



مرکز ملی باوردهای علمی و فنی

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 سیام | شماره ۲۱۹ | فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۴
۸۴ صفحه قیمت ۶۰۰۰۰ ریال



گزارش اختصاصی: اگر لاینرها لنگر بیاندازند

- سال دولت، ملت، همدلی و هم‌زبانی
- سرمایه‌گذار خواهان شناسایی ریسک‌های احتمالی است
- مصاحبه با معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی



خدمات دریایی بندری

آشیانه ناوگان

ترخیص - تخلیه و بارگیری - باراندازی - حمل و نقل و کیسه‌گیری



E-mail: ashyannavgan.co@gmail.com

بندر عباس | گلشهر، چهارراه رسالت جنوبی | خیابان حکمت، پلاک ۴۵
تلفن: ۰۷۶۱ ۶۶۶۱۷۷۴

دفتر مرکزی: تهران، ستارخان، مالو جان، پلاک ۷۲
تلفن: ۶۶۱۲۲۶۲ | شماره: ۶۶۹۰۷۲۷۸

بندر امام: مجتمع بندری، جنب هتل، نمر ۷
تلفن: ۰۶۵۲ ۲۵۲۲۱۲۸ | شماره: ۰۶۵۲ ۲۵۲۲۲۰۷

www.SID.ir

شرکت مبشر نور دریا



ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجایی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی و وارداتی
- ✓ نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ استریب کانتینر، استافینگ کالای صادراتی
- ✓ ارائه خدمات به کالاهای پروژه ای
- ✓ ارائه خدمات مهندسی و عمران
- ✓ ارائه خدمات حمل و نقل
- ✓ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و سوپروایزری شناورها



نشانی: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶۱-۲۵۱۳۱۵۷-۹

فاکس: ۰۷۶۱-۲۵۱۳۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷

M
O
B
A
S
H
E
R

N
O
R
D
A
R
Y
A



شرکت راهیاب رایانه گستر
هوشمندی در حرکت

۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بندر و پایانه های نگهداری کالا و کانتینر

دارای رتبه ۱ در رشته تولید نرم افزارهای سفارش مشتری از شورای عالی انفورماتیک کشور

مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰

صاحب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند ترمینال های کانتینری (TCTS™) در کشور

برنده جایزه دوم طرح برتر آسیای الکترونیکی (AFACT) در سال ۲۰۱۱ برای عملیاتی سازی سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه در ۱۳ بندر تجاری کشور



SMS



و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
راهیاب™ DONSOL

- ✓ پوشش کامل عملیات ترمینال های کانتینری
- ✓ ابزار های قدرتمند ثبت عملیات
- ✓ ثبت عملیات مبتنی بر درخواست
- ✓ امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات اسنادی و مالی
- ✓ مونیتورینگ گرافیکی و سه بعدی
- ✓ جست و جوی قوی و کارا
- ✓ مطمئن، کاربردی و سریع

آدرس: خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وبسایت: www.rahyab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۲

پست الکترونیک: info@rahyab.ir

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



شرکت دریایی

هدایت کشتی خلیج فارس

(سهامی خاص)

**Persian Gulf PILOT
Marine Services Co.**

ایده‌های جدید را به دریای آورییم.
Delivering New Ideas to the Sea

خدمات کلی:

- راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناور بازی کشتی بگل نشه
- عملیات STS، واکینگ و آنداکینگ، جابجایی سازه‌های فول پیکر در ساین
- راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره خدمات پدک کشتی

آدرس: تهران، بلوار نسون ماندلا (آفریقا)، پلاک ۴۴ از چهار راه جهان کودک، خیابان کیش،
پلاک ۱۰، طبقه چهارم، تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۴۴، فکس: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۲۷، www.pgpiilot.ir



مستندساز برتر ملی در سال ۱۳۸۹

شرکت مستند نگاران هزاره سوم، یکی از محدود شرکت های است که به رغم پروسه طولانی و هزینه های سنگین تولید مستندها و تدوین های آموزشی - صنعتی، چندین اثر با ارزش در حوزه های مختلف کار سازمان بنادر و دریانوردی، تولید نموده است که برخی از این آثار طی سالهای اخیر برای نامین بخش از تیزر سازمان در مقوله آموزش، اطلاع رسانی و تبلیغ مورد استفاده قرار گرفته است.

این شرکت افتخار دارد با اشراف دقیق بر فرایند ساخت مسترهای ایرانی بر اساس خواسته ها و نیازهای کارفرما، طرح های مفیدی ارائه نماید.

بدیهی است مستندسازی و ساخت مجموعه های مستند، از اشکال بسیار کم هزینه، ساده و ابتدایی تا نمونه های حرفه ای قابل اکران در مجامع علمی، سمینارهای داخلی و بین المللی و شبکه های جهانی ملی و استانی، خصوصاً برای انتقال دستاوردها و تجربیات یک پروژه عمرانی و یا صنعتی قابل انجام است.



بخشی از سوابق شرکت مستندنگاران هزاره سوم در حوزه کار سازمان بنادر و دریانوردی:

- مستند علمی - آموزشی فرایند تعمیرات اساسی اسکله های بندر شهید رجایی
- مستند و انیمیشن علمی- آموزشی فرایند ساخت اسکله جنوبی بندر نوشهر
- مجموعه مستند علمی - آموزشی سیستم کنترل ترافیک دریایی مرکز خلیج فارس
- مستند و انیمیشن آموزشی - صنعتی فرایند احداث موج شکنها و دایکهای بندر انزلی
- انیمیشن آموزشی و تبلیغی طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی
- مستند و انیمیشن علمی و آموزشی فرایند احداث سازه های دریایی اسکله خدماتی بندر نوشهر
- انیمیشن طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار
- انیمیشن و مستند طرح توسعه بندر امیرآباد
- مستند فرایند بازسازی ۲ دستگاه جرثقیل فانتوزی ۹ و ۱۰ مستقر در ترمینال یک بندر شهید رجایی



تهران، یونک، سردار جنگل، بهار غربی

میدان استاندارد، مجتمع اداری بهار، طبقه ۴- واحد ۷

کدپستی ۱۴۷۶۸۴۴۱۷۵ - تلفنکس: ۴۴۶۱۶۲۱۳

با مدیریت سعید تقدسی

۰۹۱۲ ۲۱۵ ۱۸۰۷

صاحب امتیاز « سازمان بندر و دریانوردی

مدیر مسئول « دکتر هادی حق شناس

سردبیر « یونس غربالی مقدم

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

مدیر داخلی « دکتر عبدالرحیم رحیمی

مدیر اداری « جواد جهاندار

دبیر تحریریه و امور بین الملل « فرید قادری

تحریریه « حسن سوری | عاطفه نامداری | مهدی ده‌دار

مجتبی بحیرایی | فریما صالح | رامین جهان‌پور | مرضیه نوری نیارکی

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 | نگین حسینی

بازرگانی و مشترکین « فرهاد شهریاری | نسرین غلامی | ملیکا غفوریان

زهرآ آخوندزاده

پایگاه خبری « یونس پوررضا

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.



۶

پیام نوروزی
مقام معظم رهبری



۱۲

سرمایه‌گذار خواهان شناسایی
ریسک‌های احتمالی است



۱۴

اگر لاینرها لنگر ببندازند...



۲۶

گردهمایی سالانه مدیران،
معاونان و مدیران کل سازمان
بندر و دریانوردی



۴۲

دورنمای امیدبخش توسعه تجارت دریایی

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

پیام نوروزی مقام معظم رهبری



حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در پیام نوروزی خطاب به ملت ایران، سال ۱۳۹۴ را سال «دولت و ملت، همدلی و هم‌زبانی» نام‌گذاری کردند. متن پیام رهبر انقلاب اسلامی به شرح زیر است:

بسم الله الرحمن الرحيم

یا مقلب القلوب و الابصار، یا مدبر اللیل والنهار، یا محول الحول و الاحوال، حول حالنا الی احسن الحال.

السلام علی فاطمه و ابیها و بعلها و بنیها.

آغاز سال مصادف است با ایام شهادت حضرت زهرا (سلام الله علیها)؛ ارادت مردم ما به خاندان پیغمبر و دخت گرامی پیامبر اعظم اقتضائاتی دارد که یقیناً همه باید این اقتضائات را رعایت کنند و یقیناً رعایت خواهند کرد. امید است که این ایام و این سال از برکات فاطمی سرشار و برخوردار باشد و نام مبارک این بزرگوار و یاد ایشان تأثیرات عمیق و ماندگار خود را در

زندگی مردم ما در سال ۱۳۹۴ بگذارد و امیدواریم که این آغاز بهار طبیعت که آغاز سال نوی هجری شمسی است، برای ملت ایران و برای همه ملت‌هایی که نوروز را گرامی می‌دارند، مبارک باشد. سلام خاک‌سارانه عرض می‌کنم به ساحت حضرت بقیه‌الله‌الاعظم (ارواحنا فداه) و یاد امام بزرگوارمان و شهیدان را در این فرصت، گرامی می‌داریم و امیدواریم که ما را از برکات انفاس طیبه و دعا‌های ارواح مطهر آن عزیزان برخوردار فرماید. یک نگاه اجمالی به سال ۱۳۹۳ می‌کنیم و نگاهی اجمالی به سال جاری که در این ساعت شروع می‌شود.

سال ۹۳ هم در عرصه داخلی و هم در عرصه خارجی و بین‌المللی برای کشور ما سال پرماجرایی بود؛ چالش‌هایی داشتیم، پیشرفت‌هایی هم داشتیم؛ ما در اول سال ۹۳ با توجه به همین چالش‌ها بود که عنوان سال را «عزم ملی و مدیریت جهادی» گذاشتیم. با نگاهی به آنچه در سال ۹۳ گذشت، مشاهده می‌کنیم که عزم ملی بحمدالله بروز و ظهور داشت. ملت ما عزم را سخ خود را هم در تحمل برخی مشکلاتی که برایشان وجود داشت نشان دادند، هم در روز بیست و دوم بهمن، در روز قدس و در راهپیمایی عظیم اربعین این عزم را، این همت را از خود بروز و نشان دادند. مدیریت جهادی هم در برخی از بخش‌ها بحمدالله بارز و آشکار بود. در آن بخش‌هایی که مدیریت جهادی مشاهده شد، پیشرفت‌ها را هم در پی داشت. این البته توصیه مخصوص سال ۹۳ نیست، هم عزم ملی و هم مدیریت جهادی برای امسال و برای همه سال‌های پیش‌رو برای ملت ما مورد نیاز است.

اما در سال ۹۴، آرزوهای بزرگی برای ملت عزیزمان داریم که همه این آرزوها هم دست‌یافتنی است. آرزوهای بزرگ ما برای ملت در این سال، پیشرفت اقتصادی است؛ اقتدار و عزت منطقه‌ای و بین‌المللی است؛ جهش‌های علمی به معنای واقعی است؛ عدالت قضایی و اقتصادی است و ایمان و معنویت است که از همه مهم‌تر و پشتوانه همه آن سرفصل‌های دیگر است. به نظر ما همه این خواسته‌ها و آرزوها دست‌یافتنی است؛ هیچ کدام از این چیزهایی نیست که از ظرفیت ملت ایران و ظرفیت سیاست‌های نظام بیرون باشد. ظرفیت‌های ما بسیار زیاد است؛ در این زمینه حرف‌های گفتنی است که ان‌شاءالله به مهم‌ترین آن‌ها در سخنرانی عصر [شنبه] اشاره خواهد شد.

آنچه در این ساعت مایلیم به ملت عزیزمان عرض کنیم این است که این ظرفیت عظیم و مهم دست‌یافتنی است، ولی شروطی دارد؛ یکی از مهم‌ترین شروط عبارت است از همکاری‌های صمیمانه میان ملت و دولت؛ اگر این همکاری صمیمانه از دو سو شکل بگیرد، یقیناً همه آن‌چه را که جزو آرزوهای ما است دست‌یافتنی است و آثار آن را مردم عزیزمان به چشم خواهند دید. دولت، کارگزار ملت است؛ و ملت، کارفرمای دولت است. هرچه بین ملت و دولت صمیمیت، همکاری و همدلی بیشتری باشد، کارها بهتر پیش خواهد رفت. باید به یک‌دیگر اعتماد کنند؛ هم دولت، ملت را به معنای واقعی کلمه قبول داشته باشد و ارزش و اهمیت و توانایی‌های ملت را به درستی بپذیرد، هم ملت به دولت که کارگزار کارهای او است، به معنای حقیقی کلمه اعتماد کند. من در این زمینه هم حرف‌هایی دارم و توصیه‌هایی دارم که ان‌شاءالله در سخنرانی به آن‌ها اشاره خواهیم کرد. لذا به نظر من امسال را باید سال همکاری‌های گسترده دولت و ملت دانست.

من این شعار را برای امسال انتخاب کردم: «دولت و ملت، همدلی و هم‌زبانی». امیدواریم این شعار در عمل تحقق پیدا کند و هر دو کفه این شعار، یعنی ملت عزیزمان، ملت بزرگ‌مان، ملت با همت و با شجاعت‌مان، ملت بصیر و دانایمان، و همچنین دولت خدمت‌گزار بتوانند به این شعار به معنای حقیقی کلمه عمل کنند و آثار و نتایج آن را ببینند.

از خداوند متعال پیشرفت همه کارهای بزرگ کشور را در خواست و توفیق خودمان را در خدمت‌گزاری از خدای متعال مسالت می‌کنیم.

والسلام علیکم ورحمه‌الله وبرکاته

پیام نوروزی رییس جمهوری اسلامی ایران



بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

الحمد لله والصلاه على رسول الله وآله وضحبه السلام عليك يا فاطمه يا بنت رسول الله (ص)

آغاز سال جدید را خدمت همه هم‌میهنان عزیز تبریک و تهنیت عرض می‌کنم. همه ایرانیان خارج از کشور و همه آن‌هایی که در کشورهای منطقه سنت نوروز را پاس می‌دارند، به‌ویژه به محضر خانواده‌های شهیدا، ایثارگران، جانبازان، آزادگان و همه آن‌هایی که در این ساعت شب، خدمت مردم را به کنار سفره نوروزی خانواده ترجیح داده‌اند؛ پزشکان، پرستاران، نیروهای مسلح نظامی و انتظامی، پاسداران از مرزهای این سرزمین و آن‌ها که از استقلال و عزت کشور امروز در هر کجا پاسداری می‌کنند.

کارگران عزیز، همه نیروهای امدادی و همه آن‌هایی که امروز و این ساعت به خدمت هم‌میهنان عزیز خود مشغول هستند، باید از تشکر از ملت فرهیخته و بزرگ ایران شروع کنم که هر آنچه ما داریم از لطف حق است و تلاش شما مردم، حمایت شما مردم، حضور شما مردم، اگر توانستیم تورم را مهار کنیم، اگر توانستیم از رکود خارج شویم و امروز در مسیر رونق حرکت کنیم، اگر توانستیم اتکای مان را به نفت کم کنیم، اگر صادرات غیرنفتی را افزایش دادیم، یعنی

اقتصاد مقاوم، یعنی اقتصاد مقاومتی همه و همه در سایه تلاش شما تولیدگران، کارآفرینان و همه ملت بزرگ ایران است. به همین دلیل چون به لطف خداوند امیدوارم و به حمایت شما مردم و به هنمادهای مقام معظم رهبری، تردیدی ندارم سالی که امروز آغازش هست، سالی است که می‌توانیم امیدهای بیشتری در زمینه شکوفایی داشته باشیم.

هدف ما در سال جدید، رونق پایدار، افزایش صادرات غیرنفتی و ایجاد فرصت‌های جدید برای اشتغال، به‌ویژه برای جوانان عزیز، تحصیل کردگان و فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌هاست و در این زمینه با کمک شما مردم در سال جدید، قدم‌های نوینی را بر خواهیم داشت، صادرات غیرنفتی را افزایش خواهیم داد و زمینه اشتغال را فراهم خواهیم کرد. این کاری که شما مردم در زمینه اقتصاد مقاومتی کردید، مسیری شد برای پیروزی مذاکره‌کنندگان در برابر قدرت‌های جهانی، ملت ما در شرایط تحریم و فشار به این موفقیت‌های بزرگ دست یافت و این به آن معناست که حرکت مردم، تحریم ناپذیر است. اتصال دولت و ملت و اعتماد به یکدیگر تحریم ناپذیر است و این مسیر را تا پیروزی ملت ما ادامه خواهد داد. امروز دیگر مسابقه برای تحریم ایران وجود ندارد، امروز مسابقه برای تفاهم با ایران وجود دارد. امروز می‌بینید که کشورهای جهان، قدرت‌های بزرگ این را حس کردند که تحریم و تهدید بی‌اثر است و راه مفاهمه، تفاهم و تکریم نسبت به ملت بزرگ ایران است. ما حقوق هسته‌ای این ملت را تثبیت کرده‌ایم. سازمان تحریم را در هم شکسته‌ایم و این ملت در مسیر اهداف بلند خود موفق خواهد بود. رابطه‌مان را با همسایگان در همه زمینه‌ها گسترش دادیم. سیاست ما با همسایگان، سیاست مودت و دوستی است. سیاست ما نسبت به سایر کشورها، تنش‌زدایی و گسترش همکاری‌هاست. هم با شرق هم با غرب به‌ویژه کشورهای منطقه. کار بزرگ دیگری که ملت ما در سیاست خارجی انجام داد، قهرمانی این ملت در برابر تروریسم، افراطی‌گری و خشونت بود، ما دوستان ما را در مبارزه با تروریسم تنها نگذاشتیم و در همه جای منطقه، هر کجا که دوستان ما و کشورهای منطقه در فشار تروریسم قرار گرفتند، آن‌ها را یاری کردیم و این کمک را تا ریشه کن کردن افراطی‌گری و تروریسم در منطقه و جهان ادامه خواهیم داد. مردم عزیز ایران، با کمک و حمایت شما در زمینه مسایل اجتماعی، قدم‌های خوبی برداشته‌شد. امروز رنج بیماران از دیروز کم‌تر است. امروز خانواده‌هایی که به هر دلیل بیماری را در بیمارستانی دارند، با فکر راحت‌تری توانند به فکر سلامت بیماران‌شان باشند. بار سنگین درمان بیمار از دوش مردم به مقدار زیاد کاهش پیدا کرده و این راه را ادامه خواهیم داد. همه مردم ایران تحت پوشش خدمات بیمه درمانی قرار گرفته‌اند. در زمینه حمایت غذایی از اقشار آسیب‌پذیر امروز ۱۴ میلیون نفر از اعضای خانواده‌های آسیب‌پذیر تحت پوشش این حمایت هستند. در زمینه مسایل زیست محیطی که مشکلات فراوانی پیش روی ملت ماست، به‌ویژه در کلان‌شهرها، قدم‌های خوبی برداشته‌شده، اما همچنان به کمک هم‌دیگر این قدم‌ها را باید با سرعت بیشتر ادامه دهیم.

مردم عزیز ایران

سال جدید، سال انتخابات است. باید فضای بهتری را برای فعالیت احزاب به وجود آوریم، آستانه تحمل را بالاتر ببریم، سربلندی این ملت را به رخ بده‌خواهان بکشیم. به همه نشان دهیم که افکار مختلف را ما تحمل می‌کنیم. دست به دست هم دهیم، مجلسی را بسازیم که شایسته این ملت بزرگ ایران است و مجلس خبرگانی را به وجود آوریم که ثبات بیشتر برای کشور و آرامش بیشتر برای افکار عمومی جامعه ما به وجود آورد و این کار با همکاری یکدیگر امکان‌پذیر است.

در زمینه مسایل فرهنگی تلاش ما این است. آرامش بیشتری به وجود آوریم، فضای بهتری را به وجود آوریم، بگذاریم همه خلاقیت‌ها ظهور و بروز پیدا کند و در این زمینه امیدوارم ما بتوانیم به همه هنرمندان ماضی‌بهتری را برای خلاقیت‌هایشان در اختیار آنها بگذاریم. آغاز سال جدید و لحظات دعا و نیاز به سوی آن بی‌نیاز است. خدایا همه ما را در راه آبادانی کشور، صلح منطقه و جهان موفق بدار. به همه ما توفیق بده تا پرچم عزت و سربلندی را در این کشور همواره در اهتزاز داشته باشیم و کشتی ایران را در شرایط تلاطم منطقه‌ای به ساحل پیشرفت و توسعه برسانیم. از حمایت همه مردم، از فداکاری مردم در سالی که گذشت، همه آن‌هایی که حامیان دولت بودند و یا منتقدان دولت بودند که همه برای سربلندی ایران تلاش کردند، سپاس گزارم. با درود و سلام بر همه انبیا و اولیا و ولی عصر امام زمان ارواحنا فدا- به ارواح طیبه همه شهیدان و امام شهیدان و آرزوی توفیق بیشتر برای مقام معظم رهبری و دولت خدمت‌گزار و همه آن‌هایی که در این نظام مشغول خدمت به مردم هستند.

خواهش مندم در این ایام مواظب خودتان، اعضای خانواده عزیزتان باشید تا تعطیلاتی توأم با سلامتی و آرامش بیشتر داشته باشید و ان شاء الله در این ایامی که به نام فاطمه اطهر علیها السلام است، ارتباطتان با خاندان رسالت بیشتر گردد.



محمد سعیدنزار

پیام نوروزی معاون وزیر راه و شهر سازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

و تَرَى الْأَرْضَ هَامِدَةً فَإِذَا أَنْزَلْنَا عَلَيْهَا الْمَاءَ اهْتَزَّتْ وَرَبَتْ وَأَنْبَتَتْ مِنْ كُلِّ زَوْجٍ بَهِيجٍ (آیه ۵ سوره حج)

بار دیگر بهار زیبا و دل انگیز فرا می رسد و خالق هستی زمین خشک و بی گیاه را با نزول باران رحمت خود حیات می بخشد و خرمی و نشاط را در پهن دشت زمین می گسترد و برگی دیگر از دفتر عمر ورق می خورد... و روزی نو و روزگاری نو آغاز می گردد. این همه نشانه های هدایت به سوی مبدأ هستی و آفریدگار مهربان برای کسانی است که صاحب اندیشه اند و بر ژرفای عالم وجود می نگرند.

نفس باد صبا مشک فشان خواهد شد / عالم پیر دگر باره جوان خواهد شد

سپاس بی کران پروردگار مهربان را که ما را از نعمت اسلام و ولایت اهل بیت (ع) برخوردار کرد و زندگی در کشور امام زمان (عج) را برای ما رقم زد و ما را از پیروان نایب بر حقش قرار داد و توفیق خدمت به انسان های پاک و فداکار را بر ما ارزانی داشت و تلاش ها و کوشش های همکاران و خانواده سازمان بنادر و دریانوردی را در سال گذشته به ثمر نشاناند. بی تردید این مهم بدون تلاش بی وقفه همکاران عزیز در مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی محقق نمی گردید.

بدینوسیله ضمن تبریک حلول سال نو و فرارسیدن بهار روح بخش، مراتب تشکر و قدردانی خود را از زحمات و تلاش های خالصانه همه همکاران عزیز در مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی و نیز بخش غیردولتی و فعالان عرصه بندری و دریایی و دریانوردی کشور صمیمانه ابراز می دارم.

از خداوند متعال عزت و سربلندی، سلامت و سعادت و موفقیت روزافزون همگان را آرزومندم.

بازگشت به دریا



هادی حق شناس

در طول سنوات گذشته پس از شش قطعنامه که از شورای امنیت پذیرفتیم، هم دچار مشکل تحریم‌های یک جانبه و چند جانبه شدیم و هم اینکه تحریم شورای امنیت، تحریم‌های اروپا و آمریکا را تایید کرد.

نکته مهم دیگری که در این تحریم‌ها اتفاق افتاد این بود که درآمدهای حاصل از نفت و گاز به داخل کشور وارد نشد، چون سوئیت بانک‌های ما قطع شده بود، این نیامدن درآمدها به داخل کشور، تا جایی در صادرات و واردات ما تاثیرگذار شد اما بخش خیلی مهمتر اینکه ما در زیرساخت‌ها هم در دو سه سال گذشته و در دوران تحریم سرمایه‌گذاری نکردیم.

یکی از دلایلی که امروز ظرفیت تولید نفت ما به دو و نیم میلیون بشکه رسیده در حالیکه قبل از دولت نهم و اوایل دولت نهم میزان تولید نفت ما ۴/۲ میلیون بشکه بود؛ این شاخصی است که نشان می‌دهد در سال‌های تحریم سرمایه‌گذاری زیرساختی هم نکرده‌ایم یا خیلی کم انجام داده‌ایم.

شاهد این مثال بندر شهید رجایی است. در این بندر تجهیز فاز دوم که شامل ۱۸ گنتری کرین بود، انجام نشد. اگر تحریم‌ها و مشکلات گشایش اعتبارات اسنادی (LC) نبود، به طور قطع این بندر تجهیز شده بود. یعنی اگر امکان تجهیز داشتیم به راحتی می‌توانستیم اعلام کنیم که ظرفیت بندر شهید رجایی به تنهایی به شش میلیون TEU می‌رسید. و با بندر چابهار، پیشرفت فیزیکی‌اش بدون شک بیشتر از وضعیت فعلی بود طرح جامع بنادر ما سریع‌تر به اتمام می‌رسید.

همین موضوع درباره کشتی‌سازی‌ها هم صادق بود. به طور مثال اگر شرکت کشتی‌سازی ایزواپکو تحریم نبود و می‌توانست موتورآلات کشتی‌های بزرگ را وارد کند، در تحویل و ساخت کشتی‌ها تسریع می‌شد. حوضچه خشکی که برای کشتی‌های VLCC در ایزواپکو وجود داشت، سریع‌تر به بهره‌برداری می‌رسید. در یک کلام به نظر می‌رسد که اجرای بیانیه سوییس یا لوزان که امیدواریم از تیرماه توافقنامه نهایی انجام و اجرایی شود، بخش دریا و صنایع دریایی و فراساحل موانع توسعه برداشته می‌شود. اگرچه ما معتقدیم توسعه فقط با یک مانع عقب نمی‌ماند اگر سواحل ما توسعه پیدا نکند. تحریم تنها دلیل آن نبود، برگشت ما به دریا و استفاده از دریا به دلیل اینکه بر نفت تاکید داشتیم، خیلی خیلی کم بود. در دوران قدیم که نفت نبوده، استفاده از سواحل بسیار بیشتر بوده است هرچند که راضی کننده نبود.

در حال حاضر از ۳۱ استان، ۷ استان ساحلی داریم که فقط حدود ۲۲ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند. این روزها بحث‌های کمیون آب، ترافیک کلانشهرها، آلودگی‌های زیست محیطی و مواردی از این دست مطرح است اما واقعیت این است که اگر همین جمعیت امکاناتی را در استان‌های ساحلی ببیند، به آن سمت خواهند رفت. در این صورت هم مشکلات ترافیکی و زیست محیطی و آب کلانشهرها قابل حل است و هم اینکه امنیت کشور افزایش پیدا می‌کند. چون زیستن جمعیت در مرزها، ناخودآگاه امنیت را به ارمغان می‌آورد.

در کل باید گفت بیانیه سوییس یک مانع مهم سیاسی را برداشته است. بقیه به تدبیر تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان و مجریان کشور باز می‌گردد که چگونه از این فرصت بی‌نظیر استفاده خواهند کرد. امیدواریم از این فرصتی که ایجاد شده حداکثر استفاده را ببریم و عقب‌ماندگی تاریخی‌مان در خلیج فارس را جبران کنیم. به یاد داشته باشیم که ۵۶ درصد ساحل خلیج فارس متعلق به ایران است و ما به نسبت این ساحلی که داریم باید حرف اول در صنایع دریایی را در خلیج فارس بزنیم، که متأسفانه اکنون چنین نیست.

جایگاه بنادر ایران در اقتصاد پساتحریم

یونس غربالی مقدم

تیم سیاست خارجی از پایان دوران تحریم خبر می‌دهد و سیاستگذاران اقتصادی و مجریان دولتی از آمادگی برای دوران پساتحریم، اما واقعیت‌های اقتصادی چه می‌گویند؟ پاسخ به این پرسش را در چهار حوزه ذیل باید بررسی کرد.

۱- فضای سیاسی-اقتصادی کشور

تجربه جهانی نشان می‌دهد هیچ کشوری مسیر توسعه را آغاز نکرده است، مگر آنکه تمامی جناح‌های سیاسی و گروه‌های مختلف اجتماعی، سیاستگذاری‌ها و تصمیمات خود را در چارچوب یک عزم ملی و اراده سیاسی تنظیم کنند و پیش ببرند.

به نظر می‌رسد تحولات اخیر در حوزه اقتصادی-سیاسی کشورمان پارادایم یا الگوی غالب و واحدی را بر افق دید جناح‌های سیاسی-اجتماعی کشور گشوده است تا بتوانند با افزایش گستره شعاع دید خودشان، منافع جناحی-سیاسی و ملی را نیز در چارچوب تحولات اقتصاد جهانی ردیابی کنند. به عبارت دیگر پایداری و مقبولیت جناح‌های سیاسی و گروه‌های اجتماعی به درک صحیح از تحولات بین‌المللی و تغییر جایگاه آنان از یک نهاد منفعل به یک نهاد فعال و باز بگر در عرصه بین‌المللی گره خورده است.

پرهیز از مناقشات داخلی، گزینش سیاست اعتدال و امید در پرتو تدبیر عالمانه، موضوع مهمی بوده است که جامعه ایرانی آن را انتخاب کرده و در شرایط حساس کنونی "همدلی و هم‌زبانی دولت و مردم" پیام هوشمندانه‌ای است که توسط مقام معظم رهبری برگزیده شده و بایستی تمامی مردم، گروه‌ها و جناح‌های سیاسی مختلف آن را در سرلوحه برنامه‌های خود قرار دهند تا اهداف کلان نظام جمهوری اسلامی ایران در شعاع وسیع‌تر و جامعه جهانی تحقق یابد.

بهره‌گیری از سرمایه‌های عظیم ایرانیان خارج از کشور که رقم آن بالغ ۶۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است و بازگرداندن ۴ میلیون ایرانی خارج از کشور که هم‌انگیزه و سرمایه دارند و مهم‌تر از همه با قواعد بازی در فضای بین‌المللی آشنا هستند و عمدتاً بنا به دلایل غیرسیاسی در خارج ایران هستند، نقش مؤثری در فرآیند گذر از پساتحریم خواهد گذاشت. اقدام مهمی که کشور چین در دهه ۷۰ و ۸۰ از آن بهره کافی برد.

۲- کارائی و شفافیت در عرصه نظام اداری

مازاد نیروی انسانی، بیکاری پنهان، پایین بودن تخصص و کارایی شاغلان، بروکراسی بالا و وجود فرآیندهای غیرضروری و اضافی باعث گردیده است که مشتریان ادارات و سازمان‌های دولتی جهت دریافت خدمات، هزینه و زمان بالایی را بپردازند و این ناکارآمدی یک تهدید جدی برای شرکت‌هایی که در فضای رقابتی فعالیت می‌کنند



محسوب می‌شود و نمی‌توانند محصول تولیدی خود را در زمان معین با قیمت مشخص برنامه‌ریزی و در زنجیره بین‌المللی کالا به دست تولیدکننده ثانوی یا مشتری نهایی برسانند. به جرات می‌توان گفت اغلب سازمان‌های دولتی و نظام اداری ما با مشکل مذکور دست به گریبان بوده و به‌عنوان مانعی اثرگذار در جذب سرمایه‌های خارجی به کشور محسوب می‌شود. رتبه ۱۳۰ فضای کسب و کار در میان ۱۸۹ کشور و رتبه ۱۱۲ در شاخص عملکرد لجستیک در میان ۱۵۵ کشور جهان دلیل بر این مدعاست. عدم شفافیت و فساد اداری شاخصی است که یک سرمایه‌گذار قبل از ورود به یک کشور باید آن را ارزیابی و محاسبه و در تصمیم‌گیری‌ها مدنظر قرار دهد. بر اساس اعلام سازمان شفافیت بین‌المللی متاسفانه ایران در میان ۱۷۵ کشور مورد بررسی، رتبه ۱۳۶ را داشته است. رویکرد به سمت استفاده حداکثری از فناوری‌های نوین در مراودات با ارباب رجوع و تبدیل بسیاری از امور در نظام اداری به‌ویژه در حوزه اقدامات کارشناسی-مدیریتی که ارتباط مستقیم با مشتری دارند به کارهای روزمره، ضابطه‌مند و مصوب و همچنین امکان ارائه خدمت از راه دور به مشتریان به‌عنوان راهکاری جدی بایستی در دستور کار سازمان‌ها قرار گیرد. چرا که در فضای کنونی از اقتصاد جهانی، رفتارهای سنتی اداری و سلیقه‌ای منسوخ شده، از بین رفته و در پذیرش سرمایه‌های بین‌المللی قابل قبول نیست.

۳- فرصت‌های طلایی در جذب سرمایه‌های خارجی

رفع تحریم فرصتی را برای کشور ما پدید می‌آورد تا از اشتیاق و علاقه سرمایه‌گذاران خارجی برای حضور در بازار جذاب ایران استفاده نماید. اما علاقه‌مندی آنان توأم با برنامه‌ریزی و حصول اطمینان از بازگشت اصل و فرع سرمایه همراه خواهد بود. حضور در بازار ایران در سه مرحله و در سه بازه زمانی به شرط تداوم در روند اصلاح ساختار اقتصادی میسر خواهد بود. در مرحله اول کشور با سیل عظیمی از واردات کالا مواجه می‌شود. رفع مشکل اعتباراسنادی، تقاضای قابل توجهی از واردات را که بخشی از آن هم انباشته از سال‌های قبل است به وجود می‌آورد. فرآیند ورود کالا از خارج در دوره کوتاه‌مدت رخ داده و حصول اطمینان خارجی‌ها از وضعیت اقتصادی کشور باعث می‌شود که مرحله دوم یعنی مدیریت مهندسی، تدارکات و ساخت (EPC) پدید آید.

شرکت‌های خارجی پایبندی اقتصادی ایران را در میان‌مدت مورد ارزیابی قرار خواهند داد و در صورت حصول اطمینان از امنیت سرمایه و بازدهی در آن، وارد مرحله باثبات بلندمدت اقتصادی گردیده که منجر به سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) خواهد شد.

عواملی که در این سه مرحله بایستی مورد توجه قرار گیرد. همانا عوامل موثر بر جذب سرمایه‌گذاری در دنیا بوده و از آن تبعیت می‌نماید. ثبات اقتصادی، به رسمیت شناختن حقوق مالکیت سرمایه‌گذاری خارجی، کارآمدی سیستم پولی، بانکی و تسهیل در مراودات مالی بین‌المللی، قانون کار منعطف و منصفانه، نظام اداری کارآمد، سیستم حمل و نقل مطمئن و ایمن، گمرک چابک، نظام حقوقی مناسب، قوانین سهل و آسان مشوق تجارت و سرمایه‌گذاری، تبعیت اقتصاد از پارامترها و شاخص‌های نهادهای بین‌المللی از مهم‌ترین عوامل تاثیرگذار بر جذب سرمایه‌های خارجی است.

اینکه با لغو تحریم‌ها، عوامل مذکور در چه وضعیتی قرار می‌گیرند تا سرمایه‌های خارجی را جذب و در خدمت اقتصاد کشور قرار دهند به سوال آغازین یا همان میزان آمادگی برای رفع تحریم‌ها برمی‌گردد و مفهوم پیدا می‌کند.

۴- بنادر به عنوان پیشانی تجارت

با برداشته شدن تحریم روح تازه‌ای در تجارت و سرمایه‌گذاری کشور دمیده می‌شود و اگر قاعده کلی یاد شده را در فرآیند جذب سرمایه به داخل کشور بپذیریم، در آغاز، بنادر ایران به ویژه بندر شهیدر جایی به عنوان پیشانی تجارت خارجی کشور با سیل عظیمی از کالاهای وارداتی مواجه خواهند شد. ترکیب کالاهای وارداتی هم به میزان بیشتری به سیاست دولت در نحوه مصرف مطالبات ارزی انباشته شده در کشورهای دیگر دارد.

در این خصوص پرسش‌های اساسی ذیل میزان آمادگی بنادر کشورمان را در دوران پس از تحریم در بازه زمانی کوتاه‌مدت و بلندمدت مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

- آیا بنادر ما پس از دوران رکود، قابلیت ارائه خدمات قابل اتکاء به مشتریان خواهند داشت؟

- بنادر ما قابلیت پذیرش شناورها با چه ظرفیتی را خواهند داشت؟

- وضعیت آبراه‌های کشور، لایروبی، خدمات ناوبری و یدک کشی از نظر کمی و کیفی چگونه است؟

- آیا تجهیزات کافی و به روز و آماده در پاسخگویی شناورهای وارده به بنادر کشورمان وجود دارد؟

- در دوران تحریم توسعه زیرساخت‌های بندری تا چه اندازه عقب افتاده است و آیا در دوران کوتاه مدت و میان مدت قابل جبران هست؟

- سایر امکانات خدماتی - رفاهی جهت پذیرش و سرویس دهی و پشتیبانی از شناورهای وارده چگونه است؟

- و مهم‌تر از همه فورواردرها، اپراتورهای خصوصی و ناوگان ملی چه نقشی در دوران پس‌اتحریم دارند و چگونه می‌توانند با انعقاد قراردادها یا تقاضا نامه‌های همکاری با همتاهای بین‌المللی در رونق و توسعه بخش دریایی کشورمان سهیم باشند؟

پاسخ سئوالات فوق را که در گزارش اختصاصی این شماره از زبان مجریان، کارشناسان و صاحب نظران مطالعه نمایید.



هم‌زمانی وزیر راه و شهرسازی با سرمایه‌گذاران بخش خصوصی

سرمایه‌گذار خواهان شناسایی ریسک‌های احتمالی در سرمایه‌گذاری است

وزیر راه و شهرسازی در نشست‌هایی که با حضور مدیران وزارت راه و شهرسازی در روز سوم اردیبهشت برگزار شد، گفت: «اگر تصویری از واقعیت اقتصاد ایران داشته باشیم بهتر به ما کمک می‌کند تا در بایم چه راهی را باید در آینده در پیش بگیریم؛ ما در واقع دو سناریوی کلی و مهم را می‌توانیم برای آینده در نظر بگیریم هر چند آنچه که در عمل رخ می‌دهد ممکن است یک اتفاق بینابین باشد.»

عباس آخوندی با توضیح دو سناریوی کلی برای آینده کشور، گفت: «اگر فرض کنیم در حالت خوشبینانه مذاکرات هسته‌ای ایران و آمریکا به نتیجه برسد و توافقات لازم تا تیرماه صورت گیرد، چه اتفاقی رخ می‌دهد؟ آیا واقعیت اقتصادی ایران و بخش واقعی اقتصاد یک شبه تغییر می‌کند؟ قاعدتا واقعیت اقتصادی ایران عوض نمی‌شود؛ آنچه که تغییر می‌کند، تسهیل در ارتباطات و مبادلات و کاهش هزینه مبادلات است. در حاضر هزینه مبادلات بین‌المللی ایران ۱۳ تا ۲۰ درصد نسبت به کشورهای دیگر بیشتر است که رقم بسیار بالایی محسوب می‌شود. یعنی اگر حدود ۵۰ میلیارد دلار مبادله بین‌المللی داشته باشیم این مبادلات حدود ۶.۵ تا ۱۰ میلیارد دلار برای ایران هزینه اضافی دارد.»

آخوندی با بیان این مطلب که در صورت به نتیجه رسیدن مذاکرات این هزینه‌ها کاهش می‌یابد، ادامه داد: «امکان مبادلات مستقیم بیشتر می‌شود، زمان مورد توجه قرار می‌گیرد و با توجه به اینکه اکثر قراردادهای ایران با کشورهای دیگر غیررسمی است، این قراردادها و تضامین واقعی‌تر می‌شود و رقابت و تخصیص منابع نیز افزایش می‌یابد؛ همه این اتفاقات مستقیم برای افزایش کارایی اقتصاد ملی ایران و کاهش قیمت تمام شده مهم است.»

وزیر راه و شهرسازی در ادامه تاکید کرد: «آنچه که باید بدان توجه کرد این است که بخش واقعی اقتصاد ایران همچنان جان سختی خواهد کرد. آن چه برای ما اهمیت بیشتری دارد و بدان خواهیم پرداخت واقعیت اقتصاد ایران است، زیرا بخش‌های دیگر عمدتاً به هزینه‌های مبادله، سیستم‌های مالی و مسائل کلان مربوط است که در وزارت اقتصاد، بانک مرکزی و سازمان برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی و سایر دستگاه‌ها و نهادها مورد بررسی قرار می‌گیرد.»

آخوندی افزود: «در بخش واقعی اقتصاد باید پروژه اجرا کنیم که قاعدتاً اگر مذاکرات به نتیجه برسد سطح انتظارات هم افزایش می‌یابد و انتظار از موفقیت‌های دولت بیشتر می‌شود. بنابراین باید بدانیم برای بخش واقعی اقتصاد چه برنامه‌ها و اقداماتی داریم. در واقعیت اقتصاد شرایط سختی داریم و دولت در شرایط سختی مسئولیت اداره کشور را بر عهده گرفته است.»

در واقعیت اقتصاد دچار گرفتاری بسیار جدی هستیم

وزیر راه و شهرسازی در ادامه افزود: «شاخصی در اقتصاد داریم که میزان قدرت اعتباردهی بانک‌ها برای تامین سرمایه بخش خصوصی است. طبق آن مشخص می‌شود که کل نظام بانکی ایران تا چه حد می‌تواند برای سرمایه‌گذاری به بخش خصوصی به نسبت (GDP) تولید ناخالص داخلی تسهیلات پرداخت کند. این نسبت به دلیل دولتی بودن اقتصاد کشور همواره در ایران نسبت به کشورهای اروپایی، کشورهایی با درآمد متوسط و حتی کشورهایی با درآمد پایین کم بوده است.»

آخوندی با بیان این مطلب که اوج تسهیلات دهی نظام بانکی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در سال‌های ۸۴ و ۸۵ و حدود ۳۵ درصد بوده، گفت: «GDP نظام بانکی ایران می‌توانست به بخش خصوصی تسهیلات پرداخت کند که این رقم در حال حاضر به ۱۲ درصد کاهش پیدا کرده است؛ کاهش که نشان می‌دهد در واقعیت اقتصاد دچار یک گرفتاری بسیار جدی هستیم. در واقع میزان توان اعتباردهی بانک‌ها برای سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی به یک سوم کاهش پیدا کرده است.»

او در ادامه افزود: «اگر وارد جزئیات کاهش میزان اعتباردهی بانک‌ها به یک سوم شویم، متوجه خواهیم شد یک دوم از این تسهیلات تجدید قراردادهای قبلی بانک‌ها برای تامین نقدینگی بنگاه‌هاست که اگر این بخش را محاسبه نکنیم، میزان تسهیلات دهی بانک‌ها بیشتر کاهش داشته است. از طرفی به دنبال رشد اقتصادی بالای پنج درصد و رشد اقتصادی هشت درصدی بر اساس انتظار جامعه و ایجاد اشتغال هستیم. اگر واقعیت اقتصاد را آنگونه که هست ببینیم، به اهمیت سرمایه‌گذاری پی خواهیم برد.»

درآمدهای مالیاتی تابعی از درآمدهای نفت است

آخوندی با یادآوری منابع محدود دولت، گفت: «کل اعتبارات بودجه سال ۱۳۹۴ حدود ۲۵۰ هزار میلیارد تومان است که از این رقم حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان برای هزینه‌های جاری و بارانه پیش‌بینی شده و حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان برای هزینه‌های عمرانی در نظر گرفته شده است. با توجه به وضعیت موجود قیمت نفت باید ببینیم در عمل میزان تحقق درآمدها چقدر است.»

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه درآمدهای مالیاتی تابعی از درآمدهای نفت است، افزود: «وقتی درآمد نفت کاهش یابد عملکرد بنگاه‌های اقتصادی نیز کاهش خواهد داشت و عملاً میزان مالیات هم به تناسب کمتر می‌شود. بنابراین اینگونه نیست که درآمدهای مالیاتی مستقل از درآمدهای نفتی باشد و اگر دولت بخواهد مستقل عمل کند و از بنگاه‌ها مالیات بیشتری دریافت شود، میل به سرمایه‌گذاری کاهش می‌یابد. بنابراین اگر واقع بینانه نگاه کنیم در بودجه جاری امکان صرفه‌جویی و عدم تخصیص منابع وجود ندارد.»

به گفته آخوندی به طور معمول حداقل تخصیص منابع بودجه‌های جاری در سنوات گذشته بیش از ۱۰۰ درصد بوده است؛ «از طرفی در پرداخت بودجه بارانه‌ها و میراثی که از یک سیاست پوپولیستی بسیار سخت‌نات می‌گیرد، امکان صرفه‌جویی وجود ندارد به طوری که سالانه حدود ۴۰ هزار میلیارد تومان برای پرداخت بارانه نقدی هزینه می‌شود. بنابراین آنچه که عدم تحقق آن دور از ذهن نیست بودجه‌های عمرانی خواهد بود. این نشان می‌دهد که ما چقدر به تغییر پارادایم و تغییر الگوی کلی اداره کشور نیاز داریم.»

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه برای تغییر پارادایم دولت باید خودش را به جای سرمایه‌گذار بگذارد و صرفه اقتصادی سرمایه‌گذار و همچنین ریسک‌هایی که باید متحمل شود، در نظر بگیرد، گفت: «یکی از مشکلاتی که در روش جذب فرصت‌های سرمایه‌گذاری وجود دارد، این است که عمدتاً هر دستگاهی سازمان خود را برای سرمایه‌گذاران تبلیغ می‌کند و از طرفی منویات دستگاه مدنظر خود را به سرمایه‌گذار اعلام می‌کند، اما هیچگاه خود را جای سرمایه‌گذار قرار نمی‌دهیم تا ببینیم نگاه سرمایه‌گذار در رابطه با فرصت‌های موجود چیست. ضمن اینکه در سمن‌ها باید از دید یک سرمایه‌گذار فرصت‌های سرمایه‌گذاری را ارائه دهیم نه از دید یک دولتمرد. دولتمرد فقط آینده ایده‌آل را تشریح می‌کند اما سرمایه‌گذار خواهان شناسایی ریسک‌های احتمالی در سرمایه‌گذاری است و بر اساس اندازه‌گیری ریسک و میزان درآمد و بهره‌ای که می‌برد برنامه‌ریزی می‌کند.»

فرصت‌سازی برای سرمایه‌گذاران

آخوندی با بیان اینکه ما به عنوان دولت قاعدتاً باید فرصت‌های سرمایه‌گذاری را فراهم کنیم، گفت: «فرصت‌های سرمایه‌گذاری پروژه‌های ما نیست بلکه فرصت‌های توسعه ملی ایران است. بنابراین پرداختن به اینکه خود را جای سرمایه‌گذار بگذاریم و چگونه به سوالات سرمایه‌گذار پاسخ دهیم و ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش دهیم، باید مورد توجه باشد. از طرفی محیطی که برای کسب و کار تعریف می‌کنیم بسیار مهم است.»

وزیر راه و شهرسازی، افزود: «قاعدتاً مادر بخش‌های زیربنایی تمام شقوق حمل و نقل، در بخش روئینایی مانند سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی، زمینی، هوایی و دریایی و هم در حوزه مسکن، توسعه شهری و خدمات شهری می‌خواهیم فرصت‌های سرمایه‌گذاری را عرضه کنیم. بسیار مهم است که در جذب سرمایه‌گذار چقدر به قاعده بازار پایبند هستیم؛ در این جا دو سناریو تعریف می‌شود؛ اول اینکه دولت باز بگر اصل باشد و قیمت‌گذاری کند و یک سناریوی دیگر این است بخش خصوصی سرمایه‌گذاری را انجام دهد.»

آخوندی گفت: «در این شرایط باید به قاعده بازی وفادار باشیم و مردم نیز به بی‌طرف بودن دولت‌ها در جذب سرمایه‌گذار اطمینان کنند. در چند صد سال اخیر عملکرد دولت‌ها در بخش بی‌طرف بودن و منصف بودن همواره مورد تردید بخش خصوصی بوده است، چرا که هر وقت در بحث‌های داخلی دچار مشکلات می‌شویم قوانین وارداتی و صادراتی



سعید نژاد حضور در ۲۰۱۵ TOC و امثبات ارزیابی کرد دیدار با مدیران ارشد خطوط بین‌المللی کشتیرانی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه نوزدهمین کنفرانس بین‌المللی ترمینال‌های بندری (TOC) با مدیران ارشد خطوط بین‌المللی کشتیرانی اروپایی و آسیایی دیدار کرد؛ «فعالیت‌های مجدد این خطوط در بنادر کشور» موضوع اصلی این دیدارها بود.

محمد سعید نژاد که برای شرکت در کنفرانس بین‌المللی ترمینال‌های بندری به سنگاپور سفر کرده بود، پس از این سفر، نتایج حاصل از این دیدارها و مذاکرات بین‌المللی و رایزنی‌های انجام شده با مدیران ارشد خطوط بین‌المللی کشتیرانی را مثبت ارزیابی کرد.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در حال حاضر بنادر ایران برای پذیرش کشتی‌های بزرگ کانتینری آمادگی کامل دارند. او هم‌چنین جلسه مشترک با مدیران ارشد بندر سنگاپور (PAS) را مثبت و موثر دانست.

معاون وزیر راه و شهرسازی در این کنفرانس، فرصت‌های ایجاد شده در بنادر کانتینری کشور به‌ویژه ظرفیت‌ها و توانمندی‌های پایانه‌های کانتینری فعال در بندر شهید رجایی، طرح‌های توسعه‌ای بنادر امام خمینی (ره)، چابهار و بوشهر را به تمامی گروه‌های متقاضی برای سرمایه‌گذاری و مشارکت در پروژه‌های ساخت بنادر ایران معرفی کرد.

هم‌چنین در نشست مشترک مدیرعامل سازمان بنادر با مدیریت ارشد بندر سنگاپور موضوعاتی هم‌چون توسعه همکاری‌های دوجانبه و بین‌المللی، امکان‌سنجی همکاری‌های مشترک در حوزه فعالیت‌های دریایی و بندری و توسعه دانش‌های فنی و تخصصی و مهندسی مورد بحث و بررسی واقع شد.

کنفرانس بین‌المللی ترمینال‌های بندری موسوم به Terminal Operators Conference با حضور مدیران بنادر و به‌ویژه بنادر کانتینری دنیا، خطوط بین‌المللی کشتیرانی، صاحبان کالا و فعالان عرصه دریایی و بندری در سنگاپور برگزار شد.

این اجلاس یکی از معتبرترین اجلاس‌های بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل دریایی دنیا است که هر ساله برگزار می‌شود. در کنفرانس سال ۲۰۱۵ که مدیرعامل و مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی ایران هم در آن حضور داشتند، بیش از ۶۰۰ متخصص از ۳۶ کشور بندری دیگر هم شرکت داشتند. بررسی موضوعاتی هم‌چون مشکلات ناشی از ورود کشتی‌های بزرگ کانتینری به بنادر، آخرین شیوه‌های حمل‌ونقل کانتینر، شیوه‌های نوین عملیات بندری و هم‌چنین آخرین اخبار و تحولات مربوط به عرصه حمل‌ونقل و تخلیه و بارگیری کانتینری پرداخته شد.

هم‌چنین در حاشیه این کنفرانس، نمایشگاهی با نام تکنولوژی بندری (Port Technology) برگزار شد که آخرین دست‌آوردهای محصولات و خدمات بخش بندری را آرایه کرده بود.

تغییر می‌کند و حتی دولت وارد قیمت‌گذاری می‌شود؛ یعنی معمولاً دولت‌ها وقتی با مشکلات روبرو می‌شوند، قاعده‌بازی را تغییر می‌دهند و به محض این که این قاعده تغییر کند دیگر کسی به دولت اعتماد نمی‌کند.»

به گفته آخوندی وزارت راه و شهرسازی به این قاعده جدید وفادار است: «یعنی هم نحوه گفتار ما با سرمایه‌گذار دولتی نباشد، بلکه یک بیان بازاری باشد و هم اینکه محیطی که برای سرمایه‌گذار تعریف می‌کنیم یک محیط متکی به بازار باشد.»

او در ادامه درباره لزوم برقراری مبادلات بین‌المللی توضیح داد: «من بر مبادلات بین‌المللی تأکید دارم، اما نه از نظر اینکه سرمایه‌وارد کشور شود، بلکه بیشتر از این نظر که نحوه رقابت، فناوری اعم از فناوری تولید و مدیریت، مهندسی و همه فرایندها در سطح دیگری انجام می‌شود، چرا که این موضوع مهمتر از پولی است که داد و ستد شود. بنابراین بحث مبادلات بین‌المللی و رفتن به یک بازار فراملی بسیار مهمتر است.»

جذب سرمایه خارجی نیازمند زمان است

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه لزومی ندارد که در فرصت‌های سرمایه‌گذاری حتماً سرمایه‌خارجی وارد کشور شود، گفت: «جذب سرمایه‌خارجی حتماً زمان‌بر است؛ شرکت راه‌آهن یک برنامه بلندمدت هشت ساله برای توسعه زیربنایی و ریل‌بنایی ریل تدوین می‌کند که ارزش آن حدود ۲۸ میلیارد دلار است و سالانه به حدود چهار میلیارد سرمایه نیاز دارد. اما اینکه این میزان در سال توسط سرمایه‌گذار خارجی جذب شود تصور سختی است. فارغ از اینکه چقدر سرمایه از خارج وارد می‌شود این برنامه در محیط بین‌المللی صورت می‌گیرد و سرمایه‌گذاران داخلی که در این بخش سرمایه‌گذاری می‌کنند، با قواعد، مقررات بین‌المللی وارد می‌شود حائز اهمیت است؛ زیرا در این صورت بحث‌های مهندسی، طراحی، بهره‌وری، نحوه قرارداد و فعالیت در سطح دیگری انجام می‌شود.»

اتکاب به سرمایه‌گذاران داخلی و تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی

به اعتقاد آخوندی در بحث استفاده از سرمایه بخش خصوصی باید همواره متکی به استفاده از سرمایه‌گذار داخلی باشیم؛ «به هیچ وجه نباید به سرمایه‌گذار داخلی در این فرایند کم‌ارج بنهیم و لازم است سرمایه‌گذاران داخلی را همچنان ارج‌مند بدانیم، بدون اینکه کوچکترین مانعی برای سرمایه‌گذار خارجی ایجاد کنیم.»

آخوندی در بحث دیگر صحبت‌هایش از سناریوی دومی نام برد، که به گفته خودش سناریوی بدبینانه است: «یک سناریوی بدبینانه این است که مذاکرات به نتیجه نرسد که البته احتمال آن کمتر از سناریوی اول است. در این صورت باز هم باید به سمت سرمایه داخلی برویم چون در این شرایط هم منابع دولت افزایش نمی‌یابد. تنگنای مالی بهتر نمی‌شود. بنابراین شاخص‌های اقتصاد در صورت به توافق نرسیدن قاعدتاً بهتر نخواهد شد.»

بازار سوداگری بورس وحشتناک است

وزیر راه و شهرسازی، با تأکید بر اینکه نمی‌خواهیم در همایش فرصت‌های جذب سرمایه‌گذاری هزینه‌های بیپایه صرف کنیم و نمایشی برای جذب سرمایه‌گذار اجرا کنیم، بلکه در نظر داریم شرایطی را فراهم آوریم تا میزان اطمینان از موفقیت افزایش یابد، گفت: «در کشورهای دیگر، واسطه‌های مالی بسته‌های سرمایه‌گذاری را از دولت دریافت و به پروژه‌های سرمایه‌پذیر و قابل جذب توسط بخش خصوصی تبدیل می‌کنند. اما ما چنین نهادهایی را در ایران نداریم. البته شرکت‌های تأمین سرمایه‌مشابه این واسطه‌های مالی هستند، اما چون ما یک بازار سوداگری وحشتناک در بورس داریم عملاً شرکت‌های تأمین سرمایه‌ما کارگزار بورس شدند و کمتر در تأمین سرمایه فعالیت دارند.»

او در ادامه گفت: «در مجموع نباید ناامید باشیم، بلکه باید به دنبال ابزارهایی که در بازار فعالیت می‌کنند و این پروژه‌ها را قابل جذب می‌کنند برویم تا به پل میان سرمایه‌گذار و دولت تبدیل شوند. این نکته بسیار مهمی است و از زمان مسئولیت‌م در وزارت راه و شهرسازی چندین بار به این موضوع تأکید کرده‌ام. البته کار سختی است چون هم در بروکراسی دولت این اندیشه کمتر وجود دارد و هم نهادهای فعالی به آن صورت در بازار وجود ندارند، اما این نهادها را باید در بازار ایران پایه‌گذاری کرد تا میزان کارایی و بهره‌وری ما افزایش یابد. این نهادها هستند که ما را به بازارهای سرمایه متصل می‌کنند.»

آخوندی با بیان اینکه نمی‌توان فقط به بازار پولی و مالی توجه کنیم، گفت: «بازار سرمایه نیز باید مورد توجه باشد؛ سهم بخش حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی که یکی از بزرگترین بخش‌های اقتصادی ایران است در بازار سرمایه بسیار اندک است، به‌طوریکه سهم حمل‌ونقل نزدیک به صفر است و ساختمان هم سهم بسیار اندکی دارد. تعداد شرکت‌های ساختمانی که در بازار سرمایه حضور فعال داشته باشند، زیاد نیستند. قاعدتاً باید این بخش‌ها را به نحوی به سمت بازار سرمایه سوق دهیم که این موضوع ضرورت توجه به نهادهای بازار را بیشتر می‌کند. زیرا رفتن به سمت بازارهای سرمایه بدون نهادهای بازار اساساً امکان‌پذیر نیست همانطور که در بازار سرمایه بدون کارگزار حتی یک سهم هم نمی‌توان خریداری کرد.»



بررسی وضعیت بنادر ایران پس از رفع تحریم‌ها از دیدگاه کارشناسان

اگر لاینرها لنگر بیاندازند...

عاطفه نامداری



سال ۱۳۹۰ بندر شهید رجایی به بالاترین میزان عملکرد خود یعنی دو میلیون و هشتصد هزار TEU رسید و رشدی دو درصدی را تجربه کرد. در همین تاریخ بندر جبل علی توانست عملیات ۱۱ میلیون TEU را به انجام برساند و فاصله خود با ایران را بازهم افزایش دهد. با این حال رشد عملکرد بندر ایران، آن هم سه سال پس از آغاز تحریم رسمی کشتیرانی مدیران سازمان را خوشحال کرده بود چرا که رتبه ایران در میان صد بندر کانتینری برتر جهان، از ۴۸ به ۴۶ ارتقاء پیدا کرد. اما خوشحالی دوامی نداشت، در سال ۱۳۹۱ نمودار عملکرد بندر ایران، بازهم نزولی شد و ایران با عملکرد حدود دو میلیون و ۵۰۰ TEU به رتبه ۵۹ تنزل پیدا کرد و این روند ادامه پیدا کرد تا آنجایی که بندر شهید رجایی با عملکرد یک میلیون و ۷۰۰ هزار TEU به رتبه ۷۶ در میان بنادر رسید و نشانه‌هایی از تاثیر تحریم‌های خصمانه علیه جمهوری اسلامی ایران در بنادر نمایان شد. در همین زمان فعالیت ناوگان دریایی ایران محدود شد، تامین کشتی به سختی انجام شد و سفارش‌های ایران برای ساخت ۳۰ فروند کشتی با وجود پیش‌پرداخت متوقف شود. حذف پوشش بیمه‌ای شناورها به سبب فشارهای غرب، کشتیرانی‌های مستقلی که در این دوران سری هم به ایران می‌زدند را از حرکت باز داشت. نفت ایران تحریم شد و ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران هم به ناچار دست روی دست گذاشت. ناتوانی در انتقال پول و اعتبار و مراودات بانکی، راه‌تجار را هم بست دوران کوتاه رکود بندر ایران از راه رسید.

سه بهار گذشت تا اینکه در سیزدهمین روز سال ۱۳۹۴، وزیر امور خارجه دولت یازدهم، از لوزان خبر داد که اگر شرایط به خوبی پیش رود، تحریم‌ها تا حدود چهار ماه دیگر به یکباره لغو خواهد شد. حالا منتقدان به دنبال توضیح می‌گردند و کاردانان با اشتیاقی دوباره در پی برنامه‌ریزی برای دوران پس از تحریم هستند. در این میان تحلیل کارشناسان نشان می‌دهد که به سبب رکود بازار ایران در چند سال گذشته، با برداشته شدن تحریم‌ها روحی تازه در جان تجارت و مبادلات کشور دمیده خواهد شد. این یعنی سازمان بنادر و دریانوردی هم باید آمادگی خود را برای ارائه خدمات و سرویس در بنادر آماده کنند چرا که عمده مبادلات معمول کشور از طریق همین بنادر انجام می‌شود. اما آیا بنادر ما بعد از دوران رکود، برای خدمات‌دهی به خطوط کشتیرانی بین‌المللی آنقدر که باید چابک هستند؟ آیا وضعیت آبراه‌های کشور، لایروبی، تجهیزات یدک‌کشی و سیستم‌های هدایت کشتی مساعد است؟ آیا حال زیرساخت‌ها و تجهیزات مورد نیاز برای پهلوگیری، تخلیه و بارگیری و جابه‌جایی کالا در بنادر خوب است؟ آیا تعرفه‌های بندری، مدت انتظار کشتی‌ها، خدمات رفاهی، زیرساخت‌های فرهنگی و نیازهای اولیه برای سرویس‌دهی به خطوط کشتیرانی مرتفع شده است؟

ماهنامه بندر و دریا برای یافتن پاسخ این سوالات به سراغ بیشتر از ده نفر از کارشناسان، ذی‌نفعان، مدیران و معاونان اجرایی این حوزه رفته است. برخی به صراحت اعلام کردند که تمایلی برای پاسخ دادن ندارند و ترجیحشان این است پس از برداشته شدن تحریم‌ها اظهار نظر کنند. برخی هم آنقدر امروز وفردا و اما و اگر کردند تا **بزرگ** عطایشان را به لقاییشان بخشید.

* یادآوری می‌شود ترتیب مطالب در این گزارش بر اساس محتوای تخصصی و هم‌پیوندی گفت‌وگوها تنظیم شده است تا سیر روایی گزارش حفظ شده و امکان نتیجه‌گیری بهتر برای خوانندگان گرامی وجود داشته باشد. از این رو تقدم و تاخر سمت‌ها در چیدمان مطالب مدنظر نبوده است.

برای پذیرش لاینرها آمادگی کامل داریم



هادی حق شناس

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام آمار تخلیه و بارگیری بنادر ایران می گوید: «بالاترین نرم تخلیه و بارگیری در سال ۱۳۹۰ بود که حدود سه و نیم میلیون TEU کانتینر در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شده است. در سال ۱۳۹۳ این میزان به دو و نیم میلیون TEU کاهش پیدا کرد. مفهوم اش این است که ما تا رسیدن به ظرفیت سال ۱۳۹۰ یک میلیون TEU ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینر داریم، در حالی که در سه سال گذشته به ظرفیت بنادر ایران اضافه شده است.»

به اعتقاد هادی حق شناس ایران مشکلی برای پذیرش خطوط لاینری خارجی و کشتی های بزرگ ندارد: «چه از نظر بخش دریایی، چه به لحاظ تخلیه و بارگیری این آمادگی وجود دارد که کشتی های سایز بزرگ را بپذیریم.»

او درباره وضعیت لایروبی و خدمات یدک کشی در بنادر جنوبی ایران می گوید: «خوشبختانه هم شرکت هدایت کشتی خلیج فارس و هم شرکت نگین سبز خاورمیانه به عنوان دو شرکتی که متولی لایروبی و خدمات یدک کشی به شناورها و کشتی های تجاری هستند، هر دو آمادگی ارائه خدمات دارند. بیشترین خدمات لایروبی و یدک کشی را در سال ۱۳۹۰ داشتیم، در سه سال گذشته هم این ظرفیت وجود داشته اما چون حجم ورود کالا به کشتی کم شده بود، از این ظرفیت استفاده نشده است.»

به گفته حق شناس در صورت ورود کشتی های کانتینری و لاینرهای بزرگ هم از نظر یدک کشی و هم از نظر لایروبی امکان ارائه خدمات به بهترین شکل ممکن است: «هر دو شرکت، در دو سال گذشته



اقدام به خرید لایروپ و یدک کش کرده اند و از این نظر نگرانی نداریم.»

او درباره تجهیز و راه اندازی فازهای جدید بندر شهید رجایی می گوید: «نکته کلیدی این است که در حال حاضر فاز دو بندر شهید رجایی ساخته شده است و سازمان بنادر در حال خرید تجهیزات گنتری کرین و تجهیز فاز دو است. با تکمیل فاز دو شهید رجایی ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر شهید رجایی از سه میلیون به شش میلیون TEU افزایش پیدا می کند، پس نه تنها ظرفیت های گذشته کم نشده است، بلکه ظرفیت ها با خرید تجهیزات فاز دو، به دو برابر خواهد رسید.»

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در پاسخ به این پرسش که آیا زمان ورود گنتری کرین ها به ایران مشخص است، پاسخ داد: «برای خرید اقدام شده است، اما این که دقیقاً چه زمانی وارد بندر شده و نصب خواهند شد، مشخص نیست.»

زیرساخت هایی که منتظر تجهیزات مانده اند



محسن صادقی فر

دبیر انجمن پایانه داران داران بندری ایران

دبیر انجمن پایانه داران با بیان این مطلب که بندر شهید رجایی با موقعیت استثنایی در حوزه خلیج فارس و ظرفیت های بالقوه موجود در بنادر ایران زمینه های مساعدی را برای توسعه و رشد کشور فراهم کرده است، می گوید: «بندر شهید رجایی با توجه به موقعیت مناسب تر نسبت به بنادر جنوبی خلیج فارس همیشه برای خطوط کشتیرانی جاذبه های فراوانی را داشته است. متأسفانه بسیاری از خطوط کشتیرانی به دنبال تحریم ها به ناچار مجبور به ترک این بنادر شدند. مسلماً پس از برداشتن تحریم مجدداً خطوط کشتیرانی تمایل زیادی به بازگشت به بندر شهید رجایی دارند. اما آیا بندر شهید رجایی قابلیت پذیرش تمامی خطوط کشتیرانی را دارد؟ آیا ترمینال اپراتورها می توانند خدمات رقابتی ارائه کنند؟»

به اعتقاد محسن صادقی فر حفظ جایگاه بندر شهید رجایی بستگی به توان رقابتی آن با سایر بنادر اصلی منطقه و توانایی در پذیرش کشتی های بزرگ و میزان کارایی بنادر در تخلیه و بارگیری کانتینرها دارد: «برآورده ساختن انتظارات همه مشتریان و خطوط کشتیرانی، ارائه خدمات به موقع، داشتن تجهیزات کافی برای تخلیه، بارگیری و خدمات ترانشیپی و داشتن نرم افزارهای کارآمد و به روز، بهبود روش ها، بهبود رویه های بندری و گمرکی و همچنین فرآیندها و قوانین و مقررات از جمله مواردی است که نسبت به جذب و حفظ خطوط کشتیرانی و مشتریان بندر نقش بسزائی دارد.»

صادقی فر در ادامه توضیح می دهد: «بنادر ایران و به خصوص بندر شهید رجایی می توانند دروازه ای برای ترانزیت کالا به آسیای میانه و کشورهای شرق و غرب ایران باشد. بندر شهید رجایی می تواند جایگاه مناسبی برای ترانشیپ منطقه ای در سایه موقعیت ژئوپلیتیک ایران و کریدورهای ترانزیتی باشد. دلیل اصلی شکوفائی بنادر در منطقه خلیج فارس و دلیل اصلی سرمایه گذاری های کلان در حوزه بندری در این منطقه برای تبدیل شدن به بندر اصلی ترانشیپی در خلیج فارس است.»

او با یادآوری این مطلب که بیش از ۱۵ میلیون TEU از کانتینرهای وارده به منطقه خلیج فارس ترانشیپی هستند، می گوید: «بر اساس آمارهای منتشره کل آمار حوزه خلیج فارس حدود ۳۰ میلیون TEU

دو یال شرقی و غربی گنتری کرین و ترانسیتور بیاورید و با قراردادی ده ساله ترمینال به آنها واگذار شود و تجهیزات بعد از سپری شدن دوره‌ای مشخص بصورت BOT به سازمان واگذار شود.»

او در ادامه گفت: «تجهیزات موجود در پیشانی ترمینال دو با توجه به عمق ۱۷ متری کارایی لازم را نخواهد داشت و لازم است برای پیشانی گنتری کرین‌های با Outreach دسترسی به ۲۵ کانال نیاز است تا بتواند با توجه به عمق مناسب به کشتی‌های بزرگتری خدمات دهی داشته باشد و برای یال‌های ترمینال دو با توجه به عمق ۱۶ متر هم از گنتری کرین‌های موجود استفاده کرد و هم تعدادی را خریداری کرد.»

سازمان باید نگاه دولتی‌اش را تغییر دهد



محمد رضا قائم مقامی

رئیس هیات مدیره انجمن پایانه‌داران بندر ایران

در حالی که بسیاری از کارشناسان سازمان بندر و دریانوردی، معتقد به ضرورت رسیدگی به خدمات ارائه شده از سوی اپراتورها در بندر شهید رجایی هستند، رئیس انجمن پایانه‌داران ایران معتقد است که ضعف اصلی بندر شهید رجایی، به اسکله برمی‌گردد: «ضعف را بیشتر در کنار اسکله می‌بینم. خوشبختانه تجهیزات پشتیبانی در پایانه‌ها کافی هستند و می‌توانند سه تا سه و نیم میلیون TEU را جوابگو باشند. این میزان نیاز ما را تا پنج سال آینده تامین می‌کند. تجهیزات پایانه‌ها روزآمد است و وضعیت بهتری از اسکله دارند.»

محمد رضا قائم مقامی با ابراز رضایتمندی از وضعیت انبارهای ترمینال‌ها می‌گوید: «در حال حاضر دو چالش جدی در بندر شهید رجایی داریم: یکی بحث اعمال شیوه‌های جدید ترافیکی در بندر و

کانتینر است. بندر جبل علی با توجه به ایجاد ظرفیت ۱۹ میلیون TEU توانسته عملکردی در حدود ۱۴ میلیون TEU داشته باشد و اخیراً نیز در حال افزایش ظرفیت خود به ۲۵ میلیون TEU است. این بدان معنی است که رقیب ما در حوزه خلیج فارس در حال حاضر دارای ظرفیت مازادی در حدود ۵ میلیون TEU است و قصد افزایش ظرفیت خود به یازده میلیون TEU را دارد.»

به گفته او این در حالی است که بندر شهید رجایی در حال حاضر ظرفیتی در حدود سه میلیون TEU دارد و دو یال ۱۰۰۰ متری که حدوداً بیش از دو سال است ساخته شده اما فاقد تجهیزات است. نداشتن تجهیزات هم به معنی نداشتن آن ظرفیت است.

او با تأکید بر این که در حال حاضر بنادر ما تنها آمادگی پذیرش سه یا چهار خط کشتیرانی را دارند، می‌گوید: «ظرفیت بندر شهید رجایی کافی نیست و حضور بیش از سه چهار خط کشتیرانی در کشور ترافیک ایجاد کند و این ترافیک برای ما هزینه به همراه دارد. این طور نباشد که یک خط کشتیرانی بیاید و معطل تخلیه و بارگیری باشد و ما انتظار داشته باشیم که خط کشتیرانی کماکان به فعالیت خود ادامه دهد. چون آمدن شان یک چیز است و راضی نگه داشتن شان چیز دیگری است.»

صادق فر با اظهار تأسف از تجهیز نشدن فازهای دوم و سوم بندر شهید رجایی، بر ضرورت بهره‌برداری از این فازها تأکید می‌کند: «ما دو یال هزار متری داریم که می‌تواند ظرفیت ما را به شش میلیون TEU برساند، اما متأسفانه ما برای آن یال‌ها تجهیزات نداریم. اگر گنتری کرین باشد، ظرفیت ما به شش میلیون TEU می‌رسد و می‌توانیم شش خط دیگر را هم بپذیریم و کار بندر تسهیل خواهد شد. ظرفیت اسمی ما شش میلیون TEU است، اما چون تجهیزات نداریم عملاً با ظرفیتی معادل سه میلیون TEU کار می‌کنیم. وقتی تجهیزات نباشد، زیرساخت‌ها هم بی‌استفاده خواهد بود.»

با این حال صادق فر راهکاری دارد که با بهره‌گیری از آن هم می‌توان تجهیزات مورد نیاز در بندر شهید رجایی را تامین کرد و هم دروازه‌های کشور را به روی اقتصاد جهانی گشود: «اگر تحریم برداشته شود، خیلی از خطوط می‌خواهند به ایران بیایند، چون برای شان درآمد دارد. اما باید برای آن‌ها شرط و شروطی گذاشت. یکی از این شرایط می‌تواند تعهد ورود ترانزیت یا ترانزیت به بندر باشد. حتی من عقیده دارم ما می‌توانیم با برخی از شرکت‌های سرمایه‌گذار بندری یا خطوط کشتیرانی صحبت کنیم و بگوییم برای ما در این



دیگری آلودگی زیست محیطی این بندر است. اما وضعیت انبارهای ترمینال‌ها رضایت‌بخش است.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا ظرفیت بندر شهیدرجایی برای پاسخ‌گویی به سرویس‌گیرندگان کافی است، می‌گوید: «بندر شهیدرجایی می‌تواند تقاضای موجود در بازار را جواب بدهد، اما اگر اهداف بزرگ‌تری داشته باشد، چنین امکاناتی را ندارد. شاید از حدود یک سال پس از برداشته شدن تحریم‌ها، روند ورود کالاها به کشور آغاز شود. در این فاصله باید سیستم‌های بانکی، تجاری و بازرگانی به حالت قبل بازگردد.»

قائم مقامی با یادآوری این مطلب که سازمان بنادر و دریانوردی در حال حاضر تجهیزات کافی ندارد، بر ضرورت تغییر نگاه این سازمان تاکید کرده و می‌گوید: «سازمان باید نگاه دولتی خود را عوض کند و به بخش خصوصی اعتماد کند. سرمایه‌های بخش خصوصی باید هدایت شود. حجم سنگین سرمایه‌های بخش خصوصی آماده ورود به این صنعت هستند، همان‌طور که در پتروشیمی، تولید آهن، معادن و... وارد شدند و پیشرفت خوبی ایجاد کردند، می‌توانند در بنادر ما هم سرمایه‌گذاری کنند.»

به اعتقاد او سازمان باید برنامه و ساز و کار مشخصی برای جذب این سرمایه‌ها داشته باشد: «من فکر می‌کنم که بخش خصوصی توان کافی برای این کار را دارد. علت این که نمی‌آیند و سرمایه‌گذاری نمی‌کنند، این است که سازمان بنادر باید موانع پیش‌رو را بردارد و شرایط همکاری را تسهیل کند. سازمان باید برنامه‌ای برای جذب این سرمایه‌ها داشته باشد.»

زنگ خطر برای بندر شهیدرجایی



غلامرضا ماشینی
مدیر عامل شرکت سی دلف

ترافیکی را تنظیم کنند، اما این کار تا الان انجام نشده است.» این‌طور که کارشناس و بازنشسته سازمان بنادر و دریانوردی می‌گوید، علاوه بر مسایلی که باید در اسکله مدیریت شود، تردد بیش از سه هزار کامیون در بندر بندر شهیدرجایی و همچنین کشتی‌هایی که از محوطه‌های ۲۰۰ هکتاری به‌خاطر انتقال مواد معدنی به اسکله‌ها در حال تردد هستند، ترافیک چشم‌گیری در بندر ایجاد خواهد کرد: «این ترافیکی وحشتناک است؛ در شرایطی که کشتی‌ها وارد عمل شوند، دیگر نمی‌توانیم این ترافیک را برطرف کنیم و باید در دوره رکود فعلی، این مسایل را سامان‌دهی کنیم.»

اگرچه بسیاری از متصدیان بندری، هم‌چنان بر روزآمد و کافی بودن تجهیزات بندر شهیدرجایی تاکید دارند، اما ماشینی با نظر آن‌ها مخالف است و می‌گوید: «ما تجهیزات را به‌روز نکرده‌ایم. در یک دوره زمانی بحث رقابت در سازمان مطرح بود. اما الان شرکت‌هایی که در بندر فعالیت می‌کنند که شرایطشان موقتی است. شرکت‌هایی که در پیشانی کار می‌کنند و پیمانکاران اصلی ما در اسکله قراردادهای کوتاه‌مدت یک ساله و شش ماهه با سازمان دارند. با این قرارداد نمی‌توان انتظار داشت که تجهیزات را به‌روز کرد یا تعمیرات را به‌درستی انجام داد، چون هزینه‌بر است و تضمینی وجود ندارد.» با این حال، او هم‌چنان معتقد است که مهم‌ترین اولویت سازمان، تامین تجهیزات برای یال شرقی و تجهیز یال غربی بندر شهیدرجایی است: «مهم‌ترین کاری که سازمان باید انجام بدهد، این است که وضعیت خرید گنتری‌ها مشخص کند. می‌دانم که سازمان موانع مالی دارد، اما باید هرچه زودتر این موانع را چه از طریق بانک‌ها و چه از طریق بخش خصوصی که آمادگی سرمایه‌گذاری دارند، خریداری کند. سازمان باید هرچه سریع‌تر وارد عمل شود. باید کار کنیم و آستین‌ها را بالا بزنیم. دارد دیر می‌شود.»

تجهیز فاز دو شهیدرجایی در اولویت باشد



محمدحسین داجمهر
مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ابراز نگرانی از تجهیز نشدن اسکله‌های فاز دو بندر شهیدرجایی، می‌گوید: «متأسفانه سال‌های زیادی از ساخت اسکله‌های فاز دو بندر شهیدرجایی می‌گذرد اما هنوز تجهیز نشده است. در صورت رفع تحریم‌ها و بازگشت خطوط کشتیرانی بین‌المللی به ایران، طبیعی است که این حجم یک‌باره افزایش پیدا نخواهد کرد و اگر سازمان بنادر و دریانوردی به‌درستی و به‌موقع برای تجهیز بنادر اقدام کند، با بحران مواجه نخواهیم شد.»

با این حال محمدحسین داجمهر به تصمیم‌سازان این حوزه هشدار می‌دهد که در صورت از دست دادن فرصت‌ها برای تجهیز بنادر، دیگر زمانی برای جبران نخواهیم داشت: «اگر سازمان بنادر و دریانوردی همین قدر به‌کندی سال‌های گذشته پیش برود، قطعاً برای سرویس‌دهی به شناورها با بحران مواجه خواهیم شد.» او از وضعیت لایروبی و تجهیزات دریایی بنادر جنوبی رضایت نسبی دارد اما تاکید می‌کند که باید برای تجهیزات بندری فکری کرد و چاره‌ای جست: «برای فعالیت شناورها، از نظر لایروبی و موارد این‌چنینی شرایط مطلوب نیست که البته ما را دچار مشکل نمی‌کند، ما باید تجهیزات را در بنادر ارتقا بدهیم.»

غلامرضا ماشینی در ارزیابی وضعیت پذیرش و سرویس‌دهی به ترافیک بالاتر کشتی‌ها، پس از برداشته شدن تحریم‌ها می‌گوید: «ما این کار را قبلاً هم انجام داده‌ایم و جای نگرانی کلی وجود ندارد، اما در این دوره رکود باید آمادگی‌هایی برای شرایط پیش‌روی مان پیدا کنیم.»

به اعتقاد او مهم‌ترین رکن برای آماده‌سازی بندر شهیدرجایی، رسیدگی به وضعیت دو پیشانی بندر است که حالا در اختیار دو شرکت سینا و بتا قرار گرفته‌اند: «باید از نظر آماده‌سازی گنتری‌ها از همین حالا تمهیدات لازم را به‌عمل بیاورند. سازمان باید طوری برنامه‌ریزی کند که این شرکت‌ها آمادگی کامل داشته باشند، چون نخستین جایی که باید آماده باشد، اسکله‌های کانتینری است که در شرایط فعلی من این بخش را آماده برای آن حجم کار نمی‌بینم. تجهیزات هنوز آمادگی ۹۰ درصدی را که معمولاً مورد نظر است، ندارند و این یک زنگ خطر است.»

نگرانی دیگر ماشینی، وضعیت معابر آبراه‌ها برای تردد کشتی‌ها در ترافیک بالاست، چرا که به گفته او این معابر برای ترافیک‌های بالاتر تعریف نشده‌اند و آمادگی کافی نخواهند داشت: «حتی اگر اسکله خوب کار کند، به‌دلیل این که بخشی از کانتینرها در STY تخلیه می‌شود و بخش اعظم به‌خاطر شرایط قراردادی‌شان که براساس BSD است باید به پایانه‌های دیگر انتقال پیدا کنند، معابر ما آمادگی حجم بالای ترافیک را ندارد. بندر باید از حالا یک طرح



افزایش دهد: «تحمیل‌هایی که برای ساخت اسکله‌های سنگین غیراقتصادی وجود دارد، سازمان را ناچار می‌کند که تعرفه‌ها را بالا ببرد و فشار بر روی مشتریان بیشتر شود. مجلس و جاهای دیگر سازمان بنادر را مجبور کرده‌اند بنداری بسازد که نیازی به آن‌ها وجود ندارد و غیراقتصادی هستند. سازمان هم مجبور می‌شود برای تامین این هزینه‌ها، پول بگیرد و برای همین تعرفه‌ها را بالا می‌برد.»

نیازسنجی برای توسعه بنادر



محمدعلی اصل سعیدی پور

سرپرست معاونت امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

سرویس گیرندگان بخش خصوصی از تجهیز نشدن فاز دو بندر شهید رجایی گلایه دارند و کندی در تجهیز اسکله‌ها را مشکل ساز می‌دانند، این در حالی است که سرپرست معاونت امور بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان خوشبین است و می‌گوید برای پذیرش کشتی‌های نسل جدید برنامه‌ریزی مشخصی دارند: «برنامه‌ریزی‌هایی برای شرایط پس از تحریم انجام شده است

داجمر تنها راه افزایش بهره‌وری در بنادر را بهره‌مندی از تجهیزات روزآمد و کافی می‌داند: «ما باید فاز سه بندر شهید رجایی را به بهره‌برداری برسانیم تا سطح پذیرش کشتی‌ها و در نتیجه بهره‌وری افزایش پیدا کند. سطح پذیرش کشتی‌های با ظرفیت بالا را ارتقا دهیم و برای این کار مهم‌ترین موضوع تجهیزات و فعال کردن اسکله‌ها است.»

رقابت باید منطقی و دوسویه باشد

مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران معتقد است که فعالیت این شرکت و کشتیرانی‌های ایرانی در شرایط رقابتی مشکل خاصی نخواهد داشت، به شرطی که این رقابت منطقی و دوسویه باشد: «شرکت‌های بین‌المللی قبلاً هم در بنادر ما فعالیت می‌کردند و ما با هم رقابت می‌کردیم. برای پیشرفت این بخش، فضا باید فضای رقابتی باشد. ما در فضای رقابتی می‌توانیم بهترین کیفیت و خدمات مناسب را داشته باشیم.»

داجمر می‌گوید: «به شرطی که این فضای رقابتی، یک فضای منطقی و دوطرفه باشد، همان‌طور که ما اجازه می‌دهیم خطوط خارجی به بنادر ما بیایند، بنادر خارجی هم باید اجازه می‌دهند که کشتی‌های ایرانی در آن بنادر تردد کنند.»

سازمان را مجبور به ساخت بندر غیر اقتصادی کرده‌اند

او یک پیشنهاد هم برای سازمان بنادر و دریانوردی دارد، پیشنهادی که براساس گفته‌های او، راه‌گشایی از آن وجود ندارد: «تعرفه‌ها هم باید رقابتی شود. تعرفه‌های ما نسبت به بنادر جنوب خلیج فارس تا سه و نیم برابر بیشتر است، این شرایط مطلوبی نیست و خیلی‌ها را فراری می‌دهد. سازمان بنادر باید در تعرفه‌ها تجدید نظر کند.» داجمر معتقد است که فشارهای غیرکارشناسی که از بیرون از سازمان بنادر و دریانوردی به این مجموعه تخصصی تحمیل می‌شود، سبب شده است که سازمان بنادر برای تامین هزینه‌ها، میزان تعرفه را

که مربوط به امروز و دیروز نیست. ما بیشتر از شش هفت سال است که برنامه ریزی های کلانی را برای بندر شهید رجایی شروع کرده ایم تا پذیرای کشتی های نسل هفتم و هشتم باشیم.»

محمدعلی اصل سعیدی پور با یادآوری موفقیت این بندر برای پهلوهدی به کشتی هایی با ظرفیت ۱۴ هزار TEU تا کاید می کند که بندر شهید رجایی برای اتفاقات آینده، آماده است: «ما در سال ۱۳۹۰ توانستیم دو میلیون و ۸۰۰ هزار TUE کانتینر بزنیم. الان در بندر آمادگی این را داریم که جابه جایی کانتینر (move) در ساعت را تا ۳۰ move در ساعت داشته باشیم، اما الان بین ۲۲ تا ۲۷ جابه جایی کانتینر در ساعت داریم که بستگی به سایز کشتی و نوع گنتری که اختصاصی پیدا می کند، دارد.»

او از برنامه های سازمان برای ارتقای تجهیزات بندر شهید رجایی خبر می دهد تا سرویس دهی به شناورها در شرایط مطلوبی انجام شود: «یکی از برنامه های آتی سازمان این است که یال های چپ و راست را به گنتری های سوپر پست پاناما کس جدید مجهز کند. در این شرایط ظرفیت اسمی به شش میلیون TEU خواهد رسید و آمادگی پذیرش کشتی های بزرگ را خواهیم داشت. اما در حال حاضر تا کشتی های ۱۴ هزار TEU ظرفیت داریم.»

او در پاسخ به این سوال که این برنامه ها چه زمانی به فاز اجرایی خواهند رسید، می گوید: «این برنامه ها زمان بندی مشخصی دارد اما به جزئیات نمی توانم بگویم، چون برخی از این پروژه ها هنوز تاریخ قطعی ندارند و در فاز مطالعه هستند، باید نتایج مطالعات مشخص شود تا بتوانیم براساس آن برنامه ریزی کنیم.»

سعیدی پور همچنین درباره تجهیزات دریایی این بندر می گوید: «تجهیزات دریایی خوبی داریم، کانال ما نزدیک به ۱۵ متر عمق دارد و ورود کشتی های تا ظرفیت ۱۴ هزار TEU را به راحتی می توانیم پذیرا باشیم. اسکله ها عمق مورد قبول را دارند، تجهیزات دریایی یدک کشی، پالوت ها و برنامه نرم افزاری VTS همه آماده هستند.»

با این حال سرپرست معاونت امور بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از ضرورت ارتقای تجهیزات و وضعیت بنادر آگاه است و توضیح می دهد: «برای رفع نیازهای آینده باید شرایط فعلی را توسعه بدهیم که این موضوع در دستور کار معاونت تجهیز و توسعه بنادر سازمان قرار گرفته و در حال پی گیری است. در حال نیازسنجی هستیم و خرید تجهیزات در برنامه است.»

کشتیرانی محدودتر می شوند. پس قدرت چانه زنی کشتیرانی ها هم در حال افزایش است و می توانند کشتیرانی های کوچک تر را خرد کنند. این ها به دنبال انحصار در بازار هستند، اعمال قدرت می کنند و رقبای کوچک تر را از بازی به در می کنند.»

به گفته این کارشناس، کشتی های بزرگ تر به بنادر کم تری سفر می کنند و این لزوماً به سود بنادر نخواهد بود: «بنادر کم تری می توانند عملیات پهلوهدی این کشتی های بزرگ را انجام دهند. این کشتی های کوه پیکر در روند فیدرینگ و Direct Call هم تغییر ایجاد می کنند و باعث می شود که کشتی های بزرگ گذشته ما با ظرفیت ۱۱ هزار TEU به بالا، به صورت آبشاری به بنادر کوچک تر بیایند.»

رستگاری توضیح می دهد: «بنادری که پس از هاب در جایگاه دو و سه بودند، میزبان کشتی هایی با ابعاد متفاوت خواهند بود. به طور مثال اگر می گفتیم رنج اقتصادی کشتی های خاورمیانه شش تا هشت هزار TEU است، یا در آمریکای شمالی مثلاً ۱۱ هزار است، تمام این ها تغییر می کند. بنادر مجبور به اسکله سازی می شوند، چون کشتی های بزرگ سابق، کشتی های کوچک فعلی خواهند بود.»

او با همه این توضیحات نتیجه می گیرد که احتمالاً تا پنج سال آینده بندر شهید رجایی باید پذیرای کشتی های ۱۱ تا ۱۴ هزار TEU باشد: «این موضوع مستلزم توسعه ظرفیت فیزیکی بندر است. علاوه بر این موضوع رقابت هم هست، حجم سرمایه گذاری های بندری منطقه هم مشخص است. زمانی می گفتیم برای توسعه بنادر در منطقه ۴۶ میلیارد دلار سرمایه گذاری شده اما الان فقط عربستان سعودی ۳۰ میلیارد دلار در بنادرش سرمایه گذاری کرده است.»

به گفته او در شرایطی که همه می خواهند هاب منطقه باشند و جریان ترانشیپ را به دست بیاورند، کسی موفق خواهد بود که توانسته زنجیره های تامین را کسب کند و الان جبل علی پیشتر است.

لاپروبی کانال ورودی در اولویت باشد



حسن تیمور تاش | دبیر کل اتحادیه مالکان کشتی ایران

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی هم مانند کارشناسان دیگر می گوید ظرفیت فعلی بندر شهید رجایی تا یک سال پس از آغاز برداشته شدن تحریم ها کافی خواهد بود، اما او معتقد است که فعلاً نیازی به ساخت و ساز فیزیکی در بنادر وجود ندارد، اما باید به فکر اقدامات اساسی مدیریتی باشیم: «حجم کشتی ها روز به روز بالاتر می رود، طبیعی است که وقتی حجم بالا برود، آب خور هم بالا می رود. ما در پای اسکله بندر شهید رجایی نزدیک ۱۷ متر آب خور داریم و همه همین را می گویند. این خیلی هم خوب است، اما کانال ورودی ما تنها ۱۴ متر است.»

حسن تیمور تاش توضیح می دهد: «این خیلی ساده است. شما باید فکر کنید و بعد می بینید نخستین کاری که باید بکنیم تا آمادگی پذیرش کشتی های بزرگ را داشته باشیم، لاپروبی کانال است. باید خواه ناخواه کانال را آماده ۱۷ متر آب خور کنیم، پس یکی از کارهایی که باید مد نظر قرار بگیرد، لاپروبی بنادر است.»

این طور که تیمور تاش می گوید، پس از لاپروبی بنادر، نوبت به

چهره بنادر داتما تغییر می کند



مهدی رستگاری | رئیس امور تحقیق و توسعه شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

این طور که رستگاری می گوید نباید دل مان را به این که می توانیم به کشتی های ۱۱ هزار TEU سرویس بدهیم، خوش کنیم، چرا که به زودی کارکرد این کشتی ها تغییر خواهد کرد: «بحث امروز صنعت کشتی سازی، بحث افزایش سایز کشتی ها است. با توجه به توسعه ای که در کانال پاناما انجام شد حالا کشتی های نئوپاناما کس و سوپر پست نئوپاناما کس در این مسیر تردد دارند و چهره بنادر دنیا را عوض کرده اند. زمان آن رسیده که بنادر خودشان را برای پذیرش کشتی های کوه پیکر آماده کنند.»

از سوی دیگر به گفته او بازار رقابت هم چندان منصفانه نیست و اتحادیه های کشتیرانی به سرعت محدود شده اند: «اتحادیه های

ضرورت نوسازی و تقویت ناوگان لایروبی



سید اسماعیل موسوی

مدیر عامل شرکت نگین سبز خاورمیانه

مدیر عامل شرکت نگین سبز خاورمیانه معتقد است که علاوه بر زیرساخت‌های بندری، تجهیزات و آمادگی سرویس دهی به شناورها، عوامل دیگری هم در شکوفایی و موفقیت بنادر تاثیرگذار هستند و همین موضوع امکان رقابت در فضای برابر را تحت تاثیر قرار داده است: «در حوزه مهندسی در یک رقابت نسبتاً برابر با جیل علی هستیم. آن چه که ما را در مقایسه با این بندر عقب انداخته، به بخش‌های دیگر باز می‌گردد. در مهندسی بنادر کمتر عقب هستیم، امکانات زیرساخت متناسب با شرایط مملکت خیلی خوب آماده شده است. زیرساخت مناسبی را در بنادر به‌ویژه در بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی (ره) و بندر بوشهر فراهم کرده‌ایم و اراضی پشتیبانی خوب و غنی داریم، اسکله‌ها هم ظرفیت پذیرش بالایی دارند.»

به گفته سید اسماعیل موسوی با وجود همه این زیرساخت‌ها

تامین تجهیزات می‌رسد: «وقتی آب‌خور کشتی بزرگ می‌شود، طبیعی است که پهناي آن هم زیاد خواهد شد. گنتری کرین‌هایی که ما در محوطه بندر داریم، تنها می‌توانند حدود ۱۷ متر از پهلوئی اسکله بارگیری یا تخلیه کانتینر را انجام دهند. وقتی کشتی‌های بزرگ‌تر بیایند، این گنتری کرین‌ها فایده‌ای ندارند و شما باید همیشه کشتی را جابه‌جا کنید.»

این یعنی یک‌بار کشتی را از پهلوئی راست، پهلو داد و بار دیگر از چپ؛ موضوعی که به گفته دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی از نظر قوانین دریانوردی دچار اشکال است، چرا که برای تخلیه و بارگیری نباید همیشه کشتی را جابه‌جا کرد: «پس باید گنتری کرین‌هایی داشته باشید که بوم آن به فاصله‌های ۲۵ متر برسد. پس اولویت دوم تجهیزات است.»

از مدیریت زمان غافل شدیم

تیمورتاش در ادامه بر ضرورت مدیریت زمان در بنادر تاکید می‌کند و هشدار می‌دهد که زمان، معیار تاثیرگذاری در جذب و رضایت‌مندی خطوط کشتیرانی است: «مطلب مهم دیگر، مدیریت زمان است. چند و بندو می‌توانیم در فاز دو بندر شهیدرجایی داشته باشیم؟ اگر می‌خواهید سرعت عمل داشته باشید، باید هر یک و نیم روز بتوانید یک کشتی کانتینری را تخلیه کنید. مشکل ما سرعت عمل است که آن هم به وضعیت تجهیزات ارتباط دارد. وقتی کشتی را به بندر شهیدرجایی می‌آورید، دو تا سه گنتری کرین می‌توانند تخلیه و بارگیری کنند، اما در بندری مانند جیل علی ممکن است هشت گنتری کرین روی هشت انبار بیاید و شروع به تخلیه کند و کشتی در پنج ساعت تخلیه شود، اما همین کشتی دو تا سه روز ممکن است در بنادر ما معطل شود.»





سبز قرار دارد که شامل چهار فروند هاپرساکشن، سه فروند کاتر ساکشن و تعدادی چنگکی در جنوب و سه فروند هاپرساکشن و سه کاترساکشن در شمال است. شناورهای هاپر امکان ایجاد عمق حوضچه نسبت به جذر در حدود ۱۶ تا ۱۷ متر دارند. این طور که موسوی می گوید در حال حاضر کشتی های ۹ هزار TEU نیز وارد بندر شهید رجایی شوند، اما باید شرایطی فراهم شود که کشتی های بزرگ با ظرفیت بالا بدون سبک سازی وارد بندر شوند و از سوی دیگر هم باید امکان تخلیه در کمترین زمان وجود داشته باشد و خدمات بندری دیگری که صاحبان کالانیاوند آن هستند، به خوبی ارائه شود.

همین موضوع شرکت نگین سبز خاورمیانه را به این فکر واداشته است که دست به نوسازی و تجهیز دوباره ناوگان لایروبی کشور بزنند: «با توجه به این که شناورها از عمر بالایی برخوردار هستند و هزینه تعمیر و نگهداری زیاد شده است، از طرفی هم راندمان کار تا مقدار زیادی کاهش پیدا کرده بود، براساس تاکیداتی که سازمان بنادر داشت و امکان سنجی، بازاری شناسی، مطالعات اقتصادی و میدانی که خودمان انجام دادیم، به این جمع بندی رسیدیم که ناوگان لایروبی را نوسازی و تقویت کنیم.»

او توضیح می دهد: «ظرفیت هاپرساکشن های فعلی ناوگان ما، سه هزار متر مکعب با عمق حدود ۱۷ متر در شرایط ویژه است اما هاپرساکشن های جدید بیش از دو برابر این ظرفیت دارد و تا عمق ۲۵ متر هم لایروبی می کند. همچنین یک فروند چنگکی در حال ساخت داریم که تا خرداد وارد ناوگان می شوند. قرارداد خرید دو فروند چنگکی دیگر منعقد شده است و به دنبال تامین مالی هستیم که از طریق وجوه اداره شده سازمان انجام می شود.»

بازهم جبل علی رونق بیشتری دارد: «یکی از مهم ترین عوامل تاثیرگذار، عامل سیاسی است. در فضای متلاطم سیاسی جهان و منطقه، هنگامی که ایران، به حق شعار استقلال سر می دهد، رقبا هم بی کار نمی نشینند، آن ها از قیل دست به کار شده اند، فعالیت هایشان را توسعه داده اند. از طرفی دیگر تحریم ها هم موضوع را تشدید کرده است و برای همین شاهد توقف فعالیت های سیاسی و تا حدودی پس رفت هستیم.»

با این حال او امیدوار است که با توافق هسته ای تجارت بازهم در بنادر ایران رونق بگیرد: «هرچه رونق بیشتر باشد کار ما در زمینه لایروبی بیشتر خواهد بود. به همین دلیل هم خودمان را برای آن زمان مهیا می کنیم و امیدواریم که عقب نماییم تا بتوانیم حداقل در ایمنی عبور و مرور که بخش اعظم آن به لایروبی ارتباط دارد، پاسخ گوی نیازها باشیم.»

به گفته موسوی هرچند که وضعیت فعلی لایروبی در بنادر رضایت بخش است، اما این شرکت که وظیفه لایروبی بنادر شمالی و جنوبی را به نیابت از سازمان بنادر عهده دار شده است، در حال تجهیز و بازسازی ناوگان خود برای پاسخ گویی به شرایط پس از تحریم است: «بندر شهید رجایی مهم ترین بندر تجاری ایران است، طرح توسعه فاز دوم شهید رجایی این امکان را داد که کشتی های سوپر پست پانامکس هم وارد شوند و به تازگی هم با سفر ریاست جمهوری به بندرعباس مقرر شد که فاز سوم هم به زودی شروع شود. تا جایی که می دانم سازمان از طریق مشاور زمینه برگزاری مناقصه را فراهم کرده است. هم توسعه فاز سه در بخش خشکی و اسکله و توسعه بارانداز در این مناقصه قید شده است و هم موضوع لایروبی.»

در حال حاضر ناوگان لایروبی سازمان بنادر در اختیار شرکت نگین

تغییر در نقش اپراتورهای بندری ضروری است



حسین چراقی

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

حسین چراقی معتقد است که سازمان بنادر و دریانوردی برای انعقاد قرارداد با خطوط کشتیرانی باید استراتژی مشخص و از پیش تعیین شده‌ای داشته باشد، چرا که دیگر ناچار به پذیرش گزینه‌های محدود نیست، پس زمان آن رسیده است که یک بازی برد-برد آغاز شود: «سازمان بنادر باید خطوط کشتیرانی آماده را دسته‌بندی کند و برای امضای توافق و قرارداد با هر یک برنامه خاصی داشته باشد. اگر استراتژی مشخصی داشته باشیم، قراردادهایی را که پیش روی این شرکت‌ها می‌گذاریم، نتیجه خوبی برای ما به همراه خواهند داشت.»

او می‌گوید که حاصل این بازی برد-برد برای ایران ایجاد بازار و ترافیک پایدار کالا و کشتی خواهد بود: «در برنامه سازمان بنادر حتما باید این اولویت‌ها دیده شود. یکی بحث ترانشیپ و دیگری موضوع حمل و نقل کالا از بنادر. اما نباید فراموش کنیم که اگرچه سازمان باید آمادگی و هوشیاری کامل برای عقد قراردادهای دو جانبه با خطوط کشتیرانی داشته باشند اما برای رسیدن به این جایگاه باید کیفیت خدماتی که به این خطوط ارائه می‌شود، مطابق با استانداردهای بین‌المللی باشد.»

تغییر در فرآیندهای عملیاتی و اجرایی ضروری است

این یعنی در سطح جهانی خدمات باید رقابت‌پذیر باشند. اما برای رسیدن به این کیفیت چه باید کرد؟ چراقی توضیح می‌دهد: «در دوران تحریم، خدمات فنی و مهندسی بسیار خوبی در بنادر ما انجام شد که از نظر زیرساختی رقابت‌پذیری بنادر را در وضعیت مناسبی قرار داده است. البته در مقایسه با بنادر خلیج فارس مثل جبل علی نیستیم اما وضعیت ما نسبت به دوران پیش از تحریم مقداری رقابت‌پذیرتر شده است.»

به گفته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر استان گیلان سطح خدمات بندری و دریایی ما حداقل باید در سطح استانداردهای منطقه‌ای باشد: «وضعیت زیرساخت‌ها در دوران پس از تحریم شاید آن قدرها مهم نباشد چرا که این زیرساخت فعلا کافی است، اما سازمان بنادر باید تغییرات اساسی در فرآیندها را آغاز کند و به دنبال بهبود این فرآیندها باشد. تغییر در فرآیندهای عملیاتی و اجرایی کلید اصلی بهره‌وری بنادر کشور برای افزایش توان رقابتی است. ما باید زیرساخت‌ها را طوری تهیه کنیم که بتوانیم خدمات مطلوب را در کم‌ترین زمان و با کم‌ترین هزینه نسبت به رقبای ما به مشتریان ارائه دهیم.»

چراقی سه محور اصلی برای تغییر در فرآیندهای عملیاتی و اجرایی برشمرد: «نخست تغییر در مفاهیم یا پارادایم‌های مدیریت بنادر و توجه به مدیریت تقاضا محور در بنادر است؛ امروزه مدیریت در بنادر پیشرفته و پیشرو تقاضا محور است و ارائه خدمات متناسب با تقاضا و خواسته مشتری انجام می‌شود. دوم تقویت نقش رهبری سازمان در صنعت حمل و نقل دریایی و بندری چه در حوزه بین‌المللی و چه در حوزه منطقه‌ای است و سوم بیشینه کردن سهم بخش خصوصی برای افزایش سهم بازار است.»

به گفته او اگر برنامه کشور رسیدن به سهم بیشتری از بازار حمل و نقل منطقه‌ای است، حتما باید نقش بخش خصوصی را

پررنگ‌تر کرد تا بتوانیم به توسعه رقابت‌پذیری بنادر برسیم: «باید نگاه جامعی به نقش بنادرمان در زنجیره تامین داشته باشیم. موفقیت بنادر تراز اول در همین نکته است که آن‌ها بندر را یک حلقه اثرگذار در زنجیره تامین تلقی می‌کنند. چرا که بنادر شامل مجموعه‌ای از سازمان‌های لجستیکی، حمل و نقل و اپراتورهای مختلف هستند و به همین دلیل هم می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در خلق ارزش برای مشتریان داشته باشند. اما در ایران این موضوع مهم در گرو تغییر در فرآیندهای معیوبی است که در سیستم لجستیک معیوب کشور ما وجود دارد.»

این طور که چراقی تحلیل می‌کند، برای رسیدن به این هدف باید نقش اپراتورهای بندری بخش خصوصی تغییر کند: «باید شرایط قراردادهایشان را تغییر دهیم تا آن‌ها هم نقش فعال‌تری در زنجیره تامین ایفا کنند. باید از ایستایی کالا در بنادر جلوگیری کنیم و بنادر ما به بنادر پویا تبدیل شوند که نتیجه آن حرکت سریع کالا در زنجیره تامین و تغییر ماهیت نقش بنادر هست. اگر این اتفاق نیفتد بنادر ما به یک نقطه گلوگاه تبدیل می‌شوند، نقاطی که کالا در آن‌ها متوقف شده و در نتیجه تجارت را متوقف می‌کند.»

خطوط کشتیرانی خیلی زود به ایران بازمی‌گردند



جلیل اسلامی

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی با یادآوری این موضوع که پیش از تحریم بیشتر از ۲۰ خط کشتیرانی بین‌المللی در بنادر ما حضور داشتند و حالا چندتای آن‌ها برگشته‌اند، می‌گوید: «با توجه به مراجعه و تماس‌های شرکت‌های مختلفی که در حوزه کشتیرانی و سرمایه‌گذاری از طرف شرکت‌های خارجی اتفاق افتاده است، فکر می‌کنم مطالعه خوبی توسط آن‌ها انجام شده است که اگر بتوانند به ایران بیایند، در کدام زمینه‌ها می‌توانند فعالیت کنند؛ بر همین اساس وقتی تحریم‌ها برداشته شود، شاهد برگشت سریع و فوری شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی خواهیم بود.»

جلیل اسلامی چند عامل را در میزان آمادگی ما در حوزه جذب سرمایه‌گذاری خارجی دخیل می‌داند: «این موضوع بستگی به میزان آمادگی ما از نظر تهیه بسترهای قانونی و بیشتر از همه نگاه استراتژیک به این موضوع دارد. این که چقدر آمادگی داریم و چقدر از این سرمایه‌گذاری‌ها استقبال می‌کنیم.»

به گفته او در حوزه‌هایی مثل ترانزیت، حمل و نقل و کارهای ارزش افزوده حجم کار بسیار سنگین است که باید زیرساخت‌ها از نظر قوانین و مقررات و زیرساخت‌های فیزیکی مدیریت شوند: «این موارد نیازمند همکاری بسیار جدی بخش دولتی با شرکت‌های خصوصی است تا بتوانند با کمک هم دیگر این زیرساخت‌ها را فراهم کنند. از سوی دیگر تغییرات ترانزیتی نشان می‌دهد که این بخش یکی از آماده‌ترین و در دسترس‌ترین بخش‌هاست که می‌تواند حجم ترانزیت را براساس اهدافی که در برنامه‌ها اعلام شده است [از ۲۰ میلیون تن تا حتی ۵۰ میلیون تن] افزایش دهد.»

براساس تحلیل اسلامی، کارشناسان حمل و نقل دورنمای مثبتی از گسترش این صنعت برای ایران ترسیم کرده‌اند. اما برای رسیدن به این دورنمای مثبت دو راهبرد کلی در گروه‌های مختلف تجربه

می‌گوید: «تجهیزات فعلی ما سن بالایی دارند و از سوی دیگر از نظر قدرت و میزان مانورشان به‌روز نیستند. ما باید این دو مساله اصلی را برطرف کنیم.»

به گفته او سیستم‌های قبلی شناورها از یک پروانه ثابت استفاده می‌کردند که قدرت مانور محدودی داشت و برای کشتی‌های کوچک به کار می‌آمد. اندکی بعد یک‌کش‌هایی با دو پروانه ثابت به بازار آمدند که قدرت بیشتری داشتند، اما امروزه دیگر این یک‌کش‌ها هم کارساز نیستند. چرا که اندازه کشتی‌ها روز به روز در حال افزایش است: «در نهایت یک‌کش‌ها به شناورهای به اصطلاح شاتل و ASD تبدیل شدند که خود پروانه با کاسه می‌چرخد و قدرت مانور بالایی به یک‌کش‌ها می‌دهد که امروزه این یک‌کش‌ها در بنادر متداول شده‌اند.»

فروغی با تاکید بر این که باید خودمان را برای شرایط پس از تحریم مهیا کنیم، می‌گوید: «هم از نظر تعداد یک‌کش‌ها و هم از نظر قدرت مانورشان باید وضعیت بهبود پیدا کند. برای این کار ما نزدیک به یک سال است که به دنبال ساخت یک‌کش هستیم تا یک‌کش‌های به‌روز اروپایی را در اختیار داشته باشیم. همه کارها را انجام داده‌ایم و به‌زودی این یک‌کش‌ها آماده خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت هدایت کشتی خلیج فارس توضیح می‌دهد: «برای این که بتوانیم صنایع داخلی مان را هم منتفع کنیم، برنامه‌ریزی کرده‌ایم که چهار فروند از این یک‌کش‌ها با مشارکت اروپایی‌ها در خود ایران ساخته شود. خیلی از کارها جلورفته است و در مراحل پایانی هستیم و فکر می‌کنم در چند ماه آینده بتوانیم این یک‌کش‌ها را در کشور داشته باشیم.»

به گفته او همه چیز بستگی به موضوعات اداری دارد. چرا که این شرکت کار تخصصی خود را برای تامین و خرید این یک‌کش‌ها انجام داده است: «هماهنگی‌ها از قبل انجام شده است و در صورت انجام مراحل اداری تا کم‌تر از شش ماه آینده این یک‌کش‌ها به ناوگان ما اضافه خواهد شد.»

فروغی نگرانی از نیروهای متخصص مورد نیاز برای این یک‌کش‌های جدید ندارد: «از نظر نیروی انسانی در حال حاضر

شده است: «معمولاً در کشورهای دیگر دو اتفاق افتاده است. یا ترمنال اپراتورهای بین‌المللی آمده‌اند، بخشی از بندر یا تمام بندر را گرفته‌اند، تجارت‌شان را آورده‌اند و شبکه حمل‌ونقلی یا شبکه لجستیک خود را در آن جا متمرکز کرده‌اند. یا خطوط کشتیرانی عمده آمده‌اند و جایی را به‌عنوان هاب فعالیت خودشان برای حمل‌ونقل استفاده کرده‌اند. این که در کشور ما با مجموعه پارامترهای موجود به کدام راهبرد برسیم موضوعی است که در حال بررسی آن هستیم.»

باید یک‌کش‌ها را به‌روز کنیم



احمد فروغی
مدیرعامل شرکت هدایت کشتی خلیج فارس

مدیرعامل شرکت هدایت کشتی خلیج فارس که از سوی سازمان متولی ارائه خدمات هدایت کشتی و تامین یک‌کش است، پیش‌بینی می‌کند که با رفع تحریم‌ها، تردد کشتی‌ها به کشور بسیار زیاد خواهد شد: «در چند سال گذشته ساینز کشتی‌ها به‌شدت بالا رفته است. اگر تحریم برداشته شود، در کوتاه‌مدت می‌خواهند نبود ناشی از تحریم را جبران کنند و کالاهایی که نیامده است یا خارج نشده است را مبادله کنند؛ بنابراین منطقی است که به‌ویژه در بخش کانتینری کالاهار با کشتی‌های بزرگ جابه‌جا کنند.»

احمد فروغی در ارزیابی وضعیت فعلی یک‌کش‌ها در بنادر ایران

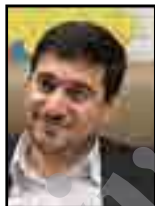


بندر شهید رجایی می‌گوید: «شرایط تحریم ما را به سمت پذیرش کشتی‌هایی سوق داد که از استاندارد شناورهای کانتینربر فاصله داشتند و این امر تاثیر به‌سزایی در کاهش راندمان داشت که البته با بهره‌گیری از تجربه و مهارت کارکنان از شدت تاثیر آن کاسته شد.» به گفته او در حال حاضر با توجه به مدنظر قراردادن شرایط و با تجهیزات فعلی شرکت بتا توان عملکرد چهار هزار TEU در روز را با بهره‌گیری از ۱۰ دستگاه گنتری کرین دارد: «تعداد Move بستگی به عوامل متعددی از قبیل زیرساخت‌ها، توانایی و قابلیت تجهیزات، مهارت پرسنل، توانایی‌های فنی و نوع کشتی‌های ورودی دارد.»

نایب رییس هیات مدیره شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا درباره ضرورت روزآمد شدن تجهیزات می‌گوید: «با توجه به قدمت دستگاه‌های ترمینال یک شهید رجایی برای افزایش راندمان برنامه‌ریزی‌هایی برای ارتقای دستگاه‌ها و تجهیزات، ترمیم و تعمیرات مربوط به زیرساخت‌ها در اولویت برنامه‌های سازمان بنادر و اپراتورها قرار گرفته است.»

شاگرد معتقد است که برای ارتقای خدمات بندری باید نگاهی چندبخشی داشت، چرا که عملکرد بخش‌های مختلف بر یکدیگر تاثیرگذار است: «با توجه به اینکه فعالیت خدمات بندری به صورت زنجیره‌ای است و اپراتور تنها قسمتی از این زنجیره را تشکیل می‌دهد، ارتقای خدمات به‌تنهایی مفهومی ندارد و باید از طریق هم‌اندیشی در راستای هم‌افزایی کیفیت گام برداشت.»

بنادر ایران نیازمند اقدامات زیربنایی و بازاریابی برای جذب خطوط هستند



علی اکبر صفایی
مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران معتقد است که اگرچه اقدامات

مشکلی نداریم. برنامه‌ریزی به شکلی انجام شده است که وقتی این ۹ فروند وارد کشور شود، از نظر نفرات اصلی یعنی فرمانده یکدکش و مدیر ماشین‌های مشکلی نداریم، فقط در رده‌های ملوان و موتوربست هنوز تعیین نکرده‌ایم که آن‌ها را هم می‌توانیم خیلی سریع جایگزین کنیم.»

از او درباره وضعیت کلی بنادر و دریای جنوب می‌پرسیم؛ این که آیا همه چیز برای ارایه خدمات راهنمایی و هدایت کشتی، مهیاست؟ با لبخندی از دادن پاسخ امتناع می‌کند و می‌گوید: «فقط در حوزه کاری خودم صحبت می‌کنم. اما باید همه چیز مهیا شود که یک کشتی بیاید یا برود. یکی از مسایل عمیق کانال‌های ورودی است. این عمق برای کشتی‌های فعلی مناسب است، اما اگر کشتی‌های بزرگ بخواهند بیایند، باید فکری کنیم. درباره لایروبی هم باید سیستم لایروبی تسریع شود. فعلاً مشکلی نداریم، اما برخی بنادر نیاز به کار بیشتری دارند.»

خدمات بندری زنجیره‌ای بهم پیوسته است



رحمت‌الله شاکر

نایب رییس هیات مدیره شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا

نایب رییس هیات مدیره شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا یکی از اپراتورهای فعال در بندر شهید رجایی، معتقد است که بندر شهید رجایی به‌طور بالقوه توان رقابت با بنادر منطقه را دارد اما باید کاری کرد که این توان بالقوه به فعل در بیاید: «امکان رقابت در بندر شهید رجایی همواره به‌صورت بالقوه وجود داشته که می‌تواند با حضور لاینرهای بزرگ و تصمیم‌هایی که در دولت و سازمان بنادر درباره بندر شهید رجایی مصوب شده بالفعل شود.»

رحمت‌الله شاکر درباره تاثیر تحریم‌ها بر عملکرد شرکت بتا در



خوبی در تجهیز و توسعه بنادر انجام شده است، اما این اقدامات کافی نیست: «در سال‌های گذشته و با وجود تحریم، اقدامات مناسبی در تجهیز و توسعه بنادر کشور از جمله بندر شهید رجایی صورت گرفته است که هر چند کافی نیست، اما قابل تقدیر است و بدون شک از چشم شرکت‌های خارجی هم به دور نخواهد ماند و خطوط لاینر را به از سرگیری تردد در بنادر کشور ترغیب خواهد کرد.»

علی‌اکبر صفایی معتقد است که بنادر ایران نیازمند اقدامات زیربنایی و همچنین بازاریابی برای جذب خطوط بزرگ کشتیرانی هستند: «با این وجود با توجه به رشد سریع بنادر کشورهای منطقه و لزوم ارتقای جایگاه بنادر ایران به نظر می‌رسد که در زمینه توسعه و تجهیز بنادر به‌ویژه بنادر بزرگ کشور کماکان نیازمند اقدامات زیربنایی و همچنین بازاریابی برای جذب خطوط لاینر و شرکت‌های بین‌المللی هستیم، به خصوص آن‌که با لغو تحریم‌ها و افزایش مبادلات تجاری ایران، تجارت دریایی کشور نیز افزایش خواهد یافت و بنادر کشور از هم اکنون باید برای این شرایط آماده باشند.»

او همچنین بر ضرورت اصلاحات نرم‌افزاری در بنادر تاکید دارد: «از سوی دیگر با توجه به احتمال لغو تحریم‌ها، انتظار می‌رود سازمان بنادر و دریانوردی هم‌راستا با سیاست‌های تشویقی که برای شرکت‌های خارجی در نظر می‌گیرد، به منظور حمایت از شرکت‌های کشتیرانی داخلی در برخی از سیاست‌های خود از جمله نظام تعرفه‌ای تجدید نظر کند و برای کاهش هزینه‌های بندری و همچنین رقابت‌پذیر کردن تعرفه‌ها قدم بردارد.»

برای ورود به بازار جهانی آماده‌ایم

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران با یادآوری فعالیت بین‌المللی ناوگان نفتکش جمهوری اسلامی ایران، پیش از آغاز تحریم‌ها، می‌گوید: «عمده فعالیت شرکت ملی نفتکش ایران تا پیش از تحریم‌ها معطوف به بازار بین‌المللی بود و نفتکش‌های ملکی این شرکت تقریباً به جز بنادر آمریکا و رژیم صهیونیستی به تمامی بنادر نفتی دنیا تردد می‌کردند. علاوه بر این در عرصه داخلی نیز برای رفع نیاز عملیاتی شرکت ملی نفت ایران، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران و شرکت پالایش نفت بندرعباس و شرکت‌های پتروشیمی فعالیت داشت.»

اما به گفته علی‌اکبر صفایی با وضع تحریم‌ها به ویژه ممانعت اتحادیه اروپا از ورود نفتکش‌های ایرانی به بنادر اروپایی و همچنین

تغییر سیاست فروش نفت ایران، نفتکش‌های ملکی به رفع نیاز عملیاتی صنعت نفت و حمل‌سهمیه صادراتی کشور اختصاص پیدا کردند.

این‌طور که او می‌گوید با توافق اولیه لوزان، شرایط امیدوارکننده‌تری در انتظار این مجموعه است: «اکنون با توافق اولیه لوزان به عنوان دستاورد تیم مذاکره‌کننده کشورمان، فضای امیدبخشی در قسمت‌های مختلف اقتصادی کشور ایجاد شده که شرکت ملی نفتکش ایران هم از آن مستثنی نیست.»

صفایی درباره برنامه‌هایشان برای ورود دوباره به بازار بین‌المللی می‌گوید: «برای ورود دوباره به بازار اجاره‌کنندگان اروپایی و بازارهای بین‌المللی دیگر، برنامه‌ها و سناریوهای مختلفی در نظر گرفته شده که برای تحقق آن، منتظر امضاء توافق نهایی و مشخص شدن زمان و چگونگی لغو کامل تحریم‌ها هستیم. البته برنامه‌ریزی‌ها برای ورود به این بازارها هم به گونه‌ای در نظر گرفته شده است که به حمل نفت خام صادراتی کشور لطمه‌ای وارد نشود.»

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران از آغاز فصل تازه‌ای در روابط این شرکت با طرفین تجاری اروپایی خبر می‌دهد: «باید به این نکته هم اشاره کنم که طرفین تجاری اروپایی ما هم در تماس‌های متناوب ضمن استقبال از پیشرفت مذاکرات و این توافق، انتظار دارند تا در آینده نزدیک بتوانیم همکاری مجدد خود را با آنها از سر بگیریم.»

به گفته صفایی از آنجایی که شرکت ملی نفتکش ایران تا پیش از تحریم‌ها، روابط و همکاری بسیار گسترده‌ای با تعداد زیادی از شرکت‌های کشتیرانی اروپایی داشته است، در راستای بیانیه نوید بخش لوزان با برخی از این شرکت‌ها، مذاکرات اولیه‌ای را آغاز کرده است: «بر همین اساس امیدواریم در آینده نزدیک، رفع تحریم‌ها، به از سرگیری همه‌جانبه روابط قبلی منجر شود و بتوانیم طبق روال گذشته، شاهد اعزام نفتکش‌های ملکی این شرکت به بنادر سراسر دنیا باشیم.»

او درباره سیاست‌های سال جدید این ناوگان می‌گوید: «با وجود این برنامه‌ریزی‌ها و آمادگی ناوگان برای ورود به بازار اروپا، سیاست ما در سال جاری معطوف به حمل نفت خام صادراتی کشور خواهد بود و همان‌طور که اشاره کردم در صورتی که گشایشی در عرصه تجارت بین‌المللی ایجاد و تحریم‌های فعلی رفع شود، به تدریج و در برنامه زمان‌بندی شده به بازارهای بین‌المللی و البته با شرایط بهتر از گذشته، باز خواهیم گشت.»



گردهمایی سالانه مدیران، معاونان و مدیران کل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد

بازاریابی و مذاکرات برای جذب لاینرهای بزرگ

افزایش عملکرد بنادر، جذب سرمایه‌های بخش خصوصی
استانداردسازی، نوسازی و ارتقای تجهیزات

سازمان هم موفق شدند از صنایع صندوق توسعه ملی استفاده کنند.

سعیدنژاد با بیان اینکه «واگذاری بنادر با الگوی صاحب خانه‌ای» از مهم‌ترین دغدغه‌های این سازمان در سال آینده خواهد بود، توضیح داد: «نمی‌توانیم برای همه بنادر اعم از بنادر بزرگ و کوچک یک نسخه واحد صادر کنیم. چراکه بنادر بزرگ را باید برای تامین نیازهای ملی و امکان رقابت با بنادر بزرگ منطقه ارتقا دهیم.»

او با اشاره به توافق احتمالی ایران با کشورهای ۱+۵ در مذاکرات هسته‌ای [این سخنرانی پیش از مذاکرات نهایی لوزان سوییس انجام شده است] «بازاریابی، مذاکره و گفت‌وگو برای ورود لاینرهای بزرگ به بنادر» را از مهم‌ترین موضوعات سال آینده سازمان بنادر دانست، گفت: «مدیران بنادر باید از فضای موجود در کشور در این راستا استفاده مطلوب کنند.»

در این گردهمایی، معاونان سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین مدیران کل بنادر کشور به ارائه گزارشی از فعالیت‌های یازده ماهه نخست سال ۱۳۹۳ پرداختند. بیشتر این گزارش‌ها تطبیقی و در مقایسه با آمار و ارقام سال ۱۳۹۲ ارائه شد.

همایش سالانه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی با حضور مدیران، معاونان، مشاوران و مدیران کل بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در روزهای پایانی سال ۱۳۹۳، در مجتمع آموزشی فرمانیه تهران برگزار شد. در این همایش معاون وزیر راه و شهرسازی، مهم‌ترین اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۴ را تشریح کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این گردهمایی از آمادگی بنادر بزرگ بازرگانی ایران برای ارائه سرویس مناسب به کشتی‌های تجاری با تحقق توافق نهایی مذاکرات هسته‌ای خبر داد و گفت: «در صورت توافق نهایی با ۱+۵ تغییرات گسترده‌ای در حوزه تجارت و بازرگانی کشور صورت خواهد گرفت. به همین دلیل هم، بنادر بازرگانی باید از آمادگی لازم برای ارائه سرویس مناسب به کشتی‌ها و خطوط کشتیرانی برخوردار باشند.»

سعیدنژاد با اعلام رشد ۶ درصدی عملیات بندری در سال ۱۳۹۳ از افزایش قابل توجه جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور خبر داد و گفت: در سال جاری با پیگیری‌های مجدانه اداره کل تامین و تجهیزات و پشتیبانی وزارت راه، امکان استفاده از فابنانس چین محقق شد که اقدام ارزنده‌ای است. خوشبختانه سرمایه‌گذاران



روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): سه بندر صیادی خور سمایلی، خور دورق (شادگان) و بندر سجافی واقع در هند یجان، توسط کمیته صدور مجوز سازه‌های ساحلی و دریایی سازمان بنادر و دریانوردی برای یک دوره زمانی دیگر تمدید گردید.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): یکدکش ۱۵ شعبان، از مجموعه شناورهای خدماتی شرکت پایانه‌های نفتی ایران در داگ یارد تعمیراتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، تحت تعمیرات اساسی قرار گرفت. این دوازدهمین پروژه‌ای است که شناورهای شرکت مذکور به منظور انجام تعمیرات اساسی زیرآبی در این داگ یارد مستقر گردیده‌اند.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): طراحی، تهیه و نصب سیستم اعلان و اطفاء حریق هوشمند بر روی جرثقیل لیپهر LHM500-304 منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به اجرا درآمد. پروژه مذکور با هدف رعایت الزامات ایمنی و همچنین کنترل و تسلط به موقع بر حوادث غیرمترقبه آتش سوزی در تجهیزات فنی و استراتژیک این مجتمع بندری در حداقل زمان ممکن (۴۵ روز) به مرحله اجرا درآمد.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): با اتمام مطالعات مدیریت جامع پسماند در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، راهکارهای مدیریتی مناسب در مرکز ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) این مجتمع بزرگ بندری با استفاده از روش تحلیل SWOT اولویت بندی و پیشنهاد گردید.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): سه ایستگاه سنجش جزر و مد دریا (Tide gauge)، به طور همزمان در سه نقطه‌ی مختلف منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) نصب و راه اندازی گردید. این سه ایستگاه سنجش جزر و مد دریا (Tide gauge) با همکاری اداره کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در محل‌های اسکله شماره یک، سکوی VTS و ایستگاه راهنمایان مجتمع بندری امام خمینی (ره) طی فروردین ماه سال جاری به منظور ثبت منظم داده‌های تراز آب، نصب و راه اندازی شدند.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): برای نخستین بار در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، بارگیری مواد نفتی بر روی یک فروند کشتی خارجی به میزان بیش از ۷۹ هزار تن با موفقیت به اتمام رسید. یادآور می‌شود آخرین رکورد بارگیری مواد نفتی طی آذرماه سال گذشته به میزان ۵۳ هزار و ۹۷۰ تن بوده است.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در این گردهمایی گزارش خود را در سه محور اصلی تامین ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط زیست دریایی و تاثیرگذاری در مجامع ملی و بین المللی دریایی ارائه کرد.

دکتر هادی حق شناس برخی از دست‌آوردهای معاونت امور دریایی سازمان در این حوزه را برشمرد و گفت: «برخی از این فعالیت‌ها، شامل پوشش ۹۱ درصدی رادیویی سواحل کشور، سامان‌دهی عملیات یکدکشی و راهنمایی از طریق واگذاری بلندمدت و متمرکز، تدوین و تصویب طرح ملی جستجو و نجات دریایی و ارتقای کیفی رسیدگی به سوانح دریایی با رویکردی متفاوت است.»

او در ادامه با یادآوری طرح نوسازی شناورهای سنتی، توضیح داد: «در ده سال گذشته حدود ۱۶۰۰ فروند شناور نوسازی شده‌اند. این طرح نوسازی برای استفاده از تبصره بند «ق» بودجه سال ۱۳۹۳ و وجوه اداره شده تهیه شده بود که محل مهمی برای نوسازی شناورهای فرسوده است و به عبارت دیگر یکی از محل‌های خیلی خوب وجوه اداره شده برای توسعه دریایی می‌تواند همین نوسازی لنج‌های سنتی باشد.»

به گفته معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی برنامه‌ریزی و کسب آمادگی برای اجرای مقررات و الزامات مقاله نامه کار دریایی که از بیست و یکم خرداد ماه سال ۱۳۹۴ لازم‌الاجرا خواهد بود، یکی دیگر از اقدامات این معاونت در یازده ماهه نخست سال ۹۳ بوده است: «در این زمینه در بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی (ره) و بندر چابهار مشکلی نداریم، اما در بندر بوشهر و بنادر شمال مشکلاتی وجود دارد.»

حق شناس با بیان این مطلب که میزان سوانح دزدی دریایی بر روی ناوگان ملکی و تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران کاهش داشته، افزود: انتقال انجام بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی و صدور گواهی نامه‌های مربوطه از موسسه‌های رده‌بندی بین المللی به ایرانی، ارتقا کیفی کنترل و بازرسی ایمنی کشتی‌ها و پوشش حداکثری بازرسی‌های فنی و ایمنی در شناورهای مسافری و ارتقا کمی و کیفی بازرسی‌های فنی و ایمنی قانونی توسط بازرسان سازمان برخی دیگر از اقداماتی هستند که در سال ۱۳۹۳ در این معاونت پیگیری و انجام شد.

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی هم اقداماتی انجام داده است، که به گفته دکتر حق شناس، انجام پایش‌های زیست محیطی در مناطق دریایی کشور یکی از مهم‌ترین اقدامات انجام شده در این زمینه است: «یادداشت تفاهم در زمینه پیش‌گیری و مقابله با آلودگی‌های دریایی با پاکستان منعقد شد و علاوه بر آن طرح ملی مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی در سال ۱۳۹۳ تصویب و اجرایی شد. همچنین در این حوزه به روزرسانی جرایم نقدی تخلفات زیست محیطی در قانون حفاظت از دریاها و تصویب آیین‌نامه اجرایی مربوط به دفتر ثبت نفت انجام شده است.»

محور دیگر صحبت‌های حق شناس به تاثیرگذاری سازمان بنادر و دریانوردی در مجامع بین المللی اختصاص داشت. اعلام کاندیداتوری سازمان بنادر و دریانوردی در شورای IMO، تلاش برای ارائه اسناد علمی و مستند بیشتر به اجلاس‌های IMO با همکاری مرکز بررسی‌ها و مطالعات استراتژیک، تهیه و تدوین برنامه راهبردی مدیریت دریایی، سامان‌دهی بررسی اسناد تخصصی سازمان‌های بین المللی، تلاش برای آمادگی برای ممیزی IMO و حضور موثر در مراجع بین المللی دریایی از جمله IALA، IHO برخی از اقدامات معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه بود. معاون دریایی سازمان همچنین درباره آموزش و صدور گواهی نامه‌های دریانوردی توضیح داد و گفت: «در سال گذشته تدوین و بازنگری ۸۸ عنوان از ۱۰۹ دستورالعمل نحوه برگزاری دوره‌های آموزشی، برگزاری آزمون و صدور گواهی نامه‌های دریانوردی بر اساس کنوانسیون STCW صورت گرفت. علاوه بر این همکاران ما کار ممیزی سالیانه مراکز آموزش دریانوردی، مراکز صدور گواهی نامه سلامت پزشکی و مراکز صدور اسناد دریانوردان را به اتمام

رساندند. سایت اینترنتی استعلام اسناد دریانوردان و اعلام به آیمو به طور رسمی راه اندازی شد.»

به گفته او اجرای موفقیت آمیز مستقر شدن سیستم جدید آزمون ها و صدور اسناد دریانوردان، موفقیت در ممیزی نهایی و دریافت گواهی نامه استاندارد آموزش اثر بخش و استقرار استاندارد آموزشی کارکنان لجستیک بندری ایران برخی دیگر از اقدامات این معاونت در زمینه آموزش و صدور گواهی نامه هاست: «تقریباً ۴۱ هزار ساعت آموزش لجستیک بندری در اداره کل آموزش مادر تهران و بنادر برگزار شده است.»

حق شناس افزود: «در بحث اشاعه فرهنگ دریانوردی هر سال اقدامات مشخصی انجام می شود. برگزاری منظم سمینارهای دریایی مانند بزرگداشت روز جهانی دریانوردی، روز دریانورد، همایش هماهنگی ارگان های دریایی بخشی از این برنامه هستند. همچنین بهره گیری از رسانه های جمعی برای اشاعه و ارتقای فرهنگ عمومی جامعه در حفظ ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی از طریق تولید و پخش تیزر، زیرنویس و... حضور موثر در اصلاح و بازنگری متون کتاب های درسی مقاطع مختلف برخی دیگر از برنامه های ما با هدف اشاعه فرهنگ دریانوردی است که در سال ۱۳۹۳ انجام شده است.»

جلیل اسلامی:

ظرفیت بنادر بیشتر از ترافیک آن هاست



معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان در ادامه این گردهمایی با بیان این مطلب که سهم حمل و نقل کشور و طبیعتاً وظیفه سازمان همیشه با یک روند افزایشی همراه بوده است، گفت: «در تمامی دوره ها به این افزایش تکیه شده است. در سال های قبل شاهد درصدها و ضریب فاکتورهای ۱۰ درصدی و ۱۵ درصدی در سازمان بودیم، اما در سال های اخیر به سبب تحریم ها، کاهش ترافیک روی داده است.»

جلیل اسلامی با بیان این مطلب که امسال حدود ۱۴۴ میلیون تن کالا در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شده است، گفت: «در مجموع عملکرد نفتی و غیرنفتی افزایش ۶ درصدی داشتیم. این افزایش ۶ درصدی شاید یکی از

پایین ترین اعدادی است که در سال های گذشته با آن مواجه شده ایم. این موضوع طبیعتاً آثار تحریم هاست.»

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «در سال های گذشته رکورد کانتینری ما ۳/۵ میلیون TEU بود، امسال هم رشد ۸ درصدی در کانتینر در فضای تحریم هم اتفاق افتاده است. این رشد فضای آرامی را برای بنادر اصلی ما رقم زده است. امسال، سال آرامی را در بنادر پشت سر گذاشتیم و اغلب دوستان با ترافیک و انباشتگی کالا و آن چه در سال های قبلی بود، مواجه نشدند.»

او با یادآوری پایان دوره تحریم ها، به مدیران بنادر هشدار داد: «به رغم اینکه این رشدهای ۸ درصدی و ۶ درصدی در فضای تحریم مثبت محسوب می شود، اما باید آمادگی کافی برای شرایط پس از تحریم ها را در سال ۱۳۹۴ مد نظر داشته باشید.»

به گفته اسلامی رشد تعداد ورود شناورها به بنادر ایران در سال ۱۳۹۳ نسبت به سال پیش ۵۶ درصد بوده است: «همه همکاران می دانند که این ۵۶ درصد یعنی یک چالش جدی در حوزه نرم ها و بهره وری بنادر. بنابراین باید به دست اندرکاران دریایی دست مرزاد و خسته نباشید گفت. همین گزارش ها نشان می دهد که تبدیل لاینر به فیدر و کوچک شدن اندازه کشتی ها و در نتیجه افزایش تعداد کشتی های یک چالش مدیریتی است که خوشبختانه دوستان در بنادر از پس آن برآمدند.»

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی با تاکید بر ضرورت افزایش بهره وری و بهره مندی از پتانسیل های بنادر گفت: همین امروز در بنادر شمال ۲۵ هزار تن ظرفیت داریم، در صورتی که هیچ وقت حتی به ۱۰ میلیون تن هم نرسیده ایم. سازمان بنادر معتقد است که باید ظرفیت هایمان را افزایش دهیم، اسکله بسازیم، محوطه بسازیم، فشار مدیران محترم بنادر و استان ها بر افزایش ظرفیت ها بوده است. در بنادر جنوب هم کم و بیش وضعیت همین است و به جز یک آیتام خاص مثل کانتینر، در بقیه حوزه ها، ظرفیت بالاتر از ترافیک است.

او با تاکید بر این مطلب که ظرفیت حوزه های بندری ایران بسیار بالاست، افزود: «بحث قیمت گذاری خدمات بندری و دریایی یکی از چالش های جدی ماست. برای تحول بر اقتصاد منطقه ای، موضوعات قیمت گذاری در سازمان با فشارهایی از بیرون سازمان مواجه است و این آزاردهنده است و برای سازمان ما مطلوب نیست.»

اسلامی همچنین با یادآوری تاکید وزیر راه و شهرسازی بر گسترش بهره گیری از شبکه ریلی، گفت: «حوزه ریلی مورد تاکید وزیر محترم است که افزایش این بخش مورد تاکید ما نیز هست، اما همکاران ما در بخش



روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): بیش از ۷ هزار و ۶۰۰ گواهینامه و ۳ هزار و ۲۰۰ شناسنامه دریانوردی طی دوازده ماهه سال گذشته توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای دریانوردان صادر گردید.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): هیأتی اقتصادی متشکل از مدیران صنایع پتروشیمی عراق در جریان بازدید از مراکز صنعتی و بازرگانی استان خوزستان، از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) دیدن کرده و با قابلیت‌ها، مزیت‌ها و توانمندی‌های این مجتمع بزرگ بندری آشنا شدند.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): آزمون شفاهی سمت ملوان موتورخانه بر روی کشتی‌های با قدرت رانش ۷۵۰ کیلووات یا بیشتر (سفرهای نامحدود) در تکمیل آزمون مهندسی سوم شناورهای با قدرت موتور کمتر از ۳۰۰ کیلووات با حضور ۲۵ نفر از دریانوردان استان خوزستان و برای نخستین بار در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) برگزار گردید.

روابط عمومی بندر شهید رجایی: معاون عملیات دریایی و بندری اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر از عزم جدی مسئولان بنادر و دریانوردی هرمزگان به منظور توسعه اقتصادی منطقه شرق استان و سواحل مکران به ویژه در زمینه گردشگری و تجارت دریایی خبر داد. لایروبی بندر جاسک برای پذیرش کشتی‌های بزرگتر و ارتقاء وضعیت حمل و نقل دریایی از حالت شناورهای سنتی و لنج‌های چوبی به شناورهای فلزی نیز در دستور کار قرار دارد.

روابط عمومی بندر شهید رجایی: تخلیه و بارگیری ۸ میلیون و ۷۶۸ هزار ۴۷۴ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بنادر بهمن، کاوه، پهل، لافت و اسکله فجر جزیره قشم به انجام رسید که مقایسه این رقم با مدت زمان مشابه سال گذشته آن نشانگر رشد ۳ درصدی است. همچنین انجام تخلیه و بارگیری ۲۱ هزار و ۸۳۲ TEU کانتینر در دوازده ماهه سال ۹۳ در بنادر بهمن و کاوه قشم از رشد ۱۰۲ درصدی این عملیات طی مدت یاد شده در مقایسه با دوره مشابه سال گذشته آن روایت می‌کند.

روابط عمومی بندر شهید رجایی: طی سال ۹۳ در مجموع ۳ میلیون و ۸۱۶ هزار تن انواع کالا در جزیره کیش تخلیه و بارگیری شد که ۳۳ درصد بیشتر از مدت مشابه است. از این میزان، ۳ میلیون و ۵۱۲ هزار تن کالاهای غیر نفتی و ۳۰۴ هزار تن به آن کالاهای نفتی اختصاص دارد که به ترتیب ۳۴ و ۲۲ درصد افزایش داشته است.

ریلی خودشان هم نتوانستند به نحو مطلوب در این حوزه کاری کنند، در حال حاضر سهم کل حمل و نقل ریلی حدود ۹ درصد از سهم حمل و نقل داخلی است.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با بیان این مطلب که شرکت‌های کارگزاری، بزرگ‌ترین جامعه‌ای هستند که در سازمان با آن‌ها سروکار داریم، توضیح داد: «چندین دهه است که آیین‌نامه‌های مختلف در این حوزه ثابت مانده است اما در سال ۹۴ برنامه داریم طرح بازنگری و تدوین آیین‌نامه‌های شرکت‌های کارگزاری را در دستور کار داشته باشیم.» به گفته او یکی دیگر از برنامه‌های این معاونت ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی است: «نظارت و پایش عملکرد مطلوب شرکت‌ها، ارتقای کیفیت و استانداردهای خدمات، ارتقای ضریب ایمنی خدمات و ایجاد محیط رقابتی داخلی و بین‌المللی برای شرکت‌ها از مهم‌ترین اهداف اجرای این طرح هستند.

ارتقای سطح دانش مهارت‌های شغلی دوره لجستیک بندری توسعه ترانزیت، دو برنامه محور دیگری هستند که در چشم‌انداز این معاونت برای سال ۱۳۹۴ مطرح شده است. به گفته جلیل اسلامی سیاست‌ها و برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی برای توسعه ترانزیت در هفت محور اصلی خلاصه شده است.

توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی بنادر در زمینه ترانزیت اجرایی کردن موافقت‌نامه‌های ترانزیتی توسعه ظرفیت‌ها و ارتقای عملکرد ترانزیتی بنادر، هماهنگی با بنادر کشور در راستای اجرایی کردن مصوبات کارگروه ترانزیت کشور و دریافت نظرات پیشنهادی بنادر، ایجاد بانک‌های اطلاعاتی پایه از داده‌ها و اطلاعات ترانزیتی منطقه، حضور فعال در سمینارها و همایش‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، فعال‌سازی حضور ایران در اسکاپ، آنکتاد، بنادر و لنگرگاه‌ها و... برخی از برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی برای گسترش ترانزیت است.»

علی جهان‌دیده:

ساماندهی نیروهای قراردادی و جذب نیروی متخصص در سال ۹۴



معاون توسعه، مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی با بیان چالش‌های فراروی معاونت توسعه مدیریت و منابع در سال ۱۳۹۳ ابراز امیدواری کرد که این چالش‌ها در سال ۱۳۹۴ به خوبی مدیریت و سامان‌دهی شود: «عدم رعایت ضوابط ناظر بر بودجه جاری و سرمایه، عدم تناسب ترکیب نیروی انسانی با ماوریت‌ها و وظایف سازمانی، عدم انجام اقدامات به‌صورت برنامه‌محور و پای‌بندی به برنامه‌ها، عدم یکپارچگی در فرآیندها، نرم‌افزارها و داده‌های سازمان، عدم انسجام در برگزاری مناقصات و تدوین قراردادها برخی از این چالش‌ها هستند.»

جهان‌دیده با اشاره به فقدان مدیریت منجمد و یکپارچه HSE در سازمان و بنادر تابعه، افزود: «پایین بودن بازده سرمایه و کم‌توجهی به ارتقای بهره‌وری و شاخص‌های نتیجه‌گرا و اثر بخش، وصول مطالبات به‌خصوص بدهکاران تجاری، عدم تحقق پرتفوی بیمه براساس پیش‌بینی‌ها ناشی از ضعف نظارت بر تعهدات بیمه‌ای پیمانکاران، تمایل به توسعه تشکیلات علی‌رغم چابک‌سازی و منطقی شدن اندازه دولت و عدم التزام مدیران پایه و میانی به اجرای سیاست‌های دولت الکترونیک مشکلات و مسایل دیگری هستند که این معاونت در صدد رفع و مدیریت آن‌هاست.»

جهان‌دیده در ادامه به بیان اولویت‌ها و برنامه‌های معاونت توسعه، مدیریت و منابع سازمان پرداخت و توضیح داد: «سامان‌دهی نیروهای قراردادی، جذب نیروهای متخصص و ارتقا توانمندی و قابلیت‌های کارکنان، ارتقای سطح کنترل‌های داخلی و تقویت نظم و انضباط بودجه‌ای و مالی و اداری، در سال آتی مورد نظر و توجه ویژه سازمان خواهد بود.»

معاون توسعه، مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه توسعه زیرساخت‌های ICT و یکپارچه‌سازی نرم‌افزارهای سازمان یکی دیگر از اولویت‌های این معاونت است، افزود: «زمانی که در معاونت بندری فعالیت می‌کردم، نیاز به بسترهای فناوری اطلاعات را به شدت احساس کردم. ما سازمان پیشرویی هستیم و باید در این موارد هم جایگاه خوبی

داشته باشیم. به همین دلیل مصمم هستیم که تا پایان سال ۱۳۹۴ به نمره قابل قبولی در این زمینه دست پیدا کنیم.»
 به گفته جهاندیده توسعه نظام‌های مدیریتی، اداره واحدهای عملیاتی بنادر در فضای رقابتی براساس قیمت تمام شده (ماده ۱۶ قانون مدیریت خدمات کشوری و نقشه راه اصلاح نظام اداری کشور)، اصلاح ساختار صندوق بازنشستگی سازمان و شرکت‌های وابسته و حضور حداکثری مردم و بخش غیردولتی در تامین منابع مالی و راهبری بنادر نیز در دستور کار این معاونت برای سال ۱۳۹۴ قرار گرفته است.



مصطفی خانزادی: افزایش ۱۱ درصدی جذب اعتبارات در حوزه عمرانی

در ادامه این گردهمایی، مصطفی خانزادی، عضو هیات عامل و معاون توسعه و تجهیز بنادر و محمدرضا الهیار، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر به ارائه گزارشی از فعالیت‌های معاونت توسعه و تجهیز سازمان بنادر و دریانوردی پرداختند.

مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به مهم‌ترین اقدامات و دست‌آوردهای سازمان بنادر و دریانوردی در این حوزه گفت: «اگر بخواهیم دست‌آوردهای این معاونت را در حوزه عملکردی بررسی کنیم، سه مجموعه اداره کل مهندسی عمران، اداره کل تعمیر و نگهداری تجهیزات و اداره کل مدیریت سواحل و بنادر اقدامات قابل توجهی در این زمینه انجام داده‌اند.»

محمدرضا الهیار افزود: «اگر بخواهیم مقایسه‌ای بین میزان جذب اعتبار در سال‌های ۹۲ و ۹۳ داشته باشیم، در حوزه مهندسی عمران سال گذشته (۹۲) حدود ۱۱ درصد از اعتبار مصوب، جذب شد اما در سال ۱۳۹۳ این رقم به ۸۱/۳ درصد رسید. همچنین جذب اعتبارات در حوزه تجهیزات از ۷۳ درصد پارسیال به ۶۰ درصد کاهش پیدا کرد و در حوزه مهندسی سواحل و بنادر نیز تقریباً ۸۹ درصد سال گذشته به ۹۸ درصد ارتقا پیدا کرده است.»
 الهیار با بیان این مطلب که کمیته سامان‌دهی و مدیریت سواحل در پنج استان ساحلی راه‌اندازی شده است، درباره اقدامات دیگر این معاونت، گفت: «در حوزه صرفه‌جویی و افزایش بهره‌وری، چهار پروژه مهندسی ارزش و قابلیت صرفه‌جویی انجام شد که نشان داد بیش از ۸۲ میلیارد تومان،

قابلیت صرفه‌جویی در پروژه‌ها وجود دارد.»

پایش و پیش‌بینی پارامترهای دریایی کشور با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری یکی دیگر از پروژه‌های موفق بود که الهیار به آن اشاره کرد. موضوع دیگر ساخت و به‌آب‌اندازی نخستین بویه ملی در قالب طرح کلان بود: «برای اولین بار در کشور بویه موج‌نگار ملی در قالب طرح کلانی که مشترک بین سازمان بنادر و دریانوردی و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری بود ایجاد شد.»

برگزاری یازدهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی، انجام فاز نخست مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی به میزان ۸۰ درصد در نیمه اول سال، برنامه‌ریزی و آغاز تدقیق طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی هم‌رگان ICZM، برنامه‌ریزی و آغاز مطالعات پایش و شبیه‌سازی سواحل مکران، صدور ۴۴ مجوز (موافقت اولیه، ساخت، بهره‌برداری و تمدید)، پیگیری قضایی ۶۷ مورد و صدور حکم ۱۱ پرونده با همکاری مدیریت حقوقی و ادارات کل بنادر، برگزاری جلسات کمیسیون فنی بررسی و تصویب طرح‌ها در راستای ضوابط ناظر بر اجرای بودجه و تعیین چهارچوب پروژه‌ها با بهره‌گیری از نظرات آحاد سازمانی برخی دیگر از فعالیت‌هایی بود که مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان به آن پرداخت.

همچنین به گفته الهیار تدوین و ابلاغ ضوابط تخصصی ساخت و سازه‌های تاسیسات برقی و مکانیکی، راه و راه‌آهن، سازه‌های دریایی و نظارت بر ساخت و سازه‌های سرمایه‌گذاری، آموزش پرسنل بخش مهندسی در ستاد و بنادر و تبیین وظایف کارفرمایی، مدیریت پیمان، استقرار و توسعه سامانه جامع مدیریت اطلاعاتی پروژه، انجام بازدیدهای دوره‌ای و ممیزی از پروژه‌ها، مدیریت اعتبارات نگهداری، تعمیرات جزئی و تعمیرات اساسی زیرساخت‌ها، خروج شناورهای فرسوده مسافری و سامان‌دهی حمل‌ونقل مسافری و تامین و بهره‌برداری از انواع شناورهای خدماتی و تجاری نیز در کارنامه یازده ماهه نخست این معاونت به چشم می‌خورد.

در ادامه این گزارش مصطفی خانزادی، عضو هیات عامل و معاون توسعه و تجهیز بنادر به ارائه راهکارها و برنامه‌های پیش‌روی این سازمان در سال ۱۳۹۴ پرداخت و گفت: «تدوین قانون جامع مدیریت سواحل یکی از راه‌کارهای اصلی مورد نظر ماست.»

به گفته خانزادی، پی‌گیری استقرار طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور در همه استان‌های ساحلی، تشدید برخورد با متخلفان احداث سازه‌های دریایی با همکاری بخش‌های مرتبط ستادی و بنادر، ارتقا جایگاه و حضور سازمان در عرصه ملی و بین‌المللی در حوزه مدیریت و مهندسی سواحل و تداوم و گسترش مهندسی ارزش در طرح‌های توسعه‌ای



بندری به‌ویژه در فاز مطالعات از جمله کارهایی هستند که باید در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار بگیرند.

همچنین استفاده حداکثری از تکنولوژی‌های روز و فناوری اطلاعات در امور حاکمیتی و مطالعات پایه در بخش سواحل، برنامه‌ریزی برای رفع موانع نیروی انسانی در تهران و بنادر با همکاری معاونت توسعه مدیریت و منابع، تکمیل شبکه پایش و پیش‌بینی پارامترهای دریایی کشور، تقویت توان بخش فنی و مهندسی با به‌کارگیری نیروهای مجرب و آموزش، انگیزش و ارتقای نیروی انسانی، الزام به رعایت نتایج طرح‌های جامع، اسناد بالادستی و دستورالعمل‌های ابلاغی مرکز، ایجاد کمیته فنی راهبردی و ارزیابی مطالعات در بنادر به‌عنوان مکمل عملکرد کمیسیون فنی بررسی و تصویب طرح‌ها برخی از راه کارهایی هستند که در ارتقا کیفی و کمی فعالیت‌های این سازمان تاثیرگذار خواهند بود.

به گفته او باز تعریف و تبیین وظایف و تعیین حدود اختیارات بخش‌های مختلف کارفرمایی و شفاف‌سازی وظایف صف و ستاد، مدیریت یکپارچه نظام نگهداری و تعمیرات زیرساخت‌ها، ایجاد روش و مراحل تعریف، انجام مطالعات و اجرای پروژه‌های تعمیرات اساسی، انجام عملیات نگهداری برای پروژه‌های جدید الاحداث و تعمیرات اساسی شده، تحت پوشش سامانه نگهداری و تعمیرات انبوه و تاسیسات، نهایی کردن لیست تجهیزات قابل تامین از طریق بخش خصوصی در قالب وجوه اداره شده، اعطای وام ارزان قیمت از محل تسهیلات وجوه اداره شده به بخش خصوصی و توسعه زیرساخت‌ها از محل تسهیلات وجوه اداره شده توسط بخش‌های غیرسازمانی برخی دیگر از برنامه‌های این معاونت برای سال ۱۳۹۴ خواهد بود.

خانزادی با بیان این مطلب که در سال ۱۳۹۴ مباحثی مثل رهبری، بهره‌وری و توسعه پایدار به فعالیت‌های حوزه معاونت افزوده خواهند شد، در تشریح برنامه‌های سال جدید این معاونت، گفت: «استقرار دفتر مدیریت پروژه (PMO) در سازمان، تدوین قانون جامع مدیریت سواحل در قالب برنامه ششم توسعه، آسیب‌شناسی اجرای پروژه‌های مطالعاتی و اجرایی، انضباط در برنامه‌ریزی و بودجه‌بندی پروژه‌ها، اجرای فاز سوم طرح توسعه بندر شهید رجایی، شناسایی توان‌مندی‌ها و تکمیل بانک اطلاعاتی سازندگان داخلی تجهیزات برخی از برنامه‌هایی هستند که در معاونت توسعه و تجهیز پیگیری خواهد شد.»

ابراهیم ایدنی:

جذب ۱۲ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری خصوصی



مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی با ارائه گزارشی از عملکرد این بندر در ۱۱ ماه نخست سال ۱۳۹۳ اعلام کرد که حجم ترانزیت غیرنفتی در بندر شهید رجایی در سال گذشته حدود ۵ میلیون تن برآورد شده است: «از ابتدای سال ۱۳۹۳ تاکنون (اسفند همان سال) ۶۵ میلیون و ۹۸۷ هزار و ۳۵۵ تن کالای نفتی و غیرنفتی در این بندر تخلیه و بارگیری شد.»

به گفته ابراهیم ایدنی از کل عملیات انجام شده در این بندر، ۴۴ میلیون و ۳۰۷ هزار و ۶۴۶ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۲۱ میلیون و ۶۷۹ هزار و ۷۰۹ تن به مواد نفتی اختصاص دارد: «در این مدت، یک میلیون و ۵۹۲ هزار و ۴۴۸ تن کالا با خطوط فیدری از این بندر به بنادر دیگر ترانشیپ شده است که نمایش‌گریک افزایش ۵ درصدی است. به گفته او در همین مدت حجم ترانزیت کالاهای غیرنفتی در سال ۱۳۹۳ معادل ۴ میلیون و ۹۴۵ هزار و ۷۳۲ تن برآورد شده است.»

ایدنی در ادامه از رشد ۲۶ درصدی حمل‌ونقل ریلی در بندر شهید رجایی در سال ۱۳۹۳ خبر داد و با ابراز خرسندی از افزایش میزان جذب سرمایه‌گذاری‌ها در این بندر گفت: «جذب ۱۲ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از جمله اقدامات برجسته بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور در سال ۱۳۹۳ است.» مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در ادامه از رشد چشم‌گیر ۱۷۰ درصدی این بخش در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته و حدود سه برابر شدن میزان ترانزیت غیرنفتی خبر داد.

او در ادامه این آمارها افزود: «یک میلیون و ۶۶۸ هزار و ۷۴۹ TEU کانتینر در

روابط عمومی بندر شهید رجایی: نخستین مانور مشترک عملیات امداد و نجات سال ۹۴ در بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور برگزار شد.

روابط عمومی بندر شهید رجایی: با الحاق اراضی همجوار بندر گاه هرمز زیر تسلک سازمان بنادر، توسعه فعالیت‌های تنها بندر جزیره رنگین کمانی خلیج فارس شتاب بیشتری می‌گیرد.

روابط عمومی بندر امیرآباد: با رشد ۴ درصدی تعداد ۸۲۳ فرزند شناور در بنادر امیرآباد و نکادر سال ۹۳ پهلوگیری کردند و میزان ۳ میلیون و ۶۲۵ هزار و ۸۰ تن انواع کالای نفتی و غیر نفتی در این بندر تخلیه و بارگیری شدند این مدت تعداد ۲۳۶۶ واگن بار شد ۲۷ درصدی به بندر امیرآباد وارد شده و میزان ۱۲۶ هزار و ۱۴۸ تن انواع کالا را بار شد ۳۱ درصدی جابه‌جا کردند

روابط عمومی بندر امیرآباد: با سرمایه‌گذاری ۱۰۷ میلیارد ریالی بخش خصوصی قرارداد ساخت سیلوی نگهداری غلات در بندر امیرآباد به امضاء رسید این سیلوه‌ها در زمینی به مساحت ۶ هزار و ۷۶۴ متر در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد احداث می‌گردد و توانایی نگهداری ۴۵ هزار تن انواع غلات را داراست.

روابط عمومی بندر امیرآباد: یک هیات قرقیزستانی متشکل از سر کنسول کشور قرقیزستان و نماینده دولت قرقیزستان و جمعی از سرمایه‌گذاران قرقیزستانی از بندر امیرآباد بازدید کردند.

روابط عمومی بندر امیرآباد: از این پس کلیه شرکت‌های سرمایه‌گذار و بهره‌برداران ترمینال‌های منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد از معافیت مالیاتی و عوارض ارزش افزوده برخوردار می‌شوند.

روابط عمومی بندر امیرآباد: اولین نشست کارگروه ساماندهی و مدیریت مناطق ساحلی استان گلستان به ریاست مروتی معاون عمرانی استانداری و دبیر کارگروه، اسعدی مدیریت بنادر و دریانوردی استان گلستان و با حضور الهیار مدیر کل سواحل و بنادر کشور و جمعی از مدیران کل دستگاه‌های اجرایی استان در سالن جلسات استانداری گلستان تشکیل شد.

روابط عمومی بندر بوشهر: مجوزهای بهره‌برداری از اسکله شماره یک پایانه اختصاصی فرآورده‌های نفتی در عسلویه، ساخت اسکله صادرات مواد معدنی در بندر دیر و همچنین تمدید مجوز احداث کارگاه ساخت و تعمیر شناور در بندر دیلم توسط کمیته صدور مجوز سازمان بنادر و دریانوردی صادر شد.



او با بیان این مطلب که متأسفانه در بحث ترانزیت مواد نفتی با کاهش حداقلی مواجه بوده‌اند، توضیح داد: «شرایط سیاسی خاصی که در کردستان عراق حاکم بود، و شرایط سیاسی عمومی سبب شد این آمار حدود ۳۰۰ هزار تن کاهش پیدا کند. با این حال هنوز هم سهم ۳۳ درصدی از ترانزیت کل کشور و رتبه اول را داریم.»

عبداللهی افزود: «این آمار نشان می‌دهد که بندر امام خمینی (ره) نقش اساسی در واردات و مبادلات کالاهای کشور دارد. ۵۶ درصد کالاهای اساسی در سال ۱۳۹۳ از طریق بندر امام خمینی (ره) مبادله شده‌اند که در برخی از این موارد مثل ذرت و سویا این سهم ۱۰۰ درصدی است.»

به گفته او در بحث عملکرد ریلی، با همکاری‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری که با راه‌آهن جمهوری اسلامی انجام شده است، این میزان از ۴ درصد به ۷ درصد افزایش پیدا کرده است: «سال پیش ۷۶۹ هزار تن عملکرد ریلی داشتیم که این میزان امسال به یک میلیون و ۴۰۰ هزار تن رسیده است.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان درباره تردد کامیون‌ها و مشکلات ناشی از آن گفت: «در موضوع کامیون، ما با پدیده جدیدی روبه‌رو شدیم و آن هم این که آمار تردد کامیون در بندر ۲۸ درصد افزایش پیدا کرد. متوسط تعداد از سه هزار کامیون در روز به سه هزار و ۵۰۰ کامیون در روز افزایش پیدا کرد و مشکلاتی از نظر دسترسی برای بندر ایجاد کرد. باید در این زمینه فکر اساسی شود. جاده‌های دسترسی و منتهی به بندر و تقاطع‌های ورودی وضعیت مطلوبی ندارد.»

عبداللهی با بیان این که ضریب اشغال اسکله از ۴۱ درصد به ۴۸ درصد ارتقا پیدا کرده است، گفت: «اگر در سال آتی و سال‌های بعد به استاندارد ۶۰ درصد اسکله برسیم، بحث‌های نرم‌افزاری ما باید تقویت شوند. باید به سمت اسکله‌های جدید برویم و این افزایش مؤید آن است که باید از الان به فکر باشیم.»

او در ادامه افزود: «برای تخلیه و بارگیری غلات هم، امسال رکورد جدیدی ثبت شده است. این رکورد در سال‌های گذشته ۶۸ هزار تن در روز بود که امسال به ۷۸ هزار تن در روز رسیده است. سال گذشته اگر حداکثر شش اسکله به غلات اختصاص داده بودیم، این میزان امسال به ۱۱ اسکله هم رسید.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه با بیان دست‌آورد‌های این بندر در سال ۱۳۹۳، گفت: «توسعه فیزیکی بندر با بخشی از

این بندر در سال ۱۳۹۳ تخلیه و بارگیری شده است. همچنین در ۱۱ ماه گذشته، عملیات کانتینری در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران به میزان ۳ درصد رشد مثبت داشته است. همچنین از آغاز سال جاری تا کنون، ۴ میلیون و ۶۴۱ هزار و ۸۶۶ تن مواد نفتی از طریق پایانه‌های نفتی این بندر به خارج از کشور صادر شده است.»

ایندی میزان ترانزیت این نوع کالاها را ۵۳۲ هزار و ۵۴۳ تن اعلام کرد و افزود: «این میزان نسبت به مدت مشابه گذشته، ۱۲۲ درصد افزایش داشته است.» به گفته اندی بندر شهید رجایی با ۴۰ پست اسکله توانایی پهلو دهی کشتی‌های اقیانوس پیما با آبخور ۱۷ متر و ظرفیت ۱۴۵ هزار تن را دارد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی با اشاره به پهلوگیری ۳ هزار و ۵۸۷ فروند کشتی در اسکله‌های این بندر، بزرگ‌ترین بندر ایران، گفت: «از این میزان، دو هزار و ۸۴۵ فروند شناور بالای هزار تن و ۷۴۲ فروند از کشتی‌های پهلو گرفته در بندر شهید رجایی، زیر یک هزار تن وزن داشته‌اند. منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی به عنوان دروازه طلایی اقتصاد کشور ۵۳ درصد صادرات و واردات، ۷۰ درصد ترانزیت و تخلیه و بارگیری حدود ۸۵ درصد کالا کانتینری در سطح کل بنادر کشور را پشتیبانی می‌کند.»

سعداله عبداللهی:

بندر امام خمینی (ره)

رکورددار افزایش نرم‌های عملیاتی



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با تأکید بر افزایش شش درصدی ورود کشتی‌ها به بندر امام خمینی (ره) گفت: «علاوه بر افزایش تعداد، اندازه کشتی‌هایی که در سال گذشته به بندر امام خمینی (ره) وارد شده‌اند نیز، روبه‌افزایش بوده است و به تدریج در سال‌های آتی با کشتی‌های بزرگ‌تری مواجه خواهیم بود که از امروز باید فکری برای سال‌های بعد کنیم.»

سعداله عبداللهی در ادامه افزود: «تخلیه و بارگیری تا نیمه اسفند ماه ۱۳۹۳ نسبت به سال قبل ۱۵ درصد افزایش داشت و به ۴۲ میلیون تن رسید؛ یعنی حدود ۶ میلیون تن افزایش عملکرد داشتیم که از نظر توان بندر در پاسخ‌گویی به این نیاز و ارتقا بعضی از شاخص‌ها جای تجلیل دارد.»

روابط عمومی بندر بوشهر: در ایام تعطیلات نوروزی در جزیره خارک ۱۴ هزار و ۸۶۲ نفر مسافر از مسیرهای دریایی خارک - بوشهر و خارک - گناوه توسط شناورهای مسافری جابجا شدند.

روابط عمومی بندر بوشهر: جزیره خارک به عنوان یک نقطه بسیار مهم و استراتژیک محسوب می شود که نقش بسیار مهمی در صادرات نفت خام کشور دارد.

روابط عمومی بندر بوشهر: یدک کش چند منظوره آرامیت در بندر عامری به کار گرفته شد. یدک کش مذکور که با مبلغی بالغ بر ۶۹ میلیارد ریال در کشور ساخته شده است، دارای موتور با قدرت ۴ هزار اسب بخار و مجهز به سیستم اطفای حریق با دیزل پمپ ۵۰۰ متر مکعب در ساعت با دو مانیتور آتش نشانی می باشد. که قادر به جابجایی لنگرهای ۱۵ تن بوده و به عنوان یک شناور یدک کش خدماتی ویژه سکوهای نفتی مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

روابط عمومی بندر بوشهر: مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به رشد ۲۴ درصدی عملکرد اداره کل در بخش تخلیه و بارگیری کالا در سال گذشته خاطر نشان کرد: رسیدن به رشد ۵۰ درصدی نسبت به سال ۹۲ رویکرد جدی مسئولان و کارکنان اداره کل در سال جاری است.

روابط عمومی بندر بوشهر: علیرغم فعالیت حدود ۱۵۰۰ قایق، شناور و جت اسکی و ثبت نزدیک به ۲۳۰ هزار نفر سفر دریایی، نوروز ۹۴ بدون هیچگونه سانحه ای برای گردشگران در سواحل استان به پایان رسید.

روابط عمومی بندر خرمشهر: با توجه به پذیرفتن تعهدات کنوانسیون های IMO (سازمان جهانی دریانوردی) از سوی کشورهای عضو مبنی بر فراهم آوردن تجهیزات و امکانات ضروری شناورها در جهت ایمنی، تجسس و نجات دریایی، تجهیزات مخابراتی از قبیل اینتر کام، MF/HF، GPS - AIS - SSB - VHF - و اتویا بلوت بر روی شناورهای ملکی بندر خرمشهر ساماندهی و بروز رسانی شد. شناورهای ملکی، شناورهای خدماتی هستند که ملکیت سازمانی ندارند و خدماتی از قبیل پهلو گیری و جداسازی کشتی های ورودی و خروجی، یدک کردن و شرکت در عملیات اطفاء حریق، ایمنی، تجسس و نجات دریایی را به عهده دارند.

روابط عمومی بندر خرمشهر: خرمشهر در ۱۵ روز ابتدای سال جاری، بیش از ۱۷۵ هزار میهمان نوروزی از بندر خرمشهر و رودخانه های کارون و اروند بازدید کردند که این میزان در مقایسه با سال گذشته رشد ۲۵ درصدی را نشان می دهد.

سرمایه گذاری ها انجام شده بود که امسال به بهره برداری رسید. همچنین ۵۲ هزار متر مربع انبار، ۶۰ هزار تن مخازن سبک و سنگین و همچنین ترمینال نفتی به بهره برداری رسید.

به گفته عبداللهی در بحث توسعه سیستم های نرم افزاری و رفع مشکلاتی در زمینه ارتباط با سرمایه گذاران افزود: «سعی کردیم این ارتباط را توسعه بدهیم و در نتیجه امسال (۱۳۹۳) بخش عمده ای از سایت های عملیات سرمایه گذاران به فیبر نوری متصل شده است. همچنین در سال ۱۳۹۳ مرکز عملیات شبکه رایانه ای مجتمع بندری را در سمینار انفورماتیک بنادر کشور در بندر امام خمینی (ره) به بهره برداری رساندیم. این سیستم تمامی وقایع و عملیات شبکه رایانه ای را به طور کامل مانیتورینگ می کند.»

بخش دیگر صحبت های عبداللهی به راه اندازی سیستم مکانیزه و یکپارچه درب خروج اختصاص داشت: «اتفاق خوبی که در بندر امام خمینی (ره) افتاد این بود که سیستم یکپارچه مکانیزه درب خروج در این بندر راه اندازی شد. این کار در دوره آقای ایدنی شروع شده بود که در دوره ما تکمیل شد. سیستم به نحوی است که گردش کاغذی را حذف می کند و احتمال تقلب و خطا را به حداقل می رساند.»

به گفته او بندر امام خمینی (ره) در بحث توسعه تجهیزات دریایی هم ۳۷ فقره تعمیرات اساسی در بخش تجهیزات دریایی انجام شده است. علاوه بر این تعدادی از یدک کش ها با هماهنگی شرکت هدایت کشتی باسازی شده و به ناوگان این بندر بازگشته است.

محمد راسخ:

به جایگاه دوم عملیات کانتینری در کشور رسیدیم



مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی بوشهر با بیان این مطلب که عملکرد بندر بوشهر در سال ۱۳۹۳ به بالاترین میزان خود نسبت به یک دهه اخیر رسیده است، گفت: «وضعیت ترافیک کانتینری بندر بوشهر هم از ابتدای فعالیت کانتینری تا کنون، امسال (۱۳۹۳) به اوج خود رسیده است که بالغ بر ۲۵۰ هزار TEU عملکرد است.»

محمد راسخ افزود: «تحلیلی از عملکرد کانتینری بنادر استان بوشهر و وضعیت کل حمل و نقل کانتینری در استان با توجه به این که عملیات کانتینری در عسلویه و گناوه هم انجام می شود، معادل ۴۸۶ هزار و ۹۳۰ TEU بود و به این ترتیب ۲۰ درصد از عملیات کانتینری کشور را به خودمان اختصاص داده ایم و در جایگاه دوم قرار گرفتیم.»

به گفته او بندر بوشهر با ۲۵۳ هزار و ۳۵۷ TEU در یازده ماه ابتدای امسال (۱۳۹۳) ۱۰ درصد از کل عملیات کانتینری کشور را به خود اختصاص داده است که پس از بندر شهید رجایی در جایگاه دوم قرار گرفته است. راسخ در ادامه به بیان اهم فعالیت ها در حوزه توسعه و تجهیز بنادر پرداخت و گفت: «امسال در بخش اعتبارات سرمایه ای، بیش از ۹۷ درصد جذب داشتیم که عمدتاً پروژه های ادامه دار بوده است. یعنی در واقع امسال پروژه جدیدی را شروع نکردیم، اما چهار پروژه عمرانی و دو پروژه تجهیزاتی به ارزش ۱۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان به بهره برداری رسید.»

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی بوشهر با یادآوری فعالیت های انجام شده در بخش تجهیزات دریایی، گفت: «در زمینه تجهیزات دریایی، تعمیرات اساسی هشت فروند شناور خدماتی جست و جو و نجات با بیش از پنج میلیارد تومان اعتبار انجام شد. همچنین تغییرات اساسی لایروبی کاتر ساکشن حامد و نور ۲ با ۴۵ میلیارد ریال انجام شد.»

او در ادامه به وضعیت فعلی برج کنترل جزیره خارک پرداخت و توضیح داد: «برج کنترل جزیره خارک که تقریباً آماده شده بود، به واسطه عدم همکاری شرکت نفت برای برقی رسانی قابل بهره برداری نبود که توانستیم در این رابطه با شرکت توزیع نیروی برق به تفاهم برسیم. شرکت توزیع نیروی برق پیش از این حدود سه میلیارد تومان هزینه برقی رسانی درخواست کرده بود که با رایزنی و جلسات مستمر توانستیم این مبلغ را به یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان کاهش دهیم و حالا همکاران ما در برج خارک مستقر شده اند.»

راسخ افزود: «همچنین اجرای پروژه گاز رسانی به بندر بوشهر در قالب

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام شد. هدف این است که نیروگاه گازی در بندر بوشهر برای تکمیل نیاز بندر به برق با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی احداث شود، چرا که شرکت توزیع به واسطه محدودیت‌هایی که دارد نمی‌تواند برق مورد نیاز بندر را تامین کند.»

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی بوشهر با بیان این مطلب که تعمیرات موتور یویدک کش نیمیروز که برای مدت زیادی غیر عملیاتی بود، با تلاش پرسنل واحد فنی بندر و شرکت هدایت کشتی انجام شده و بالاخره به بهره‌برداری رسیده است، گفت: «همچنین ارتقای ایمنی بنادر استان به واسطه راه‌اندازی سیستم اطفای حریق بندر تابعه استان صورت گرفته است. در حال حاضر ما بالاترین میزان آماده به کاری شناورهای ناچی رادر سال‌های اخیر داریم. علاوه بر این سیستم مانیتورینگ تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی بندر بوشهر و بندر تابعه استان راه‌اندازی شده است.»

ارتقا پایداری ارتباطات مخابراتی دریایی از طریق طراحی و اجرای لینک ارتباطی بین برج کنترل بندر و ایستگاه فرستنده بین‌المللی ناوتکس یکی دیگر از دست‌آوردهای بندر بوشهر در سال ۱۳۹۳ بود که راستاد به آن پرداخت.

تشکیل و برگزاری کمیته سامان‌دهی و مدیریت سواحل با حضور استاندار و مدیران کل استانی، افتتاح ساختمان اداره بنادر و دریانوردی دیر و ساختمان مرکز هماهنگی تجسس و نجات دریایی، راه‌اندازی سیستم اطفای حریق بندر استان، آغاز عملیات لایروبی و اجرای کانال دسترسی و احداث دایک و انحراف سیلاب بندر دیلم برخی دیگر از مواردی بودند که راستاد از آن‌ها یاد کرد.

سید علی نعیمی: رشد ۲۰ درصد عملکرد در بندر انزلی



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان این مطلب که علاوه بر بندر ایران، بندر دیگری در حاشیه دریای خزر احداث شده‌اند، گفت: «در آن سوی دریای خزر کار بسیار عظیمی در حال انجام است و می‌توان گفت همان‌طور که ما کار بسیار عظیمی انجام می‌دهیم، آن‌ها هم کار بسیار سنگینی انجام داده‌اند. باید مطالعاتی انجام شود، برای این که نباید از بندر حاشیه دریای خزر با این میزان گسترش و توسعه غافل شویم.»

نعیمی با اشاره به فعالیت کشورهای دیگر حاشیه دریای خزر، گفت: «در کشورهای آذربایجان، ترکمنستان، آستارخان و... بندر جدیدی در حال احداث است. هرچند که ما توسعه خوبی در بندر شمالی انجام داده‌ایم و پیش‌رو هستیم، اما با توسعه‌ای که آن‌ها انجام می‌دهند، تصور می‌کنم ما هم باید یک فکر اساسی انجام دهیم.»

او با مقایسه عملکرد پانزده ماهه سال ۱۳۹۳ به ۱۳۹۲ گفت: «این مقایسه نشان می‌دهد که در بندر انزلی حدود ۲۰ درصد رشد عملکرد داشتیم، این رشد، موضوع جدیدی برای بندر ما بود چون تنوع کالا در بندر انزلی در سال‌های قبل به آهن و چوب محدود بود، اما امسال به یاری خدا تنوع کالای خوبی انجام شده است.» نعیمی افزود: «امسال غلات هم اضافه شد. در قسمت صادرات هم کارهایی انجام شد که به این رشد ۲۰ درصدی رسیدیم و امیدواریم که در سال‌های آینده بتوانیم این فعالیت‌ها را گسترش دهیم. تنوع کالا افزایش پیدا کرده است. ما با استان‌های هم‌جوار استان گیلان مکاتباتی داشتیم و اعلام کردیم می‌توانیم بندر تامین کننده هفت استان کشور باشیم. براساس این مکاتبات و جلسات که با اتاق بازرگانی داشتیم این تنوع کالا شکل گرفته است. خصوصاً این که غلات غرب کشور می‌تواند در این بندر تخلیه و بارگیری شود.»

به گفته او افزایش غلات موجب این شده است که نوع کالا و حجم تخلیه و بارگیری بندر انزلی تغییر کند: «ما چه سهمی از تامین نیاز کل شمال می‌توانیم داشته باشیم؟ انزلی ۳۷ درصد سهم بندر شمالی را در تخلیه و بارگیری به خود اختصاص داده است. باید این رشد را افزایش بدهیم و بتوانیم به جایگاه اصلی خود نزدیک شویم.» نعیمی با بیان این که متأسفانه انبارهای اختصاصی مناسب و سیلوهای مناسب در بندر انزلی وجود ندارد، گفت: «ما حتی ممکنه برای تخلیه و بارگیری غلات نداریم، زیرساخت‌های تجاری در انزلی کمتر ساخته شده است، اما معاونت امور بندری تاکنون کمک بسیاری به ما کرده است و انشا... این نیازها مرتفع خواهد شد.» مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان درباره وضعیت بندر آستارا توضیح داد و گفت: «در بندر آستارا هم به دلیل این که امسال توانستیم برخی مشکلات را حل کنیم، حدود ۱۶۰-۱۷۰ هزار تن به مقیاس ۲۱ هزار تن سال قبل، افزوده شد. البته هنوز مشکلاتی وجود دارد، باید وضعیت موج شکن اصلاح شود، لایروبی شود چرا که آستارا نقطه ابتدایی غرب کشور برای تخلیه و بارگیری است و باید مورد توجه قرار بگیرد.»



علی خدمتگزار: ضرورت ایجاد تعامل بازنجیره تامین خدمات بندری



مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد در این گردهمایی با ارائه گزارشی از این بندر به وضعیت ارتقا شاخص‌های بندری پرداخت و گفت: «یکی از این اقدامات ایجاد مرکز هماهنگی عملیات بندری، در بندر امیرآباد است. این مرکز کل پکیج کشتی‌هایی که وارد می‌شوند، از لنگرگاه، اسکله و عملیات تخلیه و بارگیری، خروج کالا از بندر، سیلوها و خود انبارها را مدیریت می‌کند. این مرکز با همکاری بخش خصوصی فعالیت می‌کند.»

علی خدمتگذار افزود: «یکی از مشکلات ما رقابتی نبودن عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امیرآباد است. ما با ایجاد این مرکز توانستیم فعالیت‌های بندر امیرآباد را به صورت ۲۴ ساعته و تمام‌وقت پایش کنیم.»

افتتاح شعبه ارزی و ریالی بانک ملی در بندر امیرآباد، راه‌اندازی دفتر بیمه ایران در بندر امیرآباد برای ارائه خدمات به کالاهایی که بیمه نیستند و بیمه‌آتش‌نشانی، برگزاری جلسات مداوم با گمرک برخی دیگر از دست‌آوردهایی هستند که خدمتگذار به آن‌ها پرداخت.

مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با تأکید بر ضرورت تعامل بین‌بخشی برای افزایش عملکرد بنادر، گفت: «ایجاد تعامل با زنجیره تامین خدمات بندری برای ما حایز اهمیت است. در بندر امیرآباد مشکلاتی داشتیم که با جلسات منظمی که با گمرک، راه‌آهن، پایانه، جهاد کشاورزی و سایر نهادها داشتیم، توانستیم تعامل برقرار کنیم و حمل‌ونقل، تخلیه و بارگیری را تسریع بخشیم.»

خدمتگذار در ادامه با یادآوری افزایش توان عملیاتی بندر امیرآباد، گفت: «در نیمه نخست سال ۱۳۹۳، ۵ دستگاه مکنده داشتیم که این تعداد تا پایان سال به ۱۰ دستگاه رسید؛ در حال حاضر ۸ دستگاه آماده به کار است و دو دستگاه دیگر نیز تا پایان سال فعال خواهند شد. اوایل سال آینده نیز یک دستگاه مکنده دیگر وارد بندر می‌شود و مورد استفاده قرار می‌گیرد.»

او افزود: «همچنین در سال ۱۳۹۳ شش دستگاه جرثقیل مونتاژ و دومونتاژ وارد بندر امیرآباد شد. در زمینه حمل‌ونقل ریلی نیز ۴۷۰ متر ریل گذاری در بندر امیرآباد داریم که ۵۰ درصد کار آن تمام شده است و تا نیمه اول سال جدید تمامی ریل گذاری بندر امیرآباد انجام شده و به مرحله بهره‌برداری خواهد رسید.»

منوچهر تاتینا: افزایش ۲۷ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری در نوشهر



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از افزایش ۲۷ درصدی حجم عملیات تخلیه و بارگیری در بندر نوشهر خبر داد و گفت: «در یازده ماه نخست سال ۱۳۹۳ شاهد افزایش ۴۴ درصدی درآمدهای اداره کل بنادر مازندران بودیم. صرفه‌جویی در سرفصل اعتبارات جاری اداره کل از طریق سامان‌دهی حساب‌ها، صرفه‌جویی بیش از ۳۴۰ میلیون تومانی در تعمیرات اساسی و نگهداری تجهیزات دریایی برخی دیگر از دست‌آوردهای این اداره کل هستند.»

منوچهر تاتینا افزود: «جذب بی‌سابقه سرمایه بخش دولتی به میزان بیش از ۵۰ میلیارد تومان برای اولین بار در بندر نوشهر در سال ۱۳۹۳ انجام گرفت.»

پیگیری مداوم سامان‌دهی سواحل، تشکیل بیش از ۱۵۰ فقره پرونده در خصوص تجاوز به حریم دریا، افزایش ۷۰ درصدی کنترل و بازرسی از کشتی‌های ورودی به بنادر مازندران و ایجاد ترمینال کانتینری

روابط عمومی بندر خرمشهر: دکتر آخوندی که به منظور تکمیل پروژه خط آهن شلمچه - بصره و بازدید از پروژه‌های خارج‌سازی مغروقه‌ها به شهرستان خرمشهر سفر کرده بود با حضور در بندر خرمشهر از محوطه‌ها و دیگر بخش‌های مختلف این بندر دیدن کرد.

روابط عمومی بندر خرمشهر: با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی به منظور پاکسازی آبراه بین‌المللی اروند از مغروقه‌های جنگ‌تحمیلی، ایمنی بیشتر و بهبود وضعیت کشتیرانی (در این رودخانه)، کرین بارج هزار تنی در بندر خرمشهر مستقر شده است. حضور این کرین بارج و استفاده بخش خصوصی از آن باعث صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان عملیات خارج‌سازی شناورها خواهد شد.

روابط عمومی بندر خرمشهر: هیأتی متشکل از مدیران کل سیاسی استانداری‌های کشور از بندر خرمشهر بازدید کردند. در جریان این بازدید، میهمانان از محوطه‌ها، ترمینال‌ها، تجهیزات و پایانه بین‌المللی مسافری دریایی خلیج فارس مجتمع بندری خرمشهر دیدن کردند و با امکانات ظرفیت‌های آن آشنا شدند.

روابط عمومی بندر شهید باهنر: فراخوان جذب سرمایه‌گذار برای بندر سیریک اعلام شده است که با واگذاری راهبری و مدیریت آن به بخش خصوصی، اداره کل بنادر تنها در مباحث حاکمیتی ورود خواهد کرد.

روابط عمومی بندر شهید باهنر: اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر موفق به تمدید مجدد گواهینامه سیستم مدیریت یکپارچه IMS شد.

روابط عمومی بندر انزلی: مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان از پهلوگیری ۸۴۶ فروند شناور باری و نفتی طی سال گذشته در بندرگاه انزلی خبر داد.

روابط عمومی بندر انزلی: سرمایه‌گذاران روسی از مجتمع بندری انزلی بازدید و علاقه مندی خود را جهت سرمایه‌گذاری در حوزه غلات اعلام نمودند.

روابط عمومی بندر لنگه: طی ۱۲ ماهه سال ۹۳، ۸۶۰ هزار و ۵۷ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی در این بندر تخلیه و بارگیری شد. وی افزود: طی این مدت، ۲۰۱ هزار و ۲۵۱ تن کالای غیرنفتی به بندر تجاری لنگه وارد شد که ۱۴ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل، کاهش دارد.



بخجالی برخی دیگر از دست آوردهای این اداره کل در سال ۱۳۹۳ بود که تاتینا به آن‌ها اشاره کرد.

او با ارایه آمار مقایسه‌ای سال ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳، گفت: «تخلیه و بارگیری حدود ۷۰۰ هزار تن در سال‌های گذشته، در یازده ماهه ۱۳۹۳ حدود ۲۸ درصد رشد کرد. این آمار در بندر فریدونکنار منفی بود و علت آن عدم اجرای تعهداتی است که قبلاً عهده‌دار سرمایه‌گذاری بود؛ البته بخش عمده مشکلات ناشی از عدم لایروبی است.»

به گفته تاتینا، نمودار منفی تخلیه و بارگیری بندر نوشهر در ۸ سال گذشته، در سال ۱۳۹۳ سیر مثبتی پیدا کرده است. او با بیان این که باید فکری برای واردات بندر نوشهر کرد، گفت: «ورود کالا در شمال کشور تغییر کرده و از آهن و چوب به غلات سوق پیدا کرده است. امیدوارم که بتوانیم از طریق سازمان صنعت و تجارت، وزارت امور خارجه و بازرگانی بخش عمده غلات کشور که در نیمه شمالی کشور مصرف می‌شود را در شمال کشور تخلیه و بارگیری کنیم. این تغییر رویه می‌تواند کمک بزرگی به کاهش هزینه‌های انتقال در کشور باشد.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به رشد ورود غلات به کشور، گفت: «واردات آهن آلات، کاغذ و مقوا کاهش پیدا کرده، اما غلات خیلی رشد کرده است. ما نمی‌دانیم نگهداری غلات باید در انبارها باشد یا در سیلوها؟ سرمایه‌گذاران عموماً با ایجاد سیلوها موافق نیستند، چون نمی‌دانند چند سال بعد در بنادر شمالی چه اتفاقی می‌افتد. به همین دلیل هم تمایل دارند انبار بسازند که اگر رویه واردات در سال‌های بعد تغییر کرد، بتوانند به صورت چند منظوره از این انبارها استفاده کنند.»

تاتینا در ادامه از رشد ۲۸ درصدی تعداد کشتی‌های تجاری در بندر نوشهر خبر داد و افزود: «درآمد اداره کل بنادر استان مازندران در سال قبل حدود ۱۵۰ میلیارد بود و امسال این رقم به حدود ۲۲ میلیارد رسیده است. ما تقریباً عدم وصولی نداریم، درصد تغییرات مثبت ما حدود ۴۴ درصد است و البته هزینه‌های ما هم ۷ درصد رشد

داشته است.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی مازندران افزود: «برای امسال حدود ۵۰ میلیارد تومان قرارداد سرمایه‌گذاری امضا کردیم که شاید در نگاه اول این میزان سرمایه‌گذاری نسبت به بندر جنوب بسیار کم باشد، اما اگر نوشهر را با خود نوشهر مقایسه کنید، می‌بینید که اتفاقات بزرگی افتاده است. همچنین قرارداد احداث سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات را با ۱۲/۵ میلیارد امضا کردیم و علاوه بر آن قراردادی برای احداث انبار سرپوشیده ۲۱ هزار متر مربعی منعقد شد.»

سیاوش رضوانی:

ثبت رکورد جدید

تخلیه و بارگیری در چابهار



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از ثبت رکورد جدید عملیات تخلیه و بارگیری در بندر چابهار از بدو راه‌اندازی این بندر در سال ۱۳۹۳ خبر داد و گفت: «می‌توان گفت که در سال ۱۳۹۳ رکورد ۹ ساله عملیات تخلیه و بارگیری در بندر چابهار را پشت سر گذاشتیم. رشد تخلیه و بارگیری ما نسبت به سال گذشته ۴۰ درصد بوده است و رشد کل کانتینر ۱۸۹ درصد و میزان صادرات هم ۸ درصد نسبت به سال‌های قبل افزایش داشت.»

سیاوش رضوانی در ادامه با یادآوری موضوع جاده دسترسی به اسکله شماره ۵ چابهار، گفت: «جاده دسترسی به اسکله شماره ۵ چابهار تقریباً آماده است، کار آسفالت آن انجام شده و ساختمان اسکله هم برای استقرار همکاران و نمایندگان آماده شده است.»

او با تاکید بر ضرورت جذب سرمایه‌گذاری برای توسعه بندر چابهار گفت: «پروژه خوبی را در بندر چابهار انجام دادیم، که به خاطر

نداشتن اراضی خوب و بحث پدافند غیرعامل، آن طور که باید، انجام نشد. حدود ۱۷ هزار اراضی افتتاح شده است و به دنبال جذب سرمایه گذار هستیم.»

رضوانی افزود: «در بحث ایمنی سعی کردیم موضوع همیار ناجی را با همکاری بخش خصوصی انجام دهیم. این پروژه با کمک کسانی انجام می شود که شناورهای فعال دارند. همچنین در زمینه جمع آوری مواد زاید از همه شناورها کمک خواستیم. نظارت بر بنادر صیادی و دادن مشاوره برای دریافت مواد زاید یکی دیگر از برنامه های ما برای اجرای طرح محلی مقابله با آلودگی دریاست.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان درباره فعالیت های اشاعه ای و فرهنگ سازی درباره این بندر با هدف جذب سرمایه گذار، توضیح داد و گفت: «ما در حوزه بازاریابی مستندی با نام چابهار دیروز، امروز و فردا را تهیه کردیم که از شبکه دو سیما پخش شد. استقبال زیادی از این مجموعه مستند به عمل آمد و پس از پخش این مستند ما حدود سه هزار و ۵۰۰ تلفن از شبکه دو داشتیم که درباره این مستند سوال کرده بودند و یا تقاضای پخش مجدد آن را داشتند.»

او در ادامه گفت: «همچنین برگزاری هم اندیشی با شرکت های کشتیرانی یکی دیگر از برنامه های ما در سال ۱۳۹۳ بود که در یک جلسه آقای جهانپنده و آقای اسلامی هم حضور داشتند. ما ۱۶ خط کشتیرانی را دعوت کردیم و این جلسه هم اندیشی برگزار شد. همچنین تشکیل کارگروه ترانزیت و اتاق فکر هم در یازده ماه نخست امسال (۱۳۹۳) اجرایی شد.»

عادل دریس:

تخلیه و بارگیری خرمشهر از مرز دو میلیون تن گذشت



مدیر اداره بنادر و دریانوردی خرمشهر از رشد ۲۶ درصدی آمار عملیات تخلیه و بارگیری بندر خرمشهر در سال ۱۳۹۳ خبر داد و گفت: «آمار عملیات تخلیه و بارگیری بندر خرمشهر خوشبختانه با ۲۶ درصد رشد در مجموع از مرز دو میلیون تن گذشت. همچنین در بارگیری به عراق ۲۹ درصد رشد داشتیم. در بخش کانتینری هم این آمار تا پانزدهم اسفند ۱۳۹۳ از مرز ۹۰ هزار TEU گذشت که در واقع ۶۰ درصد رشد را نسبت به موقعیت مشابه نشان می دهد.»

عادل دریس با اعلام این آمار افزود: «با توجه به وضعیت خاص بندر خرمشهر، ۶۲۱ فروند شناور بالای هزار تن تردد داشتند که ۲۶ درصد رشد داشته نسبت به سال گذشته را نشان می دهد. همچنین بیش از سه هزار و ۴۰۰ فروند شناور زیر هزار تن در بندر خرمشهر تردد داشتند که ۱۱ درصد رشد را نسبت به مدت مشابه نشان می دهد.» او با بیان این مطلب که یکی از اقدامات برجسته سال ۱۳۹۳ راه اندازی خط مسافری خرمشهر-بصره بود، گفت: «پس از آن کشتیرانی والفجر، کشتی دوم هم فعال شد و همین امر منجر شد که بخش خصوصی هم وارد شود و کشتی مسافری دیگری توسط بخش خصوصی به این پایانه اضافه شد. حالا سه فروند کشتی مسافری در خط خرمشهر-بصره و خرمشهر-کویت و بالعکس تردد می کنند.» به گفته او در این مدت حدود ۴۶ هزار و ۹۳۰ هزار مسافر از بندر خرمشهر تردد داشتند که رشدی ۲۰ درصدی نسبت به مدت مشابه را نشان می دهد: «یکی دیگر از اقدامات مهم ورود خودروها و ترانزیت بخشی از این خودروها از بندر خرمشهر است. امسال ۱۱ هزار و ۶۸۱ خودرو وارد خرمشهر کردیم، بخش عمده ای از این خودروها وارد استان خوزستان شد و بخشی هم به اقلیم کردستان ترانزیت شد.»

دریس با اشاره به افزایش درآمد حاصل از شناورسازی مغرورانه ها در بندر خرمشهر و ا روند گفت: «این اقدامات منجر به افزایش درآمد خوبی شد. فکر می کنم تا پایان سال ۱۳۹۳، بیش از ۵۳ میلیارد تومان درآمد کسب کنیم و با توجه به اقداماتی که صورت گرفته است سال آینده روند رشد بیشتر از این خواهد بود.»

روابط عمومی بندر چابهار: برگزاری طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی با حضور اعضای کارگروه، مدیران و نمایندگان ۱۸ ارگان از جمله محیط زیست، صنعت و معدن و تجارت، راه و شهر سازی، آب فاضلاب، مناطق طبیعی - شیلات و غیره در محل استانداری استان سیستان و بلوچستان شهر زاهدان برگزار شد.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از سایت های اداری، دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بازدید کرد. در جریان این بازدید نشست صمیمانه با حضور معاونین و کارشناسان دریایی این اداره نیز برگزار شد.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: در غیاب کوچی سکیمیزو دبیر کل آیمو، آقای اندی ویمبو دومین نشست کمیته فرعی سیستم ها و تجهیزات کشتی (SSE) (۲) که از تاریخ ۲۳ لغایت ۲۷ مارس ۲۰۱۵ (مطابق با سوم لغایت هفتم فروردین ۱۳۹۴) در مقر آیمو در لندن برگزار می شود را رسماً افتتاح نمود.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: دکتر آخوندی وزیر راه و شهر سازی که به همراه هیات دولت به استان گیلان سفر کرده بود در بازدید از بندر انزلی از سازمان بنادر و دریانوردی به جهت سرمایه گذاری در بنادر شمالی کشور تقدیر نمود و توسعه بنادر شمالی را کاملاً محسوس دانست.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: معاون وزیر حمل و نقل، فناوری اطلاعات و ارتباطات جمهوری بلغارستان گفت که موضوع حمایت از کاندیدا توری ایران در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) را بررسی می کند.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: همزمان با برگزاری سومین اجلاس کمیته مشترک همکاری های حمل و نقل بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری بلغارستان در تهران، آنتون گینوف معاون وزیر حمل و نقل، فناوری اطلاعات و ارتباطات جمهوری بلغارستان و دکتر جهانپنده معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی با یکدیگر دیدار کردند و به بررسی همکاری های بندری و دریایی دو کشور پرداختند.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه نوزدهمین کنفرانس بین المللی ترمینال های بندری (TOC)، ضمن انجام دیدارهای جداگانه با مدیران ارشد خطوط بین المللی کشتیرانی اروپایی و آسیایی، موضوع فعالیت های مجدد این خطوط در بنادر کشور را پیگیری نمودند.



حمل و نقل ریلی از حرف تا عمل

گام‌هایی بلند برای توسعه حمل و نقل ریلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

مهران نظریور

کارشناس ارشد اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان

ریلی کشور، در برگزاری شش نشست مشترک با حضور مدیران عامل هر دو سازمان و تمامی کارشناسان و صاحب نظران این عرصه در بنادر شهید رجایی، امام خمینی (ره)، امیر آباد و سازمان مرکزی (تهران)، موفقیت‌ها و تجربه‌های خوبی در مقایسه با عملکرد یک دهه گذشته به دست آمد که در این گزارش تلاش شده به مهم‌ترین این دست‌آوردها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) پرداخته شود.

ابتدا نگاهی خواهیم داشت به آمار عملکرد و سهم حمل و نقل ریلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در یک دهه گذشته؛ جدول زیر نشان دهنده آمار عملکرد و سهم حمل و نقل ریلی در این مجتمع بزرگ بندری در سال‌های ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۲ است:

سال	عملکرد بندر امام (هزار تن)	عملکرد حمل و نقل ریلی (هزار تن)	سهم بخش ریلی
۸۱	۲۹,۵۷۵	۲,۷۸۶	۱۰ درصد
۸۲	۲۹,۳۵۵	۳,۵۱۵	۱۲ درصد
۸۳	۳۰,۶۵۴	۳,۸۰۰	۱۳ درصد
۸۴	۳۰,۵۰۱	۴,۲۲۵	۱۰ درصد
۸۵	۳۲,۹۳۷	۳,۳۰۶	۱۰ درصد
۸۶	۳۱,۳۳۸	۲,۹۳۳	۹ درصد
۸۷	۳۳,۳۲۷	۱,۵۷۰	۶ درصد
۸۸	۳۳,۷۴۷	۷۷۱	۲ درصد
۸۹	۳۷,۳۰۸	۷۹۹	۲ درصد
۹۰	۳۶,۱۰۹	۱,۰۵۴	۳ درصد
۹۱	۴۱,۲۶۰	۹۹۰	۲ درصد
۹۲	۳۳,۶۳۴	۷۶۰	۲ درصد

ارقام و اعداد فوق نشان دهنده سهم ناچیز حمل و نقل ریلی در سبد عملکردی

در طول سال‌های گذشته در وصف مزایای حمل و نقل ریلی مطالب بسیاری نگاشته شده و از نقش آن بر توسعه اقتصادی کشور گرفته تا مزیت ایمنی و مصرف پایین انرژی مقالات بسیاری تدوین شده است.

در تدوین برنامه‌های توسعه کشور همواره بخش ریلی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بوده و تصویب قوانین متعدد در حمایت از توسعه حمل و نقل ریلی خود گواه این مدعا است. در کنار یادآوری مزایای این بخش، به مشکلات و چالش‌های آن نیز به تفصیل پرداخته شده است. وضعیت بخش ریلی در حد وجود بحران در گردش مالی آن به تصویر کشیده شده و عالی‌ترین مقامات کشوری از وزیر راه و شهرسازی گرفته تا نمایندگان مجلس شورای اسلامی نیز در این خصوص دیدگاه‌های کاملاً مثبت و مشابهی دارند و همواره نقش بخش خصوصی در توسعه حمل و نقل ریلی به عنوان یگانه راه پیش‌رو مدنظر بوده و در راستای حل موانع فرایند خصوصی سازی تعبیری حداکثری از سوی مسوولان به کار گرفته می‌شود. از سوی دیگر، اهداف و برنامه‌های تدوین شده در راستای افق چشم‌انداز همگی حکایت از انتظار معنادار نظام از بخش ریلی کشور دارد. تمرکز بر رشد سهم بخش ریلی در هر دو حوزه بار و مسافر به ترتیب به میزان ۳۰ درصد و ۱۸ درصد یکی دیگر از اهداف بلندپروازانه‌ای است که تحقق آن منوط به حرکت در دو مسیر متفاوت است:

۱) فراهم آوردن بستر مناسب حمل و نقل متکی بر توان‌مندی‌های درون بخشی
۲) فراهم کردن بستر رقابتی برای بروز استعدادهای ذاتی و توان‌مندی‌های بخش ریلی متکی بر اصلاحات برون بخشی

به این منظور در بهمن ماه سال ۱۳۹۲ با انعقاد تفاهم‌نامه‌ای مابین سازمان بندر و دریانوردی از یک سو و شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران از سوی دیگر مبنی بر بهبود و توسعه همکاری‌ها برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی از مبداء بندر کشور، فصل جدیدی از همکاری‌ها آغاز شد.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) هم به عنوان یکی از بنادر متصل به سیستم حمل و نقل ریلی از گذشته با بهره‌گیری از ۱۴۰ کیلومتر شبکه خطوط ریلی داخلی و نیز ظرفیت‌های لازم برای ماهیت کالاهای وارداتی و صادراتی به این بندر که تناسب بالقوه‌ای برای حمل از طریق سیستم ریلی دارا است و یکی از بنادر پیش‌رو در این رویکرد جدید به شمار می‌آید.

به این منظور پس از تشکیل کمیته راهبردی و کمیته‌های فرعی هر یک از بنادر

این مجتمع بزرگ بندری است. علاوه بر اینکه این سهم اندک در یک دهه گذشته روندی نزولی را نیز پیموده است. اما همان گونه که پیش تر اشاره شد در پایان سال ۱۳۹۲ با تشکیل کمیته توسعه همکاری ها و بهبود وضعیت حمل و نقل ریلی در بنادر تحرک جدیدی در این بخش ایجاد شد که آمار مقایسه ای سال های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ شاهدی بر این مدعاست: عملکرد مقایسه ای تناژ حمل ریلی به تفکیک کالا در بندر امام در یازده ماهه سال های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳

ماه	تناژ (تن)	
	سال ۱۳۹۲	سال ۱۳۹۳
غلات	۲۲۷۲۳۰	۵۳۷۰۲۸
روغن خوراکی و پایه	۳۲۸۲۰۸	۲۵۴۰۵۱
پودر سنگ	۲۷۲۵۸	۲۱۳۱۰۷
آهن آلات	۸۸۲۷۵	۱۴۶۱۷۴
آلومینیوم	۱۰۰۸۰	۸۵۷۱۴
مواد نفتی	۲۰۴۸۷	۳۷۳۴۷
مواد شیمیایی	۲۹۷۰	۲۱۰۹۶
متفرقه	۷۵۸	۷۲۲
مواد معدنی	۸۴۱۷	۵۳۵۸۳
جمع	۷۱۳۶۸۳	۱۳۴۸۸۲۲

عملکرد مقایسه ای تعداد واگن حمل ریلی به تفکیک کالا در بندر امام خمینی (ره) در یازده ماهه سال های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳

ماه	تعداد واگن	
	سال ۱۳۹۲	سال ۱۳۹۳
غلات	۴۵۰۰	۹۸۲۸
روغن خوراکی و پایه	۶۳۷۵	۴۶۲۲
پودر سنگ	۵۰۲	۳۷۲۷
آهن آلات	۱۶۰۵	۳۴۲۳
آلومینیوم	۲۲۴	۱۵۲۹
مواد نفتی	۳۷۸	۷۵۲
مواد شیمیایی	۵۴	۳۷۶
متفرقه	۱۴	۲۰
مواد معدنی	۱۵۵	۱۲۱۵
جمع	۱۳۸۰۷	۲۵۶۲۵

بنابراین مهم ترین دست آوردهای سال ۱۳۹۳ را می توان به اختصار به شرح زیر اعلام کرد:

- رشد ۸۰ درصدی حمل ریلی از مبدأ بندر امام خمینی (ره)
- عقد قرارداد مشاوره از سوی طرفین به منظور تهیه طرح جامع بهره برداری از شانتینگ یارد شمالی و تملیک اراضی ۱۶ هکتاری
- نصب دو دستگاه سیستم جدید توزین ریلی به منظور تسهیل عملیات حمل ریلی و افزایش سرعت
- تامین تجهیزات مانورینگ

توسعه حمل و نقل ریلی در افق پیش رو: بیم ها و امیدها

هر چند به نظر می آید این دست آوردها در نگاه اول موفقیت های بزرگی است، اما در مقایسه با رقیب دیرینه بخش ریلی یعنی حمل و نقل جاده ای، هم چنان سهمی بسیار اندک و ناچیز است. هم چنین ضعف های سیستم حمل و نقل ریلی در حوزه ساختاری و جذب سرمایه بخش خصوصی نیز از دیگر موانع و مشکلات موجود برای دستیابی این بخش به جایگاه مورد نظر است.

برابر اهداف برنامه پنجم توسعه کشور در پایان سال ۱۳۹۴ حمل و نقل ریلی به ترتیب متعهد به جایجایی ۸۸ و ۵۰ میلیون تن- نفر بار و مسافر است در حالی که

در سه ماهه منتهی به خرداد سال ۱۳۹۳ به ترتیب ۸۶۹۸۰۷۶ تن و ۶۵۳۹۳۱۶ نفر محقق شده است و با ادامه روند فعلی به نظر نمی رسد دستیابی به اهداف مذکور به سادگی امکان پذیر باشد.

به همین سبب تحقق اهداف برنامه پنجم در نگاه اولیه به معنی نیاز به تامین حدود دو برابر ناوگان ریلی است. بدیهی است که تامین این حجم از ناوگان جدا از این که چگالی شبکه را به شدت افزایش داده و منجر به کاهش سیر متوسط خواهد شد، نیازمند گذراندن فرایند مالی، فنی و مدیریتی سطح بالا بوده و از نقطه نظر توجیهاات اقتصادی هم جای تامل فراوان دارد، چرا که عملا علاوه بر وجود موانع جدی پیش روی بخش خصوصی در تعامل سازنده با بخش دولتی، سازوکارهای موجود در به کارگیری قواعد بازار هم از چابکی و انعطاف لازم برخوردار نیست.

درآمد حاصل از سیر متوسط روزانه واگن های باری نیز پاسخ گوی هزینه های فزاینده بخش ریلی نیست و در عمل، تامین ناوگان جدید از سوی بخش خصوصی با توجه به افزایش چشم گیر قیمت خرید ناوگان دور از واقعیت و انتظارات اقتصادی است که در جلسات متعدد و توسط فعالان بخش خصوصی این حوزه، به آن اشاره شد.

به نظر می رسد این کلاف سردرگم، ناشی از فراهم نبودن بستر مناسب در داخل بخش ریلی به دلیل بهره وری پایین و توجه به رفع گلوگاه های اصلی شبکه فعلی از یک سو و مخدوش بودن فضای رقابتی در خارج از بخش ریلی به نفع حمل و نقل جاده ای است..

اما حتی با نگاهی نسبتا خوش بینانه به فرض فراهم شدن شرایط رقابتی بین ریل و جاده از طریق یکسان سازی تعرفه دسترسی و بازگرداندن بخشی از منافع ناشی از صرفه جویی های حمل و نقل ریلی از جمله در مصرف سوخت به بدنه ریلی کشور و هم چنین اتخاذ رویکردی مبتنی بر سازوکارهای بازار، تبعات مثبت ناشی از اقدامات مذکور چه خواهد بود؟ بخشی از این تبعات می تواند موارد شامل این موارد باشد:

- ۱) کاهش جدی نسبت تعرفه ریلی به جاده ای
- ۲) افزایش تقاضا و تمایل صاحبان کالا در استفاده از حمل و نقل ریلی در انواع بارهای انبوه و حتی تجاری
- ۳) افزایش منفعت بخش خصوصی مالک ناوگان و تمایل به بازگرداندن منافع حاصله در چرخه مثبت سرمایه گذاری

در این جا سوال مهمی مطرح می شود و آن هم این است که در صورت تحقق این شرایط آیا مجموعه عوامل موثر در استفاده مناسب از شبکه ریلی کشور شامل خط، ناوگان و نظام بهره برداری موجود آمادگی لازم برای پذیرش تقاضای مضاعف و ترافیک مازاد را به نحوی که هم زمان منجر به افزایش بهره وری و سرعت حمل باشد، را دارد؟ موضوعی که به عنوان اصلی ترین دغدغه صاحبان کالا در بنادر به آن اشاره می شود.

متاسفانه تبعات ناشی از وجود این مشکلات در عمل شاخص های عملکردی بخش ریلی را در سطح پایینی نگه داشته و امکان استفاده از پتانسیل های بالقوه و بالفعل را به بخش ریلی نمی دهد. امروز بخش ریلی کشور در مسیر رشد خود در حلقه معیوبی گرفتار شده که بیرون رفت از آن مستلزم توجه جدی به اصلاحات درون بخشی است. این امر نه تنها به معنای صرف نظر کردن از حقوق واقعی بخش ریلی در ایجاد شرایط عادلانه رقابتی بین ریل و جاده نیست بلکه بایستی بیش از پیش و با بهره گیری از تمامی امکانات بر ظرفیت های خود پافشاری کند. اما هم زمان بپذیریم که نباید از اصلاح درونی، چابک سازی بخش ریلی و ارتقای بهره وری در بخش ریلی غافل شویم.

ماهانما بندر و دریا در شماره ۲۱۶ خود مطلبی را با عنوان «طراحی و ساخت شبیه ساز کشتی بومی سازی شد» عینا به نقل از اداره کل امور دریانوردی سازمان بنادر و دریانوردی منتشر نمود. نظر به این که خبر دارای اصلاحیه بوده است لذا مطابق نظر آن اداره کل متن اصلاحی به شرح ذیل منعکس می شود.

در خصوص پشتیبانی فنی و تعمیر و نگهداری سامانه شبیه ساز دریایی دو راهکار پیشنهاد گردید، که با راهکار ذیل در سه فاز:

- ۱- مطالعه و طراحی سیستمی
- ۲- طراحی و ساخت سخت افزار
- ۳- طراحی و پیاده سازی نرم افزار (نوشتن برنامه) موافقت شد.



۲۰ لیتر

۶ لیتر



۷۰ لیتر

۹۲ لیتر



۱۰ لیتر

۲ لیتر

سرانه آب تجدیدشونده در ۱۱ استان ایران از میانگین جهانی ۱۷۰۰ متر مکعب پایین تر است و تهران و قم با میزان سرانه آب کمتر از ۵۰۰ متر مکعب در مرحله بحران جدی آب قرار دارند. ۹ استان (خراسان جنوبی، خراسان رضوی، خوزستان، مرکزی، قزوین و همدان) در طبقه ۱۰۰۰ تا ۱۷۰۰ متر مکعب و در مرحله کمیاب آب به سر می برند.

9
جهان

کاهش سالانه منابع داخلی آب شیرین ایران حدود ۵۵ برابر کشورهای ژرمنیست. ۲۱۷ برابر کشورهای فقیر، ۸۹ برابر کشورهای با درآمد متوسط بوده است.

9.8
کشورهای با درآمد متوسط

سرانه آب تجدیدشونده در کشور در سال ۱۳۹۰ بالغ بر ۱۸۲۰ متر مکعب بوده که در حال نزدیک شدن به آستانه بحران یعنی ۱۷۰۰ متر مکعب هستیم و اگر جمعیت کشور از سر ۸۰ میلیون نفر فراتر رود، سرانه آب تجدیدشونده ایران بحرانی تر خواهد شد و به کمتر از ۱۷۰۰ متر مکعب خواهد رسید.

1700
آستانه بحران

سازمان ملل متحد در گزارش توسعه انسانی خود پیش بینی کرده تا سال ۲۰۵۰ سهم سرانه آب در ایران به ازای هر نفر کمتر از ۱۷۰۰ متر مکعب برسد.

2050
سرانه پیشروان (۱۰۰۰ متر مکعب)

بر اساس گزارش بانک جهانی کاهش سالانه منابع داخلی آب شیرین طی سال های ۱۹۸۷ تا ۲۰۲۲ میلادی در جهان ۹ درصد برآورده شده اما این رقم در ایران حدود ۵۲ درصد است.

57
کاهش سالانه آب شیرین

میانگین آب مصرفی سرانه جهان استهنگی کشاورزی و آشامیدنی در حدود ۵۸۰ متر مکعب برای هر نفر در سال است که در ایران حدود ۱۳۰۰ متر مکعب است که این امر بیانگر اتلاف منابع آب و اسراف بیش از حد منابع حیاتی می باشد.

1300
سرانه مصرف آب ایران

۷۵ درصد از ۱۳۰ میلیارد متر مکعب آب تجدیدپذیر کشور یعنی ۹۸/۲ میلیارد متر مکعب مصرف می شود که ۲۴ میلیارد آن از منابع آب سطحی (حدود ۳۴ درصد) و ۶۲/۴ میلیارد متر مکعب از منابع آب زیرزمینی (حدود ۶۶ درصد) تامین می شود.

98.2
مصرف آب تجدیدپذیر

میزان مصرف آب به منابع تجدید شوند



مصارف آب

میانگین آب مصرفی سرانه جهان استهنگی کشاورزی و آشامیدنی در حدود ۵۸۰ متر مکعب برای هر نفر در سال است که در ایران حدود ۱۳۰۰ متر مکعب است که این امر بیانگر اتلاف منابع آب و اسراف بیش از حد منابع حیاتی می باشد.

70 درجه بیشتر از انگوی جهانی

انگوی مصرف آب آشامیدنی در سراسر اعلام بانک جهانی برای یک نفر در سال، یک متر مکعب و برای بهداشت در زندگی به ازای هر نفر، ۱۰۰ متر مکعب در سال است. بر این اساس، در کشور ما ۷۰ درصد بیشتر از انگوی جهانی آب مصرف می شود!

آب مصرفی برای نوشیدن و آشپزی خانه حدود ۱۶ درصد آب مصرفی را تشکیل می دهد.

در ایران برای مصرف ۵ لیتر شرب و ۱۰ لیتر بخت و یز، روزانه ۲۵۰ تا ۳۰۰ لیتر به ازای هر نفر تولید می شود.



مصارف شهری

در مجموع ۱۲۰ لیتر مصرف استاندارد جهانی اما ۲۶۵ لیتر مصرف می کنیم

نوع مصرف	مصرف استاندارد جهانی (لیتر)	مصرف در ایران (لیتر)
آب آشامیدنی	۱۲	۱۲
تلفات خط و آبباری	۱۸	۱۸
بستوبی	۲۴	۲۴
کشوبی	۵۰	۵۰
کولر و تهویه	۲	۱۷.۵
آب آشامیدنی	۱۲	۲.۵
تلفات شویی	۷	۱۲
تلفات شویی	۲۲	۱۲

مصرف آب آشامیدنی و مصرفی کلی آب آشامیدنی برای هر نفر در روز

فقط ۱۵ درصد از زمین‌های کشاورزی دنیا تحت آبیاری قرار دارند و ۸۵ درصد طبقه به صورت تریه و بدون آبیاری مورد استفاده قرار می‌گیرند. اما نیمی از تولیدات کشاورزی و غذایی مردم جهان از همین زمینها حاصل می‌شود.



مصرف کشاورزی



67 درصد مصرف آب کشاورزی

سطح زیر کشت اراضی در ایران

از کل اراضی ۱۶۴ میلیون هکتاری کشور، ۱۸ میلیون هکتار زیر کشت است که ۵۴ درصد به صورت دیم، ۲۱ درصد منابع آب زیر زمینی، ۱۵ درصد شبکه های مبرور آبیاری

کشورهای جهان

ایران با استفاده از آبیاری 31 درصد

جهان فقط 15 درصد

پوشش‌ها

- در آبیاری قطره‌ای، آب در مسیر لوله به وسیله قطره چکان‌هایی پای درخت یا بوته ریخته می‌شود. در این نوع آبیاری مصرف آب فقط ۱۰ درصد است، و بازده آبیاری به ۹۰ درصد می‌رسد.
- در آبیاری بارانی، آبیاری با آب باران‌ها می‌کند آب را به شکل قطرات باران در می‌آورد انجام می‌شود که در مسیر لوله‌ها، قرار دارند. بازدهی این نوع آبیاری حدود ۷۰ درصد است.
- در سیستم کشت گلخانه ای میزان مصرف آب ۱۰ برابر کمتر می‌شود و میزان تولید به طور متوسط ۱۵ برابر افزایش می‌یابد.

کشور	زیرکشت (درصد)
لهستان	۹۰
هند	۵۴
اسرائیل	۵۴
سوئد	۴۵
آلمان	۴۴
فرانسه	۳۲
ترکیه	۲۰
چین	۲۴
ایران	۳۳



مقایسه هدر رفت آب شرب در ایران و جهان

جهان

ایران



یکی از عوامل اصلی هدر رفت آب در ایران برداشت های غیرمجاز از شبکه آب رسانی و فرسودگی تاسیسات آب و شبکه های آبرسانی است که بنا به آبهای بدون درآورد شناخته می‌شوند.



بسیار هدررفت آب در شستشوی اتوموبیل

این سرناله در شهرهای ایران در حدود ۱۲۲ متر مکعب در سال است که از مصرف سرناله برخی کشورهای اروپایی پراسته مانند اتریش (۱۱۸ مترمکعب در سال) و بلژیک (۱۰۵ مترمکعب در سال) بیشتر است چون در ایران از آب آلوده‌شده تصفیه نشده برای شستشوی اتوموبیل، حیاط، آبیاری با چرخه‌ها، استفاده شستن لباس و ظروف استفاده می‌شود.

مقایسه مصرف آب در ایران و چند کشور جهان



دورنمای امیدبخش توسعه تجارت دریایی

تقویت همکاری بخش خصوصی و دولت برای ارتقای زیرساخت‌های بندری



مانور بدهیم، اما همین میزان نشان دهنده نگاه غالبی است که در سازمان وجود دارد. البته علت این جایگاه هم مشخص است؛ ما در سازمان بندر و دریانوردی یک سری وظایف حاکمیتی در سازمان داریم و یک سری وظایف تصدی‌گری، اجرایی، عملیاتی و بازرگانی. البته خود ما مستقیماً کار بازرگانی انجام نمی‌دهیم، اما بستر را برای کار بازرگانی فراهم می‌کنیم.

بالاخره منحنی منفی کانتینر، صعودی شد

در پاسخ به سوال شما درباره دستاوردهای سال ۱۳۹۳ به نظر می‌رسد که اتفاق‌های خوشایندی رخ داده است. این عملکرد از این نظر خوشایند است که ما توانستیم در نقطه اوج و حداکثری محدودیت‌های بین‌المللی کشور و بحث‌های تحریم، نسبت به سال قبل در اکثر شاخص‌ها رشد قابل توجهی داشتیم. قابل توجه از این نظر که شاید رشد اعداد خیلی مطلوبی نباشد اما تحول خوبی را نشان می‌دهد. به عنوان مثال در کل مباحث ترافیکی تخلیه و بارگیری ۱۷ الی ۸ درصد، در کانتینر حدود ۸ درصد و در کالاهای دیگر هم تقریباً به همین میزان رشد داشتیم. در ترانزیت این میزان خیلی خوب بود و ما نزدیک به صد در صد رشد داشتیم. این آمار نشان می‌دهد که ما در شرایط ثابتی نسبت به سال‌های قبل قرار گرفته‌ایم و برای سال‌های آینده امیدواریم که بتوانیم با فضای مثبتی که ایجاد خواهد شد، این فضا را ادامه دهیم. عملکرد بندری ما در سال ۱۳۹۳، تقریباً معادل ۱۴۹ میلیون تن نفتی و غیرنفتی بود. مشخص‌ترین نقطه‌ای که در این زمینه برای ما دارای اهمیت است، بازگشت منحنی کانتینری بود که از کاهش سال‌های قبل به رشد ۸ درصدی رسیدیم. در بحث سرمایه‌گذاری‌ها، اگر با جزئیات نگاه کنیم،

کمتر از دو ماه به پایان سال ۱۳۹۳ باقی مانده بود که چهار حکم انتصاب در سازمان بندر و دریانوردی، خبر از تغییرات ساختاری جدیدی در سازمان بندر و دریانوردی داد. جلیل اسلامی، که تا پیش از این به عنوان مدیرکل امور بندری سازمان بندر و دریانوردی فعالیت می‌کرد، به جای علی جهان‌پسند نشست و به عنوان عضو هیات عامل برای تصدی معاونت امور بندری و مناطق ویژه سازمان برگزیده شد. جلیل اسلامی در این مدت کوتاه طرح‌های از پیش آغاز شده در این معاونت را ادامه داد و برنامه‌های تازه‌ای را هم در این معاونت آغاز کرد. ماهنامه "بندرودریا" با او به گفت‌وگو نشست است تا در آغاز سال جدید از دست‌آوردهای این معاونت و برنامه‌های آتی بندر ایران بگوید. این‌طور که معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندر و دریانوردی به ماهنامه می‌گوید، این معاونت با تمام حاشیه‌های رسانه‌ای، هم‌چنان از جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی استقبال می‌کند تا با بهره‌گیری از این پتانسیل در کنار توانمندی‌های بخش دولتی، زیرساخت‌های فیزیکی، فنی و عملیاتی را ارتقا دهد. به اعتقاد اسلامی برای بازگشت لاینرهای بزرگ به کشور، باید زیرساخت‌ها و امکاناتی فراهم شود که جز با همکاری دو جانبه دولت و بخش خصوصی امکان‌پذیر نخواهد بود.

پرسش: با توجه به آغاز سال جدید، دست‌آوردهای سالی که گذشت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ همچنین برنامه‌های آتی سازمان در معاونت امور بندری را برابیمان مطرح کنید.

جلیل اسلامی: بخش بندری در سازمان بندر و دریانوردی نقش و ثقل ویژه‌ای دارد، چرا که به سبب مجموعه اهداف، وظایف و برنامه‌های سازمانی، چه درون سازمان و چه در ارتباط با مشتریان داخلی و بیرونی، این معاونت سهم ویژه‌ای را به خود اختصاص داده است. به همین دلیل عددی که درباره ارزیابی عملکرد گفته می‌شود، شاید عدد محاسباتی و دقیقی نباشد، اما استقامت و استنباطی که از این عملکرد می‌شود همان‌طور که در جلسه معارفه نیز مطرح شد، نشان می‌دهد که شاید ۷۰ تا ۸۰ درصد داد و ستدهای سازمان در این حوزه اتفاق می‌افتد. من قصد ندارم که خیلی بر این عدد

”

مجموعه سرمایه‌گذاری‌هایی که در بندر اتفاق افتاده است، به نسبت پتانسیل جذب، هنوز خیلی کم است و باید توسعه پیدا کند و به نوعی غیر از کارهای مربوط به زیرساخت‌ها، بقیه امور باید به دست بخش خصوصی انجام شود.

سرمایه‌گذاری تجمعی اعلام شده در سال ۱۳۹۳، حدود ۴ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان بود.

تغییر ساختار شرکت‌های کارگزاری و ترابری دریایی

پروژه: این میزان به سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی محدود است یا شامل سرمایه‌گذاری دولتی نیز هست؟

اسلامی: این سرمایه‌گذاری‌ها عموماً خصوصی است و غیر از سرمایه‌گذاری‌هایی است که سازمان در زیرساخت‌ها و فوندانسیون‌های بنادر در حوزه سخت‌افزار و نرم‌افزار دارد. این میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر در سه حوزه «حمل‌ونقل و نگهداری و توزیع کالا»، «خدمات کانتینری و خدمات تکمیلی یا ارزش افزوده در بنادر» و همچنین «ساخت انبار و سیلو برای نگهداری غلات و کالاهای اساسی» است.

همچنین در حوزه‌های مربوط به استانداردسازی، اقدامات مهمی را آغاز کرده‌ایم. حوزه‌های استانداردسازی مشخصاً حوزه‌های نظارتی و حاکمیتی سازمان است. به‌عنوان مثال در زمینه شرکت‌های کارگزاری و ترابری دریایی، هرکسی وارد این کار می‌شود، باید از سازمان مجوز ورود به این حوزه را داشته باشد. این حوزه نیاز به تغییر ساختار دستورات العمل و آیین‌نامه‌های اجرایی داشت که از امسال شروع شده است.

طراحی ساختار جدید شرکت‌های کارگزاری و ترابری در دو زمینه اتفاق می‌افتد، هم تدقیق حوزه‌های فعالیت یعنی تخصصی کردن حوزه فعالیت‌ها انجام می‌شود و هم تغییر ساختاری در آیین‌نامه شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی خواهیم داشت.

برای روشن شدن موضوع به محدودیت‌هایی اشاره می‌کنم که برای مدیریت شرکت‌های کارگزاری در آیین‌نامه قبلی وجود داشت و این حوزه‌های تخصصی را محدود می‌کرد. اما در آیین‌نامه جدید مدیریت عمومی شرکت‌ها از مدیریت‌های تخصصی و حرفه‌ای جدا شده است. در واقع این‌طور نیست که یک مدیرعامل همه فن حریف باشد و همه تخصص‌ها را داشته باشد و همه مسوولیت‌های شرکت را هم خودش بر عهده گرفته باشد.

پروژه: هدف نهایی و غایی این استانداردسازی یا ارتقای استاندارد ساختار این شرکت‌ها چیست؟

اسلامی: یکی این که حوزه‌های کار تخصصی می‌شود. به‌عنوان مثال مابقی آیین‌نامه حمل‌ونقل و تخلیه و بارگیری را داشتیم که خیلی کلی بود. برای تخصصی شدن حوزه‌های کاری نیاز به شرکت‌های حرفه‌ای و تخصصی در هر حوزه وجود دارد. مثلاً یک شرکت کانتینری با شرکتی که فله کار می‌کند با شرکتی که در حوزه نفتی کار می‌کند، نیازمند حوزه‌های تخصصی خودشان هستند. با این آیین‌نامه جدید که بر تخصصی شدن تأکید دارد، تقریباً تعداد آیین‌نامه‌های شرکت کارگزار و ترابری دو برابر می‌شود و در واقع به ۳۰ حوزه تخصصی تقسیم می‌شوند. این آیین‌نامه در فرآیند طراحی و اجراست که امسال نهایی می‌شود.

پروژه: به نظر می‌رسد که اجرای این تغییرات نیازمند آموزش هم باشد، آیا دوره‌های آموزشی برای این استانداردها و آیین‌نامه‌ها تدوین شده است؟

اسلامی: درست است. هم‌زمان با روزآمد کردن این آیین‌نامه‌ها، دوره‌های تخصصی پروژه‌ای را هم تعریف کردیم که خوشبختانه اجرایی شد و الان دوره تطبیق را می‌گذارند. این دوره عبارت است از ارتقای سطح تخصص و مهارت شرکت‌های کارگزاری و ترابری دریایی که به‌عنوان استاندارد آموزشی بنادر معروف است. این دوره مصوب و ابلاغ شده و اجرای آن آغاز شده است. برای این آموزش‌ها، ما ابتدا از شرکت‌هایی آغاز می‌کنیم که قراردادهای طولانی مدتی در حوزه نیروهای انسانی شاغل در بنادر و یا مدیریت با سازمان بنادر دریانوردی دارند. با همکاری واحد آموزش سازمان، سطح آموزش‌های عمومی، تخصصی و مهارت‌هایی را که در هر دوره باید طی کنند، طراحی کردیم و به مرور این دوره تطبیق انجام می‌شود.

پروژه: پس با این حساب باید در سال جدید، منتظر تغییر و تحول جدی در ساختار کار شرکت‌های کارگزاری که در حوزه‌های متفاوتی از بنادر کشور ما فعالیت می‌کنند، باشیم. این فرآیند از چه زمانی آغاز خواهد شد؟

اسلامی: این طرح در حال حاضر ابلاغ شده و مرحله اجرایی آن هم آغاز شده است. ما کم‌کم این شرکت‌ها را دعوت می‌کنیم. همکاران آموزش وضعیت مهارتی، نیروهای انسانی و گواهی‌نامه‌هایشان را بررسی می‌کنند، سپس براساس مرجعی که در قالب این استانداردهای آموزشی بندری در سازمان انجام شده، مطابقت داده می‌شوند و مابقی تفاوت آن در قالب معرفی به موسسات آموزشی برای گذراندن دوره‌ها آموزش داده می‌شود.

مرجع استانداردهای PMO تدوین می‌شود

پروژه: پس با اجرای این طرح انتظار می‌رود که شاهد ارتقا کیفی خدمات ارائه شده از سوی بنادر به مشتریان باشیم. آیا سیستمی برای ارزیابی و سنجش و نشان دادن ارتقای کیفیت پیش‌بینی شده است؟

اسلامی: موضوعی که شما طرح کردید، به نظارت باز می‌گردد. نظارت ابعاد مختلفی دارد؛ از یک سو شما به‌عنوان سازمانی که وظیفه نظارت عالی‌ه دارید، باید بستر مناسبی را برای کار فراهم کنید و از سوی دیگر هم در مواقعی باید شرکت‌هایی که در این حوزه فعالیت می‌کنند را ایجاد کنید و در جای دیگری باید آموزش دهید، راهنماها را براساس ظرفیت‌ها طراحی کنید و... بعد از آن شما باید استانداردها را هم مشخص کنید. برای شما در زمینه پایانه‌های نفتی مثالی می‌زنم. برای پایانه‌های نفتی در بنادر ما سرمایه‌گذاری‌هایی انجام شده بود و لازم دیدیم که کار این پایانه‌ها استاندارد شود. برای همین پروژه دیگری تعریف شده است که در مرحله انتهایی است که با همکاری همه شرکت‌هایی که در این حوزه کار می‌کنند، سازمان بنادر انجام خواهد شد و ما به‌همین دلیل ایده‌ای مطرح کردیم به نام استاندارد PMO. حقیقت این است که در حوزه‌های مختلف چه در



در حوزه‌های مختلف چه در پایانه‌های نفتی، چه در پایانه‌های غیرنفتی، طراحی، ساخت و ایجاد عملیات این ترمینال‌ها باید متکی به استانداردهای خاصی باشد که این استانداردها هم مورد فهم همه باشد و هم مورد تایید و کنترل.



در حوزه کشتیرانی
نمایندگان مختلفی
حضور پیدا کردند و
اعلام آمادگی کردند
و فکر می‌کنم وقتی
تحریم‌ها برداشته
شود، شاهد برگشت
خیلی سریع و فوری
شرکت‌های کشتیرانی
بین‌المللی خواهیم بود.

پایانه‌های نفتی، چه در پایانه‌های غیرنفتی، طراحی، ساخت و ایجاد و عملیات این ترمینال‌ها باید متکی به استانداردهای خاصی باشد که این استانداردها هم مورد فهم همه باشد و هم مورد تایید و کنترل. به عنوان مثال در حوزه ایمنی و آتش‌نشانی و در حوزه‌های دیگر انواع و اقسام استانداردهای بین‌المللی را داریم که سطوح مختلفی دارند. وقتی شرکتی سطح استاندارد خاصی را معرفی می‌کند شما مرجعی ندارید که این را بپذیرید یا نپذیرید. برای همین ما از خرد جمعی دوستان متخصص این حوزه و وظایفی که در این حوزه داریم پروژه استاندارد PMO را تعریف کردیم. یعنی مجموعه‌ای از قوانین مورد تایید سازمان که مدیریت و نظارت هم بر اساس آن‌ها انجام خواهد شد. در حوزه پایانه‌های نفتی این پروژه تعریف شده است و مراحل نهایی خودش را می‌گذراند. اخیراً هم نشست با پایانه‌های نفتی داشتیم که استقبال خوبی کردند و قرار است با نهایی‌سازی آن پروژه حداقل در این حوزه مرجعی برای مراجع در حوزه‌های مختلف داشته باشیم.

در شرکت‌های کارگزاری، خیلی از حوادث حلقه ضعیف و حلقه پر خطر کار ما در بنادر، در حوزه کارهایی است که ماهیت خن کاری دارند. افرادی هم که در این حوزه کار می‌کنند معمولاً سطوح پایینی از نظر مهارت‌های امروزی دارند، بنابراین وقتی سوانح و حوادث را بررسی می‌کنید، می‌بینید که خیلی از این‌ها اگر دوره‌های عمومی که در حوزه استانداردهای بنادر تعریف شده است، را گذرانده بودند شاید خیلی از این حوادث جانی که برای شان اتفاق می‌افتد، نمی‌افتاد. پس کیفیت خدمات در بنادر به نظر من عبارت است از نتیجه و خروجی مجموعه‌ای از فعالیت‌ها که هم در حوزه زیرساخت‌های نرم‌افزاری، آموزش فرآیند پایه‌کردن کارها، آموزش شرکت‌ها، کنترل کردن خروجی شرکت‌ها از نظر مسوولیت‌های اجتماعی که دارند و در حوزه فنی، از نظر تجهیزات، آموزش و امکاناتی که باید ایجاد شود و همچنین هزینه‌ای که بابت هر کدام از این فرآیندها انجام می‌شود، این هزینه‌ها اگر درست کنترل شود هم کیفیت خدمات بالا می‌رود و هم سوانح به شدت کاهش پیدا خواهد کرد.

با شفافیت از توان بخش خصوصی بهره می‌گیریم

پروژه: رویکردی که سازمان بنادر در یک سال و اندی گذشته انتخاب کرده است، رویکرد استفاده از توان بخش خصوصی و دادن بهای بیشتر به بخش خصوصی است. گویی سازمان بنادر قصد دارد که جایگاه بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری را ارتقا دهد. این موضوع اگرچه در سال گذشته همان‌طور که در آمارها هم اعلام شد بالغ بر ۴ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان درآمد به صورت تجمعی به همراه داشت و در حال حاضر، پیش‌تر از برنامه اعلام شده در ابتدای سال ۱۳۹۳ هستیم، اما در این باره شاهد تعبیر یا سوءتعبیری هم در رسانه‌های مختلف نه‌چندان تخصصی بودیم و آن هم این که رویکرد بیش از اندازه به بخش خصوصی به معنای ضعف سازمان در عدم ارائه خدمات است. به نظر شما دلیل این برداشت منفی نگر چیست؟

اسلامی: من نمی‌دانم که برداشت رسانه‌ها دقیقاً چیست! اما الگوی سازمان بنادر در جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به صورت کلی یک الگوی پذیرفته شده و مقبول بین سازمان‌های دولتی توسط وزیر محترم و دولت است. حالا این که تعبیر مختلفی وجود دارد، طبیعی است. در دنیا هم مدل‌های مدیریت بنادر مختلف است و در کشور هم رویکردهای مختلفی وجود دارد. ما رویکردی داریم که می‌تواند جای بحث هم داشته باشد و اتفاقاً خیلی هم خوب است که به آن پرداخته شود، اما از این بابت که دولت وظیفه داشته باشد زیرساخت‌های کلی را فراهم کند، قوانین و مقررات را تسهیل کند، شرایط و تمهیدات لازم را برای حضور و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایجاد کند، تردیدی نیست.

من فکر می‌کنم چه در قالب یک سند بالادستی مثل برنامه ششم یا طرح توسعه کشور این یک تقسیم کار بسیار منطقی و در عین حال حرفه‌ای است. در موقعیت‌هایی که ریسک‌های مترتب بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بالا باشد و یا نیاز به توسعه زیرساختی باشد به گونه‌ای که در قدم اول برای بخش خصوصی‌ها پرریسک باشد یا شفافیت لازم وجود نداشته باشد، در آن حوزه ورود سازمان یا دولت به عنوان وظیفه ملی دارای اهمیت است. اما در حوزه‌های دیگر که چارچوب معامله روشن شده است و ابعاد خیلی شفاف دارد باید از توان و سرمایه بخش خصوصی استفاده کرد. مجموعه سرمایه‌گذاری‌هایی که در بنادر اتفاق افتاده است، به نسبت پتانسیل جذب، هنوز خیلی کم است و باید توسعه پیدا کند و به نوعی غیر از کارهای مربوط به زیرساخت‌ها، بقیه امور باید به دست بخش خصوصی انجام شود.

بازگشت زود هنگام لاینرها به بنادر ایران

پروژه: برویم به سراغ «تحریم»، یا بهتر است بگوییم «توافق»؛ با مجموعه اقداماتی که به صورت هوشمندانه در دولت تدبیر و امید انجام شد و همچنین درک صحیح از فضای بین‌المللی، منطقه‌ای، سیاسی، اجتماعی، اقتصادی دنیا و موقعیت حساس جمهوری اسلامی ایران احساس می‌شود که تحولی در کشور ما اتفاق افتاده است. بسیاری از شرکت‌های خارجی به شدت کشور ما را زیر ذره‌بین برده‌اند و فرصت‌های سرمایه‌گذاری را بررسی می‌کنند و خودشان را برای ورود به بازار ۸۰ میلیونی جمعیت ایران آماده کرده‌اند. ورود به بازار ایران برای تجارت، قطعاً بحثی را به عنوان حمل و نقل و زیرساخت حمل و نقل پیش خواهد آورد و بنادر هم از بعد ظرفیت‌های ترافیکی باید برنامه‌ریزی داشته باشد تا بتوانیم ظرفیت‌های حمل و نقلی خود را افزایش دهیم. برای مان بگویید که برنامه راهبردی معاونت امور بندری برای سال جدید که یک دوره طلایی برای ایران است، برای بهره‌مندی از این سرمایه‌های خارجی چیست؟

اسلامی: حقیقت این است که این بحث‌ها به نظرم دو جنبه دارد، یکی آسان و دیگری سخت. روی اول این که باید بدانیم اگر تحریم‌ها برداشته شود، چه اتفاقی می‌افتد؟ معاملات دریایی ما دو پتانسیل قدیمی و جدید دارد. یکی پذیرایی و آرایه سرویس به

یک ترافیک ورودی به کشور است (کپتو ترافیک) که باید به اجبار برای مصرف داخلی وارد شود، که اگرچه تا حدودی از شرایط اقتصادی متاثر می شود اما بخش زیادی از آن نیازهای ضروری است و باید وارد شود. در سال ۱۳۹۳ حدود ۱۵۰ میلیون تن کالا از بنادر حمل و نقل شد. پس یک کپتو ترافیک داریم که حتی در شرایط جنگ هم وجود دارد و تعطیل بردار نیست.

بنادر ما برای این حجم ترافیک نه تنها مشکلی ندارند، بلکه ظرفیت های بالایی هم دارند. بنابراین برای این بخش دغدغه ای نداریم. همان طور که با همین ظرفیت ها و کمتر از این ظرفیت ها در دوران پیش از تحریم این حجم ترافیک انجام می شد. پیش از تحریم بیشتر از ۲۰ خط کشتیرانی بین المللی در بنادر ما حضور داشتند و حالا تعدادی از آن ها برگشته اند. نکته ای که بر آن تاکید دارم این است که با توجه به مراجعه و تماس های شرکت های مختلفی که در حوزه کشتیرانی و در حوزه سرمایه گذاری از طرف شرکت های خارجی و سرمایه گذاران اتفاق افتاده است، فکر می کنم مطالعه خیلی خوبی توسط آن ها انجام شده است که اگر بتوانند به ایران بیایند، در کدام زمینه ها می توانند فعالیت کنند؛ به طور مثال در حوزه کشتیرانی نمایندگان مختلفی حضور پیدا کردند و اعلام آمادگی کردند و فکر می کنم وقتی تحریم ها برداشته شود، شاهد برگشت خیلی سریع و فوری شرکت های کشتیرانی بین المللی خواهیم بود.

همکاری بخش خصوصی و دولتی برای تامین زیرساخت ها

اما میزان آمادگی ما در حوزه جذب سرمایه گذاری خارجی بستگی به میزان آمادگی ما از نظر تهیه بسترهای قانونی و بیشتر از همه نگاه استراتژیک به این موضوع دارد. این که چقدر آمادگی داریم و چقدر از این سرمایه گذاری ها استقبال می کنیم. ولی در حوزه دیگری که گفتید، فکر می کنم خیلی به بحث تحریم هم ارتباط ندارد. حوزه هایی مثل ترانزیت، حمل و نقل و کارهای ارزش افزوده حجم کار بسیار سنگینی است که باید زیرساخت ها از نظر قوانین و مقررات و زیرساخت های فیزیکی مدیریت شوند. این موارد نیازمند همکاری بسیار جدی بخش دولتی با شرکت های خصوصی است تا بتوانند با کمک هم دیگر این زیرساخت ها را فراهم کنند. تغییرات ترانزیتی نشان می دهد که این بخش یکی از آماده ترین و در دسترس ترین بخش هاست که می تواند حجم ترانزیت را براساس اهدافی که در برنامه ها اعلام شده است [از ۲۰ میلیون تن تا حتی ۵۰ میلیون تن] افزایش دهد. تصور این است که اگر این شرایط فراهم شود، دورنمای مثبتی را در حرکت، فعالیت و گسترش این صنعت را در همه حوزه ها شاهد خواهیم بود.

پروژه: تمامی کشورهای حاشیه خلیج فارس از توان و انرژی شرکت های بین المللی که عملیات اپراتوری انجام می دهند، بهره گرفته اند. وقتی به صحار نگاه می کنیم، می بینیم که روتردام ۵۰ درصد از صحار را خریداری کرده است و شرکت های دیگر هم در کنار او فعالیت می کنند. اما در هیچ کدام از بنادر ما به ویژه بنادر جنوبی ردپایی از شرکت های

بین المللی اپراتوری وجود ندارد. آیا سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۴ برنامه مشخصی در این زمینه دارد؟

اسلامی: ما طبیعتاً نقطه شروع مان در این بحث ها، بندر شهید رجایی است. به خاطر این که تجارت کانتینری در آن جا متمرکز شده است، البته در بنادر دیگر هم در حال توسعه هستیم. در بندرعباس مطالعه ای در حال انجام است که نوعی پروژه تصمیم سازی است و قرار است راهبرد سازمان، کم و بیش براساس آن تدوین شود.

اما نکته ای که وجود دارد، این است که معمولاً در کشورهای دیگر دو اتفاق افتاده است: یا ترمنال اپراتورهای بین المللی آمده اند، بخشی از بندر یا تمام بندر را گرفته اند، تجارت شان را آورده اند و شبکه حمل و نقلی یا شبکه لجستیک خود را در آنجا متمرکز کرده اند و یا خطوط کشتیرانی عمده آمده اند و جایی را به هاب فعالیت خودشان برای حمل و نقل اختصاص داده اند. اینکه در کشور ما با مجموعه پارامترهای موجود به کدام راهبرد برسیم، بحث هایی است که در حال بررسی آن ها هستیم و انشا... با این بررسی ها خیلی زود به راهبردها و روش های اجرایی برسیم.

حضور شرکت های بین المللی برای خدمات ارزش افزوده در بنادر

اما حتما حضور شرکت های بین المللی در این حوزه می تواند ارزش افزوده بالایی به همراه داشته باشد، برندیگ بنادر را بالا ببرد، ترافیک و بار را تسهیل کند، در افزایش ظرفیت ها و ارزش های منطقه ای و موقعیتی که بنادر ما دارند تاثیرگذار باشد. البته هر ورود و سرمایه گذاری الزامات و نیازهای خاص خودش را می طلبد که ما باید به تعادلی در این زمینه برسیم. اما اگر شرایط فراهم شد باید استقبال کنیم و تلاش کنیم که بتوانیم از این ظرفیت های بین المللی استفاده کنیم. چرا که بنادر ما چیزی کم از منطقه ندارد و در خیلی موارد حتی بالاتر هستند.

پروژه: به عنوان آخرین پرسش این مصاحبه، رویکرد به سمت بازار یابی در معاونت امور بندری که مسوولیت عمده این کار را دارد، چگونه است؟ بازار یابی بین المللی یا بازار یابی داخلی؟

اسلامی: برای کپتو ترافیک بازار یابی لازم نیست، چرا که عرضه و تقاضا این شبکه را شکل می دهد، پس به صورت اتوماتیک اتفاق می افتد. اما این که باید بهبود پیدا کند، سهم حمل و نقل ریلی افزایش پیدا کند، پس کرانه معنی دار شود که ما یک فرآیند استاندارد و مطلوب داشته باشیم، بحث دیگری است.

اما در حوزه های دیگر این بازار یابی معنا پیدا می کند. در ترانزیت، ترانشیپ، ایجاد خدمات ارزش افزوده، صادرات مجدد و بعد هم خدمات جانبی دیگر. در این حوزه است که باید ببینیم آیا با نگاه داخلی می توانیم به این هدف ها برسیم یا لازم است حداقل یک همکاری منطقه ای داشته باشیم تا به این آن ها دست یابیم؟ در این حوزه فکر می کنم مدل بازار یابی در اتخاذ سیاست هایی که باید برای این حوزه تصمیم گرفت، مستتر است. وقتی شما یک اپراتور بین المللی و منطقه ای داشته باشید، می توان به طور خود کار به بازار یابی و جذب سهم بیشتر از بازار منطقه امیدوار باشید.



میزان آمادگی در حوزه جذب سرمایه گذاری خارجی بستگی به میزان آمادگی ما از نظر تهیه بسترهای قانونی و بیشتر از همه نگاه استراتژیک به این موضوع دارد.



عکس: مجتبیٰ بحیرایی

در حاشیه دریای خزر

گفتگوی اختصاصی با مدیر پیشین برنامه محیط زیست دریای خزر (CEP)

امین خالق پرست

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

دریای خزر به‌عنوان بزرگ‌ترین دریاچه جهان، دارای ذخایر غنی از نفت و گاز است که اقتصاد کشورهای جدا شده از شوروی سابق بر آن استوار است. اما توسعه فعالیت‌های استخراج و بهره‌برداری نفت به‌ویژه در مناطق مرکزی و غربی این دریاچه باعث ورود مقادیر متناهی از انواع آلاینده‌های نفتی در این دریاچه شده است. آلاینده‌های هیدروکربنی بر کیفیت زندگی ذخایر ژنتیکی دریای خزر آسیب وارد کرده و ادامه بقای آنان را در آینده در معرض تهدید قرار داده است. به‌منظور آشنایی با تاریخچه فعالیت‌های نفتی در دریای خزر و اقدامات انجام شده برای حفاظت از محیط زیست این دریاچه، با مدیر کل دفتر امور بین‌الملل و استادیار دانشکده محیط زیست و انرژی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی، دکتر «حمیدرضا غفارزاده» که مدیر پیشین «برنامه محیط زیست دریای خزر» نیز بوده‌اند، گفت‌وگویی داشتیم.

زمانی که سوانح در ایران رخ می‌داد، از اولین نگرانی بودم که در محل حضور پیدا کرده و ارزیابی خسارت می‌کردم و به اطلاع سازمان ملل می‌رساندم و کوشش می‌کردم منابع کمک را از خارج کشور به ایران برسانم. سال‌ها این فعالیت به‌عنوان کار من بود و با وجود این که کار دشواری بود، خیلی این کار را دوست داشتم. همچنین، هم‌زمان با مدیریت سوانح، در زمینه محیط زیست و کشاورزی در ایران فعالیت کردم و یکی از اعضای «انجمن محیط زیست ایران» نیز هستم. انجمن محیط زیست ایران یک سازمان مردم‌نهاد ایرانی است که تمام فعالان محیط زیست سرشناس ایران در این انجمن عضویت دارند. این انجمن یک دستگاه مردم‌نهاد محسوب می‌شود که از سازمان محیط زیست مجزا است.

در سال ۱۹۹۹ تا سال ۲۰۰۰ به‌عنوان معاون برنامه عمرانی ملل متحد (UNDP) در کوزوو (Kosovo) بودم. زمانی که ما وارد کوزوو شدیم، یوگوسلاوی مورد حمله ناتو قرار گرفته بود و اغلب تاسیسات زیربنایی کوزوو در بمباران ناتو آسیب دیده بود. منطقه کوچک کوزوو نیز از یوگوسلاوی اعلام استقلال کرده بود. بنابراین، یک شرایط کاملاً بحرانی در کوزوو به‌خاطر جنگ حاکم بود. عملاً سازمان ملل حکومت کوزوو را در دست گرفته بود و دستگاه‌های مختلف سازمان ملل عمدتاً کارهای حکومتی کوزوو را انجام می‌دادند. البته، سمت‌های سازمان ملل معادل کشوری ندارد. وظیفه ما در کوزوو راه‌اندازی اقتصاد بود تا به اقتصاد آسیب دیده آن، تاجایی که

در باره تحصیلات و فعالیت‌های خود در سازمان

ملل (UN) پیش از پیوستن به CEP توضیح دهید؟

بنده متولد اسفند ۱۳۲۷ (۱۹۴۹ میلادی) در همدان هستم. در سال ۱۹۷۲ لیسانس اقتصاد از دانشگاه تهران گرفتم و در سال ۱۹۷۶ دوره فوق لیسانس اقتصاد را در دانشگاهی در انگلستان (University of Essex) سپری کردم. سپس در سال ۱۹۸۰، مدرک دکترای مطالعات توسعه شهری (Development studies) را از دانشگاهی در اسکاتلند (University of Aberdeen) دریافت کردم. از سال ۱۹۸۶ با سازمان ملل همکاری داشتم. من از نظر کاری در ایران، بوتان، آذربایجان، کوزوو، قزاقستان سمت شغلی داشتم و از طرف UN ماموریت‌های فراوانی را در این کشورها انجام دادم. در UN یک تعداد «Generalist» وجود دارد که این افراد یک تخصص عمومی دارند، اما بیشتر درباره مسایل عمرانی و محیط زیست فعالیت می‌کنند. من عمدتاً اقتصاددان هستم و دکترای مطالعات توسعه شهری نیز از رشته‌های اقتصاد است. بنابراین، از دیدگاه اجتماعی و اقتصادی به مسایل نگاه می‌کنم. تا پیش از این که به برنامه محیط زیست دریای خزر پیوندم، بیشتر در رده‌های مختلف برنامه‌های محیط زیستی و مدیریت سوانح (Disaster Risk Management) شرکت داشتم و تا مدت زیادی مرجع ملی سازمان ملل برای سوانح طبیعی در ایران بودم. بنابراین، بخش زیادی از عمرم را در زمینه سیل و زلزله فعالیت داشتم.

مقدور است کمک کنیم. در حقیقت، مادر آن جامشاور نبودیم، بلکه سرمایه گذار بودیم. سمت من در کوزوو ربطی به محیط زیست کوزوو یا دریای خزر نداشت؛ زمانی که در کوزوو مساله جنگ مطرح بود، مساله محیط زیست نمی توانست در الویت کار باشد. هم اکنون نیز سمت فعلی بنده در دانشگاه آزاد اسلامی ربطی به دریای خزر ندارد.

درباره CEP و سمت های شغلی خویش در این برنامه توضیح دهید؟

CEP مخفف «Caspian Environment Programme» است و اساساً یک برنامه محیط زیستی بین کشورهای حاشیه دریای خزر بود که در این برنامه چندین پروژه اجرا شد. هدف این برنامه حفاظت از محیط زیست دریای خزر برای استفاده معقولانه منابع توسط مردم حاشیه دریای خزر بود. بنابراین، بررسی آلودگی دریا هم در این برنامه مطرح بود.

CEP از سوی اتحادیه اروپا (EU)، سازمان ملل (UN) و تسهیلات محیط زیست جهانی (GEF) حمایت می شد. در نهایت هم CEP منجر به تأسیس «کنوانسیون حفاظت از محیط زیست دریای خزر» شد که به «کنوانسیون تهران» مشهور است. بنده از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۹ در خدمت «برنامه محیط زیست دریای خزر» (CEP) بودم. در سال ۲۰۰۰ به عنوان اقتصاددان به طرح CEP پیوستم و تا سال ۲۰۰۳ به عنوان اقتصاددان و معاون برنامه محیط زیست در «باکو» فعالیت می کردم. از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۴ ما یک مرحله گذر در CEP داشتیم که در این مرحله بنده مدیر پروژه و هماهنگ کننده موقت برنامه در «باکو» بودم.

نخستین رییس CEP یک آمریکایی بود که برای یک دوره موقت به مدت چند ماه این مسوولیت را به عهده داشت. سپس، یک انگلیسی به نام Tim Turner رییس CEP شد. اما پس از این که مرحله بعدی طرح در ۲۰۰۴ تصویب شد، من به عنوان مدیر طرح و رییس برنامه محیط زیست دریای خزر در «تهران» به فعالیت هایم تا سال ۲۰۰۹ ادامه دادم. بعد از من هم خانم دکتر «پروین فرشچی» ریاست این برنامه را در مرحله آخر CEP به عهده داشت. تا سال ۲۰۰۹ که بنده از برنامه محیط زیست خزر جدا شدم، دکتر فرشچی به عنوان نماینده سازمان محیط زیست ایران در برنامه CEP بود و کوشش گسترده ای در تدوین کنوانسیون داشت. دکتر فرشچی همراه با نمایندگان وزارت خارجه، نظرات دولت ایران را به سازمان ملل اعلام می کرد. اما من نماینده دولت ایران نبودم، بلکه نماینده جامعه بین الملل (سازمان ملل) بودم و وظیفه ام حفظ منافع همه کشورها بود. در حقیقت، من هیچ وقت در استخدام دولت ایران نبودم. CEP بستر تهیه کنوانسیون تهران بود و هم اکنون، برنامه ای به نام CEP نداریم. CEP به عنوان یک برنامه ادامه پیدا کرد تا زمانی که کنوانسیون خزر جایگزین CEP شد؛ دبیرخانه این کنوانسیون به طور موقت در «ژنو» است و قرار است به زودی به «باکو» منتقل شود. در حقیقت، دبیرخانه به صورت دوره ای در کشورهای حاشیه دریای خزر به ترتیب حروف الفبا، برگزار می شود؛ اولین دوره در آذربایجان خواهد بود و سپس دبیرخانه به ایران منتقل خواهد شد.

درباره همکاری خود با بنده یاد «هرمز اسدی» توضیح دهید؟

دکتر هرمز اسدی را قبل از انقلاب نمی شناختم و زمانی که او در بوسنی بود، با هم ارتباطی نداشتیم. قبل از رفتنم به کوزوو، در پروژه یوزپلنگ آسیایی، با دکتر هرمز اسدی در ایران آشنا شدم. من و دکتر اسدی باهم، سال ها همکاری داشتیم. بنابراین، دکتر اسدی را خیلی خوب می شناختم. دکتر اسدی از همکاران خیلی خوب بود. همسر دکتر اسدی، خانم هدشتیان نیز از اساتید دانشکده محیط زیست در دانشگاه آزاد اسلامی است. آخرین دفعه که همراه دکتر اسدی بودم، در یک فستیوال بود که برای فک خزر در انزلی برگزار شد و در این مراسم، من و دکتر اسدی برای جوانان علاقمند به فک خزر و NGO ها سخنرانی کردیم. دکتر اسدی علاقه عجیبی به نجات جانوران داشت.

به یاد دارم که یک بار در مراسمی که قرار بود یک گوزن زرد را در شمال رها کنیم، گوزن ناگهان به دکتر اسدی حمله کرد که او از این حادثه جان سالم به در برد. اما متأسفانه، دفعه بعدی که دکتر اسدی در حال انتقال گوزن زرد به یک زیستگاه جدید بود، اتومبیل او سر پیچ جاده اصفهان به دره سقوط می کند.

زمانی که رییس CEP در ایران بودم، مرکزی را برای مطالعه در زمینه نوسانات آب دریا و تأثیر آن بر تالاب انزلی تأسیس کرده بودیم که این محل را سازمان محیط زیست در اختیار ما گذاشته بود و ما فقط تجهیزاتی به آن اضافه کرده بودیم. زمانی که پژوهش ما در آنجا تمام شد، سازمان محیط زیست به ما پیشنهاد داد از آن برای تحقیقات در زمینه فک خزر استفاده کنیم. آخرین بار همسر دکتر اسدی را زمانیکه ما مرکز تحقیقات فک خزر را به کمک سازمان محیط زیست در بندر انزلی تأسیس کردیم، ملاقات کردم. در آن جلسه که همسر دکتر اسدی نیز حضور داشت، ما مرکز را برای قدرانی از تلاش های زنده یاد دکتر اسدی به اسم دکتر اسدی نام گذاری کردیم.

مرحوم دکتر هرمز اسدی و همکاران با نمونه برداری از لاشه فک ها در سواحل دریای خزر سعی داشتند نقش هر یک از آلوده کننده های محیطی را در محیط زیست دریای خزر بررسی کنند. دکتر اسدی معتقد بود که علت آلودگی ها در ناحیه باکو، فعالیت های نفتی است. لطفاً درباره تاریخچه فعالیت های نفتی در دریای خزر و پیامدهای زیست محیطی مرتبط با آن توضیح دهید؟

البته داستان محیط زیست و فک دریای خزر با داستان فعالیت های دکتر هرمز اسدی در جاهایی با هم تلاقی می کنند اما لزوماً نه در همه موارد؛ فعالیت های ما در ارتباط با محیط زیست دریای خزر به قبل از سال ۱۹۹۸ میلادی بر می گردد؛ در آن سال ها به علت تحولاتی که در اتحاد جماهیر شوروی رخ داده بود، شوروی از هم پاشیده بود. با فروپاشی شوروی، امکان گفت و گویا کشورهای حاشیه دریای خزر پیدا شد که پیش از آن، چنین امکانی وجود نداشت. تا آن زمان، رابطه ایران با شوروی یک رابطه علمی محدود بود؛ به خصوص در زمینه شیلات دریای خزر، متخصصان ایران و شوروی به صورت غیر منظم تبادل اطلاعات محدودی را با هم داشتند. اما زمانی که شوروی از هم پاشید، توجه جهانی به این موضوع جلب شد که دریای خزر منبع بسیار مهمی از ذخایر هیدروکربن است. تخمین های اولیه که از میزان نفت در دریای خزر می شد، شگفت انگیز بود؛ حتی برخی معتقد بودند که نفت دریای خزر از منابع نفتی خاورمیانه غنی تر است. البته هنوز هم کسی نمی داند که در دریای خزر چه میزان نفت وجود دارد؛ اما برآوردهای بعدی که در ارتباط با میزان ذخایر هیدروکربن (منابع نفت و گاز) در دریای خزر می شد، تخمین های اولیه را تعدیل کرد. با وجود این که این تخمین ها تعدیل شد، اما همچنان دریای خزر به عنوان منبع بسیار مهمی از ذخایر هیدروکربن محسوب می شود.

البته این موضوع که نفت در دریای خزر وجود دارد، داستان تازه ای نیست. در زمان اتحاد جماهیر شوروی، به خصوص در سواحل قزاقستان، سال ها روس ها نفت برداشت می کردند. حتی یکی از منابع آلودگی نفتی در شمال دریای خزر نیز چاه های نفت قزاقستان بود. علاوه بر این، روس ها نفت باکورا از زمان الفرد نوبل (اواخر قرن نوزدهم) استخراج می کردند؛ شرکت نفت «برادران نوبل» استخراج نفت باکورا در زمان امپراطوری روسیه تزاری به عهده داشت. در حقیقت، «نفت باکو» یکی از اهداف استراتژیک ارتش آلمان نازی در «جنگ جهانی دوم» بود. نیروهای آلمانی با حمله به شوروی می خواستند به آذربایجان (چاه های نفت قفقاز) برسند. با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی (در سال ۱۹۹۱)، به لحاظ سیاسی یک خلع قدرت در منطقه ایجاد شد و صحنه سیاسی تغییر کرد. به جای این که یک قدرت مسلط به نام اتحاد جماهیر شوروی و یک همسایه کوچک تر به نام ایران در منطقه داشته باشیم، دنیا با پنج کشور در حاشیه دریای خزر مواجه شد.



«فیل ماهی» به عنوان بزرگترین ماهی خاویاری دریای خزر محسوب می‌شود
 «اوزون برون» به عنوان کوچکترین ماهی خاویاری دریای خزر محسوب می‌شود
 (عکس: انتشارات موج سبز).

که در مسجد سلیمان حفاری شد، نفت خودبه‌خودی از زیرزمین به بیرون فوران کرد.

بنابراین، اغلب نفتی که در ایران استخراج می‌شود، به لحاظ بهره‌برداری ارزان است. در نتیجه، مقرون به‌صرفه است که سه تا چهار دلار برای استخراج نفت در برخی چاه‌های نفت در ایران هزینه کرد و سپس نفت به‌دست آمده را در بازار جهانی به قیمت بالا فروخت. اما در دریای خزر شرایط متفاوت است. دریای خزر خصوصاً در آب‌های ایران، بسیار عمیق است و تولید نفت در دریای خزر به‌خاطر هزینه برداشت نفت از عمق دریا برای ایران در دوره‌های قبلی گران بود. بنابراین، ما ترجیح دادیم نفت جنوب ایران را صادر کنیم. دریای خزر در بخش‌های شمالی (در نزدیکی قزاقستان و استراخان روسیه) بسیار کم عمق است و بیشتر از یک و نیم تا دو متر عمق ندارد. عمق دریای خزر از شمال به سمت جنوب با یک شیب ملایمی زیاد می‌شود تا اینکه در نزدیکی مرز آبی ایران، همانند یک قابلمه گود می‌شود. در آب‌های ایران عمق دریای خزر به نهد تا هزار متر می‌رسد. بنابراین، دریای خزر در سمت ایران گود است و طبیعی است که برای استخراج نفت در این منطقه بایستی هزینه فوق‌العاده زیادی کرد. این کار مستلزم آن است که قیمت نفت در بازار جهانی بالا باشد تا چنین هزینه‌ای جهت استخراج نفت برای ایران مقرون به‌صرفه باشد. بنابراین، تا زمانی که نفت ارزان قیمت در جنوب ایران داریم، دلیلی برای استخراج نفت از دریای خزر نیست.

۲. دولت ایران هیچ وقت حوصله دردرس ناشی از درگیری با روس‌ها برای تعیین مرزبندی‌های دریایی در خزر را نداشته است. البته درباره سهم ایران از دریای خزر در گذشته توهمانی وجود دارد که به علت تفسیرهای مختلف از این مساله است. اما ایران هیچ وقت سهم بیشتری از دریای خزر در منطقه نداشته است. مرزبندی دریای خزر میان ایران و روسیه به «قرارداد ترکمنچای» (۱۸۲۸ میلادی) برمی‌گردد. در این قرارداد، از دریای خزر به‌عنوان آب‌های مشترک یاد می‌شود. البته در آن زمان، دریای خزر برای ایران و «روسیه تزاری» ارزش اقتصادی زیادی نداشت. تکنولوژی صیادی ایران و روسیه در زمان «فتحعلی شاه قاجار» بسیار ناچیز بود و برداشت ماهیان خاویار به‌صورت صنعتی مطرح نبود. صید ماهیان استروژن در آن زمان مساله مهمی نبود و فقط در حد مصرف شخصی ماهی‌گیران در ساحل بود.

تا قبل از «قرارداد ترکمنچای» درباره نحوه استفاده از دریای خزر مساله‌ای مطرح نبود و کسی هم به این مساله توجه نمی‌کرد. بعد از «قرارداد ترکمنچای» هم در «قرار داد ایران و شوروی ۱۹۲۱» (عهدنامه مودت و دوستی) بازهم به این مساله تاکید شد که دریای خزر یک دریای مشترک است که هر دو کشور باید از آن استفاده کنند. اما بعدها در عمل (و نه به‌صورت قراردادی) ایرانی‌ها برای بهره‌برداری و کشتیرانی در دریای خزر هیچ وقت از خط فرضی میان «رودخانه اترک» در سمت شرق و «رودخانه ارس» در سمت غرب، بالاتر نرفتند. از نظر قراردادی نیز این مساله به‌صورت مبهم باقی ماند و قابل تفسیر بود.

البته به‌خاطر سدهای زیادی که در رودخانه اترک زده شد، در این رودخانه هم اکنون دیگر آبی وجود ندارد. تا قبل از فروپاشی شوروی، کسی به مسایل حقوقی دریای خزر علاقه نشان نمی‌داد، اما بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و به‌وجود آمدن کشورهای جدیدی هم چون قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان در حاشیه دریای خزر، مساله حقوقی دریای خزر مطرح شد. این کشورها به دریای خزر

اصولاً هر کجا که یک منبع اقتصادی وجود دارد، بر سر استفاده از منابع و سود حاصل از آن چالش‌هایی نیز مطرح می‌شود. دریای خزر به لحاظ ذخایر هیدروکربن، فوق‌العاده غنی بود و این منابع هیدروکربن نظر قدرت‌های خارجی را به دریای خزر جلب کرد. تا پیش از این که اتحاد جماهیر شوروی از هم بپاشد، مساله «رژیم حقوقی دریای خزر» خیلی مطرح نبود.

تا پیش از فروپاشی شوروی، نفت دریای خزر در کنترل روس‌ها بود و شرکت‌های نفتی غربی در آن جا هیچ نقشی نداشتند. نفتی که دولت شوروی از دریا استخراج می‌کرد، عمدتاً به مصرف داخلی می‌رسید. روس‌ها در همان زمان، صنعت فوق‌العاده گسترده نفتی داشتند. در حقیقت، روس‌ها با فعالیت‌های نفتی، دریای خزر را به گند کشیدند. بعد از فروپاشی شوروی، درهای حوضه‌های نفتی دریای خزر به روی سرمایه‌گذارانی خارجی باز شد. با فروپاشی شوروی و ایجاد کشورهای حاشیه دریای خزر، شرکت‌های نفتی بزرگ جهان به فکر استفاده از این منابع نفتی که تا آن زمان در انحصار دولت شوروی بود، افتادند. ایران هنوز هم از دریای خزر نفت برداشت نمی‌کند؛ اما چهار کشور دیگر حاشیه دریای خزر از این دریا نفت برداشت می‌کنند.

در همه جای خزر نفت وجود دارد اما میزان آن مشخص نیست. منابع نفتی را هم در کناره‌ها و هم در میانه خزر داریم؛ قزاقستان و آذربایجان به خوبی از نفت دریای خزر بهره‌برداری می‌کنند. مسوولین آذربایجان بزرگ‌ترین قرارداد خط لوله نفت دنیا را بستند و زمانی که این قرارداد مالی در سال ۱۹۹۴ امضا شد، «قرارداد قرن» نام گرفت. طبق این قرارداد، نفت از باکو به تفلیس در گرجستان و از آن جا به ترکیه منتقل شده و در نهایت در «بندر سیحون» در جنوب ترکیه به بازار بین‌المللی عرضه می‌شود. جالب این جاست که از نظر اقتصادی بسیار مقرون به‌صرفه بود که این خط لوله از ایران عبور می‌کرد.

چرا ایران از دریای خزر نفت استخراج نمی‌کند؟

دلایلی که ایران از دریای خزر نفت استخراج نمی‌کند، چند دسته است:

۱. مقدار زیادی نفت در مناطق جنوب ایران داریم که به لحاظ حفاری برای ما فوق‌العاده ارزان است. البته منظورم استخراج نفت در دریا نیست. عمده نفت در ایران از خشکی استخراج می‌شود. ایران مقدار زیادی نفت در میدان‌های نفتی حوزه خشکی استان خوزستان (مسجد سلیمان، آغاچاری، دشت آزادگان) دارد. ما در مناطقی هم چون بندر کنگان نفت تولید می‌کنیم. تولید عمده نفت ما در داخل کشور است، مگر میدان گاز و نفت که اخیراً در مرز مشترک آبی ایران و قطر سرمایه‌گذاری کردیم. نفت مناطق دریایی هنوز هم سهم خیلی عمده‌ای در تولید نفت ایران ندارد. ایران از دریا بیشتر برای صادرات نفت استفاده می‌کند. تولید نفت در جنوب ایران در بسیاری از چاه‌های نفت مناطق خشکی، بیشتر از بشکه‌ای سه تا چهار دلار هزینه ندارد. از آن جایی که نفت در این مناطق در نزدیک سطح زمین است، خودش پس از حفاری با فشار زیاد از سطح زمین خارج می‌شود. حتی در اولین چاه نفت خاورمیانه

به عنوان یک منبع اقتصادی نگاه می کردند و هر کدام از آن ها یک سهمی از دریای خاستند و سعی داشتند سهم بیشتری از دریای خزر را به دست آورند. البته تا قبل از فروپاشی شوروی، تمامی این مناطق آبی متعلق به شوروی بود و بعد از فروپاشی شوروی نیز تمام سهم شوروی از دریای خزر در اختیار روسیه بود تا این که روسیه با این کشورها توافق کرد که این سهم را بین خودشان تقسیم کنند. روس ها در ابتدا با ایرانی ها هم سویی کرده و اظهار می کردند که دریای خزر یک دریای مشترک است. اما بعدها در عمل، روس ها منافع ملی خودشان را در نظر گرفتند و مناطق آبی خود را با کشورهای دیگر تقسیم کردند. روس ها با قراردادی که با قزاقستان بستند، قسمت شمالی دریای خزر را بین خودشان تقسیم کردند و با قراردادی که با آذربایجان بستند، نواحی دیگر را نیز تقسیم نمودند.

سهم ایران از دریای خزر چه مقدار است؟

مسئولان ایران در ابتدا معتقد بودند که دریای خزر به صورت ۵۰-۵۰ به ایران و روسیه تعلق دارد. اما بعد ایرانی ها نظرشان را تعدیل کردند و گفتند که هر کدام از پنج کشور حاشیه دریای خزر بایستی ۲۰ درصد از سهم دریا را داشته باشند. ولی بازم این عقیده با مخالفت کشورهای حاشیه دریای خزر روبه رو شد. این کشورها معتقد بودند که هر کدام از کشورها بایستی به اندازه طول ساحل اش از دریای خزر سهم داشته باشد. اما سهم ایران از طول ساحل دریای خزر خیلی زیاد نیست؛ ایران کمترین طول ساحل را در میان کشورهای حاشیه دریای خزر دارد. سال ها است که ایران با چهار کشور حاشیه دریای خزر درباره معاهده «رژیم حقوقی دریای خزر» مذاکره می کند اما هنوز این مذاکرات به جایی نرسیده است و هیچ درصد و حد و مرز آبی تاکنون به صورت دقیق برای کشورهای حاشیه دریای خزر تعیین نشده است. بنابراین، درباره مرزهای آبی ایران در دریای خزر همچنان این ابهام باقی است.

در حقوق دریاها، یک حد و مرز دو بیست مایلی از ساحل برای هر کشور تعریف شده است که می تواند از آن استفاده کند. بنابراین، مالکیت بعضی از قسمت ها همانند بخش های نزدیک ساحل در ابهام نیست. اما مالکیت بخش هایی از دریا نیز در ابهام است. به خاطر دارم که دوازده سال قبل، حول و حوش سال ۲۰۰۱ میلادی، زمانی که آذربایجان از دریای خزر نفت برداشت می کرد، قایق های مجهز به توپ ایران به محل رفتند و فعالیت آن ها را متوقف کردند. حتی یک بار برای بهره برداری از آب های مرزی میان ترکمنستان و آذربایجان، اختلاف دو کشور به مرحله شدیدی رسید؛ زیرا که مرزهای آبی این دو کشور در وسط دریا به هم می رسید و مالکیت نفت وسط دریا مساله پریش برانگیزی بود.

سهم ایران در آلودگی نفتی دریای خزر چه مقدار است؟

ایران در آلودگی نفتی دریای خزر اساسا سهمی ندارد؛ زیرا که ایران در دریای خزر نفت تولید نمی کند. سکوها نفتی ایران در دریای خزر برای بهره برداری نیست. ایران در دریای خزر فقط سکوها نفتی لرزه نگاری و اکتشافی دارد. با وجود این که ایران در آلودگی نفتی ناشی از استخراج نفت سهمی ندارد؛ اما در مواردی که نفت و مواد نفتی به بنادر ایران انتقال می یابد، گاهی اوقات بی دقتی در تخلیه نفت منجر به ایجاد لکه های نفتی می شود. در مورد پروتکل مربوط به آلودگی نفتی توصیه می کنم که حتما با محمدرضا قادری صحبت کنید.

در دو دهه اخیر، مدتی ایران در منطقه خزر تبادل نفتی (Swap) داشت. قزاقستان نفت را در شمال (مازندران) به ایران تحویل می داد و ما این نفت را برای مصرف داخلی در استان های شمالی استفاده می کردیم و ما به ازای این نفت را در جنوب کشور می فروختیم و پولش را به قزاق ها برمی گردانیدیم. مدتی هم دوستان یک تجارت خیلی سودآوری را شروع کردند که نفت را از قزاقستان به نوشهر و امیرآباد در ایران انتقال می دادند و از آن جا تانکرهای گازوییل را به ترکیه

منتقل می کردند. خیلی خوب به یاد دارم زمانی که این گازوییل ها را در نوشهر تخلیه می کردند، مقدار زیادی از آن در دریا رها می شد و به صورت گلوله های نفتی به ساحل می آمد. البته در مورد این آلودگی نفتی، ما گزارشی از تلفات فک ها نداشتیم.

در سواحل ایران، آلودگی نفتی ناشی از استخراج وجود ندارد. آلودگی نفتی ناشی از استخراج عمدتاً در سواحل آذربایجان و قزاقستان است. به لحاظ تکنولوژی، دو مرحله تولید نفت در دریای خزر داریم. آلودگی های محیط زیستی در دریا خزر معمولاً ناشی از تکنولوژی روسی است که پیش از فروپاشی شوروی استفاده می شد. تکنولوژی غربی که پس از ورود شرکت های نفتی غربی به منطقه آمد، تکنولوژی پاک است. تعداد زیادی از تاسیسات مربوط به استخراج نفت در این کشورها، بسیار قدیمی و فرسوده است. در تکنولوژی روسی که مربوط به اواخر قرن بیستم است، نگرانی های محیط زیستی هیچ وقت مطرح نبود و ورود نفت به دریا برای آن ها اهمیت نداشت. همچنین، خیلی از چاه های نفتی که در قزاقستان بود، به علت بالا آمدن آب دریا، به زیر آب رفت و به خاطر این که سر این چاه ها را قزاق ها نبوشاندند، نفت از این چاه ها به دریا سرازیر می شد. البته هنوز هم تکنولوژی کهنه روسی وجود دارد اما خیلی فعال نیست. ملی کردن صنعت نفت به معنای دولتی کردن تولید نفت است. در حقیقت، دولت به نمایندگی از ملت صاحب منابع نفت کشور می شود. بنابراین، براساس این تعریف می توان گفت که در همه کشورها هم اکنون نفت ملی شده است. دولت با شرکت های خارجی قرارداد بسته و آن ها نفت را برداشت می کنند و یک پولی به دولت می دهند. امروزه، تکنولوژی که بریتیش پترولیوم (British Petroleum) و شل (Royal Dutch Shell) در قزاقستان برای برداشت نفت استفاده می کنند، تکنولوژی مدرن و پاک است.

آیا فعالیت های نفتی در دریای خزر در مرگ و میر فک ها در گذشته نقش داشته است؟

در ایران آلودگی نفتی نداشتیم اما در سایر کشورهای حاشیه دریای خزر آلودگی نفتی داریم. در سال های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱ که با پدیده مرگ و میر گسترده فک ها در دریای خزر روبه رو شدیم، خیلی از کارشناسان این گمانه زنی را می کردند که مرگ فک ها به علت آلودگی های نفتی است. من در آن زمان معاون برنامه CEP بودم. ما یک تحقیق علمی گسترده در این مورد انجام دادیم و نهایتاً متوجه شدیم که علت مرگ و میر فک ها یک بیماری ویروسی بود و ربطی به آلودگی نفتی نداشت. این ویروس در آن سال ها اوج گرفت و مقدار زیادی از فک ها را کشت. البته بنده زیست شناس نیستم اما از آن جایی که بیماری های ویروسی معمولاً دوره ای هستند، احتمالاً بعد از این دوره، فک ها نسبت به این بیماری ویروسی ایمن شدند. با وجود این که مرگ و میر فک ها در آن سال ها به علت بیماری ویروسی بود، اما مرگ فک ها به علت ویروس را نباید به عنوان علت نهایی تلفات فک ها تلقی کرد؛ دلایل دیگری نیز برای مرگ و میر فک های دریای خزر وجود دارد. فک ها هر سال برای زادآوری به شمال دریای خزر مهاجرت می کنند. منطقه زادآوری فک خزر



تشکیل می دهند. در کمیسیون آبیان (Aquatic Bio-resources Commission of the Caspian Sea)، سهمیه برداشت از آبیان دریای خزر برای هر کدام از این کشورها تعیین می شود. این کمیسیون در زمینه سهمیه صید علاوه بر ماهیان خاویار درباره فک ها نیز تصمیم گیری می کند. کمیسیون آبیان به روس ها به بهانه تحقیقات علمی اجازه داده تا حدود پنج هزار فک را در سال بکشند.

مسئولین ایران نمی توانند به کمیسیون آبیان درباره دادن مجوز به روس ها برای شکار فک ها اعتراض کنند؟

ایران نیز عضو کمیسیون آبیان است. در جلساتی که با هم داشتند، شیلات ایران نیز به عنوان یکی از اعضای کمیسیون آبیان خزر این مجوز را تایید کرده است. اگر ایران این موضوع را تایید نمی کرد، شکار فک ها اتفاق نمی افتاد. کمیسیون آبیان هیچ وقت با CEP رابطه خوبی نداشت.

داستان کشتن بچه فک ها مساله پنهان و مخفی نیست. این کشتار کاملاً قانونی است و کمیسیون آبیان خزر میزان شکار فک ها را هر سال تعیین می کند. براساس آخرین آماري که داشتیم، این سقف شکار حدود پنج هزار تا هفت هزار فک در سال بود. در آذربایجان و ترکمنستان مساله شکار فک ها را نداریم. مساله شکار فک فقط شامل روسیه و قزاقستان است. در همه جای دنیا چنین مسایلی وجود دارد. با وجود این که فعالان محیط زیست درباره مصرف گوشت نهنگ در ژاپن به حامیان شکار خیلی فشار می آورند، اما این موضوع که شکار چیان می توانند یک تعداد نهنگ را هر سال بکشند، توسط کمیسیون مربوطه در آن منطقه از دنیا، تصویب شده است. این کمیسیون معتقد است که خوردن گوشت نهنگ بخشی از فرهنگ ژاپنی ها است و آن ها حق دارند که این گوشت را بخورند.

ما واقعا نمی دانیم که چه مقدار فک کشته می شود و هیچ آماری در این مورد نداریم. علاوه بر کشتار قانونی فک ها، مساله کشتار غیرقانونی فک ها نیز وجود دارد. البته سهمیه تعیین شده برای کشتار قانونی فک ها در کاهش جمعیت فک خزر خیلی موثر نیست. ما میزان کشتار غیرقانونی را نمی دانیم. تخمین های غیر علمی در دهه سی و دهه چهل، جمعیت فک ها را در دریای خزر حدود یک میلیون و پانصد هزار راس برآورد کرده است. اما در زمان فروپاشی شوروی، تخمین های علمی حدود سیصد هزار راس فک را نشان می دهد و در تخمین علمی بعدی، جمعیت فک ها در دریای خزر به صد هزار راس می رسد. بنابراین، این سوال مطرح شد که در این محدوده زمانی برای فک ها چه اتفاقی افتاده است؟ پاسخی که به این سوال می توان داد آن است که کنترل کشورها روی دریای خزر از بین رفته است. تا زمانی که اتحاد جماهیر شوروی وجود داشت، قایق ران ها نمی توانستند هر مقداری که بخواهند از منابع زیستی دریای خزر برداشت کنند، زیرا که نیروی نظامی شوروی در دریای خزر حضور داشت و همه چیز تحت کنترل بود. اما بعد از فروپاشی شوروی، کنترل روسیه فدرال روی دریا از دست رفت و به لحاظ امنیتی نتوانست این دریا را تحت کنترل داشته باشد. بنابراین، مردم توانستند به منابع دریا تجاوز کنند. در حقیقت، در دوره روسیه جدید چون دولت قدرت خود را در دریای خزر از دست داد، باند های صید داخل کشوری در آذربایجان و سواحل شوروی (خصوصاً در داغستان) تورهای فوق العاده وسیع به دریای خزر انداختند و به وفور ماهی صید می کردند. به یاد دارم در سال ۱۹۹۲ زمانی که برای ماموریتی به باکو رفته بودم، صبحانه برای من در هتل یک کاسه خاویار به قیمت یک دلار می آوردند. در حالی که قیمت خاویار کیلویی سه تا چهار هزار دلار است و قیمت یک کاسه خاویاری که برای من آورده بودند در بازار آزاد حدود ۸۰۰ تا ۹۰۰ دلار بود. اما به خاطر این که شوروی از هم پاشیده بود و دریا برای عموم مردم باز شده بود و همه می توانستند برای صید به دریای خزر بروند، قیمت خاویار به یک دلار رسیده بود.



عمدتاً در نزدیکی بندر Oktao در قزاقستان قرار دارد. دریای خزر در نزدیکی بندر Oktao در زمستان یخ می زند و فک ها در آن جا می توانند توله های خود را به دنیا آورند. زمانی که یخ ها آب می شود، فک ها دوباره به بخش های مختلف دریای خزر بر می گردند. عمق آب در نواحی شمالی دریای خزر خیلی کم است اما در همه نقاط آن عمق آب یک متر نیست. بنابراین، بنادر در نواحی عمیق این منطقه احداث می شوند تا کشتی ها بتوانند به آن جا بروند. در این نواحی، فعالیت های اکتشاف نفت باعث اختلال در زادآوری فک ها می شود و کشتی های یخ شکن یخ ها را می شکنند تا راه را برای نفت کش ها باز کنند. البته کشتی های نفت کش در دریای خزر به اندازه کشتی های نفت کش گول پیکر در دریاهای آزاد نیست. این نفت کش ها اندازه کوچکی دارند و فقط می توانند چند گالن نفت را حمل کنند. بیشتر کشتی ها در این منطقه تجهیزات حفرو بهره برداری را حمل می کنند. بنابراین، تردد این کشتی ها و سر و صدای ناشی از آن، زندگی فک ها خصوصاً زادآوری آن ها را در این منطقه مختل می کند. در ارتباط با حل این مساله، تیم خانم «سو ویلسون» از انگلستان کارهای تحقیقاتی خیلی زیادی کردند و ما نیز در CEP آن ها را به لحاظ مالی حمایت کردیم. زنده یاد دکتر «هرمز اسدی» نیز که از متخصصین به نام در زمینه فک ها در ایران بود، با این تیم همکاری می کرد. بنده به خوبی به یاد دارم که دکتر اسدی لاشه های زیادی از فک ها را در ایران تشریح کرد. در گزارشات این تیم، دلایل کاهش شدید سیل ها در دریای خزر عبارت بود از:

۱. ویروس مرگ بار سال های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱
۲. تجاوز به حریم زادآوری فک ها؛ تردد کشتی ها و فعالیت های بهره برداری نفت در زادآوری فک ها در دریای خزر اختلال ایجاد می کند.
۳. گرم شدن دریای خزر به علت تغییرات اقلیمی منجر شد تا دوره یخبندان شمال دریای خزر کوتاه تر از معمول شود
۴. کشتار فک ها توسط روسیه؛ متأسفانه روس ها تعداد زیادی از فک های دریای خزر را هر سال می کشتند. روس ها برای این شکار از کمیسیون منابع زنده دریای خزر (کمیسیون ذخایر آبیان دریای خزر) مجوز دارند.

درباره مجوز سالیانه ای که روسیه برای شکار فک ها در دریای خزر دارد، توضیح دهید؟

از بعد از فروپاشی شوروی، شیلات پنج کشور حاشیه دریای خزر در کمیسیون آبیان به صورت هماهنگ با هم جلسات سالانه مهمی



کشورهای حاشیه دریای خزر از ساحل این دریا سهم متفاوتی دارند. کشور قزاقستان بیشترین سهم و کشور ایران کمترین سهم از ساحل دریای خزر را دارد.

چرا کمیسیون آبیان خزر چنین مجوزی را به ایران برای شکار فک‌ها نداده است؟

اولاً فک در ایران نداشتیم. ثانیاً ایران تحقیقات علمی درباره فک‌ها نداشت و همچنین، هیچ وقت هم تقاضایی از سوی ایران برای صید فک در این کمیسیون مطرح نشد. اما فک‌ها در شمال دریای خزر برای زادآوری می‌رفتند و این کشورها از کمیسیون آبیان برای صید فک‌ها تقاضای مجوز را می‌گرفتند.

در مصاحبه‌ای که در شماره ۲۱۵ (آذر ۱۳۹۳) بندرو دریا منتشر شد، دکتر امیر صیاد شیرازی به ما گفت که کشتار فک‌ها در روسیه به دلایل علمی صورت نمی‌گیرد بلکه مافیای شکار فک در روسیه وجود دارد. نظر شما درباره این موضوع چیست؟

در جلساتی که ما در کشورهای مختلف داشتیم، سازمان‌های مردم نهاد خیلی روی مساله شکار فک‌ها حساسیت داشتند و همیشه مطرح می‌کردند که شکار این تعداد فک نمی‌تواند به خاطر تحقیقات علمی باشد و روس‌ها برای گوشت، پوست و روغن این فک‌ها را می‌کشند. اما از سوی دیگر، روس‌ها همیشه این اتهام را رد کرده و اظهار داشتند که فک‌ها را برای تحقیقات علمی می‌کشند و گرنه این جانوران ارزش خوراکی ندارند. بنابراین، این مساله همیشه به صورت یک سوال در جلسات مختلف مطرح می‌شد و هیچ وقت هم به یک نتیجه‌گیری نمی‌رسید. طبیعی است که روس‌ها هم که تحقیقات علمی را علت این کشتار مطرح می‌کردند، نمی‌پذیرفتند که می‌خواهند از مافیای شکار حمایت کنند.

با توجه به این که روس‌ها فک‌ها را در شمال دریای خزر شکار می‌کنند، آیا باز پروری و درمان فک‌های مجروح توسط گروه امداد و نجات در ایران و رها کردن فک‌های بهبود یافته به دریا، به مافیای شکار شمال دریای خزر کمک نمی‌کند که فک‌های سالم بیشتری را بتوانند شکار کنند؟

کار امداد و نجات فک‌ها در ایران را نمی‌توان به هیچ عنوان منفی تلقی کرد. چون روس‌ها به هر حال فک‌ها را شکار می‌کنند و اگر ایران این آسیب را ترمیم نکند، لطمه به فک‌ها شدیدتر خواهد بود. همچنین، روس‌ها به دنبال شکار بچه فک‌ها هستند. در حالی که فک‌هایی که توسط گروه «لنی هارت» در ایران نجات می‌یابند، بچه فک نیستند.

درباره همکاری گروه «لنی هارت» و «سو ویلسون» با CEP توضیح دهید؟

خانم لنی هارت از هلند نیز با ما در CEP همکاری‌هایی داشت. «لنی هارت» و «سو ویلسون» با هم رقیب بودند و رقابت زیرپوستی با هم داشتند. هر کدام از آن‌ها به دنبال متخصصان بومی در کشورهای مختلف بودند که علاقه‌مند به همکاری با آن‌ها باشد. متخصصین ایران، آذربایجان، قزاقستان نیز با هر پژوهش‌گری که از اروپا می‌آمد، همکاری می‌کردند. هدف متخصصین این کشورها از این همکاری، هم ایجاد درآمد برای خودشان بود و هم کمک به علم بود. همانند همه کسانی که مشارکت علمی می‌کنند، تمامی متخصصین که در این کشورها با CEP همکاری می‌کردند برای کار حرفه‌ای خود و تالیف گزارش‌ها پول می‌گرفتند و گاهی اوقات نیز پول نمی‌گرفتند. البته این موضوع لزوماً بد نیست. در تحقیقات بین‌المللی، UN گاهی اوقات یک کارشناس را در این کشورها استخدام می‌کرد و گاهی اوقات هم این وظیفه دولت کشورها بود که این اطلاعات را در اختیار آن‌ها قرار دهد. در نتیجه، دولت از کارشناسان می‌خواست که این اطلاعات را تهیه نمایند.

تخصص خانم «لنی هارت» بیشتر در زمینه کلینیک سیل‌ها است. او و همکارانش یک کلینیک و بیمارستان برای سیل‌ها دارند که فک‌هایی که در تور به دام می‌افتند و مجروح می‌شوند را به ساحل آورده، در کلینیک درمان کرده و دوباره این سیل‌ها را در دریا رها می‌کنند. در حالی که کاری که خانم «سو ویلسون» و همکارانش انجام می‌دادند

به لحاظ علمی کار بارش‌تری بود. با این وجود، هر دو این خانم‌ها انسان‌های قابل ستایشی هستند. گروه «سو ویلسون» اغلب در قزاقستان کار می‌کردند؛ خصوصاً که هزینه مالی این پژوهش توسط یک شرکت نفتی تامین می‌شد تا کار محیط زیستی کرده باشند. تصور می‌کنم (Offshore Kazakhstan International Operating Company) OKIOC چون کارکنان این شرکت نفتی که در Oktao (قزاقستان) به گروه «سو ویلسون» پول می‌داد، ایتالیایی بودند. اسم شرکت‌های نفتی به‌طور مداوم عوض می‌شود، چون این شرکت‌ها گروه‌هایی تشکیل می‌دهند و این گروه‌ها نام‌های جدیدی برای خود انتخاب می‌کنند. برخلاف تصور عمومی، شرکت‌های نفتی جدید به عملکرد محیط زیستی خود اهمیت می‌دهند. ممکن است فعالیت‌های شرکت‌های نفتی به فک‌ها مقداری آسیب زده باشد، اما تعداد زیادی از شرکت‌های نفتی در این مطالعات با ما مساعدت و همکاری کردند. دکتر «هرمز اسدی» نیز انجام بخشی از این تحقیقات را در ایران سرپرستی می‌کرد. تا جایی که بنده مطلع هستم، در تمام گزارش‌هایی که تیم «سوزان ویلسون» تهیه کرد، نام تمام همکاران مربوط به تحقیق را می‌آوردند. این تیم برای همکاران علمی خود خیلی احترام قایل بود. به خاطر دارم که زمانی که دکتر اسدی طی یک حادثه کشته شد، همه این محافل علمی به خاطر کشته شدن یک دانشمند احساس تاسف شدیدی کردند، خصوصاً که این دانشمند در راه تحقیقات علمی کشته شده بود.

چرا دریای خزر را به لحاظ وضعیت ماهیان به یک آکواریوم تشبیه کردند؟

دریای خزر به لحاظ ماهیان خاویاری به یک آکواریوم تبدیل شده است. برای این که یک اکوسیستم «تاب‌آوری» (Resilience) داشته باشد، باید تنوع داشته باشد. وقتی درجه تنوع ژنتیکی یک اکوسیستم را تغییر می‌دهیم، این اکوسیستم «تاب‌آوری» خودش را از دست می‌دهد و بایک بیماری از دست می‌رود. تمام ماهیان خاویاری که در دریای خزر صید می‌شوند عمدتاً بچه ماهیانی هستند که ایرانی‌ها و روس‌ها در پرورش گاه‌های ساحلی تولید کرده و در دریا رها نموده‌اند. شیلات این بچه ماهیان را بدون انجام هرگونه اصلاح ژنتیکی، صرفاً تولید می‌کند و در دریای خزر رها می‌کند. البته اگر این ماهیان را به صورت مصنوعی پرورش ندهند، ماهی خاویاری در دریای خزر وجود نخواهد داشت. تمام بچه ماهیانی که از پرورشگاه‌ها در دریا رها می‌شوند از یک نوع هستند. بنابراین، ریختن این ماهیان به دریا تنوع ژنتیکی را کم می‌کند.

اگر قرار است ماهیان پرورشی در نهایت در دریا صید شوند، چرا ماهیان را در همان استخرهای پرورش ماهی صید نمی‌کنند و آن‌ها را در دریا رها می‌کنند؟

در یک اکوسیستم، زنجیره‌ای از گونه‌ها را داریم. زمانی که یک تکه از این زنجیره را حذف کنید، تمام زنجیره به هم می‌ریزد. بنابراین، می‌خواهند در بای خزر ماهی داشته باشد تا اکوسیستم دریای خزر حفظ شود.

تصویر حقیقی از دلتا رودخانه ولگا و بستر یخ زده نواحی شمالی دریای خزر (تهیه شده توسط ماهواره تحقیقاتی Terra ناسا در مارس ۲۰۱۳) بخش شمالی دریای خزر بسیار کم عمق است؛ اما بخش جنوبی دریای خزر که در زمستان‌ها معمولاً یخ نمی‌زند، عمیق‌تر و شورتر از بخش شمالی است. ۸۰ درصد آب شیرین بزرگترین دریاچه آب شور جهان (دریای خزر) از پرآب‌ترین و بزرگترین رود اروپا (رودخانه ولگا) تامین می‌شود. جریان رودخانه ولگا به دریای خزر، «دلتای رود ولگا» را در شمال غربی این دریاچه ایجاد کرده است.



۱۰ عامل اصلی تاثیرگذار بر بازار کالای فله خشک در سال ۲۰۱۴

ترجمه: نیلوفر گل و بوستان فر



۳ شکنندگی بازار چین

از زمان لغو سیستم صدور مجوز واردات سنگ معدن آهن چین، بازار شاهد افزایش شرکت‌های تجاری کوچک بوده است. تجار با فعالیت بر اساس افزایش قیمت واردات، به تقویت موجودی خود و رسیدن به سود از طریق فروش مجدد سنگ معدن آهن در طول ۳ ماه پس از پایان اعتبار اسنادی بودند. در حالی که بسیاری از شرکت‌ها با کاهش قیمت‌های وارداتی از ۱۰۰ دلار در هر تن به ۷۵ دلار در هر تن، سهام سنگ معدن خود را کاهش دادند تا بدهی‌های خود را پرداخت نمایند. این موضوع سبب شکنندگی مالی واردات سنگ معدن آهن شده است که به دلیل فشارهای قانونی در چین تقویت شده و سبب کاهش اعتبار شرکت‌های کوچک و متوسط وارداتی شده است. نرخ سود که به بانک‌های چین مربوط است هنگام گشایش اعتبار بین ۱۰ تا ۲۰ یا ۳۰ درصد بعد از کلاه‌برداری که در انبار بسته بندر Qingdao مشاهده شد، افزایش یافته است.



۴ رشد واردات سنگ معدن آهن به چین

از ژانویه تا اکتبر ۲۰۱۴، واردات سنگ معدن چین تا ۱۶/۴ درصد رشد کرد و به ۷۷۸/۸۲ میلیون تن رسید. قیمت بین‌المللی واردات سنگ معدن آهن که به ۱۵۰ دلار در هر تن در مارس ۲۰۱۳ رسید، اکنون به نصف این میزان رسیده و یک اختلاف قیمت زیاد میان قیمت واردات و قیمت داخلی آن ایجاد شده است. طبق گزارش Mysteel، قیمت سنگ معدن آهن به Rio Tinto یا Vale بین ۶۰-۴۰ دلار در هر تن است در حالی که قیمت آن برای واردات به چین از طریق شرکت‌های بزرگ واردکننده ۸۰-۶۵ دلار است. به همین دلیل، امسال ۷۰ درصد کل نیاز سنگ معدن آهن چین از طریق این کشور تامین می‌شود، اما با سیاست تحریم وارداتی این کشور تا ۸۰ درصد، رشد وارداتی در این کشور پیش‌بینی نمی‌شود.



۱ تحریم صادرات سنگ معدن آهن اندونزی

از ژانویه سال ۲۰۱۴، دولت اندونزی شرکت‌های معدن خود را در برابر فروش سنگ معدن به کشورهای خارجی منع کرد. سیاست دولت بر اساس پیشبرد صنایع داخلی و با ارزش تعیین شده می‌باشد و این موضوع تاثیر عمده‌ای بر شرکت‌های کشتیرانی کوچک و متوسط داشته است. اندونزی در صادرات مواد معدنی در جهان بسیار موثر بوده و حجم صادرات بوکسیت و سنگ معدن نیکل آن ۶۴ درصد (۸۹ میلیون تن) سهم بازار را تشکیل می‌دهد. برای جبران این وضعیت، برخی مفسران صنعتی انتظار تاثیر مثبت از سوی صادرکنندگان سنگ معدن نظیر استرالیا و آمریکای مرکزی و جنوبی به همراه افزایش هر تن کالا در هر مایل داشتند، اما تاکنون این امر تحقق نیافته است. سایر عوامل نظیر تصمیم چین برای ساخت تسهیلات تصفیه سنگ معدن در اندونزی، اثر زیادی بر حجم کالای صادراتی داشته است.



۲ آنفلوآنزای پرندگان در چین و کاهش تقاضا برای دانه غلات

شیوع آنفلوآنزای پرندگان در چین منجر به کاهش قابل ملاحظه تقاضا برای احشام شده است. در اثر این موضوع، تقاضا برای دانه غلات کاهش یافته و بازار غلات آمریکای جنوبی از ماه مارس تا ماه می، خارج از انتظار بازار بوده است. به علاوه، چین (انتظار می‌رود واردات مواد غله خود را افزایش دهد) واردات دانه سویا را به دلیل نوسانات قیمت در بازار محدود کرده است. واردات غلات به چین در سال ۲۰۱۴-۲۰۱۵ به ۸۶/۵ میلیون تن می‌رسد که ۱/۴ میلیون تن کم‌تر از سال گذشته است.

استراتژی تجاری خود را برای تمرکز بر کاهش هزینه‌های کشتیرانی اصلاح کرد، آغاز شد. از طریق تقویت روابط با شرکت‌های مدیریت کشتیرانی چینی، شرکت Vale توانست به برخی از بنادر چینی ورود پیدا کند.

شرکت Vale، ۴ فروند شناور حمل‌کننده Valemax را به کشتیرانی Shandong چین فروخت و بعدها در سپتامبر یادداشت تفاهمی با Cosco برای اجاره بلندمدت ۱۴ فروند شناور امضا کرد. این شرکت همچنین قرارداد اجاره بلندمدت برای ۱۰ فروند حمل‌کننده Valemax را با شرکت CMES پذیرفت که عصر جدیدی را برای Valemax به وجود می‌آورد. به دلیل چنین قراردادهایی، شرکت Vale قراردادهایی برای حمل ۱۲ درصد حجم کل واردات دارد که می‌تواند تاثیر قابل توجهی بر بازار داشته باشد. قرارداد مستقیم کشتیرانی میان Vale و شرکت‌های بازگانی کشتیرانی چین به نظر می‌رسد روند روبه‌رشدی داشته باشد.

ساخت شناور جدید ادامه می‌یابد

در سال ۲۰۱۳ قراردادهای ساخت شناور جدید اگرچه بازار کرایه بار در رکود به سر می‌برد از ۱۰۰ میلیون تن تجاوز کرد. به نظر می‌رسد مالکان کشتی تصمیم به ادامه ساخت شناورهای جدید به‌عنوان بخشی از استراتژی خود برای حذف بازارهای ضعیف گرفته‌اند. بازار کرایه بار در سال ۲۰۱۴ ویژگی‌های مشابهی را نشان داد. آمار سفارش جدید در سپتامبر ۲۰۱۴ به ۱۷۵ میلیون تن رسید که بیان‌گر این است که تولید بیش از اندازه تبدیل به معضل شده است.



کاهش کشتی اوراق

حجم کشتی اوراق از ژانویه تا اکتبر ۲۰۱۴ با ۱۲/۴۸ میلیون تن بدون تغییر مانده است. این آمار از سال گذشته حدود ۷/۵ میلیون تن کاهش داشته است که بیان‌گر پایین‌ترین آمار از سال ۲۰۱۰ بوده است. مشکل آشکار در بازار اینست که مالکان کشتی کنترل روی تولید علی‌رغم پایین بودن نرخ کرایه بار و سفارش‌های زیاد ساخت جدید شناور ندارند. برخی مفسران معتقدند که آمار اوراقی کاهش می‌یابد، زیرا اغلب تناژهای قدیمی به دلیل بازسازی کلی در صنعت کنار گذاشته شده‌اند. این به مشکل تولید بیش از حد کمکی نمی‌کند.



ترس از ویروس Ebola

ترس از شیوع Ebola بر بازار سنگ معدن آهن اثر می‌گذارد. هزینه تولید در آفریقا حدود ۴۰ درصد بیشتر از استرالیا است و با شیوع Ebola در ملت‌هایی نظیر سیرالئون در حال رشد بیشتری است. این کشورها نیازمند اتخاذ اقدامات بیشتر ایمنی در بنادر به‌منظور پیش‌گیری از شیوع ویروس می‌باشند. قیمت سنگ معدن آهن حدود ۴۰ درصد نسبت به سال گذشته باروبه‌رشدن صنعت معدن آفریقا با بحران نقدینگی کاهش داشته است. انتظار می‌رود پتانسیل رشد در مسیر دریایی آفریقا-شرق دور کاهش یابد.



افزایش صادرات سنگ معدن آهن استرالیا

با وجود افزایش بی‌سابقه واردات سنگ معدن آهن توسط چین، بازار کرایه بار Cape مایوس‌کننده بود. یکی از دلایل اصلی این امر افزایش حجم صادرات سنگ معدن آهن از استرالیا است. امسال انتظار می‌رود حجم صادرات استرالیا حدوداً به ۷۱۵ میلیون تن برسد که بیانگر رشد ۷/۳ درصد نسبت به سال گذشته است. در عین حال، انتظار می‌رود حجم صادرات از برزیل تنها ۳/۹ درصد رشد داشته باشد.

حجم سنگ معدن جابه‌جا شده برحسب تن/مایل از استرالیا تا شرق دور یک سوم حجم آن از برزیل تا شرق دور است و اثر آن بر بازار کم‌تر است. بنابراین بازار کرایه بار Cape علی‌رغم این افزایش حجم انتظار می‌رود ثابت باشد.



تحریم واردات زغال سنگ به چین

در نیمه دوم سال ۲۰۱۴، دولت چین به‌منظور کاهش ذخایر داخلی و به‌دلایل زیست‌محیطی سقفی را برای واردات زغال سنگ تعیین کرد.

این امر سبب افزایش حجم واردات تا ۵۰ میلیون تن نسبت به سال گذشته شد که کاهش را در بازار کرایه بار در نیمه دوم سال ۲۰۱۴ ایجاد کرد. در بلندمدت، احتمال می‌رود که دولت چین صنایع انرژی خود را سامان‌دهی مجدد نماید و آن را متوجه گاز و انرژی جایگزین نماید. بنابراین آینده بازار فله زغال سنگ نامشخص است. به‌علاوه، دولت چین واردات برخی انواع بسیار آلاینده از زغال سنگ را از سال ۲۰۱۵ ممنوع کرده است. همچنین، چین اثر منفی بر بازار کشتیرانی از طریق شدت بخشیدن اقدامات مربوط به تحریم وارداتی مانند معرفی مجدد تعرفه‌های وارداتی ۶ درصد در یک تن زغال سنگ حرارتی که برای تولید برق به کار می‌رود و ۳ درصد هزینه در یک تن در زغال سنگ متالوژی که برای ذوب آهن به کار می‌رود، اعمال کرد.



آغاز عصر Valemax

در ابتدا دولت چین شناورهای حمل‌کننده Valemx ۴۰۰ هزار تنی را تحریم کرد. اما این تحریم در اکتبر با ورود کشتی Valemax Shandang DaRen به بندر گوانگ جیاکو در گوانگ دائو چین برداشته شد. در واقع این تغییر در نوامبر ۲۰۱۳ هنگامی که شرکت Vale



استراتژی سازمان بنادر و دریانوردی در اجرای رویکردهای زیست محیطی در بستر دریاها

| رویا حقی |

| معصومه جعفری |

| قاسم دلیر |

دانشجویان ارشد مدیریت بازرگانی دانشگاه سیستان و بلوچستان

ضرورت پرداختن به محیط زیست در عملیات های دریایی، زمانی روشن تر می گردد که در بایم حرکت مسیر توسعه پایدار، بدون توجه به محیط زیست غیر ممکن است. موضوع آلودگی های ناشی از صنعت دریانوردی، طی چند دهه اخیر جایگاه ویژه ای در مباحث مربوط به محیط زیست را در جهان به خود اختصاص داده که بار منفی آن، منتقدان را به بحث های متنوعی کشانده است. از طرفی امروزه با توجه به افزایش نوع خطرات و عوامل زیان آور موجود در محیط کار و پیچیدگی انواع کار و شرایط محیطی آن، استفاده از روش های فنی و مهندسی به تنهایی برای پیش گیری و مقابله با شرایط ناایمن کافی نبوده و لازم است که تدابیری برای تکمیل راه کارهای مورد استفاده، اندیشیده شود. هر سازمان از هر نوعی که باشد در تامین اهداف سازمانی، نیاز به استراتژی هایی دارد که براساس آن، میزان موفقیت خود را در نیل به مقاصد خویش مورد سنجش و اندازه گیری قرار می دهد. استراتژی های سازمانی ابزار کارایی در مسیر رشد و سرآمدی در مسیر حرکت هستند. این استراتژی ها به سازمان ها کمک می کنند مقایسه کامل از وضعیت موجود و تفاوت مطلوبیت در عملیات های خود را شناسایی کرده و پس از آن به دنبال راه حل های بهبود وضعیت موجود برآیند. این نگرش بسیار ساده بوده و ما انسان ها به صورت ناخودآگاه در زندگی روزمره از این نوع استراتژی تبعیت می کنیم. در این مقاله ابتدا به شرح و بررسی قوانین و نگرش های زیست محیطی پرداخته و سپس به رویکردهای عملیاتی زیست محیطی در سازمان بنادر و دریانوردی اشاره و بحث خواهیم کرد.



مقدمه

وضوح به حق انسان برای برخورداری از محیط زیست سالم هم پای حقوق بشر اشاره می کند و اینکه حقوق نسل های آینده نیز هم باید حفظ شود. مادر اصل ۵۰ قانون اساسی که قبل از کنفرانس ریو (سال ۱۹۹۲) یعنی در سال ۱۳۵۸ به تصویب رسید، می بینیم که حفاظت از محیط زیست که نسل امروز و نسل های بعد باید حیات اجتماعی روبه رشدی در آن داشته باشند، وظیفه عمومی شمرده شده است. حفاظت از محیط زیست یک امر حاکمیتی است. این موضوع را نیز هم ما براساس اصول و قواعد حقوق بین المللی محیط زیست پذیرفته ایم که مبنای آن را در ماده ۱۳۵ قانون برنامه چهارم و در بند "ت ماده ۸ قانون خدمات مدیریت کشور" پیدا می کنیم که امری حاکمیتی و مشارکتی قرار داده شده است. سازمان محیط زیست در سال ۱۳۵۰ پایه گذاری شد و قانون حفاظت و به سازی محیط زیست هر دو در سال ۱۳۵۳ به تصویب رسیدند.

هدف از طرح این موضوع بررسی اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی برای تخصیص منابع موجود به منظور تحقق اهداف زمان بندی شده در مسایل زیست محیطی می باشد و در ادامه آن نیز، نگرشی بر برنامه هایی که مطابق با دستورات مدون در سازمان انجام می شود، خواهیم داشت. بعد از کنفرانس سانفرانسیسکو در سال ۱۹۴۶، مفاهیم حقوق بشر و به دنبال آن حقوق شهروندی اعتبار یافتند. ماسه نسل را در حقوق بشر تجربه کرده ایم، نسل اول حق آزادی بود، یعنی حق بشر برای برخورداری از استقلال و آزادی. در نسل دوم به حقوق برابری رسیدیم و در نسل سوم که طلایه هایش از سال ۱۹۸۶ دیده شد، حق بر توسعه، حق بر نسل های آینده و حق بر محیط زیست، محورهای کلیدی حقوق بشر و در واقع نشات یافته از دو کنفرانس ۱۹۷۲ و ۱۹۹۲ بوده اند. بیانیه های این دو کنفرانس به



تجزیه و تحلیل SWOT استراتژی زیست محیطی در سازمان بنادر و دریانوردی:

STRENGTH (قوت):

• سازمان:

- متولی حمل و نقل دریایی است.
- مرجع قانونی دریایی کشور است.
- نماینده دولت در مجامع بین المللی دریایی نیز است.
- قوانین بین المللی مخصوصاً قوانین IMO نیز برگ برنده سازمان در تمام امور حقوقی در سطح جهانی است.
- اختراعات داخلی در سطح مسایل پیش گیرانه نیز در سازمان همیشه به کمک سازمان آمده است.
- دسترسی کامل سازمان به منابع آبی و ساحلی در ایران نیز یکی دیگر از بازوهای عملیاتی برای سازمان بوده است.
- آموزش نیروها مطابق با استانداردهای محیط زیست جهانی و حتی کشوری و اختصاص دیپارتمان زیست محیطی در چارت اداری (اهمیت دادن و تقویت بدنه کارشناسی در سازمان) نیز بهترین نگرش زمانی برای سازمان داشته است.

WEAKNESS (ضعف):

- عدم توجه به مطالعات جغرافیایی و جانمایی ها، در بحث توسعه نیز که از دید کارشناسان برون سازمانی، همیشه مورد انتقاد قرار گرفته است.
- توجه نکردن به داده های آماری جامع، دقیق و میدانی که باعث شده این بصیرت در بسیاری از نگرش ها حذف شود.
- عدم برگزاری دوره های آموزشی و فعالیت های ترویجی که همیشه مسایل مادی در برداشته است.
- عدم صحیح مدیریت بحران های زیست محیطی که از اختلاف سلیقه و دخالت های زیاد برون سازمانی نتیجه گرفته است.
- عدم اقدامات تعدیلی برای واحدهای قدیمی به دلیل توجه به اقتصاد خانواده ها که در یک منطقه بیشتر به چشم می خورد.
- عدم توجه و پشتیبانی های لازم از مسوولین و کارشناسان محیط زیست در سازمان که در بسیاری از امور دیده می شود.
- شناخته نبودن در بین مشتریان سازمان و حتی پیمان کاران و تنها اجبار پیمان کاران در قرارداد و واگذاری به انجام تعهدات زیست محیطی.
- پرهزینه بودن اقلام و وسایل مقابله با آلودگی که خرید آنها یک راه طولانی بوده و پشتیبانی ها در آینده که آن نیز راهی طولانی تر را می طلبد.
- از دست دادن بعضی از سواحل در استان ها به علت واگذاری به بخش خصوصی و دولتی که آن واحدها توجه به مسایل زیست محیطی را تنها در گرفتن تایید نامه ها گنجانده اند.

OPPORTUNITY (فرصت):

- فضای مشترک بین سازمان بنادر و سازمان محیط زیست که در سال های قبل دیده شده است و لازم است این بستر افزایش یابد.
- قوانین کشوری که گفته شده بهترین فرصت برای سازمان جهت اشاعه و ایجاد قوانین زیست محیطی داخلی یا کشوری است.
- قوانین انسانی - بشری - ملی (آمایش سرزمینی) که فرانسسل ها را مورد توجه قرار می دهد.

در همین راستا باید در بحث نگرش های دریایی به سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده تام الاختیار سازمان بین المللی دریانوردی توجه داشته باشد که:

- سازمان بنادر و دریانوردی در ۱۲ ذیحجه سال ۱۳۲۹ برابر با ۲۵ نوامبر ۱۸۱۴ میلادی تشکیل شد.
- تشکیل سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در ۶ مارس ۱۹۴۸ در کنفرانسی که در ژنو برگزار شده بود به تصویب رسید. این سازمان ۱۰ سال بعد اجرایی گردید و از سال ۱۹۵۸ شروع به کار در جامعه بین المللی کرد.
- عضویت ایران در IMO در سال ۱۹۵۸ به عنوان نوزدهمین کشور بوده است.
- مساله آلودگی محیط زیست در باها از زمان تاسیس سازمان تخصصی سازمان ملل متحد، یعنی سازمان جهانی دریانوردی IMO مورد توجه ویژه آن بوده که در سال ۱۹۷۳ با تصویب کنوانسیون جلوگیری از آلودگی محیط زیست در باها صورت قانونی به خود گرفت و در سال ۱۹۷۸ پروتکلی به این کنوانسیون اضافه شد و مجموعاً به نام کنوانسیون مارپول معروف شد. همچنین در دهه ۸۰ الحاقیه ها و اصلاحیه هایی به این کنوانسیون اضافه گردید، اما با رشد سریع آلودگی دریا به دلیل نشت نفت از کشتی ها و سرریز شدن ضایعات به دریا، متدها و رویکردهای جدیدی به وجود آمد.
- کنوانسیون های دارای مسایل زیست محیطی دریایی از سال ۱۳۵۸ مورد پذیرش ایران قرار گرفت و تا کنون بر اساس نگرش ها و تغییرات جدید مورد عملیاتی برای سازمان بنادر و دریانوردی بوده است.

ضرورت اجرای مسایل زیست محیطی در مباحث دریایی:

- حرکت مسیر توسعه پایدار صنعتی بدون توجه به مسایل زیست محیطی غیرممکن است.
- موضوع آلودگی های دریایی - نفتی و فرآورده های آن ... طی چند دهه اخیر جایگاه ویژه ای در مباحث مربوط به محیط زیست در جهان بوده و مورد توجه و تهدید قرار گرفته است.
- بار منفی مسایل محیط زیست منتقدان را به بحث های متنوعی کشانده است
- حوادث دریایی از جمله: تخلیه میلیون ها لیتر نفت خام و ضایعات، سباب هادر دریا، توسعه صنایع دریایی در بخش نفتی، ساحلی ... توجه بیشتر به این مطلب را در تمامی زمینه های عملیاتی یک سازمان و حتی سیاست گذاری های منطقه ایی به خود معطوف کرده است.

نقد و بررسی تدوین استراتژی زیست محیطی

در سازمان بنادر و دریانوردی:

- ماموریت ها و رسالت سازمان:
- رسالت سازمان:
- اداره بهره برداری از بنادر در اختیار سازمان است.
- ایجاد توسعه و تجهیز بنادر نیز به عهده وظایف سازمان است.
- سیاست گذاری و نظارت بر دریانوردی بازرگانی در حد کلان نیز با سازمان است.
- اجرای قوانین دریایی مطابق با استانداردهای روز نیز بر عهده سازمان است.
- تامین ایمنی عبور و مرور بر شناورها که یکی از مهم ترین دغدغه های امروزی است نیز، در حیطه عملیاتی سازمان است.
- اجرای نظام نامه مدیریت کیفیت ISO ۹۰۰۱:۲۰۰۸ که با مشارکت مدیران و کارکنان در تمام سطوح فعالیتی سازمان باید نهادینه و اجرایی شود نیز در اختیارات سازمان است.

حفاظت محیط زیست در پهنه و نا کارآمد:

- ناکافی و نا کارآمد بودن و غیر موثر بودن تلاش مسوولین در سال های اخیر در بحث آلودگی های در سازمان و سازمان محیط زیست بسیار مشهود بوده است.
- با تشکیل مراکز HSE در بنادر و استقرار و پیاده سازی این نظام، محیط زیست نیاز به راهی طولانی در این راستا دارد، زیرا بسترهای فرهنگی و اجتماعی در سطح کشوری ایجاد نشده است.



- سازمان‌ها می‌باشند، در سازمان بنادر صورت خواهد گرفت.
- ارتقای بهره‌وری به دلیل استفاده از منابع انسانی، طبیعی، اقتصادی و بازدهی کالا و خدمات، طبق اجرای صحیح به پیش خواهد رفت.
- بهبود ایمنی و بهداشت فردی و اجتماعی و بسط فرهنگی نیز به وجود خواهد آمد.
- بهبود کیفیت محیط زیست طبیعی و انسانی و حصول به توسعه پایدار از بعدهای نهایی اجرای این استراتژی خواهد بود.

نقد و بررسی اجرای استراتژی

تخصیص منابع

منابع مالی

- آموزش پرسنل ستادی و عملیاتی مقابله با آلودگی دریایی در سازمان که توأم با مصرف امر مالی برای بهبود توان عملیاتی پرسنل خواهد بود.
- مدیریت و برنامه‌ریزی جمع‌آوری مواد زائد شناورها، طبق کنوانسیون بین‌المللی، از طریق ایجاد توسعه مراکز دریافت، در بنادر و ترمینال‌های نفتی که خود بودجه قرارداد را برای انجام، در پیکره سازمان ایجاد می‌کند.
- تامین پرسنل مراکز پیشگیری و مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی که با در نظر گرفتن حقوق و توان مالی، برای سازمان ایجاد کرده است.

منابع فیزیکی

- اجرای طرح ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی‌های نفتی در دریا با همکاری بنادر ایران، خود گویای توان عملیاتی بنادر است.
- نظارت و تدوین طرح‌های استانی مقابله با آلودگی در استان‌های ساحلی کشور، خود توان هم‌فکری و تعامل را در سطح‌های مختلف ایجاد کرده است.
- ایجاد مراکز مقابله با آلودگی دریا و ایجاد هماهنگی با ارگان‌های ذیربط که بیان‌گر ساخت و سازهای مناسب در قلمرو سرزمینی بوده است.

منابع انسانی

- برنامه‌ریزی و نظارت بر اجرای مانورهای ملی مقابله با آلودگی دریایی و شرکت در مانورهای ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی نیز توان فکری و فعالیت‌های پرسنل را نشان می‌دهد.
- ارتقای همکاری‌های مشترک منطقه‌ای با کشورهای همسایه و انعقاد تفاهم‌نامه دوجانبه و چندجانبه نیز از توجه فکری-انسانی به این امر نشأت گرفته است.
- برنامه‌ریزی آموزشی-پرسنلی به منظور انجام وظایف ضابط دادگستری با همکاری قوه قضاییه، در راستای قانون جلوگیری از آلودگی دریا و رودخانه‌های مرزی با مواد نفتی سال ۱۳۸۹ توجه به توان عملیاتی پرسنل را در پی خواهد داشت.

منابع فن آوری

- به روزرسانی بانک اطلاعاتی مقابله با آلودگی دریایی مطابق با استانداردهای روز صورت می‌گیرد.
- ثبت و درج آمار آلودگی در آب‌های تحت حاکمیت و نظارت ایران که خود توجه به پیکره آمار و تصمیمات بنیادی را نشان می‌دهد.
- تامین تجهیزات مورد نیاز پرواز-کشتی-قایق-ساحلی برای مراکز مقابله با آلودگی دریایی مطابق با استاندارد روز دنیا و تکنولوژی سازگار با محیط زیست در همه سازمان‌ها در سال‌های اخیر صورت گرفته است.

نهادینه سازی (INSTITUTIONALIZING) استراتژی محیط زیست:

با توجه به این استراتژی، سازمان بنادر و دریانوردی در موارد ذیل اقدام به نفوذ عوامل تاثیرپذیرتر نموده است که این عوامل عبارت‌اند از:

- ساختار سازمانی:
- توافق کلی و نهایی بر ضرورت تدوین استراتژی محیط زیست دریایی در سطح کلان سازمان صورت گرفته است.
- تاکید بر ایجاد مراکز فعال و قوی در زمینه‌های تحقیق، پژوهشی و فکری مستمر به دست اندرکاران و مدیران نیز توجه مناسب صورت گرفته است.
- طراحی ساز و کار قوی در جهت قاعده‌مند نمودن تعاملات نیز با

- انعقاد قراردادها در جهت ساخت و ساز و توسعه بنادر برای پیمان کاران، که این مساله در قراردادها دیده شود.
- استفاده از تکنولوژی‌های جدید جهانی که روز به روز بهتر و موثرتر می‌شود.
- کارشناسان آلودگی ضابط قضایی شوند.
- حذف یا کم شدن تحریم‌ها که در پایه و اساس زیر ساخت‌های کشوری نقش به‌سزایی خواهد داشت.

THREAT (تهدید):

- ارایه تحریم‌های بیشتر در مسایل دریایی و دریانوردی، خود گره‌های بسیار زیادی را در اجرای استراتژی‌های سازمان ایجاد نموده است.
- ضعف قوانین-دستورالعمل‌ها-استانداردهای زیست محیطی که نیاز بالا به نگارش جدید و به‌روز قوانین دارد.
- کم‌توجهی به گزارشات ارزیابی در ده‌های مختلف دیده می‌شود.
- کم‌توجهی به ریسک مخاطرات زیست محیطی صنایع و تنها توجه به توسعه مبنا فعالیت‌ها بوده است.
- عدم وجود نگاه راهبردی و برنامه‌ریزی بلندمدت و استراتژیک نیز یکی از مهم‌ترین چالش‌های زیست محیطی در تمامی سازمان‌ها بوده است.
- عدم آموزش و ریزش شدید پرسنل مجرب سازمانی در این پست نیز که خود توجه زیاد به این نیروها است.

انتخاب استراتژی

هدف از انتخاب این استراتژی عبارت‌اند از:

- اطمینان از حفاظت محیط زیست در سطح محلی-ملی-منطقه‌ای و حتی جهانی که مساله مهم امروز ما است.
- بهبود روش‌های مدیریت زیست محیطی با توجه به رویکردهای عملیاتی نیز موثر خواهد بود.
- ترویج و ترغیب فعالیت مدیریت محیط زیست دریایی که در سالیان اخیر بسیار بسیار کم‌رنگ بوده است.
- بهبود ارتباط برون و درون سازمانی با سازمان‌های درگیر در این امر و به‌ویژه بحث انسانی این امر نیز به میان خواهد آمد.
- در سطح جهانی نیز تکلیف اساسی سازمان در اجرا، این امر را می‌خواهد.
- ورود و توافق همه‌جانبه با سیستم‌های زیست محیطی نیز در توان عملیاتی سازمان موثر خواهد بود.
- اعتبار و مقبولیت، که نیاز هر سازمان برای بقا می‌باشد در سرلوحه کاری قرار می‌گیرد.
- کاهش مصرف منابع طبیعی و مواد اولیه هم یکی از بزرگ‌ترین دست‌آوردهای این استراتژی است.
- کاهش مصرف انرژی که در بحث حیات انسانی نقش به‌سزایی دارد نیز، بر عهده این استراتژی است.
- کاهش ضایعات و پسماندها و استفاده از روش‌های باز یافت نیز در روش‌های نوین کاری قرار گرفته است.
- افزایش رعایت قوانین و مقررات زیست محیطی نیز کمک به‌سزایی می‌کند.
- آمادگی و واکنش در وضعیت اضطراری به خصوص اضطرارهای زیست محیطی بالا خواهد رفت.
- کاهش شکایات-جریمه‌ها-مجازات‌ها نیز در درون و برون سازمان صورت خواهد گرفت.
- حذف دوباره کاری‌ها که معضل اساسی در تمامی کارهای عملیاتی

نشست‌های سازنده در حال انجام است.

هدایت و رهبری:

- ایجاد فضای مفاهمه و درک مشترک از مشکلات و مسائل، بین مسوولین سازمان و سازمان محیط زیست ایران در بحث مدیریتی بسیار مشهود است.
- توافق همه مسوولین رده‌های میانی و بالا بر ضرورت ایجاد مکانیسم تعامل موثر و راهبردی بین نهاد‌های موثر در این زمینه نیز بر اساس چالش‌های زیست محیطی در حال پی‌گیری است.
- متناسب و بومی سازی قوانین، استانداردها و دستورالعمل‌ها مطابق با طرح‌های استانی و... در حال انجام است.

فرهنگ سازمانی:

- اعمال نظارت علمی و برخورداری از اختیارات قانونی و سازمانی لازم، جهت پایش مستمر این استراتژی نیز وجود دارد.
- اهمیت دادن و تقویت بدنه کارشناسی در سازمان نیز در این سال‌ها پررنگ‌تر پیش می‌رود.
- ارزیابی ریسک مخاطرات فعالیت‌های صنعتی دریایی و هزینه‌های آن، با برگزاری همایش‌ها و درس آموخته‌ها در حال انجام است.

نقد فرآیند ارزیابی و کنترل استراتژی زیست محیطی سازمان

دلایل اهمیت ارزیابی این استراتژی:

- حفظ محیط زیست، پایه و اساس زندگی و محل تامین منابع مورد نیاز انسانی است.
- ارزش ذاتی محیط زیست در تصمیم‌گیری‌های راهبردی در یک جامعه بسیار مشهود است.
- آثار تجمعی پروژه‌های منفرد (تک) می‌تواند آثار عمیق پروژه توسعه را پیش بینی و توان طبیعی محیط زیست را بالا ببرد.
- پیش بینی اثراتی که ممکن است در پروژه‌ها رخ دهد، بهبود و تقویت ارزیابی اثرات زیست محیطی را بالاتر می‌برد.

دیدگاه ارزیابی:

- مفهوم توسعه پایدار را در بنادر مورد توجه قرار می‌دهد.
- سرمایه‌گذاری در آموزش و پرورش و سلامت جمعیت، به خصوص در جامعه دریانوردی را در نظر دارد.
- استفاده از منابع نباید به شیوه‌ای باشد که بیش از ظرفیت‌های تولیدی دریا بدهی‌های محیط زیست را برای نسل‌های آینده در بر داشته باشد.
- استفاده پایدار و مدیریت منابع، هم در تمام ساختار سیاسی و اقتصادی مورد توجه است.
- صرفه‌جویی در مصارف منابع در تمامی امور مورد توجه قرار می‌گیرد.
- جلوگیری از تخریب و آلودگی منابع دریایی و ساحلی نیز از مهم‌ترین نگرش‌های ارزیابی این استراتژی هستند.

فرآیند این استراتژی:

- تدوین و بازنگری مستندات زیست محیطی از جمله روش اجرایی - دستورالعمل‌ها - چک لیست‌های زیست محیطی و نظارت بر حسن اجرای آن در تمامی امور مورد بررسی قرار می‌گیرد.
- برگزاری جلسات ادواری کمیته راهبردی جهت ارائه راه کارهای مناسب در سازمان در زمان‌های مختلف صورت می‌پذیرد.
- آموزش و نظارت پیمان کاران طرف قرارداد با سازمان‌ها در ارتباط با مسائل زیست محیطی، توسط سیستم‌های کنترلی مثل HSE بندر در حال اجرا است.
- بررسی فرآیند استفاده از منابع، به خصوص کاغذ و... در پرسنل نیز مطابق با توسعه تکنولوژی باید در نظر گرفته شود.
- بررسی نوع کمپنه و استفاده بهینه از مصارف سوخت و انرژی، مطابق با استانداردهای ISO 14001، در سازمان‌ها الهی‌الخصوص سازمان بنادر مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.
- ارزیابی رعایت مسائل زیست محیطی، توسط پیمان کاران، طی بازدیدهای مکرر حوزه‌های مربوطه اقدام و در صورت نیاز با تذکر - اعمال کسورات و... در

حال اجرا است.

- لحاظ امتیازات داده شده به پیمان کاران در خصوص رعایت مسائل زیست محیطی در انتخاب اولیه پیمان کاران و الحاقیه بند ISO 14001 در کلیه قراردادهای منعقد نیز رویکرد مناسب این امر بوده است.
- آمار کمی و کیفی عملکرد زیست محیطی حوزه‌های مختلف جهت تکمیل مستندات برای کاهش مصرف انرژی نیز در روش‌های عملیاتی سازمان نیز لحاظ می‌شود.
- ارزیابی جنبه‌های مختلف زیست محیطی در انجام کلیه پروژه‌های بزرگ سازمان، در ابتدای امر باید لحاظ شود.
- نظارت بر اجرای کنوانسیون‌های دریایی به روز شده، مورد مطالعه، بررسی و نهایی شدن قرار می‌گیرند.
- مدیریت و برنامه‌ریزی جمع‌آوری مواد زائد نیز در همه شناورهای مورد لحاظ بررسی‌ها قرار می‌گیرد.
- ارزیابی سالیانه ایزوهای سازمان از طریق مراجع ذیربط و تایید صحیح عملکرد و دادن ایزوها به‌طور سالیانه نیز از روش‌های سیستم مدیریت یکپارچه است.
- تیم‌های دریایی - ساحلی - مهندسی در سازمان نظارت 24 ساعته بر اجرای قراردادهای زیست محیطی ساحلی - دریایی مطابق با استانداردهای سازمان محیط زیست و سازمان جهانی دریانوردی بر شرکت‌ها - شناورها - تاسیسات و... دارند.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

همان‌طور که در کشورهای توسعه یافته، تمامی اقدامات زیست محیطی در قالب استراتژی‌های بلند مدت محیط زیستی طرح‌ریزی و پی‌گیری می‌شود ضروری است:

- سازمان بنادر و دیگر سازمان‌ها، ضمن تشکیل کارگروهی، زیر نظر مدیریت ارشد سیاسی به فعالیت بپردازند و نیز به تدوین استراتژی‌ها محیط زیستی در صنایع مختلف اقدام کند.
- این استراتژی در صورتی که با تدوین و عزم جدی مسوولین اجرا گردد، می‌تواند در برطرف شدن و حل کلیه معضلات محیط زیست در صنایع مختلف الهی‌الخصوص صنایع دریایی شود.
- تشکیل تیم‌های چند رشته‌ای می‌تواند یکی از بهترین روش‌ها برای استفاده حداکثری از ظرفیت کارشناسی موجود در دو نهاد (بنادر - محیط زیست) و ارتقای این ظرفیت باشد.

تشکر و تقدیر:

در پایان لازم می‌دانیم از همکاری و مساعدت ویژه اساتید محترم جناب آقایان دکتر یار احمد زهی، دکتر توماج، دکتر تباور، استاد عسگری پور و سایر عزیزانی که ما را در گردآوری و تنظیم این مقاله یاری نموده‌اند، تقدیر و قدردانی کنیم.

منابع

- احسان سلمانی تهرانی، ۱۳۸۴، مقاله آلودگی دریایی و آثار زیست محیطی آن، همایش علوم و فنون دریایی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر.
- سایت سازمان بنادر و دریانوردی به نشانی: WWW.PMO.IR.
- سایت سازمان محیط زیست به نشانی: WWW.DOE.IR.
- علیرضا تقی‌زاده قه و بهروز فرجامی نیا، ۱۳۹۲، کتاب سیستم مدیریت یکپارچه IMS.
- سایت WWW.VISTA.IR، شبکه تحلیل گران تکنولوژی ایران.



طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران

فرآیند دستاوردها

معاونت تجهیز و توسعه بنادر اداره کل سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی



سواحل در گذر تاریخ، همواره اصلی ترین سکونت گاه‌ها برای انسان بوده‌اند. از پیدایش تمدن‌های کهن گرفته، تا امروز، بشر مناطق ساحلی را به‌عنوان مناطقی پرجاذبه برای سکونت مورد استفاده قرار داده است. به‌گونه‌ای که در آغازین سال‌های قرن ۲۱، حدود دو سوم مردم جهان یعنی رقمی معادل ۳/۷ میلیارد نفر در حاشیه ۶۰ کیلومتری از دریا زندگی می‌کنند.

منطقه ساحلی فضایی اشتراکی از دو قلمرو جغرافیایی مستقل یعنی خشکی و دریا است. این محیط، محیطی پویا، متغیر و متنوع است که تحت تاثیر فرآیندهای اقلیمی، دریایی و انسانی قرار دارد. در عین حال از بعد ژئوپولیتیک، دسترسی به دریا برای کشورها همواره یک امتیاز مهم محسوب می‌شود. از بعد اقتصادی نیز علاوه بر جود بنادر و شهرهای ساحلی که یک فرصت اقتصادی برای کشورهای دارای ساحل به شمار می‌آیند، منابع فسیلی آب‌های ساحلی، سواحل را خاستگاه صنایع نفت و گاز نموده و دسترسی به آب فراوان، نیاز برخی دیگر از کارخانجات و صنایع را برآورده ساخته است.

همچنین سهولت واردات با صادرات و صنعت توریسم، بر اهمیت اقتصادی مناطق ساحلی می‌افزاید. با این همه از آنجا که فضای این مناطق محدود است، تقاضای زیاد برای بهره‌برداری از سرزمین‌های ساحلی ناگزیر به رقابت و گاه تضاد منجر می‌شود. چنین شرایطی با پیامدهایی برای محیط زیست ساحلی همراه است که کاهش تنوع زیستی، کاهش منابع زنده، تخریب زمین‌های ساحلی، فرسایش کرانه‌ها، رسوب گذاری در دهانه رودخانه‌ها، پرشدن تالاب‌های ساحلی و آلودگی‌ها از آن جمله‌اند.

در نتیجه بروز این مشکلات روزافزون، مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی به‌عنوان اصلی ترین روش نجات سواحل از آشفتگی‌های زیست محیطی شناخته شده و کشورهای بسیاری در جهان از طریق تهیه برنامه این مدیریت، در جست‌وجوی توازن بخشیدن نیاز انسان از خدمات منطقه ساحلی با توان‌ها و آستانه‌های طبیعی این مناطق هستند.

دستور کار ۲۱ کنفرانس جهانی محیط زیست در ریودوژانیرو در سال ۱۹۹۲، سبب ایجاد انگیزه‌ای وسیع برای کشورها، جهت برنامه‌ریزی برای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی شد. در دستور کار فوق‌الذکر اهداف مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) "یکپارچه کردن فرآیند تصمیم‌گیری در مناطق ساحلی و دخالت دادن کلیه بخش‌های درگیر به‌منظور سازگاری و توازن در بهره‌برداری و استفاده از منابع ساحلی" ذکر شد. این، به نوبه خود نیازمند هماهنگی و همکاری سازمان‌ها و ادارات مختلف دولتی در سطوح ملی و منطقه‌ای است که دارای وظایف و مسوولیت‌هایی در رابطه با سواحل هستند.

شناسایی شد. براین اساس محدوده منطقه ساحلی و مرزهای آن مشخص شد.

محدوده منطقه ساحلی در سواحل شمال و جنوب

منطقه ساحلی، فضای بین خشکی و دریا است که تحت تاثیر اثرات متقابل آلودگی و کاربری‌های دو محیط بر یکدیگر قرار گرفته است. این منطقه، از هر دو جنبه علمی و مدیریتی تاثیرپذیر بوده و می‌تواند با توجه به ویژگی‌های هر منطقه ساحلی، مورد بررسی قرار گیرد و همچنین مرزهای اعمال مدیریت متولیان تغییر کند.

گام اول مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران (تبیین طرح)

درگام اول مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی که از اواخر دهه ۷۰ شمسی در ایران آغاز شد، بررسی‌های مفصلی درخصوص تبیین وضعیت سواحل ایران، از حیث مشکلات و محدودیت‌ها و همچنین قابلیت‌ها و توان‌های سواحل انجام گرفت و سپس براساس تبیین منطقه ساحلی و حدود و ثغور آن، محدوده مورد مطالعه در سواحل کشور



مناطق ساحلی از اهمیت ویژه‌ای در روند توسعه کشور برخوردار هستند. تعداد استان‌های سواحل شمال کشور ۳ استان است که بیش از ۷۶۰۰ کیلومتر مربع آن در محدوده ساحلی قرار دارد. براساس تقسیم‌بندی مناطق ساحلی، ۵۸۳ کیلومتر مربع در پهنه نوسان آب، ۴۹۵ کیلومتر مربع در پهنه خطر و ۶۶۰۸ کیلومتر مربع در پهنه کاربری ساحلی قرار گرفته است. طول خط ساحل در این نوار حدود ۸۹۰ کیلومتر محاسبه شده است.



کرانه خزر ساحل کشاورزی، گردشگری و کانون جمعیتی و سکونتی است. پراکنش فضایی فعالیت‌های کشاورزی به ویژه در مورد محدوده‌های کشت آبی در حاشیه جنوبی دریای خزر قرار دارد. از سوی دیگر، بیشترین اراضی جنگلی کشور که در برگیرنده جنگل‌های تجاری و حفاظتی است، در دامنه‌های شمال البرز و کناره‌های دریای خزر واقع شده است. در نوار ساحلی جنوبی دریای خزر بخش گردشگری، کارکرد پایه‌ای اقتصاد را تشکیل داده و بخش ماهی‌گیری، شیلات و فعالیت‌های بندری کارکردهای اقتصادی غالب بعدی محسوب می‌گردند. به علاوه، سواحل شمال، یکی از پرتراکم‌ترین منطقه کشور از نظر جمعیتی به‌شمار می‌رود.

در مقابل نقاط قوت مذکور، نوسانات سطح آب دریای خزر، شدت یافتن تغییر کاربری اراضی، فراموش شدن موضوع آزادسازی حریم دریا، بهره‌برداری نادرست از منابع، فرسایش روان‌گرایی و لرزه‌خیزی بالای منطقه ساحلی دریای خزر، نبود سیستم مناسب تصفیه فاضلاب‌های خانگی، صنعتی، کشاورزی و فقدان زمین مناسب برای دفع پسماند و مواد زائد به دلیل بالا بودن سطح آب زیرزمینی از جمله مهم‌ترین نقاط ضعف این پهنه ساحلی هستند.

تعداد استان‌های سواحل جنوبی کشور ۴ استان است که حدود ۲۹ هزار کیلومتر مربع آن در محدوده ساحلی قرار دارد. براساس تقسیم‌بندی مناطق ساحلی ۱۷۶۰ کیلومتر مربع آن در پهنه نوسان آب، ۶۴۷۳ کیلومتر مربع در پهنه خطر و ۲۰۷۳۸ کیلومتر مربع در پهنه کاربری ساحلی قرار گرفته است. طول خط ساحل در این نوار ۴۹۰۰ کیلومتر تعیین شده است.

کرانه‌های خلیج فارس، ساحل نفتی-گازی، شیلاتی، تجاری و سکونتی محسوب می‌شود.

در طول کرانه‌های خلیج فارس نقش ارتباطات و حمل‌ونقل دریایی ناشی از تجارت ملی و بین‌المللی، قانونی و غیرقانونی، فعالیت‌های ناشی از نفت و گاز و ماهی‌گیری و شیلات سه رویکرد اصلی اقتصادی در این نوار ساحلی محسوب می‌شود. کرانه دریای عمان نیز از منظر موقعیت جغرافیایی و طبیعی، ژرفای آب‌های ساحلی، تعدد خورها، نزدیکی بدون واسطه به بنادر اصلی آسیا و ده‌ها امتیاز دیگر، مخصوصاً از نظر تجارت و بازرگانی بین‌المللی، شیلات و صنایع ویژه بالقوه بهترین ساحل ایران برای توسعه اقتصادی می‌باشد.

شرایط سخت اقلیمی، آلودگی آب‌های ساحلی، فرسایش، روان‌گرایی و لرزه‌خیزی بالای منطقه ساحلی خلیج فارس و دریای عمان، کمبود تاسیسات و زیرساخت‌های گردشگری، تنگناهای اقتصادی معیشت ساحل‌نشینان و تخریب محیط زیست، تردد زیاد شناورهای حمل‌ونقل، افزایش تقاضا برای احداث سازه‌های دریایی، توسعه مناطق ویژه و آزاد اقتصادی بدون توجه به برنامه‌ای هماهنگ از جمله مهم‌ترین نقاط ضعف در این پهنه ساحلی به‌شمار می‌رود. بی‌شک این حجم عظیم ظرفیت به‌منظور افزایش توان‌مندی و کاهش نقاط ضعف در این مناطق نیازمند مدیریت یکپارچه است.

مسایل و مشکلات سواحل شمال و جنوب ایران

براساس مطالعاتی که در سطح سواحل کشور انجام گرفته است، مناطق ساحلی به لحاظ گستره جغرافیایی و همچنین تنوع اقتصادی و اجتماعی از گوناگونی بسیاری برخوردارند و از این روی، مسایل آن‌ها نیز مختلف است. براساس تقسیم‌بندی انجام گرفته در این خصوص، مجموعه مشکلات به دو بخش مکانی (سواحل شمال و جنوب) و موضوعی (عمومی، طبیعی و زیست‌محیطی، اقتصادی، کاربری زمین و مشکلات فرهنگی-اجتماعی) قابل تقسیم‌بندی است که در ادامه بخشی از مسایل مربوط به هر عنوان آمده است.



مشکلات منطقه ساحلی شمال

- بهره‌برداری بیش از حد از منابع طبیعی (از جمله آبیان، جنگل)
- آلودگی محیط زیستی منتج از فعالیت‌های انسانی، گردشگری و تغییر سطح آب
- فرسایش و آسیب دیدگی خطوط ساحلی

- و زیرساخت آن
- نبود تعریفی مناسب درباره مالکیت خصوصی و عمومی نوار ساحلی
- فقدان دسترسی آزاد عموم مردم به نوار ساحلی
- ساخت و ساز نامتعادل در نوار ساحلی



مشکلات منطقه ساحلی جنوب

- توزیع نامناسب جوامع ساحلی
- فقدان شبکه زیرساخت مناسب از جمله راه و راه‌آهن
- آلودگی زیست محیطی ناشی از استخراج نفت و گاز طبیعی
- فقر و عدم توسعه به دلیل شرایط نامناسب آب و هوایی و کمبود زیرساخت مناسب مشکلات عمومی

فقدان همکاری و تشریک مساعی میان سازمان‌های مختلف در استان‌های ساحلی فرمانداری، شهرداری، سازمان بنادر و دریانوردی و سایر سازمان‌ها (نفت، شیلات، گردشگری...)

- نبود برنامه یکپارچه و مناسب برای مناطق ساحلی
- افزایش قاچاق به‌ویژه در سواحل جنوبی
- وجود موانع در قوانین و مقررات مناطق آزاد

مشکلات طبیعی و زیست محیطی

- تخلیه پسماندهای خشک و تر شهری، صنعتی و کشاورزی به دریا
- استخراج و بهره‌برداری نامناسب و بدون برنامه از منابع طبیعی
- آلودگی نواحی ساحلی ناشی از کمبود زمین جهت دفع پسماند
- افزایش سطح آب دریا در دریای خزر
- فرسایش ساحل
- تهدید و به‌خطر افتادن تنوع زیستی
- آلودگی منابع دریایی
- مشکلات وابسته به استخراج نفت و گاز و حمل و نقل

مشکلات اقتصادی

- بهره‌وری نامناسب فعالیت‌های کشاورزی و استفاده نامناسب از زمین
- کاهش منابع آبی (ماهی...)

- کمبود صنایع مادر در استان های ساحلی
- بازرگانی و تجارت دریایی ضعیف و غیر فعال
- بخش کشاورزی در سواحل جنوبی به دلیل شرایط آب و هوایی نامناسب، کمبود آب، عدم کنترل سیلاب و روش های نامناسب کشت غیر فعال و ضعیف است.
- کمبود امکانات و تہسیلات مرتبط با گردشگری
- کمبود آب شیرین در سواحل جنوبی

مشکلات فضایی (کاربری اراضی)

- ساخت و ساز و توسعه غیرقانونی
- دسترسی محدود و انحصاری به دریا
- فقدان طرح کاربری اراضی مناسب برای توسعه منطقه ساحلی
- مشکل مالکیت زمین و خط ساحلی
- تغییر غیرقانونی کاربری اراضی به ویژه در اراضی کشاورزی
- کمبود زیرساخت حمل و نقل

مشکلات فرهنگی- اجتماعی

- نرخ بالای آلودگی در منطقه خزر
- تغییرات نامطلوب و سریع دریافت فرهنگی مناطق ساحلی
- اتصال ضعیف مناطق ساحلی به مناطق داخلی کشور
- فقر و عدم توسعه

گام دوم

مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران (تبیین طرح)

در گام دوم مطالعات طرح مدیریت یکپارچه که از اوایل سال ۱۳۸۴ شروع و تا حدود ۱۳۸۸ ادامه داشت، مطالعات حوزه های تخصصی مورد نیاز در مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی توسط مشاوران تخصصی هر حوزه به همراه مشارکت مشاور خارجی به انجام رسید. حوزه های تخصصی که در این مطالعات مورد بررسی قرار گرفت، شامل: مطالعات مدیریت زیست محیطی (EMP)، مطالعات مدیریت نوار ساحلی (SMP)، مطالعات کاربری زمین (LUP)، مطالعات سیاسی- امنیتی، مطالعات ساختار سازمانی، مطالعات حقوق و قوانین و مطالعات نظارت و ارزیابی (MEP) است. در ادامه، خلاصه ای از نتایج مطالعات هر حوزه به تفکیک آمده است.

مطالعات مدیریت زیست محیطی (EMP)

در مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور، حفاظت از محیط زیست نواحی ساحلی و دریایی و ایجاد زمینه برای بهره برداری مناسب از ظرفیت های موجود در مناطق ساحلی

در حد توان اکولوژیک سرزمین مورد نظر می باشد.

مهم ترین اهداف برنامه مدیریت محیط زیستی مناطق ساحلی کشور در «رویکرد حفاظتی» شامل حفاظت از محیط زیست منطقه ساحلی در بخش خشکی و دریا، حمایت از تنوع زیستی در منطقه ساحلی، کاهش یا جلوگیری از آلودگی در سواحل، استفاده از منابع ساحلی در حد توان اکولوژیک سرزمین و در «رویکرد توسعه ای» توجه به رشد اقتصادی- اجتماعی متوازن در مناطق ساحلی و تسهیل فرآیند کسب منافع اقتصادی (ضمن حفاظت از منابع زیست محیطی) می باشد. ایجاد دسترسی عمومی به ساحل و دریا، فراهم آوردن زمینه بهره برداری تفریحی از ساحل برای همه مردم، مدیریت فعالیت های انسانی در سواحل به منظور حفظ و تقویت منابع ساحلی و نظایر آن اهدافی است که در رویکرد توسعه ای در ساماندهی سواحل نیز مد نظر قرار دارد.

مطالعات مدیریت نوار ساحلی (SMP)

مدیریت نوار ساحلی یکی از مهم ترین و حساس ترین بخش های اجرایی طرح مدیریت نوار ساحلی طرح مدیریت نوار ساحلی می باشد. این بخش بر مدیریت نواحی که مستقیماً در معرض پدیده های دریایی قرار داشته و از طرف دیگر از نظر محیط زیستی اهمیت دارند، متمرکز شده است.

در سواحل شمال و جنوب کشور با دو نوع طبیعت متفاوت مواجه هستیم که مشکلات و مسایل این مناطق با یکدیگر متفاوت هستند، لذا می توان مسایل و مشکلات موجود در مناطق ساحلی را به دو دسته اصلی تقسیم نمود: دسته اول مسایل و مشکلاتی هستند که در نتیجه تاثیر عوامل طبیعی به وجود می آیند که از آن جمله می توان به آب گرفتگی منطقه ساحلی در اثر بالا آمدن تراز آب دریا، آب گرفتگی ناشی از وقوع سونامی، آب گرفتگی ناشی از وقوع سیلاب، آب گرفتگی ناشی از برکشند طوفان، وجود جریان های شکافنده، مشکلات ناشی از فرسایش و رسوب گذاری، وقوع

1. Shoreline Management Plan (SMP)



نقشه میزان آلاینده سرب موجود در رسوب استان های ساحلی جنوب

خشک سالی، وقوع یخبندان، وقوع زلزله، وقوع زمین لغزش، وقوع روان گرایشی و... اشاره نمود. دسته دوم مسایل و مشکلاتی هستند که در اثر فعالیت های انسانی در محیط زیست طبیعی ایجاد می شوند که از آن جمله می توان به تخریب جنگل های حرا، تخریب آب سنگ های مرجانی، تخریب تنوع زیستی (گونه های گیاهی و جانوری)، افزایش آلاینده ها در مصب رودخانه ها و... اشاره کرد.

یکی از مشکلات مهم و اساسی در سواحل شمال کشور تغییرات بلند مدت تراز آب دریا است. عوامل بسیار زیادی در ایجاد این پدیده نقش دارد. به دلیل پیچیدگی این موضوع و متغیرهای متنوع موثر بر آن، پیش بینی تغییرات تراز آب دریای خزر در آینده کاری دشوار بوده و نیازمند مطالعات گسترده است. یک ابزار موثر در پیش بینی تغییرات تراز آب دریای خزر در آینده کاری سال های گذشته است. بسیاری از محققان بر این باورند که تراز آب دریای خزر در ده سال آینده بالا خواهد آمد و به تراز ۲۵- متر خواهد رسید، لذا تراز ۲۵- متر با توجه به مناطق پرجمعیت، مسایل اجتماعی- اقتصادی و... آن مناطقی که در معرض خطر آب گرفتگی قرار دارند مشخص گردیده و بر این اساس نواحی که نیاز به حفاظت ساحلی (ایجاد سازه های محافظ از قبیل دایک) یا نیاز به عقب نشینی داشته اند، بر روی نقشه های پایه، مشخص شده اند.

مرز بندی سواحل

برای رسیدن به اهداف طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، ضروری است در طول سواحل شمال و جنوب کشور محدوده تاثیرگذار بر خط ساحلی (در دو بخش خشکی و دریا) مشخص شود. مرز منطقه ساحلی در دریای خزر، در خط هم فاصله ۱۰ مایل دریایی قرار دارد و در آب های خلیج فارس و دریای عمان هم فاصله ۱۲ مایل دریایی از خط مبدا قرار دارد. مرز ناحیه کرانه در پهنه آبی دریای خزر بر روی خط هم عمق ۱۰- و ۲۰- و در خلیج فارس بر روی خط هم عمق ۱۰- و ۱۵- متر و در دریای عمان بر روی خط هم عمق ۲۰- متر قرار دارد. همچنین مرز نوسان آب در دریای خزر با توجه به احتمال بالا روی یا پایین روی آب دریای خزر در دهه آینده، بر روی خط هم ارتفاع ۲۵- متر در خشکی قرار دارد. این مرز برای خطه جنوب مستقیماً در محاسبات خط خطر منظور شده است. خط خطر در سواحل شمال و جنوب برای هر پاره ساحل (به ازاء هر ۱۳ کیلومتر) با کد ارتفاعی تعیین شده است. مرز منطقه ساحلی در خشکی در خطه شمالی و جنوبی کشور بر اساس معیارهای متفاوتی در فاصله متوسط ۶ کیلومتری معین گردیده است. بر اساس مرزهای فوق می توان ۷ محدوده را در سواحل کشور به شرح جدول زیر تعیین کرد.

جدول (۱): محدوده‌های مستقل در سواحل کشور

شماره	نام پهنه	علامت اختصاری	تعاریف	شمال	جنوبی
۱	آب‌های ساحلی	CWZ	حدفاصل هم عمق ۲۰-۱۰ و ۱۰ متر و ۱۰ مایل دریایی در خطه شمالی: حدفاصل هم عمق ۱۵-۱۰ و ۱۰ متر مرز آب‌های سرزمینی در خطه خلیج فارس: حدفاصل هم عمق ۲۰-۱۰ و مرز آب‌های سرزمینی در خطه دریای عمان		
۲	آب‌های کرانه‌ای	NSZ	حدفاصل موقعیت فعلی آب تا خط هم عمق ۲۰-۱۰ متر یا ۱۰ متر در آب‌های دریای خزر: حدفاصل موقعیت فعلی آب تا خط هم عمق ۱۵-۱۰ متر یا ۱۰ متر در آب‌های خلیج فارس حدفاصل موقعیت فعلی آب تا خط هم عمق ۲۰-۱۰ متر در آب‌های دریای عمان		
۳	پهنه نوسان آب	SLFZ	حدفاصل موقعیت فعلی آب تا خط هم ارتفاع ۲۵-۲۰ متر در خطه شمال کشور		
۴	پهنه خطر	HZ	حدفاصل خط هم ارتفاع ۲۵-۲۰ متر تا خط خطر در خطه خزر: حدفاصل موقعیت فعلی آب (متوسط تراز آب جزرومد) تا خط خطر در خطه خلیج فارس و دریای عمان		
۵	پهنه ناحیه ساحلی	CA	حدفاصل خط خطر تا منتهی الیه مرز خشکی منطقه ساحلی		
۶	منطقه ساحلی	CZ	حدفاصل ۱۰ مایل دریایی تا منتهی الیه مرز خشکی ناحیه ساحلی در خطه خزر: حدفاصل مرز آب‌های سرزمینی تا منتهی الیه مرز خشکی ناحیه ساحلی در خطه خلیج فارس و دریای عمان		
۷	ناحیه کرانه‌ای	SA	حدفاصل خط خطر تا هم عمق ۲۰-۱۰ متر و یا ۱۰ متر در خطه خزر: حدفاصل خط خطر تا هم عمق ۱۵-۱۰ متر و یا ۱۰ متر در خطه خلیج فارس، حدفاصل خط خطر تا هم عمق ۲۰-۱۰ متر در خطه دریای عمان		

با منطقه‌بندی کاربری زمین‌های ساحلی نهایتاً دو سند نقشه‌ای مختلف ولی مرتبط با یکدیگر تولید شد. نقشه اول در برگزیده کلیه فعالیت‌های در نظر گرفته شده دستگاه‌های اجرایی در زمینه استفاده از زمین‌های ساحلی است که با زمین‌های واجد قابلیت مطالعات خاک و کشاورزی تلفیق شده و نقشه اراضی برنامه‌ای را به وجود آورده است. نقشه دوم که بر پایه قابلیت سنجی توان اکولوژیک تهیه شده است؛ نقشه‌ای از پهنه ساحلی است که در آن قابلیت‌های یک یا چندگانه (توام) اراضی برای ۶ قابلیت حفاظت، کشاورزی، صنعتی، سکونت، گردشگری و آبی‌پروری شناسایی شده است و تصویری از شرایط بالقوه اراضی ساحلی را برای عملکردهای مختلف فراهم نموده است. با تلفیق این دو نقشه، پهنه‌های عملکردی مناسب اراضی ساحلی تعیین شده است.

مطالعات سیاسی - امنیتی

اعمال مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران، بدون در نظر گرفتن ملاحظات سیاسی - امنیتی نوار ساحلی امکان پذیر نیست؛ وجود جاذبه‌های اقتصادی حوزه‌های خلیج فارس، دریای خزر و دریای عمان، این سه حوزه را تبدیل به کانون‌های ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای کرده است. تنگناها و قابلیت‌های برخاسته از چگونگی پراکنش جغرافیایی و عملکرد نیروهای نظامی و انتظامی در نوار ساحلی جنوب و شمال کشور نقش عوامل سیاسی - امنیتی در ICZM را قابل تامل ساخته است. خلیج فارس و دریای عمان، در گذر زمان محور تقابل و برخورد فعال و نیمه‌فعال قدرت‌های فرامنطقه‌ای و منطقه‌ای بوده و کانون جذب نیروهای جهانی به سوی خود است. ناهماهنگی‌های ناشی از سازمان‌های درگیر در سواحل و اثرات امنیتی این ناهماهنگی، به‌علاوه ده‌ها عامل دیگر، زمینه و بستری را

نواحی ساحلی و براساس تحلیل‌های صورت گرفته در خصوص هر یک در ناحیه مورد نظر و همچنین براساس شدت آن از خفیف، تا شدید مخاطرات در چهار دسته درجه‌بندی شده‌اند.

مطالعات کاربری زمین (LUP)



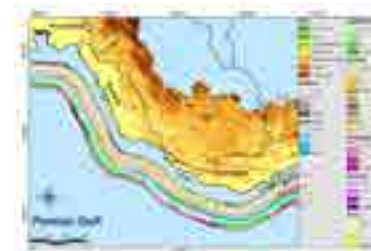
نمونه‌ای از منطقه‌بندی کاربری اراضی براساس مطالعات و برنامه‌های دستگاه‌های اجرایی در استان هرمزگان

کاربری زمین‌های ساحلی نیز با هدف طبقه‌بندی تناسب زمین به منظور شناسایی تناقض‌های کاربری، اختصاص کاربری ویژه بر اساس پتانسیل‌ها و یا محدودیت‌های طبیعی و جلوگیری از تقابل‌های اجتماعی - اقتصادی و زیست‌محیطی در راستای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور انجام شده است.

برای این منظور ابتدا نقشه‌ها و داده‌های پایه از منابع معتبر و قابل دسترس گردآوری شد و سپس با تشکیل گروه‌های هشت‌گانه تخصصی، مطالعات موضوعی با شرح خدمات و روش‌شناسی مختص به خود انجام شد. سنتز و تهیه نقشه‌های منطقه‌بندی کاربری ساحلی مراحل بعدی انجام این کار بود و

حریم قانونی دریای خزر با هدف آزادسازی دسترسی به میزان ۶۰ متر از وضعیت فعلی آب دریا (از خط کنونی ساحل و مرز سال ۱۳۸۸) در سمت خشکی است. با بالا آمدن تراز آب دریای خزر، حریم یاد شده متناسباً افزایش یافته و به سمت خشکی جابه‌جایی شود. حریم سواحل جنوب کشور نیز مرز ۶۰ متر برای دسترسی عموم از تراز متوسط بالاترین مد انتخاب می‌شود. با توجه به گرم شدن کره زمین و احتمال بالاروی تراز آب در ۵۰ سال آینده، تراز $+0/5$ متر نسبت به تراز متوسط بالاترین مد مرز دوم حریم می‌باشد. حداقل فاصله افقی این مرز تا تراز متوسط بالاترین مد ۱۲۰ متر است. در محدوده مرز ۶۰ متری و مرز دوم، ساخت و سازهای دولتی که مخمل دسترسی عمومی نیستند مجاز است.

مخاطرات منطقه ساحلی



نواحی ساحلی همواره در معرض آسیب‌های ناشی از مخاطرات محیطی قرار دارند که بی‌توجهی به آن مشکل ساز خواهد بود. مخاطرات تهدیدکننده نواحی ساحلی شامل سه دسته مخاطرات می‌گردد: آسیب‌پذیری از دیدگاه مخاطرات زمین‌شناسی فرسایش، زلزله، زمین لغزه، فرونشست، خشکسالی، طوفان‌های شدید، یخبندان‌های شدید، سیل و بارش‌های سنگین آسیب‌پذیری از دیدگاه مخاطرات دریایی شامل برکشدن طوفان، امواج طوفانی، نوسانات سطح آب و سونامی، همچنین آسیب‌پذیری از دیدگاه ژئومورفولوژی شامل فرسایش می‌شود. به‌منظور ارزیابی شدت کلی مخاطرات در

برای بررسی نقش عوامل سیاسی-امنیتی در منطقه ساحلی ایجاد نموده است. از آنجایی که مطالعات این گروه تخصصی دارای طبقه‌بندی محرمانه بوده است، صرفاً بخش قابل انتشار آن در قالب کدهای استراتژیک به ازای هر یک از استان‌های ساحلی در گزارشات مربوطه آمده است. همچنین کتابی با عنوان ژئوپولیتیک سواحل نیز توسط سازمان بنادر و دریانوردی برای آرایه‌بخشی از نتایج این مطالعات چاپ شده است.

مطالعات ساختار سازمانی

پیچیدگی موضوع ICZM بر اثر دشواری در ایجاد توازن بین مدیریت و اجرا و همچنین وجود مسایل چند بعدی و فرابخشی سواحل کشور، وجود روابط سطح‌مند و عدیده بین مراجع دولتی و عمومی اعم از مرکزی، منطقه‌ای، استانی و محلی، تعدد سیاست‌ها و درهم‌تنیدگی عوامل، پیچیدگی مربوط به تصویب و اصلاح قوانین و مقررات، وجود افراد ذی‌نفع عدیده در ICZM، پیچیدگی ذاتی سیستم‌های دریایی، آمیختگی ICZM با مباحث پیچیده‌ای مانند توسعه، وجود روابط تنگاتنگ بین مباحث ساحلی با موضوع‌های اقتصادی و اجتماعی و وجود نهاد‌های عدیده در مدیریت سواحل لزوم وجود ساختار و تشکیلات منسجم در طرح مدیریت یکپارچه را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. نهادها و ساختارهای سازمانی مناطق ساحلی کشور را می‌توان به نهادها و سازمان‌های موجود کلان و اجرایی (ملی و استانی)، نهادها و سازمان‌های پژوهشی و مطالعاتی مربوط به ICZM و نهادها و سازمان‌های غیر دولتی مربوط به ICZM تقسیم کرد.

مجموعه مطالعات انجام گرفته در بخش ساختار سازمانی مدیریت یکپارچه، در ابتدا در قالب یک ساختار مقیاس ملی تدوین شده بود ولی بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران (موضوع ابلاغیه طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی) در قالب کمیته ساماندهی سواحل استان‌های ساحلی پیش‌بینی شده است که در حال حاضر در استان‌های ساحلی با ترکیب اعضای زیر تشکیل شده است:

- استاندار (رییس کمیته)؛
- مدیرکل بنادر و دریانوردی استان (دبیر کمیته)؛
- مدیرکل راه و شهرسازی؛
- مدیرکل شیلات و آبزیان؛
- مدیرکل منابع طبیعی؛
- مدیرکل حفاظت از محیط زیست؛
- مدیرکل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری؛
- مدیرکل گمرک؛
- مدیر امور اراضی جهاد کشاورزی (حسب مورد)؛
- مدیرکل صنایع، معادن کار و تجارت؛
- مدیرعامل منطقه آزاد یابو ویژه اقتصادی (حسب مورد)؛
- مدیرعامل شرکت شهرک‌های صنعتی؛
- مدیرعامل شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی

(حسب مورد)؛

- مدیرعامل مجتمع پالایشگاهی (حسب مورد)؛
- فرماندهی دریابانی (حضور یک فرماندهی، حسب مورد)؛
- نماینده دادستانی در استان ساحلی؛
- فرمان داران شهرهای ساحلی (حسب مورد)؛
- مدیران بنادر تابعه حسب مورد؛
- مدیر کل آب و منطقه‌های استان ساحلی؛
- رییس سازمان نظام مهندسی استان

مطالعات حقوق و قوانین

بحث مدیریت یکپارچه سواحل کشور نیازمند قانونی مستقل و قوی برای اعمال مدیریت و اجرای صحیح برنامه‌های تدوین شده است. عواملی همچون نقص قانونی، متضاد بودن و عدم کارایی برخی قوانین به دلیل تغییر شرایط، تداخل وظایف برخی از نهادها و سازمان‌های متولی سواحل کشور، ضرورت تدوین قانون مستقل برای مدیریت سواحل کشور را مشخص می‌نماید. بدون شک ضرورت تدوین قانون مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور با در نظر داشتن عوامل و مطالعات در زمینه‌های کاربری مطلوب اراضی، سیاسی و امنیتی، مدیریت زیست محیطی، مخاطرات و مدیریت نوار ساحلی، سازمان‌ها و تشکیلات اداری و سیاسی منطقه ساحلی، اجتناب‌ناپذیر است.

برای نیل به این منظور، براساس مطالعات گروه تخصصی مذکور ضمن بررسی موضوع سواحل در ادبیات قانون‌گذاری ایران، از اولین قوانین مصوب تا کنون و طبقه‌بندی آن‌ها برای نخستین بار مجموعه قوانین ساحلی، در قالب یک کتاب به چاپ رسید. علاوه بر این، براساس ابلاغیه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران نیز یک مجلد با عنوان گزارش ضوابط و مقررات به آرایه قوانین مرتبط با سواحل اختصاص یافته است. در حال حاضر، مقدمات تدوین قانون جامع سواحل نیز در دستور کار وزارت راه و شهرسازی برای آرایه به مجلس شورای اسلامی قرار گرفته است.

مطالعات نظارت و ارزیابی (MEP)

نظارت و ارزش‌یابی موثر ابزار لاینفک مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی محسوب می‌شود. با اجرای برنامه‌های پیش‌سواحل، بازخورد آن بر اهداف و استراتژی‌های به‌دست آمده از مطالعات ساختار و سازمان، مدیریت زیست محیطی، مطالعات سیاسی و امنیتی و مدیریت نوار ساحلی تأثیر گذارده و به این وسیله سیستم توانایی اصلاح خود را دارا است.

نظام پایش و ارزش‌یابی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور، براساس یک مبنای علمی و مبتنی بر پارادایم توسعه پایدار، تدوین شده است و در برگیرنده ۱۵ شاخص مدیریتی، ۹ شاخص اکولوژیکی و ۱۳ شاخص اجتماعی-اقتصادی می‌باشد. ساختار این نظام، به‌صورت سیستمی، اهداف، فرآیندها و

ارتباطات، عناصر و برون‌دادهای تعیین شده را ترسیم می‌کند و محتوای آن شامل سه دسته شاخص‌های عملکرد مدیریتی، اکولوژیکی و اقتصادی، اجتماعی بوده و استانداردهای تدوین و گزارش‌دهی مربوط به آن‌هاست. این نظام براساس قوانین ملی ناظر بر مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران تدوین شده است. بی‌شک اگر برنامه نظارت و ارزیابی به‌خوبی و با استفاده از شاخص‌های وابسته بدان اجرا شود، هم در طول اجرای پروژه به‌عنوان عاملی اصلاحی به‌شمار می‌رود که باعث انجام به موقع اصلاحات می‌گردد و هم به‌عنوان راهنمایی برای تعیین موثرتر ساختار پروژه‌های آینده خواهد بود.

گام سوم

مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران (تلفیق طرح)

مجموعه مطالعاتی که در گام‌های اول و دوم (تبیین و تشریح) انجام گرفت طی سال‌های ۱۳۸۸ لغایت ۱۳۹۰ در قالب یک مجموعه به‌هم پیوسته از نظر داده‌های مراحل قبلی و نقشه‌های تهیه شده با یکدیگر تلفیق و نتایج نهایی در قالب گزارش برآیند و سند پهنه‌بندی اراضی ساحلی در نقشه‌های با مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ آرایه شد. در این مطالعات ضمن تعریف مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و تدوین چشم‌انداز مناطق ساحلی به روش‌شناسی تلفیق و نهایی خروجی‌های یکسان‌سازی اسناد منجر شد. نتایج اصلی این مرحله که دست‌آورد‌های اصلی را شامل می‌شود، به شرح زیر است:

تعریف و چشم‌انداز مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران ICZM

تعریف:

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران نیز بر پایه الزامات ملی و منطقه‌ای کشور فرآیندی تکاملی، پویا و یکپارچه است که تلاش دارد با توجه به ظرفیت‌های اکولوژیکی سواحل و نیازهای بلندمدت توسعه‌ای، منافع متضاد بخش‌های مختلف در سواحل را سازگار نموده و از طریق کاهش تعارضات مابین بهره‌برداران دولتی و خصوصی، شرایط حفظ منابع موجود در سواحل کشور را در راستای توسعه پایدار فراهم نماید. رویکرد طرح ICZM ایران، از یک طرف مساله گرا یعنی حل کردن یک مساله مشخص و بر طرف کردن معضلات و تضادهای موجود و از طرف دیگر هدف‌گرا است و به دنبال اهداف متناسب با توسعه و تأکید بر استفاده پایدار از منابع و حفظ ارزش‌های محیط زیستی است.

بر این اساس، حفاظت و توسعه مناطق ساحلی کشور با برنامه مدیریت یکپارچه سواحل کشور (ICZM)، سه رویکرد اساسی را شامل می‌شود

که در تولید برنامه یکپارچه بهره‌برداری از سواحل توجه به آن الزام آور است:

اول رویکرد حفاظت محور، به معنای صیانت از محیط زیست مناطق ساحلی و توجه به اصل بهره‌برداری پایدار از منابع، که سهم نسل‌های آینده را از مواهب طبیعی این مناطق در پرتو مدیریت یکپارچه تضمین کند.

دوم رویکرد توسعه محور، که توجه به مقوله رشد اقتصادی-اجتماعی مناطق ساحلی کشور را در فرآیند اعمال برنامه ضروری می‌سازد. در این رویکرد بهره‌برداری عقلاهی با هدف تقویت ظرفیت‌های توسعه‌ای مناطق ساحلی، به همراه بهره‌مندی عموم مردم از این منابع، شرط اساسی تلقی می‌شود که موجب افزایش پایداری طبیعی و استفاده از ظرفیت توسعه‌ای سواحل در چرخه توسعه ملی خواهد شد.

سوم رویکرد یکپارچه‌گر در برنامه‌ها و اعمال سیاست‌ها، که بر همکاری مستمر و تعاملی بخش‌های بهره‌بردار و ناظر از سواحل کشور تاکید دارد. در این رویکرد استفاده از توان‌های مشارکتی اجتماع محلی در تبیین برنامه‌ها و مشارکت آگاهانه و فعالانه آن‌ها در اجرای برنامه‌ها، شرطی اساسی تلقی می‌شود.

همچنین در این رویکرد تاکید بر این است که با برقراری یک استراتژی واحد، منسجم و فرابخشی در مناطق ساحلی کشور، ضمن کاهش تضاد موجود (با آتی) بین فعالیت‌های کاربران مختلف، حداکثر برداشت پایدار و توازن در بهره‌برداری از این منابع، با هماهنگی و همکاری سازمان‌های دولتی، غیردولتی و

اجتماعات محلی در سطوح ملی، منطقه‌ای و محلی فراهم آید.

چشم‌انداز:

سواحل کشور به‌عنوان مهمترین دروازه تجارت بین‌المللی کشور از زیرساخت‌های موزون توسعه بازرگانی و صنعتی-به‌سبب اهمیت در اقتصاد ملی با تکیه به صنایع نفت و گاز و تولیدات استراتژیک کشاورزی از برنامه‌های یکپارچه و هماهنگ میان بخشی-برخوردار است. توسعه کاربری‌های اقتصادی در چارچوب نقشه تناسب اراضی و توازن محیطی، آرایش یافته و ساز و کارهای دفع پسماند و پساب به کفایت اندیشیده شده است. توسعه سکونت‌گاه‌های انسانی نیز با ارتقا استانداردهای دفع پسماندهای جامد و فاضلاب از فعالیت‌های اقتصادی ساحل بوده و به‌عنوان یکی از کانون‌های پشتیبانی گردشگری ساحلی-دریایی نیز عمل می‌کند. طرح‌ریزی گردشگری متکی بر ساحل و دریا با مراقبت‌های زیست‌محیطی توانسته است، چشم‌اندازها و جلوه‌های طبیعی بی‌رقیب سواحل کشور را به هدفی برای طبیعت‌گردان داخلی و خارجی تبدیل کند و مناطق حفاظت شده ساحلی دریایی نیز پس از به‌سازی واحیای بخش‌های دست‌خورده، پذیرای جمعیت کم‌ظرفی از گروه‌های مختلف جانوری گردیده است. در کرانه‌های ساحلی اثری از آلودگی و نشانه‌هایی از فرسایش و آشفتگی دیده نمی‌شود. شاخص‌های توسعه

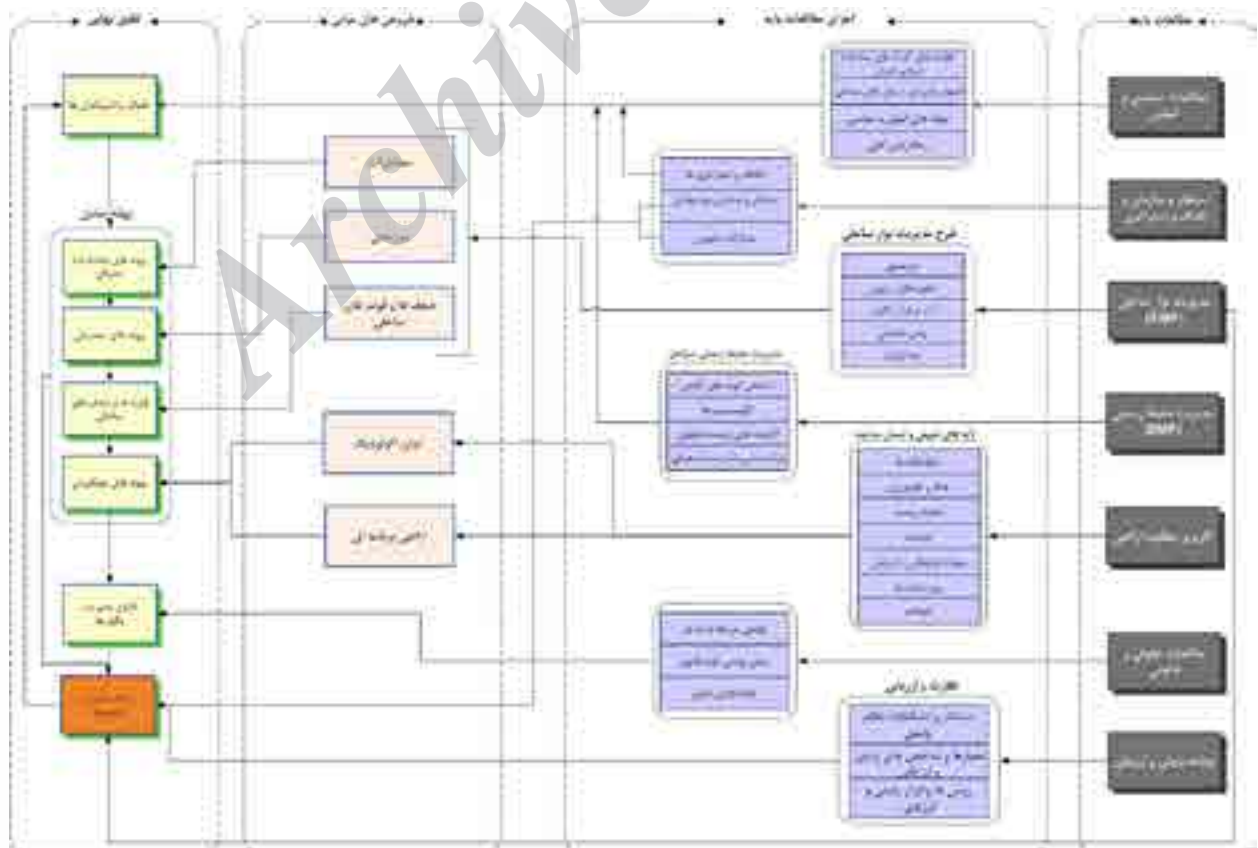
انسانی و کیفیت زندگی به‌سبب افزایش کیفیت محیط و عدالت اقتصادی، استانداردهای منطقه‌ای را پشت سر گذاشته است و امنیت اجتماعی کافی برای فعالیت‌های اقتصادی و برای جلب سرمایه‌گذاری خارجی فراهم است. تعاونی‌ها و سازمان‌های مردم‌نهاد در کنار شوراهای شهر و روستا، اصلی‌ترین ابزار اجرای برنامه‌ها و سیاست‌های مدیریتی است که توسط سازمان مدیریت سواحل کشور به پشتوانه قانون به اجرا می‌رسد.

مدیریت یکپارچه سواحل کشور، تحقق اهداف حفاظت، پایداری و یکپارچگی در چارچوب نهادی موثر در کشور خواهد بود که ضمن توجه به توسعه اقتصادی نواحی ساحلی، ساز و کارهای لازم را جهت حفاظت از ارزش‌های محیط زیستی و امنیت ملی و منطقه‌ای در راستای بهره‌برداری پایدار از سواحل کشور فراهم می‌آورد.

به‌منظور رسیدن به چشم‌انداز ترسیم شده برای مدیریت منطقه ساحلی تهیه یک چارچوب استراتژیک با اهداف مشخص به‌طوری که اهمیت یکپارچه‌سازی و دسترسی مداوم در آن انعکاس یابد، حیاتی است.

تلفیق مطالعات

براساس مجموعه مطالعات انجام گرفته در گروه‌های تخصصی طرح ICZM در مرحله تلفیق، براساس الگوی پهنه‌بندی (ZONING) لایه‌های مختلف بایک‌دیگر ترکیب و نقشه



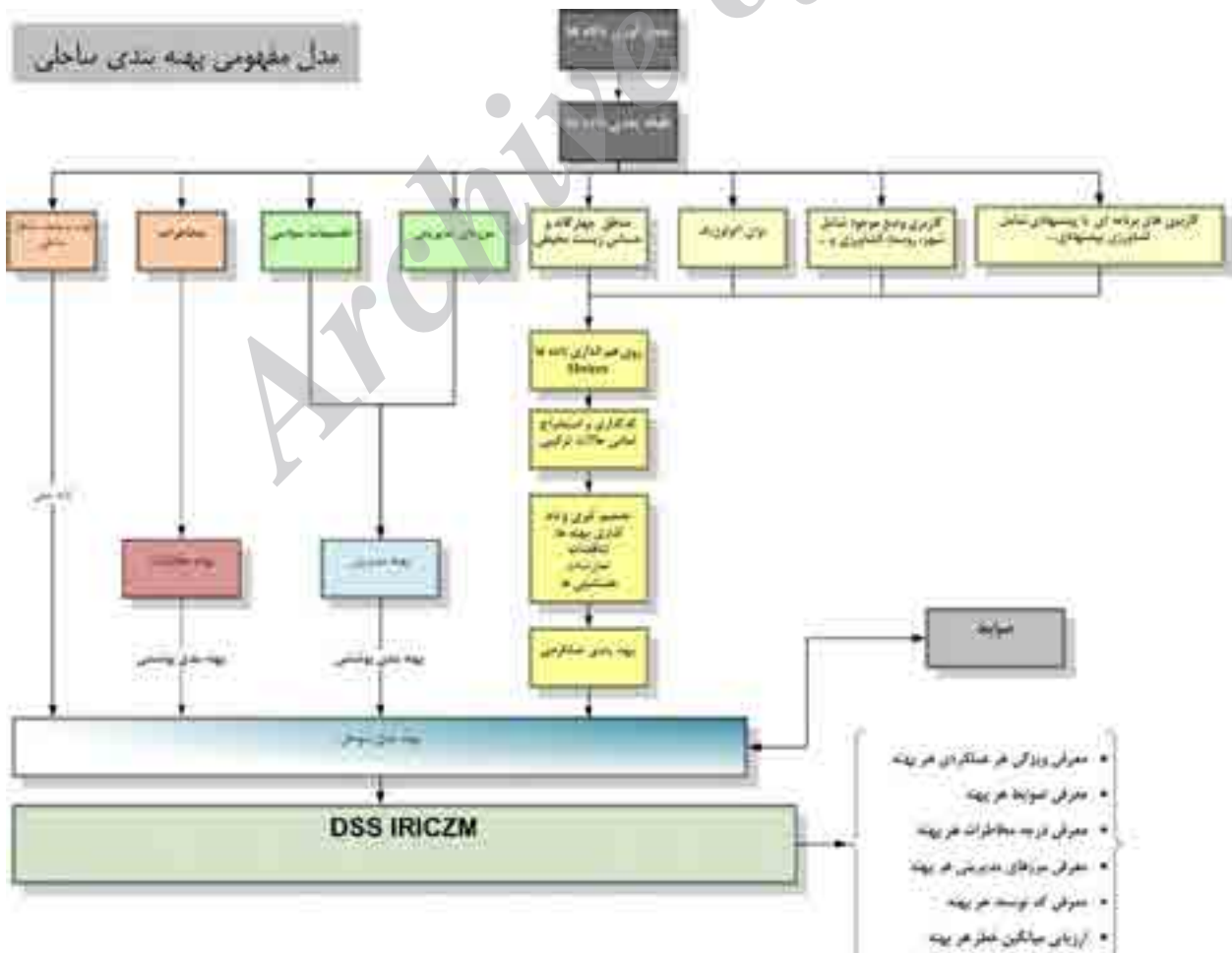
یکپارچه با عنوان پهنه‌بندی اراضی ساحلی که شامل پهنه‌های عملکردی سواحل، توان اکولوژیک، مخاطرات و مرز مدیریتی است، تهیه شد. یکی از مباحث کلیدی در به‌کارگیری این روش ترسیم نتایج مورد انتظار و تعیین داده‌های مورد نیاز در فرآیند پهنه‌بندی می‌باشد. همچنان که در بخش‌های مختلف طرح تلفیق مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی تاکید شده است، مکانی نمودن مفاهیم، اهداف، راهبردها و به‌طور کلی نتایج مطالعات، اساس ورودی تلفیق را شکل می‌دهد. مطالعاتی که در فرآیند تلفیق وارد شدند شامل مطالعات کاربری مطلوب اراضی، مدیریت زیست محیطی، مدیریت نوار ساحلی، مطالعات سیاسی و امنیتی، ساختار و سازمان مدیریت، مطالعات پایش و مطالعات حقوقی هستند. اهداف و استراتژی‌های تاثیرگذار بر پهنه‌بندی سواحل و به تبع برنامه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی را می‌توان ناشی از خروجی مطالعات سیاسی و امنیتی، مطالعات مدیریت زیست محیطی و مطالعات ساختار و سازمان دانست. از آنجا که مهم‌ترین بخش در تدوین برنامه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، پهنه‌بندی ساحل می‌باشد، نمودار زیر روش به‌کاررفته در این پهنه‌بندی را به‌صورت گسترده‌تری به‌نمایش گذارده است.

مدل مفهومی برآیند مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران

پهنه‌بندی اراضی

پهنه‌بندی مطابق مبانی بیان شده، به‌عنوان شیوه کلیدی تلفیق داده‌ها و نتیجه نهایی مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی است. پهنه‌بندی مناطق ساحلی شامل چهار لایه کلی: پهنه عملکردی، پهنه مخاطرات، پهنه مدیریتی و معرفی لایه قوت‌ها و ضعف‌های منطقه ساحلی (به صورت لایه‌ای خطی) می‌باشد. لایه پهنه‌بندی عملکردی به‌عنوان یکی از لایه‌های اساسی پهنه‌بندی مناطق ساحلی می‌باشد که از آن می‌توان به‌عنوان پهنه‌بندی پایه نیز نام برد. این لایه به‌دنبال نظم بخشیدن به استقرار عملکردهای متفاوت در زمین‌های ساحلی است. هدف در پهنه‌بندی عملکردی، ایجاد مناطق همگن با ویژگی‌های مشخص در فعالیت یا ویژگی‌های جغرافیایی است که در نهایت به برقراری نظم عملکردی در پهنه‌ها می‌انجامد. پهنه‌بندی مدیریتی، محصول مطالعات مدیریت نوار ساحلی (SMP) است که به‌صورت پوششی بر روی لایه پهنه‌بندی عملکردی قرار گرفته است که خود شامل پنج نوع پهنه است، این

پهنه‌ها عبارت‌اند از: ۱- پهنه آب‌های ساحلی ۲- پهنه آب‌های کرانه‌ای ۳- پهنه خطر ۴- پهنه نوسان آب ۵- پهنه ناحیه ساحلی در این مطالعه، اصول موجود در پهنه‌بندی مدیریتی حفظ و تغییر اساسی و قابل ملاحظه‌ای در آن صورت نگرفته است. ضوابط مطرح شده در پهنه‌بندی عملکردی و پهنه‌بندی مدیریتی که در قالب پهنه پوششی می‌باشد، مکمل یکدیگرند. به این ترتیب، در صورتی که عملکردی خواهد در پهنه‌ای مستقر شود باید هم ضوابط مورد نظر در پهنه‌بندی عملکردی و هم ضوابط پهنه‌بندی مدیریتی را رعایت کند و ایجاد تناقض نکنند. این پهنه یک پهنه پوششی است که از هم‌پوشانی هفت نوع لایه خطر به‌دست آمده، لازم به‌ذکر است که این لایه‌ها در سه سطح خطر کم، خطر زیاد و خطر متوسط طبقه‌بندی شده و شامل: لرزه خیزی، سیل‌گیری، روان‌گرایی، خشک‌سالی، یخ‌بندان، طوفان و باران تند است. لایه قوت و ضعف مناطق ساحلی که از مطالعات مدیریت نوار ساحلی (SMP) به‌دست آمده است و به‌صورت خطی در امتداد ساحل حرکت کرده و نقاط ضعف و قوت حاصل از پهنه‌بندی مخاطرات را بازتاب می‌دهد. از مهمترین اهداف مورد نظر در این لایه نظم‌دهی در استقرار برخی عملکردهای اساسی بر پایه



برآیند تاثیر انواع مخاطرات بر نوار ساحلی است. به‌منظور تسهیل استفاده از داده‌ها و تجزیه و تحلیل‌های انجام شده، سیستمی طراحی شده است که می‌تواند تصمیم‌گیری در منطقه ساحلی را پشتیبانی کند. این سیستم پشتیبان تصمیم‌گیری (DSS) قابلیت جمع‌بندی تمامی داده‌های فضایی را فراهم می‌کند. به‌عنوان مثال این سیستم می‌تواند پهنه‌ای معین را معرفی و ضوابط ناظر بر آن، نوع و درجه مخاطرات و فرصت‌ها و تهدیدهای دریایی را در یک سیستم جامع و واحد ارائه دهد.

اسناد ابلاغی شورای عالی شهرسازی و معماری در خصوص طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی

مجموعه مطالعات طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور که توسط سازمان بنادر و دریانوردی در مقیاس ۱/۲۵۰۰ در محدوده نوار ساحلی کشور تهیه شده بود در تاریخ ۱۳۸۹/۷/۵ به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و در تاریخ ۹۱/۶/۴ ابلاغ شد. این طرح در اجرای بخشی از ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی اجتماعی کشور می‌باشد که از ویژگی‌های قابل توجهی به‌شرح زیر برخوردار است:

مطالعه و تهیه خروجی‌های طرح بر روی نقشه‌های ۱:۲۵۰۰ برای کل مناطق ساحلی کشور این طرح کاملاً فابخشی است و دستگاه‌های دولتی، عمومی و خصوصی مختلف مرتبط با ساحل می‌توانند از سامانه پشتیبان مدیریتی آن بهره‌گیرند. در واقع نتایج طرح به‌صورت پویا گزینه‌های مناسب برای هدایت و جهت‌گیری توسعه موزون در مناطق ساحلی را فراروی تصمیم‌گیرندگان قرار می‌دهد. نتایج این طرح زمینه‌های فایده‌آیند بر مشکل حریم قانونی دریا و امکان آزادسازی دسترسی همگانی به دریا برای عموم مردم فراهم آورده است.

سازمان مدیریتی پیشنهادی (کمیته سازماندهی سواحل استانی) کاملاً نظارتی است و با استفاده از برنامه هماهنگی تهیه شده بدون مداخله در وظایف سازمان‌های بخشی، مسوولیت‌های آن‌ها در مناطق ساحلی را شفاف و سامان می‌دهد.

طی این مطالعات برای نخستین بار با استفاده از جدیدترین داده‌های ماهواره‌ای نقشه‌کاربری اراضی مناطق ساحلی کشور در مقیاس ۱:۲۵۰۰ تهیه شده است (حدود ۶۰۰ شیت).

در این مطالعات برای نخستین بار با استفاده از داده‌های ماهواره‌ای نقشه‌ناهمواری‌های ساحلی کشور در مقیاس ۱:۲۵۰۰ تهیه شده است (حدود ۶۰۰ شیت).

برنامه‌پایش و ارزیابی اجرای برنامه مدیریت یکپارچه در سواحل کشور، با استفاده از ۱۵ شاخص مدیریتی، ۹ شاخص اکولوژیک و ۱۳ شاخص اجتماعی-اقتصادی امکان‌رهن‌گیری

موفقیت برنامه و کیفیت منطقه ساحلی را فراهم آورده است.

به‌پشتوانه مطالعات حقوقی انجام شده، پیش‌نویس لایحه قانونی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی تهیه شده که به‌زودی برای بررسی و طی مراحل قانونی تقدیم هیات محترم دولت خواهد شد.

اقدامات در حال انجام طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران (تداوم طرح)

از آنجایی که موضوع مدیریت یکپارچه یک موضوع پویا و مستمر است و از طرف دیگر به‌لحاظ ضرورت اقدامات بعدی در این خصوص سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان متولی تهیه و تدوین مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در گام‌های اول (تبیین) دوم (تشریح) و سوم (تلفیق) به‌انجام سایر موارد مورد نیاز به‌شرح زیر اقدام کرده است:

۱- تهیه نرم‌افزار پشتیبان تصمیم‌گیری مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور «DSS» نظریه مفاد ابلاغیه شماره ۳۴۶۱۲/۳۰/۹۱ مورخ ۹۱/۶/۴ شورای عالی شهرسازی و معماری در خصوص طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) مبنی بر ارائه نرم‌افزار DSS حاصل از مطالعات پیش‌گفته تحت نسخه ArcGIS ۷.۱۰، نرم‌افزار پشتیبان تصمیم‌سازی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور به‌منظور بهره‌برداری توسط مدیران و کارشناسان مرتبط با این حوزه تهیه و به‌منظور ابلاغ به استان‌های کشور در اختیار معاون محترم شهرسازی و معماری قرار گرفته است. این نرم‌افزار علاوه بر قابلیت اجرا به‌صورت مستقل، قابلیت نصب بر روی نسخه ۱۰/۱ و ویرایش‌های بالاتر نرم‌افزار ArcGIS را دارد.

۲- تشکیل «کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل»

در راستای اجرای بند ۱ ابلاغیه شورای عالی شهرسازی و معماری مبنی بر ساماندهی و مدیریت سواحل کشور، ایجاد کمیته پیش‌گفته با همکاری واحدهای ستادی این سازمان در استان‌های ساحلی پیگیری گردید. به‌نحوی که کمیته مورد اشاره در استان‌های مازندران، خوزستان، بوشهر و هرمزگان تشکیل گردیده و ایجاد این کمیته در سه استان گیلان، گلستان و سیستان و بلوچستان در دست پیگیری می‌باشد. همچنین به‌منظور تبیین و شفاف‌سازی شرح وظایف اعضای کمیته مزبور، دستورالعمل اجرایی کمیته پیش‌گفته توسط این سازمان تدوین و به‌منظور اجرا به استانداران استان‌های ساحلی پیشنهاد گردید. بدون شک این کمیته می‌تواند به‌عنوان حلقه اتصال دستگاه‌های ذیربط تصمیم‌گیری در سواحل کشور ایفای نقش نموده و به‌این ترتیب از بخشی‌نگری و عملکرد ناهماهنگ

دستگاه‌ها در این مناطق جلوگیری کند.

۳- آموزش مدیران و کارشناسان منتخب دستگاه‌های اجرایی

در راستای اجرای بند ۲ ابلاغیه مبنی بر آموزش کارشناسان و مدیران دستگاه‌های اجرایی ذیربط توسط سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان متولی تهیه طرح پیش‌گفته، برگزاری دوره‌های آموزشی ۳ ساعته جهت آموزش مدیران حوزه‌های ستادی دستگاه‌های ذیربط موضوع مطالعات، برنامه‌ریزی گردیده است. تاکنون دوره‌های مورد اشاره در استان‌های مازندران، خوزستان، بوشهر و هرمزگان برگزار گردیده است. در همین رابطه، کارگاه آموزشی یک‌روزه به‌منظور آموزش کارشناسان مرتبط با حوزه مطالعات ICZM، برنامه‌ریزی شده که این کارگاه در استان‌های مازندران، بوشهر و هرمزگان برگزار و در سایر استان‌های ساحلی دیگر نیز لغایت پایان سال جاری برگزار خواهد شد.

۴- طرح تدقیق مطالعات ICZM در استان هرمزگان:

به‌استناد بند ۳ ابلاغیه شورای عالی شهرسازی و معماری و اصلاحیه مربوطه، مسوولیت اولویت‌بندی و انجام مطالعات تدقیق طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) در استان‌های ساحلی کشور بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی بوده و انجام این مهم با همکاری سایر دستگاه‌های ذیربط در استان‌های مزبور در دستور کار این سازمان قرار دارد. در همین راستا و با توجه به درخواست استاندار محترم وقت استان هرمزگان، تدقیق نتایج طرح ICZM در این استان به‌عنوان اولین گام در خصوص اجرای این بند از مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری، پس از طی مراحل قانونی و انتخاب مشاور آغاز شد. شایان ذکر است جلسه شروع به‌کار طرح مورد اشاره در محل استانداری هرمزگان با حضور معاون محترم برنامه‌ریزی و اشتغال استانداری مزبور برگزار گردید و طی این جلسه اهداف و چارچوب کاری مطالعات مورد اشاره از سوی مدیران این سازمان و تیم اعزامی مشاور طرح تشریح گردید. مطالعات پیش‌گفته که تاکنون قریب ۷ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است با محور قرار دادن مسایل و مشکلات مناطق ساحلی در استان هرمزگان ارائه راهکارهای اجرایی به‌منظور رفع این مشکلات را دنبال خواهد کرد. بدون شک عدم وجود هماهنگی بین دستگاه‌های متعدد تصمیم‌ساز در سواحل کشور که از دیرباز به‌عنوان یکی از عمده‌ترین مشکلات مبتلا در این مناطق، موجبات اتخاذ تصمیمات متناقض و بعضاً متضاد و نهایتاً بروز مصایب در این حوزه شده است، شرایط را برای ائتلاف منابع و افزایش مشکلات مناطق ساحلی فراهم می‌آورد. لذا جای آن دارد تا با همکاری و هماهنگی بین دستگاه‌های ذیربط موضوع اقدامات مناسب جهت مرتفع نمودن مشکلات مناطق ساحلی برنامه‌ریزی و با هدف قرار دادن توسعه پایدار سواحل، کشور جمهوری اسلامی ایران از مناطق ساحلی توسعه‌یافته برخوردار شود.

تأثیرات سقوط قیمت نفت بر فرآورده‌های نفتی، محصولات پتروشیمی و صنعت حمل و نقل دریایی

امیر مهدی خشوعی

کارشناس ارشد در حمل و نقل دریایی، تجارت و امور مالی از دانشگاه سیتی لندن
مدیر بازرگانی و عضو هیات مدیره، شرکت کشتی رانی امواج دریا

پیش بینی می شود که از اواسط ماه آوریل ۲۰۱۵ بازار با ثبات بیشتری نسبت به ماه های ژانویه و فوریه روبرو شود.

فرآورده های نفتی

فرآورده های نفتی به دو گروه اصلی Dirty Petroleum Product یا DPP از قبیل نفت کوره و Clean Petroleum Product یا CPP مانند بنزین و گازئیل تقسیم می گردند. ایران از صادرکنندگان اصلی نفت کوره در منطقه می باشد که در واقع با توجه به تولیدات داخلی پالایشگاه ها و همچنین محموله های ترانزیتی از کشور عراق که در حجم بالایی به کشور وارد می شود، مقدار قابل توجهی از این فرآورده ها در تناژهای متفاوت با کشتی های (Medium range) MR و (Long range) LR حمل می شود. از

نفتی و محصولات شیمیایی گردیده است. کم شدن تقاضا برای محموله های صادراتی تأثیر مستقیمی بر بازار حمل و نقل دریایی این محموله ها داشته، به طوری که در ماه های ژانویه و فوریه ۲۰۱۵ تعداد کشتی های تانکر ورودی به آب های دریای ایران با کاهش روبه رو شده است. از دید خریداران نهایی محصولات، وقتی بازار با نوسانات شدید مواجه شود، اغلب خریداران عقب نشینی کرده و تا متعادل شدن قیمت بازار منتظر می مانند. این امر باعث رکود در بازار می شود، محصولات در انبارها ذخیره شده که خود باعث عدم به وجود آمدن توازن در عرضه و تقاضا می شود. با توجه به رکود ایجاد شده در زنجیره فرآورده های نفتی و محصولات پتروشیمی و میعانات گازی، با پایداری تدریجی قیمت نفت و فرآورده های نفتی در ماه های اخیر

در اثر سقوط قیمت نفت در چند ماه اخیر و تأثیرات آن بر روی فرآورده های نفتی، محصولات پتروشیمی و صنعت دریایی، بازار نفت و گاز با سقوط چشم گیری در قیمت نفت روبه رو شده است که این امر تأثیر قابل توجهی بر صادرات فرآورده های نفتی و محصولات پتروشیمی داشته است. در واقع سقوط قیمت نفت تأثیر زیادی بر زنجیره مبادلات تجاری در مناطق نفت خیز و به ویژه در منطقه خلیج فارس داشته است. بر همین اساس اخبار متعددی از ورشکستگی چندین شرکت سوخت رسان در امارات و همین طور به تأخیر افتادن و تحویل چندین محموله فرآورده نفتی ایران در امارات روبه رو شدیم، از طرفی دیگر در ماه های ژانویه و فوریه سال ۲۰۱۵ خریداران بالقوه و نهایی نفت و گاز تا مشخص شدن وضعیت بازار از ورود به بازار خودداری نمودند که خود عامل رکود در بازار مبادلات فرآورده های



طرفی دیگر، با روی کار آمدن دولت جدید و با در نظر گرفتن آلودگی هوا در اغلب کلان شهرهای ایران که بنا بر اظهارات مسوولین، بنزین تولید داخلی یکی از دلایل آن می باشد و به همین دلیل از اوایل سال ۱۳۹۳ دولت اقدام به وارد کردن بنزین از خارج نمود که خود کمک شایانی در بهبودی آلودگی هوا داشت.

در واقع با واردات بیشتر محصولات CPP، نرخ حمل بارهای برگشتی Cargo Backhaul افزایش یافته و اغلب صاحبان کشتی های تانکر شیمیایی که بیشتر در کشورهای حوزه خلیج فارس فعالیت می نمایند، با حمل این نوع فرآورده ها به دنبال سوددهی بیشتر هستند.

محصولات پتروشیمی و میعانات گازی

این روند تأثیرات خود را در محصولات پتروشیمی از قبیل متانول، Aromatics، Glycols و میعانات گازی مثل بوتادین، اتیلن نیز داشته است، در واقع چون خوراک اغلب مجتمع های تولید محصولات شیمیایی به صورت مستقیم و غیرمستقیم از فرآورده های نفتی گرفته می شود، با کاهش قیمت نفت و فرآورده های نفتی، قیمت این نوع محصولات هم به صورت تدریجی کاهش می یابد که این امر باعث کاهش مبادلات تجاری و پتروشیمی شده است که خود به رکود بازار کمک کرده است.

از طرف دیگر، مصرف کنندگان نهایی در هند و ترکیه که پتانسیل تجاری کمتری نسبت به چین دارند، با انبار نمودن محموله های قبلی پس از سقوط قیمت ها، عملاً هیچ گونه دستور خرید جدیدی انجام نمی دهند که این امر در محصولاتی نظیر متانول کاملاً محسوس است. در میعانات گازی مثل بوتادین، با توجه به محدود بودن خریداران در خاور دور، تغییر چندانی در مبادلات صورت نگرفته، به جز کاهش قیمت محصولات.



عرضه و تقاضا در صنعت دریایی، کشتی های تانکر شیمیایی و گازی

بازار کشتی و کشتی رانی همواره به عامل عرضه و تقاضا بستگی دارد و در واقع نرخ حمل و نقل های کشتی همیشه از این فاکتور پیروی می کند.

از سال ۲۰۰۹ میلادی با اعمال تحریم های ناوانمرده به صنعت دریایی کشور، بسیاری از صاحبان کشتی های اروپایی، خاور دور و غیره از بازار ایران رفته اند که این مساله، تأثیر مستقیمی در کشتی های تانکر نفتی، شیمیایی و گازی داشته است. خیلی از خطوط که ملیت یونانی - انگلیسی، ژاپنی، کره ای، هندی، نروژی، آلمانی و غیره دارند، به خاطر تحریم های بیمه ای و بانکی که از طرف اتحادیه اروپا و آمریکا اعمال شده بود، مجبور به ترک بازار ایران شده که این مساله موجب افت بازار پر رونق ایران شده است که این امر عرضه کشتی های تانکر را در بازار ایران کم کرده و اغلب صاحبان کشتی های چینی با نرخ حمل های بسیار بالا محموله های شیمیایی و گازی ایران را حمل می کنند. رفته رفته با بیشتر شدن کشتی های جدید در منطقه، کرایه حمل کالاها به حالت نسبتاً عادی خود برگشت، ولی با کاهش شدید قیمت نفت، قیمت مواد شیمیایی و میعانات گازی هم با کاهش چشم گیری روبه رو شده است.

این مساله باعث کاهش تقاضا برای کشتی در منطقه و در نتیجه بیکار شدن تعدادی از کشتی ها برای مقطعی کوتاه شد، ولی مجدد صاحبان کشتی نیاز خود را برای دریافت بار مناسب از کشورهای منطقه تأمین کرده اند.

اصولاً بر اثر تغییرات در عرضه و تقاضا برای کشتی، اکثر صاحبان کشتی دنبال بازار جایگزین بوده و امکان جابه جایی مسیر تجاری کشتی وجود دارد. به عنوان مثال در حال حاضر بازار دریای سیاه و مدیترانه در جایگاه خوبی از نظر نرخ حمل کشتی های تانکر وجود دارد که این مساله باعث جابه جایی (Re-position) این کشتی ها به آن منطقه می شود. در واقع کشتی تانکر شیمیایی موجود در خلیج فارس از یک طرف بارهای پتروشیمی و در برگشت محموله روغن های خوراکی و یا فرآورده های نفتی را حمل می کنند که این مساله با هزینه های جانبی برای شست و شو و تغییر نوع بار (cargo grade) را به همراه دارد.

این مساله در مورد کشتی های گازی صدق نمی کند و تعداد کشتی های حمل گاز LPG یا حمل اتیلن Ethylene carrier در منطقه محدود است، به همین دلیل در حال حاضر و از اوایل سال میلادی جاری نرخ های حمل این نوع کشتی ها حدوداً ثابت مانده است.

در حال حاضر، برای بسیاری از متخصصین و کارشناسان سوال این جاست که با رفع تحریم ها و برگشت شرایط و برقراری روابط حسنه به کشورهای غربی و باز شدن در های تجاری کشور به روی تجار، صادر کنندگان، وارد کنندگان، صاحبان کشتی اروپایی و غیره، بازار عرضه و تقاضای کشتی با حضور شرکت های موجود به چه سمتی حرکت خواهد کرد؟ رقابت بین خاور دوری ها و شرکت های تازه وارد به بازار ایران، بازار کشتی رانی ایران را با چه تحولاتی روبه رو می کند؟

انشاء... در فرصتی دیگر این موضوع مورد بررسی بیشتر قرار خواهد گرفت.





نحوه تنظیم قرارداد جهت ساخت شناور

رزاق زاهدی | عبدالرضا باباخانی

اعضای هیات علمی گروه مهندسی دریا
دانشگاه آزاد اسلامی واحد دلوار

امروزه کلیه سفارش‌های صنعتی در مقیاس بزرگ، نیازمند به یک قرارداد منسجم است. چرا که عدم اشاره به جزئیات این نوع پروژه‌ها در نهایت باعث بروز مشکلات و تخلف می‌شود. وجود دانش و اطلاعات کافی و نیز تجربه از طرفین قرارداد ضروری به نظر می‌رسد. کشتی‌سازی نیز یکی از این دسته موارد است. معمولاً صنعت کشتی‌سازی جزو صنایع سنگین به حساب می‌آید و توجه بیشتر به فرآیند ساخت آن ضروری است. به دلیل این که شناورسازی دارای انعطاف فراوانی است، ذکر جزئیات در قرارداد امری ضروری است. متأسفانه در کشور ما به دلیل نبود کارشناسانه و تخصص در این زمینه، بارها شاهد بروز دعوا بین مشتری و سازنده بوده‌ایم که این دعوی نه تنها باعث حل مشکل نشده است بلکه مانع از رونق در صنعت و تجارت دریایی نیز گشته است. عدم تکمیل به موقع ساخت شناور و ماندن آن در یارد، به دلیل همین مشکلات است. در این مقاله سعی شده است که کلیه مواردی که جهت ساخت شناور در یک قرارداد باید ذکر شود، عنوان و به آن اشاره شود.



شناور را می‌سازند تا این که اول بسازند و بعد به دنبال مشتری باشند.

۲. برخلاف پروژه‌های صنعتی مثل عمران و ساختمان و پالایشگاه، شناور در یارد سازنده ساخته می‌شود. این امر نه تنها باعث اشغال فضای ساخت می‌شود و در صورت تاخیر مانع از انجام پروژه‌های بعدی می‌شود، بلکه مسوولیت سازنده را نیز بیشتر می‌کند چرا که تا قبل از تحویل دهی شناور، مسوولیت هر نوع خسارتی بر پروژه به عهده سازنده است. ۳. نبود اطلاعات کافی کارفرما در زمینه

می‌شود که تمامی جنبه‌های قرارداد را در بر می‌گیرد.

قرارداد کشتی‌سازی، بر خلاف سایر قراردادهای ساخت و ساز و صنعتی دارای ویژگی‌های منحصر به فردی است. از جمله:

۱. به دلیل گران بودن آن و نیز استفاده از آن در دریا و مدیریت آن، همه مشتری آن نیستند. قیمت یک شناور در ابعاد کوچک از چند صد هزار دلار تا چند صد میلیون دلار در ابعاد بزرگ متغیر است. به همین دلیل معمولاً شرکت‌های شناورسازی با سفارش

مقدمه

هدف یک مالک کشتی از ساخت آن می‌تواند متفاوت باشد. معمولاً اگر بخواهد یک شناور تجاری بسازد با هدف بازگشت سرمایه این کار را می‌کند. اگر سازمان نظامی باشد جهت اهداف نظامی، اگر مسافربری باشد جهت گردشگری و... این کار را انجام می‌دهد. قرارداد ساخت شناور در اصطلاح بین‌المللی موافقت‌نامه (Agreement) یا قرارداد (Contract) نامیده

مسایل فنی و حقوقی باعث می شود که گاهی نتواند شناور خود را تامین نماید. مثلا تست درباروی شناور که نیاز به هزینه دارد. عدم داشتن اطلاعات کافی در این زمینه می تواند باعث بروز مشکل شود. آن چه که در انعقاد قرارداد لازم است مورد نظر قرار گیرد، تجربه های پیشین مالک کشتی و سازنده آن است. اگر مالک کشتی تجربه های پیشین را کسب نموده باشد، می تواند قرارداد به مراتب بهتری را با سازنده امضا نماید چرا که اگر مشکلاتی در قرارداد قبلی وجود داشته باشد، این مشکلات در قرارداد جدید مرتفع می گردد (با اصلاح قرارداد). ولی اگر تجربه مالک کافی نباشد می تواند از یک متخصص یا لاقبل یک فرد باتجربه در این زمینه استفاده نماید. برای سازنده نیز همین موارد مهم است، به خصوص این که برای اولین بار بخواهد یک نوع خاص از شناور را تولید کند.

مولفه های یک قرارداد

به طور کلی می توان به یک قرارداد ساخت کشتی از سه جنبه مهم نام برد:
 ۱. قالب بندی قرارداد
 ۲. قالب بندی خصوصیات، نقشه ها و اجزای شناور (خصوصیات فنی)
 ۳. مدیریت قرارداد در حین ساخت شناور جهت پوشش دادن این سه مورد، هشت مولفه اصلی قرارداد در جدول ۱ ذکر شده است

جدول ۱- مولفه های قرارداد

توافق (موافقت نامه)
شرایط قرارداد
خصوصیات قرارداد
نقشه های قرارداد و طرح آن
قوانین و مقررات بین المللی
قوانین و مقررات ملی و داخلی
قوانین موسسات رده بندی
استانداردها

در صورتی که در ساخت شناور نیاز به یک سری استانداردهای دیگر باشد، این استانداردها باید در قرارداد گنجانده شود. در صورتی که خواسته ها و الزاماتی که همواره در هر پروژه ساختی باید رعایت گردد، در قرارداد گنجانده نشده باشد، این الزامات جزو خصوصیات قرارداد تلقی می شود و نباید ساختار اصلی قرارداد تغییر پیدا کند.

فرم قرارداد از نظر قیمت به دو نوع است که قیمت ساخت مقطوع است یا تغییر می کند. از فرم مقطوع قرارداد، سازنده ملزم به ساخت شناور با همان قیمت تعیین شده است، ولو تغییراتی در قیمت لوازم و هزینه های مختلف جهت ساخت ایجاد شود. در فرم متغیر قرارداد که معمولا برگرفته از نوع شناور (مثلا شناورهای مدرن با تکنولوژی جدید یا تجهیزات جدید) است، سازنده این ریسک را نمی پذیرد که قیمت مقطوعی بدهد، حتی اگر مناقصه ای برگزار شود و بخواهد در مناقصه شرکت کند. چرا که این امر می تواند به زیان سازنده منتهی شود. در ادامه جزییات بندهای مربوط به جدول ۱ ذکر شده است.

موافقت نامه

موافقت نامه در حقیقت بخشی از قرارداد تلقی می گردد و آن را به عنوان اولین بخش از قرارداد می شناسیم. این بخش باید هر کدام از مولفه های دیگر قرارداد را معرفی نماید، آن هم به شکل کاملا واضح. مثلا نویسنده، تاریخ قرارداد، شماره و سایر شماره ها در صورت نیاز. موافقت نامه، سند اصلی و بخش اصلی از مولفه های قرارداد نیز به شمار می آید. چرا که یک هماهنگی بین مولفه های قرارداد ایجاد می کند که بدون آن ها این هماهنگی ممکن نخواهد بود.

چندین سازمان و نهاد معتبر دریایی، دارای فرم های استاندارد از این موافقت نامه ها هستند، ولی آن را به عنوان قرارداد نیز می شناسند. این نوع از فرم ها، به صورت

ابتدایی بوده و شرایط تبدیل شدن به موافقت نامه را دارند. انجمن سازندگان کشتی غرب اروپا (AWEs) و انجمن مالکان کشتی ژاپن (SAJ) و نروژ (NSA) از جمله این سازمان ها هستند که چنین فرم قراردادی را دارند. جدول ۲ قسمت های اصلی یک موافقت نامه کشتی سازی را نشان می دهد. هر کدام از بخش های ذکر شده در قرارداد باید به طور دقیق و واضح توضیح داده شوند. به عنوان مثال در مورد تمدید زمان قرارداد، لازم است مواردی که باعث این تمدید می شود (مانند قوه قهریه، تاخیر در پرداخت، توافقات موضعی بین سازنده و مالک، قصور پیمان کاران فرعی و...) به طور دقیق در متن قرارداد گنجانده شود. آن چه که از جدول ۲ بر می آید این است که این قسمت از قرارداد، جزو سنگین و مفصل قرارداد است.

شرایط و بندها

شرط و بندهای یک قرارداد که در یک قرارداد کشتی سازی به شکل واحد نیستند، معمولا توسط مالک شناور به شکل استاندارد در می آیند، به خصوص اگر مالک شناور نماینده دولت یا یک بخش تجاری بزرگ باشد که نیاز متناوب به شناور دارد. اگر شرایط و بندها در یک قرارداد یکسان باشد، بهتر این است که در موافقت نامه ذکر شود. با این وجود، برخی واحدهای دولتی باید یک قسمت جداگانه برای این امر در نظر بگیرند، چرا که همواره نیاز است طبق قوانین سازمانی خود در قراردادها آن را داشته باشند و رعایت کنند.

در برخی قراردادها این قسمت (شرط) با موافقت نامه تلفیق می شود. در هر صورت قبل از نهایی نمودن قرارداد، این بخش باید مرور شود تا از ارتباط و کاربری آن در پروژه اطمینان حاصل شود. یک نمونه از شرایط و بندها در قرارداد کشتی سازی در جدول ۳ آمده است.

اگر بندها و شرایط در قسمت موافقت نامه گنجانده شود، جدول ۲ و ۳ یکی خواهند شد.



جدول ۳: قسمت‌های اصلی یک موافقت‌نامه کشتی‌سازی

مقدمه
موافقت‌نامه کلی
هماهنگی بین اسناد قرارداد
تعاریف، اصطلاحات، تفسیرها
تحویل شناور
زمان بندی اجرای پروژه
حوزه کاری و نمایندگی‌ها
حقوق دارایی‌ها
مصالح و اقالم مصرفی و روش کار
قوانین و مقررات
استانداردهای صنعتی
ارزش قرارداد
ارزش بخش‌های مختلف
تحویل شناور به مالک کشتی
وجه التزام و خسارت‌های فیزیکی (در زمان تحویل)
خسارت‌های نقدینگی (عملکرد، طراحی)
نمایندگان طرفین
تست نقشه‌ها
بازرسی مصالح و نحوه ساخت و ساز
تغییرات در خصوصیات، نقشه‌ها، و زمان بندی‌ها
تعديل قيمت قرارداد
تمدید زمان قرارداد
نقشه‌های ساخت و محاسبات
برنامه‌های فنی و عملیاتی پروژه
تست‌ها و آزمایشات تجهیزات و خود شناور
نواقص و اصلاحات ضمانت
جریان پرداخت‌ها
ضمانت قرارداد

جدول ۳: شرایط و بندهای قرارداد کشتی‌سازی

نگهداری از شناور
دسترسی به شناور
مسئولیت ناشی از کار در کارخانه و ریسک زیان‌ها
الزامات بیمه‌ای
مسئولیت‌ها و غرامت‌ها
امنیت قرارداد (قابلیت عملکرد و قیود پرداختی)
اتمام کار (با توجه به شرایط پیمان کار)
اتمام کار (با توجه به شرایط خریدار)
خسارت‌های مهم
ذی نفع‌ها
حق رهن
مجوزها، گواهی‌ها و مالیات‌ها
موارد استفاده از قوانین و مقررات
عدم حق فسخ حقوق قانونی
محاسبه زمان

شده‌اند، تارفع این ابهام پروژه معلق درآید. (به خصوص زمانی که این ایراد جدی باشد) همچنین ویژگی‌های فنی قرارداد (technical spec) نیز که از مهم‌ترین قسمت‌های قرارداد است جزو این بخش است.

نقشه‌های قرارداد مربوط به ساخت شناور و محاسبات مربوطه

نقشه‌های ساخت و محاسبات نهایی و تست و آزمایش داده‌ها، قالب اطلاعات مهندسی مربوط به شناور را تشکیل می‌دهد. بسیاری از خواسته‌های مالکان کشتی در این بخش از موافقت‌نامه، این است که پیمان کار می‌بایست چنین اطلاعاتی را تهیه کند تا داده‌های اساسی مهندسی مشخص شوند.

اطلاعاتی که از جانب پیمان کار در اختیار مالک کشتی قرار می‌گیرد، می‌بایست تعریف شوند تا اطمینان حاصل شود که پیمان کار اجازه دارد بر روی بودجه پروژه و برنامه زمان بندی طرح کار کند. این اطلاعات ترکیبی از موارد زیر را شامل می‌شود:

- گواهی‌نامه‌های گوناگون که توسط موسسه‌های رده‌بندی و قانون‌گذار صادر شده است.

- محاسبات استاندارد در قالب‌هایی که توسط جوامع حرفه‌ای مانند SNAME تعریف شده‌اند.

- اسنادی که در قالب یا محتوای قرارداد و یا کشتی یکتا هستند. یعنی فقط و فقط مربوط به خود شناور مورد نظری که می‌خواهد ساخته شود باشند.

برنامه زمانی تحویل این اسناد از پیمان کار به مالک کشتی در موافقت‌نامه باید مشخص باشد، در غیر این صورت اگر داده‌های مهندسی مزبور به طور موقت مورد نیاز پروژه‌های دیگری باشد، پیمان کار این داده‌ها را در جای دیگری استفاده می‌کند.

برخی موافقت‌نامه‌ها برنامه‌ای برای تحویل اسناد در قالب پیش‌نویس به مالک کشتی ارائه می‌دهند، سپس تحویل در قالب نهایی بعد از اصلاحاتی که بر روی اسناد توسط پیمان کار انجام شده و همچنین پیشنهادهایی که توسط مالک کشتی به ضمیمه آن است، انجام می‌شود.

قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی

قوانین و مقررات بین‌المللی، آن‌هایی هستند که توسط سازمان‌های بزرگی هم چون IMO در مورد ساخت شناور از جنبه‌های حقوقی و زیست محیطی و... پیاده شده و سازنده و مالک ملزم به انجام آن هستند. به عنوان مثال سازنده حق ندارد سیستم‌هایی که استانداردهای زیست محیطی و ایمنی را ندارند و باعث آلودگی دریا

زمانی که بسته‌های قرارداد با هم ترکیب می‌شوند، ممکن است برخی از قسمت‌های بندها و شرایط جهت سازگاری با قرارداد، اصلاح شوند تا قرارداد و ملزومات آن را بتوان راحت‌تر درک نمود. به عنوان مثال اتمام کار در جدول ۳ می‌تواند رابطه مستقیم با تمدید زمان در جدول ۲ داشته باشد. یا این که مجوزها و گواهی‌ها، در بطن قسمت مربوط به نقشه‌ها و ساخت شناور گنجانده شود.

خصوصیات قرارداد

این جزو از قرارداد، معمولاً در کل قرارداد پراکنده است. به این معنی که کلیه بندهای قرارداد هر کدام دارای ویژگی‌های خاص مربوط به خود هستند. به عنوان مثال، فرایند بازرسی شناور حین ساخت باید در زمان‌هایی صورت پذیرد که شناور حین ساخت و در زمان نصب تجهیزات (اصلی و فرعی) قرار دارد. هر چند این مورد می‌تواند تا لحظه تحویل شناور به مالک، در هر زمانی صورت پذیرد، ولی منطق این را می‌گوید که تعداد بازرسی‌ها محدود و در صورت رویت ایراد توسط بازرسان که از طرف مالک گمارده

می‌شوند را در ساخت شناور استفاده نماید. مالک نیز حق چنین سفارشی را ندارد چرا که بعدها هنگام استفاده شناور، توسط بازرسان بندری توقیف شده و تارفع ایراد از فعالیت شناور جلوگیری می‌شود. قوانین و مقررات داخلی کشورها نیز با توجه به شرایط آن کشور پیاده‌سازی می‌شود. به عنوان مثال، در کشور ما سازندگان داخلی حق انعقاد قرارداد ساخت شناور را با مشتریانی که شهروند فلسطین اشغالی هستند ندارند و یا برعکس. این قوانین در کشورهای مختلف متفاوت بوده و تابع مسایل فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی کشورهاست.

قوانین و مقررات ورده بندی

موافقت‌نامه باید بیان کند که طراحی و ساخت شناور مطابق با کدام قوانین و استانداردها باشد. این قوانین و مقررات معمولاً هر دو نوع الزامات محلی و بین‌المللی را شامل می‌شود. محلی به خاطر این است که شناور پرچم یک کشور را با خود حمل می‌کند و بین‌الملل به خاطر این است که شناور به کشورهای دیگر سفر می‌کند (در آب‌های بین‌المللی سفر می‌کند) و در بنادر کشورهای دیگر با مشکل قوانین و استانداردها گریبان‌گیر نمی‌شود. همچنین این موافقت‌نامه به طور کلی، هیچ نوع مسوولیت مالی و بودجه‌ای را در قبال موارد بعد از ساخت و تحویل دهی، هم‌چون امکان تخریب محیط زیست (جبران مادی)، هزینه‌های پرسنل‌های روی شناور و موارد مشابه را در محدوده کارکنان کشتی، چارتر یا مالک کشتی بر عهده سازنده تقبل نمی‌کنند.

در صورتی که طرح شناور جدید باشد و یا از تکنولوژی نوینی برخوردار باشد، به گونه‌ای که قانون و مقررات لازم هنوز برای آن تدوین نشده باشد، آن‌گاه فرآیند برنامه‌ریزی ساخت و بودجه احتمالاً وارد مرحله پیچیده‌ای می‌شود، چرا که نیاز به تصویب طرح توسط موسسه‌های رده‌بندی است و این موسسه‌ها در زمانی طولانی پاسخ‌گو خواهند بود.

برخی نمایندگان موسسه‌های استاندارد، چند موسسه رده‌بندی را مورد تایید خود قرار می‌دهند و در نتیجه تاییدیه آن‌ها به منزله تاییدیه خود سازمان استاندارد مربوطه خواهد بود. این امر به فرآیند استاندارد شدن ساخت و اخذ تاییدیه کمک بیشتری می‌کند و در قرارداد می‌توان این انعطاف را وارد نمود. مالک شناور باید قبل از قرارداد، موسسه‌های رده‌بندی که دارای چنین ویژگی‌ای هستند را شناسایی کند چرا که الحاق یک رده‌بندی در قرارداد که مورد تایید استاندارد نیست و نیز با وجود معتبر بودن، می‌تواند فرآیند تاییدیه نقشه‌های طرح و نیز ساخت شناور را طولانی‌تر سازد و این به زیان مالک خواهد بود. این مقوله نیازمند این است که مالک شناور قبل از قرارداد، تحقیقات لازم را انجام دهد.

استانداردهای صنعتی

هرگونه استاندارد، جدای از استانداردهای رده‌بندی و موسسه‌های استاندارد که در طراحی و ساخت شناور به کار می‌رود، باید در موافقت‌نامه یا در قسمت خصوصیات فنی قرارداد ذکر شود. با این وجود، در صورتی که استاندارد

مربوطه فقط یک پیشنهاد باشد (مگر این که در اسناد قرارداد به صراحت بیان شده باشد) نباید باعث ایجاد قید و بند در روند ساخت شناور شود. در صورتی که این استاندارد باعث ایجاد قید و بند برای پیمان کار شود، در موافقت‌نامه باید قید شود که استانداردهای شناخته شده حتی در صورت پیشنهاد نیز باید به عنوان یک قانون برای قرارداد اجرا شود.

منابع:

- رزاق زاهدی، عبدالرضا باباخانی (۱۳۹۳)، "بررسی مشکلات قراردادهای ساخت کشتی در صنایع دریایی و راه کارهای حل آن‌ها در کشور"، طرح پژوهشی در حال انجام، دانشگاه آزاد اسلامی واحد دلووار
- Baker. A. W, Sumption. H (۲۰۱۴). Maritime Law. Routledge Publisher.
- BIMCO. Standard Newbuilding Contract. Baltic and International Maritime Council. Available at : www.bimco.org.
- Fisher. K. W. (۲۰۰۸). Fundamentals of shipbuilding contracts. Fisher Maritime consulting Groups
- Fisher. K. W. (۲۰۱۲). The impact of Contracts on Ship Design Preparation. Journal of Ship Production and Design, Vol. ۲۸, No. ۲.
- Osullivan. S, Gay. R. Hill. Dickinson (۲۰۱۰). Offshore Contracts. Marine Business Forum.
- Sicurezza. V.R., Sinnivaraa. T, Timmers. M. W (۱۹۹۹). Standard shipbuilding Contract form. Adopted by Association of European shipbuilders and repairers.



آینده تکنولوژی در صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران

حسین مهرابی

کارشناس مسئول امور مناطق آزاد و ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن سه دریای خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر از فرصت‌ها و ظرفیت‌های بالایی برای توسعه دریایی کشور برخوردار است. بنابراین پرداختن به موضوع آینده تکنولوژی دریایی ایران، دارای اهمیت بالایی است که سیاست‌های کلان، منافع ملی و منطقه‌ای کشور را دنبال کنند. سهم حمل و نقل دریایی در جابه‌جایی کالاهای تجارت بین‌المللی حدوداً ۹۰ درصد کل این تجارت را تشکیل می‌دهد. این میزان به لحاظ تناژ حدوداً شش میلیارد تن از انواع کالاست که تقریباً یک سوم آن را کالاهای نفتی و یک سوم آن را کالاهای خشک و فله و بقیه را کالاهای غیر فله تشکیل می‌دهند. با توجه به احراز چنین درصدی از جابه‌جایی کالا در تجارت جهانی، اهمیت تجارت و حمل و نقل دریایی به عنوان دو بخش جدانشدنی قابل بررسی است. به نظر می‌رسد استفاده از تکنولوژی و فناوری نوین در حمل و نقل دریایی از پارامترهای لازم و تاثیرگذار در انجام تجارت موفق بین‌المللی است. بر پایه تحقیقات انجام شده تنها ۲٫۶ صدم درصد در آمد ناخالص ملی ایران از بخش دریایی است، این در حالی است که این رقم در کشورهای پیشرفته بین ۷ تا ۱۰ درصد است. با توجه به اهمیت حمل و نقل دریایی به عنوان آسان‌ترین و ارزان‌ترین و سهولت‌آمیزترین وجه حمل و نقل، در این مقاله پارامترهای موثر بر چنین حمل و نقلی که متاثر از مقررات و ضوابط حاکم بر حمل و نقل و همچنین اجرای موثر مقررات در تامین ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی، منابع انسانی دریایی، اقتصاد حمل و نقل دریایی و نقش بنادر در توسعه دریا محور و نقش علوم و فنون دریایی و شیلات در توسعه دریایی کشور مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

لحاظ برخورداری از ظرفیت خوب و ایمن در طی سال‌های متمادی توانسته است نقشی استراتژیک در اقتصاد کشور ایفا نماید. به طوری که در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد از تجارت خارجی کشور (واردات، صادرات، ترانزیت و...) هم از لحاظ وزن و هم از لحاظ ارزش توسط این بخش حمل و جابه‌جا می‌گردد. لذا هر گونه تحول استراتژیک در این بخش زیربنای تحولات اساسی در سایر بخش‌های اقتصاد کشور را شکل می‌دهد.

لذا با توجه به مسایل سیاسی، اقتصادی و اجتماعی، این بخش در داخل و خارج از کشور به شدت در حال تغییر است. به نحوی که تغییر الگوی واردات و صادرات کشور به سمت صادرات آن، تغییر الگوی نوع بسته‌بندی کالاهای وارداتی و صادراتی، به سمت حمل و نقل کانتینری، تغییر ساختار، اندازه و امکانات انواع شناورهای تجاری و نفتی بزرگ و کوچک، تغییرات سریع در استانداردهای حمل و نقل و ایمنی ملی و بین‌المللی، تغییرات ساختاری در اقتصاد کشور و کاهش نقش اقتصادی دولت به نفع افزایش سهم بخش

مقدمه

با توجه به این که یکی از بخش‌های مهم اقتصاد هر کشوری، بخش حمل و نقل است که وظیفه حیاتی انتقال، جابه‌جایی و حرکت جریان کالا، خدمات و مسافران را به عهده دارد و میزان کارایی و توسعه یافتگی این بخش، ارتباط مستقیم در توسعه همه بخش‌های اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و اجتماعی کشور دارد و با امعان نظر به این که زیر بخش حمل و نقل دریایی به لحاظ نقش اساسی و غیر قابل جایگزینی که در اقتصاد و تجارت خارجی کشور ایفا می‌نماید، لزوم نگرش استراتژیک به این بخش در زمینه توسعه آن، امری ضروری و غیر قابل انکار است. بخش حمل و نقل دریایی کشور به سبب برخورداری کشور از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و سواحل قابل کشتیرانی و به لحاظ توان حمل و نقل بسیار ارزان، مقادیر عظیم کالا و به



خصوصی و غیردولتی، تغییرات سریع و اساسی قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی مرتبط با این بخش و از همه مهم‌تر تغییرات سریع و بنیادین در تکنولوژی‌های به کار گرفته شده در این بخش، در سطح جهانی و وابستگی و چسبندگی بسیار زیاد و عمیق بخش حمل‌ونقل دریایی با تحولات جهانی این بخش، همه و همه بیان‌گر این مساله است که اگر بخش حمل‌ونقل دریایی بخواهد در خلال سال‌های آتی و حداقل به‌نحو هماهنگی با چشم‌انداز کلی کشور در افق ۱۴۰۴ و سایر اسناد بالادستی کشور، نقش خود را در اقتصاد کشور به‌خوبی ایفا نماید، نیازمند برخورداری از یک «نگرش استراتژیک» به تحولات خویش است که می‌تواند توسط یک فرآیند «برنامه‌ریزی استراتژیک» و با عنوان تکنولوژی دریایی به تصویر کشیده شود.

حوزه‌های تحقیق و توسعه

آینده تکنولوژی صنایع دریایی

براین اساس موضوع چگونگی و میزان توسعه آینده تکنولوژی صنایع دریایی در طی سال‌های منتهی به افق چشم‌انداز کشور متناسب با اهداف اصلی سند چشم‌انداز، یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین تصمیمات مدیریتی کشور است که این پژوهش سعی دارد تا با بررسی و مطالعه نیازمندی‌ها و الزامات ملی و بین‌المللی مرتبط با این بخش، بستر مناسب و روشنی را برای برنامه‌ریزی‌های مسوولان بخش حمل‌ونقل دریایی در دوره چشم‌انداز فراهم کند.

براساس آخرین اطلاعات، بیش از ۹۰ درصد تبادل تجاری کشور از طریق دریا انجام می‌گیرد. بنابراین صنایع دریایی یکی از مهم‌ترین صنایع کشور محسوب می‌شوند. صنایع دریایی علاوه بر کشتیرانی شامل حوزه‌های دیگری نیز می‌گردد. صنایع کشتی‌سازی، نفت و گاز فراساحلی و همچنین صنایع پشتیبان مانند کارخانه‌های تولیدکننده تجهیزات، بنادر و پایانه‌ها، حمل‌کنندگان کالا و اجاره‌دهندگان کشتی، کارگزاران حمل‌ونقل، شرکت‌های بیمه و موسسات مالی و اعتباری از آن جمله‌اند. طبیعی است رشد و توسعه تکنولوژی صنعت دریایی در آینده مستلزم توسعه و توجه به زیرساخت‌ها و یا صنایع پایین‌دستی نیز می‌باشد که از جمله آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تکنولوژی دریایی شامل طراحی، ساخت، نصب و تعمیر انواع شناورها و سازه‌های دریایی
- فراساحل و ماشین‌آلات و تجهیزات و قراضه‌پردازی
- بنادر و عملیات بندری و دریایی (امور بندری، دریایی و دریانوردی)
- صید و صنایع وابسته
- بهره‌برداری از منابع نفت و گاز دریایی
- حمل‌ونقل دریایی
- آموزش و تحقیقات
- صنعت دریایی دفاعی
- توریسم و گردشگری دریایی
- قوانین، مقررات و استانداردها اعم از مقررات حقوقی، رویه‌های قضایی، ایمنی و امنیت دریایی و حفاظت از محیط زیست توسعه صنایع دریایی، در شرف تشکیل بودن شورای عالی صنایع دریایی، برنامه‌ریزی جهت ایجاد صندوق توسعه صنایع دریایی و بسیاری موارد مشابه اشاره کرد. اما پیش‌گامی در مسیر توسعه و نبرد در عرصه رقابت جهانی عزمی دوچندان، تلاشی مضاعف و برنامه‌هایی دقیق می‌طلبد.

مرور اجمالی بر شاخه‌های تکنولوژی دریایی با هدف بهبود ارتقای ساختار آن

صنعت کشتی‌سازی

اولین حوزه تمرکز در مقوله کشتی‌سازی بر روی مسایل مرتبط با فرآیند طراحی است. زیرا توسعه فناوری در این زمینه عملکرد کشتی را ارتقا و هزینه‌های ساخت و عملیات را کاهش می‌دهد. در حوزه طراحی توجه ویژه به موارد زیر ضروری است:

- ابزار نو و ابتکاری برای فرآیند طراحی اولیه، به‌ویژه استفاده از سیستم‌های خبره.

- بهبود ابزارهای فرآیند طراحی پایه هیدرودینامیک با تاکید بر بهبود موارد پیش‌بینی در محاسبات مقاومت کشتی در مقابل چگالی.
- اثر نیروهای خنثی‌کننده در طراحی بدنه، رفتار در هنگام مانور و اثرات عمق محدود آب.
- بهبود ابزار طراحی نیروی محرکه.

فناوری تبادل اطلاعات

هدف از بهبود فناوری تبادل اطلاعات پیاده‌سازی یک سیستم یکپارچه تولید به‌عنوان مرکز اطلاعات برای رسیدن به سطح بهینه اتوماسیون و قابل انعطاف در ساخت قطعات و اجزا است. حوزه‌های تمرکز شامل موارد ذیل است:

- پدیدآوری فرمت‌های خنثی برای تبادل اطلاعات
- پیاده‌سازی معماری CIM (سیستم یکپارچه تولید رایانه‌ای) در فرآیند طراحی و تولید
- پیاده‌سازی سیستم‌های نظارت و مراقبت تولید و بازخورد آن، شامل مدیریت کیفیت، پشتیبانی مدیریت از چرخه عمر اطلاعات و پدیدآوری استانداردهای بیشتر برای سیستم‌های کنترل کشتی.

ایمنی

تمایل بین‌المللی، تغییر قوانین ایمنی از دستوری به عملکردی است. با توجه به این رویکرد، قبول استانداردهای ایمنی، مبتنی بر ارزیابی جامع مخاطرات و کاهش اندازه ریسک‌های منتخب خواهد بود. توسعه و تطبیق فرآیند ارزیابی ریسک به‌نحوی که کلیه مراحل طراحی را پوشش دهد، امری ضروری است. موارد تحقیق و توسعه در سه مقوله دسته‌بندی می‌شوند:

- رعایت ایمنی در طراحی، شامل مقاومت سازه در مقابل آسیب، پایداری در مقابل خسارت، تجهیزات نجات، پیش‌گیری و اطفای حریق.
- اجرای فرآیندهای ارزیابی ریسک شامل: توسعه روش‌های ارزیابی ریسک، توسعه ابزار ارزیابی ریسک، توسعه رده‌بندی سیستم‌های شکست در کشتی، اجرای نمونه‌های کاربردی.
- ایمنی در فرآیندهای تولید

پایداری زیست محیطی

طراحی «کشتی دوست‌دار محیط زیست» یک چالش است. ارایه راه‌حل باید ترکیبی از عملیات اقتصادی و حفاظت زیست محیطی باشد. روش‌ها باید به نحوی طراحی شوند که اثرات طراحی جدید، فرآیندها و اجزا بر روی محیط زیست ارزیابی معقولی شود. حوزه‌های تمرکز به شرح ذیل است:

- محدود کردن آلودگی عملیاتی
- استفاده از مواد «سازگار با محیط زیست»
- طراحی کشتی‌های «سازگار با محیط زیست»

شناورهای جدید برای کشتیرانی جدید

مبنای طراحی انواع جدید کشتی، رشد پایداری تجارت جهانی و فشارهای ناشی از رقابت در کشتیرانی است. سرفصل‌های پژوهش در این زمینه عبارت‌اند از:

- سرعت کشتی
- ایده‌های نو در صنعت کشتیرانی
- ایده‌های نو کاربردی در شناورهای دریارو و رودخانه‌رو و شناورهای آبراه‌های داخلی

لجستیک دریایی

خدمات حمل‌ونقل دریایی فعالیت‌های مستقل نیستند، بلکه بخشی از الزامات لجستیکی و سیستم‌های بین‌المللی تولید و تجارت می‌باشند و کارایی لجستیک دریایی با توجه به کیفیت آن تعیین می‌شود. حوزه‌های پژوهش عبارت‌اند از:

- مدیریت لجستیک که نیازمند بهبود در مدل‌سازی لجستیک و فناوری سخت‌افزاری و نرم‌افزاری اطلاعات و ارتباطات است.
- تجهیزات روی عرشه و سیستم‌هایی که شامل طراحی یا بهبود سیستم‌ها و زیرسیستم‌های زیر می‌شود:
- سیستم یکپارچه کنترل کشتی

۲- طراحی برای ایمنی، شامل مقاومت سازه‌های بندری در مقابل آسیب، پایداری در مقابل خسارت، تجهیزات نجات، پیش‌گیری و اطفای حریق.

بررسی و تحلیل جایگاه انرژی در حمل و نقل دریایی کشور

بر اساس آمارهای موجود، بیش از ۸۵ درصد مصرف انرژی بخش حمل و نقل کشور مربوط به زیربخش جاده‌ای بوده است. بخش دریایی حدود ۱۰ درصد انرژی مورد نیاز بخش حمل و نقل کشور را مصرف نموده و حال آن که بخش هوایی حدود ۳ درصد و بخش ریلی کمتر از یک درصد انرژی مصرف نموده است. رشد مصرف انرژی در بخش دریایی نیز جای بسی تأمل دارد. حمل و نقل دریایی طی ۱۰ سال اخیر سالیانه ۱۸٫۲ درصد رشد داشته و اوج رشد مربوط به بازه زمانی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۶ و نیز ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۸ بوده به نحوی که طی این سال‌ها مصرف انرژی بخش دریایی به ترتیب ۲٫۶ و ۲٫۸ برابر شده است و این در حالی است که چنین رشدی را در تعداد ناوگان دریایی (با وجود افزایش نسبی تعداد ناوگان) طی این دوره‌ها، شاهد نبوده‌ایم. اگر سوخت از مجاری غیرقانونی قاچاق نشده باشد، این رشد به‌سختی قابل توجیه است

۴- چالش‌های مهم تکنولوژی صنعت حمل و نقل دریایی در جهان از دیدگاه صاحب‌نظران و متخصصین مختلف حوزه حمل و نقل دریایی، چالش‌های متفاوتی در این حوزه در سطح جهانی موجود است که از میان آن‌ها می‌توان فهرست زیر را به‌عنوان مهم‌ترین موارد برشمرد:

- جهانی شدن و تغییر شکل اقتصاد جهانی و گسترش بازار رقابت بین‌المللی
- رکود اقتصادی به‌وجود آمده در جهان
- چالش مسایل محیط زیست دریایی
- چالش کمبود نیروی انسانی متخصص حوزه دریایی در سطح جهان
- چالش امنیت و ایمنی دریانوردی

چالش‌های مهم تکنولوژی صنعت حمل و نقل دریایی کشور

- حوادث و سوانح ناشی از افزایش تردد کشتی‌ها
- عدم انعطاف‌پذیری قوانین و مقررات حاکم بر بخش برای رقابت با بنادر منطقه
- کمبود امکانات، عدم هم‌گامی پیشرفت تکنولوژی موجود در بنادر با تکنولوژی نسل جدید
- توسعه تجهیزات سخت‌افزاری و به‌کارگیری نرم‌افزارهای تخصصی و پیشرفته
- بروز نبودن نقشه‌های دریایی کشور از نقطه نظر هیدروگرافی
- فراگیر نبودن سیستم‌های مناسب حمل و نقل پشتیبانی (ریلی، هوایی، جاده‌ای) برای همه بنادر
- فاصله بین بنادر اصلی و مراکز صنعتی مهم
- عدم تناسب ظرفیت‌های ایجاد شده در بنادر با امکانات پس‌کرانه‌ای و شبکه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای
- عدم وجود مراکز مجهز نگهداری و توزیع کالا در مناطق پشتیبانی بنادر
- نحوه جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر کشور
- کمبود شدید کارگاه‌های ساخت و تجهیز شناور
- ظرفیت پایین کارخانجات کشتی‌سازی داخلی
- مشکل جدید بیمه کشتی‌های تجاری کشور خصوصاً تانکرها
- وجود قوانین و مقررات داخلی قدیمی و روش‌های اجرایی ناهماهنگ و زمان‌بر اداری.
- نحوه مواجهه با مساله دزدان دریایی
- کاهش تمایل نیروی انسانی متخصص (ایرانی) برای اشتغال در صنعت دریانوردی کشور
- عدم سرمایه‌گذاری مناسب بر مقوله با اهمیت سوخت‌رسانی به شناورهای سراسر منطقه

• سنسورهای مقاوم (Robust) برای پشتیبانی از طولانی کردن دوره تعمیرات اساسی

کشتیرانی

دومین حوزه تحقیق و توسعه، صنعت کشتیرانی است. منظور از تحقیق و توسعه در این صنعت یافتن نوآوری‌های جدید و استفاده از فناوری‌های نوین به صورت گسترده است. فناوری را به‌سادگی می‌توان نسخه‌برداری کرد، اما این روش رقابت‌پذیری برای دست‌اندرکاران این صنعت خلق نمی‌کند. از سوی دیگر استفاده از فناوری‌های نوین که مبتنی بر دانش است، به‌سادگی نسخه‌برداری نمی‌شود. تحقیق و توسعه در حوزه کشتیرانی در مقولات ذیل انجام می‌شود:

تغییرات در اقتصاد و بازار

تغییرات اصلی در بازارها و تولیدات بین‌المللی به‌وقوع می‌پیوندد. این روند، تأثیرات ژرفی بر تجارت و بازار کشتیرانی در دهه آینده خواهد گذاشت. موارد ذیل از عوامل اصلی این رخداد می‌باشند:

- افزایش جمعیت و مصرف انرژی
- جهانی‌سازی
- ۲-۹- لجستیک و حمل و نقل چندوجهی
- امروزه مزیت حمل و نقل چندوجهی نسبت به حمل و نقل زمینی بر همگان روشن است. به‌ویژه که حمل و نقل آبی قادر به پوشش مسافت‌های طولانی‌تر نمی‌باشد. خدمات حمل و نقل چندوجهی باید با سیستم‌های یکپارچه مدیریت زنجیره تامین پشتیبانی شود.
- هدف از تحقیق و توسعه در این زمینه افزایش رقابت در سیستم‌های حمل و نقل چندوجهی است که حمل و نقل آبی به‌عنوان بخشی کلیدی از آن محسوب می‌شود.
- موارد پژوهش در این مقوله عبارت‌اند از:
- مسیرهای جدید کشتیرانی
- مدیریت زنجیره تامین (SCM)
- توسعه معماری ICT برای عملیات حمل و نقل چندوجهی
- استفاده مشترک از اطلاعات بین دست‌اندرکاران حمل و نقل

ملاحظات زیست‌محیطی و حمل و نقل پایدار

محیط زیست دریایی دارای اهمیت ویژه‌ای است. دریاها و اقیانوس‌ها علاوه بر سهولت بخشیدن به حمل کالاها، خود نیز به‌عنوان منابع عظیمی از مواد غذایی و پروتئینی به‌شمار می‌روند. صورت‌های مختلف استخراج انرژی موج، نیروی حرارتی و جزر و مد از دیگر ویژگی‌های این محیط به‌شمار می‌رود. بستر دریا نیز در بسیاری از نقاط جهان دارای منابع سرشار و غنی نفت و گاز و سایر فراورده‌های معدنی است که تجارت جهانی نمی‌تواند از آن‌ها چشم‌پوشی کند. استخراج منابع و معادن از کف دریاها و اقیانوس‌ها، محیط زیست آن‌را دچار مخاطرات جدی آلودگی ساخته است که می‌تواند زمینه‌ساز بروز مشکلات برای آیندگان شود.

با این مقدمه آگاهی و نگهداری از محیط زیست دریایی از الزامات صنعت حمل و نقل دریایی بوده و از طراحی کشتی و اجزا و سیستم‌های آن تا عملیات کشتی در دریا باید مورد توجه قرار گیرد. توسعه فناوری و پژوهش در موارد ذیل تمرکز می‌یابد:

- ارزیابی عملکرد زیست‌محیطی شامل مراقبت و مستندسازی
- مدل‌سازی برای مراقبت از موارد آلودگی و حذف آثار آن از محیط زیست عملیاتی

بنادر

سومین حوزه در پژوهش و توسعه فناوری، صنعت بندر است. اتصال بنادر به حمل و نقل ترکیبی و اجزای مختلف حمل و نقل ملی به یکدیگر، گلوگاه‌هایی را ایجاد کرده که کلیه عوامل داخلی بندر مانند تجهیزات بندری، محوطه‌های بندری، جاده‌های داخل بندر و دروازه گمرک و عوامل خارجی نظیر افزایش تولید صنایع، رشد صادرات، واردات و ترانزیت کالا، تحولات نظام اقتصادی جهانی، قوانین بین‌المللی و انجام پروژه‌ها در دیگر کشورها در جابه‌جایی و شکل یافتن این گلوگاه‌ها مؤثر می‌باشد. توسعه بنادر تجاری کشور به‌دلیل تنوع و تعدد متغیرهای درونی و محیطی با چالش‌های عمده زیر مواجه هستند:



تبیین چشم انداز و اهداف حمل و نقل دریایی بر مبنای اسناد بالادستی

قوانین و مقررات حقوقی و قضایی صحیح، فراگیر، کارآمد و به روز در حوزه دریا بپردازند تا بلکه بتوان عقب افتادگی های ناشی از وجود قوانین ناقص و ناکارآمد را جبران نمود، زیرا بدون انجام این مهم، شرکت ها، سازمان ها، نهادها و سرمایه گذاران بین المللی به بازار صنایع دریایی کشور به عنوان بازاری با ضریب بالایی ریسک سرمایه گذاری و کسب و کار، بازاری نامتعادل و نامتعارف می نگرند. لازم به توضیح است که این گونه نگرش شرکت ها و سازمان های فراملی به صنایع دریایی کشور در زمان قبل از شروع و تشدید تحریم های بین المللی نیز جاری و ساری بوده است که شاهد این ادعا، نوع قراردادهای منعقد شده فی مابین شرکت های داخلی و بین المللی، پرونده های مربوط به شکایات طرفین در طول ۲۰ سال گذشته و نیز نقطه نظرات کارشناسان مربوط و درگیر در این فرایندها است.

در پایان، پیشنهاد می شود:

- صنایع دریایی را تقسیم بندی و برای هر بخش از دید بین المللی تعریفی علمی ارائه کنیم.
- ذی نفعان هر بخش را شناسایی و در حوزه های طراحی و ساخت، بهره برداری و اسکراب و بازیافت تقسیم بندی کنیم.
- شرایط و وضعیت موجود (از نقطه نظر توانایی کسب و کار) ذی نفعان را در هر حوزه ارزیابی و مددکی به نام شناسنامه وضعیت موجود برای شان تهیه نماییم.
- ذی نفعان در هر حوزه را براساس نقش و وظیفه موثر و کلیدی که دارند به ترتیب الویت بندی کنیم.
- اهداف پیش بینی شده در سند چشم انداز بیست ساله کشور را برای حوزه های ذکر شده بالا مشخص کنیم.
- تحقق و عدم دستیابی به اهداف پیش بینی شده در برنامه های پنج ساله توسعه ای کشور را در حوزه های ذکر شده مشخص کنیم.
- لیستی از اهداف محقق نگردیده طی برنامه های پنج ساله توسعه ای کشور را برای هر حوزه مشخص کنیم.
- سهم و نقش هر یک از ذی نفعان را در خصوص دستیابی به اهداف پیش بینی شده برای آن حوزه مشخص کنیم.
- شناسنامه وضعیت موجود هر ذی نفع را بازنگری و با توجه به داده های بند ۹ اصلاح و به روز کنیم.

- ارتقای بهره وری در زیربخش حمل و نقل دریایی (بهره وری نیروی کار، سرمایه، انرژی و...)
- زیرهدف: تدوین و اجرای نظام فنی و اجرایی در زیربخش حمل و نقل دریایی
- زیرهدف: توسعه فرهنگ و سامان دهی «مدیریت و ارزیابی عملکرد سازمانی» در دستگاه های مربوطه
- زیرهدف: اقتصادی کردن فعالیت های زیربخش حمل و نقل دریایی
- حمایت، توسعه و تقویت و توانمندسازی فعالیت ها و ابتکارات خصوصی و تعاونی دریایی
- زیرهدف: ارائه تسهیلات و رفع موانع فعالیت های بخش های خصوصی و تعاونی
- زیرهدف: انجام حمایت های اعتباری و تسهیلاتی از بخش های خصوصی و تعاونی دریایی
- تداوم برنامه و سیاست های خصوصی سازی در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه با مشارکت همگانی
- زیرهدف: واگذاری مراکز و پایانه های دریایی (ترمینال ها) با رعایت تضمین و استمرار ارائه خدمات مناسب، با کیفیت مطلوب و رعایت خط مشی های دولت به بخش غیر دولتی
- زیرهدف: جلب و حمایت از سرمایه گذاری در حمل و نقل، گردشگری، خدمات پشتیبانی و صنعتی دریایی

نتیجه گیری

برای داشتن صنایع دریایی پویا، فعال و اثرگذار ابتدا باید نقشه راه ترسیم و تصویب گردد، با هم فکری اندیشمندان و کارشناسان صاحب نام جوامع مترقی دریایی دنیا و نیز تحقیقات و مطالعات مستمر و هدف دار به اصلاح و تدوین

در ساختمان سیمرغ چه می گذشت

از راه اندازی آموزشگاه دریایی تا واگذاری تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی
(بخش اول: شش ماهه نخست سال ۱۳۴۹)

از این شماره فصل جدیدی در ماهنامه بندر و دریا باز شده است که به رویدادها و تصمیم گیری ها سازمان بندر و دریانوردی در سال های بسیار دور می پردازد. سازمان بندر و دریانوردی در ساختمانی در خیابان سیمرغ کار خود را آغاز کرده بود که اگرچه شاید نام آن برای نیروهای چندسال گذشته سازمان بندر و دریانوردی نا آشنا باشد، اما بزرگترهای سازمان بندر آن را به خوبی می شناسند؛ ساختمانی در خیابان جمهوری که حالا به محلی برای تولید و توزیع پوشاک تبدیل شده است.



چهارم خرداد ۱۳۴۹ اعتراض به تعرفه حقوق و عوارض بندری

در نخستین جلسه خرداد ماه، موضوع اعتراض شرکت بار و کشتیرانی درباره پرداخت ردیف ۵ تعرفه حقوق و عوارض بندری حق تخلیه و بارگیری در آب های بندر در مورد نفتکش نورا از سوی نضاله مختار مطرح شد. هیات عامل تصمیم گرفتند که بررسی این موضوع را در حضور مشاور حقوقی سازمان موکول کنند.

ششم خرداد ۱۳۴۹ کارت شناسایی کارگران

یکی از محورهای اصلی جلسه اختصاص کارت شناسایی و پلاک به تمامی کارگران بود. در این جلسه مقرر شد که موضوع کارت شناسایی و پلاک در تمام بنادر اجرایی شود. همچنین قرار شد که برای هر انبار، کارت مخصوصی صادر شود که تعداد دقیق و مشخصات کارگران شاغل در آن اعلام شده باشد. این کارت باید در هر انبار نصب می شد.



سی ام خرداد ۱۳۴۹ احداث قرنطینه انسانی در بندر عباس

در این جلسه گزارش دفتر فنی سازمان بندر درباره واگذاری زمین های بندر عباس به بهره برداری برای احداث تاسیسات قرنطینه انسانی ارائه شد. بر اساس گزارش فنی ارائه شده، هیات عامل تصمیم گرفتند با توجه به احتیاج این سازمان به زمین های خریداری شده در بندر عباس برای توسعه آن بندر، نظر مهندسان مشاور کامپسا کس در این مورد استعلام شود و تلاش بر این باشد که در ترمینالی که قرار است در بندر ساخته شود، محلی هم به قرنطینه اختصاص پیدا کند.



بیست و دوم تیر ۱۳۴۹ راه اندازی آموزشگاه دریایی

در این جلسه پرویز صفاری با یادآوری ماده ۳ قانون دریایی در مورد تاسیس آموزشگاه دریایی برای تربیت کادر ناوگان تجاری توضیحاتی داد. وی که به تازگی از سمینار آموزش حرفه ای دریانوردان در سنگاپور بازگشته بود، اعلام کرد که بیشتر کشورهای شرکت کننده در این سمینار موضوع آموزش کادر فنی متوسط دریایی برای تامین نیازمندی های پرسنل کشتی را با توجه به امکانات محلی به وزارت آموزش و پرورش و حتی شهرداری ها سپرده اند و با سرعت و کیفیت بیشتری موفق به تامین این نیروها شده اند. بر این اساس قرار شد برای تعلیم افراد در رده های بالاتر (افسری) همچون فرماندهی و مهندسی کشتی ها، دانشکده دریایی در بندر کیش شهر تاسیس شود و تا زمان به بهره برداری رسیدن آن مرکز، آموزش افسری در بندر انزلی انجام شود.



اردیبهشت ۱۳۴۹ آموزش

در سومین روز از اردیبهشت ماه سال ۱۳۴۹ هیات عامل سازمان بندر و کشتیرانی آن زمان برای ایجاد برنامه آموزشی دانشجویان تصمیم های تازه ای گرفتند؛ بر این اساس مقرر شد دانشجویان این سازمان که در مرکز آموزش افسری برای تعلیم امور فرماندهی و راهنمایی کشتی ها شاغل بودند، مدتی در خلیج فارس دوره کارآموزی و آموزش عملی را پشت سر بگذارند. برای این هدف مقرر شد تامین آسایشگاه این دانشجویان با نیروی دریایی مکاتبه شده و در صورتی که امکان تامین آسایشگاه از سوی نیروی دریایی وجود نداشته باشد، سازمان بندر بودجه ای را برای ساختمان آسایشگاه دانشجویان در نظر بگیرد.

نوزدهم اردیبهشت ۱۳۴۹ مداوای بایگان سازمان

با اعزام آقای طاهری، برای معالجه و درمان به خارج از کشور موافقت شد. مداوای یکی از کارکنان بایگانی سازمان در جلسه هیات عامل طرح و بررسی و

بیست و هشتم اردیبهشت ۱۳۴۹ بیمه واحدهای دریایی و حضور در مجامع بین المللی

در روزهای پایانی اردیبهشت ۱۳۴۹ ساختمان سیمرغ شاهد طرح موضوعاتی بود که آثار آن تا امروز هم در سازمان بندر و دریانوردی دیده می شود. یکی بیمه واحدهای دریایی و دیگری اعزام نمایندگان سازمان برای حضور در کنفرانس های بین المللی، پرداخت حق عضویت های بین المللی و همچنین تهیه کتاب و نقشه های مورد نیاز برای سازمان. بر اساس تصمیم آن روز قرار شد بودجه مورد نیاز این فعالیت ها، از محل اعتبار هزینه های پیش بینی نشده تامین شود.

سی ام اردیبهشت ۱۳۴۹ ساختار سازمانی

در این جلسه، تشکیلات جدید سازمان با حضور آقای عرفانی و آقای اسکوفیلد مشاور آمریکائی که به دعوت سازمان بندر به این جلسه آمده بود، مطرح شد. (ادامه رسیدگی به این موضوع تا مشخص شدن تشکیلات سازمانی در جلسات بعدی هیات عامل ادامه یافت.)

بیست و دوم تیر ۱۳۴۹

ردپای بخش خصوصی در بنادر ایران ۱.

نامه اداره بندر عباس مبنی بر تامین کارگر برای تخلیه و بارگیری و نامه بندر بوشهر در مورد واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری به بخش خصوصی مطرح شد. در این جلسه هیات عامل تصمیم گرفتند که نظر فنی مهندسان مشاور آرتو.دی. لیتل را در این باره دریافت کنند و سپس درباره این دو موضوع تصمیم گیری کنند.

هشتم مرداد ۱۳۴۹

راه اندازی آموزشگاه دریایی در بوشهر

در این جلسه نامه اداره قوانین، مبنی بر پرداخت اجاره بهای زمین برای راه اندازی آموزشگاه دریانوردی در بوشهر را بیان شد که با توجه به نظر این اداره، سازمان بنادر ملزم به پرداخت اجاره بهای زمین آموزشگاه دریانوردی بوشهر شد. بر این اساس قرار شد اداره آموزش با مراجعه به سوابق این موضوع، گزارشی را به سازمان برنامه ارسال کنند تا چنانچه سازمان برنامه در برنامه چهارم اعتبار مورد نیاز را پیش بینی کرده باشد، این آموزشگاه تاسیس شود.

بیست و یکم مرداد ۱۳۴۹

ردپای بخش خصوصی در بنادر ایران ۲.

نامه مهندسان مشاور آرتو.دی. لیتل و گزارش امور تخلیه و بارگیری به بخش های خصوصی را ارائه کرد. پس از بررسی هیات عامل مقرر شد در یکی از دو بندر بوشهر یا نوشهر، عملیات تخلیه و بارگیری با قرارداد جدید به بخش خصوصی واگذار شود.

بیست و یکم شهریور ۱۳۴۹

تعیین تکلیف وجوه دریافتی از صادرکنندگان

در این جلسه درباره وجوهی که کشتیرانی شوروی (سابق) به هر دلیلی از صادرکنندگان دریافت می کند، بحث و گفتگو شد. کیخسرو سلامت در این جلسه اعلام کرد که بر اساس مذاکرات انجام شده، رییس اتاق بازرگانی بخشی از این وجوه را در اختیار سازمان قرار خواهد داد. با توجه به ضرورت داشتن آمار برای مقایسه این مبلغ با وجوهی که اداره بندر انزلی بر طبق مقررات از صادرکنندگان دریافت می کند، قرار شد این آمار از اتاق مرکز تجارت استعلام شود.

اصطلاحات و تعاریف مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

مصوب فرهنگستان زبان و ادب فارسی

توضیح	معادل	واژه	
قسمتی از بدنه کشتی که در زیر آب قرار می‌گیرد	آبخور	draught, draft	۱
نوعی کشتی باربری که تابع برنامه منظم تردد نیست	آزادپیما	tramp	۲
آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری	آیین‌نامه باکوب	ISPS code	۳
آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی	آیین‌نامه بما	ISM code	۴
آیین‌نامه‌ای که سازمان بین‌المللی دریانوردی برای تأمین و ارتقای امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری تدوین کرده و لازم‌الاجراست اختصار: آیین‌نامه باکوب ISPScode	آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری	international ship and port facility code	۵
آیین‌نامه‌ای که سازمان بین‌المللی دریانوردی برای حصول اطمینان از مدیریت ایمنی کشتی‌ها و جلوگیری از آلودگی محیط‌زیست تدوین کرده و لازم‌الاجراست اختصار: آیین‌نامه بما ISMcode	آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی	international safety management code	۶
مجموعه دستورالعمل‌های بسته‌بندی و علامت‌گذاری و نگهداری و حمل کالاهای خطرناک	آیین‌نامه کالای خطرناک	IMDG code	۷
اجاره کردن کشتی در چارچوب یک قرارداد	اجاره	charter	۸
اجاره کشتی برای مدت‌زمانی مشخص که در طی آن کشتی با خدمه و تجهیزات در ازای پرداخت کرایه توافقی شده در اختیار اجاره‌کننده قرار می‌گیرد	اجاره زمانی	time charter	۹
قرارداد اجاره کشتی برای سفری مشخص	اجاره سفری	voyage charter	۱۰
نوعی اجاره زمانی که در آن اجاره‌کننده کشتی را بدون خدمه و ملزومات اجاره می‌کند و بسیاری از اختیارات مالک کشتی را دارد	اجاره صرفاً کشتی	bareboat charter, demise charter, bare-hull charter, bare-pole charter	۱۱
شخصی حقیقی یا حقوقی که کشتی را اجاره می‌کند	اجاره‌کننده	charterer	۱۲
شخصی حقیقی یا حقوقی که کشتی را برای مدت‌زمان معینی اجاره می‌کند	اجاره‌کننده زمانی	time charterer	۱۳
اجاره‌نامه‌ای میان مالک و اجاره‌کننده که برای مدت‌زمان مشخصی تنظیم می‌شود	اجاره‌نامه زمانی	time charter party, time charter	۱۴
اجاره‌نامه‌ای که شرایط اجاره برای سفری مشخص در آن ذکر شده است	اجاره‌نامه سفری	voyage charter party/ voyage charter-party	۱۵
سندی یا مدرکی حاوی شرایط اجاره بین مالک کشتی و اجاره‌کننده متن: اجاره‌نامه	اجاره‌نامه کشتی	charter-party	۱۶
اجازه صاحب یا ناخدای کشتی مبنی بر تحویل باری که کرایه فرست آن پرداخت شده است	اجازه تحویل	freight release, FR, release	۱۷
تشکیلاتی متولی امور مربوط به ایمنی و حمل و نقل دریایی	اداره بندر	port authority	۱۸
نفت کشتی با ظرفیت حمل ۴۵ تا ۷۹/۹ هزار تن که از لحاظ میانگین کرایه حمل به صرفه است	ارزان‌بر	afamax, average freight rate assessment maximum	۱۹
هزینه‌هایی که در شرایط غیرمتعارف در مقابل ارائه خدمات ویژه از سفارش‌دهنده دریافت می‌شود، مانند هزینه ورود کشتی به منطقه جنگی	اضافه‌هزینه	surcharge	۲۰
سندی که در چارچوب قرارداد «تسهیل حمل و نقل بین‌المللی دریایی» در هنگام ورود و خروج بار تهیه و تحویل مقامات بندری می‌شود	اظهارنامه بار	cargo declaration	۲۱
مدرکی که یک شناور بدون بار در هنگام خروج از بندر به مقامات گمرک در بندر ارائه می‌کند	اظهارنامه تراره	ballast declaration	۲۲
سندی که بخشی از اظهارنامه فرستنده کالا و مبین خطرناک بودن کالا مورد نظر است	اظهارنامه کالای خطرناک	dangerous goods declaration	۲۳
ارائه نرخ پیشنهادی کرایه فرست از سوی خط یا انجمن کشتیرانی	اعلام کرایه فرست	freight quotation	۲۴
مدرکی که نشان می‌دهد جای کالا برای بارگیری در کشتی از پیش ذخیره شده است و همراه با کالا به افسر اول یا بارشمار ارائه می‌شود	اعلام وصول	delivery note, DN	۲۵
کشتی مناسب تردد در اقیانوس‌ها	اقیانوس‌پیما	ocean going vessel, ocean going	۲۶
محلی بسیار بزرگ برای نگهداری کالا	انبار	warehouse	۲۷

واژه	معادل	توضیح
classification society	انجمن رده بندی	انجمنی که با واریسی های ادواری بر رعایت استانداردهای کشتی سازی و قوانین و مقررات خاص رده بندی، هم در هنگام ساخت و هم در دوره بهره برداری، نظارت دارد
waybill	باربرگه	سندی که خط حمل و نقل دریایی برای فرستنده کالا صادر می کند؛ این سند، رسید کالا به حساب می آید و گواهی قرارداد حمل و سندی مشابه بارنامه کشتی است، اما برخلاف آن مالک کالا در این سند مشخص نیست و فقط نام تحویل گیرنده در آن قید می شود
carrier	باربری	شخص حقیقی یا حقوقی در یک قرارداد حمل کالا از طریق دریای هوا یا خشکی یا ترکیبی از آنها
packing	باربندی	بستن بارها به صورت ایمن
cargo mat	بارپلاس	پلاستی بافته شده از الیاف گوناگون که از آن برای محافظت از برخی کالاها استفاده می شود
cargo space	بارجا	هر فضای از کشتی که بار، اعم از خشک یا مایع، در آن انبار می شود
stowage	بارچینی	چیدن بهینه و ایمن بار در انبار کشتی
measurement rated cargo	بار حجم کرایه	باری که کرایه فرست آن را بر اساس حجم اشغال شده محاسبه می کنند
measurement cargo, measurement goods, measurement freight	بار حجمی	باری که یک تن آن بیش از یک مترمکعب حجم دارد
cargo skid	بارسره	سکوپی چوبی که بین اسکله و کشتی گذاشته می شود و از آن برای سُراندن و کشیدن بار استفاده می شود
draught survey	بارسنجی	تعیین وزن بار کشتی از طریق اندازه آبخور
cargo worthy	بارشایان	کشتی ای که ویژگی ها و آمادگی لازم برای حمل باری خاص را داشته باشد
cargo worthiness	بارشایانی	برخورداری از ویژگی ها و آمادگی لازم برای حمل باری خاص
tally	بارشماری	واریسی و شمارش کالاهایی که در کشتی بارگیری یا از آن تخلیه می شود
deck cargo, deck load	بارعرشه	باری که بر آذعرشه حمل می شود
container	بارکُنج	جعبه فلزی بزرگی با ابعاد استاندارد که کالا در آن قرار داده می شود و آن را به وسیله قطار یا کشتی یا هواپیما یا کامیون حمل می کنند؛ همچنین کامیونی که چنین جعبه ای را حمل کند
container yard	بارکُنجان	محوطه ای در پایانه بندری که در آن بارکُنج های پر و خالی را نگهداری می کنند و از آنجا آنها را برای بارگیری به اسکله و برای باربندی یا سایر امور به فرستگاه بارکُنج ارسال می کنند اختصار: باگ CY
collapsible container	بارکُنج تاشو	بارکُنجی با سازه ای مستحکم که می توان قطعات اصلی آن را به راحتی تا یا جدا و دوباره سرهم کرد
ventilated container	بارکُنج تهویه ای	بارکُنجی که در دیواره های انتهایی آن روزهایی برای ورود و خروج هوا تعبیه شده است
heated container	بارکُنج حرارتی	بارکُنجی با سامانه گرمایش
refrigerated and heated container	بارکُنج حرارتی-یخچالی	بارکُنجی با سامانه های گرمایش و سرمایش
container barge carrier	بارکُنج-دوبه بر	کشتی ای که برای حمل هم زمان دوبه و بارکُنج طراحی و ساخته شده است
open-top container, open top, OT	بارکُنج روباز	بارکُنجی که سقف ندارد و برای پوشاندن آن از برزنت یا چادر استفاده می کنند
thermal container	بارکُنج عایق	بارکُنجی که بدون تجهیزات تولید گرما و سرما، به واسطه داشتن سقف و کف و در و دیواره های عایق، دمای مطلوب را حفظ می کند
full container load, FCL	بارکُنج غیرمشترک	بارکُنجی که کل بار آن تنها متعلق به یک فرستنده یا گیرنده است و بار دیگری نمی توان به آن افزود
container-bulk carrier, bulk-container carrier, conbulk	بارکُنج-فله بر	کشتی چندمنظوره ای که توانایی حمل بارکُنج یا بارفله ای را دارد
flatrack, platform flat, flat	بارکُنج کفی	بارکُنجی که دیواره و سقف ندارد و بار بر روی کفی قرار می گیرد
tank container	بارکُنج مخزنی	بارکُنجی ویژه حمل مایعات با مخزنی استوانه ای که برای سهولت جابه جایی و روی هم چینی قابی مکعب دارد
less than container load	بارکُنج مشترک	بارکُنجی محتوی بیش از یک مرسوله که متعلق به بیش از یک فرستنده یا گیرنده است اختصار: بام LCL
container exchange	بارکُنج های تبادلی	تعداد کل بارکُنج های تخلیه شده از یک شناور و یا بارگیری شده بر آن در هر سفر



طراحی و ساخت تجهیزات بندری انتقال مواد و سیستمهای جابجایی کالا

بازوهای بارگیری دریایی (MARINE LOADING ARM)

بازوی بارگیری دریایی موبایل (MOBILE MARINE LOADING ARM)

بازوهای بارگیری و تخلیه ناوگرهای جاده ای و ریلی (TOP & BOTTOM LOADING / UNLOADING)

سیستم مهار کین و آزاد سازی سریع طناب کشتی (QUICK RELEASE MOORING HOOKS)

مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص اسکله های نفتی و گازی

(REMOTE CONTROL MONITOR / HYDRAULIC CONTROL / ELECTRO - HYDRAULIC CONTROL)

طراحی و ساخت بازوهای بارگیری دریایی (Marine Loading Arm) برای اولین بار در کشور توسط

این شرکت انجام گرفته است و از نمونه های اولیه این دستگاه در سال ۹۱ در اسکله ۳۳

بندر امام خمینی (ره) نصب گردیده است.

نشانی دفتر مرکزی:

تبریز - جنب ورودی زیرگذر آبرسانی - اول خیابان طباطبائی

ساختمان کریستال - طبقه اول

نشانی کارخانه:

تبریز - کیلومتر ۲۰ جاده تبریز آذرشهر - شهرک صنعتی سلیمی انتهای

خیابان ۲۵ متری - ۳۰ متری چهارم شمالی ۲۰ متری غربی سوم

فاکس: ۳۳۷۷۶۶۹ (۰۴۱۱)

تلفن: ۳۳۷۷۶۷۰ (۰۴۱۱)

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری

سپینا

(بنیاد بارانداز)



این شرکت علاوه بر خرید تجهیزات مدرن (ریج استاکر، امپی استاکر، کشتیبار، کابین و لیفتراک) در بنادر نفتا پوشش خود را نسبت به استوار دو دستار کندی خصوصی اقدام بهره برداری می نماید. شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سپینا دارای گواهینامه های خدمات گواهینامه مدیریت کیفیت سیستم مدیریت زیست محیطی و مدیریت ایمنی و بهداشت شغلی می باشد.



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سپینا (بنیاد بارانداز) به منظور اصلاح فرآیندهای ارائه خدمات بندری و آماده سازی موارد مشروحه زیر بالفعل و بالقوه اقدام ورزیدم است

- بهبود کارایی در تخلیه دریا و خشکی
- بهبود سازی شیوه های بهره برداری از منابع انسانی و تجهیزات راهبردی
- بهره گیری از سیستم های نو و افزایش نقش BMS-SCS-BCTB که امکان حصول اطلاع و اطلاع رسانی در مورد کالا به بندر و وضعیت نگهداری آن را به صورت لحظه ای در اختیار صنایع کالا قرار می دهد
- کاهش هزینه خدمات بندری
- روی آوردن به روزه های جدید سرمایه گذاری
- انعطاف پذیری و آمیختن نظام مدیریت در فعالیت های اقتصادی و از جمله موضوع حمل و نقل دریایی

تلفن: ۰۲۱-۸۴۲۰۹۰۸



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.

