



کتابخانه ملی و اسنادخانه ایران

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



سازمان بنادر و دریانوردی

بنادر تجاری

کلیه خدمات دریایی، بازرگانی، ترخیص، گمرک، کشتی، بیمه، کانتینر، کرایه، کال



تورم

عوارض

رکود جهانی

کسب درآمد

بروکراسی

مقررات

بدهی

رقبا

مالیات

تعرفه

سوخت

تحریم

شوگ ارزی

یادداشت‌های مدیران بخش‌های
حاکمیتی و خصوصی دریایی کشور

تشریح دست‌آوردهای مهندسی
افتتاح فاز دوم مجتمع بندری شهید رجایی

مدیریت بنادر کانتینری

(تحلیلی بر مدیریت بندر شهید رجایی)



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: 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 جهان پور

طراح جلد و صفحه آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

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

عکاس: داود طهری، یاسر علی بخشی

امور رایانه: حسین جوادی

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری، زهره اکبری

توزیع و اشتراک: مجتبی بحیرایی

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آئلیه، طراحی، صفحه آرای، لیتوگرافی، صحافی، امور اجرایی:

موسسه فرهنگی، هنری همایش رسانه امروز

چاپ: رواق

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

تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰،

طبقه اول شرقی کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۲-۸۸۱۹۰۶۳۱

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 می باشد.

علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

ماهنامه به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

در این شماره می خوانید:

پیام نوروزی مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله العالی)..... ۲۲

پیام نوروزی مقام ریاست جمهوری دکتر محمود احمدی نژاد..... ۲۴

پیام نوروزی وزیر راه و شهرسازی..... ۲۶

پیام نوروزی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی..... ۲۷

یادداشت مدیرمسئول..... ۲۸





آیه ۱۶۴ سوره بقره:

إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَ
 اخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي
 تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنْزَلَ
 اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِنْ مَاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ
 بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَ
 تَصْرِيْفِ الرِّيَّاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ
 السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ

در آفرینش آسمانها و زمین، و آمد و شد شب و روز، و کشتیهایی که در دریا به سود مردم در حرکتند، و آبی که خداوند از آسمان نازل کرده، و با آن، زمین را پس از مرگ، زنده نموده، و انواع جنبندگان را در آن گسترده، و (همچنین) در تغییر مسیر بادهای و ابرهایی که میان زمین و آسمان مسخرند، نشانه هایی است (از ذات پاک خدا و یگانگی او) برای مردمی که عقل دارند و می اندیشند!



- ۲۹.....سخن سردبیر.....
- ۳۰.....یادداشت‌های مدیران بخش‌های حاکمیتی و خصوصی دریایی کشور.....
- ۸۲.....همایش پایانی مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۱.....
- ۹۲.....تشریح دستاوردهای مهندسی و فنی افتتاح فاز ۲ مجتمع بندری شهید رجایی.....
- ۹۵.....مدیریت بنادر کانتینری (تحلیلی بر مدیریت بندر شهید رجایی).....
- ۹۸.....تعالی منابع انسانی، گامی به سوی کسب مزیت رقابتی پایدار.....



روش تدریس مکتب علمیه باقری منهج آشنایی مبتدیان با مکتب اهل بیت

سوره الفجر از قرآن

یا قیامت افریقہ و الآسیہ انما عدد
العیال والقصار یا یغفور العیال
الاصیال یقول حکماً فی العیال
العلی
الحمد لله علی حبیبہ الکریم
الحسبنا اللہ و اللہ العزیز
الحمد لله و الذی افق علی عیال
علیہ و علی ائمتہ علیہ السلام
علیہ و علی اهل بیته علیہ السلام
و علی اهل بیته و اهل عیال علیہ السلام
و علی اهل عیال و اهل عیال علیہ السلام
و علی اهل عیال و اهل عیال علیہ السلام
و علی اهل عیال و اهل عیال علیہ السلام
و علی اهل عیال و اهل عیال علیہ السلام
و علی اهل عیال و اهل عیال علیہ السلام



مکتب آشنایی با کتب اربعه و تفسیر و احادیث

روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی

روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی
روش تدریس مکتب علمیه باقری از دیدگاه صاحبزاده کاشانی



بلند ایران با طبق کشته و سایر میدان های مختلف به اولین
 کشتی دیده اول روزگاران به پیشرفت های بی نظیر دست پیدا
 کردند که فصل انقلابی ملت قهرمان کشته شده است. گفته
 خواهد شد من هم از شاهانه در مجرای روز اول فروردین به
 طرق حیات اجتماعی معالی توفیق خواهد کرد.

در زمینه اقتصاد البته بر مردم فشار وارد است مشکلاتی ایجاد
 شد بخصوص که مشکلاتی هم در داخل وجود داشت برخی از
 کوه های هم مشکل انگیزه ها ایجاد کردند که به گفته های دانشمندان
 کمک کرد دیگر در خصوص حرکت خصوصی نظام و خصوصی
 شده یک حرکت رو به جلو بود است در شاهانه اکثر و مایه
 امروز روزگاری از شده خواهد بود.

در توسعه سیاست از یک جهت جهت انقلابی بود که ملت
 ایران را ملقوب کنند از جهت دیگر ملت ایران را دچار بحالی و
 ترقی کند جهت آنها را تکرار و تجدید کند دولت ملت این
 فصل شد و توفیق این فصل است در زمینه ایران که ملت
 ایران به فقط توانست سیاست های منطقی و معنی دار
 بچند کند ملت هم نتیجه های از فصل انقلابی هستند این
 منطقه را حضور نهاد گوی از میزان و مسوولان کشور های
 جهان در تعریف تشکیل شده و فکر شده از دستمندان ما
 می خوانند. ترقی و پیشرفت داد که مخصوص انقلابی به فقط
 ضروری نیست بلکه در تمام حضور کشور و مردم به خصوص
 انقلابی به ایران انقلابی و پیشرفت روزی است می شود.

در زمینه مسائل داخلی باید توجه را بر آنچه که انقلابی و
 توانمند امور ایجاد شد وجود داشت دستاورد بسیار و دور
 بهر سال ۳۳ است با آنکه جامعه و شور بود از خود نشان
 دادند از یک میزان انقلابی بر توفیق و تکرار در جامعه حاضر
 شدند. یک نمونه دیگر هم حضور مردم خراسان انقلابی از
 وجود آن بهر بود که نباید و مسیر ایران و صنعت و توسعه
 ملت ایران را نشان می داد نیست. با تمام آسانی و به خصوص از
 مسئولان و دستاورد خود نشان. اگر های برای خود بهینه که در
 طول مدت انجام شده است. این های ملی. اگر های بسیاری
 وجود که ایران مسوولان و مردم آینده را برای حرکت رو به جلو
 از شاهانه جوش خواهد شد است هم در زمینه اقتصاد خود در
 پیدا نیست و هم از همه زمینه های جهانی دیگر

سال ۳۳ بر این جنبه شکل اعتبار ایران کند به اقتصاد بین المللی
 هند و بهر دستاورد ایران با وجود شده است. شکل دستاورد
 و حرکت و روزگاری ملت ایران خواهد بود به به غیر بعد از
 داخلی دشمنان گفته خواهد شد. شاهانه بهر این همه که انقلابی
 ملت ایران بیشتر و حضور او تکرار و تکرار می کنند این ملت به
 است خودشان و با همه با کلیت خودشان از شاهانه بهر و
 اینجمله تر خواهد شد.

آنگاه آنچه از گفته در سال ۳۳ بر بیشتر و ترقی و تکرار به
 نو توسعه مقدم اقتصاد و سیاست است در توسعه اقتصاد به
 خواهد شد و به توجه شود. همچنان که در تمام سال گذشته
 بود گفته از برای هم انجام گرفته است توسعه اقتصادی و
 خدمات از کار و سرمایه ایرانی یک سرمایه بلند شد است.
 از یک سال به سرانجام می رسد. توسعه های در همه بهر
 سال ۳۳ سیاست های نو که ملی توسعه است و انجام بسیاری
 در تمام این کار و تکرار در همه که به تمام این توسعه و
 بهر می تواند برانجام شود. حرکت جوی و تکرار که
 از شاهانه با همه ملت و با تمام این روش بود.

در زمینه امور سیاسی اگر تکرار سال ۳۳ است. دستاورد بهر
 حضور است که در واقع مقدمات ایران و سیاسی بود که
 بهر مقدمات عمومی کشور را برای تمام سال آینده برانجام
 می کند. از شاهانه بهر با حضور خود نشان در این میان هم
 خواهد بود است. انقلابی از برای کشور ایران خواهد بود
 باشد. گفته که از شاهانه بهر در تمام اقتصاد خود می رسد
 سیاست. حضور برای حضور ملت و با همه با همه بهر
 بهر با همه بهر دستاورد که انجام شده بود و بهر است. این
 بر همه بهر شاهانه با تمام این شاهانه و با همه بهر بهر
 به انجام خود رسد.

با این نگاه سال ۳۳ را دشمنان انقلابی خطبه سیاسی و
خطبه اقتصادی و انگیزه های اقتصادی است. بهر است
 بهر کار خطبه اقتصادی و خطبه سیاسی در این سال به
 است. بهر و بهر و مسوولان کشور که خطبه خطبه است.
 به همه بهر روزگاری و تکرار خطبه خطبه و از شاهانه بهر
 و از همه بهر خطه خطه از شاهانه بهر و بهر بهر 
 و شاهانه بهر و بهر بهر



پیام نروزی مقام محترم ریاست جمهوری دکتر محمود احمدی نژاد

محدودیت‌های گسترده در مبادلات خارجی کشور و تحمیل شوک‌های متعدد، به تصور خام خود تلاش کردند انسجام اقتصادی کشور را برهم بزنند و از سوی دیگر با تبلیغات گسترده عامل مشکلات را خود ملت و دولت برآمده از ملت معرفی نمایند. گرچه فشارهای سنگین و کم سابقه به بخش‌هایی از اقتصاد کشور و برخی از اقشار عزیز اجتماعی وارد شد لیکن بدخواهان نیز به اهداف غیرانسانی خود نرسیدند. با ایستادگی و هوشمندی ملت و تلاش شبانه‌روزی خادمان آنان در دولت ریشه‌های اقتصاد کشور مستحکم‌تر شد و با غلبه بر محورهای اصلی برنامه دشمنان، برنامه پیشرفت کشور مسیر اصلی خود را بازیافت. بدخواهی‌ها ادامه دارد و البته تلاش ملت نیز تا یأس کامل و شکست دشمنان و رسیدن به قله‌های آرمانی و تحقق عدالت جهانی ادامه خواهد داشت. بدون شک پیروزی از آن ملت بزرگ خواهد بود.

در عرصه بین‌المللی نیز تحولات به نفع ملت ایران در حرکت است. بیداری عمومی و عدالت خواهی جهانی رو به گسترش است و ملت ایران هر روز والاتر و عزیزتر می‌شود.

به فضل الهی و ایمان و پاکی ملت، سال ۹۲ سالی سرشار از عزت و برکت خواهد بود و روند سازندگی و پیشرفت همه‌جانبه کشور با سرعت بیشتری ادامه خواهد یافت. ملت با پرکردن نقاط ضعف خود و با درایت و تلاش و همبستگی، قله‌های علمی، فنآوری و اقتصاد و فرهنگ و سیاست را یکی پس از دیگری فتح خواهد کرد. ملت بزرگ مسیر رو به کمال را در همه عرصه‌ها با شتاب بیشتر ادامه خواهد داد و رودخانه زلال ملت به اقیانوس نزدیک‌تر خواهد شد.

دولت نیز تا آخرین لحظه مسئولیت با همان تعهد و شتاب گذشته در جهت خدمت به مردم و به نتیجه رساندن طرح‌ها و پروژه‌ها و رفع مشکلات تلاش خواهد کرد.

بسم الله الرحمن الرحيم

اللهم عجل لوليك الفرج و العافية و النصر واجعلنا من خير انصاره و اعوانه و المستشهدين بين يديه

فرا رسیدن بهار عزیز و نوروز سرفراز را به بهار حقیقی انسان‌ها، امام عصر(ع)، رهبری معظم انقلاب، ملت بزرگ ایران در هر کجای جهان که هستند، خانواده گرانقدر شهیدان و ایثارگران، همه مردان و زنانی که در حوزه جغرافیای نوروز و ایران فرهنگی زندگی می‌کنند و بالاخره به جامعه بشری صمیمانه تبریک عرض می‌نمایم.

سال ۹۱ سالی مهم و سرشار از شادکامی‌ها و شیرینی‌ها و پیروزی‌ها برای ملت و جامعه بشری و در برخی موارد هم همراه با تلخکامی‌ها بود.

حرکت پرشتاب ملت در عرصه‌های گوناگون علمی، صنعتی، کشاورزی، فنآوری، سیاسی و فرهنگی و اقتصادی و ورزشی ادامه پیدا کرد و هر روز دستاورد جدیدی در اختیار ملت ایران قرار گرفت. برای اولین بار موجود زنده به فضا فرستاده شد و صدها ابتکار و نوآوری ثبت شد، که انشاءالله گزارش پیشرفت‌ها را در وقت مناسب‌تری به استحضار شما مردم عزیز خواهیم رساند.

جایگاه و عظمت ملت شایسته ایران که سهم اول را در خلق تمدن و فرهنگ جهانی دارد ارتقاء پیدا کرد و یک بار دیگر بر مسوولیت تاریخی او در تحولات جهانی و برای استقرار عدالت و صلح تأکید شد.

در نقطه مقابل، بدخواهان ملت ایران با یک هماهنگی آشکار از خارج و داخل و به دلیل ایستادگی ملت و دولت بر حقوق اساسی، آنها را تحت فشار کم نظیر اقتصادی و جنگ روانی قرار دادند تا پیروزی‌ها و دستاوردهای تاریخی در دوره دولت‌های نهم و دهم را مخدوش کنند.

از یک سو با اقدامات یک جانبه سیاسی و اقتصادی و ایجاد

اینجانب از همه ملت عزیز به ویژه جوانان به خاطر بزرگواری، صبوری، هوشمندی و استقامت کم نظیر و لطف بی پایان به فرزندان و خادمان خودشان و از رهبری معظم انقلاب اسلامی و کسانی که رفاه و آسایش خود را وقف آسایش و رفاه مردم کردند سپاسگزاری می‌کنم. امسال یک فراز مهم از عزت آفرینی ملت ایران، عرصه انتخابات است. انتخابات صحنه اعمال اراده ملت و متعلق به ملت است که قانون اساسی به عنوان مهم ترین میثاق ملی آن را به رسمیت شناخته است. کشور باید با تکیه بر اراده ملت اداره شود. کشور متعلق به ملت و میزان رأی ملت است.

انتخابات ریاست جمهوری بالاترین نماد مردم سالاری و نقطه اوج آن است. اراده آحاد ملت برای انتخاب یک نفر، به عنوان نماینده همه ملت، متجلی و متمرکز می‌شود.

یک انتخابات پرشور و با مشارکت نزدیک به صد درصدی و انتخاب یک رییس جمهور با رأی قاطع و بالای ملت است که همه معادلات داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی را به نفع ملت ایران و دیگر ملت‌ها و به نفع عدالت و صلح و محبت و آزادی دگرگون خواهد کرد. از این جهت یک مسوولیت تاریخی و تعیین کننده بر عهده مردم و مسوولین است.

انرژی عظیم ملت که تجلی قدرت خداست به طور متحد و هدفمند آزاد می‌شود و همه مناسبات را اصلاح و موانع و فشارها و مشکلات را برطرف خواهد کرد. به طور طبیعی در نوع نگاه و برنامه و سلیقه داوطلبان و گروه‌های مختلف تفاوت وجود دارد. تصمیم‌گیر نهایی ملت است. همه سلیقه و برنامه‌ها عرضه می‌شود، اما ملت تصمیم می‌گیرد و با انتخاب خود راه آینده را معین می‌کند. همه باید تابع تصمیم ملت باشند.

امام راحل عظیم الشان فرمودند که فقط یک رأی دارند و حق انتخاب با ملت است. مقام معظم رهبری نیز فرموده‌اند که فقط یک رأی دارند و حق انتخاب با ملت است. همه باید به حق ملت احترام بگذارند. دولت به عنوان برگزار کننده انتخابات، به دنبال انتخاباتی پرشور و شکوه و حداکثری و نهایت سلامت است. همه برای تحقق این هدف مسوولند و باید از یک سو انگیزه‌های سازنده را تقویت کنند و از سوی دیگر از هر سخن و اقدامی که موجب کاهش انگیزه آحاد ملت می‌شود به شدت اجتناب نمایند.

اینجانب شخصاً نهایت حساسیت را به کار خواهم برد و همچنان که بارها و بارها به مسوولین استانی و غیر استانی گفته‌ام از کوچک‌ترین تخلفی اغماض نخواهم کرد.

من به آینده بسیار امیدوارم و مطمئنم که ملت بزرگ قله افتخار دیگری را فتح و عظمت خود را بار دیگر آشکار خواهد کرد. اما کلام آخر درباره بهار و نوروز است.

بهار آیت بزرگ خداوند و نشانی از حیات طیبه است. انسان برای زندگی بهاری و در بهار سرشار از زیبایی، بهار توحید و عبودیت و آزادی و بهار عدالت و عشق و کرامت خلق شده است.

همه پیامبران الهی و صالحان به دنبال شکوفایی حقیقت انسان و رساندن او به انسانیت اصیل و بالاترین مدارج هستی بوده‌اند. متأسفانه تاکنون آنچه بوده عموماً زمستان بی‌عدالتی و بد اخلاقی و جهل و تحقیر انسان‌ها بوده است.

بشریت هنوز طعم بهار انسانی را که در قامت بلند و نورانی انسان کامل، امام عصر(ع) متجلی است نجشیده‌اند. هر نوروز یک میعاد و تجدید میثاق موحدان و عاشقان با بهار، البته در سطحی بالاتر و افقی وسیع‌تر است. شادی همگانی و نرمی قلوب و جوشش محبت و عشق در لحظه تحویل سال بهترین نشانه از حضور و عنایت گل سرسبد هستی و عینیت عشق و محبت، یعنی امام زمان علیه السلام به همه نوروزیان و بهاریان و همه ملت‌ها، اقوام و نژادها است.

ملت ایران هزاران سال به دنبال بهار حقیقی بشریت بوده است و با برپایی جشن آسمانی و انسانی نوروز هر ساله در فضایی از ایمان و عطر گل نرگس و قرآن و عشق، عهد خود را با بهار و برای رسیدن به بهار تجدید می‌کند.

هفت سین ایرانی و رنگ و مشخصات پرچم ایران هم جلوه‌ای از بهار حقیقی و خواست تاریخی ملت ایران برای رسیدن به بهار است.

نوروز یک سرود است، سرود زیبایی. نوروز یک ترانه است، ترانه مهربانی. نوروز یک سرود است، سرود آسمانی. نوروز یک درود است، درود بر بهار انسانی.

سلام بر تو ای بهار انسان‌ها، سلام بر تو ای خرمی دوران‌ها
توسرآمدی، سروری، سیدی، سالاری چهار "سین" از هفت
"سین" ایرانی

تو سبزی، تو سرخی، تو سپید تو خود بهار عشقی و هفت "سین" امید

"سین"، سبز، ریزش خزانه، رویش جوانه؛ در پایش زمینه، در زایش زمانه

"سین"، سپید، زلال جلوه "بود"؛ نمایش همایش هستی، عشوه «وجود»

"سین"، سرخ، روی گونه، پای لب؛ بوسه یک جان عاشق، جسم تب

تو رنگ سرخ حسینی، ترانه وفا؛ سپید چو روی ماه، مدیحه زهرا(س)

تو رنگ "علی" را دوست می‌داری؛ منم کنار سبزینه دلت جاری
تو سرخی، سفیدی، سبزی می‌مانی تو رنگ رایت مردمان ایرانی

زمانه ترا صدا می‌کند بشنو! به قصیده فریاد و غزل‌های پنهانی!
السلام عليك يا زبيح الأنام و نَضْرَةَ الأيام

بار دیگر فرا رسیدن نوروز دل انگیز باستانی را تبریک عرض می‌کنم. پاسداشت آیین الهی - انسانی نوروز، فریاد "زنده باد

زندگی" ملت‌هایی است که در پرتو معرفت ایرانی، حقیقت توحید الهی و مهر محمدی(ص) را جستجو می‌کنند. لحظه تحویل

سال، لحظه تجدید میثاق با تک سوار عشق و حقیقی‌ترین بهار هستی، موعود امم و منجی بشر است. غریب بلندی که زمین و

زمان از زمزمه انسان پژواک می‌دهند که
می‌آید بهار" که؛ زنده است یار، که؛ "زنده باد بهار" □



پیام نوروزی وزیر محترم راه و شهرسازی مهندس علی نیکزاد

در لحظه تحویل سال نو در ملک شخصی خود هستند و میلیون ها خانوار در سفرهای نوروزی از امکانات و تسهیلات گسترده فراهم شده در حوزه حمل و نقل جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی بهره مند و انبساط خاطر می یابند.

در آستانه سال نواز دادار عالمیان استمداد می طلبیم که سال جدید را، سال اندیشه های نو، انگیزه های نو، حرکت های نو و تجربه های نو برایمان قرار دهد و یقین دارم همکارانم در وزارت راه و شهرسازی تلاش مضاعفی همراه با مجاهدت و مراقبت را برای افزایش ایمنی سفرها در ایام تعطیلات به انجام خواهند رساند و جا دارد بر این کارکنان سخت کوش که در ایام نوروز در آسمان و زمین و دریا به خدمت رسانی مشغولند و خانواده های صبور آنها عرض تبریک ویژه داشته باشم.

در سالی که گذشت شاهد توفیق های متعدد در حوزه های حمل و نقل و مسکن و شهرسازی بودیم که با همت همه عزیزان از مدیران، کارشناسان، مجریان و متصدیان و پشتیبانان آنان در بخش های دولتی و خصوصی انجام شده است، اما همیشه قدم بلندتری را نیز می توان برداشت، و کاری، کارستان را نیز می شود صورت داد، که به روال سال های گذشته در دولت های نهم و دهم، قدم های بلندتر در سال جدید به انتظار نشستیم.

زمان نو و فرصت تازه را نیز، برای همین می دهند که بنگرند، در وسعتی بیشتر چه خواهیم کرد. میزبان چنین بهار دل انگیزی بودن، سزاوار دستان پرتلاشان باد و بر شما و خاندان معزز و هم وطنان عزیز مبارک باد. □

بسم الله الرحمن الرحيم
همکاران و همراهان ارجمند و عزیز در مجموعه عظیم صنعت ساختمان و حمل و نقل کشور
در دل انگیز فصل رویدن چو کشد دست گل نقاب از چهر
دلتن خالی از کدورت و غم دستها تن پراز شکوفه مهر
در گلستان لطافت حسن روی دوست، استشمام نسیم دل انگیز بهار
که طبعش بیداری دوباره طبیعت است، فرصتی است تا هم پای زمین
پیر، خرقة نیمدار بودن تهی کرده و شولای دلزای «شدن» که روایت
واقعی انقلاب اسلامی و قرائت مصممانه و دلیرانه وزارت راه و شهرسازی
از این روایت است را به تن کنیم.
خدای را فراوان سپاس دارم که با توکل به ذات احدی و توجهات
خاصه حضرت ولی عصر (عج) با تلاش و پشتکار همکاران عزیز در راه و
شهرسازی و حمایت و همراهی سرمایه گذاران، پیمانکاران و مردم
عزیز سالی پرتلاش را پشت سر نهادیم و امید است که در سال پیش
روی، به خصوص در زمان باقی مانده دولت دهم در اجرای فرامین
مقام معظم رهبری تا آخرین لحظه که مسوولیت بر دوشمان است
کوشا و پرتلاش در تکمیل پروژه های عمرانی و خدمت به مردم
بکوشیم.

خداوند مهربان را بسیار سپاسگزارم که در سال تولید ملی و حمایت
از کار و سرمایه ایرانی توفیق یافتیم گام هایی بلند در رفع نیازهای
مردم عزیز که ولی نعمت مان بوده و هستند برداریم و خرسندیم
که تعداد زیادی از هم وطنان با برخورداری از برکات مسکن مهر،

پیام نوروزی معاون محترم وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
مهندس سیدعطاءاله صدر

و تَرَى الْأَرْضَ هَامِدَةً فَإِذَا أَنْزَلْنَا عَلَيْهَا الْمَاءَ اهْتَرَّتْ وَرَبَّتْ وَأَنْبَتَتْ مِنْ كُلِّ زَوْجٍ بَهِيجٍ

(سوره حج - آیه ۵)

جنوب کشور اشاره کرد. البته در این میان می‌توان توفیق دستیابی به تحقق تخلیه و بارگیری نزدیک به ۱۴۰ میلیون تن کالا و جابجایی بیش از ۱۱ میلیون نفر-سفر مسافر دریایی در بنادر تجاری کشور و نجات حدود ۱۲۰۰ نفر مضطر از امواج خروشان دریا را به‌عنوان گامی در راستای نیل به اهداف عالیه نظام مقدس جمهوری اسلامی برشمرد.

این در حالی است که بی‌تردید این مهم بدون تلاش بی‌وقفه و همت مضاعف و کار مضاعف و مجاهدت همکاران عزیز در عرصه اقتصادی در مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی محقق نمی‌گردد.

بدینوسیله ضمن تبریک حلول سال نو و فرا رسیدن بهار روح‌بخش سال ۱۳۹۲ خورشیدی، مراتب سپاسگزاری خود را از زحمات و تلاش خالصانه همه همکاران عزیز در مجموعه سازمان و نیز بخش غیر دولتی و فعالان عرصه بندری و دریایی کشور صمیمانه ابراز می‌دارم. از خداوند متعال عزت و سربلندی، سلامت و سعادت و همچنین موفقیت روزافزون همگان را آرزومندم. □

است که صاحب اندیشه‌اند و بر ژرفای عالم وجود می‌نگرند. بارش آب حیات و نزول رحمت و سعاده الهی بر جان‌های تشنه معرفت و حقیقت‌گوارا باد و این ضیافت طرب‌انگیز بر روزی خواران خوان نعمات لایزال الهی مبارک باد.

سپاس بی‌کمران پروردگار مهربان را که ما را از نعمت اسلام و ولایت اهل بیت (ع) برخوردار کرد و زندگی در کشور امام زمان (عج) را برای ما رقم زد و ما را از پیروان نایب بر حقیقت قرار داد و توفیق خدمت به انسان‌های پاک و فداکار را بر ما ارزانی داشت و تلاش‌ها و کوشش‌های همکاران و خانواده سازمان بنادر و دریانوردی را در سال «تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» به ثمر نشان داد و دستاوردهای آن یعنی بهره‌برداری از بیش از ۱۰۴ پروژه عمرانی به ارزشی نزدیک به ۱۰۰۰۰ میلیارد ریال محقق گشت که از جمله آنها می‌توان به افتتاح پروژه بزرگ ملی فاز ۲ مجتمع بندری شهید رجایی و افزایش ظرفیت کانتینری آن از ۳ به ۶ میلیون TEU و ساخت و بهره‌برداری از ۴۰ موج‌شکن بنادر کوچک در سواحل

بار دیگر بهار زیبا و دل‌انگیز فرا می‌رسد و خالق هستی زمین خشک و بی‌گیاه را با نزول رحمت خود حیات می‌بخشد و خرمی و نشاط را در پهن دشت زمین می‌گسترده و برگ‌های دیگر از دفتر عمر ورق می‌خورد... و روزی نو و روزگاری نو آغاز می‌گردد. اینها همه نشانه‌های هدایت به سوی مبدا هستی و آفریدگار مهربان برای کسانی





یادداشت مدیرمسئول

۱۳۹۲

سال تجلی حمله در عرصه‌های سیاسی و اقتصادی

با آمدن نوروز، دوباره رستاخیز طبیعت به پا شد و دعای شاخه‌های خشک به رویش جوانه مستجاب گردید. نوروز، تجلی دوباره قدرت خداوند بر زمین و رویش طبیعت است. نوروز شناخت حقیقت وجودی انسان و رسیدن به اسرار غیبی الهی در کنه وجود خلیفه... است که جز با معرفت و درک ظرفیت‌های انسانی و ظهور و بروز قابلیت‌های بی‌نهایت بشری میسر نمی‌گردد. نوروز مژده‌دهنده اتمام خزان و جمود و سستی و رخوت زمستان است. نوروز تداعی‌کننده حرکت انسان به سمت فتح قله‌های کمال و عزت است. نوروز عید بازگشت به حقیقت انسانی، عهد با همه خوبی‌ها و اجتناب از همه زشتی‌ها و کاستی‌ها، یادآور پیمان‌ها، اخوت‌ها، برادری‌ها و در نهایت تجدید پیمان برای تقویت ایمان، دفع سستی‌ها و کارشکنی‌ها و مقدم بر همه اینها غربال خالصی‌ها از ناخالصی‌ها است.

در نخستین فصل از سال جاری، مردم ولایت‌مدار و فهیم ایران اسلامی با حضور گسترده، چشمگیر و سرنوشت‌ساز در انتخابات ریاست جمهوری، نمونه بارز و به‌یادماندنی از مشارکت مردمی را در حماسه سیاسی به ثبت رسانده و آن را به رخ جهانیان خواهند کشید. حضور در این حماسه عظیم رسالت و وظیفه آحاد مردم را که همواره وفاداری خویش را به مقام عظمای ولایت و ملت شهیدپرور نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران اثبات نموده‌اند، بار دیگر به نمایش خواهند گذاشت. ملتی که با این حماسه بزرگ و با درایت خویش مسیر صواب چند دهه گذشته را که حاصل ژرف‌نگری و اندیشه سیاسی است، تحکیم بخشید، همه راهکارهای فرهنگی، اقتصادی، دینی و اخلاقی برای داشتن جامعه‌ای آرمانی و حاکمیت ارزش‌های والای انسانی را در سایه این حماسه می‌داند؛ حماسه‌ای که خود می‌تواند حماسه اقتصادی را در پی داشته باشد و شکوفایی اقتصادی، نوآوری و خلاقیت‌ها و رسیدن به مرزهای خودکفایی را اصل مهم این حماسه تلقی کند و با ایمان و اعتقادی راسخ، نیروهای انسانی را سرمایه عظیم و خلاق کشور بداند و با راهبردی دانستن آن در مقابل همه تحریم‌ها قد علم کند و با عزم و اراده در مقابل همه ناپایداری‌ها، پایدار بماند. البته در این میان بخش حمل و نقل دریایی کشور از این ظرفیت برخوردار است که به عنوان یکی از نیروهای محرک برای تغییر ساختار اقتصاد مبتنی بر منابع نفتی به یک اقتصاد تولید و تجارت محور ایفای نقش نماید. در این زمینه تجهیز و توسعه بنادر با تاکید بر افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های تجارت فرامرزی و همچنین توسعه و تجهیز ناوگان مسافری به منظور استفاده بهینه از ظرفیت‌های دریایی کشور - گردشگران داخلی و خارجی - در اولویت قرار دارند.

در این راستا در سال ۱۳۹۱ خورشیدی سال حمایت از تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی به همت همکارانم در اقصی نقاط میهن عزیزمان اقداماتی صورت گرفت که نماد بارز آن افتتاح فاز ۲ مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان یکی از شاهکارهای مهندسی دریایی به دست متخصصان توانمند ایرانی و افزایش رقابت‌پذیری این بندر در منطقه و همچنین ساخت و بهره‌برداری از ۴۰ موج شکن مردمی بود. خبرهای خوبی نیز از حوزه مسافرت‌های دریایی دریافت شد. خوشبختانه جابه‌جایی بیش از ۶ میلیون و ۶۰۰ هزار مسافر دریایی در بنادر کشور در ایام نوروز ۱۳۹۲ بدون حادثه مدیریت شد.

در پایان، سال نور را به ملت شریف و بزرگ ایران اسلامی و به ویژه همکاران عزیزم در سازمان بنادر و دریانوردی و فعالان عرصه حمل و نقل دریایی کشور شادباش عرض می‌نمایم. □

محمد رضا امامی



■ برنامه‌های اجرایی در سال ۱۳۹۱

■ مهم‌ترین اولویت‌های کاری در سال ۱۳۹۱ و دستاوردهای حاصل از آن

■ مهم‌ترین موانع پیشبرد برنامه‌ها یا تحقق برنامه‌های مذکور

■ مهم‌ترین برنامه‌های اجرایی مورد نظر برای سال ۱۳۹۲

خوشبختانه مدیران ستادی، اجرایی بنیاد و همچنین مدیران شرکت‌های خصوصی علاوه بر آنکه کلیاتی از برنامه‌ها و دستاوردهای حوزه تحت مدیریت خود را اعلام نمودند؛ با معرفی مهم‌ترین برنامه‌های دستور کار ۱۳۹۲؛ چشم‌اندازی از وضعیت سال جاری را اعلام کردند که از دیدگاه برنامه‌ریزی، مطالعه و بررسی هر یک از یادداشت‌های مذکور نه تنها تصویر روشنی از وضعیت بخش حمل و نقل دریایی را در ابعاد ملی و منطقه‌ای به دست می‌دهد، بلکه چالش‌ها و فرصت‌های پیش روی توسعه دریایی کشور را نیز ترسیم می‌نماید.

امید است مطالب یاد شده بتواند مورد استفاده صاحب‌نظران، برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران دریایی کشور قرار گیرد. ماهنامه بندر و دریاسالی همراه با موفقیت، سربلندی و تندرستی برای فعالان بخش حمل و نقل دریایی کشور آرزو می‌کند.

یونس غربالی مقدم - سردبیر

سال ۱۳۹۱ برای جامعه دریایی کشور، همانند سایر بخش‌ها سال پرفراز و نشیبی بود که در این سال با وجود محدودیت‌ها و موانع، فرصت‌های ارزشمندی در توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت‌ها (افزایش ظرفیت سالانه حمل و نقل مسافری تا ۱۴ میلیون نفر و تجهیز و توسعه ناوگان مسافری، احداث و بهره‌برداری از موج‌شکن‌های مردمی در نوارهای ساحلی شمال و جنوب کشور) ایجاد گردید. اما با وجود اقدامات چشمگیر صورت گرفته همچنان تا تحقق اهداف ترسیم شده در اسناد بالادستی کشور راهی دشوار در پیش است؛ چرا که علاوه بر الزامات و نیازهای داخلی، کشورهای منطقه نیز از همه امکانات داخلی و خارجی برای ارتقای ظرفیت‌های بخش دریایی بهره‌می‌گیرند که این امر منجر به تشدید رقابتی دو سویه در ابعاد ملی و منطقه‌ای برای دستگاه‌های متولی سیاست‌گذاری و اجرایی خواهد شد. در آستانه بهار ۹۲ و آغاز بیست و هشتمین سال انتشار مداوم و به منظور اطلاع‌رسانی در مورد برنامه‌ها و اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت پیشگامان جامعه دریایی کشور، ماهنامه بندر و دریا مجموعه یادداشت‌هایی را از مدیران برتر دریایی کشور از بخش‌های حاکمیتی و خصوصی حول محورهای ذیل دریافت نمود:



امیر دریادار حبیب‌الله سیاری
فرمانده نیروی دریایی راهبردی
ارتش جمهوری اسلامی ایران

راهبردهای ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

محواله از آنجا که جمهوری اسلامی ایران پرچمدار نظام حکومتی الگو در جهان است، نیروی دریایی آن نیز به عنوان بخشی از این نظام الگو، اهداف خود را در راستای تحقق و تجلی سیاست‌های نظام ترسیم می‌کند؛ یعنی بایسته‌های اصولی برای نداجا از مبدا نشأت می‌گیرد که فلسفه دین، حقوق و سیاست نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران نشأت گرفته است. با این تعریف، نیروی دریایی به عنوان بخشی از نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران، به تعبیر امیرالمومنین علی (ع) حصون الرعیه و به تدبیر فرماندهی معظم کل قوا حصارهای رعیت، حصارهای ملت و حصارهای معنوی کشور خواهد بود و وجود آن با ویژگی‌های مستقل، آگاه، شجاع، فداکار و مبتکر بدون اینکه گلوله‌ای هم شلیک کند برای جمهوری اسلامی ایران امنیت‌آور است و دشمنان را سرجای خود می‌نشانند. بنابراین چارچوب اصلی در تعیین خواسته‌های اساسی از نداجا، همان است که فرماندهی معظم کل قوا تدبیر فرمودند؛ یعنی حصار ملت در حوزه تحت مسوولیت نداجا، به این ترتیب مهم‌ترین هدف نیروی دریایی ارتش ایران تحقق اهداف و خواسته‌های نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.

از آنجا که نیروی دریایی ارتش به تدبیر فرماندهی معظم کل قوا جزو نیروهایی است که پایه‌اش بیشتر بر تجهیزات است، یعنی تجهیزات در آن نقش اساسی دارد، نداجا بر ساخت و تامین نیازهای تجهیزاتی خود با رعایت ویژگی استقلال تمرکز یافته است تا با بهره‌گیری از همه ظرفیت‌های ملی، انشاء... یک نیروی دریایی بسازد که در شان ملت شریف و بزرگ ایران باشد.

با این رویکرد، نداجا در سال ۹۲ نیز همانند سال ۹۱ بر ارتقای شایستگی‌های کلیدی خود به منظور ایفای نقش‌های کلیدی ذکر شده و بروز کارویژه‌هایی تاکید دارد که ضمن ارتقای توان بازدارندگی، تامین امنیت مرزها و مناطق دریایی کشور را در پی داشته باشد و ضمن حفاظت از منابع کشور، منافع جمهوری اسلامی ایران را آنگونه که بایسته‌های اصولی تاکید می‌کنند تامین کند و در این راستا انشاء... در سایه توجهات حق تعالی و پیروی از تدابیر و رهنمودهای فرماندهی معظم کل قوا و با بهره‌گیری از همه توانمندی‌ها و ظرفیت‌های ملی در حوزه علوم، فناوری، صنایع و زیرساخت‌های دریایی، ضمن تمرکز بر پیشرفت زیرساخت‌های اساسی در سواحل مکران، امنیت ناوگان نفتکش و تجاری کشور را در خطوط مواصلاتی دریایی دور و نزدیک جمهوری اسلامی ایران تامین خواهیم کرد.

با توجه به اهمیت دریا و لزوم توجه به آن، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با درک نیازهای ملی و با پیروی از تدبیر مقام معظم رهبری حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله‌العالی) در چند سال گذشته و در یک چرخش تاریخی، گام‌های بلند و موثری را برای تبدیل شدن از نیروی دریایی آب‌های ساحلی^۱ به نیروی دریایی آب‌های عمیق یا نیروی دریایی آب‌های آبی^۲ برداشته است. این اقدام مبدا تاریخ جدیدی در نیروی دریایی ایران اسلامی خواهد بود که طی آن به فرمان ولایت و با حرکتی جهادگونه، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ضمن مشارکت و اثرگذاری در سیاست‌های کلان ملی، نقشی موثر و کلیدی در حوزه‌های راهبردی ملی ایفا کند. به این ترتیب برای هر نیروی دریایی راهبردی تحقق اهداف کلیدی زیر حایز اهمیت خواهد بود:

- 🔹 **انجام ماموریت در قالب نیروی دریایی آب‌های عمیق (راهبردی) در منطقه تحت مسوولیت**
- 🔹 **ایفای نقش کلیدی (نظامی، سیاسی، انتظامی و امدادی و بشردوستانه) در مناطق تحت مسوولیت و مورد علاقه**
- 🔹 **ایجاد امنیت در مرزها و مناطق دریایی تحت مسوولیت و مناطق مورد علاقه**

به همین جهت اغلب نیروهای دریایی دنیا برای تحقق اهداف کلیدی فوق اقدام به کسب توانمندی می‌کنند که با بهره‌گیری از آنها امکان بروز کار ویژه‌های ذیل میسر شود:

کنترل دریایی: به وضعیتی گفته می‌شود که طی آن نیروی دریایی یک کشور بتواند در بازه زمانی و مکانی مشخص از دریا شامل ابعاد سطح دریا، زیرسطح، هوا و بستر دریا به نفع خود استفاده کرده و دشمن را از بهره‌برداری از آن منع کند.

ممانعت دریایی: به وضعیتی گفته می‌شود که طی آن نیروی دریایی یک کشور قادر باشد دشمن را در بهره‌گیری از بخشی از دریا منع کرده و با کانالیزه کردن آن، دشمن را از حضور فیزیکی در مناطق که مطلوب او است، منع کند.

اعمال قدرت در دریا: به معنی بهره‌گیری از همه ظرفیت‌ها و توانایی‌های قدرت ملی برای اعمال قدرت و حاکمیت در دریا و مناطق مورد علاقه.

اما آنچه که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران را از هر نیروی دریایی راهبردی دیگر متمایز و شاخص می‌سازد، حرکت و اقدام بر روی خط ولایت است. یعنی تمرکز بر آموزه‌های دینی و انقلابی و هدف‌گذاری در راستای تحقق تدابیر مقام عظامی ولایت حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (مدظله‌العالی) به منظور اجرای ماموریت

1. Green water navy
2. Blue water navy



غلامرضا رازی
معاون وزیر جهاد کشاورزی
و رییس سازمان شیلات ایران

تحول در توسعه آبی پروری و صیادی با برنامه ریزی و مدیریت منابع

در مورد مهم ترین موانع پیشبرد برنامه ها یا تحقق اهداف برنامه ها نیز با توجه به مسایلی که در مقیاس کلان برنامه های توسعه را در کل کشور با مشکل مواجه کرده است، در زیربخش شیلات عمده ترین مشکلاتی را که در کلیه برنامه ها میزان اثرگذاری یکسانی داشته، که می توان به شرح زیر برشمرد:

۱. کمبود منابع مالی و اعتباری ناشی از ناهماهنگی بین نیازها و اعتبارات.
۲. عدم تخصیص به موقع اعتبارات و پایین بودن میزان تخصیص ها.
۳. پایین بودن توان برخی استان ها در جذب اعتبارات استانی.
۴. خشکسالی های مستمر و تاثیر آن بر فعالیت های آبی پروری.
۵. ناهماهنگی های موجود در بین دستگاه های اجرایی ذی ربط در عرصه فعالیت های شیلاتی.
۶. عدم همکاری جامع و کامل بعضی از بانک ها در پرداخت به موقع تسهیلات.

در مورد مهم ترین برنامه های سازمان شیلات برای اجرا در سال ۱۳۹۲ نیز در سال ۱۳۹۲ نیز در تداوم سال ۱۳۹۱ تلاش خواهیم کرد تا پروژه هایی که از محل طرح توسعه کشاورزی قرار است راه اندازی شوند، به فعالیت بپردازند و همچنین کوشش خواهیم کرد تا کل اعتبارات تخصیص یافته به زیربخش جذب شود که با این اقدام تحول بزرگی در توسعه آبی پروری و صیادی در زیربخش شیلات به وجود خواهد آمد.

از دیگر برنامه هایی که در سال ۱۳۹۲ دنبال خواهیم کرد، تلاش برای دستیابی به اهداف برنامه است که در این راستا قرار است میزان تولیدات به ۸۷۷ هزار تن انواع تولیدات شیلاتی برسد که در مقایسه با سال ۹۱ حدود ۱۰/۷ درصد رشد نشان می دهد.

افزایش سهم شیلات در تامین امنیت غذایی از طریق گسترش فرهنگ آبی مصرفی و بالابردن سرانه مصرف آبزیان و در نتیجه بهبود سهم گرم پروتئین حیوانی (روزانه) از دیگر برنامه های سازمان در سال آتی است.

- تلاش برای یکپارچه سازی ساختار شیلات از طریق ارتقای سطح سازمانی برخی از استان های غیر ساحلی از مدیریت به اداره کل و پیوستن این استان ها و سایر استان های غیر ساحلی به سازمان شیلات ایران از دیگر برنامه های سال ۱۳۹۲ است.

در مورد برنامه هایی که برای اجرا در سال ۱۳۹۱ در نظر گرفته شده بود، باید اعلام کنم، با عنایت به اینکه سال ۱۳۹۱ از سوی مقام معظم رهبری به عنوان سال تولید ملی و حمایت از سرمایه و کار ایرانی نامگذاری شده بود، لذا در این راستا رویکرد ما در سازمان شیلات نیز تلاش برای افزایش تولید آبزیان در راستای دستیابی به اهداف برنامه و حتی رسیدن به ارقامی فراتر از برنامه بوده است. به همین منظور علاوه بر بهره گیری از ظرفیت ها و پتانسیل های موجود از فرصت های جدید از جمله اعتبارات طرح توسعه کشاورزی نیز استفاده مطلوب به عمل آمده است و با انجام سفرهای استانی نسبت به توجه و جدیت کارگروه های استانی در توسعه آبی پروری اقدام شده است و به نتایج بسیار خوبی نیز دست یافته ایم که افزایش اشتغال و تولید را می توان از مهم ترین دستاوردهای آن برشمرد. در این راستا بهره گیری از روش های نوین آبی پروری مانند پرورش ماهی در قفس و تولید و پرورش گونه های جدید و همچنین تجهیز ناوگان صیادی برای صید از آب های بین المللی و دور و صید گونه ای کمتر برداشت شده از اهم برنامه ها بوده است. البته در مورد مهم ترین اولویت های کاری سازمان شیلات در سال ۱۳۹۱ نیز باید عرض کنم، علاوه بر برنامه هایی که در بالا به آنها اشاره شد، می توان گفت که مهم ترین اولویت کاری سال ۱۳۹۱ تلاش برای بهره گیری از فرصت پیش آمده در خصوص استفاده از اعتبارات طرح توسعه کشاورزی به عنوان یک فرصت جدید در توسعه بخش بوده است. با توجه به سهم مناسبی که از این اعتبارات به زیربخش شیلات اختصاص یافته است (بالغ بر ۱۰ هزار میلیارد ریال) برای سال های ۹۰ و ۹۱ توانسته ایم بیش از ۲۵۰۰ پروژه در سراسر کشور به کارگروه های استانی معرفی کرده و با ایجاد یک سامانه به صورت آنلاین مراحل پیشرفت کار آنها را پایش کنیم. با اجرای این طرح سازمان شیلات به تولیدی بالغ بر ۳۸۰ هزار تن فراتر از اهداف برنامه پنجم خواهد رسید و بیش از ۷۰ هزار فرصت شغلی در زیربخش شیلات علاوه بر اهداف برنامه محقق خواهد شد و اشتغال زیربخش شیلات به بیش از ۲۹۶ هزار نفر در افاق برنامه خواهد رسید.



سوسومو ناروس
دبیر کل اتحادیه بین المللی بنادر و لنگرگاه‌ها

نوروز؛ پیام‌آور بهار

اینجانب به نیابت از اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها افتخاری بر خود می‌دانم که به مناسبت فرا رسیدن نوروز ۱۳۹۲ به سازمان بنادر و دریانوردی و نیز کارمندان این سازمان تبریک عرض کنم.

من می‌دانم که نوروز در سالنامه ایرانی‌ها به معنای روز نو است و جشن‌های سنتی نظیر این نه تنها در ایران بلکه به صورت گسترده‌تر در کشورهای هم‌چون هند، آسیای میانه، قفقاز، آسیای جنوبی، چین، شبه‌جزیره کریمه و بالکان برگزار می‌شود. بنابراین نوروز باید یک مناسبت شاد و مفرح برای شما در ایران باشد و با امیدها و آرزوهای جدید هم‌زمان به رسیدن بهار قدم به سالی نو بگذارید.

شکوفای شدن کامل شکوفه‌های گیلاس در ژاپن دلالت بر آمدن بهاری را دارد که مدت‌ها انتظار آن را داشته‌ایم، و مردم ژاپن از دیدن این منظره لذت می‌برند، بسیاری از خانواده‌ها صرف غذا در بیرون از منزل و گذران وقت در زیر درختان را برنامه‌ریزی می‌کنند. از ظواهر امر پیداست که ما در هر دو کشور در یک مورد مهم مشترک هستیم و آن لذت بردن از فرا رسیدن بهار است. برای تمامی دوستانم در سازمان بنادر و دریانوردی ایران آرزوی نوروزی لذت‌بخش را دارم.



بون شرو
رئیس دانشگاه جهانی دریانوردی مالمو

۱۳۹۲، فرصتی برای همکاری بیشتر

اینجانب از سوی دانشگاه جهانی دریانوردی آرزوی سالی نو توام با شادی را برای سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران دارم.

ما در دانشگاه جهانی دریانوردی به ارتباط طولانی با بخش دریانوردی و سازمان‌های معتبر آن مفتخر هستیم. در واقع، یک دانشجوی ایران در اولین کلاس‌های ما بود که دقیقاً ۳۰ سال پیش به دانشگاه جهانی دریانوردی ملحق شد. از آن پس، دانشجویان ایرانی بیشتری از این دانشگاه فارغ‌التحصیل شده‌اند که تا کنون این آمار ۸۲ دانشجوی است.

ما از دانشجویان ایرانی بیشتر نیز در دانشگاه جهانی دریانوردی استقبال می‌کنیم؛ دانشگاه مالمو تخصص‌های جدید و جالب توجهی در دوره لیسانس در رشته‌های مدیریت کشتیرانی، لجستیک و محیط‌زیست دریایی و مدیریت حوزه‌های اقیانوسی ارائه می‌دهد. خیلی زود، رشته MBA در زمینه مدیریت کشتیرانی ارائه می‌شود تا دانشجویان بتوانند مدرک خود را با این اطلاعات تکمیلی به روز کنند. از این رو، فرصت را مغتنم می‌دانم تا ضمن آرزوی بهترین‌ها برای سازمان بنادر و دریانوردی ایران به مناسبت فرا رسیدن سال ۱۳۹۲ خورشیدی، بتوانیم در ۳۰ سالگی این دانشگاه همکاری بیشتری با این سازمان را داشته باشیم.



محسن صادقی فر
عضو هیأت عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه
سازمان بنادر و دریانوردی

در اراضی پشتیبانی مناطق بندری رانزدیک به ۲۱۲۰۰ میلیارد ریال افزایش دهد. البته افتتاح فاز ۲ مجتمع بندری شهید رجایی و افزایش ظرفیت کانتینری آن بندر از ۳ میلیون به ۶ میلیون TEU در سال ۱۳۹۱ را بایستی به عنوان فرصتی در مشارکت بخش خصوصی در عملیات بندری و افزایش رقابت پذیری بنادر کشور دانست که زمینه بسیار مناسبی را جهت تبدیل بندر شهید رجایی به هاب منطقه میها خواهد کرد.

مورد دیگر فراهم آوردن زمینه پایداری فعالین بندری در زمان اجرای طرح تحول اقتصادی و هدفمندی یارانه‌ها و به خصوص شرایط ویژه‌ای که در رابطه با نوسانات نرخ ارز به وجود آمد و تعاملاتی که در این ارتباط با بانک مرکزی داشتیم، که با درک شرایط حساس، جامعه بندری توانست نقش خود را به خوبی ایفا کند و با مشارکت فعال در تدوین قراردادهای خاص برای واگذاری ترمینال‌های بندری توجه ویژه به مقوله ایمنی در بنادر و عملیات بندری، ممیزی ترمینال‌های نفتی، تشدید امور نظارتی در قراردادهای واگذاری، نوسازی ناوگان آتش نشانی و به خصوص اهتمام به امر ارتقای وضعیت آموزشی پرسنل این بخش، تدوین آیین‌نامه‌های جدید ناظر بر فعالیت شرکت‌های کارگزاری و تدوین طرح رتبه بندی شرکت‌ها است.

در بخش بین‌المللی نیز به فعال کردن کمیته‌های مشترک همکاری‌های بندری با تعدادی از کشورهای از جمله ترکیه، قزاقستان، الجزایر، هند و حضور فعال در ترکیب کمیسیون‌های مشترک اقتصادی با عراق، ترکمنستان، عمان و ... و همچنین برگزاری نشست مشترک با مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر اشاره می‌کنم. مورد مهم و پایانی که می‌خواهم به آن اشاره کنم، رشد ترانزیت کالا از طریق بنادر کشور بود که رقمی بالغ بر ۵۰ درصد رشد نسبت به سال ۹۰ داشته که خود نشان از اهتمام سازمان به این امر در مبادلات بین‌المللی دارد. در خاتمه ضمن آرزوی توفیق و پیروزی برای تمامی زحمتکشان عرصه کار و تلاش کشور، به اولویت‌های سال آینده فعالیت‌های امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی به طور خلاصه اشاره می‌کنم.

۱. افزایش توان عملیاتی قابل بهره‌برداری از بنادر کشور با ادامه روند واگذاری امور تصدی‌گری به بخش خصوصی و تعاونی
۲. ارتقای نقش و جایگاه سازمان و بنادر در منطقه و بین‌الملل با گسترش و تقویت همکاری‌های بین‌المللی در بخش بندری
۳. برگزاری همایش بزرگ سرمایه‌گذاری در بنادر با فراهم کردن زمینه‌های مساعد برای سرمایه‌گذاران و معرفی اولویت‌های سرمایه‌گذاری
۴. ایجاد و استقرار تشکیلات جدید HSE با رویکرد تداوم برنامه‌های ایمنی برای رسیدن به بنداری بدون حادثه
۵. تقویت نظارت بر عملکرد ترمینال‌های بندری از جمله ترمینال‌های ترانزیتی، نفتی و اعمال استانداردهای ملی و بین‌المللی
۶. تعامل و تقویت رابطه با فعالین بخش حمل و نقل دریایی و بندری از طریق تشکل‌های صنفی مربوطه.

سال ۱۳۹۱:

تقویت بنیان‌های رقابت‌پذیری بنادر کشور

نفس باد صبا مشک‌فشان خواهد شد

عالم پیر دگر باره جوان خواهد شد
سال ۱۳۹۱ با تمام شیرین‌کامی‌ها و محدودیت‌هایش به پایان رسید و سال ۱۳۹۲ پیش روی است. در سال گذشته بخش حمل و نقل دریایی کشورمان شاهد توفیقاتی بود که در جای خود پرارزش و بر سر نوشت منطقه و فعالان این بخش اثرگذار بوده است. در سالی که گذشت، جامعه بندری با درک اهمیت فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر «تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» متحد و یکپارچه به رغم محدودیت‌های ایجاد شده برای حمل و نقل دریایی کشور از سوی کشورهای بیگانه توانستند عملیات حمل و نقل، تخلیه و بارگیری، نگهداری و ترخیص کالاها به خصوص مایحتاج اساسی مردم را به نحو احسن و در حداقل زمان به مصرف‌کننده نهایی برسانند.

بخش حمل و نقل دریایی کشور، هر چند سال ۱۳۹۱ را با اثرات تحریم کشورهای متخاصم و بحران اقتصاد جهانی دست و پنجه نرم کرد و آن را سپری کرد، لیکن آمارها حکایت از آن دارد که بنادر کشور از این پدیده تاثیر آنچنانی نپذیرفته و نزدیک به ۱۴۰ میلیون تن کالا جابه‌جایی داشته است. این مهم محقق نمی‌شد مگر به همدلی و همکاری تنگاتنگ بخش‌های خصوصی فعال در بنادر با مدیریت بنادر کشور، تعامل با انجمن‌های صنفی از جمله انجمن کشتیرانی، سندیکای پایانه‌داران، اتحادیه مالکان شناور به منظور استفاده از ظرفیت‌های کارشناسی آنها در تدوین دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های اجرایی و ایجاد هماهنگی صنفی به منظور تحقق اهداف و برنامه‌های ابلاغی از جمله تکالیف مندرج در برنامه پنجم توسعه کشور، به‌کارگیری فن‌آوری اطلاعات در عملیات به منظور تسهیل جریان اطلاعات و به تبع آن تسهیل در حمل و نقل کالا به خصوص در بخش کالاهای متفرقه و کانتینری، تعامل با گمرک ایران که نقش اساسی و ویژه‌ای در تسهیل عملیات بندری دارند که جا دارد در همین فرصت از نقش آنها تقدیر کرده و از ایجاد هماهنگی با ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز نهاد ریاست جمهوری به جهت تدوین ضوابط خاص برای فعالیت زیربخش حمل و نقل دریایی و همچنین وزارت کشور در مدیریت و بهره‌برداری از مرزهای رسمی تشکر کنم.

حضور موثر و مشتاقانه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در مناطق بندری که به واسطه مقررات‌زدایی از آن مناطق و تعامل خوب سازمان با دبیرخانه شورای هماهنگی امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، مشمول قوانین و مقررات مناطق آزاد و ویژه اقتصادی شده‌اند، باعث شد تا تعداد ۱۷ قرارداد بزرگ سرمایه‌گذاری در سال ۱۳۹۱ جمعاً به ارزش حدود ۳۹۰۰ میلیارد ریال منعقد شود و مجموع سرمایه‌گذاری‌های بخش غیردولتی



محمدحسین داجمر
مدیرعامل شرکت کشتیرانی
جمهوری اسلامی ایران

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران استوار در تکمیل زنجیره تامین حمل و نقل بین‌المللی

جهانی نیز از جمله معضلات اصلی در صنعت کشتیرانی است و باید اذعان داشت که به‌رغم پتانسیل‌های عظیم کشور در زمینه نفت، گاز و پتروشیمی، کشورمان فاقد ناوگان ملکی جهت حمل محصولات پتروشیمی و میعانات گازی است و گروه کشتیرانی در نظر دارد با برنامه‌ریزی‌های انجام‌گرفته، در آینده منطبق با سیاست‌های توسعه تنوع بخشی ناوگان، حسب لزوم برنامه‌های توسعه‌ای را نیز مدنظر قرار دهد.

توسعه فعالیت‌های بندری و ترمینال‌داری و همچنین ایجاد و راه‌اندازی بنادر خشک نیز در دستور کار گروه قرار داشته و با توجه به پتانسیل کشور در زمینه تولید سوخت با کیفیت شناورهای دریایی، توسعه سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری در منطقه نیز از جمله برنامه‌های گروه است. شرایط مناسب بازار اسقاط کشتی و همچنین نیاز وافر کشور به توسعه تعمیرات شناورها در داخل کشور، گروه کشتیرانی را برآن داشته است که در این زمینه نیز برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام داده و به دنبال کسب سهم مناسبی در منطقه باشد. همچنین در نظر داریم با توجه به پتانسیل عظیم و همچنین کاستن از وابستگی‌های کشور به شرکت‌های خدمات‌رسان خارجی، در زمینه توسعه در خدمات فراساحل نیز برنامه‌ریزی کنیم.

موضوع آرایش و تامین دریانوردان متخصص ایرانی همواره از دغدغه‌های اصلی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده و پیگیری هدف ایرانی کردن نیروی انسانی بخش دریا یکی از برنامه‌های اصلی در حوزه تامین سرمایه انسانی به شمار می‌آید، به‌گونه‌ای که ضمن تاکید بر کار و سرمایه ایرانی، این مهم کاهش بیش از پیش وابستگی به نیروی دریانورد خارجی را سبب شده است. اهمیت به‌کارگیری دریانوردان بومی، به ویژه در شرایط حساس کنونی اثربخشی خاصی داشته و گروه کشتیرانی را از این مهم سودمند ساخته است، به طوری که ما را برآن داشته تا در پیگیری مستمر آن حتی متمرکزتر و مصرتر عمل کنیم.

یک سال پرفراز و نشیب دیگر را در حالی پشت سر می‌گذاریم که در طول آن با وجود موانع و محدودیت‌ها، تجربه‌های ارزشمندی کسب شد و گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین ناوگان حمل‌محمولات خشک خود در منطقه و شرکت‌های تابعه متعدد فعال در بنادر شمالی و جنوبی کشور و همچنین ورود و توسعه در سایر خدمات وابسته کشتیرانی، کماکان توانسته است به عنوان یکی از زیرساخت‌های اصلی اقتصاد کشور، نقش مهمی در تکمیل زنجیره تامین کالا ایفا کند.

ماموریت اصلی گروه، حمل و نقل دریایی در سطح بین‌المللی با اولویت حمل بارهای وارداتی و صادراتی کشور است. در این راستا، به‌رغم ایجاد محدودیت‌های فزاینده از سوی کشورهای غربی و همچنین رکود اقتصادی فراگیر در جهان، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تا این مقطع از سال عملکرد نسبتاً مناسبی داشته است. در حال حاضر گروه کشتیرانی ج.ا.ا با هدف کلی تکمیل زنجیره تامین حمل و نقل، برنامه‌های توسعه‌ای خود را در بخش‌های مختلف کشتیرانی و سایر خدمات وابسته و تکمیلی، پیگیری می‌کند و این برنامه‌ها از توسعه ناوگان تا توسعه فعالیت‌های ترانزیتی را دربر دارد.

باید اذعان داشت که تحریم‌های فزاینده بین‌المللی علیه کشور و در راس آنها گروه کشتیرانی، بی‌وقفه ادامه داشته است. این موضوع برنامه‌های توسعه‌ای مدنظر را تا حدودی تحت تاثیر قرار داده و بعضاً فعالیت‌های معمول حمل و نقل دریایی را با مشکلاتی مواجه ساخته است که تشریح آن مجال دیگری می‌طلبد. این در حالی است که مساله مازاد ظرفیت حمل و در نتیجه عدم موازنه عرضه و تقاضا نیز در صنعت بین‌المللی کشتیرانی در سال‌های اخیر وجود داشته، هرچند پیش‌بینی‌ها برای سال میلادی جاری، تا حدی بهتر از سال گذشته است، اما تا رسیدن به حد مطلوب زمان نسبتاً طولانی پیش روی داریم. روند افزایشی هزینه‌ها در مقیاس



وحید چگینی
رئیس موسسه ملی اقیانوس‌شناسی

تاسیس پژوهشگاه ملی اقیانوسی و جوی کشور ضرورتی انکارناپذیر در حوزه دریا

که در داخل کشور ساخته شده است، مطالعات اقیانوس‌شناسی زیرآبی را به زودی آغاز می‌کنیم که در این راستا، طی تفاهم‌نامه‌ای با سازمان صنایع دریایی و دانشگاه صنعتی اصفهان ساخت زیر دریایی تحقیقاتی را در دستور کار قرار داده‌ایم.

در صورت حمایت مسوولان در آینده نزدیک طراحی زیر دریایی را شروع خواهیم کرد و هم‌اکنون در حال مذاکره با تعدادی از دانشگاه‌ها هستیم که در تحقیقات زیر آب و ساخت تجهیزات اندازه‌گیری زیر آب مشارکت می‌کنند. در صورت تأمین ۳۰ میلیارد تومان اعتبار، قادر خواهیم بود طی سه سال آینده زیر دریایی تحقیقاتی با قابلیت غوص تا عمق دو هزار متر، طی ۵ سال زیر دریایی با قابلیت غوص تا زیر ۵ هزار متر و طی ۷ تا ۱۰ سال آینده زیر دریایی با قابلیت غوص تا عمق بیش از ۷ هزار متر بسازیم که در این صورت هفتمین کشور صاحب این فن‌آوری در دنیا خواهیم بود.

بر اساس هماهنگی‌هایی که با سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی وزارت آموزش و پرورش انجام شده است، اطلاعات علمی در خصوص دریاها، دریانوردی و علم اقیانوس‌شناسی در کتب درسی دانش‌آموزان گنجانده خواهد شد و این موضوع مورد توجه و تأکید مقام معظم رهبری نیز قرار گرفته است.

در کنار تحقیقات سطحی و زیر سطحی اقیانوسی، ما به دریافت داده‌های ماهواره‌ای نیز نیاز داریم که در این جهت، باید از سنجنده‌های ماهواره‌ای استفاده کنیم. به‌عنوان نمونه با استفاده از اقیانوس‌شناسی ماهواره‌ای می‌توان در روزهای غیرابری، وقوع کشند قرمز را پیش‌بینی کرد.

از دیگر برنامه‌های مهم موسسه، تصویب تأسیس پایگاه دائمی جمهوری اسلامی ایران در جنوبگان توسط وزارت علوم، تحقیقات و فن‌آوری است و اینکه با ارایه سریع‌ترین موضوع در سطح دولت، ایران بتواند به کشورهای حاضر در قطب جنوب بپیوندد. لازم به ذکر است که رئیس‌جمهور و چند تن از وزرا نیز از این پیشنهاد استقبال کرده‌اند.

قبل از آماده شدن کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌شناسی کشور با شناور نایبند، گشت‌های تحقیقاتی که از آبان ماه امسال در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان آغاز شده را به سمت اقیانوس هند و سپس دریای سرخ و خلیج عدن توسعه خواهیم داد.

در خصوص فعالیت‌های یک سال اخیر این موسسه به آغاز بزرگ‌ترین گشت تحقیقاتی خلیج فارس و دریای عمان به مدت ۱۲ مرحله می‌توان اشاره کرد که تاکنون سه مرحله گشت - مرحله اول بین بندرعباس تا بوشهر، مرحله دوم بین بوشهر تا آب‌های خوزستان و مرحله سوم در تنگه هرمز - با موفقیت انجام شده است. مرحله چهارم این گشت از ۲۵ بهمن به مدت ۱۰ روز در محدوده جاسک - گواترا اجرا شد.

در این گشت بزرگ دریایی که در هر مرحله آن حدود ۱۰ محقق موسسه حضور دارند، اندازه‌گیری‌های پارامترهای فیزیکی، شیمیایی، زیست‌شناسی و زمین‌شناسی در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در کنار مطالعات هواشناسی و محیط زیست دریایی در دستور کار قرار دارد.

برای انجام مستمر مطالعات اقیانوس‌شناسی و دریایی کشور طی ۱۰ سال آینده، حداقل به ۱۰ شناور تحقیقاتی نیاز داریم که با آماده شدن کشتی تحقیقاتی تا سال آینده امکان انجام مستمر گشت‌های تحقیقاتی در خلیج فارس و حتی دریای خزر فراهم خواهد شد.

هم‌اکنون در حال دریافت مجوزهای لازم برای انجام یک مرحله این گشت با حضور محققان زن هستیم که امیدواریم این امر تا پایان سال جاری اجرا شود.

در حال حاضر، موافقت کمیسیون دایمی هیات امنای منطقه یک پژوهشی کشور را برای ایجاد پژوهشگاه ملی اقیانوسی و جوی کشور دریافت شده است و امیدواریم از سال آینده و با تصویب نهایی موضوع در شورای گسترش آموزش عالی وزارت متبوع، مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی با این عنوان به فعالیت‌های خود ادامه دهد.

با شکل‌گیری پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی، هم‌در حوزه اقیانوس و هم جو فعالیت خواهیم کرد.

تأسیس پژوهشگاه ملی اقیانوسی و جوی کشور یک تحول مهم ساختاری است و در عین حال به عنوان کسی که سابقه ۲۰ سال فعالیت در حوزه تحقیقات آب و اقیانوس‌شناسی را دارم، معتقد هستم کشور به یک سازمان اقیانوسی نیاز دارد و هر چه مسوولان کشور این نیاز را سریع‌تر درک کنند و برای تحقق آن جسارت به خرج دهند، به نفع کشور خواهد بود. البته در مورد مهم‌ترین برنامه‌ها برای اجرا در سال ۹۲ نیز باید عرض نمایم که به موازات گسترش مطالعات اقیانوس‌شناسی در قالب گشت‌های تحقیقاتی با کمک تجهیزاتی



علی اکبر مرزبان
نماینده سازمان بنادر و دریانوردی
در سازمان بین‌المللی دریانوردی

تحریم‌های غیرقانونی و غیر اخلاقی استکبار جهانی

تهدیدکننده ایمنی شناورهاست

تشریفات قانونی و با اقامت حداکثر دو روزه در استانبول می‌توانند ویزای انگلیس را اخذ و در نشست‌های آی‌مو شرکت کنند. همچنین با توجه به فقدان سفیر یا کاردار که همزمان به عنوان نماینده دائم نزد آی‌مو معرفی شده بود، نمایندگی سازمان که به عنوان معاون نماینده دائم مشغول به کار است، سعی می‌کند وظایف نمایندگی دائمی را نیز به دوش بکشد و بنابراین تحرک و فعالیت مضاعفی را داشته باشد.

و اما به لحاظ ماهوی و از میان طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های آی‌مو سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگی کشورمان نزد آی‌مو، علاقه مندم به مساله تحریم‌های ناجوانمردانه، غیرحقوقی و بلکه غیرانسانی اعمالی از سوی ایالات متحده آمریکا و هم‌پیمانان آن به ویژه اتحادیه اروپا علیه صنعت دریانوردی در مصادیق مختلف آن اشاره کنم. می‌دانیم که این تحریم‌ها جنبه‌های تجاری و غیرتجاری را نشانه گرفته‌اند، اما بنده می‌خواهم به جنبه‌های غیرتجاری آن بپردازم. منظورم در اینجا این است که این تحریم‌ها که مهم‌ترین آن شامل عدم ارائه خدمات معاینه و بازرسی کشتی‌ها توسط مؤسسات رده‌بندی و همچنین بیمه می‌شود، در واقع ایمنی کشتی‌ها و سرنشینان آن را نشانه گرفته است. ما بر این باوریم که این یک اقدام خلاف نرم‌های بین‌المللی و غیرانسانی است. اصولاً چه ربطی می‌توان میان فعالیت‌های هسته‌ای مورد مناقشه و ارائه خدمات با ماهیت ایمنی دریانوردی به کشتی‌های فرسوده حامل گندم به مقصد ایران برقرار کرد و این چیزی نیست جز استفاده ابزاری و سیاسی از هر وسیله‌ای برای ضربه زدن به یک کشور مستقلی که می‌خواهد به خودانگیزی برسد.

در این رابطه نمایندگی کشور نزد آی‌مو با هماهنگی کامل با سازمان بنادر و دریانوردی و در مواقع لزوم وزارت امور خارجه کشورمان، در خلال نشست‌های نهادهای آی‌مو و در دیدارها و ملاقات‌های رسمی و غیررسمی با دبیرکل و مدیران ارشد آی‌مو و نیز نمایندگان دائم و هیأت‌های نمایندگی کشورها، صراحتاً این اقدامات را خلاف تعهدات دولت‌های عضو بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله کنوانسیون ایجاد آی‌مو یا سولاس دانسته است. به عنوان نمونه در نشست نودویکم کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) که در آذرماه سال گذشته برگزار شد، بیانیه شدیداللعن و اعتراض آمیزی تهیه و قرائت شد که ضمیمه گزارش نهایی کمیته جهت ثبت در تاریخ نیز گردید. این بیانیه روشن‌گراییه بازتاب گسترده‌ای در محافل و رسانه‌های داخلی و بین‌المللی داشت و به سهم خود توانست پرده از چهره تزویر و دروغ‌گویی بعضی کشورهای به اصطلاح متمدن و مدعی بردارد. نمونه دیگر نشست بیست و یکم کمیته فرعی، اجرای مقررات توسط دولت پرچم (FSI) است که در اسفندماه برگزار شد و در آن قالب یک سند، اقدامات غیرقانونی و غیراخلاقی دولت‌های مورد نظر تشریح و خلاف شعار و مأموریت آی‌مو قلمداد شد.

چنانکه می‌دانیم، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) بایکصد و هفتاد کشور عضو تنها مرجع تخصصی صلاحیت‌دار جهانی وابسته به سازمان ملل متحد است که در چهار حوزه ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و افزایش بهره‌وری کشتیرانی اقدام به تهیه قواعد و استانداردهای بین‌المللی در قالب‌های حقوقی الزام‌آور نظیر کنوانسیون و پروتکل و یا غیرالزام‌آور توصیه‌ای از قبیل دستورالعمل و توصیه نامه می‌کند. جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۹۵۸ میلادی به عضویت کنوانسیون ایجاد این سازمان درآمد. با اجرایی شدن کنوانسیون در سال ۱۹۵۸ میلادی، مقر دبییرخانه آن در شهر لندن بنا شد.

برای تبیین اهمیت این سازمان همین قدر کافی است بدانیم که امروزه هیچ کشتی‌ای نمی‌تواند بدون رعایت قواعد و استانداردهای مصوب این سازمان اقدام به حتی یک عملیات دریانوردی از بندریک کشور به کشور دیگر بنماید. اقتصاد کشور عزیز ما ایران به شدت وابسته به دریا، بندر و کشتی است؛ به نحوی که بیش از ۸۵ درصد واردات و صادرات ما از این طریق صورت می‌گیرد. به همین جهت مشارکت فعالانه در مباحث فنی و تخصصی مطرحه در جلسات مختلف آی‌مو و البته هدفمند و با برنامه تیم‌های کارشناسی سازمانی و غیرسازمانی قابل درک است که باید جنبه‌های دیپلماتیک را نیز به آن اضافه و لحاظ کرد.

به ویژه در زمان حساس فعلی - و به بهانه مناقشه خودساخته هسته‌ای - استکبار جهانی به سرکردگی ایالات متحده آمریکا تمام سعی و تلاش خود را در جهت محدودیت‌سازی حضور فعالانه کشورمان در محافل و مجامع بین‌المللی و منطقه‌ای مصروف می‌دارند تا بلکه به خیال خام خود نظام، دولت و ملت ما را به زانو درآورده و منزوی کنند. در چنین شرایطی حضور فعالانه و اتخاذ یک دیپلماسی با نشاط و متحرک در همه مجامع بین‌المللی صرف نظر از ماهیت فعالیت آنها از جمله آی‌مو ضرورتی انکارناپذیر است.

چنانچه بخواهیم در سطور محدود این جریده به موضوع مرتبط با حوزه فعالیت نمایندگی ایران نزد IMO بنگریم، به طور خاص در سالی که گذشت، ما در اوایل با یک مشکل جدی روبه‌رو شده بودیم و آن اینکه مبادا تعطیلی فعالیت سفارتخانه‌های انگلیس و ایران اثر منفی بر میزان مشارکت مان در نشست‌های آی‌مو و کیفیت کار و نتیجتاً دفاع از منافع ملی دریایی متصوره بگذارد. بنابراین اولویت اصلی کاری نمایندگی در اواخر سال ۱۳۹۰ خورشیدی و به خصوص اوایل سال ۱۳۹۱ ترسیم مکانیسمی جهت اطمینان بخشی از تداوم حضور مستمر هیأت‌های نمایندگی کارشناسی در جلسات مختلف آی‌مو بود. برای این منظور جلسات متعددی در سطوح مختلف برگزار شد که نهایتاً منجر به یک توافقنامه راجع به ترتیبات جدید صدور ویزا از سوی کنسولگری کشور انگلیس در استانبول ترکیه گردید. به لطف خداوند در حاضر مشکلی در این رابطه وجود ندارد و کارشناسان ما پس از طی



ابراهیم امینی
مدیرکل بندار و دریانوردی استان خوزستان

بندر امام خمینی (ره): بندری برنامه محور

در ابتدا اجازه می‌خواهم پیشاپیش فرارسیدن سال ۱۳۹۲ را به کلیه جامعه دریایی و بندری ایران و خصوصا همکاران خودم در سازمان بندار و دریانوردی تبریک عرض کنم و مراتب سپاسگزاری خود را از تلاش‌های خالصانه همه همکاران عزیز در عرصه بندری و دریایی کشور صمیمانه ابراز دارم. همچنین از خداوند متعال سربلندی، سلامت و موفقیت روزافزون همه همکاران را در سال جدید خواستارم. همانطور که مستحضرید، اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان به محوریت منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی^(۱) با دارا بودن بنداری چون خرمشهر، آبادان، اروندکنار، چوئبده، سجافی و شادگان توانسته با فراهم کردن بستری مناسب دریایی و بندری شامل بیش از ۶۰ پست اسکله، تجهیزات مدرن دریایی و بندری، زمینه‌ساز رشد و توسعه صنعت حمل و نقل کشور و منطقه شده است و هم‌اکنون حدود ۲۰ درصد از حمل و نقل دریایی کشور از طریق بندار استان خوزستان انجام می‌شود. بدین منظور این اداره کل در سال ۱۳۹۱ برنامه جامع ۵ ساله‌ای برای خود تدوین کرده که عناوین کلی آنها شامل: افزایش ظرفیت اسمی و توان عملیاتی بندار استان، افزایش میزان جذب سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها و فراهم کردن دسترسی‌های مناسب، اقتصادی کردن فعالیت‌های بندری، ایجاد یک جامعه سبز (امن، ایمن و پاک) و بهبود مستمر خدمات و فرایندهای کاری مرتبط با مشتریان است که در این میان مهم‌ترین اولویت‌های کاری در سال ۱۳۹۱ با توجه به اهداف کلی که اشاره کردم، به شرح ذیل بوده است:

۱- توسعه اراضی بندری و افزایش ظرفیت بندار استان:

همان‌طور که مستحضرید، ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندری امام خمینی^(۲) در نخستین سفر استانی رییس جمهوری به استان خوزستان مطرح شد که در تاریخ ۲۹/۱/۹۰ پس از طی کلیه مراحل قانونی مصوبه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی و محدوده آن ابلاغ گردید. این منطقه دارای وسعت ۱۱ هزار هکتار بوده و بزرگ‌ترین منطقه ویژه اقتصادی کشور به شمار می‌رود، لذا با توجه به وسعت منطقه نیاز بوده تا تملیک اراضی آن پیگیری شود که خوشبختانه تا پایان سال ۹۱ توانستیم وسعت بندر امام خمینی^(۳) را از ۱۶۲۴ هکتار به ۶۰۰۰ هکتار برسانیم. در بندر خرمشهر تملیک اراضی ۷۸۰ هکتاری و در بندر آبادان نیز تملیک ۲۵۰ هکتار را در دست داریم. همچنین این اداره کل در سال ۹۱ اقدامات موثری در خصوص افزایش ظرفیت بندار استان از دو جنبه بار و مسافر انجام داده است که از آن جمله می‌توان به افزایش ظرفیت کالا از ۴۵ میلیون تن به ۵۰ میلیون تن در سال، ساخت اسکله‌های جدید، افزایش ظرفیت باربری اسکله‌ها جهت پذیرش کشتی‌های سائز بالا و همچنین احداث اسکله مسافری بندر آبادان اشاره کرد.

۲- جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی:

در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی^(۴) نیز با ۱۴۸۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری در احداث زیرساخت‌های بندری و دریایی اقدامات مهمی انجام شده که از جمله آن زیرسازی و آماده‌سازی ۵۷۰ هکتار از اراضی پشتیبانی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است. این سرمایه‌گذاری‌ها در بخش‌های زیرساختی مانند احداث جاده‌های دسترسی، ایجاد معابر، تأسیسات برق، آب، دیتا، توسعه و تکمیل خطوط ریلی تا ۱۴۵ کیلومتر، تأسیسات جمع‌آوری آب‌های سطحی، ایجاد اماکن و فضاهای عمومی

جدول افزایش تخلیه و بارگیری نفتی و غیر نفتی طی سال‌های ۸۶ لغایت ۹۱ واحد: هزار تن

سال	۸۶	۸۷	۸۸	۸۹	۹۰	پیش‌بینی ۹۱
تخلیه و بارگیری	۳۱۳۴۱	۳۳۶۲۰	۳۳۷۵۶	۳۷۳۱۰	۳۶۱۰۹	۴۱۵۰۰

برنامه ما به‌طور کلی برای سال ۱۳۹۲ بر دو محور اصلی استوار است؛ محور اول عبارت است از حضور مستمر، فعال و مؤثر در تمامی نشست‌های فنی و تخصصی آیمو با تیم‌های قوی کارشناسی از داخل و انجام رایزنی با هیأت‌های نمایندگی سایر کشورها.

محور دوم که با جدیت بیشتری دنبال خواهد شد، عبارت است از استفاده از همه ظرفیت‌ها جهت پیگیری و تبیین اثرات منفی تحریم‌ها بر ایمنی و امنیت دریانوردی یک کشور عضو آیمو و بالطبع بخشی از کشتیرانی بین‌المللی. برای این منظور در تماس نزدیک با سازمان و وزارت امور خارجه هستیم و مشاوره و رایزنی‌هایی نیز صورت گرفته و همچنان در جریان است. بنا داریم این موضوع را به‌طور مستمر در نشست‌های مربوطه آیمو و حتی شورا مطرح کنیم. چنانچه این روند ظالمانه ادامه یابد، اجلاس دوسالانه بیست و هشتم مجمع آیمو که در اوایل آذرماه سال ۱۳۹۲ خورشیدی برگزار خواهد شد و در آن سران مراجع دریایی بیش از ۱۶۰ کشور جهان شرکت خواهند کرد، فرصت خوبی دست خواهد داد تا موضوع را حتی در قالب یک سند مطرح و از ظرفیت‌های آن استفاده کنیم. البته نباید از ورود فعالانه دستگاه دیپلماسی کشور و نیز استفاده از ظرفیت ریاست کشورمان بر جنبش عدم تعهد غافل شویم. ریاست اینجانب بر کلوب نمایندگان دایم و وابستگان دریایی آیمو (MARC) نیز ظرفیتی ایجاد کرد تا موضوع را با نمایندگان خصوصاً کشورهای دوست مطرح و پیگیری کنیم.

در پایان ضمن تبریک سال نو به همه هموطنان به خصوص جامعه دریایی و بندری و همکاران سازمانی، امیدوارم سال پیش رو توأم با موفقیت و بهروزی برای همه عزیزان باشد و ملت بزرگ ایران اسلامی بتواند یکی پس از دیگری از سد مشکلات و فرازونشیب‌های روزگار با اقتدار و سربلندی عبور کرده و به قول مقام معظم رهبری از پیچ تاریخی با صحت و سلامت بگذرد.

و... صورت گرفته است. در ۸ سال گذشته بیش از ۱۱۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام شده و در سال ۹۱ نیز تاکنون ۸ فقره قرارداد به ارزش ۱۱۴۸ میلیارد ریال منعقد شده است که امیدواریم این میزان تا پایان سال به ۳۵۰۰ میلیارد ریال برسد. با رویکردی که این اداره کل در جهت اهداف کلان سازمان مبنی بر استفاده از پتانسیل‌های بخش خصوصی در توسعه بنادر دارد و همچنین با اعمال سیاست‌های تشویقی و تسهیل فرآیندها و همکاری گام‌به‌گام با سرمایه‌گذاران، استقبال خوبی از سرمایه‌گذاری در بنادر این استان صورت گرفته است. با ابلاغ جاری شدن قوانین منطقه ویژه اقتصادی در شهریور سال ۹۰ و تعیین محدوده گمرک، همه سرمایه‌گذاران می‌توانند از تسهیلات و معافیت‌های قوانین مناطق ویژه اقتصادی بهره‌مند شوند.

۳- توسعه و بهسازی بنادر کوچک:

خوشبختانه در سال ۹۱ در بنادر کوچک استان نیز موفقیت‌های بزرگی حاصل شده است. از جمله این دستاوردها فعال کردن بنادر سجافی و چوئنده، راه‌اندازی بندر اروندکنار و اخیراً هم ساخت بندر شادگان است که با ۱۱۵ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری آماده بهره‌برداری است. همچنین ساخت ۱۴ کیلومتر جاده دسترسی به بندر شادگان با اعتبار ۲۵۰ میلیارد ریال و با اعمال روش‌های نوین مهندسی در مدتی کمتر از سه ماه از جمله دستاوردهایی بود که علاوه بر کاهش هزینه بسیار زیاد موجبات قدردانی وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی را نیز به همراه داشته است.

۴- توسعه ترانزیت:

بنادر استان خوزستان در موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد در شمال خلیج فارس قرار گرفته‌اند و در حال حاضر و به گواه رشد عملکرد سال‌های اخیر، اقتصادی‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر ترانزیت کالا از آب‌های جنوب شرق به سمت کشورهای اروپای شرقی از طریق گذر از کشور ترکیه و حوزه قفقاز به شمار می‌روند، لذا ما توانستیم سهم بنادر استان خوزستان از ترانزیت کالا را در میان بنادر کشور از ۰/۵ درصد در سال ۸۵، به ۲۷ درصد در سال ۹۱ ارتقا دهیم که البته سهم ترانزیت ما از مرز دریایی به میزان ۵۸ درصد است.

۵- تامین سطح ایمنی دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت

تامین ایمنی دریانوردی از مواردی است که همواره باید مورد توجه جدی قرار گیرد، لذا این اداره کل در سال ۹۱ اقداماتی مفید در این راستا انجام داده که از آن جمله می‌توان به مواردی همچون شناورسازی کشتی‌ها در رودخانه کارون، شناورسازی کشتی مغروقه موئیرا و کشتی ای پی جی آمبیکا در آبراه خور موسی، احداث یک عدد دلفین در ضلع شمالی ایستگاه راهنمایی خور موسی، نصب بیکن و سیستم روشنایی رودخانه بهمنشیر، بهره‌برداری از تجهیزات جدید مقابله با آلودگی دریایی و راه‌اندازی کارگاه مرکزی تجهیزات مقابله با آلودگی به عنوان هسته مرکزی طرح استانی در بندر امام خمینی (ره) اشاره کرد.

۶- ارتقای عملیات بنادر استان خوزستان:

با توجه به تحریم‌های یکجانبه که از سوی کشورهای غربی به ما تحمیل شده است، خوشبختانه بنادر استان خوزستان توانستند در سال جاری عملکرد مناسبی از خودشان نشان دهند، به طوری که میزان کل تخلیه و بارگیری در سال ۹۱ نسبت به سال ۹۰ رشد قابل توجهی داشته که نشان‌دهنده عزم مضاعف بنادر استان در کاهش آثار تحریم در اقتصاد کشور است.

۷- به‌کارگیری فن آوری‌های نوین و پیشرفته:

همچنین در سال ۹۱ اقداماتی خوبی در حوزه فنی و IT انجام شده که اهم آن به شرح ذیل است:

- داکینگ یدک‌کش دادمان ۳ به دست متخصصان داخلی در سال تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی و برای نخستین بار در سطح سازمان بنادر که باعث عدم خروج ۰/۵ میلیون دلار ارز از کشور و صرفه‌جویی ۵

میلیون دلار در بازه زمانی ۲/۵ ساله شد.

- بهره‌برداری از سیستم پایش ماهواره‌ای علایم دریانوردی
- نصب سیستم‌های پیشرفته AIS, LRIT و رادارهای جدید بر روی شناورهای ملکی

نصب و راه‌اندازی سامانه هوشمند ورود و خروج کالا

نصب و راه‌اندازی تجهیزات ذخیره‌سازی و پشتیبانی SAN و مجازی‌سازی ایجاد لینک ارتباطی شبکه‌ای فیبر نوری مابین بندر، گمرک و پایانه

۸- بهبود منابع انسانی و نظام‌های مدیریتی:

همانطور که مستحضرد، توجه به منابع انسانی و سیستم‌های نوین مدیریتی یکی دیگر از دغدغه‌های مدیران امروزی به شمار می‌آید که از این محور نیز این اداره کل اقدامات موثری به شرح ذیل انجام داده است.

- افزایش نیروهای قرارداد مستقیم به ۱۲۲۶ نفر در بنادر استان
- کسب رتبه عالی در ارزیابی عملکرد دستگاه‌های استان خوزستان
- کسب مقام برتر در تکریم ارباب رجوع
- کسب رتبه نخست نظارت بر سیستم‌های مدیریت در موضوع ارزیابی دفاتر کنترل پروژه

کسب گواهینامه ملی چهار ستاره تعهد به تعالی سازمانی

البته همه اینها در حالی انجام می‌شود که مواعی نیز مانع پیشبرد برنامه‌ها یا تحقق برنامه‌ها می‌شود. به طور مثال، با توجه به اینکه سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در بخش‌های بندری و دریایی استان خوزستان صورت گرفته، به نظر می‌رسد توسعه سایر بخش‌های حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل ریلی در پسرکرانه بنادر از جمله مواردی است که عدم تکمیل به موقع آن موجب خواهد شد تا بنادر استان به جایگاه واقعی خود در حمل و نقل دریایی دست پیدا نکنند. همچنین از موارد مهم دیگر، همکاری و تعامل سایر دستگاه‌های مرتبط از جمله گمرک، بازرگانی، اتاق‌های بازرگانی، استاندارد و تحقیقات و... است. این همکاری‌ها باید به نحوی باشد که با برطرف کردن گلوگاه‌های قانونی، اداری و زیرساختی استان خوزستان بتواند شرایط و زمینه‌های مناسب حضور صاحبان کالا و سایر ذی‌نفعان بندری و دریایی را فراهم کند. از دیگر موارد مهم عدم وجود خطوط منظم کشتیرانی جهت حمل و نقل کالا بین بنادر استان و بنادر حوزه خلیج فارس به عنوان بازار اصلی مصالح ساختمانی و محصولات کشاورزی و دامی و همچنین مجهز نبودن پایانه‌های مرزی به امکانات و تجهیزات مناسب برای رانندگان کامیون‌ها است.

با این وجود هیچ‌کدام از این موانع باعث نمی‌شود تا تعلل و سستی حاصل شود و مهم‌ترین برنامه‌های اداره برای اجرا در سال ۹۲ با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای کلان پیش‌بینی شده برای سال‌های آتی، طرح‌های بزرگی است که در دست مطالعه است و در عین تلاش برای استفاده از توان بخش خصوصی در این چارچوب، اما سازمان بنادر و دریانوردی حمایت‌های خوبی را از توسعه عمرانی بنادر در جهت نیل به اهداف خود، در برنامه‌های آینده گنجانده است، لذا در سال ۱۳۹۲ ضمن فراهم کردن زیرساخت‌های بندری و با توجه به موقعیت استراتژیک جغرافیایی خود، هرگونه راهکاری را که به تسهیل روند جذب سرمایه‌گذاری منجر شود در دستور کار داریم. در عین حال و به طور کلی، راه‌اندازی کارخانه تولید روغن خوراکی، بهره‌برداری از اسکله‌های نفتی، بهره‌برداری از مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی، توسعه ترانزیت و افزایش سهم بندر از ترانزیت کشور، توسعه فعالیت‌های نفتی، احداث دو پست اسکله جدید نفتی و متفرقه، احداث پالایشگاه فرآورده‌های نفتی، افزایش ظرفیت نگهداری کالا، احداث محوطه‌های نگهداری کانتینر، احداث سیلوی نگهداری غلات و سیلوی نگهداری شکر، واگذاری ترمینال‌های بندری و تملیک اراضی جدید از اهم برنامه‌های اداره خوزستان برای سال ۹۲ است.

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

نماینده‌گی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نماینده‌گی بندرعباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نماینده‌گی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroup.ir

info@arabakhtar.com



عادل دریس
مدیر کل بندر و دریانوردی - خرمشهر

بندر خرمشهر؛

پیشانی گاه اقتصاد غرب کشور

کشور عزیزمان ایران همواره نقش حاکمیتی مهمی در تحقق اهداف استراتژیک ملی و بین المللی خود در منطقه به عهده داشته است. این موضوع در حالی است که هم اکنون دستیابی به شاخص های افق ۱۴۰۴ و اتخاذ رویکردهای توسعه ای در جهت ارتقای موقعیت ممتاز کشور در سطح منطقه و جهان، به عنوان یکی از استراتژی های سازمان بندر و دریانوردی مطرح است. از طرفی موضوع افزایش شاخص های سرمایه گذاری و بهبود روند توسعه شاخص های مختلف اقتصادی به عنوان یک راهکار در مسیر تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی به شمار می رود. در این میان می توان ادعا کرد که سازمان بندر و دریانوردی و به تبع آن اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر به عنوان پیشانی گاه اقتصاد غرب کشور، یک ارگان تأثیرگذار در اقتصاد منطقه، با کارکردی چندوجهی، معتبر و دارای تعامل خوب با ارگان های مهم منطقه، با ایجاد زمینه افزایش سرمایه گذاری کلان و واقعی توسط بخش خصوصی در حوزه نظارتی خود، گام های مطلوبی را در مسیر جامه عمل پوشاندن به برنامه های اقتصاد مقاومتی در منطقه برداشته است. از دلایل مهم توجه به این بندر کهن از سوی دولت و سازمان بندر را می توان به وجود بازار بزرگ کشور عراق در منطقه، تقویت مزیت های اقتصادی کشور با رویکرد حضور فعال در کریدور بزرگ آسیا - میان خاورمیانه - اروپا و ضرورت سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل و نقل دریایی جهت افزایش سبقت گیری نسبت به رقبای موجود در منطقه اشاره کرد. مجموعه بزرگ بندر خرمشهر در راستای تحقق شعار سال ۹۱ «تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» و خدمت به اقتصاد ملی، بستر اولیه برای افزایش جذب سرمایه گذاری با امنیت مطلوب جهت توسعه فعالیت های مختلف دریایی و بندری را فراهم کرده است. از جمله دستاوردهای مهم این بندر احداث راه آهن داخلی بندر خرمشهر جهت اتصال شبکه سراسری راه آهن کشور به مرز ترانزیتی شلمچه است. مرز شلمچه به عنوان یک بندر خشک دارای پتانسیل بالای اقتصادی در توسعه صادرات و ترانزیت کالا به عراق است، به طوری که با استفاده از کریدور بندر امام (ره) - خرمشهر - شلمچه امکان ارسال کالا به جنوب عراق، کاهش هزینه ها و یکپارچه سازی حمل و نقل و افزایش ترانزیت بین المللی میسر خواهد شد. از دیگر اقدامات مهم انجام شده، پیگیری مجدانه مصوبات دولت در سفرهای استانی در امر لایروبی (۷۵ هزار مترمکعب در سال ۹۱) و شناورسازی تعداد ۱۶ فروند مغروقه در رودخانه کارون، گشت های منظم و بازرسی های مستمر از شناورهای ترددکننده در آبراه در راستای ارتقای سطح امنیت، ایمنی و حفاظت محیط زیست، ایجاد زیرساخت های لازم و راه اندازی اراضی پسکرانه جهت واگذاری به بخش خصوصی است. همچنین در نظر است با توجه به توانمندی های بالقوه و بالفعل موجود در منطقه در راستای مهیا کردن تمهیدات ویژه ایمنی و رفاهی با رویکرد دریامحور، نسبت به راه اندازی پایانه های مسافری جهت جابه جایی زوار و حجاج به اماکن زیارتی اقدام کند. شایان ذکر است که موضوع بازگشایی مجدد دفتر مشترک هماهنگی ایران و عراق در امور اوردنود به منظور بهبود وضعیت کشتیرانی و بازگشت سرمایه ها و رونق اقتصادی منطقه به عنوان یک چالش مهم در منطقه مطرح است، به طوری که امروز تمام فعالان دولتی و خصوصی منطقه باید تلاش کنند با فراهم کردن شرایط مناسب جذب سرمایه های داخلی و خارجی، امتیازات از دست رفته را به منطقه بازگردانند تا بندر خرمشهر مجدداً به یکی از قطب های بزرگ اقتصادی منطقه غرب آسیا تبدیل شود. در پایان اینجانب به عنوان نماینده خانواده بزرگ اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با تبریک نوروز ۹۲ در سایه توجهات حضرت ولی عصر، توفیقات روزافزون را برای جامعه دریایی و بندری کشور عزیزمان ایران، استان همیشه قهرمان خوزستان و شهرستان شهیدپرور خرمشهر خواستارم.



فرهاد منتصر کوهساری
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان

بندرانزلی؛

در استقبال از ظرفیت ۱۷ میلیون تن در سال

پروژه اجرای طرح توسعه دریایی شامل احداث موج‌شکن‌های شرقی و غربی حدود ۷۸ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. با اتمام احداث موج‌شکن‌های شرقی و غربی به طول ۲۷۵۰ متر و استحصال اراضی جدید شاهد افزایش عمق و تعداد اسکله‌ها، افزایش ظرفیت پذیرش کشتی‌های کالاهای عمومی و کالاهای سوختی و ایجاد ظرفیت مسافری و تفریحی و گردشگری در بندر خواهیم بود. اجرای طرح‌های توسعه بندر و ساخت اسکله‌های عمومی همچنین اعمال روش‌های مدیریتی جدید، منجر به بهبود و کاهش زمان بندر (Port Time) کشتی‌ها از ۵/۲ روز به ۱/۲ روز شده است. از دستاوردهای بسیار مهم اجرای این طرح‌ها می‌توان به ایجاد اشتغال برای ۲۰۰۰ نفر در بندر اشاره کرد. انتخاب اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان به عنوان دستگاه برگزیده چهارمین دوره جایزه تعالی منابع انسانی، کسب جایزه ملی بهره‌وری در ایجاد سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و حضور در سطح پیشرو مدیریت سلامت اداری در دومین دوره نظام ارزیابی مدیریت سلامت اداری از دیگر موفقیت‌ها و دستاوردهای بندرانزلی در سال ۹۱ محسوب می‌شود.

احداث بندر جدید آستارا

از اقدامات برجسته سال ۹۱ می‌توان به احداث بندر آستارا به عنوان یک طرح ملی اشاره کرد. بندر آستارا با سابقه طولانی که قدمت آن به بیش از ۱۴۰ سال برمی‌گردد، یکی از نقاط مبادلات تجاری کشور بوده که به لحاظ اقتصادی، جغرافیایی، سیاسی و فرهنگی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. هم‌مرز بودن ایران و جمهوری آذربایجان در این نقطه شرایط بسیار مناسب و مساعدی را برای تجارت خارجی دو کشور و سایر کشورهای هم‌جوار ایجاد خواهد کرد و می‌تواند در کاهش قیمت تمام‌شده و اشتغال پایدار نقش آفرینی کند. تا قبل از این، بندر آستارا یک بندر غیرقابل استفاده و متروکه بوده است که بر اساس مصوبه هیات دولت در مورخ ۱۳/۱۲/۱۳۸۵ مقرر شد به یک بندر تجاری و مسافری تبدیل شود. نزدیکی بندر آستارا به بندر باکو و بندر آستاراخان، ماخاچ کالای اولیا از ویژگی‌های ممتاز این بندر است. بندر آستارا به دلیل نزدیکی به کشورهای ارمنستان، ترکیه و عراق در بخش ترانزیت نفتی، غلات، کالای عمومی و جابه‌جایی کالای غرب کشور نقش آفرینی خواهد کرد. صرفه‌جویی سالانه بیش از ۱۰ میلیارد تومان در هزینه‌های حمل و نقل خشکی، کاهش حوادث، ایجاد صنایع جدید دریایی و بندری، توسعه فعالیت‌های ارزش افزوده و اشتغال ۲۵۰ نفر به طور مستقیم و هزار نفر به طور غیرمستقیم از دستاوردهای دیگر ایجاد این بندر به شمار می‌رود. برای راه‌اندازی این بندر از منابع بخش خصوصی و منابع داخلی سازمان

بندرانزلی به عنوان یکی از مجهزترین و مدرن‌ترین بنادر حوزه دریای خزر به دلیل موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و به عنوان تنها بندر آزاد منطقه، نقش به‌سزایی در رونق کریدور شمال-جنوب دارد. واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد باعث شده است تا تسهیلات و امکانات ویژه‌ای برای صاحبان کالا، بازرگانان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم شود. نزدیکی با بنادر کشورهای روسیه، ترکمنستان، قزاقستان و آذربایجان، ارتباط با بازارهای منطقه‌ای و دسترسی به بازارهای مصرفی کشورهای تازه استقلال یافته شوروی قابلیت‌های بالقوه و بالفعل این بندر را افزایش داده و اهمیت آن را به عنوان یک قطب اقتصادی دو چندان کرده است. طرح‌های توسعه بندرانزلی و اجرای پروژه‌های زیرساختی و روستا سازی با توجه به سه محور عملکردی کالای عمومی، فعالیت‌های سوختی و صنعت مسافرت و گردشگری دریایی و با هدف ایجاد اشتغال پایدار در منطقه دنبال می‌شود.

تحولات چند سال اخیر بندرانزلی در زمینه تکمیل و احداث زیرساخت‌ها، شامل احداث ۶ پست اسکله جدید، نوسازی ۴ پست اسکله قدیم مجموعاً به طول ۱۵۸۰ متر قابلیت پهلو دهی هم‌زمان ۱۲ فروند کشتی تجاری را فراهم کرد. خرید تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری از جمله دو دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی و کشتنده‌های تک‌مستر، تجهیزات دریایی و مخابراتی، بازرنگری قراردادهای پورت اپراتوری بندر و افزایش پیمانکاران تخلیه و بارگیری به چهار شرکت در راستای ایجاد رقابت درون بندری، جذب سرمایه‌گذاری در زمینه احداث انبار و سیلوی ذخیره غلات برای استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی و صادراتی منطقه، توسعه ترمینال‌های ترانزیت سوخت از طریق ساخت مخازن سوخت در خارج از محوطه‌های بندری با مشارکت بخش خصوصی و با انشعاب خطوط لوله به خارج از بندر، امکان جذب سالانه ۲ میلیون تن مواد سوختی از بندر حاشیه دریای خزر را برای بندر فراهم کرده است. با ساخت و بهره‌برداری از ۵ سیلوی ذخیره غلات به ظرفیت ۶ هزار تن می‌توان سالانه ۲۸۸ هزار تن گندم از این بندر به مقاصد کشور عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس ترانزیت کرد، ضمن اینکه در واردات غلات نیز می‌توان از ظرفیت سیلوهای احداث شده استفاده نمود. به منظور استفاده بیشتر از ظرفیت بازار، با انعقاد قرارداد جدید پروژه ساخت ۳ سیلوی جدید با ظرفیت ۱۵ هزار تن از برنامه‌های در دست اجرا است.

طرح جامع بندر که در حال اجرا است، ظرفیت واقعی بندر را از ۴/۵ میلیون تن به ۱۱ میلیون تن و ظرفیت اسمی بندر را از ۷ میلیون تن به ۱۷ میلیون تن در سال افزایش خواهد داد و مساحت محوطه‌ها نیز از ۲۴ هکتار به ۱۱۰ هکتار افزایش می‌یابد.



حسین میرزایی
مدیر کل امور دریانوردان
سازمان بنادر و دریانوردی

تطبیق با الزامات کنوانسیون STCW

برنامه‌های اجرا شده در سال ۱۳۹۱

مهم‌ترین برنامه‌های اجرا شده، اولویت‌های کاری و موانع پیشبرد انجام امور دریانوردان در سال ۱۳۹۱ و همچنین برنامه‌های پیش‌بینی شده برای سال ۱۳۹۲ در اداره کل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی را به شرح ذیل می‌توان عنوان کرد:

■ نظارت بر اجرای موثر الزامات کنوانسیون STCW:

تغییرات عمده اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل به کنوانسیون که از ژانویه ۲۰۱۲ به صورت پذیرش ضمنی (Tacit acceptance) الزامی شده بود برای جمهوری اسلامی ایران، به دلیل قرار گرفتن در چارچوب ممیزی مستقل پنج ساله، تعداد ۱۶ دستورالعمل اجرایی مرتبط با استانداردهای آموزشی و گواهینامه‌های دریانوردی بر اساس اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل به کنوانسیون STCW تدوین و یا بازنگری شده است.

■ برگزاری امتحانات و صدور اسناد دریانوردان:

ارتقای امنیت اسناد دریانوردان

فراهم آوردن زیرساخت‌های لازم جهت صدور سند جدید هویت دریانوردان

■ آموزش:

اجرای استاندارد ISO 10105 در جهت ارتقای سیستم آموزش کارکنان سازمان و بنادر

تهیه و تدوین محتوای آموزشی ۲۴ دوره آموزشی طرح جامع سیستم آموزش کارکنان لجستیک بندری و پیاده‌سازی سیستم در جهت ارتقای سیستم آموزشی پیمانکاران در بخش لجستیک بندری

مهم‌ترین اولویت‌های کاری در سال ۱۳۹۱

■ نظارت بر اجرای کنوانسیون STCW:

بسترسازی مناسب در جهت آمادگی خطوط مختلف کشتیرانی و به تبع آن دریانوردان در راستای الزامات کنوانسیون STCW و اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل

- بازنگری کلی در ساعات کار و استراحت دریانوردان بر روی کشتی و همچنین اعمال قوانین جدید و نظارت دقیق در عدم استعمال مواد مخدر و الکل بر روی کشتی بر اساس مفاد فصل ۸ کنوانسیون - ارتقای سلامت پزشکی دریانوردان با ارائه روش‌های جدید صدور گواهینامه سلامت پزشکی بر اساس مفاد مقرر ۹/۱ کنوانسیون - معرفی سمت‌های جدید دریانوردی از قبیل، ملوان ماهر عرشه (Able Seafarer Deck)، ملوان ماهر موتورخانه (Able Seafarer Engine)، افسر فنی الکترونیک (Electro Technical Officer)

بنادر و دریانوردی مبلغ ۴۰ میلیارد تومان (۱۸ میلیارد تومان منابع سازمان بنادر و ۲۲ میلیارد تومان منابع بخش خصوصی) هزینه شده است. این بندر با پهلو دهی کشتی ۳۶۰۰ تنی با طول ۱۲۰ متر، عرض ۱۶ متر و آب‌خور ۴/۵۰ متر مورد بهره‌برداری آزمایشی قرار گرفت.

ساخت اسکله نفتی - ایجاد خطوط لوله مواد نفتی

با توجه به میزان ذخایر انرژی در دریای خزر (۳ درصد از ذخایر ثابت شده نفت خام جهان و ۵ درصد از ذخایر ثابت شده گاز جهان) ضرورت توسعه فعالیت ترمینال‌های سوختی در سال ۹۱ با اهداف زیر در دستور کار قرار گرفت و در سال ۹۲ به عنوان اهداف مهم این بندر پیگیری خواهد شد:

۱- افزایش بهره‌برداری از اسکله موجود

۲- کاهش قیمت تمام‌شده هرتن کالا

۳- ایجاد درآمد جدید برای سازمان و بخش خصوصی

۴- جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

۵- افزایش ضریب ایمنی بندر

۶- افزایش ظرفیت ترانزیتی بندر و نیازهای داخل کشور

۷- سوآپ و بانکرینگ

۸- واردات مواد نفتی

ترویج مسافرت‌های دریایی

به منظور ترویج و اشاعه فرهنگ دریایی و مسافرت‌های دریایی ساخت ترمینال مسافری با رعایت تمام استانداردهای لازم برای یک ترمینال مسافری اجرا شده است. ترمینال احداث شده دارای ظرفیتی بیش از ۱۰۰۰ نفر در روز است. برای احداث این پایانه دریایی مسافری حدود ۸ میلیارد تومان شامل اسکله، سالن مسافری و محوطه آن سرمایه‌گذاری شده است. مقاصد پیش‌بینی شده برای سفرهای دریایی علاوه بر سفرهای داخلی بین بنادر شمال کشور و گردشگری ساحلی، بنادر خارجی دریای خزر مانند باکو، آستراخان، آکتائو و حتی از طریق مسیرهای رودخانه‌های ولگا - دن مسافرت به شهرهای مهم دیگر مانند ولگا گراد و مسکو نیز امکان‌پذیر خواهد بود. زیرساخت‌های اصلی از طریق سرمایه‌گذاری بخش دولتی انجام شده است و تجربه و آگاهی فعالیت‌های بندری در بخش کالاهای عمومی این موضوع را تأیید می‌کند که به منظور اشاعه فرهنگ تفریحی و گردشگری دریایی، پیشنهاد می‌شود سازمان بنادر و دریانوردی حداقل ۳ فروند شناور مسافری را خریداری کرده و به صورت اجاره به شرط تملیک یا اجاره بلندمدت به بخش خصوصی واگذار کند. در حال حاضر با توجه به انعقاد تفاهمنامه با بخش خصوصی خرید یک فروند شناور مسافری با ظرفیت ۱۵۰ نفر در دست اقدام قرار دارد. اولویت‌های مسافری در بندر انزلی شامل موارد زیر است:

۱- ایجاد خط مسافری در بنادر اصلی دریای خزر (آستارا، انزلی، نوشهر، فریدونکنار، امیرآباد)

۲- ایجاد خط مسافری آستارا، انزلی، کیاشهر، چمخاله، نوشهر، فریدونکنار، امیرآباد و بنادر گز و ترکمن

۳- ایجاد خط بین‌المللی بین انزلی و باکو

۴- در صورت توجیه فنی و اقتصادی خطوط مسافری به دیگر بنادر حاشیه دریای خزر توسعه می‌یابد در مورد اهداف و برنامه‌های سال ۹۲ نیز با توجه به تکلیف الگوسازی در حوزه اقتصاد مقاومتی و انتخاب شعار سال ۹۲ از سوی مقام معظم رهبری به عنوان سال حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی، برای اجرای منویات معظم‌له و حماسه‌سازی اقتصادی، مسوولان باید با توجه به تجربیات به‌دست آمده از شرایط تحریم در سال گذشته با برنامه‌ریزی دقیق و مدیریت به شکل روشمند و هوشمندانه به فضای اقتصادی کشور کمک کنند. لذا اهداف و برنامه‌های زیر برای خلق حماسه اقتصادی در حوزه بنادر به عنوان دروازه اقتصاد کشور در دستور کار مدیریت و کارکنان این بندر قرار گرفته است:

۱- اتخاذ استراتژی یکپارچگی بنادر استان گیلان با هدف صرفه‌جویی در اقتصاد مقیاس و اعمال مدیریت واحد و یکپارچه در بنادر استان

۲- افزایش پسکرانه‌های بندر به منظور توسعه فعالیت‌های ارزش افزوده

۳- توسعه فعالیت ترمینال سوختی

۴- تقویت گردشگری، ایجاد ترمینال مسافری

۵- سرمایه‌گذاری در بنادر کشورهای منطقه برای تقویت مبادلات تجاری و جذب بازارهای منطقه

۶- کوچک‌سازی ساختار نیروی انسانی با هدف کارآمدی و بهره‌وری نیروی کار

۷- مدیریت یکپارچه لایروبی در بنادر شمال به منظور استفاده بهینه از منابع

۸- تغییر در مکانیزم مالی قراردادهای ترمینال‌های در حال مزایده در راستای حفظ منافعی و حقوق سازمان.

، ملوان فنی الکترونیک (Electro Technical Rating) و صدور گواهینامه شایستگی و مهارت دریانوردی مرتبط - اجرای دوره‌های جدید آموزشی برای کاربری نقشه‌های الکترونیکی و اطلاعات (ECDIS)

- اجرای دوره‌های جدید مدیریت منابع در بخش عرشه و موتور BRM (Engine و Bridge Resource Management) (ERM Resource Management)

- اجرای دوره‌های آموزش جدید برای دریانوردان شاغل در شناورهای تانکر حمل مواد نفتی، شیمیایی و گاز بر اساس مفاد فصل ۵ کنوانسیون

- الزامات جدید برگزاری دوره‌های آموزش برای ارتقای سطح آگاهی‌های امنیتی پرسنل شاغل بر روی شناور و افرادی که دارای وظایف امنیتی خاص بر اساس مفاد فصل ۶ کنوانسیون بر روی شناور هستند

- معرفی روش‌های جدید آموزش از طریق آموزش از راه دور (Distance Learning) و e-learning

- رهنمود جدید آموزش برای پرسنل شاغل در شناورهایی که در محدوده قطب فعالیت می‌کنند.

- رهنمود جدید آموزش پرسنل شاغل بر روی سکوه‌های متحرک نفتی

▪ برگزاری امتحانات و صدور اسناد دریانوردان:

دستیابی به اهداف سازمانی که کاملاً محقق شد

تغییر سیستم و اسناد خام صدور اسناد دریانوردی و دریافت تاییدیه از ممیزی خارجی

▪ آموزش پرسنل:

اجرای فرایند آموزش بر اساس استاندارد ISO 10015، که با عنایت خداوند متعال این هدف محقق و مورد تایید و تقدیر ممیزین خارجی سیستم مدیریت کیفیت (شرکت صدور گواهینامه IMQ) و همچنین ممیزین جایزه تعالی منابع انسانی قرار گرفت.

تهیه و تدوین محتوای آموزشی ۴۸ دوره آموزشی طرح جامع سیستم آموزش کارکنان لجستیک بندری

۴ مهم‌ترین موانع پیشبرد برنامه‌ها یا تحقق برنامه‌ها

▪ نظارت بر اجرای کنوانسیون STCW:

تامین بودجه و نیروی انسانی مناسب و کارآمد جهت اجرای کامل مفاد اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل

تسریع در تصویب اصلاحیه ۱۹۹۵ و ۲۰۱۰ در مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان و ابلاغ آن به دولت در راستای قانونمند کردن گزارش اصلاحیه ۲۰۱۰ به سازمان بین‌المللی دریانوردی بر اساس مقرره ۵/۱ و ۷/۱ کنوانسیون

مشکلات پیش روی در ایجاد تفاهم‌نامه شناسایی گواهینامه دریانوردان در آب‌های نامحدود بر اساس مفاد مقرره ۱۰/۱ و همچنین ایجاد تفاهم‌نامه شناسایی آب‌های نزدیک به ساحل بر اساس مقرره ۳/۱ کنوانسیون

تفویض اختیار شورای عالی سازمان به هیات‌عامل جهت بررسی و تصویب سریع‌تر دستورالعمل‌های مورد بازنگری و یا تدوین شده بر اساس اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل (مصوبات بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور)

▪ برگزاری امتحانات و صدور اسناد دریانوردان:

هزینه‌های اجرای طرح‌ها

کمبود نیروی متخصص مطابق با نیاز تخصصی سازمانی

▪ آموزش پرسنل:

عدم استقبال موسسات و شرکت‌ها در تدوین محتوای آموزشی محدودیت بودجه و اعتبار

۴ برنامه‌های سال ۱۳۹۲

▪ نظارت بر اجرای کنوانسیون STCW:

برنامه‌ریزی در جهت تدوین و بازنگری ۱۵ دستورالعمل اجرایی مرتبط با اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل به کنوانسیون STCW

ارسال دستورالعمل‌های بازنگری یا تدوین شده جهت طی مراحل استصوابی از طریق دفتر حقوقی سازمان

اجرای دوره‌های تطبیق برای دریانوردان در جهت تطبیق گواهینامه‌های صادره بر اساس اصلاحیه ۱۹۹۵ به ۲۰۱۰ مانیل

صدور گواهینامه‌های شایستگی و مهارت دریانوردی بر اساس اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل

آماده‌سازی جهت اجرای ممیزی مستقل پنج ساله بر اساس مفاد مقرره ۷/۱ و ۸/۱ کنوانسیون

▪ برگزاری امتحانات و صدور اسناد دریانوردان:

عملیاتی کردن زیرساخت‌های به وجود آمده برای صدور سند جدید هویت دریانوردان

ارتقای بهره‌وری در جهت تسهیل امور ارباب رجوع

راه‌اندازی سیستم استعلام مکانیزه از نهاد ریاست جمهوری

راه‌اندازی سایت پاسخ به استعلامات اسناد دریانوردی ایرانی

▪ آموزش پرسنل:

انطباق گواهینامه‌های کارکنان لجستیک بندری ایران با دستورالعمل‌های مصوب هیأت عامل سازمان در بنادر در راستای هدف برنامه‌های آموزشی ارتقای قابلیت‌ها و مهارت‌های کارکنان و بهبود عملکرد آنها، داشتن دانش روز و آگاهی لازم توسط افراد باعث اجرای درست و دقیق برنامه‌های مدیریتی عملیات و محیط زیست می‌شود که در انتها منجر به کاهش هزینه‌ها و صرفه‌جویی خواهد شد. همچنین اطمینان حاصل شود که هیچ نیروی انسانی بدون گذراندن دوره‌های آموزشی مربوطه و کسب مهارت‌های لازم در امر عملیات بندری به‌کار گرفته نشود. این استاندارد کلیه فعالیت‌های بندری را پوشش داده و شرکت‌های کارگزار را نیز موظف می‌سازد از نیروی انسانی ماهر که دوره‌های مقدماتی مشترک و تخصصی هر فعالیت را گذرانده‌اند، استفاده کنند

توسعه آموزش‌های مجازی، الکترونیک و غیرحضوری در سطح سازمان و بنادر به منظور کاهش هزینه‌های آموزش، فراگیر کردن آموزش‌های مصوب دولت، توسعه آموزش‌ها و فراهم کردن زمینه‌های لازم در جهت حضور تمامی فراگیران، آموزش همزمان کلیه کارکنان، یکسان‌سازی و استانداردسازی کیفیت آموزش‌ها، امکان آرایه آموزش‌ها به مناطق محروم و دورافتاده و ...

توسعه سیستم‌ها و فرایندهای آموزشی از طریق:

استقرار کامل سیستم مدیریت آموزش اثربخش بر اساس استاندارد ISO 10015 بهره‌برداری کامل از سیستم یکپارچه جامع آموزش (جام) در سازمان و بنادر.



ابراهیم کریمی قمرودی
مدیرکل آمار فناوری اطلاعات و ارتباطات
سازمان بنادر و دریانوردی

ماموریت اصلی:

ارایه خدمات با کیفیت، مطمئن و امن متناسب با نیاز بنادر

(GCOMS). سیستم جامع دریایی، شبکه WAN سازمان و کلیه بنادر کشور، سیستم کسب و کار هوشمند (BI)، سیستم مکاتبات اداری، سیستم جامع اداری، سیستم مکانیزه امور شرکت های کارگزاری ترابری دریایی، پایگاه اطلاع رسانی مخاطبان سازمان و سیستم جامع مالی مهم ترین وظایف جاری و روزمره این اداره کل می باشد.

نامناسب بودن زیرساخت های ارتباطی در کشور، طولانی شدن زمان اجرای پروژه های فن آوری اطلاعات و همکاری نامناسب سازمان ها و ارگان های مرتبط با سازمان از چالش های عمده استراتژیکی است که این اداره کل با آن روبه روست. در این راستا تلاش شده تا با برگزاری جلسات مشترک و انعقاد تفاهم نامه و تشکیل کارگروه های مشترک با سازمان های ذی ربط و شرکت های فعال در حوزه دریایی و بندری کشور این مشکلات به حداقل برسد که در این زمینه می توان به استفاده از بستر ارتباطی راه آهن جمهوری اسلامی ایران، همکاری و تعامل مناسب با کمیته تسهیل تجارت فرامرزی و انعقاد تفاهم نامه با گمرک جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد.

در مورد مهم ترین برنامه های سال ۱۳۹۲ اداره کل فن آوری اطلاعات و ارتباطات نیز باید به گسترش امنیت در فضای تبادل اطلاعات الکترونیکی از طریق نگهداری و ارتقای سیستم مدیریت امنیت اطلاعات و انجام تست نفوذ به شبکه داخلی و نرم افزارهای کاربردی در سطح سازمان و کلیه بنادر، سامان دهی مرکز داده بنادر، ارتقا و توسعه خدمات الکترونیکی قابل ارایه به مشتریان و ارتباطات الکترونیکی بین دستگاهی از طریق پشتیبانی و توسعه سیستم پورتال سازمانی و ایجاد و توسعه بستر ارتباطی جهت ارایه خدمات اینترنتی به مشتریان؛ ارتقا و توسعه و تکمیل زیرساخت های فن آوری اطلاعات در سطح سازمان و بنادر تابعه از طریق توسعه و تکمیل طرح جامع شبکه بنادر و در نهایت، ایجاد و اصلاح فرآیندها و رویه های حوزه فن آوری اطلاعات در سطح سازمان و بنادر تابعه از طریق تهیه و عملیاتی سازی سامانه های نرم افزاری اشاره نمود.

سازمان بنادر و دریانوردی با توسعه زیرساخت های فن آوری های اطلاعاتی، مطمئن و امن به عنوان یکی از سازمان های کارآمد در استقرار و توسعه دولت الکترونیک کشور شناخته شده است. ارایه خدمات با کیفیت، مطمئن و امن فن آوری اطلاعات مطابق با نیازهای سازمان از طریق برنامه ریزی، سیاست گذاری و نظارت بر روند توسعه سیستم های اطلاعاتی، نگهداری و پشتیبانی از زیرساخت های فن آوری اطلاعات، ماموریت اصلی اداره کل فن آوری اطلاعات و ارتباطات سازمان است.

برقراری امنیت در فضای تبادل اطلاعات، توسعه خدمات الکترونیکی به مشتریان در راستای ایجاد دولت الکترونیک و توسعه و تکمیل زیرساخت های فن آوری اطلاعات سازمان از مهم ترین اهداف و برنامه های سال ۱۳۹۱ این اداره کل بوده که در این راستا در سال گذشته دستاوردهای چشمگیری همچون دریافت جایزه ملی کیفیت فن آوری اطلاعات و ارتباطات (ICTINQA)، کسب رتبه نخست در ارزیابی عملکرد سالانه دستگاه های اجرایی در محور استقرار و توسعه دولت الکترونیک، کسب رتبه دوم مسابقه بین المللی AFACT در منطقه آسیا و اقیانوسیه، عملیاتی سازی و توسعه سیستم های مدیریت و نظارت کانتینری (CCS)، چهار ماژول اصلی (ISMS)، (IMAS)، (BPMS)، (BINA)، (PMIS)، ترانزیت و موافقت نامه ها، نظام پیشنهادات، PM تجهیزات IT و ابنیه، سامانه جدید آمار عملیات تخلیه و بارگیری، سیستم کنترل تردد (صدور مجوز) در مرکز و بنادر کشور، راه اندازی سرور هانی پات در ستاد مرکزی و کلیه بنادر، طراحی و پیاده سازی سیستم مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS) در ستاد مرکزی و کلیه بنادر، ایجاد امکان ارتباط سازمان با ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز به منظور جمع و ارسال اطلاعات کالاهای فله و کانتینری به آن ستاد، اتمام بازنگری طرح جامع فن آوری اطلاعات و ارتباطات (ICTMP)، طراحی و بازنگری طرح شبکه ستاد و کلیه بنادر کشور (Redesign) را به همراه داشته است. لازم به ذکر است که پشتیبانی مداوم و توسعه سامانه های کاربردی و عملیاتی سازمان مدیریت عملیات کالای متفرقه



اسماعیل مکی زاده
مدیر بنادر و دریانوردی بندر لنگه

افزایش توان تخلیه و بارگیری و اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام اولویت کاری سال ۱۳۹۲

نقش بسیار مهم سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی حمل و نقل دریایی و یکی از سازمان‌های تاثیرگذار در روند توسعه ملی این سازمان را به یکی از محورهای مهم در تحقق اهداف برنامه پنج‌ساله توسعه و سند چشم‌انداز کشور مبدل ساخته است. در سالی که گذشت، اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه در راستای توسعه عمرانی و بسط فعالیت‌های تجاری و عملکرد تخلیه و بارگیری توانست با انجام پروژه‌های مهم عمرانی با صرف هزینه‌ای بالغ بر ۱۳۰ میلیارد ریال و نیز افزایش تبادلات کالا با بازارهای منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای رسالت خویش در تحقق شعار تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی را انجام دهد.

در مورد برنامه‌های اجرایی در سال ۹۱ باید به برگزاری جلسات و کارگروه‌های متفاوت به منظور شناسایی، دسته‌بندی و تفکیک نواقص و مشکلات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در زمینه‌های تجاری و مسافری، ارتقای سطح کیفیت خدمات در زمینه سفرهای دریایی در بخش‌های تجاری و مسافری، پشتیبانی و حمایت و تشویق نیروهای متخصص در جهت برنامه‌ریزی به منظور بهبود عملکرد بندر در زمینه تخلیه و بارگیری کالا، تلاش در راستای ارتقای سطح ایمنی فعالیت‌های بندری و دریایی از طریق تمرکز و نظارت دقیق بر کنترل ایمنی شناورهای مسافری و برنامه‌ریزی در جهت کاهش سوانح دریایی و بندری، انجام امور عمرانی و تکمیل زیرساخت‌های بندری، نظارت و کنترل ایمنی شناورهای غیرکانتینر و صیادی و مسافری، بستر سازی جهت ایمنی محل استقرار شناورها در حوضچه بندر، اشاعه فرهنگ حفاظت از محیط زیست دریایی و پیشگیری از آلودگی دریا و آرایه آموزش‌های علمی و عملی دریانوردی به ناخدایان و مالکان شناورهای سنتی اشاره نمایم. البته در این سال ارتقای سطح کیفیت خدمات در بخش سفرهای دریایی، ارتقای سطح ایمنی دریانوردی در غرب استان هرمزگان، ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لازم در راستای جابه‌جایی مسافرو سامان‌دهی سفرهای دریایی، اشاعه فرهنگ حفاظت از محیط زیست دریایی، الکترونیکی شدن امور بندر لنگه و بنادر تابعه و انجام اهداف و پروژه‌های عمرانی مصوب بندر لنگه در اولویت‌های کاری قرار داشتند.

خوشبختانه در تحقق کلیه اهداف و برنامه‌هایی که در سال ۱۳۹۱ برای این بندر تعریف شده بود، با وجود مشکلات زیادی که در بخش‌های نرم‌افزاری، سخت‌افزاری و تامین بودجه وجود داشت، رضایت بخش بوده است. در این میان موانعی نیز پیش رو قرار داشت که کمبود منابع مالی و اعتباری، چالش‌های منطقه‌ای و محلی، مشکلات فرآیندی، کمبود نیروی انسانی متخصص و کمبود شناورهای استاندارد مسافربری دریایی مهم‌ترین آنها بودند. در عین حال با توجه به نامگذاری امسال به سال حماسه سیاسی و اقتصادی، افزایش توان تخلیه و بارگیری، تکمیل و اتمام پروژه‌ها و برنامه‌هایی که در سال ۹۱ به دلایل مختلف ناتمام خواهد ماند، برنامه‌ریزی و ریشه‌یابی مشکلات موجود در زمینه سفرهای دریایی و بازاریابی و جذب سرمایه‌گذاران جدید به منظور تحقق پتانسیل‌های موجود در بندر لنگه و تلاش در جهت حفظ ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری بندر در سال جدید جزو مهم‌ترین برنامه‌های سال ۹۲ است که امید می‌رود به سرانجام برسد.



مجید امینی
مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر

تبدیل بندر حقانی به قطب بنادر مسافری ایران

افزایش ظرفیت توان بار و مسافری، افزایش رضایت از به‌کارگیری فن‌آوری‌های نوین و پیشرفته، برنامه‌ریزی و اقدام منظم و مداوم جهت پیشگیری از وقوع حوادث ناشی از کار و کاهش ریسک‌ها و جنبه‌های زیست‌محیطی در حوزه بندر، مشتری‌گرایی و ارتقای رضایت مشتری، افزایش بهره‌وری و رضایت‌مندی نیروی انسانی و ارتقای دانش فنی و مهارت‌های آن، و افزایش ارتقای حفاظت از سواحل و محیط زیست دریایی از جمله برنامه‌های اجرایی بندر شهید باهنر بود که در سال ۹۱ در دستور کار قرار داشت. این در حالی است که افزایش ظرفیت توان بار و مسافری مهم‌ترین اولویت این بندر است که: سامان‌دهی بنادر مسافری حقانی اضافه کردن ۳۹ فروند شناور به ناوگان مسافری و ساخت ۹ پست اسکله، سالن مسافری، برج کنترل و ساختمان اداری بندر حقانی با پیشرفت ۴۰ درصد، سامان‌دهی تخلیه و بارگیری شناورهای سنتی و تهیه نقشه جانمایی ایمن تقسیم بار روی موتورلنج‌های باری، سامان‌دهی بنادر شرق استان، لایروبی بنادر جاسک و تیاب، افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تابعه، سامان‌دهی بندر هرمز، و پیگیری پاکسازی شناورهای مغروق در مسیر مسافری از مهم‌ترین آنها بوده است.

از جمله دستاوردهای اقدامات انجام شده رشد ۳۰ درصدی در تخلیه و بارگیری، رشد ۷۲ درصدی در جابه‌جایی کالا، رشد ۴۱ درصدی در جابه‌جایی کالاهای غیرنفتی، رشد ۲۸۳ درصدی کالاهای صادراتی غیرنفتی، رشد ۵۲ درصدی صادرات نفتی، رشد ۶ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینری، رشد ۳۲ درصدی پذیرش شناورهای فلزی و رشد ۴۴ درصدی پذیرش شناورهای چوبی است.

قابل ذکر است که از مهم‌ترین برنامه‌های اجرایی در سال ۹۲، پیگیری اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام حقانی در راستای تبدیل بندر شهید حقانی به بزرگ‌ترین قطب بندر مسافری ایران است.



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



سیاوش رضوانی
مدیرکل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

توسعه بندر شهید بهشتی

ضرورتی اجتناب ناپذیر در توسعه محور شرق

در سال ۹۱ برنامه های متنوع و متعددی در دستور کار قرار داشت که افزایش عملکرد ترانزیتی بندر چابهار به میزان ۵۰ درصد نسبت به سال قبل، واگذاری ترمینال بندر چابهار به بخش غیردولتی، توسعه، تجهیز و تکمیل زیرساخت های بندر (تعمیرات اساسی تجهیزات دریایی و بندری، بازسازی آسفالت معابر و المان های ترافیکی بندر)، احداث کانتینری جهت افزایش ظرفیت کانتینری تا سقف ۷۰ درصد، تهیه دستورالعمل اجرایی کنواسیون SALVAGE، برگزاری مانور محلی جستجو و نجات و مقابله با آلودگی، احداث دیوار حفاظت ساحلی تا پیشرفت فیزیکی ۴۰ درصد، احداث دیوارکشی مابین بندر و منطقه آزاد، برگزاری مسابقات ارگان های دریایی در بندر چابهار و همکاری با سازمان، تعمیر و بازسازی ابنیه و تاسیسات کوی مسکونی، واگذاری تجهیزات مبارزه با آلودگی به بخش خصوصی، واگذاری خدمات دریافت و پردازش مواد زاید کشتی ها به بخش خصوصی، جذب سرمایه گذاری بخش غیردولتی به میزان حداقل ۳۰ میلیارد ریال در بندر چابهار، تغییر بستر خدمات دریافتی از مخابرات شهرستان (فیبر نوری)، احداث و تجهیز ساختمان عملیاتی بندر شهید بهشتی به میزان ۴۰ درصد، افزایش ضریب ایمنی در محدوده تاسیسات بندری به میزان ۵ درصد نسبت به سال قبل، اجرا و پیاده سازی سیستم مجازی سازی سروورها، اجرا و پیاده سازی سیستم مدیریت امنیت اطلاعات ISMS، برگزاری دوره های آموزشی ضمن خدمت به میزان ۱۳۰۰۰ نفر ساعت، کاهش ۵ درصدی مانده حساب بدهکاران تجاری بندر.

در این میان، مهم ترین اولویت های کاری در سال ۹۱ طرح عظیم توسعه بندر شهید بهشتی، احداث دیوار ساحلی، ساختمان بزرگ عملیاتی، موج شکن های چندمنظوره و بنادر صیادی، زمینه سازی و بستر سازی جذب سرمایه گذاری های عظیم و بلندمدت در اراضی پشتیبان، احداث ترمینال کانتینری و تاسیسات زیربنایی بندر شهید کلانتری بوده است.

اما در مورد مهم ترین موانع پیشبرد برنامه ها یا تحقق برنامه ها باید عرض کنم که با حمایت های سازمان بندر و دریانوردی و دولت در سال ۹۱ مانع مهمی برای تحقق اهداف و پروژه ها به وجود نیامده و در سال جدید هم ایجاد نخواهد شد. با این وجود برنامه های مهمی برای اجرا در سال ۱۳۹۲ انتخاب شده که ادامه اولویت ها و پروژه های سال ۹۱ در سال ۹۲ تا حصول نتیجه، جذب سرمایه گذاری بلندمدت بخش خصوصی در زمینه های مخازن اسید سولفوریک (۳۰۰ هزار تن در سال) و انبار گوگرد (۱۰۰ هزار تن در سال) جهت صادرات و تولید آب شیرین از دریا (۱۵۰۰ متر مکعب در روز) را در بر می گیرد.



سعداله عبداللهمی
مدیر کل ترانزیت و تعرفه
سازمان بنادر و دریانوردی

واقعی سازی نرخ تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی

عامل مهم در تشویق صادرات کالاهای با ارزش افزوده بالا

با جرأت می‌توان گفت که دهه ۸۰، دهه آزمون طرح‌های مختلف اقتصادی اعم از تقنینی و اجرایی در توسعه صادرات بوده است. این طرح‌ها بیشتر حول محور حمایت از صادرات اعم از صادرات خدمات فنی و مهندسی، خام فروشی، محصولات تمام شده و حتی صادرات سرمایه در حرکت بوده و نتایج متنوعی از موفقیت و خطا را نیز در برداشته است. تأسیس سازمان‌هایی چون سازمان توسعه تجارت، بانک توسعه صادرات، سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و هم‌منظور پرداخت جوایز صادراتی و اعطای معافیت از پرداخت هزینه‌های خدماتی چون انبارداری در مبادی خروجی کشور از جمله این طرح‌ها بوده که جملگی رنگ و بوی حمایت دولت از صادرات را به خوبی و وضوح به همراه دارند. موقعیت ترانزیتی کشور و تلاش برای افزایش سهم کشور از بازار ترانزیتی منطقه نیز باعث شده است که در سال‌های اخیر، حمایت‌های ترانزیتی نیز به موازات حمایت‌های صادراتی، مورد توجه قرار گیرد. با توجه به ضریب بالای وابستگی اقتصاد کشور به حمل و نقل بندری و دریایی که عمدتاً با تحقق بیش از ۸۵ درصد از تجارت خارجی از طریق بنادر کشور بروز و ظهور پیدا می‌کند، این حوزه نیز ناگزیر از اختصاص بخش عمده‌ای از منابع خود به دو مقوله صادرات و ترانزیت بوده که به اختصار در دو بخش جداگانه قابل بررسی خواهند بود:

۱. بخش دریایی و شناورها: در این بخش می‌توان به اعطای تخفیف و معافیت از پرداخت حقوق، عوارض و هزینه‌های مترتب بر شناورهای حامل کالاهای صادراتی و ترانزیتی اشاره کرد.
۲. بخش بندری و کالاها: می‌توان به اعطای تخفیف در هزینه‌های تخلیه و بارگیری، باربری و انبارداری به کالاها و کانتینرهای صادراتی و ترانزیتی که گاه تا ۸۵ درصد نیز بوده است از یک سو و اعطای معافیت از پرداخت هزینه انبارداری اقلام مذکور از سوی دیگر اشاره کرد.

امنیت کالاها
د. سایر فعالیت‌های بندری:
۱. بازاریابی و فروش:
تحلیل‌های بازار
عملیات بازاریابی
۲. توسعه منابع انسانی:
آموزش

استخدام و به‌کارگیری نیروی انسانی سازمان دهی مجدد تشکیلات و واحدها
نگاهی اجمالی به عوامل مندرج در این زنجیره نشان می‌دهد که در قیمت‌گذاری خدمات بندری و دریایی، بایستی اقلام متنوعی از خدمات و نقش و حضور ارایه‌دهنده خدمات مذکور مورد توجه قرار گیرد و بی‌توجهی به هر یک از آنها می‌تواند به تضییع حقوق درآمدی طیف‌های وسیعی از خدمات‌دهندگان منجر شده و موجب تنزل غیرقابل جبران کیفیت خدمات ذکر شده گردد. به‌رغم این واقعیت آشکار، باید توجه داشت که صنعت حمل و نقل از دیرباز با دو تهدید ناشی از نقش دولت در حمایت از توسعه تجارت از یک سو و تعیین قیمت خدمات قابل‌ارایه در این صنعت از سوی دیگر مواجه بوده است. در آن سوی میدان، جامعه تجاری نیز در دستیابی به اهداف خود، از این صنعت به عنوان عاملی تأثیرگذار بهره گرفته و همواره در جست‌وجوی دست‌های حمایتگر دولت در کاهش هزینه بهره‌مندی از خدمات مطلوب آن در تکاپو بوده است. این مواجهه منافع، گاه به حدی شدید و جدی بوده که در نهایت به تضاد منافع انجامیده است. هرگاه منافع بخش‌های ذکر شده با مقوله‌ای به نام صادرات گره خورده، این صنعت حمل و نقل بوده است که به عنوان سپر بلای دو بخش دیگر، شاهد از دست دادن بخشی از منافع خود به نفع بخش‌های دیگر شده است. حمل و نقل بندری و دریایی نیز از این قاعده مستثنی نبوده و شدت تضرر و آسیب وارده به آن بعضاً از سایر زیربخش‌های حمل و نقل نیز بیشتر بوده است.

در گزارشی که دبیرخانه UNCTAD در سال ۱۹۹۵ به منظور راهنمایی مدیران ارشد بنادر به ویژه بنادر کشورهای در حال توسعه برای اینکه چگونه از تکنیک‌های نوین تعرفه‌گذاری خدمات بندری و دریایی به بهترین نحو ممکن بهره‌گیرند، منتشر کرده، «زنجیره ارزش خدمات بندری» به شرح زیر تقسیم شده است:

الف- خدمات به شناورها:

۱. ناوبری ایمن:

کمک ناوبری

لاابری

راهنمایی، یدک‌کشی

۲. خدمات در اسکله:

عملیات پهلودهی و جداسازی

تخلیه، بارگیری و جابه‌جایی کالا بر اسکله

تجهیزات، اجاره کوتاه مدت

آب‌رسانی، سوخت‌رسانی و تحویل زباله

شناورها

تامین برق و امکانات ارتباطی

طراحی چینش و صفافی

ب. خدمات به کالاها:

۱. فرآیند مدیریت کالا و انبارداری:

انبارداری، کوتاه مدت

انبارداری، بلندمدت

فرآیند تبدیل کالا به اشکال مختلف

اعلام ورود کشتی و کالا

تجهیزات، اجاره کوتاه مدت

۲. فرآیند مدیریت اطلاعات

رسوب کالا

ترخیص کالا

ج. سایر خدمات به بهره‌برداران:

۱. اجاره اراضی و سایر منابع:

فضاهای اداری

انبارها

تجهیزات، اجاره بلندمدت

اراضی مورد نیاز برای توسعه

اراضی مورد نیاز برای عملیات

۲. امنیت:

امنیت شناورها



علی شفائی هریس
مدیرکل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی
سازمان بنادر و دریانوردی

حضور فعال و موثر در اجلاس و مجامع بین‌المللی

از ماموریت‌های اصلی دفتر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی

وقتی کلام آغازین سال را با تغییر دهنده قلب‌ها و دیده‌ها آغاز می‌کنی و از او که تدبیر امور شب و روز با اوست و تحول حالات نیز مطمئن هستی در دستان آن یکتای بی‌همتاست، با اطمینان و یقین و از سر نیاز همراه با خضوع و خشوع از چنان یگانه بزرگی استدعا می‌کنی که حال همه بندگان را به بهترین حال تبدیل کند و در پرتو چنین اتصالی است که احوال دیروز و امروزت را مرور می‌کنی و حال نیکوی فردا را به نظاره می‌نشینی.

دفتر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی که تا سال ۹۱ عبارت اداره کل را در مطلع خود به همراه داشت، در چارچوب شرح وظایف سازمانی خود اقدامات زیر را عهده‌دار بوده است.

در این جهت برنامه‌هایی در سالی که گذشت اجرا شد که می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد

- ۱- مدیریت کمیته‌های بررسی اسناد سازمان‌های بین‌المللی و حضور در اجلاس‌های بین‌المللی
در راستای حضور فعال و موثر در نشست‌های بین‌المللی دریایی، کارشناسان و نخبگان دریایی کشور در طول سال ۹۱ اسناد و مدارک ۲۹ اجلاس بین‌المللی دریایی را در قالب کمیته‌های تخصصی بررسی اسناد از حیث کارشناسی و با امان نظر به مصالح و منافع ملی جمهوری اسلامی ایران و همچنین ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران در مجامع بین‌المللی مورد بررسی قرار دادند.
- در مجموع از بین کارشناسان و نخبگان دریایی کشور ۵۴ نفر در ۲۱ اجلاس بین‌المللی از طرف کمیته‌های بررسی اسناد شرکت کردند و ۸ سند پیشنهادی نیز در اجلاس‌ها از طرف ایران ارائه شد.

- ۲- الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی
الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله LLMC ۱۹۷۶، اصلاحیه ۲۰۱۰ کنوانسیون STCW و همچنین ۳ مورد لایحه مربوط به پذیرش ضمنی از جمله برنامه‌های اصلی سال ۹۱ این دفتر بود. موارد مذکور تا مرحله مجلس را طی کرده‌اند و تکمیل سایر مراحل استصوابی در سال ۹۲ خواهد بود.

- ۳- تعاملات ملی و اشاعه فرهنگ دریایی
در راستای تحکیم جایگاه مرجع دریایی کشور و همچنین بهبود روند همکاری بین ارگان‌های دریایی و اشاعه فرهنگ دریایی، این دفتر در سال ۹۱ موارد ذیل را برنامه‌ریزی و اجرا کرد:

- برگزاری بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور
- برگزاری دومین همایش روز دریانورد
- برنامه‌ریزی و اجرای برنامه‌های هفته ملی دریانوردی در سطح کشور
- برگزاری روز جهانی دریانوردی
- برنامه‌ریزی به منظور اشاعه فرهنگ دریایی در مدارس

قدری تأمل در مطالب پیش‌گفته، دو نکته اساسی و حایز اهمیت را روشن می‌کند:

۱- مراجع قانونگذاری، دولتی و نظارتی هیچگونه مسؤلیتی در قبال تأمین هزینه‌های ناشی از اعطای معافیت‌ها و تخفیفات مورد نظر، نداشته و عمدتاً آن را از محل منابع مالی بخش خصوصی فعال در بنادر کشور قابل پرداخت دانسته‌اند.

۲- کلیه اقلام صادراتی صرف نظر از نوع و ضریب سوددهی آن برای کشور، به یک اندازه از حمایت‌های صادراتی بهره‌مند شده‌اند.

اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها و افزایش قیمت حامل‌های انرژی، ضرورت بازنگری در سیاست‌های مربوط به اعطای تخفیفات و معافیت‌های فوق‌الذکر را ضروری کرده و اهمیت حمایت از بخش خصوصی به موازات حمایت از توسعه صادرات را نیز دو چندان نموده است. ضمن اینکه در این رهگذر نباید موضوع رقابت‌پذیری بنادر و لزوم توجه به اجرای طرح‌های توسعه به منظور حرکت پایایی با بنادر رقیب در منطقه و حفظ و ارتقای سهم بازار مورد غفلت قرار گیرد. با لحاظ کلیه موارد ذکر شده، اداره کل ترانزیت و تعرفه موضوع «واقعی سازی نرخ تعرفه خدمات بندری و دریایی و تناسب قیمت آن با خدمات ارائه شده» را جزو برنامه‌های میان‌مدت خود قرار داده و توجه ویژه‌ای به آن مبذول خواهد داشت و در این راستا توجه به راهکارهای زیر را ضروری می‌داند:

- حرکت به سمت تعدیل میزان تخفیفات و معافیت‌های اعطایی به شناورها و کالا و کانتینر به تدریج عملیاتی شده و در این راستا دستگاه‌های نظارتی ذی‌ربط نیز بایستی مجوزهای لازم را ارائه کنند. بدیهی است حمایت از توسعه صادرات و ترانزیت به عنوان دو محور ارزشمند و سودآور کماکان مورد عنایت بوده و دولت نیز سمت و سوی تأمین منابع مورد نیاز این امر را باید متوجه مراکز چون سازمان توسعه تجارت و بانک توسعه صادرات کرده و از تحمیل هزینه آن به بنادر و بخش خصوصی فعال در آن جلوگیری کند.

- اعطای معافیت‌ها و تخفیفات یکسان به اقلام صادراتی اعم از ساخته شده، محصولات واسطه‌ای و مواد خام و معدنی متوقف شده و در این راستا، جلوگیری از خام‌فروشی و حمایت از صادرات محصولات واسطه‌ای و محصولات تمام شده مورد توجه قرار گیرد.

اتخاذ چنین سیاستی باعث خواهد شد که جامعه صنعتی به تدریج توسعه صنایع تبدیلی را در کشور مد نظر قرار داده و بدین سان، ارزش افزوده کالاهای صادراتی همچون ایجاد اشتغال، درآمدزایی، توسعه صنعتی و ... قبل از صدور آن، نصیب کشور شده و جامعه تجاری نیز با تغییر رفتار، به تدریج به سمت صادرات محصولات واسطه‌ای و محصولات ساخته شده گرایش پیدا کند.



سید علی نعیمی
مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

بندر امیرآباد

رکورددار در رشد عملیات تخلیه و بارگیری

بندر امیرآباد به عنوان هاب بنادر شمالی، از لحاظ قرارگیری در موقعیت جغرافیایی طلایی و پایلوت دو کریدور بین‌المللی «شمال-جنوب» و «تراسیکا»، به عنوان بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر، توانمندی‌های بالقوه و بالفعل فراوانی در زمینه صادرات، واردات، ترانزیت کالا و سرمایه‌گذاری دارد و هر سال توانسته با تعریف برنامه‌های موثر و ایجاد پروژه‌های جدید، به‌عنوان بندری پیشرو در تبدیل به بندر نسل سوم کشور، در پیشبرد اهداف کلان سازمان بندر و دریانوردی، رکوردهای جدیدی در زمینه‌های تخصصی کسب کند.

در سال ۱۳۹۱ نیز با توجه به نیازهای کارشناسی شده در منطقه، اهدافی نظیر افزایش محوطه‌های روباز و مسقف و سیلو برای انواع کالاهای فله و غلات، افزایش توان تجهیزاتی بندر با خرید جرثقیل‌های توانمند، توسعه اراضی پشتیبانی، ارتباط موثر با بنادر کشورهای همجوار، جذب هر چه بیشتر سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، بالا بردن ضریب ایمنی بندر با افزایش تجهیزات ایمنی و آتش‌نشانی و دوربین‌های حفاظتی و پروژه‌های متعدد دیگر، برای بندر امیرآباد تعریف کردیم که با تلاش و کوشش شبانه‌روزی کارکنان و مساعدت مدیران سازمانی و کشوری، نتایج بسیار خوبی در این زمینه حاصل شد.

اولویت نخست ما در سال گذشته رسیدن به رکوردهای جدید تخلیه و بارگیری بود که توانستیم ضمن خریداری و استقرار تجهیزات و جرثقیل‌های توانمند و با بهره‌گیری از نیروهای متخصص داخلی به رکورد بیش از ۳/۵ میلیون تن دست یابیم. همچنین افتتاح پروژه‌هایی همچون بزرگراه ساحلی بندر، احداث دیوار حفاظتی ضلع غربی و سیلوی ۲۷ هزار تنی غلات و آغاز ساخت انبارها و سیلوهای جدید ۵۴ هزار تنی و از همه مهم‌تر پیشرفت بسیار مناسب احداث اسکله رو-رولی به‌عنوان یکی از مجهزترین اسکله‌های رو-رو در منطقه را می‌توان نشانه موفقیت در اهداف این بندر در سال گذشته و جذب مناسب اعتبارات دانست.

علاوه بر این در بحث هم‌مطرازی بندر با بنادر بزرگ بین‌المللی، با ارتقای کیفی خدمات و تعریف سیستم‌های مدیریتی نوین، توانستیم علاوه بر تمدید گواهینامه‌های استاندارد سیستم مدیریت یکپارچه، با کسب امتیاز حداکثری در زمینه شاخص‌هایی نظیر سنجش رضایت مشتری و ارتباط بین خط مشی و اهداف در بین بنادر کشور به رتبه دوم دست یافته و در بین ارگان‌های برتر استان مازندران قرار بگیریم.

برای سال ۹۲ نیز اهداف بندر به‌گونه‌ای تعریف شده که با اجرای پروژه اسکله‌های جدید و ساخت محوطه‌های بیشتر، رونق اقتصادی این منطقه را بیش از پیش افزایش داده و سرمایه‌های بیشتری را از طریق بخش خصوصی به این منطقه جذب کنیم.

ضمن تبریک سال نو و آرزوی سربلندی و بهروزی، موفقیت در تمامی عرصه‌ها را برای تمامی مردم عزیز این میهن اسلامی از خداوند متعال مسالت داریم.

از جمله موضوعاتی که دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در جهت اشاعه فرهنگ دریایی برنامه‌ریزی کرد، حضور افسران، فرماندهان کشتی‌ها و کارشناسان ارشد دریایی کشور در مدارس برگزیده آموزش و پرورش بود. هدف از این برنامه آشنایی چهره‌به‌چهره دانش‌آموزان با فعالیت‌های دریایی و جاذبه‌های این حرفه از طریق فعالان خود آن بود. با توجه به مشکلاتی که برای سال اول این برنامه از لحاظ هماهنگی در سیستم آموزش و پرورش وجود داشت، مقرر شد این برنامه از سال آینده به صورت جدی اجرا شود.

۴- طرح ممیزی آیمو

با عنایت به انجام موفقیت‌آمیز ممیزی اختیاری آیمو از جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۰، پیگیری و رفع یافته‌های ممیزی و تکمیل روند ممیزی جزو برنامه‌های ۱۳۹۱ دفتر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی بود. در این راستا علاوه بر پیگیری موارد فوق در ستاد سازمان، ۳ مورد ممیزی پیگیری از بنادر شهید رجایی، امام خمینی (ره) و انزلی به عمل آمد و انجام ممیزی از سایر بنادر در برنامه‌های سال آتی قرار دارد.

ب) در مورد مهم‌ترین برنامه‌های سال ۱۳۹۲ نیز باید عرض کنم. همان‌طور که در تشریح تدابیر و برنامه‌های سال ۱۳۹۱ بیان شد، دفتر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی وفق شرح وظایف سازمانی، برنامه‌ها و اهداف سازمانی را به شرح ذیل، در حوزه‌های موضوعی ذی‌ربط، همچنان در سال ۹۲ دنبال خواهد کرد.

۱- علاوه بر پیگیری مراحل استصوابی لوایح ارسال شده به دولت و مجلس، همچنین موضوع انجام وظایف ناشی از پذیرش ضمنی اصلاحیه‌های کنوانسیون‌ها را جزو برنامه‌های اصلی خود دنبال خواهد کرد.

۲- برگزاری بیست و یکمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، برگزاری سومین همایش روز دریانورد، برگزاری و اجرای برنامه‌های هفته ملی دریانوردی و در رأس آن روز جهانی دریانوردی به همراه پیگیری برگزاری جلسات کارگروه‌های تخصصی دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی را جزو برنامه‌های اصلی خود دنبال خواهد کرد.

۳- با عنایت به اینکه سازمان در نظر دارد در سال ۱۳۹۲ نامزد عضویت در شورای آیمو شود، که انتخابات آن طی بیست و هشتمین اجلاس مجمع آیمو در آذرماه ۹۲ برگزار خواهد شد، حضور فعال و موثرتر در اجلاس و نشست‌های بین‌المللی، اولویت بیشتری پیدا می‌کند. بنابراین، دفتر سازمان‌های تخصصی، تحت راهنمایی و مساعدت‌های ویژه مدیرعامل سازمان و اعضای هیأت عامل، حضور در اجلاس‌ها و فراهم کردن مقدمات این حضور و نامزدی در شورا را در برنامه‌های اولویت‌دار خود قرار داده است.

۴- با توجه به اینکه سال ۲۰۱۵، طرح ممیزی آیمو اجباری می‌شود، این دفتر به‌عنوان متولی ممیزی آیمو در سال ۹۲ علاوه بر پیگیری رفع یافته‌های ممیزی اختیاری آیمو و گزارش اقدامات به آیمو، برنامه آماده سازی بنادر جهت ممیزی اجباری را نیز دنبال می‌کند. در این زمینه سال ۹۲ ممیزی از بنادر چابهار، بوشهر، نوشهر و امیرآباد را در برنامه دارد.

در پایان از حضرت حق تعالی برای همه خدمتگزاران کشور و سازمان و همچنین همه همکاران و خانواده‌های ایشان و هموطنان عزیزم، احسن‌الحال را تمنا می‌کنم.



رمضان عرب سالاری
مدیرکل بررسی‌ها و مطالعات راهبردی
سازمان بنادر و دریانوردی

«پژوهش و تحقیقات»:

پایه تصمیمات دانش بیان

اثربخش بودن مطالعات، ایجاد انگیزه جهت انجام مطالعات پژوهشی، حمایت از پایان‌نامه‌های دانشجویی مرتبط با نیازهای سازمان و نشر دستاوردهای پژوهشی به صورت کتاب و یا انعکاس در فصل‌نامه دیدگاه تشکیل می‌دهد و به یقین این مرکز، طی یک کارنامه حاصل از فعالیت‌های انجام‌شده در حوزه نشر، در سطح یک ناشر تخصصی برای انتشار دانش دریایی و بندری و دریانوردی و حمل‌ونقل و تجارت، با موفقیت تمام عمل کرده است.

عملکرد ما:

از سوی دیگر، همواره کوشش کرده‌ایم نسبت به بهبود متغیرهایی چون نیازسنجی، تحقیقاتی، توسعه دامنه مطالعات و بررسی‌های آینده‌نگرانه، ساختار اطلاع‌رسانی پژوهشی، سطوح ارتباط با واحدهای ستاد سازمان و بنادر و همکاری با مراکز علمی و پژوهشی و شرکت‌های مشاور، اهتمام داشته و در این راستا، نگاهی مشارکت‌اندیش و توسعه‌گرا داشته باشیم.

در حال حاضر معیارهایی چون تعداد پروژه‌های مطالعاتی پیشنهادی، تعداد کتب پژوهشی انتشاریافته، تعداد مقاله‌های علمی پژوهشی منتشرشده در فصل‌نامه دیدگاه، تعداد جلسه‌های پژوهشی، تعداد پروژه‌های مطالعاتی برون‌سپاری شده، تعداد تحقیقات انجام‌شده به پشتوانه سرمایه‌های انسانی درون سازمان، بخشی از مکانیزم‌های ما را در خود ارزیابی تشکیل می‌دهند.

انتظار ما:

انتظار ما را در حال حاضر، مواردی چون ضرورت توسعه همکاری‌های مراکز پژوهشی موجود در حوزه حمل‌ونقل و تجارت با یکدیگر، پیاده‌سازی پیوسته چرخه بهبود بهره‌وری، بسترسازی برای انجام مطالعات برون‌مرزی و گسترش همکاری‌های پژوهشی با مراکز پژوهشی منطقه‌ای فعال در حوزه بندری، دریایی و تجارت حمل‌ونقل دریایی تشکیل می‌دهد.

محدودیت‌ها و ماندن در فضای بسته کاری، چه در محیط اداری و چه در زیربخش فعالیت‌ها، به مثابه سم برای مراکز پژوهشی و به طور کلی برای تمامی سامانه‌های اتاق فکر و تیم‌های مطالعاتی و هسته‌های پژوهشی و واحدهای کار اداری است، لذا به پشتوانه تصمیم‌مدیریت و حرکت و پویایی در مسیر آینده‌نگری و احترام به امر تحقیق و پژوهش به توسعه فضاهای پژوهشی اهتمام ورزیم. ریشه پژوهش را برای بهره‌وری عملکردها، تقویت کنیم و بدین سان به انتظارهای خود در برخورداری از پروبراهای مادی و معنوی مطلوب و ایده‌آل، پاسخ دهیم.

خط مشی اداره کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی از مشخصه‌هایی چون دانش محوری، جامع‌نگری و نظام‌گرا بودن، معتقد به کار گروهی و آینده‌نگری تعیین می‌شود. در همین راستا اهداف ما در یک رویکرد کلی عبارت است از: کمک به ارتقای کارایی و اثربخشی فرایندهای سازمان از طریق افزایش نقش تحقیقات در تصمیم‌های سازمانی.

ما این مسوولیت را احساس می‌کنیم که موضوع تحقیق و توسعه را با تأکید بر تحقیقات توسعه‌ای جامع‌نگر و آینده‌گرا سامان دهی کنیم. از این رو شرکت فعالانه در همایش‌های تخصصی از طریق ارائه مقاله و حضور در آنها، همچنین تفاهم‌نامه‌های همکاری با مراکز علمی و پژوهشی و استفاده از مشاورین متخصص و با تجربه بخشی از راهبردهای ما را تشکیل می‌دهد. در حال حاضر نشر فصل‌نامه علمی و پژوهشی «دیدگاه»، بخشی از استقرار نظام جامع اطلاع‌رسانی پژوهشی را تشکیل می‌دهد؛ مقوله‌ای که در فرایند عمل و اقدام خود توانسته است به خوبی امر ترویج فرهنگ پژوهش و روحیه پژوهشگری را به اهداف راهبردی سازمان نزدیک کند.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی، یک سامانه و بخش فعال و پویا برای مدیریت امر پژوهش است. تلاش این مرکز، به حداکثر رساندن نقش تحقیقات در تصمیم‌سازی‌ها و کوشش برای اجرایی کردن شعار گرانقدر «بدون تحقیق و پژوهش دست به اقدام نزنیم» است. ما به شدت علاقه‌مندیم ضمن تأکید بر «دانایی محوری»، همچنین ایجاد بستر مناسب برای نمود خرد جمعی از طریق تحقیق و پژوهش، خواهان نهادینه شدن «امر پژوهش» در فرایندهای تصمیم‌سازی، اجرای تصمیم‌ها و جنبه‌های عمل و اقدام باشیم.

سند بالادستی و ارزش‌ها و اصول ناظر بر مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی را، نیازمندی‌ها و مصالح حیاتی سازمان بنادر و دریانوردی،

خلاصه فعالیت‌های مرکز در سال ۱۳۹۱ در جدول زیر ذکر شده است:

ردیف	عنوان	تعداد
۱	ارزیابی پایان‌نامه‌های دریافت شده	۲۲
۲	ارزیابی طرح‌های پژوهشی دریافت شده	۲۵
۳	خبرنامه الکترونیکی مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی	۱۲
۴	فصلنامه دیدگاه	۴
۵	کتاب‌های منتشر شده	۶
۶	اهم پروژه‌های جاری	۱۹



محمد رضا اللمیاری
مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر
سازمان بنادر و دریانوردی

افزایش توان مدیریت و نظارت بر سواحل کشور

بیش از ۱۰ عنوان کتاب از دستاوردهای ارزشمند این طرح، از جمله برنامه‌های سال ۹۲ پیش‌بینی شده است.

ایجاد ساختار مهندسی ارزش در سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی حمل و نقل دریایی کشور و به‌روزرسانی طرح جامع بنادر و دریانوردی به منظور برنامه‌ریزی طرح‌های توسعه‌ای بنادر نیز اقداماتی هستند که در آینده نزدیک شاهد نتایج ارزشمند آنها خواهیم بود.

از مهم‌ترین موانع پیشبرد با تحقق کامل برنامه‌ها در بخش نظارت بر سواحل می‌توان به عدم هماهنگی و همکاری مناسب، موازی‌کاری برخی از ارگان‌ها، کمبود تجهیزات و امکانات مناسب در زمینه نظارت بر سواحل و عدم آگاهی عمومی در خصوص اهمیت و نقش سواحل در توسعه کشور اشاره کرد.

بخش دوم فعالیت‌های این اداره کل که عمده‌تأثیرات فعالیت‌های مطالعاتی است بی‌تردید طرح پایش و مطالعات شبیه‌سازی سواحل کشور را می‌توان بزرگ‌ترین طرح مطالعات مهندسی سواحل و دریایی خاورمیانه نامید. پس از اتمام گام نخست این مطالعات در استان سیستان و بلوچستان و اجرای آن در استان‌های هرمزگان و بوشهر، مطالعات پایش و شبیه‌سازی سواحل شمالی کشور نیز با سپری کردن در این سال کلید خورد تا اکثر مناطق ساحلی کشور و بخش عمده‌ای از سواحل کشور تحت پوشش این مطالعات قرار گیرد. در این مطالعات ضمن اندازه‌گیری گسترده پارامترهای مختلف ساحلی و دریایی، شبیه‌سازی‌های ریاضی انجام شده و با استخراج پارامترهای مورد نیاز طراحی سازه‌های دریایی و ایجاد بانک اطلاعاتی ضمن بهره‌گیری سازمان از نتایج آن در طرح‌های توسعه‌ای کمک شایانی به ایمن‌تر و اقتصادی‌تر شدن طراحی سازه‌ها و زمینه‌ساز پژوهش‌های بیشتر از اطلاعات و نتایج به دست آمده برای جامعه دانشگاهی کشور خواهد شد. در نظر است سال آینده اقدامات لازم برای پوشش مطالعات در تنها استان باقیمانده یعنی خوزستان صورت پذیرد.

عدم وجود منابع و آیین‌نامه‌ای مرجع در حوزه مهندسی سواحل باعث تشتت آرا بین مهندسين مشاور طراح سازه‌ها در استفاده از آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های خارجی که گاهی با شرایط اقلیمی کشور همخوانی ندارد، شده است. در این زمینه علاوه بر تهیه دستورالعمل‌های مرتبط در سطح سازمان، با بهره‌گیری از اساتید و مجربین دانشگاهی و مهندسين مشاور پیش‌نویس آیین‌نامه کارهای دریایی تهیه و جهت تصویب به معاونت راهبردی ریاست جمهوری ارسال شده که طبق وعده داده شده توسط ایشان اوایل سال ۹۲ ابلاغ خواهد شد.

ابتدا حلول سال جدید را به تمام جامعه مهندسی دریایی کشور و مخاطبان نشریه بندرو دریا تبریک عرض می‌کنم.

همانگونه که آگاهی دارید، سازمان بنادر و دریانوردی مرجع دریایی کشور و به استناد قانون مرجع صدور مجوز هرگونه ساخت و ساز ساحلی و در نتیجه مدیریت منطقه ساحلی است که اداره کل مهندسی سواحل و بنادر به عنوان نهاد سازمانی متولی برنامه‌ریزی و پیگیری امور مربوط به مهندسی و مدیریت سواحل و همچنین برنامه‌ریزی بندری از طریق تهیه طرح جامع بنادر بازرگانی محسوب می‌شود.

به عبارتی مأموریت‌ها و وظایف اداره کل را می‌توان به سه دسته تقسیم کرد؛ دسته نخست، نظارت و مدیریت بر سواحل، دومین دسته مطالعات زیربنایی مهندسی دریایی و دسته سوم فعالیت‌های مربوط به دبیرخانه بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی که در این مجال اندک سعی می‌کنم به گوشه‌ای از این فعالیت‌ها اشاره کنم.

در سال ۱۳۹۱ در راستای نظارت بر سواحل و ساخت و سازهای ساحلی و با توجه به قانون اشاره شده (تبصره الحاقی بند ۲۲ ماده ۳ آیین‌نامه سازمان) فعالیت‌هایی نظیر بهبود روش و اصلاح رویه‌های فرایند صدور مجوز سازه‌های دریایی برای کاهش زمان صدور آنها، استفاده از فن‌آوری‌های نوین و تجهیزات مناسب، زمینه‌سازی بهره‌گیری امکانات پایش هوایی و تصاویر ماهواره‌ای دقیق و به‌روز از سواحل کشور و نیز فراهم کردن تجهیزات مورد نیاز این بخش از جمله اقدامات انجام شده در این خصوص است.

رویکرد استفاده از بستر IT و مکانیزه کردن فرایند صدور مجوزهای سازه‌های دریایی در جهت تسهیل و تسریع روند صدور مجوز سازه‌های دریایی و آگاهی متقاضیان از مراحل مختلف روند صدور مجوز سازه‌ها نیز تا مراحل نهایی استقرار سامانه صدور مجوز سازه‌ای دریایی انجام شده است و پیش‌بینی می‌شود از اواسط سال آتی شاهد بهره‌برداری از سامانه جامع مربوطه باشیم.

طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور یا به عبارتی طرح آمایش مناطق ساحلی به عنوان یکی از طرح‌های کلان کشور در راستای سامان‌دهی فعالیت‌ها در بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی کشور بوده است که با پیگیری‌های انجام شده جهت تصویب و ابلاغ این طرح توسط شورای عالی شهرسازی و معماری در سال ۹۱ به عنوان بالاترین مرجع قانونی در این زمینه، جمهوری اسلامی ایران به عنوان نخستین کشور در منطقه دارای سند بالادست سامان‌دهی هدفمند سواحل با رویکرد توسعه پایدار شد. در همین راستا اقدامات اولیه جهت انجام مطالعات در سطح استانی در یکی از استان‌های ساحلی و انتشار



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

شماره ثبت: ۲۶۰۰۰۷ S.T.I.P.CO

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

- دارای گواهینامه سیستم مدیریت کیفیت
- ISO 9001:2008 از شرکت TUV آلمان
- اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری
- عضو و بازرس اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصص در کلیه گمرکات کشور
- کارلسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها
- اخذ مجوز های 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 تمامی

و طرح شبتم پیگیری حواله های ارزی از

اطلاق مبادلات ارزی ترخیص کالا،

گشایش اعتبار اسنادی نقدی، ریفاینانس

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۳۲۴

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stiptarkhis.com
khodayari_co@yahoo.com

پایش بلندمدت پارامترهای دریایی در سواحل کشوریکی از اهداف کلان تعریف شده در این اداره کل است که در همین راستا علاوه بر ۶ بویه موج نگار موجود (که داده های آنها به صورت همزمان در پایگاه مشخصه های دریایی نمایش داده می شود) ایجاد ۱۱ ایستگاه اندازه گیری مشخصه های دریایی در قالب طرح کلان ملی با مشارکت معاونت علمی ریاست جمهوری در دستور کار قرار گرفته که در سال آینده شاهد تکمیل شبکه اندازه گیری دریایی کشور در شمال و جنوب کشور خواهیم بود. علاوه بر آن نصب ۱۰ دستگاه پیشرفته ثبت تراز آب در بنادر جنوبی کشور و نیز سه ایستگاه ثبت نوسانات بلندمدت در بنادر شمالی در سال آینده افقی روشن تراز پیش جهت افزایش ایمنی دریانوردی را ترسیم خواهد کرد.

برگزاری موفقیت آمیز دهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS ۲۰۱۲) از جمله اقدامات سازمان در این حوزه در سال ۹۱ محسوب می شود. حضور حدود ۱۳۰۰ نفر در همایش (بیش از ۴۰ درصد افزایش نسبت به دوره گذشته) و دریافت ۷۶۰ خلاصه مقاله (۶۰ درصد افزایش نسبت به دوره گذشته) و همچنین ارائه مجموعه ۳۱۴۵ دقیقه مطالب علمی در سه سالن و پخش همزمان کلیه مقالات ارائه شده در سایت رسمی همایش و بازدید بیش از سه هزار نفر از کشورهای مختلف دنیا از ویژگی های شاخص دوره دهم بود.

رونمایی از دستگاه پیشگر بصیر خلیج فارس، بویه هواشناسی، اقیانوس شناسی و موج نگار ملی ایران، کتاب اطلس هیدرومورفولوژی دریای خزر، تعیین طیف امواج خلیج فارس و معرفی برنامه عملیات جامع بنادر و ماهیگیری کشور، پروژه مطالعات پایش و شبیه سازی پارامترهای دریایی و آیین نامه کارهای دریایی ایران از برنامه های جانبی همایش دهم بود.

دبیرخانه همایش از نخستین روزهای بعد از همایش دهم اقدامات اولیه برگزاری یازدهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS ۲۰۱۴) را آغاز کرده است که تشکیل کمیسیون های تخصصی دریایی، پیگیری ایجاد انجمن مهندسی سازه های دریایی ایران و آغاز فعالیت این انجمن در عرصه ملی و بین المللی، حضور فعال در عرصه های ملی و بین المللی مرتبط دریایی جهت تبادل آخرین دستاوردهای علمی و اجرایی دریایی و چاپ مقالات برتر همایش در نشریات معتبر علمی - پژوهشی از آن جمله هستند.

ارتباط و تعامل و حمایت از دانشگاه ها و دانشجویان همواره در سیاست های این اداره کل قرار داشته است. در همین راستا حمایت مالی از پایان نامه های دانشجویی با موضوعات علمی و کاربردی مفید در موضوعات طرح مدیریت مناطق ساحلی کشور و نیز نرم افزار ایرانی شبیه سازی پارامترهای دریایی (PMO Dynamics) و برنامه ریزی بازدیدهای دانشجویی از طرح های توسعه ای سازمان که از سال ۹۱ آغاز شده، در سال جدید با جدیت بیشتری در دستور کار خواهد گرفت.

با توجه به پتانسیل و سطح علمی و تخصصی متخصصان و دانش پژوهان کشور به عنوان کشور پیشرو در منطقه در این زمینه، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور حاکمیتی دریایی پیگیری لازم جهت عضویت جمهوری اسلامی ایران در قدیمی ترین و موثرترین انجمن مهندسی دریایی دنیا یعنی انجمن بین المللی زیرساخت های حمل و نقل دریایی (PIANC) را معمول کرده و با توجه به پذیرش انجمن مزبور و تصویب لایحه عضویت در این انجمن در مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۹۱، جمهوری اسلامی ایران به عنوان بیست و دومین کشور دنیا و نخستین کشور در خاورمیانه دارای بخش ملی انجمن مزبور با حق رای شد، که با توجه به عضویت در چهار کمیسیون این انجمن در سال آتی شاهد حضور هر چه بیشتر متخصصین کشور در سطح بین الملل خواهیم بود.

از آنجا که هر اقدام توسعه ای نیازمند برنامه ریزی است، سازمان بنادر و دریانوردی از این اقدام مستثنا نبوده و طرح های توسعه ای بندری بر اساس طرح جامع بنادر بازرگانی صورت می پذیرد. با عنایت به افق طرح مزبور تا سال ۱۳۹۶ مطالعات به روزرسانی این طرح و پرتاب افق به سال ۱۴۰۴ در دستور کار اداره کل قرار گرفت که بخش های مقدماتی آن در سال ۱۳۹۱ به انجام رسید و در سال ۱۳۹۲ با اتمام این مرحله، فاز دوم برنامه ریزی خواهد شد.





محمد راستاد
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

بندر بوشهر

در آستانه تبدیل به بندر بزرگ بین‌المللی

بزرگ بوشهر محسوب می‌شود. از سوی دیگر با پیگیری‌های انجام شده، مطالعات طرح جامع جزیره نگین نهایی شد و در سازمان به تصویب رسید. همزمان مذاکره با شرکت‌های متقاضی سرمایه‌گذاری در جزیره نگین انجام شده و به مرحله انعقاد تفاهم‌نامه با متقاضیان رسیده‌ایم. انتظار می‌رود از اوایل سال آینده شاهد شروع عملیات اجرایی احداث زیرساخت‌های بندری و تاسیسات زیربنایی جزیره نگین باشیم.

با این وجود موانعی نیز برای توسعه و تجهیز بنادر که جزو مهم‌ترین برنامه‌های ما محسوب می‌شود، وجود دارد که البته مستلزم طی فرایند گسترده‌ای از مرحله شروع مطالعات تا انتخاب پیمانکار و اجرا است. این فرایند شامل مراحل اداری و عملیاتی متنوعی است که بروز اختلال در هر یک از آنها می‌تواند در روند کار ایجاد مانع کند. بنابراین طبیعی است که در چنین فرایندی بعضا با مشکلاتی مواجه شویم، اما خوشبختانه در مجموع این موانع تاثیر قابل توجهی بر انجام برنامه‌ها نگذاشته و توانسته‌ایم در بیشتر موارد به موقع پروژه‌ها را تکمیل و به بهره‌برداری برسانیم. البته جا دارد در همین جا ضمن شادباش فرارسیدن نوروز ۱۳۹۲ خورشیدی اعلام نمایم که در سال جدید تکمیل پروژه مهم سامان دهی و لایروبی خور دیلم، تکمیل پروژه لایروبی بندر ریگ، ادامه سامان دهی بندر گناوه، احداث تاسیسات اطفای حریق ثابت هشت بندر کوچک استان بوشهر، افزایش میزان دیماند برق بندر بوشهر، تعمیرات اساسی اسکله‌های شماره ۴، ۵ و ۶ بندر بوشهر، سامان دهی و بهسازی تاسیسات زیربنایی ترمینال یک بندر بوشهر، احداث ابنیه‌های پشتیبانی پایانه کانتینری بندر بوشهر، ادامه تجهیز پایانه کانتینری بندر بوشهر، انجام مطالعات سامان دهی بنادر ریگ، دلوار، لاور ساحلی و بوالخیر، تکمیل اقامتگاه‌های کارکنان بنادر گناوه، خارک و عسلویه که جزو مصوبات سفر سوم هیأت دولت است و از همه مهم‌تر ادامه مراحل جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای احداث زیرساخت‌ها، روبناها و تجهیزات مجتمع بندری نگین، از جمله مهم‌ترین برنامه‌های توسعه‌ای هستند که در دستور کار قرار خواهد داشت. دلیل انتخاب این پروژه‌ها به عنوان مهم‌ترین برنامه‌های سال آتی، تاثیر قابل توجه آنها بر ارتقای رقابت‌پذیری بنادر، درآمدزایی، ایجاد اشتغال، ارزش افزوده و رونق اقتصادی در استان بوشهر است.

در زمینه‌های مختلف مرتبط با وظایفمان، برنامه‌های متعدد و متنوعی در سالی که گذشت پیش‌بینی شده بود که اهم آنها به موضوع توسعه و تجهیز بنادر اختصاص داشت. در این زمینه توانستیم به اهداف مورد نظر برسیم و تمام پروژه‌های اجرایی مرتبط را تکمیل و به بهره‌برداری برسانیم. در آبان ماه امسال با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تعدادی از پروژه‌های تکمیل شده شامل انبار سرپوشیده بندر کنگان، راه دسترسی جزیره نگین، راه دسترسی بندر گناوه و محوطه‌سازی تکمیلی پسرکانه اسکله کوثر، اسکله صادراتی بندر گناوه، یک باب انبار سرپوشیده در بندر گناوه، محوطه‌های بارانداز در بندر گناوه افتتاح شد. در حال حاضر هم ۵ پروژه اجرایی دیگر تکمیل شده که با حضور مدیرعامل سازمان افتتاح خواهند شد. این پروژه‌ها شامل تاسیسات پشتیبانی بندر کنگان، برج کنترل جزیره خارک، ساختمان اداره ثبت شناورها و اداره امور دریانوردان در بندر بوشهر، موج‌شکن‌های بندر بوالخیر و انبار فنی در بندر بوشهر هستند. در زمینه ارتقای کیفیت ایمنی، خدمات بندری و دریایی با آغاز بهره‌برداری تجهیزات جدید شامل دستگاه پمپ پرتابل آتش‌نشانی، خودروهای آتش‌نشانی و امداد و نجات، ۴ دستگاه ریج و امیتی استاکر، تجهیز برج کنترل بندر عسلویه و آغاز بهره‌برداری از یک فروند یدک‌کش در بندر بوشهر، اقدامات موثری انجام شد. اعتبار هزینه شده برای این پروژه‌ها در مجموع ۶۴۰ میلیارد ریال است. البته در سال ۹۱ مهم‌ترین اولویت ما فراهم کردن زمینه تحقق مصوبه سفر سوم هیأت دولت به استان بوشهر مبنی بر «احداث زیرساخت‌های لازم برای تبدیل بندر بوشهر به یک بندر بین‌المللی» بود، اما از آنجا که در فضای موجود بندر بوشهر به واسطه محصور بودن در محدوده شهر امکان تحقق این مصوبه وجود ندارد، لذا تمرکز خود را برای توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین، به لحاظ امکان ایجاد دسترسی مستقل پسرکانه‌ای و توسعه محوطه‌های پشتیبانی تا هزار هکتار معطوف کردیم. در این رابطه احداث راه دسترسی جزیره نگین که طبق مصوبه دیگر هیأت دولت باید تا پایان سال ۱۳۹۲ خورشیدی تکمیل می‌شد، در شهریور ماه امسال و یک سال و نیم قبل از موعد تعیین شده تکمیل و افتتاح شد. این پروژه گام مهم و اساسی در راستای ایجاد بندر تجاری



حمیدرضا آبابی
مدیرکل امور مناطق، بازاریابی و
سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی

استفاده کارآمد از تسهیلات قانونی مناطق بندری

بستری مناسب برای جذب سرمایه‌گذاری در فعالیتهای لجستیک و ارزش افزوده

دستیابی به شرایطی بود که در آن بستری مناسب با ارایه تسهیلات قانونی و مقرراتی در بنادر به منظور جذب سرمایه‌های بخش غیردولتی داخلی و خارجی فراهم شود. بر همین اساس تدوین دستورالعمل‌های اجرایی و پیاده‌سازی فرآیندهای کاری مناطق بندری نظیر نحوه تخلیه و تحویل و تحول کالا، مبادلات بازرگانی مناطق بندری صدور مجوز فعالیت‌های اقتصادی، عمرانی، خدماتی و... و همچنین انتقال کالا به انبارهای اختصاصی جهت پردازش از جمله اولویت‌های کاری اداره امور مناطق آزاد و ویژه بندری در سال ۱۳۹۱ بوده که با تشکیل کمیته‌های تخصصی از نمایندگان بنادر و ادارات کل مرتبط سازمان به‌عنوان کارگروه اعمال رویه واحد مناطق بندری اقدامات لازم به عمل آمده است که امید است در آینده‌ای نزدیک با تصویب هیات عامل، این دستورالعمل‌ها جهت اجرا به بنادر مربوطه ابلاغ شود.

در خصوص اولویت‌های جذب سرمایه‌گذاری در بنادر نیز حسب تصمیمات متخذه توسط هیات عامل در ابتدای سال ۱۳۹۱، پروژه‌های ضروری احصا و به بنادر به منظور جذب و اجرای این طرح‌ها تاکید شد. این پروژه‌ها شامل احداث سردخانه، نیروگاه و تولید برق، سیستم‌های تامین آب شیرین، تاسیسات جمع‌آوری و تصفیه مواد زاید، ارایه خدمات آذوقه‌رسانی، آب‌رسانی، تدارکات ناوگان و بانکرینگ بودند که طی سال جاری اقدامات موثری توسط بنادر صورت پذیرفت و در این خصوص نسبت به جذب سرمایه‌گذاران مربوطه اقدام شده است که از آنجاکه ارایه خدمات به صاحبان کشتی و کالا در زمره خدمات ضروری بنادر به مشتریان خود قلمداد می‌شود و اجرای این طرح‌ها می‌تواند در آینده نزدیک بنادر کشور را به سوی هدف ایجاد بنادر عاری از هرگونه آلودگی سوق دهد، با هماهنگی که در این خصوص صورت گرفته، متقاضیان اینگونه طرح‌ها از حمایت سازمان در اعطای تسهیلات از محل وجوه اداره شده و تخفیفات خاص در اجاره بها و مدت زمان قرارداد بهره‌مند خواهند شد.

البته در این مسیر موانعی نیز وجود دارد که مهم‌ترین موانع اصولاً در مباحث تدوین قوانین و مقررات تهیه و تنظیم دستورالعمل‌های اجرایی رسیدن به نظر واحد از منظر مفسرین و مجریان آنها به دلیل تعدد کاری بسیار دشوار است که به حول و قوه الهی با درایت مسوولان و نمایندگان مربوطه در کارگروه تدوین اعمال رویه واحد مناطق بندری این کار با جدیت و سرعت مطلوبی در حال انجام است و با اخذ نظر نهایی نمایندگان محترم امور مالی و امور حقوقی مراحل استصوابی آنها انجام خواهد شد، اما در مقوله سرمایه‌گذاری که بسیار متأثر از شرایط حاکم بر بازار است تغییرات نرخ ارز، تغییر مبنای

در سال ۱۳۹۱ حسب سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان سازمان مسوول مناطق ویژه اقتصادی بندری (امام خمینی (ره)، بوشهر، نوشهر، شهید رجایی و امیرآباد) به لحاظ ماهیت و کارکرد تخصصی این مناطق، ایجاد و توسعه فعالیت‌های لجستیک، مراکز توزیع، تولید و پردازش کالا با خدمات ارزش افزوده با هدف فراهم کردن بستری قانونی لازم و برقراری تسهیلات و مزیت‌های قانونی به منظور جذب و تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در دستور کار اداره کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه‌گذاری قرار گرفت و در این زمینه با تشکیل کارگروه‌های تخصصی ضمن نظارت بر روند اجرایی فرآیندهای کاری مناطق بندری و ایجاد تعامل سازنده با سازمان‌های همجوار از جمله سازمان‌های مناطق آزاد تجاری-صنعتی، گمرک ایران، ستاد اجرایی فرمان امام، سازمان جمع‌آوری و فروش، دبیرخانه شورای عالی هماهنگی و... با تدوین دستورالعمل‌ها و فرآیندهای اجرایی مناطق بندری و ارایه تسهیلات قانونی و مقررات بسترهای لازم را در زمینه‌های مختلف به منظور جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم آورده است که از این موارد می‌توانیم به تشکیل کارگروه نظارت بر نحوه اجرای صحیح فرآیندهای اعمالی در مناطق بندری و انجام بازدیدهای میدانی، تدوین تفاهم‌نامه در خصوص چگونگی برخورد با کالاهای مهلت گذشته در مناطق بندری، ابلاغ مکانیزم‌های اجرایی چگونگی خروج تجهیزات فرسوده، برخورد با کالاهای وارداتی آلوده، برخورد با ضایعات مواد مصرفی در حوزه امور مناطق ویژه و آزاد بندری اشاره کرد. همچنین با اطلاع‌رسانی فرصت‌های سرمایه‌گذاری، پیاده‌سازی سامانه مدیریت سرمایه‌گذاری و برگزاری نشست‌ها و جلسات کارشناسی و بررسی اقتصادی تمامی طرح‌های سرمایه‌گذاری بنادر نسبت به ابلاغ موافقت معاونت امور بندری و مناطق ویژه بر اساس ماده ۳۱ اقدام کرده است که این امر باعث شده مجموع سرمایه‌گذاری تعهد شده بخش خصوصی در بنادر کشور تا پایان بهمن ماه ۹۱ با انعقاد ۱۶ قرارداد سرمایه‌گذاری در بخش اراضی پشتیبانی بنادر امام خمینی (ره)، شهید رجایی و امیرآباد به رقمی بالغ بر ۳۶۶۰ میلیارد ریال برسد که در این میان بندر امام خمینی (ره) با ۷ فقره قرارداد با حجم سرمایه‌گذاری ۹۷۰ میلیارد ریال، بندر شهید رجایی با ۶ فقره قرارداد با حجم سرمایه‌گذاری ۱۷۸۶ میلیارد ریال و بندر امیرآباد با ۳ فقره قرارداد با حجم سرمایه‌گذاری ۹۰۴ میلیارد ریال در بین سایر بنادر موفق به جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی شده‌اند. در همین رابطه تهیه و تنظیم قرارداد‌های خاص، تهیه و بررسی مدل مالی طرح‌ها و تدوین تفاهم‌نامه‌های دوجانبه سرمایه‌گذاری است. در این میان مهم‌ترین اولویت‌های کاری در سال ۱۳۹۱ اصولاً



جلیل اسلامی
مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی

تغییرات در شرایط محیطی

و ضرورت تدوین الگوهای جدید قراردادی در واگذاری

در سال ۱۳۹۱ یکی از اولویت‌های کاری اداره کل امور بندری واگذاری امور تصدی به بخش خصوصی بود و البته بهتر بگوییم که ادامه واگذاری امور تصدی‌گری به بخش خصوصی؛ روندی که طی ۱۰ سال گذشته شدت گرفته و تاکنون آثار بسیار مثبتی را به همراه داشته است. اشتغال‌زایی، ارتقای بهره‌وری، افزایش سطح کیفی خدمات، افزایش رقابت سالم، پررنگ کردن نقش نظارتی سازمان و ... از جمله تأثیرات مثبت این فرایند در دهه گذشته است که در سال ۱۳۹۱ با قوت هر چه تمام‌تر ادامه داشت. به لحاظ اینکه سازمان بنادر و دریانوردی یکی از سازمان‌های پیشرو در امر خصوصی‌سازی به شمار می‌آید، این موضوع به عنوان یکی از اهداف راهبردی در دستور کار سازمان قرار دارد و معاونت امور بندری و مناطق ویژه طی سال‌های اخیر گام‌های موثری در این خصوص برداشته است. ادامه خصوصی‌سازی در اهداف ۱۳۹۱ سازمان نیز به عنوان یکی از اهداف شایان توجه قرار داشت و خوشبختانه گام‌های مثبتی نیز در این سال برداشته شد که از آن جمله می‌توان به تهیه و تدوین قرارداد واگذاری ترمینال کالای عمومی بندری انزلی، واگذاری ترمینال بندر چابهار و ترمینال شماره ۲ بندر امیرآباد اشاره کرد. البته بررسی مسایل و مشکلات ترمینال اپراتورهای بندری در بنادر و رفع موانع موجود نیز از جمله مواردی بود که در این بخش صورت گرفت.

از جمله محورهای مهم دیگری که این اداره کل در سال ۱۳۹۱ به آن پرداخت، ایمنی بندری بود. ارتقای سطح ایمنی نیز همواره یکی از اهداف ثابت این اداره کل به شمار می‌آید، به طوری که در هر سال اقدامات متعددی با هدف بهبود سطح ایمنی عملیات برداشته شده است. بر اساس آمار و ارقام موجود تعداد حوادث در سال ۱۳۹۱ به نسبت سال قبل کاهش قابل ملاحظه‌ای داشته است. در بخش آتش‌نشانی نیز اقدامات مهمی صورت گرفته که از آن جمله می‌توان به نوسازی ناوگان آتش‌نشانی، آموزش آتش‌نشانان بندری و نیز برگزاری مانورهای آمادگی اشاره کرد. اهتمام به ایمنی ترمینال‌های نفتی و ممیزی کلیه ترمینال‌های نفتی در بنادر کشور نیز از جمله کارهای مهم اداره کل در سال ۱۳۹۱ به شمار می‌آید.

تسهیل در فرایندهای عملیاتی با هدف ارتقای سطح رضایت‌مندی مشتری و بهبود سطح کیفی خدمات نیز از جمله اولویت‌های اداره کل امور بندری در سال ۱۳۹۱ بود. در سال ۱۳۹۱، ادامه عملیات اجرایی‌سازی سامانه مدیریت کالای عمومی (GCOMS) با مشارکت اداره کل آمار و فن‌آوری اطلاعات در کلیه بنادر پیگیری و موانع و مشکلات نرم‌افزار مرتفع شد. همچنین تدوین آیین‌نامه‌های مختلف در زمینه فعالیت شرکت‌های کارگزاری به هدف شفاف‌سازی و رفع مشکلات ناشی از عدم مقررات روشن در زمینه‌های مختلف نیز از جمله اقدامات برجسته اداره کل امور بندری در سال ۱۳۹۱ به شمار می‌آید.

با توجه به وضعیت ویژه در سال ۱۳۹۱ به لحاظ اعمال تحریم‌های نا‌عادلانه از سوی کشورهای غربی علیه کشور و بنادر ایران، سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان سازمان متولی در اداره بنادر کشور تدابیر متعددی را با هدف کاهش فشارهای وارده و جلوگیری

تعیین هزینه خصوصاً حذف یارانه‌ها، افزایش حقوق و دستمزد، افزایش نرخ سوخت و ... و از همه مهم‌تر اعمال تحریم‌های کشورهای متخاصم علیه کشور باعث شده که روند جذب و اجرای طرح‌های سرمایه‌گذاری با کندی محسوسی مواجه شوند که البته در این رابطه هوشیاری و دوراندیشی مسوولان سازمانی خصوصاً اعضای هیات عامل و شخص مدیریت عامل سازمان باعث شده است که تا حدودی این اثرات منفی کاهش یافته و با ایجاد فضایی صمیمی با سرمایه‌گذاران و بررسی مشکلات و مسایل آنها تدابیر لازم اتخاذ شود. هرچند این شرایط نه به نفع بخش دولتی و نه به نفع بخشی غیردولتی است، ولی با درک متقابل تقریباً تمامی موانع و مشکلات پیشرو و تحقق برنامه‌ها به حداقل ممکن رسیده که میزان جذب سرمایه‌گذاری صورت گرفته گواه محکمی بر این ادعاست.

با این وجود در سال ۱۳۹۲ با در نظر گرفتن این نکته که محدودیت در واگذاری اراضی بنادر کشور از چالش‌های آینده و پیش‌رو در جذب سرمایه‌گذاری است، لذا با در نظر گرفتن اراضی الحاقی به محدوده‌های بندری بایستی نسبت به اخذ مصوبات هیات دولت در خصوص تعیین این محدوده‌ها به‌عنوان محدوده‌های مناطق ویژه بندری و اعمال تسهیلات قوانین و مقررات این مناطق بر آنها هماهنگی و اقدامات لازم صورت پذیرد که در این راستا تدوین دلایل توجیهی، پیگیری و برگزاری جلسات مستمر با کمیسیون‌ها و شورای مربوطه از اهم اقداماتی است که در سال آتی باید در دستور کار قرار گرفته و همچنین با در نظر گرفتن اولویت‌ها و فرصت‌های کاری بنادر و شرایط حاکم بر کشور راه را برای جذب حداکثری خدمات لجستیکی و ارزش افزوده در زنجیره تامین کالا و خدمات در اراضی پشتیبانی بیش از پیش فراهم آوریم تا با درکی درست از نیازهای کشور در دو مقوله ورود کالاهای اساسی و استراتژیک به کشور و صادرات کالاهای تولیدی نقش بسزایی ایفا کنیم، چراکه در شرایط تحریم حمایت از صادرات کالاهای تولید داخل و ورود کالاهای اساسی و استراتژیک به کشور از اقدامات موثر به شمار می‌آید که در این رابطه استفاده از تسهیلات قانونی و تمهیدات مقرراتی حاکم بر مناطق ویژه اقتصادی بندری می‌تواند بسیار راهگشا و موثر باشد، لذا ایجاد بستر برای حمایت از دو مقوله مذکور از مهم‌ترین برنامه‌های سال ۱۳۹۲ در این اداره کل خواهد بود.



محمد رضا قادری
مدیر کل نجات و حفاظت دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

ارتقاء کمی و کیفی در خدمات جستجو و نجات دریایی

ارتقای سطح خدمات جستجو و نجات دریایی در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، ارتقای سطح ایمنی و فنی کنترل و بازرسی کشتی‌ها و ارتقای سطح پیشگیری و مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی از برنامه‌هایی بودند که در سال ۱۳۹۱ در دستورکار قرار داشت البته مهم‌ترین اولویت‌های کاری مجموعه ما در سال ۱۳۹۱ ارتقای خدمات جستجو و نجات دریایی از طریق تهیه طرح ارتقای کمی و کیفی خدمات جستجو و نجات دریایی جمهوری اسلامی ایران، به‌کارگیری سه فروند بالگرد ویژه دریایی و یک فروند هواپیما برای پشتیبانی و سرعت عمل در امر جستجو و نجات دریایی، اعزام کارشناسان دریایی به دوره‌های آموزشی تخصصی جستجو و نجات هوایی- دریایی و بهره‌گیری از نیروهای مردمی تحت عنوان همیار ناجی به هنگام وقوع سوانح دریایی بود که به نحو احسن اجرا شد.

این اداره کل در سال ۱۳۹۱ با استفاده از اقدامات ذیل به ارتقای سطح ایمنی و حفاظت محیط‌زیست دریایی پرداخته است: انجام بازرسی‌های متمرکز از کشتی‌های نفتی و غیرنفتی، مسافری، شناورهای سنتی و صیادی متردد در بنادر در خصوص الزامات تجهیزات آتش‌نشانی، ضمیمه پنجم کنوانسیون مارپل و سامان‌دهی تردهای نوروژی با بازرسی متمرکز و دقیق از شناورهای مسافری و تفریحی در استان‌های ساحلی، بازرسی متمرکز از خط بارگیری شناورهای سنتی و همچنین بازرسی ایمنی- زیست‌محیطی ازسکوهای فعال در شمال و جنوب کشور؛ راهبردهای کنترل و مقابله با آلودگی‌های دریایی از طریق به‌کارگیری ۳ فروند بالگرد و یک فروند هواپیما در پایش هوایی زیست‌محیطی در شمال و جنوب کشور، تجهیز بنادر به تجهیزات ویژه مقابله با آلودگی به ارزش ۸ میلیارد تومان، پیگیری تامین یک فروند شناور پیشرفته پاکسازی آلودگی نفتی، ۷ فروند بارج ۵۰۰ تنی و ۹ فروند شناور ویژه پاکسازی حوضچه و کنار اسکله (اسکونجر)، تصویب و ابلاغ سامانه ملی آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی با همکاری ارگان‌های ذی‌ربط مانند سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان شیلات ایران؛ تنظیم و انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری با سازمان‌های ذی‌ربط مانند انعقاد تفاهم‌نامه در زمینه حفاظت از محیط‌زیست دریایی با سازمان حفاظت محیط‌زیست، انعقاد تفاهم‌نامه در زمینه جستجو و نجات دریایی با سازمان امداد و نجات. برگزاری مانور مشترک مقابله با آلودگی با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست در بندرانزلی (در خردادماه سال جاری) و برگزاری همایش و مانور ملی جستجو و نجات و مقابله با آلودگی دریا در حوالی بندر نوشهر با مشارکت کلیه ارگان‌های ذی‌ربط به‌ویژه جمعیت هلال‌احمر (سازمان امداد و نجات)، شرکت حفاری شمال، شرکت پایانه‌ها، شرکت نفت خزر، ارتش جمهوری اسلامی ایران، نیروی دریایی سپاه پاسداران، سازمان حفاظت محیط زیست استان و با حضور نمایندگان از کشور آذربایجان و دبیرخانه برنامه محیط زیست دریای خزر (CEP) با استفاده از ۲۷ فروند شناور و ۴ فروند بالگرد

در مورد مهم‌ترین موانع پیشبرد یا تحقق برنامه‌ها (متناسب با هر برنامه) نیز می‌توانم به تردد کشتی‌های با استاندارد پایین که احتمال ایجاد خطرات ایمنی و زیست‌محیطی جدی را دارند، عدم وجود تجهیزات و امکانات کافی برای رفع نواقص ابلاغی به این کشتی‌ها، کمبود تجهیزات ایمنی مورد نیاز لندن گرفت‌هایی که اقدام به حمل ماشین و مسافر به صورت همزمان بین بنادر و جزایر می‌کنند، اشاره نمایم. اگرچه مشکلات تامین قطعات مربوط به تجهیزات و شناورهای جستجو و نجات دریایی، فقدان حضور شرکت‌های پیمانکار قدرتمند در انجام امور مرتبط با خدمات دریافت و پردازش مواد زاید کشتی‌ها و خدمات راهبری، تعمیر و نگهداری تجهیزات مقابله با آلودگی نفتی را نیز نمی‌توان نادیده گرفت.

از ایجاد وقفه در ورود و خروج کالا صورت داد که خوشبختانه این اقدامات موفق بوده و شاهد کوچک‌ترین خللی در این زمینه نبوده ایم.

در مورد اولویت‌ها و برنامه‌های سال ۱۳۹۱ باید اظهار داشت با نگاهی به اولویت‌ها و اهداف سال ۱۳۹۱ مشاهده می‌شود که اولویت‌ها و برنامه‌های مذکور بلندمدت و مستلزم تداوم و پیگیری جدی است، لذا بخش مهمی از این اولویت‌ها با قدرت و توان بیشتری در سال ۱۳۹۲ نیز ادامه خواهد یافت.

در بخش واگذاری امور تصدی به بخش خصوصی، اداره کل امور بندری در نظر دارد اقدامات تکمیلی و اصلاحی لازم را با توجه به اتمام بسیاری از قراردادهای واگذاری و نیز بروز شرایط جدید صورت دهد، لذا تهیه قالب و الگوی جدید واگذاری با انجام جلسات و نشست‌های کارشناسی و نیز انجام واگذاری‌های جدید به عنوان یکی از اولویت‌ها و محورهای کاری اداره کل امور بندری در سال ۱۳۹۱ به شمار می‌آید.

ادامه اقدامات در بخش ایمنی نیز از محورهای کاری اولویت‌دار در سال ۱۳۹۲ است. در سال آتی تشکیلات جدید HSE با هدف سازمان‌دهی و یکپارچه‌سازی ایمنی بندری در این اداره کل امور بندری صورت خواهد گرفت. نظارت بر عملکرد ترمینال‌های نفتی و اعمال استانداردهای این بخش در سال ۱۳۹۲ با رویکرد جدید پیگیری خواهد شد.

البته کلیه محورها و اولویت‌های این اداره کل با توجه به اهداف کلان سازمان بنادر و دریانوردی و در راستای تحقق اهداف برنامه چشم‌انداز تدوین و اعمال خواهد شد.



سیدنبی سیدپور
مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران

اجرای سامانه رسوبگیر دستاورد نوین بندر نوشهر

اجرای پروژه استحصال اراضی ۱۴ هکتاری (استحصال از دریا)؛
ساخت سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی؛
لایروبی حوضچه و کانال دسترسی بندر نوشهر؛
ساخت ساختمان اداری گمرک؛
احداث ساختمان اداری بندر و برج کنترل؛
اجرای کردن پروژه راه دسترسی بندر نوشهر به کمربندی؛
فراهم کردن زمین تملک اراضی مورد نیاز؛
مقابله با ساخت‌وسازهای غیرمجاز در سواحل استان؛
عملیاتی‌سازی سیستم جامع دریایی؛
بازسازی و نصب سه دستگاه جرثقیل بکرا و
برگزاری همایش و مانور ملی جستجو و نجات و مقابله با آلودگی دریا از
اهم برنامه‌های سال ۱۳۹۱ بودند که در دستور کار قرار داشت.
در این میان افزایش محوطه‌های بندری از طریق الحاق اراضی
استحصالی جدید به میزان ۱۴ هکتار، جذب سرمایه‌گذار در خصوص
ساخت سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات که فاز اول آن در ماه‌های آینده به
بهره‌برداری خواهد رسید و برگزاری همایش و مانور ملی جستجو و
نجات و مقابله با آلودگی دریا در بندر نوشهر که با تازتاب ملی و منطقه‌ای
داشته، از مواردی بودند که اجرا شده است.
در این بین البته موانعی نظیر احداث راه دسترسی بندر به کمربندی
نوشهر و تامین اراضی پشتیبانی بندر نوشهر (بندر خشک) از مهم‌ترین
چالش‌های پیش‌روی توسعه بندر نوشهر در سال جاری بوده که
امیدوارم با پیگیری‌های مسوولان سازمانی و مقامات استانی
و شهرستانی مقدمات اجرایی شدن آن با جلب همکاری سایر
سازمان‌های ذی‌ربط در سال آتی فراهم شود.
در عین حال باید این نوید را بدهم که مهم‌ترین برنامه‌ها برای اجرا در
سال ۱۳۹۲، علاوه بر تکمیل پروژه‌های در دست اجرا که پیش‌تر به آن
اشاره شد، بازسازی اسکله غربی بندر، اجرای سامانه رسوبگیر غربی،
دعوت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در منطقه
ویژه اقتصادی بندر، ادامه لایروبی حوضچه بندر و... از مهم‌ترین
پروژه‌های اداره کل در جهت افزایش ظرفیت عملیات تخلیه و بارگیری
اداره کل در سال ۱۳۹۲ است.

در ارتباط با مهم‌ترین برنامه‌ها برای اجرا در سال ۱۳۹۲ نیز
باید اظهار داشت: بر اساس برنامه پنجم توسعه کشور و
سند چشم‌انداز ۲۰ ساله، ارتقای سطح ایمنی دریانوردی
در آبراه‌های تحت حاکمیت کشور، بنادر و ناوگان تحت
پرچم به میزان ۵ درصد و ارتقای سطح پیشگیری و
مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از شناورها و
تاسیسات بندری در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت
کشور به میزان ۲ درصد نسبت به سال قبل، دو هدف از
اهداف کلان سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۲
است و در این راستا، اداره کل نجات و حفاظت دریایی در
نظر دارد اقدامات زیر را در سال آتی انجام دهد:

- نظارت و پایش بهینه (نسبت به سال قبل) بر آلودگی و
منابع آلاینده ناشی از فعالیت کشتی‌ها، بنادر و تاسیسات
دریایی به منظور پیشگیری از آلودگی‌های احتمالی
حفاظت محیط زیست دریایی و مقابله با آلودگی‌های
دریایی از طریق به‌کارگیری تصاویر ماهواره‌ای و تکنیک
سنجش از راه دور، گشت‌های هوایی و دریایی منظم با
استفاده از ۳ فروند بالگرد، یک فروند هواپیما و شناورهای
ناجی در پایش برای شناسایی منشأ آلودگی و انجام
عملیات پاکسازی و مقابله با آلودگی دریا
- ارتقای سطح خدمات جستجو و نجات دریایی با
استفاده از تصویب و اجرای چارت تشکیلاتی جدید برای
مراکز هماهنگی و نجات دریایی (MRCCs)، ساخت و ساز
تاسیسات و ابنیه مراکز اصلی و فرعی جستجو و نجات
دریایی، به‌کارگیری یک فروند هواپیما و ۳ فروند بالگرد
ویژه عملیات جستجو و نجات دریایی در خلیج فارس،
دریای عمان و دریای خزر، تامین ۳ فروند شناور بزرگ
(Mother SAR)، ۱۰ فروند شناور کوچک (RIB) به علاوه ۵
فروند ناجی و یک فروند هاورکرافت و برنامه‌ریزی برای
تقویت تیم‌های امداد و نجات سازمان‌های مردم‌نهاد
(NGOs) تحت عنوان همیار ناجی و اشاعه فرهنگ ایمنی
دریانوردی.
- ارتقای کیفی و کمی کنترل و بازرسی کشتی‌ها از طریق
انجام کنترل و بازرسی در ۲۰ بندر اصلی و توسعه مراکز کنترل
و بازرسی به بنادر تازه تاسیس (فریدونکنار، آستارا و...)،
کنترل و بازرسی از شناورهای خدماتی متردد بین سکوها و
پایانه‌های نفتی، انجام بازرسی‌های متمرکز از کشتی‌های
کنوانسیون همزمان با تفاهم‌نامه اقیانوس هند، بازرسی
از سیستم آتش‌نشانی شناورهای غیرکنوانسیون (FSS) و
انجام بازرسی از سکوها ثابت و متحرک در آب‌های تحت
حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران.
- تهیه راهنمای کنترل و بازرسی شناورهای مسافری متردد
بین سرزمین اصلی و جزایر و اجرای آزمایشی ۳ ماهه راهنمای
مذکور به منظور کاهش ریسک تردد شناورهای غیراستاندارد
در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت و تلاش در جهت توزیع
یکپارچه نیروهای متخصص در سطح بنادر اصلی و کوچک‌تر
به منظور حضور بهینه حاکمیتی سازمان در تمامی بنادر برای
سال آینده در دست اقدام است.



عبدالکریم رازان
مدیرکل تامین و نگهداری تجهیزات
سازمان بنادر و دریانوردی

نظارت، کنترل و برنامه ریزی صحیح برای صیانت از تجهیزات

با توجه به اهمیت تجهیزات بندری، دریایی و مخابراتی در افزایش ظرفیت بنادر کشور، اقدامات و گام‌های موثری جهت تامین موارد مذکور از طریق برگزاری مناقصه‌های متعدد و همچنین تعمیرات اساسی بیش از ۱۵۰ فقره تجهیزات بندری در دستور کار این اداره کل در سال ۱۳۹۱ بود که با موفقیت انجام گردید. یقیناً این پروژه‌ها در صیانت از تجهیزات و همچنین طول عمر تجهیزات نقش بسزایی داشته است. بهبود سیستم نت و به‌کارگیری تکنولوژی‌های نوین در افزایش بهره‌وری تجهیزات یکی دیگر از برنامه‌های سال ۱۳۹۱ بود که با نظارت و دستورالعمل‌های مستمر باعث شد استفاده از این ابزارها فرهنگ سازی و نهادینه شود. برای اینکه از نظر اقتصادی بتوان از تجهیزات استفاده کرد، نقش این اداره کل در چیدمان صحیح تجهیزات از نظر مهندسی بندر (Port Engineering) از اهمیت بسزایی برخوردار است. به همین منظور مطالعات گسترده‌ای در این رابطه صورت گرفت که بعضی از تجهیزات که در یک بندر بزرگ کارایی نداشته به بندر کوچک‌تر منتقل شد. یقیناً اجرای صحیح این برنامه از دیدگاه اقتصاد بندری و به دست آوردن درآمد بیشتر بسیار کارساز و با موفقیت همراه بوده است. ارتقای دانش متخصصین در مرکز و بنادر با آموزش‌های تخصصی از دیگر برنامه‌های سال ۱۳۹۱ بود که در این رابطه بیش از ۵۰۰۰ نفر ساعت دوره آموزشی تخصصی برگزار شد.

در این میان مهم‌ترین اولویت‌های کاری ما در سال ۱۳۹۱، صیانت از تجهیزات با توجه به ارزش بالای سرمایه‌گذاری بود و با نظارت و کنترل و برنامه‌ریزی صحیح و مستمر و دلسوزی‌ها که همکاران خوبم در مرکز و بنادر داشتند، این موضوع با موفقیت انجام گرفت. هرچند به دلیل بعضی از نارسایی‌های ناشی از افزایش شدید نرخ ارز و محدودیت‌های ایجاد شده انجام این مهم با موانعی همراه بود، لیکن با اتکا به خداوند متعال و با تلاش‌های شبانه‌روزی مهندسین باتجربه و دلسوز سازمان و همچنین به‌کارگیری مشاورین خیره‌ناور استیم گام‌های موثری در این زمینه برداریم. ارتقای ایمنی تردد شناورهای



علی فتحی
مدیرکل مهندسی عمران
سازمان بنادر و دریانوردی

افتتاح فاز ۲ مجتمع بندری شهیدرجایی و آماده‌سازی فاز اول سامانه اطلاعاتی و مدیریت پروژه

اداره کل مهندسی عمران سال ۱۳۹۱ را در حالی پشت سر می‌گذارد که اقدامات برجسته‌ای را در راستای وظایف اصلی خود یعنی فرآیندهای تهیه طرح، نظارت بر پروژه‌های اجرایی، تدوین ضوابط تخصصی نگهداری و حفظ سرمایه‌ها به انجام رسانیده است.

در بخش نظارت بر تهیه طرح در سال گذشته بیش از «۱۲» جلسه کمیسیون فنی بررسی و تصویب طرح برگزار و طی آن قریب به «۲۶» طرح ضمن بهره‌گیری از نظرات آحاد مختلف سازمانی در جلسات مربوطه مورد بررسی قرار گرفت. به منظور بهره‌گیری مناسب و بهینه از منابع، ابعاد و متعاقب آن برآورد پاره‌ای از طرح‌ها دستخوش تغییراتی شد که این تغییرات، صرفه‌جویی چشمگیری در منابع سازمانی را به دنبال داشت.

در خصوص نظارت بر پروژه‌های اجرایی بنادر کشور این اداره کل ضمن تدوین و ابلاغ قراردادها، ضوابط و دستورالعمل‌های متعدد در موضوعات مختلف نظیر قرارداد نمونه کارهای تعمیراتی، قرارداد نمونه کارهای احداثی و دستورالعمل‌های چگونگی تصویب پروژه‌های عمرانی و کنترل اسناد مناقصه، مستندسازی و موضوعات قابل کنترل کارشناسان اعزامی به بنادر و... اقدام به برگزاری سفرهای ممیزی بنادر از حیث رعایت دستورالعمل‌ها و ضوابط ابلاغی کرد که نتایج درخور توجهی را به همراه داشته است.

تدوین و ارایه ضوابط تخصصی ساخت و ساز در حوزه بنادر از گذشته تاکنون به عنوان یکی از مطالبات جدی مراجع مختلف علمی، دانشگاهی و اجرایی کشور از سازمان بنادر و دریانوردی مطرح بوده و اهمیت پرداختن به این امر در سالیان اخیر بروز و ظهور ویژه‌ای پیدا کرده است. اداره کل مهندسی عمران در راستای نیل به اهداف عالی سازمان و اجابت به این مطالبه بحق، در محدوده وظایف خود ضمن تشکیل کارگروه‌های مختلف تدوین ضوابط در بخش‌های خشکی، دریایی و تأسیساتی و بهره‌گیری از نظرات افراد متخصص در ستاد و بنادر تدوین ضوابط مربوطه را آغاز کرده که امید است در سال‌های پیش‌رو بتواند پاسخگوی نیازهای کشور در این بخش باشد.

نقطه عطف فعالیت‌های این اداره کل در سال گذشته افتتاح فاز دوم طرح توسعه مجتمع بندری شهیدرجایی و آماده‌سازی فاز اول سامانه جامع اطلاعاتی و مدیریت پروژه بود. در فاز دوم طرح توسعه مجتمع بندری شهیدرجایی که اسفندماه سال ۱۳۹۱ و با حضور ریاست جمهوری افتتاح شد، ظرفیت پهلوگیری مجتمع بندری شهیدرجایی به میزان ۵,۷۵ TEU میلیون افزایش می‌یابد و این مهم نقش بسزایی در آینده حمل و نقل دریایی کشور ایفا خواهد کرد.

سامانه جامع اطلاعاتی و مدیریت پروژه‌های اجرایی سازمان بنادر و دریانوردی نیز در سال گذشته به همت همکاران این اداره کل و پس از برگزاری دوره‌های آموزشی و هماهنگی متعدد و صرف زمانی بیش از «۱۰۰۰» نفر/ساعت به منظور آموزش راهبران سامانه در بنادر، مهندسین مشاور و ادارات کل ستادی مرتبط، از ابتدای سال جاری استقرار یافته و آماده بهره‌برداری است، بستری مناسب جهت نظارت دقیق و بهنگام بر پروژه‌های اجرایی بنادر کشور خواهد بود. ظرفیت‌ها و قابلیت‌های متعدد این سامانه امکان بهره‌گیری سایر آحاد مرتبط سازمانی را نیز فراهم آورده است. از دیگر اقدامات این اداره کل تدوین پیش‌نویس ضوابط انجام فعالیت‌های مهندسی در قراردادهای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است که پس از تکمیل در دیگر بخش‌های مرتبط، با همکاری اداره کل امور مناطق، بازاریابی و سرمایه‌گذاری، زمینه اقدامات یکپارچه و شفاف‌تر را برای سرمایه‌گذار فراهم خواهد کرد. امید است با اتکال به قدرت لایزال الهی در سال آتی با بهره‌گیری از چنین فن‌آوری‌های نوین و سعی و کوشش بیشتر گام‌های بلندتری در راستای نیل به اهداف عالی سازمان برداشته شود.



علی کریمی
مدیرکل امور مالی
سازمان بنادر و دریانوردی

محدودیت منابع تلاش مضاعف جهت تامین نیازهای ضروری و آبی بنادر

مجموعه وظایف و تکالیف امور مالی حضور فعال و موثر آن را در همه زمینه‌های عملیاتی و اجرایی سازمان و بنادر ضروری می‌نماید. به همین جهت همواره بهبود مستمر و افزایش سطح کیفیت و کارایی فرایندها و فعالیت‌های جاری مدنظر بوده است. طی سال ۱۳۹۱ چهار هدف اصلی در اداره کل امور مالی تعریف و به اجرا درآمد که شامل موارد ذیل هستند:

۱- تقویت نظام کنترل‌های داخلی سازمان و کاهش بندهای گزارش حسابرسی و نامه مدیریت:

با توجه به پیشرفت تکنولوژی و تغییرات ناشی از برون سپاری بخش تصدیی‌گری و رویکرد افزایش سرمایه‌گذاری‌های بندری و دریایی توسط بخش خصوصی ضرورت بررسی و بازنگری و تدوین نظام مستند کنترل‌های داخلی سازمان بیش از پیش احساس می‌شود که خوشبختانه با توجه به دقت نظر و توجه خاص هیات عامل به این موضوع طرح اولیه مورد تصویب قرار گرفته و در سال ۱۳۹۲ اجرا خواهد شد. همچنین پیرو حمایت خاص مجموعه مدیریت سازمان به خصوص معاون توسعه مدیریت و منابع و مدیرعامل سازمان پیگیری و اصلاحات انجام شده توسط پرسنل زحمتکش امور مالی بنادر و اداره کل امور مالی بندهای گزارش حسابرسی نسبت به سال قبل کاهش قابل ملاحظه‌ای داشت که گزارش مربوط به آن ارایه شده است.

۲- کاهش بدهکاران و افزایش وصول مطالبات:

با عنایت به محدودیت منابع و پایه ریزی و انجام هزینه‌های زیرساخت توسعه و جاری بر مبنای منابع مذکور، وصول این درآمدها از اهمیت و اولویت خاصی برخوردار است که این مهم در قالب تشکیل کارگروه‌های وصول مطالبات در سازمان و بنادر و برگزاری جلسات متعدد با بدهکاران و حل و فصل موضوعات فیما بین تا حدود زیادی به انجام رسید.

۳- شفاف‌سازی وضعیت دارایی‌ها و حساب‌های سازمان و بنادر تابعه:

به جهت حفظ استمرار بهبود امور مالی طی سال ۱۳۹۱ تلاش موثری در خصوص بازنگری بانک اطلاعات قراردادهای مورد استفاده بنادر و شفاف‌سازی حساب‌های سازمان انجام شد.

۴- تدوین و طراحی راهکار مناسب ارایه گزارش‌های مالی به موقع، دقیق و تاثیرگذار بر اساس متدولوژی مدرن روز.

مسافری با به‌کارگیری از شناورهای استاندارد و تحویل به موقع این شناورها به متقاضیان بخش خصوصی که از محل تسهیلات وجوه اداره شده وام دریافت کردند از اولویت‌های ویژه این اداره کل بوده است. با یک برنامه‌ریزی صحیح مدیریت محترم عامل سازمان و همکاری بنادر استان هرمزگان بخش دریایی سازمان توانستیم بیش از ۹۰ فروند قایق موتوری را شناسایی و از رده خارج کنیم و هم‌اکنون جایگزین آنها شناورهای استاندارد به کار گرفته شدند. با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری و نامگذاری سال ۱۳۹۱ به نام تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی تلاش شد خط مشی استفاده از حداکثر توان صنایع داخلی که در سال‌های قبل نیز در دستور کار قرار گرفته بود در سال جاری مورد توجه بیشتری قرار گیرد و علاوه بر ساخت تجهیزات بندری، دریایی و مخابراتی در داخل، ساخت قطعات یدکی تجهیزات با یک برنامه‌ریزی دقیق شروع شود. به همین منظور نمایشگاه قطعات یدکی تجهیزات مورد نیاز بنادر در بخش‌های بندری، دریایی و مخابراتی در تهران برگزار شد و هم‌اکنون سازندگان داخلی شناسایی و به زودی ساخت قطعات یدکی شروع خواهد شد. یکی دیگر از اولویت‌های ویژه این اداره کل استفاده از تکنولوژی نو و جدید در انجام آزمایش‌های غیرمخرب سلامت سنجی بدنه شناورها و سازه‌های فلزی و بتنی در بنادر بود که با ساخت ۳ نوع روبات زیردریایی توسط پژوهشگران دانشگاهی با مشارکت متخصصین این اداره کل، چشم‌انداز مناسبی در محافل داخلی و خارجی به همراه داشت. یقیناً ایجاد خلاقیات و نوآوری در فعالیت‌ها باعث رشد و شکوفایی توانمندی‌های داخلی خواهد شد و امیدوارم با ادامه این نوع پروژه و اختراعات در زمینه تجهیزات دریایی در سال ۱۳۹۲ خبرهای خوبی برای جامعه دریایی داشته باشیم.

در این زمینه مهم‌ترین موانع پیشبرد برنامه‌ها نوسانات شدید نرخ ارز بود. با توجه به اینکه ساخت داخل تجهیزات از خط مشی اصلی سازمان است، صنایع داخلی برای تامین تجهیزات با موانع زیادی مواجه شدند که متأسفانه وزارت صنایع در این رابطه حمایت‌های قابل انتظار را به خوبی انجام نداد و همین امر باعث شد اکثر پروژه‌ها با تاخیر انجام گیرد.

این در حالی است که بدون هیچ انفعال در مقابل موانع برای سال ۹۲، ساخت و بهره‌برداری پروژه‌هایی که از نظر حاکمیتی نقش بسزایی در افزایش ایمنی در دریا دارند، مانند شناورهای تجسس و نجات و همچنین ایجاد دریایی پاک با ساخت و تحویل شناور بزرگ آلودگی آب دریا. این شناور توسط صنایع داخلی و مشارکت یکی از سازندگان معتبر جهانی در داخل ساخته می‌شود و در خاورمیانه بی‌نظیر خواهد بود. انجام پروژه‌هایی که در امنیت بنادر و نیز افزایش بهره‌وری تردهای ایمن محوطه بندری حایز اهمیت است؛ همانند پروژه‌های دوربین‌های مدار بسته در بنادر بوشهر و نوشهر، آبادان و بندر شهید رجایی.

سیستم‌های کنترل ترافیک کشتی‌های بزرگ در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران از نظر بین‌المللی بسیار مهم است، بنابراین در نظر است برای تکمیل این نوع سیستم‌ها و تجهیزات مورد نیاز در سال ۱۳۹۲ تامین شود. همچنین پروژه‌های بزرگ شبکه‌ای مخابراتی که همه بنادر را پوشش خواهد داد، در اولویت خاص این اداره کل قرار دارد. ساخت قطعات تجهیزات توسط سازندگان داخلی از اهداف مشترک مرکز و بنادر است که با یک برنامه‌ریزی صحیح در نظر است قطعات یدکی استراتژیک ساخته شود. صیانت از تجهیزات با انجام پروژه‌های تعمیرات اساسی و نظارت‌های مستمر دیگر از برنامه‌های سال ۱۳۹۲ آمادگی به‌کارگیری در کلیه بنادر با شاخص‌های تجهیزات بندری به میزان ۹۵ درصد، تجهیزات دریایی ۹۴ درصد و تجهیزات مخابراتی به میزان ۹۸ درصد و استمرار استفاده از تکنولوژی‌های نو و پیشرفته که در نگهداری پیشگیرانه تجهیزات دریایی و سازه‌های ساحلی موثر باشند از دیگر برنامه‌های سال ۱۳۹۲ هستند که با جدیت و تلاش بیشتر انجام خواهد شد.



فرهنگ مولوی
مدیرکل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه
سازمان بنادر و دریانوردی

تلاش جهت تبدیل منابع انسانی به واحدی استراتژیک

حدود ۱۰ سال از استفاده سازمان‌ها از عبارت پرطمطراق «مدیریت منابع انسانی» به جای واژه «مدیریت اداری» می‌گذرد. از آنجا که منابع انسانی و توسعه آن یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت سازمان‌ها است، از این رو ضرورت نگاه علمی‌تر به مدیریت منابع انسانی در سازمان‌ها از دغدغه‌های مدیران ارشد و مدیران منابع انسانی سازمان‌ها از جمله سازمان بنادر و دریانوردی است. توجه جدی به مفاهیمی مثل کشف و مدیریت استعدادها، فرآیندهای جذب و استخدام، آموزش، توسعه و ارتقای کارکنان، شایسته‌سالاری، نظام‌های سنجش و مدیریت عملکرد کارکنان، جانشین‌پروری، مدیریت دانش و... نشانگر اهتمام جدی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به مقوله توسعه منابع انسانی است.

سازمان بنادر و دریانوردی در جهت توسعه و تعالی منابع انسانی و در راستای تحقق اهداف و برنامه‌های سازمان قدم در راه توسعه و تعالی منابع انسانی نهاد، گرچه این اقدامات از سالیان گذشته در سازمان شروع شده است، ولی در سال‌های گذشته مخصوصاً از دی ماه سال ۹۰ مدل‌های مختلف بلوغ و تعالی مدیریت منابع انسانی را به طور جدی مورد بررسی قرار داد و در این راستا اقدام به انجام و برنامه‌ریزی دقیق منطبق با استراتژی سازمان کرد. مدل تعالی منابع انسانی با هدف توسعه و توانمندسازی مستمر و پایدار سرمایه‌های انسانی و با توجه و همسو با اهداف و استراتژی‌های سازمان بنادر و دریانوردی انتخاب شد. این مدل یک چارچوب جامع مبتنی بر مجموعه‌ای از ارزش‌های محوری، معیارها و شاخص‌ها در حوزه منابع انسانی است که به مدیران کمک می‌کند تا با ارزیابی مستمر فرایندها و نتایج منابع انسانی سازمان، نقاط قوت و قابل بهبود و فرصت‌ها را شناسایی کرده و برای بهبود آنها و نیل به سازمان توسعه یافته و یادگیرنده برنامه‌ریزی کنند.

در همین راستا ارزیابی اولیه در اسفند سال ۹۰ برای عارضه‌یابی و شناخت وضعیت موجود در حوزه تعالی منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی انجام شد و سازمان با دریافت گزارش بازخورد اولیه شده از سوی ارزیابان انجمن مدیریت منابع انسانی، اقدام به ثبت نام در سایت جایزه انجمن مدیریت تعالی منابع انسانی کرد.

طی فروردین ماه سال ۹۱ تیم راهبری تعالی منابع انسانی ستاد و بنادر با دستور معاونت توسعه مدیریت و منابع و با در نظر گرفتن شرایط تحویلی، تجارب و سوابق مرتبط، جهت توانمندسازی تخصصی این تیم و برنامه‌ریزی برای اجرای تعالی در سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شد. همچنین بنادر، باهنر، انزلی و نوشهر مورد ارزیابی اولیه قرار گرفتند و مقرر شد که بندر نوشهر به صورت نمونه به همراه سازمان در جایزه حضور داشته و بندرانزلی هم به صورت داوطلبانه در چهارمین دوره جایزه شرکت کند.

در این راستا، اهم اقدامات انجام شده از خرداد ماه تا شهریور ماه سال ۹۱ جهت حضور در چهارمین دوره جایزه تعالی منابع انسانی به شرح زیر برنامه‌ریزی و اجرا شد:

- دوره آموزشی آشنایی با مدل و توجیه اقدامات مقتضی و کسب آمادگی لازم برای شرکت در جایزه و ارائه گزارش در خصوص اقداماتی که باید برای جایزه انجام شود و تعیین مسوول برای هر معیار در بین ادارات و نماینده‌ها فراخوان «بیابید در تحویلی نوهنگام شویم»

- طراحی و تدوین نقشه راه تعالی منابع انسانی
- طراحی پرسشنامه‌های سنجش رضایت کارکنان و اجرای آن در تهران و بندر نوشهر
- تعریف و تدوین مأموریت، ارزش‌های محوری، چشم‌انداز، اهداف کلان کیفی و کمی، استراتژی‌ها و برنامه‌های عملیاتی حوزه منابع انسانی

- بازنگری فرایندها و اقدامات موثر حوزه اداری و منابع انسانی در سطح تقدیرنامه براساس مدل تعالی انسانی
- ارایه آموزش تفصیلی مدل تعالی منابع انسانی و تدوین و نگارش اظهارنامه به کارگروه تعالی سازمان
- طراحی پرسشنامه‌های ضروری مورد نیاز شامل: فرهنگ سازمانی، رهبری و استراتژی‌های منابع انسانی، جبران خدمات، رفاه و امید به آینده، رضایت شغلی، انگیزش برای ادامه پروژه

آنچه در این بخش مدنظر اداره کل امور مالی بوده است، گذر از مرحله صندوق‌داری و رسیدن به جایگاه گزارشگری است.

بدیهی است که استانداردهای گزارشگری حسابداری در حال حاضر توسعه چشمگیری یافته و به حسابداری به عنوان بازوی مدیریت و یکی از زیرشاخه‌های موثر در تصمیم‌سازی نگاه می‌کند.

اما در مورد مهم‌ترین موانع پیشبرد برنامه‌ها باید عرض کنم که در مراحل اجرا همواره موارد غیرقابل پیش‌بینی بروز می‌نماید که مضاعف بر محدودیت‌های ناشی از منابع و نیازهای ضروری سازمان است. در واقع مدیریت سازمان به منظور انجام بهتر و سریع‌تر وظایف خود و آرایه کارنامه موفق به منابع و راهکارهای خاص نیاز دارد که متأسفانه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان موسسه دولتی به جهت محدودیت منابع از یک طرف و وجود قوانین متعدد نمی‌تواند پایه‌های نیازها سرعت بگیرد.

انجام طبیعی امور بر پایه رعایت قوانین مستلزم سیر مراحل است که زمان خاص و متناسبی را طلب می‌کند و همین نکته به رغم ضرورت انجام آن به جهت فراهم کردن معیارها و مستندات لازم برای پاسخگویی مستلزم صرف زمان است.

در مورد مهم‌ترین برنامه‌های در دست اقدام جهت سال ۱۳۹۲ نیز می‌توانم به توسعه سیستم جامع مالی از VB به سیستم‌های نرم‌افزاری تحت NET و بازنگری در ساختار کدینگ سیستم مالی نسبت به به‌روزرسانی و اصلاح سیستم محاسبه درآمد خدمات اموالی، توسعه و ارتقای سیستم محاسبه بهای تمام شده خدمات، تدوین و طراحی سیستم جامع و تلفیقی بانک قراردادها طراحی و پیاده‌سازی سیستم تهیه صورت‌های مالی به صورت مکانیزه اشاره نمایم.

کما اینکه باید اضافه کنم که طراحی و تدوین نظام کنترل‌های داخلی در سطح سازمان و بنادر تابعه نیز در دستور کار خواهد بود.



رمضانعلی محمودی
مدیرکل دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری
سازمان بنادر و دریانوردی

تحول ساختاری در نظام برنامه ریزی

احیاء و ارتقای نظام برنامه ریزی سالانه سازمان با رویکرد تدوین اهداف و برنامه های عملیاتی تا سطح افراد

با وجود اینکه سازمان بنادر و دریانوردی از تجربه و پیشینه لازم در زمینه تدوین، اجرا و پیشبرد اهداف سالانه برخوردار بود، اما طی سال های گذشته به دلایل مختلفی این مهم به نوعی به فراموشی سپرده شده بود. دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری با بهره گیری از دیدگاه ها، رهنمودها، پیگیری ها و حمایت های جناب آقای مهندس صدر، مدیرعامل سازمان و جناب آقای امامی، معاون برنامه ریزی، اداری و مالی، موضوع احیاء و ارتقای نظام برنامه ریزی سالانه و توسعه این نظام با رویکرد تدوین برنامه های عملیاتی تا سطح کارکنان را در دستور کار قرار داد و موفق شد طی دو سال اخیر، ضمن احیاء مجدد و ارتقای نظام برنامه ریزی سالانه و توسعه این نظام تا سطح کارکنان و تشکیل کارگروه هماهنگی برنامه ریزی، با ارایه آموزش های کارگاهی و عملیاتی، انگیزه، مشارکت و نشاط و تحرک بیشتری را در بین آحاد کارکنان سازمان در کلیه بخش های ستاد مرکزی و بنادر تابعه ایجاد کند.

محصول احیاء و تقویت چنین نظامی، تدوین مجموعه های مشروح و کاملی از اهداف و برنامه های عملیاتی در قالب های مختلف ساختاری، موضوعی و ترکیبی و تولید گزارشات عملکرد و پیشرفت مشروح و مستند و ارزیابی دقیق از میزان و چگونگی تحقق اهداف کلان سازمانی بوده است.

بازنگری و اصلاح بسته اجرایی بخش حمل و نقل دریایی و بخش حمل و نقل و شهرسازی در برنامه پنجم توسعه

در این ارتباط آخرین ویرایش بسته اجرایی بخش حمل و نقل دریایی و بخش حمل و نقل و شهرسازی در برنامه پنجم توسعه مربوط به آذرماه سال جاری که حاوی بخش حمل و نقل دریایی نیز هست، بررسی، بازنگری و اصلاح شد و پیشنهادهای اصلاحی به وزارت راه و شهرسازی منعکس که در نهایت به تأیید معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رییس جمهور رسید.

تنظیم و تصویب بودجه سالانه با رعایت انضباط مالی و صرفه جویی، افزایش کارایی استفاده از منابع و نظارت بر حسن اجرای آن

موضوع تهیه بودجه سنواتی سازمان در چارچوب برنامه های توسعه ای در دو بخش جاری و سرمایه ای در سطح فعالیت ها و سرفصل ها با رعایت انضباط مالی و صرفه جویی و همچنین تعدیل هزینه های غیر ضرور، افزایش کارایی استفاده از منابع فیزیکی مالی و انسانی، مهندسی مجدد طرح ها و پروژه ها در جهت ارزش افزایی، تقویت نظارت بر اجرای برنامه ها، طرح ها و فعالیت های زیرمجموعه یکی دیگر از اهداف این دفتر در سال ۱۳۹۱ بود که به خوبی محقق شد. یکی از اقدامات مهم دیگر در این رابطه احصاء پروژه های قابل افتتاح در سال ۱۳۹۱ بود که گزارش های پیشرفت آنها به صورت هفتگی از مراکز دریافت و همراه گزارش تحلیلی به مراجع ذی ربط ارایه می شد.

انتشار اوراق مشارکت، دریافت وام از محل LC داخلی و حساب ذخیره ارزی در راستای تأمین منابع مالی سازمان

تحقق اهداف و برنامه های مصوب توسعه ای و تسریع در اجرا و تکمیل پروژه های نیمه تمام و استفاده از فرصت های پیش رو، یکی از موضوعات مهم و دغدغه های اصلی این دفتر طی سال ۱۳۹۱ بود. در این راستا اقدامات ذیل در دستور کار قرار گرفت و با موفقیت به اتمام رسید:

• انتشار مبلغ ۳۰۰۰ میلیارد ریال اوراق مشارکت بابت طرح های توسعه ای بنادر چابهار، شهید رجایی، امیرآباد و خرید ۲ فروند لایروب ها پرساکشن در بهمن ماه سال ۱۳۹۱.

■ نگارش و تدوین اظهارنامه سازمان و تهیه و گردآوری کلیه اقدامات انجام شده حول معیارهای نه گانه مدل تعالی در حوزه منابع انسانی جهت حضور در چهارمین دوره ارزیابی توسط انجمن مدیریت منابع انسانی و تهیه ۱۵ نسخه اظهارنامه و ارایه به انجمن مدیریت منابع انسانی (همراه با صفحه آرای و عکس های سازمانی مناسب)

نهایتاً در روزهای شنبه و یکشنبه ۲۰ و ۲۱ آبان ماه حضور ارزیابان جایزه تعالی منابع انسانی از انجمن مدیریت منابع انسانی به عنوان سایت ویزیت و مشاهده شواهد موجود برای مواردی که در اظهارنامه آمده است و ارزیابی سازمان بر مبنای مدل تعالی منابع انسانی در سازمان حضور یافتند. با اتکا و توجه خدا، سازمان موفق به کسب تقدیرنامه دو ستاره شد و امیدوار است که واحد منابع انسانی علاوه بر فعالیت های اداری و اجرایی نقشی مؤثر و راهبردی در جهت ایجاد سازمان یادگیرنده و متعالی ایفا کند، از این رو باید فعالیت هایش به کمک اصل همسوسازی و هم افزایی در راستای تحقق استراتژی های سازمان باشد.

نظر به نتایج بهره وری انجام شده و پس از موفقیت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نخستین دستگاه دولتی سازمان عزم خود را جهت ادامه مسیر و تبدیل منابع انسانی به واحد استراتژیک جزم نمود. مدل های ارزیابی و تعالی و گواهینامه ها اغلب دچار آسیب هایی می شوند که مانع از کسب منافع آنها و تحقق اهداف مورد نظر می شود. گواهینامه ها و جایزه های ارزیابی ها شاهدهی بر این ادعاست. شایع ترین آفت در سازمان ها، تب کسب رتبه و جایزه است. همین راه باعث می شود که به دنبال راه های میان بر برای رسیدن به رتبه ای بالاتر باشیم و پروژه ها و اقدام های بهبود تعریف شده به نتایج مطلوب دست نیابند. پیش آگاهی از این آفت ها می تواند مانع بروز آنها شود. لذا برای طی کردن پله های ترقی جهت رسیدن به بلوغ و تعالی سازمانی ایجاد زیرساخت های لازم در مسیر بهبود ضروری به نظر می رسد.

ضمن اعتقاد به موارد عنوان شده، وجود یک ابزار مؤثر و کارآمد برای تعیین نقاط قوت و نقاط قابل بهبود و همچنین مقایسه سازمان با بهترین سازمان ها در سطح کشور ضروری است، به همین دلیل ارزیابی بر اساس این مدل به ما کمک خواهد کرد تا مسیر تعالی را سریع تر و با اطمینان بیشتری کنیم.

در سال ۹۱ پس از اخذ تقدیرنامه ۲ ستاره از انجمن مدیریت منابع انسانی و در ادامه فعالیت های گذشته اقدام به تعریف کارگروه های تخصصی کردیم. در این کارگروه ها از همکارانی که در سال گذشته با این پروژه فعالیت داشتند، مجدداً دعوت به همکاری شد تا با برنامه جدید، همراه با زمانبندی و شرح فعالیت مشخص برای هر یک از افراد این کارگروه ها فعالیت ها در مسیر تعالی با جدیت دنبال شود. هر یک از کارگروه های تخصصی بر اساس معیارهای مدل اقدامات لازم و مؤثر را برنامه ریزی و اجرا کردند. این اقدامات در حوزه های مدیریت عملکرد، رضایت و تعهد کارکنان، استراتژی های منابع انسانی، فرهنگ سازمانی، مدیریت تحول، مدیریت تغییر و ... است. هدف سازمان اخذ حداقل تقدیرنامه سه ستاره است که با عنایت و رهنمودهای مدیرعامل سازمان، معاون توسعه مدیریت و منابع و همکاری و همیاری همکاران محترم می توان به این مهم دست یافت.

• دریافت مبلغ ۹۴ میلیارد ریال از محل LC داخلی،
• تأمین مبلغ ۱/۳۴۷ میلیارد ریال از حساب ذخیره ارزی برای طرح توسعه شهید رجایی.

تهیه طرح مفهومی نظام بودجه ریزی عملیاتی سازمان

با عنایت به تأکیدات قانونگذار کشور طی ماده ۲۱۹ قانون برنامه پنجم توسعه و نیز ماده ۱۶ قانون مدیریت خدمات کشوری مبنی بر لزوم فراهم کردن زمینه لازم جهت تهیه بودجه به روش عملیاتی، تهیه طرح مفهومی، نظام بودجه ریزی عملیاتی از سال ۹۰ در دستور کار این دفتر قرار گرفت که این مهم در سال ۱۳۹۱ با موفقیت به انجام رسید. بر خورداری از طرح مفهومی مذکور در کنار برخورداری از سامانه هزینه یابی بر مبنای فعالیت سازمان، زمینه لازم را جهت طراحی تفصیلی و پیاده سازی طرح فراهم کرده است.

رویکرد تدوین بودجه سال ۹۲ بر مبنای بهای تمام شده خدمات و فعالیت ها

با عنایت به بهای تمام شده موضوعات نهایی خدمات برای صاحبان کالا و کشتی به تفکیک فعالیت های مورد نیاز شامل برنامه ریزی و نظارت بر تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر و جابه جایی مسافر، برنامه ریزی و تعیین اسکله، هدایت و راهمایی کشتی ها، نظارت بر بیدک کشی، پاس کشتی های ورودی و خروجی، دریافت زایدات نفتی و زباله از کشتی ها، آبرسانی و سوخت رسانی و ارایه سایر خدمات به کشتی ها و با توجه به داده های کسب شده در خصوص موضوعات فوق که پیش بینی بودجه مورد نیاز هر محصول را به تفکیک فعالیت ها ممکن می کند، مقرر شد از این پس به منظور نظارت و کنترل بیشتر و شفاف سازی عملکرد بنادر تدوین بودجه سازمان مبتنی بر سیستم بهای تمام شده باشد، لذا مراحل تدوین بودجه سال ۹۲ مبتنی بر بهای تمام شده فعالیت ها و موضوعات نهایی خدمات در دست اقدام قرار گرفت.

برگزاری همایش سالانه مدیران سازمان و تهیه گزارشات مربوطه در اسفند ماه ۱۳۹۱

برگزاری همایش سالانه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی که مهم ترین همایش مدیریتی سازمان است و طی آن عملکردهای سازمان و بنادر تابعه طی یک سال فعالیت بی وقفه و گسترده بررسی و ارزیابی می شود و جهت گیری ها، راهبردها، اولویت ها و اهداف اساسی سال آینده ارایه و مورد بحث قرار می گیرد، در دستور کار اقدامات این دفتر قرار داشت که طی اسفندماه سال ۱۳۹۱ در تهران به خوبی و با موفقیت برگزار و گزارش مربوطه تهیه و ارایه شد.

طراحی و استقرار نظام مدیریت کیفیت (ISO 9001-2008) در ستاد سازمان با ۱۰۰ درصد پیشرفت

در طراحی این نظام که در سال ۱۳۹۰ آغاز شده بود و به طور جد در دستور کار سال ۱۳۹۱ این دفتر قرار داشت، کلیه واحدهای ستادی و سیستم های کیفیت واحدهای توسعه و تجهیز بنادر، امور دریایی، امور بندری و مناطق ویژه به صورت یکپارچه در این سیستم لحاظ شد.

طراحی این نظام با شناسایی خدمات و مشتریان سازمان آغاز شد. مستندسازی حدود ۴۸ فرآیند (شامل شناسنامه، شاخص ها (بیش از ۱۵۰ شاخص فرآیندی)، نمودارهای گردش کار، فرم ها، دستورالعمل ها و روش های اجرایی) و صحنه گذاری آنها، تدوین خط مشی کیفیت و اهداف کیفیت ستاد و ایجاد سوابق (شامل اندازه گیری و تحلیل شاخص ها، تأمین کنندگان، رضایت مشتریان و...)، ممیزی داخلی و برگزاری جلسات بازنگری مدیریت انجام شد که پس از انجام ممیزی توسط مرجع صدور گواهینامه طی دو مرحله، سازمان موفق به اخذ گواهینامه تأیید استقرار سیستم مدیریت کیفیت گردید. همچنین دوره های آموزشی مرتبط با این نظام نیز برای کلیه آحاد سازمانی و اعضای کارگروه اجرایی نظام مدیریت کیفیت ستاد برگزار شد.

طراحی نظام مدیریت عملکرد سازمان

این نظام که یکی از الزامات قانون مدیریت خدمات کشوری و مورد تأکید مدیرعامل سازمان است، مراحل مطالعات و طراحی آن از سال ۱۳۹۰ شروع شده بود، تکمیل آن در سال ۱۳۹۱ یکی از اولویت های دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری را تشکیل می داد. در این ارتباط مراحل طراحی این نظام در هر سه سطح سازمان، واحدهای سازمانی (مدیران) و کارکنان به انجام رسید و نظام طراحی

شده جهت هماهنگی و اجرا به بنادر تابعه ارایه شد. به این ترتیب آمادگی لازم جهت پیاده سازی این نظام از پایان سال ۱۳۹۱ به وجود آمد.

ارزیابی وضعیت IMS بنادر و سامان دهی فعالیت مراکز HSE بنادر

به دنبال دریافت گواهینامه IMS توسط بنادر، لزوم ایجاد یکپارچگی در استانداردهای مدیریت کیفیت، مدیریت زیست محیطی و مدیریت ایمنی و بهداشت شغلی و سامان دهی مراکز HSE بنادر به منظور اعمال مؤثر الزامات آن شدیداً احساس می شد، لذا این دفتر در سال ۱۳۹۱ موضوع عرضه یابی، شناخت وضعیت و انجام ارزیابی میدانی از میزان اثربخشی IMS بنادر، آنها را بر اساس نتایج ارزیابی رتبه بندی کرد.

همچنین ایجاد بسترهای لازم جهت ارتقای سطح یکپارچگی این سه سیستم از طریق ارایه آموزش های لازم و ایجاد فرهنگ یکپارچگی و نیز توجیه مالکین فرایندها فراهم شد. در همین راستا تربیت ۶۰ نفر سرممیز IMS برای ستاد و بنادر در دستور کار قرار گرفت که نخستین دوره آن جهت ۲۰ نفر از کارکنان بنادر برگزار شد.

ایجاد رویکرد یکپارچه نگری، مسوولیت پذیری و پاسخگویی مسوولان و کارکنان نسبت به هر سه سیستم در هر بندر و هماهنگی و یکپارچه کردن فرآیندهای مشترک و اختصاصی همه بنادر، دو مقوله ای هستند که در دامنه شمول این طرح قرار دارند. اجرای موفق این طرح باعث ایجاد رویه های یکسان در بنادر در برخورد با مشتری شده و رضایت مشتریان و افزایش کیفیت ارایه خدمات را به دنبال خواهد داشت.

تهیه گزارش سالانه هیات عامل به شورای عالی سازمان

موضوع تهیه گزارش عملکرد سالانه هیات عامل به شورای عالی که مهم ترین، اصلی ترین و تأثیرگذارترین گزارش سازمان است، از اهمیت و جایگاه ویژه ای برخوردار می باشد، لذا این گزارش که شامل ارایه عملکردی جامع از فعالیت های سازمان و بنادر تابعه در راستای مأموریت ها، اهداف و برنامه های توسعه کشور است، به خوبی تهیه و تقدیم شورای عالی سازمان شد.

انعکاس مناسب و به موقع دستاوردها و عملکردهای سازمان به مراجع مربوطه

یکی از مهم ترین و مؤثرترین اقدامات سازمان که نقش بسزایی در ایجاد جایگاه ذهنی مطلوب و ارایه تصویری درست و مثبت از سازمان در بین مسوولین و مراجع بالادستی دارد، انعکاس به موقع و مناسب دستاوردها و عملکردهای برجسته سازمان به اینگونه مراجع است. نظر به تعدد و ازدیاد فرآیندها اینگونه مراجع ناظر بر سازمان، پیش بینی، برنامه ریزی و برخورداری از آمادگی و توانایی لازم جهت تولید چنین گزارش هایی به ویژه در شرایط واکنش و اقدام سریع، یکی از چند اولویت اول این دفتر است.

در این ارتباط طی سال ۱۳۹۱ ده ها گزارش مختلف برای مراجع مختلفی همچون رئیس جمهور، هیات دولت، وزارت راه و شهرسازی، مجمع تشخیص مصلحت نظام، مجلس شورای اسلامی، شورای عالی سازمان و غیره توسط این دفتر تهیه و ارسال شد که مراتب تقدیر و تشکر این مراجع از سازمان به ویژه، مجمع تشخیص مصلحت نظام، مجلس شورای اسلامی، شورای عالی سازمان و مقام عالی وزارت را به دنبال داشت.

در مورد مهم ترین موانع پیشبرد برنامه ها نیز به دلیل مشکلات ناشی از تحریم استخبار جهانی و محدودیت های اعمال شده عملاً تأمین منابع از محل فاینانس در خصوص اجرای طرح توسعه بنادر شهید بهشتی چابهار و شهید رجایی (قرارداد بین المللی EPCF) محقق نشد. از این رو سازمان به ناچار و به دلیل اهمیت طرح های مزبور به ویژه ضرورت توسعه محور شرق و قرار گرفتن آن در طرح های مهر ماندگار نسبت به تأمین منابع این طرح از محل منابع داخلی (فروش اوراق مشارکت) اقدام کرد.

البته این موانع باعث نخواهد شد تا مهم ترین برنامه های دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری در سال ۱۳۹۲ شامل: استقرار و به کارگیری نرم افزار اهداف و برنامه های سالانه سازمان در مرکز و بنادر تابعه؛ پیاده سازی نظام مدیریت عملکرد سازمان در سطح واحدهای سازمانی؛ پیاده سازی و اجرای نظام بودجه ریزی عملیاتی؛ طراحی نظام مدیریت بهره وری؛ ادامه یکپارچه سازی IMS بنادر بر اساس مصوبه هیات عامل؛ توسعه نظام پذیرش و بررسی پیشنهادهای و نگهداری و بهبود سیستم مدیریت کیفیت ISO 9001:2008 در ستاد سازمان در دستور کار قرار نگیرد.



احمد فروغی
مدیرکل عملیات و ایمنی دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی

فناوری، استانداردها و آموزش

شروط اساسی ارتقاء ایمنی و عملیات دریایی

۱۳۹۱ می توانم به موارد ذیل اشاره کنم:

دستاوردهای اداره ثبت کشتی هادر سال ۱۳۹۱:

- حذف سقف عملکرد موسسات رده بندی داخلی (آسیا و ایرانیان) و توان فنی آنها با توجه به خروج کلیه موسسات بین المللی بر اثر تحریم کشورهای غربی
- کنترل و جلوگیری از تعویض بی رویه موتور شناورهای سنتی از طریق تدوین بخشنامه به منظور جلوگیری از تخلف در زمینه قاچاق سوخت
- تدوین بخش نامه برای شناورهای مسافری مبنی بر استفاده از نیروهای حرفه ای به منظور راهنمایی و کنترل مسافرین علاوه بر خدمه شناور بر اساس گواهینامه حداقل پرسنل ایمن
- بازنگری دستورالعمل شناسایی و بازرسی شناورهای مسافری و تفریحی درخواست کننده پرچم جمهوری اسلامی ایران
- آغاز پروژه ساماندهی شناورهای سنتی به منظور نوسازی و ساماندهی شناورهای سنتی حمل کننده خودرو که پس از بررسی میدانی توسط پیمانکار در سال ۹۱ انجام شده است.
- تغییر پرچم ۸۰ فروند کشتی های شرکت کشتیرانی و شرکت های تابعه به پرچم جمهوری اسلامی ایران
- پذیرش شرکت های بیمه های ایرانی برای پوشش آلودگی نفتی و آلودگی ناشی از سوخت پس از عدم پذیرش از طرف بیمه های بین المللی با توجه به گذشت یکسال از فعالیت مرکز داده ملی LRIT کشورمان در محیط عملیاتی سیستم، بر اساس قوانین و مقررات مربوطه سازمان بین المللی IMSO در تاریخ ۱۷ سپتامبر ۲۰۱۲ از مرکز داده مذکور ممیزی به عمل آورد که مرکز داده ملی کشورمان پس از انجام تست های متعدد کاملاً با قوانین مطابقت داشته و IMSO هیچگونه عدم انطباق و یا مشاهداتی را در گزارش خود ارایه ننمود.
- در راستای اعمال وظایف حاکمیتی سازمان در بنادر وابسته، همچنین در جهت افزایش ایمنی تردد شناورها در محدوده آب های تحت حاکمیت و صلاحیت کشور، با پیگیری و برنامه ریزی های به عمل آمده احداث مراکز کنترل ترافیک در بنادر عملویه، گناوه و خارگ به اتمام رسیده و هم اکنون آماده بهره برداری است. لازم به ذکر است اقدامات لازم جهت جانمایی و اعلام مشخصات فنی، عملیاتی و

و جنوبی کشور و استفاده بهینه از تجهیزات و نیروی انسانی متخصص

- عملیاتی نمودن مرکز داده GMDSS DATA BASE در راستای دسترسی آسان و سریع به اطلاعات شناورهای تحت پرچم در مواقع اضطرار و امداد رسانی مناسب
- برگزاری دوره های ارتباطات دریایی جهت مالکان شناورهای سنتی و صیادی و همچنین کارگاه آموزشی جهت بهره برداران از تجهیزات رادیویی در راستای اشاعه فرهنگ دریانوردی و نحوه استفاده از تجهیزات ارتباطی در مواقع اضطرار
- امضای تفاهم نامه با سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی در جهت شفاف سازی وظایف دو سازمان در مدیریت طیف فرکانس دریایی در راستای استفاده بهینه و استاندارد از فرکانس های تخصصی از سوی ITU به کشور ج.ا.ایران و صیانت از طیف فرکانس دریایی
- امضای تفاهم نامه با سازمان هواپیمایی کشور در جهت ثبت اطلاعات بیکن های ماهواره ای (EPIRB-ELT) ۴۰۶ MHZ در راستای اجرای الزامات کنوانسیون و دسترسی سریع به اطلاعات مورد نیاز در مواقع اضطرار
- از مهم ترین اولویت های کاری در اداره عملیات دریایی سال ۹۱ کاهش سوانح دریایی به ویژه در بخش مسافری بوده است که خوشبختانه با اقدامات موثر انجام شده و با همکاری کلیه بنادر تابعه این موضوع در سطح چشمگیری کاهش داشته است. از طریق اقدامات انجام شده در راستای استاندارد سازی سفرهای دریایی و شناورهای مسافری، سازمان بنادر و دریانوردی گام مهمی را در جهت تحقق وظایف سازمان در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی برداشته است. همچنین اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و واگذاری قراردادهای دریایی به بخش خصوصی همزمان با تقویت ابعاد نظارتی سازمان از دیگر اولویت های کاری و عملیاتی در سال ۹۱ است که خوشبختانه این مهم نیز انجام شده است ارتقای تعامل و همکاری با کشورهای دیگر در خصوص موضوعات دریایی به منظور خنثی سازی اقدامات بیگانگان به منظور ایزوله نمودن سازمان از دیگر اولویت های اداره کل عملیات و ایمنی دریایی بوده است.
- در مورد مهم ترین اولویت های کاری در سال

از مهم ترین برنامه های سال ۹۱ در بخش اداره عملیات دریایی می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- فعال سازی کمیته ملی هیدروگرافی و تثبیت جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی هیدروگرافی کشور، انعقاد تفاهم نامه دو جانبه با اداره ملی هیدروگرافی نیرو در خصوص تولید نقشه های الکترونیکی که بدین ترتیب جمهوری اسلامی ایران در زمره کشورهای تولید کننده نقشه های الکترونیکی در سطح دنیا قرار گرفت، واگذاری قراردادهای راهنمایی و یدک کشی به صندوق بازنشستگی و پس انداز کارکنان سازمان به عنوان یک اقدام بسیار ارزشمند در جهت حمایت از صندوق بازنشستگی و ارتقای ایمنی مسافرت های دریایی بوده است ارتقای سطح امنیت دریانوردی ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران:
- برگزاری دوره های آموزشی ISPS, ISM برای ممیزان و بازرسان
- نوسازی ناوگان سنتی ملی
- صدور گواهینامه های استاندارد کارگاه های کشتی سازی
- ارتقای سطح همکاری با نهادهای بین المللی برگزاری جلسات کمیته های فرعی (DE-FP-IMO) و ارایه نقطه نظرات به IMO
- نظارت بر عملکرد موسسات رده بندی انجام ممیزی های داخلی از ادارات ثبت بنادر
- تدوین دستورالعمل های مختلف مورد نیاز شامل:
- دستورالعمل شناسایی و بازرسی و ثبت شناورهای مسافری و تفریحی
- دستورالعمل صدور گواهینامه مسوولیت مدنی در قبال آلودگی ناشی از سوخت کشتی ها
- دستورالعمل استاندارد کارگاه های فایبرگلاس
- دستورالعمل تعیین نام
- ارایه خدمات رادیویی ۲۴ ساعته از طریق بیش از ۳۰ ایستگاه مخابرات دریایی در بنادر شمالی و جنوبی کشور به منظور ارایه سرویس های رادیویی مورد نیاز، دریافت پیام های اضطرار، ارایه خدمات پزشکی، اعلامیه های دریایی، پخش پیام های هواشناسی دریایی و ارایه دیگر خدمات
- تاسیس و بهره برداری از ایستگاه های UNMANNED در بنادر کیش شهرستان گیلان و پسابندر در استان سیستان و بلوچستان
- به منظور تکمیل پوشش رادیویی سواحل شمالی



سرینادر رحمت قنبرزاده
فرمانده گارد
سازمان بنادر و دریانوردی

امنیت:

عنصر تفکیک ناپذیر از مدیریت گارد بنادر کشور

فرماندهی گارد سازمان در راستای سیاست‌ها و اهداف سازمانی پیرامون ارتقای ضریب امنیتی در بنادر و داشتن بنداری امن برای صاحبان کالاهای تجاری و همچنین کاهش سطح حوادث و تخلیفات احتمالی در حوزه استحفاظی بنادر کشور با بهره‌گیری از رهنمودهای مدیر عامل و اعضای محترم هیأت عامل سازمان توانسته است نقش بسزایی را با استفاده از حداکثر توان دفاعی نیروی موجود در زمینه حفاظت پیرامونی از بنادر داشته باشد. در این خصوص مجموعه فرماندهی گارد سازمان با دارا بودن فرماندهی ثابت در هر یک از بنادر اصلی و زیرمجموعه خود از جمله اقداماتی را که در حیطه شرح وظایف اصلی بر عهده دارد شامل چهار حوزه انتظامی، قضایی، ایمنی و کشفیات است که در حوزه انتظامی کنترل تردد افراد، خودروهای سبک و سنگین و پاس کشتی‌ها را مورد بازرسی قرار می‌دهد و در حوزه قضایی پیرامون جلوگیری و پیشگیری از تخلیفات احتمالی و همچنین رسیدگی به جرایم و شکایات افراد و شرکت‌های تابعه را مورد بررسی قرار داده در حوزه‌های ایمنی و کشفیات رسیدگی به امور ترافیکی، حوادث بندری و دریایی کشف کالاهای قاچاق و رابر عهده دارد.

به‌طور کلی فرماندهی گارد سازمان پیرامون موضوعاتی که ذکر گردید حوزه فعالیت خود را در چارچوب سیاست‌های سازمانی انجام می‌دهد و برای اینکه بتوانیم در این حوزه نقش مهمی در کنترل و ارتقای ضریب امنیتی و ایمنی بوجود آوریم نیازمند توجه به زیرساخت‌ها، توسعه منابع انسانی، تأسیسات و ابنیه اداری عملیاتی گارد و تأمین تجهیزات حفاظتی و انتظامی هستیم. از جمله اقدامات شایسته در سال ۹۱ که به مرحله نهایی و اجرا رسیده به قرار زیر است:

- برگزاری بیش از ۴۰ هزار نفر ساعت آموزش (برحسب میانگین نیروها هر نفر ۴۰ ساعت) برای پرسنل گارد؛ آموزش به مراتب یکی از اولویت‌های این فرماندهی در سال ۹۱ و همچنین ۹۲ است، لذا توجه به این مقوله می‌تواند سطح علمی و عملی نیروها را متناسب با دانش روز ارتقا بخشد.
- ارتقای پست‌های گارد بنادر از تصدی‌گری به کارشناسی؛ این مقوله نیز یکی از دغدغه‌های اصلی پرسنل زحمتکش گارد بنادر بود که بعضاً نیروهای رسمی با دارا بودن مدارک کارشناسی و کارشناسی ارشد متأسفانه در پست‌های تصدی‌گری مشغول به خدمت و از مزایای کارشناسی بی‌بهره بودند که در این راستا با مساعدت و نگرش مثبت مدیر عامل و اعضای محترم هیأت عامل، امر ارتقای پست‌ها در سال ۹۱ محقق گردید.
- اجرایی شدن پروژه‌های نصب و بهره‌برداری از دوربین‌های مدار بسته و دستگاه‌های کنترل و بازرسی XRAY برای سالن‌های مسافری و مبادی ورودی و خروجی بنادر کشور.
- ساماندهی مسافران نوروزی در بازدید از بنادر با مشارکت واحدهای متولی.
- جذب نیروهای جدید و توسعه ساختار نیروی انسانی.
- خرید تجهیزات موتوری و حفاظتی.
- تهیه و تدوین دستورالعمل تحکیم مبانی انضباطی کارکنان.
- برنامه‌ریزی و اجرای طرح‌های هفتگانه حفاظتی.
- دیدار پرسنل گارد بنادر با مقام معظم رهبری.
- برگزاری دوره‌های دفاع شخصی به منظور تربیت مربی برای بنادر در جهت ارتقای سلامت جسمی و روحی پرسنل که در سال ۹۱ توجه فرماندهی گارد سازمان قرار گرفت. در سال ۹۲ نیز در نظر است با توجه به ادامه سیاست‌ها و اهداف سازمانی و اجرای دستورالعمل‌های پیش‌بینی شده نسبت به جبران کمبودها و آموزش پرسنل جدید که به تازگی افتخار خدمت در مجموعه گارد بنادر داشته‌اند به مرحله اجرا گذاشته شود.
- موارد دیگری نیز از قبیل ارتقای ساختار تشکیلاتی گارد، خرید تجهیزات حفاظتی استاندارد و جدید متناسب با نیاز بنادر، ارائه آموزش‌های تخصصی، توجه به وضعیت رفاهی و معیشتی پرسنل، اجرای طرح‌های انتظامی و حفاظتی به منظور کاهش حوادث در سطح بنادر است که در این راستا امیدواریم با تشریک مساعی متولیان امر در حوزه‌های مربوطه شاهد رفع موانع موجود و تحقق اهداف تعیین شده باشیم. لازم به ذکر است این فرماندهی در راستای اهداف سازمانی، تمام همت و تلاش خود را در سال حماسه سیاسی و حماسه اقتصادی برای مشارکت و حضور فعال در عرصه‌های مزبور و در جهت توسعه امنیت و ایجاد بنداری امن برای صاحبان کالاهای تجاری در دستور کار قرار داده است.

زیرساختی جهت احداث مراکز مذکور در بنادر خواجه نفس، نکاء، اسکله اختصاصی ایران LNG بوشهر، بندر شهید رجایی، اسکله ذاکری و کاوه قشم، بندر پهل و لافت (استان هرمزگان) صورت پذیرفته و کماکان در حال پیگیری است.

در مورد موانع پیش‌روی پیشبرد برنامه‌ها نیز، کمبود نیروی انسانی متخصص یک مانع عمده در اجرا و تحقق برنامه‌ها بوده است. همچنین در بعضی از موارد محدود منابع مالی، نیز مشکلاتی را برای تحقق مطلوب برنامه‌ها به دنبال داشته است. البته بزرگ‌ترین موانع در راستای رسیدن به اهداف و برنامه‌های تدوین شده، کمبود امکانات و نیازمندی‌های علی‌الخصوص نیازمندی‌های مربوط به بازرسی، همچنین محدودیت مربوط به تشکیلات در مرکز و بنادر و کمبود نیروی متخصص است. اما در عین حال از مهم‌ترین موانع پیشبرد برنامه‌ها می‌توان به کمبود نیروی انسانی در بخش ارتباطات دریایی مرکز و بنادر تابعه اشاره کرد. همچنین طولانی بودن پروسه خرید تجهیزات مخابراتی جهت ایستگاه‌های ساحلی و مراکز کنترل ترافیک دریایی یکی دیگر از موانع پیش‌روی این اداره کل بود.

در ارتباط با برنامه‌های سال ۹۲ خورشیدی هم می‌توانم به موارد زیر اشاره نمایم:

- استفاده از فن‌آوری‌های نوین در بخش دریایی علی‌الخصوص عظیم کمک ناوبری و لایروبی را با اولویت پیگیری خواهیم نمود. زیرا که با استفاده از فن‌آوری‌های نوین ضمن کاهش در استفاده از نیروی انسانی مورد نیاز، کاهش هزینه‌های عملیاتی، مدت زمان عملیات را کاهش داده و راندمان عملیاتی را نیز به‌طور چشمگیری افزایش خواهد داد.
- بازنگاری آیین‌نامه ایمنی شناورهای غیر کوانتسینیون
- تدوین دستورالعمل مربوط به شرایط کارگاه‌های تامین و سرویس تجهیزات ایمنی
- بازنگاری دستورالعمل نحوه ثبت موقت و دائم واحدهای شناور و صدور گواهی‌نامه‌های مربوطه
- نوسازی ناوگان سنتی
- اجرای دستورالعمل کنترل تردد انتظامی شناورها و دستورالعمل مبارزه با قاچاق فرآورده‌های نفتی در راستای مبارزه با قاچاق کالا و ارز
- حذف شناورهای غیر فعال و ابطال ثبت آنها
- افزایش ناوگان مسافری
- تعیین حداکثر سن شناورهای چوبی برای خروج از ناوگان سنتی
- اجرای سیستم مدیریت ایمنی بر روی شناورهای مسافری در آب‌های داخلی
- تصمیم‌گیری در رابطه با نحوه اجرای کوانتسینیون MLC
- بررسی سازو کارهای اجرای قانون پنجره واحد جهت تسهیل مکاتبات و اخذ مجوزها و پروانه‌های بهره‌برداری از سازمان تنظیم مقررات و ارتباطات رادیویی
- تهیه طرح شبکه‌سازی تجهیزات AIS منصوب در بنادر تابعه جهت ایجاد نظارت یکپارچه بر آب‌راه‌های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران
- تسهیل در اجرای قوانین و مقررات بین‌المللی از طریق تهیه و تدوین مقررات ملی و دستورالعمل‌های (مقرره فصل پنجم سولاس) - الزامات اجرایی جانبی و احداث مراکز کنترل ترافیک دریایی - دستورالعمل تست سیگنالینگ
- امکان سنجی نصب سیستم DGPS در بنادر شمالی به منظور ارتقای ایمنی دریانوردی
- راه‌اندازی سامانه GMDSS Registrations در راستای مقرره ۱-۵ فصل چهارم کوانتسینیون سولاس و به منظور دسترسی سریع مراکز جستجو و نجات به اطلاعات شناورهای تحت پرچم ج.ا.ا.



دريادار محمد سمیعی
دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران

سال ۱۳۹۱، سال استثنایی و تجربه‌آموز برای حرفه شناورداری

سال ۱۳۹۱ یک سال استثنایی، به یاد ماندنی و تجربه‌آموز در تاریخ طولانی کشتیرانی کشورمان و عمر کوتاه اتحادیه جوان مالکان کشتی ایران بود. در طول این سال مسایل بی شماری موجب شد کارمان دشوارتر شود و رسیدن به هدف‌ها نامقدورتر. از یک سو اجرای مرحله اول طرح هدفمندی یارانه‌ها، هزینه سنگینی برای تهیه سوخت روی دست شناورداران گذاشت و از سوی دیگر دامنه تحریم‌های آمریکا و متحدانش دامن صنعت کشتیرانی را هم گرفت و در کنار کاستن از تقاضا برای حمل بار، رقابت با حریفان منطقه‌ای و بین‌المللی را سخت‌تر کرد. در نتیجه همه برنامه‌های اتحادیه بر همین محور قرار گرفت که با چه ابزاری بتواند اعضای خود را از وضعیتی بحرانی که در برابرشان قرار گرفته بود، به سلامت به ساحل امن برساند. بر همین اساس و با توجه به فهرست بلند مشکلاتی که در برابر صنعت حمل و نقل دریایی ظاهر شده بود، اتحادیه در طول سال تلاش‌های بی‌وقفه‌ای انجام داد که مسوولان نهادهای مختلف را بر سر مهر آورد تا رفع مسایل اعضای اتحادیه را جدی‌تر بگیرند و همکاری که از دستشان برمی‌آید انجام دهند. بخش بزرگی از این تلاش‌ها البته بی‌ثمر ماند. در واقع تنها، در آخرین هفته‌های سال بود که بالاخره موفق شدیم به این تفاهم با همه نهادهای درگیر در کار سوخت رسانی برسیم که رویه یکنواختی را در همه سایت‌های بندری در پیش بگیرند و اعضای اتحادیه را از سرگردانی و دردسر برهانند، گرچه بهای بالای سوخت همچنان نفس کشتی‌داران را گرفته و تعادل سود و زیانشان را به هم ریخته است. توجه داشته باشیم که بالا رفتن هزینه‌های شناورداری در طول سال با این مشکل نیز همزمان بود که هم در بازارهای بین‌المللی و هم در سطح منطقه، تقاضا برای حمل بار دریایی از ظرفیت ناوگان‌ها پایین‌تر ماند و در نتیجه هم نرخ حمل دستخوش تغییراتی به زیان صاحبان کشتی‌ها شد و هم بخش‌هایی از سرمایه‌گذارهایشان برای تدارک ناوگان‌ها معطل و بلااستفاده ماند.

همزمان دبیرخانه اتحادیه کماکان با نهادهای مالیاتی به مذاکره مشغول بود تا شاید بتواند مالیات بر تناژ را (تناژ تاکس) را در قانون مالیات‌های مستقیم بگنجانند که در این راه از نمایندگان مجلس شورای اسلامی هم مدد گرفته شد و این امیدواری به وجود آمد که در کمیسیون‌های مجلس شورای



اسماعیل ارکاب
مسوول امور ایثارگران
سازمان بنادر و دریانوردی

فرهنگ ایثار و مقاومت پشتوانه مهم جامعه دریایی کشور

جامعه دریایی کشور سال‌ها در حالی آغاز می‌کنند که با پشتوانه ایستادگی ملت ایران برای کسب حقوق مسلم خود از طرف زورمداران جهانی همانند زمان جنگ تحمیلی هشت ساله با تحریم‌های اقتصادی برای عقب‌نشینی و کوتاه آمدن از خواسته‌های به حق خود مواجه هستند. گواه این امر تقدیم ۹۷ شهید در زمان جنگ تحمیلی است که از بهترین نیروهای کارآمد در عرصه فعالیت‌های دریایی و بندری کشور بودند و در زمینه رساندن کالا و مایحتاج ضروری مردم لحظه‌ای درنگ نکرده و با تدابیر فعالیت بنادر بزرگ‌ترین دیگری را بر افتخارات جامعه دریایی کشور آفریدند، انتقال و ترویج فرهنگ مقاومت و پایداری آن دلیر مردان برای نسل حاضر از وظایفی است که امور ایثارگران با کمک همه آحاد سازمان به دنبال تحقق آن است و به همین منظور امور ایثارگران در سال ۹۱ برنامه‌های متنوعی را از جمله برگزاری نخستین کنگره بزرگداشت شهدای جامعه دریایی در بندر خرمشهر، گردآوری، تدوین و انتشار کتاب پرواز ملکوتی دریانوردان حاوی وصایا و زندگینامه شهدای دریانورد در یک هزار جلد، برگزاری اردوی زیارتی برای خانواده ایثارگران، برگزاری نشست‌های ویژه ایثارگران با مدیران عالی‌رتبه سازمانی به منظور رسیدگی به مشکلات این عزیزان، برگزاری نشست‌های صمیمی با حضور خانواده معظم شهدا با مدیریت عامل جهت رسیدگی مستقیم به مشکلات این عزیزان در بندر خرمشهر، انتشار تمبر یادبود نخستین کنگره بزرگداشت شهدا به منظور ثبت و ماندگاری این کنگره، سرکشی به خانواده شهدا در مقاطع زمانی مختلف به منظور رسیدگی به درخواست‌های آنها، پرداخت وام برای حل مشکلات این عزیزان و همچنین پرداخت کمک‌های نقدی و غیرنقدی همانند سایر کارکنان رسمی و بسیاری از اقدامات دیگر که در این مجال امکان طرح آن میسر نیست، برعهده داشته است.

امور ایثارگران برای سال جدید نیز همگام با سایر بخش‌های فرهنگی سازمان برنامه‌های چندی از جمله موارد ذیل را در دستور کار خود دارد:

- ۱- فراهم کردن زمینه برگزاری دومین کنگره بزرگداشت شهدا در یکی از بنادر با محوریت تجلیل از آزادگان سرافراز
- ۲- گردآوری و انتشار جلد دوم کتاب پرواز ملکوتی دریانوردان با محوریت ثبت خاطرات آزادگان و جانبازان
- ۳- پیگیری تبدیل وضعیت استخدامی ایثارگران و استفاده کامل از سهمیه‌های اختصاصی
- ۴- انتشار ویژه‌نامه فصلی دریادلان به منظور معرفی دریاییان ایثارگر و ترویج فرهنگ جهاد و مقاومت
- ۵- اجرای برنامه‌های متنوع فرهنگی در مناسبت‌های مربوط به حوزه امور ایثارگران از قبیل سوم خرداد، سالروز ورود آزادگان، روز جانباز، هفته دفاع مقدس و ...



علی طاهری
مدیرعامل شرکت مهندسی و ساخت
تاسیسات دریایی ایران

در مسیر بازارهای بین‌المللی شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران

شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران (IOEC) یک شرکت با سرمایه بخش خصوصی است. این شرکت به عنوان نخستین پیمانکار عمومی کشور در بخش فراساحل در سال ۱۳۷۱ خورشیدی تاسیس شد تا عملیات ساخت و نصب تاسیسات مورد نیاز برای صنعت نفت و گاز را انجام دهد. این شرکت موفق به توسعه خدمات فراساحل خود شده است تا از عملیات مختلف لوله‌گذاری، نصب، هوک‌آپ و راه‌اندازی پشتیبانی کند. امروزه شرکت به یک پیمانکار EPCI در سطح بین‌المللی ارتقا یافته است. این شرکت با استفاده از توانایی‌های کامل خود در حوزه مهندسی، تدارکات، ساخت، نصب و راه‌اندازی قادر به ارائه خدمات به پروژه‌های فراساحل در حوزه صنعت نفت و گاز است. IOEC برای افزایش ظرفیت خود رابطه‌ای استراتژیک با بسیاری از شرکت‌ها ایجاد کرده و با تاسیس شرکت‌های اقماری متعدد درصدد تبدیل شدن به یک شرکت هلدینگ بین‌المللی است.

فعالیت‌های دریایی و فراساحل شرکت نقطه قوت آن تلقی می‌شود. IOEC با کمک شرکت‌های بین‌المللی در حال تقویت و گسترش ناوگان دریایی خود است. این شرکت اکنون می‌تواند تمامی عملیات نصب و لوله‌گذاری را انجام دهد و در عین حال بنا دارد شناورهای ویژه غواصی، نقشه‌برداری و ROV خود را توسعه دهد. منطقه خلیج فارس و اقیانوس هند بازار اصلی هدف شرکت تلقی می‌شود و در عین حال قصد دارد به بازارهای غرب آفریقا، دریای خزر، آمریکای جنوبی و آسیای جنوب شرقی وارد شود.

از طرف دیگر شرکت موضوع دستیابی به فناوری ساخت دکل‌های حفاری در دریا و خشکی را دنبال می‌کند. تاسیسات دریایی همچنین در حال گسترش امکانات درون مرزی و برون مرزی خود برای ارائه خدمات در مناطق دریای خزر، آمریکای جنوبی، خاورمیانه و آفریقا است.

تاسیسات دریایی با ۲۰ سال فعالیت و سال‌ها تجربه در زمینه مدیریت، مهندسی، خرید، ساخت و نصب و راه‌اندازی پروژه‌های خشکی و فراساحلی به ویژه در صنایع نفت و گاز و پتروشیمی و نیز حمل‌ونقل، هم‌اکنون بیش از ۷ میلیارد دلار پروژه‌های مختلف را در داخل و خارج از کشور در دست اجرا دارد. مشارکت شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی ایران در اجرای فازهای ۱۲، ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۲۱ توسعه میدان گازی پارس جنوبی و ساخت و نصب ۱۷ هزار و ۴۰۰ تن انواع سازه و ۲ خط لوله دریایی به طول ۲۲۳ کیلومتر، که از پروژه‌های مربوط به فازهای ۱۵ و ۱۶ است و ساخت و نصب انواع سازه‌ها و ۴۴۱ کیلومتر خط لوله در فاز ۱۲ که در دست اجراست، از زمره فعالیت‌های آن در پارس جنوبی است. همچنین یارد شرکت در خرمشهر علاوه بر فراهم کردن ظرفیت ساخت و سازه‌های مربوط به فازهای پارس جنوبی و مابقی پروژه‌های نیازمند ساخت جکت‌ها و سکوها و سایت پشتیبانی پوشش و کوتینگ لوله‌هایی که برای انتقال گاز از سکو به خشکی مورد استفاده قرار می‌گیرد، تاکنون امکان جذب ۴ هزار نفر نیروی انسانی را ایجاد کرده است.

تاسیسات دریایی در نیمه اول سال ۹۲، بازرگاری سکوها فاز ۱۹، ۲۰ و ۲۱ پارس جنوبی را در برنامه خود دارد.

اسلامی بتوانیم این تقاضای معقول را به واقعیت بنشانیم. گرچه به نظر می‌رسد متقاعد کردن مقام‌های گمرکی و وزارت امور اقتصادی و دارایی برای لغو پرداخت عوارض گمرکی بابت ورود شناورها و قطعات آنها همچنان به عنوان یک مشکل بزرگ در راه گسترش صنعت کشتی‌داری به سال جدید منتقل خواهد شد و لابد تلاش‌های بیشتری را نیاز خواهد داشت تا به نتیجه مناسب برسد..

و اما در چشم‌انداز سال نو، احتمالات بیشتری بر بهبود اوضاع جوانه زده است. شاید سال متفاوتی در پیش باشد و صنعت کشتی‌داری از بحرانی که دامش را گرفته است، فاصله بگیرد. در سطح بین‌المللی تحولاتی در تکوین است که هم نشان از برقراری نشاط و بالندگی در بازارها دارد و هم شانس برقراری روابط سازنده‌تری میان ایران و مجامع بین‌المللی را محتمل‌تر می‌کند. امید آنکه در سال تازه همه نهادهای مملکتی دست به دست هم بدهند و از عملکرد جزیره‌ای دست شسته و مسایل و مشکلات بخش خصوصی را بخشی از مشکلات خودشان ببینند. از آنجا که در هیچ یک از مسایل پیش روی صنعت کشتیرانی و کشتی‌داری، کوچک‌ترین تقصیری بر دوش دست‌اندرکاران این صنعت نیست و تقریباً تمامی مسایل از بیرون به این بخش سرایت می‌کند. بنابراین ناگفته پیداست که اگر عوامل بیرونی به خود بیایند و جدی‌تر در مورد عواقب تصمیم‌ها و رفتارهایشان بیندیشند، شاید آفتاب در زمانی هم ظهور بکند که آسمان بی‌نهایت ابری به نظر می‌رسد.



دربار دوم جعفری تهرانی
فرمانده دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)

ابتکار و نوآوری تصویر مطلوب آینده

نسیم بهار کم کم به مشام می رسد و طبیعت بی جان، جان می گیرد و آیات و نشانه های الهی یک بار دیگر از منظرمان می گذرد و به یاد ما می آورد که یک سال از عمرمان گذشت و این تأمل را در ذهنمان تداعی می کند سالی که گذشت چه نتایجی و آثاری داشته و افق برنامه های سال آتی چیست؟

دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) با استعانت از خداوند متعال و تلاش و همت کارکنان دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) توانسته است در راستای تربیت و آموزش افسران متخصص و ولایت مدار گام های مهمی را بردارد و به دستاوردهای ارزشمند و بزرگی نایل آید، از آن جمله:

- انجام پژوهش های بنیادی علمی و کاربردی در همه زمینه های دریایی (مکانیک، الکترونیک، فیزیک دریا و...)

- ایجاد و تجهیز آزمایشگاه های پژوهشی دریایی
- همکاری با سازمان های اجرایی دریایی در زمینه طرح های پژوهشی

- برگزاری دوره ها و کارگاه های آموزشی کوتاه مدت در سطوح ملی و منطقه ای در زمینه های مختلف دریایی

- برگزاری نمایشگاه های ملی و منطقه ای در زمینه های مرتبط
- برگزاری همایش های علمی در سطح ملی و منطقه ای در زمینه های مرتبط

- ایجاد ارتباط و همکاری سازنده با سازمان ها و دانشگاه های دریایی سطح کشور.

در این راستا فرماندهی معظم کل قوا، پس از پایان مراسم دانش آموختگی ۹۱/۶/۲۹ در دفتر یادبود دانشگاه مرقوم فرمودند: «پیشرفت، محسوس است و آینده مطلوب را می توان از خلال ابتکارها و نوآوری ها به روشنی مشاهده کرد. شرط لازم، پیوستگی کار و ابتکار و قانع نشدن به دستاوردهای کنونی است و نیز توکل و اعتماد به وعده خداوند که هدایت و کمک خود را نتیجه قطعی مجاهدت و تلاش صادقانه، معرفی کرده است.»

این دانشگاه در آستانه سال جدید نیز با استمداد از الطاف بیکران الهی و با تأسی از رهنمودهای معظم له نسبت به ادامه فعالیت ها با تلاش و همت مضاعف اقدام خواهد کرد. به طوری که ثمره این تلاش ها، حضور جان برکفان تعلیم یافته این دانشگاه در آب های فرماندهی است که امروزه امنیت، اعتماد، سلامت، پویایی و نشاط را به کشور عزیزمان ایران به ارمغان آورده است و این همان نیروی دریایی مقتدری است که نیاز هر جامعه آرمانی بوده و در سایه این حضور محقق شده است.

در پایان، آرزوی سالی سرشار از موفقیت، برای جامعه دریایی که نویدبخش توسعه ملی کشور عزیزمان ایران اسلامی هستند از خداوند متعال مسالت می نمایم.



علی شریفی
مدیر موسسه رده بندی آسیا

خروج موسسات رده بندی از ایران فرصتی برای متخصصان ایرانی در ارائه خدمات مشابه

مؤسسه رده بندی آسیا در سال ۱۳۹۱ سی و یکمین سال فعالیت خود را در عرصه دریایی پشت سر گذاشت. در این سال با توجه به شرایط خاص پیش آمده و خروج مؤسسات رده بندی عضو IACS از ایران، وظیفه اصلی خود را بر پایه ارائه خدمات مشابه با اعضای IACS به مالکان کشتی ها قرار داده بود که با تلاش کارکنان و حمایت های مرجع دریایی به این مهم دست یافت. ارائه خدمات به خطوط کشتیرانی بزرگ و شرکت های تأسیساتی نفت و گاز باعث شد خلأ ناشی از خروج مؤسسات مذکور به حداقل برسد. انجام بازرسی های قانونی، رده بندی و ضمانت دریایی و صدور گواهی نامه های مربوطه سکوها ی حفاری و استخراج نفت و گاز از دستاوردهای مهم مؤسسه در سال ۱۳۹۱ بوده است که سکوی نیمه مغروق ایران امیرکبیر به عنوان تنها سکوی نیمه مغروق در حال فعالیت در آب های ایران نمونه ای از آن است.

به رغم تلاش مؤسسه، برخی موانع باعث عدم تحقق کامل برنامه های مورد نظر بوده است که اهم آنها شامل: وضعیت اقتصادی نامناسب مالکان شناورها و عملاً ناتوانی در تأمین برخی از قطعات و تجهیزات ایمنی مورد نیاز، ناتوانی مالکان در پرداخت به موقع حق الزحمه خدمات و در نتیجه ایجاد تضییقات مالی برای مؤسسه، رقابت ناسالم و عدم کنترل دقیق از جانب مرجع حاکمیتی به دلیل وجود تحریم ها و عدم امکان برنامه ریزی بلندمدت به دلیل شرایط ناپایدار بازار دریایی بوده است.

با این وجود امید است در سال ۱۳۹۲ ضمن حفظ بازار فعلی، فعالیت های خود را به خصوص در صنایع فراساحل گسترش دهیم و دستیابی به این هدف، کمک بزرگی به صنایع نفت و گاز خواهد بود که در شرایط فعلی هرگونه خللی در فعالیت آنها شرایط دشواری را برای کشور در پی خواهد داشت.

برنامه های مؤسسه برای سال در پیش (۱۳۹۲ خورشیدی) که برخی از آنها در ذات تعهدات مؤسسات بازرسی کننده نهفته است، عبارتند از:

۱. گسترش توانمندی های منابع کارشناسی در زمینه های تخصصی در حد استانداردهای نهادهای بین المللی نظیر انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی (IACS) و فدراسیون بین المللی آژانس های بازرسی (IFIA) به منظور بی نیازی صنعت دریایی به مؤسسات مشابه خارجی

۲. گسترش همکاری با مؤسسات بازرسی صنعتی و رده بندی کشورهای آسیایی برای همکاری های مشترک

۳. گسترش بخش تحقیقات و آموزش در کلیه زمینه های مرتبط با بازرسی با همکاری مراکز علمی و دانشگاه ها

۴. ارائه خدمات آموزشی و اطلاع رسانی به مشتریان، مالکان و کارکنان تحقیق این اهداف در کنار تلاش و همت کارکنان مؤسسه، همکاری و کمک صنایع مرتبط به خصوص سازمان بنادر و دریانوردی را می طلبد که امید است با سیاست های کلانی که اتخاذ می کنند، شاهد موفقیت های هرچه بیشتر در صنایع دریایی کشور باشیم.



محمد رسول گل کرم نی
مدیرعامل شرکت آرتمیز دریا

افزایش کیفیت و بهبود مستمر آرایه خدمات

ارتقای کیفیت خدمات به مشتری، ارتقای سطح دانش فنی کارکنان، ارتقای کمی خدمات به مشتری و استقرار استانداردهای کنترل کیفیت، ایمنی پرسنل و حفظ محیط زیست از برنامه‌هایی بود که برای سال ۹۱ پیش بینی گردیده بود.

اما مهم‌ترین اولویت‌های کاری در سال گذشته، ابتدا استقرار استانداردهای سیستم مدیریت یکپارچه و HSE بود که این امر با موفقیت انجام شد و در حال حاضر شرکت آرتمیز دریا گواهینامه‌های معتبر این استانداردها را دریافت نموده است و دوم ارتقای کمی خدمات به مشتری بوده که به علت تحریم‌های اقتصادی و نوسانات نرخ ارز، نه تنها این مهم انجام نشد، بلکه بخشی از قراردادهای قبلی نیز به علت کمبود اعتبارات مورد نیاز از طرف کارفرمایان لغو گردید.

با این وجود تحریم‌ها، مشکلات اقتصادی و نوسانات بازار از مهم‌ترین موانع پیشبرد یا تحقق برنامه‌ها بود که امید می‌رود هرچه سریع‌تر برطرف شود.

اگرچه این مساله باعث دست روی دست گذاشتن و انفعال شرکت نخواهد شد و ارتقای رضایت‌مندی مشتریان و کارکنان و طرف‌های ذی‌نفع، بهبود و نوآوری در آرایه خدمات و محصولات و توسعه سهم بازار، ارتقای دانش و فرهنگ کارکنان در جهت رعایت الزامات قانونی و انجام بهینه فعالیت‌ها، تلاش در راستای افزایش کیفیت خدمات و بهبود مستمر، رعایت استانداردها و قوانین ملی و بین‌المللی مرتبط با موضوعات کاری شرکت و رعایت استانداردهای ایمنی، بهداشت شغلی و جنبه‌های زیست محیطی از مهم‌ترین برنامه‌های اجرایی برای سال ۹۲ است.



دکتر محمد مهدی محمودی
مدیرعامل شرکت مهندسی مشاور هرمپی

توسعه پایدار بندار و سواحل در گرو تعامل شهر با بندر

دستاورد‌های تلاش مسوولان جامعه دریایی کشور در سالی که گذشت، ایجاد فرصت‌های ارزشمندی چون توسعه زیرساخت‌ها و افزایش ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری در بندار و حمل و نقل مسافری و توسعه ناوگان مسافری کشور بوده است. در این راستا و در ادامه راه توسعه، برنامه‌های سال جدید نیز بایستی بر تبدیل این فرصت‌ها به قوت و همت به انجام اقدامات اجرایی تعریف شده در برنامه‌های پیشین استوار باشد.

دستیابی به سواحل پایدار که از جمله اهداف مطروحه در سند چشم‌انداز سواحل است، در گرو توسعه ظرفیت‌های پایدار ترانزیتی، ترافیکی، محیطی و... است. در راستای تحقق این مهم، در سالی که گذشت پروژه‌هایی همچون کنارگذر ساحلی رامسر، سامان دهی یکپارچه ساحل بندر عباس و تدوین اصول و معیارهای تعامل بندر و شهر مطرح بوده است.

پروژه تعامل بندر و شهر با هدف فراهم کردن زیرساخت‌های توسعه بندار و رفع موانع و محدودیت‌های شهر همجوار در فرایند توسعه ۱۲ بندر و شهر همجوارش انجام شد. در این پروژه که با رویکرد فرابخشی نسبت به آسیب‌شناسی وضع موجود و بررسی موانع و محدودیت‌های پیش روی بندار اقدام شد، سیاست‌های کلان اتخاذ، استراتژی‌های تخصصی تدوین و راهکارها و اقدامات اجرایی متعددی در بازه‌های زمانی کوتاه، میان و بلندمدت تعیین شد. دستاورد این پروژه در قالب تعریف طرح‌های موضوعی و موضوعی عملیاتی، مورد استقبال سایر مسوولان و ارگان‌های شهری و بندری نیز قرار گرفت، همانگونه که در ساحل ۲۲ کیلومتری بندر عباس حدفاصل فرودگاه تا محله سورو، استانداری هرمزگان نسبت به آزادسازی حریم دریا برای استفاده عموم و توسعه زیرساخت‌های ترافیکی و گردشگری اقدام کرد.

یکی دیگر از پروژه‌های اجرایی واجد اهمیت در سال ۹۱، کنارگذر ساحلی رامسر است که با هدف حل معضل ترافیکی و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ساحلی و با رویکرد توسعه ظرفیت‌های گردشگری، پایداری زیست محیطی و توسعه پایدار اقتصادی انجام و مراحل آغازین اجرایی خود را طی کرد. این پروژه که در راستای طرح آزادراه سراسری گرگان آستارا است، در منطقه رامسر، به دلیل بیشترین نزدیکی دریا و جنگل از داخل دریا عبور کرده است. انجام این طرح عمرانی به عنوان پایلوت، نخستین تجربه احداث کنارگذر در داخل دریا و پیشگام طرح‌های آتی دریایی در ایران خواهد بود.

از جمله مهم‌ترین برنامه‌های مطرح در آستانه سال ۱۳۹۲ برای انسجام زنجیره توسعه کشور در صنعت دریانوردی، معطوف به تداوم و استمرار بخشی به پروژه‌های در دست اجرا، همگام با شرایط جانبی و به روزرسانی تمهیدات و اقدامات اجرایی است. شماری از این برنامه‌ها عبارتند از:

- تدوین استراتژی‌های رفع موانع و محدودیت‌ها در تعامل میان شهر و بندر در فرایند توسعه.
- جستجو در راهکارها و راهبردهای تدوین شده و اقدامات اجرایی تعریف شده در بازه‌های زمانی یک تا ۵ سال در زمینه توسعه پایدار بندار و سواحل در تعامل همه جانبه با شهر همجوار که پیش تر مطالعه و تدوین شده است.

- تداوم و استمرار در اجرای عملیات اجرایی احداث کنارگذر ساحلی رامسر و رفع مشکلات احتمالی. در این مقوله نگرش فرابخشی به همزیستی شهر و بندر از دیدگاه متخصصین معماری و شهرسازی و دریایی، استفاده از توان متخصصان داخلی در تلفیق با تکنولوژی روز دنیا به صورت هماهنگ، همگام و همگام با ارشادات مدیران و تصمیم‌سازان جامعه دریایی کشور موجبات پایداری سواحل، بندار و شهرهای همجوار را در فرایند توسعه فراهم خواهد کرد.



حبیب‌الله ابولیان
مدیرعامل شرکت تعاونی چندمنظوره بندر انزلی



مجید سلیمانی مقام
مدیرعامل شرکت کیش مارین سرویس

حفظ و ارتقاء کیفیت خدمات مهمترین اولویت کاری تعاونی چندمنظوره بندر انزلی

استقرار سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) در تمامی واحدهای شرکت به منظور ارتقای سطح ایمنی، بهداشت کیفیت خدمات و توسعه، بالا بردن ظرفیت تناژ عملیات تخلیه و بارگیری کالا و به تبع آن کاهش سرویس تایم کشتی‌های تجاری با رعایت قوانین و دستورالعمل‌های ابلاغی از سوی کارفرما، ارایه خدمات مناسب به مشتریان از نظر اسنادی، عملیاتی و اجرای کامل طرح تکریم ارباب رجوع، کاهش ریسک خطرات ناشی از کار در حوزه‌های خدمات امور بندری و واحدهای پشتیبانی، حمایت از حقوق کارگران و پرسنل و ارتقای سطح علمی و عملی آنها در چارچوب مقررات شرکت و آینده‌نگری و سرمایه‌گذاری در عرصه‌های مختلف در دستور کار قرار داشت که البته مهم‌ترین اولویت‌های کاری در سال ۱۳۹۱ حفظ موقعیت خود در بین شرکت‌های کارگزار بندری بوده که در سال جاری به عنوان کارگزار نمونه سازمان نیز معرفی شده که خود علاوه بر تعالی شرکت به طور قطع عنایت مطلوب اداره کل بندارو دریانوردی بوده و در حد توان خود نیز به این مهم دست یافته است.

اگرچه استقرار سیستم مدیریت یکپارچه که به حول و قوه الهی این امر محقق و در تاریخ ۱۳۹۱/۷/۵ شرکت مفتخر به اخذ گواهینامه ISO14001:2008 – ISO9001:2007 – OHSAS18001 شد و همچنین کاهش ریسک خطرات ناشی از کار و حفظ سلامت کارکنان به عنوان بازوهای اجرایی شرکت را نیز می‌توان به موارد یاد شده افزود.

البته در این میان مهم‌ترین موانع پیشبرد برنامه‌ها یا تحقق برنامه‌ها (متناسب با هر برنامه عدم دسترسی به منابع مالی مورد نیاز خود که ناشی از عدم حصول درآمدهای پیش‌بینی شده در بودجه است که با برنامه‌ریزی‌های به موقع و اتخاذ تدابیر خاص و همدلی و همراهی همکاران گرامی تا حدودی آثار کمبود منابع و کسری بودجه‌ها کاهش یافت.

مانع دیگر، عدم دسترسی به قطعات یدکی تجهیزات عملیاتی شرکت بوده که از آثار تحریم‌های یکجانبه و ناعادلانه اقتصادی بر کشور عزیزمان ایران است. این مشکل نیز با حذف و هزینه مضاعف مالی و زمانی و قدرت ابتکار کارشناسان و مدیران توانمند شرکت برطرف شد. به‌عنوان نمونه در مورد فرایند واردات تجهیزات کهنه جدید که با هدف ارتقای ناوگان باربری ترمینال خریداری شدند با گذراندن مسیرهای طولانی موفق به عبور از سد‌های موجود شدیم.

با این وجود ضمن شادباش سال نو باید اعلام کنم که مهم‌ترین برنامه‌ها برای اجرا در سال ۱۳۹۲، حفظ جایگاه شرکت به عنوان کارگزار نمونه سازمان بندارو دریانوردی با توجه به رعایت اصول و قوانین جاری سازمان، حفظ و تداوم سیستم مدیریت یکپارچه و در نهایت سرمایه‌گذاری در سایر عرصه‌های اقتصادی شامل تأسیس خطوط کشتیرانی، احداث انبارهای مسقف چندمنظوره در اراضی تملیکی خود، مشارکت در ساخت و ساز و انبوه‌سازی است. در نهایت از آنجا که امروزه مسوولیت خطیری بر عهده مدیران ارشد شرکت قرار داشته و آن سربلند بیرون آمدن از بحران شرایط موجود و استمرار فعالیت شرکت با عنایت به انعام قرارداد بلندمدت خود با سازمان بندارو دریانوردی است، از این رو برای رسیدن به یک توسعه پایدار و افقی روشن و رونق اقتصادی و نیز ورود به دهه سوم فعالیت آن با اتکال به خداوند منان و کوشش و تلاش بی‌وقفه کلیه اعضای شرکت از جمله سهامداران، مدیران و پرسنل و از طرف دیگر حمایت‌های دولت و سازمان بندارو دریانوردی طلبید.

حضور موثر در بازارهای ملی و بین‌المللی

اجرای دوره‌های آموزشی با رویکرد ارتقای کیفی آموزش، توسعه موضوعات آموزشی و کسب مجوزهای لازم برای دوره‌های جدید و همچنین توسعه فعالیت‌های شعب موسسه در بندرعباس و خرمشهر با کسب مجوزهای برگزاری دوره‌های جدید برنامه‌هایی بود که در سال ۹۱ در دستور کار قرار داشت.

در مورد مهم‌ترین اولویت کاری در سال ۹۱ و موانع پیشبرد آن نیز همان توسعه فعالیت‌ها و افزایش کیفیت آموزش بوده است که در زمینه افزایش کیفیت آموزش این موسسه همت خود را معطوف به دستیابی به این هدف کرده و توفیقات خوبی هم حاصل شده است، اما در مورد توسعه فعالیت‌ها به علت کندی جریان امور در اداره کل‌های بندارو در استان‌های خوزستان و هرمزگان توفیق چندانی حاصل نشده و متأسفانه ظرفیت‌های موجود موسسه بلااستفاده مانده است.

و اما مهم‌ترین برنامه‌ها در سال ۱۳۹۲ که به نام سال حماسه سیاسی و اقتصادی نیز نامگذاری شده اهداف سال گذشته همچنان مدنظر است، مضاف بر اینکه پیش‌بینی می‌شود سامانه شبیه‌ساز GMDSS شرکت که سرمایه‌گذاری هنگفتی برای آن صورت گرفته، آماده ارایه باشد، لذا برنامه معرفی این سامانه در سطح بازارهای ملی و بین‌المللی از جمله برنامه‌های مهم سال ۹۲ به شمار می‌آید.



غلامعباس حافظپور
مدیرعامل شرکت ندیم گسترش خلیج فارس

حمایت مالی؛ شرط لازم برای بالندگی صنعت کشتی سازی

البته در این خصوص بعضی از ارگان ها همکاری خوبی داشته اند؛ مثل سازمان بنادرو دریانوردی که زمینه عقد قرارداد برای ساخت شناورهای مسافربری را فراهم کردند در اینجا لازم می دانم از این اقدام پسندیده و همکاری خوب با متقاضیان و حمایت از شرکت های فعال در زمینه ساخت کشتی های مسافربری تشکر و قدردانی کنم.

اما سایر دستگاه های متولی مانند وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان گردشگری نیز می توانند کمک بسیار شایانی در زمینه گردشگری و بهره مندی از امکانات موجود در جزایر با جذب گردشگر داخلی و خارجی با اعطای تسهیلات ارزان قیمت به متقاضیانی که علاقه مند در این زمینه هستند، گام موثری در توسعه صنعت دریا بردارند.

ب - یکی دیگر از چالش های اساسی موجود بر سر راه سازندگان و متقاضیان ساخت شناورها (که عمدتاً تعاونی ها یا اشخاص حقیقی هستند) عدم تخصیص منابع ارزی است. از آنجا که بخش عمده ای از تجهیزات و امکانات مورد استفاده در ساخت شناورها را بایستی به صورت ارزی تامین کرد، بنابراین ضرورت دارد قراردادهای مربوطه به صورت ارزی منعقد شود، لذا بایستی تمهیداتی اندیشیده شود تا ارز مورد نیاز به این دسته از متقاضیان تخصیص یابد.

در زمینه فرصت ها و توانمندی های موجود نیز باید به موارد زیر اشاره کنم:

الف - وجود بازار مناسب شناورهای گردشگری و تفریحی و مسافری و یدک کش و بارج و حتی کرو بوت و همچنین یدک کش های تدارکاتی در نتیجه تقاضا برای ساخت اینگونه شناورها

ب - تحریم های اقتصادی کشورهای غربی باعث ایجاد فرصت برای فعالیت هرچه بیشتر سازندگان داخلی و بروز خلاقیت و شکوفایی در این بخش شده است.

ج - استقرار این شرکت در استان هرمزگان که بیش از ۹۸ درصد مسافرت دریایی به آن تعلق دارد، به عنوان پتانسیل بالقوه جهت دریافت سفارش ساخت اینگونه شناورها محسوب می شود.

د - شناسایی و تعامل مناسب با ذی نفعان و متقاضیان.

ه - فعالیت این شرکت در منطقه ویژه اقتصادی را به عنوان یکی از مزیت های قابل اشاره از حیث کاهش بهای تمام شده محصولات تولیدی و معافیت خاص پیش بینی شده می توان برشمرد.

و - پشتیبانی مالی هلدینگ ایزوایکو (مجمع کشتی سازی) و بهره مندی از امکانات و تجهیزات و ماشین آلات موجود در شرکت های تحت پوشش و وابسته به ایزوایکو.

شرکت ندیم گسترش خلیج فارس که یکی از شرکت های اقماری ایزوایکو است و با داشتن بیش از ۴۰ سال سابقه فعالیت در زمینه تعمیر و ساخت شناورهای با حداکثر وزن ۸۰۰ تن می توان از آن نام برد، در حال حاضر در شرف عقد قرارداد ساخت ۶ فروند شناور آلومینیومی ۱۲۰ نفره با شرکت تعاونی قایقداران و اتوبوسداران دریایی بندرعباس است، در سال ۹۱ دو دسته پروژه را در دستور کار داشت که پروژه های نوسازی در دست اقدام این شرکت با ۷ فروند شناور شامل ساخت یک فروند لندینگ کرافت ۱۸۰۰ تنی چند منظوره (به آب اندازی شد و در حال تکمیل و راه اندازی ماشین آلات هستیم)، ساخت ۴ فروند بارج جمع آوری آلودگی نفتی متعلق به سازمان بنادرو دریانوردی (به آب اندازی شد و در حال تکمیل و راه اندازی ماشین آلات هستیم)، ساخت دو فروند کانتینربر با ظرفیت حمل ۹۶ کانتینر. (در حال انجام هستیم)، ساخت یک دستگاه انسپلاری فاز ۱۴ (تکمیل و تحویل شد) و ساخت یک فروند شناور رستوران دریایی (به دلیل مشکلات مالی کارفرما متوقف شده است) را در بر می گیرد.

و دوم پروژه های تعمیراتی که این شرکت در سال ۹۱ موفق به تعمیر تعداد ۵۴ فروند شناور با کاربری و ظرفیت های مختلف شده است.

در مورد اهداف و برنامه های سال ۹۲ نیز باید به تکمیل و تحویل پروژه های سال قبل، ساخت ۶ فروند شناور مسافری آلومینیومی ۱۲۰ نفره، ساخت ۱۰ فروند شناور مسافری آلومینیومی ۱۰۰ نفره، ساخت یک فروند یدک کش با قدرت ۳۲۰۰ اسب بخار، ساخت یک فروند بارج مسطح ۵۰۰۰ تنی، اخذ سفارش و ساخت بخشی از سازه های نفتی از شرکت مبین سازه، تلاش برای گرفتن پروژه ساخت ۱۰ فروند شناور ویژه از یک مشتری خاص و در نهایت تعمیر حدود ۷۴ فروند شناور با کاربری و ظرفیت های متفاوت اشاره نمایم.

در این میان، موانع و مشکلاتی نیز پیش روی ما قرار داشته که به رغم توانایی فنی و کارشناسی متخصصین شاغل در این مجموعه و امکانات و تاسیسات و ماشین آلات موجود که در منطقه بی نظیر است، اما موانع و مشکلاتی بر سر راه وجود دارد که باعث عدم تحقق انتظارات و اهداف جامعه از صنایع دریایی و شرکت های فعال در زمینه صنعت دریایی است.

اگر بخواهیم به طور خلاصه بخشی از چالش های موجود را نام ببریم، بدین شرح خواهد بود:

الف - عدم حمایت مالی از سوی بانک ها و موسسات مالی و اعتباری به دلیل نداشتن سرفصل مشخص برای اعطای تسهیلات مالی به متقاضیانی که تمایل به خرید و ساخت دارند.



محمود کیا
مدیرعامل شرکت کشتیرانی بنیاد

کشتیرانی بنیاد

در مسیر عبور از بحران‌های اقتصادی

وجود آمده در نقل و انتقال‌های مالی و اخذ تسهیلات از بانک‌های خارجی طی سال گذشته از جمله موانع پیشبرد اهداف هستند. از طرفی با مطالعه جامع انجام شده طی سال گذشته، ورود به بازار شناورهای فراساحلی در سال ۱۳۹۲ با خرید ۴ فروند شناور تدارکاتی در دستور کار قرار گرفته که امید است با یاری خداوند متعال و همکاری مسوولان ذی‌ربط با اتحاد و همدلی بین اعضای صنف دریایی میهن عزیزمان ایران در سال جاری موانع فوق را پشت سر نهاده و بستر را جهت رشد و ارتقای سطح فعالیت‌های دریایی فراهم کنیم.

۱. ورود ۲۷۴ فروند شناور سوپرامکس و هندی سائیز به بازار و اسقاط ۱۸۴ فروند شناور طی سال ۲۰۱۲ که موجب افزایش عرضه نسبت به تقاضا و در نتیجه کاهش نرخ حمل شده است.
۲. همچنین همان‌طور که در ذیل مشاهده می‌شود، کاهش حدود ۵۰ درصدی نرخ حمل نسبت به سال ۹۰ با وجود افزایش حدود ۵ درصدی قیمت سوخت طی سال ۹۱ موجب کاهش شدید حاشیه سود و افزایش هزینه‌های تمام شده در این بازار شده است.
۳. از طرفی تشدید فشارهای سیاسی در فضای بین‌المللی علیه ایران و مشکلات به

از جمله اهداف مصوب شده در سال ۱۳۹۱ می‌توان به افزایش میزان فعالیت در اجاره کشتی‌های استیجاری، افزایش میزان حمل بارهای صادراتی، وارداتی، بین بنادر خارجی و همچنین گسترش ناوگان ملکی (دوفروند شناور سوپرامکس و دو فروند شناور هندی سائیز) نام برد. این شرکت به کمک ایزد منان و همچنین با بهره‌گیری از نیروهای متخصص و باتجربه و بهره‌برداری از فرصت‌های ایجاد شده موفق شده حدود ۷۰ درصد از اهداف حمل دریایی سال ۹۱ خود را میسر کند، لیکن به علت موانع ذیل این شرکت برنامه گسترش ناوگان ملکی خود را به سال ۹۲ به تعویق انداخته است:



ماهنامه علمی، تحقیقاتی



فرم اشتراک یکساله ماهنامه بندر و دریا

هزینه اشتراک برای ۱۲ شماره: ۱/۰۸۰/۰۰۰ ریال

تعداد درخواستی در هر شماره: ۱ ○ ۵ ○ ۱۰ ○ ۱۵ ○ ۲۰ جلد
در صورت اشتراک حداقل ۵ نسخه از هر شماره، تا پایان مدت عضویت می‌توانید از تخفیف ۱۵ درصد در چاپ آگهی‌های بازرگانی ماهنامه برخوردار شوید.

مقاضی محترم

- لطفاً مبلغ اشتراک را به حساب شماره ۱۰۲۸۹۸۵۷۳۰۰۴ و یا به شماره شبا ۱۰۲۸۹۸۵۷۳۰۰۴۰۴۳۰۱۹۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰ نزد بانک صادرات، به نام ماهنامه بندرودریا واریز نمایید.
- خواهشمند است پس از تکمیل فرم اشتراک را به همراه فیش بانکی به نشانی دفتر ماهنامه بندرودریا پست نموده و یا از طریق تلفکس به شماره ۰۳-۸۸۱۹۰۶۳۰ ارسال نمایید.
- مراکز علمی - پژوهشی و همچنین کلیه اساتید و دانشجویان می‌توانند در اشتراک مجله از تخفیف ۲۵٪ استفاده نمایند.
- اولین شماره از ماهنامه، پس از دریافت مدارک درخواستی به نشانی مشترک جدید ارسال می‌گردد.
- تقاضا می‌شود، در صورت تغییر نشانی، در اولین فرصت نشانی جدید پستی خود را به دفتر ماهنامه بندر و دریا اعلام نمایید.

نام و نام خانوادگی:

شرکت / سازمان:

سمت:

میزان تحمیلات:

رشته تحصیلی:

تلفن تماس:

نمابر:

نشانی کامل پستی:

نشانی الکترونیکی:

امضاء



گسترش شاهد

حمل و نقل داخلی کالا

ایمنی در حمل ✓ هزینه کمتر
رضایتمندی مشتری

دارای نمایندگی در سراسر کشور

دارای ناوگان مجهز حمل و نقل

حمل کالا به اقصی نقاط کشور

تحت پوشش کامل بیمه ایران (خیانت در امانت)

Gostaresht Shahed Co.

آدرس شعبه اهواز

کیلومتر ۲ جاده اهواز - اندیشک

شهرک حمل و نقل - فرک ۲۲

تلفن: ۰۶۱۱) ۳۹۰۷۵۲۵-۶

۳۹۰۷۱۶۴-۵

۳۹۰۷۵۲۷

فکس: ۰۶۱۱) ۳۹۰۷۵۲۷

آدرس شعبه بندر عباس

پانک پارک بندر عباس - ۳۲ دستگاه

تلفن: ۰۶۶۱) ۲۵۲۳۲۵۴

آدرس دفتر مرکزی:

تهران، میدان آرزاتین، خیابان بیستی،

خیابان ۱۲ شرقی، پستی کوچه سام پلاک ۷

تلفن: ۰۲-۸۸۷۳۱۱۴۲

فکس: ۰۱۷-۸۸۵۲۴۰۱۷



محمد رحمدل

مدیرعامل شرکت طراحی مهندسی فرانس تکنولوژی

برنامه ریزی و مدیریت

ضرورت استفاده بهینه و موثر از تجهیزات

در ابتدا پیرامون برنامه های اجرا شده در سال ۱۳۹۱ می توانم به مطالعه بهینه سازی برخی مکانیزم های تجهیزات جابه جایی کانتینر، ایجاد برنامه های پژوهشی در رابطه با موضوعات مبتلا به تجهیزات کانتینری با دانشگاه صنعتی امیرکبیر، اخذ گواهینامه نظام مدیریت کیفیت برای شرکت، مشارکت در امر نظارت و پایش تجهیزات (شناوری، خشکی و مخابرات) بنادر بازرگانی کشور و استمرار در ارائه مشاوره فنی به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت های راهبر در بنادر اشاره نمایم. اگرچه مهم ترین اولویت های کاری شرکت در سال ۱۳۹۱ در ارائه خدمات مشاوره فنی برای انتخاب اصلح تجهیزات و راهبری بهینه آنها برای بنادر و شرکت های ذی ربط خدمات رسان بوده است، در عین حال، با عنایت خداوند بزرگ، مهندسین مشاور فرانس تکنولوژی موفق شد فرایند مهندسی خود را وفق دستورالعمل های سازمان بین المللی ایزو، نظام مند کرده و به اخذ گواهینامه مربوط نایل آید.

همچنین دانش فنی برخی پدیده های اساسی تجهیزات جابه جایی کانتینر به عنوان پژوهش دوره های کارشناسی ارشد در دانشکده مکانیک دانشگاه صنعتی امیرکبیر، بومی سازی شد. از دیگر دستاوردهای شرکت، مشارکت فعال در امر تهیه اسناد مناقصات سازمان بنادر و دریانوردی بوده است.

البته در این وادی موانعی نیز مانع پیشبرد برنامه ها یا تحقق برنامه ها بود که قطع ارتباط بسیاری از سازندگان خارجی به دلیل تحریم اقتصادی از یکسو و محدودیت های مالی ناشی از تحریم برای خریداران از سوی دیگر و همچنین کم عنایتی مسوولان و مدیران شرکت های راهبر به مشارکت در امر تحقیقات و سرمایه گذاری با دانشگاه ها، مانعی برای رشد صنعت دریا در بین اصحاب دانشگاه ها می توان اشاره کرد.

در هر حال پیرامون مهم ترین برنامه ها برای اجرا در سال ۱۳۹۲، ادامه حضور فعال در برنامه ریزی تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، مشارکت در امر پایش تجهیزات بنادر، ارتقای سطح کاربران تجهیزات در بنادر با معرفی برنامه های منظم نگهداری، برگزاری سمینارهای تخصصی در راستای بهبود روش های تعمیراتی و نگهداری، معرفی تجهیزات مدرن و به روز در صنعت تخلیه و بارگیری کالا و ورود هرچه بیشتر اصحاب پژوهش به موضوعات صنعت دریا و بندر را در بر می گیرد.

www.gostaresht-shahed.co.ir

info@gostaresht-shahed.co.ir





نصرت‌الله کوزه‌گر
شهردار رامسر

رامسر

شهری بنیان‌شده بر اقتصاد گردشگری

۵. پیگیری مصوبات دولت در خصوص شهر رامسر به خصوص پل صفارود که سبب تملک بخش عظیمی از عرصه موجود حریم پل در ضلع شرقی می‌شود.

۶. ایجاد فضای اجرا برای نیروهای متخصص در بدنه شهرداری و ...

این تنها انجام بخش کوچکی از وظایف اینجانب به عنوان کسی است که همواره به این شهر تعصب داشته و همچون سایر رامسری‌ها آرزوی رشد و تعالی همه‌جانبه آن را دارم.

البته در این میان به طور قطع موانعی نیز پیش روی ما قرار داشته که امروزه با رشد و توسعه شهرها و ارتقای سطح فرهنگ شهروندانی توقعات بحق شهروندان نیز افزایش یافته که این امر مسوولیت مدیریت شهری را در ارایه خدمات سنگین‌تر می‌کند. از سوی دیگر، ارایه خدمات مطلوب و مستدام نیازمند منابع مالی ثابت بوده که متأسفانه شهرداری‌ها بعد از سال ۱۳۶۹ در درآمدهای مورد نیاز خود خودکفا اعلام شده، مکلف به کسب درآمد و قطع وابستگی به درآمدهای دولتی و اعتبارات ملی شده‌اند و با مشکلات فراوانی در تامین منابع مالی برای اجرای طرح‌ها و پروژه‌های خود مواجهند. به منظور رفع بخشی از این مشکلات رویکرد شهرداری رامسر جذب منابع مالی بخش خصوصی و توان اجرایی آنها بوده تا بتواند منابع مالی پایدار برای شهر و شهرداری به وجود بیاورد. به خصوص شهرداری رامسر با توجه به مالکیت بخش عمده‌ای از اراضی ساحلی در بخش گردشگری ساحلی و مراکز تفریحی وارد عمل شده است.

در عین حال برای سال ۹۲ برنامه یکساله شهرداری با عنایت به دستورالعمل ارسالی از سوی وزارت کشور و در چارچوب بودجه سال ۱۳۹۲ تهیه و به تصویب شورای شهر رسیده و اجرا خواهد شد که مهم‌ترین اهداف شهرداری در بودجه تعریف شده، ایجاد فضای امن و باثبات شهری و رفاه و فراوانی برای شهروندان است؛ وظیفه‌ای که در دو بخش وظایف ذاتی همچون آسفالت معابر، پیاده‌روسازی، ارتقای سطح خدمات آتش‌نشانی و حمل‌ونقل درون شهری و امور زیربنایی همچون احداث مرکز تجاری شهرداری و انتقال کسبه فعال در حریم پل صفارود، تکمیل و راه‌اندازی پل صفارود و بازگشایی و بهسازی خیابان شهید بهشتی که معبر معتبر در انتقال و هدایت گردشگر به دهکده توریستی جواهرده است.

چشم‌انداز هر شهر در حقیقت ویژگی‌های ساختاری آن شهر است که باید شناسایی و برنامه‌ریزی شود.

مدیریت شهری به عنوان مهم‌ترین نهاد خدماتی با باور هویت شناخته شده شهر اقدام به برنامه‌ریزی بلندمدت و کوتاه‌مدت کرده است. برنامه‌های کوتاه‌مدت در قالب بودجه مصوب با هدف افزایش رفاه اقتصادی و فرهنگی و اجتماعی شهر و شهروندان و همگام با برنامه‌های ملی و منطقه‌ای، برنامه‌های بلندمدت خود را با عنایت به جایگاه گردشگری بی‌نظیر رامسر تعریف کرده است که از آن جمله می‌توان به:

- ایجاد منطقه ویژه گردشگری در شهر رامسر
- استفاده از پتانسیل حوزه‌های سرمایه‌گذار و توان مالی بخش خصوصی در انجام طرح‌ها به منظور رسیدن به درآمدهای پایدار و کاهش وابستگی به ساخت و ساز و فروش تراکم
- برونسپاری فعالیت‌های شهرداری به منظور نظارت دقیق‌تر و ایجاد فرصت برنامه‌ریزی بهتر برای کارشناسان شهرداری، در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و با توجه به ظرفیت‌های بالای بخش خصوصی که عامل اصلی در کاهش ضریب بیکاری است.
- در دهه‌های اخیر گسترش فرهنگ شهروندانی فرصت‌ها و چالش‌هایی را برای حوزه مدیریت شهری ایجاد کرده که با شناسایی و بررسی دقیق آن می‌توان مسیری پویا برای توسعه شهر تعریف نمود. توسعه شهروندانی نیازمند شناخت، برنامه‌ریزی و در نتیجه توسعه زیرساخت‌هاست. نگاه اینجانب در وهله اول به عنوان یک شهروند و بعد در جایگاه شهردار آماده‌سازی این زیرساخت‌ها بوده که این امر شامل شناسایی منابع انسانی، مالی و اجرایی است که در این راستا برنامه‌های متعددی تدوین گردیده که اهم این برنامه‌ها را به شرح ذیل می‌توان تقسیم‌بندی کرد:

۱. اجرای نظام پیشنهادات و ایجاد بستر مناسب جهت ارایه پیشنهادات و آماده‌سازی فضای مشارکت مردمی
۲. کاهش اتکالی شهرداری به درآمدهای ساخت و ساز و استفاده از عرصه‌های طبیعی و خدادادی شهر به منظور ارتقای سطح خدمات گردشگری و تفریحی با عنایت به رویکرد شهر
۳. تکمیل و تجهیز ناوگان موتوری به منظور ارایه خدمات مناسب‌تر و پیگیری وام‌های مربوط به خرید ماشین‌آلات و تجهیزات
۴. افزایش نشاط و شادابی با برگزاری مراسم آیینی و مذهبی و جشن‌ها و مسابقات



سعید ایزدیان
مدیرعامل شرکت فارسیسان آسیا

فارسیسان؛ نوپا و توانمند

در ارتباط با اهم دستاوردهای سال ۱۳۹۱ باید خدمت خوانندگان ماهنامه وزین بندرو دریا عرض کنیم شرکت فارسیسان آسیا در سال ۱۳۹۱ به رغم مشکلات موجود، توانست به بخش قابل توجهی از اهداف خود دست یابد. از مهم ترین معضلاتی که این شرکت با آنها دست به گریبان بود، می توان به شرایط دشوار اقتصادی، نوسانات شدید نرخ ارز، کاهش حجم عملیات و افزایش هزینه های تعمیر و نگهداری و بهره برداری از تجهیزات اشاره کرد. اهم دستاوردهای قابل اشاره در این سال بدین شرح قابل ذکر است:

۱. رایزنی و عقد قرارداد با شرکت تأسیسات دریایی ایران در خصوص دو شناور Crew boat با هدف به کارگیری بهینه و درآمدزایی حداکثری این شناورها
۲. انجام تعمیرات فنی شناور سان اوشن و عقد قرارداد جدید جهت به کارگیری مجدد آن

۳. سرمایه گذاری در پروژه های متعدد از قبیل پروژه نفتا در بندر امام خمینی (ره)، پایانه نفتی خسروی، سرمایه گذاری در ترانزیت قیرو سوخت و احداث شهرک خودرویی در تبریز و عقد قرارداد سرمایه گذاری بندر کاسپین در دو شرکت خط نقره ای قشم و مرجان جنوب شرق در حوزه خدمات بندری و لجستیکی

۴. افزایش حجم استریپ و استافینگ کانتینر و افزایش درآمدزایی در پایانه سنگ بندر شهید رجایی

در مورد برنامه ها و اهداف سال ۱۳۹۲ و نیز که به نام سال حماسه سیاسی و اقتصادی نام گذاری شده است باید اعلام کنیم در سال ۱۳۹۲ شرکت فارسیسان قصد دارد با تمرکز بیشتر بر روی بهینه سازی استفاده از منابع مالی و افزایش بهره وری منابع انسانی و تجهیزات، همچنین شکوفایی قابلیت های بالقوه موجود در مجموعه، به اهداف مصوب خود در زمینه های زیر دست یابد:

۱. ادامه فعالیت شناور سان اوشن و بهره برداری از شناورهای کاتاماران

۲. ادامه فعالیت پایانه سنگ بندر شهید رجایی

۳. تجهیز و آماده سازی شرکت تیتان مارین کیش جهت انجام بهینه پروژه ها، نظارت بر شناورها و مدیریت آنها

۴. برنامه های شرکت خط نقره ای قشم:

الف) اتمام پروژه و بهره برداری از پایانه کانتینری ۲۵ هکتاری

ب) احداث مخازن و نگهداری و تکمیل پروژه نفتا در بندر امام خمینی (ره)
ج) آغاز عملیات ساخت و ساز ۵۰ درصد از ابنیه و تأسیسات شهرک خودرویی تبریز

۵. برنامه های شرکت مرجان جنوب شرق:

الف) ادامه سرمایه گذاری در شرکت سازندگی آذر مهر

ب) ادامه ساخت و ساز مخازن سوخت در پایانه مرزی خسروی

ج) ادامه ساخت و ساز و بهره برداری از پروژه نفتا

د) ترانزیت سوخت و بهره برداری از مخازن چابهار



اسفندیار حیدری پور
مدیرعامل منطقه آزاد تجاری-صنعتی قشم

رشد شتابان منطقه آزاد قشم

با اجرایی شدن پرونده های متعدد عمرانی

قشم سال ۱۳۹۱ را با پروژه های عمرانی و اقدامات ذیل آغاز نمود:

■ آغاز عملیات پل بزرگ خلیج فارس بین بندر لافت در جزیره قشم و بندر پل در سرزمین اصلی به طول ۲/۶ کیلومتر شامل دو باند رفت و برگشت خودرو (اتوبان) و یک خط راه آهن

■ تکمیل پروژه ساخت بیمارستان ۴۰۰ تختخوابی پیامبر اعظم (ص) سازمان منطقه آزاد قشم

■ افزایش فعالیت بنادر و اسکله های جزیره و تسهیل امور بازرگانان، صنعتگران، صاحبان کالا و در نتیجه رونق بیشتر تجاری منطقه

■ تکمیل پروژه های عمرانی نیمه تمام

■ تکریم ارباب رجوع

■ جذب سرمایه گذاران داخلی و خارجی

■ معرفی قابلیت های منطقه آزاد قشم در زمینه های تجارت و بازرگانی، صنعت و معدن، گردشگری و ... در نمایشگاه های معتبر داخلی و خارجی از مهم ترین برنامه های سال ۱۳۹۱ بود که شبکه جامع ارتباطی خلیج فارس با محوریت پل،

■ ساخت حوضچه خشک به اتمام رسیده،

■ شمع کوبی ها در بستر دریا،

■ بیمارستان پیامبر اعظم (ص) سازمان منطقه آزاد قشم،

■ افزایش ۲۴ درصدی تبادلات بازرگانی نسبت به سال گذشته،

■ معرفی قابلیت های منطقه آزاد قشم در نمایشگاه های داخلی و خارجی،

■ حضور قوی و تأثیرگذار در نمایشگاه توانمندی های مناطق آزاد در تهران، تاجیکستان، عراق، ترکیه و ایتالیا و

■ به روز رسانی عملیات تخلیه شناورها در بندر بهمن از مهم ترین اولویت های کاری و دستاوردهای کسب شده در سال ۱۳۹۱

البته جا دارد تا در همین جا به مهم ترین برنامه های سال ۱۳۹۲ نیز اشاره کنیم که عبارتند از:

بهره برداری از بیمارستان تخصصی و فوق تخصصی پیامبر اعظم (ص) سازمان منطقه آزاد قشم،

نصب عرشه پل بزرگ خلیج فارس،

استاندارد سازی بنادر بهمن، ذاکری، لافت و کاوه طبق معیارهای جهانی، خرید و بهره برداری از تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری،

اجرای فاز دوم توسعه بندر کاوه،

لایروبی حوضچه اسکله های بنادر قشم،

جذب سرمایه گذار در حوزه های زیرساخت، بنادر، فرودگاه، صنعت، تجارت و گردشگری.



علی پاکیزاد
مدیرعامل شرکت طرح نواندیشان

نواندیشان شرکتی که برای هر پیامدی برنامه دارد

برنامه‌های برای اجرا در سال ۱۳۹۱ باید آماده‌سازی فاز دوم بندر شهیدرجایی برای افتتاح و همچنین تصویب مطالعات و آماده‌سازی ۲۰ بندر از مجموعه بندر طرح موج‌شکن‌های مردمی جهت بهره‌برداری از اهم برنامه‌های شرکت طرح نواندیشان در سال ۱۳۹۱ اشاره‌نامه‌ای. البته در این ارتباط برنامه‌ریزی عملیاتی جهت پیشبرد پروژه‌های بزرگ ملی نظیر آزادراه دریا به طول ۸۵۰ کیلومتر در حاشیه جنوبی دریای خزر و طرح‌های پدافند غیرعامل بندر کشور نیز از برنامه‌های اولویت‌دار در سال ۹۱ بوده‌اند.

در مورد مهم‌ترین اولویت‌های کاری در سال ۹۱ نیز به غیر از اولویت‌های اجرایی که در بند ۱ توضیح داده شده، مدیریت مطالعات، مدیریت نقدینگی، مدیریت منابع انسانی و مدیریت دانش از اولویت‌های شرکت در سال ۹۱ بوده است که در هر بخش نیز دستاوردهای قابل قبولی داشته‌ایم. به عنوان نمونه انتخاب طرح نواندیشان به عنوان یکی از ۱۰ شرکتی که در ایران توسط موسسه جهانی Make مورد ممیزی «جایزه مدیریت دانش» قرار گرفته، اشاره کرد.

در این میان در سال ۹۱، موانع عمده برای تحقق برنامه‌ها، عدم تزریق نقدینگی به موقع توسط دستگاه‌های اجرایی در سطح کلان بوده است که به نوبه خود بر سایر بخش‌ها تأثیرگذار بوده است. البته تلاطم و تغییر در راهبردها و تصمیمات برخی مسوولین را نمی‌توان از نظر دور داشت. با این حال این موانع باعث نمی‌شود تا برنامه‌های مهم ما برای اجرا در سال ۹۲ از دستور کار خارج شود. در این رابطه، توسط بازارهای خارجی و توسعه بازارهای مشارکتی با شرکای راهبردی شرکت، تداوم مدیریت دانش در سطح شرکت به علاوه ارتقای سیستم اتوماسیون اداری، چابک‌سازی گروه‌های مهندسی شرکت از جمله برنامه‌های سال ۹۲ در حوزه استراتژیک هستند. در حوزه اجرایی به بهره‌برداری رساندن سایر پروژه‌های مهم و ملی نظیر باقیمانده موج‌شکن‌های مردمی، طرح دیوار حفاظت ساحلی بندر شهیدرجایی و خاتمه طرح توسعه بندر شهیدرجایی و همچنین افتتاح اوت فال فاز ۲۰ و ۲۱ پارس جنوبی اهداف و برنامه‌های سال ۹۲ شرکت طرح نواندیشان را تشکیل می‌دهند.



مسعود پیل‌مه
مدیر شرکت کشتیرانی و ترابری بین‌المللی آرا باختر

تقویت مراکز لجستیکی راهبرد اساسی توسعه شرکت آرا باختر

برنامه‌های اجرایی سال ۱۳۹۱ به ترتیب اولویت عبارت بودند از عملیاتی کردن ۲ فروند شناور M ۲۵۰۰ DWT، حضور در عرصه خدمات فراساحل و حضور در عرصه خدمات بندری که البته در راستای حمایت از صنایع داخلی و با پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی در سنوات قبل موفق به سفارش ساخت ۳ فروند کشتی شدیم. هرچند متأسفانه به دلیل محدودیت‌های حاصل از تحریم‌ها و سنگ‌اندازی‌های موسسات رده‌بندی خارجی، دوران ساخت و زمان تحویل ۲ فروند شناور موصوف به درازا انجامید. خوشبختانه شناورهای مذکور با همت والای متخصصین داخلی و همیاری بی‌شائبه مدیران سازمان بنادر در سال ۱۳۹۱ تحویل و به‌زودی عملیاتی خواهد شد.

از جمله موارد و اهداف تبیین شده شرکت در برنامه‌های تدوین شده دستیابی به شناورهای خدماتی در حوزه نفتی است و در این راستا علاوه بر پیگیری خرید ۳ فروند شناور ساپلای خارجی، توافقات اولیه در خصوص سفارش ساخت ۴ فروند ساپلای و نیز ۲ فروند پدک‌کش دیگر نیز بر اساس نیاز حوزه نفتی و مطابق استانداردهای جهانی با سازمان صنایع دریایی صورت پذیرفته است.

ماهیت شرکت لجستیکی و از جمله خدمات ما در گروه، خدمات فوروردی است. از سوی دیگر حمل‌ونقل دریایی نیز در زمره فعالیت‌های اصلی ما است. لذا لازمه ارائه عملیات Door to Door در اختیار داشتن محوطه بندری به منظور تکمیل حلقه‌های زنجیره لجستیکی و امکان مدیریت مستقیم در امور صادرات و واردات کالاهای کانتینری است و به همین منظور در سال ۱۳۹۱ سعی شد مقدمات دریافت محوطه بندری در بندر شهیدرجایی شکل اجرایی به خود بگیرد و البته پیشنهاد اولیه برای دریافت ۱۵ هکتار زمین ارائه شده و در حال پیگیری است.

همانگونه که قبلاً اشاره شد، تحریم‌ها از جمله موانع اصلی در جهت تأمین لوازم و تجهیزات مورد نیاز و نیز عدم امکان استفاده از مکانیزم بانکی بین‌المللی موجب تأخیر ساخت شد و نیز پس از اتمام پروسه ساخت متأسفانه بیش از ۱۵ ماه در دور و تسلسل ایرادات واهی موسسه رده‌بندی خارجی قرار گرفتیم و این زمان نیز جزو خسارات مادی و زمین‌گیر شدن کشتی‌ها چیزی را برای ما به ارمغان نداشت. طبیعتاً این ایام علاوه بر مشکلاتی که عنوان شد، دارای عواقب دیگری از جمله افزایش سود تسهیلات بانکی بوده که متأسفانه نرخ تمام شده ساخت را به شدت افزایش داده است.

در سال ۱۳۹۲ استمرار برنامه‌های پیشین در زمره اهداف کاری خواهد بود و البته سیاست تمرکز قسمتی از خدمات گروه در بندر چابهار شکل خواهد گرفت. امتیازات ویژه و بالقوه این بندر چشم‌انداز رفیعی را در آینده نه چندان دور برای این منطقه محروم رقم خواهد زد. ما نیز سعی و تلاش خود را معطوف سرمایه‌گذاری در این بندر خواهیم کرد. البته توجه هر چه تمام‌تر مدیران دولتی شرط لازم تحقق اهداف اقتصادی کشور عزیزمان خواهد بود. مخصوصاً این منطقه به دلیل نزدیکی به مرزهای شرقی و شمالی، نزدیک‌ترین بندر به اقیانوس هند، قابلیت افزایش پسکرانه‌ای، اشتغالزایی ارزان، محرومیت و... از اهمیت استراتژیکی برای کشور برخوردار است، لذا بایستی فارغ از بوروکراسی دست‌وپاگیر اداری و با بهره‌گیری از فرامین مقام معظم رهبری ضمن اختصاص بودجه شایان توجه، تسهیلات لازم در ترغیب و تشویق بخش خصوصی در حضور و فعالیت در این منطقه را تدارک دید.



علیرضا خوشنویس
مدیرعامل شرکت مرو تجارت

جلب رضایت مشتریان با محصولات کلاس جهانی

باتوجه به گسترش دامنه تحریم در سال ۱۳۹۱، شرکت مرو تجارت در راستای استراتژی خود جهت تأمین نیازهای بندری کشور سعی در ایجاد امکانات برای رساندن تجهیزات بندری به مشتریان داخلی داشته است. همچنین با توجه به مشکلات شرکت‌های داخلی برای پرداخت بهای کالا به تولیدکنندگان اروپایی تحت نمایندگی، این شرکت در جهت رفع مشکل و هماهنگی با شرکت‌های تولیدکننده برنامه‌ریزی کرده است. اگرچه در این میان مهم‌ترین اولویت‌های کاری شرکت در سال ۱۳۹۱ عبارت از جلب رضایت مشتریان از طریق ارائه خدمات پس از فروش با کیفیت و همچنین تأمین نیازهای جدید مشتریان داخلی با وجود تحریم‌های بین‌المللی بوده است. شرکت با توجه به ارتباطات مناسب با شرکت‌های تولیدکننده از طریق شعب دفاتر خود در کشورهای همسایه و منطقه جهت تأمین قطعات یدکی با پرداخت نقدی بهای کالا، قطعات یدکی ماشین‌آلات اروپایی را به مشتریان داخلی برساند و در این زمینه از بروز مشکل برای مشتریان حتی الامکان جلوگیری کند.

همچنین در زمینه تأمین نیازهای جدید مشتریان، حتی الامکان تلاش شده است حتی با پذیرش و ریسک پرداخت به تولیدکنندگان اروپایی نیازمصرف‌کنندگان داخلی تأمین شود.

البته در این میان موانعی نیز پیش روی اجرای برنامه‌ها وجود داشته و دارد که مهم‌ترین آنها در زمینه نرخ ارز و تأمین ارز، حمل کالا و تحریم کشور بوده است که در زمینه نرخ ارز، نوسان نرخ ارز باعث گرانی قطعات یدکی و قراردادهای تأمین تجهیزات و ماشین‌آلات بندری شده که در مواردی باعث ناراضی مشتریان و زیان به شرکت بوده است. همچنین در زمینه حمل با توجه به تحریم شرکت‌های کشتیرانی و عدم دسترسی به حمل مستقیم به ایران از طریق اروپا شرکت با مشکلاتی مواجه بوده است که باعث تأخیر در حمل و افزایش هزینه‌های حمل شده است. مشتریان داخلی در پرداخت ارز با مشکل روبه‌رو بوده‌اند و اغلب بایستی ارز را از بازار آزاد تأمین کنند که با توجه به آیین‌نامه‌های خرید با مشکل روبه‌رو بوده و تمایل به پرداخت ریالی بهای قطعات یدکی و ماشین‌آلات و تجهیزات بندری داشته که این امر شرکت را دچار مشکلات خاص خود کرده است. در این میان پیرامون مهم‌ترین برنامه‌ها برای اجرا در سال ۱۳۹۲ باید اعلام نماییم که با توجه به اینکه شرکت مرو تجارت جهت تأمین نیازهای بندری کشور با شرکت‌های اروپایی و چینی قرارداد همکاری دارد، در سال ۱۳۹۲ اگر مشکلات تحریم برطرف شود، برنامه تجهیز بیشتر بنادر کشور را با ارائه خدمات با کیفیت و قیمت‌های رقابتی در نظر داریم و اگر تحریم‌ها همچنان پابرجا باشد، تلاش ما جهت تأمین نیازها از منابع با کیفیت اروپایی و چینی براساس توافقات با شرکت‌های تحت نمایندگی از مسیرهای مورد توافق قبلی کماکان ادامه خواهد داشت.



رضارضایی قشمی
مدیرعامل شرکت تعاونی قایق‌داران
و اتوبوس‌داران دریایی قشم

تأمین هزینه‌های ارزی با درآمدهای ریالی

◀ تعاونی قایق‌داران:

با توجه به از رده خارج کردن شناوران قایق موتوری و اتوبوس‌های دریایی که بیشترین جابه‌جایی حمل و نقل مسافر بین قشم و بندرعباس و بالعکس انجام می‌شد، شرکت تعاونی قشم و بندرعباس با سامان‌دهی شناوران تندرو توانست برنامه‌ریزی مناسبی انجام دهد. با ورود چند فروند شناور جدید به ناوگان حمل و نقل، جابه‌جایی مسافر، توریست و مردمان بومی به خصوص اهالی جزیره هرمز و دانشجویان با رضایت کامل در سال ۹۱ انجام شد.

البته در این سال مهم‌ترین اولویت کار ما پیگیری جایگزین شناوران از رده خارج شده و وضعیت بیکاری اعضا و مالکان بود که در حال حاضر با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی بانک توسعه تعاون و شرکت‌های سازنده، صنایع دریایی و ایزوکو (کشتی‌سازی) کارهای اولیه خرید و ساخت شناوران انجام گرفته که در سال ۹۲ ساخت شناوران اجرا و تحویل گرفته می‌شود و اهمیت تحویل شناوران در زمان مقرر یکی از مهم‌ترین ضرورت‌ها به شمار می‌آید.

با این وجود مهم‌ترین موانع در سال ۹۱ افزایش نرخ دلار و تورم بالا در قیمت خرید شناوران جدید است، به طوری که قیمت شناوران ۳ برابر شده و همچنین لوازم و قطعات شناورها که از خارج خریداری می‌شود و مشکلاتی را برای مالکان شناورهای موجود جهت تأمین و نگهداری شناورها به وجود آورده است. در ضمن درآمد شناورها به تومان بوده، در حالی که هزینه‌های آنها به درهم امارات و دلار است.

اما هیچکدام از این موانع باعث بازایستادن فعالان نمی‌شود و در سال ۹۲ نوسازی ناوگان مسافربری دریایی که حدوداً از سال ۸۷ آغاز شده و سطح ارائه خدمات به مسافری دریایی در مسیر قشم - بندرعباس به شرایط مطلوبی رسیده است، در سال ۹۲ با پیگیری‌هایی که انجام شده، خرید و ساخت شناورهای جدید و ورود به ناوگان حمل و نقل مسافربری کمک بزرگی در حمل و نقل مسافری دریایی در استان هرمزگان است و در نوروز ۹۲ نیز مانند سال‌های گذشته با مهیا کردن شرایط لازم از طریق شناورهای تندرو و در توسعه نوسازی ایمنی شناورها و ارتقای وضعیت خوب شناورهای مسافربری، ایمنی تردد مسافران و اقدامات لازم در سال ۹۲ انجام شده تا مسافران محترم ضمن گذراندن ایام خوش و خرم، خاطرات خوشی را از سفرهای دریایی با خود به همراه داشته باشند.



حمزه کشاورز
مدیرعامل شرکت کشتیرانی والفجر



محمدرضا قادری
نایب رییس هیات مدیره و مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر

عمل به تعهدات، ورود به بازارهای جدید

شرکت کشتیرانی والفجر در سال ۱۳۹۱ برنامه‌هایی را در دستور کار خود قرار داده بود که افزایش در تعداد جابه‌جایی مسافرو خودرو، حفظ وضع موجود در بخش کانتینر و ورود به بازارهای جدید مانند بازار فراساحل از جمله آنها بود. بدیهی است که این برنامه‌ها با توجه به شرایط اقتصاد جهانی و رکود در بخش حمل و نقل دریایی و کانتینری و نیاز به درون‌گرایی و نگرش به بازار داخلی و پتانسیل‌های موجود و به خصوص بازار جدید در صنعت نفت کشور تنظیم شده بود. اخذ تسهیلات جهت تامین منابع مورد نیاز از دیگر برنامه‌هایی بود که شرکت با جدیت بایستی دنبال می‌کرد و ضمناً بازپرداخت اقساط تسهیلات قبلی از دیگر اقداماتی بود که شرکت در دستور کار داشت.

همچنین اعمال برخی محدودیت‌ها در بنداری که شرکت کشتیرانی والفجر به طور سنتی در آن بنادر ارایه خدمت می‌کرد، شرکت را مصمم نمود که نسبت به یافتن بازارها و مسیرهای جایگزین اقدام کند که خوشبختانه موفقیت آمیز بود. در عین حال توجه به انتظارات سهامداران از عملکرد کلی و سوددهی شرکت از دیگر نکاتی بود که در دستور کار قرار داشت و باید تحقق می‌یافت.

البته مهم‌ترین اولویت کاری شرکت در سال ۱۳۹۱ خورشیدی ورود به بازار جدید، اخذ تسهیلات لازم، بازپرداخت اقساط تسهیلات قبلی و افزایش درآمدهای شرکت از منابع داخلی و به خصوص با افزایش تعداد مسافرو خودرو و ورود به بازار خدمات نفتی در منطقه خلیج فارس بود که خوشبختانه با موفقیت به انجام رسید. کلیه اقساط تسهیلات قبلی حتی تا فروردین سال ۹۲ خورشیدی بازپرداخت شده است. تعداد مسافرین شرکت از ۳۳۵ هزار نفر در سال ۱۳۹۰ به بیش از ۶۰۰ هزار نفر در سال ۱۳۹۱ خورشیدی افزایش یافت و تعداد خودروهایی حمل شده هم افزایش ۱۷۲ درصدی را تجربه کرد. از بابت بازارهای جدید هم خوشبختانه شرکت موفق به ورود به بازار فراساحل برای نخستین بار شد. ضمناً شرکت کشتیرانی والفجر به عنوان دومین شرکت کشتیرانی در کشور موفق به اخذ پذیرش از بازار اول سازمان بورس و اوراق بهادار تهران شد. البته در مورد مهم‌ترین موانع پیشبرد برنامه‌ها نیز همان‌طور که بسیاری واقف هستند، کمبود منابع مالی بود که شرکت به شدت از آنها در تنگنا قرار داشت و از آن گذشته نوسانات و بالا رفتن شدید نرخ ارز، پایین بودن نرخ کرایه حمل مسافری در مقایسه با هزینه‌ها و سرمایه‌گذاری‌هایی که عمدتاً ارزی است که در کنار مشکلات جدی دیگر در زمینه سرمایه‌گذاری در بخش توسعه ناوگان مسافری شرکت قابل گزارش است. مشکلات ناشی از تحریم از دیگر موانعی بود که شرکت پیش روی داشت، اما خوشبختانه بر آنها غلبه کرد و به گونه‌ای در عمل به فرصت تبدیل نمود.

در مورد مهم‌ترین برنامه‌ها در سال ۱۳۹۲ هم باید به حفظ وضعیت موجود در حمل و نقل کانتینری، تقویت ناوگان مسافری و توسعه در کسب درآمدهای جدید و به خصوص در بخش فراساحل و پرداخت اقساط تسهیلات قبلی اشاره نمایم که خوشبختانه در سال جدید به پایان می‌رسند.

فعالیت پایدار کشتیرانی دریای خزر فرا سوی تحریم‌های بین‌المللی

دریای خزر، با توجه به وسعت ۴۶۳ هزار کیلومتر مربعی - نادرترین دریاچه کره زمین - مسوولیت خطیری را بر عهده داشته و دارد که پیرو فراخوان مجله «بندر و دریا» توضیحات ذیل به همراه شادباش نوروز ۹۲ تقدیم حضور خوانندگان مجله می‌شود.

برنامه‌های کشتیرانی دریای خزر برای اجرا در سال ۱۳۹۱:

افزایش تعداد و توسعه ظرفیت حمل ناوگان ایرانی، افزایش حمل کالا در بخش‌های واردات، صادرات و ترانزیت، بهره‌برداری بهینه از ظرفیت حمل ناوگان و بارگیری کالا به صورت وزنی و حجمی، دوسربار کردن کشتی‌ها، ورود به بازارهای جدید حمل و نقل دریایی، پیگیری کاهش هزینه‌های بندری کشتی‌های ایرانی در بنادر باکو و ترکمن‌باشی، جذب و آموزش پرسنل دریایی ایرانی، جذب پرسنل متخصص ایرانی در بخش دریایی و خشکی، رعایت سیاست‌های اصلاح الگوی مصرف، اعمال تغییرات لازم جهت کاهش مصرف سوخت کشتی‌ها، افزایش تعداد و توسعه ظرفیت حمل ناوگان در حوزه دریای خزر (که با توجه به تلاش و کوشش به عمل آمده در حال حاضر تعداد کشتی‌ها به ۱۹ فروند و ظرفیت حمل به ۸۵ هزار تن ارتقا یافته است)، افزایش بی‌سابقه میزان حمل کالا توسط ناوگان کشتیرانی دریای خزر در سال ۱۳۹۱ به بیش از یک میلیون و ۷۰۰ هزار تن. اخذ سند انطباق شرکت کشتیرانی دریای خزر در راستای استقرار سیستم مدیریت ایمنی، بهره‌برداری از موسسات طبقه‌بندی داخلی به منظور رده‌بندی کلاس کشتی‌های ناوگان، انجام تعمیرات سفری و ادواری کشتی‌های ناوگان در داخل کشور در سال ۱۳۹۱، آموزش و تربیت ۱۹۵ نفر دانشجو در رشته‌های عرشه، موتور، برق و سالن در موسسات آموزشی دریانوردی داخلی به منظور ایرانی کردن پرسنل کشتی‌های ناوگان در سال ۱۳۹۱، اتخاذ استراتژی اقتصاد مقاومتی و عملیاتی کردن آن در کشتیرانی دریای خزر.

البته موانعی نظیر تشدید تحریم‌های اتحادیه اروپا و آمریکا مستقیماً علیه ناوگان کشتیرانی دریای خزر، افزایش هزینه‌های بندری کشتی‌ها در بنادر داخلی و هزینه‌های گزاف بندری در بنادر خارجی حوزه دریای خزر از پیشبرد برنامه‌ها یا تحقق برنامه‌های کشتیرانی دریای خزر ممانعت کرده و می‌کند. با این وجود شرکت کشتیرانی دریای خزر برای سال ۱۳۹۲ اجرای برنامه‌های مهمی نظیر افزایش هرچه بیشتر تعداد و افزایش ظرفیت حمل ناوگان در حوزه دریای خزر، افزایش حمل کالا توسط ناوگان در بخش‌های واردات، صادرات و ترانزیت، ورود به بازارهای جدید حمل و نقل دریایی و ترانزیت و پیگیری سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و توسعه صادرات به منظور خنثی کردن تحریم‌ها را در بر می‌گیرد.



احمد رضا زمانی
رئیس پژوهشکده علوم و تکنولوژی
زیردریایی دانشگاه صنعتی اصفهان

افزایش دستاوردهای فناورانه در داخل کشور با جذب پروژه‌های کلان ملی دریایی

مونتاز و انجام آزمایش‌های نهایی، در ۱۱ نقطه پیش‌بینی شده در محدوده آب‌های دریایی کشور شامل ۸ منطقه در آب‌های جنوبی کشور (خلیج فارس و دریای عمان) و ۳ منطقه از دریای خزر نصب خواهد شد.

علاوه بر این، انجام پروژه‌های متعدد بین‌رشته‌ای منجر به دستاوردهای فناورانه در داخل کشور شده است.

طراحی و ساخت سیستم‌های تصویربرداری در زیر آب در عمق‌های کم؛

طراحی و ساخت روبات‌های بازرسی آب عمیق تا عمق ۴۰۰ متر؛

سیستم‌های جمع‌آوری اطلاعات محیطی؛

شبکه جمع‌آوری داده‌های محیطی ساحلی و دریایی؛

سنسورهای حرکتی پیشرفته نظیر سنسور موج‌نگار؛

پوشش‌های کامپوزیتی انواع پمپ‌های به کار رفته در سکوها نفتی؛

طراحی دینامومترهای چنددرجه آزادی؛

بویه‌های موج‌نگار دیسکی؛

بویه‌های موج‌نگار کروی؛

شبکه مونیاتورینگ و کنترل سیستم‌های ناوبری و

سنسورهای پایه‌هواشناسی دریایی

البته در این مسیر موانعی نیز وجود داشته و دارد که پژوهشکده نیز مانند سایر بخش‌های ارگان‌های دریایی متأثر از تحریم‌ها و موانع موجود در تدارک کالای مورد نیاز خود بوده و به خصوص افزایش قابل ملاحظه نرخ ارز و مشکلات اقتصادی بر روند کاری پژوهشکده تأثیرگذار بوده است.

کمبود اعتبارات پژوهشی در حوزه مهندسی دریا را نیز می‌توان از جمله موانع مهم دیگر در تحقق برنامه‌ها دانست.

با این وجود مهم‌ترین برنامه‌های پژوهشکده در سال آینده اتمام طرح‌های کلان و پایه‌ای پژوهشکده است که برپایی و تکمیل آزمایشگاه‌های پژوهشکده از جمله برنامه‌های پژوهشکده به شمار می‌آید. در همین رابطه در نظر است علاوه بر آزمایشگاه هیدرودینامیک و حوضچه کشش پژوهشکده چند آزمایشگاه مهم دیگر در حوزه مهندسی دریا نیز به مجموعه آزمایشگاه‌های پژوهشکده اضافه شود. این آزمایشگاه‌ها شامل آزمایشگاه روباتیک و هوشمندسازی زیر آب، آزمایشگاه خوردگی و آزمایشگاه مشخصه‌های دریایی هستند که هر کدام می‌توانند زمینه‌ساز فعالیت‌های بسیار گسترده‌ای در انجام پروژه‌های تحقیقاتی مطابق با سیاستگذاری‌های پژوهشکده باشند. علاوه بر این، تجاری‌سازی محصولات دانش بنیان پژوهشکده از دیگر فعالیت‌هایی است که از ضرورت بالایی برخوردار بوده و با حمایت مرکز رشد دانشگاه صنعتی اصفهان به انجام خواهد رسید.

در دانشگاه صنعتی اصفهان عمدتاً فعالیت‌های مرتبط با حوزه دریا و مهندسی دریا در پژوهشکده علوم و تکنولوژی زیر دریا این دانشگاه صورت می‌پذیرد. مطابق با برنامه‌ریزی راهبردی انجام شده در این راستا پژوهشکده ۴ محور را در دستور کار داشته است که شامل:

الف - افزایش نقش محوری دانشگاه صنعتی اصفهان در حوزه مهندسی دریا به خصوص در حوزه‌های اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی، روباتیک زیر آب، هوشمندسازی و خوردگی؛

ب - جذب پروژه‌های کلان ملی در حوزه مهندسی زیر دریا؛

ج - گسترش و رشد سهم پژوهشکده زیر دریا در آزمون‌های تجربی از طریق برپایی آزمایشگاه‌های تخصصی دریایی برای نخستین بار در کشور؛ و

د - جذب و انجام پروژه‌های تحقیقاتی بین‌رشته‌ای متناسب با تخصص گروه‌های پژوهشی موجود در پژوهشکده (شامل چهار گروه پژوهشی مکانیک و هیدرودینامیک، برق و ناوبری، سازه، مواد و گروه مطالعات راهبردی و ریسک) می‌شود.

در مورد مهم‌ترین اولویت پژوهشکده در سال ۹۱ نیز باید گفت که جذب پروژه‌های کلان ملی فن‌آوری در حوزه دریایی بوده که خوشبختانه با عقد قراردادهای دوپروژه کلان محوری در حال انجام است. این دو طرح شامل طرح کلان پایش و پیش‌بینی دریایی کشور و همچنین طرح کلان بومی‌سازی فن‌آوری‌های زیر سطح است که محور اصلی آن دانشگاه صنعتی اصفهان به شمار می‌آید.

طرح شبکه‌های پایش و پیش‌بینی کشور با حمایت معاونت علمی و فنی ریاست جمهوری و سازمان بنادر و دریانوردی در حال انجام است. همچنین با حمایت دبیرخانه شورای عالی عتف و با مشارکت سازمان صنایع دریایی، طرح کلان بومی‌سازی فن‌آوری‌های زیر سطح نیز در حال اجرا است. طراحی، ساخت، و راه‌اندازی جامع‌ترین شبکه پایش و پیش‌بینی دریایی کشور به عنوان یک طرح کلان ملی اقدامی مؤثر در قطع نیاز کشور به تجهیزات اساسی در پیش‌بینی اطلاعات دریایی خواهد بود. در اختیار داشتن اطلاعات مناطق دریایی به عنوان یک نیاز راهبردی، نقش بسزایی در پیش‌بینی و کنترل فعالیت‌های گوناگون بخش‌های مرتبط با این حوزه از جمله صنایع بندری و دریانوردی، صنایع دفاعی، صنعت نفت و صنایع شیلات خواهد داشت. اطلاعات قابل‌ارایه توسط این شبکه برگرفته از دو بخش نقاط مرتبط با آب‌های دور و نقاط نزدیک به ساحل بوده و داده‌های موج‌نگاری، هواشناسی و اقیانوس‌شناسی در حوزه آب‌های دور و داده‌های هواشناسی در حوزه آب‌های ساحلی از جمله اطلاعات دریافتی توسط تجهیزات این شبکه است. با توجه به محدود بودن تعداد ایستگاه‌های پایش و پیش‌بینی دریایی در حوزه آب‌های ساحلی کشور، در این طرح تمامی بخش‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری پس از ساخت،



عبدالحسین خدری
مدیرعامل و رییس هیات مدیره شرکت تعاونی بندرسازان



هوشنگ رئیسی
مدیر شرکت مهندسیان تهران پرکلی

بندر گناوه، شهری پویا در عرصه تجارت

شرکت بندرسازان گناوه با حول و قوه الهی و حمایت و هدایت مسوولان باتجربه ۷ ساله ساخت، تجهیز، آموزش و بهره‌برداری از نخستین بندر کوچک خصوصی کشور توانسته ظرفیت بندر را از ۱۹ هزار تن به ۱۹۰ هزار تن و از شناور چوبی به شناور فلزی و کانتینربر و شهر گناوه را به یکی از قطب‌های خرید و گردشگری تبدیل کند و زمینه اشتغال مستقیم بالغ بر ۱۰۰۰ نفر در بندر را فراهم آورد.

تمامی تلاش شرکت برای این بوده که با ایجاد زمینه‌های مساعد و توسعه فعالیت‌های تجاری مرتبط با بندر، به سمت تبدیل به یک بندر نسل سومی بر اساس الگوی بندر تاریخی بندر سی‌نیز (Siniiz) پیش برود که حدود ۲۵۰۰ سال پیش در همان نواحی با کشت کتان و صادرات پارچه کتان و تولید و صادرات روغن و آب شیرین یکی از پررونق‌ترین بنادر امپراتوری ایران بوده که بتواند با ایجاد ارزش افزوده در فعالیت‌های بندری، اشتغال و در نهایت بالندگی بندر و شهرستان گناوه باشد. شرکت بندرسازان در تمام مدت ۷ سال گذشته با وجود فشارهای شدید مالی، اجتماعی و قراردادی، کلیه تعهدات خود و حتی فراتر از آن را به انجام رساند و با ساخت انبار مدرن ۳ هزار متری، اسکله کانتینری و بیش از ۳ هکتار محوطه در گناوه، بندر را از لحاظ زیرساختی متحول نمود. همچنین در زمینه مدیریت منابع انسانی، تلاش در خور توجهی برای آموزش تخصصی و علمی پرسنل که اکثر آنها بومی هستند، به عمل آمد؛ تا آنجا که دانشگاه علمی - کاربردی بندرسازان گناوه با هدف توانمندسازی این نیروهای زحمتکش تاسیس شد که خود اکنون با بیش از ۲ هزار دانشجو فعالیت دارد و البته در تمامی مراحل، سازمان بنادر حامی این شرکت بوده است.

گرچه فعالیت این شرکت توانست جهشی عظیم در بندر گناوه و فعالیت‌های اقتصادی مرتبط از جمله گردشگری و بازارهای فروش کالا به وجود آورد، اما با وجود همه این تلاش‌ها، مشکلات متعددی فراروی این بندر و شرکت قرار گرفت که از جمله مهم‌ترین آنها، مدل حاکمیتی کمتر مرتبط، مشکلات اقتصادی خاص کشور و مشکلات اعتباری و بانکی (از جمله عدم پذیرش وثیقه‌های زیرساختی و بندری در سیستم بانکی) است که قرارداد را از حالت اقتصادی خارج و به اذعان مسوولان استان و سازمان ادامه آن را غیراقتصادی کرد.

حال با توجه به موارد فوق، پیشنهادات ذیل جهت بهبود و توسعه بخش بندری و دریایی کشور ارائه می‌شود:

۱- به جای تمرکز بر ساخت ۳۰۰ بندر مردمی که اکثر افاقد جنبه اقتصادی و تجاری هستند، توسعه و تکمیل حدود ۷۵ بندر فعلی فعال با عمق ۵- متری می‌تواند چاره‌گشای توسعه زیرساختی باشد.

۲- بهره‌گیری از مقررات بنادر مشابه در دنیا و استفاده از قوانین اقتصادی آنها می‌تواند وضعیت معیشتی مردم را به سمت اقتصادی سالم، پویا و به دور از قاچاق و ... هدایت کند. در بخش کلان امور دریایی و بندری کشور:

۱- توجه خاص مقام معظم رهبری به نامگذاری سالی به نام سال توسعه دریامحور
۲- عدم دلسردی فعالان دریایی به خصوص سازمان بنادر از پیگیری وزارت دریاداری و بانک دریایی

۳- مشارکت جدی صدا و سیما و حتی ایجاد شبکه اختصاصی به نام دریا برای فرهنگ سازی امید که بتوانیم احیاگر نام نیک بزرگان دریایی کشورمان باشیم.

مدیریت موثر، لازمه هدایت پروژه‌های مطالعاتی و اجرایی

ضمن شادباش فرارسیدن سال جدید خورشیدی پیرامون پرسش‌های ارسالی ماهنامه «بندردریا» باید عرض کنم که همت و تلاش مدیریت و کارشناسان مهندسیان مشاور تهران پرکلی در سال ۹۱ مبتنی بر تحقق اهداف عالی سازمان بنادر و دریانوردی و صنعت دریایی کشور بوده که رؤس آن به اطلاع خوانندگان شمامی‌رسانم.

- سعی در هدایت و مدیریت مناسب پروژه‌های مطالعاتی و اجرایی سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر ارگان‌های دریایی کشور و استفاده حداکثر از توان تولید داخلی، لحاظ نمودن مهندسی ارزش در طرح‌های مطالعاتی و استفاده بهینه از سرمایه و منابع اعتباری موجود سازمان، کاهش مدت زمان پروژه‌های اجرایی در راستای اهداف سازمان بنادر و دریانوردی.

- مدیریت و ارایه راهکارهای عملی جهت نگهداری و بهره‌برداری صحیح از زیرساخت‌های موجود در بنادر به جهت کاهش هزینه‌های تعمیراتی از اولویت‌های سال ۹۱ بوده است.

- تطویل مراحل اداری انجام کارها، تاخیر در تخصیص اعتبارات و عدم استفاده حداکثر از توان کارشناسان و امکانات مشاوران و پیمانکاران از موانع پیشبرد اهداف بوده است.

- راهبری پروژه‌های مطالعاتی و اجرایی محوله از نقطه نظر استفاده بهینه از اعتبارات، کاهش مدت زمان اجرای طرح‌ها، افزایش فرهنگ نگهداری و بهره‌برداری صحیح از زیرساخت‌های موجود، از اولویت‌های سال ۹۲ است.

PRESS RELEASE

February 12, 2013



PIANC

The World Association for Waterborne
Transport Infrastructure



New from PIANC “Working with Nature” Certificate of Recognition and Award

'Working with Nature' is an international initiative of PIANC to promote a proactive, integrated approach to navigation infrastructure projects. Its philosophy represents an important shift in thinking. 'Working with Nature' focuses on achieving project objectives within an ecosystem context and on identifying win-win solutions rather than simply minimising ecological harm.

Certificate of Recognition

Since 2008, numerous navigation infrastructure projects around the world have been developed using elements of the 'Working with Nature' philosophy. PIANC is now keen to recognise these environmentally ambitious projects by awarding a Certificate of Recognition.

What projects qualify for a Certificate of Recognition?

Qualified projects should have one or more of the following:

- developed win-win solutions through stakeholder engagement
- ensured 'no net loss' of biodiversity
- enhanced ecosystem services or
- used natural processes to realise project objectives

To qualify, a project cannot simply be a proposal. Ideally the project should be completed or at least officially accepted by a contracting authority. When the 'Working with Nature' philosophy has been adopted in developing a project but where the project has not yet received the consent or authorisation it requires, one can opt for 'Candidate of Certificate of Recognition'.

Why is a Working with Nature Certificate of Recognition significant?

Receiving this honour:

- enables developers to promote their project as an example of international best practice
- enables companies and individuals to network with like-minded individuals and groups working on similarly innovative projects
- contributes to building PIANC's 'Working with Nature' database, which will consolidate worldwide experiences of environmentally ambitious initiatives and provide information that will help reduce lead times and make high levels of achievement the norm.

The 'Working with Nature' Award

All navigation infrastructure projects which receive a Certificate of Recognition will automatically be considered for PIANC's 'Working with Nature' Award.

Every four years at PIANC's International Congress, this Award will be presented to a single project which – in the view of the award jury – best achieves the 'Working with Nature' objectives.

The first such award will be granted at the 2014 PIANC World Congress in San Francisco, California.

Submit a project online now

All entities responsible for navigation infrastructure projects which provide an example of implementing the 'Working with Nature' philosophy are encouraged to submit their projects for a 'Working with Nature' Certificate of Recognition.

Online submission of projects is easy. Read the evaluation criteria for the Certificate and other details at the website <http://www.pianc.org/wwnactivities.php>. Then simply use the links on the page to submit your project to the 'Working with Nature' jury, a panel comprising highly respected senior experts from all technical PIANC Commissions.

'Working with Nature' represents a significant advance in navigational infrastructure development. Your contributions are important to future environmental progress.

For further information contact, please send an e-mail to WwN@pianc.org.



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

بسم الله الرحمن الرحيم

«لوح تقدیر»

سال تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی

جناب آقای مهندس سید عطاء اله صدر
معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

با سلام؛

با اتکاء به عنایات و الطاف بیکران الهی و با کوشش، همت و درایت جنابعالی و همه کارکنان خدوم سازمان بنادر و دریانوردی در دولت نهم و دهم، در جهت تحقق بخشیدن به رهنمودهای مقام عظمای ولایت در سال «تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی» و در راستای رشد و شکوفایی اقتصادی میهن سرافرازمان، با توسعه روزافزون صنعت حمل و نقل دریایی کشور در عرصه عمرانی و توسعه ظرفیت بنادر کشور گامی بلندتر در جهت رشد و شکوفایی کشور عزیزمان برداشته شده است.

اینجانب صمیمانه از کوشش و اهتمام مجدانه جنابعالی قدردانی نموده و امیدوارم همواره در سایه توجهات حضرت ولی عصر (عج) در خدمتگزاری به نظام مقدس جمهوری اسلامی، پایدار و سربلند باشید.

علی نکزاد
وزیر راه و شهرسازی

جناب آقای مهندس سید عطاء اله صدر

معاون محترم وزیر راه و شهرسازی
مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی

دریافت لوح تقدیر در سال تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی
از سوی وزیر محترم راه و شهرسازی
که حاصل توانمندی و تلاش های آن مدیریت در توسعه روزافزون صنعت حمل و نقل دریایی کشور
در عرصه عمرانی و توسعه ظرفیت بنادر کشور می باشد تبریک عرض نموده،
بهر روزی و سربلندی تان را از درگاه ایزد منان خواستاریم.

محمد رمضانیان

مدیر عامل شرکت بنیاد بارانداز

جناب آقای مهندس سید عطاء اله صدر

معاون محترم وزیر راه و شهرسازی
مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی
مدیران و کارکنان محترم سازمان بنادر و دریانوردی

دریافت لوح تقدیر از سوی وزیر محترم راه و شهرسازی،
بار دیگر تلاش های جنابعالی را در توسعه روزافزون صنعت حمل و نقل دریایی کشور
در اذهان فعالان این عرصه زنده ساخت،
موفقیت های روزافزون برای شما و کارکنان خدوم سازمان بنادر و دریانوردی
را از خداوند منان خواستاریم.

اعضای هیئت مدیره و مدیر عامل شرکت محور طلایی

در همایش سالانه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شد:

تأثیرات فرابخشی توسعه بنادر بر اقتصاد منطقه‌ای

ایفای نقش می‌کند، اما اثرات اقدامات آن فراتر از حوزه حمل‌ونقل دریایی و اقتصادی مرتبط با آن، سایر زمینه‌های اقتصادی و همچنین اجتماعی، فرهنگی و امنیتی را نیز دربر می‌گیرد. صدر با بیان این مطلب که دستاوردهای سازمان بنادر و دریانوردی را به لحاظ وسعت و اثرگذاری بر سایر زمینه‌ها

سخن می‌گفت، با تأکید بر جنبه‌های تخصصی و حرفه‌ای این سازمان، از همه همکاران درخواست کرد که با نهایت تلاش و همت به تحقق اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت سازمان کمک کنند. وی ادامه داد: سازمان بنادر و دریانوردی اگرچه به‌عنوان یک سازمان تخصصی اقتصادی در سواحل و کرانه‌های کشور

مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی مجموعه اقدامات و دستاوردها در سال تولید ملی، حمایت از کار و سرمایه ایرانی را تشریح کردند. **سیدعطاءاله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی** که در اختتامیه همایش سالانه مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی



نمی‌توان تنها به تخلیه و بارگیری در بنادر محدود کرد، ادامه داد: اثرات جانبی و نقشی که یک بندر می‌تواند از نظر اقتصادی-اجتماعی و حتی امنیتی در سطح محلی، منطقه‌ای و ملی داشته باشد، به مراتب بیشتر از آثار مستقیم احداث یک بندر بوده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر این نکته که بازنگری در رویکردها برای پیشبرد امور به بهترین شکل ضروری است، گفت: متأسفانه به دلیل افزایش نرخ ارز، توان مالی سازمان جهت تأمین مالی - ریالی پروژه‌ها کاهش یافته و همین امر توان سازمان را در انجام مأموریت‌ها تحت تأثیر قرار داده است. به همین دلیل باید با ایجاد منابع جدید درآمدی و خلق بازارهای جدید، جذابیت‌های سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی به‌ویژه فعالیت‌های بندری را افزایش دهیم و همزمان از توان بخش خصوصی استفاده بیشتری کنیم.

در ادامه، **دکتر شائق** سخنرانی خود را با موضوع «مدیریت بر مبنای ارزش‌های سازمان» ارائه کرد. وی اهداف راهبردی رویکرد M B V (مدیریت بر مبنای ارزش‌های سازمان) را چنین بیان کرد: ما در اهداف راهبردی مان باید به این سه اصل توجه ویژه داشته باشیم؛ اول اینکه: پرورش مدیران و سرمایه‌های انسانی جهان آگاه، ارزش‌محور، حرفه‌ای و برخوردار از مهارت‌های پیشرفته رهبری و مدیریتی را در راس فعالیت‌هایمان قرار دهیم. دوم: تبدیل سازمان به مجموعه‌ای با فضای معنوی و فرهنگی-مدیریتی ارزش‌محور و برخوردار از سلامت سازمانی بالا را در نظر داشته باشیم و نکته سوم: پرورش دیدگاه‌های ارزش‌محور به بازار در ارائه محصولات و خدمات با بهترین کیفیت را فراموش نکنیم.

در ادامه دکتر شائق مهارت‌های توسعه مدیریتی رویکرد M B V را در ۱۰ بخش تشریح کرد.

وی در پایان با اشاره به بحث «مدیریت سرمایه‌های انسانی بر مبنای ارزش‌ها» یادآور شد: سازمان با توجه به ارزش‌های کلیدی خود با ایجاد فرهنگ سازمانی ارزش‌مدار، آموزش‌های ارزش‌محور، فضای سالم، معنوی و پرنگیزه‌ای را برای



سرمایه‌های انسانی خود ایجاد می‌کند؛ محیطی که از سلامت روانی لازم برخوردار است و احساس عمومی مدیران و کارکنان این است که کار مفید امروز آنان، تأمین‌کننده اهداف سازمان در راستای ارتقای توانمندی و انباشت سرمایه‌های حرفه‌ای و اقتصادی آنان است.

پس از سخنرانی دکتر شائق، **علی صفایی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان** با اشاره به ارتباط تنگاتنگ حمل‌ونقل و رشد اقتصادی اظهار داشت: اگر به کارکرد مجموعه حمل‌ونقل و رشد اقتصادی دنیا توجه کنیم متوجه می‌شویم که از سال ۲۰۰۹ با رکود زیادی در جهان مواجه بودیم و رشدی که در این زمینه در سال ۲۰۱۰ اتفاق افتاد، در سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ دوباره سیر نزولی پیدا کرد. علت ذکر این موضوع این است که ارتباط تنگاتنگی بین رشد اقتصادی و رشد حمل‌ونقل دریایی وجود دارد.

در این فضای بین‌المللی که رو به رکود است، با تحریم‌های مختلفی نیز که از سوی کشورهای متخاصم به صورت بی‌رحمانه بر ما تحمیل شد و همه عزیزان می‌دانند که نوک پیکان تحریم در بحث تجارت و حمل‌ونقل دریایی متوجه کشور ما بود و باید گفت سازمان بنادر در چنین شرایط سختی کار کرد و سال ۹۱ را پشت سر

مدن: اثرات جانبی و نقشی که یک بندر می‌تواند از نظر اقتصادی-اجتماعی و حتی امنیتی در سطح محلی، منطقه‌ای و ملی داشته باشد، به مراتب بیشتر از آثار مستقیم احداث یک بندر بوده است

ورودی در سال ۱۳۹۱ حدود ۱۷۴۲ فروند بود که نسبت به سال ۹۰ با رشد ۲۳ درصدی مواجه بوده است. همچنین در بنادر استان خوزستان حدود ۲۸ میلیون تن تخلیه و بارگیری مواد غیرنفتی انجام شده است که نسبت به سال ۱۳۹۰، سی درصد افزایش داشت. وی افزود: بندر امام خمینی (ره) در سال ۹۱ از کل مبادلات کالاهای اساسی کشور ۷۵ درصد سهم داشت که آمار قابل توجهی است.

ایدنی با اعلام افزایش ۴ میلیون تنی ظرفیت انبارهای بنادر خوزستان از نگهداری کالا در سال ۹۱ افزود: افتتاح زیرساخت‌های اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی (ره) از مهم‌ترین اهداف این اداره کل بود که احداث تاسیسات زیربنا، احداث معابر و جاده‌های قابل دسترسی، احداث دروازه‌های ورودی و خروجی، احداث شانینگ یارد ریلی، تاسیسات آب و برق، تاسیسات مخابرات و انفورماتیک از جمله دستاوردهای در سال ۹۱ به شمار می‌رود.

در ادامه، **فرهاد کوهساری، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان**، محورهای اساسی فعالیت‌های بندر انزلی در سال ۹۱ را تشریح کرد. به گفته وی، در سال ۹۱ در بخش کالاهای عمومی در بندر انزلی استحصال اراضی در دستور کار بوده و احداث اسکله‌های عمومی، سیلوی غلات و دو باب انبار سرپوشیده سوختی و انشعاب خطوط لوله به مخازن خارج از بندر از دستاوردهای آن بوده است.

کوهساری در بخش دیگری از صحبت‌هایش با اشاره به تقویت گردشگری و صرف هزینه ۷ میلیارد تومان برای ایجاد ترمینال مسافری بندر انزلی اعلام کرد: در حال حاضر خط حمل‌ونقل مسافر در دریای خزر از ایران به منظور برقراری خطوط حمل‌ونقل مسافر از سواحل دریای خزر به دیگر بنادر شمالی کشور و نیز بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر برقرار شده است.

کوهساری با اشاره به طرح توسعه بندر انزلی اظهار داشت: در طرح توسعه بندر انزلی ۱۴ پست اسکله جدید ساخته شده و در زمینه پذیرش کشتی با پیشرفت‌های



گذاشت. اما در چنین موقعیت دشواری که داشتیم، باید گفت عملکرد بندر شهید رجایی در سالی که گذشت، در میان بنادر کانتینری دنیا بسیار مطلوب بوده است. وی در مورد برنامه استراتژیک بندر شهید رجایی توضیح داد: کتابی تحت عنوان «مطالعه طرح توسعه ۵۰ ساله بندر شهید رجایی» تهیه و تدوین شده که آماده چاپ است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در پایان صحبت‌هایش از افتتاح فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی با حضور رئیس‌جمهور به عنوان یکی از مهم‌ترین فعالیت‌های این بندر در سال ۱۳۹۱ یاد کرد و توسعه بنادر اصلی، ایجاد بنادر فرعی، توسعه بنادر مسافری و الحاق اراضی به بنادر در استان هرمزگان را از مهم‌ترین دستاوردهای سال ۱۳۹۱ برای بندر شهید رجایی برشمرد.

سخنران بعدی **ابراهیم ایدنی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان** بود که در مورد آمار بخش تخلیه و بارگیری در بنادر استان خوزستان در سال ۹۱ مواردی را بیان کرد. به گفته وی، کشتی‌های

ایدنی: در سال ۱۳۹۱، بندر امام خمینی (ره) از کل مبادلات کالاهای اساسی ۷۵ درصد سهم داشت

کوهساری: خط حمل‌ونقل مسافر در دریای خزر از ایران به منظور برقراری خطوط حمل‌ونقل مسافر از سواحل دریای خزر به دیگر بنادر شمالی کشور و نیز بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر برقرار شده است

راستاد: علاوه بر معرفی دستاوردهای عمرانی بندر بوشهر، احداث راه دسترسی به جزیره نگین و بندر گناوه از دیگر پروژه‌های مهم اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر بوده است

در بندر نوشهر بازتاب زیادی در منطقه پیدا کرد که امضای تفاهم‌نامه جستجو و نجات دریایی مابین سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان امداد و نجات کشور را در پی داشت. انجام مانور ملی در بندر نوشهر هم از دیگر دستاوردهای اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران بود که انعکاس زیادی در رسانه‌های مختلف خصوصاً ماهنامه دفتر سازمان محیط زیست سازمان ملل متحد در اروپا پیدا کرد و در آن گزارش به تمجید از نقش و جایگاه ایران در محیط زیست و ایمن‌سازی دریای مازندران پرداخته شد.

سیدپور در خلال صحبت‌هایش از انتقال و بازسازی ۳ دستگاه جرثقیل ریلی ساحلی از بندر امام خمینی (ره) به بندر نوشهر و اجرای الحاق اراضی در ضلع شمال شرقی استان مازندران به میزان ۱۴/۴ هکتار نام برد و از فعالیت‌های مهم بندر نوشهر یاد کرد.

سیاوش رضوانی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان نیز در آغاز گزارش خود به تاسیس اداره ثبت و بازرسی شناوران و اداره کنترل و بازرسی کشتی‌ها اشاره کرد و افزود: در بخش اداره امور بندری نیز واگذاری ترمینال بندر چابهار به بخش خصوصی، افزایش ۷ برابری ترانزیت، افزایش ۶ برابری صادرات، سامان‌دهی و آموزش کارگران خن‌کار جهت بهبود خدمات ارائه شد. علاوه بر این، تدوین تعرفه خن‌کاری شناورهای سنتی از جمله اقدامات مهم بنادر چابهار در سال ۱۳۹۱ بوده است.

رضوانی کاهش بدهکاران تجاری، مکانیزه کردن پرونده‌های پرسنلی و اخذ گواهی‌نامه تعالی منابع انسانی را از اولویت‌ها و برنامه‌های کاری مهم در سال جاری عنوان کرد.

سخنران بعدی **عبدالکریم مالکی، مدیرکل پدافند غیرعامل** بود. وی با اشاره به اینکه در مورد مدیریت بحران باید شاخصه‌ها و معیارهای پدافندهای غیرعامل را رشد داده و به پنج هدف کلیدی و مهم که در این زمینه حیاتی است دست پیدا کنیم،

چشمگیری صورت گرفته است و ظرفیت پذیرش شناور از شناورهای ۶ هزار تنی به ۱۲ هزار تن رسیده و در خصوص ظرفیت کشتی‌های نفتی نیز به ۲۰ هزار تن افزایش پیدا کرده است.

وی افزود: در سال ۱۳۹۱، ۱۱۰ هکتار توسعه اراضی داشتیم، برای فرآورده‌های نفتی ۳ پست اسکله دلفین ساخته شده و ساخت یک ترمینال شرقی و غربی به طول ۲۹ متر نیز از جمله دستاوردهای طرح توسعه بندر انزلی بوده است.

محمد راستاد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر که سخنران بعدی همایش بود، ضمن ارائه دلایل تغییرات صورت‌گرفته در عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر استان بوشهر به پروژه‌های آغاز شده و در دست احداث آن بندر در سال ۱۳۹۱ اشاره کرد. وی ضمن بیان آغاز عملیات اجرایی تاسیسات پشتیبانی بندر دیر و عملیات اجرایی احداث اقامتگاه‌های بنادر جم و خارک و گناوه، از احداث ساختمان آتش‌نشانی شماره ۲ در بندر بوشهر و تاسیسات اطفای حریق در بندر شمالی و جنوبی استان بوشهر به عنوان افزایش امکانات رفاهی بنادر استان بوشهر نام برد. وی همچنین از پروژه احداث راه دسترسی جزیره نگین و بندر گناوه با ارزشی بالغ بر ۹۵ میلیارد ریال خبر داد و افزود: در زمینه روساخت‌های بندری نیز می‌توان به تکمیل پروژه احداث ساختمان اداری و برج کنترل ترافیک دریایی جزیره خارک، محوطه‌سازی پسرکانه اسکله کوثر و همچنین توسعه روساخت‌های بنادر گناوه، کنگان و عسلویه اشاره کرد.

سیدنبی سیدپور، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران سخنران دیگر همایش بود، مهم‌ترین اقدامات اداره کل بندر نوشهر در سال ۱۳۹۱ را احداث سیلوی غلات با ظرفیت ۵۰ هزار تن و با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و همچنین لایروبی کانال ورودی بندر نوشهر با یک فروند شناور لایروب در حدود ۲۶۵ هزار متر مکعب عنوان کرد. وی گفت: مانور جستجو و نجات دریایی

سیدپور: لایروبی کانال ورودی بندر نوشهر و اصلاح دهانه ورودی یکی از مهم‌ترین اقدامات زیرساختی بندر نوشهر بود که در سال ۱۳۹۱ تحقق یافت

رضوانی: افزایش برابری ترانزیت، ۶ برابری صادرات و تاسیس اداره ثبت و بازرسی شناورها و تقویت سرعت ساخت و ساز جهت بهره‌برداری سریع از طرح توسعه بندر شهید بهشتی را از فعالیت‌های مهم سال ۱۳۹۱ عنوان کرد

مالکی: موقعیت حساس خلیج فارس و حضور دشمنان در این منطقه ایجاب می‌کند که به مباحث پدافند غیرعامل و رعایت اصول آن در طراحی و ساخت پروژه‌های بندری بیش از پیش توجه گردد

اهداف پنج‌گانه را به شرح ذیل برشمرد: کاهش آسیب‌پذیری بنادر، افزایش بازدارندگی، ارتقا و پایداری لجستیک، تداوم فعالیت‌ها و تاثیر مدیریت بحران در برابر تهدیدات و اقدامات دشمن.

وی با استناد به اظهارات مقام معظم رهبری که فرموده‌اند «من به دولت جمهوری اسلامی اعلام می‌کنم از این به بعد کلیه وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها موظف شوند در اعتبارات عمرانی، پروژه‌های حساس و مهم، اعتبار موردنیاز پدافند غیرعامل را منظور نمایند»، افزود: ما مطالعات بنادر حیاتی مثل بندر امام خمینی (ره) و شهید رجایی را به پایان رساندیم، اما اگر بخواهیم تعلل نکنیم تا سازمان پدافند بودجه بدهد، نمی‌توان به اهداف رسید، چون بودجه‌ای که آنها پیش‌بینی کرده‌اند، بسیار محدود است و پاسخگوی نیازهای ما نخواهد بود.

مدیرکل پدافند غیرعامل با اشاره به موقعیت حساس خلیج فارس و حضور ناوگان دشمن و استقرار آن در مناطق جنوبی خلیج فارس، گفت: اگر تهاجمی در منطقه صورت بگیرد، باید در مقابل دشمنی که از تجهیزات و توانایی‌های نظامی و همچنین از موشک‌های دوربرد هوشمند برخوردار است، آمادگی کامل داشته باشیم.

عادل دریس، مدیرکل بنادر و دریانوردی خرمشهر، سخنران بعدی همایش بود که صحبت‌هایش را در مورد اقدامات و دستاوردهای مهم این بندر جنوبی در سال ۹۱ اینچنین آغاز کرد: در سالی که گذشت، جمع کل تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی به یک میلیون و ۷۵۰ هزار تن رسید و از رشد ۲۳ درصدی برخوردار بود. همچنین در زمینه ترانزیت ۸۹ هزار تن ترانزیت نفتی و غیرنفتی صورت گرفت. در زمینه جابه‌جایی مسافر هم در سال ۹۱ تعداد شناورهای مسافری به ۱۲۰ فرزند رسید که تعداد ۳۰ هزار مسافر به کشور کویت و بالعکس جابه‌جا شد که در این زمینه ۷۰ درصد رشد را شاهد بودیم. وی ادامه داد: در مورد میزان سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی هم ساخت و مونتاژ ماشین‌های آتش‌نشانی و آمبولانس، موضوع فعالیت بود که شرکت توسعه صنعت پتروکارخان سرمایه‌گذار آن بود.

وی با بیان اینکه شرکت تاسیسات دریایی در زمینه عایق‌کاری و آندود بتن لوله‌های زیردریا و ساخت سکوها نفتی در سال ۹۱ در بندر خرمشهر سرمایه‌گذاری کرده است، افزود: دو شرکت آزمایشگاهی هم از دیگر شرکت‌های خصوصی بودند که در بندر خرمشهر سرمایه‌گذاری کردند.

دریس افزود: در زمینه نگهداری عمق مناسب اسکله‌های بندر خرمشهر، امسال به میزان ۱۰۰ هزار متر مکعب لایروبی صورت گرفت، همچنین کارگاه سرویس تجهیزات ایمنی شناورها (لایف رافت و لایف بوت) هم در سال ۹۱ افتتاح شد. وی با بیان اینکه در انجام مهندسی ارزش در طرح‌های بندر خرمشهر هم پروژه پسرکانه اسکله‌های ۲ تا ۷ بندر خرمشهر، پروژه راه‌ها و دروازه‌های ورودی بندر خرمشهر و طرح توسعه بندر انجام شده، گفت: پایان یافتن پروژه احداث پایانه ریلی سامان‌دهی تاسیسات زیربنایی و اراضی پشتیبانی و ترمیم اسکله‌های ۸ و ۹ بندر از دیگر اقدامات سال گذشته بود.

دریس مهم‌ترین اولویت‌ها و برنامه‌های سال ۱۳۹۲ بندر خرمشهر را ساخت برج کنترل ترافیک دریایی، بازسازی اسکله‌های چهارپشت، راه‌اندازی مرکز جستجو و نجات دریایی در اروندرود، تملک اراضی در سایت انبارداری و ترانزیت منطقه آزاد اروند برشمرد.

سید علی نعیمی، مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نیز در ابتدای صحبت‌هایش با اشاره به این شعار که بندر امیرآباد حلقه طلایی اتصال کریدور ترانزیت شمال به جنوب است، خاطر نشان کرد: بندر امیرآباد برند خود را پیدا کرده و تجار مسیر خود را برای تجارت پیدا کرده‌اند. وی با اظهار امیدواری در مورد اینکه بندر امیرآباد همانطور که در سال ۹۱، سی درصد افزایش رشد داشته، در سال ۹۲ هم بتواند به این پیشرفت دست پیدا کند، افزود: تمام تلاش برای این است تا خط چابهار، سرخس، و امیرآباد امسال راه‌اندازی شود. وی با اشاره به مسیر کریدور شمال به جنوب توضیح داد: این خط جدید شمال به جنوب یعنی امیرآباد به بندرعباس در حال ساخت است و متولی و طراح اصلی این طرح خود مهندس صدر در وزارت راه بوده است. وی ابراز امیدواری کرد این

دریس: در سال ۱۳۹۱ با حدود ۳۰ هزار مسافر بیان بندر خرمشهر و بنادر منطقه جابجا شده که از رشد ۷۰ درصد برخوردار بوده است

نعیمی: بندر امیرآباد به عنوان حلقه طلایی اتصال کریدور ترانزیت شمال به جنوب، برند خود را پیدا کرده و تجار برای مبادلات کالایی این مسیر را انتخاب می‌نمایند

خطی که قرار است احداث شود، تحول عظیمی را در ترانزیت شمال ایجاد کند تا بتوانیم ترانزیت کشورهای حاشیه دریای خزر به جنوب را توسعه دهیم. این راه حدود ۳۰۰ کیلومتر از طول مسیر را کاهش می‌دهد.

وی با یادآوری اینکه احداث مسیر ۲۰ کیلومتری امیرآباد- بهشهر هم از طرف وزیر راه و شهرسازی به ما محول شده که در حال انجام آن است، گفت: مسیر دامغان به بندرگز هم احداث شده که به احتمال زیاد در سال‌های آینده راه‌اندازی می‌شود.

وی با اشاره به اینکه احداث بزرگراه ساحلی بندر به طول ۱۱ کیلومتر در ۴ باند در دستور کار قرار داشته و هدف از اجرای این پروژه تسهیل در ترافیک کامیون‌های ورودی و خروجی به بندر است، گفت: در زمینه توسعه اراضی بندر به حدود ۲۱۲۰ هکتار، بحث تملک اراضی را با جدیت دنبال خواهیم کرد.

علیرضا کبریایی، عضو هیات عامل و معاون توسعه و تجهیز بندر سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این همایش عملکرد معاونت سازمان مذکور را تشریح کرد. وی در حوزه مهندسی عمران با بیان اینکه پروژه احداث جاده دسترسی بندر شادگان ۸ ماه زودتر از موعد مقرر افتتاح می‌شود، به پروژه احداث بندرگاه چندمنظوره نخل ناخدا و همچنین فاز دوم طرح توسعه شهید رجایی اشاره و اعلام کرد: محول شدن انتقال و وظیفه مدیریت طرح و مجری فاز دو مجتمع بندری شهید رجایی به اداره کل مهندسی عمران موجب بالا رفتن پیشرفت سالانه از ۵ درصد به ۱۲ درصد شد که همین امر، بهره‌برداری از اسکله‌های شرقی و غربی را به دنبال داشت.

کبریایی با اشاره به فرایند بررسی و تصویب طرح‌ها در جریان برگزاری ۱۷ جلسه کمیسیون و بررسی تعداد ۲۶ طرح در مرحله مبانی، میزان صرفه‌جویی در بررسی و کنترل مبانی طرح پروژه‌های اجرایی بنادر را به میزان ۱۴۰ میلیارد ریال و صرفه‌جویی ناشی از مهندسی ارزش به واسطه شرکت در جلسات بررسی مطالعات مراحل اول و دوم طرح‌ها را به میزان ۵۵۰ میلیارد ریال اعلام کرد.

وی پیرامون سایر اقدام‌های واحد مهندسی عمران به تشکیل کارگروه ویژه تهیه و تدوین ضوابط تخصصی با حضور نمایندگان بنادر شامل ضوابط تأمین روشنایی محوطه عملیاتی بندر (با استفاده از توانمندی‌های درون سازمانی)؛ ضوابط طراحی شبکه‌های زیربنایی تأسیسات مکانیکی، ضوابط ترافیکی راه، راه‌آهن و ایستگاه‌های ریلی بنادر؛ ضوابط ارزیابی و اجرای بتن در سازه‌های بتنی در بنادر جنوب و شمال کشور در خصوص روش‌های اجرایی طرح تعمیرات، بهسازی در استفاده از مصالح در سازه‌های دریایی اشاره کرد.

به گفته وی، از محل تسهیلات وجوه اداره شده در بخش شناورهای خدماتی تعداد ۱۵ پروژه، شناورهای مسافری ۱۹ پروژه و تجهیزات بندری ۷ پروژه ارزیابی فنی و بررسی‌های شامل توجیه اقتصادی و نظارت بر فرآیند ساخت انجام گرفته که ارزش این تجهیزات بالغ بر ۱۸۷۳ میلیارد ریال است.

کبریایی در مورد عملکرد اداره کل مهندسی سواحل و بنادر و مطالعات پایه پیرامون این موضوع به پایش و مطالعات شبیه‌سازی استان‌های بوشهر و هرمزگان با هدف تهیه و تأمین اطلاعات پایه هیدرودینامیک و مورفولوژیک و سایر پارامترهای دریایی و ساحلی از طریق اندازه‌گیری گسترده میدانی و شبیه‌سازی مشخصه‌های دریایی اشاره کرد و در مورد مدیریت و نظارت بر سواحل به صدور مجوز سازه‌های دریایی به صدور ۱۷ موافقت اولیه که ۴ مورد آنها به مرحله ساخت و ۴ مورد آنها به بهره‌برداری رسیده و همچنین از تمدید قرارداد ۳۱ سازه دریایی خبر داد که در مجموع ۴۸ مجوز را شامل می‌شود.

کبریایی در ادامه اقدام‌های سال ۹۱ خورشیدی به ابلاغ طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور به استان‌های ساحلی توسط شورای عالی شهرسازی و معماری و همچنین برگزاری دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) (۲۰۱۲) با حضور معاون اول ریاست جمهوری اشاره کرد.

کبریایی: محول شدن انتقال و وظیفه مدیریت طرح و مجری فاز دو مجتمع بندری شهید رجایی به اداره کل مهندسی عمران موجب بالا رفتن پیشرفت سالانه از ۵ درصد به ۱۲ درصد شد که همین امر، بهره‌برداری از اسکله‌های شرقی و غربی را به دنبال داشت

صادق‌فر: تدوین دستورالعمل‌های ایمنی کالاهای خطرناک در معاونت امور بندری از سال ۱۳۸۵ با توجه جدی به مباحث ارتقای آموزش پرسنل و ممیزی‌های دوره‌ای و بازرسی‌های عملیاتی هر ساله موارد آتش‌سوزی و حوادث بندری در بنادر کشور به‌رغم افزایش عملیات بندری روند کاهش به خود داشته است

بنادر کوچک و پایانه‌ها (۳/۲ درصد)، کالاهای عمومی و فله (۱۱/۸ درصد) و خدمات رسانی به شناورها (۳/۲ درصد) را به خود اختصاص داده که در مجموع بیش از ۲۱ هزار میلیارد ریال توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری شده است. در این خصوص بندر شهید رجایی ۴۴ درصد، امام خمینی (ره) ۳۴ درصد و امیرآباد ۱۷ درصد به جهت برخورداری از اراضی پشتیبانی مناسب بیشترین سهم را از جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داشته‌اند.

وی ضمن تاکید بر اهمیت توسعه زیرساخت‌ها توسط بخش دولتی که منجر به تشویق جذب سرمایه‌گذاری خصوصی شده است، گفت: سازمان بنادر و دریانوردی نیز تاکنون همپای بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های بندری سرمایه‌گذاری کرده که بالغ بر ۳۰ هزار میلیارد ریال بوده است.

صادقی فر همچنین با مهم خواندن نظام تعرفه‌ای در جذب منابع درآمدی و سودآور نمودن فعالیت شرکت‌های خصوصی در بنادر افزود: در سال ۱۳۹۱، اطلاعات تعرفه‌ای در دستور کار این معاونت بوده و تدوین کتابچه تعرفه انعطاف‌پذیر در اجرای ماده ۱۶۵ قانون برنامه پنجم انجام یافته است.

وی ضمن اشاره به تدوین دستورالعمل‌های ایمنی کالاهای خطرناک در معاونت امور بندری اظهار داشت: از سال ۱۳۸۵ با توجه جدی به مباحث ارتقای آموزش پرسنل و ممیزی‌های دوره‌ای و بازرسی‌های عملیاتی هرساله موارد آتش‌سوزی و حوادث بندری در بنادر کشور به‌رغم افزایش عملیات بندری روند کاهشی به خود داشته است.

معاون امور بندری و مناطق ویژه با اعلام اینکه این معاونت در راستای وظایف سازمانی مشارکت جدی را در همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی داشته است، اظهار کرد: حضور موثر در کمیسیون‌های مشترک و اجلاس‌های بین‌المللی حمل‌ونقل به ویژه همکاری‌های بندری و دریایی و انعقاد تفاهم‌نامه‌ها، نقش موثری در رشد تجارت و ترانزیت کالا و همچنین سرمایه‌گذاری در بنادر داشته است.

هزاران کلونی مرجانی و رعایت الزامات زیست محیطی، اطاله موج‌شکن به طول ۱۴۷۰ متر و لایروبی حدود ۵ میلیون متر مکعب مواد از بستر دریا.

وی در مورد طرح سامان‌دهی بنادر مسافری به قابلیت‌ها و ظرفیت‌های هر ناحیه از نوار ساحلی اشاره کرد و گفت: مقادیر شاخص‌های مهم برنامه حمد ۱۴۰۴ در سه دوره زمانی پنج‌ساله منطبق با برنامه‌های پنج‌ساله کشور تعیین شده و نوار ساحلی هر یک از استان‌های ساحلی کشور برای احداث بنادر مسافری اولویت‌بندی شده‌اند.

محسن صادقی فر، معاون امور بندری و مناطق ویژه با استناد به آمارهای کلان اقتصادی به وضعیت امور بندری در سطح منطقه و کشور پرداخت. وی اظهار داشت: کل عملیات تجارت کالا در جهان ۸/۷ میلیارد تن است که حدود ۱۳۸ میلیون تن از آن سهم ایران است. همچنین از مجموع ۵۶۰ میلیون تن TEU عملیات کانتینری جهان سهم خلیج فارس ۵ درصد (۲۷/۳ میلیون TEU) است و بندر شهید رجایی با ۲/۷ میلیون TEU کارکرد رتبه پنجم بنادر کانتینری منطقه را بر عهده دارد.

وی با اشاره به تغییرات صورت‌گرفته در ترکیب نوع کالاهای وارداتی به بنادر افزود: کاهش اندک در عملیات کانتینری و واردات کالاهای عمومی از طریق رشد قابل توجه واردات کالاهای اساسی جبران شده است، به طوری که از ۸/۳ میلیون تن در سال ۱۳۹۰ به ۱۶/۷ میلیون تن در سال ۱۳۹۱ رسیده است. در این رابطه با مدیریت صحیح عملیات بندری و استفاده از ظرفیت محوطه‌ها و تجهیزات بندری به ویژه بندر امام خمینی (ره)، سازمان بنادر بدون هیچ‌گونه مشکلی در عملیات بندری وظایف خود را به نحو مطلوب انجام داده است.

صادقی فر در ادامه با اشاره به زمینه‌های اصلی سرمایه‌گذاری در بنادر گفت: از مجموع ۱۵۲ قرارداد منعقدشده در بنادر گروه صنعتی (۱۵/۷ درصد)، حمل و نگهداری و توزیع کالا (۴۰/۷ درصد)، خدمات کانتینری (۱۲/۵ درصد)، فعالیت‌های مکمل خدمات بندری (۱۲/۶ درصد)، مدیریت بهره‌برداری از

امامی: سازمان بنادر تنها سازمانی بود که در حوزه دولت این جسارت را به خود داد تا در معرض ارزیابی منابع انسانی قرار بگیرد و در ارزیابی تعالی منابع انسانی از لایه‌های مختلف رهبری، مدیریت عالی، میانی و مدیریت اجرایی مورد ارزیابی و کارشناسی قرار گرفت و شایسته تقدیرنامه ۲ ستاره شد

وی در ادامه همچنین به کلیاتی در مورد احداث موج‌شکن‌های بنادر کوچک چندمنظوره پرداخت و گفت: در حال حاضر حدود ۶۰ موج‌شکن، در نوار ساحلی جنوب آماده بهره‌برداری شده است که طبق قرارداد و برنامه در سال ۱۳۹۲ خورشیدی، احداث ۱۳ بندر جدید در دستور کار اجرا قرار گرفته است.

به گفته کبریایی، با احداث موج‌شکن‌های بنادر کوچک چندمنظوره در نوار ساحلی جنوب کشور، بیش از ۸۰ هزار شغل جدید ایجاد خواهد شد.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی در مورد فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی با بیان اینکه حدود نیم میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای ایجاد مهم‌ترین زیرساخت توسعه اقتصادی-اجتماعی شرق کشور اختصاص یافته است، افزود: با اجرای فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار به روش EPCF، ظرفیت این بندر پس از پایان فاز یک توسعه، به ۶ میلیون TEU و ۱ میلیون و ۶۵۰ هزار تن کالای فله غیرکانتینری افزایش خواهد یافت، گفت: برخی از مهم‌ترین اجزای عملیات ساخت عبارتند از: انتقال

محمد رضا امامی، عضو هیات عامل و

معاون توسعه مدیریت و منابع در ارایه راهبردهایش در سال ۱۳۹۱ ضمن تاکید بر جایگاه خطیر نیروهای انسانی افزود: سازمان بنادر امسال خوشبختانه مرحله پوست اندازی را هم پشت سر گذشت. افتخارات کسب شده در چند سال گذشته به ویژه سال ۱۳۹۱ در ساختار ۴ معاونت سرآغازی برای اجرایی شدن مفاد ماده ۲۲ طبق قانون ۲۰۹ خدمات کشوری است که آثار مثبتی در سازمان برجای خواهد نهاد. وی با بیان اینکه در بحث حرکت سازمان به سمت تعالی منابع انسانی، برگ زرین دیگری بر افتخارات سازمان افزوده شد، گفت: در واقع سازمان بنادر تنها سازمانی بود که در حوزه دولت این جسارت را به خود داد تا در معرض ارزیابی منابع انسانی قرار بگیرد و در ارزیابی تعالی منابع انسانی از لایه های مختلف رهبری، مدیریت عالی، میانی و مدیریت اجرایی مورد ارزیابی و کارشناسی قرار گرفت و شایسته تقدیرنامه ۲ ستاره شد.

وی با یادآوری دریافت جایزه ملی کیفیت فناوری و اطلاعات توسط سازمان بنادر به عنوان یک سازمان تخصصی با نیروهای متخصص و واجد شرایط به سمت تعالی گفت: انجمن آسیا هم برای تصویب تجارت الکترونیکی جایزه ایفکت را به بنادر و دریانوردی اهدا کرد. در نیمه نخست ارزیابی عملکرد سالانه دستگاه های اجرایی، توسعه دولت الکترونیک هم به سازمان ما تعلق گرفت که بنده این افتخارات را خدمت مدیرعامل و شما عزیزان شادباش عرض می کنم.

امامی در مورد وضعیت نیروهای قرارداد مستقیم خاطرنشان کرد: در سال آینده در تمديد قرارداد نیروهای قرارداد مستقیم، شرح وظایف نیروها را توسط مسوولیتشان به آنها ابلاغ خواهیم کرد.

وی با اشاره به اینکه مدیرکل امور اداری سازمان به همراه تیمشان به تمام بنادر سرزده و آمار دقیقی از وضع نیروهای قرارداد مستقیم و پیمانی گرفته است، افزود: در واقع سازمان یک بانک اطلاعاتی دقیق از تمامی پرسنل بنادر ایران دارد که متخصص هستند و شرح وظایفی مشخص برایشان داریم و عده ای هم که شرح وظایفی برایشان نداریم و احساس می کنیم

این نیروها آن کیفیت لازم را فعلا برای ورود به کار ندارند، سازمان برای این عده هم برنامه دارد تا کلاس های آموزشی برگزار کند و پس از طی دوره های آموزشی لازم با انگیزه تر جذب کار شوند. وی از مسوولان و مدیران پرسنل خواست در بحث نیروهای قرارداد مستقیم، این نیروها را به بنادر مختلف اعزام کنند تا از نزدیک با تجهیزات بنادر آشنا شوند و در کارگاه های تخصصی آموزش ببینند و مهارت کسب کنند. طرح توجیهی و شرح وظایف را مدیران از هم اکنون در دستور کار قرار دهند و آن عده از نیروهای قرارداد مستقیم که شرح و وظایفی برایشان طراحی نشده را به ما معرفی کنند تا مقدمات توانمند شدنشان را فراهم سازیم.

وی با اشاره به اینکه در سال جدید ارتقای سطح حقوق و پرداختی های پرسنل در دستور کار است، گفت: در این معاونت طرحی تحت عنوان فوق العاده ویژه تهیه شده و مراحل پایانی را طی می کند و به توسعه منابع انسانی ریاست جمهوری ارسال شده و در درست بررسی است.

سیدعلی استیری، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ارایه راهبردهایش را در همایش با بیاناتی چند از مقام معظم رهبری شامل؛ دریا برای یک کشور یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است؛ فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است، فواید بزرگ و کلان است؛ آب های آزاد دنیا، متعلق به همه و بستری برای انتقال فرهنگ است؛ اگر دولت و سایر مسوولان با نگاه راهبردی به مناطق دریایی به کمک بیابند، این منطقه عظیم و مهم می تواند توانایی های زیادی را برای جمهوری اسلامی به وجود آورد؛ آغاز کرد و ادامه داد: ما باید به دریا جدای از آن بحث درآمدزایی یا مواردی که هست نگاه کنیم و باید از دریا به نحو مطلوبی استفاده کنیم و برای اینکه به این هدف برسیم، در وهله اول باید دریاهای پاک، ایمن و بهینه داشته باشیم و از آنجا که سال ۱۳۹۲ خورشیدی یعنی سالی که پیش رو داریم باید «سال شکوفایی و اقتدار دریایی کشور» برای بخش حمل و نقل دریایی کشور باشد، احساس می کنم ما که در اینجا حضور داریم، خودمان را

استیری: ماموریت ما مدیریت دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران است و باید آن را از طریق بهبود مداوم سطح ایمنی، امنیت دریانوردان، حفاظت از محیط زیست دریایی و تامین نیازها و انتظارات ذی نفعان مهیا سازیم

نه به عنوان مجموعه سازمان بنادر، بلکه به عنوان مرجع دریایی کشور باید ببینیم و هرگونه اقدام و فعالیت ما برای بخش دریایی کشور مفید باشد. وی با استناد به این که ما باید در مجامع بین المللی پاسخگو باشیم، اظهار داشت: با توجه به اینکه از نظر مسوولیت و وظایف امور دریایی هیچ تفاوتی میان بنادر کوچک و بزرگ نیست، لذا مدیران بایستی بر تمامی آب های تحت حاکمیت دریایی توجه داشته باشند.

استیری، خواستار توجه جدی مدیران و کارشناسان بنادر و سازمان به مباحث ایمنی و حفاظت از منابع دریایی شد و تاکید کرد: «ماموریت ما مدیریت دریایی کشور جمهوری اسلامی ایران از طریق بهبود مداوم سطح ایمنی، امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی به منظور تامین نیازها و انتظارات ذی نفعان در بلندمدت از طریق بهره گیری از ابزارهای تهیه و تدوین قوانین و مقررات دریایی و بندری؛ نظارت بر اجرای صحیح قوانین و مقررات دریایی و بندری و به کارگیری نیروی انسانی صاحب صلاحیت» است. □



معرفی توانمندی‌ها و ویژگی‌های بندرانزلی

مقدمه:

شکوفایی صنعت توریسم و گردشگری در کشور مورد تأیید کلیه آحاد مسئولین نظام جمهوری اسلامی ایران بوده و در این بین سفرهای گردشگری دریایی از توجه مضاعفی برخوردار می‌باشد. از طرفی فعالیت در این بخش با توجه

لازم به ذکر است که سازمان بندار و دریانوردی به کار گروه توسعه گردشگری دریایی پیوسته است. حضور در این کارگروه زمینه‌ها را برای توسعه شبکه حمل و نقل دریایی مهیا میکند و انتظار می‌رود این نوع از گردشگری به پیشرفت چشمگیری نائل آید.

به سرمایه‌گذاری قابل توجه برای فعال سازی این بخش در کشور و به نوعی فقدان توجه اقتصادی این بازار چندان مورد استقبال بخش خصوصی واقع نشده است چون درآمدها در این بخش پاسخگوی هزینه‌ها نیست و در نتیجه منجر به نارضایتی دست اندرکاران شده است.



ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی

در ماه اخیر و در تاریخ ۱۳۹۱/۱۱/۲۵ تفاهم نامه‌ای به منظور بهره‌برداری از پایانه مسافری بندر انزلی به مدت ۲۰ سال فی ما بین اداره کل بندار و دریانوردی استان گیلان با شرکت (سرمایه‌گذاری امین) جهت عملیاتی کردن پایانه مسافری دریایی حاصل گردید بر اساس این تفاهم نامه بندر پایانه موجود در مجاورت میدان گمرک را با تجهیزات کامل، به علاوه اسکله شماره (۱) و همچنین اسکله مسافری واقع در حوضچه غربی بندر (حداصل موجشکن های جدید و قدیم) را به منظور استفاده برای جابجایی مسافر به شرکت سرمایه‌گذاری امین واگذار می‌نماید. در سال ۱۳۹۰ بالغ بر ۷ میلیارد ریال جهت احداث این پایانه هزینه شده است. این ترمینال مسافری در دو حالت ساحلی و بین‌المللی مورد استفاده قرار خواهد گرفت پایانه ترمینال

که کلیه عواید جانبی ناشی از غرفه‌ها در پایانه و سایر درآمدهای احتمالی متعلق به شرکت می‌باشد. علاوه بر این بندر پیگیری های لازم جهت اخذ مجوز از هیأت عامل سازمان مبنی بر معافیت یا تخفیف حقوق عوارض و هزینه بندری شناورهای مسافری و تفریحی را انجام خواهد داد در ۵ سال اول اداره بندر جهت همکاری و کمک به شکوفایی صنعت گردشگری و مسافرت‌های دریایی کلیه هزینه های مصرفی انشعابات (آب، برق و گاز) پایانه مسافری را پرداخت می‌نماید و همچنین کلیه هزینه های مربوط به تعمیرات اساسی ترمینال و ابنیه تحویلی را برعهده خواهد گرفت، حتی به منظور تامین سوخت یارانه ای، اخذ تسهیلات از سیستم بانکی و استفاده از وجوه اداره شده سازمان برای خرید کشتی سازمان با شرکت مذکور همکاریهای لازم را انجام خواهد داد.

مسافری دریایی بندر انزلی مشتمل بر ۲ واحد مجزای بخش اداری و سالن انتظار ثانویه است و دارای ۱۶۰۰ متر مربع زیر بنا می‌باشد. ساختمان ورودی ترمینال ۲ طبقه داشته که طبقه اول آن مربوط به سالن انتظار اولیه و ۵ پارتیشن جهت استفاد موارد جانبی شده قرار خواهد گرفت در طبقه دوم پارتیشن هایی جهت انجام امور اداری ترمینال منظور گردیده است و همچنین بخشی از آن به عنوان نمازخانه و رستوران مورد استفاده قرار می‌گیرد. فضای اداری پایانه شامل بخش نظارتی اداره بندر و دریانوردی، بخش گذرنامه، بخش ریاست جمهوری، گمرک و بخش آژانس های مسافرتی می‌باشد. با توجه به فضای کافی و مناسب ترمینال در هر ۲ سالن علاوه بر فضاهای پارتیشن بندی شده، می‌توان از فضای گسترده ای در بخش تجاری و بازاریابی و فرهنگی و... استفاده نمود لازم به ذکر است



ویژگیهای بندر انزلی

- نزدیک به فرودگاه بین المللی (۳۵) کیلومتر
- برخورداری از معافیت مالیاتی
- دسترسی به معادن سرب، روی و آهن و مراکز صنعتی
- برخورداری از شرایط آب و هوای معتدل استان گیلان
- نزدیکی به استانهای صنعتی همجوار
- مجهز به سیستم کنترل ترافیک دریایی (V.T.S)
- مجهز به سیستم مدیریت عملیات کالاهای عمومی (GCOMS) و سیستم جامع دریایی جهت انجام عملیات بندری و تشریفات ترخیص کالا
- انجام عملیات ۲۴ ساعته تخلیه و بارگیری کالای تجاری
- تنها بندر کشور که دارای دو گیت اختصاصی مجزا برای ورود و خروج کالا و کامیون می باشد.
- بزرگترین بندر حاشیه دریای خزر و مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری
- دارای رتبه سوم بین بنادر کشور بعد از امام خمینی و بندر شهید رجایی
- نزدیکی با بندر آستراخان و لاگان در روسیه، کراسنودسک در ترکمنستان، اکتائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان
- ارتباط با بازارهای منطقه ای و دسترسی به بازار مصرف جمعیت ۳۰۰ میلیونی کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق
- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب که این مسیر سه برابر از مسیر فعلی کوتاه و ارزاتر می باشد. (انتخاب مسیر می تواند قیمت را کاهش و سرعت زمان تحویل کالا را افزایش دهد).
- واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد، و فراهم نمودن تسهیلات و امکانات ویژه برای صاحبان کالا، تجار و سرمایه گذاران

امکانات و زیرساختهای بندر قبل از اجرای طرح جامع توسعه بندر

- مساحت کل بندر ۶۸ هکتار
- ظرفیت اسمی بندر ۴/۵ میلیون تن در سال ظرفیت واقعی ۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۲۳۳۱۸ متر مربع
- انبار روباز ۳۲۴۶۶۳ متر مربع
- سیلوی غلات با ظرفیت ۶ هزار تن
- تعداد اسکله ۱۱ پست به طول ۱۴۲۰ متر
- مساحت حوضچه قدیم ۴۵ هکتار

امکانات و زیرساختهای بندر بعد از اجرای فاز اول طرح جامع توسعه بندر

- مساحت کل بندر ۱۱۰ هکتار
- ظرفیت بندر ۱۱ میلیون تن کالا در سال ظرفیت واقعی ۱۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۵۰۷۶۲ مترمربع (تفاوت ۱۹۴۸۱)
- سیلوی غلات با ظرفیت ۲۱ هزار تن در سال
- احداث موج شکن شرقی ۱۳۴۵ مترمربع
- احداث موج شکن غربی ۱۶۷۰ مترمربع
- تعداد اسکله از ۱۰ پست به ۱۴ پست و طول ۳۶۲۰ متر
- زمینهای استحصال شده ۳۴۴۵ هکتار
- اسکله مسافری جدید به طول ۱۰۰ متر
- مساحت حوضچه جدید ۱۲۰ هکتار



طرح ها و برنامه های در حال اجرا اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان

- ارتقاء ظرفیت واقعی بندر از ۵/۴ میلیون تن به ۱۱ میلیون تن و ظرفیت اسمی ۷ میلیون تن به ۱۷ میلیون تن در سال
- ساخت سه پست اسکله دلفین برای فرآورده های نفتی
- ساخت ترمینال کانتینری به مساحت ۱۰ هکتار
- ساخت موج شکن شرقی و غربی به طول ۳ کیلومتر
- احیاء اراضی به مساحت ۴۰ هکتار
- احداث ۱۱ پست اسکله شامل اسکله رورو- ریلی- اسکله عمومی- اسکله مسافرتی و خدماتی



جزئیات فنی و مهندسی فاز دوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی

یکی از اهداف مهم مقامات ارشد جمهوری اسلامی ایران در طی سال‌های گذشته، ارتقای نقش و جایگاه بنادر ایران در منطقه و تبدیل مجتمع بندری شهید رجایی به هاب منطقه خلیج فارس بوده است که بر اساس مصوبه مورخ ۸۹/۳/۱ کارگروه حمل و نقل و مدیریت سوخت در استان هرمزگان با واگذاری فاز ۲ بندر شهید رجایی به اپراتور دوم شکلی عملیاتی به خود گرفته و در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفت. متعاقب این مصوبه اقدامات زیرساختی مهمی توسط سازمان بنادر و دریانوردی آغاز گردید و در اسفندماه ۱۳۹۱ این پروژه که به‌عنوان یکی از شاهکارهای توان مهندسی ایران نیز قلمداد می‌شود به بهره‌برداری رسید. از این رو، به منظور آگاهی از کم و کیف پروژه یادشده، ماهنامه بندر و دریانوردی را با آقای مهندس علی فتحی که مجری و مدیریت طرح و همچنین مدیر کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی است جهت اطلاع خوانندگان گرامی تنظیم کرده که در پی می‌خوانید:

برای پهلوگیری شناورهای نسل ششم و هفتم ساخته و اجرا شد.

■ ضرورت پروژه طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی در منطقه خاورمیانه چیست؟

بعضی از کشورهای منطقه و به خصوص کشورهای حاشیه خلیج فارس با استفاده از فرصت‌های مناسب و با تأمین مدرن‌ترین تجهیزات تخلیه و بارگیری نسبت به توسعه بنادر خود در بخش حمل و نقل کالاهای کانتینری اقدام کرده و با کاهش هزینه‌ها و تعرفه‌های بندری رقابت شدیدی را با بنادر کشور آغاز نموده‌اند، لذا به منظور حفظ توازن در این رقابت تنگاتنگ و برجسته‌سازی جایگاه مجتمع بندری شهید رجایی در الگوی حمل و نقل منطقه، توسعه و افزایش ظرفیت کانتینری این بندر اجتناب‌ناپذیر شده است که در راستای اهداف تعیین شده در سند چشم‌انداز نظام مقدس جمهوری اسلامی و در جهت نیل به رهنمودهای مقام معظم رهبری (مد ظله العالی) ارتقای جایگاه بندر شهید رجایی به عنوان بندر کانونی در منطقه در دستور کار قرار گرفته است و با تلاش‌های مجدانه انجام شده در دولت خدمتگزار این پروژه در چارچوب طرح‌های مهرماندگار اولویت‌گذاری و پیگیری و اجرا شد. این پروژه عظیم که در واقع به نوعی شاهکار مهندسی در بخش حمل و نقل دریایی با استفاده از توان دانش فنی و مهندسی ایرانی محسوب می‌شود، با مدیریت و راهبری اداره کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی که مجری و مدیریت طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی را بر عهده داشته، حاصل شده است. لذا بدین وسیله به خوانندگان گرامی این نوید داده می‌شود که گزارش تفصیلی از نحوه اجرا و راه‌اندازی پروژه و آمار و دستاوردهای علمی، فنی، اقتصادی و اجتماعی آن در شماره فروردین ماه به چاپ خواهد رسید. علی فتحی، مدیرکل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی و مجری طرح توسعه فاز دوم مجتمع بندری شهید رجایی به جزئیات بیشتری در مصاحبه پیش‌رو اشاره کرده است.

■ عمق آبخور بندر بعد از طرح توسعه به چه میزان افزایش پیدا کرده است؟

عمق آبخور بندر دریای اسکله‌ها حداکثر ۱۷/۵- متر جهت پهلوگیری شناورهای کانتینری نسل هفتم.

■ ظرفیت مرحله دوم بعد از افتتاح به چه میزان رسیده است؟

ظرفیت ترمینال کانتینری بعد از تکمیل مرحله دوم طرح توسعه ۵/۷۵ میلیون TEU است.

■ پروژه دارای چه نوع قراردادی بوده و مدیریت طرح آن چه زمانی به اداره کل مهندسی عمران محول شده است؟

تاریخ شروع پروژه سال ۱۳۸۵ بوده و مدیریت طرح تا تاریخ ۱۳۸۹/۲/۲۰ به عهده مهندسین مشاور دریاساز و آزان تاریخ به بعد اداره کل مهندسی عمران به عنوان مجری و مدیریت طرح است.

■ مبلغ پیمان مرحله دوم طرح توسعه به چه میزان بوده است؟

۴۱۰ میلیون دلار.

■ دستاوردهای حاصل از پروژه چه بوده است؟

● محوریت بنادر کشور در صادرات و واردات و ترانزیت کالا و ترانشیپمنت.

● اجرای پروژه توسط سازندگان ایرانی با فناوری روز دنیا.

● استفاده بهینه از تجارب حاصله در بخش نخست عملیات اجرایی در انجام عملیات موضوع مرحله دوم طرح توسعه.

● آموزش نیروی انسانی ماهر و خلاق برای انجام سایر پروژه‌ها به تعداد حدود ۱۵۰۰ نفر.

● ارتقای جایگاه مجتمع بندری شهید رجایی در حمل و نقل منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و افزایش سهم بازار حمل و نقل کانتینری در منطقه.

■ فاز ۲ طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی چه اهدافی را دنبال می‌کند؟

● افزایش ظرفیت سالیانه تخلیه و بارگیری کانتینری کل بندر تا ۵/۷۵ میلیون TEU.

■ مجتمع بندری شهید رجایی در کجا واقع شده است؟

در شمال تنگه هرمز، در فاصله ۳۵ کیلومتری بندرعباس و ۱۵۰۰ کیلومتری تهران و در ابتدای مسیر کریدور بین‌المللی جنوب به شمال است.

■ بعد از طرح توسعه، بندر به چند پست اسکله افزایش یافته است؟

بندر شهید رجایی به تعداد ۲۴ پست اسکله در زمان گذشته و در حال حاضر جمعاً ۳۲ پست اسکله بعد از طرح توسعه‌های بندر شهید رجایی

و کنترل دمای بتن تمامی آب ساخت بتن به صورت یخ وارد میکسر می‌شد. همچنین تضمین دوام ۶۰ ساله نیازمند استفاده از فلائی اش و سوپر فلائی اش را ایجاب می‌نمود. اگر به موارد فوق شرایط اجرای دیواره را اضافه کنیم که بایستی بتن دارای اسلامپ ۲۲ با نمای ۷ ساعت می‌بود، اوج هنر ساخت بتن صنعتی را شاهد خواهیم بود که در این پروژه به‌کار گرفته شد. تعداد طرح اختلاط آزمایش شده در این پروژه تاکنون بالغ بر ۲۰۰۰ طرح است.

- مقاومت سازه اجرا شده در برابر زلزله با شتاب ثقل $2/g$.
- اجرای سیستم کابل ۳۴ رشته‌ای پیش‌تنیده با تنش مجاز ۲۰ هزار کیلوگرم بر سانتی‌متر مربع که در منطقه به صورت منحصربه‌فرد استفاده شده است. جک لازم برای اجرای این نوع کشش صرفاً ۴ عدد در دنیا موجود است که با تدابیر اندیشیده شده توسط پیمانکار، امکان استفاده در ایران فراهم شده، ضمناً اینکه در فاز ۲ با اعمال مهندسی ارزش توسط مهندسين مشاور داخلی، نوع اجرا برای ظرفیت جک‌های موجود در ایران تغییر کرد.
- استفاده از اتصال مکانیکی روی میلگردها و تولید داخل آن از جمله ابداعات پروژه بوده است و تراکم دینامیکی به میزان ۵۰۰ میلیون تن - متر در محوطه کانتینری به عنوان یک رکورد ثبت شده است.

- همچنین در این روش از بلوک‌های بتنی برای روسازی محوطه‌ها استفاده شده که از لحاظ مقاومت کششی و سایشی بسیار با بلوک‌های عادی مورد استفاده در سایر پروژه‌های معمولی متفاوت است و برای این پروژه ۳ کارخانه در بندر شهید رجایی احداث و راه‌اندازی شد و تاکنون نیز ۸۰ میلیون قطعه بتنی تولید شده است که ضمن جلوگیری از خروج ۱۸ میلیون دلار ارز، امکان اشتغال ۵۰ نفر در منطقه فراهم شد. همچنین این کارخانه برای طرح توسعه کیش و طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در حال تولید بلوک است. در آینده ظرفیت این کارخانه برای پوشش اراضی پشتیبانی افزایش خواهد یافت. از مزایای این روش امکان ترمیم آسان و موردی بخش‌های مختلف است. رواداری اجرایی زیر ۲ میلیمتر بوده که عملاً بسیار دشوار است.

- احداث ۶ پست اسکله به عمق آب‌خور ۱۶ متر در پای اسکله و به طول ۲۰۲۰ متر برای شناورهای نسل ششم.
- محوطه‌سازی کانتینری به وسعت ۵۰ هکتار به منظور چینش ۵+۱ ردیف کانتینر.
- اشتغال‌زایی مستقیم پروژه به میزان ۷,۵۰۰ نفر و غیر مستقیم ۲۰,۰۰۰ نفر.
- تأمین ۱۸ دستگاه جرثقیل کشتی به ساحل پست پاناما کس برای تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری نسل ششم.
- ۱۰- در فاز ۲ چه میزان لایروبی صورت گرفته است؟
- لایروبی ۷ میلیون مترمکعب در حوضچه‌های شماره ۲ و ۳.

■ اطلاعات فنی پروژه رانام بپرید؟

- تراکم دینامیکی و اجرای لایه‌های ساب‌گرید، ساب بیس، بتن غلطکی در دو لایه و بلوک چینی محوطه پسکرانه به مساحت ۸۰ هکتار.
- اجرای ۵۰۵ عدد پانل‌های دیواره اسکله به عمق ۳۷ متر.
- اجرای ۵۰۵ عدد پانل‌های دیواره مهاري به عمق ۱۴ متر.
- ساخت ۵۰۵ عدد تیرپیش ساخته پیشانی اسکله.
- اجرای کارهای پس‌تنیدگی دیواره اسکله دیواره مهاري.
- اجرای شمع‌های زیر تیرریل عقب جرثقیل به تعداد کل ۹۷۵ عدد و عمق میانگین ۲۰ متر.
- اجرای تیرزیرریل عقب جرثقیل به طول 2×10 متر.
- نصب تیرهای پیش ساخته پیشانی اسکله و بتن‌ریزی عرشه اسکله.
- نصب ریل‌های جرثقیل‌های دروازه‌ای اسکله به طول 2×10 به منظور استقرار ۱۸ دستگاه جرثقیل.
- نصب متعلقات اسکله (فندر، بولارد و نردبان).
- اجرای تأسیسات برقی و شبکه آب‌آتش‌نشانی و آب آشامیدنی.

■ چند متر اسکله ساخته شده و مشخصات فنی آن چیست؟

اجرای $2 \times 1,010$ متر اسکله دیافراگمی شامل پانل‌های T شکل به عرض ۴ متر و دارای ضخامت ۸۰ سانتیمتر و عمق (ارتفاع) ۳۹ متر. در ساخت این اسکله‌ها از تکنولوژی بتن‌ریزی به شیوه ترمی استفاده شده است.

■ شاخص‌هایی که در پروژه ایجاد صرفه‌جویی کرده است رانام بپرید؟

مهندسی ارزش و تغییر جزئیات دیواره‌ها که باعث شد در پروژه صرفه‌جویی شود.

■ شاخص‌های فنی در پروژه شامل چه مواردی است؟

- استفاده از فنرهای Superflexible برای نخستین بار در منطقه خاورمیانه.
- تکنولوژی احداث دیواره بسته بتنی پیش از این در کشور نبوده است که با انجام این پروژه این انتقال دانش فنی اجرایی چنین سازه‌هایی صورت پذیرفته است.
- عمق حفاری دیوارها از محل استقرار ۴۲ متر بوده است.
- در این پروژه در عرشه اسکله از بتن فیبری با فایبرکرین استفاده شده است.
- ابرروان‌کننده‌ها برای نخستین بار در ایران در این پروژه استفاده شده است.
- بتن‌ریزی خاص دیواره کی‌وال که نیازمند مقاومت طراحی بالا بوده که الزاماً بایستی نسبت آب به سیمان به شدت پایین آید. از طرف دیگر به دلیل دمای بالا که در برخی مواقع به ۴۵ درجه می‌رسد



مراحل آماده‌سازی فاز دوم مجتمع بندری شهید رجایی

■ برآورد مهندسی کل پروژه چند ساعت است؟

برآورد مهندسی کل پروژه یک میلیون و ۴۰۰ هزار نفر-ساعت بوده است.

■ بیشترین ساعت کار در پروژه بدون حادثه ثبت شده چه میزان است؟

برای نخستین بار در ایران ساعت کار بدون حادثه ثبت شده در پروژه ۵ میلیون ساعت است.

■ آیا در این پروژه اختراعی صورت گرفته است؟

دستگاه ثبات تست استاتیکی شمع، ابداع، استفاده و ثبت اختراع شده است.

■ آیا در این پروژه دستاوردهای علمی که شامل چاپ کتاب، مقاله و کنفرانس شده وجود داشته است؟

- برگزاری ۳ مرحله همایش تخصصی در بندرعباس - هر مرحله ۸۰ نفر
- ارسال بیش از ۴۵ مقاله در کنفرانس‌های مختلف داخلی و مقاله‌بین‌المللی.
- حدود ۱۵ پایان‌نامه کارشناسی ارشد در ارتباط با اجزای پروژه وجود داشته است.
- تألیف و چاپ ۵ کتاب از پروژه طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی.

■ پروژه دارای چه دستاوردهای علمی است؟

- ثبت دانش اجرای اسکله دیافراگم بتنی برای نخستین بار در کشور.
- بازدید دانشجویان از پروژه حدود ۲,۰۰۰ نفر.
- بازدید اساتید بسیجی در قالب راهیان نور از پروژه در ایام دهه فجر ۲۰ نفر هر سال.
- تولید ۱۰ مجموعه مستند از پروژه طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی.
- رتبه نخست مسابقات انجمن بتن ایران در مورد بتن CBM۴ در سال ۱۳۸۹.

■ اطلاعات قراردادی پروژه شامل چه مواردی است؟

- نوع پیمان: طرح و اجرا (EPCF).
- کارفرما: سازمان بنادر و دریانوردی
- مدیریت طرح: تا تاریخ ۱۳۸۹/۲/۲۰ مهندسین مشاور دریاسازه و از آن تاریخ به بعد اداره کل مهندسی عمران به عنوان مجری و مدیریت طرح است
- مشاور: مهندسین مشاور طرح‌نواندیشان
- پیمانکار: قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء (ص)
- تاریخ شروع پروژه: ۱۳۸۵
- افتتاح پروژه: ۱۳۹۱/۱۲/۱
- مبلغ پیمان: ۴۱۰ میلیون دلار.





حسین چراغی
مشاور عالی

اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

مدیریت بنادر کانتینری (تحلیلی بر مدیریت بندر شهید رجایی)

حسین چراغی با دو دهه سوابق مدیریتی و اجرایی در عملیات کانتینری کشور یکی از صاحب نظران و متخصصان این حوزه است. وی که فارغ التحصیل کارشناسی ارشد بازاریابی بین الملل از دانشگاه صنعتی شریف است و آثار علمی متعددی از قبیل کتاب، مقاله و سخنرانی در همایش ها و مجله های داخلی و بین المللی در کارنامه دارد.

در تجارت بین الملل، توزیع کالا از مبدأ تولید تا رسیدن به دست مصرف کننده نهایی به یک جزء مهم از تولید ناخالص ملی کشورها مبدل شده است. با توجه به این مهم، کیفیت فعالیت های بندری بر میزان نرخ تورم، نرخ بهره وری، نرخ سود و هزینه های مربوط به انرژی و دیگر خصوصیات اقتصادی تأثیرگذار است. صاحب نظران و کارشناسان بندری بر این باورند که سیستم خدمات بندری، چیزی فراتر از مجموعه ای از کارکردها و وظایف گسسته است. مفهوم کارآمدی که طبق آن نیازمندی های مشتری بایستی به مقدار مناسب، در مکان مناسب و زمان مناسب پاسخ داده شود و بر اساس خواست مشتری نسبت به ارائه خدمات چابک (Agile Services) و بهنگام (Just in Time Services) اقدام شود. مدیریت فعالیت های بندری تأثیر گسترده و عمیقی بر سیستم اقتصادی در سطح ملی و بین المللی گذاشته است، بنابراین با توجه به اهمیت نقش بنادر به عنوان موتور محرکه تجارت و اقتصاد هر کشور، در این مبحث به آسیب شناسی و واکاوی خدمات بندری در بخش کانتینری پرداخته خواهد شد و در نهایت یک مدل بهینه برای مدیریت ترمینال های کانتینری ارائه می شود.

سیستم مدیریت ترمینال کانتینر

همانطور که در شکل ۱ نشان داده شده است، در سیستم مدیریت ترمینال کانتینر چهار زیرسیستم مهم وجود دارد که وقتی با هم عمل می کنند، کارایی یک زیرسیستم بر عملکرد زیرسیستم دیگر تأثیرگذار است. این چهار زیرسیستم اصلی عبارتند از:

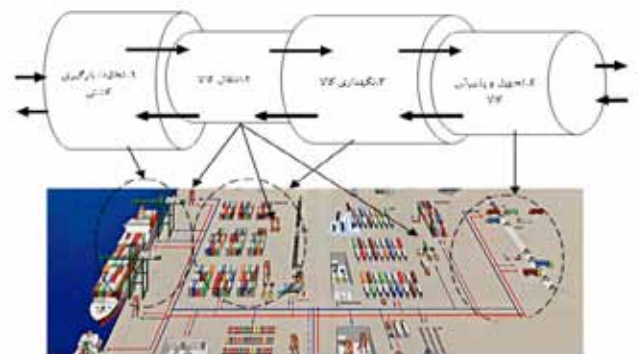
■ **زیرسیستم تخلیه / بارگیری کشتی:** عبارت است از حرکت کانتینر از کشتی به اسکله و بالعکس، در این مرحله تجهیزات لازم برای تخلیه و بارگیری کانتینر به کشتی اختصاص داده می شود.

■ **زیرسیستم جابه جایی:** عبارت است از انتقال کانتینر از اسکله به محوطه یا انبارهای نگهداری کانتینر، جابه جایی از محل نگهداری به محل خدمات ارزش افزوده یا جابه جایی به درب های خروج که این مرحله متناسب با سیستم هر بندر به وسیله کامیون، استرادال کریرو یا AGVs (Automatic Guided Vehicles) انجام می شود.

■ **زیرسیستم انبارداری (نگهداری) کالا:** محوطه یا انباری که کانتینر به آنجا منتقل می شود و در آن محل خدمات نگهداری ارائه می شود، این خدمات شامل نگهداری و خدمات ارزش افزوده می شود.

■ **زیرسیستم تحویل و پذیرش کالا:** این زیرسیستم شامل خدمات تحویل کالا و کانتینر وارداتی از محوطه به مشتری و یا پذیرش کالا و کانتینر صادراتی از مشتری به محوطه است.

با توجه به توضیح داد شده در ارتباط با زیرسیستم های موجود در بنادر کانتینری، همواره چالش مدیران برای تصمیم گیری این است که چه سیستم مدیریتی و اجرایی را برای ترمینال کانتینری انتخاب کنند تا ضمن رعایت تعامل زیرسیستم های چهارگانه با یکدیگر بتوان خدمات چابک و بهنگام را به مشتریان بندر (کشتیرانی ها و صاحبان کالا) ارائه داد. انتخاب سیستم مطلوب برای مدیریت ترمینال کانتینر می تواند تأثیر مستقیمی بر شاخص های عملکردی ترمینال کانتینری داشته باشد که این شاخص ها عبارت از شاخص های ارائه خدمات (شامل زمان حضور کشتی و کامیون در بندر و مدت زمان خدمت دهی به آنها) و شاخص های بهره وری (شامل رشد حجم کانتینر، نرخ بهره برداری از تجهیزات، نرم عملیاتی تجهیزات، زمان ماندگاری کالا و کانتینر در محوطه ها، نرم تحویل کالا و کانتینر به مشتری و ارائه خدمات ارزش افزوده) است. مطالعات و تجارب نشان می دهد در سیستم های اشاره شده بالا، همواره گلوگاه های عملیاتی و طولانی شدن ارائه خدمات به مشتری وجود دارد و بنادری که با اعمال مدیریت هوشمندانه بر این مشکلات فایده آموخته اند، توانسته اند در رتبه های بالای بنادر کانتینری و پیشرو دنیا قرار بگیرند.



شکل ۱ سیستم مدیریت ترمینال کانتینر

بررسی وضعیت بندر شهید رجایی

بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور که بیش از ۸۵ درصد حجم تبادلات کانتینری در آن انجام می‌شود، به‌رغم دارا بودن مزیت‌های رقابتی بسیار نسبت به رقبای منطقه‌ای خود نظیر موقعیت خوب جغرافیایی، نزدیکی به مسیرهای اصلی دریایی، دسترسی به مناطق پسرکانه و پشتیبانی و... اما متأسفانه به دلیل مشکلات ساختاری و اجرایی در تعریف وظایف و نقش‌های عملیاتی از عقب‌افتادگی بزرگی در میان بنادر منطقه رنج می‌برد. به‌طور نمونه طبق جدول ۱ فاصله کشتی‌های لاینر از دهانه تنگه هرمز تا بندرعباس تقریباً ۸۰ کیلومتر و از تنگه هرمز به بندر جبل علی تقریباً ۲۳۰ کیلومتر است که در یک رفت و برگشت ۳۰۰ کیلومتر مسافت اضافه را باید کشتی‌های لاینر نسبت به بندرعباس طی کنند. این به این معنی است خطوط کشتیرانی لاینر ۳۰۰ کیلومتر (رفت و برگشت) صرفه جویی برای ورود به بندر شهید رجایی نسبت به بندر جبل علی دارند. مقایسه هزینه‌ای تن کیلومتر/ مسافت، پاسخ روشنی به این موضوع است که ورود به بندرعباس برای خطوط لاینر به لحاظ زمان حمل (Time) مقبولیت بیشتری دارد.

جدول ۱ مقایسه فاصله بندر شهید رجایی و جبل علی از تنگه هرمز

بندر شهید رجایی	بندر جبل علی	مسافت از ورود به تنگه هرمز تا
۸۰	۲۳۰	
۱۵۰ × ۲ = ۳۰۰		اختلاف مسافت (Round-trip) برای هر کشتی

این پرسش بزرگ همیشه در ذهن جامعه بندری کشور وجود دارد که چرا بندر شهید رجایی به‌رغم داشتن امتیازات ممتاز سال‌های طولانی است که جایگاهی بهتر از مقام پنجم در بین بنادر منطقه نتوانسته است به خود اختصاص دهد؛ جایگاهی که به دلیل برنامه‌ها و طرح‌های توسعه بنادر منطقه، نزول از آن نیز تهدید بسیار جدی و احتمالی برای بندر شهید رجایی به‌شمار می‌رود.

آسیب شناسی عقب‌ماندگی بندر شهید رجایی

علل عقب‌ماندگی بندر شهید رجایی به عنوان الگوی بنادر کانتینری کشور ناشی از عوامل بسیار زیادی است که به دلیل محدودیت مجال ذکر همه موارد وجود ندارد، عواملی نظیر بهره‌وری پایین ترمینال کانتینر، ماندگاری طولانی کالا، تاخیر در توسعه فیزیکی، تجهیزاتی و نرم‌افزاری، مشکلات ساختاری، خطا در تعریف وظایف بخش خصوصی به خصوص عدم تفکیک در نقش پورت اپراتور و ترمینال اپراتور بندر تنها قسمتی از مشکلات ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی هستند که به دلیل اهمیت موضوع اخیر یعنی تداخل وظایف «پورت اپراتوری» و

«ترمینال اپراتوری» در ادامه به این موضوع پرداخته خواهد شد.

تداخل وظایف «پورت اپراتوری» و «ترمینال اپراتوری»

عملیات ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی نزدیک به دو دهه است که توسط بخش خصوصی راهبری می‌شود، فرآیند انتقال امور تصدی‌گری از بخش دولتی به بخش خصوصی در ابتدای راه به دلیل محدودیت‌های مالی، تکنیکی و تخصصی بخش خصوصی با یک ساختار شبه دولتی آغاز شد، اما همزمان با رشد بخش خصوصی توجه چندانی به بازنگری در ساختار عملیاتی و اجرایی و بازتعریف نقش پورت اپراتوری بندر نشد. این غفلت باعث شد تا شبکه‌های پیچیده‌ای از فرآیندهای عملیاتی و پشتیبانی شکل بگیرد که علاوه بر آسیب رساندن به خصوصی سازی فعالیت‌های بندری، باعث تضعیف توان رقابتی بندر نیز شد. از نظر ساختاری تداخل وظایف «پورت اپراتوری» و «ترمینال اپراتوری» موجب شد تا بخش خصوصی قادر به ارائه خدمات مطلوب به طیف گسترده و متنوعی از مشتریان بندر نباشد و همین امر کافی بود تا بنادر منطقه نظیر جبل علی از عدم رضایت مشتری نهایت استفاده را برده و بخشی از سهم بازار کانتینری بندر شهید رجایی را به خود اختصاص دهند. ایده جداسازی و اگذاری عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری (پورت اپراتوری) از بخش خدمات انبارداری و تحویل / پذیرش کالا از صاحبان کالا (ترمینال اپراتوری) موضوعی است که به دهه ۷۰ بازمی‌گردد که به دلایل مختلف برای اجرایی شدن با موانعی مواجه بود، تا اینکه ایده ایجاد مارشالینگ یارد کانتینری برای فراهم کردن زمینه این جداسازی در سال ۸۸ مطرح و اجرایی شد. لازم به ذکر است که به منظور تحلیل علمی و اطمینان از موفقیت «طرح مارشالینگ یارد» از محققین و تحقیقات دانشگاهی نیز کمک گرفته شد (محمد رضا قنبری، دانشگاه آزاد اسلامی قزوین).

اجرای طرح مارشالینگ یارد و ارتقای شاخص‌های بهره‌وری ترمینال کانتینر منجر به توجه و اقبال خطوط کشتیرانی لاینر به بندر شهید رجایی شد و نقطه عطف این موفقیت ورود یکی از بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری دنیا با ظرفیت ۱۴ هزار TEU به بندر شهید رجایی برای نخستین بار در سال ۸۸ بود؛ موفقیتی که هیچگاه تکرار نشد. تجارب گذشته و کسب این موفقیت‌ها اجرای ایده جداسازی قرارداد «پورت اپراتوری» و «ترمینال اپراتوری» را تقویت کرد و هرگونه ابهام در ارتباط با اجرای آن را برطرف ساخت.

مدل بهینه مدیریت ترمینال کانتینر

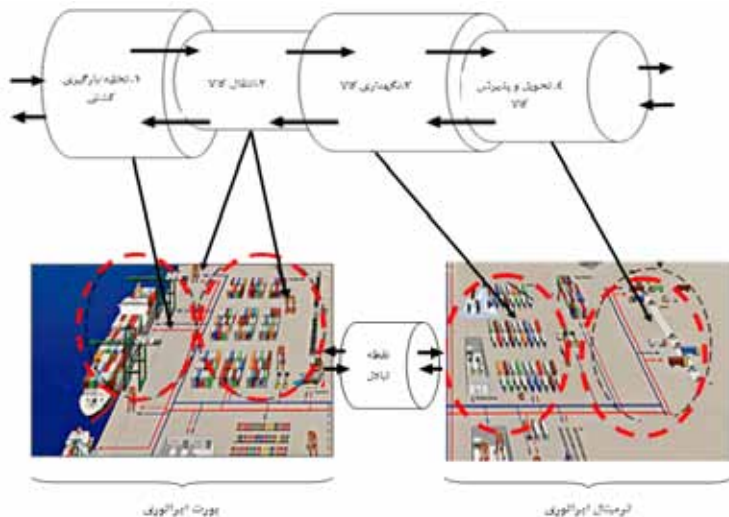
شرایط رقابتی بازار کانتینری منطقه، وجود فرصت‌های بازار ترانزیت و ترانزیت کشور، طرح‌های توسعه بنادر منطقه، حجم سرمایه‌گذاری‌های ملی انجام شده در بندر شهید رجایی جملگی دلایل قوی و قانع‌کننده‌ای است که لزوم تغییر در الگوی ارائه خدمات بندری در

جدول ۲ رتبه بندی بنادر خلیج فارس

Regional Rank	Global Rank	Port, Country	۲۰۱۰ Volume (Million-TEUs)	۲۰۱۱ Volume (Million-TEUs)
۱	۹	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	۱۱,۶۰	۱۳,۰۱
۲	۳۴	Jeddah, Saudi Arabia	۳,۸۳	۴,۰۱
۳	۴۱	Sharjah, United Arab Emirates	۳,۰۲	۳,۲۳
۴	۴۲	Salalah, Oman	۳,۴۸	۳,۲۰
۵	۴۶	Bandar Abbas, Iran	۲,۶۰	۲,۸۰

Source: The Journal of Commerce, August 20-27, 2012 (2012 V.13 N. 29)

- توسعه فعالیت‌ها در بخش کشتی‌های فیدری و ایفای نقش Hub & Spoke توسط پورت اپراتور
- جذب بازار ترانSHIP
- ارتقای دانش نیروی انسانی
- افزایش درآمدهای سازمان ناشی از افزایش Port duties
- افزایش اعتبار و شهرت بندر
- ارتقای جایگاه بندر در رتبه بندی بنادر کانتینری جهان
- اعمال این الگو در بخش ترمینال اپراتوری نیز مزایایی به دنبال دارد که عبارتند از:
- تمرکز ترمینال اپراتور بر انجام خدمات ارزش افزوده
- کاهش زمان تحویل کالا به مشتری
- کاهش زمان ماندگاری کالا در بندر
- جریان سریع کالا در زنجیره تامین کشور
- افزایش صادرات و ترانزیت



شکل ۲ مدل بهینه مدیریت ترمینال کانتینر

زنجیره تامین کشور را ضروری ساخته است. صرف نظر از دیدگاه‌های مختلف در حوزه دو اپراتور بودن یا یکپارچگی بخش پورت اپراتوری بندر شهید رجایی، نگارنده الگوی مطلوب مدیریت ترمینال کانتینر را براساس شکل ۲ بهترین و مناسب‌ترین الگو برای رفع مشکلات ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی می‌داند؛ دیدگاهی که بسیاری از صاحب‌نظران صنعت کانتینری کشور بر آن صحنه گذاشته و پذیرفته‌اند.

مزایای تفکیک وظایف «پورت اپراتوری» و «ترمینال اپراتوری»

سیاست جداسازی و تفکیک وظایف پورت اپراتوری و واگذاری این بخش از عملیات کانتینری در قالب یک قرارداد مجزا دارای مزایای بسیاری است که به اهم آنها اشاره می‌شود:

- تخصصی شدن عملیات پورت اپراتوری
- تمرکز پورت اپراتور بندر بر عملیات تخلیه و بارگیری کشتی
- افزایش بهره‌وری ترمینال کانتینر به واسطه افزایش شاخص‌های عملیاتی
- بازاریابی و جذب خطوط کشتیرانی به عنوان اصلی‌ترین مشتری و منابع درآمدی پورت اپراتور
- برنامه‌ریزی برای حفظ خطوط کشتیرانی

- تسریع در حرکت به سمت بنادر نسل سوم
- پیاده‌سازی استراتژی‌های بازاریابی
- جذب سرمایه‌گذاری بیشتر در بندر
- تقویت فعالیت‌های لجستیکی و اسنادی
- تقویت حمل و نقل چندوجهی

منابع

1. Lawrence Edward Henesey, 2006. Multi-Agent Systems for Container Terminal Management, Printed by Kasernttryckeriet, Karlskrona, Sweden, ISBN 91-7295-099-4
2. vukurka and lummsus, 2000
3. <http://logistic.blogfa.com/post-2.aspx>
4. The Journal of Commerce, August 20-27, 2012 (2012 V.13 N. 29)
5. Permission from Justin Nortillo, Maher Terminals Logistic Systems, Inc., US.



تعالی منابع انسانی، گامی به سوی کسب مزیت رقابتی پایدار

بآ بهره‌گیری از چارچوب VRIO

اشرف اخوان
کارشناس مسوول بازنشستگی و وظیفه
سازمان بنادر و دریانوردی

مزیت رقابتی و عبور از بحران باعث تمایز يك سازمان از سایر سازمان ها می شود، منابع انسانی آن است.

مزیت‌های رقابتی در حوزه منابع انسانی:
نیاز به تغییر و تحول در سازمان ها و اهمیت و جایگاه منحصربه‌فرد نیروی انسانی در توانمندسازی سازمان جهت سازگاری بیشتر با الزامات جدید محیطی، هر صاحب نظری را بر آن می‌دارد که در مقوله مزیت رقابتی، به نیروی انسانی به عنوان باارزش‌ترین سرمایه سازمانی به صورت مستقل نگاه کند. دلیل این امر را می‌توان در موارد ذیل خلاصه کرد:

دانشگر به عنوان مهم‌ترین قابلیت سازمان در کسب مزیت رقابتی و همچنین عمده‌ترین دارایی نامشهود در عرصه رقابت بین‌المللی قلمداد شده و اعتقاد سازمان‌ها نیز بر آن است که باید کارکنان را پایه و اساس بهبود کیفیت و بهره‌وری کلیه فرایندهای سازمانی دانست و باید این عامل را مبنای اصلی فرایند افزایش کارایی و اثربخشی و کلید طلایی رقابت قلمداد کرد. بنابراین عامل موفقیت در اقتصاد مبتنی بر دانش در حال ظهور به خصوص در شرایط حساس کنونی جامعه سازمان‌های ایرانی، که در آن داشتن

درجهان امروز توجه به انسان‌ها به عنوان محور تحول و عنصر اساسی هر سازمان که متاثر از اطلاعات و ارتباطات عمل می‌کند بیش از پیش محسوس است. انسان‌هایی که خود به واسطه در اختیار داشتن عظیم‌ترین منبع قدرت یعنی تفکر، می‌توانند موجبات تعالی، حرکت و رشد سازمان‌ها را پدید آورند. به واقع، در دنیای پرشتاب و سرشار از تحول و رقابت امروز، آنچه که موجبات تحقق مزیت رقابتی سازمان‌ها را تضمین می‌کند، نیروی انسانی با کیفیت، خلاق و پویا است. از این روست که در عصر حاضر، منابع انسانی





و مدیران برترین حوزه در طول چند سال تحقیق و کار مداوم طراحی و آماده اجرا شده است. این مدل چارچوب جامعی از ارزش‌های محوری، معیارها و شاخص‌های برتر در تمامی ابعاد منابع انسانی یک سازمان است که به مدیران منابع انسانی کمک می‌کند با ارزیابی مستمر فعالیت‌ها، رویه‌ها، فرایندها و نتایج عملکردی منابع انسانی سازمان، نقاط قوت و فرصت‌های خود را شناسایی کرده و برای بهبود آنها و رسیدن به سازمان یادگیرنده و توسعه یافته به خصوص با توجه به بحران‌های متعدد برنامه‌ریزی و در مسیر تعالی منابع انسانی حرکت کنند.

در این راستا سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع قانونی حمل و نقل دریایی در مجامع ملی و بین‌المللی، همواره در ایفای نقش استراتژیک خود در موقعیت رقابتی کشور کوشیده است در چارچوب‌های مدیریتی مناسب، همپای رشد و ارتقای تکنولوژی، از سیستم‌ها و ابزارهای مدیریتی متناسب با شرایط سازمانی خود بهره‌جسته و ضمن استقرار آنها، نسبت به سنجش میزان اثربخشی، بهبود مستمر و حرکت در مسیر رشد و دستیابی به موفقیت جهانی با تکیه بر سرمایه‌های فکری، به سمت تحقق اهداف استراتژیک خود رهنمون شود. لذا در سال ۱۳۹۱ با تاسی از سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و تکیه بر سهم برتر منابع انسانی در این سند، نظام تعالی منابع انسانی خود را طراحی و «نقشه این راه» را ترسیم و عملیاتی کرده و

لازم است که بتواند بستر و محیط انگیزشی مناسب را جهت توسعه ویژگی‌های نیروی انسانی سازمان فراهم آورد، به گونه‌ای که سازمان بتواند از این منبع کمیاب در هر موقعیت رقابتی به شکل مناسب بهره‌برداری کند. توسعه دانایی، مهارت، تجربه و انگیزه افراد سازمانی در کنار مسوولیت‌پذیری و مشارکت‌جویی آنها می‌تواند مزیت رقابتی پایدار را برای سازمان ایجاد کند. لازمه تحقق این مهم، تدوین یک طرح جامع در حوزه منابع انسانی سازمان است که بتواند به صورت هماهنگ و یکپارچه تمامی جوانب مربوط به نظام مدیریت منابع انسانی را دربرگرفته و به نوعی تبیین‌کننده تمامی کارکردها و روابط فی‌مابین خرده‌نظام‌های آن باشد. در این راستا مدیران منابع انسانی به یک چارچوب نوین علمی و استاندارد متناسب با شرایط خاص کشور نیاز دارند که بر اساس آن و با توجه به شرایط سازمانی خود، بتوانند طرح جامع توسعه منابع انسانی خاص‌شان را حول محور توانمندسازی، برانگیختن و مشارکت کارکنان به گونه‌ای تدوین نمایند که بتوانند توانمندسازی سازمان خود را برای مقابله با بحران‌ها و چالش‌های سازمانی، ملی و بین‌المللی تضمین کنند.

بدین منظور مدل تعالی منابع انسانی با بهره‌گیری از مدل‌های تعالی سازمانی، به همت انجمن مدیریت منابع انسانی ایران و با همکاری و تلاش جمعی از اندیشمندان

- فشارهایی که از ناحیه رقابت جهانی بر سازمان‌ها وارد می‌شود، آنها را وادار به تغییر و دگرگونی نظام یافته و مستمر می‌کند. ضمن اینکه الزامات وارده از طرف فناوری‌های جدید و نیز تغییر ذهنیت و علایق مشتریان همگی به این معناست که دیگر، روش‌های موفق دیروز نمی‌توانند تضمین‌کننده موفقیت فردا باشند.

- مشتریان دامنه توقعات خود را در مورد کیفیت، قیمت و خدمات و پاسخگویی، وسیع‌تر کرده‌اند و تجربه نشان می‌دهد که اگر سازمان از عهده برآوردن این انتظارات برنیاید، مشتریان به سمت سازمان‌های رقیب خواهند رفت.

- با توجه به اینکه سازمان‌ها به عنوان بنگاه‌های اقتصادی همواره دو هدف بقا و کسب سود را تعقیب می‌کنند، لزوماً باید به نحوی عمل کنند که ضمن تداوم حیات از نظر اقتصادی نیز سودآور باقی بمانند و تحقق این امر مستلزم اثربخشی و کارایی سازمان است.

- نیروی انسانی معاصر نسبت به گذشته تفاوت‌های زیادی کرده است. از یکسو نیروی کار جدید ظرفیت و استعداد فوق‌العاده‌ای برای رشد و توسعه دارد و از سوی دیگر نیز به اعتمادآفرینی بیشتر از سوی سازمان نیازمند است.

بیان این مطالب موید این واقعیت است که برای مدیریت منابع انسانی سازمان‌ها در محیط فراقابتی امروز، سازوکار جدیدی



ارزش آفرین	کمیاب	تقلیدپذیر	مورد استفاده سازمان	نتایج رقابتی	عملکرد
خیر	-	-	-	نقطه ضعف رقابتی	پایین‌تر از حد عادی
بله	خیر	-	-	برابری رقابتی	در حد عادی
بله	بله	خیر	-	مزیت رقابتی موقت	بالتر از حد عادی
بله	بله	بله	بله	مزیت رقابتی پایدار	بالتر از حد عادی

در این خصوص موفق به شرکت در چهارمین دوره جایزه تعالی انجمن منابع انسانی ایران و کسب تقدیرنامه شده است.

یکی از اهداف مهم حرکت در راستای مدل تعالی منابع انسانی در سازمان بنادر و دریانوردی، تعیین اولویت‌های راهبردی توسعه منابع انسانی در راستای مأموریت و چشم‌انداز سازمان است. با توجه به نقش منحصربه‌فرد و غیرقابل جایگزین حمل و نقل دریایی در تجارت و رشد و توسعه اقتصادی کشور و قرار گرفتن بنادر ایران در یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق تجاری - اقتصادی جهان، کسب مزیت رقابتی پایدار می‌تواند از استراتژی‌های مهم و راهبردی این سازمان در حوزه منابع انسانی باشد. استقرار مدل تعالی منابع انسانی و اجرای آن با رویکرد کسب مزیت رقابتی، می‌تواند موجبات تحقق این مهم را برای سازمان فراهم آورد، مشروط بر اینکه در اجرای مدل تعالی منابع انسانی، جنبه‌های رقابتی در این حوزه شناخته شده و نسبت به توسعه آنها سرمایه‌گذاری شود. در این راستا می‌توان از ابزارهای تجزیه و تحلیل منابع از جمله چارچوب VRIO استفاده کرد و از طریق آن جنبه‌های منابع انسانی سازمان را از بعد ایجاد مزیت رقابتی پایدار مورد تجزیه و تحلیل قرار داد.

مطابق این چارچوب:

آیا این منبع..... است؟

فراهم می‌آوردند، متمرکز شوند. سازمان می‌تواند از طریق سرمایه‌گذاری در توسعه آموزش مستمر کارکنان برای انجام فرایندها و رویه‌های ویژه سازمان به این مزیت دست یابد. امکان مهم‌تر برای مزیت رقابتی پایدار از سرمایه‌گذاری در مهارت‌های ویژه سازمان سرچشمه می‌گیرد، زیرا این مهارت‌ها به سادگی توسط کارکنانی که از آنها برخوردار هستند قابل عرضه نیستند، افزون بر این برای سازمان ارزش آفرینند.

۴- مورد استفاده و حمایت سازمان در عرصه رقابت باشند.

در نهایت، جنبه‌هایی از منابع انسانی که با ارزش، کمیاب و به سختی تقلیدپذیرند، می‌توانند برای سازمان منشأ مزیت رقابتی پایدار باشند، مشروط بر اینکه سازمان به گونه‌ای سازمان‌دهی شده باشد که این جنبه‌ها را شناخته و در جهت توسعه و پرورش آنها به نحوی سرمایه‌گذاری کند که بتواند از آنها در هر موقعیت رقابتی استفاده کند.

حمایت سازمان به معنی ایجاد بستر مناسب برای شناخت این جنبه‌هاست که در سازمان بنادر و دریانوردی استقرار و اجرای مدل تعالی منابع انسانی این بستر را فراهم کرده است. □

سازمان در توسعه کدام جنبه از منابع انسانی جهت کسب مزیت رقابتی سرمایه‌گذاری کند؟ جنبه‌هایی از منابع انسانی که:

۱- برای سازمان ارزش آفرین باشند.

جنبه‌هایی از منابع انسانی که برای سازمان ارزشی تولید نمی‌کنند تنهایی توانمند منشأ نقطه ضعف رقابتی باشند، بنابراین مدیران منابع انسانی باید از به کارگیری آنها صرف‌نظر کنند.

۲- کمیاب باشند.

جنبه‌هایی از منابع انسانی که برای سازمان ارزش آفرینند ولی کمیاب نیستند؛ یعنی سایر سازمان‌ها نیز از آنها برخوردارند، نمی‌توانند در عرصه رقابت، مزیتی را برای سازمان فراهم آورند و تنها برابری رقابتی را ایجاد می‌کنند. البته این منابع نباید بی‌فایده انگاشته شوند، چون نداشتن آنها منشأ نقطه ضعف رقابتی است. توسعه مهارت‌های عمومی کارکنان از این دسته است.

۳- تقلیدپذیر نباشند یا حداقل به سختی توسط سایر رقبا قابل نسخه برداری باشند.

برای اینکه منابع انسانی واقعاً منشأ مزیت رقابتی را ایجاد و حفظ کنند، مدیران منابع انسانی باید بر فعالیت‌هایی در جهت آن جنبه‌هایی از منابع انسانی که مزیت رقابتی غیرقابل تقلید را

Goodwill Message

to the Ports and Maritime Organization (PMO) of Islamic Republic of Iran



celebrating Norouz (New Iranian Year-1392)

On behalf of the International Association of Ports and Harbors (IAPH), I am very honored and pleased to forward my message

to the PMO and its employees celebrating Norouz, the New Iranian Year of 1392.

I understand Norouz in the Iranian calendars means "New Day" and the corresponding traditional celebrations observed not only in Iran but more widely in India, Central Asia, Caucasus, South Asia, and Northwestern China, in the Crimea and in the

Balkans. So it should be a happy occasion for you in Iran to usher in a new year with news hopes and expectations when the arrival of spring is awaited throughout the world.

As the cherry blossoms now in full bloom in Japan signify the arrival of long-awaited spring and the Japanese people enjoy viewing them here and there and many Japanese families eat outside or organize a picnic under the trees. It certainly appears that we in the two countries have one important thing in common – enjoying a spring festival.

I wish all my friends at PMO a happy and enjoyable celebration of Norouz. ■

*Yours sincerely,
Susumu Naruse
Secretary General*

New Year Message from WMU



On behalf of the World Maritime University, I would like to wish the Ports and Maritime Organization of the Islamic Republic of Iran a very happy New Year.

We at WMU are proud of the long association we have had with Iran's maritime sector and its prestigious organizations.

Indeed, there was a student from Iran in our very first, inaugural class – he joined WMU exactly 30 years ago. Since then, many more Iranian students have graduated with distinction from the University: 82 in total at the current count.

We would welcome more Iranian students at WMU; our Master of Science program in Malmö offers exciting new specializations in Shipping Management & Logistics and Marine Environmental & Ocean management. Very soon, we will launch an Executive MBA in Shipping Management program, which will offer graduates the chance to upgrade their existing degree. Our PhD program is gathering strength and momentum, and has created a thriving doctoral school working together on new and exciting avenues of maritime research.

So, it is my very great pleasure to offer to the Ports and Maritime Organization the very best wishes of the World Maritime University for the year 1392, and to express our hope that now, in our 30th anniversary year, we can establish new modes of co-operation and capacity building. ■

*Sincerely,
Dr. Björn Kjerfve
President World Maritime University*

New Year Message from Deputy Minister of Road and Urban Development General Manager of Ports and Maritime Organisation

Once again the beautiful and joyous spring arrives and the almighty creator gives life to the asleep and barren earth with his mercy extending happiness to all and yet another year from our lives is in gone giving us a new day and a new beginning.

These are all signs of leading to the source of the creation, the one and the only almighty the merciful especially for those who are the believers, the thoughtful ones who can see into the vastness of the universe.

Thanks to the Gracious and Merciful Creator who gave us the fortune of following Islam and the Ahlul Bayt and handed us the good fate of living in the Country of Imam Zaman whilst made us the followers of him the rightful representatives of the almighty on earth, whilst giving us the opportunity of working for the pure and selfless humans. I am pleased to inform that with the efforts of our colleagues and the large family of the Port and Maritime Organisation in the Year of “National Production and Support for the Iranian Work and Investment” we achieved many excellent results including the commencement of 104 Civil Engineering major projects to the value of 10,000 billion Rials as well as the opening of the Phase 2 of the Shahid Rajaei port complex which resulted in the port capacity increase from 3m to 6m TEU. We also embarked in the construction and installation of 40 break water projects for the protection of some of the small ports in the southern shores of the country.

Obviously, we consider the success in loading and unloading of 140m goods as well as the transportation of 11m passengers from the commercial and sea ports plus the rescue operations to help 1200 endangered



individuals from the high seas, in line and as part of the achievements of the Islamic Republic of Iran's ultimate goals.

Undoubtedly all these would not have been achieved without the endless endeavours of my colleagues in the Port and Maritime Organization, who worked hard and made many sacrifices.

I hereby congratulate the arrival of the New Year and the Spring of 1392 and take the opportunity to thank humbly the efforts of all my colleagues, all those in private sector, as well as those active in the fields of Port and Sea.

I hope the Almighty God will grant honourable, healthy, happy and successful year ahead to all. ■

Seyed Attaolah Sadr

New Year Message from the Minister for Road and Urban Development



Dear colleagues and companions,
With the arrival of the fresh smell of spring and awakening of the nature, it is another opportunity to set down the old cloak and put on the new wearing which is the reality of the Islamic Revolution and has been the valiant and persistent interpretation of the story of the revolution by the Ministry of Road and Urban Development.

Many thanks to God and with the help and special attention from the Imam Zaman and with the efforts from my dear colleagues, help and support from the investors, contractors and also the beloved people of this country we have had a successful year in the past year and hope in this year specially with the remaining term of this government and with the dogged determination and hard work in line with the decree from the leader, we are able to complete many of our existing civil and development projects.

Many thanks to the God that in the year of “National Production, Supporting Iranian Capital and Labor.” we have managed to take huge steps in achieving the needs of the people. We are elated that a large number of our fellow citizens have become the recipients of the benefits from the Mehr Housing Scheme and are able to celebrate the Nowruz in their own homes. Also millions of people are able to enjoy the benefit from the facilities and the amenities provided by the ministry in the field of land, Rail, Air and Sea transportation.

In the eve of the New Year we hope that the Almighty will provide us with a new vision, incentive and creativity. I am sure my colleagues will work hard during the festive season to create safe travelling environment for the travelling public. We would also like to thank those colleagues that during the festive season will be at work providing services to the public and creating safe travelling environment for them. I wish them and their family a special Happy Nowruz.

In the past year we have witnessed a lot of success in the fields of transportation, housing and urban development which were achieved with the hard work and contribution from the managers, experts, executive officers and the support staff both from the public and the private sector. But it is possible to do even more and achieve higher. It is expected that as with the current government’s ethos higher goals to be achieved in the current year.

We appreciate that this is the time of the year to have a reflection and to seek new opportunities whilst anticipate what more can be achieved. With this in mind I wish everyone a very Happy New Year. ■

Ali Nikzad

the strenuous efforts by the people and government officials. The ground has been prepared for progressive movement and for - God willing - explosive progress, in economic and political areas as well as in other crucial areas.

According to the outlook that has been delineated for us by Allah's favor and thanks to the determination our faithful people, the year 1392 will be the year of progress, dynamism and experience for the Iranian nation, not in the sense that the enmity of the enemies will decrease, rather in the sense that the Iranian people will be more prepared and their presence will be more effective. They will be better and more promising at building the future of this nation with their hands and with their effective efforts.

Of course, what lies ahead for us in the year 1392 will be in the two important areas of politics and economics. On the economic front, it is necessary to pay attention to domestic production, just as had been stressed in last year's slogan. Of course, certain things were done, but promoting domestic production and supporting Iranian labor and capital is a long-term issue: it cannot reach the desired outcome in one year. Fortunately, in the second half of the year 1391, the policies for domestic production were ratified and announced for implementation. That is to say, the ground work was laid for this work. And on the basis of these policies, the Majlis and the executive branch can make plans, start a good movement and hopefully move forward with firm determination and continued efforts.

Regarding political issues, the great event of the year 1392 is the presidential elections, which will in fact determine the executive and political destiny of the country - and in a sense, the general destiny of the country - for the next four years. God willing, the people will manage to build a good future for themselves and their country through their presence in this arena. Of course, it is necessary for the people to have a jihad-like presence both in the economic arena and in the political arena. It is necessary to step in with epic spirits and enthusiasm. It is necessary to step in with a firm determination and a positive outlook. It is necessary to step into the arenas with a heart full of hope and enthusiasm and to try to reach the goals with epic moves.

With this outlook, I name the year 1392 "The Year of Political and Economic Valor" and I hope that by Allah's grace, our dear people and our caring government officials will give rise to an economic as well as a political epic.

With the hope of receiving divine attentions and benefiting from the prayers of the Imam of the Age (may our souls be sacrificed for his sake), and saluting the immaculate soul of our magnanimous Imam and the souls of our honorable martyrs,

Greetings be upon you and Allah's mercy and blessings. ■



President congratulates Supreme Leader, Iranians on New Year

President Mahmoud Ahmadinejad on Wednesday, March 20 congratulated Supreme Leader of Islamic Revolution Ayatollah Seyed Ali Khamenei and Iranian nation on the advent of the Iranian new year of 1392.

In a televised message, President Ahmadinejad said the New Year would be a year full of dignity and blessing as the process of construction and all-out development would go on with a rapid speed.

He noted that Iranian nation will continue efforts until complete failure of enemies and conquering the climax of aspirations in light of spread of global justice.

He stressed that undoubtedly, Iranian nation will become victorious.

Internationally speaking, the president said, developments are in Iranian nation's favor and public awakening and global justice seeking are on the rise as Iranian nation get more dignified and loftier.

Elsewhere in the address, President Ahmadinejad called for all-out turnout in the upcoming presidential elections.

Translated and summarized by IRNA. ■



Supreme Leader's Norouz Message

In the Name of Allah, the Beneficent, the Merciful
O Conqueror of hearts and sight,
O Planner of night and day,
O Transformer of power and circumstances,
Change our condition to the best of conditions.

Dear God, Your greetings be upon Your beloved, the mistress of all women in the world, Fatima bint Muhammad, Allah's greetings be upon him and his household. Dear God, Your blessings be upon her, her father, her husband and her children. O Allah, be, for Your representative, the Hujjat (proof), son of al-Hasan, Your blessings be on him and his forefathers, in this hour and in every hour, a guardian, a protector, a leader, a helper, a proof, and a watchful eye until you make him reside on the earth, in obedience (to You), and cause him to live in it for a long time. Dear God, bestow on him, on his descendents, on his followers, on his people, on his special ones, on all those who obey him, on his enemies and on all people of the world what You brighten up his eyes with and what You make his heart happy with.

I would like to offer my congratulations to all my esteemed fellow countrymen throughout Iran, to all Iranians who are in different parts of the world and to all nations that celebrate Norouz, particularly our honorable war veterans, the families of our martyrs, our disabled war veterans and their families and all those who are making efforts to serve the Islamic system and our dear country. I hope that Allah the Exalted makes this day and this new year's day a source of happiness, prosperity and joy for our nation and for all Muslims in the world. I hope that Allah the Exalted makes us successful in carrying out our responsibilities. My honorable fellow countrymen should pay attention that the days for commemorating the martyrdom of Hazrat Fatima are in the middle of the Norouz holidays and it is necessary for all of us to value and respect these days.

The moment a new year starts is in fact the interval between an end and a beginning: the end of one year and the beginning of a new year. Of course, we should mainly focus on what lies ahead. We should look at the new year and we should make plans and prepare ourselves for it. However, looking back on the path that we have followed will also be beneficial for us so that we see what we have done, how we have

moved forward and what results our work has produced, and we should learn lessons from it and gain experience.

Just like all other years, the year 1391 was full of events, both good and bitter events, both victories and failures. This is the case with the lives of all human beings. Life is full of twists and turns, full of ups and downs. What is important is that we should climb out of the depths and try to reach the peaks. As far as our confrontation with the arrogant powers of the world is concerned, what was obvious about the year 1391 was the harshness of the enemies towards the Iranian nation and the Islamic Republic. Of course, on the surface of the issue, the enemies were harsh, but below the surface was the experience of the Iranian nation and its victory in different arenas. Our enemies had targeted different areas, mainly economic and political. On the economic front, they announced and reiterated that they wanted to cripple the Iranian nation through sanctions. However, they failed to cripple the Iranian nation and by Allah's favor and grace, we achieved a lot of progress in different areas, which has been or will be explained to our dear people in detail. And God willing, I will also briefly discuss certain things in my speech on the first day of Farvardin.

On the economic front, of course the people were under pressure and certain problems were caused. In particular, there were certain flaws inside the country. There were certain cases of negligence and laxity which aided the enemy in his plans. But on the whole, the general movement of the Islamic system and the people was a progressive movement and by Allah's favor, we will see the outcomes of this national experience in the future.

On the political front, on the one hand they tried to isolate the Iranian nation and on the other hand they tried to throw the Iranian nation into indecision and uncertainty. They tried to undermine the determination of the Iranian nation. What happened in reality was the exact opposite. Regarding their efforts to isolate the Iranian nation, not only did they fail to restrain our rational international policies, but also events such as the summit of the Non-Aligned Movement were held in Tehran and a large number of leaders and government officials from different countries throughout the world attended the summit. This led to the opposite of what our enemies wanted and showed that not only is the Islamic Republic not isolated but that people of the world hold the Islamic Republic, Islamic Iran and the honorable Iranian nation in high regard.

Regarding domestic issues, whenever our dear people had the opportunity to express their feelings - mainly on the 22nd of Bahman of 1391 - they exhibited whatever enthusiasm and epic presence that was necessary and they were present on the scene in larger numbers and with more enthusiasm than the previous years. Another example was the presence of the people of North Khorasan in the thick of the sanctions, which was an example that showed the conditions and spirits of the Iranian people and their attitude towards the Islamic system and the officials who are serving them. Thankfully, great things were done throughout the year, including scientific endeavors, the work relating to infrastructure and

IN THE NAME OF GOD

Port & Sea Magazine

Printed and Published by:

Port & Maritime Organization (P.M.O)

Legal Representative:

Mohammad Reza Emami

Editor-In-Chief:

Younes Gharbali Moghadam

Administrative Manager:

Farhang Molavi

Financial Manager:

Farid Sajedi

Editorial Secretary:

Farid Ghaderi

Translator:

Saeid Saeidi

Designer:

Somayeh Nourmohammadi

Magazine Address:

1st Floor, Number 40, Kish avenue,

after Jahan koodak intersection,

Afrigha street, Tehran

Phone:

021-88190631-3

Fax:

021-88190630

Website:

Bandarvadarya.pmo.ir

Electronic Post:

Bandarvadarya@pmo.ir



Supported By PIANC

Port & Sea Magazine

Editorial

With the arrival of spring, once again the nature resurrected itself and the prayers of the dried branches of trees were answered.

Nowruz is God's expression of nature's power.

Nowruz is the understanding of the reason for the human's existence. It is reaching out to the knowledge of the occult mysteries of God which is only possible by understanding the human potential and its virtual unlimited capacity.

Nowruz is the evangelical message of the end of winter's harsh and desolate landscape.

Nowruz is the reminder of human achievements in winning the peaks of righteousness and nobility.

Nowruz is the celebration of return to the human truth and its covenant with all that is good and avoiding all that is evil and all shortcomings. It is the reminder of the allegiances, of brotherhood, fraternity, and finally rejuvenation of strengthening of faith, repulsion of weaknesses and more importantly sifting purity from impurities.

As it is widely known that in the first quarter of this year (in June) Iranian nation will be participating in yet another important and decisive presidential election. A large and important turnout by the population is expected as ever.

Voting in the presidential election is considered a duty by most of the Iranian population and they consider participation in the election as the show to the world of their commitment and allegiance to the country.

People's involvement in the election can show to the world their unwavering duty and responsibility in supporting the sacred Islamic Republic.

The nation is well aware that manifestation of an idealistic society can only take shape through an epic engagement in all walks of life from economy to religion and from politics to culture. This can only be achieved with profound understanding of the country's needs. Show of strength in the election can help the country to move towards the economic self sufficiency. It is appreciated that reliance on the nation can help withstanding the imposed economic sanctions and internal instability. Off course in all of these, the Sea Transportation of the country has an important role to play and it has the capacity to change the country's commerce from oil based economy to production and trade based economy. So, with the emphasize on the rise of efficiency and decrease of cross-border trade expenses, equipping and developing ports and passenger ships in order to get efficient use of marine capacities are of most priority.

It was on this basis that throughout the country and in support of the Year of «National Production and Support for the Iranian Work and Investment», many projects were completed during 1391, the showcase of which was the completion of the Phase 2 of the Shahid Rajaei port complex. This was a masterpiece of engineering by the Iranian workforce. The project not only will increase the capacity of the port substantially but also will make it competitive with the ports around the Persian Gulf. In addition to this 40 break water have been constructed on a number of smaller ports to protect them from the sea elements and provide better access to the port users.

The ministry is also pleased to announce that during the festive season around 4.5m passenger movements from the countries ports were facilitated without a single incident.

Finally I wish a happy New Year to all my colleagues from Ports and Maritime Organisation and also the great Iranian nation. ■

Mohammad Reza Emami