



مرکز ملی علوم و فناوری دریایی

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

بازرسی

سال بیست و نهم | شماره ۲۱۵ | آذر ۱۳۹۳
۱۰۰ صفحه قیمت ۶۰۰۰۰ ریال

- آلودگی در استان آذربایجان شرقی
- سیمان سنگین بزرگترین تولیدکننده
- نقاب قشورهای منتهی به خاکی
- چالش پرواز در استان آذربایجان شرقی
- چالش حملات از شبکه برق ملی

تلاش برای ساماندهی مسکن، فصلان اقتصادی
کشور را به سوی رفاهیت، پیشرفت و معنیداری



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: دکتر هادی حق شناس

سردبیر: یونس غربالی مقدم

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

مدیر داخلی: دکتر عبدالرحیم رحیمی

مدیر اداری: جواد جهاندار

دبیر تحریریه و امور بین الملل: فرید قادری

تحریریه: محمود اشرفی | حسن سوری | رامین جهان پور |

مهدی ده‌دار | عاطفه نامداری

عکس: مجتبی بحیرایی | داوود طهری | یاسر علی بخشی

مدیر هنری: خشایار جعفری

امور هنری و صفحه‌آرایی: نازنین کرمی

مترجم: احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی

ویراستار فنی و ادبی: مهدی جانباز | روشنک عاطفی منش

بازرگانی و مشترکین: فرهاد شهریاری | نسرين غلامی

امور اجرایی: مجتبی بحیرایی

وبسایت: فریما صالح

مجری طرح: شبکه خبری - تحلیلی صنعت حمل و نقل (تین نیوز)

چاپ: هنر سرزمین سبز

نشانی دفتر ماهنامه: تهران | خیابان آفریقا | بعد از چهارراه

جهان کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی

کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱

تلفکس: ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲ و ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰

شماره پیامک: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران- تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق

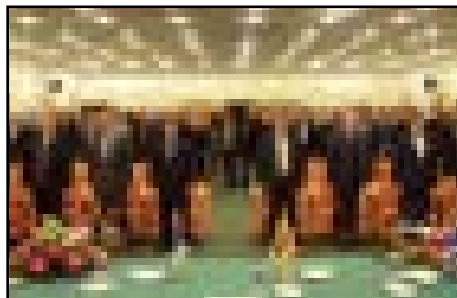
مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

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

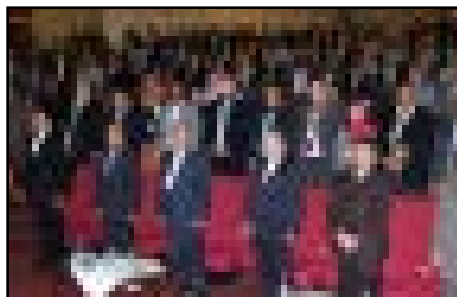
ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت

انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



۱۰

بخش خصوصی بزرگترین
کانون تولید ارزش افزوده ملی
است



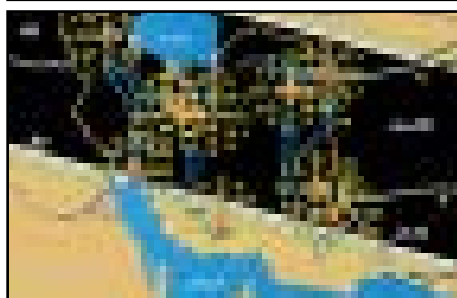
۲۲

در حاشیه ICOPMAS ۲۰۱۴



۴۰

نیاز به علم در اقتصاد کالایی
ایران نهادینه نشده است



۷۰

تفاهم‌نامه بین دولتی بنادر خشک



۸۴

چارچوب کلی قراردادهای
مشارکت عمومی خصوصی
باتاکید بر تجربیات جهانی

شما می‌توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پیامک یا
پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر
ماهنامه ارسال فرمایید.

کارکردهای جدید بنادر خشک، همگرایی ملی و منطقه‌ای

یونس غربالی مقدم

جهانی شدن اقتصاد، رشد تجارت جهانی و ظهور پدیده کانتینر و کانتینری شدن در صنعت بین‌المللی جابجایی کالا تحولات بنیادینی را در عملیات بندری ایجاد کرده و نقش غیرقابل انکاری در پویایی جریان تجاری در طی دهه‌های اخیر داشته است. اندیشیدن در ورای بنادر برای رهایی از دغدغه‌های تراکم و رسوب کالا و پاسخگویی به ورود و خروج انبوهی از کالاها توسط شناورهای غول پیکر و خدمات‌رسانی به آنان باعث به وجود آمدن مقوله‌های بنام «بنادر خشک» شد تا صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی بتوانند بنا به توصیه آنکتاب برای مقصد یا مبدأ حمل کالا بدین طریق بارنامه صادر و برنامه‌ریزی برای حمل داشته باشند. شکلگیری چنین ایده‌های در عمل در واقع شرایطی را پدید آورد تا بنداری که امکان توسعه در اراضی پشتیبانی برایشان فراهم نبود و یا محصور در محدوده‌های شهری و جمعیتی بودند، با انتقال بار به بنادر خشک منجر به افزایش ظرفیت بندر و کارایی عملیات تخلیه شده و بارگیری و جابجایی را احیاء کرده و عنصر رقابت را دوباره بازیابی کنند. این مسئله برای بنداری همچون روتردام به قدری دارای اهمیت بود که از آن به عنوان «افزایش امید» توصیف کرده و با افزایش طول عمر عملیات بندری این بندر را از بنیست توسعه، رها ساخته است.

با این حال شواهد موجود نشان می‌دهد، موفقیت عملکرد بنادر خشک به عوامل متعددی همچون دسترسی به خطوط ریلی، هماهنگی دستگاه‌ها و ارگانهای ذیربط در جابجایی و ترخیص کالا، برخورداری از فعالیتهای کارآمد لجستیکی و وجود ساختار تشکیلاتی مناسب، استقرار فعالیتهای ارزش آفرین در محدوده، مکانیابی مناسب و حمایت بخش دولتی بستگی دارد تا بتواند خدمات ارزش افزوده و حداقل در سطح بنادر دریایی ارائه دهد. در غیراین صورت عدم تمایل خطوط کشتیرانی یا صاحبان کالاها در انتقال کالا به بنادر خشک و یا سرمایه‌گذاران برای تقویت فعالیتهای لجستیکی را به همراه خواهد داشت. کاملاً روشن است که تحقق چنین امری از یک سو نیازمند ایجاد یک نهاد هماهنگ کننده قوی و قانون گذار و یا نهاد توسعه‌های که دارای اختیارات قانونی در بنادر خشک داشته باشد و بتواند آن را در چارچوب استانداردهای جهانی و فراملی تنظیم کند. در غیر این صورت چنین تغییرات کلیدی در سیاست‌های کشورهای در حال توسعه به ویژه در کشورهای که نگاه‌های بخشی بر آن حکمفرماست، کار بس دشواری خواهد بود.

با توسعه ادبیات جهانی تجارت، مفهوم بنادر خشک نیز از توجه به بنادر ملی به نگاه بین‌المللی در چارچوب زنجیره جهانی تأمین کالا و دسترسی سریع، ایمن و ارزان محصولات به مشتریان تغییر یافته است. به طوری که در نهایت برای غلبه بر یکی از موانع تسهیل تجارت، کمیسیون اقتصادی و اجتماعی منطقه آسیا و پاسیفیک سازمان ملل (UN-SCAPE)، بنادر خشک را در مسیرهای تجارت بین‌المللی مکانیابی و با همکاری کشورهای ذیربط تحت عنوان توافقنامه بیندولتی بنادر خشک تعیین تکلیف نمودند و به امضای ۱۶ کشور درآمده است. در این سند بین‌المللی، بنادر خشک تعریف شده کشورمان با کارکرد بین‌المللی و فرامنطقه‌ای و در راستای تقویت تجارت بین‌المللی، توسعه ترانزیت و توجه به زیرساختهای حمل و نقل چندوجهی شناسایی و تعریف شده‌اند.

در این سند فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، ایستگاه ریلی مطهری، منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، منطقه ویژه اقتصادی سیرجان به عنوان بنادر خشک و منطقه آزاد صنعتی اروند، منطقه ویژه اقتصادی سهلان، منطقه ویژه اقتصادی سرخس، فرودگاه بین‌المللی شهید دستغیب و مرکز لجستیک زاهدان واجد صلاحیت در صورت احراز استانداردهای تعریف شده در تاریخ ۷ نوامبر ۲۰۱۳ در اجلاس وزرای حمل و نقل آسیا به امضای وزیر راه و شهرسازی رسیده است. موضوعی که وزیر راه و شهرسازی کشورمان آن را گامی مؤثر در تدارک هر چه مطلوبتر زمینه همگرایی و هماهنگی و در نتیجه ارتقاء سطح فعالیت‌های حمل و نقل منطقی‌های و کریدورهای ترانزیتی میدان.

بدین ترتیب توجه به توافقنامه بین‌المللی یاد شده، مؤید این پیام مهم است که همزمان با تغییر و تحولات در شرایط کسب و کار جهانی، مفاهیم اقتصادی همچون بندر خشک نیز توسعه یافته و کارکردهای جامع و کاملتری به خود می‌گیرد. به عبارت دیگر جایگاه بنادر خشک از منظر محلی و ملی به کارکرد زنجیره تأمین و لجستیک بین‌المللی کالا ارتقاء یافته و برای موفقیت در آن باید تمامی الزامات و استانداردهای عملیاتی مورد توجه جدی قرار گیرد.



وزیر راه و شهرسازی

بخش خصوصی بزرگترین کانون تولید ارزش افزوده ملی است

دولت و بخش خصوصی به تفاهم رسیدند؛ قرارداد ۲۱ هزار میلیاردی برای توسعه سواحل شمال و جنوب منعقد شد

برنامه‌های خود را در زمینه توسعه امور زیربنایی به بحث مشارکت بخش خصوصی در این عرصه وابسته کرده و در طول یک سال گذشته تمام تلاش خود را برای بهبود شرایط و افزایش سرمایه‌گذاری‌ها به کار گرفته است. «آخوندی با تأکید بر این نکته که بودجه دولتی توان تمام طرح‌های توسعه‌ای کشور را ندارد، گفت: «با توجه به محدودیت‌های درآمدی دولت و بودجه محدود عمرانی قطعا برای پیشبرد اهداف حضور بخش خصوصی الزامی و نمی‌توان آن را کنار گذاشت. البته در بلندمدت باید هدف این باشد که دولت با کنار گذاشتن عملیات اجرایی تنها به عنوان یک سیاست‌گذار کلان عمل کند.»

او با ابراز خرسندی از تعامل دوباره بخش خصوصی و دولت درباره ضرورت حضور بخش خصوصی در بنادر کشور، گفت: «سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر باید به چندین برابر افزایش یابد تا بخش خصوصی به عنوان بزرگترین کانون تولید ارزش افزوده ملی خود را نشان دهد.»

به اعتقاد آخوندی، حالا زمان آن رسیده است که سازمان بنادر و دریانوردی هم رویکرد خود را از مهندسی محض به رویکرد کارآمدی تغییر دهد تا قدرت رقابت‌پذیری کشور در منطقه بیش از پیش تقویت شود: «سازمان بنادر باید به عنوان یک سازمان فعال در عرصه توسعه تجارت ملی تلاش کند و مسئولان سازمان توسعه تجارت بدانند که لازمه این کار جذب سرمایه‌های بخش خصوصی

هتل همای تهران، شب سه‌شنبه بیست و پنجم آذرماه شاهد رویدادی بود که شاید بعدها به عنوان مبداء همکاری دوباره بخش خصوصی و دولت از آن یاد شود. در این مراسم که با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگان بخش خصوصی برگزار شد، قراردادی به ارزش ۲۱ هزار میلیارد ریال میان سازمان بنادر و دریانوردی با بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در هشت بنادر شمالی و جنوبی کشور منعقد شد. این قراردادها توسط مدیران عامل ۱۸ شرکت فعال در عرصه صنعت حمل و نقل دریایی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور با حضور وزیر راه و شهرسازی به امضا رسید.

وزیر راه و شهرسازی، در این مراسم با بیان این مطلب که کشورهای حاشیه خلیج فارس برای افزایش توان رقابت‌پذیری بنادر خود سرمایه‌گذاری زیادی در این زمینه انجام داده‌اند، گفت: «مانیز با نگاه ملی برای تولید ارزش افزوده در این بخش، باید میزان سرمایه‌گذاری‌های خود در بنادر کشور را با استفاده از سرمایه‌های بخش خصوصی افزایش دهیم.»

به گفته عباس آخوندی دولت روی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی حساب ویژه‌ای باز کرده است: «اینکه دولت در ایران عملیات اجرایی اقتصادی انجام می‌دهد از پایه تفکر غلطی است و باید آن را کنار گذاشت. دولت یازدهم یکی از اصلی‌ترین

زمان آن رسیده است که سازمان بنادر و دریانوردی هم رویکرد خود را از مهندسی محض به رویکردی کارآمد تغییر دهد تا قدرت رقابت‌پذیری کشور در منطقه بیش از پیش تقویت شود

است.»

او با یادآوری پیشینه تاریخی ایران در حوزه دریا و تجارت دریایی، تاکید کرد: «از دوران گذشته ایران قدرت اول دریایی منطقه بوده است و با کارآمدی در این بخش باید به مسئولیت اجتماعی خود در دریا و بندر هم توجه کنیم. هنگامی که تقاضا در بندر ایجاد می شود باید دید تقاضا چه تأثیری در زندگی بندرنشینان می گذارد و باید مسئولیت اجتماعی بنگاه ها اقتصادی هم مورد توجه جدی باشد.»

وزیر راه و شهرسازی با اعلام ناراضی از توسعه نامتوازن سواحل شمالی و جنوبی کشور، گفت: «متأسفانه سواحل شمالی کشور مملو از جمعیت است و ما در این منطقه مشکلات زیاد ناشی از جمعیت داریم. اما سواحل جنوبی ما خالی مانده است و باید در زمینه رفع این تضاد تلاش کنیم. بیش از ۵۶ میلیون نفر جمعیت کشور در شهرها زندگی می کنند که ۳۵ میلیون نفر آن در تهران و ۱۰ شهر بزرگ کشور سکونت دارند.»



وزیر راه: بانک ها از سه بیماری مزمن رنج می روند / وضعیت قرمز بانک ها

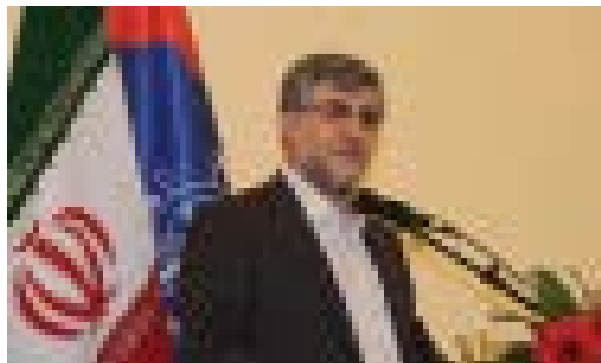
وزیر راه و شهرسازی در ادامه با بیان اینکه از تمام دانشگاه ها مراکز آموزشی و مؤسسات دریانوردی حمایت خواهد کرد، افزود: «یکی از مشکلات عمده ما در زمان رکود تورمی، عدم دریافت تسهیلات مالی توسط این بخش است و این به مشکلات مزمن بانک ها برمی گردد. بانک ها از سه بیماری مزمن رنج می برند که شامل وجود دارایی های سمی، بنگاه داری و کمبود سرمایه آنان است. با افزایش سرمایه بانک ها باید توان پرداخت تسهیلات بانک ها را افزایش دهیم.»

به گفته او بانک ها به ازای یک ریال می توانند حدود ۱۲ ریال تسهیلات پرداخت کنند، در حالی که وضعیت بانک ها در این زمینه در حالت قرمز قرار گرفته زیرا بیش از آن تسهیلات پرداخت کرده اند. آخوندی با اشاره به تلاش های دولت یازدهم برای خروج از رکود تورمی، گفت: «در لایحه خروج رکود تورمی که از سوی دولت تهیه شده افزایش تسهیلات بانک ها به ۲۴۰ هزار میلیارد تومان در نظر گرفته شده است که در صورت افزایش ۵۰ درصدی آن باید سرمایه بانک ها ۱۰ هزار میلیارد تومان افزایش پیدا کند.» وزیر راه و شهرسازی در این مراسم با تاکید بر ضرورت توجه مجلس شورای اسلامی به موضوع افزایش سرمایه بانک ها، گفت: «تقاضای پول برای بانک ها از میزان عرضه آن بسیار بیشتر است و به همین دلیل هم افزایش سرمایه بانک ها موضوعی ضروری است.»

به گفته او در بودجه سال ۱۳۹۴ دولت ساز و کاری پیش بینی کرده است که اعضای هیات دولت امیدوارند، از سوی نمایندگان مجلس مورد استقبال قرار گیرد: «بر اساس بند «ل» تبصره ۵ از مجلس در خواست شده است تا اجازه دهد از محل صندوق توسعه ملی تسهیلات ارزی وریالی به سرمایه گذاران پرداخت شود و تضمین های آن را سازمان های تابعه وزارت راه و شهرسازی انجام دهند.»

آخوندی در این مراسم بر ضرورت تامین منابع مالی مورد نیاز تمام بخش های صنعت حمل و نقل به استفاده از منابع مالی بازار سرمایه تاکید کرد و

گفت: «سهام حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی حدود شش درصد است، در حالی که سهم این صنعت در بازار سرمایه کمتر از یک درصد است و باید با ارایه راهکارهای مناسب فاصله این تفاوت کمتر شود.»



سعیدنژاد: برای تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم از پیشنهادات بخش خصوصی استقبال می کنیم

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی هم در مراسم عقد قرارداد ۲۱ هزار میلیارد ریالی بخش خصوصی در حوزه بنادر و دریانوردی با یادآوری موقعیت خاص و استراتژیک خلیج فارس و دریای عمان، گفت: «هدف اصلی در افق چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی این است که کشور اول منطقه در حمل و نقل باشیم.» محمد سعیدنژاد افزود: «با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی کشورمان رسیدن به این هدف غیر ممکن و دور از دسترس نیست، هر چند تحریم های ظالمانه رسیدن به این هدف را کمی سخت کرده است. باید سرمایه گذاری مورد نیاز برای ارائه خدمات دریایی، بندری و پشتیبانی را جذب کنیم اما دولت به تنهایی توان ورود به پروژه های این چینی را ندارد و باید سیاست های مهم و کلان اقتصادی برای این حوزه اتخاذ شود.»

او با اشاره به تسهیل امور برای سرمایه گذاران و رفع گلوگاه ها در دولت یازدهم گفت: «موضوع تضامین سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر را امسال در لایحه بودجه به مجلس ارائه کردیم. در بخش تسهیلات بانکی و استفاده از صندوق توسعه ملی سرمایه گذاران نیاز به تضامین دارند که این اقدامات را سازمان بنادر می تواند انجام دهد چرا که بخش های دیگر حمل و نقل در حال استفاده از صندوق توسعه ملی هستند.»

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب که سازمان بنادر از سرمایه گذاران بخش خصوصی استقبال و حمایت خواهد کرد، گفت: «سازمان برای سرمایه گذاران بخش خصوصی استفاده از وجوه اداره شده را به عنوان ابزار تشویقی در نظر گرفته است که خوشبختانه امسال به این وجوه اداره شده اضافه شده است و قرار است که هر سال حجم وجوه اداره شده افزایش پیدا کند.»

به گفته او ارائه تسهیلات از صندوق توسعه ملی به سرمایه گذاران که امکان برگشت ارز به این صندوق هم وجود دارد یکی از مشوق های سازمان بنادر و دریانوردی به بخش خصوصی فعال در این حوزه است: «استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی به دلیل ضوابط و مقرراتی که وجود دارد کار بسیار سختی است و ما تاکنون نتوانسته ایم از تسهیلات صندوق استفاده کنیم اما قطعاً بهره گیری از ظرفیتهای این صندوق برای بخش دریایی غیر ممکن نیست.»

سعیدنژاد در ادامه تاکید کرد: «برای تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم از پیشنهادات بخش خصوصی استقبال می کنیم. سازمان بنادر و دریانوردی با تمام توان از سرمایه گذارانی که خواستار استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی هستند پشتیبانی می کند.»

به گفته مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی از سال گذشته تاکنون ۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان در بخش بنادر کشور سرمایه گذاری شده است که البته این ارزش دفتری این حجم از سرمایه گذاری ها است: «همچنین در طول ۸ ماه گذشته قراردادهایی به ارزش هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان بین بخش خصوصی و دولت منعقد شده است.»

سازمان بنادر و دریانوردی با تمام توان از سرمایه گذارانی که خواستار استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی هستند پشتیبانی می کند.

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با آسیب‌شناسی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این حوزه، گفت: «یکی از مشکلات ما این است که دولت و بخش خصوصی، همدیگر را نمی‌شناسند و زبان مشترکی وجود ندارد.»

معین انصاری افزود: «به عنوان یک سرمایه‌گذار با امکانات خوبی که در اختیار داشتیم می‌توانستیم در بندری مانند جبل علی سرمایه‌گذاری کنیم، اما این کار را در ایران انجام دادیم، ۲ میلیارد تسهیلات بانکی گرفتیم اما تاکنون، ۱۰ میلیارد پول به بانک پرداخت کرده‌ام.»

این عضو انجمن کشتیرانی خطاب به وزیر راه گفت: «ما و شما باید فکری برای مسایل مالی و بانکی بکنیم، زیرا بخش دریایی و بندری احتیاج وحشتناکی به پول دارد.»

معین انصاری با بیان این مطلب که در کشور ما افراد کاردان و ماهر زیادی حضور دارند، گفت: «اگر به بخش خصوصی بها داده شود، حتماً رو به جلو حرکت خواهیم کرد.»

به گفته او انجمن کشتیرانی ایران حدود ۱۸۵ شرکت را نمایندگی می‌کند: «اعضا از ما انتظار دارند خروجی مطلوبی از مذاکرات با سازمان بنادر داشته باشیم تا بتوانیم در راستای اهداف انجمن قوی‌تر عمل کنیم.»



عامری: خطوط ریلی بنادر باید فعال شود

مدیر عامل شرکت توسعه کرانه انرژی نیز در این مراسم با بیان این مطلب که تحریم‌های بین‌المللی همه تلاش‌شان را برای کاهش سرمایه‌گذاری در کشور انجام داده‌اند، گفت: «هدف تحریم‌ها کاهش درآمد کشور و کاهش سرمایه‌گذاری از سوی دولت و بخش خصوصی و جلوگیری از جذب سرمایه خارجی است.»

عامری با اشاره به سهم ۱۳/۶ درصدی حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی دنیا گفت: «این رقم در ایران تنها حدود ۶ درصد است.»

او با برشمردن ویژگی‌های بندر تجاری موفق، تاکید کرد: «بندر موفق حتماً راه‌آهن فعال دارد. به همین دلیل هم باید خطوط ریلی بنادر فعال شوند، اما مشکلی که در این باره وجود دارد این است که در حال حاضر کرایه حمل در سیستم ریلی بیش از سیستم جاده‌ای است و این با سیاست‌های حمایتی از خط آهن در تناقض است.»

عامری که در این نشست به نمایندگی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی سخن می‌گفت، افزود: «در حال حاضر امکان جذب سرمایه‌گذار خارجی وجود ندارد و تسهیلات صندوق توسعه ملی هم ارزی است و این ریسک بزرگی برای فعالیت‌هایی است که درآمد ریالی دارند.»

به گفته او اگر شرکتی درآمد ریالی داشته باشد، اما از صندوق توسعه ملی تسهیلات دریافت کند، ریسک بزرگ تغییر نرخ ارز سرمایه‌گذار را تهدید خواهد کرد: «بنابراین لازم است دولت در این عرصه وارد شده و تضمین لازم را ارائه دهد یا حداقل تضمین‌کننده بخشی از این مابه‌التفاوت‌ها باشد.»



قائم مقامی: سهم اقتصادی صنعت حمل و نقل برابر با کل صادرات پتروشیمی است/روزنه امید برای بخش خصوصی در دولت یازدهم

رئیس هیات مدیره انجمن پایانه‌داران بنادر ایران هم یکی دیگر از میهمانان این نشست بود که با تحلیل شرایط فعلی اقتصادی بنادر کشور گفت: «در حال حاضر تولید ناخالص کشورمان به رقمی نزدیک به ۸۰۰ میلیارد دلار می‌رسد، سهم ۶ درصدی حمل و نقل در این عدد به اندازه تمام صادرات پتروشیمی کشورمان ارزش دارد.»

به گفته محمد رضا قائم مقامی تحول صنعت حمل و نقل دریایی در دولت جدید، راه‌های تازه‌ای برای سرمایه‌گذاری باز کرده است: «خوشبختانه با باز شدن انسدادهای سیاسی و کنار رفتن ابرهای توهم‌زا با کشورهای خارجه توانستیم ۱/۲ میلیارد دلار از هزینه‌های دریایی را صرفه جویی کنیم.»

او در ادامه گفت: «۱/۲ میلیارد دلار برابر است با تامین ۱۲ هزار کشتی، ساخت ۴۰۰ کیلومتر راه‌آهن و ۲۴ میلیون بشکه نفت؛ بنابراین این عدد برای سازمان بنادر و دریانوردی و دولت باید قابل توجه باشد.»

قائم مقامی با ابراز خرسندی از شرایط ایجاد شده در دولت یازدهم برای فعالیت بخش خصوصی، گفت: «بخش خصوصی فعال در حوزه دریایی در سال‌های گذشته تحت فشار تحریم رو به نابودی داشت که خوشبختانه با تدابیری که وزیر راه و شهرسازی و هیات وزیران دولت جدید داشتند، حالا شاهد روزنه امیدی در این حوزه هستیم.»

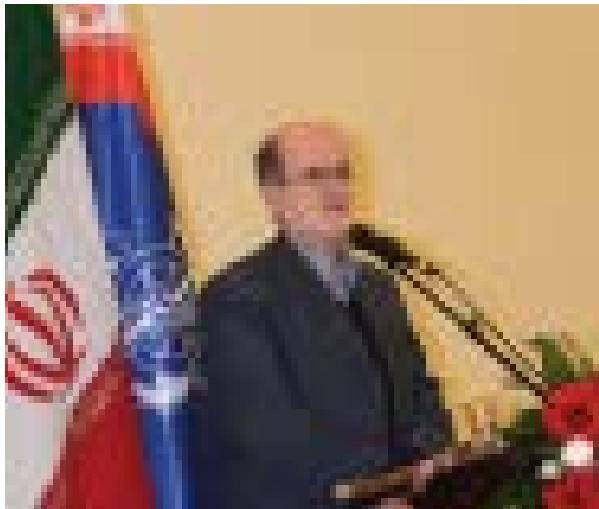
به گفته او در زمان جنگ هشت ساله ایران وقفه‌ای برای سرمایه‌گذاری در بنادر ایجاد شده بود، اما حالا شرایط تغییر کرده است: «در سال ۱۹۷۲ یعنی ۷ سال پیش از پیروزی انقلاب سرمایه‌گذاری بر روی بخش بنادر شروع شد، اما متأسفانه با شروع جنگ تحمیلی سرمایه‌گذاری در این بندر متوقف شد. اما امروز با حضور دولت جدید با هدف توسعه اقتصادی غیر متمرکز انگیزه فعالان اقتصادی برای سرمایه‌گذاری در بنادر افزایش پیدا کرده است.»

رئیس هیات مدیره انجمن پایانه‌داران بنادر با بیان این مطلب که رقم ۲۰ هزار میلیارد ریالی برای سرمایه‌گذاری در این بخش رقم بزرگی محسوب نمی‌شود، گفت: «این رقم چیزی برابر ۸۰۰ میلیون دلار است. منابع سازمان بنادر دریانوردی برای سرمایه‌گذاری در این بخش کافی نیست و به تنهایی نمی‌تواند از پس هزینه‌های سرمایه‌گذاری در این بخش برآید.»

به گفته او در صورتی که رشد اقتصادی کشور به ۵ درصد برسد، در ازای هر درصد رشد اقتصادی تقاضای حمل و نقل ۲ درصد اضافه می‌شود: «در حال حاضر سهم حمل و نقل در اقتصاد جهانی چیزی حدود ۱۳/۸ درصد است، این در حالی است که در ایران با این عدد فاصله داریم و این رقم چیزی حدود ۵/۵ تا ۶ درصد است.»



معین انصاری: حوزه بندر و دریایه پول احتیاج دارد



عضو کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد:

بهره‌گیری از بخش خصوصی برای خروج صنعت حمل و نقل از بن‌بست

مهرداد بائوج لاهوتی با بیان اینکه برای توسعه صنعت حمل و نقل باید زیرساخت‌های مورد نیاز با سرعت تکمیل شود، گفت: «توسعه زیرساخت‌ها نیاز به بودجه دارد، اما از یک سو دولت با توجه به مشکلات بین‌المللی برای تأمین منابع مالی و جذب سرمایه خارجی در تنگناست و از سوی دیگر سقوط آزاد قیمت نفت که احتمالاً در ماه‌های آینده نیز ادامه خواهد داشت، دولت را در تکمیل طرح‌های عمرانی کشور با چالش جدی روبه‌رو خواهد کرد.»

به گفته نماینده مردم لنگرود در مجلس شورای اسلامی، پروژه‌های عمرانی برای رسیدن به پیشرفت اساسی در اقتصاد کشور باید تکمیل شود: «چاره‌ای جز استفاده از منابع مالی صندوق توسعه ملی و توان بخش خصوصی برای توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی نداریم.»

لاهوتهی با یادآوری پیشنهاد سازنده وزارت راه و شهرسازی و لحاظ شدن آن در بند «ل» تبصره ۵ لایحه بودجه سال ۹۴ مبنی بر استفاده از توان بخش خصوصی در ساخت زیربنای بخش‌های مختلف حمل و نقل و بازگشت سرمایه این بخش با استفاده از اعطای حق دسترسی، تأکید کرد: «در حال حاضر کشور ۱۱ هزار کیلومتر راه ریلی دارد، اما در سند چشم‌انداز بیست ساله، پیش‌بینی شده که تا سال ۱۴۰۴ هجری شمسی کشور باید دارای ۲۰ هزار کیلومتر خط آهن شود.»

او در ادامه گفت: «با توجه به بودجه عمرانی و شرایط فعلی، دولت می‌تواند سالانه تنها ۱۷۰ تا ۲۰۰ کیلومتر راه آهن بسازد که در مقایسه با عقب‌ماندگی فعلی از سند چشم‌انداز، روندی ده‌ها ساله برای رسیدن به هدف گذاری مندرج در این سند بالادستی در خصوص توسعه راه آهن باید طی شود.»

به گفته لاهوتی در صورت تصویب پیشنهاد دولت در صحن علنی مجلس توسعه صنعت حمل و نقل کشور از بن‌بست کنونی خارج خواهد شد: «تصویب این پیشنهاد که در لایحه بودجه سال آینده آمده است می‌تواند برای حضور بخش خصوصی در توسعه عمرانی کشور ایجاد انگیزه کرده و نگرانی‌های دولت و مجلس در خصوص صنعت حمل و نقل را نیز برطرف کند.»

در بند «ل» تبصره ۵ لایحه بودجه ۹۴ آمده است: «به صندوق توسعه ملی در سال ۱۳۹۴ اجازه داده می‌شود تا نسبت به اعطای تسهیلات ارزی و ربالی به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و یا تعاونی برای طرح‌های توسعه ای شقوق مختلف حمل و نقل بدون انتقال مالکیت و با معرفی وزارت راه و شهرسازی و تضمین سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه و ذریعته این وزارتخانه در قبایل اخذ حق دسترسی تا استهلاك اصل سرمایه و سود آن از استفاده کنندگان اقدام کند.»



استاندار هرمزگان: ریسک سرمایه‌گذاری در بندر بالاست

چراغ سبز و فرش قرمز دولت برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی

«معافیت مالیاتی یا اصلاح و تسهیل قوانین در بندر شهیدرجایی برای کاهش مشکلات سرمایه‌گذاران لازم است.»

استاندار هرمزگان، در مراسم امضای قرارداد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه بندر، با اعلام این مطلب افزود: «۹۰۰ کیلومتر ساحل در استان هرمزگان وجود دارد که در این استان با ۵ کشور حاشیه جنوب خلیج فارس مرز دریایی داریم. میانگین بهره‌مندی استان هرمزگان از راه روستایی آسفالته ۷ درصد است در حالی که این رقم در کشور ۷۵ درصد است.»

جاسم جادری با یادآوری این مطلب که ۵۳ درصد تجارت کشور، ۹۷ درصد سفرهای دریایی و ۸۵ درصد حمل و نقل کانتینری در استان هرمزگان صورت می‌گیرد، گفت: «عملکرد سالانه تخلیه و بارگیری در استان هرمزگان ۱۰۰ میلیون تن است و روزانه ۱۲ هزار کامیون در این استان تردد می‌کند.»

از ۸ هزار میلیارد تومان درآمد گمرکات کشور ۵ هزار میلیارد تومان درآمد گمرک شهید رجایی است. به گفته او با توجه به این قابلیت‌ها، می‌توان این استان را با بودجه درآمد-هزینه هم‌اداره کرد و او حاضر است هیچ بودجه‌ای برای این استان دریافت نکند؛ البته به شرطی که مسوولان توجه بیشتری به حل مشکلات آن داشته باشند.

جادری: آزادراه شهیدرجایی جوابگوی ترافیک بندر نیست

استاندار هرمزگان با بیان اینکه ۷۰ درصد جمعیت جهان در سواحل زندگی می‌کند، گفت: «با این وجود، بزرگ‌ترین شهر ساحلی ایران یعنی بندرعباس، تنها ۴۸۰ هزار نفر جمعیت دارد. ما دریاها و سواحل را رها کرده ایم و مشکلاتشان هر روز بیشتر می‌شود.»

جادری در ادامه گفت: «از دولت و وزیر راه و شهرسازی انتظار داریم فاز دوم بندر شهیدرجایی امسال تکمیل شود که در این راستا نیازمند جذب فاینانس هستیم؛ بنده بارها به نهاد ریاست جمهوری جواب پس داده ام که چرا مشکلات فاز ۲ حل نمی‌شود.»

او با بیان این مطلب که آزادراه شهیدرجایی جوابگوی ترافیک بندر نیست، بر لزوم توسعه و گسترش این آزادراه تأکید کرد: «معافیت مالیاتی یا اصلاح و تسهیل قوانین در این بندر باید در دستور کار قرار گیرد تا سرمایه‌گذاران مدام گله‌نداشته باشند، در حال حاضر سرمایه‌گذاری در بندر کشور واقعاً یک ریسک است و جرات می‌خواهد، بنابراین به گفته وزیر کشور باید برای سرمایه‌گذاران، فرش قرمز پهن کنیم، زیرا دولت منابع کافی برای توسعه بندر و توسعه اقتصادی ندارد.»

او همچنین با تأکید بر ضرورت بهره‌گیری از ظرفیت‌های راه آهن در بندر شهیدرجایی، گفت: «باید از ظرفیت راه آهن در بندر شهیدرجایی استفاده شود؛ راه آهن استان هرمزگان ۴۰ میلیون تن ظرفیت دارد که هم‌اکنون فقط از ۱۰ میلیون تن ظرفیت آن استفاده می‌شود.»



در سی و هشتمین اجلاس دبیرخانه‌های نظام اداری کشور بررسی شد

چالش‌های رسیدن به دبیرخانه‌های هوشمند

است.

سعیدنژاد با بیان این مطلب که یکی از دلایل عمده این طرز تفکر تعامل با نرم‌افزارهایی است که در طول ۲۰ سال گذشته بر سیستم اداری ما حاکم بوده، افزود: «در دیگر نقاط جهان در طول این مدت هفت تا هشت نسخه (VERSION) جدید از این نرم‌افزارها آمده است و معماری آنها تغییر کرده که هوشمند بودن و سریع بودن این سیستم‌های جدید از دستاوردهای اصلی آنهاست. ما در سازمان خودمان هم این درخواست را داریم که دوستان این کار را انجام دهند تا این نیاز اساسی برآورده شود.»

معاون وزیر راه و ترابری در ادامه با یادآوری ارتباط بین نرم‌افزارهای مختلف سیستم‌های دبیرخانه و دیگر سیستم‌ها، گفت: «باید بدانیم که آیا این سیستم همه دستگاه‌های ذی‌ربط را پوشش می‌دهد؟ سطح پوشش آن چقدر است؟ بطور مثال ما نامه‌ای را از طریق سیستم می‌فرستیم، همان نامه دوباره به صورت دستی امضاء می‌خواهد و هنگامی که دلیل را جویا می‌شویم، می‌گویند سیستم به هم وصل نیست، دستی امضاء کنید و این یعنی اضافه کردن کارها.»

سعیدنژاد افزود: «بنابراین باید بین دستگاه‌های مختلف تعامل

سی و هشتمین اجلاس دبیرخانه‌های نظام اداری کشور با شعار «دبیرخانه هوشمند همراه: سرعت، اطمینان، سهولت و شفافیت»، بیست و چهارم آذرماه در سالن اجتماعات سازمان بنادر و دریانوردی به دلیل پیشگام بودن این سازمان در ایجاد دبیرخانه هوشمند الکترونیکی برگزار شد. در این مراسم که با هدف سهولت مکاتبات اداری با گرایش به فرآیند ((PAPER LESS یا مکاتبات بدون کاغذ برگزار شده بود، مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی و طراحان این ایده از نهاد ریاست جمهوری حضور داشتند.

سی و هشتمین دوره این اجلاس با حضور ۱۲۰ دبیرخانه اداری کشور به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. وداع با نظام سنتی مکاتبات و پیوستن به دنیای دیجیتال یکی از محورهای اصلی این اجلاس بود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره ضرورت بهره‌گیری از پتانسیل‌های دنیای مکاتبات دیجیتال، گفت: «همیشه در هر کجا که خدمت کرده‌ام، بر استفاده از سیستم‌های الکترونیک تاکید داشتم اما این فشار من به کاربران بدون آنکه آنها نیز به این اصل معتقد باشند، ناکارآمد بود چرا که معتقد بودند استفاده از این سیستم سخت‌تر از بهره‌گیری از سیستم دستی

ایزوایکو رکورد استات اوپل را شکست

مارین نیوز: عباسپور، مدیرعامل شرکت مبین سازه هرمز، با اعلام این خبر به مارین نیوز گفت: این شرکت در اوج تحریم‌ها موفق به رکوردشکنی در راه‌اندازی سکوها دریایی شد. وی در خصوص عملیات انتقال و راه‌اندازی این سکو توضیح داد: سکوی فاز ۱۶ پارس جنوبی پس از تکمیل عملیات ساخت آن و انجام عملیات بارگیری سکو توسط مهندسین شرکت مبین سازه هرمز در شرایط ایمن انجام شده و بعد از انتقال سکو به محل فاز ۱۶ در پارس جنوبی عملیات Hook-up، راه‌اندازی و Start-up سکو در اواخر خردادماه سال جاری آغاز و اواخر آبان ماه مشعل سکو با گاز ترش برداشت شده از ۱۱ حلقه چاه حفاری شده روشن شد.

برگزاری نشست افسران FSC و ثبت شناوران با مؤسسه رده بندی ایرانیان در بندر نوشهر

مارین نیوز: معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از برگزاری نشست هماهنگی بین مؤسسه رده بندی ایرانیان و کارشناسان کنترل، بازرسی و ثبت شناوران بنادر شمالی در بندر نوشهر خبر داد. به گزارش روابط عمومی، سعید کیا کجوری با اعلام این مطلب افزود: مؤسسه‌های رده بندی به عنوان نمایندگان مرجع دریایی کشور در زمینه بازرسی و صدور گواهینامه های فنی و ایمنی کشتی‌ها فعالیت می‌کنند و تأثیر مستقیم بر ایمنی ناوگان تحت پرچم دارند.

آغاز به کار نماینده جدید ثابت سازمان در آیمو:

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: در مراسمی که در روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۳/۰۹/۱۲ هم‌زمان با یکصد و سیزدهمین اجلاس شورای آیمو، با حضور هیئت نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در دفتر دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی؛ آقای سکیموزو برگزار شد. در این دیدار آقای سکیموزو ضمن اشاره به همکاری‌ها و پشتیبانی‌های مستمر و خوب جمهوری اسلامی ایران در کلیه موضوعات مطروحه در آیمو، ضمن اشاره به اهمیت حضور نماینده دائم در آیمو در ارتباط بین آیمو و کشور عضو از زحمات فراوان آقای مرزبان تشکر نموده با اشاره به ایجاد کلوب نمایندگان ثابت که توسط ایشان پیشنهاد و پیگیری شد، بر اهمیت این کلوب در هماهنگی نمایندگان کشورها در موضوعات مختلف و اثر آن در حصول اهداف آیمو تأکید نمود. در این جلسه آقای مهندس استیری ضمن اشاره به تلاشهای سازمان به نمایندگی دولت جمهوری اسلامی ایران در همکاری با آیمو و کشورهای عضو در راستای ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی، ضمن اشاره به توانمندیهای سرکار خانم منصوریان و معیارهای انتخاب ایشان ابراز امیدواری کرد همکاری دبیرکل و کارکنان آیمو با ایشان بیش از پیش و با تلاش بیشتر ادامه یابد.

درستی صورت گیرد، باید حفره‌های ارتباطی برطرف شود، با این فعالیت‌هاست که ارتباط تسریع می‌شود.» او با بیان این مطلب که در حال حاضر اظهارنامه مالیاتی در کشور فقط به صورت الکترونیک پذیرفته می‌شود، افزود: «بحث آموزش مهم است، باید افراد خودمان و مراجعه کنندگان آموزش ببینند؛ که برای این دو گروه کاربران باید دو نوع متفاوت آموزش در نظر گرفت. برای نیروهای سازمان از طریق برگزاری همایش‌های اداری و برای مردم از طریق سایت‌ها باید این آموزش انجام شود.»



سعید نژاد: سرعت نرم افزارهای دبیرخانه با سرعت انتقال دیتاها در دنیا مطابقت ندارد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با طرح چند سوال به ارزیابی وضعیت فعلی مکاتبات و خدمات الکترونیک در سازمان پرداخت: «آیا این امکان وجود دارد که افراد به جای مراجعه حضوری به سازمان، از طریق سایت سازمان این کار را انجام دهند؟ آیا این امکان وجود دارد که افراد برای ارائه یک تقاضای رسمی، به جای مراجعه حضوری، به صورت الکترونیک این کار را انجام دهند؟» سعید نژاد در بخش دیگری از صحبت‌های خود تأکید کرد که چشم بستن به تحولات روز دنیا یک رفتار غیر مسئولانه است. او با انتقاد از نبودن تطابق سرعت نرم افزارهای دبیرخانه با رشد سرعت انتقال دیتاها در دنیا، گفت: «یک عامل عقب افتادگی نحوه تعامل کاربر و نرم افزار است، به طوری که سرعت عملکرد کاربر و یک نرم افزار در دبیرخانه کند است، که توجه به آن بسیار حائز اهمیت است.»

او درباره نوع تعامل خدمات الکترونیک با مردم، گفت: «مثلاً هنگام ثبت نام کنکور و دانشگاه‌ها این امکان وجود دارد که داوطلبی در یک روستای کشور بتواند وارد سایت بشود و از طریق سیستم ثبت نام کند، پس چرا ما نتوانیم در سطح ادارات خودمان همین سیستم را پیاده کنیم؟»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با ابراز تاسف از اینکه تا امروز یک نامه الکترونیک (اداری) بدست من نرسیده است، گفت: «این یکی از ضعف‌های ماست که امکان مراجعه مردم به سیستم دبیرخانه برای تحویل نامه را حذف نکرده‌ایم. یک نکته دیگر که ما در سازمان خودمان با آن درگیر هستیم، سرعت اینترنت ماست که باید با دیگران هماهنگ شویم و دیگر اینکه هر نامه‌ای که برای ما فرستاده می‌شود، باید در هر کجا امکان دسترسی به آن را داشته باشیم. اگر در خارج باشیم دسترسی خوبی داریم اما در داخل متأسفانه با سختی وارد می‌شویم که آن هم به دلیل سرعت کم اینترنت در داخل کشور است.»



همزمان با بازدید مدیرعامل سازمان از بنادر کشور امارات متحده عربی مطرح شد

افزایش همکاری های تجاری با توسعه بنادر ایران و امارات

موضوعات بندری و دریایی از سوی دو کشور «برخی از بندهای بودند که دو کشور برای اجرای آن به تفاهم رسیدند. همچنین «توافق طرفین برای برگزاری نشست های مشترک بندری و دریایی به صورت منظم و دوره ای در بازه های زمانی شش ماه یا یکسال»، «آمادگی طرفین برای رفع مشکلات شناورهای سنتی در بنادر ایران و امارات» بندهای دیگری از این تفاهم هستند. در جریان این سفر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیات همراه از بنادر شارجه، خالد و جبل علی دیدار کردند. بخش دیگری از این سفر به ملاقات با حجت الاسلام والمسلمین سید محمود مدنی، نماینده ولی فقیه در امارات متحده عربی و نمایندگان تجار ایرانی مقیم امارات و تعدادی از مالکان لج های سنتی اختصاص داشت که در جریان آن موضوعات مختلفی از جمله تعرفه های بندری، کاهش هزینه سفرهای دریایی و ارائه تسهیلات به شناورهای سنتی مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در جریان نشست سعیدنژاد از آقای النعیمی وزیر مشاغل عام کشور امارات و آقای سلطان بن سلیم رئیس شرکت DP World دعوت کردند تا در مراسم کلنگ زنی ترمینال شماره ۳ بندر شهیدرجایی در دی ماه سال جاری حضور داشته باشند که طرف اماراتی آمادگی خود را برای حضور در این مراسم اعلام کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیات همراه در سفری سه روزه از بنادر کشور امارات متحده عربی دیدار کردند. «به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی» در جریان این سفر طرفین بر گسترش همکاری های دو جانبه در امور حمل و نقل دریایی و بندری و سرمایه گذاری تاکید کردند. همچنین ملاقات با مقامات حمل و نقل و مسئولان بنادر امارات بخش دیگری از برنامه کاری این هیات بود. افزایش همکاری های تجاری از طریق توسعه بنادر دو کشور و حمل و نقل دریایی یکی از بخش های مهم و راهبردی مطرح در این سفر بود که با حضور مقامات و نمایندگان دو کشور مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. حاصل این مذاکره، توافقی بود که بر اساس آن قرار است دو کشور برای اجرایی شدن بندهای زیر، اقدام عملیاتی انجام دهند: «بررسی و اعلام نظر درباره متن پیش نویس موافقتنامه کشتیرانی تجاری-دریایی دو کشور از سوی طرف اماراتی»، «بررسی و اعلام نظر در خصوص متن پیش نویس یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بنادر شهیدرجایی و جبلعلی از سوی طرف اماراتی»، «بررسی و اعلام نظر پیرامون پیش نویس یادداشت تفاهم سفرهای نزدیک به ساحل از سوی طرف اماراتی» و «تعیین طرف های تماس برای پیگیری

اعطای تسهیلات ۲ هزار میلیارد ریالی به متقاضیان برای ساخت شناورهای پیشرفته مسافری:

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان: مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه شانزدهمین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی ایران در پاسخ به سؤال یکی از خبرنگاران در خصوص وضعیت ترمینال بزرگ‌ترین بندر مسافری کشور، خاطرنشان کرد: عملیات احداث ترمینال بندر شهید حقانی به پایان رسیده و برای ارائه خدمات و بازگشایی مشکلی وجود ندارد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور توسعه ناوگان مسافری را یکی از سیاست‌های جدی این سازمان عنوان کرد و ادامه داد: ما این آمادگی را داریم تا با استفاده از وجوه اداره شده تا سقف ۲ هزار میلیارد ریال برای خرید شناورهای مسافری از شرکت‌های تولید کننده داخلی به مردم تسهیلات ارائه دهیم.

سعید نژاد از ساخت و بهره‌برداری از ۱۷ فروند شناور جدید از محل همین تسهیلات طی سال جاری خبر داد و اضافه کرد: قرارداد ساخت ۲۹ فروند دیگر نیز منعقد شده و هم‌اکنون در حال طی شدن مراحل ساخت می‌باشد.

وی در پایان خاطرنشان کرد: برنامه داریم تا در بندرعباس به عنوان پایتخت سفرهای دریایی کشور به سمت نوسازی کامل ناوگان مسافری پیش برویم تا ایمنی و رفاه مسافران و گردشگران داخلی و خارجی هرچه بیشتر تامین شود.

ناوشکن جدید نیروی دریایی رونمایی می‌شود

امیر دریادار دوم حسین خانزادی، در جمع نمازگزاران گرگانی اظهار داشت: با وجود تک محصولی بودن و وابسته بودن کشور ما به نفت در زمان جنگ هیچ مشکلی از نظر صادرات و واردات نداشتیم و همه تبادلات ما با حمایت نیروی دریایی در زمان جنگ تحمیلی انجام شد.

وی ادامه داد: یک سوم مرزهای ما دریایی است اما ۹۳ درصد تبادلات ما از طریق دریاست و این نشان‌دهنده اهمیت نقش مراکز و شهرهای دریایی و بندرهای ما است.

وی اضافه کرد: قرار است محور مواصلاتی جنوب به شمال احداث شود و گرگان هم در این محور قرار دارد و مسئولان گرگان بررسی کنند آیا گرگان از نظر امکانات ظرفیت این نقش آفرینی را دارد.

معاون طرح و برنامه نیروی دریایی ارتش در ادامه با اشاره به دستاوردهای نیروی دریایی از رونمایی ناوشکن جدید با قابلیت حمل بالگرد و پرتاب موشک خبر داد.

بررسی تبدیل بندر ترکمن به بندر توریستی با حضور نماینده ویژه رئیس جمهوری

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی گلستان: روز سه‌شنبه ۱۱ آذر ماه نشست شورای اداری شهرستان ترکمن با حضور مولاوودی معاون رئیس جمهوری و مدیران این شهرستان برگزار شد و در مورد وضعیت بندر ترکمن بحث و تبادل نظر صورت گرفت. در این نشست، الله یار اسعدی مدیر بنادر

IACS

International Association of Classification Societies



بر اساس اعلام انجمن بین‌المللی رده‌بندی:

رعایت قوانین ایمنی و استحکام کشتی‌های کانتینری اجباری می‌شود

انجمن بین‌المللی رده‌بندی از الزامی شدن رعایت قوانین ایمنی و استحکام کشتی‌های کانتینری از سال ۲۰۱۶ میلادی خبر داد.

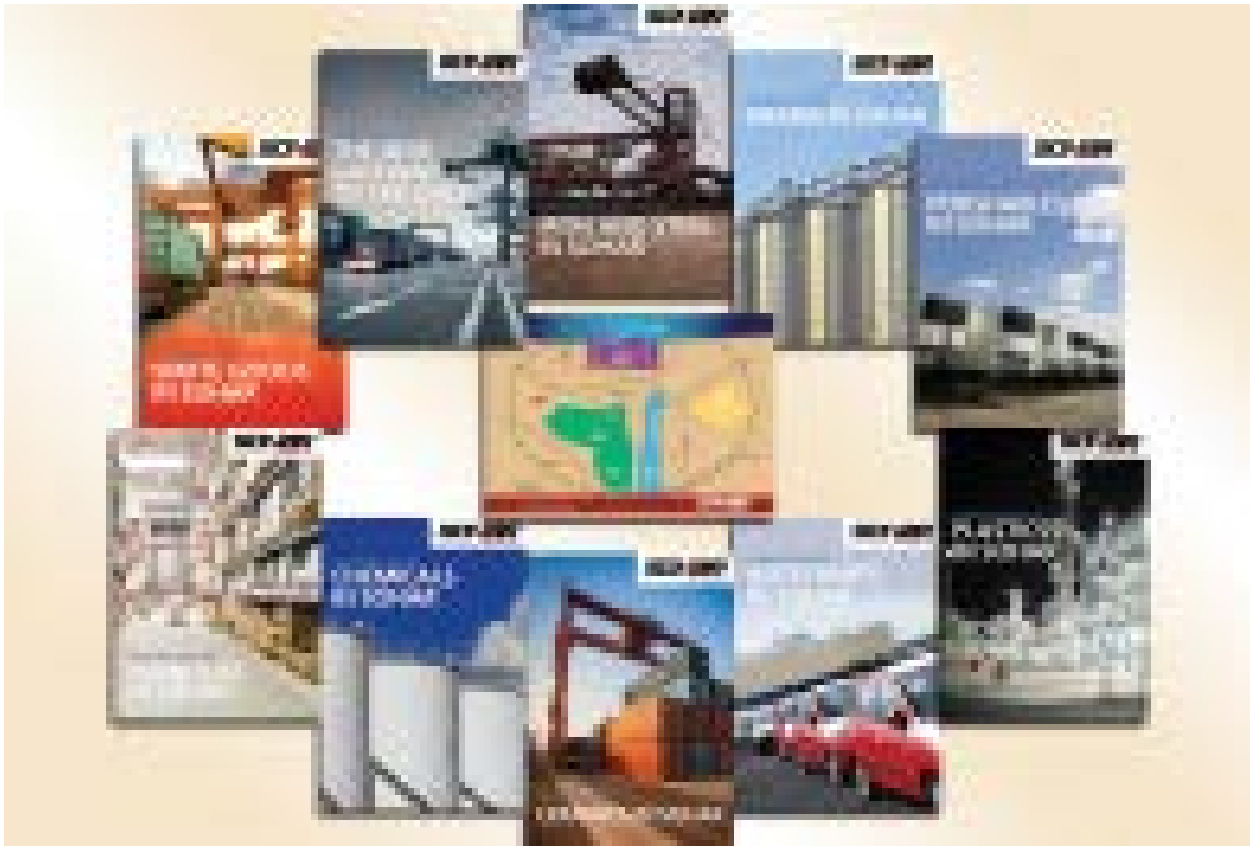
اگرچه این قوانین از ابتدای سال ۲۰۱۶ بر روی کشتی‌های بالای چهار هزار TEU اعمال خواهد شد اما در حال حاضر این انجمن چنین قوانینی را در رده‌بندی کشتی‌ها مدنظر قرار می‌دهد.

شرکت MSC Oscar به تازگی جدیدترین کانتینربر خود با گنجایش اسمی ۱۹ هزار و ۲۲۴ TEU را به دنیای حمل و نقل دریایی معرفی کرده است.

به اعتقاد کارشناسان انجمن بین‌المللی رده‌بندی، با ورود این کانتینربرهای غول‌پیکر، لزوم اجرای قوانین استحکام و رعایت استانداردهای فنی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌شود.

برخی از این قوانین بر میزان طول استاندارد کشتی، میزان بار بر روی آنها و توان عملیاتی کشتی‌های کانتینربر دلالت می‌کند.

به نظر می‌رسد حادثه دو تکه شدن کشتی MOL Comfort و کشتی MSC Napoli که در کانال انگلیس با در هم شکستن فاصله‌ای نداشت، دلایل اصلی این تصمیم باشند.



افزایش حجم محموله‌ها و کاهش هزینه‌ها، اهرم اصلی تغییر بازی در صحر

کرده‌ایم».

طرح‌های مربوط به خط لوله شامل یک ذخیره ملی مواد غذایی و ترمینال کشاورزی اختصاصی و راه‌اندازی اتصالات هوایی و ریلی بهتر است و این درست همان چیزی است که عزیز آن را «اهرم اصلی تغییر بازی» نامید. او افزود: «حدود ۲۵۰ میلیارد دلار روی ساخت جاه طلبانه‌ترین شبکه راه آهن منطقه سرمایه‌گذاری شده است. ۱۵ میلیارد دلار نیز روی اتصال بنادر عمان به بازارهای مصرف شورای همکاری خلیج فارس سرمایه‌گذاری شده است. ارزش بازار حمل و نقل راه آهن عمان در حال حاضر در حدود ۸ میلیارد دلار ارزش‌گذاری شده است و تا سال ۲۰۱۷ به دوازده میلیارد دلار خواهد رسید. علاوه بر این، لینک‌های راه آهن موجب سود اضافی ناشی از افزایش کارایی و قابلیت اطمینان، بهبود مدیریت ترافیک جاده‌ای، افزایش حجم ترانزیت و کاهش هزینه‌ها و کاهش فشارهای زیست محیطی نیز می‌شوند».

قرارداد جدید با اتاق بازرگانی عمان - سعود بهوان - نیز موجب رشد خوشه خودرو صحر به ۲۰۰ هزار خودرو در سال خواهد شد و به نفع تولیدکنندگان جهانی نظیر لکسوس، کیا، فورد و تویوتا خواهد بود.

حوزه‌های اصلی دیگر تجاری صحر همچون پتروشیمی، فلزات و لجستیک هم در حال رشد است. دستور کار یک قرار داد ۶۰ میلیون دلاری با کنسرسیوم UK برای ساخت بزرگترین کارخانه فلزات خاکی کمیاب (مشابه آنچه در چین وجود دارد) نیز روی میز مذاکره قرار داد.

بندر و منطقه آزاد صحر یک بندر و منطقه آزاد عمیق در منطقه خاورمیانه است و در منطقه سلطنتی عمان و در فاصله ۲۰۰ کیلومتری شمال غرب مسقط (پایتخت عمان) واقع شده است. این بندر یکی از بزرگترین تحولات و توسعه‌های جهان در زمینه بندر و منطقه آزاد تجاری محسوب می‌شود و در مرکز مسیرهای تجاری جهانی مابین آسیا و اروپا واقع شده است.

جمال عزیز، مدیر اجرایی منطقه آزاد صحر اعلام کرد که اهمیت این بندر به عنوان حامی اقتصاد عمان باز هم افزایش خواهد یافت، چرا که هزینه‌های بار در دبی همچنان در حال افزایش است.

عزیز نقطه نظرات خود را در پی یک دوره قابل توجه از رشد در شش ماه گذشته (تنها چند هفته قبل از جابجایی ترافیک از مسقط به صحر) منعکس کرده است. او در مصاحبه با پورت استراتژی (PortStrategy) خاطر نشان ساخت: «افزایش هزینه‌های تجاری در نقاطی همچون دبی به ما این قدرت را داده که از مزایایی مانند فراوانی زمین، انرژی کم هزینه و کارکنان ماهر به بهترین وجه بهره‌برداری کنیم. در حالی که بسیاری در اطراف ما در حال مبارزه برای پیدا کردن فضای مورد نیاز برای رشد و تولید انرژی لازم برای پاسخگویی به تقاضا هستند، ما این شانس را داریم که هردوی این موارد را بیش از مقدار مورد نیاز در اختیار داشته باشیم». او در ادامه گفت: «این یک راهبرد بلند مدت است و ما به هیچ وجه در فکر رقابت با امثال جبل علی نیستیم. این کار واقع‌گرایانه نخواهد بود. در عوض، ما بر افزایش حجم محموله‌ها و کاهش هزینه‌ها تاکید داریم. رشد احجام باری با نرخ بیش از ۵۰ میلیون تن در سال (نرخه که در چند سال گذشته صحر تجربه کرده بود) ادامه دارد. علاوه بر این، در صناعی فراتر از آن‌هایی که همزمان با تاسیس صحر به عنوان سرمایه‌گذاری مشترک با بندر رو ترداد در سال ۲۰۰۲ راه‌اندازی شدند، نیز رشد ادامه دارد».

به گفته او بندر صحر در مدت شش ماه توانست تقریباً همه وجوه عملیات خود را (شامل توسعه و جابجایی ۱۳۰ میلیون دلاری به ترمینال کانتینری بین‌المللی عمان و سرمایه‌گذاری ۵/۲ میلیون دلاری روی اتصال زیر ساخت‌ها) را توسعه دهد.

عزیز گفت: «رویکرد تجاری ما، طول عمر و پایداری است. در نتیجه به تازگی روی تحکیم دستاوردهای ناشی از انتقال ترافیک از مسقط تمرکز

و دریانوردی استان گلستان، با اشاره به درخواست‌های مکرر مردمی در مورد راه‌اندازی تجاری بندر ترکمن توضیحاتی ارائه کرد و تبدیل این بندر به بندر توریستی را بهترین راه استفاده از امکانات بالقوه این منطقه دانست.

دیدار نماینده ویژه رئیس جمهوری از بندرگز:

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی گلستان در راستای دهمین سفر کاروان تدبیر و امید به استان گلستان مهندس ترکان مشاور عالی رئیس جمهوری و رئیس مناطق آزاد و تجاری کشور به اتفاق دکتر نظری مهر نماینده مردم در مجلس شورای اسلامی، الله یار اسعدی مدیر بنادر و دریانوردی استان گلستان و سایر مقامات و مسئولان استانی و شهرستانی از بندرگز دیدار کردند.

در ادامه این دیدار مهندس ترکان نماینده ویژه رئیس جمهوری نیز ابراز امیدواری نمود تا انشاءالله در آینده با استفاده از جزیره آشوراده و اسکله بندرگز بتوان شاهد رونق توریسم و صنعت گردشگری باشیم.

آغاز صادرات سنگ آهن برای اولین بار از بندرانزلی به کشورهای حاشیه دریای خزر

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان به دنبال صادرات مصالح ساختمانی از این بندر، صادرات سنگ آهن نیز از این پس از بندرانزلی صورت می‌گیرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: بندرانزلی زیر ساخت‌های لازم و مناسب برای صادرات انواع کالا از جمله مصالح ساختمانی و سنگ آهن دارا است و ضمن آمادگی لازم برای صادرات انواع کالا، اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان آماده خدمات‌رسانی در این زمینه به تجار و سرمایه‌گذاران است.

رونمایی از ۲ دستاورد صنعتی سازمان بنادر در حمایت از صنایع داخلی دریایی

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: دو دستاورد مهم حمایتی سازمان بنادر و دریانوردی از صنعت دریایی کشور در نمایشگاه صنایع دریایی در بندرعباس رونمایی شد.

جراغ دریایی ساخت داخل با حمایت سازمان بنادر، طراحی، ساخته و تولید شده است که ارزش سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای ۵ سال آینده ۳۵ میلیارد ریال است.

در این مراسم همچنین از قطعه مدولاتور بومی رادار VTS نیز پرده برداری شد.

بر اساس این گزارش، قطعه مدولاتور که کارکرد راه‌اندازی لامپ فرستنده رادار را دارد، در رادارهای سیستم کنترل ترافیک دریایی بنادر (VTS) به کار گرفته می‌شود. این قطعه تاکنون با قیمت ۴۵ هزار دلار از کشورهای دانمارک و فرانسه خریداری می‌شد که با ساخت این دستگاه با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی، ۸۸ درصد صرفه‌جویی ارزی برای کشور ایجاد شد.



ظرفیت مازاد بر نیاز تهدیدی علیه آینده بنادر ترکیه

ظرفیت مازاد بر نیاز همچنان برای بنادر ترکیه مشکل آفرین است، اما آینده درخشان است.

خطر ظرفیت مازاد بر نیاز در ترکیه این بخش را به چالش کشیده است، تا جایی که اپراتورها با عجله و اشتیاق پاسخگوی تغییر ماهیت تقاضای خطوط کشتیرانی هستند.

Roy van Eijdsden - مدیرعامل Royl Haskoning OHV Turkey ELC Group - خطاب به نمایندگان حاضر در سومین همایش بنادر و کشتیرانی دریای سیاه (۲۰۱۴) گفت: «ما ایده هر پروژه‌ای را به اشتراک نمی‌گذاریم، بعضی از پروژه‌های بزرگ به دلایل مختلف هرگز به اجرا در نمی‌آیند».

مکان، تقاضا، ارتباطات پسکرانه‌ای، ظرفیت بارانداز و فضای انبارش، همگی از عواملی بودند که به توجه بیشتری در این منطقه نیاز داشتند. بعضی از پروژه‌های طراحی شده برای این منطقه به دلیل این معیارها با شکست مواجه شدند. ترانشیپمنت را باید به عنوان یک گزینه اضافی احتمالی در نظر گرفت، نه به عنوان پایه و اساس ساخت و ساز و فعالیت‌های عمرانی. به گفته او، رقابت ترمینالی در این منطقه «شدید و شدیدتر» می‌شود. Jolke Helbing - مدیر مشاوره آی.سی.اف. اینترنشنال - بر دل‌نگرانی‌ها و نقطه نظرات آقای Van Eijdsden صحنه گذاشت و خاطر نشان ساخت: «استراتژی دولت بر مبنای پیش‌بینی‌های بسیار خوشبینانه استوار است. آنچه در ترکیه مورد نیاز است ظرفیت بیشتر است، اما ناچاریم بازارها را مدنظر قرار دهیم».

به گفته او، اگر برنامه‌های مربوط به افزایش ظرفیت را مدنظر قرار دهیم، بهره‌وری ظرفیت بندر که در سال ۲۰۱۴ حدود ۷۲ درصد برآورد شده است، به ۶۵ درصد کاهش خواهد یافت.

کاپیتان اومور اوگورلو^۱ از عثمان لجیستیک^۲ اعلام کرده است که احساس می‌کند هدف دولت ترکیه در رابطه با برخورداری از ۱۵ درصد از سهم احجام باری دریای سیاه، بسیار خوشبینانه و احتمالاً غیرممکن است. او گفت، آقای Van Eijdsden تایید کرده است که چشم‌انداز بلندمدت ترکیه بسیار مثبت است و در ادامه توضیح داد که اثر کلی آبخاری، کند بودن روند کار و هزینه بالای سوخت در بنادر شرقی دریای مدیترانه، به نفع ترکیه خواهد بود.

او افزود: «ما واقعا انتظار داریم که رشد تولید ناخالص داخلی در سراسر منطقه افزایش یابد و نفوذ صنعت کانتینر ادامه یابد. قرار است تا چندسال آینده هزینه نسبتاً پایین کشتیرانی همچنان به قوت خود باقی بماند؛ چرا که این امر موجب افزایش احجام کانتینری در سراسر منطقه خواهد بود. سناریوهای سال ۲۰۱۵ ما شامل پتانسیل جا به جایی ۸ میلیون TEU و افزایش پتانسیل کلی ترکیه به ۲۰ میلیون TEU تا سال ۲۰۲۵ است».

1. 3rd Black Sea Ports and Shipping 2014 Conference
2. Capt Umur Ugurlu
3. OSMAN Lojistik



روسیه زیردریایی هسته‌ای خود را به آب انداخت

فاصله‌ها تا هزاران کیلومتر می‌رسد.»

این صداها بوسیله آنتن‌های بلندی کشف می‌شود که آمریکایی‌ها آنها را روی کشتی‌های خود نصب می‌کنند.

به گفته کارشناسان روس، تولید سروصداها روی موج پایین از طرف ولادیمیر مومنواخ تقریباً به هیچ رسانده شده و این امر از شناسایی آن توسط سایرین جلوگیری می‌کند.

به علاوه سروصداها فرکانس‌های بالانیز ناشی از کار توربین و ملخ‌ها در این کشتی زیرآبی تا حداقل رسانده شده است.

زیردریایی‌های موشک بر هسته‌ای جزو پروژه بوری به سلاح استراتژیک تعلق دارند. دو کشتی دیگر متعلق به این پروژه بوری اکنون در حال ساخت است و تا سال ۲۰۲۰، هشت زیردریایی هسته‌ای دیگر این نوع قرار است وارد تسلیحات ناوگان روسیه شود.

طول کشتی‌های پروژه بوری ۱۷۰ و عرض آن‌ها ۱۳٫۵ متر و ظرفیت زیر آبی ۲۴ هزار تن است. این کشتی‌ها می‌توانند ۱۶ موشک قاره‌پیمای بالیستیک دارای سوخت جامد آر-۲۰ «پولاوا» دریا پایه و نیز موشک‌ها و موشک اندازه‌های اژدر را حمل کنند.

رژمنای زیردریایی موشک بر استراتژیک «ولادیمیر مومنواخ» که از آن به عنوان نامرئی یاد می‌شود، به طور رسمی وارد تسلیحات نیروی دریایی روسیه شد.

خبرگزاری‌های روسیه خبر می‌دهند که زیردریایی هسته‌ای استراتژیک «مومنواخ» ۱۹ دسامبر رسماً به تسلیحات نیروی دریایی این کشور پیوسته است.

«ولادیمیر مومنواخ» سومین کشتی از زیردریایی‌های استراتژیک پروژه «بوری» است. بر اساس این گزارش‌ها، پرچم آندره مقدس بر فراز این زیردریایی هسته‌ای برافراشته شده است.

به گفته مسئولان روسی، این زیردریایی‌های راهبردی متعلق به نسل چهارم دارای مختصات منحصر بفرد بی‌سابقه هستند و هیچ مشابهی در جهان ندارند.

به گفته کنستانتین سیوکوف نایب رئیس آکادمی مسایل ژئوپولیتیک روسیه در مقایسه با شچوکا، ولادیمیر مومنواخ را می‌توان زیردریایی نامرئی توصیف کرد: «شدت سروصداها ناشی از این زیردریایی‌ها به صورت چشمگیری کاهش یافته است. این خصوصیت شامل کل فرکانس‌ها است، به ویژه فرکانس‌های فروسونی. صدای فرکانس روی موج ۵ تا ۱۰ کیلوهرتز در داخل آب بویژه در اعماق آن به فاصله دور سرایت می‌کند و این

بر اساس این گزارش، قطعه مدولاتور هم اکنون به تولید صنعتی رسیده و در مرحله تولید با مقیاس تیراژ است.

کوبش شمع حوض های خشک بندر عباس

مارین نیوز: مدیر پروژه ساخت حوض های خشک بندرعباس از کوبش حدود ۷۰۰۰ شمع به طول ۱۵۰ متر، ۲۵۰ هزار تن آرما توری بندی و ۲۰۰ هزار مترمکعب بتن ریزی برای احداث این حوض خبر داد و گفت: در این پروژه، رکورد کوبش ۵۰۰ متر طول شمع فلزی در یک شبانه روز ثبت شد و در هر پارت کف بیش از ۱۵۰۰ تن آرما توری به کار رفته است.

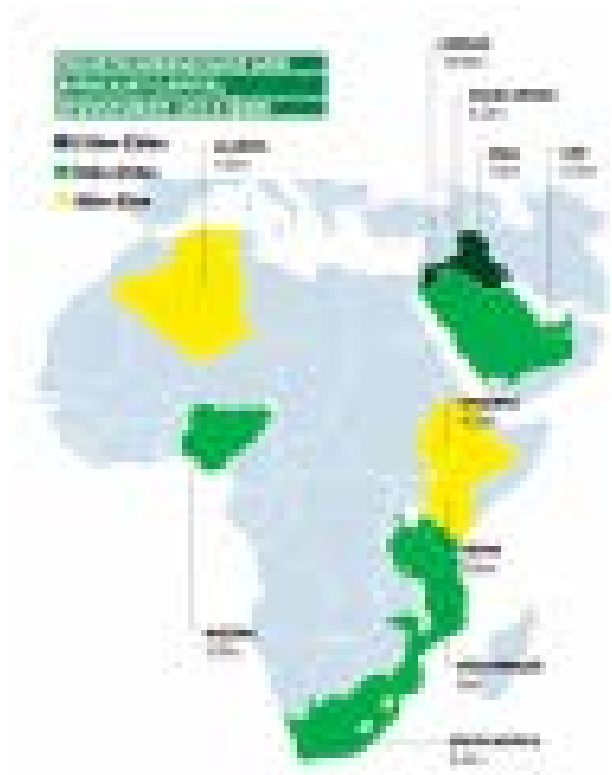
او با اشاره به فعالیت بیش از ۱۰۰ فروند کشتی غول پیکر اقیانوس پیما در ناوگان تجاری و نفتی ایران یادآور شد: این کشتی ها طبق قوانین بین المللی باید هر دو سال یک بار تحت تعمیرات ادواری قرار گیرند؛ یعنی سالانه ۲۵ فروند کشتی غول پیکر ایرانی نیاز به تعمیرات دارند که تاکنون این امر در یاردهای خارجی انجام می شد.

سهم بیش از ۵۰ درصدی بندر شهید رجایی در تجارت بین المللی

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان: نماینده ویژه رئیس جمهوری و رئیس ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز کشور، نقش بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ ترین بندر تجاری کشور در اقتصاد ملی را «بی بدیل» توصیف کرد و گفت: در کنار توسعه فعالیت های گمرکی و بندری، باید امورات اقتصادی در مسیر سالم خود جریان یابد. به گزارش مارین نیوز به نقل از روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان؛ حبیب الله حقیقی با اشاره به سهم بیش از ۵۰ درصدی بندر شهید رجایی در تجارت بین المللی کشور افزود: این بندر دروازه ورود به مباحث مربوط به توسعه اقتصادی است و هر میزان در بخش افزایش قابلیت ها و ظرفیت های آن کار انجام شود، تأثیر مستقیمی روی توسعه اقتصادی کشور می گذارد.

افتتاح راه آهن بین المللی شرق دریای خزر

خبرگزاری فارس: راه آهن بین المللی شرق دریای خزر با حضور رؤسای جمهوری سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان به بهره برداری رسید. این خط ریلی ۹۲۶ کیلومتر طول دارد. ۱۴۶ کیلومتر آن در قزاقستان، ۷۰ کیلومتر در ترکمنستان و ۸۰ کیلومتر آن نیز در ایران قرار دارد. این خط آهن، کشورهای آسیای میانه و قفقاز را به آب های آزاد متصل خواهد کرد. سرعت بالای قطار روی این خط آهن ۱۲۰ کیلومتر در ساعت است که زمان سفر را کاهش می دهد و فاصله حمل از قزاقستان تا خلیج فارس را که ۳ هزار کیلومتر است در مدت زمان ۲۰ ساعت طی می کند.



سرمایه گذاری مستقیم خارجی در آفریقا و خاورمیانه

سرمایه گذاری مستقیم خارجی در آفریقا و خاورمیانه در سال ۲۰۱۳ به ۲۴,۷ افزایش یافت، به رغم این افزایش تعداد پروژه های منطقه ۸,۵۹ درصد کاهش داشت و در نتیجه اشتغالزایی به ۱۲,۹۸ درصد کاهش یافت.

عراق بالاترین افزایش در سرمایه گذاری مستقیم خارجی را کسب کرده است که از ۰,۹۶ میلیارد در ۲۰۱۲ به ۱۴,۹۶ در ۲۰۱۳ صعود کرده است.

اردن همچنین نشانه ای از افزایش سرمایه گذاری مستقیم خارجی در سال ۲۰۱۳ را تجربه کرد، که عمدتاً به دلیل یک نیروگاه هسته ای ۱۰ میلیارد دلاری توسعه یافته توسط کشور روسیه بود.

با توجه به بی ثباتی اقتصادی و سیاسی گسترده در مصر، این کشور کاهش قابل توجهی از سرمایه گذاری مستقیم خارجی در طی سال ۲۰۱۳ به خود دیده است، این مقدار از ۹,۶۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۲ به ۲,۹۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۳ کاهش داشته است، که کاهش ۶۹,۶۵ درصدی داشته است.

آخرین تحولات مربوط به گروه های سرمایه گذاری در آفریقا و خاورمیانه

سرمایه گذاری مستقیم خارجی گروه های منطقه آفریقا و خاورمیانه در بیرون از منطقه طی سال ۲۰۱۳ افزایش یافته است. رشد سرمایه گذاری خارجی ۲۱,۸۱ درصد ثبت شده است که در مقایسه با ۲۰۱۲ به طور کلی ۴۸,۰۲ میلیارد دلار است.

امارات متحده عربی کشور پیشرو در منطقه برای سرمایه گذاری خارجی مستقیم در بیرون منطقه باقی مانده است. کویت رشد قابل توجهی در افزایش سرمایه گذاری خارجی در بیرون از منطقه داشته است. ۱۰,۷۳ میلیارد دلار از سرمایه گذاری خارجی مستقیم این کشور در سال ۲۰۱۳ ثبت کرده است.



وزیر راه و شهرسازی در ICOPMAS ۲۰۱۴:

دولت حامی طرح مدیریت یکپارچه سازی مناطق ساحلی است

گردهمایی بیش از ۲۰ کشور جهان در همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی

یازدهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی از سوم تا پنج آذر ماه در هتل المپیک تهران برگزار شد. سازمان بنادر و دریانوردی کشور برگزارکننده این همایش بین‌المللی سه روزه بود و عنوان «نواحی ساحلی، فرصت‌ها و چالش‌ها» برای محور اصلی این همایش برگزیده شده بود.



فرسایش و تغییرات خط ساحلی، اندازه‌گیری و تحلیل پارامترهای دریایی برخی از محورهای علمی این همایش بود. همچنین در این همایش موضوع‌های مربوط به هیدرودینامیک و مهندسی دریا، مدیریت سواحل و بنادر، مهندسی سواحل و بنادر، مهندسی فراساحلی و خطوط لوله، محیط زیست، ایمنی و امنیت دریایی با حضور مهمانانی از ۲۶ کشور جهان به بحث و بررسی گذاشته شد. در این همایش مهمان‌هایی از کشورهای ترکیه، عراق، کانادا، آمریکا، ژاپن، استرالیا، هلند، دانمارک، انگلستان، برزیل، ایتالیا، آلمان، سوئد، آذربایجان، بنگلادش، کویت، چین، قبرس، کرواسی، مصر، اسپانیا، روسیه، امارات، الجزیره، عمان، هند به ایران آمدند.

در آیین گشایش این همایش، وزیر راه و شهرسازی، رئیس سازمان

بر اساس اعلام دبیرخانه این همایش، هدف اصلی برگزاری ICOPMAS که هر دو سال یکبار برگزار می‌شود، ایجاد فضای مناسب برای بحث و تبادل نظر و انتقال تجربه‌ها میان متخصصان و دست‌اندرکاران مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی از کشورهای مختلف و اطلاع از آخرین دستاوردهای علمی، فنی و تجربی آنهاست.

دبیرخانه دائمی این همایش ۶۹۰ مقاله به دو زبان انگلیسی و فارسی دریافت کرده بود که از این تعداد ۱۲۷ مقاله به صورت شفاهی به طور همزمان در چهار سالن ارائه شد. مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)، مدیریت بحران مخاطرات دریایی، کاربرد GIS و سنجش از دور و فناوری‌های نوین در مدیریت بنادر، امواج و جریانات دریایی، طوفان‌های حاره‌ای و سونامی، انتقال رسوب،

طراحی و احداث بندر جاسک در شرق بندرعباس نیز نقش بنادر ایران را در اقتصاد دریایی منطقه بیش از پیش افزایش خواهد داد.»
به گفته این وزیر دولت یازدهم توسعه بنادر و سواحل جنوبی از سوی نهادهای مرتبط و سازمان ها در دستور کار شورایی معماری و شهرسازی کشور قرار دارد تا این شورا با ارائه طرح های مناسب قدرت رقابت پذیری بنادر ایران با دیگر بنادر جهان را ارتقا دهد.»

توسعه سواحل جنوبی در دستور کار دولت

عباس آخوندی با ابراز نارضایتی از توسعه نامتوازن سواحل شمالی در مقایسه با سواحل جنوبی کشور، هشدار داد: «در حالی که ۷۰ درصد جمعیت کشور در ۱۰ شهر بزرگ سکونت دارد، سواحل ایران به خصوص جنوب کشور از جمعیت کمتری برخوردار هستند و برای توسعه فعالیت های تجاری و اقتصادی در این مناطق با حضور بخش های خصوصی و دولتی جمعیت زیادی در این مناطق ساکن شوند.»

او با بیان اینکه دولت از طرح مدیریت یکپارچه سازی مناطق ساحلی حمایت خواهد کرد، گفت: «پیگیری این طرح در سازمان بنادر نشان از دوراندیشی در این سازمان دارد. همانطور که سفرهای رئیس جمهور و هیئت دولت با سواحل جنوبی آغاز شد، توسعه سواحل جنوب به عنوان یک امر مهم در دستور کار دولت قرار دارد.»

البته به اعتقاد وزیر راه و شهرسازی برای عملی شدن طرح یکپارچه سازی مدیریت سواحل باید تمامی شهرداری ها، نهادهای محلی، استانداری ها، دستگاه های اجرایی و وزارتخانه های مرتبط با یکدیگر تعامل و همکاری نزدیک داشته باشند.»

بخش دیگری از صحبت های آخوندی در این آیین به ظرفیت های گردشگری سواحل کشور اختصاص داشت. او با یادآوری ظرفیت های گردشگری در سواحل ایران گفت: «در زمینه گردشگری دریایی، شیلات و ورزش های آبی ظرفیت زیادی وجود دارد. برای افزایش سفرهای دریایی در شمال و جنوب باید احداث ترمینال های دریایی در سواحل کشور مورد توجه قرار گیرد.»



سعید نژاد: رشد سواحل به عنوان یک اصل در برنامه ششم مد نظر است

محمد سعید نژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی هم در آیین گشایش این همایش با انتقاد از بی توجهی به ظرفیت های سواحل گفت: «ایران کشوری دریایی است اما متأسفانه از این ظرفیت خوب استفاده نمی شود. از مشکلات مناطق ساحلی ما نبود خدمات مناسب گردشگری، کمبود آب شرب، بهره برداری نامناسب از زمین و ساخت وسازهای غیرفنی، خصوصاً در سواحل شمالی کشور است که باید در توسعه دریا محور به این موارد توجه کرد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ظرفیت سواحل کشور برای حفظ امنیت ملی کشور، تأکید کرد: «وضعیت کشور در ارتباط با مسائل آب و خشکسالی چاره ای جز این برای ما نگذاشته است که به سواحل کشور توجه بیشتری داشته باشیم و رشد سواحل به عنوان

بنادر و دریانوردی، تعدادی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، جامعه دانشگاهیان کشور و شرکت های صنعتی مرتبط با این حوزه حضور داشتند.



وزیر راه: بنادر ایران، امن هستند

عباس آخوندی در آیین گشایش این همایش گفت: «اقتصاد جهانی و جهانی شدن یکی از تجلی های واقعی در حوزه دریاست زیرا در حوزه دریا پیوستگی اقتصاد ایران با تجارت جهانی کاملاً لمس می شود.»

وزیر راه و شهرسازی درباره موضع ایران برای بهره مندی از این پتانسیل تأکید کرد: «ایران همواره به دنبال اتصال به اقتصاد و تجارت جهانی است و مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور در این زمینه برای ما اهمیت زیادی دارد. ملت ایران شایسته بهترین ها است و باید تلاش کنیم با فضای تعامل بین المللی ارتباط ایران را با جهان روان تر و سهل تر کنیم.»

او با تأکید بر ضرورت تلاش برای کاهش هزینه های مبادله با اقتصاد جهانی در بنادر ایران، تأکید کرد: «در حوزه هوا و دریا یکپارچگی اقتصاد ایران با اقتصاد جهانی کاملاً ملموس است و برای عبور از این شرایط باید خطوط هوایی و شبکه های راه های ریلی، دریایی و جاده های کشور را توسعه دهیم.»

عباس آخوندی با تأکید بر امنیت بنادر ایران برای اقتصاد جهان یادآور شد: «دریا و سواحل ایران بسیار امن هستند. باید تمام سواحل ما در دریای خزر، عمان و خلیج فارس به عنوان امن ترین سواحل برای افزایش کارایی خود از فناوری های جدید و مدرن و آموزش های لازم برخوردار شوند.»

به گفته او دولت یازدهم به دنبال کاهش هزینه های حمل و نقل دریایی است: «برای تحقق این هدف توسعه چهار برابری بندر چابهار و افزایش عملیات تخلیه و بارگیری آن، سالانه به هشت میلیون تن در دستور کار ما قرار دارد. همچنین تمام سواحل جنوبی کشور باید به سواحل دریای خزر، مدیترانه، اروپا، آسیای میانه، چین و تمام کشورهای شمال و شرق و غرب باید به شبکه حمل و نقل بین المللی ما متصل شوند و برای همین هم توسعه فاز سوم بندر شهید رجایی، تجهیز فاز دوم آن و توسعه بندر جاسک مورد توجه جدی دولت یازدهم قرار دارد.»

اختصاص ۳۵۰ میلیون دلار برای توسعه چابهار

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به بر محور اصلی همایش، بر ضرورت یکپارچه سازی مدیریت مناطق ساحلی تأکید کرد و افزود: «بدون شک همکاری تمام نهادها، سازمان ها و وزارتخانه های مرتبط می تواند به توسعه بنادر و استمرار سیستم یکپارچه مدیریت مناطق ساحلی کمک کند. ما همواره به دنبال رفع گلوگاه ها در حوزه دریا، جاده و ریل در این زمینه هستیم.»

آخوندی در آیین گشایش این همایش بین المللی از سرمایه گذاری ۳۵۰ میلیون دلاری در بندر شهید بهشتی چابهار خبر داد و گفت: «با توسعه راه های منتهی به این بندر مرادفات تجاری در این منطقه مهم و استراتژیک با کشورهای همسایه افزایش پیدا می کند.»

او در ادامه درباره سرمایه گذاری های دولت در سواحل و بنادر کشور یادآور شد: «۱۰۷ میلیون دلار برای خرید تجهیزات فاز دوم بندر شهید رجایی و ۲۵۰ میلیون دلار برای توسعه فاز سوم این بندر نیاز داریم، این در حالی است که

علیرضا کبریایی، معاون توسعه و تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی هم در آیین گشایش این همایش به نمایندگی از دبیرخانه دائمی همایش ICOPMAS سخن گفت. به گفته او در طول ۲۴ سالی که از آغاز برگزاری این همایش می‌گذرد، اهدافی همچون انتقال تجربیات و دانش مهندسی سواحل و بنادر و به کارگیری راهکارها و رویکردهای جدید جهت ارتقای سیستم‌های نوین مدیریتی و اجرایی مدنظر بوده است.

او با تأکید بر تأثیرگذار بودن این همایش در حوزه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، گفت: «جاری بودن مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی را شکوفاتر از گذشته می‌بینیم که به زندگی مشترک ساحل دریا، محیط زیست دریایی و ساحلی و سازمان یافتگی مورد انتظار آرمان‌های ملی در خصوص پاسداشت سواحل در حال پاسخگویی است.»

به گفته کبریایی این چشم‌انداز حکایت از برنامه‌های راهبردی و استراتژیک ویژه‌ای دارد که همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی با تمام توان آن را دنبال می‌کند:

«چشم‌انداز روشن این همایش توسعه نسلی و رشد سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، رشد برنامه‌های اجرایی عملیاتی و پیروزی اقدامات در زمینه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی با رویکرد زیست محیطی است.»

قائم مقام همایش ICOPMAS ۲۰۱۴ با تأکید بر نگاه جهت‌گیرانه این همایش به محیط زیست و دریا، گفت: «در برنامه‌های توسعه‌ای سواحل و بنادر همواره شاهد توسعه رویکردها در مراقبت از مناطق ساحلی، دریا و محیط زیست خواهیم بود.»



لوییس ون شل: کنفرانس ICOPMAS در راستای اهداف اتحادیه جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی است.

اتحادیه جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (پیانک) از فعالیتهای ICOPMAS به دلیل موفق بودن آن در همه عرصه‌ها حمایت کامل می‌کند.

دبیرکل پیانک در سخنرانی خود در آیین گشایش یازدهمین کنفرانس سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی اهداف تدوین شده در کنفرانس ICOPMAS را در راستای اهداف اتحادیه جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی دانست و ضمن تشکر از سازمان بنادر و دریانوردی به خاطر استمرار در برگزاری این کنفرانس از سازمان‌ها و افراد ذیربط ایرانی دعوت کرد که در سمینارها و کنفرانس‌های بین‌المللی این موسسه حضور یافته و مشارکت فعال داشته باشند.

لوییس ون شل با تأکید بر اینکه هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد حمل بار و کالا در دنیا از طریق دریا صورت می‌گیرد، نقش ایران به عنوان اولین عضو خاورمیانه‌ای پیانک را دارای اهمیت قابل توجه دانست و برگزاری کنفرانس ICOPMAS را فرصتی برای تحکیم این جایگاه عنوان کرد.

او در ادامه با یادآوری سابقه ۱۳۰ ساله پیانک، عضویت ۱۷۰۰ متخصص در این موسسه بین‌المللی را به عنوان یکی از نقاط قوت پیانک در حوزه‌های طراحی، ساخت و نگهداری داشت.

مهمترین اصل در برنامه ششم مدنظر قرار گیرد.

او در ادامه نبود دسترسی عموم مردم به سواحل، نبود برنامه مناسب برای کاربری زمین در سواحل و مالکیت در مناطق ساحلی را چالش دیگری دانست که باید در توسعه دریامحور به آنها توجه ویژه شود: «همچنین موانع فرهنگی و اجتماعی در سواحل، تغییر ساختار فرهنگی و ضریب تراکم جمعیت بالا بر سواحل شمال کشور و ضریب پایین تراکم جمعیت بر سواحل جنوبی از مشکلات پیش‌رو در توسعه سواحل است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با یادآوری این مطلب که دولت یازدهم به ساماندهی بنادر و مناطق ساحلی جنوب توجه ویژه‌ای خواهد داشت، افزود: «دولت تلاش می‌کند توسعه سواحل جنوبی هر چه بهتر انجام شود که در این باره می‌توان به سفرهای رئیس‌جمهور در ابتدای دولت به جنوب کشور اشاره کرد.

نبود ارتباط مناسب با سرزمین اصلی در سواحل جنوب یکی دیگر از چالش‌های موجود است که موجب توسعه نیافتگی سواحل جنوب کشور شده است.» به گفته او برای کاهش مشکلات سواحل شمالی و جنوبی کشور باید ایجاد هماهنگی ملی برای ساماندهی مناطق ساحلی و ایجاد شناخت، تفاهم و تأکید بر آرمان‌های ملی برای توسعه پایدار سواحل، در دستور کار قرار بگیرد.

سعید نژاد با تأکید بر ضرورت توجه به مدیریت یکپارچه سواحل کشور، گفت: «برای رفع چنین چالش‌هایی نیازمند مدیریت هماهنگ در سواحل هستیم. در حال حاضر ۱۷ سازمان مسئولیت امور سواحل کشور را بر عهده دارند که باید با یکدیگر تعامل داشته، رقابت را کنار بگذارند تا در چارچوب تعامل هماهنگ توسعه متناسب سواحل عملیاتی شود.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «همچنین رعایت مسائل ایمنی و امنیتی و دفاعی، افزایش ظرفیت اکتشاف و بهره‌وری و بهبود نقش مؤثر ما در همکاری‌های بین‌المللی از راهبردهای اساسی برای حل مشکلات سواحل است.»

سواحل و بنادر اموال ملی نسل‌های بعدی هستند

او در ادامه تأکید کرد: «راهکارهای مناسب و پایدار در ارتباط با محیط زیست، اجرای منطقه‌ای و جهانی برای شناخت پدیده‌های محسوس در این زمینه و اطمینان دادن به نسل آینده و کنونی مبنی بر اینکه هر چه در سواحل و دریاها است، اموال ملی محسوب می‌شود، برخی دیگر از راهبردهای اساسی برای حل چالش‌های موجود بر سواحل کشور است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با یادآوری اهمیت بهره‌گیری از نیروهای دانش‌آموخته متخصص در زمینه بنادر و سواحل، گفت: «استفاده از منابع علمی و دانشگاهی در زمینه فعالیت‌ها و اقدامات در سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی و همکاری منطقه‌ای در ارتباط با سواحل کشور از دیگر راهبردهایی است که برای کاهش مشکلات سواحل در دستور کار دولت قرار می‌گیرد.»



کبریایی: نگاه ویژه به حفاظت از محیط زیست در توسعه سواحل



در میزگرد تخصصی بندر و دریا مطرح شد:

چراغ سبز دولت برای گسترش گردشگری دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی متولی گردشگری نیست، اما نقش حاکمیتی دارد

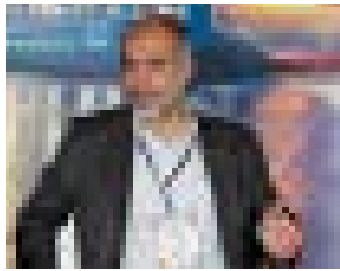
نیست اما به واسطه وظایف و اختیارات حاکمیتی اش می تواند در این موضوع دخیل باشد. با توجه به موضوع همایش ICOPMAS امسال که محور «سواحل، فرصت ها و تهدیدها» را برگزیده است، جناب آقای رزازان تحلیلی از وضعیت گردشگری دریایی در حال حاضر و برنامه های پیش روی سازمان برای مان ارائه دهید.

رزازان: با توجه به ساماندهی انجام شده در چند سال گذشته، مردم علاقه مند شده اند که علاوه بر بهره گیری از سواحل و تفریح در سواحل، از دریا و امکان های گردشگری آن هم استفاده کنند. علیرغم نگاه های منتقدانه ای که به گردشگری دریایی وجود دارد اعتقاد داریم که چه در سواحل جنوبی کشور و چه در سواحل شمالی کشورمان، پتانسیل های بسیار قوی برای توسعه گردشگری دریایی وجود دارد. این موضوع از آنجایی اهمیت خود را نشان می دهد که بدانیم واقعا گردشگری می تواند از هر نظر یک اقتصاد پایدار را هم برای کشور ما به وجود بیاورد.

در نزدیکی ما، برخی از کشورهای منطقه با اینکه جزیره طبیعی ندارند، برای جذب گردشگران جزیره مصنوعی ایجاد می کنند تا بتوانند به واسطه مسافرت های دریایی تردد گردشگران را افزایش دهند اما باید بپذیریم که ما از این طبیعت خدادادی به خوبی استفاده نکرده ایم.

گسترش گردشگری دریایی با توجه به موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیک ایران از اهمیت ویژه ای برخوردار است. گسترش گردشگری دریایی نه تنها به عنوان فرصتی برای بهره وری اقتصادی سواحل و ایجاد شغل در این مناطق دارای اهمیت است بلکه با توجه به فعالیت گردشگری کشورهای حاشیه خلیج فارس از یک سو و کشورهای همجوار دریای خزر از سوی دیگر دارای ابعادی استراتژیک برای جمهوری اسلامی ایران است. با این حال پیچیدگی فرآیند دریافت موافقت و مجوز برای سرمایه گذاری و اجرای پروژه های میلیاردری از سوی بخش خصوصی سبب شده است که از این پتانسیل بهره چندانی نبرده باشیم. برای بررسی این موضوع میزگرد تخصصی «فرصت ها و تهدیدهای نواحی ساحلی برای گسترش گردشگری دریایی» در حاشیه همایش ICOPMAS ۲۰۱۴ برگزار شد. در این میزگرد تخصصی که به میزبانی غرفه نمایشگاهی ماهنامه بندر و دریا در هتل المپیک انجام گرفت، عبدالکریم رزازان، مدیر کل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، آیت الله رضا زاده، معاون عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و سعید مظاهری، رئیس هیئت مدیره شرکت بهین طرح آپادانا به عنوان نماینده بخش خصوصی حضور داشتند.

پرسش: سازمان بنادر و دریانوردی اگرچه متولی تام گردشگری دریایی



عبدالکریم رزازان

مدیر کل تأمین تجهیزات سازمان بندر و دریانوردی

و بلوچستان سواحل زیبایی وجود دارد که در حوزه گردشگری دیده نشده است.

ضمن اینکه در بحث دریایی عملاً ورودی انجام نشده است. ما تور دریایی نداریم. چه ایرادی دارد تور دریایی وجود داشته باشد که در نوار شمالی کشور از شهری به شهر دیگر برود و خدمات فرهنگی هنری هم در طول سفر ارائه کند؟ یا در تالاب شادگان تورهای تفریحی برای بازدید داشته باشیم؟

مظاهری: من هم در مقدمه باید بگویم که بحث گردشگری دریایی با شرایط و امکانات مختلف می تواند در نقاط ساحلی یعنی بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل با احتساب جزایر شکل بگیرد.

واقعیت این است که بحث گردشگری دریایی تا امروز در نقاط محدودی از کشور شکل گرفته است. شاید جزیره کیش تنها جایی است که تمامی امکانات و زیرساخت‌ها را برای استفاده از یک محیط آبی را فراهم کرده است. اگر بخواهیم سواحل را بررسی کنیم در شمال به خاطر شرایط طبیعی و جغرافیایی شاهد تراکم جمعیت هستیم؛ نمی‌خواهم بگویم که سواحل جنوبی ما خالی است اما به نسبت سواحل شمالی از تراکم بسیار کمتری برخوردار است.

چاره این موضوع چیست؟

رضازاده: به نظر سازمان بندر و دریانوردی باید با سازمان‌های دیگر همچون میراث فرهنگی و گردشگری به سمتی حرکت کند که طرح‌هایی ارائه شود و از این طرح‌ها حمایت کافی صورت بگیرد. سازمان بندر هم از بعد وظایف حاکمیتی اش که بحث ایمنی دریایی است، استانداردهای ساخت‌وسازهای دریایی را نظارت کند و از این طرح‌ها پشتیبانی شود.

بندر و دریا: رسیدیم به این مطلب که در حال حاضر اجماع نظر کلی از تعریف گردشگری دریایی در بین دستگاهها ذی ربط وجود ندارد. لذا تورهایی دریایی، ورزش‌های آبی و تفرجگاههای ساحلی باید در قالب مدل‌هایی تعریف و ترسیم شود. در این زمینه آقای دکتر مظاهری طرحی را برای اجرای مارینا در شمال کشور در دست دارند. به عنوان نماینده بخش خصوصی در این میزگرد برایمان بفرمایید که از منظر بخش خصوصی چه تقاضاهایی از دولت و سازمان بندر و دریانوردی دارید؟

مظاهری: شاید سازمان بندر و دریانوردی از قبل هم این دغدغه را داشته است و بحث مدیریت نواحی ساحلی را برای همین دنبال کرده تا تضاد منافع بین فعالیت‌های مختلفی که در سواحل می‌تواند اتفاق بیفتد، مدیریت شود. یعنی در کنار صنعت دریایی، بحث نفت و گاز، بندر دریایی، شیلات و صنایع آبریز پروری، بتوانیم از گردشگری دریایی هم استفاده کنیم.

به تازگی در استان مازندران به عنوان یکی از استان‌هایی که ظرفیت مسافر و گردشگری زیادی دارد، طرحی از ما خواستند که انجام دهیم که مبتنی بر ایجاد یک بندر تفریحی با ظرفیت ۲۵۰ قایق در دسته‌بندی‌های مختلف تفریحی، ورزشی، حرفه‌ای، مسافری خصوصی و قایق‌های مسافری با ظرفیت ۴۰ نفر است که بتوانند بین سواحل و کشورهای ساحلی هم‌جوار با دریای خزر تردد کنند. این بندر در ۱۴ کیلومتری شرق بندر نوشهر طراحی شده است. سرمایه‌گذار بخش خصوصی ایرانی است که با سرمایه حدود ۷۵۰ میلیارد تومان این کار را آغاز کرده است که علاوه بر مارینا یک هتل ۵ ستاره در پس کرانه هم ایجاد شود.

با اینکه در شمال گردشگر زیادی داریم، اما امکانات تفریحی به اندازه گردشگران نداریم. سواحل شمالی به مراکز جمعیتی کشور خیلی نزدیک‌تر است و همین موضوع جاذبه بسیار زیادی را برای گردشگران ایجاد کرده است.

علاوه بر این سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پسرکرانه‌ها، منازل و ویلاهای شخصی به وفور اتفاق افتاده است. پس اگر امکانات و تسهیلاتی در دریا ایجاد شود، امکان استفاده از ظرفیت بالای مسافرانی که به شمال کشور می‌روند، فراهم خواهد شد. واقعیت قضیه این است که اگر چه مسافران برای آبتنی یا در کنار دریا و ساحل بودن به این نواحی

با این حال باید بگویم که ما تجربه خوبی در این زمینه بدست آورده‌ایم و به این نتیجه رسیده‌ایم که می‌شود گردشگری دریایی را توسعه داد. تجربه دو دهه اخیر ما هم نشان می‌دهد که با یک رویکرد جدید به بحث گردشگری، می‌توانیم بارقه‌امیدی در این زمینه به وجود بیاوریم. هر چند که لازم می‌دانم یادآوری کنم که سازمان متولی توریسم و گردشگری نیست اما در این دو دهه گام‌های مؤثری در این زمینه برداشته است.

رضازاده: در تأیید صحبت‌های آقای رزازان باید اضافه کنم اگر چه سازمان متولی توریسم نیست اما با توجه به اینکه جنبه‌های زیربنایی حمل و نقل دریایی

در حوزه گردشگری و نیازهای تأسیسات دریایی به تکالیف حاکمیتی و اعمال وظایف حاکمیتی سازمان برمی‌گردد، باید توجه داشته باشیم در خصوص دادن مجوزهای لازم برای اسکله‌های تفریحی و مبادی گردشگری دیگری که می‌خواهند از دریا استفاده کنند و همچنین بحث ایمنی شناورها و... به نوعی سازمان در وسط گود است و طبیعی است که باید اعمال نظر و سلیقه کند.

رزازان: کاملاً درست است. در گردشگری چند شاخص مهم وجود دارد که اگر پوشش داده شود، این مسیر برای توسعه هموار خواهد شد. به عنوان مثال ما در بحث شناورهای مسافری استاندارد در چند سال گذشته اقداماتی انجام دادیم. هنگامی که بیش از صد فروند شناور فرسوده را از پایانه خارج کردیم و شناورهای استاندارد و ایمن را جایگزین آنها کردیم، تمایل و رغبت مردم به استفاده از این شناورها افزایش پیدا کرد و بسیاری از افرادی که اصلاً دریا را ندیده بودند، توانستند یک تجربه دریایی داشته باشند.

رعایت ایمنی در شناورهای دریایی، به خودی خود برای مردم مانند یک جذابیت است و آنها را به استفاده از این امکانات ترغیب می‌کند. بنابراین ما می‌توانیم با توجه به شاخص‌های این چنین در توسعه گردشگری دریایی در سواحل شمالی و جنوبی تأثیرگذار باشیم.

نکته ظریفی را مطرح کردید. همان طور که می‌دانید سواحل شمالی ما با تراکم بسیار بالای جمعیتی مواجه هستند و تقاضای بیش از اندازه در نوار ساحلی شمالی سبب تضادهایی از نظر زیست محیطی و آمایش سرزمین شده است حال آنکه در نوار ساحلی جنوبی، تراکم جمعیت بسیار اندک و در برخی نقاط خالی از سکنه است که این موضوع حتی می‌تواند ابعاد امنیتی، سیاسی و اجتماعی داشته باشد و مخاطراتی ایجاد کند. جناب آقای رضازاده رویکرد سازمان نسبت به این موضوع چیست؟

رضازاده: به نظر می‌رسد ما عدم توازن را در بهره‌برداری از سواحل داریم که یکی از آنها بحث گردشگری دریایی و سواحل است. با توجه به تعریفی که از سواحل داریم می‌توان گفت؛ ساحل نقطه‌ای است که خشکی و آب بر همدیگر تأثیر می‌گذارند، پس مدیریتی که اعمال می‌شود باید در هر دو حوزه وجود داشته باشد تا بر اساس توازن و پتانسیل‌های زیست محیطی که وجود دارد، منجر به بهره‌برداری پایدار در همه زمینه‌ها از سواحل شود.

در بحث گردشگری دریایی، من حتی در شمال هم قبول ندارم که بحث گردشگری دریایی داریم؛ بلکه این استفاده بیشتر از ساحل و قسمت خشکی است یعنی در بیشتر موارد، نهایت گردشگری دریایی ما از حد شنا و آبتنی فراتر نمی‌رود. اما شناختی که ما از گردشگری دریایی داریم بسیار وسیع‌تر است.

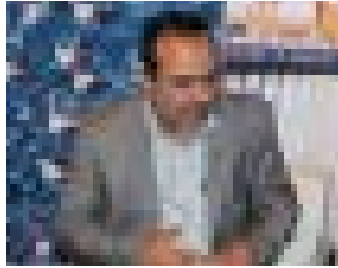
تورهایی دریایی، رستوران‌های دریایی، ورزش‌های آبی و... هیچکدام حتی در شمال کشور هم وجود ندارد. البته در شمال شاهد بهره‌برداری حداکثری از سواحل هستیم اما نگاهی به سمت دریا نبوده است که باید با همکاری ارگان‌های دیگر به این سمت پیش برویم.

در سواحل جنوبی؟

رضازاده: در قسمت سواحل جنوبی حتی همین بهره‌هم از ساحل وجود ندارد. ما پتانسیل‌ها و جاذبه‌های بسیار خوبی در سواحل جنوب داریم؛ مثلاً جایی مثل تالاب شادگان که یک طبیعت بکر و بی‌نظیر است اما فراموش شده است یا در سیستان



رعایت ایمنی در شناورهای دریایی، به خودی خود برای مردم مانند یک جذابیت است و آنها را به استفاده از این امکانات ترغیب می‌کند. بنابراین ما می‌توانیم با توجه به شاخص‌های این چنین در توسعه گردشگری دریایی در سواحل شمالی و جنوبی تأثیرگذار باشیم.



آیت الله رضازاده

معاون عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان

با فرمول‌های حمایتی این مشکل را برطرف کرد. مثلاً شاخص‌ها باید شکسته باشد. سرعت باید طوری باشد که مردم در کوتاهترین زمان مثلاً خط انزلی به باکو را که حدود ۱۴۰ مایل است، طی کنند. علاوه بر آن می‌توانیم پکیج‌های توریستی ایجاد کنیم که گردشگران نه تنها از سواحل دریای خزر استفاده کنند بلکه تردد هم داشته باشند. مانند همین مارینا، هنگامی که بخش خصوصی ببیند که دولت واقعاً حمایت می‌کند، ورود می‌کند.

رضازاده: در تکمیل صحبت آقای مهندس رزازان باید بگویم که می‌توانیم مسافرت‌های دریایی را در دویخش جداگانه بررسی کنیم. یکی مسافرت‌هایی که صرفاً جابجایی از یک نقطه به نقطه دیگر است و دیگری مسافرت‌هایی که جنبه توریستی و تفریحی دارد. اگر دسته اول مد نظر باشد مثل هر فعالیت تجاری دیگری، قاعدتاً این جابجایی مسافرت با شیوه‌های دیگری مثل سفرهای زمینی، هوایی و... در جنوب کشور توان رقابتی خوبی دارد. وضعیت جزایر ما به صورتی است که این جابجایی از طریق شناورهای دریایی انجام می‌شود چون ارتباط زمینی نداریم. کسی نمی‌تواند از ماشین استفاده کند، مگر اینکه از طریق حمل ماشین با شناور باشد. هواپیما هم که گران‌تر است به همین خاطر حجم زیادی از مسافرت‌هایی که در جنوب انجام می‌شود، از طریق شناورهاست.

اما در شمال این وضعیت متفاوت است. کسی که بخواهد از یک شهر شمالی به شهر دیگر برود، قاعدتاً در رقابت با سفر دریایی، مسافرت زمینی هم سریعتر است و هم ارزان‌تر. در شمال باید به سمتی برویم که این مسافرت‌ها همراه با تفریح و گردشگری دریایی و تور باشد تا جذابیت ایجاد شود و البته بازده اقتصادی هم داشته باشد، ضمن اینکه یک قابلیت دیگر هم هست و آن مسافرت از کشور ما به کشورهای همجوار است.

رضازاده: دو نکته در اینجا مطرح است. آمارها نشان می‌دهد که علاوه بر سازمان بندر و دریانوردی نزدیک به ۳۰ دستگاه و ارگان دیگر هم در بخش گردشگری دریایی دخیل هستند، هرچند که سازمان یکی از مهم‌ترین آنهاست. با علم به این موضوع برایمان بگویید که مشارکت سازمان‌های دیگر در این زمینه باید چگونه باشد؟ و سازمان بندر چگونه می‌تواند فرآیند صدور مجوزها را تسهیل کند؟

رضازاده: برای ساخت وسازهایی در زمینه گردشگری یا هرگونه ساخت‌وسازی که نیاز به تأسیسات دریایی و ساخت اسکله دارد، سازمان بندر بر اساس بند ۲۲ ماده ۳ مصوب سال ۴۸ مجلسین، وظایف حاکمیتی دارد. در این مصوبه آمده است که هرگونه سازه و یا ساخت تجهیزات دریایی و یا بهره‌برداری باید مجوز سازمان بندر باشد. همین موضوع به صورت شفاف‌تر در تبصره الحاقی که سال ۱۳۶۷ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید هم آمده است که تأکید دارد ساخت هرگونه سازه یا تجهیزات دریایی در دریاها و یا رودخانه‌های قابل کشتیرانی باید با مجوز سازمان بندر و دریانوردی باشد. قاعدتاً سازمان تنها ارگانی نیست که باید این مجوز را صادر کند اما برای صدور این مجوزها موافقت ارگان‌های ذی‌ربط دیگر هم باید گرفته شود. به صورت تک پنجره طبق این بند در سازمان کمیته‌ای به نام کمیته صدور مجوز سازه‌های دریایی تشکیل شده است که وظیفه بررسی طرح‌ها و صدور مجوزهای لازم را دارد.

این مجوزها در سه مرحله صادر می‌شود. مرحله اول، مرحله موافقت اولیه است که پیش از آنکه طراحی و مشاوره انجام شود، مدارک و مستندات حداقلی برای موافقت اولیه نیاز است. اگر مدارک مورد نیاز شامل موافقت اولیه منابع طبیعی، موافقت محیط زیست و ارگان‌های ذی‌ربط دیگر که در مستندات کاملاً مشخص است آماده شود، اگر مدارک کامل باشد سازمان موظف است طی دو هفته این مدارک را در کمیته صدور مجوز طرح کند و در صورت موافقت، صدور مجوز انجام می‌شود که آن هم یک هفته زمان نیاز دارد. یعنی به شرطی که مدارک کامل باشد این مرحله ۲۰ روز زمان خواهد بود.

بعد از صدور موافقت اولیه، مرحله دوم آغاز می‌شود. در این مرحله متقاضیان باید با مشاوران ذی‌صلاح دریایی قرارداد منعقد کنند؛ طراحی و جزئیات لازم انجام می‌شود. باز هم اگر مدارک کامل به دست ما

می‌روند اما در واقع از مواهب طبیعی دریا در داخل دریا کمتر استفاده می‌کنند، چون امکاناتی وجود ندارد. به عنوان مثال ما کمتر کسی را داریم که قایق شخصی تفریحی داشته باشد در حالیکه عده‌ای در ایران هواپیمای شخصی دارند. اتفاقاً بخش گردشگری دریایی در مقایسه با یک کار بازرگانی، نفتی، پالایشگاهی و... آسیب‌های کمتری برای محیط زیست دارد البته اگر بتوانیم شرایط را به خوبی تأمین کنیم.

رضازاده: سازمان بندر و دریانوردی در کنار سازمان‌های دخیل در امر توسعه گردشگری چه سهم و نقشی در این زمینه دارد؟

مظاهری: سازمان بندر همان نقش حاکمیتی و تصمیم‌گیری را دارد و همان طور که دوستان هم مطرح کردند، طرح اولیه این مارینا در کمیته صدور مجوز و محیط زیست تصویب شده است. منظورم این است که این تداخل منافع قبلاً به نوعی مطرح شده و پس از کارشناسی و بحث به جمع بندی رسیده است. درست است که سازمان بندر متولی گردشگری نیست اما نقش حاکمیتی و حمایتی تأثیرگذاری در گردشگری دریایی دارد که نقشی کلیدی است. همچنین باید بدانیم با ایجاد چنین بندری صنایع ساخت شناورها و صنایع مرتبط دیگر هم رشد می‌کند.

رضازاده: سازمان بندر و دریانوردی اقدامات بسیار زیادی در خصوص گسترش ماریناها و شناورها انجام داده است. آقای رزازان برای توسعه ماریناهای تفریحی این چنینی چه برنامه‌هایی دارید؟

رزازان: در این زمینه، مباحث خوبی در سازمان مطرح شده و اقدامات خوبی هم انجام شده است. برخی می‌گویند که گردشگری و گسترش مسافرت‌های دریایی در دریای خزر توجیه اقتصادی ندارد اما با بررسی‌هایی که در طول این سال‌ها در زمینه چالش‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای این نواحی انجام شده است، این موضوع را قبول ندارم. برای همین هم در سازمان راهکارهای مختلفی ارائه داده‌ایم که بتوانیم از این نگاه بدبینانه به دریای خزر خارج شویم.

رضازاده: برخی از این منتقدان، معتقدند که قیمت تمام شده سفرهای دریایی در دریای خزر توجیه اقتصادی ندارد.

رزازان: این موضوع را می‌توان با یک برنامه‌ریزی ساده اما صحیح برطرف کرد. درست است که قیمت تمام شده سفرهای دریایی در دریای خزر، نسبت به سفرهای زمینی بیشتر است اما باید از منظر بین‌المللی هم به موضوع نگاه کرد. سازمان هم در این رابطه حمایت‌های خوبی انجام داده است و سفرهای دریایی در سواحل جنوبی با حمایت سازمان شکل گرفته است. زیرساخت‌هایی به وجود آمده است تا هزینه‌های بخش خصوصی در این مسیر کاهش پیدا کند. در حال حاضر هم ترمینال مسافری قدرتمندی را در جنوب و شمال داریم. در بندر خرمشهر بزرگ‌ترین ترمینال مسافری را داریم، در آبادان، بندر شهید باهنر، لنگه و همین‌طور بندر انزلی ترمینال‌های فعالی داریم.

پس سازمان در بحث حاکمیتی حمایت‌های خودش را انجام داده و زیربناها را برای بخش خصوصی آماده کرده است و از نظر حمایت‌های اقتصادی، وام‌های بدون بهره و... حمایت‌های خوبی انجام شده است. بنابراین سازمان بندر نه تنها در بحث زیرساخت‌ها، بلکه آنجایی هم که نباید ورود پیدا کند، ورود پیدا کرده است.

چراغ سبز دولت، شرکت‌های خصوصی را ترغیب به سرمایه‌گذاری می‌کند.

رضازاده: اینطور که آقای مظاهری می‌گویند، طرحی هم برای مسافرت‌های بین‌کشورهی همجوار در برنامه است. نظر به اینکه ۹۸ درصد از مسافرت‌های دریایی که در کشور ثبت می‌شود در نوار جنوبی است، علت رشد نکردن مسافرت‌های دریایی در شمال کشور و ساحل خزر چیست؟

رزازان: باید بحث‌های حمایتی سازمان بیشتر شود. در جنوب هم اگرچه بین خاارک تا بوشهر شناور مسافری داریم اما به خاطر اینکه توجیه اقتصادی ندارد، این مشکل به وجود آمده است. برای حل این مشکل هم سال‌هاست که شرکت نفت به کشتیرانی والفجر سوسپید می‌دهد اما این فرهنگ باید به وجود بیاید که دولت هم کمک کند. در دریای خزر می‌توان



برای ساخت وسازهایی در زمینه گردشگری یا هرگونه ساخت‌وسازی که نیاز به تأسیسات دریایی و ساخت اسکله دارد، سازمان بندر بر اساس بند ۲۲ ماده ۳ مصوب سال ۴۸ مجلسین، وظایف حاکمیتی دارد.



سعید مظاهری

رئیس هیئت مدیره شرکت بهین طرح آبادانا

منابع طبیعی متولی است، محیط زیست که همه جا وجود دارد و همچنین ارگان‌های دیگر. ما برای تسهیل این فرآیند در سازمان بنادر کمیته صدور مجوز را تشکیل داده‌ایم و به صورت تک پنجره‌ای مدارک را دریافت می‌کنیم اما قاعدتاً این کفایت نمی‌کند. به نظر می‌رسد که لازم است مدیریت یکپارچه‌ای را در سواحل داشته باشیم. هم بحث سواحل، هم آب‌های کرانه‌ای و هم قسمتی که به عنوان مناطق ساحلی می‌شناسیم.

برای عملیاتی شدن مدیریت یکپارچه سواحل، چه اقداماتی صورت گرفته است؟

رضازاده: سازمان بنادر با توجه به وظایف

حاکمیتی که دارد باید به این موضوع رسیدگی کند اما به سبب ردپای قانونی که در برنامه سوم توسعه وجود داشت، در ماده ۶۳ سند ساماندهی سواحل برنامه چهارم این موضوع به عهده همه ارگان‌های ذیربط گذاشته شده است. با این حال سازمان بنادر از سال ۱۳۸۲ مطالعه طرح مدیریت یکپارچه سواحل را شروع کرد که تا سال ۱۳۸۹ به پایان رسید. این طرح سپس به تصویب شورایی عالی معماری و شهرسازی هم رسید که بر اساس آیین‌نامه اجرایی ماده ۶۳ قانون توسعه کشور برای تدوین و تصویب سند ساماندهی سواحل، باید کارگروهی متشکل از اعضای شورای عالی معماری و شهرسازی و استانداران استان‌های ساحلی تشکیل می‌شد و آن را بررسی و تصویب می‌کرد.

طرح مدیریت یکپارچه ساحلی در این شورا طرح شد؛ با نظر شورا در همه استان‌ها ارائه شد و نقطه نظرات همه استان‌های ساحلی گرفته شد. ضمن اینکه در تهیه آن ۱۸ سازمان و ارگان دریایی هم حضور داشتند. این طرح مجدداً به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی رسید و رسماً به استانداران استان‌های ساحلی برای استفاده به عنوان سند بالادستی در توسعه ساحلی ابلاغ شد. البته این طرح به معنی مدیریت واحد نیست که فقط سازمان بنادر در سواحل مدیریت کند یا فقط محیط زیست، بحث هماهنگی بین همه ارگان‌هایی است که ذیربط و ذینفع هستند.

به همین منظور مصوب شد که کمیته حفاظت از سواحل با مدیریت استانداری و دبیری مدیر کل بنادر و دریانوری استان ساحلی تشکیل شود که وظیفه این کمیته بحث هماهنگی بین ارگان‌ها، رفع تعارض‌ها و سیاست‌گذاری در بحث‌های ساحلی استان و بقیه موارد مشابه است.

بنابراین مواردی که می‌تواند به عنوان چالش و مانع در توسعه ساحل چه در زمینه گردشگری یا بحث‌های حوزه‌های دیگر وجود داشته باشد و همچنین تعارضاتی که بین ارگان‌ها و سازمان‌های مختلف وجود دارد در همین کمیته رفع و بررسی می‌شود. این کمیته در حال حاضر در استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و مازندران تشکیل شده و در حال پیگیری است. به دنبال این هستیم که کمیته در استان‌های سیستان و بلوچستان و استان گیلان هم تشکیل شود چرا که اگر این کمیته‌ها در همه استان‌ها فعال شود، بحث مدیریت یکپارچه و هماهنگی‌ها راحت‌تر انجام خواهد شد.

مظاهری: اگرچه این پنجره ایجاد شده است اما در عمل

هماهنگی‌ها به طور کامل اتفاق نیفتاده است. با توجه به اینکه سازمان بنادر این کمیته صدور مجوز را در همه فعالیت‌های دریایی داشته است، اگر این مسیر تسهیل شود، مدیریت یکپارچه از جمله در بحث گردشگری چون نیاز به زیرساخت و زیربنای دریایی دارد، شکل می‌گیرد و بخش خصوصی می‌داند که با سازمان بنادر به عنوان یک نهاد حاکمیتی و یک هماهنگ‌کننده روبروست. تمام اطلاعات و درخواست‌ها را به این کمیته در سازمان می‌فرستند و بعد هم از همان جا مجوز می‌گیرند و دیگر نیازی به هماهنگی مستقل متقاضی با نهاد‌های دیگر نیست. نکته مهم این است که خود سازمان بنادر بتواند این هماهنگی را با بقیه ارگان‌ها انجام

برسد، مثل مرحله اولیه طی کمتر از ۲۰ روز مجوز ساخت صادر خواهد شد.

پس از صدور مجوز ساخت و آغاز پروژه، سازمان بنادر نظارت خواهد کرد که همه چیز مطابق با مجوز ساخته شود. پس از ساخت و اعلام متقاضی، مجدداً گروه‌های ما بازدید می‌کنند و هنگامی که پروژه آماده بهره‌برداری شود، بازدید دوباره انجام می‌شود که این فرآیند هم حدود ۲۰ روز زمان خواهد برد.

برویم به سراغ بخش خصوصی. این طور که آقای رضازاده می‌گویند، فرآیند صدور مجوز و پیگیری‌ها در سازمان ظرف مدت نهایتاً ۶۰ روز انجام خواهد شد؛ البته در صورت کامل بودن و

صحت مدارک. آقای مظاهری شما به عنوان کسی که این فرآیند را طی کرده است با چه چالش‌هایی روبرو بوده و یا هستیید؟

مظاهری: نقش سازمان حداقل برای اینکه این تک پنجره را ایجاد کند، نقش ارزشمندی است. با این حال اگرچه این تک پنجره ایجاد شده است اما همانطور که آقای رضازاده گفتند، نظر ارگان‌های ذیربط دیگر از جمله محیط‌زیست، استانداری، نیروهای انتظامی، دفاعی و امنیتی کشور و به عبارت دیگر مجموعه‌های دولتی و تصمیم‌گیر دیگری هم باید دریافت شود. این بروکراسی اداری را در همه فعالیت‌های اقتصادی کشور حتی برای انجام یک کار تولیدی داریم.

من فکر می‌کنم چیزی که ما به عنوان بخش خصوصی انتظار داریم این است که این فرآیند تسهیل شود. ما به عنوان نماینده سرمایه‌گذار بخش خصوصی، تلاش می‌کنیم که چنین طرح‌هایی انجام شود، برای اینکه هم توسعه، عمران و آبادانی در سواحل اتفاق بیفتد و هم رونق اقتصادی در پشت این بنادر شکل بگیرد. طبیعی است وقتی این بندر ساخته شود، خیلی شغل‌های دیگر، هم در حین ساخت ایجاد می‌شود و هم پس از ساخت و زمان بهره‌برداری فرصت‌های شغلی برای ارائه انواع خدمات، محل اقامت گردشگران، امکانات تفریحی و حتی صنعت کشتی‌سازی ایجاد شده و رشد خواهد کرد.

شما به عنوان نماینده‌ای از بخش خصوصی برای تسهیل این فرآیند چه راهکارهایی پیشنهاد می‌کنید؟

مظاهری: تمامی راهکارها در دستورالعمل صدور مجوز آمده است اما چالش اصلی‌مان در نحوه اجرای دستورالعمل است. دستورالعمل بسیار خوبی نوشته شده است. همه اجزا و مدارکی که در کمیته صدور مجوز از بخش خصوصی می‌خواهند، مدارک منطقی است و بخش خصوصی هم این کار را انجام می‌دهد تا این جای کار هیچ مشکلی نداریم یعنی موارد نوشته شده پیوندهای بین ارگان‌ها یا گزارشی که باید داده شود یا ملاحظاتی برای هر طرحی که نیاز به صدور مجوز دارد، در این دستورالعمل آمده است.

نکته‌ای که می‌خواهم به آن بپردازم؛ این است که ما در اجرای دستورالعمل‌ها و قوانین مشکل داریم که این موضوع خارج از توان و حوزه سازمان بنادر به تنهایی، عنوان حوزه حاکمیتی است. مثلاً سازمان گزارش را به محیط زیست ارسال می‌کند. محیط زیست قرار است در ۷ روز جواب بدهد، اما تازه بعد از یک ماه می‌گویند گزارش رسیده یا نرسیده. بعضی از گزارش‌ها به حوزه استان رفته و بعد استان دوباره آنها را به تهران می‌فرستد. یا نمونه‌ای داشتیم که گزارش در استان حک و اصلاح شده، بعد به تهران فرستاده شده و کلاً همه چیز تغییر کرده است. منظورم این است تضادهایی در تصمیم‌سازی بین ارگان‌های مختلف چه استانی و چه مرکزی وجود دارد که این فرآیند را دچار مشکل کرده است.

آقای رضازاده، جناب‌عالی می‌گویید؛ تمامی فرآیندهای یک کسب و کار گردشگری و مسافرت‌های دریایی در صورت تکمیل بودن مدارک، تنها ۲۰ روز در داخل سازمان زمان ببرد اما بخش خصوصی هنوز هم مشکلاتی دارد، به نظر شما برای رفع این مشکلات چه باید کرد؟

رضازاده: در حوزه سواحل، ارگان‌ها و سازمان‌های متعددی اعمال نظر دارند. هرکدام هم بر اساس قوانین و وظایفی که به آن‌ها ابلاغ شده، اعمال حاکمیت می‌کنند و وظایفی را انجام می‌دهند. به عنوان مثال سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌ای که وارد دریا شویم، در ساخت و سازها اعمال نظارت می‌کند اما وقتی وارد خشکی می‌شویم، موضوع ۶۰ متر حریم را داریم که



تمامی راهکارها در دستورالعمل صدور مجوز آمده، اما چالش ما در نحوه اجرای دستورالعمل است.

دهد. برای این کار هم بقیه ارگان‌ها می‌توانند یک نمایندگی یا یک نماینده تام‌الاختیار و مجاز در این ساختار تعریف کنند تا همه کارها به طور یکنواخت و یکپارچه انجام شود.

رضازاده: حضور نماینده ارگان‌ها در کمیته ساماندهی در مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی آمده است. این آیین‌نامه اجرایی در حد مصوبه هیئت وزیران است، چون هیئت وزیران تصویب سند را به عهده آن کارگروه گذاشته است. بنابراین راهکار قانونی وجود دارد، کمیته هم تشکیل شده است و مدیران کل همه ارگان‌های مرتبط در آن حضور دارند، ضمن اینکه مقرر شده است برای موضوعات خاص، کمیته تخصصی کارشناسی هم در این زمینه تشکیل شود.

البته مقداری زمان می‌برد تا این فرآیندها جا بیفتد و هماهنگی‌های لازم انجام شود. به همین دلیل هم ما جلساتی در استان‌ها داریم و آموزش‌هایی برای مدیران استانی برگزار کرده‌ایم و برای کارشناسان ذی‌ربط، ارگان‌های استانی هم قرار است دوره‌های آموزشی برگزار کنیم. البته برای هر استان مدل خاص خودش را در نظر گرفته‌ایم تا به درستی مشکلات را شناسایی کنیم و طرح خاص خودش را داشته باشیم. علاوه بر این شورای عالی معماری و شهرسازی وظیفه دیگری هم بر عهده سازمان بنادر گذاشته است و آن وظیفه این است که طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی را در هر استان تدقیق کند و مطالعه خاص خودش را انجام بدهد. این موضوع به صورت پایلوت در استان هرمزگان شروع شده است که بعد از انجام آن به تدریج در بقیه استان‌ها هم انجام خواهد شد.

همچنین سازمان بنادر برای اینکه صدور مجوزها تسهیل شود، سامانه‌ای را به عنوان سامانه جامع نظارت و مدیریت بر سواحل ارائه کرده است که در آن همه چیز کاملاً به صورت اتوماسیون انجام می‌شود. متقاضی بعد از گذراندن این دوره که به طور هم‌زمان مستندات فیزیکی و الکترونیک را ارسال می‌کند، دیگر هیچ مستند الکترونیکی دیگری را تا مرحله صدور مجوز ارائه نمی‌کند. تمامی مستندات الکترونیکی پس از تصویب در موقع صدور مجوز فقط برای چک ارائه می‌شود.

را در اختیارشان می‌گذراند که پس از مدتی این زیرساخت‌ها از بین می‌رود. از سوی دیگر گردشگر ناراضی می‌شود و ممکن است دیگر به منطقه سفر نکند. «به باور خدري همه این مسائل سبب شده است که کشور ایران از اقتصاد گردشگری بهره‌چندانی نبرده باشد: «همه اینها باعث می‌شود چیزی که در دنیا به عنوان یک جریان مهم اشتغال و پول‌زایی شناخته شده است، به یک جریان مخرب برای مناطق ساحلی تبدیل شود. مانند بارانی که می‌تواند آبادی به وجود بیاورد، یا سیل به همراه داشته باشد. گردشگری سواحل و دریا هم در جنوب و هم در شمال کشور مثل یک سیل نابودگر سواحل و زیرساخت‌های ما بوده است.»

مدیر عامل بندرسازان گناوه با ابراز ناخرسندی از وضعیت گردشگری کشور، می‌گوید: «گردشگری دریای فرصتی است که عدم شناخت یا یک سری باورها و فرهنگ‌هایی که اسلامی هم نیست، باعث شده است از آن فاصله بگیریم. چیزی حدود ۱۰۰ رشته به عنوان گردشگری دریایی وجود دارد که نه مانع عرفی دارد و نه اسلامی اما ما از آن غافل شده‌ایم؛ مثلاً آشپزی ساحلی، ورزش‌های ساحلی، تورهای دریایی و... در واقع ما گردشگری را نشناخته‌ایم، علاقه به دریا بدون فرهنگ‌سازی راه افتاده است و این تخریب‌ها را ایجاد کرده است.»

خدري تأکید می‌کند که سازمان‌های خصوصی برای سرمایه‌گذاری در توسعه سواحل مشتاق هستند، اما موانعی برای آنها وجود دارد: «باید فضای مناسب شکل بگیرد. من انتقاد این است و فکر می‌کنم سازمان در موضوع گردشگری مصلحت‌اندیشی کرده است. دوستان ما در سازمان بنادر می‌گویند که گردشگری در ذات وظایف ما نیست، در صورتی که اگر اینطور باشد فقط ما باید اداره امور بندری و اداره امور دریایی را داشته باشیم و بقیه سازمان ما زاد است، او توضیح می‌دهد: «مصلحت‌اندیشی سالیان دراز مدیران سازمان باعث شده است که یک بستر بزرگ مالی برای سواحل ما فراموش شود. عمده سواحل جنوبی ما خالی از سکنه است و اگر این یک ذره نفت و شرکت‌های هم نفتی نبود، شاید ۹۰ درصد سواحل ما خالی از سکنه بود و بعد مشکلاتی برای بحث‌های امنیت ملی پیش می‌آمد.»

به گفته مدیر عامل شرکت بندرسازان گناوه سازمان بنادر باید به صورت جدی به بحث گردشگری دریایی ورود کند: «سازمان نباید خودش را از موضوع گردشگری کنار بکشد و باید ریسک کار را هم بپذیرد. یعنی بپذیرد اگر سازمان میراث فرهنگی و بخش خصوصی به مشکلاتی برخوردند، ورود کند. سواحل و دریا و حاکمیت این مناطق از آن سازمان بنادر است.»

*عبدالحسین خدري یکی دیگر از مهمانان میزگرد تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه برگزاری همایش ICOPMAS ۲۰۱۴ بود که موفق به حضور به موقع در این میزگرد نشد. دیدگاه‌های مدیر عامل شرکت بندرسازان گناوه به خاطر عدم امکان پاسخگویی بقیه مهمانان میزگرد، به طور مستقل درج شده است.



گردشگری دریایی بدون ضابطه شکل گرفته است

عبدالحسین خدري

مدیر عامل شرکت تعاونی بندرسازان گناوه

مدیر عامل شرکت بندرسازان گناوه معتقد است که گردشگری دریایی بدون دخالت هر ارگانی به صورت ناخواسته شکل گرفته است و همین موضوع نابه‌سامانی‌هایی را در مناطق ساحلی و بنادر ایجاد کرده است: «در ایام تعطیلات بیشترین گردشگر را در سواحل داریم. باید بپذیریم که این گردشگری بدون ضابطه و فرهنگ خاص در جنوب کشور شکل گرفته است و در شمال هم متأسفانه به دلیل موقعیت خاص و دسترسی تهران به آن و فرهنگی که در جامعه بهره‌مند بوده است، به سمت ویلاسازی و پلاژ رفته‌اند که چون نظارتی وجود نداشته است به یک معضل تبدیل شده است.»

به اعتقاد عبدالحسین خدري، گردشگری دریایی عملاً وجود دارد اما به دلیل عدم دخالت سازمان‌های ذیربط و مصلحت‌اندیشی این سازمان‌ها توسعه نامتوازنی در بنادر ایجاد شده است: «این معضل در شمال کشور منجر به آلودگی و تصرف سواحل توسط افراد یا سازمان‌های خاص شده است که عموم مردم و گردشگران خارجی را از دسترسی به این مناطق محروم می‌کند. در جنوب هم سیل مسافرانی که به سمت بنادر می‌آیند، با عدم امکانات و مشکلات مواجه می‌شوند.»

او درباره ضرورت ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای توسعه گردشگری در سواحل جنوب کشور می‌گوید: «چون هیچ زیرساختی برای گردشگران سواحل جنوبی وجود ندارد، نهادهای محلی، برای اسکان مسافران زیرساخت‌های عمومی جامعه مثل مدارس

گردشگری دریای فرصتی است که عدم شناخت یا یک سری باورها و فرهنگ‌هایی که اسلامی هم نیست، باعث شده است از آن فاصله بگیریم. چیزی حدود ۱۰۰ رشته به عنوان گردشگری دریایی وجود دارد که نه مانع عرفی دارد و نه اسلامی اما ما از آن غافل شده‌ایم

ICOPMAS از نگاه حاضران در کنفرانس



نمودهای عینی ICOPMAS در حوزه سرمایه گذاری در

بندر امام خمینی (ره)

سعداله عبداللهی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

واردات بیش از ۸۰٪ حجم کالاهای اساسی مورد نیاز کشور (از جمله غلات) از طریق منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از یک سو و امکان ترانزیت بیش از ۲۰ میلیون تن غلات مازاد کشورهای آسیای میانه از طریق بندر کشور از سوی دیگر باعث شد که تمرکز بر فعالیت منطقه ویژه بندر امام خمینی (ره) به عنوان هاب غلات کشور مورد توجه قرار گیرد.

بر همین اساس برنامه ریزی برای توسعه زیرساخت‌ها و تأمین تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری غلات در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) مطرح شد. به تبع آن طراحی و انعقاد قرارداد احداث ترمینال شماره یک غلات بندر امام خمینی (ره) به ظرفیت ۲۰ میلیون تن در سال با سرمایه گذاری بالغ بر ۳۰۰ میلیون دلار با مشارکت سرمایه گذار خارجی در اواخر سال ۱۳۸۹ انجام شد. متأسفانه به علت مشکلات سرمایه گذار، اهداف مدنظر در این پروژه محقق نشده و به همین دلیل موضوع تعیین تکلیف پروژه مذکور از سوی واحدهای ذی ربط در بنادر استان و ستاد مرکزی سازمان بنادر و دریانوردی در دست اقدام است.

ازسوی دیگر به منظور افزایش ظرفیت ارائه خدمات بندری و نیز جلوگیری از انحصار، طراحی ترمینال شماره دو غلات بندر امام خمینی (ره) شروع شده و امید است در آینده نزدیک پس از انجام مراحل استصوابی، از طریق بخش خصوصی اجرا شود.

علاوه بر ترمینال‌ها که توان تخلیه و بارگیری بندر را افزایش خواهند داد به منظور افزایش ظرفیت نگهداری غلات در بندر، قرارداد های متعدد با بخش خصوصی در زمینه احداث سیلوی غلات، انبارهای مکانیزه و انبارهای چند منظوره منعقد شده است که در نتیجه این اقدامات، ظرفیت نگهداری غلات در بندر به بیش از ۲۰ میلیون تن در سال رسیده و برآورد می شود با تکمیل سایر پروژه های در دست ساخت و ساز، این ظرفیت به بیش از ۳۰ میلیون تن برسد. یکی از قابلیت های مهم بندر امام خمینی (ره) توان جذب، تخلیه و بارگیری بیش از ۱۰ میلیون تن مواد سوختی در سال می باشد. با برنامه ریزی های انجام شده طی سال های اخیر، میزان عملیات مذکور از حجم ۲۰۰ هزار تن در سال به بیش از ۴ میلیون تن رسیده و پیش بینی می شود، علیرغم وجود مشکلات در منطقه، امسال نیز این روند رو به رشد ادامه یابد.

از مهم ترین برنامه های اجرا شده در این راستا، ایجاد تأسیسات حمل یکسره مواد نفتی با توان بخش خصوصی بوده که ظرفیت بارگیری روزانه بیش از ۲۰ هزار تن را در بندر فراهم نموده است. از سوی دیگر به منظور ارتقاء سطح کیفیت خدمات بندری متناسب با استاندارد بین المللی، نسبت به جذب سرمایه گذار در بخش احداث ترمینال‌ها و مخازن نگهداری مواد نفتی اقداماتی

شده است. در همین راستا تاکنون ۱۰ قرارداد سرمایه گذاری بخش خصوصی به ارزش بیش از ۲۰۰۰ میلیارد ریال منعقد شده که در نتیجه آن توان ارائه خدمات بندری در این بخش به بیش از ۵ میلیون تن مواد نفتی در سال رسیده و پیش بینی می شود با تکمیل طرح های در حال ساخت و نیز انعقاد طرح های جدید (۲۰ طرح سرمایه گذاری دیگر به ارزش بیش از ۵۰۰۰ میلیارد ریال) ظرفیت ارائه خدمات بندری در سال ۱۳۹۵ به بیش از ۱۰ میلیون تن در سال برسد. با توجه به موضوع یاد شده مطالعات احداث زیرساخت های ۶۰۰ و ۱۵۰ هکتاری منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به منظور اختصاص اراضی به سرمایه گذاران به خصوص سرمایه گذاران در این حوزه توسط مشاور در دست اقدام است.

یکی از کالاهای اساسی مورد نیاز کشور که سالیانه بیش از ۹۰٪ آن از طریق بندر امام خمینی (ره) وارد کشور می شود «شکر» است. نیاز مداوم کشور به این محصول از یکسو و امکان ترانزیت آن به کشورهای منطقه باعث شده است، بندر امام خمینی (ره) به عنوان قطب توزیع کننده آن در منطقه مد نظر بازرگانان قرار گرفته و در همین راستا تأمین تجهیزات و امکانات مورد نیاز نیز جزء اهداف برنامه های سرمایه گذاری در این بندر مد نظر مدیران قرار گیرد.

در همین راستا در سال ۱۳۸۶ انعقاد قرارداد سرمایه گذاری بزرگ ترین کارخانه تصفیه شکر با ظرفیت بیش از ۲ میلیون تن در سال (شامل اسکله اختصاصی، سیستم انتقال از اسکله به کارخانه و بالعکس و کارخانه تصفیه شکر و سیلوی ذخیره شکر خام به ظرفیت درجا یک میلیون تن) و به ارزش بیش از ۱۴۰۰ میلیارد ریال با بخش خصوصی انجام شده که پیش بینی می شود، در نیمه دوم سال ۱۳۹۴ به بهره برداری برسد. با بهره برداری از این کارخانه ضمن تأمین کامل نیاز کشور به این محصول استراتژیک، امکان صادرات و ترانزیت تولیدات به سایر کشورهای منطقه فراهم خواهد شد و جایگاه بندر امام خمینی (ره) به عنوان مرکز اصلی توزیع شکر در منطقه تثبیت خواهد شد. در پایان باید گفت که پروژه های بندر امام خمینی (ره) را می توان به عنوان نمودهای عینی اهداف کنفرانس های دو سالانه ICOPMAS به ناظران داخلی و بین المللی معرفی کرد.



Prof. Neelamani Subramaniam

دانشمند ارشد مؤسسه تحقیقاتی مدیریت سواحل و

محیط زیست کویت

کنفرانس به خوبی سازماندهی شده و کمیته سازماندهی خیلی خوب کار کرده بود که اطمینان حاصل کند، همه چیز بدون نقص پیش می رود من خیلی تحت تأثیر قرار گرفتم. وقت شناسی و سازماندهی بسیار خوب بود و ما این فرصت را یافتیم که به اصفهان سفر کنیم و با تاریخ این سرزمین بیشتر آشنا شویم. خیلی تحت تأثیر دانشجویان ایرانی قرار گرفتم که اشتیاق فراوانی برای فراگیری R&D (تحقیق و توسعه) دارند من به این دانشجویان یک سری از تحقیقاتم در مورد امواج، نیروی موج و تأثیر آن در سازه های دریایی، موج شکن های شناور، لوله های زیر آب و... دادم، ما پیشنهاد می کنیم یک دوره یک هفته ای برای آموزش بهتر آنها برگزار کنیم که می تواند برای آنها مفید باشد.

پیشنهادات:

از آنجا که کنفرانس در مورد مهندسی سواحل و بنادر و سازه های دریایی بود بهتر آن بود که محل برگزاری در مکانی باشد که از نظر امکانات علمی و

او با بیان اینکه یکی از این بخش‌ها مربوط به پایانه مواد فله مایع یا همان مواد نفتی است، گفت: «سازمان بنادر با شرکت خدمات بندری تفاهم‌نامه‌ای مبادله کرده است و حالا در مرحله تهیه طرح توجیهی و قرارداد هستیم. پیش‌بینی می‌شود حدود ۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری برای احداث مخازن خط لوله انجام شود.»

راستاد در ادامه گفت: «بخش دیگر مربوط به پایانه کانتینری است که در مرحله مذاکرات اولیه برای انعقاد قرارداد با شرکت توسعه خدمات دریایی بندری سینا هستیم. برای این مجموعه هم پیش‌بینی می‌شود حدود ۱۴۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری از طریق شرکت سینا انجام شود تا احداث اسکله، محوطه‌های پشتیبانی و تجهیزات پایانه کانتینری ایجاد شود.»

به گفته مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر بندر نگین، نخستین بندری خواهد بود که در قالب مدیریت صاحب‌خانه‌ای، سرمایه‌گذاری کامل آن از طریق بخش خصوصی انجام خواهد شد و بر این اساس پیش‌بینی می‌شود که ظرفیت حدود ۴۳۰ هزار TEU به یک میلیون TEU افزایش پیدا کند.

جاده اختصاصی بندر نگین احداث شده است

راستاد همچنین درباره تعامل شهر بوشهر با بندر توضیح داد: «سعی کردیم ارتباط بصری خوبی میان شهر و بندر فراهم کنیم. به همین منظور در طراحی‌های جدید هم دیوارهای بندر را به گونه‌ای کوتاه کرده‌ایم که مردم بتوانند فعالیت بندر را رویت کنند که به نظر می‌رسد فرصت خوبی برای اشاعه فرهنگ دریایی و بندری است.»

به گفته او اداره کل بنادر و دریانوردی برای کمک به بهبود وضعیت ترافیک ناشی از فعالیت‌های بندر در شهر بوشهر، علاوه بر راه‌اندازی جاده اختصاصی بندر نگین، عوامل گارد خود را در پایانه حمل و نقل مستقر کرده است: «حالا نیروهای گارد ما علاوه بر گیت بندر، در پایانه حمل و نقل هم مستقر شده‌اند تا از آنجا بتوانند متناسب با تقاضایی که برای کامیون در محدوده عملیاتی وجود دارد، این مجموعه را مدیریت کنند تا از توقف و انتظار در بندر جلوگیری شود.»

مدیر کل سازمان بنادر بوشهر درباره احداث جاده اختصاصی بندر نگین توضیح داد: «با توجه به سرمایه‌گذاری که در مجتمع بندری نگین انجام شده است، بنا داریم که بندر اصلی بوشهر به نگین منتقل شود. با توجه به اینکه نگین در خارج از شهر بوشهر است و همچنین جاده اختصاصی آن احداث شده است، حجم قابل توجهی ترافیکی که به خاطر فعالیت‌های بندری به شهر تحمیل می‌شد، به بیرون از شهر منتقل می‌شود.»

این طور که راستاد می‌گوید یکی دیگر از اقدامات انجام شده در بندر بوشهر، توجه به عمارت‌ها و بناهای تاریخی حاشیه بندر بوشهر است: «عمارت‌های تاریخی بوشهر را که در طرح توسعه بندر بود، بازسازی کرده‌ایم. در طرح توسعه‌های قبلی بندر نیز این عمارت‌ها محصور شده بودند. به عنوان مثال ساختمانی موسوم به باشگاه ملوانان حالا کاملاً بازسازی شده است و اداره کل میراث فرهنگی در آن فعالیت می‌کند. یا ساختمان دیگر موسوم به عمارت ایرانی، کاملاً بازسازی شده است و الان موزه دریایی است. مجموعه‌های دیگر را هم به اداره کل میراث فرهنگی واگذار کردیم که با سرمایه‌گذاری میراث فرهنگی در حال بازسازی هستند.»

نیروی دریایی مالک کشتی رافائل است

او همچنین درباره کشتی مسافربری رافائل که حدود ۳۰ سال پیش در زیر آب مدفون شده است، گفت: «مالک کشتی رافائل، نیروی دریایی ارتش است. بر اساس اطلاعاتی که داریم رافائل فروخته شده است تا قطعات آن برای ذوب آهن بیرون آورده شود.»

راستاد در پاسخ به این سؤال که آیا کشتی رافائل مانعی برای تردد شناورها ایجاد کرده است، توضیح داد: «رافائل یک کشتی با طول ۲۸۰ متر است اما مانعی برای عبور کشتی‌های اقیانوس پیما نیست اما برای یک سری تردها می‌تواند مانع باشد.»

به گفته او با توجه به ابهامات زیست محیطی مطرح شده، اگر کار خارج کردن این شناور به مرحله قطعی و نهایی برسد، لازم است که مجوزهای زیست محیطی

مهندسی افراد را به بحث و تبادل نظر بیشتری می‌کشاند، لذا رفتن به یک نقطه ساحلی می‌توانست شرایط بهتری برای کنفرانس از نظر علمی فراهم آورد.

کشورهای منطقه همه‌ساله روی پروژه‌های دریایی، سرمایه‌های میلیاردی هزینه می‌کنند. از بازدید نمایشگاه جانبی همایش درک کردم که ایران هم در این مورد فعالیت بسیار خوبی دارد و به این باور رسیدم که ایران می‌تواند رقابت خوبی با سایر شرکت‌های جهان در این باب داشته باشد.

امیدوارم که این شرایط به زودی محقق شود چون به وضوح دیدم شرکت‌های بسیاری در ایران فعال شده‌اند.

برای ایران در زمینه مهندسی سواحل و تحقیقات و توسعه که به نفع همه جهان است آرزوی موفقیت دارم.



بندر نگین انحصاری نخواهد بود

محمد راستاد

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در حاشیه برگزاری همایش ICOPMAS ۲۰۱۴ در گفتگویی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا درباره تبدیل منطقه ویژه بندر بوشهر به منطقه آزاد گفت: «رسیدگی به موضوع منطقه آزاد بوشهر که در حال طی مراحل تصویب است از طریق استانداری بوشهر پیگیری می‌شود. قاعدتاً وقتی بوشهر منطقه آزاد شود، فعالیت‌های بندری ما به بندر نگین منتقل خواهد شد و بر اساس برنامه‌ریزی‌های ما بندر نگین، منطقه آزاد خواهد بود.»

محمد راستاد با بیان اینکه باید زیرساخت‌های لازم برای ارائه خدمات در یک بندر آزاد به طور کامل تأمین شود، افزود: «از نظر ساز و کار اجرایی با توجه با اینکه ما بنادر تجاری دیگری هم در سازمان داریم که در قالب منطقه آزاد فعالیت می‌کنند، به نظر نمی‌رسد که از نظر فرآیند اجرایی مشکل و چالش خاصی وجود داشته باشد.»

او با تأکید بر اینکه فعالیت بندر تجاری در بوشهر نهادینه شده است، گفت: «به نظر نمی‌رسد با این تغییر از منطقه ویژه به منطقه آزاد چالش خاصی ایجاد شود و یا تاثیر منفی بر روی عملکرد بندر بگذارد.»

راستاد افزود: «بندر نگین، در واقع مجتمع بندری نگین شامل پایانه نفتی و پایانه کانتینری خواهد بود. در حال حاضر جاده اختصاصی بندر نگین افتتاح شده است. علاوه بر این فضایی برای توسعه در نظر گرفته‌ایم که می‌توان ۴۰ هکتار موجود را به ۴۰۰ هکتار گسترش داد.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر درباره احتمال حضور شرکت بنیاد در بندر نگین گفت: «در حال مذاکره با سه شرکت خصوصی هستیم تا سه پایانه در این بندر ایجاد شود. توافق اولیه نیز حاصل شده است. بندر نگین، بندری انحصاری نخواهد بود.»

نیست که نیم‌نگاهی به بندر بصره یا بندر دیگر در حاشیه اروند نداشته باشند. آن‌ها هم در حال حاضر عملیات دارند و از این آبراه خطوط کشتی‌رانی شان فعال است.» او افزود: «پروژه بندر فاو زمان نیاز دارد تا به طور کامل عملیاتی شود. پس به نظر می‌رسد این لایروبی (اروند) باید سریعتر انجام شود. طبیعتاً عراق برای اینکه بتواند به جنوب عراق سرویس مناسبی بدهد، می‌تواند از همین بستر استفاده کند.» با این حال در پس به راه‌اندازی دفتر CBC امیدوار است: «نکته‌ای که هست این است که اگر عراق آن بندر بزرگ را داشته باشد و بخواهد سرمایه‌گذاری کند، و باز هم بخواهد همان سرمایه‌گذاری را در اروند داشته باشد، برایشان مشکل است. به هر حال به صراحت نمی‌توان گفت که عراق به خاطر بندر فاو بزرگ، تمایلی به سرمایه‌گذاری در اروند ندارد، بلکه بهتر است بگوییم در حال حاضر اولویت اول آن‌ها راه‌اندازی دفتر CBC نیست.»



صنایع دریایی ایران
حرف‌های زیادی برای گفتن دارد

Prof. Danling Tang

عضو آکادمی اقیانوس‌شناسی چین

عضو آکادمی اقیانوس‌شناسی چین در حاشیه همایش ICOPMAS در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریانوردی گفت: «به واسطه کار در دانشگاه و تحقیقاتی که انجام می‌دهم، در نشست‌های علمی زیادی از این دست شرکت کرده‌ام اما باید بگویم که در دوروی که از برگزاری این گردهمایی علمی گذشته است، یکی از بهترین نشست‌هایی است که در آن شرکت کرده‌ام.»

خانم پروفسور DANLING TANG درباره سطح علمی همایش گفت: «سطح علمی مطالب مطرح شده در این همایش و اشتیاق شرکت‌کنندگان به برگزاری هرچه بهتر آن کمک چشمگیری کرده است. علاوه بر این نحوه برنامه‌ریزی این نشست به خوبی سازماندهی شده بود.»

او با بیان این مطلب که برگزاری گردهمایی‌های این چنینی برای تغییرات اساسی در بنادر و سواحل ایران حیاتی است، گفت: «امیدوارم که این شانس را داشته باشم تا در آینده نیز در ایران و در گردهمایی‌های علمی این چنینی شرکت کنم.»

به باور خانم پروفسور DANLING TANG برگزاری نمایشگاه جنبی این همایش در نشان دادن توان علمی و اجرایی شرکت‌های ایرانی به حاضران در همایش، کمک زیادی کرده است: «تا قبل از دیدار از این نمایشگاه به این باور نرسیده بودم که صنایع دریایی ایران حرف‌های زیادی برای گفتن دارند اما امروز به این مهم‌پی‌بردم. امیدوارم شرایط برای حضور این شرکت‌ها در نمایشگاه‌های بین‌المللی فراهم شود تا همگان از توانمندی‌های ایران آگاه شوند.»

عضو آکادمی اقیانوس‌شناسی چین افزود: «ایران کشور بزرگی با شرایط جغرافیایی ویژه است. باید از این شرایط استفاده بهینه کرد. البته همه این‌ها بستگی به شرایط سیاسی هم دارد.»

او اشاره به روابط اقتصادی چین و ایران گفت: «خوشبختانه کشور شما با کشور من روابط حسنه‌ای دارد. این به نفع هر دو کشور بزرگ ایران و چین است، اما باید ارتباط بین‌المللی ایران هم تقویت شود چرا که جهان امروز دهکده کوچکی است که همه به هم نیاز دارند.»

هم از سازمان حفاظت محیط زیست دریافت شود.

با این حال راستاد در پاسخ به این سوال که آیا این کشتی یک سرمایه‌میلی نیست که تبدیل به زیستگاهی برای آبزیان شده و باید از آن حفاظت کرد، گفت: «شخصاً این موضوع را قبول ندارم. این یک مغرورانه است که حدود چهار تا پنج متر آب روی آن را گرفته است و هیچکس هم آن را نمی‌بیند. بعضی می‌گویند تبدیل به زیستگاه طبیعی شده است اما زیستگاه مصنوعی را می‌توان با یک سری سازه‌های ساده دیگر در دریا ایجاد کرد.»



راه‌اندازی دفتر هماهنگی‌های مشترک اروند،
اولویت عراق نیست

عادل دریس

مدیر کل بندر خرمشهر

مدیر کل بندر خرمشهر در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریانوردی گفت: «یکی از پایانه‌های بین‌المللی و زیبایی که توسط سازمان بنادر ایجاد شده است، پایانه دریایی مسافری خلیج فارس است که در بندر خرمشهر مستقر شده است. این پایانه روزانه ظرفیت جابجایی ۱۲۰۰ نفر را دارد.»

عادل دریس درباره امکان گسترش ظرفیت‌های این بندر برای سفرهای بین‌المللی گفت: «خوشبختانه این اتفاق در حال جا افتادن است که پایانه مسافری ما به طور فعال و بین‌المللی ارائه خدمت کند. ما به طور روزانه به سمت کشور کویت و بالعکس به صورت یک روز در میان فعالیت مسافربری داریم. به تازگی هم با توجه به نزدیکی بندر خرمشهر به بندر بصره این فرصت ایجاد شد که از طریق کشتیرانی جمهوری اسلامی خط مسافری به بصره فعال شده است.»

به گفته او علاوه بر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، یک شرکت خصوصی هم ایجاد شده است تا خدمات کافی برای ارائه به زوار عتبات عالیات فراهم شود.

مدیر کل بندر خرمشهر در ادامه گفت: «با توجه به اینکه سازمان بنادر بستر بسیار خوبی در بندر خرمشهر ایجاد کرده است، تمامی زیرساخت‌ها و وساخت‌ها به شکل خیلی جدید با ظرفیت پیش از جنگ احداث شده است. در حال حاضر در بخش کانتینتری شاهد ۸۶ درصد رشد در عملیات کانتینتری هستیم، در بخش عملیات کالاهای عمومی هم رشد بسیار خوبی داریم و پیش‌بینی می‌کنیم با این روند امسال تا دو میلیون و ۴۰۰ هزار تن عملکرد داشته باشیم.»

دریس درباره ضرورت راه‌اندازی دفتر هماهنگی‌های مشترک یا CBC گفت: «برای اینکه بتوانیم از این ظرفیت ایجاد شده بیشترین بهره‌برداری را داشته باشیم، باید اروند لایروبی شود، همچنین مغرورانه‌ها هم باید شناورسازی شود.»

ایجاد بندر بزرگ فاو در دستور کار عراق

او در ادامه گفت: «خوشبختانه در بخش شناورسازی مغرورانه‌هایی که در سمت ما بوده است با توجه به تاکید رییس جمهوری محترم و با پشتیبانی سازمان این کار در حال انجام است. در حال حاضر حدود ۲۴ فروند شناورسازی شده است، اما بعضی از این شناورها به سمت ساحل عراق هستند. همچنین بحث لایروبی هم وجود دارد که همه این‌ها نیازمند راه‌اندازی دفتر هماهنگی‌های مشترک یا CBC است.»

مدیر کل بندر خرمشهر تاکید کرد: «تا این دفتر فعال نشود، نمی‌توانیم به این سمت حرکت کنیم و لایروبی کنیم. حتی برای ایجاد علامت کمک ناوبری هم باید در قالب این دفتر فعالیت کنیم.»

دریس با یادآوری پروژه بزرگ بندر فاو در خور عبدالله که از سوی عراق انجام می‌شود، توضیح داد: «عراقی‌ها پروژه بسیار بزرگی دارند به نام بندر فاو بزرگ. اما به این معنی



بهبود شرایط سیاسی زمینه‌ساز همکاری‌های بیشتر با ایران

لوییس ون شل

دبیر کل پیانک

دبیر کل پیانک در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا گفت: «چهارمین بار است که به ایران سفر می‌کنم، امیدوارم که وضعیت و شرایط بین‌المللی زمینه‌ای را فراهم کند تا صنعت دریایی ایران به جایگاهی که شایسته آن است، برسد.»

لوییس ون شل درباره ظرفیت سواحل ایران و توانمندی مهندسان و دانش‌آموختگان ایرانی برای بهره‌گیری از این سواحل تاکید کرد: «شما ۵۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی دارید. در چند سال گذشته تجربیات زیادی برای مدیریت سواحل به دست آورده‌اید. متخصصان و اهل فن بسیاری دارید که می‌توانند در بهبود شرایط موثر واقع شوند. ما هم همین را می‌خواهیم و از این پیشرفت حمایت خواهیم کرد.»

به گفته او امسال تعداد زیادی از مهندسان ایرانی در حوزه دریا و سواحل با حمایت این سازمان در کنفرانس پیانک در ژاپن حضور خواهند یافت.

دبیر کل پیانک در پاسخ به این سؤال که ارزیابی شما از بنادر ایران چیست، گفت: «هنوز موفق نشده‌ام به بنادر ایران سفر کنم اما تا دو ماه آینده برای شرکت در یک کنفرانس دوباره به ایران می‌آیم و برنامه دارم که حتما بنادر ایران را از نزدیک ببینم.»

به گفته لوییس ون شل با توجه به قابلیت‌های بنادر ایران، در صورت بهبود شرایط بین‌المللی و رفع تحریم‌ها، شرایط بهتری برای همکاری با بنادر ایران ایجاد خواهد شد.

او در ادامه گفت: «با توجه به همین پیش‌بینی‌ها ما هم یک شرکت برای فعالیت در بنادر ایران تشکیل داده‌ایم که این شرکت فعالیت‌هایی در حوزه صنعت زیرآبی مثل جوشکاری زیر آب و غیره خواهد داشت. اما همگی این‌ها به بهبود شرایط سیاسی بستگی خواهد داشت.»

دبیر کل پیانک درباره احتمال همکاری شرکت‌های بلژیکی با ایران، توضیح داد: «همین حالا ما دو شرکت بزرگ در منطقه خلیج فارس داریم که خوشبین هستیم در آینده بتوانیم در قالب یک تیم و گروه، همکاری‌هایی با ایران داشته باشیم.»

لوییس ون شل در پایان این گفتگو خطاب به شرکت‌های ایرانی گفت: «من مدیر یک شرکت بزرگ بودم. همکاران من در این شرکت اشتیاق زیادی برای همکاری با ایران داشتند، برای همین هم شرکت‌های ایرانی و بلژیکی به راحتی می‌توانند همکاری نزدیکی داشته باشند و از طریق سمینارها و نشست‌های مختلف این همکاری‌ها را گسترش دهند. همین حالا ۵۰ نفر آندونزیایی برای فعالیت‌های زیرآبی تحت نظر ما آموزش می‌بینند، ما می‌توانیم همین کار را در ایران هم انجام دهیم.»

به گفته دبیر کل پیانک، در حاشیه این همایش گزارشی درباره فعالیت‌های زیرآبی به وزیر راه و شهرسازی ایران ارائه شده است تا زمینه‌ای برای همکاری‌های مشترک ایجاد شود.



مهندسان دریایی ایران، در خاورمیانه حرف اول را می‌زنند

محمد دیباچ نیا

نماینده شرکت کانادایی Baird در ایکوپمس

«مدیران و مهندسان سازمان بندر و دریانوردی، استانداردهای این حوزه را می‌شناسند و به دنبال اجرای طرح‌های اصولی و کارشناسی شده هستند.» محمد دیباچ نیا، یکی از سخنران‌های علمی همایش ICOPMAS ۲۰۱۴ در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا، با اعلام این مطلب افزود: «از آنجا که در سراسر جهان پروژه‌هایی در حوزه دریا، بنادر و سواحل داشته‌ام، با کارفرمایان زیادی در ارتباطیم. بیشتر کارفرمایان از سطح اطلاع‌شان اندک است و کارهایی با کیفیت بالا نمی‌خواهند. شاید به جز سازمان بندر و دریانوردی ایران، فقط چند شرکت در ایالات متحده هستند که به دنبال طرح‌های استاندارد و اصولی باشند.»

«پس از سال‌ها که دور از ایران بودم، دوباره از سال ۲۰۰۳ به ایران آمدم و در این مدت شاهد پیشرفت چشمگیری در همه زمینه‌های مربوط به سواحل، بنادر و دریا بودم. به عنوان مثال همین کنفرانس، هر سال هم از نظر علاقه‌مندی شرکت‌کنندگان داخلی و خارجی و هم از نظر سطح علمی پیشرفت می‌کند.»

دیباچ نیا که در این همایش به نمایندگی از شرکت Baird کانادا حضور داشت، درباره پیشرفت رشته‌های دانشگاهی و فضای آکادمیک در حوزه بنادر و دریانوردی گفت: «یکی از عواملی که به این پیشرفت کمک کرده، راه‌اندازی رشته‌های مرتبط با سواحل و بنادر در دانشگاه‌های ایران است. دانشجویان شروع به تحقیق کرده‌اند، تبادل اطلاعات زیاد شده است. ارزیابی من این است که دانشجویان و مهندسان ایرانی در زمینه سواحل و بنادر بسیار با علاقه و معلومات هستند.»

او با ابراز خرسندی از روند روبه رشد صنایع مرتبط با دریا در ایران تاکید کرد: «اگر شرکت‌های مهندسی ایران همین‌طور پیش بروند، می‌توانند خدمات و توانایی‌های‌شان را به منطقه صادر کنند. همین الان هم تصور من این است که در این حوزه ایران در خاورمیانه حرف اول را می‌زند و می‌تواند در پروژه‌های کشورهای دیگر شرکت کند.»

به گفته او یکی دیگر از دلایل اقبال سازمان بندر و دریانوردی برای ساماندهی سواحل، توجه به موضوع مدیریت یکپارچه است که در طول این سال‌ها مد نظر قرار گرفته است: «سازمان بندر و دریانوردی از سال ۲۰۰۶ پروژه مانیتورینگ سواحل ایران آغاز کرد، سه فاز اول آن را ما با همکاری شرکت جهاد تحقیقات آغاز کردیم و به دنبال آن هم فاز دوم مدیریت یکپارچه ساحلی اجرا شد.»

دیباچ نیا با یادآوری تفاوت توسعه‌های سواحل جنوب و شمال کشور گفت: «وضعیت سواحل شمالی و جنوبی کاملاً متفاوت است و هر کدام مشکلات خاص خودش را دارد. قدم به قدم باید پیش رفت، ابتدا تهیه نقشه‌ها، سپس مشخص کردن حریم‌ها، مناطق خطر، مناطق قابل توسعه و... همه این کارها آغاز شده است و تا حدی هم به نتیجه رسیده است. این طرح‌ها در مرحله تدقیق در استان‌هاست. کم‌کم پیش‌میرویم و انشالله به زودی شاهد نتیجه هم خواهیم بود.»



پروژه‌های بدون مجوز در نوار ساحلی تخریب می‌شود

منوچهر تاتینا

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران در حاشیه همایش ICOPMAS گفت: «کمیته ساماندهی سواحل، به دستور مدیر عامل سازمان بنادر و به ریاست استاندار در استان مازندران تشکیل شده است.»

منوچهر تاتینا با اشاره به ساخت و سازهای غیرقانونی انجام شده در نوار ساحلی استان مازندران، از پیگیری این تخلفات خبر داد و گفت: «پس از تشکیل کمیته ساماندهی سواحل، مجموعه قوانینی را که در ارتباط با ساماندهی سواحل است به مدیران و مسئولان ذیربط ارائه کرده‌ایم. در این کمیته استاندار و معاونان استاندار، رئیس دادگستری مازندران، دادستان استان، دادستان شهرستان‌ها، فرمانداری‌های شهرستان‌ها، شهرداری‌ها و بخشداری‌های نوار ساحلی حضور دارند تا هماهنگی بهتری برای مدیریت سواحل صورت بگیرد.»

او با تشریح اقدامات انجام شده در این کمیته، گفت: «تمام تلاش ما این بود که جلوی ساخت و سازهای بی‌رویه و بدون مجوز در نوار ساحلی را بگیریم. همچنین در بخش‌هایی که ساخت و ساز بی‌رویه صورت گرفته است، بر اساس قانون با متخلفان برخورد کردیم و پروژه‌ها تخریب شد.»

تاتینا در ادامه گفت: «علیرغم هزینه‌های زیادی که برای ساخت و ساز این پروژه‌ها انجام شده بود، تا کنون بیش از پنج مورد از این پروژه‌های بدون مجوز را تخریب کردیم.»

به گفته مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران، یکی دیگر از رویکردهای کمیته ساماندهی سواحل، تشویق افراد و صاحبان پروژه‌ها برای دریافت مجوز است: «در این کمیته هم با متخلفان برخورد می‌کنیم و هم افراد را تشویق می‌کنیم تا برای ساخت و ساز در نوار ساحلی مجوز دریافت کنند.»

منوچهر تاتینا افزود: «افرادی که در سواحل ساخت و سازهای غیرقانونی انجام می‌دهند، دسترسی مردم به ساحل را از بین می‌برند و ساحل را به عنوان ملک شخصی خودشان به تصرف درمی‌آورند اما وقتی ما مجوز می‌دهیم جنبه عمومی پیدا می‌کند و دیگران هم می‌توانند از این طبیعت خدادادی بهره‌مند شوند.»

بر اساس توضیح مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران، پروژه‌های ساخت و ساز نوار ساحلی پیش از دریافت مجوز از این مرکز، ابتدا کارشناسی می‌شوند و مشاور انتخاب شده و به آنها معرفی می‌شود و پس از تأیید، موافقت اولیه صادر می‌شود؛ «متعاقب آن پس از آماده شدن فاز دوم طرح، موافقت اصولی برای ساخت و ساز آماده می‌شود.»

منوچهر تاتینا تأکید می‌کند که با اقدامات انجام شده، دیگر جایی برای انجام ساخت و سازهای خودسرانه در سواحل استان مازندران نخواهد بود: «بعد از تشکیل کمیته ساماندهی سواحل، استاندار مازندران این موارد را به صورت کتبی به تمامی دستگاه‌های مرتبط ابلاغ کرده است و بر همین اساس هم در بخش جلوگیری و پیشگیری از اقدامات خودسرانه و ساخت و سازهای بدون مجوز در نواحی ساحلی و هم برای تخریب پروژه‌هایی که ساخته شده بود، به نتایج خوبی دست پیدا کرده‌ایم.»



بازگشت شش خط کشتیرانی بین‌المللی به بندر شهید رجایی

جلیل اسلامی

مدیر کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی

جلیل اسلامی با اشاره به بازگشت خطوط کشتیرانی (لاینرها) به بندر عباس گفت: «در طول تحریم به مرور حدود ۲۵ تا ۳۰ خط کشتیرانی بین‌المللی که در بندر عباس حضور داشتند، به دلایل مختلفی این بندر را ترک کردند.»

جلیل اسلامی درباره دلیل ترک همکاری این خطوط کشتیرانی با بندر عباس گفت: «از آنجایی که این خطوط کشتیرانی برندهای بزرگی بودند که به واسطه شبکه کشتیرانی بین‌المللی که داشتند، بخشی از تجارتشان با کشورهای تحریم‌کننده بود، ناخواسته ناچار شدند که همکاری‌شان را قطع کنند هرچند که بازار ایران، با توجه به موقعیت بندر، بازار مطلوبی برایشان بود.»

به گفته او این خطوط کشتیرانی به دنبال فرصتی بودند تا دوباره به بندر شهید رجایی بازگردند و همکاری‌شان را با ایران آغاز کنند: «با توافق اولیه‌ای که در مذاکرات صورت گرفت، فضای تجاری کشور رونق بیشتری پیدا کرد و در نتیجه حدود شش خط کشتیرانی فعالیت‌هایشان در بندر ایران را دوباره شروع کردند.»

جلیل اسلامی درباره زمینه‌سازی بندر برای شروع دوباره این همکاری با خطوط کشتیرانی بین‌المللی توضیح داد: «آنچه ما باید انجام می‌دادیم، آماده‌سازی ظرفیت بندر و طرح‌های توسعه‌ای است. برنامه‌ریزی ما بر این است که فاز دوم بندر شهید رجایی به زودی کامل شود و فاز سوم توسعه آغاز شود.»

جلیل اسلامی افزود: «در کنار توسعه بندر شهید رجایی، کران ترمینال کانتینری بندر خرمشهر و نهایتاً بندر امام هم که جزو طرح‌های اخیر سازمان برای توسعه ترمینال‌های کانتینری است، در دست اقدام است.»

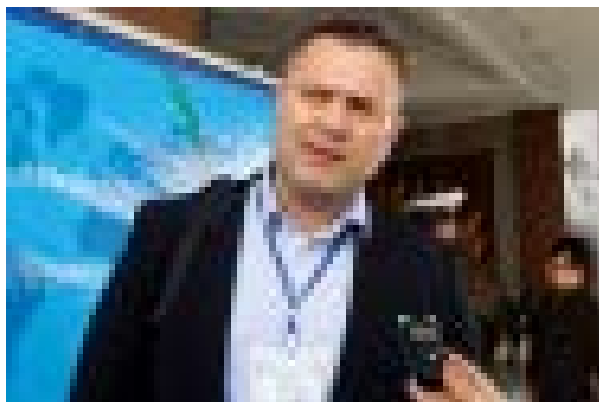
جلیل اسلامی با بیان این مطلب که اگر فضای اقتصادی اجازه بدهد، ظرفیت بندر ایران برای ترافیک ورودی پاسخگو خواهد بود، گفت: «همچنین برای طرح‌های توسعه در حدود ۱۵ ماه تا دو سال آینده برنامه‌هایی داریم تا پس از برداشته شدن تحریم‌ها، ظرفیت‌های جدیدی در بندر ایجاد شود تا بتوانیم پاسخگوی خطوط کشتیرانی بین‌المللی باشیم.»

او در پاسخ به این سؤال که برنامه سازمان بنادر برای رفع تبعیض در بندر ایران چیست، گفت: «دریافت ۱۰ درصد از کشتیرانی‌های خارجی، یک موضوع قدیمی است که در مقطعی از زمان به قانون تبدیل شد اما اگر قرار است اقتصاد ما در یک چارچوب بین‌المللی با الگوهای WTO و سایر جوامع مطرح شود، باید برای رفع این تبعیض‌ها اقدام کند تا امکان ارائه خدمات در شرایط برابر وجود داشته باشد.»

به گفته جلیل اسلامی رفع تبعیض در بندر ایران یکی از درخواست‌های همیشگی است که در مذاکرات و کمیسیون‌های مشترک از سوی شرکت‌های بین‌المللی مطرح می‌شود.

جلیل اسلامی در ادامه گفت: «حداقل این است که اگر نمی‌توانیم این ده درصد دریافتی را به سرعت حذف کنیم، باید از محل برگشت این ده درصد، برای توسعه زیربخش حمل و نقل دریایی و مخصوصاً تجهیز بندر که پیشانی ورودی این تجارت هستند، استفاده شود.»

افرادی که در سواحل ساخت و سازهای غیرقانونی انجام می‌دهند، دسترسی عمومی به ساحل را از بین می‌برند و ساحل را به عنوان ملک شخصی خودشان به تصرف درمی‌آورند اما وقتی ما مجوز می‌دهیم جنبه عمومی پیدا می‌کند و دیگران هم می‌توانند از این طبیعت خدادادی بهره‌مند شوند.



ایرانیان در مهندسی صنایع دریایی به بلوغ رسیده‌اند

Prof. Loan Nistor

استاد دانشگاه اتاوا کانادا

«کیفیت بنادر ایران نسبت به خیلی از بنادر دیگر نقاط جهان در شرایط بهتری است.»
استاد دانشگاه اتاوا کانادا در مصاحبه اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا، با بیان این مطلب، گفت: «ایران منابع بسیار غنی و زیادی دارد. علاوه بر این منابع طبیعی و سواحل، جمعیت جوان بسیاری دارد و من فکر می‌کنم ایران نه تنها برای بهبود بنادر بلکه در تمام زمینه‌ها آماده است تا وضعیت عمومی را ارتقا دهد.»

Loan Nistor با اشاره به صحبت‌های وزیر راه و شهرسازی در آیین گشایش همایش ICOPMAS گفت: «چیزی که امروز از وزیر راه و شهرسازی ایران شنیدم برایم جالب بود؛ اینکه ایران در توسعه فرهنگ مهندسی سعی خود را به کار گرفته است و ایرانی‌ها به بلوغ خوبی در سطوح مهندسی دست پیدا کرده‌اند.»
این استاد دانشگاه کانادا با بیان این مطلب که دانشجویان و همکاران زیادی در کانادا دارد که در کار و رشته خود شناخته شده هستند، گفت: «نظر من این است که وضعیت آموزش عالی ایران در مقایسه با خیلی از کشورهای منطقه در شرایط بهتری است. دانشجویان ایرانی در خارج از کشور موفق هستند.»

او با تأکید بر ظرفیت علمی ایران، درباره تأثیر تحریم‌ها بر توانمندی عملیاتی بنادر ایران، گفت: «تحریم‌ها همیشگی نخواهند بود؛ این تحریم‌ها می‌آیند و می‌روند. اما کیفیت و توانمندی مردم ایران همچنان وجود دارد. این چیزها نمی‌تواند مردم را تغییر دهد. نظر من این است که تحریم‌ها هیچ کشوری را نمی‌شکند؛ مگر اینکه آن کشور از سرمایه خوب مردمی برخوردار نباشد.»
پروفسور Loan Nistor افزود: «کشورهایی هستند که خیلی کارها را خارجی‌ها برایشان انجام می‌دهند، اما شما خودتان قادر به انجام خواسته‌های خود هستید. وقتی که در دانشگاه افراد را انتخاب می‌کردیم من و همکارانم سعی می‌کردیم ایرانی‌ها را انتخاب کنیم. شما همه چیز دارید؛ تنها چیزی که مردم ایران کم دارند این است که باید با دنیای بیرون ارتباط برقرار کنند تا دیگران از این شرایط منحصر به فرد واقعی ایران مطلع شوند.»

این مهمان کانادایی همایش ICOPMAS درباره کیفیت برگزاری همایش، گفت: «نشست در سطح بسیار خوبی برگزار شد. امیدوارم شرایطی مهیا شود که تبادل ایده‌ها به ارتقاء کیفی صنعت دریایی ایران بینجامد.»



ICOPMAS یک کنفرانس عظیم در منطقه است

Prof. Magnus Larson

استاد دانشگاه LUND سوئد

پروفسور Magnus Larson در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا درباره کیفیت برگزاری همایش ICOPMAS گفت: «از مقاله‌های ارائه شده و سطح بالای نشست تحت تأثیر قرار گرفتم. خیلی از مقاله‌های ارائه شده از تکنیک بسیار بالایی برخوردار بودند و ترجمه آنها بسیار عالی بود. من درسوند دانشجویان ایرانی بسیاری دارم به همین دلیل از وضعیت عمومی نشست به صورت کلی شگفت‌زده شدم، همچنین از نظر اجرایی برنامه‌ریزی و سازماندهی منسجم مدیریت در نشست مشاهده کردم.»

استاد دانشگاه سوئد با تأکید بر توان علمی و اجرایی ایران در منطقه، گفت: «ICOPMAS در نوع خود یک کنفرانس عظیم در منطقه بود و فکر می‌کنم وقتی از نظر سیاسی شرایط مهیا شود، خیلی‌ها به ایران سفر می‌کنند.»

او در ادامه درباره موقعیت استراتژیک ایران در منطقه گفت: «ایران در منطقه و خاورمیانه کشور شاخصی است حتی ایرانی‌هایی که در سوئد هستند، انسان‌های بسیار خوش فکری هستند، وقتی تحریم‌ها برداشته شود، شما پتانسیل خوبی برای پیشرفت دارید و می‌توانید از کشورهای منطقه جلو بزنید. من در کشورهای دیگر خاورمیانه کار کرده‌ام اما در هیچ یک از این کشورها پتانسیل رشد به اندازه ایران ندیدم.»

پروفسور Magnus Larson درباره تأثیر برداشته شدن تحریم‌ها برای ایجاد روابط بهتر علمی و تجاری با سوئد گفت: «وقتی شرایط جغرافیایی شما را تجزیه و تحلیل می‌کنم می‌توانم بگویم پس از رفع تحریم‌ها و تغییرات فضای سیاسی

شرایط بسیار مناسبی برای پیشرفت‌های اقتصادی و سیاسی مهیا خواهد شد.»

سخنران علمی همایش ICOPMAS درباره تمایل همکاری شرکت‌های بین‌المللی به همکاری با ایران، گفت: «شرکت‌های بسیاری مشتاق به همکاری با ایران هستند و این به دلیل تاریخ عظیم شما در خاورمیانه است که برای همه مهم است.»

این استاد دانشگاه سوئد با اشاره به تجربه قبلی حضورش در ایران، گفت: «قبلاً در یک کنفرانس در شیراز شرکت کرده بودم. فردا هم به اصفهان می‌روم، متأسفانه هیچ یک از این دو شهر بندر ندارند، به همین دلیل فعلاً نمی‌توانم راجع به بنادر ایران و مسائل آنها نظر بدهم.»



تحریم‌ها همیشگی نخواهد بود؛ این تحریم‌ها می‌آیند و می‌روند. اما کیفیت و توانمندی مردم ایران همچنان وجود دارد. این چیزها نمی‌تواند مردم را تغییر دهد. نظر من این است که تحریم‌ها هیچ کشوری را نمی‌شکند؛ مگر اینکه آن کشور از سرمایه خوب مردمی برخوردار نباشد.

ایران دانشجویان مستعد و باهوشی دارد. هنگامی که تحریم‌ها برداشته شود، ماهنامه بندر و دریا هم می‌تواند انتقال دانش و تکنولوژی ایرانی را با سرعت بیشتری انجام دهد.



آپرین، کلید بازگشایی حمل و نقل کشور است

بهزاد سیف‌الهی

عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی

عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا گفت: «آپرین باید به عنوان کلید بازگشایی حمل و نقل کشور مورد توجه قرار بگیرد، هرچند که بعد از گذشت ۱۸ سال هنوز مشکلات آن برطرف نشده است.»

بهزاد سیف‌الهی، در حاشیه برگزاری همایش ICOPMAS ۲۰۱۴ با بیان این مطلب گفت: «قطاری که از بندر شهیدرجایی به آپرین می‌رود، باید به سرعت تخلیه و بارگیری شود، اما هیچ امکاناتی برای این کار وجود ندارد.»

مشاور شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران برای فعال کردن ایستگاه آپرین و تبدیل آن به بندر خشک، افزود: «فاصله بندر شهید رجایی تا آپرین در حدود ۱۲۰۰ کیلومتر است، قطارها این فاصله را در ظرف مدت ۴۵ ساعت یعنی کمتر از دو روز طی می‌کنند، در آپرین امکاناتی وجود ندارد، برای همین قطار باید به ایستگاه شهریار منتقل شود. آپرین تا شهریار، تنها ۲۱ کیلومتر فاصله دارد اما متأسفانه همین فاصله اندک ۵ روز به طور می انجامد.»

او با تأکید بر ضرورت ارتقاء وضعیت آپرین، گفت: «آپرین، انتهای خطی است که از نقاط مختلف کشور می‌آید، به نزدیکی تهران می‌آید. محلی که به کارخانجات مرکز کشور نزدیک و مراکز جمعیتی کشور با حداقل ۲۰-۲۵ میلیون نفر است.»

به گفته سیف‌الهی فقط کالای گروپاژی که با وانت از تهران جمع‌آوری شده و سپس منتقل می‌شود حدود ۹ میلیون تن در سال است: «کسی باور نمی‌کند، کالایی که با وانت از تهران جمع می‌شود و منتقل می‌شود این حجم را داشته باشد. باید به این موارد توجه کنیم و برای آن برنامه‌ریزی داشته باشیم، چون می‌تواند با سامانه ریلی ساماندهی شود.»

عضو اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی درباره وضعیت خطوط ریلی بندر شهیدرجایی گفت: «فعال کردن خطوط ریلی بندر شهیدرجایی صرفه اقتصادی ندارد.»

او با بیان این مطلب، افزود: «بعد از جاده اصلی بندر، در گیت قدیمی بندر، دو ترمینال ریلی کانتینری ساخته شد. اولی را ما به عنوان کانشیپ ساختم و دومی را به صورت ۵۰-۵۰ و مشارکتی با تاید واتر ساخته شد. این خط حدود یک کیلومتر طول دارد و ۱۰ خط در آن فعال هستند. ترمینال نفتی هم در حال ساخته شدن است.»

به گفته سیف‌الهی مشکل اساسی این است که بندر شهید رجایی بیش از ۳۰۰ کیلومتر خط ریلی داخلی دارد که از استفاده نمی‌شود: «این موضوع به این دلیل اتفاق افتاده است که قطار هست، بندر هست، کشتی ایستاده است اما ما به یک چیز نیاز است که این دورا به هم وصل کند. یعنی به یک بافر زون نیاز



ICOPMAS یک برنامه علمی ارزشمند بود

Prof. Leopoldo Franco

از دانشگاه روماتره ایتالیا

پروفسور Leopoldo Franco که از دانشگاه روماتره ایتالیا به همایش ICOPMAS آمده بود، در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا درباره کیفیت برگزاری این همایش گفت: «نشست علمی بسیار خوبی است که در سطح عالی برگزار شده است. مقاله‌ها و سخنرانی‌های ارائه شده نیز بسیار علمی و ارزشمند بودند.»

او با اشاره به رابطه خوب ایران و ایتالیا در زمینه مسائل علمی و همکاری‌های بین‌المللی گفت: «ایتالیا روابط خوبی با ایران دارد. ما امیدواریم شرایطی حاصل شود تا همکاری‌های شایسته بیشتری باهم داشته باشیم.»

پروفسور Leopoldo Franco با ابراز امیدواری نسبت به رفع تحریم‌های بین‌المللی، تأکید کرد: «امیدواریم تغییرات خوبی حاصل شود. ما هنوز هم به صورت روزانه به ایران پرواز داریم و این نشان‌دهنده روابط خوب بین دو کشور است.»

استاد دانشگاه رم ایتالیا در پاسخ به این سؤال که برگزاری همایش‌های این چنین چه تأثیری در ارتقاء صنعت دریایی ایران و منطقه خواهد داشت، توضیح داد: «قطعاً اطلاعات بسیار خوبی در دو روز گذشته رد و بدل شده است که از نظر آموزشی در حوزه دریا مؤثر خواهد بود.»

به گفته او ماهنامه بندر و دریا می‌تواند در انتقال تکنولوژی و دانش ایران مؤثر واقع شود: «ایران دانشجویان مستعد و باهوشی دارد. هنگامی که تحریم‌ها برداشته شود، ماهنامه بندر و دریا هم می‌تواند انتقال دانش و تکنولوژی ایرانی را با سرعت بیشتری انجام دهد.»



مدیر عامل شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا، درباره عملکرد این ماهنامه گفت: «از زمانی که وارد سیستم دریایی شدم، یعنی در حدود سی سال پیش ماهنامه بندر و دریا آشنا شدم. در آن زمان بسیار خوشحال بودم که یک ماهنامه وزین در این حوزه شکل گرفته است که مسائل دریایی را مطرح می کند.»

فلاحی در ادامه با یادآوری فعالیت پیوسته ماهنامه بندر و دریا در طول این سال ها گفت: «این خرسندی من از سی سال قبل ادامه دارد. هنوز هم از عملکرد تخصصی این ماهنامه راضی هستم. در حوزه بندر و دریا در ابتدا یک شکاف اطلاعاتی وجود داشت که ماهنامه بندر و دریا بخشی از آن را برطرف کرده است.»

او با بیان این مطلب که در گذشته فقط تریبون هایی برای برخی شرکت های خاص وجود داشت که خیلی هم در این زمینه تخصص نداشتند، گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت های فعال در این حوزه به یک ماهنامه تخصصی نیاز داشتند.»

مدیر عامل شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران با ارزیابی صحت اطلاعات منتشر شده در ماهنامه بندر و دریا، تأکید کرد: «ما در بسیاری از حوزه های مربوط به دریا، هیچ آمار دقیقی نداریم. یعنی وقت از سازمان ها درخواست می کنیم که آمار بدهند، می گویند آمار وجود ندارد، اما آمارهای این ماهنامه بسیار به واقعیت نزدیک است و برای ما به عنوان مرجع در نظر گرفته می شود.»

او در ادامه گفت: «کارهای مان را بر اساس آمارهایی انجام می دهیم که شما در ماهنامه بندر و دریا درج کرده اید. آمارهای منتشر شده در این ماهنامه جامع و قابل اتکا است. آمارهای ترانزیت، دریایی، ریلی و جاده ای و... همه درست است.»

این متخصص حوزه بنادر و دریانوردی که حالا در بخش خصوصی فعالیت می کند، درباره حوزه کاری فعلی اش گفت: «در حال حاضر شرکتی راه اندازی کرده ایم که در حوزه ایمنی شناورها فعالیت می کند.»

او با اشاره به اینکه دومین روز همایش ICOPMAS مصادف با روز تولد یک سالگی شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران است گفت: «شرکت ما دارای بسیاری از تأییدیه ها و گواهینامه های بین المللی است که شرکت های محدودی در منطقه موفق به کسب آنها شده اند. ما در تمامی زمینه های ایمنی، ایزو، HSE، مبارزه با آلودگی دریا، اطفاء حریق و... فعالیت می کنیم.»

به گفته مدیر عامل شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران، فعالیت های این شرکت محدود به ایران نیست و به زودی شعبه هایی از این شرکت در خاورمیانه افتتاح خواهند شد: «شرکت ما، شعبه های زیادی در سراسر ایران دارد، نیروهای کارآمدی داریم که تمامی دوره های مرتبط با حوزه کاری شان را گذرانده اند و می توانم بگویم بیش از ۹۹ درصد خدمات مربوط به ایمنی، ایزو و... را برای سازمان بنادر و شرکت های خصوصی انجام می دهیم.»

او درباره صدور خدمات شان به کشورهای دیگر گفت: در حال حاضر به کشورهای منطقه هم خدمات می دهیم اما در پی گسترش فعالیت هایمان هستیم.

به عنوان مثال در سکوه های نفتی ترکمنستان سرویس می دهیم و کارمان شناخته شده است. در راستای گسترش فعالیت های شرکت به زودی شعبه ای در عمان افتتاح خواهیم کرد.»

فلاحی افزود: «بازار ایران در این زمینه اشباع شده است. ما نگاهمان بین المللی است و می دانیم که چیزی از کشورهای دیگر کم نداریم. برای همین هم به تعامل با خارج از مرزها فکر می کنیم.»

داریم تا وقتی که قطار که می آید، واگن واگن تخلیه شده و وارد کشتی شود و بالعکس. اما در حال حاضر این خلأ وجود دارد.» به گفته او در حال حاضر یک کانتینر در شمال غربی بندر شهیدرجایی ایجاد شده است؛ درست پشت دیوار بندر و در داخل منطقه ویژه شانینگ یارد راه آهن که توسط بندر اجاره شده است تا واگن های فله تخلیه شود. در حال حاضر برای فله، نفتی و کانتینری امکانات ایجاد شده است اما بازهم کافی نیست.»

مشاور شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، در پاسخ به این سؤال که انتظار می روند این حوزه فعال تر عمل کند، توضیح داد: «اول اینکه ظرف دو سال در حدود ۵۰ درصد کاهش کانتینر داشته ایم، دیگر اینکه مسیر پشته مورد نیاز است. این شاتل باید با ایستگاه های پشتی کار کند. الان راه آهن، قطارهای شاتل را گذاشته است، روزی دو قطار می روند و می آیند. اما دو قطار هر کدام ۱۰۰ TEU جابجا می کنند که مجموعاً می شود ۲۰۰ TEU و این رقم با آن میزان آرمانی ما که ۱۰۰۰ TEU است، فاصله زیادی دارد. چون قطاری که به آبرین می رود باید تخلیه و بارگیری شود اما امکاناتی وجود ندارد.»

او در واکنش به این انتقاد که چرا پیوندی برای ارتباط ریل داخلی بندر با خطوط اصلی ریلی وجود ندارد، گفت: «این صحبت را قبول ندارم. ریل گذاری شده است اما استفاده از آن صرفه اقتصادی ندارد. باید یک خط ریلی به طول ۱۰۰ یا ۲۰۰ متر کشیده شود. در حال حاضر روزانه ۸ تا ۵ واگن روی این ۱۰۰ متر حرکت می کند و بعد باید یک لوکوموتیو پیش بینی شود که این واگن ها را به آن وصل کنید و جابجا کنید. اما این اصلاً منطقی نیست.»

سیف الهی افزود: «وقتی قرار است یک ترمینال به قطار جواب بدهد، باید شرایط ویژه ای داشته باشد. مثل این است که شما بگویید یک کشتی ۱۰۰ هزار تنی داریم اما حالا اسکله های کوچک داریم، آن را می ریزیم در کشتی های ۱۰۰ تنی! اما این صحیح نیست، شما باید اسکله ای درست کنید که بتوانید کشتی بزرگ را پذیرش کنید.»

مشاور شرکت راه آهن جمهوری اسلامی در ادامه گفت: «برای آمدن یک قطار که ۱۰۰-۱۵۰ واگن توزیع بار پخش دارد، باید توجه داشته باشید. ترمینال هزار کیلومتر طول دارد، ۱۰ واگن را می خواهند نگه دارند اما اگر بخواهید ۵ واگن به این بدهید ۵ واگن به یکی دیگر، جمع کردن اینها، تمام بندر را مختل می کند. مشکل ایجاد شانینگ یاردهای اسکله است که در جنب آن انبار هم وجود داشته باشد.»



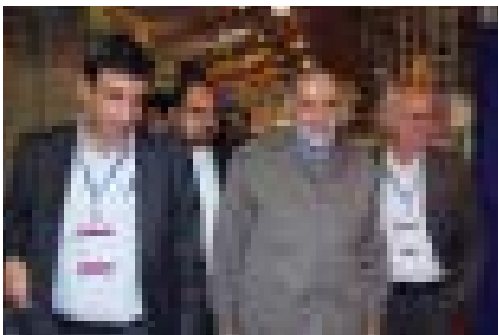
بازار ایران اشباع شده است/ نگاه ما بین المللی است

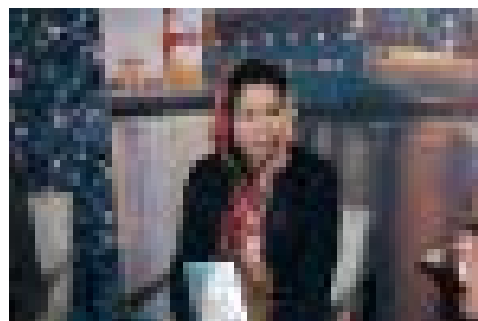
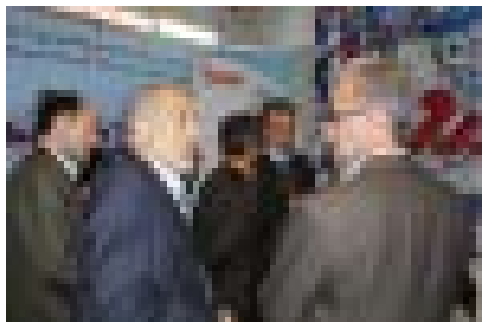
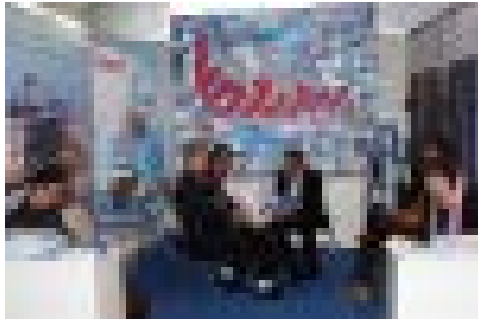
فرهاد فلاحی

مدیر عامل شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران

دیدار مقامات دریایی ملی و بین‌المللی از نمایشگاه سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ۲۰۱۴ و غرفه ماهنامه بندر و دریا

عکس: مجتبی بحیرایی







مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی:

نیاز به علم در اقتصاد کالایی ایران نهادینه نشده است

محمد علی حسن زاده، مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی است. به اعتقاد او ایران کشوری با اقتصاد کالایی است که هنوز نیاز به علم، پژوهش و دانش‌اندوزی در آن نهادینه نشده است. با این حال به اعتقاد او در چند سال گذشته، تصویب و ابلاغ برنامه‌هایی همچون سند نقشه جامع علمی کشور نشان می‌دهد که سیاستگذاران کلان کشور به این مهم پی برده‌اند و حالا زمان آن رسیده است که این تفکر در نهادهای اجرایی کشور هم جاری شود تا ایران به جایگاه علمی خود در سطح منطقه و جهان نزدیکتر شود. به گفته او سازمان بنادر و دریانوردی هم به سهم خود در یک سال گذشته برنامه‌هایی را برای تحقق سند جامع علمی کشور انجام داده است؛ از راه‌اندازی پایگاه استنادی SID برای نمایه‌سازی پژوهش‌ها گرفته تا دریافت مجوز انتشار نخستین ژورنال دو زبانه تخصصی در حوزه صنعت حمل و نقل، برنامه‌ریزی برای ارائه محتوای مرتبط با بنادر و دریا در کتاب‌های درسی، حمایت از همایش‌ها و برنامه‌های علمی دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقات.



متخصص نداریم، یا پزشک متخصص داریم اما فضایی برای استفاده از این تخصص وجود ندارد. این دو لازم و ملزوم یکدیگرند. یعنی مرجع حاکمیت قانونی با مرجعیت علمی در کنار هم معنا پیدا می‌کنند. ما نمی‌توانیم یک قسمت را کمرنگ کنیم یا نادیده بگیریم. اگر این اتفاق بیفتد به معنی بی‌توجهی ما به روالی است که در دنیا وجود دارد. همچنین بی‌توجهی به اتفاقات و تحولاتی که می‌تواند برای حوزه بندر و دریا مثبت باشد یا به عنوان تهدیدی مد نظر قرار بگیرد. نتیجه چه می‌شود؟ اینکه کاری را شروع می‌کنیم، منابع را تخصیص می‌دهیم اما این تخصیص منابع الزامی‌تواند بهینه و کارآمد باشد. کار کردن بدون تحقیق و پژوهش، در این بازاری که به شدت رقابتی است، هیچ معنایی ندارد.

با توجه به همین تعریف و رویکردی که به نقش پژوهش و تحقیق در سازمان دارید، پژوهش چقدر در سازمان بنادر و دریانوردی نهادینه شده است؟

به نظر سازمان در این زمینه تلاش زیادی کرده است؛ کارهای خیلی خوبی هم انجام داده است. تقریباً می‌شود گفت که سازمان هم نقش مرجعیتی خودش را

به اعتقاد شما، پژوهش و تحقیق در تثبیت جایگاه حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی، چه تاثیری دارد؟

هنگامی که از حاکمیت سخن می‌گوییم به طور ویژه بر مرجع حاکمیتی امور دریایی، بندری و کشتیرانی تأکید می‌کنیم؛ باید بدانیم که حاکمیت بدون توجه به موضوعات علمی اصلاً معنا ندارد. این دو نقش از هم قابل تفکیک نیستند؛ سازمان بنادر و دریانوردی یک نقش حاکمیتی دارد و یک نقش علمی. برای تحقق نقش مرجعیت علمی باید پژوهش‌ها در راستای همه موضوعاتی که به بندر دریا و کشتیرانی مرتبط است، در درون سازمان انجام شود و نهایتاً خروجی‌های این پژوهش‌هاست که از جایگاه حاکمیتی سازمان برای ذی‌نفعان کشوری منتشر می‌شود.

سازمان بنادر و دریانوردی چقدر به مقوله تحقیق و پژوهش بها می‌دهد؟

قاعدتاً هر سازمانی به پژوهش و تحقیق نیازمند است. حذف پژوهش از یک سازمان مانند این است که بگوییم می‌خواهیم بیمارستانی بسازیم اما پزشک

حفظ کرده و هم در زمینه تحقیق و پژوهش فعالیت داشته است. هر چند در هر زمینه‌ای از پژوهش هم که کم‌رنگ عمل کرده است، بخش‌های دیگر سازمان ورود کرده و فعالیت کرده‌اند. مثلاً اگر در سازمان دقت کنید، کتاب‌هایی را که در قالب کتب بنادر منتشر شده یا روابط عمومی سازمان یا بخش‌های تخصصی سازمان فعالیت‌هایی انجام داده‌اند که همه نشان‌دهنده همین اهمیت است. با ابلاغ نقشه جامع علمی کشور که در حال حاضر عالی‌ترین سند علمی همه دستگاه‌های اجرایی کشور است، برخی نقش‌های موجود پررنگ‌تر می‌شود و همچنین نقش‌های جدیدی برای سازمان تعریف شده است که ما در مرکز بررسی‌ها این نقش‌ها و تکالیف را احصا کرده‌ایم.

فعالیتی که سازمان از جایگاه حاکمیتی خود می‌تواند انجام دهد، برای اینکه بتواند نقش مرجعیت علمی خودش را در بحث‌های بندری، دریایی و کشتیرانی داشته باشد، مشخص شده و کار را در این زمینه‌ها آغاز کرده‌ایم. این کار با هماهنگی همه بخش‌های سازمان بنادر انجام شده است و حالا خوشبختانه فکر می‌کنم کاملاً مشخص است که چه کارهایی را باید انجام دهیم؛ در چه زمینه‌هایی خیلی خوب بوده‌ایم و در چه زمینه‌هایی باید بیشتر ورود کنیم و از تخصص درون سازمانی و برون سازمانی استفاده کنیم.

پرسش پس از ابلاغ نقشه جامع علمی کشور، نقشه راه مشخص شده است و همه دستگاه‌های اجرایی درک مشخصی از فعالیت‌هایی که باید انجام دهند، پیدا کرده‌اند. این نقشه در کنار تلاش‌های سازمان بنادر و دریانوردی به نتیجه خاصی رسیده است؟

بحث‌های علمی معمولاً به سرعت جواب نمی‌دهند؛ کارهای علمی و پژوهشی زمان‌بر هستند و اثرات آنها به سرعت به چشم نمی‌آید. مثل کاشت یک محصول است، باید مدت‌ها بسترسازی کنید، آبیاری کنید، نهالی بکارید، از آن مراقبت کنید، تا به ثمر برسد. بحث‌های علمی هم اینطور است، بحث‌هایی است که از نظر من در کوتاه مدت یعنی در طول دو تا سه سال نباید منتظر جواب باشیم. ما الان در مرحله بسترسازی هستیم، کار را شروع کرده‌ایم و در موضوعات مختلف مرتبط با سازمان ورود کرده‌ایم، با وزارتخانه‌های مختلف تعامل داریم، تفاهم‌نامه‌هایی با دانشگاه‌های مختلف منعقد کرده‌ایم و بازنگری در برخی فرآیندهای سازمان را هم آغاز کرده‌ایم.

مهندسان مشاور و دانشگاهیان از سازمان جدا نیستند

پرسش با توجه به سؤال نخست، برایمان بگویید که شرکت‌های مهندسان مشاور و پژوهشگران بخش خصوصی هم در حوزه پژوهش و تحقیق، جایگاه یا همکاری خاصی با سازمان بنادر و دریانوردی دارند؟

قطعاً همین طور است. دانشی که ما از آن اسم می‌بریم و می‌گوییم که در سازمان نیست، از طریق همین گروه‌ها تأمین می‌شود. ما قطعاً در بیرون از سازمان افرادی را داریم که در دانشگاه‌ها یا شرکت‌های مهندسان مشاور کار می‌کنند و توانسته‌اند در زمینه‌های خاصی جایگاه علمی معتبری به دست بیاورند. در نقشه جامع علمی کشور هم به پژوهشگران و شرکت‌های دانش بنیان پرداخته شده است.

پرسش اینطور که به نظر می‌رسد در حال حاضر، نقشه جامع علمی کشور، در حوزه پژوهش و تحقیق محور و معیار سازمان بنادر و دریانوردی است؛ برای تحقق اهداف این نقشه جامع علمی چه نقش‌هایی بر عهده سازمان گذاشته شده است؟

برای پاسخ به این سؤال، نخست باید بدانیم که نقشه جامع علمی کشور چیست؟ بزرگان کشور سند

چشم‌اندازی را برای این کشور نوشتند، که «سند چشم‌انداز ۱۴۰۴» نام گرفت؛ این سند افق‌هایی را برای کشور ترسیم کرد که قرار است کشور در سال ۱۴۰۴ به آن برسد. برای به ثمر نشستن این چشم‌انداز نیاز بود که یک نقشه راه ترسیم شود، این نقشه راه همان سند جامع علمی کشور است.

در این نقشه جامع علمی کشور، شاخص‌ها تعریف شده است، اعداد و ارقام مشخص است و به همه وزارتخانه‌ها و نهادهای دولتی ابلاغ شده است که شروع به کار کنند. سازمان بنادر و دریانوردی هم به عنوان متولی امور بندری، دریایی و کشتیرانی کشور ملزم به اجرای این سند است.

بخش عمده‌ای از تجارت کشور از طریق دریا صورت می‌گیرد، صادرکنندگان کشور کالاهايشان را از طریق بنادر صادر می‌کنند، واردکنندگان عمده کالاهايشان را از طریق بنادر وارد می‌کنند و این نشان می‌دهد که سازمان بنادر هم در بخش‌های مختلفی از نقشه جامع علمی کشور باید نقش مثبت و سازنده‌ای داشته باشد چرا که به عنوان یک سازمان دولتی با تأثیرگذاری بسیار زیادی در اقتصاد کل کشور فعالیت می‌کند.

نخستین نشریه تخصصی صنعت حمل و نقل دریایی اجازه انتشار گرفت

پرسش سازمان بنادر و دریانوردی در یک سال گذشته چه دستاوردهایی در حوزه بنادر و دریانوردی داشته است؟

به استناد همان نقشه جامع علمی کشور، دستورالعمل حمایت از فعالیت‌های پژوهشی و پایان‌نامه‌های دانشجویی را بازنگری کردیم. دستورالعمل قبلی صرفاً در حد حمایت از پایان‌نامه‌ها بود اما در دستورالعمل جدید موضوع حمایت از مقاله‌ها، همایش‌ها، پیشنهادات برای سازمان‌های بین‌المللی، تألیف کتب و همه موضوعات با استناد به راهبردهای مختلف نقشه جامع بازنگری شده است. خوشبختانه با حمایت کاملی که مجموعه هیئت عامل سازمان و شخص مدیر عامل از این موضوع داشتند، این دستورالعمل در سازمان به تصویب رسید.

در این زمینه جزء معدود سازمان‌هایی هستیم که این بخش از کار را به استناد نقشه جامع بازنگری و تصویب کردیم و به عموم هم اطلاع‌رسانی کردیم.

یکی دیگر از فعالیت‌های ما هماهنگی با مرکز تحقیقات وزارت راه، مسکن و شهرسازی بود که «سند جامع توسعه دریایی کشور» با هماهنگی آنها تدوین شد. آقای دکتر روحانی، رئیس جمهوری هم بر روی این سند دستوری دادند که قرار شد این سند با محوریت مرکز تحقیقات و متولی گری سازمان بنادر بازنگری شود. این سند بزرگ‌ترین سند فعالیت‌های بندری، دریایی و کشتیرانی کشور در همه زمینه‌ها خواهد بود. که امیدواریم پس از تصویب بتواند به عنوان یک پشتیبان برای نقشه جامع علمی کشور در بخش دریایی باشد.

همچنین با وزارت آموزش و پرورش هماهنگی شده است تا با همکاری دفتر تألیف کتب درسی، محتوایی با نگاه به دریا و موضوعات دریایی در کتاب‌های درسی گنجانده شود. بر اساس توافق انجام شده، محتوا را ما تهیه کنیم و در اختیار وزارت آموزش و پرورش قرار می‌دهیم تا هم در کتاب‌های شش سال اول دبستان و هم برای کتاب‌های شش سال دبیرستان و فنی‌حرفه‌ای اعمال کنند. به نظرم کار بسیار بزرگی است که به موضوع نهادینه شدن بحث‌های دریایی در سطح جامعه کمک زیادی می‌کند.

همچنین با وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی هماهنگی‌های لازم برای انتشار نشریه تخصصی در بحث بندر، دریا و کشتیرانی انجام شده است. با چند دانشگاه به تفاهم رسیدیم و هیئت تحریریه‌ای از اساتید دانشگاه‌های مختلف تشکیل شد. برای راه‌اندازی این نشریه در کمیسیون تخصصی مطبوعات دولتی شرکت کردیم و نهایتاً با این درخواست موافقت شد. با این نشریه امیدواریم تا کمتر از یک سال دیگر به عنوان نخستین نشریه تخصصی صنعت حمل و نقل دریایی منتشر شود. این نشریه دو زبانه است و می‌خواهیم در سال حداقل ۴

با ابلاغ نقشه جامع علمی کشور که عالی‌ترین سند علمی همه دستگاه‌های اجرایی کشور است، برخی نقش‌های موجود پررنگ‌تر می‌شود و همچنین نقش‌های جدیدی برای سازمان تعریف شده است که ما در مرکز بررسی‌ها این نقش‌ها و تکالیف را احصا کرده‌ایم.

همچنین در زمینه کتابخوانی و تجهیز کتابخانه‌ها با وزارت ارشاد هماهنگی‌هایی انجام شده است. با توجه به اینکه امسال سال اقتصاد و فرهنگ نام گرفته است، برای فرهنگ‌سازی در زمینه بنادر این کار انجام شده است. قصد داریم کتاب‌هایی تدوین کنیم که محتوایی مرتبط با بندر، دریا و کشتیرانی داشته باشند، با ادبیات عامه‌پسند نوشته شوند و نهایتاً در اختیار وزارت ارشاد قرار بگیرد. سپس این کتاب‌ها در سطح کتابخانه‌های شهرها و روستاها و کتابخانه‌های عمومی کل کشور عرضه خواهد شد.

متقابلاً هم قرار شد ما از امکاناتی که سازمان دارد و این هماهنگی را با کشتیرانی داشته باشیم و فضایی را برای ترویج فرهنگ کتابخوانی تخصیص دهیم. وزارت ارشاد هم کتاب‌هایی را که مد نظرشان است به رایگان در اختیار بگذارد تا در دسترس قرار بگیرد. این مجموعه در کشتی‌ها، در بنادر و حتی شهرک‌های مسکونی سازمان بنادر برنامه‌ریزی شده است.

اقدامات ارزشمندی در تعامل با نهادهای دیگر انجام داده‌اید که جای تقدیر دارد اما اینطور که به نظر می‌رسد تمام این تعاملات با سازمان‌ها و وزارتخانه‌های دیگر در طول این یک سال آغاز شده است؛ چرا انقدر دیر؟

قبلاً هم فعالیت‌هایی انجام شده بود و من با صراحت مانند شما نمی‌گویم که کاری در این زمینه انجام نشده بود. به عنوان مثال در حدود ۱۰-۱۵ سال پیش ارتباطی با آموزش و پرورش برقرار شده بود و در یکی دو کتاب به طور خیلی محدود به موضوع بندر و دریا پرداخته بودند، اما هیچ وقت در این سطح و گستردگی که امروز شاهد آن هستیم، پیش نیامده بود.

به هر حال استنباط من این است که امروز هم فرصت خوبی در خود سازمان پیش آمده است و هم در آموزش و پرورش و نهادهای دیگر و الان فضا به گونه‌ای است که می‌توان کارهای بیشتری انجام داد.

اینطور که به نظر می‌رسد تمامی این طرح‌ها در قالب پیشنهادی مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شده است. آیا طرح‌هایی از خارج از سازمان به شما پیشنهاد شده است که سازمان به آن پاسخ مثبت داده باشد؟

بله. ۹۵ درصد این فعالیت‌ها به درخواست سازمان بوده است. اما محدود به پیشنهادی سازمان نبوده و در برخی موارد هم ما به پیشنهاد سازمان‌های دیگر لیبیک گفته‌ایم. به عنوان مثال امسال به درخواست و با همکاری دانشگاه شریف، جشنواره شناورهای هوشمند در دو سطح دانش‌آموزی و دانشجویی در دریاچه پارک ارم برگزار شد. دانشگاه شریف از ما تقاضا کرد و سازمان با هماهنگی که انجام شد، پاسخ مثبت داد. حمایت ما از این جشنواره در سه سطح مادی، رسانه‌ای و علمی بود. یعنی یک رقمی را به این مسابقات اختصاص دادیم، در حد کمیته علمی افراد را معرفی کردیم و برای پوشش مطبوعاتی هم حمایت رسانه‌ای را انجام دادیم و مجله بندر و دریا هم خودش حامی رسانه‌ای این جشنواره بود.

علاوه بر این امسال قرار است نخستین کنفرانس ملی ناوبری در بهمن ماه برگزار شود. این کنفرانس هم بر اساس تقاضای دانشگاه شریف و پژوهشکده شهید کاظمی برگزار می‌شود که از سازمان خواستند تا از آن‌ها حمایت کند. با موافقت مدیر عامل قرار شد بازم در سه سطح مادی، علمی و رسانه‌ای از این همایش حمایت کنیم. این همایش در سه سطح ناوبری هوایی، زمینی و دریایی برگزار می‌شود و ما اعلام کردیم با توان مرجع حاکمیتی که داریم، حاضریم تمامی موضوعات مربوط به پلن دریایی یا بخش دریایی این کنفرانس را به عهده بگیریم. دبیرخانه این همایش

از این پیشنهاد استقبال کرد و ما هم در سازمان دبیرخانه کوچکی برای این برنامه راه‌اندازی کردیم.

رویکرد آتی سازمان در حوزه تحقیق و پژوهش و

تعامل با سازمان‌های پژوهشی دیگر چیست؟

یکی دیگر از کارهایی که انجام دادیم، راه‌اندازی بخش انتشارات سازمان است. ما امسال مجوز انتشارات را برای سازمان بنادر گرفتیم چون نمی‌شد ما به عنوان یک مرجع حاکمیتی برای انتشار کتاب‌های مان به جای دیگری مراجعه کنیم.

در نقشه جامع علمی کشور هم به صراحت آمده است که اگر شما کتابی تخصصی قرار است چاپ کنید، یا قرار است چاپ شود، سه نهاد یا سه بخش می‌تواند انجام دهد: دانشگاه‌ها، مراکز تحقیقاتی وابسته به دستگاه‌های اجرایی که ما هستیم و ناشران. ما به استناد این بند از وزارت ارشاد مجوز نشر گرفتیم به این دلیل که جایگاه حاکمیتی سازمان را رعایت کنیم، نه لگویی خاصی طراحی کرده‌ایم و نه اسم دیگری برای انتشارات برگزیده‌ایم بلکه همه چیز به نام سازمان انجام می‌شود. در سطح دانشگاه‌های کشور و رسانه‌ها هم اطلاع‌رسانی کردیم که حاضریم از کتاب‌های تخصصی حمایت هم کنیم.

آیا این طرح شما به نتیجه‌ای هم رسیده است؟

بله. در همین آغاز کار دو دانشکده با ما هماهنگ کرده‌اند و درخواست همکاری در این کار دارند. یکی از آنها دانشکده تاریخ دانشگاه تهران است که احتمالاً به زودی تفاهم‌نامه‌ای با آنها خواهیم داشت. اعلام آمادگی کرده‌ایم که اگر کتاب تخصصی داشته باشند، بررسی کنیم و به عنوان سازمان بنادر چاپ کنیم.

شما به عنوان یکی از چهره‌های پژوهشی سازمان

بنادر شناخته شده هستید، فکر می‌کنید چالش‌های پیش‌روی سازمان بنادر در حوزه تحقیقات چیست؟ با در نظر گرفتن این موضوع که تحقیق و پژوهش در سازمان بنادر یک محور مورد توجه و مهم است.

ببینید وقتی صحبت از پژوهش می‌شود بهتر است یک سطح بالاتر را ببینیم و بعد تحلیل کنیم. این یک چالش عمومی است. در کشورهایی مثل کشور ما که اسم‌شان کشورهای در حال توسعه است و این برچسب به ما خورده است، باید بدانیم که برچسب در حال توسعه، به آب و هوای ما، به جنس خاک و متراژ جنگل و ارتفاع کوه و نزدیکی و دوری از دریا ربطی ندارد. این برچسب در حقیقت نشان‌دهنده این است که چقدر این کشورها به علم و دانش اهمیت می‌دهند. این چیزی است که امروزه کشورها را از هم تفکیک می‌کند و به نام اقتصادهای خدماتی و اقتصادهای محصولی یا کالایی معرفی می‌کند.

کشورهایی مثل ما که سالیان سال نفت را از دل خاک درآوردیم، در بشکه ریختیم و صادر کردیم یا معادن را کشف کرده‌ایم یا برای مان کشف کرده‌اند و شروع کردیم همان‌ها را خام فروشی کردن، یک اقتصاد کالایی هستیم. اینجا شما نیازی به علم ندارید، تکنولوژی حفاری و همه چیز را به شما می‌دهند و ما کار می‌کنیم. کشورهایی که اقتصادشان خدماتی است، آنهایی هستند که به علم و دانش اهمیت می‌دهند و علم برایشان واقعاً اهمیت دارد؛ آنوقت است که یک شرکتی به اسم گوگل، نرم‌افزاری درست می‌کند به اسم موتور جستجو و با این موتور جستجو ثروتی که برای کشور کسب می‌کند، ثروتی بیش از نفتی است که خیلی از کشورها از دل خاک در می‌آورند و می‌فروشند.

در نتیجه هنگامی که می‌گوییم ما یک کشور

کشورهایی مثل ما که سالیان سال نفت را از دل خاک درآوردیم، در بشکه ریختیم و صادر کردیم یا معادن را کشف کرده‌ایم یا برای مان کشف کرده‌اند و شروع کردیم همان‌ها را خام فروشی کردن، یک اقتصاد کالایی داریم.



در حال توسعه هستیم، یعنی هنوز نیاز علم در این کشور نهادینه نشده است و بعضاً حتی ممکن است در بخش‌هایی احساس نیاز هم نکنند به علم.

اما خوشبختانه در کشور ما مدتی است که بحث اقتصاد دانش‌بنیان، شرکت‌های دانش‌بنیان و موضوعاتی از این قبیل مطرح شده است. فقط در چند سال اخیر ما یک بار نقشه جامع علمی کشور را داشتیم که به عنوان قانون به همه دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شده و همه موظف به اجرای آن شدند. در جای دیگر ما سیاست‌های اقتصاد مقاومتی را داریم که بند دو سیاست‌های اقتصاد مقاومتی بر نهادینه کردن مدیریت دانش و پیاده‌سازی نقشه جامع تأکید می‌کند. در تاریخ بیست و نهم شهریور امسال هم مقام معظم رهبری سیاست‌های کلی علم و فناوری را به سه قوه ابلاغ می‌کنند که نشان می‌دهد چقدر موضوعات مربوط به علم و فناوری در کشور ما مهم است. بر همین اساس است که پیش‌بینی شده ایران در بحث اقتصادهای دانش‌بنیان بتواند رتبه یک منطقه را در سال‌های نزدیک داشته باشد.

پروژه | جایگاه فعلی ما چگونه است؟

متأسفانه امروز این جایگاه را نداریم و رتبه ایران پایین است. رتبه فعلی در شأن کشوری به بزرگی ایران با وجود نیروهای بسیار نخبه، دانشگاه‌های مطرح و ظرفیت‌های بسیار بالا نیست.

پروژه | خوب اگر به طور خاص بخواهیم به سازمان بنادر پردازیم چطور؟ وضعیت پژوهش در سازمان را چطور ارزیابی می‌کنید؟

سازمان بنادر هم از این توضیحات مستثنی نیست. در نتیجه شاید در یک مقطعی خیلی جدی به بحث‌های تحقیقات و مرکز تحقیقات پرداخته شده باشد و در یک دورانی هم بیشتر سازمان درگیر موضوعات اجرایی بوده و خودش را از بحث‌های تحقیقاتی منفک کرده است.

پروژه | و در حال حاضر چگونه است؟

از اواخر سال گذشته و در سال جاری، از سوی شخص مدیر عامل و هیئت محترم عامل سازمان حمایت شدیم و در نتیجه این حمایت ما هم با تمام وجود سعی کردیم، در خدمت سازمان و مباحث پژوهشی و تحقیقاتی باشیم.

خوشبختانه فراخوانی که برای کارشناسان سازمان دادیم تادر طرح‌های پژوهشی در کنار باشند، پاسخ مثبت دادند. حالا هر موضوعی را که ما به کارشناسان مختلف سازمان و بنادر ارجاع می‌دهیم، در کوتاه‌ترین زمان ممکن با کیفیت بالای کار کارشناسی به ما پاسخ می‌دهند.

پروژه | شما در سطح بین‌المللی هم در حوزه پژوهش حضور داشته‌اید؛ چه با تدریس و چه با ارائه مقاله و... بر این اساس فکر می‌کنید سازمان بنادر از نظر پژوهشی چه جایگاهی در میان کشورهای منطقه و جهان دارد؟

فکر می‌کنم کارهای خیلی خوبی در کشور انجام شده است. مخصوصاً در بحث‌های دریایی. کارشناسان خیلی خوبی در بحث دریایی داریم ولی هیچ‌وقت این موضوعات طرح نشده یا فرصت طرح نبوده یا مسیر مطرح شدن این موضوعات هموار نبوده است.

بدون اغراق فکر می‌کنم کسانی که به عنوان بازدید کننده یا مدرس یا سرمایه‌گذار از کشورهای دیگر به سازمان بنادر می‌آیند، مخصوصاً جایی که با کارشناسان صحبت می‌کنند، برایشان خیلی جالب است. چون نگاهی که قبلاً از ایران و کارشناسان ایرانی دارند، یک نگاه متفاوت با چیزی است که در ایران مشاهده می‌کنند.

ما برای اصلاح این دیدگاه هم برنامه‌هایی داریم. با هماهنگی مدیر عامل سازمان، سایتی را طراحی کردیم که فعالیت آن در زمینه بحث‌های تحقیقاتی و دریایی خواهد بود.

یکی از برنامه‌های این سایت، بارگذاری کارهایی است، که انجام شده است. از سوی دیگر می‌خواهیم شبکه‌ای از خبرگان دریایی ایجاد کنیم و انتظار ما این است که بعد از یک سال تا دو سال این شبکه بتوانند برای ارائه خدمات دانشی به کشورهای دیگر نقش قابل توجهی داشته باشد.

یعنی ما دوست داریم در این سایت همه بخش‌ها معرفی و شناسایی شوند و در نهایت در بخشی از این سایت بتوانیم این خدمات را به اطلاع دیگران برسانیم و دوستان را برای برگزاری کلاس‌ها و دوره‌های مختلف آموزشی و مشاوره تخصصی اعزام کنند. این پتانسیل در سطح کشور هم هست؛ نه فقط سازمان بلکه در سطح دانشگاهی و شرکت‌های پژوهشی و مشاوره هم وجود دارد.

اقدام دیگری که انجام دادیم، تفاهم‌نامه‌ای را با جهاد دانشگاهی منعقد کردیم که این تفاهم‌نامه قرار است تمامی کارهای پژوهشی سازمان یا کارهای پژوهشی که سازمان از آنها حمایت کرده، شامل پایان‌نامه‌ها، مقالات و حتی خلاصه مقالاتی که در قالب همایش‌ها و نشست‌های علمی منتشر شده است، را مستند کنیم.

این پایگاه قرار است در قالب پایگاه استنادی SID که نخستین پایگاه نمایه‌سازی در این حوزه است، قرار بگیرد. چکیده انگلیسی این محتوا نیز در فضای بین‌الملل قابل دسترسی است. این پایگاه در پایگاه تامسون رویترز که ISI است و همچنین در شبکه گوگل اسکولار هم می‌تواند موضوعات را نمایش دهد.

یعنی بالغ بر سه هزار مقاله و کار پژوهشی را که تا الان عموماً اطلاع‌رسانی نشده یا فقط در سطح داخلی و محدود بودند و یا در قالب کتابچه‌های همایش یا CDهای همایش در اختیار شرکت کنندگان قرار گرفته بود، به طور عمومی منتشر کند.

خود این پایگاه، پیام خوبی به خارج از کشور است تا پتانسیل‌های خوبی که در ایران وجود دارد و کارهای تحقیقاتی خوبی که در ایران انجام شده است را بهتر بشناسد.



تفاهم‌نامه‌ای را با جهاد دانشگاهی منعقد کردیم که این تفاهم‌نامه قرار است تمامی کارهای پژوهشی سازمان یا کارهای پژوهشی که سازمان از آنها حمایت کرده، شامل پایان‌نامه‌ها، مقالات و حتی خلاصه مقالاتی که در قالب همایش‌ها و نشست‌های علمی منتشر شده است، را مستند کنیم.



دانشگاه WMU الگوی موفق در عرصه آموزش و پژوهش جهانی دریانوردی

حمید محمدعظیمی

دکترای تکنولوژی آموزشی

تکمیلی دریانوردی است.

بیانیه مأموریت دانشگاه:

به عنوان قطب علمی آموزش دریانوردی در مقطع تحصیلات تکمیلی، مأموریت این دانشگاه عبارت است از ارائه خدمات به جامعه دریانوردی جهان از طریق آموزش، پژوهش و ظرفیت‌سازی با هدف اطمینان از کشتیرانی ایمن و کارآمد در دریاهای پاک.

این دانشگاه به ساخت یک جهان پایدار از طریق آموزش دریانوردی کمک می‌کند و رهبران، کارشناسان و متخصصان آینده دنیای دریانوردی را آموزش می‌دهد. همچنین زمینه را برای همکاری‌های بین‌المللی در این حوزه فراهم می‌کند.

برنامه‌های استراتژیک دانشگاه

در چشم‌انداز استراتژیک ۲۰۱۴-۲۰۱۸ مؤسسه روی بازسازی دستورات علمی و آکادمیک، تقویت توانایی‌های پژوهشی، دوبرابر شدن دانشجویان ورودی و کوتاه شدن برنامه درسی دوره کارشناسی ارشد تمرکز شده است.

در اوایل دهه ۱۹۸۰، کمبود وجود کارشناسان دریانوردی تحصیل کرده، خبره و واجد شرایط به ویژه در کشورهای کمتر توسعه یافته در دستور کار IMO قرار گرفت. از این رو دانشگاه جهانی دریانوردی توسط این نهاد در سال ۱۹۸۳ تأسیس شد. این دانشگاه به لطف مساعدت‌های دولت سوئد و مسئولین شهر

حمل و نقل دریایی احتمالاً قدیمی‌ترین و بین‌المللی‌ترین صنعت در جهان باشد که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی را به واسطه انتقال و جابجایی، با ویژگی حمل و نقل مناسب، پاک و امن به خود اختصاص داده است. مالکیت و زنجیره مدیریت هر کشتی می‌تواند شامل بسیاری از کشورها و کشتی‌هایی شود که زندگی اقتصادی خود را در حال حرکت بین قلمروهای مختلف هستند و اغلب دور از کشور ثبت کننده مجوز کشتی می‌باشند، بشود. بنابراین نیاز به تنظیم و کنترل حمل و نقل با اسنادردهای بین‌المللی امری اجتناب ناپذیر است.

این نیاز توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) وابسته به سازمان ملل، که مهم‌ترین وظیفه آن ایجاد و حفظ یک چارچوب قانونی جامع برای حمل و نقل دریایی و ارسال و مراسلات می‌باشد، مورد توجه قرار گرفته است.

پاسخگویی به چنین نیازی، اعضای این سازمان را برآن داشت که در نشست سالانه خود با به تصویب رساندن مصوبه‌ای در سال ۱۹۸۳ با هدف کمک به تسهیل در دستیابی به اهداف IMO و اعضای این سازمان در سراسر جهان از طریق آموزش، پژوهش و ظرفیت‌سازی برای کشتیرانی ایمن و کارآمد در دریاهای پاک به تأسیس دانشگاهی تحت عنوان «دانشگاه جهانی دریانوردی (World Maritime University)» اقدام نمایند. این دانشگاه در حقیقت پاسخی به نیازهای جامعه بین‌المللی دریانوردی در مالاموی سوئد به‌عنوان دانشگاه تحصیلات

مالمو با پشتیبانی مالی و بودجه‌ای سالانه هر دو نهاد تأسیس شد. خیرین و دیگر حامیان نه تنها منابع مالی کافی بلکه کمک هزینه‌های تحصیلی دانشجویان را هم فراهم کردند تا اینکه در ۴ ژوئیه سال ۱۹۸۳ برای اولین بار کلاس‌های آموزشی آن افتتاح شد. هم اکنون، حدود ۴۰۰۰ فارغ‌التحصیل این دانشگاه از ۱۶۵ کشور در سراسر جهان در حال شکل دادن و توسعه بخش دریانوردی وجود دارد. فارغ‌التحصیلان سنوات گذشته این دانشگاه امروز به عنوان مدیران ارشد، وزرای حمل و نقل، مدیران شرکت‌های حمل و نقل، مسئولین آکادمی‌های دریانوردی و همچنین نمایندگان کشورهای خود در انجمن‌ها و سازمان‌های بین‌المللی مشغول فعالیت هستند.

ساختار دانشگاه

این دانشگاه در یک محیط چند بعدی از ذی‌نفعان در حال فعالیت است که همگی نقش کلیدی در موفقیت این مؤسسه آموزشی ایفا می‌کنند. دانشگاه متشکل از چهار گروه اصلی است که برنامه‌های آموزشی، برنامه‌های توسعه بین‌المللی، پژوهش، دوره‌های کوتاه‌مدت، کنفرانس‌ها و ارائه خدمات تخصصی (انتشارات، مشارکت در پنل‌های بین‌المللی، هیئت‌های ژوری و سمینارها) را عهده‌دار است. کتابخانه دانشگاه هم از نظر سازمانی بخشی از دانشکده می‌باشد. حوزه ریاست مسئولیت چندین فعالیت کلیدی از جمله افزایش اعتبارات صندوق، امور مشارکت‌ها و رابط بین‌الملل و ارتباطات را عهده‌دار است.

ساختار سازمانی دانشگاه از ساختار عملکردی پیروی کرده و خطوط گزارش‌دهی رسمی (مرسوم در سازمان‌ها) از همه کارکنان مؤسسه تبعیت می‌کند. علاوه بر ساختار رسمی، چندین شورا، کمیته و کارگروه نیز در دانشگاه فعال است. هر دو شورا و کمیته با احکام روشن تعریف شده و عضویت در آنها به طور منظم به روزرسانی می‌شود. رؤسا و اعضای آنها توسط رئیس دانشگاه منصوب می‌شوند و تمامی جلسات، تصمیمات و مصوبات مستند و ثبت می‌شوند. تمرکز این دانشگاه روی ارائه دوره‌های تحصیلات تکمیلی می‌باشد که عبارتند از:

- دوره دکترای تخصصی (Ph.D.)
 - کارشناسی ارشد (M.Sc.)
 - دوره یک ساله بعد از لیسانس (PGD)
- این دانشگاه دارای سه پردیس می‌باشد که دو شعبه آن در چین و پردیس مرکزی و اصلی آن هم در مالمو مستقر است. در پردیس مالمو، دوره کارشناسی ارشد شامل شش گرایش زیر می‌باشد که عبارتند از:
- مدیریت حمل و نقل و لجستیک
 - مدیریت بندر
 - ایمنی دریانوردی و مدیریت محیط زیست
 - مدیریت محیط زیست دریانوردی و اقیانوس
 - قانون و سیاست دریانوردی
 - آموزش دریانوردی

در مقطع کارشناسی ارشد، گرایش‌های حمل و نقل بین‌الملل و لجستیک در شانگ‌های و گرایش ایمنی دریانوردی و مدیریت محیط زیست نیز در دالیان (چین) برگزار می‌شود. برنامه‌های طراحی شده مبتنی با شرایط و نیازهای ویژه چین نیز توسط اساتید همین دانشگاه تدریس می‌شود.

مقطع دکترا تحت عنوان «امور دریانوردی» اجرا می‌شود. همچنین دوره‌های یک ساله بعد از کارشناسی یا همان (Postgraduate Diploma) در رشته «بیمه دریایی» به صورت آموزش از راه دور با همکاری آکادمی دریانوردی Lloyds برگزار می‌شود.

در کنار ارائه مقاطع رسمی دانشگاهی، دوره‌های کوتاه مدت حرفه‌ای توسعه‌ای نیز توسط دانشگاه برگزار می‌شود که سالانه در حدود ۷۰۰ نفر از شرکت‌کنندگان علاقه‌مند، تحت آموزش‌های حرفه‌ای با کیفیت بالا به منظور به‌روزرسانی تخصص‌های خود قرار می‌گیرند. این دوره‌ها به صورت سفارشی متناسب با نیازهای مخاطبان، قابل طراحی و بدون محدودیت مکانی قابل اجرا هستند.

کتابخانه دانشگاه امکان دسترسی بیش از ۱۰ هزار عنوان مجله آنلاین، نشریات و منابع مرتبط با حوزه دریانوردی را برای دانشجویان، اساتید و پژوهشگران مدعو فراهم کرده است. برای استفاده از متن کامل مقالات پژوهشی از پایگاه‌های اطلاعاتی همچون Science Direct فقط با ارسال درخواست به کارکنان کتابخانه می‌توان در همان روز یا حداکثر در طول یک روز کاری دسترسی داشت.

دانشگاه جهانی دریانوردی به عنوان یک مؤسسه تحصیلات تکمیلی مستقل، تحت نظارت سازمان ملل متحد در عرصه آموزش‌های تخصصی حوزه دریانوردی مشغول فعالیت است. این دانشگاه نه تنها از طرف دولت سوئد بلکه از طرف هیچ یک از دولت‌های عضو اتحادیه اروپا حمایت مالی نمی‌شود. بنابراین هزینه تحصیل دانشجویان مستقیماً از طرف شرکت‌های محل کار دانشجویان، دولت‌ها و یا سازمان‌هایی که دارای منابع مالی از بودجه ملی هستند، تأمین می‌شود. برخی از دانشجویان هم از طریق طرح‌های حمایت از تحصیل چند ملیتی، دوجانبه و یا منابع ملی کشور معرفی کننده به دانشگاه، تحصیل می‌نمایند. حامیان مالی معمولاً تمامی هزینه‌های دوره تحصیل (که حدوداً ۳۶ هزار یورو) را پوشش می‌دهند و یا فقط هزینه شهریه (۱۶ هزار یورو) را پرداخت می‌کنند.

البته در طول هر سال تحصیلی، تعداد محدودی بورس تحصیلی برای دانشجویانی که توانایی پرداخت هزینه تحصیل را ندارند از طرف خیرین بین‌المللی در نظر گرفته می‌شود. معیار اعطای این نوع کمک هزینه‌های تحصیلی برای متقاضیان شامل نمرات آزمون زبان انگلیسی، مهارت‌های رایانه‌ای، سوابق حرفه‌ای و شغلی، شرط سنی زیر ۴۰ سال، سکونت در مناطق خاص جغرافیایی و یا اولویت دادن به زنان می‌باشد که دقیقاً توسط حامیان مالی در نظر گرفته می‌شود. در حال حاضر بورسی تحت عنوان «بورس تحصیلی Sasakawa» دانشگاه بین‌المللی دریانوردی توسط بنیاد پژوهشی سیاست اقیانوس ژاپن، برای داوطلبین کشورهای آسیایی در نظر گرفته شده است.

فارغ‌التحصیلان

در حال حاضر این دانشگاه از مجموع ۱۶۴ کشور دانشجوی پذیرفته است و بیش از ۳۴۷۷ فارغ‌التحصیل داشته است. فارغ‌التحصیلان با حفظ ارتباطات نزدیک با یکدیگر، باعث شکل‌گیری شبکه جهانی دریانوردی منحصر به فرد شده‌اند. دانشجویان دیپروز این دانشگاه، امروز پست‌های کلیدی در حوزه آموزش‌های دریانوردی، مناصب دولتی مرتبط، شرکت‌های حمل و نقل و یا در نقش نمایندگی دولت‌های متبوع‌شان در سطح بین‌الملل را عهده‌دار هستند. از جمله فارغ‌التحصیلان برجسته این دانشگاه می‌توان به افراد زیر اشاره کرد: مایک لوگجو از غنا (کارشناسی ارشد ۲۰۰۴)، دبیرکل بنادر انجمن مدیریت غرب و مرکز آفریقا، کاپیتان سنویل تاپار از هند (کارشناسی ارشد ۱۹۹۶)، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت حمل و نقل هند، دریادار ایوان والنزولا بوسنه (کارشناسی ارشد ۱۹۹۴)، مدیر امنیت دریایی و عملیات ناوگان شیلی، نی لی ماویاس از هند (کارشناسی ارشد ۲۰۰۰)، رئیس اجرایی برای بندر صحرار در عمان، بینالی یلدریم از ترکیه (کارشناسی ارشد ۱۹۹۱)، وزیر حمل و نقل، امور دریانوردی و ارتباطات جمهوری ترکیه و عصمت یلماز (۱۹۹۰) کارشناسی ارشد) وزیر دفاع ملی جمهوری ترکیه.

بیشترین فارغ‌التحصیلان این دانشگاه به ترتیب هشت کشور نخست مربوط به کشور چین با بیش از ۶۲۳ نفر، فیلیپین ۱۲۳ نفر، نیجریه ۱۲۲ نفر، هند ۱۰۱ نفر، اندونزی ۹۹ نفر، ویتنام ۸۹ نفر، جمهوری اسلامی ایران ۸۳ نفر و بنگلادش با ۷۵ نفر فارغ‌التحصیل، قابل توجه می‌باشد.

در برنامه‌های آموزشی این دانشگاه همچنین سفرهای آموزشی بین‌المللی برای بازدید از نقاط مختلف دنیا از جمله؛ لندن، روتردام، هامبورگ، آتن، استانبول، ژنو، مالتا، اسلو، سنکاپور، بوسان، یوکوهاما و دیگر نقاط دنیا در تقویم آموزشی گنجانده شده است.

منابع در آرشيو نشریه موجود می‌باشد.

ایران در جهان

در سال ۲۰۱۸ و ۲۰۱۷، ایران به ترتیب ۱۰۰ و ۱۰۱مین کشور جهان از نظر جمعیت بود. ایران با ۸۲ میلیون نفر جمعیت، ۱۷مین کشور جهان از نظر مساحت است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است.

ایران در جهان

ایران در جهان ۱۷مین کشور از نظر تولید ناخالص داخلی است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است.

ایران در جهان

ایران در جهان ۱۷مین کشور از نظر تولید ناخالص داخلی است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است.

ایران در جهان ۱۷مین کشور از نظر تولید ناخالص داخلی است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است.



Most popular cities

- 1 - Tehran
- 2 - Shiraz
- 3 - Isfahan
- 4 - Mashhad
- 5 - Qom
- 6 - Ahwaz
- 7 - Urmia
- 8 - Haman
- 9 - Karaj
- 10 - Alborz

Top five universities

- 1 - Sharif University of Technology
- 2 - University of Tehran
- 3 - Amirkabir University of Technology
- 4 - University of Isfahan
- 5 - University of Shiraz

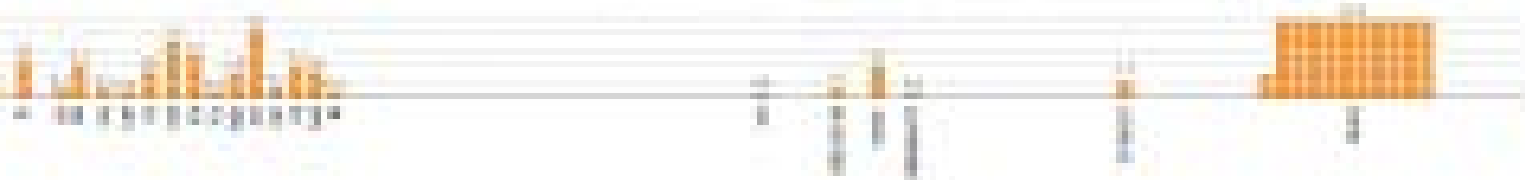


ایران در جهان

ایران در جهان ۱۷مین کشور از نظر تولید ناخالص داخلی است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است.

ایران در جهان

ایران در جهان ۱۷مین کشور از نظر تولید ناخالص داخلی است. ایران با ۱۰۰ میلیارد دلار تولید ناخالص داخلی، ۱۷مین کشور جهان از نظر تولید ناخالص داخلی است.



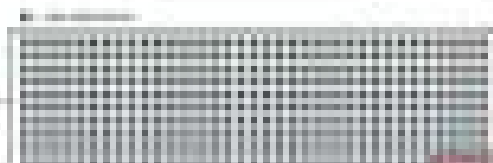
به خامیوت هفتاد بار هفتاد

بهترین عملکرد را در زمینه سرمایه‌گذاری نهاد مالی
آمریکایی ایران در یک آزمون ۴ ساله به نام آشکور از سوی
گروه و در نهایت بهترین نهادی بین آزمون عملکرد در
بازار سرمایه‌های کشور است نام می‌گیرد. اما در پایان
دوره ۴ ساله آزمون، به مقام نخست و بهترین ایران که
مالی‌های مستقر دنیا کشور آن را برپوشد.

آژانس در به تحلیل این آزمون در سال‌های اخیر بوده است

انگلیسی‌ها

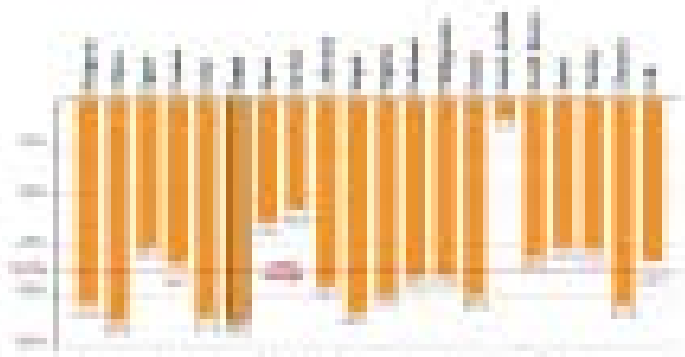
دو نفر در دوره به انگلستان مالی برده اند
بوده از این آزمون به نام هر سال با نام
انحصاری بر اساس روش به انگلیسی
این آزمون بر اساس و به نام انگلیسی
و عمل بوده و شامل تست‌های جدول از این
است. در این آزمون و هر یک از جدول به ۲۰
نوار نامی این به واقعیت می‌پردازد و سپس
به انگلیسی و به به صورت انگلیسی می‌باشد.
مالی‌ها خود را انگلیسی نامید. علاوه
مالی‌ها بر این آزمون در این آزمون به نام
وقت صرف می‌گردد.



150,000

فرار مغزها از ایران

فرار مغزها و تحصیل از بهترین دانشگاه‌های ایران از کوه سیاه
برآمده.
محل: بهترین دانشگاه‌های ایران



بهترین دانشگاه‌های ایران از جمله کشورهای آمریکا که با پولش توج باکان
از هر جا با همه است. به نامی کارکن ۳۳۳ ایرانی موبین کشور در میان
بازار کشورهای است که فارغ التحصیلان کشور آن در جوانی است و
آمریکا را به دست در یک کشور جدید. سازمان بین المللی پول اعلام
نمود که ایران از بهترین سازمانی برای هر جا بین کشورهای در حال توسعه
و کشورهای توسعه یافته برخوردار است. بر اساس این گزارش در سال
۱۳۹۰ برای هر یک از بهترین سازمان ایرانی سالانه کشور را برآورد کرد. این
سازمان در گزارش سال ۱۳۹۰ اعلام کرد که بهترین دانشگاه‌های ایران بین
۱۰ کشور در حال توسعه قرار دارد. در مجموع برای هر جا به خود اختصاص
داده است. این گزارش یادآور می‌شود که این سازمان از هر جا هر جا
از دست رفتن به از این سازمان. حال در سال برای ایران است. به عنوان
مثال در این گزارش آمده است که ۱۵۰ هزار نوجوان و نوجوان ایرانی در میان
از ۱۰۰ هزار تحصیل کرده ایرانی در آمریکا و کانادا می‌باشد.
به عنوان یک سرمایه‌گذار باید به دست آورد به دانشجویانی که از
مالی‌ها برای ترفیق پذیرفته می‌شوند. پوشش آنها می‌گردد و این
بازار جهانی را باقی می‌گذارد. او می‌تواند سایر دانشگاه‌های
کشور را به دست آورد. از سایر دانشگاه‌ها به هر جا به دست آورد
از هر جا به آمریکا باید خود اختصاص داده است.





سیر تاریخی

بیانات مقام معظم رهبری

به عنوان مهمترین مطالبه کننده اجرای نقشه جامع علمی کشور

بند ۲ سیاست های اقتصاد مقاومتی:

پیشسازی اقتصاد دانش بنیان، پیاده سازی و اجرای نقشه جامع علمی کشور و ساماندهی نظام ملی نوآوری به منظور ارتقاء جایگاه جهانی کشور و افزایش سهم تولید و صادرات محصولات و خدمات دانش بنیان و دستیابی به رتبه اول اقتصاد دانش بنیان در منطقه.

رونوشت به:

- دفتر مقام معظم رهبری (مدظله العالی) ، • دفتر رئیس جمهور
- مجلس شورای اسلامی ، • اداره کل تدوین و تقیح و مقررات نهاد ریاست جمهوری
- دفتر بازرسی ویژه رئیس جمهور ، • وزارت دادگستری (برای درج در روزنامه رسمی)
- هیات نظارت و بازرسی ، • دفتر دبیر شورای عالی
- هیات نظارت و ارزیابی علمی و فرهنگی ، • معاونت نظارت و راهبری مصوبات
- مدیریت حقوقی و تدوین مصوبات ، • دیوان محاسبات کشور
- معاونت حقوقی و امور مجلس ریاست جمهوری

پیاده سازی و اجرای نقشه جامع علمی کشور

بند ۱-۲- سیاست های کلی علم و فناوری:

مدیریت دانش و پژوهش و انسجام بخشی در سیاست گذاری، برنامه ریزی و نظارت راهبردی در حوزه علم و فناوری و ارتقاء مستمر شاخص ها و روزآمدسازی نقشه جامع علمی کشور

ارتقاء مستمر شاخص ها و روزآمدسازی نقشه جامع علمی کشور

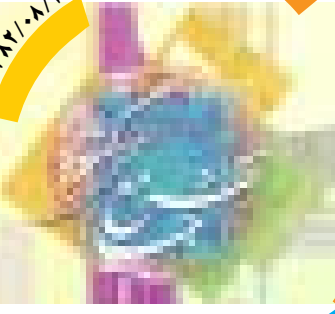
در جمع دانشگاهیان استان خراسان بار دیگر بر موضوع نقشه پیشرفت کشور و نقشه جامع علمی تأکید می کنند و نقشه جامع علمی را پاسخگو به سوالات مهمی می دانند؛ مانند اینکه درباره چه می خواهیم تحقیق کنیم؟ و چگونه اجراء علمی به هم متصل شوند؟

توسیع در تهیه نقشه جامع علمی

مقام معظم رهبری پس از سخنان چند تن از اعضای هیأت علمی دانشگاهها درباره نقشه جامع علمی، به وزرا و مسئولان شورای عالی انقلاب فرهنگی حاضر در جلسه توصیه کردند که روند تهیه و تصویب نقشه تسریع شود و تهیه نقشه جامع راهمترین اقدام برای تحقق سند چشم انداز و مرجعیت علمی کشور برشمردند.

۲۹ بهمن ۱۳۹۲
ابتدای دولت نهم بر لزوم تهیه نقشه جامع علمی کشور تأکید می کنند و بیان می دارند که نقشه جامع علمی کشور راهی برای رسیدن به اهداف چشم انداز ۲۰ ساله است که باید طبق راهبردهای عملیاتی و برنامه ریزی های زمان دار و منظم کامل شود.

۲۳ مرداد ۱۳۸۵
نقشه جامع علمی کشور راهی برای رسیدن به اهداف چشم انداز ۲۰ ساله



۱۴ دی ماه ۱۳۸۹

تصویب نقشه جامع علمی در شورای عالی انقلاب فرهنگی
• لازم الاجرا شدن آن به عنوان قانون برای کلیه دستگاه های اجرایی
• ملغی و بلا اثر شدن کلیه سیاست ها و مصوبات مغایر قبلی

۱۳ شهریور ۱۳۸۹

ایجاد رصدخانه پیشرفت نقشه جامع علمی

۱۲ دی ماه ۱۳۸۱

نقش معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در تهیه نقشه جامع علمی

تکمیل و اجرای نقشه جامع علمی

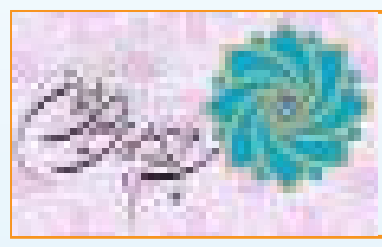
در دیدار اساتید و دانشجویان دانشگاه علم و صنعت، ایجاد نظام مهندسی نقشه جامع علمی و تبدیل نقشه به صدها پروژه علمی و سپردن آن به دانشگاه ها و مراکز تحقیقاتی و ایجاد شبکه نظارت بر پیشرفت های علمی را ضروری دانستند.

سیاست های کلی برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی را ابلاغ نمودند که در بند ۱۱ سیاست های کلی، تکمیل و اجرای نقشه جامع علمی را خاطر نشان کردند.

۱۳۸۸/۰۶/۱۸

سند چشم انداز ۱۴۰۴ عالی ترین سند کشور پس از قانون اساسی

جهت گیری های برنامه های و کاری دولت را با شاخص سند چشم انداز یسنجید. این سند چشم انداز چیز مهمی است؛ این را دست کم نباید گرفت. شاید بتوان گفت که بعد از قانون اساسی، ما هیچ سندی را در کشور به این اهمیت نداریم. یک نگاه کلان و بلندمدت است.



نقشه جامع علمی کشور مجموعه‌ای جامع، هماهنگ و پویا از مبانی، اهداف، سیاستها و راهبردها، ساختارها و الزامات تحول راهبردی علم و فناوری مبتنی بر ارزش‌های اسلامی و آینده‌نگر برای دستیابی به اهداف چشم‌انداز بیست‌ساله کشور است.

ارزشهای بنیادین نقشه جامع علمی کشور

- حاکمیت جهان‌بینی توحیدی اسلام در کلیه ابعاد علم و فناوری؛
- علم هدایتگر و هدفمندی آخرت‌گرایانه علم و فناوری؛
- عدالت‌محوری، پرورش استعدادها و دستیابی همگان به خصوص مستضعفین در حوزه علم و فناوری، و تقویت خلاقیت، نوآوری و خطرپذیری در علم؛
- کرامت انسان با تکیه بر فطرت حقیقت‌جو، عقلگرا، علم‌طلب و آزادی وی؛
- آزاداندیشی و تبادل آرا و تضارب افکار (جدال احسن)؛
- توجه به اصل عقلانیت، تکریم علم و عالم، ارزشمندی ذاتی علم و ضرورت احترام حقوقی و اخلاقی به آفرینشهای فکری علمی؛ و دستاوردهای علمی بشری و بهره‌گیری از آنها در چارچوب نظام ارزشی اسلام؛
- علم و فناوری کمال آفرین، توانمندساز، ثروت‌آفرین و هماهنگ با محیط زیست و سلامت معنوی، جسمی، روانی و اجتماعی آحاد جامعه؛
- ایجاد تحول بنیادین علمی بخصوص در بازیابی و طراحی علوم انسانی در چارچوب جهان‌بینی اسلامی؛
- تعامل فعال و الهام‌بخش با محیط جهانی و فرآیندهای توسعه علم و فناوری در جهان؛
- اخلاق‌محوری، تقدم مصالح عمومی بر منافع فردی و گروهی، تقویت روحیه تعاون و مشارکت و مسئولیت‌پذیری آحاد جامعه علمی و نهادهای مرتبط با آن.

اهداف کلان نظام علم و فناوری کشور

۱. دستیابی به جایگاه اول علم و فناوری در جهان اسلام و احراز جایگاه برجسته علمی و الهام بخشی در جهان؛
۲. استقرار جامعه دانش بنیان، عدالت محور و برخوردار از انسانهای شایسته، فرهیخته و نخبه برای احراز مرجعیت علمی در جهان؛
۳. تعمیق و گسترش آموزشهای عمومی و تخصصی همراه با تقویت اخلاق، آزاداندیشی و روحیه خلاقیت در آحاد جامعه، به‌ویژه نسل جوان؛
۴. دستیابی به توسعه علوم و فناوریهای نوین و نافع، متناسب با اولویتها، نیازها و مرتبهای نسبی کشور؛ و انتشار و به‌کارگیری آنها در نهادهای مختلف آموزشی، صنعتی و خدماتی؛
۵. افزایش سهم تولید محصولات و خدمات مبتنی بر دانش و فناوری داخلی به بیش از ۵۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشور؛
۶. ارتقای جایگاه زبان فارسی در بین زبانهای بین‌المللی علمی؛
۷. کمک به ارتقای علم و فناوری در جهان اسلام و احیای موقعیت محوری و تاریخی ایران در فرهنگ و تمدن اسلامی؛
۸. گسترش همکاری‌های علمی و فناوری با مراکز معتبر علمی بین‌المللی.

ویژگی‌های اصلی الگوی نظام علم، فناوری و نوآوری

- ترکیب عرضه محوری و تقاضا محوری
- اجتماع دو رویکرد برون‌مداری و درون‌مداری
- تلفیق آموزش با تربیت، پژوهش و مهارت

راهبردهای ۱۳ گانه

- راهبرد کلان ۱:** صلاح و انسجام‌بخشیدن به ساختارها و نهادهای علم و فناوری و هماهنگ‌سازی نظام تعلیم و تربیت در مراحل سیاستگذاری و برنامه‌ریزی کلان
- راهبرد کلان ۲:** توجه به علم و تبدیل آن به یکی از گفتمانهای اصلی جامعه و ایجاد فضای مساعد، شکوفا و مولد علم و فناوری بر مبنای آموزه‌های اسلامی از طریق توسعه و تعمیق و بکارگیری مؤلفه‌های فرهنگی، اجتماعی و سیاسی
- راهبرد کلان ۳:** ایفای نقش مؤثرتر چرخه علم، فناوری و نوآوری در اقتصاد
- راهبرد کلان ۴:** نهادینه کردن مدیریت دانش و ابتنای مدیریت جامعه بر اخلاق و دانش بر اساس الگوهای ایرانی- اسلامی در نهادهای علمی، اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و دفاعی- امنیتی
- راهبرد کلان ۵:** نهادینه کردن نگرش اسلامی به علم و تسریع در فرایندهای اسلامی شدن نهادهای آموزشی و پژوهشی
- راهبرد کلان ۶:** تحول و نوسازی نظام تعلیم و تربیت اعم از آموزش و پرورش و آموزش عالی به‌منظور انطباق با مبانی تعلیم و تربیت اسلامی و تحقق اهداف کلان نقشه
- راهبرد کلان ۷:** جهت‌دهی آموزش، پژوهش، فناوری و نوآوری به سمت حل مشکلات و رفع نیازهای واقعی و اقتضانات کشور با توجه به آمایش سرزمین و نوآوری در مرزهای دانش برای تحقق مرجعیت علمی
- راهبرد کلان ۸:** تربیت و توانمندسازی سرمایه انسانی با تأکید بر پرورش انسانهای متقی، کارآفرین، خودباور، خلاق، نوآور و توانا در تولید علم، فناوری و نوآوری متناسب با ارزشهای اسلامی و نیازهای جامعه
- راهبرد کلان ۹:** تعامل فعال و اثرگذار علمی و فناوری با کشورهای دیگر به‌ویژه کشورهای منطقه و جهان اسلام
- راهبرد کلان ۱۰:** تحول و ارتقای کف و کیفی در علوم انسانی و هنر مبتنی بر معارف اسلامی
- راهبرد کلان ۱۱:** نقش آفرینی مؤثرتر چرخه علم، فناوری و نوآوری در حوزه علوم پزشکی و سلامت
- راهبرد کلان ۱۲:** نقش آفرینی مؤثرتر چرخه علم، فناوری و نوآوری در حوزه فنی و مهندسی
- راهبرد کلان ۱۳:** توسعه، تعمیق و تقویت آموزش و پژوهش در حوزه علوم پایه





کانون تفکر و اتاق‌های فکر

گذرگاه اندیشه

غلام‌رنجبر

کارشناس مسئول سازمان بنادر و دریانوردی

چکیده: تصمیم‌گیری صحیح، اساس موفقیت مدیران و سازمان‌ها است. برای اتخاذ تصمیم منطقی که منجر به افزایش کارایی، اثربخشی و بهره‌وری سازمانی شود؛ باید فرآیند تصمیم‌سازی جامعی که مشارکت سازمانی را نیز برانگیزد، طراحی و به اجرا گذاشته شود. کانون‌های تفکر یا اتاق فکر نخبگان از جمله مراکز مهمی هستند که چند سالی در کشور مطرح شده و در زمینه تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری، می‌توانند بسیار مفید باشند. کانون تفکر نوعی سازمان ویژه برای تفکر و پژوهش در زمینه سیاست‌سازی و تصمیم‌سازی است که بر اصل جمع‌اندیشی یا ایده‌پردازی جمعی استوار است. کانون‌های تفکر با انجام مطالعات بین رشته‌ای و با به کارگیری کارشناسان متعدد، خوراک فکری لازم را در حوزه‌های مختلف برای مدیران و سیاست‌گذاران جامعه تأمین می‌کنند. همچنین با توجه به اینکه یکی از مهم‌ترین وظایف مدیران تصمیم‌گیری می‌باشد، کانون‌های تفکر در فرآیند تصمیم‌گیری به مدیران و بویژه مدیران ارشد سازمان کمک فراوانی می‌کنند. با توجه به رویکرد سازمان به سمت و سوی کانون تفکر، در این مقاله سعی شده به بررسی ابعاد مختلف کانون تفکر و نقش آن‌ها در سازمان پرداخته شود.

واژگان کلیدی: کانون تفکر، اتاق فکر، تصمیم‌سازی، خلاقیت، نخبگان



مقدمه: موضوع کانون‌های تفکر و اتاق‌های فکر بیش از چند دهه است که در مجامع علمی کشورهای در حال توسعه مطرح و تأکید فراوانی در زمینه نقش ارزشمند کانون‌های تفکر و اتاق‌های فکر در تعاملات سیاسی، اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی و نظامی صورت پذیرفته است. در طول ادوار مختلف تاریخ جهان نیز جلوه‌هایی از کارکرد اتاق‌های فکر در تمدن‌های بزرگ همچون تمدن یونان - بابل - ایران دوران هخامنش به چشم می‌خورد، هر چند ممکن است در این دوران عبارتی مشابه اتاق فکر یا کانون تفکر به چشم نخورد اما وجود فرد یا افرادی تحت عناوینی همچون مشاور اعظم، وزیر اعظم و... در واقع بیانگر این مطلب است که حکام و پادشاهان اعصار گذشته نه به طور مطلق اما به طور نسبی از افکار و قدرت تفکر فرد یا افرادی دیگر جهت اتخاذ تدابیر و سیاست‌های حکومتی استفاده کرده و در زمان تصمیم‌گیری‌های حکومتی تنها متکی به خود نبوده و نظرات مشورتی دیگران را هم مد نظر قرار می‌داده‌اند.

اگر بپذیریم که فرآیند مدیریت در سازمان (به مفهوم عام و در کلیه سطوح آن) ممکن است در معرض آسیب و تهدید باشد و بخشی از این آسیب‌ها و تهدیدات ناشی از خطاهای انسانی است که احتمالاً از سوی مدیر سازمان صورت می‌گیرد، آنگاه بیشتر می‌توانیم به اهمیت و ضرورت تشکیل اتاق‌های فکر و کانون‌های تفکر پی ببریم.

اتاق‌های فکر و کانون‌های تفکر ورای نقش پیشگیرانه‌ای که در زمینه خطاهای انسانی مدیران می‌توانند ایفا کنند، از کارکرد مهم دیگری برخوردارند و آن کارکرد مهم، ویژگی خلاقیت محور بودن آن است. اساساً اتاق‌های فکر و کانون‌های تفکر بایستی ویژگی خلاقیت محوری را در وجود خود نهادینه نموده و تلاش نمایند که از هر نوع سنت‌گرایی که مانع از بروز خلاقیت در سازمان می‌شود، حتی المقدور خودداری نمایند. ویژگی خلاقیت محوری اتاق‌های فکر ممکن است بر اساس ایده محور یا مسئله محور تجلی پیدا کند.

کانون‌های تفکر و اتاق‌های فکر محل تجمع استراتژیست‌های فکری است که برای فکرشناسی و فکرسازی در زمینه‌های مختلف و در راستای اهداف سازمان گرد هم می‌آیند. کانون‌های تفکر و اتاق‌های فکر در حکم ابزار نیمه پنهان مدیران می‌تواند به شمار آید از طرفی قادرند موجب کاهش خطاهای انسانی در امر تصمیم‌گیری مدیران گشته و از طرف دیگر بهترین مسیر (نه کوتاهترین مسیر) را برای رسیدن به اهداف سازمان تعیین و پیشنهاد نمایند.

تعریف کانون تفکر

فکر انباره یا کانون تفکر در ساده‌ترین تعریف عبارت است از مؤسسات سیاست پژوهی مستقل.

فرهنگ American Heritage کانون تفکر را این‌گونه تعریف می‌کند: گروه یا مؤسسه‌ای که برای انجام پروژه‌های قوی و حل مسائل مختلف، به خصوص مسائل حوزه‌های فناوری و استراتژی سیاسی تأسیس شده است. در تعریف فرهنگ انگلیسی آکسفورد، کانون تفکر مؤسسه‌ای تحقیقاتی یا سازمانی است که به ارائه مشاوره و ایده در زمینه مسائل سیاسی، اجتماعی و اقتصادی می‌پردازد. در تعریف دیگر، فکر انباره به سازمان، مؤسسه، بنگاه یا گروهی متشکل اطلاق می‌شود که به شیوه‌ای ویژه، اداره و هدایت تحقیق و پژوهش در زمینه‌های رایجی‌های نظامی، تدوین راهبردهای سیاسی و راهبردهای اقتصادی همچنین ارائه سیاست‌گذارهای مرتبط با توسعه صنعتی، تجارت و علوم و تکنولوژی را به عهده دارد.

ضرورت تشکیل اتاق فکر

اتاق فکری می‌تواند بازاری مشورتی برای مدیران باشد، در اتاق فکر افرادی که تجربه خوب و پتانسیل تحقیقاتی لازم را داشته و از خلاقیت و نوآوری نیز برخوردار باشند، می‌توانند با ایده‌ها و اندیشه‌های خود مدیران اجرایی را در اتخاذ تصمیمات مناسب یاری دهند. در اتاق فکر روش‌های گوناگونی برای توسعه خلاقیت وجود دارد. موارد ذیل ضرورت تشکیل اتاق فکر را نمایان می‌کند.

- پایگاه فکرسازی
- خلق فکر
- بانک اطلاعات و دریافت فکرها
- شناسایی، توصیف و صورت‌بندی دقیق مشکلات و ارزیابی مسائل مورد نظر جاری و مسائل آتی؛
- تبدیل ایده‌های کلی و شکل نگرفته و پیشنهادهای خام به سیاست‌ها و برنامه‌های دقیق و قابل اجرا؛
- فراهم آوردن زمینه برای مبادله سازنده اطلاعات و نظرات میان

نخبگان مشارکت کننده؛

- شناسایی و تربیت نیروهای صاحب‌نظر در قلمرو تحقیقات مربوط به سیاست‌گذاری؛
- معرفی و عرضه نیروی کار ماهر به دولت مردان و سیاست‌گذاران؛
- مطالعات آینده‌شناسی و آینده‌نگاری: چرا که بدون داشتن تصاویری از آینده و ارائه آن، نمی‌توان سایر وظایف کانون‌های تفکر را در نظر گرفت.

منظور از ایجاد کانون‌های تفکر و اتاق‌های فکر

- ایجاد شرایط مطلوب جهت انتشار افکار بدیع و خلاقیت محور با هدف یافتن راه حل مناسب جهت مشکلات سازمان و یا ترویج روش‌های نوین در سازمان.
- بهره‌مند شدن سامانه مدیریت سازمان از پدیده مشارکت در امر تصمیم‌سازی
- تقویت سامانه مدیریت سازمان در زمینه پرداختن به حوزه تفکر، اندیشه و خلاقیت.
- اجتناب از درگیر شدن سامانه مدیریت سازمان به روزمرگی و انجام امور بر حسب عادات، رسوم و سلايق کاملاً فردی.
- فراهم آوردن مسیر مناسب، منطقی و روشن جهت خلق افکار جدید و بهره‌برداری صحیح از آن افکار در راستای تحقق اهداف سازمان.
- بهره‌برداری از توانایی بالقوه آن دسته از کارکنان سازمان که قابلیت لازم جهت ابداع افکار و اندیشه‌های نو را دارند.
- دریافت افکار جدید و نگهداری آنان در بانک اطلاعات جهت بهره‌برداری از آن در زمان مناسب.
- ایجاد شرایط رشد و ارتقاء سازمان از طریق طرح موضوعات خلاق گونه‌ای که قادر است شرایط فعلی سازمان را به سمت شرایط مطلوب آن سوق دهد.
- ترسیم افق امیدوارکننده و اثربخش برای سازمان با خلق ایده‌های نو جهت ایجاد تحول در سازمان.

کانون‌های تفکر علاوه بر موارد بالا قادرند:

- به مدیران در اتخاذ تصمیم‌گیری‌های اساسی بر اساس تصمیم‌سازی‌های صحیح یاری برسانند.
- به عنوان چشمان تیزبین، امور سازمان را زیر نظر گرفته و مشاهدات خویش را تجزیه و تحلیل نموده و نتیجه خود را به مدیر سازمان منعکس نمایند.
- با انجام بررسی‌های اولیه و مشاهده شرایط موجود، شرایط مطلوب را در راستای اهداف سازمان ترسیم و نتیجه را به سازمان منعکس کنند.
- مانع از اتخاذ تصمیم توسط مدیران از روی سطحی‌نگری و یا هر نوع خودبینی و خود محوری گردند.
- سازمان را به سمت ایجاد تغییر و بدنبال آن نوآوری سوق دهند.
- روح همکاری و مشارکت را در بین کارکنان بدمند.

برخی از ویژگی‌های اتاق‌های فکر و کانون‌های تفکر عبارتند از:

- محور فعالیت بر اساس خلاقیت است.
- نیاستی به امور اجرایی پیروزند.
- از انجام کارهای کلیشه‌ای و سنتی بطور جدی پرهیز می‌کنند.
- تعداد اعضا آنها نیاستی از حد متعارف بیشتر باشد. (حد اکثر بیش از ۶ تا ۹ نفر).
- در بین اعضا تخصص‌های متفاوت و مکمل یکدیگر وجود دارد.
- اعضا از سلاطین مختلف برخوردارند.
- اعضا از انعطاف‌پذیری بالایی برخوردارند.
- اعضا قادرند اولاً: خلاقیت ارائه نمایند ثانیاً: افراد خلاق را شناخته و آنها را به طور مثبت پذیرا باشند.
- اظهار نظر کاملاً آزاد بوده و اعضا بیمی از بیان نقطه نظرهای خود ندارند.
- اعضا نگران انتقاد دیگران در برابر اظهارات خودشان نیستند.
- اعضا به جای مدیران فکر می‌کنند ولی مانند مدیران فکر نمی‌کنند.
- اعضا در زمان تفکر برای حل یک مشکل و یا ایده‌پردازی نوین از اصول اساسی و کلی سازمان بدون اخذ مجوزهای لازم تخطی نمی‌کنند.
- هر یک از اعضا قادرند دانش و چشم‌انداز منحصر به فردی را که دیگر اعضا مطرح می‌نمایند را درک کنند.
- اعضا در زمان هم‌اندیشی‌ها به منظور رسیدن به بیشتر میزان هم‌افزایی مثبت از تکنیک‌های طوفان فکری - تشکیل گروه اسمی و... استفاده به عمل می‌آورند.

آفت‌های کانون تفکر و اتاق‌های فکر

از آن جایی که جذب شدن به یک موضوع، آن هم بدون شناخت کافی، موجب از دست دادن هوشیاری خواهد شد، لازم است درباره خطراتی که اتاق فکر را تهدید می‌کند، آگاهی خود را بالا ببریم. وارد شدن به یک کار بدون توجه به آفت‌های آن، از مصادیق بارز بی‌فکری است. اتاق فکر هم بالاخره یک اتاق است و هر اتاقی در برابر نوعی زلزله، فرو ریختنی است. زلزله‌های مخربی که باعث فروپاشی اتاق‌های فکر می‌شوند عبارتند از:

- از دست دادن استقلال و قدرت آزاداندیشی (مثلاً به دلیل وابستگی مالی)
- اتاق فکر یکی از ابزارهای آفرینندگی برای حل مسئله و توسعه

خلاقیت در هر سازمان (نسبتاً بزرگی) است. مکانی است برای اندیشیدن به یک مسئله یا موضوع؛ بدون حضور عواملی که مانع آزاداندیشی و یا محدودیت می‌شوند مانند ملاحظات سیاسی یا اعمال قدرت مدیران ارشد.

فلسفه شکل‌گیری اتاق‌های فکر ایجاب می‌کند که این مراکز به دور از تنش‌های رسمی موجود در فرآیند قانونی سیاست‌گذاری و روزمرگی‌های اجرایی، به تدوین و انعکاس پیشنهادها سازنده و خلاقانه خود بپردازند و با نوآوری‌های خود، فضای سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری را از یکنواختی خارج کنند.

اتاق فکر جایی برای تصمیم‌سازی است نه تصمیم‌گیری؛ بنابراین بهتر است که محصولات تفکری این اتاق بیشتر از جنس کارشناسی باشد تا از سنخ سیاسی کاری (سیاست‌زدگی). البته لازم است که از واقع بینی نیز غافل نشود. چون اگر نتایج تفکری که به تأیید مدیریت ارشد نرسند زیاد شود، خود منجر به بی‌اعتباری اتاق خواهد شد.

- فقدان تخصص‌های مختلف مرتبط با موضوع.

کافی نبودن افراد متخصص در رشته‌های گوناگون که نتیجه آن عدم کامل اندیشی است. افزایش حجم اطلاعات، گسترش روابط بین‌المللی و افزایش عوامل تاثیرگذار در امر تصمیم‌سازی و استراتژی‌پردازی، ضرورت تفکر جمعی و جمع‌اندیشی را محرز کرده است. بنابراین تعدد و تنوع دیدگاه‌های لازم در تحلیل‌ها و ارائه طرح‌ها برای رفع خلأ ناقص اندیشی ضروری است. البته باید توجه داشت که حضور غیرموثر افراد متخصص نیز منجر به افزایش زمان هماهنگی و رسیدن به توافقات در جلسات می‌شود.

- هماهنگ نبودن با شرایط سازمان و همسو نبودن با زمان

هماهنگی یکی از شرایط اصلی تحقق برنامه‌ها و اهداف است و اتاق فکر یکی از مراکز ایجاد هماهنگی در سازمان است. بنابراین چنانچه اعضای اتاق فکر از درک شرایط زمانی و مکانی غافل شده و نتوانند با آن هماهنگ شوند، دیگر نباید انتظار طرح‌های اثربخش را از آنان داشت.

- درگیر شدن در امور اجرایی.

اتاق‌های فکر سیاست‌ساز هستند نه سیاستگذار؛ بدین معنی که این اتاق‌ها غالباً نهادهایی پیشنهاد دهنده هستند و درگیر مسائل تشریفاتی و حقوقی سیاست‌گذاری نمی‌شوند. همچنین اتاق‌های فکر در تعامل با دستگاه‌های اجرایی، صرفاً تصمیم‌ساز هستند و نباید درگیر مسائل اجرایی و یا توجیه کارشناسانه تصمیم‌های روزمره دستگاه‌ها شوند. گرفتار شدن درگیروار مسائل جاری و اجرایی که به شکل روال مندی با شرکت در جلسات و پاسخگویی به مراسلات توأم است، چندان فرصتی برای تفکر و اندیشه باقی نمی‌گذارد. بنابراین اعضای اتاق فکر نباید زمان خود را صرف چنین اموری نمایند، مگر آنکه ضرورت ایجاب نماید.

برای پرهیز از ورود به حوزه کارهای اجرایی، لازم است که اعضا به شکلی نتایج خود را ارائه دهند که برای مجری قابل فهم و اجرا باشد. چنانچه مجری توانایی لازم را نداشته باشد، برنامه‌ها نیز باید در سطح پایین‌تری ارائه شود. از طرف دیگر لازم است اعضای کمیته‌ها صبور باشند و تا زمانی که مجریان نتایج کارشان را ارائه نداده‌اند، از دخالت در امور آنها خودداری کنند و از طرف دیگر برای توانمندسازی آنها برنامه‌های راهبردی داشته باشند.

- عدم مهارت کافی در زمینه دانش تفکر

تفکر نیز یک دانش است و آشنایی با قوانین و روش‌های آن باعث بهتر فکر کردن می‌شود. از جمله مهارت‌هایی که لازم است

اعضای اتاق فکر بدان مسلط باشند می‌توان به این موارد اشاره کرد: مهارت‌های پرسشگری، تصمیم‌گیری (فردی و گروهی)، روش‌یابی، برنامه‌ریزی، دوراندیشی، بررسی نتیجه‌ای، حداکثر کارایی، قضاوت (علمی-عملی)، بررسی انفعالی، بررسی فعال، راه‌اندازی و سازمان‌دهی، خطرزدایی، فرض‌اندیشی و همداتی. این مهارت‌ها همچون ابزاری حیاتی برای متفکر محسوب می‌شوند و متفکری که ابزار لازم را نداشته باشد همچون یک ارتش بدون سلاح تنها برای سیاهی لشکر مناسب بوده و حضوری موثر و راهبردی نخواهد داشت.

• نبود افراد استراتژیست

شناسایی، توصیف و صورت‌بندی دقیق مسائل مورد نظر، ارزیابی مسائل جاری و مسائل در شرف ظهور و آرایه دیدگاه‌های تحلیل‌گرایانه درباره سیاست‌هایی که سیاستگذاران به آن نیاز فوری دارند، یکی از وظایف اصلی اتاق‌های فکر است. بنابراین اعضا باید بتوانند به عنوان یک استراتژیست در بحث‌های مربوط به سیاستگذاری و ارزیابی نقادانه سیاست‌ها و برنامه‌ها، ایفای نقش نمایند.

• پایبندی به رسوم و عادات.

• عادت بر الگو برداری (تقلید) به جای خلق افکار بدیع.

• کثرت جمعیت اعضا، ثابت بودن اعضا و فقدان انعطاف‌پذیری اعضا.

• گرایش به مسائل پیش پا افتاده بجای مسائل بزرگ، سخت و چالش برانگیز.

- ترس از انتقاد دیگران از سوی اعضا.
- کم ارزش جلوه دادن حاصل کار اعضا.
- ترس از اظهار نظر.

• اعمال محدودیت زمانی از سوی مدیران به اعضا.

• تلاش اعضا فقط برای کسب رضایت خاطر مدیران باشد نه تأمین اهداف سازمان.

• تأکید بر فکر کردن «مانند مدیران» و غفلت از فکر کردن «به جای مدیران».

نتایج مورد انتظار از کانون تفکر

• باید بتوانند استراتژی سازمان را به خوبی تعیین کنند.

• ایجاد و تقویت روحیه نقادی در سازمان.

• ترویج فرهنگ کار گروهی در حوزه‌های مختلف سازمانی.

• تولید افکار جدید در زمینه‌های وظایف و مأموریت سازمانی.

• ارائه طرح‌های اثربخش.

• ارتقای توانمندی‌های کارشناسان حوزه سازمانی.

• پرورش مدیران خلاق و ریسک‌پذیر.

• تهیه گزارشات، پروژه‌ها و طرح‌های کاربردی و مسئله محور.

در خاتمه امید است خوانندگان گرامی خصوصاً مدیران محترم عالی و میانی سازمان که اوقات زندگی خود را وقف سازمان نموده‌اند، با بهره‌گیری از قابلیت‌های سرمایه‌های انسانی بالفعل سازمان و اتاق‌های فکر نسبت به بهره‌برداری مناسب از این توانایی بالفعل اقدام لازم را بعمل آورند تا سازمان در مسیر خلاقیت، نوآوری و شکوفایی بیش از پیش گام بردارند.

منابع:

۱. کتاب «تئوری اتاق فکر»، نوشته سید یونس ادیانی، انتشارات نقش جهان
۲. مقاله «کانون‌های تفکر ابزار تحقق توسعه پایدار» تهیه کننده: دکتر حسین صادقی- بهروز پورسینا- روزنامه جام جم - بخش اقتصاد- شنبه ۱۷ اسفند ماه ۱۳۸۷
۳. گروه سیاست علم و تکنولوژی - شبکه تحلیلگران تکنولوژی ایران
۴. مقاله «درآمدی بر اتاق‌های فکر دفاعی»، نوشته دکتر علی حسین صالحی اصل و محمد رضا میرزا امینی، فصلنامه راهبرد دفاعی
۵. مقاله «کانون تفکر و اتاق فکر» فصلنامه نیروی برتر نزا
۶. مقاله «کانون‌های تفکر و نقش آن در تصمیم‌گیری مدیران» نوشته علی اصغر پور معصوم



عکس: شریف خالق پرست

گفتگوی اختصاصی با مسئول پروژه امداد و نجات فک خزری در ایران روایت محافظت از فک دریای خزر

امین خالق پرست*

افزایش مرگ و میر فک‌ها در دریای خزر در دو دهه گذشته منجر به این شد تا تحقیقات گسترده‌ای برای حفاظت از این پستاندار آبی در ایران آغاز شود. در سال ۱۳۸۶، مسئول این تحقیقات، دکتر هرمز اسدی در پی حادثه‌ای در جاده جان خود را از دست می‌دهد و از آن زمان تا کنون، اخباری به زبان فارسی درباره فعالیت‌های انجام گرفته در زمینه فک خزر در رسانه‌ها منتشر نشد. این مصاحبه، گفتگویی است با مسئول مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر؛ دکتر امیر صیاد شیرازی درباره برخی از فعالیت‌های جدیدی که در زمینه حفاظت از فک خزر در چند سال گذشته انجام شده است.



حیات‌خانه خویش آغاز کرد. هم‌اکنون در اروپا بزرگ‌ترین مرکز در این زمینه است. خانم هارت مجموعه بسیار بزرگی دارد که در زمینه فک‌ها، کارهای تحقیقاتی، بیمارستانی، امداد و نجات انجام می‌دهد. فعالیت‌های مرکز او محدود به هلند نمی‌شود و در سایر کشورها همچون ایران نیز فعالیت می‌کند. «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» در جزیره «آشوراده» قرار دارد. آشوراده از نظر تقسیمات استانی جزء استان گلستان محسوب می‌شود. من هم برای نزدیک بودن به محل کار، حدود یک سال و سه ماه است که ساکن شهرستان گرگان هستم. فاصله بین جزیره آشوراده و بندر ترکمن (بندر شاه سابق) با قایق حدود ۵ تا ۶ دقیقه است. از نظر اتصال به خشکی به شهرستان بهشهر متصل است و در انتهای شبه جزیره میانکاله قرار گرفته است. از آنجا که اکثر گزارشات که از فک‌ها به خصوص فک‌های زنده داشتیم، در نیمه شرقی سواحل این جزیره بود، این منطقه برای تأسیس این مرکز انتخاب شد. فک‌ها هنگامی که به سواحل جنوبی دریای خزر مهاجرت می‌کنند، به خاطر اینکه جانوران ترسویی

پروژه «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» را معرفی کنید و مختصری درباره فعالیت‌های این مرکز توضیح دهید؟

«مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» شعبه‌ای از مرکز هلندی Zeehondencreche است. «زهوندن کراش» به معنای «بیمارستان سگ‌های دریایی» است و یک NGO محسوب می‌شود. در فرهنگ ایران، نامی برای فک خزر وجود نداشته است و مردم معمولاً این جانور را با نام فک می‌شناسند. با این وجود مردم شهرهای حاشیه دریای خزر از واژه سگ دریایی برای این جانور استفاده می‌کنند و گاهی اوقات هم این جانور را با سمور اشتباه می‌گیرند؛ زیرا که در ایران سمور هم وجود دارد و هر دو جانور متعلق به یک گروه (Arctoidea) هستند. بنیان‌گذار مرکز هلندی «زهوندن کراش» خانم لِنِی هارت (Lenie't Hart) است که پنجاه سال پیش این مرکز را بنا به علاقه شخصی بدون داشتن تحصیلات دانشگاهی در این زمینه، در یک فضای کوچک در

* کارشناس ارشد زیست‌شناسی ژنتیک، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

هستند، به دنبال محل خالی از سکنه و خلوت هستند؛ بنابراین اکثر جمعیت فک‌ها که به سواحل جنوبی دریای خزر مهاجرت می‌کنند به سمت سواحل ترکمنستان کشیده می‌شوند و بخشی از آنها نیز به سمت آشوراده می‌آیند. در استان مازندران می‌توان فک‌ها را در میانکاله یافت اما فک خزر در سواحل استان گیلان بسیار کمتر از دو استان گلستان و مازندران مشاهده می‌شود. از آنجا که در سواحل ترکمنستان روستایی وجود ندارد، فک‌ها در این فضای خلوت احساس امنیت می‌کنند. شبه جزیره میانکاله نیز منطقه حفاظت شده است و تردد مردم در آن کنترل شده است. ورود به میانکاله و آشوراده با مجوز کتبی اداره حفاظت از محیط زیست استان انجام می‌شود.

در ابتدا قرار بود در هر یک از سه استان یک مرکز داشته باشیم اما در نهایت، تصمیم گرفته شد برای صرفه‌جویی در هزینه‌ها همان الگویی که در هلند موفق بود و نیاز به پرسنل کمتری داشت را تکرار کنیم. مرکز را در استان گلستان تأسیس کردیم اما گروه امداد و نجات هر سه استان را پوشش می‌دهد. یک سری گروه‌های مردمی را نیز در هر استان شناسایی کردیم و به آنها آموزش دادیم تا در صورت مشاهده فک‌ها به ما گزارش دهند. بنده و همکاران در میان استان‌ها رفت و آمد داریم و هر زمان که گزارشی به ما برسد با یک آمبولانس به محل رفته و در صورت نیاز به درمان و بستری، فک را از استان‌های دیگر به مرکز انتقال می‌دهیم و اگر لاشه باشد، در صورت نیاز به نمونه برداری، لاشه را به دانشگاه‌ها و دامپزشکی‌های سایر شهرستان‌ها انتقال می‌دهیم.

چرا «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» را در میانکاله احداث نکردید؟

با وجود اینکه میانکاله در استان مازندران است و آشوراده در استان گلستان قرار گرفته اما میانکاله و آشوراده تقریباً نزدیک همدیگر قرار دارند. در ابتدا سایت تکثیر و نگهداری ببر در میانکاله که پروژه آن متوقف شده بود، برای فعالیت‌های گروه امداد و نجات فک خزر پیشنهاد شد اما گروه نپذیرفت. تردد به میانکاله از مسیر خشکی به علت داشتن جاده خاکی مشکل بود. همچنین در تردد آبی نیز ممکن بود با شرایط طوفانی مواجه شویم اما دسترسی به آشوراده هم از خشکی و هم از آب خیلی آسانتر از میانکاله است.

فعالیت‌های گروه امداد و نجات فک خزر در ایران از چه زمانی آغاز شد؟ و شما از چه زمانی با مرکز هلندی همکاری می‌کنید؟

خانم هارت دوست نداشت زیر شاخه‌ای برای مرکز هلندی خویش در کشورهای مختلف بسازد بلکه او قصد داشت با آموزش‌هایی که مرکز او به اهالی بومی منطقه می‌داد، آنان را به اطلاعات و دانش مورد نیاز در این زمینه مجهز سازد تا خودشان بتوانند کار را به عهده بگیرند. بیست سال پیش، یکی از اساتید برجسته دانشگاه، دکتر «کیایی» درخواستی برای خانم هارت فرستاد و از او برای مسئله تلفات فک خزر کمک خواست؛ از آن زمان بود که خانم هارت فعالیت‌های خویش را در ایران آغاز کرد.

در سال ۲۰۰۵، یکی از دوستان دوران دبیرستانم، دکتر «محمد مصطفی شاهی فردوس» که دامپزشک بود، به دعوت یکی از اساتید دانشگاه تهران در همایشی در زمینه پستانداران دریایی شرکت می‌کند و به طور اتفاقی با سخنران اصلی همایش، خانم هارت آشنا می‌شود. زمانی که خانم هارت متوجه علاقه‌مندی دکتر شاهی فردوس می‌شود؛ ایشان را با هزینه شخصی خویش به هلند دعوت می‌کند تا در آنجا دوره‌های آموزشی مربوطه را به زبان انگلیسی بگذرانند. متأسفانه دکتر شاهی فردوس در اواخر سال ۲۰۱۰ (نزدیک سال نو میلادی) در یک حادثه رانندگی جان خود را از دست می‌دهد. مرحوم شاهی فردوس نخستین ایرانی بود که در مرکز هلندی «زهوندن کراش» آموزش دید.

ملاقات مجدد بنده با دکتر شاهی فردوس زمانی اتفاق افتاد که فارغ‌التحصیل دکتری حرفه‌ای دامپزشکی دانشکده دامپزشکی دانشگاه آزاد اسلامی کرج بودم. در سال ۲۰۰۷ به پیشنهاد دکتر شاهی فردوس با این مجموعه هلندی آشنا شدم و سپس، خانم هارت برای نخستین بار فک خزر را در آب‌های بین آشوراده و بندر ترکمن به من نشان داد. سپس، دوره‌های آموزشی را در هلند سپری کردم و از آن زمان به بعد، بنده و دکتر شاهی فردوس با هم همکاری کردیم. با توجه به اینکه زمستان‌ها، به علت وجود تعداد بسیار زیاد جانوران بیمار، اوج کار مرکز هلندی است، تعداد زیادی دامپزشک در مرکز دارند. همچنین، برای اداره پروژه‌های خارجی، نماینده‌هایی هم در کشورهای دیگر دارند. خانم هارت چون زنی مسن بود، قصد داشت از میان نیروهای جوان،

جانشینی برای خودش انتخاب کند تا مسئولیت‌های مرکز را برای ادامه پروژه‌ها به او واگذار کند. دکتر شاهی فردوس که در آن زمان به عنوان رئیس بخش دامپزشکی مرکز هلندی مشغول به کار بود، برای این مسئولیت انتخاب شد اما روز قبل از معرفی او به عنوان رئیس مجموعه هلندی، زمانی که دکتر شاهی فردوس رفته بود خاله خویش را برای شرکت در جلسه معارفه از آلمان بیاورد، در جاده بین آلمان و هلند تصادف می‌کند. فوت دکتر هرمز اسدی در جاده ایران و سپس فوت دکتر شاهی فردوس در جاده آلمان، ضربه روحی بزرگی برای محافظین فک خزر بود. فوت دوست صمیمی ام و کمک‌های صادقانه خانم هارت به فک خزر، انگیزه بنده را برای به نتیجه رساندن پروژه بیشتر کرد تا اینکه سرانجام خانم هارت مسئولیت پروژه را به من واگذار کرد. در حال حاضر، بنده نماینده و دامپزشک مرکز زهوندن کراش و مسئول «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» در ایران و کشورهای حوزه دریای خزر هستم.

پروژه امداد و نجات فک خزر در سال ۲۰۰۶ در هلند شروع شد و تقریباً از سال ۲۰۰۸ به طور رسمی در سواحل ایران فعالیت می‌کنیم. در ابتدا، در فضای باز کار می‌کردیم اما از آنجا که نیاز به فضای بسته و بیمارستانی برای نگهداری فک خزر داشتیم، «شرکت مادر تخصصی مدیریت ماهیان خاویاری استان گلستان»، جزیره آشوراده را در اختیار ما قرار داد. «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» در آشوراده تقریباً شش ماه است که آماده شده است.

از چه روش‌هایی برای مطالعه فک خزر استفاده می‌کنید؟

روش مطالعه ما نمونه برداری از فک‌های مرده (لاشه) و فک‌های زنده است. برای کارهای تحقیقاتی، ما از لاشه‌هایی که در ساحل گزارش می‌شود، نمونه برداری می‌کنیم. اگر لاشه تازه باشد می‌توان از کل بدن جانور نمونه برداری کرد. نمونه‌های ژنتیکی و میکروبی ثبت می‌شود و علت مرگ شناسایی می‌شود. اما چون این کار نیاز به بودجه دارد، سعی می‌کنیم این کار را به سمت دانشگاه‌ها سوق دهیم تا در غالب پروژه‌های دکتری با موضوع بیماری‌ها انجام شود. بخش دامپزشکی دانشگاه آزاد اسلامی سمنان یکی از دانشگاه‌هایی است که در این زمینه با ما همکاری می‌کند. برای بررسی بیماری‌های مشترک دام و انسان همچون تب مالت (بروسلوز)، آلودگی‌های دریایی را نمونه برداری می‌کنیم. اگر بخواهیم بررسی خوبی از آلودگی‌های دریایی داشته باشیم، بهترین گزینه، جانوری است که در رأس هرم غذایی قرار دارد؛ چون تمام آلودگی‌ها در بدن آنها تجمع می‌کند. در دریای خزر، فک در رأس هرم غذایی (Apex predator) قرار دارد و می‌تواند شاخص خوبی برای سنجش آلودگی دریای خزر باشد. بنابراین، برای بررسی آلودگی‌ها مطالعات انجام می‌دهیم و نمونه جمع‌آوری می‌کنیم. گروه ما از رادیو ترانس‌میترها (فناوری ردیابی از طریق امواج رادیویی) برای ردیابی فک‌ها استفاده نمی‌کند؛ زیرا که برخی تحقیقات نشان داده امواجی که برای شناسایی محل جانور مخابره می‌شود، می‌تواند روی رفتار و فیزیولوژی جانور تأثیر منفی بگذارد. بنابراین، اطلاعاتی که از این طریق به دست آمده، خصوصاً در جانوران دریایی و جانورانی که مهاجرت طولانی دارند، صحیح نبوده و نشان‌دهنده رفتار طبیعی جانور نیست. برای علامت گذاری فک‌های زنده از روش پلاک گذاری استفاده می‌کنیم. برای این منظور از پلاک‌های پلاستیکی استفاده می‌شود؛ اما علیرغم پلاستیکی بودن، از جنسی ساخته شده‌اند که در برابر فرسودگی در آب یا رنگ پریدگی در آفتاب مقاوم باشند. این پلاک‌ها را در میان انگشتان پای‌ها پرده دار (rear flipper) فک در محلی که خونریزی ندهد و رنگ نباشد، متصل می‌کنیم. برای پلاک هر استان یک رنگ انتخاب کردیم. ایمیل و شماره تلفن مرکز در روی هر پلاک وجود دارد تا در صورت پیدا شدن جسد جانور در ساحل با مرکز تماس بگیرند. درباره این موضوع نیز در منطقه اطلاع‌رسانی کردیم.

حامیان داخلی «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» را معرفی کنید.

مدیرکل «شرکت مادر تخصصی مدیریت ماهیان خاویاری استان گلستان» کمک‌های فراوانی به گروه امداد و نجات فک خزر کردند. بدون کمک دکتر «مصطفی عقیلی نژاد»، فعالیت‌های گروه خیلی مشکل پیش می‌رفت. دکتر عقیلی نژاد جزیره آشوراده را برای تأسیس «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» به همراه چند قایق و قایقران در اختیار گروه قرار دادند و به اغلب ماهیگیران منطقه اطلاع‌رسانی کردند و طی درخواستی کتبی از ماهیگیران خواستند در صورت به دام افتادن فک‌ها در تور ماهیگیری با مرکز در تماس باشند.

در دولت جدید نیز دکتر «معصومه ابتکار» توجه بیشتری به فعالیت‌های این مرکز داشتند و قرار است معاونت دریایی سازمان محیط زیست، دکتر «پروین

فرشچی» به مرکز در روز مراسم افتتاحیه کمک مالی کنند.

آیا مراکز تحقیقاتی دیگری هم در ارتباط با فک خزر در

ایران وجود دارد؟

مرحوم دکتر هرمز اسدی و نماینده انجمن طرح سرزمین، مهندس حامد مشیری، مرکز تحقیقات فک بندر انزلی را زیر نظر اداره کل محیط زیست استان گیلان و با حمایت دانشگاه لیدز انگلستان و مؤسسه انگلیسی داروین به سرپرستی «سوزان ویلسون» راه اندازی کردند و مدتی هم فعالیت‌های آموزشی خوبی در این زمینه انجام دادند اما با فوت دکتر هرمز اسدی فعالیت‌های این مرکز نیز متوقف شد. انجمن طرح سرزمین به صورت متمرکز روی یک موضوع کار نمی‌کند؛ مطالعه درباره فک خزر، وال‌ها و دلفین‌های خلیج فارس و دریای عمان، یوز ایرانی و خرس از جمله فعالیت‌هایی است که این انجمن تا کنون انجام داده است. اخیراً نیز انجمن طرح سرزمین کتاب «فک خزری» را منتشر کرده است. در حال حاضر، «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» در آشوراده تنها مرکز تحقیقاتی در سه استان حاشیه دریای خزر است که در ارتباط با فک خزر فعالیت امداد و نجات هم انجام می‌دهد.

درباره سرشماری صورت گرفته برای فک خزر توسط پروژه

داروین توضیح دهید.

فلسفه کار خانم ویلسون بر روی کارهای تحقیقاتی متمرکز شده بود. با بودجه‌ای که گروه در اختیار داشت، سرشماری از فک‌های دریای خزر در سال ۲۰۰۶ انجام گرفت. انتشار نتایج این سرشماری در سال ۲۰۰۸ همه را متحیر کرد. براساس این سرشماری، تعداد فک خزر صدهزار قلاده اعلام شد که کاهش قابل توجهی نسبت به بیست سال گذشته که جمعیت فک خزر بیشتر از یک میلیون قلاده بود، داشت. گروه خانم ویلسون معتقد بودند که کشتار فک خزر در روسیه و قزاقستان، در کنار آلودگی‌های زیست محیطی و بیماری‌ها، عامل اصلی این کاهش جمعیت محسوب می‌شود.

نتایج این تحقیقات با مخالفت شدید روس‌ها روبرو شد. روس‌ها روش تحقیق را زیر سؤال بردند و گروه را از روسیه اخراج کردند. هم‌اکنون، گروه خانم ویلسون در قزاقستان مشغول به فعالیت هستند. گروه خانم ویلسون در زمینه فک خزر کارهای فراوانی انجام دادند که از میان آنها می‌توان به سرشماری فک خزر و تدوین پروتکلی منسجم برای حفاظت از اکوسیستم دریای خزر و فک خزر اشاره کرد. با این وجود، انتقادهایی نیز نسبت به فعالیت این گروه وجود داشت. برای مثال به علت اختلاف‌هایی که وجود داشت، پروتکل آنها پس از تدوین هرگز اجرا نشد. همچنین خانم هارت معتقد است بودجه در نظر گرفته شده برای تحقیقات، صرفاً متعلق به مجموعه خانم ویلسون بود؛ در صورتی که چنین بودجه‌ای بایستی به اهالی بومی منطقه داده شود تا پس از کسب آموزش‌های لازم، خودشان اقدام به محافظت از فک خزر کنند و اطلاعات حاصل از پژوهش نیز برای خودشان باقی بماند. با وجود اینکه نمونه‌برداری‌های بسیاری روی اجساد فک خزر تا زمان فوت دکتر هرمز اسدی انجام شد، اما به دلایل نامعلوم، اطلاعات زیادی از نتایج این تحقیقات منتشر نشد. روس‌ها از خانم ویلسون استقبال نمی‌کنند؛ زیرا که خانم ویلسون مجموعه خودش را دارد و پس از انجام کارهای تحقیقاتی در منطقه، اطلاعات را با خودش برده و بنا به صلاح خویش چاپ می‌کند. در مقالات او نیز تنها نام برخی از روس‌ها و معدودی از کسانی که با او در پروژه همکاری داشتند، منتشر می‌شود؛ با وجود اینکه مرحوم هرمز اسدی ارتباط مستقیم با این مجموعه انگلیسی داشت و فعالیت‌های خویش را در زمینه فک خزر زیر نظر خانم ویلسون انجام می‌دادند اما از طریق این مجموعه، مقاله‌ای به نام دکتر هرمز اسدی چاپ نشد.

وضعیت فک‌ها در سواحل شمالی دریای خزر در سال

جاری چگونه است؟

برخلاف باور عمومی، کشتار فک‌ها در روسیه به بهانه علمی صورت نمی‌گیرد. در روسیه، دولت به طور مستقیم به شکار فک نمی‌پردازد، بلکه «مافیای شکار» وجود دارد. فک خزر مهاجر است و در فصل زمستان باید برای زاد و ولد به سمت سواحل شمال دریای خزر (روسیه و قزاقستان) مهاجرت کند. در ماه‌های نخست زندگی، تولد فک‌ها کوچک هستند و در لایبای یخ‌ها پنهان می‌شوند. فک مادر گودالی را درون یخ برای نگهداری تولد می‌سازد که پس از تغذیه از ماهیان، در آنجا به نوزادان شیر می‌دهد. تولد فک‌ها سه تا چهار ماه طول می‌کشد تا به رنگ خاکستری و طوسی با لکه‌های تیره و روشن درآیند و تا آن زمان سفید رنگ هستند.

پوست سفید تولد فک‌ها برای «مافیای شکار» قیمتی است. بنابراین در زمان زاد و ولد، روس‌ها به شکار فک‌ها، خصوصاً تولد فک‌ها می‌پردازند. گوشت چرب فک شکار شده را نیز برای تغذیه روباه‌های پرورشی استفاده می‌کنند. روباه را نیز روس‌ها به قصد فروش پوست به شرکت‌های پوشاک، پرورش می‌دهند. در ترکمنستان، بحث شکار فک را نداریم؛ در ایران نیز شکار فک به طور قانونی ممنوع است اما «مافیای شکار» در قزاقستان، روسیه و ایالت داغستان به شکار فک خزر می‌پردازند. در قزاقستان که سواحل بزرگ‌تری دارد، روس‌ها با کشتی‌های یخ شکن به سمت سکونتگاه فک‌ها در میان یخ‌ها می‌روند. فک‌ها در سواحل شمالی دریای خزر در محدوده خاصی زندگی می‌کنند. این سکونتگاه یخی به خاطر گرم شدن هوای کره زمین در دهه‌های اخیر کوچک‌تر هم شده است. از آنجا که محل زندگی فک‌ها از یک طرف به ساحل و از طرف دیگر به آب‌های یخ زده‌ای که کشتی‌های یخ شکن شکارچیان در آن قرار دارد، ختم می‌شود، فک مادر و تولد فک در منطقه به دام می‌افتند. در ابتدا چند کشتی یخ شکن داخل محدوده فک‌ها می‌شوند و سپس شکارچیان از کشتی پیاده شده و در محدوده یخی پخش می‌شوند و به شکار فک‌ها می‌پردازند. در حالت عادی به محض نزدیک شدن به ساحل، فک‌ها خیلی سریع از حضور انسان آگاه شده و به داخل آب فرار می‌کنند اما از آنجا که فک مادر به تولد خود وابستگی دارد، آسان می‌توان آن را پیدا کرد. تولد فک را به آسانی می‌گیرند و به قتل می‌رسانند؛ فک مادر را هم به محض بیرون آمدن از سوراخ داخل یخ و سرزدن به تولد، با پرتاب نیزه‌ها می‌کشند.

فک خزر در روسیه فراموش شده است. حتی خیلی از مردم روسیه از شکار فک خزر خبر ندارند و نمی‌دانند که هنوز کشتار فک در روسیه به طور قانونی انجام می‌شود. در روسیه، «فک دریاچه بایکال» و «فک دریاچه لادوگا» را نیز داریم که برای آنها کار امداد و نجات و محافظت انجام می‌دهند اما برای «فک دریای خزر» اقدام حفاظتی انجام نشده است. در سال ۲۰۱۳، بخش شیلات روسیه به «مافیای شکار»، مجوز شکار سالیانه فک خزر تا سقف ده هزار قلاده را داد. البته در گذشته شکار فک توسط روس‌ها خیلی بیشتر هم بوده و در حال حاضر با تعیین این سقف، این شکار محدودتر شده است.

آیا مسئولان ایران به تصمیم‌گیری کمیسیون منابع خزر

برای دادن مجوز شکار فک خزر به روس‌ها، تا کنون اعتراضی

کرده‌اند؟

در یکی از پروتکل‌های اجلاس زیست محیطی دریای خزر که زیر نظر کنوانسیون تهران برگزار می‌شود، تنوع زیستی اکوسیستم دریای خزر مورد توجه قرار گرفته است. اما روسیه دولت قدرتمندی است و به آسانی تحت فشارهای بین‌المللی قرار نمی‌گیرد. این اجلاس که به صورت دوره‌ای در کشورهای حاشیه دریای خزر برگزار می‌شود، دو سال پیش در مسکو برگزار شد. روس‌ها در این اجلاس می‌خواستند پروتکل حفاظت از فک خزر را حذف کنند تا «مافیای شکار» بتواند به شکار ادامه دهد. واژه Quota به معنای «سه‌میه شکار» است و این مجوز سال‌هاست برای مافیای شکار تصویب می‌شود و روسیه هیچ‌گاه آن را متوقف نکرده است. قدرت روسیه کشورهای حاشیه دریای خزر را تحت شعاع قرار می‌دهد. در رأی‌گیری‌های اجلاس، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان برای حفظ روابط سیاسی خود با روسیه از تصمیمات روسیه غیرمستقیم حمایت می‌کنند. اما ایران در این اجلاس با تصمیم روس‌ها مبنی بر حذف پروتکل حفاظت از فک خزر، مخالفت کرد. در آن زمان گروه ما در روسیه در حال برگزاری کلاس‌های آموزشی بود. دکتر «پروین فرشچی» در آن زمان مسئول جلسه بخش زیست محیطی سازمان ملل در «برنامه پیشرفت و توسعه ملل متحد» (UNDP) بودند و از آنجا که در مقام نظارتی جلسه بودند، نمی‌توانستند مستقیماً در تصمیم‌گیری دخالت کنند. اما خانم فرشچی بحث Quota را به ما تذکر داد و از ما خواست تا جلوی اقدام روس‌ها را که قصد حذف پروتکل حفاظت از فک خزر را داشتند، بگیریم. به کمک خانم فرشچی در جلسه نماینده دولت‌های پنج کشور، گروه ما درباره اقدامات امداد و نجات فک خزر در سواحل ایران صحبت کرد. فشارهای گروه ایرانی در این اجلاس باعث شد تا پروتکل حفاظت از فک خزر حذف نشود اما به خاطر فشارهای روسیه این پروتکل به یک موضوع تشریفاتی تبدیل شد.

به نظر شما لازم است چه کارهای تحقیقاتی برای جلوگیری

از مرگ و میر فک خزر انجام شود؟

برای کارهای تحقیقاتی، بحث آلودگی‌های دریایی و مسئله هجوم شانه‌دارها (comb jellies) به دریای خزر مهم هستند. آلودگی‌های



Photo by Dr. Amir Shirazi

Photo manipulation by Roman Yevseyev from Ukraine

اما تا آن روز ممکن است چیزی از حیات جانوری دریای خزر باقی نمانده باشد.

آیا فک خزر نمی‌تواند شانه‌دارها را به عنوان منبع پروتئینی مصرف کند؟

علاوه بر ماهیان و سخت‌پوستان، نرم‌تنان نیز در فهرست رژیم غذایی فک خزر قرار دارند. معمولاً شکارچی روی طعمه‌ای تمرکز می‌کند که در غریزه‌اش از قبل تعریف شده است. شانه‌دار یک جانور غیربومی است و در فهرست غذایی فک نیست. تغییر رژیم غذایی در جانوران خیلی سخت اتفاق می‌افتد و تا زمانی که جانور مجبور نشود چنین موضوعی رخ نمی‌دهد. اما شانه‌دارها به خاطر داشتن بدن شفاف در آب دیده نمی‌شوند و بینایی فک خزر نیز در آب ضعیف است. معده فک و سگ‌سانان اسید قوی دارد که استخوان را هم هضم می‌کند و بدن ژلاتینی شانه‌دارها خیلی زود هضم می‌شود. تا کنون در معده لاشه‌های فک خزر، شانه‌دار یافت نشده است؛ مگر اینکه به محض تغذیه، جانور بمیرد و لاشه آن کالبدشکافی شود. با وجود اینکه تا کنون درباره تغذیه فک خزر از شانه‌دار گزارشی نداشتیم اما در آینده شاید با محدود شدن بیشتر منابع غذایی جانور، این اتفاق بیفتد.



برنامه‌های گروه امداد و نجات در آینده چیست؟

پس از تکمیل کار در ایران، برنامه بعدی ما تأسیس شعبه‌های دیگر در چهار کشور حوزه دریای خزر (روسیه، ترکمنستان، قزاقستان، آذربایجان) است. چون روسیه کشور قدرتمندی است، آموزش‌ها را از این کشور شروع کردیم تا در آینده، هم فعالیت‌های امداد و نجات را بتوانند انجام دهند و هم فعالیت‌های تحقیقاتی حفاظت را به نتیجه برسانند.

در زمان اجرای پروژه داروین، گروه ما در مرکز هلندی در مرحله مطالعات بود و هنوز گروه در ایران شکل نگرفته بود. در آن زمان، پژوهشگران سرشناس مؤسسه داروین روی سرشماری فک خزر کار می‌کردند و با اطلاعات خوبی که در این زمینه فراهم آوردند، خدمت بزرگی در راستای محافظت از فک خزر انجام دادند. بعد از انتشار نتایج سرشماری مؤسسه داروین در سال ۲۰۰۸، مشکلات روسیه با مؤسسه انگلیسی شروع شد. سرشماری روس‌ها در دهه ۱۹۸۰ در «اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت» (IUCN) درباره جمعیت فک خزر قدیمی است؛ سرشماری سال ۲۰۰۸ مؤسسه داروین که به منظور ارزیابی مجدد سرشماری روس‌ها انجام شد، نیز مورد استناد پژوهشگران جهان است. اگرچه صاحب‌نظران روسیه روش مطالعه خانم ویلسون و نتایج آماری حاصل از این روش را قبول ندارند، ما معتقد هستیم که تحقیقات خانم ویلسون و همکاران اشتباه نبوده است. خانم هارت معتقد است بایستی با روسیه رابطه خوبی ایجاد کنیم و قطعاً همه مسئولین روسیه با «امفایای شکار» همکاری نمی‌کنند. تا کنون شش بار با صاحب‌نظران روسیه جلسه داشتیم. با ارائه روش‌های جدید به آنها، سعی کردیم آنها را برای یک سرشماری جدید با سرپرستی خودشان ترغیب کنیم اما متأسفانه آنها اقدامی برای سرشماری مجدد نکردند. تا کنون گروه ما سرشماری انجام نداده است. اما اکنون سعی

دریایی در سال‌های اخیر در دریای خزر خیلی شدید شده است. در مناطقی مانند سواحل جنوب غربی دریای خزر (استان گیلان و کشور آذربایجان) که در ده سال قبل گله فک وجود داشت دیگر به خاطر آلودگی، گله فک مشاهده نمی‌شود. در این هشت سالی که ما فعالیت کردیم، گزارش گله در این مناطق نداشتیم و تنها مرگ و میر گله گزارش شده است. قسمت غربی سواحل ایران به خاطر ساخت و سازهای فراوان، شرایط بکر خود را از دست داده و منطقه امنی برای فک خزر محسوب نمی‌شود. به علت آلودگی کمتر در سواحل شرقی (شبه جزیره میانکاله استان مازندران، سواحل گلستان و ترکمنستان) مهاجرت ماهی به آن سمت بیشتر بوده و فضای امن بیشتری برای فک خزر وجود دارد.

همچنین، تأثیر شانه‌دار را در دریای خزر می‌توان به وضوح مشاهده کرد. وضعیت ماهیان دریای خزر هر سال بدتر از سال قبل می‌شود. سال گذشته، بنده که با گروه صید کیلکا به بابل سفر کرده بودیم، هنوز به‌طور فراوان شانه‌دار در آب وجود داشت. تخصص بنده روی فک است. به علت اینکه فک دریای خزر ناشناخته باقی مانده بود، تمام مطالعات ما روی این جانور متمرکز شد و فرصتی برای مطالعه شانه‌دار نداشتیم. اما انتظار می‌رود دانشگاه‌ها و نهادهایی مانند «مؤسسه تحقیقات شیلات» که ذی‌نفع هستند، روی مسئله شانه‌دار کار کنند تا بتوانند مشکل را حل کنند.

آیا هنوز هم حضور شانه‌دار در دریای خزر، تأثیری بر روی بقا فک خزر دارد؟ چه اقداماتی برای حل این مسئله تاکنون صورت گرفته است؟

بنده به‌طور تخصصی روی شانه‌دار کار نکردم. اما با دوستانی که در این زمینه فعالیت می‌کنند، گفتگو داشتیم. آخرین بررسی انجام شده بر روی پراکنش شانه‌دار دریای خزر توسط گروهی از پژوهشگران در خارج از کشور در سال ۲۰۰۸ نشان داد که شانه‌دار «منومیوپسیس لیدی» (Mnemiopsis leidyi) ۸۰ درصد دریای خزر، خصوصاً نیمه پایینی دریای خزر را فرا گرفته است. حضور گسترده این گونه مهاجم، ذخایر زیستی دریای خزر را به شدت کاهش داده و در کاهش جمعیت همه جانوران دریای خزر تأثیر گذاشته است. جمعیت ماهیان کیلکا ۶۰ تا ۷۰ درصد کاهش پیدا کرده است و برای ماهیان دیگر نیز وضعیت خوب نیست. از آنجا که غذای اصلی فک خزر ماهیان کیلکا است، شانه‌دار خزر به‌طور غیرمستقیم روی جمعیت فک خزر تأثیر گذاشته است. تنها دلیلی که فک خزر هنوز با وجود چنین فاجعه‌ای منقرض نشده، وسعت دریای خزر و ذخایر غذایی زیاد آن است.

در سال‌های گذشته بحث «مبارزه بیولوژیک» (Biological control) با این آفت هم مطرح شد. بنابراین استفاده از نوعی ماهی شکارچی که بتواند با آب دریای خزر سازگاری داشته باشد، مورد بررسی قرار گرفت. مطالعاتی درباره ورود یک شکارچی طبیعی همچون شانه‌دار «برونه اواتا» (Beroe ovata) که اشتهای زیادی به بلعیدن شانه‌دار مهاجم داشت، انجام گرفت؛ فکر کنم «مؤسسه تحقیقات شیلات» روی مسئله شانه‌دار در مازندران مطالعه می‌کند. البته شانه‌داری که در دریای خزر حضور دارد به آسانی با شرایط دریای خزر تطبیق پیدا کرده و شانه‌دار شکارچی ممکن است به لحاظ انطباق، چنین قابلیت‌هایی را نداشته باشد. اما مسئولین روسیه و برخی پژوهشگران کشورهای دیگر معتقد هستند با ورود شانه‌دار جدید ممکن است این مسئله در منطقه دوباره تکرار شود و کنترل مسئله مشکل‌تر شود. وارد کردن یک گونه‌ای که بومی منطقه نیست، قطعاً سیستم اکوسیستم را برهم می‌زند و باعث از بین رفتن نظم اکولوژیکی یک زیستگاه می‌شود؛ به همین دلیل وارد کردن گونه غیربومی به دریای خزر از سوی سازمان محیط زیست همیشه جلوگیری شده است. کار اجرایی برای مبارزه ریشه‌ای با شانه‌دار دریای خزر هنوز انجام نشده است و مطالعات تا کنون در حد تحقیق باقی مانده و این مطالعات حالت کاربردی پیدا نکرده است. البته پیش‌بینی می‌شود که افزایش و گسترش شانه‌دار بالاخره به‌طور طبیعی متوقف می‌شود



منابعی که به عنوان پیش مطالعه برای طرح سولات مصاحبه استفاده شد:

- ۱- نینواز، الناز؛ دیلمقانی، یاسمن؛ مقدمی پور، نیکتا؛ فک خزری، تهران: برگ زیتون، زمستان ۱۳۹۲، ۱۰۸ صفحه.
- ۲- حسینی زورانی، فاطمه؛ دیباج، مهدی؛ «فک دریای خزر» از فرهنگ نامه حیات وحش ایران، تهران: نشر طلایی، ویرایش دوم، چاپ چهارم، ۱۳۹۰، صص ۴۸-۴۹.
- ۳- رضوی، علی اکبر؛ «سفیر دریای خزر: فک خزری تنها پستاندار شکارگر دریای خزر»، ماهنامه همشهری سرزمین من، آبان و آذر ۱۳۸۹، صص ۲۸-۵۱.
- ۴- اسدی، هرمز؛ «فک های دریای خزر در آستانه انقراض؛ صید در منطقه ممنوعه»، ماهنامه پیام دریا، مهر ۱۳۸۶، سال شانزدهم (شماره ۱۶۳)، صص ۴۸-۴۹.
- ۵- خلف بیگی، پریسا؛ «خطر انقراض برای تنها پستاندار بزرگترین دریاچه جهان؛ فک خزری در تنگای بیم و امید»، روزنامه همشهری، سال پانزدهم (شماره ۴۳۴۸)، ۳۱ مرداد ۱۳۸۶، صص ۲۲.
- ۶- صفایی، معصومه؛ «افزایش ۸۰ درصدی جمعیت شانه دار: قطره ای که کاسپین را می بلعد»، روزنامه همشهری، شماره ۲۷، ۳۸۰۳ شهریور ۱۳۸۴، صص ۱۵.
- ۷- «همچنان در معرض تهدید؛ پناهنده سواحل شمالی ایران»، روزنامه همشهری، ضمیمه شماره ۲۱، ۳۵۵۲ آبان ۱۳۸۳، صص ۱۸.
- ۸- اسماعیلی ساری، عباس؛ «راه های احتمالی مقابله با گونه ای ویرانگر: ژل شانه؛ تهدید خزر»، روزنامه همشهری، شماره ۱۵، ۳۴۸۷ شهریور ۱۳۸۳، صص ۱۸.
- ۹- صفایی، معصومه؛ «دامپزشکی فعلا مهم نیست؛ تخصص لای جزی»، روزنامه همشهری، شماره ۱۸، ۳۴۶۰ مرداد ۱۳۸۳، صص ۲۰.
- ۱۰- پارسا نژاد، امید؛ «حمله عروس قاتل به خز: فقط تا شهر بور فرصت داریم»، روزنامه همشهری، ضمیمه شماره ۲۷، ۳۳۳۸ اسفند ۱۳۸۲، صص ۱۷.
- ۱۱- میراسکندری، لاله؛ «میهمان ناخوانده کیلکاها را خورده است؛ حمله عروس قاتل به خزر»، روزنامه همشهری، ضمیمه شماره ۲۷، ۳۳۳۸ اسفند ۱۳۸۲، صص ۱۳.
- ۱۲- یوسفی، حسین؛ «سگی در میان آب ها»، ضمیمه هفتگی همشهری، شماره ۱۷۲، ۲۴ شهریور ۱۳۸۲، صص ۲۳.
- ۱۳- هاشمی، حمیده سادات؛ «نظرات دکتر هرمز اسدی در خصوص فک دریای خزر»، فصلنامه موج سبز، پاییز ۱۳۸۰، سال دوم (شماره ۵)، صص ۱۴-۱۷.

داریم روی سرشماری کار کنیم. برای داشتن یک برآورد حقیقی و آمار قابل قبول در سرشماری، بایستی پنج کشور حاشیه دریای خزر در یک زمان خاص با هم به صورت هماهنگ اقدام کنند. چون فک ها در زمستان در روسیه حضور دارند، موافقت روس ها اهمیت دارد. این در حالی است که روسیه و قزاقستان با مسائل تحقیقاتی خوب نیستند. بنده به نمایندگی خانم هارت در هلند با سفیر روسیه و قزاقستان گفتگو کردم. همچنین بنده و خانم هارت قصد داریم در ماه های آینده بعد از تعطیلات سال نو میلادی و قبل از پایان سال ۱۳۹۳ شمسی با محققین آذربایجان روسیه درباره فعالیت های تحقیقاتی و بحث سرشماری، جلسه ای داشته باشیم. کارهای آموزشی را شروع کردیم و امیدواریم به زودی بتوانیم گروه امداد و نجات را در روسیه تشکیل دهیم.

تشکر و قدردانی

بدین وسیله نویسنده از مدیر مسئول فصلنامه موج سبز آقای دکتر شهرام دادگر و مدیر اجرایی ماهنامه همشهری سرزمین من، خانم فاطمه عطایی که آرشو نشریات خودشان را برای پیش مطالعه در اختیار بنده قرار دادند، مدیر عامل مؤسسه حیات وحش هرمزگان، آقای مهندس حسن پیشوایی که مقدمات آشنایی بنده با انجمن طرح سرزمین را فراهم نمودند، آقای مهندس حامد مشیری و خانم مهندس نازنین محسنیان در انجمن طرح سرزمین که آقای دکتر را به من معرفی نمودند و آقای دکتر امیر صیاد شیرازی که قبول زحمت کردند و برای انجام این مصاحبه از گرگان به تهران آمده و با صبوری فراوان به سوالات بنده پاسخ دادند، کمال تشکر و امتنان را دارد.

بررسی تحلیلی علل تلفات ساردین ماهیان در خلیج چابهار

متهم کیست؟ انسان یا طبیعت؟

فریدون عوفی

پژوهشگر و عضو هیئت علمی

موسسه تحقیقات علوم شیلاتی - بخش اکولوژی منابع آبی

چکیده: مرگ و میر حدود ۳ تن از انواع ماهیان سطح‌زی ریز (ساردین ماهیان) در حوضچه بندر کنارک موجب شد، اخبار و مطالبی که اکثراً بدون تحقیق و غیرمستند بودند، در نشریات و رسانه‌های مجازی منعکس شود. گزارش تحلیلی ارائه شده در واقع بررسی دقیق و تکمیلی است که بر اساس مستندات و شواهد علمی و همچنین بر پایه نتایج حاصل از بررسی‌های میدانی و آزمایشگاهی و با استفاده از مدل تحلیل چند جهتی پژوهشی به دست آمده است. بدین ترتیب می‌توان این گزارش را نتیجه آمیزه‌ای از دانش و تجربه مطرح نمود که به عنوان رسالت واقعی پژوهشگر ارائه شده است. نتایج مطالعات و تحقیقات نگارنده مشخص نموده است که اظهار نظرها و فرضیه‌های مطرح شده پیشین از جمله صید توسط شناورهای ترالر، گرفتار شدن در حوضچه‌های طبیعی بر اثر جزر و مد، کشند قرمز و شکوفایی مضر پلانکتونی، و تخلیه پساب و فاضلاب درون حوضچه و اسکله کاملاً مردود بوده و به لحاظ فنی و علمی قابل استناد نمی‌باشند. بر اساس مستندات و اطلاعات، دلیل اصلی تلفات ساردین ماهیان را می‌توان دورریزی و تخلیه آنها به دریا (صید ضمنی) از سوی شناورهای صیادی کوچک (یک یا دو قایق) با به‌کارگیری روش صید گوشگیر (تورها غیراستاندارد و غیرمجاز مونوفیلانت) اعلام نمود که در داخل خلیج چابهار و به‌خصوص در بخش نیمه‌غربی و حتی بخش داخلی و شمالی دماغه غربی اقدام به توراندازی کرده‌اند.

در این گزارش به ریشه‌یابی موضوع اجتماعی جوامع محلی و صیادان بومی منطقه توجه شده است. اقدام انجام گرفته پیش از آنکه به عنوان یک فعالیت غیرقانونی (غیرهدفمند) مطرح شود، می‌بایست به لحاظ بهداشت و سلامت محیط انسانی و به‌خصوص حفظ محیط زیست دریایی مورد بررسی قرار گیرد. در چنین وضعیتی می‌توان آن را به عنوان یک تخلف ناآگاهانه و زمینه‌سازی ایجاد شرایط نامساعد زیستی و غیربهداشتی تلقی کرد که مستلزم پیگیری از سوی مقامات و نهاد های ذی‌صلاح خواهد بود. ولی قبل از هرگونه تصمیم‌گیری (از زاویه دید تخلف صیادی)، باید از نظر اجتماعی و به‌خصوص آموزش همگانی و آگاه‌سازی جوامع محلی و صیادان نسبت به ارزش‌های محیط زیست دریایی و حفاظت از ذخایر، منابع ارزشمند زیستی و همچنین بهداشت و سلامت محیط، برنامه ریزی شود. امید است که گزارش حاضر بتواند به عنوان الگو علمی و نوشتاری برای ارائه گزارش‌های تحلیلی مرتبط با پدیده‌ها و حوادث طبیعی و یا اتفاقات متاثر از فعالیت‌های انسانی مورد توجه قرار گیرد.



پیش‌گفتار: در تاریخ ۱۳۹۳/۸/۲ مرگ و میر حدود ۳ تن (برآورد دقیق و نهایی اعلام نشده است) از انواع ماهیان سطح‌زی ریز و عمدتاً ساردین ماهیان در اسکله بندر کنارک (خلیج چابهار) به وقوع پیوست که بازتاب آن به طور گسترده‌ای در جراید و رسانه‌های مجازی منعکس شد. در این میان گزارش‌ها و اخبار متنوعی از سوی مسئولین استان از جمله فرمانداری، ادارات کل شیلات، حفاظت محیط زیست، بنادر و دریانوردی چابهار، کارشناسان مرکز تحقیقات شیلاتی آب‌های دور، مرکز اقیانوس‌شناسی دریای عمان و اقیانوس هند، اتحادیه سراسری تکثیر و پرورش میگو، ماهی و آبیان و نیز صیادان محلی مبنی بر تشریح وقوع حادثه و بیان احتمالات علل تلفات ساردین ماهیان مطرح و منتشر شد. نکته جالب توجه؛ گوناگونی نقطه نظرات در بعضی موارد، موضوعات غیرمستند و غیرفنی و حتی تناقض‌هایی بوده که در رسانه‌ها به چاپ رسیده است که متأسفانه به نظر می‌رسد اذهان عمومی و به‌خصوص مردم محلی را دچار سر درگمی کرده و در نهایت کلاف پیچیده‌ای را به حال خود رها کرده‌اند. به طوری که مسئولین و مدیران منطقه ضمن ابراز گلایه از جراید و رسانه‌های مجازی درخواست کردند، بدون اطلاع و آگاهی کافی از موضوع اقدام به انتشار مطالب غیرمستند و غیرفنی نکنند.

لذا در این نوشتار سعی بر آن شده است که موضوع مرگ و میر ساردین ماهیان با نگرشی موشکافانه و با جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل اطلاعات و داده‌های آبنگاری (Hydro-graphy)، زمین‌ریخت‌شناسی (Geo-morphology) و ساختار ژنتیکی منطقه ساحلی - دریایی (Coastal zone structure) خلیج چابهار - دریای عمان و همچنین الگوهای رفتاری و خصوصیات بوم‌شناسی زیستی (Eco-biology) گروه ماهیان سطح‌زی (ساردین ماهیان و تن ماهیان) مورد توجه قرار گرفته است.

در نتیجه می‌توان با نگرشی دقیق و ارائه مستندات و شواهد علمی مبتنی بر نتایج حاصل از بررسی‌ها و آزمایشات انجام گرفته، تا حدودی دلیل یا دلایل مرگ و میر را بیان نمود. در این گزارش به ریشه‌یابی موضوع اجتماعی جوامع محلی و صیادان بومی منطقه توجه شده است. ولی به این موضوع توجه شده که قبل از هرگونه تصمیم‌گیری (از زاویه دید تخلف صیادی)، باید از نظر اجتماعی و به‌خصوص آموزش همگانی و آگاه‌سازی جوامع محلی و صیادان نسبت به ارزش‌های محیط زیست دریایی و حفاظت از ذخایر، منابع ارزشمند زیستی و همچنین بهداشت و سلامت محیط، برنامه ریزی شود. امید است که گزارش حاضر بتواند به عنوان الگو علمی و نوشتاری برای ارائه گزارش‌های تحلیلی مرتبط با پدیده‌ها و حوادث طبیعی و یا اتفاقات متاثر از فعالیت‌های انسانی مورد توجه قرار گیرد.

بندر کنارک

اصولاً شناورهای سنگین بر به آن دسته از شناورهای گفته ساخت و توسعه اسکله صیادی بندر کنارک در بخش غربی خلیج چابهار با هدف تسهیل در انجام فعالیت‌های شیلاتی منطقه و کاهش فشار ترافیکی بندر چابهار به عنوان مهم‌ترین طرح زیرساختی ملی، از سوی اداره کل شیلات استان سیستان و بلوچستان (معاونت صید و بنادر ماهیگیری) در سال ۱۳۷۵ آغاز و در سال ۱۳۸۳ مورد بهره‌برداری قرار گرفت. فاصله تا نزدیکترین بندر منطقه، چابهار ۵ کیلومتر و بزم ۲۰ کیلومتر و فاصله تا دهانه ورودی خلیج ۱۰ کیلومتر است. طول موج شکن ۸۵۰ متر، طول بازوی فرعی ۷۵۳ متر و طول اسکله پهلوگیری ۳۵۰ متر می‌باشد. طول راه ارتباطی از ساحل تا حوضچه و اسکله ۳۰۷۰ متر و حوضچه مورد نظر (که اجساد ماهیان در بخش شمال و غربی آن انباشته شده بودند) با ابعاد ۳۰۵ در ۴۳۰ متر و مساحت حدود ۲۰ هکتار و طول دهانه ۷۰ متر می‌باشد. عمق آب‌خور در حوضچه ۳/۵ متر، عمق آبهای پیرامون حوضچه در پایین‌ترین جزر ۶-۸ متر و بیشینه اثر گذاری جزر بزرگ بر نواحی ساحلی ۱۵۰ متر برآورد شده است که این موضوع نشان‌دهنده شیب ملایم ناحیه ساحلی هم‌جوار با بندر کنارک است.

بر اساس منابع موجود و اطلاعات به‌دست آمده، نوع سواحل این منطقه (بندر کنارک) به علت محصور بودن در ناحیه پناهگاهی جنوب غربی خلیج چابهار علاوه بر اینکه تأثیر پذیری کمتری نسبت به سایر بخش‌های شمالی و شرقی در برابر امواج دارد، از شیب بسیار ملایم با ساختار همگن (سواحل شنی - ماسه‌ای) برخوردار است و همچنین فاقد هرگونه عارضه حوضچه‌ای کشندی (Tidal pond) و یا پشت سدی (Back barrier) طبیعی است. به همین دلیل پدیده موج نشان - آب لرزه (Ripple mark) در تمام نوار ساحلی غربی مشاهده می‌شود که از مشخصات سواحل شنی - ماسه‌ای با شیب ملایم و امواج کم ارتفاع (کمتر از ۳۰ سانتی‌متر و عمدتاً ۱۰-۵ سانتی‌متر) می‌باشد. از طرفی به دلیل آرامش نسبی محیطی متأثر از احداث جاده دسترسی اسکله (جتی) بندر کنارک تا حوضچه پهلوگیری، سرعت جریان‌های عمومی خلیج و در نتیجه قدرت حمل رسوبات و نرخ انتقال امتداد کرانه‌ای (Longshore transport rate) در این ناحیه کاهش می‌یابد که در نهایت منجر به افزایش نرخ رسوب‌گذاری (Sedimentation rate) می‌شود. چنین فرآیندی در بخش‌های گسترده‌ای از سواحل بندر کنارک قابل مشاهده است.



تصویر ماهواره‌ای بندر، اسکله و حوضچه صیادی کنارک، و خیزاب‌های کوچک ساحلی - امواج موازی



تجمع اجساد ماهیان در حاشیه اسکله بندر کنارک



نمای بازسازی شده روی تصویر ماهواره‌ای از تجمع اجساد ماهیان در حاشیه اسکله بندر کنارک (مناطق قرمز رنگ)

بررسی علل تلفات ساردین ماهیان:

بر اساس اطلاعات موجود از بررسی‌های میدانی در خصوص ماهی‌شناسی نمونه‌های تلف شده در اسکله کنارک، ماهیان مورد نظر عمدتاً شامل گونه ساردین پهلوی (نوار) طلائی (Sardinella) (Goldstripe sardine) - gibbosa و همچنین ترکیبی از دو گونه شمسک کوچک (ilisha) - Indian shad (Ilisha melostoma) و شمسک بزرگ (چشم درشت) Big eye ilisha / shad (Ilisha megaloptera) - بوده‌اند که متعلق به خانواده ساردین ماهیان (Clupeidae) می‌باشند. هر چند احتمال حضور گونه‌هایی دیگری از ماهیان سطح‌زی و یا سایر ماهیان وجود دارد که در این خصوص اطلاعاتی موجود نیست.

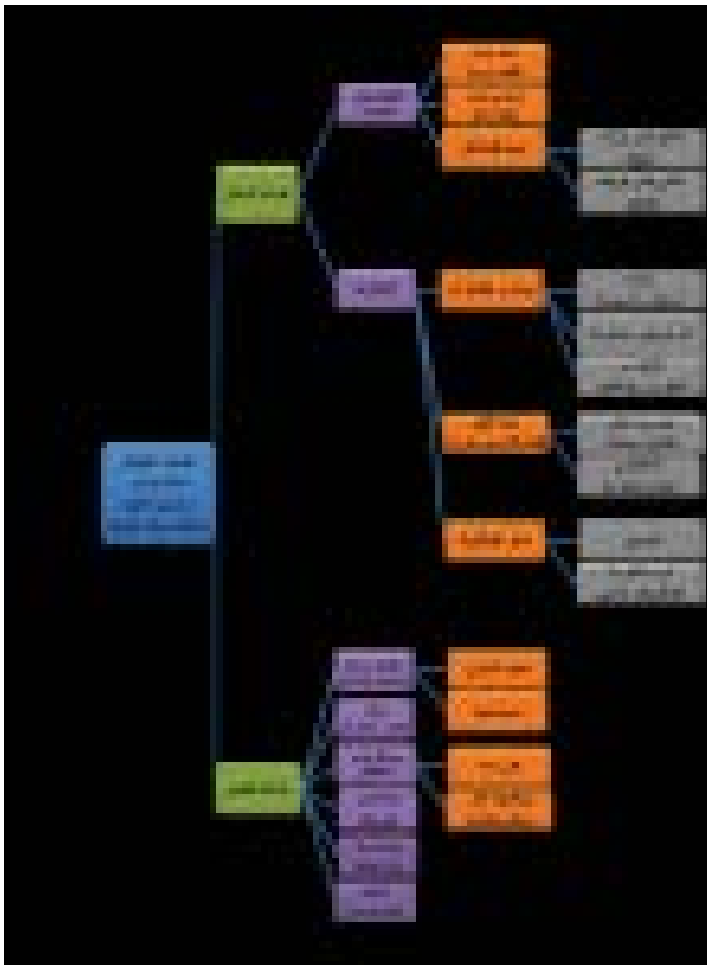
به دنبال وقوع حادثه مرگ و میر ماهیان در بندر کنارک، به نظر می‌رسد که متأسفانه به دلیل نبود دقت نظر کافی در بررسی دقیق و مبتنی بر تجزیه و تحلیل اطلاعات و داده‌های مستند و همچنین عدم آشنایی و عدم آگاهی کافی از پدیده‌های طبیعی محیط زیست ساحلی - دریایی و رفتار شناسی آبزیان از سوی نظریه پردازان، اخبار غیرواقعی در جراید و رسانه‌های مجازی منتشر شد و به دنبال آن اذهان جامعه صیادی و افکار عمومی دچار تشویش و نگرانی شد. در چنین شرایطی موضوع با حساسیت بیش از اندازه توسط مدیران و مسئولین، کارشناسان و پژوهشگران، عموم مردم (به‌خصوص جوامع محلی و استانی) و همچنین افراد علاقمند به حفاظت محیط زیست و گروه‌های مردم نهاد مورد پیگیری و رصد قرار گرفت.

تجربیات و مستندات موجود مشخص نموده است که چنین وقایعی (مرگ و میر آبزیان) رخداد تازه‌ای نه تنها برای کشور بلکه برای تمام مناطق دریایی و ساحلی جهان نمی‌باشد. محیط زیست دریایی جنوب کشور (خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان) تحت تأثیر میکروکلیمای ناحیه اقیانوسی هند - آرام (و شبه جزیره عربستان) می‌باشد که از یک سیستم تنش‌زای چندگانه متأثر از موضوعات طبیعی - جغرافیایی، سیاسی - نظامی، اجتماعی - اقتصادی در تنگا و بحران شدید محیط زیستی قرار گرفته است.

از یک سو افزایش جمعیت و گسترش مناطق مسکونی، احداث سازه‌های ساحلی - دریایی و از سوی دیگر روند توسعه ماهیگیری و بهره‌برداری از منابع زیستی و ذخایر آبزیان، فعالیت‌های اکتشاف و استخراج و بهره‌برداری از منابع غیرزیستی (نفت و گاز) تماماً موجب به هم خوردن تعادل اکولوژیک و نظام طبیعی محیط زیست دریایی آن شده است. به دنبال آن به هم خوردن زنجیره غذایی دریا، کاهش و یا تخریب زیستگاه‌های ساحلی - دریایی و در نهایت کاهش ذخایر و تنوع زیستی را برای زیست‌مندان به دنبال خواهد داشت. در این میان پدیده‌های طبیعی ناشی از فعالیت‌های زمین‌شناسی (Tectonic) و طوفان‌های دریایی گرمسیری (Tropical storms) و حتی تأثیرات ناشی از تغییر اقلیم (Climate change) و گرمایش جهانی (Global warming) این منطقه را تبدیل به محیط زیست دریایی شکننده نموده است که عمدتاً مجموعه‌ای از عوامل تأثیر گذار، ناحیه حساس و آسیب پذیر ساحلی را مورد هدف قرار می‌دهد.



ارائه شده و مورد بررسی قرار می‌گیرد و بر اساس شواهد و مستندات موجود و نتایج حاصل از مطالعات و تحقیقات انجام گرفته، تایید و یا رد آنها بیان می‌شود. لذا بدین منظور برای بررسی اصولی و ریشه‌یابی علت یا علل مرگ و میر ساردین ماهیان، چارت بر گرفته از نظریات و اظهار نظرهای اعلام شده و یا سایر احتمالاتی که مطرح نشده‌اند به صورت زیر تشکیل شده است.



نمودار ۱: بررسی اصولی علت مرگ و میر ساردین ماهیان

- فرضیه (۱) کشند قرمز، کمبود اکسیژن و مسمومیت:

بر اساس اظهارات و مطالب ارائه شده از سوی تعدادی از کارشناسان، اعلام شده است که کشند قرمز و در نتیجه عوارض ناشی از کمبود اکسیژن در حوضچه اسکله کنارک عامل اصلی تلفات ماهیان است. در این خصوص نیز همان گونه که اشاره شد، هیچ گونه تغییرات رنگی آب که معمولاً در شکوفایی‌های پلانکتنی به وقوع می‌پیوندد، شناسایی و مشاهده نشده است. همچنین نتایج آزمایشگاهی نمونه‌های آب و جوامع پلانکتنی نیز هیچگونه مورد مشکوک تغییرات شدید ناشی از شکوفایی سمی مشخص ننموده است. این در شرایطی است که میزان آمونیاک در دوطرف حوضچه و بیرون از منطقه تلفات، کاملاً در حد نرمال بوده است. به طوری که نتایج میدانی و آزمایشگاهی نمونه‌های آب محیط نشان داد که از مجموعه مواد مغذی (نوترینت‌ها) آزمایش شده، فاکتور آمونیاک ۰/۵ میلی گرم بر لیتر اندازه گیری و ثبت شد. آمونیاک به دو شکل آمونیاک غیر یونیزه (سمی) و آمونیاک یونیزه - آمونیوم (غیر سمی) در محیط طبیعی وجود دارد. بر اساس منابع مقدار آمونیاک مجاز غیر یونیزه برای لارو ماهیان ۰/۰۰۵ و برای ماهی‌های بزرگتر ۰/۰۲۵ میلی گرم در لیتر است. اما مقدار ۰/۰۶ میلی گرم در لیتر نیز می‌تواند سبب ایجاد واکنش‌های سمی و خطر مرگ و میر در ماهیان بشود. هر چند میزان pH در محدوده ۷، سبب کاهش میزان سمیت آمونیاک می‌شود. افزایش فاکتور آمونیاک آب حوضچه اسکله نیز تنها به خاطر تجمع بیش از حد اجساد ماهیان و تجزیه کالبد آنها اتفاق افتاده است. لذا مشاهدات ماهیان زنده و در حال مرگ نیز ناشی از افزایش میزان آمونیاک بوده که در ابتدا در حوضچه تجمع یافته و در اثر تجزیه

بر اساس مستندات و گزارش‌های موجود و تجربیات به دست آمده در این منطقه، وقوع پدیده‌هایی نظیر: کشند قرمز (Red tide)، شکوفایی مضر پلانکتنی (Hazard Algae Bloom)، حضور گونه‌های مهاجم و فرصت طلب (Invasive Opportunist Species)، بروز بیماری‌های سفیدشدگی و زردشدگی نواری آب‌سنگ‌های مرجانی (Bleaching / Yellow Band Diseases)، مرگ و میر دست جمعی و به گل نشستن پستانداران دریایی (نهنگ و دلفین) (Stranding - Mass mortality)، افزایش و انفجار جمعیتی گونه‌های آبزیان (Assemblage blast) (عروس دریایی، توتیا و ستاره خاردار تاجدار) و حتی آلودگی‌های ناشی از حمل و نقل دریایی و توازن شناورهای نفتکش و تجارتنی (Ballast water)، نشت نفت و تصادم‌های دریایی، به دفعات اتفاق افتاده است و مطمئناً در آینده نیز مشابه این وقایع پیش خواهد آمد.

چگونگی مواجهه با چنین پیامدهایی باید مبتنی بر محورهای اصلی زیر انجام

پذیرد:

- مستند سازی و جمع آوری اطلاعات و داده‌های مورد نیاز بر اساس مطالعات میدانی، آزمایشگاهی و پرسشگری
- پیشینه مطالعات، تجربیات و وقایع نگاری گذشته از پدیده‌های مشابه
- تحلیل موضوعی و بررسی سناریوهای مختلف بر اساس پژوهش ماتریس چند جهتی (Multi-directional)

- ارائه پیشنهادهای راهکارهای مدیریتی - اجرایی

در این گونه موارد طی سال‌های اخیر بارها شاهد این موضوع بوده‌ایم که اظهار نظرهای غیر فنی و غیرمستند، به طور عجولانه روش مناسبی برای حل موضوع نبوده است. چنین روندی با توجه به حساسیت‌های اجتماعی در سطح منطقه و حتی در سطح ملی بازتاب منفی به دنبال خواهد داشت و در نهایت نتیجه آن سر درگمی جوامع محلی و ذینفعان، انعکاس تناقض گویی‌ها در مطبوعات و رسانه‌ها و به خصوص عدم امکان تصمیم‌گیری و پیگیری از سوی مسئولین و مدیران محترم دولتی و بخش‌های اجرایی است که باید در قالب برنامه‌های پیشگیرانه و راه‌حل‌های کارشناسی از سوی مراکز پژوهشی ارائه شود. لذا گزارش تحلیلی حاضر نه به منظور متهم نمودن انسان یا طبیعت و یا تعیین تکلیف برای پیگیری‌های قانونی است بلکه هدف، اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی با نگرش علمی و مبتنی بر دیدگاه‌های تخصصی خواهد بود.

بر اساس اطلاعات و اظهار نظرهای ارائه شده و علل مختلفی که در خصوص مرگ و میر ساردین ماهیان بندر کنارک بیان شده است، به طوری که می‌توان در یک طبقه‌بندی کلی و موضوعی آنها را به دو گروه تقسیم نمود. هر چند احتمال تأثیرگذاری چند عامل به صورت همزمان و یا متوالی متأثر از یکدیگر نیز وجود خواهد داشت. به طوری که نظراتی نظیر «مونسون، تخلیه پساب، کمبود اکسیژن» و یا «تعقیب توسط شکارچیان (تن ماهیان)» - به ساحل آمدن تحت تأثیر کشند، گرفتار شدن در حوضچه‌های طبیعی « مطرح شده است.

عوامل ناشی از پدیده‌های طبیعی - محیطی:

- شکوفایی پلانکتنی مضر (کشند قرمز)
- کمبود اکسیژن و مسمومیت
- رابطه شکار و شکارچی (تن ماهیان)
- حوضچه‌های ساحلی جزر و مدی
- بیماری‌ها و پارازیت‌ها
- شوک حرارتی (کاهش شدید درجه حرارت)
- مونسون تابستانه
- سایر عوامل ناشناخته

عوامل ناشی از فعالیت‌های انسانی - صیادی:

- آلودگی (پساب و فاضلاب انسانی و صنعتی، لایروبی، مواد نفتی)

- فعالیت‌های صیادی (صید ترال، پرساین، گوشگیر)

با توجه به موارد اشاره شده در گزارش و به خصوص توضیحات مربوط به شرایط آب‌نگاری و پدیده فیزیک دریا (جریان، امواج و کشند) و مشخصات زمین ریخت‌شناسی نواحی ساحلی - دریایی عمان و خلیج چابهار، همچنین ویژگی‌های زیستی و رفتارشناسی ماهیان سطح‌زی و در نظر گرفتن روش‌های صید و فعالیت‌های صیادی منطقه (بنادر چابهار و کنارک)، نظریه‌های مختلف

کالبدی میزان آمونیاک آب را افزایش داده است.

بررسی آزمایشگاهی نمونه‌های پلانکتونی به لحاظ شناسایی و تراکم در واحد حجم نیز گونه‌های پلانکتونی معمول و غالبیت *Nitzschia*، *Pleurosigma* و *Bidullipha* را مشخص نمود که از آن میان تنها گونه غیرسمی *Nitzschia* دارای تراکم بیشتری بوده است که هیچگونه سمیتی برای آبیان موجود در منطقه نخواهند داشت. همچنین عدم مشاهده علائم مسمومیت در کالبد گشایی ماهیان نیز مؤید این موضوع است. از طرف دیگر اگر فرض مسمومیت و آلودگی ناشی از کشند قرمز در نظر گرفته شود، تلفات سایر گونه‌های ماهی و یا حتی سایر بی‌مهرگان آبی (نظیر سخت پوستان، نرم‌تنان و خارتنان) نیز باید مشاهده می‌گردید. به طوری که تجربیات و مستندات موجود در ارتباط با مرگ و میر ناشی از شکوفایی سمی و کشند قرمز در آبهای ایرانی خلیج فارس و دریای عمان طی چند سال اخیر، معمولاً در برگیرنده طیف متنوع و گسترده‌ای از انواع مهره داران (ماهیان) و بخصوص بی‌مهرگان و جوامع کفزی (بنتیک) دریایی - ساحلی (سخت پوستان، نرم‌تنان و خارتنان) می‌باشد که البته در پدیده اخیر گونه‌های تلف شده تنها محدود به چند گونه ساردین ماهیان بوده است.

در نتیجه فرضیه ارائه شده در ارتباط با تلفات ساردین ماهیان به دلیل بروز پدیده کشند قرمز (شکوفایی سمی پلانکتونی) و نظریات مرتبط با کمبود اکسیژن و یا مسمومیت حاصله، قابل قبول نخواهد بود.

فرضیه ۲) شکارچیان، جزر و مد و حوضچه‌های ساحلی:

بر اساس یکی از نظریات ارائه شده در خصوص مرگ و میر ساردین ماهیان، احتمال به دام افتادن ساردین ماهیان در حوضچه‌های طبیعی تحت تاثیر هجوم شکارچیان (تن ماهیان) و همزمان گرفتار شدن آنها در حوضچه‌ها به هنگام عقب نشینی آب (جزر) بیان گردیده است. در همین ارتباط موضوع اتفاق سال ۱۳۷۰ در منطقه پزم و در همین دوره زمانی به عنوان شواهد و مستندات مشابه اعلام شده است. بر اساس فرآیند

در این نظریه، ساردین ماهیان در فصل صید از آب‌های دوردست به سمت ساحل مهاجرت می‌کنند و از آنجا که حوضچه‌های طبیعی که در منطقه وجود دارد، در زمان جزر و پسروی آب دریا این ماهیان توان برگشت به آب را

نداشته و بدین ترتیب ممکن است حدود سه تا پنج تن ماهی بر روی یکدیگر تلنبار شده و با کمبود اکسیژن موجود، همگی خفه شوند و به مرور زمان بمیرند. این نظریه به دلایل متعدد غیرفنی بوده و قابل استناد نمی‌باشد. در این خصوص می‌توان به موارد متعددی اشاره نمود. طبقه‌بندی سواحل غربی و حتی مناطق هم‌جوار خلیج چابهار از دیدگاه زمین ریخت شناسی فاقد هر گونه حوضچه‌های جزر و مدی طبیعی می‌باشد (Tidal pool) و سواحل تقریباً همگن از نوع سواحل شنی - ماسه‌ای (Sandy beach) است. از طرفی تجمع و تلفات ساردین ماهیان در حوضچه اسکله بندر کنارک بوده است، و نه در حوضچه‌های طبیعی (ساحلی).

در خصوص رابطه تن ماهیان و ساردین ماهیان این تئوری مشاهده و اثبات گردیده است که ساردین ماهیان در قالب رفتارهای مکانیسم دوم ضد شکارچی (S-APM) با واکنش هشدار یا زنگ خطر (Alarm reaction)، دو نوع روش دفاعی در برابر هجوم گله‌تن ماهیان و یا سایر شکارچیان را انجام می‌دهند. این مکانیسم که بر اساس حرکت هماهنگ شده گله‌ای ساردین ماهیان می‌باشد، به صورت دو اصل کاهش (برای پراکنده شدن و ایجاد سر در گمی در شکارچیان)، و یا افزایش (به منظور ایجاد ترس و وحشت در شکارچیان) احتمال تشخیص توسط شکارچیان (Reduced / Increased probability of detection by predators) در نظر گرفته شده است. لذا ماهیان سطح‌زی ریز در هنگام مواجهه با شکارچیان (از جمله تن ماهیان) هیچ‌گاه برای فرار از دشمنان و شکارچیان به سمت آب‌های کم عمق (منطقه تحت تاثیر مستقیم کشند) اقدام به حرکت نمی‌کنند و اصولاً در همان آب‌های ساحلی با عمق مناسب، استراتژی خود را برای دو مکانیسم کاهش (RPDP) با هدف پراکندگی در منطقه و ایجاد دسته‌های کوچک‌تر و یا افزایش (IPDP) با هدف تشکیل گله‌های بزرگ و ایجاد ترس و وحشت احتمال مشاهده اجرا می‌کنند. به همین ترتیب علت تلفات سال ۱۳۷۰ در منطقه پزم نیز اشتباه، تحلیل و اعلام گردیده است. از طرفی به فرض قبول وجود حوضچه‌های طبیعی (ساحلی - جزر و مدی) در منطقه که اساساً وجود ندارد، موضوع دیگر اینکه اگر فرضیه مذکور را مورد پذیرش قرار دهیم، پس بنابراین هر ساله و یا حد اقل هر از چند سالی باید شاهد گرفتار شدن ساردین ماهیان

در حوضچه‌های ساحلی منطقه و در نتیجه تلفات ساردین ماهیان و یا سایر



سطح ریز در صید گاه‌های اصلی و سنتی این ماهیان (در سواحل استان بوشهر و هرمزگان) که صید سنتی جل ساردین رواج دارد، باشیم. در صورتی که چنین گزارش‌ها و اتفاقاتی تاکنون از این مناطق ارائه و ثبت نشده است. در نتیجه این نظریه به دلیل قابل قبول نبودن توجیحات و مستندات مبتنی بر شرایط و ویژگی‌های زیستگاه‌های ساحلی منطقه و یا رفتار شناسی آبریان نمی‌تواند به عنوان علت تلفات ساردین ماهیان مطرح شود.

فرضیه ۳) بیماری‌ها و پارازیت‌ها:

نتایج کالبد شناسی نمونه‌هایی از ماهیان تلف شده مشخص کرده است که هیچ‌گونه عارضه و ناهنجاری ناشی از بیماری و یا مسمومیت‌های سیستمی را مشخص ننموده است. به طوری که در نمونه‌های مورد بررسی، رنگ عمومی بدن و پولک‌ها کاملاً طبیعی و فاقد هرگونه کدورت، ضربه یا لخته و خونریزی، عضلات پستی و شکمی با رنگ و قوام کاملاً طبیعی و فاقد هرگونه لکه خونی و یا انتشار مبولگوبین بود. و همچنین رنگ عنیبه چشم کاملاً طبیعی و به دور از هرگونه کدورت و یا خونریزی بوده است. در بررسی مخاط دستگاه گوارش و روده‌ها، محتوای روده‌ها کاملاً طبیعی و فاقد گاز در و پرزهای روده (ویلی‌های روده‌ای) آثار زخم و یا لکه‌های خونریزی مشاهده نشده است. در نتیجه احتمال علت بروز بیماری و یا مشکلات فیزیولوژیک ناشی از مسمومیت نیز مورد پذیرش نخواهد بود.

فرضیه ۴) کاهش شدید درجه حرارت:

یکی از ویژگی‌های زیستی ماهیان سطح‌زی مهاجر، حساسیت به استرس‌های محیطی و به خصوص افت شدید حرارتی می‌باشد. این پدیده با عنوان «افت ناگهانی درجه حرارت» ATP شناخته می‌شود. در این خصوص هر چند تاکنون گزارش و مستنداتی از آب‌های منطقه خلیج فارس و دریای عمان و حتی کشورهای هم‌جوار در این خصوص ثبت و منتشر نشده است، ولی با توجه به اهمیت موضوع این علت در گروه پدیده‌های طبیعی مورد بررسی قرار گرفته است. در این خصوص نیز آمار و اطلاعات هواشناسی مربوط به درجه حرارت آب و هوا و همچنین بررسی نوسانات (کمینه، بیشینه و میانگین) درجه حرارت مستخرج از ایستگاه سینوپتیک منطقه، اختلاف و تغییرات شدیدی را نشان نداده است. کاهش کمتر از ۲ درجه سانتی‌گراد (میانگین) برای مهر ماه تا پایان ماه روند معمولی در این فصل محسوب می‌شود. میانگین درجه حرارت آب خلیج چابهار برای سال جاری: بهار ۲۸/۵، تابستان ۳۱/۵ و پاییز (مهر و آبان) ۲۹/۵ بوده است.

بر اساس منابع موجود بزرگ‌ترین فاجعه تلفات ساردین ماهیان مربوط به دریای مدیترانه (خلیج Thessaloniki- یونان) بوده است. کاهش شدید درجه حرارت از ۲+ تا ۶- درجه سانتی‌گراد (۸ درجه کاهش) در فوریه ۱۹۹۱ میلادی طی مدت زمان کوتاه ۶ ساعت، موجب تلفات حدود ۸۰ تن از ساردین ماهیان (Sardinella aurita) شد.

در نتیجه استرس محیطی ناشی از کاهش شدید درجه حرارت نیز مورد تأیید نبوده و علت تلفات محسوب نمی‌شود.

فرضیه ۵) آلودگی‌های ساحلی-دریایی:

در تعدادی از اظهار نظرهای ارائه شده، موضوع مرگ و میر ناشی از آلودگی پساب و فاضلاب ورودی از طریق منابع نقطه‌ای درون حوضچه (لنج‌های صیادی) و یا غیر نقطه‌ای محدوده خلیج چابهار (خروجی صنایع و تأسیسات) اعلام شده است. در این خصوص شایان ذکر است که اصولاً دوره توقف لنج‌های صیادی طی دوره مونسون و عدم دریا روی و فعالیت صیادی آنها به دلیل نامساعد بودن شرایط دریا به صورتی است که طی این مدت توقف در اسکله، شناورهای صیادی خاموش بوده و آب خروجی از موتور خانه و سیستم موتوری نیز وجود نخواهد داشت. همچنین به علت عدم حضور صیادان بر روی لنج و در نتیجه فعالیت‌های روزانه (شستشو و آبریزی)

طبیعتاً انباشت و حجم بالای پساب انسانی نیز وجود ندارد. ضمناً دوره ظهور پدیده مونسون تابستانه به استناد گزارش‌های هواشناسی و براساس تجربیات و مستندات سال‌های گذشته معمولاً یک دوره ۴۵ روزه از اول تیر ماه لغایت ۱۵ مرداد می‌باشد که البته در هر سال با کمی اختلاف چند روزه ممکن است شروع و خاتمه یابد. در نتیجه از پایان دوره تأثیرگذاری مستقیم مونسون تا وقوع حادثه حدود ۲ ماه گذشته است. در نظر به ارائه شده نکات اشتباه و غیرفنی بسیاری مشاهده می‌شود که مهم‌ترین آن در نظر نگرفتن توانایی تخلیه آب در اسکله (با توجه به عمق، عرض دهانه حوضچه، جزر و مد) و فاصله زمانی خاتمه دوره مونسون و شرایط هیدروگرافی خلیج چابهار و همچنین عدم گزارش‌های مشابه طی سال‌های گذشته می‌باشد.

در خصوص احتمال آلودگی ناشی از پساب و فاضلاب‌های تخلیه شده به دریا از سوی صنایع و تأسیسات مستقر در منطقه (کشتی‌سازی و آب شیرین کن) نیز ذکر این نکته ضروری است که سایت‌های مورد نظر در خارج محدوده اسکله و بندر کنارک قرار دارند و فاصله مکانی آنها با محل وقوع حادثه با در نظر گرفتن چگونگی جریان‌های دریایی (امواج، جزر و مد و جریان دورانی)، این احتمال را منتفی خواهد کرد. سایر موارد آلودگی نظیر آلودگی‌های نفتی ناشی از احتمال نشت و ریختن مواد سوختی (گازوئیل، بنزین، نفت) به هنگام جابجایی و یا حتی حمل غیرقانونی و قاچاق سوخت و یا گل آلودگی و کدورت ناشی از فعالیت‌های لایروبی نیز از دیگر احتمالات و فرضیه‌های مرتبط خواهد بود که این موارد نیز به دلیل عدم گزارش از سوی سازمان‌ها و نهاد‌های ذیربط در منطقه و عدم سوابق مشابه و به خصوص بعد مسافت مناطق تحت پوشش فعالیت‌های احتمالی لایروبی (توسعه اسکله و بندر تجاری) قابل قبول نمی‌باشد.

علاوه بر آن با توجه به نتایج حاصل از بررسی‌ها و بازدیدهای میدانی با قیاق و بالگرد در محدوده آب‌های ساحلی و همچنین بازبینی تصاویر هم‌زمان (آتلاین) ماهواره‌ای منطقه، از لحاظ تغییرات رنگی آب هیچ‌گونه لکه آلودگی مشاهده نشده است. همچنین در چنین شرایطی به طور معمول می‌بایست تلفات سایر گونه‌های ماهی و بی‌مهرگان آبرزی وجود داشته باشد که ترکیب ماهیان تلف شده، محدود به گونه‌های ماهیان سطح‌زی ریز (ساردین ماهیان) بوده است. موضوع دیگر اینکه اگر فرضیه آلودگی ناشی از پساب ورودی به خلیج و یا حوضچه (از طریق لنج‌های صیادی) و یا پساب‌های شهری-روستایی و صنعتی را قبول کنیم، در نتیجه این پدیده باید هر ساله و یا حداقل چند مرتبه در گذشته بعد از مونسون اتفاق افتاده باشد و تلفات ماهیان از منطقه گزارش شده باشد. ولی در این خصوص تاکنون هیچ‌گونه گزارش و اخباری به علت عدم وقوع حادثه مشابه وجود نداشته است. هر چند بر اساس مستندات موجود، دو مورد مشابه در سال‌های ۱۳۷۰ در منطقه پزم و ۱۳۸۰ در اسکله صیادی ۷ تیر گزارش شده است که در ادامه مورد ارزیابی و تحلیل قرار می‌گیرند.

در نتیجه فرضیه ارائه شده در ارتباط با تخلیه حجم بالای فاضلاب به دریا در اسکله کنارک، غیرمستند بوده و فرآیند آن به طور اشتباه تحلیل و ارائه شده است.

فرضیه ۶) فعالیت شناورهای ترالر:

بر اساس اخبار منتشر شده در جراید و رسانه‌ها، صید ترال و فعالیت شناورهای ترالر عامل بروز تلفات ساردین ماهیان بوده است که البته اکثر آن‌ها از سوی صیادان و اهالی بومی منطقه مطرح شده است ولی همان‌گونه که از سوی مسئولین و کارشناسان نیز اعلام شده است، ساردین ماهیان به دلیل اینکه در لایه‌های بالایی و نزدیک سطح آب زندگی می‌کنند، صید ترال کف که مربوط به ماهیان بستری و نزدیک کف می‌باشد، روش تخصصی صید این گروه از ماهیان نمی‌باشد؛ بنابراین صید و تخلیه مجدد به دریا توسط ناوگان ترالر امکان‌پذیر نیست.

هر چند روش‌های تخصصی ترال میان آبی نیز برای سطح‌زیان به کار گرفته می‌شود و در مواردی نیز ممکن است در مراحل انتهایی تور کشی ترال کف و بالا آوردن تور از دریا، گله‌ای از ماهیان سطح‌زی در کیسه ترال گرفتار و صید شوند. ولی با توجه به برنامه‌های کنترل و نظارت بر شناورهای صیادی (به خصوص ترالرها) در منطقه، هرگونه فعالیت صید ترال ممنوع و غیرمجاز است (به استثناء صید تحقیقاتی) و مسئولین شیلات نیز اطمینان داده‌اند

گزارش تحلیلی حاضر نه به منظور
متهم نمودن انسان یا طبیعت و یا
تعیین تکلیف برای پیگیری‌های قانونی
است بلکه هدف، اطلاع رسانی و آگاه
سازی با نگرش علمی و مبتنی بر
دیدگاه‌های تخصصی خواهد بود.

شناورهای پرساینر ناوگان صید صنعتی و یا لنج‌های صید گوشگیر به عنوان علت تلفات ساردین ماهیان بسیار ضعیف بوده و در واقع امکان پذیر بودن آن بعید به نظر می‌رسد.

فرضیه ۸) فعالیت شناورهای گوشگیر (قایق):

اصولاً فعالیت قایق‌های گوشگیر (یک یا دو قایق) به دلیل عدم امکانات و توانایی دریاری دور از ساحل و طی مسافت‌های طولانی (محدودیت سوخت و امکانات برودتی)، وابسته به ساحل بوده که عمدتاً در محدوده آب‌های نزدیک ساحل و بخش‌های داخلی خلیج چابهار و یا در صورت مساعد بودن شرایط دریا و جوی، در بیرون از خلیج چابهار متمرکز می‌باشد. بر اساس گزارش‌های موجود، استفاده از تورهای گوشگیر غیراستاندارد مونوفیلانت با چشمه‌های کوچک توسط گروهی از صیادان در این مناطق رایج می‌باشد که بدیهی است به‌طور غیرانتخابی، گروه‌های مختلف ماهیان سطح‌زی را در اندازه‌های مختلف صید می‌کند. لذا با توجه به اینکه صید هدف و اصلی آنها ماهیان سطح‌زی درشت می‌باشد و در این ایام نیز گله‌های تن ماهیان و سایر گونه‌های ماهیان سطح‌زی درشت با گله‌های سطح‌زیان ریز نظیر ساردین ماهیان و آنجوبی ماهیان به لحاظ ارتباط تغذیه‌ای هم پوشانی زیستی دارند (شکار و شکارچی)، در نتیجه احتمال صید آنها نیز وجود خواهد داشت که در محاصره تور گرفتار شده و به درون قایق کشیده شوند. ولی با توجه به اینکه به لحاظ خوراکی و قیمت حداقل در منطقه چابهار نسبت به تن ماهیان ارزش کمتری دارند، لذا مجدداً به دریا ریخته می‌شوند. دلایل دیگر تأیید این موضوع نیز امکان جابجایی و حرکت ماهیان نیمه‌جان و تخلیه شده به دریا در بخش‌های داخلی خلیج چابهار و رسیدن به نزدیک سواحل کنارک و حتی ورود به حوضچه اسکله می‌باشد. در این وضعیت با توجه به اینکه جاده ارتباطی ساحل به حوضچه اسکله کنارک به طول حدود ۳ کیلومتر به عنوان یک مانع حرکت چرخشی آب در خلیج محسوب می‌شود، ماهیان در بخش‌های جنوبی اسکله تجمع کرده و با جریان جزر و مد به درون حوضچه، ورود کرده‌اند. حتی این احتمال هم وجود دارد که تخلیه توسط قایق‌ها حتی در محدوده نزدیک به حوضچه و قبل از ورود به اسکله انجام گرفته باشد. چنین موردی نیز برای وقایع سال ۱۳۷۰ در محدوده پزم توسط صیادان همان منطقه و حتی سال ۱۳۸۰ در محدوده اسکله صیادی ۷ تیر قابل توجیه است.

در نتیجه با توجه به مستندات و اطلاعات ارائه شده، می‌توان دلیل اصلی تلفات ساردین ماهیان، دورریزی و تخلیه آنها به دریا از سوی قایق‌هایی اعلام نمود که در داخل خلیج چابهار و به خصوص در بخش نیمه‌غربی و حتی بخش داخلی و شمالی دماغه غربی اقدام به توراندازی و صید گوشگیر کرده‌اند.

نتیجه‌گیری:

هرساله با خاتمه یافتن فصول مونسون و پس مونسون، گله‌های کوچک و بزرگی (حتی بیش از یک تن) از ساردین ماهیان به آب‌های ساحلی استان سیستان و بلوچستان حرکت می‌کنند. این واقعه غالباً با استقبال و خرسندی جوامع صیادی همراه است، چرا که به دنبال حضور و ورود گله‌های ساردین ماهیان به منطقه انواع شکارچیان نظیر تن ماهیان نیز به این مناطق مهاجرت کرده و این پدیده یک فرصت طلایی برای جوامع صیادی در منطقه به‌وجود می‌آورد. بر همین اساس بررسی‌های منطقه‌ای نشان داد که در سال جاری میزان مهاجرت این ماهیان از حد متعارف خارج گردیده و بگفته صیادان محلی تاکنون این حجم از این ماهیان در منطقه را مشاهده نکرده‌اند.

طی سال‌های اخیر بارها شاهد این موضوع بوده‌ایم که اظهار نظرهای غیر فنی و غیرمستند، به‌طور عجولانه روش مناسبی برای حل موضوع نبوده است. چنین روندی با توجه به حساسیت‌های اجتماعی در سطح منطقه و حتی در سطح ملی بازتاب منفی به دنبال خواهد داشت و در نهایت نتیجه آن سر درگمی جوامع محلی و ذینفعان، انعکاس تناقض‌گویی‌ها در مطبوعات و رسانه‌ها و به خصوص عدم امکان تصمیم‌گیری

از دیدگاه بوم‌شناسی زیستی اصولاً پدیده مرگ و میر آبزیان هر چند کوچک مقیاس، زمانی که ناشی از علل طبیعی و عوامل محیط زیست دریایی باشد، نشانه‌هایی هستند که ما را می‌بایست متوجه بهم خوردن تعادل اکولوژیک نماید.



که هیچ‌گونه کشتی ترالر در منطقه حضور نداشته است. از طرفی در صورت احتمال و پذیرش چنین فرضیه‌ای، باید متذکر شد که امکان گرفتار شدن ساردین ماهیان در تور ترال (با چشمه‌های بیش از ۲۰ میلی متر) بسیار بعید می‌باشد و در نتیجه صید حدود ۳ تن از ساردین ماهیان از مواردی است که بسیار بعید به نظر می‌رسد. موضوع دیگر در نظر گرفتن جریانهای دریایی بیرون خلیج می‌باشد. به‌طوریکه به فرض قبول حضور و فعالیت ترال کشی، کشتی‌های ترالر به دلیل غیرمجاز بودن این نوع فعالیت و به منظور پنهان بودن از دید دریابانی و حفاظت دریا و حتی صیادان بومی منطقه، مجبور به صیادی در آبهای بیرون از خلیج می‌باشند. در چنین شرایطی، پس از تخلیه ساردین ماهیان به دریا (به عنوان صید دور ریز و ضمنی)، امکان گذر از جریان کرانه‌ای و پیچنده دهانه خلیج و جابجایی و حرکت اجساد ساردین ماهیان به داخل خلیج چابهار عملاً وجود ندارد. در این صورت باید ماهیان تلف شده و تخلیه شده در بخش آب‌های کرانه‌ای غربی مشاهده شده و پراکنده می‌شدند. در نتیجه می‌توان با صراحت فرضیه صید و تخلیه توسط شناورهای ترالر را منتفی و مردود اعلام نمود.

فرضیه ۷) فعالیت شناورهای پرساینر (ناوگان صنعتی) و گوشگیر (لنج‌ها):

اصلی‌ترین گروه شناورهای فعال صیادی در منطقه چابهار و کنارک، شناورهای صید پرساینر و گوشگیر برای صید ماهیان سطح‌زی درشت (تن ماهیان) در فصل صید (تمام طول سال به استثناء دو ماه تیر و مرداد) هستند. این شناورها به سه گروه شناورهای کلاس صید صنعتی پرساینر (برای صید در آب‌های دور از ساحل به مدت نسبتاً طولانی)، شناورهای لنج چوبی یا فایبرگلاس گوشگیر با دو سیستم متفاوت برودتی و یخی (برای صید در آب‌های نسبتاً دور از ساحل و تا حدودی طولانی مدت) و شناورهای قایق فایبرگلاس (برای صید در آب‌های نزدیک ساحل و درون خلیج برای مدت کوتاه) تقسیم می‌شوند. بدیهی است که با توجه به اندازه استاندارد چشمه تور در این نوع شناورها (بیش از طول بیشینه ساردین ماهیان) و حضور آنها در صیدگاه‌های خارج از خلیج چابهار، و همچنین به دلایل ارائه شده مربوط به شرایط هیدروگرافی و جریان‌های دریایی دهانه خلیج چابهار، امکان صید و تخلیه حجم حدود ۳ تن از ساردین ماهیان بسیار ضعیف بوده و در واقع به نظر می‌رسد امکان پذیر نباشد. از طرفی در صورت صید و تخلیه آنها به دریا به عنوان ماهیان دور ریز و صید ضمنی (به دلیل بی‌ارزش بودن نسبی ساردین ماهیان در برابر قیمت و ارزش صنعتی تن ماهیان و سایر گونه‌های سطح‌زی درشت)، امکان حرکت و جابجایی از آب‌های دور از ساحل به داخل خلیج چابهار، بسیار بعید و عملاً غیرممکن می‌باشد. به عبارت دیگر در صورت بروز چنین اتفاقی، حجم ماهیان تلف شده و شناور بر روی آب می‌بایستی در بخش‌های غربی به سمت خلیج پزم و یا سواحل گوردیم حرکت کند. هر چند در این چنین شرایطی اصولاً ماهیان مرده در همان محدوده پخش و پراکنده شده و یا توسط پرندگان دریایی و یا سایر ماهیان لاشه‌خوار مورد تغذیه قرار می‌گیرند. در نتیجه می‌توان چنین نتیجه گرفت که فعالیت

و پیگیری از سوی مسئولین و مدیران محترم دولتی و بخش‌های اجرایی می‌باشد که می‌بایست در قالب برنامه‌های پیشگیرانه و راه‌حل‌های کارشناسی از سوی مراکز پژوهشی ارائه شود. لذا گزارش تحلیلی حاضر، نه به منظور متهم نمودن (انسان یا طبیعت) و یا تعیین تکلیف برای پیگیری‌های قانونی است، بلکه هدف اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی با نگرش علمی مبتنی بر دیدگاه‌های تخصصی خواهد بود. هر چند که تلفات ساردين ماهیان بندر کنارک به لحاظ نوع گونه (کم اهمیت نسبت تجاری در منطقه) و حجم (حدود ۳ تن) از اهمیت چندانی برخوردار نمی‌باشد، ولی نکته مهم پی بردن به علل بروز واقعه و بررسی جوانب مختلف (انسانی - طبیعی) موضوع می‌باشد.

بدیهی است که این موضوع به عنوان یک فعالیت غیر قانونی (غیر هدفمند و نا آگاهانه) قابل طرح می‌باشد، ولی همچنین به لحاظ بهداشت و سلامت محیط انسانی و بخصوص حفظ محیط زیست دریایی به‌طور ویژه قابل بررسی خواهد بود. در چنین وضعیتی می‌توان آن را به عنوان یک تخلف نا آگاهانه و زمینه‌سازی ایجاد شرایط نامساعد زیستی و غیر بهداشتی تلقی کرد که مستلزم پیگیری از سوی مقامات و نهاد‌های ذیصلاح خواهد بود. ولی باید این موضوع پیش از هر گونه تصمیم‌گیری، از نظر اجتماعی مورد بررسی و تحلیل قرار داده شود.

آگاهی عمومی و آموزش جوامع محلی و صیادان با هدف شناساندن ارزشهای محیط زیست دریایی و حفاظت از ذخایر و منابع ارزشمند زیستی و همچنین بهداشت و سلامت جوامع محلی از مواردی هستند که می‌بایست به‌طور جدی مورد توجه قرار گیرد. بدیهی است در این میان نقش رسانه‌ها (نشریات، رادیو و تلویزیون) بسیار حائز اهمیت بوده و اثر گذار می‌باشد. از دیدگاه بوم‌شناسی زیستی اصولاً پدیده مرگ و میر آبزیان هر چند کوچک مقیاس، زمانی که ناشی از علل طبیعی و عوامل محیط زیست دریایی باشد، نشانه‌هایی هستند که ما را می‌بایست متوجه بهم خوردن تعادل اکولوژیک نماید. از دیدگاه

مدیریتی نیز اگر به واسطه اثرات ناشی از فعالیت‌های انسانی (صیادی، انواع آلودگی و...) باشد، آنگاه ما را متوجه بروز اشکالات در روند اجرای برنامه‌های مدیریت نظارتی - پایشی - حفاظتی (سواحل، ذخایر، زیستگاه) خواهد نمود.

پیشنهادها و راهکارهای مدیریتی:

موضوع مهمی که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد، برنامه ریزی یکپارچه و هماهنگ، هدفمند نمودن اقدامات پژوهشی - مطالعاتی و مدیریتی نظارتی - پایشی برای بررسی آسیب‌شناسی و اجرای برنامه‌های پیشگیری و مبارزه است. ارائه راهکارهای مدیریت کنترل و حفاظت از زیستگاه‌های حساس و آسیب‌پذیر و از طرفی کنترل و نظارت بنادر و مناطق صید و صیادی از مهمترین برنامه‌های پیش‌بینی و پیشگیری محسوب می‌شود.

در این میان خلیج چابهار با توجه به فعالیت‌های انسانی متنوع ساحلی - فراساحلی به‌خصوص در بخش دریانوردی (تجاری - شیلاتی) و همچنین ویژگی‌های طبیعی محیط زیست دریایی (آبنگاری و زمین ریخت شناسی ساحلی) از مناطقی محسوب می‌شود که می‌بایست مورد توجه ویژه از سوی سازمان‌ها و نهاد‌های مسئول و فعال در منطقه قرار گیرد. در این خصوص می‌توان علاوه بر فرمانداری، به ادارات بنادر و دریانوردی، حفاظت محیط زیست، شیلات و همچنین مرکز تحقیقات علوم شیلاتی آب‌های دور و ایستگاه اقیانوس‌شناسی دریای عمان و اقیانوس هند و حتی سازمان منطقه آزاد چابهار اشاره نمود که همگی وظیفه مهم و خطیر حفاظت و امنیت محیط زیست دریایی و از طرفی حفظ امنیت شغلی جوامع محلی و صیادان منطقه را به عهده دارند. در کنار این مباحث، آموزش و توانمندسازی جوامع محلی و اقشار بومی منطقه با تأکید بر صیادان و بهره‌برداران نیز می‌بایست مورد توجه خاص قرار گیرد و در قالب برنامه‌های مدیریتی با هدف افزایش سطح آگاهی و دانش و آموزش همگانی در نظر گرفته شود.

ارائه راهکارهای مدیریت کنترل و حفاظت از زیستگاه‌های حساس و آسیب‌پذیر و از طرفی کنترل و نظارت بنادر و مناطق صید و صیادی از مهمترین برنامه‌های پیش‌بینی و پیشگیری محسوب می‌شود.

روایت یک تغییر

توسعه پایدار و مسئولیت اجتماعی
در شرکت ما



توسعه پایدار و مسئولیت اجتماعی در شرکت ما

توسعه پایدار و مسئولیت اجتماعی در شرکت ما

توسعه پایدار



توسعه پایدار و مسئولیت اجتماعی در شرکت ما

توسعه پایدار و مسئولیت اجتماعی در شرکت ما



توییل-ای

بزرگترین کنشتی دنیا

کنشتی توییل-ای نوع جدیدی از کنشتی های کاتینربر است که از بهره پری سوختت بر خوردار است و ویژه سرعت های پایین تر طراحی شده و میزان انتشار دی اکسید کربن آن کمتر است. این شناور را نورد فعلی طرفت را در کنشتی های کاتینربر شکست است و بر آورد می شود که بزرگترین کنشتی در حال سرویس جهانی جهان باشد.

اندیشه بزرگ

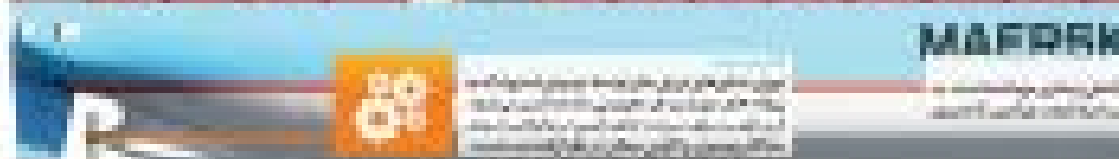
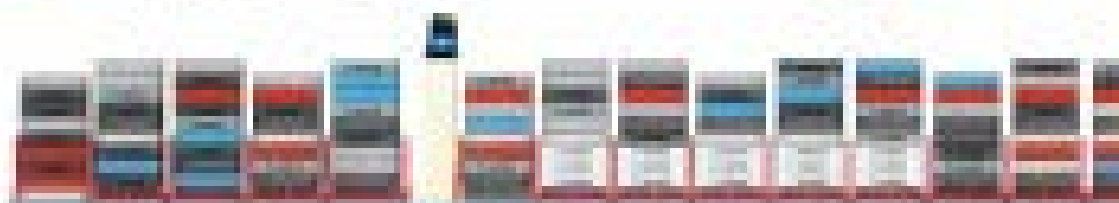
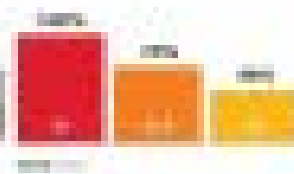
مشخصات توییل-ای

- طول: ۱۰۰ متر
- عرض: ۳۱ متر
- عمق: ۱۲ متر
- سرعت: ۱۰ تا ۱۵ گره
- ظرفیت: ۲۰۰ تا ۳۰۰ کانتینر
- مصرف سوخت: ۱۰۰ تا ۱۵۰ تن در روز



مزایای توییل-ای

این نوع کانتینرهای دریایی با استفاده از سوخت طبیعی و با استفاده از موتورهای دیزل-الکترونیک، مصرف سوخت را تا ۱۰٪ کاهش می دهد و میزان انتشار دی اکسید کربن را تا ۱۰٪ کاهش می دهد.



این نوع کانتینرهای دریایی با استفاده از سوخت طبیعی و با استفاده از موتورهای دیزل-الکترونیک، مصرف سوخت را تا ۱۰٪ کاهش می دهد و میزان انتشار دی اکسید کربن را تا ۱۰٪ کاهش می دهد.

آیا تفاهم نامه اسکاپ، فصل الخطاب
مکان یابی بنادر خشک خواهد شد؟

تفاهم نامه بین دولتی بنادر خشک

حضور ۱۶ وزیر از گروه‌های مختلف در ۷ نوامبر ۲۰۱۳، از جمله جمهوری اسلامی ایران برای امضاء تفاهم نامه بین دولتی بنادر خشک در اجلاس وزرای حمل و نقل آسیا ابعاد کلیدی و راهبردی بنادر خشک را بیشتر از گذشته نمایان ساخت. کشورهای امضاکننده این تفاهم نامه در تلاش‌اند تا از مزیت‌های این بنادر حداکثر استفاده را به عمل آورده و این ظرفیت را برای پیشبرد اهداف تجاری ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی به خدمت گیرند. این در حالی است که بدون توجه به موضوع فوق، در طی ماه‌های اخیر وجود دیدگاه‌های بخشی و حتی محلی برای ایجاد بنادر خشک در کشور مان تشدید شده است. منافع کوتاه مدت و محدود سازمان به هیچ عنوان نباید خللی در تقویت کردورهای منطقه‌ای و بین‌المللی که می‌تواند نقش موثری در ارتقاء جایگاه ایران باشد ایجاد نماید. با توجه به اهمیت این تفاهم نامه که به امضا عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی کشورمان نیز رسیده است، متن کامل تفاهم نامه برای بهره‌برداری ذینفعان بخش‌های عمومی و خصوصی در ادامه می‌آید.

طرف‌های تفاهم‌نامه:

- با توجه به قطعنامه ۶۶۱۴ مورخ ۱۹ می ۲۰۱۰ کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه در خصوص اجرای اعلامیه بانکوک برای توسعه حمل و نقل در آسیا و درخواست مندرج در آن مبنی بر توسعه یک تفاهم‌نامه بین‌المللی برای بنادر خشک؛
- با آگاهی از نیاز به ارتقاء و توسعه یک سیستم حمل و نقل و لجستیک چند وجهی در آسیا و مناطق هم‌جوار؛
- با توجه به افزایش حمل و نقل بین‌المللی کالا به دلیل رشد تجارت بین‌المللی در روند مداوم جهانی شدن؛
- با اصرار بر تقویت اتصال و حمل و نقل بین‌المللی یکپارچه کالا، تسهیل افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه‌های حمل و نقل و لجستیک و همچنین گسترش دسترسی به مناطق داخلی و پسرکرانه‌های گسترده‌تر؛
- به پشتوانه همکاری موفق منطقه‌ای که به لازم‌الاجرا شدن توافق نامه بین دولتی شبکه بزرگراه‌های آسیا و توافق نامه بین دولتی شبکه راه آهن انجامید؛
- با توجه به اینکه برای تقویت روابط و ارتقای تجارت بین‌المللی میان اعضای کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه باید بنادر خشکی تأسیس نمود که برای حمل و نقل بین‌المللی و کاهش اثرات سوء حمل و نقل برای محیط زیست، از اهمیت بین‌المللی برخوردارند؛
- با تشخیص لزوم تدوین اصول راهنما برای توسعه و بهره‌برداری از بنادر خشکی که برای هماهنگ سازی و تسهیل حمل و نقل چند وجهی در آسیا و اقیانوس آرام از اهمیت بین‌المللی برخوردارند؛

- و با توجه به نقش بنادر خشک که از اهمیت بین‌المللی برخوردارند به عنوان جزئی مهم از یک سیستم حمل و نقل و لجستیک چند وجهی و یکپارچه مهم بین‌المللی (به خصوص در پرداختن به نیازهای خاص کشورهای محصور در خشکی، ترانزیتی و ساحلی)
باموارد زیر موافقت نمودند:

ماده ۱

تعریف

در تفاهم‌نامه بین دولتی بنادر خشک (که من بعد تفاهم‌نامه نامیده می‌شود) منظور از یک بندر خشک که از اهمیت بین‌المللی برخوردار است (که من بعد بندر خشک نامیده می‌شود)، محلی در داخل کشور است که به عنوان یک مرکز لجستیک جهت جابجایی انبارش و ممیزی قانونی کالاهای در جریان در روند تجارت بین‌المللی و اجرای کنترل و تشریفات قابل اجرای گمرک، به یک یا چند حالت حمل و نقل متصل است.

ماده ۲

شناسایی بنادر خشک

بدین وسیله طرف‌های تفاهم‌نامه، فهرست بنادر خشک مندرج در پیوست ۱ تفاهم‌نامه را به عنوان پایه و اساس توسعه هماهنگ گره‌های مهم در یک سیستم حمل و نقل و

لجستیک چندوجهی یکپارچه بین المللی پذیرفته‌اند. طرف‌های تفاهم‌نامه در نظر دارند این بنادر خشک را در چهار چوب برنامه‌های ملی خود و مطابق با قوانین و مقررات ملی توسعه دهند.

ماده ۳

توسعه بنادر خشک

بنادر خشک مذکور در پیوست ۱ تفاهم‌نامه باید به اصول توسعه و بهره‌برداری بنادر خشک مذکور در پیوست ۲ تفاهم‌نامه مطابقت داشته باشد.

ماده ۴

امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱- امضای تفاهم‌نامه باید برای کشورهای که در مورخ ۷ و ۸ نوامبر ۲۰۱۳ عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل متحد در بانکوک (تایلند) بوده‌اند و پس از آن در باره زمانی ۱۱ نوامبر ۲۰۱۳ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۱۴ به عضویت مقرر سازمان ملل متحد در نیویورک درآمده‌اند، امکان پذیر باشد.

دو تفاهم‌نامه باید به تصویب، پذیرش یا تأیید کشورهای امضاء کننده برسد.

- الحاق به تفاهم‌نامه باید برای کشورهای غیر امضاء کننده که عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه هستند، امکان پذیر باشد.

۴- اسناد تصویب، پذیرش، تصویب یا الحاق تفاهم‌نامه باید به شکل مناسب و مقتضی به دبیرکل سازمان ملل متحد تسلیم شود.

ماده ۵

لازم الاجرا شدن

۱- تفاهم‌نامه باید ۳۰ روز پس از تاریخی که سند هشتم تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به موجب ماده ۴، بند ۴ تفاهم‌نامه تحویل دبیرکل سازمان ملل متحد داده شد، لازم الاجرا شود.

۲- برای هر کشوری که سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود را پس از تاریخ تحویل هشتمین سند تسلیم سازمان ملل متحد نماید، این تفاهم‌نامه باید ۳۰ روز پس از تحویل سند مذکور لازم الاجرا شود.

ماده ۶

کارگروه بنادر خشک

۱- کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه باید یک کارگروه برای کار روی بنادر خشک (که من بعد کارگروه نامیده می‌شود) تشکیل دهد. این کارگروه باید اجرای تفاهم‌نامه و هرگونه اصلاحیه پیشنهاد شده‌ای را مورد رسیدگی قرار دهد. همه کشورهایی که عضو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه هستند، باید عضوی این کارگروه باشند.

۲- اعضای کارگروه باید هر دو سال یک بار نشست داشته باشند. علاوه بر

۳- این، هر یک از اعضای می‌تواند با ارسال اطلاعیه‌ای خطاب به دبیرخانه، درخواست تشکیل جلسه ویژه بدهد. دبیرخانه باید همه اعضای کارگروه را از این درخواست مطلع کند و اگر بیش از یک سوم اعضای طرف مدت چهارماه از تاریخ ابلاغ توسط دبیرخانه موافقت خود را با این جلسه اعلام کنند، دبیرخانه باید نشست ویژه کارگروه را برگزار کند.

ماده ۷

فرآیندهای اصلاح متن اصلی

۱- متن اصلی تفاهم‌نامه باید مطابق با فرآیند زیر اصلاح شود.

۲- هر یک از طرف‌های تفاهم‌نامه می‌تواند اصلاحات را پیشنهاد کنند.

۳- متن هر کدام از اصلاحیه‌ها باید حداقل ۴۵ روز قبل از اجلاس کارگروه جهت تصمیم‌گیری در خصوص پیشنهاد مطرح به همه اعضای کارگروه ابلاغ شود.

۴- اصلاحیه باید با حضور دو سوم از طرف‌های تفاهم‌نامه و طی رای‌گیری در نشست اعضای کارگروه مورد قبول واقع شود. پس از آنکه اصلاحیه مورد قبول واقع شد باید توسط دبیرخانه در اختیار دبیرکل سازمان ملل متحد قرار بگیرد و سپس جهت پذیرش نهایی توسط وی به همه طرف‌های تفاهم‌نامه ابلاغ شود.

۵- اصلاحیه‌ای که به موجب بند ۴ ماده جاری مورد قبول واقع شود، باید ظرف مدت ۳۰ روز پس از پذیرش توسط دو سوم از کشورهای عضو که در هنگام تصویب اصلاحیه طرف تفاهم‌نامه هستند، لازم الاجرا شود. همه طرف‌های تفاهم‌نامه به جز آنهایی که اصلاحیه را قبول نکرده‌اند، باید اصلاحیه را به اجرا درآورند. هر کدام از طرف‌های تفاهم‌نامه که اصلاحیه‌ای را به موجب این پاراگراف تصویب شده است را نپذیرد،

می‌تواند تغییر نظر خود مبنی بر پذیرش آن را به دبیرکل سازمان ملل متحد ابلاغ نماید.

ماده ۸

فرآیند اصلاح پیوست ۱

۱- پیوست یک تفاهم‌نامه باید به موجب فرآیند ذکر شده در این ماده اصلاح شود.

۲- هر یک از طرف‌های تفاهم‌نامه می‌تواند برای قلمرویی که در آن واقع شده است، نسبت به ارائه اصلاحیه اقدام نماید.

۳- متن هر کدام از اصلاحیه‌ها باید حداقل ۴۵ روز قبل از اجلاس کارگروه جهت تصمیم‌گیری در خصوص پیشنهاد مطرح به همه اعضای کارگروه ابلاغ شود.

۴- اگر هر یک از طرف‌های تفاهم‌نامه واقع در قلمرویی که موضوع اصلاحیه پیشنهادی است، پس از بررسی پیشنهاد در نشست کارگروه مجدداً آن را مورد تأیید قرار دهد، به عنوان پیشنهاد مصوب تلقی خواهد شد. اصلاحیه پس از آنکه مورد قبول واقع شد باید توسط دبیرخانه به دبیرکل سازمان ملل متحد و توسط وی به همه طرف‌های تفاهم‌نامه ابلاغ شود.

۵- اصلاحیه‌ای که به موجب بند ۴ ماده جاری مورد قبول واقع شود، مصوب تلقی خواهد شد و باید ظرف مدت ۴۵ روز پس از تاریخ ابلاغ آن توسط دبیرکل سازمان ملل متحد، توسط همه طرف‌های تفاهم‌نامه اجرایی شود.

ماده ۹

فرآیند اصلاح پیوست ۲

۱- پیوست ۲ تفاهم‌نامه باید به موجب فرآیند ذکر شده در این ماده اصلاح شود.

۲- هر یک از طرف‌های تفاهم‌نامه می‌تواند نسبت به ارائه اصلاحیه اقدام کند.

۳- متن اصلاحیه باید حداقل ۴۵ روز قبل از نشست کارگروه برای تصویب آن توسط دبیرخانه به همه اعضا ابلاغ شده باشد.

۴- اصلاحیه باید با حضور دو سوم از طرف‌های تفاهم‌نامه و طی رای‌گیری در نشست اعضای گروه مورد قبول واقع شود. پس از آن که اصلاحیه مورد قبول واقع شد، باید توسط دبیرخانه در اختیار دبیرکل سازمان ملل متحد قرار بگیرد و سپس جهت پذیرش نهایی توسط وی به همه طرف‌های تفاهم‌نامه ابلاغ شود.

۵- در صورتی که ظرف مدت ۹۰ روز از تاریخ اطلاع‌رسانی، تنها کمتر از یک سوم از طرف‌های تفاهم‌نامه مخالفت خود با اصلاحیه را به اطلاع دبیرکل سازمان ملل متحد برسانند، اصلاحیه مذکور در بند ۴ این ماده مورد پذیرش تلقی می‌شود.

۶- اصلاحیه‌های که به موجب بند ۵ این ماده تصویب شود، باید ظرف مدت سی روز پس از به پایان رسیدن مهلت نود روزه مذکور در بند ۵، لازم الاجرا شود.

ماده ۱۰

شروط

شرط گذاشتن برای هیچ کدام از مقررات این تفاهم‌نامه مجاز نمی‌باشد، مگر اینکه مطابق با بند ۵ ماده ۱۳ تفاهم‌نامه باشد.

ماده ۱۱

انصراف

اعضاء می‌توانند با اطلاع کتبی به دبیرکل سازمان ملل متحد انصراف خود از تفاهم‌نامه را اعلام کنند. این انصراف باید دوازده ماه پس از تاریخ دریافت توسط دبیرکل اجرایی شود.

ماده ۱۲

تعلیق اعتبار

اگر تعداد اعضاء برای دوازده ماه متوالی به کمتر از هشت عضو برسد، بهره‌برداری از تفاهم‌نامه باید به حالت تعلیق درآید. اگر تعداد اعضاء مجدداً به هشت عضو برسد، تفاهم‌نامه باید سی روز پس از به حد نصاب رسیدن اعضاء بار دیگر مورد بهره‌برداری قرار بگیرد. در چنین مواقعی، دبیرکل سازمان ملل متحد باید اعضا مطلع سازد.

ماده ۱۳

حل و فصل اختلافات

۱- اگر میان دو یا چند عضو در خصوص تفسیر یا کاربرد توافق‌نامه اختلافی واقع شود که از طریق مذاکره یا مشاوره قابل حل و فصل نباشد، در صورت درخواست هر یک از طرفین، آن‌ها باید به مصالحه دعوت شوند و در نهایت به یک یا چند میانجی که مورد

توافق طرف‌های باشد، ارجاع داده شوند. در صورتی که طرف‌های دعوا ظرف مدت ۹۰ روز پس از درخواست مصالحه در خصوص میانجی به توافق نرسند، می‌توانند از دبیرکل سازمان ملل درخواست نمایند که نسبت به انتصاب یک میانجی مستقل و بی‌طرف و ارجاع مشکل به وی اقدام نماید.

۲- علیرغم اینکه توصیه میانجی یا میانجی‌هایی که مطابق با بند ۱ این ماده انتخاب می‌شوند الزام‌آور نیست، باید پایه و اساس تجدیدنظر طرف‌های دعوا قرار داده شود.

۳- امکان دارد طرف‌های دعوا در ابتدا در خصوص الزام‌آور بودن توصیه میانجی یا میانجی‌ها به توافق برسند.

۴- بندهای ۱، ۲، ۳ این ماده نافی سایر روش‌های حل و فصل اختلاف مورد توافق طرف‌های دعوا، نیستند.

۵- کشورهای عضو می‌توانند در هنگام تسلیم اسناد تصویب، پذیرش، تصویب یا الحاق خود، سندی را نیز برای حل و فصلی اختلافات تسلیم نمایند که به مقررات مصالحه مندرج در این ماده محدود نباشد. اعضای که چنین شرطی را منظور نموده‌اند، هیچ‌یک نباید به مقررات مصالحه مندرج در این ماده محدود باشند.

ماده ۱۴

محدودیت اجرا

۱- در صورتی که انجام عملی برای امنیت داخلی و خارجی یک کشور ضروری باشد، هیچ‌کدام از مفاد این توافقنامه نمی‌تواند مانع یک عضو از انجام عملی شود که با منشور سازمان ملل متحد سازگار است و اجرای آن بنا به ضرورت وضعیت لازم است.

۲- همه اعضا باید تمام تلاش خود را برای توسعه بنادر خشک بر طبق قوانین و مقررات ملی و به شیوه‌های سازگار با این تفاهنامه، بنمایند. با این وجود، هیچ‌یک از مفاد این توافقنامه نباید به عنوان تعهد یک عضو مبنی بر اجازه جابه‌جایی کالا در قلمروی آن تلقی گردد.

ماده ۱۵

پیوست‌ها

پیوست ۱ و ۲ توافقنامه بخشی جدایی‌ناپذیر این توافقنامه است.

ماده ۱۶

دبیرخانه

کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه سازمان ملل متحد به عنوان دبیرخانه این توافقنامه تعیین می‌گردد.

ماده ۱۷

امانتدار

دبیرکل سازمان ملل متحد به عنوان امانتدار این توافقنامه تعیین می‌گردد. بدینوسیله گواهی می‌شود که مراتب بالا در یک نسخه و به سه زبان چینی، انگلیسی و روسی که متن هر سه از لحاظ محتوا یکسان است، به امضای مقام مجاز مربوطه رسیده است.

پیوست ۱

بنادر خشکی که از اهمیت بین‌المللی برخوردارند:

۱- بنادر خشک معمولاً در مجاورت مکان‌های ذیل قرار دارند: الف) پایتخت‌ها یا مراکز استانها؛ ب) مراکز تولید و مصرف موجود یا احتمالی که به بزرگراه‌ها و راه‌آهن دسترسی دارند (از جمله بزرگراه آسیایی و یا راه‌آهن درون آسیایی)

۲- بنادر خشک با سایر بنادر خشک، پست‌های مرزی / ایستگاه‌های گمرک / پست‌های کنترل یکپارچه، بنادر، ترمینال‌های آب‌راه‌های داخلی و یا فرودگاه‌ها، ارتباط حمل‌ونقلی دارند.

۳- فهرست بنادر خشک ایران در ادامه آمده است.

۴- پس از بندر خشک، محل آن یا نام نزدیک‌ترین شهر به آن ذکر شده است.

۵- نام بنادر خشک بالقوه در گیومه ذکر شده است.

فهرست بنادر خشک جمهوری اسلامی ایران

فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، استان تهران

ایستگاه راه‌آهن مطهری، مشهد، استان خراسان رضوی

منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، استان قم

منطقه ویژه اقتصادی سیرجان، استان کرمان

{منطقه آزاد صنعتی اروند، استان خوزستان}

{منطقه ویژه اقتصادی سهلان، تبریز، استان آذربایجان شرقی}

{منطقه ویژه اقتصادی سرخس، استان خراسان رضوی}

{فرودگاه بین‌المللی شهید دستغیب، شیراز، استان فارس}

{مرکز لجستیک زاهدان، استان سیستان و بلوچستان}

پیوست ۲

اصول راهنما برای توسعه و بهره‌برداری از بنادر خشک

۱- اصول عمومی

توسعه و بهره‌برداری از بنادر خشک ذکر شده در پیوست (۱) این تفاهنامه باید بر مبنای اصول زیر انجام شود. اعضا باید در هنگام ساخت، بروز رسانی و بهره‌برداری از بنادر خشک، همه تلاش خود را برای پیروی و مطابقت با این اصول را بنمایند.

۲- وظایف

وظایف اصلی بنادر خشک، جابجایی، انبارش و ممیزی نظارتی کالاهای در حال حرکت در مسیرهای تجاری بین‌المللی و انجام کنترل‌ها و تشریفات گمرکی است. سایر وظایف بنادر خشک می‌تواند از قرار ذیل باشد، البته محدود به این موارد نیست:

الف) دریافت و ارسال

ب) ادغام و توزیع

پ) انبارداری

ج) ترانس‌شپمنت

۳- چارچوب سازمانی، اداری و نظارتی

اعضا باید چارچوب‌های سازمانی، اداری، و نظارتی متناسب با توسعه و بهره‌برداری از بنادر خشک را راه‌اندازی کنند؛ از جمله این چارچوب‌ها می‌توان به فرآیند ممیزی نظارتی و انجام کنترل‌ها و تشریفات گمرکی بر طبق قوانین و مقررات ملی عضو مربوطه اشاره کرد. بنادر خشک ذکر شده در پیوست (۱) این توافقنامه ممکن است در اسناد حمل و نقل و گمرک، به عنوان مبداء یا مقصد تعیین گردند. اعضا باید با ارائه دهندگان خدمات حمل و نقل مربوطه، سازمان‌های بین‌المللی و موسسات برای اطمینان از به رسمیت شناختن بنادر خشک، همکاری کنند. مالکیت بنادر خشک می‌تواند به صورت دولتی، خصوصی یا مشارکت بخش خصوصی دولتی باشد.

۴- طراحی، چیدمان و ظرفیت

بنادر خشک باید از ظرفیت و چیدمان مناسب و کافی برای جریان امن و روان کانتینرها، بار و وسایل نقلیه برخوردار باشند و از امکان افزایش ظرفیت (در صورت لزوم) با توجه به حالات حمل و نقل فعال در بندر خشک، شرایط کاربران آن و احجام قابل پیش‌بینی بار و کانتینر در آینده، برخوردار باشند.

۵- زیرساخت، تجهیزات و تاسیسات

بنادر خشک باید از زیرساخت، تجهیزات و نیروی انسانی متناسب با حجم حمل و نقل موجود و قابل پیش‌بینی بنا به صلاح دید اعضا و مطابق با قوانین و مقررات و اقدامات ملی کشور متبوع خود، برخوردار باشند. این بند توصیه‌آمیز است و نباید هیچ‌کدام از موارد ذیل الزام‌آور محسوب شوند.

الف) منطقه‌ای امن با دروازه‌ای برای ورود و خروج اختصاصی

ب) محوطه‌های انبارش سرپوشیده و روباز مجزا برای کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانس‌شپمنت و همچنین کالاهای فاسد‌شدنی، محموله‌های خطرناک (از جمله مواد خطرناک)

پ) تاسیسات انبارداری که ممکن است تاسیسات انبارداری گمرک را نیز شامل شود

ت) تاسیسات نظارت، کنترل، بازرسی و انبارش گمرک

ث) تجهیزات مناسب جابجایی محموله‌ها و کانتینرها

ج) جاده‌ها و راه‌های شوشه خدماتی داخلی مورد استفاده در محوطه عملیات و انبارش

چ) محوطه‌های نگهداری وسایل نقلیه با فضای پارکینگ کافی برای وسایل نقلیه

باربری

ح) ساختمان اداری ویژه گمرک، بارفراها، فرستندگان کالا، کارگزاران گمرک،

بانک‌ها و سایر نهاد‌های مربوطه

خ) یک سیستم اطلاعاتی و ارتباطی که شامل سیستم‌های تبادل الکترونیکی داده،

اسکرها و تجهیزات وزن‌کشی وسایل نقلیه باشد

د) یک محوطه تعمیر کانتینر، وسایل نقلیه و تجهیزات (در صورت ضرورت)

مفهوم، اهداف و الزامات ایجاد بندر خشک

بر اساس تعریف ESCAP و ECE، «یک بندر خشک خدمات جابجایی و انبار موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.» بنابراین لازم است تعاریف و اصطلاحات مرتبط با بندر خشک با دقت مورد بررسی و به کار گرفته شود.

انبار موقت	انبار موقت
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.
انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.	انبار موقت: برای نگهداری موقت کالاهای کانتینری، متفرقه یا فله ورودی و خروجی از بندر خشک با هریک از مدهای حمل و نقل مانند جاده، ریل، آبراهه‌های داخل سرزمینی یا حمل هوایی را ارائه می‌دهد. تمامی خدمات مرتبط با امور گمرکی و دیگر خدمات مربوطه مانند بازرسی‌های الزامی برای واردات و صادرات کالا در هر زمان ممکن ارائه می‌شود.

- ۹- احتمال کاهش قابل توجه گره‌های تردد در معابر شهری و دروازه‌ای به علت انتقال شیوه حمل و نقل جاده‌ای به ریلی
- ۱۰- یکپارچگی محوطه‌های بندری با شهرها
- ۱۰- توسعه نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصت‌های مختلف شغلی در منطقه جغرافیایی احداث بندر خشک
- ۱۱- افزایش سرعت مراحل گمرکی برای کالاهای حمل شده به بندر خشک

۳- پیشنهادات: با عنایت به ارزیابی و سوابق بررسی‌های به عمل آمده از احداث و بهره‌برداری از بندر خشک در کشورهای مختلف، پیشنهادات زیر بایستی مورد توجه قرار گیرد:

الف- تدوین طرح جامع بندر خشک: تهیه طرح جامع بندر خشک به منظور ارزیابی ضرورت‌های فنی و اقتصادی و حمل و نقلی و بهره‌گیری در تدوین اهداف و سیاست‌های راهبردی بندر خشک در سطح ملی و بین‌المللی اجتناب ناپذیر است.

ب- مدیریت بندر خشک: نظر به اینکه مدیریت بندر خشک همانند موضوعاتی چون ترانزیت و حمل و نقل چند وجهی و وظیفه‌ای بین دستگاهی است، به همین دلیل ضرورت دارد مدیریت بندر خشک نیز به صورت ترکیبی از دستگاه‌های مرتبط از جمله سازمان بندر و دریانوردی باشد.

ج- مکان‌یابی بندر خشک: مکان‌یابی بندر خشک براساس اصول علمی و فنی شامل میزان ترافیک کالا، نوع و کیفیت زیرساخت‌ها، میزان و نحوه دسترسی به زیرساخت‌های حمل و نقل انجام می‌گیرد. بنابراین برای مکان‌یابی بندر خشک، لازم است اولاً؛ طرح جامع بندر خشک تدوین شده است. ثانیاً؛ با لحاظ نظرات کلیه سازمان‌ها و دستگاه‌های مرتبط نسبت به مکان‌یابی بندر خشک مبادرت شود و جانمایی بندر صرفاً بر مبنای نظرات بخش ریلی صورت نگیرد. به عبارتی ساختاری فراتر از بخش‌های موجود حمل و نقل (جاده‌ای، راه‌آهن، بندر و دریایی) می‌بایست ایجاد شود و متولی امور بندر خشک باشد.

مأخذ: اداره کل تعرفه و ترانزیت سازمان بندر و دریانوردی

۱- اهداف و وظایف بندر خشک: برخی از مهم‌ترین اهداف و وظایف بندر خشک به شرح زیر متصور می‌باشد.

- ۱-۲- استافینگ/ استریپ کانتینرهای حمل شده یا تحویل شده
- ۲-۲- انبارداری کالاهای انتظار صادرات یا تحویلی به صاحب کالا (ورودی و خروجی)
- ۳-۲- انبارداری کانتینر خالی، تعمیرات، شست‌وشو و ضد عفونی کردن کانتینر
- ۴-۲- خدمات ارزش افزوده و لجستیک یکپارچه
- ۵-۲- اتصال بین وجهی ریل / جاده
- ۶-۲- صدور ترخیصیه و کلیه امور اسنادی گمرکی
- ۷-۲- خدمات نمایندگی کشتیرانی
- ۸-۲- دریافت کلیه کانتینرهای پر و صفای آنها در محوطه‌های مشخص شده
- ۹-۲- دریافت کانتینرهای خالی و صفای آنها در محوطه‌های مشخص شده
- ۱۰-۲- بارگیری کانتینرهای خالی برای ارسال به بندر و یا کارخانه‌ها برای استافینگ و حمل آنها به بندر دریایی
- ۱۱-۲- نگهداری کالاهای صادراتی و وارداتی در انبارهای با استاندارد بالا
- ۱۲-۲- نگهداری جنرال کارگو در انبارها به منظور استافینگ آنها در کانتینر
- ۱۳-۲- نگهداری و یا ترخیص تمام یا بخشی از کالا

۲- اثرات راه‌اندازی بندر خشک: برخی از آثار مثبت و مورد انتظار بندر خشک در راستای تسهیل و تسریع خدمات حمل و نقل در سطح ملی و بین‌المللی از قلمرو کشور به شرح زیر دسته‌بندی می‌شود:

- ۳- سرعت بخشیدن به امور گمرکی واردات و صادرات از یک بندر دریایی
- ۴- کاهش کلی هزینه‌های حمل و نقل
- ۵- ترغیب به استفاده از راه‌آهن و در نتیجه کاهش آلودگی محیط‌زیست
- ۶- تقویت وضعیت بندر در زنجیره حمل و نقل و همچنین زنجیره تأمین کالا
- ۷- تقویت راه‌حل‌های ترکیبی حمل و نقل
- ۸- کاهش نیاز به خرید اراضی گران قیمت در نواحی شهری حاشیه بندر



شکل‌گیری ایده بنادر خشک در جهان و اپیدمی ایجاد بنادر خشک در کشور

لطف اله منقی

کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی از دانشگاه آنتورپ بلژیک

ضرورت ایجاد بنادر خشک در بنادر بزرگ درون شهری:

عمده دلیل ایجاد بنادر خشک، هم‌زمان با سیل روزافزون کالاهای کانتینری به بنادر بوده است.

این امر باعث ازدحام، ترافیک سرسام آور در شهرهای بندری و تراکم بار در پایانه‌ها و در نتیجه ماندگاری طولانی کانتینر در انبارها و ترمینال‌های بنادر می‌شده است.

امروزه کشتی‌های نسل جدید کانتینری ۱۶۰۰۰ TEU و در آینده نزدیک تا ۱۸۰۰۰ TEU کانتینر حمل می‌کنند.

مقصد و مبدأ این کشتی‌ها صرفاً، بنادر بزرگ و مادر (HUB) هستند و کشتی‌های کانتینری کوچکتر (FEEDER) به دلیل جلوگیری از ازدحام در حمل و نقل جاده‌ای وظیفه جابجایی کانتینرها را به بنادر کوچکتر بر عهده دارند.

ایجاد بنادر خشک در بنادر جهان که همگی در موقعیت شهری قرار دارند، بر اساس عملکرد آنها و موقعیت مکانی آنها به (بنادر دور، میانی و نزدیک) با توجه به بزرگ شدن نسل جدید کشتی‌ها و ازدحام بیش از حد، کالاهای بنادر مادر از طریق کشتی‌های فیدر به بنادر مقصد خود ارسال می‌شوند. در کشورهای اروپایی و آمریکایی با توجه به وجود بنادر در شهرها و کمبود فضاهای لازم جهت تخلیه کانتینرها، این امر به صورت جدی شکل گرفته و با به کارگیری حمل و نقل ریلی، ایجاد بنادر خشک هم موفق و هم پاسخگوی تسهیل در امر کاهش ترافیک کالا در شهرهای بندری بدون اراضی پشتیبانی و همچنین ترافیک شهری بوده است.

در تعریف بندر خشک، چنین آمده است:

به پایانه‌ای واسطه اطلاق می‌شود که مستقیماً با بنادر دریایی مرتبط باشد که از نظر وسائط نقلیه دارای ظرفیت بالایی نیز است، به گونه‌ای که تولید کنندگان و مصرف کنندگان و مشتریان بتوانند کالای خود را در آنجا تحویل بگیرند و یا تحویل بدهند.

کیفیت دسترسی به بنادر خشک و کیفیت پیوند راه‌های زمینی، خطوط آهن

و راه‌های دریایی به طور دقیق تعیین کننده کیفیت عملکرد چنین بندری است و عمده دلیل آن هم میزان حجم کالاهای ورودی به هر شهر بندری و پایین آوردن حجم ترافیک و نهایتاً، هزینه‌های مترتب بر کالا با استفاده از مسیرهای مناسب و توجیه‌پذیر ریلی است. بنادر خشک در کشورهای اروپایی با توجه به تجهیز و توسعه زیرساخت‌های ریلی و به دلیل وجود بنادر آنها در شهرهای پرجمعیت، قابلیت‌های خاص خود را دارا می‌باشند و توجیه‌پذیر است.

به‌طور مثال ارائه خدمات حمل و نقل ریلی بین بندر روتردام و بارسلونا برای کالاهای دارای ضرورت زمانی که از آسیا فرار است به اروپای غربی منتقل شوند، در بندر بارسلونا از یک کشتی به کشتی دیگر منتقل می‌شوند و در آخرین پایانه (روتردام) به جای کشتی از راه آهن استفاده می‌شود.

مزیت بندر خشک برای بندر دریایی درون شهرها، این امکان را فراهم می‌آورد تا به جای جاده‌ها از خطوط ریلی استفاده کنند.

این مسئله باعث می‌شود تا ترافیک در خیابان‌ها و جاده‌های شهری به شدت کاهش پیدا کند، همچنین بر محیط زیست شهری نیز اثرات مطلوب خود را به دلیل کاهش آلاینده‌ها نشان می‌دهد و کیفیت زندگی شهروندان بنادر را بهبود می‌بخشد.

خیابان‌ها و مدخل‌های ورودی در شهرهای بندری به طور مرتب با بار ترافیکی شدید مواجه هستند، به همین دلیل ارائه خدمات حمل و نقل ریلی در چنین شهرهایی باعث می‌شود تا تراکم بیش از حد ترافیک در خیابان‌ها و مدخل‌های ورودی شهر کاسته شود و در چنین بندری ضرورت ایجاد بنادر خشک یک حسن است.

تمام این موارد مستلزم خدمات راه آهن به صورت پیوسته و بسیار مطمئن است تا بتوان از این طریق از معطلی کشتی‌های غول‌پیکر کانتینری در بنادر این چنین جلوگیری کرد. (تخصیص خطوط راه آهن فقط و باید مختص انتقال مستقیم کالا (کانتینر) از کشتی به قطار و بالعکس باشد.

یکی از دلایل دیگر بنادر خشک، نداشتن اراضی پشتیبانی کافی در بنادر درون شهری و پس‌کرانه‌ها بوده است و یا اینکه توسعه اراضی بنادر، بنا به

A.B.C Group



آرا باختر

گروه تخصصی و مشاوره‌ای خطوط دریایی
که عمل و نقل بین‌المللی با کشتی‌ها،
یاقوت و جواهرات
که شرکت در تأمین و توزیع و بازرگانی
به تمام کشورهای جهان
که فعالیت در ایران، پاکستان، هند،
که فعالیت در هند، چین، ژاپن،
که فعالیت در آمریکا، اروپا و آسیا
که فعالیت در آمریکا، اروپا و آسیا
که فعالیت در آمریکا، اروپا و آسیا
که فعالیت در آمریکا، اروپا و آسیا

Your Global Credit

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸
تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۸۰۵۳۸

www.abcgrou.ir

دلایل زیست محیطی مسئله‌ساز بوده است.

جلوگیری از آلاینده‌های زیست محیطی هم از دیگر دلایل ایجاد بندر خشک بوده است.

حجم ورودی کالاهای کانتینری در اکثر شهرهای بندری جهان به حدی است که خطوط راه آهن آن کشورها ملزم به ارائه خدمات تمام وقت به آنها است.

به همین دلیل برای ایجاد بنادر خشک در کشور باید تمامی تمهیدات لازم در نظر گرفته شود. کارشناسان محترم باید مستحضر باشند که ضرورت ایجاد بندر خشک، ایجاد زیرساخت‌های لازم در زمینه مختلف حمل و نقلی و ایجاد تمامی تسهیلات لازم است و راه آهن کارآمد نیز باید مد نظر قرار گرفته شود، مهم‌تر از همه، چشم‌انداز میزان ورود کانتینر به کشور هم باید مورد مطالعه قرار گیرد. همچنین توجیه اقتصادی آن نیز مورد پایش دقیق قرار گیرد.

در میهن عزیزمان، ایجاد بندر خشک بستگی به تفکرات و تمایلات برخی مقامات دولتی و نمایندگان مجلس دارد که این خود می‌تواند معضلات عدیده‌ای را در آینده باعث شود. بنابراین لازم است قبل از عملی کردن هر پیشنه‌ای در این زمینه کارشناسی‌های دقیق و تخصصی انجام شود و هزینه زیرساخت‌ها و تجهیز بنادر خشک و سود-فایده آن دقیقاً برآورد شود و پس از آن منصفانه و در راستای منافع ملی تصمیم‌گیری شود. تا از آلودگی ایجاد بنادر خشک در هر کوی و برزنی ممانعت به عمل آید.

به هر حال دولت در سال ۱۳۸۸ در خصوص ایجاد بنادر خشک لایحه‌ای به مجلس ارائه کرد که از طرف مجلس تصویب شد.

بر این اساس دولت موظف شد تا بنادر خشک مورد نیاز را مشخص و برنامه‌ریزی زمان بندی شده ایجاد نماید. سازمان حمل و نقل پایانه‌ها (راه آهن) نیز متولی این امر شد.

به طور کلی مفهوم بنادر خشک، انتقال جریان عبور کالاهای تجاری از سطح جاده‌ها به خطوط آهن و بالابردن کیفیت محیط زیست شهرهای بندری و جلوگیری از ترافیک کالا در آن بنادر و ترافیک شدید شهری بوده است. همچنین با توجه به نبود اراضی پشتیبانی در شهرهای بندری اروپایی، آمریکایی، میزان کالاهای ورودی به آن بنادر نیز به طرز چشمگیری افزایش می‌یافت و بدین ترتیب ایده ایجاد بنادر خشک در آن کشورها عملی شد و منطق خود را نیز به همراه داشت.

سوالات پیش رو:

آیا بنادر ما مشکلات بنادر شهری اروپا و آمریکا را دارند؟
آیا با ایجاد بنادر خشک بی‌هیچ آمایش ملی می‌توان گره‌گشای سیستم حمل و نقلی کشور بود؟

آیا با ارسال مستقیم کالای هر صاحب کالایی به منطقه خود، شبهه رانت خواری و فرار از پرداخت‌های حقوق و عوارض مترتب بر کالاها را پیش نمی‌آورد؟

(چنانچه متولیان هر بندر خشک اعطای هر گونه تسهیلاتی را منوط کنند به اینکه بندر مقصد، بندر خشک مورد نظر در حوزه و استان خودشان باشد) آیا با توجه به اینکه اکثر بنادر ما (به جز بوشهر و انزلی و نوشهر) که از پسکرانه‌ها و اراضی پشتیبانی کافی برخوردار هستند و سرمایه‌گذاری‌های کلان بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی بنادر بزرگ کشور، نیازی به تعدد بنادر خشک در کشور احساس می‌شود؟

آیا ظرفیت اسکله‌های ما در ۳۰ سال گذشته پیوسته، نتوانسته است پاسخگوی کشتی‌های ورودی باشد؟

آیا بیش از ۳۰ سال شاهد خالی بودن ظرفیت‌های قابل احتساب در بنادر خود نبوده‌ایم؟

آیا می‌دانیم که بابت سرمایه‌گذاری و ساخت یک اسکله تجاری چقدر هزینه ملی شده است؟

آیا زمان‌های خالی این ظرفیت‌ها و درآمدهای هدر رفته ناشی از عدم اشغال اسکله‌ها را در این سالیان محاسبه کرده‌ایم؟

آیا سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی را مورد مطالعه قرار داده‌ایم؟

کدام ظرفیت مازاد و ترافیک کالاهای بر زمین مانده را برای تسهیل و کاهش ترافیک بندر و شهری می‌خواهیم به بنادر خشک منتقل کنیم؟

بیانیه مأموریت ۲۰ بندر برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۳

تدوین: بهزاد الصفی

کارشناسی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان



امروزه روند کانتینری شدن بنادر جهان به دلیل مزایای بی‌شمار حمل و نقل کانتینری، سیر صعودی به خود گرفته و کشتی‌های کانتینری نیز همچنان بزرگ و بزرگ‌تر می‌شوند به نحوی که در حال حاضر شاهد تردد کشتی‌های مگا کریر با ظرفیت TEU ۱۸۰۰۰ هستیم. در این راستا بنادر به ناچار زیر ساخت‌ها، امکانات و تسهیلات خود را متناسب با نیازهای موجود به روز کرده و سیاست‌های خود را بازنگری و تبیین می‌کند. در این میان قطعاً بیانیه مأموریت به عنوان چراغ راه و بنادر تعیین کننده مسیر بنادر می‌کند. از نقش و جایگاه ارزنده‌ای دارد. در مبحث مدیریت استراتژیک؛ بیانیه مأموریت بیانگر چشم‌اندازهای بلندمدت سازمان در قالب آن چه که می‌خواهند باشند و کسانی که می‌خواهند به آنها خدماتی را ارائه کند؛ براساس آمار ارائه شده از سوی سازمان کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) در سال ۲۰۱۳، ۶۵۰ میلیون TEU کانتینر در بنادر جهان تخلیه و بارگیری شده است. به عبارت دیگر در هر ساعت حدود TEU ۷۴۰۰۰ کانتینر در بنادر جهان در حال عملیات تخلیه و بارگیری هستند. در این راستا براساس گزارش سال ۲۰۱۰ مجله کارگو سیستم ۲۰ بندر برتر کانتینری جهان براساس میزان عملیات کانتینری مشخص شده است. که به میزان ۲۹۵ میلیون TEU کانتینر عملیات که نشانگر این نکته است که ۴۶٪ کانتینرهای جهان صرفاً در ۲۰ بندر معتبر تخلیه و بارگیری می‌شوند. در دنیای رقابتی امروز که به cut throat competition (رقابت خفه کننده) مشهور است، بنادر از لحاظ مدیریتی برای دستیابی به رشد بیشتر ۴ پارامتر را به دقت برای خود تدوین کرده اند:

- ۱- مأموریت (Mission)
- ۲- دیدگاه (Vision)
- ۳- اهداف (Goal)
- ۴- استراتژی (Strategy)

ردیف	انگلیسی	فارسی	مکان	تاریخ	توضیحات
۱	Efficient and cost-effective operations	عملیات کارآمد و مقرون به صرفه	بنادر	۲۰۱۳	بهبود کارایی عملیات و کاهش هزینه‌ها
۲	The world's port of call	بنادر دنیای جهان	بنادر	۲۰۱۳	توسعه بنادر به عنوان مراکز تجاری جهانی
۳	The area and its surrounding communities to meet the needs	منطقه و جوامع اطراف آن را برای پاسخگویی به نیازها	بنادر	۲۰۱۳	توسعه پایدار و بهبود کیفیت زندگی محلی
۴	High demand to the development of the national economy	تقاضای بالا برای توسعه اقتصاد ملی	بنادر	۲۰۱۳	توسعه بنادر به عنوان موتور محرک اقتصاد
۵	The port create global value with the best service	بنادر ارزش جهانی با بهترین خدمات	بنادر	۲۰۱۳	توسعه بنادر به عنوان مراکز خدمات جهانی
۶	A main link port for ocean going container transport	بنادر پیوند اصلی برای حمل و نقل کانتینری دریایی	بنادر	۲۰۱۳	توسعه بنادر به عنوان مراکز حمل و نقل کانتینری دریایی
۷	The port of choice - efficient collection	بنادر انتخابی - جمع‌آوری کارآمد	بنادر	۲۰۱۳	توسعه بنادر به عنوان مراکز جمع‌آوری کارآمد

توسعه بندر بازرگانی و صنعتی بندر کنگان	The port expansion programme as the engine of the growth over the 10th year	1000000	چین	Shanghai	10
بازار و توسعه فناوری‌های نوین دریایی و کشتی رانی	Global ports connecting Global markets	1000000	ژاپن	Osaka	11
توسعه بندر دریایی بندر اصفهان	The main maritime gateway to north China	1000000	چین	Beijing	12
بندر اصفهان	World port center	1000000	ژاپن	Osaka	13
بازار و توسعه فناوری‌های نوین دریایی و کشتی رانی	Global connectivity - over 100 ports in more than 100 countries	1000000	آلمان	Hamburg	14
بندر اصفهان	Advanced, efficient, advanced	1000000	چین	Shanghai	15
بندر اصفهان	Deep water port - sea container	1000000	آلمان	Hamburg	16
بندر اصفهان	Deep port that happens in the 10th	1000000	آلمان	Hamburg	17
بندر اصفهان	The global leader in Europe	1000000	آلمان	Hamburg	18
بندر اصفهان	Former-controlled port service globally	1000000	چین	Shanghai	19
بندر اصفهان	The potential port of choice to establish into with an integrated layout & scale	1000000	آلمان	Hamburg	20
بندر اصفهان	Deep water	1000000	آلمان	Hamburg	21
بندر اصفهان	Internationally Gateway to the world's Trade	1000000	آلمان	Hamburg	22
بندر اصفهان	The environmental friendly port	1000000	آلمان	Hamburg	23

همانگونه که مشاهده می‌شود بنادر معتبر جهان این موارد را برای خود به عنوان بیانیه مأموریت برای تاثیرگذاری بیشتر در اقتصاد کشور و رشد جایگاهشان تدوین کرده‌اند:

- ۱- تبدیل به بندر Hub .
- ۲- تبدیل به الگوی نسل سوم بنادر.
- ۳- ارائه خدمات متنوع IT.
- ۴- تمرکز بر لجستیک و زنجیره عرضه کالا.
- ۵- توسعه زیرساخت‌ها برای جذب هرچه بیشتر کشتی و کالا.
- ۶- اثرگذاری بیشتر در اقتصاد جهان.
- ۷- تبدیل شدن به بندری با جایگاه جهانی.
- ۸- افزایش کارایی.
- ۹- جلب اعتماد بیشتر صاحبان عمده کالا و خطوط کشتیرانی‌ها برای فعالیت در آن بندر .
- ۱۰- ارائه دامنه وسیعی از خدمات مورد نیاز خطوط کشتیرانی‌ها.
- ۱۱- متصل بودن و ارتباط بندر به شبکه حمل و نقل دریایی جهان.
- ۱۲- فعالیت ۲۴ ساعته در سال.
- ۱۳- مشتری گرایی.
- ۱۴- کاهش اثرات مخرب فعالیت بندر بر محیط زیست.
- ۱۵- مراقبت از کالا و کاهش حوادث .

منابع :

- ۱- مجله کارگو سیستم - فوریه ۲۰۱۳
- ۲- مجله containerization international فوریه ۲۰۱۳
- ۲- وب سایتهای رسمی بنادر مذکور
- ۳- کتاب توسعه دریا محور ، مروری بر صنایع دریایی جهان - نوشته بهزاد الصفی

سلیمان سیرافی



سلیمان سیرافی، راوی دریاهای هفتگانه

سلیمان سیرافی؛ تاجر، دریانورد و سفرنامه نویس بزرگ ایرانی در بندر سیراف بوشهر به دنیا آمد و از جوانی سفرهای دریایی اش را جهت تجارت به هند و چین آغاز کرد. «کراچکوسفی» محقق و تاریخ نویس معروف جهان که تحقیقات گسترده‌ای را در مورد نوشته‌های جغرافیایی جهان اسلام به رشته تحریر درآورده است، در مورد سلیمان سیرافی این چنین می نویسد: «سلسله داستان پردازان معروف در ایران با سلیمان تاجر آغاز می‌شود و قصه هایش در واقع همان دیده‌ها و شنیده‌های او از سیراف تا سرزمین چین و هند است که در سال ۷۳۲ هجری قمری به صورت سفرنامه نگاشته شده است. تمایز او با بقیه ناخداها و تاجران آن زمان در این بود که در سفرهایش صرفاً به کسب و کار و درآمدزایی فکر نمی‌کرد بلکه به هر کجا که می‌رفت، تمام دیده‌ها و شنیده‌های خود را یادداشت می‌کرد تا گنجینه‌ای گرانبها از خود برای آیندگان به یادگار بگذارد و رمزفرهیختگی سلیمان سیرافی هم در همین ویژگی‌های اوست. سلیمان در توصیف سفرنامه‌های خود تنها به یادآوری منزلگاه‌ها و تعیین مسافت‌ها به مقیاس روز و وفرسخ، بسنده نکرده بلکه توصیفی زنده از سواحل و جزایر و بندرگاه‌های مختلف، شهرها، مردم، محصولات، مصنوعات و کالاهای بازرگانی از خود ارائه داده است و چنان که معلوم شد اطلاعات مفصل وی بسیار دقیق است. کتاب سفرنامه سیرافی از همان ابتدا مورد توجه بسیاری از دریانوردان و جغرافی دانان قرار گرفت و علتش هم این بود که تمامی اطلاعات دقیق و کامل بود. او تمام نوشته‌های خود را ابتدا دیده و سپس نگاشته است طوری که تأثیر زیادی بر تاریخ نویسان بعد از خود گذاشته است. (۱). کراچکوسفی درباره تأثیر سفرنامه سلیمان بر داستان‌های سندباد بحری نوشته: «تحقیقات بسیاری از محققان نشان داده که سفرهای سندباد در همان محیط قصه‌های سلیمان سیرافی و در مناطق سیراف، بصره و بغداد و تقریباً در همان دوران یعنی حدود سال ۷۸۲ هجری به وجود آمده است» (۲) «گابریل فران» محقق فرانسوی و مترجم کتاب سلیمان از زبان عربی به فرانسه هم در مورد اومی گوید: «این دریانورد ایرانی راه‌های دریایی را چنان با دقت توصیف کرده که می‌توان راه او را روی نقشه‌های نوین دنبال کرد، او نمونه‌ای از دریانوردان موفق تاریخ است که در آن دوران به سوی سرزمین چین سفر کرده است.» (۳) متأسفانه از تاریخ تولد و وفات این تاجر هیچ اطلاعی در دست نیست و آنچه که در مورد او توسط تاریخ نگاران نوشته شده برگرفته از نوشته‌های داخل کتابش است. سیرافی سفر دریایی اش را از سیراف به مقصد چین در سال ۱۵۸ میلادی از طریق دریا، آغاز کرد. سپس مشاهداتش را به زبان عربی به رشته تحریر درآورد. ۵۶ سال بعد یکی از اهالی سیراف به نام «ابو یزید سیرافی» به کمک تاریخ نگاری که «مسعودی» نام داشت، نوشته‌های او را با تجدید نظر بیشتری تکمیل کرد. «محمد حسن زکی» در کتاب «جهانگردان مسلمان در قرون وسطی» نیز در مورد او می‌نویسد: «مقام سلیمان تاجر سیرافی در تاریخ سفرنامه نویسی، خاطرات دریایی در ایران و اسلام مقام بلندی است. به یک معنا باید او را پایه‌گذار سفرنامه نویسی دریایی در ایران و جهان به شمار آورد. براساس مطالعات انجام شده او نخستین مسلمان ایرانی در عصر تمدن اسلامی است که سفرنامه‌ای در باره خاطراتش از سفرهای دریایی به هندوستان، چین و اقیانوس هند از خود برجای گذاشته و به دست ما رسیده است. همچنین در

زمینه تحریر سفرنامه وثبت خاطرات دریایی سلیمان تاجر سیرافی از بسیاری از اروپاییان در قرون وسطی نیز جلوتر است. سیرافی حدود چهارصد سال قبل از مارکو پولو از سیراف به چین و هند سفر کرده است. همچنین این دریانورد جلوتر از جهان گردان مسلمانی چون: ابن فضلان، ناصر خسرو قبادیانی و ابن بطوطه، هند و چین و جزایر و سواحل اقیانوس هند را دیده و گزارش کرده است. (۴) سفرنامه سیرافی تاکنون به زبان های انگلیسی، فرانسوی، ترکی استانبولی و عربی در تیراژهای بالا در سراسر جهان چاپ و منتشر شده است و تنها نسخه موجود از اصل عربی آن که «سلسله التواریخ» نام دارد، در حال حاضر در کتابخانه ملی پاریس نگهداری می شود. (۵) با هم گوشه هایی از سفرنامه سلیمان سیرافی را مرور می کنیم که توصیف دقیق و کاملی از وضعیت آن زمان است. او در توضیح مسیرهای مذکور در سفرنامه اش این چنین نوشته است: سیاحت و مسافرتی که از راه دریا یعنی خلیج فارس می خواهند به سوی کشور بزرگ و عظیم چین بروند، بایستی معمولاً از هفت دریا عبور کنند تا به آن قاره پهناور برسند از خصوصیات شایان توجه این دریاها هفت گانه آن است که هریک از آنها ماهیان و موجودات بحری بخصوصی دارند که به هیچ وجه در دیگری یافت نمی شود و همچنین رسوب دریا و رنگ آب هریک از این دریاها کاملاً از دیگری ممتاز و متفاوت می باشد.

دریای اول؛ دریای پارس

نخستین مرحله عبور از دریاها هفتگانه، عبور از دریای پارس است که بایستی از بندر سیراف به کشتی سوار شوند، آغاز دریای پارس از بصره است که نشانه هایی از چوب برای کشتی ها به دریا نهاده اند و از آنجا تا عمان ۳۰۰ فرسخ راه است. ساحل فارس و دیار بحرین در این قسمت است، از عمان که مرکز آن «سنجار» است تا دهکده مسقط که کشتی ها از آنجا آب شیرین تهیه می نمایند، ۵۰ فرسخ فاصله است و از مسقط تا رأس الجمجمه هم ۵۰ فرسخ راه است و این آخر دریای پارس است که مجموع آن ۴۰۰ فرسخ می شود و این مساحت را ملاحان و کشتی بانان معین نموده اند. در این دریا ساحل کرمان به سرزمین هرمز مشهور است که در مقابل سنجان واقع شده بعد از سواحل کرمان به حدود مکران می رسیم که دارای درختان خرما می فراوانی است، سپس به «تیز» مرکز مکران می رسیم از آن پس ساحل سند، رودخانه معروف هند به نام «مهران» در این قسمت واقع شده است که ساحل هند غربی باشد. در بحر فارس جزایر بی شماری قرار دارد که یکی از آنها «هنگام» است. هنگام دارای آب شرب مطبوعی است و ملاحان در آنجا آبیگری می نمایند، جزایر کوچک بی اهمیتی در اطراف هنگام قرار دارد که کاملاً فقیر و بایر است و هیچ گونه جاننداری در آنجا دیده نمی شود. سواحل این جزایر پیوسته در معرض تهاجم امواج بیکران دریا است به طوری که نزدیک شدن به آنها خالی از خطر نیست و این جزایر بین عمان و سیراف در مسیر مستقیم کشتی ها واقع اند و اگر کشتی ها راه را گم کنند، طعمه امواج و خوف دریا می شوند.

دریای دوم؛ دریای عمان

دریای دوم که از رأس الجمجمه در شرق تنگه هرمز آغاز می شود به نام دریای حبش و دریای زنگ نیز شهرت دارد، عظمت و وسعت آبهای این دریا فوق العاده زیاد است به طوری که حدود آن نامشخص مانده و دریانوردان نتوانسته اند یک توصیف جغرافیایی از آن به دست دهند. دریای مذکور از طوفانی ترین دریاها عالم است. در صورت وزش باد مناسب کشتی های بزرگ و کاملاً مجهز می توانند خط سیر دریای حبش را یک ماهه طی کنند و گرنه دوتا، سه ماه سفرشان به طول می انجامد. دریای حبش به خاطر اینکه در کنار سرزمین حبشه (اتیوپی) آفریقا قرار گرفته بدین نام، نامیده می شود و دریای زنگ به خاطر اینکه در ساحل آن کشور زنگبار واقع شده است و سراسر آن سواحل سرزمین زنگبار می باشد که از خلیج عدن تا ماداگاسکار امتداد دارد، شهر عمده زنگبار به همین نام معروف و در زمان های مورد بحث با هند و نواحی خلیج فارس و بحر احمر (دریای قزم) روابط تجاری است. مهم ترین عنصر جهان از جزایر و سواحل زنگبار به دست می آید که فوق العاده ممتاز و معروف بوده و به درشتی تخم شتر مرغ می رسد. این دریا موج های بلندی دارد که به ارتفاع کوه بالا می رود و ناخدايان سیرافی که کشتی دارند به این دریا می روند. هول انگیزتر از دریای زنگ به عمر ندیده ام. یک نوع ماهی معروف در این دریا دیده شده است که «اوال» نام دارد، طول این ماهی حدود ۴۰۰ تا ۵۰۰ ذرع است.

دریای سوم؛ دریای هرقد

دریای سوم که به نام دریای «هرقد» معروف بوده به قسمتی از دریای جنوبی هند اطلاق می شده که قسمت غربی آن دریای عمان و قسمت شرقی آن در محدوده خلیج بنگال قرار داشته است. در این دریا صدها جزیره کوچک و بزرگ وجود دارد که بزرگ ترین آن جزیره سیلان یا سراندیپ می باشد. در این دریا حدود ۱۹۰۰ جزیره وجود دارد. جزایر مذکور حدود دریای دوم و سوم را از هم متمایز می نماید و حاکم آنجا بانویی است که «سلطان السلاطین» نام دارد. رسم جزیره های مذکور از قدیم این بوده که هیچ مردی سلطان آن جا نشود. هریک

از این جزایر با دیگری سه تا چهار فرسنگ فاصله دارند که همه پوشیده از درختان نارگیل عظیم است. به هنگام امواج، قطعات درخت عنبر را آب ساحل جزایر می آورد که به منزله پول در خزاین سلطنتی نگهداری می شود. مردم این جزایر بسیار با هوش و هنرمندند و کشتی های عظیم و امارات عالی می سازند. در همه جزایر ماهرتر از مردم این جزایر در حرفه و صنعت پارچه بافی نیست. در سراندیپ صید مروارید متداول است و در آن کوهی است به نام «راهون» که حضرت آدم پس از خروج از بهشت روی قله آن هبوط کرده است. هنگام عبور کشتی ها از این جزایر مردم بومی در قایق نشسته، عنبر و نارگیل همراه آورده با پارچه و ابریشم معاوضه می نمایند و غذای بیشتر مردم این جزایر نارگیل است.

دریای چهارم؛ دریای کلاهدار

محل جغرافیایی دریای چهارم که کلاهدار نامیده شده، در شرق خلیج بنگال هند واقع شده و عمق کمی دارد. اطراف این دریا را جزایر متعدد و کوههای شگفت انگیز و تنگه های فراوانی احاطه کرده اند. دریای آندامان در این قسمت واقع شده و مجمع الجزایر معروف آندامان در شمال و جزایر نیکوبار در قسمت جنوبی آن قرار دارند. ساکنین منطقه سیاه پوست هستند و برهنه زندگی می کنند و برای تردد هیچ گونه زورق و قایقی ندارند. در کوههای این جزایر کانهای نقره زیادی وجود دارد. همچنین در این دریا موج های عظیمی دیده می شود که کشتی های بزرگ را در یک چشم بر هم زدن در هم می شکنند و غرق می کنند. در کلاهدار آب آشامیدنی اشان را در کشتی ها ذخیره می کنند و مال الاتجاره مردم این منطقه هم عنبر و نارگیل می باشد.

دریای پنجم؛ دریای کردنج

محل جغرافیایی دریای کردنج یا دریای مالاکا واقع در شمال و شرق جزیره سوماترا مطابقت دارد، در دریای کردنج کوههای بسیاری دیده می شود و در آنجا باران بسیاری می بارد و تقریباً هیچ وقت از بارش باران خالی نمی باشد، آب آشامیدنی کمی دارد. مردمان اینجا دارای موهای مجعد می باشند و در قایق های سبک روی کوچک می نشینند. فاصله این دریا تا کلاهدار یک ماه، راه دریایی است. کشتی هایی که از کلاهدار بدین سمت می آمدند، آب آشامیدنی مورد نیاز خود را در «تی یوما» که فاصله ده روزه ای با این مطلقه دارد، ذخیره می کنند. در منطقه جاوه واقع در شرق سوماترا کوهی وجود دارد که «جبل النار» نامیده می شود و هیچ کس نمی تواند نزدیک آن برود و روزها از دهانه آن دود متصاعد می شود و شب ها شعله های آتش به سوی آسمان زبانه می کشد، در پای کوه مذکور دو چشمه آب سرد و گرم جاری است که آب هردوی آنها آشامیدنی و گواراست.

دریای ششم؛ دریای صنف

محل جغرافیایی دریای صنف، چنین به نظر می رسد که از کرانه های سنگاپور تا دریای جاوه واقع در شمال جزیره جاوه امتداد داشته و در این پهنه هزاران جزیره کوچک و بزرگ در کنار هم وجود دارند. جزایر مهراج در این دریا واقع است. پادشاه آنجا دارای املاک فراوانی است، حکمران دریای صنف سربازان بی شمار و کشتی های زیادی هم دارد. این پادشاه دارای انواع و اقسام ادویه با بوی خوش مثل، کافور، عود، میخک، صندل، جوز، هل و چوب معطر می باشد، هیچ یک از شاهان به اندازه پادشاه این ناحیه مال ندارند. چند جزیره در مجاورت دریای چین به چشم می خورد و در اطراف جزایر هم کوههای زیادی است. در آنجا اقوام سفید پوست به سر نمی برند. مردمان آنجا اکثراً گوشه های شان سوراخ و صورت هایشان چون سپر پهن است.

دریای هفتم، دریای چین

دریای هفتم، دریای چین است که به صنجی معروف است. صنجی دریایی است پر موج وسخت با کوههای فراوان دریایی که کشتی‌ها بایستی از میان آنها عبور نمایند. خرچنگ‌هایی در این دریا زندگی می‌کنند که طول آنها به یک ذرع هم می‌رسد و در سواحل مجاور این دریا هوای خوش، آب گوارا، خاک خوب و برکات فراوان دارد و مردم آن دیار با مردم چین در صلح باشند. چین دارای رودهای بزرگی همانند دجله و فرات است که سرچشمه آنها از دیار ترک، تبت و صغد می‌باشد. کوههایی در آنجا وجود دارد که هنگام شب در تابستان از فاصله صد فرسخی شعله‌هایش به چشم می‌خورد که این کوهها بالاتر می‌رود و هنگام روز به خاطر پرتو روز فقط بخار نمایان است. کشتی‌هایی که به سمت چین می‌روند از مناطق «تی یوما» و «چوندور» و «فولات» که جزء سواحل شرقی در شرق هند و چین هستند گذشته سپس به شانگهای رسیده و از آنجا به بنادر چین می‌روند. از چوندور تا سواحل چین یک ماه راه دریایی است که هفت روز آن بابت عبور از بنادر چینی احتساب می‌شود. تادر خانفو (کانتن) در جنوب شرق چین در کنار هوتنگ لنگر بیندازند. فاصله هر یک از مناطق مذکور تا دیگری ۱۰ روز دریایی فاصله دارد که ملاحان آب آشامیدنی خود را از آن نقاط تهیه می‌نمایند.

پانویس:

- (۱) تاریخ نوشته‌های جغرافیایی در جهان اسلام، ترجمه ابوالقاسم پاینده-انتشارات علمی-فرهنگی ۱۳۷۹-صفحه ۱۱۴
- (۲) همان کتاب صفحه ۱۱۵
- (۳) شگفتی‌های جهان باستان، ترجمه محمد لوی عباسی، انتشارات گوتمبرگ، تیرماه ۱۳۳۵
- (۴) جهانگردان مسلمان در قرون وسطی، ترجمه عبدالله ناصری طاهری، مرکز نشر فرهنگی رجاء، تهران ۱۳۶۶
- (۵) سلیمان تاجر سیرافی، نوشته جواد صفی‌نژاد، ماهنامه بندر و دریا، شماره هشتم، سال دوم، شهریور ۱۳۶۵



بصرف کمتر از نوزده میلیارد ریال، با ۱۸۰۰ نفر خدمه



کشتی پارس
 ظرفیت: ۱۸۰۰ تن
 طول: ۱۲۰ متر
 عرض: ۱۸ متر
 عمق: ۱۰ متر
 موتور: ۱۰۰۰۰ کیلووات

بصرف سه میلیارد این کشتی بار را حمل می‌کند



کشتی خورشید
 ظرفیت: ۱۰۰۰ تن
 طول: ۸۰ متر
 عرض: ۱۲ متر
 عمق: ۸ متر
 موتور: ۶۰۰۰ کیلووات

کشتی خورشید



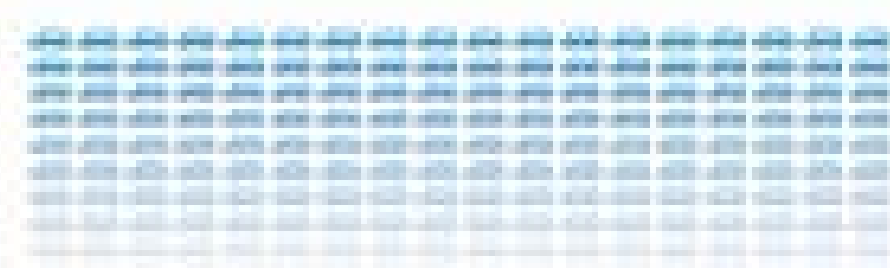
کشتی پارس
 ظرفیت: ۵۰۰ تن
 طول: ۴۰ متر
 عرض: ۶ متر
 عمق: ۴ متر
 موتور: ۳۰۰۰ کیلووات

تا یک میلیارد



کشتی پارس
 ظرفیت: ۳۰۰ تن
 طول: ۳۰ متر
 عرض: ۴ متر
 عمق: ۳ متر
 موتور: ۲۰۰۰ کیلووات

۱۰۰ میلیون



کشتی پارس
 ظرفیت: ۲۰۰ تن
 طول: ۲۰ متر
 عرض: ۳ متر
 عمق: ۲ متر
 موتور: ۱۰۰۰ کیلووات

۳۰۰۰ میلیون تا ۱۰۰ میلیارد

از خودروهایی که در این کلاس قرار می‌گیرد، تا یک میلیارد ریال تا ۱۰۰ میلیارد ریال قیمت دارد. این کلاس از کلاس‌های کوچک تا کلاس‌های بسیار بزرگ را شامل می‌شود.



قدرت سواحل ایران در گردشگری دریایی

حمید سلیمانی مقام

رئیس هیئت مدیره شرکت کیش پارس مارین

نخواهند داشت و مدیریت واحدی نیز وجود ندارد تا منابع را با یکدیگر هماهنگ کند.

تدبیر و آینده‌نگری در سواحل کشور خلاصه شده است به نقطه، نه خط ساحلی. هزینه‌های کلانی که امروز در سواحل به دلایل متعددی صرف می‌شود میبایست با هماهنگی سازمان‌های متعددی انجام می‌شد یا بشود و استعلام‌هایی که بین این سازمان‌ها رد و بدل می‌شود در تناقض هستند و با دخالت مدیران ارشد کشوری حل و تصمیم‌گیری می‌شود که عموماً سلیقه‌ای و گاهی نیز سیاسی است. نام بردن از پروژه‌های ناکام ساحلی که نتیجه عدم آگاهی مدیران وقت بوده است کاری خوشایند نیست و امروز تصمیم به تغییر و بهبود اوضاع است و بهتر آن است از برنامه‌های آینده سخن گفته شود اما با توجه به تجربه گذشته انتظار می‌رود اشتباهات گذشته تکرار نشود اما متأسفانه همچنان در حال تکرار مکررات هستیم و بدون برنامه‌ریزی کلان در منطقه ساحلی کشور فعالیت می‌کنیم. برای اثبات ادعا به اوضاع ساحل نشینان کشور دقت کنید مردمان این سواحل عموماً در وضعیت اقتصادی، اجتماعی و حتی فرهنگی خوبی نیستند و دچار مشکلات فراوان من جمله اشتغال هستند شهرها و بناهایی که خود منابع تأمین مالی کشور هستند عموماً مردمانی فقیر دارند در صورتی که اگر نگاه درستی به سواحل کشور و جزایر شده بود همین ساکنین به عنوان پتانسیل‌های اقتصادی این مناطق برای کشور می‌توانستند باشند. نگاه به سواحل یک نگاه یک طرفه از سوی دستگاه‌های دست‌اندرکار است دولتی و خصوصی فرقی نمی‌کند، هر یک به فکر منافع خاص هستند که سیاست‌های سازمانی آنها را دنبال می‌کند. نگاه به سواحل نگاه به منافع عام نیست. بندر به ظاهر منافع عموم کشور را دنبال می‌کند اما جدایی از این منافع کلان دیگری را در تضاد قرار داده است همچنین شیلات و حتی محیط زیست و سازمان‌های دیگر در بخش سواحل نمی‌توانند مدعی این باشند که عملکرد آنها منافع عموم کشور را پوشش می‌دهد و طبق یک برنامه اساسی شروع کرده و ادامه می‌دهند و اگر هم کاستی وجود دارد مربوط به اقلیت است نه اکثریت. سواحل پل و راه دسترسی به دریاست برای ورود به این پهنه بی‌کران باید از پل امن و راه مطمئنی وارد شد. ناکامی مادر سواحل باعث ناکامی در دریایمان شده است. زبان‌های فرهنگی که ما از این ناکامی داشته‌ایم تاریخ هفت هزار ساله دریایی ما را زیر سوال قرار داده است نمی‌توان تاریخ دریایی ایران را نادیده گرفت و هرگز نمی‌توان با شرایط موجود نیز مقایسه کرد. عمق فاجعه در ابعاد فرهنگی چنان تأثیر منفی در سواحل و دریای کشور داشته است که امروز به کسانی که دریاوردی آموخته‌ایم باید درس پس دهیم باید با کسانی

گاهی فکر می‌کنم همه ما در خواب هستیم نه چیزی را می‌بینیم و نه میشنویم. در بحث سواحل و فرصت‌های موجود قدرت درک‌مان را از دست داده‌ایم وابستگی به نفت بین ما و توانایی‌های کشور پرده‌ای شده و تا این پرده کنار نرود، هرگز به نتیجه نخواهیم رسید. در بخش‌های تجاری، صیادی، نفت، حمل و نقل و صنعت دریایی بخش مهم دیگری به نام گردشگری دریایی وجود دارد که آن هم قربانی اقتصاد نفت است اما این صنعت فراتر از این مشکلات درگیر موضوعات سیاسی و سلیقه‌ای در منطقه نیز هست. بدون شک زمانی خواهد رسید که برای فرار از بن بست‌های سیاسی در منطقه و شکوفایی اقتصادی کشور و ایجاد روابط بین‌الملل، خصوصاً در منطقه آبی کشور و حتی ایجاد سپر دفاعی و امنیتی به سراغ این صنعت خواهیم آمد. اما رفتارها و سیاست‌گذاری‌های امروز، کشور ما را به جهتی خواهد برد که برای جبران گذشته و رسیدن به نتیجه مطلوب چندین برابر هزینه و وقت صرف کنیم. خوابی که امروز به آن گرفتار شده‌ایم فقط از دست دادن سود و عدم کسب درآمد نیست بلکه امروز در سواحل آستان حوادثی هستیم که در زمان خودش نمود خواهد کرد و برای مقابله با آن تاوان سنگینی خواهیم داد این تاوان در ابعاد سیاسی، نظامی اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی خواهد بود اما مسئولینی که این سرمایه را مدیریت می‌کنند توجهی به حال و آینده این سواحل ندارند.

این مسئولیت بین سازمان‌های متنوع تقسیم شده است و هیچ کدام از این سازمان‌ها در بخش گردشگری دریایی، برنامه، اختیارات و بودجه مشخصی ندارند و به همین ترتیب نیز مسئولیتی نیز در قبال شرایط سواحل کشور ندارند. کسی از آنها حسابی نخواهد گرفت و آنها نیز به دنبال پس دادن حساب نیستند سواحل کشور در بخش گردشگری دریایی باری به هر جهت مدیریت می‌شود و یک برنامه انسجام ملی برای آن پیش بینی نشده است. سواحل متنوع ایران از نظر مهندسی سواحل و اقلیم و بافت اجتماعی و فرهنگی سواحل میتواند به بزرگ‌ترین منبع درآمد کشور تبدیل شود اما نداشتن طرح جامع سواحل کشور در همه ابعاد و عدم برنامه‌ریزی اتفاقات موجود به گونه‌ای شکل خواهند گرفت که در آینده با طرح‌های اساسی در تضاد باشند. بررسی‌های میدانی در این بخش در هیچ یک از سواحل کشور وجود ندارد و طرح‌های موجود چه در بخش گردشگری، صنعتی و تجاری بدون در نظر گرفتن محاسن و معایب سایر طرح‌های قابل اجرا در موضوعات دیگر بررسی و اجرا می‌گردد. ساخت بندر، کارخانه‌های صنایع دریایی و تاسیسات نفتی ساحلی و پایگاه‌های نظامی همگی در تلاش رد شدن از موانع محیط زیست هستند هرگز این طرح‌ها به ابعاد دیگر پتانسیل‌های ساحلی توجه



رقابت کنیم که در دریا و ساحل در صنعت و تمدن و تاریخ دریایی فاصله ۵ هزار ساله با ما داشته‌اند. امروز باید به دور از سیاسی کار بها و تعصبات و سلبیقه‌گرایی‌ها در کنار هم تلاش کنیم تا عمران سواحل را برای به دست آوردن حاکمیت دریاهایمان به گونه‌ای آغاز کنیم تا زمان‌های از دست رفته را جبران و حقوق این ملت را را به جایگاه خود بازگردانیم و این امکان نخواهد داشت مگر با ایجاد یک سیستم با مدیریت واحد و توجه خاص دولت به دستور حکومتی مبنی بر اقتصاد دریا محور مدیران شهرسازی و مدیران شهرهای ساحلی با شرایط خاص این مناطق کاملاً بیگانه هستند. اولویت مدیریت شهرهای ساحلی در یایی در آخر برنامه‌هاست و نمی‌دانند چگونه شهر خود را از نظر رشد اقتصادی با کمک دریا تبدیل به یک کشور نمایند. سواحل داخل محدوده شهری به شدت مورد آسیب بی‌تجربگی مدیران قرار گرفته و همین امروز هم برای اجرای طرح‌های کوتاه مدت سنتی خود نیز دچار چالش‌های بزرگ هستند. اگر مدیریت سواحل در یک شهر ساحلی کوچک ایران را مورد ارزیابی قرار دهیم در خواهیم یافت که کشور با چه چالش‌بزرگی در سواحل خود روبروست. هر آنچه امروز ایجاد می‌شود در آینده برای ایجاد تغییر یا جابجایی آنها مانع حقوقی و مالی بسیاری خواهیم داشت. کما اینکه امروز در شهرهای ساحلی با این مشکلات روبرو هستیم وجود دستگاه‌های دولتی در سواحل یا تأسیسات نظامی و صنعتی و قرار گرفتن آنها در بافت شهری و حتی بنادر مشکلاتی را به دنبال دارند و مانع برنامه‌ریزی در بخش‌های خدماتی ساحلی خواهند بود. تضادها در حضور فیزیکی آنها در این بافت شهری است که نیازهای گردشگری خصوصاً گردشگری دریایی را به دنبال دارد تبدیل به مانع رشد ساحل شده است و این روند همچنان ادامه دارد.

سواحل کشور ایران از قدرت اقتصادی بالایی برخوردار است و کاملاً می‌تواند با سایر خدمات و صنایع مرتبط با ساحل و دریا ارتباط برقرار کند. در اکثر کشورهای توسعه یافته گردشگری دریایی در جایگاه اول خدمات دریایی و ساحلی قرار دارد و سایر صنایع به گونه‌ای در سواحل جانمایی شده است که از این صنعت بتوان به بهترین شکل ممکن بهره‌برداری کرد، زیرا آنها کاملاً به قدرت این صنعت در سواحل آشنا هستند و می‌دانند که تأثیرات این صنعت فقط در گردشگری نیست. ما از تنوع اقلیمی در سواحل کشورمان برخوردار هستیم و امکان تنوع فعالیت و خدمات ساحلی و دریایی بسیاری داریم، موقعیت‌های جغرافیایی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی ایران شرایط فوق‌العاده‌ای را در منطقه به وجود آورده است و از مرزهای دریایی فراوانی برخوردار هستیم که با اتحاد ارگان‌ها و استخراج طرح جامع سواحل کشور بادر نظر گرفتن همه استعدادهای بالقوه سواحل می‌توانیم قدرت دریایی نیاکانمان را دوباره به دست آوریم.



چارچوب کلی قراردادهای مشارکت عمومی خصوصی باتاکید بر تجربیات جهانی

دکتر فرهاد بارانی

مehشاد آقا کتیری

به دلیل توسعه اقتصاد مبتنی بر بازار آزاد، بیشتر کشورها درگیر تحولات سریعی نه تنها در حوزه عملکرد اقتصادی بلکه در حیطه نقش‌ها و ویژگی‌های بخش دولتی و خصوصی شده‌اند. توجه روزافزون به مکانیسم‌های بازار، به همراه نقش موفقیت‌آمیز بخش خصوصی در کشورهای مختلف باعث شده است که به نظریه مشارکت بخش خصوصی-عمومی توجه بیشتری شود. شرکت‌های اروپایی با سرمایه‌گذاری اندیشمندانه در سیستم‌های سیاسی، اقتصادی، حقوقی، بخش خصوصی را در ارائه خدمات عمومی دخیل کرده‌اند. امروزه شیوه مشارکت عمومی-خصوصی به عنوان ابزاری از مدیریت مدرن بخش عمومی محسوب می‌شود که با متدهای جدید تأمین مالی و تقسیم ریسک بین بخش عمومی و خصوصی همراه است. مشارکت عمومی-خصوصی راه حل قابل اعتماد و موثقی برای عرضه خدمات بخش دولتی در قرن ۲۱ محسوب می‌شود.

شهرت و محبوبیت این شیوه تأمین مالی به عنوان یکی از مدل‌های مدیریت تحویل کالا و خدمات عمومی در حال افزایش است. هرچند شاید کاربرد این شیوه را بتوان به دوران امپراطوری روم نیز نسبت داد ولی گسترش به کارگیری این شیوه در پروژه‌های عمومی موجب پیدایش یک سری مسائل و پرسش‌ها در خصوص میزان مسئولیت بخش عمومی شده است.

شش بعد ریسک، هزینه - فایده، تأثیرات سیاسی و اجتماعی، مهارت، همکاری و تشریک مساعی و معیارهای اجرا، تشکیل دهنده مدلی است که به مدیران بخش عمومی برای افزایش پاسخگویی و مسئولیت کمک می‌کند.

در تحقیقی که به وسیله پرسشنامه در هنگ کنگ استرالیا و بریتانیا انجام شد از نمونه آماری در خصوص نه دلیل شناسایی شده به عنوان دلایل اجرای طرحها به شیوه PPP نظرسنجی شد. این ۹ دلیل شامل:

(۱) فشارهای ناشی از توسعه اقتصادی مبنی بر لزوم تدارک تسهیلات بیشتر

(۲) فشار سیاسی

(۳) فشارهای اجتماعی ناشی از کیفیت ضعیف خدمات دولتی

(۴) محرکهای بخش خصوصی

(۵) کمبود منابع مالی

شروع PPP به دهه ۱۹۶۰ و شرایطی برمی‌گردد که دولت فدرال آمریکا مشارکت این دویخس را به عنوان ابزاری برای تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در توسعه زیربنای داخلی شهری به کارگرفت. این شیوه تأمین مالی مانند چتری منافع بخش دولتی را حمایت می‌نماید در حالی که پتانسیل سرمایه‌گذاری و ارزش افزوده را از بخش خصوصی به ارمغان می‌آورد. رکود اقتصادی دهه ۱۹۷۰ دولت محلی و مرکزی آمریکا را مجبور نمود تا با واگذاری تدارک خدمات عمومی به بخش خصوصی به دنبال راهکارهای مؤثری برای ارائه این خدمات باشد. در دهه ۱۹۸۰ مشارکت بخش عمومی - خصوصی از جنبش خصوصی‌سازی مشتق شد و رهبران محافظه کار را در حکومت‌های لیبرال غربی مانند بریتانیا و آمریکا مجذوب خود کرد.

تعاریف:

مشارکت عمومی - خصوصی یا PPP به حالتی از همکاری بین مسئولان بخش دولتی و جهان کسب و کار (بخش خصوصی) اطلاق می‌شود که هدفشان اطمینان از تأمین مالی، ساخت، ابداع و نوآوری، مدیریت و نگهداری پروژه‌های زیربنایی یا خدمات‌رسانی است. PPP یک شیوه ابداعی می‌باشد و توسط بخش دولتی به کار گرفته شده که بر مبنای آن قراردادی با بخش خصوصی که تأمین کننده سرمایه، مسئول اتمام پروژه در چارچوب زمانی و بودجه‌ای از پیش تعیین شده است، منعقد می‌کند.

در این میان، وظیفه بخش دولتی ارائه خدمات به عموم مردم به نحوی که باعث منفعت مردم و توسعه اقتصادی و ارتقاء کیفیت زندگی آنان شود، می‌باشد. در این شیوه بخش دولتی ناگزیر به تخصیص منابع مالی خود برای اجرای پروژه نمی‌باشد. همچنین می‌تواند از ارزش به ازای پول (VFM) در ارائه خدمات عمومی توسط بخش خصوصی نیز منتفع شود. ارزش برای پول نشان‌دهنده نظریه‌ای در ارتباط با اقتصاد است یعنی کارایی و اثربخشی خدمات و محصولات دولتی، یعنی مقایسه‌ای بین هزینه ورودی‌ها در برابر ارزش خروجی‌ها و قضاوت کمی و کیفی شیوه‌ای که منابع مالی، استفاده و مدیریت می‌شوند. در برنامه‌های PPP در بریتانیا، بخش عمومی صرفاً مسئول تأمین ۲۴٪ منابع مالی می‌باشد. در بسیاری دیگر از جوامع اروپایی مانند ایرلند، سوئد، فنلاند، آلمان، ایتالیا، هلند که چارچوب قانونی و سیاسی مشخصی برای این شیوه تدارک دیده شده، سهم بخش عمومی در تأمین منابع مالی ۵ الی ۱۵ درصد است.

خصوصیات مشارکت بخش عمومی - خصوصی:

مشارکت بخش عمومی - خصوصی ارزش پول ایجاد می‌کند، یعنی هزینه کمتر و خدمات‌دهی بالاتر از طریق ابتکار و ابداع و کاهش ریسک برای بخش خصوصی. یکی از خصوصیات بارز این شیوه تأمین مالی تکمیل به موقع پروژه‌ها (به علت تمایل بخش خصوصی جهت اتمام سریع پروژه برای کنترل هزینه و شروع جریان پرداختها) و اجرای پروژه در چارچوب بودجه‌ای از قبل تعیین شده است.

درمقایسه این روش با شیوه سنتی تأمین مالی، بخش خصوصی عموماً نقش‌های استراتژیک در تأمین مالی و تحویل پروژه‌های زیربنایی و خدمات‌رسانی عمومی را برعهده دارد و همچنین دارای وظیفه طراحی، اجرا، ساخت، تکمیل، راه‌اندازی و نگهداری است.

موضوع دیگر بحث پذیرش ریسک‌های مهم از سوی بخش خصوصی است ریسک‌های یک پروژه شامل ریسک ساخت یا ریسک پروژه که به مسائل مربوط به طراحی، تجاوز هزینه‌ها از سقف پیش‌بینی شده، تاخیر در اتمام پروژه است. ریسک مالی که تغییر نرخ بهره و نرخ ارز و سایر مولفه‌های مؤثر در هزینه‌های تأمین مالی مربوط می‌شود. ریسک اجرا که به فراهم بودن سرمایه و به کمیت و تداوم تأمین ملزومات مربوطه مربوط می‌شود.

ریسک تقاضا که به نیاز مداوم به خدمات عمومی مربوط می‌باشد. ریسک ارزش باقیمانده که به قیمت‌های بازاریابی‌ها مربوط است. ریسک سیاسی، دربرگیرنده ریسک نشأت گرفته از عوامل خارجی یا داخلی که تحت تأثیر اقدامات دولت است یا توسط دولت ایجاد شده است. ریسک سیاسی خارجی شامل: ریسک قابلیت تبدیل واحد پول، جنگ، تحریم، بی‌ثباتی سیاسی که ممکن است اجتناب پذیر، قابل کاهش توسط اقدامات دولت در قالب این نوع شیوه تأمین مالی باشد، می‌گردد. این شیوه به دنبال تسهیم ریسک و انتقال بخش عمده‌ای از ریسک از بخش دولتی به بخش خصوصی است. یکی دیگر از خصوصیات منحصر به فرد این روش، تأمین منابع مالی توسط بخش

نقش و مسئولیت دولت‌ها در فرایند ارائه خدمات عمومی دائماً در حال تغییر است. خدمات عمومی نیازمند دخالت بخش دولتی، تدارک، سازماندهی و ارائه در بازارهای منحصر به فردی است. این واقعیت در کنار نیاز شدید به حمایت از اصول شفاف سازی، مسئولیت پذیری، اصولی که از حاکمیت مدرن بخش دولتی حمایت می‌کند، بر ناتوانی قوانین برای نظام‌مند کردن این بازارها دلالت دارد. به طور سنتی حکومت‌ها به عنوان مجری برای تدارک خدمات عمومی به شمار می‌آیند. اصطلاح خدمات عمومی به خدماتی اطلاق می‌شود که به عموم مردم ارائه می‌شود یا به خدماتی گفته می‌شود که نقشی در تأمین منافع عمومی دارد یا به وضعیت حقوقی یا مالکیت واحد عرضه کننده اشاره دارد. در این حالت، خدمات عمومی با مفهوم و ایده بخش عمومی درهم آمیخته شده که در برگیرنده حکومت، ارگان‌ها و دستگاه‌هایی است که توسط قوانین عمومی اداره و توسط مراجع ذی صلاح دولت کنترل می‌شوند. براساس ارزش‌های نظری و تئوریک، دو مدل در مواجهه و سازماندهی خدمات بخش عمومی بسط و گسترش یافته است.

۱- شامل خدماتی می‌شود که در پاسخ به نیازهای عمومی مردم از طریق مکانیسم‌های بازارمدار با مساعدت بخش خصوصی و یا به صورت رقابتی با این بخش ارائه می‌شود.

۲- شامل خدماتی می‌شود که به عنوان ترتیبات مهم (مانند دفاع یا حفظ نظم و آرامش کشور) و به منظور حفظ یکپارچگی از رقابت با بخش خصوصی مصون و توسط حکومت ارائه می‌شود.

در این خصوص نویسنده قصد دارد تا تلاش‌های سیستم‌های سیاسی، اقتصادی و حقوقی جوامع اروپایی و بین‌المللی را در همکاری با بخش خصوصی جهت ارائه خدمات عمومی مدون کند. این تجزیه، تحلیل از این واقعیت حمایت می‌کند که ارائه خدمات عمومی در بازارهای منحصر به فردی صورت می‌پذیرد که در این بازارها ارائه خدمات به سمت و سوی مشارکت بخش عمومی - خصوصی سوق داده می‌شود.

نویسنده برای طبقه‌بندی مشخصات حقوقی، عملیاتی مشارکت عمومی - خصوصی دو ویژگی از مهم‌ترین ویژگی‌های این مشارکت که شامل معانی برگرفته از شیوه‌های مختلف تأمین مالی و تسهیم ریسک است را شناسایی می‌کند. بالاخره این مقاله، نیاز مشارکت بخش عمومی - خصوصی برای تطبیق و همراستا کردن عملیات با اصول رقابت، شفاف‌سازی، مسئولیت و مساوات که در بسیاری از قلمروهای اقتصادی، حقوقی اروپا از آن به عنوان اصول مدیریت عمومی مدرن تجلیل شده را تبیین می‌کند.

اقدامات دولت‌ها برای کاهش هزینه مبادله و موفقیت این شیوه تأمین مالی مبتنی بر قوانین زیر است.

۱- ایجاد ساختارهای قانونی برای این طرح
۲- جداسازی شرکت‌های مسئول تجزیه تحلیل (بررسی میزان مطلوبیت اجرای پروژه)، ارزیابی (بررسی شیوه‌های مختلف تأمین مالی)، مدیریت/منعقدکننده قرارداد (آماده‌سازی اسناد مناقصه و مدیریت فرایند PPP و مانیتور اجرای قرارداد PPP) و شرکت ناظر پروژه.

۳- اطمینان از رقابتی بودن فرایند برگزاری مناقصه

۴- اعمال اقدامات احتیاطی در خصوص پروژه‌های پیچیده و همراه با عدم اطمینان

۵- استانداردسازی فرایندهای داوری، همراه با کاهش هزینه‌های آن

۶- جلوگیری از حضور شرکت‌های خصوصی با سهام سرمایه اندک برای پوشش ریسک

۷- جلوگیری از انتقال پروژه در مراحل آغازین راه‌اندازی

خصوصی است که از تامین مالی توسط بخش دولتی و تامین مالی مشارکتی متفاوت است. این روش تامین مالی، در ترازنامه در لیست بدهی های دولت آورده نمی شود در واقع این شیوه تامین مالی، بخش دولتی را مجاز می کند تا به منابع دیگری از سرمایه دسترسی پیدا کند.

انواع عملیاتی و حقوقی شیوه های مشارکت بخش عمومی - خصوصی:

از لحاظ حقوقی سه شکل اصلی PPP وجود دارد:

۱- اعطای امتیاز

۲- مشارکت عمومی - خصوصی قراردادی

۳- مشارکت عمومی - خصوصی نهادی که Joint Venture نیز نام نهاد شده است.

اعطای امتیاز دارای سه مشخصه خاص است:

الف) استفاده کننده از خدمات ارائه شده شخص ثالثی می باشد که عموماً مردم یا مصرف کننده نهایی است،

ب) موضوع خدمات باید موضوعی باشد که به نفع عموم مردم باشد،

ج) دارنده امتیاز باید ریسک اقتصادی اجرای این طرح را بپذیرد.

مشارکت عمومی - خصوصی قراردادی: در این شیوه بخش خصوصی از

مصرف کننده نهایی، وجوهی به عنوان مالیات یا صور دیگر دریافت

نمی کند. تقسیم سود، اثر بخشی و تقسیم ریسک از وجوه تمایز این

شیوه با قراردادهای سنتی بخش عمومی است. در این شیوه، بخش

خصوصی منابع لازم برای پروژه یا خدمات رسانی را تأمین می کند

و بخش عمومی بازپرداخت این مبالغ را به صورت هزینه خدمات

برعهده می گیرد که میزان این مبالغ، به حجم استفاده و تقاضا

بستگی دارد.

مشارکت عمومی - خصوصی نهادی: در این حالت از تأمین مالی

یک شخصیت حقوقی مستقل با مشارکت بخش عمومی و خصوصی

تاسیس می شود. وظیفه این شرکت تأمین مالی و اجرای به موقع

پروژه و خدمات رسانی می باشد و دولت دارای قدرت قانونی بالایی

چه به عنوان سهامدار شرکت چه به عنوان تصمیم گیرنده جهت

کنترل پروژه است.

اشکال عملیاتی PPP شامل:

سه شکل عملیاتی اصلی PPP شامل

۱) بخش خصوصی مسئولیت طراحی، ساخت، مالکیت و توسعه و راه اندازی و

مدیریت دارایی را برعهده دارد و هیچ تعهدی مبنی بر انتقال مالکیت به بخش

خصوصی نداشته. PPP با این ماهیت شامل اشکال ذیل است:

DBFO: Design-Build-Finance-Operate طراحی، ساخت، تأمین مالی و

نگهداری و دارا بودن اختیار فروش در پایان دوره قرارداد.

BOO: Build-Own-Operate ساخت، مالکیت و راه اندازی برای

دوره مشخص با بخش خصوصی است. و بخش عمومی از طریق ترتیبات قانونی

و قراردادی بر پروژه کنترل دارد.

BDO: Build-Develop-Operate تأمین مالی، ساخت، توسعه و راه اندازی

برای مدت معین توسط بخش خصوصی.

DCMF: Design-Construct-Manage-Finance تأمین مالی، طراحی، ساخت و مدیریت برای مدت مشخصی.

۲) بخش خصوصی دارایی های موجود را از بخش عمومی خریداری یا اجاره به

شرط تملیک می کند و مجدداً بدون هیچ الزامی به انتقال مجدد مالکیت آن به

بخش عمومی، آن را احیا، مدرنیزه و توسعه، سپس راه اندازی می کند. PPP با

این ماهیت شامل اشکال زیر است:

BBO: Buy-Build-Operate بخش عمومی دارایی های عمومی را به بخش

خصوصی جهت راه اندازی و نگهداری برای دوره مشخصی منتقل می کند. البته

بخش عمومی در دوره انتقال بر دارایی کنترل و نظارت دارد.

LDO: Lease-Develop-Operate: همانند شیوه فوق با این تفاوت که دارایی

به بخش خصوصی اجاره داده می شود.

LO: Operate under License: راه اندازی تحت مجوز: بخش خصوصی

تحت شرایط و ضوابط خاصی، پروانه یا حق راه اندازی خدمات عمومی را

دریافت می کند که معمولاً در خصوص پروژه های IT کاربرد دارد. این شیوه

حیطه وسیعی از ارائه خدمات از تأمین مستقیم بوسیله دولت یا وزارتخانه تا

خصوصی سازی کامل را شامل می شود. در این شیوه بخش عمومی تمامی

مسئولیت ها، ریسک ها و مزایا را به بخش خصوصی واگذار می نماید. در این

طیف، مشارکت بخش عمومی - خصوصی براساس میزان مشارکت بخش

عمومی و خصوصی در اجرای طرح و درجه تخصیص ریسک طبقه بندی می شود.

۳) بخش خصوصی طراحی و ساخت راه اندازی دارایی را برعهده دارد و وقتی دوره قرارداد راه اندازی به پایان رسید، طرح را به بخش عمومی منتقل می کند. اگرچه شریک خصوصی می تواند مجدداً دارایی را از بخش عمومی اجاره یا اجاره به شرط تملیک نماید. PPP با این ماهیت شامل اشکال ذیل می باشد:

BOT: Build-Operate-Transfer: بخش خصوصی طراحی، تأمین

مالی، ساخت و راه اندازی را تحت قرارداد طولانی مدتی برعهده دارد.

چنانچه به محض اتمام پروژه مالکیت آن به بخش عمومی منتقل

نشده باشد، پس از اتمام مدت قرارداد این امر صورت می پذیرد.

BOOT: Build-Own-Operate-Transfer: نوعی قرارداد است که بخش

خصوصی امتیازی را برای تأمین مالی، طراحی، ساخت و راه اندازی،

برای مدت زمان معینی دریافت می نماید. حتی می تواند از استفاده

کنندگان مبالغی را در ازای استفاده از طرح دریافت نماید. بعد از اتمام

دوره قرارداد مالکیت به بخش عمومی مجدداً منتقل می شود.

BLOT: Build-Lease-Operate-Transfer: ساخت، اجاره به شرط

تملیک، راه اندازی، انتقال مالکیت: بخش خصوصی امتیازی را برای

تأمین مالی، طراحی، ساخت و راه اندازی در مدت اجاره در قبال پرداخت

مبالغی به عنوان اجاره دریافت می کند.

تأمین مالی PPP:

زمانیکه هدف از اجرای پروژه انتفاع عموم مردم از طرح باشد بخش خصوصی

می تواند از درآمدهای پیش بینی شده که توسط مردم به عنوان مصرف کننده

نهایی استفاده از خدمات طرح پرداخت می شود به عنوان وثیقه برای بسیج

منابع از بازارهای پولی استفاده نماید. (مانند درآمد حاصل از عوارض). حال

اگر مصرف کننده اصلی یا خریدار عمده محصول پروژه، بخش عمومی باشد،

پرداختهای مربوط به استفاده از خدمات مورد نیاز، که براساس قرارداد

راه اندازی و با شرط تداوم تأمین نیازهای بخش عمومی، صورت می پذیرد (مانند

عوارض سایه ای (Shadow tolls)، به عنوان وثیقه استفاده کند.

بخش دولتی ممکن است سهم مستقیمی در تأمین هزینه های طرح داشته

باشد مانند خرید سهام، (جایی که تقسیم سود مطرح باشد) اعطای وام و یارانه

(زمانیکه بازده اجتماعی Social Return بالاتر از بازده بخش خصوصی باشد).

بخش عمومی همچنین می تواند اخذ وام توسط بخش خصوصی را تضمین

نماید. ثالثاً تأمین مالی پروژه های PPP می تواند از طریق شرکت پروژه یا SPV

و تشکیل کنسرسیومی از بانکها، موسسات تأمین مالی که به منظور استفاده از

سرمایه، تجربه و تقسیم ریسک راه اندازی شده، صورت پذیرد. تأمین مالی PPP

می تواند به صورت یکی از صور زیر انجام پذیرد:

۱- پروژه خوداتکا که جمع آوری منابع مالی صرفاً برای اجرای پروژه خاص

صورت می پذیرد.

۲- نسبت بالای بدهی به حقوق صاحبان سهام از طریق استفاده

از اهرم ها. یک شرکت تازه تاسیس پروژه معمولاً دارای سرمایه

(حقوق صاحبان سهام Equity) اندکی می باشد که بتواند

براساس آن قرض گیری نماید که معمولاً ۱۰ تا ۳۰ درصد کل

سرمایه مورد نیاز اجرای یک پروژه را شامل می شود.

۳- قرض گیری بخش خصوصی براساس جریان نقدی خاص

پروژه نه براساس ترازنامه صورت می پذیرد که وام دهندگان به

درآمدهای آتی حاصل از راه اندازی پروژه و دارایی های شرکت پروژه

برای بازپرداخت وام توجه می کنند.

۴- انواع مختلف تضامین مالی: که عموماً توسط بخش خصوصی

محدود به میزان آورده خود، ارائه می شود. دولتها معمولاً این

تضامین را صادر نمی نمایند. وام دهندگان مبالغ پرداختی را از

محل جریان های نقدی آتی پروژه یا مستقیماً از بخش عمومی

وصول می کنند.

۵- تشکیل SPV: یک شرکت باهدف خاص یک شخصیت حقوقی

مستقل به عنوان قرض گیرنده.

PPP میتواند از محل فروش اوراق بهادار بر مبنای ادعای جریان نقدی

نقدی آتی تأمین مالی شود. در یک نوع خاص این روش، بخش

عمومی دارایی های مالی خود را، درحقیقت ادعای مبنی بر



درآمدزایی طرح، را به SPV می‌فروشد. SPV نیز اوراق بهادار را به پشتوانه این دارایی مالی به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی می‌فروشد و بخش عمومی با این مبالغ پروژه را تأمین مالی می‌کند. پرداخت اصل و فرع پول از محل سهم بخش عمومی از درآمدهای آتی طرح، توسط SPV به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی پرداخت می‌شود. از آنجا که SPV طرف مقابل سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است نتیجتاً درگیری بخش عمومی در این فرایند محدود می‌شود. به هر حال بخش عمومی در واقع طرح را تأمین مالی می‌نماید، اگرچه مبالغ حاصله از فروش اوراق توسط SPV این حقیقت را پنهان می‌دارد.

مهمترین دلایل اجرای طرحها به شیوه PPP:

براساس تحقیقی که در سه کشور هنگ کنگ، استرالیا و بریتانیا به عمل آمد از مهمترین دلایل اجرای PPP که توسط پاسخ دهندگان هنگ کنگی، بریتانیایی و استرالیایی مطرح شد، می‌توان به دلایل زیر اشاره کرد:

۱) مشوقهای بخش خصوصی: منافع مشارکت بخش خصوصی در اجرای طرحهای زیربنایی برهیچکس پوشیده نیست. در این خصوص می‌توان به مهارت، ابتکار و خلاقیت، تسهیم ریسک و انگیزه بخش خصوصی اشاره نمود. مشوقهای بخش خصوصی در واقع همان ارزش افزوده ناشی از مشارکت بخش خصوصی در اجرای طرح می‌باشد.

۲) فشارهای ناشی از توسعه اقتصادی مبنی بر لزوم فراهم کردن تسهیلات بیشتر برای عموم مردم، البته این شرط بیشتر از شرایط واقعی کشور هنگ کنگ که دارای آهنگ سریعی در توسعه بخش زیربنایی می‌باشد، نشأت گرفته است.

۳) کیفیت بالای خدمات ارائه شده

استرالیا

۱) کیفیت بالای خدمات ارائه شده
۲) فشارهای ناشی از توسعه اقتصادی مبنی بر لزوم فراهم کردن تسهیلات بیشتر برای عموم مردم،
۳) ناکارآمدی به دلیل انحصار دولت (بخش عمومی) و فقدان رقابت بریتانیا:

۱) کمبود منابع مالی بخش عمومی
۲) فشارهای ناشی از توسعه اقتصادی مبنی بر لزوم فراهم کردن تسهیلات بیشتر برای عموم مردم،
۳) جلوگیری از محدودیتهای دولت در سرمایه‌گذاری این اولویت بندی توسط جامعه آماری در این سه کشور نشان داد که بریتانیا بیشتر بر روی عناصر تأمین مالی و هنگ کنگ و استرالیا بیشتر بر روی اجرای بهتر پروژه‌های بخش عمومی با مشارکت بخش خصوصی تأکید دارند.

شش جنبه برای تقویت قابلیت اتکاء و پاسخگویی این شیوه

شش بعد ریسک، هزینه - فایده، تأثیرات سیاسی و اجتماعی، مهارت، همکاری و تشریک مساعی و معیارهای اجرا، تشکیل دهنده ابعادی هستند که قبل از شروع ترتیبات مشارکت عمومی-خصوصی باید بررسی شوند.

ریسک: اولین موضوعی که در ارزیابی میزان پاسخگویی و قابلیت اتکاء این شیوه تأمین مالی مهم است درک مفهوم ریسک و تسهیم آن، بین طرفین باهدف واگذاری ریسک به بخشی که قابلیت درک و کنترل آن را به بهترین نحو دارد، است. هرچند که یکی از دلایل به کارگیری این شیوه انتقال ریسک از سوی دولت (بخش عمومی) به بخش خصوصی است، ولی باید توجه داشت که کل ریسک را نمی‌توان به بخش خصوصی منتقل کرد. انتقال ریسک باید براساس میزان برخورداری طرفین از دانش، منابع و مهارت لازم

برای کنترل ریسک مربوطه باشد.

هزینه - فایده: تحلیل هزینه-فایده برای تعیین اجرای پروژه‌های مناسب حیاتی است. اگرچه کنترل هزینه‌های این طرح مهم می‌باشد و مهمترین دلیل برای استفاده از این شیوه توسط بخش عمومی است، ارزش‌گذاری منافع نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. انجام این تحلیل، پیش از شروع یک پروژه به روش مشارکت بخش عمومی-خصوصی از اهمیت بالایی برخوردار است همچنین توجه به هزینه‌ها و منافع پروژه در حین اجرا نیز مهم است. مهم‌ترین سؤالاتی که در رابطه با مسئولیت مدیران بخش عمومی در خصوص هزینه‌ها و منافع پروژه مطرح می‌شود، شامل: آیا هزینه‌ها شامل هزینه فرصت، هزینه‌های چرخه حیات پروژه، هزینه‌ها عملیاتی و تعمیر و نگهداری در نظر گرفته شده؟ چنانچه هزینه‌ها و منافع یک پروژه تحقق نیابد چه اتفاقی می‌افتد؟ چه برنامه‌هایی برای حمایت از منافع عموم مردم در نظر گرفته شده؟

تأثیرات سیاسی، اجتماعی: مشارکت ممکن است تأثیر عمده‌ای بر سیستم‌های اجتماعی، محیطی مانند آموزش، سلامت، سیستم قانونی بگذارد. تأثیرات اجتماعی می‌تواند پیامدهای سیاسی نیز به دنبال داشته باشد. به عنوان مثال اگر این مشارکت باعث آلودگی آبها و محیط زیست شود، گروه‌های مدافع محیط زیست بر انتخابات آتی سیاستمداران که از طرح حمایت نموده‌اند تأثیر سوء خواهد گذاشت و بدون شک حمایت مالی سیاستمداران از طرح تضعیف می‌شود.

مهم‌ترین سؤالاتی که در رابطه با مسئولیت مدیران بخش عمومی در رابطه با تأثیرات اجتماعی-سیاسی پروژه مطرح می‌شوند، عبارتند از:

استراتژی هر یک از طرفین مشارکت در شناسایی تأثیرات اجتماعی، سیاسی، محیطی، زیستی چگونه است و کدامیک مسئول توجه به این تأثیرات هستند؟

آیا کلیه طرفین مشارکت در فرایند تصمیم‌گیری موثر هستند؟

مهارت: در اجرای این مشارکت، بهره‌گیری از افراد دارای مهارت بالا در درک اهداف طرح، مقررات، مسئولیت‌های مربوطه، مفاد موافقت‌نامه، ضروری است. نوع تخصص مورد نیاز بستگی به ماهیت طرح و مأموریت این مشارکت دارد. ولی به طور عمده شامل مهارت در تکنولوژی اطلاعات، حقوق، مدیریت روابط عمومی و مباحث داخلی مربوط به مشارکت است. بیان شفاف میزان تخصص مورد انتظار از طرفین، لازم و ضروری است.

مهم‌ترین سؤالاتی که در رابطه با مسئولیت مدیران بخش عمومی در خصوص معیارهای مهارت مطرح می‌شود، شامل:

آیا مهارت و تخصص مورد انتظار از بخش خصوصی به وضوح در اسناد مناقصه مطرح شده‌ها یا قرارداد، مهارت و توانایی طرفین را تضمین می‌کند؟

همکاری: انتظارات در خصوص میزان همکاری طرفین و لزوم تسهیل برقراری این همکاریها بایستی در قراردادهای PPP به وضوح بیان شده باشد. لازم است به تعدادی از چالشهای میان فردی شامل رهبری موثر، ایجاد ارتباط با طرفین مشارکت، مدیریت پروژه، اطمینان توجه لازم شود.

مهم‌ترین سؤالاتی که در رابطه با مسئولیت مدیران بخش عمومی در خصوص همکاری طرفین مطرح می‌شود، شامل:

آیا شرایط و ضوابط قرارداد در ایجاد فضایی برای ابتکار و خلاقیت طرفین مشارکت مناسب است؟

چه استراتژی برای توسعه و حفظ همکاری باز و وسیع بین طرفین مشارکت تدوین شده است؟

معیارهای عملکرد: اقدامات اجرایی مناسب برای ایجاد فضای اطمینان فیما بین طرفین ضروری است. قراردادهای مشارکت بایستی به گونه‌ای تدوین شده باشد که طرفین مشارکت را در جهت همکاری برای ارتقا سطح عملکرد جذب و تشویق کند. در بریتانیا، PPP غالباً از زاویه ارزش به ازای پول (Value for Money) ارزیابی می‌شود. این عبارت به ترکیب مناسب هزینه، کیفیت و

انعطاف پذیری طرح می‌پردازد.

مهم‌ترین سؤالاتی که در رابطه با مسئولیت مدیران بخش عمومی در خصوص معیارهای عملکرد مطرح می‌شود، شامل:

چه استراتژی برای دستیابی به نتایج کارا و موثر در فرایند مشارکت تدوین شده است؟

چه کسی مسئول کنترل و ارزیابی عملکرد می‌باشد و چگونه می‌توان اطمینان حاصل نمود که بخش خصوصی مطابق با انتظارات بخش دولتی و سایر سهامداران عمل می‌کند.

نتیجه‌گیری:

در حقیقت شیوه تأمین مالی مشارکت عمومی-خصوصی، نشان‌دهنده تلاشی در برای متحول نمودن فرایند سنتی خدمات‌رسانی عمومی با استفاده از بخش خصوصی به عنوان سرمایه‌گذار استراتژیک است. بخش خصوصی در واقع دارای مسئولیت مستقیم در ارائه خدمات به عمومی مردم براساس تعهدات قراردادی‌اش می‌باشد. انگیزه و قصدی که در ورای این رویکرد قرارداد بر منافع دخالت بخش خصوصی در تدارک خدمات عمومی دلالت دارد. کارایی و اثربخشی، ارتقاء کیفیت، ابداع و نوآوری، ارزش برای پول، انعطاف پذیری به همراه تخصیص بهتر منابع مالی بخش عمومی، از جمله این منافع هستند. به منظور اجرای این شیوه، تدوین قوانین صریح و شفاف نشان‌دهنده مسئولیت‌های بخش خصوصی و دولتی لازم است.

تجربه در کشورهای مختلف نشان می‌دهد که نیاز برای تنظیم مقررات و قوانین لازم برای حصول اطمینان از برآورده شدن منافع بخش دولتی و خصوصی، محسوس و غیرقابل انکار است. با این حال این قوانین باید طوری طراحی و اعمال شود که علاوه بر حمایت از رفاه اجتماعی و رقابت آزاد و ارتقا نظم بازار، مانع از خفقان بازار و محدود کردن آن به وسیله اعمال کنترل‌های واهی و غیرضروری شود. به نظر منطقی می‌رسد که با افزایش سهم بخش خصوصی در تدارک خدمات عمومی، از قوانین و مقررات بخش دولتی کاسته شود. ولی در واقعیت، مشارکت برخلاف این نظر است. در بسیاری از موارد، مشارکت نیازمند قوانین و مقررات موثر دولت است که باید بر پایه سیستم پایدار و قابل اطمینان قوانین قابل اجرا در زمینه دارایی، قراردادها، اختلافات و دیون باشد. یک چارچوب قانونی واضح، نقش بخش دولتی و خصوصی، سطح رابطه آنها، و حوزه‌های همکاری این دو بخش که برای ایجاد مشارکت پایدار لازم است، را مشخص می‌کند. بخش بنیادی نظریه‌های جدید اقتصاد که به هم پوشانی دیسپلین بخش خصوصی و دولتی دلالت دارد به طور عمده به سمت نظریه اقتصاد مختلط گرایش دارد. در این اقتصاد، اشکال گسترده‌ای از الگوهای اقتصادی وجود دارد که نه به طور کامل تحت الشعاع شرکتهای دولتی می‌باشد و نه تحت سیستم کاملاً خصوصی بدون نظارت قانونی دولت فعالیت می‌کند. فضای حاکم همکاری بیشتری بین این دو بخش را می‌طلبد. در این اقتصاد مرزهای بین بخش خصوصی و دولتی کمرنگ است و الگوهای جدید تعامل، فرصتهای بیشتری برای بخش خصوصی به منظور ارائه خدمات دولتی تحت نظارت قوانین و مقررات الزام‌آور دولتی فراهم می‌کند.

مباحث مربوط به اعتماد به دولت و حفظ منافع مردم در این نوع شیوه اجرای طرح‌ها موضوعاتی چالش برانگیز است. پاسخگویی و مسئولیت‌مدیریت در PPP مستلزم متوازن کردن هزاران تقاضای بخش عمومی است. سودآوری، تسهیم ریسک، ابتکار و خلاقیت، قابل اطمینان بودن، چارچوب زمانی، مشارکت سهامداران، شفافیت، امنیت از جمله محاسن این شیوه است. اگرچه در مقایسه با شیوه‌های سنتی قراردادها، پیچیدگی شبکه کاری مربوط به PPP موضوع پاسخگویی و مسئولیت‌پذیری را چالش برانگیز نموده، لیکن منافع این شیوه جذاب است زیرا باعث ارتقا سطح کیفیت خدمات بخش عمومی می‌شود.

ارتباط متقابل کنوانسیون کانتینرهای ایمن و ایمنی در ترمینالهای کانتینری

احسان سلمانی تهرانی

کارشناس برنامه‌ریزی ترمینال کانتینری شهید رجایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

در دهه ۱۹۶۰ با اختراع کانتینر انقلابی عظیم در حمل و نقل دریایی رخ داد به طوری که نام مخترع آن (مالکوم مک لین) در کنار افرادی همچون گرهام بل، ادیسون و... در تاریخ ثبت شد.

در سال ۱۹۶۷ سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌ام‌و) تصمیم به بررسی ایمنی استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی گرفت. آی‌ام‌و با همکاری کمیسیون اقتصادی اتحادیه اروپا، پیش‌نویس کنوانسیون ایمنی را تهیه و در سال ۱۹۷۲ نسخه نهایی آن با عنوان کنوانسیون کانتینرهای ایمن (International Convention For Safe Containers) به تصویب سازمان ملل و آی‌ام‌و رسید. این کنوانسیون دو هدف را دنبال می‌کند:

۱. صیانت از جان انسانها در حمل و نقل و نگهداری کانتینرها از طریق تست‌های ادواری وضعیت ساختاری کانتینرها
 ۲. تسهیل حمل و نقل کانتینری از طریق قوانین بین‌المللی که قابل اجرا در حمل و نقل کانتینری باشد.
- با افزایش روند تجارت جهانی و روند رو به رشد حمل و نقل دریایی استفاده از کانتینر جایگاه خاصی در زنجیره حمل و نقل به خود اختصاص داده و امروزه بیش از ۳۰ درصد از تجارت دریایی توسط کانتینر صورت می‌پذیرد و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۱۵ به ۶۴۵ میلیون TEU کانتینر در سال برسد.

پیش‌بینی روند حمل و نقل کانتینری تا سال ۲۰۱۵

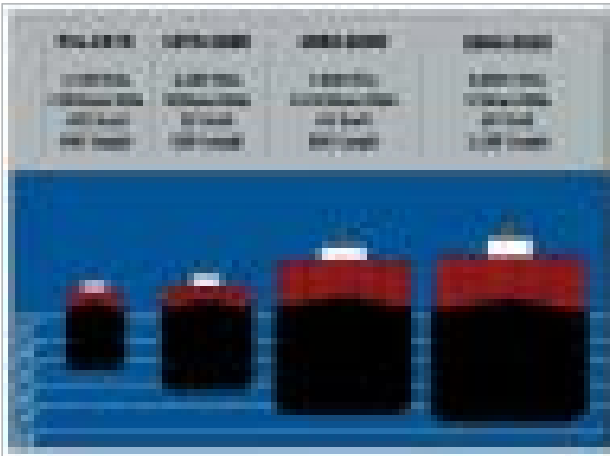
Year	TEU (Millions)
2000	100
2001	110
2002	120
2003	130
2004	140
2005	150
2006	160
2007	170
2008	180
2009	190
2010	200
2011	210
2012	220
2013	230
2014	240
2015	250

پیش‌بینی روند حمل و نقل کانتینری تا سال ۲۰۱۵

Year	20' TEU (Millions)	40' TEU (Millions)
2000	100	50
2001	110	55
2002	120	60
2003	130	65
2004	140	70
2005	150	75
2006	160	80
2007	170	85
2008	180	90
2009	190	95
2010	200	100
2011	210	105
2012	220	110
2013	230	115
2014	240	120
2015	250	125

انواع مختلف کانتینر:

با توجه به نوع کاربرد کانتینر برای جابجایی کالاهای مختلف، انواع گوناگونی از کانتینر به شرح زیر ساخته شده که در حمل و نقل مورد استفاده قرار می‌گیرد:



نوع کانتینر	کاربرد
کانتینر خشک	برای حمل کالاهای خشک و بسته‌بندی شده
کانتینر ارتفاع بلند	برای حمل کالاهای حجیم و سبک
کانتینر تخت	برای حمل کالاهای حجیم و سنگین
کانتینر سقف باز	برای حمل کالاهای حجیم و سبک
کانتینر یخچال دار	برای حمل کالاهای فاسدشدنی
کانتینر تهویه دار	برای حمل کالاهای حساس به دما
کانتینر تهویه دار و یخچال دار	برای حمل کالاهای فاسدشدنی و حساس به دما

البته انواع دیگری از کانتینر نیز موجود است که استفاده از آنها در سراسر دنیا هنوز رایج نشده مانند کانتینرهای ۳۵ فوتی، کانتینرهای حمل دام زنده، کانتینرهای حمل قیر و ...



کانتینر در زنجیره حمل و نقل:

کانتینر در چرخه حمل و نقل دریایی در بخش‌های مختلفی گردش می‌کند که در هر بخش فاکتورهای متعددی بر ساختار کانتینر تاثیر می‌گذارد. این فاکتورها را می‌توان در ۳ گروه عمده تقسیم بندی نمود:

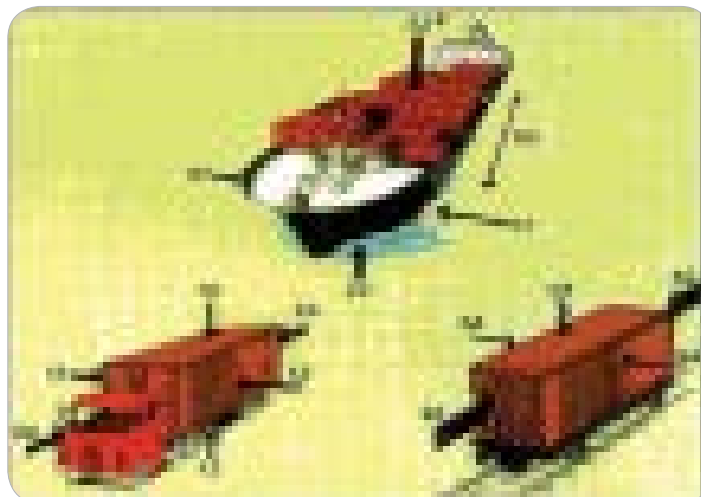
۱. عوامل شیمیایی (مانند ریزش و تماس کالاها بر بدنه داخلی و خارجی کانتینر)
۲. عوامل انسانی (خطاهای انسانی)
۳. عوامل تجهیزاتی (تاثیر خرابی تجهیزات بر ساختار کانتینر)

تاثیر هر بخش از زنجیره حمل و نقل کانتینر بر ساختار کانتینر:

استافینگ کانتینر: استافینگ کانتینر عبارت است از عملیات بارگیری محموله به داخل کانتینر. در این مرحله مواردی وجود دارد که بر ساختار کانتینر تاثیرگذار است.

در فرآیند بارگیری کالا در ابتدای بایست به شیوه بارگیری توجه کرد. امروزه با استفاده از سیستم پالت می‌توان فرآیند استافینگ را با سرعت بیشتر و کیفیت بهتر انجام داد. استفاده از سیستم سنتی و چیدمان تک تک کیسه‌ها و کالاها باعث کاهش سرعت و پاره شدن کیسه‌ها و خسارت به محموله می‌شود. در حین بارگیری مایعات خطر ناک و خوردگی می‌بایست به ظروف کالاها توجه ویژه نمود و از ظروف فرسوده استفاده نشود. استفاده از ظروف فرسوده باعث ریزش کالاها و مایعات شده و با توجه به بدنه فلزی کانتینر باعث خوردگی آن می‌گردد و بدین ترتیب کانتینر زودتر از عمر مفید خود، فرسوده می‌شود و نمی‌توان از آن در حمل و نقل دریایی استفاده کرد. در شیوه استافینگ کالا نیز می‌بایست اصول بارچینی را رعایت نمود. بسته‌های کالا می‌بایست به طور منظم چیده شود. علاوه وزن کالا بطور یکسان در همه کانتینر توزیع شود و نمی‌بایست بیش از ۶۰٪ از کالا در یک سمت کانتینر بارگیری شود. عدم توجه به این امر باعث به هم خوردن پایداری کانتینر شده و به راحتی سقوط می‌کند و از سوی دیگر ساختار کانتینر از حالت عادی خارج می‌شود (Deformation) و این کانتینر دیگر برای استفاده در حمل و نقل دریایی استاندارد نیست. پس از خاتمه استافینگ کانتینر، می‌بایست تمامی فضاهای خالی مابین کالاها را با استفاده از تجهیزات مناسب پر نمود تا کالاها نتوانند در کانتینر آزادانه حرکت نکنند. با توجه به اینکه در چرخه حمل و نقل نیروهای زیادی به کانتینر وارد می‌شوند، در صورتیکه کالاها به خوبی در کانتینر مهار نشده باشند، باعث خسارت به بدنه کانتینر خواهد شد. همچنین برای تهویه هوای داخل کانتینر نمی‌بایست کالا بیش از حد قرمز که در دیواره کانتینر وجود دارد چیده شود. در صورت بسته شدن مسیر تهویه هوای کانتینر ممکن است در اثر تراکم بخارات ناشی از تبخیر کالا، کانتینر در هنگام باز شدن در مقصد منفجر شود.

نیروهای وارده بر ساختار بدنه کانتینر در چرخه حمل و نقل



نمونه از استافینگ صحیح بشکه داخل کانتینر



انتقال کانتینر تا محوطه ترمینال کانتینر:

پس از بارگیری کالا به داخل کانتینر، می‌بایست کانتینر مذکور به ترمینال کانتینر، برای بارگیری به کشتی ارسال شود. در این بخش از زنجیره حمل و نقل نیز موارد متعددی وجود دارد که بر ساختار کانتینر تاثیر گذار است. در ابتدای بارگیری کانتینر توسط ریچ استاکر بر روی کشتنده قابل توجه است. دقت اپراتور ریچ استاکر و گذاشتن کانتینر به آرامی بر روی کشتنده باعث می‌شود هیچگونه ضربه و فشاری به ساختار کانتینر وارد نشود.

استفاده از کشتنده و کفی مناسب و سالم نیز نقش مهمی را در این بخش ایفا می‌کند. استفاده از کشتنده نامناسب، باعث صدمه به چارچوب و ساختار کانتینر می‌شود. همچنین کیفیت مسیر تردد کشتنده نیز در حفظ ساختار کانتینر تاثیر گذار است. وجود پستی بلندی و چاله در سطح ترمینال باعث ضربه به کشتنده و کانتینر می‌شود که قابل توجه است.

خطوط قرمز رنگ که حد مجاز بارچینی داخل کانتینر را نشان می‌دهد



نمونه ای از یک کشتنده استاندارد حمل کانتینر در بتادر (Port Truck)



نمونه ای از ریزش کالا در کانتینر و تاثیر آن بر ساختار بدنه کانتینر



نگهداری کانتینر در ترمینال کانتینر:

چگونگی چیدمان و نگهداری کانتینر در ترمینال کانتینر نیز می‌تواند بر ساختار کانتینر تأثیر گذار باشد. تعمیر و نگهداری به موقع تجهیزات باعث می‌شود که در حین چیدمان کانتینر حادثی رخ دهد که هم به کانتینر و هم به کالا و کاشنده خسارت وارد کند. محل بارچینی کانتینر نیز یکی از موارد قابل توجه است. در ترمینالهایی که سطوح ناصاف دارند باعث می‌شود که به بدنه کانتینر نیروهای زیادی وارد شود و این امر باعث تغییر فرم (Deformation) بدنه کانتینر می‌شود و این امر هم به کانتینر خسارت می‌زند و از سوی دیگر چون محموله داخل کانتینر به بدنه کانتینر بسته شده است (Lashing) باعث خسارت به کالا نیز می‌شود. امروزه در ترمینالهای کانتینری به جای استفاده از پوشش آسفالت برای سطوح از بلوک‌های سیمانی مخصوص استفاده می‌کند که این مساله باعث کیفیت سطوح، قابلیت تعویض سریع و نظافت آسان آن است و به علاوه به چارچوب کانتینر فشار اضافه وارد نمی‌شود. در مواردی که کانتینر حاوی کالاهای حساس مانند جام شیشه‌می باشد قرار گرفتن کانتینر در محل ناصاف و موجدار باعث خسارت کلی به محموله می‌شود.

مورد دیگر نحوه چیدمان کانتینر بر روی یکدیگر است که در این زمینه نیز میبایست اپراتور ترانس تینر دقت کافی را معطوف این امر کند و می‌بایست دقیقاً چهار گوشه کانتینر بر چهار گوشه کانتینر زیرین قرار گیرد که در غیر اینصورت باعث صدمه به کانتینر زیرین و یا حتی پاره شدن سقف آن منجر شود. همچنین اپراتور ترانس تینر نمی‌بایست به هیچ وجه کانتینر ۴۰ فوت را بر روی کانتینر ۴۰ فوت قرار دهد. یکی از معضلات موجود در سطح ترمینال‌های کانتینری تصادف تجهیزات با هم و تجهیزات با کانتینرهاست که این مساله نیز به ساختار کانتینرها صدمه وارد می‌کند.

نمونه ای از تصادف یک کاشنده با خودرو سواری در ترمینال کانتینر



نمونه ای از حادثه بر اثر نقص فنی ترانس تینر



نمونه ای از سنگ فرش مخصوص ترمینال کانتینر در بندر روتردام هلند



بارگیری کانتینر به کشتی:

همچون بخش‌های گذشته، بارگیری کانتینر به داخل کشتی نیز باعث وارد آمدن نیروها و ضرباتی به ساختار کانتینر می‌شود که قابل توجه و تامل است. حین برداشتن کانتینر توسط گنتری کرین در صورت عدم دقت اپراتور ممکن است جرثقیل به سقف کانتینر ضربه وارد نماید که باعث خسارت به سقف کانتینر می‌شود.

پس از انتقال کانتینر از ترمینال کانتینر به زیر جرثقیل کانتینری (Gantry Crane)، کارگران می‌بایست به در ابتدا به انتهای کانتینر وسیله ای متصل کند، این وسیله به نام تویست لاک (Twist Lock) برای اتصال کانتینرهای مورد استفاده قرار می‌گیرد که محل استقرار آنها روی عرشه است و این وسیله کانتینرهای روی عرشه را به هم قفل می‌کند تا در طی سفر دریایی سقوط نکنند. پس از اتصال این وسیله به انتهای کانتینر، کانتینر مذکور توسط گنتری کرین به عرشه کشتی منتقل می‌شود.

در کشتی‌های نسل جدید کانتینری درون انبارهای کشتی زوآندی وجود دارد که برای تسهیل در ورود و خروج کانتینر در انبار کشتی نصب شده است و کانتینر درون آن قرار گرفته و به آسانی به انتهای انبار منتقل می‌شود. این وسیله Cell Guide نام دارد و به کشتی‌های مجهز به این وسیله کشتی‌های سلولار Cellular می‌گویند. در صورتی که کانتینری از نقطه نظر ساختار دارای پیچش و انحناء در بدنه باشد در هنگام بارگیری یا تخلیه آن از کشتی‌های سلولار ممکن است در Cell Guide کشتی گرفتار شود که این معضل هم به جرثقیل و هم به کانتینر خسارت وارد می‌کند و هم باعث کاهش شدید نرم عملیات به دلیل توقف طولانی مدت در عملیات می‌شود.

کلیه خسارات و صدماتی که در چرخه حمل و نقل به بدنه کانتینر وارد می‌شود که در این مرحله باعث باعث مشکل اساسی می‌کند.

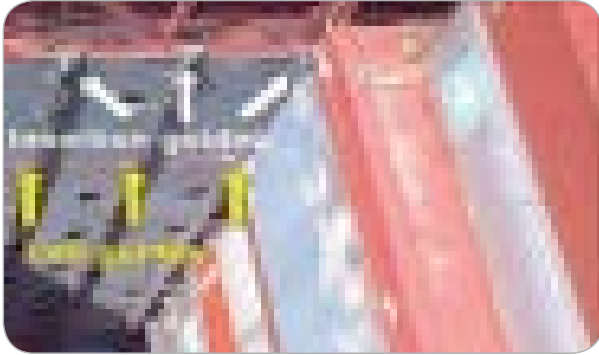
نمونه ای از گیر افتادن کانتینر در انبار کشتی که منجر به خسارت به محموله، کانتینر و انبار کشتی شده است



نمونه ای از تویست لاک برای اتصال کانتینرها در عرشه کشتی



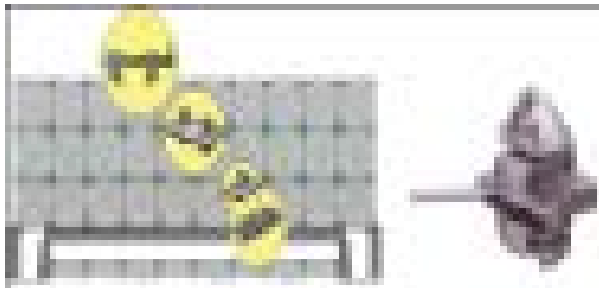
تصویری از درون انبار یک کشتی سلولار



حین قرار دادن کانتینر در انبار کشتی با توجه به اینکه کانتینرها در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند، در صورت عدم دقت اپراتور جرثقیل ممکن است کانتینرها به یکدیگر برخورد کنند که در مساله نیز باعث خسارت به بدنه کانتینر می‌شود.

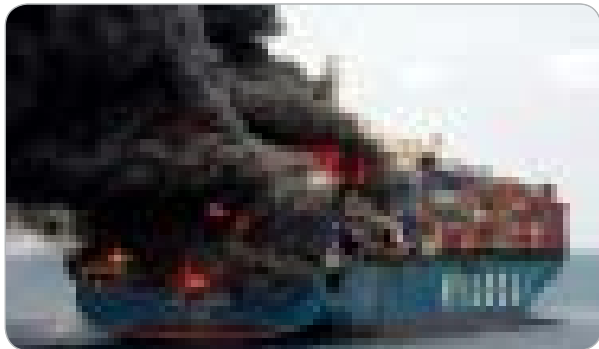
حمل و نقل کانتینر در دریا:

در این مرحله از زنجیره حمل و نقل بیشترین فشارها به بدنه کانتینر وارد می‌آید و باعث خسارت و همچنین تغییرات اساسی در ساختار کانتینر می‌شود. پس از بارگیری کانتینر به کشتی و لاشینگ کانتینر به عرشه کشتی، شناور آماده سفر دریایی می‌گردد. در طی سفر دریایی به دلایل زیر ممکن است سوانح عظیمی رخ دهد و به کانتینر و محموله خسارت وارد کند و یا حتی موجب غرق شدن کشتی شود:



به علت واژگون شدن و ریزش کالاهای خطرناک در اثر حرکات چرخشی کشتی در دریا:

در صورتی که کالاهای داخل کانتینر، به ویژه کالاهای خطرناک به طور دقیق، مناسب بسته بندی و به داخل کانتینر مهار نشده باشند، در دریا بر اثر حرکات کشتی که گاهی تا ۳۰ درجه نیز می‌رسد واژگون شده و باعث خسارات کلی به کشتی، محموله و کانتینرها می‌گردد. بنابراین لازم است به استافینگ کانتینرها و رعایت اصول بارچینی داخل کانتینر توجه خاص کرد.



تصویری از یک حادثه برای یک کشتی بر اثر ریزش کالاهای خطرناک



یک کارگر در حال لاشینگ کانتینر به عرشه کشتی

در اثر طوفان

با توجه به ماهیت حمل و نقل دریایی کالا، در صورتیکه کشتی تحت شرایط بد جوی قرار بگیرد، ممکن است حوادثی رخ دهد که منجر به خسارت به کانتینرها، محموله و کشتی وارد شود. پس از رسیدن کشتی به بندر مقصد، کانتینر از کشتی تخلیه شده و در ترمینال کانتینر چیده می‌گردد و پس از مدتی صاحب کالا برای تحویل آن مراجعه می‌کند. در این مراحل نیز همچون مراحل تولید تا ارسال کالا با کشتی دقیقا همان عوامل بر ساختار کانتینر تاثیر می‌گذارد.

با توجه به کل مطالب این مقاله، به راحتی می‌توان نتیجه گرفت که در طی زنجیره حمل و نقل دریایی کالاها، عوامل بسیاری بر کانتینرها تاثیر گذار است و نتیجتا باعث خسارت وسیعی به اقتصاد کشور عزیزمان می‌شود، به همین دلیل لازم است به رعایت اصول ایمنی، بارچینی کانتینر و دیگر مواردی که در این مقاله ذکر شد توجه ویژه معطوف شود.



تصویری از خسارت به کشتی و کانتینرها ناشی از طوفان

بندر انزلی در گذر زمان

طی دوره کرتاسه، پیشروی دریا از حوزه جنوبی خزر شروع می‌شود و تمام ایران را فرا می‌گیرد، تا اواخر این دوره یعنی (۷۰ میلیون سال پیش) مناطق البرز غربی و در نتیجه (انزلی) سر از آب بیرون می‌آورند.



در باره مرداب انزلی:

مرداب نام عمومی آب ساکن گیلان است که رودخانه‌های مختلفی در آن می‌ریزند در گیلان وقتی نام مرداب شنیده می‌شود ناخودآگاه همه به مرداب انزلی می‌اندیشند.

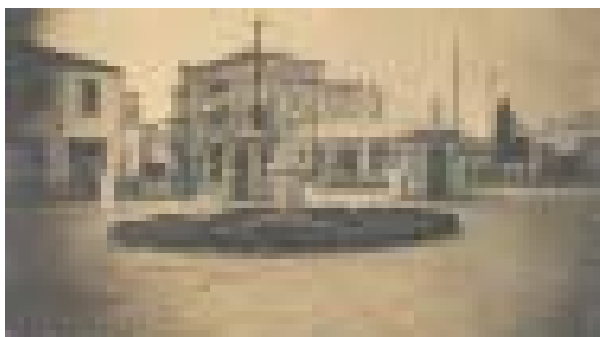
مرداب یا تالاب انزلی در ۲۸ و ۳۷ عرض شمالی و ۲۵ و ۳۹ طول شرقی قرار گرفته است نوعاً مرداب ساحلی است ارتباط آن با دریای خزر از طریق کانال کشتیرانی کوتاهی به طول ۱۸۰۰ متر که سر دهانه‌ی آن با دو موج شکن برقرار می‌شود. طوفان‌ها، انقلاب هوا و بادهای شدید روی پهنه مرداب می‌وزند با وجود عمق کم، قایق‌های مردم انزلی و (پیربازار) را منهدم می‌سازد قایق‌های زیادی در ساحل شرقی که ناحیه‌ای جنگلی است، به شن می‌نشینند.



پیر مردان کهنسال منطقه روستاهای اطراف از طوفان‌های مرداب سخن می‌گویند، به گونه‌ای که معتقدند؛ در مقابل طوفان مرداب دریا را به حساب نمی‌آوریم، موجی که در مرداب است در دریا وجود ندارد.

غازیان عضو جدا نشدنی انزلی بود و تنها راه زمینی انزلی از طریق رشت از غازیان است. غازیان با پل از طریق زمین به انزلی وصل است. تمامی کارخانجات تعمیر کشتی در بخش غازیان قرار گرفته‌اند، همچنین دوایر دولتی نیز در انزلی واقع شده‌اند.

این بار به یک بندر قدیمی در استان گیلان سفر کرده‌ایم و تاریخ را برای شناسایی این بندر و منطقه ورق می‌زنیم. سرزمین گیلان (سرزمینی که به حق آن را گسترده نیلگون برکت و سخاوت و زیبایی و حرکت نام نهاده‌اند). مرغزارهای دلکش و مراتع خرم، جنگل‌های سرسبز، شالیزارهای عطرآگین، باغ‌های پربرکت چای و سرزمین ابریشم و توتن و ماهی. سرزمین مردان و زنان شالیکار، دست‌های دختران چای کار و چهره‌های نگران و طوفان‌زده ماهیگیران همه سخن از گیلان دارند. سرزمینی که طبیعت در آرایش آن قدرت نمایی کرده است؛ کوه دارد، دشت دارد، جنگل دارد و رودخانه‌های پر آب دارد؛ سخن از انزلی است.



انزلی چگونه پدیدار شده است:

یک نظریه این است:

(آب رودها که بیشتر اوقات سیلابی و با گل و لای همراه است، هنگام ورود به دریا و برخورد به آب شور گل ولای با املاح و معلق در آب می‌آمیزد و رسوب می‌کند؛ در نتیجه جزیره‌ها از جمله انزلی پدید آمده‌اند که هنگام کمی آب از زیر آب نمایان می‌شوند و هنگام پر آبی ناپدید می‌شوند).

آنچه مسلم است انزلی و غازیان در گذشته به صورت جزیره بوده‌اند، نقشه‌ها می‌گویند خشکی انزلی عبارت است باریکه خشکی است که تا کیور چال حدود بیست کیلومتر طول دارد و همچون دیواری بین دریا و مرداب قرار داشته است.



دشت ساحلی گیلان که وسعتی معادل ۲۲۰۰ کیلومتر داشته و از آستارا تا جنوب شرقی رودسر گسترده شده است و پهنای آن از بندر کباشهر تا انزلی می‌باشد شهر انزلی روی همین دشت ساحلی قرار گرفته است. یک نظریه دیگر نیز این است:



روایت است؛ نام انزلی و غازیان از نام دو برادر به نام‌های انزل خان و غازان خان که در این بخش ها اقامت داشته‌اند، گرفته شده است. خانه‌های چوبی و گالی پوشی بعدها به سفال بدل شده‌اند.

(هانری رنه دالمانی) که در سال ۱۹۰۷ میلادی برابر با ۱۲۸۶ شمسی، به انزلی سفر کرده است، می‌گوید:

«انزلی شهر کوچک و عجیبی است. باغ‌ها و منازل به وسیله پرچینی که از نی درست شده از هم جدا می‌شوند و چنین به نظر می‌رسد که مادر شرق اقصی و یادر مرکز افریقا زندگی می‌کنیم.» یکی از آثار زیبا و دیدنی در شهرستان انزلی وجود دو پل بتنی بین انزلی - میان پشته و میان پشته - غازیان است. قبل از ساختن این دو پل رفت و آمد بین انزلی و غازیان با قایق صورت گرفته است.

سابقه کشتی سازی و کرجی سازی در بندر انزلی:

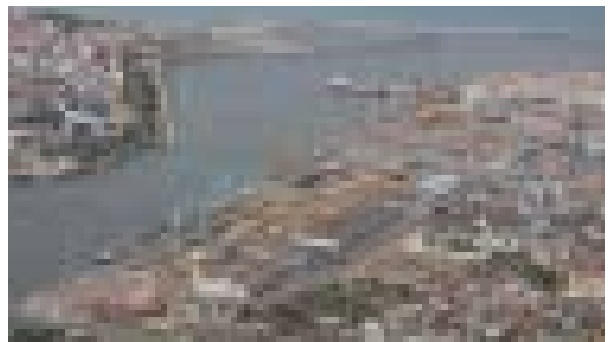
بدون شک از گذشته‌های دور در هر یک از بنادر جنوبی دریای خزر انواع شناور کوچک و بزرگ از کشتی گرفته تا قایق با شکل‌های مختلف ساخته می‌شده تا کشتیرانان، کرجی بانان دریا دل سینه امواج دریا را بشکافند.

انزلی یکی از مراکز مهم کشتی سازی و کرجی سازی بوده و هست. در سال ۱۸۴۴ به علت مخالفت روس‌ها با صدور الوار جنگلی از استرآباد، فعالیت‌های کشتی سازی در انزلی تعطیل شد و امروزه فایبر گلاس رقابت شدیدی را با کرجی سازی سنتی آغاز کرده است.

اداره بندر و دریانوردی انزلی از نظر قدمت شاید بعد از اداره گمرک و قبل از تأسیس شیلات فعالیت خود را آغاز کرده است و متأسفانه به علت تغییر مکان اداری و یا عدم توجه مسئولین در گذشته اسناد و مدارکی در بایگانی را کد آن اداره که بتواند سابقه تأسیس آن را نشان دهد، وجود ندارد چنین می‌نماید که بیشتر امور که امروز جزء کارهای روزمره اداره‌ی کشتیرانی محسوب می‌شود، به وسیله اداره گمرک انزلی انجام می‌شده است.

مدخل بندر انزلی هنگام تلاطم دریا یکی از خطرناک‌ترین دهانه‌های طبیعی بنادر جهان است. بیش از ۴۰ رودخانه در خلیج انزلی می‌ریخت و دو جریان یکی از خلیج انزلی به طرف دریا و دیگری جریانی از دریا به سوی خلیج انزلی. این دو جریان حتی وقتی دریا آرام بود، ورود و خروج را برای کشتی‌ها مشکل می‌کرد تا چه رسد به تلاطم و موج. احداث تأسیسات بندری و تأسیسات اداره بندر و موج شکن‌ها از سال ۱۲۷۴ شمسی آغاز شده ساختمان‌های اداره بندر و محوطه آن در سال ۱۳۰۶ طبق قراردادی بین ایران و روس تحویل دولت ایران داده شده است.

و اما امروز بندر انزلی در یک نگاه:



آخرین وضعیت انبار و محوطه بندر انزلی

بندر انزلی یکی از بنادر فعال در بین کشورهای حاشیه جنوبی دریای خزر است و به دلیل واقع شدن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب از اهمیت

بالایی برخوردار است.

این بندر مشمول قوانین و مقررات آزاد تجاری - صنعتی بوده و شرایط مناسبی را برای جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی فراهم می‌کند. زیر ساخت‌های مناسب، وجود انبارهای چند منظوره و ترمینال متنوع و برخورداری از مدرن‌ترین تجهیزات تخلیه و بارگیری همچنین بهره‌مندی از سیستم ترافیکی دریایی انزلی را از سایر بنادر همسایه در حوزه دریای خزر متمایز ساخته است. مساحت محوطه‌های این بندر در حدود یک میلیون متر مربع است و دارای ظرفیت اسمی ۱۱ میلیون تن می‌باشد.

مزایا و ویژگی‌ها:

- ۱- بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر و مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری.
- ۲- دارای رتبه‌ی سوم بین بنادر کشور بعد از امام خمینی و بندر شهید رجایی.
- ۳- نزدیکی با بندر آستاراخان و لاگان در روسیه کرانودسک در ترکمنستان، اوکائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان.
- ۴- ارتباط با بازارهای منطقه‌ای و دسترسی به بازار مصرف بالای ۳۰۰ میلیونی کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق.
- ۵- قرار گرفتن در مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب که این مسیر سه برابر مسیر فعلی کوتاه تر و ارزان تر است.
- ۶- نزدیکی به بزرگ‌ترین ذخایر نفت و گاز دریای خزر.
- ۷- برخورداری از معافیت مالیاتی.
- ۸- دسترسی به معادن سرب، روی و آهن و مراکز صنعتی.
- ۹- برخورداری از شرایط آب و هوایی معتدل استان گیلان.
- ۱۰- برخورداری از ترمینال مجهز مسافری دریایی.
- ۱۱- زیر ساخت‌های موجود در بندر:
- دارای ۹ پست اسکله عمومی و کانتینری.
- دارای ۱ پست اسکله نفتی.

تجهیزات بندری

- جرثقیل ریلی ساحلی ۱۴ دستگاه.
- ریچ استاکر ۲ دستگاه.
- انواع جرثقیل محوطه‌ای ۳۶ دستگاه.
- لیفت تراکت ۶۷ دستگاه.
- مکنده‌ی غلات و آتلود ۴ دستگاه
- کشنده و کفی ۱۲۶ دستگاه

امکانات موجود در بندر

- ۱۶۷۹۰ متر مربع انبار مسقف
- محوطه‌ی بارانداز؛ ۲۸ هکتاری
- مساحت کل انبارها؛ ۳۳ هکتاری
- مساحت کل بندر؛ ۹۹ هکتاری

تجهیزات دریایی

- ۳ دستگاه لایروب
- ۵ دستگاه پدک کش
- ۲ دستگاه بارچ
- ۷ دستگاه انواع قایق

فرصت‌های سرمایه گذاری

- ۱- ساخت مجتمع تعمیرات و ساخت داک کشتی‌ها
 - ۲- ساخت اسکله‌های دلفین، کانتینری، کالای عمومی، رورو
 - ۳- ساخت مجتمع تعمیر و نگهداری کانتینر.
 - ۴- خرید تجهیزات استراتژیک بندری و دریایی.
 - ۵- خرید کشتی مسافربری و بهره‌برداری از ترمینال مسافربری.
 - ۶- ساخت انبار سرپوشیده برای نگهداری کالای عمومی.
- به هر روی با طرح‌های در دست اجرا برای توسعه بندر کشور، بندر انزلی می‌رود تا در حاشیه جنوبی خزر نقش حساسی نه تنها فقط در منطقه گیلان بلکه در سطح ملی و بین المللی ایفا نماید.
- بهره‌گیری از گوه‌خزر به دلیل وجود منابع غنی انرژی و دسترسی آسان به کشورهای آسیای میانه برای ما امری حیاتی است. لذا سرمایه گذاری در ارتقاء بندر یاد شده به عنوان یک بندر مادر امری اجتناب ناپذیر است. امید با برنامه‌های در دست اجرا در آینده‌ای نه چندان دور انزلی جایگاه ویژه‌ای در بین بنادر منطقه خزر به خود اختصاص دهد.



طراحی و ساخت تجهیزات انرژی ایستگاه توان و سیستمهای انتقال انرژی

شرکت انرژی بارگویی انرژی آسیا (سهامی خاص) - ASIA ENERGY & INDUSTRY

شرکت انرژی بارگویی انرژی آسیا (سهامی خاص) - ASIA ENERGY & INDUSTRY

شرکت انرژی بارگویی و تولید تجهیزات خاص از جمله: (ASIA ENERGY & INDUSTRY) (ASIA ENERGY & INDUSTRY)

شرکت انرژی بارگویی و آزاد سازی نیروی انسانی (ASIA ENERGY & INDUSTRY) (ASIA ENERGY & INDUSTRY)

شرکت انرژی بارگویی انرژی آسیا (سهامی خاص) - ASIA ENERGY & INDUSTRY

شرکت انرژی بارگویی انرژی آسیا (سهامی خاص) - ASIA ENERGY & INDUSTRY

طراحی و ساخت تجهیزات انرژی بارگویی انرژی آسیا (سهامی خاص) - ASIA ENERGY & INDUSTRY
این شرکت در انجام پروژه های مختلف از جمله: ایستگاه های انتقال انرژی، ایستگاه های
تولید انرژی، سیستم های انتقال انرژی، سیستم های توزیع انرژی، سیستم های کنترل انرژی، سیستم های

نشانی دفتر مرکزی:

تهران - خیابان پارس - برج پارس - طبقه اول
ساختمان گویسنگال - طبقه اول

نشانی کارخانه:

تهران - بلوار میرزا آقاسی - خیابان گویسنگال - طبقه اول
خیابان ۲۸ تهرانی - ۲۰ تهرانی چهارم تهرانی - ۲۰ تهرانی اول
تهران - ۳۲۱۳۳۳۳۳ - فاکس: ۳۲۱۳۳۳۳۳