



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

ISSN: 10231-5957

# سنگین

سال بیست و نهم، پیاپی ۲۰۷، اسفند ۱۳۹۲، ۹۶ صفحه، قیمت ۱۲۰۰۰۰ ریال

بنادر ایران در گذر زمان

۳۰ نکته دریایی از سفر به دبی

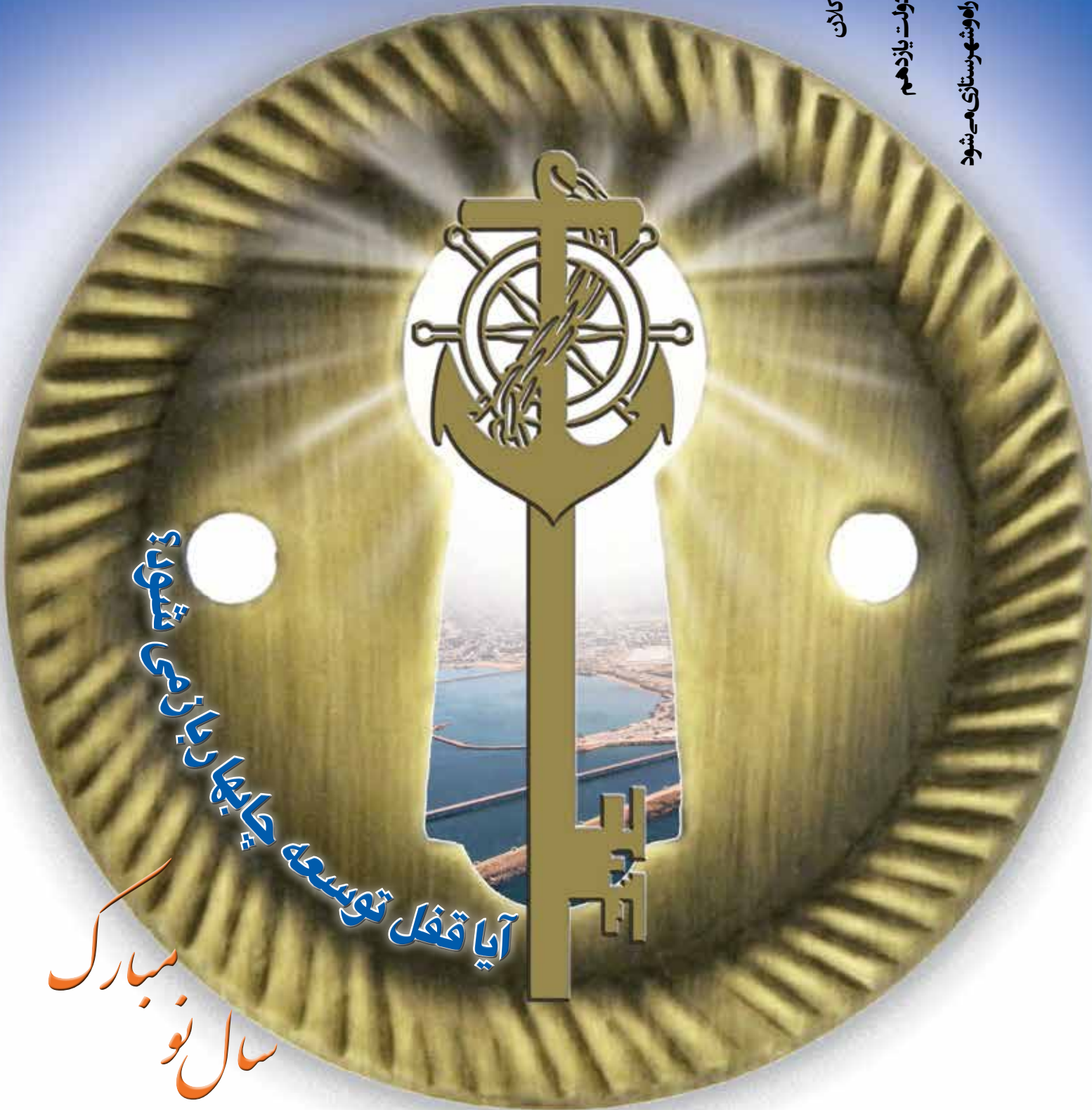
ضرورت نگاه راهبردی در مدیریت کلان

چشم انداز فعالیت های دریایی ایران در برنامه دولت یازدهم

دیدگاه های کمیته سیاست گذاری راه و شهرسازی می شود

آیا قفل توسعه  
حاجه را باز می شود؟

سال نو مبارک



## دیدگاه‌هایی که مبنای سیاست‌گذاری در حوزه داخلی



از زمان پذیرش مسئولیت وزارت راه و شهرسازی توسط دکتر آخوندی، مجموعه دیدگاه‌هایی از سوی ایشان در سخنرانی‌های مختلف مطرح شده که در نوع خود از سوی دولت‌مردان جمهوری اسلامی ایران در طی دهه‌های اخیر کمتر پذیرفته شده است. ماهنامه بندر و دریا این فرصت را مغتنم شمرده و با توجه به شرایط کنونی اقتصاد کشور به ویژه در بخش‌های حمل و نقل، تحلیل، ارزیابی و نشر و توسعه این دیدگاه‌ها را ضروری برای سعه کشور می‌داند.

۱۴



## رئیس جمهور در جمع مردم بندرعباس: اقتصاد هرمزگان با توسعه ظرفیت‌های بندری و دریایی متحول خواهد شد

رئیس‌جمهور در سفر به بندرعباس اعلام کرد: اقتصاد استان هرمزگان با توسعه ظرفیت‌های بندر تجاری و همچنین بخش‌های دریایی طی دولت یازدهم، بطور کامل متحول خواهد شد. گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، دکتر حسن روحانی، رئیس‌جمهور در جمع مردم بندرعباس در روز شنباه ۱۳ شهریورماه ۱۳۹۲، در شرایطی است که همه باید خودمان را برای یک تحول بزرگ در بندر، در مسائل سیاسی و فرهنگی و در سیاست خارجی آماده کنیم. وزیر امور خارجه به ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی از سوی مقام عالی‌رتبه گفت: کاملاً خود را آماده کرده‌ایم تا این سیاست‌ها را جامه عمل

۸



## نوی اختصاصی ماهنامه بندر و دریا با معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی

### چابهار موتور محرکه توسعه محور شرق

اهمیت توسعه بندر چابهار و راه‌اندازی محور شرق برای دولت‌مردان بندر به اندازه‌ای مورد توجه بوده که آقای سمینزاد مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، طرح توسعه بندر منگور را در اولویت‌های نخست خود قرار داده است. بر همین اساس ماهنامه بندر و دریا مصاحبه‌ای اختصاصی با ایشان داشته و سیاست‌ها و تصمیمات این سازمان حاکمیتی را جهت اطلاع خوانندگان گرامی به شرح ذیل جویا شده است.

۲۸



## خارجی اخبار

### خط لوله نوباکو

در طرح اولیه کشورهای عراق، آذربایجان، ترکمنستان و حتی مصر به عنوان گذرگاه گاز صادراتی ایران مسیره خواهد بود ایران به منظور افزایش ظرفیت صادراتی

۲۲



## ضرورت نگاه راهبردی در مدیریت کلان

معمد فرخ‌العظیم مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، که هر کدام با درجه استانی و موقعیت‌های خاصی مسئولیت‌های این بخش مهم اقتصادی را به‌عنوان مرجع درجه‌بندی کشور برعهده داشتند. آثار سزای بر توسعه بخش دریایی، نبوت عظیم پیش برنده آن و جزایر و راه‌های باوقایی احتمالی در سال‌های گذشته دارد. یکی از نکات مهم این موضوع نیز به‌مورد توجه قرار گیرد که به جهت تغییر تصمیمات شرایط محیط سیاسی و اقتصادی، اتخاذ تصمیماتی نظیر تصمیمات گذشته کوسا تضمین کننده بشرط‌های قبلی نخواهد بود. با این حال بیان و تشریح دستاوردهای مدیریتی دوره‌های قبلی که همدار

۴۴



## مقاله

### نکته دریایی از سفر به دوبی

بسیستمی تولید محضی نیز به هم راه‌اندازی شده که یکی از آن فریگ‌ها، فریگ‌ها، المک

۳۸

## صاحب امتیاز: سازمان بندر و دریانوردی

سرمدیور: یونس غربالی مقدم

مطالب مندرج در این شماره زیر نظر شورای سردبیری تهیه و تنظیم شده است.

مدیر اداری: جواد جهاندار

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: عبدالرحیم رحیمی، مجتبی کاوه، رامین جهان‌پور

عکس: داود طهری، یاسر علی‌بخشی

امور هنری و صفحه‌آرایی: سمیه نورمحمدی، سناز آرین

مترجم: نازنین ساغری

ویراستار فنی و ادبی: مهدی جانباز، نگین حسینی

امور بازرگانی: نسرين غلامی، فرهاد شهرپاری

امور مشترکین: مجتبی بحیرایی

امور رایانه: حسین جواد، فریما صالح

پشتیبانی فنی و ناظر چاپ: یونس پوررضا

## لیتوگرافی، چاپ و صحافی: عصر انتظار

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، خیابان آفریقا، بعد از چهارراه جهان‌کودک، خیابان کیش

پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی کدپستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفن: ۳-۸۸۱۹۰۶۳۱ نمایر: ۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۲۵

وب‌سایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

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

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

ماهنامه به نشانی اینترنتی [bandarvadarya.pmo.ir](http://bandarvadarya.pmo.ir) مراجعه نمایند.



## سرمقاله



# چشم‌انداز فعالیت‌های دریایی ایران، در برنامه دولت یازدهم

بی‌گمان دریا و دریاشناسی، بندر و بندرسازی، کشتی، کشتی‌سازی کشتیرانی و مسافرت‌های دریایی، تاریخ دریا و دریانوردی، بهره‌برداری از دریا و صنایع دریایی، کشتی‌سازی و حاکمیت بر آب‌ها و قوانین، مقررات و حقوق دریایی و غیره از جمله مسائل و تحقیقات و برنامه‌های اقتصادی و اجتماعی و پژوهشی‌ای هستند که نقش مهمی در شکل‌گیری بنیان‌های توسعه دریایی و دریانوردی کشور برعهده دارد و به همین جهت برقراری زبان مشترک و ارتباط علمی معقولی با جامعه دریایی را طلب می‌نماید.

در طی سال‌های گذشته اهمیت مباحث توسعه فرهنگ و فعالیت‌های دریایی آن چنان نمایان شده است که بین مسئولان و محققان و پژوهشگران این عقیده صائب تعمیم یافته که ایران کشوری است دریایی و با در اختیار داشتن حدود ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی دارای فرصت‌های عالی و امکانات و تسهیلات خدادادی کم‌نظیری است که با توجه به قرار داشتن کشور در موقعیت حساس جغرافیایی باید به بهترین نحو مورد بهره‌برداری قرار گیرند. در این خصوص شناسایی ظرفیت‌ها و اطلاع‌رسانی آن برای سرمایه‌گذاران و کلیه ذی‌نفعان بخش حمل و نقل دریایی و همچنین اندیشه تعمیم فرهنگ دریایی و نقش و اهمیت بخش حمل و نقل دریایی را در توسعه و پیشرفت اقتصادی کشور، مسئولیت مهمی را بر دوش یکایک ما باقی گذاشته است.

رسالت تشریح فعالیت‌های بالقوه و بالفعل دریایی کشور، طرح موضوعاتی نظیر معرفی سازمان‌های دریایی داخلی و خارجی و آشنایی با کار آنها در جامعه علمی و دریایی، موارد مربوط به ناوگان تجاری و نظامی، کشتی‌سازی، گردشگری و مسافرت‌های دریایی، شیلات و آبزیان و میزان بهره‌برداری ما از آنها، ژئوپولیتیک دریاهای جمهوری اسلامی ایران، حقوق دریایی، اکولوژی محیط زیست، مناطق آزاد و ویژه بندری، تاریخ سیاسی و اجتماعی دریایی، نظام آموزش دریایی و مهمتر از همه معرفی فرصت‌های بی‌شمار سرمایه‌گذاری در سواحل و بنادر کشور از جمله مسئولیت‌هایی هستند که در شرایط کنونی از رقابت‌های منطقه‌ای به‌دوش یکایک ما سنگینی می‌کند و باید در کنار مسائل فرساینده و کارهای پایان‌ناپذیر روزانه به بحث و تبادل نظر در مورد آنها بپردازیم.

شاید این‌ها از شانس‌های دریایی و فعالان دریایی کشور باشد که رئیس‌جمهور محترم در ابتدای کار خود و در سال اول فعالیت دولت و آن هم در آستانه تدوین برنامه پنج ساله ششم کشور به خرمشهر سفر نماید تا مسیر توسعه بندر خوزستان را هموارتر سازد. خرمشهر که قبل از انقلاب اسلامی نگین بندر خلیج فارس بود ولی به دلیل جنگ تحمیلی آسیب‌های جدی دید که سال‌ها باید بگذرد تا به جایگاه اول خود برسد. سپس به مهمترین بندر ایران و البته مهمترین بندر بالقوه خلیج فارس سفر کند تا بلکه عقب‌ماندگی‌های تاریخی بندر ایران با دستورایشان و اراده سیاسی دولت یازدهم جبران گردد. اینک بندر شهید رجایی در شرایطی گام‌های توسعه را برمی‌دارد که دستورات رئیس‌جمهور مبنی بر راه‌اندازی و بهره‌برداری کامل از فاز دوم و اجرای فاز سوم و تصمیم‌گیری برای فازهای چهارم و پنجم در طول فعالیت دولت یازدهم، امید بخش آینده‌ای روشن برای فعالان دریامحور و ارتقاء جایگاه بندر ایران در سطح منطقه و جهان است. اگرچه هدف اصلی از انتشار این نشریه، اشاعه فرهنگ دریایی و توسعه علوم، فنون و دانش دریایی با برقراری ارتباط علمی بین مسئولین و متخصصان با همه مردم علاقه‌مند به مسائل حمل و نقل دریایی در کشور می‌باشد، لیکن این نشریه نیز هم‌چون سایر نشریات علمی، خبری و تحلیلی از آغاز انتشار تاکنون و در طی ۲۹ سال از عمر رسانه‌ای خود، بانوسان همراه بوده و نتوانسته است رسالت حقیقی رسانه‌ای خود را ایفا نماید، اما امیدوار است با گستره شعاع نفوذ خود در جامعه دریایی کشور و فعالان دریایی در سطح منطقه، فراسوی وظایف سازمان بندر و دریانوردی و یا سایر ارگان‌های دریایی گام برداشته و اقدامات موثری در حوزه رسانه‌ای انجام دهد. خواهیم کوشید هرچه بیشتر ارتباط دریا را با مصالح و منافع ملی در جهت ارتقای جایگاه بندر ایران در منطقه و جهان حفظ نماییم.

باشد که این شماره از ماهنامه بندر و دریا نمونه‌ای کوچک از کار بعدی و اصلی و برنامه‌ریزی شده به‌شمار آید و هر شماره کامل‌تر و گویاتر و مبسوط‌تر از قبل و در مجموع نهال برومندی گردد که ثمرات آن به شکل انتشار فرهنگ دریایی در جامعه، میوه‌های خوشگوار خود را به ساخت و احیای بنیان‌های فرهنگی و علمی کشور به‌ویژه در زمینه حمل و نقل دریایی تقدیم نماید. ❀

## آیا قفل توسعه چابهار باز می شود؟

چابهار که زمانی پشتیبان اصلی و تنفسگاه تجارت خارجی ایران در جنگ تحمیلی علیه میهن عزیزمان محسوب می‌گردید و بیش از ۲۰ سال در انتظار توسعه و نقش آفرینی در سطح ملی و منطقه‌ای با وعده‌های مکرر مسئولان و متولیان ذیربط مانده بود، امروزه وارد عرصه نوینی از حیات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی گشته و اراده سیاسی مقامات عالی‌رتبه نظام جمهوری اسلامی ایران در تبدیل بندر چابهار به هاب منطقه دریای عمان و خلیج فارس و همراهی بخش‌های خصوصی، بازیگران مهم اقتصادی در این بخش را برانگیخته است.

در این میان اتخاذ تصمیمات راهبردی برای توسعه بندر بالاخص بندر چابهار که در آغاز به کار دولت تدبیر و امید، با کاهش و رفع برخی از محدودیت‌های تجاری بین‌المللی نیز مواجه شده است، برای دهلی نو فرصتی فراهم نمود تا یک بار دیگر در خصوص سرمایه‌گذاری در بندر شهید بهشتی (چابهار) و تقویت پل ترانزیتی کالاهای هندی به آسیای میانه و افغانستان با همتای ایرانی به مذاکره و گفت‌وگو بپردازد.

براساس گزارش توسعه صنعتی هند که با هدف رشد اقتصادی و رقابت پذیری با کشورهای بزرگ همسایه (چین) تا سال ۲۰۲۵ ترسیم شده است، این کشور برای توسعه بازار و دسترسی به کشورهای آسیای میانه و افغانستان با دو مانع چین به‌عنوان رقیب و پاکستان به لحاظ امنیتی مواجه است و طی سال‌های اخیر نتوانسته است گذرگاه امنی برای هندی‌ها ایجاد نماید.

بازار افغانستان برای هندی‌ها به قدری حائز اهمیت است که این کشور جهت توسعه مناسبات اقتصادی-سیاسی خود علاوه بر کابل چهارکنسول‌گری دیگر نیز در شهرهای هرات، نواز شریف، قندهار و جلال‌آباد ایجاد کرده است و در طی ۱۰ سال بالغ بر ۲ میلیارد دلار به‌صورت هدف‌مند در بازسازی جاده‌ها، بیمارستان و تأمین برق هزینه کرده است.


هند به دنبال توسعه تسهیلات مواصلاتی برای کشورهای آسیای میانه و افغانستان است تا بتواند مراکز بزرگ صنعتی خود را به آن وصل کند. پونا (Pune) که یکی از سه شهر بزرگ صنعتی دنیا در زمینه تولید وسایط نقلیه موتوری محسوب می‌شود و اغلب شرکت‌های بزرگ تولیدی از کشورهای مختلف جهان در آن حضور دارند، تنها ۲۰۰ کیلومتر با بمبئی فاصله دارد و در جستجوی بازارهای جدید صادراتی در کشورهای پیرامونی هست و این عوامل موجب شده است تا مسیر بمبئی - چابهار - محور شرق ایران به یک مسیر راهبردی برای هند تبدیل شود. در همین راستا هند امتداد مسیر شرق را از دلارام تا زرنج به اتمام رسانده تا بخش مهمی از زنجیره تأمین کالا و خدمات برای افغانستان را تکمیل نماید.

در حال حاضر فاز یک توسعه بندر شهید بهشتی چابهار با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۲۰۰ میلیارد تومان توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده و از پیشرفت فیزیکی حدود ۵۰ درصد برخوردار است و اگر طرف هندی به مشارکت در ساخت این بندر اقدام نماید از تجهیز و بهره‌برداری فاز یک و راه‌اندازی فاز دو شروع خواهد نمود.

اما برای ایران توسعه بندر چابهار از جنبه‌های دیگری نیز مطرح است. توسعه این بندر با ظرفیت ۶ میلیون تن در سال که منجر به افزایش بازدهی سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های لجستیکی و مکمل بندری می‌شود با اطلاع از پتانسیل‌های بالفعل و بالقوه در کلیه ابعاد زنجیره حمل و نقل کالا در محور شرق، فشار بزرگی در طرف تقاضا (Big Push Demand) در حمل و نقل و تجارت منطقه چابهار فراهم می‌سازد و هر سرمایه‌گذاری که زودتر وارد این بازار شود به‌عنوان پیشگامان توسعه چابهار از سودآوری بیشتری نسبت به رقبا برخوردار خواهد بود.

علاوه بر موارد فوق افزایش قدرت رقابت‌پذیری بندر چابهار در مقایسه با بنادر رقیب منطقه‌ای نظیر بنادر گوادر پاکستان، سلاله عمان و یا بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس، تأثیر قابل توجه بندر چابهار بر توسعه محور شرق، تسهیل ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، کاهش هزینه حمل کالا در زنجیره حمل و نقل جهانی و افزایش سهم ایران از بازار حمل و نقل منطقه و جهان و ارتقا نقش آفرینی بندر چابهار در توسعه منطقه، اشتغال‌زایی و محرومیت‌زدایی از جمله اهداف راهبردی جمهوری اسلامی ایران در دولت یازدهم در سطح منطقه خلیج فارس و دریای عمان است.

اهمیت توسعه بندر چابهار و راه‌اندازی محور شرق برای دولت‌مردان کنونی ایران به اندازه‌ای مورد توجه بوده است که طرح توسعه بندر مذکور، در اولویت‌های نخست آقای سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته و با پشتیبانی وزاری سابق وزارت راه و شهرسازی آقایان سعیدی‌کیا و خرم به‌عنوان نمایندگان تام‌الاختیار دبیرخانه شورای هماهنگی امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی پیش رفته است.

اما ظاهراً توسعه بندر چابهار به هندی‌ها ختم نمی‌شود و اخبار واصله گویای سناریوهای دیگری از سرمایه‌گذاری در بندر چابهار بر روی میز سعیدنژاد قرار دارد و به نظر می‌رسد توسعه بندر چابهار به یک مسیر برگشت‌ناپذیر برای سازمان بنادر و دریانوردی تبدیل شده است خواه این توسعه با دهلی نو باشد یا به‌گونه‌ای دیگر. 

یونس غربالی مقدم

سردبیر ماهنامه بندر و دریا

# نوروز و نقش زندگی

حمید ودادی - پژوهش‌گر مطالعات دریایی

بگیرید که جریان زندگی روزمره، مقوله‌ای است که «ایده از فرهنگ می‌گیرد» و ایده را در روندهای مختلف زندگی به پدیده تبدیل می‌سازد و هم آن که بر اثر تعامل و ارتباط‌های کلامی، گفتاری، رفتاری، نوشتاری و پویایی نفس زندگی انسانی، به «مقوله‌ی فرهنگ» کمال و اصلاح و نوشدگی می‌بخشد.

در این شکل از نگاه و تحلیل «جریان فرهنگ» و «جریان زندگی» که هم چون دو رود رونده، پیوسته در کنار هم و با هم جاری و ساری هستند، می‌توانیم به خودمان کمک کنیم تا به «کمک فرهنگ»، لحظه‌های زندگی‌مان را غنی و پربار سازیم و از سویی دیگر «زندگی» را به چنان فضایی پرورش دهیم که به واسطه‌ی آن بتوانیم جنبه‌های معنایی و ارزشی فرهنگ را به جنبه‌های ملموس رفتاری و عینی، تبدیل سازیم. به عبارتی، فرهنگ را در جریان زندگی نشان دهیم.

«جریان زندگی»، جریان رفتارهاست. یعنی آنچه که انجام می‌دهیم و آنچه که از طریق آن، خواسته یا ناخواسته، شخصیت، هویت و باورهای فکری و فرهنگی خود را، از طریق نمودهای عینی رفتاری، به نمایش می‌گذاریم. در حوزه روانشناسی و علوم تربیتی، «رفتار» مبنای شناخت «شخصیت» است. یعنی، از مطالعه‌ی «رفتار»های فردی، پی به «شخصیت» افراد برده می‌شود. و چنین مفهومی نیز، در حوزه «جامعه» مطرح است. مفهومی دال بر این معنی که در حوزه روانشناسی اجتماعی، از طریق مطالعه‌ی رفتارهای جمعی، رفتارهای بین فردی، کنش‌های اجتماعی و به‌طور کلی هر آنچه که به زندگی روزمره مرتبط می‌شود، زمینه برای «مردم‌شناسی» و «روان‌شناختی اجتماعی» فراهم می‌آید.

حال و چنانچه این گزاره طبیعی را بپذیریم که «ما در ارتباط با دیگران زندگی می‌کنیم» (باومن، زیگموند، ۱۳۹۰: ۳۳). باید نیز پذیرفت که این ارتباط صرفاً محدود به زمان حال نشده بلکه، پهنه‌ای به کل تاریخ گذشته و وضعیت قابل شناخت آینده را نیز شامل می‌شود. در این گذشته، فرهنگ و آداب انسانی و ارزش‌ها و باورها، از جمله‌ی آن «دیگران» هستند!

نتیجه بگیریم که به این ترتیب: زندگی، ضرب زمین در ضربان دل ما، زندگی هندسه‌ی ساده و یکسان نفس‌هاست!

## درآمد

تشبیه سرعت زمان به سرعت آمد و شد نوروزها، حرف تازه‌ای نیست. هم آن را بسیار شنیده و هم آن را خود، بارها تجربه کرده‌ایم. چکیده‌ترین حالت این جمله چنین است که: چشم برهم زدیم و تا دوباره گشودیم، سالی شد و سالی آمد!

به یقین، دیده‌اید که این جمله را حتی در گذشته‌هایی به کار برده‌اند، که ابزار و ملزوم‌های ارتباطی «زندگی»، هزارمی از قدرت سرعت امروز را بهره‌مند و برخوردار نبوده است.

در جمع نگاهی به این چند گزاره از سروده سهراب سپهری، شاید بتواند ذات این معنای سخت را، به لطافت و ظرافت بیان کند:

زندگی، تجربه‌ی شب پره در تاریکی است

زندگی حس غربیی است که یک مرغ مهاجر دارد.

زندگی سوت قطاری است که در خواب پلی می‌پیچد

زندگی دیدن یک باغچه از شیشه‌ی مسدود هواپیماست

خبر رفتن موشک به فضا،

لمس تنهایی ماه،

فکر بوییدن گل در کره‌ای دیگر

زندگی، شستن یک بشقاب است

زندگی، یافتن سکه‌ی ده شاهی در جوی خیابان است.

زندگی مجذور آینه است

زندگی گل به توان ابدیت

زندگی ضرب زمین در ضربان دل ما

زندگی «هندسه»ی ساده و یکسان نفس‌هاست (سپهری، سهراب، ۱۳۶۳: ۲۹۰ - ۲۹۱).

در این سروده، تاکید مورد نظر این نگارنده آن است تا که بگوید ... زندگی «هندسه»ی ساده و یکسان نفس‌هاست. و از این نظم آهنگین نتیجه

حال و در برابر این گذشت سریع زندگی. که هندسه‌ی ساده و یکسان نفس‌هاست، آنچه که ماندگار و ماناست، چیزی نیست جز خاطره از ما و کارها و کارنامه‌ی ما به‌عنوان یک فرد و مجموعه‌ای از آداب و رسوم و ارزش‌های معنوی و مادی که آن‌ها را تحت عنوان فرهنگ می‌نامیم. هم‌پای با آن، تاریخی است که؛ تاریخ عمل مداوم تأثیرپذیری ما و واقعیات جریان زندگی و اتفاقات از یکدیگر است، و آنچه که حاصل از گفت و شنود پایان‌ناپذیر حال و گذشته باقی می‌ماند.

به این ترتیب، از همین لحظه‌های زودگذر و از همین نوروز است که به‌عنوان یک شاخص، گذشت یکسال را احساس می‌کنیم و به دنبال این احساس، خود را به قضاوت می‌نشینیم که برای زیبا ساختن کارنامه خود و درس‌آموزی از فرهنگ و تاریخ چه‌ها انجام داده‌ایم و چگونه «ارزش‌های فرهنگی» را در جریان زندگی روزمره به کار گرفته و از این جمله که می‌گوید... گذشته چراغ راه آینده است، چقدر از این چراغ، انرژی گرفته و چقدر به این چراغ، انرژی بخشانده‌ایم.

### نوروز: خط رابط میان ما و فرهنگ و تاریخ است.

برای هر فرهنگ و برای هر سرزمینی، یادمان‌ها، روزهای مناسبتی، صورت‌های نمادین، کردارها، ابزارها، نمادها، متن‌ها، دست‌ساخته‌ها، ضمن آن‌که دارای فلسفه‌ای هستند، برخوردار از یک علت وجودی نیز می‌باشند که به آن اصالت، اعتبار و اهمیت می‌دهد. به‌طور کلی «بررسی پدیده‌های فرهنگی را در گسترده‌ترین شکل ممکن، می‌توان مطالعه‌ی جهان اجتماعی. تاریخی، به مثابه‌ی حوزه‌ای معنادار تعبیر کرد» (تامپسون، جان، ب ۱۳۷۸: ۱۵۱). این جهان اجتماعی - تاریخی، از خاستگاه‌های واحدی برخاسته است و به تقاضاهای مشترک زندگی اجتماعی جامعه‌ها پاسخ می‌دهد. به واقع، چیزی که از آن تحت عنوان «هویت فرهنگی»، یاد می‌کنیم، وابسته به همان اعتباری است که از اصالت و اعتبار این یادمان‌ها و صورت‌های نمادین اخذ می‌کنیم. به عبارتی بین این صورت‌های نمادین و کردارها و... و زندگی ما انسان‌ها، تعاملی دوسویه برقرار است. تعاملی که طی آن، زندگی ما، اصالت و اعتبار خود را از تاریخ و فرهنگ اخذ می‌کند و از سوی دیگر، با کارنامه‌ی حاصل از رفتار و کنش خود در زندگی، به فرهنگ و تاریخ اعتبار می‌دهد. این چنین کنشی دوسویه، ما را همواره بر آن می‌دارد تا که از تاریخ و فرهنگ بیاموزیم و از سوی دیگر با رفتارها و زندگی‌آموزنده‌ی خود، به تاریخ و فرهنگ بیفزاییم.

در فضایی چنین تعاملی است که جشن نوروز، جشن فرودین و یا جشن بهار، به نمادی از فرهنگ ملی تبدیل می‌شود که گستره و پهنه‌ی جامعه‌ای آن را می‌توان در مجموعه‌ی به هم پیوسته‌ای از آداب و رسوم و اشکال معرفت و هنر مشاهده کرد. عناصری که مطوف به تکوین یک رهیافت کارکردگرایانه از فرهنگ بوده که طی آن، می‌توان شاهد پدیده‌هایی عینی بود که از ایده‌های فرهنگی «نوروز» نشات می‌گیرد. سفره هفت سین، هفت شین و یا هفت میم که با الهام از ایده‌ی اعتباری عدد هفت، اعتبار و از وجود آدابی برخاسته از ایده‌های مشترک انسانی نشات می‌گیرند. مراسمی هم‌چون، چهارشنبه سوری، مراسم روز سیزده فرودین، مراسم خاص اقلیمی به مانند مراسم آب پاشیدن بر یکدیگر و یا به آب روان و زلال نگرستن، هدیه ستادن و هدیه دادن، نقش‌آفرینی میر نوروزی، چیدن سفره نوروزی، کشت حبوبات در ظروف گلین، رنگ‌آمیزی تخم مرغ، مراسم کوزه اندازی مراسم قاشق زنی، برپایی مراسم موسیقایی شامل نواختن موسیقی و آواز خوانی، گردش کارناوال‌های شادی و مطربان در فضاها‌ی عمومی و... که گاه میان آن‌ها نیز می‌توان شاهد وجود مشترکات فرهنگی ویژه‌ای بود از جمله عناصر آن را تشکیل می‌دهد. به‌عنوان مثال رسم کشت حبوبات در ظروف گلین که مشابه با بخشی از مراسم جشن آدونیس (Adonis) است که طی آن، در ظروفی نقشین، گل و گیاه می‌کارند و بر لبه‌های پشت بام خانه می‌گذارند. مشابهت دیگر را می‌توان در آیین رنگ کردن تخم مرغ دید، که رسمی مشابه

با مراسم عید فصح مسیحیان بالکان است که نه فقط رمزی از تجدید حیات است بلکه نمایه‌ای از باروری را تداعی می‌کند.

اعتبار عدد هفت که اثر آن را در هفت سین یا هفت شین و یا هفت میم (که بوشهری‌ها آن را داشته‌اند) می‌توان دید، خود و به منزله‌ی یک گزاره، نشانه از یک رمز مقدس دارد که مشترک فرهنگی بین بابلی‌ها و عبرانی‌های باستان است.

به این ترتیب، نوروز، جلوه‌ای از نقش‌های زندگی است که در هم تکاملی با فرهنگ و تاریخ، همواره خود را هم اندام ساخته است.

نوروز، خط ربطی بین زندگی ما ایرانیان با تاریخ و هویت و فرهنگ ملی است، ضمن آن که از جمله عناصر آیینی. فرهنگی ما را تشکیل می‌دهد.

منش‌های نمادین زندگی انسان‌ها، همواره موضوع ثابت تفکر و تأمل در میان متفکرین حوزه‌های علوم اجتماعی و انسانی، ادبیات و فلسفه و هنر و فرهنگ است. این نوع از منش‌های نمادین، سلسله و مراتب معناداری است که به رفتارهای اجتماعی و جامعه‌ای مردمان شکل می‌دهد و خود از روند تکاملی جوامع انسانی، تولیدات و نوآوری‌های هنری و توسعه‌ی فرهنگی الهام می‌گیرد. در این میان آنچه که اهمیت می‌یابد، تأکید بر وجود بسترها و زمینه‌های مساعدی است که امکان تحقق دوسویه‌ی تعاملی «فرهنگ و منش‌های نمادین زندگی» را با «جریان زندگی» فراهم سازد و آن را در مسیر هم‌تکاملی و رشد و توسعه‌ی «فرهنگ و جریان زندگی روزمره» حمایت نماید.

زیربنای این رویکرد، دریافتی زاینده و کارا از مراسم آیینی. فرهنگی است. دریافتی که سبب می‌شود تا بین «فرهنگ و جریان زندگی روزمره» پیوندی توسعه‌گرا و تکامل‌گرایانه برقرار گردد. فرهنگ الگوی معانی نهفته در صور نمادین، از جمله کنش‌ها، گفته‌ها و هرگونه مقوله‌ی معنادار است که افراد به واسطه‌ی آن با یکدیگر ارتباط برقرار می‌کنند. و در تجارب، دریافت‌ها و باورهای هم شریک می‌شوند و دقیقاً تحت تأثیر چنین رویکردی است که می‌توان امکان تحقق «فرهنگ سازی» برای «پدیده‌های نوین» و مقابله با آسیب‌های اجتماعی را فراهم آورد.

پرداختن به هر مراسم فرهنگی. نمادین که برخاسته و در پیوند با تاریخ تمدن سرزمین مادری و پیشینه‌ها و داشته‌ها و خانه‌های پدری باشد، از آن جمله «نوروز»، فراتر از هرچیز، تلاش برای حفظ سرمایه‌های بین نسلی است تا نسل‌های جدید، احساس بی‌هویتی ننمایند و برای سخن گفتن در «جامعه‌ی فرهنگ جهانی»، «حرفی برای گفتن» و «آدابی برای رفتار کردن» داشته باشند.

### اصالت نوروز و تاریخ فرهنگی ما

ما، برخوردار از فرهنگی هستیم که در مکان و زمان و مدنیت، شکل یافته است. هم‌جوار با آن اعتبار مکان، هم‌عرض با سکونت و آداب ثبات سرزمینی ما ایرانیان است. اعتبار زمان نیز که تبیین‌کننده‌ی یک بازه زمانی بسیار طولانی است توانسته تا منزلت و ارزش تاریخ و پیشینه‌های تاریخی ما را در پیوند با مدنیت و مکان حفظ کند. در همین راستا اعتبار مدنیت، که گویای مقام والای مادی و فرامادی زندگی ما به طول تاریخ است، مکمل مکان و زمان و تاریخ گردیده و سببی بوده است تا عناصر این فرهنگ غنی و پایداری آن را به طول نسل‌ها مراقبت و محافظت نماید. خط ربط تداوم تاریخی این فرهنگ، همواره و به واسطه‌ی گرمی‌داشت و برپایی مراسم و آداب و آیین‌های فرهنگی. از آن جمله یلدا و مهرگان و آبانگان و تیرگان و سده و نوروز و مراسم و آیین‌های کشت و زرع، سپاس باران و تقدیر از بانوان (همسران) و... بوده است.

وجود شاخصه‌های فلسفی زندگی تکیه بر عناصر یگانگی فرهنگی، یعنی زمان و مکان و مدنیت تا به آنجا تسری داشته است که ما در فرهنگ زیستی و بی‌رنگ‌های فرهنگی، برخوردار از تقویم دریایی خاص بوده‌ایم که در آن





«نوروز دریایی»، آغاز تحرک زندگی و کار دریانوردان و دریانوردان بوده است. در این روز که مصادف با روز نهم مرداد ماه است، جشن برگزار شده و با مراسم و آیین‌هایی، برهم معنایی زیستی-فرهنگی و کار و اشتغال دریایی و دریانوردی تاکید می‌شده است.

فرایندی این چنین، باعث انسجام فرهنگی-زیستی-تاریخی باشندگان کرانه‌های ساحلی شمال دریای عمان و خلیج پارس (نوار ساحلی جنوب کشور) شده و بر امر فرهنگ پیروزی و تداوم فرهنگی فرهنگ دریایی کشور، مایه‌ی جان بخشانده است.

تاریخ و فرهنگ، ماندگاری مراسم خاص و آیین‌ها و جشن‌ها را تابعی از اراده ملی و جمعی می‌داند و گواهی و تذکر می‌دارد که خود جوشی ناشی از احساسات متناسب با نیازها و آمل‌های جمعی و ملی، یکی از قرائین و دلایل حفظ و تداوم آن جشن‌ها و آیین‌ها بوده و خواهد بود. جشن نوروز نیز چنین است. این جشن، دقیقا متناسب با تحول طبیعت در سپری گشتن سرما و گشایش شکوفه بهاران، است. و مردمان به یمن بهار، بهار زندگی را طلب می‌داشته‌اند. نوروز، تنها عید برای نو شدن سال و سال‌گشت‌های جهانی است که دقیقا با نوشدگی فصل و بهارانه‌ی آن هم زمان است. این تناسب، مزید بر هر داشته‌ای، از این صفت ارزشمند نیز برخوردار است که «سعدی» به خلاصه آن را چنین توصیف نموده است:

بامدادان که تفاوت نکند لیل و نهار

خوش بود دامن صحرا و تماشای بهار

این همه مزیت‌های ارزشی، داشته‌های عمیق فرهنگی این سرزمین را می‌سازند که موجبی برای ارزش‌مداری فرهنگ ملی مابین سه تمدن شرقی چین، هند و ایران است.

### کلام آخر

پیوستگی سه مفهوم «زندگی روزمره»، «فرهنگ» و «تاریخ» با یکدیگر، نمود نشانه‌ای از تحرک اجتماعی دارند. تحرکی که محصول تعامل این سه عنصر با یکدیگر است.

نوروز، فصلی از فرهنگ ملی و هویت تاریخی ماست که قرن‌هاست با جریان زندگی ما پیوند خورده است. پیوست آن با جریان زندگی، در جایی است

که با رویش بهارانه و زادن و زایش‌های نوین همراه است و اثر آن بر هم تکاملی فرهنگ، جایی است که ما زندگی روزمره خود را متناسب با فرهنگ ملی امان، رفتار می‌کنیم. نمود آن از انگیزه‌زایی بین شکفتن بهار و شکوفایی ما از همین خاستگاه الهام می‌گیرد. و از همین روست که می‌گوییم، بهاران، فصل شکفتن زمین و شکوفایی ما باشندگان آن است:

گرچه ذوق زندگی در آرزوست

باز لطف آرزو در جستجوست

گر روا گردد مرادت بی‌طلب

تو درون بحرمانی خشک لب

زندگی، بی‌جست و جوافسردگی است

ناشکفتن نوعی از پژمردگی است

پس بیاییم و با رویشی بهارانه، خوشی روزگار را جشن بگیریم و با تکرار این سروده، فرهنگ را به زندگی، و زندگی امان را در جایگاهی تاریخی بنشانیم.

بوی باران، بوی سبزه، بوی خاک

شاخه‌های شسته، باران خورده پاک

آسمان آبی و ابر سپید

پرگ‌های سبز بید

عطر نرگس، رقص باد

نغمه‌ی شوق پرستوهای شاد

خلوت گرم کبوترهای مست

نرم نرمک می‌رسد اینک بهار

خوش به حال روزگار

در همه ایام، نوروزتان پیروز و هر روزتان نوروز

### ارجاع‌ها و منابع

۱- سروده عبدالحسین زرین‌کوب

۲- سروده فریدون مشیری

۳- باومن، زیگموند، ۱۳۹۰، جامعه‌شناسی کاربردی در زندگی روزمره - ترجمه رضیه خزاعی، نشر لوح فکر

۴- تامپسون، جان، ۱۳۷۸، ایدئولوژی و فرهنگ مدرن - ترجمه مسعود اوحدی، نشر آندپویان

۵- سپهری، سهراب، ۱۳۶۳، هشت کتاب، نشر طهوری





## تابلو اعلانات

### جناب آقای دکتر علی جهاننده

#### معاون محترم امور بندری و مناطق ویژه

بی شک انتصاب شایسته جنابعالی در امور بندری و مناطق ویژه، گامی بلند در استفاده حداکثری از توان بخش خصوصی در امور تصدی‌گری سازمان محسوب می‌شود. ضمن تبریک این انتصاب توفیق روزافزون شما را از خداوند متعال خواستاریم.

ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا

### جناب آقای دکتر هادی حق شناس

#### معاون محترم توسعه مدیریت و منابع

نوید مسرت بخش انتصاب شایسته جنابعالی به معاونت توسعه مدیریت و منابع را تبریک عرض نموده و از درگاه ایزد منان توفیق روزافزون شما را در جهت رشد و شکوفایی منابع انسانی و تعالی سازمانی آرزومندیم.

ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا



### جناب آقای دکتر محمد علی حسن زاده

#### مدیر کل محترم مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

با ابراز خرسندی انتصاب هوشمندانه جنابعالی را به مدیریت مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی تبریک عرض نموده و آرزومند موفقیت آن مجموعه محترم در تحول آفرینی و رشد و توسعه دانش سازمانی هستیم.

ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا



### جناب آقای جبار جلیلیان

#### رئیس محترم صندوق بازنشستگی و وظیفه سازمان بنادر و دریانوردی

بدینوسیله انتصاب ارزشمند جنابعالی به ریاست صندوق بازنشستگی و وظیفه سازمان بنادر و دریانوردی تبریک عرض نموده و موفقیت شما را در افزایش رضایت و ارتقاء جایگاه بازنشستگان که سرمایه های علمی و تجربی بنادر هستند از خداوند متعال مسئلت داریم.

ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا



### جناب آقای جواد جهاندار

#### مدیر کل محترم منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه

انتصاب شایسته جنابعالی را تبریک عرض نموده و از خداوند متعال توفیق و سربلندی شما را در ارتقاء رضایت سازمانی خواستاریم.

ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا

رئیس جمهور در جمع مردم بندرعباس:

## اقتصاد هرمزگان با توسعه ظرفیت های بندری و دریایی متحول خواهد شد



### اتخاذ تصمیمات مهم برای صنعت حمل و نقل دریایی هرمزگان

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، روحانی یکی از اهداف دولت تدبیر و امید را شکوفایی سواحل جنوب خلیج فارس و دریای عمان دانست و گفت: در این سفر برای توسعه صنعت حمل و نقل دریایی، فولاد و کشتی سازی هرمزگان تصمیمات مهمی گرفته می شود.

وی اضافه کرد: دولت در قدم های بعدی برای بیمه سلامت و همچنین امنیت غذایی اقشار آسیب پذیر جامعه تلاش بیشتری خواهد کرد.

رئیس جمهور با تاکید بر ضرورت احیای سواحل استان هرمزگان به ویژه سواحل مکران بیان کرد: جاسک در آینده ای نزدیک به بندری مهم در منطقه تبدیل خواهد شد. بر همین اساس، یکی از تصمیمات مهم دولت یازدهم احداث بزرگ راه بندرعباس به جاسک است که بخشی از آن انجام شده و سال آینده بقیه آن تامین می شود.

### افزایش ظرفیت بندر شهید رجایی از ۸۰ میلیون تن به ۱۰۰ میلیون تن

روحانی در جمع مردم بندرعباس گفت: ظرفیت بندر استان هرمزگان به ویژه بندر شهید رجایی و با هنر توسعه می یابد و ظرفیت آن از ۸۰ میلیون تن به بالای ۱۰۰ میلیون تن تا سال آینده افزایش می یابد.

رئیس جمهور در سفر به پایتخت اقتصادی ایران اعلام کرد: با توسعه ظرفیت های بندر تجاری هرمزگان به ویژه بندر شهید رجایی طی دولت یازدهم، اقتصاد استان هرمزگان به طور کامل متحول خواهد شد.

رئیس جمهور تاکید کرد: هدف دولت آبادی سواحل و تبدیل کالاها به محصولات ارزشمند برای صادرات است که موجبات تحول در هرمزگان و کشور را فراهم خواهد کرد.

### هرمزگان باید به مرکز گردشگری دریایی تبدیل شود

وی اضافه کرد: هرمزگان استعداد گردشگری دارد و باید به مرکز گردشگری دریایی تبدیل شود و سواحل آن داشته باشد که بتواند کشتی های گردشگری، مسافران را از شمال به جنوب و شرق به غرب بندرعباس منتقل کند.

رئیس جمهور در سفر به بندرعباس اعلام کرد: اقتصاد استان هرمزگان با توسعه ظرفیت های بندر تجاری و همچنین بخش های دریایی طی دولت یازدهم، به طور کامل متحول خواهد شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان، دکتر حسن روحانی در جمع پرشور مردم بندرعباس در ورزشگاه تختی این شهر اظهار کرد: جمهوری اسلامی ایران در شرایطی است که همه باید خودمان را برای یک تحول بزرگ در اقتصاد کشور، در مسائل سیاسی و فرهنگی و در سیاست خارجی آماده کنیم.

رئیس جمهور با اشاره به ابلاغ سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی از سوی مقام معظم رهبری گفت: کاملاً خود را آماده کرده ایم تا این سیاست ها را جامه عمل بپوشانیم.

روحانی افزود: در این سیاست ها اقتصاد ما بر مبنای علم و فناوری خواهد بود، اقتصادی دانش بنیان که این سیاست باید مسیر صادرات برای کالاهای ایرانی را تسهیل کند. طبق این سیاست بخش های فرآورده های نفتی، پالایش و صنعت باید توسعه یابد که پیگیری این سیاست، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ما را برای فعالیت و سرمایه گذاری بیشتر اقتصادی آماده می کند.

رئیس جمهور خاطر نشان کرد: شرایط ما امروز به گونه ای است که همه بازرگانان و سرمایه گذاران جهان، مسیر ایران را انتخاب کرده اند.

### برداشته شدن بخشی از تحریم ها در صنعت حمل و نقل دریایی و کشتی سازی

روحانی با بیان اینکه باید زنجیرهای نابحق و ظالمانه را که مسیر اقتصاد کشورمان بسته بودند پاره کنیم، تصریح کرد: اولین قدم مهم در مسئله خودروسازی و حمل و نقل دریایی و بیمه و در بخشی از مسائل اقتصادی بخش از تحریم ها برداشته شده است.

روحانی با بیان اینکه قدمی از حقوق ملت ایران عقب نشینی نخواهیم کرد، خطاب به مردم خاطر نشان کرد: تمامی حقوق مردم عزیز ما از جمله حقوق هسته ای محفوظ خواهد ماند. ما می خواهیم آن حقوق که نابحق می خواستند از ملت ما سلب کنند، حق صادرات، تجارت، مبادلات پولی و مالی، حقوق توسعه برای ملت ایران را تثبیت کنیم که با حمایت شما ممکن خواهد شد.

رئیس جمهور با بیان این مطلب که مذاکرات نهایی با قدرتهای بزرگ برای حل مسائل هسته ای و همه تحریم های که به ناحق در مورد ما اعمال شده ادامه خواهد یافت، گفت: دور اول مذاکرات به خوبی انجام شد و این مذاکرات تا پیروزی نهایی مردم ایران و احقاق حقوق ملت ایران انجام می شود.

رئیس جمهور در بخش دیگری از سخنان خود بر تقدم اشتغال بومیان در هر استان تاکید کرد و گفت: همزمان باید وسیله تخصص و اشتغال مردم بومی آن منطقه آماده شود.

## حضور سفرای پنج کشور حاشیه دریای خزر در بندر انزلی

عصرایران : رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل منطقه آزاد انزلی از برگزاری گردهمایی با حضور سفرای پنج کشور حاشیه دریای خزر در اردیبهشت ماه سال آینده خبر داد و افزود: علاوه بر این جلسات متعددی با تشکل‌های صادراتی - وارداتی کشور برای استفاده از این مسیر برگزار شد که به حصول نتیجه آن امیدوار هستیم.

به گزارش خبرنگاری مهر، رضا مسرور در نشست مطبوعاتی با خبرنگار خبرگزاری‌ها، روزنامه‌ها، هفته‌نامه‌ها و پایگاه‌های خبری استانی و کشوری با بیان اینکه کریدور جدید چین، بندراکتائو، بندرانزلی مقرون به صرفه‌ترین مسیر حمل‌ونقل کالا است، اظهار داشت: با توجه به بررسی‌های کارشناسی صورت گرفته، مسیر پیشنهادی جدید تجاری چین، بندراکتائو قزاقستان، بندرانزلی، زمان و هزینه کمتری را نسبت به مسیر موجود شامل می‌شود، در نتیجه این مسیر می‌تواند جایگزین مناسبی برای مسیر حاضر صادرات و واردات میان چین و ایران باشد.

## شوق چینیه‌ها و هندی‌ها برای چابهار

خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران : رقابت تنگاتنگ چینیه‌ها و هندی‌ها برای حضور در ایران و دست یافتن به آب‌های آزاد بین‌المللی از طریق چابهار و استفاده از کریدور شمال و جنوب، وارد مرحله جدیدی شده است.

حضور سرمایه‌گذاران چینی در چابهار و ایران از این جهت مهم است که دو کشور هند و چین به‌عنوان دو قدرت بزرگ اقتصادی نو ظهور در خصوص استفاده و استقرار و در اختیار گرفتن کریدور شمال و جنوب و شرق به غرب به‌عنوان مهمترین چهارراه انرژی جهان و همچنین مهمترین مسیر ترانزیتی این دو کشور با کشورهای آسیایانه میانه و مرکزی رقابت دیرینه‌ای را آغاز کرده‌اند و حضور هر کدام در این منطقه باعث تشدید حضور دیگری می‌شود.



## دولت یازدهم برای فازهای ۴ و ۵ بندر شهید رجایی هم تصمیم می‌گیرد

رئیس جمهور اعلام کرد: دولت یازدهم تکمیل فاز دوم و سوم شهید رجایی را در دستور کار قرار خواهد داد و بعد از برنامه‌ریزی، مدتی بعد برای فازهای ۴ و ۵ این بندر نیز تصمیم خواهد گرفت. به گزارش خبرنگار عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان، دکتر حسن روحانی در نشست رییس جمهور با فعالان صنعت فولاد و توسعه دریامحور استان هرمزگان که در تالار شهید آوینی بندرعباس برگزار شد، با اشاره به ظرفیت‌های بالای صنعت حمل‌ونقل دریایی در استان هرمزگان اظهار کرد: چرا با همه امکانات موجود در کشور نتوانیم فاز دوم بندر شهید رجایی را با سرمایه‌گذاری به سرانجام برسانیم؟

وی ادامه داد: دولت یازدهم به‌حول وقوه الهی تکمیل فاز دوم و سوم شهید رجایی را در دستور کار قرار خواهد داد و بعد از برنامه‌ریزی، مدتی بعد برای فازهای ۴ و ۵ این بندر نیز تصمیم خواهد گرفت.

روحانی اعلام کرد: باید با توسعه بندر و جاده‌ها، بستر لازم را برای صادرات کالاهای سایر کشورها نیز برنامه‌ریزی کنیم، زیرا خواست کشورهای آسیای مرکزی، اتصال به آب‌های جنوب ایران از طریق شبکه راه آهن است.

رئیس جمهور تصریح کرد: من نمی‌خواهم بگویم تحریم ملتی را ز یاد نمی‌آورد، اما تحریم ظالمانه است و مایه خواهیم تحریم ظالمانه را برداریم. امروز در گزارشی مطلع شدم به خاطر تحریم‌های ظالمانه برای حمل غیرمستقیم هر کانتینر به بندر ایران ۷۰۰ دلار اضافه پرداخت می‌شود.

رئیس جمهور با اشاره به اینکه در بخش صادرات باید مواد خام مانند سنگ آهن، نفت و گاز برای جلوگیری از خام‌فروشی فرآوری شود، افزود: با وجود این همه نعمت، نباید در کشور ایران فقری وجود داشته باشد، ما اگر تمام این نعمت‌ها را به کار نگیریم در پیشگاه خدا مسئولیم، ملتی که استعداد و لیاقت دارد، نباید فقیر داشته باشد.

وی سیاست‌های کلی اقتصادی کشور را بر مبنای اقتصاد مقاومتی درون‌زا و برون‌نگر عنوان کرد و اظهار داشت: با اصلی اقتصاد مقاومتی بردوش صنعتگران و کارآفرینان است و دولت در صدد بهبود محیط کسب و کار، قوانین و مقررات، تسهیلات، بازکردن گره‌ها و سرمایه در گردش به وظیفه خود عمل کند.

عالی‌ترین مقام اجرایی کشور با تاکید بر رشد صنعتی و همزمان با آن کاهش مصرف اضافه کرد: با تکنولوژی و بهره‌وری و دانش بنیانی این امر امکان پذیر است و نمی‌خواهم بگویم که ما مستاصل هستیم، چرا نباید از این همه سرمایه‌گذار خارجی که به نفع اشتغال و سرمایه‌گذاریست، خوشحال نباشیم.

روحانی با اشاره به اینکه در بخش برون‌نگر بودن اقتصاد مقاومتی قدم‌های مهمی در زمینه تجارت، صادرات و مشکلات مالی برداشته شده است، افزود: اولین نشست با ۶ قدرت بزرگ جهان خوب برداشته شد و ایران اراده لازم برای حل و فصل نهایی را دارد.

وی خاطر نشان کرد: مصرف انرژی در کشور دوبرابر استاندارد جهانی است اگر یک میلیون و ۸۰۰ هزار بشکه نفت مصرف می‌کنیم باید ۸۰۰ هزار بشکه آن صادر شود.

رئیس جمهور بر کاهش مصرف انرژی، توجه به محیط زیست برای توسعه و اقتدار کشور و افزایش ثروت ملی تاکید کرد و گفت: دولت از کارآفرینان، فرهیختگان و مردم تدبیر و امید می‌گیرد و دولت به‌عنوان خادم مردم باید این امید را افزایش دهد.

روحانی به برنامه‌های دولت برای توسعه شهرستان جاسک اشاره و خاطر نشان کرد: طی سه تا پنج سال آینده این منطقه به بندر مهمی برای صادرات انرژی تبدیل می‌شود.

رئیس جمهور در پایان سخنان خود از تلاش و کوشش صنعتگران قدردانی کرد و گفت: امیدوارم کشور شاهد سرفرازی بیشتر مردم از جمله در سواحل و جزایر جنوب باشد.

## اخبار داخلی

### وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: افزایش ظرفیت بندر شهید رجایی به ۸ میلیون کانتینر در فاز ۳



#### افزایش شدن ۱۸ گنتری کرین جدید به ترمینال دوم کانتینری بندر

آخوندی در همین رابطه از نصب تجهیزات جدید تخلیه و بارگیری و توسعه امکانات بندر شهید رجایی در سال آینده خبر داد و گفت: در سال ۹۳، تعداد ۱۸ جرثقیل گول پیکر دروازه‌ای (گنتری کرین) در یال‌های شرقی و غربی ترمینال دوم نصب خواهد شد که ظرفیت بندر را به ۶ میلیون TEU کانتینر افزایش خواهد داد.

وی همچنین خاطر نشان کرد: مقدمات اجرای فاز ۳ طرح توسعه بندر شهید رجایی فراهم شده و طی سال‌های آینده با عملیاتی شدن این فاز که نیازمند ۵۰۰ میلیون دلار است، ظرفیت کانتینری بزرگترین بندر تجاری ایران به ۸ میلیون TEU خواهد رسید.

آخوندی در ادامه سخنان خود یادآور شد: براساس چشم‌انداز، طرح‌های توسعه بندر شهید رجایی در ۷ فاز پیش‌بینی شده که باید ظرفیت نهایی این بندر به ۲۴ میلیون TEU کانتینر برسد و ایران بتواند توان رقابت با بنادر منطقه خلیج فارس را داشته باشد.

#### سهم ۵۰ درصدی بخش حمل و نقل دریایی در ترانزیت کشور

وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنان خود سهم بخش حمل و نقل دریایی را در زمینه ترانزیت کشور ۵۰ درصد عنوان کرد و افزود: سهم این بخش از تولید ناخالص ملی کشور بدون احتساب نفت ۹،۸ درصد است که لازم است افزایش یابد.

وزیر راه و شهرسازی با اعلام خبر فراهم شدن مقدمات اجرای فاز ۳ در طرح توسعه بزرگترین بندر تجاری ایران گفت: با عملیاتی شدن این فاز که نیازمند ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری است، ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی به ۸ میلیون TEU خواهد رسید. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، دکتر عباس آخوندی در نشست رییس جمهور با فعالان صنعت فولاد و توسعه دریامحور استان هرمزگان که در تالار شهید آوینی بندرعباس برگزار شد، حجم تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی را بالغ بر ۹ میلیارد تن در سال اعلام کرد.

وی در این نشست که وزیر صنعت معدن و تجارت نیز حضور داشت بیان کرد: در حال حاضر سهم ایران از تجارت جهانی تنها دو درصد است؛ این در حالی است که ایران به لحاظ جغرافیایی موقعیت استراتژیکی دارد و باید تلاش کنیم سهم ما از تجارت جهانی افزایش یابد.

آخوندی با بیان اینکه زیرساخت‌ها و امکانات خوبی برای توسعه حمل و نقل در استان هرمزگان فراهم شده، بندر شهید رجایی را مهمترین دروازه اقتصادی کشور برای ارتباط با دنیا دانست و افزود: سهم این بندر از مجموع ۸۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالای غیر نفتی در کشور ۵۳ درصد است. همچنین سالانه ۵۶ میلیون تن فرآورده‌های نفتی از این بندر صادرمی شود.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به آماده‌سازی ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار اراضی در پسرکرانه بندر شهید رجایی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، گفت: خوشبختانه با فراهم شدن امکان سرمایه‌گذاری در اراضی ۲۴۰۰ هکتاری پشتیبانی و به همین میزان اراضی پسرکرانه، بیش از ۳۴ درصد کل سرمایه‌گذاری بنادر کشور در بزرگترین بندر تجاری ایران صورت گرفته است.

#### دو گام بزرگ وزارت راه برای توسعه بندر رجایی

به گفته آخوندی، ۸۴ درصد تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری کشور در بندر شهید رجایی انجام می‌شود که بر همین اساس، دو گام بزرگ برای توسعه این بندر در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار دارد.

وی بیان کرد: با تکمیل تجهیزات فاز ۲ طرح توسعه این بندر، ظرفیت کانتینری فعلی که به میزان ۳ میلیون TEU است، به ۶ میلیون TEU کانتینر در سال خواهد رسید که بخش عمده عملیات انجام شده و ۱۰ درصد باقیمانده در سال ۹۳ به پایان خواهد رسید.

وی در ادامه بر لزوم توسعه زیرساخت‌های بخش مسافرت‌های دریایی تاکید کرد و گفت: طی سال گذشته بیش از ۱۴ میلیون مسافر از طریق دریا به جزایر خلیج فارس و بنادر کشورهای همسایه جنوبی ایران جابه‌جا شدند؛ در صورتی که ظرفیت بنادر مسافری بسیار بیش از این رقم است.

#### بهره‌برداری از بزرگترین ترمینال مسافری دریایی؛ دو ماه دیگر

آخوندی بیان کرد: در این راستا، بزرگترین ترمینال مسافرت دریایی کشور در بندر شهید حقانی بندرعباس طی دو ماه آینده آماده بهره‌برداری می‌شود و شرایط صدور بلیط الکترونیک برای سفرهای دریایی نیز فراهم خواهد شد.

وی در بخش پایانی سخنان از برخی ظرفیت‌های بندری استان هرمزگان به عنوان بنادر فراموش شده یاد کرد و گفت: ظرفیت بندر شهید باهنر بندرعباس نیز دارای ۱۲ میلیون تن است اما در حال حاضر تنها در سطح ۳،۵ میلیون تن بیشتر استفاده نمی‌شود که افزایش کارایی این بندر، نیازمند تصمیمات مدیریتی است. \*

## جذب ۲ هزار میلیارد تومان سرمایه بخش خصوصی در سال آینده

خبرگزاری ایسنا: معاون سازمان بنادر و دریانوردی گفت: حداقل جذب سرمایه‌گذار از بخش خصوصی در بنادر ایران برای سال ۱۳۹۳ حدود ۲۰۰۰ میلیارد تومان خواهد بود. علی‌جهاندیده اظهار کرد: سال آینده در بحث جذب سرمایه‌گذاری برای مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر اقدامات مهمی را انجام خواهیم داد. وی با بیان اینکه در ارتباط با بحث‌های مختلف ساخت و ساز و نوسازی ناوگان مسافری، ارتقای ایمنی در بنادر و ارتقای ظرفیت بنادر، برنامه‌هایی برای سال آینده در حال انجام داریم، اظهار کرد: سال آینده، سال رونق ساخت و ساز در بنادر ایران است.

### سیستم رهگیری کالای کانتینری در بندر خرمشهر راه‌اندازی شد

به گزارش روابط عمومی بندر خرمشهر، این نرم افزار که در وب سایت <http://web.fdgja.net> قابل بهره‌برداری است، با هدف افزایش سرعت، دقت در تبادل اطلاعات و رضایت‌مندی خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا طراحی و راه‌اندازی شده است.

انجام الکترونیکی عملیات‌های ورود و خروج کانتینر و اطلاع از آخرین وضعیت کشتی‌های کانتینری ورودی و خروجی، امکان ثبت فایل EDI تخلیه و بارگیری در وب سایت، امکان دریافت فایل BAPLIE بارگیری، گزارش‌گیری از تعداد کانتینرهای موجود پرو خالی در محوطه، گزارش‌گیری از تعداد کانتینرهای تخلیه و بارگیری بر روی شناورها و گزارش‌گیری از کانتینرهای خالی و پر وارد و خارج شده به بندر از مزایای راه‌اندازی این وب سایت است.

همچنین این سیستم قادر به گزارش‌گیری از کانتینرهای استریبی و امکان ردیابی کانتینر به تفکیک خط کشتیرانی نیز می‌باشد.



### برگزاری مانور بزرگ جستجو و نجات مسافری در آب‌های ساحلی بندرعباس

در آستانه تعطیلات نوروزی ۹۳، بزرگترین مانور جستجو و نجات مسافری در منطقه خلیج فارس به منظور تقویت سطح هماهنگی هابین ارگان‌های دریایی در آب‌های ساحلی بندرعباس عملیاتی شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در این مانور یک فروند هواپیمای فوکر F۲۷، دو فروند بالگرد، دو فروند شناور ناجی، سه فروند شناور مسافری، یک فروند لندینگ کرافت، سه فروند شناور یدک کش، دو فروند شناور هادی، سه فروند شناور ناجی دریابانی، یک فروند شناور هلال احمر و چهار فروند شناور همیار ناجی حضور داشتند.

بر اساس سناریوی طراحی شده، بزرگترین مانور جستجو و نجات مسافری منطقه خلیج فارس در چهار فاز پیش‌بینی شده بود: در فاز نخست آن، یک شناور مسافری حامل ۷۰ نفر سرنشین که از بندر شهید حقانی بندرعباس به سمت بندرگاه جزیره هرمز حرکت می‌کند اما در فاصله دوماپلی ساحل دچار آتش‌سوزی و آبرفتگی می‌شود که طی یک عملیات نوسنگیر یکساعته، سرنشینان در قالب گروه‌های مختلفی با استفاده از چندین فروند شناور، یک فروند هواپیما و دو فروند بالگرد نجات می‌یابند.

همچنین در عملیاتی دیگر، یک گروه خرابه‌کار وارد یک شناور یدک کش حامل کانتینر می‌شوند که پس از به آتش کشیدن کانتینرهای یکی از خدمه شناور مذکور رانیز گروگان می‌گیرند که در نهایت طی دو مرحله جداگانه، ابتدا اطفای حریق صورت می‌گیرد و در مرحله بعدی نیز، با اجرای عملیات راپل توسط گردان واکنش سریع دریایی و بندری هرمزگان، عملیات گروگان‌گیری خنثی می‌شود.

در فاز چهارم نیز، یک نفر پابلوت (راهنما) در حین خروج کشتی از کانال بندر شهید باهنر از روی شناور به دریا سقوط می‌کند که پس از تقاضای کمک، توسط شناور ناجی از خطر غرق شدن نجات می‌یابد.

"مهدی نوفرستی" معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان هدف از برگزاری این مانور را ایجاد آمادگی درون سازمانی و برون سازمانی و همچنین تقویت سطح هماهنگی هابین ارگان‌های دریایی با عملیات جستجو و نجات دریایی در آب‌های خلیج فارس جهت اقدام به موقع و سریع عنوان کرد که در آستانه آغاز طرح نوروزی سال ۹۳ انجام می‌شود.

مانور بزرگ جستجو و نجات مسافری در آب‌های هرمزگان در حالی برگزار شد که به گفته مسئولان برگزارکننده آن، منطقه خلیج فارس برای نخستین بار نظاره‌گر عملیاتی با این حجم کار و گستردگی بوده است.

گفتنی است، "محمد رضا قادری" مدیرکل نجات و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، "احمد مرادی" فرماندار بندرعباس، "سعید رنجبر" مدیرکل هواشناسی استان، "ارسلان بهاری" میمندی "سرپرست اداره کل مدیریت بحران استانداری هرمزگان، نمایندگان فرماندهی دریابانی و نیروی انتظامی شهرستان بندرعباس از جمله مسوولانی بودند که در این مانور حضور داشتند. ▶

## مشخصات طرح توسعه فاز ۳ مجتمع بندری شهید رجایی

- ◀ احداث ۱۵۰۰ متر طول اسکله به عمق ۱۶ متر
- ◀ احداث ۳۰ هکتار محوطه کانتینری
- ◀ لایروبی غرب حوضچه سوم به میزان ۵ میلیون مترمکعب
- ◀ خرید ۸ دستگاه جرثقیل گنتری کرین نسل ششم و ۲۰ دستگاه
- ◀ میزان سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون دلار آمریکا
- ◀ در سال TEU افزایش ظرفیت سالانه کانتینری به ۸ میلیون



## درخواست هند برای ایجاد خط مستقیم کشتیرانی از چابهار

به گزارش خبرگزاری ایلنا: هیات هندی در دیدار با وزیر راه و شهرسازی ضمن ابراز تمایل شرکت‌های هندی برای سرمایه‌گذاری در حوزه حملونقل به‌ویژه در بندر چابهار بر ایجاد خط مستقیم کشتیرانی از چابهار به بندر هند تاکید کردند و خواستار گسترش حمل‌ونقل مستقیم بین دو کشور شدند. به گزارش ایلنا عباس آخوندی در دیدار با دی. پی. سریواستو سفیر هند در تهران از علاقه‌مندی طرف هندی به بندر چابهار اظهار کرد: خواهان نتیجه ملموس در مذاکرات هستیم و تعیین برنامه زمان‌بندی برای عملیاتی کردن امور لازم است در بخش راه‌آهن زودتر به نتیجه خواهیم رسید. وزیر راه و شهرسازی گفت: خط اعتباری یک میلیارد دلاری هند برای فاینانس پروژه‌ها نقش مهمی را در ایجاد تحرک لازم برای آغاز و عملیاتی کردن طرح‌ها می‌تواند داشته باشد اما باید از یک نقطه شروع کرد و حرکت آغاز شود تا تصویر مطلوبی در ذهن دو طرف از این همکاری شکل بگیرد.

## معاون جدید سازمان بندار: به استراتژی بلندمدت نیاز داریم

به گزارش سایت خبری تین نیوز هادی حق‌شناس با بیان اینکه سازمان بندار و دریانوردی یک سازمان تخصصی و دارای روابط بین‌الملل است این سازمان را مرجع قانونی دریایی کشور و به تعبیری رئیس جمهور دریایی کشور عنوان کرد و گفت: بر خلاف محدودیت آب‌خور در بندر شمال کشور و در سواحل دریای خزر در جنوب کشور در آب‌های آزاد با ساخت بندار نسل جدید و به آب‌اندازی کشتی‌های کانتینری غول‌پیکر بدیهی است که به استراتژی بلندمدت در خصوص بندار و رونق تجارت دریایی در کشور نیاز داریم. حق‌شناس تمرکز امکانات مناسب در بندار و سرویس‌دهی مطلوب به کشتی‌های نسل جدید را به نفع اقتصاد ملی دانست و به‌کارگیری پیمانکاران و فعالان بخش خصوصی در بندار بازگانی را برای حصول به این منظور ضروری دانست.

## رونق دریایی با استفاده حداکثری از ظرفیت بندار

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی کشور در گفت‌وگو با خبرنگار شبکه خبر گفت: ۸۴ درصد عملیات کانتینری کشور در ترمینال‌های شماره ۱ و ۲ مجتمع بندری شهید رجایی انجام می‌شود.

محمد سعیدنژاد گفت: با دستور وزیر راه و شهرسازی تجهیزات ترمینال شماره ۲ این مجتمع بندری با تامین اعتبار از محل داخلی سازمان بندار و فاینانس به زودی تامین می‌شود که با نصب آن ظرفیت این مجتمع به ۶ و نیم میلیون TEU کانتینر افزایش می‌یابد. وی افزود: برنامه داریم پس از آن با انجام عملیات اجرایی فاز ۳ در یک افق ۳ ساله ظرفیت این مجتمع بندری را به ۸ و نیم میلیون TEU کانتینر برسانیم و هم اکنون اقدامات در زمینه انتخاب مشاور را انجام داده ایم.

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی کشور با اشاره به اینکه در سفر ریاست جمهوری دستور بر توسعه هرچه سریع‌تر مجتمع بندری شهید رجایی صادر شده است، گفت: هم اکنون با افزایش تقاضا برای ترانزیت کالا در بندار کشور مواجه شده‌ایم که باید از این موقعیت ممتاز حداکثر استفاده را انجام دهیم.



محمد سعیدنژاد در ادامه به تشریح برنامه‌های این سازمان برای تحقق برنامه‌های اقتصاد مقاومتی با توجه به بیانات مقام معظم رهبری پرداخت و گفت: برای اجرای اقتصاد درون‌زا و برون‌نگر باید از ظرفیت تمامی بخش‌های دریایی و بندری کشور استفاده کنیم.


وی با اشاره به اینکه تخلیه مستقیم هر کانتینر در بندار ایران ۷۰۰ دلار کاهش هزینه را در برخواهد داشت، ادامه داد: در همین راستا باید مبادله کالا در مرزهای دریایی را افزایش دهیم و اسکله‌های بندار تجاری بتوانند کشتی‌های اقیانوس پیمای نسل جدید را پهلو دهند.

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی کشور تصریح کرد: با همین نگرش و با لایروبی حوضچه‌های مجتمع بندری شهید رجایی به‌دست متخصصان داخلی خواهیم توانست تا کشتی‌هایی با ظرفیت ۱۸ هزار TEU کانتینر را در این بندر پهلو دهیم.

سعیدنژاد خاطر نشان کرد: در آینده نیز طی برنامه ۲۵ ساله که از سال ۸۶ آغاز شده باید ظرفیت تخلیه و باگیری در این بندر را به ۲۴ و نیم میلیون TEU کانتینر در سال برسانیم.

وی اضافه کرد: هم اکنون سالانه افزون بر ۳ میلیون و ۳۰۰ هزار TEU کانتینر در این بندر از پای کشتی جابه‌جا می‌شود که البته جواب‌گوی نیاز بازار است.

سعیدنژاد در بخش پایانی سخنان خود به ظرفیت‌های بالای سفرهای دریایی در استان هرمزگان به جزایر اشاره کرد و گفت: با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته گرایش به سفرهای دریایی در مردم افزایش چشم‌گیری داشته است به طوری که پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال ۱۵ میلیون مسافر از بندار مسافری این استان جابه‌جا شوند.

وی گفت: در طول سال‌های گذشته شناورهای سنتی حمل و نقل مسافر را برعهده داشتند اما اکنون با نوسازی ناوگان دریایی، ۵۷ فروند شناور تندروی استاندارد در کنار همین تعداد لندینگ کرافت برای جابه‌جایی مسافران به جزایر کیش، قشم و هرمزدر نوروز ۹۳ اختصاص یافته است. 

## دیدگاه‌هایی که مبنای سیاست‌گذاری در حوزه راه و شهرسازی می‌شود.

### داخلي اخبار



از زمان پذیرش مسئولیت وزارت راه و شهرسازی توسط دکتر آخوندی، مجموعه دیدگاه‌هایی از سوی ایشان در سخنرانی‌های مختلف مطرح شده که در نوع خود از سوی دولت مردان جمهوری اسلامی ایران در طی دهه‌های اخیر کم‌نظیر بوده است. ماهنامه بندر و دریا این فرصت را مغتنم شمرده و با توجه به شرایط کنونی اقتصاد کشور به‌ویژه در بخش‌های حمل و نقل، تحلیل، ارزیابی و نشر و توسعه این دیدگاه‌ها را ضروری برای توسعه کشور میدانند.

بنگاه‌های ایران باید در سطح جهان رقابت داشته باشند و من مطمئنم که ایرانی‌ها جماعت، همکاران ما و دانشجویان ما، صنعتگران ما، قدرت تولید و قدرت فعالیت و رقابت‌های تجاری و صنعتی را در جهان دارند. این وظیفه دولت است که بتواند برای آنها در حوزه‌های اجتماعی، صنعتی، فرهنگی، امکانات لازم را برایشان فراهم کند و من خودم را متعهد می‌دانم که تمام اختیارات را در حد خودم برای شما مهیا کنم و نیازهای شما را برآورده سازم. من از شما درخواست راه حل دارم. از ابتدایی که مسوولیت وزارت خانه را برعهده گرفتم، با انجمن‌های مختلف حرفه‌ای تماس گرفتم و جلسات متعددی را برگزار کردیم و به همه آنها ابلاغ کردم که درهای وزارت خانه به روی شما باز است. شما به ما راهکار بدهید، شما از ما بخواهید که در حوزه ریل و حمل و نقل و دریا چه خواسته‌هایی از دولت دارید؟ در صنعت هواپیمایی، راه‌سازی و همچنین مسکن. مگر دولت چقدر ظرفیت دارد که بخواهد برای چندین میلیون نفر تصمیم‌گیری کند. اساسا اولین مفهوم آزادی این است که شهروندان ما آزاد باشند تا خانه و محیطی که معماری و روابط اجتماعی آنجا مورد علاقه‌شان است را برای زندگی خود انتخاب کنند. این تصور درستی نیست که دولت وظیفه دارد خانه بسازد و در اختیار مردم قرار دهد. دولت وظیفه‌اش این است که امکانات خانه‌سازی راحت را برای مردم فراهم کند و مردم آنچه را که دوست دارند با قدرت انتخاب خود بسازند و در مکانی که دوست دارند در آنجا زندگی کنند. من عرض می‌کنم که ما جز تنظیم‌کننده، هیچ چیز نیستیم. آنکه سازنده است، شما هستید. حالا چه در ساخت و ساز مسکن و چه مکان‌های دولتی. ما به جای اینکه خودمان بیمارستان بسازیم و خودمان اداره‌اش کنیم، می‌توانیم خدمات آنها را به نفع مردم خریداری کنیم. بخش خصوصی می‌تواند درمانگاه و ورزشگاه بسازد و اداره کند و ما خدمات این بخش‌ها را خریداری می‌کنیم و در اختیار رفا و آسایش مردم قرار دهیم. ما نمایندگان دولت هم با این شعار در خدمت شما هستیم که ما فقط تنظیم‌کننده ارتباط هستیم. شما می‌توانید به ما اطمینان داشته باشید و متقابلا دولت هم به شما اطمینان داشته باشد و در نتیجه این فاصله بین دولت و بخش خصوصی و فاصله بین ملت و دولت حذف شود و این دودست در دست هم بدهیم و به کمک هم یک مجموعه واحد را برای توسعه و آبادانی ایران سر بلند ایجاد کنیم.

همه ما شنیده‌ایم که موقعیت ما در وضعیت رکود تورمی است. همه می‌دانیم که جامعه جوانی داریم و سالانه هزاران نفر وارد بازار اشتغال می‌شوند.

تمام مسکن باید فعال باشد. قدرت خرید و فروش در مسکن باید افزایش پیدا کند. نظام طراحی مسکن باید طوری باشد که یک طبقه متوسط بتواند بخش قابل‌اعتنایی را از سیستم بانکی تسهیلات دریافت کند. وقتی بخش مسکن ما در این زمینه فعال باشد. صدها صنعت و هزاران شغل در پس او به وجود خواهد آمد. برنامه‌هایی داریم این است که حتماً باید باز کردن کریدورهای شمال و جنوب و شرق و غرب، تجارت را در ایران فعال کنیم و در این حاشیه‌های کریدوری توسعه‌های شهری و توسعه‌های کاربری را توسعه بدهیم و من به شما عرض می‌کنم که تمام اختیارات برعهده مردم عزیز است و حق تمام شهروندان این است که توسعه بدهند و تصمیم بگیرند و به ما راه حل نشان بدهند. شما پرسش کنید و ما موظف هستیم پاسخگوی شما در تمام زمینه‌ها باشیم.

از خانه تا راه، فکر می‌کنیم همه چیز در اختیار دولت است. در صورتی که دولت چیزی جز یک خدمتگزار و تنظیم‌کننده روابط و قواعد نیست. کسی که کالایی تولید می‌کند، این شما مردم هستید. آنچه که من وظیفه‌اش را برعهده خودم می‌دانم، ساختن و ساختن نیست. من باید شرایطی را فراهم کنم تا شما بسازید. من مطمئنم که قدرت سازندگی بخش خصوصی به ابعاد مضاعف چندین برابر قدرت سازندگی دولت می‌باشد. می‌گویند ما چقدر توان سازندگی داریم و چقدر قدرت داریم تا مدیریت کنیم؟ آنچه که ما می‌توانیم فراهم کنیم، این است که بگوییم بخش خصوصی عزیز این دریا در اختیار شماست. دریا منبع ثروت است. هرگونه ثروتی در این دریا هست. از تجارت تا معادن، از منابع مختلف ما نباید مانع دسترسی شما به دریا شویم و نه تنها مانع نشویم، بلکه دسترسی شما را به دریا تسهیل کنیم تا شما بتوانید در حوزه منابع و صنایع شیلات و چه در حوزه تجارت و چه در حوزه مسافری در دریا فعال شوید. ما می‌گوییم که تمام منابع یا آسمان متعلق به شماست. کاری که ما باید کنیم این است که باید راه دسترسی شما به آسمان را فراهم کنیم و بگذاریم که شما و تمام بنگاه‌ها از آسمان ایران کسب ثروت کنید و کسب دانش نمایید، چه در حوزه بار و چه در حوزه دانش و چه در صنعت، فضا را فراهم کنیم تا موجبات آسایش شهروندان تمام ایران شود. ما باید بگوییم تمام این سرزمین و این جاده‌ها و کوه‌ها و دشت‌ها تماماً متعلق به مردم ایران است. ما باید فضایی را فراهم کنیم تا شما بتوانید سرمایه‌گذاری و تجارت کنید و با تولید، انسان‌ها را به کار مشغول کنید. لذا تمام خواسته‌های من از همکارانم این است که همواره پروژه‌های سرمایه‌پذیر را در اختیار شما قرار بدهند. من مدتی که در وزارت خانه هستم، پیشنهادم به همکارانم در وزارت مسکن این بود که اساساً ۱۰۰ درصد سرمایه‌گذاری باید در اختیار بخش خصوصی قرار بگیرد و نه معادله ۵۰-۵۰ و تماماً قدرت تعرفه‌گذاری و قیمت‌گذاری باید در اختیار بخش خصوصی باشد و نه در اختیار ما. آنچه که ما وظیفه داریم، استاندارد ایمن و وظیفه تنظیم روابط بین بخش خصوصی و دولتی است. بنابراین چه در حوزه ریل و چه در حوزه جاده، تمام فرصت‌های سرمایه‌گذاری در اختیار شماست. خیلی ساده به شما بگویم که ما ظرفیت و قدرت اینکه بتوانیم یک صدم آنچه که شما در بخش خصوصی بتوانید انجام بدهید را نداریم. اصلاً من ادعای این را ندارم که ما می‌توانیم با بخش خصوصی رقابت کنیم همچنانکه بنده در مجلس شورای اسلامی و برنامه اصل اعتماد عرض کردم، من این را نه از روی صحبت و نه اینکه بخواهم عده‌ای را خوشحال کنم، می‌گویم. بالندگی اقتصاد ملی و افزایش قدرت رقابت اقتصاد ملی، توسعه اقتصاد ملی، فقط و فقط بر بال بخش خصوصی استوار است و نه غیر. اگر دولت وظیفه‌ای دارد ایجاد یک فضای اعتماد است تا بخش خصوصی بتواند با اعتماد به فعالیت‌هایش ادامه بدهد. من وقتی از اقتصاد ملی صحبت می‌کنم، از یک اقتصاد بسته صحبت نمی‌کنم. من اعتقاد به اقتصاد جهانی دارم و معتقدم



## رشد سرمایه‌گذاری در بنادر بزرگ منطقه: هشدار که باید جدی گرفت

تین نیوز: سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان دریچه تجارت کشور نقش بسیار مهمی در اقتصاد ایفا می‌کند. نقشی که از یک جهت با چالش‌های بیرونی و جهانی و از سوی دیگر با نیازها و درخواستهای درون سازمانی مواجه است. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه این مطلب در مراسم تودیع و معارفه معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: رقابت این سازمان به‌طور طبیعی و ذاتی منطقه‌ای و بین‌المللی است و چنانچه حوزه مسئولیت و فعالیت خود را با چارچوب‌های داخلی محدود کنیم حتما دچار خسران و ضرر خواهیم شد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه نگاه ما باید جهانی باشد و به سرمایه‌گذاری‌ها اهمیت بیشتری بدهیم. همچنین وی چابک‌سازی را یکی از وظایف مهم معاونت توسعه مدیریت و منابع برشمرد

### پیش‌بینی بیش از ۶ میلیون سفر دریایی ایرانی‌ها در نوروز

تین نیوز: سید علی استیری، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: نوروز امسال، میزان مسافرت‌های نوروزی در کل کشور در مقایسه با سال ۹۱ حدود ۱۰ درصد رشد داشت و ۵۵ میلیون نفر مسافر از طریق دریا جابه‌جا شدند و افزایش یافت. پیش‌بینی می‌کنیم در نوروز سال ۹۳ نیز میزان مسافرت‌های دریایی حداقل ۱۰ درصد افزایش یابد و به حدود ۱/۶ تا ۲/۶ میلیون نفر مسافر برسد. استیری خاطر نشان کرد: با توجه به امکانات و برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در سازمان بنادر، میزان سفرهای دریایی در نوروز ۹۳ را حدود ۵/۶ میلیون نفر پیش‌بینی کرده‌ایم. به گفته وی، در نوروز امسال حدود ۴۵۰۰ صندلی استاندارد برای تردد مسافران دریایی در استان هرمزگان در نظر گرفته شده است.

### پیشرفت ۸۰ درصدی ساخت ۳ موج شکن در چابهار

خبرنگار قدس: مدیرکل بنادر و دریانوردی چابهار گفت: در بندر چابهار ۳ موج‌شکن در حال ساخت است که ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارند. سیاوش رضوانی افزود: این سه موج شکن در قسمت شرقی چابهار با هدف توسعه گردشگری و سه موج‌شکن دیگر در قسمت غرب با هدف توسعه صید و صیادی در دست برنامه‌ریزی و اجراست. وی گفت: موج‌شکن چند منظوره «جد» در چابهار افتتاح شد که استقرار این موج شکن توانسته زمینه اشتغال ۸۰ نفر و پهلوگیری ۲۵۰ شناور را در این منطقه فراهم آورد.

## مذاکره با پنج خط کشتیرانی بین‌المللی برای بازگشت به بندر شهید رجایی

معاون امور دریایی سازمان و سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در بازدید معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر شهید رجایی، از مذاکرات انجام شده برای بازگشت پنج خط کشتیرانی بین‌المللی به بزرگترین بندر تجاری ایران خبر داد و گفت: در حال آماده‌سازی شرایط در بندر شهید رجایی برای پهلو دهی به شناورهای این خطوط هستیم.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، "سید علی استیری" در این رابطه اظهار کرد: با مثبت شدن فضای بین‌المللی که در پی توافق ژنو حاصل شد و همچنین فعال‌سازی ایراتور دوم بندر شهید رجایی، تعدادی از خطوط کشتیرانی و کانتینری بین‌المللی علاقمندی خود را برای از سرگیری تردد به این بندر اعلام نموده‌اند.

وی همچنین توضیح داد: مشکلاتی در زمینه بیمه خطوط کشتیرانی به مقصد بنادر ایران داشتیم که براساس تصمیمات و بیانیه‌های صادر شده در تفاهم نامه اخیر ژنو و اجرایی شدن آن، شرایط برای تردد کشتی‌های بیشتر در یک شرایط ساده و متعارف به کشور فراهم است.

### جابه‌جایی کالا در بزرگترین بندر تجاری ایران رونق بیشتری می‌گیرد



سعید نژاد در این بازدید خاطر نشان کرد: هم اکنون پیش‌بینی‌های لازم برای تخلیه، نگهداری و حمل کالا در سازمان بنادر و بندر تابعه را انجام داده‌ایم تا با ورود کالاهای بیشتر و شرکت‌های بزرگ کشتیرانی به رونقی که مستحق بزرگترین بندر تجاری ایران است، دست یابیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی در پایان ابراز امیدواری کرد که با فراهم شدن شرایط مساعد بین‌المللی در زمینه حمل و نقل دریایی و اقدامات زیربنایی صورت گرفته توسط سازمان بنادر و دریانوردی، جابه‌جایی کالا و مسافر در بندر هرمزگان رونق بیشتری یابد.

بنابراین گزارش، مجتمع بندری شهید رجایی با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، مهم‌ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب شده و به تنهایی عهده دار بیش از ۵۳ درصد حجم این مبادلات در مقوله ترانزیت، واردات و صادرات و ترانزیت می‌باشد.

این بندر ضمن بهره‌مندی از ۳۶ پست اسکله و با در اختیار داشتن بزرگترین و پیشرفته‌ترین ترمینال‌های کانتینری کشور، با ظرفیت ۶ میلیون TEU کانتینر در سال، حجم گسترده‌ای از عملیات جابه‌جایی کالاهای عمومی خصوصاً محصولات فولادی، فله خشک، فله مایع و فرآورده‌های نفت خام در این بندر انجام می‌شود.

یادآوری شود، بندر شهید رجایی به‌عنوان بزرگترین بندر تجاری ایران در فاصله ۲۲ کیلومتری غرب بندرعباس واقع شده و با بیش از ۴۸۰۰ هکتار وسعت، از ظرفیت پذیرش سالانه بیش از ۸۸ میلیون تن کالا برخوردار است.

## تردد از بنادر مجاز شرط نخست ایمنی مسافرت‌های دریایی

معاون واحد دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان اعلام کرد: علاقمندان به سفرهای دریایی با تردد از مبادی و مسیرهای غیرمجاز و شناورهای غیراستاندارد در ساحل بندرعباس و قشم و دست زدن به اقدامات نسنجیده، جان خود را به خطر نیندازند.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، "مهدی نوفرستی" ۱۰ بندر مسافری مجاز را برای انجام تردهای دریایی به جزایر خلیج فارس به منظور ایمنی بیشتر و رفاه حال مسافران در طول سال را اعلام کرد.

وی ادامه داد: اطلاع رسانی نکات ایمنی لازم در این رابطه از طریق صداوسیما و رسانه‌های جمعی در حال انجام است و در ارتباط با تردد از مسیرها و شناورهای غیرمجاز، مکاتبات لازم با ذیربط، قضایی و انتظامی انجام شده است.

نوفرستی از مردم خواست جهت انجام سفرهای دریایی به جزایر خلیج فارس فقط از بنادر مسافری مجاز تردد کنند و با تردد از مسیرهای غیرمجاز و شناورهای غیراستاندارد در ساحل بندرعباس و قشم و دست زدن به اقدامات نسنجیده، جان خود را به خطر نیندازند.

به گفته معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مسافران هم اکنون می‌توانند برای سفر به جزایر قشم و هرمزاد بندر شهید حقانی و برای سفر با خودرو به جزیره قشم از مسیر دریایی بندر پهل - بندر لافت استفاده کنند.

وی اضافه کرد: بنادر لنگه، چارک و آفتاب در غرب هرمزگان نیز برای سفر مسافر و خودرو به جزیره کیش آماده خدمات رسانی به مسافران دریایی است.



**رکورد بارگیری ۲۱ هزار تن مواد معدنی در هر شیفت کاری ۲۴ ساعته**  
**رکورد زنی بزرگترین بندر تجاری کشور در فجرسی و پنجم انقلاب اسلامی**

پیش از این رکورد بارگیری مواد معدنی در بزرگترین بندر تجاری ایران، هر شیفت کاری ۲۴ ساعته ۸ هزار تن بود که اکنون این میزان به ۲۱ هزار تن رسیده است.

"حمید جهرمی نژاد" رئیس اداره امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان تغییر باکت‌های (BUCKET) قدیمی و بهبود ساختار فیزیکی آنها و همچنین خدمات دهی مناسب و به موقع به کشتی‌های متردد به این بندر را از مهمترین عوامل رونق صادرات مواد معدنی در این بندر می‌داند.

از ابتدای سال ۹۲ تاکنون، بیش از ۱۵ میلیون و ۶۰۰ هزار تن انواع مواد معدنی در این بندر به کشتی‌های ایرانی و خارجی بارگیری شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۵ درصد افزایش داشته است و پیش‌بینی می‌شود که تا پایان سال جاری، بیش از ۲۰ میلیون تن مواد معدنی با استفاده از کشتی‌های با ظرفیت بیش از ۶۰ هزار تن از مجتمع بندری شهید رجایی بارگیری شوند. لازم به ذکر است، عمده‌ترین مواد معدنی صادراتی در مجتمع بندری شهید رجایی شامل سنگ آهن، سنگ گچ، کنستانتره مس، سنگ کرومیت، سنگ مرمر، کنستانتره آهن و ... می‌باشد که به صورت فله و کانتینر به کشورهای مختلف دنیا صادر می‌شود.

شایان ذکر است صادرات مواد معدنی در بندر شهید رجایی به ازای هر تن ۱۲۰ دلار ارزآوری و دو تا سه نفر اشتغال ایجاد کرده است و استفاده از بیش از ۳۶ شرکت بخش خصوصی مستقر در اماکن بندری موجب شده تا این بندر به قطب صادرات مواد معدنی بین بنادر کشور تبدیل شود.



معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از مسافران خواست تا به تذکرات ایمنی اعلام شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در قالب بنرها و بیلборدهای نصب شده در بنادر مسافری توجه کنند و تأکید کرد: مسافران هنگام سفر از جلیقه نجات استفاده نمایند و به توصیه‌های فرمانده و خدمه شناورها توجه کنند.

به گزارش واحد اخبار و اطلاعات روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، برنامه‌های ساماندهی سفرهای دریایی در استان هرمزگان امسال در سه بخش ایمنی مسیرهای دریایی، ایمنی شناورهای مسافری و ایمنی بنادر مسافری انجام می‌گیرد. هفته گذشته نیز مدیران و دست‌اندرکاران سفرهای دریایی هرمزگان در نشست دوروزه گرد هم آمدند تا آخرین هماهنگی‌های لازم را برای خدمات رسانی مناسب و ایمن به مسافران در این ایام انجام دهند.

معاون واحد دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به همکاری این اداره کل با تمامی ارگان‌های دریایی در زمینه امداد و نجات دریایی، اضافه کرد: در صورت بروز سوانح دریایی، تمام شناورهای تحت نظراداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان عملیات امداد و نجات را پوشش می‌دهند، همچنین ۶ شناور ناجی، یک فروند بالگرد، یک فروند هواپیما و ۲۲ ایستگاه همیار ناجی عملیات امداد و نجات دریایی را با همکاری هلال احمر، دریابانی، ندسا و تعاونی‌های بنادر مسافری در تعطیلات دهه فجر و نوروز اجرایی می‌کنند.

به گفته نوفرستی، ۳۹ شناور استاندارد، ۵ لنج مسافری، ۲۲ لندینگ کرافت برای حمل مسافر با خودرو و ۱۰ شناور مسافری ذخیره، برای تردد مسافران بین جزایر هرمزگان در این ایام در نظر گرفته شده است.

لازم به ذکر است، استان هرمزگان ۱۰ بندر مسافری دارد که ۹۸ درصد از حجم کل مسافرت‌های دریایی در کشور راپشتیبانی می‌کنند.

یادآوری می‌شود، سال گذشته ۱۴ میلیون مسافر از طریق بنادر هرمزگان جابه‌جا شدند.

## راه اندازی بندر خشک آپرین در نزدیک تهران

حسبان: مدیرعامل شرکت راه آهن با اشاره به تصویب بودجه ۱۵۰۰ میلیارد تومانی راه آهن در سال جاری، گفت: بندر خشک آپرین در نزدیک تهران برای توسعه حملونقل چندوجهی راه اندازی می شود. رفع تحریم بیمه دریایی کشتی های متردد به بنادر ایران و جابه جایی کالا و مسافر در بنادر هرمرگان رونق بیشتری می یابد.

**عصراقتصاد:** معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور از برنامه ریزی های صورت گرفته توسط این سازمان برای تبدیل بنادر تجاری به هاب ترانزیت و همچنین فراهم شدن شرایط مناسب برای تردد کشتی های بیشتر دریایی تفاهم نامه اخیر ژنو و اجرایی شدن آن خبر داد. محمد سعید نژاد در حاشیه بازدید از ظرفیت های حملونقل ترکیبی و پایانه های بزرگترین بندر تجاری ایران اظهار کرد: مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان مهمترین بندر کانتینری کشور و یکی از بنادر مهم منطقه، نیازمند رسیدگی و توجه بیشتری باشد تا با رجوع ورود کالاها و ترانزیت کشورهای مختلف نقش خود را به عنوان هاب منطقه ای (ایدر کانونی) ایفا کند. وی گفت: موقعیت استراتژیک این بندر موجب شده تا همه ساله حجم قابل توجهی از کالاها اعم از مواد اولیه و کالاهای ساخته شده مانند: پنبه، آهن، مواد سوختی و نفتی و محصولات مورد نیاز خانواده ها از این بندر به کشورهای آسیای میانه و قفقاز ترانزیت می شود.

### اقدامات مدیریتی: کلید رفع مشکلات بخش ریلی بنادر

۱۳۹۲/۱۱/۲۸ تابناک: مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور با اشاره به اینکه در مجتمع بندری شهید رجایی با وجود شبکه ریلی دو خطه تنها ۵ درصد حملونقل کالا توسط خط راه آهن انجام می شود، افزود: امکانات قابل توجهی در این بندر طی سالیان گذشته فراهم شده است که باید با رفع مشکلات صاحبان کالا و شرکت های حملونقل و رفع تنگناهای ریلی داخل بندر و شبکه راه آهن کشور این سهم را افزایش دهیم. سعید نژاد تاکید کرد: باید اقدامات مدیریتی بیشتری برای رفع مشکلات ریلی بنادر در دستور کار قرار گیرد تا بتوانیم با افزایش میزان بهره وری، بهره گیری از ظرفیت های این بخش را توسعه دهیم.

## اخبار داخلی



### نصب بوم جرثقیل های کانتینری در بندر شهید رجایی

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمرگان، با نصب این بوم های جدید بر روی جرثقیل های فانتوزی در ترمینال شماره یک کانتینری این بندر، ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در بزرگترین بندر تجاری کشور از سه میلیون TEU کانتینر به سه میلیون و ۳۰۰ هزار TEU کانتینر در سال افزایش می یابد.

"سید مشکوه جلیلیان" ضمن اعلام این مطلب که برای تعمیر و راه اندازی بوم های جدید این جرثقیل ها سه میلیون یورو هزینه شده است، گفت: بوم این جرثقیل های کانتینری در مدت پنج ماه در مجتمع کشتی سازی و فراساحل ایران (ایزوایکو) ساخته و برای نصب از طریق شناور بارج به بندر شهید رجایی منتقل شد و علاوه بر ساخت و تعویض بوم ها و ریل نزولی جرثقیل های کانتینری، پایه پورتال های این جرثقیل ها نیز تقویت شده است.

تعمیرات اساسی جرثقیل های کانتینری فانتوزی ترمینال یک علاوه بر صرفه جویی نیم میلیون یورویی برای کشور، تعداد جرثقیل های کانتینری فعال در این بندر را از ۱۶ به ۱۸ دستگاه افزایش داده است.

## هیات چینی وارد بندر چابهار شد.

هیات سرمایه‌گذاری چینی جهت مراسم کلنگ زنی عملیات اجرایی احداث پالایشگاه فوق سنگین چابهار از طرح توسعه بندر شهید بهشتی بازدید به عمل آوردند.

عزیز آزاد بخت مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت پترو چین پارس شرکتی ایرانی - چینی در گفت‌وگو با روابط عمومی بندر چابهار گفت: سهام این شرکت ۵۱ درصد ایرانی و ۴۹ درصد چینی که قرار است پالایشگاه نفت خام در چابهار افتتاح کنند، در دو فاز که فاز اول آن در زمینی به مساحت ۳۱ هکتار و ۳۰ هکتار برای ذخیره با تولید روزانه چهل هزار بشکه در روز تولید داشته باشیم که کلیه مجوزهای صادر شده و امروز کلنگ آن به زمین خواهد خورد اما فاز دوم آن مجوزهای لازم صادر شده و امیدواریم هر چه زودتر فاز دوم را هم عملیاتی کنیم.




آزاد بخت افزود: این سفر با هدف ارزیابی و بازدید میدانی از بندر و منطقه آزاد برای نشست همکاری اقتصادی بین ایران در چین جهت بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری بین ایران و چین خصوصا در بخش بندری و احداث پالایشگاه صورت می‌گیرد.

ایشان اظهار داشت: احداث این پالایشگاه می‌تواند ۲۵۰ نفر اشتغال به صورت مستقیم و ۱۲۰۰ نفر به صورت غیر مستقیم ایجاد کند.

مدیرعامل شرکت پتروچین و پارس تصریح کرد: هدف از بازدید طرح توسعه بندر شهید بهشتی برای ساخت سیلو، تهیه آب، مواد غذایی، معدن، نفت و گاز و پتروشیمی و ظرفیت‌های بندری می‌باشد و از طرفی بحث بانکرینگ در زمینی به مساحت ۱۲ هکتار در بندر شهید بهشتی در نظر داریم امیدواریم پس از بحث و بررسی با مقامات این امر هر چه سریع‌تر تحقق پیدا کند.

آزاد بخت گفت: این هیئت متشکل از سرمایه‌گذاران در زمینه بانک و بیمه، ساخت سیلو، مخازن بانکرینگ برای فرآورده‌های نفتی و تولیدات آن قیر، گازوئیل، مازوت و نفت سفید می‌باشد به منطقه سفر کردند. در ادامه هیات چینی کارگروهی با چهار موضوع در زمینه‌های صنعت و تجارت، بندرو حمل و نقل، نفت و گاز پتروشیمی و سرمایه‌گذاری مشارکتی با بخش خصوصی با مسولین مربوطه تشکیل جلسه دادند.

رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی در این نشست کارگروهی ضمن تشریح اقدامات صورت گرفته و برنامه‌های آتی بندر شهید بهشتی و زمینه‌های سرمایه‌گذاری و ارزیابی نحوه قراردادها توضیحاتی را به صورت پرسش و پاسخ ارائه دادند.

سیاوش رضوانی امیدواریم با سفر هیات چینی و بازدیدی که از منطقه داشتند شاهد روابط گسترده دو کشور باشیم زیرا ایران و چین دو کشور دارای تمدن هستند و روابط اقتصادی و سیاسی آنها به ۲ هزار سال قبل از میلاد برگردد و از طرفی چین بزرگترین شریک تجاری ایران است. 

## مانور آموزشی استفاده از قایق نجات اضطراری در بندر اروند برگزار شد

خبرگزاری ج.ا.ا.ایرنا: مانور آموزشی بازکردن لایف رفت (قایق نجات اضطراری) به منظور اشاعه فرهنگ و ارتقای ایمنی دریانوردی، میان خدمه شناورهای سنتی صیادی و تجاری در بندر اروند برگزار شد. علیرضا خجسته افزود: در هماهنگیهای انجام شده، روند برگزاری این گونه مانورها به منظور آموزش خدمه شناورهای سنتی تجاری و صیادی ادامه خواهد یافت. پیش از این مانور آموزشی باز کردن قایق نجات اضطراری برای دریانوردان شناورهای سنتی در بندر امام خمینی (ره) برگزار شده بود.

## بازدید وزیر روابط بین الملل آستاراخان روسیه از بندر انزلی

خبرگزاری مانا: دنیس آفاناسیف وزیر روابط بین الملل آستاراخان از محوطه های بندری و طرح توسعه بندر انزلی بازدید به عمل آورد. در این دیدار محمد پورحاجی گفت: با اجرای طرح توسعه ظرفیت بندر انزلی از ۴/۵ میلیون تن واقعی به ۱۱ میلیون تن و ظرفیت اسمی آن از هفت میلیون تن به ۱۷ میلیون تن افزایش می یابد و کشتی های کالاهای عمومی با ظرفیت ۱۲ هزار تن و کشتی های سوختی با ظرفیت ۲۰ هزار تن می توانند در آینده به این بندر وارد شوند. ما می خواهیم چنین بندری را در استان خودمان داشته باشیم چون روند کاری در بندر انزلی رامتفاوت از بندر خودمان دیدیم و دوست داریم تا از تجربیات شما در ساخت و تجهیزات بندرمان استفاده کنیم. وی در خصوص بندر آستاراخان نیز گفت: ما ۱۷ بندر در آستاراخان داریم که به صورت مستقل اداره و در مجموع بندر آستاراخان شناخته می شوند.

## ساماندهی اسکله های مسافری قشم

گسترش صنعت: مدیر امور بندر سازمان منطقه آزاد قشم از ساماندهی اسکله های مسافری قشم با استقرار دایمی آشنشانی در اسکله بهمن قشم خبر داد. پژمان بهرامی با اشاره به نزدیک شدن ایام تعطیلات پایان سال و افزایش موج سفرها به قشم افزود: سازمان منطقه آزاد قشم تمامی تدابیر ضروری نظیر اورژانس، هلال احمر، آشنشانی و امداد خود را در طول تعطیلات ایام نوروز را در اسکله های لافت، پل قشم و شهید ذاکری پیش بینی کرده است. به گفته وی ستاد تسهیلات سفرهای دایمی قشم، تردد افزون بر ۲۴۰ هزار دستگاه خودرو در ایام تعطیلات نوروز ۹۳ را در جزیره قشم پیش بینی کرده که ویژه برنامه هایی براساس آن در اسکله های مسافری انجام خواهد شد. بهرامی افزایش لاین های ورودی و خروجی در اسکله لافت با هدف کاهش ترافیک و همچنین افزایش شمار لندینگ کرافت ها (شناورهای ویژه حمل وسایل نقلیه) برای تخلیه و بارگیری در مدت تعطیلات پایان سال را به عنوان بخشی از برنامه های پیش بینی شده در ستاد دائمی سفرهای قشم عنوان کرد.



## ۸۵ درصد از پهنه آبی دریاچه ارومیه خشک شده است.

**ارومیه، ایرنا:** تیمی از موسسه جایکای ژاپن به همراه مسوولان وزارت خانه های جهاد کشاورزی و نیرو روز یکشنبه از دریاچه ارومیه و تالاب های اقماری اطراف آن بازدید کردند.

این تیم که از روز شنبه در ارومیه به سر می برد، با انجام بازدیدهای میدانی از دریاچه ارومیه، شرایط اکولوژیکی، میزان آب های ورودی، تنوع زیستی سواحل و جزایر، عوامل خشکی دریاچه و آثار و پیامدهای بحران آبی این زیست بوم داخلی ایران را مورد بررسی قرار دادند.

مسوول میزبان در دفتر مرکزی جایکا در توکیو به خبرنگار ایرنا گفت: تیم جایکا در این دیدار در پی کسب اطلاعات و داده های بیشتری از شرایط حاکم بر حوضه آبریز دریاچه ارومیه است.

خانم اوکومورا افزود: تیم ما اکنون در صدد جمع آوری اطلاعات پایه ای از وضعیت دریاچه ارومیه و اقدامات انجام شده است و در فروردین ماه نیز تیم دیگری برای ادامه مطالعات فعلی به ایران سفر می کند.

در این دیدار کارشناسان محیط زیست و آب منطقه ای استان به همراه دو تن از مسوولان وزارت خانه های نیرو و جهاد کشاورزی به توصیف شرایط حاکم بر منطقه پرداخته و عوارض ناشی از خشکسالی این زیست بوم بزرگ را برای تیم ژاپنی تشریح کردند.

ژاپنی ها در ادامه دیدار خود رهسپار پارک ملی دریاچه ارومیه شده و پس از تحقیق و بررسی های لازم سد مخزنی حسنلو شدند و از نزدیک وضعیت تالاب حسنلو و تأثیرات سد مخزنی حسنلو بر روی دریاچه ارومیه و نیز کشاورزی منطقه را مورد ارزیابی قرار دادند.

تیم یاد شده بعد از سد حسنلو از تالاب یادگارلو و تالاب سولدوز نیز بازدید کردند و از نزدیک با شرایط زیستی حاکم بر این منطقه نیز آشنا شدند.

بازدیدهای تیم جایکا و مسوولان وزارت خانه های جهاد کشاورزی و نیرو برای ارزیابی بیشتر از شرایط حاکم بر دریاچه و مطالعه وضعیت منابع آبی و نیز نحوه مصرف این منابع در زیر حوضه دریاچه ارومیه در آذربایجان غربی بود.

جایکا نام یک سازمان مستقل بین المللی در ژاپن است که در زمینه توسعه به دولت ژاپن و همچنین کشورهای در حال توسعه کمک می کند.

فعالیت های این موسسه با توجه به برنامه ملی توسعه ایران و با تمرکز بر محورهای مختلفی ادامه داشته است، این محورها شامل مدیریت منابع آب، کاهش فاصله جوامع شهری و روستایی، تقویت صنایع داخلی، حفاظت از محیط زیست، مدیریت بلایای طبیعی، کمک به افغانستان و تربیت نیروی انسانی افغانستان با بهره گیری از منابع ایران بوده است.

این دیدارها و گفت و گوها بخشی از حاصل ملاقات شینزو آبه نخست وزیر ژاپن و دکتر حسن روحانی رئیس جمهوری اسلامی ایران است که در سپتامبر امسال در نیویورک انجام شد و همچنین ملاقات بین فومیوکیشیدا وزیر امور خارجه ژاپن و محمد جواد ظریف وزیر امور خارجه ایران که در ماه نوامبر در تهران برگزار شد می باشد.

در دیدار و ملاقات های بین مسوولین جمهوری اسلامی و کشور ژاپن، طرفین بر همکاری در خصوص مسایل زیست محیطی تاکید کرده بودند.

در این بازدید مسوولان و مدیران جهاد کشاورزی، محیط زیست و آب منطقه ای سه استان آذربایجان غربی، آذربایجان شرقی و کردستان و نیز مسوولان وزارت جهاد کشاورزی و وزارت نیرو حضور داشتند.

هم اکنون ۸۵ درصد از پهنه آبی دریاچه ارومیه دومین دریاچه بزرگ شور جهان خشک شده است و پدیده های مختلف و خطرناک زیست محیطی ناشی از بحران دریاچه ارومیه مردم مناطق وسیعی از شمال غرب و حتی پایتخت را تهدید می کند.

## دریافت «جایزه ملی مدیریت دانش» سال ۱۳۹۲ توسط سازمان بنادر و دریانوردی

### سطوح جایزه

سازمان‌های ارزیابی شده در «جایزه ملی مدیریت دانش» براساس میزان برآورده‌سازی معیارهای ارزیابی، می‌توانند به دریافت سه سطح جایزه ملی نائل شوند.

**سطح تندیس:** سازمان‌هایی که بتوانند فعالیت‌های مدیریت دانش را به صورت منسجم و نهادینه به اجرا رسانند و بالاترین نمرات را در معیارهای جایزه ملی اخذ نمایند، موفق به دریافت «تندیس جایزه ملی مدیریت دانش» خواهند شد. این سطح مربوط به ممتازترین فعالیت‌های مدیریت دانش است.

**سطح تقدیرنامه:** سازمان‌هایی که فعالیت‌های چشم‌گیری در برخی حوزه‌های مدیریت دانش داشته باشند موفق به دریافت «تقدیرنامه جایزه ملی مدیریت دانش» می‌شوند.

**سطح تلاشگر:** به سازمان‌هایی اعطا می‌شود که ضمن شروع به اجرای فعالیت‌های مدیریت دانشی، گام‌های ابتدایی مطلوبی را به ثبت می‌رسانند و به‌عنوان سازمان‌های «تلاشگر مدیریت دانش» معرفی می‌شوند.

با دریافت عنوان «سازمان تلاشگر» که در تاریخ ۱۳۹۲/۱۲/۷ توسط سازمان انجام گرفت، سازمان بنادر و دریانوردی به همراه (شرکت فرودگاه‌های کشور) دوسازمان از زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی هستند که هم‌زمان به دریافت این عنوان نایل گردیده‌اند.

### ضرورت شرکت در جایزه ملی مدیریت دانش

سازمان بنادر و دریانوردی در سال جاری با توجه به احساس نیاز به وجود آمده برای توسعه نظام مدیریت دانش در جهت یکپارچه‌سازی، ساختاردهی و بهبود فعالیت‌های دانشی موجود در سازمان و بسترسازی و تعریف روال‌های دانشی جدید، پروژه استقرار نظام مدیریت دانش را از شهریور ماه آغاز کرده است. این پروژه که از سوی دانشگاه شهید بهشتی به‌عنوان مشاور سازمان در حال اجراست تا خرداد ماه سال ۱۳۹۳ طی ۸ فاز به اتمام خواهد رسید. بنا بر شرح خدمات ارائه شده از سوی مشاور و در جهت سنجش سطح بلوغ در زمینه مدیریت دانش، سازمان بنادر و دریانوردی در فرایند ارزیابی جایزه ملی مدیریت دانش شرکت کرده و پس از گذراندن مراحل مختلف این جایزه، به دور نهایی جایزه راه پیدا کرد. با توجه به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی حضور خود را در این رقابت تجربه می‌کرد و اینکه هنوز نظام مدیریت دانش در این سازمان اجرایی نگردیده است، با عنایت به فعالیت‌های دانشی صورت گرفته در سال‌های گذشته از جمله پروژه‌های ثبت دانش و همچنین نگاه ویژه مدیران ارشد سازمان نسبت به مدیریت دانش، سازمان بنادر و دریانوردی موفق به دریافت جایزه «سازمان تلاشگر» در زمینه مدیریت دانش گردید.

حضور در جایزه ملی مدیریت دانش با توجه به رقابت گسترده سازمان‌های موفق برای به‌دست آوردن جایزه مدیریت دانش نقطه مثبتی برای سازمان بنادر و دریانوردی در ارتقای سطح کیفی فرایندهای دانشی سازمان و حرکت بسوی ایجاد یک سازمان یادگیرنده است. ارزیابی سالانه در این جایزه به دلیل رقابتی بودن آن سنگ محک مناسبی برای پیشرفت پروژه استقرار مدیریت دانش و نهادینه شدن آن در سازمان است. از طرف دیگر وجود یک ارزیابی بیرونی برای استقرار یک سیستم در سازمان می‌تواند نقاط قوت و ضعف آن را به خوبی نشان دهد و تلاش برای بهبود مستمر را افزایش دهد. با توجه به رتبه کسب شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در جایزه امسال و روند اجرای پروژه استقرار مدیریت دانش امید است در سال آینده با بهبود معیارهای مورد سنجش سازمان به کسب تندیس جایزه ملی نائل شود.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

«جایزه ملی مدیریت دانش» هر ساله با حضور جمع کثیری از اساتید، کارشناسان و صاحب‌نظران مدیریت دانش در محل «کنفرانس ملی مدیریت دانش» اجرا می‌گردد. این جایزه که در واقع یک ارزیابی بلوغ برای مدیریت دانش در سازمان‌های ایرانی است که از سال ۱۳۸۷ با هدف ترویج مدیریت دانش در کشور و ایجاد فرصتی برای تبادل اندیشه‌ها و راهکارها در این رابطه، پایه‌گذاری شده است. هدف از این جایزه، شناسایی و ارائه بهترین تجارب در زمینه پیاده‌سازی و توسعه مدیریت دانش، با شعار «جایزه ملی مدیریت دانش الگویی برای پیشرفت دانش بنیان» است که امید دارد علاوه بر ایجاد زمین‌های مناسب برای رقابت سازمان‌های ایرانی در حوزه دانشی، فضایی برای تبادل تجربیات موفق در این زمینه را فراهم آورد.

طی چهار سال اخیر بیش از ۱۰۰ سازمان ایرانی در رقابت برای کسب جایزه ملی مدیریت دانش مورد ارزیابی قرار گرفته‌اند که از بین این سازمان‌ها هر سال تنها تعداد محدودی موفق به کسب جایزه شده‌اند. سال ۱۳۹۲ دوره پنجمین جایزه ملی مدیریت دانش با پشتوانه علمی و تجربه بومی ایرانی و نیز چهار جایزه گذشته اجرا گردید که سازمان بنادر و دریانوردی در اولین حضور خود در این رقابت موفق به کسب جایزه «سازمان تلاشگر» در حوزه مدیریت دانش گردید.

### محتوای مدل جایزه

مدل پایه جایزه ملی مدیریت دانش با احصا ابعاد متناسب با وضعیت کسب‌وکار ایرانی، شکل گرفته است. این مدل، مجموعه‌ای از ابعاد شامل دستورالعمل‌ها، مستندات، ابزارهای تحلیلی و تکنیک‌های پیشرفته مدیریت دانش است، که برای ارزیابی، برنامه‌ریزی، اجرا و اندازه‌گیری مستمر فعالیت‌های مدیریت دانش استفاده می‌شود. سازمان‌هایی توانمند با در نظرگیری مدل بلوغ جایزه ملی مدیریت دانش، با ترسیم و یا بازتعریف چشم‌انداز فعالیت‌های خود در حوزه مدیریت دانش، روش‌های عملی و پیش‌گام در مسیر نیل به این چشم‌انداز کلیدی را شناسایی نموده و در راستای آن طی مسیر نمایند.

### مدل، ابعاد، مولفه‌ها و شاخص‌های جایزه

موفقیت سازمان‌ها در کسب سطوح عالی جایزه ملی، وابسته به نمرات ارزیابی آنها در ابعاد اصلی مدیریت دانش است. نمرات هر کدام از این ابعاد و شاخص‌های عملیاتی مرتبط با آن، در مراحل مختلف از عملیات سازمان‌های متقاضی احصا شده و پس از محاسبات نهایی، برندگان را در سه سطح جایزه به دست خواهد داد. فرایند این کار مبتنی بر «خوداظهاری سازمان»، «جلسات رودررو»، و «بازدیدهای ارزیابان دبیرخانه جایزه ملی» است. نتایج ارزیابی‌ها و ارائه فرایند و مراحل ارزیابی، هر سال در کنفرانس ملی مدیریت دانش ارائه می‌شود. ابعاد اصلی جایزه براساس مدل جایزه ملی مدیریت دانش تنظیم شده‌اند و به شرح زیر هستند:

- ◆ چشم‌انداز، استراتژی‌ها و اهداف
- ◆ حمایت رهبران و مدیران ارشد سازمان
- ◆ فرهنگ همکاری و جو یادگیری
- ◆ منابع انسانی، افراد و قابلیت‌ها
- ◆ فرایند، سازمان و نقش‌های مدیریت دانش
- ◆ ساختارها، انواع و فرم‌های دانش
- ◆ زیرساخت‌ها و فناوری‌های اطلاعاتی
- ◆ عوامل محیطی، شرکا و ذی‌نفعان



جایزه مدیریت دانش

جایزه ملی مدیریت دانش

سازمان تلاسنگر



سازمان بنادر و دریانوردی

بدینوسیله از مسامحه و اهتمام آن شرکت محترم در بهره‌مندی از راهکارها و راهبردهای مدیریت دانش، که منجر به کسب تقدیر جایزه ملی مدیریت دانش در فرآیند ارزیابی گردید، تقدیر به عمل آمده و مراتب سپاس و تشکر شورای راهبردی، هیئت ارزیابی و دبیرخانه نهمین دوره جایزه ملی مدیریت دانش را تقدیم حضور می‌نمایم.

امید است با اتکال به خداوند متعال و ادامه روند فعالیت‌های ارزشمند آن شرکت در حوزه مدیریت دانش، شاهد نتایج قابل توجه و انگیزه‌بخش‌تری از سوی سازمان‌ها از تجارب آن شرکت محترم در راستای توسعه پلدار کشور عزیزمان ایران باشیم.

کدوش جمیدی

دکتر محمدناجی نژاد

دکتر سید زلفانی

دبیر اجرایی کنفرانس

دبیر علمی کنفرانس

دبیر کنفرانس



ناحیه شماره ۱۲ - جاده شرکت حفظمی - تلفن: ۳۳۱۱۵۲۵۷ - حق چاپ محفوظ

# خارجی اخبار

## خط لوله نوباکو

خط لوله نوباکو (Nabucco) خط لوله‌ای است که قرار است گاز طبیعی را از منابع دریای خزر به اروپا از طریق آذربایجان، گرجستان، ترکیه، بلغارستان، رومانی، مجارستان و اتریش منتقل کند. هدف اصلی از احداث این خط لوله کاهش وابستگی منابع تامین انرژی اروپا به روسیه می‌باشد. اغلب اعضای اتحادیه اروپا و آمریکا از این پروژه حمایت می‌کنند. این خط لوله رقیبی برای پروژه خط لوله جریان جنوبی (South Stream) روسیه خواهد بود.

نوباکو است. اتحادیه اروپا در تلاش است تا با تنوع بخشی تامین کنندگان گاز خود، وابستگی به روسیه را کاهش دهد.

در مورد تامین گاز خط لوله نوباکو کشور ایران به عنوان بزرگترین تامین‌کننده بالقوه گاز مطرح می‌شود. به همین خاطر دست‌یابی به ظرفیت کامل نوباکو بدون در نظر گرفتن گاز صادراتی ایران میسر نخواهد بود ایران به منظور افزایش ظرفیت صادراتی خود قصد دارد تا تولید سالانه گاز خود را افزایش دهد. در همین ارتباط کشور ایران تمایل خود را برای تخصیص مقداری از این ظرفیت افزوده تولید گاز را به خط لوله نوباکو اعلام کرده است. حضور و مشارکت ایران در تامین گاز خط لوله نوباکو با وجود تحریم‌های آمریکا علیه این کشور شکل پیچیده‌ای به خود گرفته است به نحوی که کشورهای اروپایی را مجاب ساخته تا از ترس رویارویی با تحریم‌های احتمالی علیه خود، نسبت به انجام فعالیت‌های تجاری با ایران تمایل نشان ندهند. دولت آمریکا حمایت خود را از احداث خط لوله نوباکو اعلام داشته، اما شرایطی را برای تضمین حمایت خود اعلام کرده است که عدم حضور ایران در این پروژه از عمده این شرایط به شمار می‌رود. البته به سبب آنکه میزان ذخایر اثبات شده گاز ایران چهار برابر کل ذخایر کشورهای آسیای مرکزی است، چنین موضع‌گیری ایالت متحده در برابر ایران از نگاه اتحادیه اروپا چندان مناسب و معقولانه به نظر نمی‌رسد، زیرا حتی در بلند مدت به دلیل دست‌یابی به حداکثر ظرفیت گاز نوباکو، این موضع‌گیری سخت‌گیرانه تا حد زیادی تخفیف می‌یابد. اخیراً شرکت‌های انرژی مجارستان و اتریش (MOL و OMV) که هر دو عضو کنسرسیوم نوباکو می‌باشند، توافقنامه‌ای را با منطقه خودگردان کردستان واقع در شمال عراق به امضا رسانده‌اند تا بخشی از گاز تولیدی این منطقه به خط لوله نوباکو از طریق ترکیه انتقال داده شود. گاز کردستان عراق می‌تواند از طریق خط لوله احداث شده در کردستان به خط لوله نوباکو تزریق گردد. بر این اساس گاز تولیدی این منطقه برای تامین بخش عمده‌ای از کل ظرفیت نوباکو کافی خواهد بود، اما حقیقت این است که این ذخیره گاز به مدت زیادی دوام نخواهد داشت.

در طرح اولیه کشورهای عراق، آذربایجان، ترکمنستان و حتی مصر به عنوان تامین کنندگان گاز این خط لوله در نظر گرفته شده‌اند. ولی با توجه به حجم ذخایر کشورهای مذکور و موقعیت ویژه ایران به عنوان اولین کشور دارای ذخایر گازی جهان حضور ایران در این پروژه محتمل خواهد بود. حتی ترکمنستان برای انتقال گاز خود به این خط پیشنهاد سوآپ گاز از طریق ایران را مطرح کرده است. کلیه احتمالات فوق بستگی به حل مناقشات سیاسی ایران و غرب خواهد داشت. ضمن اینکه در صورت توسعه منابع گازی ایران و ایجاد زیرساخت‌های لازم، ایران قادر خواهد بود به تنهایی تامین‌کننده بخش بزرگی از نیاز انرژی اروپا به گاز طبیعی از طریق خط لوله باشد. ترکیه نیز با توجه به سود حاصل از ترانزیت گاز از پیوستن ایران به خط لوله نوباکو حمایت می‌کند.

نقطه فیزیکی شروع خط لوله در چند کیلومتری مرز ایران و ترکیه و در داخل خاک ترکیه در ارزروم قرار دارد. نقطه پایانی آن در خاک اتریش و موضعی به نام بوم‌گارتن است. این خط لوله قرار است از خاک ۵ کشور (ترکیه، بلغارستان، رومانی، مجارستان و اتریش) عبور کند. در صورت وصل گاز به بوم‌گارتن، که یک ترمینال اصلی توزیع گاز است، عملاً گاز جاری در این خط لوله به اکثر بازارهای اروپایی خواهد رسید. در نهایت قرار است نیمی از گاز عبوری به بوم‌گارتن برسد و بقیه در کشورهای عبوری مصرف شود. طول این خط لوله ۳۳۰۰ کیلومتر است که ۲۰۰۰ کیلومتر در ترکیه، ۴۰۰ کیلومتر در بلغارستان، ۴۶۰ کیلومتر در رومانی، ۳۹۰ کیلومتر در مجارستان، ۴۶ کیلومتر در اتریش است. از نظر اروپا، خط لوله نوباکو از آن جهت اهمیت دارد که وابستگی این منطقه را به گاز روسیه کاهش می‌دهد. در مورد خط لوله نوباکو، کافی بودن عرضه گاز طبیعی بیش از اجرایی شدن پروژه ساخت خط لوله اهمیت دارد. منابع تامین گاز نوباکو هنوز محل مناقشه است که در این میان اجماعی در میان بسیاری از کشورهای خواهان اجرایی شدن نوباکو وجود دارد و آن خرید گاز ایران برای







نام پروژه Nabucco نوباکوا: اپرای جوزیه وردی، آهنگساز نامدار ایتالیایی گرفته شده است. مدیرعامل پروژه اشاره می‌کند: «ما در بین روزی که اسناد قرارداد را امضا کردیم، قصد داشتیم شرکای خود را با فعالیت‌های فرهنگی شهر آشنا کنیم. به همین دلیل آنها را به دیدن اپرای شهر وین دعوت کردیم. در همان زمان اپرای نوباکوا اثر جوزیه وردی بر صحنه بود. پس از تماشای این اپرا به دنبال نامی برای پروژه می‌گشتیم. هدف ما این بود که تکنیک را با فرهنگ ارتباط دهیم و به همین منظور نام نوباکوا برگزیدیم.»

### خط لوله جریان جنوبی (South Stream)

این پروژه در ژوئن سال ۲۰۰۷ به اطلاع عموم رسید یعنی وقتی که شرکت گازپروم (Gazprom) و شرکت انی (Eni) ایتالیایی تفاهم‌نامه‌ای برای انجام مطالعه امکان‌سنجی این خط لوله به منظور افزایش صادرات گاز روسیه به جنوب اروپا را امضا نمودند. خط لوله ۲۵ میلیارد یورویی انتقال گاز جریان جنوبی که با مشارکت دو شرکت گازپروم و انی ایتالیایی در رقابت با خط لوله نوباکوا اجرا خواهد شد، گاز روسیه را از بستر دریای سیاه و از طریق یونان، صربستان و مجارستان به کشورهای بلغارستان، رومانی و در مراحل بعدی به ایتالیا و آتریش انتقال می‌دهد. این دو شرکت پس از مطالعات فنی و اقتصادی این پروژه عملیات آغاز ساخت آن را در سال ۲۰۰۹ و اتمام آن را سه سال بعد اعلام کرده‌اند. هدف از احداث این خط لوله، انتقال گاز سالانه ۳۱ میلیارد متر مکعب گاز روسیه و کشورهای آسیای مرکزی بدون عبور از اوکراین است.

بنابراین اظهار نظر مستولان انرژی اوکراین، در صورت اجرای خط لوله جریان جنوبی، میزان صادرات گاز روسیه به اروپا از مسیر اوکراین به نصف کاهش خواهد یافت. خط لوله South Stream از ابتدای سال ۲۰۱۰ با رشد قابل توجهی در مراحل اجرا به دلیل امضا موافقت‌نامه بین کشورهای مختلف شامل بلغارستان، مجارستان، صربستان و یونان مواجه شد. مذاکرات با دو کشور آتریش و اسلوانی کماکان ادامه دارد. این خط لوله دارای سه بخش عمده است: بخش دریایی تا بلغارستان که طبق برآوردها احداث آن در حدود ۴ میلیارد دلار هزینه خواهد داشت. این خط لوله پس از عبور از بستر دریای سیاه و سواحل بلغارستان در مسیر خود به دو شاخه تقسیم می‌شود و هزینه احداث آن ۱۵ تا ۲۰ میلیارد یورو برآورد شده است. یکی از یونان و دریای آدریاتیک به ایتالیا و دیگری با عبور از رومانی و مجارستان به بومگارتن در آتریش می‌رسد. احداث خطوط لوله فوق از روسیه به اروپا باعث افزایش وابستگی اروپا به گاز وارداتی روسیه خواهد شد. به نظر می‌رسد که گازپروم بیشترین سهم را در احداث بخش دریایی خط لوله داشته باشد. پیش‌بینی می‌شود این خط لوله در مراحل بعدی، ظرفیت انتقال سالانه ۶۳ میلیارد متر مکعب گاز را داشته باشد. ساخت این خط لوله در سال ۲۰۱۳ آغاز شد و در اواخر سال ۲۰۱۵ میلادی به بهره‌برداری خواهد رسید. مسائلی که احداث این خط لوله با آن مواجه است هزینه‌های فزاینده و مخالفت‌های اتحادیه اروپا که مایل به تنوع در عرضه دارد، است. ضمن اینکه روش چند ملیتی به این معناست که هریک از کشورهای نیاز به یافتن منابع تامین مالی برای احداث آن هستند.

پروژه جریان جنوبی با پروژه نوباکو رقابت نزدیکی دارد. این پروژه همچنین جایگزینی برای طرح قبلی خط لوله بوده که مسیر آن جنوبی و برای انتقال گاز روسیه به جنوب اروپا می‌باشد. اگر چه اقتصادی بودن پروژه جریان جنوبی هنوز ثابت نشده، اما این پروژه به شرکت گازپروم اجازه می‌دهد که از ترکیه به عنوان یک کشور ترانزیت، صرف نظر نماید زیرا ترکیه قصد دارد که نقش یک تجارتنده را ایفا نماید به این شکل که گاز روسیه را در مرز خریداری کند و سپس گاز را به خریداران اروپایی به فروش برساند. ترکیه و یونان علاقمند هستند که به عنوان Hub های جدید گاز، عمل نمایند چرا که موقعیت جغرافیایی این کشورها آنها را به کشورهای استراتژیک برای ترانزیت گاز طبیعی روسیه، خاورمیانه و منطقه خزر، تبدیل نموده است. از طریق دو خط لوله Nord Stream و South Stream، شرکت گازپروم به هدف خود، که کنترل عرضه در اتحادیه اروپا است، دست خواهد یافت. قبل از اعلام پروژه جریان جنوبی، چنین به نظر می‌رسید که برنامه قبلی شرکت گازپروم، دوبرابراسازی ظرفیت خط لوله Blue Stream ترکیه با امتداد خط لوله تا نزدیکی ساحل ترکیه است. شرکت گازپروم و شرکت Mol مجارستان توافقی بر روی اصول کلی توسعه و گسترش خط لوله Blue Stream از طریق دریای بالکان و تا مرز مجارستان را اعلام کردند. اما تحلیلگران معتقدند علی‌رغم تلاش‌های ترکیه برای بهره‌گیری از شرکت گازپروم در مورد توسعه پروژه Blue Stream به اجماع نرسیده است. ➤



## خارج اخبار

### امارات متحده عربی:

### بحث در خصوص طرح‌های توسعه بندر در فرم حمل و نقل دریایی خاورمیانه

طرح‌های مهم توسعه بندر برای صنعت حمل و نقل دریایی کروز در فرم حمل و نقل دریایی کروز خاورمیانه که با حضور مدیران اجرایی، وزرای منطقه‌ای و نمایندگان جهان برگزار شد، مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

ابوظبی، دوی، قطر، عمان و راس الخیمه همگرا از طرح‌های توسعه بندر که موجب رشد سهم منطقه از بازار پرسود کروز خواهد شد، صحبت کردند.

مبارک المهیری، مدیرعامل سازمان گردشگری ابوظبی (TCA) و میزبان فرم حمل و نقل دریایی کروز در این نشست اظهار داشت: باعث افتخار است که اعلام کنیم ترمینال کروز موقتی در مینا زاید به ترمینالی دائمی تبدیل خواهد شد و کانسیت این طرح در سه ماهه اول ۲۰۱۴ اعلام خواهد شد.

محمد جمعه الشمیسی، مدیرعامل شرکت ADPC اظهار داشت: در این فصل (۲۰۱۴/۲۰۱۳)، ما ورود بیش از ۷۶ کشتی را انتظار می‌کشیم که ورود ۱۰ کشتی مادر و جدیدترین کشتی لوکس کونارد به نام ملکه الیزابت را نیز شامل می‌شود. این ترمینال کروز جدید یک سرمایه‌گذاری مهم و قابل توجه محسوب می‌شود و تجربه‌ای بسیار عالی تر را برای مشتریان رقم می‌زند. ما به عنوان مالک بندر و متصدی ترمینال به منظور پاسخگویی به نیازهای خاص کشتی‌های کروز ورودی و نیز تضمین دسترسی بهینه به بندر از طریق دروازه شماره ۲ در بندر زاید که مختص خطوط کروز است، خدمات جانبی و دریایی خود را توسعه داده‌ایم، اما این تنها آغاز کار است. پس از به پایان رسیدن این پروژه، این بندر دائمی ظرفیت پذیرش همزمان سه یا چهار کشتی را خواهد داشت.

عیسی المهندی، رییس سازمان گردشگری قطر، طرح‌های بلندپروازانه صنعت کروز را به عنوان بخشی از استراتژی جذب ۷ میلیون بازدیدکننده در سال تا ۲۰۲۰ به تفصیل شرح داد. وی اظهار داشت: در سال ۲۰۱۶ فعالیت‌های بندر تجاری به سایت جدیدی در خارج از پایتخت دوحه منتقل خواهد شد و تاسیسات موجود در بندر مجدداً توسعه خواهد یافت و آمادگی پذیرش شناورهایی با آب‌خور بیش از ۱۲ متر را پیدا خواهد کرد و با توجه به موقعیت منحصر به فرد خود در نزدیکی موزه هنر مدرن به عنوان یک بندر گردشگری کروز اختصاصی به فعالیت خواهد پرداخت. وی گفت: از آنجا که دوی میزبان اکسپو ۲۰۲۰ خواهد بود، این منطقه به شدت مورد توجه قرار خواهد گرفت و این فرصتی خواهد بود که ما از صنعت کروز به عنوان خط ارتباطی میان مقاصد مختلف استفاده کرده و تعداد بیشتری بازدیدکننده را جذب کنیم.


توسعه بندر نیز یکی از مسایلی بود که توسط سلیم الماماری مدیر کل اداره گردشگری در وزارت گردشگری عمان مطرح شد. وی تأیید کرد که با توسعه مجدد بندر سلطان قابوس و افزودن اسکله‌های جدید کروز، فری و تفریحی و ساخت هتل‌ها، بازارها، رستوران‌ها و سایر امکانات گردشگری، این بندر از آگوست ۲۰۱۴ پذیرش شناورهای باری را متوقف خواهد کرد.

وی افزود: علاوه بر این قرار است که یک ترمینال کروز جداگانه نیز به بندر سلاله افزوده شود، این در حالی است که بندر حضاب در مسندم (واقع در شمال) نیز مجدداً طراحی شده و تاسیسات جدیدی برای کشتی‌های کروز به آن اضافه شده است.

طبق اظهارات حمد بن مجران، مدیر اجرایی گردشگری تجاری در اداره گردشگری و بازاریابی تجاری (DTCM) دولت دوی با ساخت یک ترمینال جدید در راس قرار دارد. وی اظهار داشت که تاسیسات جدید در مینا راشد در سه ماهه اول ۲۰۱۴ به بهره‌برداری خواهد رسید و از لحاظ اندازه ۴ برابر ترمینال فعلی خواهد بود.

علاوه بر این، خالد موتیک مدیر سازمان سرمایه‌گذاری و توسعه صنعت گردشگری راس الخیمه اظهار داشت: امارات راس الخیمه مشتاق است نظر نمایندگان را در خصوص لزوم وجود بندر کروز بیشتر در این منطقه بداند. وی همچنین از راه‌اندازی یک تاسیسات کروز جدید در مینا صقر در ۲۰۱۶/۱۷ خبر داد.

هم شیخ خالد بن حمود الخلیفه (دستیار معاون وزیر بحرین) و هم خالد جاسم المدفی (مدیر کل سازمان توسعه تجارت و گردشگری شارجه - SCTDA) از پیشنهاد سلیم الماماری در عمان مبنی بر تشکیل یک کمیته منطقه‌ای به منظور برگزاری جلسات منظم و بحث در خصوص مسایلی از جمله ایجاد برنامه‌های متنوع برای سفرهای ساحلی و همچنین برقراری ارتباط با شرکت‌های کروز و مسافران احتمالی آنها پشتیبانی کردند.

لازم به ذکر است فرم سه روزه حمل و نقل دریایی کروز خاورمیانه با پشتیبانی اداره امور کنوانسیون‌های سازمان گردشگری ابوظبی در هتل پنج ستاره Rosewood واقع در جزیره الماریه ابوظبی برگزار شد. 

## رکورد جدید در بارگیری شمش آهن در بندر امام خمینی به ثبت رسید

هدف و اقتصاد: معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از ثبت رکورد جدید در بارگیری شمش آهن در مجتمع بندری امام خمینی (ره) خبر داد. در مجتمع بندری امام خمینی (ره) با عملیات بارگیری ۱۰ هزار و ۷۰۰ تن شمش آهن در یک فرزند کشتی تجاری، رکورد جدیدی در زمینه بارگیری شمش آهن رقم خورد. در بندر امام خمینی (ره) سالانه حدود ۵۰ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری می شود.

## مانور مهار آتش سوزی در مجتمع بندری امام خمینی (ره) برگزار شد

هدف اقتصاد: معاون دریایی و بندری مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان از برگزاری مانور امداد و نجات و مهار آتش سوزی با مشارکت نیروهای بخش خصوصی در مجتمع بندری امام خمینی (ره) خبر داد. علیرضا خجسته با اشاره به ضرورت مشارکت تمام نیروهای بخش خصوصی در ارتقای سطح ایمنی این مجتمع بندری اظهار کرد: در مانور مزبور طبق برنامه از پیش تعیین شده، شرکت های بخش خصوصی کارگزار خدمات بندری و دریایی به ایفای نقش پرداخته و توان و آمادگی خود را در مقابله با حوادث ناشی از آتش سوزی به نمایش گذاشتند.

## استاندار هرمزگان: منطقه ویژه انرژی جاسک در سواحل مکران آغاز به کار می کند

خبرگزاری ج.ا.ا.ایرنا: استاندار هرمزگان گفت: منطقه ویژه انرژی جاسک به عنوان گلوگاه اقتصادی سواحل مکران (بامحوریت نفت، گاز و پتروشیمی) باهدف عمران شرق این استان همزمان با سفر رئیس جمهوری آغاز به کار می کند. جاسم جادری در مصاحبه اختصاصی با خبرنگار ایرنا از منطقه (ویژه انرژی) جاسک به عنوان یکی از طرح های بزرگ و اشتغال زای بین المللی مورد نظرمديران و مردم شرق هرمزگان نام برد که تاثیر بسیار مثبتی در اشتغالزایی و آبادانی این استان و سواحل مکران دارد. با آغاز به کار منطقه (ویژه انرژی) جاسک تعداد مناطق ویژه هرمزگان نیز به هفت منطقه افزایش می یابد که بیشترین تعداد در کشور محسوب می شود. وجود این تعداد منطقه ویژه اقتصادی، تجاری، انرژی و آزاد- تجاری و گردشگری نشانگر موقعیت راهبردی و همچنین استعداد های نهفته در استان هرمزگان و جزایر چهاردهگانه آن در آب های نیلگون خلیج فارس است. شهرستان ۱۰۰ هزار نفری جاسک در ۳۲۰ کیلومتری شرق بندرعباس در مرکز استان هرمزگان و ۲۵۰ کیلومتری بندر چابهار قرار دارد.

## اتحاد در صنعت کانتینری (در آغاز راه)

موسسه مشاوره حمل و نقل Drewry گزارشی راد در خصوص وضعیت فعلی بازار کانتینری منتشر کرد که مشکلات آتی متصدیان حمل و نقل اقیانوسی در پی اتحاد رقبا بزرگ عرصه کشتیرانی را به تصویر می کشد.

Drewry اظهار داشت: متصدیان حمل و نقل اقیانوسی که سعی دارند از طریق اتحاد های بزرگ تر به صرفه جویی های مقیاس بیشتر دست یابند، مشکلات گسترده ای را برای صنعت حمل و نقل کانتینری ایجاد می کنند که موجب مخالفت مراجع ناظر با چنین اقداماتی خواهد شد.

موارد پیشنهادی در اتحاد G6 مبنی بر توسعه خطوط تجاری آسیا/ ساحل غربی آمریکای شمالی و اروپای شمالی / ساحل شرقی آمریکای شمالی در ساحل ۲۰۱۴ گامی

The screenshot shows the Drewry website interface. At the top, there is a navigation bar with links for HOME, CORPORATE, ADVISORS, RESEARCH, EQUITY RESEARCH, and MY DREWRY. A search bar is also present. The main banner features the Drewry logo and the text "Confused by ever changing shipping rates? Insight, trends and analysis for shipping rates and logistics." Below this, there is a call to action: "Click here to watch Drewry's latest webinar". The main content area is titled "Market Focus: Container" and lists several research reports available, including "ANNUALS (Annual)", "Container Census 2013: Survey and Forecast of Global Container Units", "Container Census and Container Equipment Insight", "Container Leasing and Container Equipment Insight", "Container Leasing Industry 2013/14", "Container Market Annual Review and Forecast 2013/14", and "Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2013". On the right side, there is a "My Drewry" section with a login button and a "New Account" link. Below that, there is a "STUCK?" section with the text "Understand which Container Product is right for your needs" and a "DOWNLOAD" button.

دیگر در فرآیند توجیه عقلانی برنامه زمان بندی متصدیان حمل و نقل اقیانوسی است. از سایر برنامه ها می توان به ادغام خدمات اشاره کرد که باید به تصویب مراجع ناظر برسد. در هر صورت برای رقابت با اتحاد P۳ و سوددهی بیشتر فقط افزایش دوره تناوب سفرها کافی نخواهد بود و باید میزان صرفه جویی های مقیاس نیز افزوده شود.

در طرحی گسترده هاپاک لوید، OOCL و NYK از طریق به اشتراک گذاری شناورهایشان با HMM، MOL و APL، دوره تناوب سفرهای خود که در حال حاضر شامل هفت سفر دریایی رو به مشرق از آسیا به ساحل غربی آمریکای شمالی است را کمابیش افزایش می دهند. سرویس های مستقیم میان آسیا و مکزیک که از حدود این توافقنامه خارج می باشد، از این برنامه حذف شده است.

در هر صورت پیش بینی نهایی Drewry از این قرار است که مزایای اتحاد های بزرگ تر از مضرات آن بیشتر است، چرا که با وجود چنین اتحاد هایی فرستندگان کالا خدمات بهتری دریافت خواهند کرد و وجه تمایز میان متصدیان حمل و نقل اقیانوس نیز حفظ خواهد شد.



## ترمیנالی جدید برای دو برابرسازی ظرفیت انبارش نفت در بندرکراهی

ترمینال ظرفیت فعلی که معادل ۲۱ میلیون بشکه در ۱۰ مخزن تجاری است، بیش از دو برابر خواهد شد.

ساخت این ترمینال در دو مرحله انجام می‌شود: مرحله اول که تحت عنوان بندر شمالی شناخته می‌شود، از ظرفیتی معادل ۹/۹ میلیون بشکه در ۲۹۵۰۰۰ مترمربع برخوردار خواهد بود و بیشتر به انبارش فرآورده‌های نفتی اختصاص خواهد داشت.

طبق برنامه، مرحله اول در سال ۲۰۱۶ به پایان خواهد رسید و در سال ۲۰۱۷ مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.

آقای پارک اظهار داشت: شرکت ملی نفت کره و شرکت vopak از جمله شرکت‌های دخیل در توسعه این ترمینال هستند. وی از افشای نام سایر شرکت‌های ذی‌نفع در این پروژه سر باز زد.

در مرحله دوم، بندر جنوبی روی نفت خام متمرکز خواهد بود و از ظرفیتی معادل ۱۸/۵ میلیون بشکه در ۶۰۴۰۰۰ مترمربع برخوردار خواهد بود.

وی افزود: مقامات این بندر در نظر دارند خط لوله‌ای احداث کنند که این ترمینال را به پالایشگاه‌هایی همچون Sk Energy و شرکت S-oil که در مجموع از ظرفیت پالایش در حدود ۱/۵ میلیون بشکه در روز برخوردارند و نیز سایر تاسیسات انبارش متصل کنند. ▲

یکی از مقامات ارشد بندری کره اظهار داشت: کره جنوبی به منظور پاسخگویی به افزایش تقاضای نفت در این کشور، تا سال ۲۰۲۰ ظرفیت انبارش نفت بندر اولسان را به بیش از دو برابر افزایش خواهد داد.

چانگ راک پارک، رییس اداره بندر اولسان در یک کنفرانس انبارش در سنگاپور اظهار داشت: به دلیل ثابت بودن میزان تقاضای نفت در پنجمین کشور واردکننده نفت خام جهان، توان عملیاتی بندر اولسان سالانه ۳ درصد رشد داشته است.

با وجود موافقت نامه‌های تجاری آزاد مختلفی که این کشور به منظور ارتقای جریان تجارت امضا کرده است و با توجه به استفاده از مسیرهای کشتیرانی جدید شمالی که می‌تواند موجب افزایش نیاز به انبارش نفت شود ممکن است حجم واردات نفت افزایش یابد.

به منظور پاسخگویی به این نیاز، عملیات ساخت یک ترمینال جدید با ظرفیت کلی ۲۸/۴ میلیون بشکه به تازگی آغاز شده است. با ساخت این

## بهره‌برداری از خط لوله ترمینال به بندر فجیره

خط لوله‌ای که یک ترمینال نفتی مهم را به بندر فجیره متصل می‌کند، هم‌اکنون به بهره‌برداری رسیده و امکان توسعه بیشتر صنعت لجستیک نفت را برای امارات فراهم کرده است.

ویپاک هوریزون فجیره یک مجموعه خط لوله را که مخازن انبارش فرآورده‌های نفتی را به اسکله‌های بندر متصل می‌کنند افتتاح کرد. با این کار امکان سرمایه‌گذاری مشترک یک شرکت هلندی و شرکت ملی نفت امارات متحده جهت تخلیه همزمان فرآورده‌های نفتی در ۱۱ تانکر فراهم شد (یعنی چهار تانکر بیشتر از زمانی که فقط از بلند اسکله موجود در محوطه خود استفاده می‌کرد).

سیدحسین سلطان الجندی، مدیر اجرایی ترمینال‌های هوریزون که یک شرکت انبارش فرآورده‌های نفتی است و تحت مالکیت شرکت ملی نفت امارات قرار دارد، اظهار داشت: هدف واقعی این پروژه اتصال به بندر و افزایش انعطاف‌پذیری برای استفاده از زیرساخت‌های بندری است.

اتصال خط لوله جدیدترین توسعه انجام شده در خط ساحلی فجیره است که به سرعت در حال گسترش است و محل تجمع جرثقیل‌ها و کلاه‌های ایمنی است که همچون خطی فرضی تکه باریک زمین مابین کوه و دریا را به هم متصل کرده‌اند.

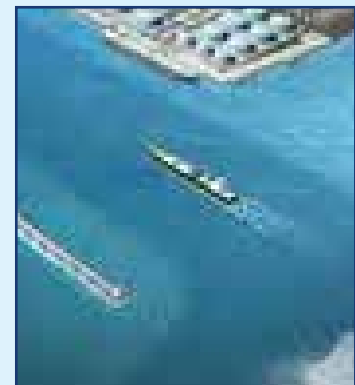
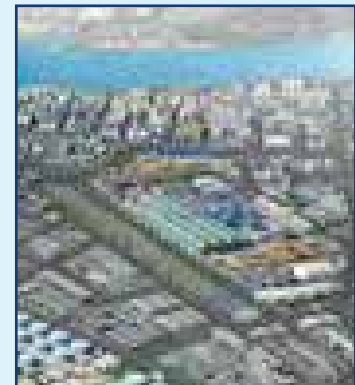
کاپیتان موسی مراد، مدیرعامل بندر فجیره اظهار داشت: تا پایان سال فجیره به محل انبارش ۷ تا ۸ میلیون فوت مکعب از فرآورده‌های نفتی تبدیل خواهد شد و این ظرفیت ظرف سه سال آینده به ۹ تا ۱۰ میلیون فوت مکعب افزایش خواهد یافت.

سیندرگاریو، مدیرعامل شرکت ویپاک هوریزون فجیره اظهار داشت: پیش‌بینی می‌شود بخشی از این توسعه توسط ویپاک هوریزون فجیره انجام شود که از ظرفیت انبارش معادل ۲/۱ میلیون فوت مکعب برخوردار است و در نظر دارد ظرفیت خود را به ۴ میلیون فوت افزایش دهد.

ساخت سه کیلومتر خط لوله، نخستین پروژه‌ای بود که در زمین‌های احیا شده این بندر انجام شد.

این خط لوله به ویپاک هوریزون اجازه می‌دهد مخازن موجود در بندر را با فرآورده‌های نفتی و سوخت تمیز پر کند. علاوه بر این وجود این خط لوله امکان تنفس و استراحت را برای اسکله‌های این شرکت فراهم می‌کند، برای مثال در مورخ ۱۱ دسامبر ۲۰۱۳ از

هفت اسکله این شرکت دو اسکله خارج از سرویس بود. ▲



## افزایش ۲۴ درصدی صادرات مواد نفتی از بندر هرمزگان

خبرگزاری ج.ا.ا.ایرنا: سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان از رشد ۲۴ درصدی صادرات مواد نفتی از بندر استان از ابتدای امسال تا پایان دی ماه در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته خبر داد. سید علی استیری در جمع خبرنگاران اظهار داشت: در این مدت بیش از هشت میلیون و ۲۵۰ هزار تن مواد نفتی از طریق بندر هرمزگان صادر شده است. وی با اشاره به رشد ۵۴ درصدی واردات مواد نفتی در این مدت از طریق بندر هرمزگان، تصریح کرد: میزان واردات مواد نفتی از طریق بندر استان به ۸۸۴ هزار و ۷۰۴ تن رسید. استیری تعداد شناورهای ورودی به بندر تجاری هرمزگان در ۱۰ ماه امسال را بیش از ۹۳ هزار فروند اعلام کرد و افزود: این رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲۵ درصد رشد داشته است.

## برای نخستین بار، دوره آموزشی آشنایی با کنوانسیون‌های مرتبط با تجسس و نجات دریایی در بندر هرمزگان برگزار شد.

خبرگزاری ایرنا: روز دوشنبه با اعلام این خبر اظهار داشت: این دوره آموزشی دو روزه با حضور بیش از سی نفر از افسران فعال مراکز کنترل و ترافیک دریایی (VTS) و تجسس و نجات دریایی (MRCC) این اداره کل در مرکز آموزش مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد. کشفی هدف آشنایی هر چه بیشتر افسران کنترل و ترافیک دریایی (VTS) را با مفاد و مقررات کنوانسیون بین‌المللی جستجو و نجات دریایی و آخرین اصلاحات مرتبط با آن را از اهداف برگزاری این دوره آموزشی عنوان کرد.

## برگزاری مانور تجسس و نجات دریایی در بندر مسافری چارک

برنا: معاون دریایی و بندری اداره بندر و دریانوردی لنگه از برگزاری مانور تجسس و نجات دریایی در بندر مسافری چارک از بندر تابعه این اداره خبر داد. به گزارش خبرگزاری برنا این مانور با هدف ارزیابی و حصول اطمینان از آمادگی و هماهنگی در هنگام بروز حوادث و سوانح دریایی، توسط اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه و با مشارکت شهرداری بندر چارک و شرکت‌های کشتیرانی فعال در منطقه، در محل حوضچه بندر گاخه چارک برگزار شد. وی افزود: در این مانور، عملیات اطفای حریق و تخلیه اضطراری مسافر از شناورهای مسافری بر روی شناور ناجی و نجات مسافر از دریا انجام پذیرفت و در ادامه نیز عملیات اطفای حریق و به آب‌اندازی جان پناه دریایی (لایف رافت) بر روی لندینگ کرافت با همکاری آشناسانی شهرداری بندر چارک انجام شد.



## مدرن‌سازی بندر جبل علی ادامه دارد

در آستانه سال جدید، چهار جرثقیل از بزرگ‌ترین و مدرن‌ترین جرثقیل‌های بارانداز دریا به ساحل (STS) در تاریخ ۱۶ دسامبر ۲۰۱۳ به ترمینال کانتینری ۳ جبل علی در DP World وارد شدند.

این چهار جرثقیل نخستین گروه از ۱۹ جرثقیل باراندازی هستند که باید در ۵ ماه آینده تحویل داده شده و در محوطه‌ای ۱۸۶۰ متری با دیوار باراندازی ۱۷ متری در ترمینال کانتینری با ظرفیت ۴ میلیون TEU نصب شوند. این جرثقیل‌ها به چهار جرثقیل گنتری ریلی (RMG) که ماه گذشته به این بندر وارد شدند پیوستند.

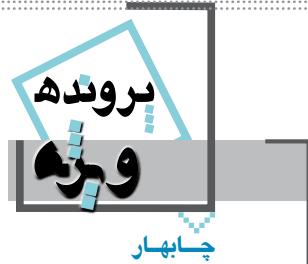
هر یک از جرثقیل‌های بارانداز هنگامی که بومشان کاملاً باز باشد ۱۳۸ متر ارتفاع دارد و اگر همه این ۱۹ جرثقیل روی هم چیده شوند، ارتفاعشان سه برابر ارتفاع برج خلیفه می‌شود که بلندترین ساختمان جهان است و به نماد دوبی تبدیل شده است.

محمد المعلم، معاون ارشد مدیرعامل DP World در منطقه امارات متحده عربی اظهار داشت: از آنجاکه مشتریان به سفارش شناورهای بزرگ‌تر رو آورده‌اند و در جستجوی بندرهای هاب جهانی برای ناوگان‌های خود هستند، توسعه زیرساخت‌های بندر برای رسیدگی به این شناورهای غول‌پیکر یک ضرورت مهم است. این جرثقیل‌ها و ترمینال جدید کانتینری ما موجب خواهد شد موقعیت جبل علی به‌عنوان کارآمدترین و مدرن‌ترین دروازه بار در امارات متحده عربی، GCC و خاورمیانه تحکیم شود.

محمدعلی احمد، مدیر عملیات DP World در منطقه امارات متحده عربی اظهار داشت: این جرثقیل‌های جدید از پیشروهای صنعت جرثقیل‌سازی و ستون فقرات عملیات در ترمینال کانتینری جهانی جدید خواهند بود. در نیمه اول امسال طی برنامه افزایش ظرفیت بندر جبل علی به ۱۵ میلیون TEU، یک میلیون TEU به ظرفیت ترمینال کانتینری ۲ (T2) افزوده شد.

نبیل قاید، رییس اداره فنی DP World در منطقه امارات متحده عربی اظهار داشت: وزن هر یک از این جرثقیل‌ها ۱۸۵۰۰۰۰ کیلوگرم است که برابر با وزن سه هواپیمای سوپر ایرباس A۳۸۰-۸۰۰ کاملاً بارگیری شده در هنگام برخاستن است. این جرثقیل‌ها می‌توانند چهار کانتینر ۲۰ فوتی را به‌طور همزمان بلند کرده و طی یک عملیات بالابری بیش از ۱۰۰ هزار کیلوگرم را جابه‌جا کنند. این جرثقیل‌ها با برخورداری از ارتفاع بالابری ۶۹/۵ متر و دسترسی پذیری بالا می‌توانند به آسانی به کشتی‌های کانتینر خلیجی بزرگ نسل جدید (ULCS) با عرض ۲۵ ردیف کانتینر سرویس دهی کنند. این جرثقیل‌ها به جدیدترین فناوری مجهز هستند و سه هفته پیش از انبار شرکت ماشین‌آلات بندری ژنهور واقع در شانگهای چین راهی سفر دریایی شدند و درست به موقع به مقصد رسیدند. هنگامی که همه جرثقیل‌های سفارش داده شده تحویل داده شوند، بندر جبل علی از ۹۸ جرثقیل بارانداز برخوردار خواهد بود.

ترمینال ۳ (T3) ظرفیت کلی این بندر را به ۱۹ میلیون TEU افزایش خواهد داد و امکان خدمات‌رسانی همزمان به ۱۰ کشتی کانتینر خلیجی بزرگ (ULCS) را فراهم خواهد کرد.



## گفتگوی اختصاصی ماهنامه بندر و دریا با معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی

# چابهار موتور محرکه توسعه محور شرق

اهمیت توسعه بندر چابهار و راه اندازی محور شرق برای دولت مردان کنونی به اندازه‌ای مورد توجه بوده که آقای سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، طرح توسعه بندر مذکور را در اولویت‌های نخست خود قرار داده است. بر همین اساس ماهنامه بندر و دریا مصاحبه‌ای اختصاصی با ایشان داشته و سیاست‌ها و تصمیمات این سازمان حاکمیتی را جهت اطلاع خوانندگان گرامی به شرح ذیل جویا شده است.

◀ از دیدگاه جناب عالی چابهار چه جایگاهی در عرصه سیاسی، اقتصادی و اجتماعی برخوردار است و توسعه بندر چابهار چه اثراتی می‌تواند در رشد و رونق منطقه داشته باشد؟

بندر چابهار به‌عنوان یکی از مهمترین بنادر جنوبی کشور واقع در سواحل شمالی دریای عمان بوده و از موقعیت ممتازی در زمینه ترانزیت کالاهای بازرگانی به کشورهای حوزه آسیای میانه و افغانستان برخوردار می‌باشد. با توجه به مصوبه هیئت محترم وزیران در خصوص توسعه محور شرق کشور، این بندر از نقشی حیاتی در زمینه توسعه استان‌های شرقی کشور به‌ویژه استان سیستان و بلوچستان برخوردار بوده و به عبارتی به‌عنوان «موتور محرکه توسعه محور شرق» معروف است.

همچنین نظر به نگاه ویژه مسئولین عالی نظام نسبت به توسعه بندر چابهار؛ این بندر می‌تواند علاوه بر نقش آفرینی در زمینه ارتقا جایگاه جمهوری اسلامی ایران در حمل و نقل دریایی و ترانشیپ در حوزه دریای عمان، ترانزیت به آسیای میانه و افغانستان؛ سهم به‌سزائی نیز در توسعه اجتماعی ناحیه جنوب شرقی کشور، افزایش اشتغال، ایجاد توسعه پایدار و جذب سرریز جمعیتی سایر مناطق کشور به واسطه توسعه رفاه و بهبود رونق اقتصادی در استان‌های شرقی کشور به خود اختصاص دهد.

◀ توسعه بندر چابهار چه ظرفیت‌هایی را در شقوق مختلف خدمات حمل و نقل ایجاد خواهد نمود و بخش‌های خصوصی و متقاضیان سرمایه‌گذاری چگونه می‌توانند در این توسعه مشارکت نمایند؟

پروژه طرح توسعه بندر چابهار به‌عنوان محرک اصلی توسعه اقتصادی در حوزه جنوب شرق کشور تلقی شده و با تکمیل این پروژه، سایر شقوق حمل

و نقل نیز به‌عنوان پسرکانه‌های بندری در قالب حمل و نقل چندوجهی توسعه پیدا می‌کنند. با توسعه ظرفیت‌ها و خدمات بندری در چابهار، شاهد افزایش تقاضای اقتصادی برای حمل انواع کالاهای بازرگانی از / به بندر چابهار به سمت مبادی و مقاصد اقتصادی داخل کشور و حتی بازارهای ترانزیتی منطقه به‌ویژه در حوزه آسیای میانه و افغانستان خواهیم بود. ارائه خدمت در هر کدام از این امور مستلزم سرمایه‌گذاری و درعین حال اشتغال گسترده نیروی انسانی کارآمد و دارای انواع تخصص‌های فنی می‌گردد. بر این اساس، ما همزمان با اجرای طرح توسعه بندر چابهار، زمینه‌های سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و روستاها را به‌عنوان بستری جهت سرمایه‌گذاری سودآور و دارای بازدهی بالای اقتصادی اعلام نموده و به‌نظر می‌رسد چنین رویکردی در سایر بخش‌های حمل و نقل بازرگانی محور شرق نیز فراهم بوده و انتظار می‌رود بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی نسبت به سرمایه‌گذاری در بخش‌های بندری و پسرکانه‌های آن مبادرت نمایند.

◀ یکی از مشکلات سرمایه‌گذاری در توسعه بندر چابهار فقدان معافیت‌های مالیاتی و تسهیلات قانونی همانند قوانین و مقررات مناطق آزاد می‌باشد. در این رابطه چه اقدامی صورت پذیرفته است؟

موضوع الحاق بندر شهیدبهبشتی و شهیدکلانتری به منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار و بهره‌مندی این بنادر از مزایا و امتیازات قانونی شبیه منطقه آزاد چابهار یکی از ضروریات توسعه بندر شهیدبهبشتی و شهیدکلانتری بوده و از درخواست‌های مکرر سرمایه‌گذاران جهت حضور و سرمایه‌گذاری در این بنادر به حساب می‌آید. به همین منظور از سال ۱۳۸۳ این موضوع در دستور کار دولت وقت با هدف "توسعه و فعال‌سازی محور شرق" قرار گرفته و با عنوان لایحه "توسعه محدوده مناطق آزاد تجاری-صنعتی چابهار" به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود.

لیکن موضوع یاد شده به جهت در نظر نگرفتن مباحث امنیتی و فرهنگی و شهری منطقه چابهار با مخالفت استانداری وقت سیستان و بلوچستان، امام جمعه مردم چابهار و سایر مسئولان تامین امنیت شهر مواجه شده و در سال ۱۳۸۴ از مجلس شورای اسلامی مسترد می‌گردد.



۱۳۸۰ برمی‌گردد. اخیراً نیز مذاکرات فشرده‌ای بین سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگان بخش بندری-دریایی هند برگزار شده و طرفین موارد فنی و بازرگانی و نحوه مشارکت در اجرای فازهای آتی طرح توسعه بندر چابهار را مورد بررسی قرار داده‌اند. لازم به ذکر است که مشارکت جمهوری اسلامی ایران و جمهوری هند جهت اجرای این پروژه بندری مورد تأکید مقامات عالی دو کشور بوده و سعی ما بر این است که نحوه عملیاتی شدن همکاری دوجانبه ایران و هند و سرمایه‌گذاری طرف خارجی در چابهار به سرعت وارد فاز اجرایی شود.

#### ◀ به عنوان سوال آخر علاقمند هستیم از جناب عالی در رابطه با بندر چابهار امتیاز ویژه یا خبر خوشی را به متقاضیان سرمایه‌گذاری اطلاع‌رسانی نماییم.

مهمترین خبری که می‌تواند به عنوان خبرخوش برای بخش بندری-دریایی کشور و به ویژه هموطنانمان در بندر چابهار و استان‌های واقع در حوزه شرق و جنوب شرقی کشور اعلام شود، تکمیل فاز اول طرح توسعه بندر چابهار تا پایان سال جاری با ظرفیتی بالغ بر ۶ میلیون تن می‌باشد که با بهره‌برداری از این فاز امکان پذیرش کشتی‌های پهن بیکر به ظرفیت ۱۰۰ هزارتنی در بندر چابهار فراهم خواهد شد. همچنین با توسعه ظرفیت‌های بندری، مزیت‌های اقتصادی-بندری مطلوب‌تری نیز برای جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید در بندر چابهار ایجاد می‌گردد. این سرمایه‌گذاری‌ها نه تنها کیفیت ارائه خدمات در بندر چابهار را افزایش می‌دهد، بلکه سیمای بازرگانی پسرکرانه‌های استان و به ویژه منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار را به شدت بهبود خواهد داد.

#### ◀ از اینکه وقت گرانبارتان را در اختیار ما هنامه بندر و دریانوردان آن قرار دادید سپاسگزاریم.

من نیز از جناب عالی و همکاران ما هنامه بندر و دریانوردان تشکر نموده و امیدوارم به عنوان یک نشریه تخصصی-حاکمیتی بتواند کماکان در تبیین سیاست‌های جامعه دریایی کشور و اطلاع‌رسانی موثر برای مخاطبان بخش‌های خصوصی و دولتی یک مسیر متعالی را طی نموده و موفق باشد. 📌

به این ترتیب با عدم الحاق بنادر چابهار به منطقه آزاد چابهار، عملاً حقوق و امتیازات مناطق آزاد از جمله معافیت مالیاتی جهت فعال‌سازی بنادر چابهار از طریق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی مسکوت می‌ماند و طرح توسعه بندر عظیم شهید بهشتی (چابهار) نیز با مشکل جذب سرمایه‌گذار و تأمین مالی مواجه می‌گردد. در آن زمان سازمان بنادر و دریانوردی جهت توسعه این بندر مجبور به استفاده از تأمین مالی از طریق فروش اوراق مشارکت و بازپرداخت از محل بودجه سازمان گردید تا بخشی از فرآیند توسعه بندر را انجام دهد.

با این حال با روی کار آمدن دولت جدید و فضای مناسبی که برای جهت همکاری دستگاه‌های دولتی با یکدیگر و همچنین با بخش خصوصی پدید آمد، سازمان بنادر و دریانوردی این امر را فرصتی برای ترغیب و فعال‌سازی بخش خصوصی جهت توسعه محور شرق به ویژه بندر چابهار و رفع مشکلات پیشین دید که در این راستا اقدام به تهیه و امضا تفاهم نامه تنظیمی فیما بین دبیرخانه شورای هماهنگی امور مناطق آزاد و ویژه با سازمان بنادر و دریانوردی در جهت تسهیل لایحه الحاقی بنادر چابهار به منطقه آزاد چابهار و افزایش تسهیلات قانونی و مشوق‌های سرمایه‌گذاری از جمله معافیت‌های مالیاتی برای بخش خصوصی نمود.

امید است با این اقدام بتوانیم از ظرفیت‌های بخش خصوصی به نحو موثری در آن منطقه از کشور عزیزمان بهره‌برداری نموده و در آینده‌ای نزدیک شاهد رونق اقتصادی منطقه، راه‌اندازی محور شرق و در نهایت نقش‌آفرینی عملکرد بندر چابهار در سطح منطقه‌ای و ملی باشیم.

#### ◀ براساس اخبار واصله گروهی از سرمایه‌گذاران هندی این بار به صورت جدی وارد مذاکره جهت سرمایه‌گذاری در بنادر چابهار شده‌اند. این مذاکرات در چه مرحله‌ای قرار دارد؟

با توجه به موقعیت ممتاز این بندر در زمینه بندری-دریایی و دسترسی آن به بازارهای ترانزیتی منطقه، تمایل طرف‌های خارجی به ویژه هندی‌ها جهت سرمایه‌گذاری در بندر چابهار موضوع جدیدی نبوده و به اوایل دهه



## برنده ویژه چابهار

# دمیدن طلیعه بهار اقتصادی محور شرق از بندر چابهار

### چابهار فرصتی برای افزایش سطح اشتغال سیستان و بلوچستان

ساکنان بومی چابهار و به طور کلی مردم استان سیستان و بلوچستان از معضل بیکاری رنج می‌برند و این معضل بی تردید بزرگترین مسئله مردم این خطه از سرزمین ایران اسلامی است. به باور این نماینده مجلس، بیکاری مسئله است که پیامدهای منفی فراوانی برای مردم منطقه فراهم کرده که تنها یکی از آنها رشد قاناکالا، سوخت و مواد مخدر است. بر این اساس، استعداد بومی و انسانی مردم این مناطق به دست کمبود سرمایه‌گذاری و نبود شغل مناسب به ناهنجاری‌هایی همچون قاچاق سوق می‌یابد. هزینه سنگین آن هم در این استان و هم در کشور احساس می‌شود. نماینده چابهار در مجلس، مشکل دیگر مردم این نواحی را تراکم پایین جمعیت و شکنندگی امنیت در مناطقی برمی‌شمرد که بعد مسافت فاصله زیادی با مرکز استان یا شهر، پرجمعیت تر دارند. به گفته وی این مشکلات راس همه آنها بیکاری در سایه توجه به ظرفیت این استان که یکی از مهمترین آنها بندر چابهار است، قابل برطرف شدن هستند. جدگال در باره توضیح می‌دهد: توسعه چابهار مسیر اقتصاد عظیمی است که اقشار و گروه‌های بزرگی از این منطقه از آن منتفع می‌شوند. حمل و دریایی، بازرگانی و تخلیه کشتی، تجارت خدمات وابسته، فعال تر شدن ظرفیت‌های گسترش خطوط مواصلاتی اعم از جاده‌ای و مستلزم به‌کارگیری نیروی انسانی فراوانی است.

### چابهار؛ بندری در استانی مستعد توسعه اما محروم

قرار گرفتن این بندر در یکی از محروم‌ترین استان‌های کشور از یک سو نقطه امید است برای توسعه و شکوفایی این استان و از سوی دیگر نشان‌دهنده از دست دادن فرصت‌های قبلی و بی‌توجهی به ظرفیت‌های چابهار در زدودن غبار محرومیت از چهره سیستان و بلوچستان است. یعقوب جدگال نماینده چابهار در مجلس شورای اسلامی در این باره می‌گوید: چابهار از دید کارشناسان و آگاهان اقتصادی تنها یک بندر دورافتاده و غیرقابل اعتنا در جنوب شرق کشور نیست. این بندر فرصتی عظیم و استثنایی برای مرتفع شدن محرومیت‌های طولانی مردم این منطقه به‌شمار می‌رود. به عقیده من تفاوت دیدگاهی که در مورد بنادر جنوبی کشور وجود داشته موجب غفلت از پتانسیل بالای چابهار برای تبدیل شدن به قطب تجاری و گردشگری شده است. آثار توجه به بنادر دیگر را می‌توان در شکوفایی و رونق آنها دید و اگر همان نگاهی که به دیگر بنادر وجود داشته به چابهار هم شود مطمئناً وضعیت این بندر تحولی اساسی خواهد یافت. هنوز هم تصور بعضی دولت‌مردان و مسئولان از سیستان و بلوچستان این است که این استان قابلیت چندانی برای توسعه ندارد و سرزمین‌های وسیع و لم‌بیزرع این استان هرگونه سرمایه‌گذاری را در خود مدفون می‌کند. همین نگرش موجبات عدم توجه لازم به ظرفیت‌های نهفته در نقاط مختلف این استان، از جمله چابهار را فراهم آورده است.

در جنوب شرقی ایران آنجا که خشکی‌های استان سیستان و بلوچستان تن به امواج خروشان دریای عمان می‌دهند، در مدخل اقیانوس هند و در مختصات ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۳۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی، بندری قرار دارد که اگر دروازه توسعه محور شرق کشور قلمداد می‌شود اما برای بسیاری از ایرانیان ناشناخته است. در این گزارش ضمن گفت‌وگو با مسئولان، نمایندگان مجلس و کارشناسان به ابعاد و ظرفیت‌ها، چالش‌ها و فرصت‌های «چابهار» پرداخته شده است.

### وجه تسمیه چابهار

چابهار بندری است که بنا به گفته زبان‌شناسان و مورخان از زمان قاجاریه و حتی قبل تر به این اسم خوانده شده است. گرچه نمی‌توان در مورد وجه تسمیه چابهار نظر دقیقی اعلام کرد اما این مکان از دیرباز محلی بوده که کشتی‌هایی از بنادر پاکستان و هند و نقاط دیگر دنیا در آن پهلو می‌گرفتند و «بار» و کالا تخلیه و بارگیری می‌کردند.

از ظرفی چاه‌های آب شرب در این منطقه فراوان بوده که آثار آن امروزه نیز قابل مشاهده است. بر این اساس به مرور ایام «چاه بار» تغییر شکل یافته و بعدتر این بندر به اسم «چابهار» امروزی درآمده است.

ناشناخته بودن چابهار علی‌الدلیل دارد که هنوز هم برجای خود باقی است؛ دور بودن از مراکز پرجمعیت، دور بودن از کانون‌های درگیری و چالش و متصل نبودن به راه‌های مناسب مواصلاتی، که البته علت آخر نقطه ضعفی است که به‌عنوان یکی از موانع توسعه این بندر مورد شناسایی قرار گرفته و در حال برطرف شدن است.



با به‌کارگیری آنها معضل بیکاری در این منطقه به شکل قابل ملاحظه‌ای تخفیف خواهد یافت. به علاوه توسعه جاده‌ها و خطوط ریلی ارتباط چابهار با دیگر شهرهای استان و درنگاهی کلان، ارتباط این استان را به سراسر کشور تسهیل می‌کند و موجب گسترش امنیت در این منطقه مهم و استراتژیک می‌شود. جدگال می‌گوید: این‌ها گوشه‌ای از منافع توجه و عنایت مسئولان به چابهار است و قطعاً منافع سرمایه‌گذاری در این منطقه محدود به این موارد نیست بلکه باید اذعان کرد چابهار فرصتی برای نسل کنونی و نسل آینده استان سیستان و بلوچستان و فرصتی برای ایران اسلامی در راه اعتلای نام مقدس اسلام و وجهه پراختبار میهن است. البته مواعی هم در این مسیر وجود دارد که امیدواریم در سایه توجه و همت مسئولان و دست‌اندرکاران مرتفع شود.

### بودجه قطره چکانی راه گشای توسعه چابهار نیست

برای توسعه بندر چابهار در بودجه سال آینده ردیف خاصی تعریف شده که این بودجه نسبت به سنوات گذشته رشد قابل توجهی داشته است با این حال به نظرمی رسد مجلس و دولت باید به صورت جدی تری در مورد بودجه رسانی به چابهار عمل کنند. حمیدرضا پشنگ یکی از نمایندگان استان سیستان و بلوچستان در مجلس شورای اسلامی با بیان این مطلب ادامه می‌دهد: چابهار هنوز به شبکه راه آهن متصل نیست، جاده ترانزیتی این بندر حدود ۲ سال است راه افتاده اما جاده‌های اتصال این بندر به شهرهای استان سیستان و بلوچستان و استان‌های همجوار همچنان باید تقویت شود. اقداماتی در جهت منطقه آزاد تجاری اعلام شدن این بندر انجام شده و هنوز به نتیجه نرسیده که امیدواریم مسئولان در این کار تحرک بیشتری داشته باشند. پشنگ معتقد است با بودجه رسانی قطره چکانی نمی‌توان چندان به توسعه این بندر امید بست و باید در بودجه اختصاص یافته به چابهار جهش ایجاد کرد تا ظرفیت‌های این بندر در نبود سرمایه‌گذاری راکد نماند. به گفته پشنگ قرار بود در سال ۱۵۰۰۹۲ میلیارد تومان زیر نظر نهاد ریاست جمهوری برای رفع محرومیت در سیستان و بلوچستان و توسعه چابهار هزینه شود اما متأسفانه این اتفاق نیفتد.

### چابهار نزدیک‌ترین بندر ایران به مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی

دکتر محمد علی حسن زاده مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی زمینه‌های توسعه بندر چابهار را محدود به پتانسیل دریایی این بندر نمی‌داند بلکه این بندر را از نظر متعادل کردن توسعه اقتصادی بین شرق و غرب کشور حائز اهمیت می‌شمارد. حسن زاده در توضیح این مطلب گفت: چابهار کوتاه‌ترین راه دسترسی

کشور به مسیرهای حمل و نقل بین‌المللی دریایی است و اگر برنامه‌ریزان و مسئولان به این نکته توجه کنند که فاصله بنادر دیگر جنوب ایران تا خطوط دریایی بین‌المللی تا چه حد موجب افزایش هزینه‌های حمل و نقل و افزایش زمان و مسیر پیموده شده است قطعاً برای توسعه زیرساخت‌های چابهار اهتمام بیشتری خواهند داشت. نزدیکی چابهار به مسیرهای بین‌المللی مانع هزینه‌های زیادی است که بعد مسافت به شناورها و خطوط کشتیرانی تحمیل می‌کند که از جمله این هزینه‌ها می‌توان به هزینه‌های سرمایه‌ای، هزینه‌های عملیاتی و هزینه‌های تعمیر و نگهداری شناورها اشاره کرد.

وی ادامه داد: از سوی دیگر این بندر فاصله زیادی با مناطق و سواحل جنوب و جنوب غربی کشور که در تاریخ معاصر بیشترین چالش‌های امنیتی از جمله جنگ تحمیلی را به خود دیده‌اند، دارد و از این منظر وزنه‌ای برای متعادل نگه داشتن تعادل امنیتی در حمل و نقل کلان کشور است. فراموش نکنیم در طول جنگ تحمیلی چابهار نقش حیاتی خود را به‌عنوان بندری دور از منطقه جنگی ایفا کرد و تخلیه بارگیری محموله‌هایی که برای گذران معیشت مردم و ادامه جنگ بسیار حیاتی بود از این بندر صورت گرفت.

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه افزود: چابهار در استانی قرار دارد که با کشور افغانستان مرز مشترک دارد و با توجه به اینکه افغانستان یکی از غنی‌ترین کشورهای جهان از نظر منابع معدنی به‌شمار می‌رود این بندر در آینده نه چندان دور به امکان موثری برای حمل و نقل منابع معدنی این کشور تبدیل خواهد شد. همچنین این بندر می‌تواند نقش موثری نیز در توسعه تجارت ایران با پاکستان و کشورهای آسیای میانه همچون تاجیکستان، ازبکستان و قزاقستان داشته باشد.

به گفته حسن زاده نکته دیگری که در مورد چابهار باید به آن توجه کرد این است که این بندر تنها بندر روبه رشد کشور در سواحل شمالی دریای عمان به‌شمار می‌رود و بنادر دیگر به هیچ عنوان در حد و اندازه‌های چابهار نیستند. وی در این خصوص گفت: در طول حدود ۲۰۰۰ کیلومتر نوار ساحلی ایران که از سواحل شمالی تنگه هرمز تا خلیج گواتر ادامه دارد بندر چابهار مهمترین بندر به‌شمار می‌آید و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در این بندر طی سال‌های اخیر، چابهار را در میان لنگرگاه‌های ساحل شمالی دریای عمان ممتاز کرده است.

### توسعه چابهار در گرو توسعه متوازن استان سیستان و بلوچستان است

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در مورد موانع توسعه چابهار گفت: توجه به رشد و شکوفایی چابهار

می‌تواند چهره استان‌های شرقی کشور را متحول کند و توسعه شرق و غرب کشور به تعادل برساند اما باید در نظر داشت توسعه اقتصادی و صنعتی یک منطقه اتفاقی است که نمی‌تواند منحصر به یک نقطه خاص باشد و اگر قرار بر توسعه اقتصادی چابهار است این توسعه باید در مناطق مختلف استان سیستان و بلوچستان به صورت همگون اتفاق بیفتد. برای مثال نمی‌توان از توسعه چابهار سخن گفت و به زیرساخت‌های ضعیف حمل و نقل استان سیستان و بلوچستان در بخش جاده‌ای و ریلی توجهی نکرد. حرکت‌هایی که سال‌های اخیر در اتصال محورهای مواصلاتی استان سیستان و بلوچستان به شبکه جاده‌ای و ریلی کشور آغاز شده باید با حداکثر توان ادامه پیدا کند تا چابهار نقشی موثری در حمل و نقل ترکیبی کشور ایفا کند.

حسن زاده ادامه داد: وقتی خطوط کشتیرانی به تخلیه کالای خود در یک بندر تشویق می‌شوند که بتوانند برای مسیر بعدی خود بارگیری لازم را در همان بندر انجام دهند اما چابهار در حال حاضر هاب منطقه به‌شمار نمی‌رود و شناورها کمتر امکان تخلیه و بارگیری همزمان در این بندر را دارند. اگر مجتمع‌های صنعتی و تولیدی در استان سیستان و بلوچستان و دیگر استان‌های شرقی کشور توسعه پیدا کنند این گروه‌های تولیدی و صنعتی برای واردات مواد اولیه و صادرات کالا به این بندر نیاز پیدا می‌کنند و همین نیاز چابهار را به سوی توسعه هرچه بیشتر سوق خواهد داد. بنابراین مسئولان کشور باید در توسعه چابهار فقط به تجهیز امکانات حمل و نقل دریایی این بندر توجه نکنند بلکه توسعه همه جانبه، متوازن و پایدار استان‌های شرقی کشور را هم در توسعه چابهار موثر بدانند.

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: البته ذکر این نکته به معنی بی‌نیازی این بندر به تجهیزات مدرن و روزآمد حمل و نقل دریایی نیست و در این راه باید بهترین و قوی‌ترین شرکت‌های اپراتوری حمل و نقل داخلی و بین‌المللی به سرمایه‌گذاری و فعالیت در این بندر تشویق شوند.

### فنا به نفع فعالیت بخش خصوصی در چابهار تغییر کرده است

سعید ایزدیان معاون سابق دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از مدیران حوزه راه و حمل و نقل به‌شمار می‌رود که تجربه کار در هر دو حوزه دولتی و خصوصی را دارا است.

وی معتقد است بندر چابهار در توسعه حمل و نقل چند وجهی نقش موثری دارد و نگاه سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های بخش خصوصی به این بندر در سال‌های اخیر دست‌خوش تحولات عمده‌ای شده است.

ایزدیان می‌گوید: در سال‌های گذشته بعضی مسئولان دولتی باین توجه که بخش‌های مختلف وزارت راه از قبیل حمل و نقل و سازمان بنادر باید کاملاً در اختیار دولت باشد، محدودیت‌هایی برای فعالیت بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل دریایی قائل می‌شدند اما در دولت جدید فضا تغییر کرده و نگاه مسئولان فعلی سازمان بنادر بر توسعه هرچه بیشتر فعالیت‌های بخش خصوصی در بنادر کشور استوار شده است.

### چابهار الگوی حمل و نقل چند وجهی خواهد شد

به باور ایزدیان چابهار به دلیل موقعیت خاصی که در جغرافیای اقتصادی ایران دارد می‌تواند الگویی برای حمل و نقل چند وجهی باشد و برای رسیدن به این مقصود باز کردن عرصه برای فعالیت شرکت‌های بخش خصوصی بسیار راه گشا است.

ایزدیان ضمن اشاره به توجه خاص رییس جمهور به توسعه دریا محور می‌گوید: سفرهای استانی عالی‌ترین مقام اجرایی کشور بدون اهداف از پیش تعیین شده انجام نمی‌شود و بی تردید رییس جمهوری از انتخاب استان هرمزگان به عنوان دومین مقصد سفرهای استانی اهداف و پیام‌های ویژه‌ای را مدنظر داشته است.

به گفته مدیرعامل شرکت حمل و نقل دریایی فارسینان آسیا رییس جمهوری برای دومین سفر استانی، استان هرمزگان را انتخاب کرد تا از یک سو دیدگاه‌های اقتصادی خود را در مورد توسعه دریامحور پررنگ تر قبل به نمایش بگذارد و از سوی دیگر توجه خاص خود را به ظرفیت‌های دریایی- بندری و نقش آنها در توسعه اقتصادی کشور نشان دهد.

ایزدیان در ادامه خاطر نشان کرد: استان هرمزگان با

بنادری همچون بندر شهید رجایی سهم عمد در باگیری و تخلیه محموله‌های کانتینری به عهده دارد و جزو اولین مناطقی به شمار می‌آید که با برطرف شدن موانع تحریمی رونق روزافزونی را در قالب ورود و خروج شناورهای بین‌الدیانه شاهد خواهد بود. همین شرایط در مورد چابهار صادق است با این تفاوت که ظرفیت، توسعه بندر چابهار مورد غفلت قرار گرفته و نه به همتایان خود در استان هرمزگان از قوه به درنیامده است.

### سرمایه‌گذاری در چابهار فرصتی برای بخش خصوصی

سخنانی که رییس جمهوری در جمع مردم منگوشهر مختلف هرمزگان بیان کرد از عزم دولت به ارتقاء تحول در شرایط اقتصادی کشور حکایت دارد که تحولات بیش از هر چیز زیرساخت‌های حمل و نقل و پیس کرانه‌ای این استان را هدف گذاری کرده است. به باور ایزدیان سخنان رییس جمهوری نشان‌دهنده وجود اهمیت غیرقابل انکار بندرعباس در توسعه اقتصادی کشور، در نگاه دولت مردان بندرگاه، جنوبی کشور تنها در بندرعباس خلاصه نمی‌شود. بنادری همچون چابهار هم مورد توجه ویژه هست معاون سابق دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است ایجاد تاسیسات و صنایع استراتژیک همچون پتروشیمی و فولاد در نقاط مستعد استان سیستان و بلوچستان، ایجاد و تقویت راه‌ها و شبکه جاده‌ای و ریلی و تاسیس فرودگاه در مناطق مغرب مانده و بسیاری اقدامات دیگر که رییس جمهور سخن گفت، خراباز وزیدن بادهای تحول اقتصادی در سواحل استان‌های ساحلی می‌دهد.

ایزدیان افزود: نکته دیگری که رییس جمهوری آن اشاره کرد این بود که هر کس در بندر چابهار سرمایه‌گذاری کند در آینده منفعت خواهد داشت این جمله‌ای است که می‌توان آن را با اطمینان بیشتری در مورد چابهار هم تکرار کرد. این دستاورد آشکار از سرمایه‌گذاران بین‌المللی برای استفاده فرصت‌های پیش رو در سواحل کشور است، دستاوردی که بخش خصوصی کشور به ویژه شرکت‌های دریایی در بخش حمل و نقل دریایی نیز می‌توانند با توجه به رویه دولت در جلب اعتماد سرمایه‌گذاران داخلی نگاه دوباره‌ای به فرصت‌های اقتصادی نهفته چابهار داشته باشند.

### چابهار به مناطق آزاد اقتصادی کشور می‌پیوندد

مدیرکل بندر استان سیستان و بلوچستان پیوسته چابهار به مناطق آزاد تجاری و اقتصادی را فرد دیگری برای این توسعه این بندر و استان سیستان و بلوچستان می‌داند و در این خصوص می‌گوید: بندر چابهار تا نیمه اول سال آینده منطقه آزاد خواهد شد و به این ترتیب امکان فعالیت آسار



بیشتر برای بخش خصوصی فراهم می‌شود.

به گفته داریوش رضوانی بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران با بیش از ۳۰۰ کیلومتر دریا، نزدیک‌ترین بندر سرزمین مانبه کشورهای آسیای میانه، افغانستان و پاکستان است به همین علت ترانزیت کالا از طریق این بندر، اقتصادی‌ترین راه انجام مبادلات بازرگانی با کمترین هزینه حمل به شمار می‌رود. از سوی دیگر بندر چابهار بهترین راه ترانزیت کالا به دیگر بندر خلیج فارس است و به دلیل موقعیت استراتژیک از این بندر به عنوان کلید توسعه محور شرق کشور یاد می‌شود. مدیر بندر چابهار معتقد است اهمیت بندر چابهار در مبادلات اقتصادی ایران در سال‌های آینده با اجرایی شدن فازهای توسعه این بندر افزایش قابل ملاحظه‌ای خواهد داشت و این امر توجه شرکت‌های کشتیرانی خارجی را جلب کرده است به صورتی که اخیراً مدیران شرکت فروسی که از شرکت‌های مهم بخش خصوصی حمل و نقل دریایی هند به شمار می‌رود با حضور در این بندر علاقه‌مندی خود را به توسعه همکاری‌ها اعلام کرده‌اند.

مدیر بندر چابهار درباره علاقه مندی هندی‌ها به فعالیت در چابهار این گونه توضیح داد: شرکت حمل و نقل دریایی فروسی هند در ماه‌های گذشته مکاتباتی برای توسعه همکاری‌ها با بندر چابهار داشته که این مکاتبات منتهی به دیدار هیات نمایندگی این شرکت از امکانات و ظرفیت‌های بندر چابهار شد. نمایندگان شرکت فروسی با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی نیز مذاکرات خوبی داشتند و زمینه امضای تفاهنامه همکاری بین این شرکت و بندر چابهار آماده شده است.

سیاوش رضوانی در توضیح زمینه مورد علاقه شرکت فروسی برای همکاری، گفت: این شرکت علاقه مند است در بخش حمل و نقل دریایی کانتینری به ویژه محصولات پتروشیمی با بندر چابهار همکاری کند و آمادگی خود را برای ایجاد خط مستقیم کشتیرانی بین چابهار و بنادر هند اعلام کرده است. به گفته رضوانی، ورود این شرکت به چابهار می‌تواند آغازی برای فعالیت شرکت‌های کشتیرانی بخش خصوصی بین‌المللی در این بندر باشد و به این وسیله گام بزرگی برای تحقق اهداف پیش‌بینی شده این بندر برداشته شود.

### نقشه راه توسعه چابهار و فازهای عملیاتی

مدیر بندر چابهار با اشاره به مزایای نسبی این بندر در مقایسه با دیگر بندر منطقه گفت: بندر چابهار در مقایسه با سایر بندر شمالی و جنوبی کشور و حتی بندر رقیب پاکستانی و عربی، مزایای بسیاری دارد تا بتواند تلاش برای توسعه آن را توجیه کند. از

جمله اینکه بندر چابهار در مقایسه با بنادر عربی مسافت کمتری را به کشتی‌ها تحمیل می‌کند آن چنان که مسیر کشتی‌ها از بندر چابهار ۵۰ مایل است در حالی که از بندر خرفکان ۳۰۰ مایل و از سایر بنادر عربی، بیش از ۳۰۰ مایل است.

رضوانی درباره نقشه راه توسعه این بندر توضیح داد: تا وقتی زیرساخت‌هایی مثل ساخت اسکله تکمیل نشود، توسعه ترانزیت و ترانشیپ میسر نخواهد بود. به همین منظور، طرح توسعه و ساخت بندر شهید بهشتی به عنوان تنها اسکله چابهار از سال ۸۶ به روش مناقصه به پیمانکاری قرارگاه خاتم الانبیا سپرده شد.

توسعه بندر چابهار در ۵ فاز تعریف شده است که مراحل مطالعاتی این طرح از سال ۸۴ آغاز و کارهای اجرایی از اواخر سال ۸۷ شروع شده است. با اجرای کامل طرح توسعه بندر چابهار، ظرفیت اسمی تخلیه و بارگیری این بندر به ۲۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت که البته با توجه به برخی مولفه‌ها از قبیل متنوع بودن ظرفیت کشتی‌های متقاضی، این ظرفیت تا ۳۰ درصد قابل افزایش است. در حال حاضر عملیات توسعه بندر چابهار در فاز یک ادامه دارد و حدود ۵۰ درصد پیشرفت داشته که ظرفیت فعلی این بندر را به بیش از ۶ میلیون تن رسانده است.

رضوانی با اشاره به موانع فنی توسعه بندر چابهار، عنوان کرد: بستر دریایی این بندر برخلاف بستر اغلب بندرهای جنوب کشور نرم نیست و ساخت و لایروبی حوضچه‌ها با مشکلات فنی مواجه است اما این موانع توسط مهندسان توانمند کشور برطرف می‌شود و کار توسعه بندر طبق برنامه ادامه دارد.

### سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش‌های رو به رشد چابهار

مدیر بندر چابهار در مورد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در چابهار گفت: در حال حاضر ۳۰ تا ۴۰ درصد اراضی بندر آماده سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش صادرات و ترانزیت است. برآورد دلاری ساخت فاز یک طرح جامع بندر بهشتی ۳۴۱ میلیون بوده است، به همین دلیل بخش خصوصی بیشتر در قسمت‌های ترانزیت، ساختن سیلو، بسته‌بندی، ساخت انبار و سایر صنایع مرتبط سرمایه‌گذاری می‌کند. بعد از آماده‌سازی زیرساخت‌های فاز یک برای توسعه بخش کانتینری و چندمنظوره، بندر چابهار آماده پذیرش بیشتر سرمایه‌گذاری خصوصی است. در حال حاضر در این بندر یک شرکت بخش خصوصی در بخش ترانزیت سوخت فعال است و به گفته رضوانی ۱۰ شرکت دیگر هم درخواست سرمایه‌گذاری داده‌اند که در دست بررسی است.

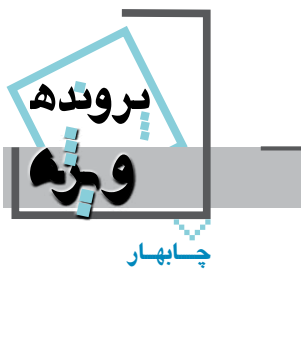
رضوانی می‌گوید: خط مشی راهبردی بندر رو به رشد چابهار، جذب سرمایه‌گذاری به ویژه از بخش خصوصی است. به همین دلیل تسهیلات قابل توجهی برای سرمایه‌گذاران این بندر در نظر گرفته شده؛ از جمله اینکه سرمایه‌گذاری به روش مذاکره‌ای و متناسب با کار بندر صورت می‌گیرد در نتیجه سعی شده تا رابطه‌ای برد-برد بین سرمایه‌گذار و بندر چابهار شکل گیرد.

از سوی دیگر، این سرمایه‌گذاری باید از نظر میزان تناژ کالا، تعداد کشتی و چرخش ورود کالا در طول سال قابل توجه باشد تا مورد پذیرش بندر قرار گیرد ولی در بخش‌های اجاره‌ای برای تشویق سرمایه‌گذاران در ابتدای عقد قرارداد تنها ۵ درصد میزان اجاره و باقی میزان اجاره بعد از آغاز فعالیت سرمایه‌گذار دریافت می‌شود.

سازمان بنادر کشوری هم برای سرمایه‌گذاران بندر چابهار تسهیلات ویژه‌ای در نظر گرفته است. تسهیلاتی مثل ۳۰ درصد تخفیف برای بخش انبارداری، باربری و خنک‌کاری کالا، ۸۵ درصد تخفیف برای صادرات و ترانزیت کالا به وسیله کانتینر (انبارداری) و ۷۵ درصد تخفیف برای کالاهای وارداتی با کانتینر. مدیر بندر چابهار در مورد اتصال چابهار به خطوط راه آهن کشور می‌گوید: اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی در دستور کار مسئولان وزارت راه قرار دارد و شبکه حمل و نقل جاده‌ای منتهی به چابهار نیز به سرعت در حال تقویت شدن است. امیدواریم با تکمیل پروژه‌های ریلی و جاده‌ای طی ۵ سال آینده چابهار به جایگاه واقعی خود که در توسعه محور شرق کشور دست یابد. همچنین زیرساخت‌های ترانزیتی بندر چابهار در حال توسعه است تا امکان پذیرش کشتی‌های نسل جدید با آب‌خورد ۱۵- و ۱۶- را داشته باشد. تا کنون اسکله‌های بندر چابهار امکان پذیرش کشتی‌های دهه ۶۰ و ۷۰ را به اصطلاح هندی سایز را داشته که نهایت ظرفیت آب‌خور آنها ۹- بوده است.

### چشم‌انداز اقتصادی چابهار، بهاری است

رضوانی چشم‌انداز آینده بندر چابهار را بسیار مثبت ارزیابی کرده و بر این باور است که نگاه مسئولان ارشد اقتصادی کشور معطوف به توسعه هرچه بیشتر حمل و نقل چند وجهی با لحاظ کردن موقعیت بنادر ایران است و در چشم‌انداز اقتصادی کلان کشور بندر چابهار با موقعیت خاص و استراتژیک خود جایگاه مهمی دارد. رضوانی می‌گوید: در سال‌های آینده با تکمیل فازهای توسعه چابهار از این بندر بیشتر خواهیم شنید و چابهار به دروازه‌ای برای جهش اقتصادی محور شرق کشور تبدیل خواهد شد. \*



### آنچه شما گفته‌اید

## در اتاق فکر حمل و نقل ایران

امروزه با رشد رفاه اجتماعی و توسعه اقتصادی، تقاضای حمل و نقل نیز رشدی روزافزون دارد و بسیاری از کشورها به دنبال آرایه مدل‌هایی بهتر برای بهبود و ارتقای سیستم حمل و نقل خود می‌باشند. از سوی دیگر از آنجا که به‌طور طبیعی مدیران قادر به تجزیه و تحلیل همه مسائل و استنتاج آنها در موقعیت‌های مختلف نیستند، نیاز به افراد خیره و صاحب ایده در زمینه‌های مختلف سازمان حس می‌شود، اتاق‌های فکر می‌توانند با گردآوری این افراد زنده و خلق افکار و ایده‌های نو این جای خالی را پر کنند. در این خصوص سازمان بندر و دریا نوردی نیز همچون دیگر سازمان‌های کلان کشور از این قاعده مستثنی نبوده و اتفاقاً این اتاق‌ها می‌توانند با پیوند قدرت و دانش ضعف سیاست‌گذاری‌ها و تصمیم‌های موجود را پوشانده و علاوه بر گشودن گره‌های برخی مشکلات، اندیشه‌محوری و فکر پژوهش را نیز در این سازمان پویا و در عین حال پیچیده مستقر کنند. اصولاً در محیط پویای سازمان‌های امروزی، برخورداری از نیروی انسانی خلاق، نوآور و کارآفرین یک مزیت بزرگ رقابتی است، مزیتی که حالا برخی از نیروهای انسانی فعال در بخش حمل و نقل کشور آن را به منصفه ظهور گذاشته‌اند. به‌طوری‌که اتاق فکر مجازی که به‌صورت خود جوش در تارنمای [linkedin.com](https://www.linkedin.com) تحت عنوان «اتاق فکر حمل و نقل ایران» (IRAN TRANSPORT THINK TANK) ایجاد شده می‌کوشد علاوه بر آشنایی با این بازوی فکری، انواع مختلف روندهای توسعه، ساختار و جایگاه حمل و نقل را در بخش‌های مختلف حمل و نقل به‌ویژه دریایی به تکاپو وادارد. نکته با اهمیت این اتاق آن است که نخبگان، کارشناسان و تمامی فعالان این حوزه با درج نظرات و نکات نوآورانه خود در این سایت، بستر ارتقای بار علمی و نهایتاً در مرحله اجرا قرار گرفتن ایده‌های نو را فراهم می‌کنند.

ماهنامه بندر و دریا این افتخار را دارد در شماره‌های پیاپی، گزیده‌ایی از نظرات شما عزیزان را پیرامون مباحث مختلف حمل و نقل در صفحات ویژه خود گنجانده و به اطلاع کارشناسان و سیاست‌گذاران ذیربط برساند.

## آیا قفل توسعه چابهار باز می‌شود؟ راهکار شما برای توسعه این بندر اقیانوسی چیست؟ شروع بحث از: یونس غربالی مقدم

**مجید بابایی:** مهمترین مشکل بندر چابهار عدم دسترسی مناسب به شبکه حمل و نقل داخلی کشور است. موضوع اتصال ریلی چابهار سال‌هاست که مورد توجه بوده و پروژه اتصال چابهار به زاهدان و سرخس از یک سو و اتصال به بم از طریق فهرج نیز قبلاً مطالعه شده است.

**سید مرتضی ناصرین:** به نظرم مشکل چابهار وجود خط ریلی نیست گرچه خط ریلی برای آن مفید است. مگر بندرعباس برای رونق خود دارای خط ریلی بود؟ مگر بندر بوشهر و بندر عسلویه اکنون خط ریلی دارند؟ مطالعات مشاور هندی PWC نیز همین را نشان داد و لذا هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در راه آهن چابهار پشیمان شدند و توسعه بندر را اولویت دادند ولی ما عادت داریم که به جای روش‌های نرم افزاری به دنبال سرمایه‌گذاری‌های انبوه سخت افزاری باشیم ما عادت کرده‌ایم در تهران بنشینیم و از اینجا روی نقشه مسیرهای ترابری فکر کنیم و مثلاً برنامه بریزیم ولی توجه نمی‌کنیم که چرا در بندر شهید رجایی عملکرد ریلی نسبت به آنچه باید باشد نزدیک به صفر است و چرا صاحب بار در بندر عباس حمل با جاده را نسبت به راه آهن در مقایسه شرایط اقتصادی و عملکردی دو شیوه ترابری ترجیح می‌دهد؟

دو بندر چابهار و گوادر بسیار به هم نزدیک هستند و به نظر می‌رسد رونق هر یک می‌تواند تاثیر منفی بر دیگری داشته باشد و لذا غالباً این دو بندر را رقیب هم تصور می‌کنند و تحلیل‌های بسیاری مبتنی بر نحوه پیشرفت منطقه در شرایط رقابتی بین دو بندر مذکور منتشر شده است. به نظر بنده در یک نگرش راهبردی کلان و مبتنی بر سیاست برد - برد و توسعه منطقه‌ای بایستی به این موضوع جور دیگری نگریست و روش‌هایی برای توسعه منطقه‌ای هر دو کشور ایران و پاکستان در نظر گرفت. هر دو کشور در مناطق بلوچستان خود دچار محرومیت نسبی هستند و از ناهنجاری‌های امنیتی رنج می‌برند هر چند در ایران وضعیت به مراتب بهتر است.

در راستای نگرش یا راهبرد کلان همکاری مشترک دو کشور در منطقه بین دو بندر چابهار و گوادر راه و راه آهن ساخته شود تا همکاری بین دو بندر افزایش یابد و اگر یک کشتی به بندر چابهار آمد بتواند بخش محدودی از بار به سمت پاکستان را نیز با خود حمل و در چابهار تخلیه کند و بالعکس بندر گوادر بتواند کشتی‌هایی را پذیرش نماید که بخش محدودی از بار آنها به سمت ایران حمل شود و بالعکس در کشتی‌های خروجی همچنین

تجارت محلی بین دو منطقه ساحلی دو کشور رونق گیرد.

تصویب طرح‌ها و عقد قراردادهای توسعه بندر چابهار و احداث راه آهن در دولت دهم واقع شد و اکنون به همت دولت مردان دولت یازدهم امیدواریم به نتیجه برسند. با شناختی که از آقای مهندس ترکان و دیدگاه‌های ایشان دارم گمان می‌کنم نقش ایشان در این موضوع اهمیت دارد و اگر پیشنهادی منطقی برای پیشبرد آمایش سرزمین و توسعه شرق کشور مطرح باشد بتوان از کمک ایشان استفاده نمود.

**مجتبی سلیمانی صادقی:** قطعاً چابهار یکی از استراتژیک‌ترین موقعیت‌های تجاری و لجستیکی کشور را دارد. براساس مطالعاتی که در گروه پژوهش‌های لجستیک و زنجیره تامین مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی انجام شده است بندر چابهار به‌عنوان یکی از مهمترین اولویت‌ها برای ایجاد «شهر لجستیکی» می‌باشد. همان‌گونه که بزرگواران استحضار دارند در آن سوی آب‌های خلیج فارس ما شهر لجستیکی دبی (که در دنیا منحصر به فرد است) را داریم که نقشی غیرقابل انکار در توسعه اقتصادی و بالندگی تجاری کشور امارات داشته است. قطع به یقین با توجه به دسترسی‌هایی که بندر چابهار دارد در صورت توجهی همه‌جانبه (که البته بارهای این حرف زده شده ولی متأسفانه هیچگاه مورد عنایت مسئولین نبوده است) این بندر خواهد توانست به به یک شهر لجستیکی تمام عیار تبدیل شود. فقط باید جنبید که فردا خیلی دیر است! پاینده باشید.

**محمد پور حاجی:** برای خروج این بندراز بن بست بایستی به‌طور عملی اقدام نمود: ۱- ارتباط این بندر به خطوط راه آهن سراسری کشور (راه آهن دو خطه) ۲- احداث بزرگراه و اتصال آن به مرزهای شرقی، شمالی و حتی به بندرعباس ۳- تزریق بودجه به طرح توسعه بندر و اتمام ساخت اسکله‌ها و ترمینال کانتینری در کوتاه‌ترین زمان ممکن ۴- ایجاد انگیزه برای جذب خطوط کشتیرانی بین‌المللی دارای نسل جدید کشتی‌های کانتینری و توسعه ترانشیپ ۵- ایجاد زیرساخت تبدیل بندر به مرکز توزیع کالا در منطقه و توسعه حمل و نقل فیدری ۶- سوق دادن صنایع ارزش افزوده و صنایع تبدیلی و صادرات مجدد و بسته‌بندی و... به محدوده منطقه آزاد تجاری و صنعتی چابهار ۷- ارایه معافیت‌های گمرکی و تعرفه

البته هندی‌ها ظاهراً تمایل زیادی به ارسال کانتینر از طرف بندرعباس- انزلی به آسیای میانه هم از خودشان نشان می‌دهند و اخیراً از بندر مسیر هم بازدید داشتند، ولی محور چابهار به افغانستان برایشان جذابیت بیشتری

دارد. ایجاد پارک لجستیکی در منطقه آزاد چابهار و ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاران جهت سرمایه‌گذاری در صنایع بسته‌بندی، مونتاژ و labeling می‌تواند زمینه را برای شکوفایی نمودن اقتصاد منطقه فراهم کند. ولی ای‌کاش می‌توانستیم کالاهای semi finished را که احیاناً از هند و یا امارات وارد می‌شوند را در منطقه آزاد صنعتی چابهار تبدیل به finished product کرده و بعد به افغانستان ترانزیت کنیم. البته هماهنگ کردن ارگان‌های درگیر در ترانزیت برای کاهش بروکراسی و تسهیل ترانزیت اهمیت زیادی دارد.

**محمد علی یزدانی:** به نظر من نحوه ورود به موضوع توسعه بندر چابهار با طرح سوال « قفل دارد. منطقه شرق و جنوب شرق کشور از موقعیت بسیار ممتازی جهت حمل و نقل ترانزیتی برای کشورهای واقع در حوزه آسیای میانه و همچنین افغانستان برخوردار می‌باشد، که با بهره‌گیری از این موقعیت می‌توان منافع اقتصادی سرشاری را نصیب کشور نمود. عواید و منافع اقتصادی ناشی از توسعه ترانزیت از بندر چابهار، می‌تواند هزینه‌های اجرایی طرح‌های توسعه در محور شرق را ظرف ۵ سال آتی مستهلک نماید. با این همه برخی موانع فراروی توسعه محور شرق و من جمله بندر چابهار وجود دارد که با رفع این موانع می‌توانیم شاهد توسعه بندر چابهار و افزایش رونق اقتصادی و توسعه پایدار در منطقه باشیم. بخشی از موانع فراروی توسعه بندر چابهار؛ تابعی از محرومیت و عدم توسعه یافتگی منطقه می‌باشد. در سال‌های قبل نیز برای رفع این محرومیت‌ها و ایجاد رشد و توسعه در منطقه، طرحی بسیار مترقی تحت عنوان « طرح توسعه محور شرق » تهیه و تا حدودی نیز اجرایی شد، اما عدم اجرای کامل آن نتوانست انتظارات را آنطوری که باید و شاید برآورده سازد. این طرح به‌عنوان یک بسته اقتصادی کامل، کلیه شقوق حمل و نقل در بخش‌های بندری، ریلی و جاده‌ای را دربر می‌گرفت، یعنی دقیقاً نسخه‌ای که می‌توانست ضمن رفع موانع و مشکلات، آهنگ توسعه در منطقه را تسریع نماید. هر چند بندر چابهار موتور توسعه محور شرق می‌باشد، اما ضعف‌های ساختاری در اقتصاد منطقه و نارسائی‌های موجود در زیرساخت‌های پس‌کرانه‌ای اجازه بهره‌برداری کامل از ظرفیت‌های موجود در بخش بندری را نمی‌دهند، بنابراین اگر بخواهیم برنامه‌ای جامع را برای توسعه بندر چابهار مدنظر داشته باشیم، ضرورتاً باید سایر زیربخش‌ها را نیز در این برنامه مورد توجه قرار دهیم. در این راستا یگانه راهکاری که می‌تواند به‌عنوان تامین کننده الزامات توسعه بندر چابهار مورد توجه قرار گیرد، همانا طراحی و اجرای نسخه بروز شده « طرح توسعه محور شرق کشور » خواهد بود. \*



## چرا "توسعه دریا محور" در کشور ما تحقق نمی یابد؟

چرا "توسعه دریا محور" و یا به تعبیر وزیر محترم راه و شهرسازی "اقتصاد دریا پایه" در کشور ما تحقق نمی یابد؟! معمای این عدم توسعه دریایی چیست و از کجا باید شروع شود؟

شروع بحث از: **یونس غربالی مقدم**

**محمد پورحاجی:** برای توسعه دریامحور می بایست برنامه جامع (ونه جزیره‌های) توسعه دریا محور و اقتصاد دریا محور داشته باشیم. این به این معنی است که تمامی بخش‌هایی که به نوعی در زنجیره لجستیک و زنجیره تامین قرار می‌گیرند به صورت متوازن در راستای یکپارچگی با یکدیگر همگام شده و رشد و توسعه آنها در مسیر توسعه و در خدمت اقتصاد ملی باشند. بازگرانی که در این عرصه فعالیت می‌کنند نظیر کشتیرانی‌ها، بنادر، خطوط حمل و نقل ریلی، گمرک، انجمن‌های کشتیرانی و غیره می‌بایست شرایط را برای ارتباط موثر پسکرانه‌ها و صنایع تولیدی به سواحل آغاز نمایند و صنایع ترغیب شوند به نزدیکی بنادر نقل مکان کنند و آرایه خدمات ارزش افزوده در بنادر و مناطق آزاد (در مجاورت بنادر) عامل مشوقی برای صنعت‌گران گردد.

**مجید بابایی:** به عبارتی توسعه دریامحور الزاماتی دارد که بخش مهمی از آن در داخل مرزها و خشکی باید اتفاق بیافتد. قاندا در طرح جامع حمل و نقل کشور بایستی این سیاست گذاری شده باشد و اولویت‌های توسعه حمل و نقل نیز بر آن اساس صورت گیرد. البته در عمل خودبخش بنادر نیز دارای اشکالات عدیده ایست از جمله ضعف سیستم‌های تخلیه و بارگیری و عدم چابکی لازم در مقررات بندری به نحوی که بنادر جنوبی خلیج فارس در برخی کشورها گوی سبقت را از بنادر ما گرفته‌اند. مسائل گمرکی و ترانزیت و... را نیز بایستی اضافه نمود.

**سید مرتضی ناصریان:** موضوع توسعه دریا محور بسیار فراتر از حمل و نقل دریایی و امور بندری و پس کرانه آنهاست ولی اغلب عزیزان صرفاً در حد بخش حمل و نقل به موضوع اشاره نموده‌اند. در همین اتاق فکر مبحث دیگری در خصوص سند راهبردی توسعه صنایع دریایی مطرح شده است که رجوع به آن سند می‌تواند ابعاد گسترده موضوع توسعه

دریامحور را روشن نماید و اهم راهبردهای تحقق توسعه دریامحور در آن سند مشخص شده است  
**مهرداد نجفی:** مقوله توسعه به طور عام می‌بایست در طرح آمایش سرزمین هر کشوری دیده شود. در این طرح از بررسی فرصت‌ها و منابع و پتانسیل‌های کشور در کنار کمبودها، کاستی‌ها و تهدیدهایی که برای هر کشور در بخش‌های مختلف وجود دارد در خصوص جهت‌گیری‌های کلان توسعه کشور اتخاذ تصمیم می‌شود. به این شکل است که مثلاً برای کشوری همچون برزیل توسعه ورزش و صنعت محوریت توسعه می‌شود و برای کشوری دیگری تولید و... اما اینکه آیا برای کشور ایران دریا می‌تواند محوریت توسعه باشد یا خیر هم بحث درخور توجهی است. چرا در بسیاری از کشورها شهرهای بندری از پر رونق‌ترین اقتصادها برخوردار بوده و اکثر پایتخت‌های کشورهای با مرزهای آبی گسترده، شهرهای بندری آنها هستند و در ایران چنین نشده هم جای تامل دارد. به نظر بنده یکی از دلایل این موضوع برمی‌گردد به حملاتی که از جانب دشمنان این مرز و بوم در گذر تاریخ از طریق دریاها به کشور صورت پذیرفته و پایتخت در گذر زمان به نقاط داخل سرزمین منتقل شده است. از دیگر دلایل شاید گستردگی پهنا و وجود شهرهای بزرگ و کوچک متعدد در فواصل نسبتاً زیاد از ساحل باشد. البته مطمئناً دلایلی دیگری نیز وجود دارد مثلاً اینکه در توسعه‌ای که در کشوری مثلاً سی سال گذشته اتفاق افتاده، دریا و اقتصاد دریا واقعاً چه میزان نقش داشته است؟ چه میزان از درآمد ایرانی‌ها به طور مستقیم یا غیر مستقیم از دریاست؟ چند درصد اقتصاد کشور وابسته به دریاست؟ نکته دیگر اینکه برای دریامحور بودن توسعه چه شاخص‌هایی وجود دارد اگر مشخص باشد بهتر می‌توان سنجد که توسعه کشور دریامحور بوده یا خیر.

**مجید بابایی:** برای در محوریت قرار گرفتن دریا در توسعه اقتصادی که اتفاقاً قابل تامل هم می‌باشد نیاز به بستری در هر دو حوزه خشکی و دریا داریم. کشور ماعداً تا بر پایه واردات نباشد است و تجربه سال‌های اخیر نشان داد که حمل و نقل داخلی به شدت تحت

تاثیر قرار گرفت. بخش حمل و نقل حدود ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشور را به خود اختصاص داده است و در این بین نقش بخش دریایی به عنوان محرک سایر حوزه‌های جاده‌ای و ریلی قابل تامل است. به عبارتی ممکن است سهم بخش دریایی از مجموع حمل و نقل کشور حدود ۵ درصد باشد اما در افزایش سهم سایر بخش‌ها تاثیر زیادی دارد. باید به این موضوعات توجه کرد و سپس براساس مزیت‌های هر بخش در جهت توسعه آن گام برداشت.

**سید مرتضی ناصریان:** در خصوص نظر آقای مهندس بابایی که تاثیر ریسک تلاطم سیاسی بر توسعه دریامحور را مطرح نمودند اولاً جای توضیح است که توسعه دریامحور محدود به موضوع حمل و نقل و آنهم حمل و نقل بین‌المللی و ارتباطات تجاری با کشورهای آن طرف آب نیست و بخش قابل توجهی از توسعه دریامحور به استفاده از محیط و منابع آبی می‌پردازد که ربطی به رابطه سیاسی یا تجاری با دیگر کشورها ندارد. ثانیاً در خصوص آن بخش که تحت تاثیر تجارت و روابط بین‌المللی می‌باشد این ریسک موضوعیت دارد با این حال نباید نگاه خود را به جنبه منفی آن محدود نمود و می‌توان جنبه مثبت آن را نیز توجه نمود. مثال می‌زنم وقتی به گسترش حمل و نقل ترانزیتی در کشور و ایجاد مسیرهای ترانزیتی می‌پردازیم این ریسک وجود دارد که یک مرز نظیر جلفا بخاطر روابط سیاسی با دیگر کشورها یا تحت تاثیر روابط بین دیگر کشورها بسته شود یا محدود شود و آن مسیر ترانزیتی غیرفعال شود اما در جهت مقابل برقراری مسیرها و فعالیت‌های ترانزیتی باعث افزایش و تقویت تدریجی روابط سیاسی و اقتصادی با دیگر کشورها و همبستگی بین نیازهای کشورها می‌شود و احتمال بروز تنش‌ها را کم می‌کند و لذا ترانزیت از ابزارهای تقویت امنیت ملی شمرده می‌شود. این موضوع در کتاب رئیس جمهور محترم به نام "امنیت ملی و نظام اقتصادی ایران" به صورت مبسوط بحث شده است. بنابراین توسعه دریامحور گرچه تا حدودی از ریسک روابط سیاسی تاثیر منفی می‌پذیرد ولی تاثیرگذاری مثبت بر کاهش بروز تنش‌های سیاسی و نظامی و اقتصادی هم دارد و اینکه کدام تاثیر قوی تر باشد بحث پیچیده‌ای

است که حسب شرایط روز و نحوه مدیریت کلان و موضوع فعالیت قابل بررسی است

**مینا اخوان:** در بحث توسعه دریا محور، چه خوب می شود اگر یک نگاهی هم به کشورهای حوزه خلیج فارس داشته باشیم و دلایل توسعه و پیشرفت حمل و نقل دریایی آنها را بررسی کنیم. به دومی اشاره می کنم و بندر جبل علی که در ساله ۲۰۱۳، با بیش از ۱۴ میلیون تی ای یو، نهمین بندر کانتیری جهان بوده و جایگاه خود را به عنوان یک قطب لجستیک در منطقه تثبیت کرده است

**سید مرتضی ناصریان:** به یادداشت قبلی خود اضافه می کنم که ریسک روابط سیاسی و بین المللی در ایجاد کریدورهای ترانزیتی جاده ای و ریلی که منتهی به یک مرز خشکی می شوند خیلی بیشتر از ریسک مسیرهای منتهی به بندر و فعالیت های دریایی است چون در مرزهای خشکی کشور مجاور یا هر یک از کشورهای مسیر عبور بار مستقیما می توانند روی میزان و شرایط ترانزیت اعمال نظر کنند نظیر مشکلاتی که در مرز جلفا به علت مناقشه جمهوری آذربایجان و ارمنستان بروز نموده و یا در مرز سرخس به صورت محدودتر با کشور ترکمنستان داریم و در ادامه مسیر کشور ازبکستان تاثیرگذار است ولی در مسیرهای دریایی یک کشور به تنهایی اثر قطعی نمی گذارد

**مهرداد نجفی:** در رابطه با موضوعات مطرح شده به یاد داشته باشیم که موقعیت ژئوپلیتیک منطقه خاور میانه همواره دست خوش تغییر و تحول است. تحولاتی که بسیاری از آنها بر پاشنه اقبال ما نمی چرخند. موقعیت جغرافیایی ما در منطقه و مزیت هایی که از این امر برای کشور ما وجود دارند شاید تغییر نکنند لیکن به واسطه تحولات سیاسی سال های اخیر و استفاده نکردن از فرصت ها، بسیاری از آنها برای ما تبدیل به تهدید شده اند. پس از جهانی شدن و شکل گیری قطب های اقتصادی در جهان منافع کشورها با معادلاتی به هم گره خورده که پارامترهای این معادلات طی سال ها تغییر یافته و کالبره شده اند. لذا ایجاد تغییر در این معادلات نیازمند اتخاذ تدابیر منطقی هم در صحنه داخلی و هم بین المللی است.


**سید مرتضی ناصریان:** با عنایت به آنکه توسعه دریامحور یکی از پتانسیل های عظیم و مغفول در کشور ما برای رشد اقتصادی و آمایش سرزمین و افزایش روابط بین المللی است و از سویی نیاز به هماهنگی دستگاه های متعددی برای این هدف می باشد جا دارد کارگروه ویژه ای در دولت مسئول موضوع باشند و دبیرخانه دائمی برای آن داشته باشیم همان طور که قبلا دبیرخانه توسعه محور شرق تشکیل شد و تا حدودی هم موثر بوده است. همچنین کمیته اقتصاد - دریا محور - قبلا تشکیل شده است و اگر اشتباه نکنم، آقای دکتر طاهری سمت ریاست آن را به عهده دارند. دبیرخانه ای هم در سازمان بندر و دریانوردی برای آن تشکیل گردیده است.

**محمد رضا قائم مقامی:** حدود ۱۰ سال است ما برطبل

اقتصاد دریامحور می کوبیم. از آنجا که اکثر صدهای همونا از کارشناسان و متخصصین شاغل و یا متأثر از تفکرات سازمان های دولتی و یا کارشناسان پیرو اقتصاد متمرکز بوده است. حاصل همه این توجهات تعدادی مقاله و آرایه مطالب کلی از مزیت و منافع موجود در دریا بوده است و بس. نگاهی گذرا به سمینارهای دریایی و آرقام هزینه فایده و مقالات ضعیف ارائه شده در آن نشان می دهد تا چه اندازه نظرات ما حول - محورهای علمی - با واقعیات تلخ و یابری خشنودی مستمعین بوده است. کارشناسان ما بسته به پیشینه خود هر یک اقتصاد دریا را از دید خود تحلیل می نمایند و متأسفانه در نبود شرکت های مشاوره های قوی در این بخش، محدوده اطلاعات تصمیم سازان و تصمیم گیرنده گان در چنبره این گونه نظریه ها شکل گرفته است. به نهاد های متعدد شکل گرفته حول توسعه اقتصاد دریا طی سالیان گذشته نظری بی افکند تا در یاد اوهام زدگی ناشی از تحلیل های غلط چه هزینه ای را به دوش کشور تحمیل نموده و همچنان ادامه دارد. در اینکه دریا دارای پتانسیل است شکی وجود ندارد. اما اینکه از جمع جمیع مزیت های موجود در دریا کدام یک در اولویت یک کشور ما قرار دارد که هزینه منفع آن توجیه سرمایه گذاری دارد کار تحقیقاتی می خواهد. در بیست سال گذشته بحث کشتی سازی و یا کشتی داری بحث روز مقالات و دولت مداران بوده و امروز همه می دانیم با چه هزینه ای ما با تحلیل های غیره اقتصادی، و صرفا با ستند به حوزه نفوذ کشتی سازان، ناچار کشتی سازی را ترجیح دادیم؟ با چه هزینه ای؟ از دید بنده ارائه تحلیل های غیر اقتصادی که مزیت های هر بخش از فعالیت های اقتصادی را نادیده بگیرد فاقد اعتبار و زبان بار برای کشور است. وقتی که توسعه نیافتگی بندر ما مزیت ژئواستراتژی ما را تحت الشعاع قرار می دهد کشتی سازی ولو با ارزش سیاسی اشتغال زایی اش نمی تواند استراتژی توسعه دریا محور ما را یاری دهد. جان کلام اینکه وقت آن رسیده است که باتوجه به امکانات اندک و واقعی خود و سرمایه موجود در کشور چون کار آفرینی زیرک تحلیل های خود با عدد و ارقام آرایه دهیم و مشخصا به اولویت ها با مزیت های اقتصادی شان بها دهیم تا بیان مطالب عام. جان کلام اینکه چه نوع فعالیت؟ چرا؟ و چه وقت؟

البته خبر تشکیل کمیته اقتصاد دریامحور جای خرسندی و امیدوارکننده است اگر دامنه فعالیت و اعضای آن معلوم باشد بهتر می توان بحث نمود. به هر حال دامنه امور اقتصاد دریامحور موضوعات بسیار متعددی را شامل می شود و به دریانوردی و بندر محدود نیست. تجربه و قضاوت شخصی بنده آن است که وقتی کمیته ای بین نهاد های متعدد تشکیل می شود انتخاب محل استقرار دبیرخانه آن اهمیت بالایی دارد و معمولا نتایج کار کمیته به سمتی می رود که مرتبط با حوزه کاری سازمان محل استقرار دبیرخانه است. اگر این کمیته نیز عملا به امور دریانوردی و بندر محدود شود انتظار از کمیته اقتصاد دریا محور را برآورده نخواهد کرد و بنابراین به نظر بنده استقرار دبیرخانه آن در نهاد ریاست جمهوری یا معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی مناسب تر است.

چرا توسعه دریا محور در کشور توسعه نمی یابد؟ علت انتخاب محل استقرار کمیته دائم اقتصاد - دریامحور - در سازمان بندر و دریانوردی، توجه به مهمترین رکن این توسعه از نظر اقتصاد دانان یعنی توسعه بندر بوده است. انتخاب محل کمیته، ممکن است باعث اولویت و خود هدف گذار شود. اما اینکه از نظر شما، بحث اقتصاد - دریا محور - دامنه گسترده ای را شامل می شود و بنابراین لازم است در نهاد ریاست جمهوری تشکیل شود تا این گستردگی را پوشش دهد. پتانسیل های اقتصادی نهفته در بخش بندر و کشتیرانی که ناشی از وجود نیروی کار داخلی و موقعیت ژئواستراتژی ایران به دلیل قرار گرفتن در مسیر کشورهای - محاط در خشکی - است، ارزش اضافه ای است که اولاً کمتر از ذخائر فسیلی نیست، ثانیاً این مهم به دلیل محدودیت های اصل ۴۴ (تاقبل از اصلاحات ابلغی) و عدم حضور گسترده بخش های گوناگون به خصوص بخش خصوصی (در بخش کشتیرانی) طی سالیان دراز به بهره روری و تکامل مناسب در استانداردهای جهانی نرسیده است. از این رو است که به نظر بنده بندر نقطه اتصال پتانسیل های کشور به منابع وسیع اقتصاد جهانی ایست که مادام که جهانی نشود نمی تواند بهره لازم را به اقتصاد ملی اضافه نماید. از این روست توسعه این بخش توسعه یافتگی اقتصادی را تسریع می کند.

**سید مرتضی ناصریان:** مسلماً توسعه بندر و دریانوردی رکن مهمی از توسعه دریامحور است و باعث رشد اقتصادی کشور و افزایش روابط با همسایگان و دیگر کشورها و افزایش اقتدار ملی می شود با این حال نباید از دیگر ارکان توسعه دریامحور غفلت نمود ابعاد گسترده توسعه دریامحور را در سند توسعه صنایع دریایی که در همین اتاق فکر به بحث گذاشته شده می توان ملاحظه نمود و اینکه غیر از موضوع بندر آن را محدود به منابع فسیلی دریایی و آبزیان نموده اند جای تعجب است. به قول طلاب اثبات شیئی نفی ما سوا نمی کند یعنی اگر چیزی را اثبات کردید، این به معنای نفی دیگر موضوعات نیست. هر چقدر در اهمیت بندر بحث شود و اثبات شود دیگر ابعاد توسعه دریامحور تحت الشعاع قرار نخواهد داد. آیا صنایع کشتی سازی در حوزه تخصصی سازمان بندر قابل حل و فصل است؟ آیا آمایش سرزمین استان های مناطق ساحلی در حوزه کار سازمان بندر و موضوع توسعه بندر محدود می شود؟ ساماندهی سواحل و توریسم دریایی چقدر مرتبط با توسعه بندر است؟ آیا ابعاد امنیت و دفاع ملی در ارتباط با حوزه دریا و تاثیر صنایع نظامی بر توسعه دریامحور را می توان کوچک شمرد؟ مباحث اقیانوس شناسی و محیط زیست دریایی آیا محدود به امر بندر و دریانوردی است؟ بحث انرژی و دریا چطور؟ اینجا اتاق فکر حمل و نقل است و مقصود اینکه اگر همه ابعاد را همراه هم ببینیم و بحث کنیم موضوع توسعه دریامحور اهمیت بسیار بالاتری پیدا می کند و این ابعاد مزاحم هم نیستند بلکه همراه نمودن آنها باعث هم افزایی بین آنها می شود و توجه و مدیریت جامع به این ابعاد گوناگون مستلزم استقرار دبیرخانه توسعه دریامحور در یک نهاد جامع نظیر نهاد ریاست جمهوری یا معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی می باشد. 



مقاله

۳۰

بهزاد الصفی  
کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی

## نکته دریایی از سفر به دوبی

یکی از آن فرودگاه‌ها، فرودگاه المکتوم دوبی است که ادعای بزرگترین هاب مسافری و باری جهان را با خود یدک می‌کشد و فاز چهارم آن اواخر سال ۲۰۱۳ به بهره‌برداری رسید.

۵- تعدد مناطق آزاد تجاری در آن کشور و رشد‌های زیاد آنها طی سال‌های اخیر می‌تولید که تحقیقات بیشتری در خصوص علل موفقیت آنها به عمل آمده و نتایج آن در کشورمان حتی امکان اجرایی شود. لازم به ذکر است؛ بندر جبل علی به همراه منطقه آزاد جبل علی (JAFZA) به میزان ۲۵ درصد در تولید ناخالص داخلی (GDP) دوبی نقش دارند. امارات متحده عربی با جمعیت ۵ میلیون و ۳۰۰ هزار نفری و وسعت ۸۳۶۰۰ کیلومترمربع که در رده ۱۱۵ دنیا از لحاظ پهناوری است، ۱۵ منطقه آزاد تجاری (Free Zone) دارد که نسبت به وسعت و جمعیتش، تعداد مناطق آزاد آن قابل ملاحظه بوده و به نحوی تجارت آزاد و آسان را در آن کشور نشان می‌دهد. این کشور براساس گزارش Doing Business ۲۰۱۳ بانک جهانی دارای رتبه ۲۶ در بین ۱۸۵ کشور جهان از لحاظ سهولت تجارت، مقررات زدایی و ساده بودن پروسه‌های تجاری و رویه‌های بندری و گمرکی است.

۶- در دوبی چنانچه شخصی زباله‌ای را به داخل خور

سیستم می‌تواند مضراتی نیز به همراه داشته باشد که جای بررسی بیشتر دارد.

۲- مدیر بندر جبل علی به مدت ۱۵ سال است که ثابت مانده و تغییری نداشته؛ در صورتی که بندر شهید رجایی طی مدت مذکور ۷ مدیر به خود دیده و متوسط عمر مدیریت بندر شهید رجایی ۲/۵ سال است. در تجزیه و تحلیل رمز موفقیت سازمان‌ها، مباحث ثبات مدیریت از موضوعات بسیار مهم است.

۳- ۸۰ خدمت گمرکی در بندر دوبی براساس گمرک الکترونیکی (E-Custom) و دولت الکترونیکی انجام می‌پذیرد، به نحوی که تجار با ورود به درگاه اینترنتی [www.dubaitrade.ae](http://www.dubaitrade.ae) مراحل گمرکی و ترخیص کانتینر را حتی قبل از پهلوگیری کشتی به بندر انجام می‌دهند. از این رو مشاهده می‌شود متوسط زمان ماندگاری کانتینر در بندر جبل علی ۳ تا ۷ روز و در بندر شهید رجایی قبلاً تا ۶۰ روز هم داشته‌ایم و در حال حاضر حدوداً ۲۰ روز است.

۴- چهار فرودگاه، پشتوانه بندر جبل علی است و مباحث لجستیکی قوی را در آن بندر شاهد هستیم. انتقال کالاها از روش دریایی به روش هوایی طی صرفاً ۴ ساعت در نوع خود یک رکورد محسوب می‌شود.

با توجه به برگزاری سمینار TOC Container Supply Chain Middle East ۲۰۱۳ در آذر ماه ۱۳۹۲ در شهر دوبی و سخنرانی اینجانب به نمایندگی از سازمان بنادرو دریانوردی در سمینار مذکور در خصوص توانمندی‌ها و زیرساخت‌های دریایی و بنادر تجاری کشورمان، فرصت مجددی پیش آمد تا از صنایع دریایی امارات متحده عربی طی ۱۰ روز اقامت در آن کشور بازدیدهای مختلفی به عمل آورده و آشنایی بیشتری حاصل شود. هدف از تدوین نوشتار زیر نه تمجید و تعریف، بلکه بررسی امکان اجرای برخی از آنها در کشورمان است که با فرهنگ اصیل ایرانی و اقتصاد کشور عزیزمان ایران هم‌خوانی دارد.

شایان ذکر است که محققان و علاقمندان گرامی جهت اطلاعات بیشتر می‌توانند به کتاب توسعه دریامحور، مروری بر صنایع دریایی جهان مراجعه فرمایند.

۱- در کشور عزیزمان ایران سه سازمان شامل گمرک، بنادر و دریانوردی و مناطق آزاد تجاری به صورت مستقل و جداگانه هستند؛ ولی در آن کشور این سه سازمان تحت یک مدیریت واحد هستند که از مزایای آن یکپارچگی در ساختار و جلوگیری از بخشی‌نگری و جزیره‌ای عمل کردن است؛ هر چند که احتمالاً این







Deep Ocean Technology

۲۵- طی بازدید از بندر جداف دومی که یکی از فعال‌ترین یاردهای تعمیر کشتی خلیج فارس است، چندین فروند شناور ایرانی که در حال تعمیر بود را مشاهده نمودم. طی ملاقاتی که با یکی از مالکان آن شناورها داشتم؛ از وی سوال کردم که چرا شناورت را در ایران تعمیر نکردی؟! وی گفت که دفعه قبل شناورم را در یکی از یاردهای تعمیراتی بندرعباس تعمیر کردم که به مدت ۸ ماه به درازا کشید؛ در صورتی که در اینجا تنها دوهفته و با هزینه کمتر. از عوامل موفقیت بندر جداف وجود شرکت‌ها و فروشگاه‌های متعدد عرضه‌کننده قطعات و تجهیزات فنی کشتی‌ها بود که تماماً نمایندگی برندهای معروف جهانی را داشتند.

۲۶- بازدیدم از بازار شلوغ ماهی‌فروشان دومی از یک سو باعث خوشحالی‌ام شد که ماهی و میگوی ایرانی با کیفیت عالی و پرفرودار است و از سوی دیگر باعث ناراحتی‌ام که چرا اغلب آنها به صورت قاچاق از ایران به دومی وارد شده‌اند که باعث ضربه به اقتصاد و محیط زیست دریایی کشورمان و گرانی ماهی در بازار ایران می‌شود، لذا می‌توان در فهرست کالاهای قاچاق ارسالی از ایران به کشورهای حوزه خلیج فارس این اقلام را مشاهده کرد: گازوییل، ماهی، میگو و گوسفند زنده.

۲۷- هتل زیردریایی دومی با نام Water Discus با هزینه بین ۳۵۰ تا ۸۴۰ میلیون دلار در حال ساخت است. طراح این هتل آلمانی‌ها و سازنده آن سویسی‌ها هستند. ساخت این هتل تکنولوژی ساخت‌وساز در اعماق دریا را می‌طلبد.

۲۸- در طول سفر، مقاله یک روزنامه با عنوان Dubai, Dusty Village to Global City (دومی از یک روستای خاک‌آلود به یک شهر جهانی) نظرم را به خود جلب کرد و با خود فکر می‌کردم که نقش دریا و بندر و به‌طور کلی صنعت دریایی آنان در توسعه اقتصادی به چه میزان بوده؟! کشوری که صرفاً ۴۲ سال از عمر سیاسی‌اش می‌گذرد.

۲۹- مونوریل جزیره مصنوعی دومی (Palm Jomeirah) علاوه بر حمل‌ونقل عمومی یکی دیگر از جاذبه‌های گردشگری دریایی نیز محسوب می‌شود. این خط در سال ۲۰۰۹ به بهره‌برداری رسیده و به صورت تمام اتوماتیک است.

۳۰- شهر دریایی دومی باعث تمرکز اغلب فعالیت‌های دریایی شده که در آن شاهد فعالیت دانشگاه‌های دریایی، ساخت و تعمیر کشتی توسط شرکت‌ها، ارایه خدمات مختلف دریایی و مراکز تحقیقاتی دریایی هستیم. به‌طور کلی ایده Maritime City ها می‌تواند در کشورما نیز اجرایی شده و اثرات مثبتی به همراه داشته باشد.

مسوولان آن بندر قصد دارند چنانچه این گنتری‌کرین اتوماتیک کارایی خود را به اثبات برساند، ترمینال‌های کانتینری طرح‌های توسعه آتی خود را مجهز به گنتری‌کرین‌های اتوماتیک کنند. همچنین کلیه ۵۲ دستگاه ترانستینرهای بندر خلیفه ابوظبی نیز به صورت نیمه‌اتوماتیک فعالیت می‌کنند.

۲۲- نمایش نورافشانی به مناسبت سال ۲۰۱۴ دومی که در کتاب گینس به‌عنوان بزرگ‌ترین آتش بازی جهان ثبت شد، به نحوی اهمیت دریا برای آن کشور را نیز نشان می‌دهد. این آتش‌بازی در طول ۹۶ کیلومتر سواحل آن شهر و با هزینه ۶ میلیون دلار برگزار شد و آنها سعی کردند به نحوی ساخت و سازهای دریایی و رونق اقتصادی شهر را به رخ جهانیان بکشند. شایان ذکر است در سال ۲۰۰۸ نیز مراسم نورافشانی بزرگی به مناسبت افتتاح هتل آتلانتیس در پالم جمیرا برگزار شد که مورد اعتراض برخی در اقصی نقاط جهان قرار گرفت. آنها استدلال می‌کردند که در شرایط رکود اقتصادی جهانی آن زمان و آمار فقر و بیکاری بالا در دنیا این‌گونه هزینه‌ها نابجا و ناشایست است.

۲۳- کرایه قایق‌هایی که مردم را از یک سوی خور دومی به آن سواستقلال می‌دهند و به عبور معروفند طی سالیان متمادی یک درهم ثابت مانده است. به نظر می‌رسد دولت آن کشور سعی می‌کند با استفاده از اهرم‌های مختلف کرایه آنها را در حد یک درهم ثابت نگاه دارد، زیرا آنها هم وسیله حمل‌ونقل عمومی هستند و هم جاذبه گردشگری شهر.

۲۴- در موزه ملی دومی مباحث دریا و بندر و دریانوردی به نحو بارزی به نمایش عموم گذاشته شده بود. جا دارد کشورمان موزه‌های دریایی بیشتری داشته و جامعه با دریا ارتباط بهتری را تجربه کند.

۱۸- در بندر جبل‌علی سرویس WiFi رایگان ارایه می‌شود که برای پرسنل کشتی‌ها امکان اتصال به اینترنت و تماس با خانواده‌هایشان را فراهم می‌آورد. لازم به ذکر است براساس کنوانسیون حقوق دریانوردان (MLC) از بنادر خواسته شده امکانات اینترنتی را در اختیار دریانوردان قرار دهند.

۱۹- ساخت بزرگ‌ترین سکوی نفتی جهان در یارد تعمیرات کشتی دومی (Dry Docks World) در حال انجام است که ساخت آن در سال ۲۰۱۴ به اتمام می‌رسد و سپس به کشور نروژ انتقال می‌یابد. نکته جالب اینکه در جوار این سایت، اخیراً ادامه ساحل جمیرا ساخته شده و گردشگران از امکانات آن استفاده می‌کنند. این موضوع نشان از اهمیت و توجه مسوولان آن شرکت کشتی‌سازی به مسایل محیط زیستی دارد که در شعار سال ۲۰۱۳ سازمان بین‌المللی دریانوردی به آن تأکید شده است: توسعه پایدار.

۲۰- فعالیت اتوبوس توریستی که علاوه بر تردد در خیابان‌ها روی سطح آب نیز در خور دومی حرکت می‌کرد و به نام باص العجایب (Wonder Bus) مشهور است، مرا به این فکر انداخت که آیا در آینده نزدیک شاهد ساخت خودروی چهارکاره‌ای خواهیم بود که کشتی و زیردریایی و هواپیما هم باشد؟! شایسته است دانشجویان و مهندسان رشته کشتی‌سازی در خصوص نحوه کارکرد این اتوبوس کشتی تحقیق کرده و نمونه آن را در کشور بسازند.

۲۱- بنادر امارات متحده عربی به سوی اتوماتیک شدن (Port Automation) گام برمی‌دارند. در این راستا، شرکت زیمنس آلمان در سال ۲۰۱۳ یک دستگاه گنتری‌کرین بندر جبل‌علی را به اتوماتیک تبدیل کرد. جالب اینکه اتاق کنترل از راه دور آن در فاصله ۱۵ کیلومتری بوده و ضریب خطای آن نیز فقط ۱ سانتی‌متر است.

باشروع سال جدید در کشور عزیزمان، مسافرت‌های نوروزی آغاز شده و در این برهه اهمیت مباحث مسافرت‌های دریایی به خصوص اقدامات ایمنی مورد توجه قرار می‌گیرد. به همین مناسبت ماهنامه بندرودریا گفت‌وگویی را در مورد اقدامات ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی در تعطیلات نوروزی، با معاون محترم امور دریایی جناب آقای سیدعلی استیری داشته‌اند که با هم می‌خوانیم:

## حفظ استانداردهای ایمنی؛

## ضرورت انکارناپذیر در مسافرت‌های دریایی

مصاحبه

◀ **معاونت امور دریایی در ارتباط با ایمنی شناورها و مسیرهای تردد دریایی چه اقداماتی را انجام داده است؟**

شناورها به‌طور کلی برای تردد احتیاج به این دارند که در یک کشور ثبت شده باشند و گواهینامه‌های فنی و ایمنی دریافت کنند، کشور ثبت کننده به علت تعهدی که به‌عنوان یکی از اعضای سازمان جهانی دریانوردی دارد و همچنین مسئولیت مرجع دریایی، مکلف است که در جهت ایمنی شناور، از آن بازدید نموده و گواهینامه‌های مورد نیاز که نشان از مطابقت آن با قوانین ملی و بین‌المللی است را صادر نماید، این مهم ممکن است براساس مجوزهای بین‌المللی (IMO) به موسسات رده‌بندی واگذار شود که در این راستا، با توجه به حساسیت به شناورهای مسافری و تردد مسافران در تعطیلات، معاونت سازمان متشکل از دو موسسه داخلی ایرانیان و آسیا از شناورهای مسافری بازدید ویژه داشته باشند و در این ایام دفاتر موسسات در تمام بنادر فعال و بازسان بدنه و موتور حضور مستمر خواهند داشت. در رابطه با اداره ایمنی و دریانوردی باید گفت که در حال حاضر با توجه به ظرفیت‌های موجود سازمان در زمینه تردد‌های دریایی و با پیگیری‌های انجام شده از طریق سازمان بنادر و دریانوردی، شناورهای استاندارد مسافری جایگزین شناورهای غیر استاندارد و فرسوده مسافری شده و در مناطق اصلی جابه‌جایی مسافر، علی‌الخصوص در مبادی منتهی به بندر شهید رجایی و جزایر اطراف آن تردد‌ها و جابه‌جایی مسافران به‌صورت کاملاً استاندارد در حال انجام می‌باشد. در همین راستا به منظور آگاهی عموم مسافرین از وضعیت و مشخصات شرکت‌های مجاز و غیر مجاز مسافری، اطلاع‌رسانی جمعی در سطح استان‌های زیربط انجام می‌گردد.

◀ **ملاك تعیین استاندارد یا استانداردها برای انواع شناورهای مسافری و تفریحی بر چه اصولی استوار است و توسط کدام نهادها یا شرکت‌ها مورد ارزیابی و گواهی صلاحیت قرار می‌گیرد؟**

خوشبختانه می‌توان به این موضوع اشاره کرد که سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در طول حیات خود قوانین و مقررات دقیق و مناسبی را برای ساخت و تطبیق انواع شناورها تأیید و تصویب کرده است. شاید این موضوع مدنظر باشد که در اثر وقوع یک سری حوادث تاسف‌بار، قوانینی همانند کنوانسیون SOLAS که بعد از حادثه تایتانیک به وجود آمد مدنظر باشد، اما به هر حال امروزه دولت‌های عضو و مراجع دریایی کشور باتوجه به شرایط ساحلی، تردد، تعداد مسافر، شرایط آب و هوایی و مدت زمان سفر، قوانین داخلی رانیز مدنظر خواهند داشت. لذا با عنایت به موضوع فوق، شناورهای مسافری در ساخت و تجهیز شامل، تجهیزات ایمنی، ناوبری و فنی، تابع کنوانسیون سولاس و در زمینه موضوع آلودگی تابع کنوانسیون مارپل و دیگر قطعنامه‌ها و قوانین بین‌المللی هستند، لذا این معاونت بر همین اساس بر ساخت و تجهیز شناورهای مسافری نظارت دارد. البته لازم به ذکر است که قوانین داخلی ما نیز شرایط خاص خودشان را دارند، و این درست که قوانین بین‌المللی سفرهای بین‌المللی را پوشش می‌دهد، اما معاونت ما برای شناورهای مسافری که تردد آنها در آب‌های داخل ایران است، دستورالعمل‌های خاصی را دارد که به بنادر و موسسات ما ابلاغ شده است.

در نهایت این معاونت به‌عنوان قانون‌گذار بخش دریایی و ناظر بر ایمنی شناورها، بازرسی و صدور گواهینامه‌های فنی ایمنی را به موسسات رده‌بندی واگذار کرده است.

لذا موسسات براساس قوانین ملی و بین‌المللی شناورهای مسافری را مورد بازدید فنی قرار داده و در صورت عدم تطبیق، از صدور و یا تمدید و یا تجدید گواهینامه‌های فنی ایمنی، امتناع خواهند کرد. این معاونت نیز بر انجام این پروسه نظارت دائم دارد و در صورت نیاز، از تردد شناورها جلوگیری به عمل خواهد آورد. نکته بعدی اینک:

تعیین استانداردهای شناورهای مسافرتی و تفریحی براساس قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی و همچنین دستورالعمل‌های مدون الزامات شناسایی و بازرسی شناورهای تفریحی در آب‌های داخلی کشور انجام می‌گیرد. موسسه‌های رده‌بندی و مامورین کنترل بندری ما با به کارگیری قوانین مذکور، شناورها را مورد ارزیابی و بررسی قرار داده و مجوز صلاحیت در تردد‌های دریایی را برای آنها صادر می‌کنند.

◀ **معاونت امور دریایی چه اقداماتی را برای آگاهی و اطلاع از ضوابط ایمنی برای مسافران دریایی انجام داده است و نحوه دسترسی مردم به این اطلاعات چگونه می‌باشد؟**

در این مورد سعی شده است با استفاده از ابزارهای اطلاع‌رسانی جمعی و تبلیغاتی مثل بنر، تیزر تبلیغاتی، بروشور و صداوسیما آگاهی هموطنان عزیز را نسبت سفرهای دریایی و استفاده از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های ارائه شده در زمینه حفظ و ارتقای ایمنی دریایی در بالاترین سطح ممکن بالا ببریم. همچنین تهیه تیزر جهت آکران از رسانه ملی، از جمله مواردی است که سوای پخش در سطح استان‌ها، به منظور اطلاع‌رسانی در سطح عموم و آحاد مردم در دست اقدام و انجام است. ضمن اینکه با اختصاص بودجه به بنادر، این امکان فراهم شده است تا با نصب بنر در سطح ترمینال‌های مسافری و پخش فیلم‌های آموزشی، مسافرین عزیز، با ایمنی شناورهای بیشتر آشنا شوند.

◀ **باتوجه به مطالب فوق، چه برنامه‌ریزی‌هایی توسط آن معاونت برای ایام نوروز صورت گرفته است؟**

از جمله برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در ایام نوروز می‌توان به مواردی از قبیل:

انجام بازدید میدانی از مبادی مسافری در سطح جزیره قشم و اسکله حقانی در بندر عباس و احصا موارد و مشکلات، بازدید میدانی از مسیر تردد شناورهای لندینگ کرافت در مسیر پهل و لافت، تأیید دستورالعمل‌های تهیه شده جهت یکپارچه و یکسان سازی وحدت رویه در انجام ایمنی مسافرت دریایی، تقویت و ارتقا ایمنی مسیر دریایی از طریق نصب علائم کمک ناوبری و تهیه سیستم گزارش دهی، اشاره کرد، همچنین پیش‌بینی برگزاری مانور در استان هرمزگان، تقویت حوزه پوشش نجات از طریق استقرار شناورهای جستجو و نجات در مسیرهای پرترافیک، ممانعت از تردد شناورهای غیر مجاز که مبادرت به حمل مسافر می‌نمایند، تلاش جهت فراهم شدن زمینه به‌کارگیری شناورهای مناسب و استاندارد حمل مسافر نیز از دیگر برنامه‌های مورد نظر ماست.

در تعطیلات آخر سال و به دلیل افزایش حجم مسافران ورودی به بنادر، علی‌الخصوص بنادر استان هرمزگان که سالیانه بالغ بر ۷ میلیون نفر گذارش شده است، سعی خواهد شد از کلیه ظرفیت‌های موجود جهت جابه‌جایی مسافرین، با رعایت کامل نکات ایمنی استفاده گردد.



## ظهور شیل و انقلاب‌های نفتی در جهان یک زنگ خطر برای اوپک

نوشته: کریستوفر آلکان

ترجمه: دکتر موسی بزرگ اصل

عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبائی

دکتر محسن زنانی در کتابش (اقتصاد سیاسی مناقشه‌ی هسته‌ای ایران) که اخیراً مجوز انتشار یافت، تأکید می‌کند که نفت در خاورمیانه دیگر اولویت مهمی برای آمریکا نیست. اکنون آمریکا به تکنولوژی تصفیه نفت سنگین (سید اویل) دسترسی پیدا کرده و لذا اولویت آمریکا دیگر نفت خاورمیانه نیست و چرخش بسمت ایران را در مباحث فرآینتی جستجو مینماید. با توجه به ترجمه مقاله زیر توسط دکتر بزرگ اصل مشخص گردیده، در چند سال گذشته به لطف قیمت بالای نفت، توسعه و تکنولوژی تصفیه نفت سنگین آمریکا به جواب رسیده (موضوعی که متأسفانه در میادین جدید نفتی ایران هم اتفاق افتاده و کلیه میادین کشف شده چند سال اخیر دارای نفت سنگین هستند که با تکنولوژی پالایشگاه‌های فعلی قابل تصفیه نیستند). حالا مشخص می‌شود چرا اراک اوپاما اولویت سیاسی خود را چین و کنترل آسیای پاسفیک اعلام نموده و حتی شاهد اختلافات قابل توجه آمریکا با اسرائیل هستیم زیرا اگر نفت خاورمیانه اولویت اصلی آمریکا نباشد، فلسفه حمایت بیچون و چرا از اسرائیل رنگ می‌بازد. البته حتی با کشف نفت شیل (تصفیه نفت سنگین و گاز ارزان)، نیاز اروپا به نفت از بین نرفته و به علت اختلافات تقسیم منافع با آمریکا اروپائیان دور خیز کرده‌اند تا با عربستان مراوده بیشتری داشته باشند و در غیاب آمریکا خود را جایگزین نمایند که نمونه‌اش را در برخورد فرانسه و اروپا با موضوع هسته‌ای ایران شاهد بودیم که تندتر از آمریکا و دقیقاً مواضع عربستان را تأیید می‌کردند. از طرف دیگر اگر آمریکا قادر به صدور نفت شیل به قیمت ارزان شود (زیر ۷۰ دلار) عمل برنامه‌های سیاسی کشورهای خاورمیانه هم دچار مشکل می‌شود.

با این توصیف مقامات و سیاست‌گذاران اقتصادی کشور ما چه تدابیر و رویکردهایی را برای آینده نظام اقتصادی و سیاسی بیاندیشند و بخش‌های خصوصی سرمایه‌های خود را به کدام فعالیت‌هایی سوق داده و برنامه‌ریزی نمایند؟ شما می‌توانید پاسخ این پرسش را در قالب گزارشی تنظیم و -جهت درج در شماره‌های آتی ماهنامه به آدرس [bandarvadarya@pmo.ir](mailto:bandarvadarya@pmo.ir) ارسال نمایید. در این رابطه نوشته ذیل جهت بهره‌برداری آورده شده است.



## وفور عرضه گاز طبیعی به معنای برق ارزان تر است. عرضه برق ارزان تر تنها در سال ۲۰۱۲ باعث ۱۰۷ میلیارد دلار صرفه جویی در هزینه، یعنی ۹۲۶ دلار برای هر خانواده شده است. جهش فعالیت های حفاری حدود ۱/۷ میلیون شغل ایجاد کرده است و تا پایان همین دهه می تواند ۱/۳ میلیون شغل دیگر نیز خلق کند

فرانک وراسترو (Frank Verrastro)، مدیر بخش تحقیقات انرژی مرکز مطالعات استراتژیک و بین المللی واشنگتن می گوید: ما به دنبال مجموعه ای از موارد احیای صنعتی براساس انرژی ارزان در آمریکا هستیم. این گونه ایجاد شغل انبوه بسیار فراتر از ظرفیت پروژه های زیربنایی دولت برای ایجاد شغل است.

رشد تولید نفت و گاز به تامین مالی عمومی آمریکا نیز کمک شایانی می کند. موسسه IHS معتقد است که روش های جدید حفاری ۲/۵ تریلیون دلار درآمد مالیاتی بین سال های ۲۰۱۲ تا ۲۰۳۵ برای دولت آمریکا در پی دارد. این رقم نصف درآمد دولت در سال ۲۰۱۲ است. بخش مهمی از کسری تجاری دولت آمریکا - تقریباً در حدود نصف آن - ناشی از نیاز این کشور به نفت وارداتی است. صرفه جویی ناشی از این فناوری با قیمت ۱۰۰ دلار برای هر بشکه نفت در حدود ۱۸۵ میلیارد دلار در سال است.

به اعتقاد بانک سیتی، این تنها آغاز کار است. طبق برآوردهای این بانک، رشد تولید نفت و گاز در دهه پیش رو کسری تجاری آمریکا را تا ۸۰ درصد کاهش می دهد. یکی از کارشناسان این بانک می گوید این موضوع تنها محدود به کاهش واردات نفت نیست، بلکه کاهش قیمت انرژی، زمینه را برای افزایش توان رقابت آمریکا برای صادرات دیگر کالاها فراهم می کند. کاهش وابستگی به واردات نفت بر سیاست خارجی آمریکا نیز موثر خواهد بود. آمریکا همیشه از اتکا بر واردات نفت رنج برده است. تا سال ۲۰۰۵ حدود ۶۰ درصد نفت مصرفی از طریق واردات تامین می شد. تحریم نفتی سال ۱۹۷۳ که باعث کاهش صادرات نفت اوپک شد قیمت نفت را چهار برابر کرد و باعث سهمیه بندی مصرف نفت در آمریکا شد. نفت شیل این تهدیدها را کاهش می دهد. طبق پیش بینی آژانس بین المللی انرژی، آمریکا تا سال ۲۰۱۷ روسیه و عربستان را پشت سر می گذارد. تحلیل روزنامه وال استریت نشان می دهد مجموع تولید نفت و گاز در آمریکا در سال جاری از روسیه بیشتر خواهد بود.

مدیر بخش تحقیقات انرژی موسسه بروکینگز می گوید: افزایش تولید نفت و گاز در آمریکای شمالی تهدیدی برای کشورهای عضو اوپک است که کنترل ۸۰ درصد نفت دنیا را در اختیار دارند. ▶

در آمریکا روش های جدید حفاری باعث جهش تولید نفت و گاز در این کشور شده است. این موفقیت ها نه تنها آثار اقتصادی برای این کشور دارد بلکه برای نخستین بار در يك نسل، آمریکا را به اندیشه رهایی از وابستگی به نفت خاورمیانه فرو برده است.

ترکیب شکست هیدرولیکی و حفاری افقی، قلب این انقلاب انرژی را تشکیل می دهد. این تکنولوژی اجازه می دهد حجم عظیمی از گاز و نفت محبوس شده در میان صخره ها که قبلاً غیر قابل دسترس بوده است، استخراج شود. در نتیجه، جریان نزولی استخراج نفت از چاه های قدیمی آمریکا، معکوس شده است. تا زمان وقوع بحران مالی ۲۰۰۸، میزان تولید نفت خام از اوج ۱۰ میلیون بشکه در روز در سال ۱۹۷۰، به نصف تقلیل یافته بود. بسیاری از مردم هیچ آمیدی به توقف این روند نزولی نداشتند، اما در طول پنج سال گذشته تولید نفت با افزایش غیرمنتظره ۴۰ درصدی به بالاترین سطح طی دودهمه گذشته رسیده است.

طبق گزارش PWC با عنوان «نفت شیل: انقلاب بعدی انرژی»، آثار بالقوه نفت شیل با افزایش استقلال انرژی برای بسیاری از کشورها و کاهش نفوذ اوپک می تواند موقعیت جغرافیایی و سیاسی کشورها را به شدت تغییر دهد.

این فنون جدید حفاری، عرضه گاز طبیعی را نیز شدیداً افزایش داده است. تولید این سوخت چندکاره که برای تولید برق، سوخت وسایل نقلیه و تولید پلاستیک ها استفاده می شود، از سال ۲۰۰۵ تا کنون ۳۳ درصد جهش را نشان می دهد. بسیاری از کارشناسان انرژی قبلاً اعتقاد داشتند که به زودی تولید گاز در آمریکا به پایان می رسد و این کشور به ناچار وابسته به واردات خواهد شد.

این رزسانس فسیلی بیشترین منفعت را برای اقتصاد آمریکا به همراه داشته است. يك کارشناس می گوید: به مشکلات اصلی که اقتصاد آمریکا با آن مواجه بوده نگاه کنید تقاضای ضعیف، کسری شدید تراز تجاری و درآمدهای مالیاتی پایین. احیای تولید انرژی، به حل همه این ضعف ها، کمک بزرگی می کند. برای نمونه، وفور عرضه گاز طبیعی به معنای برق ارزان تر است. عرضه برق ارزان تر تنها در سال ۲۰۱۲ باعث ۱۰۷ میلیارد دلار صرفه جویی در هزینه، یعنی ۹۲۶ دلار برای هر خانواده شده است. لارسن از موسسه IHS می گوید: این شبیه پارو کردن بول به جیب مردم است. این موضوع به تنهایی منفعت اقتصادی این انقلاب را نشان نمی دهد. جهش فعالیت های حفاری حدود ۱/۷ میلیون شغل ایجاد کرده است و تا پایان همین دهه می تواند ۱/۳ میلیون شغل دیگر نیز خلق کند. علاوه بر افزایش مستقیم اشتغال، گاز طبیعی ارزان، به عنوان يك عنصر کلیدی محصولات پتروشیمی و پلاستیکی شرکت پتروشیمی داو (DOW) را متقاعد کرده است که يك کارخانه پتروشیمی جدید در آمریکا راه اندازی کند.



## ضرورت نگاه راهبردی در مدیریت کلان

محمد مدد فارغ التحصیل مهندسی راه و ساختمان از دانشگاه پلی تکنیک تهران با درجه لیسانس و مدیریت رفتار سازمان از دانشگاه تهران با درجه دکترا است. وی به عنوان یکی از خوشنام ترین مدیران عامل سازمان بنادر و دریانوردی، خدمت خود را از سال ۱۳۶۴ در این سازمان شروع و تا ۱۳۷۶ مدیریت بنادر بازرگانی کشور را بر عهده داشت. در کارنامه درخشان او تصدی گری پست های مهمی همچون مدیریت کلی طرح و نظارت ساختمان های مخابرات کل کشور، معاونت وزیر راه و ترابری و مدیرعاملی سازمان بنادر و کشتیرانی، معاونت معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان نقشه برداری کشور، معاونت معاون رئیس جمهور و رئیس مرکز آمار ایران به چشم می خورد. شایان ذکر است که وی همچنین به مدت ۱۰ سال مدیرمسئولی مجله بندرودریاراعهده دار بوده است. از این رو ماهنامه بندرودریا فرصت را مغتنم شمرده و گفت و گویی صمیمی با وی ترتیب داده است. مدیریت مصاحبه را آقای یونس غربالی، سردبیر ماهنامه بندر و دریا به عهده داشتند.

□ اجازه می خواهیم قبل از ورود به بحث، به مناسبت برگزاری دومین نمایشگاه بین المللی دریایی، دیدگاه جناب عالی را نسبت به دریا و توسعه دریا محور بدانیم؟

من هنوز معتقد هستم که ایران بجزی است نه بری؛ اما متأسفانه فرهنگ ما بری است نه بحری. بعد از جنگ های مختلف مردم ما را از سواحل فراری دادند، در صورتی که شما اگر پایتخت های ایران را نگاه کنید همه نزدیک به دریاهای آزاد بودند مانند شیراز، پاسارگاد، و ... عمدتاً بعد از شروع جنگ ها، ما را از سمت دریا فراری دادند، ترسانند و بعد دریا را

مستند سازی تجربیات مدیران سازمان بنادر و دریانوردی، که هر کدام تحت شرایط و موقعیت های خاصی مسئولیت سکانداری این بخش مهم اقتصادی را به عنوان مرجع دریایی کشور بر عهده داشتند، آثار ممتازی بر توسعه بخش دریایی، تقویت عوامل پیش برنده آن و جبران و یا رفع نواقص احتمالی در سال های گذشته دارد. لیکن ذکر این موضوع نیز باید مورد توجه قرار گیرد که به جهت تغییر مداوم شرایط محیط سیاسی و اقتصادی، اتخاذ تصمیماتی نظیر تصمیمات گذشته لزوماً تضمین کننده پیشرفت های قبلی نخواهد بود. با این حال بیان و تشریح دستاوردهای مدیریتی دوره های قبلی که همزاد با دوران تجربه اندوزی کارکنان می باشد و تبدیل به خاطرات زندگی شده است از یک سو برای خوانندگان جذاب بوده و از سوی دیگر در تقویت و انتقال ارزش های سازمانی به نسل های بعدی سازمان موثر واقع می شود. از اینرو ماهنامه بندرودریا با طرح سئوالات تقریباً مشابه از مدیران ارشد سازمان از سال های دوران جنگ تحمیلی تا کنون به بازخوانی سیاست ها و تصمیمات مدیریتی و آثار و پیامدهای آن دوران پرداخته است که در این شماره مخاطبان نشریه می توانند گفت و گویی صمیمی صورت گرفته با جناب آقای دکتر محمد مدد را ملاحظه نموده و انشا... در شماره های آتی نیز به رویکردها و خط مشی های سایر مدیران محترم خواهیم پرداخت.

در اختیار خودشان گرفتند و جزایر را به نام خود ثبت کردند؛ حتی مدتی به جزیره قشم و هرمز می‌گفتند جزایر پرتغالی‌ها. ما در واقع زمانی می‌توانیم به آن دوران قبل از ۲۰۰۰ سال پیش برگردیم که مردم ما بادریا آشتی کنند. زیرا ما بادریا قهر هستیم و از آن فراری. صنایع ما پاسخ نیازهای دریایی را نمی‌دهند. اصلاً باورشان نیست که ما چندین هزار کیلومتر ساحل در دریا داریم. اگر این باور در صنعت گران وجود داشت خودروهایی که در شهرهای دریایی بودند حتماً از ورق دریایی ساخته می‌شد نه ورق معمولی. ما در شمال و جنوب دریا داریم اما در جنوب که قطب انرژی مالتقی می‌شود تمرکز جمعیتی مادر این نقاط کمتر است؛ بلکه تمرکز بیشتر از غرب و مرکز است. و این در صورتی است که اگر آمایش سرزمینی در کشور تعریف و ملاک عمل قرار می‌گرفت؛ این قضیه کاملاً باید معکوس شود. جمعیت باید به سمت دریا برود. ژاپن بعد از جنگ جهانی دوم این سیاست را پیاده کرد که کشور جزیره‌ای هستیم و تمام کارخانه‌های خود را به سمت جزیره‌ها و سمت آب و ساحل هدایت کردند و بر همین اساس تمام کارخانجات بزرگ خود را اکنون در سمت شهرهای دریایی متمرکز کرده است. ولی ما در مرکز کشور فولاد می‌سازیم و این‌ها همه نشات گرفته از عدم توجه به آمایش سرزمینی است. ما ابتدا باید این را قبول کنیم که یک کشور بحری هستیم نه بری. وقتی درک کنیم و این باور را در خود ایجاد کنیم که بحری هستیم آن وقت به جزایر خود اهمیت می‌دهیم و احساس می‌کنیم جزایر کشورمان فرزندانمان هستند، رهایشان نخواهیم کرد. اگر الان به مردم ایران بگویید جزایر ایران را نام ببرید بی‌درنگ می‌گویند کیش و قشم و اگر بگویید سه جزیره دیگر را نام ببرید نمی‌توانند. چون اطلاعی در این مورد ندارند. این در حالی است که هموطنان خود ما برای استراحت به سواحل ترکیه و امارات و... می‌روند، این یعنی چه؟ ما زیباترین جزایر را در دنیا داریم که بتوانیم از محیط زیست آن نهایت لذت را ببریم. بگذارید یک مثال بزنم، در کشورهای مختلف مثل استرالیا شما می‌دید که کانگورو در این کشور خیلی زیاد است خیلی به انسان نزدیک هستند و در نزدیکی انسان‌ها زندگی می‌کنند ولی این فرهنگ را برای افراد تعریف کرده‌اند که غذاها یا چیزهایی که باعث مسمومیت و ناراحتی برای این حیوانات می‌شود را در محیط زیست نریزند و به آنها ندهند، مثلاً هیچ کس نیلون در زمین نمی‌ریزد. ما نیز باید نحوه استفاده از محیط زیست را یاد بدهیم نه اینکه با افراط و تفریط مانع از آشنایی مردم با جزایر و سواحل شویم.

**□ شاید فرهنگ ترس از دریا و تبلیغ آن از عوامل مهمی باشد که مانع از توسعه فرهنگ گردشگری دریایی در کشور شده است؟ مثلاً هر تابستان هر سال سازمان هلال احمر در مسیر سواحل شمال پلاکاردهای هشدار و خطر غرق را اطلاع‌رسانی می‌کند.**

بله. ما هر جا میرسیم علامت ورود ممنوع تعریف می‌کنیم؛ جنگل ممنوع؛ ساحل ممنوع؛ جزیره ممنوع؛ این ورود ممنوع‌ها باعث انتقال ثروت به کشورهای دیگر می‌شود آن وقت باید کشور خودمان در فقر و در گرفتاری‌های اقتصادی به سر ببرد. در صورتی که هر کدام از این جزایر می‌توانند منابع درآمدی بسیار بالایی باشند؛ اصلاً کسی روی این مورد تبلیغات نمی‌کند. در حال حاضر کدام قایق بادبانی در ایران کار می‌کند؟ در صورتی که این بزرگترین صنعت گردشگری در دنیا است. این کشتی‌های بادبانی قایق‌هایی هستند که تمام آن را خودمان در ایران می‌توانیم بسازیم؛ هم زیباست هم آلودگی ندارد و هم اینکه ورزش است. چرا ما این را به عنوان یک فرهنگ دریایی استفاده نمی‌کنیم؟ موتور سیکلت می‌سازیم که بروند خودشان را بکشند، ماشین‌های تندرو و آخرین سیستم که در جاده‌ها کشته شوند. چرا ما نیامده‌ایم بحث استفاده از دریا به جای خشکی را جا بیاوریم؟! بر اساس گزارش‌های رسیده سال گذشته بیش از ۶ میلیون نفر سفر دریایی فقط در تعطیلات عید نوروز داشتیم و حتی یک حادثه هم دریایی نداشته است. چرا روی ایمنی دریا کسی تبلیغات درست نمی‌کند که مردم از آن استفاده نکنند. هم از سفر دریایی لذت می‌بریم و هم اینکه ایمن است. ولی مسافران در جاده‌ها و خشکی میزان بالایی خسارت و همچنین تعداد زیادی کشته بر جای می‌گذارند. آنقدر این اتفاق عادی شده است که حساسیت عدد کشته‌ها از بین

**هر کشتی که می‌خواست از سمت بندرعباس به سمت بوشهر و بندر امام خمینی (ره) برود و از آنجا به داخل کشور کالا بیاورد، آن زمان هم کالای استراتژیک ما گندم بود و هر کشوری که می‌آمد اسکورت می‌شد و ماموریت سازمان بنادر این بود که با یک کشتی، کشتی را اسکورت کند که اگر کشتی را زدن آن را نجات دهد و به سمت ساحل بیاورد**

رفته است و به امری عادی تبدیل شده است. همین بحث را سال‌ها در جوامع علمی داشتیم تا اینکه آمدیم دانشگاه‌های دریایی را راه‌اندازی کردیم. هر چند که هنوز هم تعداد آنها کم است و اگر بخواهیم متخصصان دریایی را نگاه کنیم تعدادشان خیلی محدود است. عمده فارغ‌التحصیلان و متخصصین ما مربوط به ۲۰ ساله اخیر هستند از این رو جامعه دانشگاهی ما جوان هستند.

**□ با این توصیف توسعه دریایی از کجا باید شروع شود؟**

ما باید اول از فرهنگ شروع کنیم. از مدرسه شروع کنیم برای بچه‌های دبستانی داستان‌های دریایی تعریف کنیم مانند سندباد که بسیار خوب بود؛ اما متأسفانه فیلم‌هایی که به بچه‌ها نمایش داده می‌شود چه هستند؟ کارتون کوسه! آدم بزرگ از کوسه هراس دارد چه برسد به بچه. در صورتی که در اسلام مورد تأکید قرار گرفته که یکی از وظایف واجب پدر و مادر آشنا کردن بچه‌ها با شنا است. خیلی زشت است که ما در کشور ۷۰ میلیونی با این همه ساحل، یک آزمایشگاه مدل فیزیکی دریایی نداریم حتی آنهایی هم که داشتیم و در حال راه‌اندازی بود، خراب کردیم. ما از یک طرف خواستار رشد و شکوفایی در این بخش هستیم و از طرفی هم هیچ‌گونه حمایت عملی نمی‌کنیم و برای هر آزمایشگاه مدل فیزیکی باید وابسته به خارج باشیم. دریا متأسفانه هنوز به عنوان یک علم ناشناخته است که خیلی از بخش‌های آن متکی به تجربه است متکی به آمار و ارقامی است که در آنجا رخ داده است. ما نمی‌توانیم مدل محاسباتی که در ژاپن رخ داده را در ایران اجرا و عملیاتی کنیم. برای اینکه آن مدل بر اساس اتفاقاتی طراحی شده که در آن زمان در سواحل ژاپن رخ داده است و بر اساس ضرایب آن محیط بوده است ولی در ایران باید شاخصه‌ها و مشخصه‌های دریایی را برداشت کنیم و بدهیم به پایگاه‌های علمی و آنها از آن استفاده کنند.

**□ اجازه بدهید برگردیم به سؤال اول. اگر امکان داشته باشد توصیفی از وضعیت بنادر کشور (زیرساخت‌های بندری، حجم عملیات بندری، نیروی انسانی و موقعیت سازمان بنادر و دریانوردی در مجامع بین‌المللی) به هنگام پذیرش مسئولیت مدیریتی سازمان بنادر بفرمایید؟**

من در زمان شدیدترین جنگ خلیج فارس وارد سازمان بنادر شدم. سال ۶۴ اوج حملات دشمن بوده و بنادر و کشتی‌های ایرانی از اهداف مهم دشمن بودند که می‌خواست شریان حیاتی و اقتصادی کشور ما را تحت فشار قرار دهد. البته فشار هم زیاد بود من به یاد دارم هر کشتی که می‌خواست از سمت بندرعباس به سمت بوشهر و بندر امام خمینی (ره) برود و از آنجا به داخل کشور کالا بیاورد، آن زمان هم کالای استراتژیک ما گندم بود و هر کشوری که می‌آمد اسکورت می‌شد،



## حوضچه شماره ۳ بندر شهید رجایی تحولی در دانش و علم دانشگاهها ایجاد می‌کرد. بحث من این بود که حوضچه شماره ۳ را اتوماتیک کنم. این بحث فقط اتوماتیک کردن نبود. تحولی بود در دانشگاهها و تحول نیروی انسانی و تحول در بهره‌برداری از بندر. اینکه شما از یک متراسکله چه قدر می‌توانید بهره‌بردارید.

و ماموریت سازمان بنادر این بود که با یکدک‌کش، کشتی را اسکورت کند که اگر کشتی را زدند آن را نجات دهد و به سمت ساحل بیاورد. به یاد دارم مدیر بندر هم به دلیل جنگ و حملات احساس تنهایی می‌کرد و من اولین سفر خود را از بوشهر با یکدک‌کش به خارك گذاشتم. شب هنگام بود. در همین حین به ما اطلاع دادند که هلی‌کوپترها در رادار ما را گرفته‌اند و یکدک‌کش نیز مجبور شد رادار خود را خاموش کند و با سختی بسیاری ما این مسیر را ادامه دادیم و از آنجا بود که مفهوم این جمله که ثواب شهید در دریا چند برابر شهید در خشکی است را کامل درک کردم.

با تمام فشارهایی که در این دوران بود بندر امام خمینی (ره) و بندر بوشهر حتی یک روز هم تعطیل نکردند و مدیر بندر در سنگر بود. در این ایام ظرفیت بندر ما ۱۱ میلیون تن بیشتر نبود چیزی حدود ۶۰ فرزند انتظار نوبت وجود داشت. بندر ما اصلا جرثقیل‌های ساحلی نداشتند و سالانه بالغ بر ۶۰ میلیون دلار دموارژ می‌دادیم و این پولی بود که به راحتی از این مملکت خارج می‌شد و در جیب خارجی‌ها ریخته می‌شد و واقعا اذیت‌کننده بود برای این مملکت.

از طرفی هم پرسنل ما متفرق بودند. پخش شده بودند در داخل کشور و این‌ها به صورت یک ماه کار و یک ماه استراحت کار می‌کردند. و ما اصلا صاحب پرسنل خود نبودیم و در جاهای مختلف پخش بودند. بنابراین از نظر ساختار تشکیلاتی، ساختار سازمان صدمه‌پذیری بسیار پیدا کرده بود، محیط بندر محیط جنگی شده بود و تحت شدیدترین حملات دشمن بود و ملتئب بود. بنادر ما مثل بندر عباس و بندر چابهار آماده نشده بودند که بتوانند جواب واردات کشور را بدهند. این‌ها همه نواقص آن زمان بودند. بنابراین اولین استراتژی که ما گذاشتیم این بود که بنادر را خوب تجهیز کنیم چون در آن زمان سیاست بیشتر حمل مستقیم بود و این یعنی وابستگی شدید به کامیون، کامیون‌ها هم در اختیار دولت نبود، در اختیار بخش خصوصی بودند اگر جنوب در معرض خطر بود طبیعی بود که کامیون‌ها نمی‌آمدند و می‌رفتند در فضاهای امن تر کار کنند. این مساله باعث می‌شد که انتظار نوبت در کشتی‌ها به وجود بیاید. اولین استراتژی برای از بین بردن دموارژ اذکشتی، تجهیز و بعد ساخت و تکمیل بنادر و بعد تدوین یک استراتژی بلندمدت برای تعیین ماموریت بنادر و اینکه این استراتژی در ۱۰ سال یا ۲۰ سال آینده چطور عمل می‌کند.

### □ جناب عالی از جمله مدیران سازمان بنادرو دریانوردی بودید که به تجربیات کشورهای دیگر اهمیت داده و از تجارب آنها قویا استفاده کردید. علت چه بوده است؟

متأسفانه پاسخ به این سوالات در کشور داده نمی‌شد یعنی نه دانشجویان بودند که جواب این سوالات ما را بدهند نه تجربه جدیدی که کسی داشته باشد و به ما بگوید. مجبور بودیم این رادر خارج از کشور مطالعه کنیم و مدل‌های موفق که در دنیا رخ داده آن را وارد ایران کنیم و آن را ایرانی‌تر کنیم چون هر کدام از این مدل‌ها با فرهنگ‌های آن کشور خاص جواب می‌دهد و ممکن است با فرهنگ ما جور نشود و براساس همین استراتژی ما با ارتباطاتی که با دنیا و بنادر موفق دنیا گرفتیم موافقت‌نامه‌هایی که مبادله کردیم همیشه پس‌ذهنمان این بود که این‌ها چه عامل موفق داشتند و چه استراتژی‌هایی داشتند حتی برای خرید تجهیزات.

### □ بله بنادر پیشرفته رتردام، هامبورگ و سنگاپور از جمله بنادر پیشرفته‌ای بودند که شما از آنها بازدید کردید.

درست است. من یادم هست که با بعضی از این روسای بنادر موفق که صحبت می‌کردیم می‌گفتم شما اگر بخواهید تجهیزات بخرید، بهترین تجهیزات چیست؟ و چه نوع تجهیزاتی را برای بندر خودت پیشنهاد می‌دهی؟ و اگر بخواهی خصوصی‌سازی کنی چه استراتژی را برای خودت تدوین می‌کنی؟ بعد دیدم که یکی از آنها خیلی افسوس خورد و گفت من واقعا غبطه می‌خورم به حال شما چون من با تمام تجربه‌ام می‌دانم که بهترین کاری که الان باید برای بندر خودم بکنم چیست، ولی نمی‌توانم. اما شما الان می‌آیید بعد از ۲۰ سال زحمت من، این را به راحتی در اختیار می‌گیرید و استفاده می‌کنید. می‌گفت برای تجهیزات بنادر که در اختیار ما هست باید حتما برویم به سمت "بنادر اتوماتیک" و این را تمام علم ثابت کرده ولی الان نمی‌توانم چون ما قانون کار قوی داریم که اگر بخواهی تجهیزات را عوض بکنی باید از تمام کسانی که در اسکله‌ها کار می‌کنند موافقت داشته باشی و این‌ها اصلا راضی نیستند با تجهیزات جدید کار کنند. من باید تجهیزات را عوض کنم چون نه سرعت دارند و نه راندمان اما چون نمی‌توانم با قوانین کارگری خودم مبارزه کنم مجبور هستم همان سیستم را ادامه بدهم. اما الان به این نتیجه رسیدم که خط اسکله را به کسی نباید اجازه داد این خط باید برای حاکمیت خود بندر باشد تا بتوانیم بندر را مدیریت کنیم ولی ما همه این‌ها را داریم و الان هیچ اختیاری نداریم. خب این‌ها تجربیات خوبی برای من بوده است و همه را با خود به ایران آوردم.



## □ موارد فوق نشان می‌دهد که شما دنبال اجرا و تدوین بهترین عملکردهای تجهیزات و عملیات در بنادر خودمان بودید. چگونه بود که مدیران بنادر تحت مدیریت شما در آن شرایط سخت جنگ هم به دنبال بهترین عملکردها بودند و شما را همراهی می‌کردند؟

با توجه به فشارهایی که وارد شده بود از جمله جنگ تحمیلی یک مقدار تاخیر زمانی داشتیم بنابراین اگر ما می‌خواستیم برویم تجهیزات اولیه را بگیریم باید این فاصله زمانی را همیشه دنبال خود می‌کشاندیم. ما باید با این تفکر جلو برویم که از تکنولوژی‌های روز استفاده کنیم و بهره‌وری نیروی انسانی را افزایش دهیم و بیشتر به فناوری‌های روز و پیشرفته، خود را سوق دهیم. مثلاً اکنون با استفاده از جرثقیل‌های بزرگ و پیشرفته که آمده‌ما می‌توانیم بار بسیار بالایی را تخلیه کنیم یا نمونه دیگر مورد نصب دوربین در بندر است که مدیر بندر بدون هیچ مشکلی تمام محیط بندر را می‌تواند به راحتی نظاره کند و از تمام زوایای آن مطلع باشد و بداند که در بندر چه می‌گذرد.

بعد از سه سال که من به هلند رفتم دیدم که بیش از ۶ اسکله را ترمینال کانتینری کردند و کاملاً مکانیزه شده است. خب این مدل را به ایران آوردیم تا در بندر عباس در حوضچه سوم به‌عنوان یک ترمینال مجهز و مدرن انجام بدهیم یعنی تمام اسکله‌ها به‌صورت مکانیزه از پای اسکله تا پای خروجی بدون نیروی انسانی انجام شوند.

لذا این کاری فرهنگی را ایجاد می‌کرد. بعد به من می‌گفتند ما مشکل نیروی انسانی و اشتغال داریم شما می‌خواهید اینجا را مکانیزه کنید؟! با این سیستم می‌توان بندر را مکانیزه نمود و باعث می‌شد راندمان بندر و نیروی انسانی افزایش یابد.

من در کتابی که ترجمه کردم بانام «حمل و نقل در آینده» در این کتاب دودانشمند هستند که اکثر استراتژی‌های مهم جهان را شکل دادند. در این کتاب استراتژی حمل و نقل جهان در آینده را مطرح کرده‌اند. مثلاً قطار به چه سرعت‌هایی خواهد رسید و همین‌طور ماشین، هواپیما و کشتی. و بر همین اساس شهرهای حمل و نقلی چگونه خواهند شد؟ استراتژی‌های توسعه در این شهرها چطور باید باشد؟ این‌ها واقعا دید من را تغییر داد و آمدم برای سازمان بنادر گفتم که تجهیزات آنقدر باید قوی باشد که اصلاً نیازی به جرثقیل‌های کشتی نداشته باشیم. از این رو مدل‌های موفق جهان را ملاک خودمان قرار دادیم مثل روتردام، آمستردام، سنگاپور و هنگ کنگ. من این‌ها را مدل برداری کردم و آوردم که چگونه انجام شود. بنده هم‌زمان که مدل مدیریتی ۲۰۲۰ را طراحی می‌کردم در مالزی هم که بعداً دیدم مهاتیر محمد به‌طور کاملاً جداگانه روی این موضوع کار کرده بود.

این کتاب این‌گونه بود که ایران در ۲۰۲۰ چگونه می‌شود؟ و در همان جا هم اثبات کردم که اگر این کار را نکنید در سال ۱۳۸۵ یک آشوب اجتماعی رخ خواهد داد و یاد داشته باشید که من این موضوع را در سال ۷۲ نوشتم و متأسفانه در سال ۸۵ هم شاهد این مسایل بودیم. بحث من اصلاً سیاسی نیست، بحث من علمی است. اگر شما نتوانید سرعت نیازهای مردم را سریع تامین کنید صد در صد به آشوب می‌رسید. حتی اگر در صف نان بایستید و انتظار طولانی شود، درگیری راه می‌افتد ولی اگر سرعت خروجی نان افزایش پیدا کند و بتواند جواب نیازهای مردم را بدهد درگیری رخ نمی‌دهد.

من قبلاً هم موضوع بحری و بری را مطرح کردم. گفته بودم که بسیاری از کارخانجات باید به سمت دریا بیایند اما متأسفانه این نظریه نادیده گرفته شد و کنار گذاشته شد.

## □ با توجه به شرایط بحرانی آن زمان، تمرکز برای پیشرفت بنادر بر چه اولویت‌هایی بوده و با چه مشکلاتی مواجه بوده است؟

بحث استراتژی‌هایی که مطرح شد، يك، استراتژی داخلی خود را دیدیم و بررسی کردیم که تجهیزات خوبی نداریم بنابراین ظرفیت تخلیه و بارگیری ما پایین است. دوم، استراتژی نیروی انسانی بود. نیروهای ما پخش بودند. نیروی متخصص در

کشور نداشتیم و باید به سمت ایجاد شهرک‌های دریایی و خانه‌های مسکونی با بهترین امکانات می‌رفتیم. این را من تاکید دارم و باید اعتقاد داشته باشم که "ساحل زیبا و ایمن می‌تواند نیروی متخصص را در آنجا جذب کند". بنابراین بهترین امکانات باید در سواحل باشد برای جذب نیروی متخصص. من با توجه به مطالعات که کردم دیدم که ۱۳۰ روش برای جذب نیروی متخصص در بنادر وجود دارد. آن زمان ما این مشکل را داشتیم و نیروی متخصص جذب نمی‌شد. چابهار به‌عنوان محروم‌ترین بندر ما بود. شما چابهار را در ذهن خود تداعی کنید که منطقه آزاد نبود چون این منطقه آزاد شدن هم باز جزواستراتژی‌های ما بود.

من اولین کتابی که دارم، نحوه ایجاد بنادر آزاد در ایران است. بندر عباس، چابهار جاسک باید منطقه آزاد شود چون کیش از قبل از انقلاب منطقه آزاد بود. کسی که در مجلس رفت و دفاع کرد خود من بودم. نشان دادم که چه تأثیری دارد اگر مناطق محروم را منطقه آزاد کنید. اما باز هم نگذاشتند بندر عباس منطقه آزاد شود، و بعد آمدند قشم را منطقه آزاد کردند. من آن‌زمان بیش از ۲۰ دلیل مبنی بر اینکه قشم نمی‌تواند مشابه بندر عباس شود را ارائه دادم: قشم فرودگاه ندارد، قشم راه آهن ندارد، قشم مصالح ندارد، قشم خدمات هتلینگ ندارد و.... و اینکه شما اصلاً نمی‌توانید قوانین منطقه آزاد را در قشم نگه دارید. بعد گفتم اگر بندر عباس را منطقه آزاد کنید تنها با ده درصد از سود آن می‌توانید تمام بنادر و حاشیه خلیج فارس را آباد کنید. شما اگر در بندر عباس یک ریال سرمایه‌گذاری کنید ۱۰ تومان برداشت می‌کنید اما اگر در قشم ۱۰ تومان سرمایه‌گذاری کنید ۱ تومان برداشت خواهید کرد. اما متأسفانه زور ما به این موضوع نرسید.

## □ و در نهایت بندر شهید رجایی در سال ۱۳۷۵ منطقه ویژه اقتصادی می‌شود.

بله. یعنی در آخرین دوران خدمتم در سازمان بنادر و دریانوردی، بندر شهید رجایی، امیرآباد، انزلی و بوشهر به جای مناطق آزاد به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل می‌شوند.

## □ اما ذکر این نکته شاید ضروری باشد که اجرایی شدن قوانین و مقررات مناطق ویژه اقتصادی در مناطق بندری حدود ۱۰ سال طول کشید و در سال ۱۳۸۵ با شروع قبض انبار عملیاتی شد. لطفاً در خصوص دستاوردهای دیگر از دوران مدیریت تان توضیح دهید.

برای اولین بار دانشگاه دریایی که ثبت آیمو هم شد به‌عنوان اختراع ایران به وجود آورد. کشتی قدس که بیمارستان دریایی بود، طلبی از هلال احمر داشتیم و چون نمی‌توانست پرداخت کند و کشتی هم که داشت غرق می‌شد، ما کشتی را جای طلب برداشتیم و آن را به دانشگاه دریایی تبدیل کردیم که در آن آموزش‌های بندری، اپراتوری، دریایی همه این‌ها در همان کشتی داده می‌شد. رییس وقت آیمو هم آمد افتتاح کرد. من برای این کار هم دلیل داشتم. می‌گفتم اگر لیسانس دریایی می‌گرفتی باید دو سال هم به Sea Service میرفتی اما اگر در این دانشگاه لیسانس می‌گرفتی هم‌زمان این دوره Sea Service را هم پشت سرمی‌گذاشتند و دو سال در این صورت جلو می‌افتادند. نکته بعدی هم چون دانشگاه‌های دریایی بسیار گران و پرهزینه هستند نمی‌توانید در بندر عباس یک دانشگاه بگذارید، زیرا بندر امامی‌ها و بندر بوشهری‌ها هم می‌خواستند در بندر آنها هم دانشگاه راه‌اندازی شود. این می‌تواند نیازهای آموزشی بندر عباس را تامین کند. این دانشگاه دریایی غیر ثابت می‌توانست در تمامی نوار ساحلی استان‌های جنوبی قرار گیرد و حتی آموزش‌های منطقه‌ای در خلیج فارس و دریای عمان نیز برنامه‌ریزی شده بود.

## □ در زمان مدیریت جناب عالی بود که برای اولین بار از طرف سازمان نیروهای مستعد به دانشگاه‌های اروپایی اعزام می‌شدند.

من فرمولی را گذاشتم مبنی بر اینکه افرادی که در بنادر کار کنند و این‌ها تجربیات موفق و خوبی داشته باشند این‌ها را می‌فرستادم به مالمو سوئد. چون خودم عضو هیات امنای دانشگاه سوئد بودم و سالانه ده نفر را به‌صورت مجانی و سه‌ماهه به سوئد

می فرستادم. من فکرمی کنم اندوخته‌های خوب سازمان بنادر از همان زمان است. هر چند اوایل به من می‌گفتند خیلی هزینه می‌کنید ولی با همان توانستیم بنادر را جلو ببریم. من طرحی داشتم مبنی بر اینکه هیچ کس حق ندارد وقتی وارد سازمان بنادری شود سطح علمی اش همانی باشد که هنگام بازنشستگی خروج می‌کند. باید یک یا چند درجه‌ای خودش را بالا ببرد. فکرمی کنم مدیر بنادر چابهار با دیپلم وارد شد اما موقعی که از آنجا رفت با فوق لیسانس بازنشست شد. من تمام امکانات اصلی را برای بندر می‌گذاشتم نه برای تهران چون عملیات در بنادر صورت می‌گیرد.

به همین دلیل بود که نیروهای بسیار خوب ما می‌رفتند بندر چون می‌دانستند که آنها را می‌فرستیم خارج. این طور نبود که تهران نشین‌ها بروند خارج. خارج رفتن مخصوص افرادی بود که از خود نوآوری و خلاقیت و شایستگی نشان داده بودند.

#### □ برگردیم به حوضچه شماره ۳ بندر شهید رجایی!

حوضچه شماره ۳ بندر شهید رجایی تحولی در دانش و علم دانشگاه‌ها ایجاد می‌کرد. بحث من این بود که حوضچه شماره ۳ را اتوماتیک کنم. این بحث فقط اتوماتیک کردن نبود. تحولی بود در دانشگاه‌ها و تحول نیروی انسانی و تحول در بهره‌برداری از بندر. اینکه شما از یک متراسکله چه قدر می‌توانید بهره‌بردارید.

#### □ فکرمی کنم مدل شبیه‌سازی آموزش‌های دریایی فرمانیه هم به زمان شما برمی‌گردد؟

در آن زمان دریانوردان برای گواهی دریانوردی مجبور بودند به کشورهای خارجی سفر کنند و در آنجا امتحان شبیه‌سازی را انجام داده و به کار خود ادامه دهند. برای جلوگیری از خروج ارز دستگاه شبیه‌سازی را وارد ایران کردیم و براساس STCW دریانوردان را امتحان می‌کردیم و گواهینامه می‌دادیم.

#### □ موضوع خصوصی‌سازی در بنادر چگونه انجام شد؟

چون بخش‌های خصوصی که نتوانند قوی کار کنند و دارایی‌هایی داشته باشند در آن زمان نبودند. آمدیم یک بخش خصوصی کنترل شده را ایجاد کردیم. تنها در آن زمان همین شرکت تایید و اتر بود. وظیفه آن در واقع کاری بود که بخش خصوصی عادی انجام نمی‌داد. ما اصلاً پرسنل کانتینری نداشتیم و این پرسنل هم که آموزش می‌دادیم با حقوق معمولی دولتی نمی‌توانستیم نگهداریم، باید بخش خصوصی می‌آمد و این هزینه‌ها را تأمین می‌کرد و این باید به صورت انگیزشی باشد، چندان کانتینر چقدر پول؟

سازمان بنادر با این کار به صورت تدریجی وارد مرحله خصوصی‌سازی عمده شد. برنامه هم این بود که تایید و اتر بعد از مدتی مستقل کار کند. مناطق پشتیبانی را ایجاد کردیم و آن زمان که این زمین‌ها را خریدیم و وصل کردیم به بندر شهید رجایی، این زمین‌ها را به شرکت‌هایی که وابستگی به حمل و نقل داخل بندر داشتند اجاره دادیم و با این کار قدرت بندر را افزایش دادیم. این زمین‌ها را با یک مشکلاتی خریدیم و اکنون اجاره می‌دهد. یعنی اگر کشتی هم به بندر نیاید باز با این استراتژی زمین‌ها درآمد زاهستند.

#### □ در آن زمان چه کارهایی باید انجام می‌دادید اما به دلایل مختلف انجام نشد.

ما باید با بنادر موفق دنیا سیستم پورت شویم و در داخل میهن خود هم بنادر خشک ایجاد کنیم. آن موقع بحث این بود که در داخل ۵ تا ۶ بندر خشک ایجاد کنیم به جای اینکه کالا در بندر عباس دیو شود این‌ها را به داخل کشور وارد کنیم یعنی فاصله حمل را از ۲ هزار کیلومتری به فاصله ۲۰۰ کیلومتری برسانیم این استراتژی هم تدوین شد ولی در زمان من اجرایی نشده و تا آنجایی که من اطلاع دارم هنوز هم عملیاتی نشده است.

#### □ به نظر شما آیا ایجاد بنادر خشک با وظایف حاکمیتی سازمان سازگاری دارد؟

فلسفه بنادر خشک این است مثلاً من کالا را در بندر عباس به شما تحویل نمی‌دهم من در بندر عباس تهران تحویل می‌دهم؛ دقت کنید که من تاکید دارم

بندر عباس تهران. بنابراین به جای محوطه‌های گران در بندر عباس زمین‌های ارزان قیمت را در مناطق مختلف شناسایی می‌کنم و بندر خشک ایجاد می‌کنم و فاصله‌های ۲ هزار کیلومتری را به فاصله‌های ۲۰۰ کیلومتری می‌رسانم ولی این بنادر خشک باید در مناطقی ایجاد شوند که ویژگی اتصال به شبکه‌های حمل و نقل را داشته باشند.

زمانی شما می‌توانید بنادر خشک داشته باشید که حمل و نقل یکپارچه داشته باشید. این حمل و نقل یکپارچه مستلزم این است که راه آهن، جاده و حتی توزیع مویرگی در داخل شهر با هم هماهنگ شده باشند. این کار از نظر قوانین و بیمه باید مشکلاتش حل شده باشد وگرنه به مشکل برمی‌خورد.

ما قوانین گمرکی مان باید پاسخگوی این روش‌ها باشد. من حرف اول هم که زدم این بود که سرعت و ایمنی حرف اول را در دنیا خواهد زد. شما نمی‌توانید کالا را نگه دارید و دانه دانه گمرکی اش کنید. باید عوارض گمرکی قبل از ورود کالا به داخل ایران تکلیفش روشن شود.

#### □ در این مرحله فکرمی کنم باید به بحث حمل و نقل چندوجهی وارد شویم. الزامات تحقق یک حمل و نقل چندوجهی کارآمد چیست؟

کشوری که ۹۰ درصد از تجارت آن از طریق دریاست نمی‌تواند از ریل و جاده جدا باشد. اما چگونه این یکپارچگی باید صورت گیرد؟ باید از نظر اطلاعاتی بزرگترین پایگاه اطلاع ایران را حمل و نقل به خود اختصاص دهد.

ما باید به حمل و نقل بیشتر اهمیت بدهیم تاراه سازی. اما استدلال من این است: آیا شما می‌دانید الان چه مقدار کالا از کجای ایران جابه‌جایی می‌شود؟ هیچ کس نمی‌داند من این سوال را از مسولان رده بالا نیز پرسیده‌ام هیچ کس نمی‌داند. از آنها پرسیدم آیا شما می‌دانید چه وسیله‌ای چه کامیونی از کجا به کجا در حال حرکت است؟ نمی‌دانند. گفتم وقتی شما این سوالات را نمی‌دانید برای چه راه می‌سازید. راه که خودش به خودی خود اصالت ندارد. راه برای این است که به من بگوید چه حجم کالایی از کجا به کجا جابه‌جایی می‌شود. و بنابراین برای این منظور راه ساخته می‌شود.

شاید بپرسید آیا الان حمل و نقل انجام نمی‌شود، حمل و نقل انجام می‌شود اما بدون داشتن این اطلاعات این مدل حمل و نقل اشکال دارد. ما باید بزرگترین پایگاه اطلاعاتی را درست کنیم. این پایگاه باید شامل چه چیزهایی باشد؟ (۱) هر فردی هر کالایی را می‌خواهد جابه‌جا کند باید برود در این پایگاه و برنامه اطلاعاتی بپرند مثلاً من این مقدار آهن را از اصفهان به تهران می‌خواهم ببرم. سپس معلوم می‌شود چه کسی چه نوع کالایی را با چه وسیله‌ای می‌خواهد حمل کند. پس با این روش مدیریت بار تعیین می‌شود. (۲) مدیریت حمل و نقل: می‌گوییم تمام وسایل حمل و نقل باید مجهز به جی پی اس باشند. اکنون همه وسایل نقلیه دارند اما کامیون‌های حمل و نقل ندارند فقط مسافری‌ها دارند. با استفاده از جی پی اس می‌توانید ۲۴ نوع اطلاع استراتژیک از جمله سرعت، نوع کالا، اسم راننده، کم باد بودن لاستیک و... را دریافت کنید. اکنون تمام شبکه‌ها دارند کار خود را می‌کنند راه آهن کار خود را می‌کند جاده همین‌طور و دریا هم همین‌طور، ما باید این زنجیره را با هم متصل کنیم که یکپارچه شوند.

#### □ در اینجا سئوالی فی مابین دستگاه‌های ذیربط مطرح می‌شود و آن اینکه مالک اصلی این داده‌ها به‌ویژه در ارتباط با پنجره واحد الکترونیکی چه کسی باید باشد؟

همان‌طور که می‌دانید من ۴ سال رییس سازمان آمار و ۸ سال رییس سازمان نقشه برداری بودم. کل مملکت باید یک بانک اطلاعاتی آماری مجهز داشته باشد. طرح‌های آماری برای کنترل این آمارهای ثبتی است نه خود آمار، الان ۹۰ درصد از آمارهای جهان از آمارهای ثبتی است که از طریق همین شبکه اطلاع آماری ایجاد می‌شود برای اینکه ببینید این آمارهای ثبتی که وجود دارد درست است یا خیر. اما ما اصلاً شبکه اطلاعات آماری نداریم، طرح‌های آماری می‌دهیم که براساس آن طرح‌های آماری اطلاعات آماری می‌دهیم. و این طور نباید باشد که هیچ جایی کاری نکنند و منتظر باشند که مرکز آمار این کار را بکند، باید وزارت راه مرکز آمار خود



راداشته باشد وزارت صنعت مرکز آمار خود را ... سپس این پایگاه‌ها به هم وصل می‌شوند و یک آمار کلی را تشکیل می‌دهند. من معتقدم که باید به سمت دنیای الکترونیکی برویم. تمام فسادهای اداری نشأت گرفته از این است که انسان‌هایی را در برابر تصمیمات بزرگ قرار می‌دهید انسانی که حقوقش ۳ میلیون تومان است برای کاری که ۱۰۰ میلیون ارزش دارد را منصوب می‌کنیم. این تصمیم او خطرناک است و اینجا فساد اداری رخ می‌دهد تورم نیروی انسانی رخ می‌دهد در صورتی که وقتی شما سیستم را مکانیزه کردید هیچ کدام از این مشکلات را ندارید.

اگر شما نقشه دیجیتالی جهان را ببینید بعضی از کشورهای هستند و بعضی از کشورها نیستند. من این نقشه را با خودم آوردم و به مسوولین گفتم اسم کشور ما در این نقشه نیست برای نسل آینده فکر کنید. آنها معترض شدند که چرا ما اینجا نیستیم. من پاسخ دادم این نقشه کشورهای است که دولت الکترونیکی دارند و متأسفانه بعضی از کشورهای جهان سوم دولت الکترونیک ایجاد کردند و ما هنوز نشدیم و در این نقشه جهانی هنوز کشور ما وجود ندارد.

من در کتاب «ایران دیجیتالی» تلاش کردم که ایران در نقشه جهانی بیاید. آن زمان ما را مسخره کردند، کوبیدند که دولت دیجیتال یعنی چی؟ اما بعد از مدتی به این نتیجه رسیدند. بحث‌های تله‌ورکینگ، پیپلز تل شاپینگ این‌ها سیاست‌های ایران دیجیتال است.

### □ یکی از دغدغه‌های مقامات کشوری و سازمان بنادر و دریانوردی حضور فعالانه ایران در منطقه است. به نظر شما چطور می‌توانیم سهم خود را از بازار منطقه افزایش دهیم؟

اول باید وضعیت کشور خود را بشناسیم. کشور ما منطقه بحری است. در منطقه سوق الجیشی و استراتژیک هستیم یعنی ما پنجره اتصال هستیم. ما کبریا و اتصال به کشورهای منطقه هستیم.

ما یک کشور ترانزیتی هستیم اگر ما می‌خواهیم در کشور ترانزیتی زندگی کنیم باید اول جاده‌های ترانزیتی خوب و امن و سریع و مکانیزه را ایجاد کنیم. طوری که وقتی که ماشین‌های خارجی وارد این جاده‌ها می‌شوند احساس امنیت کنند بدانند از استانداردهای بالایی برخوردارند. ما می‌توانیم از طریق ترانزیت به کشورهای اتصال پیدا کنیم و روابط بین الملل خود را به این کشورها بپیوندیم.

الآن دنیا به علت اینکه با ایران رابطه خوبی ندارد خسارت می‌دهد، زیرا که مستقیم با خود ایران رابطه حمل و نقلی ندارد. باید یک هزینه بدهد برود دبی مثلاً و بعد از دبی کالا را وارد ایران کند یا بالعکس. پس ایجاد ارتباطات خوب، ایجاد زیرساخت‌های بسیار خوب برای ترانزیت، سهم کردن کشورهای مقصد در تاسیسات زیربنایی. مثلاً با دولت افغانستان صحبت شود قسمتی از بندر چابهار را قرارداد ببندند و همچنین دولت ترکمنستان می‌توان قرارداد بست که بخشی از چابهار را در اختیار خود بگیرد.

### □ از دستاوردهای دوره مدیریتی آن زمان در ارتباط با دریای خزر و بنادر شمالی نیز توضیح دهید.


باید بدانید که اولین کشتی ایرانی در دوران ما آمد، در دریای خزر هیچ کشتی ایرانی وجود نداشت. تمام کشتی‌ها روسی بودند، در آن زمان که آقای تساخ در روسیه معاون وزیر حمل و نقل بود، من هم معاون وزیر حمل و نقل بودم، ما به ایشان گفتیم همان‌طور که واقف هستید ۹۰ درصد از کالاهایی که در دریای خزر در حال تردد هست برای ایران است، از این رو باید به ما اجازه دهید که من یک کشتی بیاورم از ولگدان و از دریای خزر با پرچم ایران حرکت دهم تا ما هم از این طریق کالا وارد کنیم. من در آن زمان نماینده حمل و نقل ایران بودم در برابر روسیه. من در این کمیسیون مشترک گفتم شما اگر این کار را نکنید، من کالا را از دریای خزر می‌برم و این برای من مشکلی ندارد. و این ده درصد را یا از خشکی حرکت می‌دهم و یا از جنوب و تمام شقوق مختلف حمل و نقل را با روسیه قطع می‌کنم. گفتند نه امکان ندارد، و اصلاً فکر نمی‌کردند که من این کار را عملی کنم. بعد آمدم با مهندس ترکان هماهنگ کردم و موافقت ایشان را نیز گرفتم. سپس راه آهن، هواپیما و کشتی را قطع کردم.

هنوز فروپاشی شوروی صورت نگرفته بود و همه این‌ها یکپارچه بود، تردد کالاها که قطع شد کل کشتی‌ها بیکار شدند. بعد در جلسات بعدی کمیسیون، شرایط ما را پذیرفتند. من در همین حین با هماهنگی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سفارش ساخت سه کشتی را به بلغارستان داده بودم. لذا فوراً این سه کشتی را از دریای خزر حرکت دادم که با پرچم ایران تردد کنند. اما چون خلاف قانون اساسی آنها بود، مجبور شدند که تردد کشتی با پرچم خارجی را بپذیرند و ما از رودخانه‌های ولگا آمدیم در دریای خزر و افتتاح شد. الان هم کلی کشتی ایرانی در دریای خزر است. برای فعال تر کردن بندر چابهار لازم است با کشور افغانستان و ترکمنستان موافقت نامه منعقد کنیم که در بخشی از بندر چابهار استفاده کنند، پس این امکان را فراهم کنیم که کشورهای دیگر نیز در استفاده از آن سهمی شوند. ما با درصدی که به این کشورها امکان می‌دهیم تا از این بندر کالا وارد کنند و این یعنی بازده خوب و بدون هیچ‌گونه افزایش هزینه برای خودمان درآمد ایجاد می‌کنیم. این حرکت اشتغال ایجاد می‌کند. پس این‌گونه می‌توان نتیجه گرفت که سهم کردن کشورهای ترانزیتی در زیرساخت‌ها از مهمترین اقدامات خواهد بود که با عملیاتی شدن آن به نقطه بسیار خوب و ایده‌آلی خواهیم رسید؛ به اعتقاد بنده خرمشهر می‌تواند با عراق مشارکت کند، همین‌طور با بندر امام و یا بوشهر با قطر سیستم‌ریورت شود.

ما در آن زمان خیلی زحمت کشیدیم تا امیرآباد را راه‌اندازی کردیم. اما متأسفانه از آن استفاده نمی‌شود. در آن زمان من کلی هزینه کردم که بندر امیرآباد به راه آهن تجهیز شود. امیرآباد می‌تواند بندر عباس آینده ایران شود؛ شما الان ببینید که کدام بندر در شمال است که به راه آهن متصل است؛ فقط امیرآباد است. اکنون بندر امیرآباد راه آهن دارد اما هیچ‌گونه کالایی توسط راه آهن جابه‌جا نمی‌شود.

تئوری من این بود که در زمین‌های پیش‌بینی امیرآباد یک پالایشگاه کوچک بنزین درست کنیم که نفت ارزان ترکمنستان را به این پالایشگاه بیاوریم و تبدیل کنیم به بنزین و از این طریق بنزین تمام خطه شمال را تامین کنیم. در صورتی که شما نفت گران جنوب را به بنزین تبدیل می‌کنید و با قیمت و هزینه بالا به شمال می‌فرستید. حمل و نقل در امیرآباد به لحاظ برخورداری از راه آهن بهتر است، از طرف دیگر به دلیل جاده دسترسی یعنی فیروزکوه با هم نسبت به چالوس و هراز که دائماً ترافیک دارد و شلوغ است ارجح تر است. اکنون تمام سیاست‌ها در امیرآباد عملی است، چرا اجرایی شود؟! هیچ محدودیتی در اطراف امیرآباد وجود ندارد و پتانسیل این کار را دارد که به بندر عباس آینده تبدیل شود.

### □ از اینکه وقت ارزشمند خودتان را در اختیار ماهنامه و خوانندگان آن قرار دادید صمیمانه سپاسگزارم.

من نیز از شما سپاسگزارم. باید مجله بندر دریا رسالت فرهنگی و رسالت سخنگویی داشته باشد؛ امیدوارم روزی برسد که این مجله در دست خیلی از ایرانی‌ها باشد؛ آن هنگام است که من می‌توانم بگویم فرهنگ دریایی جا افتاده است. یعنی به جای اینکه به روزنامه بری داشته باشم؛ در کنارش به مجله بندر دریا نیز داشته باشم. 

# مرجع دریایی یک تشکل حاکمیتی



حمید اعتضادی

رئیس اداره امنیت دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی

## مرجع Administration به چه معناست.

اگر در فرهنگ نامه‌های انگلیسی به فارسی معنای لغوی واژه Administration را جستجو کنیم به معادل‌هایی بر می‌خوریم که تقریباً در یک طیف معنایی قرار دارند، مانند: یک تشکل دولتی با مأموریت مدیریتی و اجرایی، اداره یک دولت و یا یک موسسه و نهاد بزرگ عام المنفعه Public administration شاخه اجرایی یک دولت، مدیریت امور یک سازمان، اجرای وظایف حکومتی مجموعه افرادی که یک سازمان را اداره می‌کنند، همه این‌ها از جمله معانی متنوع واژه Administration است. البته در برخی ممالک و از جمله ایالات متحده آمریکا، از این واژه به جای واژه "دولت" به معنای "قوه مجریه" نیز استفاده و یا آن که برای سرنام برخی سازمان‌های دولتی و از جمله سازمان فضایی آمریکا که به "ناسا" NASA شهرت دارد از واژه Administration به جای سازمان استفاده می‌گردد (National Aeronautics and Space Administration).

## تاریخچه تشکیل مرجع دریایی Maritime Administration در جهان

از دیرباز، کسب اقتدار نظامی در دریاها و رونق فعالیت‌های اقتصادی دو عامل مهم و اثرگذار در شکل‌گیری مرجع دریایی در کشورهای دارای مرزهای آبی بوده است. دوران حمورابی در ۱۸ قرن قبل از میلاد مسیح شاهد وضع قوانین خاص دریایی بود که برای نخستین بار پدید آمد. هر چند فنیقیان (ساکنین منطقه‌ای باستانی در مغرب آسیا و در نقطه‌نهایی مشرق دریای مدیترانه) و کارتاژها (قومی جنگ‌جو در منطقه شمال آفریقا که در دوران قبل از میلاد از مهمترین دشمنان امپراتوری روم به‌شمار می‌آمدند) دریانوردانی متبحر بودند مع‌الاسف، از آن دوران مدارک قابل استنادی در خصوص قوانین مرتبط با دریانوردی غیرنظامی در دست نمی‌باشد؛ در عوض، یونانیان که به مردمانی دریا دوست و بازرگان معروف هستند و از دوران قبل از تاریخ به فعالیت‌های بازرگانی از طریق دریا مشغول بودند از خود مستنداتی مبنی بر وضع قوانین دریانوردی در دوران قبل از میلاد بر جا گذاشته‌اند که هرچند می‌توان آنها را به نوعی قوانین دریانوردی دانست اما مدارک مثبت و مستندی دال بر نحوه فعالیت و یا اصولاً وجود تشکلی تحت عنوان مرجع دریایی نمی‌باشد.

# Maritime Administration

### سال تاسیس، شروع فعالیت و یا آخرین تغییر ساختاری مراجع دریایی برخی از کشورها

مرجع دریایی	سال شروع فعالیت رسمی
۱ برمودا	۱۷۸۹
۲ بریتانیا	۱۸۳۵
۳ آلمان	۱۸۶۸
۴ ایسلند	حدود ۱۹۰۵
۵ روسیه	۱۹۱۳
۶ کانادا	۱۹۱۴
۷ یونان	۱۹۱۹
۸ پاکستان	۱۹۳۰
۹ لیبریا	۱۹۴۸
۱۰ آمریکا	۱۹۵۰
۱۱ ج.ا.ایران	۱۹۶۰
۱۲ استرالیا	۱۹۹۰
۱۳ گرانا	۱۹۹۴
۱۴ جبل الطارق	۱۹۹۷
۱۵ چین	۱۹۹۸
۱۶ سیرالئون	۲۰۰۰
۱۷ برزیل	۲۰۰۱
۱۸ غنا	۲۰۰۲
۱۹ جمهوری آذربایجان	۲۰۰۶

#### مفهوم عمومی و ماهیت مرجع دریایی

با توجه به اهمیت بخش دریایی، هر ملتی که به نوعی با دریا سروکار دارد می‌بایست به منظور پیشبرد مقاصد خود در حوزه‌های توسعه اجتماعی، و اقتصادی از تشکیلات قانونی و منسجم دریایی برخوردار باشد و چنین دستگاهی در حوزه دریانوردی در نزد ملل دریایی "مرجع دریایی" خوانده می‌شود که در واقع یکی از مهمترین سازمان‌ها و تشکل‌های دولتی در هر کشور محسوب می‌گردد. این تشکل نقش حیاتی و حساسی را برای نیل به مطلوب‌ترین نتیجه در حوزه اقتصاد ملی، ایمنی، امنیت دریانوردی، صیادی و محیط زیست دریایی ایفا می‌نماید.

نخستین وظیفه خطیر مرجع دریایی را می‌توان اجرای منویات و خط مشی‌های دولت متبوع در حوزه ایمنی و امنیت دریانوردی غیرنظامی دانست. در این حوزه ما با دو واژه "سازمان" و "حاکمیت" خود را رو می‌بینیم. مرجع دریایی در تعریف عام آن یک تشکل و مجموعه دولتی می‌باشد که حسب قانون مسئولیت ایمنی دریانوردی را برعهده داشته و با مدنظر قرار دادن جنبه‌های ایمنی و اقتصادی دریانوردی و از جمله تبعات اکولوژیک آن، مرجع دریایی ضامن ایجاد شرایط بنیادین برای اجرای عملیاتی دریانوردی و حمل و نقل دریایی می‌باشد. در چنین حالتی، مرجع دریایی می‌بایست دریانوردی ایمن و اثربخش و برآورد تمامی نیازمندی‌ها و ضرورت‌های جامعه و دریانوردان را نصب العین اهم وظایف و مسئولیت‌های خود قرار دهد.

البته مجموعه قوانینی که تحت عنوان قانون دریانوردی (Consolato del Mare در قرون وسطی در ایتالیا جمع‌آوری و به صورت یکپارچه مدون شد دارای برخی وظایف و تکالیفی بود که اکنون اکثر دولت‌ها برای مراجع دریایی خود قائلند. احصا وظایف و مسئولیت‌های مالک و کاپیتان کشتی، تعیین دستمزد دریانوردان، نوع مالکیت نسبت به کشتی و تجهیزات آن، نجات انسان از دریا، نرخ‌گذاری حمل بار و... از جمله این موارد می‌باشد.

مع الوصف، بیمه کشتی‌ها که می‌تواند گامی در شکل‌گیری مرجع دریایی تصور شود در یونان به سال ۱۷۹۲ اتفاق افتاد. یونانی‌ها یکی از معدود ملت‌هایی هستند که برای امور دریانوردی خود یک وزارت خانه مستقل تحت عنوان "وزارت بازرگانی دریایی" در کابینه ایجاد نموده‌اند. دفتر ثبت شناورهای این کشور که در سال ۱۹۱۹ رسماً شکل گرفت، در واقع شروع فعالیت رسمی مرجع دریایی این کشور محسوب می‌شود که در ادامه گسترش فعالیت موسسه رده‌بندی آن کشور که در سال ۱۸۷۰ فعالیت خود را آغاز کرده بود، پای به عرصه وجود نهاد.

البته اشاره به این موضوع ضروری است که در قرون وسطی در برخی از کشورهای اروپایی و از جمله در آلمان و فرانسه آن زمان اقداماتی برای وضع قوانین دریانوردی که به نوعی وظایفی را برای متولیان نظارت بر امر دریانوردی بازرگانی مشخص می‌نمود، صورت پذیرفت و نطفه‌های نخستین قوانین مدون دریانوردی غیر نظامی بسته شد. تبیین این وظایف و مسئولیت‌ها از اوایل قرن شانزدهم شکلی جدی و منسجم‌تری به خود گرفت و به تدریج تشکل‌های محلی دریایی که در حکم هسته‌های نخستین مراجع دریایی در سده‌های بعد بودند، در جزایر و کشورهای کوچک و جزیره‌ای حوضچه دریای کارائیب، با انگیزه اقتصادی پدید آمدند. آنها در ازای دریافت مبالغی از کاپیتان و یا مالک کشتی بابت ورود به بندر و تخصیص اسکله برای پهلو دهی و همچنین تامین نیروی کار برای شناورها حضور خود را در عرصه دریانوردی اعلام نمودند.

در جمهوری اسلامی ایران، هر چند تشکیل رسمی سازمان بنادر در سال ۱۳۳۹ هجری شمسی (۱۹۶۰ میلادی) عینیت یافت و جنبه قانونی به خود گرفت، اما سابقه تنظیم اولین سند قانونی برای اعمال حاکمیت مرجع دریایی کشورمان به حدود ۲۰۰ سال قبل باز می‌گردد. البته لازم به ذکر است که مرجع رسمی کشور در حوزه آلودگی و در حوزه نیروی کار دریایی به ترتیب با سازمان محیط زیست و وزارت کار، تعاون و رفاه اجتماعی می‌باشد و نمایندگان سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور در نشست‌ها و اجلاس‌های بین‌المللی به همراه نمایندگان دو تشکل دولتی یاد شده همواره حضور دارند.

تشکیل نخستین مرجع دریایی در ایالات متحده آمریکا به سال‌های نخستین قرن بیستم باز می‌گردد. هر چند تشکیل مرجع دریایی در شکل و قالب امروزی آن در سال ۱۹۵۰ و در دوران ریاست جمهوری "ترومن" چهره قانونی به خود گرفت، اما تصویب لایحه مربوط به کشتیرانی در سال ۱۹۱۶ سنگ بنای فعالیت مرجع دریایی دولت آمریکا شد. براساس مدارک موجود در صنعت دریانوردی، دولت برمودا که تحت نظر امپراتوری بریتانیا قرار داشت در سال ۱۷۸۹ یعنی حدود ۲۲۵ سال قبل برای امورات مربوط به کشتیرانی غیرنظامی دارای مرجع دریایی بوده است. سابقه تشکیل مرجع دریایی در آلمان نیز به سال ۱۸۶۸ در دوران حکومت بیسمارک صدراعظم آهین آن کشور باز می‌گردد. در انگلستان قرن هفدهم نیز تلاش شد تا با به ثبت رساندن تمامی دریانوردان در واقع بانکی اطلاعاتی از تمامی نیروی کار دریایی برای استفاده نیروی دریایی سلطنتی ایجاد و به این ترتیب مرجع دریایی بریتانیا نضج گرفت. اما، این مهم با شکست مواجه گردید و تا پیش از سال ۱۸۳۵ تحقق نیافت. در جدول ذیل به اختصار به سال آغاز رسمی فعالیت برخی از مراجع دریایی در کشورهای مختلف اشاره شده است:

## در جمهوری اسلامی ایران، هرچند تشکیل رسمی سازمان بنادر در سال ۱۳۳۹ هجری شمسی (۱۹۶۰ میلادی) عینیت یافت و جنبه قانونی به خود گرفت، اما سابقه تنظیم اولین سند قانونی برای اعمال حاکمیت مرجع دریایی کشورمان به حدود ۲۰۰ سال قبل بازمی‌گردد.

توانمند و مناسب برای مدیریت امور دریانوردی به منظور اعمال حاکمیت و کنترل و نظارت بر آن باشد. همین امر نشان‌دهنده اهمیت برخورداری از حضور یک مرجع دریایی توانمند و مناسب برای همه مللی است که با دریا سروکار دارند تا از طریق آن بتوانند اقدامات کنترلی، قانون‌مند نمودن و تنظیم فعالیت‌های مختلف و متعدد دریانوردی را محقق سازند.

پروفسور Vanchiswar یکی از اساتید دانشگاه جهانی دریانوردی WMU در مالمو سوئد معتقد است که:

"هدف یک مرجع دریایی در چارچوب فعالیت‌های دریانوردی یک کشور عبارت است از فراهم نمودن ابزار و آلتی برای یک حکومت، تا به‌گونه‌ای رضایت‌مند و اثربخش آن را قادر سازد که وظایف و نقش‌هایی را که در قوانین کشتیرانی بازرگانی آن کشور (یا به عبارتی، حقوق ملی دریانوردی) تجسم یافته است برعهده گیرد. این نقش‌ها و کارکردها می‌تواند شامل پیاده‌سازی الزامات و نیازمندی‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی دریانوردی، مقررات و تنظیمات ملی باشد که در قوانین کشتیرانی بازرگانی دولت‌ها وجود دارد."

با این وصف، می‌توان مرجع دریایی را یک تشکل و مجموعه اجرایی ملی دانست که رسالت و مسئولیت آن را حصول اطمینان از ایمنی کشتی‌ها، حفاظت از جان انسان و اموال در دریا و محیط زیست دریایی در انطباق با قوانین و مقررات ملی مرتبط می‌باشد و به این‌گونه است که مرجع دریایی اقتدار و حاکمیت خود را مستقیماً از قانون دریایی ملی و دولت متبوع می‌گیرد و فعالیت‌هایش را در راستای حاکمیتی و اقتداری (حسب ضرورت) پیش می‌برد.

مرجع دریایی هر کشور به لحاظ ساختاری، می‌تواند با توجه به گزینه‌های مختلفی که بستگی به ملاحظات سیستم سیاسی و حکومتی هر کشور دارد و یا با الهام از رویه‌ها و روال‌های سنتی تشکیل شود. به‌عنوان مثال، این تشکل می‌تواند یک دائره و یا اداره‌ای در دل یک وزارت‌خانه باشد یا یک نمایندگی اجرایی مستقل تعریف گردد. متداول‌ترین وجه این تشکل که در بسیاری از کشورها به‌کار رفته است و توجه خاصی را هم به خود جلب نموده، ایجاد اداره‌ای با برخورداری از حاکمیت قانونی در درون یک وزارت‌خانه است که در آن حالت، مرجع دریایی از اختیارات خودمختاری بیشتری برخوردار بوده و توسط هیئت مدیره‌ای (هیئت عامل) که خط مشی‌ها و روال‌های کاری را تبیین و تنظیم می‌کند کنترل می‌گردد.

چنین مرجع دریایی می‌تواند خودکفا بوده و یا از حمایت دولتی و خدمات

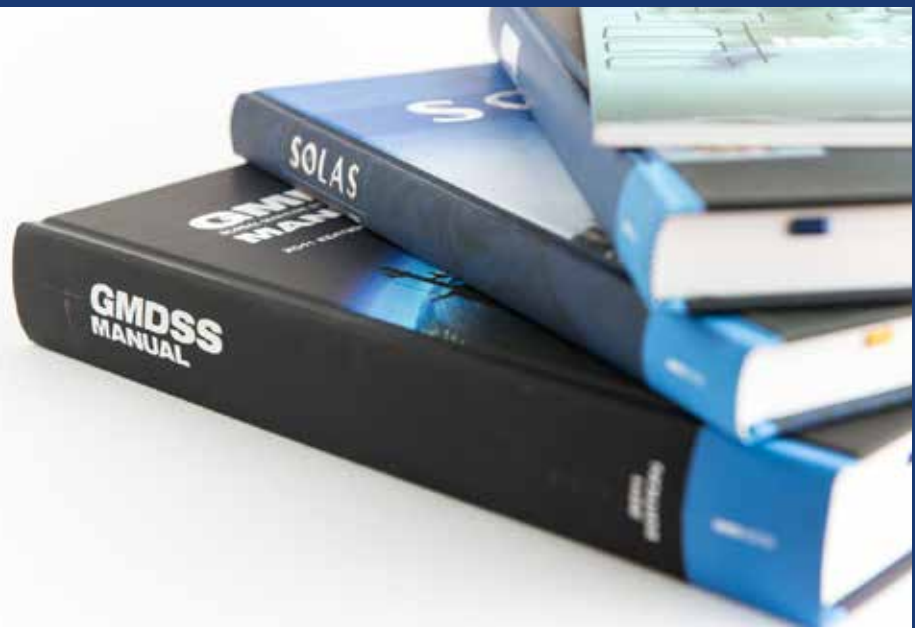
با نظر به این مهم که فعالیت‌های دریانوردی به‌طور اعم، در زمره موضوعات بین‌المللی قرار می‌گیرد و به منظور تحقق این وظایف، هر مرجع دریایی به‌عنوان دولت صاحب پرچم و صاحب بندر، می‌بایست مجموعه قوانین جامعی را برای کنترل و وضع مقررات کشتیرانی، ثبت کشتی‌ها، به‌کارگیری نیروی انسانی دریایی و ایمنی کشتیرانی تبیین، مدون و لازم‌الاجرا نماید. علاوه بر آن، این قوانین می‌بایست زمینه پدید آوردن یک مرجع دریانوردی توانا و قابل‌ی را فراهم آورده، اهداف و کارکردهای آن را تعیین و تجویز نماید و این در حالی است که دولت نیز به‌نوبه خود، می‌بایست الحاق به مقررات و کنوانسیون‌های مرتبط برای بهبود ایمنی و امنیت دریانوردی، جلوگیری از آلودگی و حفاظت از محیط زیست دریایی را مد نظر قرار دهد.

### مهمترین کنوانسیون‌هایی که عموماً برای اهداف مرجع دریایی می‌بایست به‌عنوان حداقل‌های لازم و ضروری مدنظر قرار داده شوند عبارت‌اند از:

۱. کنوانسیون بین‌المللی نجات جان انسان در دریا SOLAS ۱۹۷۴
۲. کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها MARPOL ۱۹۷۳
۳. کنوانسیون بین‌المللی خطوط بارگیری Load line ۱۹۶۶ و پروتکل آن
۴. کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (STCW) ۱۹۷۸

البته در دیگر کنوانسیون‌های بین‌المللی دریانوردی مانند قانون دریا UNCLOS ۱۹۸۲ که جنبه کلی و عمومی دارد برای موضوعات مرتبط با مرجع دریایی، الزامات دیگری را به خواننده ارائه می‌دهد که محوری‌ترین آنها وظایف مربوط به کنترل فعالیت‌های دریانوردی از منظر دولت صاحب پرچم Flag State، دولت صاحب بندر Port State و یا دولت صاحب ساحل Coastal State است. این وظایف معمولاً با استفاده از قوانین دریانوردی به مورد اجرا در می‌آید. به‌طور نمونه، در خصوص وظایف دولت صاحب پرچم برای کنترل فعالیت‌های کشتی تحت پرچم یک کشور، در قانون دریا UNCLOS به‌طور کلی آمده است که دولت صاحب پرچم می‌بایست به‌طور اثربخش حاکمیت حقوقی و کنترل خود را به لحاظ امور اداری، فنی و اجتماعی بر کشتی‌های تحت پرچم خود اعمال نماید. علاوه بر این، هر دولتی می‌بایست پرونده و سوابق ثبت تمامی کشتی‌های تحت پرچم را در نزد خود مستند سازی نموده و حاکمیت خود بر آنها را در همه جا و در هر شرایط اعمال نماید.

شایان ذکر است که دولت صاحب پرچم می‌بایست دارای یک تشکیلات



این که اقتصاد ملی ذی نفع اصلی برنامه‌ها و فعالیت‌های بخش دریایی کشور می‌باشد" شروع نموده و یا به پایان می‌برند و این امر نشان‌دهنده میزان اهمیت اقتصاد کشور و نقش خطیر مرجع دریایی در ارتقا آن شرایط می‌باشد.

#### وظایف و مسئولیت‌های مرجع دریایی

مرجع دریایی در هر کشور همانند همتای بین‌المللی خود یعنی "سازمان بین‌المللی دریانوردی" می‌بایست به‌عنوان یک "آژانس تخصصی" با هدف و مأموریت اصلی "انتظام بخشیدن به ابعاد فنی دریانوردی و ایمنی بازرگانی دریایی" در کشور متبوع خود دیده شود.

هر مرجع دریایی می‌تواند با توجه به وظایف کلی در کنترل کشتیرانی و دیگر فعالیت‌های دریانوردی، نقش‌ها و مسئولیت‌های متعددی را در دو بعد کاری پذیرا باشد؛ از جمله می‌توان به وظایف و مسئولیت‌هایی که قوانین هرکشوری برعهده مرجع دریایی قرار می‌دهد اشاره داشت و در بعد دیگر، الزامات قانونی و بین‌المللی است که مرجع دریایی به لحاظ تعاهد دولت متبوع ملزم می‌باشد در اجرا و پیاده‌سازی آنها اقدام لازم را معمول دارد؛ اما، در هر دو صورت مرجع دریایی می‌بایست برای نیل به اهداف خود از روش‌ها و تکنیک‌های مدیریتی و از جمله از "مدیریت بر مبنای هدف"، "برنامه‌ریزی عقلایی" و "مدیریت دولتی نوین" در بافت فعالیت‌های دریانوردی خود به نحو احسن سود برد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد در حوزه قوانین و مقررات داخلی اکثر قریب به اتفاق مراجع دریایی در خصوص بسیاری از مقررات و قوانین مواضع مشترک دارند؛ اما بنا به شرایط جغرافیایی- اقلیمی کشور، در برخی حوزه‌ها دارای مسئولیت‌های خاص و ویژه‌ای هستند که الزاما در شمار وظایف دیگر مراجع دریایی نبوده و عمومیت ندارد. به‌طور مثال می‌توان به کشور ایتالیا اشاره نمود که برقراری ارتباط دریایی با جزایر آن کشور را در زمره مسئولیت‌های مرجع دریایی آن کشور قرار داده است و یا در کشور چین، مرجع دریایی که در سال ۲۰۰۸ از تلفیق دو نهاد دریایی و بندری تشکیل گردید علاوه بر وظایف و مسئولیت‌هایی که همانند دیگر کشورها دارد مدیریت اجرایی بنادر را نیز برعهده گرفته است و این امر تا حدودی شبیه کشورمان است که سازمان بنادر و دریانوردی در مقام مرجع دریایی جمهوری اسلامی ایران راهبری و مدیریت چندین بندر معظم و کلیدی غیر نفتی کشور را برعهده دارد و این در حالی است که در سیاهه مأموریت‌ها و مسئولیت‌های کشورهای اروپایی و به‌ویژه اروپای شمالی، نمی‌توان راهبری و مدیریت تسهیلات بندری را در زمره مسئولیت‌ها و مأموریت‌های قانونی مراجع دریایی کشورهای عضو اتحادیه اروپا دانست.

عمومی به‌گونه‌ای برخوردار باشد که موجب محدود کردن حیطه فعالیت آن نشود. البته به نظر می‌رسد فرآیند تصمیم‌گیری در این حالت آسان‌تر باشد. یک نمونه دیگر از نحوه تشکیل مرجع دریایی می‌توان به کشور سیرالئون در قاره آفریقا اشاره نمود. مرجع دریایی این کشور براساس قانونی که در سال ۲۰۰۰ در مجلس آن کشور تصویب و لازم‌الاجرا گردید به‌عنوان یک سازمان تشکلی خودمختار در عرصه دریانوردی شکل گرفت که در راس آن، هیئت مدیره‌ای متشکل از وزرای حمل و نقل، شیلات و منابع دریایی، سازمان گمرک و رییس بنادر کشور بوده و سیاست‌گذاری و نظارت بر عملکرد مرجع دریایی را برعهده دارد.

نمونه دیگر مرجع دریایی را در بریتانیا می‌توان ملاحظه نمود که مسئولیت‌ها و وظایف مرتبط با امور دریانوردی غیر نظامی میان سه شاخه دولتی به نوعی تقسیم شده است. وزارت حمل و نقل، شاخه بررسی سوانح دریایی (MAIB) و نیروی گارد ساحلی (MCA). مع‌الوصف، خطوط اصلی و خط مشی‌های کاری در حوزه دریانوردی را وزارت حمل و نقل آن کشور تعریف و تبیین و ابلاغ می‌نماید.

بررسی‌ها حاکی از آن است که قریب به ۸۰ درصد مراجع دریایی کشورها زیر مجموعه یک وزارتخانه هستند که عموماً وزارت حمل و نقل می‌باشد و معدود مراجع دریایی وجود دارد که در هیئت یک سازمان و یا آژانس مستقل در هیئت دولت کشور متبوع عضو می‌باشند و بالاخره می‌توان به مراجع دریایی‌ای اشاره داشت که خود راسا یک وزارتخانه هستند؛ مرجع دریایی کشور پاکستان که تحت عنوان "وزارت بنادر و کشتیرانی" شکل گرفته و همچنین "جزایر فارو"، "جبل الطارق"، "مصر" و "کرواسی" از این دست مراجع دریایی به‌شمار می‌آیند. همان‌گونه که در سطور قبل به آن اشاره شد یونان که یکی از پراسابقه‌ترین کشورهای دریایی در جهان محسوب می‌شود برای امر دریانوردی خود یک وزارتخانه اختصاصی تحت عنوان "وزارت بازرگانی دریایی" تاسیس نموده و علاوه بر آن در اکثر کشورهایی که بنادر مشهور و معظم جهان در آنها قرار دارند دارای "وابسته دریایی" در سفارتخانه یونان در آن کشورها می‌باشد.

بررسی قریب به ۵۰ مرجع دریایی کشورها (جدول ضمیمه) حاکی از آن است که اکثر این مراجع در کشورهای مختلف و به‌ویژه در آن گروه از کشورهایی که سهم بیشتری در حمل و نقل دریایی دارند تعریف مسئولیت‌های قانونی خود را با عباراتی مانند «بهبود و تقویت سیستم حمل و نقل دریایی برای برآورده نمودن نیازمندی‌های اقتصادی، محیط زیستی و امنیتی کشور و با استفاده بهینه از توان بالقوه بخش دریایی کشور و حصول اطمینان از

**یک مورد خاص:** در شرح وظایف و مسئولیت‌های مرجع دریایی نیروی دریایی آمده که شاید برای بسیاری از دیگر مراجع دریایی عجیب و نامانوس بنماید و آنهم "مدیریت طرح بازپرداخت مالیات به دریانوردان" می‌باشد که با توجه به شرایط اقتصادی و سیاسی کشور و تعهداتی که دولت حسب قانون متقبل شده است، موضوع بازپرداخت مالیات اخذ شده از دریانوردان در شمار وظایفی است که مرجع دریایی دولت نیروی دریایی بایست پیگیری آن باشد. در همین ارتباط می‌توان به برخی از وظایف مرجع دریایی دولت آلمان اشاره داشت که در نزد دیگر دولت‌ها عمومیت ندارد. "تصویب فعالیت‌های فراساحلی مانند لوله‌کشی و کابل‌کشی زیر دریایی (تحت‌البحری) از جمله این مسئولیت‌ها است. همچنین می‌توان به مقررات مربوط به پرداخت وجوه اداره شده برای ساخت شناور در کشور خودمان اشاره کنیم که قرابت زیادی با یکی از وظایف مرجع دریایی آلمان BSH مبنی بر حمایت مالی از کشتی‌سازی‌ها و تاسیسات دریایی و... دارد.

برخی از کشورهای نیز دارای ۲ و یا حتی ۳ مرجع دریایی هستند که حسب تعاریف قانونی دارای وظایف و مسئولیت‌های جداگانه در حوزه‌های مختلف دریایی هستند. کشور آلمان که در حوزه دریانوردی سابقه‌ای طولانی داشته و تعیین مرجع دریایی در آن کشور به حدود سال ۱۸۶۰ بازمی‌گردد، در حال حاضر دارای دو تشکل دریایی قانونی تحت عنوان BSH و DS در زیرمجموعه سازمان آبراه‌ها و کشتیرانی بوده که مشترکاً نقش مرجع دریایی را، هر یک در بخشی از حوزه دریانوردی ایفا می‌کنند. تشکیلات کوچک دیگری نیز تحت عنوان BSU (دفتر فدرال سوانح دریایی) در کنار این مرجع دریایی قرار دارد که در حوزه بررسی حوادث و سوانح دریایی مشارکت می‌نماید. در کشور کانادا نیز وظایف و مسئولیت‌های مرجع دریایی به دو قسمت تقسیم شده و "وزارت حمل و نقل" و "وزارت شیلات و اقیانوس‌ها" حسب قانون، هر کدام مجری بخشی از این وظایف تعیین شده‌اند. در ایتالیا نیز مسئولیت و وظایف مرجع دریایی میان دو وزارتخانه "امور زیرینایی و حمل و نقل" و "وزارت خانه" محیط زیست، قلمرو سرزمینی و حفاظت دریایی" تقسیم شده است.

علاوه بر مورد فوق الذکر، مراجع رسمی دریایی وجود دارند که به تنهایی تمامی مسئولیت‌ها و وظایف دریایی کشور متبوع را بر عهده دارند و مضاف بر آن، به عنوان یک نیروی نظامی نیز عمل می‌کنند. گارد ساحلی ایالات متحده آمریکا از جمله این تشکل دریایی است که نه فقط نیروی پنجم نظامی آن کشور محسوب می‌شود بلکه، وظایف مربوط به بازرسی ایمنی کشتی‌ها، جستجو و نجات و حتی مبارزه و مقابله با آلودگی نفتی در دریا را نیز انجام می‌دهد.

مع الوصف، مهمترین و کلیدی‌ترین نقش‌ها و مسئولیت‌های اکثر قریب به اتفاق مراجع دریایی کشورهای عضو آیمورا می‌توان در چند بند ذیل خلاصه و دسته بندی نمود:

#### ۱. ثبت کشتی‌های تحت پرچم و مشخصات دریانوردان

##### Registration of Ships and seafarers

به جرات می‌توان اذعان داشت که مهمترین و اصلی‌ترین ویژگی و شاخصه مرجع دریایی هر کشور، ثبت کشتی‌های تحت پرچم می‌باشد. هر مرجع دریایی می‌بایست کشتی‌های تحت پرچم خود را به ثبت رسانده و مشخصات و اسامی آنها را ضبط و ثبت نماید. علاوه بر این، می‌بایست بر طبق قوانین ملی دریانوردی، به ثبت مشخصات و اسامی دریانوردان نیز اقدام کند.

#### ۲. صدور گواهینامه برای دریانوردان

##### Certification of Seafarers

مرجع دریایی می‌بایست حصول اطمینان کند دریانوردانی که بر روی کشتی تحت پرچم هستند دارای مدارک و گواهینامه‌های متناسب با رده و درجه بوده و می‌بایست منطبق با کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW) ۱۹۷۸ و اصلاحات متعاقب آن باشد.

این کنوانسیون مجموعه‌ای از استانداردها برای تعیین صلاحیت‌های فنی، جسمانی و روانی فرماندهان، افسران و دیگر خدمه کشتی‌های بازرگانی می‌باشد و هر دولت متعاقد این کنوانسیون می‌بایست از طریق مرجع دریایی خود سیستم کیفیت اطمینان بخشی را برای صدور گواهینامه و آموزش دریانوردان خود به‌کار بندد و اطمینان حاصل کند که آنها در انطباق با استانداردهای بین‌المللی هستند.

#### ۳. بازرسی ایمنی و فنی کشتی

##### PSC Ship Surveys / inspections &

مرجع دریایی هر کشور وظیفه هدایت برنامه بازرسی ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خود (Survey) و کشتی‌های خارجی (Inspection) را که به بنادر آن کشور وارد می‌شوند بر عهده دارد. هدف از انجام بازرسی‌ها، حصول اطمینان از این امر است که کشتی‌ها در انطباق با الزامات و مقررات تمامی کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط با ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست دریایی هستند.

غالباً، مراجع دریایی اجرای بازرسی‌ها و مراحل صدور گواهینامه مربوطه را حسب مورد به موسسات رده‌بندی تفویض می‌کنند اما، این مراجع دریایی کشورها هستند که در هر حال می‌بایست نسبت به شرایط ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خود و کشتی‌هایی که با پرچم خارجی به بنادر آن کشور وارد می‌شوند پاسخگو باشند.

#### ۴. بررسی سوانح دریایی

##### Maritime Casualty Investigation

در صورت بروز حوادث و سوانح دریایی که منجر به بروز صدمات و لطمات جانی و همچنین آسیب رسیدن جدی به شناورها شود، مرجع دریایی کشور می‌بایست حضور فعالی در بررسی و یا نظارت جدی بر فرایند تحقیق پیرامون سوانح دریایی حادث شده داشته باشد و در تعامل و رایزنی با دولت، حسب ضرورت، اقدامات مقتضی را برای حصول اطمینان از حفاظت جان انسان، اموال و دارایی‌های آنها و محیط زیست دریایی به عمل آورد.

بدیهی است اقدامات مرجع دریایی به عنوان نماینده دولت صاحب پرچم و در جهت علائق و منافع مشترک دریانوردی با سازمان‌های بین‌المللی و دیگر نمایندگی‌ها و تشکل‌های منتخب دولت‌های خارجی که دارای منافع مشترکی هستند، موجب ایجاد همکاری با سازمان‌های بین‌المللی برای ارتقای ایمنی و امنیت انسان‌ها و اموال آنان در دریا و همچنین حفاظت از محیط زیست دریایی خواهد شد.

۵. تهیه پیش نویس قوانین دریایی و تلاش برای قانونی نمودن آن از طریق قوه مقننه کشور متبوع و جرح و تعدیل و اصلاح و به روز رسانی قوانین و مقررات جاری و تلاش برای انطباق آنها با مفاد کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های بین‌المللی تعهد شده و نظارت بر حسن اجرای آنها.

۶. ارائه خدمات برای حفظ و نگهداری آبراه‌ها و کانال‌های دسترسی، نصب، تعمیر و نگهداری وسائل کمک ناوبری، چراغ‌ها و علائم دریایی

#### ۷. تعیین سطح خطر امنیتی در کشتی‌های تحت پرچم و بنادر تحت حاکمیت

##### MARSEC Level

#### ۸. همکاری و تعامل

##### Co-operation

مرجع دریایی می‌بایست به منظور ارتقا سطح ایمنی و امنیت انسان‌ها و جان و اموال آنان در دریا با تمام نمایندگی‌ها و موسسات دولتی و خصوصی همکاری و تعامل لازم را مبذول دارد. ایجاد شرکت‌های خصوصی و تعاونی‌ها و برقراری ارتباط آنها با دیگر آژانس‌ها و نمایندگی‌ها مانند راهبران بندری و واحدهای حفظ محیط زیست و جستجو و نجات که دارای منافع مشترک می‌باشند از جمله اقداماتی است که انتظار می‌رود مرجع دریایی دولت‌های عضو آیمورا به مورد اجرا درآورند.

#### ۹. فعالیت‌های بین‌المللی

##### International activities

شرکت فعال و اثرگذار مرجع دریایی در همایش‌ها، اجلاس‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه ایمنی و امنیت دریانوردی که در راس آنها جلسات و نشست‌های تخصصی و کارشناسانه مربوط به سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO در سطوح مختلف و متعدد آن قرار دارد و همچنین توافقنامه‌ها و پیمان‌های منطقه‌ای، در زمره فعالیت‌ها و اقداماتی محسوب می‌شود که مرجع دریایی در حوزه فعالیت‌های بین‌المللی خود می‌بایست به آنها اقبال کافی و وافی مبذول دارد. به‌طور نمونه در جمهوری اسلامی ایران می‌توان به توافقنامه‌ها و قراردادهای منطقه‌ای و از جمله به ROPME در حوزه خلیج فارس و MOU اقیانوس هند و دیگر اجلاس‌ها و نشست‌های مشابه اشاره نمود.



## خلاصه: ویژگی‌های مشترک میان مسئولیت‌ها و نقش‌های واگذار شده

### به مراجع دریایی کشورها

۱. براساس یک قانون ملی در حوزه دریانوردی و در مقام یک تشکل اجرایی / حاکمیتی شکل گرفته‌اند.
۲. کنترل و پایش شناورهای نظامی مشمول وظایف و مسئولیت‌های آن‌ها نمی‌شود.
۳. الزام به منطبق نمودن قوانین و مقررات بندری و دریایی ملی با الزامات تعهد شده بین‌المللی دارند.
۴. در اکثر موارد زیر مجموعه وزارت حمل و نقل کشور متبوع قرار دارند.
۵. ایمنی دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی در راس وظایف و مسئولیت‌های آنها قرار دارد.
۶. مخیرند که اجرای برخی از وظایف و ماموریت‌های خود را به موسسات بخش خصوصی و تشکل‌های مردم‌نهاد واجد شرایط تفویض نمایند. \*

## ضمیمه

وزارت خانه متبوع	ملیت مرجع دریایی	
وزارت حمل و نقل (بزودی زیر مجموعه گارد ساحلی قرار می‌گیرد).	چین	۲۵
مرجع دریایی مستقل	دانمارک	۲۶
وزارت حمل و نقل	روسیه	۲۷
وزارت حمل و نقل	ژاپن	۲۸
وزارت حمل و نقل	سوئد	۲۹
وزارت حمل و نقل	سیرالئون	۳۰
وزارت حمل و نقل و ارتباطات	عمان	۳۱
وزارت حمل و نقل	غنا	۳۲
آژانس حمل و نقل	فنلاند	۳۳
وزارت ارتباطات و ...	قبرس	۳۴
وزارت دریا، حمل و نقل و توسعه	کرواسی	۳۵
کمیساریای امور دریایی	لوکزامبورگ	۳۶
وزارت حمل و نقل، ساختمان و اقتصاد دریانوردی	لهستان	۳۷
مرکز تجارت دریایی	مالتا	۳۹
وزارت حمل و نقل	مالزی	۴۰
وزارت حمل و نقل دریایی	مصر	۴۱
وزارت تجارت و صنعت	نروژ	۴۲
وزارت حمل و نقل	ویتنام	۴۳
وزارت حمل و نقل رو سطحی	هندوستان	۴۴
وزارت حمل و نقل، اقدامات عام المنفعه و مدیریت آب	هلند	۴۵
وزارت تجارت دریایی	یونان	۴۶

### منابع تحقیق:

- وبسایت مرجع دریایی کشور سربانکا  
 . چاپ الکترونیکی کتاب "نگاهی به مراجع دریایی اروپا An Over View of the European Maritime Administrations
- . چاپ الکترونیکی کتاب " مراجع دریایی اوپا  
 وبسایت مرجع دریایی کشور آلمان  
 گزارش سالانه مرجع دریایی جبل الطارق در سال ۲۰۰۶  
 گزارش آماری از فعالیت و جایگاه مرجع دریایی کشور یونان  
 وبسایت انجمن بین‌المللی موسسات رده‌بندی  
 متن لایحه قانون مصوبه مرجع دریایی کشور ایسلند  
 نگاهی به تشکیل کمیته ایمنی و شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی از منظر حقوقی نوشته ADEMUN-ODEKE  
 معرفی مرجع دریایی ایتالیا. وبسایت مرجع دریایی کشور ایتالیا  
 وبسایت رسمی مرجع دریایی کشور نروژ  
 مقاله ارائه شده در همایش بین‌المللی مدیریت بحران دریایی در فنلاند سال ۲۰۰۶ توسط آقای جان اولسن از آکادمی دریانوردی کالمار سوئد  
 متن دکترین دریانوردی دولت فدرال روسیه مصوبه سال ۲۰۰۱  
 متن لایحه قانون مصوبه تشکیل مرجع دریایی کشور سیرالئون  
 پایان نامه دوره کارشناسی ارشد آقای VUTHEQUANG از کشور ویتنام در خصوص بهبود جایگاه مرجع دریایی جمهوری ویتنام ارائه شده در دانشگاه مالمو سوئد  
 جزوه تاریخچه دانشگاه جهانی دریانوردی مالمو سوئد  
 وبسایت رسمی مرجع دریایی سوئد  
 وبسایت‌های رسمی مراجع دریایی کشورهای لهستان، لیتوانی، امارات عربی متحده، ترکیه، جمهوری آذربایجان، ایالات متحده آمریکا، بریتانیا و مالزی

وزارت خانه متبوع	ملیت مرجع دریایی	
وزارت حمل و نقل، نوآوری و فناوری	اتریش	۱
وزارت حمل و نقل	آذربایجان	۲
وزارت کارهای عام المنفعه	اسپانیا	۳
وزارت حمل و نقل، پست و ارتباطات	اسلواکی	۴
مرجع دریایی مستقل	استونی	۵
وزارت حمل و نقل	آفریقای جنوبی	۶
وزارت حمل و نقل	الجزایر	۷
وزارت حمل و نقل، ساختمان و شهرسازی	آلمان	۸
وزارت حمل و نقل	آمریکا	۹
وزارت زیر ساختها و حمل و نقل	ایتالیا	۱۰
وزارت راه و شهرسازی	ایران	۱۱
وزارت حمل و نقل	ایرلند	۱۲
وزارت حمل و نقل و ارتباطات	ایسلند	۱۳
وزارت حمل و نقل و دبیرخانه بنادر	برزیل	۱۴
وزارت توسعه جهانگردی و حمل و نقل	برمودا	۱۵
وزارت حمل و نقل	بریتانیا	۱۶
وزارت حمل و نقل	بلغارستان	۱۷
وزارت بنادر و کشتیرانی	پاکستان	۱۸
اداره کل بازرگانی دریایی	پاناما	۱۹
وزارت حمل و نقل، دریانوردی و ارتباطات	ترکیه	۲۰
وزارت امور دریایی	جبل الطارق	۲۱
وزارت مالیه، جهانگردی و توسعه	جزایر کایمن	۲۲
وزارت شیلات و امور دریایی	جزایر فارو	۲۳
وزارت حمل و نقل	جمهوری چک	۲۴

# ضرورت بازنگری بر نحوه واگذاری بنادر به بخش خصوصی

نظام اسحاقی

مدیر بندر فریدونکنار

خصوصی سازی نه فرایندی ساده است و نه به صورت متحدالشکل اجرا می شود. چگونگی شروع خصوصی سازی متفاوت بوده و دولت ها اهداف مختلفی را از اجرای آن دنبال می کنند و در عین حال، با طیف گسترده ای از مشکلات و موانع مواجه اند و به راهبردها و طرح های متفاوت نیازمندند. هیچ رویکرد جهانی قابل استفاده ای برای اجرای موفق برنامه خصوصی سازی وجود نداشته است و ندارد. رقابت با تغییر مالکیت هنوز پس از گذشت چند دهه از تجربه خصوصی سازی در جهان و مباحث جدی مربوط به حدود مالکیت همچنان بحث انگیز هستند. نظریه های اقتصادی درباره پیامدهای مالکیت نیز تا حدودی نارسا به نظر می رسند. این نظریه ها عمدتاً به ساختار بازار و میزان رقابت پذیری در شرکت ها توجه دارند. بنابر دیدگاه رایج، از آنجائی که خصوصی سازی به طور معمول، جزئی از برنامه کلی آزادسازی و اصلاحات برای افزایش رقابت به شمار می رود، با اجرای این برنامه بر میزان رقابت افزوده خواهد شد. حتی برخی موارد نشان می دهند که بحث رقابت حتی از تغییر مالکیت برای ایجاد سود ناشی از کارآیی هم، مهمتر است.



به طور کلی بخش خصوصی چه از نظر علم تخصصی و چه از نظر تکنولوژی علاوه بر اینکه به حد بلوغ جهت انجام کارهای عمومی و خدماتی نرسیده است بلکه در ابتدای راه قرارداد و این سبب به تعویق افتادن بسیاری از برنامه‌ها و اهداف دولت گردیده است

رقابت به معنای ورود آزاد از یکسو و آزادی در شکست از سوی دیگر است از این منظر رفع موانع ورود در کنار واگذاری دارایی‌های موجود، کلید توسعه پویا و رقابتی بخش خصوصی است این امر در بخش‌های قابل دادوستد، متضمن تسهیل روش‌ها و صدور پروانه‌های مورد نیاز برای شروع و ثبت فعالیت‌های تجاری، حذف موانع واردات و تغییر قوانین و مقررات قیمت گذاری است. رقابت به معنای آزادی در شکست نیز هست. از آنجا که صدور مجوز تعطیلی و خروج از دایره فعالیت، نشانه روشنی از سومدیریت به شمار می‌رود لذا دولت‌ها به طور معمول از متوقف کردن فعالیت شرکت‌های زیانده آگاه دارند. تعارض بین مقاومت سرسختانه دولت‌ها به هرگونه تغییر و تصویر ماهیت فعالیت بخش خصوصی در جهان که نگاه داشتن منافع بلندمدت است دست در دست هم داده تا جریان خصوصی سازی از نظر برخی کارشناسان که در آلمان از دهه ۱۹۳۰ و در انگلیس از دهه ۱۹۵۰ و یا دهه ۱۹۷۰ آغاز شده است تاکنون با فرازونشیب‌های فراوان در کشورهای پیشرفته و صنعتی در حال توسعه روبه‌رو شود. به عنوان مثال در انگلیس به نتایج مطلوب پیش‌بینی شده منجر نگردید ولی اصلاحات و تغییراتی در این شیوه در استرالیا به نتایج مثبت نسبی رسیدند. همچنین به عنوان مثال می‌توان بازگشت دولت به سیستم بازار را در هدایت بحران ۱۹۳۰ یا بحران ۲۰۰۸ (اخیر) از فراز و نشیب‌های خصوصی سازی نام برد. خصوصی سازی در ایران با هدف واگذاری کارهای دولت به بخش خصوصی و مشارکت مردم در فعالیت‌های مختلف کشوری و خروج دولت از بخش تصدیگری به نقش نظارتی و کوچکسازی دولت برای کاهش هزینه‌های زاید و پرداختن به اقدامات اصلی و زیربنایی با اجرای کلی اصل ۴۴ قانون اساسی آغاز گردید.

تاریخ شروع خصوصی سازی در ایران را می‌توان از دهه دوم و سوم انقلاب قلمداد کرد به طوری که بنادر جمهوری اسلامی یکی از موضوعاتی بوده که در جریان خصوصی سازی قرار گرفته و همانند خصوصی سازی‌های دیگر انجام شده در جهان با نواقص و موانعی روبه‌رو بوده‌اند. همان‌گونه که اکثر کارشناسان معتقدند به طور کلی بخش خصوصی چه از نظر علم تخصصی و چه از نظر تکنولوژی علاوه بر اینکه به حد بلوغ جهت انجام کارهای عمومی و خدماتی نرسیده است بلکه در ابتدای راه قرارداد و این سبب به تعویق افتادن بسیاری از برنامه‌ها و اهداف دولت گردیده است و منافع ملی را به نوعی دیرتر به ثمر می‌رساند. و از طرف دیگر فرهنگ خصوصی سازی در جامعه به طور مطلوب ایجاد نگردیده و بعضی از شرکت‌های خصوصی با هدف سود و منافع زیاد و کاهش کیفیت سعی در انجام کارها دارند. در مقابل؛ نه همه بلکه اکثر افراد جامعه، هم‌اکنون حس خوبی نسبت به بخش خصوصی ندارند و اعتماد و اطمینان کمتر به آنها دارند و کوچکترین مشکل ایجاد شده را به بخش خصوصی نسبت می‌دهند که می‌توان نتیجه حاصله را به شرح ذیل اعلام نمود:



## روش پیشنهادی ابتدا با در نظر گرفتن نیازمندی‌های منطقه‌ای و کشور، جانمایی بندر به بخش‌های مختلف اعم از مواد نفتی، غلات، انبارسریوشیده، محوطه رویان، کانتینری، گازی و یک چهارم محوطه به عنوان ظرفیت انعطاف پذیر به منظور تامین نیازهای پیش‌بینی نشده که با مقتضیات زمان و وضعیت بازار تجاری به وجود خواهد آمد در نظر گرفته شود و مورد تصویب قرار می‌گیرد

توجه به سود و منافع مادی به دور از هرگونه احساس مسئولیت نسبت به جامعه و اثرات آن.

عدم پاسخگو بودن به جامعه و صرفاً پاسخگویی به هیئت مدیره و اعضای آن و سهامداران آن بخش که برحسب کارکرد خود به منافع صاحبان سرمایه خود می‌پردازد. هر چند این روش الگوی مناسبی برای اقتباس بخش دولتی جهت پاسخگویی به مردم و دولت می‌باشد ولی نسبت به مردم و جامعه مصداق پیدا نمی‌کند.

میل به رقابت در زمینه اقتصادی بخش خصوصی و کنار زدن رقبا باعث ایجاد انحصارطلبی می‌شود که به دنبال آن تعادل بازار را به هم خواهد زد و به نوعی جهت کسب منافع و فرصت‌های از دست رفته خواسته‌های خود را به مردم تحمیل می‌کند (احتکار، ناهمگونی در بخش توزیع کالا و خدمات، ایجاد بازارسیاه، انحصار، تورم و ...).

جهانی شدن تجارت و فعالیت بخش خصوصی به صورت واقعی دیگر در کنترل دولت خاصی نبوده و در نتیجه هدف آن فعالیت اقتصادی بیشتر در اقصا نقاط جهان را شامل شده و نسبت به دولت خاصی تعهد و وابستگی نداشته و در کنترل آنها قرار ندارد در نتیجه پاسخگو بودن به یک دولت میسر نخواهد بود.

عدم پذیرش بخش خصوصی در مسائلی که منافع مادی به همراه ندارد، مانند ایجاد امنیت، آموزش و پرورش رایگان، خدمات درمانی و دیگر موارد که در حوزه وظایف دولت بوده به لحاظ ماهیت وجودی آن برای بخش خصوصی مقرون به صرفه نمی‌باشد.

بر اساس قانون تاسیس سازمان بنادر و دریانوردی که مورد تصویب مجلس قانون‌گذار قرار گرفته است، مأموریت و رسالت سازمان بنادر در کشور تعیین شده است و در این قانون حدود و حیطه فعالیت و عمل آن را در اعمال حاکمیت دولت بیان میدارد. با عنایت به وظایف سازمان بنادر و دریانوردی که از طریق بنادر به اجرا درمی‌آید بخش اعظم این وظایف با در نظر گرفتن منافع ملی و تعهدات بین‌المللی قابلیت واگذاری به بخش خصوصی را ندارد و از طرف دیگر حتی اگر واگذاری این مسئولیت به بخش خصوصی از سوی قانون‌گذار وضع گردد به جهت عدم منافع مادی و توجه اقتصادی مورد پذیرش بخش خصوصی واقع نمی‌گردد. بنابراین با در نظر گرفتن این واقعیت، در بنداری که به عنوان مرز مجاز دریایی از سوی دولت شناخته می‌شوند حضور نیروهای دولتی و حاکمیتی ضروری و بدیهی است (حتی اگر بندر توسط بخش خصوصی احداث شود) و تنها بخش خاصی از خدمات بندری و دریایی قابلیت واگذاری و ورود بخش خصوصی دارد که می‌تواند منطبق با اجرای اصل ۴۴ عمل گردد.

استفاده از توان و ظرفیت بخش خصوصی و هدف قراردادن آن در این حوزه‌ها بسیار انتخاب خوب و خردمندانه‌ای است و مورد قبول تمامی کارشناسان و متخصصان ذیربط می‌باشد. موضوع مورد نظر تغییر یا به نوعی بازنگری در چگونگی واگذاری این حوزه‌ها به بخش خصوصی می‌باشد. نکات بسیار مهم در این رابطه، در نظر گرفتن تفاوت‌های موجود کشورهای جهان می‌باشد چون هر کشوری دارای سیستم اقتصادی، سیاسی، قوانین و مقررات، پیشینه تاریخی، نوع و حدود مالکیت خصوصی، شرایط اجتماعی، بافت فرهنگی، مذهبی و ارزشی خاص خودش می‌باشد و تجویز یک الگو برای کلیه کشورها صحیح نخواهد بود و عملاً نیز این موضوع به اثبات رسیده است.

با عنایت به شواهد و تجارب موجود، روش کنونی (واگذاری کل پس‌کرانه بندر به بخش خصوصی) به دلایل ذیل نتایج و اثرات مثبت و مورد انتظار را که تامین‌کننده منافع سازمانی و ملی باشد همراه نداشته است:

بالا بودن ریسک سرمایه‌گذاری به دلیل هزینه‌های جانبی مانند احداث ساختمان‌های عمومی و راه‌های دسترسی و ...

از دست دادن قدرت اجرایی و فنی در بحران‌های اقتصادی مانند تورم - تحریم و ...

نداشتن تجربه و تخصص در چندین بخش بندری

عدم آشنایی و نپذیرفتن مسئولیت‌های ناشی از فعالیت در زمینه‌هایی که به طور قانونی و مقرراتی با امور حاکمیتی در ارتباط می‌باشند

عدم توان فنی و اقتصادی در اجرای پروژه‌های بندری به لحاظ وسعت و پیچیدگی و متفاوت بودن آنها.

عدم رغبت و انصراف شرکت‌های متقاضی در فعالیت‌های بندری به علت انعقاد قرارداد با شرکت خصوصی و عدم اطمینان از پیامدهای حقوقی.

عدم دستیابی به اشتغال پیش‌بینی شده در این روش از سوی سازمان به دلیل حضور صرفاً یک شرکت طرف قرارداد در بندر.

ایجاد تنش بین تجار و شرکت‌های مستقر در بندر به دلیل عدم رعایت قوانین و مقررات برای کسب منافع اقتصادی که از اهمیت بیشتری برای آنان برخوردار است.

از دست دادن فرصت‌های اقتصادی و درآمدی هم برای سازمان و هم برای بخش خصوصی به علت عدم توان لازم در بخش‌های مختلف بندر.

۱۰- عقیم ماندن سرمایه‌های موجود سازمان

۱۱- اتلاف زمان بهره‌برداری از پروژه‌های بندری به علت اینکه یک شرکت بایستی تمامی پروژه‌ها را احداث نماید.

۱۲- پائین بودن نرخ سهم و منافع سازمان به لحاظ ریسک بالای سرمایه‌گذار به منظور تامین صرفه اقتصادی آنها.

۱۳- در صورت بروز اختلاف و مشکل، منجر به عدم بهره‌وری و کارایی کل بندر خواهد شد.

۱۴- انحصارطلبی.

تغییر رویکرد موجود در روند واگذاری بنادر به بخش خصوصی

ارائه این یافته‌ها حاصل تجارب چندین ساله اینجانب در ارتباط و فعالیت با شرکت‌ها تخصصی مختلف و تقاضای آنها، مراجعات متعدد آنها، انجام امور حاکمیتی با همکاری دستگاه‌های مرتبط دولتی، انجام قوانین و مقررات دریایی و بندری و اجرای مفاد قرارداد منعقد شده با شرکت خصوصی می‌باشد. در این روش پیشنهادی ابتدا با در نظر گرفتن نیازمندی‌های منطقه‌ای و کشور، جانمایی بندر به بخش‌های مختلف اعم از مواد نفتی، غلات، انبارسریوشیده، محوطه روباز، کانتینری، گازی و یک چهارم محوطه به عنوان ظرفیت انعطاف‌پذیر به منظور تامین نیازهای پیش‌بینی نشده که با مقتضیات زمان و وضعیت بازار تجاری به وجود خواهد آمد در نظر گرفته شود و مورد تصویب قرار می‌گیرد.

سپس با ساخت ساختمان‌های عمومی و حاکمیتی و ایجاد تاسیسات زیربنایی و راه‌های دسترسی به سایت‌های پیش‌بینی شده در طرح، بخش‌های مختلف در بندر را به طور جداگانه برای ایجاد فرصت عادلانه به منظور مشارکت شرکت‌ها و افراد واجد شرایط کشور (حتی شرکت‌های خارجی برای جذب سرمایه و تکنولوژی) که توان فنی و مالی دارند به اکران عمومی گذاشته شود که در این روش اهداف و مأموریت سازمانی و مسائل امنیتی، حقوقی و قانونی که می‌بایستی از سوی سازمان به دست آورده شود به بهترین شکل ممکن محقق می‌گردد. در این روش نه تنها توانمندی‌های بخش خصوصی در کشور به درستی مورد استفاده قرار می‌گیرد و مزایای زیادی که در ذیل بر شمرده شده‌اند به دست می‌آید بلکه معایب روش کنونی نیز بر طرف می‌شود و به طور خلاصه جایگاه قانونی و حقوق حاکمیتی سازمان به طور شایسته به دنبال آن حفظ می‌گردد که پیامدهای آن شامل:

دستیابی به اهداف سازمان با توجه به نگرش مدیریت دولتی نوین.

توزیع عادلانه ایجاد و فرصت‌های بهره‌مندی از منابع کشور برای بخش‌های مختلف جامعه با تخصص‌های گوناگون مورد نیاز.

بهره‌گیری از تخصص‌های ویژه به طور مطلوب با توجه به شرایط تعیین شده و سرعت در بهره‌وری منابع ملی.

کاهش ریسک سرمایه‌گذاری برای شرکت‌ها به لحاظ تفکیک حوزه‌های عملیاتی و مشارکت دادن چندین شرکت به جای یک شرکت.

به‌کارگیری و بهره‌مندی از توانایی‌های مالی شرکت‌های مختلف در زمینه فعالیت دریایی و بندری.

برخورداری از ارتباطات تجاری شرکت‌های متنوع در بنادر و به دنبال آن رونق فعالیت بندری.

دستیابی به اهداف عالی کشور جهت ایجاد اشتغال برای چندین خانوار به لحاظ حضور چندین شرکت مختلف.

استفاده بهینه از منابع انسانی در بحث نظارت و اعمال قوانین و مقررات مربوطه و جلوگیری از بی‌کاری پنهان نیروی انسانی بخش دولتی.

کاهش زمان در اجرای پروژه‌های عمرانی و عملیاتی به خاطر واگذاری به چندین شرکت با توانایی مالی و تخصصی مختلف و رسیدن به منابع مادی خود در زمان کوتاه.

۱۰- عدم مواجهه با یک شرکت خاص با توجه به ریسک بالای سرمایه‌گذاری جهت سرعت یافتن ساخت پروژه‌های مختلف در بندر.

۱۱- شکوفایی و رونق اقتصادی بخش‌های مختلف به دنبال فعالیت شرکت‌های مختلف به منظور استفاده از سرمایه‌گذاری خود برای کسب منافع و سود بیشتر.

۱۲- اعمال وظایف حاکمیت در موضوعات مختلف بندری و دریایی به طور شفاف و آسان.

۱۳- کسب و تامین منافع منطقی از سرمایه‌های ملی همگام با فعالیت شرکت‌های مختلف. با توجه به مراجعات متعدد در خواست آنها.

۱۴- حضور و فعالیت چندین نمایندگی تجاری و بازرگانی در بنادر

۱۵- جذاب بودن بندر حتی برای سرمایه‌گذاران خارجی و ضریب بالای امنیت سرمایه آنها به دلیل انعقاد قرارداد با دستگاه دولتی با توجه به مراجعات و درخواستشان.

۱۶- برخورد قانونی و قراردادی با شرکت‌هایی که در حدود مالکیت و تعهدات خویش دچار مشکل می‌شوند. در صورت نیاز قابلیت اجرا داشتن به تغییر و جایگزین نمودن با شرکت‌های دیگر، بدون ایجاد خلل اساسی در کارکرد بندر و خدمات به مشتریان

۱۷- فراهم بودن زمینه توسعه و انعطاف‌پذیر شدن بخش‌های جدید فعالیت دریایی و بندری به لحاظ تخصصی شدن بنادر در بخش‌های مختلف.

۱۸- ایجاد یک فضای رقابتی سالم در بنادر.

۱۹- توسعه ظرفیت بنادر با توجه به جذب کالا و سرمایه توسط اپراتورهای مختلف.



# سیستم‌های عملیاتی ترمینال کانتینری

دکترسید نامر سعیدی ۱، حشمت اله باستی ۲، پیام دریایی ۳  
 ۱. استادیار دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون  
 دریایی خرمشهر  
 ۲. دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی حمل و نقل دانشگاه علوم و  
 فنون دریایی خرمشهر و مشاور مدیر کل بندر خرمشهر  
 ۳. دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی حمل و نقل دانشگاه علوم و  
 فنون دریایی خرمشهر و مدیر ترمینال کانتینر خرمشهر  
 Email: bastiheshmat@gmail.com

## ترمینال کانتینری

وظیفه اصلی ترمینال‌های کانتینری، تخلیه و بارگیری سریع کانتینرها از/به کشتی‌ها و همچنین نگهداری کانتینرها و در نهایت تحویل آن به صاحب کالا می‌باشد. برای آنکه عملیات تخلیه و بارگیری ایمن و با سرعت بالایی انجام گیرد، معمولاً کانتینرها در محوطه کنار اسکله‌های کانتینری (Quayside) در مکانی که عموماً مارشالینگ یارد (Landside) نامیده می‌شود، چیدمان می‌گردند. در محوطه داخل ترمینال (Landside)، یارد کانتینری و محل دیو و چیدمان کانتینرها وجود دارد که تخلیه و بارگیری کانتینرها بیشتر در آنجا صورت می‌پذیرد تا عوامل ترمینال در بخش مارشالینگ یارد بتوانند با سرعت هر چه تمام تر به عملیات اصلی خود که تخلیه و بارگیری کشتی است بپردازد.

در مورد عملیات تخلیه و بارگیری کشتی لازم است ابتدا کانتینرهای وارداتی به شکلی منظم در مارشالینگ یارد تخلیه شده و بعد از طریق تجهیزات ترمینال کانتینری مانند: ترمینال تراکتورها که رایج‌ترین نوع حمل کانتینر محسوب می‌شود، به یارد کانتینری منتقل گردند. در مورد بارگیری به پای کشتی منتقل گردند. برای این عملیات ترمینال کانتینری سیستمی پیچیده داشته و در این فرایند لازم است از قبل برنامه‌ریزی دقیق و زمان بندی شده برای کارایی بهینه انجام گرفته باشد.

یک ترمینال کانتینری شامل ۴ زیر سیستم عملیاتی می‌باشد: (تصویر شماره ۱)

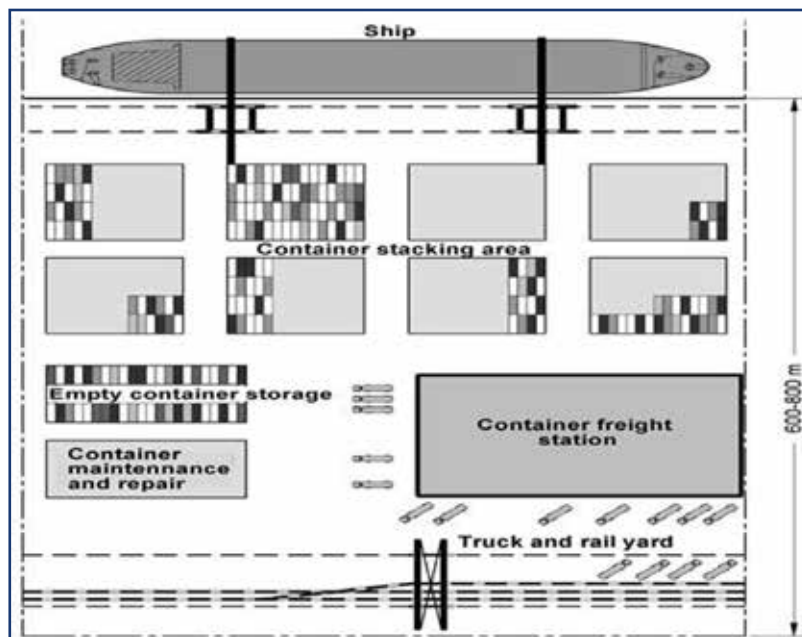
۱- عملیات بین کشتی و اسکله

۲- عملیات بین اسکله و مارشالینگ یارد

در مارشالینگ یارد، در کنار اسکله‌های کانتینری عملیات تخلیه و بارگیری کانتینرها به/از کشتی‌ها انجام می‌گردد. در ابتدا تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری توسط جرثقیل‌های کشتی انجام می‌گردد، اما امروزه این نوع تخلیه و بارگیری فقط در ترمینال‌های با حجم عملیات کم ممکن است و در ترمینال‌های کانتینری متوسط و بزرگتر از گنتری کرین‌ها بهره گرفته می‌شود.

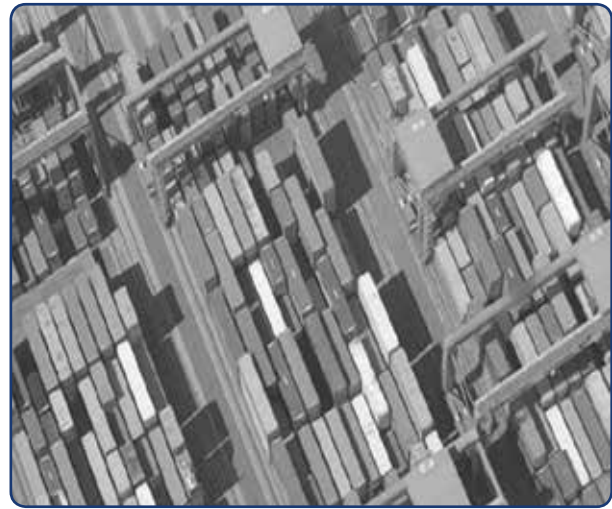
عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری و عملیات جابه‌جایی و نگهداری و ارائه خدمات مختلف و متنوع کانتینری کلیات عملیات در ترمینال‌های کانتینری را شکل می‌دهند. برنامه‌ریزی و مدیریت در این پایانه‌ها بقدری گسترده و پیچیده است که نمی‌توان انتظار داشت در یک رویکرد بهینه‌سازی، تمامی شاخص‌های ارزیابی عملکرد ترمینال به حداکثر میزان خود برسد و از سویی دیگر همگی محدودیت‌های واقعی به درستی لحاظ گردند. در این مقاله به بررسی سیستم عملیاتی مورد استفاده در ترمینال کانتینر و مزایا و معایب آن پرداخته می‌شود.

امروزه بیش از ۷۰٪ از حمل و نقل دریایی در قالب حمل کانتینری انجام می‌گردد و روند کانتینری شدن سیر صعودی خود را طی می‌کند. به دنبال افزایش تعداد کانتینرها در چرخه حمل و نقل دریایی و عبور آن از مرز ۶۰۰ میلیون TEU در جهان، تقاضا برای ساختن کشتی‌های کانتینری با ظرفیت حمل کانتینرهایی به مراتب بیشتر مطرح شده است. همین امر بر لزوم بازنگری در شیوه‌های جاری مدیریت ترمینال‌های کانتینری تأکید می‌ورزد. به طور کلی منظور از سیستم ترمینال کانتینری (container terminal system) سیستمی است جامع و پیچیده که به وسیله تجهیزات متنوع جهت ارائه دادن خدمات تخلیه/بارگیری و نگهداری به انواع کانتینرهای وارداتی، صادراتی، ترانزیت، ترانشیپ و خالی تعیین گردیده است.





تصویر شماره ۱-۳ چیدمان خطی



تصویر شماره ۲- چیدمان بلوکی

### ۳- عملیات یارد کانتینری:

محل چیدمان و انبارش کانتینرها مرتبط با فعالیت مورد نظر در محوطه های کانتینری شامل محوطه ارزیابی، تعمیر و نگهداری، خالی، خطرناک، یخچالی، و محوطه کانتینرهای نشستی ۳ انجام می شود.

### ۴- عملیات پذیرش و تحویل کالا:

اهمیت محوطه CFS۴ در ترمینال های کانتینری به علت گسترش حمل یکسره و تحویل کانتینر به طور مستقیم از فرستنده به گیرنده کالا در دهه های اخیر به تدریج در حال کمرنگ شدن است. اما همچنان خدمات استریپ و استافینگ عموماً در محوطه CFS انجام می پذیرد.

یکی از مولفه های ارزیابی بنادر "خدمات بندری" بوده و مبحث ارایه خدمات به مشتریان و افزایش سرعت تخلیه و بارگیری، انتخاب نوع وسیله جابه جایی کانتینر نقش به سزایی تعیین می کند. معیار انتخاب و خرید تجهیزات را می توان به ۴ شاخص زیر تقسیم بندی کرد:

- ◆ تعداد کانتینرها
- ◆ فضای موجود برای چیدمان کانتینرها
- ◆ تجهیز موجود در یارد کانتینری
- ◆ وضعیت حاکم بر بازار، قدرت خرید و تعمیری و نگهداری تجهیزات

### سیستم های عملیات کانتینری در بنادر

به ترکیب تجهیزات ترمینال کانتینری که برای انجام عملیات زیر استفاده می شود، سیستم عملیاتی ترمینال کانتینری می گویند:

- ◆ تخلیه و بارگیری کشتی های کانتینری
- ◆ جابه جایی بین اسکله و یارد کانتینری
- ◆ چیدمان کانتینرها در یارد کانتینری
- ◆ جابه جایی از یارد کانتینری به محوطه CFS یا ارزیابی
- ◆ جابه جایی در محوطه ها

کشتی های کانتینری تنها کشتی هایی هستند که قادر به تخلیه و بارگیری هم زمان هستند. یک گنتری کرین که در حال تخلیه کانتینر از کشتی می باشد در برگشت می تواند یک کانتینر بر را بارگیری نماید. بنابراین تخلیه و بارگیری کانتینرها و چیدمان در یارد کانتینری نیاز به برنامه ریزی و دقت عمل ویژه ای دارد.

### عملیات یارد کانتینری

یارد کانتینری دارای ۲ کاربرد اصلی است.

- ◆ چیدمان منظم کانتینرهای ورودی (تخلیه شده از کشتی) و خروجی (کانتینرهایی که باید بروی کشتی بارگیری) شوند.
- ◆ چیدمان کانتینرهای صادراتی ورودی به وسیله واگن یا کامیون و تحویل کانتینرهای وارداتی به این واگن ها و کامیون ها.

معمولاً عملیات فوق به طور همزمان انجام نمی شوند و کانتینرها ممکن است ساعت ها و هفته ها در یارد کانتینری بمانند. زمان ماندگاری یا رسوب کانتینر در ترمینال کانتینری به اصطلاح (container dwell time) معروف است. و نرم جهانی ماندگاری کانتینر در محوطه ها نهایتاً یک هفته می باشد.

### چیدمان کانتینرها در یارد کانتینری

هر کانتینر پیش از خروج از گیت بندر یا بارگیری به کشتی در محوطه چینش موقتا نگهداری یا جابه جایی می شود. انواع چینش براساس نوع تجهیزات، فعالیت های مرتبط و نوع کانتینرها طبقه بندی و اطلاعات و موقعیت کانتینرها در محوطه چینش با جزئیات ثبت می شود. در یاردهای کانتینری چیدمان ها به انواع مختلف طراحی می شوند که مشتمل بر موارد زیر می باشد:

- ◆ چیدمان به صورت بلوک های کانتینر- در ترمینال هایی که فضای کافی برای چیدمان کانتینر ندارند و زمان ماندگاری کانتینرها اهمیت چندانی ندارد، معمولاً از ترانسستینرها استفاده می شود. (تصویر ۲)
- ◆ چیدمان به صورت خطی - معمولاً از استرادل کریر در این نوع چیدمان استفاده می شود و باید بین ردیف های کانتینرها فاصله باشد. کانتینرهای وارداتی و صادراتی جداگانه تا ۳ طبقه چیدمان می شوند و برای تخلیه و بارگیری به وسیله واگن و کامیون جدا سازی می شوند. (تصویر ۳)
- ◆ نوع سوم چیدمان که به ندرت استفاده می شود در ترمینال های کانتینری با حجم عملیات زیاد مانند هنگ کنگ دیده می شود استفاده از قفسه های فلزی چند طبقه برای چیدمان کانتینر است که تا ۱۲ طبقه کانتینر در این قفسه ها چیدمان می گردد.

### تجهیزات مربوطه به عملیات محوطه های ترمینال کانتینری

- ◆ ترکیب تجهیزات در محوطه های ترمینال های کانتینری به روش و وسایل حمل و نقل در پس کرانه های بندری مرتبط می باشد.
- ◆ حمل و نقل به وسیله کامیون که معمولاً توسط استرادل کریر، ریچ استاکر یا ترانسستینر انجام می شود.

◇ حمل و نقل ریلی که معمولاً تخلیه و بارگیری به واگن، در جایی خارج از یارد کانتینری انجام می‌گردد تا حداقل تداخل عملیاتی بین حمل و نقل ریلی و تجهیزات و عملیات ترمینال کانتینری صورت گیرد.

کشتی در حال حرکت و بدون توقف در آمد زامی باشد، زمان توقف کشتی در بندر و کنار اسکله باید به حداقل برسد. در نتیجه عملیات تخلیه و بارگیری کشتی باید در حداقل زمان ممکن صورت پذیرد و برای این امر عملیات در قسمتهای مختلف ترمینال کانتینری باید به هم مرتبط و هماهنگ باشد. این مهم نیز به عنوان یکی از شاخص های مهم ارزیابی بنادر تلقی می‌شود.

#### وسعت ترمینال کانتینری به فاکتورهای زیر بستگی دارد:

- ◇ اندازه کشتی های کانتینری
- ◇ پیش بینی حجم عملکرد سالانه ترمینال کانتینری
- ◇ حجم عملیات کانتینری در ساعات پرازدحام
- ◇ ظرفیت یارد کانتینری
- ◇ ترکیب ونحوه چیدمان یارد کانتینری
- ◇ هزینه های عملیاتی (حقوق و دستمزد، عوارض و غیره)
- ◇ نرم تعیین شده تخلیه و بارگیری کشتی ها
- ◇ محدودیت های جغرافیایی ترمینال کانتینری مثل عمق
- ◇ محدودیت های احتمالی در ارتباط با میزان مقاومت زمین
- ◇ اثرات محیطی و بلایای طبیعی مثل بادهای محلی
- ◇ میانگین رسوب کانتینر در ترمینال کانتینری
- ◇ شاخص TEU
- ◇ ظرفیت کانتینرهای یخچالی
- ◇ ظرفیت کانتینرهای خالی
- ◇ تعداد کانتینرهای LCL
- ◇ روش حمل و نقل از پس کرانه (جاده ای - ریلی و ورودخانه ای)

◇ تعداد اسکله های کانتینری

◇ طول کشتی های کانتینری

◇ محدودیت های جغرافیایی، محلی و منطقه ای

حداقل وسعت ترمینال کانتینری تاثیر مستقیمی بر روی سیستم عملیاتی ترمینال کانتینری خواهد داشت. تجربه نشان داده است ۸۰۰-۶۰۰ متر مربع وسعت ساخت برای یک ترمینال کانتینر جدید کافی است.

جدول شماره ۱	عملیات در محوطه ها	چیدمان در یارد	جابه جایی در ترمینال	جرثقیل اسکله
جدول شماره ۱ - انواع تجهیزات حمل و نقل در محوطه ها	استرادال کریر	استرادال کریر	استرادال کریر (SC)	جرثقیل معمولی و قدیمی
(RMG (Rail mounted Gantry Crane*	ریج استاکر	ریج استاکر	ریج استاکر	جرثقیل چرخدار
جرثقیل ریلی	ترانسیتور یا RTG	*RTG	کشنده و کفی	گنتری کرین
(AGV (Automatic Guided vehicle* وسایل نقلیه هدایت شونده هوشمند	کشنده و کفی *TTU		*RMG	
(RTG (Rubber tired Gantry crane* جرثقیل دروازه ای محوطه ای			امپتی هندلر	
Tractor Trailer Unit) TTU)*			*AGV	

#### ج) انواع تجهیزات جانبی حمل و نقل کانتینر

عوامل تعیین کننده بالا نشان می‌دهند که یک الگوی ایده آل برای ترمینال های کانتینری وجود ندارد و تجهیزاتی که می‌توانند در ترمینال دریایی و ترمینال خشکی در سه منطقه عملیاتی مورد استفاده قرار گیرد را طبق جدول ۱ به شکل زیر دسته بندی، و برای درک روشن تر موضوع تصاویر بعضی تجهیزات در جدول ۲ به تصویر درآمده است:

#### جدول ۲ - نمایش از تجهیزات حمل و چینش در اسکله و محوطه ها

در ترمینال کانتینر بندر خرمشهر از سیستم های عملیاتی ذیل استفاده می‌شود:

۱- تخلیه و بارگیری کشتی ها (نظر به سایز کشتی و ترافیک محوطه های کانتینری و تعداد کشتی ها)

#### الف) عوامل موثر بر انتخاب سیستم عملیاتی

به منظور برنامه ریزی و مدیریت یک ترمینال کانتینری موفق اهداف زیر می‌توانند در اولویت قرار بگیرند:

- ◇ افزایش کیفیت خدمات مشتریان
- ◇ بهره‌وری بیشتر عملیات ترمینال
- ◇ کاهش هزینه های عملیاتی ترمینال

برای نیل به این اهداف نه تنها گنتری کرین های بزرگتر و سریع تر مورد نیاز است بلکه افزایش امکانات و تجهیزات لجستیک در حمل و نقل پس کرانه نیز از اهمیت ویژه ای برخوردار است و انتخاب صحیح سیستم عملیاتی فاکتور اساسی برای یک ترمینال کانتینری موفق می‌باشد.



		
RTG جرثقیل دروازه‌ای چرخ لاستیکی	گنتری کرین ریلی RMG	SC استرادال کریر
		
ریچ استاکر	کفی و کشنده TTU	AGV وسیله هدایت شونده هوشمند

به کشنده تخلیه می‌کنند تا به محل چیدمان که توسط ریچ استاکر یا توسط تاپ لیفت‌ها در یارد تخلیه شوند منتقل گردند.

اکنون به بررسی انواع تجهیزات، تخلیه و بارگیری کانتینری پرداخته می‌شود و ترکیب تجهیزات مورد استفاده در ترمینال کانتینر خرمشهر تشریح می‌گردد. بدیهی است تمامی تجهیزات مرتبط با فعالیت‌های کانتینری در مانورها و عملیات‌ها در محوطه‌های خاص خود دارای معایب و مزایایی نسبت به یکدیگر می‌باشند بنابراین برخی از این خصوصیات را از نظر می‌گذرانیم:

#### مزایای ریچ استاکر (Reachstacker)

قابلیت چرخش در عملیات: ریچ استاکرها بهترین گزینه و وسیله جابه‌جایی برای

♦ گنتری کرین

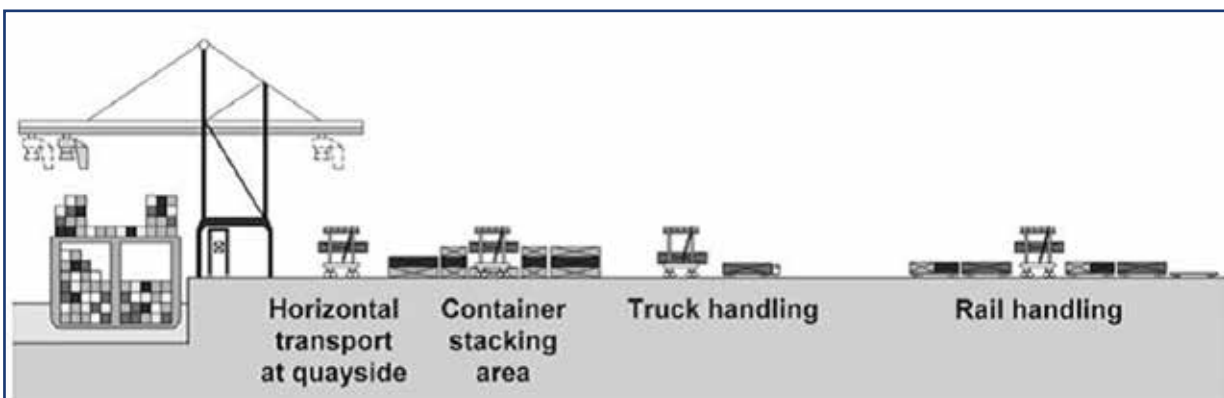
♦ موبایل کرین

♦ جرثقیل کرین

۲- انتقال به یارد

برای انتقال کانتینر به یارد کانتینری از سیستم TTU یا کشنده و کفی استفاده می‌شود.

تصویر شماره ۴ - سیستم تخلیه / بارگیری و جابه‌جایی‌های یک ترمینال کانتینری رانشان می‌دهد.



ترمینال‌های کوچک، متوسط و چندمنظوره به‌شمار می‌آیند و روش استفاده از آنها آسان و بیشتر برای مناطقی که نیروی کار آزموده و ماهر کمتری دارند استفاده می‌شوند.

موارد استفاده ریچ استاکرها در ترمینال کانتینری:

الف) چیدمان در یارد

ب) تخلیه و بارگیری کفی و کشنده

ج) تخلیه و بارگیری کامیون‌های جاده‌ای

د) تخلیه و بارگیری ریلی

۳- چیدمان و جابه‌جایی در محوطه‌ها

برای چیدمان و جابه‌جایی در محوطه‌ها از ریچ استاکر و سیستم کشنده و کفی استفاده می‌شود. در اینجا سیستم عملیاتی مورد استفاده در ترمینال کانتینر بندر خرمشهر بیشتر بررسی می‌گردد.

ترکیب سیستم عملیاتی ریچ استاکر و کشنده - کفی

در این سیستم گنتری کرین یا موبایل کرین کانتینرها را از کشتی بر روی کفی متصل

## سیستم کفی وکشنده برای حمل کانتینر از اسکله به یارد کانتینری استفاده می شود:

- ❖ مزایای سیستم عملیاتی ریچ استاکرو کفی - کشنده
- ❖ هزینه سرمایه گذاری کم (ترکیب سیستم ریچ استاکرو کفی - کشنده نسبت به دیگر تجهیزات نیاز به سرمایه گذاری و هزینه کمتری دارد.)
- ❖ هزینه عملیاتی کم: در کشورهایی با میزان پرداخت دستمزد پائین اثربخش می باشد.
- ❖ معایب سیستم عملیاتی ریچ استاکرو کشنده - کفی
- ❖ جابه جایی بین اسکله و یارد کانتینری نیاز به دو سیستم جابه جایی دارد، تخلیه کانتینر از کفی و بارگیری به کفی توسط جرثقیل اسکله و تخلیه کانتینر از کفی توسط ریچ استاکرو در یارد کانتینری
- ❖ استفاده از نیروی انسانی بیشتر نسبت به دیگر سیستم های عملیاتی ترمینال های کانتینری به دلیل استفاده از تعداد زیادی کشنده و ریچ استاکرو و عدم وجود یک سیستم مکانیزه و اتوماتیک مانند AGV. بنابراین تعداد نیروی انسانی و دستمزد آنها در کشورهای بادستمزد نیروی انسانی بالا قابل ملاحظه خواهد بود.
- ❖ سیستم کشنده و کفی قادر به تخلیه و بارگیری کانتینر نمی باشد.
- ❖ ازدحام و ترافیک به وسیله کامیون ها در این سیستم قابل ملاحظه خواهد بود. 📍

### جمع بندی:

بدیهی است برای نیل به یک سیستم عملیات بهینه و مطلوب باید بررسی های لازم با توجه به عوامل موثر و تعیین کننده ای که قبلاً ذکر شد، انجام گردد تا نوع تجهیزات و تعداد تجهیزات مناسب ارزیابی و انتخاب گردد که در نتیجه شاخص بهره وری و شاخص آرایه خدمات به هنگام (JIT) به مشتریان در حداقل زمان ممکن در سیستم عملیاتی ترمینال کانتینری با مطلوب ترین سرویس دهی انجام پذیرد.

### منابع فارسی:

- ۱- اشکرزی، محمد رضا، ۱۳۸۸، دانش مدیریت ترمینال کانتینر، مرکز تحقیقات، اسرار دانش
- ۲- درخشان، احمد، ۱۳۸۱، حضور نیرومند بخش خصوصی اروپا در تجهیز ترمینال های کانتینری، مجله صنعت حمل و نقل، شماره ۲۲۲
- ۳- کلهر، هما، ۱۳۸۳، طراحی شبیه سازی عملیات کانتینری، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد تهران جنوب
- صفازاده، محمود و عزیزآبادی، ابراهیم، حمیدی حمید و شهبا، محمد علی، ۱۳۸۵، حمل و نقل دریایی، انتشارات اسرار دانش
- ۵- ممدوحی، سعید، ۱۳۸۷، کتاب جامع ترمینال کانتینری، انتشارات اسرار دانش

### منابع لاتین:

- 1- Hartmann . s. (2004) generating scenarios for simulation and optimization of container terminal logistics operation research (or) spectrum vol . 26. Pp 171-192
- 2- Mai . a and sun . x and nishimura e and Papadimitriou .s. (2005) berth allocation in a container port : using a continuous location space approach transportation research part b . vol . 39. Pp.199- 221
- 3- Jung . h. and park . y. m. lee b and . kim . k. and ryu . k. (2006) a quay crane scheduling method considering interference of yard cranes in container terminals springer verlag berlin heidelberg pp 461- 471
- 4- Hoshnevis b. and a. sef- vaziri a (2000) 3d virtual and physical simulation of automatic container terminals and analysis of impact on in land transportation. Metrans transportation center university of southern California . usa pp 1-25
- 5- m.k.lee k. and hwang . h. (2003) sequencing delivery and receiving operation for yard cranes in port container terminals International journal of production economics vol . 84. (issue 3) pp 283-292
- 6- m.k.lee k. . h. (2003) heuristic algorithms for routing yard - side equipment for minimizing loading times in container terminals naval research logistics vol. 50 pp. 498- 514
- 7- m.k. and park . y and jin.m. (2008) an apteimal layout of container yards or spectrum . vol.30. pp675-695

### پی نوشت:

- 1- containerization
- 2- Marshaling yard
- 3- Leakage
- 4- Container freight station




## کسب تقدیرنامه سه ستاره اولین دوره جایزه تعالی آموزش و توسعه منابع انسانی ایران (مقام دوم در سطح کشور) در سال ۱۳۹۲ توسط سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی ضمن بهره‌گیری از رهنمودهای سازنده مدیریت محترم عامل سازمان، معاونت محترم دریایی و اداره کل امور دریانوردان، همچنین تعامل و همکاری سازنده در اجرای رهنمودها، دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های معاونت محترم توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور و آن مدیریت محترم ضمن اجرای اثربخش ۲۹ کنوانسیون بین‌المللی دریایی الحاق یافته به ویژه کنوانسیون آموزشی STCW ۲۰۱۰ همچنین طراحی، تدوین، پیاده‌سازی و اجرای سیستم مدیریت آموزش بر مبنای استاندارد ISO ۱۰۰۱۵ موفق گردید در امر نهادینه‌سازی فعالیت‌های آموزشی دریایی و بندری در سطح بنادر و بیش از ۱۵۰ هزار دریانورد کشور گام‌های بلندی بردارد.

در این خصوص اداره کل امور دریانوردان با شرکت در فراخوان ملی انجمن علمی آموزش و توسعه منابع انسانی ایران و علیرغم فرصت اندک و زمان کوتاه انجام طراحی، تدوین و تهیه اظهارنامه براساس مدل پیشرفته تعالی آموزش و توسعه، که خود یک پروسه حداقل چهار ماهه را طلب می‌کند، ضمن بهره‌گیری از توان علمی و تخصصی کارشناسان خبره خود در کوتاه‌ترین زمان (ده روز کاری) نسبت به تدوین و ارسال اظهارنامه به دبیرخانه انجمن علمی آموزش و توسعه منابع انسانی ایران اقدام نمود.

به همین منظور سیستم مدیریت آموزش سازمان بنادر و دریانوردی (سازمان مرکزی) در تاریخ‌های ۱۹ و ۲۰ بهمن ماه ۹۲ از سوی تیم پنج نفره ارزیابان دبیرخانه جایزه تعالی آموزش و توسعه ایران مورد ارزیابی و ممیزی گسترده قرار گرفت. نتیجه اولیه ارزیابی از سوی ارزیابان در روز اختتامیه، اعلام این موضوع بود که سازمان بنادر و دریانوردی به دلیل حجم وظایف گسترده درون سازمانی، ملی و بین‌المللی در ارتباط با ارتقای شایستگی‌های تخصصی دریایی، بندری و فنی و سطح بالای استانداردهای بین‌المللی در این خصوص، به عنوان یک سازمان دولتی با ویژگی‌های منحصر به فرد ارزیابی می‌گردد.

سازمان بنادر و دریانوردی در اولین کنفرانس ملی آموزش و توسعه سرمایه انسانی که در تاریخ ۲۷ بهمن ماه ۱۳۹۲ با ریاست و مجوز معاونت محترم توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور و مشارکت و حمایت وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، کمیسیون انجمن‌های علمی ایران، انجمن مدیریت ایران، دانشگاه شهید بهشتی و سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران (ایمیدرو) و حضور شرکت‌های خصوصی توانمند، برگزار شد، موفق به اخذ جایزه تعالی آموزش و توسعه منابع انسانی و کسب تقدیرنامه سه ستاره و رتبه دوم کشوری گردید. 

اولین دوره جایزه تعالی آموزش و توسعه منابع انسانی ایران در بهمن ماه سال ۱۳۹۲ از سوی انجمن علمی آموزش و توسعه منابع انسانی ایران برگزار گردید، جایزه تعالی آموزش و توسعه، جایزه‌ای است که به برترین تلاش‌ها، اقدامات و دستاوردهای سازمان‌های ایرانی در حوزه آموزش و توسعه کارکنان اعطا می‌شود. اجرا و تحقق تجربیات موفق مدل‌های تعالی منابع انسانی در سازمان‌های ایرانی و لزوم همپایی و هم‌راستایی حوزه آموزش و فعالین این عرصه با مفاهیم سرآمدی و تعالی، نقطه آغازی بر طراحی، توسعه و استقرار این جایزه در سطح سازمان‌های ایرانی است. کلیه سازمان‌های متعهد به مفاهیم تعالی و علاقمند به مشارکت در فضای تعامل و یادگیری در عرصه آموزش و توسعه منابع انسانی می‌توانند داوطلب شرکت در این جایزه باشند.

این مدل مبتنی بر پنج اصل بنیادین به شرح ذیل است که چارچوب کلی مدل را پی‌ریزی می‌کند:

- ◀ نگرش راهبردی و سرمایه‌ای
- ◀ مشارکت و توسعه فرهنگ یادگیری
- ◀ جامعیت و استمرار
- ◀ تعامل سیستمی
- ◀ تمرکز بر نتایج ارزش آفرینی



## بندر خشک و کاربرد کانونی آن در مراکز لجستیکی

دکتر حمید رضا آبابی

مدیرکل امور مناطق بازاریابی

و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی

لجستیک دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون: حمل‌ونقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، و شفاف‌سازی فرایند تبادلات مرزی تا سیستم‌های توزیع و پرداخت درون کشوری را شامل می‌شود. بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به‌عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر، مطرح شده است؛ چراکه لجستیک تأثیر به‌سزایی بر فعالیت‌های اقتصادی کشورها دارد. مشاهدات بانک جهانی طی سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۰ بیانگر این است که از میان کشورهای با درآمد سرانه هم‌سطح، آن کشورهایی که عملکرد لجستیکی بهتری داشته‌اند شاهد یک درصد رشد بیشتر در تولید ناخالص داخلی (GDP) و دو درصد رشد بیشتر در تجارت بوده‌اند.

در کشورهای در حال توسعه، صنعت لجستیک در سال‌های اخیر رشد چشم‌گیری را از خود نشان داده است و مطابق پیش‌بینی‌های صورت گرفته این روند رو به رشد در سال‌های آتی نیز ادامه خواهد داشت. عوامل گوناگونی به رشد صنعت لجستیک در این کشورها در دهه اخیر کمک نموده‌اند که از جمله می‌توان به وجود رقابت و هزینه‌های فزاینده، تمرکز روی برون‌سپاری، ورود بازیگران خارجی، تغییر در سیستم مالیاتی، رشد سریع در صنایعی مانند صنعت خودرو، صنایع دارویی، صنایع کالاهای تولیدی و مورد نیاز سایر کشورها، افزایش تجارت خارجی و ایجاد مراکز لجستیکی به‌منظور تبدیل به هاب تولیدی و توزیعی کالا در سطح منطقه و جهان اشاره نمود. در این میان بنادر اصلی کشورها که برای بهبود زیرساخت‌های لجستیکی پروژه‌های متعددی را به اجرا گذاشته‌اند، سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در صنعت لجستیک داشته‌اند که از جمله می‌توان به پروژه‌های ایجاد شهرهای لجستیکی، بنادر خشک و مناطق ویژه و آزاد تجاری - صنعتی در کنار کریدورهای ترانزیتی و مکانهای انبارداری ایمن کالاها با مشارکت بخش‌های خصوصی در صنعت حمل‌ونقل کشورها اشاره کرد.

مراکز لجستیکی در راستای سیاست‌های تسهیلات‌دهی تجاری و با هدف ارائه خدمات لجستیکی با کیفیت و کارایی بالا، احداث می‌شوند. این مکان‌ها سبب تجمع بخش‌های مختلف صنعت لجستیک از قبیل محل پارک کامیون، شرکت‌های حمل‌ونقل، انبار کانتینر، انکوباتورهای لجستیکی، مراکز فناوری و پردازش توزیع، در یک مکان می‌گردند. شهر لجستیکی که از آن به‌عنوان مراکز لجستیکی بنادر نیز یاد می‌شود، عبارت است از محلی که در آن همه فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل، توزیع و ارزش افزوده ارائه می‌شود.

بندر خشک نیز به‌عنوان اصلی‌ترین شق مراکز لجستیکی، نمونه‌ای اصلی از اجرای عملی شهر لجستیکی در صحنه‌های حمل‌ونقلی که عبارت است از محلی که در آن، همه فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل، توزیع، زنجیره تأمین کالا و سایر خدمات لجستیکی مورد نیاز جابه‌جایی کالاها در سطوح بین‌المللی یا ملی توسط چند متصدی انجام می‌گیرد.

این بندر یا مرکز دارای نام‌های دیگری چون پارک لجستیکی، ترمینال و پلنفرم باربری، مرکز حمل و نقل، دهکده بار (Cargo Village) و شهرکهای پشتیبانی توزیع و خدمات کالایی نیز است. متصدیان در بندر خشک ممکن است مالک تسهیلات و تجهیزات بوده یا آنها را در اجاره داشته باشند.

به منظور رعایت قوانین رقابت آزاد، لازم است دسترسی همه شرکت‌های فعال در زمینه امور خدمات لجستیک و حمل‌ونقل به بندر خشک میسر باشد. همچنین یک بندر خشک کارآمد باید مجهز به همه امکانات و تسهیلات عمومی برای انجام فعالیت‌های مورد نیاز جابه‌جایی و انبارش کالا باشد.



هدف از ایجاد بندر خشک، به حداقل رساندن هزینه کل حمل و نقل (به عنوان وظیفه و کارکرد مسافت) میان انواع شهرها و مراکز مصرف با استفاده از امکانات مدرن و تقاضاهای موجود است. شبکه مرکزی یا شهر می تواند به جای خدمات رسانی به تقاضاهای هر مبدا و هر مقصد با ایجاد لاینکی مستقیم و از طریق مجموعه ای کوچکتر از این لاینک ها بین مبداها، مقصدها و شهرها یا بین مجموعه ای از شهرها به خدمات رسانی بپردازند. بطریقی که شبکه های متصل به بندر خشک، این امکان را فراهم می آورد تا مجموعه بزرگی از مبداها از طریق امکانات ارتباطی با لاینک های کمتری به نقاط دیگر متصل شوند. به کارگیری لاینک های کمتر در چنین شبکه ای موجب تجمع جریان های کاری و رویه های آن شده و اجازه می دهد تا از اقتصاد مقیاس استفاده شود.

در صورت امکان باید خدمات عمومی برای همه کاربران و تجهیزات آنها در نظر گرفته شود. بنادر برای تقویت نقش حمل و نقل چندوجهی، باید حتی الامکان از طریق روش های حمل و نقل گوناگون (جاده ای، ریلی، دریایی و هوایی) قابل دسترس به یک بندر خشک باشند زیرا این ارتباط به عنوان اصلی ترین شالوده شکل گیری هر بندر خشکی قلمداد می شوند.

به منظور ایجاد هم افزایی و همکاری تجاری، مدیریت این مراکز باید به عهده یک شخصیت واحد حقوقی بی طرف باشد و ترجیحا با مشارکت دولت و بخش خصوصی اداره شود.

بنادر خشک دارای دو کارکرد تسهیل فعالیت های لجستیک و ترافیک را از طریق تامین فضا می باشند و با بهره گیری از شبکه های تجاری استراتژیک و خدمات حمل و نقل نسبت به امکان ادغام و ترکیب جریان های کالا از طریق توسعه خدمات حمل و نقل خاص راهبری و مدیریت میگردند.



## با عنایت به حضور تمامی کالا و ارائه خدمات مختلف در یک بندر خشک، اصولاً ایجاد بورس کالایی از ارجحیت خاصی برخوردار است چرا که زنجیره عرصه ارائه خدمات در این مرکز لجستیکی کاملاً تکمیل شده و ذی نفع اصلی و خریدار نهایی کالا با در نظر گرفتن کلیه جهات و بهره‌مندی از تمامی خدمات می‌توانند با کمترین هزینه و کوتاهترین زمان نیت خود را عملی سازند. بنابراین یکی از مهمترین آثار ایجاد بندر خشک در هر منطقه راه‌اندازی بورس کالا است.

همچنین هدف از ایجاد بندر خشک، تسهیل تجارت و ساماندهی مراکز توزیع و تجارت در سطح منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی است، به طوری که با فراهم شدن همه زیرساخت‌های فیزیکی و نرم‌افزاری مورد نیاز، امکان مدیریت توزیع در سطح شهر، منطقه و کشور از یک سو و توسعه صادرات غیرنفتی با استفاده از ظرفیت همه مناطق کشور به صورت مطلوب از سوی دیگر فراهم شده و بهره‌وری در سطح بنگاهی، بخشی و ملی از این طریق ارتقا می‌یابد.

لازم به ذکر است یک بندر خشک باید به اصل توزیع عادلانه و ایجاد همه فرصت‌ها برای انواع مختلف مدهای حمل و نقلی به‌عنوان یک راهبرد اساسی توجه ویژه نموده و با به کارگیری تسهیلات قانونی و یکپارچگی و هم‌سازگاری فی‌مابین کلیه نهادها و سازمان‌های نظارتی و حاکمیتی شرایط را برای مدیریتی مجزا و بی‌طرف فراهم آورد که این خود می‌تواند امری حیاتی برای تثبیت این مقوله بوده و در ایجاد بستر مناسب فعالیت آن نقش آفرینی نماید.

بنادر خشک، مراکز و نقاط قانونی در یک منطقه ویژه هستند که در آنجا همه فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل، لجستیک و توزیع کالاها برای ترانزیت ملی و بین‌المللی براساس اصول بازرگانی و توسط عاملان و فعالان گوناگون انجام می‌پذیرد. این عاملان و فعالان ممکن است خود مالک یا مستاجر ساختمان‌ها یا امکاناتی، از قبیل انبارها، مراکز توزیع، مناطق مخصوص انبارکردن کالا، دفاتر، خدمات کامیونی و... باشند.

به منظور تطبیق با قوانین بازار آزاد، یک بندر خشک باید به همه شرکت‌ها و موسسه‌هایی که درگیر فعالیت‌های مذکور هستند، قابلیت استفاده از فضای سالم رقابتی را فراهم نموده باشد. همچنین باید به همه امکانات عمومی که برای انجام عملیات مذکور مورد نیاز است، مجهز باشد. بهتر است که بنادر خشک برای پرسنل شاغل و کاربران تجهیزات حاضر در آن مراکز به ارائه خدمات عمومی بپردازند. به منظور تشویق حمل‌ونقل چند وجهی کالاها، یک بندر خشک باید در راستای ایجاد چارچوبی برای راهکارهای بازرگانی و پایدار حمل‌ونقل با همه استانداردها و عملکردهای کیفیت منطبق باشد.

در اصل باید چنین عنوان کرد که یک بندر خشک به‌عنوان یک مرکز لجستیکی عمل می‌کند که در آن، شرایط بیش از یک نوع حمل‌ونقل تسهیل می‌شود. در این مراکز با مدیریت و هدایت حمل‌ونقل، فرآیند

کارها راحت‌تر شده و سرعت می‌یابند و در نهایت باعث کاهش هزینه‌ها می‌شوند. این مراکز به فعالیت‌های لجستیکی از قبیل انبارداری و حمل مجدد که در نهایت موجب ایجاد ارزش افزوده خدمات می‌شوند، کمک شایانی می‌کنند تا نیازهای نهایی مشتریان را برآورده ساخته و تکمیل کنند.

با عنایت به حضور تمامی کالا و ارائه خدمات مختلف در یک بندر خشک، اصولاً ایجاد بورس کالایی از ارجحیت خاصی برخوردار است چرا که زنجیره عرصه ارائه خدمات در این مرکز لجستیکی کاملاً تکمیل شده و ذی نفع اصلی و خریدار نهایی کالا با در نظر گرفتن کلیه جهات و بهره‌مندی از تمامی خدمات می‌توانند با کمترین هزینه و کوتاهترین زمان نیت خود را عملی سازند. بنابراین یکی از مهمترین آثار ایجاد بندر خشک در هر منطقه راه‌اندازی بورس کالا است.

مدیران مؤسسات تولیدی و صنعتی و همین‌طور سازمان‌های خدماتی بر این باورند که سیستم ایجاد بندر خشک، چیزی فراتر از مجموعه‌ای از کارکردها و وظایف گسسته در صنعت حمل و نقلی است. در سال‌های گذشته، چنین درکی از الزامات تسهیل در تجارت و پاسخگویی به نیازهای مشتری، مبنای حرکت به سمت ایجاد بندر خشک بوده است.

براساس تعاریفی که در حدود ۳۰ سال پیش مطرح شد مرکز لجستیکی عبارت است از محلی که در آن تمام فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل، توزیع و سایر خدمات لجستیکی کالاها در سطوح بین‌المللی یا ملی توسط چندین متصدی انجام می‌گیرد. سیر تکامل مراکز لجستیکی را می‌توان به سه دوره دهه ۶۰ تا ۷۰، دهه ۸۰ تا اوایل دهه ۹۰ میلادی و اواسط دهه ۹۰ تا زمان حاضر تقسیم کرد که به ایجاد بندر خشک و یا به عبارتی دقیق‌تر دهکده بار ختم می‌شود. بندر خشک را می‌توان پیشرفته‌ترین و کامل‌ترین انواع مراکز لجستیکی دانست.

در این مطلب اگر بخواهیم نگاهی گذرا به نخستین نمونه‌هایی از چنین مراکزی در اطراف کشور ایران داشته باشیم باید بگوییم که در کشورهای اطراف ایران بر روی موضوع لجستیک و علم لجستیک به شدت سرمایه‌گذاری شده است به طوری که نخستین مرکز لجستیکی واقعی در جهان در کشور امارات متحده عربی و با نام شهر لجستیکی دوبی آغاز به کار کرده است. این شهر از کلیه روش‌های حمل، خدمات لجستیکی و عملیات ارزش افزوده در زنجیره‌های تامین شامل تولید و مونتاژ در منطقه آزاد پشتیبانی می‌کند. شهر لجستیکی دوبی با بیش از ۲۱/۵ کیلومتر مربع مساحت، اولین مرکز لجستیک کامل و جامع در دنیاست که همه روش‌های حمل و نقل هوایی، ریل و جاده‌ای، همراه با کلیه خدمات پشتیبانی لجستیک و خدمات ارزش افزوده را از طریق شهر لجستیک، مرکز جهانی حمل و نقل هوایی دوبی و بندر جبل علی ارائه می‌دهد. این بازار لجستیکی که هر سال رشدی بیش از ۲۰ درصد داشته است، موقعیت دوبی را به‌عنوان کانون لجستیک کل خاورمیانه، اروپا، آسیا و آفریقا ارتقا می‌دهد.

پروژه مشابهی نیز در عربستان با ایجاد بندر خشک عربستان امکانات گوناگونی شامل انبارهای مشترک برای شرکت‌های حمل دریایی، قطعات مشخص زمین اجاره‌ای برای راه‌اندازی کسب‌وکارهای مختلف، قطعات مشخص زمین برای تجهیزات کمکی، ساختمان‌های اداری و خدمات جانبی و... را در خود جای داده است.

همچنین مورد مشابهی در شهر آلمانی قزاقستان در حال اجراست. بندر خشک آلمانی، نیازهای ۲۰ سال آینده قزاقستان به انبارهای کالا در چهار رده A، B، C و D تعیین گردیده که A پیشرفته‌ترین انبار با بهترین خدمات مکانیزه و سیستم‌های نرم‌افزاری است و D فقط فضایی سنتی برای نگهداری کالا را شامل می‌گردد.

## تجربه ایران و جهان

## برای استفاده از ابزار صکوک جهت تامین مالی پروژه‌ها

رمضانعلی محمودی

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

امروزه یکی از ابزارهای مناسبی که در کشورهای اسلامی می‌تواند جایگزین خوبی برای اوراق قرضه باشد، صکوک است. صکوک اوراق بهادار اسلامی است که با درگیرکردن دارایی مشخص فیزیکی و به میان آوردن قراردادهایی مانند: اجاره، مضاربه، مرابحه، استصناع و... منطبق با قانون بانکداری اسلامی و بدون ربا می‌باشد. ابزار صکوک دارای انواع مختلفی است که باتوجه به شرایط موجود می‌توان از آن برای تامین منابع مالی پروژه‌ها استفاده نمود.

در این مقاله ابتدا به‌طور خلاصه انواع روش‌های تامین مالی داخلی برای پروژه‌ها در ایران مورد بررسی قرار می‌گیرد، سپس ضمن اشاره به سابقه استفاده از ابزار صکوک در جهان و ایران به‌عنوان یکی از شیوه‌های کارآمد تامین مالی، انواع صکوک رایج مورد استفاده در کشورهای اسلامی مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد. همچنین در پایان این مقاله پیشنهاد شده است سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به داشتن قابلیت‌ها و احصای شرایط لازم، به‌عنوان یکی از گزینه‌های پیشرو امکان استفاده از ابزار صکوک را برای تامین مالی بخشی از پروژه‌های مصوب خود مورد مطالعه قرار دهد.

شیوه‌های تامین سرمایه است که با استفاده از کاربردهای ساختاری در بازارهای مالی اسلامی طی دهه اخیر به‌وجود آمده است.

هم‌اکنون در بازارهای جهانی شاهد روند فزاینده استفاده از اوراق صکوک هستیم. به‌طوری که حتی برخی از کشورهای غربی برای جذب منابع کشورهای اسلامی، اوراق بهادار صکوک را که فاقد هرگونه شبهه ربوی است، منتشر و برای پروژه‌های سرمایه‌گذاری خود از آن استفاده می‌کنند. آمار مستند حاکی از آن است که حجم صکوک منتشر شده در سال ۲۰۰۰ حدود ۳۳۶ میلیون دلار بوده که در سال ۲۰۰۶ بالغ بر ۲۰ میلیارد دلار گردید. در سال ۲۰۰۶ ارزش بازار صکوک منتشر شده در جهان حدود ۵۰ میلیارد دلار بوده است (گزارش بانک توسعه اسلامی، ۲۰۰۶). نهایتاً در ۹ ماهه سال ۲۰۱۱ حجم انتشار اوراق صکوک به ۶۴ میلیارد دلار رسید (دنیای اقتصاد، ۱۳۹۰). رشد چشم‌گیر بازار صکوک در کشورهای اسلامی و حتی غربی گویای نقش برتر این ابزار تامین مالی در مقابل سایر ابزارهای سنتی تامین مالی بوده است. در همین ارتباط آمار انتشار اوراق صکوک در کشورهای اسلامی نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۱ مالزی حدود ۷۰٪ (معادل ۴۵ میلیارد دلار) و ۶ کشور عضو شورای همکاریهای خلیج فارس ۲۵٪ (معادل ۱۶ میلیارد دلار)، از کل حجم اوراق صکوک منتشر شده جهان را به خود اختصاص داده‌اند (دنیای اقتصاد، ۱۳۹۰).

امروزه روش‌های گوناگونی برای تامین منابع مالی طرح‌ها و پروژه‌ها در دنیا وجود دارد. در واقع «تامین مالی» به آن بخش از دانش مالی اطلاق می‌شود که روش‌های مختلف را جهت جذب نقدینگی با بهترین ساختار و کمترین هزینه سرمایه، ابداع یا مورد بررسی قرار می‌دهد. در جمهوری اسلامی ایران نیز برای تامین مالی پروژه‌ها از روش‌های مختلف تامین سرمایه استفاده می‌شود که رایجترین آن انتشار اوراق مشارکت است که برای اولین بار در سال ۱۳۷۳ با انتشار اوراق مشارکت طرح نواب توسط شهرداری تهران آغاز شد. علاوه بر آن در کشور راحت‌ترین روش‌های تامین مالی در دسترس در قالب تسهیلات بانکی صورت می‌گیرد. زیرا براساس آئین‌نامه فصل سوم قانون بانکداری بدون ربا مصوب ۱۳۶۲، تسهیلات بانک‌ها می‌تواند در قالب ۱۳ عقد اسلامی بانکی به متقاضیان پرداخت شود (قانون بانکداری بدون ربا، ۱۳۶۲) که با تصویب هیات وزیران و اضافه شدن سه عقد جدید استصناع، مرابحه و خرید دین در سال ۱۳۹۰ این تسهیلات به تعداد ۱۶ عقد افزایش یافته است.

یکی از ابزارهایی که اخیراً در جمهوری اسلامی ایران توسط برخی شرکت‌ها برای تامین مالی پروژه‌های مربوطه استفاده شده است، اوراق اسلامی صکوک است. این ابزار حاصل مطالعات گسترده دانشمندان مسلمان در راستای جایگزینی با اوراق قرضه مبتنی بر ربا می‌باشد و از جدیدترین





جدول (۲) - آمار انتشار اوراق صکوک در ایران و جهان

کل صکوک منتشر شده (میلیون دلار)	سه ماه سوم ۲۰۱۰	سه ماه چهارم ۲۰۱۰	سه ماه اول ۲۰۱۱	سه ماه دوم ۲۰۱۱	سه ماه سوم ۲۰۱۱	۹ ماهه ۲۰۱۱
جهان	۱۳,۰۹۳	۱۶,۶۶۹	۲۷,۴۳۹	۱۶,۰۶۰	۲۰,۱۴۴	۶۳,۶۴۳
MENA	۳۶۲	۲,۳۴۱	۱۰,۶۷۴	۲,۴۸۹	۳,۳۶۶	۱۶,۵۲۹
ایران	-	-	۲۸	۹۱	۱۸۲	۳۰۰

ماخذ: واحد تحقیق و توسعه شرکت تامین سرمایه نوین، ۱۳۹۰

به هر حال این مقاله سعی دارد ضمن اشاره به انواع روش‌های تامین مالی در ایران، ابزار صکوک را که یکی از جدیدترین روش‌های شرعی (بدون ربا) تامین سرمایه در کشورهای اسلامی به‌شمار می‌رود را در ایران مطالعه نماید و امکان انتشار آن برای تامین مالی بخشی از پروژه‌ها را مورد بررسی قرار دهد. بدیهی است در صورت برخورداری اوراق صکوک از مزایای قابل توجه در مقایسه با سایر اوراق بهادار در کشور می‌توان آن را به‌عنوان الگویی مناسب در کشور ترویج نمود.

جدول (۳) - آمار انتشار اوراق صکوک در ایران (۱۳۹۱)

صکوک	نوع دارایی	ارزش دارایی	نرخ اجاره بها
ماهان ۱	یک فروند هواپیمای Airbus 300B4-605R	۲۹۱۵۰۰ میلیون ریال	۱۷/۵ درصد سالانه
بانک سامان	۸ باب ساختمان	۱۰۰۰۰۰۰۰ میلیون ریال	۲۰ درصد سالانه
سرمایه گذاری امید	سه قطعه زمین هریک به مساحت ۱۶۰ و ۱۲۰ و ۵۲۴ مترمربع	۱۰۵۲۰۰۰ میلیون ریال	۲۰ درصد سالانه
ماهان ۲	دو فروند هواپیمای Airbus 600-300 دو فروند هواپیمای Airbus ۳۱۰	۹۱۴۲۵۰ میلیون ریال	۲۰ درصد سالانه
جوپار	۲۰۰ واگن لبه بلند اوکراینی - ۶۱ واگن باری لبه بلند ساخت شرکت واگن سازی کوئر - ۲۳ واگن مسافری ساخت شرکت واگن پارس - ۸ واگن مسافری ساخت کشور آلمان	۴۱۵۲۵۰ میلیون ریال	۲۰ درصد سالانه
جمع ارزش صکوک منتشره		۳,۶۷۳,۰۰۰ میلیون ریال	

ماخذ: شرکت مدیریت دارایی مرکزی بازار سرمایه، ۱۳۹۱

### روش تحقیق

مطالعه حاضر از نظر روش، تحقیقی - توصیفی است و با توجه به اینکه استفاده از صکوک به‌عنوان الگویی برای تامین نیاز مالی پروژه‌های برخی سازمان‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد، این پژوهش از نوع کاربردی محسوب می‌شود. همچنین در این تحقیق برای جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز از روش مطالعه کتابخانه‌ای، بررسی اسناد و جستجوی اینترنتی استفاده شده است.

### برخی روش‌های تامین مالی داخلی در ایران

نحوه تامین مالی و تهیه بودجه اجرایی لازم برای انجام پروژه‌های زیربنایی و بهره‌برداری از محصولات و خدمات حاصل از آنها در حال حاضر به‌عنوان یکی از مهمترین چالش‌های پیش روی کشورهای در حال توسعه مطرح است. با توجه به وضعیت خاص کشورهای در حال توسعه و بحران‌های مالی در این کشورها از جمله ایران، امکان تامین سرمایه مورد نیاز برای اجرای پروژه‌های بزرگ به راحتی فراهم نمی‌شود، بنابراین انتخاب نوع روش تامین مالی مناسب در مورد پروژه‌ها مساله مهمی است.

به‌طورکلی تامین مالی پروژه‌ها و طرح‌ها در دنیا از دو طریق منابع مالی داخلی و منابع مالی خارجی امکان‌پذیر است از آنجایی که به دلیل مسایل فقهی و شرعی از جمله موضوع ربا و سایر مشکلات مرتبط بسیاری از منابع و روش‌های تامین مالی که در دنیا متداول است امکان به‌کارگیری آن در ایران وجود ندارد، لذا در این مقاله فقط روش تامین مالی داخلی مطالعه شده و از میان روش‌های موجود، ابزار صکوک که به‌عنوان یکی از مهمترین انواع اوراق بهادار اسلامی و مبتنی بر عقود شرعی و بانکداری بدون ربا محسوب می‌شود در قالب مطالعه موردی بررسی می‌شود.

### اوراق بهادار اسلامی

اوراق بهادار اسلامی نوع صکوک، گواهی‌هایی با ارزش اسمی یکسان است که بعد از عملیات پذیرهنویسی، بیانگر پرداخت مبلغ اسمی آن به‌وسیله خریدار به ناشر آن است و دارنده آن، مالک یک یا مجموعه‌ای از دارایی‌ها و منافع به دست آمده از آنهاست. اوراق بهادار اسلامی انواع گوناگونی دارد (موسویان و همکاران، ۱۳۸۹).

در ایران عمده روش‌های تامین مالی در دسترس در قالب تسهیلات بانکی است که براساس آئین‌نامه فصل سوم قانون بانکداری بدون ربا در قالب یکی از عقود اسلامی صورت می‌پذیرد. لذا برخی از عمده تسهیلاتی که در قالب

روش تامین مالی داخلی در کشور برای اجرائی طرح‌ها یا اعتبارات پروژه‌های ارائه می‌شود عبارت‌اند از: اوراق مشارکت، وام، اجازه به شرط تملیک، فروش اقساطی، کمک‌های فنی، مشارکت در سرمایه، تسهیم سود، خطوط اعتباری و انواع صکوک شامل: اجازه، مزاربه، مضاربه و استصناع می‌باشد که ذیلاً به‌طور خلاصه شرح داده می‌شود (میلانی و اسمعیلی، ۱۳۸۸).

### اوراق مشارکت

اوراق مشارکت اوراق بهادار با نام یا بی‌نامی است که به قیمت اسمی مشخص برای مدت معین و برای تامین بخشی از منابع مالی مورد نیاز طرح‌های عمرانی - انتفاعی دولت یا برای تامین منابع مالی مورد نیاز جهت ایجاد، تکمیل و توسعه طرح‌های سودآور تولیدی، ساختمانی و خدماتی در شرکت‌ها و سازمان‌ها منتشر می‌شود و به سرمایه‌گذارانی که قصد مشارکت در اجرائی طرح‌های یادشده را دارند، از طریق عرضه عمومی واگذار می‌شود. در مقاطع معین از بابت سود سرمایه‌گذاری در طرح‌های موضوع اوراق مشارکت، به تناسب مبلغ اسمی هر ورقه مشارکت، به دارندگان اوراق سود علی‌الحساب تعلق می‌گیرد. نرخ سود علی‌الحساب اوراق مشارکت و مقاطع پرداخت آن در شرایط انتشار اوراق درج و براساس شماره کوبین‌های ضمیمه اصل اوراق، در شعب فروشنده اوراق به دارندگان آن پرداخت می‌شود. پس از سررسید اوراق، میزان سود قطعی قابل پرداخت به دارندگان اوراق مشارکت محاسبه می‌شود. چنانچه سود قطعی تعیین شده بیش از سودهای علی‌الحساب پرداختی باشد، مابه‌التفاوت حاصل با رعایت مقررات مربوطه به دارندگان برگه تسویه حساب نهائی مشارکت پرداخت می‌شود. همچنین اگر طرح به هر دلیلی زیان بدهد جبران هزینه به عهده ناشر است و سهمی از آن به دارنده اوراق تعلق نمی‌گیرد (عبده تبریزی و رادپور، ۱۳۸۹).

### اجاره بشرط تملیک (Leasing)

یک نوع اعتبار میان مدت برای اجرای طرح‌های صنعتی است که براساس آن تجهیزات سرمایه‌ای و سایر سرمایه‌های ثابت مثل کارخانه، ماشین‌آلات و تجهیزات برای صنایع، صنایع تبدیلی کشاورزی، زیربنایی، حمل و نقل و غیره برای استفاده هر دو بخش خصوصی و عمومی ارائه می‌شود. این نوع از تسهیلات برای کشتی، تانکرهای نفت، کشتی‌های ماهیگیری و غیره هم اعطا می‌گردد. بعد از پایان مدت اجاره، بانک این اجازه را دارد که مالکیت تجهیزات را به مستاجر به‌صورت هبه منتقل کند.

### انواع صکوک (اجاره - مضاربه - مرابحه - استصناع)

با توجه به اینکه یکی از اهداف اصلی این مقاله مطالعه و تحقیق بیشتر در مورد اوراق بهادار اسلامی به‌ویژه از نوع صکوک و بررسی و مطالعه به منظور امکان اجرائی نمودن آن برای تامین مالی بخشی از پروژه‌های سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد، لذا در مبحث پیشرو ضمن اشاره به تعریف صکوک و تاریخچه آن، روند شکل‌گیری و فرآیند اجرائی ابزار صکوک در جهان و ایران به‌طور مفصل مورد مطالعه و بررسی قرار می‌گیرد.

### صکوک به‌عنوان ابزاری نوین برای تامین مالی پروژه‌ها

#### تعریف صکوک (Sukuk)

اصطلاح صکوک برگرفته از واژه عربی صک به معنای چک، نوشته بدهکار، سفته و قبض بدهی است و به‌طور معمول، به‌عنوان اوراق قرضه اسلامی تعریف می‌شود. تمایزی که میان این دو تعریف از صکوک وجود دارد، اساسی و مهم است، چرا که با تأکید بر این تفاوت، هدف از به‌کارگیری صکوک به‌عنوان ابزاری جدید در بانکداری اسلامی، تقلید از اوراق قرضه مبتنی بر بهره در بانکداری معمول نیست، بلکه ایجاد ابزاری ابتکاری است که منطبق بر قوانین شریعت اسلام باشد. در حالت کلی می‌توان صکوک را

اوراق بهادار مبتنی بر دارایی<sup>۱</sup>، با درآمد ثابت یا متغیر، قابل معامله در بازار ثانویه و مبتنی بر اصول شریعت دانست (Arsalan Tarig & Dar, ۲۰۰۷). بنا به تعریفی دیگر کلمه «صکوک» از جمع «صک» در زبان عربی گرفته شده است که در فارسی به «اوراق بهادار» ترجمه شده است. در واقع صکوک، گواهی‌هایی با ارزش اسمی یکسان هستند که پس از عملیات پذیره‌نویسی، مبلغ مندرج در آن توسط خریدار به ناشر پرداخت می‌شود و دارنده آن، مالک بخشی از دارایی‌ها و منافع حاصل از یک پروژه یا سرمایه‌گذاری خاص است. صکوک در شکل کلی، همه انواع اوراق بهادار اسلامی را در برمی‌گیرد و با توجه به اینکه اوراق مشارکت نیز در انواع اوراق بهادار اسلامی طبقه‌بندی می‌شود، بنابراین می‌توان گفت اوراق مشارکت هم یکی از انواع صکوک به‌شمار می‌آید (پیره، ۱۳۹۱).

همچنین در استاندارد شرعی سازمان حسابداری و حسابرسی نهادهای مالی اسلامی<sup>۲</sup>، صکوک به شرح زیر تعریف شده است (AAOIFI, ۲۰۰۲): «گواهی‌هایی با ارزش اسمی یکسان بوده که پس از اتمام عملیات پذیره نویسی، بیانگر پرداخت مبلغ اسمی مندرج در آن توسط خریدار به ناشر است و دارنده آن مالک یک یا مجموعه‌ای از دارایی‌ها، منابع حاصل از دارایی و یا ذی نفع یک پروژه یا یک فعالیت خاص می‌شود.»

### تاریخچه صکوک در جهان و ایران

ایده اولیه انتشار اوراق اسلامی در جهان به دهه ۱۹۸۰ برمی‌گردد. در آن زمان تلاش‌های زیادی توسط بانک‌های اسلامی برای غلبه بر مساله نقدینگی صورت گرفت. در جولای ۱۹۸۳ بانک مرکزی مالزی به‌عنوان پیشگام در این زمینه، از اوراق بهادار دولتی یا اسناد خزانه که بهره پرداخت می‌کردند استفاده نکرد و به جای آن از اوراق بدون بهره به نام گواهی سرمایه‌گذاری دولتی استفاده کرد (سروش و صادقی، ۱۳۹۰). در دهه ۱۹۹۰ هم‌زمان با گسترش ساختارهای مختلف معاملات مالی توسط بانک‌های اسلامی ایده استفاده از ابزارهای مالی اسلامی نیز تشدید شد. به‌دنبال آن متخصصان مالی در کنار علمای دینی اقدام به مطالعه راهکارهای مناسب کردند. از طرفی دیگر گفته می‌شود که ایده انتشار صکوک اجازه برای نخستین بار توسط منظر کهف<sup>۳</sup> در مقاله معروف وی به‌عنوان استفاده از اوراق اجاره دارایی برای پوشش شکاف بودجه در سال ۱۹۹۷ مطرح شد و پس از بررسی جزئیات عملیات، انتشار آن آغاز شد (پهلوان و رضوی، ۱۳۸۶).

همچنین استفاده از لفظ صکوک جهت ابزار مالی اسلامی برای نخستین بار در سال ۲۰۰۲ میلادی در جلسه فقهی بانک توسعه اسلامی<sup>۴</sup> پیشنهاد شد و بعد از آن سازمان حسابداری و حسابرسی نهادهای مالی اسلامی تعداد ۱۴ نوع صکوک را معرفی نمود (سروش، ۱۳۸۶).

مطالعات به‌عمل آمده نشان می‌دهد که ایده اولیه استفاده از ابزارهای مالی اسلامی بر پایه مشارکت هر دو طرف تامین‌کننده و دریافت‌کننده منابع در سود و زیان طرح، توسط جمهوری اسلامی ایران بوده است زیرا در سال ۱۳۷۳ برای نخستین بار در جهان جهت تامین طرح‌های عمرانی (طرح بزرگ نواب توسط شهرداری تهران) اقدام به انتشار اوراق بهادار مشارکت منطبق با قوانین اسلامی نمود، بنابراین ایران به‌عنوان مبدع و مبتکر انتشار اوراق بهادار اسلامی در دنیا به حساب می‌آید (موسویان و کریمی، ۱۳۸۸).

همچنین با تصویب سازمان بورس اوراق بهادار ایران در سال ۱۳۸۴ فرصتی فراهم شد تا این دسته از ابزارهای مالی به نحو مطلوب و در راستای توسعه نظام تامین مالی کشور مورد استفاده قرار گیرد. نخستین بار نیز ابزار صکوک

1 . Asset base securities  
2 . Accounting and Auditing Organization for Islamic Financial Institution (AAOIFI)  
3 . Monzer Kahaf  
4 . Islamic Development Bank

از نوع اجاره در بازار سرمایه کشور، اسفندماه ۱۳۸۹ برای تامین مالی شرکت هواپیمایی ماهان، در سال ۱۳۹۰ توسط بانک سامان و شرکت مدیریت سرمایه‌گذاری امید و پس از آن توسط شرکت جوبار مجموعاً با مبلغی حدود ۳۳۶۷ میلیارد ریال انتشار یافت (شرکت مدیریت دارایی مرکزی بازار سرمایه ۱۳۹۱).

نهایتاً بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ به ترتیب دستورالعمل و مقررات مربوط به انتشار اوراق بهادار اسلامی از نوع صکوک اجاره و استصناع را در کشور تصویب و ابلاغ نمود (بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۱ و ۱۳۹۰).

### بررسی دو نوع صکوک پرکاربرد

صکوک انواع مختلفی دارد از آنجایی که از بین آنها، صکوک اجاره و استصناع بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد و از اهمیت بالاتری برخوردار بوده، لذا در این مقاله فقط این دو نوع صکوک مورد بررسی قرار می‌گیرند.

### الف) صکوک اجاره

نوعی صکوک سرمایه‌گذاری است که بیانگر مالکیت واحدهای سرمایه‌گذاری با ارزش برابر از دارایی‌های با دوام فیزیکی هستند که به یک قرارداد اجاره، آن طور که در شریعت تعریف شده است، پیوند خورده‌اند. در میان محصولات مالی اسلامی، صکوک اجاره یک محصول متمایز به‌شمار می‌رود که محبوبیت زیادی بین سرمایه‌گذاران مسلمان به دست آورده است. از طرف دیگر ناشران (دولت‌ها و شرکت‌ها) نیز صکوک اجاره را روش مناسبی برای تجهیز منابع می‌دانند. هزینه‌های انتشار صکوک در موارد اولیه بسیار بالا بود، زیرا هنوز هیچ اعتمادی نسبت به این ابزار نوظهور وجود نداشت و بنابراین فرآیند انتشار نیازمند مستندسازی زیاد، رتبه‌بندی توسط موسسات رتبه بند و تضمین فروش توسط موسسات کارگزاری و شرکت‌های تامین سرمایه بود که مجموع این موارد هزینه‌های انتشار را افزایش می‌داد. اما بعد از اینکه صکوک به‌عنوان یک ابزار مالی مناسب و قابل اطمینان شناخته شد، این هزینه‌ها کاهش یافت (حدادی و همکاران، ۱۳۸۹). بنا به تعریفی دیگر صکوک اجاره دقیقاً بر پایه یک دارایی مستقل انتشار می‌یابد که این دارایی‌ها می‌توانند بخشی از زمین اجاره‌ای یا تجهیزات اجاره‌ای مانند هواپیما یا کشتی باشد. بازدهی ناشی از اجاره دادن این اموال می‌تواند ثابت باشد یا مطابق با شرایط ناشر به‌صورت شناور باشد (شهرآبادی و بشیری، ۱۳۸۶).

### ب) صکوک استصناع یا سفارش ساخت (Istisna Sukuk)

استصناع در باب استفعال از مصدر صنع، به معنی درخواست ساخت است. منظور از استصناع، خرید کالایی است که طبق سفارش خریدار تهیه می‌گردد. مراد از قرارداد استصناع یا قرارداد سفارش ساخت این است که کسی به نزد صنعتگر بیاورد و از او بخواهد که تعدادی از کالاهایی که می‌سازد به ملکیت

او درآورد. در این حال قراردادی میان این دو به امضا می‌رسد که براساس آن صاحب صنعت، کالای مورد توافق را برای او بسازد و مبلغ مورد توافق را دریافت کند، بنابراین می‌توان گفت صکوک استصناع، اسناد و گواهی‌های دارای ارزش یکسان هستند و برای تجمیع وجوه لازم جهت ساخت کالایی استفاده می‌شوند که تحت تملک دارنده صکوک می‌باشد. ناشر صکوک استصناع، تولید کننده کالا است. پذیره‌نویس آن، خریداران کالای مورد نظر و وجوه جمع‌آوری شده، هزینه ساخت کالا است. در پیمان‌هایی که حداقل برون سپاری در حد پیمان‌های EPC5 یا بادامنه اختیارات بیشتر باشد استفاده از این روش برای پیمانکار می‌تواند مناسب باشد (رضوی و پهلوان، ۱۳۸۹). با توجه به ماهیت عقد صکوک استصناع، این ابزار دارای نرخ بازده ثابت و قابلیت خرید و فروش در بازار ثانویه می‌باشد.

همچنین این شیوه تامین مالی یک نوع جدید از تامین اعتبار برای اجرای طرح‌های صنعتی و تجارت کالاهای سرمایه‌ای و افزایش تولید صادراتی کشورهای عضو بانک توسعه اسلامی است. استصناع قراردادی برای تولید کالاهای تولیدی یا دیگر دارایی‌هاست که براساس آن تولیدکننده تعهد می‌کند، کالاهای مشخص را مطابق با ویژگی معین، با نرخ مشخص و در یک زمان خاص تولید کند (گزارش بانک توسعه اسلامی، ۲۰۰۶).

### نتیجه‌گیری

همان‌گونه که در این مقاله اشاره شد، انواع روش‌ها برای تامین مالی در ایران وجود دارد که یکی از جدیدترین این ابزارها استفاده از صکوک است. ابزار صکوک دارای انواع مختلفی است که با توجه به شرایط موجود می‌توان از آن برای تامین منابع مالی پروژه‌ها استفاده نمود.

علاوه بر اینکه طی سال‌های اخیر ابزار صکوک در کشورهای اسلامی رونق یافته است مورد استقبال کشورهای غربی و آمریکا از جمله شرکت‌های بزرگی مانند جنرال الکتریک، موسسات مالی بین‌المللی و کشورهای آلمان، انگلیس و ژاپن نیز قرار گرفته است که این امر نشان از اهمیت روز افزون صکوک در سطح جهان دارد.

به نظر می‌رسد با توجه به مزایای ویژه‌ای که در این نوع ابزار وجود دارد، بسیاری از سازمان‌ها و شرکت‌ها خصوصی و دولتی به منظور تامین نیاز مالی پروژه‌ها به‌ویژه پروژه‌های زیربنایی می‌توانند از آن استفاده نمایند که می‌تواند به شرکت هواپیمایی ماهان و بانک سامان اشاره نمود که از ابزار صکوک اجاره استفاده نموده‌اند. حال برای تامین نیاز مالی برخی از پروژه‌های زیربنایی سازمان‌ها نیز امکان استفاده از ابزار صکوک نوع استصناع وجود دارد. لذا پیشنهاد می‌شود که سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به داشتن قابلیت‌ها و احصای شرایط لازم، به‌عنوان یکی از گزینه‌های پیش رو امکان استفاده از ابزار صکوک استصناع را برای تامین مالی بخشی از پروژه‌های مصوب خود مورد مطالعه قرار دهد. ▲

توجه: منابع و مآخذ مورد استفاده در این مقاله در دفتر ماهنامه بندرودریا موجود است

# بررسی اثربخشی سیستم حفظ و نگهداری نیروی انسانی تحصیلکرده سازمان بنادر و دریانوردی ایران

دکتر فرهاد نژاد ایرانی

استادیار و عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی بناب

یاسر کاظمی عسکرانی

کارشناس ارشد مدیریت دولتی - انسانی

امینه جمی

کارشناس ارشد مدیریت دولتی - مالی

یا نرمال نبودن از آزمون کلمو گروف - اسمیرنف و برای آمار توصیفی از جدول توزیع فراوانی و درصد پاسخ‌ها و نمودار ستونی، میانگین رتبه ای، انحراف معیار استفاده شده است.

فلسفه نظام‌گرا حکم می‌کند که انسان با تمام ابعاد وجودش در رابطه با کار و زندگی اجتماعی مورد مطالعه قرارگیرد، و زمانی که از امور مربوط به حفظ و نگهداری این موجود استثنائی صحبت می‌شود، باید ابعاد گوناگون و پیچیده را که شامل ویژگی‌های عاطفی، احساسی، غریزی و ذاتی، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی که متبلور کننده دنیوی مادی و معنوی وجود انسان هستند، مورد توجه قرار دهد.

می‌باشد. برای سنجش فرضیه‌های پژوهش از آزمون t تک نمونه‌ای استفاده شده است. جامعه آماری پژوهش شامل کارکنان سازمان مرکزی بنادر و دریانوردی کشور تهران و همچنین مرکز آموزش تخصص‌های دریایی اداره بنادر و دریانوردی دریاچه ارومیه (بندر گل‌مانخانه) جمعاً به تعداد ۱۰۳ نفر به صورت پرسشنامه بین کارکنان در سال ۱۳۹۱ توزیع شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها و آزمون فرضیه‌ها از نرم افزار SPSS و برای نرمال بودن

هدف کلی تحقیق حاضر، بررسی اثربخشی سیستم حفظ نیروی انسانی تحصیلکرده با توجه به سیاست‌ها، اهداف و چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی ایران است. در تحقیق حاضر، از نظریه ماکس وبر و تیلور و همچنین مدل گری دسلرو و مدل سعادت و برای اندازه‌گیری سیستم نگهداری نیروی انسانی در سازمان از الگوی کیفیت زندگی کاری ریچارد و التون استفاده گردیده است. تحقیق شامل ۱ فرضیه اصلی و ۸ فرضیه فرعی



انسان‌ها با خصوصیات‌ی که ذکر شد، با ابزار و وسائلی که بر حسب ضرورت با آن سروکار دارند و لزوماً هماهنگی‌هایی که بین آنها به وجود می‌آید.

نظام نگهداری منابع انسانی ابعاد متعددی را شامل می‌شود که مجموعاً می‌توان آنها را به دو دسته تقسیم کرد:

مواردی که بیشتر در رابطه با حفظ و تقویت جسم کارکنان است مانند: برقراری بهداشت و ایمنی در محل کار، اجرای برنامه‌های ورزشی و تندرستی و بعضی دیگر از خدمات پرسنلی.

در این راستا به رغم اینکه کارهای مهم و مفیدی مثل انجام معاینات پزشکی دوره‌ای و سالیانه و یا هر از چند گاهی مسابقات متعدد ورزشی برگزار می‌گردد ولی مشهود است که موارد یاد شده به اندازه کافی سازمان را به اهداف مطلوب خود نرسانیده و در موارد بسیاری مشاهده می‌شود که این فعالیت‌ها فقط قشر خاصی از کارمندان را که معمولاً ثابت هم هستند شامل می‌شود و تعداد بسیاری دیگر کاملاً با این‌گونه فعالیت‌ها بیگانه‌اند که این می‌تواند هم از خصوصیات شخصی افراد ناشی شود و یا از ضعف سیستم در ترغیب و تشویق کارکنان به این‌گونه فعالیت‌ها و یا نداشتن جذابیت کافی این فعالیت‌ها برای جذب پرسنل به سمت خود.

مواردی که تقویت‌کننده روحیه و علاقمندی کارکنان به کار و محیط کار هستند مانند: ایجاد امنیت شغلی، تامین زندگی در زمان حال، دوران پیری و از کارافتادگی، رضایت از شغل و موارد مشابه دیگر.

که در این راستا هر چند از نظر امنیت شغلی و یا دوران بازنشستگی فرد دارای امنیت خاطر است ولی از نظر تقویت روحیه و یا علاقمندی به محیط کار در

بسیاری از موارد مشاهده شده است که فرد رغبت چندانی نسبت به محیط کارش نشان نمی‌دهد و گاهی با تاخیرات مکرر و یا غیبت‌های مداوم از محیط کاری خود گریزان است و در برخی موارد این نارضایتی را با عدم برخورد مناسب با ارباب رجوع و یا دیگر همکارانش نشان می‌دهد. بدی شرایط آب و هوایی در برخی بنادر (به خصوص بنادر جنوب) و همچنین شرایط سخت و پرخطر محیط‌های کاری و عدم تناسب میزان دریافتی‌ها با این شرایط عاملی است که بارها مشاهده شده که افراد استخدامی در این سازمان در اولین فرصت ممکن درخواست انتقال به شهرهای دیگر و سازمان‌های همسو در این وزارت‌خانه را تسلیم مقامات بالاتر می‌کند.

در بحث یادگیری و آموزش و پرورش کارکنان نکته حائز اهمیت این است که با توجه به اینکه سیستم در حال اجرای کنونی مبنی بر نیازسنجی آموزشی و همچنین دوره‌های آموزشی ضمن خدمت است ولی سازمانی تخصصی مانند سازمان بنادر و دریانوردی که یکی از مهمترین و اصلی‌ترین ارگان‌های دریایی کشور و نماینده قانونی سازمان بین‌المللی دریانوردی جهانی (IMO) در ایران است انتظار می‌رود دارای نیروهای آموزش دیده بهتر و تخصصی در بخش‌های جزئی تر و مشاغل حساس که در برخی موارد (بحث جستجو و نجات دریایی) با جان افراد سرو کار دارد باشد. هر چند امروزه با به وجود آمدن سیستم نیازسنجی آموزشی (سیستم جام فردی) تا حدی به برخی کاستی‌ها و نیازهای آموزشی پوشش داده است ولی عملاً کارایی لازم را ندارد و از طرفی اگر هم بتواند به صورت کامل نیازهای آموزشی افراد را شناسایی کند مسلماً زمینه تامین و برآورده کردن این نیازها با توجه به امکانات موجود در سازمان امکان پذیر نیست.

در این تحقیق، محقق درصدد است به مطالعه این مساله اصلی بپردازد که سیستم نگهداری نیروی انسانی در سازمان بنادر و دریانوردی کشور با توجه به سیاست‌ها و اهداف و چشم‌اندازهای این سازمان تا چه حد دارای اثر بخشی است و ترتیب الویت اثر بخشی سیستم‌های مذکور و متغیرهای تشکیل دهنده آنها به چه صورت است؟

#### -تعریف اثر بخشی:

اثر بخش بودن به مفهوم میزان موفقیت در تحقق هدف‌ها و انجام دادن ماموریت‌های محوله است.

با مطالعه ادبیات موضوع به شاخص‌های مختلفی از اثربخشی برخورد می‌کنیم که برخی از آنها عبارت‌اند از: کارایی، کیفیت، بهره‌وری، رشد، سود، میزان ضایعات و تصادفات، غیبت کارکنان از کار، رضایت شغلی، انگیزش، تعارض و انسجام، انعطاف پذیری، تطابق، برنامه‌ریزی و تدوین اهداف، وحدت نظر و توافق در مورد اهداف، درونی کردن سازمان توسط کارکنان، هماهنگی کارکنان با نقش سازمانی خویش و هنجارهای سازمانی، مهارت‌های میان فردی

مدیریتی، مهارت‌های مربوط به کارکردهای مدیریت، مدیریت ارتباطات و اطلاعات، ارزشیابی، ارزش منابع انسانی، مشارکت کارکنان در تصمیم‌گیری و....

اثربخشی تابع دو عامل فرآیند و ساختار سازمانی است. ساختار سازمانی به عوامل قابل کنترل و غیر قابل کنترل و فرآیند سازمانی به عوامل انسانی و مکانیکی تقسیم می‌شوند.

بی‌شک، مدیران نقش تعیین‌کننده‌ای در اثربخشی سازمان‌ها از جمله سازمان‌های آموزشی به عهده دارند؛ چرا که اثربخشی سازمان را می‌توان از طریق توانایی مدیر در به حداکثر رساندن تعامل بین ساختار و فرآیند سازمان اندازه‌گیری کرد.

بالاخره اینکه سازمان‌های اثربخش سیستم‌های بازی هستند که علاوه بر برقراری ارتباطات مؤثر، خلق، پویا و انعطاف پذیر هستند و تاب تحمل تغییرات خارجی و داخلی را دارند. (میرسپاسی، ۱۳۷۶، ۷۶)

برای نگهداری نیروی انسانی در سازمان از الگوی کیفیت زندگی کاری ریچارد والتون، که شامل متغیرهای (محیط کار سالم و ایمن، تامین فرصت رشد و امنیت، قانون‌گرایی در سازمان کار، وابستگی اجتماعی، فضای کلی زندگی، انسجام اجتماعی، توسعه ظرفیت‌های انسانی و پرداخت منصفانه و کافی) استفاده شده است (خدیدی، ۱۳۶۸، ۲۳۱)

#### -الگوی نگهداری کارکنان ریچارد والتون

ریچارد والتون (۱۹۷۳) چارچوبی را برای کیفیت زندگی کاری ارائه داده است که هشت مولفه دارد که به طور مختصر به توضیح هر کدام می‌پردازیم:

پرداخت منصفانه و کافی: منظور، پرداخت مساوی برای کار مساوی و نیز تناسب پرداخت‌ها با معیارهای اجتماعی و معیارهای کارکنان و تناسب آن با انواع دیگر کار می‌باشد.

محیط کار ایمن و سالم: منظور، ایجاد شرایط کاری ایمن از نظر فیزیکی و نیز تعیین ساعت کار منطقی است. همچنین محیط کار با ایستای آلودگی‌هایی را که بر وضعیت فیزیکی و ذهنی کارکنان تأثیر دارند را کاهش دهد.

تامین فرصت رشد و امنیت مداوم: به معنای فراهم نمودن زمینه بهبود توانایی فردی، فرصت‌های پیشرفت و به‌کارگیری مهارت‌های کسب شده و تامین امنیت درآمد و اشتغال می‌باشد.

قانون‌گرایی در سازمان: منظور فراهم بودن زمینه آزادی سخن کارکنان بدون ترس از انتقام مقام بالاتر و نافذ بودن سلطه قانون نسبت به سلطه انسانی است.

وابستگی اجتماعی زندگی کاری: احساس مسئولیت متقابل بین چند نفر یا چند گروه که از آگاهی و اراده برخوردار باشند و شامل پیوندهای انسانی و برادری و هم‌دلی بین انسان‌ها به‌طور کلی و حتی وابستگی متقابل حیات و منافع آنها باشد... به زبان جامعه‌شناختی همبستگی پدیده‌ای را می‌رساند که بر پایه آن در سطح یک گروه یا یک جامعه، اعضا به یکدیگر وابسته و به‌طور متقابل نیازمند یکدیگر هستند.



فضای کلی زندگی؛ این مولفه به برقراری توازن و تعادل بین زندگی کاری و دیگر بخش‌های زندگی کارکنان که شامل اوقات فراغت، تحصیلات و زندگی خانوادگی می‌شود مربوط است. این عامل توجه به فعالیت‌های غیرکاری که افراد خارج از محیط کار درگیر آن می‌باشند و بررسی تاثیر فعالیت‌های کاری بر روی زندگی خصوصی کارکنان را نیز شامل می‌شود.

یکپارچگی و انسجام اجتماعی: میزان تطابق و پذیرش اهداف سازمان از سوی کارکنان سازمان و جامعه.

۸ - توسعه قابلیت‌های انسانی: به فراهم بودن فرصت‌هایی چون استفاده از استقلال و خودکنترلی در کار، بهره‌مند شدن از مهارت‌های گوناگون، دسترسی به اطلاعات متناسب با کار و برنامه‌ریزی برای کارکنان اشاره دارد. (خدیدی، ۱۳۸۶، ۲۳۱)

### فرضیه‌های پژوهش

با استفاده از الگوی معرفی شده توسط ریچارد والتون فرضیات ذیل جهت ارزیابی در سازمان بنادر و دریانوردی انتخاب شده است:

سیستم موجود نگهداری نیروی انسانی تحصیل کرده باتوجه به سیاست‌ها و اهداف و چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

پرداخت منصفانه و کافی در فرایند نگهداری نیروی انسانی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

محیط کار ایمن و سالم در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

تامین فرصت رشد و امنیت مداوم در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

قانون‌گرایی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

توسعه قابلیت‌های انسانی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

یکپارچگی و انسجام اجتماعی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

فضای کلی زندگی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

وابستگی اجتماعی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

### روش گردآوری اطلاعات و داده‌ها

در تحقیق حاضر، برای جمع‌آوری اطلاعات در چارچوب روش میدانی از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شده است که قبلاً روایی و پایایی آن مورد تایید قرار گرفته بود. به این صورت که برای

۱۸ عامل و متغیرهای موثر برای جذب، آموزش و پرورش، نگهداری کارکنان از دیدگاه ریچارد والتون و سعادت و میرسپاسی شاخص‌هایی ساخته شد و براساس آن شاخص‌ها، سؤالات پرسشنامه تنظیم و تدوین گردید. در پرسشنامه تنظیم شده، برای آزمون فرضیه‌های تحقیق، از ۴۰ سوال بسته استفاده گردیده است.

### بررسی پایایی و روایی متغیرهای پژوهش

به منظور اطمینان از اینکه آیا پرسشنامه تحقیق واقعا همان خصیصه‌های مورد نظر را اندازه‌گیری می‌کند یا خیر، در پرسشنامه ساخته شده از روش «روایی نمادی یا ظاهری» استفاده شده است.

همچنین برای سنجش و تعیین پایایی و هماهنگی درونی سؤالات پرسشنامه تحقیق، از آلفای کرونباخ استفاده شده است. این روش متداول‌ترین روش محاسبه پایایی است که دامنه ضریب قابلیت اعتماد از صفر (عدم ارتباط) تا +۱ (ارتباط کامل) بوده است که در تحقیق حاضر میزان پایایی سؤالات ۰/۷۸ به دست آمد و نشان می‌دهد که اولاً سؤالات پرسشنامه همبستگی بالایی با یکدیگر دارند و ثانياً پرسشنامه تحقیق از پایایی بالایی برخوردار می‌باشد.

### آزمون فرضیه‌ها

به منظور بررسی اثربخشی سیستم موجود نگهداری نیروی انسانی تحصیل کرده باتوجه به سیاست‌ها و اهداف و چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی از آزمون T تک نمونه‌ای استفاده شده است که نتایج آن به‌طور خلاصه به‌صورت زیر است:

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون مربوطه (۰/۰۰۰) از ۰/۰۵ کوچکتر است پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این بوده که محیط کار ایمن و سالم در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون مربوطه (۰/۰۰۰) از ۰/۰۵ کوچکتر است. پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این بوده که تامین فرصت رشد و امنیت مداوم در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون مربوطه (۰/۰۰۰) از ۰/۰۵ کوچکتر است. پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این بوده که قانون‌گرایی در فرایند نگهداری نیروی انسانی تحصیل کرده در سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون

مربوطه (۰/۰۰۰) از ۰/۰۵ کوچکتر است. پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این بوده که وابستگی اجتماعی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون مربوطه (۰/۰۰۰) از ۰/۰۵ کوچکتر است پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این بوده که فضای کلی زندگی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون مربوطه (۰/۰۰۰) از ۰/۰۵ کوچکتر است. پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این است که یکپارچگی و انسجام اجتماعی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد.

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون مربوطه (۰/۰۰۸) از ۰/۰۵ بزرگتر است. پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این بوده که توسعه قابلیت‌های انسانی در فرایند نگهداری نیروی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش نیست.

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای آزمون مربوطه (۰/۶۳۳) از ۰/۰۵ بزرگتر است. پس فرضیه H۰ تحقیق رد و فرضیه H۱ پذیرفته می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که نظر اکثریت پاسخگویان بر این بوده که پرداخت منصفانه و کافی در فرایند نگهداری نیروی انسانی تحصیل کرده در سطح سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش نیست.

### - نتیجه کلی آزمون مولفه‌های حفظ و نگهداری کارکنان الگوی ریچارد والتون در سازمان بنادر و دریانوردی

#### - وجه تمایز تحقیق حاضر با تحقیقات مشابه فعلی

در یک تحقیق پژوهشی توسط جناب آقای حمید ودادی در سال ۱۳۸۴ در خصوص بررسی و امکان سنجی ایجاد بستر مناسب برای شناسایی، جذب، آموزش، پرورش و نگهداری منابع انسانی دریاورد نتایج حاصل شده است که بیشتر در خصوص تربیت نیروی دریاورد برای سفرهای دریایی طولانی مدت است ولی تا حدودی باتوجه به دریایی بودن موضوع با تحقیق حاضر مرتبط است و در آن بیشتر پیشنهاداتی مبنی بر مقایسه منابع انسانی وارد شده به سیستم دریایی و همچنین خارج شده از آن (طی فرایندهای بازسنجی یا اخراج یا خستگی و ترک شغل یا...) شده است. در تحقیق حاضر ما با تاکید بر متغیرهای کلیدی موجود در سیاست‌ها و

اولویت	میانگین امتیازات	اولیتها
۱	۳/۴۱	محیط کار ایمن و سالم
۳	۳/۳۸	تامین فرصت رشد و امنیت مداوم
۲	۳/۴۱	قانون گرایی
۴	۳/۲۷	وابستگی اجتماعی
۵	۳/۲۰	فضای کلی زندگی
۶	۳/۱۸	یکپارچگی و انسجام اجتماعی
۷	۲/۹۸	توسعه قابلیت‌های انسانی
۸	۲/۴۱	پرداخت منصفانه و کافی

پژوهش‌های فرهنگی استوتول، ژان، (۱۳۵۴) روانشناسی اجتماعی، علی محمد کاردان، نشر دانشگاه تهران  
 بهرنگی، محمد رضا (۱۳۸۱)، مدیریت آموزش و آموزشگاه‌ها، تهران، نشر کمال  
 پوپ، جرج، زنان بزرگ تاریخ ترجمه عفت شیرازی، نشر موج  
 تافلر، الوین، موج سوم ترجمه شهیندخت خوارزمی، نشر سیمرغ  
 جزینی، نسرین، مدیریت منابع انسانی، سیستم‌های انگیزشی، نشر نی  
 جواهری اشرف، ودادی، حمید، (۱۳۸۰) بررسی دیدگاه زنان شاغل و خانه‌دار نسبت به اشتغال و خانه‌داری زنان  
 خدیوی، اسداله، اشرفیان، ارسلان، (۱۳۸۶)، "دوین مدلی برای مدیریت منابع انسانی مدیران مدارس عجیب‌شیر"، سال اول، شماره ۱

دبیرسایقی، سید محمد، (۱۳۶۸)، تذکره الملوك، تهران، امیرکبیر.  
 سینجر مارک (۱۳۷۸)، مدیریت منابع انسانی، آل آقا، فریده (مترجم)، مرکز آموزش مدیریت دولتی تهران.  
 سعدی، حمیدی، (۱۳۸۵)، دغدغه مراکز آموزش دریایی، پیام دریا، شماره ۱۵۳، آبان ۸۵  
 سیاهپوش، سید محمود، مبانی اداره توحیدی، قسمت اول مبانی سازمان در اسلام، تهران، نشر ارچه.  
 شیخی، محمد تقی، جامعه‌شناسی زنان و خانواده، نشر شرکت سهامی انتشار.  
 زمردیان، اصغر، (۱۳۶۷)، مدیریت بومی از تئوری تا عمل، مدیریت امروز، تهران، مرکز آموزش مدیریت دولتی، نشریه شماره ۳۵.  
 صادق‌پور، ابوالفضل، (۱۳۵۳)، تئوری سیستم‌ها و مدیریت، تهران، دانشکده علوم اداری و مدیریت بازرگانی  
 گلدترب و دیگران، (۱۹۶۸)، تنش کار و رضایت شغلی، ترجمه جلال رسول اف، نشر جهاد دانشگاهی گنجی، حمزه، (۱۳۸۱)، روانشناسی کار، نشر آریسان.  
 میر سیاسی، ناصر، (۱۳۷۳)، «روشنایی‌های مدیریت منابع انسانی و روابط کار (نگرش نظام‌گرا)»، تهران، انتشارات نقش جهان  
 میر کمالی، سید محمد (۱۳۸۳)، مبانی مدیریت منابع انسانی، تهران، انتشارات سیطرون  
 نژاد ایرانی، فرهاد، (۱۳۹۱)، «روش تحقیق در علوم رفتاری با رویکرد پایان‌نام نویسی»، انتشارات دانشگاه اسلامی آزاد اسلامی (بناب)، (۰) چاپ اول.

ودادی، حمید، (۱۳۸۴)، بررسی جامع مشکلات دریانوردان در کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، کنون دریانوردان خیره، مدیر پروژه کاپیتان اردشیر یوسفی.  
 ب. منابع خارجی  
 Armstrong, M (۱۹۹۳), "A handbook of personnel", 4th ed. London: Kogan Page.  
 Mapping the employment occupations", ۱۹۹۹, Bell, D. et al UK: ENTO  
 Decenzo & Robbins, Human Resources Management, chapter ۱۹۸۸, ۴  
 Flippo, Edwinn B. personnel management, sixth ed. New York: mc graw-hill book company, p ۱۹۸۴, ۱۳۲-۱۲۸.  
 Resource management Human, prentice (۱۹۹۹) Gary Dessler, Hill, Ine  
 Introducing seafarers International Research Center, cardiff university ۲۰۰۵, ۲۰۰۳, ۲۰۰۱ Symposium  
 Human Resource management, (۱۹۹۹) Marc G. Singer, Boston. PWS\_KENT publishing Go  
 Minghua Zhao women seafarers onboard cruise ships Cardiff university  
 Michelle Thomas, Helen Sampson and Minghua Zhao

خصوصی به دلیل مشکلات مالی، عدم تامین خواسته‌های افراد، وجود نداشتن شرایط برای رشد و ارتقا، خستگی افراد به دلیل متناسب نبودن حجم کاری و نادیده گرفتن علایق افراد نیروهای کلیدی خود را از دست می‌دهند و این مساله علاوه بر ایجاد هزینه‌های اضافی باعث از دست دادن نیروی باتجربه‌ای می‌شود که تجربیات و اطلاعاتی که با رفتن این افراد از مجموعه حذف می‌شود بعضا غیر قابل جبران است. با تشکیل کمیته‌های جهت حفظ و نگهداری منابع، شناخت خواسته‌ها و نیازهای پرسنل، اختصاص بودجه مناسب جهت ارتقا و رشد افراد، استخدام رسمی افراد و متعهد نمودن آنها، تجزیه و تحلیل علل استعفای پرسنل قبلی، بهینه نمودن روش تقسیم وظایف بین افراد و استفاده از کادر مجرب و متخصص در راس مدیریت منابع می‌توان اقدامات موثری در راستای حفظ منابع انسانی انجام داد.

که نتایج حاصله با نتایج پژوهش حاضر با محوریت بررسی اثربخشی منابع انسانی در زمینه برنامه‌ریزی و نگهداشت نیروی انسانی تحصیل کرده مرتبط است.

#### ۱۰- پیشنهاد های ناشی از یافته‌های تحقیق

مدیریت منابع انسانی با سیاست‌ها و خط مشی‌های مناسب و مطلوب سازمانی همچون ارتقا، پیشرفت شغلی، غنی سازی شغلی، انتقال و یا گردش شغلی ضمن پر کردن پست‌های خالی سازمانی فرصتی برابر جهت پیشرفت شغلی همه کارکنان فراهم آورد تا نیروی کارآمد و متخصص بتواند در راستای اهداف چشم انداز ده ساله سازمان برنامه‌سازی نماید.

در فرایند نگهداری کارکنان، شرایط ایمن از نظر فیزیکی، منطقی بودن ساعات کاری، بهداشتی بودن محیط کار برای کارکنان، امنیت شغلی در محیط کار و فرصت‌های رشد و ارتقا کارکنان در رده‌های شغلی کارکنان در نظر گرفته شود.

در فرایند نگهداری کارکنان، قوانین و ضوابط، تعادل بین فعالیت‌های کاری و زندگی در فعالیت کارکنان استقلال فردی کارمند و خودکنترلی کارکنان در کارها در نظر گرفته شود و حقوق براساس شایستگی کارکنان پرداخت شود.

افزایش تنوع در سیستم حقوق کارکنان

بررسی و اصلاح حقوق یا مزایای بازنشستگی

مشارکت واقعی (شناختی، عاطفی و رفتاری) کارکنان در سازمان

#### فهرست منابع و مآخذ

الف. منابع فارسی  
 آرمسترانگ، مایکل (۱۳۸۱)، مدیریت استراتژیک منابع انسانی (راهنمای عمل)، اعرابی، سید محمد و ابیزدی، داود، تهران، دفتر

اهداف سازمان بنادر و دریانوردی ایران در خصوص اثر بخشی فرایند منابع انسانی (جذب و پرورش و نگهداری) با توجه به نظریات نظریه پردازان یاد شده بررسی شد که نتایج پژوهش حاضر با نتایج حاصل از تحقیق حمید ودادی تا حدودی مرتبط می‌باشد.

### سیستم موجود نگهداری نیروی انسانی تحصیل کرده با توجه به سیاست‌ها و اهداف و چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی اثربخش می‌باشد

محیط کار سالم و ایمن	تایید شده	اثر بخش است
تامین فرصت رشد و امنیت	تایید شده	اثر بخش است
قانون گرایی در سازمان	تایید شده	اثر بخش است
وابستگی اجتماعی	تایید شده	اثر بخش است
فضای کلی زندگی	تایید شده	اثر بخش است
توسعه ظرفیت انسانی	رد شده	اثر بخش نیست
پرداخت منصفانه و کافی*	رد شده	اثر بخش نیست

\* لازم به ذکر است ارزیابی این شاخص مربوط به اوایل سال ۱۳۹۲ و قبل از اعمال فوق‌العاده ویژه و خاص در پرداخت‌های کارکنان بوده است.

گنجی‌نیا و همکارانش (۱۳۹۰)، در تحقیقی به بررسی نقش برنامه‌ریزی نیروی انسانی و راهکارهای بهینه‌سازی آن پرداخته‌اند نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که مهمترین راهکارهای بهینه‌سازی برنامه‌ریزی نیروی انسانی عبارت‌اند از: استاندارد سازی منابع انسانی، وضع قوانین برای جذب و نگهداری نیروی انسانی، تطابق بودجه کارکنان با خط مشی‌های مالی سازمان، ارتقای کیفیت، اصلاح نظام پرداخت حقوق منابع انسانی، تربیت نیروی انسانی متفکر و خلاق، بهبود و ساماندهی ساختار نیروی انسانی، ایجاد فرصت‌های برابر آموزشی، بهبود مدیریت و توسعه نیروی انسانی، برنامه‌ریزی تربیت نیروی انسانی مورد نیاز سازمان، پیش‌بینی میزان عرضه نیروی انسانی، حمایت حقوقی و قضایی از کارکنان، مشارکت کارکنان در برنامه‌ریزی نیروی انسانی، توسعه تربیت بدنی و ارتقای سطح سلامت جسمی منابع انسانی، کنترل و ارزیابی برنامه‌های نیروی انسانی، توسعه فناوری اطلاعات و ارتباطات. بنابراین به‌کارگیری این راهکارها به منظور بهینه‌سازی نظام برنامه‌ریزی نیروی انسانی توصیه می‌شود. که نتایج حاصله با نتایج پژوهش حاضر با محوریت بررسی اثر بخشی منابع انسانی در زمینه برنامه‌ریزی و نگهداشت نیروی انسانی تحصیل کرده مرتبط است.

بحرانی و سوخکیان (۱۳۸۹)، به مقاله‌ای تحت عنوان چالش‌های مدیریت منابع انسانی در شرکت‌های خصوصی پرداخته‌اند. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که خیلی از سازمان‌های



## نقشه مورفولوژیکی خط هوشمند ساحلی<sup>۱</sup>، رویکردی نوین به سواحل و خط ساحلی

دکتر عزت اله قنواتی<sup>۲</sup>  
سید عبدالسلام حیدری<sup>۳</sup>  
رضا منصوری<sup>۴</sup>

مناطق ساحلی همواره در گذر زمان به‌عنوان یکی از کانون‌های جمعیتی در روی کره زمین بوده‌اند، امروزه حدود ۶۰ درصد از جوامع در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند. همچنین در بیشتر کشورهای ساحلی، شهرهای کرانه از تراکم جمعیتی بالایی برخوردارند. بنابراین با توجه به تراکم جمعیتی بالا در این مناطق و بهره‌گیریهای گوناگون انسان از محیط‌های دریایی- اقیانوسی و نیز این واقعیت که حدود یک سوم جمعیت جهان در سواحل دریاها و اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند، از این رو شناسایی و مطالعه هر چه بیشتر این محیط‌ها بیش از پیش اهمیت می‌یابد. این موضوع برای کشور ما نیز که در دریای کاسپین، دریای عمان و خلیج پارس کرانه‌های درازی دارد، مصداق می‌یابد. لذا با توجه به اهمیت موضوع، مسایل و مشکلات گوناگونی که بر اثر عوامل متفاوت طبیعی و انسانی در سواحل کشور وجود دارد، ضرورت دارد. ضمن استفاده از تکنولوژی‌های نوین به‌صورت یکپارچه و با دید سیستمی در راستای مدیریت و توسعه پایدار این نواحی اقدام شود. تاکنون برای طبقه‌بندی سواحل روش‌های گوناگونی ارائه شده است، هر یک از این روش‌ها سواحل را با دیدی ویژه، طبقه‌بندی می‌نمایند. روش نوینی که اخیراً در قالب خطی و به منظور طبقه‌بندی مورفولوژیکی سواحل استرالیا توسط استاد گروه جغرافیای دانشگاه تاسمانی مورد استفاده قرار گرفته و از آن با عنوان رویکرد خطی در مقابل آسیب‌پذیری سواحل یاد می‌شود رویکرد تازه‌ای نسبت به سواحل و به‌ویژه خط ساحلی می‌باشد. از این رو، در این پژوهش به معرفی این روش که جهت تهیه نقشه‌های تولیدی در این فرمت برای کرانه‌های ایران کاربرد دارد، پرداخته شده است.

سواحل دریاها، اقیانوس‌ها و دریاچه‌های بزرگ یکی از زمینه‌های مطالعاتی دانش ژئومورفولوژی محسوب می‌گردد. این مناطق از اهمیت بسیار بالایی برای بشر برخوردار بوده به‌گونه‌ای که حدود ۶۰ درصد از جوامع در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند (کراک نل، ۱۹۹۹)، به عبارت دیگر بیش از نیمی از جمعیت جهان در نوار ۶۰ کیلومتری از خط ساحلی زندگی می‌کنند. برای مثال سهم قابل توجه و فزاینده‌ای از جمعیت اتحادیه اروپا در مناطق ساحلی زندگی می‌نمایند (امیلیانو و همکاران، ۲۰۱۱). همچنین در ایالات متحده، تقریباً نیمی از جمعیت در یکی از ۴۵۱ شهرستان ساحلی مشغول زندگی هستند و روند مشابهی در بیشتر کشورهای ساحلی دیگر وجود دارد (داگلاس ۲۰۰۲، به نقل از قنواتی و همکاران، ۲۰۰۸). منطقه ساحلی، وجه مشترک بین دریا، خشکی و هوا می‌باشد که هم از لحاظ منابع و هم زیستگاه بشری واحد جغرافیایی مهمی محسوب می‌گردد. مناطق ساحلی از این جهت مورد توجه می‌باشند که از پر بارترین پویاترین منابع اکولوژیکی و بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی هستند و همواره از نظر سیاسی و نظامی از محدوده‌های حساس ملی و بین‌المللی بوده‌اند. شاید مهمترین عاملی که توجه به مناطق ساحلی را گسترش داده، منابع سرشار و فعالیت‌های بزرگ اقتصادی است که در مناطق ساحلی صورت می‌گیرند. صرف نظر از ابعاد زیست محیطی، بهره‌برداری از منابع و استمرار فعالیت‌های اقتصادی نیازمند حفاظت و مدیریت درست این مناطق است.

با توجه به اینکه انسان و تمام فعالیت‌های او اعم از اقتصادی- اجتماعی و توسعه‌ای و ... بر روی سطح زمین انجام می‌شود و سطح زمین از عوارض و لندفرم‌هایی تشکیل شده است که موضوع مورد مطالعه دانش ژئومورفولوژی می‌باشد، بنابراین ضرورت شناخت و مطالعه این عوارض و لندفرم‌ها گام نخست برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه محیط و به‌ویژه مناطق ساحلی است.

گرچه بین ساحل ۵ و خط ساحلی ۶ تمایز وجود دارد و هرکدام از آنها را بایستی جداگانه طبقه‌بندی نمود، ولی همان‌طور که مورگان و ولدریچ ۷ اظهار داشته‌اند جدا کردن مناظر ساحل از مناظر کرانه یا خط ساحلی مشکل و در مواردی غیرممکن است. به‌این لحاظ نمی‌توان و اصولاً لزومی هم ندارد که این دو قسمت را از همدیگر جدا و هریک را به‌طور جداگانه دسته‌بندی نمود. بنابراین بیشتر

1- Coastal Smartline

2- دانشیار و عضو هیئت علمی گروه ژئومورفولوژی دانشگاه خوارزمی Ezghanavati@yahoo.com

3- دانش آموخته مقطع کارشناسی ارشد دانشگاه خوارزمی

4- دانشجوی کارشناسی ارشد ژئومورفولوژی دانشگاه خوارزمی Std\_Rezamansouri@khu.ac.ir

5 - Coast

6 - Shoreline or Coastline

7 - Morgan and Wooldridge 1973



طبقه‌بندی‌هایی که صورت گرفته است هر دو بخش را دربرمی‌گیرد (علایی طالقانی، ۱۳۷۲).

از آنجایی که سواحل را به روش‌های مختلف می‌توان طبقه‌بندی نمود، تاکنون طبقه‌بندی‌های متعددی از سواحل ارائه شده است که هر یک از اعتبار و اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. این گونه طبقه‌بندی‌ها برحسب به‌کارگیری فاکتورها و عوامل مختلفی مانند ماهیت ساحل (توصیفی)، مصرف انرژی، شمارش تعداد تضاریس خط کرانه، زمین‌ساخت و چگونگی شکل‌گیری ساحل (ژنتیکی)، ویژگی‌های ژئومورفولوژیکی و یا ویژگی‌های دیگر قرار داشته است (همان). از مهمترین طبقه‌بندی‌هایی که تاکنون از سواحل صورت گرفته می‌توان به طبقه‌بندی‌های ژئوس، بلوم، جانسون، دیویس، شپارد، کوواردین، کوتون، والتین، اینمن و نورستروم و ... اشاره نمود. اما هدف ما در این نوشتار معرفی یک نوع طبقه‌بندی جدید از سواحل با فرمت خطی می‌باشد. این روش نوین به خط هوشمند ساحلی موسوم است.

ویژگی خاص کره زمین نه فقط فراوانی آب در آن، بلکه شکل پیچیده دریاها و سطح خشکیها و ارتباط متقابل آنهاست. در طول تاریخ، بشر به سواحل و به تبع آن، اسکان و تمرکز جمعیت در حاشیه مرزی (سواحل) و دریا توجهی روزافزون داشته است (ثروتی، ۱۳۷۸). بهره‌گیریهای گوناگون انسان از محیط‌های دریایی و اقیانوسی و این واقعیت که حدود یک سوم جمعیت جهان در سواحل دریاها و اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند، اهمیت شناسایی هر چه بیشتر این محیط‌ها را نشان می‌دهد. این موضوع برای کشور ما نیز که سواحل درازی در شمال و جنوب کشور دارد، از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. با توجه به اهمیت موضوع و مسایل گوناگونی که بر اثر عوامل متفاوت طبیعی و انسانی در سواحل کشور وجود دارد، ضرورت می‌یابد ضمن استفاده از تکنولوژی‌های نوین، به صورت یکپارچه و با دید سیستمی در راستای مدیریت و توسعه پایدار این نواحی اقدام شود.

سواحل شمالی کشور به علت شرایط مساعد اقلیمی و جاذبه‌های طبیعی، مناطق بسیار پرجمعیت کشور را به خود اختصاص داده و این روند به‌طور روزمره در حال افزایش است. پیامد افزایش جمعیت در این مناطق به‌ویژه در فصول گرم سال و عدم رعایت بسیاری از محدودیت‌های محیط زیستی، مسائل عدیده‌ای در این مناطق به‌وجود آورده است. علاوه بر موارد ذکر شده به زیر آب رفتن شدن کرانه‌های ساحلی در نتیجه بالا آمدن تراز آب دریا، از جمله مسایل اساسی دیگر این مناطق می‌باشد. در طی ۱۵ سال

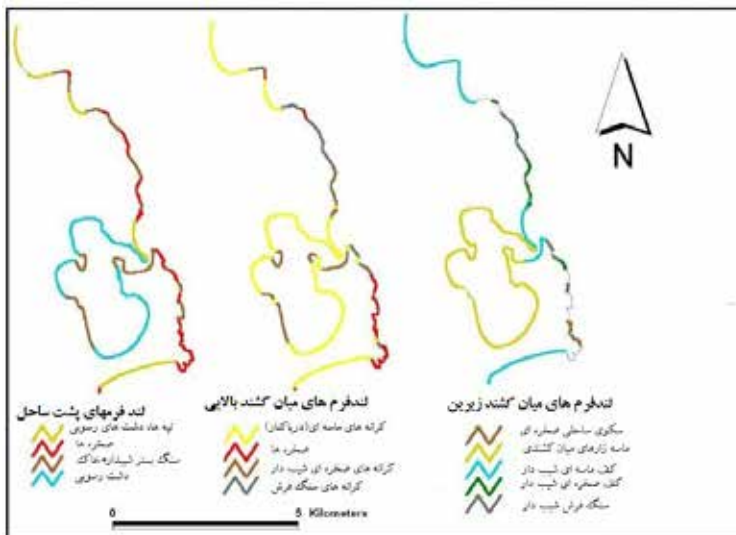
گذشته، مخاطرات طبیعی به بسیاری از ساختمان‌ها و سازه‌های در امتداد نوار ساحلی آسیب رسانده است. افزایش فزاینده مواد زائد جامد و مایع تولید شده توسط اجتماعات انسانی، آلودگی‌های مناطق ساحلی را تشدید نموده است. از این رو مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی بدون تردید یکی از گام‌های اساسی در سطح بین‌المللی و جهانی در پاسخ به مشکلات رو به افزایش زیست محیطی و بهره‌برداری از منابع طبیعی و میراث مشترک جهانی در سواحل و دریاها بوده است که از دهه‌های آخر قرن بیستم آغاز گردیده و به نظر می‌رسد بخش مهمی از دستور کار جهانی در قرن بیست و یکم باشد. در این راستا، به منظور برنامه‌ریزی و مدیریت بهینه و استفاده هر چه بهتر و منطقی از سواحل، روش خط هوشمند معرفی شده است.

### خط هوشمند ۸ ساحلی چیست؟

برنامه‌ریزی در مناطق ساحلی از نوع برنامه‌ریزی‌های فضایی است و بر این اساس نقشه‌ها در چگونگی انجام مطالعات، تجزیه و تحلیل‌ها و خروجی‌های طرح مطالعات مدیریت سواحل مهم می‌باشد. به‌طور طبیعی خروجی بیشتر طرح‌های مطالعاتی مانند مرزهای ساحلی، طبقه‌بندی زمین‌های ساحلی، شناسایی نواحی فرسایش شدید در ساحل، هسته‌های رسوبی و واحدهای مدیریت ساحلی، کاربری و پوشش زمین‌های نوار و منطقه ساحلی، پارامترهای هواشناسی این مناطق همه و همه به‌صورت نقشه است. از این رو در بیشتر مطالعات، ترسیم رقومی نقشه‌ها، ذخیره سازی آنها، بازیابی اطلاعات فضایی، پرسش‌های فضایی، تجزیه و تحلیل‌های انفرادی در ارتباط با دیگر نقشه‌ها و تولید نقشه‌های جدید از اهمیت زیادی برخوردارند.

تقریباً در تمام نقشه‌ها با مقیاس‌های مختلف، سواحل به‌طور معمول به‌صورت خطی نشان داده می‌شوند که خشکی را از آب جدا می‌کند. ولی در طبیعت، سواحل روی خطوط ثابتی نیستند، بلکه یک نوار کم و بیش پهن را می‌سازند و به این وسیله مرزی مشخص بین خشکی و دریا به‌وجود می‌آورند. تحول پهنای این حاشیه مرزی مشخص تابع پارامترهای متفاوتی است که به‌ویژه نوسانات وضعیت آب، شیب دامنه ساحلی و شیب دامنه زیرآب نزدیک ساحل، جزآن هستند (ثروتی، ۱۳۷۸).

در بیشتر طبقه‌بندی‌های صورت گرفته از سواحل، صرفه نظر از سایر ویژگی‌های و معیارهای لحاظ شده در طبقه‌بندی، این مناطق بیشتر در قالب پلی گونهای متعددی که هر یک بیان‌کننده ویژگی خاصی هستند، نمایش داده می‌شوند. اما به منظور طبقه‌بندی و نمایش خط ساحلی که از ماهیتی خطی برخوردارند، این روش‌ها چندان پاسخگوی ویژگی‌های خط ساحلی نیستند. چرا که خطوط ساحلی ثابت نبوده و بر اثر عواملی گوناگون همواره در تغییر و تحول‌اند. به همین جهت ضروری است از فرمتی استفاده نمود تا با خطوط ساحلی از سازگاری بالایی برخوردار باشد. به نظر می‌رسد استفاده از فرمت خط هوشمند ساحلی در این زمینه مفید واقع شود.



شکل ۱: نمونه‌ای از نقشه خط هوشمند ساحلی تهیه شده برای بخشی از سواحل استرالیا  
منبع: شارپلز و همکاران، ۲۰۰۹

8 - Smartline

9 - Retrieval

Spatial query: - 10 منظور یافتن عوارض فضایی، داده‌های توصیفی آن‌ها یا مکان‌هایی است که در آن‌ها عوارض فضایی واجد ویژگی‌هایی مختلفی هستند.

خط هوشمند ساحلی، نقشه‌ای است خطی که خط ساحل را نمایش می‌دهد و با توجه به تغییر ویژگی‌های لندفرم‌های ساحلی به بخش‌هایی تقسیم می‌گردد. هر بخش جداگانه خط ساحلی، در بر دارنده مجموعه‌ای از ویژگی‌های تشریح کننده انواع لندفرم‌ها در ارتباط با بخش مورد نظر در ساحل می‌باشد (شکل ۱). در این نوع نقشه، نه تنها ویژگی‌های دقیق موقعیت خط ساحلی ثبت می‌گردد، بلکه محدوده اسمی فراتر از ۵۰۰ متر به درون خشکی و به سوی دریا را نیز شامل می‌شود (شکل ۲). به عبارت دیگر، اصطلاح خط هوشمند ساحلی به یک نقشه در محیط سامانه اطلاعات جغرافیایی ۱۱ و در فرمت خطی اشاره دارد که دریافت سریع داده‌های متنوع ساحلی را هم از نقشه‌های جدید و هم از مجموع داده‌های موجود در یک نقشه طبقه‌بندی شده مجزا ممکن ساخته و تحلیل آن را برای بسیاری از اهداف مدیریتی در منطقه ساحلی آسان می‌نماید (شارپلز و همکاران، ۲۰۰۹).



شکل ۲: نمونه از طبقه‌بندی عوارض و لندفرم‌های خط هوشمند ساحلی  
 منبع: شارپلز و همکاران، ۲۰۰۹

نقشه مورفولوژیکی خط هوشمند ساحلی، نقشه مفصلی از انواع لندفرم‌های ساحلی یا عوارض مورفولوژیکی می‌باشد. نقشه خط هوشمند به‌عنوان یک نقشه مورفولوژیکی نه تنها توپوگرافی ساحل ۱۲ را نمایش می‌دهد، بلکه قادر است که انواع لندفرم‌های متفاوت ساحلی را به تفکیک انواع تشکیلات گوناگون ساحل نظیر سنگ بستر، لایتریت، مرجان، شن و ماسه، گل و لای، تخته سنگ و غیره را نشان دهد. همچنین فرمت خط هوشمند چهارچوب مناسبی را فراهم آورده که می‌توان دامنه گسترده‌ای از اطلاعات محیط زیستی، اجتماعی-اقتصادی، جمعیتی-انسانی، تفریحی، حقوقی، سیاسی و دیگر اطلاعات مرتبط با ساحل را به آن ضمیمه کرد. برای مثال می‌توان پایگاه داده گسترده‌ای از اطلاعات لندفرم‌های ساحلی را از طریق یک فیلد مشترک مربوط به لندفرم به نقشه خط هوشمند متصل کرد؛ به‌گونه‌ای که با کلیک بر روی لندفرم مرتبط در فیلد نقشه‌های خط هوشمند، اطلاعات و ویژگی‌های مرتبط با آن لندفرم، قابل نمایش و بهره‌برداری باشد (شارپلز و همکاران، ۲۰۰۹).

با وجود چنین اطلاعاتی می‌توان به تشریح لندفرم‌ها در مناطق زیر کشند ۱۳، میان کشند ۱۴، پسرکانه ۱۵، نیمرخ پشت ساحل و شیب منطقه میان کشند، بخش‌های از کرانه ساحلی که در معرض فرآیندهای ساحلی هستند و نیز لایه زمین‌شناسی پرداخت (همان). همچنین در خط هوشمند ساحلی برای هر ویژگی، ابرداده ۱۶ طراحی می‌شود. به این معنی که برای هر خصیصه مورفولوژیکی در هر قطعه از خط ساحلی، دو خصیصه اضافی وجود دارد که شامل منبع و مقیاس داده‌ها می‌باشند. سرانجام با استفاده از مجموعه اطلاعات توصیفی و فرم‌ها و فرایندهای منطقه ساحلی، هر قطعه خط ساحلی طبقه‌بندی می‌گردد. با توجه به پیچیدگی سیستم‌های ساحلی و تاثیر داده‌ها و عوامل بسیار گوناگون سنگ کره، آب کره، هوا کره و زیست کره؛ برنامه‌ریزی و مدیریت این مناطق مستلزم به‌کارگیری طیف گسترده‌ای از داده‌ها با مقیاس‌های گوناگون است. از آنجایی که ادغام داده‌ها از منابع بی‌شمار در فرمت

(Geographic Information System (GIS - 11

12 - منظور از توپوگرافی ساحل ارتفاع و شکل لندفرم‌های ساحلی است که به کمک منحنی میزان‌ها یا مدل رقومی ارتفاعی نمایش داده می‌شوند.

- 13- Subtidal
- 14- Intertidal
- 15- Backshore
- 16- Metadata

خط هوشمند به آسانی صورت می‌گیرد، بنابراین خط هوشمند ابزاری کارآمد برای برنامه‌ریزی و مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی با هدف ارزیابی تغییرات و آسیب‌پذیری ساحلی می‌باشد.

### پیشینه استفاده از روش خط هوشمند:

به منظور مطالعه و ارزیابی آسیب‌پذیری مناطق ساحلی رویکردهای مدیریتی مختلف (خطی و غیر خطی) وجود دارد. تکنیکی که اخیراً از آن به‌عنوان رویکرد خطی در مقابل آسیب‌پذیری منطقه ساحلی یاد می‌گردد، روش خط هوشمند ساحلی است که از آن به‌عنوان رویکردی تازه نسبت به سواحل یاد می‌شود. این الگو برای نخستین بار توسط استاد گروه جغرافیای طبیعی دانشگاه تاسمانی استرالیا طی سال‌های ۲۰۰۹-۲۰۰۷ میلادی به منظور تهیه نقشه مورفولوژیکی خط هوشمند ساحلی برای تمام سواحل استرالیا مورد استفاده قرار گرفته است. آقای دکتر شارپلز و همکارانش که مسئولیت انجام این پروژه را برعهده داشتند در تهیه آن بیش از ۲۰۰ لایه نقشه‌ای مختلف را باهم ادغام نمودند. این داده‌ها از سازمان‌ها و ارگان‌هایی نظیر سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان زمین‌شناسی، سازمان منابع طبیعی، بخش‌های مدیریتی و توسعه پایدار، بخش محیط زیست و حفاظت و غیره گرد آمده‌اند. بنابراین می‌توان هر نوع داده و اطلاعاتی را که در ارتباط با سواحل هستند و می‌توان از آنها در فهم بهتر خط ساحلی استفاده کرد گردآوری نمود.

نقشه مورفولوژیکی خط هوشمند ساحلی در گام نخست به منظور ارزیابی آسیب‌پذیری ساحل در برابر بالا آمدن تراز دریا و تغییر اقلیم، توسط بخش تغییر اقلیم و علوم زمین استرالیا مورد استفاده قرار گرفت. اما پیش‌بینی می‌شود که نقشه‌های تهیه شده در این فرمت، می‌تواند در آینده برای بسیاری از اهداف مدیریتی و پژوهشی مورد استفاده واقع گردد.

### چرا از روش خط هوشمند استفاده می‌شود؟

دلیل اینکه مجموع داده‌های مورفولوژیکی ساحلی در فرمت خطی تهیه می‌شود، این است که نمایش و تحلیل هر فیلد اطلاعاتی مربوط به لندفرم‌های مختلف به صورت مجزا و یا به صورت ترکیب خاصی از اطلاعات توصیفی به آسانی صورت می‌گیرد. برتری فرمت نقشه خطی در به‌کار گرفتن و نمایان ساختن محدودیت‌هایی است که توسط روش پلیگونی نمی‌توان در عوارض خطی نظیر خط ساحلی مشخص نمود. به علاوه نقشه خطی قادر است که ساحل را در هر نقطه‌ای که اطلاعات توصیفی تغییر می‌کند،

17 - استاد گروه جغرافیای طبیعی دانشگاه تاسمانی استرالیا



شکل ۳: نمونه‌ای از تقسیم‌بندی ساحل براساس تغییر ویژگی‌های هر بخش ساحلی  
منبع: شارپلز و همکاران، ۲۰۰۹

دارنده اطلاعات مشابه باشد، برتری با داده‌ای است که وضوح مکانی بهتری داشته باشد. برای حصول اطمینان از سازگاری بین اطلاعات توصیفی مرتبط با فیله‌های اطلاعاتی خط هوشمند، باید یک سری بررسی‌های منطقی صورت گیرد.

با توجه به ویژگی هر منطقه باید تا جایی که امکان دارد عوارض ساحلی کمتر از ۱۰ متر طول با عوارض مجاور که دارای مشابهت زیادی هستند (بر مبنای ویژگی‌ها) ادغام شوند. برخی از عوارض با درازای کمتر از ۱۰ متر (عمدتاً جزایر بسیار کوچک) به دلیل عدم مجاورت با عوارض مشابه خود، نمی‌توانند با عوارض دیگر ادغام شوند.

به منظور کنترل و دقت کار بایستی اطلاعات توصیفی اشتباه نوشته شده شناسایی و با استفاده از جدول خروجی پایگاه داده که در بردارنده الگوی کامل طبقه‌بندی خط هوشمند می‌باشد، اصلاح گردند.

در پایان با توجه به نیازهای متنوع کاربران می‌توان نقشه خط هوشمند را برای هر بخش از سواحل ترسیم و ارائه نمود.

#### مزایای استفاده از خط هوشمند ساحلی:

با توجه مطالب گفته شده در مباحث بالا، و با عنایت به اینکه ماهیت خطوط ساحلی به صورت خطی می‌باشد؛ می‌توان گفت که به‌کارگیری فرمت خط هوشمند ساحلی در بررسی‌های مربوط به این مناطق دارای مزایایی به شرح ذیل می‌باشد که اهم آنها به این قرار می‌باشد:

استفاده از فرمت نقشه خطی برای تهیه نقشه ساحلی عملی است. زیرا اصولاً ماهیت ساحل خطی (در امتداد ساحل) می‌باشد.

اطلاعات توصیفی مختلف که خصوصیات لندفرم‌های ناحیه ساحلی (فاصله اسمی ۵۰۰ متر به درون خشکی به سوی ساحل) را بیان می‌نمایند را می‌توان به فرمت یک خط در محیط سامانه اطلاعات جغرافیایی که بیانگر خط ساحلی باشد، متصل کرد.

در هر جا که هر نوع ویژگی مرتبط با ساحل در خط ساحلی تغییر پیدا کند، خط به بخش‌هایی تقسیم می‌گردد. هر گاه برای نقشه‌های خط هوشمند داده‌های مناسب در دسترس باشد، می‌توان جزئیات فضایی خوبی را برای خط ساحلی تولید نمود (برای مثال در برخی موارد، به کمک خط هوشمند می‌توان دریا کنارهای منفرد ۱۹ تا ۲۰ یا ۳۰ متری را شناسایی کرد).

می‌توان در دریاهایی که دارای جزر و مد هستند، لندفرم‌های ساحلی بر مبنای سه منطقه کشندی و موازی با ساحل توصیف و ترسیم نمود (در واقع ویژگی‌های هر لند فرم ساحلی به صورت واقع شدن در مناطق زیر کشند، میان کشند و پشت پسرکانه ذخیره می‌گردد).

در داخل هر منطقه، طبقه‌بندی لند فرم‌ها ابتدا براساس شکل و اجزا سازنده شان و سپس براساس ژنتیک یا مورفودینامیک آنها نظیر دریا کنار، صخره، سکوی ساحلی و ... می‌باشد.

می‌توان ویژگی‌های مربوط به شکل و فابریک را در دسته بندی‌های گسترده تری طبقه‌بندی نمود، به شکلی که تمایز مهمی در نوع لندفرم‌ها برقرار گردد.

همچنین می‌توان برای هر بخش ساحلی با استفاده از مبانی که در بالا به آن اشاره شد ویژگی‌های اصلی مورفولوژیکی زیر را نیز ثبت نمود:

تقسیم‌بندی نماید و بر این اساس این اجازه را می‌دهد تا تمام تغییرات صورت گرفته در راستای کرانه‌ها ثبت شوند (شکل ۳). به دلیل ماهیت خطی بودن سواحل، نقشه خطی، فرمت مناسب و موثری برای بسیاری از اهداف مرتبط با ساحل است. اما برای برخی از کاربردها به نقشه‌های پلیگونی یا توپوگرافیکی نیاز است. به عنوان مثال، برای نمایش بخش‌های ساحلی سیل‌گیر در نقشه‌های ژئومورفولوژیکی ساحلی به منحنی‌های میزان یا مدل رقمی ارتفاعی ۱۸ منطقه نیاز است.

#### مبانی خط هوشمند:

برای تهیه نقشه پایداری و مورفولوژیکی خط هوشمند ساحلی مجموعه بزرگی از داده‌های در دسترس مورد نیاز است که از سازمان‌هایی نظیر سازمان زمین‌شناسی، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت نیرو، سازمان محیط زیست، سازمان مدیریت منابع آب، سازمان منابع طبیعی، بخش توسعه پایدار، و دیگر سازمان‌هایی که با سواحل در ارتباطند می‌توان تهیه یا خریداری نمود. همچنین به دلیل تنوع و گستردگی زیاد داده‌های منبع، می‌توان روش‌های مختلفی را برای اقتباس و باز طبقه‌بندی آنها به‌کار گرفت. مراحل انجام کار برای رسیدن به خط هوشمند به‌طور خلاصه در زیر توضیح داده شده است. بیشترین مراحل با استفاده از نرم افزار سامانه اطلاعات جغرافیایی (ArcGIS ۱۰) اجرا می‌شود.

#### مراحل کار به شرح زیر است:

بهترین مجموعه داده‌های ساحلی در دسترس، برای هر منطقه ساحلی، به منظور استفاده به عنوان نقشه پایه خط هوشمند شناسایی و تهیه می‌گردند.

برای هر منطقه ساحلی پوشه‌ای با عنوان نقشه پایه خط هوشمند ایجاد و ویژگی‌های مربوط به داده‌های منبع آن منطقه ساحلی باید به داخل آن انتقال داده شود. فرآیند انتقال برای داده‌های غیر مکانی زمین مرجع نشده به صورت دستی انجام و برای داده‌های زمین مرجع شده تا حد امکان باید به صورت خودکار صورت گیرد. ویژگی‌های انتقال داده شده در صورت نیاز بایستی باز طبقه‌بندی و به صورت فیلدی مجزا در خط هوشمند وارد گردند.

نقشه‌های پایه خط هوشمند هر منطقه که در بردارنده اطلاعات توصیفی از مجموع داده‌های مختلف بوده باید در داخل فایل کلی خط هوشمند ادغام گردند.

اگر مجموع داده‌های منبع در دسترس در بر

- ◀ انواع لندفرم‌های پسرکانه (به صورت انواع لندفرم‌های مجاور پسرکانه و انتهای پسرکانه)
- ◀ انواع لندفرم‌های میان کشند (لندفرم‌های میان کشند اصلی و فرعی)
- ◀ انواع لندفرم‌های زیر کشند (لندفرم‌های زیر کشند اصلی و فرعی)

◀ نیمرخ پسرکانه (شکل یا دامنه ساحلی را طبقه‌بندی می‌نماید. برای مثال دامنه‌های هموار، کم شیب و پرشیب و ...)

◀ دامنه‌های در معرض انواع نیروها و فرآیندها (برای مثال دریا بارها یا سواحل صخره‌ای در معرض انواع امواج زنده و مرده)

◀ زمین‌شناسی (انواع سنگ بستر(زیرین یا رخنمون یافته)، انواع خاک (برای مثال آهک‌ها یا لاتریت‌های قرارگرفته بر روی سنگ بسترهای رخنمون یافته))

### ج: مرحله سوم (محلی):

زمانی که نواحی آسیب پذیر از لحاظ مخاطرات شناسایی شد، مرحله سوم آغاز می‌گردد. در این مرحله ارزیابی‌های بسیار مفصل‌تری (در مقیاس محلی) برای شناسایی و مشخص کردن متغیرهای اصلی حساسیت کرانه‌های ساحلی صورت می‌گیرد. بنابراین در این مرحله، فاکتورهای مورفولوژیکی زیادی در مکان‌های نزدیک ساحل وجود دارد که به طور عملی نمی‌توان آنها را در قالب نقشه‌های بزرگ مقیاس ترسیم یا ارزیابی کرد و باز ممکن است که تاثیر به‌سزایی بر روی مخاطرات ساحلی بگذارد. این فاکتورهای محلی ممکن است شامل توپوگرافی سنگ بستر، بیلان رسوب محلی، رانه امتداد ساحلی، ژرفا سنجی خط ساحلی، ارتفاع تلماسه و بسیاری از فاکتورهای دیگر باشد.

بنابراین در صورت تهیه نقشه پایداری و مورفولوژیکی ساحلی در سطح ملی با فرمت خط هوشمند می‌توان از آن برای ارزیابی آسیب‌پذیری منطقه ساحلی در مرحله اول بهره جست. نقشه‌های خط هوشمند حاوی اطلاعاتی در مورد لندفرم‌های اصلی و واحدهای توپوگرافی بزرگ می‌باشند. به کمک این نقشه‌ها می‌توان سواحل مستعد فرسایش را با جزئیات بالا در جهت امتداد ساحلی مشخص کرد.

شایان ذکر است که نقشه ساحلی خط هوشمند، همیشه و به‌طور مطلق نقشه‌ای با فرمت مناسب برای تمامی اهداف مرتبط با ساحل نیست. چرا که این روش بیشتر به شناسایی، بررسی و طبقه‌بندی عوارض و لندفرم‌های ساحلی پیرامون خط ساحلی می‌پردازد. پس اگر هدف مطالعه یا شناسایی و طبقه‌بندی ما از عوارض منطقه ساحلی، فراتر از محدوده گفته شده باشد، بهتر است که از این فرمت استفاده نشود چونکه عملاً کارایی لازم و سودمند خود را نخواهد داشت. اما این فرمت در بیشتر مواردی که با خطوط ساحلی و یا حتی محدوده‌ای فراتر از آن و معمولاً تا ۵۰۰ متر پیرامون آن سروکار داریم، فرمت مناسبی برای جمع‌آوری، الحاق و تجزیه و تحلیل اطلاعات مربوطه می‌باشد و می‌توان از آن با اطمینان کامل استفاده نمود (شکل ۴).

این اطلاعات توصیفی را می‌توان به دو روش شفاهی و رقمی (کد بندی شده) در محیط سامانه اطلاعات جغرافیایی ثبت کرد. روش اول برای خواندن و ایجاد کلیدهای نقشه آسان‌تر و روش دوم نیز برای فرآیند تحلیل و پرس و جوی یا کاوش ۲۰ داده‌های فراوان در محیط سامانه اطلاعات جغرافیایی مناسب تر است.

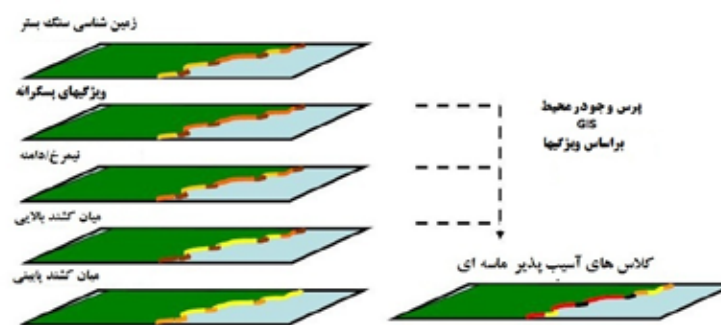
در حالی که در تهیه بیشتر نقشه‌های لندفرم‌ها از روش پلیگونی استفاده می‌گردد، برتری فرمت نقشه خطی در به‌کار گرفتن و نمایان ساختن محدودیت‌هایی است که توسط روش پلیگونی نمی‌توان در عوارض خطی نظیر خط ساحلی یا منطقه ساحلی مشخص نمود. اضافه کردن اطلاعات توصیفی به نقشه خطی از منابع گوناگون و گسترده تا حدودی آسان‌تر صورت می‌گیرد و در این فرمت به راحتی می‌توان به کاوش و تجزیه و تحلیل داده‌های مورد نیاز با استفاده از نرم افزار سامانه اطلاعات جغرافیایی پرداخت. در تهیه نقشه‌های خط هوشمند ساحلی می‌توان دامنه‌ای از حساسیت‌های انواع لندفرم‌های مختلف ساحلی در مقابل مخاطرات تعریف کرد. برای مثال از این نوع فرمت نقشه می‌توان کرانه‌های ماسه‌ای مستعد فرسایش، کرانه‌های ماسه‌ای و صخره‌های دریایی مستعد نشست و دیگر کلاسهای حساس را تعریف نمود. ارزیابی حساسیت فیزیکی ساحل طی مراحل حصول می‌یابد که به ترتیب عبارت‌اند از:

### الف: مرحله اول (سطح ملی):

شناسایی سواحل از طریق تهیه نقشه‌های مورفولوژیکی طبقه‌بندی شده به منظور شناخت سواحل نرم (مستعد فرسایش) و پست (مستعد سیل). در این مرحله تنها فاکتورهای اصلی حساسیت یعنی فاکتورهای مورفولوژیکی در مقیاس‌های منطقه‌ای تا ملی مورد ارزیابی قرار می‌گیرند.

### ب: مرحله دوم (سطح منطقه‌ای):

شناسایی بزرگی و تغییرپذیری فرآیندها یا انرژی‌های محرک مخاطرات بالقوه ساحلی نظیر فرسایش و سیلاب (یعنی فاکتورهای اولیه اقیانوس شناسی نظیر بالا آمدن تراز دریا، فرآیندهای کشندی، شرایط اقلیمی موج و توفان و دیگر فاکتورهای اقلیمی و محرک‌های دیگر نظیر حرکات عمودی خشکی). از این رو متغیرهای منطقه‌ای که تاثیر معناداری بر روی انواع حساسیت ساحلی دارد در این مرحله ارزیابی می‌گردد.



شکل ۴: چگونگی ادغام و تلفیق لایه‌های اطلاعاتی برای دست‌یابی به خط هوشمند ساحلی  
منبع: شارپلز و همکاران، ۲۰۰۹



## گروه تبلیغات حریم قلم

### زمینها با فعالیت

- مشاور تبلیغاتی، برندسازی، طراحی بسته های اداری (ویزیت، سربرگ، پاکتور، پاکت و...)، پوستر، کاتالوگ
- طراحی و ایده پردازی جهت چاپ بولتن و مجلات داخلی شرکت ها و سازمان ها و ارائه برنامه جهت درآمدزایی این واحد
- طراحی و ایده پردازی پروژه های مناسبی، سررسیدهای تخصصی، کتب نمایشگاهی و صنفی
- طراحی هدایای تبلیغاتی خلاقانه
- ارائه خدمات چاپی در همه زمینه های فوق
- تکاسی و فیلم برداری صنعتی از واحدها و ساخت فیلم تبلیغاتی، تیزرهای تبلیغاتی
- طراحی و برنامه نویسی وبسایت
- طراحی سی دی های مالتی مدیا



"بندر عباس ۲۸ تیر ماه ۱۳۶۴ - هرم آفتاب زمین را می‌سوزاند و گداخته و تفتیده و بی‌سبزیگی درخت و گیاه رهاش می‌کند. زمین تادلت بخواد در اینجا گسترده و لم یزرع است. درخت ۲۵ هکتار اراضی باختر تاسیسات عظیم مجتمع شهید رجایی بنا شده است. این تاسیسات که حاصل ۸ سال کار و تلاش است با مشارکت ایرانیان و کارشناسانی از ایتالیا و هلند شکل گرفته است. تماشای این مجتمع عظیم و بی‌نظیر، چهار هزار و دویست متر اسکله، حوضچه‌ها، انبارها، دستگاه‌های عظیم ترانسیتور، یعنی دستگاه‌هایی که کانتینرهای بزرگ را مانند قوطی کبریت بلند می‌کند و روی عرشه کشتی می‌گذارد یا از روی عرشه به ساحل انتقال می‌دهد. منظره دستگاه‌های دیدنی مکنده که کالاهای فله نظیر گندم و ذرت را از انبارها کشتی‌ها می‌مکد و داخل بارکش کامیون‌ها می‌ریزد و دیدن دهها دستگاه دیگر به‌راستی از مناظر کم‌مانندی است که بیشتر ما کمتر فرصت مشاهده آن را می‌یابیم. کامیون‌ها شب و روز نمی‌شناسند. در صف‌های طولانی به دنبال یکدیگر توقف کرده‌اند. اما توقف آنها فرساینده و طولانی نیست. صف در حرکت است رانندگان پشت فرمان می‌نشینند و اتومبیل را روشن می‌کنند و مسافتی بیش می‌روند. یک ساعت از نیمه شب گذشته دوشادوش ملک رضا ملکپور مدیر کل بندر به تماشای بارگیری کامیون‌ها سرگرمیم. ملکپور که فقط ۳۳ سال دارد بلند پروازانه بندر عباس را نه کم از هیچ بندر بزرگ دنیا میداند. ملکپور می‌گوید به زمان نیاز داریم امانه زمانی طولانی و فرساینده، زمانی شتابنده. با کار دو یا سه یا چهار برابر که بندر عباس را به مقام واقعی اش برسانیم. زندگی ملکپور در رفتن به بازرسی‌های پیگیرانه و مرتب در حال تکرار به این بندرگاه (شهید باهنر) و آن بندرگاه (شهید رجایی) شکل و حال و هوا می‌گیرد بندر قدیم. بندر جدید ورد زبان او، کارشناسان و کارکنان بندر است. بندر عباس رقیبان هشیار، مغتنم فرصت و بیداری در آنسوی خلیج فارس دارد. همه بندرهای ساحل جنوبی خلیج فارس آغوش گشوده‌اند تا پذیرای ناوگان اقیانوس پیمای ..... و کل جهان باشند. بندرها در برابر ناوگان بازرگانی گشاده رو و گشاده آغوشند.

اگر بندر عباس نتواند پاسخگوی صدها سفینه اقیانوس نوردی باشد که از آنسوی جهان به سوی کرانه‌هایش بادبان می‌کشند خورفکان، دبی، ابوظبی، قطر و دهها بندر دیگر مشتاقانه و با آغوش باز سفائن را می‌پذیرند دنیای تجارت و کسب و کار است و صد حساب در کار. آب‌های سبز فام خلیج فارس جولانگه صدها کشتی‌اند. از نفتکش تافله بر و کانتینر برور و رو-رو غیره. بندر عباس پذیرای همه کشتی‌هایی است که از شش قاره جهان به اینجا روی می‌آورند."

دست نوشته آقای ملک پور:

جناب آقای یونس غربالی مقدم

سر دبیر محترم ماهنامه بندر و دریا

امشب موفق شدم یادداشت جناب عالی را در مورد بندر شهید رجایی در دهه ۶۰ مطالعه کنم. اول قدری متاثر شدم و به خاطر زنده شدن خاطرات ۳۷ سال گذشته اشک‌هایم جاری شد. زیرا دیدم چه قدر عمر سریع می‌گذرد. بعد از اینکه قدری آرام شدم، بهتر دیدم یادداشت زیر را به نوشته‌های شما اضافه کنم.

بنادر و سواحل ایران، همگی نگین‌های درخشانی هستند که تعلقات خود به قدیمیترین نظام حکومتی جهان را به خاطر می‌آورند.

وقتی نام بندر بوشهر، بندر عباس، بندر خرمشهر، جزیره خارک و دیگر بنادر می‌بریم وقتی از خلیج فارس و پرسیا صحبت می‌کنیم یاد قطعه‌ای روی کره زمین می‌افتیم که در تاریخ بشریت و در تاریخ دریانوردی بشر سهم داشته است.

کشور ما و بنادر آن جزو تازه به دوران رسیده‌هایی نیستیم که به خاطر منابع نفت و گاز و بعضا خوش رقصی برای بیگانگان مطرح شده باشند. مردم ما و کشور ما از چنان جوهری برخوردارند که تمامی خطرات را از سر می‌گذرانند و نهایتا استقلال و هویت خود را حفظ می‌کنند.

در داخل این مجموعه، بندر شهید رجایی که در مدخل تنگه هرمز واقع شده و یکی از حساس‌ترین آبراه بین‌المللی جهان می‌باشد موقعیت ویژه‌ای دارد.

آرزو داریم قبل از اتمام حیات دنیوی شاهد آن باشیم که بندر شهید رجایی نه تنها رونق تجاری کشور را فراهم بکند بلکه خطوط کشتیرانی بین‌المللی افتتاح نمایند اجازه ورود کشتی‌های خود را به این بندر موفق سوق الجیشی را کسب کرده‌اند.

جناب آقای ملکپور

مسئولیت خطیر جناب عالی در اواسط دهه ۶۰ در ساخت و توسعه مدیریت بندر شهید رجایی که توأم بود با شرایط خاص سیاسی و اجتماعی کشورمان در جنگ تحمیلی، منجر به دست نوشته‌هایی منتشر شده در ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا گردیده است.

اینجانب بخش‌هایی از نوشته‌های مذکور را به‌عنوان مقدمه آورده و علاقه‌مند هستیم با توجه به وضعیت کنونی بندر شهید رجایی نظر جناب عالی در این رابطه برای خوانندگان ماهنامه انعکاس دهیم.

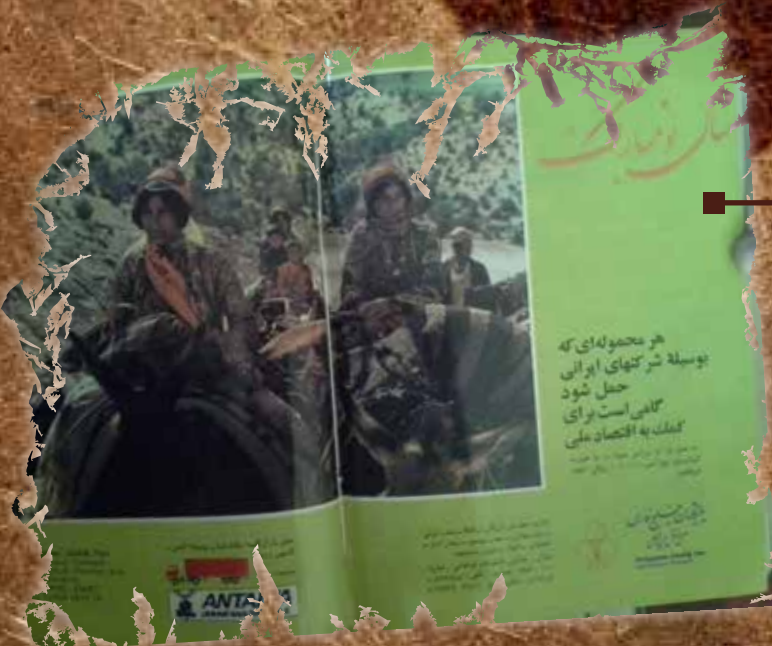






سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۶۳ به دنبال ایجاد بندر آزاد می‌باشد و در مقاله‌ای اقدام به معرفی و توصیف مزایای قانونی بندر آزاد هامبورگ و نقش آن در توسعه اقتصادی آلمان می‌پردازد.

موضوعی که ۱۰ سال بعد با راه‌اندازی مناطق آزاد تجاری صنعتی در سال ۱۳۷۲ اتفاق افتاد ولی متأسفانه بندر آزاد و مزایای آن به فراموشی سپرده شد.



نمونه ای از آگهی بازرگانی که به صورت رنگی در ماهنامه بندر و دریا چاپ شده است.

# واژه نامه

## واژگان کاربردی و تعاریف مربوطه در حمل و نقل چندوجهی (قسمت اول)

حرف A

تعریف	معادل فارسی	واژه انگلیسی
توانایی ورود و خروج از يك سیستم حمل و نقل. این واژه به معنای دقیق کلمه، بیانگر در دسترس بودن یا نبودن يك مکان است.	دسترسی	Access
میزان دسترسی پذیری يك مکان خاص یا چند مکان مختلف. ظرفیت و ساختار زیر ساخت های حمل و نقل از عوامل کلیدی در تعیین میزان دسترسی پذیری يك مکان هستند.	دسترسی پذیری	Accessibility
نوعی کشتی نفتکش با ظرفیت استاندارد ۷۵۰۰۰ تا ۱۱۵۰۰۰ تن است و معمولاً توانایی حمل نیم میلیون بشکه نفت را دارد. افرامکس بزرگترین نفتکش در خانواده نفتکش های افراست. (از لحاظ متوسط نرخ باربری)	افرامکس	Aframax
حجم کلی بار، نامه و ترافیک ویژه که از طریق هوایی جابه جایی می شود. انواع محموله هایی که از طریق هوایی جابه جایی می شوند عبارتند از: حمل انواع بار و کالاهای ویژه از جمله بسته های کوچک خدمات کانتر، خدمات سریع السیر و بارهای رزور شده براساس الویت.	بار هوایی	Air Cargo
سیستم تجاری حمل و نقل هوایی که شامل خدمات برنامه ریزی شده و خدمات چارتر داخلی و بین المللی می باشد.	متصدی حمل و نقل هوایی	Air Carrier
بخشی از فضا که تحت حاکمیت يك کشور قرار دارد و یا براساس توافق نامه ای بین المللی در اختیار آن کشور قرار گرفته است. این فضا جز اصلی دارد که عبارتند از بخش زمینی	فضای هوایی، منطقه عمل هوایی	Air Space
شرکت هایی را شامل می شود که به ارائه خدمات باربری و مسافربری داخلی و بین المللی می پردازند. شرکت هایی که فرودگاه ها را اداره می کنند و تاسیسات پایانه را فراهم می نمایند نیز در این مجموعه می گنجد	حمل و نقل هوایی	Air Transportation
محوطه ای در خشکی یا آب است که برای پرش و فرود هواپیماها در نظر گرفته شده است و در صورت لزوم شامل ساختمان ها و تاسیسات ویژه خود می باشد (۲) تاسیساتی است که در درجه اول مورد استفاده هواپیماهای معمولی بال ثابت قرار می گیرد. (۳) تاسیساتی است در خشکی یا آب که هواپیما می تواند در آن پرش یا فرود نماید و معمولاً از باندهای فرود سنگ فرش شده، برج کنترل، آشیانه ها، امکانات راحتی برای مسافران و امکانات باربرخورداری می باشد؛ (۴) محوطه فرودی که معمولاً جهت سوار و پیاده کردن مسافران یا تخلیه و بارگیری محموله ها مورد استفاده قرار می گیرد.	فرودگاه	Airport
راه عبور مهمی است که بیشتر برای ترافیک ترانزیتی مورد استفاده قرار می گیرد تا دسترسی به يك نقطه خاص و از ویژگی های آن می توان به ظرفیت بالای عبور و وسایل نقلیه و جابه جایی های مکرر و مستمر اشاره کرد.	راه شریانی، خیابان شریانی	Arterial Street
يك منطقه آزاد تجاری است که در ۸ اوت ۱۹۶۷ با امضای اعلامیه بانکونگ در بانکونگ تایلند تاسیس شد. اعضای آسه آن عبارتند از: برونئی دارلسلام، اندونزی، لائوس، مالزی، میانمار، فیلیپین، سنگاپور، تایلند و ویتنام. دبیرخانه در جا کارتا (اندونزی) واقع شده است.	انجمن ملل آسیای جنوب شرق (آسه آن)	Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)
تعداد افرادی که به وسیله خودروهای سواری شخصی سفر می نمایند تقسیم بر تعداد وسایل نقلیه مورد استفاده.	متوسط سرنشین در خودروی سواری	Average vehicle occupancy (AVO)
نسبت همه افرادی که به وسیله هر یک از حالات حمل و نقل (از جمله اتومبیل، اتوبوس، قطار و دوچرخه در يك محوطه خاص در يك بازه زمانی مشخص به سفر می پردازند به تعداد اتومبیل های موجود در جاده. این مقیاس یکی از ابزارهای کلیدی سنجش میزان بهره وری و اثربخشی يك شبکه حمل و نقل است (هرچه میزان AVR بالاتر باشد، میزان مصرف سوخت و آلودگی هوا پایین تر خواهد بود)	متوسط سرنشین در وسایل نقلیه	Average Vehicle Ride ship (AVR)

واژه انگلیسی	معادل فارسی	تعریف
Back haul	حمل و نقل رفت و برگشتی حمل و نقل دوسره بارگیری در برگشت بارگیری دوسره	تردد و حمل کالا در مسیر بازگشت يك خودرو یا کانتینر به مبدا بارگیری اولیه (بارگیری در مسیر بازگشت به مبدا اولیه) یا جابه جایی محموله در مسیری با ترافیک سبک
Barge	بارج، دوبه	شناوری فاقد موتور است که معمولاً از کفی صاف برخوردار می باشد و توسط قایق یا شناوری دیگر بر روی آب کشیده شده یا به جلو رانده می شود و برای حمل و نقل بار مورد استفاده قرار می گیرد. از این نوع شناور اغلب برای حمل و نقل در سیستم های رودخانه ای استفاده می شود.
Barrel	شبهه	واحد حجمی است برابر با ۴۲ گالن آمریکایی (یا ۱۵۹ لیتر) در ۶۰ درجه حرارت فازهایت و اغلب برای اندازه گیری حجم برای استخراج، قیمت گذاری، حمل و نقل و مبادله نفت مورد استفاده قرار می گیرد.
Base Period	دوره مبنا	مدت زمانی از يك روز که در آن نیازمندی ها و خدمات و برنامه های حمل و نقل معمولاً تحت تاثیر دوره اوج تقاضای سفر قرار نمی گیرد و در فواصل زمانی ثابت و معین انجام می شود. این بازه زمانی تحت عنوان «ساعات کاهش تقاضا یا مصرف» نیز شناخته می شود. منظور از زمان مبنا، مدت زمانی از روز است که شرایط و برنامه زمان بندی وسایل نقلیه تحت تاثیر اوج تقاضای مسافران (برای مثال، زمام اوج تقاضا در بازه زمانی مابین صبح و عصر) قرار ندارد. در این مدت، نرخ حمل و نقل نسبتاً ثابت است و در مقایسه با نقاط اوج نتایج تقاضا برای سفر با نرخ پایینی یا متوسط انجام می شود.
Berth	پهلوگاه	محل در اسکله است که در آن کشتی در کنار يك کوتاه اسکله (پایر)، بارانداز، سبک اسکله (وارف) یا سازه ای دیگر سطحی پهلوه به پهلوا برای شناور فراهم نماید، بسته می شود. معمولاً این سازه، بخش ثابت يك ساحل اصلاح شده است و حمل و نقل کالا یا مسافران تسهیل می نماید
Bill of loading	بارنامه کشتی	سندی است که شرایط قرارداد فی مابین فرستنده کالا و شرکت حمل و نقل در آن احراز شده است. این سند به عنوان فهرست کالا، قرارداد حمل و رسید کالا مورد استفاده قرار می گیرد.
Block	بلوک	گروهی از خودروهای ریلی که رهسپار مقصد یکسانی هستند.
Black-bulk cargo	بار نیمه فله، کالای نیمه فله، محمولات تفکیک شده، محمولات بسته بندی شده	نوعی کالای متفرقه است که با استفاده از کیسه، جعبه یا چلیک بسته بندی می شود. این نوع بار معمولاً دارای مبداها و مقصدها و مشتریان بسیار مختلف است. تا پیش از کانتینری شدن، دست یابی به صرفه جویی های مقیاس از محل بار نیمه فله کار دشواری بود زیرا فرایند تخلیه و بارگیری بسیار وقت گیر بود و به نیروی کار بسیاری نیاز داشت.
Bulk Cargo	بارفله	منظور از بار فله، بار خشک یا مایع بسته بندی نشده نظیر مواد معدنی (نفت، زغال سنگ، سنگ آهن) و غلات است. حمل این نوع بار مستلزم استفاده از کشتی های خاص (مانند کشتی های نفت کش) و تاسیسات ترانسشیمنت و انبارش ویژه می باشد. معمولاً این نوع بار یک مبدا، مقصد و مشتری خاص دارد. این نوع بار از صرفه جویی های مقیاس برخوردار است
Bulk Carriers	فله بر، شناور ویژه حمل بار فله	همه شناورها به گونه ای طراحی شده اند که توانایی حمل بارهای فله مانند غلات، کود، سنگ معدن و نفت را دارند.
Bulk Terminal	ترمینال کالای فله	پهلوگاه یا لنگرگاه ویژه ای که برای جابه جایی کاهای خشک یا مایع فله بسته بندی نشده (مانند نفت، غلات، سنگ معدن و زغال سنگ) طراحی شده است. ترمینال های کالای فله معمولاً به تجهیزات ویژه جابه جایی بار مانند خطوط لوله، نقاله، تخلیه کننده های بادی (پنوماتیک)، جرثقیل هایی با کاسچنگ های تاشو، خطوط راه آهن جهت انجام عملیات جابه جایی بار به وسیله کشتی یا بارج، مجهز می باشند. این ترمینال ها از تاسیسات انبارش ویژه مانند سیلوی غلات، مخازن نگهداری مواد نفتی و محوطه های نگهداری زغال سنگ نیز برخوردار می باشند.
Bus (motor bus)	اتوبوس (مینی بوس)	یکی از انواع وسایل نقلیه خودرو که اغلب دارای چرخ لاستیکی است و برای استفاده در خیابان های شهر، بزرگراه ها و اتوبوس راه ها (سواره روهای مخصوص اتوبوس) مناسب می باشد؛ از جمله این خودروها می توان به مینی بوس، اتوبوس های سی و چهل فوتی، اتوبوس های مفصلی و اتوبوس های برقی اشاره کرد که نهاد های دولتی از آنها جهت تأمین حمل و نقل عمومی استفاده می کنند، البته کارکرد این خودروها به خدمات حمل و نقل عمومی محدود نمی شود. خودروهای چرخ لاستیکی که همچون اتوبوس های برقی قدیمی و عتیقه طراحی شده اند نیز اتوبوس محسوب می شوند.
Bus , trolley	اتوبوس برقی ترموا	يك وسیله نقلیه برقی یا چرخ های لاستیکی است که به صورت دستی حمایت می شود و به وسیله يك موتور جریان برق راز سیم های بالاسری خود دریافت می نماید، لازم به ذکر است که این سیم های بالاسری به يك منبع انرژی مرکزی متصل اند که بر روی اتوبوس سوار نمی باشد. اتوبوس های برقی تحت عنوان «واگن برقی» یا «واگن بی ریل» نیز شناخته می شوند.
Bus lane	خط اتوبوس	يك خط از خیابان یا بزرگراه که کل روز یا در ساعاتی از روز ویژه عبور و مرور اتوبوس ها می باشد، البته خودروهای ویژه همسفری که با شرایط مقرر در قوانین ترافیکی مطابقت دارند نیز گاهی اوقات از خطوط ویژه اتوبوس ها استفاده می کنند.
Bus stop	ایستگاه اتوبوس	ایستگاه اتوبوس مکانی است که در آن مسافران از اتوبوس سوار یا پیاده می شوند و معمولاً دارای تابلو می باشد.



واژه انگلیسی	معادل فارسی	تعریف
Cable car	ماشین کابلی	خط آهن برقی که در خیابان‌های معمولی شهر واقع شده است و وسایل نقلیه خاموشی که به صورت جداگانه و مجزا کنترل و هدایت می‌شوند به وسیله کابل‌های در حرکتی که زیر سطح خیابان قرار دارند و توسط موتورهای واقع در یک محل مرکزی تامین نیرو می‌شوند، بر روی این خطوط به حرکت در می‌آیند. لازم به ذکر است که محل مرکزی تامین نیرو در اتوبوس قرار ندارد.
Cabotage	کشتی رانی ساحلی، تجارت ساحلی، کابوتاژ	حمل و نقل کالا بین دو ترمینال (ترمینال بارگیری و ترمینال تخلیه) که در دو کشور واقع شده‌اند. کشتی رانی ساحلی یا کوباتاژ اغلب تحت مقررات و محدودیت‌های خاصی قرار دارد. تحت چنین شرایطی، هر کشوری حق جابه‌جایی بارها یا مسافران داخلی اش را برای متصدیان حمل و نقل تبعه خود حفظ می‌نماید.
Canal	کانال	آبراه مصنوعی که برای حمل و نقل آبی، آبیتری یا زهکشی زمین، متصل کردن دو محوطه آبی به یکدیگر یا به عنوان آبراهی برای تردد شناورها، مورد استفاده قرار می‌گیرد.
Capsize	دماغه گذر	دسته‌ای از کشتی‌ها و شناورها که به علت بزرگی و غیراستاندارد بودن ابعادشان، امکان عبور از کانال سوئز و پاناما را ندارند. این کشتی‌ها در ترمینال‌های عمیق و اقیانوسی که ویژه مواد معدنی خام مانند سنگ آهن و زغال سنگ می‌باشند، به سرویس دهی می‌پردازند، در نتیجه شناورهای دماغه گذر ناچارند از دماغه هورن (آمریکای جنوبی) یا دماغه امیدنیک (آفریقای جنوبی) عبور کنند. اندازه این کشتی‌ها بین ۸۰۰۰ تا ۱۷۵۰۰۰ تن است.
Carpool	خودروی همسفری، خودروی مشترک، چندسرنشینی، هم‌پیمایی	نوعی به اشتراک گذاری خودروی سواری شخصی و هزینه آن میان دو یا چند نفر برای سفر گروهی و دسته جمعی به مقاصد از پیش تعیین شده.
Carrier	متصدی حمل و نقل	شرکتی که بار یا مسافران را جابه‌جایی می‌کند.
Charter	چارترا، اجاره وسیله حمل	در اصل به اجاره هواپیما توسط یک فرستنده کالا از یک متصدی حمل و نقل هوایی اشاره دارد. اما این واژه معمولاً به هر نوع قرارداد اجاره وسیله حمل و نقل و خدمات تجاری فائده برنام‌ه زمان بندی مشخص، اطلاق می‌شود.
City logistics	لجستیک شهری	ابزاری که به موجب آن می‌توان توزیع بار را در مناطق شهری انجام داد و همچنین استراتژی‌هایی که بهره‌وری کلی لجستیک شهری را بهبود می‌بخشند. (مانند کاهش تراکم و اثرات جانبی زیست محیطی)
Cold chain	زنجیره سرمایه‌ش	نوعی زنجیره تامین حرارتی است که شامل مواد، تجهیزات و روندهایی است که برای نگهداری محموله‌های خاص در دمای مناسب استفاده می‌شوند. زنجیره سرمایه‌ش اغلب در توزیع مواد غذایی و دارویی کاربرد دارد.
Combi	کامبی، هواگرد دو کاره، هواپیمای دوکاره	نوعی هواپیمای دوکاره که قابلیت حمل بار و مسافر را به طور همزمان داراست.
Commercial geography	جغرافیای تجاری	علمی است که به بررسی ویژگی‌های فضایی مبادلات و معاملات تجاری از نقطه نظر علت، ماهیت، مبدا و مقصد آنها می‌پردازد. این علم به تجزیه و تحلیل قراردادهای معاملات تکیه دارد.
Commodity chain (supply chain)	زنجیره تامین کالا (زنجیره تامین)	شبه‌گویی یکپارچه از فعالیت‌های تولیدی، تجاری و خدماتی است که همه مراحل زنجیره تامین از تغییر و تبدیل مواد خام گرفته تا مراحل تولید و تحویل کالای آماده شده به بازار را پوشش می‌دهد. این زنجیره را می‌توان مجموعه‌ای از گره‌ها تصور کرد که با انواع مختلف مبادلات و معاملات (نظیر فروش و مبادلات درون شرکتی) به یکدیگر متصل شده‌اند. در هر یک از گره‌های موفق یک زنجیره تامین کالا، درون داده‌هایی وجود دارد که با هدف ایجاد ارزش افزوده، اکتساب یا سازماندهی شده‌اند.
Common Carrier	شرکت حمل و نقل عمومی، موسسه حمل و نقل عمومی	شرکت حمل و نقلی که در ازای دریافت مزد و کرایه به جابه‌جایی بار و مسافر می‌پردازد و به همه مشتریان به طور بی‌طرفانه و منصفانه خدمات ارائه می‌دهد.

<p>قطار مسافربری محلی و منطقه‌ای که بین یک شهر مرکزی، حومه‌های آن و / یا یک شهر مرکزی دیگر کار می‌کند. این قطار می‌تواند لوکوموتیو یا خودکشش باشد و از ویژگی‌های آن می‌توان به وجود بلیط‌های چندسفره، کرایه ایستگاه به ایستگاه، شیوه‌های استفاده‌ای ویژه راه‌آهن و برخورداری از یک یا دو ایستگاه در نواحی تجاری مرکزی، اشاره کرد. این نوع راه‌آهن تحت عنوان «راه‌آهن ناحیه‌ای» نیز شناخته می‌شود.</p>	<p>راه‌آهن حومه‌ای، قطار حومه‌ای، قطار رفت و برگشت شهری</p>	Commuter Rail
<p>تراکم زمانی رخ می‌دهد که در بخش خاصی از سیستم حمل و نقل، تقاضا از عرضه پیشی بگیرد. در چنین شرایطی، وسایل نقلیه در حرکت یکدیگر اختلال ایجاد می‌کنند. تراکم شهری بیشتر در حوزه حمل و نقل عمومی و خصوصی که اغلب از زیرساخت‌های یکسان استفاده می‌کنند را شامل می‌شود.</p>	<p>تراکم، انباش، ازدحام شلوغی</p>	Congestion
<p>متصدی حمل و نقلی که از ارتباط فیزیکی مسقیم با یک یا چند متصدی حمل و نقل دیگر برخوردار است یا چنین ارتباطی را ایجاد می‌کند.</p>	<p>متصدی حمل و نقل متصل</p>	Connecting carrier
<p>شخص یا شرکتی که کالاها و محموله‌ها را تحویل می‌گیرد؛ مالک قانونی بار</p>	<p>گیرنده، گیرنده کالا</p>	Consignee
<p>به نوعی حمل و نقل اطلاق می‌شود که در آن کارگزاران کارگزار فرست یا ادغام کننده (برای بهره بردن از نرخ‌های امتیازی، محموله‌های چند فرستنده کالای مختلف را با یکدیگر ادغام نموده و به یک محموله واحد تبدیل کرده و برای کارگزار مقصد ارسال می‌کند. سپس محموله ادغام شده (که محموله دسته‌بندی شده نیز نامیده می‌شود) توسط کارگزار مقصد به محموله‌های اولیه تفکیک شده و در اختیار گیرنده کالا قرار می‌گیرد. ادغام مرسولات موجب بهبود نرخ‌ها برای فرستنده کالا می‌شود.</p>	<p>ادغام مرسولات، تلفیق مرسولات</p>	Consolidated Shipment
<p>جعبه فلزی بزرگی با ابعاد استاندارد است که کالا جهت حمل (به خصوص حمل با کشتی‌های کانتینربراقیانوس پیما) در آن قرار داده می‌شود و طوری طراحی شده است که به وسیله تجهیزات جابه‌جایی بار قادرند با حداقل نیروی انسانی، نقل و انتقال چندوجهی و پر سرعت واحدهای بزرگ بار در بین کشتی‌ها، ماشین‌های ریلی، شاسی کامیون‌ها و بارها را انجام دهند، جابه‌جا می‌شود، بنابراین، کانتینر یک واحد جابه‌جایی بار است. بنابراین، کانتینر یک واحد جابه‌جایی بار است.</p>	<p>کانتینر بارگنج</p>	Container
<p>نوعی شناور باربری است که به سلول‌های خاص یا مخازن قابل حمل و نقل کانتینر می‌پردازد. دو نوع کشتی کانتینری وجود دارد، کاملاً کانتینری و نیمه کانتینری. کشتی‌های کاملاً کانتینری به سلول‌های کانتینری ثابت مجهز می‌باشند و فضای چندانی برای انواع دیگر بارها ندارند. کشتی‌های نیمه کانتینری، شناورهای کانتینری چندمنظوره محسوب می‌شوند که یک یا چند قسمت آن به سلول‌های کانتینری اختصاص دارد، اما مابقی فضا برای سایر انواع بارها مورد استفاده قرار می‌گیرد. حامل‌های کانتینری خودرو، حامل‌های کانتینری ماشین‌ریلی و شناورهای کانتینری / رو-رو نیز در زمره کشتی‌های نیمه کانتینری قرار می‌گیرند</p>	<p>کشتی کانتینری</p>	Containership
<p>نوعی واگن کفی است که برای حمل یک تریلر یا کانتینر مناسب می‌باشد. روی واگن‌های کانونشنال (واگن‌های محل کانتینر معمولی) فقط یک ردیف کانتینر می‌توان چید. واگن‌های کانونشنال بسته به طول خود، به یک یا دو تیرک مهار برای حمل یک یا دو تریلر مجهز می‌باشد.</p>	<p>واگن کانونشنال واگن محل کانتینر معمولی</p>	Conventional car
<p>گستره‌ای خطی از مسیرها و جریان‌های حمل و نقلی که مکان‌های مهم که مبدأ، مقصد یا نقطه ترانس‌شپیمنت محسوب می‌شوند را به یکدیگر متصل می‌نماید. کریدورها معمولاً چند کمیتی هستند که بسته به نوع جریان‌های مورد بررسی قرار می‌گیرند. بنابراین، کریدورها می‌توانند متشکل از خیابان‌ها، بزرگراه‌ها، مسیرهای ترانزیت، خطوط آهن، خطوط دریانوردی یا مسیرهای هوایی باشند.</p>	<p>کریدور، دالان</p>	Corridor
<p>قیمت کالا برای همه مشتریان در سراسر جهان یکی است و هیچ هزینه حمل متغیری بر آن افزوده نمی‌شود؛ به بیان دیگر، هزینه متوسط حمل متغیری بر افزوده شده است (یعنی فروشنده باید هزینه‌ها، حق بیمه و کرایه لازم جهت حمل کالا تا بندر مقصد را بپردازد). می‌توان ساختار هزینه CIF را به نحوی بسط داد که چندین حوزه قیمت را پوشش دهد.</p>	<p>قیمت کالا، بیمه و کرایه حمل تا مقصد</p>	Costs-Insurance freight (CIF)
<p>نوعی سیستم مدیریت موجودی است که در آن کالا ظرف یک مدت زمان خیلی کوتاه به طور مستقیم و بدون انبارش در انبار یا مرکز توزیع از بارانداز تحویل به بارانداز ارسال حرکت می‌کند. از مزیت‌های این سیستم می‌توان به کاهش هزینه‌های عملیاتی به دلیل افزایش توان عملیاتی و کاهش سطح موجودی اشاره کرد.</p>	<p>سیستم انبار متقاطع سیستم فرابارانداز</p>	Cross-docking

### تیر

۲۸	۲۱	۱۴	۷	شنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	یکشنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	دوشنبه
۳۱	۲۴	۱۷	۱۰	سه شنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴	چهارشنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵	پنج شنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶	جمعه

### فروردین

۲۳	۱۶	۹	۲	۳۰	شنبه
۲۴	۱۷	۱۰	۳	۳۱	یکشنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴		دوشنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵		سه شنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶		چهارشنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷		پنج شنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	۱	جمعه

### مرداد

۲۵	۱۸	۱۱	۴	شنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵	یکشنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶	دوشنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷	سه شنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	چهارشنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	پنج شنبه
۳۱	۲۴	۱۷	۱۰	جمعه

### اردیبهشت

۲۷	۲۰	۱۳	۶	شنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷	یکشنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	دوشنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	سه شنبه
۳۱	۲۴	۱۷	۱۰	چهارشنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴	پنج شنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵	جمعه

### شهریور

۲۹	۲۲	۱۵	۸	۱	شنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	۲	یکشنبه
۳۱	۲۴	۱۷	۱۰	۳	دوشنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴		سه شنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵		چهارشنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶		پنج شنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷		جمعه

### خرداد

۲۴	۱۷	۱۰	۳	۳۱	شنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴		یکشنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵		دوشنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶		سه شنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷		چهارشنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	۱	پنج شنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	۲	جمعه

- |            |                           |             |                           |          |                              |          |                            |
|------------|---------------------------|-------------|---------------------------|----------|------------------------------|----------|----------------------------|
| ۱ فروردین  | آغاز نوروز                | ۲۳ اردیبهشت | ولادت حضرت امام علی (ع)   | ۸ مرداد  | تعطیل به مناسبت عید سعید فطر | ۳۰ آذر   | رحلت حضرت رسول اکرم (ص)    |
| ۲ فروردین  | عید نوروز                 | ۶ خرداد     | مبعث حضرت رسول اکرم (ص)   | ۳۱ مرداد | شهادت امام جعفر صادق (ع)     |          | شهادت امام حسن مجتبی (ع)   |
| ۳ فروردین  | عید نوروز                 | ۱۴ خرداد    | رحلت حضرت امام خمینی (ره) | ۱۳ مهر   | عید سعید قربان               | ۲ دی     | شهادت امام رضا (ع)         |
| ۴ فروردین  | عید نوروز                 | ۱۵ خرداد    | قیام خونین ۱۵ خرداد       | ۲۱ مهر   | عید سعید غدیر خم             | ۱۹ دی    | ولادت حضرت رسول اکرم (ص)   |
| ۱۲ فروردین | روز جمهوری اسلامی ایران   | ۲۳ خرداد    | ولادت حضرت قائم (عج)      | ۱۲ آبان  | تاسوعای حسینی                |          | ولادت امام جعفر صادق (ع)   |
| ۱۳ فروردین | روز طبیعت                 | ۲۸ تیر      | شهادت حضرت علی (ع)        | ۱۳ آبان  | عاشورای حسینی                | ۲۲ بهمن  | پیروزی انقلاب اسلامی ایران |
| ۱۴ فروردین | شهادت حضرت فاطمه زهرا (س) | ۷ مرداد     | عید سعید فطر              | ۲۲ آذر   | اربعین حسینی                 | ۲۹ اسفند | روز ملی شدن صنعت نفت ایران |



### دی

۲۷	۲۰	۱۳	۶	شنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷	یکشنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	دوشنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	سه شنبه
۲۴	۱۷	۱۰	۳	چهارشنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴	پنج شنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵	جمعه

### ر

۲۶	۱۹	۱۲	۵	شنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶	یکشنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷	دوشنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	سه شنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	چهارشنبه
۲۴	۱۷	۱۰	۳	پنج شنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴	جمعه

### بمن

۲۵	۱۸	۱۱	۴	شنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵	یکشنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶	دوشنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷	سه شنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	چهارشنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	پنج شنبه
۲۴	۱۷	۱۰	۳	جمعه

### آبان

۲۴	۱۷	۱۰	۳	شنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴	یکشنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵	دوشنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶	سه شنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷	چهارشنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	پنج شنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	جمعه

### اسفند

۲۳	۱۶	۹	۲	شنبه
۲۴	۱۷	۱۰	۳	یکشنبه
۲۵	۱۸	۱۱	۴	دوشنبه
۲۶	۱۹	۱۲	۵	سه شنبه
۲۷	۲۰	۱۳	۶	چهارشنبه
۲۸	۲۱	۱۴	۷	پنج شنبه
۲۹	۲۲	۱۵	۸	جمعه

### آذر

۲۹	۲۲	۱۵	۸	۱	شنبه
۳۰	۲۳	۱۶	۹	۲	یکشنبه
۲۴	۱۷	۱۰	۳	دوشنبه	
۲۵	۱۸	۱۱	۴	سه شنبه	
۲۶	۱۹	۱۲	۵	چهارشنبه	
۲۷	۲۰	۱۳	۶	پنج شنبه	
۲۸	۲۱	۱۴	۷	جمعه	

سال نو بر تمامی دریا دلان مبارک باد