



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

بازار

سال بیست و نهم | شماره ۲۱۶ | دی ۱۳۹۳
۱۰۰ صفحه | قیمت ۶۰۰۰۰ ریال

آغاز عملیات اجرایی
طرح توسعه بندر بوشهر

نشست تخصصی:

- رنسانس لجستیک و انقلاب زنجیره تامین
- کوک سازناکوک فناوری اطلاعات در بنادر کشور



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 بین‌الملل « فرید قادری

تحریریه « محمود اشرفی | محسن خبازان | حسن سوری | رامین

جهان‌پور | مهدی دهدار | عاطفه نامداری

عکس « مجتبی بحیرایی | داوود طهری | یاسر علی‌بخشی

مدیر هنری « خشایار جعفری

امور هنری و صفحه‌آرایی « پویا ملک‌سیر

مترجم « احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی

ویراستار فنی و ادبی « مهدی جانباز | روشنگ عاطفی منش

بازرگانی و مشترکین « فرهاد شهریاری | نسرین غلامی

امور اجرایی « زهرا آخوندزاده

وبسایت « فریما صالح

مجری طرح « شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل‌ونقل (تین‌نیوز)

چاپ « هنر سرزمین سبز

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

جهان‌کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی

کد پستی « ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفکس « ۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۴۰-۸۸۱۹۰۶۳۹

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

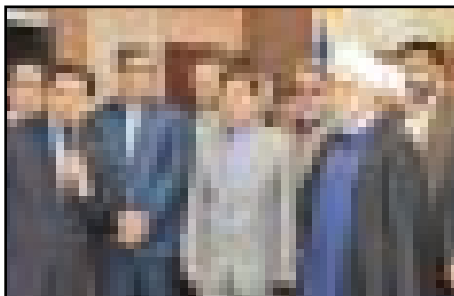
مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

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

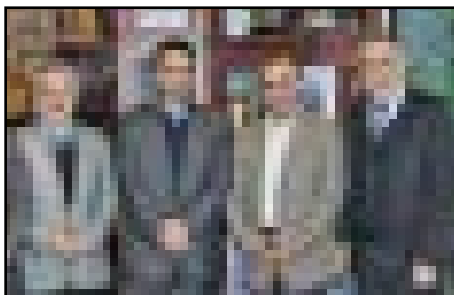
ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت

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



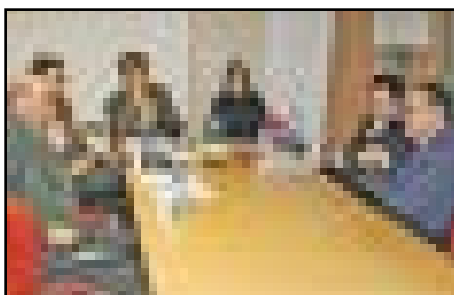
۱۲

آغاز عملیات اجرایی
طرح توسعه بندر بوشهر
با حضور رئیس‌جمهور



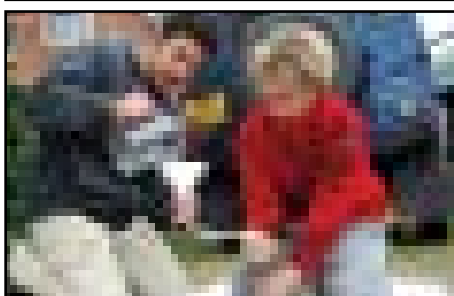
۱۴

رئیس‌انسان لیجستیک
و انقلاب زنجیره تامین



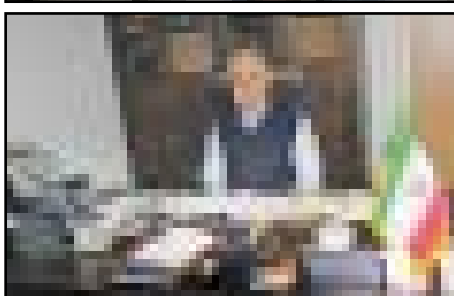
۳۴

کوک سازناکوک فناوری اطلاعات
در بنادر کشور



۴۳

ماهی و فک



۸۶

تاریخ شفاهی بنادر ایران

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

توسعه لجستیک ضرورت ایجاد بنادر نسل سوم



دکتر هادی حق شناس

آنچه امروز در ادبیات اقتصادی به عنوان یک قاعده می‌توان از آن نام برد این است که همواره رشد حمل‌ونقل در یابی حداقل معادل رشد اقتصادی جهان است و در برخی از سال‌ها میانگین بلندمدت رشد حمل‌ونقل در یابی حدوداً به ۲ برابر رشد اقتصادی جهان نیز می‌رسد. این موضوع البته برای کشورهای در حال توسعه از جمله ایران می‌تواند عدد بزرگتری باشد. چون کشورهای توسعه‌یافته به جهت فعالیت کار و نزدیک به اشتغال کامل همواره دارای رشد اقتصادی کمتر از ۵ درصد هستند ولی کشورهای در حال توسعه به دلیل وجود ظرفیت‌های خالی و مزیت نسبی در مواد اولیه می‌توانند از رشد دو رقمی برخوردار شوند کشور ما نیز از جمله آن کشورها به شمار می‌رود.

در این خصوص آنچه موجب تسریع و شدت گرفتن رشد تجارت نسبت به رشد اقتصادی می‌گردد کارایی در حمل‌ونقل و یا به عبارت بهتر توسعه لجستیک در حمل‌ونقل و اتصال کارآمد بازارهای مبدا تا مقصد به یکدیگر است. لجستیک یعنی زنجیره کامل حمل و نقل از مبدا تا مقصد که نه تنها بخشی از آن در اماکن بندری تعریف می‌گردد، بلکه بخش بندری آن مهمترین حلقه زنجیره تأمین محسوب می‌شود. تخلیه کالا از خن کشتی تا عرشه اسکله و حمل تا انبارها یا تخلیه در محوطه‌ها و مجدداً بارگیری به مقاصد بیرون از بندر، زنجیره‌ی مهمی است که در داخل بندر انجام می‌گیرد. در این رابطه اگر مثال عامیانه مردم را در جایجایی اثاثیه منزل یادآور شویم که در هر جایجایی بخشی از اثاثیه آسیب می‌بیند، در جایجایی کالا در داخل بنادر چنانچه وسائط حمل‌ونقل استاندارد و متناسب با نوع کالاها نباشد امکان آسیب دیدگی وجود دارد و به تبع آن هزینه تمام شده کالاها بالا می‌رود. نباید این نکته مهم را فراموش کرد که شرط کارایی لجستیک خوب، وجود زیرساخت‌ها و روساخت‌های مناسب در بنادر کشور است. یعنی محوطه‌های بازیر ساخت استاندارد، انبار و راه‌های دسترسی استاندارد.

یک بار دیگر به تعریف نسل بندی بنادر رجوع می‌کنیم و ساده‌ترین تعریف بنادر نسل اول که عمدتاً تا دهه ۶۰ مرسوم بود این است که این بنادر فقط وظیفه تخلیه و بارگیری را برعهده داشتند. بنادر نسل دوم همان وظایف بنادر نسل اول را انجام می‌دادند با این تفاوت که بخشی از نگاه‌های بزرگ صنعتی نیز به دلیل بهره‌مندی از زیرساخت‌های مناسب و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل در کنار بنادر ایجاد شدند و این روند تا دهه ۸۰ ادامه یافت.

از دهه ۸۰ میلادی به بعد گسترش فناوری اطلاعات و تنوع کالاها و خدمات و امکان انجام فعالیت‌های ارزش آفرین و ارزش افزوده‌ی بالا در محدوده‌های بندری که پیش‌نیاز توسعه فعالیت‌های لجستیک می‌باشد، منجر به ایجاد بنادر جدید و تکامل یافته‌ای به نام بنادر نسل سوم گردید که ضرورت دارد بنادر ایران نیز با توجه به مزیت‌های نسبی متعدد کشورمان به ویژه در صنایع نفت، گاز، پتروشیمی و معدنی به سوی بنادر نسل سوم گام‌های بلندی بردارد و البته نقطه شروع آن داشتن لجستیک بندری مناسب است.

توجه به عوامل موثر بر توسعه لجستیک بندری ایجاب می‌نماید تا کارایی عملیات، افزایش ایمنی جایجایی کالا در بنادر در حداقل زمان ممکن صورت پذیرد. بنادر ایران باید خود را برای تکنولوژی‌های نو و استفاده حداکثری از فناوری اطلاعات آماده کنند. سیستم جامع بندری (PCS) نیاز امروز بنادر ایران است. PCS امروز در بسیاری از بنادر مهم جهان عملیاتی شده است و این ظرفیت در بنادر ایران وجود دارد که مرکز توزیع کالاها در بنادر خلیج فارس و دریای خزر باشد، اما یک زنجیره کامل از خدمات ارزش افزوده باید شکل بگیرد تا فضایی مناسب برای متقاضیان استفاده از مزیت بنادر ایران فراهم گردد که اولین حلقه‌ی آن داشتن زنجیره‌ی مناسب در استاندارد بالا و دسترسی به شبکه ارزان و سریع فناوری اطلاعات در بنادر ایران است، البته باید نقش سایر ذینفعان را در دسترسی به خدمات بندری لحاظ کرد.



آغاز اجرای طرح توسعه بندر بوشهر با حضور روحانی کلید خورد

رئیس جمهوری در دوازدهمین سفر استانی خود، به همراهی هیات دولت از بندر بوشهر بازدید کرد. روحانی در جمع مردم بوشهر، با بیان این مطلب که روزگاری بوشهر بزرگترین بندر تجاری ایران بود، گفت: «بوشهر باید به همت شما مردم به سابقه دیرین و توسعه و تجارتش برگردد.»

به گفته‌ی رئیس جمهوری ظرفیت فعلی بندرگاه بوشهر به دو برابر فعلی خواهد رسید تا این بندر به دروازه‌ای برای توسعه استان تبدیل شود. در این سفر ۱۱ پروژه، با اعتبار ۶/۳ میلیارد تومان تصویب شد.



آخوندی در ادامه گفت: «آبخور بندر بوشهر ۱۰ و نیم متر است که به ۱۲ تا ۱۲ و نیم متر خواهد رسید و در نتیجه کشتی‌ای با ظرفیت ۵۰ هزار تن می‌توانند در این بندر پهلو بگیرند، در حالی که هم اکنون فقط کشتی‌های ۳۰ هزار تنی به این بندر می‌آیند.»

راستاد، مدیرکل بندر بوشهر با بیان این که امکان توسعه بندر بوشهر در پس کرانه این بندر که منطقه‌ای شهری است، وجود ندارد، گفت: «به همین دلیل قرار است توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین که در فاصله ۳۰۰ متری سرزمین مادر و دقیقاً مقابل اسکله‌ها و محل آبخور ورودی شناورها به این بندر واقع شده، عملیاتی شود.»

به گفته‌ی او این طرح قرار است در ۴۰۰ هکتار اراضی جزیره نگین که طرح‌های توسعه‌ای بندر بوشهر انجام شود که در فاز نخست ۱۹۰ هکتار از اراضی این جزیره در طول ۳۰ ماه

سرمايه‌گذاري بخش خصوصي براي بندر نگين

رئیس جمهوری در این سفر از بندر بوشهر و طرح‌های توسعه‌ای جزیره نگین دیدار کرد. وزیر راه و شهرسازی، وزیر کشور، استاندار بوشهر و معاون امور بندری و مناطق ویژه و مدیران سازمان بنادر و دریانوردی نیز حضور داشتند.

روحانی با یادآوری حمایت دولت از طرح‌های توسعه‌ای در این استان گفت: دولت گام‌های بلندی برای توسعه استان نظیر توسعه بندر بوشهر و اتصال راه‌های استان برداشته است و امیدواریم با نهایی شدن طرح اتصال بوشهر به شیراز از طریق راه آهن در آینده این استان به جایگاه ارزشمند خود برسد. وزیر راه و شهرسازی با بیان این مطلب که بندر بوشهر در حال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری ۷ میلیون تن کالا را دارد گفت: «با اجرای طرح توسعه این بندر در جزیره نگین، این میزان به ۱۶ میلیون تن می‌رسد.»



سواحل خلیج فارس مکران و جزایر این منطقه شرایط بسیار آماده‌ای برای توسعه دارند

به گزارش شانا، حجت‌الاسلام و المسلمین حسن روحانی، رئیس جمهوری، در اولین جلسه هیئت دولت در بهمن ماه ۱۳۹۳ به تلاش‌های برخی برای القائنات سو در جامعه اشاره کرد و گفت: در شرایط خطیر کشور عده‌ای به خطا و ندانسته هم‌نوا با دشمن، القائنات سو دارند و از توفیق نداشتن دولت در برنامه‌های اقتصادی و یا از عدم تمایل سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری در ایران سخن می‌گویند. وی افزود: با وجود این دروغ‌ها و تشویش‌آذهان عمومی و حرکت مغایر با منافع ملی، دولت با اتکا به حمایت مردم در مدیریت اقتصاد کشور و شتاب رشد و توسعه توفیق‌های قابل ملاحظه‌ای داشته و حضور بسیاری از سرمایه‌گذاران از کشورهای مختلف در ایران و ابراز تمایل برای مشارکت در طرح‌های اقتصادی نشانه‌ای از بی‌اساس بودن این تبلیغات نادرست است.

روحانی تصریح کرد: دولت با حفظ اصول و ارزش‌های انقلاب، در تعامل سازنده با جهان به پیش می‌رود و فرزندان ملت با جدیت فراوان این مسئولیت مهم را با درایت و هوشمندی به پیش می‌برند. رئیس جمهوری در ادامه با تأکید بر اهمیت استان‌های حاشیه خلیج فارس و سواحل مکران برای توسعه و پیشرفت کشور عنوان کرد: استان‌های جنوبی به‌ویژه استان‌هایی که دارای بنادر مهم و راهبردی هستند و به راه آهن سراسری کشور متصل می‌شوند، اهمیت بسیار بالایی دارند که با اتصال به آب‌های آزاد جهان به توسعه صادرات و واردات و همچنین ترانزیت کالاها در منطقه و کل کشور کمک می‌کنند. وی با بیان این که سواحل خلیج فارس، مکران و جزایر این منطقه شرایط بسیار آماده‌ای برای توسعه دارند، گفت: هم‌سو با این هدف دولت طرح‌های بسیار بزرگی برای جاده‌سازی در جنوب کشور در دست اقدام دارد.

روحانی همچنین با اشاره به سفر استانی هیئت دولت به استان بوشهر افزود: در این سفر تصمیم‌های بسیار خوبی برای توسعه بنادر اتخاذ شد که ظرفیت بندر بوشهر را به بیش از دو برابر افزایش می‌دهد. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، رئیس جمهوری درباره برنامه دولت برای توسعه استان هرمزگان نیز تصریح کرد: با اقدام‌هایی که در دستور کار قرار گرفته، تحول بسیار بزرگی برای حمل و نقل کالا، صادرات و واردات در بندرعباس در مسیر تحقق است.

آماده‌سازی می‌شود. بر این اساس میزان سرمایه‌گذاری این طرح که قرار است از سوی بخش خصوصی انجام شود، ۵ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال برآورد شده که شامل ساخت پایانه کانتینری ۶۰۰ هزار تنی یو، پایانه مواد فله مایع به مساحت ۵ هکتار و ظرفیت یک میلیون تن و پایانه چند منظوره است که در ۲ هکتار از اراضی این منطقه و با ظرفیت یک میلیون تن است.

روحانی: بوشهر، منطقه آزاد می‌شود

رئیس‌جمهوری در پایان این سفر در جمع خبرنگاران گفت: «اولین فاز طرح توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین در ۳ سال آینده اجرا می‌شود و ان‌شالله با اجرایی و عملیاتی شدن این طرح ظرفیت‌های بندر بوشهر به دو برابر فعلی می‌رسد. همچنین با عملیاتی شدن این طرح صادرات و واردات بندر بوشهر از ۷ میلیون تن به ۲۵ میلیون تن خواهد رسید». روحانی افزود: «اجرایی شدن این طرح، تحول بسیار بزرگی در صادرات و واردات کالا در بوشهر ایجاد می‌کند». رئیس هیئت دولت در ادامه گفت: «یکی دیگر از تصمیماتی که دولت در مورد استان بوشهر تصویب کرد، تبدیل بوشهر به منطقه آزاد بود. که این طرح در دولت تصویب شد و لایحه آن به زودی تقدیم مجلس می‌شود.» به گفته‌ی روحانی این طرح می‌تواند منشاء تحولات بزرگی برای سرمایه‌گذاری در استان بوشهر باشد.





بررسی سایه روشن لجستیک بندری در میزگرد تخصصی بندر و دریا

رسانس لجستیک و انقلاب زنجیره تامین

میزگرد تخصصی «لجستیک بندری و چالش‌های فرآوری توسعه آن» در دفتر اداره کل امور مناطق بازاریابی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. در این میزگرد تخصصی که به دعوت ماهنامه بندر و دریا برگزار شد، نمایندگان از سازمان بنادر و بخش خصوصی ذی‌نفع حضور داشتند. در این میزگرد دکتر آبائی؛ مدیرکل سابق امور مناطق بازاریابی و سرمایه‌گذاری، آقای چراغی؛ معاون اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، دکتر طباطبائی؛ نماینده بخش خصوصی، آقای مختاری؛ عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گردهم آمدند تا به بررسی چالش‌های فراروی لجستیک بندری به بحث و تبادل نظر بپردازند. این میزگرد با توجه به اهمیت بنادر به عنوان یکی از حلقه‌های تاثیرگذار در زنجیره حمل و نقل بین‌المللی برگزار شد. تبیین جایگاه و اهمیت بنادر در لجستیک و زنجیره تامین، تعریف لجستیک بندری و عناصر تشکیل دهنده آن، بررسی جایگاه مجتمع بندری شهیدر جایی در لجستیک بندری، تحلیل نقاط قوت و ضعف آن و آرایه راهکارهای پیشنهادی برای تبدیل بندر شهیدر جایی به یک مرکز مهم لجستیکی در زنجیره حمل و نقل ملی و منطقه‌ای محورهای است که توسط آقای غربالی، سردبیر ماهنامه در این میزگرد به بحث و بررسی گذاشته شد.



آقای دکتر آبابی، نقش بنادر در لجستیک و زنجیره بین‌المللی تامین کالا چیست؟

آبابی: بندر جایگاه و اهمیت ویژه‌ای دارد، دو عامل اصلی ارائه خدمات براساس زمان و هزینه در بنادر تاثیرگذار هستند. یعنی اگر خدمات، خدمات به موقع و در جایگاه خودش و به صورت بهینه باشد و همچنین در کمترین زمان ممکن ارائه شود، بندر جایگاه خود را در زنجیره تامین یا زنجیره توزیع و یا به عبارت دیگر خدمات ارزش افزوده پیدا می‌کند. در این رابطه غنا بخشیدن به اقتصاد کشور، اصل و شالوده کلام در رسالت و جایگاه بندر است. اساسی‌ترین کارکرد بندر، غنا بخشیدن به اقتصاد کشور است.

یعنی اینکه ما بتوانیم در بهترین شرایط از تجارت جهانی و تجارت منطقه‌ای برای کشورمان سهم‌آفرینی کنیم و بهترین امکانات و خدمات را برای تبادل کالا از مدهای مختلف برای رسیدن به دست مشتری ایجاد کنیم. برای رسیدن به این زنجیره باید در زمینه حفظ سرمایه ملی اقدام کنیم، با بازارهای ملی و منطقه هماهنگی داشته باشیم و بعد از همه اینکه بتوانیم با استفاده از توان اپراتورهای بهینه، بهبود یافته، پیشرفته و کارآمد سطح این خدمات را ارتقاء بدهیم.

از سوی دیگر بندر به دلیل موقعیت مکانی‌اش، در لجستیک بسیار حائز اهمیت است، یعنی مکان‌یابی یک موضوع اصلی است. پس از آن هم قیمت و هزینه تمام شده و زمان ارائه خدمات تاثیرگذار است. با این حال اگر تجهیزات به روز نداشته باشید، نمی‌توانید قیمت را کاهش دهید، زمان را کاهش دهید، اگر نیروی مجرب و علمی و کارآمد نداشته باشید، به نتیجه مطلوب نمی‌رسید. به نظر من چیزی که اهمیت دارد این است که تامین و ارائه خدمات جدید در بنادر باعث به وجود آمدن فعالیت‌های جدید می‌شود که این فعالیت‌ها خواسته ذی‌نفعان بندری است، این خواسته علم و فعالیت جدیدی ایجاد کرده است که نام آن را لجستیک گذاشته‌اند.

چراغی: همانطور که دکتر آبابی اشاره کردند، مزیت‌های رقابت یک بندر علاوه بر موقعیت جغرافیایی یک بندر و برنامه‌های بازاریابی که یک بندر می‌تواند براساس آن جایگاه و موقعیت‌اش را تنظیم کند و به عنوان یک راهبرد اجرا بکند، آنچه فکر می‌کنم برای افزایش درجه موفقیت یک بندر مهم است، چگونگی مدیریت بندر برای پیوند اعضای مختلف، زنجیره‌های مختلف و مزیت‌های رقابتی مختلف به یکدیگر است و همین کلید موفقیت در مدیریت یک بندر است.

پس از پدیده جهانی‌سازی این موضوع برای بنادر خیلی مهم بود که بتوانند تبادلات تجاری را از طریق بنادرشان به عنوان یک مجموعه یکپارچه انجام دهند و از پتانسیل‌های جهانی‌سازی در تبادلات تجاری و دنیای تجارت استفاده کنند که ما آن را تحت عنوان زنجیره تامین می‌شناسیم. برای بنادر مهم است که بتوانند نقش اصلی را در این سیستم یکپارچه ایفا کنند. این نقش وابسته به خدماتی است که بندر می‌تواند ارائه دهد یعنی ایجاد تسهیلات و به دنبال آن انجام یک سری تبادلات به عنوان یک مرکز لجستیک صورت می‌گیرد.

همانطور که می‌دانید از نظر تاریخی بنادر با نگاه نسل اول، جایگاهی بودند که ارتباط بین دریا و خشکی را ایجاد می‌کردند و در واقع جایگاهی برای انتقال کالا از یک محل به محل دیگر بودند. اما در نگاه جدیدی و لجستیکی، بندر به عنوان یک مرکز لجستیک که می‌تواند برای صاحبان کالا و مصرف‌کننده ارزش افزوده

ایجاد کرده و خلق ارزش کند، بسیار مهم است. همچنین بندر باید بتواند ارتباط دهنده حلقه‌های مختلفی باشد که جریان کالا را در سراسر زنجیره تامین به عهده می‌گیرند و این بازیگران چون خواسته‌های متفاوتی دارند نقش بندر در اینجا به عنوان یک هماهنگ کننده بسیار مهم است. بندر پیش‌رو نقش راهبردی جدیدی در حوزه لجستیکی و زنجیره تامین ایفا می‌کنند و همین نکته کلید و رمز موفقیت بندری است که در رتبه‌بندی‌ها، جایگاه بالایی کسب می‌کنند.

تعریف جدید من از بندر در حوزه لجستیک و زنجیره تامین این است که بندر باید بتواند در سیستم توزیع و کانال‌های توزیع، هم قبل از بندر و هم بعد از بندر، مدیریت و کنترل داشته باشد، یعنی با این شکل می‌تواند ادعا کند که بندر در زنجیره تامین و حلقه‌های لجستیک، وظیفه خودش را ایفا کرده است.

بنابر این بندر به عنوان یک نقطه مرکزی بازیگر اصلی در عرصه تبادلات تجاری هستند و می‌توانند نقش پررنگی را در لجستیک بندری و زنجیره تامین ایفا کنند. این نقش هم می‌تواند در حوزه سرمایه‌گذاری فیزیکی در بنادر باشد و هم می‌تواند در افزایش قابلیت‌های رقابتی بندر نقش داشته باشد؛ به طوری که به چارچوب بندر محدود نباشد. یعنی تعریف ما از نقش بندر و لجستیک بندری تعریفی است که محدود به چارچوب بندر نیست و می‌تواند به سراسر زنجیره تامین تسری پیدا کند و همان تعریفی است که ما به عنوان بندر نسل سوم از آن یاد می‌کنیم که هم در فعالیت‌های لجستیکی و هم در ارزش افزوده نقش خودش را ایفا می‌کند.

آقای چراغی به مبحث یکپارچگی در این مسیر اشاره کردند، دیدگاهی وجود دارد که می‌گوید کارایی هر کدام از این حلقه‌ها، می‌تواند بر حلقه‌های دیگر زنجیره تامین تاثیرگذار باشد یعنی اگر در زنجیره تامین یکی از حلقه‌ها ضعیف باشد، کل سیستم تضعیف خواهد شد. آقای طباطبایی اهمیت این موضوع را از نگاه زیرساختی، مهندسی و تجهیزات چگونه تحلیل می‌کنید؟

طباطبایی: ما الان در دو مبحث جداگانه صحبت می‌کنیم، یکی بحث لجستیک است و دیگری بحث بندر. وقتی این دو را کنار هم می‌گذاریم باید هر دو را خوب بشناسیم، یعنی هم لجستیک را خوب بشناسیم و پیدایش لجستیک را بدانیم و هم بندر را بشناسیم که ترکیب این دو، یک نتیجه معقول و منطقی ایجاد کند.

بحث لجستیک از سال ۱۸۰۰ مطرح شد. ریشه این کلمه، یونانی است اما کلمه‌های فرانسوی محسوب می‌شود. از سال ۱۸۰۰ و از زمانی که بحث استفاده از ماشین‌آلات جنگی مطرح شد، لجستیک هم به میان آمد تا رابطه انسان و ماشین و برنامه‌ریزی برای انجام و بهره‌وری بالاتر از این قضایا را داشته باشد و این موضوع تا سال ۱۹۶۰ طول کشید. از سال ۱۹۸۰ که بنادر نسل دوم بر اساس تئوری شروع شدند، بحث لجستیک هم وارد عرصه حمل‌ونقل شد و موضوعیت پیدا کرد و در نهایت از دایره‌المعارف نظامی وارد حوزه حمل و نقل شد. اساتید علم مدیریت می‌گویند لجستیک اقتصاد تاریک است، چون ناشناخته است و نتوانسته‌اند زوایای درآمدزای آن را کشف کنند.

بندر هم فضایی است که به تعبیر ما معماران، مفصل ارتباطی ترافیک دریایی به خشکی یا حمل و نقل دریایی به حمل و نقل خشکی است. این بندر از کجا



آبابی:

بنادر باید بتواند در سیستم توزیع و کانال‌های توزیع، هم قبل از بندر و هم بعد از بندر، مدیریت و کنترل داشته باشد، یعنی با این شکل می‌تواند ادعا کند که بندر در زنجیره تامین و حلقه‌های لجستیکی، وظیفه خودش را ایفا کرده است.



چراغی:

پس از پدیده جهانی سازی این موضوع برای بنادر خیلی مهم بود که بتوانند تبادلات تجاری را از طریق بنادرشان به عنوان یک مجموعه یکپارچه انجام دهند و از پتانسیل های جهانی سازی در تبادلات تجاری و دنیای تجارت استفاده کنند که ما آن را تحت عنوان زنجیره تأمین می شناسیم.

شروع می شود و به کجا ختم می شود؟ از مبدا کانالی که بندر شروع می شود، حریم آبی بندر است و موقعی که کانال ترک می شود، یعنی از انتهای ترین فنس اداری بندر و حریم سرزمین بندری خارج می شود، این دو مفصل ارتباطی با فضای بیرونی است. تمامی فعل و انفعالات، قوانین و تمامی برنامه‌هایی که باعث می شود رابطه بین انسان و ماشین برای جابجایی این کالا و تبدیل شدن به حمل و نقل چند وجهی و... و این تعریف لجستیک بندری است.

حالا ما می گوئیم جایگاه لجستیک بندری در زنجیره تأمین کجاست؟ باید اول زنجیره تأمین را هم تعریف کنیم. زنجیره تأمین ما پنج گام دارد: تأمین، تولید، انبار، توزیع و مشتری، همین زنجیره تأمین است. در مقطعی که این زنجیره کشف نشده بود، بین تولید و تأمین دیواری بود که همدیگر را نمی دیدند و دلالت‌ها این وسط قرار می گرفتند. به محض اینکه دیوار بین تولید و تأمین را برداشتند، دیدند هزینه‌ها کمتر می شود، وقتی کارخانه‌دار خودش برای کارخانه خوراک می خرد، خیلی اقتصادی تر است، پس یک حلقه شفاف شد، همین طور درها که باز شد، فهمیدند رابطه‌ای بین این‌ها وجود دارد که باید آن را بدانند که رابطه فناوری، کارهای اداری است. پس روابط IT را کشف کردند، در کنار این قضیه گذاشتند که اطلاعات نقش در بچه‌ای در این بازی دارد. و به این ترتیب فناوری اطلاعات، اقتصاد را تعیین می کند. یعنی اگر شما بازار کار یا خدمات خود را بشناسید، به آنجا می روید، کارتان را انجام می دهید و ارزش افزوده کار به سبب اطلاعات می رود. این زنجیره تأمین در جاهای مختلف، تعریف‌های مختلفی دارد، می تواند فرامنطقه‌ای باشد، می تواند بین المللی یا ملی باشد. در ملی و بین المللی هم بندر به عنوان زنجیره بین المللی است نه ملی. شما سرزمینی دارید که به لحاظ گمرکی قوانین و مقررات یکسانی بین تمام نقاطی که با هم در ارتباط هستند، وجود دارد. یعنی شما اگر قوانینتان را تغییر بدهید که الان داده‌اید، هزینه خواهید داد. مقداری از هزینه لجستیکتان بابت همین هزینه‌های گمرکی و زمانی است که آقای دکتر آبابی اشاره کردند.

حالا ما کجای این زنجیره قرار گرفته‌ایم؟ زمانی هست که این زنجیره ادامه دارد، یعنی می شود جاده ابریشم. یک جا هم هست که بن بست می شود، مانند ایران. که متأسفانه ما الان دومی هستیم، به لحاظ خلاء قوانین، ترانزیت و ترانشیپ و عدم ارتباطات، عدم اطلاعات کامل از بازارها و ایفای سهمی که در بازارها داریم و خیلی چیزهای دیگر.

پس لجستیک بندری یک حلقه از این زنجیره است که به گفته آقای چراغی وقتی وارد بنادر نسل سوم می شویم، زنجیره به این دو حریمی که من گفتم محدود نمی شود، بلکه می شود یک شبکه. گفته ایشان درباره بنادر نسل سوم کاملاً مصداق دارد و از نظر اهمیت جایگاهش هر کدام از این حلقه‌ها جایگاه خاص خودشان را دارند. یک مثال میزنم، آمار بانک جهانی در سال ۲۰۱۳ که احتمالاً مربوط به سال ۲۰۱۲ و ۲۰۱۱ است، نشان می دهد که کل ارزش فروش کالاهای دنیا ۷۰ تریلیون دلار است. ما دو مطلب داریم، یکی بحث سهم لجستیک و یکی هزینه لجستیک. سهم لجستیک را با یک مقیاس GDP یا GNP می سنجنند. هر چقدر سهم به نسبت هزینه بیشتر باشد، نقش لجستیک بیشتر است. یکی هزینه لجستیک است، یعنی هزینه‌ای که بابت فعل و انفعالات لجستیک پرداخت می شود. سهم لجستیک ما ۲ درصد است، که کشورهای پیشرفته ۸ تا ۱۲ درصد است.

هزینه لجستیک ما ۱۹/۷ تا ۲۰ درصد است. شما اگر کل ارزش محصولات دنیا ۱۷ تریلیون دلار باشد، کشورهای پیشرفته هزینه‌های لجستیکی‌شان از نظر پیاده‌سازی شهرک‌های لجستیکی نه منطقه لجستیکی، نه بندر، نه پارک لجستیکی، بلکه شهرک‌های لجستیکی است. همه این اشتباه را در مجلات و محافل تکرار می کنند که پارک لجستیک، پارک لجستیک اشتباه است. اشل بنادر، بندری که به حمل و نقل چند وجهی، به بنادر، به راه آهن و مراکز رفاهی و نگهداری کالا را در حد وسیع دیده باشد، شهرک لجستیکی است که خوشبختانه بندر شهید رجایی ما جایگاه شهرک لجستیکی دارد نه پارک لجستیکی. که این هم باز جای بحث دارد.

به بحث خودمان برگردیم. این میزان برای کشورهای پیشرفته ۸ درصد و برای ما ۲۰ درصد است. ما در میان ۱۳۹ کشور، رتبه ۱۱۳ را در جهان داریم و در منطقه بین ۲۲ کشور، رتبه ۱۳ هستیم. مشتری برای جابجایی کالا در ایران ۲۰ درصد ارزش فروشش را هزینه می کند و رقیب ما ۸ درصد! یعنی ۱۲ درصد در فروش، در بازار، در قیمت تمام شده از ما جلوتر هستند.

در حلقه زنجیره بنادر ما باید ببینیم بندر کجای این زنجیره قرار گرفته است. طبیعتاً بندر در این چارچوب نقش و جایگاه غیر قابل انکاری دارد. هر کشوری که پیشرفت کرده است از در بچه بندر پیشرفت کرده است. اگر به کشورها نگاه کنید، کشورهایی که دریا ندارند، یک پله پایین تر از کشورهای دریایی هستند. کشورهایی که از دریا و رودخانه‌ها استفاده می کنند، هزینه‌های لجستیکشان پایین تر می آید و قدرت رقابتی‌شان بالا می رود.

آقای مختاری شما این موضوع را از منظر تخصصی خودتان بررسی کنید با توجه به سوابقی که در کشتیرانی و کار با بنادر دارید.

مختاری: من این قضیه را از زاویه شرکت‌های کشتیرانی باز می کنم. ببینیم شرکت‌های کشتیرانی چه نگاهی دارند و چه حرکتی از آن زاویه انجام می شود. از روزی که حمل و نقل کانتینری به حمل و نقل جهانی دریایی و بین المللی ورود پیدا کرد. چند آیتم تعیین کننده اضافه شد. یکی بحث زمان بود که باعث شد سرعت افزایش پیدا کند، دوم اینکه هزینه‌ها کاهش یافت. یعنی اینکه یک ارزش افزوده‌ای روی آن داشته باشیم. این ارزش افزوده حتی می تواند کم کردن هزینه‌ها هم باشد.

پس می بینیم که زمان مهم است. بخشی در دریا است که در دریا انجام می دهیم. زمانی که کشتی به بندر می رسد، از زمانی که به لنگرگاه می آید تا پهلوگیری کند، یک سری اتفاقاتی در بندر می افتد. این جاست که به نوعی ما اگر بگوییم در زنجیره تأمین یک زنجیره بزرگی به نام بندر است که جایگاه بندر از همین جا شروع می شود، بحث زیرساخت‌ها، استفاده از تجهیزات و نگاه کلانی که وجود دارد.

مقوله خیلی مهمی که می توانیم در این قضیه عنوان کنیم، بحث سرعت بخشیدن به حرکت کاری کانتینتری در بنادر ماست. نگاهی که بنادر به این قضیه دارد به این شکل است که آمده‌ایم کاملاً شرکت‌های کشتیرانی را در تمام نگاه‌هایی که به شرکت‌هایی که در خود بندر کار می کنند و به ترمینال‌ها و به نگاه سازمانی جدا کرده‌ایم. یک شرکت کانتینری می خواهد کانتینر را بگذارد و بیاید سریع بردارد و برگرداند. در تعرفه جدید کانتینر عنوان کرده‌اند که کانتینر قسمت توسعه یافته‌ای از کشتی کانتینربر است، یعنی آن را به عنوان یک تجهیزات یا

یک وسیله مستقل نگاه کنند جزء یکی از وسایل پیوسته کشتی است؛ این یعنی سرعت. هر جا سرعت بیاید پایین هزینه بالا می‌رود. هر جا هزینه بالا برود، ریسک کار بالا می‌رود، ریسک کار که بالا می‌رود باز هم هزینه‌های حمل به بندر می‌رود بالا. این اتفاقی است که باعث می‌شود تولید ارزش افزوده از ابتدای کار به مشکل بر بخورد. از سوی دیگر هنگامی که کانتینر وارد بندر می‌شود اگر حلقه‌های زنجیره تامین و لجستیک داخل بندری بتواند بهینه و درست عمل کند و زمان - هزینه خودش را تامین کند، خیلی راحت می‌توانیم هزینه‌های خودمان را تامین کنیم. به عنوان مثال، بحث انبارداری که در بنادر داریم، تعرفه ما خیلی کمتر از تعرفه دیگر بنادر است اما میزان رقم و هزینه‌ای که در بنادر دیگر از صاحب کالا دریافت می‌شود به مراتب کمتر از هزینه‌هایی است که در بنادر دیگر می‌پردازد.

یعنی هر چند تعرفه پایین‌تر است اما عایدی، دریافت شده با هزینه ایجاد شده ما برای مشتری بیشتر از بنادر دیگر است، یعنی ما لجستیک‌مان درست عمل نمی‌کند. متأسفانه یک متولی هم نداریم، سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها و مراکز خاصی درگیر این قضیه هستند. پس ما نگاه می‌کنیم، ببینیم ماندگاری کانتینتر ما بیشتر از بنادر دیگر است. ما همین وضعیت را برای حق توقف کانتینرمان هم داریم. این میزان معطلی در ایران به مراتب بیشتر کشورهای دیگر است، اما تعرفه‌ها به مراتب کمتر از کشورهای دیگر است. نتیجه چیست؟ نتیجه این است که عایدی ما کمتر خواهد بود. اما هزینه حق توقف و هزینه انبارداری به مراتب بیشتر از کشورهای دیگر است. این یعنی ما در حلقه‌ها و زنجیره‌ها مان ضعف داریم. ما اگر ببایم تقسیم کنیم به کالاهایی که قرار است وارد قلمرو اصلی شوند، چه به صورت ترانزیت داخلی، چه به صورت ترانزیت خارجی و کالایی که قرار است در بندر عباس استریپ شود، روزی که استریپ می‌شود دو هزینه به این کالا خورده است یکی هزینه انبارداری و...

اجازه بدهید این موارد را در پاسخ به محور سوم بررسی کنیم، چون به این مباحث خواهیم پرداخت.

مختاری: پس من از این زاویه عرض می‌کنم که نگاه ما، نگاه به بندر است. اهمیتی که بندر دارد، بحث زیرساخت‌ها و تجهیزات، بحث آغازین است اما نگاه کلان به این قضیه به اضافه یک آیت مهم، یعنی هر کسی که قرار است متولی این امر باشند و آن را اجرا کنند ما به یک باور احتیاج داریم، اگر تمام شرایط وجود داشته باشد، تحقیقات انجام شده باشد، اما این باور وجود نداشته باشد، چه از طرف مدیریت کلان تا افرادی که باید آن را اجرا کنند، هیچ قدمی جلو نخواهد رفت.

آبایی: باید بگویم که همه این مباحث از یک چیز سرچشمه می‌گیرد و آن هم نیاز است. یعنی نیاز ذی‌نفع در محوطه بندری یا نیاز مشتری به عنوان آخرین حلقه‌ای که آقای طباطبایی به درستی فرمودند باعث می‌شود این فعالیت، یا این یکپارچگی یا این سیستم و زنجیره تشکیل شود. مسلماً ذی‌نفع نهایی دنبال هزینه کمتر، خدمات بهتر و شرایط خوب است.

تمام برنامه‌ریزی در ایجاد لجستیک بندر، به وسیله تقاضایی که مورد استفاده و مورد نیاز مشتری است به وجود می‌آید. حالا این نیاز چه می‌تواند باشد؟ اولاً اینکه شما یک سری فعالیت‌ها و جذابیت‌هایی برای مشتری ایجاد کنید که به شما اعلام نیاز کند. چرا در بنادر نسل اول هم فعالیت اتفاق می‌افتاد، تخلیه و بارگیری انجام

می‌شد، اما نیاز مشتری در این دیده شد که می‌تواند رقابت کند، می‌تواند قیمت کمتر بیاورد و فعالیت بهتری انجام بدهد، می‌تواند کالا را به صورت مواد خام بیاورد بعد در بندر آن را از مسیر راحت‌تری انجام دهد.

قرار بر این نبود که تویوتا در خود ژاپن تولید شود. قرار بر این بود که در طول راه پیچ و مهره بسته شود، در بندر مقصد لاستیک و صندلی کار گذاشته شود و بعد در طول راه با توجه به خواسته مشتری رنگ آن هم زده شود. لذا آن چیزی که واقعیت است این است که حالا ما باید از دو منظر به لجستیک بندری نگاه کنیم. یکی تسهیلات و سیستم‌های نرم‌افزاری و یکی سیستم‌های سخت‌افزاری. در سیستم‌های سخت‌افزاری همین چیزی است که دوستان گفتند اما سیستم نرم‌افزاری این است که تسهیل قوانین و مقررات تا بوجود نیامد ما اصلاً نتوانستیم به سمت بنادر نسل دوم و سوم حرکت کنیم. یعنی اگر این تسهیل قوانین نبود شما هیچوقت نمی‌توانستید که ببینید هامبورگ به عنوان اولین مرکز لجستیک در دنیا معرفی شود. چرا؟ چون اول خودش را بندر آزاد کرد و بعد گفت حالا که بندر آزاد شدم می‌توانم ببایم یک ایده جدید بدهم و آن را اجرا کنم.

هر چند باز هم تاکید می‌کنم که شاید زنجیره تامین خیلی بر لجستیک بندری تاثیر گذار نبود، بلکه زنجیره توزیع بود که بندر در آن نقش آفرینی می‌کرد و بعد نقش خودش را بر جسته کرد، زنجیره توزیع است که در آن بندر و لجستیک بندری نقش پیدا می‌کند پس ما نیاز داشتیم که تسهیلات قوانین و مقررات را ایجاد کنیم، زیرساخت‌های نرم‌افزاری را ایجاد کنیم، شرایط را برای آمدن و قرار گرفتن در عنوان نیازها بگویم و بعد یک سری افراد پیدا کنیم که این نیازها را بر طرف کنند. اگر این شرایط ایجاد نمی‌شد نمی‌توانستیم این زنجیره را کاملاً به هم متصل کنیم، هر چند که به قول آقای مختاری کشتیرانی داشت کار خودش را می‌کرد، به بندر ما می‌آمد بدون آنکه اتفاقی بیفتد، شاید اگر بدون تخلیه و بارگیری می‌خواست باز گردد، شاید سوختی نبود که به آن داده شود، آبی نبود، غذایی نبود و... در صورتی که بدیهی‌ترین مسائل در بندر همین خدمات است، اما چه زمانی داده شود، چطور باشد، بحث لجستیک را حائز اهمیت می‌کند که با کمترین هزینه، بیشترین بهره‌وری و... انجام شود. لذا اگر بنادر را می‌بینید که به سمت نسل‌های بعدی در حال گذر هستند با استفاده از تسهیل قوانین و مقررات بوده که بر اساس این قوانین و مقررات در دنیا، بنادر آزاد، مناطق ویژه، بنادر پردازش و... به وجود آمده‌اند. هر عنوانی بخواهد داشته باشد اما از آن فضای حاکم و مملکتی بر قوانین و مقررات دست و پاگیر کشور خارج شده‌اند و به سمت درجه‌هایی از سازمان تجارت جهانی که بر جهان گشوده شده، پیش رفتند و جایی را برای این تبلور تسهیلات قوانین و مقرراتی پیش بردند.

پس به عقیده شما لجستیک بندری زمانی می‌تواند معنی پیدا کند که...

آبایی: که با استفاده از تسهیل قوانین و مقرراتی، خواسته مشتریان به بهترین کیفیت و در کمترین زمان انجام شود.

جناب آقای چراغی اگر در زمینه محور اول نکاتی باقی مانده است، بفرمایید.

چراغی: در بخش اول دو نکته را لازم به توضیح می‌دانم. یکی بحثی که استاد طباطبایی اشاره کردند، بحث شاخص LPI که بحث مهمی است اما به آن اندازه که مهم است در کشور ما به آن توجه نمی‌شود. یعنی نمی‌توانم



مختاری:

باید آسیب شناسی کنیم، آن قسم از دوستانی که علاقه دارند که کانتینر یا کالا بیشتر در محوطه‌شان بماند که انبارداری بیشتری بگیرند، چرا به این سمت رفته‌اند و نتوانسته‌اند درآمد در حرکت بهینه داشته باشند.



طباطبایی:

از سال ۱۹۸۰ که بنادر نسل دوم بر اساس تئوری شروع شدند، بحث لجستیک هم وارد عرصه حمل و نقل شد و موضوعیت پیدا کرد و در نهایت از دایره المعارف نظامی وارد حوزه حمل و نقل شد.

بگویم چند نفر در مجموعه صنعتی بندری ما اطلاع دارند. آبیایی: من خیلی موافق نیستم. چون فضای کسب و کار در این کشور شناخته شده نیست که شما بخواهید برای شاخص‌های زیربخش وارد موضوع شوید. یعنی اگر بخواهید به این موضوع بپردازید باید به شاخص عملیات من هم نگاه کنید، به شاخص سرویس‌های ماهم نگاه کنید، به خدمات دیگر هم نگاه کنید. قبول دارم شاخص‌های زیربخش در مبحث لجستیک باید مطرح بشود و همه هم بدانند اما دلیلی نمی‌بینم کسی که می‌خواهد خدمات را بگیرد به این شاخص‌ها نگاه کند. شاخص باید بگوید فضای کسب و کار شما کجاست؟ شما در چه فضای کسب و کاری هستید. یعنی اول باید بدانید جایگاه بندر شما ۱۴۳ یا ۱۱۳ مهم است؟ فرض را بر این بگذاریم که به جای ۱۱۳ رتبه‌مان بشود ۱۰. اما وقتی فضای کسب و کار من فضای خوبی نیست، شاخص خوبی نیست، اصلاً نمی‌توانیم به آن وارد شویم. شما امکان دارد همه فعالیت‌تان را خوب انجام بدهید اما نه جذب سرمایه‌گذاری خوب باشد، اما لجستیک خوب باشد. شما فکر کنید کشور چین که از صفر تا صد فعالیت را خودش انجام می‌دهد الان مثلاً می‌گوید تمام کشتی‌های گول‌پیکر را آماده گذاشته که بیاید به سمت بنادر ما نفت ارزان را بخرد. چون بررسی کرده است با توجه به روندی که برای روسیه پیش آمده، قیمت نفت پایین می‌آید و کاهشی است و بعد یک جهش عظیم پیدا می‌کند، رفته مخازن گول‌پیکری ساخته است که می‌تواند مخزن زیرزمین را بیاورد روی زمین و برای آینده قرار بدهد. این اتفاقی است که من می‌گویم باید مدنظر قرار بگیرد، یعنی فضای کسب و کار مورد نظر باشد. طباطبایی: اگر اجازه بدهید همین شاخص LPI را که آقای چراغی عزیز به درستی اشاره کردند، مطرح کنیم. از یک جایی باید این مفاهیم به گوش ما بخورد. چراغی: ما وقتی صحبت از تبیین جایگاه لجستیک بندری در زنجیره تامین می‌کنیم پس به اجبار ناگزیر هستیم به این شاخص‌ها توجه کنیم، چون داریم از حوزه زنجیره تامین به لجستیک بندری نگاه می‌کنیم و شما حتماً تصدیق می‌کنید که چقدر عدم کارایی در زنجیره تامین می‌تواند بر روی درآمدهای مستقیم ما تأثیر بگذارد و به همین دلیل ما باید به این شاخص‌ها توجه کنیم. هرچند خیلی از این شاخص‌ها در حوزه اجرایی ما نباشد. پس من اعتقاد این است که توجه بیشتری به این شاخص بشود و از دیدگاه اجرایی به این شاخص نگاه شود. اعتقاد این است که مدیریت سازمان باید به آن بپردازد. وقتی صحبت از لجستیک بندری می‌کنیم یا رهبری سازمان در زنجیره تامین، صحبت ما فقط سازمان بنادر نیست، بلکه منظور مجموعه‌ای از سازمان‌هایی است که تشکیل دهنده سازمان لجستیک ما هستند و این زنجیره را برای ما تشکیل می‌دهند. شاخص LPI با رتبه‌بندی بنادر منطقه ما ارتباط معناداری است و می‌تواند تأثیرگذار باشد.

در تعریف لجستیک بندری اجازه می‌خواهم ابتدا لجستیک را به معنای عمومی آن تعریف کنم. لجستیک عبارت است از مدیریت جریان کالا و جریان اطلاعات از یک نقطه مبدا تا مقصد به طوری که آن واحد کالا و خدمات برای تامین نیازهای مشتری به مصرف کننده برسد. ما وقتی از نیاز صحبت می‌کنیم دو مفهوم داریم: یکی نیازها و دیگری خواسته‌ها. ما باید علاوه بر توجه به نیازهای مشتری به خواسته‌های مشتری هم توجه کنیم که در بحث لجستیک بسیار تأثیرگذار خواهد بود.

باید بدانیم که لجستیک زیرمجموعه زنجیره تامین

است یعنی همیشه، حداقلی بین این دو وجود دارد. به تبع آن لجستیک بندری هم از این اصل تبعیت می‌کند؛ یعنی لجستیک بندری بخشی از زنجیره تامین بندری است که می‌تواند در این زنجیره ارزش زمان و مکان را به زنجیره اضافه کند که این دو فاکتور برای مشتری بسیار مهم و تأثیرگذار است. در تعریف لجستیک بندری، می‌توانیم فرآیندی تعریف کنیم که با استفاده از زمان‌بندی به استقرار کالا در درون زنجیره تامین و حرکت کالا در سراسر زنجیره تامین اقدام می‌کند. لجستیک بندری یک فرآیند است که در واقع این استقرار و حرکت در این زنجیره می‌تواند شامل مدیریت سفارش کالا از مبدا باشد که به عنوان خریدار سفارش کالا را می‌تواند مدیریت کند، می‌تواند به عنوان حمل و نقل دریایی باشد، فرآیند دوم عملیات بندری است که شامل انبارداری، نگهداری کانتینر، ایجاد ارزش افزوده، فعالیت‌های منجر به ارزش افزوده و... است. بخش دیگر حمل زمینی است که شما می‌توانید به عنوان یک فعالیت لجستیکی انجام بدهید که هم می‌تواند به صورت ریلی باشد و هم به صورت جاده‌ای شکل بگیرد، تا زمانی که واحد کالا از مبدا تا مقصد به دست مصرف کننده برسد.

عناصر لجستیک بندری عبارتند از تولیدکنندگان و فروشندگان کالا، یعنی وقتی می‌خواهیم وارد زنجیره تامین یا مدیریت زنجیره تامین شویم حتماً باید نگاهی هم به تولیدکننده یا فروشنده کالا داشته باشیم که بتوانیم درصدی از فعالیت‌ها و دیدگاه‌های تامین کننده و فروشنده را مدیریت کنیم و در نظر داشته باشیم. عنصر دیگر، شبکه تامین است. یعنی شبکه‌ای که آن واحد کالا را برای بنادر ما تامین می‌کند که شاید مهم‌ترین و با اهمیت‌ترین آن، خطوط کشتیرانی باشند که کالا را به عنوان بخشی از زنجیره تامین به بنادر منتقل می‌کنند یا برعکس.

اما بخش هسته‌ای و مرکزی، سازمان‌های لجستیکی هستند، این بخش شاید شامل سازمان‌های لجستیکی که در این حلقه و در مرکز این حلقه وجود دارند که شامل خوشه‌های بندری هستند که از آن‌ها به عنوان ترمنال اپراتورها می‌توانید یاد کنید و همچنین شرکت‌های متعددی که در داخل بندر، متناسب با مدل آن بندر فعالیت می‌کنند. سازمان‌های دولتی هم عضوی از این سازمان‌های لجستیکی هستند، مثل گمرک، مثل راه‌آهن، مثل پایانه‌ها که تأثیرات مستقیمی روی زنجیره تامین و لجستیک بندری شما خواهند گذاشت.

فورواردرها بخش دیگری از این عناصر تشکیل دهنده هستند و بعد از آن شبکه توزیع کالا بعد از بندر، که شامل شبکه ریلی و جاده‌ای است که همه این‌ها عناصر و اعضای اصلی لجستیک بندری را در زنجیره تامین تشکیل می‌دهند. البته باید یک نکته به همه این‌ها اضافه کنیم و آن هم مدیریت ارتباطات است. یعنی اگر شما بین این همه حلقه از مبدا تا مقصد مدیریت ارتباطات را برقرار نکنید، عامل پیوند دهنده این حلقه‌ها را فراموش کرده‌اید. اتفاقاً نگاه ما به این بخش باید قبل از جریان کالا در زنجیره تامین باشد یعنی قبل از جریان کالا در زنجیره تامین به جریان اطلاعات در زنجیره توجه کنیم و زیرساخت‌های آن را در نظر بگیریم و اطلاعات کالا را پیش از رسیدن کالا به بنادر و از یک حلقه به حلقه بعدی تامین کنیم، چراکه این بحث‌ها دقیقاً با بحث اطلاعات و ارتباطاتی که باید در زمینه کالا وجود داشته باشد، ارتباط پیدا می‌کند. به نظر من تمام این عناصر در جایگاه خودشان، مهم هستند و باید در ساختار سازی و بهبود

روابط آن‌ها توجه و تجدید نظر شود.

آقای طباطبایی در خدمت شما هستیم.

طباطبایی: در ارتباط با مباحثی که دوستان گفتند، نظرم مقداری متفاوت است. درباره مبحثی که آقای دکتر آبایی بحث زنجیره تامین و زنجیره توزیع را جداگانه دیدند، به نظرم هر دو یکی است. شما اگر از منظر تولید کننده نگاه کنید، زنجیره توزیع است و از نظر مصرف کننده، زنجیره تامین است. در تعریف هم که من خیلی گشتم، تبعیض ندیدم و الان هم جایی اختلافی پیدا نکرده‌ام.

آبایی: در کتاب "مدیریت زنجیره تامین" که در سال ۱۹۹۸ منتشر شد، مقوله تامین یعنی اینکه برآورده کردن نیاز یا خواسته و توزیع یعنی فقط حمل و نقل.

طباطبایی: آقای دکتر مطمئن باشید که اشتباه است، مطمئن باشید. ما در بحث زنجیره و لجستیک، بحث می‌کنیم که حمل و نقل یکی از زیرفصل‌های لجستیک است. حمل و نقل چقدر سهم دارد، فناوری اطلاعات چقدر سهم دارد، قوانین و مقررات چقدر است و غیره که این‌ها را با هم جمع کنیم صد لجستیک به دست می‌آید. اما بحث تامین و توزیع، هر چه بررسی کرده‌ام، فاصله‌های بین این دو پیدا نکرده‌ایم. ما مبحثی داریم به اسم مدیریت زنجیره ارزش، یک بحث جداسازی است که به آن خواهیم پرداخت. مبحث دوم، روی بحث لجستیک بندری باز هم تعریف ما فرق می‌کند، تمامی فعالیت‌هایی که از بدو ورود به حریم بندر انجام می‌شود، لجستیک است. اما آنچه دوستان تعریف کردند، کیفیت انجام لجستیک است. اگر این کار زمان کمتری ببرد، لجستیک چابک است. اگر هزینه‌بر باشد، لجستیک پرهزینه است. حالا اثر برگشت معکوس آن را لجستیک معکوس می‌گویند. این تعاریفی است که اگر ما بتوانیم تعاریفمان را روی این مبنای نزدیک کنیم، بهتر است. اگر من اشتباه می‌کنم، من را اصلاح کنید. اما بررسی من به این نتیجه رسیده است.

پس به اعتقاد شما لجستیک بندری چیست؟

طباطبایی: تمامی فعالیت‌هایی که از بدو ورود به کریدور بندر انجام می‌شود، از ابتدا تا انتها، لجستیک بندری است. اجزای آن ماشین‌آلات نیست، گنتری نیست، اجزای آن بحث جایجایی کالا، بحث انبارداری است، فناوری اطلاعات است، قوانین و مقررات است. مسائل سخت‌افزاری، مسائل نرم‌افزاری و حقوقی قضیه است که در بحث چالش‌ها باید این‌ها را باز کنیم.

اینطور که به نظر می‌رسد نگاه شما به لجستیک بندری یک نگاه فرآیندی است تا نگاه به اجزاء، درست است؟

طباطبایی: نه، ببینید ما باید به تعریف مشترک برسیم تا جواب بگیریم. این تعریف و نگاه جهانی است. کیفیت کار این اجزاء کیفیت لجستیک را تعیین می‌کند. کمیت کار این اجزاء، کمیت لجستیک را تعیین می‌کند نه تعریف آن را.

آبایی: یک سوال از شما بکنم؟ براساس چیزی که شما می‌فرمایید از صفر تا صد بندر، فعالیت لجستیکی است یا از زمانی که کشتی وارد می‌شود، پس مناطق فعالیت لجستیکی یا لجستیک زون کجاست؟

مختاری: البته نظر من این است که قبل از ورود به بندر این فعالیت شروع شده است. در سیستم گمرک آمریکا، به این شکل است که پیش از آنکه کالا از مبدا حرکت کند، کالا باید در گمرکات آن کشور، ثبت بشود؛ قبل از حرکت

کالا از هر مبدا. حالا ببینید در آن بندر، لجستیک از کجا شروع می‌شود؟ قبل از ورود کالا به بندر.

مقصود شما لجستیک کشتیرانی است؟

مختاری: خیر. دقیقاً لجستیک بندری. آبایی: پس اگر اینطور باشد تعریف آقای طباطبایی هم به هم می‌خورد.

طباطبایی: البته مقصود ایشان بنادر نسل سوم است که هنوز به آن نرسیده‌ایم.

چراغی: به نظر من وقتی صحبت از لجستیک بندری و زنجیره تامین می‌کنیم، به نظر من دیگر باید بنادر نسل اول و دوم را فراموش کنیم. یعنی صحبت ما روی بنادر نسل سوم است. اگر بخواهیم روی بندر نسل اول صحبت کنیم که دیگر زنجیره تامین و لجستیک مفهومی نخواهد داشت.

آبایی: اینطور که آقای طباطبایی می‌گویند که اصلاً به معنای نسل کار نداشته باشید، لجستیک در هر بندری انجام می‌شود.

طباطبایی: ببینید لجستیک را جدا کنید، زنجیره تامین را جدا کنید. فکر کنید ما در دوره عصر لجستیک هستیم. ما می‌گوییم بندر از نظر مسائل سخت‌افزاری است، نرم‌افزاری است، کالایی است و... تعریف لجستیک براساس نسل و نوآوری یک حالت شناور پیدا می‌کند. در بندر نسل اول شما اصلاً لجستیک نبود. در بندر نسل دوم کم لجستیک وارد چرخه اقتصاد می‌شود.

آبایی: من فرمایش خود شما را می‌گویم، یعنی در بندر نسل اول کشتی نمی‌آمد؟ تخلیه و بارگیری نمی‌شد؟ کالا بیرون نمی‌رفت؟ این خدمات به هم وابسته نبودند؟ طباطبایی: چرا اما جنس آن فرق می‌کرد. اگر ما بگوییم لجستیک از ابتدا تا انتهای این فعالیت است، اما اگر بخواهیم جدا کنیم ما یک ابتدا و انتها داریم که در دریاست، یک ابتدا داریم که سرزمینی است و...

آبایی: همه این‌ها، حلقه‌های زنجیره تامین است. طباطبایی: اما شما دارید پسوند و پیشوند اضافه می‌کنید و می‌گویید لجستیک بندری، این بندر یک قاب تعریفی دارد.

آبایی: درست است. یعنی در زنجیره تامینی که در بندر اتفاق می‌افتد، ما فعالیت‌هایمان را به روز، بهینه و با کمترین هزینه انجام می‌دهیم.

طباطبایی: ببینید برای محقق شدن کار از نظر کیفیت، کمیت، زمان، هزینه و... در این ابتدا و انتها انجام می‌شود. اما ما لفظ بندر را داریم می‌گذاریم. لفظ جاده‌ای جداسازی، راه‌آهن جداسازی، وقتی بندر را به آن اضافه می‌کنیم، تعریف لجستیک را محدود کرده‌ایم. ما داریم درباره لجستیک بندر و اجزاء آن صحبت می‌کنیم. موقعی که مبحث زنجیره را می‌گذاریم، لجستیک را از تقاضا می‌دهد و بحث پس‌کرانه و پشتوانه را به شروع فرآیند وصل می‌کند.

آبایی: من می‌خواهم تکمیل کنم که اگر این زمان و هزینه را به آن اضافه نکنیم، لجستیک تحقق پیدا نمی‌کند. یعنی ارزش افزوده برای بندر است.

طباطبایی: من اصلاً کاری به زمان و هزینه ندارم. آبایی: اگر زمان و هزینه را از این تعریف حذف کنیم، به نظر من معنا ندارد.

طباطبایی: ببینید من می‌گویم یک بندر است که در آن تمامی فعالیت‌ها در آن انجام می‌شود. اگر هزینه و زمان را بگذاریم، کمیت و کیفیت لجستیک است، می‌گوییم اینجا لجستیک هزینه‌دار است، جای دیگر لجستیک چابک است و به همین شکل.

آبایی: موافق نیستم. این خدمات است نه لجستیک.



چراغی:

تعریف ما از نقش

بندر و لجستیک

بندری تعریفی

است که محدود

به چارچوب بندر

نیست و می‌تواند

به سراسر زنجیره

تامین تسری پیدا

کند و همان تعریفی

است که ما به عنوان

بنادر نسل سوم از

آن یاد می‌کنیم که

هم در فعالیت‌های

لجستیکی و هم

در ارزش افزوده

نقش خودش را ایفا

می‌کند.

طباطبایی: ببینید فرق بین لجستیک چابک و لجستیک سنگین چیست؟

آبایی: بین هزینه‌هایشان است.

طباطبایی: اما به هر حال لجستیک شما دارد انجام می‌شود.

آبایی: هزینه را کم کرده‌ایم، اما خیلی نتوانسته‌ایم کم کنیم.

طباطبایی: من می‌گویم تعریف، تعریف است. وقتی ما رابطه بین کمیت و کیفیت را تعریف کردیم و درآمد هزینه و زمان را گذاشتیم، می‌آییم روی جنس درآمدی و کیفیت حرف می‌زنیم. اما آن فعالیت در هر حال اتفاق می‌افتد. اگر زمان و هزینه لجستیک کم باشد، لجستیک بهینه و خوبی است. الان هزینه‌های لجستیک ما ۲۰ درصد است. در دنیا چه تعریفی می‌کنند؟ می‌گویند این لجستیک گران و پرهزینه است. من بحثم این است. ما داریم درباره لجستیک صحبت می‌کنیم. نمی‌گوییم لجستیک کم هزینه، لجستیک گران و...

حالا که درباره تعریف لجستیک به

هم‌افزایی و تعریفی مشترک نزدیک شدیم،

برای جمع‌بندی در خدمت آقای مختاری

هستیم.

مختاری: تجمیع حرکات، اتفاقات یا فرآیندهایی که پیش از ورود کالا به بندر آغاز می‌شود و تا خروج آن از بندر ادامه دارد. این یک تعریف جامع از لجستیک است. حالا باید ورود به بندر را تعریف کنیم. منظور ورود فیزیکی کالا است؟ یا ورود آمار و اطلاعات کالا است؟ اگر ما ورود را از آمار و اطلاعات شروع کنیم که به نظر من بهتر است از ورود فیزیکی، پس می‌شود از زمانی که ما آمار و اطلاعات ورود کالا به بندر را دریافت می‌کنیم، جناب چراغی گفتند، که ما به صورت عادی چند ساعت یا چند روز پیش از آنکه کالا به بندر برسد اطلاعات را دریافت می‌کنیم و زنجیره تامین از آنجا آغاز می‌شود. اما اگر به دنبال چالاک می‌گردیم باید برویم سراغ آمار و اطلاعات. اگر می‌خواهیم سرعت عملیات را داشته باشیم باید از پیش برنامه داشته باشیم که یعنی داشتن آمار و اطلاعات قبل از ورود کالا به بندر یعنی تجهیز شدن برای آن.

باز یک قدم بخواهیم برویم بالاتر، با توجه به بحث شاخص‌ها که دوستان اعلام کردند، ما شاخص‌های هر نوع عملیات یا خدماتی را باید داشته باشیم که متاسفانه نداریم. هر ساختاری باید برای خودش یک شاخه و شاخص اندازه‌گیری داشته باشد که کجا بوده و می‌خواهد به کجا برود؟ آمار و اطلاعاتی داشته باشد که بتواند هدف‌گذاری کند و با توجه به شاخص‌ها به طرف هدف خودش حرکت کند.

ما اگر از همین جا بخواهیم به بنادرمان را نگاه کنیم، در بنادرمان به صورت کلان شاخص‌های خاصی نداریم و حتی به صورت جزء هم همیشه دل‌نگران تهیه شاخص بوده‌ایم. حتی درباره کرایه حمل دریایی یا درباره هزینه تمام شده یک کالا که از بندر خارج می‌شود و... همیشه نگران ایجاد آن بوده‌ایم، چه برسد به آنکه بخواهیم آن را توزیع بکنیم.

همچنین بحث خدمات‌رسانی را عنوان می‌کنیم در همان تعریف کلی بندری‌مان. بعد نگاه می‌کنیم که خدمات‌رسانی به کیست؟ چگونه است؟ تاثیر خدمات و سرویس به بقیه حلقه‌ها و خدمات را باید بدانیم.

آبایی: یک نکته را باید اینجا بگویم آن هم اینکه شما به من می‌گویید، کالا به عنوان کانتینر زود بیاید خالی بشود و برگردد، چون شما به آن نیاز دارید، اپراتور به

من می‌گوید، کانتینر را از آقای مختاری بگیر، در بندر نگهداری کن که من در آمدم به خاطر سرمایه‌گذاری برگردد. اپراتور ترمینال عمومی، می‌گوید کانتینر را از ترمینال دار کانتینری بگیر، کانتینر را به آقای مختاری بدهید برود، کالا را به من بدهید بریزم اینجا. صاحب کالا به من می‌گوید، کانتینر را زود در بیار و به من بده که کالا زود و صحیح و سالم به دست من برسد.

یعنی اهداف و ذی‌نفعان مختلف در یک

زنجیره مشترک!

آبایی: بله، حالا سازمان بنادر شاید به عنوان یکی از اصلی‌ترین سازمان‌های لجستیک بندری چه وظیفه‌ای دارد؟

حالا که به اینجای کار رسیدیم، اگر

در این مرحله بیداریم تمامی فعالیت‌هایی

که از ورودی تا خروجی بندر اتفاق می‌افتد،

لجستیک است و زمان و هزینه آیت‌هایی

است که کیفیت لجستیک را تامین می‌کند،

در پاسخ به سوال دکتر آبایی با در نظر

گرفتن چالش‌های بندر شهید رجایی، لطفاً

این بحث را ادامه بدهید.

مختاری: اینطور که دکتر آبایی می‌گویند هر ذی‌نفع بندری در تقابل منافع ذی‌نفع دیگر است که در لجستیک تاثیر گذار خواهد بود و همین باعث می‌شود که ورود و خروج کالای من از بندر گاهی ۱۳ روز طول بکشد و گاهی ۷ روز.

البته وقتی می‌گوییم ورود و خروج، این ورود و خروج اطلاعات است و نه کالا. از زمانی که اولین اطلاعات از کالایی که قرار است وارد بشود، تا زمانی که بهینه‌ترین اطلاعات درباره کالایی که خارج شده است از ساختار بیرون بیاید. این می‌شود محدوده لجستیکی و نه حرکت فیزیکی کالا.

اما در پاسخ به دکتر آبایی. ما یک سری درآمد در سکون داریم و یک سری درآمد در حرکت. الان به این شکل است که در بندر، فرآیندها و ارزش‌افزوده‌ها را فراموش کرده‌ایم و فقط به دنبال درآمد در سکون هستیم. هر قسمتی که درآمد باشد، تجمع می‌کنیم. اگر درآمد در سکون باشد، به نوعی احتکار است، هیچ فرقی با نگهداشتن کالا در انبار برای اینکه قیمت بالا برود، نمی‌کند. اگر بدانیم که زمین بندرمان، زمین ارزشمندی است و بعد از آن زمین استفاده بهینه بشود در نتیجه تمام درآمد ما باید درآمد در حرکت باشد نه در سکون.

دائماً خطوط کشتیرانی روی همین قضیه تاکید داریم. حالا باید آسیب‌شناسی کنیم، آن قسم از دوستانی که علاقه دارند که کانتینر یا کالا بیشتر در محوطه‌شان بماند که انبارداری بیشتری بگیرند، چرا به این سمت رفته‌اند و نتوانسته‌اند درآمد در حرکت بهینه داشته باشند. و اگر ما به عنوان مدیریت زنجیره تامین یا مدیریت سازمان به عنوان مدیریت بندر، روی چرایی این قضیه تمرکز کنیم، تصمیم بهتری می‌توان گرفت.

ما فرض را بر این می‌گذاریم کالایی قرار است یک روز در بندر عباس استریپ شود، این کالا را ما یک سری آمار گرفته‌ایم و با مشتریان صحبت کرده‌ایم، یک جدول نرم‌افزاری خیلی کوچک برای آن طراحی کرده‌ایم. آمدیم هزینه‌های استریپ و جایجایی کانتینر در روزی که قرار است صاحب کالا مراجعه بکنند، به



طباطبایی:

تمامی فعالیت‌هایی

که از بدو ورود به

حریم بندر انجام

می‌شود، لجستیک

است. اگر این کار

زمان کمتری ببرد،

لجستیک چابک

است. اگر هزینه‌بر

باشد، لجستیک

پرهزینه است.

همراه هزینه انبارداری و هزینه حق توقف کانتینر را محاسبه کردیم و در یک طرف ترازو گذاشتیم. هزینه استریپ کالا قبل از ورود مشتری و هزینه تخلیه کالا در انبار را در طرف دیگر ترازو گذاشتیم. این دو هزینه در خط مرزی محور زمان را اگر لحاظ کنیم، با توجه به نوع بسته‌بندی و تعداد کالا دقیقاً تغییر می‌کند. با مشتری صحبت می‌کردیم که اگر شما کالای تان به محض اینکه وارد شد، کار شیف‌تینگ و جابجایی آن انجام بشود و کالا در محوطه ترخیص شده برود، یک زمان داریم. مثلاً برای یک کالای خاص زمان ۲۵ روز را در نظر بگیریم. اگر برآورد مشتری‌های نهایی ما این باشد که کالا قرار است بیش از ۲۵ روز در بندر بماند، بهینه است که این کالا از روز نخست کانتینر را استریپ کند و اگر قرار است کمتر از ۲۵ روز بماند، بهینه است که این کانتینر را استریپ نکند و نگه دارد.

یعنی نگاه به خواسته مشتری.

مختاری: دقیقاً و همچنین بررسی وضعیت موجود. خوب اگر ما تمام قوانین و مقررات را به این سمت سوق بدهیم تا امکانی وجود داشته باشد که قبل از ترخیص کالا، جابجایی و استریپ انجام شده و این کار تسهیل شود، آن کسی که درآمد در سکون دارد و می‌خواهد فقط روی بالارفتن انبارداری کانتینر تمرکز داشته باشد، مجبور می‌شود سرمایه‌گذاری بیشتری بکند، انبارهای نگهداری کالا را به جای انبار نگهداری کانتینر افزایش دهد. یک قدم جلوتر برویم، مشتری ممکن است بخواهد فرآیندی روی کالا انجام دهد و اگر شرایط برای فرآیندهای مختلف روی کالا در بندر ما مهیا باشد و اتفاقی است که باید در بندر ما بیفتد، همان بندری که به دنبال درآمد در سکون است باید دنبال آن باشد که تسهیلاتی فراهم کند، در این مدتی که کالا ترخیص نشده است، یک ارزش افزوده‌ای داشته باشد. این اتفاقی است که باید در بندر انجام شود.

سازمانی که وظیفه حاکمیتی دارد و در

سطح کلان و ملی فعالیت می‌کند در این میان چه جایگاه، وظایف یا منافع دارد؟

مختاری: ما سازمان بندر را به عنوان راس هرم مدیریتی بندرمان باید نگاه کنیم اما به واقع این چنین نیست. یعنی اگر ما بخواهیم یک متولی داشته باشیم براساس تعریفی که داشتیم، یک متولی نمی‌تواند عهده‌دار تمام این فرآیند باشد و تصمیم‌گیری کند. اما بخشی از آن توسط سازمان بندر انجام می‌شود. مدیریت بخشی از لجستیک بندری ما باید تسهیلاتی فراهم کند که علاقه تمام ذی‌نفعان به سرعت و درآمد در حرکت باشد نه درآمد در سکون.

وقتی ما از درآمد در حرکت صحبت می‌کنیم باید تمام تلاش‌مان این باشد که سریعتر این فرآیندها و حرکت‌ها انجام شده و کالا از بندر ما خارج شود، نوع خروج کالا از بندر ما باید تعریف شده باشد. ما اگر درباره حمل و نقل چندوجهی بخواهیم صحبت کنیم که بندر نقش کلیدی در آن پیدا می‌کند باید بدانیم که هنوز مفاهیم واقعی همین چندوجهی را هم متوجه نشده‌ایم. ما تا به حال برای کالای ورودی‌مان نتوانسته‌ایم یک حمل و نقل چندوجهی واقعی داشته باشیم و همیشه به صورت غیرواقعی عمل می‌کنیم. اگر بخواهیم وارد شویم می‌فهمیم که این لجستیک ضعف‌های ریز دارد که عمده آن‌ها نشأت گرفته

از نیازی است که ناخواسته یا تحت فشار زمان آمده‌ایم تعریف یک به یک حرکت و شاخص‌ها را تغییر داده‌ایم.

آقای مختاری به موضوع علاقه

ذی‌نفعان پرداختند که سازمان بندر در نهایت به نوعی باید بتواند علایق تمامی آن‌ها را که گاهی باهم تعارض دارند، مدیریت کند. به عنوان نماینده بخش دولتی دیدگاه‌تان را بفرمایید.

چراغی: با احترام فراوان درباره بحث قبلی یک موضوعی را یادآوری کنم که به اعتقاد من لجستیک یک فرآیند است. فعالیت‌های جدا و مستقل از هم نیستند. یک فرآیند است. آنچه که چوپرا از لجستیک به معنای عام تعریف می‌کند، این است که استقرار کالا و حرکت کالا در زنجیره تامین، لجستیک است و به نظر من افزودن اسم بندر به لجستیک بندری این تعریف را دست‌خوش تغییر نمی‌کند. در اروپا شرکت‌های لجستیک بزرگی هستند که داخل بندر فعالیت می‌کنند، اما فعالیت آن‌ها محدود به بندر نیست. آن شرکت لجستیکی کالا را از بندر به مصرف‌کننده می‌رساند.

طباطبایی: من اعتقاد دارم که باید به این اتفاق برسیم که به جای لجستیک بندری بگوییم لجستیک اما وقتی می‌گوییم لجستیک بندری باید بگوییم که این لجستیک، در حوزه‌های مختلف تعاریف مختلفی دارد و وقتی وارد حوزه فیلتر شده بندر می‌شود، بندری ... و اگر لجستیک باشد و بندر نداشته باشد، بهتر است. به نظر من می‌توانیم لفظ بندر را برداریم و به طور عام بگوییم لجستیک.

دلیل اصلی اینکه ما به جای

لجستیک از عنوان لجستیک بندری استفاده کرده‌ایم این است که ما به دنبال پیدا کردن یک متولی یا پاس‌خجی واحد هستیم. می‌خواهیم اگر گلوگاه‌های بندر استارت‌آپ‌شناسایی کنیم.

چراغی: اگر بپذیریم که یک هم‌پوشانی میان حلقه‌های ایجادکننده فرآیند لجستیک وجود دارد، این هم‌پوشانی شکل‌دهنده ارتباط است و اگر آن را بپذیریم می‌توانیم بگوییم لجستیک بندری و یک قسمی از کل است.

مختاری: این فرمایش شما درست است اما چرا به سراغ آمار و اطلاعات نرویم به جای کالا.

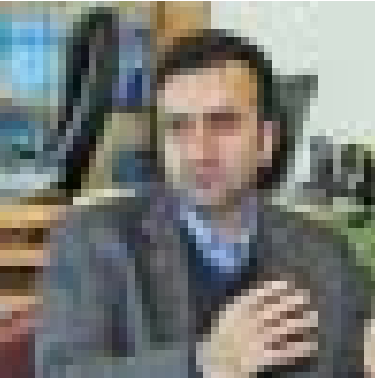
چراغی: کالا و اطلاعات جدا از هم نیست

مختاری: البته اصولاً اطلاعات، جلوتر از کالا حرکت می‌کند.

اجازه بدهید برای ادامه بحث این

موضوع را بررسی کنیم که برای تسریع و کاهش هزینه‌ها و بالا بردن ایمنی کالاها با کمک گرفتن از علم لجستیک چه می‌توان کرد؟ در این میان نگاه شما به چالش‌های بندر شهید رجایی باشد.

طباطبایی: وقتی می‌گوییم چالش، جنس چالش را باید تعیین کنیم، چالش ما یا سخت‌افزاری است یا از نظر قوانین و مقررات است که بحث گمرک و... است، یا از نظر خدمات است که برمی‌گردد به آموزش نیروی انسانی و نقش نیروی انسانی در این



آبایی:

تمام برنامه‌ریزی در ایجاد لجستیکی بندر، به وسیله تقاضایی که مورد استفاده و مورد نیاز مشتری است به وجود می‌آید.



مختاری:

در بندر، فرآیندها و ارزش افزوده‌ها را فراموش کرده‌ایم و فقط به دنبال درآمد در سکون هستیم. هر قسمتی که درآمد باشد، تجمع می‌کنیم. اگر درآمد در سکون باشد، به نوعی احتکار است، هیچ فرقی با نگهداشتن کالا در انبار برای اینکه قیمت بالا برود، نمی‌کند.

فرآیند، یا از نظر طراحی است. ما از نظر ساختار و طراحی هم بحث موقعیت هست، هم بحث معماری و فضا هست هم بحث اینکه طراحی که دارد انجام می‌شود، ما در همه این زمینه‌ها مشکل داریم، بحث کانال‌های مان مشکل دارد، اسکله‌ها رسوب گیر است، موج‌شکن‌ها مشکل دارد، تجهیزات مشکل دارد و... از آن طرف در طراحی هم مشکل داریم. قبلش مشخص نمی‌کنیم این بندر را داریم برای صادرات طراحی می‌کنیم یا برای واردات؟ فرق می‌کند هر کدام یک فرآیندی دارد. بندر امام برای واردات یا صادرات دو زون کاملاً مشخص دارد.

موضوع دیگر دسته‌بندی بندر است. فاضلاب محصولات در دنیا آیین‌نامه دارد. شما نمی‌توانید محصولات سم‌زا و آلوده کننده را کنار کانتینرهای بگذارید که مواد غذایی است. فاضلاب و موقعیت این‌ها هم فرق می‌کند. این‌ها چالش‌هایی است که در بندر هست که ناشی از نگاه جزیره‌ای ماست و نگاهی که اقتصاد را فقط در چارچوب بندر می‌بینیم. نگاهی است که هم‌افزایی نداریم و بالادستی وجود ندارد که این‌ها را رصد کند و همین فاجعه ایجاد می‌کند. فاجعه هم ایجاد شده است از آتش سوزی بندر شهیدباهنر تا خوردن کشتی پاناما کس به موج‌شکن یا انفجار سیلو و... ما چه درسی از این حوادث گرفتیم؟ یک مبحث دیگر اینکه ما در تمام این چیزها یک شاخص استاندارد داریم که می‌توانیم خودمان را بسنجیم. ببینیم آموزش چگونه بوده؟

اما یک چالش عمده دیگری هم داریم. شما باید یک اتاق فکر بگذارید که پول آفرینی کند. پول، نقدینگی نیست، همین فرار کردن مشتری‌ها، هزینه‌های وحشتناکی دارد، هزینه‌های پنهانی که هیچکس آن‌ها را نمی‌داند. ما چالش‌هایی داریم که در فرآیند است و چالش‌هایی مالی است. و همه این‌ها رفت و برگشتی است. بحث تامین مالی و نقدینگی را باید در برنامه‌ها بگذاریم.

برخی از چالش‌ها را مطرح کردید، توضیح دهید که با چه راهکارهایی می‌توان این چالش‌ها را به فرصت تبدیل کرد؟

طباطبایی: باید اتاق فکری تشکیل شود و مجموعه‌ها را پالایش کند. مثلاً بگوید بندر شهیدرجایی را باید از ترافیک و توسعه ناهموار آزاد کرد.

آقای چراغی شما ادامه بحث را بفرمایید

چراغی: متأسفانه نگاه جامع و کاملی به نظام لجستیک و زنجیره تامین در کشور ما وجود ندارد و این تأسف بسیار بزرگی است که ما هنوز ظرفیت‌های حمل و نقل و لجستیکی را در زنجیره تامین شناسایی نکردیم. هنوز نیازها شناسایی نشده است، یک متولی وجود ندارد که بگوید این وظایف مال این سازمان است، این نیازمندی‌ها مال این سازمان است، این‌ها وجود ندارد، ما هنوز نقشه راه و برنامه راهبردی برای لجستیک و زنجیره تامین کشور نداریم. این‌ها کلیاتی است که باید مدنظر باشد.

اگر درباره بندر شهیدرجایی بخواهیم صحبت کنیم، به نظر من ما باید در بندرمان فضای رقابتی کنیم. ایجاد یک فضای رقابتی براساس اقتصاد بندر و اقتصاد حمل و نقل یکی از الزامات است که این ایجاد فضای رقابتی در لجستیک و زنجیره تامین یکی از ابزارهای اصلی‌اش، مراکز لجستیک یا شهرهای

لجستیک است. اسم آن هم فرقی نمی‌کند و مهم عملکرد آن است. به نظرم یکی از شروط لازم در مدیریت زنجیره تامین است. یعنی اگر شما مراکز لجستیک نداشته باشید نمی‌توانید زنجیره تامین را مدیریت کنید، یعنی همین اتفاقی که پیش آمده است.

مشکل دیگری که در بندر ایران در مقایسه با بندر پیشرفته دنیا به همین مباحث لجستیکی برمی‌گردد، عدم وجود مراکز لجستیکی به معنای واقعی که در بندر نسل سوم کاملاً توجیه روشنی دارد. مثالی برایتان بگویم، روزانه هزاران کانتینر از بندر شهیدرجایی، ۱۵۰۰ کیلومتر مسیر را طی می‌کند و به تهران می‌رسد. کانتینتر کالایش خالی می‌شود و دوباره همین مسیر را خالی برمی‌گردد به بندر شهیدرجایی.

مختاری: به طور کلی ۷۰ درصد تردد کانتینرهای ما به صورت خالی انجام می‌شود.

چراغی: بله. شاید بیشتر از این هم باشد. کانتینر برمی‌گردد در بندر شهیدرجایی دیو می‌شود برای اینکه یک کالایی یک روزی برسد یا نرسد. این را آقای مختاری بهتر از من می‌داند، در سیستم حمل و نقل لجستیک معکوس مان در لجستیک دریایی، نسبت کانتینر خالی مان، ۴۰ به ۶۰ است. خوب در واقع وجود مراکز لجستیک این خلاءها را می‌تواند پر کند.

آبایی: برای اینکه متأسفانه گمرک برای کانتینر پروانه بهره‌بردار موقت صادر می‌کند.

چراغی: شما فرض کنید امروز به کشتیرانی ابلاغ می‌شود هزینه‌های توقف کانتینر سه برابر می‌شود. شما به عنوان صاحب کالا یا مصرف کننده چه انتخابی داری که گزینه‌ای را انتخاب کنی که این هزینه سربار به شما تحمیل نشود؟

جواب مراکز لجستیک است. یعنی شما اگر یک مرکز لجستیک در بندر داشته باشی، الزاماً نباید کانتینر را ۱۵۰۰ کیلومتر ببری، و با این مشکلات زیرساختی جاده‌ای و ناوگان حملی که ما داریم، دوباره برگردانی. اگر آن مرکز لجستیک ایجاد شود، این الزامات و هزینه‌های سربار به من مصرف کننده کالا قطعاً تحمیل نمی‌شود.

با این سیستم معیوب لجستیک، همین الان ما سالانه تقریباً هزار میلیون دلار هزینه‌های سربار به این شکل را به مصرف کننده تحمیل می‌کنیم. این حمل و نقل بیهوده‌ای که در بحث حمل کالا و لجستیک ما انجام می‌شود، دارد هزینه‌هایی به اقتصاد کشور ما و به مصرف کننده و حتی سیستم بندری و لجستیک ما تحمیل می‌کند.

پس نشان می‌دهد ما هر چه نابسامانی در زنجیره تامین و لجستیک مان در جایجایی کالا از نقطه مبدا تا مقصد بیشتر باشد، بر روی هزینه نهایی حمل و نقل ما تاثیر می‌گذارد. چالشی است که باید به دنبال حل آن باشیم و به نظرم بخشی از پاسخ حل این چالش ایجاد مراکز لجستیک داخل بندر و ورود بیشتر در زنجیره تامین است.

به عبارت دیگر یک نگاه لجستیکی

همه‌جانبه در بندر ما حاکم باشد.

طباطبایی: مطالب خوبی را دارید اشاره می‌کنید، می‌خواهم بگویم باید پول بیاوریم و باقی قضا یا. اما من می‌گویم شهیدرجایی پتانسیل شهرک لجستیک بودن را دارد، چرا آن را کوچک می‌کنید. ما فقط باید کاربری‌ها را عوض کنیم. بیاوریم یک

بازنگری روی بحث طراحی و معماری آن داشته باشیم. ما از نظر بحث معماری IT که دارید کار می‌کنید. این‌ها باید با هم منطبق شود و اگر نشود اصلا معنی ندارد. یعنی اپراتور بندر دارد کار می‌کند، بعد باید آنجا بخوابد و هیچکس هم خبر ندارد. آقای چراغی که اشاره می‌کنند مرکزهای لجستیکی باید یک هسته‌های فکری باشد که این مفاهیم را رفت و برگشتی بررسی کند و کنار دست آقای مدیریت بندر باشد، آن‌ها آنقدر حجم کارشان زیاد است که نمی‌توانند. هسته‌های برنامه‌ریزی و آموزشی باید باشد که این‌ها را بررسی کند. من به شما می‌گویم که شهیدرجایی پتانسیل شهرک لجستیک بودن را دارد، باید روی آن بازنگری کنند. فرودگاه دارد، راه‌آهن دارد، آبخورد آن را باید اصلاح کرد و قطعاً می‌شود شهرک لجستیک و اراضی آن به ۲۴۰۰ هکتار رسیده است. زون اقتصادی را دارید، پس کرانه را دارید، زون تولیدی را دارید، بندر را دارید، زون عملیاتی را دارید و حمل و نقل چندوجهی هم آنجا هست، یک استادی مثل آقای مختاری، آقای چراغی عزیز می‌خواهد که بروند آنجا این‌ها را به هم بدونند تا این جوانه بزند و بیاید بالا.

چراغی: الان در جبل‌علی این اتفاقات در کنار ما افتاده است. ما در جبل‌علی مرکز لجستیکی داریم که مساحت انبارش حدود یک میلیون مترمربع است، در صورتیکه در بندر شهیدرجایی بهترین شرایط را داریم. در همین شرایط فعلی پتانسیل ایجاد ۵۰ مرکز لجستیکی را در کشور داریم. مراکز لجستیکی از شروط لازم در زنجیره تامین و لجستیک بندری است. اما برای بندر شهیدرجایی و بنادر دیگر چه باید کرد؟ به نظر من بخشی به خارج از سازمان ما برمی‌گردد. بحث این است که ما اسناد بالادستی داریم که سند بسیار مترقی است. حالا چه اتفاقی شد که عقب افتاد، بحث جداگانه‌ای است. شرایط فعلی یک مقطع تاریخی خیلی مهم برای سازمان بنادر است. اگر در این مقطع تاریخی تصمیم به تغییر نگیریم و تغییر را شکل ندهیم دیگر نمی‌رسیم و نمی‌توانیم برگردیم و به نظر من نقش مدیران سازمان بنادر در این مقطع تاریخی مهم است. من می‌گویم رنسانس لجستیک، انقلاب زنجیره تامین یک واقعیت است. این انقلاب باید در این مقطع تاریخی شکل بگیرد.

برنامه ششم توسعه در حال تدوین است و این همان مقطع تاریخی است و به نظر می‌رسد بازه تصمیم تا اجرا آن حداکثر دو تا سه سال است.

چراغی: بله و بعد از آن دیگر احیاناً نمی‌شود. مختاری: ما الان نعمت تحریم را داریم. یعنی بنادر ما بنادر خلوتی هستند و زمان برای تغییر به وجود آمده است.

چراغی: الان زمان تدوین برنامه ششم توسعه است. همین جا باید جایگاه لجستیک را ببینیم.

طباطبایی: من یک خبر خوبی به شما بدهم که برنامه ششم، از نگاه لجستیک دارد تدوین می‌شود. اما دیر است. نباید منتظر شویم. در همین مقطع باید انجام شود. باید آینده‌نگاری انجام شود و ببینند در این مقطع باید کجا بروند.

چراغی: ما باید بعد از این مقطع استراتژی لجستیک بندری ما را تدوین کنیم. در بحث قانون‌گذاری

و مواردی که به تسهیل تجارت در زنجیره تامین کمک می‌کند، ظرفیت‌سازی‌هایی که باید باشد، نرم‌افزارهایی که لازم است برای این مدل از لجستیک و زنجیره تامین باید الان شکل بگیرد و در بحث ساخت‌افزاری، تجهیزات بندری، تجهیزات پشت بندری، تجهیزات ریلی و جاده‌ای ماقطعا گام دوم است و گام سوم که مشخصاً به شهیدرجایی برمی‌گردد، به نظرم باید ساختار لجستیک بندری‌اش تغییر کند. این ساختار فرسوده جوابگو نیست. این را تجربه ثابت کرده است. متأسفانه ما داریم اصرار می‌کنیم که این روند را ادامه بدهیم. باید این هشدار داده شود که این ساختار لجستیک دیگر جوابگو نیست، یعنی جواب نیاز کشتیرانی، صاحب کالا، کاربرهای بندر و حتی خود سازمان را به لحاظ درآمدی نخواهد داد. پس این ساختار بایستی به نظر من در گام سوم تغییر کند و گام چهارم که تغییر در معماری بندر است.

معماری بندر یعنی ارتباط بین اجزاء که در داخل بندر کار می‌کنند، ارتباط باید تغییر کند ماهنوز چارچوب پورت اپراتورهایمان مشخص نیست، وظیفه‌اش تا کجاست؟ ترمینال اپراتور وظایفش را نمی‌داند و به یک انباردار تبدیل شده است.

الان در سیستم انبارداری ما ترکیب‌مان چطوری است؟ ۲۰ درصد فعالیت‌های ما که به عنوان بندر نسل سوم اهمیت دارد و بندرداری است، ۶۰ درصد از درآمد ما را شکل می‌دهد خوب معلوم است که سرمایه‌دار به سمت آن می‌رود. فعالیت‌های ارزش‌افزوده‌ای که به لحاظ اهمیت ۴۵ درصد ضریب اهمیت دارد، ۱۵ درصد فقط درآمد دارد. پس نشان می‌دهد که ساختار درآمدی و ساختار مدلینگ که داخل چیدمان، ورود و ماندن کالا در بندر است، ساختار غلطی است و ما را به سمت بندرداری می‌برد که فریه و کند می‌شوند نه چالاک. این ساختار و معماری باید تغییر کند حتی اگر مقاومت زیاد باشد و خیلی از قراردادهای ما باید تغییر کند.

برای این تغییر بزرگ همه‌مان باید هزینه بدهیم. باید هزینه بدهیم برای اینکه بتوانیم بندرمان را نجات بدهیم و گرنه به سمت مسیری می‌رویم که بنادر ما هیچ‌وقت رشد نخواهند کرد.

موضوع آخر به نظر من این است که ما باید در ساختار رقابت و بازاریابی‌مان تغییر ایجاد کنیم. الان بحث واگذاری است، آیا به اصل اقتصادی مقیاس در واگذاری به اپراتورهایمان توجه می‌کنیم؟ آیا به اصل اندازه بازار توجه می‌کنیم؟ ما الان در انزلی به این مشکل دچاریم. ما در انزلی ۴ اپراتور داریم برای دو میلیون تن ترافیک. یک کیک کوچک را بین چهار اپراتور تقسیم کرده‌ایم، درآمدها را خورد کرده‌ایم، بحث اصل اندازه بازار باید در واگذاری‌ها رعایت شود، اصل عدم برتری باید مورد توجه باشد. ما نمی‌توانیم ترمینال یک را با ترمینال دو مقایسه کنیم و بگوییم این اپراتور با آن یکی اپراتور به بهانه رقابت، رقابتی کنیم. رقابت خوب است اما باید در حوزه رقابت درون بندری، رقابت بین بندری، رقابت بین ترمینالی این تعاریف را دوباره بازنگری و روشن کنیم.

موضوع بعدی، بحث این است که ما باید در وظایف ۲۵ گانه سازمان یک تغییری ایجاد کنیم. الان هیچ اسمی از لجستیک و زنجیره تامین در این وظایف نیست که باید اضافه شود. باید این اقتدار را به لحاظ قانونی به ما بدهد. و موضوع آخر اینکه به نظر من باید تبدیل شخصیت حقیقی لجستیک بندری به شخصیت حقوقی تبدیل شود. چون الان خود مالکی



آبایی:

اساسی‌ترین کارکرد بنادر، غنا بخشیدن به اقتصاد کشور است.



طباطبایی:

بندر شهیدر جایی
پتانسیل شهرک
لجستیک بودن
را دارد، باید روی
آن بازنگری کنند.
فرودگاه دارد،
راه آهن دارد، آبخور
آن را باید اصلاح
کرد و قطعاً می شود
شهرک لجستیک و
اراضی آن به ۲۴۰۰
هکتار افزایش داد.

است. یعنی یک ترخیص کار می تواند کشتی شما را با تاخیر مواجه کند. این تغییر باید ایجاد شود.

از پیشنهادات راهبردی شما ممنونیم. در خدمت آقای مختاری هستیم.

مختاری: یک مطلب این است که ما باید شرکت های فورواردر را به رسمیت بشناسیم و فورواردرهای دریایی را باید باز کنیم که هنوز در ساختار عملیاتی مفهوم نیست. موقعی که ذی نفعان متفاوتی برای خدمات رسانی به یک شخصیت حقوقی این باعث می شود جابجایی کارها انجام شود و این ماهیت درست انتقال پیدا نکند. من تاجر باید تمرکز اصلی ام بر آن باشد که چه جنسی را بخرم، با چه کیفیتی بخرم و... اینکه حمل آن چگونه انجام می شود، نباید دغدغه اصلی فکری من تاجر باشد. از این صفر تا صد به هیچ عنوان دغدغه صاحب کالا نباید باشد.

در ساختار بندری، در عملیات کانتینری هیچ جایی برای فورواردر نداریم و به هیچ عنوان یک شرکت فورواردر را برای ارائه خدمات به رسمیت نشناخته ایم. در صورتی که مسئولیت خیلی مهمی که فورواردر دارد این است که از شرکت ها و سازمان های مختلف خدمات بگیرد و تجمیع شده آن را به صاحب کالا تحویل بدهد که عمدتاً هم همین کار را می کند اما بخشی که به بندر می رسد، وجود ندارد. مطلب دیگری این است که ما فورواردر بندری دریایی نداریم، یعنی کسی که الان به شکل فورواردری کار بندری دریایی می کند نه از کسی مجوزی گرفته نه نیاز دارد که از کسی مجوز بگیرد و نه مسیری برای آن تعیین شده است.

برویم سراغ بنادر. مشکلی که داریم عدم یکپارچگی در بنادر است. بنادر ما به صورت جزیره ای عمل می کنند. یعنی هر بندری برای خودش با توجه به شرایط و نیاز خودش شروع می کند به تصمیم گیری کردن و انتخاب رویه و تغییر فرآیندها. ما در هر بندر بنا بر شرایط روز و مشکلی که در آن روز دارد، بلافاصله تصمیم گیری می کند. یکی از معضلاتی که داریم این است که شرکت های خارجی

کشتیرانی بی ریشه زیادی در مدت تحریم به وجود آمدند و این شرکت ها، باید به شکلی بتوانیم آن ها را شناسایی کنیم. این یک مشکل است. اگر بخواهیم برای هر مشکلی به این صورت جداگانه و جزیره ای و لحظه ای تصمیم بگیریم، و مقطعی، مشکلات این چنینی ایجاد می شود.

تصمیمات ناگهانی و هیجانی را از مدل برنامه ریزی مان خارج کنیم و بدانیم که ما نمی توانیم به صورت جزیره ای عمل کنیم. در بحث بازاریابی، اول باید هدفمان را مشخص کنیم. اولین چیزی که نیاز دارد این است که ذی نفعان را بشناسیم، مشتری ها را بشناسیم، تجزیه و تحلیل آماری داشته باشیم. پس آمار برای ما خیلی مهم است. حالا یک سوال ساده ما فلان با توجه به اطلاعاتی که در بندرمان وجود دارد، می دانیم که چه میزان کالا از کدام شرکت کشتیرانی به مقصد کجا وارد ایران شده است. به عنوان مثال ما برای افغانستان می توانیم تجزیه و تحلیل کنیم که کدام شرکت های کشتیرانی برای افغانستان بار می آورند و بعد برویم روی چهاربار تمرکز کنیم. می توانیم بگوییم که ما دو نوع کالا را می توانیم در چهاربار داشته باشیم، یکی بار ورودی و دیگری بار ترانزیت به افغانستان. و وقتی می خواهیم درباره افغانستان صحبت کنیم می رویم سراغ شرکت های بزرگ کشتیرانی و می گوییم آیا شما حاضرید به اینجا بیایید؟ اما آیا واقعا شرکت های کشتیرانی حاضرند؟ یا برویم با توجه به آمار ببینیم کدام شرکت کشتیرانی عمده واردات ما به افغانستان را داشته اند؟ این آمار را استخراج کنیم مستقیماً می توانیم سراغ شرکت های کشتیرانی هدف برویم.

این موضوع در لجستیک چه تاثیری دارد؟

مختاری: تاثیر مستقیم دارد. ما سراغ شخص اشتباهی می رویم برای عملیات کاری. اگر یک شرکت کشتیرانی بهترین در دنیاست به منزله این نیست که باید برویم سراغ آن شرکت. یا شرکت های کشتیرانی به عنوان مشتری ما، می خواهیم تجزیه و تحلیل بکنیم. وقتی می بینیم که در سیاست کلان ما با کشورهای اروپایی به مشکل خوردیم، آیا تجزیه و تحلیل کردیم که چه شرکت هایی عمده بار ما را از اروپا می آورند که بعد با آن ها مذاکره کنیم؟

یا وقتی مشکلی می خوریم درباره بحث جابجایی کالا، تجزیه و تحلیل کردیم که عمده کار ورودی کالای یخچالی ما با کیست؟ یا خروجی با کیست؟ دو جنس مشکل در اینجا وجود دارد. یکی آمار و اطلاعاتی که



موجود داریم در بنادرمان اما تجزیه و تحلیل درستی نمی‌شود به خاطر هدف‌گذاری درستی که نداریم و دوم اینکه ما آمار و اطلاعاتی را می‌توانیم داشته باشیم اما طلب نمی‌کنیم.

الان ما مبداء اصلی کالاهایمان را نداریم. در صورتی که شرکت‌های کشتیرانی دارند. یا مقصد نهایی کالای صادراتی‌مان را نداریم و هیچ وقت هم از شرکت‌های کشتیرانی این آمار را درخواست نکردیم که بدهند. مثلا ما می‌خواهیم بندر امام را توسعه بدهیم. باید بدانیم جنس کالاهای صادراتی از آن بندر چگونه است تا براساس آن برنامه‌ریزی کنیم. عرض من این است که آمار و اطلاعات مطلب فوق‌العاده مهمی برای ماست.

آقای آبایی ضمن جمع‌بندی میزگرد امروز، با محوریت شهرک‌های لجستیکی، به بازار بابی هم اشاره‌ای داشته باشید که سازمان بنادر در این زمینه چه کارهایی می‌تواند انجام دهد؟

آبایی: همه دوستان به درستی و به طور کامل مباحث را بررسی کردند. اما من می‌خواهم به بندر شهیدرجایی برگردم و سیاست‌هایی که در بندر شهیدرجایی پیش گرفته‌ایم تا روزی مانند امروز دور هم جمع بشویم و اجازه داشته باشیم که بندر را تغییر دهیم و یک بندر لجستیکی داشته باشیم. این فضا شاید اصلا در هیچکدام از بنادر ما قبلا وجود نداشت. دو موضوع اساسی وجود دارد و آن هم این است که سازمان بنادر به تنهایی نمی‌تواند تمام فعالیت‌هایی را که در بندر انجام می‌شود، انجام بدهد هر چند که براساس قانون خصوصی‌سازی در بنادر منع شده است اما با درایت مدیریت و کارشناسان سازمان و تصمیم‌سازی‌هایی که انجام شد، شاهد حضور بخش خصوصی در تمام شقوق بودیم. متاسفانه این تمام شقوق، تمام شقوقی هستند که در خدمت به بندر درآموزایی کرده‌اند یعنی ما با ارائه خدمات و با ارائه زمینه‌های جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به اصلی‌ترین آیتیم، یعنی آیتیم درآمدی وابسته شدیم.

یعنی اگر بخوایم صحبت‌های جناب چراغی را تکمیل کنم، ما فعالیت را جذب کردیم، فعالیت را هم به این سمت بردیم که درآموزی باشد، اما این فعالیت‌ها را در یک زنجیره نچیدیم. اگر ما سیلو تولید کردیم، اگر ما انبار تولید کردیم، اگر ما مخزن ایجاد کردیم، اصلا به آن فعالیت ارزش افزوده ندادیم و در زمینه لجستیکی وارد نکردیم. برای اینکه بتوانیم این کار را انجام دهیم چند راهکار وجود دارد: اصلا نباید گذشته را نفی کرد، چون گذشته در بهترین حالت خودش انجام شده است. قرار است اگر ما به دبیرستان و دانشگاه می‌رویم، حتما دوره آمادگی و مهدکودک را گذرانده باشیم و الان که در دوره دبستان هستیم باید به بهترین شکل آموزش ببینیم تا بتوانیم با گذراندن دبیرستان وارد فعالیت‌های پیشرفته دانشگاهی شویم.

اعتقاد این است که بنادر در دوره دبستانی خودشان هستند، برای اینکه این دوره بلوغ و تبلور پیدا کند، خیلی کارها باید انجام شود. اول باید خدمات ویژه با فعالیت‌های بندری تعریف و مشخص شود. که این فعالیت‌ها چه چیزهایی هستند، یعنی کمبودهای ما و آن چیزهایی که در بنادر داریم شناسایی شود و کاملاً در کنار یکدیگر قرار بگیرد. دومین بحث اصلی ما، بحث استفاده از آمار و اطلاعات است که آقای مختاری به درستی به آن اشاره کردند. آن چیزی که الان اتفاق می‌افتد این است که ما در بنادرمان آمار و اطلاعات بسیار خوبی داریم که

یا اصلا بدست نمی‌آوریم یا اصلا تحلیل نمی‌کنیم. شاید مشکل سیستمی ما بوده که تمام آمار خود را به سیستم آمار و اطلاعات گمرک وابسته کرده‌ایم تا کشتیرانی‌ها، فورواردرها تا ذی‌نفعان بندری، ما شاید الان نمی‌دانیم نیاز داخل بندرمان چیست، نیاز کشورهای همسایه‌مان چیست، کدام کشورهای همسایه را می‌توانیم تغذیه کنیم. از همه مهم‌تر که شاید یکی از اساسی‌ترین مسائل در بندر شهیدرجایی باشد، نبود یک سیستم واحد تبادل اطلاعات است که واقعا نبود این سیستم جامع، مجزا بودن تمام اتفاقاتی که در بندر افتاده است، دامن می‌زند. سیستمی که همه را یکپارچه کند، نحوه، طریقت، چگونگی، قابلیت‌ها و... را مشخص کند، اصلا وجود ندارد و این تولید اطلاعات شاید در خود همان مجتمع یا طرح تولید می‌شود و از بین می‌رود، بدون آنکه استفاده شده باشد. از همه مهمتر در این زمینه ایجاد فضا است. ما فضا را ایجاد کرده‌ایم، سرمایه‌گذار را جذب کرده‌ایم، فضا از باب تسهیل قوانین و مقررات بسیار حائز اهمیت و فضا از نظر فیزیکی. همانطور که آقای طباطبایی اشاره کردند ما ۲۲۰۰

هکتار اراضی بندر شهیدرجایی را کاملاً در حال واگذاری هستیم، الان نقطه‌ای برای واگذاری دیگر نداریم. اگر قرار است تغییر بدهیم یا باید این هزینه‌ها را بخش خصوصی بدهد، اما می‌توان با ایجاد فضایی در اراضی پس‌کرانه بندر، که اسم آن را اراضی ۲۴۰۰ هکتاری گذاشته‌ایم و اراضی موصوف به ۲۴۰۰ هکتاری یا مرکز لجستیکی خلیج فارس این مرکز را ایجاد کنیم، به شرط‌ها و شروطها.

از گذشته درس بگیریم، براساس برنامه‌های آینده پیش برویم، سندهای بالادستی را اصلاح کنیم، در برنامه ششم توسعه برای دستگاه‌های مرتبط و سازمان‌های دخیل در لجستیک، حتما تکلیف بگذاریم و با آن تکالیف این منطقه را به آبادی که مدنظرمان است، برسانیم. پس انجام هر فعالیتی در بندر شهیدرجایی، به عنوان بزرگترین مرکز لجستیکی یا کارگاه اولیه لجستیکی ایران، استفاده از شرایطی است که الان با تصویب شورای عالی مناطق آزاد و ویژه‌الحاق ۲۶۷۰ هکتار اراضی به منطقه ویژه اقتصادی شهیدرجایی، زمینه آماده است. باید این سرمایه‌گذاری و این شرایط فکری و قوانین و مقررات را با استفاده از آن چه که دکتر طباطبایی به درستی اشاره کردند، یعنی مدیریت فکری جدید و استفاده از دانش و اطلاعات شرکت‌های ذی‌نفع در بندر و تمام سازمان‌های دخیل در لجستیک و حمایت‌های سازمان بنادر انجام دهیم.

تاکید من برای رفتن به دوره گذار و رفتن به دوره بلندمدت استفاده از وضعیت کنونی بندر شهیدرجایی است. حتما باید MTO (Multi Modal Transport) شکل بگیرند. ما حمل و نقل چندوجهی و متولی حمل و نقل چندوجهی نداریم و از نظر ما تعریف شده است اگر این تعریف درست انجام بشود، افراد درست در جای خود قرار بگیرند می‌توانیم با استفاده از آن‌ها و با استفاده از خواسته آن‌ها نیازهایشان را برطرف کنیم. ما باید نیاز را به خواسته تبدیل کنیم، اگر تبدیل به خواسته کردیم و برای هر خواسته هم جواب داشتیم دیگر قرار نیست سردرگم باشیم. قرار نیست دیگران فعالیت‌های ما را چون انجام نمی‌دهیم، انجام دهند. هر کس باید وظایف خودش را انجام بدهد در بهترین شکل و با کمترین هزینه و در زمان مناسب خودش انجام دهد

اگر اینطور باشد، لجستیک بین‌المللی در کشور ایران که چهارراه جهانی است، تحقق خواهد شد.



چراغی:

ایجاد یک فضای رقابتی براساس اقتصاد بندر و اقتصاد حمل و نقل یکی از الزامات است که این ایجاد فضای رقابتی در لجستیک و زنجیره تامین یکی از ابزارهای اصلی اش، مراکز لجستیک یا شهرهای لجستیک است. شرایط فعلی یک مقطع تاریخی خیلی مهم برای سازمان بنادر است. اگر در این مقطع تاریخی تصمیم به تغییر نگیریم و تغییر را شکل ندهیم دیگر نمی‌رسیم و نمی‌توانیم برگردیم



با هدف خودکفایی و ارتقاء کیفیت در یانوردی و صنعت دریایی

طراحی و ساخت شبیه‌ساز کشتی بومی سازی شد

با توجه به اهمیت و نقش آموزش در ارتقاء علمی، فرهنگی و... در جوامع و صنایع مختلف و همچنین ضرورت کسب توانمندی‌ها و مهارت‌های لازم توسط افراد قبل از آغاز به کار در هر حرفه و شغلی، قرار گرفتن در محیط کار و فعالیت و انجام کار (تمرینی) قبل از شروع رسمی در محیط واقعی، می‌تواند بسیار موثر و اثربخش باشد. برای کمک به این موضوع دستگاه‌های شبیه‌ساز به عنوان ابزار آموزشی با به عرصه صنعت گذارند و توانستند جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص دهند، به نحوی که هر ساله اخبار جدیدی از اختراع و یا تکمیل و توسعه سیستم‌های شبیه‌ساز در صنایع مختلف، منتشر می‌گردد.

از جمله این دستگاه‌ها، شبیه‌سازهای دریانوردی می‌باشند که به دلیل ماهیت صنعت و حرفه دریانوردی و حساسیت این امر که هر فرد دریانورد جهت انجام فعالیت‌های مربوط به راهبری و هدایت کشتی و سایر وظایف مربوطه قبل از هر کاری، نیازمند کسب شناخت، دانش و مهارت لازم در خصوص وظایف و کاربری تجهیزات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری مربوطه می‌باشد و همچنین به دلیل اینکه در حرفه دریانوردی کسب تجربه در محیط واقعی برای افراد فاقد صلاحیت و شایستگی لازم بسیار خطرناک و باریسک بالا بوده و در بسیاری موارد جبران‌ناپذیر خواهد بود، از طرفی این نیروی انسانی است که به عنوان بزرگترین سرمایه هر جامعه و سازمان به عنوان راهبر پیچیده‌ترین و گرانترین ماشین آلات، تجهیزات و دستگاه‌ها را به کار گرفته و وظایف و مسئولیت‌های محوله را انجام می‌دهد در صنعت دریانوردی بسیاری از حوادث دلخراش به دلیل عدم شایستگی نیروی انسانی و اشتباهات انسانی اتفاق افتاده و در طول تاریخ حوادثی چون کشتی تایتانیک و... مویده این موضوع می‌باشد که توجه به نیروی انسانی به عنوان سرمایه اول هر جامعه و موسسه‌ای امری ضروری و انکارناپذیر است.

لذا استفاده از شبیه‌سازهای دریانوردی جهت کسب و بالابردن توانمندی شایستگی دریانوردان بسیار کمک حال خواهد بود، تا شبیه‌سازی موقعیت‌ها و استفاده عملی از تجهیزات مکمل دانش و علوم آکادمیک قرار گرفته و راه را در دستیابی به اهداف هموارتر نماید.

اداره کل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی تدوین استانداردهای، آموزشی، ارزیابی و صدور گواهینامه‌های دریانوردی در کشور، به دلیل وجود مشکلات متعدد ناشی از تحریم‌های اعمال شده علیه جمهوری اسلامی ایران (از جمله مشکل انتقال ارز، ورود تجهیزات و...) و با هدف بومی‌سازی و حمایت از متخصصین و سرمایه‌های علمی کشور، با مشارکت شرکت مهندسی راهبر صنعت موج آسیا اقدام به طراحی و ساخت شبیه‌ساز کشتی نمود و این پروژه مهم توسط جناب آقای مهندس سعید نژاد، معاون محترم وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی و با حضور اعضای محترم هیات عامل سازمان و مسئولین بخش دریانوردی کشور، در نشست کارگروه تخصصی توسعه منابع انسانی در مورخ ۹۳/۱۰/۶ در محل اداره کل امور دریانوردان، افتتاح گردید. به گفته حسین میرزایی، مدیر کل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی، اهداف اداره کل امور دریانوردان از بومی‌سازی طراحی و ساخت شبیه‌ساز کشتی کمک به بومی‌سازی دانش طراحی و ساخت شبیه‌ساز کشتی عبارتند از:

- حمایت از شرکت‌های دانش بنیان داخلی و ایجاد اشتغال در کشور.

- کاهش وابستگی به کشورهای خارجی جهت تامین شبیه‌ساز.
- جلوگیری از خروج ارز از کشور جهت خرید شبیه‌ساز.
- خرید شبیه‌سازها با قیمت پایین‌تر و به صورت ریالی در داخل کشور.
- امکان تجهیز تمامی مراکز آموزشی سازمان دریانوردی به شبیه‌ساز کشتی.
- پشتیبانی فنی، تعمیر و نگهداری شبیه‌ساز توسط شرکت داخل کشور.
- کاهش چشم‌گیر زمان خرابی شبیه‌ساز و همچنین کاهش هزینه‌ها.
- ایجاد امکان توسعه و تجهیز شبیه‌سازهای موجود متناسب با نیازهای آینده.

موارد استفاده شبیه‌سازهای دریایی را به‌طور کلی می‌توان به بخش‌های ذیل تقسیم نمود:

- استفاده در ناوبری دریایی
- استفاده راهنمایی کشتی در بنادر
- استفاده در امداد و نجات دریایی
- استفاده در آلودگی دریایی
- استفاده در تحقیقات به عنوان مثال تحقیق در خصوص علل سوانح دریایی و شبیه‌سازی آن‌ها

فازهای اجرایی پروژه طراحی و ساخت شبیه‌ساز کشتی

به‌طور کلی پروژه در سه فاز ذیل برنامه‌ریزی گردیده است که ۲ فاز آن خاتمه یافته و فاز سوم در حال انجام است

فاز اول شامل:

شناسایی و امکان‌سنجی مهندسی معکوس شبیه‌ساز موجود.
رمزگشایی داده و امکان طراحی و ساخت بردهای کنترل و هدایت شبیه‌ساز.

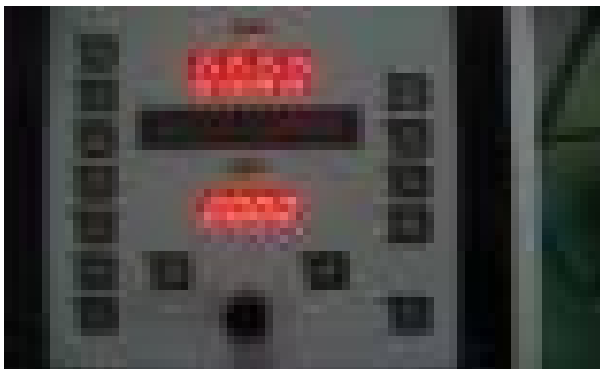
فاز دوم شامل:

طراحی و ساخت سخت‌افزار شبیه‌ساز:
رمزگشایی داده هر یک از بردهای کنترلی.
طراحی و ساخت سخت‌افزار بردهای کنترلی.
برنامه‌نویسی نرم‌افزار راه‌اندازی و پیکربندی بردهای کنترلی.
برنامه‌نویسی نرم‌افزار کدینگ و رمزگذاری داده‌ها.
طراحی و ساخت مکانیکی کنسول‌ها و استراکچر مکانیکی.
لینک و تست بردهای کنترلی با نرم‌افزار Navi-Trainer ۴۰۰۰
پیاده‌سازی شبکه کامپیوتری LAN.

تست کلی شبیه‌ساز

فاز سوم شامل:

طراحی و پیاده‌سازی نرم‌افزار شبیه‌ساز (نوشتن نرم‌افزار)
تصاویر پنتل بردهای ساخته شده



دریافت سفارش ساخت ۱۰ جرثقیل
ساحلی برای بندر NINGBO

TECHNOLOGY/DESIGN SOLUTION

شرکت TPS سفارش ساخت ۱۰ جرثقیل ریلی ساحلی را برای بندر NINGBO در ساحل شرقی دریای چین و جنوب HANGZHOU خلیج هانگزو را دریافت کرد.

گسترش ترمینال جیانگ جینگ

FINANCIAL DEALS

اداره بندر نانجینگ در منطقه جیانگ سو اعلام کرده با سرمایه گذاری ۳/۲۶ میلیون دلاری در حال گسترش ترمینال QINGJIANG است.

هند ۱/۹ میلیارد دلار در بندر
Sagar سرمایه گذاری می کند

Financial Deals (وزیر حمل و نقل هند) از سرمایه گذاری ۱/۹ میلیارد دلاری این کشور برای ساخت یک بندر جدید در جزیره ساگار این کشور خبر داد.

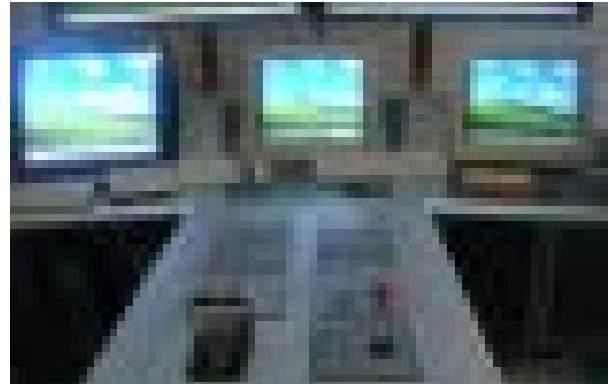
بندر Vladivostok روسیه رکورد
۵۰۰۰۰۰ TEU را شکست

به گزارش energy reports بندر کانتینری Vladivostok در حال تنظیم برنامه‌ای برای رسیدن به رکورد بالای ۶۰۰۰۰۰ TEU در سال ۲۰۱۵ است این بندر در سال گذشته رکورد ۵۰۰۰۰۰ TEU را پشت سر گذاشت.

ساخت اولین بندر خشک در عمان

به گزارش financial deals: دولت عمان در حال برنامه‌ریزی برای ساخت اولین بندر خشک این کشور است این بندر در منطقه Sable (south al batinah logistics area) تاسیس خواهد شد. طرح این منطقه برای بندر خشک به عنوان یک دروازه لجستیکی برای خلیج فارس و منطقه خاور میانه است.

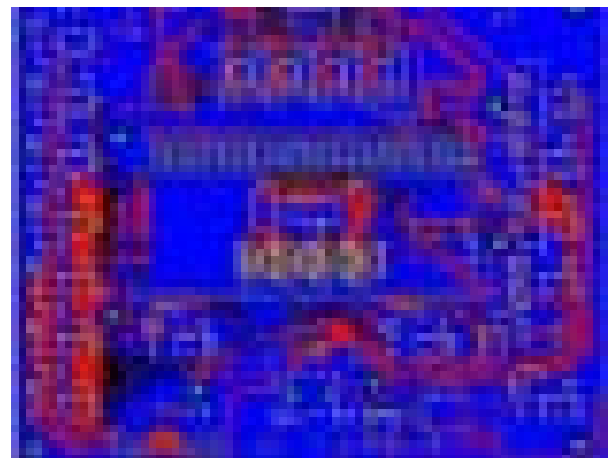
نمونه‌هایی از نقشه‌های الکترونیکی بردهای ساخته شده



نقشه شماتیک برد Light



نقشه PCB برد Autopilot



صرفه‌جویی انجام شده:

با توجه به اقدامات انجام شده و تا این مرحله از کار، حداقل صرفه‌جویی ارزی انجام شده در حدود ۶۵۰ هزار یورو بوده است.



آمار دزدی دریایی در سال ۲۰۱۴ اعلام شد

شامل سه فروند کشتی تانکر، یک کشتی تدارکاتی و یک کشتی ماهیگیری در غرب آفریقا سرقت کرده‌اند. حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تانکر حمل مواد شیمیایی در سه ماهه آخر سال ۲۰۱۴ در غرب آفریقا به صفر رسید و آخرین حمله به این نوع کشتی‌ها در آخر ماه جولای سال ۲۰۱۴ گزارش شد.

از سوی دیگر در آب‌های نیجریه نیز ۱۸ فقره دزدی دریایی رخ داد که ۱۴ فقره از آن‌ها مربوط به سرقت نفت و محصولات نفتی بوده است. در این منطقه نیز، آب‌های ناحیه جنوب و غرب ترمینال Brass، منطقه پر تنش محسوب می‌شود. در جریان حملات دزدان دریایی، آب‌های کشور غنا در ماه‌های ژوئن و جولای سال ۲۰۱۴، شاهد سرقت سه فروند کشتی بودند که یکی از آن‌ها قایق ماهیگیری بود که با هدف حمل دزدان و حمله به دو کشتی تانکر درگیر در این ناحیه روبرو شد. هفت کشتی دیگر در ناحیه بندر Pointe-Noire در کنگو و در حالی که لنگر انداخته بودند شاهد ورود دزدان دریایی به آن بودند. هدف اصلی دزدان در این حمله سرقت دارایی‌های پرسنل کشتی و تجهیزات کشتی ذکر شده است. دولت بنگلادش در این میان از وقوع ۲۱ حمله دزدان دریایی در سال ۲۰۱۴ در آب‌های این نقطه از دنیا خبر داد.

این گزارش در ادامه افزود: این رقم نسبت به ۱۲ حمله دریایی در سال ۲۰۱۳، افزایش چشمگیری را نشان می‌دهد. در این میان ۱۷ کشتی در حالی که لنگر انداخته بودند و سه فروند دیگر در حال حرکت مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفتند.

اغلب حملات گزارش شده در این منطقه مربوط به سرقت‌های رده پایین از کشتی‌ها گزارش شده است. البته دو فقره از حملات در آب‌های بنگلادش منجر به گروگان‌گیری سه دریانورد و زخمی شدن دو نفر دیگر شد. در مجموع کشتی‌های تانکر کوچک‌تر در دریای جنوب شرق آسیا در سال ۲۰۱۴ میلادی بیشترین تعداد حملات دزدان دریایی را به خود اختصاص دادند.

برخلاف کاهش چشم‌گیر شمار حملات دزدان دریایی در هشت سال گذشته، تعداد کل کشتی‌های روبرو شده در سال ۲۰۱۴ به ۲۱ فروند رسید که افزایش چشمگیری را نسبت به رقم ۱۲ فروند در سال ۲۰۱۳ نشان می‌دهد. به گزارش گروه بین‌المللی مانا، دزدان دریایی در سال ۲۰۱۴، ۴۴۲ گروگان گرفتند که نسبت به رقم ۳۰۴ نفر در سال ۲۰۱۳، افزایش نشان می‌دهد.

براساس این گزارش، در سال ۲۰۱۴ اتاق بین‌المللی بازرگانی، از وقوع ۲۴۵ مورد حمله دزدان دریایی و ۴۴ درصد کاهش نسبت به سال ۲۰۱۱ میلادی خبر داد. این گزارش در ادامه افزود: سال گذشته ۲۱ فروند کشتی دزدیده شد و دزدان دریایی در ۱۸۳ مورد از مجموع ۲۴۵ حمله دزدان دریایی وارد کشتی مورد حمله شدند و ۱۳ فروند از این کشتی‌ها را پس از سرقت به آتش کشیده شدند. همچنین در جریان حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۴، چهار دریانورد کشته، ۱۳ نفر مجروح و ۹ نفر گروگان گرفته شدند. در این میان کشتی‌های تانکر بیش از هر کشتی دیگری آماج حملات دزدان دریایی بوده‌اند.

در این گزارش آمده است از مجموع ۲۴۵ حمله دزدان دریایی تعداد ۱۲۴ حمله به منطقه جنوب شرق آسیا مربوط می‌شود و غالباً شامل دزدی‌های رده پایین با استفاده از سلاح‌های سرد و گرم بوده است.

قابل توجه آن که از سرقت ۲۱ فروند کشتی انجام شده در سال ۲۰۱۴، ۱۱ مورد در منطقه Pulau Bintan و دریای جنوب چین رخ داده است به طوری که بار پاسخگویی به این نابسامانی دریایی بیش از همه بر دوش مقامات دولت اندونزی و دیگر کشورهای ساحلی این منطقه بوده است.

در ادامه این گزارش آمده است: در غرب آفریقا نیز ۴۱ مورد حمله دزدان دریایی ثبت شده است و به اعتقاد اتاق بین‌المللی بازرگانی شمار بسیاری از حملات دزدان دریایی در این منطقه ثبت نمی‌شود.

آمار سرقت در این منطقه حاکیست دزدان دریایی در سال ۲۰۱۴ پنج کشتی

بهبود زیرساخت‌ها برای ترافیک بیشتر بین عمان و عربستان

به گزارش **regulation & policy**: بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل بین عمان و عربستان سعودی برای پذیرش ترافیک بیشتر در بندر sohar و منطقه آزاد آن که پیش‌بینی می‌شود افزایش فوق‌العاده‌ای داشته باشد در حال بررسی است.

مهر: مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از جابجایی نخستین محموله خودروهای وارداتی حمل شده توسط ناوگان ریلی خبر داد. ابراهیم ایدنی با اعلام این خبر گفت: در روزهای گذشته ۳۱۰ دستگاه خودرو وارداتی از کشور چین با استفاده از ۳۱ دستگاه واگن مخصوص حمل خودرو به تهران حمل شد.

فارس: بر اساس اعلام مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، در ۹ ماه ابتدای امسال تخلیه و بارگیری کالا در بندر چابهار ۵۴ درصد افزایش داشته است. از این میزان کالا ۸۳ هزار و ۶۱۵ تن کالا صادراتی بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۳۰ درصد رشد داشته‌ایم.

مهر: بندر گناوه بیشترین رشد حمل و نقل کالای کانتینری کشور را داشته است. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اعلام این خبر گفت: تلاشی داریم تا با استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی زمینه توسعه بنادر استان را فراهم کنیم.

مانا: در سال جاری حدود سه میلیون و ۲۰۰ هزار لیتر سوخت قاچاق در آب‌های جنوبی خوزستان کشف و ضبط شده است.

روابط عمومی شیلات: از ابتدای فصل صید تاکنون بیش از ۱۱ هزار و ۶۵۰ تن ماهی کیلکا صید شده که از لحاظ وزنی ۱۶ درصد افزایش داشته است.

روابط عمومی اداره کل بنادر هرمزگان: از ابتدای سال جاری تاکنون، ۵۴ میلیون و ۱۵۸ هزار تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد. از کل عملیات انجام شده در این بندر، ۳۶ میلیون و ۳۸۹ هزار تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۷ میلیون و ۷۶۸ هزار تن نیز به مواد نفتی اختصاص دارد.



آغاز تدوین سند چشم‌انداز دریایی

مدیر کل دفتر صنایع، خودرو و نیروهای محرکه وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: ما برای صنایع دریایی کشورمان سند و چشم‌اندازی ترسیم نکرده‌ایم باید نقشه راهی وجود داشته باشد که بدانیم از چه نقطه‌ای می‌خواهیم به چه نقطه‌ای برسیم.

به گزارش خبرنگار مانا، امیرحسین قناتی مدیر کل دفتر صنایع، خودرو و نیروهای محرکه در چهارمین نشست تخصصی صنایع دریایی که با عنوان روش‌ها و مشکلات تامین مالی در صنایع دریایی در محل معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری برگزار شد با بیان این نکته که صنایع دریایی کشور نقش اساسی را در صنعت بازی می‌کند، گفت: اما به دلایل مختلف این صنعت در سال‌های گذشته مورد توجه ویژه قرار نگرفته است. وی افزود: ظرفیت و پتانسیل‌های لازم در صنایع کشتی‌سازی کشور از نظر سواحل، بنادر و زیرساخت‌ها وجود دارد و در حوزه کشتی‌سازی و صنایع فراساحل تجربیاتی وجود دارد که قابل دفاع است. قناتی گفت: بنابراین اگر زیرساخت‌ها فراهم شود توانمندی ساخت تجهیزات صنایع دریایی در کشور وجود دارد. مدیر کل دفتر صنایع، خودرو و نیروهای محرکه با اشاره به لزوم آمار و اطلاعات در این صنعت گفت: برای برنامه‌ریزی در این صنعت باید از وضعیت موجود آگاهی داشته باشیم. باید بدانیم چه توانمندی‌هایی داریم و وجود آمار و اطلاعات بسیار ارزشمند است. وی در ادامه گفت: ما برای صنایع دریایی کشورمان سند و چشم‌اندازی ترسیم نکرده‌ایم. باید یک نقشه راهی وجود داشته باشد که بدانیم از چه نقطه‌ای می‌خواهیم به چه نقطه‌ای برسیم.

قناتی اظهار داشت: خوشبختانه اخیراً با توجه به نشست‌هایی که در وزارت صنعت، معدن و تجارت برگزار شده است اولین مسأله‌ای که مطرح شد تدوین سند چشم‌انداز و نقشه راه برای صنعت دریایی کشور بود. خوشبختانه با همکاری صاحب‌نظران، دانشگاهیان و ذی‌نفعان حوزه صنایع دریایی تدوین این سند آغاز شده است که امیدواریم به زودی این امر محقق شود.

وی در ادامه تصریح کرد: با تدوین این سند مشخص می‌شود که در چه حوزه‌هایی چه اقداماتی باید انجام شود و به چه اهدافی باید برسیم. وی تأکید کرد: وزارت صنایع به صورت جدی پیگیر بحث صنایع دریایی است. پتانسیلی که در حوزه صنایع دریایی وجود دارد می‌تواند نقش بزرگی در رونق اقتصادی کشور و اشتغال ایجاد کند.

قناتی در پایان گفت: صنایع دریایی از نظر اشتغال و ارزش افزوده نقش به‌سزایی دارد. امیدوارم با تدوین نقشه راه و اقداماتی که با هماهنگی ذی‌نفعان این مسأله در حوزه وزارت صنایع پیگیری می‌شود در آینده نزدیک شاهد جهش خوب و مثبتی در حوزه صنایع دریایی باشیم.

شش پیش‌بینی برای حمل و نقل کانتینری ۲۰۱۵

۳- توقف طولانی مدت کشتی‌ها در بنادر: ترافیک و به تعویق افتادن جابه‌جایی‌ها در بنادر یکی از بزرگترین معضلات در سال ۲۰۱۴ محسوب می‌شد. کارشناسان دلیل این معضل را ورود کشتی‌های بزرگتر و به تبع آن افزایش جابه‌جایی کانتینرها در بنادر می‌دانند. با آغاز سال جدید و ورود کشتی‌های بزرگتر به عرصه حمل و نقل کانتینری، زمان توقف و مدیریت کانتینرها در بنادر رو به افزایش خواهد گذاشت.

۴- عدم ثبات نرخ کرایه حمل: علی‌رغم عدم برنامه‌ریزی بر تغییر نوع بازاربایی در شرکت‌های کشتیرانی، انتظار می‌رود نرخ کرایه‌ها در سال ۲۰۱۵ همچنان نامتعادل باقی بماند. داستان تبعات ورود کانتینرهای بزرگ‌تر به اینجا ختم نمی‌شود و با ورود آن‌ها به این عرصه از حمل و نقل و با احتساب اعمال قوانین جدید نظیر سولفور تولیدی پایین و عواملی نظیر زمان توقف بالا در بنادر و تأثیرات فصلی بر میزان عرضه و تقاضا، شرکت‌های کشتیرانی پیش‌بینی می‌کنند که راهی جز بالا بردن نرخ کرایه‌ها در سال ۲۰۱۵ نخواهند داشت.

۵- سایز کشتی‌ها: اخیراً شاهد ورود کانتینرهای با ظرفیت ۲۰ هزار TEU بوده‌ایم. با آنکه از نظر فنی محدودیتی برای عبور از این میزان حجم وجود ندارد، تنها مشکل موجود توقف بالا در بنادر و نبود زیرساخت‌های بندری و خشکی است. با این حال انتظار می‌رود حجم کانتینرهای در سال جدید به مرز ۲۴ هزار TEU برسد. در حال حاضر بزرگترین کانتینرهای با ظرفیت ۱۹ هزار و ۲۲۴ TEU متعلق به شرکت MSC است و بسیاری از مسیرهای دریایی شاهد فعالیت کانتینرهای متعددی با ظرفیت ۱۸ هزار TEU هستند.

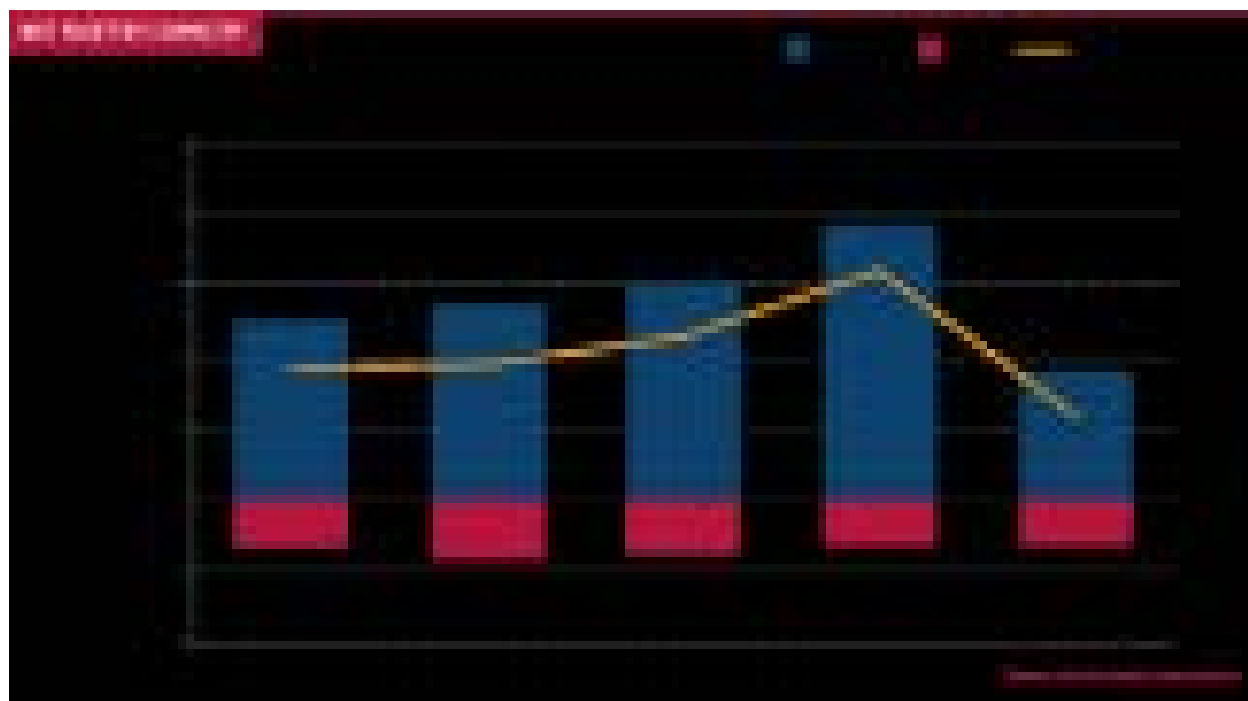
۶- سرعت کشتی‌ها: هشت سال پیش با افزایش بهای نفت سرعت کشتی‌ها از ۲۶ گره به متوسط ۲۲ گره تقلیل یافت. این پدیده که در ابتدا موضوعی موقتی به شمار می‌رفت امروزه با رواج خود منجر به کاهش نرخ کرایه‌ها و جابه‌جایی حجم بالاتری از کانتینرها شد. اما در ماه‌های اخیر، کاهش بهای نفت نگرانی کمتر کشتیرانی‌ها از مصرف سوخت و در نتیجه افزایش سرعت کشتی‌ها را سبب شد. در دنیای رقابتی حمل و نقل امروز، سعی کشتیرانی‌ها در پیشی گرفتن از یکدیگر به لحاظ سرعت انتقال، امری بدیهی به شمار می‌رود. این پدیده به نوبه خود نیز باعث کاهش نرخ کرایه کشتی‌های سوخت‌رسان در سال ۲۰۱۵ می‌شود.

سال ۲۰۱۵ سال بزرگتر شدن کانتینرهای بر خلاف عرضه مازاد و نامتعادل بودن کرایه‌ها در صنعت حمل و نقل کانتینری است.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، موسسه لویدزلیست به تازگی برای حمل و نقل کانتینری جهان در سال جاری میلادی (۲۰۱۵) شش پیش‌بینی مطرح کرده است که انتظار می‌رود کشتیرانی کانتینری دنیا با آن مواجه شوند. برای این اساس حجم مازاد عرضه، ادغام شرکت‌ها، ترافیک بندری، نرخ‌های کرایه حمل، ابعاد و در نهایت سرعت کشتی‌ها، این شش پیش‌بینی را تشکیل می‌دهند.

۱- حجم مازاد در کشتی‌های کانتینری: صنعت حمل و نقل کانتینری در طی سال‌های گذشته شاهد حجم مازاد تقاضا در ناوگان خود بوده است و پیش‌بینی می‌شود این مشکل در سال ۲۰۱۵ نیز بر قوت خود باقی باشد. با رشد ۱۰ درصدی ناوگان حمل و نقل کانتینری و به عبارتی افزودن ۱/۹ میلیون TEU به این ناوگان، صنعت حمل و نقل کانتینری همچنان از مازاد حجم کشتی‌ها رنج خواهد برد. بخشی از افزایش حجم مازاد در این بخش از حمل و نقل به روند نزولی صنعت اوراق مربوط می‌شود. در سال ۲۰۱۳ اوراق کشتی‌ها به رقم ۲/۷ درصدی رسید و این در حالی است که ۲/۳ درصد از کشتی‌ها در سال گذشته میلادی (۲۰۱۴) روانه صنعت اوراق شدند. در همین راستا پیش‌بینی می‌شود تنها دو درصد از کشتی‌ها در سال ۲۰۱۵ به دست صنعت اوراق سپرده شوند. این بدان معناست که در سال ۲۰۱۵ شاهد رشد ۸/۸ درصدی ناوگان حمل و نقل خواهیم بود. تنها امیدواری در این زمینه کاهش ورود کشتی‌های جدید جمعاً به ظرفیت ۹۰۰ هزار و ۵۰۰ TEU در سال ۲۰۱۶ و کاهش رشد ناوگان به ۴/۵ درصد است که باعث صعود تقاضا به ۷ درصد خواهد شد.

۲- ادغام شرکت‌ها: با توجه به هزینه‌های بالای سوخت و حجم مازاد کشتی‌ها، صنعت حمل و نقل کانتینری تمایل قابل توجهی به ادغام شرکت‌ها نشان داد. این گزارش در ادامه افزود: ادغام شرکت‌های بزرگی چون Hapag-Lloyd و Hamburg Sud، CSAV، CMA CGM و CCNI و OPDR و نهایتاً Horizon Lines و Matson که ادغام‌های عمده اعلام شده در سال ۲۰۱۴ بوده‌اند به جهت تعلق بخشی از آن‌ها به دولت مربوطه و ترکیب مسیرهای حمل و نقلی از دشواری خاصی برخوردار است. از این رو شرکت‌های بزرگ تمایل بیشتری به همکاری و امضای توافقنامه‌ها خواهند داشت.



شانا: یکی از راهکارهای اساسی و اثربخشی برای مقابله با پدیده مذموم قاچاق فرآورده‌های نفتی در نقاط مرزی، فروش آن به نرخ تعادلی است.

تین نیوز: رییس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری گفت: در همه شهرهای ساحلی دنیا، مردم در کنار وسیله نقلیه شخصی، یک قایق تفریحی هم دارند، این مورد در بحث گردشگری نوار دریایی ما در شمال و جنوب کشور، مغفول مانده است.

تین نیوز: یک میلیارد دلار از محل درآمد پتروشیمی به بخش حمل و نقل اختصاص یافته است که اخیراً با پیگیری فراکسیون دریایی بخش دریایی نیز مشمول دریافت آن شد.

تین نیوز: یک فروند نفتکش جمهوری اسلامی ایران در ورودی تنگه باب‌المندب از دست دزدان دریایی نجات داده شد.

مارین کد: معاون امور دریایی اعلام کرد کشتی‌هایی که در مناطق تعیین شده کنترل انتشار (ECA) تردد می‌کنند، ملزم به استفاده از سوختی خواهند بود که میزان گوگرد آن از ۱ ژانویه ۲۰۱۵ نباید بیش از یک دهم درصد باشد، در حالی که سقف موثر تا پایان سال ۲۰۱۴ برابر با ۱ درصد بود.

ایسنا: رییس اتاق بازرگانی مشترک ایران و عمان گفت: قرار است مذاکراتی با کشتیرانی جمهوری اسلامی انجام دهیم و خط مستقیم کشتیرانی ایران به عمان را راه‌اندازی کنیم.

مانا: سرپرست اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان سیستان و بلوچستان گفت: بندر زرآباد به یکی از مهمترین قطب‌های گردشگری دریایی، کشاورزی و صیادی کشور تبدیل می‌شود.

ایرنا: مجری طرح توسعه میدان نفتی آزادگان جنوبی با اشاره به آخرین وضعیت توسعه بزرگترین میدان نفتی ایران، گفت: در ۶ ماه گذشته، پس از رفتن چینی‌ها، بیش از ۵۰ هزار متر حفاری در این میدان انجام شده، در حالی که چینی‌ها در ۱۹ ماه کمتر از ۴۰ هزار متر حفاری کردند.



نقل مکان DPWORLD به منطقه آزاد جبل علی

سهامداران DPWORLD در مجمع فوق‌العاده‌ای که در دبی برگزار شد، خبر مالکیت مناطق آزاد World FZE که صاحب منطقه آزاد جبل علی است را تایید کردند. سهامداران، حذف نام DPWORLD Limited Securities از بورس اوراق بهادار لندن را نیز تایید نمودند. سلطان احمدین سلیم - رئیس DPWORLD - خاطر نشان ساخت: «ادغام DPWORLD و EZW نقش DPWORLD به عنوان پیشرفت رشد سریع و بالا در منطقه خاورمیانه را تقویت خواهد نمود و با بهینه‌سازی سرمایه‌گذاری موجب ارائه خدمات بندری و لجستیک یکپارچه بیشتر و بهتر به مشتریان خواهد شد. وی افزود: «این حرکت استراتژیک قانع‌کننده است که امکان توسعه برنامه‌ریزی شده، مشتری‌مداری هر چه بیشتر، رشد سریع و افزایش ارزش سهام را میسر می‌سازد. ما از سهامداران خود برای تشخیص منطق استراتژیک قوی نهفته در ادغام بندر جبل علی و منطقه آزاد و کار با همکاران ما برای ارائه خدمات بهینه زنجیره تامین سپاسگذاریم.»

ابن سلیم با تاکید بر تعهد هیات مدیره در خصوص اداره امور شرکت، مراتب سپاسگذاری خود از سهامداران را برای حمایت ایشان از حذف نام DPWORLD از بورس اوراق بهادار لندن اعلام نموده و مجدداً بر تعهد شرکت در خصوص "حفظ حد اعلا استانداردها در اداره امور شرکت‌ها" و پیروی از راهکارهای پیشنهادی سازمان خدمات مالی دبی (DFSA) و قوانین نزدک دبی (NASDAQ) تاکید کرد. DPWORLD پیش‌بینی نموده است که فرآیند معامله EZW در فصل دوم ۲۰۱۵ به پایان خواهد رسید و حذف نام تا ۲۱ ژانویه ۲۰۱۵ انجام خواهد شد.



بازگشت نرخ درآمد حاصل از صادرات نفت اوپک به سال ۲۰۱۰

بر اساس برآوردهای کوتاه مدت بازار نفت که توسط سازمان اطلاعات انرژی ایالات متحده (EIA) انجام شده است، درآمد اعضای سازمان کشورهای صادرکننده نفت (اوپک) (به استثنای ایران) از محل صادرات نفت خالص در سال ۲۰۱۴ در حدود ۷۰۰ میلیارد دلار آمریکا خواهد بود.

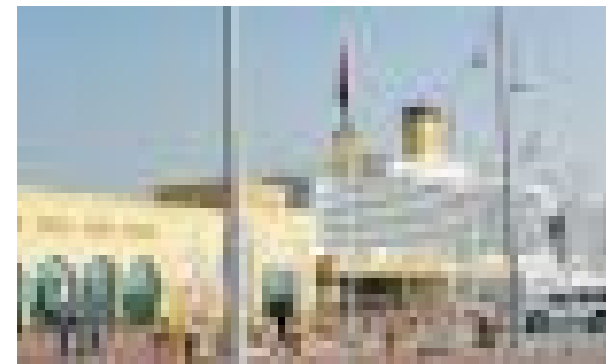
این رقم مبین یک کاهش ۱۴ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۳ و کمترین سقف درآمد این گروه از سال ۲۰۱۰ به بعد می باشد.

بنا به گفته EIA، درآمد اوپک در سال ۲۰۱۴ بیشتر به دو دلیل کاهش یافته است. این دو دلیل عبارتند از کاهش حجم صادرات نفت اوپک و پایین آمدن قیمت نفت در سال ۲۰۱۴ (متوسط قیمت نفت خام برنت ۸ درصد کمتر از سال ۲۰۱۳ برآورد شده است). به همین دلیل پیش بینی می شود که درآمد اوپک (به استثنای ایران) در سال ۲۰۱۵ باز هم کاهش خواهد یافت و به ۴۴۶ میلیارد دلار آمریکا خواهد رسید که ۴۶ درصد کمتر از سال ۲۰۱۳ است. پیش بینی می شود که قیمت هر بشکه نفت خام برنت در سال ۲۰۱۵ برابر با ۶۸ دلار آمریکا خواهد بود، در حالی که در سال ۲۰۱۴ برابر با ۱۰۰ دلار و در سال ۲۰۱۳ برابر با ۱۰۹ دلار بود.

EIA توضیح داد که ایران به دلیل تحریم هایی که برآورد درآمد حاصل از صادرات نفت خامش را دشوار نموده است، از این محاسبات حذف شده است.

EIA در ادامه خاطر نشان ساخت: «در صورتی که قیمت نفت برای مدت زمان طولانی پایین بماند، آن دسته از کشورهای عضو اوپک که بیشتر در برابر کاهش درآمد حساس هستند (به ویژه، ونزوئلا، عراق و اکوادور) بیش از همه تحت تاثیر قرار خواهند گرفت. دولت این کشورها در سال ۲۰۱۳ با کسری بودجه مواجه شده و صندوق های سرمایه گذاری مستقل آن ها در مقایسه با سایر اعضای اوپک کوچکتر است. این به آن معنی است که این کشورها شاید نتوانند همگام با سایر اعضای اوپک، شکاف بودجه خود را برنمایند».

این اداره در پایان نتیجه گیری نمود: «بنابراین، ممکن است بررسی بیشتر برنامه های بودجه آینده برای بسیاری از کشورهای عضو اوپک ضروری باشد (به خصوص کشورهای فوق الذکر)؛ چرا که قیمت نفت پایین آمده است و روند رشد اقتصادی جهان و میزان تولید نفت در آینده نیز به شدت مبهم است. علاوه بر این، به دلیل تحلیل رفتن قوای دولت ها، احتمال مواجهه با خطرهای جغرافیایی سیاسی نیز وجود دارد».



افتتاح بزرگترین ترمینال کروز در دبی توسط DP WORLD

سومین ترمینال کروز DP WORLD در بندر رشید شهر دبی در روز پنجشنبه ۱۱ دسامبر ۲۰۱۴ توسط شیخ حمدان بن محمد بن راشد آل مکتوم (ولیعهد دبی) افتتاح شد.

بنا به گفته DP WORLD، ترمینال کروز حمدان بن محمد، بزرگترین و تنها ترمینال کروز جهان خواهد بود که روزانه ۱۴ هزار مسافر کروز را پذیرا است. DP WORLD در روز یازدهم دسامبر در ترمینال جدید خود از ۴ هزار مسافر کشتی های کوستا کروز و آیدا کروز استقبال نمود.

ترمینال کروز حمدان بن محمد ۲۸ هزار مترمربع مساحت دارد و جدیدترین بخشی است که به تاسیسات کروز دبی در بندر رشید اضافه شده است.

سلطان احمد بن سلیم - رئیس DP WORLD اظهار داشت: «چشم انداز دبی، جذب بیش از بیست میلیون توریست تا سال ۲۰۲۰ است و گروه گردشگری و بازاریابی بازرگانی (DTCM) پیش بینی نموده است که تعداد توریست های کروز تا آن زمان به یک میلیون نفر خواهد رسید».

وی افزود: «این سازه جدید، ظرفیت جابه جایی سه ترمینال کروز دبی را از دو میلیون به هفت میلیون توریست در سال افزایش خواهد داد. این ترمینال، بزرگترین و مدرن ترین تاسیسات کروز در خاورمیانه و حتی مناطق وسیع تر است و بندر رشید را قادر می سازد که به طور همزمان به بیش از ۷ شناور سرویس دهد و بیش از ۲۵ هزار مسافر را در سه ترمینال کروز خود پذیرا باشد. این توسعه در پاسخ به تقاضای لاینر های کروز انجام شده و آن ها را قادر خواهد ساخت تعداد سفرهای خود به دبی را افزایش دهند».

این ترمینال از اعتبار سبز بسیاری برخوردار است و با استفاده از مواد بازیافتی جیل علی (از جمله سازه های فولادی، آجرهای به هم پیوسته و پلت های چوبی برای پوشش های داخلی) ساخته شده است.

از جمله ویژگی های این ترمینال می توان به سیستم سایه دیوار سبز جهت کاهش نفوذ اشعه خورشید، سیستم روشنایی LED و نور روزانه کنترل شده، محوطه سازی و آبیاری کنترل شده، اشاره نمود.

بندر رشید برای هفت سال متوالی جایزه مهم ترین بندر کروز را در جشنواره World Travel از آن خود نموده است. به علاوه، این بندر به جابه جایی مسافران کشتی های کوچک مسافری در بین دبی و شهرهای بندری حوزه خلیج فارس نیز می پردازد.

ایرنا: مصرف گاز و حامل‌های انرژی دیگر در ایران به حدی بالاست که گفته می‌شود بزرگترین مخزن گازی دنیا که در پارس جنوبی واقع شده نیز پاسخگوی مردم ایران نخواهد بود و تا دو دهه آینده کشورمان به یکی از بزرگترین واردکنندگان گاز در دنیا تبدیل می‌شود.

ایرنا: شدت مصرف انرژی در ایران سه برابر بالاتر از میانگین جهانی است به طوری که در برخی حوزه‌ها، میزان مصرف جمعیت ۷۸ میلیون نفری ایران با مصرف جمعیت یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون نفری چین برابری می‌کند.

نفت نیوز: فاینانشال تایمز در گزارشی اعلام کرد با سقوط قیمت نفت، عملیات نفتی برای شرکت‌های حفاری به صرفه نیست و آن‌ها ورشکسته می‌شوند، کاهش عرضه احتمال افزایش قیمت را بیشتر می‌کند، او باما هم امروز پیش‌بینی کرد قیمت نفت بار دیگر افزایش یابد.

نفت نیوز: شرکت نفت و گاز پارس اعلام کرد: نخستین ردیف سیرین‌سازی گاز پالایشگاه فاز ۱۷ و ۱۸ میدان مشترک پارس جنوبی با تزریق روزانه ۱۲ میلیون متر مکعب گاز شیرین به شبکه سراسری آغاز به کار کرد.

پول نیوز: به گزارش خبرگزاری اسپوتنیک روسیه، رودولفو مارکو توریس پس از دیدار نیکلاس مادورو رئیس‌جمهوری ونزوئلا با علی النعیمی وزیر نفت عربستان، در صفحه توئیتر خود نوشت: دیداری عالی با نتایج مهمی (در عربستان) داشتیم و توافق کردیم که برای احیای قیمت نفت همکاری کنیم.

مانا: سه و نیم تن ماهی شانک پرورشی راهی بازار شد که نیاز است ترویج بیشتری برای شناسایی این ماهی برای مردم انجام شود

مانا: تحلیل‌گران معتقدند قیمت LNG به دلیل عرضه بیش از تقاضا و کاهش قیمت نفت در سال ۲۰۱۵ با ۳۰ درصد کاهش روبرو شود.

مانا: سازمان تعزیرات حکومتی از افتتاح گشت‌های مشترک دریایی برای نخستین بار توسط این سازمان خبر داد.

روابط عمومی سازمان بنادر: معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از نجات ۶ سرنشین یک لنج‌باری در حوالی آب‌های جزیره ابوموسی خبر داد و گفت: این شناور به علت آب‌گرفتگی شدید و شرایط نامساعد جوی دچار سانحه شده بود.



نجات بیش از ۱۵۰ هزار مهاجر در دریا توسط ایتالیا در سال ۲۰۱۴

اطلاعات منتشر شده توسط وزارت کشور ایتالیا نشان می‌دهد که در سال جاری تا مورخ ۳۰ نوامبر ۲۰۱۴، تعداد ۱۶۳۳۶۸ مهاجر در دریا نجات پیدا کردند.

تعداد این افراد در ماه نوامبر، ۹۹۲۳ نفر افزایش یافت که تقریباً برابر با یک سوم ورودیهای ماه سپتامبر (۲۶۱۰۷ نفر) می‌باشد. فدریکو سودا - رئیس ایتالیایی هیات اعزامی سازمان بین‌المللی مهاجرت (IOM) - اظهار داشت: «روزهای بسیاری شاهد شرایط نامساعد جوی بودیم. وی خاطر نشان ساخت؛ علیرغم شرایط بد و نامساعد دریا در فصل زمستان، قاچاقچیان مهاجران، همچنان به دنبال شکار مسافرانی هستند که امنیت را در اروپا جستجو می‌کنند».

در ماه نوامبر، بیشترین تعداد مهاجران ورودی به ایتالیا متعلق به کشور سوریه بودند، حدود ۳ هزار نفر که معادل ۱/۳ از کل افراد ورودی در این ماه می‌باشد. این در حالی است که تعداد مهاجران اریتره‌ای تنها به ۳۰۰ نفر کاهش یافته است.

فردی که سودا اظهار داشت: «ما متوجه شده‌ایم که در حال حاضر مردم سوریه‌ای بیشتر به وسیله قایق از طریق ترکیه وارد می‌شوند؛ در حالی که مهاجران لیبی بیشتر از طریق صحرای بزرگ آفریقا عازم ایتالیا می‌شوند. در این مرحله نمی‌توان گفت که این یک روند جدید است، اما آن را بررسی خواهیم نمود».

در کل امسال، سوریه با بیش از ۴۰ هزار مهاجر و بعد از آن اریتره با بیش از ۳۴ هزار مهاجر، بیشترین جمعیت مهاجران به ایتالیا را به خود اختصاص داده‌اند.

تعداد مهاجران دریایی بنگلادش در سال ۲۰۱۴ روی هم رفته ۴۳۸۶ نفر بوده، در حالی که تعداد مهاجران این کشور در سال ۲۰۱۳ فقط ۲۹۷ نفر بود. تعداد مهاجران فلسطین ۵۷۱۳ نفر است که نسبت به سال گذشته تقریباً ۶ برابر شده است (در سال ۲۰۱۳ تنها ۱۰۴۳ نفر فلسطینی از طریق دریا وارد ایتالیا شدند).

هیات نظارت IOM در ایتالیا نیز گزارش نموده است که کارکنان این سازمان موفق شدند در روز چهارشنبه (مورخ ۱۰ دسامبر) در بندر آتوستا در سیسیل با ۳۹۱ مهاجر ملاقات کرده و به آن‌ها کمک کنند. به گفته شاهدان، این مهاجران در مورخ ۲۹ نوامبر ۲۰۱۴ بندر مرسین را با یک قایق ماهیگیری بزرگ به مقصد ایتالیا ترک گفته‌اند. بیشتر مسافران اهل سوریه و فلسطین بوده‌اند.

برای اولین بار، کارکنان سازمان بین‌المللی مهاجرت در میان مهاجران با پنهان‌گنان فراری کوبانی (شهر محاصره شده در ارتفاعات کردنشین سوریه) مواجه شدند.

بنا به گزارش سودا، ظاهراً نرخ قاچاقچیان برای عبور اهالی سوریه از دریا در حال افزایش است. البته گروه‌های بزرگ ممکن است شامل تخفیف شوند.

وی خاطر نشان ساخت: «قیمت حمل مسافر از ترکیه بسته به اندازه قایق متغیر است. اگر تعداد مهاجران به بیش از ۵۰۰ تن برسد، قیمت برای هر نفر ۴۵۰ دلار آمریکا است. اگر تعداد کمتر از ۵۰۰ نفر باشد، امکان دارد قیمت تا ۶ هزار دلار آمریکا افزایش یابد».

IOM خاطر نشان ساخت گزارش‌های اخیر نشان می‌دهند که تعداد تلفات مهاجران در مسیرهای آبی که از آفریقا می‌گذرند در سال ۲۰۱۴ به بیش از ۳۵۰۰ تن رسیده است و بیشتر این مرگ و میرها در دریای مدیترانه اتفاق افتاده است. این رقم تقریباً شش برابر کل تلفات سال گذشته است.



میزگرد بررسی جایگاه فناوری اطلاعات برای رسیدن به لجستیک چابک

کوک ساز ناکوک فناوری اطلاعات در بنادر کشور

نقش تخصصی

میزگرد تخصصی «نقش فناوری اطلاعات در ارتقاء عملکرد لجستیک بندری» در دفتر فناوری اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. در این میزگرد تخصصی که به دعوت ماهنامه بندرودریا برگزار شده بود، دکتر محمود زرگر؛ دبیرکل شورای آسیا اقیانوسیه تسهیل تجارت و کسب و کار الکترونیکی، رحمان منفرد؛ مدیرکل فناوری اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی، جلالی فراهانی؛ مدیرعامل شرکت رهیاب رایانه گستر، میثم حیدری؛ مدیر پروژه سامانه کنترل عملیات کانتینری CCS بندر شهیدر جایی گردهم آمدند و به بحث و بررسی نقش IT در کارکرد لجستیک بندری و فرآیندهای آن و تحلیل جریان تولید و پردازش اطلاعات در مجتمع بندری شهیدر جایی از نظر میزان یکپارچگی یا پراکندگی اطلاعات پرداختند.

سازمان پیگیری کنیم. اگر کل چرخه لجستیک را از وقتی کالا سفارش داده می شود، تا وقتی که تحویل مصرف کننده می شود در نظر می گیریم، سازمان های زیادی درگیر این موضوع می شوند؛ از صاحبان کالا و شرکت های کشتیرانی گرفته تا فورواردرها و افرادی که در بنادر درگیر جابه جایی هستند و در نهایت یک زنجیره را تشکیل می دهند. هنگامی که یک کالا با ارزش صد واحد پولی وارد بندر می شود، اگر ده روز ماندگاری داشته باشد، معنای این است که آن صد واحد پول ده روز در بندر مانده است و هیچ ارزش افزوده ای برایش

آقای منفرد بر ایمان بفرمایید که بنادر چه جایگاه و اهمیتی در زنجیره تأمین و لجستیک دارند و نقش فناوری اطلاعات در بهبود کارکرد لجستیک بنادر چیست؟

منفرد: بنادر ورودی بیش از ۹۵ درصد کالاهای کشور هستند و عمده کالاهای کشور از طریق همین بنادر به کشور وارد می شوند؛ همین موضوع نشان دهنده جایگاه و اهمیت لجستیک در کشور ماست. بنابراین تسهیل و روان سازی این امور جزء موضوعاتی است که باید در

ایجاد نمی‌شود. اگر این ده روز را تسهیل نکنیم و بشود سی روز یعنی ما صد واحد پولی را در بندر بلوکه کرده‌ایم که عملاً در کشور به گردش در نیامده است؛ یعنی اقتصاد سه بار بیشتر ضرر می‌کند.

شما می‌دانید در مناطق ویژه یا بندر وقتی قبض انبار صادر شد، کسی که قبض بندر را دارد به راحتی می‌تواند نقل و انتقال حقوقی کالا را انجام دهد. اگر بخواهیم و بتوانیم این امور را تسهیل کنیم، نقش IT مشخص می‌شود.

ما سازمان‌های بسیاری داریم که کالا را ردگیری می‌کنند؛ نقش IT این است که اطلاعات تولید شده را پیش از اینکه کالا به نفر یا گزینیه بعدی برسد، از طریق زیرساخت‌ها یا فرآیندهایی که متکی به فناوری اطلاعات هستند، منتقل کند تا متاثر از این اطلاعات سازمان‌ها نتوانند برای خودشان برنامه‌ریزی کنند. اینجاست که الگوریتم‌های برنامه‌ریزی از طریق ابزارهای IT می‌توانند نقش خودش را ایفا کنند.

آقای دکتر زرگر با عنایت به مقدمه‌ای که مدیرکل فناوری اطلاعات سازمان ارائه کردند، توجه به تجربیات گرانقدر شما از کشورهای دیگر درباره اهمیت IT و جایگاه بنادر در لجستیک توضیح دهید. همچنین برایمان بگویید که چه حلقه‌هایی در این زنجیر وجود دارند و زیرساخت‌های IT، چه کار کردی در لجستیک بندری خواهند داشت؟

زرگر: در ابتدا مایلیم یک سری روند جهانی را در این زمینه ببینیم که جایگاه و اهمیت بندر را در موضوع لجستیک به خوبی نشان خواهد داد. به طور کلی روند جهانی لجستیک و زنجیره تأمین یک روند جهانی تحت عنوان Global Supply Chain است. جالب است بدانید که موضوع لجستیک به طور جدی در دنیا مدیریت می‌شود؛ یعنی یک مدیریت جهانی روی موضوع لجستیک از قبل وجود داشته است. همانطور که می‌دانید جابه‌جایی کالا در دریاها، اطلاعات متمرکزی دارد، سازمان بنادر هم در این سال‌ها، درگیر این موضوع بوده که این اطلاعات را در اختیار سازمان‌های درخواست کننده قرار بدهد یا خیر، اما حقیقت این است که این اطلاعات الزاماً وجود دارد. کشتی وارد هر بندری که می‌شود باید مانیفست خودش را از پیش اعلام کرده باشد. این کشتی وقتی به جای دیگری هم می‌رود باید این اطلاعات را ارائه کند، چه مقصد کشتی ما باشیم و چه کشورهای دیگر. این اطلاعات مرحله به مرحله و در نقاط متمرکز جمع‌آوری و آنالیز می‌شود و بعد مورد استفاده قرار می‌گیرد.

به عقیده من آنچه که در حال حاضر اقتصاد دنیا را به این شکل بلوک‌بندی کرده است که بعضی از کشورها فوق‌العاده ثروتمند شده‌اند و بسیاری از کشورها فوق‌العاده در مضیقه و مشکلات اقتصادی قرار گرفته‌اند، ناشی از وجود و در دسترس بودن اطلاعات لجستیک جهانی است. در گذشته هاب‌های منطقه‌ای و بین‌قاره‌ای را موقعیت‌های زمانی و طبیعی تعیین می‌کرد اما الان زیرساخت‌ها، فناوری‌ها و در واقع تسهیلات

و مکانیزیم‌هایی که در بنادر مستقر می‌شود، جایگزین بخش زیادی از موقعیت‌های طبیعی بنادر شده است. شهیدر جایی یا چابهار از نظر موقعیت هاب منطقه‌ای، جزء پنج یا شش سوپرهاب جهانی هستند، اما می‌بینید که بدون این‌ها هم چرخ اقتصاد جهانی و لجستیک می‌چرخد. یا بندر شهیدر جایی از نظر محاسبات جزء بهترین نقاطی است که در حمل و نقل سوخت و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد اما خیلی راحت جایگزین پیدا می‌کند؛ جایگزینی که به این سادگی نمی‌توان حذف کرد.

یعنی ما باید به همان اندازه که در نقاط رقیب شهیدر جایی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، دانش فنی را وارد کرده‌اند، استفاده می‌کنند و در تجارت منطقه اثرگذار بوده‌اند، باید به همان اندازه در شهیدر جایی سرمایه‌گذاری و تجربه‌اندوزی کنیم و در واقع پایداری توسعه را در آنجا اثبات کنیم.

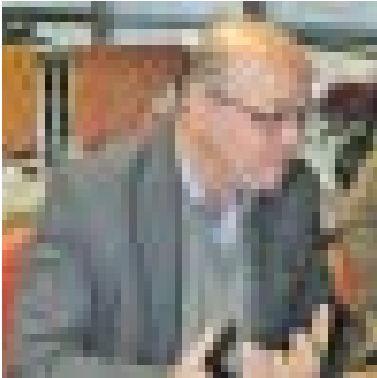
زمانی در توسعه بندر، معمولاً زیرساخت‌های فیزیکی و حمل و نقل را مستقر می‌کردند. از خواص زیرساخت‌های فیزیکی، پایداری اتوماتیک آن است که جزء لاینفک و مشخصه سرمایه‌گذاری فیزیکی است، مثل انبارها، خط آهن و... اما امروزه نیاز بالا در توسعه بنادر از جنس دانش، IT و فرآیند است، یعنی نرم‌است. مشخصه پایداری باید در این‌ها بیش از ایجادشان به وجود بیاید. یعنی وقتی یک سامانه IT را مستقر می‌کنید، ممکن است ده واحد هزینه سرمایه‌گذاری کرده باشید اما بیش از صد واحد یا ده برابر آن باید هزینه کنید تا آن را پایدار کنید.

در توسعه بنادر هم اگر بخواهیم مورد تقاضای شرکت‌های بزرگ حمل و نقل بین‌المللی و مشتریانی قرار بگیریم، باید بدانیم که آن‌ها به پایداری این زیرساخت‌ها نگاه می‌کنند، فقط ساخت‌افزار نیست بلکه در سامانه‌ها، فرآیندها، رویه‌ها و هرآنچه که از جنس نرم‌است، دیده می‌شود. این پایداری با تغییر مدیریت‌ها ممکن است آسیب ببیند. حالا باید بدانیم چه کنیم که این آسیب ایجاد نشود؟ بهر حال سیستم‌ها همچنان در حال توسعه است، تجربیات جدید خلق می‌شود، نوآوری وجود دارد و... دوباره تاکید می‌کنم که موضوع لجستیک از ابتدا جهانی دیده شده است در حالی که زنجیره تأمین از ابتدا مبتنی بر شرکت دیده شده بود اما در همین سال‌های اخیر، زنجیره تأمین هم یک نگاه بین‌المللی شبیه لجستیک به خودش دیده است.

لطفاً این موضوع را با طرح مثالی بیشتر توضیح دهید.

زرگر: تعریف کلاسیک زنجیره تأمین این است که به طور ذهنی خودمان را در یک شرکت بگذاریم، آنچه تأمین می‌شود ورودی به این شرکت است، فرآیندی بر روی آن انجام می‌شود و خروجی تولید می‌شود. در گذشته ما به این تعریف، زنجیره تأمین می‌گفتیم اما در زنجیره تأمین جهانی هر کدام از شرکت‌ها نودهایی هستند که کاری به درون آن‌ها نداریم بلکه به ارتباط آن‌ها با هم توجه داریم، درست همین جاست که تجارت جهانی دیده می‌شود.

در واقع با این نگاه است که استانداردهای فناوری‌ها باید جهانی دیده شود. یعنی اگر



زرگر:

آنچه که در حال حاضر اقتصاد دنیا را به این شکل بلوک‌بندی کرده است که بعضی از کشورها فوق‌العاده ثروتمند شده‌اند و بسیاری از کشورها فوق‌العاده در مضیقه و مشکلات اقتصادی قرار گرفته‌اند، ناشی از وجود و در دسترس بودن اطلاعات لجستیک جهانی است. کسانی که ممکن است شرکت بین‌المللی هم نداشته باشند اما جای خودشان را در زنجیره تأمین باز کرده‌اند تا بتوانند بیشترین سودآوری را با توجه به امکانات و نیازهای کشور مبداء و همسایه‌ها پیدا کنند.



جلالی فراهانی:
اگر ما اطلاعات را همراه کالا نداشته باشیم، نمی‌توانیم هیچ سرویسی به آن کالا بدهیم و اگر ما حتی بهترین تجهیزات حمل و نقل، بارگیری و تخلیه کالا را هم نداشته باشیم ولی امکاناتی برای پردازش دیتای همراه کالا نداشته باشیم، با یک نقطه بحرانی و گلوگاه روبرو خواهیم شد

از IT استفاده می‌کنید باید با مفاهیم جهانی باید استفاده شود، مثلاً اساس آن استانداردهایی باشد که تمام بنادر از آن‌ها استفاده می‌کنند. شرکت‌ها چه به عنوان واردکننده، چه به عنوان صادرکننده، ذی‌نفع و دستگاه‌های مرتبط به خدمات دولت در این فرآیند لجستیکی همه باید با یک زبان مشترک تبادل اطلاعات کنند تا یک ارزش افزوده و بهره‌وری قابل توجه ایجاد شود. حتی با نگاه قدیمی یا کلاسیک زنجیره تأمین، شرکت‌ها بندر را به عنوان یک جایگاه مهم و تأثیرگذار در هزینه‌هایشان بررسی می‌کنند. یعنی اگر بندر سرعت عمل داشته باشند، هزینه و خواب سرمایه شرکت‌ها چه در واردات و چه در صادرات کاسته می‌شود که رقم بالایی برای آن‌هاست.

علاوه بر این، در کنار زنجیره تأمین جهانی بحث دیگری داریم که به تجزیه و تحلیل نقاط و نوع توسعه بندر می‌پردازد. بندر در حالت کلی زیرساخت‌هایی ژنرال دارد تا هر کالایی بتواند تخلیه و بارگیری شود. از سوی دیگر برخی بنادر یک سری تجهیزات خاص دارند برای اینکه به یک سری کالاهای خاص به تجهیزات خاصی برای بارگیری، انبارداری و... نیاز دارند.

یک متدولوژی دیگر به نام زنجیره ارزش جهانی هم وجود دارد که با دو چهره قدیمی و جدید شناخته می‌شود. شما در لجستیک از نقطه آغاز تا مصرف کشورهای مختلف، خدمات مختلف، تاسیسات مختلف، ابزار مختلف، مصرف می‌شود تا کالا را از نقطه تولید به نقطه مصرف برساند که بندر یکی از نقاط پرتراffیکی است که جمع خدمات زیادی است که در بندر ارائه می‌شود. چه کالایی قرار است در اینجا با چه روندی افزایش پیدا کند، ورود پیدا کند، خارج شود و همه این موارد در تجزیه و تحلیل‌های زنجیره ارزش جهانی مشخص می‌شوند. به طور مثال باید بررسی کنیم که کشورهای آسیای میانه در پنج سال آینده به چه کالاهایی نیاز دارند؟ چون این مناطق به بندر و دریاهای راه‌نارند و ناچارند بخشی از کالاهای مورد نیاز را از بندر جنوبی ایران، مثل بندر شهیدرجایی تأمین کنند. ما سهم بزرگی در تأمین نیاز کشورهای آسیای میانه داریم. آن‌ها در سال‌های آینده به چه کالایی نیاز دارند؟ مثلاً یکی از کالاهای مهم و استراتژیک این است که بدانیم به گندم زیادی نیاز دارند. این نیاز عدد خیلی بالایی یعنی چند میلیون تن گندم است. باید از کجا وارد شود؟ اگر ما خواهیم جایگاه بندری مان را برای یک چنین نیازی آنالیز کنیم، باید زنجیره ارزش جهانی را ببینیم که بدانیم زنجیره تأمین جهانی آن از کجا خواهد بود؟ ممکن است مراکز تأمین دیگری در دنیا اضافه شوند تا این نیاز را برای شمال ایران تأمین کنند. ما اینجا باید چه سرمایه‌گذاری‌هایی بکنیم که بتوانیم از این قضیه بهره‌برداری کنیم؟

یا مفهوم دیگری به نام خدمات ارزش افزوده لجستیکی، یعنی همان جایی که فعالیت اقتصادی در حوزه لجستیک تعریف می‌شود. یعنی اگر لجستیک را یک امر حاکمیتی ببینیم، این امر نیازمند توسعه است. اما وقتی که به عنوان خدمات ارزش افزوده‌ای که برای صاحب کالا مفید

است و صاحب کالا می‌تواند محصول را ارزان‌تر و راحت‌تر جابجا کند، مستلزم این است که از حالت حاکمیتی بیرون برویم و فعالیت اقتصادی و بخش خصوصی را وارد کنیم. در اینجا بخش خصوصی صرفاً امر تصدی امور دولت را نمی‌تواند بازی کند، بلکه بایستی فراتر از آن یک سری خدماتی را ارائه کند که بازرگان و صاحب کالا بدون واسطه منتفع مستقیم می‌شوند؛ مثل انواع وسایل حمل و نقل یا انواع وسایل دیگری که برای بارگذاری کالا می‌تواند مورد استفاده شود. مادر روندهای جهانی با این اصطلاحات و مفاهیم روبرو شده‌ایم، یعنی لجستیک را جهانی می‌بینیم، زنجیره تأمین را جهانی می‌بینیم، حالا زنجیره ارزش جهانی وارد کار شده است هر چند که قبلاً کاربرد آن برای شرکت‌های چندملیتی بود تا آنالیز کنند که کجا ماده اولیه بهتری وجود دارد، این ماده اولیه باید به چه کشور نزدیکی حمل شود که کارگر ارزان‌تر داشته باشد و هزینه تولید کمتر شود و در نهایت اینکه چگونه محصول را در مراکز توزیع منطقه‌ای ارائه کنند؟

در حال حاضر زنجیره ارزش جهانی، به عنوان ابزار شناخت تجارت جهانی و شناخت فرصت‌های تجارت جهانی در دست دولت‌ها و صاحب‌نظران است یعنی کسانی که ممکن است شرکت بین‌المللی هم نداشته باشند اما جای خودشان را در زنجیره تأمین باز کرده‌اند تا بتوانند بیشترین سودآوری را با توجه به امکانات و نیازهای کشور مبداء و همسایه‌ها پیدا کنند.

آقای جلالی فراهانی برایمان بفرمایید که انقلاب دهه ۸۰ میلادی در زمینه فناوری اطلاعات چه نقشی را در ایجاد یکپارچگی و توسعه بندار ایفا کرد؟

جلالی فراهانی: در واقع اگر به مقوله لجستیک که حمل و نقل یکی از مفاهیم اساسی آن است، بپردازیم لازم است بپذیریم که در انواع حمل و نقل، حمل دریایی یکی از محبوب‌ترین‌هاست. در دو طرف این شیوه حمل و نقل مطلوب، بندار قرار می‌گیرند. به همین دلیل مهمترین شهرها و مراکز در کشورهای که با دریاهای ارتباط دارند، شهرهای بندری هستند که عمده پیشرفت آن کشور در قالب همین بندار اتفاق می‌افتد.

برای بررسی کارکرد IT در بندار، پیش از هر چیز رویه‌ها برای ما مهم هستند. به طور مثال در بندر شهیدرجایی که مبداء ورودی کالا است، رویه‌های واردات بسیار مهم است و یا در بندر شانگهای که یک بندر صادراتی است باید رویه‌های صادرات در بستر IT مطرح شوند. در کنار این رویه‌های صادرات و واردات، بندار ترانشیپی، بندار مهمی هستند که ممکن است بحث واردات و صادرات نباشد. الان یکی از مهمترین بندار ترانشیپی، سنگاپور است.

وقتی که ما به این مسائل می‌رسیم، قاعدتاً باید تغییر کاربری بندار از شیوه‌های سنتی به وضعیت جدید را جدی بگیریم. الان کسی به بندار به عنوان انبار نگاه نمی‌کند، همه در واقع آن را به عنوان پارک‌های لجستیکی می‌بینند، سعی شده کارخانه‌ها و مراکز توزیعی به بندار نزدیک شوند، در واقع رویکرد و نگاه به بندار

دیگر تخلیه، بارگیری و انبارداری نیست و سعی می‌کنند، حداکثر ارزش افزوده را از وقتی کالا وارد بندر می‌شود تا وقتی که کالا خارج می‌شود را در همان محل بندر ایجاد کنند.

بنادر به این سمت رفته‌اند که بینند چگونه می‌توان به عملیات بندر به عنوان یک نقطه بحرانی در زنجیره حمل و نقل سرعت بخشید؟ برای همین سعی کرده‌اند که تشریفات گمرکی را کم کنند و به سمت ایجاد مناطق آزاد و مناطق ویژه رفته‌اند. بسیاری از تشریفات گمرکی قابل حذف شدن هستند که با حذف آن‌ها می‌توان سرعت و عملکرد بنادر را افزایش داد. با وجود تمام این مفاهیم و تغییر کاربری‌هایی که ایجاد شده است، به طور کامل رد نمی‌کنم که موقعیت فیزیکی بندر مهم است، اما مهمتر این است که چه امکاناتی در بندر ایجاد می‌کنیم که بتوانیم سرعت بیشتری در خدمات بندری ایجاد کنیم. هر جا بحث افزایش سرعت و کیفیت مطرح می‌شود، همه به سراغ IT یا ICT می‌آیند تا راه حلی برای این فرآیندها پیدا کنند.

وقتی کالا وارد بندر می‌شود، کالا مفهوم گردش فیزیکی دارد، اما چیزی که می‌تواند این گردش فیزیکی را تسریع کند، اطلاعاتی است که با کالا وارد بندر می‌شود. قطعاً اگر ما اطلاعات را همراه کالا نداشته باشیم، نمی‌توانیم هیچ سرویسی به آن کالا بدهیم و اگر ما حتی بهترین تجهیزات حمل و نقل، بارگیری و تخلیه کالا را هم داشته باشیم ولی امکاناتی برای پردازش اطلاعاتی همراه کالا نداشته باشیم، با یک نقطه بحرانی و گلوگاه روبرو خواهیم شد که کیفیت سرویس در بندر را کاهش می‌دهد.

حیدری: بنادر به جای ارزش افزوده به درآمد انبارداری بسنده کرده‌اند

آقای حیدری شما در بندر شهیدرجایی با ابزار IT فعالیت می‌کنید. بندری که تراکم بالایی دارد و انواع تجارت در آن انجام می‌شود. با توجه به اینکه شما از نزدیک شاهد عملکرد سامانه‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات در بنادر هستید برایمان بفرمایید که اهمیت IT در بنادر و در نهایت در لجستیک چیست؟

حیدری: بندر به عنوان محلی که ۹۰ درصد تجارت ارزان از این طریق انجام می‌شود که نقطه تلاقی حمل و نقل‌های مختلف است و به همین دلیل خیلی اهمیت دارد. از سویی در این بندر حمل و نقل جاده‌ای و ریلی هم وجود دارد که مثلثی ایجاد می‌شود تا در لجستیک تجارت ارزان را تسهیل کند. هر چه ما زمان و کیفیت را بالا ببریم، قدرت رقابت بیشتری خواهیم داشت و سرعت انتقال داده‌های بیشتری در حمل و نقل خواهیم داشت.

همچنین می‌توان یک سری خدمات ارزش افزوده هم در بندر ایجاد کرد. اما الان بنادر صرفاً انباردار شده‌اند و به درآمد آسان انبارداری اکتفا کرده‌اند. بنادر ما را به منطقه ویژه تبدیل کردند تا بتوانند خدمات ارزش افزوده‌ای مثل تفکیک کالا به مقدهای مختلف، گروپاژ کردن، برچسب زدن کالاها و... را داشته باشند و بعد در نهایت پس از

طبقه‌بندی، انبارداری را هم در کنار آن داشته باشند اما اینطور نشد. به نظر من یکی از علت‌هایی که انتقال کالا در بنادر خیلی طول می‌کشد این است که همه به درآمد کمزحمت انبارداری نسبت به ارزش افزوده‌های مختلف بسنده کرده‌اند.

اگر حجم تبادل اطلاعات و تراکنش‌ها در یک بندر از ۱۲ هزار کانتینر در ماه بیشتر شود، آن وقت نیاز است که سیستم‌ها از حالت چشمی، سنتی و تجربی خارج شود و یک سیستم نرم‌افزاری اطلاعاتی ایجاد شود. این سیستم نرم‌افزاری در فاز اول باید بتواند این اطلاعات را وارد سیستم (log) کند. بعد باید این‌ها را ذخیره کند تا بتوانیم انواع گزارش‌ها را داشته باشیم. در مراحل بعدی که سیستم پیشرفته‌تر می‌شود، عواملی مانند دانش‌افزار و مغزافزار هم وارد نرم‌افزار می‌شود تا بتواند هم در فرآیندها و عملیات‌ها و هم در گزارشات آماری تصمیم‌سازی کند. اطلاعات کالا باید همزمان با جابه‌جایی فیزیکی کالا تنظیم و منتقل شود. مقصود از اطلاعات صرفاً اطلاعات خام نیست، امنیت اطلاعات و اطلاعات صحیح و سالم و پایش شده باید به درستی بین منابع توزیع شود.

منفرد: در تسهیل فرآیندها کوتاهی کرده‌ایم

منفرد: در جمع‌بندی بخش نخست این میزگرد باید بگویم که همکاران عزیز تقریباً تمام موارد را مطرح کردند. نکته‌ای که لازم به طرح آن می‌دانم این است که ما همان‌طور که دکتر زرگر اشاره کردند هم در مرزهای شرقی و هم شمالی ما پتانسیل جذب کالا از مرزهای جنوبی مان وجود دارد، که البته عکس آن هم می‌تواند صادق باشد یعنی تولیداتی هم هست که از مرزهای شمالی می‌تواند برای صادرات به جنوب حرکت کند. هر کدام از این بنادر شرقی و جنوبی ما می‌توانستند نقش خوبی در هاب شدن ایفا کنند. این نقش فیزیکی است اما به جز آن تجهیزات و حمل‌کننده‌ها و شرکت‌های فورواردر و... وجود دارند اما این نقش را به درستی ایفا نمی‌کنیم. به نظرم در تسهیل فرآیندها کوتاهی کرده‌ایم. فرآیند ما در بنادر، فرآیند کامل و بهینه‌ای نیست. ما نتوانسته‌ایم فرآیند یکپارچه‌ای داشته باشیم تا پیش از اینکه کالا به مصرف‌کننده برسد، اطلاعاتی آن را برسانیم.

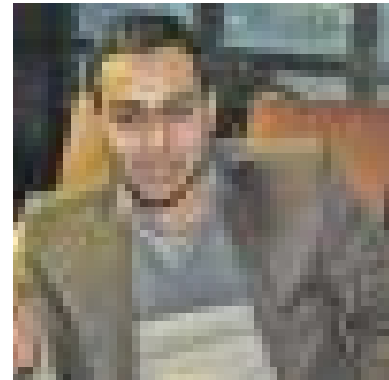
موضوع دیگر اینکه اگر فرض مان را بر این بگذاریم که بتوانیم این نقش را ایفا کنیم، باید تلاش کنیم کالاهایی که باید به سمت مرزهای شمالی مان حرکت کنند، به شیوه‌ای آسان و ارزان ترانزیت شود تا صاحبان کالا را ترغیب کنیم که کالاهایشان را از این مرزها عبور بدهند. به جز هزینه‌های عوارضی که از آن‌ها دریافت می‌کنیم، ارزش اطلاعاتی که برای کشور ما بوجود می‌آید، قابل توجه است. ارزش این اطلاعات آن است که براساس آن هم می‌توانیم امنیت خودمان را به نحو احسن برقرار کنیم و هم می‌توانیم بسیاری از سیاست‌های خودمان را تکلیف کنیم.

بنابراین نقش فیزیکی و قرار گرفتن در یک منطقه استراتژیک خیلی مهم است و مهمتر از آن اطلاعات و استفاده از اطلاعات است که ما باید بتوانیم این نقش را در بنادر ایفا کنیم. مخصوصاً اینکه اگر فرآیندها تسهیل شود، در نقطه‌ای قرار



منفرد:

نقش فیزیکی و قرار گرفتن در یک منطقه استراتژیک خیلی مهم است و مهمتر از آن دیتا و استفاده از دیتا است که ما باید بتوانیم این نقش را در بنادر ایفا کنیم.



حیدری:
یکی از علت‌هایی که انتقال کالا در بنادر خیلی طول می‌کشد این است که همه به درآمد کم زحمت انبارداری نسبت به ارزش افزوده‌های مختلف بسنده کرده‌اند.

داریم که می‌توانیم آن را خیلی پرتنگ‌تر کنیم. یعنی در واقع با تسهیل و بهبود این فرآیندها، براساس این اطلاعات و اطلاعاتی که رد و بدل می‌شود، می‌توانیم فرصت‌های اقتصادی که پیرامون مان وجود دارد را بهتر بشناسیم و از سوی دیگر به جایگاه استراتژیکی که ایران باید در شبکه بین‌المللی حمل‌ونقل داشته‌باشد، دست‌یابیم. آقای حیدری با توجه به اینکه شما به اطلاعاتی که در بندر شهیدر جایی در زیرساخت فناوری اطلاعات جابجا می‌شود، اشراف دارید، توضیح دهید که جریان تولید این اطلاعات چگونه است؟ این اطلاعات با چه نرم‌افزارهایی به دست می‌آید و از همه مهم‌تر چطور می‌شود که وقتی نرم‌افزار جدیدی می‌آید، بندر و پیمانکاران واکنش نشان می‌دهند؟

حیدری: در حوزه عملیات کانتینری در ذی‌نفعان بیرونی، نخستین اطلاعاتی که ارسال می‌شود از سوی شرکت‌های کشتیرانی است. در فاز اول نمایندگان شرکت‌های کشتیرانی هستند که اطلاعات کشتی را در مجموعه تعریف می‌کنند. بعد این اطلاعات را بین شرکت‌های ذی‌نفع یا آن‌هایی که قرار است اطلاعات به آن‌ها داده شود، تقسیم بندی می‌کنند.

اطلاعات در سیستم اظهار می‌شود و در قالب استانداردهای بین‌المللی در حوزه کانتینر مثلا کوپال که الان نسخه دوم آن مورد استفاده است، در می‌آید. این اطلاعات در سامانه مربوطه و بین اپراتورهای بندر توزیع می‌شود. یعنی اگر بندر چند اپراتور تخلیه و بارگیری داشته‌باشد با توجه به صلاحیت و وضعیتی که دارند از نظر ظرفیت، اطلاعات توزیع می‌شود، بعد از اینکه توزیع شد، عملیات تخلیه و بارگیری انجام می‌شود، تایید این اطلاعات اظهار شده گرفته می‌شود و منجر به صدور اسنادی مثل صورت‌مجلس کسر و اضافه یا قبض انبار برای صاحبان کالا می‌شود که به صورت الکترونیکی قابل ارائه است. یعنی شرکت کشتیرانی می‌تواند به صورت الکترونیکی به طور همزمان قبض انباری که تخلیه شده است را صادر کند.

برخی از اطلاعات توسط شرکت‌های کشتیرانی تولید می‌شود، سرنوشت این اطلاعات چیست؟

حیدری: همانطور که عرض کردم این اطلاعات در جریان عملیاتی قرار می‌گیرد و بین اپراتورها توزیع می‌شود، اپراتورها با توجه به اطلاعاتی که گرفته‌اند، اسکله‌هایشان را تمهید می‌کنند که مثلا چه تعداد جرثقیل یا گنتری مورد نیاز است، چه تعداد کسندنیاز است که بتوانند در سیستم داخلی خودشان آن‌ها را مدیریت کنند. بخش زیادی از اطلاعات را می‌گیریم، اما جاهایی وجود دارد که بتوانیم این اطلاعات گرفته شده از کشتیرانی را تکمیل کنیم و استفاده‌های دیگری کنیم. حالا این اطلاعات توزیع شده است. یک سری شرکت‌های پشتیبانی وجود دارند که اقدام به نگهداری کالا و کانتینر می‌کنند و اینجا

می‌توانند ارزش افزوده هم داشته باشند. بندر با توجه به سهمیه و قراردادی که دارند و ظرفیتی که وجود دارد، اطلاعاتی که تایید فیزیکی آن‌ها را هم گرفته است به محوطه‌های اختصاصی تخصیص می‌دهند. محوطه‌های اختصاصی اول سیگنال اطلاعات را می‌گیرند و بعد کانتینرها را گیتینگ می‌کنند. یعنی جریان داده‌ها با جریان فیزیکی ارتباط برقرار می‌کند و تایید را به سیستم ارسال می‌کند و این یکپارچگی بین آن‌ها ایجاد می‌شود.

بعد از این جریان، اطلاعات می‌تواند به سامانه‌های دیگر هم وصل شود. مثلاً ارتباط با سیستم‌های دیگر مثل پایانه‌ها و گمرک برقرار شود. ما دسترسی به این اطلاعات را در اختیار گمرک هم گذاشته‌ایم که به صورت الکترونیکی بتوانند قبض انبار را بخوانند و دیگر قبض فیزیکی لازم نباشد. همچنین می‌توانیم اطلاعات پروانه را به محض اینکه صادر می‌شود، اعلام کنیم یعنی این پتانسیل وجود دارد اما هنوز عملیاتی نشده است.

چرا این امکان اجرایی نمی‌شود؟

حیدری: از نظر فنی و نرم‌افزاری مشکلی وجود ندارد. قبل از اینکه ما این کار را انجام دهیم، در این زمینه زیرساخت‌هایی وجود داشت. اگر تعامل خوبی با تیم جدیدی که در گمرک آمده انجام شود، می‌توانیم این جریان را به صورت یکپارچه داشته باشیم.

علاوه بر این می‌توانیم انواع گزارش‌ها و آمارها را با توجه به اطلاعاتی که از کشتیرانی‌ها احصا شده است، داشته باشیم که تعداد فیلدهای خیلی زیادی است و این اطلاعات در این جریانات پایش شده‌اند. می‌توانیم آمارهای عملیاتی براساس شاخص‌ها و آمارهای کلی براساس فیلدهای مختلف داشته باشیم.

آیا در حال حاضر مشکلی از نظر نقل و انتقال اطلاعات در بندر شهیدر جایی وجود ندارد؟

حیدری: در یک دوره‌ای مشکل داشتیم اما الان خیلی بهتر شده است. یعنی بستری درست شده است که می‌توانیم بگویم جدا از کارهای بالفعلی که انجام می‌دهد، پتانسیل انجام کارهای زیاد دیگری وجود دارد.

در حوزه Gcoms، مشکلات فراتر از حوزه CSS است چون نوع کالا هم فرق می‌کند و این باعث شده مشکلاتی ایجاد شود.

جلالی‌فراهانی: به صحبت آقای حیدری برمی‌گردم. سازمان بنادر اگر در حوزه کانتینری در سال‌های گذشته با یک شرکت به عنوان اپراتور طرف بود و تمام کارهایی که در بندر انجام می‌شد در اختیار یک شرکت بود، از بحث تخلیه و بارگیری گرفته تا نگهداری، استریپ و... رویکرد سازمان در آن زمان این بود که یک ذی‌نفع وجود دارد و این ذی‌نفع باید با مشتریان بندر در ارتباط باشد و در واقع یک نرم‌افزار یکپارچه را برای آن انتخاب کردند.

از یک زمانی این رویکرد به این شکل تغییر کرد که ما نمی‌خواهیم با یک شرکت

طرف باشیم و داریم شرکت‌های مختلفی را با نقش‌های مختلف در بندر شهیدرجایی تعریف می‌کنیم مثل یارد اپراتورها و... رویکرد سازمان این بود که سراغ سیستم یکپارچه نرود و به هر کدام از این مجموعه‌ها بگوید که شما می‌توانید سیستم خودتان را داشته باشید و در واقع مجموعه‌ای را به عنوان تجمیع کننده اطلاعات تعریف کرد که کنترل کلی را روی مجموعه این اطلاعات داشته باشد که سامانه CCS از آنجا شکل گرفت و حالا قرار شد این سیستم شروع به کار کند.

در جریان اتفاقاتی که برای عملیاتی کردن CCS اتفاق افتاد مشکلاتی پیش آمد. مشکل اصلی این بود که بندر می‌خواست دو اپراتور یا چند اپراتور برای عملیات کشتی داشته باشد اما در آنجا مقاومت‌هایی از طرف شرکتی که این کار را انجام می‌داد وجود داشت و می‌گفت باید یک اپراتور باشد، به واسطه همین سازمان به ناچار، یک سری از وظایف سیستم کنترل و نظارتی خودش را عوض کرد.

به عبارت دیگر همان جا هست که تسهیل و روان‌سازی لجستیک در بستر فناوری اطلاعات با اختلال مواجه شد؟

جلالی فراهانی: بله، در این نقطه برخی از وظایف تغییر کرد. مثلاً در مورد صدور قبض انبار و صورتحساب‌ها، ما آمدیم به سامانه‌ای که قرار بود این سامانه‌ها را تجمیع کند و اطلاعاتی تجمیعی را در اختیار بگذارد، وظایف عملیاتی دادیم. یعنی الان CCS به نیابت از شرکت‌های اپراتور صورتحساب صادر می‌کند.

یعنی از حالت نظارتی به حالت عملیاتی در آمد.

جلالی فراهانی: یعنی اینکه فکر کنید الان شرکت X خدماتی را ارائه می‌دهد و مجموعه دیگری مثلاً Y برای خدماتی که آن شرکت X ارائه داده، صورتحساب صادر می‌کند. یا قبض انبار صادر می‌کنیم، مثل این است که شما بگویید آقای دکتر زرگر کالا را تحویل بگیرد، به من اعلام کند چه کالایی تحویل گرفته است، بعد من قبض انبار صادر کنم.

یعنی رسید کالا را من صادر کنم. این‌ها مسائل بندر را حل کرد اما رویه درستی نیست که بخواهد ادامه پیدا کند. چون سرویس‌های بندر از نظر استفاده کننده خارجی باید به صورت یکپارچه باشد، کاری ندارد که چه کسی انجام می‌دهد، خدمات را از بندر می‌گیرد اما در بندر هر کدام از این سیستم‌ها باید سر جای خودشان باشد. اما به نظر می‌رسد که عوامل مختلف سر جای خودشان نیستند. در حال حاضر بحران‌ها را گذرانده‌ایم و باید یک قوه عاقله‌ای باشد که جایگاه سیستم‌ها را مشخص کند، ورودی و خروجی‌ها را مشخص کند و درباره آن تصمیم بگیرد تا این کار انجام شود.

در جیکامز چطور؟ به نظر می‌رسد که در جیکامز، تجربه‌ای دقیقاً عکس این سیستم اتفاق افتاد.

جلالی فراهانی: بله، تجربه‌ای برعکس بود. سازمان گفت من یک سیستم می‌نویسم، این سیستم را به همه اپراتورها می‌دهم و آن‌ها هم باید وظایف

اپراتوری را در این سیستم اجرا کنند. این هم باز تجربه‌ای مصداق افتادن از آن سوی بوم است. آنجا همه اطلاعات را داشتیم اما نمی‌توانستیم تجمیع کنیم، اینجا هیچی را نداده‌ایم، کسی که دارد عملیات انجام می‌دهد، نمی‌داند چه آماری دارد و بقیه مسائل پیش می‌آید. باید رویکرد وسط را بگیریم. جایگاه هر کدام از این سیستم‌ها را مشخص کنیم، فیچرها در بیاید، ارتباطات را مشخص کنیم تا به یک وضعیت ایده‌آل برسیم.

برخی از مواردی که شما گفتید

از نظر حقوقی هم جای بحث دارد. مثلاً اینکه کالا به جای دیگری تحویل داده می‌شود و قبض انبار در جای دیگری صادر می‌شود. در سیستم جیکامز بیشترین شکایات و نارضایتی‌ها را داریم اما فراتر از این‌ها باید بپذیریم که این‌ها برای مشتری مهم نیست. مشتری نمی‌خواهد بداند که با چه نرم‌افزار و سازوکاری این موارد انجام می‌شود، بلکه می‌خواهد کارش در جریان باشد و در اینجا به عنوان باتلاق گیر نیفتد بین دو اپراتور.

حیدری: سامانه CCS به عنوان ابزار نظارتی در دو صورت می‌تواند عمل کند. یکی اینکه اطلاعات را از مراجع مختلف بگیرد و مقایسه کند یا به عبارت دیگر دست متخلف را باز بگذارد و بعد کنترل و اعمال حاکمیت کند و یا اینکه یک سری اسناد را خودش صادر کند، یعنی یک زیرساخت ایجاد کند. پروتکل‌هایی وجود داشته باشند، توافق‌نامه‌های بین اپراتور و بندر. بگوید اگر از زیرساخت من استفاده می‌کنید، مجوز دارید با این ساختار نرم‌افزارتان را اجرایی کنید اما باید این گذر پیام (Message passing) مرا داشته باشید و به عنوان مثال تایید این قبض انبار که به عنوان یک سند در سیستم من صادر می‌شود را حتماً از اپراتور مربوطه گرفته باشید. یعنی تایید گرفته شده است و بعد قبض به نیابت از او صادر می‌شود.

الان دو اپراتور داریم و با اضافه شدن اپراتور سوم و چهارم نمی‌شود برای هر کدام یک سامانه وجود داشته باشد. در آن صورت کشتیرانی نمی‌داند کشتی در کدام ترمینال آمده است، به کدام سامانه مراجعه کند و... مشتری می‌خواهد یک درگاه واحد به عنوان بندر داشته باشد. در پشت بندر، بندر خودش می‌داند که با اپراتورها و پیمانکاران با چه زبانی تعامل داشته باشد و قطعاً تایید گرفته شده است.

جلالی فراهانی: آقای حیدری من راجع به درگاه واحد با شما موافق هستم و قبض انبار را صرفاً باید از CCS بگیرد به عنوان جایی که باید آن را دانلود کند، اما این CCS یا PCS مرجع صدور قبض نیست، مرجع انتقال قبض انبار است. مثلاً فکر کنیم یک کانتینر به طور فیزیکی به محوطه‌ای نمی‌رود، اگر محوطه به شما اطلاع داد که کانتینر اینجاست، شما هم قبض انبار را صادر می‌کنید که کانتینر در آن محوطه خاص است و صاحب کانتینر می‌تواند با قبض انبار به آنجا مراجعه کند. کجای این مساله قانونی است؟ چه کسی مسئول پاسخگویی به صاحب کالا است؟ اگر به طور فیزیکی کانتینر به محوطه دیگری رفته



جلالی فراهانی:

سرویس‌های بندر از نظر استفاده کننده خارجی باید به صورت یکپارچه باشد، کاری ندارد که چه کسی انجام می‌دهد، خدمات را از بندر می‌گیرد اما در بندر هر کدام از این سیستم‌ها باید سر جای خودشان باشد.



منفرد:

وقتی می خواهیم
تجمیع کنیم، باید
چه چیزی را تجمیع
کنیم؟ ما نمی دانیم.
آیا ما باید اطلاعات
تجمیع کنیم؟ یا
اسناد تجمیع کنیم؟
ما برای سروسامان
دادن به این سیستم
سوال های زیادی
داریم.

باشد و اتفاقی برای آن افتاده باشد کسی پاسخگو نیست. شما باید قبض انبار را از شرکتی بگیرید که کانتینر را تحویل گرفته است. چون هر انباری وقتی تحویل می گیرد، رسید می دهد و سند صادر می کند. حالا ممکن است من رسید را به ذی نفع ندهم، رسید را به یک پنجره واحد بدهم و بعد به دست ذی نفع برسد.

زرگر: جای خالی اپلیکیشن ها در سامانه های اطلاعاتی

منفرد: دوستان فرآیند را توضیح دادند و ما دیدیم که این سیستم ها ساز ناکوکی دارند و باید مدیریت شوند. سیستم ها در بنادر رسالت های خاص خودشان را دارند. ما یک سیستم عملیاتی داریم که عملیات یک بندر و ترمینال را کنترل می کند. به ازای این عملیاتی که انجام می دهند، اطلاعات تولید می کنند، بنابراین باید هماهنگی ایجاد کنیم، البته همه این ها استاندارد هستند. اما وقتی می خواهیم تجمیع کنیم، باید چه چیزی را تجمیع کنیم؟ ما نمی دانیم. آیا ما باید اطلاعات تجمیع کنیم؟ یا اسناد تجمیع کنیم؟ ما برای سروسامان دادن به این سیستم سوال های زیادی داریم. وقتی انباردار ما در بندر کالایی تحویل می گیرد باید قبض انبار صادر کند. درست است به نیابت از سازمان این کار را می کند اما باید مسئولیت صدور این قبض را بپذیرد. انتقال این قبض انبار به صاحب کالا و نماینده اش چگونه است؟ کدام سیستم باید این سند را منتقل کند؟ ما تفکیک نداریم. اینجاست که CCS کار خودش را به درستی انجام نمی دهد. بعضی جاها عبور می کند و THC هم صادر می کند. این مرزها باید مشخص شود. بحث یکپارچگی اطلاعات است، این یکپارچگی به معنی تجمیع اطلاعات است؟ به نظر من این نیست. اما اگر به این معنی باشد که سیستم ها با یک استاندارد با هم حرف بزنند، با یک زبان مشترک با هم حرف بزنند، ما می توانیم با هم صحبت کنیم و این مرزها را مشخص کنیم. کجا باید اطلاعات را منتقل کنیم و کجا باید سند را منتقل کنیم؟

زرگر: در بحث اجرای این سیستم ها چند بحث مرتبط با نوع معماری وجود دارد و علاوه بر این یک سری نقاط حقوقی که دوستان اشاره کردند، خیلی مهم است. برخی از کشورهای استثناء مانند سوئد تمام مسئولیت ها در حوزه بندر را به گمرک داده اند. دیگر گمرک راحت است و می تواند با یک اتوماسیون، تک پنجره ایجاد کند، اما در کشورهای دیگر (به جز سوئد) نتوانستند این موارد را در یک مرکز و یک سازمان جمع کنند و کشور ما هم مستثنی نیست. هر دستگاهی مسئولیت خاص خودش را دارد. در بندر علاوه بر اینکه خودش یک نقش حاکمیتی و مسئولیت وجود دارد، بسیاری شرکت ها وجود دارند که کار اپراتوری، کار سرویس، کار خدمات مختلف را انجام می دهند. هماهنگی بین آن ها باید با رعایت نکات حقوقی انجام بشود. قطعاً مانند دنیای فیزیکی، هر سندی را کسی صادر می کند که مسئول آن کار است. آن سیستم متمرکزی که مدنظر است باید متناسب با این شرایط معماری شود. یعنی مهم ترین کارش این است که کاری

کند که هیچ اطلاعاتی دو بار وارد نشود، یعنی همه داده ها در همه فرآیند یک بار وارد شود. بعد مراکز، شرکت ها و اپراتورهای مختلف از این داده های موجود استفاده می کنند و نسبت به انجام عملیات خودشان و صدور اسناد مربوطه در سیستم اقدام می کنند.

گاهی ممکن است این سیستم بر اساس معماری اش، مرتبط با سیستم های داخلی آن اپراتورها و سرویس دهنده ها باشد. توصیه نمی شود سیستمی ایجاد کنیم که همه آن ها بیایند در آن کار خودشان را انجام دهند، چون کار پیچیده می شود و الان هم انجام این کار برای ما دیر شده است. فرض کنید اگر ده سال پیش این کار را انجام می دادیم که هنوز هیچکس سیستمی برای خودش نداشت، می توانستیم یک سیستم ایجاد کنیم و بگوییم هر کس وظایف خودش را داخل این سیستم انجام دهد، اما الان نمی شود این کار را انجام داد.

حتی اگر ما پنج سال پیش این کار را می کردیم، باز در معماری و تکنولوژی های زیرساختی مان شرایط خاصی داشتیم که الان باز باید به آینده نگاه کنیم. مثلاً الان به بحث موبایل حتماً باید توجه کنیم و به اپلیکیشن ها باید توجه داشته باشیم. بسیاری از سرویس ها را فقط باید پلت فرمشان را درست کنیم، یعنی دیگر راه حل طراحی نمی کنید، پلت فرمی ایجاد می کنید که یک سری اپراتورها یا سرویس دهنده های موجود یا شرکت های بیرونی، جوانان خلاق و نوآور اپلیکیشن هایی ایجاد می کنند و می گویند بر اساس این داده ای که آن را از شما خریداری می کند، یک سرویس ارزشمندی را به صاحب کالا یا کسب کار می فروشد. این موضوع مستلزم این است که شما در آنجا کلود (Cloud) داشته باشید. مستلزم این است که استانداردها یا اطلاعات مشترک (common data) را به خوبی شناسایی کرده باشید و برچسب ها (tags) یکسانی برایشان مستقر کرده باشید که با تگ های استاندارد جهانی مطابقت داشته باشند. چه بسا بسیاری از سرویس ها به مشتری (client) شما در کشتی است، مشتری شما در جای دیگری است، اصلاً در بندر نیست، اطلاعاتی را نیاز دارد که هیچ اپراتوری ارائه نمی کند. شما باید یک پلت فرم داشته باشید، اطلاعات مشترک روی آن ها باشد، یک سری شرکت های خلاق و نوآور جوان می توانند بر اساس این داده ها نیازها را طراحی کنند و بر اساس آن اپلیکیشن های جدید و سرویس های ویژه ای بدهند که بسیاری از این گیرایی که انتظار است در راهکارهای عملیاتی بندر پاسخ آن را پیدا کنید، پاسخ پیدا نمی شود. راه حل بسیاری از این ها از طریق اپلیکیشن هایی است که بندر تولید کننده آن نخواهد بود.

الان بحث ما صرفاً روی اطلاعات است و شبکه های موجود جواب می دهد در حالی که بی شک در آینده نزدیک، صرفاً با اطلاعات کار نداریم، بیگ اطلاعات و تصویرها فراتر از آن هستند. یعنی حجم عبور داده های ما روی شبکه فراتر از این پهنایی است که داریم. باید اسمارت پورت ها

و فیرنوری را در نظر داشته باشیم. حالا که می‌خواهید سیستم را اصلاح و ترمیم کنید باید طوری باشد که بتوانید نیازهای آینده را تأمین کنید. بنابراین چون الان با یک فاصله چند ساله از توسعه IT در بندر روبه‌رو هستیم... من حتی نمی‌توانم پیش‌بینی کنم چقدر دور هستیم. منفرد: مثالی بزنم، زمانی که برای بحث PCS به دعوت شما به کره جنوبی رفتیم، کره هنوز PCS نداشت. من فکر کنم امسال کره‌ای‌ها آمده بودند که سیستم‌شان را به ما بفروشند. یعنی نداشته‌های ما مساوی بود اما امسال کره همان PCS را به عنوان یک سیستمی با فرآیندهای تعریف شده برای فروش به ما عرضه کرد. جلالی فراهانی: ICT تسهیل کننده یک شرایط تثبیت شده است

واقعیست این است که در فضا و شرایطی قرار گرفته‌ایم که به آن دوره طلایی می‌گویند؛ با مذاکراتی که در سطح بین‌المللی صورت گرفته، فشارهای عظیمی از طرف شرکت‌های بین‌المللی داریم که به شدت تمایل دارند وارد بازارهای ایران بشوند. حتی مخاطرات ورود به ایران را هم بررسی کرده‌اند. اطلاعات یکی از مباحث اصلی‌شان است. ما الان در دوران طلایی هستیم، اگر کاری کردیم، می‌توانیم پرشی رو به جلو داشته باشیم و اگر نه... اگر تحولی در بنادر ایجاد شود، بر بقیه تجارت هم تاثیرگذار خواهد بود. اما ما الان با گلوگاه فناوری اطلاعات مواجه هستیم. یعنی همان ابزاری که باعث شد در عرصه لجستیک بین‌المللی تاثیرات عظیمی اتفاق بیفتد، به گلوگاهی تبدیل شده است که شاید مسیر توسعه لجستیک کشور ما را به مخاطره بیندازد. تاکید بسیار زیادی می‌شود که بتوانیم ده ساله گذشته را جبران کنیم و به چشم‌انداز ۱۴۰۴ برسیم. با غنیمت دانستن این دوران چه باید کرد که بتوانیم با کمک IT از این مزیت خدادادی‌مان استفاده کنیم؟

حیدری: سیستم‌هایی که موجود هستند و سامانه یکپارچه کردن این سیستم‌ها که فعلا CCS است پتانسیل این را دارد که امکانات زیادی به آن اضافه شود. هر چند که (به عنوان یکی از نیازها) ردیابی کالا امکانی است که وجود دارد و اگر همین امروز اجازه بهره‌برداری داده شود آن را افتتاح می‌کنیم. علاوه بر این موارد دیگری برای بهره‌برداری وجود دارد چرا که اصل اطلاعات در اینجا وجود دارد و می‌توانیم آن‌ها را به عنوان آپشن اضافه کنیم و به بهره‌برداری برسائیم.

آقای جلالی رویکرد شما و نگرش‌تان نسبت به این موضوع چیست؟

جاللی: الان بحث روی این نیست که چه نرم‌افزاری را با چه اسمی می‌خواهیم استفاده کنیم. بحث این است که رویکرد درستی داشته باشیم. شما گفتید که بنادر ما با بحران ICT

مواجه هستند من با این حرف موافقم امانه به عنوان اصل اول. ببینید ICT تسهیل کننده یک شرایط تثبیت شده است. هر زمان در بندر شهیدر جایی قرارداد اپراتورها، ترمینال‌ها و شرح وظایف و خواسته‌های بندر از هر کدام کاملاً مشخص شد شما می‌توانید سیستم مستقر کنید. اگر قرار باشد فردا یکی از شرکت‌ها جای خودش را به شرکت دیگری بدهد، کل داستان‌ها تغییر می‌کند و زحماتی که همکاران کشیده‌اند ممکن است بلااستفاده شود. اول باید نقش‌ها و وظایف را در قالب قراردادهای بلندمدت مشخص کنیم و این ثبات را سازمان باید در بندر ایجاد کند.

نکته دوم: اینکه وقتی این ثبات ایجاد شد قطعاً هنگامی که به عنوان یک اپراتور بدانم وظایفم چیست، دنبال این نیستم که قله جدیدی را فتح کنم و به عنوان یک ابزار از ICT استفاده کنم. می‌دانم وظیفه من چیست، به چه ترتیبی باید آن را انجام دهم و تا ۱۵ سال دیگر هم وظیفه من همین خواهد بود. آن موقع بنشینیم به عنوان قدم دوم استفاده از تکنولوژی را در نظر بگیریم و نقش و وظایف موجود را مشخص کنیم.

من کاملاً شرایط فعلی را می‌پذیرم که هر شرکت یا اپراتور سیستم خاص خودش را داشته باشد البته با حاکمیت سازمان بنادر. این‌ها شخصیت‌های مستقل هستند اما باید روی وظایف این سیستم‌ها و نحوه ارتباطشان با یکدیگر باید کار کنیم. پس اولویت دوم بازنگری روی وظایف سیستم‌ها است. وقتی این کار انجام شد، فاز سوم فاز تکنولوژی است که به عقیده من ساده‌ترین بخش کار است.

تهدیدهایی که در راه است و فرصت‌هایی که از دست می‌رود

زرگر: با توجه به بحث زنجیره تأمین جهانی ما یک فرصت داریم و باید بدانیم پشت این عنوان زنجیره تأمین جهانی، راهبردها و اهدافی در جهان وجود دارد. مثلاً بعضی از ابرقدرت‌ها، الگویی (Pattern) برای خودشان تعریف کرده‌اند که نقش جهانی را برای خودشان بیش از پیش تثبیت کنند. در بحث زنجیره تأمین جهانی، بحثی تحت عنوان امنیت زنجیره تأمین جهانی را مطرح می‌کنند. به گونه‌ای که براساس سرویس‌های IT این‌ها عبور و حرکت کالا را در کشورهای دیگر می‌بینند. الان ادعا این است که می‌خواهیم این را در اختیار همه دنیا قرار بدهیم که همه بازرگانان دنیا و دولت‌ها، مسیر عبور کالایشان را مدیریت و هدایت کنند. اما بُعد دیگری این است که دولت‌ها و سیاست‌گذاران اقتصادی کشورها از این اطلاعات استفاده می‌کنند تا بتوانند فرصت‌های جدید را کشف کنند.

یک سری کشورها به خصوص ابرقدرت‌ها در این میان دنبال نقش هستند و حتی به طور علنی مطرح کرده‌اند که ما شبیه آن چیزی که جابه‌جایی پول در دنیا را توانستیم متمرکز کنیم و هر جایی خواستیم به کشوری فشار بیاوریم از طریق سرویس سوویفت آن را تحت فشار قرار دهیم. حتی صراحتاً مطرح کرده‌اند که شبیه این را برای جابه‌جایی کالا درست می‌کنیم و به طور علنی هم مطرح کرده‌اند که ما با



زرگر:
اگر ما زیرساخت‌های لازم را نداشته باشیم مفهومش این است که همه داده‌های تجاری‌مان را باید ببریم در آن سیستم‌ها و میدان عملیات خودمان را در اختیار کشورهای قرار بدهیم که یک روز خدایی نکرده مثل سوویفت در جابه‌جایی کالاها هم برای ما مشکل ایجاد کنند. اگر ما اصطلاحات و توسعه لازم را انجام ندهیم و این هزینه‌ها و زمان را پایین نیاوریم، نیاز نیست کسی ما را برای تحریم تهدید کند، چون اصلاً برای بازرگان صرف نمی‌کند که از بندر ما استفاده کند و واردکننده هم از جای دیگری اقدام می‌کند.



منفرد:

اگر قرار باشد به زنجیره تأمین جهانی بپیوندیم، باید قبل از اینکه چیزی را برای ما اجباری کنند، فضایی برای خودمان به وجود بیاوریم و ببینیم با چه استانداردهایی می توانیم با آنها صحبت کنیم.

این سیستم جهانی می خواهیم جلوی ترور بیست را بگیریم و فراتر از آن جلوی معاملات غیرمباح را می گیریم.

وقتی یک ابرقدرت از این اصطلاحات استفاده می کند، مفهومش این است که یک روزی ممکن است معاملات ما یا هر کشور دیگری غیرمباح تلقی شود و نه تنها جلوی جابه جایی پول را می گیرند، بلکه جلوی جابه جایی کالا را هم خواهند گرفت.

باید از فرصت های امروز استفاده کنیم و این زیرساخت ها و توسعه را با نگاه جهانی در کشور ایجاد کنیم تا اگر آن زیرساخت ها بخواهد در دنیا متمرکز شود، دست و پا بسته نباشیم اما اگر ما زیرساخت های لازم را نداشته باشیم مفهومش این است که همه داده های تجاری مان را باید ببریم در آن سیستم ها و میدان عملیات خودمان را در اختیار کشورهای قرار بدهیم که یک روز خدایی نکرده مثل سوویت در جابه جایی کالاها هم برای ما مشکل ایجاد کنند.

ضمن اینکه برای استفاده از بندرهای ما این بازرگان است که تصمیم می گیرد، هزینه معاملات و معاملات بین المللی ما بالاست، یعنی بین دو تاسه برابر نرم های جهانی. من گاهی اوقات نگران این هستم که اگر ما اصطلاحات و توسعه لازم را انجام ندهیم و این هزینه ها و زمان را پایین نیاوریم، نیاز نیست کسی ما را برای تحریم تهدید کند، چون اصلا برای بازرگان صرف نمی کند که از بندر ما استفاده کند و وارد کننده هم از جای دیگری اقدام می کند.

این ها تهدیدهایی جدی است که اگر در آینده از طریق تکنولوژی و زیرساخت ها خودمان را نرسانیم، مشکل ساز خواهند شد و برعکس آن اگر خودمان را برسانیم، هم افزایی بسیار بالایی دارد یعنی فرصت های بسیار خوب اقتصاد بین الملل را صاحب می شویم و در آنجا می توانیم بهره برداری بسیار بالایی کنیم.

جلالی فراهانی: متأسفانه تحریم باعث شده است که شرکت های واسطه ای درست شوند که حالا اگر بخواهیم فرآیند را اصلاح کنیم، همین شرکت ها مانع می شوند.

آقای منفرد به عنوان مدیر کل دفتر فناوری اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی، با توجه به مباحثی که مطرح شد، میزگرد تخصصی امروز را جمع بندی بفرمایید.

منفرد: پیش از جمع بندی در تکمیل صحبت های دکتر زرگر باید بگویم که کنوانسیون در IMO به تصویب رسیده است که کشورها را موظف می کند در چند سال آینده به آن بپیوندند که بحث LRIT است. در این کنوانسیون مطرح کرده اند که اگر اتفاقی برای هر کشتی در دنیا رخ بدهد، نزدیکترین بندر باید از طریق IMO یا نزدیکترین کشور ساحلی که در آنجا وجود دارد، اطلاع رسانی کند. برای اینکه بتوانند این کار را انجام بدهند اعلام کرده اند که باید اطلاعات بیس های بزرگی در خود IMO تشکیل دهند. شرکت های کشتیرانی و کشتی ها در حالت عادی به ازای هر شش ساعت یک بار باید اطلاعات خدمه، کالا و مسیر را به طور روزآمد اعلام کنند یعنی نه تنها کالا را رصد می کنند،

بلکه مسیر را هم رصد می کنند و می دانند که برای چه کالایی در چه جایی باید بازاریابی کنند، جلوی چه کالایی را باید بگیرند و مسیر ادامه خواهد داشت. در هنگام حادثه آن کشور ساحلی که نزدیک هست باید ضمن نجات دادن باید به کشور مالک هم این سرویس را بدهد و اطلاع رسانی کند. بنابراین این تهدید است. با این وضعیت ما باید در همین یکی دو ساله تکلیف خودمان را روشن کنیم. فرآیندهای موجود را آقای حیدری در بحث کانتینر مطرح کردند و گفتند که این اطلاعات از کجا می آید، به چه شکل به پورت پورتورها می رسد.

بحثی که آقای جلالی فراهانی داشتند این بود که الان تناقضاتی وجود دارند، کسی که مسئول کالا است، سند را صادر نمی کند و به طور کلی یک ناهمگونی وجود دارد. من از وظایف خودم به عنوان سازمان بنادر می دانم که باید این یکپارچه سازی انجام شود، اما اینکه چگونه باشد فکر می کنم باید از اساتید این حوزه کمک بگیریم.

اما اینکه من به عنوان یک کارشناس و نه مدیر IT دیدگاهم چیست، دیدگاهم این است که ضمن اینکه آسیب شناسی انجام می شود، پیش از اینکه کاری انجام دهیم باید یکپارچه سازی اطلاعات برای اطلاعاتی که وجود دارد و زیرساخت ها انجام شود. تا زمانی که این یکپارچه سازی انجام نشود، هر راه حلی که بیاوریم پاسخگو نخواهد بود. برای اینکه این کار را انجام دهیم من اسمش را میگذارم استفاده از استانداردهایی که در دنیا وجود دارد یا زبان مشترکی که بین اپلیکیشن ها باید بوجود بیاید.

اگر قرار باشد به زنجیره تأمین جهانی بپیوندیم، باید قبل از اینکه چیزی را برای ما اجباری کنند، فضایی برای خودمان به وجود بیاوریم و ببینیم با چه استانداردهایی می توانیم با آنها صحبت کنیم.

بنابراین استراتژی کلی سازمانی وجود دارد که در چند بند برای تان توضیح می دهم.

باید زیرساخت ها بمان تا جایی که می توانیم توسعه دهیم تا در سریع ترین سرعت ممکن این ارتباط را برقرار کنیم و به تبادل اطلاعات و اسناد بپردازیم.

باید بین همه سازمان هایی که با آنها کار می کنیم، زبان مشترک را به وجود بیاوریم و استانداردها را رعایت کنیم. این اصلی است که باید به سمت آن حرکت کنیم.

قبلا اطلاعات به درستی تجمیع نمی شد و به گزارش ها و تحلیل های آماری نمی رسید. سازمان راه حلی برای تجمیع آنها گذاشت. در آن زمان درست بود اما اینکه الان هم همان رویکرد را داشته باشیم، این طور نخواهد بود. باید فضای بازی وجود داشته باشد اما استانداردها را هم رعایت کنند.

از همه مهمتر بحث کشورهایی است که در اطراف ما وجود دارند. ما اگر بتوانیم از پتانسیل لجستیک یا لجستیک بین المللی به درستی استفاده کنیم، یک قسمتی در همین یکی دو سال برای ما فرصت است و اگر نکنیم تهدید خواهد بود، تهدیدی که سخت تر از تحریمی است که در این سال ها تجربه کردیم.

ماهی و فک

گفتگوی اختصاصی با مسئول مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر در ایران

امین خالق پرست

کارشناسی ارشد زیست‌شناسی ژنتیک
دانشگاه آزاد اسلامی - واحد علوم و تحقیقات تهران

دریای خزر (Caspian Sea) به عنوان بزرگترین دریاچه آب شور جهان، پناهگاه مجموعه بی‌نظیری از ذخایر ژنتیکی است که همانند آن را نمی‌توان در سایر زیستگاه‌های مشابه در زمین یافت. در این میان، فک دریای خزر (*Pusa caspica*) به عنوان تنها پستاندار شکارچی این دریاچه از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بهره‌برداری بیش از حد صیادان از ماهیان و آلودگی‌های ناشی از توسعه فعالیت‌های مخرب انسانی طی دهه‌های گذشته، آسیب‌های جدی به مجموعه زیستی دریای خزر خصوصاً فک‌ها که در رأس هرم غذایی این دریاچه قرار دارند، وارد آورده است. سرشماری انجام گرفته توسط مرحوم دکتر هرمز اسدی و همکاران، نشان داد که جمعیت فک دریای خزر نسبت به گذشته به‌طور نگران‌کننده‌ای کاهش یافته است. از آن زمان تاکنون همچنان شاهد مرگ و میر فک‌ها به دلایل گوناگون در دریای خزر هستیم. با ادامه پیدا کردن این وضعیت، در آینده نزدیک شاهد انقراض این ذخیره ژنتیکی خواهیم بود. برای محافظت از فک‌ها، در سال‌های اخیر گروهی از دوستداران طبیعت شروع به فعالیت‌های امداد و نجات در سواحل دریای خزر کرده‌اند. به منظور آشنایی با برخی از این فعالیت‌ها، با مسئول مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر، دکتر امیر صیاد شیرازی مصاحبه‌ای در این زمینه داشتیم. این گفتگو در ادامه مصاحبه‌ای است که در شماره ۲۱۵ ماهنامه بندر و دریا در آذر ماه ۱۳۹۳ منتشر شد.



تحصیلات شما در چه رشته‌ای است؟

بنده دانش‌آموخته دکتری حرفه‌ای دامپزشکی از دانشکده دامپزشکی دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج هستم. البته موضوع پایان‌نامه دکتری دامپزشکی بنده ربطی به فک نداشت. پس از اتمام دانشگاه در تابستان ۱۳۸۹، برای ادامه تحصیل در دوره PhD اقدامی نکرده و تخصص آکادمیک از دانشگاه نگرفتم؛ اما چهار سال در زمینه بیمارهای مختلف پستانداران دریایی و درمان آن‌ها فعالیت کردم.

آیا فقط دامپزشک‌ها در «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر» فعالیت می‌کنند؟

کسانی که با ما همکاری می‌کنند، لزومی ندارد که دامپزشک باشند؛ رشته همکاری اصلی بنده، آقای رضا خالقی (باامیر حسین خالقی اشتباه نشود) شیلات است. اما به او آموزش دادیم تا بتواند هم نمونه‌برداری و هم کار امداد و نجات انجام دهد.

آیا تاکنون در ارتباط با فعالیت‌های خود در زمینه فک خزر کتابی منتشر کردید؟

پس از اینکه از طریق دوست صمیمی ام، مرحوم دکتر محمد مصطفی شاهی فردوس با خانم لنی هارت آشنا شدم و در مرکز او در هلند دوره‌های آموزشی لازم را سپری کردم، برای دوره خدمت‌سربازی از سازمان محیط زیست امریه گرفتم. دوستان در سازمان از طرح بنده درباره فک خزر استقبال کردند و به من اجازه دادند در دوره سربازی به فعالیت‌هایم ادامه دهم. بنده نخستین فک خزری را که نجات دادم در دوره سربازی بود. زمانی که همسرم به من اطلاع داد که یک فک زنده در میانکاله پیدا شده، از فرمانده پادگان اجازه گرفتم و برای کمک به آن‌ها به محل رفتم. بعد از اتمام دوره خدمت سربازی قصد داشتم فعالیت‌های خود را در قالب یک کتاب با هزینه شخصی به صورت محدود منتشر کنم. تا اینکه در سال ۱۳۹۲ به کمک سازمان محیط زیست استان گلستان، کتاب «راهنمای حفاظت و امداد و نجات فوک خزری» را که در دوره سربازی شروع به نوشتن آن کرده بودم، منتشر کردم. البته این کتاب فقط یکبار چاپ شد.

اخیراً مطلع شدیم که کتاب «فک خزری» که توسط انجمن طرح سرزمین و با قلم خانم‌ها الناز نینواز، یاسمن دیلمقانی و نیکتا مقدمی پور به تألیف درآمده است، جایزه سوم محیط زیست دریایی را در نخستین جشنواره کتاب سال

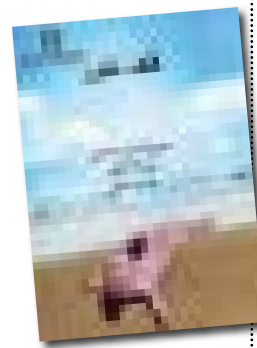
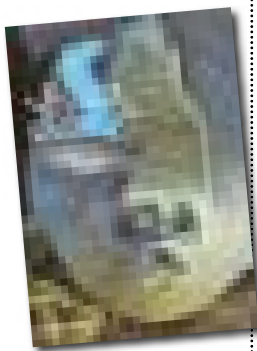
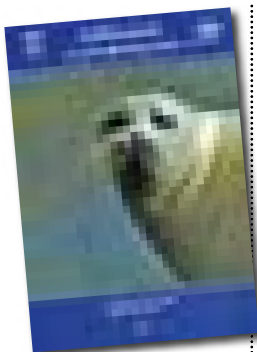
محیط زیست به خود اختصاص داده است. آیا شما ناپسندگان کتاب «فک خزری» را می‌شناسید؟

بنده متأسفانه این دوستان را نمی‌شناسم. این نویسندگان شاید از نزدیک فک خزر را مشاهده کرده باشند اما قطعاً من می‌دانم که این افراد تا به حال با فک زنده کار نکردند. البته بنده با استاد دانشگاه شهید بهشتی، دکتر بهرام کیایی که این دوستان را در تألیف کتاب «فک خزری» راهنمایی کرده است، مستقیماً در ارتباط هستم و قبلاً هم به همراه ایشان و مهندس داود میرشکار در سازمان محیط زیست کتاب «راهنمای حفاظت و امداد و نجات فوک خزری» را نوشتم. دکتر کیایی به عنوان یک محقق و تئوری‌پرداز می‌باشد که به دانشجویان ایده می‌دهد و آنان را ترغیب می‌کند که در آن زمینه فعالیت کنند. آقای دکتر کیایی به عنوان یک زیست‌شناس، بیست سال پیش برای نجات فک خزر از خانم لنی هارت درخواست کمک کرد و از آن زمان تاکنون، در زمینه فک خزر مطالعه می‌کنند.^{۵،۴}

بر خورد ماهیگیران در سواحل جنوبی دریای خزر با فک‌ها در سال‌های اخیر چگونه است؟ و گروه شما برای ارتقاء سطح آگاهی ماهیگیران منطقه چه فعالیت‌هایی انجام داده است؟

تا چندسال پیش، در تور ماهیگیری اگر فک به دام می‌افتاد، ماهیگیران ایران قطعاً آن را می‌کشتند؛ اما هم‌اکنون، شرایط خیلی تغییر کرده است. مرکز ما برای حل این مسئله بودجه‌ای در نظر گرفته است. علاوه بر اینکه تور ماهیگیران توسط ایستگاه ماهیگیری برای آن‌ها تعمیر می‌شود، ماهیگیران در ازای تحویل هر فک زنده به ما، مبلغی هم به عنوان مزدگانی دریافت می‌کنند؛ این مبلغ با هشتاد هزار تومان در سال‌های گذشته شروع شد و هم‌اکنون به صد و پنجاه هزار تومان رسیده است.

در استان گیلان، گزارشاتی از لاشه فک‌ها با زخم‌های عمیق در سطح بدن داشتیم که از فرو رفتن اجسام فلزی در بدن ایجاد شده بود. اما این اجسام فلزی، نیزه نبود؛ ماهیگیران از قلاب خاصی برای جمع کردن تور و کشیدن آن به سمت قایق، استفاده می‌کنند. این قلاب که سرتیزی دارد، جزء وسایل کار صیادان ماهی است. گاهی اوقات، ماهیگیران برای دور کردن فک‌های کنجکاو که به سمت ماهیان صید شده جلب شده‌اند، با این قلاب‌ها به آن‌ها ضربه می‌زنند که می‌تواند آسیب جدی به جانور بزند. حضور مادر منطقه و آموزش‌های گروه ما به مردم، تصور غلط آن‌ها را درباره فک‌ها تغییر



داده است. در حال حاضر، برخورد ماهیگیران با فک خزر خیلی بهتر شده است.

سعی کردیم ما را ماهیگیران به عنوان یک دوست بپذیرند. برای اینکه بین ماهیگیران جایگاه بهتری داشته باشیم، رابطه دوستانه ایجاد کردیم؛ هر چند وقت یکبار، به آن‌ها در ایستگاه ماهیگیری سرزده و برخی مایحتاج زندگی را برای آن‌ها فراهم می‌کنیم. هم اکنون، همه ماهیگیران ایرانی خصوصاً ماهیگیران سواحل شرقی دریای خزر، مرکز ما را می‌شناسند. اخیراً نیز برای پنجاه ماهیگیری که به ما کمک کرده‌اند، صد عدد لباس با کیفیت ماهیگیری که ضد آب بوده و مخصوص استفاده در زمستان است، تهیه کردیم.

برای ارتقاء سطح فرهنگی ماهیگیران منطقه خصوصاً در مناطق ترکمن نشین (سواحل استان گلستان، بندر ترکمن، گمیشان و خواجه نفس) خیلی کار کردیم و همه این فعالیت‌ها برای ما هزینه داشت. کار ترکمن‌ها صیادی است و همیشه فک به دام افتاده را می‌کشند. ترکمن‌ها اعتقاد داشتند چربی زیر پوست فک برای دردهای مفصلی و روماتیسمی، خواص درمانی دارد. بنابراین، جانوری که در تور آن‌ها به طور اتفاقی به دام می‌افتاد را می‌کشند و چربی آن را با قیمت بالا به عطاری‌های فروختند حتی ترکمن‌هایی که بهره‌برداری مادی از فک نمی‌کردند، به خاطر ترس از رویارویی با این جانور، آن را می‌کشند. تصور غلطی میان ترکمن‌ها درباره فک خزر وجود داشت؛ آن‌ها معتقد بودند در بزاق فک، زهر وجود دارد و اگر فک کسی را گاز بگیرد، قربانی می‌میرد. تا پنج سال پیش، لاشه فک‌های زیادی را طی گشت ساحلی پیدا می‌کردیم که جمجمه آن‌ها خرد شده بود. هر کدام از ماهیگیران و صیادان ایرانی با تجربه سواحل دریای خزر، تجربه کشتن ده‌ها فک را داشتند. صیادان به ما می‌گفتند که استخوان پیشانی فک خیلی ظریف است و با یک ضربه کوچک چماق، جانور سریع می‌میرد. در حال حاضر، به ترکمن‌ها آموزش دادیم چطور با فک‌هایی که در تور ماهیگیری به دام افتادند و از شدت ترس، تهاجمی و خارج از کنترل می‌شوند، رفتار نمایند و از آن‌ها خواستیم در صورتی که فک

گروهی از ماهیگیران در کنار فک خزر در قایق، به اندازه کوچک فک خزر در کنار انسان توجه شود (عکس از مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر)



را نمی‌توانند مهار کنند با مرکز ما تماس بگیرند تا همکاران ما فوراً خودشان را به محل برسانند. همچنین، خانم لنی هارت شخصاً با دوستان خویش در آلمان، هلند و سایر کشورهای که با مرکز او قرارداد داشتند، صحبت کرده و از آن‌ها سفارش فرش می‌گرفت؛ سپس، به خانم‌های ترکمن سفارش فرش با عکس فک (در وسط فرش) و طرح‌های اصیل ترکمن (در حاشیه فرش) می‌دادند. از این طریق، ما به ترکمن‌ها آموختیم که فقط با کشتن فک پول بدست آن‌ها نمی‌آید.

آیا فک خزر به عنوان یک جانور ماهی خوار، تهدیدی برای اقتصاد ماهیگیران منطقه محسوب می‌شود؟

فک‌ها دندان‌های تیز و برنده‌ای دارند که برای کندن گوشت طراحی شده و برای چوبیدن غذا چندان مناسب نیست. بنابراین، فک‌ها برای تغذیه معمولاً ماهیان کوچک را که به‌طور کامل قابل بلعیدن هستند، ترجیح می‌دهند. اما با گسترش شانه‌دار و کمبود مواد غذایی در دریای خزر، برخی اوقات مشاهده شده که فک‌های گرسنه به ماهیان بزرگ داخل تور ماهیگیری نیز دستبرد زده‌اند.

زندگی ماهیگیران در دریاست. برخی از ماهیگیران به خاطر دارند که بیست سال قبل زمانی که با قایق به دریای می‌رفتند، یک گله پنجاه تا شصت عددی فک از کنار آن‌ها عبور می‌کرد؛ اگر چه منظره زیبایی بود، اما در آن زمان تصور می‌کردند که این جانوران ماهیان آن‌ها را می‌خورند. گروه ما روی طرز تفکر ماهیگیران خیلی کار کرده است. در ابتدای حضور ما در منطقه، ماهیگیران به فک‌ها به چشم رقیب نگاه می‌کردند و نگران بودند که فک‌ها ماهیان را که وسیله معاش آن‌ها بود، صید کنند. هدف ما این بود که این تصور غلط را در میان ماهیگیران تصحیح کنیم. بنابراین، حکمت خلقت این جانور را در طبیعت به آن‌ها توضیح دادیم. ما به آن‌ها گفتیم هر جانور شکارچی هنگامی که به گروهی از جانوران (که به عنوان غذای آن محسوب می‌شوند) حمله می‌کند، فقط جانورانی شکار آن می‌شوند که ضعف و ناتوانی دارند. هنگامی که آن جانور از گله حذف می‌شود، آن بیماری یا نقص ژنتیکی از گله جدا می‌شود و به نسل بعدی منتقل نمی‌شود. بنابراین، زمانی که فک به صید ماهیان می‌پردازد، ماهیانی که چابک تر هستند از چنگ شکارچی می‌گریزند و ماهیانی که توانستند فرار کنند، شانس تولید مثل، تخم‌گذاری و تکثیر پیدا می‌کنند؛ نسل بعدی ماهیان که از این تخم‌ها به دنیا می‌آیند، ماهیانی می‌باشند که به‌طور ذاتی مقاوم تر هستند. در نتیجه، نسل ماهیان به کمک فک‌ها تقویت می‌شود. این استدلال برای ماهیگیران به خوبی قابل درک است. آن‌ها به‌طور عینی نیز مشاهده کرده‌اند که در این سال‌ها با کم شدن گله فک‌ها، تعداد ماهیان نیز کم شده است.

برای تشخیص علت مرگ فک خزر، نمونه‌برداری از کدام بخش‌های لاشه بایستی انجام شود؟

دامپزشک‌ها و پاتوبیولوژیست‌ها از دستگاه گوارش، دستگاه تنفس، مغز، پوست، مو، استخوان و لایه چربی زیر پوست (Blubber) نمونه‌برداری می‌کنند.

ماجرای مرگ گروهی فک‌های دریای خزر چیست؟

در این چند سال که ما در زمینه امداد و نجات فک‌ها در سواحل دریای خزر کار کردیم، مرگ گروهی نداشتیم. مرگ گروهی در سال ۲۰۰۰ به دنبال شیوع بیماری کائین دیستمپر (CDV) رخ داد.

چه اقدامات درمانی برای درمان فک‌های بیمار انجام می‌دهید؟

زمانی که فک به دام افتاده یا مدتی غذا نخورده باشد، آب بدن را از دست می‌دهد و بدنش کم آب می‌شود (Dehydration). نخستین اقدامی که ما در امداد و نجات فک انجام می‌دهیم تا جانور به دلیل دهیدراته بودن به شوک نرود، استفاده از همان محلول (O.R.S. (Oral Rehydration Solution است که برای انسان نیز استفاده می‌شود. بلافاصله، به نسبت وزن حدودی جانور، محلول O.R.S. را از طریق تیوپ (لوله‌های) خاصی که داخل معده

می فرستیم، به جانور می خورانیم تا دچار شوک دهیدراته نشود. تزریق زیر پوستی در فک نداریم. اگر تزریق حیاتی باشد و جانور داخل شوک رفته باشد، باید داخل رگ تزریق کنیم که کار بسیار مشکلی است؛ اما اگر جانور به خاطر دهیدراته شدن فقط بی حال شده باشد، باید آب را از طریق خوراکی به او بدهیم.

برخی اوقات، فک بستری شده در مرکز درمانی، خیلی مریض احوال بوده و تمایلی به غذا خوردن ندارد. در چنین شرایطی، بایستی غذا یا دارو را به زور به جانور خوراند. داروها برای درمان جانور مریض بسیار ضروری هستند و باید مطمئن شد که حتماً به بدن جانور می رسد. بنابراین، یک تیوپ را از دهان به داخل معده فک می فرستیم و سپس دارو یا غذا را که به صورت معجون درست کردیم، از طریق این تیوپ به جانور می خورانیم.

زمانی که به یک بیماری همانند هرپس (Herpes virus) مشکوک می شویم، نمونه‌ها را به آزمایشگاه برای تشخیص می فرستیم. موارد پیچیده و تخصصی را به آزمایشگاه روتردام (Rotterdam) در هلند ارسال می کنیم. درمان دارویی حتماً باید باشد. برای درمان فک، بسته به عامل باکتریایی، یک سری آنتی بیوتیک داریم. بخشی از داروها که در ایران پیدا نمی شود را شخصاً از هلند می آوریم؛ اما اکثر داروهایی که برای درمان استفاده می کنیم، مثل داروهای دام کوچک (سگ و گربه) در ایران پیدا می شود و یا برای درمان فک‌ها از داروهای انسانی استفاده می کنیم. داروی انسانی ایمن تر است و در درمان فک به خوبی جواب می دهد؛ برای مثال، داروی دکزامتازون (Dexamethasone) یک داروی کورتون ضد التهاب است. این دارو تا زمانی که فک را در بیمارستان برسانیم، التهاباتی که به هر دلیل در جانور ایجاد شده را موقتاً کاهش می دهد.

در سواحل ایران، کدام بیماری‌ها را بیشتر در فک خزر در سال‌های اخیر مشاهده کردید؟

از میان بیماری‌های ویروسی می توان به کانین دیستمپر (Canine Distemper Virus) و پاکس (Poxviruses) اشاره کرد. بیماری قارچی Aspergillus و بیماری انگلی Demodex و بیماری باکتریایی تب مالت (Brucellosis) را نیز در فک‌های خزر مشاهده کردیم. بیشتر تلفات فک خزر مربوط به بیماری «کانین دیستمپر» بود. در سال ۲۰۰۰، حدود ده هزار فک در دریای خزر فقط در طول دو فصل تلف شدند. عامل این بیماری ویروسی، موربیلی ویروس (Morbillivirus)، در مدفوع جانور در داخل یخ در شرایط یخبندان نواحی شمالی دریای خزر می توانند زنده بماند و با گرم شدن هوا و آب شدن یخ‌ها می تواند به نسلی از فک‌ها که آلوده نبودند، منتقل شود. با مهاجرت این فک‌ها به سواحل جنوبی دریای خزر، فک‌های این ناحیه هم آلوده می شوند. البته هنوز کسی نمی داند که آیا آلودگی فک‌ها به این بیماری نخستین بار در شمال دریای خزر اتفاق افتاده یا نواحی دیگر (بخش جنوبی یا بخش میانی دریای خزر)؛ زمانی که حیات وحش به بیماری دیستمپر سگ‌سانان آلوده باشد، ممکن است از گاز گرفتگی یا برخورد مستقیم سگ‌سانان (شغال‌ها در ایران و گرگ‌ها در سواحل شمالی دریای خزر) با فک‌ها در خشکی، فک خزر به این بیماری ویروسی آلوده شود.

سه نوع دیستمپر در جانوران وجود دارد؛ یک نوع آن مختص دلفین‌ها است (Dolphin morbillivirus) و نوع دیگر دیستمپر مختص فک‌ها است (Phocine distemper virus)؛ اما یک نوع دیستمپر هم داریم که مختص سگ‌سانان (سگ، گرگ، شغال، روباه،...) است. ویروسی که فک دریای خزر را آلوده کرده از نوع دیستمپر سگ‌سانان می باشد. «Canine» به معنای «سگ‌سانان» است. اما در نقاط دیگر همچون اروپا، فک‌ها اغلب به دیستمپر فک‌ها آلوده می شوند. ویروس دیستمپر قابلیت انتقال هم دارد. البته، انسان نسبت به بیماری دیستمپر آسیب پذیر نمی باشد، اما بیماری‌های دیگری همچون بیماری باکتریایی تب مالت و بیماری ویروسی آبله (Pox) نیز وجود دارد که به عنوان بیماری‌های مشترک دام و انسان (Zoonoses) از آن‌ها یاد می شود. بیماری‌های زئونوز قابل انتقال به انسان می باشند و می توانند به دامپزشک معالج فک خزر نیز منتقل

شود. در مرکز ما یک فک آلوده به ویروس پاکس هم داشتیم که چون آن را دیر نزد ما آوردن، تمام بدنش آلوده شده بود و متأسفانه تلف شد. بیماری بروسلوز نسبت به بیماری پاکس خطرناک‌تر است و از طریق ترشحات آلوده به انسان نیز ممکن است انتقال پیدا کند. چون انسان از طریق نوشیدن شیر «گاو شیری» مبتلا به بروسلوز به تب مالت مبتلا می شود، شیر را به عنوان عامل انتقال دهنده بروسلوز (Brucella) می شناسیم. اما در ارتباط با فک خزر، ما با شیر فک سر و کار نداریم. در فک، بیماری بروسلوز یک بیماری سیستمیک است و کل بدن را درگیر می کند. مرگ و میر ناشی از بروسلوز در انسان به ندرت رخ می دهد. اما به آسانی باعث سقط جنین در انسان و جانوران مبتلا می شود. بیماری‌های انگلی فک قابل انتقال به انسان نیست؛ اما بیماری‌های قارچی فک خزر می تواند برای انسان خطرناک باشد. اخیراً نوعی انگل پوستی در میان فک‌های خزر مشاهده شده که قابلیت سوراخ کردن پوست بدن فک را دارد. محل کانال‌ها در زیر پوست به صورت یک حلقه متورم شده و تاول می زند. سپس زیر آن آلودگی‌ها تجمع کرده و موجب عفونت می شود. «جرب دمودکس» مستقیماً باعث مرگ فک نمی شود اما به علت عفونت ثانویه‌ای که در کل بدن ایجاد می کند باعث مرگ جانور می شود.

چرا بیماری «دیستمپر» را «شبه هاری» می نامند؟

در میحت دامپزشکی شهری از بیماری دیستمپر به عنوان بیماری سگ‌های جوان یاد می شود. به خاطر برخی علائم مشترک میان «دیستمپر» و «هاری»، مردم بیماری دیستمپر را «شبه هاری» می نامند. اما بیماری دیستمپر ربطی به بیماری هاری ندارد و عامل آن یک ویروس متفاوت از عامل ویروسی بیماری هاری است. هر دو بیماری روی سیستم عصبی تأثیر می گذارند اما دیستمپر علاوه بر سیستم عصبی، روی سیستم گوارشی هم تأثیر می گذارد. زمانی که جانور با این بیماری خیلی درگیر می شود، بدن آن به مرور زمان ضعیف شده و حتی اگر جانور را خود بیماری از پا در نیورد، ناتوانی در خوردن غذا و ضعف

لشاه فک در دهانه اسکله
بندر کیشهر در اوایل
آذر ۱۳۹۳ (عکس از
امیر ابراهیمی از مؤسسه
پیشگامان محیط زیست
بندر کیشهر)





علت حضور فک‌ها در سواحل جنوبی دریای خزر چیست؟

در دریای خزر، فک‌ها معمولاً محلی را که در آن غذا وجود دارد را ترجیح می‌دهند. بنابراین، مهاجرت فک‌ها به آب‌های گرم سواحل جنوبی دریای خزر تنها برای یافتن غذا است.

فک خزر از کدام اندام حسی خود برای شکار طعمه استفاده می‌کند؟

مهم‌ترین اندام حسی فک خزر، سیبل‌هایش است. سیبل‌های فک در پیدا کردن غذا نقش کلیدی ایفا می‌کند. ما داخل استخر، ماهی مرده می‌انداختیم و فک نابینا غذا را از روی حرکت آن در آب، قبل از رسیدن به کف استخر پیدا می‌کرد. ما در مرکز هلندی فک داشتیم که بینایی نداشت اما در دریا راه‌شده. پس از مدتی، این فک در محلی به دام افتاد و ما آن را از روی پلاک، شناسایی کردیم؛ در حالی که سر حال بود و وزنش تغییر نکرده بود. فک نابینا در یافتن غذا در آب، مخصوصاً طعمه زنده، مسئله‌ای ندارد.

بینایی، شنوایی و بویایی فک در مقایسه با تارهای عصبی موجود در سیبل‌ها (whiskers) در الویت دوم قرار دارد. بینایی فک برای زیر آب طراحی شده است. در انسان، عدسی چشم بادامی شکل (محدب الطرفین) است. اما در فک همانند ماهیان، عدسی چشم کروی (مدور) است. عدسی کروی شکل (فوق‌العاده محدب) مختص دید زیر آب است. چشم و گوش فک اندام بلااستفاده محسوب نمی‌شود و فک خزر شنوایی و دید کافی دارد؛ اما کدورت آب دریای خزر خصوصاً در قسمت‌های ساحلی به فک قدرت دید کافی زیر آب نمی‌دهد.

توسعه بنادر، سکوهای نفتی (اکتشافات حوضه‌های نفتی) و سایر سازه‌های دریایی در دریای خزر به فک‌ها چه آسیب‌هایی زده است؟

فعالیت‌های انسان در این سازه‌ها، از آلودگی صوتی گرفته تا آلودگی‌های دیگر، به کیفیت زندگی فک خزر آسیب می‌زند؛ در زیر آب، مجرای گوش و منافذ بینی فک توسط عضلات احاطه‌کننده آن‌ها، بسته می‌شود. سیستم شنوایی فک‌ها بیشتر بیرون آب کار می‌کند. فک خزر به بو و صدا در خشکی واکنش نشان می‌دهد. فک زمانی که سر خود را از آب بیرون می‌آورد، سیستم شنوایی‌اش به کار می‌افتد. صدای حاصل از تردد کشتی‌ها، جوش کاری، برش آهن‌آلات و سوراخ کردن با مت‌ه در سازه‌های دریایی، فک را اذیت می‌کند. فک خزر جانور ترسویی است و شدیداً از سر و صدا، حضور انسان و حرکات غیرطبیعی فرار می‌کند. به‌خاطر آلودگی صوتی، فک‌ها آن منطقه‌ای که سال‌ها متعلق به آن‌ها بوده و برای رسیدن به آنجا کیلومترها مهاجرت می‌کردند را برای همیشه ترک می‌کنند.

ناشی از گرسنگی، جانور را می‌کشد. در فک‌های بیماری‌های (Rabies) نداریم و تاکنون نیز این بیماری در فک‌ها گزارش نشده است. متفاوت از هاری بیماری دیستمپر باعث تهاجمی شدن جانور نمی‌شود.

آیا برای واکسیناسیون فک خزر تاکنون اقدامی انجام داده‌اید؟

واکسیناسیون فک‌ها تاکنون در ایران انجام نشده است. برای بیماری دیستمپر به‌خاطر جهش‌هایی که در ژن آن اتفاق می‌افتد، واکسن نمی‌زنیم. اما برای بیماری ویروسی همانند هرپس که شبیه به تبخال است، واکسن وجود دارد. هرپس یک بیماری سیستمیک است و بیشتر مخاط (داخل بدن) را درگیر می‌کند، درجه حرارت را به هم می‌ریزد و باعث تب بالا می‌شود. مرگ و میر ناشی از آن نیز بالاست. معمولاً به فک‌هایی که داخل مرکز هلندی آورده می‌شوند، قبل از رهاسازی واکسن هرپس زده می‌شود. اما چون در فک دریای خزر تاکنون موردی از هرپس گزارش نشده است، واکسیناسیون برای آن‌ها انجام نمی‌شود.

کدام جانوران در سواحل ایران به عنوان دشمن طبیعی فک خزر محسوب می‌شوند؟

با وجود اینکه عقاب به‌عنوان یکی از شکارچیان اصلی فک خزر مطرح شده، اما در زیستگاه فک‌ها در ایران عقابی وجود ندارد که بخواهد با فک‌ها درگیر شود. عقاب‌ها اغلب در زمان تولیدمثل فک‌ها در سواحل شمالی دریای خزر (قزاقستان و روسیه) توله فک‌ها را شکار می‌کنند و به ندرت می‌توانند به یک فک بزرگ هشتاد کیلوگرمی آسیب برسانند. همچنین گرگ‌ها در مناطق شمالی ایران وجود ندارند؛ اما نواحی همچون پارک جنگلی النگره (در نزدیک شهر گرگان) مملو از شغال است. شغال‌های ایران در سواحل دریای خزر در مقایسه با شغال‌های نواحی دیگر، اندازه چندان کوچکی ندارند. اگر پیاده مسیری را در استان گلستان و منطقه میانکاله ببینید، قطعاً شغال را مشاهده می‌کنید. شغال یک شکارچی فرصت‌طلب است. شغال‌ها به صورت دسته جمعی به فک‌ها در ساحل حمله می‌کنند تا بتوانند یک فک جوان یا کوچک را شکار کنند. حتی اگر در این درگیری، شغال‌ها موفق نشوند فک را شکار کنند، می‌توانند آن را زخمی کنند و این جراحات می‌تواند علت آلودگی فک به بیماری «کانین دیستمپر» باشد.

آیا پلنگ می‌تواند عامل انتقال بیماری «کانین دیستمپر» به فک خزر باشد؟

پلنگ با فک خزر برخورد ندارد. پلنگ معمولاً در جنگل و کوهستان زندگی می‌کند و در مناطق ساحلی حضور ندارد. بیماری «کانین دیستمپر» نیز مربوط به سگ سانان است و پلنگ این بیماری را ندارد.



نحوه صحیح مقید نمودن فک در خشکی (عکس سمت چپ). خانم لنی هارت و آقای امیر صیاد شیرازی در حال خوردن معجون ماهی به فک (عکس سمت راست) (عکس از مرکز درمانی و تحقیقاتی فک خزر)^۳



خاطره‌ای از زنده‌یاد دکتر شاهی فردوس در هلند. بنیان‌گذار مرکز بازتوانی فک هلند، خانم لنی هارت، دختر دکتر شاهی فردوس را در آغوش گرفته، در حالی که دکتر شاهی فردوس یک بچه‌فکر را که در بدنیا آمدن آن به مادرش کمک کرده، در دست دارد. وزن این بچه‌فکر تازه بدنیا آمده ۷ کیلوگرم است که با وزن دختر چندماهه دکتر برابری می‌کند (عکس تهیه شده توسط مادر دکتر شاهی فردوس)

یادی از مؤسس نخستین مرکز تحقیقات و بازتوانی فک در ایران

دکتر محمد مصطفی شاهی فردوس (۱۳۶۰-۱۳۸۹) از دانش‌آموختگان رشته دامپزشکی دانشگاه تهران و یکی از نخبگان ایرانی بود که در طول دوران کوتاه زندگی خویش اقدامات ارزشمندی را در زمینه انتقال دانش مرتبط با پستانداران دریایی به مراکز علمی ایران انجام داد. دکتر شاهی فردوس پس از عزیمت به هلند، به عنوان هیأت علمی مؤسسه پژوهشی و مرکز بازتوانی فک‌ها مشغول به کار شد و به عنوان دامپزشک این مرکز، در زمینه درمان و مراقبت از سیل‌های بیمار و مروح به ساحل آمده، فعالیت‌های بسیاری نمود. در زمان فعالیت او در مرکز هلندی، سیستم تنفسی سیل‌ها که عمدتاً از گونه سیل خاکستری (*Halichoerus grypus*) و هاربل سیل (*Phoca vitulina*) بودند، به کرم‌های نماتود (Nematode worms) آلوده شده بود. از آنجایی که لارو این کرم‌ها در ماهیان منطقه وجود داشت، زمانی که سیل‌ها از این ماهیان تغذیه می‌کردند، به این انگل آلوده می‌شدند. با تلف شدن شش در صد سیل‌های به ساحل آمده به خاطر عفونت ریوی ناشی از انگل نماتود (parasitic pneumonia)، دکتر شاهی فردوس اقدامات جدی را برای حل این مسئله آغاز نمود؛ او از داروهای ضدانگلی که در کنترل نماتودها موثر بودند و همچنین آنتی‌بیوتیک‌های ضدباکتریایی (جهت مبارزه با عفونت‌های باکتریایی که به دنبال عفونت انگلی ایجاد می‌شد)، برای درمان سیل‌ها استفاده کرد و پس از انجام بررسی‌های فراوان، سرانجام توانست روش جدیدی را برای درمان و تشخیص نماتودهای ریوی در فک‌ها دست پیدا کند. او پس از دو سال کار در هلند، تصمیم گرفت مرکز مشابه به مرکز هلند جهت محافظت از فک دریای خزر در سواحل شمال ایران راه‌اندازی کند و برای رسیدن به این هدف، علاوه بر ترغیب همکاران خود در مرکز هلندی، از دوست دوران دبیرستان خویش، دکتر امیر صیاد شیرازی نیز کمک گرفت. همچنین، پس از وقوع مرگ دسته جمعی دلفین‌ها در سواحل جاسک استان هرمزگان در پاییز سال ۱۳۸۶، دکتر شاهی فردوس به عنوان دبیر کمیته بهداشت و بیماری‌های حیوانات وحشی سازمان نظام دامپزشکی ایران برای جلوگیری از تکرار دوباره این فاجعه زیست محیطی، طرحی را جهت امداد و نجات پستانداران دریایی به گل نشسته در ساحل به ارائه نمود. سرانجام، دکتر شاهی فردوس در ۹ بهمن ماه ۱۳۸۹ (۲۹ ژانویه ۲۰۱۱)، در سن ۲۹ سالگی در پی حادثه رانندگی در آلمان، دیده از جهان فرو بست و ما را برای همیشه با فک‌های خزر تنها گذاشت. روحش شاد و بادش گرمی. این گزارش براساس گفتگوی نویسنده با پدر و مادر زنده یاد دکتر شاهی فردوس و همکار ایشان در مرکز هلندی، دکتر Thijs Kuiken نوشته شده است.

به خاطر همین آلودگی صوتی، تعداد فک سواحل غربی ایران، خیلی کم شده است. چون اغلب در سواحل دریای خزر در ایران ویلاسازی شده و تردد انسان‌ها زیاد است، احتمال مشاهده فک خیلی کم است. فک‌ها در استان گلستان و سواحل شرقی ایران به خاطر شرایط بکر، صنایع اندک، ویلاسازی کمتر، احساس امنیت بیشتری می‌کنند. در ناحیه خواجه نفیس بندر ترکمن در دهانه خلیج گرگان به سمت دریای خزر، معمولاً به خاطر حضور ماهیان فک‌ها زیاد مشاهده می‌شوند. همچنین، فک‌خزر علاوه بر دریای خزر در رودخانه بزرگ و عمیق ولگا در روسیه نیز حضور دارد. فک‌ها در این محل معمولاً از ماهیانی که برای تخم‌گذاری به آب شیرین آمدند، تغذیه می‌کنند.

هدف گروه شما از شروع اقدامات آموزشی در زمینه امداد و نجات فک‌خزر در روسیه چیست؟

هدف ما بومی کردن مرکز درمانی و تحقیقاتی فک‌خزر در کشورهای حاشیه دریای خزر است. در هر کشوری که این مرکز را تأسیس کنیم، می‌خواهیم کار را به مردم همان کشور بسپاریم. روسیه در زمینه محیط زیست خیلی خوب عمل کرده است. از بین بردن کشتی‌های فرسوده و تجهیزات آلوده کننده دریا، پرورش ماهیان خاویاری و بازگرداندن آن‌ها به دریای خزر از جمله فعالیت‌های مثبتی است که روسیه در زمینه حفاظت از محیط زیست دریای خزر انجام داده است. اما متأسفانه روسیه در محافظت از فک‌خزر ضعیف عمل می‌کند. ما می‌دانیم که تأثیر درخواست مردم از دولت روسیه برای پایان دادن به کشتن فک‌ها قطعاً بیشتر از تأثیر اعتراض یک گروه خارجی به روس‌ها می‌باشد. می‌خواهیم خود روس‌ها کار امداد و نجات فک را به عهده بگیرند و هم اکنون برای رسیدن به این هدف، در حال آموزش به مردم حاشیه دریای خزر در روسیه هستیم.

گروه خانم سوزان ویلسون دوباره سرشماری در قزاقستان انجام داده‌اند و معتقدند که اطلاعاتی که در گذشته منتشر کرده‌اند، غلط نبوده و جمعیت فک‌خزر حدود صد هزار قلاده یا حتی کمتر است. اما این سرشماری بدون شرکت روس‌ها ناقص است و برای داشتن یک مدرک قابل قبول، روس‌ها هم در این سرشماری باید شرکت کنند. باید روس‌ها قانع شوند که جمعیت فک‌خزر کم شده و باید از آن محافظت شود، تا با جلوگیری از دادن مجوز شکار بتوان جلوی کشتار فک را در سواحل شمالی دریای خزر گرفت. ما برای مراسم افتتاحیه «مرکز درمانی و تحقیقاتی فک‌خزر» در آشوراده، علاوه بر مسئولین ایران، سفرای دیگر کشورهای حاشیه دریای خزر (ترکمنستان، قزاقستان، روسیه و آذربایجان) را نیز دعوت کردیم. همچنین، سفیر کشورهایایی که در مبحث فک صاحب‌نظر هستند و در این زمینه فعالیت می‌کنند، همانند هلند، ایتالیا، بلژیک نیز دعوت هستند. در این مراسم ما سعی داریم پروژه امداد و نجات فک‌خزر ایران را به عنوان الگویی برای چهار کشور دیگر حاشیه دریای خزر معرفی کنیم. ما نمی‌خواهیم مذاکرات طوری پیش رود که با قمار گرفتن کشورها در مقابل هم، به نتیجه نرسیم؛ بلکه می‌خواهیم موضوع کشتار فک را در آنجا طوری مطرح کنیم که بتوان مسالمت‌آمیز مسئله را حل کنیم. به امید خدا، ما سعی داریم با روس‌ها درباره این مسئله به توافق برسیم.

برخی منابع مرتبط با این مصاحبه:

- ۱) خالق پرست، امین: «روایت محافظت از فک دریای خزر: گفتگوی اختصاصی با مسئول پروژه امداد و نجات فک‌خزری در ایران»، ماهنامه بندرودریا، آذر ۱۳۹۳، سال بیست و نهم (شماره ۲۱۵)، صص ۴۸-۵۳.
- ۲) صیاد شیرازی، امیر: تابستان ۱۳۸۹، «بررسی مقایسه‌ای هیستوپاتولوژیک تأثیر دو پودر Neo-oss و Bio-oss بر روند استخوان‌سازی در ضایعات ایجاد شده در استخوان درشت‌نی خرگوش در کنار ایمپلنت تیتانیوم». پایان‌نامه دکتری حرفه‌ای دامپزشکی (D.V.M)، دانشکده دامپزشکی دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرمان، شماره پایان‌نامه در کتابخانه دامپزشکی (۱۰۴۰)، ۱۲۰ صفحه.
- ۳) صیاد شیرازی، امیر؛ میرشکار، داود؛ راهنمای حفاظت و امداد و نجات فک‌خزر، گرگان؛ واژگان سیرنگ، ۱۳۹۲، ۱۳۲ صفحه.
- ۴) نینواز، الناز؛ دلمقانی، یاسمن؛ مقدمی پور، نیکتا؛ فک‌خزری، تهران: برگ زیتون، زمستان ۱۳۹۲، ۱۰۸ صفحه.
- ۵) میرزاجانی، علیرضا؛ کبابی، بهرام؛ عادل، یونس؛ فک‌خزر، سنجش روز و ایستگاه به مرکز نشر فرهنگی رجاء، ۱۳۹۱، ۱۳۶ صفحه.

مدت ها قبل از این که پای انسان به مثلث مرجانی برسد، لاک پشت های دریایی در دریا زیست می کردند و به تخم گذاری در سواحل مشغول بودند.

6

تعداد گونه های لاک پشت دریایی که یا در جستجوی غذا هستند یا در حال تخم ریزی و یا در حال آشیانه سازی هستند

OVER 3000

بیش از ۳۰۰۰ تعداد لاک پشت های دریایی پشت چرمی که از دهه ۱۹۶۰ بطور سالانه در کشور مالزی شروع به لانه سازی می کنند.

تعداد لاک پشت های دریایی پشت چرمی است که در سال ۲۰۰۰ در یک محل واحد شروع به لانه سازی کردند



مخاطرات جانی در هر مرحله از حیات جانور: تجارت غیرقانونی، مصرف مستقیم (اعم از گوشت جانور یا تخم و لاک و چرم و خز آن). صید (از روی کشتی، قایق و با استفاده از توری). تخریب زیستگاه و اختلال در آن (از طریق توسعه گردشگری ساحلی، ایجاد صنایع ساحلی). آلودگی، بیماری و تغییرات آب و هوایی.

4,950



تعداد لاک پشت هایی است که همه ساله توسط صیادان آندونزیایی از روی قایق صید می شوند

CORAL TRIANGLE MARINE TURTLES & THEIR PROTECTION STATUS



Hawksbill

Chelonia mydas

CRITICALLY ENDANGERED

ENDANGERED



Leatherback

Chelonia mydas

CRITICALLY ENDANGERED

ENDANGERED



Loggerhead

Caretta caretta

CRITICALLY ENDANGERED

ENDANGERED



Olive ridley

Lepidochelys olivacea

CRITICALLY ENDANGERED

ENDANGERED



Olive ridley

Lepidochelys olivacea

CRITICALLY ENDANGERED

ENDANGERED



Flatback

Natuna

CRITICALLY ENDANGERED

ENDANGERED

بندریا

"مثلث مرجانی" پرتنوع ترین منطقه دریایی جهان به شمار می آید و مساحتی بالغ بر ۶ میلیون کیلومتر مربع را در پهنه اقیانوسی شامل و شش کشور واقع در منطقه آسیا-اقیانوسیه را پوشش می دهد. این شاهکار اکولوژیکی زیستگاه ۷۶ درصد از گونه های مرجانی از ۷ گونه شناخته شده لاک پشت های دریایی می باشد.



لاک پشت ها در مثلث مرجانی

این گونه جانوری نه تنها نقش بسیار مهمی در اکوسیستم های این مثلث دارد بلکه بواسطه جاذبه زیبایی که دارند گردشگران بسیاری را از اقصی نقاط جهان به سوی خود می کشند.

چرخه حیات لاک پشت های دریایی

در این جا مدنظر ما چرخه حیات لاک پشت سبز است.

7

تعداد گونه های لاک پشت دریایی در جهان



20,000+ km

این عدد بیانگر فاصله ای است که یک لاک پشت ماده در مهاجرت از ساحل جامورسیا مدی در اقیانوس آرام (یا شبه جزیره سرپرند، جزیره پاپوا، اندونزی) به سمت سواحل شمال غرب ایالات متحده طی می کند.

90%

سالانه ۹۰ درصد از تخم های لاک پشت ها به بچه تبدیل نمی شود



تخم هایی که به دمای ۳۰ درجه سانتی گراد برسند از نظر جنسیت، ماده و آن هایی که درد مای ۲۸ درجه باشند نرمی شوند. پدیده گرمایش زمین، توازن جنسیتی این جانور را با اختلال روبرو می کند و روند زاد و ولد را به سمت ازدیاد جنسیت ماده پیش می برد.

بالافتن دمای اقیانوس ها منجر به کاهش ذخیره غذایی و در نتیجه کاهش میزان تخم گذاری این جانور می شود.



زمان خدا حافظی با نامه‌های کاغذی در سازمان



جواد جهاناندار

میرد کل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه سازمان بنادر و دریانوردی



رحمان منفرد

مدیرد کل فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی

رحمان منفرد، مدیر کل فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «وقتی استاندارد وجود داشته باشد آن را به خوبی رعایت می‌کنیم مانند ارتباطات بین‌المللی اما در ارتباطات داخلی اینطور نیست. در بحث دبیرخانه‌های الکترونیکی هم همین است. ما در مکاتبات اداری، نامه را اسکن می‌کنیم اما این اسکن باید فرمت داشته باشد، اینطور نباشد که من یک بار نامه را اسکن کنم و حجم آن 5K بشود که اصلاً قابل خواندن نباشد، یک بار هم اسکن کنم 500K بشود که قابل ارسال کردن نباشد، این یعنی هماهنگ نیستیم و استاندارد نداریم. ما مواردی داشتیم که نامه‌های اسکن و ارسال شده اما به خاطر سیستم سازمان دیگر که حجم زیاد را نتوانسته باز کند، از کار افتاده است. بنابراین باید یک سازمانی بوجود بیاید که بگوید در این سازمان‌ها نامه‌هایی که قرار است به این فرمت در بیاید با این DPI باشد.»

به گفته او در سازمان بنادر و دریانوردی استانداردسازی انجام شده است اما همچنان مشکلاتی وجود دارد: «ما استاندارد درون سازمانی داریم. الان جیکامز داریم که اسناد را تولید می‌کند و به بخش مالی می‌دهد. بخش مالی سند تولید می‌کند و به صاحب پیمان سرویس می‌دهد. این را تقریباً در سازمان خودمان ایجاد کرده‌ایم، ۱۰۰ درصد نیست اما ۵۰-۶۰ درصد این هماهنگی بین سیستم‌های خودمان ایجاد شده است اما برای بیرون از سازمان به نظر من حتی به ۱۰ درصد هم نرسیده‌ایم. هماهنگی و استانداردسازی بین سازمان و سازمان‌های بیرونی در کمترین کارایی خودش قرار دارد.»

او درباره ارتباط سازمان بنادر با بخش خصوصی گفت: «توماسیون ما آزاد است، در مواردی که بخش خصوصی اتوماسیون داشته باشد، به آن‌ها دسترسی داده‌ایم تا نامه‌هایشان را به صورت الکترونیکی برای ما ارسال کنند، اگر نداشته باشند هم می‌توانند ایمیل کنند، دبیرخانه ما معمولاً نامه را پرینت و پیک نمی‌کند، مگر برای نامه‌های حقوقی و مالی. بقیه نامه‌ها بالای ۸۰-۹۰ درصد یا به شکل ایمیل ارسال می‌شود یا به شکل پروتکل ECE.»

منفرد: مخابرات پهنای باند نمی‌دهد

منفرد با بیان این مطلب که استفاده از توکن‌ها و PK-Enabling یکبار در حدود سال ۱۳۸۴-۱۳۸۶ در سازمان انجام شده است، گفت: «کلیدهای

سیزدهم آذرماه امسال بود که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی رحمان منفرد را به عنوان مدیر کل فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) منصوب کرد تا وضعیت ارتباطات مبتنی بر فناوری اطلاعات سازمان را سروسامانی ببخشد. «ارائه آمار و اطلاعات جامع و به هنگام در زیربخش‌های حمل‌ونقل دریایی در زمینه تجاری، بار و مسافر و همچنین خدمات بندری و بازرگانی»، «جمع‌آوری و یکپارچه‌سازی اطلاعات تأسیسات زیربنایی و ساخت»، «ارائه خدمات به ذی‌نفعان عرصه حمل‌ونقل دریایی و فعالان عرصه عملیات بندری با رویکرد مشتری‌مداری»، «حذف سیستم‌های دستی و متکی بر مبادلات سنتی، مکانیزه کردن فعالیت‌ها و یکپارچه کردن سیستم‌های اداری و مالی در کمترین زمان ممکن» و «بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته روز و استقرار سیستم جامع یکپارچه (ICT) در انجام مأموریت‌ها و فعالیت‌های مختلف سازمان بنادر و دریانوردی» وظایفی بودند که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در حکم انتصاب منفرد، به عهده او گذاشته شده بود.

یکی دیگر از معاونت‌های دخیل برای رسیدن به دبیرخانه الکترونیک سازمانی که تمامی فرآیندهای اداری و دبیرخانه‌ای را به فرآیندهای الکترونیک تبدیل کرده است، اداره کل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه سازمان بنادر و دریانوردی است.

ماهنامه بندرودریا به مناسبت برگزاری سی‌وهشتمین اجلاس مدیران دبیرخانه‌های نظام اداری کشور که در سالن کنفرانس سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، گفتگوی کوتاهی با رحمان منفرد، مدیر کل فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) و جواد جهاناندار، مدیر کل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده است تا محورهای مطرح شده در این اجلاس را در سازمان بنادر و دریانوردی بررسی کند.

سازمان بنادر و دریانوردی، یک سازمان بین‌المللی است. در ارتباطات بین‌المللی در مواردی که به صورت EDA یا الکترونیکی اطلاعات می‌گیریم، ناگزیر هستیم استانداردها را رعایت کنیم و این کار را انجام می‌دهیم. اما مواردی که رعایت نمی‌کنیم، مربوط به ارتباطات بین اپلیکیشن‌های بین‌المللی سازمان‌های همجوار است که در داخل کشور انجام می‌شود. به عنوان مثال برای تدوین مانیفست یک کالا بین ما و گمرک و سازمان‌های مرتبط دیگر، استاندارد مشخصی وجود ندارد.»

عمومی را از سازمان توسعه فرامری گرفتیم و تست کردیم. در آن مقطع این کار را انجام دادیم اما بایکوت ماند و دیگر ادامه پیدا نکرد. در حال حاضر در سازمان از زیرساخت‌های امضای دیجیتال و الکترونیکی برای نامه‌ها استفاده نمی‌کنیم، چون هنوز قانون تجارت پیام‌های الکترونیکی یا داده‌پیام‌های الکترونیکی را به رسمیت نشناخته است.»

او درباره مشکلات بین بخشی که بر کیفیت این فرآیندها تاثیر گذارند، از شرکت ارتباطات زیرساخت گلایه کرد و گفت: «ما در هفت استان ساحلی، ۱۹ بندر داریم و در تهران هم با هشت نقطه ارتباط NPLS برقرار کرده‌ایم. گلایه ما این است که مخابرات به ما پهنای باند نمی‌دهد. یک جایی مثل سنگاپور که اندازه یک استان ما هم نیست، پهنای باند بالای ۱۰۰ مگ دارد اما من اینجا با همه رفتن‌ها و تلاش‌ها نتوانستم به نتیجه برسم. الان بندر شهید رجایی پهنای باند دو مگ دارد که آن هم روی سیم است و این معضل است. شرکت ارتباطات زیرساخت هم نمی‌تواند و هم نمی‌خواهند این کار را انجام بدهد.»

منفرد افزود: «می‌تواند به این دلیل که فیبر ندارند و نمی‌خواهند به این دلیل که فیبر را نمی‌کشند. من به شرکت مخابرات یا زیرساخت اعلام کردم که از آخرین نقطه‌ای که شما فیبر نوری دارید تا اولین نقطه‌ای که من می‌خواهم فیبرم را وصل کنم، ۲۴ کیلومتر فاصله است، من پولش را می‌دهم. کانال بکشید چون داخل شهر است من نمی‌توانم اقدام کنم و زیرساخت هم کوتاهی می‌کند. نمی‌خواهند چون ما حاضریم پولش را پرداخت کنیم اما نه خودشان انجام می‌دهند نه به ما اجازه می‌دهند که این کار را انجام دهیم.»

جهاندار: هدف ما رسیدن به دولت الکترونیک است

مدیرکل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه هم درباره الکترونیکی شدن فرآیندهای دبیرخانه‌ای در سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «هدف ما رسیدن به دولت الکترونیک به معنای واقعی آن است که برای رسیدن به آن اداره کل منابع انسانی و اداره کل انفورماتیک فعالیت و مسئولیت دارند.»

به گفته جواد جهاندار، سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه به پیشرفت‌های خوبی رسیده است و یک پله جلوتر از بسیاری دیگر از سازمان‌هاست: «در این زمینه نسبت به سازمان‌های دیگر جلوتر هستیم. در زمینه استفاده از اتوماسیون جزء سازمان‌های برتر این کشور هستیم، ما پروتکل ECE و استانداردهای دیگر را برای ارتباط دبیرخانه‌ها با بنادر و مراکز دیگر را در سال ۱۳۸۶ یا ۱۳۸۷ اجرایی کردیم.»

او درباره ضرورت همکاری واحدهای دیگر سازمان برای به ثمر نشستن کامل سیستم اتوماسیون تا پایان سال ۱۳۹۴، گفت: «زیرساخت آماده است اما دلیل اینکه نسبت به برنامه عقب هستیم و نمی‌توانیم تاریخ قطعی برای الکترونیکی شدن کامل فرآیندها اعلام کنیم، به خاطر این است که خود واحدها هنوز نتوانسته‌اند به طور کامل خدماتشان را برای ما تعریف کنند تا برنامه‌نویسی و پیش‌بینی آن در سیستم اتوماسیون انجام شود.»

مدیرکل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه سازمان بنادر و دریانوردی از ارتباط فراسازمانی فرآیندهای دبیرخانه‌ای در بستر فناوری اطلاعات خبر داد و گفت: «ما با تمام وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها، استانداری‌ها و مراکز مرتبط دولتی دیگر ارتباط اتوماسیونی داریم و کارها به خوبی انجام می‌شود. مگر

اینکه در برخی موارد سیستم دولت که عامل اصلی این سیستم‌هاست، قطع شود. سازمان بنادر و دریانوردی، یکی از سازمان‌های پیشروئی است که این ارتباط را برقرار کرده‌است.»

جهاندار افزود: «نامه‌های ما برای سازمان‌ها و وزارت‌ها به صورت فیزیکی ارسال نمی‌شود، مگر اینکه سند باشد. برخی اسناد مالی و حقوقی را فعلا نمی‌پذیرند چون امضای دیجیتال هنوز پذیرفته نشده است. با بنادر هم از همان اوایل ارتباط را به صورت سیستمی برقرار کردیم.»

وی با بیان این مطلب که مدیرعامل فعلی سازمان به طور جدی به دنبال حذف کاغذ از فرآیندهای اداری است، افزود: «یکی از دلایلی که سی و هشتمین اجلاس مدیران دبیرخانه‌های نظام اداری کشور در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، همین موضوع است. البته این اجلاس دوره‌ای است. در حال حاضر ما به عنوان یک الگو مطرح هستیم و خیلی از سازمان‌ها و وزارتخانه‌ها از اتوماسیون ما باز دید می‌کنند تا برای بحث FCF و موارد دیگر از ما الگو بگیرند و یا در اجلاس دبیرخانه‌های قوای سه‌گانه پیشرفت‌های اتوماسیونی ما مثالی برای آن‌ها بود و درباره سیستم ما صحبت می‌کردند.»

مدیرکل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه افزود: «ما از مدیران کل سازمان و بنادر هم خواسته‌ایم که نامه‌های کاغذی خارج از سیستم اتوماسیون را نپذیرند و کارها را به صورت سیستمی انجام بدهند. امیدواریم که بتوانیم با گرفتن مجوز امضای دیجیتالی نامه‌ها و اسناد مالی کاغذی را هم حذف کنیم. کار به طور جدی در سازمان شروع شده است و الان هم مشغول سیستمی کردن فرم‌ها و درخواست‌ها و این موارد هستیم.»

به گفته جهاندار در حال حاضر سازمان بنادر و دریانوردی برای کاهش مراجعات حضوری به سازمان برای بخش خصوصی هم امکاناتی در بستر فناوری اطلاعات ایجاد کرده است: «الان برای کم کردن مراجعات حضوری به سازمان، برای شرکت‌های بخش خصوصی که با ما کار کرده‌اند، ایمیل تعریف کرده‌ایم. همکاران ما در بخش خصوصی نامه‌ها را به صورت ایمیل می‌فرستند و این نامه‌ها به صورت خودکار وارد اتوماسیون ما می‌شود و پاسخ هم از همین راه برای آن‌ها ارسال می‌شود. ما حتی خیلی از نرم‌افزارهای سازمان مثل جیکامز را به اتوماسیون وصل کرده‌ایم تا سرعت کار را بالا ببریم و هم بتوانیم به سمت دولت الکترونیک واقعی پیش برویم.»

به گفته مدیرکل منابع انسانی، پشتیبانی و رفاه در حال حاضر تمامی افرادی که نامه‌ای را به سازمان می‌دهند، از دبیرخانه شماره پیگیری دریافت می‌کنند که به وسیله آن می‌توانند با شماره گویا تماس بگیرند و تمام مراحل نامه را پیگیری کنند.

وی افزود: «اداره کل انفورماتیک یا فناوری اطلاعات از نظر تأمین زیرساخت‌ها، برنامه‌نویسی‌ها و ایجاد این شبکه نقش کلیدی دارد. اما مراحل و فرآیندهای کار از بُعد عملیاتی به اداره کل منابع انسانی و دبیرخانه برمی‌گردد. به کمک اداره کل فناوری اطلاعات، خیلی از فرم‌ها و درخواست‌ها (درخواست خریدها، درخواست کالا، مرخصی‌ها، مشکلات شبکه یا کامپیوتر و ...) سرویس‌هایی که کارکنان نیاز دارند) در اتوماسیون سیستمی شده است.»

جهاندار در پایان این گفتگو از عزم جدی سازمان برای الکترونیکی کردن سیستم‌ها و حذف کاغذ از فرآیندهای اداری خبر داد.





معرفی توانمندی‌ها و ویژگی‌های

بندر انزلی

مقدمه:

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

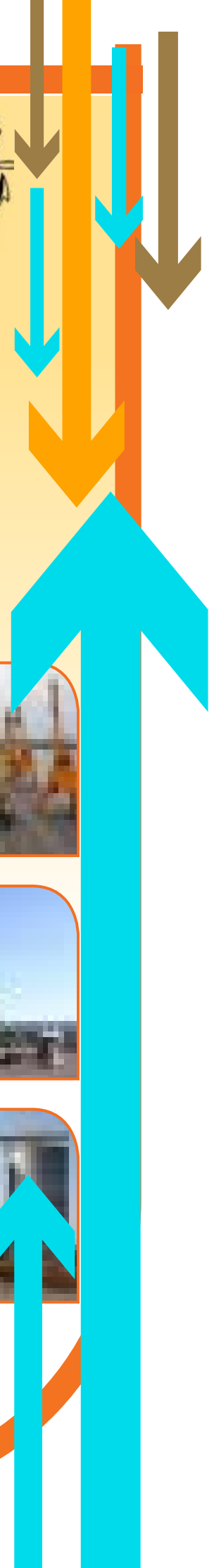
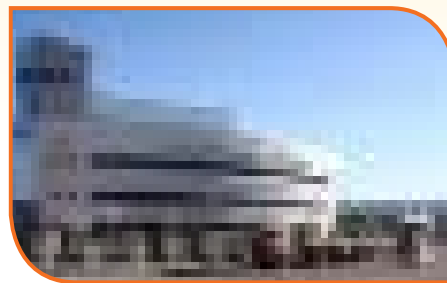
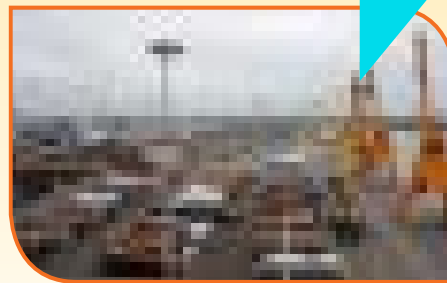
سرمایه گذاری قابل توجه برای فعال سازی این بخش در کشور و به نوعی فقدان توجیه اقتصادی این بازار چندان مورد استقبال بخش خصوصی واقع نشده است چون درآمدها در این بخش پاسخگوی هزینه‌ها نیست و در نتیجه منجر به نارضایتی دست اندرکاران شده

است. لازم به ذکر است که سازمان بنادر و دریانوردی به کارگروه توسعه گردشگری دریایی پیوسته است. حضور در این کارگروه زمینها را برای توسعه شبکه حمل و نقل دریایی مهیا میکند و انتظار می رود این نوع از گردشگری به پیشرفت چشمگیری نائل آید.

ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی

در ماه اخیر و در تاریخ ۱۳۹۱/۱۱/۲۵ تفاهم نامه ای به منظور بهره برداری از پایانه مسافری بندر انزلی به مدت ۲۰ سال فی ما بین اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با شرکت (سرمایه گذاری امین) جهت عملیاتی کردن پایانه مسافری دریایی حاصل گردید بر اساس این تفاهم نامه: بندر پایانه موجود در مجاورت میدان گمرک را با تجهیزات کامل بعلاوه اسکله شماره (۱) و همچنین اسکله مسافری واقع در حوضچه غربی بندر (حداصل موجشکن های جدید و قدیم) را به منظور استفاده برای جابجایی مسافر به شرکت سرمایه گذاری امین واگذار می نماید. در سال ۱۳۹۰ بالغ بر ۷ میلیارد ریال جهت احداث این پایانه هزینه شده است. این ترمینال مسافری در دو حالت ساحلی و بین المللی مورد استفاده قرار خواهد گرفت پایانه ترمینال مسافری دریایی بندر انزلی مشتمل بر ۲ واحد مجزای بخش اداری و سالن انتظار ثانویه است و دارای ۱۶۰۰ متر مربع زیر بنا می باشد. ساختمان ورودی ترمینال ۲ طبقه داشته که طبقه اول آن مربوط به سالن انتظار اولیه و ۵ پارتیشن جهت استفاد موارد جانمایی شده قرار خواهد گرفت در طبقه دوم پارتیشن‌هایی جهت انجام امور اداری ترمینال منظور گردیده است و همچنین بخشی از آن به

عنوان نمازخانه و رستوران مورد استفاده قرار می گیرد. فضای اداری پایانه شامل بخش نظارتی اداره بندر و دریانوردی، بخش گذرنامه، بخش ریاست جمهوری، گمرک و بخش آژانس های مسافرتی می باشد. با توجه به فضای کافی و مناسب ترمینال در هر ۲ سالن علاوه بر فضاهای پارتیشن بندی شده می توان از فضای گسترده ای در بخش تجاری و بازاریابی و فرهنگی و... استفاده نمود لازم به ذکر است که کلیه عواید جانبی ناشی از غرفه ها در پایانه و سایر درآمدهای احتمالی متعلق به شرکت می باشد. علاوه بر این بندر پیگیری های لازم جهت اخذ مجوز از هیئات عامل سازمان مینی بر معافیت یا تخفیف حقوق عوارض و هزینه بندری شناورهای مسافری و تفریحی را انجام خواهد داد در ۵ سال اول اداره بندر جهت همکاری و کمک به شکوفایی صنعت گردشگری و مسافرت های دریایی کلیه هزینه های مصرفی انشعابات (آب، برق و گاز) پایانه مسافری را پرداخت می نماید و همچنین کلیه هزینه های مربوط به تعمیرات اساسی ترمینال و ابنیه تحویلی را برعهده خواهد گرفت، حتی به منظور تامین سوخت یارانه ای، اخذ تسهیلات از سیستم بانکی و استفاده از وجوه اداره شده سازمان برای خرید کشتی سازمان با شرکت مذکور همکاریهای لازم را انجام خواهد داد.



ویژگیهای بندر انزلی

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

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

- مساحت کل بندر ۱۱۰ هکتار
- ظرفیت بندر ۱۱ میلیون تن کالا در سال ظرفیت واقعی ۱۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۵۰۷۶۲ مترمربع (تفاوت ۱۹۴۸۱)
- سیلوی غلات با ظرفیت ۲۱ هزار تن در سال
- احداث موج شکن شرقی ۱۳۴۵ مترمربع
- احداث موج شکن غربی ۱۶۷۰ مترمربع
- تعداد اسکله از ۱۰ پست به ۱۴ پست و طول ۳۶۲۰ متر
- زمینهای استحصال شده ۳۴۴۵ هکتار
- اسکله مسافری جدید به طول ۱۰۰ متر
- مساحت حوضچه جدید ۱۲۰ هکتار
- مساحت کل بندر ۶۸ هکتار
- ظرفیت اسمی بندر ۴/۵ میلیون تن در سال ظرفیت واقعی ۷ میلیون تن در سال
- انبار مسقف ۲۳۳۱۸ متر مربع
- انبار روباز ۳۲۴۶۶۳ متر مربع
- سیلوی غلات با ظرفیت ۶ هزار تن
- تعداد اسکله ۱۱ پست به طول ۱۴۲۰ متر
- مساحت حوضچه قدیم ۴۵ هکتار



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

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

آدرس: بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی

کدپستی: ۷۷۱۷۱-۴۳۱۵۶

مرکز تلفن: ۰۱۸۱) ۳۲۲۴۷۰۱ تلفکس روابط عمومی: ۰۱۸۱) ۳۲۲۵۵۴۲

kuhsari@anzaliport.ir daryoosh.shabany@gmail.com



آشنایی بادستگاه کاوشگر صوتی جانبی (SIDESCAN SONAR)

بیژن طاهری

کارشناس ارتباطات مرکز جستجو و نجات دریایی بندر امام خمینی (ره)

تعیین عمق دریا و اشیایی که در بستر دریا قرار دارند به تحقیق دریاوردی ایمن کمک شایانی می‌کند. در آبهای جنوبی بدلیل جنگ تحمیلی و غرق شدن شناورهای بیشمار در این آب‌ها جهت دریاوردی ایمن، شایسته است موقعیت کشتی‌های غرق شده تعیین گردد تا از وقوع حوادث ناگوار جلوگیری بعمل آید. دستگاه‌های زیادی در زمینه تعیین عمق دریا وجود دارد اما یکی از دستگاه‌های بسیار کاربردی که می‌تواند در این زمینه مفید باشد دستگاه کاوشگر صوتی جانبی^۱ می‌باشد که تلاش کردیم تا در این مقاله به معرفی آن بپردازیم.



مقدمه

تعیین عمق اقیانوس‌ها و دریاها کاری ضروری و لازم است. در گذشته این کار با استفاده از یک طناب که وزنه ای به آن متصل بود انجام می‌شد. بدین ترتیب که طناب را از بالای کشتی به درون آب می‌فرستادند و وقتی که وزنه به کف دریا برخورد می‌کرد روی طناب علامت می‌زدند و وزنه را بالا می‌کشیدند. آنگاه با اندازه‌گیری فاصله بین وزنه و علامت عمق دریا تعیین می‌شد.

سونار (SONAR)^۲ تکنیکی است که از امواج صوتی جهت شناسایی، تعیین موقعیت اشیاء و تعیین عمق آب استفاده می‌نماید. کاوشگر صوتی جانبی یک نوع سونار خاص می‌باشد که برای به تصویر کشیدن نقشه کف دریا استفاده می‌شود. کاوشگر صوتی جانبی به‌طور معمول شامل سه قسمت می‌باشد: قسمت ماهی شکل، کابل انتقال، و قسمت پردازش که به‌وسیله‌ی شنا، تحقیقات، قایق‌ها، دریاچه‌ها، رودخانه‌ها، و دریاها استفاده می‌شود.

نمونه‌ای
از دستگاه
کاوشگر صوتی
جانبی



این دستگاه توسط پروفیسور هارولد ادگرتون (Harold Edgerton) و همکارانش در سال ۱۹۶۰ ابداع شد. یک دستگاه کاوشگر صوتی جانبی می تواند همه اطراف خود را بررسی کند. این دستگاه را می توان با یک رادار مقایسه نمود با این تفاوت که این دستگاه از انعکاس صدا به جای پالس های الکترومغناطیس استفاده می کند. پالس های صوتی معمولا در فرکانس بین ۱۰۰ تا ۵۰۰ کیلو هرتز فعالیت می کند. فرکانس های بالاتر وضوح بهتر ولی برد محدودتری دارند.

کاوشگر صوتی جانبی که اغلب به شناور تحقیقاتی یدک می شود، توانایی بررسی صدها متر کف دریا در هر چرخش شناور را دارد.

کیفیت تصاویر کاوشگر صوتی جانبی به همراه توانایی نقشه برداری سریع مناطق وسیعی از کف دریا این دستگاه را یکی از اجزاء اساسی قلمداد می کند که هر کس به تصاویر کف دریا با کیفیت بالا نیاز دارد، از آن استفاده می کند.

کاوشگر صوتی جانبی به طور گسترده برای کاربردهای تجاری، نظامی و تفریحی استفاده می شود. برخی نمونه های کاربرد این دستگاه جهت عملیات جستجو و نجات، نقشه برداری مسیر کابل گذاری و لوله گذاری، شناسایی معدن، یافتن ماهی، شناسایی لاشه کشتی، یافتن قربانیان غرق شده، باستان شناسی دریایی و بررسی های زمین شناسی کاربرد دارد.

کاوشگر صوتی جانبی معمولا به همراه یک سیستم سونار با پرتو منفرد یا پرتو چندگانه جهت پوشش کامل مشخصات لازم برای بررسی های هیدروگرافی به کار گرفته می شود.

کاوشگر صوتی جانبی چگونه کار می کند؟

کاوشگر صوتی جانبی سیگنال های صوتی را عمود بر مسیر کشتی در حال حرکت به طرف بستر دریا ارسال می نماید. این سیگنال ها پس از برخورد با اشیاء کف دریا بازتاب می شوند. بازتاب این سیگنال های صوتی به وسیله میکروفون های حساس زیرآبی که در شناور قرار دارند، دریافت می شوند.

سیگنال های میکروفون زیرآبی برای پردازش و ایجاد تصویر به شناور فرستاده می شوند. به عبارت دیگر این دستگاه قدرت بازتابش برگشتی را اندازه گیری می کند و یک تصویر نمایش می دهد.

اشیایی که از کف دریا برجسته می باشند یک ناحیه سفیدرنگ (بازتاب قوی) ایجاد می کنند و سایه هایی از این اشیاء مناطق سیاه رنگ می باشد (بدون بازتاب یا بازتاب جزئی).

تفسیر تصاویر کاوشگر صوتی جانبی مانند هر سونار صوتی، کاوشگر صوتی جانبی فقط انعکاس اشیایی را نشان می دهد که بازتاب صوتی به مبدل کاوشگر صوتی جانبی ارسال نماید، به عنوان نمونه سطوح سخت درخشان فقط زمانی دیده می شوند که در زوایای سمت راست سونار باشند و بافت سخت کف دریا می تواند اشیاء و اهداف کوچکتر را به طور کامل محو نماید. موادی مانند فلزات، تخته سنگ ها، شن و ماسه یا سنگ های آتشفشانی که به تازگی به صورت گدازه درآمده اند، در انعکاس پالس های صوتی موثر می باشند. برخلاف موارد قبل، رسوبات ریزتر مانند خاک رس و سیلت، بخوبی صدا را منعکس نمی کنند. بازتاب دهنده های قوی، بازتاب های ضعیف قوی ایجاد می کنند، در حالی که بازتاب دهنده های ضعیف بازتاب های ضعیف تر ایجاد می کنند. با آگاهی از این ویژگیها، می توان از قدرت بازتاب های صوتی از دستگاه کاوشگر صوتی جانبی جهت آزمایش ترکیب کف دریا و اشیایی که در آن قرار دارند، استفاده نمود. برای پی بردن به اینکه یک sonar scan line چگونه از نیروی بازتاب صوتی به sonar بوجود می آید به نمودار زیر توجه کنید.

تجربه نقش مهمی در تفسیر داده های کاوشگر صوتی جانبی ایفا می نماید. کاوشگر صوتی جانبی هیچ نشانه ای در مورد شکل و حالت بازتابش های اشیای کوچک مشخص نمی کند. ساختارهای ساخت بشر، مانند سکوها یا دیوارهای سنگی الگوهای منظمی دارند که شناسایی آن ها آسانتر می باشد.

استفاده دستگاه کاوشگر صوتی جانبی بیشتر شبیه یک وسیله درخشان مشکی در فضای تاریک با یک نور ضعیف جهت روشنایی می باشد. باید به خاطر داشت که زمانی که به یک جسم بزرگ نزدیک می شود یا در فرورفتگی های کف دریا ممکن است محدوده تحت پوشش دستگاه به شدت کاهش یابد.

منعکس کننده های بسیار قوی ممکن است بازتاب های متفاوت در امتداد یک خط و در فواصل مساوی ارسال نمایند و در محدوده تحت پوشش دستگاه قابل شناسایی باشند. نقشه ای که توسط این دستگاه نمایش داده می شود همچنین بلندی شیء را نشان نمی دهد، مگر اینکه سایه صوتی ایجاد کرده باشد، که در این مورد طول سایه صوتی به ارتفاع شیء، برد دستگاه، و ارتفاع دستگاه وابسته است.

منابع

در دفتر ماهنامه موجود می باشد.

۱. عمق به درون مسیر صوتی
۲. زاویه پرتو عمودی
۳. تنظیم برد دریا (حداکثر برد صوتی)
۴. عرض نوار بستر دریا
۵. طول سایه صوتی، مربوط به ارتفاع هدف
- انعکاس قسمت انتهایی (بدون بازتاب ناحیه سیاه رنگ)
۸. بافت کف دریا
- لبه انعکاسی اشیاء (شدت درخشان)
- اشیاء منعکس کننده (هدف)
- سایه صوتی هدف
- بافت کف دریا



تصویر شماره ۳: چگونه پیدایش sonar scan line از نیروی بازتاب صوتی به سونار



حل و فصل دعاوی نجات در ایران با تاکید بر کنوانسیون نجات دریایی و قوانین داخلی

سلمان هاشمیان

کارشناس ارتباطات دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان - بندر امام خمینی (ره)
کارشناس ارشد حقوق بین الملل دانشگاه تهران مرکز

یلدا خلعتبری

دانشجوی مقطع دکتری حقوق محیط زیست
دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران

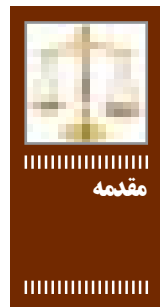
نجات دریایی عملیاتی است که در آن شناوری که در معرض خطر غرق شدن باشد، توسط اشخاصی (حقیقی یا حقوقی) مورد نجات قرار گیرد. نجات جان اشخاص و اموال در دریایی از مهمترین اصولی است که همواره مورد توجه در یانوردان بوده است. این عمل که بر آمده از سرشت پاک انسانی است، در یک سوی آن نجات گیرنده و در سوی دیگر نجات دهنده قرار دارد، که طرفین قرار داد نجات را تشکیل می دهند. کنوانسیون نجات دریایی نیز به جهت نگاه خود به مسأله ایمنی جان اشخاص و حفاظت از اموال افراد از جمله اسناد بین المللی در این قلمرو قلمداد می گردد، این معاهده دارای چنان قداسست و ارزشی است که این دیدگاه در معاهدات دیگر کمتر به چشم می خورد. از آنجایی که نجات دریایی یکی از مصادیق بارز تضمین امنیت حمل و نقل دریایی و تسریع در مبادله کالا است، این مقاله، تلاش دارد تا ضمن تعریف نجات دریایی، تعیین قلمرو اجرایی آن، مشخص نمودن مسئولیت و حقوق طرفین قرار داد، همچنین بیان خلأهای موجود و ارائه راهکارهای مناسب از میزان دعاوی نجات بکاهد.

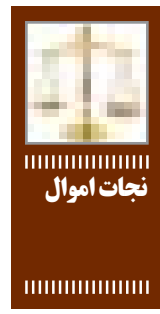
خود را ارائه نداده و در اثبات حق خود موفق نباشند ادعای آنان رد شده و مسموع نخواهد بود. ماده ۱۲۵۷ قانون مدنی در تاکید موضوع فوق این گونه مقرر می دارد: هر کس مدعی حقی باشد باید آن را اثبات نماید و مدعی علیه هرگاه در مقام دفاع مدعی امری شود که محتاج به دلیل باشد اثبات امر به عهده اوست. در ماده بعدی از اقرار، اسناد کتبی، شهادت، امارات و قسم به عنوان دلایل اثبات دعوی نام برده شده است.

از دیرباز دول مختلف مقرراتی در سطح بین المللی برای مبارزه و پیشگیری از وقوع سوانح دریایی تنظیم نموده اند. در سال ۱۸۸۹ اولین کنفرانس بین المللی در زمینه جلوگیری از تصادمات دریایی در واشنگتن تشکیل شد. از دیگر اقدامات انجام گرفته در این ارتباط کنوانسیون بین المللی یکسان سازی بعضی از مقررات مربوط به کمک و نجات در دریا است، که به کنوانسیون بروکسل ۱۹۱۰ موسوم است. در کنوانسیون مذکور این اصل حاکم بر عملیات نجات بود که تنها در صورت موفقیت آمیز بودن عملیات، نجات دهنده مستحق پاداش و اجرت می گردید. حکم یاد شده این مشکل را ایجاد می نمود که نجات دهندگان در سوانحی که منجر به آلودگی و صدمه به محیط زیست می گردید، از اقدام به عملیات نجات خودداری می نمودند. برای رفع این مشکل کنوانسیون نجات در سال ۱۹۸۹ در سازمان بین المللی دریانوردی به تصویب رسید. در این کنوانسیون به لحاظ توجه خاص به امر مبارزه با آلودگی و حفظ محیط زیست در دو دهه اخیر، مقررات قبلی مورد تجدیدنظر قرار گرفته است. در این مقررات بخشی تحت عنوان «غرامت ویژه» در نظر گرفته شده و نجات دهندگان به میزان جلوگیری از آلودگی دریا مستحق اجرت و همچنین پاداش خواهند بود و این امر به نوبه خود موجب تشویق نجات دهندگان به انجام عملیات در این گونه موارد می گردید. کنوانسیون



پرونده اکثر دعاوی نجات زمانی تشکیل می شود که نجات دهنده ادعای عملیات نجات را مطرح کرده و اجرت این عملیات را طلب می کند. در موضوع دعاوی نجات و اختلافات احتمالی که طرفین در خصوص شرایط آن به وجود می آید، علاوه بر اینکه در قوانین دریایی، بر اساس کنوانسیون مربوطه حکم صریح در این خصوص وجود دارد، اما حتی در صورت عدم وجود چنین قوانین مدونی قاضی دادگاه با استناد به روح کلی حاکم بر قواعد عمومی قراردادها می تواند رسیدگی و حکم مقتضی را صادر نماید. دادگاهها به عنوان مرجع قضایی جهت حل اختلافات فی مابین طرفین قرارداد موظفند در حدود مقررات و اختیارات خود نسبت به حل و فصل موضوع اقدام نمایند و هیچ مقام قضایی طبق مقررات آیین دادرسی مدنی نمی تواند از رسیدگی به موضوع دعوی به این بهانه که قوانین مدون در این خصوص پیش بینی نشده طفره رود. در آیین دادرسی مدنی به قاضی اجازه داده شده در صورتی که در قوانین مدون برای موضوعات مطروحه در نزد وی چیزی یافت نشد، با مراجعه به عرف و عادت جاری در جامعه حکم مقتضی را صادر نماید. دادگاهها می توانند صلاحیت و نظارت ویژه ای را بر قراردادهای نجات اعمال کنند، معمولاً قضات دادگاهها بر این عقیده اند که قراردادهای نجات در شرایط غیر عادی منعقد می گردند. از آنجا که یکی از طرفین (نجات دهنده) در موضع قدرت و طرف دیگر که اموالش در خطر است، در موضع ضعف و بحرانی قرار دارد، مجبور است به انعقاد قرارداد در هر شرایطی تن در دهد. از طرفی دادگاهها نمی توانند به موضوعات و دعاوی رسیدگی نمایند مگر آنکه از آنها درخواست شود. همچنین دادگاهها حق تحصیل دلیل برای اصحاب دعوی را ندارند و اصحاب دعوی هستند که برای اثبات دعوی خود باید مدارک و مستندات کافی را به دادگاه ارائه دهند و در حقیقت دادگاه را به یافتن واقعیت رهنمون سازند. واضح است در صورتی که اصحاب دعوی مدارک و مستندات





در خصوص کرایه بار و کرایه حمل مسافران نیز باید اذعان داشت که هر چند این موضوع عینیت خارجی ندارد لکن منافی است که در صورت نجات اموال و مسافران مواجهه شده با خطر نصیب مالک کشتی خواهد شد. لذا نجات‌دهنده در خصوص این منافع مادی که عاید مالک می‌شود نیز محق بوده و می‌تواند نسبت به آن دعوی نجات اقامه نماید. در دعوی "The Medina" که در دادگاه دریایی انگلیس مطرح بود عده‌ای از مسافران و سرنشینان کشتی نجات می‌یابند، ولی خود کشتی غرق می‌شود. کشتی نجات دهنده این عده از مسافران و سرنشینان را به مقصد می‌رساند و به همین جهت مالک کشتی مغرور موفق به دریافت کرایه حمل می‌گردد. دادگاه در این زمینه چنین اظهار نظر کرد که: باید از محل کرایه حمل که عاید مالک می‌شود مبلغی به عنوان حق الزحمه به نجات دهنده پرداخت شود. در پرونده فوق متوجه می‌شویم که در حقیقت نجات دهنده علاوه بر نجات جان اشخاص که مستحق دریافت اجرت نیست با عمل خود موجب شده است تا برای مالک کشتی سود و منافی از محل کرایه ایجاد گردد. بی شک اصول حقوقی مبین این مطلب است که هر چند نجات جان اشخاص یک تکلیف انسانی، اخلاقی و نیز قانونی است؛ لکن این امر موجب نمی‌گردد که مالکی بواسطه استیفاء از عمل نجات دهنده منافع قابل توجهی نصیبش گردیده از پرداخت حق الزحمه نجات دهنده خودداری کند، زیرا به هر صورت اگر نجات دهنده اقدام در جهت کمک و حمل مسافران نمی‌کرد بی شک منافی برای مالک کشتی متصور نبود. لذا چون منافع حاصله در نتیجه عمل و فعل نجات دهنده به دست آمده است پس بایست در صدی از آن نیز به نجات دهنده پرداخت گردد. بنابراین از مصادیق بارز اموال که در تمام تعاریف یاد شده در بالا در نظر گرفته شده کرایه حمل یا همان اجاره‌های کشتی است. این مال الاجاره اعم از کرایه حمل بار و مسافر است که به کشتی‌های تجاری تعلق می‌گیرد و در صورتی که نجات دهندگان محموله یا مسافران کشتی را نجات دهند و این نجات منجر به رسیدن محموله تجاری به مقصد نهایی یا موجب آن شود که مسافران به مقصد خود دست پیدا کنند، کرایه حمل آن‌ها مشمول تعریف عملیات نجات قرار می‌گیرد و احکام کنوانسیون ۱۹۸۹ بر آن حاکم خواهد بود.



ماده یک کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ در بندهای ب و ج خود در این خصوص چنین مقرر می‌دارد:
ب: شناور عبارت است از هر کشتی یا هر کرجی یا هر ساختار قادر به دریانوردی.
ج: اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و به‌طور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز می‌باشد.
هر چند که ماده ۱۷۳ قانون دریایی ایران اشاره به کشتی‌های دریایی دارد، لکن با توجه به مفاد بند «ب» ماده یک کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی متوجه می‌شویم که منظور هر گونه شناوری است که قادر به دریانوردی باشد اعم از این که در دریا یا در رودخانه قابل دریانوردی باشد، در حال تردد بوده، دچار سانحه گردد و نیاز به کمک و نجات داشته باشد. بنابراین عنصر شناور بودن یک رکن اساسی است که به تبع آن اموال موجود در آن شناور نیز می‌تواند مورد عملیات نجات قرار گیرد. از این جهت است که در دعوی The Gas Float Whitton شناور کوچک فانوس‌دار در رودخانه تامس به امر راهنمایی کشتی‌ها

همچنین با در نظر گرفتن مفاد جزء الف بند ۱ ماده ۳۰ که مقرر نموده: «هر دولت متعاقد در هنگام پذیرش تصویب، پذیرش، تائید یا الحاق می‌تواند حق خود مبنی بر اعمال نمودن مفاد این کنوانسیون در حالتی که عملیات نجات در آب‌های درون سرزمینی انجام می‌شود و تمام شناورهای درگیر از نوع دریانوردی درون سرزمینی هستند را حفظ نماید». می‌توان گفت از دید تنظیم‌کنندگان کنوانسیون ۱۹۸۹ اطلاق عملیات نجات دریایی به کمک رسانی‌هایی که در رودخانه‌های بین‌المللی، دریاچه‌های بسته و آب‌های نظیر آن‌ها که نمونه‌ای از آب‌های درون سرزمینی هستند، به عمل آید؛ خالی از اشکال حقوقی بوده است. بنابراین در صورتی که دولت متعاقد از حق شرط استفاده نکرده باشد، می‌بایستی احکام مربوط به عملیات نجات دریایی را نسبت به آن قابل اعمال دانست.



ایجاد نظم حقوقی در روابط طرفین قرارداد موجب می‌شود که طرفین قانونی را که حاکم بر روابط فی‌مابین آن‌هاست مشخص نمایند. بدیهی است چنانچه طرفین چنین قانونی را تعیین نکرده باشند بر اساس اصول حقوقی مشخص می‌گردد. ماده پانزدهم کنوانسیون نجات ۱۹۸۹ در خصوص قانون حاکم بر دعوی نجات تنظیم شده است، اما با توجه به مواردی از عملیات نجات که در آن‌ها نجات‌دهندگان یا شناورهای آن‌ها از ملیت‌های مختلف بوده و باعث بروز تعارض قوانین شده است، این ماده به‌تنهایی نمی‌تواند تعیین‌کننده مناسبی جهت قانون حاکم بر دعوی نجات باشد. نکته قابل توجه برای آنکه قانونگذار ایرانی در ماده ۱۷۸ قانون دریایی ایران فقط به تعیین میزان اجرت کمک و نجات بر اساس قرارداد و در صورت نبودن قرارداد توسط دادگاه بسنده کرده و تعیین قانون حاکم بر دعوی را در هاله‌ای از ابهام گذاشته است. بنابراین تلاش می‌نمایم قانون حاکم بر دعوی و از طرفی دیگر قانون حاکم بر روابط نجات‌دهندگان متعدد هنگامی که عملیات نجات توسط چند نفر انجام می‌شود را مورد بررسی قرار دهیم.



اصل حاکمیت اراده در قراردادها به این معناست که طرفین قرارداد در انتخاب قانونی که حاکم بر روابط آن‌ها باشد آزادند در هر قراردادی طرفین آن علاوه بر اینکه بر سر شرایط آن قرارداد توافق می‌نمایند باید در خصوص قانونی که حاکم بر قرارداد آن‌ها می‌باشد نیز تعیین تکلیف نمایند. تعیین قانون حاکم بر قراردادها به‌ویژه در قراردادهایی که یکی از متعاقدین خارجی باشد از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است زیرا عدم تعیین آن تعارض قوانین را به‌همراه خواهد داشت. بحث حاکمیت اراده در قرارداد و مسئله تعارض قوانین همواره مواجعه با انتقاد بوده است به‌خصوص آن‌که بر خسی منتقدین معتقدند آزاد گذاشتن افراد در انتخاب قانون حاکم بر قرارداد موجب آن خواهد شد که افراد به‌راحتی بتوانند تقلب نموده و برای فرار از مقرراتی که حقا باید بر قرارداد آنان حکومت نماید بر صلاحیت قانون دیگری توافق نمایند. به هر صورت جدای از مقدماتی که ذکر شد باید اذعان داشت که در قراردادهای نجات دریایی که در اکثر قریب به اتفاق آنان طرفین قرارداد دارای تابعیت متفاوتی می‌باشند، اصل حاکمیت اراده مورد پذیرش است. بنابراین در صورتی که طرفین بر انتخاب قانون حاکم بر قرارداد خود توافق کرده باشند، توافق باید محترم شمرده شده و بر همین اساس عمل گردد. در قراردادهای نمونه‌ای که توسط موسسه لوییز تهیه شده حاکمیت اراده صریحاً مورد توجه قرار گرفته و قید شده است که در صورت عدم پیش‌بینی به‌نحو دیگر، قرارداد مذکور تحت حاکمیت قانون انگلیس می‌باشد. بدیهی است که موضوع حاکمیت اراده در امر تعیین قانون حاکم بر روابط طرفین در قرارداد نجات دریایی است اما این که در چه دادگاهی باید اقامه دعوی نمود نیز مبحث بعدی است. یعنی طرفین قرارداد برای احقاق حقوق خود باید به کدام دادگاه مراجعه نمایند؟ دادگاه محل اقامت خواننده، دادگاه محل انعقاد قرارداد و یا دادگاه محل اجرای تعهد.

۲) تعارض قوانین در قرارداد

بعد از قبول اصل حاکمیت اراده در این مبحث این موضوع مورد بحث قرار

مشغول بود، این شناور از کنترل خارج شده و توسط نجات‌دهندگان نجات داده می‌شود. نجات‌دهندگان در مراجعه به داور برای اخذ پاداش نجات ذی‌حق شناخته نشدند. دادرس دادگاه استیناف در خصوص نجات این شناور چنین اظهار نظر کرد: به این قایق کوچک «کشتی» اطلاق نمی‌گردد و در زمره اموال دریایی به حساب نمی‌آید، چرا که وسیله مزبور به منظور دریانوردی و برای حمل بار و مسافر ساخته نشده بود و ادعای نجات‌دهندگان مبنی بر اینکه گاز ذخیره شده در این قایق به منزله محموله و بار بوده است نیز مورد پذیرش قرار نگرفت، چرا که از این گاز برای سوخت این قایق استفاده می‌شده است. این قایق در حقیقت یک فانوس دریایی متحرک و یا یک بویه بوده که به عملیات راهنمایی کشتی‌ها کمک می‌نموده است.

ماده یک کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹ در بندهای ب و ج خود در این خصوص چنین مقرر می‌دارد:
ب: شناور عبارت است از هر کشتی یا هر کرجی یا هر ساختار قادر به دریانوردی.
ج: اموال عبارت است از هر مالی که از روی عمد و به‌طور دائم به کنار ساحل متصل نباشد و شامل کرایه مورد تعهد نیز می‌باشد.
هر چند که ماده ۱۷۳ قانون دریایی ایران اشاره به کشتی‌های دریایی دارد، لکن با توجه به مفاد بند «ب» ماده یک کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی متوجه می‌شویم که منظور هر گونه شناوری است که قادر به دریانوردی باشد اعم از این که در دریا یا در رودخانه قابل دریانوردی باشد، در حال تردد بوده، دچار سانحه گردد و نیاز به کمک و نجات داشته باشد. بنابراین عنصر شناور بودن یک رکن اساسی است که به تبع آن اموال موجود در آن شناور نیز می‌تواند مورد عملیات نجات قرار گیرد. از این جهت است که در دعوی The Gas Float Whitton شناور کوچک فانوس‌دار در رودخانه تامس به امر راهنمایی کشتی‌ها

می گیرد که در صورتی که در قرارداد فی مابین طرفین قانون حاکم مشخص نباشد تکلیف چیست؟ آیا قانون کشور شناور نجات یافته باید لحاظ گردد یا آنکه قانون کشور نجات دهنده؟

همانطور که می دانیم کشتی و اموال موجود در آن جزء اموال منقول می باشد و قانون حاکم بر آنان در ماده ۹۶۶ قانون مدنی ایران چنین بیان شده است: «تصرف و مالکیت و سایر حقوق بر اشیاء منقول یا غیر منقول تابع قانون مملکتی خواهد بود که آن اشیاء در آنجا واقع می باشند». اما اصل فوق دارای استثناء است که شامل رژیم کشتی ها و هواپیماهاست، چرا که این گونه وسائل دائماً در حال سیر و حرکت می باشند، لذا نمی توان این قبیل اموال را تابع محل وقوع آن ها دانست به همین ملاحظاتی قانون دیگری حاکم بر این گونه اموال مورد پذیرش قرار گرفته که به نام «قانون پرچم» می باشد. منظور از قانون پرچم این است که این گونه اموال تابع محل ثبت خود بوده و همانطور که اشخاص حقیقی دارای تابعیت می باشند، شناور نیز دارای تابعیت پرچم کشوری که در روی شناور می باشد خواهد بود. از سوی دیگر ماده ۹۶۸ قانون مدنی در مورد قانون حاکم بر تعهدات قراردادی چنین مقرر می دارد: «تعهدات ناشی از عقود تابع محل وقوع عقد است، مگر اینکه متعاقدين اتباع خارجه بوده و آن را صریحاً یا ضمناً تابع قانون دیگری قرار داده باشند». با وصف فوق بنظر می رسد در جایی که قرارداد نجات دریایی منعقد شده لکن طرفین در خصوص قانونی که باید حاکم بر روابط آنان باشد سکوت نموده اند و یا اساساً قراردادی بین طرفین وجود نداشته باشد می توان قائل شد که قانون محل وقوع عقد یا محل اجرای تعهد قانون مناسبی برای حاکمیت بر روابط طرفین است. البته در مورد ارزش محل انعقاد در محل اجرای قرارداد به عنوان دو عامل در تعیین قانون حاکم بر تعهدات قراردادی نباید مبالغه شود و قاضی دادگاه باید به عوامل دیگری علاوه بر دو عامل فوق که می تواند در تعیین قانون صلاحیت دار مورد استفاده قرار گیرد نیز توجه نماید. مهمترین عاملی که در تعیین قانون حاکم بر قرارداد نجات دریایی می توان مورد نظر قرار گیرد تابعیت شناور (قانون پرچم)، توافق بر صلاحیت حاکم کشور خاص یا قبول داوری در کشوری معین، واحد پول مقرر در قرارداد و... است. نکته دیگر این است که قبل از تعیین قانون حاکم بر روابط نجات دهنده و نجات یافته باید ابتدا دادگاه صالح تعیین گردد و قاضی ابتدا در خصوص صلاحیت یا عدم صلاحیت خود اظهار نظر نماید لذا این پرسش مطرح است که نجات دهنده یا نجات یافته در صورت اختلاف در شرایط قرارداد به کدام دادگاه باید مراجعه نماید؟

در آئین دادرسی مدنی ایران در خصوص تعهداتی که از عقود ناشی می شود، به مدعی اجازه داده شده که یا در محل وقوع عقد یا محل اجرای تعهد و نیز طبق اصل کلی در دادگاه محل اقامت خوانده دعوی نماید. با فرض فوق که مورد قبول اکثریت رژیم های حقوقی کشورهای جهان است، هر یک از طرفین بر اساس هر یک از سه حالت فوق می توانند در دادگاه های مربوطه اقامه دعوی نمایند، باید توجه داشت که صلاحیت دادگاه الزاماً همراه با صلاحیت قانون آن کشور نیست و چه بسا دادگاهی صالح به رسیدگی بر اساس قانون کشور دیگری باشد.

عملیات نجات ممکن است توسط یک شناور انجام شود و یا اینکه نجات دهنده از اشخاص دیگری نیز درخواست نماید تا جهت انجام موفق عملیات مذکور به وی کمک نمایند. پس از آنکه عملیات نجات به انجام رسید در مرحله تسهیم پاداش بین افراد و یا شناورهای متعدد باید دید که چه قانونی بر این رابطه حاکم است. در حالت اول این موضوع مطرح می گردد که طبق چه قانونی میزان پاداش و حق الزحمه عملیات نجات در دریا بین فرمانده شناور و خدمه آن که مبادرت به عملیات نجات نموده اند تعیین

می گردد؟

کنوانسیون بین المللی نجات دریایی در بند دوم ماده پانزدهم خود در این خصوص چنین بیان داشته است: «تسهیم پاداش بین مالک، فرمانده و سایر افراد در خدمت شناور نجات دهنده، توسط قانون پرچم آن شناور تعیین خواهد شد». در این خصوص باید خاطر نشان ساخت در پاره ای موارد دادگاه ها اصلاً دخالتی در نحوه تقسیم حق الزحمه بین افراد فوق الذکر نمی نمایند، علت این امر آن است که آن ها بر مبلغی که باید دریافت نمایند

توافق نموده اند و این موضوع تا حدی که عادلانه و مطابق با انصاف باشد، مورد قبول خواهد بود. اما در جایی که این توافق وجود نداشته باشد یا آنکه توافق غیر عادلانه باشد، همان طور که در کنوانسیون ذکر شده تسهیم پاداش بر طبق قانون پرچم شناور نجات دهنده می باشد. برای نمونه در صورتی که شناوری با پرچم کشور فرانسه و داشتن خدمه انگلیسی مبادرت به عملیات نجات نموده و در خصوص تسهیم پاداش توافق نکرده باشند، تسهیم مذکور بر طبق قانون فرانسه انجام خواهد شد. بدیهی است که در دادگاه ها برای چنین صدور حکمی به مسائلی از قبیل درجه خطری که برای خود شناور بوده و یا تلاش و مهارت خدمه و فرمانده شناور توجه می نمایند. بنابراین ممکن است در جایی که برای نمونه، یک شناور ماهیگیری غیر تخصصی مبادرت به عملیات نجات می نماید برای مالک شناور حکم به دریافت ۳/۴ و یا ۲/۳ پاداش و حق الزحمه تعیین شود و لذا این امر به شرایط هر پرونده بستگی کامل خواهد داشت. در پرونده "Nicolina" ۱۹۴۳ "خدمه شناور مذکور در دریا آن را ترک نموده بودند. فرمانده شناور "West Indiaman" که در حال عبور از آن منطقه بود و کالای ارزشمندی را حمل می کرد سه نفر از خدمه شناور خود و سر آشپز را به عرشه آن کشتی فرستاد و آن ها شناور را نجات دادند. دادگاه از مجموع ۵۵۰ پوند حق الزحمه و اجرت عملیات نجات با در نظر گرفتن شرایط مذکور برای مالک شناور، فرمانده و سر آشپز هر کدام ۱۰۰ پوند، به سه نفر خدمه ۱۵۰ پوند و برای مابقی خدمه ۱۰۰ پوند در نظر گرفت. در حالت دیگر ممکن است نجات دهنده به عنوان پیمانکار اصلی از سایر نجات دهندگان تقاضا نماید که با شناورهای خود به کمک وی در انجام عملیات نجات بیایند، در این حالت تسهیم پاداش بین نجات دهنده اصلی و نجات دهندگان فرعی بر اساس قانونی که حاکم بر روابط بین آن دو می باشد انجام خواهد شد. به همین منظور در بند ۲ ماده پانزدهم کنوانسیون بین المللی نجات دریایی اشاره شد که: «... چنانچه نجات از روی یک شناور انجام نشده باشد، تسهیم طبق قانونی که حاکم بر قرارداد فی مابین نجات دهنده و کارگزاران وی می باشد، تعیین خواهد شد». بدیهی است در صورتی که قرارداد فی مابین نجات دهنده اصلی و کارگزاران وی نباشد، باید بر اساس ضوابطی که در مبحث قبل در خصوص قانون حاکم بر روابط قراردادی ذکر شد دادگاه و قانون صالح تعیین و به موضوع رسیدگی گردد.

اجرت نجات در زمره حقوق ممتاز بوده و در صورتی که نجات یافته نسبت به پرداخت آن اقدام ننماید، نجات دهنده می تواند برای وصول آن از همان شیوه ای استفاده نماید که در دریافت حقوق ممتاز پیش بینی شده است. در تایید این امر ماده ۲۹ قانون دریایی ایران در بند ۱۳ اجرت مربوط به کمک و نجات در دریا را حقوق ممتاز تلقی نموده و اینگونه مقرر می دارد: «حقوق مشروحه ذیل نسبت به کشتی و نسبت به کرایه حمل در سفری که این حقوق طی آن ایجاد و نسبت به ملحقات کشتی و ملحقات کرایه حمل که از

شروع سفر ایجاد شده است ممتاز تلقی می شود. اجرت و هر گونه پرداخت مربوط به کمک و نجات دریا و آن قسمت از خسارات مشترک دریایی که به عهده کشتی است». همچنان است که ماده ۲۰ کنوانسیون نجات نیز بر این امر صحنه می گذارد و بیان می کند: «هیچ چیز در این کنوانسیون بر حق ممتاز دریایی نجات دهنده تحت هر کنوانسیون بین المللی یا قانون ملی تأثیر نخواهد داشت». در مطالبه اجرت نجات دریایی تعیین میزان آن با توجه به معیارهایی که در ماده ۱۳ کنوانسیون پیش بینی شده است موضوعی است که منشاء اکثر دعاوی نجات در دادگاه ها یا داوری می باشد. از آنجایی که تعیین پاداش نجات امری کاملاً پیچیده است و باید بین کیفیت و چگونگی خدمات ارائه شده با ارزش مال نجات یافته توازن و تعادلی برقرار گردد معمولاً قضات در محاسبات خود که صرفاً محاسبات ریاضی نمی باشد در تعیین کیفیت و چگونگی خدمات ارائه شده دچار آراء متناقض شده که بعضاً مخالفت های یکی از طرفین را به همراه دارد. تعیین ارزش مال نجات یافته با توجه به مشخص بودن میزان آن چندان مشکل بنظر نمی رسد، اما بر اساس ماده ۱۳ در تعیین کیفیاتی همچون میزان موفقیت نجات دهنده، ماهیت خطری که نجات دهنده با آن روبرو بوده، فوریت خدمات ارائه شده و مهارت و کوشش نجات دهنده در نجات شناور و اموال روی کشتی چون مقیاس معینی برای ارزیابی آن ها وجود ندارد اصولاً اکثر دعاوی نجات به این قسمت مربوط



حق دارندگان حقوق ممتاز و بعداً حقوق سایرین تادیه خواهد شد. در صورت عدم دسترسی به هر یک از دارندگان حق و جوه مربوط به نام آن‌ها در صندوق ثبت اسناد و املاک تودیع خواهد شد». اگر چه قانونگذار در این مواد خصوصاً ماده ۳۲ در پی شتاب بخشیدن به نحوه استیفای مطالبات صاحبان حقوق ممتاز از جمله حقوق نجات دهندگان کشتی و اموال می‌باشد. اما علیرغم این دیدگاه مشکلاتی همچون تشریفات ابلاغ، صدور با تاخیر حکم قطعی و سرعت عمل پایین در رسیدگی به این دعاوی در بروز ایراد به این دو ماده افزوده است و مقنن را در تجدیدنظر در این مواد ترغیب می‌نماید.

کنوانسیون نجات دریایی در ماده ۲۲ در خصوص دستور موقت اینگونه بیان کرده است: «۱. محکمه‌ای که صلاحیت رسیدگی قضایی بر ادعای نجات دهنده را دارد می‌تواند از طریق دستور موقت حکم دهد که به نجات دهنده باید آن مبلغی را که عادلانه و درست بنظر می‌رسد به صورت علی الحساب پرداخت شود و بر حسب همین ضوابط در جایی که شرایط به طور درست و عادلانه اقتضاء کند تضمین لازم داده شود. ۲. در صورت پرداخت موقت تحت این ماده، وثیقه سپرده شده تحت ماده ۲۱ به همان نسبت کاهش خواهد



یافت». اگر نگاهی به سیاق عبارات این ماده بیندازیم متوجه می‌گردیم از آنجایی که مقنن در خصوص احقاق حق نجات دهنده شک و تردید داشته و نسبت به وصول آن از سوی نجات یافته احساس خطر می‌نمود تلاش داشته تا با دستاویز قرار دادن حکم دستور موقت به حقوق نجات دهندگان تضمین بخشیده و از حقوق آنان به نحو مقتضی دفاع نماید. پرداخت علی الحساب از سوی نجات یافته به همراه تامین وثیقه نشان از حساسیت قانونگذار در حمایت نجات دهنده را دارد. اصولاً صدور دستور موقت به منظور حفظ حقوقی است که احتمال پایمال شدن آن وجود دارد و دستگاه قضایی قبل از ورود به اصل دعوی است که به آن متوسل می‌گردد و هیچ تأثیری در اصل دعوی ندارد. بر این اساس اگر پس از رسیدگی به اصل دعوی قاضی تشخیص دهد دستور موقتی که صادر شده است دارای اشکال می‌باشد می‌تواند نسبت به رد آن اقدام و حکم مخالف صادر نماید. در قوانین به دستور موقت دادرسی فوری نیز اطلاق می‌گردد. مطابق قوانین آیین دادرسی نجات دهنده برای تامین حقوق خود و جلوگیری از تضییع آن‌ها می‌تواند تا پیش از رسیدگی به اصل دعوی صدور دستور موقت را از دادگاه ذی صلاح درخواست بنماید، در صورتی که دادگاه خواسته نجات دهنده را بپذیرد او می‌تواند از امتیازات ناشی از این حق برخوردار گردد. در مواردی ممکن است این درخواست نجات دهنده به حق نبوده و از قبل آن به صاحبان اموال نجات یافته و کشتی خساراتی وارد گردد، بهمین دلیل دادگاهی که چنین درخواستی را از نجات دهنده دریافت می‌دارد باید با دقت فراوان آن را مورد تجزیه و تحلیل قرار داده و مقررات آیین دادرسی را در پذیرش این خواسته سهیم نماید تا حقوقی از هیچکس خصوصاً نجات یافتگان زائل نگردد.

کنوانسیون نجات دریایی به منظور تضمین حقوق نجات دهندگان از مالکان کشتی و اموال نجات یافته تامین وثیقه قابل قبولی را درخواست نموده است. به همین منظور در بند ۱ ماده ۲۱ این گونه مقرر می‌دارد: ۱. شخصی که تحت این کنوانسیون مسئول پرداخت می‌باشد، باید به تقاضای نجات دهنده وثیقه قابل قبولی برای مورد ادعا من جمله بهره و هزینه‌های نجات دهنده تامین نماید. در دعاوی نجات معمول ترین وثیقه، وثیقه دینی است که توسط یک بانک یا موسسه مالی و از طریق مرجع قضایی یا هیات داور رسیدگی کننده به موضوع به دائن سپرده می‌شود. بدین ترتیب بانک یا موسسه ادای دین شخص یا موسسه مدیون را با سپردن وثیقه تعهد می‌کند و به دائن این حق داده می‌شود که از طریق دادگاه هم به مدیون و هم به ثالث وثیقه گذار مراجعه نماید. در حل و فصل اختلافات اشخاصی که به هر دلیلی مدیون شناخته می‌شوند برای تضمین در اجرای دین خود معمولاً تامین وثیقه می‌نمایند. در اینگونه موارد میزان اعتبار طرف مدیون نزد بانکها و موسسات و امکانات مالی او بستگی دارد. تفاهم میان مدیون و دائن از مواردی است که می‌تواند



می‌شود. از سوی دیگر کنوانسیون نجات در ماده ۱۴ جهت کمک به نجات دهندگی که در جلوگیری یا در حداقل رساندن صدمه به محیط زیست نقش مهمی ایفا کرده غرامت ویژه را پیش بینی نموده است. اگر چه قانونگذار به دید تشویق برای نجات دهندگان به تدوین این ماده اهتمام ورزیده است، اما مجهولات به کار رفته در این ماده و شبهات ایجاد شده به افزایش دعاوی نجات دامن زده است. در بند ۱ از ماده ۱۴ کنوانسیون نجات دریایی قانونگذار مالک شناور را به پرداخت اجرت نجات دهنده معادل هزینه‌های ملزم نموده است. اگر چه تدوین این ماده در تشویق نجات دهندگان در جلوگیری از آلودگی محیط زیستی ناشی از غرق شدن کشتی‌ها تأثیر بسزایی خواهد داشت، اما شاید نبود معیاری مشخص در تعیین هزینه‌های صرف شده در این عملیات توسط نجات دهنده زمینه بروز اختلاف و سوءاستفاده احتمالی نجات دهنده در برآورد کاذب این هزینه‌ها و تحمیل فشارهای سنگین مالی بر نجات یافتگان را باعث گردد. کنوانسیون در بند ۲ از این ماده نیز بر ابهامات ایجاد شده می‌افزاید و میزان غرامت قابل پرداخت توسط مالک شناور به نجات دهنده را تا حداکثر سی درصد هزینه‌های نجات دهنده اعلام نموده و در صورت موافقت دادگاه تا صد درصد هزینه‌ها نیز قابل افزایش دانسته است. سوالی که مطرح می‌گردد این است که قاضی دادگاه با استناد به چه شواهد و قرائنی به میزان واقعی هزینه‌های صرف شده توسط نجات دهنده پی خواهد برد؟

همان گونه که در ابتدای این مبحث گفته شد اجرت نجات دهنده در ردیف حقوق ممتاز قرار داشته و در صورتی که نجات یافته از پرداخت اجرت نجات سرباز زند نجات دهندگان برای استیفای حقوق خود باید به روش‌هایی که در حقوق ممتاز پیش بینی شده است متوسل گردند. در قانون دریایی ایران مواد ۳۲ و ۳۳ آیین خاصی را برای مطالبه حقوق ممتاز در نظر گرفته است. ماده ۳۲ اعلام می‌دارد: «در صورت عدم پرداخت حقوق ممتاز، ذی نفع می‌تواند به وسیله دادگاه حقوق خود را مطالبه و استیفای خود را از فروش اموال یا کشتی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد درخواست نماید. دادگاه در خواست و مدارک آن را به خواننده ابلاغ و به علاوه به منظور اطلاع اشخاص ذی نفع خلاصه آن را ظرف ۱۵ روز از تاریخ ابلاغ (هر ۵ روز یکبار) در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز آگهی نماید. پس از انقضای ۱۵ روز از تاریخ آگهی، دادگاه به درخواست و اعتراضات واصله رسیدگی و حکم مقتضی صادر می‌نماید و در صورت احراز صحت دعوی هر گاه استیفای طلب از سایر اموال سهل البیع محکوم علیه میسر نباشد، دادگاه دستور به فروش اموالی که نسبت به آن حقوق ممتاز وجود دارد خواهد داد، رای دادگاه به جز فروش کشتی قطعی است. در صورتی که دادگاه دستور به فروش کشتی صادر نماید، این دستور سه نوبت متوالی در روزنامه رسمی و یکی از جراید کثیرالانتشار مرکز منتشر خواهد شد. محکوم علیه و هر متضرر دیگری از این دستور ظرف یک ماه از تاریخ انتشار آخرین آگهی در صورتی که معادل محکوم به وجه نقد در صندوق دادگستری یا تضمین بانکی بسپارد می‌تواند به رای مزبور اعتراض کند. در این صورت اجرای حکم دادگاه تا پایان رسیدگی به اعتراض متوقف خواهد شد و رای که پس از رسیدگی به اعتراض صادر می‌شود قطعی است». ماده ۳۳ نیز بیان دارد: «در صورتی که نسبت به کشتی علاوه بر حقوق ممتاز حقوق عینی هم موجود باشد ابلاغ دادخواست به دارندگان حقوق مزبور نیز لازم است. هر گاه پس از صدور حکم بین اشخاصی که ذی حق شناخته شده‌اند ظرف یک ماه مقرر در ماده ۳۲ نسبت به فروش و تقسیم وجوه حاصل از آن توافق نشود، با رعایت مواد ۳۶ و ۳۷ بدواً



تاثیر گذار باشد، تامین نظر نجات‌دهنده در بند ۱ ماده ۲۱ کنوانسیون از سوی قانونگذار کاملاً عمدی بوده و به این معناست که نجات‌دهنده را مختار دانسته تا میزان و نوع وثیقه را خود تعیین نماید و در صورتی که مالک کشتی یا کسی که موظف به پرداخت اجرت نجات می‌باشد نتواند وثیقه مورد نظر نجات‌دهنده را تامین نماید باید وثیقه دیگری را به او بسپارد. دکتر نجفی اسفاد بر این عقیده‌اند که هر چند در دعاوی دریایی ارائه وثیقه عینی باب نیست اما در صورت درخواست نجات‌دهنده از صاحبان کشتی یا اموال نجات یافته ارائه آن چندان جای تعجب نیست. بند ۳ ماده ۲۱ کنوانسیون نیز در همین رابطه این گونه مقرر داشته است: «مادامی که وثیقه قابل قبولی برای مطالبات نجات‌دهنده علیه شناور یا اموال ذیربط تامین نشده است، نباید شناور و سایر اموال نجات یافته را از بندر یا مکانی که آن‌ها را در وهله نخست پس از اتمام عملیات نجات به آنجا آورده‌اند، بدون رضایت نجات‌دهنده تغییر محل داد». در تضمین بیشتر حقوق نجات‌دهنده قانون‌گذار در این ماده از صاحبان کشتی و اموال دریایی تقاضا نموده که از جابجایی خودسرانه اموال نجات یافته خودداری نموده و این اقدام را منوط به اجازه نجات‌دهنده دانسته است.

این اصل در نجات دریایی حاکم است که در صورتی یک نجات‌دهنده مستحق دریافت اجرت است که عملیات او موفقیت آمیز بوده و ایشان داوطلبانه اقدام به این عملیات کرده باشد. عکس این قاعده نیز صحیح است. کسی که نجات‌دهنده به کمک او شتافته است و ماز ایشان به نجات گیرنده یاد می‌کنیم می‌تواند در صورت عدم موفقیت نجات‌دهنده و سهل‌انگاری او اجحاف به حق خود را نزد دادگاه مطرح و علیه نجات‌دهنده اقامه دعوی کند. دادگاه‌ها در این خصوص حق دارند که در مبلغ مندرج در قرارداد تجدیدنظر کرده و به جهت قصور و کوتاهی نجات‌دهنده در عملیات نجات مبلغ دیگری را که مناسب تشخیص دهد به عنوان پاداش نجات تعیین نماید. اما موضوع مورد نظر در این گفتار پرداختن به ادعاهای نجات‌دهندگان نسبت به نجات‌گیرندگان مانند مالک یا فرمانده شناور به منظور حمایت از اوست، به عنوان مثال در مواردی ممکن است فرمانده یا مالک شناور وضعیت خطر پیش آمده و وسعت آن را به طور واقعی به نجات‌دهنده اعلام ننماید با این تصور که در صورت دادن اطلاعات واقعی، نجات‌دهنده از اقدام جهت کمک و نجات منصرف خواهد شد و یا آنکه ارزش واقعی شناور و محموله‌هایی که مورد عملیات نجات قرار گرفته را اعلام ننماید و در نتیجه اجرتی که به نجات‌دهنده تعلق گرفته فوق‌العاده کمتر از خدمات انجام یافته باشد. از سوی دیگر ممکن است نجات‌گیرنده کوشش و مهارت نجات‌دهنده را در جلوگیری یا به حداقل رساندن صدمه به محیط زیست انکار کرده فقط به این هدف که از میزان غرامت ویژه که نجات‌دهنده در انجام این مهم مستحق دریافت آن شده است بکاهد. در همه موارد مذکور نجات‌دهنده به عنوان مدعی یک حق باید با دلایل کافی موضوعات مورد بحث را اثبات نماید و هر گونه دلیلی که بتواند صراحتاً ادعای او را ثابت نماید نزد دادگاه مطرح کند، بدیهی است در صورت صحت، این ادعاها از سوی دادگاه‌ها پذیرفتنی است و لازم نیست دلیل خاصی ارائه گردد.

فرمانده یا مالک شناور یا مالک محموله‌های نجات یافته در صورتی که مدعی حقی شوند و تقاضای ابطال یا اصلاح قرارداد نجات را بنمایند مکلفند دلایل کافی برای اثبات دعوی خود ارائه نمایند. فرمانده‌ای که مدعی می‌شود نجات‌دهنده خود عامل ایجاد وضعیت اضطراری برای شناوری که وی فرماندهی آن را به عهده داشته، بوده یا اینکه مدعی باشد که نجات‌دهندگان از وضعیت موجود استفاده نموده و شرایط غیرمنصفانه‌ای را در قرارداد گنجانده و یا اجرت فوق‌العاده‌ای را مطالبه می‌نماید و یا اینکه نجات‌دهنده در نتیجه مسامحه خود نه تنها شناور و بار آن را به مکان امن منتقل نکرده بلکه باعث بروز آسیب جدی به آن‌ها شده است و موجبات بروز آلودگی زیست محیطی و نشست مواد نفتی و دیگر مواد خطرناک به دریا شده است باید از طریق ارائه دلایل مثبت ادعای خود از شهادت شهود، امارات، قسم یا هر دلیل دیگری موضوعات فوق را ثابت نماید. نجات‌دهنده در این حالت

صرفاً نقش منکر را دارد و وظیفه‌ای در ارائه دلیل مبنی بر اینکه وی از وضعیت اضطراری نجات‌یافتگان سوءاستفاده نکرده را نخواهد داشت و تنها کاری ایشان می‌تواند انجام دهد قسم خوردن است.

دادگاه‌ها به‌عنوان مرجع قضایی رسیدگی کننده نسبت به حل و فصل موضوع اقدام می‌نمایند و نمی‌توانند از رسیدگی به موضوع دعوی به این بهانه که قوانین مدون در این خصوص وجود ندارد طفره روند. در این دعاوی علاوه بر اینکه در قوانین دریایی و کنوانسیون مربوطه احکام صریحی وجود دارد، حتی در صورت عدم وجود چنین قوانین مدونی قاضی دادگاه می‌تواند احکام را با استناد به روح کلی حاکم بر قواعد عمومی قرار داده‌ها صادر نماید. قبل از تعیین قانون حاکم بر روابط نجات‌دهنده و نجات یافته ابتدا باید دادگاه صالح تعیین گردد و قاضی باید در بدو ورود به یک دعوی در خصوص صلاحیت در تعیین دادگاه صالح اظهار نظر نماید.

نهاد داوری به دلایلی همچون سرعت رسیدگی، صدور حکم در حداقل زمان ممکن و کاهش هزینه‌های رسیدگی در مقایسه با دادگاه‌ها جایگزین مناسبی برای محاکم محسوب می‌گردند، که در کشور ما به این نهاد کمتر توجه شده است. صاحبان دعوی ابتدا می‌توانند به داوری مراجعه کنند، اگر دعوی آن‌ها حل نشد؛ آنگاه دادگاه را به‌عنوان راه حل نهایی انتخاب نمایند. موضوع داوری که در قراردادهای نجات تنظیم شده از سوی موسسه بیمه لویدز نیز به‌صراحت پیش‌بینی شده است، در ایران مورد غفلت اصحاب دعوی قرار گرفته است. در همین راستا در تاریخ ۱۳۸۹/۷/۲۰ اقدام مثبتی از سوی اتحادیه مالکان کشتی در ایجاد شورای حل اختلاف دریایی متشکل از اساتید و خبرگان صنعت دریانوردی و حقوقدانان آشنا به حقوق دریایی به عنوان اعضای رسیدگی کننده به پرونده‌های دریایی و به هدف تسریع در صدور احکام انجام گردید که گامی ارزشمند در پرداختن به این امر محسوب می‌گردد. علیرغم صراحت ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران در خصوص تشکیل دادگاه‌های دریایی متاسفانه تاکنون ایجاد چنین دادگاهی محقق نشده و فقط به ایجاد یک شعبه در دادگاه عمومی تهران برای بررسی دعاوی دریایی و شعبه‌ای دیگر در بندرعباس اکتفا شده است. با عنایت به تأخیر محاکم در رسیدگی به پرونده‌های دریایی به دلیل کثرت پرونده‌ها که گاهاً ممکن است صدور حکم سال‌ها به طول بینجامد و همچنین قرار گرفتن اکثر بنادر در جنوب ایران، افتتاح حداقل چند شعبه دیگر در این منطقه از کشور از بار پرونده‌های ارجاعی به این دادگاه‌ها خواهد کاست و موجبات تسریع در صدور حکم نهایی را فراهم خواهد آورد. از آنجا که در ماده ۲۳ تصویب قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی نفتی مصوب ۱۳۸۹/۹/۱۷، قوه قضاییه موظف شده است تا نسبت به تشکیل محاکم تخصصی در هر یک از استان‌های ساحلی اقدام نماید شاید این اقدام ارزشمند ماده به فراموش سپرده شده ۱۸۸ قانون دریایی ایران را مجدداً احیا نماید. یکی از مشکلات اساسی که در خصوص دعاوی نجات وجود دارد کمبود قضات و وکلای آشنا به قوانین دریایی است. به گونه‌ای که در مراجع تجدیدنظر، دادگاه استان و دیوان عالی کشور قضات آشنا به مسائل دریایی وجود نداشته و کمبود آن‌ها کاملاً محسوس است. در این راستا، تربیت و آموزش قضات و آشنا نمودن آن‌ها به حقوق دریایی و علوم روز دریانوردی نقش مهمی را در تسریع احکام صادره در این خصوص خواهد داشت. از سوی دیگر دانشجویان علاقه‌مند به حوزه دریایی در طول دوره تحصیل صرفاً ملزم به گذراندن یک درس حقوق دریایی می‌باشند، که در برخی دانشگاه‌ها این درس نیز اختیاری است. ضرورت بازنگری دانشگاه‌ها در اعطای واحدهای بیشتر در زمینه حقوق دریایی یا حقوق دریاها بسیار تاثیر گذار خواهد بود. کشورهایی همچون انگلستان، هلند و غیره که هم در علوم دریانوردی و هم در حقوق مربوط به آن‌ها همواره پیشگام بوده‌اند و دانشگاه‌های بزرگی در این کشورها به آموزش علاقه‌مندان به این رشته اشتغال دارند، اعطای بورسیه از سوی وزارت علوم و اعزام سالانه دانشجویان به این کشورها تغییرات شگرفی را در این حوزه رقم خواهد زد.

منابع

در دفتر ماهنامه موجود است.



بیست نکته عملیاتی در تخلیه و بارگیری کالاهای فوق سنگین

بهزاد الصفی

کارشناس مسئول اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

بنادر پیوسته با تخلیه و بارگیری کالاهای فوق سنگین (Project cargoes) با وزن‌های ۱۰۰ الی ۵۰۰ تن مواجه هستند. این محموله‌ها اغلب تجهیزات استراتژیک نیروگاه‌های برق و پالایشگاه‌ها و مانند این‌ها هستند که برای ساخت آن‌ها هزینه و زمان زیادی صرف شده، لذا تخلیه و بارگیری ایمن آن‌ها به نحوی که در فرآیند عملیات بندری مواجهه با حوادثی نظیر سقوط و واژگونی نگردند بسیار حیاتی و مهم می‌باشد.

در زیر بیست نکته عملیاتی در این زمینه براساس استانداردهای بین‌المللی سازمان جهانی کار (ILO)، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و نیز تجربیات کسب شده در بنادر کشور به رشته تحریر درآمده است. به این امید که بنادر آن‌ها را پیش از پیش به اجرا گذارند.



۵- اپراتور جرثقیل و یا جامبو کرن کشتی حتماً بایستی گواهینامه لازم را داشته و با تجربه باشد.

۶- باتوجه به اینکه سیم بکسل‌های جرثقیل بیشترین نیرو را تحمل می‌کنند بایستی قبل از عملیات بازبینی شده تا فاقد هرگونه زدگی، فرسودگی، خوردگی و نقص فنی باشند. شرایط نگهداری و روغن کاری قبل از آن نیز بایستی مدنظر کارشناسان قرار گیرد.

۷- در هنگام تخلیه و یا بارگیری محمولات فوق سنگین بایستی همزمان عملیات تخلیه و بارگیری مخازن آب تعادل کشتی (ship ballast tanks) توسط افسر اول کشتی با دقت کامل انجام گیرد. کنترل کاربرد صحیح تجهیزات رایانه‌ای و مکانیکی کشتی قبل از عملیات نیز حیاتی است. در غیر این صورت احتمال واژگونی کشتی (CAPSIZE) آن در کنار اسکله وجود دارد. به‌طور کلی در نظر گرفتن حالت پایداری و ثبات کشتی بسیار مهم است.

۸- قلاب و یا همان هوک جرثقیل بایستی الزاماً دقیقاً بالای وسط محموله قرار گیرد. عدم دقت در این زمینه موجب کج شدن محموله در هنگام باربرداری و به‌هم خوردن تعادل محموله و کشتی می‌شود.

۹- عملیات باربرداری محموله از روی کفی بوژی جهت بارگیری به کشتی بایستی به‌صورت میلی‌متر به میلی‌متر توسط اپراتور جرثقیل انجام پذیرد. این مرحله بسیار حساس است و هرگونه عجله باعث احتمال پارگی وایر و سیم بکسل جرثقیل و برخورد شدید محموله به بدنه کشتی می‌گردد.

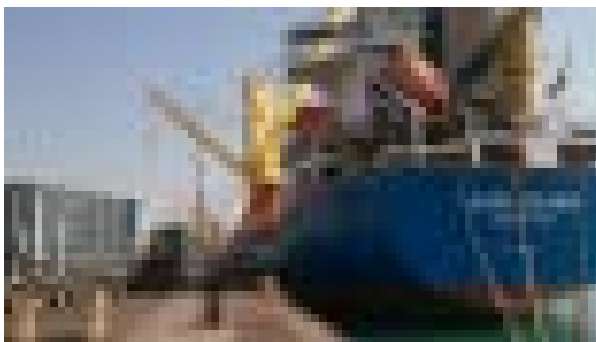
۱۰- ظرفیت کشتی که با علامت GT = GROSS TONNAGEMENT مشخص شده بایستی در نظر گرفته شده و از بارگیری بیش از حد خودداری گردد. در این زمینه سازمان بین‌المللی دریانوردی

۱- عملیات تخلیه و بارگیری محمولات فوق سنگین حتماً بایستی در روز انجام پذیرد. انجام این عملیات در شب هنگام که نور کافی وجود ندارد به‌طور کلی ممنوع است.

۲- چنین عملیاتی بایستی حتماً در شرایط آب و هوایی معمول انجام پذیرد. انجام این عملیات در هوای طوفانی و بارانی و... ممنوع است.

۳- ظرفیت باربرداری جرثقیل (Lifting) که با علامت SWL = SAFE (WORK LOAD) بر روی بوم جرثقیل درج شده بایستی کاملاً مدنظر قرار گرفته و از بلند کردن محموله‌هایی که بیش از ظرفیت جرثقیل می‌باشد جدا خودداری گردد.

۴- جرثقیل حتماً بایستی دارای گواهینامه ایمنی (SAFETY CERTIFICATE) معتبر باشد که پس از آزمایشات مختلف توسط موسسات بازرسی مورد تایید سازمان استاندارد ایران و نیز سازمان بنادر و دریانوردی صادر شده است.



در این تصویر ظرفیت کشتی ۱۰۷۰۰ تن GT

وزن محموله ۱۶۰ تن

ظرفیت جامبو کرن (جرثقیل) ۲۰۰ تن {SWL = ۲۰۰ TON}

بر روی بوژی ۱۲ محوره شامل ۴۸ چرخ

که در مرکز کشتی قرار گرفته و فرمول تعادل کشتی (GM) نقص نگردد، امری حیاتی است. لاشینگ و مهاربندی کالا باید به نحو دقیق انجام پذیرد.

۱۶- تمام کارگران و پرسنل فعال در عملیات بایستی از لوازم حفاظت فردی استفاده نموده و نسبت به خطرات کار توجیه شده باشند.

۱۷- طرح واکنش در شرایط اضطرار (EMERGENCY RESPONSE PLAN) برای این عملیات از قبل تدوین شده باشد تا در صورت بروز نقص فنی تجهیزات، پارگی وایر و... بتوان اقدامات پیشگیرانه را به سرعت انجام داد و از شدت حادثه جلوگیری نمود.

۱۸- حضور افسر ایمنی بندر (HSE OFFICER) در صحنه عملیات و نظارت بر فعالیت ایمنی کار الزامی است.

۱۹- محوطه عرشه اسکله بایستی با نصب علائم هشدار دهنده از سایر قسمت‌های محوطه جدا شده باشد تا سایر افراد و کامیون‌ها به داخل آن وارد نشده و باعث تداخل در عملیات نگردند.

۲۰- تصاویر و فیلم‌های حوادث اتفاق افتاده در سایر بنادر جهان در حین اجرای این عملیات بایستی از قبل توسط کارشناسان مربوطه مشاهده گردیده و حادثه براساس روش SHEL آنالیز گردد تا بتوان درس‌های آموزنده را فراگرفت.

کنوانسیون خط شاهین کشتی‌ها (LOAD LINE) را تدوین نموده که بایستی الزامات آن در نظر گرفته شود.

۱۱- یک طرف محموله بایستی به طنابی متصل و توسط کارگر ماهر مهار شود تا در هنگامی که محموله فوق سنگین به صورت معلق بین عرشه اسکله و کشتی قرار گرفته کنترل شده و از تکان خوردن آن جلوگیری کند.

۱۲- افسرانی که وظیفه کنترل و بازرسی از تجهیزات کشتی را دارند بایستی به دقت وضعیت ایمنی و کارکرد صحیح تجهیزات مرتبط کشتی را قبل از عملیات کنترل نموده و در صورت مشاهده هرگونه نقصی اجازه فعالیت ندهند.

۱۳- برقراری کامل ارتباطات رادیویی و بیسیم جهت هماهنگی بین کاپیتان کشتی، افسر اول کشتی، اپراتور کرن و سوپروایزر بایستی برقرار باشد. هرگونه نقص در تجهیزات بیسیم باعث عدم وضوح دستورات کاپیتان شده و بالتبع حوادث غیرقابل جبران را به وجود می‌آورد.

۱۴- قبل از شروع عملیات، نقشه بارچینی کشتی (SHIPSTOWAGE PLAN) طراحی و تدوین شده و همه پرسنل مرتبط با عملیات توجیه شده باشند. در این راستا توجه به دستورالعمل کنوانسیون SOLAS (ایمنی در دریا) شایان توجه جدی می‌باشد.

۱۵- چیدمان صحیح و اصولی محموله در انبار کشتی به نحوی

در پایان اشاره می‌گردد عدم توجه به موارد بالا ریسک بروز حادثه را افزایش می‌دهد. لطفاً به تصویر پایین دقت کنید.





رخدادهای مهم سال ۲۰۱۴ میلادی در سازمان بین‌المللی دریانوردی

مآندانا منصوریان

نماینده جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی

نشان داده شده است. تغییر در شیشه‌های پل فرماندهی، نوع قایق‌های نجات، تجهیزات حفاظت گرمایی، لباس‌های غوطه‌وری، صدور گواهینامه و تهیه راهنماها و آموزش فرماندهان و افسران و دیده‌بانان از جمله مواردی هستند که در این آیین‌نامه پیش‌بینی شده است. افزایش کارایی انرژی و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتی‌ها هم از دیگر مواردی بود که در سال ۲۰۱۴ مورد توجه آی‌مو قرار داشت. اصلاحات مصوب سال ۲۰۱۱ میلادی که مقرراتی را برای کاهش گازهای گلخانه‌ای ناشی از کشتیرانی بین‌المللی پی‌ریزی نموده، همراه با اجباری شدن شاخص طراحی کارایی انرژی برای شناورهای جدید و لزوم داشتن طرح مدیریت کارایی انرژی برای کلیه کشتی‌ها، که از اول ژانویه ۲۰۱۳ لازم‌الاجرا شدند، همگی از اقدامات مهم آی‌مو به‌شمار می‌آید.

دزدی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها و انجام اقداماتی جهت مقابله با دزدی دریایی در آبه‌های شمالی و خلیج عدن، غرب و شمال آفریقای مرکزی و تهیه Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy (BMP4) از جمله اقدامات مهم آی‌مو در سال ۲۰۱۴ به‌شمار می‌آید.

سال ۲۰۱۴ سال اتفاقات و مصوبات مهم در آی‌مو به‌شمار می‌آید. از جمله این اتفاقات شیوع بیماری ویروسی "ابولا" بود که نام "تهدید امنیت و آرامش بین‌المللی" را از شورای امنیت سازمان ملل گرفت. در همین راستا، آی‌مو راهنماها و بروشورهایی در خصوص اقدامات پیشگیرانه جهت کشتی‌هایی که به کشورهای غرب آفریقا سفر می‌کنند، منتشر نموده است. علاوه بر صنعت دریانوردی، سازمان بهداشت جهانی نیز اقداماتی را به‌عمل آورد و در نهایت، با تلاش‌های مشترک آی‌مو و WHO و سایر گروه‌های ویژه (Task force) دخیل در امر حمل و نقل، شیوع بیماری ابولا، پایش و تحت کنترل قرار گرفت. آی‌مو در این خصوص اینفوگرافی را برای آشنایی و نحوه پیشگیری از شیوع بیماری ابولا در کشتی‌ها و بنادر منتشر نمود که در شکل ذیل مشاهده می‌شود:

از دیگر اقدامات مهم آی‌مو در سال ۲۰۱۴، تصویب آیین‌نامه بین‌المللی جهت شناورهای متردد در آبه‌های قطبی بود که اصلاحاتی را کنوانسیون سولاس ایجاد نمود. این اصلاحات در نوامبر ۲۰۱۴ تصویب و از اول ژانویه ۲۰۱۷ به‌صورت تصویب به شکل "اصلاحات ضمنی" لازم‌الاجرا می‌گردد. نکات مهم و اساسی که در آیین‌نامه Polar Code در رابطه با ایمنی شناورها به آن پرداخته شده در شکل بالا به‌صورت اینفوگراف

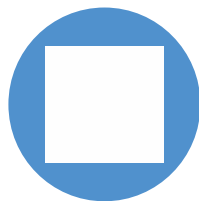
پرداختن به ایمنی شناورهای مسافری و تصویب اصلاحاتی به کنوانسیون سولاس متعاقب وقوع سانحه شناور مسافربری Costa Concordia در ژانویه ۲۰۱۲ از جمله اقدامات مهم آیمو در سال ۲۰۱۴ بود. این اصلاحات اول ژانویه ۲۰۱۵ لازم الاجرا می‌شوند و عبارتند از: اصلاحیه به مقرره ۱۹ فصل سوم سولاس مبنی بر الزام جمع کردن (mustering) و لزوم آموزش به مسافری جدیدالورود به کشتی، درست قبل یا بلافاصله بعد از ترک کشتی از بندر، در خصوص نحوه استفاده از جلیقه نجات و یا اقدامات لازم در زمان اضطرار در کشتی‌های مسافری که بیش از ۲۴ ساعت سفر آن به طول می‌انجامد. همچنین اصلاحاتی در خصوص انجام مانورها در زمان اضطرار به نحوی که با شرایط اضطرار واقعی مطابقت داشته باشد. در خصوص ورود به محفظه‌های بسته و یا وظایف نجات در زمان اضطرار، خدمه باید حداقل یکبار در طول هر دو ماه در مانور مربوطه شرکت نمایند. علاوه بر موارد یادشده اصلاحاتی به آیین‌نامه‌های DSC Code, HSC Code و MODU Code در خصوص ورود به محفظه‌های بسته و نحوه ثبت جزئیات مانور ترک از کشتی در شرایط اضطرار ایجاد شده است. در خصوص آموزش‌های روی کشتی و مانورهای استفاده از وسایل نجات جان افراد در MODUها موارد باید در یک Log Book که توسط مرجع دریایی توصیه می‌شود، ثبت و نگهداری شود. تاکید دبیرکل به اجرای کنوانسیون آب توازن حاکی از اهمیت این کنوانسیون در جهت حفاظت از محیط زیست دریایی می‌باشد. ایشان در پیامی اعلام کردند که هزینه صرف شده برای از بین بردن اثرات نامطلوب ورود شانهدار مهاجم Mnemiopsis leidyi به دریای خزر سالانه بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار می‌باشد. این هزینه، شامل هزینه‌های

اقتصادی و معیشتی برای صیادان حاشیه دریای خزر نمی‌شود. از همین رو، دبیرکل آیمو ضمن تاکید بر الحاق به کنوانسیون آب توازن (BWM)، اجرای موثر این کنوانسیون را راهی برای ایجاد "توسعه پایدار" که از اهداف سازمان ملل می‌باشد، اعلام نمود. مهاجرت‌های غیرقانونی از طریق دریا، از جمله معضلاتی است که سازمان جهانی دریانوردی، در سال ۲۰۱۴ با آن روبرو بوده است. اطلاعات و آمارهای سال ۲۰۱۴، خبر از افزایش مهاجرت‌های غیرقانونی از طریق دریا می‌دهد. این افزایش، بالا رفتن ریسک برای جان مهاجرین و بالا رفتن تعداد عملیات جستجو و نجات در دریا برای خدمات‌رسانی به آن‌ها را به دنبال دارد. در سال ۲۰۱۴، ۴۲۷۲ مورد مرگ و میر ناشی از مهاجرت‌های غیرقانونی گزارش شده است. آمارها همچنین حاکی از آن است که از اول ژانویه ۲۰۱۴، حداقل ۳۴۸,۰۰۰ نفر خطر مهاجرت غیرقانونی از طریق دریا را به جان خریده‌اند. آیمو معتقد است اگر چه سهم خود را در رابطه با جلوگیری از این مهاجرت‌های غیرقانونی می‌تواند ایفا کند، اما معتقد است که همکاری و هماهنگی بین سایر ارگانه‌های ذیربط و آژانس‌های سازمان ملل، پلیس اینترپل و کمیسیون اقتصادی اتحادیه اروپا و سایر نهادهای ذی‌مدخل ضروری است. لازم به ذکر است، سازمان ملل به منظور جلوگیری از مهاجرت‌های غیرقانونی، "پروتکل مقابله با مهاجرت از طریق زمین، دریا و هوا" را که ضمیمه کنوانسیون سازمان ملل در خصوص مقابله با "جرایم سازماندهی شده فراملی" است را تصویب نموده است. به اطلاع می‌رساند که در سانحه حریق کشتی مسافربری Norman Atlantic که در ۲۸ دسامبر ۲۰۱۴ یعنی در تاریخ تهیه این گزارش اتفاق افتاد، بیش از ۱۰۰ نفر مسافر قاچاق در کشتی موردنظر حضور داشته‌اند.

تکته دریاه ابولا و سفرهای دریایی

کم خطر بودن سفر به / از کشورهای مبتلا به ابولا

نکاتی که باید بدانید ...



وقتی سوار کشتی هستید

اگر دارای تب یا علائم ابولا هستید، فوراً کاپیتان و یا پزشک کشتی را مطلع سازید

تب، ضعف، درد عضلانی و گلودرد؛ به همراه حالت تهوع، اسهال و خونریزی

درباره ملوان یا مسافری که دارای علائم ابولا است به کاپیتان و یا پزشک اطلاع دهید



زمانی که در کشتی / بندریا ترمینال هستید

از تماس فیزیکی مستقیم با افرادی که دارای علائم ابولا هستند پرهیز کنید



در طول روز دستان خود را با الکل شست‌وشو کرده و از آب و صابون برای شست‌وشوی دستان استفاده کنید

به شخصی که در اثر ابولا فوت کرده دست نزنید



اگر دارای علائم ابولا هستید فوراً درخواست کنید که تحت مراقبت‌های پزشکی قرار گیرید



نحوه پیشگیری از شیوع بیماری ابولا در شناورها و بنادر



شبهات‌های سانحه «تایتانیک» و «کاستاکنکور دیا» درس‌هایی که در طی یک قرن آموخته نشد

فائزه قدیری

کارشناس بررسی سوانح دریایی
اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران

سانحه غرق شدن کشتی کاستاکنکور دیا در ژانویه ۲۰۱۲ نشان داد که سوانح حتی برای کشتی‌هایی که دستاوردی فوق‌العاده از تکنولوژی مدرن به نظر می‌رسند و برخلاف گذشت ۱۰۰ سال از قانون گذاری و پیشرفت‌های فنی در ایمنی دریانوردی، همچنان می‌توانند اتفاق بی‌افتند. هدف از این نوشتار هر چند تحقیق و تفکر بر عوامل قطعی سانحه کاستاکنکور دیا نیست، اما هدف از آن بررسی برخی عوامل انسانی و سازمانی است که در خصوص این سانحه وجود داشته که در سانحه تایتانیک نیز در یک قرن پیش از این موجود بوده و این عوامل ممکن است در سوانح دریایی دیگری که طی این سال‌ها به وقوع پیوسته نیز وجود داشته باشد. این نوشتار بیان می‌دارد که این عوامل به تنهایی عمل نمی‌کنند بلکه در ترکیب و اغلب به همراه سایر عوامل زمینه‌ای باعث پدید آمدن چنین سوانحی می‌گردند. این نوشتار به‌طور منتقدانه‌ای تمرکز بررسی سوانح دریایی را مورد بررسی و بازنگری قرار داده و مشخص می‌نماید که به این عوامل توجه و دقت کافی نشده است. ضمناً این مسأله مورد بحث قرار می‌گیرد که اعتماد و اطمینان گسترده به تأثیر قوانین توسعه یافته تکنیکی که از توصیه‌هایی است که از بیشتر بررسی‌های سوانح دریایی ناشی می‌شود، منجر به کاهش حساسیت نسبت به اثرات متقابل پیچیده عوامل و مؤلفه‌های موجود در سیستم‌های اجتماعی-تکنیکی می‌گردد. چنانچه ایمنی دریانوردی بخواهد به‌طور پایداری ارتقاء یابد، تمرکز سیستم‌تئیک باید در بررسی‌های سوانح آینده به اجرا گذاشته شود.



مؤثر در سانحه تایتانیک در به وجود آمدن سانحه کاستاکنکور دیا نیز دخیل بوده‌اند. هر چند، عوامل فیزیکی و بی‌واسطه مورد نظر نیست و عوامل زمینه‌ای که در برخی موارد از آن به عنوان عوامل با "انتهای کند" یا یاد می‌شود مورد بررسی قرار می‌گیرد. در اوایل دهه ۱۹۹۰، تعداد فزاینده‌ای از موارد نشان دادند که توضیحات رضایت‌بخشی از سوانح تنها آن‌هایی بودند که حوادث و اعمال واقعی و قابل لمس در ارتباط با شرایطی که توسط عواملی که در زمان یا مکان تعیین شده بودند را شامل می‌گشتند. مفاهیم "انتهای تیز" و "انتهای کند" جهت تشریح تفاوت بین عوامل مبدائی (که در اینجا و حالا فعالیت می‌کنند) و عوامل فاصله‌دار (که در آنجا و در آن زمان کار می‌کنند) معرفی شدند و این که چگونه این عوامل در ترکیب با یکدیگر می‌توانند منجر به

مقدمه

سال ۲۰۱۲ نمایان‌گر اولین قرن پس از غرق تایتانیک در اقیانوس منجمد شمالی پس از برخورد با کوه یخی است. و این سال یادآور سانحه دریایی غیر قابل تصور و قابل توجه دیگری نیز می‌باشد که تنها چند ماه پس از یادبود صدسالگی تایتانیک به وقوع پیوست. هر دو مورد آخرین فناوری روز خود برای کشتی‌های Cruise را در بر می‌گرفت؛ اگر چه "وضعیت صنعتی" به طرز چشم‌گیری در این یکصدسال متحول شده است. همان‌گونه که تایتانیک با یک کوه یخی برخورد نمود، کاستاکنکور دیا با یک صخره زیر آب برخورد کرد. در هر دو مورد، کشتی‌ها با آب گرفتگی شدید و غیرمنتظره‌ای مواجه شدند. هدف از این نوشتار بررسی این مطلب است که تا چه حد عوامل

سانحه شونده.

در حالی که تکنولوژی دریانوردی از سال ۱۹۱۲ تا ۲۰۱۲ متحول شده است، عوامل انسانی - که به عنوان خصوصیات روانشناسی و فیزیولوژیکی دریانوردان شناخته شده اند - و عوامل سازمانی همانند آن تغییر نکرده است.

چنانچه انسان ها تغییر می کردند، تکامل تدریجی به سرعت اتفاق می افتاد و این مانند گذشت ۱۰۰ سال در یک چشم به هم زدن است. جالب تر اینکه عوامل سازمانی نیز به همان صورتی که قبلا بوده اند به نظر می رسند. سازمان ها البته در خصوص روشی که کارهایشان را انجام می دادند به دلیل یکپارچگی افقی و عمودی توسعه یافته که به دلیل تکنولوژی اطلاعاتی که در همه جا حی و حاضر است، تغییر یافته اند. اما اندیشه و رفتار مدیریت بسیار کمتر و یا حتی حداقل در مواردی همچون ریسک پذیری و اولویت بندی مسائلی مرتبط با ایمنی، به هیچ وجه تغییر نکرده است.

هدف از این نوشتار بررسی عوامل مستقیم سانحه کاستاکنکور دیا نمی باشد. هدف از این، نشان دادن این موضوع است که سوانح هنوز به همان دلایل انسانی و سازمانی اتفاق می افتند، علی رغم اینکه پیشرفت های تکنولوژیکی طی این صدسال اتفاق افتاده است و علی رغم اینکه تمامی مقررات ایمنی و تمهیدات گسترده وجود داشته است. این مسأله قابل توجه است که شرایط مشخص اساسی هنوز همان هایی هستند که در زمان سانحه تایتانیک وجود داشته اند. این حتی قابل توجه تر و بدتر و قابل تأسف تر است که بررسی های سوانح و عکس العمل نسبت به سوانح هنوز به همان روشی صورت می گیرد که در ۱۰۰ سال پیش بوده است.

مروری بر اطلاعات حقیقی از هر دو سانحه غرق تایتانیک در ۱۹۱۲

تایتانیک یک کشتی مسافری و در حقیقت با آخرین فناوری روز خود

بود که در اولین سفر خود از بندر سوتامتون در انگلستان به نیویورک در امریکا سفر می کرد. کشتی پس از تصادم با یک کوه یخی در صبح زود روز ۱۵ آوریل ۱۹۱۲ غرق شد.

حقایق مربوط به سانحه

مسیر کشتی ۲۵ مایلی جنوب محل تعیین شده برای میدان یخ بین ماه مارس و جولای، در داخل محلی که "کوه های یخی در داخل این خط در آوریل، ماه مه و ماه ژوئن دیده شده اند، تنظیم شده بود. گزارش بررسی سانحه به چندین جهت دریانوردی اشاره می نماید که خطر ناشی از وجود یخ در این ناحیه را مشخص کرده است. هشدارهای مربوط به وجود یخ ابتدا ۴۸ ساعت پیش از تصادم دریافت و فهمیده شده بود. چندین هشدار دیگر نیز تا قبل از وقوع سانحه دریافت شده بود.

فرمانده و افسران مسئول نگرانی از حضور یخ در نزدیکی کشتی مطلع بودند و انتظار داشتند تا پیش از نیمه شب به آن برسند (کشتی در ساعت ۲۳:۴۰ با کوه یخی برخورد نمود)

افسران از توانایی خود برای تشخیص یخ در یک فاصله ایمن اطمینان داشتند (افسر دوم در خصوص یخ اظهار نموده بود: "من تشخیص دادم که من باید آن را (یخ را) با وضوح کافی و در فاصله یک و نیم مایلی یا احتمالاً ۲ مایلی ببینم")

گزارش سانحه به چندین مورد مکالمه در پل فرماندهی بین افسران و فرمانده راجع به آن یخ اشاره می نماید و این احتمال می رود که می توانسته تحت آن شرایط آب و هوایی معین دیده شود.

از آزمایشات صورت گرفته بر روی کشتی مشابه این کشتی، گزارش مربوط نتیجه گیری می نماید که برای تغییر جهت کشتی در سرعت ۲۲ گره دریایی، ۳۷ ثانیه مورد نیاز بوده است. هر چند افسر دیده بانی انتظار داشته است که یخ در فاصله دورتر از این هم می توانسته قابل رؤیت باشد، که به او اجازه دهد تا بدون فشار زمانی برای اینکه چه

ترجیح کارایی در برابر ایمنی مورد تأیید قرار دادند. در سناریوی هر دو سانحه مشکلاتی در تخلیه کشتی وجود داشته است. در مورد تایتانیک پیگیر) مقرراتی پس از سانحه بوجود آمد (کنفرانس بین‌المللی در خصوص ایمنی در دریای ۱۹۱۴) همچنین براساس درس‌های گرفته شده از سانحه کاستاکنکور دیا، اصلاحات و توصیه‌هایی برای کشتی‌های مسافری در اجلاس MSC91 به تصویب رسید.

این نوع پاسخ‌دهی به سوانح در بیشتر زمین‌ها وجود دارد. اینکه شباهت‌های زیادی بین دو سانحه در یانوردی که یک قرن از هم فاصله دارند دیده شده است، این سؤال را در ذهن ایجاد می‌کند که چرا این عوامل زمین‌های با توجه به اینکه تکنولوژی به طور چشم‌گیری در طول زمان تغییر کرده است همچنان وجود دارد. برای درک این موضوع، لازم است که به عوامل انسانی و سازمانی سوانح نگاهی بیاندازیم. همچنین این موضوع نیز ضروری است که بررسی نماییم که سوانح چگونه مورد بررسی قرار گرفته و اطلاعاتی که توسط چنین بررسی‌هایی ایجاد می‌شوند چگونه در فاز پیگیری شرکت‌های کشتیرانی و مراجع تنظیم مقررات قرار می‌گیرند.

روش مرسوم عکس‌العمل نسبت به سوانح اصرار بر مطابقت‌دهی با قوانین یا دستورالعمل‌ها، برای اضافه نمودن قوانین جدید یا دستورالعمل‌های جدید (و انتظار داشتن نسبت به رعایت آن‌ها) و یا معرفی تکنولوژی‌های جدید است. نکته قابل توجه در اینجا است که روش بررسی یک سانحه تبعاتی خواهد داشت که می‌تواند نتایج حاصل از آن را تحت تأثیر خود قرار دهد. به عبارت دیگر روش‌های بررسی سوانح آن‌هایی هستند که مفهوم "آنچه که شما در جستجوی آن هستید، آن چیزی است که آن را می‌یابید." و راه‌حل‌ها آن‌هایی هستند که مفهوم "آن چیزی که شما آن را می‌یابید، آن چیزی است که آن را اصلاح و به سامان می‌کنید." را در بردارند. در هر دو مورد، خروجی محدود به فرضیات بیان نشده از همان بررسی می‌باشد.

تصمیمات مربوط به هر دو سانحه

واژه "عوامل انسانی" امروزه مجموعه عوامل انطباقی از موضوعات و پسکرانه‌ها را شامل می‌شود که از طراحی تجهیزات، ارتباطها و موارد قابل انتخاب، آموزش و سازمانی از کارهای گروهی رده‌بندی می‌شود. در این نوشتار، موضوع مورد بحث به نقش پذیرفته شده عوامل انسانی در ایمنی، محدود می‌گردد و تبعات تمرکز بخشی به انسان‌ها در "انتهای تیز" و "انتهای کند" به ترتیب مورد بررسی قرار می‌گیرد.

اقدامی را انجام دهد تصمیم گرفته و کلیه مانورها را بدون به حاشیه انگاشتن ایمنی انجام دهد. زمانی که او متوجه کوه یخی شد، او به‌طور غریزی عمل نمود و دو اشتباه انجام داد- او موتور را متوقف نمود و تمام به عقب کشید. در حالی که در همان زمان با سکان (rudder) عمل می‌کرد.

غرق کاستاکنکور دیا در سال ۲۰۱۲

کشتی کاستاکنکور دیا بندر Civitavecchia را در ۱۳ ژانویه ۲۰۱۲ در ساعت ۱۹:۱۸ به وقت محلی به مقصد Savona ترک نمود. حدود ساعت ۲۱:۴۵ کشتی با صخره زیرآبی در مقابل جزیره Giglio برخورد نمود. به دنبال آن مقاومت کشتی در برابر نفوذ آب از بین رفت و پیرو آن ساختار کشتی دچار آب‌گرفتگی بسیار شدیدی شد به نحوی که موتورهای کمی پس از آن خاموش گردید. کشتی (به‌طور عمده و یا غیر عمده) به سمت جزیره بازگشت و در آب‌های کم عمق واژگون شد.

برنامه سفر شامل یک نقطه راه با یک تغییر مسیر بیش از ۶۰ درجه (از ۲۷۸ درجه به ۲۳۴ درجه) با فاصله ۰/۹ مایل دریایی از Punta Della Torricella (جزیره Giglio) بوده است.

کاپیتان بر روی پل فرماندهی بوده و فرمان این تغییر مسیر را صادر کرده است. او از سرعت کشتی زمانی که ۱۶-۱۵ گره دریایی بوده است و زمانی که به جزیره نزدیک می‌شده نکاست. برای تغییر مسیر، سیستم پیلوت خودکار خاموش شده و هدایت دستی انجام شد. مانور تغییر مسیر، به موقعیتی خارج از مسیر عبور از جزیره و فقط حدود ۰/۳ مایل دریایی جنوب صخره LeScole که درست در مقابل کشتی قرار می‌گرفت، منتج گردید. سپس تلاش‌ها برای تغییر مسیر کشتی به منظور جلوگیری از برخورد با صخره سمت چپ موجود در نقشه، "صخره LeScole"، با گرفتن تمام سکان به سمت راست- تمام سکان به چپ، ترکیب مانوری با شکست مواجه شد و کشتی به صخره شرقی LeScole برخورد نمود.

تمامی تجهیزات الکترونیکی پل فرماندهی که می‌توانست خطر به گل‌زدگی را مشخص نماید کار می‌کردند.

شواهد برگرفته از سوابق سیستم شناسایی خودکار (AIS) نشان می‌دهد که حداقل یک عبور نزدیک از این جزیره در گذشته در آگوست ۲۰۱۱ اتفاق افتاده است.

هر چند رسانه‌ها مباحث و مناظره‌های زیادی در خصوص این مانورها قبل و بعد از این تصادم با صخره ایجاد کردند. همچنین مباحث زیادی در خصوص تخلیه کشتی و همچنین زمان انتقال اطلاعات به مسافران و نیروهای پاسخ اضطراری ساحلی به وجود آمد. البته بررسی آن عوامل هدف این نوشتار نمی‌باشد. سؤالی که اینجا مطرح است این است که چرا افراد و سازمان‌ها ریسک‌هایی را که در خصوص بهره‌برداری از کشتی‌های بزرگ با تعداد زیادی مسافر در چنان شرایطی وجود دارد را دست کم می‌گیرند.

شباهت‌های بین این دو حادثه

تفاوت‌های تکنولوژیکی در سال ۱۹۱۲ و ۲۰۱۲ غیر قابل مقایسه می‌باشد. با این حال "مکانیزم‌های" موجود در هر دو سانحه اساساً شبیه به هم هستند- تصادم با یک شیء در زیر آب که منجر به صدمه ساختاری شدید به بدنه کشتی شد. نگاه دقیق‌تر به هر دو سانحه مشابهت‌های بیشتری را نمایان می‌سازد:

هر دو کاپیتان بسیار با تجربه بوده و دارای سوابق خدمتی بدون نقصی تا قبل از سانحه بودند.

هر دو کاپیتان از خطرات بالقوه مطلع بوده، اما فکر می‌کردند که ریسک‌ها بسیار کوچک بوده و آن‌ها می‌توانند به سادگی آن را کنترل نمایند.

در مورد تایتانیک هیچ افسری در پل فرماندهی به نحوه ناوبری کشتی اعتراض نمود. همچنین هیچ اطلاعاتی در این خصوص که افسران کاستاکنکور دیا مخالفتی با دستور مانور کشتی که کاپیتان صادر نمود داشته باشند، وجود ندارد.

در هر دو مورد شرکت‌های کشتیرانی (White Star Line & کاستاکنکور دیا) به صورت تلویحی و یا حتی ترغیبی تصمیمات فرماندهان را برای

درجه قدرت و اختیار و اثر آن بر ارتباطات:

واژه "درجه قدرت و اختیار" به توزیع تصمیم‌گیری و توازن یا عدم توازن قدرت و اختیار در یک گروه یا سازمان، معمولاً در ارتباط با یک موقعیت خاص تعریف می‌شود. اگرچه این موضوع به ندرت توسط صنعت دریانوردی مورد ملاحظه قرار گرفته است، اما به عنوان مثال در مباحث سلامت و هوانوردی نقش مهمی ایفا می‌نماید. به عبارت دیگر می‌توان مفهوم "درجه قدرت و اختیار" را زمانی که فردی با اختیار و قدرت پایین تر بخواهد شخصی با اختیار بالاتر را مورد سؤال قرار داده و یا به چالش بکشد درک نمود. "درجه قدرت و اختیار" به تنهایی توسط سایر عوامل مانند تحصیلات، عقبه اجتماعی، جنسیت، سن، نقش‌های حرفه‌ای و تخصص ادراکی تحت تأثیر قرار می‌گیرد. بر اساس اطلاعات موجود از گزارشات بررسی سوانح، به نظر می‌رسد که فرمانده تایتانیک توسط پرسنل زیردستی خود در خصوص ارزیابی‌اش از موقعیت و چگونگی هدایت کشتی مورد چالش قرار نگرفت. اما عدم وجود اسنادی مبنی بر عدم توافق بیم فرمانده و افسران کشتی به معنای این نیست که همه افسران با این موضوع موافق بوده‌اند که کلیه ریسک‌های مربوط به تصادم با کوه یخی، تحت کنترل بوده است و این که یک کوه یخی نزدیک به کشتی به موقع قابل تشخیص می‌باشد. "درجه قدرت و اختیار" ممکن است از اظهار نظر افسران جلوگیری کرده باشد.

در خصوص کاستاکنکور دیان نیز شواهدی بر اینکه اعضای تیم پل فرماندهی در زمانی که کشتی به جزیره Giglio نزدیک می‌شده، فرمانده کشتی را مورد اعتراض قرار دهند وجود ندارد. چندین سانحه دریایی دیگر وجود داشته‌اند که "درجه قدرت و اختیار" در آن نقش ایفا کرده است.

اندیشه گروهی و میل به هماهنگی

"درجه قدرت و اختیار" تنها عاملی نیست که ممکن است مانع از توضیحات حیاتی اعضای خدمه به تصمیمات گرفته شده توسط مافوق‌شان شود. از سایر عوامل، اندیشه گروهی و میل به هماهنگی است. زمانی که کشتی Bow Eagle در سال ۲۰۰۲ با کشتی ماهیگیری Cistude برخورد نمود، Cistude درخواست کمک کرد. با توجه به اینکه به جز تیم پل فرماندهی، سایرین در کشتی Bow Eagle متوجه تصادم نشده بودند افسر نهبانی می‌خواست که سریعاً از صحنه تصادف فرار نمایند، او دیده‌بان را متقاعد نمود تا در خصوص تصادف سکوت کند. دیده‌بان نیازی به ترسانیده شدن توسط افسر مسئول نهبانی نوابری نداشته اما ممکن است به دلیل هماهنگی یا برای تلقی شدن به عنوان یک رفیق خوب در یک تیم این کار را انجام داده باشد. در شرایط مشابه، فرمانده تایتانیک ممکن است از یک اندیشه گروهی عمومی در تیم پل فرماندهی منتفع شده باشد، پرسنلی که همگی نخواستند بودند درگیر یک ناسازگاری آشکار شوند. در خصوص کاستاکنکور دیان نیز باید دید که آیا چنین شرایطی وجود داشته است و یا خیر.

تأخیر شناختی، نیروی مقاوم در برابر تجدیدنظر در ارزیابی موقعیت

واژه "پسماند شناختی" یا تثبیت روانشناسانه، حالتی را توصیف می‌نماید که در آن افراد از تجدیدنظر کردن ارزیابی اولیه خود در پاسخ به یک مدرک جدید عاجز می‌باشند، به ویژه مدرکی که در تضاد با آنچه که انتظار می‌رود باشد. در حالی که ارزیابی اولیه موقعیت ممکن است در زمانی که صورت می‌پذیرد مناسب به نظر برسد، پسماند شناختی به معنای این است که نه ارزیابی اولیه و نه روش اقدام انتخاب شده حتی اگر فرصتی (شانسی) برای تغییر آن به وجود آید، تغییر پیدا نکند. ممکن است کمبود بروز نظرات حیاتی در خصوص تایتانیک یا کاستاکنکور دیا به دلیل پسماند شناختی از موقعیت باشد که منجر به ایجاد تصور مبهم و ناصحیح از موقعیت به وجود آمده شده باشد.

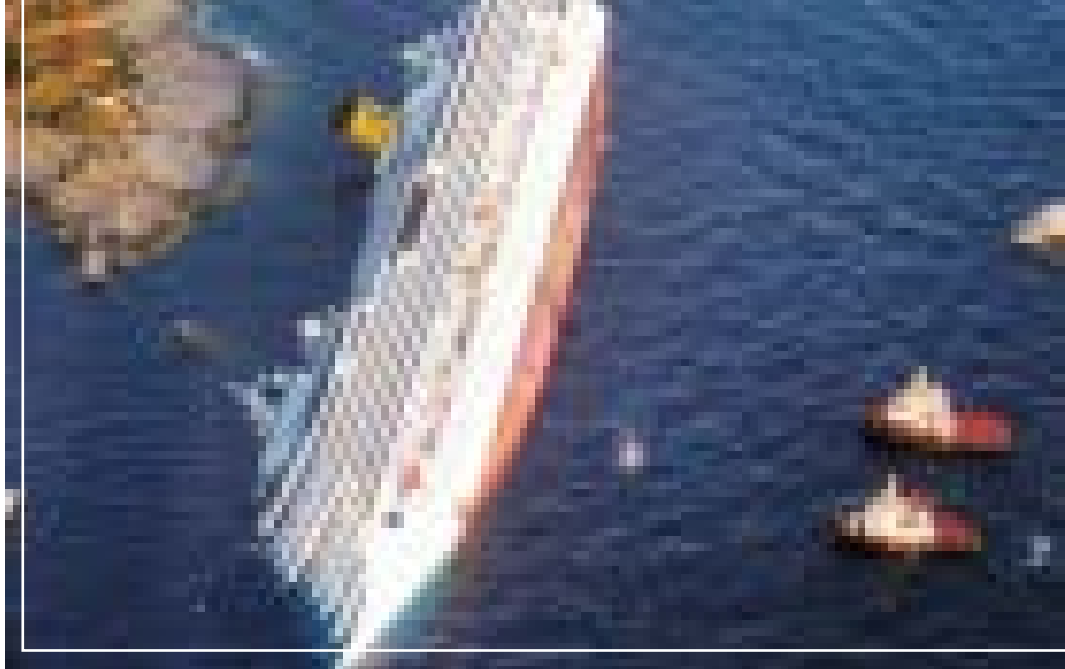
تبعات پیش‌بینی نشده تکنولوژی‌های جدید

از دیگر دلایل دست کم گرفتن ریسک‌ها ممکن است به دلیل تکنولوژی‌های جدید باشد. تایتانیک در سال ۱۹۱۲ به عنوان یک

"انتهای تیز" اشاره به افرادی دارد که مستقیماً در فعالیتی مشخص دخیل‌اند که در بحث ما خدمه پل فرماندهی می‌باشند. افراد منظور در "انتهای تیز" مسؤول کنترل پی در پی و مستقیم آنچه که در حال انجام است می‌باشند. بنابراین آن‌ها افرادی هستند که چنانچه کاری نادرست از آب درآید، به طور مستقیم تبعات به وجود آمده را تجربه می‌کنند. اما "انتهای کند" به افرادی اشاره دارد که از آن فعالیت به طور زمانی یا مکانی فاصله دارند، نوعاً به عنوان طراحان، ناظران یا مدیران فعالیت مربوطه. تمایز قائل شده به این دلیل است که اغلب غیرممکن است که اقدامات مربوط به "انتهای تیز" بدون اشاره به تصمیمات گرفته شده در گذشته قابل فهم باشد. به عنوان مثال طراحی محل کار، تکنولوژی، زمان بندی کاری، خدمه

گزینی و... در توضیح این که، نیاز به یک چشم‌انداز از عوامل انسانی وجود دارد کافی است دقت نماییم که نه خدمه تایتانیک و نه خدمه کاستاکنکور دیا به افزایش ریسکی که در نتیجه نحوه دریانوردی آن‌ها ایجاد شد توجه نمودند. عدم توجه به یک موقعیت تغییر یافته می‌تواند عوامل شخصی همچون خودخوشنودی (رضایت از تصمیمات خود)، به عنوان عواملی مربوط به ماهیت اجتماعی کار مانند درجه قدرت و اختیار و یا به عنوان تأثیرات سازمانی توضیح داده شود. تأکید و تمرکز بررسی سوانح دریایی در سال‌های اخیر از عوامل انسانی فردی به تأثیرات سازمانی تغییر یافته است. هر چند این تغییر بینش عمیق‌تری را جمع به سهم سازمانی ایجاد نکرده است.

اگرچه تأثیرات مدیریت در سوانح دریایی توسط آئین نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM) مورد توجه قرار گرفته است، اما عوامل انسانی مشخصی هنوز مورد توجه کافی قرار نگرفته‌اند. این تنها در بازنگری اخیر کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نهبانی (۱۹۷۸STCW) بوده که بعضی از عوامل مربوط به ارتباطات در پل فرماندهی را با جزئیات بیشتری مورد تأکید قرار داده است. اما عوامل مشخص دیگری همچون اثرات جانبی غیرقابل پیش‌بینی در معرفی تکنولوژی‌های جدید بر روی کشتی یا کشمکش دائمی برای پیدا کردن توازنی بین کارایی و ملاحظات ایمنی، که سبک و سنگین کردن بین تمامیت و کارایی نامیده می‌شود (ETTO) وجود دارد. و حتی زمانی که چنین عواملی مورد بررسی قرار می‌گیرند، به عنوان عوامل مستقل، یک به یک در نظر گرفته می‌شوند. اگرچه این عوامل به یکدیگر بستگی دارند و معمولاً در ترکیب با سایر عوامل منجر به اثرات متقابل پیچیده‌ای می‌شوند.



علت و معلولی یک سانحه است. در خصوص تایتانیک، چنانچه یک مرتبه دیگر مورد بررسی قرار می‌گرفت، مسأله تأثیرات مدیریتی نادرست در بررسی این سانحه مورد توجه قرار می‌گرفت. گزارش کشور انگلستان در صفحه ۲۴، رویه شرکت کشتیرانی برای انتصاب فرماندهان برای صدور دستور را بیان می‌نماید. فرماندهان نام‌های را دریافت می‌نمایند که باید آن را امضاء نموده و بازگردانند. در این نامه آمده است: "شما باید از هر گونه دربانوردی رقابتی با سایر شناورها صرف نظر نموده و با توجه خود را با هوشیاری، محتاطانه و با استفاده از هر گونه سیستم‌های مراقبت ناوبری متمرکز نمایید که می‌تواند باعث اتلاف زمان یا هر گونه به‌زحمت

افتادن موقتی گردد و این به جای متحمل شدن کمترین ریسک ممکن که بتوان از آن جلوگیری نمود می‌باشد." اما همچنین پیغام‌های ناسازگاری از سوی مدیریت وجود داشته است که به نظر می‌رسد ریشه آن احتمالاً در رقابت و تمایل عموم به دربانوردی سریع‌تر باشد. در خصوص کاستاکنکور دیا نیز شک و شبهه‌هایی در این رابطه می‌توان یافت. به عنوان مثال در تبلیغات شرکت آمده بود که این کشتی می‌تواند دربانوردی تورستی نزدیک به ساحل داشته باشد. در این حالت درست است که سازمانها ("انتهای کند") در اول کار پیام "اول ایمنی" را صادر می‌نمایند، اما در پیگیری آن غفلت می‌کنند. این مسأله در "انتهای تیز" ماجرا تضادهای روانی و اجتماعی ایجاد می‌کند که نتیجه آن می‌تواند نامشخص باشد. باید اذعان نمود که فرهنگ ایمنی و چگونگی دستیابی به آن در بخش کشتیرانی برای سال‌ها مورد بحث بوده است. با این حال لازم است پیشرفت‌های بیشتری صورت پذیرد.

توازن و کارایی

در عملیات کشتیرانی همانند سایر صنایع، محدودیت‌های زمان و منابع، روال هر روزه را تحت تأثیر قرار می‌دهند. زمان و تمهیداتی که برای اطمینان از عملیات ایمنی باید به کار گرفته شوند باید در تعادل با ملاحظات اقتصادی در رابطه با عملیات اقتصادی کشتی باشند که این به عنوان سبک و سنگین کردن کارایی و تمامیت نامیده می‌شود. سانحه تایتانیک را می‌توان مثالی از این مفهوم عنوان نمود. کشتی تایتانیک در سفر جدید خود بوده و موتورهای بخار آن برای عملکرد کامل آن نیاز به زمان داشتند. در زمان تصادم با کوه یخی کشتی هنوز دو روز دیگر با تمام سرعت (حدود ۱۰۰۰ مایل در یابی) در مسیرش به نیویورک جلو بوده است. با توجه به صرف زمان به علت عملکرد موتور با توجه به این که شرایط جوی در آتلانتیک شمالی می‌توانسته ناگهان تغییر یابد و باعث به‌وجود آمدن تأخیرات بیشتر به دلیل بادها و جریانات قوی شود، فرمانده ممکن است تصور کرده باشد که نیازی به کاهش سرعت کشتی در موقعیتی که خطر برخورد با یخ می‌تواند کنترل گردد وجود ندارد.

بررسی سوانح دریایی و مسائل ماندگار مربوط به عوامل انسانی

هدف عمومی در بررسی سوانح، یافتن علت یا مجموعه‌ای از عوامل برای توضیح این که چه اتفاقی رخ داده است و یافتن پایه‌ای برای اقدامات جبرانی می‌باشد. بررسی سوانح بر اعتقاد عمیق به مسأله علت و معلولی صحه می‌گذارد. به عبارتی دیگر، نتایج نامطلوب (سوانح و رویدادها) زمانی اتفاق می‌افتند که بعضی چیزها به شکست می‌انجامند؛ نتایج نامطلوب بنابراین دارای علت‌هایی می‌باشند که می‌توانند آشکار شده و اصلاح شوند و به طور مطلوبی رفع گردند. اگر چه پیچیدگی عوامل دخیل در عملیات مربوط به کشتی‌ها، برای سال‌ها نه تنها دست کم گرفته شده بلکه در بررسی‌ها و توصیه‌های

کشتی با معماری خارق‌العاده محسوب می‌شده که این می‌توانسته منجر به پدید آمدن این عقیده شده باشد که این کشتی باید بتواند در برابر تصادم با کوه یخی دوام آورده و حتی با خسارت شدید ساختاری که در بدنه آن به وجود آمده، همچنان شناور باقی بماند. در سال ۲۰۱۲، کاستاکنکور دیا با تکنولوژی‌های خیره‌کننده‌تری تجهیز شده بود. تجهیزات ناوبری به تنهایی موقعیت دقیق کشتی را در هر زمان بر روی نقشه دریا فراهم نموده و قادر بود موقعیت‌های بعدی پیش‌بینی شده را با جهت و سرعت فعلی نشان دهد. علاوه بر این صنعت خطوط کشتیرانی مسافری تفریحی (cruise) برای چندین سال است که مدعی شده است که احتمال چنین سوانحی بسیار کم و یا ناچیز می‌باشد. بنابراین اعتماد به تکنولوژی ممکن است در هر دو مورد، رفتار ناوبران چنین کشتی‌هایی را تحت تأثیر قرار داده باشد.

تکنولوژی جدید ممکن است اغلب احساس ناصحیحی از اعتماد به نفس ایجاد نماید که نتیجتاً منجر به پذیرش ریسک بیشتری شود. مثال‌های زیادی برای سوانح دریایی ناشی از اعتماد بیش از حد به تکنولوژی‌هایی مانند تجهیزات راداری و وسایل الکترونیکی وجود دارد. در حالی که تکنولوژی قابل اعتماد برای ناوبری ایمن مهم است و می‌تواند برای حمایت از درک کلی صحیح از یک موقعیت ترافیکی خاص مورد استفاده قرار گیرد، انسان‌ها متأسفانه تکنولوژی موجود را به روش‌های مختلف مورد استفاده و "سوء استفاده" قرار می‌دهند. تکنولوژی جدید ممکن است به سادگی پذیرش ریسک افسران مسئول نگرانی را تغییر داده و بنابراین مقصود از ایجاد چنین تکنولوژی‌هایی به شکست بی‌انجامد.

تأثیرات سازمانی (شرایط نهفته)

سانحه به وقوع پیوسته برای «Herald of Free Enterprise» و تعدادی سانحه مشابه، مفهوم "شرایط نهفته" را به عنوان تصمیمات نامناسب مدیریتی عمومیت بخشید. این موضوع منجر به ایجاد نسل جدیدی از مدل‌های علت و معلولی سوانح شد که توصیف نمود که چگونه شرایط نهفته خصیصه‌های ایمنی یک سیستم را به‌اضمحلال کشانده و در ترکیب با قصور یا خرابی‌های به فعل رسیده، منجر به وقوع سوانح می‌شوند. مباحث مربوط به این نظریه به دنبال واژگونی «هرالد او فری اینترپرایز» منجر به ایجاد مصوبات ایمنی دربانوردی مهمی همچون ISM Code گشت.

در سال‌های اخیر، بحثی در خصوص این که نظریه مربوط به عوامل سازمانی بسیار محدود کننده است، پیش آمده و از آنجایی که منجر به این ویژگی خواهد شد که همه مسؤولیت سوانح را به مدیریت نسبت داده و افراد حاضر در "انتهای تیز" حادثه را کمتر مقصر جلوه می‌دهد مورد انتقاد قرار گرفته است. در حالی که عقاید مربوط به این نظریه قابل درک می‌باشند، و حتی در موارد خاصی مانند «هرالد او فری اینترپرایز» صدق می‌نمایند، این ملاحظات در کل بسیار ساده انگارانه‌اند. همچنین درک عمومی از روشی که دخالت مدیریت عمل می‌نماید، بسیار ساده است چرا که این بر اساس توصیف خطی

مربوطه مورد غفلت نیز واقع شده است که این مسأله باعث توجه به راه‌حل‌های تنه‌افسی و یا اجزایی شده که این منجر به شکست در ارجاع صحیح به مشکلات حقیقی گشته است. هر چند آئین‌نامه جدید بررسی سوانح ای‌مو (IMO Casualty Investigation Code) مشخص نموده که بررسی‌های ایمنی باید برای دستگاه‌های اجرایی یک اولویت اصلی قرار گیرند و دستورالعمل راهنمای خاصی نیز برای بررسی‌های مربوط به عوامل انسانی هنوز در مرحله بررسی و تهیه می‌باشد.

به طور فزاینده‌ای مشخص است، که چه بخواهیم و چه نخواهیم، امروزه سیستم‌های اجتماعی-تکنیکی پیچیده‌ای فضای کاری بر روی خشکی، در دریا و در هوا را احاطه نموده‌اند و این سیستم‌ها روش‌های زمان‌بر و روشی‌های مأموس اندیشیدن را به چالش می‌کشاند. دو مسأله اصلی این است که چگونه دلیل خروجی‌هایی را که به‌طور غیرمتناسبی به وجود می‌آیند (خروجی‌های غیرخطی) را به رویدادهای آغازین نسبت داد، و دیگر این که چگونه خروجی‌هایی را که بروز می‌یابند اما نمی‌توان مؤلفه‌های ترکیبی و نسبت‌های علت و معلولی را به آن‌ها نسبت داد را تشریح نمود.

در حالی که نیاز به ایجاد روش‌های جدید که تعامل با پیچیدگی‌های جاری اجتماعی-تکنیکی را امکان‌پذیر سازند، جای تأمل دارد، همه مشکلات به دلیل توسعه‌های تکنیکی فراگیر برای توسعه حد و مرزهای سیستم و یا اتصالات محکم‌تر از همیشه بین عملکردهای سیستم نمی‌باشد. از آنجایی که علم عوامل انسانی تنها از حدود سال‌های پس از جنگ جهانی دوم در جهان به وجود آمد، تعداد کمی از این مسائل در ۱۹۱۲ توانستند مشخص گردند اما باید در نظر داشت که آن‌ها قطعاً وجود داشتند.

خلاصه و نتیجه‌گیری

بررسی‌های سوانح دریایی به‌طور معمول ناظر به یک یا چند عامل مشخص بوده‌اند و سعی نمودند یک به یک به صورتی که این عوامل مستقل از یکدیگر می‌باشند آن‌ها را بررسی نمایند. تقریباً فرض عمومی برای این است که هر اثری علتی دارد و آن علت معمولاً می‌تواند یک خرابی یا عملکرد نادرست یک مؤلفه که می‌تواند تفکیکی، انسانی و یا سازمانی باشد، را تعریف نماید. بر اساس این منطق، اگر ما بتوانیم خرابی یا عملکرد نادرست را پیدا کرده و آن را درست کنیم، در نتیجه ریسک آن را کاهش داده و یا از بین می‌بریم. و بنابراین ایمنی را افزایش می‌دهیم. هر چند اساس رسیدگی به سانحه "محدوده بررسی‌ها را به عوامل قطعی و قابل لمس محدود می‌نماید اما باعث غفلت از سایر عوامل که کمتر پدیدارند و تأثیرات غیرمستقیم بیشتری دارند می‌گردد.

در مقایسه سرنوشتی که برای تایتانیک و کاستانکوردیا رخ خورد، به نظر می‌رسد عوامل مؤثر همان دلایل اصولی انسانی و سازمانی باشند حتی اگر دو سانحه یک قرن از پیشرفت‌های مربوط به تکنولوژی و قوانین ایمنی با یکدیگر فاصله داشته‌اند.

با یک دید وسیع‌تر، سؤال واقعاً مهم این نیست که چرا این سانحه و بسیاری از کشتی‌های دیگر غرق شده‌اند، بلکه سؤال اساسی این است که چرا این عوامل باقی ماندند و چرا بررسی‌های سوانح و عکس‌العمل‌ها در برابر آن کم و بیش همان‌هایی هستند که یکصدسال پیش از این بوده‌اند.

یک توضیح این است که تفکر ایمنی چه در زمینه بررسی سوانح و چه در تنظیم مقررات ایمنی، به چیزهایی تمرکز می‌نماید که به اشتباه پیش می‌روند و یا می‌توانند به اشتباه پیش روند مانند شبهه حادثه‌ها، سوانح و اتفاقات. این متناظر است با تعریف Safety-I به عنوان موقعیت‌هایی که در آن چیز اشتباه بسیار کم است یا اصلاً به وجود نمی‌آید. در Safety-I، مقصود از

تلاش‌ها برای ایمنی به تبع اطمینان از این است که این شرایط پایدار باشد و بنابراین کافی است که دلایل فوری و مستقیم را پیدا نماییم. چشم‌انداز دیگر، Safety-II نامیده می‌شود که به موقعیت‌های هر روزه کاری متمرکز می‌گردد که مسائل به خوبی پیش می‌روند. در این حالت هدف از تلاش‌های ایمنی، تسهیل تنظیم عملکردی است که برای موفقیت در کار هر روزه ضروری است. این بدون شناخت از این که چگونه کارها انجام می‌پذیرد، نمی‌تواند صورت گیرد؛ برای مثال درجه قدرت و اختیار، اندیشه گروهی، پسماند شناختی، تبعات غیرمنتظره تکنولوژی‌های جدید، شرایط نهفته سازمانی و سبک و سنگین کردن‌های دائمی بین کارایی و تمامیت بسیار تأثیرگذارند. توضیح دیگر اینکه بسیار راحت‌تر است که به عوامل مستقیم به جای عوامل غیرمستقیم پرداخته شود. قبل از هر چیز آسان‌تر است که پاسخ‌های قطعی پیشنهاد شود چه آن‌ها خاصیت تکنیکی داشته باشند و چه خاصیت اجرایی؛ برای مثال تکنولوژی‌های مترقی یا مطابقت بالای رویه‌ای. این روش سریع‌تر و بدون اتلاف زمان و تأخیر نیز می‌باشد.

تفاوت در فهم نوع ایمنی، تعیین می‌کند که چگونه سوانح مورد بررسی قرار می‌گیرند و بنابراین همچنین چه عواملی مورد بررسی قرار می‌گیرند. اگر شخصی در جستجوی عوامل انسانی و سازمانی شرح داده شده در این نوشتار نباشد، کسی آن را پیدا نخواهد کرد. و چنانچه کسی آن را نیابد، کاری نیز در خصوص آن انجام نخواهد شد. هنوز بررسی‌های سوانح در فضای پیچیده کاری امروزی نمی‌توانند از عهده تنها نگاه به عملکرد نادرست و شکست در یک "مؤلفه" برآید. پیشرفت‌های واقعی ایمنی اتفاق نمی‌افتند مگر اینکه بفهمیم که چگونه عملکردها به یکدیگر وابسته‌اند و بدانیم تغییرات نسبتاً ظریف و تغییرپذیری عملکردی می‌تواند به خروجی‌های خارج از مقیاس بدل گردد.

بررسی سوانح نقش مهمی در شکل‌دهی فرهنگ ایمنی دارد. مسأله اینجاست که تا چه حدی عوامل انسانی و مسائل سازمانی شرح داده شده در این نوشتار مورد پذیرش بررسی کنندگان سوانح قرار می‌گیرد و در زمینه آئین‌نامه بررسی سوانح ای‌مو (IMO Casualty Investigation Code) استفاده می‌شود.

تاکنون مباحثه عمومی پیرو سانحه کاستانکوردیا اساساً بر محور فرمانده این کشتی بوده است. اگر چه امید می‌رود که مباحث مربوط به این سانحه، سیستم‌گرایانه‌تر گردد.

از منظر آئین‌نامه بررسی سوانح ای‌مو، فرمانده تنها بخشی از یک سیستم گسترده‌تر است که سیستمی است که به طور دائم نیاز به ارتقاء دارد. مباحثه‌های ایزوله شده در خصوص باز یگران و عوامل منفرد در یک سیستم صرف‌نظر از اینکه چه مقدار مهم می‌باشند، به ارتقاء سیستم پایدار منجر نخواهند شد. هم‌اکنون زمان یک تغییر بنیادی در روشی است که ما به سوانح دریایی می‌نگریم و فهم اینکه چگونه ما می‌توانیم ایمنی دریانوردی را با در نظر گرفتن عوامل انسانی و سازمانی ارتقاء دهیم.





گارد ساحلی گامی به سوی افزایش اقتدار

طه یاسین رضاپور

کارشناس ارشد مهندسی فناوری اطلاعات اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

امروزه با وجود چالش‌هایی مانند افزایش آمار دزدی‌های دریایی، قاچاق کالاهای نفتی و غیرنفتی و بروز آلودگی‌های زیست‌محیطی در سواحل و آبراه‌ها از یک سو و با توجه به اهمیت برقراری ایمنی دریانوردی از سوی دیگر، اهمیت وجود یک سازمان یکپارچه با عنوان سرویس گارد ساحلی بیش از پیش آشکار می‌گردد. لذا این نوشتار ضمن بررسی فعالیت‌هایی که در حوزه‌های آبی کشورهای مختلف به منظور ایجاد امنیت و ایمنی در دریا و سواحل توسط سرویس‌های با این نام انجام می‌گیرد، راه کاری را برای اجرایی نمودن گارد ساحلی جمهوری اسلامی ایران با توجه به اهمیت نقش آن و توانایی‌های سازمان بنادر و دریانوردی کشور ارائه نموده است.



مقدمه

در تاریخ ۳۱ فروردین ۱۳۸۹ خبری مبنی بر تشکیل گارد ساحلی در استان‌های ساحلی جمهوری اسلامی ایران در خروجی سایت‌های خبری قرار گرفت که متن آن در تصویر زیر قابل مشاهده می‌باشد.

این خبر در سایت سازمان بنادر و دریانوردی نیز انتشار یافت؛ ولی هم‌اکنون بعد از گذشت زمانی طولانی از تاریخ انتشار این خبر هنوز پیاده‌سازی این امر میسر نشده و متأسفانه علی‌رغم در اختیار داشتن سواحل زیادی هم در شمال و هم در جنوب کشور گارد ساحلی ایجاد نشده است. مطمئناً تشکیل چنین

نهادی با زیرمجموعه‌های فراوانی که دارد با چالش‌های زیادی مواجه بوده که سدی در مسیر اجرایی شدن آن به شمار می‌رود. لذا مقاله پیش‌رو در نظر دارد بعد از معرفی سرویس گارد ساحلی و بررسی مأموریت گارد ساحلی با توجه به نگرش متنوع کشورهای که در آن‌ها این سرویس در حال ارائه خدمات می‌باشد، ظرفیت‌های موجود در کشور را گردآوری نموده و راه کاری را برای

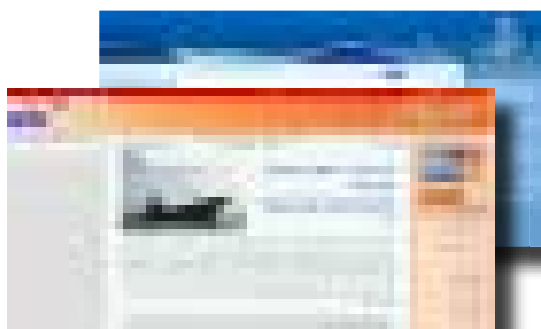
فراهم نمودن زیرساخت لازم برای ایجاد گارد ساحلی پیشنهاد نماید.

پیشینه گارد ساحلی

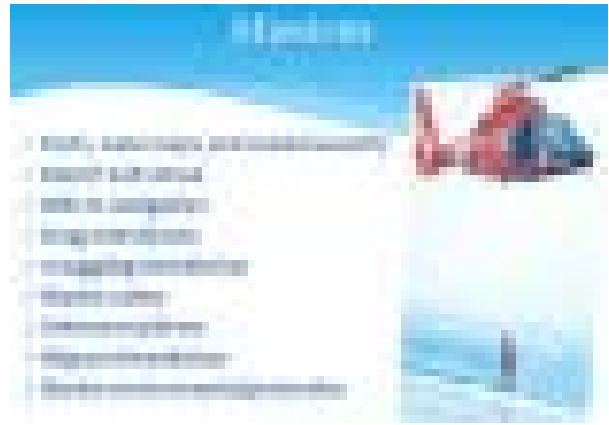
بر اساس تعریف دائرةالمعارف جامع اینترنتی ویکی پدیا گارد ساحلی یا همان Coast Guard یک سازمان امنیتی دریانوردی می‌باشد که در هر کشور به گونه‌ای خاص بوده و گستره مسئولیت‌های آن در کشورهای مختلف متفاوت می‌باشد.

تاریخچه ایجاد گارد ساحلی به ۴ اگوست ۱۷۹۰ برمی‌گردد که کنگره ایالات

متحده اجازه ساخت ده کشتی برای اجرای تعرفه‌ها و قوانین بازرگانی برای جلوگیری از قاچاق را داد، در سال ۱۹۱۵ دو سرویس Life و Revenue Cutter Saving با توجه به وظایفی که داشتند با یکدیگر ترکیب شده و یک سرویس واحد مختص اجرای قوانین دریانوردی و نجات جان افراد را ایجاد نمودند، در سال ۱۹۴۶ بازرسی و ناوبری دریایی، کلا به گارد ساحلی واگذار شد که به موجب آن دادن مجوز بازرگانی دریایی و ایمنی



شکل ۱: انتشار خبر تاسیس گارد ساحلی در رسانه‌ها.



شکل ۲: ماموریت‌های گارد ساحلی.

کشتی‌های بازرگانی در قلمرو اجرایی گارد ساحلی در آن کشور قرار گرفت. همان‌گونه که عنوان شد محدوده این مسئولیت‌ها در کشورهای مختلف، متفاوت است. این سرویس می‌تواند به عنوان یک نیروی کاملاً نظامی با وظایف امنیتی و گمرکی باشد و یا اینکه یک سازمان داوطلب انجام فعالیت‌های جستجو و نجات بدون هیچ‌گونه قدرت اعمال قانون در نظر گرفته شود. با وجود این یک گارد ساحلی نوعاً وظایفی متفاوت از نیروی دریایی و یا پلیس حمل و نقل دارد. در بخش بعدی فهرستی از ماموریت‌های گوناگونی که سرویس‌های گارد ساحلی در کشورهای مختلف به عهده دارند بررسی می‌گردد.

ماموریت گارد ساحلی

فهرستی کلی از اهم ماموریت‌های گارد ساحلی در کشورهای مختلف در تصویر زیر قابل مشاهده است. لازم به ذکر است همان‌گونه که در تعریف گارد ساحلی عنوان شد در هر کشور با توجه به قوانین داخلی و ساختار سازمانی گارد ساحلی در آن، تعدادی از این موارد به عنوان ماموریت سازمانی گارد ساحلی در آن کشور در نظر گرفته شده است. همان‌گونه که در شکل ۲ دیده می‌شود فهرستی کلی از مهم‌ترین ماموریت‌های گارد ساحلی شامل حفاظت از بنادر، سواحل و آبراه‌ها، جستجو و نجات، کمک به نوبوری، ممانعت از قاچاق کالا و مواد مخدر، ایجاد ایمنی دریایی، آمادگی دفاعی، جلوگیری از مهاجرت غیرقانونی و حفاظت از محیط زیست دریایی گردآوری شده که در ادامه بررسی می‌شوند.

امنیت بنادر، آبراه‌ها و سواحل

در کشورهایی که گارد ساحلی آن‌ها نقش یک نیروی نظامی را ایفا می‌نماید برقراری امنیت، مبارزه با خطرات تروریستی و حفظ تمامیت جغرافیایی در حوزه سواحل، بنادر و آبراه‌ها یکی از ماموریت‌های اصلی این نهاد می‌باشد. پرسنل گارد ساحلی در این کشورها آموزش‌های نظامی مورد نیاز را پشت سر گذاشته و توانایی انجام عملیات‌های مختلف نظامی برای حفاظت از حوزه خود را دارا می‌باشند. امروزه با افزایش حملات تروریستی، نقض حریم دریایی کشورها و افزایش آمار دزدی‌های دریایی در حوزه آبراه‌ها برقراری امنیت یکی از مهم‌ترین ماموریت‌های این سازمان در کشورهایی که این مسئولیت به عهده آن است می‌باشد.

جستجو نجات

عملیات جستجو نجات (SAR) شامل به حداقل رساندن تلفات و مصدومین در حوادث احتمالی، جلوگیری از آسیب به اموال و کمک‌رسانی و نجات افرادی که در موقعیت اضطراری در حین دریانوردی و یا حضور در دریا گرفتار شده‌اند، یکی از اصلی‌ترین ماموریت‌های گارد ساحلی می‌باشد. این عملیات‌ها توسط پرسنل متخصص در سه بخش ایستگاه خشکی، شناورهای مخصوص SAR و بالگرد یا هواپیما از طریق آسمان و به کمک تجهیزات مخابراتی انجام می‌گیرد.

مشارکت یک کشور در خدمات جستجو و نجات علاوه بر این‌که موجب کاهش میزان خسارات جانی وارده می‌گردد مزایایی دیگر دارد که از آن می‌توان به ایجاد محیطی امن برای دریانوردی، بازرگانی و توریست، واکنش سریع در مقابل حوادث طبیعی، نجات جان افراد و بهبود روابط دولت‌هایی که عملیات SAR را به صورت مشترک اجرا می‌نمایند اشاره نمود.

سیستم‌های جستجو و نجات باید به گونه‌ای طراحی گردند که بتوانند تمامی خدمات زیر را ارائه دهند:

- دریافت، تایید و رله پیام‌های Distress دریافتی از پست‌های هشدار
- هماهنگی برای انجام جستجو
- هماهنگی برای انجام عملیات نجات و تحویل نجات‌یافتگان به یک مکان ایمن
- ارائه خدمات پزشکی

همان‌گونه که عنوان شد وظیفه و ماموریت سیستم جستجو و نجات، یافتن افراد نیازمند به امداد و انتقال آن‌ها به محلی ایمن می‌باشد. راه کار ایجاد یک مجموعه موفق جستجو و نجات، به کارگیری یک مدیر مجرب می‌باشد. یک مدیر موفق ابتدا منابع موجود را شناسایی نموده و علیرغم اینکه ممکن است این منابع در کنترل مستقیم وی بوده و یا اینکه با همکاری سایر سازمان‌ها در اختیار وی قرار گرفته، او باید این اطمینان را حاصل کند که این منابع تمام نیروی خود را در اجرا و پشتیبانی از عملیات جستجو و نجات به کار خواهند گرفت. یک مدیر موفق همواره با منابعی که در ابتدا در اختیارش قرار دارد شروع به کار نموده و سپس با افرادی که توانایی کمک به ارتقا و بهبود برنامه‌ریزی و اجرای سیستم را دارند، همکاری می‌نماید.

کمک به نوبوری

گارد ساحلی با در اختیار داشتن یک مرکز نوبوری با زیر مجموعه‌هایی شامل سیستم GPS، DGPS، AIS، LRIT و... کلیه شناورها را پشتیبانی نماید. این مرکز با در اختیار داشتن سیستم‌های متنوع مخابراتی و ماهواره‌ای به عنوان پشتیبان مناسبی برای واحدهای عملیاتی به شمار می‌رود. تجهیزات تحت اختیار این مرکز قابلیت برقراری ارتباط با شناورها و حادثه‌دیدگان و امکان موقعیت‌یابی و ردیابی اهداف را داشته و اطلاعات مورد نیاز را با توجه به شرایط، در اختیار مجموعه قرار می‌دهد.

ممانعت از قاچاق کالا و مواد مخدر

امروزه توسعه فن‌آوری و گسترش ارتباطات تحول چشمگیر در امر مبادلات و مناسبات اقتصادی بین کشورها، باعث نزدیکی فرهنگ مصرفی جوامع شده و از طرفی وجود مرزها و سیاست‌های اقتصادی ناشی از اعطای حاکمیت دولت‌ها در امر صادرات و واردات، موجب پیدایش پدیده‌ای به نام قاچاق گردیده است که به عنوان یکی از معضلات عمده بر سر راه توسعه اقتصادی کشورهای در حال رشد قرار گرفته و آثار زیانباری از جمله ایجاد اختلال در عملکرد نظام اقتصادی، ایجاد اختلال در سیاست‌های تجاری، مالی و پولی، کاهش درآمدهای دولت و... داشته است. مرحوم علامه دهخدا در لغت‌نامه خود، واژه قاچاق را مأخذ از زبان ترکی دانسته و آن را به معنی آنچه ورود آن به کشور و یا معتمله آن از طرف دولت ممنوع است، تعریف نموده است. براساس کنوانسیون ۱۹۷۷ اصطلاح "قاچاق" عبارت است از تقلب گمرکی که شامل گذراندن مخفیانه کالا به هر طریقی از مرزهای گمرکی می‌باشد، که به‌دان وسیله آن شخصی موجب اغفال گمرک و فرار از پرداخت تمام یا بخشی از مالیات‌ها و عوارض مربوط به ورود یا صدور شده یا اجرای ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های موضوع قانون امور گمرکی را نادیده گرفته و یا منافعی مغایر با قانون امور گمرکی به دست آورد.

شیوع پدیده قاچاق علاوه بر ضربه وارد کردن به تولیدات داخلی، حقوق مصرف‌کنندگان را نیز ضایع می‌کند، مشکل دیگر واردات قاچاق کالا به کشور، نبود امکان کنترل استانداردها و اعمال کنترل‌های بهداشتی است. کالاهای قاچاق وارده به کشور به دلیل نبود کنترل بر

روی آن‌ها از نظر ضوابط استاندارد ملی و بهداشتی به منظور حفاظت از جامعه در مقابل ورود کالاهای زیان‌آور، خطرناک، پرتوزا و... موجب وارد شدن زیان‌های فراوانی به بهداشت و سلامت جامعه شده و مردم را در مقابل این‌گونه کالاها آسیب‌پذیر می‌سازد. از سوی دیگر قاچاق مواد مخدر از مهم‌ترین و مخرب‌ترین انواع مختلفه جرم قاچاق است که در سطوح بین‌المللی و داخلی به صورت سازمان یافته به وقوع می‌پیوندد و از جرایم ویران‌گر فکر، حیات و اقتصاد و نیروی فعال و مؤثر جامعه می‌باشد. لذا مأموریت دیگر گارد ساحلی مبارزه با قاچاق کالاهای ممنوعه و مواد مخدر می‌باشد، با توجه به اینکه یکی از پرستاده‌ترین مسیرها برای انواع قاچاق مسیرهای دریایی است وظیفه گارد ساحلی در این زمینه بسیار قابل توجه می‌باشد.

ایمنی دریانوردی

شمار افرادی که در سال‌های اخیر دچار حوادثی در دریا شده‌اند افزایش یافته است. با دوراندیشی این امکان وجود داشت که این سوانح کاهش یابد. یکی از مأموریت‌های مهم گارد ساحلی فراهم نمودن و نظارت بر ایمنی دریانوردی می‌باشد.

به عنوان مثال گارد ساحلی سوئد توصیه‌های زیر را برای کسانی که قایق تفریحی می‌رانند به منظور حفظ ایمنی خود و دیگر سرنشینان ارائه می‌دهد:

- آرامش خود را حفظ کنید، آنچنان سریع نرانید که نتوانید کنترل خود را بر قایق و پیرامون آن حفظ کنید و مقررات محدودیت سرعت در هر محل را رعایت کنید.
- از جلیقه نجات استفاده کنید.
- از نوشیدن الکل خودداری کنید.
- از نقشه‌های دریایی بروز استفاده کنید.
- لامپ‌های قایق را در ساعات بین غروب و طلوع خورشید و در صورت نیاز در دیگر مواقع روشن کنید.
- تجهیزات خود را در وضعیت مناسبی نگهداری کنید.
- ترتیبی دهید تا تجهیزات اضطراری و تجهیزات خاموش کردن آتش در قایق شما وجود داشته باشد.

آمادگی دفاعی

گارد ساحلی در برخی از کشورها به عنوان بخشی از نیروی دریایی آن کشور مأموریت خود را انجام داده و در صورت نیاز از مرزهای دریایی آن کشور دفاع خواهد نمود. البته لازم به ذکر است که این مأموریت عمومیت نداشته و منحصر تعدادی از کشورها با توجه به ساختار سازمانی و نظامی آن‌ها می‌باشد. متناسب با این مأموریت، در این کشورها مانند ژاپن تجهیزات نظامی و ناوچه‌های مجهزی به همراه نیروهای آموزش دیده در اختیار گارد ساحلی قرار داشته تا در زمان مورد نیاز مورد استفاده قرار بگیرد.

در بسیاری از کشورها نیروهای مسلح به سه یا چهار نیرو تقسیم می‌شوند: نیروی زمینی، هوایی، دریایی و گاهی اوقات ژاندارمری یا یک نیروی شبه نظامی پلیسی. به عنوان مثال در کشور ترکیه نیروهای مسلح، متشکل از نیروی هوایی، زمینی، دریایی، گارد ساحلی و ژاندارمری است. ارتش سوئیس شامل نیروی زمینی و نیروی هوایی است. سوئیس به خاطر اینکه کشوری است که به دریا راه ندارد، فاقد نیروی دریایی می‌باشد. اما در کرانه دریاچه‌های مرزی‌اش دارای گارد ساحلی می‌باشد. ایالات متحده دارای پنج نیروی زمینی، هوایی، دریایی، تفنگداران دریایی و گارد ساحلی می‌باشد. در جمهوری آذربایجان نیروهای نظامی دارای سه شاخه نیروهای دریایی، هوایی و زمینی است. افزون بر این شاخه‌های اصلی نیروی نظامی آذربایجان دارای زیرشاخه‌هایی است که در موقع لزوم می‌توانند در دفاع از کشور کمک کنند. این نیروها شامل گارد ساحلی، مرزبانان و نیروهای انتظامی داخلی می‌باشد.

ممانعت از مهاجرت غیرقانونی

بر اساس کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک دریایی مقامات دولتی، بندری، مالکان کشتی، نمایندگان آن‌ها و فرماندهان کشتی باید به

منظور جلوگیری از وقوع مسافر قاچاق و حل هرچه سریعتر موارد مربوط به مسافر قاچاق و تضمین بازگشت سریع آن‌ها به کشور خود تا سرحد امکان با هم همکاری نمایند. دولت‌های متعهد جهت پیشگیری از افرادی که سعی دارند از طریق دستیابی به تاسیسات بندری و کشتی‌ها به صورت قاچاق سوار کشتی شوند، باید اطمینان حاصل کنند که زیرساخت‌های لازم و تمهیدات عملیاتی و امنیتی، با توجه به اندازه بندر و نوع کالایی که از آن بندر حمل می‌شود، به کار گرفته شده است، این کار باید با هدف پیشگیری از وقوع قاچاق مسافر در بنادر مستقل صورت گیرد. از سوی دیگر همواره در فهرست اخبار منتشر شده از خبرگزاری‌ها با خبرهایی مبنی بر مهاجرت غیرقانونی افراد از طریق مسیرهای دریایی مواجه هستیم. گارد ساحلی در انجام وظیفه خود در نظارت بر سواحل و بنادر و با کنترل کردن آبرها از ورود مهاجرین غیرقانونی به سواحل داخلی کشورها جلوگیری به عمل می‌آورد، ضمناً براساس کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک دریایی تمهیدات عملیاتی و یا طرح‌های امنیتی بایستی موارد زیر را تا حد امکان تامین کنند:

- گشت‌زنی منظم در محوطه‌های بندری.
- ایجاد تجهیزات ویژه نگهداری کالاهایی که در خطر دسترسی مسافران قاچاق قرار دارند و نیز نظارت مداوم بر اشخاص و کالاهای ورودی به این محوطه‌ها.
- سرکشی به انبارها و محوطه‌های نگهداری کالا.
- بازرسی از خود کالا در زمانی که حضور مسافر قاچاق به وضوح اشاره شده باشد.
- همکاری مقامات دولتی، مالکان کشتی، فرماندهان و نهادهای ساحلی مرتبط در گسترش دامنه عملیاتی.
- همکاری مقامات بندری و سایر مقامات (برای مثال پلیس، گمرک، اداره مهاجرت) جهت پیشگیری از قاچاق انسان.
- توسعه و اجرای توافق‌ها میان متصدیان تخلیه و بارگیری کالا و سایر نهادهای ساحلی فعال در بنادر جهت حصول اطمینان از اینکه تنها پرسنل مورد تایید این بخش‌ها در بارگیری و یا تخلیه بار کشتی‌ها یا دیگر فعالیت‌های مرتبط با کشتی‌های مستقر در بندر، مشارکت دارند.
- توسعه و اجرای توافق‌ها میان متصدیان تخلیه و بارگیری کالا و سایر نهادهای ساحلی فعال در بنادر جهت حصول اطمینان از اینکه پرسنل آن‌ها که به کشتی دسترسی دارند، به آسانی قابل شناسایی بوده و اینکه فهرستی از اسامی کلیه کسانی که ممکن است به کشتی سوار شوند، ارائه شده است.
- دعوت از متصدیان تخلیه و بارگیری بار یا سایر افرادی که در محیط بندر کار می‌کنند، جهت ارائه گزارش به مقامات بندری در خصوص مشاهده افراد غیر مجاز در محیط بندر.

حفاظت از محیط زیست دریایی

تجربه حاصل از سوانح دریایی نشان می‌دهد حضور نیروهای آموزش دیده و هماهنگ در دریا و ساحل و دسترسی به تجهیزات مناسب و آماده عملیات مقابله با آلودگی، همچنین پشتیبانی کافی از عملیات می‌تواند به سرعت از گسترش حادثه جلوگیری نموده و انتشار زیاد آلودگی در دریا را کاهش دهد. کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط IMO به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح گردید. این مقررات در برگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط زیست دریا به وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به صورت عمدی و یا غیر عمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر می‌باشد.

کاربرد کنوانسیون:

- ۱- در خصوص کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو را داشته باشند.
- ۲- در خصوص کشتی‌هایی که حق برافراشتن پرچم یک دولت عضو

ایران به عنوان بخش انتظامی این سازمان وظایف مهمی را به عهده دارد. این نوشتار در ادامه به بررسی ظرفیت‌هایی که در سازمان برای انجام ماموریت‌های ذکر شده برای گارد ساحلی وجود دارد می‌پردازیم.

اداره گارد و انتظامات

آئین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری که به اختصار ISPS Code خوانده می‌شود ضمیمه‌ای برای کنوانسیون ۱۹۷۴ سولاس که در خصوص ایمنی جان اشخاص بشمار می‌رفت را ایجاد کرده و بر اساس این اصلاحیه مقررات جدیدی به منظور ارتقاء امنیت دریانوردی فراهم شده است. در این کنوانسیون سطوح مختلف امنیتی برای کشتی‌ها و بنادر تعریف شده که مقررات خاص خود را دارد و بر همین اساس و از آنجائیکه نواحی مختلف اسکله‌ها برای سرویس‌دهی به چنین کشتی‌هایی در بندر منطقه‌بندی شده، لذا امنیت ویژه‌ای برقرار می‌گردد که مجری آن گارد بندر است.

اداره گارد و انتظامات به عنوان متولی حفاظت و ایجاد نظم و امنیت در حوزه استحفاظی بندر که حسب قانون تعریف گردیده است اعم از حوزه بندری و آب‌های تحت راهبری بندر و از طرفی دیگر به‌عنوان ضابط قوه قضائی فعالیت‌های خود را در سه محور به انجام می‌رساند که عبارتند از:

- فرآیند حفظ نظم و انتظام و کنترل گیت‌های ورودی و خروجی و کنترل ترافیکی محوطه‌های خشکی.
- فرآیند کنترل عملیات دریایی.
- فرآیند اجرای عملیات ضابط قضائی.

ارائه آمار عملکردی در زمینه ورود و خروج کامیون‌های حامل کالا و شناورهای ورودی و خروجی به بندر و ارائه آمار عملکردی بخش‌های مختلف گارد به سازمان مرکزی و پیش‌بینی، نیازسنجی و اعلام دوره‌های مورد درخواست به واحد آموزش، اجرای مسابقات تیراندازی و هماهنگی با ارگانهای ذیربط، ارائه گزارشات کامل تردد، حوادث و... به مدیرکل بندر از جمله دیگر مسئولیتها و فعالیت‌های گارد بندر می‌باشد.

همان‌گونه که در این بخش گارد بنادر وظایف بسیار مهمی را عهده‌دار می‌باشد اما سوالی که در اینجا مطرح می‌شود این است که آیا داشته‌های گارد بنادر اختیارات، امکانات و سایر مسئولیتها و ماموریت‌های گارد ساحلی را نیز شامل می‌شود؟

با بررسی وظایف زیربخش‌های ادارات کل بنادر و دریانورد مشاهده می‌گردد برخی از قسمت‌های دیگر مانند اداره امور دریایی و اداره ایمنی به نوعی انجام تعدادی دیگر از ماموریت‌های گارد ساحلی را به عهده دارند. این ادارات با داشتن بخشهایی نظیر مخابرات دریایی، جستجو و نجات، مبارزه با آلودگی، آتش نشانی وظایف مهمی را عهده‌دار می‌باشند.

اداره امور دریایی

همان‌گونه که در شکل ۵ مشاهده می‌شود، امور دریایی شناورهای مختلفی را برای انجام عملیات‌های SAR اعم از شناورهای ناجی، شناورهایی که قابلیت انجام عملیات‌های آتش‌نشانی را در آب دارند



شکل ۵: شناورهای جستجو و نجات.



شکل ۳: حفاظت از محیط زیست دریایی توسط گارد ساحلی.

را ندارند ولی تحت نظر آن‌ها بهره‌برداری می‌گردند. هرگونه تخلف از الزامات کنوانسیون ممنوع می‌باشد و مجازات‌ها باید تحت قوانین دستگاه اجرایی کشتی متخلف صورت پذیرد. همچنین هرگونه تخلف در منطقه تحت حاکمیت هر دولت عضو ممنوع بوده و مجازات‌ها باید تحت مقررات همان دولت عضو صورت پذیرد. چنانچه تخلیه و یا آلودگی رخ دهد، هر دولت عضو باید مدارک و مستنداتی که نشان دهنده تخلیه مواد مضر یا جریانی از مواد که حاوی چنین مواد مضر باشد که باعث تخلف از مفاد کنوانسیون گردد را جهت مرجع دریایی دولت صاحب پرچم کشتی تهیه و ارائه نماید و هنگامیکه یک دولت عضو گزارشی مبنی بر سانحه آلودگی دریافت نمود باید بلافاصله مرجع دریایی کشتی آلوده کننده را از وقوع سانحه آلودگی مطلع نماید. در صورتی که یک سانحه در بردارنده اثرات مضر مهمی برای محیط زیست باشد، دولت‌های عضو باید به سانحه رسیدگی و متخلفین به دادگاه معرفی شده و مجازات‌ها باید به اندازه کافی محکم باشند تا از وقوع مجدد تخلف جلوگیری نمایند. همانگونه که در شکل ۳ مشاهده می‌شود، نظارت بر سواحل و محیط زیست دریایی به منظور جلوگیری از بروز هرگونه آلودگی بر عهده گارد ساحلی می‌باشد.

این نهاد با فعالیت‌های نظیر پایش سطوح آب‌ها و سواحل و انجام آزمایشات بر روی آب و سنجش میزان آلودگی آن و همین‌طور مقابله با آلودگی‌های ایجاد شده توسط کشتی‌ها و شناورها وظیفه خود را به خوبی انجام می‌دهد. در هنگام بروز حوادثی نظیر غرق شدن کشتی‌های نفتکش و یا نشت مواد نفتی از سکوه‌های نفتی در آب دریاها این نهاد با پرسنل آموزش دیده و تجهیزاتی که در اختیار دارد به حل مشکل ایجاد شده می‌پردازد.

ما چه در اختیار داریم؟

سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران مسئولیت بنادر و ورودی‌های دریایی کشور را برعهده داشته و گارد بنادر جمهوری اسلامی



شکل ۴: گارد بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران

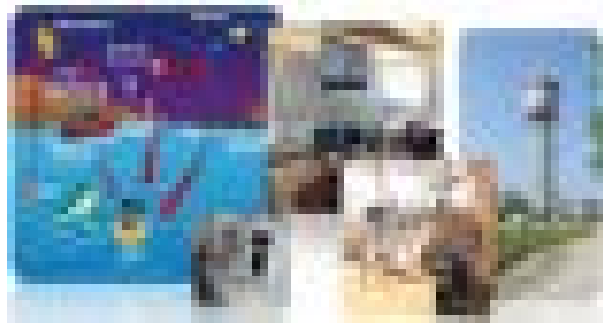
- به مسئولین مربوطه در حداقل زمان ممکن.
- به کارگیری تجهیزات لازم در فرایند برقراری ارتباطات، جمع آوری و تجزیه و تحلیل داده‌ها.
- اقدام سریع در جهت جهت اعزام شناورها و بالگرد (SAR) به موقعیت حادثه به منظور نجات دریانوردان.
- همکاری و هماهنگی با سایر مراجع استانی و ملی در هنگام عملیات جستجو نجات دریایی.
- جمع آوری و به روز نگه داشتن اطلاعات مربوط به شماره تماس افراد مسئول جستجو و نجات در دستگاه‌های ذیربط استان، دیگر بنادر و کشورهای منطقه.
- انعکاس اطلاعات مربوط به سوانح، امنیت دریانوردی و سرقت دریایی به مراجع ذیربط.



شکل ۸: توانایی واحد آتش نشانی.

واحد آتش نشانی

- واحد آتش نشانی واحدی دیگر است در حوزه ایمنی فعالیت می‌کند. این واحد همواره آموزش و فرهنگ سازی را در دستور کار خود قرار داده و پرسنل آن در کلیه ساعات شبانه روز آماده ارائه خدمات در حوزه خود می‌باشند. فعالیت‌های عملیاتی این واحد عبارتند از:
- ارائه خدمات مورد نیاز جهت پیشگیری از بروز حریق و اطفای آن در کلیه کشتی‌ها و شناورهای مستقر در اسکله و لنگرگاه و کامیون‌های تانکر حامل سوخت.
- همکاری با واحدهای دریایی در اطفاء حریق کشتی‌های مستقر در اسکله.
- ارائه خدمات مورد نیاز جهت پیشگیری از بروز حریق در اجرای عملیات گرم در کلیه واحدهای شناور و کشتی‌ها، تأسیسات و اماکن و محوطه‌ها.
- نظارت بر عملیات سوخت‌رسانی و حمل و نقل مایعات قابل اشتعال و مواد شیمیایی و جلوگیری از کار گرم بدون مجوز و همچنین ایجاد حریق.
- نظارت و کنترل بر امور صفاکی کالا در انبارها و محوطه‌های باز به‌ویژه کالاهای آتش گیر و تنظیم گزارشات لازم.
- شرکت در عملیات مانور هر ۱۰ روز یکبار جهت حفظ آمادگی فردی و درک انضباط گروهی.
- حضور در محل حادثه به همراه خودرو و تجهیزات مورد نیاز در کمترین زمان ممکن پس از اعلام بروز حادثه.
- همکاری در عملیات اطفاء حریق در سطح شهر.
- حمل بیماران و مصدومین به مراکز درمانی با آمبولانس.



شکل ۶: تجهیزات مخابرات و سرویس کنترل ترافیک دریایی.

و انواع قایق‌ها به همراه کادری مجرب و توانمند برای راهبری آن‌ها در اختیار دارد.

واحد مخابرات و ارتباطات دریایی به همراه مرکز کنترل ترافیک دریایی کلیه تجهیزات مخابراتی و ناوبری لازم برای عملیات‌های مختلف گارد ساحلی را در اختیار داشته و دارای پرسنلی مجرب برای انجام چنین عملیات‌هایی می‌باشند.

اهداف مدیریت ترافیک دریایی تأمین ایمنی دریانوردی در محدوده تحت پوشش، افزایش کارایی بندر، نظارت بر محیط زیست دریایی و کنترل آلودگی دریا، ارتقاء امنیت دریایی براساس ISPS، کنترل و نظارت بر تردد شناورها، نظارت بر تردد شناورهای صیادی و ساماندهی تردد در محدوده تحت پوشش طرح کنترل ترافیک دریایی، نظارت بر تردد و ردیابی کشتی‌ها جهت کنترل و جلوگیری از تصادم و آلودگی آب دریا، امداد رسانی به شناورها در منطقه تحت پوشش و بهره‌گیری از رادار در زمان نامساعد بودن هوا به‌ویژه به هنگام مه‌گرفتگی برای هدایت ایمن کشتی‌ها به بندر می‌باشد.

سیستم‌های رادیویی در ارتباطات، به ویژه در نوع ارتباطات راه دور نقشی کلیدی و بنیادی ایفا می‌نماید. این سیستم‌ها که بر پایه امواج الکترومغناطیسی استوار است، به واسطه اینکه از منابع نامحدودی بهره می‌برند به عنوان یکی از بهترین راه‌های انتقال اطلاعات به فواصل دور به شمار می‌روند.

واحد تجسس و نجات

این واحد که زیر مجموعه اداره ایمنی و حفاظت دریایی می‌باشد وظیفه پیگیری و انجام امور مربوط به امداد رسانی به شناورها و دریانوردان و مسافران حادثه دیده و هماهنگی لازم برای ارائه خدمات جستجو و نجات به آنان و همچنین هماهنگی با ارگانهای مرتبط با طرح استانی جستجو و نجات را به‌عهده دارد. مسئولیت‌هایی که این واحد به عهده دارد عبارتند از:

- دریافت پیام اضطرار، بررسی درست یا نادرست بودن آن و اعلام



شکل ۷: توانایی بنادر ایران در اجرای عملیات تجسس و نجات.



شکل ۹: توانایی بندر در مقابله با آلودگی و لکه‌های نفتی.

واحد نظارت و کنترل آلودگی آب‌ها

هدف این واحد همان‌گونه که از نامش پیداست پیشگیری از آلودگی آب‌های تحت نظارت و کنترل آلودگی‌های آن می‌باشد. پرسنل این بخش آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران را همواره کنترل نموده و در صورت بروز هر گونه آلودگی و یا لکه‌های نفتی در آن وارد عمل می‌شوند.

طرح پیشنهادی

در بخش‌های قبلی بعد از بررسی ماموریت‌هایی که گارد ساحلی در کشورهای مختلف دارند، ظرفیت‌های داخلی سازمان بندر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران بیان گردید. مطمئناً برای ایجاد نهادی تحت عنوان گارد ساحلی جمهوری اسلامی ایران نیاز به بسترسازی و زیرساخت‌های فراوانی است. پیشنهاد می‌گردد سازمان بندر و دریانوردی با توجه به اینکه متولی بحث دریانوردی در کشور بوده و ظرفیت‌های قابل توجهی که در این حوزه دارد به منظور ایجاد گارد ساحلی کمیته‌ای را با عنوان کمیته گارد ساحلی در دو مرحله تشکیل دهد. مرحله اول ایجاد کمیته‌ای درون سازمانی است که اعضای آن نمایندگان از واحدهای گارد و انتظامات، ایمنی، امور دریایی و حراست بوده و این کمیته ماموریت‌های قابل اجرا برای گارد ساحلی را تعیین نماید و سپس اجراء و عملیاتی نمودن آن را به عهده بگیرد.

این کمیته که در فاز اول به صورت آزمایشی در یکی از بنادر به عنوان مثال بندر انزلی اجرا گردد و با تعیین اینکه چه تعدادی از ماموریت‌هایی که برای گارد ساحلی ذکر شد را می‌توان بدون ورود به حوزه وظایف سایر سازمان‌ها انجام داد و مشخص کردن تجهیزاتی که سازمان بندر برای اجرای آن‌ها در اختیار دارد کار خود را به عنوان واحدی مستقل شروع نموده و اجرای وظایفی را که در ابتدا تعریف می‌گردد به عهده داشته باشد. این کمیته به صورت موازی با اجرای عملیاتی طرح، به ثبت نقاط ضعف و قوت طرح که در حین کار بروز نموده و همین‌طور چالش‌هایی که با آن روبرو خواهد شد بپردازد. علاوه بر آن تحقیقاتی جامع‌تر پیرامون شرح وظایف گارد ساحلی با انجام مطالعات و بازدیدهای کارشناسی از بنادر سایر کشورها صورت گرفته و نتایج آن ثبت گردد.

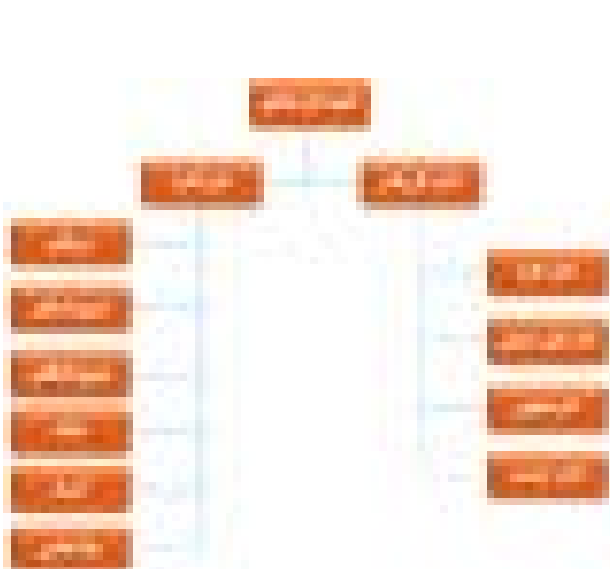
برآمد شکل‌گیری کمیته ذکر شده اجرای ماموریت‌های عنوان شده به صورت متمرکز توسط واحدی مستقل به عنوان کمیته گارد ساحلی می‌باشد که مطمئناً چالش‌هایی که برای ایجاد نهادی مستقل با عنوان گارد ساحلی برای فعالیت به شکلی گسترده و در کلیه بنادر با آن روبرو خواهد شد، در اجرای این طرح با هزینه‌ای بسیار کمتر بروز یافته و گروه‌های کاری و کارشناسی راه‌حل‌های مناسب را برای این چالش‌ها خواهند یافت.

بعد از اجرای مرحله اول و در مرحله دوم پیشنهاد می‌گردد که نمایندگانی از سایر سازمان‌ها مانند مرزبانی، نیروی دریایی، نیروی انتظامی، شیلات، گمرک و هواشناسی به این کمیته اضافه گردد و در صورت امکان کمیته‌ای تحت کنترل سازمان بندر که اعضای آن شامل اداره بندر و سایر ادارات می‌باشد ایجاد گردد تا در صورت امکان زیرساختی قانونی برای عملی شدن سایر ماموریت‌های گارد ساحلی که سازمان بندر در حال حاضر اختیار قانونی اجرای آن را ندارد اعم از نظامی و غیرنظامی تهیه شده و مسیر ایجاد گارد ساحلی جمهوری اسلامی ایران هموار گردد.

نتیجه‌گیری

در این نوشتار پس از بیان مقدماتی درباره گارد ساحلی و تاریخچه پیدایش آن، ماموریت‌های سرویس گارد ساحلی با توجه به فعالیت‌هایی که سرویس‌هایی تحت این نام در نقاط مختلف جهان انجام می‌دهند گردآوری شد. در ادامه زیرساخت‌های سازمان بندر و دریانوردی کشور به عنوان متولی امر دریا و دریانوردی بررسی شده و در انتها طرحی برای ایجاد این سرویس در کشور پیشنهاد گردید. امید است ارائه این مقاله نقشی حتی کوچک در افزایش اقتدار دولت جمهوری اسلامی ایران داشته باشد.

منابع: در دفتر ماهنامه موجود است



شکل ۱۱: تشکیلات کمیته گارد ساحلی



شکل ۱۰: تشکیلات کمیته درون سازمانی گارد ساحلی

تغییر اقلیم و گرمایش جهانی از دیدگاه شیلات و آبزیان

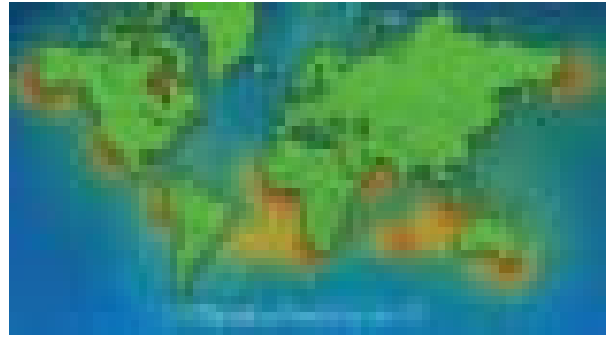
فریدون عوفی

پژوهشگر و عضو هیئت علمی موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور

بخش اکولوژی منابع آبی

بررسی‌ها نشان می‌دهد که دمای جهانی بعد از قرن بیستم ۰/۶ درجه سانتیگراد افزایش داشته است و الگوهای آب و هوایی پیش‌بینی می‌کنند که دمای جهان در سال ۲۱۰۰ میلادی، بین ۶/۴-۵/۸ درجه سانتیگراد (در نواحی و زیستگاه‌های مختلف قطبی و استوایی) افزایش خواهد یافت. این تغییر آب و هوایی بزرگ‌ترین تغییر در طول ۱۰۰۰ سال گذشته است. همچنین برای سال ۲۱۰۰ میلادی، پیش‌بینی شده که سطح دریاها و اقیانوس‌ها حدود ۹/۸۸ سانتی‌متر افزایش می‌یابد و به دنبال آن سیل و حوادث دیگر اتفاق می‌افتد.

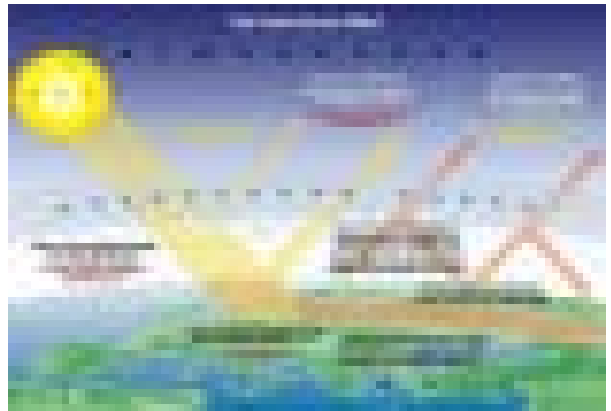
مطمئناً با توجه به وسعت کشور و تنوع اقلیمی، تنوع زیستی (گونه‌ای و زیستگاهی)، منابع آبی آب‌شیرین و حتی نواحی ساحلی شمال و جنوب کشور، موضوع تغییر آب و هوایی اثرات مختلف و متنوعی را در هر یک از نواحی و مناطق کشور خواهد داشت. نواحی اقلیمی ممکن است به‌طور عمده تغییر کند و تخریب جنگل‌ها و مراتع، بیابان‌ها، منابع آبی و اکوسیستم‌های بینابینی را به همراه داشته باشد و بسیاری از گونه‌های جانوری و گیاهی و ذخائر ژنتیکی و منحصر به فرد در معرض خطر انقراض و نابودی قرار می‌گیرند. طی دو دهه اخیر شاهد تغییراتی در سیستم ذخائر آبزیان و زیستگاه‌های آبی در کشور بوده‌ایم که در نهایت امنیت غذایی، بهداشت و سلامت انسان را دچار مشکل کرده است. از مهم‌ترین این پیامدها می‌توان به خشکسالی و تخریب منابع آبی کوچک مقیاس و حتی دریاچه‌ها، آبگیرها و تالاب‌ها، کاهش دبی رودخانه‌ها و جریان آب‌های جاری، خشک شدن چشمه‌ها و قنات‌ها، تخریب و تغییرات ساختاری در زیستگاه‌ها و اکوسیستم‌های حساس و آسیب‌پذیر، کاهش تنوع گونه‌ای و در بعضی موارد کاهش جمعیت‌ها و ذخائر آبزیان و همچنین مشکلات اجتماعی - اقتصادی برای بهره‌برداران و ذی‌نفعان تولیدات شیلاتی (صیادان و پرورش‌دهندگان) را نام برد.



پیامدهای مختلف تغییر اقلیم (آب و هوا) - Climate change و گرمایش جهانی - Global warming بر روی بخش‌های مهم زندگی بشری تأثیر گذار شده است که این موضوع از بعد از انقلاب صنعتی (۱۸۸۰) در اروپا رو به افزایش بوده و در حال حاضر تمام قاره‌ها و جهان با آن مواجه هستند. مهم‌ترین دلیل افزایش این پدیده و مشکل جهانی، انتشار گازهای گلخانه‌ای حاصل از فعالیت‌های انسان (صنعت و تکنولوژی مبتنی بر تولید CO₂ حاصل از سوخت‌های فسیلی) بوده است.

الگوی جهانی تغییرات اقلیم و گرمایش جهانی

گازهای گلخانه‌ای و اثر گلخانه‌ای (Greenhouse effect) هرچند در اندازه‌های طبیعی وضعیت مشکل‌ساز را ایجاد نمی‌کنند و حتی شاید به لحاظ حفاظت از شرایط محیطی و اقلیمی کره زمین مثبت باشند، ولی در حدی فراتر از آن و افزایش بیش از اندازه آن‌ها می‌توانند خطرات جدی را برای کره زمین و ساکنان آن ایجاد نمایند که در اثر فعالیت‌های انسانی و توسعه صنعت به اتمسفر رها می‌شوند. این موضوع از زمانی آغاز گردید که سوخت‌های فسیلی برای تولید انرژی استفاده شد و جنگل‌ها قطع و سوزانده شدند که در اثر تولید CO₂، گازهای متان CH₄ و اکسید نیترژن N₂O نیز در اثر فعالیت‌های کشاورزی، تغییر کاربری زمین و دیگر منابع بیشتر می‌شوند. این گازها با جذب اشعه فرسرخ (مادون قرمز)، مسیر جریان طبیعی انرژی را با تغییر آب و هوا کنترل می‌کنند و در صورت افزایش مقدار آن‌ها و بالا رفتن از حد مجاز، سبب تغییر آب و هوای می‌شوند.



پدیده اثر گلخانه‌ای

پیشینه اقدامات ملی و جهانی

بدون شک تاکنون بیشتر توافقات درباره محیط زیست و توسعه پایدار پذیرفته شده منجر به معاهده‌های مربوط به تغییرات آب و هوا، قوانین و تشکیلاتی برای مقابله با گرمایش جهانی بوده است. در حال حاضر با وجود این پدیده جهانی، دولت‌ها به حرکتی سریع به سمت طراحی و اتخاذ تدابیر ملی تغییر آب و هوا نیاز دارند. آنچه

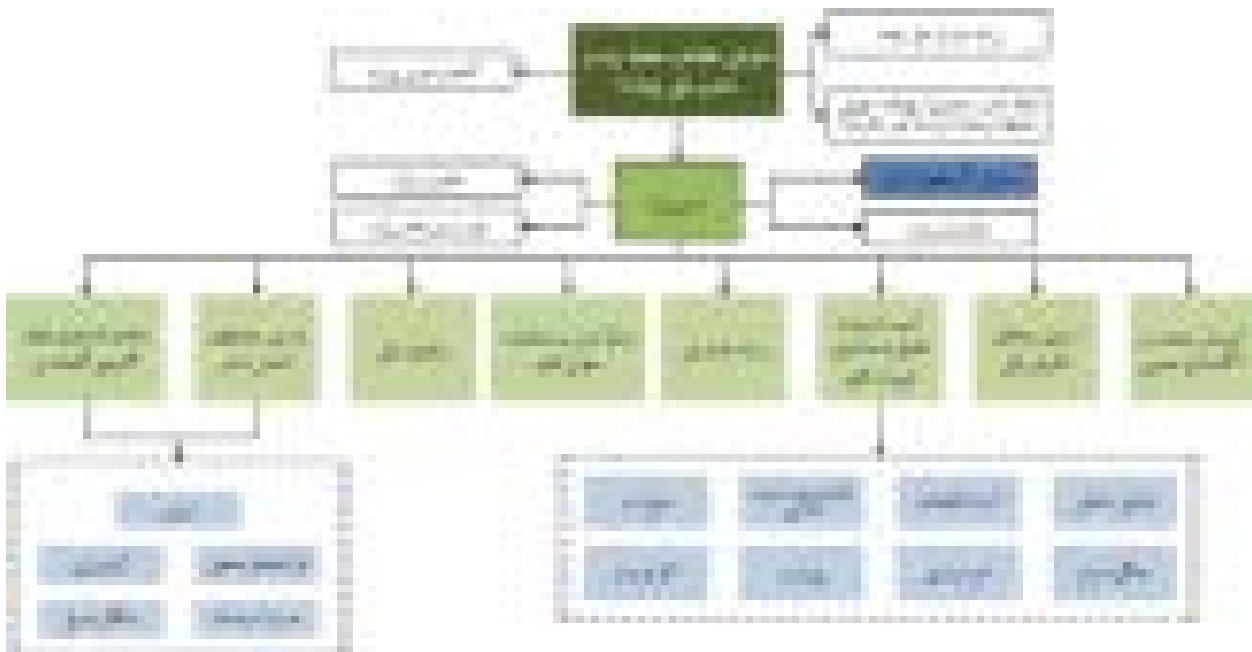
اهمیت این موضوع را مهم‌تر می‌کند، اقدامات جهانی و ملی صورت پذیرفته در قبال تغییرات آب و هوا، به ویژه تصویب کنوانسیون تغییر آب و هوا در سال ۱۹۹۲ (عضویت ایران در سال ۱۳۷۵) و متمم آن یعنی پروتکل کیوتو (ژاپن) در سال ۱۹۹۷. (عضویت ایران در سال ۱۳۸۴ شمسی) است که نقش مهمی در کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای و کاهش اثرات تغییر آب و هوا و گرمایش جهانی ایفاء می‌کند. در حال حاضر تعداد ۱۸۹ کشور از جمله ایران عضو کنوانسیون تغییر آب و هوا می‌باشند که ملزم هستند مفاد و مصوبات کنوانسیون را اجراء نمایند. ارزیابی‌ها، میزگردها و نشست‌های دولت‌ها درباره تغییر آب و هوا نشان می‌دهد که اگر این تدابیر بخوبی طرح و اجراء شوند، انتشار و هزینه‌های انطباق‌پذیری با اثرات اجتناب‌ناپذیر و تغییر آب و هوا کاهش خواهد یافت و در مقابل منابع مهم اقتصادی از جمله سیستم‌های انرژی موثر بر کاهش هزینه، ابداع فنون کارآمدتر، کاهش هزینه‌های اضافی و ایجاد بازارهای کارآمدتر در دسترس خواهد بود. کاهش انتشار سبب کم شدن اثرات منفی خسارت‌های حاصل از مشکلات زیست محیطی از جمله اثر آلودگی هوا بر سلامت می‌شود.

جلسات میان دولتی و کشورها درباره کنوانسیون ثابت کرده است که مردم جهان می‌توانند با کمک یکدیگر و همکاری سازمان ملل، مشکلات جهانی را مهار کنند. در واقع با توانمندسازی جوامع شهری، روستایی و با حمایت دولت می‌توان اقدامات ارزنده و مفیدی را اجراء و به نتیجه رسانید. هر چند که در قالب کار گروه تخصصی تغییر اقلیم آب و هوا (سازمان حفاظت محیط زیست) اقداماتی طی چند سال اخیر آغاز گردیده و به صورت دو گزارش ملی به مجامع بین‌المللی - UNFCCC ارسال شده است، ولی بدیهی است که بررسی و اقدام در خصوص اثرات ناشی از تغییر اقلیم (آب و هوا) و پیامدهای ناشی از گرمایش جهانی به نحوی گسترده و فراگیر است که یک سازمان یا وزارتخانه نمی‌تواند موضوع را از دیدگاههای محدود و از نقطه نظرات درون سازمانی بررسی نماید. لذا ضروری است که این اقدام در قالب کار گروه ملی و به تفکیک زیر کمیته‌های وابسته در تمام سازمان‌ها و نهادهای دولتی و حتی غیر دولتی فعالیت نماید. مهم‌ترین وظایف کار گروه عبارت است از:

- ارائه طرح جامع اقدام ملی
- تهیه بسته آموزشی
- راهکارهای همکاری ملی و فراملی
- تهیه دستورالعمل‌های فنی - تخصصی

کلیه موارد از طریق دبیرخانه کار گروه، هدایت و کنترل و پیگیری می‌شود. در این خصوص می‌توان به اسناد بالادستی (شامل قوانین و مقررات ملی منتج از قانون اساسی) به عنوان پشتیبان قانونی و اجرایی اشاره نمود که می‌بایست مدنظر قرار گیرد و سندان در زیر ارائه شده است. ولی ذکر این نکته ضروری است که با توجه به اهمیت و جایگاه تنوع زیستی آبزیان و زیستگاه‌ها و منابع آبی کشور، مهم‌ترین نقطه ضعف چارت تشکیلاتی فوق‌الذکر را عدم منظور نمودن بخش واحد و یا مجموعه‌ای برای بررسی آبزیان و یا دریاها اشاره نمود که می‌بایست بدین لحاظ مورد بازبینی و بازنگری قرار گیرد.

در ارتباط با بررسی و پایش محیط زیست و منابع طبیعی (با تأکید بر منابع آبزیان و ذخائر شیلاتی و زیستگاه‌های آبی) ذکر این نکته ضروری است که این موضوع در قالب کار گروه تخصصی و زیر نظر کار گروه ملی مورد بررسی قرار گیرد. وزارتخانه‌های اصلی همکار عبارت خواهند بود از وزارت جهاد کشاورزی، امور خارجه، بهداشت درمان و آموزش پزشکی، علوم، تحقیقات و فناوری کشور، نفت و نیرو و ملی به‌طور مستقیم سازمان‌ها و نهادهای بسیاری در طرح ملی مشارکت خواهند داشت که می‌توان به موارد زیر اشاره نمود: معاونت راهبردی ریاست جمهوری، استانداری، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان هواشناسی، سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی، سازمان جغرافیایی ارتش، سازمان نقشه‌برداری، سازمان دامپزشکی، پژوهشگاه ملی علوم جوی و اقیانوسی، سازمان بنادر و دریانوردی، موسسه تحقیقات علوم شیلاتی، سازمان شیلات، شرکت نفت فلات قاره و همچنین مراکز دانشگاهی، در همین ارتباط سازمان حفاظت محیط



اثرات چندگانه تغییر اقلیم بر ارکان مختلف منابع طبیعی و محیط زیست

طی چندسال اخیر به‌طور محسوس و بیشتر موارد به‌طور نامحسوس شاهد تغییراتی در سیستم منابع طبیعی و ذخائر آبیان و زیستگاه‌های آبی در کشور بوده‌ایم. از مهم‌ترین این موارد می‌توان به‌طور خلاصه به موارد زیر اشاره نمود که در نهایت امنیت غذایی، بهداشت و سلامت انسان را دچار مشکل کرده است:

- خشکسالی و تخریب منابع آبی کوچک مقیاس و حتی دریاچه‌ها و آبریزها و تالاب‌ها
- کاهش دبی رودخانه‌ها و جریان آب‌های جاری
- کاهش و حتی خشک شدن چشمه‌ها و قنات‌ها و کاهش منابع آب‌های زیرزمینی
- تخریب و تغییرات ساختاری در زیستگاه‌ها و اکوسیستم‌های حساس و آسیب‌پذیر
- کاهش تنوع گونه‌ای و در بعضی موارد کاهش جمعیت‌ها و ذخائر آبیان
- افزایش طوفان‌های شن و نمک (گردوغبار)
- تغییر الگوی رسوب‌گذاری و فرسایش

طی چند سال اخیر و مبتنی بر مطالعات موردی در مقیاس ملی، اثرات منفی پدیده گرمایش جهانی منتج از تغییر اقلیم بر منابع طبیعی، محیط زیست، کشاورزی و منابع آب مشخص گردیده است. در این خصوص می‌توان به مواردی اشاره نمود که در واقع از عمده‌ترین پیامدهای دهه‌های آتی در کشور می‌باشند. این موضوعات براساس مطالعات و پیش‌بینی الگوهای تغییر اقلیم ارائه شده‌اند. افزایش میانگین درجه حرارت: طی سال‌های ۳۹-۲۰۱۰ میلادی.

زیست‌تشیکیلات منسجمی را راه‌اندازی نموده که سایر سازمان‌ها و نهادهای ملی همکاری دارند. اهداف طرح ملی تغییر آب و هوا به شرح زیر می‌باشد:

- تهیه گزارش ملی تغییر آب و هوا و ارائه آن به دبیرخانه کنوانسیون
- ظرفیت‌سازی جهت به روز کردن موجودی انتشار گازهای گلخانه‌ای
- ارزیابی پتانسیل‌های کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای
- ظرفیت‌سازی جهت اجرای اهداف کنوانسیون با جهت‌گیری در سطوح تصمیم‌گیری
- تهیه برنامه اقدام ملی جهت سازگاری با پدیده تغییر اقلیم
- آگاه‌سازی عمومی در قبال پدیده آب و هوا
- تلفیق موضوعات تغییرات آب و هوایی در برنامه‌های توسعه

چارت تشکیلاتی طرح ملی تغییرات آب و هوا سازمان حفاظت محیط زیست

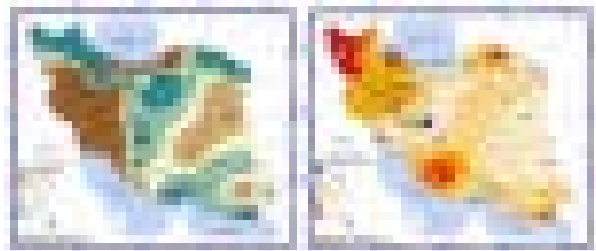
اثرات و پیامدهای تغییر اقلیم

بررسی‌ها نشان می‌دهد که دمای جهانی بعد از قرن بیستم ۰/۶ درجه سانتیگراد افزایش داشته است و الگوهای آب و هوایی پیش‌بینی می‌کنند که دمای جهان در سال ۲۱۰۰ حدود ۶/۴-۵/۸ درجه سانتیگراد (در نواحی و زیستگاه‌های مختلف قطبی و استوایی) افزایش خواهد یافت. این تغییر آب و هوایی بزرگ‌ترین تغییر در طول ۱۰۰۰ سال گذشته است. همچنین برای سال ۲۱۰۰ پیش‌بینی شده که سطح دریاها و اقیانوس‌ها حدود ۹/۸۸ سانتی‌متر افزایش می‌یابد و به دنبال آن سیل و حوادث دیگر اتفاق می‌افتد. ذکر این نکته ضروری است که ابهامات زیادی درباره اثرات و دامنه تغییر آب و هوا به‌ویژه در سطح ملی (به‌خصوص در مقیاس محلی و نواحی کوچک‌تر) وجود دارد. این موضوع به دلیل اثرات تاخیری اقیانوس‌ها و دریاها است که درجه حرارت‌های سطحی نمی‌توانند در مقابل انتشار گازهای گلخانه‌ای سریع واکنش نشان دهند. بنابراین تغییرات آب و هوایی برای صدها سال حتی پس از تثبیت غلظت گازها در اتمسفر ادامه می‌یابد. مطمئناً با توجه به وسعت کشور و تنوع اقلیمی، تنوع زیستی (گونه‌های و زیستگاه‌ها)، منابع آبی آب شیرین و حتی نواحی ساحلی شمال و جنوب کشور، موضوع تغییر آب و هوایی اثرات مختلف و متنوعی را در هر یک از نواحی و مناطق کشور خواهد داشت. نواحی اقلیمی ممکن است به‌طور عمده تغییر کنند و تخریب جنگل‌ها و مراتع، بیابان‌ها، منابع آبی و اکوسیستم‌های بینابینی را به همراه داشته باشد و بسیاری از گونه‌ها و ذخائر ژنتیکی و منحصر به فرد در معرض خطر انقراض و نابودی قرار می‌گیرند.

روند افزایش درجه حرارت مشخص و تأیید شده است. تا سال ۲۱۰۰، ۳-۴/۵ درجه افزایش درجه حرارت برای ایران اعلام شده است. کاهش میزان بارش: با کاهش بارش، وسعت پهنه‌های خشک افزوده می‌شود و طوفان‌های گرد و خاک (شن و خاک) و حتی طوفان‌های نمک افزایش یافته و دامنه‌های آن‌ها حتی به مناطق شهری و مراکز مسکونی پرجمعیت نیز گسترش می‌یابد و باعث آلودگی هوا و کاهش دید شهری می‌شود و در نتیجه سلامت و بهداشت انسان به خطر می‌افتد.

افزایش بارش‌های سنگین: در اثر تغییرات اقلیمی میزان وقوع بارش‌های سنگین و تبدیل شدن بارش‌های برفی به بارش‌های بارانی موجب بروز سیل‌های سنگین و تخریب اراضی و فرسایش شدید و خسارات انسانی و مالی می‌شود. دفعات بارش کاهش ولی شدت آن‌ها افزایش می‌یابد که مهم‌ترین دلیل تخریب و فرسایش زمین محسوب می‌شود.

افزایش پدیده‌های حد اقلیمی: مهم‌ترین مشخصه‌های اقلیم آینده، ایجاد طوفان‌ها، تگرگ، سرما و گرمای شدید خارج از فصل، دوره‌های گرم و سرد خارج از فصل و سیلاب و خشکسالی می‌باشد. جابه‌جایی و تغییر رژیم بارش: رژیم بارش مناطق شمال شرقی کشور به سمت انتهای فصل بارش جابجا می‌شود. بارش‌های پاییزه با تاخیر آغاز شده و میزان بارش کاهش می‌یابد، ولی برعکس این موضوع، بارش‌های فصلی سرد و اوائل بهار جابجا می‌شوند. همچنین براساس پیش‌بینی‌ها، در بعضی مناطق بارش‌های تابستانه افزایش می‌یابد. با توجه به الگوی پیش‌بینی تغییر اقلیم، دو مورد از نقشه‌های تغییر درجه حرارت و بارش کشور در زیر ارائه شده است.



تغییرات اقلیم در ایران (درجه حرارت-راست، بارش-چپ)

براساس نقشه‌های الگو پیش‌بینی تغییرات میانگین درجه حرارت (نقشه راست) و میزان بارش (نقشه چپ) می‌توان چنین استنباط نمود که با توجه به روند فعلی گرمایش جهانی، تأثیرات این پدیده در کشور عمدتاً در بخش‌های شمال غرب، غرب و جنوب غرب متمرکز می‌باشد. به عبارت دیگر نواحی زاگرس از عمده‌ترین مناطق آسیب پذیر می‌باشند.

با توجه به موارد فوق‌الذکر و مشخص شدن تغییر الگوی بارش و درجه حرارت در مناطق وسیعی از کشور، می‌توان براساس تجربیات، مشاهدات و مستندات موجود، موارد زیر را برای اثرات بر شیلات و آبزیان (ذخائر و زیستگاه‌ها) بیان نمود.

- تغییر در زنجیره غذایی محیط‌های آبی
- تغییر در الگوی زیستی و رفتاری آبزیان (مهاجرت، تولید مثل، تغذیه و...)
- تخریب زیستگاه آب‌سنگ‌های مرجانی و بروز بیماری‌های "باند زرد" و "سفید شدگی"
- تغییر و تخریب زیستگاه‌های حساس و آسیب‌پذیر
- خشک شدن آب‌گیرها و دریاچه‌ها با منابع آبی تغذیه‌کننده محدود
- کاهش چشمگیر وسعت زیستگاه‌های آبی، منابع و ذخائر آبی زیرزمینی
- تغییر در رژیم آبی (دبی و جریان) رودخانه‌ها
- تغییر در ساختار و نظام اجتماعی و اقتصادی جوامع متکی به شیلات (صید و صیادی)
- تغییر در سیستم فتوسنتز گیاهان بخصوص نواحی ساحلی و گیاهان شور پسند و خشکی پسند
- تغییر در ریخت‌شناسی جوامع پلانکتونی
- کاهش تنوع زیستی و ذخائر ژنتیکی
- در خطر قرار گرفتن گونه‌های بومی، کمیاب، حساس و آسیب‌پذیر

- تغییر در ساختار ژنتیکی سواحل و زیستگاه‌ها از دیدگاه ژئومورفولوژی
- تغییر در سیاست‌گذاری متکی بر شیلات و آبزیان (بهره‌برداری و فعالیت‌های صیادی)
- آشننگی‌های زیست محیطی و اکولوژیک
- شکوفایی پلانکتونی، حضور گونه‌های مهاجم و فرصت طلب
- بروز پدیده‌های ناشی از تغییر ساختار اکولوژیک زیستگاه‌ها (نظیر مرگ و میر، مهاجرت، بیماری‌ها و...)

ارزیابی پیامدها و اثرات تغییر اقلیم

بدیهی است که بررسی وضعیت آینده اثرات تغییر اقلیم و گرمایش جهانی بر منابع و ذخائر آبزیان و شیلاتی مستلزم اجرای طرح پروژه مطالعاتی، تحقیقاتی است که در این صورت می‌توان براساس مستندات و با به‌کارگیری مدل‌های ارزیابی زیست محیطی و تجزیه و تحلیل داده‌های اکولوژیک وضعیت را مشخص نمود.

ارائه هرگونه اظهار نظر در خصوص پارامترهای چهارگانه SWOT مستلزم اجرای طرح یا پروژه تحقیقاتی و مطالعاتی مبتنی بر مدل‌های ارزیابی زیست محیطی استاندارد و همچنین تهیه پرسشنامه (جهت جمع‌آوری اطلاعات ساختاری و نیمه‌ساختاری) و تجزیه و تحلیل اطلاعات با به‌کارگیری مدل‌های بومی شده می‌باشند. ولی براساس تجربیات و مستندات موجود می‌توان یک الگوی کلی را برای تعیین نقاط ضعف و قوت، فرصت‌ها و تهدیدات ارائه نمود که البته مجدداً تأکید می‌گردد برای موضوع شیلات و آبزیان (منابع و ذخائر و زیستگاه‌های آبی) اجرای طرح یا پروژه تخصصی الزامی است.

اصولاً شاخص‌هایی که برای این منظور در نظر گرفته می‌شود شامل مجموعه شاخص‌های گروه‌بندی شده زیر می‌باشند که در قالب ماتریس‌های بین پارامتری، در دو طبقه عوامل تأثیرگذار بیرونی (تهدیدات و فرصت‌ها) و درونی (نقاط ضعف و قوت) مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرند که در واقع نشان‌دهنده بالا بودن امتیازهای حاصل از آنالیز ماتریس عوامل منفی (تهدیدات - Threats و نقاط ضعف - Weaknesses) و یا عوامل مثبت (فرصت‌ها - Opportunities و نقاط قوت - Strengths) می‌باشد.

- شاخص‌های غلظت مواد پارامترهای فیزیکی - شیمیایی و غیر زیستی)
 - شاخص‌های اقلیمی (آب و هوا)
 - شاخص‌های زیستی (پارامترهای زیستی و موجودات زنده گیاهی و جانوری)
 - شاخص‌های فیزیکی و ساختاری (زمین ریخت‌شناسی)
- از مجموعه نتایج حاصل از ماتریس‌ها می‌توان وضعیت نهایی را به عنوان استراتژی مدیریتی به یکی از دو مدل مدیریتی تدافعی و یا تهاجمی بیان نمود. لذا با در نظر گرفتن شاخص‌های فوق‌الذکر می‌توان اثرات تغییر آب و هوا را در زمینه شیلات آبزیان در قالب مباحث زیر مطالعه و بررسی نمود.
- امنیت غذایی از دیدگاه شیلات و آبزیان (آب شیرین و دریایی)
 - سطح دریاها و نواحی ساحلی (شمال و جنوب کشور)
 - زیستگاه‌های حساس و آسیب‌پذیر و مناطق ارزشمند زیستگاهی آبزیان
 - تنوع زیستی (گونه‌ای)، ذخائر ژنتیکی و گونه‌های منحصر بفرد گیاهی و جانوری
 - منابع آب‌های داخلی (جاری و ساکن)
 - سلامت و بهداشت جوامع انسانی
 - سیاست‌گذاری‌های سازمانی در زیربخش شیلات
 - وضعیت اجتماعی و اقتصادی ذی‌نفعان شیلاتی و صنایع شیلاتی
- به‌طور خلاصه می‌توان در چارچوب SWOT پدیده تغییر اقلیم و گرمایش جهانی زمین را به‌صورت جدول زیر ارائه نمود که هر یک از موارد اشاره شده به‌طور اختصاصی برای منابع و ذخائر شیلاتی و زیستگاه‌های آبی (آبزیان) و یا به‌طور گروهی و ترکیبی با سایر منابع طبیعی و پارامترهای زیست محیطی مورد بررسی قرار گیرد. بدیهی است به‌کارگیری مدل استاندارد تحلیل مدیریتی ضروری است. امتیازدهی هر یک از موارد فوق‌الذکر و به تفکیک عوامل تأثیرپذیر و تأثیرگذار درون محیطی و بیرون محیطی براساس وزن‌دهی آن‌ها و مطابق با استانداردها می‌باشد که در نهایت منجر به ارائه راهکار مدیریتی و استراتژی‌های ملی می‌شود.

ماتریس SWOT	نقاط قوت S	نقاط ضعف W	فرصت‌ها O	تهدیدات T
سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی	محیط زیست و توسعه پایدار در سطح ملی و فراملی	مدیریت ناکارآمد اجرای طرح‌ها و پروژه‌ها بدون تحقیق و مطالعه	تغییر و اصلاح سیاست‌های بلندمدت و برنامه‌ریزی مدیریتانه	بدهی‌های بین‌المللی، تغییر ساختار سیاسی و کاهش (کمبود) اعتبارات
انرژی	خورشید و باد و انرژی‌های تجزیه شونده	خشکسالی و بارندگی شدید طوفان‌های شن و نمک	استفاده از انرژی‌های تجزیه شونده، توانمندسازی جوامع	اختصاص بودجه و اعتبارات ناکافی و هزینه‌های بالا
ساختار اجتماعی اقتصادی	اطلاع‌رسانی و آموزشی همگانی	عقب‌ماندگی مدیریت و توسعه نیافتگی	اتخاذ برنامه‌های نوین آموزشی و اصلاح ساختار	ایجاد مدل بومی برقراری ارتباط و هماهنگی نظام قدیم و جدید اصلاح شده
توپوگرافی و زمین‌شناسی	کاربری اراضی و جریان‌های آبی	تخریب اراضی کشاورزی و تغییر کاربری	تغییر در به‌کارگیری اراضی جدید و حوضه‌ای	ضعیف‌شدن اراضی جهت کاربردهای معمول و همخوان با محصولات
کاربری اراضی	اصلاح سیستم‌های بهره‌برداری	تخریب تحت تاثیر سیلاب و فرسایش	استفاده از منابع و ذخایر رویشگاهی جدید و مناطق حفاظت شده	از بین رفتن خاک مغذی، ظهور بسترها در زمین، تخریب زیستگاه‌ها

نتیجه‌گیری

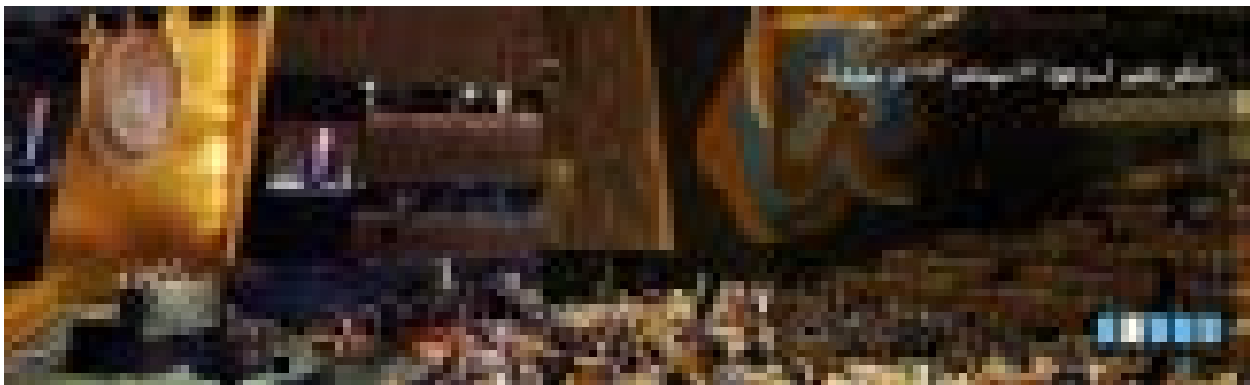
بحث در اجلاس اخیر سازمان ملل مرتبط با تغییر آب و هوا مورد تاکید قرار گرفته است.

همانگونه که اشاره گردید، کلیه راهکارها و پیشنهادهای قابل اجرا می‌بایست مبتنی بر دو اصل مدیریت پیشگیری (Mitigation) و مدیریت تطابق‌پذیری (Adaptation) برنامه‌ریزی و اجرا گردد. لذا تشکیل کارگروه تخصصی با اهداف زیر ضروری می‌باشد:

- ۱- ایجاد آمادگی
- ۲- افزایش سطح آگاهی و اطلاع‌رسانی
- ۳- همکاری‌های ملی، منطقه‌ای، بین‌المللی
- ۴- پیگیری و اجرای مفاد و موارد تعیین شده در آئین‌نامه و مصوبات
- ۵- تهیه بسته آموزشی (با هدف برگزاری کارگاه‌ها و دوره‌های آموزشی کوتاه‌مدت و آموزش‌های تخصصی)
- ۶- تشکیل بانک اطلاعاتی به جهت جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها و اطلاعات زیست محیطی
- ۷- برگزاری نشست‌های فنی و تخصصی و همایش‌های ملی و بین‌المللی
- ۸- تهیه دستورالعمل فنی و اجرایی
- ۹- ایجاد ایستگاه‌های پایش و انتخاب مناطق شاخص (Point station) برای رصد و پایش محیطی
- ۱۰- ایجاد هماهنگی ملی و بین‌المللی و با هدف تأمین اعتبارات لازم جهت اجرای طرح
- ۱۱- ارائه خدمات فنی و مهندسی و هدایت و نظارت عملیاتی

پدیده تغییر اقلیم (آب و هوا) و گرمایش جهانی طی دو دهه اخیر رشد فزاینده‌ای به لحاظ ایجاد تغییر در ساختار محیط طبیعی و محیط زیست خشکی و دریایی داشته است و در این میان هر یک از کشورها هر چند سهمی در تولید CO₂ نداشته و یا حداقل اثر افزایش گازهای گلخانه‌ای ناشی از مصرف سوخت‌های فسیل داشته‌اند، ولی به‌طور ناخواسته می‌بایست در گام نخست در مقیاس محلی و ملی و سپس منطقه‌ای و بین‌المللی حرکت نموده و طبق تعهدات و مصوبات کنوانسیون ۱۹۹۲، راهکارهای مدیرانه را اجرا نمایند.

در این میان ج.ا. نیز می‌بایست ضمن رعایت اصول ساختاری کاهش تولید CO₂ (با توجه به فرمایشات ریاست محترم جمهور در مقرر سازمان ملل - ۲۰۱۴) بر اساس الزامات و تعهدات ملی و بین‌المللی می‌بایست در قالب کمیته‌های تخصصی از جمله شیلات و آبزیان زیر نظر کارگروه تخصصی تغییر آب و هوا فعالیت نماید. این اقدام در گام اول مستلزم ارائه طرح جامع (با در نظر گرفتن تجربیات گذشته، بررسی وضعیت کنونی و ارائه مدل و الگوی اصلاح برای آینده) می‌باشد که همکاری چند جانبه ملی و حتی منطقه‌ای و بین‌المللی را می‌طلبد. بدیهی است که دو اصل و محور عملیاتی طرح ملی شامل مدیریت پیشگیری و مدیریت تطابق‌پذیری خواهد بود. موضوعات مورد





معرفی دانشگاه‌های برتر دریایی جهان؛

دانشگاه علوم و فنون دریایی توکیو

حمید محمد عظیمی

دکترای تکنولوژی آموزشی دکترای تکنولوژی آموزشی

اقیانوس‌ها در حدود ۷۰٪ از سطح زمین را تشکیل می‌دهند و زندگی را با اکسیژن بر روی این سیاره مهیا می‌کنند که هم زمان زیستگاه طیف وسیعی از موجودات دریایی نیز می‌باشند. از دیرباز اقیانوس‌ها تأمین کننده ماهی، سخت پوستان و دیگر محصولات مختلف دریایی برای انسان‌ها شده‌اند که نقش مسیریهای حمل و نقل اتصال دهنده جزایر دورافتاده و قاره‌ها به همدیگر را داشته‌اند. این نقش خطیر به ویژه برای کشوری مثل ژاپن که توسط آب احاطه شده است قابل تأمل است. ژاپن کشوری است کاملاً محصور شده در آب از طریق مرز آبی با کشورهای چین، کره جنوبی و کره شمالی و روسیه همسایه است. بسیاری از محصولات بین ژاپن و کشورهای دیگر مورد معامله‌اش (۹۹.۷٪ از کل از نظر وزنی) توسط کشتی منتقل می‌شود. در سال‌های اخیر اقیانوس‌ها نه تنها موجب جلب توجه بیشتر به منبع عرضه نفت شده‌اند بلکه تأمین کننده هیدرات متان می‌باشند که انتظار می‌رود به عنوان فلز نادر که در دستگاه‌های ارتباطی پیشرفته به عنوان ماده ضروری مورد استفاده قرار می‌گیرد، به عنوان منبع انرژی مهمی نیز در آینده قرار گیرد.



هستند.

در کشور ژاپن چندین موسسه آموزش عالی با تمرکز بر روی علوم دریایی و زمینه‌های وابسته ایجاد شده است. از جمله آکادمی گارد ساحلی ژاپن، دانشگاه علوم و فنون دریایی توکیو، دانشگاه کوبه، کالج‌های ملی فنون دریانوردی توپا، توپاما، اوشیما، هیروشیما، یوگا، آکادمی دفاع ملی، دانشگاه هیروشیما، دانشگاه ملی یوکوهاما، دانشگاه ایالتی اوزاکا و دانشگاه توکیو با اختصاص یک یا چند دانشکده به این حوزه مطالعاتی را می‌توان نام برد.

ساختار دانشگاه ملی علوم و فنون دریایی توکیو

این دانشگاه دارای دو پردیس اصلی یکی در منطقه شیناگاوا شهر میناتو و دیگری در منطقه کوتو شهر توکیو است.

این موسسه آموزشی در اکتبر ۲۰۰۳ با ادغام دانشگاه بازرگانی دریایی توکیو و دانشگاه شیلات توکیو با هدف تبدیل شدن به تنها مرکز آموزش عالی مختص آموزش و پژوهش در زمینه دریایی و شیلات ایجاد گردید. دانشگاه‌های ادغام شده نزدیک به ۱۴۰ سال سابقه دارند. پرورش بسیاری از استعدادها در بخش ژاپن از جمله زنگو سوز کی نخست وزیر اواخر دهه هفتاد ژاپن، است که از فارغ التحصیلان این دانشگاه‌ها بوده است.

در حالی که این مرکز آموزش عالی، وارث سنت‌های دو دانشگاه یاد شده است اما اجرای طرح‌های جدید در حوزه دریایی و بهبود و توسعه فعالیت‌های آموزشی و پژوهشی به منظور برآورده کردن انتظارات بخش صنعتی، دولتی و جامعه آکادمیک دریانوردی و زمینه‌های مرتبط آن را به مرکز آموزش و پرورش رهبران بین‌المللی آینده تبدیل کرده است. مأموریت این دانشگاه، توسعه منابع انسانی در حوزه دریا می‌باشد. این دانشگاه در حوزه‌های مطالعاتی طیف گسترده‌ای درگیر بوده اما با تمرکز بر جنبه‌های نوآورانه در سه عنصر محیط زیست، منابع و انرژی فعال است.

علاوه بر این اقیانوس‌ها در حال حاضر به عنوان عنصری کلیدی برای ثبات و پایداری آب و هوای جهانی می‌باشند. نقشی که اقیانوس‌ها برای توسعه پایدار جامعه انسانی دارند در حال افزایش بوده و بر این اساس مردم و دولت‌ها انتظارشان از قطب‌های علمی، تحقیقاتی دانشگاهی در حوزه علوم دریایی و حوزه‌های مرتبط در حال افزایش است.

پس از پایان جنگ جهانی دوم دولت ژاپن تمامی تلاش‌های خود را صرف برنامه‌ریزی و ترمیم خسارات ناشی از این جنگ و ساماندهی نظام جدید آموزشی نمود. بر این اساس نظام آموزش عالی چهار مرتبه تحول را پشت سر گذارده است. تجدید ساختار دانشگاه‌ها به صورت ادغام موسسات آموزش عالی قبل از جنگ با دانشگاه‌ها (اعطای خودمختاری) از سال ۱۹۴۵ تا ۶۰ به عنوان اولین مرحله و سپس گسترش سریع و کمی با هدف سیاست تربیت نیروی انسانی مورد نیاز برای تأمین نیروی مورد نیاز بازار کار تا ۱۹۷۵ دومین مرحله محسوب می‌شود. تلاش در جهت افزایش کیفیت تا ۱۹۹۰ مرحله سوم و بالاخره تنوع و اصلاح و کنترل و ایجاد مراکز کیفیت در دانشگاه‌ها آخرین مرحله از تغییر رویه‌ها در نظام آموزش عالی این کشور می‌باشد.

آموزش‌های فنی و حرفه‌ای، سیاست‌های تکنولوژیکی، ارتباط مراکز دانشگاهی با صنعت، بومی سازی فن آوری، استخدام کارشناسان خارجی (برای کوتاه مدت) و عدم کاهش هزینه‌های آموزشی حتی در دوران رکود از جمله سیاست‌ها و اقدامات دولت ژاپن در سه دهه اخیر برای افزایش کارایی نظام آموزشی و تکنولوژیکی این کشور بوده است. در همین راستا آموزش و تربیت نیروهای کارشناس و متخصص در حوزه دریا و صنایع مرتبط یکی از اولویت‌های دارای اهمیت دولت مردان ژاپنی بوده است. برای مثال نیروی دریایی ژاپن هم اکنون دارای ۴۵ هزار و ۸۰۰ نیرو همراه با ۱۱۴ کشتی و ۳۳۹ هواپیماست که در سال ۱۹۵۲ میلادی تأسیس شده است و در عملیات حافظ صلح سازمان ملل نیز شرکت می‌کند و یا در حوزه ماهیگیری بر پایه گزارش سال ۲۰۰۷ وزارت کشاورزی این کشور ۲۰۴ هزار و ۳۳۰ نفر در رابطه با شغل ماهیگیری فعال

مشارکت‌ها، مرکز پژوهش‌های حمل و نقل دریایی، مرکز پردازش داده‌ها، مرکز علوم زراعی و موزه قرن می‌باشد. علاوه بر این دانشگاه مالک ۴ کشتی آموزشی است و برای اهداف تحقیقاتی و پژوهشی، عملیات‌های دریایی اقیانوس‌شناسی، فنون ماهیگیری صنعتی و... از آن‌ها استفاده می‌نماید.

بیمه سلامت ملی و تسهیلات مرکز خدمات بهداشتی دانشگاه

ژاپن یک برنامه بیمه سلامت ملی برای کاهش هزینه‌های پزشکی و دارویی دارد. به همین دلیل تمامی دانشجویان خارجی جدیدالورود بایستی پس از ورود به خاک این کشور در بیمه مذکور ثبت نام نمایند. این بیمه ۷۰ درصد هزینه‌های درمان را پوشش می‌دهد. در کنار وجود مراکز متعدد درمانی و بیمارستانی نزدیک به پردیس‌های دانشگاه، هر ساله تمامی دانشجویان دانشگاه توسط مرکز بهداشت ویژه دانشگاه مورد آزمایش و تست‌های جسمانی و روانی قرار می‌گیرند. همچنین در طول مدت تحصیل از پوشش خدمات بیمه جامع فردی در محل تحصیل و تحقیق (محوطه پردیس‌ها و داخل کشتی‌های آموزشی و تحقیقاتی) می‌توان استفاده کرد.

هزینه‌های تحصیلی دانشگاه

داوطلبان و علاقمندان ورود به این دانشگاه سه نوع پرداخت هزینه دارند: هزینه آزمون ورودی، هزینه پذیرش و هزینه آموزشی برای هر نیمسال تحصیلی. در عین حال استثناهایی برای دانشجویانی که مشکل پرداخت هزینه‌های مترتب دارند در نظر گرفته می‌شود که با مساعدت مستقیم رییس دانشگاه و طی مراحل و شرایط خاص امکان‌پذیر است.

بورس‌های تحصیلی دولت ژاپن

این دانشگاه دارای ۱۰ نوع بورس و کمک هزینه تحصیلی یک الی دو ساله برای دانشجویان فراهم کرده است.

دولت ژاپن (وزارت آموزش، فرهنگ، ورزش و علوم تکنولوژی) سه روش برای اعطای بورس دارد: توصیه‌های ارائه شده از طرف سفارت‌خانه‌ها و کنسولگری‌ها، توصیه‌های ارائه شده از طرف دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی و تحقیقاتی ژاپنی که برنامه‌های تبادل دانشجو دارند و بالاخره پذیرش داخلی ویژه دانشجویانی که مقطعی از دوران تحصیل‌شان را در داخل ژاپن گذرانده باشند.

تمامی دانشجویان متقاضی استفاده از بورس تحصیلی مقاطع کارشناسی و کارشناسی ارشد بایستی یک سال در مراکز مطالعات خارجی دانشگاه توکیو و دانشگاه اوزاکا، زبان ژاپنی را فرا بگیرند. برای دانشجویان مقطع دکترا هم حداقل گذارندن ۶ ماه دوره آموزش زبان ژاپنی قبل از شرکت در آزمون ورودی ضروری است.

اجازه کار دانشجویی حداکثر ۲۸ ساعت در طول هفته با موافقت مسئولین دانشگاه فراهم است. تخفیف دانشجویی (۲۰ درصد) هزینه‌های رفت و آمد برای مسیرهای بیشتر از ۱۰۰ کیلومتر نیز از دیگر خدمات دانشجویی دانشگاه می‌باشد. از نکات جالب توجه فوق برنامه‌های این مرکز، برگزاری دوره‌های آموزشی ویژه مقابله با کاهش بلایای طبیعی مثل زلزله و سونامی برای دانشجویان خارجی تازه وارد توسط دانشگاه و انجمن‌های دانشجویی و محلی است.



همکاری‌های بین‌المللی دانشگاه

این دانشگاه با ۸۸ موسسه و مرکز آموزش عالی در سطح جهان موافقت‌نامه همکاری امضا کرده است و هم‌اکنون بیش از ۲۰۰ دانشجوی خارجی (۱۰٪ از کل) مشغول به تحصیل می‌باشند.

فلسفه دانشگاه

انجام فعالیت‌های آموزشی و پژوهشی پایه و کاربردی مربوط به مطالعات و فن‌آوری اقیانوس‌ها با توجه به کمک به توسعه پایدار جامعه انسانی.

چشم‌انداز دانشگاه

دانشگاهی متعالی و پیش‌رو در دنیا که تعداد زیادی از رهبران بخش‌های صنعتی، دولتی و محافل دانشگاهی را برای حوزه دریانوردی در سطح جهان تربیت نماید.

دانشکده‌های دانشگاه:

این دانشگاه با تجربه نزدیک به ۱۴۰ سال دارای دو دانشکده می‌باشد: دانشکده علوم دریایی (پردیس شیناگاوا، توکیو)

- گروه علوم اقیانوسی
- گروه علوم زیستی دریایی
- گروه علوم و صنایع غذایی
- گروه سیاست‌گذاری دریایی و فرهنگ
- تربیت دبیر شیلات

Shinagawa Campus

دانشکده فنون دریایی (پردیس اتچوجی ما)

- گروه مهندسی سیستم دریانوردی
- گروه الکترونیک دریایی و مهندسی مکانیک
- گروه لجستیک و مهندسی اطلاعات

Etchujima Campus

• ترکیب و تعداد اعضای هیات علمی، کارکنان و دانشجویان در سال تحصیلی دانشگاهی ۲۰۱۴-۱۵ به شرح ذیل بوده است.

- استاد: ۱۰۰ نفر
- دانشیار: ۸۵ نفر
- استادیار: ۴۱ نفر
- مربی: ۱۹ نفر
- کارکنان اداری: ۱۱۹ نفر
- کارکنان فنی: ۸۱ نفر
- دانشجویان مقطع کارشناسی: ۲۰۷۷ نفر
- دانشجویان مقطع کارشناسی ارشد: ۶۸۵ نفر
- دانشجویان مقطع دکترا: ۱۸۳ نفر
- مجموع دانشجویان استفاده‌کننده از بورس‌ها و کمک هزینه‌های تحصیلی: ۹۱۹ نفر

امکانات و مراکز آموزشی و پژوهشی دانشگاه

کتابخانه دانشگاه دارای بیش از ۴۹۶ هزار کتاب و ۵۶۴۴ نشریه الکترونیکی امکان تحقیق و دسترسی به آخرین یافته‌های علمی این حوزه را فراهم کرده است. همچنین دانشگاه دارای چندین مرکز تحقیق و توسعه، دفتر ارتباط با صنایع و



مروری بر خاطرات علی محمد علی بیگی

مسئول دفتری که ده مدیر عامل را بدرقه کرد

علی محمد علی بیگی از ۲۵ سالگی به سازمان بنادر و کشتیرانی رفته است و آنقدر آنجا مانده که همه موهایش سفید شده‌اند. او ۱۰ مدیر عامل را خوشامد گفته و بدرقه کرده است و برای همه آن‌ها برنامه‌ریزی‌های روزانه‌شان را انجام داده و مسئول دفترشان بوده است. او تغییرات ده نسل را از نزدیک لمس کرده و حالا کوله‌باری از خاطرات دارد. بیگی سال ۱۳۱۸ در قم متولد شده، در همان شهر دیپلم گرفته و بعد هم به خدمت سربازی رفته است. دوران سربازی برایش فرصتی پیش آورده تا شغل آینده‌اش را هم انتخاب کند: «در دوران سربازی با دریابان شیبانی آشنا شدم. او در آن زمان مدیر کل اداره بنادر و کشتیرانی بود و با کمک ایشان در این اداره استخدام شدم و به این ترتیب در سال ۱۳۴۳ به عنوان مسئول دفتر آقای شیبانی کار خود را در اداره کل بنادر و کشتیرانی آغاز کردم.» در آن زمان اداره کل بنادر و کشتیرانی و اداره کل بنادر و گمرک زیر مجموعه وزارت اقتصاد بودند اما یک سال بعد وزارت اقتصاد با وزارت دارایی ادغام می‌شود و علی نقی عالی‌خانی به عنوان وزیر اقتصاد و دارایی انتخاب و این ادارات کل زیر مجموعه وزارت اقتصاد و دارایی می‌شوند. اما وقتی در سال ۱۳۵۲ وزارت راه و وزارت راه و ترابری تغییر می‌کند و وظیفه مدیر بست حمل و نقل دریایی، زمینی و هوایی به این وزارتخانه سپرده می‌شود، اداره کل بنادر و کشتیرانی هم تحت سرپرستی این وزارتخانه قرار می‌گیرد.

بعد از گرفتن رأی اعتماد نمایندگان، ابلاغ می‌شود. به گفته علی بیگی تا پیش از تصویب قانون دریایی، وظیفه تخلیه و بارگیری انبارهای کشتی به عهده اداره کل گمرک بوده و اداره کل بنادر و کشتیرانی فقط وظیفه باز و بسته کرده کشتی را برعهده داشته است اما بعد از آن تغییراتی ایجاد شده است: «تا پیش از تصویب قانون دریایی وزارت نفت عوارض بندری پرداخت نمی‌کرد اما در قانون آمده بود که این وزارتخانه هم باید عوارض بدهد. آقای شیبانی هم با استناد به قانون از وزارت نفت خواست که چنین کنند اما آقای اقبالی، وزیر نفت زیر بار نمی‌رفت و استدلالش هم این بود که چون ما بنادر را ساخته‌ایم، عوارض پرداخت نمی‌کنیم.» این مساله که وزارت نفت حاضر نبود به قانون دریایی احترام بگذارد و عوارض پرداخت کند درگیری‌هایی را بین اداره کل بنادر و کشتیرانی و وزارت نفت ایجاد کرد به طوری که کار به نخست‌وزیری کشیده شد و در نهایت با وساطت نخست‌وزیر، وزارت نفت به قانون تمکین و عوارض را پرداخت

تدوین اولین قانون دریایی ایران

دریابان شیبانی در همان ابتدای مسئولیتش در اداره بنادر و کشتیرانی، متوجه می‌شود که ایران قانون دریایی ندارد. نبود چنین قانونی او را به این فکر می‌اندازد که اولین قانون دریایی ایران را بنویسد و با تلاش و پیگیری‌های فراوان در همان سال یعنی سال ۱۳۴۳ اولین قانون دریایی ایران تدوین می‌شود.

به همین منظور از شخصی به نام دکتر امید که دکترای حقوق دریایی داشت و در شرکت نفت مشغول به کار بود دعوت می‌شود تا برای نوشتن این قانون همکاری کند. به این ترتیب دریابان شیبانی و دکتر امید اولین قانون دریایی ایران را با اقتباس از قانون دریایی فرانسه و انگلیس تدوین می‌کنند و این قانون برای تصویب روانه مجلس و

کرد.

براساس قانون دریایی تخلیه، بارگیری و انبارداری که تا پیش از این بر عهده گمرک بود به اداره کل بنادر و کشتیرانی واگذار شد. علی‌بیگی به خاطر می‌آورد که میزان عوارض در آن زمان برای هر تن یک ریال یا دو ریال بود که اداره کل بنادر و کشتیرانی با دریافت همین مبالغ رونقی گرفت: «تا پیش از دریافت عوارض وضعیت مالی این اداره کل خوب نبود حتی گاهی برای پرداخت حقوق و مزایا به کارکنانش مشکل داشت چون درآمد خاصی نداشت.»

فرستادن دانشجویان به خارج از کشور برای تحصیل

اداره کل بنادر و کشتیرانی در آن زمان به قدر کافی متخصص نداشت و نیاز به افرادی بود که تحصیلات دانشگاهی در حوزه بندرداری داشته باشند، با وجود این وضعیت مالی سازمان هم به گونه‌ای نبود که بتواند کسی را برای تحصیل به خارج از کشور بفرستد. بعد از تصویب قانون دریایی و زمانی که وزارت نفت پذیرفت که عوارض بپردازد این امکان فراهم شد. بنابراین ۴۳ نفر که در رشته ریاضی تحصیل کرده بودند برای تحصیل در رشته بندرداری به فرانسه اعزام شدند. علی‌بیگی درباره نحوه پذیرش این افراد می‌گوید: «آقای شیبانی علاقه خاصی به آموزش داشت و به محض ورودش به سازمان بنادر، اداره آموزش را راه‌اندازی کرد. یادم می‌آید آقای شیبانی برای جذب این دانشجویان آگهی داد و چندی نفر را که دیپلم ریاضی بودند استخدام کرد. شش ماه هم برای آن‌ها کلاس آموزش زبان انگلیسی برگزار کرد و زمانی هم که آماده شدند آن‌ها را برای تحصیل در رشته بندرداری روانه فرانسه کرد.»

این دانشجویان پنج سال در فرانسه در رشته بندرداری تحصیل کردند و متخصصانی شدند که به کار سازمان می‌آمدند اما زمانی که آن‌ها به ایران بازگشتند دیگر شیبانی در سازمان بنادر و کشتیرانی نبود تا ثمره زحماتش را ببیند او سال ۱۳۴۶ از سازمان رفته بود.

به گفته علی‌بیگی، بعد از بازگشت تحصیل کرده‌ها از فرانسه وضعیت سازمان بنادر و کشتیرانی سروسامان می‌گیرد: «وقتی تحصیل کرده‌ها بازگشتند آن‌ها را در بین بنادر تقسیم کردند و هر چهار یا پنج نفرشان را به یک بندر فرستادند. آن‌ها متخصص شده بودند و کارشان را بلد بودند به همین خاطر اوضاع این بنادر نسبت به گذشته خیلی بهتر شد.»

به گفته علی‌بیگی بعد از دوره شیبانی همچنان سنت فرستادن دانشجویان به خارج از کشور در سازمان بنادر و کشتیرانی حفظ می‌شود با این تفاوت که دیگر تعداد فرستاده‌شدگان خیلی کمتر بود: «آن‌ها از طریق IMO سهمیه داشتند و سالی دو یا سه نفر برای تحصیل به خارج از کشور فرستاده می‌شد.»

شیبانی در دوره مدیرکلش کارهای مهمی انجام می‌دهد و کارنامه درخشانی از خود بر جای می‌گذارد. تصویب قانون دریایی، گرفتن تخلیه و بارگیری و انبارداری از گمرک، راه‌اندازی اداره آموزش و اعزام نیروها به خارج برای گذراندن دوره آموزشی، راه‌اندازی شش پرت یا اسکله در بندر شهیدباهنر فعلی [این بنادر در زمان شیبانی ساخته می‌شود اما او در زمان افتتاح این بنادر در سازمان نبوده است] از جمله اقدامات مهم او در زمان مدیرکلش است.

بعد از شیبانی، مهندس قوامی که معاون فنی سازمان بود برای مدت کوتاهی سرپرست سازمان می‌شود. بعد از او این سمت به مهندس کیخسرو سلامت می‌رسد؛ البته

فقط برای مدتی سه ماهه سپس مهندس پرویز پروهان از سازمان برنامه و بودجه سابق به سازمان بنادر و کشتیرانی می‌آید که او هم حدود ۴ سال به عنوان مدیرکل ایفای نقش می‌کند.

به گفته علی‌بیگی، یکی از مهم‌ترین اتفاقات دوره مدیریت پروهان این بود که اداره بنادر و کشتیرانی به سازمان ارتقا پیدا می‌کند. سال ۱۳۴۸ سازمان شخصیت حقوقی پیدا می‌کند و وظایف و اختیارات، ارکان و تشکیلات آن اعلام می‌شود. همچنین آئین‌نامه‌های معاملات مالی در تاریخ ۲۴ خرداد ماه ۱۳۴۹ و آئین‌نامه استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی در تاریخ ۶ مرداد ۱۳۴۹ مورد تصویب شورای عالی سازمان قرار می‌گیرد.

بعد از پروهان مدیرکل سازمان بنادر و کشتیرانی به نادر حکیمی می‌رسد. او دو سال در این سازمان خدمت می‌کند اما تغییرات خاص و مهمی در دوره مدیریت او اتفاق نمی‌افتد و کارها همچنان مطابق روال گذشته ادامه می‌یابد.

سازمان بنادر و کشتیرانی در سال ۱۳۵۳ از وزارت دارایی جدا شده و به وزارت راه و ترابری انتقال می‌یابد و به این ترتیب سازمان زیرمجموعه وزارت راه و ترابری می‌شود. در آن زمان مسئولیت سازمان بنادر و کشتیرانی با مهندس پرویز صفاری بود.

او در مورد صفاری می‌گوید: «صفاری، افسر نیروی دریایی بود که در زمان دریابان شیبانی مدیرکل دریایی سازمان بود. وقتی شیبانی از سازمان رفت یعنی در زمان پروهان او مدتی معاون عملیات دریایی شد و به عضویت هیات مدیره درآمد.»

به گفته علی‌بیگی، بیشتر افسران دریایی یا تحصیل کرده انگلیس بودند یا ایتالیایی. صفاری از افسرانی بود که در ایتالیا تحصیل کرده بود و همسر ایتالیایی داشت. مهندس صفاری پسر خاله فرح پهلوی بود. در زمان مهندس صفاری بندر خرمشهر یکی از مهم‌ترین بنادر ایران بود و در روزهای اوج خود به سر می‌برد. بیگی می‌گوید: «من یادم هست در سال ۱۳۵۱-۱۳۵۲ بندر خرمشهر بسیار مهم بود و وقتی آمار می‌آمد، می‌گفتند ۲۲۰ کشتی در نوبت دارد.» به گفته او در آن زمان همه دموراژ پرداخت می‌کردند. مبلغ دموراژ خیلی زیاد بود و مدت انتظار کشتی‌ها هم کم نبود؛ به همین دلیل هیاتی را مشخص کردند که به وسیله هلی‌کوپتر کشتی‌ها را سبک‌سازی می‌کردند و در محوطه بندر تخلیه می‌کردند: «دقیق یادم نیست اما متوسط انتظار کشتی‌ها در اسکله چهار یا پنج ماه بود.» به گفته علی‌بیگی قبل از انقلاب همه مدل کالا از طریق بنادر به کشور وارد می‌شد که این اقلام هم کالاهای اساسی منزل، ماشین‌آلات، یخچال و ماشین و اتوبوس را شامل می‌شد و هم کالاهای لوکس. اکثر این اقلام از بندر خرمشهر به کشور وارد می‌شد.

در آن زمان برای ساخت اسکله‌ها و بنادر از شرکت‌های خارجی هم کمک گرفته می‌شد. او درباره شرکت‌های خارجی که در آن زمان پیمانکار بودند، می‌گوید: «به یاد دارم در بندر شهیدباهنر شرکت کاموساکس فعال بود، شرکت ایتارکو مال در بندر شهیدرجایی فعالیت می‌کرد.»

او در رابطه با علت راه‌اندازی بندر شهیدرجایی می‌گوید: «موقعیت جغرافیایی خرمشهر به گونه‌ای بود که همیشه این ترس و بیم وجود داشت که نکنند به تصرف عراقی‌ها در بیاید و ایران برای واردات دچار مشکل شود. به همین دلیل تصمیم گرفته شد که بندر شهیدرجایی ساخته شود. در زمان مهندس صفاری برای راه‌اندازی این بندر مناقصه بین‌المللی اعلام شد که شرکت ایتارکو در این مناقصه پیروز شد و ساخت بندر شهیدرجایی فعلی به ایتالیایی‌ها واگذار شد. زمین مورد نیاز برای ساخت این بندر در سال ۱۳۵۲ انتخاب

شده بود و ساخت بندر در سال ۱۳۵۴ آغاز شد.»
قرارداد ساخت این بندر چهار ساله بود. وقتی انقلاب اسلامی به پیروزی رسید حدود ۸۰ درصد کار ساخت بندر انجام شده بود اما هنوز به پایان نرسیده بود؛ اما با توجه به شرایطی که پیش آمد این بندر به صورت نیمه کاره مورد بهره برداری قرار گرفت. علت به کارگیری این اسکله نیمه کاره این بود که اسکله های دیگر ناامن بودند و دیگر نمی شد از بندر امام خمینی استفاده کرد: «در آن زمان کشتی های تجاری با اسکورت به بندر می آمدند اما باز هم عراقی ها، چندتایی از آن ها را در خور موسی زده بودند.» او در مورد اقدامات مهم دوره مدیر کلی صفاری می گوید: «زمان آقای صفاری ۲۸ پست اسکله در بندر امام خمینی وجود داشت و ۳۶ پست اسکله هم در این بندر در زمان فعالیت او ساخته شد. در دوره صفاری یعنی از سال ۱۳۵۲ تا سال ۱۳۵۷ اسکله سازی زیاد اتفاق افتاد.»

صفاری تا زمان وقوع انقلاب اسلامی در سازمان بنادر و کشتیرانی مسئولیت داشت. بعد از او مدتی آقای مهندس عباسعلی قوام که در گذشته کارمند قسمت فنی سازمان بود به عنوان مدیر کل انتخاب شد. مدیر کلی او حدود یک سال بیشتر به طول نینجامید و بعد از او سیدعلی محمودی برای مدت دو سال مدیر کل سازمان بنادر و کشتیرانی شد. گفته می شد که محمودی قبل از اینکه به سازمان بنادر و کشتیرانی بیاورد در وزارت نفت مشغول به کار بوده است؛ او مهندس عمران بود.

بعد از محمودی نوبت به مهندس اسماعیل روحانی می رسد. او هم به مدت سه سال مدیر کلی را در این سازمان تجربه می کند و بعد از او این سمت برای مدت کوتاهی به شهرد کنعانی مقدم می رسد. مدیر کلی او در زمانی اتفاق افتاد که شهید کلانتری وزیر راه بود. کنعانی حدود ۶ ماهی مدیر کل بود و بعد از او دوباره محمودی به عنوان مدیر کل انتخاب می شود. آغاز مدیر کلی دوباره محمودی در سازمان بنادر و کشتیرانی با شروع جنگ تقریباً همزمان بود. سال ۱۳۶۴ هم دکتر مدد مدیر کل سازمان می شود.

در زمان مدیر کلی دکتر مدد در سازمان اتفاق خاصی صورت نمی گیرد و همان کارهای عمرانی مدیران قبلی را ادامه می دهد. علی بیگی می گوید: «البته نباید این نکته را هم فراموش کنیم که مدد تلاش بسیاری کرد که کارمندان سازمان بنادر و کشتیرانی خانه دار شوند. شاید بتوان گفت با تلاش های او ۹۰ درصد کارکنان این سازمان در آن زمان با کمک سازمان و استفاده از وام خانه خریدند.»

جنگ و محافظت از کشتی ها

دوران جنگ، برای سازمان بنادر و کشتیرانی دوران سختی بود. آن ها باید کشتی های گران قیمت خود را از گزند حوادث جنگی در امان نگه می داشتند تا امکان واردات به کشور فراهم باشد. علی بیگی خاطره ای در این باره دارد: «اوایل جنگ زمانی که خرمشهر را تهدید می کردند و این شهر منطقه بسیار خطرناکی شده بود، آقای علی محمودی، مدیر کل سازمان داشتند به خانه می رفتند که من را در آسانسور دیدند، به من گفتند که خرمشهر ناامن است باید رمزی تهیه کنی و به خرمشهر بفرستی. آن زمان کد داشتیم و با رمز تلفن گرام می زدیم. سازمان بنادر و کشتیرانی در آن زمان چهار فروند کشتی لایروب تازه، از هلند خریداری کرده بود که هنوز هم در بنادر هستند. یک کشتی خدماتی به نام کشتی شیرین هم تازه به خرمشهر وارد شده بود. مدیر کل از من خواسته بود که رمزی

تهیه کنم که به محض وصول آن ها متوجه شوند که باید کشتی ها را روانه دیگر بنادر کنند. همان شب رمزی تهیه کردم و با تلفن برایشان خواندم. آن ها هم به محض وصول پیام، فوراً کشتی های لایروب را به سمت بندر امام خمینی حرکت دادند. البته کشتی خدماتی شیرین در خرمشهر ماند اما چهار لایروب روانه دیگر بنادر شدند. این اتفاق دقیقاً زمانی روی داد که فردای آن روز خرمشهر سقوط کرد؛ و به این ترتیب لایروب های نو را از دست دشمن نجات دادیم. البته کشتی شیرین به دست عراقی ها افتاد و آن ها مدت ها از این کشتی استفاده می کردند. تا اینکه چند سال بعد کشتی دچار مشکلات فنی می شود. آن ها هم به کمپانی هلندی که فروشنده این کشتی به ایران بود مراجعه می کنند و از آن ها می خواهند که لوازم یدکی کشتی را در اختیار آن ها قرار دهد اما شرکت هلندی می گوید که ما این کشتی را به شما فروخته ایم که به شما لوازم یدکی بدهیم و متوجه ماجرا می شوند.»

خاطرات شیرین

علی بیگی از اینکه استخدام او در سازمان بنادر و کشتیرانی باعث شده که بتواند به یکی از آرزوهای بزرگ زندگی اش برسد، هم خوشحال است: «سالی که ایران و عراق بر سر مسئله اروندرود با هم دچار اختلاف شدند، دفتر همکاری های ایران و عراق تاسیس شد. این دفتر در زمان مهندس صفاری راه اندازی شد و قرار شده بود که مکانش یک سال در شهر خرمشهر ایران و یک سال در جزیره سندباد عراق باشد. آن زمان راه کربلا بسته بود و یکی از بزرگ ترین آرزوهای من این بود که بتوانم به زیارت حرم امام حسین بروم. به همین دلیل از مهندس صفاری خواهش کردم که من را برای مأموریت به بصره بفرستد. ایشان قبول کردند؛ من و یکی از همکارانم راهی عراق شدیم. دو روز در دفتر هماهنگی بودیم و کارها را انجام دادیم. بعد از انجام کارها با آقای صفاری تماس گرفتیم و گفتیم هدف اصلی ما از اینکه گفتیم ما را به عراق بفرستید این بود که می خواستیم به زیارت کربلا برویم. از او خواستیم یک هفته به ما مرخصی بدهند. ایشان با هیجان خواسته ما را پذیرفتند و گفتند مرخصی نیازی نیست، مأموریت تان را تمدید می کنم. به این ترتیب توانستیم به نجف و کربلا برویم و زیارت کنیم.» او می گوید این سفر زیارتی نه تنها او را به آرزویش رسانده بلکه یک اتفاق بسیار هیجان انگیز و به یادماندنی هم برایش به ارمان آورده است: «وقتی برای زیارت حرم مطهر علی بن ابی طالب (ع) به نجف رفته بودیم متوجه شدیم که یکی از خدمان که شالی سبز بر گردن داشت، فارسی را خوب صحبت می کند. اصرار کرد که برای اقامت به خانه اش برویم. شب را در خانه اش ماندیم و از هر دری سخنی گفتیم.»

اینطور که علی بیگی می گوید پدر خانم همکارش یک روحانی ساکن قم بود که سهم امام جمع می کند. آن ها مقداری پول جمع کرده بودند که می خواستند به دست حضرت امام خمینی (ره) برسانند. ما قبول کردیم که این پول ها را به دست ایشان برسانیم. پول ها را در لابه لای لباس هایمان در ساک گذاشتیم و پنهانی به آدرسی که به ما داده بودند، رفتیم و پول ها را به امام تقدیم کردیم. البته خوش اقبالی ما در این سفر به همین جا ختم نشد. آنقدر شانس با ما یار بود که فردای آن روز هم این سعادت را داشتیم که حضرت امام (ره) را در حرم مطهر علی بن ابی طالب ملاقات کنیم. ایشان در گوشه ای نشسته بودند

A.B.C Group



آرا باختر

آرا باختر، یکی از شرکت‌های عضو گروه آ.بی.سی است که در زمینه خدمات بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند. این شرکت در زمینه‌های مختلف بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند. آرا باختر، یکی از شرکت‌های عضو گروه آ.بی.سی است که در زمینه خدمات بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند. این شرکت در زمینه‌های مختلف بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند.

Your Global Credit

آرا باختر، یکی از شرکت‌های عضو گروه آ.بی.سی است که در زمینه خدمات بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند. این شرکت در زمینه‌های مختلف بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند. آرا باختر، یکی از شرکت‌های عضو گروه آ.بی.سی است که در زمینه خدمات بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند. این شرکت در زمینه‌های مختلف بازرگانی و بازرگانی بین‌المللی فعالیت می‌کند.



و قرآن می‌خواندند و به این ترتیب دوبار توانستیم با حضرت امام (ره) ملاقات داشته باشیم.»

بازنشستگی

علی بیگی سال ۱۳۷۳ از سازمان بنادر و دریانوردی بازنشسته می‌شود اما تا سال ۱۳۷۶ یعنی تا وقتی که دکتر مدد به عنوان مدیر عامل سازمان بنادر و کشتیرانی بود، در این سازمان می‌ماند. وقتی دکتر مدد به سازمان نقشه برداری منتقل می‌شود، بیگی هم به همراه او به این سازمان می‌رود و همچنان به عنوان مسئول دفترش در این سازمان جدید ایفای نقش می‌کند.

سال‌ها از زمانی که علی بیگی در سازمان بنادر و کشتیرانی بوده است، می‌گذرد، اما با این جود او هنوز برخی از همکارانش را که با آن‌ها رابطه نزدیکی داشته به خاطر می‌آورد: «بهترین دوستانم رحمت‌الله نصرت نظامی و یوسف بابا بودند. آقای نظامی در دفتر محرمانه سازمان مشغول به فعالیت بود و اکنون به رحمت خدا رفته‌اند و بابا هم در دبیرخانه کار می‌کرد که بعد از اینکه من از سازمان رفتم سمت من به او واگذار شد و به عنوان مسئول دفتر مدیر عامل انتخاب شد.»

از او می‌پرسم به عنوان یک بازنشسته چه انتظاری از سازمان دارید، می‌گوید: «انتظارات زیادی ندارم. چون خودم در جریان همه کارهای سازمان بودم، توقع بی‌جایی ندارم. امکانات بیش از این نیست که ما توقع داشته باشیم و من ناراضی نیستم، چه از صندوق و چه از سازمان. تا جایی که امکان داشته به ما رسیده‌اند و ما هم ممنونیم از آن‌ها.»
از علی بیگی می‌پرسم، چطور توانسته مسئول دفتر ۱۰ مدیر عامل باشید، در حالی که معمولاً وقتی مدیران عوض می‌شوند اولین کاری که می‌کنند این است که مسئول دفتر خود را عوض کنند. می‌خندد و می‌گوید: «همه‌اش لطف آقایان بوده است. البته من هم علاقه به کارم داشتم و وظیفه‌شناس بودم.»
از او درباره خانواده‌اش می‌پرسم، می‌گوید: «چهار فرزند دارم، دو پسر و دو دختر. پسرهایم هر دو مهندس شده‌اند. یکی مهندس تاسیسات که در تهران مشغول به کار است و دیگری مهندس مکانیک کشتی که در بندر روتردام هلند فعالیت دارد. از دخترهایم هم یکی ازدواج کرده و یک فرزند دارد و دیگری هم در سازمان نقشه‌برداری حسابدار است.»

او می‌گوید: «من شاید به این دلیل که خودم را شبانه‌روز در اختیار سازمان قرار داده بودم به خانواده‌ام ظلم کرده باشم؛ اما باور کنید در همان شرایط هم سعی می‌کردم که همه وظایفم را نسبت به خانواده انجام دهم. همه تعطیلی‌ها، خودم را وقف خانواده می‌کردم و در همین روزهای تعطیل همه کارهای مردانه خانه را انجام می‌دادم و شرایط را سرسامان می‌دادم. تمام تلاش خودم را می‌کردم تا خانواده‌ام احساس کمبود نکنند.»

از او می‌پرسم اگر دوباره به سال ۱۳۴۳ برگردی حضری دوباره به استخدام سازمان بنادر و دریانوردی در بیایی؟ می‌گوید: «بله حتماً این کار را می‌کردم و با اطمینان کامل در این سازمان استخدام می‌شدم.»



نوشهر در گذر زمان

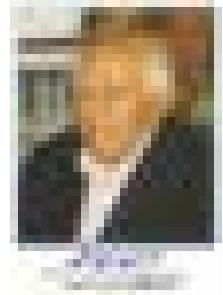
نوشهر: جلوه گاه همزیستی جنگل و دریا

حسن سوری

تاریخچه پیدایش بندر نوشهر

گرد گل در زمان قاجار به لحاظ نزدیک بودن به دریا و مناسب بودن ساحلش برای پهلوگیری شناورهای تجاری مورد توجه شخصی به نام خاچیک قرار گرفت و به محل مناسبی برای تبادل کالا میان ایران و شوروی سابق بدل شد و پس از مدتی مورد توجه حبیب‌الله خان سردار خلعتبری تنکابنی (پدر سپهسالار اعظم تنکابنی در آن زمان نوشهر با محوریت کجور قسمتی از تنکابن محسوب می‌شد) قرار گرفت که به دلیل گرایش به فعالیت‌های عمرانی از طرف نامبرده به حبیب‌آباد نام گرفت و مشهور شد و سپس به دهنو تغییر نام داد و در سال ۱۳۱۸ هجری شمسی با ایجاد بندر نوشهر و یک سلسله اقدامات عمرانی با هویت شهری در کنار بافت روستایی به نوشهر تغییر نام داد.

نقاش طبیعت در گوشه‌هایی از این کره خاکی نقش خود را به درستی نمایان ساخته و گوشه‌ای از طبیعت را آراییده است و این منطقه نیز از این شرایط مستثنی نیست سخن از نوشهر است تجلی گاه همزیستی جنگل و دریا به فاصله‌ای کمتر از ۲ تا ۷ کیلومتر طبیعت دریا و جنگل هر بیننده‌ای را مسحور زیبایی طبیعت می‌کند اینجا نوشهر است محصور شده از یکسو با کوه‌های سرسبز و پوشیده از گونه‌های مختلف جنگلی و از یک سو آب‌های گوهره خزر ترنم صدای برخورد امواج و نسیم آرامی که برگ درختان کوهسار منطقه را برقص و امیدارد انگار همه چیز دست در دست هم داده تا نوشهر را چون عروس دریایی منطقه بیاراید. آری اینجا نوشهر است که در گذشته دور به (سنگ تجن) شهره بوده و آغاز و پیدایش آن به روستای (گرد گل) بازمی‌گردد و به گفته‌ای امروز عروس مازندران ایران است.



در خاطرات مهندس محمد حسین مهرانی

اولین رییس بندر نوشهر آمده است:

تابستان سال ۱۳۰۸ با تجاربی که کسب کرده بودم مامور به ساخت اسکله این بندر شدم در آن سال‌ها نوشهر به (دهنو) شهره داشت و حمل و نقل با چهار پایان صورت می‌گرفت راه شوسه در استان مازندران وجود نداشت و جمعیت کثیری از مردم منطقه درگیر بیماری مالاریا بودند به حدی که نجاری که برای ساخت اسکله با خود به منطقه آورده بودم در اثر ابتلا به همین بیماری درگذشت. با زحمت بسیار ۱۲۰ متر در دریا پیشروی کردیم

ولی به دلیل عدم استحکام چوب‌های که کار گرفته شده و محکم نبودن شمع‌ها یک شب بر اثر طوفان شدید از جا کنده شدند لذا برای تهیه چوب به کارخانه چوب‌بری تمیشان در غرب شهرستان نور رفتیم و چوب‌های مورد نیاز را تهیه نمودیم به دستور هدایت رییس بنادر وقت کشور جهت یافتن تیر کوب ماهر راهی شرق مازندران شدم و پس از جستجوی گسترده در بندر ترکمن تیر کوب ماهری را یافتم که پس از مذاکره و توافق لازم به همراه مکانیک او به نام (ایوان تی خانوف) تیر کوب را با یک کشتی روسی از بندر ترکمن به شهر دهنو آوردیم.

در یک مناقصه عمومی عملیات احداث بندر نوشهر به یک شرکت مختلط (ندر لند بوروکس) و (اگر من بلژ) از کشورهای هلند و بلژیک واگذار گردید و من نیز به عنوان مهندس ناظر فنی در بندر به فعالیت ادامه دادم.

هلندی‌ها قبل از ساخت بندر ۵ دستگاه ساختمان برای سکونت مهندسان در قسمت شرقی محوطه بندر مجاور احداث کردند سپس با تهیه نقشه اسکله و انعقاد قرارداد با وزارت راه شروع به ساخت موج شکن و اسکله نمودند. پیمانکار جهت حفاظت از محوطه بندر حصار با ستون‌های سنگی و نرده‌های چوبی در سمت جنوبی محوطه احداث و جهت کنترل و حفاظت اموال و امکانات مقرر شد از نیروی پلیس مستقر در نوشهر دعوت به همکاری شود و با پیگیری‌های لازم ۱۰ نفر از نیروی پلیس تحت عنوان پلیس بندر با لباس متحدالشکل و منظم به صورت شبانه‌روزی در بندر مستقر شدند.

در سال ۱۳۱۰ عملیات ساخت ریل به طول ۷ کیلومتر از معدن ماشلک به محل کارگاه شروع شد و در مدت ۳ ماه به پایان رسید ریل‌ها تا اسکله‌ها امتداد یافت و با

استقرار از دو دستگاه لوکوموتیو و ۲۰ دستگاه واگن با جرثقیل‌های بزرگ جهت حمل سنگ مورد بهره‌برداری قرار گرفت

در حین عملیات ساخت بر اثر طوفان شدید قسمتی از موج‌شکن تخریب شد و اگر چه در فصل پاییز و زمستان مشکلات دو چندان بود ولی عملیات متوقف نشد. احداث موج‌شکن به پایان رسید اسکله‌ها ساخته شد انبارها آماده بهره‌برداری گردید روزها، هفته‌ها، ماه‌ها و سال‌ها سپری شدند و عملیات احداث به اتمام رسید حوضچه بندر نیاز به لایروبی نداشت زیرا در حوالی اسکله شرقی عمق کافی وجود داشت و از دهانه موج‌شکن نیز کشتی‌ها به راحتی تردد می‌کردند در نهایت ساخت بندر نوشهر در سال ۱۳۱۸ به اتمام رسید و بهره‌برداری آن در سال ۱۳۱۹ آغاز شد. اولین محموله‌ای که در این بندر تخلیه شده است قطعات و ماشین‌آلات کارخانه ذوب آهن کرج بود که از روسیه با یک کشتی تجاری به ظرفیت ۱۰۰۰ تن بارگیری شد و به نوشهر ارسال گردید.

جاذبه‌های دیدنی

پارک جنگلی سی‌سنگان و پوشش جنگلهای طبیعی هیرکانی منطقه حفاظت شده حیات وحش و گیاهی از جاذبه‌های زیبای دیدنی منطقه‌اند.

در منطقه جنگلی سی‌سنگان فاصله دریا و جنگل به کمترین حد ممکن می‌رسد به شکلی که همزیستی جنگل و دریا به نقطه تلاقی خود می‌رسد و جاذبه زیبایی از طبیعت را به مسافران و رهگذران می‌نمایاند.

آب گوارای دیو چشمه یا چشمه بزرگ در تماهی فصل گرم تابستان نیز سرد و یخ است که وجود انواع گونه‌های درختی در حاشیه این چشمه آن را به مکانی رویایی بدل ساخته و جاذبه‌ای زیبا برای گردشگران منطقه است.

بسیاری از زوج‌های جوان کجوری به هنگام جشن عروسی به این چشمه می‌آیند تا با نوشیدن جرعه‌ای از آب گوارای آن همه مهر و طراوت را به یکدیگر هدیه می‌دهند آب چشمه در فاصله حدود یکصدمتری از طریق یک نهر سنگ چین شده به سمت توربینی هدایت شده و آن را به حرکت در می‌آورد که دیدن این صحنه نیز برای گردشگران خاطره‌انگیز است.

دریاچه زیبای خضرنبی در ارتفاعات بخش زیبای کجور شهرت به سزایی دارد و دارای تقدس مذهبی در بین اهالی منطقه است.

برخی از ریش سفیدان منطقه بر این باورند که روزی این دریاچه محل عبور حضرت خضر پیامبر بوده و از این‌روی آنرا دریاچه خضرنبی نیز می‌نامند.





نوشهر امروز

اواسط سال ۱۳۷۸ دولت تصمیم بر این گرفت که این بندر منطقه ویژه اقتصادی بشود و این خود راه را برای توسعه نوشهر هموار نمود چرا که بندر یاد شده یکی از بنادر قدیمی کشور است که به دلیل برخورداری از کوتاه‌ترین فاصله بندری تا پایتخت می‌تواند نقش عمده‌ای در اقتصاد کشور و تبادل تجاری با کشورهای آن سوی حاشیه گهره خزر ایفا نماید فاصله ۱۲۰ کیلومتری تا پایتخت خود انگیزه‌ای برای توجه بیشتر به ارتقاء کارایی بندر یاد شده گردید. دریای خزر به دلیل برخورداری از منابع غنی انرژی و همچنین تبادلات تجاری کالا در این منطقه حساس به آبراهی استراتژیک بدل شده است و بلاشک بنداری چون نوشهر به دلیل برخورداری از کوتاه‌ترین فاصله بندری تا قلب پایتخت ایران می‌تواند نگاه ویژه دولتمردان را به این بندر معطوف نماید. امروزه بندر نوشهر پذیرای حد اقل ۵۰۰ فرود کشتی به صورت سالیانه است.

دلایل شکل‌گیری نوشهر به عنوان یک بندر

کوتاه بودن فاصله تا پایتخت تهران نزدیکی به دریا و موقعیت منحصر به فرد برای پهلوگیری کشتی‌های تجاری و حاصل‌خیزی زمینهای اطراف منطقه را می‌بایست از دلایل عمده پیدایش نوشهر امروزی دانست.



ویژگی‌ها

- نزدیک‌ترین بندر به مراکز تولیدی و صنعتی در استان تهران، استان سمنان، استان خراسان، استان مرکزی
- وجود فرودگاه جهت پروازهای داخلی در فاصله ۲ کیلومتری بندر
- برخورداری از حدود ۳۰۰۰ مترمربع انبار مسقف
- برخورداری از تجهیزات تخلیه و بارگیری و مخابرات با فناوری مدرن و پیشرفته.
- با توجه به شرایط فوق‌الذکر و سرمایه‌گذاری‌های آتی نوشهر به عنوان یک قطب عظیم تبادلات تجاری در منطقه خزر خواهد درخشید.

مشخصات بندر

- چند منظوره - تجاری - نفتی - مسافری
- طول موج شکن غربی: ۱۳۴۰ متر
- طول موج شکن شرقی ۷۹۰ متر
- دهانه ورود کشتی ۱۹۰ متر
- اسکله تجاری ۴ پست
- اسکله نفتی ۱ پست
- آبخور ۵/۵ متر
- ظرفیت پذیرش کشتی ۵۰۰۰ تن
- مبادلات کالای تجاری ۵/۱ میلیون تن
- مبادلات مواد نفتی ۵/۱ میلیون تن
- مساحت کل اراضی ۲۰ هکتار



لجستیک: (تعریف تجاری) - لجستیک به عنوان یک چارچوب برنامه‌ریزی برای مدیریت، مدیریت مواد، خدمات، اطلاعات و جریان سرمایه تعریف شده است. این نوع از لجستیک شامل اطلاعات، ارتباطات و سیستم‌های کنترل پیچیده‌ای است که در محیط تجاری امروز مورد نیاز است.

لجستیک: (تعریف نظامی) - علم برنامه‌ریزی و انجام امور مربوط به جابه‌جایی و حفاظت و نگهداری از نیروها... جنبه‌های از عملیات نظامی که به طراحی و توسعه، اکتساب، انبارش، جابه‌جایی، توزیع، حفاظت و نگهداری و تخلیه و انتقال تاسیسات و کسب تجهیزات خدماتی مربوط می‌باشد.

لجستیک: تهیه، حفاظت، توزیع و جایگزینی پرسنل و تجهیزات

لجستیک: شاخه‌ای از عملیات نظامی که به تهیه، توزیع، حفاظت و نگهداری و جایگزینی مواد و پرسنل می‌پردازد. ۲- مدیریت جزئیات یک عملیات

لجستیک: فرآیند برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل جریان و انبارش موثر و کارآمد کالاها، خدمات و اطلاعات مربوطه از مبدا تا نقطه مصرف به منظور تأمین نیاز مشتری است. لازم به ذکر است که این تعریف جابه‌جایی‌های ورودی، خروجی، داخلی و خارجی و بازگشت مواد جهت اهداف زیست محیطی را شامل می‌شود.

لجستیک: علم برنامه‌ریزی، سازماندهی و مدیریت یک جریان موثر و مقرون به صرفه و انبارش مواد اولیه، دارایی در جریان، کالای نهایی و اطلاعات مربوطه از مبدا تا نقطه مصرف به منظور تأمین نیازهای مشتری

لجستیک: علم برنامه‌ریزی، سازماندهی و مدیریت فعالیت‌هایی که به تأمین کالا یا خدمات مربوط می‌باشند.

لجستیک: لجستیک علم برنامه‌ریزی و اجرای امور مربوط به اکتساب و استفاده از منابع لازم برای حفظ عملیات یک سیستم است.

لجستیک: اجرای عملکردها یا فرآیندهای لجستیک. برنامه‌ریزی، سازماندهی و مدیریت فعالیت‌هایی که به تأمین کالا و خدمات مربوط می‌باشند.

لجستیک: یا مربوط به لجستیک (تدارکات)

لجستیک: مربوط به لجستیک، مثل لجستیک

عملکردهای لجستیک: برنامه‌ریزی، تدارکات، حمل و نقل، عرضه و تعمیر و نگهداری فرآیندهای لجستیک - تعیین الزامات، اکتساب، توزیع و حفاظت

لجستیک تجاری: علم برنامه‌ریزی، طراحی و پشتیبانی از عملیات تجاری در زمینه تدارکات، خرید، موجودی اموال، انبارداری، توزیع، حمل و نقل، پشتیبانی از مشتری، منابع مالی و انسانی

گهواره تا گور (Cradle to Grave): برنامه‌ریزی، طراحی و پشتیبانی لجستیک به منظور پشتیبانی لجستیک از کل سیستم یا در کل چرخه حیات محصول

لجستیک کسب: منظور از لجستیک کسب، همه موارد دخیل در کسب تجهیزات و پرسنل پشتیبانی لجستیک برای یک سیستم تسلیحاتی جدید است. تعریف رسمی لجستیک کسب عبارت است از (فرآیند شناسایی، تعریف، طراحی، توسعه، تولید، کسب، تحویل نصب و به‌روزرسانی ظرفیت پشتیبانی لجستیک از طریق فرآیند کسب سیستم‌ها، زیرسیستم‌ها و تجهیزات نیروی هوایی).

پشتیبانی لجستیک یکپارچه (ILS): ۱- ILS یک تابع مدیریتی است که برنامه‌ریزی، تأمین بودجه و کنترل عملکردی را میسر می‌سازد و در نتیجه به تضمین هماهنگی سیستم با الزامات عملکردی، اطمینان از تهیه آن به قیمتی منطقه و اطمینان از امکان پشتیبانی از آن در کل چرخه حیات کمک می‌کند.

پشتیبانی لجستیک یکپارچه (ILS): ۲- مدیریت یکپارچه عناصر لجستیک فنی را شامل می‌شود که الزامات پشتیبانی از یک سیستم را برنامه‌ریزی نموده و توسعه می‌دهند. این موارد می‌تواند شامل سخت‌افزار، نرم‌افزار و آماده‌سازی منابع آموزش و حفاظت و نگهداری باشد.

تحلیل پشتیبانی لجستیک (LSA): به بیان ساده LSA یک روند تکرار شونده است که به شناسایی الزامات پشتیبانی از یک سیستم جدید (به‌خصوص در مراحل اولیه طرح) کمک می‌کند. اطمینان از عملکرد بهینه سیستم و اطمینان از پشتیبانی پذیری و مقرون به صرفه‌جویی طرح از جمله اهداف اصلی LSA هستند.



پاکستان کنفرانس ملی ناوہری

The 1st National Navigation Conference

2017-18

معمور ہائی ایئر و ایئر سروسز

- 13-14 ستمبر 2017ء - 15-16 ستمبر 2017ء
- 17-18 ستمبر 2017ء - 19-20 ستمبر 2017ء
- 21-22 ستمبر 2017ء - 23-24 ستمبر 2017ء
- 26-27 ستمبر 2017ء - 28-29 ستمبر 2017ء

- ناوہری - مسابقتی اور سفارتکاری
- ناوہری - ایئر سروسز اور روشنی
- ناوہری - کارپوریشن اور ایئر ٹرانسپورٹ
- ناوہری - ایئر ٹرانسپورٹ

www.pakistanairlineconference.com



EMILCA

پاکستان



شرکت بیمه البرز (سهامی عام)

تجارت ایمن در پناه بیمه البرز

بیمه باربری بیمه البرز

بیمه باربری بیمه البرز پشتوانه ای قوی برای ایجاد اطمینان خاطر وارد کنندگان و صادر کنندگان کالا، صاحبان کالا و بخش‌های مختلف صنعتی و کشاورزی است و کالا را در مقابل خطرات حمل از طریق دریا، زمین یا هوا از مبداء تا مقصد مورد پوشش قرار می‌دهد.

