ متری رخ نخواهد داد و ممکن است در عمق‌های بیشتر بروز کند). در این شرایط حالت ذهنی غواص تغییر می‌کند که شبیه به مستی الکل است، از این رو به قانون مارتینی نیز نامیده می‌شود و عواملی مانند وجود بهت‌زدگی، سردردگمی، سرگیجه، کاهش هوشیاری، کندی عکس‌العمل، بیهوشی و حتی مرگ را در پی خواهد داشت. اثرات مستی نیتروژن با کم شدن فشار (کاهش عمق) کاهش می‌یابد، به‌طوری‌که در عمق ۱۸ متری مستی نیتروژن از بین می‌رود.



ایرج عدالت فر
وکیل پایه یک دادگستری

بارنامه دریایی، آثار و ماهیت حقوقی آن

تعریف بارنامه دریایی:

از بارنامه دریایی تعاریف متعددی شده است که در این مقاله صرفاً به دو تعریف اکتفا می‌شود:

تعریف بارنامه در «قانون بارنامه انگلستان مصوب ۱۸۵۵»: «بارنامه دریایی، رسید باری است که با کشتی حمل و از طرف شخصی که قرارداد را برای حمل‌کننده منعقد می‌سازد یا نماینده او امضا می‌شود و به منزله دلیل کتبی شرایطی است که به موجب آن کالا در قبال پرداخت کرایه معینی حمل می‌گردد».

تعریف بارنامه در قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳:

بند ۷ از ماده ۵۲: «بارنامه دریایی سندی است که مشخصات کامل بار در آن قید و توسط فرمانده کشتی یا کسی که از طرف او برای این منظور تعیین شده امضاء گردد و به موجب آن تعهد شود بار توسط کشتی به مقصد حمل و تحویل گیرنده شود».

با توجه به تعاریف فوق به طور کلی می‌توان بارنامه را به صورت ذیل تعریف کرد:

«بارنامه عبارت است از سندی که حمل‌کننده یا نماینده او، پس از وصول کالا صادر می‌کند و حاکی از حمل کالای معینی از یک نقطه (مبدأ) به نقطه دیگر (مقصد) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی، هواپیما، کامیون، راه‌آهن و یا ترکیبی از آنها) در قبال کرایه حمل معین است».

نوزدهم کشورهای فعال در حمل‌ونقل دریایی در ضمن تدوین مقررات مربوط به حمل دریایی، شرایط و مقررات بارنامه را نیز تعیین و تکمیل نمودند. از جمله مقرراتی که در سیر تاریخی موجب تکامل بارنامه دریایی شد، می‌توان به مقررات ذیل اشاره کرد:

▪ «مقررات حقوق حمل‌ونقل عرفی» مربوط به سال ۱۸۳۰ که از روش‌های کشتیرانی روسی‌ها و انگلیسی‌ها اقتباس شده بود و اکثر کشورهای اروپایی از آن پیروی می‌کردند.

▪ مقررات هارتر، که در سال ۱۸۹۳ توسط کنگره ایالات متحده آمریکا به تصویب رسید.

▪ مقررات لاهه که در ۲۵ اوت سال ۱۹۲۴ در بروکسل به امضای کلیه کشورهای دریایی عمده جهان رسید.

▪ مقررات لاهه - ویزی، مصوب ۲۳ فوریه ۱۹۶۸

در فرایند حمل‌ونقل کالاهای تجاری به‌ویژه در تجارت بین‌المللی کالاها، همواره بر عنصر «سهولت»، «سرعت» و «امنیت» توجه ویژه‌ای معطوف شده است. در این میان اسناد حمل‌ونقل، از جمله «بارنامه دریایی» در مسیر تکاملی خود در راستای تحقق عناصر سه‌گانه فوق و همزمان با تحولات و پیشرفت‌های فنی و صنعتی و اقتصادی، متحول شده‌اند.

گرچه به درستی معلوم نیست که از چه زمانی استفاده از بارنامه معمول شده است، اما ابتدا مرسوم بود که صاحب کالا، نماینده خود را همراه کالا اعزام می‌کرد تا کالا را در بندر مقصد تحویل دهد. به تدریج با افزایش حجم کالاها و تعداد فرستندگان، انجام چنین روشی غیرعملی شد. در این مرحله روش دیگری مورد عمل قرار گرفت.

بدین ترتیب که صاحب کشتی در مقابل دریافت کالا، رسیدی به فرستنده کالا تسلیم می‌کرد و خود نیز در پایان سفر و تحویل کالا در بندر مقصد، رسیدی از گیرنده کالا می‌گرفت.

این روش به روش فعلی صدور و استفاده از بارنامه تکامل یافت. استفاده از بارنامه به شکل امروزی از نیمه دوم قرن شانزدهم متداول شده است. از

قرن



◀ مندرجات بارنامه دریایی:

به لحاظ اهمیت و آثار حقوقی مترتب بر بارنامه، فرمت این سند به شکل استاندارد در روابط تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرد. مشخصات و مندرجات این سند دربرگیرنده موارد ذیل است:

نام شرکت کشتیرانی، نام صادرکننده کالا (فرستنده)، نام و نشانی واردکننده کالا (گیرنده) یا شخصی که بارنامه به حواله کرد او صادر شده است، نام و نشانی شخصی که باید رسیدن کالا به او اطلاع داده شود، نام کشتی حمل‌کننده کالا، نام بندر بارگیری و بندر تخلیه، محل پرداخت کرایه حمل و اینکه آیا کرایه پرداخت شده است یا خیر، تعداد نسخ اصلی در یک سری، علائم و شماره‌های شناسایی کالا، شرح مختصری در مورد کالا (وضعیت بارگیری، تعداد، وزن و...) امضای فرمانده کشتی یا نماینده او، تاریخی که کالا برای حمل دریافت شده یا بر روی کشتی بارگیری شده، ذکر هر گونه شرایط و نکاتی که برای طرفین مهم است.

◀ انواع بارنامه دریایی:

انواع بارنامه دریایی از لحاظ موقعیت کالای مورد حمل:

۱- بارنامه دریایی کالای دریافت شده: (رسید انبار متصدی حمل): هنگامی که در روی بارنامه عبارت «Received» یا «Shipment» قید شده باشد، به این معناست که کالا توسط متصدی حمل دریافت شده است، ولی بنا به جهاتی از جمله آماده نبودن کشتی، آن را در داخل کشتی منتقل نکرده‌اند. این بارنامه قابل معامله نیست و صرفاً به عنوان گواهی تحویل کالا از جانب فرستنده، به متصدی حمل است تا با ارایه آن به بانک فروشنده بتواند وجه کالا را از بانک دریافت دارد (در موضوع اعتبارات اسنادی).

بند ۷ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران به این موضوع تصریح دارد که متصدی باربری پس از حمل کالا روی کشتی می‌تواند با ذکر نام کشتی و تاریخ حمل و اینکه کالا در کشتی بارگیری شده، این نوع بارنامه را تبدیل به بارنامه کالای بارگیری شده کند که قابلیت نقل و انتقال را دارد.

۲- بارنامه دریایی کالای بارگیری شده:

درج عبارت «On Board» یا «Shipped» در روی بارنامه دریایی نشان‌دهنده آن است که کالا از صادرکننده (فرستنده) تحویل متصدی حمل‌ونقل شده و در کشتی بارگیری شده و بدین معناست که کالا به طور کلی از تصرف صادرکننده خارج و در مسیر حمل برای ورود به کشور مقصد قرار گرفته است. چنین بارنامه‌ای سند مالکیت کالا محسوب می‌شود که قابلیت ظهرنویسی و انتقال را هم دارد.

◀ انواع بارنامه دریایی از جهت وضعیت و کمیت کالای موضوع حمل:

بارنامه دریایی تمیز یا غیرمخدوش:

روی چنین بارنامه‌ای عبارت «Received in appearing goods order and condition»، از سوی متصدی حمل‌ونقل قید می‌شود و بدین معناست که کالای بارگیری شده بدون عیب و نقص است.

لازم به توضیح است که چنانچه متصدی باربری یا فرمانده کشتی وسیله مناسب برای رسیدگی به صحت تعداد، وزن و مقدار یا محتویات یا کیفیت کالا را نداشته باشد و کالای مذکور به جهات موجه برای وی مشکوک باشد، ملزم نیست که آنها را در بارنامه قید کند و چنانچه قید شود، بنابر تجویز بند ج-۳ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران بایستی در متن بارنامه عدم اطلاع از موارد فوق را قید کند.

بنابراین چنین بارنامه‌ای مطابق رویه جاری گرچه Clean و غیرمخدوش تلقی می‌گردد، لیکن فرمانده یا متصدی باربری قید می‌کند که «... وزن، اندازه، محتویات، ارزش و کیفیت کالا برای وی ناشناخته است» و بر همین اساس مسوولیت صحت موارد مذکور متوجه فرستنده کالا است.

◀ بارنامه دریایی غیرتمیز یا مخدوش (مشروط):

هنگامیکه متصدی حمل‌ونقل در موقع بارگیری کالا از ایرادات و عیوب ظاهری و علائم و مقدار کالا آگاهی داشته باشد و یا حتی تردید داشته باشد، بایستی نواقص و ایرادات یا شرایط نامناسب کالا و یا علل تردید خود را در بارنامه قید کند. در مورد معاملات مبتنی بر اعتبارات اسنادی، بانک‌ها از پذیرش چنین بارنامه‌ای خودداری می‌کنند.

◀ انواع بارنامه دریایی از جهت تعدد وسایل حمل‌ونقل:

۱- بارنامه دریایی مستقیم: که ناظر به حمل کالا از بندری به بندر دیگر بدون تغییر کشتی حامل کالا در طول مسیر می‌باشد. این نوع بارنامه غیر قابل معامله است و روی آن عبارت «غیرقابل معامله» ثبت شده است.

۲- بارنامه دریایی غیرمستقیم یا سراسری: این سند که توسط متصدی حمل‌ونقل یا carrier صادر می‌شود، مشتمل بر قرارداد حملی است که بر اساس آن کالا از نقطه مبدأ تا نقطه مقصد طی مراحل جداگانه و وسایل حمل مختلف حمل می‌شود. متصدی حمل در تمام مراحل مسوولیت کالا را بر عهده می‌گیرد، مگر آنکه در بارنامه خلاف آن تصریح شده باشد. این بارنامه

عمدتاً در حمل کالا با کامیون، کامیون-قطار، کشتی - کامیون و حتی در مواردی برای حمل دریایی نیز استفاده می‌شود.

۳- بارنامه حمل مرکب فیاتا: این بارنامه نوعی بارنامه سراسری است که توسط کارگزار صاحب کالا یا forwarder صادر و کلیه مسوولیت‌ها از بندر مبدأ تا مقصد را بر عهده دارد. این بارنامه براساس سند بارنامه متحدالشکل فدراسیون بین‌المللی اتحادیه کارگزاران (فیاتا) تنظیم و صادر می‌شود. ویژگی عمده این بارنامه این است که گرچه ممکن است کالا در طول مسیر با وسایل مختلف و توسط متصدیان متعدد حمل شود، لیکن مسوولیت در هر حال متوجه کارگزار - فورواردر - است.

◀ انواع بارنامه از نظر نوع خدمات حمل‌ونقل:

۱- بارنامه تحت خدمات کشتیرانی ترمپ:

این بارنامه برای آن دسته از کالاهایی که با کشتی اجاره‌ای حمل می‌شوند، صادر می‌شود. حمل بار تحت این نوع بارنامه تابع قرارداد اجاره کشتی است.

۲- بارنامه تحت خدمات منظم کشتیرانی:

این نوع بارنامه برای محموله کشتی‌هایی صادر می‌شود که دارای مسیرهای حرکتی مشخص و منظم هستند.

۳- بارنامه ترانشیپ:

این نوع بارنامه صرفاً برای کالایی که توسط کشتی از بندر مبدأ حمل و تا رسیدن به بندر مقصد به کشتی یا کشتی‌های دیگری در طول مسیر منتقل می‌شود، صادر می‌گردد. در این بارنامه مبدأ و مقصد محموله و همچنین نقاط انتقال کالا از کشتی اول به کشتی دوم و... مشخص می‌شود.

◀ مهم‌ترین ویژگی بارنامه دریایی:

مهم‌ترین ویژگی بارنامه دریایی، «سند تجاری عام» است که به عنوان رسید توسط متصدی حمل‌ونقل صادر و دربرگیرنده تأیید وصول کالا در وسیله حمل با مشخصات (مقدار، وزن، تعداد، کیفیت) معین می‌باشد. بر همین اساس «اصل عدم توجه ایرادات» نسبت به دارنده با حسن نیت بارنامه دریایی یک اصل پذیرفته‌شده در مقررات بین‌المللی است. در همین ارتباط قسمت ب بند ۳ ماده ۱۶ کنوانسیون هامبورگ مقرر می‌دارد که «اگر بارنامه دریایی به شخص ثالث یا گیرنده کالا که دارای حسن نیت بوده، منتقل شده باشد، ادعای خلاف مندرجات آن به وسیله متصدی حمل مسموع نخواهد بود.» علت وجود چنین امری، اعتبار خاص بخشیدن به این سند در روابط تجاری بین‌المللی و حمایت از دارنده

مالک کالا یا دارنده بارنامه می‌تواند با پشت‌نویسی سند، کالای موضوع بارنامه را به دیگری منتقل کند. قانون دریایی ایران در ماده ۶۱ بارنامه دریایی را با چک مقایسه کرده که بیانگر این است که همانند نظام حقوقی فرانسه و انگلستان بارنامه از جمله اسناد تجاری قابل انتقال تلقی شده و احکام برات و سفته درباره آن جاری است. البته باید توجه داشت که بارنامه دریایی اگر بخواهد به عنوان یک سند قابل نقل و انتقال تلقی شود، الزاماً بایستی دارای شرایطی باشد که این شرایط عبارتند از: ۱- این سند به صورت قابل انتقال صادر شود؛ یعنی روی آن عبارت « غیر قابل انتقال » قید نشده باشد، ۲- کالا در حین حمل باشد یا تحویل متصدی جهت حمل شده باشد، ۳- بارنامه توسط شخصی ظهرنویسی شده باشد که نسبت به کالای موضوع آن مالکیت واقعی داشته باشد، ۴- طرفین یعنی انتقال دهنده و منتقل الیه قصد انتقال مالکیت کالا را با ظهرنویسی داشته باشند.

◀ تأثیر « مرور زمان » در دعوی مربوط به بارنامه دریایی:

مطابق بند ۶ ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۲۴ لاهه، برای امکان اقامه دعوی در خصوص کالای موضوع بارنامه، مرور زمان یکساله پیش‌بینی شده که مبدأ شروع این مدت، تاریخ تخلیه کالا در بندر مقصد است.

بند ۶ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ نیز بر مبنای مقررات کنوانسیون لاهه عیناً مدت مرور زمان طرح دعوی به طرفیت متصدی حمل کالا را یک سال از تاریخ تحویل کالا پیش‌بینی کرده است.

لازم به توضیح است که با توجه به نظر اکثریت فقهای شورای نگهبان منتشره در روزنامه رسمی شماره ۱۱۵۰۲ مورخ ۶۳/۶/۳ در مورد لغو «مرور زمان»، این سوال مطرح شد که آیا مرور زمان مندرج در بند ۶ ماده ۵۴ قانون دریایی مشمول حکم مندرج در نظریه شورای نگهبان است یا خیر؟

در این خصوص بر اساس مبانی اصولی و حقوقی بایستی قایل باشیم که نظریه فقهای شورای نگهبان ناظر بر مرور زمان موضوع قانون آیین دادرسی مدنی (سابق) است و منصرف از موعد (مرور زمان) مندرج در بند ۶ ماده ۵۴ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ که قانون خاص و وارد بر قانون آیین دادرسی مدنی است، می‌باشد. ■

◀ منابع:

<http://www.mtct.info/17>

حمل ریلی کالا از چین به اروپا با استفاده از یک سند حمل/



قرارداد حمل‌ونقل پیش از آنکه بارنامه دریایی توسط متصدی حمل‌ونقل صادر شود، منعقد شده است.

بارنامه دریایی به عنوان رسید کالا و بیانگر اوصاف و مشخصات آن است:

بارنامه دریایی رسیدی است که مشخص می‌کند کالای ارسال شده با اوصاف مندرج در بارنامه تحویل صاحب کالا داده خواهد شد. البته باید توجه داشت اگر در بارنامه عبارتی نظیر «وزن و مقدار نامعین» نوشته شود، در این صورت بارنامه به عنوان رسید کالا از لحاظ وزن تلقی نمی‌شود. در دعوی اریکون وارن علیه اینترگرام، در بارنامه‌ای که قانون حاکم بر آن مقررات لاهه بود، قید شده که ۲۰۰۰ بسته شیره نارگیل دریافت شد و عبارتی مبنی بر اینکه «محتویات و اندازه و وزن نامشخص» است در آن مندرج شده بود. دادگاه اعلام کرد این بارنامه تنها سند ظاهری «تعداد» بسته‌های بارگیری شده است و دلیلی بر «وزن» آنها نیست.

◀ بارنامه دریایی سند مالکیت کالا است

دارنده بارنامه دریایی، مالک کالای مندرج در بارنامه تلقی می‌شود و به استناد آن حق مطالبه کالا را دارد.

◀ قابلیت انتقال بارنامه دریایی از طریق ظهرنویسی

سند در مقابل متصدی حمل‌ونقل و در راستای سهولت و سرعت معاملات تجاری است.

◀ ماهیت حقوقی بارنامه دریایی:

از لحاظ ماهیت حقوقی، بارنامه دریایی « عقد لازم » تلقی می‌شود که بر مبنای ماده ۱۰ قانون مدنی قابل بررسی و تفسیر است و صحت این عقد تابع شرایط مقرر در ماده ۱۹۰ قانون مدنی می‌باشد و در قانون تجارت مسوولیت صادرکننده بارنامه (متصدی حمل‌ونقل) به عنوان یک طرف عقد در مقابل طرف‌های دیگر عقد یعنی فرستنده و گیرنده کالا در باب هشتم قانون تجارت مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ احصا شده است.

◀ آثار حقوقی بارنامه دریایی:

از میان آثار حقوقی مترتب بر سند بارنامه دریایی می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

بارنامه دریایی به عنوان دلیلی بر وجود قرارداد حمل‌ونقل است:

در کتاب «حقوق تجارت و مقررات تجاری» بارنامه دریایی به عنوان دلیلی برای قرارداد حمل‌ونقل تعریف شده است.

هر چند بارنامه دربرگیرنده محتوای قرارداد حمل‌ونقل نیست، لیکن سندی است که وجود قرارداد حمل‌ونقل را تصریح می‌کند، زیرا



بهزاد الصفی،

کارشناس ارشد حمل‌ونقل و مدیریت دریایی
مجتمع بندری شهید رجایی

بنادر؛ سکوی پرتاب صادرات مواد معدنی ایران

طرح جامع بندر و جانمایی دقیق ترمینال صادراتی مواد معدنی به افق بلند برنامه‌ریزی کمک می‌کند



باتوجه به هدف گذاری دولت محترم در خصوص صادرات غیرنفتی ۴۱ میلیارد دلاری در سال ۱۳۹۰ خورشیدی که به میزان ۱۲/۵ میلیارد دلار آن (۳۲ درصد صادرات غیرنفتی) از محل صادرات مواد معدنی بود و نیز سهم ۵ درصدی معدن در تولید ناخالص کشورمان، در این مقاله نیم‌نگاهی به صادرات سنگ آهن و ارتباط آن با صنعت تولید فولاد در جهان و ایران خواهیم داشت و در ادامه ظرفیت‌ها و محدودیت‌های بنادر دریایی کشورمان مورد تحلیل قرار خواهد گرفت. لازم به ذکر است کارشناسان اقتصادی بر این باورند که در دوران رکود اقتصادی، صنعت معدن باعث کم شدن آثار مخرب رکود شده و موتور رشد اقتصادی جهان معادن هستند.

در سال ۲۰۱۱ برابر با ۳/۱ درصد بوده، ولی کشور مغولستان با رشد اقتصادی ۱۴/۸ درصد به‌عنوان دومین کشور دارنده بیشترین نرخ رشد اقتصادی جهان لقب گرفت. علت این موفقیت چشمگیر، ناشی از رونق صنعت معدن در آن کشور بوده است.

◀ نگاهی به صنعت فولاد جهان:

میزان تولید فولاد به‌عنوان یک شاخص توسعه صنعتی محسوب می‌شود، زیرا در تولید ده‌ها کالا نقش اساسی را ایفا می‌کند. تولید جهانی فولاد در سال ۲۰۱۰ با ماده اولیه سنگ آهن (Iron ore) بالغ بر یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تن است که نسبت به سال گذشته ۱۵ درصد رشد داشته است. در این راستا براساس گزارش آنکتاد (UNCTAD) کشور چین در سال ۲۰۱۰ میلادی به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده فولاد جهان (۶۲۷ میلیون تن)، بزرگ‌ترین کشور مصرف‌کننده فولاد جهان (۶۳۰ میلیون تن) و نیز بزرگ‌ترین واردکننده سنگ آهن جهان (۶۰۲ میلیون تن) شناخته شد.

◀ نگاهی به ذخایر معدنی ایران:

کشورمان با داشتن تنها یک درصد کل جمعیت جهان؛ دارنده ۷ درصد ذخایر معدنی جهان بوده و دوازدهمین کشور دارای ذخایر غنی مواد معدنی در جهان (۵۶ میلیارد تن) به‌شمار می‌آید و سالانه ۱۵۰ تا ۱۷۰ میلیون تن از معادن کشورمان استخراج می‌شود که در مقایسه با استاندارد جهانی یعنی استخراج سالانه ۵۵۰ میلیون تن فاصله دارد. میزان ذخایر سنگ آهن در دنیا حدود ۳۰۰ میلیارد تن برآورد شده و ایران به‌عنوان دارنده ۱/۵ درصد ذخایر سنگ آهن جهان (به میزان ۴/۵ میلیارد تن) در سال ۲۰۱۱ بیش از ۳۰ میلیون تن سنگ آهن تولید کرده است. در این راستا تولید سنگ آهن در جهان سالانه ۲۲۰۰ میلیون تن بوده و ۱۰ کشور تولیدکننده بزرگ سنگ آهن جهان عبارتند از: چین، استرالیا، برزیل، هند، روسیه، اوکراین، آفریقای جنوبی، آمریکا، کانادا و ایران که بدین ترتیب ایران جزو ۱۰ کشور برتر تولیدکننده سنگ آهن جهان می‌باشد. در خصوص اهمیت صنعت معدن در اقتصاد کشورها، براساس گزارش مجله اکونومیست رشد اقتصادی جهان

چین بزرگترین بازیگر جهان در زمینه فولاد (سال ۲۰۱۰)

بزرگترین واردکننده سنگ آهن جهان	بزرگترین مصرف کننده فولاد جهان	بزرگترین تولید کننده فولاد جهان
مقدار واردات: ۶۰۳ میلیون تن (سهم بازار: ۶۱ درصد)	مقدار مصرف: ۶۳۰ میلیون تن (سهم بازار: ۴۵ درصد)	مقدار تولید: ۶۲۷ میلیون تن (سهم بازار: ۴۴ درصد)

در سال‌های اخیر کمیت و کیفیت سنگ آهن داخلی چین رو به کاهش گذاشته است، به طوری که صنعت فولاد این کشور را به شدت متکی به واردات سنگ آهن کرده و ۷۰ درصد این ماده از دیگر کشورها خریداری می‌شود.

۵ صادرکننده برتر سنگ آهن جهان:

استرالیا (۴۳۹ میلیون تن)، برزیل (۳۱۳ میلیون تن)، هندوستان (۶۳ میلیون تن)، آفریقای جنوبی (۵۴ میلیون تن) و کانادا (۳۴ میلیون تن)

۵ کشور برتر تولیدکننده فولاد جهان در سال ۲۰۱۱ - واحد: میلیون تن

ردیف	نام کشور	مقدار تولید	سهم بازار
۱	چین	۶۸۳	۴۸ درصد
۲	ژاپن	۱۰۷	۷ درصد
۳	آمریکا	۸۶	۶ درصد
۴	هند	۷۲	۵ درصد
۵	روسیه	۶۹	۴ درصد

۵ صادرکننده برتر سنگ آهن جهان - واحد: میلیون تن

ردیف	نام کشور	صادرات سال ۲۰۱۰	صادرات سال ۲۰۱۱	صادرات سال ۲۰۱۲	سهم بازار در سال ۲۰۱۱
۱	استرالیا	۴۰۲	۴۳۹	۴۹۳	۴۰ درصد
۲	برزیل	۳۱۱	۳۱۳	۳۳۳	۲۹ درصد
۳	هند	۹۶	۶۳	۴۳	۵ درصد
۴	آفریقای جنوبی	۴۸	۵۴	۵۸	۵ درصد
۵	کانادا	۳۳	۳۴	۳۶	۳ درصد

ایران با تولید سالانه ۱۳ میلیون تن فولاد، هفدهمین کشور تولیدکننده فولاد جهان می‌باشد.

هند چهارمین تولیدکننده فولاد و نیز سومین صادرکننده سنگ آهن جهان می‌باشد. این کشور با توجه به رشد اقتصادی شتابان خود (۸/۶ درصد در سال ۲۰۱۱) قصد دارد تا سال ۲۰۱۷ تعداد ۷ بندر جدید ایجاد کند که سرمایه‌ای بالغ بر ۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار نیاز دارد.

ژاپن دومین تولیدکننده فولاد جهان و از طرف دیگر سومین واردکننده سنگ آهن جهان است.

باعنایت به آلودگی‌های زیست محیطی ناشی از تولید فولاد، استرالیا و کانادا به سبب عضویت در پیمان KYOTO (منع گسترش آلودگی محیط زیست) برنامه خاصی جهت توسعه صنعت فولاد ندارند.

صادرات سنگ آهن جهان در سال ۲۰۱۱ برابر با یک میلیارد و ۷۵ میلیون تن بوده که از طریق دریا حمل شده است.

استرالیا به تنهایی صادرکننده ۴۰ درصد سنگ آهن جهان و برزیل (به عنوان هفتمین قدرت اقتصادی جهان) صادرکننده ۲۹ درصد سنگ آهن جهان محسوب می‌شوند. به عبارت دیگر، این دو کشور دارنده ۷۰ درصد سهم بازار (Market Share) صادرات سنگ آهن جهان می‌باشند. استرالیا همچنین عمده ترین صادرکننده زغال سنگ جهان با سهم بازار ۳۳ درصد می‌باشد.

در هند ممنوعیت صادرات و فعالیت‌های معدنی در برخی از ایالت‌های آن و نیز وضع مالیات ۳۰ درصدی بر فروش سنگ آهن، صادرات سنگ آهن را طی سال ۲۰۱۱ به میزان ۳۰ درصد کاهش داده و دلیل این امر کاهش بهره برداری غیر قانونی از معادن هند اعلام شده است.

۴ واردکننده بزرگ سنگ آهن جهان - واحد: میلیون تن

ردیف	نام کشور	واردات سال ۲۰۱۰	واردات سال ۲۰۱۱	واردات سال ۲۰۱۲
۱	چین	۶۱۹	۶۴۵	۷۱۳
۲	اتحادیه اروپا	۱۳۳	۱۳۶	۱۳۹
۳	ژاپن	۱۳۴	۱۲۸	۱۳۴
۴	کره جنوبی	۵۶	۶۴	۶۷

Month	Price (\$/ton)
Jan 2007	36
Jan 2008	60
Jan 2009	72
Jan 2010	125
Jan 2011	180
Oct 2011	150
Jan 2012	140
Mar 2012	145
May 2012	136



تغییرات قیمتی سنگ آهن در بازارهای جهانی طی سال‌های ۲۰۰۷ الی ۲۰۱۲



بورس فلزات، ظرفیت کارخانه‌های تولیدکننده فولاد، ظرفیت نیروگاه‌های تولیدکننده برق که در تولید فولاد نقش مهمی دارند، مسایل سیاسی (مثلا انتخابات ریاست جمهوری مصر بر بازار شمش صادراتی اول تیرماه ۱۳۹۱ اثرگذار بود)، میزان عیار سنگ آهن، قیمت ارز، کیفیت تولید فولاد برخی از کشورها، مقررات استانداردهای ملی و بین‌المللی، کرایه‌های حمل زمینی - ریلی و دریایی، ظرفیت بندر و روش‌های تخلیه و بارگیری سنگ آهن (مکانیزه و یا سنتی)، تاثیرات روانی جامعه از وضعیت آتی بازار، مسایل محیط زیستی تولید فولاد و اجرای قوانین سختگیرانه در برخی از کشورها، میزان ادغام کارخانه‌های سازنده فولاد (به عنوان نمونه در سال ۲۰۰۵ تعداد ۸۰۰ تولیدکننده فولاد در چین وجود داشت که پس از سیاست ادغام‌سازی دولت، تعداد آنها به ۱۰ شرکت بزرگ فولادسازی رسید که تولیدکننده نیمی از فولاد آن کشور می‌باشند)، میزان شاخص جذب سرمایه گذاری خارجی (FDI) در صنعت فولادسازی و هزینه نیروی کار.

◀ تحلیل نقطه نظرات موافقان و مخالفان صادرات سنگ آهن ایران:

طی سال‌های اخیر نقطه نظرات موافق و مخالف در خصوص صادرات سنگ آهن کشورمان در بین صاحب‌نظران داخلی به وجود آمده است. از مخالفان صادرات سنگ آهن می‌توان به تولیدکنندگان فولاد اشاره کرد. آنها استدلال می‌آورند که براساس برنامه دولت تا پایان سال ۱۳۹۳ (پایان برنامه پنجم توسعه کشور) ظرفیت تولید سنگ آهن کشور به ۴۲ میلیون تن خواهد رسید که براساس همین برنامه برای تولید ۳۷ میلیون تن فولاد خام نیاز به حدود ۵۳ میلیون تن سنگ آهن خواهد بود. به عبارت دیگر، علاوه بر مصرف سنگ آهن تولید کشور، نیاز به حدود ۱۱ میلیون تن سنگ آهن وارداتی داریم، لذا صادرات سنگ آهن توجیه نداشته و بایستی تامین نیاز داخلی در اولویت قرار گیرد. بر این اساس، افزایش انگیزه صادراتی شرکت‌های سنگ آهن که به دنبال رشد نرخ ارز اتفاق افتاده باید مدیریت شده و با اعمال عوارض صادراتی سنگ آهن و یا ممنوعیت صادرات آن، شرکت‌های معدنی تشویق به فروش سنگ آهن به فولاد سازان داخلی شوند. برخی نیز صادرات سنگ آهن را خام فروشی قلمداد کرده و آن را در دنیای امروز فاقد وجهت منطقی و اقتصادی دانسته و خواستار ایجاد ارزش افزوده بر روی آن هستند. موافقان صادرات سنگ آهن، شرکت‌های معادن سنگ آهن

سیستم مکانیزه Mobil Ship Loader با هدف حذف روش سنتی بارگیری مواد معدنی و چالش‌های آلودگی محیط زیستی و ایمنی به زودی در اسکله‌های ۱۳ و ۱۴ بندر شهید رجایی نصب می‌شود. در سال ۱۳۹۱ به میزان ۱۴ میلیون تن مواد معدنی از بندر شهید رجایی صادر شد

براساس گزارش موسسه آهن و فولاد چین، این کشور طی ماه‌های فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۱ خورشیدی به سطوح بی‌سابقه تولید فولاد بالغ بر بیش از ۲ میلیون تن در روز دست یافت.

◀ قیمت جهانی سنگ آهن طی ۵ سال اخیر:

نوسانات زیادی طی چند سال اخیر در بازارهای جهانی به وجود آمده، به نحوی که قیمت هر تن سنگ آهن از ۳۶ دلار در ابتدای سال ۲۰۰۷ به ۶۰ دلار در اول سال ۲۰۰۸ و حتی ۱۸۰ دلار در اول سال ۲۰۱۱ افزایش یافته، ولی طی ماه‌های اخیر شاهد نزول قیمت هستیم که در ادامه عوامل تاثیرگذار تحلیل می‌شود:

◀ عوامل تاثیرگذار بر عرضه، تقاضا، تولید و قیمت فولاد و سنگ آهن در جهان:

وضعیت اقتصاد جهان، وضعیت اقتصاد چین، سیل و بلایای طبیعی که گاهی باعث تعطیلی موقت معادن می‌شود، قوانین، مقررات، سیاست‌های بازرگانی و گمرکی کشورها، رونق یا رکود صنعت ساختمان‌سازی و میزان مصرف فولاد آن، صنعت کشتی‌سازی و میزان مصرف فولاد آن، قیمت جهانی آهن قراضه - نرخ بهره بانکی و سیاست‌های پولی، چگونگی وضعیت سایر صنایع فولادبر (نظیر صنعت خودرو، ساخت وسایل خانگی، لوله و ...)، وضعیت بازار



نرخ کرایه حمل کشتی‌های حامل سنگ آهن در ۱۲ تیر ۱۳۹۱ (۲ جولای ۲۰۱۲)

نرخ S/ton	بندر مقصد	بندر مبدأ	نوع کشتی
۸۷۵ دلار	Qingdao چین	Dampier استرالیا	Capesize
۹۹۵ دلار	Qingdao	Parsdip هند	Supermax
۱۷۵۵ دلار	Qingdao	Tubarao برزیل	Capesize

نرخ کرایه حمل سنگ آهن با کشتی و شاخص BDI در طول زمان های مختلف با توجه به وضعیت اقتصادی جهان

هستند که اعتقاد دارند برای توسعه و نوسازی معادن، نیاز به ارز حاصل از صادرات این ماده معدنی می‌باشد. آنها اظهار می‌کنند که طی سال ۱۳۹۰ ایران ۳۰ میلیون تن سنگ آهن تولید کرد که ۱۷ میلیون تن آن از طریق بنادر کشور صادر شد که این عدد به معنای حجم وسیعی از فعالیت در زمینه‌های توسعه و نوسازی معادن سنگ آهن، بازاریابی، لجستیک - حمل زمینی و حمل و نقل دریایی آن است و اشتغال‌زایی زیادی نیز در این راستا حاصل شده است. موافقان صادرات سنگ آهن، در خصوص ایراد خام‌فروشی این گونه استدلال می‌کنند که اغلب سنگ آهن صادراتی، عیار نسبتاً پایینی دارند که در فرآیند کانه‌آرایی از طریق فیزیکی یا شیمیایی درصد خلوص آن افزایش پیدا نموده است و خاک‌های کم‌ارزش به مواد با ارزش و ارز خارجی مبدل شده و ایجاد موانع گمرکی و تجاری بر صادرات آن، در حقیقت باعث می‌شود فرآیند استخراج معادن صرفه اقتصادی نداشته باشد و در نهایت به کاهش استخراج معادن و اثر منفی بر صنایع فولادسازی کشور که سنگ آهن ماده اولیه آنها است، می‌انجامد. آنها همچنین بر این باورند که در حال حاضر تولید فولاد کشور حدود ۱۳ میلیون تن است که برای تولید آن نیاز به ۲۰ میلیون تن سنگ آهن است، این در حالی است که تولید سنگ آهن در کشور حدود ۳۵ میلیون تن است و به این ترتیب ۱۵ میلیون تن مازاد تولید سنگ آهن داریم که صادر می‌شود. بنابراین باتوجه به مازاد مصرف، کمبود سنگ آهن در بازار داخلی نداریم و ممانعت از صادرات این محصول مساوی است با ممانعت از ارز صادراتی که با توجه به شرایط فعلی و تحریم‌ها منطقی به نظر نمی‌رسد. از طرف دیگر دولت نیز اعلام داشته که بر اساس قانون ممنوعیت خام‌فروشی مواد معدنی تا پایان برنامه پنجم اقتصادی کشور، صادرات کالاها بایستی با ارزش افزوده بالا انجام گردد. شایان ذکر است که عوارض ۷۰ درصدی صادرات سنگ آهن که چندی پیش وضع شده بود، در تیرماه سال ۱۳۹۱ خورشیدی لغو شد.

به هر حال جا دارد باتوجه به اینکه کشورمان با تولید ۱۳ میلیون تن فولاد به‌عنوان هفدهمین کشور تولیدکننده در جهان مطرح است، برنامه‌ریزی، هدفگذاری اصولی و براساس زمانبندی درخصوص تولید و صادرات سنگ آهن و میزان عوارض گمرکی آن به‌عنوان ماده اولیه صنایع فولادسازی کشورمان تدوین شود، هرچند به گفته معاون وزیر صنعت، معادن و تجارت، تدوین استراتژی معدن توسط یک گروه ۱۵ نفره در قالب ۹ تیم در حال انجام است که براساس آن استراتژی ۱۰ کشور پیشرو جهان و صنعت و معدن کشورمان در ۱۲ بخش و حوزه به دقت تدوین شده است.

نگاهی به حمل و نقل دریایی مواد فله معدنی در جهان

میزان حمل و نقل دریایی جهانی در سال ۲۰۱۰ برابر با ۸ میلیارد و ۴۰۸ میلیون تن بوده که از این میزان ۲ میلیارد و ۷۵۲ میلیون تن نفت، ۲ میلیارد و ۳۳۳ میلیون تن شامل کالاهای فله (غلات، سنگ آهن، زغال سنگ و...) و ۳ میلیارد و ۳۲۳ میلیون تن شامل کالاهای جنرال کارگو و کانتینری است. ۵ دسته کلی کالاهای فله حمل شده از طریق دریا عبارتند از: سنگ آهن، غلات، زغال سنگ، پودر آلومینیوم و فسفات که ۲۵ درصد از کل کالاهای فله حمل دریایی مربوط به «سنگ آهن» می‌باشد. در این راستا جهان در سال ۲۰۱۱ شاهد ساخت و به کارگیری بزرگ‌ترین کشتی فله بر بود که توسط جمهوری کره برای شرکت برزیلی واله (Vale) که در زمینه صادرات مواد معدنی فعال است، ساخته شد. این کشتی که Vale Brasil نام دارد، دارای ۳۶۵ متر طول، ۶۶ متر عرض، ۲۳ متر درافت و ۴۰۰ هزار تن DWT است که حدوداً ۱۰ درصد نسبت به بزرگ‌ترین کشتی فله بر جهان بزرگ‌تر و در مسیر برزیل به چین فعال است. در حال حاضر ۳۰ فروند از این نوع کشتی که به Chanamax یا Valemax لقب‌گذاری شده‌اند، در حال ساخت توسط کشتی‌سازی Daewoo و STX کره جنوبی هستند.

سه شرکت برتر دنیا در زمینه استخراج و صادرات سنگ آهن عبارتند از شرکت واله (Vale) برزیل، بی‌اچ‌بی بیلیتون (BHP Billiton) استرالیا و ریوتینتو (Rio Tinto) استرالیایی / انگلیسی. در این راستا با توجه به نیاز چین به سنگ آهن و پیش‌بینی بازار روبه‌رشد آن در آینده، گول بازار مواد معدنی جهان (شرکت برزیلی Vale با تولید سالانه ۳۰۰ میلیون تن مواد معدنی) ساخت ۸۰ فروند کشتی بزرگ فله بر را سفارش داده که ۳۶ فروند آن ۴۰۰ هزار تن DWT هستند (دو برابر سایز کشتی‌های فله‌بر Capesize).

نرخ کرایه حمل برای کشتی‌های Capesize (ظرفیت ۱۵۰ هزار تن) در مسیر خاور دور به اروپا روزانه ۵۷۵۰۰ دلار در ژانویه ۲۰۱۰ بود که این نرخ در ابتدای سال ۲۰۱۱ به ۱۷۳۰۰ دلار در روز رسید که ۶۰

درصد کاهش نشان می‌دهد. نرخ مذکور در مسیر برعکس (اروپا به آسیا) به میزان ۲۰ هزار و ۶۰۰ دلار در روز در اول ژانویه سال ۲۰۱۰ میلادی بود که این نرخ در ابتدای سال ۲۰۱۱ به ۳۳۰۰ دلار در روز کاهش یافت. علت نوسانات شدید نرخ کرایه حمل کشتی‌ها به سیل کشور استرالیا (به عنوان بزرگ‌ترین کشور صادرکننده سنگ‌آهن جهان) که نواحی معدنی آن کشور را به زیر آب برده و آنها را تعطیل کرد، نسبت داده شد. از دیگر علل این امر می‌توان به تحول سیاست‌های صادراتی کشور هند (به عنوان سومین صادرکننده سنگ‌آهن جهان) اشاره کرد که دو ایالت آن با ممنوعیت صادرات مواد معدنی از جولای سال ۲۰۱۱ مواجه شد.

نرخ کرایه حمل کشتی‌های فله‌بر **Capesize** در یکی از شاهراه‌های اصلی این تجارت که همانا برزیل به چین می‌باشد، در ابتدای سال ۲۰۱۰ برابر با ۲۹/۸ دلار در هر تن بود. این نرخ در ژانویه سال ۲۰۰۹ برابر با ۱۳/۹ دلار و در سال ۲۰۰۸ برابر با ۶۴ دلار در هر تن بود که نشانگر نوسانات شدید کرایه حمل کشتی‌ها بر اثر عوامل بازار و وضعیت کلی تجارت جهانی می‌باشد.

◀ بارگیری مواد معدنی صادراتی به کشتی‌ها در بندر شهید رجایی

طی سالیان اخیر بارگیری مواد معدنی به کشتی‌ها در بندر شهید رجایی از طریق باگت‌های ۲۰ تا ۲۵ تنی بوده که به وسیله جرثقیل کشتی به داخل انبار کشتی انجام می‌شود. این روش سنتی بوده مقدار عملیات به ازای هر هوک جرثقیل ۷۰۰ تن در ۲۴ ساعت است، به نحوی که یک شناور ۵۰۰ هزار تنی بیش از ۶ روز (۱۵۰ ساعت) بارگیری می‌گردد، در صورتی که در سیستم مکانیزه این نرم ۴۰۰۰ تن در هر ساعت بوده و باعث کاهش مدت توقف کشتی (**SHIP LAY TIME**) در کنار اسکله و نیز جلوگیری از انتظار نوبت کشتی‌ها در لنگرگاه می‌شود. روش سنتی بارگیری مواد معدنی چالش‌های آلودگی محیط زیستی و ایمنی نیز همراه داشته و از این جهت بندر در پی جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی جهت نصب سیستم مکانیزه **Ship Loader Mobile** با تناژ بارگیری ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ تن در ساعت (روزانه ۳۲ تا ۴۰ هزار تن) با هزینه بیش از یکصد میلیارد ریال است که مقرر شده به‌زودی در اسکله‌های ۱۳ و ۱۴ بندر شهید رجایی نصب شود. لازم به‌ذکر است طی سال ۱۳۹۱ به میزان ۱۴ میلیون تن مواد معدنی از بندر شهیدرجایی صادر گردید که رقم قابل توجهی می‌باشد. این میزان توسط ۴۰ شرکت که در اراضی موسوم به ۲۰۰ هکتاری دارای محوطه اختصاصی انجام شده است. چین بزرگ‌ترین بازار صادراتی سنگ‌آهن ایران به شمار می‌رود به طوری که بیش از ۸۹ درصد سنگ‌آهن صادراتی ایران به چین ارسال شده است. ایران که بزرگ‌ترین تامین‌کننده نفت خام مورد نیاز چین می‌باشد، در سال ۲۰۱۱ پنجمین تامین‌کننده بزرگ سنگ‌آهن مورد نیاز چین نیز بوده است. شایان ذکر است کشورمان از محل صادرات سنگ‌آهن به چین سالانه ۲ میلیارد دلار درآمد ارزی کسب می‌کند.

شرکت‌های صادرکننده مواد معدنی همواره تلاش دارند تا کشتی‌های بزرگ با ۷۰ الی ۸۰ هزار تن **GRT** را جهت بارگیری در بنادر کشورمان انتخاب کنند تا از مزیت «اقتصاد مقیاس» بهره برده و بالطبع هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی را کاهش و بدین وسیله قدرت رقابتی (**Competitive Advantage**) خود را نسبت به سایر رقبای داخلی و خارجی افزایش دهند. از این جهت لایروبی اسکله‌ها و فراهم آوردن عمق لازم در حد ۱۵-۱۴ متر بسیار اهمیت دارد که این مهم در حال انجام است هر چند که هزینه زیادی را به همراه دارد، به نحوی که هزینه هر تن لایروبی در حدود ۲۰ دلار است. به هر حال وجود زیرساخت‌های مناسب بندری که یکی از آنها عمق و درافت مناسب جهت پهلو دهی کشتی‌ها است، از شرایط اساسی موفقیت بنادر محسوب می‌شود. عمده‌ترین مواد معدنی صادراتی در بندر شهید رجایی از معادن گل‌گهر سیرجان، سنگان و خواف خراسان رضوی، چاقارت و چادر ملوی کرمان است که اغلب با تریلی از

طریق جاده به بندر انتقال می‌یابند. در این زمینه بایستی حمل ریلی این کالا بیش از پیش فعال گردد چرا که حمل ریلی مصرف کمتر سوخت، ترافیک کمتر جاده‌ها و آلودگی کمتر محیط زیستی را به همراه دارد، ولی سیستم ریلی کشور نیز محدودیت‌هایی نظیر یک خطه بودن در برخی از مسیرها (و اولویت به حرکت قطارهای مسافری)، عدم اتصال برخی معادن به شبکه ریلی و نیز تعرفه‌های گران‌تر از حمل جاده‌ای را دارد. جهت اطلاع؛ کرایه حمل یک دستگاه کشنده که حدوداً ۲۵ تن مواد معدنی را از معادن خواف به بندر شهید رجایی انتقال می‌دهد، در حدود یک میلیون و ۳۰۰ هزار تومان است (تیر ۱۳۹۱).

صادرات سنگ‌آهن با کانتینر نیز انجام می‌پذیرد که معمولاً در خصوص سنگ‌آهن با عیار بالا (بیش از ۶۰ درصد) است. در این خصوص یک چالش اساسی در جهان وجود دارد که همانا «اضافه بارگیری» (**Over Loading**) می‌باشد. به عنوان نمونه می‌توان به حادثه شکاف در بدنه کشتی (**MSC Napoli**) با طول ۲۷۵ متر و با ظرفیت ۴۷۳۴ کانتینر در تاریخ ۱۸ ژانویه سال ۲۰۰۷ در مسیر بلژیک به پرتغال در کانال انگلیس اشاره کرد که ۲۰ درصد کانتینرهای روی عرشه کشتی به‌طور میانگین بیش از ۳ تن اضافه وزن داشته و حتی وزن واقعی یک دستگاه کانتینر، ۲۰ تن بیش از وزن اظهارشده‌اش بود و به‌طور کلی علت حادثه اضافه وزن کشتی بود.

امروزه اظهار ناصحیح وزن کانتینرها توسط صاحبان کالا به‌عنوان چالش بزرگی برای شرکت‌های کشتیرانی کانتینری جهان به شمار می‌آید. در واقع اضافه وزن کانتینرها که عمداً و یا سهواً توسط فرستندگان کالاها (**Shippers**) اعلام نمی‌شود، باعث عدم تعادل کشتی در هنگام دریانوردی شده و ایمنی آنها را به نحو قابل ملاحظه‌ای تحت تاثیر منفی خود قرار می‌دهد. در حال حاضر در کمیته **DSC (Dangerous Goods , Solid Cargoes & Containers sub committee)** که همان کمیته کالاهای خطرناک، کالاهای فله خشک و کانتینرهای سازمان بین‌المللی دریانوردی است، تدوین کنوانسیون جهت اجباری شدن توزین کانتینرها قبل از بارگیری به کشتی و انطباق وزن واقعی آنها با ظرفیت کانتینر بر اساس کنوانسیون **CSC** و نیز وزن اظهارشده توسط صاحب کالا در دست اقدام بوده و بزودی در کلیه بنادر جهان لازم الاجرا می‌گردد تا از وقوع چنین حوادثی جلوگیری بعمل آید. به هر حال شایسته است به جهت فعال‌تر شدن بنادر تجاری کشورمان در زنجیره صادرات مواد معدنی در راستای میحث «زنجیره تامین کالا» سیاستگذاری‌ها و استراتژی‌های دقیق‌تر و مناسب‌تری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص چگونگی تعامل با صادرات مواد معدنی و مسایل عملیاتی مربوط به آن انجام پذیرد. تدوین طرح جامع بندر (**Port Master Plan**) و مشخص شدن دقیق جانمایی ترمینال صادراتی مواد معدنی به همراه ظرفیت آن و اسکله‌های مربوطه باعث می‌شود بتوان با دید بلند مدت برنامه ریزی‌های لازم را انجام داد. ■

◀ منابع:

کتاب صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری جهان - **Review of Maritime Transport ۲۰۱۱** آنکتاد. ترجمه و تلخیص: بهزاد الصفی
مجله **World Coal** ژوئن ۲۰۱۱ مطلب مربوط به شاخص‌های تغییرات قیمتی سنگ‌آهن در جهان
روزنامه دنیای اقتصاد؛ ویژه نامه روز صنعت و معدن. مطالب مربوط به نویسندگان مهدی سرلک و پدram ایزدی
وب سایت اینترنتی **www.mining.com**
وب سایت **Metal Bulletin Iron Ore Index - www.mbironoreindex.com**
وب سایت اینترنتی **www.indexmundi.com** (تحلیل شاخص‌های قیمت جهانی سنگ‌آهن)
تحقیقات میدانی بعمل آمده و نیز آمارنامه بندر شهید رجایی.