



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

بازار

سال سی‌ام | شماره ۲۲۰ | خرداد ۱۳۹۴
۱۰۰ صفحه قیمت ۶۰۰۰۰ ریال

بیست و سومین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی



- روزگار کهن بندر شمالی
- همکاری‌های منطقه‌ای برای توسعه چابهار
- انتظارات پساتحریمی ارگان‌های دریایی
- صنعت منتظر دانشگاه نمی‌ماند



خدمات دریایی بندری

آشیانه ناوگان

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



E-mail: ashyananavgan.co@gmail.com

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

دفتر مرکزی: تهران، ستارخان، مالوچان، 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، استنایفینگ 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: بندرعباس - 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



Nazm Afarinan Sanat Sahand

NASSCO

www.sahand-co.org



دفتر مرکزی تهران - خیابان طالقانی غربی
 خیابان سروست کوچه نیرو، شماره ۱۸
 دفتر هرمزگان - بندر عباس، خیابان ۲۲ بهمن
 ساختمان سحر، بلوک ۱، واحد ۳۳

دفتر مرکزی: ۷-۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۵
 فکس: ۰۲۱-۸۸۹۸۸۶۶
 دفتر هرمزگان: ۸-۰۷۶-۲۲۵۲۷۲۶

info@sahand-co.org

فعالیتها

مدیریت ترمینال کانتینری اسکله شماره ۱ بندر شهید رجایی - نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی و وارداتی - نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کانتینری - استریپ کانتینر - استافینگ کالای صادراتی - ارائه خدمات به کالاهای پروژه‌ای - ارائه خدمات حمل و نقل - مشاوره در زمینه فعالیت‌های دریایی، ساخت و تعمیر کشتی‌ها، شناورها و تجهیزات و تأسیسات دریایی - طرح و اجرای شناورها و سازه‌های دریایی - تأمین تجهیزات و لوازم یدکی تجهیزات دریایی و شناورها

Managing Director: Mr. Salman Zarbi

Activity:

Container terminal management of Shahid Rajaee Port
 Container operations including shifting to exam and inspection area, stripping/stuffing

These operations are supported using specialized equipments planned and monitored by terminal operating system (CONSOL)

- CFS: Sahand has a dedicated area for CFS operations.
- Empty storage: Sahand has supports storage of import and empty returned containers.
- Reefer points: Sahand has a dedicated temperature controlled reefer facilities.
- Marine construction and ship repair consultancy
- Procurement and providing of ship spare part and marine equipments

Address: No 18, Tabriz Alley, Sarparast St, West Taleghani Ave, Tehran, Iran

Tel: (+98) 21- 88988654-7

Fax: (+98) 21-88988646

E-Mail: info@sahand-co.org

Web site: www.sahand-co.org





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 تشره
- 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 ۴۰۴، تهران کودک، خیابان کیش، پلاک ۰، ک. پسته چهارم، تلفن: ۰۰۱۹-۶۴۴-۶، فکس: ۰۰۱۹-۶۲۷
www.pgpiilot.ir



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی فط دریا بندر

آگهی فروش

شرکت فط دریا بندر در نظر دارد تعدادی از شناورهای عملیاتی خود با مشخصات زیر را بفروش برساند. از علاقمندان دعوت می شود جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۸۸۸۷۱۸۳۴-۰۲۱ (مدیریت کشتیرانی) تماس حاصل فرمایند.



یدک کش ها

نام شناور	سال ساخت	قدرت موتور
دریا بندر ۱	۱۹۹۸	۱۹۰۰ اسب بخار
دریا بندر ۲	۲۰۰۸	۱۷۰۰ اسب بخار



بارج ها

نام شناور	سال ساخت	ظرفیت
نصر ۸۲۳	۲۰۰۴	۲۰۰۰ تن
نصر ۸۲۵	۲۰۰۴	۲۰۰۰ تن
معین	۱۹۹۹	۱۰۰۰ تن



آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان وزرا، خیابان ۳۳، پلاک ۲۵، طبقه ۶

تلفن: ۸۸۸۷۱۸۳۴ فکس: ۸۸۸۷۱۵۵۸ وب سایت: www.spl.ir

شرح فعالیت‌های شرکت مهندسی و خدمات مهندسی ایران IESCO


۱- سرویس، تعمیرات، تغییرات، شارژ انواع سیستم‌ها و تجهیزات ثابت اطفاء حریق (از جمله CO₂، فوم، هالون، FM200، پودر شیمیایی، سیستم‌های آب شامل اسپرینکلر، Mist و غیره) و صدور گواهینامه

۲- سرویس، بازرسی، تعمیرات، بهینه سازی و انجام تست NAP و تست FS و همچنین تعمیرات کانتینر، رنگ آمیزی و صدور گواهینامه بین المللی جهت لایف رافت



انجام بازرسی های سالانه و تست وینچ ها، داویت و صدور گواهینامه بین المللی جهت قایقهای جستجو، نجات و لایف بوت کشتی ها و سازه های دریایی و فراساحلی

۳- انجام آزمایشات Proof Load Test جرقلیل ها و تجهیزات جابجائی دریائی و ساحلی و فراساحلی و صنایع نفت و گاز

۴- مشاوره و تامین تجهیزات مبارزه با آلودگی در دریا، نگهداری و خدمات پس از فروش، انجام آموزشهای عملی و همچنین انجام جمع آوری الودگی های نفتی در دریا



۵- تامین و تجهیز دستگاه های مخابراتی، الکترونیکی، کامپیوتری ناوبری و دستگاه های مرتبط با فن آوری اطلاعات (IT) و بازرسی رادیویی و مخابراتی و ارائه خدمات آموزش انتقال تکنولوژی سیستمهای فوق

۶- سرویس و تعمیرات آلامر حریق و سیستم های Gas Detection همچنین طراحی و نصب و راه اندازی سیستم های ایمنی، سیستم های آلامر، سیستم های Gas Detection و انواع سیستمهای اطفاء حریق ساحلی، دریائی و صنایع نفت و گاز

۷- بازرسی بدنه و ضخامت سنجی بدنه کشتی ها و سازه های دریائی و نفتی

۸- آزمایشات غیر مخرب (UT, DPI, MPI و Vac. Test).

۹- مشاوره و انجام ممیزیها در امور فنی و ایمنی دریایی، صنایع نفت و گاز، نیروگاهها، ترمینالهای نفتی و بنادر

۱۰- مشاوره در زمینه استقرار مدیریت HSE در سازمان های صنعتی

۱۱- انجام آزمایشات ظروف تحت فشار

۱۲- تهیه نقشه جات و مدارک فنی از جمله Low Location Lighting, Hazardous Areas, Fire & Safety Plan و

غیره برای کشتی ها و سازه های دریائی و صنایع نفت و گاز

۱۳- طراحی شناورهای کوچک و طراحی تغییرات کشتی

۱۴- انجام بازرسی و آزمایشات کششی و Bollard Pull Test

۱۵- آموزشهای ایمنی دریائی (در چارچوب مقررات STCW ۹۵ Code). برابر تائیدیه سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران

۱۶- فروش قایقهای نجات "جلیقه های نجات" حلقه نجات و سایر تجهیزات ایمنی نجات جان و اطفاء حریق

دفتر مرکزی:

تهران - ۳۵ متری قیطریه - خیابان کتابی - خیابان شمس - خیابان پولادوند پلاک ۱۴ - طبقه چهارم - واحد ۱۴
(۱۹۳۸۶۹۴۱۳۵)

صندوق پستی: ۱۵۸۷۵/۵۱۴۷

تلفن: ۲۲۲۳۷۱۵۹، ۲۲۲۳۷۹۰۰، ۲۲۲۴۲۵۱۹-۲۰

E-mail: Info@iesco-group.com

فکس: ۲۲۲۱۲۵۸۸

Web Site : www.iesco-group.com





ایران مارین سرویسز



Iran Marine Services co.

دریاها را با هم سن بینماییم و تجارت مان را گسترش دهیم
سوره مبارکه نعل - آیه ۱۳
سوره اسراء آیه ۶۶

نمایندگی خطوط کشتیرانی - Vessel Agent - Transiting Cargo
اجرای امور عملیاتی فورواردری، گارگزاری و انجام تستسریفات گمرکی و با نظارت کامل بر انتقال انواع محموله های نفتی در طول مسیر تا مقصد. استقرار تاسیسات وسیع و مجهز در اسکله T.E بندر امام خمینی، امکان انتقال انواع محموله های نفتی از نوع گرمایس و غیر گرمایس سبک و سنگین از طریق واگن و کامیون به کشتی و بالعکس در کوتاهترین زمان.

خدمات دریایی، بندری Marine Services
ایطای نفتی در منطقه در خصوص انتقال انواع روغن پایه، فورد فورال آلسترکت، اسلاک واکس نفت خام، نفت کوره، گازوئیل،
ارائه خدمات نمایندگی به کشتی های نفتکش، فله بر و جنرال کارگو در بندر ایران و همچنین پایانه های نفتی کشور.

حمل و نقل بین المللی (International Transportation)
ارائه کلیه خدمات بندری و فراساحلی در امارات متحده عربی با استفاده از تساویرهای خدماتی و پشتیبانی سکوها های نفتی.

بازرگانی و لجستیک مواد نفتی (Oil and petroicum product Trading and logistics)
تجارت و اسار غیر گرم در گرجستان

شعب داخلی شرکت ایران مارین سرویسز:
بندر امام خمینی، بندرعباس، خارک، بوشهر، نوشهر، امیرآباد
شعب خارجی شرکت ایران مارین سرویسز:
امارات متحده عربی، گرجستان
دفتر مرکزی:

تهران بلوار میرداماد - خیابان شمس تبریزی جنوبی - کوچه مریم - پلاک ۱۱
تلفن: ۰۲۱- ۲۶۴۱۴۶۹۲ - ۲۶۴۱۴۳۹۰ - ۲۶۴۱۵۰۶۷ - ۲۶۴۱۴۷۵۵ - ۰۲۱
نمابر: داخلی ۱۲۸

www.ims-ir.com / info@imsiran.com



شرکت رهناب رایانه گستر
هوشمندی در حرکت

۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بنادر 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

SMS

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



و بانک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
رهناب™ 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
- ✓ مولتیورینگ 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.rahyaab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۲

پست الکترونیک: info@rahyaab.ir

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



گروه شرکت‌های کیش رو آبی



موسسه آموزشی دریانوردی کیش رو آبی

برگزار کننده دوره های:
الف: ثابتی

- الفس بوم (17500) - سفرهای نامحدود در دریای خلیج فارس
- مطالعه سیستم‌های ایمنی شناختن موانع و خطرات دریایی
- مهندسی موانع (10000) - سفرهای نامحدود

- مهندسی بوم (27000) - سفرهای نامحدود در دریای خلیج فارس

فرماندهی شناورهای (10000-11000) - سفرهای محدود

افسر موانع شناورهای (10000-11000) - سفرهای محدود

- مهندسی بوم (10000-11000) - سفرهای محدود
- معاون عمومی (11000-12000) - سفرهای نامحدود

- معاون موتور (10000-11000) - سفرهای نامحدود
- معاون ناظر موتور (10000-11000) - سفرهای نامحدود

- بازآموزی فرماندهی شناورهای (10000-11000) - سفرهای نامحدود

- بازآموزی معاون ناظر (10000-11000) - سفرهای نامحدود

- بازآموزی معاون عمومی (10000-11000) - سفرهای نامحدود

- کارشناس موتورهای دریایی (10000-11000) - سفرهای نامحدود

- آشنایی با رده یک و دو

ب: دوره‌های جانی

- اکتیو بیارگانه (10000) - سفرهای نامحدود

- اطلاع جریقی پیشرفته (10000) - سفرهای نامحدود

- کمک‌های اولیه پزشکی (10000) - سفرهای نامحدود

- مهارت‌های نجات در شنا

- مقدماتی عملیات نجات در شنا و عملیات نجات و شناسایی

- آشنایی با تانکر

ج: دوره‌های شبیه‌ساز (Simulator)
- کارشناس موتورهای محدود (10000)
- کارشناس ناظرهای محدود (10000)
- فرمان و آزما (عملیاتی)

- مدیریت موانع دریایی و شناختن موانع دریایی و شناختن موانع دریایی

د: دوره‌های دریایی

- مدیریت ناوگان دریایی عمومی، تخصصی و ایمنی

ه: دوره‌های ایمنی، بهداشت و محیط زیست دریایی
- کلاس دوره‌های ایمنی، بهداشت و محیط زیست دریایی

م: دوره‌های ابراساحلی

- برکتور عمومی کورن (10000)

- برکتور کورن‌های نامحدود (Heart Lift)

- HULL

- H.O.

- فناوری‌های شناختن موانع

شرکت فن آوری اطلاعات (IT)

- ساخت نرم‌افزارها و سخت‌افزارهای انترنیتی

- ساخت، راهبری، تعمیر و نگهداری سامانه‌های

- راهبری تعمیر و نگهداری سیستم‌های

- ارتقاءات راهبردی، کنترل ترافیک و دستگاه‌های

- کمک ناوبری

شرکت تأمین نیروی انسانی و تجهیزات کیش رو آبی

- تأمین سفارشی نیروهای متخصص دریایی، مهندسی و سکوها (فراساحلی)
- طرف‌فرازاد شرکت‌های کشتیرانی

موسسه زبان‌های خارجی

برگزار کننده آموزش‌های زبان انگلیسی و آلمانی
بر سطوح مقدماتی، میانی و پیشرفته



آدرس دفتر مرکزی: تهران خیابان جنت آباد
جنوبی خیابان چهارباغ غربی، خیابان ۱۶ متری
دوم جنوبی، پلاک ۳۹

تلفن: ۴۴۴۵۷۶۲۱ - ۴۴۶۱۸۲۷۵

فکس: ۴۴۴۴۴۸۰۵

شعبات: خرمشهر ۰۶۱-۵۳۵۲۰۱۵۸

بندرعباس ۰۷۶-۳۳۵۶۲۴۵۰

www.kishroabi.com info@kishroabi.com

Kish Ro Abi Group Companies

Kish Ro Abi Group Companies

www.SID.ir

در این دریا برای همه جا هست!



شرکت کشتیرانی کالای سریع

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان
منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)



www.bikport.pmo.ir
 publicrelation@bik.ir

سکوی ترانزیت به عراق، کشورهای همسایه و آسیای میانه

فرمتهای سرمایه گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) :

- احداث مراکز اجستیک کانتینر (ICD)
- صنایع تولید کانتینر و خدمات وابسته
- کشتی سازی و صنایع وابسته
- احداث مراکز تجاری و خدماتی
- احداث تأسیسات دریایی و فراساحل
- احداث کترخانجات نورد و صنایع وابسته
- احداث و بهره برداری از نیروگاه برق
- احداث و بهره برداری از تأسیسات آب شیرین کن
- صنایع ساخت تأسیسات تخلیه و بارگیری بندری و تجهیزات راهسازی
- ایجاد صنایع وابسته به حمل و نقل ریلی، اوگان سازی، تولید ریل و تراورس، موتور لوکوموتیو و ...
- کارخانه تولید ملزومات بسته بندی و حمل کالا (جسوتک، پالت و تجهیزات باربندی و ...)
- ایجاد تأسیسات سردخانه ای به منظور نگهداری کالاهای فاسد شدنی

مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) :

- نزدیک به یک قرن سابقه فعالیت تجاری و اقتصادی
- دسترسی به شبکه های حمل و نقل جاده ای، ریلی و هوایی کشور
- برخورداری از ۴۰۰ پست اسکله با آبخور متوسط ۱۳/۵ متر
- بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی کشور با بیش از ۱۱۰۰۰ هکتار مساحت
- قرارگرفتن در مسیر کریدور بین اطللی شمال- جنوب
- مجهز به مدرن ترین تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری انواع کالا با قابلیت پذیرش ۵۵ میلیون تن کالا در سال
- نزدیکی به بیش از ۷۰٪ مراکز جمعیتی و صنعتی کشور

جلوتر از دیگران

حرکت کنید ...



گروه برترینهای خطوط کشتیرانی

۸۳۵۶۰

آدرس: تهران - میدان آرژانتین - خیابان بخارست - نبش کوچه ۱۱ - پلاک ۳۸ - طبقه ۵ - کدپستی ۱۵۱۳۲۵۵۵۱۱

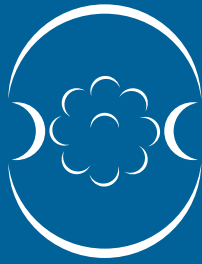
تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۲۷۲۵۵ فکس: ۰۲۱-۸۸۷۲۷۲۵۲



- ساخت انواع متعلقات نصب ضربه گیرهای دریایی (قنطرة)
- طراحی و ساخت و نصب انواع قرانفال فریم و سازه های فلزی دریایی
- ساخت انواع بالاردها و قطعات جوشی جهت بهلوگیری شستاورهای دریایی
- رابر لاینینگ کلبه مخازن و قطعات بتنی و فلزی با ضخامت های مختلف
- تعمیرات و نگهداری تجهیزات بهلوگیری شستاورهای دریایی



آدرس: اصفهان، شهرک صنعتی امیرکبیر، خیابان کار و کارگر، پلاک ۵
 تلفکس: ۰۲۱-۳۳۸۷۱۴۰۹ | موبایل: ۰۹۱۳۳۱۱۳۱۵۳ - ۰۹۱۳۱۱۷۶۷۸۶
 وبسایت: www.sadraco.com
 ایمیل: Info@sadraco.com



B G K

بناگسترکرانه

پیشرو در صنعت بانکرینگ

محدوده ارائه خدمات بانکرینگ خلیج فارس و دریای عمان



انبار فراورده با ظرفیت ۸۴ هزار متریک تن



خطوط انتقال فراورده از انبار فراورده به اسکله های در اختیار



عملیات دریایی

MARINE BUNKERING PHYSICAL SUPPLIER SHIP TO SHIP

بندرعباس

نشانی: منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی، بندر خلیج فارس، شماره های ۳۰-۲۷
تلفن: ۰۷۶۳۳۵۱۴۲۶۶-۸
نمابر: ۰۷۶۳۳۵۱۴۳۱۰

Bandar Abbas

No. 27-30, Persian Gulf Port, Shahid Rajaee Port Complex Free zone
Bandar Abbas, Iran
Tel: +98 76 33 51 42 66-8
Fax: +98 76 33 51 43 10

تهران

تهران، بزرگراه شهید چمران، شهرک آتی ساز، خیابان شهید سوری، بن بست باران، پلاک ۲
تلفن: ۲۲۳۴۵۹۰۶-۷ روابط عمومی: ۲۲۳۴۵۸۰۲
نمابر: ۲۲۳۴۶۱۱۳

Tehran

No. 2, Baran Alley, Shahid Souri Ave. Towards Atisaz Residential Complex,
Shahid Chamran Highway, Tehran - Iran
Tel: +98 21 22 34 59 06-7 - PR: +98 21 22 34 58 02
Fax: +98 21 22 34 61 13

بازرگانی

تهران، بزرگراه شهید چمران، شهرک آتی ساز، خیابان شهید سوری، بن بست باران، پلاک ۲
تلفن: ۲۲۳۴۵۹۶۵-۲۲۳۴۵۹۲۴-۲۲۳۴۵۸۹۹-۲۲۳۴۵۸۸۷

Commercials

No. 2, Baran Alley, Shahid Souri Ave. Towards Atisaz Residential Complex,
Shahid Chamran Highway, Tehran - Iran
Telfax: +98 21 22 34 59 65 - 22 34 59 24 - 22 34 58 99 - 22 34 58 87

www.BGK-Bunkers.com
info@BGK-Bunkers.com



AMUT BAR TARABAR
International Transport Co. (LTD)

با ورود به سایت شرکت
می توانید کرایه حمل ماشین ها
در مسیرهای ترانزیت را
به صورت روزانه مشاهده کنید
و همیشه از آخرین نرخ کرایه مطلع باشید
www.amutbartarabar.com

شرکت حمل و نقل بین المللی
آموت بار ترابر
(با مسئولیت محدود)

حمل کالاهای ترانزیت به افغانستان و آسیای میانه
سرویس دهی در زمینه حمل جاده ای، دریایی، هوایی، ریلی، ترخیص، انبارداری
اعلام ۲۴ ساعته کرایه حمل کانتینر در کلیه مسیرهای بین المللی

تلفکس: (۲۰ خط) ۳۷۶۵۷۹۲۰ ۵۱ ۹۸+

نشانی: مشهد- بلوار سجاده- بزرگمهر جنوبی ۲۲- پلاک ۲۲- طبقه ۲- کدپستی: ۹۱۸۶۹۹۳۳۳۳



با مساحت ۲۵ هکتار نخستین مرکز لجستیک چند منظوره در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است که از سال ۱۳۸۷ آماده بهره برداری قرار گرفته است.

این مرکز لجستیک و پایانه شامل:

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۳۰۰،۰۰۰ TEU کانتینر در سال
- انبار اختصاصی لجستیک به مساحت ۱۳،۰۰۰ مترمربع
- امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰ متر در انبار سلولار لجستیک شرکت
- مجهز به آخرین نرم افزارهای تخصصی (WMS, MACH)
- مجهز به ماشین آلات تخصصی بندری و انبارداری شامل توالستینر، ریج استاکر، اهنپی هندلر، ریج تراک و تریلی های مخصوص ترمنال کانتینری به تعداد مکنفی

ویژگی های اختصاصی شرح

- بزرگ ترین پایانه چند منظوره در مجموعه اسکله شهید رجایی در حوزه سرمایه گذاری خصوصی
- نزدیک ترین پایانه چند منظوره تخصصی در مجموعه اسکله شهید رجایی به محل پهلوگیری کشتی ها و محوطه Container Yard در بندر (ترمنال شماره ۲ اسکله شهید رجایی)
- تنها پایانه با محوطه سازی تخصصی و با استفاده از روش ریالتیک در سطحی برابر ۲۰ هکتار
- تنها پایانه چند منظوره تخصصی دارای انبار لجستیک و فضای نگهداری کانتینر به طور توأم
- استفاده از روش های نوین و تخصصی در حوزه (WMS/Warehouse Management SYS) در مرکز لجستیک پایانه

- در صورت تمایل صاحبان کالا به تخلیه کالای درون کانتینرها در انبار لجستیک این پایانه، امکان عدم پرداخت حق توقف کانتینرها برای آنان ایجاد می گردد
- کاهش خطاهای انسانی با استفاده از نرم افزارهای تخصصی در محوطه CY و بر روی تجهیزات مدرن شرکت

مرکز لجستیک

مرکز لجستیک پایانه کانتینری بندر عباس آریا به مساحت ۱۳،۰۰۰ مترمربع در فضایی کاملاً تخصصی و با گنجایش بیش از ۳۰ هزار تن با جدیدترین روش ها در سیستم انبارداری نوین طراحی و آماده بهره برداری گردیده است. موقعیت بندر شهید رجایی در گریذور شمال - جنوب و همچنین قرارگیری این مجموعه در منطقه ویژه اقتصادی از نکات قابل بیان در توضیح ارزش های عملکردی این مرکز لجستیک می باشد.

به بهایی دیگر در مواجهه با تجهیز و تحلیل و بحث های مرتبط با هزینه های حمل و نقل در زنجیره تأمین کالا، قابلیت های این مجموعه در کنار پتانسیل های ساختاری و تخصصی آن، این مرکز را به قطبی مهم در بخش از صنعت لجستیک منطقه خلیج فارس تبدیل نموده است.

بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندر عباس آریا
تلفن: ۲- ۳۳۵۱۳۳۵ (۰۷۶) | شماره: ۳۳۵۱۴۰۸۷ (۰۷۶)

Bandar Abbas Arya Container Terminal,
Shahid Rajaei Port Complex, Bandar Abbas - Iran
Tel: +98 76 33514251-2 Fax: +98 76 33514087

تهران، میدان آرژانتین، خیابان آواند، شماره ۷۲، طبقه اول
تلفن: ۲۲- ۸۸۶۲۲۲۳۵ (۰۲۱) | شماره: ۸۸۶۲۲۲۲۵ (۰۲۱)

1st Floor, No. 72, Alvand Ave., Argentine Sq., Tehran - Iran
Tel.: +98 21 88643435-43 Fax: +98 21 88643445



صاحب امتیاز : سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول « دکتر هادی حق شناس

سردبیر « یونس غربالی مقدم

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

مدیر داخلی « دکتر عبدالرحیم رحیمی

مدیر اداری « جواد جهاندار

دبیر تحریریه و امور بین الملل « فرید قادری

تحریریه « حسن سوری | عاطفه نامداری | مهدی ده دار

مجتبی بحیرایی | فریما صالح | رامین جهان پور | مرضیه نوری نیارکی

عکس « مجتبی بحیرایی | داوود طهری | یاسر علی بخشی

مدیر هنری « خشایار جعفری

امور هنری و صفحه آرایی : پویا ملک سیر

مترجم « احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی

ویراستار فنی و ادبی « مهدی جانباز | نگین حسنی

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

زهرا آخوندزاده

پایگاه خبری « یونس پوررضا

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

چاپ « هنر سرزمین سبز

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

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

کد پستی « ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱

تلفکس « ۸۸۱۹۰۶۳۰۰۲ و ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰

شماره پیامک « ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی « ایران- تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳

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 می باشد.

علاقه مندان 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 زیرساخت های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



۲۰

افزایش سطح همکاری های منطقه ای برای توسعه بندر چابهار



۲۶

همایش هماهنگی ارگان های دریایی



۳۸

صنعت منتظر دانشگاه نمی ماند



۵۸

محیط زیست خزری



۷۲

روزگار کهن بندر شمالی

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

انتظارات پساتحریمی از اجتماع ارگان‌های دریایی

هادی حق‌شناس

همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی فرصتی مغتنم برای ارزیابی ظرفیت بخش دریایی کشور و همچنین ارائه راهکارهای متناسب با آن برای جبران عقب‌ماندگی سال‌های گذشته است. بخش دریا در سال‌های گذشته به دلایل مختلف و از همه مهم‌تر تحریم‌های ظالمانه‌ای که علیه اقتصاد کشور ایران توسط کشورهای غربی انجام گرفت، نتوانست متناسب با رکورد سایر بنادر مشابه در کشورهای دیگر، فعالیت تجاری داشته باشد.

در یک دسته‌بندی کلی سه زیربخش اصلی در حوزه دریا وجود دارد. مهم‌ترین زیربخش در حوزه دریا ساخت اسکله و موج‌شکن و در یک کلام بندر است. زیربخش دوم شناورهای تجاری، شامل کانتینر، نفتی، جنرال کارگو و ناوگان صیادی است و در نهایت سکوهای نفتی یا سکوهای حفاری یا بخش فراساحل است که عمده‌ترین زیربخش‌های حوزه دریایی هستند.

در سال‌های تحریم، همه این بخش‌ها، به دلیل اینکه در تحریم قرار گرفته بودند، نتوانستند به توسعه مورد انتظار دست پیدا کنند. در همین راستا بخشی از اسکله‌ها هم به خاطر تحریم‌ها نتوانستند خودشان را متناسب با سایز کشتی‌های جدید آماده تخلیه و بارگیری کنند. اگرچه با وجود آبخور طبیعی که در برخی بنادر ایران، به خصوص بندر امام خمینی (ره) و از سوی دیگر به خاطر طراحی مناسبی که در بندر شهید رجایی انجام شده است، امروز مشکلی برای پهلودهی به بزرگترین کشتی‌های جهان نداریم، اما باید بپذیریم که پیش از تحریم بیشتر از بیست خط کشتیرانی بین‌المللی، مستقیماً به بنادر ایران می‌آمدند که حالا تعدادشان به دو یا چند لاینر کاهش پیدا کرده است.

از ارگان‌های دریایی انتظار می‌رود که با در نظر گرفتن شرایط دوران پساتحریم در حوزه دریا تلاش مضاعفی نمایند تا جبران عقب‌ماندگی‌های گذشته هم در حوزه تأمین منابع مالی و هم در زمینه عملیات اجرایی توسعه و تجهیز بنادر و هم ناوگان تجاری را در دستور کار قرار دهد. توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، توسعه حوضچه‌های سه، چهار و پنج بندر شهید رجایی در استان هرمزگان و تجهیز سایر بنادر کشور از جمله مهم‌ترین اقدامات در این چارچوب برای سازمان بنادر و دریانوردی به شمار می‌رود. ما به خاطر تحریم‌ها، نتوانستیم بخشی از تجهیز بنادر کشور که عمده‌ترین آن‌ها تجهیزات مورد نیاز برای تخلیه و بارگیری کانتینر مثل گنتری کرین است، را تهیه کنیم، چرا که بدون امکان گشایش اعتبار و ال‌سی امکان‌پذیر نبود. از جمله مسائلی که پس از تحریم‌ها با آن مواجه خواهیم بود، ضرورت تجهیز بنادر کشور در حداقل زمان ممکن و همچنین توسعه بندر شهید رجایی است. البته در کنار این بحث سواحل مکران به عنوان نقطه استراتژیک بیرون از تنگه هرمز مورد توجه است و جزو برنامه بخش دریایی کشور قرار می‌گیرد.

آنچه گفته شد مربوط به بخش دریایی و بندری بود. اما همین بحث درباره کشتی‌های تجاری و نفتکش هم صادق است. با زحماتی که در سال‌های گذشته کشیده شده بود، ناوگان ملی نفتکش ایران موفق به کسب رتبه نخست در منطقه شود. اما در چند سال گذشته به خاطر تحریم‌ها، برخی سفارش‌ها تحویل داده نشد. به همین دلیل در این بخش با تقاضا مواجه هستیم که البته با توجه به محدودیت صادرات نفت ایران که پیش از تحریم‌ها، حدود دو و نیم میلیون بشکه نفت در روز بود و حالا به یک میلیون بشکه کاهش پیدا کرده است، طبیعی است که افزایش تقاضا برای صادرات نفت خام، منجر به افزایش تقاضا برای کشتی‌های نفتکش هم خواهد شد. در فراساحل هم سکوهای نفتی، سکوهای حفاری به خصوص در پارس جنوبی تقاضاهای جدیدی است که منجر می‌شود در زمان پساتحریم دست‌اندرکاران بخش دریایی، راهکارهای مناسبی ارائه دهند که در حداقل زمان عقب‌ماندگی‌های سال‌های گذشته جبران شود.

اجتماع بزرگ ارگان‌های دریایی کشور در بیست و سومین گردهمایی فرصتی است از یک سو تا سیاستها و راهبردهای کوتاه مدت و بلند مدت در دوران پساتحریم را ترسیم کند و از سوی دیگر شاهد هم‌افزایی و هماهنگی در درون ارگان‌ها باشیم و هم پیام‌ها و نشانه‌های روشن و شفاف در رابطه با این سیاست‌ها و رویکردها به سرمایه‌گذاران احتمالی منعکس شود. امیدواریم که در سایه تدابیر به کار گرفته شده و از راهکارهای قابل اعتماد و اتکا، دولت و بخش خصوصی بیش از پیش برای توسعه زیرساخت‌های دریایی کشور همدل و هم‌زمان شویم.



وزیر راه و شهرسازی خبر داد:

افزایش سطح همکاری‌های منطقه‌ای برای توسعه بندر چابهار

کشور هند مسئولیت بخشی از توسعه چابهار را بر عهده گرفته و آماده همکاری با همه کشورهای در این زمینه است، ادامه داد: چابهار به توسعه ترانزیت تجاری در منطقه به ویژه کشورهای مشترک المنافع کمک شایانی خواهد کرد. همچنین چابهار راه جایگزین برای کشورهای بی‌راه دریایی ندارد و فراهم می‌کند و این موجب رشد اقتصاد و تجارت در منطقه خواهد شد. وی با تأکید بر اینکه باعث افتخار است که این یادداشت تفاهم را امضای می‌کنیم ادامه داد: آمادگی خود را برای توسعه بندر چابهار طبق برنامه اعلام می‌کنیم تا طرح توسعه این بندر هر چه سریعتر انجام شود. گادکاری همچنین از بررسی پیشنهادات ایران در حوزه توسعه خطوط ریلی استقبال کرد و گفت: یک شرکت معروف در حوزه ریلی در هند وجود دارد که از آنها خواهیم خواست سفری برای بررسی این پروژه‌ها داشته باشند ضمن اینکه این شرکت در نقاط مختلف جهان پروژه‌های بزرگی را انجام داده است.

همچنین نیتین گادکاری در حاشیه امضای یادداشت تفاهم نامه سرمایه‌گذاری هند در طرح توسعه بندر چابهار با بیان اینکه موقعیت بندر چابهار بسیار مهم است در جمع خبرنگاران گفت: این سرمایه‌گذاری موجب افزایش تجارت در ایران و هند به صورت همزمان و همچنین ارتقای تجارت بین‌المللی هر دو کشور می‌شود.

پیش‌نویس توافق نامه همکاری بین ایران

افغانستان و هند در حوزه ترانزیت

آخوندی در جریان دیدار با وزیر حمل و نقل، کشتیرانی و بزرگراه‌های هند گفت: خوشبختانه همکاری‌های بسیار خوبی بین دو کشور در حوزه ترانزیت وجود دارد. یک پیش‌نویس توافق نامه همکاری بین ایران، افغانستان و هند در حوزه ترانزیت وجود دارد که این پیش‌نویس را به هند ارائه دادیم و امیدواریم هر چه زودتر نظر دولت هند را دریافت کنیم تا توافق نامه سریعتر نهایی شود. وی به ارتباط کریدور شمال-جنوب اشاره کرد و گفت: ارتباط با کریدور شمال جنوب نیز مورد توافق پیشین ایران، روسیه و هند بود که باید هر چه سریعتر از این کریدور حداکثر بهره را ببریم و آن را فعال کنیم.

وی با تأکید بر اینکه مطمئناً امضای یادداشت تفاهم سرمایه‌گذاری هند در طرح توسعه بندر چابهار مرحله تازه‌ای در روابط دو کشور ایجاد خواهد کرد ادامه داد: وظیفه خود می‌دانم از سفیر هند در ایران تشکر کنم که مجدداً این موضوع را پیگیری کرد. وزیر راه و شهرسازی در ادامه اظهار کرد: با امضای این یادداشت تفاهم مقدمات سیاسی و حقوقی لازم را برای مشارکت هند در توسعه بندر چابهار فراهم خواهیم کرد؛ علاوه بر این همچنان منتظر دریافت پیشنهاد فنی و اقتصادی بخش خصوصی و دولتی هند هستیم. آخوندی همچنین با بیان اینکه خلیج چابهار یکی از زیباترین مناطق ایران و بهترین موقعیت برای احداث یک بندر است، گفت: این بندر در حال حاضر با ظرفیت ۲.۵ میلیون تن کالا فعالیت می‌کند و کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۶۰ هزار تن می‌توانند در این بندر پهلوگیری کنند.

رسمی برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار دارد و برای این سرمایه‌گذاری علاقمند است. وی تأکید کرد: البته ما برای این سرمایه‌گذاری به هیچ وجه عملیات توسعه‌ای خود را در چابهار متوقف نکردیم اما به محض این که دولت هند پیشنهادات فنی و قراردادی خود را ارائه دهد استقبال می‌کنیم تا از این ظرفیت استفاده حداکثری داشته باشیم.

افزایش ظرفیت بندر چابهار

۸.۵ میلیون تن

آخوندی با اشاره به اینکه توسعه بندر چابهار در فاز یک بیش از ۶ میلیون تن به ظرفیت فعلی این بندر اضافه می‌کند، ادامه داد: در حال حاضر فاز یک طرح توسعه بندر چابهار بیش از ۵۰ درصد پیشرفت دارد و شما ملاحظه خواهید کرد که بخش عمده پلت فرم توسعه فاز یک آماده است. وی با بیان اینکه در صورت توسعه بندر چابهار ظرفیت این بندر به ۸۰ میلیون تن در سال نیز افزایش می‌یابد گفت: ایده ما این است که چابهار را به بندر کشتی‌های اقیانوس پیما با ظرفیت بیش از ۱۰۰ هزار تن تا ۳۰۰ هزار تن تبدیل کنیم. وی به دیدار هیات هندی از بندر چابهار اشاره کرد و گفت: ما امیدواریم بعد از بازدید پیشنهادات فنی طرف هندی را دریافت و با علاقه مورد بررسی قرار دهیم.

چابهار راه دریایی

محمصور شدگان در خشکی

در این مراسم نیتین گادکاری وزیر حمل و نقل، کشتیرانی و بزرگراه‌های هند با اشاره به اینکه

روابط عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت راه و شهرسازی: وزیر راه و شهرسازی از سرمایه‌گذاری ۱۹۵ میلیون دلاری هند در طرح توسعه بندر چابهار خبر داد و گفت: پیش‌نویس توافق نامه همکاری بین ایران، افغانستان و هند در حوزه ترانزیت تهیه شده است که این پیش‌نویس را برای تأیید نهایی ارائه دادیم و امیدواریم هر چه زودتر نظر دولت هند را دریافت کنیم تا توافق نامه سریعتر نهایی شود.

عباس آخوندی بعد از امضای یادداشت تفاهم سرمایه‌گذاری هند در طرح توسعه بندر چابهار گفت: یادداشت تفاهمی که امضا کردیم در دو بخش است؛ بخش اول مربوط به تجهیز و توسعه فاز یک بندر چابهار است که عمده فعالیت در سکو توسط ایرانی‌ها انجام شده در این تفاهم نامه هندی‌ها پذیرفتند ۸۵ میلیون دلار برای تجهیز فاز یک بندر چابهار سرمایه‌گذاری کنند و بر اساس بخش دیگری از این تفاهم نامه، طرف هندی برای سرمایه‌گذاری ۱۱۰ میلیون دلاری در توسعه سایر فازهای بندر چابهار نیز اعلام آمادگی کرده است. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه این تفاهم نامه بین وزارت راه و شهرسازی ایران و وزارت حمل و نقل، کشتیرانی و بزرگراه‌های هند به امضا رسید، گفت: ما منتظر دریافت پیشنهاد فنی و اقتصادی طرف هندی بعد از امضای این تفاهم نامه هستیم تا بر اساس آن یک قرارداد عملیاتی را امضا و اجرایی کنیم.

آخوندی درباره ضمانت سرمایه‌گذاری هندی‌ها در طرح توسعه بندر چابهار نیز گفت: دولت هند سرمایه‌گذاری در بندر چابهار را به تصویب رسانده، بنابراین با دولت مصممی روبرو هستیم که مصوبه

سعیدنژاد در مراسم گرامیداشت روز معلم و بازدید از پروژه توسعه بندر چابهار عنوان کرد:

جایگاه فراسازمانی دانشگاه بین‌المللی چابهار



بود، در تشریح طرح توسعه بندر شهید بهشتی، ضمن قدردانی از دقت و نظارت سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و سیستم بانکی نسبت به طرح مهم و اساسی توسعه بندر چابهار، گفت: خوشبختانه با تغییر نگرش مسئولان به شرق کشور و با انجام مذاکرات با صندوق توسعه ملی، منابع مالی این طرح با کمترین وقفه و تشریفات قانونی به سازمان بنادر اختصاص می‌یابد. به گزارش روابط عمومی، معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه سازمان بنادر و دریانوردی به امر توسعه جنوب شرق کشور نگاه فرابنگاهی دارد، از تضمین سرمایه‌گذاری بخش‌های خصوصی در این منطقه از کشور خبر داد.

محمد سعیدنژاد با اشاره به اهمیت سوق الجیشی بندر چابهار از نظر ملی و جهانی، خاطر نشان کرد: بندر چابهار کانون ورودی کشور است و این سازمان ضمن نگاه فراسازمانی و فراملی به بندر چابهار، از حضور شرکت‌های معتبر جهانی در این بندر استقبال می‌کند.

دکتر صالح‌آبادی، مدیرعامل بانک توسعه صادرات کشور، نیز گفت: اهمیت توسعه بندر چابهار بر همگان روشن است و بانک توسعه صادرات برای بخش‌های توسعه‌ای وزیربناهی، صادرات و واردات کشور همکاری لازم را ارائه خواهد کرد.

دکتر صالح‌آبادی گفت: طبق فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر توسعه شرق کشور و اهمیت سواحل مکران، این بانک از پروژه‌ها و طرح‌های زیرساختی در این منطقه حمایت خواهد کرد.

همچنین مهندس داودی، رئیس امور زیربنایی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، اظهار داشت: دولت در برنامه ششم توجه زیادی به بخش‌های توسعه‌ای دارد. به همین منظور در مجمع تشخیص مصلحت نظام و سازمان مدیریت برنامه‌ریزی کشور توجه زیادی به تعادل بخشی توسعه‌ای شده است.

داودی اظهار امیدواری کرد: با توجه به اهداف تعیین شده برای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، مشکل تأمین منابع مالی با تشریح مساعی صندوق توسعه ملی و محوریت بانک توسعه صادرات حل شد.

آن نیروی مازاد یا بیکار وجود ندارد و بر همین اساس جوانان می‌توانند با انتخاب دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی و استفاده از توان تخصصی این مرکز علمی، خود را به بدنه صنعت دریانوردی ایران اسلامی متصل کنند.

گفتنی است در این مراسم مدیرعامل بانک توسعه صادرات، مدیرکل بنادر و کشتیرانی استان سیستان و بلوچستان، معاون استاندار و فرماندار شهرستان ویریه چابهار و اعضای هیات ریسه و هیات علمی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار نیز از دیگر شرکت‌کنندگان بودند.

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در شرق کشور تضمین می‌شود

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که با همراهی مدیرعامل بانک توسعه صادرات به چابهار سفر کرده

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: دانشگاه تخصصی دریانوردی و علوم دریایی چابهار از افتخارات و پتانسیل‌های بسیار قوی کشور در امر تربیت نیروی متخصص برای ناوگان تجاری کشتیرانی به شمار می‌آید به طوری که در ابعاد کلان کشور نیز نگاهی خاص و راهبردی به این دانشگاه صورت می‌گیرد.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، محمد سعیدنژاد در مراسم گرامیداشت روز معلم و آموزش و پژوهش در دانشگاه بین‌المللی دریانوردی و علوم دریایی چابهار افزود: صنعت دریانوردی و به ویژه افزایش طول و حجم کشتی‌های قاره‌پیما که هم‌اینک ساخت آنها در دنیا آغاز شده است؛ می‌طلبد رشته‌های علوم دریایی و ویژه دستیابی به دانش و فناوری روز برای عقب‌نماندن از تجارت جهانی در حوزه دریایی و اقیانوسی به طور جد در دستور کار قرار گیرد.

سعیدنژاد تصریح کرد: متأسفانه در یک مقطع زمانی تربیت نیرو برای ناوگان تجاری دریایی کشور متوقف شد که با پیگیری‌های دیگر دست‌اندرکاران، صنعت دریایی کشور بطور حتم در آینده شاهد جهش‌های خوبی در تربیت نیرو و هدایت صنعت دریانوردی کشور خواهیم بود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور خاطر نشان کرد: حضور چشمگیر دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار در رشد و اعتلای صنعت راهبردی دریانوردی نقشی مثال‌زدنی و رو به رشد است به طوری که این مرکز دانشگاهی توانسته با تزریق نیروهای متخصص، ایران اسلامی را به یکی از قطب‌های دریایی منطقه مبدل کند.

سعیدنژاد نقش و جایگاه دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار را به حدی مهم و کاربردی برشمرد که آن را یکی از بخش‌های فراسازمانی سازمان بنادر و دریانوردی کشور عنوان کرد و افزود: این سازمان با توجه به توانمندی‌های اساتید مجرب و ریاست‌پیکر و پرتوان این دانشگاه، اعلام می‌کند این آمادگی را دارد تا در تمامی زمینه‌ها با حمایت‌های کاربردی از پتانسیل بالای دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی در حوزه‌های مختلف بهره‌مند شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: با افتخار اعلام می‌کنیم صنعت دریانوردی تنها صنعتی است که در





قراردادهای مشارکت عمومی- خصوصی ابزار هم‌زبانی دولت و بخش خصوصی

فرید قادری

سخن‌ان وزیر راه و شهرسازی در نشست سوم اردیبهشت با حضور مدیران ارشد این وزارتخانه که در شماره ۲۱۹ بندر و دریا با عنوان «هم‌زبانی وزیر راه و شهرسازی با سرمایه‌گذاران بخش خصوصی؛ سرمایه‌گذار خواهان شناسایی ریسک‌های احتمالی در سرمایه‌گذاری است» منعکس شد. با توجه به نزدیکی ادبیات مورد استفاده وزیر با الزامات اجرای پروژه‌های زیربنایی در چارچوب قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی (Public Private Partnership) تلاش شد تا جنبه‌های بیشتری از نکات مطرح شده توسط ایشان با خوانندگان در میان گذاشته شود. نکته قابل توجه این‌که در حال حاضر ضرورت به کارگیری روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی برای اجرای پروژه‌های زیرساختی بیش از پیش مورد توجه دولت‌ها و موسسات و شرکت‌های بین‌المللی قرار گرفته و مقامات اجرایی و سیاست‌گذار کشورمان نیز بر اهمیت و کارکرد این نوع قراردادهای بیشتر از گذشته واقف شده‌اند.

عنوان	نکات مطرح شده از طرف وزیر راه و شهرسازی	توضیحات تکمیلی	مزایای اجرای پروژه‌ها در چارچوب قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی (PPP)
هزینه مبادله	در شرایط تحریم هزینه مبادلات بین‌المللی ۱۳ تا ۲۰ درصد بیشتر از سایر کشورها است که حدود ۶ تا ۱۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود. هزینه مبادله داخلی نیز عمدتاً به محیط کسب و کار عمومی و سیستم‌های مالی و کلان اقتصادی بر می‌گردد.	محیط کسب و کار نامساعد، قوانین دست و پاگیر، طولانی بودن زمان اجرای پروژه‌ها، نیروی انسانی ناکافی و ناکارآمد، کمبود یا نبود تجهیزات کافی و روزآمد، عدم پایبندی دولت به تعهدات قراردادی، ناکارآمد بودن نظام وثایق کشور و روابط وام‌دهنده و وام‌گیرنده می‌تواند از جمله مصادیق افزایش هزینه مبادله داخلی باشد.	بانک سرمایه‌گذاری اروپا در سال ۲۰۰۵ در اولین ارزیابی صورت گرفته از تفاوت هزینه مبادله بین پروژه‌های اجرا شده به روش متداول دولتی با پروژه‌های مشارکت عمومی خصوصی نتیجه گرفت که اختلاف هزینه تنها در موضوع تامین و تدارک کالا و خدمات ۱۰ درصد از کل ارزش پروژه (بدون در نظر گرفتن هزینه مذاکرات مکرر برای آیتم‌های مختلف در دوره اجرا) است.
در تنگنای بخش واقعی اقتصاد	پروژه‌های زیربنایی در بخش واقعی اقتصاد اجرا می‌شوند و از آنجا که در بخش واقعی در شرایط سختی به سر می‌بریم مسئولیت‌های دولت هم به مراتب بیشتر می‌شود.	تولید کالا و خدمات در بازار مبتنی بر عرضه و تقاضا با دشواری‌های جدی در حوزه‌های مختلف روبروست. افزایش سفته بازی مبتنی بر اقتصاد کاغذی عملاً بخش واقعی اقتصاد را بیش از پیش تحت تاثیر قرار می‌دهد.	به دلیل تمرکز این نوع پروژه‌ها بر تولید کالا و خدمات عمومی، بخش واقعی اقتصاد نه به صورت مقطعی بلکه در یک بازه زمانی بلندمدت تقویت خواهد شد.
قدرت اعتباری بانک‌ها	کاهش از ۳۵ درصد تولید ناخالص داخلی در سال ۸۵ به ۱۲ درصد در سال ۱۳۹۳	ورود بی سابقه بانک‌های کشور به فعالیت‌های بنگاه‌داری و همچنین تملک اموال غیرمنقول مانند زمین و ساختمان موجب کاهش شدید قدرت اعتباری بانک‌ها شده است.	اعتباردهی بانک‌ها به دلیل تمرکز بر تامین پروژه‌های بلندمدت زیربنایی بر بخش واقعی اقتصاد متمرکز خواهد شد و زمینه‌های سفته‌بازی تضعیف خواهد شد.

عنوان	نکات مطرح شده از طرف وزیر راه و شهرسازی	توضیحات تکمیلی	مزایای اجرای پروژه‌ها در چارچوب قراردادهای مشارکت عمومی-خصوصی (PPP)
بودجه عمرانی	بودجه ۵۰ هزار میلیارد تومانی در سال ۹۴. در حالی که در سال‌های گذشته عملاً بودجه در نظر گرفته شده به طور کامل تخصیص نیافته است. عدم وجود منابع کافی دولتی برای اجرای پروژه‌های عمرانی	بر اساس اطلاعات منتشر شده در گزارش‌های عملکرد سازمان مدیریت و برنامه ریزی در چند سال گذشته به طور متوسط حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد مشکلات اجرایی پروژه‌های عمرانی کشور ناشی از عدم امکان تعیین رقم مورد نیاز در بودجه‌های سالانه و همچنین عدم تخصیص بخش عمده‌ای از همان مبالغ در پایان هر سال مالی است.	ضرورت‌های توسعه‌ای کشور به ویژه در حوزه زیرساخت‌ها که عملاً با منابع دولتی امکان پذیر نبوده و نخواهد بود. فراهم نمودن امکان سرمایه‌گذاری مشترک دولت و بخش خصوصی این کاستی را تا حد زیادی رفع خواهد کرد.
درآمد مالیاتی	اتکای درآمد‌های مالیاتی به درآمد‌های نفتی به دلیل وابستگی درآمد شرکت‌های به عواید حاصل از فروش نفت	به دلیل نقش پررنگ دولت در اقتصاد کشور از طریق در تعریف و اجرای پروژه‌های زیربنایی، به تناسب افزایش کاهش درآمد‌های نفتی روند تعریف و اجرای پروژه‌های عمرانی نیز افزایش کاهش می‌یابد.	ورود سرمایه‌های بخش خصوصی به عرصه پروژه‌های عمرانی ملی بخش بزرگی از اقتصاد کشور را به حرکت در خواهد آورد. از این ره گذر درآمدها شرکت‌های مرتبط با اجرا و بهره‌برداری از این پروژه‌ها افزایش خواهد یافت و به تبع آن درآمد‌های مالیاتی دولت نیز افزایش خواهد یافت.
درک نیازهای سرمایه‌گذار و به رسمیت شناختن ریسک‌های سرمایه‌گذاری	تلاش برای ایجاد محیط کسب و کار مناسب و درک متقابل از نیازها و الزامات. ریسک‌های ناشی از رفتار دولت، منصف بودن و بی طرفی دولت مورد تردید بخش خصوصی است، تبلیغ یک سویه دستگاه‌ها	مفاهیم بنیادی مانند مشارکت، سرمایه‌گذاری، پیمانکاری، ریسک، سود، زمان اجرا و... می‌بایست از زاویه نگاه سرمایه‌گذار در دولت بررسی شود تا زمینه رسیدن به یک زمینه همکاری مستمر فراهم گردد. دولت می‌بایست از طریق ابزارهای قانونی، مقرراتی و سیاستی نشانه‌های ثبات در تصمیم‌گیری و اجرای سیاست‌ها را در کوتاه مدت و بلند مدت به سرمایه‌گذار منتقل کند. در عین حال ابزارهای مالی و اقتصادی برای پوشش تعهدات و ریسک‌های احتمالی ناشی از رفتار دولت تدارک گردد.	مفهوم "پیمانکاری" از مفهوم "سرمایه‌گذاری و مشارکت" باید به خوبی تفکیک شده و حقوق سرمایه‌گذار به عنوان شریک به طور به رسمیت شناخته می‌شود. ضمانت‌های اجرایی برای جبران نقض قراردادهای احتمالی دولت در نظر گرفته می‌شود. دستگاه‌های دولتی نمی‌توانند تنها جنبه‌های مثبت را ارائه کنند و می‌بایست در مقابل تمام تعهدات خود پایبند باشند.
نقش و جایگاه دولت	فرصت سرمایه‌گذاری فرصت توسعه ملی ایران است، دولت سیاست‌گذار باشد نه قیمت‌گذار، فراهم آورنده محیط متکی به بازار، اتکا به سرمایه‌گذار داخلی و تسهیل سرمایه‌گذار خارجی	دولت باید تصمیم بگیرد که در چه بازارهایی و تا چه اندازه در هر حوزه مایل و قادر به دخالت است. همچنین باید برآورد دقیقی از پیامدهای دخالت خود داشته باشد و ارزیابی کند که با توجه به جنبه‌های مختلف اقتصادی، توسعه‌ای، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی، فناوری، حقوقی و... دخالت او چه اندازه توجیه پذیر است. تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد که در این زمینه دیدگاه یکسانی وجود ندارد.	نه تنها جنبه مالی بلکه جنبه‌های توسعه‌ای، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی، فناوری، حقوقی هم به موازات در اولویت قرار می‌گیرند. به دلیل ماهیت بلند مدت بودن این نوع قراردادها چندین نسل از افراد یک کشور درگیر خواهند بود و بنا به ضرورت همه ابعاد به دقت بررسی می‌شود.
مبادلات بین‌المللی	توجه به رقابت، فناوری، توان مهندسی... مهم‌تر از تامین منابع مالی است.	بسیاری از دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ با صرف هزینه‌های بسیار زیاد تجارب گران‌بهای را در حوزه‌های مختلف تعریف، اجرا و بهره‌برداری از پروژه‌های زیربنایی به دست آورده‌اند که از طریق مبادلات بین‌المللی و با هزینه‌ای به مراتب کمتر از هزینه اولیه قابل دستیابی است.	علاوه بر تجربه شرکت‌ها و دولت‌ها، توجه به تجارب موسسات بین‌المللی مانند بانک توسعه اسلامی و بانک جهانی که به عنوان راهنمای عقد قرارداد موسسات و شرکت‌های خصوصی با دولت‌ها عمل می‌کنند نیز زمینه ساز موفقیت در اجرای این نوع پروژه‌ها خواهد بود.



کاهش قیمت نفت و تاثیر آن بر صنعت حمل و نقل

نیپهار هرواد کار

www.marineinsight.com

در وب سایت رسمی اوپک، این سازمان اینگونه معرفی شده است: اوپک یک سازمان میان دولتی دائمی است که دوازده کشور (الجزایر، آنگولا، اکوادور، ایران، عراق، کویت، لیبی، نیجریه، قطر، عربستان سعودی، امارات متحده عربی و ونزوئلا) در حال توسعه صادر کننده نفت عضو آن هستند. این سازمان سیاست‌های نفتی کشورهای عضو خود را هماهنگ نموده و یکپارچه می‌سازد و ثبات بازارهای نفتی را تضمین می‌نماید تا بتواند عرضه کارآمد، اقتصادی و منظم نفت به مشتریان، درآمد ثبات عرضه کنندگان و بازده مناسب و منصفانه برای سرمایه‌گذاران را میسر سازد. برای مثال، اگر اوپک تصمیم بگیرد تولید را افزایش دهد، قیمت نفت به مشتریان، درآمد ثبات عرضه کنندگان و بازده مناسب و منصفانه برای سرمایه‌گذاران را میسر سازد. اگر اوپک تصمیم بگیرد تولید را کاهش دهد، قیمت بالا خواهد رفت. اوپک چنان تاثیر شگرفی روی صنعت کشتی‌رانی دارد که آخرین گزارش منتشر شده توسط موسسه لویترز آن را سومین عامل مهم و تاثیرگذار بر صنعت حمل و نقل دریایی نام نهاده است.

نفت شیل (Shale Oil) یک کشف نسبتاً جدید است و از طریق فراکینگ استخراج می‌شود. منظور از فراکینگ ایجا شکاف در صخره‌های زیرزمینی از طریق تزریق مخلوطی از آب، مواد شیمیایی، شن و ماسه با فشار بسیار زیاد است. رونق شیل موجب شده است که ایالات متحده آمریکا، عربستان سعودی را پشت سر بگذارد. نفت شیل چنان پتانسیلی دارد که موجب شده آمریکا به بزرگترین تولیدکننده نفت تبدیل شود و از عربستان و روسیه پیشی بگیرد. البته نفت شیل یک نقطه ضعف دارد و آن هزینه بالای استخراج نفت شیل در مقایسه با نفت معمولی است. به عنوان مثال، استخراج یک بشکه نفت عربستان سعودی در حدود ۵ تا ۸ دلار هزینه دارد، اما استخراج یک بشکه شیل در حدود ۲۵ دلار هزینه دارد.

دلایل احتمالی کاهش قیمت نفت خام

هرچه در توان دارد انجام می‌دهد. از بین بردن بنیه اقتصاد ایران بهترین راه است که بدون درگیری نظامی نفوذ ایران در منطقه را کاهش داد. از سوی دیگر، پس از بحران اوکراین، کشور روسیه تحریم‌های اقتصادی سنگینی را متحمل شد. عربستان سعودی وضعیت فعلی روسیه را بهترین فرصت برای ضربه زدن به حریف تلقی نموده است. به همین دلیل عربستان که کنترل اوپک را در دست دارد به شدت با کاهش تولید که موجب افزایش قیمت نفت خام خواهد شد، مخالفت نمود. اکنون سوال این است که عربستان چگونه قیمت پایین نفت را برای خود ثابت نگاه خواهد داشت. هر چه باشد اقتصاد کشور عربستان نیز به طور کلی به درآمد

۱- جغرافیای سیاسی: روسیه و ایران دور قریب اصلی عربستان سعودی هستند. اقتصاد هر دو این کشورها تقریباً کاملاً به درآمد نفت وابسته است. در ماه‌های اخیر آمریکا و سایر کشورهای غربی از گرم شدن روابط خود با این کشور خبر دادند. نشانه بسیاری وجود دارد که نشان می‌دهد تحریم‌ها علیه ایران به زودی برداشته خواهد شد. عربستان سعودی در سال‌های اخیر شاهد نفوذ قابل توجه ایران در منطقه خلیج فارس بوده است. درگیری‌های داعش در منطقه، ایران را به یکی از بازیگران اصلی این منطقه تبدیل نموده است. عربستان سعودی برای خنثی نمودن نفوذ ایران و حفظ سلطه خود در منطقه،

ظرف یک سال گذشته، متوسط قیمت سوخت کشتی بیش از ۶۵۰ دلار تن بود. بدون شک، این به معنای صرفه جویی عظیم برای شرکت‌های کشتیرانی خواهد بود.

۲. افزایش نرخ حمل بار: شناورهایی که در سواحل فجیره منتظر دریافت سفارش بودند اکنون ناپدید شده‌اند. دیگر مثل قبل شاهد حرکت آرام شناورها نیستیم. با کاهش قیمت نفت، میزان محل بار افزایش یافته است. با کاهش قیمت نفت، صنعت کم رونق حمل و نقل نفتکشی ناگهان جان دوباره یافت. سرمایه‌گذاران، بورس بازان و تجار به شدت مشغول خرید و فروش نفت هستند. در ضمن، افزایش میزان جابه‌جایی بار موجب افزایش نرخ حمل بار شده است. اپراتورهای کشتی در حال حاضر حجم عظیم تقاضا مواجه هستند و به همین دلیل به تصمیم گیرندگان اصلی برای تعیین نرخ حمل بار تبدیل شده‌اند.

۳. تثبیت موقعیت: شرکت‌های کشتیرانی باید در حین بهبود ترانزنامه و سطح درآمد خود، بهره‌وری را نیز افزایش دهند. در جهان کشتیرانی، بهبود بهره‌وری با خرید شناورهای بیشتر و ارتقای ناوگان کشتیرانی حاصل می‌شود. درآمد بیشتر حاصل از قیمت سوخت و افزایش نرخ حمل بار، شرکت‌های کشتیرانی را قادر نموده است که بودجه قابل توجهی را صرف خرید شناورهای نو و دست دوم نمایند. در حال حاضر بازار خرید و فروش بسیار داغ است. شرکت موقعیت خود را برای اثرگذاری بیشتر و تثبیت موقعیت تنظیم نموده‌اند. با توجه به قیمت پایین سوخت و نرخ بالای حمل بار، شرکت یورو ناو نسبت به خرید کشتی‌های کانتینربر فوق بزرگ اقدام نموده و میزان سود خود را به بالاترین حد ممکن رسانده است.

به علاوه، این موضوع شرکت یورو ناو را به یکی از اپراتورهای برتر VLCC جهان تبدیل نموده است، در حالی که تا یک سال پیش کسی نامی از این شرکت نشنیده بود. به همین ترتیب، مرسک تانکرز به عنوان یک شرکت متخصص در حوزه محصولات نفتکش است و از نفت کثیف فرآورده‌های پاک و تمیز تولید می‌کند، موقعیت خود را تثبیت نموده است. در سال‌های آینده، این گونه تصمیم‌های استراتژیک که در یک بازار تمیز و سالم اتخاذ می‌گردند متضمن آینده‌ای خوب و امیدبخش خواهند بود. چندین اپراتور دیگر نظیر (تی کی، شل، فرونت‌لاین) نیز در تلاش هستند تا موقعیت خود را تثبیت نمایند و در این صنعت بزرگ برای خود جا باز کنند و موضع خود را تحکیم نمایند.

۴. احتمال افزایش تعداد نفتکش‌های ویژه انبارش: این موضوع در حال حاضر در جریان است. تجار بسیاری به اجاره نفتکش‌ها جهت انبارش بلندمدت ذخایر نفتی روی آورده‌اند. این گروه از تجار امیدوارند که قیمت نفت به زودی افزایش خواهند یافت و در نتیجه از نفتی که به قیمت پایین خریدند سود خواهند برد. اگر کسی در روی نفتکش کاری کند ممکن است به زودی ناچار شود به نفتکش‌های ویژه انبارش نفت ملحق شود، پس بهتر است برای توقف‌های طولانی و خسته کننده آماده باشد.

اینکه نفت را طلالی سیاه می‌نامند بی دلیل نیست. واضح است که نفت همچنان منبع اصلی سوخت و انرژی برای چند دهه آینده خواهد بود. بدون شک کاهش اخیر قیمت نفت یک پدیده کوتاه مدت است و به زودی شاهد افزایش ناگهانی قیمت نفت و بحث‌های مربوط به آن خواهیم بود. بهتر است تا آن زمان آرامش خود را حفظ کنیم و بیش از اندازه با اتومبیل یا شناورهای خود سفر نکنیم و در مصرف سوخت صرفه جویی کنیم.



نفت وابسته است.

البته، عربستان می‌تواند به راحتی این نرخ را برای چند سال آینده ثابت نگاه دارد. این کشور بیش از ۹ هزار میلیارد دلار از محل درآمد نفتی پسانداز دارد. وزیر نفت عربستان، علی النعیمی، اعلام کرد که کشور عربستان اجازه نمی‌دهد اوپک از میزان تولید خود بکاهد، حتی اگر قیمت نفت به زیر بشکهای ۲۰ دلار سقوط کند. همه این مسائل نشان می‌دهد که عربستان سعودی سعی دارد به قیمت زمین خوردن سایر فعالان بازی را به نفع خود به پایان برد.

۲- نفت شیل: همانطور که پیش‌تر ذکر شد، آمریکا بزرگترین تولیدکننده نفت شیل است. وسعت صخره‌های شیل در آمریکا پیش از هر کشور دیگری است. تا جایی که گفته می‌شود امکان دارد آمریکا در آینده نزدیک واردات نفت را متوقف نماید. البته، یک مشکل بزرگ برای تولید نفت شیل وجود دارد. استخراج نفت شیل یک فرآیند نسبتاً پیچیده است و به همین دلیل هزینه تولید نفت شیل از نفت معمولی خیلی بیشتر است. بنابراین فعالان عرصه نفت آمریکا ناچارند برای تامین سرمایه مورد نیاز برای استخراج نفت شیل از بانک‌ها وام بگیرند.

بانک‌ها نیز به خاطر ریسک ناشی از قیمت معمولی، در این رابطه احتیاط می‌کنند. چرا که اگر قیمت نفت خام کاهش یابد، وام دادن ریسک بیشتری برای بانک‌ها در پی خواهد داشت. در نتیجه، بانک‌ها اعطای وام را متوقف می‌نمایند و به این ترتیب تولید نفت شیل نیز با مشکل جدی مواجه می‌شود. عربستان سعودی سعی دارد پیش از آنکه نفت شیل به تهدیدی علیه برتری بازار سوخت آنها تبدیل شود، از رونق بازار نفت شیل بکاهد. عربستان سعی دارد سرمایه‌گذاران بازار نفت آمریکا که روی نفت شیل سرمایه‌گذاری کرده‌اند را تحت فشار قرار دهد.

۳- اقتصاد ضعیف: تقاضا برای نفت آنقدر نبوده است که پس از آغاز احیای اقتصادی جهان پیش‌بینی شده بود. پس از تغییرات دولت یونان، احیای اقتصادی اروپا هنوز با شک و شبهه همراه است. بعضی از کشورهای توسعه یافته به سوخت‌های پاک‌تر روی آوردند. اگرچه هیچ نشانی از کم شدن فعالیت نیروگاه‌های آسیا وجود ندارد، اما میزان مصرف نفت چین و هند به اندازه پیش‌بینی شده نیست. همه ذخیره‌کنندگان نفت از ترس شیوع مجدد بحران اقتصادی با احتیاط عمل می‌نمایند. همه این مسائل به عرضه مازاد بر نیاز در بازار نفت شده و کاهش قیمت نفت خام منجر شده‌اند.

تاثیر قیمت نفت

روی صنعت کشتیرانی / نفتکش‌ها

۱. قیمت سوخت: بیشترین پولی که صرف یک کشتی می‌شود به هزینه سوخت مربوط است. اگر یک شرکت کشتیرانی بتواند حتی فقط روزی دو تن در مصرف سوخت خود صرفه جویی کند، ترانزنامه آن به شدت تحت تاثیر خواهد گرفت. حال که قیمت سوخت بیش از ۵۰ درصد کاهش یافته، تصور کنید شرکت‌های کشتیرانی چقدر در هزینه‌های خود صرفه جویی خواهند کرد.

برای اینکه این موضوع را بهتر درک کنید، در ادامه فهرستی از قیمت سوخت در چهار بندر سوخت رسان برتر جهان در مورخ ۲ فوریه ۲۰۱۵ ارائه شده است.

بندر	۳۸۰ IFO
سنگاپور	۲۸۹
رتدام	۲۴۶
هوستون	۲۶۹
فجیره	۲۹۳

قیمتهای فوق بر اساس درجه ۳۸۰ IFO بوده و بر حسب دلار به ازای هر تن محاسبه شده است. مأخذ: Bunker World

طرح توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین



ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر بوشهر سالانه ۴۳۰ هزار کانتینر TEU است که با ساخت پایانه ۵۰۰ هزار TEU کانتینر در جزیره نگین بوشهر تا حدود یک میلیون TEU افزایش می یابد.

با طرح توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین، از بن بست همیشگی بندر بوشهر رها شده و محدودیت دسترسی پسرانهای را که عاملی برای استفاده نابهینه از ظرفیت های دریایی قابل توجه این بندر است، برطرف می شود.

در مجتمع بندری جزیره نگین بوشهر بخش خصوصی سرمایه گذاری می کند، بخش خصوصی در احداث زیر بناها، روبناها و تامین تجهیزات سرمایه گذاری می کند و به عنوان یک الگوی سرمایه گذاری جدید، برای اولین بار در بندر تجاری کشور، همه روبناها و تجهیزات پایانه کانتینری بندر بوشهر با همکاری بخش خصوصی احداث و تامین می شود.

حمل و نقل کانتینری در حوزه دریا مشتریان زیادی دارد، به خاطر تمایلی که مشتریان و صاحبان کالا به حمل و نقل کانتینری دارند، تلاش شده است تا در مجتمع بندری جزیره نگین بوشهر، یک پایانه کانتینری مدرن، با تمام تسهیلات و امکانات مورد نیاز احداث شود.

در پسران این مجتمع؛ لجستیک پارک و صنایع ارزش افزوده ایجاد شده که با اجرای طرح یاد شده بندر بوشهر به یک بندر نسل سوم ارتقا یافته به گونه ای که بندر بوشهر صرفاً محلی برای تخلیه و بارگیری کالا نباشد.

احداث پایانه واردات، صادرات و ترانزیت مواد فله مایع دیگر از طرح های توسعه ای در بندر بوشهر است. اولویت مهم دیگر افزایش بهره وری عملیات بندری در پایانه های فعلی بندر بوشهر است تا رقابت پذیری بندر بوشهر را ارتقا داده و رضایت مشتریان را بیش از پیش جلب کنیم.

بندر بوشهر نقش مهم و تاثیر گذاری در حمل و نقل دریایی کشور دارد که ۴۹ درصد جابجایی کالای دریایی در بندر بوشهر انجام می شود.



سپهرنگین



دی ماه سال ۱۳۹۳ این طرح توسعه به فرمان ریاست محترم جمهور در جزیره نگین آغاز گردیده است.

طرح توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین شامل ایجاد پایانه کانتینری به ارزش ۲ هزار و ۸۰۰ میلیارد ریال، پایانه مواد فله مایع به ارزش ۵۰۰ میلیارد ریال، پایانه چند منظوره به ارزش ۲۰۰۰ میلیارد ریال و در مجموع ۵ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری می باشد.

با بهره گیری از مجتمع بندری نگین ظرفیت بندر بوشهر به بیش از دو برابر افزایش پیدا می کند و این امر تحولی عظیم را در استان بوشهر رقم خواهد زد.

بوشهر - انتهای بزرگراه طالقانی - برج بندر

تلفن: ۰۷۷ - ۳۳۳۲۸۰۵۱

فکس: ۰۷۷ - ۳۳۳۲۰۰۷۲



شرکت ملی نفت ایران



سازمان پناهندگان دریایی

بیست و سومین

همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور

برنامه های توسعه کشور و اقتصاد مقاومتی در حوزه دریا

23rd Conference on Coordination of Iranian Maritime Organizations

The development plans of the country and economy of resistance in maritime industry



۲ و ۵ خرداد ماه ۱۳۹۴

محمود آباد



مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران خبر داد:

سیاست‌های اقتصاد مقاومتی محور اصلی بیست و سومین همایش ارگان‌های دریایی

بندر و دریا: بیست و سومین همایش ارگان‌های دریایی در راستای اقتصاد مقاومتی و در چهار محور با تأکید بر سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و نقش سرمایه انسانی در سند حمل و نقل دریایی برگزار می‌شود.
مدیر عامل شرکت ملی نفتکش در ادامه اظهار داشت: بیست و سومین همایش ارگان‌های دریایی با شعار «برنامه‌های توسعه کشور و اقتصاد مقاومتی در حوزه دریا» روزهای چهارم و پنجم خرداد امسال به میزبانی شرکت ملی نفتکش برگزار می‌شود.

علی اکبر صفایی ادامه داد: این همایش در راستای فرمایشات مقام معظم رهبری در خصوص اقتصاد مقاومتی در چهار محور «ایمنی و محیط زیست دریایی، الزامات و بسترهای مورد نیاز در اقتصاد مقاومتی»، «الزامات ناوگان تجاری، صیادی و مسافری در بسترهای توسعه و اقتصادی مقاومتی»، «نقش بنادر، لجستیک بندری و زنجیره تأمین در توسعه دریامحور با تأکید بر سیاست‌های اقتصاد مقاومتی» و «نقش سرمایه انسانی در صنعت حمل و نقل دریایی با تأکید بر سیاست‌های اقتصاد مقاومتی» برگزار می‌شود. این همایش روز ۵ خرداد با صدور قطعنامه‌ای به کار خود پایان می‌دهد.

مدیر عامل شرکت ملی نفتکش در ادامه با اشاره به اینکه سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳، سال خوبی برای حمل و نقل دریایی کشور نبوده گفت: هم اکنون در بخش‌های مختلف وضعیت متفاوت است، پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که در سال ۲۰۱۵، رشد ناخالص داخلی ۳٫۵٪ و در سال بعد از آن ۳٫۷٪ درصد خواهد بود که این عدد در مقایسه با سال گذشته میلادی رشد داشته است، کشورهای آمریکا و اروپایی و هند در این رشد اقتصادی جلو رفته‌اند اما چین با کاهش رشد نرخ اقتصادی روبرو بوده است.

وی درباره تحریم شرکت ملی نفتکش گفت: یکی از دلایلی که باعث شد این شرکت تحریم شود به خاطر دولتی بودن آن بود. ما بر اساس مدارک و مستنداتی که به دادگاه عمومی اروپا ارائه دادیم این شرکت به نوعی از لیست تحریم خارج شد به طوری که در سال ۲۰۱۴ اعلام شد که شرکت ملی نفتکش ملی نیست و خصوصی است. وی همچنین با بیان اینکه شرکت ملی نفتکش از تحریم خسارت‌های بسیار زیادی دیده است، بیان کرد: اما با تلاش همه‌جانبه توانستیم بر مشکلات فائق شویم و از شرایط زیانده عبور کنیم.

وی با اشاره به انتظار بخش‌های حمل و نقل دریایی برای دوران پس از تحریم تصریح کرد: در این راستا مواردی که باید در توافقنامه در بخش حمل و نقل دریایی ذکر شود کاملاً مشخص و شفاف است. این موارد احصا شده و دربرگیرنده رفع تمام تحریم‌هاست که آن را در قالب یک پاراگراف در اختیار مسئولان قرار دادیم تا به این ترتیب به شکلی در توافقنامه قرار گیرد تا حمل و نقل دریایی از تحریم‌های اروپایی و آمریکایی خارج شود.

نگاهی به تاریخچه برگزاری همایش‌های هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در ۲۳ دوره گذشته

برگزاری نشست‌ها و همایش‌ها همیشه با شعارهایی در ارتباط با صنعت دریایی آغاز و در نهایت به قطعنامه‌ای در ارتباط با همان شعارهای آغازین نشست مزمین می‌شود. از نشست آغازین این گردهمایی‌ها تا این روزها که ارگان‌های دریایی کشور برای نشست بیست و سوم آماده می‌شوند، در نگاهی گذرا به اهداف تمامی این گردهمایی‌ها چیزی که بیش از پیش به چشم می‌آید (توسعه دریا محور) است که به‌عنوان رکن اصلی اهداف مورد نظر آنها تعیین شده است. در نگاهی کلی‌نگر، این‌گونه تداعی می‌شود که بر نامه‌های توسعه کشور بدون بهره‌گیری از مواهب خدادادی آب‌های سرزمینی، راهی جز به بی‌راهه رفتن نیست. تمامی شعارهای همایش‌ها بر نقش کلیدی و محوری دو آبراه استراتژیک خلیج همیشه فارس و گوه‌ر خزر تاکید دارند و در همایش فرارو که به شعار "اقتصاد مقاومتی" مزمین است، اقتصاد دریا محور به‌عنوان راه چاره اساسی در اقتصاد مقاومتی مطرح شده است.

نگاهی به برنامه‌های پیشنهادی توسعه کشور در برهه‌های مختلف زمانی و در دولت‌های پیشین تمامی آن‌ها تداعی‌کننده نقش اساسی اقتصادی است که دریا به‌عنوان محور و چرخ اصلی گردونه آن محسوب شده است.

هفت استان کشور در نوار ساحلی دو آبراه سوق الجیشی قرار گرفته‌اند و صادرات انرژی و نفت که بخش عظیمی از اقتصاد ما به آن وابسته است از طریق این دو آبراه به بازارهای مصرف می‌روند. اهل فن بر این نکته واقف‌اند که دریا و اقتصاد آن با زندگی ایران و ایرانی عجین است. لذا نقش محوری آن در توسعه کشور به‌عنوان بازیگر اصلی اقتصاد و امنیت ملی نقشی حساس است که نادیده گرفتن آن یعنی نفی تمامی ارزش‌های اقتصادی و امنیتی کشور.

و امروز با شعار اقتصاد مقاومتی برای نشستی آماده می‌شویم که مقاومت در برابر تحریم‌های غیرعقلانی استکبار جهانی که صنعت دریایی کشور را نشانه رفته با این شعار و عمل به راهکارهای برگرفته از آن چون سدی خواهد شد بر امواج ناخواسته زیاده‌خواهی‌های استکبار جهانی. امید که دست‌آورد این نشست و بازتاب راه کارهای برگرفته از اندیشه تئوریسین‌ها و خبرگان، مجالی فراهم آورد تا موجبات بهره‌گیری هرچه بیش‌تر از مواهب دریاهای سرزمینی را فراهم آورد.

تاریخچه برگزاری همایش‌های هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور طی ۲۳ دوره

دوره همایش	عنوان یا شعار همایش	دستگاه میزبان	زمان برگزاری	مکان برگزاری
اول	اثرات مناطق تجاری بر اقتصاد کشور	منطقه آزاد کیش	بهمن ۱۳۶۸	جزیره کیش
دوم	تلاش برای حل مسائل مشترک ارگان‌های دریایی کشور	شرکت ملی نفت ایران	خردادماه ۱۳۶۹	جزیره خارک
سوم	هماهنگی و برنامه‌ریزی جهت توسعه امور دریایی	شرکت سهامی شیلات ایران	خردادماه ۱۳۷۰	زیبا کنار
چهارم	مشکلات حمل و نقل دریایی در دهه ۷۰	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	اردیبهشت ماه ۱۳۷۲	دریای خزر
پنجم	بررسی زمینه‌های همکاری در ارتباط با دریای خزر	نیروی دریایی ارتش ج.ا.ا و سازمان بنادر	اردیبهشت ماه ۱۳۷۳	رشت
ششم	همکاری بخش خصوصی و دولتی در فعالیت‌های دریایی	شرکت کشتیرانی بنیاد مستضعفان و جانبازان	اردیبهشت ماه ۱۳۷۴	رامسر
هفتم	کنگره مشترک ارگان‌های دریایی و مراکز تحقیقاتی عالی کشور	دانشگاه تربیت معلم و انجمن علوم و فنون دریایی	اردیبهشت ماه ۱۳۷۵	نور
هشتم	نقش صنایع دریایی در صنعت دریایی	شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا)	تیرماه ۱۳۷۶	نکا
نهم	توسعه اقتصادی-سیاسی در پهنه دریاها در سایه هماهنگی و همکاری	سازمان بنادر و کشتیرانی	خرداد ماه ۱۳۷۹	کلارآباد مازندران
دهم	چشم انداز توسعه امور دریایی در دهه ۸۰	شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	اردیبهشت ماه ۱۳۸۰	جزیره کیش
یازدهم	فرهنگ دریایی و نقش دریانوردان در توسعه اقتصادی و اقتدار ملی	دانشگاه صنعت نفت	خردادماه ۱۳۸۱	محمودآباد
دوازدهم	توسعه حمل و نقل دریایی، رقابت و تضمین منافع ملی	شرکت کشتیرانی بنیاد مستضعفان و جانبازان	خرداد ماه ۱۳۸۲	رامسر
سیزدهم	برنامه‌ها و فعالیت‌های راهبردی توسعه دریایی در برنامه چهارم	سازمان شیلات ایران	مرداد ماه ۱۳۸۴	رامسر
چهاردهم	ارتقای مدیریت هماهنگ حمل و نقل دریایی و چشم‌انداز توسعه ۳۰ ساله	شرکت ملی نفتکش ایران	اردیبهشت ماه ۱۳۸۵	محمودآباد
پانزدهم	توسعه صنعت دریانوردی در خلیج فارس و دریانوردی عمان: چالش‌ها و راهکارها	شرکت کشتیرانی والفجر	اردیبهشت ماه ۱۳۸۶	بندرعباس
شانزدهم	توسعه منابع انسانی در صنعت دریانوردی کشور	دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار	اردیبهشت ماه ۱۳۸۷	چابهار
هفدهم	توسعه دریا محور	شرکت تایدواتر خاورمیانه	اردیبهشت ماه ۱۳۸۸	زیباکنار
هجدهم	ثروت انسانی احیاگر نقش محوری ایران در منطقه	شرکت نفت فلات قاره	اردیبهشت ماه ۱۳۸۹	جزیره کیش
نوزدهم	ایمنی، امنیت و حفاظت محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریا محور	سازمان حفاظت از محیط زیست	اردیبهشت ماه ۱۳۹۰	رامسر
بیستم	دریانوردی جهان پس از یکصد سال، ایران، حال و آینده	سازمان بنادر دریانوردی	اردیبهشت ماه ۱۳۹۱	جزیره کیش
بیست و یکم	توسعه پایدار، نقش ارگان‌های دریایی	شرکت کشتیرانی دریای خزر	اردیبهشت ماه ۱۳۹۲	رامسر
بیست و دوم	نقش اجرای موثر مقررات و آموزش در توسعه دریا محور	موسسه اقیانوس شناسی	تیر ماه ۱۳۹۳	تهران
بیست و سوم	سیاست اقتصاد مقاومتی در توسعه دریا محور	شرکت ملی نفتکش	خردادماه ۱۳۹۴	محمودآباد

برگزاری همایش‌های ارگان‌های دریایی بر اساس محور قطع‌نامه‌های صادره طی دوره (۱۳۶۸-۱۳۹۳)

سهم محورها (%)	۱۴	۶۸	۴۱	۷۳	۴۵	۹	۱۸	۱۴	۵۹	۶۴	۷۳	۳۲	۴۵	۲۷
قطعه‌نامه همایش ۲۲	*								*	*				
قطعه‌نامه همایش ۲۱	*	*		*					*			*		
قطعه‌نامه همایش ۲۰		*		*				*	*	*	*	*	*	*
قطعه‌نامه همایش ۱۹		*		*			*	*	*	*	*		*	*
قطعه‌نامه همایش ۱۸		*		*	*				*	*	*		*	
قطعه‌نامه همایش ۱۷		*		*	*				*	*	*		*	
قطعه‌نامه همایش ۱۶		*		*	*		*		*	*	*		*	
قطعه‌نامه همایش ۱۵		*	*	*					*		*	*		
قطعه‌نامه همایش ۱۴		*	*	*	*				*		*	*	*	
قطعه‌نامه همایش ۱۳		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۱۲		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۱۱		*	*	*	*				*		*		*	*
قطعه‌نامه همایش ۱۰		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۹		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۸		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۷		*	*	*	*				*		*		*	*
قطعه‌نامه همایش ۶		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۵		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۴		*	*	*	*				*		*		*	*
قطعه‌نامه همایش ۳		*	*	*	*				*		*		*	
قطعه‌نامه همایش ۲		*	*	*	*		*	*	*		*		*	*
قطعه‌نامه همایش ۱	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
محورهای قطع‌نامه صادره	گردشگری و مسافرت‌های دریایی	تسهیل در قوانین و مقررات گمرکی	شیلات و صیادی	توسعه ناوگان	سرمایه‌گذاری	مناطق آزاد ویژه	توسعه لجستیک	دزدی دریایی	منابع انسانی	آموزش	محیط زیست	ایمنی	بانک نوام تسهیلات مالی	بیمه
ردیف	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴



گفت‌وگو با علیرضا ساطعی
رئیس کمیته علمی
بیست و سومین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی

خانواده دریایی ایران زیر یک سقف

پرسش: وجه تمایز همایش امسال نسبت به سال‌های قبل چیست؟

ساطعی: این همایش در طول ۲۳ سال گذشته، روند روبه‌رشدی داشته است. هر سال موضوعات متنوعی در حوزه دریا وجود دارد، قوانین و مقررات جدید، کنوانسیون‌های جدید، موضوعات اقتصادی، بنابراین هر سال مسائل خاص خودش را دارد و همه این همایش‌ها هم در پایان منجر به قطعنامه‌ای می‌شود که هرچند شاید این قطعنامه‌ها در سال‌های اول صرفاً به عنوان بیانیه‌ای به مقامات و مسوولان ذی‌ربط بوده، اما در دوره‌های بعد مکانیزمی برای پی‌گیری پیدا کرده است و این همان نشانه‌ای است که می‌گوییم این همایش رشد کرده است.

پرسش: جناب عالی به محتوای این همایش پرداختید، اگر امکان دارد بیش‌تر درباره نحوه اجرا و برنامه‌های این همایش توضیح دهید.

ساطعی: فکر می‌کنم شعار محوری همایش، یکی از وجوه تمایز این همایش باشد. این همایش دو موضوع محوری را به عنوان تم همایش دنبال می‌کند، که این شعار محوری آن را از همایش‌های پیش متمایز کرده است. اهمیت شعاری که برای این همایش انتخاب شده است باید مدنظر باشد: اقتصاد مقاومتی، برنامه‌های توسعه کشور و بحث در حوزه دریا بیش از یک سال از ابلاغ سیاست اقتصاد مقاومتی می‌گذرد. مطالبه‌ای که مقام معظم رهبری از همه دست‌اندرکاران و برنامه‌ریزان و مسوولان اجرایی کشور دارد. کسانی که در اجرا مسوولیت دارند باید برای پیاده کردن این سیاست‌ها برنامه‌ریزی کنند و این سیاست‌ها را در قالب برنامه‌های اجرایی بیاورند. سال گذشته به دلیل این که همایش از قبل برنامه‌ریزی شده بود، فرصتی نبود که به این موضوع پرداخته

بیست و سومین دوره همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، امسال قرار است سوم و چهارم خرداد ماه در محمودآباد به میزبانی شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شود. همایشی کم‌نظیر که توان مندی کافی برای گردهمایی نمایندگان از تمامی ارگان‌های دریایی ایران در زیر یک سقف را دارد. شعار امسال این همایش «برنامه‌های توسعه کشور و اقتصاد مقاومتی در حوزه دریا» است. ماهنامه «بندر و دریا»، با علیرضا ساطعی، عضو هیات مدیره شرکت ملی نفتکش ایران و رئیس کمیته علمی این همایش به گفت‌وگو نشست است.

پرسش: بیش از دو دهه از برگزاری مداوم همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی می‌گذرد، با توجه به این که شما از نخستین دوره‌های این همایش در آن حضور داشته‌اید، درباره اهمیت و ضرورت برگزاری آن برای ما توضیح دهید.

ساطعی: بله، این بیست و سومین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی است و همان‌طور که گفتید تداوم آن نشان‌دهنده ضرورتی است که این همایش براساس آن شکل گرفته است. ارگان‌های متعددی در سطوح مختلف تاثیرگذاری در ارتباط با دریا در این همایش حضور پیدا می‌کنند. بیش از دو دهه پیش، تصمیم بر این شد که برای گردهمایی ارگان‌هایی که در حوزه دریایی فعالیت می‌کنند، تشکلی شکل بگیرد و درباره موضوعات روز با هم هم‌فکری کنند تا خاستگاه‌ها، نیازها و خواسته‌هایشان را با هم مطرح کنند. به‌نظر من ضرورت آن قدر بوده است که این مهم، در طول دو دهه استمرار پیدا کرده است و اشتیاقی که ارگان‌های دریایی برای حضور در این همایش دارند، در کنار موضوعاتی که در آن جا مطرح می‌شود، فرصتی برای نشست و گفت‌وگو درباره مسائل و موضوعات روز را بین بخش خصوصی و دولتی، دولتی‌ها با هم فراهم می‌شود که این ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

”

اشتیاقی که ارگان‌های دریایی برای حضور در این همایش دارند، در کنار موضوعاتی که در آن جا مطرح می‌شود، فرصتی برای نشست و گفت‌وگو درباره مسائل و موضوعات روز را بین بخش خصوصی و دولتی، دولتی‌ها با هم فراهم می‌شود...

شود. اما امسال این فرصت کافی وجود داشت. فرصتی که بعد از یک سال و اندکی جامعه دریایی کشور هم نسبت به این موضوع بررسی داشته باشند، موقعیت خودشان را مشخص کنند و برنامه‌هایی که در راستای اجرای این سیاست‌ها دارند را مطرح کنند. از سویی دیگر امسال، سال تدوین برنامه ششم توسعه کشور است. این طور پیش بینی می‌شد که تا پیش از همایش قسمت عمده‌ای از تدوین این برنامه انجام شده باشد، به همین دلیل هم شاید در همایش پیش‌تر موضوعات ارائه شده در این برنامه، بررسی و عنوان شود. اما به دلیل این که ابلاغ سیاست‌های کلی برنامه ششم در تشخیص مصلحت تا حدودی زمان‌بر بود، تازه امروز در اخبار (۱۳ اردیبهشت) مطرح شد که به زودی این سیاست‌ها به دولت می‌آید و از طریق دولت به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ می‌شود. طبیعتاً فرصت خوبی برای همایش است که نسبت به این موضوع بحث و تبادل نظر صورت بگیرد. طبیعتاً بخش خصوصی و دست‌اندرکاران موضوعات حمل و نقل دریایی بحث‌هایی در این زمینه دارند که باید مسوولانی که مرجع دریایی کشور هستند و هم‌چنین سازمان بنادر و دریانوردی که متولی تدوین برنامه ششم است، به این موضوعات توجه کند. بنابراین وجه تمایزی را از نظر محتوایی نسبت به دوره‌های قبل شاهد خواهیم بود.

سازمان: فرایند انتخاب شعار چگونه بوده است؟

ساطعی: پیش از پاسخ شما باید یادآوری کنم که امسال (۱۳۹۴) شعار «هم‌دلی، هم‌زبانی، دولت و ملت» توسط مقام معظم رهبری اعلام شده است. این همایش یکی از ظرف‌هایی است که می‌تواند به خوبی به این شعار بپردازد. در جمع این همایش هم دولتی‌ها هستند، هم بخش خصوصی و متخصصان. این همایش درست همان محلی است که می‌تواند بحث هم‌زبانی دولت و ملت شکل بگیرد و تجلی پیدا کند. قطعاً سایه این شعار به صورت کلان، روی همایش خواهد بود و انتظار می‌رود گفت‌وگو بین بخش خصوصی و بخش دولتی برای پیاده کردن سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و تدوین برنامه ششم توسعه به خوبی شکل بگیرد. ما امیدواریم این همایش فرصتی برای بخش خصوصی باشد تا به راحتی بتواند خواسته‌هایش را حول موضوعاتی که در دستور کار همایش است مطرح کند و در ادامه ارتباط بین بخش‌های خصوصی با سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی در راستای سیاست و شعار امسال تقویت شود.

سازمان: در انتخاب این شعار چه افراد یا گروه‌هایی حضور داشتند؟

ساطعی: در بهمن ماه ۱۳۹۳ این موضوع در جلسه قبلی سران ارگان‌های دریایی که در شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شده بود، مطرح شد. بحث و گفت‌وگو شد و نظر جمعی بر این بود که این دو موضوع برای محورهای همایش در نظر گرفته شوند و شعار هم بر همین اساس تدوین شود. البته درباره عنوان دقیق، جلسه‌ای متعاقب در کمیته علمی دبیرخانه تشکیل شد و عنوان دقیق این شعار با نظر مساعد سران تصویب و اعلام شد.

سازمان: در نحوه برنامه‌ریزی و اجرا، این همایش چه تمایزی با دوره‌های گذشته دارد؟

ساطعی: در این دوره با توجه به این که بحث‌های کاربردی مد نظر برگزارکنندگان بود، با هماهنگی که از طریق دبیرخانه انجام دادیم، نوع ارائه مقالات و اطلاعات را تغییر دادیم و به سمتی بردیم که به جای این که اعلام عمومی برای مقاله‌نویسی باشد و مقاله‌های برتر در همایش ارائه شوند، موضوعات را به سمت مسوولان مرتبط با این موضوعات بردیم تا آن‌ها از دیدگاه کلان صحبت کنند.

سازمان: یعنی سخنرانی‌ها در قالب کارگاه یا پانل برگزار خواهد شد؟

ساطعی: بله. در همایش امسال مشابه سال‌های قبل، چهار پانل تخصصی داریم. کارگروه‌هایی برای هر پانل تشکیل شده است. اعضای این کارگروه‌ها از ارگان‌هایی هستند که در ارتباط با آن پانل ذی‌ربط و ذی‌نفع هستند. نمایندگان این نهادها روی موضوعات این پانل بحث می‌کنند و با در نظر گرفتن شعار همایش که اقتصاد مقاومتی است و برنامه‌های توسعه با هم هم‌فکری می‌کنند. نهایتاً در همایش نماینده‌ای از این کارگروه در پانل، نتیجه مذاکرات و تعاملات این کارگروه را ارائه می‌دهد. چالش‌ها، خواسته‌ها، پیشنهادات درباره بحث‌های اجرایی و برنامه ششم از سوی ذی‌نفعان در پانل طرح موضوع می‌شود.

سازمان: آیا این پانل‌ها به صورت تعاملی برگزار خواهد شد و زمانی هم برای پرسش و پاسخ درباره موضوعات اختصاص داده شده است تا بخش خصوصی و نهادهای کوچک‌تر هم فرصتی برای ارائه نظرات‌شان داشته باشند؟

ساطعی: حتماً. در بحث‌های اجرایی دست‌اندرکاران طرح موضوع می‌کنند. هم‌چنین هر پانل یک سخنران کلیدی دارد که طبیعتاً از مسوولان تراز اول مرتبط با آن موضوع است که قطعاً در راستای شعار همایش طرح موضوع خواهد کرد و مطالب مهمی را در قالب راهبردی و کلان طرح می‌کند.

یعنی پس از این که سخنران کلیدی موضوعات راهبردی و کلان را در آن حوزه طرح کرد و دوستانی که در کارگروه‌ها کار کرده‌اند، موضوعات اجرایی را در یک سطح پایین‌تر طرح موضوع خواهند کرد. بنابراین به موضوعات پانل از دو زاویه نگاه شده است: نگاه راهبردی و نگاه اجرایی و کاربردی افرادی برای حضور در پانل انتخاب شده‌اند که صاحب‌نظر حوزه تخصصی‌شان هستند.

در پاسخ به سوال شما هم باید بگویم که ما به توافق رسیدیم تا نیم ساعت فرصت آزاد برای بحث و گفت‌وگوی شرکت‌کنندگان در نظر بگیریم تا به نحوی این بحث و گفت‌وگو منجر به جمع‌بندی شود که خروجی‌های آن قابل استفاده در بحث‌های اجرایی تدوین برنامه ششم و هم‌چنین پیاده‌سازی سیاست کلان اقتصاد مقاومتی باشد.

سازمان: می‌خواهم کمی به عقب برگردیم؛ شعار همایش، شاید اکثریت جامعه دریایی انتظار داشتند که تم همایش امسال یا قرابتی با شعار IMO داشته باشد که در حوزه آموزش و مهارت‌های دریانوردی است یا به مباحث روز و برداشته شدن تحریم‌ها و فضای جدید پیش‌رو بپردازد، اما این اتفاق نیفتاد. حالا انتظار می‌رود که شعار اصلی همایش، گوشه چشمی هم به



موضوع اقتصاد مقاومتی بحثی نیست که مربوط به شرایط تحریمی باشد. روح کلی سیاست‌هایی که ما باید متکی به خود باشیم، توان‌مندی داخل کشور را بالا ببریم، پتانسیل‌های داخلی را به خوبی پشناسیم و برای ارتقای آن قدم‌های محکمی برداریم.



در حال حاضر هم متخصصانی در کشور داریم که در عرصه بین‌المللی صاحب‌نظر هستند و نظرات‌شان در ارتباط با آموزش‌های دریایی در دنیا تاثیرگذار است.

این موضوع روز اقتصاد کشور داشته باشد. چطور شد که از این موضوع چشم‌پوشی کردید و آیا ممکن است در پل‌ها این جای خالی پر شود، یا خیر؟

ساطعی: از شعار IMO چشم‌پوشی نشد؛ همان‌طور که می‌دانید عموماً در روز جهانی دریانوردی به این شعار پرداخته خواهد شد. ضمن این که در همایش یک پل نیروی انسانی و آموزش داریم. در آن جا صاحب‌نظران آموزش دریایی کشور حضور دارند و این موضوعات بحث می‌شود.

در باره بحث تحریم‌ها و احتمال برداشته شدن آن هم باید بگویم که موضوع اقتصاد مقاومتی بحثی نیست که مربوط به شرایط تحریمی باشد. روح کلی سیاست‌هایی که ابلاغ شده، می‌گوید که ما باید متکی به خود باشیم، توان‌مندی داخل کشور را بالا ببریم، پتانسیل‌های داخلی را به خوبی بشناسیم و برای ارتقای آن قدم‌های محکمی برداریم. معنایش این نیست که اگر تحریم کنار برود، ما اقتصاد مقاومتی نخواهیم داشت.

پوریا: می‌خواهم بدانم آیا جایی را برای پرداختن به فرصت‌های پس از تحریم هم در نظر گرفته‌اید؟

ساطعی: قطعاً. برگردیم به بحث نیروی انسانی. شما می‌دانید که ایران یکی از کشورهای است که در بحث آموزش‌های دریایی در دنیا صاحب‌نظر است و در بحث بازنگری کنوانسیون STCW ایران نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای داشت.

در حال حاضر هم متخصصانی در کشور داریم که در عرصه بین‌المللی صاحب‌نظر هستند و نظرات‌شان در ارتباط با آموزش‌های دریایی در دنیا تاثیرگذار است. بنابراین با توجه به پتانسیلی که در داخل کشور داریم، قاعدتاً موضوعی نیست که مغفول بماند و به آن توجه نشود. ما دو شرکت بزرگ کشتیرانی داریم. شرکت‌های کوچک خصوصی دریایی داریم و کشوری هستیم که دریایی محسوب می‌شویم. بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل داریم و از شمال و جنوب با دریا در ارتباط هستیم. دریا در کشور مورد توجه و حایز اهمیت است و طبیعی است که سرمایه‌انسانی هم مورد توجه باشد. در سیاست اقتصاد مقاومتی بر سرمایه‌انسانی تاکید شده است و یکی از پارامترهای مهم در سیاست‌های اقتصاد مقاومتی توجه به سرمایه‌انسانی است. پس ما هم برای تامین شرکت‌های کشتیرانی خودمان و هم در موضوعات فراساحل می‌دانیم که نیروی انسانی باید آموزش ببیند، باید مسوولیت‌ها را قبول کند، قطعاً این موضوعات در این همایش مورد توجه خواهد بود.

پوریا: باز هم می‌خواهم درباره موضوع تحریم‌ها از شما پرسش کنم. فرصتی ایجاد شده است که نهادهای دریایی چه خصوصی و چه دولتی دور هم جمع شده‌اند. این نیاز احساس می‌شود که با توجه به موضوع روز به بحث تحریم‌ها هم پرداخته شود. تصمیم دبیرخانه درباره این موضوع چیست؟

ساطعی: علاوه بر اقتصاد کلان، در تحریم‌ها سه موضوع اصلی مدنظر بود تا کشور از نظر اقتصادی مورد آسیب قرار بگیرد و در مقابل خواسته‌های بیگانگان تسلیم شود مسائل بانکی، مسائل نفتی و موضوعات مربوط به حمل و نقل دریایی. این سه موضوع بیش‌ترین

حجم تحریم‌ها را تحمل کردند، برای این که بالاخره بیش‌ترین آسیب اقتصادی به کشور از همین جا وارد شد. در کشور ما بیش از ۹۰ درصد تجارت از طریق دریا انجام می‌شود. با وجود تمام فشارهایی که در دوران تحریم به ما وارد شد، شرکت‌های ایران می‌دانستند که چطور در عرصه بین‌المللی کار کنند و این محدودیت‌ها را رفع کنند. بنابراین به نظر من شرکت‌های کشتیرانی ما این توان‌مندی را در این دوره سخت به دست آوردند، بنابراین اگر این محدودیت‌ها برطرف شود، قابلیت‌های بیش‌تری پیدا کرده‌اند و در حوزه بین‌المللی فعالیت می‌کنند.

بنابراین طبیعی است که بعد از رفع تحریم‌ها، فرصت بیش‌تری پیش‌روی شرکت‌های ما قرار خواهد گرفت و این فرصت‌ها را قطعاً قدر خواهند شناخت، چرا که قبل از تحریم‌ها ما محیط‌های بین‌المللی آشنا بوده‌اند و در این محیط کار کرده‌اند و برای همین هم کاملاً با این محیط و استانداردهای آن آشنا هستند. شرکت‌های ما این استانداردها را دارند و به سرعت می‌توانند خودشان را به روز کنند. از نظر ظرفیت هم ما در ناوگان رسمی و هم در ناوگان کالاهای غیر نفتی ظرفیت بالایی داریم و به خاطر همین ظرفیت‌ها و رعایت استانداردها و مقررات و قوانین بین‌المللی، ظرفیت خوبی برای حضور در مجامع بین‌المللی داریم.

البته وقتی وارد بازار بین‌المللی می‌شوید، رقابت سختی وجود دارد، اما چون ما توان‌مندی داریم و مشتریان قدیمی ما هم این توان‌مندی را داشتند، امیدواریم که به راحتی بتوانیم به شرایط قبل برگردیم و خودمان را در بازار بین‌المللی تثبیت کنیم.

پوریا: در این همایش آیا جایی برای این بحث و گفت‌وگوها در نظر گرفته شده است؟

ساطعی: به صورتی که به‌طور مستقیم بگویم در این همایش فرصت‌های بعد از تحریم را بررسی کنیم، خیر. اما در شرکت‌ها و کشتیرانی‌ها سناریوهای مختلفی مورد توجه قرار گرفته است. در نفتکش، در کشتیرانی، در شرکت‌های دیگر برنامه‌ریزی شده است و در شرایط بعد از تحریم برای خودشان راهبردها و سناریوها را مشخص کرده‌اند که در شرایطی که چه اتفاقی بیفتد، چه باید کرد.

در این همایش هم شاید نه به‌صورت مستقیم بلکه به‌صورت غیر مستقیم این موضوع از مواردی است که ممکن است مورد بحث قرار بگیرد. به‌عنوان مثال در پل حمل و نقل که یکی از مهم‌ترین پل‌های ماست و در پل مربوط به ایمنی که به استانداردها و موسسات رده‌بندی بین‌المللی می‌پردازد، قطعاً این موضوع مورد اشاره خواهد بود و به آن توجه خواهد شد.

پوریا: یکی دیگر از وجه تمایزهایی که به آن پرداختید، برگزاری پل‌ها بود. پل‌های تخصصی که با مدیریت کارگروه‌ها شکل می‌گیرد. چه کارگروه‌هایی برای این منظور تشکیل شده است؟

ساطعی: کارگروه‌های «ایمنی و محیط زیست دریایی»، الزامات و بسترهای مورد نیاز قانونی»، «ناوگان تجاری، مسافری، صیادی و حمل و نقل دریایی»، «بنادر، لجستیک بندری و زنجیره تامین» و «سرمایه انسانی در صنعت حمل و نقل» تشکیل شده‌اند.

کارگروه حمل و نقل و ناوگان دریایی که شامل ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، نفتکش و ناوگان



بعد از رفع تحریم‌ها، فرصت بیش‌تری پیش‌روی شرکت‌های ماکرار خواهد گرفت و این فرصت‌ها را قطعاً قدر خواهند شناخت، چرا که قبل از تحریم‌ها با محیط‌های بین‌المللی آشنا بوده‌اند و در این محیط کار کرده‌اند و برای همین هم کاملاً با این محیط و استانداردهای آن آشنا هستند.

قبل است؛ شما از ظرفیت‌های فضای فناوری اطلاعات بهره گرفته‌اید.

ساطعی: بله، همین‌طور است. سال‌های قبل فراخوان داشتیم، مقالات هم ارائه می‌شد و هم چاپ می‌شد، اما امسال مقالات در سایت قرار می‌گیرند و در قالب پوستر منتشر می‌شوند.

پوریا: هر چند که این همایش، یک گردهمایی ملی است، اما می‌خواهم بدانم با توجه به گردهمایی بزرگ تصمیم‌گیران این حوزه، آیا این همایش بازتاب یا تأثیری هم در حوزه بین‌الملل خواهد داشت؟ آیا قطعنامه همایش می‌تواند راهگشایی برای اتفاقات برون‌مرزی باشد؟

ساطعی: طبیعی است که این یک همایش داخلی است و ما تأثیرات آن را در داخل می‌بینیم اما ممکن است خیلی از موضوعاتی که مورد بحث و بررسی قرار بگیرد، مورد استفاده شرکت‌کنندگانی باشد که بسیاری از آن‌ها در سطوح بین‌المللی کار می‌کنند. اما این که بگوییم به‌صورت مستقیم همایش بین‌المللی و تأثیرگذاری است، خیر. این‌طور نیست. همایش ملی است. در درجه اول موضوعات ملی و کشوری مورد توجه هستند، اما به دلیل این که حضاران در این همایش، جزو بازیگران عرصه بین‌المللی هستند، به‌طور غیر مستقیم تأثیر خود را خواهد گذاشت، صحبت‌هایی که انجام می‌شود، لایه‌هایی که صورت می‌گیرد، هرچقدر ما بر اثر این نشست‌ها توان داخلی‌مان را برای حضور در عرصه بین‌المللی قوی کنیم، تأثیرگذار خواهیم بود و شرکت‌های ما به صورت قوی‌تر و توانمندتری در عرصه بین‌المللی حضور خواهند داشت.

از سوی دیگر هنگامی که ما این‌جا با هم هماهنگ و هم‌دل هستیم. موانع را از جلوی راه هم برمی‌داریم و کارها آسان‌تر، راحت‌تر و زودتر انجام می‌شود، این بازیگرانی که در عرصه بین‌المللی حضور دارند، در آن‌جا توانمندتر خواهند بود.

پوریا: آیا امکان دارد که در قطعنامه پایانی همایش مواردی مطرح شود که چشم‌انداز ما را پس از تحریم‌ها در عرصه بین‌المللی سیاست‌گذاری کند؟

ساطعی: باید ببینیم چه می‌شود. بیانیه پایانی یا قطعنامه از کارگروه‌های چهارگانه بیرون می‌آید. این کارگروه‌ها پیش‌نویس‌هایی را تهیه می‌کنند که براساس بحث‌ها و موضوعات مطرح شده در همایش است و قاعدتاً در آن‌جا چیزهایی به آن اضافه می‌شود، چیزهایی کم می‌شود، باید باهم به اجماع و توافق برسند و قطعنامه پایانی اجماعی است که همه ارگان‌های دریایی آن را پذیرفته‌اند.

پوریا: به‌عنوان آخرین سوال برای مان بگویید چطور شد که شرکت ملی نفتکش به‌عنوان برگزارکننده انتخاب شد؟

ساطعی: هر سال یکی از ارگان‌های دریایی میزبان این همایش هستند. این سومین بار است که شرکت ملی نفتکش ایران، میزبانی این رویداد را برعهده گرفته است که افتخاری برای شرکت ملی نفتکش است. امیدواریم یک همایش خوب و موفق و موثری داشته باشیم.

صیادی ماست، در این کارگروه الزامات ناوگان در برنامه ششم توسعه در مسیر اقتصاد مقاومتی، برنامه آینده و وضعیت فعلی مورد توجه قرار می‌گیرد. در پنل ایمنی و محیط زیست و امنیت دریانوردی، بحث‌های قوانین و مقررات و استانداردها و الزامات مطرح می‌شود.

کارگروه موضوعات بندری و لجستیک، کارگروهی است که محوریت آن با سازمان بنادر است و نمایندگان آن از بخش خصوصی در این پنل حضور دارند، شرکت‌های ترمینال اپراتور و هم‌چنین اتحادیه پایانه‌داران در این پنل و در کارگروه حضور دارند.

کارگروه منابع انسانی و آموزش که سازمان بنادر به دلیل این که مرجع دریایی است و موضوعات مربوط به صدور گواهینامه‌ها و آموزش‌های دریانوردی را دارد، در آن حضور دارد. شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و نفتکش با توجه به این که موسسه آموزشی دارند، دانشگاه دریایی چابهار، به‌عنوان نخستین و قدیمی‌ترین دانشگاه دریایی کشور، اتحادیه مالکان، احتمالاً نمایندگان از وزارت علوم و... در این کارگروه حضور دارند.

پوریا: با توجه به صحبت‌های شما، متخصصان زیادی از ارگان‌های دریایی سراسر کشور در این همایش حضور خواهند داشت. برآورد شما از تعداد این ذی‌نفعان حاضر در پنل‌ها چه میزانی است؟

ساطعی: تعداد زیاد است. به احتمال زیاد در پنل ایمنی و امنیت، نمایندگان نیروی دریایی سپاه و نیروی دریایی ارتش هم حضور خواهند داشت. بخش خصوصی، شیلات، محیط زیست، شرکت‌های حمل و نقل و لجستیکی می‌توانم بگویم که حدود ۴۰۰ نفر مدعو داریم.

پوریا: این‌طور که از صحبت‌های جناب عالی برداشت کردم، این کارگروه‌های تخصصی، پیش از همایش کار خود را آغاز کرده‌اند و قرار است نتایج بررسی‌های خود را در پنل‌ها ارائه کنند. کارگروه‌های تخصصی از چه زمانی آغاز به فعالیت کردند؟

ساطعی: این کارگروه‌ها از اسفندماه ۱۳۹۳ ابلاغ شده است. حدوداً هفته‌ای یک جلسه را داشتند، جلسات تشکیل شده و مشغول بررسی هستند. هم‌چنین قرار است هفته‌ای یک بار خروجی کارشان را به دبیرخانه تحویل بدهند، بعد از این خروجی با نمایندگان کارگروه‌ها مرور می‌شود و آن‌چه که می‌خواهند در همایش ارائه شود، یک بار در کمیته علمی دبیرخانه بررسی خواهد شد.

پوریا: یکی از تفاوت‌های اجرایی این همایش نحوه فراخوان و ارائه مقالات تخصصی است.

ساطعی: فراخوان مقاله مانند سال‌های پیش انجام شد اما این فراخوان برای این نبود که مقالات در همایش به‌صورت شفاهی ارائه شود، بلکه برای این بوده که اگر حول و حوش موضوعات همایش مقاله‌ای به دستمان رسید، روی سایت همایش ارائه شود و به‌صورت پوستر هم چاپ می‌شود.

پوریا: پس فکر می‌کنم این هم یکی دیگر از وجه تمایزهای این همایش با دوره‌های

مسئولیت پذیری اجتماعی سازمانی: گامی برای هم تکاملی

حمید ودادی

پژوهشگر مطالعات اجتماعی-فرهنگی

مبنای مسئولیت پذیری اجتماعی سازمانی (CSR) عبارت است از تمایل یک سازمان به مدنظر قرار دادن ملاحظات اخلاقی، اجتماعی و زیست محیطی در تصمیم گیری های سازمانی و پاسخ گویی نسبت به تاثیر فعاليت ها و تصميمات خود بر جامعه و محیط زیست. مطابق این مفهوم، فقط سازمان هایی که توجه خود را به نیازهای مشتریان مبدول می دارند و مأموریت ها و دورنمای راهبردی ایشان را بر اساس خواسته های بشردوستانه و زیست سازگارانۀ تدوین می کنند می توانند جایگاه خود را در جامعه ارتقا داده و به عنوان یک عنصر اصلی در حفظ و پایداری (امر توسعه) مطرح شوند. در این رویکرد، سازمان هایی که پیش تر بر اساس سود و زیان، عملکرد خود را ارزیابی می کردند، تحت فشار افکار عمومی، نهادهای مردمی حامی محیط زیست و سازمان های مشابه، سطحی فراتر از افق اجتماعی تر از منافع صرف سازمان را تجربه خواهند کرد.

به طور کلی، سازمان ها ساخته انسان ها هستند و بر انسان ها است که در ایجاد سازمان ها، مسئولیت اجتماعی و ملاحظات اخلاقی و زیست محیطی را در نظر داشته باشند.

ریشه های تفکر مسئولیت اجتماعی سازمان به دهه ۱۹۲۰ میلادی برمی گردد ولی با چاپ کتاب «مسئولیت اجتماعی تاجر» در سال ۱۹۵۳ توسط بونن (Bowen) و نظریات نهادگرایی جدید بر اهمیت انتظارات اجتماعی و توصیه های ماتسوشیتا (سوکو ماتسوشیتا ۱۹۸۹-۱۸۹۴)، بنیان گذار گروه صنعتی ماتسوشیتا الکترونیک، ناسیونال و پائوسونیک در کتاب «نخست انسان، سپس کالا» با طرح نظریه مسئولیت اجتماعی بار ویکردی در تاکید بر پرورش و توسعه منابع انسانی^۲، هم چنین نظریه «هم تکاملی»^۱ محتوا و کاربرد عمومی تر، کلی تر و حتی در برخی موارد (به ویژه زیست محیطی) پیدا کرد^۳.

به این ترتیب و جدای از مباحث نظری، اصولی خاص تحت عنوان راهبردهای پایدار مسئولیت پذیری اجتماعی سازمان ها تبیین شدند تا به واسطه آن ها گفته شود که راهبردها و برنامه های مسئولیت پذیری اجتماعی سازمان ها گرداگرد چه اقدام هایی باید صورت گیرد.

شرح موضوع

آن گونه که تبیین شد، رفتار مسوولانه اجتماعی، عبارت است از تمایل یک سازمان در پرداختن به ملاحظات اخلاقی، اجتماعی و زیست محیطی در تصمیم گیری سازمانی و پاسخ گویی نسبت به تاثیر فعاليت ها و تصميمات خود بر «جامعه» و «محیط زیست» این گزاره، دو مقوله «شفافیت» و «رفتار اخلاقی» را در چشم انداز خود داشته و آن ها را به عنوان رکنی از ارکان توسعه پایدار، به شمار می آورد. رفتار «شفاف» و «اخلاقی»، به آنچه از رفتار مندی گفته می شود که با «قوانین» موجود مطابقت و با «هنجار» های اجتماعی رفتاری، سازگار باشد. در تابعیت از این موضوع، گستره و دامنه های رفتار اخلاقی را می توان شامل رفتار اخلاق محورانه نسبت به محیط (اعم از محیط اجتماعی، محیط زیست، محیط های انسان ساخت و به فضاهای اجتماعی و شهری و جامعه های مشتریان و مخاطبان) نیز به شمار آورد. به طور قطع و در این میان، مراد از «مسئولیت اجتماعی» در «فرهنگ» و «رفتار» سازمانی، چیزی نیست به جز «پذیرش»، «درک» و «جاری سازی» «مسئولیت پذیری» در سراسر سازمان و «روابط سازمان» با دیگران. دیگرانی که شامل این مصداق های می شود: ذی نفعان و مشتریان، کارکنان، پیمانکاران و زنجیره تامین، مالکان، سایر گروه های اجتماعی و اشخاص با اهمیت و محیط زیست.

سازمان ها برآیند تا ضمن توجه به «اهداف» و «وظایف» خود، به لحاظ اهمیت و جایگاه ارزشی و ارزش محورانه «رفتار مسوولانه» و «مسئولیت پذیری» سازمانی و «اجتماعی» تلاش دارند که با هدف تحصیل توسعه پایدار و «کسب اعتماد و حسن نیت» جامعه، رویکرد به مسئولیت پذیری سازمانی را جدی و امری قطعی تلقی نموده و همواره تاکید سازند تا به حقوق شهروندی احترام گزارده، مطابق و همراه با قوانین و مقررات ملی و بین المللی عمل نموده و عملیات کسب و کار خود را بر اساس استانداردهای بالای اخلاقی مدیریت نمایند.

بنابراین امر مسوولیت اجتماعی، گفتمانی است برای اندیشیدن و عمل در خصوص تعهدات یک سازمان، یا یک شرکت و یا یک کسب و کار نسبت به جامعه‌ی بلافاصله آن. در این فضاتمیایلات سازمان، دارای رویکردی فراسازمانی و فراوظیفه‌ای و به طور کامل اختیاری تلقی می‌شود. به مفهوم دیگر، چنانچه سلسله مراتب مسوولیت اجتماعی سازمان (یا شرکت، یا کسب و کار...) را شامل «مسوولیت اقتصادی» (کسب سود از طریق ساز و کارهای اقتصادی در دویخش تولید کالا و یا تولید خدمت)، «مسوولیت‌های قانونی» (به این معنا که انجام پاره‌ای از فعالیت‌های سازمانی جزو مسوولیت قانونی سازمان مورد نظر می‌باشد و کاملاً دارای جنبه‌ی تکلیفی است) و در سومین مرتبه، مسوولیت اخلاقی (نوعی مسوولیت که بر آن اساس باید از رساندن هرگونه زیان به ذی‌نفعان خود و درون محیطی که در آن فعالیت می‌کند، پرهیز کند) بدانیم، آخرین فرایند (نوع چهارم) «مسوولیت‌های اختیاری» است که دقیقاً جایگاه مسوولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی را تبیین می‌کند.

به این ترتیب ملاحظه می‌شود:

مسوولیت‌پذیری اجتماعی و یا به طور کلی مسوولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی مفهومی است برای شکل دادن به مجموعه تعهدات یک کسب و کار از منظر اخلاقی و شفافیت نسبت به جامعه و محیط. وقتی صحبت از وجود مسوولیت اجتماعی در فرهنگ و رفتار سازمانی به میان می‌آید، هدف چیزی نیست جز: «تئیده شدن مسوولیت اجتماعی در سراسر سازمان، در روابط سازمان با دیگران و هم چنین در نظر گرفتن منافع ذی‌نفعان» (امیدوار، علی رضا، ۱۳۹۳).

افزون بر این، مسوولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی مفهومی پویا بوده و یا به پای «انتظارات فرهنگی» به رشد خود ادامه می‌دهد (کاسوی، احمد و دیگران، ۱۳۹۳). این گزاره روشن می‌سازد که همپای تعادل بین «نیازهای اجتماعی» و «رشد اقتصادی» مسوولیت اجتماعی سازمانی نیز باید به بسط، توسعه و پهنه‌افزایی خود بیفزاید. چنین اقدامی، حکایت از ضرورت پویا بودن مسوولیت‌پذیری اجتماعی را بیان می‌دارد. از این روی، سازمان باید پدیدار شده اند تا به کارکردهای مثبتی شکل دهند و از جمله کارکردهای مثبت آن، هم‌سویی و سازگار سازی خود با محیط از یک سو، و از سوی دیگر احساس مسوولیت اخلاقی در پاسخ‌گویی به پی‌آمدهای فعالیت‌هایشان است که جامعه و محیط (از آن جمله محیط زیست، فضاها، شهری، ذی‌نفعان و زندگی روزمره) را تحت تاثیر قرار می‌دهد.

دوسویه بودن و دوطرفه بودن رابطه‌ی «سازمان و جامعه» نشان‌دهنده وجود یک کنش متقابل بین سازمان و جامعه است. کنشی دال بر این معنا که جامعه و محیط قابلیت‌ها و داشته‌های خود را در اختیار سازمان قرار می‌دهد و به این ترتیب به «نیازهای سازمان» پاسخ می‌دهد و از سوی دیگر، این انتظار متقابل را نیز از سازمان دارد که در برابر محیط و جامعه نه فقط کارکردی آمدمنفی نداشته باشد بلکه، بانگ‌رشد و رویکردی برنده برنده، جامعه و محیط را در رسیدن به «تعالی» و «تکامل» به همان سان که جامعه و محیط، داشته‌های خود را در اختیار سازمان قرار داده است یاری رساند. بر این اساس فلسفه‌ی وجودی مسوولیت اجتماعی سازمان در برابر جامعه، داشتن حساسیت نسبت به اشتغال، کاهش فقر، حذف تبعیض، جلوگیری از آلودگی و حفظ محیط زیست، گسترش دامنه نظم اجتماعی، توانمندسازی کارکنان درون سازمانی، بسط عدالت اجتماعی، تثبیت اقتصادی و بهبود وضعیت فرهنگی اجتماعی است. اتفاق حاصل و برآمده از «کنش و تعامل» دوسویه فوق، به دست آوردن یک «سرمایه‌ی اجتماعی» مشترک بین «سازمان» و «جامعه و محیط» است که هر دورا به یک «هم‌تکاملی» و «هم‌افزایی» می‌رساند. مقوله‌ای که محصول آن رشد متناسب و هم‌اندام «سازمان» و «جامعه و محیط» است. انتظار بلندمدت از امر مسوولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی، تحقق همین هم‌تکاملی و هم‌افزایی و هم‌ندامی است. چیزی که مانع غنی شدن یکی (سازمان) در برابر نابودی و گسیختگی دیگری (محیط و جامعه) است.

نتیجه آن که:

مسوولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی، ابزاری برای تحقق این هم‌تکاملی و فرایندی برای ایجاد انسجام، همبستگی و همکاری بین «جامعه و محیط» و «سازمان» است. فرایندی که ضامن توسعه پایدار و محوری برای توسعه و بسط «عدالت اجتماعی» و فرایندی برای پیش‌گیری از تبعیض و زیان‌آفرینی برای «جامعه و محیط» است. هم‌تکاملی و هم‌افزایی حاصل از «کنش و تعامل دوسویه» فوق، زمینه را برای شکل‌گیری «توسعه پایدار» و «سرمایه اجتماعی» تدارک خواهد ساخت. وجود رویکرد و نگرش بردبر که پیش‌تر به آن اشاره شد، مانعی جدی در برابر رشد یک سوبه سازمان‌ها و تخریب محیط زیست و قابلیت‌های جامعه‌ای است. با توجه به داده‌های فوق، مقوله مسوولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی، دالاتی برای دستیابی به توسعه‌ی پایدار و هم‌تکاملی و هم‌افزایی نهاده‌های سازمانی و اجتماعی است.

۱. Social responsibility of businessman

۲. جمله معروف او به کارکنانش این است، که اگر از شما سوال شد چه تولید می‌کنید، پاسخ دهید: شرکت ما انسان می‌سازد، البته کالاهای الکتریکی هم تولید می‌کند.
۳. هم‌تکاملی عبارت است از تغییر تکاملی متقابل بین دو یا چند نوع یا جمعیت. از این نظر به برای سازمان‌ها نیز استفاده شده است و در این خصوص گفته می‌شود که چگونه سازمان‌ها می‌توانند در تعامل با یکدیگر زمینه‌های لازم برای رشد خود، رشد محیط اجتماعی و محیط‌های نهادی و به‌طور کلی محیط طبیعی محیط زیست و زیست‌بوم‌ها را فراهم آورند، صورت و محتوا و کاربرد عمومی تر و کلی تر ایجاد کرد.

۴. تاریخچه و سوابق دیرینه مسوولیت اجتماعی به ۱۷۶۰ سال قبل از میلاد بازمی‌گردد. در آن عهد، حمورابی)

(Hammurabi) منشور حمایت و حفاظت از کودکان، زنان و اقشار ضعیف جامعه را برای حکومتش صادر

کرد. در زمان لویی پادشاه فرانسه، قوانینی برای حفاظت از جنگل‌های آن کشور

ارایه شد.

بلندمدت

مربوط به اصلاح نظام اقتصادی کشور

۱ تکیه بر مردم

۹۱۳۳۲

■ اقتصاد مقاومتی تنها راه و ارکانی دارد تا بکن از بهشت‌های همین تکیه به مردم است. باید فکری بکنند برای اینکه به بخش خصوصی توانبخشی بشود. حالا از طریق بانکهاست. از طریق قوانین لازم و ملزوم لازم است. از هر نظر یکی که لازم است. چیزی کند که بخش خصوصی بخش مردم فعال شود.

۲ مقاوم بودن اقتصاد

۹۱۳۳۳

■ و دقیق‌تر یعنی ما این است که سعی کنیم کشور را مستحکم‌تر قابل نفوذ، غیر قابل تأثیر از سوی دشمن، حفظ کنیم و نگاه داریم این بکن از اقتصادات. اقتصاد مقاومتی است که ما مطرح کردیم. در اقتصاد مقاومتی جنگ و کن اساس و مهم، مفهوم بودن اقتصاد است. اقتصاد باید مقاوم در برابر تهدیدات باشد. در مقابل آنچه که ممکن است در معرض طولانی‌مدت باشد. در مقابل تهدیدات خارجی قرار بگیرد. مقاومت کند.

۳ اقتصاد دانش‌بنیان

۹۱۳۳۴

■ به نظر من یکی از بخت‌های مهمی که محوالت‌های این اقتصاد مقاومتی را پایدار کند همین شرکت‌های دانش‌بنیان است. این یکی از بهترین مظاهر و یکی از مؤثرترین مؤلفه‌های اقتصاد مقاومتی است.

اقتصاد



اقتصاد مقاومتی یعنی حفظ تولید و پایداری رشد اقتصاد به همراه کاهش آسیب‌پذیری

کوتاه مدت

مربوط به برنامه‌های کوتاه مدت کشور

۱ حمایت از تولید ملی

۹۱۳۳۵

■ باید رکن دیگر اقتصاد مقاومتی، حمایت از تولید ملی است. صنعت و کشاورزی، واحدهای کوچک و متوسط را فعال کنید. البته دولت‌ها و واحدهای بزرگ با فعالیت و سودهایشان خوب است، لذا محصول می‌ماند و فولادمان خوب است. بکن باید به فکر واحدهای متوسط و کوچک باشید. اینها همین مهم است. اینها مزایای مردم تأثیرات مستقیم دارد.

۲ مدیریت منابع ارزی

۹۱۳۳۶

■ باید منابع ارزی را درست مدیریت کرد. اشاره شده به ارزی‌ها در ایران زمینه هم حرف‌های کوتاه‌مدت از دولت صادر شد. همین در روزنامه‌ها از قول بانک مسئول، بانک جور گفته شد. فردا با روزی، بانک جور دیگر گفته شد. نگذارید این اتفاق بیفتد. واقعا بانک تصمیم فراطرفه گرفته بود، روی آن تصمیم بافتاری شود و مسئله را بداند. کنید به هر حال منابع ارزی باید مدیریت دقیق بشود.





۴

کاهش وابستگی به نفت

۹۱۱۳۳

کاهش وابستگی به نفت یکی دیگر از الزامات اقتصاد مقاومتی است. این وابستگی صورت شوم صدماتی عاید ما اگر بتوانیم از همین فرصت که امروز وجود دارد، استفاده کنیم و تلاش کنیم نقشه را با فعالیتهای اقتصادی درآمدهای دیگری جایگزین کنیم، بزرگترین حرکت مهم و اثرزایی اقتصاد انجام داده‌ایم. امروز صنایع دانش‌بنیان از جملهی کارهایی است که میتواند این چالش را از میدان روزنی بردارد.

۵

تبیین دانشگاهی و آکادمیک اقتصاد مقاومتی

۹۱۱۳۳۴

مقاومتی بودن این راه فکر است. راه عملی این عمومی است. شما دانشجو هستید، استاد هستید، اقتصاددان هستید، بسیار خوبتان زبان دانشگاهی همین ایده‌های اقتصاد مقاومتی را تبیین کنید. کیفیت خودت را مشخص کنید.



۳

مدیریت مصرف

۹۱۱۳۳

مسئله مدیریت مصرف، یکی از ارکان اقتصاد مقاومتی است. یعنی مصرف تعادل و بهره‌ریزی از اسراف و تبذیر هم دستگاه‌های دولتی، هم احاد مردم و خانوادها باید به این مسئله توجه کنند که امروز بهره‌ریزی از اسراف و ملاحظه‌ی تعادل در مصرف، بلاشک در مقابل دشمن یک حرکت جهانی است. انسان میتواند یاد بگیرد که این اجزای جهاد فرسیل الله را دارد.

۴

استفاده‌ی حداکثری از زمان و منابع و امکانات

۹۱۱۳۳

از زمان باید حداکثر استفاده بشود. طریقه‌هایی که سالهای جمادی طول میکشد، امروز خوش‌حاله را فاسدی کنونی انسان می‌بیند که فلان کارخانه در ظرف دو سال، در ظرف هجده ماه به بهره‌برداری رسید. باید این را در کشور تقویت کرد.

۵

حرکت بر اساس برنامه

۹۱۱۳۳

حرکت بر اساس برنامه، یکی از کارهای اساسی است. تصمیم‌های خلق‌الساعه و تغییر مقررات، جزو ضربه‌هایی است که به اقتصاد مقاومتی وارد میشود و به مقاومت ملات ضربه میریزد. این را هم دولت محترم، هم مجلس محترم باید توجه داشته باشند. گذارند سیاستهای اقتصادی کشور در هر زمانی دچار تکلیب و تغییرهای بی‌مورد شود.





میزگرد تخصصی ارزیابی آموزش و مهارت‌های دریانوردی در ارگان‌های دریایی

صنعت منتظر دانشگاه‌نمی‌ماند

عاطفه نامداری

شعار IMO در سال ۲۰۱۵ «آموزش مهارت‌های دریانوردی» است. صنعت دریانوردی بدون بهره‌مندی از نیروهای ماهر، آموزش‌دیده و با انگیزه نمی‌تواند به حیات خود ادامه دهد، چراکه نیروی کار به‌عنوان یک عنصر حیاتی برای تداوم پایدار و مستمر این حوزه مهم اقتصادی دنیا حایز اهمیت است. شاید به‌همین خاطر باشد که IMO این شعار را با محوریت آموزش برای سال ۲۰۱۵ برگزیده است. میزگرد تخصصی آموزش و مهارت‌های دریانوردی، با حضور کاپیتان تیمورتاش دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی، کاپیتان شهبا دبیر کمیته توسعه دریایی و ارتقای بندر، حسین میرزایی مدیر کل امور دریانوردان و محمودرضا حق‌دوستی رییس موسسه آموزشی کشتیرانی و کاپیتان حسن سوری، متخصصان این حوزه در دفتر ماهنامه "بندر و دریا" برگزار شد. هدف از برپایی این میزگرد تخصصی آسیب‌شناسی وضعیت کنونی آموزش و هم‌چنین بهبود و ارتقای مهارت‌های دریانوردی در کشور است، چراکه هنوز هم برای رسیدن به چشم‌انداز ۱۴۰۴ خلاهای زیادی در این زمینه وجود دارد.



که می‌تواند ما را از وابستگی به نفت نجات دهد، تربیت نیروی انسانی دریانورد است. البته ما چون دریانورد هستیم، می‌گوییم دریانورد، شاید متخصصان حوزه‌های دیگر هم درباره رشته خودشان این نظر را داشته باشند که تربیت نیروی انسانی متخصص، تأمین نیازهای داخلی و در ادامه حضور این نیروها در بازارهای جهانی خارج از کشور است.

اما اول باید نیاز خودمان را تأمین کنیم. به‌خاطر دارم در یک سال گذشته تلاش زیادی برای تأمین نیروی انسانی در بخش‌های مختلف انجام شد اما حقیقت این است که وضعیت ما بعد از سال ۱۳۹۰ برای تأمین نیروی

پروپا: برای شروع از شما می‌خواهیم وضعیت کنونی آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی در کشور را ارزیابی کنید. این‌که وضعیت ما در حال حاضر چگونه است و باید به کجا برسد؟

تیمورتاش: همه برنامه‌ریزی‌های ما باید براساس فرمایش مقام معظم رهبری با سیاست اقتصاد مقاومتی انطباق و هماهنگی داشته باشد. ایشان فرمودند در افق ۱۴۰۴ باید یکی از ده کشور برتر دنیا باشیم. در کشورهای منطقه در حال حاضر ترکیه مقام چهارم را در تأمین نیروی انسانی دریانورد به خود اختصاص داده است. اگر به بحث اقتصاد مقاومتی ورود پیدا کنیم، یکی از راه‌هایی



در حال حاضر تنها ۱۵ دانشجوی دریانوردی در دانشگاه چابهار داریم. ما این موضوع را در اتاق فکر سازمان مطرح کردیم و خود آقای سعیدنژاد بر حل این مسأله تأکید کردند. یکی از مسائلی که سد راه ما بود، بحث نظام وظیفه بود، ما باید برای دریانوردان انگیزه ایجاد کنیم.

علوم هم چنان باید به وظیفه اصلی خودشان عمل کنند. برابر با قانون اساسی باید وزارت علوم نیروی متخصص را تربیت کند و در اختیار صنعت و جامعه بگذارد که به اعتقاد من وزارت علوم به این نکته کم توجه بوده است.

مثالی می‌زنم، شما یک آگهی کوچک در ماهنامه بزنید که لیسانس فیزیک دریا می‌خواهید، ۲۰۰-۳۰۰ نفر صف می‌کشند تا در مصاحبه و آزمون شرکت کنند. اما شما نه فقط یک اطلاعیه بلکه ده اطلاعیه بدهید که دریانورد می‌خواهیم، آن وقت خواهید دید که دریانورد بیکار نداریم.

۶۲ مرکز آموزشی دریانوردی چه می‌کنند؟

در ایران آغاز رشته‌ها با بورسیه یا پذیرش نیمه متمرکز آغاز شد که دریانوردی هم از این قاعده جدا نبود. در ایران دو کشتیرانی ملی داشتیم، یکی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و دیگری نفتکش. این دو سعی می‌کردند نیروهای مورد نیازشان را برای آموزش یا به خارج از کشور بفرستند یا از خارج نیرو جذب کنند. راه دیگر کمک گرفتن از نیروهای بومی بود، کنوانسیون در آن زمان نبود و نیروهای بومی و سنتی بدون کارت آموزش برای شناورهای زیر ۵۰۰ تن به دریا می‌رفتند. پس از مدتی، کشور متوجه عملکرد خوب دانشگاه‌ها شد و در نتیجه بورس را حذف کرد. اما وزارت علوم و موسسات به جذب نیمه متمرکز دانشجوی عادت کرده‌اند، چون نیمه متمرکز برای دانشگاه سود دارد و درآمد ایجاد می‌کند. دانشجوی هم خبر ندارد، کنکور می‌دهد، شرکت می‌کند و قبول می‌شود. ما به وزارت علوم پیشنهاد دادیم که از این حالت خارج شود و پذیرش متمرکز و نیمه متمرکز داشته باشد. یعنی هرکس خواست بورسیه شود و هرکس نخواست به‌طور معمول تحصیل کند، چون وظیفه اصلی وزارت علوم تربیت دانشجویان است.

هم چنین باید بخشی از صحبت‌های آقای تیمورتاش را اصلاح کنم که گفتند ما نگرانیم و دریانورد خیلی کم است. بنابر قانون پنجم توسعه ما باید پنج هزار دریانورد تربیت می‌کردیم که موفق شدیم ۲۶ هزار دریانورد تربیت کنیم. البته در آنجا نگفتند دریانورد چه جایگاهی داشته باشد، کاپیتان باشد یا مهندس کشتی

دریانوردی تعریفی نداشت و شاهد سیر نزولی بودیم. در حال حاضر تنها ۱۵ دانشجوی دریانوردی در دانشگاه چابهار داریم. ما این موضوع را در اتاق فکر سازمان مطرح کردیم و خود آقای سعیدنژاد بر حل این مسأله تأکید کردند. یکی از مسائلی که سد راه ما بود، بحث نظام وظیفه بود، ما باید برای دریانوردان انگیزه ایجاد کنیم. دریانوردان ما باید بهترین انگیزه را در بحث‌های دریانوردی داشته باشند.

دانشگاه‌های ما باید دانشگاه‌های تخصصی باشند، سیاست دولت هم همین است. در آخرین جلسه‌ای که در کارگروه توسعه منابع انسانی داشتیم، شرح وظایف کارگروه‌ها و عملکردهایی که باید داشته باشند، مشخص شد تا بتوانیم از سال ۱۳۹۴ دانشگاه چابهار را گسترش دهیم. هفته آینده هم قرار است از دانشگاه امام خمینی (ره) و دانشگاه نیروی دریایی دیدار کنیم تا شرایط آن‌ها را بررسی و ارزیابی کنیم. یعنی برنامه ما این است که ارزیابی مختلفی از دانشگاه‌ها داشته باشیم تا ببینیم هر کدام در چه جایگاهی قرار دارند؟ دانشگاه خارك، چابهار، بوشهر، شمال و شریف و امیرکبیر همه دانشگاه‌های دریایی هستند اما باید ببینیم کدام دانشگاه در چه زمینه‌ای می‌تواند کار کند. ما در تلاش هستیم این اطلاعات را دریافت کنیم و در نهایت به سازمان بنادر اعلام کنیم که هر دانشگاه یا موسسه‌ای در چه زمینه‌ای توانایی آموزشی دارد. دانشگاه‌های دریایی باید مدیریتی جامع داشته باشند که بتواند مشخص کند کدام مرکز چه رشته‌ای را تدریس کند اما یکی از مشکلات ما همین نداشتن مدیریت جامع است. خانواده‌ها هم انگیزه‌ای برای تحصیل و آموزش جوانانشان در این رشته ندارند. ما باید برای آن‌ها انگیزه ایجاد کنیم. اگر در گذشته هر خانواده چهار یا پنج فرزند داشت، ممکن بود یک نفر هم به سراغ رشته‌های دریایی برود اما در الان هر خانواده یک یا دو فرزند بیش‌تر ندارد در نتیجه باید انگیزه بالایی وجود داشته باشد که این خانواده‌ها به بخش دریایی گرایش پیدا کنند.

تربیت دریانورد با نیازهای صنعت تناسبی ندارد

پروژه: به این نکته اشاره کردید که تربیت دریانورد متناسب با نیازهای صنعت در کشور ما نیست. از سوی دیگر آمار مشخصی از دوره‌ها و ریز اطلاعات نیروها نداریم. استنباط من این است که پیوند بین دانشگاه و صنعت هم چنان مثل سایر بخش‌های اقتصادی ما ضعیف است و در بخش دریانوردی تقویت نشده است.

میرزایی: کمبودها را باید به نقد و بررسی بگذارید و ما هم انشا... بتوانیم پاسخ‌گو باشیم. در ابتدا باید بخشی از صحبت‌های قبلی را اصلاح کنم. آموزش دریانوردی از چابهار به‌عنوان مرکز آموزش و وابسته به دانشگاه انگلستان برای تربیت نیروی انسانی دریانوردی شروع شد. در آن زمان بحث کنوانسیون STCW خیلی جدی نبود. دانشگاه چابهار چون خوب درخشید، به‌عنوان مرجع آموزش دریانوردی شناخته شد. بارشده صنعت و حوزه‌های دریانوردی، نیاز این صنعت به دریانورد افزایش پیدا کرد. به‌همین دلیل هم کشتیرانی جمهوری اسلامی، یک موسسه آموزشی تاسیس کرد. شرکت ملی نفتکش هم دوره‌هایی برای خودش تعریف کرده بود که کم کم این مجموعه به یک موسسه آموزشی تبدیل شد. ما هم این نگرانی را داریم که دانشگاه چابهار و وزارت



وظیفه اصلی وزارت علوم تربیت در یادورد در هر دو پایه است. از طرفی هم کنوانسیون می گوید این آموزش باید از ابتدا تا انتها با نظارت و مجوز سازمان بنادر باشد. یعنی اگر یک در یادورد در دانشگاه قبول شود و درس بخواند اما نظارتی وجود نداشته باشد، برای ما پذیرفته شده نیست.

مشخص نبود. ما هم به وظیفه خودمان عمل کردیم. ما امروز ۶۲ مرکز آموزشی دریانوردی داریم. البته در این آمار دانشگاه با یک مرکز آموزشی یا موسسه برای ما هیچ فرقی نمی کند. هر موسسه ای که از ما مجوز می گیرد، به عنوان مراکز آموزشی برای ما مورد قبول است. این موسسات باید بر اساس STCW دانشگاه تربیت کنند.

پرسش: پس در واقع از منظر سازمان بنادر و دریانوردی میان موسسه های بخش خصوصی و دولتی، مراکز آموزشی و دانشگاه برای تربیت دریانورد هیچ تفاوتی وجود ندارد.

میرزایی: بله، فرقی نمی کند اما ما به عنوان ناظر باید همه مشکلات را ببینیم. مگر فقط همین دو شرکتی که برای خودشان موسسه آموزشی دارند عضو اتحادیه مالکان هستند؟ تکلیف بقیه چیست؟ نیروی کارشان را از کجا تامین کنند؟ شاید ما بگوییم که مراکز آموزشی مورد تایید سازمان بنادر می توانند برای شما نیرو تامین کنند اما مشکل دیگری وجود دارد. سازمان بنادر نمی تواند دانشجوی بورس بگیرد، چون قانون خدمات آموزشی کشور اجازه نمی دهد. دانشگاه دولتی هم لیسانسی با این عنوان نمی دهد که ما بتوانیم لیسانس دریانوردی استخدام کنیم. نیروهایی که در این مراکز آموزش می بینند، از دید ما افسر خواهند شد. موسسه کشتیرانی هم ترجیح می دهد این افراد افسر شوند، چون نمی توانند در هر ارگانی استخدام شوند.

پس ما باید بحث پذیرش دانشجوی نیمه متمرکز و متمرکز را مورد توجه قرار دهیم. وظیفه اصلی وزارت علوم تربیت دریانورد در هر دو پایه است. از طرفی هم کنوانسیون می گوید این آموزش باید از ابتدا تا انتها با نظارت و مجوز سازمان بنادر باشد. یعنی اگر یک دریانورد در دانشگاه قبول شود و درس بخواند اما نظارتی وجود نداشته باشد، برای ما پذیرفته شده نیست. به همین دلیل است که دانشگاه خرمشهر از دید ما یک دانشگاه دریایی نیست چرا که مجوزی از سازمان بنادر ندارد و دانشجویهای فارغ التحصیل آن بدون تایید کنوانسیون اجازه دریانوردی نخواهند داشت. کنوانسیون می گوید کسی که می خواهد دانشجوی دریانوردی باشد، نخست باید گواهی سلامت پزشکی بگیرد. شاید کورنگ باشد و مشکلاتی داشته باشد که اصلاً نتواند وارد دریا بشود.

پس دانشگاه ها هم از دیدگاه ما جزئی از مراکز آموزشی هستند. امسال وقتی دیدیم چاهار دانشجو نمی گیرد، به طور آزمایشی به بخش خصوصی مجوز دادیم. طبیعی است که ما منتظر دانشگاه نمی مانیم. مثلاً آقای حق دوستی می گوید من چهار سال منتظر نمی شوم. من نیاز دارم یک نفر افسر شود که برای این که افسر دریا شود باید تا ۱۶۰۰ ساعت درس بخواند. اما دانشگاه می گوید ۱۶۰۰ ساعت برای شما، اما من هنوز با دانشجو کار دارم، معارف و ورزش و... هم هست که بیش تر از این طول می کشد. موسسه های آموزشی از این نظر به درد کشتیرانی می خورد که می گوید من افسر می خواهم نه لیسانس. ما اگر امروز تلاش کنیم، می توانیم چندی بعد نیروی انسانی متخصص را در حوزه دریانوردی صادر کنیم. دریانورد تنها نیرویی است که همه دنیا کمبود دارند و همین شعار IMO هم نشان می دهد که دریانوردان اندک هستند. ما این همه جوان بیکار داریم و دانشگاه می تواند به جای این که در رشته هایی که اشباع شده اند، دانشجو تربیت کند، رشته های دریانوردی ایجاد کند. هزار نفر فارغ التحصیل رشته فیزیک دریا نیاز صد سال آینده ما را تامین می کند، اما شما یک میلیون دریانورد آموزش بدهید، ما در ایران و دنیا استفاده می کنیم.

چالش های چندوجهی برای آموزش دریانورد

پرسش: کاپیتان شهبها چالش های فراروی نظام آموزشی در رشته دریانوردی از دیدگاه شما چیست؟ آیا به باور شما کیفیت تربیت دریانورد در دانشگاه ها با موسسات خصوصی و مراکز آموزشی برابری می کند؟

شهبها: می خواهم از نگاه بالاتر این موضوع را ببینیم. با وجود این که ۳۰ سال هم شرکت ها، هم وزارت علوم و هم سازمان بنادر برای تامین نیروی دریانورد تلاش کردند، ما هنوز هم به نتیجه مطلوب و مقبول نرسیدیم. نگاه ما به موضوع آموزش و تربیت نیروی متخصص اشکال دارد. نگاه ما به نیروی انسانی اشکال دارد ما باید به این افراد به عنوان یک نیروی انسانی سرمایه که می خواهد ۷۰ سال زندگی کند، نگاه کنیم نه فقط در یک جایگاه سازمانی که می خواهد ۲۰-۳۰ سال برای ما کار کند. این موضوع در کل نظام آموزشی وجود دارد اما در این جا شدیدتر است.

ما وقتی می خواهیم برنامه ریزی کنیم، در یک مجموعه سازمانی نگاه می کنیم و روی آن تمرکز می کنیم در نتیجه مشکلاتی برای ما ایجاد می شود، چون بخواهیم یا نخواهیم نیروی ما عضوی از جامعه است، باید زندگی کند و همیشه نمی تواند در سازمان یا دریا باشد. باید بتواند با دیگران تعامل کند، اگر در زندگی اش موفق نباشد، دچار معضلاتی می شود پس نیروی ما علاوه بر آن پست، در حلقه اول، یک عضو جامعه است که برای این که بتواند عضو مفید جامعه باشد باید خصوصیاتش داشته باشد. این جاست که موضوع تربیت مطرح می شود و ما می گوییم آموزش و تربیت چرا که صرف آموزش نمی تواند کارساز باشد. واقعیت این است که ما از تربیت غافل شده ایم. از خودمان بپرسیم که با چه افق و اسکوپ و دامنه ای به نیروی انسانی نگاه می کنیم که نمی توانیم جذب کنیم؟ و اگر هم جذب کردیم، نمی توانیم به درستی از دانش و تجربه اش بهره بگیریم و در ادامه از پویایی



اصل ۳۰ قانون اساسی،
تکلیف کرده است که
دولت باید به اندازه نیاز
صنایع به صورت رایگان
نیروی متخصص
آموزش بدهد. صنعت
در یانوردی هم،
صنعتی است که بیمه و
مالیاتش را می دهد اما
چرا برای آموزش باید
بورس کند و نیم متمرکز
باشد؟

خصوصی با آموزش دانشگاه ها، کیفیت مشابهی دارند؟

میرزایی: ما هم صحبت های کاپیتان را چهار سال پیش در همایش ارگان های دریایی به صورت یک پیشنهاد مطرح کردیم و پاورپوینت ارائه دادیم که دانشگاه تمام رشته ها را به هم لینک بزند تا نیروی حرفه ای داشته باشیم نه نیرویی که واحدهای عمومی بی فایده زیادی را گذرانده و وقت هدر داده است.

سوریا: واقعا زمان آن گذشته است که یک دانشجو چهار سال درس بخواند، چون صنعت منتظر نمی ماند. دیگر دوره دوره های تخصصی به یک سال و دو سال رسیده است یعنی فشرده و مباحث مورد نیاز.

سوری: جناب میرزایی، ۶۲ مرکز آموزشی که می گوئید هم شامل دانشگاه هاست و هم شامل مراکز آموزشی خصوصی و موسسه ها؟

میرزایی: بله، منظورم تمام مراکز آموزشی است که از ما مجوز دارند. شاید یک مجوز داشته باشد، شاید ده تا. مثلا ممکن است یکی فقط برای ملوانی زیر ۵۰۰ مجوز داشته باشد.

سوری: درباره کیفیت آموزشی در مراکز دانشگاهی و موسسه های خصوصی که موضوع سوال آقای غربالی بود، می خواهم مقداری به عقب بازگردم. سال ۱۳۵۸ ما از انگلستان به ایران آمدیم و به کشتی خودمان رفتیم. در اولین کشتی ایرانی که در آن مشغول به کار بودم، متوجه شدم که افسران و مهندسان ایرانی در اقلیت هستند، کاپیتان انگلیسی و بقیه هندی و پاکستانی بودند و ما شاید سه چهار نفر ایرانی بودیم. این موضوع برای من که تازه به ایران آمده بودم نگران کننده بود. دهه های بعدی که زمان جلو می رفت، بعد از جنگ و دهه ۷۰ کشتی هایی متوجه روند کاهش تعداد هندی ها و پاکستانی ها بودیم و خوشبختانه رشد ایرانی ها و افسران ایرانی در کشتی ها بیش تر شده بود، این شرایط تا اواخر دهه ۸۰ ادامه داشت.

در این دوره آموزش دریانوردی بخش خصوصی هم کم کم مطرح می شد اما باید بپذیریم که در مواردی واقعا آموزش دولتی واقعا لازم است. ما در کالج ساتمتون بودیم که چهارشنبه ها به کالج ورساش می رفتیم. جایی بود که کاپیتان را برای کشتی های تجاری آموزش می دادند اما همه چیز مثل یک

آن استفاده کنیم. شاید این حرف خیلی ها باشد که من درس می خوانم اما نمی توانم در رشته ام کار کنم، می روم بساز بفروش می شوم. این یعنی ما تمام سرمایه تخصصی مان را دور ریخته ایم و این است که سرمایه نظام و مملکت هدر می شود.

به همین دلیل است که بحث روی افزایش بهره وری است نه توسعه کمی. شاید ما از لحاظ امکانات سخت افزاری و تعداد نیروها مشکلی نداشته باشیم. البته صحبت آقای میرزایی هم درست است ما ۱۴۳ هزار دریانورد تربیت کرده ایم اما چرا در کلان نمی توانیم در این مملکت ثروت بسازیم؟ منابع داریم، نیروی انسانی داریم، چیزی کم نداریم. چرا ثروت آفرینی ما تا این حد پایین است؟ من اعتقاد دارم باید دیدمان را عوض کنیم و پویا باشیم. دریانورد تنها یکی از حلقه های صنعت دریایی یا دریانوردی است. عملیات بندری، کشتی سازی، فراساحل، بیمه، بازرگانی و... این ها زمانی خوب خواهد چرخید که این حلقه ها بتوانند هم دیگر را پشتیبانی کنند. شما خیلی دریانورد خوبی هم داشته باشید اگر پشتیبانی درستی نداشته باشد، نمی تواند بهینه کار کند.

سومین موضوع این است که دریانوردی یک صنعت بین المللی است. به جز دریانوردی، فراساحل، بیمه و همین بازرگانی همه بین المللی هستند. پس ما باید به این موضوع توجه کنیم که می خواهیم فردی تربیتی کنیم که هم در جامعه موفق باشد، هم با باورهای دینی و اجتماعی و فرهنگی ما تطابق داشته باشد و هم این که بتواند در بازار بین المللی کار و تعامل کند. صنعت دریانوردی هم بسیار پیشرفته شده است و مثل قدیم نیست. در دوره ما، دریانوردی ساده تر بود برای این که مسائل بازرگانی و فنی این قدر پیچیده نبود. ما راحت با چهار کلاس از پس آن بر می آمدیم اما الان نمی شود. الان همه چیز پیشرفت کرده است که به سادگی نمی شود به آن دست پیدا کرد. با چهار تا کلاس نمی شود، پس شما باید فرهنگی بسازید و قدم قدم آن را بالا ببرید تا بتوانید در این فضای پیچیده بین المللی و پیشرفته و ضوابطی که به نیابت از سازمان بنادر از طریق دنیا گذاشته می شود، موفق باشید.

مشکلات داخلی هم بحث دیگری است. آقای تیمورتاش درست می گویند که اصل ۳۰ قانون اساسی، تکلیف کرده است که دولت باید به اندازه نیاز صنایع به صورت رایگان نیروی متخصص آموزش بدهد. صنعت دریانوردی هم، صنعتی است که بیمه و مالیاتش را می دهد اما چرا برای آموزش باید بورس کند و نیم متمرکز باشد؟

همان طور که می بینید چالش های ما چند وجهی شده است. باید فکر کنیم. ما دریانورد مفید می خواهیم نه این که با پول دولت درس بخواند اما نتواند در دریا کار کند و بعد به دنبال کار دیگری برود. ما دنبال آموزش به صرف آموزش نیستیم. ما می خواهیم نیاز صنعت را تامین کنیم. این راه دارد و شدنی است. دنیا این کار را کرده است و نتیجه گرفته است. ثروت آفرینی هر نفر آن ها به اندازه ده نفر ماست پس یک جای کار ما، گیر دارد.

سوریا: نگاه کاپیتان شهبها به این موضوع، نگاهی کاملا سیستماتیک است. کاپیتان شهبها نکات خوبی را مطرح کردند اما هم چنان ارزیابی نشد آیا آموزش دریانوردی در موسسات



»

به طور کلی نیروهای در یارو در تمام دنیا کم شده اند، به طوری که در سال ۲۰۱۲ مدیرعامل IMO گفته است «به در یارو بروید». یعنی دنیا با کمبود نیروی دریایی مواجه شده است، اما ما باز هم وضع بدتری داریم.

کالج نظامی بود در حدی که ما پای مان را که آن جا می گذاشتیم به چپ چپ به راست راست می کردیم. یکی از این استادان به من گفت که من برای چاپهار کاندید شده ام. یعنی قرار بود که یک برنامه آموزشی بسیار بسیار عظیمی در چاپهار پیاده شود و این اساتید به ایران بیایند تا تمام برنامه ای که در کالج ورساش و همبل بود، به داخل ایران منتقل شود که انقلاب و پس از آن هم جنگ شد.

بعد اساتید هندی آمدند و باز هم شرایط رو به بهبود بود. اما الان وضعیت دریایی را ببینید، البته به طور کلی نیروهای دریارو در تمام دنیا کم شده اند، به طوری که در سال ۲۰۱۲ مدیرعامل IMO گفته است «به دریا بروید». یعنی دنیا دارد با کمبود نیرو مواجه می شود اما ما باز هم وضعمان مقداری بدتر است. دلیلش هم این است که نظم و دیسیپلین سابق دیگر دیده نمی شود. زمانی بود که ما پیش از کاپیتان دست به غذا نمی زدیم. این طور تربیت شده بودیم اما الان در برخی کشتی ها که بازدید می کردیم ملوان ها با دمپایی در کشتی تردد می کردند. انضباط (دیسیپلین) آموزشی ما مشکل زا شده است. این سوال برای من مطرح است که آیا ملوانی که فقط STCW می آموزد، انضباط و نظم هم یاد می گیرد؟ باید توجه بیش تری به این مهارت ها در سیستم آموزشی ما وجود داشته باشد. من فکر می کنم این بی انضباطی ها، روی مهارت های دیگر دریانوردان هم اثرگذار باشد.

میراز بی: آقای سوری باید موضوعی را درباره جایگزینی نیروهای بومی با نیروهای خارجی مطرح کنم. بعد سیاسی ما اجازه نمی دهد که همه کارکنان کشتی را ایرانی کنیم وگرنه توانایی این کار را داریم.

درباره انضباط هم تا حدودی قبول دارم اما من نمی توانم ناظر این موضوع باشم چون در کنوانسیون به آن اشاره ای نشده است. کنوانسیون نگفته است که دانشجو باید نظم را رعایت کند اما می گوید باید گواهی نامه سلامت پزشکی داشته باشد. ما می توانیم حرف بزنیم یا موضوعی را مطرح کنیم که ماده و تبصره قانونی داشته باشد یا در کنوانسیون مطرح شده باشد. در غیر این صورت نمی توانم به دانشگاه اجبار کنم.

حق دوستی: ارزیابی من از وضعیت آموزشی دریانوردی از دید موسسه آموزشی کشتیرانی است که ۲۵ سال است در این زمینه فعالیت می کند. شخصی که

می خواهد دریانورد شود هم باید آموزش ببیند و هم نیازمند مهارت است. اول یک دوره آموزشی تئوری می خواهد، بعد فاز دریایی و عملی را می خواهد، بعد باید در امتحان سازمان بنادر پذیرفته شود، بعد به عنوان افسر کار پیدا کند و کار انجام دهد و بعد از این که از دریا خسته شد، در بخش خشکی کار کند. برای ارزیابی باید نقش دانشگاه را در این فرآیند پیدا کنیم.

آیا غیر از این است که دانشگاه می تواند دو یا سه دوره تخصصی برای ما برگزار کند؟ مثلاً دوره افسر دومی، مهندس سومی و افسر الکترونیک. در سیستم آموزشی دریانوردی بالای ۶۰ دوره آموزشی داریم، دانشگاه اگر هم بخواهد در این حوزه وارد شود، نمی تواند. سه حوزه ما را به خوبی پوشش داده است. بقیه چی؟ بنابراین ابتدا باید اثربخشی هر دانشگاه را ببینیم. حوزه ها را مشخص کنیم و بعد برای نظام آموزشی کشور تصمیم گیری کنیم.

دانشگاه های ما چرا تا الان موفق نبوده اند؟ چون شاید از این مسیر ده لایه، یک لایه را انجام می دهند. یک جوان ۱۸ ساله وقتی می خواهد وارد دانشگاه شود، می گوید آقا امتحان بده و وارد شو. بعد فارغ التحصیل شو. دانشجو می پرسد آینده شغلی چه؟ دانشگاه می گوید باید خودت بروی کار پیدا کنی. کارورزی در دریا چی؟ کشتی آموزشی نداریم. من چه کار کنم؟ دوباره صنعت. افسر می شوم؟ خدا می داند. امتحان قبول می شوی؟ دریا را دوست داری؟ آینده در آینده در کشتیرانی کار می کنم؟ نمی دانم!

اما برگردیم ببینیم چرا آموزش دریانوردی در کشور ما بسیار موفق بوده است و بسیار عالی نقش بازی کرده است. من چون ۱۷ سال است بدون وقفه در موسسه آموزشی هستم، روی مجموعه دیگری ادعا ندارم.

موسسه آموزشی کشتیرانی در سال ۱۳۶۸ تاسیس شد. در آن زمان کسی باور نمی کرد که روزی بتوانیم دوره های آموزشی را در کشور خودمان برگزار کنیم. در مدت پنج سال موسسه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشور ما از این که دانشجو به خارج از کشور بفرستند، بی نیاز شدند. و ما در مدت پنج سال از وابستگی تمام به خارج به عدم وابستگی رسیدیم. چرا این را به عنوان یک نقطه قوت ببینیم؟ ما حتی استاد دریایی نداشته ایم. مراکز آموزشی در کشور ما را با کشورهای پیش رو مثل انگلستان مقایسه کنید. آن ها چند سال سابقه داشتند و ما چقدر داشتیم. ما از سال ۶۸ آموزش را شروع کردیم. درست است که دانشگاه چاپهار از سال ۶۲-۶۳ دانشجو می گرفت اما منظورم آموزش های تخصصی و مهارت هاست.

آیا ما هیچ جا این موفقیت را نمود دادیم؟ به نظر من آموزش دریانوردی در کشور با شیب بسیار خوبی در جریان است و این نه تبلیغ است و نه اغراق. در مدت کوتاهی تمام دوره ها در کشور برنامه ریزی شد، اجرا شد، دریانوردان ایرانی شدند و حالا هم چیزی حدود ۱۰ تا ۱۵ درصد خارجی ها روی کشتی های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هستند و بقیه نیروها ایرانی هستند. حضور خارجی ها روی کشتی هم به خاطر این است که مشکل ویزا و مسائل این چنینی پیش نیاید وگرنه نیروی جایگزین داریم.

اما چرا دانشگاه ها تا الان در تربیت دریانورد موفق نبودند؟ دانشگاهی که خودش باید قبول کند از این ده تا قدم یکی را دارد و ۹ قدم دیگر به صنعت وابسته است. چرا موسسات آموزشی ما موفق بودند؟ به خاطر



”

اگر امسال ماده ۹ نظام وظیفه حل شود و دانشگاه چابهار، دانشجو نگیرد، مادر مهرماه ۹۰ دانشجو می گیریم و برای این کار مصوب هم داریم. اما اگر سازمان بنادر تایید کند که آموزش پایه در دانشگاه‌ها خوب است، اصلاً وارد آن قسمت نخواهیم شد.

توسعه‌شان چگونه است؟ دانشگاه و نظام آموزشی تربیت کند و در این صورت، تضمین شغل هم با صنعت است. بنابراین اتحادیه مالکان می‌تواند واسطه خوبی برای صنعت و دانشگاه باشد. دوستی و آشتی بین دانشگاه و صنعت مهم‌ترین چالش سال‌های پیش روی ما است. دانشگاه علم و صنعت برای همین منظور تشکیل شد اما نتیجه چندان‌ی نداشت.

سابقه آموزش در یانوردی در ایران به سال ۴۹ بازمی‌گردد

پروژه: آقای حق دوستی شما اشاره کردید که نخستین مرکز آموزشی در یانوردی، در سال ۱۳۶۸ در کشتیرانی تاسیس شد، اما براساس اسناد موجود مرکز آموزشی تئوری در بندر کیشهر در سال ۱۳۴۹ وجود داشته است و در این سال سازمان بنادر تصمیم می‌گیرد با همکاری نیروی دریایی دانشجویان را برای آموزش عملی به بنادر خلیج فارس بفرستد. شواهد دیگری هم وجود دارد که در سال ۱۳۵۴ فرمانی برای تربیت در یانوردی در انزلی صادر شد تا عملیات راهنمایی کشتی‌ها در بندر خرمشهر را از دست عراقی‌ها بگیرند. منظور این است که سابقه و دغدغه آموزش در یانوردی در کشور وجود داشته است که البته این موضوع از ارزش‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، چیزی کم نکرده است.

آنچه از این مباحث برداشت می‌شود این است که ظاهراً مشکلی از نظر تعلیم نیروی انسانی در یانوردی نداریم، در حالی که بارها از کاپیتان تیمورتاش و اتحادیه مالکان که ذینفع اصلی قضیه است شنیده‌ایم یکی از مشکلات بخش در یانوردی کشور، تامین در یانوردی است.

تیمورتاش: سازمان بنادر و دریانوردی می‌گوید ۱۴۳ هزار نفر در یانوردی با گواهی‌نامه فعال و معتبر دارد. اما از این تعداد تنها حدود یازده هزار نفر اجازه سفرهای دور دارند. ۹۶ هزار نفر فقط می‌توانند سفرهای نزدیک را انجام دهند. سازمان بنادر می‌گوید ما ۳۰ هزار نفر صیاد داریم. این آمار است که سازمان بنادر می‌دهد. بعد به سراغ شیلات می‌رویم، در سازمان شیلات آقای مجاهدی پاور پوینت ارائه می‌دهند و

این که صنعت را در کنار دست‌شان داشتند. ورودی‌ها را نگاه کنیم. دانشجویی امروز بیايد، ما مجوز همه دوره‌ها را داریم. ما امسال مثلاً می‌خواهیم دانشجو بگیریم. می‌پرسد آینده شغلی من چیست؟ کاملاً جواب مشخص است. تا ۳۰ سال بعد برنامه مشخص است. آینده‌ای که برای دانشجوی ۱۸ ساله متصور می‌شویم، هرآنچه می‌گوییم پیاده می‌شود.

از نظر کیفیت آموزش هم، آن چه که ما می‌بینیم، رضایت‌بخش است. ما اساتید را صادر کرده‌ایم. استاد‌های موسسه ما همین الان در دانشگاه‌های انگلستان و کانادا مشغول تدریس هستند. بنابراین اساتید ما توان مندی اساتید بین‌المللی را دارند. چه آن‌هایی که رفته‌اند و چه این‌هایی که مانده‌اند. دریانوردی‌های ما هم در دنیا همیشه خوش درخشیده‌اند. هر دریانورد ایرانی که به خارج از کشور رفته، خوش درخشیده است. ما الان روی کشورهای آلمانی، استرالیایی، کانادایی دریانورد داریم.

نقاط ضعف و جای بهبود همیشه هست اما به نظرم وضعیت آموزش دریانوردی در کشور ما قوام لازم را پیدا کرده است. خودباوری در همه و حتی دانشجوی‌های ما به وجود آمده است. این‌ها می‌توانند و کار را انجام داده‌اند. فکر می‌کنم اگر دانشگاه ارتباطش با صنعت را قوی کند، اوضاع بهتر هم خواهد شد.

کار بزرگ از قدم اول شروع می‌شود. قدم اول این است که دانشگاه بدانند، صنعت در انتظار دانشگاه نمی‌ماند. اگر ماده ۹ نظام وظیفه امسال حل بشود و دانشگاه چابهار، دانشجو نگیرد، ما در مهرماه ۹۰ دانشجو می‌گیریم و برای این کار مصوب هم داریم.

اما اگر سازمان بنادر تایید کند که آموزش پایه در دانشگاه‌ها خوب است، اصلاً وارد آن قسمت نخواهیم شد، بلکه می‌رویم در ۶۰ رشته تخصصی که دانشگاه نمی‌تواند برگزار کند، فعالیت می‌کنیم. اما نمی‌توانم صبر کنیم تا دانشگاه چابهار برای من در سال ۳۰ دانشجو بگیرد. بنابراین صنعت هیچ‌وقت منتظر دانشگاه‌ها نمانده و مراکز آموزشی را هم به همین علت تاسیس کرده است. بنابراین به نظر می‌رسد صنعت کشتیرانی هم خیلی نیازی به آموزش دانشگاه‌ها احساس نکرده است چرا که دانشگاه‌ها دوره‌های تخصصی برگزار نمی‌کنند، اما اعتقاد داریم که وزارت علوم باید دانشجوی پایه را آموزش بدهد، یا هزینه وزارت علوم لیسانس هم بدهد، اما تضمین آینده شغلی‌اش در ارتباط با دانشگاه و صنعت مشخص می‌شود. ما می‌توانیم با دانشگاه‌ها تفاهم‌نامه داشته باشیم. از این ده قسمت، یک قسمت را دانشگاه انجام داده، ۹ قسمت را ما یعنی صنعت انجام می‌دهیم. مشروط به این که دانشگاه پا پیش بگذارد. در حال حاضر دانشگاه مسیر خودش را می‌رود، صنعت هم مسیر خودش را می‌رود.

کشتیرانی جمهوری اسلامی برای مدیریت و توسعه کشتی‌هایش در آینده برنامه‌ریزی می‌کند و موسسه آموزشی برای آن برنامه‌ریزی می‌کند. ما فقط در باره کشتیرانی صحبت می‌کنیم. اگر قرار باشد ده کشتی سال دیگر وارد ناوگان شود، ما در این فاصله برنامه‌ریزی‌هایمان را می‌کنیم و نیرو را تامین خواهیم کرد.

شاید اتحادیه مالکان کشتی بتواند با ۱۱۰ عضو، این نقش را که مربوط به صنعت است، تضمین کند. اول باید نیازها مشخص شود، کشتیرانی، نفتکش و خطوط دیگر باید مشخص کنند چقدر نیرو می‌خواهند؟



»

مامخالف این نیستیم که کشتیرانی و نفتکش موسسه آموزشی داشته باشند. سازمان به عنوان ناظر ایران موظف است بحث آموزش را کنترل کند، وزارت علوم هم باید بر اساس اصل ۳۰ قانون اساسی آموزش را کنترل کرده و نیروی کار ارائه بدهد.

می گویند من ۱۴۳ هزار نفر صیاد دارم. می خواهم بگویم که اختلاف آماری وجود دارد. آمار سازمان را می بینیم تعداد واحدهای دریایی موجود را مثلاً می گویند ۲۲ هزار مورد. شیلات می گوید ۱۱ هزار و ۷۱۷ تا مثلاً آمارها با هم نمی خواند. سازمان بنادر می گویند حدود ۷ هزار لنج صیادی، شیلات می گوید ۳ هزار و ۱۶۳ لنج داریم. درباره قایق هم وضع همین است. آمار سازمان بنادر می گوید به طور کلی ۸ هزار قایق و آمار شیلات می گوید فقط ۸ هزار و ۵۰۰ قایق صیادی دارم. آمارهای موجود در سرزمین ما با هم خوانی ندارد. یعنی هر سازمانی در ارگان های دریایی آمارهای خاص خودش را دارد که با نهادهای دیگر هم خوانی ندارد.

من می دانم که آمار سازمان بنادر صحیح است، اما می گویم این آمارها با هم مغایرت دارد. می گویم در کشور یک آمار درست و یکپارچه وجود ندارد. این حقیقتی است که وجود دارد. ما نمی خواهیم چیزی را ثابت کنیم. اما یکی از معضلاتی که داریم، آمار غلط است. آمار صحیح و یکسان وجود ندارد. یکی از بحث هایی که در آموزش دریانوردی داشتیم، همین موضوع هنرستان های دریانوردی بود. همه شما حضور داشتید. از ۴۳ هزار هنرستان آموزش و پرورش فقط ۹ هنرستان دریایی داریم. همه شما در جلسه ای حضور داشتید که می گفتند ما دانش آموزان این هنرستان ها که فارغ التحصیل شده بودند را ارزیابی کردیم و متوجه شدیم هیچ کدام دانش و سواد دریایی نداشتند. در کشور چقدر هزینه شده است که این نوجوانان در هنرستان ها، آموزش علوم و مهارت دریایی بینند؟ بعد نتیجه چه بوده؟ سازمان می خواهد این افراد را جذب کند، بعد همان طور که در جلسه می گفتند اول باید تلاش زیادی کنند تا اطلاعات غلط از ذهن این دانش آموزان بیرون بیاید، بعد دوباره به آن ها آموزش دهند. چه کسی مسوول است؟ چه کسی باید این آموزش ها را کنترل کند؟ چرا اساتید ما در این حوزه در بیرون از ایران به عنوان بهترین اساتید دنیا هستند بعد وضع خودمان این طور است؟ چرا جوانان ما را رها کرده اند؟ در این شرایط که صدور دریانورد به خارج از کشور می تواند یکی از راهکارهای اقتصاد مقاومتی باشد، ما از این امکان محروم شده ایم. چرا ما حتی دریانورد مازاد هم نداریم؟

۱۴۳ هزار دریانورد ایرانی کجا هستند؟

=====

حق دوستی: صبر کنید مرحله به مرحله پیش برویم. من روی همه صحبت های شما، بحث دارم. اینکه شما می گویند آمارها با هم نمی خواند، شاید به خاطر تعریف های متفاوت است. اگر ۱۴۳ هزار دریانورد داریم باید بررسی کنیم که چرا کار نمی کنند و به دریا نمی روند، باید ببینیم کجا هستند.

میرزایی: نه، این ۱۴۳ هزار گواهی نامه نیست، بلکه ۱۴۳ هزار نفر است. ما ۱۴۳ هزار نفر دریانورد فعال گواهی نامه دار داریم که ممکن است هر کدام از آن ها چند گواهی نامه داشته باشند.

هنرستان های دریایی تعطیل شدند

=====

تیمورتاش: ما مخالف این نیستیم که کشتیرانی و نفتکش موسسه آموزشی داشته باشند. من می گویم کلان قضیه را در کشور ببینید. قرار نیست با کلمات بازی کنیم. می خواهیم بدانیم که راه حل چیست. سازمان به عنوان ناظر ایران موظف است بحث آموزش را کنترل کند، وزارت علوم هم باید بر اساس اصل ۳۰ قانون اساسی آموزش را کنترل کرده و نیروی کار ارائه بدهد. پس همه ما موظف هستیم. نمی خواهیم بگویم چه کسی چه کار کرده است. باید بعد کلان قضیه را ببینیم. همه کار خودشان را می کنند. داریم راجع به کشور و اقتصاد مقاومتی و برنامه ششم صحبت می کنیم. این طور می خواهیم دریانورد صادر کنیم؟ ما نمی توانیم خودمان را هم تامین کنیم. بحث من این است که جوانان ما باهوش و شجاع هستند. چه ایرادی دارد جوانان ما بروند روی شناور انگلیسی کار کنند، روی شناور روسی کار کنند، خیلی هم خوب است اما ما هنوز نیاز خودمان را هم تامین نکرده ایم.

حق دوستی: من سوال کلی داریم. چند سال پیش اعلام شد که چشم انداز آموزش دریانوردی ۱۴۰۴ باید پنج هزار نفر نیروی دریانورد باشد. این هم رسانه های شد اما هیچ کس به ما نگفت این پنج هزار نفر را برای چه می خواهیم؟ من نتوانستم متوجه بشوم که این پنج هزار نفر برای کجاست؟ از کجا آمده؟ شما یادآوری کردید که آمارها صحیح و یکپارچه نیست. علاوه بر آن نیازها و اعلام نیازهایمان هم اشکال دارد. الان شما می فرمایید ۸۰۰ کشتی داریم، به ما می گویند نیاز واقعی شما چقدر است آقای تیمورتاش؟ تا برای آن راهکار پیدا کنیم. اول نیاز فعلی مان را در بیاریم. شما می گویند دریانورد خارجی داریم، ما هم می گوئیم ۱۴۳ هزار نفر دریانورد داریم. پس یک جای کار می لنگد. شاید آمارهای ما واقعی نیست. این مباحث به خاطر این است که بدانیم نیازمند نیرو هستیم یا بی نیازیم. باید آمار دقیق داشته باشیم تا بتوانیم بررسی کنیم.

دریا، جایی در آموزش فنی و حرفه ای ندارد

=====

شهبا: اصلاً این نیاز چیست؟ من ابتدا گفتم شاید دیدگاه شما با عقیده من متفاوت است. من نیاز را در این می بینم که ما یک انسان تربیت کنیم، فارغ از این که شغلش چیست و چه خواهد بود. این عضو از جامعه است و باید بتواند در جامعه عضوی مفید باشد. اگر این را حل کنیم و بعد برویم آموزش تخصصی بدهیم، آن وقت داستان کاملاً عوض می شود. این



”

فنی و حرفه‌ای،
سازمانی با بودجه‌های
عظیم است. این
سازمان برنامه آموزش
مهارت و شایستگی
شغلی تعریف می‌کند.
در صنعت ۲۵۰۰ شغل
تعریف کرده است که
فقط ۲۹ شغل دریایی
است یعنی کم‌تر از
یک درصد. در خدمات
۷۹۵ شغل تعریف
کرده است که به‌طور
کلی دریانوردی ندارد.
یعنی کشتی‌سازی و
فراساحل، بیمه و... را
اصلاً ندیده است.

فراساحل آموزش داریم؟ کجا دوره مهندسی فراساحل داریم؟ این همه سکو داریم، میلیارد میلیارد خرج می‌کنیم اما کجا نیروی متخصص تربیت می‌کند؟ پس این برمی‌گردد که ما نگاه کلانی داشته باشیم. همه را درگیر بازی کنیم.

مثلاً موسسه کشتیرانی برای تامین نیاز خودش، موسسه آموزشی می‌زند. بقیه را چه کار کنیم؟ صنعت تعمیرات ما اگر بخواهد راه بیفتد که دارد راه میفتد، آموزش نمی‌خواهد؟ صنعت کشتی‌سازی را میلیارد میلیارد خرج کرده ایم چرا نمی‌تواند از جای خودش بلند شود؟ نیرو می‌خواهد دیگر. آموزش می‌خواهد. این راه هم که قرار نیست موسسه کشتیرانی پرورش دهد. آن هم که قرار نیست برود برای خودش موسسه بزند. آخر نمی‌شود که هر صنعتی برای خودش موسسه آموزشی بزند.

بعد همه این مشکلات که حل شود، تازه بحث ضوابط می‌شود که خودش مقوله دیگری است. الان اگر بخواهیم دریانورد ایرانی را نگه داریم علاوه بر آموزش و حقوق، باید ارتباط تامین اجتماعی و کار را با کارفرما تنظیم کنیم که با سیستم ما نمی‌خواند. من می‌خواهم با یک سیستم دولتی یا قانون کار بیایم و با دریانورد قرارداد ببندم اما او اصلاً نمی‌پذیرد. این‌ها همه باید باهم نگاه شود تا یک آدم بتواند بیاید کار کند.

پروژه: البته همه کارشناسان حاضر در این میزگرد، نگاه کلانی به این موضوع دارند. علت این که ما به آموزش دریانوردی تمرکز کرده ایم این است که بخشی از این مشکل را کالبد شکافی کنیم، ضمن این که می‌دانیم در قالب این زنجیره باید به تمامی ابعاد پرداخته شود. **میرزایی:** الان کشتیرانی‌های ما برنامه مشخصی ندارند. شاید یک علت هم همین وضعیت فعلی است که در برزخ هستند. نمی‌دانند که بالاخره گاز کریز وارد خواهند کرد؟ در شیمیایی وارد خواهند شد؟ نمی‌دانند که برنامه‌ریزی کنند. الان بزرگ‌ترین مشکل ما همین بی‌برنامه‌گی است. ما در آموزش‌های کوتاه مدت مشکلی نداریم. ولی دوره چهارساله را نمی‌توانیم بفرستیم، چون اگر به موسسه فرستادیم و شما لیسانس ندادید، نمی‌توانیم استخدام کنیم، چون دولتی هستیم. **حق دوستی:** بنابراین تا حدود واقعی نداشته باشیم، نمی‌توانیم برای آن برنامه‌ریزی کنیم.

اعداد و ارقام وارد جزئیات می‌شود و اصلاً مهم نیست. دو بحث در این جا وجود دارد.

آیا ما در بحث آموزش به عدالت محوری اعتقاد داریم یا نداریم؟ یعنی من به‌عنوان یک ایرانی، حق دارم مثل کسی که رایگان در رشته برق تحصیل کرده، در دریایی تحصیل کنم؟ یعنی ما اول باید روی شاخص‌ها به توافق برسیم، بعد وارد بحث اجرا شویم. این که موسسه کشتیرانی اجرا کند یا سازمان بنادر یا وزارت علوم یا آموزش و پرورش فرق چندانی ندارد.

یکی می‌گوید موسسه اجرا کند، درست هم هست که موسسه از روز اول این کار را به‌عنوان صنعت، انجام داده است. اما صنعت هم ناراضی است که من چرا باید در مقایسه با بقیه صنایع، بار مالی این آموزش‌ها را به دوش بگیرم؟ در صورتی که در بازار رقابتی هم مملکت به من امتیازی نمی‌دهد. این ناعادلانه است. یک آموزش ۷۰-۸۰ میلیون هزینه دارد. چرا من باید ۸۰ میلیون از جیب بدهم. مگر من ایرانی نیستم تا مثل بقیه کسانی که در صنایع دیگر هستند، نیروی کار داشته باشم؟ بحث این جاست که اگر ما از اول این نگاه را داشته باشیم که بینیم چالش کجاست، این طور نمی‌شود. موسسه واقعاً کار بزرگی کرده است اما ماموریتش چیز دیگری بوده، آموزش وظیفه وزارت علوم است. وزارت علوم کار دیگری کرده؟ پس در این سال‌ها چطور بودجه می‌گرفته؟ این ماموریت تعریف شده است، از نظر ما عملکرد اشکال دارد و باید آن را درست کنیم. همه وظایف متفاوتی داشته‌اند. بستگی دارد ما با چه عینکی نگاه کنیم؟ یکی را قبول داریم، یکی را نداریم. یکی را بهتر می‌دانیم یکی را بدتر.

اما آسیب اصلی از دو جا نشات گرفته است: یکی این که باید فرد را به‌عنوان یک عضو جامعه بینیم و تخصص، بعد از علوم و مهارت‌های انسانی در نظر گرفته شود تا این فرد بتواند در جامعه و خانواده خودش را وقف بدهد و نقش مفید داشته باشد. دیگر این که ساختار آموزشی که ما برای آن پیش‌بینی می‌کنیم باید درازمدت باشد. الان ما همه وقت‌مان را روی دریانورد گذاشتیم. اما دریانورد در این صنعت، تنها یک بخش است. ما این بحث‌ها را در بیمه، کشتی‌سازی، فراساحل و... هم داریم. پس ما اگر در کل زنجیره به موضوع نگاه نکنیم، دیدگاه‌مان را محدود کرده ایم. من اعتقاد دارم باید دیدمان را بازتر کنیم. افق را باید باز کرد و وارد مصداق‌های جزئی نشد. صنعت نیاز داشته، موسسه آموزشی زده و این نیاز را برطرف کرده است. دوستان درست می‌گویند صنعت نمی‌تواند منتظر دانشگاه بماند. صنعت، سال‌ها پیش به دانشگاه چابهار کمک کرد، اما خروجی نگرفت. چه کار باید کرد تا این مشکل حل شود.

دوم اینکه ما آموزش‌هایمان فقط به دانشگاه ختم نمی‌شود. ما دو نوع آموزش به‌صورت کلان داریم. یکی آموزش عالی است که بر دوش دانشگاه است و یکی آموزش مهارتی داریم که سازمان فنی و حرفه‌ای برای آن تشکیل شده است. فنی و حرفه‌ای، سازمانی با بودجه‌های عظیم است. این سازمان برنامه آموزش مهارت و شایستگی شغلی تعریف می‌کند. در صنعت ۲۵۰۰ شغل تعریف کرده است که فقط ۲۹ شغل دریایی است یعنی کم‌تر از یک درصد. در خدمات ۷۹۵ شغل تعریف کرده است که به‌طور کلی دریانوردی ندارد. یعنی کشتی‌سازی و فراساحل، بیمه و... را اصلاً ندیده است.

مملکت ما از فراساحل درآمد خوبی دارد اما چقدر در



”

کشتیرانی‌های ما برنامه مشخصی ندارند. شاید یک علت هم همین وضعیت فعلی است که در برزخ هستند. نمی‌دانند که بالاخره گاز کریو وارد خواهند کرد؟ در حوزه انتقال مواد شیمیایی وارد خواهند شد؟ نمی‌دانند که برنامه‌ریزی کنند. در حال حاضر بزرگ‌ترین مشکل ماهمین بی‌برنامه‌گی است.

پژوهی: ما باید بدانیم این پنج هزار نیروی اعلام نیاز شده از کجا آمده است. اگر نیاز ما واقعا همان پنج هزار تا بوده و برای رسیدن به آن هدف‌گذاری کرده‌ایم، که این تعداد تامین شده است. پس راهبرد ما برای رسیدن به آن کجاست.

شهبا: اگر از آقای میرزایی پرسید که این پنج هزار نیرو چیست، می‌گوید من این پنج هزار نفر را در کل نیاز دارم و حالا هم بیش‌تر از آن تربیت کرده‌ام که البته این هم در برنامه پنج ساله چهارم بود که تمام شده است.

میرزایی: بله ما قرار بود پنج هزار نیرو تحویل بدهیم که ۲۶ هزار تا تربیت کردیم. درست هم هست.

تیمورتاش: اما کسی نمی‌گوید این پنج هزار تا در چه رده‌هایی هستند. برای چند وقت هست؟ کیفیت آن چیست؟

هماهنگی در همایش فراموش شده است



پژوهی: به نظر می‌رسد که به‌طور یکپارچه برنامه‌ای برای بخش حمل و نقل دریایی مبنی بر تامین دریاورد مورد نیاز نداریم اما هرکدام از بخش‌ها خودشان به صورت موردی و متناسب با نیاز خودشان برنامه‌ریزی و تامین می‌کنند. وارد محور بعدی می‌شویم، بیست و سومین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی در حال برگزاری است. نقش ارگان‌های دریایی در ارتقای سطح کیفی آموزش‌های دریانوردی را چگونه ارزیابی می‌کنید.

تیمورتاش: ما در این همایش پنلی تحت نظارت آقای میرزایی داریم که این مباحث را مطرح می‌کند. ما هرچه در سمینارها بگوییم نهایتاً به قطعنامه منجر می‌شود. اما باید بدانیم که این همایش همان دو سه روز نیست و باید از قبل پی‌گیری کنیم.

در مجلس پی‌گیری کرده‌ام. همه ما برای ماده ۹ تلاش کرده بودیم اما مجلسی‌ها، در یک جلسه همه را خراب کردند. من هفته پیش با سردار کمالی دیدار کردم. گفتند آقای لاریجانی به ما گفتند تبصره دو ۵۲ را ببندید همین امروز. گفتند یک جایی نشینید که دوربین شما را بگیرد. بنشینید زیر پله. گفت ما رفتیم بحث شد

کمی اضافه کردیم، کمی حذف شد این وسط ماده ۹ شما هم خراب شد. حالا بعضی از نمایندگان می‌گویند از سال ۱۳۶۳ اصل ماده ۹ که نوشته کشتیرانی مجاز است، وجود دارد، بعد هم در سال ۱۳۶۶ نوشته نفتکش و سازمان بنادر مجاز هستند که علاوه بر کشتیرانی دانشجو بگیرند. ده نمونه نامه از نماینده‌های مجلس دارم که هرکس یک نظر داده است. شما با این وضعیت چطور می‌خواهید به نتیجه برسید؟ نمی‌رسیم دیگر. بحث دانشجو صادر کردن که نیست. بحث این است که ارگان‌های حساسی، حسابی باید وجود داشته باشد. و من تلاش دارم این موارد در قطعنامه همایش گنجانده شود.

حق دوستی: بحثی که در سال‌های قبل انجام نشده است، روی کمیته است که نیاز داریم. کمیت نیاز فعلی را باید حدودی مشخص کنیم، بعد سازمان بنادر و اتحادیه باید مدیریت کنند که سهم هرکدام از مراکز آموزشی چقدر خواهد بود. مراکز آموزشی و دانشگاه‌ها از شما می‌پرسند که چقدر نیرو نیاز دارید. بنابراین در همایش ارگان‌های دریایی باید نیاز فعلی را مشخص کنیم تا تکلیف ما مراکز آموزشی مشخص شود. البته نیاز کیفی هم باید اعلام شود. صنعت نقاط ضعف دریانوردی را اعلام کند تا برنامه‌ریزی شود. دانشگاه‌ها الان لیسانس تربیت می‌کنند ما صحبت‌مان بر روی لیسانس نیست بلکه بسته دریانوردی است. دانشگاه الان به شما نیرو بدهد، دیپلم می‌گیرد، لیسانس می‌دهد. شما باید نیازها را در بیارید که دقیقا چه نیروی نیاز دارید.

شهبا: به نظر من بهترین و مهم‌ترین کاری که همایش ارگان‌های دریایی باید انجام دهد این است که هدف اولش را دنبال کند که الان از آن غافل شده است: هماهنگی. در سال‌های اول این هماهنگی‌ها انجام می‌شد و نتیجه می‌داد. بعد شعاری شد. هماهنگی را کنار گذاشتند و هماهنگی اتفاق نمی‌افتد فقط حرف می‌زنیم و شعار می‌دهیم.

اگر شش ماه قبل از همایش بحث‌هایی در همین حوزه آموزش با وزارت علوم با صنعت و بخش‌های مرتبط مطرح شد و به نتیجه رسید، همایش بیرون داد خواهد داشت اما اگر یک ماه قبل از همایش دو جلسه گذاشتید، فایده‌ای ندارد.

سوری: ارگان‌های دریایی بهترین جایی هستند که می‌توانند نیازها را تشخیص دهند. باید پیش از این همایش نمایندگان جمع شوند، نیازها را یکپارچه کرده و نتیجه‌گیری کنند و براساس آن برنامه‌ریزی کنند. بعد هم در یک نشست هماهنگ که همه دور هم جمع می‌شوند، نیازها داخل یک کانال بیاید تا برای آن چاره‌اندیشی شود.

میرزایی: هر مرکز آموزشی ظرفیتی دارد و وظیفه دارد ظرفیت خود را پر کند. موسسات آموزشی ما هم همین وظیفه را دارند. اگر از من بپرسند چقدر نیرو؟ می‌گویم باید ظرفیت را پر کنید و با تمام ظرفیت کار کنید. امروز تمام بحث‌های ما این است که نیروی جوان داریم اما چند سال دیگر تک فرزندی شود و ما دریانورد نخواهیم داشت. امروز موسسات آموزشی باید بهترین‌ها را جذب کنند. دریانوردی با توجه به دوری و سختی کار شاید مخاطب کمتری داشته باشد، همان‌طور که انگلیسی‌ها وقتی به رفاه رسیدند دیگر به دریا نیامدند. پس از دیدگاه من سهم هر موسسه فول ظرفیت است. باید نیروی متخصص دریانوردی تربیت کنید آن هم با تمام ظرفیت.



مستندساز برتر ملی در سال ۱۳۸۹

شرکت مستند نگاران هزاره سوم، یکی از محدود شرکت هایی است که به رغم پروسه طولانی و هزینه های سنگین تولید مستندها و انیمیشن 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 بخشی 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 مستزدهای دریایی بر اساس خواسته ها و نیازهای کارفرما، طرح های مفیدی ارائه نماید.

بدینوسیله مستندسازی و ساخت مجموعه های مستند، از اشکال بسیارکم 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 فانوژی ۹ و ۱۰ متر در ترمینال یک بندر شهید رجایی



تهران، یونک، سردار جنگل، بهارخوبی

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

کدپستی ۱۴۷۶۸۴۴۱۷۵ - تلفن: ۴۴۶۱۶۲۱۳

با مدیریت سعید تقدسی

۰۹۱۲ ۲۱۵ ۱۸۰۷



مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور
ICZM

اندام کل نهادها و سازمانها و مراکز

سازمان دفاع و نیروی مسلح، سازمان توسعه و تجهیز نیروی دریایی

مشکلات اصلی سواحل شمالی و جنوبی کشور

- مشکلات طبیعی و زیست محیطی: گودی سواحل، تخلیه آب های شهری و صنعتی به دریا، کاهش تنوع زیستی، کمبود آب شیرین
- مشکلات اقتصادی: نبود اصلاحات قریب محلی، فقر و بیگاری، فقدان زیرساختهای مناسب برای توسعه، توسعه نامتجانسی در سواحل مکران
- مشکلات کاربری زمین: ساخت و سازهای روبه گامی، تخریب فضای غیر قانونی، تخریب کاربریها یا بیکیفیت، عدم توجه به جنبه های آبیایی
- مشکلات اجتماعی و فرهنگی: کاهش تمایل به مناطق داخلی، عدم لزوم توزیع جمعیت در سواحل شمالی و جنوبی کشور، مهاجرت بی رویه، فقر و ناآرامی

خرجه‌های و دستاوردهای مطالعات ICZM کشور

- تعیین محدوده و مرزهای مناطق ساحلی کشور در مقیاس 1:25000
- تولید برنامه مدیریت نوار ساحلی کشور (SMP)
- تهیه برنامه مدیریت محیط زیستی سواحل کشور (EMP)
- تهیه طرح کاربری مطلوب اراضی مناطق ساحلی
- ایجاد و مدیریت پایگاه اطلاعات جغرافیایی ICZM
- تولید برنامه نظارت و ارزیابی طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی
- مطالعات حقوق و قوانین ICZM
- سیستم پشتیبانی تصمیم‌گیری سواحل کشور (DSS)

محورهای مطالعات ICZM کشور

- مدیریت نوار ساحلی (SMP)
- مدیریت زیست محیطی (EMP)
- کاربری مطلوب اراضی (LUP)
- برنامه پیش و ارزیابی (MEP)
- مشارکت مردم و ذینفعان ساحلی
- مطالعات حقوقی و قانونی
- مطالعات ساختار و سازمان مدیریت یکپارچه نوار ساحلی
- مطالعات سیاسی و امنیتی

استادان بالادستی مورد استفاده در تهیه طرح ICZM

- فکران اساسی جمهوری اسلامی ایران
- سیاست های کلی نظام در افق سده چشم ۲۰۳۰ ساله کشور
- ضوابط طرح آمایش سرزمین
- طرح کاربری ملی و برنامه های توسعه استانی

بیتوجه‌های مطالعات ICZM ایران

- زیگرید حفاظت محور: سیاست از محیط زیست مناطق ساحلی با توجه به اصل بهره برداری پایدار
- زیگرید توسعه محور: توجه اساسی به متسوله رشد اقتصادی - اجتماعی مناطق ساحلی کشور
- زیگرید یکپارچه گرا: در برنامه ها و اتمال سیاسیها؛ با تکیه بر همکاری مستقیم، مشارکتی و تعاملی بهره برداران و ذینفعان ساحلی

اصول مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران



طرح تدقیق مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی استان هرمزگان

شرکت هدف نوین بندر

Hadaf Novin Bandar co. Docking & Repairing of Vessels

شرکت هدف نوین بندر مجری تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان و شرکت ملی پایانه های نفتی ایران می باشد و این شرکت تاکنون ۱۳۰ عملیات داکینگ انجام داده و دارای سیستم مدیریت یکپارچه IMS از مؤسسه رده بندی B.V فرانسسه می باشد.

اهم توانایی های شرکت هدف نوین بندر:

- انجام تعمیرات اساسی زیرآبی شناورهای آلومینیومی و فولادی
- طراحی و مهندسی، خرید و ساخت سازه های فلزی ساحلی و فراساحلی و شناورها
- تعمیر انواع سیستم های رانش شامل گام متغیر (CPP) Voith schneider , Z-DRIVE , Bowthruster
- طراحی و ساخت انواع چراغ های دریایی
- قابلیت انجام کلیه تعمیرات مرتبط با سیستم های رانش، ماشین آلات، لوله کشی، برق، ناوبری و تهیه عطف شناورها
- گریت بلاست و رنگ آمیزی، مونتاژ کاری و کارهای فلزی، سرویس و تعمیر و نصب شیرآلات، غواصی و بازرسی زیرآبی



اهم پروژه های انجام شده توسط شرکت هدف نوین بندر :

- ساخت ۳۰ فروند بویه ۵/۵ و ۷/۵ تنی با مختصات منحصر به فرد و رعایت آخرین استانداردها و الزامات موسسات رده بندی برای اولین بار در کشور
- داکینگ شناورها با سیستم رانش منحصر به فرد Voith schneider و Z-DRIVE بر روی داک سرسره
- انجام عملیات نصب تجهیزات تکمیلی سکویهای سه گانه V.T.S (کنترل ترافیک دریایی) و کاتکس مخابراتی B.T.S بندر امام خمینی (ره)



مجری:

- اولین داکینگ همزمان یدک کش ها در داک سرسره بندر امام خمینی (ره)
- اولین داکینگ شناورها با سیستم رانش Z-DRIVE, Voith schneider بر روی داک سرسره
- داکینگ یدک کش دامن و انجام تعمیرات سیستم Z-DRIVE (شاتل SCHOTTEL) در کشور برای اولین بار
- تعمیر و سرویس کامل سیستم رانش گام متغیر (CPP) شناور یدک کش ۱۲ تیروردين برای اولین بار در کشور



آدرس: مجتمع تاسیساتی بندر امام خمینی (ره) - استکانه سرسره

تلفن: (۰۶۵۲۲۵۲) ۲۹۳۵-۲۹۳۳

فاکس: (۰۶۵۲۲۵۲) ۲۹۳۲

تلفن دفتر خدمات فنی: (۰۶۵۲۲۵۲) ۲۹۲۷

www.hadafnovin-co.com



Design by: A Jouyandeh 09127134427

www.hse-hadafnovin.blogfa.com

hnb1400@gmail.com



www.SID.ir





گزارش تحلیلی سالانه سوانح دریایی ایران سال ۱۳۹۳

معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

در راستای اجرای آیین نامه بررسی سوانح دریایی سازمان بین المللی دریانوردی، بازرسان بررسی سوانح دریایی اقدام به بررسی ایمنی محور سوانح دریایی کشور، به دور از شناسایی مقصر و یا تعیین مسوولیت سانحه، صرفاً به منظور ارتقای سطح ایمنی دریانوردی و پیش گیری از وقوع سوانح دریایی مشابه در آینده می نمایند تا کید می شود که این گزارش برای محاکم قضایی کاربرد ندارد و صرفاً برای آگاهی و افزایش موارد ایمنی در شناورها، تهیه شده است.

تجزیه و تحلیل دقیق سوانح منجر به آگاهی هر چه بیش تر از علل وقوع سوانح دریایی می شود. از این رو در گزارش حاضر آمار دریافتی از سوانح به وقوع پیوسته در شناورهای تحت پرچم و نیز سوانحی که در آب های تحت حاکمیت به وقوع پیوسته است گردآوری شده و تلاش شده است تا سوانح به نوعی طبقه بندی شوند. در ارزیابی سوانح به وقوع پیوسته، بارزترین موضوع برای طبقه بندی سوانح، نوع شناور از نظر بدنه است. زیرا بیش ترین سوانح مربوط به شناورهای سنتی بوده که عمدتاً بدنه آن ها چوبی است، و مهم ترین علت سوانح، آب گرفتگی در اثر نفوذ آب ناشی از بدنه چوبی است.

* با توجه گزارش تحلیلی فوق معاونت امور دریایی، اقدام به تنظیم توصیه های ایمنی و راه کارهای پیش گیرانه برای ستاد، بنادر تابعه و کلیه ذی نفعان خارج سازمانی نموده و به صورت رسمی جهت اجرا ابلاغ خواهد نمود.

تعاریف:

- (ج) غرق شدن، از دست رفتن و یا ترک شناور توسط خدمه؛
- (د) هر گونه خسارت ساختاری به شناور به گونه ای که:
- اثر قابل توجه بر تمامیت شناوری، کارایی و ویژگی های عملیاتی شناور و یا تاسیسات و تجهیزات داشته باشد؛
- نیازمند تعمیرات اساسی و یا تعویض بخش یا بخش های مهم از ساختار بوده؛
- منجر به تخریب و انهدام شناور و یا تاسیسات و تجهیزات گردد.
- (ه) برخورد، به گل نشستن، تصادم و از کار افتادگی شناور؛
- (و) هر گونه خسارت وارده به ساختار خارجی و داخلی شناور به گونه ای که ایمنی شناور و یا شناورهای اطراف و افراد را به صورت جدی به مخاطره بیندازد؛

تعاریف حاضر برگرفته از آیین نامه بررسی سوانح دریایی مصوب سازمان بین المللی دریانوردی IMO است. در این گزارش مفاهیم به کار رفته در تعاریف مد نظر است.

سانحه دریایی (Marine casualty): رویداد و یا زنجیره ای از رویدادها در رابطه با عملیات دریایی مربوط به شناورها و تجهیزات و تاسیسات که حاصل و نتیجه آن می تواند هر یک از موارد ذیل باشد:

(الف) مرگ و یا مصدومیت جدی و وخیم فرد؛

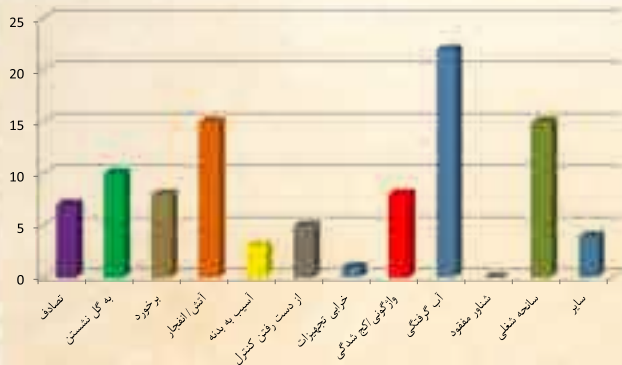
(ب) از دست رفتن فرد (مانند آدم به دریا)؛

سوانح دریایی دوازده ماهه سال ۱۳۹۳

سوانح دریایی بسیار شدید، به همراه دیگر سوانح دریایی گزارش شده در ۱۲ ماهه سال ۱۳۹۳ تعداد ۹۸ مورد سانحه بوده است که بیشترین تعداد این سوانح دریایی به ترتیب به آب گرفتگی، آتش سوزی و سانحه شغلی مربوط است.

تعداد کل سوانح گزارش شده	۹۸ مورد
تعداد سوانح بسیار شدید	۲۳ مورد
تعداد شناورهای درگیر	۱۱۰ مورد
تعداد تلفات	۲۹ نفر
تعداد مجروحان	۱۶ نفر
تعداد شناور غرق شده	۲۸ فروند

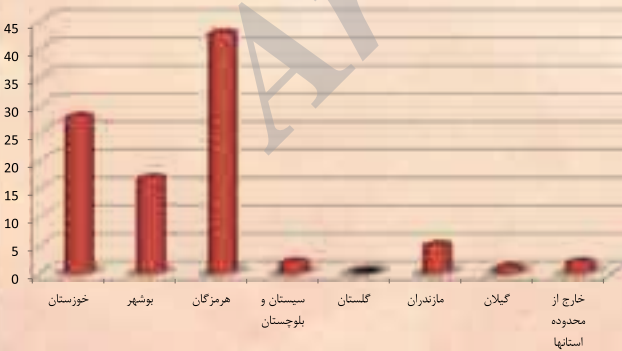
جدول شماره (۲): آمار سوانح ۱۲ ماهه ۱۳۹۳ بر اساس نوع و تعداد سوانح



نمودار شماره (۱): طبقه بندی سوانح دریایی سال ۱۳۹۳ بر اساس نوع سانحه

آمار سوانح دریایی بر اساس استان محل وقوع

طبق گزارش های دریافت شده از سوانح دریایی به وقوع پیوسته در دوازده ماهه سال ۱۳۹۳، استان های هرمزگان و خوزستان بیشترین میزان رخداد دریایی را داشته اند که با حجم بالای تردد شناورها در این استان ها متناسب می باشد. (نیازمند به تدبیر و راه کارهای جهت کاهش سوانح دریایی هستند)



ز) خسارت جدی به صورت بالفعل و یا بالقوه به محیط زیست که حاصل صدمه به یک و یا چند شناور بوده و یا نتیجه به آب انداختن کالاهای خطرناک شناور سانحه دیده باشد.

سوانح دریایی بسیار شدید (Very Serious Casualty): به سوانحی گفته می شود که منجر به از دست رفتن شناور(ها)، تلفات جانی و یا باعث صدمه های شدید محیط زیست دریایی شود.

سوانح دریایی (Less Serious Casualty): به سوانحی گفته می شود که جزو سوانح بسیار شدید به شمار نمی آید و عبارت اند از: حریق، انفجار، تصادف، به گل نشستن، تصادم، مصدومیت شدید انسانی، خسارت ناشی از هوای طوفانی و شرایط بد دریا، خسارت ناشی از برخورد با توده یخ، ایجاد ترک یا شکاف و نقص در بدنه شناور یا در شناور که منجر به صدمات ساختاری شود و هم چنین قابلیت دریانوردی خود را از دست بدهد، مانند نفوذ آب در بدنه، از دست دادن نیرو محرکه، وارد آمدن خسارات عمده به محل اقامت کارکنان شناور و آلودگی محیط زیست (صرف نظر از مقدار آلودگی)، آلودگی و خطرات ناشی از به آب افتادن کالاهای خطرناک از شناور سانحه دیده، نیاز به یدک کش و سایر موارد مشابه. **صدمه شدید به محیط زیست دریایی:** شامل صدماتی هستند که اثر مخرب بر محیط زیست داشته و میزان آلودگی و صدمه به محیط زیست بسیار زیان آور ارزیابی شده است.

مصدومیت شدید انسانی: عبارت است از هر گونه مصدومیت که باعث از کار افتادگی و عدم توانایی فرد در انجام وظایف محوله به مدت زمان بیش تر از ۷۲ ساعت گردد.

دسته بندی انواع سوانح دریایی

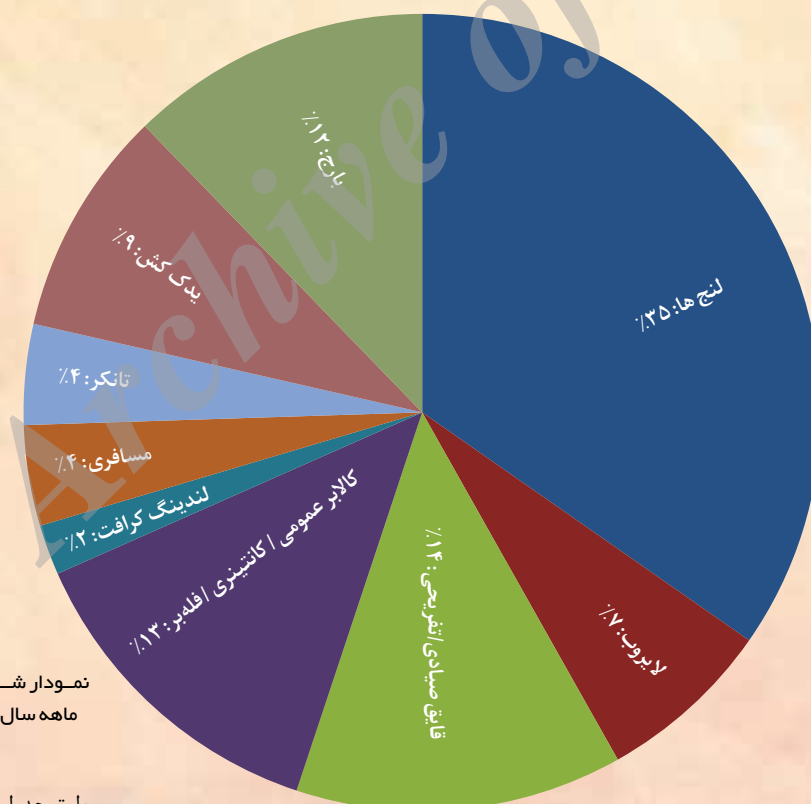
طبق بخشنامه MSC-MEPC/Circ.3/4 مورخ ۲۸ اوت ۲۰۱۳ انواع سوانح دریایی در دسته بندی های ذیل قرار می گیرند:

عبارت است از برخورد با یک یا چند کشتی	Collision تصادف
عبارت است از به گل نشستن کشتی در اثر کشیده شدن لنگر یا در حین حرکت کشتی	Grounding به گل نشستن
عبارت است از برخورد با اشیاء ثابت، شناور، یا در حال پرواز	Contact برخورد
سوانح انفجار یا آتش سوزی را شامل می شود	Fire/explosion آتش سوزی/انفجار
شامل حوادثی است که بر اثر خرابی بدنه یا نقصان در مقاومت سازه کشتی رخ می دهد	Hull failure شکستگی بدنه
شامل حوادثی است از قبیل به دریا افتادن/ریخته شدن بار، وسایل، سوخت و دیگر محتویات کشتی؛ از دست دادن کنترل جهت حرکت کشتی (سیستم سکان)؛ از دست دادن برق کشتی؛ از دست دادن سیستم رانش (نیروی پیش برنده) کشتی	Loss of control از دست دادن کنترل
عبارت است از سوانحی که طی آن به سازه کشتی یا تجهیزات آن آسیب می رسد	Ship/equipment damage آسیب به تجهیزات
عبارت است از سوانحی که طی آن کشتی کج یا واژگون می شود	Capsize/Listing واژگونی/کجی
شامل سوانح آب گرفتگی یا غرق شدن کشتی است	Flooding/Foundering آب گرفتگی
به معنی مفقود شدن کشتی است	Ship missing مفقود شدن کشتی
حادثه جراحات شکستگی اعضای بدن، برق گرفتگی، سوختگی با بخار، لیز خوردن، افتادن، افتادن آدم به دریا، خشونت، دعوا و موارد مشابه این ها را شامل می شود	Occupational accident سانحه شغلی
موارد غیر از دسته بندی های فوق	Other
نامشخص	Unknown

جدول شماره (۱): طبقه بندی انواع سانحه دریایی سازمان بین المللی دریانوردی

آمار سوانح دریایی ۱۲ ماهه ۹۳ بر اساس نوع شناورها و نوع سانحه

نوع شناور	نوع سانحه	آتش سوزی	تصادف/ برخورد	به کل نشستن	آب گرفتگی	آسیب بدنه	سانحه شغلی	واژگونی/ کج شدگی	از دست رفتن کنترل	جمعا
لایروب	۱	۱	۰	۰	۴	۱	۰	۰	۰	۷
قایق صیادی/ تفریحی	۱	۵	۰	۱	۱	۱	۲	۰	۱	۱۳
کالابر عمومی/ کانتینری/ فله بر	۲	۱	۴	۱	۰	۳	۰	۰	۲	۱۳
لندینگ کرافت	۰	۰	۰	۰	۰	۱	۱	۱	۰	۲
مسافری	۱	۰	۱	۲	۰	۰	۰	۰	۰	۴
تانکر	۰	۱	۱	۰	۰	۱	۰	۰	۱	۴
بدک کش	۳	۱	۳	۱	۱	۰	۱	۰	۰	۹
بارج	۲	۳	۱	۲	۰	۱	۱	۱	۱	۱۲
جمعا	۱۶	۱۴	۱۰	۲۲	۷	۱۶	۷	۶	۶	۹۸



نمودار شماره (۲)؛ سوانح دریایی ۱۲ ماهه سال ۱۳۹۳ بر حسب نوع شناور

طبق جدول شماره (۳) و نمودار شماره (۲)، حدود نیمی از سوانح دریایی به وقوع پیوسته در ۱۲ ماهه سال ۱۳۹۳ مربوط به شناورهای عمده ترین نوع سانحه در لنجها همانند ده ماهه مشابه در سال گذشته آب گرفتگی بوده است.

جدول شماره (۵)؛ سوانح دریایی ۱۲ ماهه ۹۳ به تفکیک ماه وقوع و نوع سانحه

ماه	نوع سانحه									جمع
	آتش سوزی	تصادف / برخورد	به گل نشستن	آب گرفتگی	آسیب بدنه	سانحه شغلی	واژگونی / کج شدگی	از دست رفتن کنترل	سایر	
فروردین	۰	۰	۰	۰	۰	۲	۰	۰	۰	۲
اردیبهشت	۱	۱	۰	۱	۱	۰	۰	۲	۰	۶
خرداد	۰	۰	۱	۲	۰	۰	۱	۰	۰	۵
تیر	۱	۱	۱	۲	۰	۳	۱	۰	۱	۱۰
مرداد	۲	۲	۱	۳	۰	۲	۱	۰	۱	۱۱
شهریور	۲	۰	۱	۶	۰	۳	۰	۱	۰	۱۳
مهر	۳	۰	۱	۰	۲	۲	۱	۰	۱	۱۰
آبان	۲	۳	۳	۳	۰	۰	۱	۱	۰	۱۳
آذر	۲	۴	۱	۲	۰	۰	۱	۱	۱	۱۱
دی	۱	۲	۰	۳	۰	۱	۰	۰	۱	۸
بهمن	۰	۰	۰	۰	۲	۲	۱	۰	۰	۵
اسفند	۱	۰	۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۴
جمعا	۱۵	۱۳	۱۰	۲۲	۵	۱۲	۸	۵	۵	۹۸

نمودار سوانح دریایی دوازده ماهه سال ۹۳ به تفکیک ماه‌های سال



نمودار شماره (۴)؛ روند وقوع سوانح دریایی در سال ۹۳

نتیجه‌گیری

با توجه به نمودار شماره (۴) ملاحظه می‌شود بیش‌ترین سوانح در ماه‌های آخر تابستان و اواسط فصل پاییز (آبان ماه) اتفاق افتاده است و تعداد قابل ملاحظه‌ای از سوانح اتفاق افتاده از نوع آب‌گرفتگی و سانحه شغلی (عمدتاً در لنج‌های چوبی) بوده است که می‌بایست در امر آموزش خدمه و استاندارد نمودن شناورهای فوق‌الذکر با جدیت بیش‌تری اقدام نمود.

سوانح دریایی بسیار شدید در ده ماهه ۱۳۹۳

در شش ماهه نخست سال ۹۳ گزارشات دریافت شده توسط دفتر سازمان های تخصصی و بین المللی حاکی از ۱۱ مورد سانحه دریایی بسیار شدید بوده است که منجر به از بین رفتن ۹ شناور و مرگ ۱۰ نفر گردیده است. این سوانح دریایی بسیار شدید عبارت بودند از:

جدول شماره (۲): سوانح دریایی بسیار شدید در سال ۹۳

نوع سانحه	نوع شناور درگیر	تلفات	شرح سانحه
واژگونی (۵ مورد)	لنج باری	غرق + مرگ ۷ نفر	در ۱۷ مایلی جنوب جاسک به علت بدچیدن بار و عدم تعادل لنج، در دریای طوفانی غرق شد و منجر به مرگ ۷ نفر گردید؛
	بارج	غرق	در ۴۵ مایلی جنوب ابوموسی که در هوای نامساعد و دریای طوفانی غرق شد.
	لنج صیادی	غرق + مرگ ۳ نفر	به دلیل بارگیری نامناسب و مواجه شدن با دریای طوفانی واژگون و غرق شد. ۳ نفر از خدمه مفقود شده و اثری از آن ها پیدا نشد.
	لندنینگ کرافت	غرق	در دریای طوفانی در حالی که با محموله آهن (ورق آلات) در مسیر خود حرکت می کرد به دلیل شرایط نامساعد جوی و متلاطم شدن دریا و متعاقب آن رول و پیچ شدید تعادل خود را از دست می دهد و به طور کامل غرق می گردد.
	قایق صیادی	غرق + مرگ ۲ نفر	یک فرزند قایق صیادی در هنگام شب بر اثر طوفان دچار واژگونی شده و سبب مرگ دو نفر و غرق قایق گردید.
آب گرفتگی (۱۲ مورد)	لنج باری	غرق	به علت ضعف بدنه در دریای طوفانی دچار آب گرفتگی و در حوالی جزیره کیش غرق شد
	لنج باری	غرق	به علت ضعف بدنه در دریای طوفانی دچار آب گرفتگی و در دهانه اروند غرق شد
	لنج باری	غرق	به علت ضعف بدنه در دریای طوفانی دچار آب گرفتگی و در ۳۰ مایلی جنوب جزیره کیش غرق شد
	لنج باری	غرق	به علت ضعف بدنه در دریای طوفانی دچار آب گرفتگی و در ۱۱ مایلی غرب جزیره کیش غرق شد؛
	لنج باری	غرق	به علت نامعلوم دچار آب گرفتگی و بین جزایر هرمز و لارک غرق شد.
	بارج آبرسان	غرق	به علت ضعف بدنه در بندر امام (ره) به زیر آب رفت
	بارج آبرسان	غرق	به علت ضعف بدنه در بندر بوشهر به زیر آب رفت
	لنج باری	غرق	علت آب گرفتگی و غرق گزارش نشده است.
	لنج باری	غرق	به دلیل بارگیری نامناسب و مواجه شدن با شرایط نامساعد جوی و متلاطم شدن دریا دچار آب گرفتگی و نهایتاً غرق شد.
	قایق موتوری	غرق	قایق موتوری در حوالی جزیره لارک دچار آب گرفتگی و نهایتاً غرق شد و نفرات آن توسط دریابانی نجات داده می شوند.
	لنج باری	غرق	لنج توقیف شده و بدون خدمه در بندر رها شده بود که دچار آب گرفتگی و غرق شد.
	لنج باری	غرق	علت آب گرفتگی و غرق گزارش نشده است.
آتش سوزی (۹ مورد)	لنج صیادی	غرق	لنج صیادی بر اثر شکسته شدن سکان دچار آب گرفتگی شده و غرق شد
	کشتی باری	مرگ ۱ نفر	در ۱۳ مایلی جنوب جزیره سیری دچار آتش سوزی شد که منجر به مرگ یکی از خدمه و سوختگی شدید یکی دیگر از آنان گردید
	لنج های باری	غرق	دو فرزند لنج باری که در یک سانحه آتش سوزی در اروندکنار هر دو از بین رفتند.
	لنج های باری	غرق	سه فرزند لنج باری در سانحه آتش سوزی دچار حریق شدند که یکی از آن ها کاملاً از بین رفت و دو فرزند لنج دیگر در حالت نیمه غرق قرار گرفتند.
	لنج صیادی	غرق + مرگ ۲ نفر	به علت نامعلوم شناور دچار حریق گردید و دو نفر از خدمه بر مفقود شده و اثری از آن ها پیدا نشد.
	کشتی صیادی	غرق	کشتی در لنگرگاه در توقف بود. هنگام غروب آتش پزخانه کشتی دچار حریق شد و به دیگر قسمت ها سرایت نمود تا منجر به غرق کشتی گردید
	لنج های باری	از بین رفته	چهار فرزند لنج باری در خور بندر قدیم لافت دچار حریق شده و از بین رفتند
	لنج باری	از بین رفته	آتش سوزی در قسمت موتورخانه شروع و به تمام قسمت های شناور سرایت نمود. به گفته خدمه، بهم غیر استاندارد که برای تخلیه آب استفاده می شد عمل وقوع حریق بوده است.
	لنج صیادی	از بین رفته + ۷ فوت شدن	لنج صیادی به همراه ۹ نفر در ساعت ۱۱:۰۰ خدمه عازم دریا شدند، که به علت نامعلومی دچار حریق شده که متأسفانه ۷ نفر از خدمه فوت نمودن و ۲ نفر باقیمانده جهت مداوا به بیمارستان منتقل شدند
لنج باری	۱ شناور غرق + ۲ شناور نیمه مغرقه	مرکز کنترل ترافیک بندر با مشاهده آتش سوزی در یک لنج باری، سرریعاً با مرکز آتش نشانی تماس گرفته ولی متأسفانه آتش به دو لنج دیگر سرایت نموده و با جدا کردن آن ها یک لنج غرق و دو مورد دیگر نیمه مغرق شدند.	
برخورد (۱ مورد)	قایق تفریحی	مرگ ۲ نفر	قایق تفریحی در تالاب انزلی با پایه پل برخورد نمود که منجر به مرگ دو نفر از سرشنینان شد.
تصادف (۳ مورد)	قایق موتوری	مرگ ۱ نفر	قایق به علت سرعت زیاد و ناتوانی در مهار قایق، به دونه ای که در اسکله پهلو گرفته بود، برخورد نمود
	قایق صیادی	مرگ ۱ نفر	دو قایق ماهی گیری با یکدیگر برخورد کرده و ملوان قایق غرق شده و ناخدا هم از ناحیه کتف دچار شکستگی شد
	فلهبر	غرق + مرگ حداقل ۲ نفر	کشتی ایرانی با قایق صیادی برخورد نموده و منجر به غرق شناور صیادی و مرگ ۲ نفر و مفقود شدن ۳ نفر از خدمه آن شد.
سلحه شغلی (۲ مورد)	یدک کش	مرگ ۱ نفر	حدود ساعت ۱۶:۳۰ ملوان در حالی که یدک کش در کنار اسکله پهلو گرفته بود به علت نامعلوم در آب افتاد. ساعتی بعد پیکر او که روی آب شناور بود رویت شد.
	لنج صیادی	مفقودی ۱ نفر	حدود ساعت ۰۱:۰۰ ملوان لنج صیادی جهت جمع آوری ماهی اقدام به کشیدن تور می نماید که به علت طوفانی بودن هوا به دریا افتاده و عملیات جهت پیدا کردن ملوان ناموفق بوده است.
شکستگی بدنه (۲ مورد)	لنج باری	غرق	به علت ضعف بدنه در دریای طوفانی دچار شکستگی بدنه و نهایتاً غرق شد
	لنج باری	غرق	به علت ضعف بدنه در دریای طوفانی دچار شکستگی بدنه و نهایتاً غرق شد

تحلیل سانحه واژگونی لنج باری فرس

فاجعه‌بارترین سانحه در ۶ ماه نخست سال ۹۳ مربوط به واژگونی لنج باری فرس در ۱۷ مایلی جنوب جاسک بود که به علت بد چیدن بار و عدم تعادل لنج، در دریای طوفانی غرق شد و منجر به مرگ ۷ نفر گردید.

شرح سانحه:

لنج باری فرس به شماره ثبت ۱۱۴۵۵ در تاریخ ۹۳/۰۴/۰۷ اقدام به بارگیری ۱۷۵ عدد پالت سنگ به وزن ۵/۱۶۷ تن می‌نماید. روز بعد، در تاریخ ۹۳/۰۴/۰۸ (در ساعت ۱۷:۳۰ این شناور با ۱۰ خدمه، بندر جاسک را به سمت کشور عمان (مسقط) ترک می‌کند. حدود ساعت ۲۰:۰۰ ناخدای لنج، سکان را به یکی از خدمه که تجربه کمی در هدایت لنج داشت می‌سپارد. دریا موج و نگاه داشتن تعادل لنج به خاطر بار زیادی که روی عرشه چیده شده نسبتاً سخت بود. در اثر برخورد ناگهانی یک موج بزرگ با لنج، تعادل آن به هم خورد و بلافاصله غرق شد.

در تاریخ ۹۳/۰۴/۰۹ (روز بعد، حدود ۲۰ ساعت پس از سانحه) یک کشتی خارجی دو نفر از خدمه لنج را بر روی تخته چوبی در دریا دیده و آن‌ها را از آب می‌گیرد. در تاریخ ۹۳/۰۴/۱۰ (دو روز بعد از سانحه) یک لنج صیادی یکی دیگر از خدمه لنج را در دریا دیده و وی را از آب می‌گیرد. طی روزهای بعد، دو جسد متعلق به خدمه لنج توسط تیم‌های جست‌وجو و نجات در دریا یافته شده است. از سرنوشت ۵ نفر خدمه مفقود لنج باری فرس تاکنون اطلاعی به دست نیامده است.

تحلیل سانحه

بارگیری (پالت‌های سنگ) بر روی عرشه، ارتفاع مرکز گرانش لنج را بیش از حد بالا می‌برد. به این حالت شناور اصطلاحاً (Tender) گفته می‌شود. در این شرایط ارتفاع متاستنتریک (GM) و متعاقباً پایداری شناور کاهش می‌یابد و احتمال واژگونی شناور بیشتر می‌شود. یک شناور tender راحت‌تر به طرفین متمایل می‌شود و دشوارتر به حالت قائم برمی‌گردد. (M: نقطه متاستنتریک G: مرکز گرانش

B: مرکز شناوری)

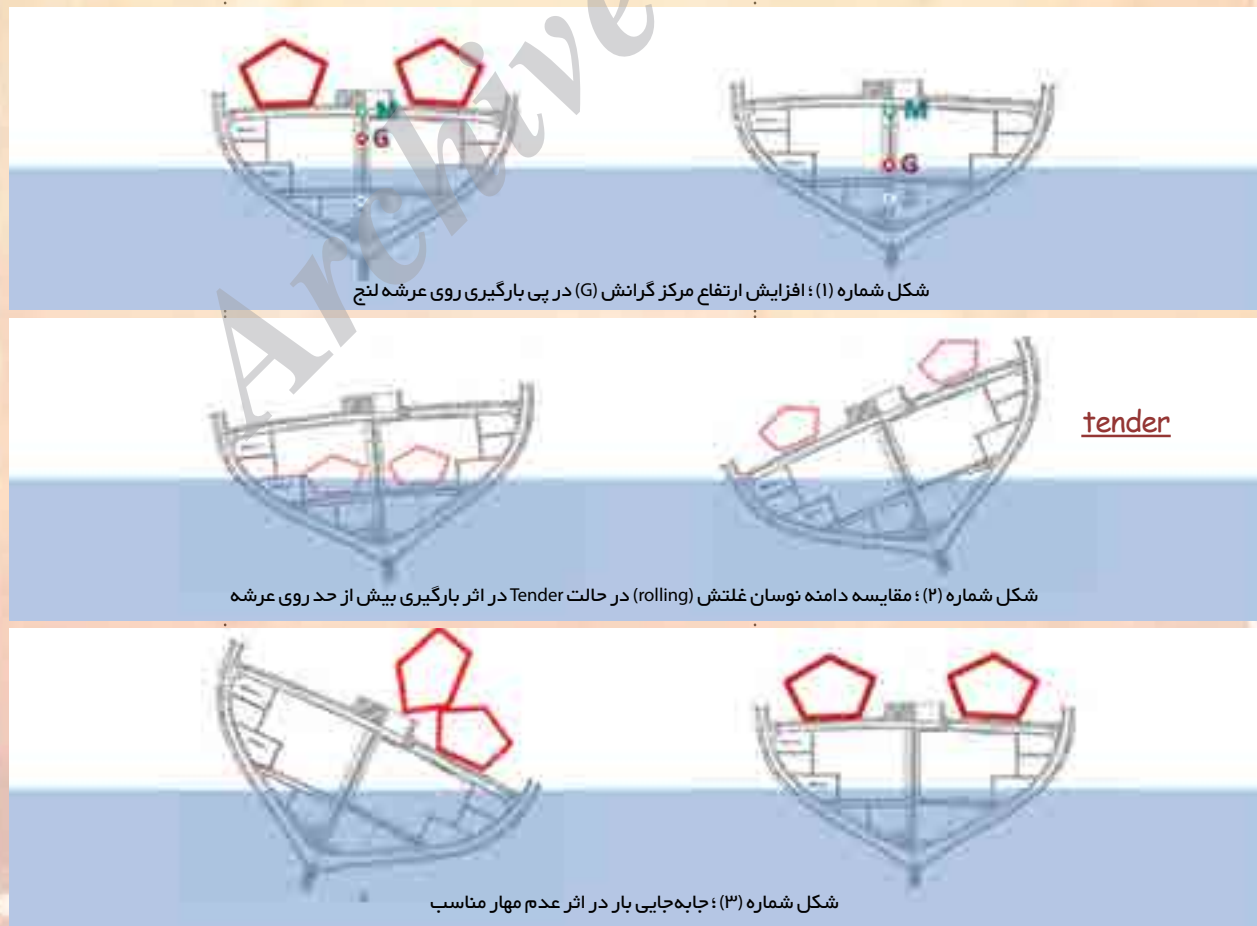
۱. در صورتی که بار (پالت‌های سنگ) به خوبی مهار نشده باشد، در اثر غلتش‌های لنج در دریای موج، امکان جابه‌جاشدن بار و از بین رفتن تعادل لنج بالا می‌رود.
۲. از عوامل غیر مستقیم موثر در این سانحه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- عدم آشنایی کافی ناخدا و خدمه با بحث تعادل شناور؛
- عدم آشنایی خدمه با چگونگی بارگیری کالاهای مختلف؛
- عدم استفاده صحیح از تجهیزات ایمنی در زمان حادثه (Life Raft شناور با طناب بسته شده بود لذا به موقع آزاد نگردید)؛
- عدم کنترل و نظارت سازمان بنادر بر ایمنی شناورها در آن منطقه (از جمله عدم تامین نیروی انسانی کافی در بندر جاسک)؛
- عدم وجود دستورالعمل تخلیه و بارگیری ایمن شناورهای سنتی؛
- عدم کسب مجوز فعالیت شرکت تعاونی لنج داران جاسک از سوی سازمان.

اقدامات اصلاحی صورت پذیرفته

در پی گیری علل وقوع این سانحه اقداماتی جهت رفع مشکلات ایمنی بندر جاسک صورت گرفته است تا در حد امکان از وقوع سوانح مشابه جلوگیری شود. از جمله این اقدامات می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. الزام ناخدای لنج‌ها در بارگیری یک سوم بار در زخ لنج و اطمینان از تعادل لنج برای دریانوردی. شرکت تخلیه و بارگیری سمن‌بار جاسک موظف گردید در این مورد با ناخدای لنج همکاری نماید.
۲. تهیه دستورالعمل چیدمان بار در لنج‌ها با تایید مفسسه رده‌بندی
۳. اعلام لیست بارهای مجاز و غیرمجاز جهت حمل با شناورهای سنتی
۴. الزام بیمه نامه‌های دریایی (بیمه بار، بیمه مسوولیت، بیمه شناور)
۵. مقرر گردید تعاونی لنج‌داران نسبت به معرفی افرادی با دانش مناسب جهت نظارت بر بارگیری و امورات لنج‌ها به بندر جاسک اقدام نماید
۶. طی جلسات برگزار شده با حضور صاحبان کالا، نمایندگان شرکت تخلیه و بارگیری و تعاونی لنج‌داران، تمهیداتی برای جلوگیری از مراجعه مستقیم صاحبان کالا به مالکان یا فرماندهان شناور صورت گرفت تا هرگونه حمل کالا توسط لنج‌ها تحت نظارت تعاونی انجام گیرد.
۷. استقرار مامور کنترل و بازرسی (PSC) به صورت دائم در بندر جاسک
- اثر بخشی این اقدامات به‌طور مستمر مورد ارزیابی و پی‌گیری قرار می‌گیرد.



شکل شماره (۱)؛ افزایش ارتفاع مرکز گرانش (G) در پی بارگیری روی عرشه لنج

tender

شکل شماره (۲)؛ مقایسه دامنه نوسان غلتش (rolling) در حالت Tender در اثر بارگیری بیش از حد روی عرشه

شکل شماره (۳)؛ جابه‌جایی بار در اثر عدم مهار مناسب



عکس: مجتبی بحیرایی

گفت‌وگوی اختصاصی با
معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست

محیط زیست خزری

امین خالق پرست

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

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و با تشکیل کشورهای تازه استقلال یافته آذربایجان، روسیه، قزاقستان و ترکمنستان، دریای خزر با مشکلات زیست محیطی زیادی مواجه شده است. آلودگی‌های میکروبی ناشی از ورود فاضلاب شهری و روستایی و آلودگی‌های ناشی از ورود کودهای شیمیایی، سموم کشاورزی و مشتقات نفتی به دریای خزر، نه تنها موجب مرگ و میر گسترده آبزیان ارزشمند دریای خزر شده است، بلکه سلامت مردم نواحی ساحلی این دریاچه را به شدت تهدید می‌کند. با افزایش آلودگی‌های دریای خزر، قطعا کشورهای حاشیه دریای خزر در آینده با چالش‌های بیش‌تری روبه‌رو خواهند شد. به منظور آشنایی با برخی اقدامات بین‌المللی که برای ارزیابی مشکلات زیست محیطی دریای خزر در در دهه‌های گذشته انجام شده است، با عضو هیات علمی دانشگاه آزاد اسلامی و معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، دکتر «پروین فرشیچی» که در زمینه برنامه منطقه‌ای محیط زیست دریای خزر (CEP) بیش از ده سال سابقه فعالیت دارد، گفت‌وگو کردیم.

پروین: برنامه محیط زیست دریای خزر، چطور شکل گرفت؟

برنامه محیط زیست دریای خزر، برنامه همکاری پنج کشور حاشیه دریای خزر در مسائل زیست محیطی بود. تا قبل از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، برنامه همکاری محیط زیستی در منطقه نداشتیم. البته، معاهدات منطقه‌ای بین شوروی سابق و ایران وجود داشت؛ اما این معاهدات بیش‌تر در زمینه ماهی‌گیری و تردد در دریا بود. حتی زمانی که درباره ماهی‌گیری در این معاهدات صحبت می‌شد، مساله مدیریت منابع زیستی مطرح نبود و بحث حفاظت از تنوع زیستی در این معاهدات اهمیت نداشت. در آن زمان، بیش‌تر این موضوع مطرح بود که هر کشور تا کجا می‌تواند در دریای خزر پیش‌رود، چه مقدار ماهی می‌تواند بگیرد و در زمینه مسائل ماهی‌گیری چگونه با ایجاد شرکت‌های مشترک می‌توانند با هم‌دیگر همکاری کنند. بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، کشورهای تازه استقلال یافته به دلیل اقتصاد ناپایداری که داشتند، به‌سوی توسعه بسیار شتاب‌زده‌ای حرکت کردند. این

»

«هیات مذاکره‌کننده ایران» زمانی که متوجه شد که کشورهای منطقه آمادگی پذیرش ایران به‌عنوان میزبان را ندارند، تلاش نمود تا «دبیرخانه برنامه CEP» به‌طور ثابت در آذربایجان باقی‌ماند.

توسعه شتاب‌زده شامل سرمایه‌گذاری‌های متعدد شرکت‌های مختلف، سازمان‌های بین‌المللی و کنسرسیوم‌های بزرگ نفتی در زمینه بهره‌برداری از منابع طبیعی دریای خزر، به‌خصوص منابع نفت و گاز می‌شد. در نتیجه، نگرانی‌های کشورهای منطقه در رابطه با مسائل زیست محیطی، بعد از سال ۱۹۹۱ خیلی زیاد شد. هم‌چنین، جامعه جهانی نیز نگرانی زیادی در این زمینه داشت. این نگرانی‌ها منجر شد که یک گروه از سازمان‌های تخصصی بین‌المللی شامل بانک جهانی (WBG)، اتحادیه اروپا (EU)، برنامه عمران ملل متحد (UNDP) و برنامه محیط زیست ملل متحد (UNEP) در سال ۱۹۹۵ به منطقه بیایند تا خواست سیاسی کشورها را برای همکاری‌های زیست محیطی محک بزنند. اتحادیه اروپا با یک رویکرد چند جانبه، برای سرمایه‌گذاری‌هایی که می‌خواست در زمینه‌های مختلف دریای خزر در آینده انجام دهد، در منطقه حضور یافت؛ از یک‌سو، می‌خواست در بهره‌برداری از نفت دریای خزر شرکت داشته باشد و از سوی دیگر می‌خواست به پتانسیل کشورهای تازه استقلال یافته پی ببرد. بخشی از اتحادیه اروپا که با ما همکاری می‌کرد، کمیسیون اروپا (European Commission) در برنامه کمک‌های فنی به کشورهای تازه استقلال یافته (Technical Assistance to Commonwealth of Independent States Programme) بود که به اختصار (EC/TACIS programme) نامیده می‌شد. هم‌چنین، از سال ۱۹۹۲ تا ۱۹۹۶، هر سال اجلاس‌هایی در کشورهای منطقه برگزار می‌شد که در آن به‌مسائل مختلف محیط زیست، به‌صورت کلی یا با تمرکز بر تنوع زیستی پرداخته می‌شد. در نهایت، در سال ۱۹۹۸ در رامسر، یک همکاری زیست محیطی منطقه‌ای با عنوان «برنامه محیط زیست دریای خزر» (CEP) به‌طور رسمی آغاز شد. در منطقه سه فاز برنامه محیط زیست دریای خزر اجرا شد. بین هر فاز CEP یک تا یک و سال و نیم فاصله بود. فاز یک CEP در آذربایجان (باکو) از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۲، فاز دو CEP در «جمهوری اسلامی ایران» از سال ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۷ و فاز سه CEP در قزاقستان از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۲ انجام شد.

پروین: برنامه محیط زیست دریای خزر، چطور در ایران شکل گرفت و چطور شما همکاری خود را با این برنامه آغاز کردید؟

از سال ۱۹۹۷ دقیقاً از زمانی که سازمان حفاظت محیط زیست می‌خواست در این زمینه شروع به همکاری کند و شرایط میزبانی «کنفرانس رامسر» را فراهم کند، درگیر این داستان بودم. اساس و بنیان این همکاری‌ها از زمان «دفتر محیط زیست دریایی» بود. در آن زمان «معاونت محیط زیست دریایی» وجود نداشت و «دفتر محیط زیست دریایی» به‌عنوان مرجع ملی ایجاد چنین همکاری در منطقه مطرح بود. «دفتر محیط زیست دریایی» در سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۵ به «معاونت محیط زیست دریایی» تبدیل شد. اما از همان زمان که معاونت دریایی به‌صورت دفتر دریایی در «سازمان حفاظت محیط زیست» مطرح بود، مسوولیت‌هایی که در ارتباط با مناطق دریایی، استان‌های ساحلی و کشورهای منطقه وجود داشت، از طرف دفتر دریایی انجام می‌شد. البته اختیارات معاونت دریایی خیلی بیش‌تر از دفتر دریایی است. دفتر سازمان ملل در تهران به ما خیلی کمک کرد تا ایران آمادگی لازم برای چنین همکاری را داشته باشد. هم‌چنین، ما از متخصصین دانشگاهی برای ایجاد این بستر همکاری خیلی کمک گرفتیم. «وزارت امور خارجه» نیز به‌عنوان یک نهاد اصلی دولتی در روابط منطقه‌ای و بین‌المللی، با حمایت از این برنامه محیط زیست دریایی نقش خیلی مهمی داشت تا سازمان محیط زیست به‌عنوان مرجع ملی بتواند در این بخش همکاری کند.

از آن جایی که در همه این پنج کشور حاشیه دریای خزر، بخش محیط زیست هر کشور در این برنامه به‌عنوان مرجع ملی در

نظر گرفته شده بود، نمی شد مسوول برنامه را از سازمان شیلات انتخاب کرد. البته در سایر کشورها «وزارت محیط زیست» وجود داشت اما در ایران فقط «سازمان محیط زیست» داشتیم. هم چنین، از آن جایی که این همکاری در ارتباط با مسائل محیط زیست دریایی بود، لازم بود این مسوول از دفتر محیط زیست دریایی در سازمان انتخاب شود. البته در آن زمان سمت سازمانی نداشتم؛ خانم دکتر «معصومه ابتکار» همکاری خود را در «سازمان حفاظت محیط زیست» از اواخر سال ۱۹۹۶ آغاز کرد و بنده بعد از ایشان در تیرماه ۱۹۹۷ به عنوان «مشاور ارشد سازمان محیط زیست در مسائل دریایی» در سازمان شروع به همکاری کردم. بنابراین، از آن جایی که تجربه کاری من در زمینه مدیریت سواحل و دریا بود، در سال ۱۹۹۸ در سازمان حفاظت محیط زیست تصمیم گرفته شد به عنوان «هماهنگ کننده ملی» در مسائل مربوط به «برنامه محیط زیست دریای خزر» (CEP) در منطقه کار کنم. مسوولیت های مختلفی در این سال ها داشتم؛ در ابتدا، به عنوان «هماهنگ کننده ملی» در «فاز یک» و «فاز دو» برنامه محیط زیست دریای خزر بودم. زمانی که مدیر برنامه محیط زیست دریای خزر، دکتر «حمیدرضا غفارزاده» بازنشسته شد، صندوق تسهیلات محیط زیست جهانی (GEF) اعلام کرد که به یک مدیر پروژه برای برنامه نیاز دارد. بنابراین، افراد زیادی از همه دنیا در این فراخوان شرکت کردند و بنده نیز برای این سمت شغلی تقاضا دادم. در نهایت، پس از بررسی رزومه و انجام مصاحبه، براساس سابقه فعالیت هایم در منطقه به عنوان جایگزین آقای دکتر «غفارزاده» و مدیر پروژه «فاز سه» برنامه محیط زیست دریای خزر پذیرفته شدم.

چرا دبیرخانه کنوانسیون تهران به صورت چرخشی بین کشورهای منطقه برگزار می شود؟

CEP منجر به شکل گیری «کنوانسیون تهران» شده. در ابتدا، لازم بود «دبیرخانه برنامه CEP» که مسوولیت هماهنگی فعالیت های کشورهای برنامه داشت، مشخص شود. میزبانی «فاز یک» برنامه محیط زیست دریای خزر (۲۰۰۲-۱۹۹۸) در همان «جلسه رامسر» تعیین شد. ایران سابقه همکاری با کشورهای تازه استقلال یافته در منطقه را نداشت. بنابراین، این کشورها خیلی مشتاق نبودند که ایران میزبانی را به عهده بگیرد. با وجود این که مسوولین ایران خیلی مایل بودند که میزبانی را به عهده بگیرند، اما به خاطر این که ایران حمایت چهار کشور حاشیه دریای خزر را برای گرفتن میزبانی نداشت و سازمان های بین المللی نیز از آذربایجان برای گرفتن میزبانی حمایت می کردند، در یک مذاکره طولانی تصمیم گرفته شد که «دبیرخانه برنامه CEP» در آذربایجان تاسیس شود. «هیات مذاکره کننده ایران» زمانی که متوجه شد که کشورهای منطقه آمادگی پذیرش ایران به عنوان میزبان را ندارند، تلاش نمود تا «دبیرخانه برنامه CEP» به طور ثابت در آذربایجان باقی نماند. این تلاش ها موجب شد که دبیرخانه به صورت چرخشی میان کشورهای منطقه برگزار شود. بودجه این برنامه توسط «صندوق تسهیلات محیط زیست جهانی» (GEF) تامین می شد. براساس حروف الفبای انگلیسی، یکی از کشورهای حاشیه دریای خزر هر چهار سال میزبانی برنامه را به عهده می گرفت. بنابراین، بعد از اتمام این دوره چهارساله، دبیرخانه برنامه از آذربایجان به ایران منتقل می شد و بعد از ایران در صورتی که «صندوق تسهیلات محیط زیست جهانی» فازهای بعدی هم برای این برنامه داشت، برگزاری دبیرخانه در روسیه و ترکمنستان ادامه می یافت.

درباره کارهای مهمی که در «فاز یک» برنامه محیط زیست دریای خزر انجام شد، توضیح دهید؟

پس از آغاز «فاز یک» برنامه محیط زیست دریای خزر، در سال ۲۰۰۰ با مرگ و میر گسترده تنها پستاندار دریای خزر (فک خزر) مواجه شدیم. جمعیت فک های دریای خزر در

دهه ۹۰، یک میلیون قلاده برآورد می شد، در حالی که هم اکنون به صد هزار قلاده رسیده است. در نتیجه، حدود نهمصد هزار فک خزر در این فاصله زمانی کوتاه از بین رفته اند. یکی از رویکردهای CEP به عنوان یک برنامه همکاری مشترک میان کشورهای ساحلی منطقه، پاسخ به این سوال بود که چرا مرگ و میر دسته جمعی فک های یک دفعه در دریای خزر رخ داده است؟ در CEP کمیته هایی در زمینه آلودگی، مدیریت سواحل، مطالعه گونه های غیر بومی داشتیم اما برای یافتن علت مرگ و میر فک های دریای خزر نیز یک کارگروه از متخصصین (Task force) تشکیل شد. همکاران «سازمان حفاظت محیط زیست» و «موسسه تحقیقات شیلات ایران» برای تشکیل این کارگروه در CEP به ما خیلی کمک کردند. یک از ویژگی های خوب برنامه محیط زیست دریای خزر این بود که بیش تر متخصصین از منطقه انتخاب شدند. به این منظور، متخصصین از کشورهای ساحلی دریای خزر شناسایی شده و توسط مرجع ملی (بخش محیط زیست هر کشور) به CEP معرفی می شدند. این کارگروه متشکل از نمایندگان بخش شیلات و بخش محیط زیست هر کشور بود و فقط درباره فک خزر کار نمی کرد. وظایف «کارگروه آذربایجان دریای خزر» در سه بخش «ماهیان استخوانی»، «ماهیان خاویاری» و «فک دریای خزر» تعریف شده بود. بنابراین، کارشناسان معرفی شده از سازمان شیلات و سازمان محیط زیست موظف بودند در این سه بخش کار کنند. از آن جایی که ژاپنی ها هم مشکلات زیست محیطی داشتند و برای پستانداران دریایی منطقه خود کارهای مشابهی کرده بودند، بانک جهانی از یک شرکت ژاپنی درخواست نمود تا به این پروژه کمک مالی کند. بنابراین، این شرکت ژاپنی برای انجام مطالعات در زمینه فک خزر حدود یک میلیون دلار به پروژه کمک کرد. در حقیقت، بانک جهانی، شرکت ژاپنی و برنامه CEP این کارگروه را به وجود آوردند تا مساله فک خزر را مورد بررسی قرار دهند. در همان زمانی که کارگروهی از متخصصین منطقه توسط بانک جهانی ایجاد شد، در CEP از Sue Wilson و همکارانش در دانشگاه لیدز (University of Leeds) دعوت به همکاری شد. در آن زمان، Sue Wilson به عنوان یک دانشمند برجسته که اطلاعات زیادی درباره فک خزر داشت، خیلی مطرح بود. ما می خواستیم نهادهای بین المللی ما را هم به لحاظ مالی و هم به لحاظ فنی حمایت کنند. دانشگاه لیدز یکی از نهادهایی بود که هم از طرف ما و هم از طرف شرکت های نفتی منطقه به آن ماموریت داده شده بود که درباره فک خزر کار کند. پس از انجام تحقیقات میدانی، برای مرگ و میر فک ها در دریای خزر چندین دلیل مشخص شد. یکی از این علل بیماری و بروسه (Canine Distemper Virus) بود که قبلا نیز فک ها را در نقاط دیگر دنیا درگیر کرده بود. اما هم چنین، ما طی این تحقیقات متوجه شدیم آلودگی ها نیز روی کاهش جمعیت فک خزر تاثیر گذاشته است. آلودگی ها در پروژه فک خزر در سه مبحث آلودگی نفتی، آلودگی فلزات سنگین و آلودگی ناشی از کودهای شیمیایی مورد بررسی قرار گرفت. نتایج این مطالعات خبرهای خوبی در زمینه وضعیت زیست محیطی منطقه نداشت. با وجود این که علت اصلی مرگ و میر فک ها بیماری و بروسه بود اما زمانی که نمونه بافت فک های خزر مورد بررسی قرار گرفت، نتایج آزمایشگاهی نشان داد که در بافت فک ها علاوه بر هیدروکربن های نفتی و فلزات سنگین، DDT نیز وجود دارد. با مشاهده DDT در بافت فک ها این سوال مطرح شد که اگر استفاده از DDT در دنیا از سی سال قبل منسوخ شده، چطور این سموم با منشأ جدید در بافت فک ها یافت می شود؟ بنابراین، ما کشف کردیم که نه تنها آلودگی مرتبط با فعالیت های کشاورزی در منطقه داریم، بلکه DDT به میزان زیاد در منطقه هنوز استفاده می شود. از سموم کلره و DDT به غیر از صنعت کشاورزی، در هیچ صنعت دیگری استفاده نمی شود. به خاطر این که بیش تر ترکمنستان از بیابان تشکیل شده، این کشور در آن زمان کشاورزی نداشت. کشاورزی را فقط



باعبور یخ شکن ها از منطقه یخی، هر ساله تعداد زیادی از توله ها در این مسیر کشته می شوند. جامعه جهانی به کنسر سیوم های نفتی اعتراض می کرد که یکی از دلایل اصلی مرگ و میر توله فک ها در زمستان تردد کشتی های یخ شکن در منطقه است.



»

زمانی که وجود DDT در بافت فک‌ها اثبات شد، متوجه شدیم که آلودگی‌های ناشی از فعالیت کشاورزی می‌تواند تاثیر قابل توجهی روی سلامت محیط زیست و خصوصاً سلامت آبریان داشته باشد.

در بخش‌هایی از رودخانه ولگا در روسیه و در نواحی جنوبی دریای خزر (ایران و آذربایجان) داشتیم. این مساله به خاطر این که تا آن زمان روی فک خزر مطالعات گسترده دانشگاهی نشده بود و وجود سموم کلره و DDT در بافت جانوران اعلام نشده بود، از نظرها پنهان مانده بود. بنابراین، زمانی که وجود DDT در بافت فک‌ها اثبات شد، متوجه شدیم که آلودگی‌های ناشی از فعالیت کشاورزی می‌تواند تاثیر قابل توجهی روی سلامت محیط زیست و خصوصاً سلامت آبریان داشته باشد. با توجه به این که متخصصین منطقه به کمک International Union for Conservation of Nature داده بودند و پژوهش‌گری از بیرون از منطقه نبوده بود این آزمایش را انجام دهد، کسی نمی‌توانست به نتایج این تحقیق تردید کند یا ما را به خاطر آشکار کردن مساله استفاده از DDT توسط کشاورزان به «تلاش برای بدنام کردن منطقه» متهم بکند. برنامه محیط زیست دریای خزر نه تنها توانست زیستگاه فک‌ها را در دریای خزر به کمک تصویربرداری هوایی مشخص کند، جمعیت فک‌ها را تعیین بکند و صحت سلامت آن‌ها را بررسی کند، بلکه توانست برای نخستین بار در تاریخ، روی رفتارشناسی فک خزر در سطح منطقه‌ای مطالعه کند. البته در روسیه و قزاقستان، سابقه پژوهش ملی درباره فک خزر خیلی بیش‌تر از CEP بود.

با توجه به آمار علمی که در سال‌های ۱۳۹۲، ۱۳۹۳، ۱۳۹۴، داشتیم، حدود یک میلیون فک در دریای خزر وجود داشت. اما جمعیت فک‌ها در آمار علمی منتشر شده در سال ۲۰۱۲، هزار و صد قلاده اعلام شد که براساس اطلاعات مجموعه‌های بین‌المللی و کشورهای ساحلی، فقط صد هزار قلاده فک در دریای خزر هم اکنون باقی مانده است.

پروژه: پژوهش گران روسی مقالات زیادی درباره فک‌ها در گذشته منتشر کرده بودند، اما تعداد اندکی از آن‌ها در منابع مقالات منتشر شده توسط گروه Sue Wilson و همکاران، به چشم می‌خورد. علت این موضوع چیست؟

روسیه به‌عنوان یک کشور قدرت‌مند، جهت انجام تحقیقات به‌طور مرتب فک‌های دریای خزر را پایش می‌کرد. بنابراین، تعداد زیادی مقاله از این تحقیقات منتشر شده بود. اما از آن جایی که بیش‌تر این مطالعات به زبان روسی بود، این اطلاعات دست نیافتنی است. زبان روسی برای مطالعه پژوهش‌گران در بخش‌های مختلف کشور پهنای شوروی کافی بود و انگیزه‌ای وجود نداشت که روس‌ها هزینه ترجمه مقالات روسی را به زبان انگلیسی برای پژوهش‌گران دیگر کشورهای به‌عهده بگیرند. یکی از دست‌آوردهای برنامه محیط زیست دریای خزر این بود که ما اطلاعات و داده‌هایی که برای شناختن وضعیت محیط زیست دریای خزر نیاز داشتیم، به‌دست آوردیم. با این کار اطلاعات مربوط به محیط زیست دریای خزر از انحصار روسیه خارج شد. البته فقط مساله ترجمه مقالات روسی مطرح نبود. از آن جایی که میان کشورهای مختلف همیشه توافق برای نحوه تحقیق وجود ندارد، ترجمه مقالات روسی فایده‌چندانی نداشت. ممکن است شیوه تحقیق، روش نمونه‌گیری، فصل و زمان انتخاب شده برای انجام مطالعات و تفسیر داده‌های پژوهش‌گران یک کشور مورد قبول پژوهش‌گران کشور دیگر نباشد. یکی از مشکلاتی که در همکاری‌های زیست‌محیطی منطقه‌ای با آن مواجه هستیم، یکسان کردن روش تحقیق، طرز تفکر و رویکرد پژوهش‌گران به مساله و متقاعد کردن پژوهش‌گران کشورهای مختلف برای انتخاب یک روش خاص در تحقیقات، پیروی از ترتیب مراحل یک روش خاص و آنالیز داده‌ها به یک روش خاص جهت رسیدن به نتیجه است. ما در CEP می‌خواستیم همکاری منطقه‌ای را گسترش دهیم. بنابراین، از مطالعات قبلی به عنوان منبع

تحقیقات CEP استفاده کردیم؛ اما برای این که پایه‌های تصمیم‌گیری در آینده، اطلاعات علمی باشد که مورد توافق میان همه کشورها است، خودمان این اطلاعات را به‌دست آوردیم. یکی از رویکردهای «صندوق تسهیلات جهانی» (GEF) برای بررسی ریشه‌ای و سیستماتیک مشکلات زیست‌محیطی در مناطق دریایی، گزارش (Transboundary Diagnostic Analysis) است. از آن جایی که برنامه CEP توسط GEF حمایت مالی می‌شد، ما هم برای CEP گزارش «آنالیز تشخیص مشکلات زیست‌محیطی فرامرزی» فراهم کردیم. در TDA پس از جمع‌آوری گزارشات علمی و فنی مربوط به منطقه، با گردآوری متخصصین منطقه از آن‌ها خواسته می‌شود تا در ارتباط با این اطلاعات به توافق برسند. برای مثال، در دریای خزر با کاهش ماهیان خاویاری به خاطر صید بی‌رویه، صید قاچاق، آلودگی‌ها، ایجاد سدها و تخریب زیستگاه‌ها مواجه هستیم. بنابراین، از متخصصین خواسته می‌شود در زمینه علل ریشه‌ای کاهش تنوع زیستی، کاهش ماهیان خاویاری، آلودگی دریایی، آلودگی نفتی و هجوم گونه‌های غیر بومی به یک نتیجه واحد برسند. زمانی که علت ریشه‌ای را یافتیم، می‌توانیم منشأ این اتفاقات را بررسی کرده و به این سوال که چرا این اتفاقات رخ داده، پاسخ دهیم. سپس با در نظر گرفتن بودجه محدود GEF، محدودیت زمانی، تعداد متخصصین در منطقه، در زمینه فعالیت‌های دارای اولویت که باید در منطقه در دستور کار برای چند سال آینده قرار گیرند، به‌طور منطقه‌ای به تفاهم می‌رسیم.

پروژه: چرا شرکت‌های نفتی به «برنامه محیط زیست دریای خزر» برای انجام تحقیقات علمی در زمینه فک خزر کمک مالی می‌کردند؟

در زمستان، شمال دریای خزر (نواحی نزدیک به رودخانه ولگا تا سواحل قزاقستان) یخ می‌زند. اما فعالیت‌های نفتی در زمستان متوقف نمی‌شود. تانکرهای نفتی که نفت را از روسیه و قزاقستان استخراج می‌کنند، لازم است از این منطقه یخی عبور کنند. بنابراین، در جلوی این تانکرها یک کشتی یخ‌شکن قرار می‌گیرد تا تانکرهای نفتی را یدک بکشد. این یخ‌شکن‌ها با شکافتن یخ‌های منطقه، راه را برای عبور تانکرهای نفتی باز می‌کنند. اما این منطقه یخی محل تولید مثل فک‌ها است. فک مادر که تازه زایمان کرده، به توله خود توجه خاصی دارد. فک مادر به توله خود شیر می‌دهد و همراه توله فک در مناطق یخ‌زده می‌ماند. بنابراین، با عبور یخ‌شکن‌ها از منطقه یخی، هر ساله تعداد زیادی از توله‌ها در این مسیر کشته می‌شوند. جامعه جهانی به کنسرسیوم‌های نفتی اعتراض می‌کرد که یکی از دلایل اصلی مرگ و میر توله فک‌ها در زمستان تردد کشتی‌های یخ‌شکن در منطقه است. بنابراین، شرکت‌های نفتی برای این که از خودشان در برابر این اتهام دفاع کنند از Sue Wilson و همکارانش در دانشگاه لیدز خواستند که این تحقیقات علمی را در قالب یک برنامه بین‌المللی در منطقه انجام دهند و نتایج این مطالعه را منتشر کنند تا مشخص شود سهم کنسرسیوم‌های نفتی در مرگ و میر فک‌ها چند درصد است. آن‌ها معتقد بودند که کشورهای منطقه معمولاً مسائل دیگر که مرتبط با این مساله است را پنهان می‌کنند. قزاقستان و سپس روسیه بیش‌ترین جمعیت فک خزر را دارند. اما این کشورها در دریای خزر تاده هزار قلاده فک در سال سهمیه صید (Quota) دارند. با وجود این که «اتحادیه بین‌المللی حفاظت از محیط زیست» (IUCN) در سال ۲۰۰۸ فک خزر را به‌عنوان گونه در خطر انقراض (Endangered species) مطرح کرد، هنوز این کشورها بی‌اعتنا به این مساله، سهمیه صید فک خزر را دارند. بنابراین، طبیعتاً این کشورها مسائلی هم چون صید بی‌رویه فک‌ها را پنهان می‌کنند. هنوز هم فعالیت‌های گروه «سو ویلسون» در روسیه ادامه دارد و این گروه برای کنسرسیوم‌های نفتی هنوز هم اطلاعات در زمینه فک خزر جمع‌آوری می‌کند. البته برای

مدتی به این گروه در روسیه بی‌اعتنایی شد و روس‌ها سعی کردند با آن‌ها همکاری نکنند زیرا که این گروه خیلی سعی داشت روی این مساله تاکید کند که علت تلفات فک‌ها تنها یخ‌شکن‌ها نیستند و آلودگی آب و صید فک‌ها توسط توسط روس‌ها در مرگ و میر فک‌ها بیش‌تر نقش دارد. اما کسی آن‌ها را از روسیه اخراج نکرد. به طور کلی در فاز یک CEP اطلاعات به دست آوردیم (فک خزر شناسایی شد، زیستگاه‌های جانور مطالعه شد)، این اطلاعات را آنالیز کردیم، یافته‌های حاصل از آنالیز را چاپ نمودیم و کارگاه آموزشی برای مردم برگزار کردیم.

درباره «فاز دوم» برنامه محیط زیست دریای خزر توضیح دهید؟

در فاز دوم برنامه محیط زیست دریای خزر نیز کارگروه آبیان تشکیل شد و به فعالیت‌هایش ادامه داد. در فاز دوم CEP، یک برنامه اجرایی برای حفاظت از فک خزر (Seal Conservation Action and Management Plan) یا به اختصار SCAMP تدوین شد. کارگروه‌ها در فاز دوم برنامه CEP اطلاعات را در زمینه‌های گوناگون (مدیریت سواحل، آلودگی دریایی، کاهش تنوع زیستی، گونه‌های غیر بومی و...) جمع‌آوری کرده، ریشه‌ها را دریافته و اقدامات الویت‌دار را پیدا کردند. در نهایت هم براساس این یافته‌ها کارهای مربوط به این اقدامات در برنامه منطقه جای خودش را پیدا کرد (Strategic Action Programme). هم‌زمان با تدوین «برنامه اجرایی استراتژیک» (SAP) برای منطقه، هر کشوری برای خودش یک برنامه اجرایی (National Caspian Action Plan) تدوین کرد. برای اجرای NCAP، مرجع ملی هر کشور (سازمان حفاظت محیط زیست) نهادهای مرتبط با مساله را دعوت کرد و همان سلسله مراتب را برای نهادهای داخلی تکرار نمود تا آن‌ها بتوانند مشکلات را شناخته، علل ریشه‌ای را پیدا کرده، فعالیت‌های الویت‌دار را معلوم ساخته و با مشخص کردن محدوده زمانی، میزان بودجه را تعیین نمایند.

جایگاه CaspEco در برنامه محیط زیست دریای خزر کجاست؟

CaspEco همان فاز سوم برنامه محیط زیست دریای خزر است، اما به خاطر این که به برنامه یک بخش مدیریت آبیان نیز اضافه شده بود، برنامه CEP به CaspEco تغییر نام داد. یک سال و نیم پس از فاز دوم CEP، فاز سوم CEP در قزاقستان شروع شد. در اکتبر ۲۰۰۹، بنده از ایران به قزاقستان مهاجرت کردم و کارم را به‌عنوان مدیر پروژه «فاز سه» برنامه محیط زیست دریای خزر آغاز نمودم. پایتخت قزاقستان (Astana) خیلی سرد است و دمای آن تا منفی پنجاه و پنج درجه هم می‌رسید. تفاوت دمایی میان دوره گرم و دوره سرد قزاقستان خیلی زیاد است. دوره گرم قزاقستان فقط در ماه July است که دما در این یک ماه به چهل درجه می‌رسد. زمانی که CaspEco در قزاقستان شروع شد، دوباره پروژه فک خزر یکی از فعالیت‌های مهم برنامه بود. ما سعی کردیم با تعیین منطقه‌ای از قزاقستان که بیش‌ترین جمعیت فک خزر را دارد، یک منطقه اختصاصی فقط برای حفاظت از فک‌ها داشته باشیم. Sue Wilson و همکارانش برای رسیدن به این هدف به ما کمک می‌کردند و عکس‌های هوایی مورد نیاز و اطلاعات مربوط به زیستگاه و جمعیت فک‌ها را تهیه می‌نمودند. ما روی گروه شیلات و گروه محیط زیست قزاقستان خیلی کار کردیم تا بتوانیم آن‌ها را تشویق کنیم که این مکان‌ها را به‌عنوان منطقه حفاظت شده فک خزر اعلام کنند. حتی با کارشناسان قزاقستان قرارداد بستیم که این مطالعه را خودشان انجام دهند. البته خیلی مشکل است که یک کشوری که برای شکار فک خزر Quota دارد را تشویق کرد که جزایری که ما به‌عنوان بهترین محل برای حفاظت فک تشخیص دادیم را به‌عنوان منطقه حفاظت شده اعلام کند. ما با

بودجه کمی که GEF در اختیارمان گذاشته بود، توانستیم یک برنامه اقدام مدیریتی (Action Plan) در زمینه مناطق حفاظت شده فک خزر برای قزاقستان تهیه کنیم؛ اما تعهدی برای اجرایی کردن این برنامه مدیریتی در قزاقستان نداشتیم. GEF در دنیا هیچ‌گاه اجرای برنامه اقدام مدیریتی را خودش به‌عهده نمی‌گیرد. بلکه GEF کمک می‌کند با به کارگیری کارشناسان کشور، آوردن مشاور، تخصص لازم فراهم شود تا یک برنامه مدیریتی نوشته شود. البته ما چنین پیشنهادی را به آذربایجان هم دادیم و از آن‌ها خواستیم در مناطق حفاظت شده کشور بخشی را به‌عنوان منطقه حفاظت شده فک خزر در نظر بگیرند. البته، آذربایجان در این زمینه تفاوت‌هایی با قزاقستان دارد. اولاً جمعیت فک‌ها در آذربایجان خیلی زیاد نیست و دوماً فک‌ها را در آذربایجان شکار نمی‌کنند. با وجود تلاش‌های ما در چهار کشور استقلال‌یافته حاشیه دریای خزر، اراده سیاسی برای این که یک منطقه‌ای در هر یک از این کشورها به‌عنوان منطقه حفاظت شده فک اعلام شود، تا کنون وجود نداشته است. اگر اراده سیاسی وجود داشت، این کشورها می‌توانستند برای این هدف از کنسرسیوم نفتی یا بخش خصوصی پول بگیرند. از آنجایی که GEF به ما سه سال برای CaspEco فرصت داده بود و فقط برای همین مدت بودجه در نظر گرفته بود، مجبور بودیم با اتمام بودجه، همکاری با گروه Sue Wilson را نیز متوقف کنیم. سرانجام، ما در ماه March سال ۲۰۱۲ با دکتر Sue Wilson و همکارش از دانشگاه لیدز، دکتر Simon Goodman آخرین جلسه را برگزار کردیم و پرونده برنامه CaspEco را در ۳۱ ماه May سال ۲۰۱۲ بستیم.

برای کمک به گروه امداد و نجات فک خزر، چرا سازمان محیط زیست تا کنون منطقه‌ای را در ایران به‌عنوان منطقه حفاظت شده برای فک خزر اعلام نکرده است؟

یک نسخه برای همه کشورها جواب نمی‌دهد. با توجه به جمعیتی از فک‌ها که به سواحل ایران می‌آیند و محدوده زیستگاهی که در این جا توسط فک‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، لزومی ندارد منطقه حفاظت شده‌ای را فقط برای فک خزر در ایران در نظر بگیریم. در ایران برای کمک به گروه امداد و نجات دکتر امیر صیاد شیرازی، لازم است که از طریق اطلاع‌رسانی مردم را درباره حفاظت از فک‌ها آگاه سازیم.

مقاله مرتبط با این مصاحبه که به قلم خانم دکتر فرشچی و همکاران تالیف شده است:

Moghadamipour, Nikta; Farshchi, Parvin; Kahrom, Esmail; Mazhari, Mohammad Ali. «Culture-Driven Mortality in Caspian seal (Pusa caspica) at Southern Fringe of Caspian Sea». Current World Environment. ۲۰۱۴; Volume ۱۹(۱), ۴۸-۵۲. (۲۰۱۴).

شکل ۳ نقشه کشور قزاقستان، پایتخت کشور قزاقستان (Astana) پس از پایتخت مغولستان (اولان باتور)، سردترین پایتخت دنیا محسوب می‌شود. کشور قزاقستان که بیش‌ترین جمعیت فک خزر را دارد، از طریق دو استان «آتیراو» و «مانگیستاو» در دریای خزر در ارتباط است. دهانه «رودخانه اورال» که یکی از بزرگترین منابع تامین کننده آب دریای خزر پس از «رودخانه ولگا» روسیه است، در استان «آتیراو» قزاقستان قرار دارد. کشورهای قزاقستان و روسیه تنها کشورهای حاشیه دریای خزر هستند که هنوز برای شکار فک خزر به‌طور قانونی سهمیه صید (Quota) دارند.





تصمیمات جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی در ارتباط با پیش‌گیری و مقابله با آلودگی

رویا عمیدی

کارشناس معاهدات جلوگیری از آلودگی

سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تصمیمات جدیدی را در ارتباط با پیش‌گیری و مقابله با آلودگی دریایی توسط کشتی‌ها اتخاذ نموده است. این تصمیمات در پی برگزاری دومین اجلاس کمیته فرعی پیش‌گیری و مقابله با آلودگی که با حضور نمایندگان دولت‌های عضو از تاریخ ۱۹ تا ۲۳ ژانویه ۲۰۱۵ مطابق ۲۹ دی تا ۳ بهمن ماه ۱۳۹۳ در لندن برگزار گردید، گرفته شد. با توجه به اینکه سازمان بین‌المللی دریانوردی بالاترین مرجع بین‌المللی جهت تصمیم‌گیری در خصوص موضوعات علمی و فنی و همچنین وضع قوانین و مقررات بین‌المللی در ارتباط با پیش‌گیری و مقابله با آلودگی ناشی از کشتی‌ها در صنعت کشتیرانی می‌باشد و از آن‌جا که دامنه تصمیمات متخذه توسط این کمیته فرعی محدود به کشتی‌ها نبوده بلکه الزامات و مقرراتی را نیز برای بنادر وضع می‌نماید، به همین دلیل تصمیمات اخذ شده توسط کمیته مذکور، اثرات مستقیمی بر صنعت، اقتصاد و محیط زیست کشورها داشته که به مهم‌ترین تصمیمات و اقدامات متخذه به ترتیب طرح در این اجلاس، پرداخته می‌شود.

(PBB۶)، نفتالین‌های پلی‌کلرینه (PCNV) و مواد رادیواکتیو، و همچنین موارد استثنا غیره می‌باشد.

هنگامی که کنوانسیون هنگ‌کنگ لازم‌الاجرا گردد، کشتی‌هایی که برای باز یافت ارسال خواهند شد ملزم به حمل فهرست مواد خطرناک بر اساس لیستی خواهند بود که خاص هر کشتی خواهد بود.

سه کشور نروژ، جمهوری کنگو و فرانسه تاکنون کنوانسیون هنگ‌کنگ را تصویب نموده یا به آن ملحق شده‌اند.

طبق ماده هفدهم کنوانسیون، این معاهده بیست و چهار ماه پس از تاریخی به اجرا در خواهد آمد که:

اولا حداقل پانزده کشور به عضویت آن در آمده باشند، دوما جمع ناوگان تجاری دولت‌های عضو از چهل درصد تناژ ناخالص کشتیرانی تجاری جهانی کم‌تر نباشد و سوماً حداکثر مجموع حجم باز یافت کشتی‌های سالیانه دولت‌های عضو در طول ده سال گذشته کم‌تر از سه درصد مجموع تناژ ناخالص کشتیرانی تجاری این دولت‌ها نباشد.

تجدید نظر راهنمای فهرست مواد خطرناک

کنفرانسی دیپلماتیک جهت تصویب متن کنوانسیون در زمینه باز یافت کشتی‌ها در چین و به میزبانی هنگ‌کنگ برگزار گردید و متن نهایی کنوانسیون را با عنوان "کنوانسیون هنگ‌کنگ برای باز یافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها" به تصویب رساند که این معاهده در سال ۲۰۰۹ میلادی به تصویب رسید (SRC۲ ۲۰۰۹). یکی از الزامات مهم این کنوانسیون، فهرست مواد خطرناک است که در جلسه دوم کمیته فرعی پیش‌گیری و مقابله با آلودگی (PPR۳)، توافق گردید و پیش‌نویس راهنمای ۲۰۱۵ برای ارائه به کمیته حفاظت محیط زیست دریایی (MEPC۴) را به تصویب رساند. اصلاحات مورد اعمال در دستورالعمل ۲۰۱۱ شامل به‌روزرسانی مقادیر آستانه برای آرزبست، بی‌فیل‌های پلی‌کلرینه (PCB۵)، بی‌فیل‌های پلی‌برومینات

اصلاحات آئین نامه NOx ۲۰۰۸ در خصوص آزمایش موتورهای گاز سوز و دوگانه سوز

متعاقب لازم الاجرا شدن ضمیمه ششم مارپل در ۱۹ ماه می ۲۰۰۵ میلادی، در کمیته حفاظت محیط زیست دریایی توافق بر این شد که بازننگری ضمیمه ششم مارپل و آیین نامه فنی اکسیدهای نیتروژن با هدف اهمیت به تقویت محدودیت‌های انتشار با توجه به بهبود فن آوری‌ها و تجربه اجرایی به دست آمده صورت پذیرد، و در همین راستا به کمیته فرعی مایعات فله و گازها (کمیته پیش گیری و مقابله با آلودگی فعلی) پیش نویس اصلاحات به ضمیمه شش مارپل و کد فنی اکسیدهای نیتروژن تهیه و ابلاغ شد و در نتیجه در اجلاس پنجاه و هشتم کمیته حفاظت محیط زیست دریایی این پیش نویس تصویب گردید. در اکتبر ۲۰۰۸ آی‌موبازنگری ضمیمه شش مارپل و کد فنی اکسیدهای نیتروژن (NOx) را تصویب و از اول جولای ۲۰۱۰ لازم الاجرا گردید که در مناطق ECA ۹ محدودیت و ممنوعیت بیش تری داراست.

این ضمیمه محدودیت‌هایی را برای گازهای خروجی از کشتی‌ها شامل اکسیدهای نیتروژن ((NOx)، دی اکسید سولفور ((SO2) و ترکیبات آلی فرار در نظر می‌گیرد.

محدودیت میزان انتشار NOx در ضمیمه ۶ مارپل (اصلاحات Marpol Annex VI، ۲۰۰۸)

سطح	تاریخ	محدودیت انتشار NOx, g/kWh		
		دور کمتر از rpm ۱۳۰	دور بین ۱۳۰ تا rpm ۲۰۰۰	دور بیشتر از rpm ۲۰۰۰
سطح I	۲۰۰۰	۱۷	۴۵	۹/۸
سطح II	۲۰۱۱	۱۴/۴	۴۴	۷/۷
سطح III	۲۰۱۶	۳/۴	۹	۱/۹۶

در منطق کنترل انتشار NOx (در خارج از ECA) استانداردهای سطح II اعمال می‌شود.

کمیته فرعی با اصلاحات پیش نویس آیین نامه فنی NOx ۲۰۰۸، در مورد تجدید نظر در آزمایش موتورهای گازسوز و دوگانه‌سوز به‌عنوان راهبرد اجرای Tier III آیین نامه NOx، برای ارائه به جلسه شصت و هشتم محیط زیست دریایی، با هدف تایید و تصویب پس از آن، موافقت نمود. در ادامه با ارسال پیش نویس بخش نامه کمیته حفاظت محیط زیست دریایی در خصوص کاربری مقرر ۱۳ ضمیمه ششم مارپل و الزامات Tier III در خصوص موتورهای گازسوز و دوگانه‌سوز جهت تصویب در جلسه شصت و هشتم محیط زیست دریایی موافقت نمود که این راهنما با هدف کمک به کاربرد یکسان مقرر ۱۳ ضمیمه ششم مارپل و الزامات Tier III در خصوص موتورهای گازسوز و دوگانه‌سوز تهیه شده است، از جمله در زمانی که این موتورها برای انطباق با هر دو الزامات Tier II و Tier III مورد تصدیق قرار می‌گیرند.



پیشنهاد تعریف کربن سیاه

کمیته فرعی با این تعریف گروه کاری که توصیف «باند و همکاران» برای «کربن سیاه» بود موافقت نمود تا به‌عنوان تعریف کربن سیاه برای کشتیرانی بین‌المللی به کمیته حفاظت محیط زیست دریایی جهت تصویب ارائه شود، چرا که این تعریف بستگی به روش‌های اندازه‌گیری ندارد و به‌طور گسترده‌ای توسط جامعه علمی پشتیبانی می‌شود.

باند و همکاران، کربن سیاه را به‌عنوان «یک نوع مشخص از مواد کربن دار» تعریف می‌کند که تنها در شعله‌های آتش در هنگام احتراق سوخت‌های پایه کربنی، تشکیل می‌گردد. این کربن از دیگر اشکال ترکیبات کربنی و کربن موجود در ذرات معلق در جو متمایز است و دلیل این تمایز ترکیب منحصر به فرد خواص فیزیکی آن به شرح زیر است:

۱. نور مرئی با مقطع جذب توده حداقل ۱-m²g⁻⁵ در طول موج ۵۵۰ نانومتر را جذب می‌کند.

۲. مقاوم است، یعنی، شکل اصلی خود را در دمای بسیار بالا حفظ می‌کند و در درجه حرارتی نزدیک به چهار هزار درجه کلوین تبخیر می‌شود.

۳. در آب و حلال‌های آلی از جمله متانول و استون و دیگر اجزای ذرات معلق در جو نیز نامحلول است.

۴. به صورت مجموعه‌ای از گویچه‌های کربنی کوچک وجود دارد.

(منبع: باند، تی سی. و همکاران (۲۰۱۳) محدوده نقش کربن سیاه در سیستم آب و هوایی ارزیابی علمی، مجله پژوهش ژئوفیزیک: جو، ۱۱۸، ۵۳۸۰-۵۵۵۲، DOI: ۱۰.۱۰۰۲/JGRD/۱۰۱۷۱ (۵۰۱۷۱))

کمیته فرعی سپس به این موضوع توجه نمود که نیاز است مطالعات اندازه‌گیری انتشار کربن سیاه انجام شود و در این مرحله، تمرکز باید بر روی استفاده از تعریف مورد توافق برای حمایت از جمع‌آوری داده‌ها و شناسایی مناسب‌ترین روش اندازه‌گیری توسط کشتیرانی بین‌المللی باشد.

سپس کمیته فرعی خاطر نشان کرد که نیاز به مطالعات اندازه‌گیری به‌آن معنی است که در این مرحله بررسی اقدامات کنترلی برای کاهش اثرات انتشار کربن سیاه در قطب ناشی از کشتیرانی بین‌المللی ممکن نیست.

بازنگری دستورالعمل سامانه‌های پاک‌کننده گازهای خروجی

کمیته فرعی پیش‌نویس اصلاحات برای به‌روزرسانی دستورالعمل سال ۲۰۰۹ برای سامانه پاک‌کننده گاز خروجی توسط قطعنامه (۵۹) MEPC ۱۸۴ را جهت تصویب توسط شصت و هشتمین جلسه کمیته حفاظت محیط زیست دریایی مورد موافقت قرار داد این بازنگری دستورالعمل را در زمینه اندازه‌گیری CO₂، SO₂ و میزان PH تخلیه در دریا در موقعیت کنترل تخلیه از روی کشتی به‌روز می‌نماید.

موثرترین روش جهت ریزش نفت می دانند. به هر حال، به کارگیری و استفاده از مواد دیسپرسنت نیز محدودیت خاص خود را داشته و باید کاملاً در کنترل باشد. دستورالعملی در ۴ فصل کاملاً مستقل جهت استفاده از این مواد تهیه گردیده که عناوین چهار فصل عبارت‌اند از:

- قسمت اول - اطلاعات عمومی در خصوص دیسپرسنت‌ها و کاربرد آن‌ها
- قسمت دوم - نمای کلی برای یک سیاست ملی در استفاده از دیسپرسنت: الگوی پیشنهادی برای سیاست ملی برای استفاده از دیسپرسنت
- قسمت سوم - طرح‌های عملیاتی و فنی برای کاربرد سطحی دیسپرسنت‌ها
- قسمت چهارم - کاربرد دیسپرسنت‌ها زیر دریا (تهیه پیش نویس در حال انجام است)

در این اجلاس کمیته فرعی بخش سوم دستورالعمل دیسپرسنت، در خصوص اطلاعات عملیاتی و فنی برای کاربرد سطحی دیسپرسنت (Surface application of dispersant)، جهت کاربران عملیاتی با هدف ارائه دانش مورد نیاز برای کاربرد آن، تدوین نمود.

بخش سوم این دستورالعمل، همراه با بخش اول و دوم دستورالعمل دیسپرسنت که قبلاً توسط جلسه شصت و پنجم محیط زیست دریایی تأیید شده است، جهت تصویب و انتشار به جلسه شصت و هشتم محیط زیست دریایی ارائه خواهد شد. تهیه متن پیش نویس بخش چهارم نیز به گروه مکاتبه‌ای محول شد. هم‌چنین گروه مکاتبه‌ای بخش دوم دستورالعمل آلودگی نفتی - طرح ریزی اقتصادی را که بازنگری هم شده نهایی خواهد نمود.

تشکیل مجدد کارگروه تهیه پیش نویس آیین نامه حمل و مدیریت مواد خطرناک مایع سمی (در مقادیر کم) و به صورت فله در شناورهای پشتیبانی فراساحلی (OSV۱۲)

کمیته فرعی به کار خود برای تدوین یک پیش نویس جهت حمل و جابه جایی مواد خطرناک مایع سمی (در مقادیر کم) و به صورت فله در شناورهای پشتیبانی فراساحلی ادامه داد و یک گروه مکاتبه‌ای برای نهایی نمودن متن ایجاد نمود. هدف، تدوین چارچوب نظام مند و یکپارچه جهت حمل و نقل مقدار محدودی از مواد مایع خطرناک و مضر به صورت فله‌ای در کشتی‌های پشتیبانی فراساحلی با تمهید یک گواهی نامه مجزا، با توجه به طراحی منحصر به فرد و ویژگی این گونه شناورها تهیه می‌باشد.

- IMO=International Maritime Organization
- SRC= Selective Catalytic Reduction
- PRP= Pollution Prevention and Response
- MEPC= Marine Environment Protection Committee
- PCB = Polychlorinated Biphenyls
- PBB = Polybrominated Biphenyls
- PCN = Polychlorinated Naphthalenes
- Nox= Nitrogen Oxides
- ECA=Emission Control Area
- Sox= Sulphur Oxides
- OPRC-HNS=Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation Hazardous And Noxioud Materials
- OSV= Offshore Support Vessels



پیش نویس اصلاحات به دستورالعمل موتورهای دیزل دریایی مجهز به سیستم‌های کاهش کاتالیستی گزینشی (SCR)

تصویب پیش نویس اصلاحات در خصوص دستورالعمل موتورهای دیزلی دریایی که مجهز به SCR۱۰ یا سیستم‌های کاهش کاتالیستی گزینشی و به الزامات خاص مربوط به موتورهای دیزل دریایی مجهز به سیستم‌های کاهش کاتالیستی گزینشی (selective catalytic reductions system)، برای ارائه به جلسه شصت و هشتم محیط زیست دریایی، می‌پردازد. در این اصلاحات، پاراگراف جدیدی تحت روش آزمون نوع B مربوط به محاسبه انتشارات گازی را به پیش نویس اضافه گردید.

پیش نویس دستورالعمل نحوه برخورد با پیشنهادات بین المللی در خصوص کمک در مواقع وقوع آلودگی نفتی

کمیته فرعی، پیش نویس دستورالعمل نحوه برخورد با پیشنهادات بین المللی در خصوص کمک در مواقع وقوع آلودگی نفتی جهت تأیید و انتشار بعدی به جلسه شصت و هشتم محیط زیست دریایی ارائه داد.

این دستورالعمل، در پی فوران چاه Deepwater Horizon در خلیج مکزیک که در آوریل ۲۰۱۰ در آمریکا به وقوع پیوست، ابتدا از طریق گروه فنی قبلی -OPRC-۱۱ HNS پایه گذاری گردید و بعد از آن توسط یک گروه مکاتبه‌ای، تدوین گردید. در واقع وسعت این نشست نفتی که کمک بین المللی را برای مقابله با آن می‌طلبید، نشان داد که خلاهایی در مدیریت مقابله با نشست‌های نفتی بزرگ که منابع و کمک‌های بین المللی برای مقابله با آن مورد نیاز است و در مواردی که مقابله با نشست نفتی خارج از وسیع و توانایی کشور حادثه دیده است، وجود دارد و انتخاب تجهیزات و روش ارزیابی و چگونگی پذیرش و پیشنهادات واصله برای کمک انتخاب گردد که برای شرایط پیش آمده بهترین باشد.

این دستورالعمل حاوی عناصر کلیدی است که جهت ایجاد مکانیزم و مدیریت مسائلی از قبیل: ارتباط بین دولت‌ها و سازمان‌های بین المللی و منطقه‌ای، نحوه هماهنگی کلی پیشنهادات و درخواست‌های کمک‌رسانی، ارزیابی پیشنهادات واصله و مدیریت دریافت این گونه پیشنهادات، نحوه انتقال تجهیزات از کشور پیشنهاد دهنده، مسائل تامین مالی و بودجه، مسائل گمرکی جهت ورود تجهیزات به کشور حادثه دیده در دستورالعمل مربوطه را شامل می‌شود که مقرر شد جهت تأیید به جلسه شصت و هشتم محیط زیست دریایی ارائه شود.

پیش نویس بخش سوم دستورالعمل دیسپرسنت

یکی از روش‌های مقابله با آلودگی دریا و جلوگیری از آلوده شدن محیط زیست دریایی، استفاده از مواد شیمیایی دیسپرسنت به منظور جلوگیری از پراکندگی آلودگی‌های نفتی می‌باشد. از اولین استفاده در سطح وسیع که در سانحه توری کانیون ۱۹۶۷ اتفاق افتاد استفاده از دیسپرسنت‌ها به عنوان یک روش مقابله وجود داشته و برخی از متخصصین پاکسازی آلودگی نفتی با این مواد را به عنوان

تنها تامین و تدارک کننده کشتی های اقیانوس پیما و ساحلی

THE ONLY OFFSHORE & MARINE SUPPLIER IN IRAN



- ✱ تامین و تدارک و تحویل انواع ملزومات مصرفی شناورها در کلبه بنادر شمالی و جنوبی ایران
- ✱ تدارک و تحویل انواع مواد شیمیایی دریایی و رنگهای دریایی از تولید کنندگان معتبر داخلی و خارجی
- ✱ ارائه انواع خدمات جابجایی و ترانزیت قطعات بدکی و ماشین الات کشتی در بنادر جنوبی و شمالی
- ✱ تامین و تدارک و تحویل کلبه ملزومات مصرفی سکوهاي نفتی، شرکتهاي فراساحلی و صنعتی
- ✱ تامین و تدارک و تحویل انواع روغن های دریایی (بصورت فله و بشکه) روغنهای صنعتی و کربنهای ساخت داخل و خارج
- ✱ تامین و تدارک و تحویل کلبه ملزومات و قطعات بدکی مورد نیاز شناورها در بنادر کشور امارات متحده عربی و چین با قیمتهای رقابتی



✓ ۴۰ سال سابقه فعالیت و حضور فعال در صنایع ماشین آلات راه سازی و معدنی و تامین ملزومات کشتی ها

- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر امام خمینی
- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر ماهشهر
- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر چابکوار
- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر کنگان
- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر کیش
- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر لنگرکوه
- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر میناب
- ✱ نمایندگی فروش و تامین ملزومات شناورها در بندر نیشابور

آدرس دفتر مرکزی : تهران ، خیابان کریم خان زند ابتدای ایرانشهر شمالی شماره ۲۳۷
 کدپستی : ۱۵۸۴۷۸۳۱۱۱ تلفن : ۸۸۸۴۶۸۲۷ ، ۸۸۸۲۴۶۳۹ فاکس : ۸۸۸۲۹۲۶۹
 WWW.KHAYBARCO.IR **** INFO@KHAYBARCO.IR www.SID.ir

انزلی بندر نیلوفری

انزلی؛ بندری که حدود دو سده است آغوش خود را به روی کشتی‌های کوچک و بزرگ گشوده است. دوشنبه هفتم اردیبهشت ماه برای تهیه گزارشی از این بندر، راهی انزلی شدیم. در این سفر چهار روزه، از فرآیند ورود و خروج کالا، عملیات بندری، بخش‌های مختلف اسکله، کشتی‌های تجاری، نفتکش، یدک کش، شناور پایلوت، لایروب، برج VTS، پاتوق بازنشسته‌های سازمان، مرداب انزلی، پل غازیان، بلوار انزلی و... دیار کردیم که حاصل آن گزارشی است که در ادامه آمده است.

میزبان اصلی ما اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بود که قبل از هر چیز لازم است از اقدامات و هماهنگی‌های صورت گرفته توسط آقای سیدعلی نعیمی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان سپاسگذاری کنیم. بنا بر روال ماهنامه بنا را بر این داشتیم که همه هماهنگی‌ها از طریق اداره کل روابط عمومی صورت گیرد اما گویا به دلیل وجود گرفتاری‌های خاص رئیس روابط عمومی بندر در زمان حضور ما، این امکان فراهم نشد و در نتیجه تصمیم گرفتیم که برای یافتن اطلاعات مورد نظرمان به واحدهای دیگر سازمان مراجعه کنیم. در این جستجو برخی از واحدهای سازمان همکاری قابل تقدیری داشتند. آقایان حسین چراغی معاون دریایی و بندری، حسین صبحی رئیس اداره امور بندری، محمد صادق بلند کیش، فرزند مرحوم فرخ بلند کیش مسئول روابط عمومی اداره کل بنادر انزلی در دهه ۵۰، محمدرضا رحیم‌زاده، واحد فنی و مهندسی اداره مهندسی عمران و شیرین زبان افرادی بودند که اطلاعات و راهنمایی‌شان برای تهیه گزارش و برخی تصاویر قدیمی که در این گزارش می‌بینید، کارساز بود.



سید کمال هاشمی:

بندر انزلی حرف اول رامی زد

سید کمال هاشمی یکی از مدیران کل بندر انزلی است که با پیشنهاد سعیدی کیا در فاصله سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۳ مدیریت این بندر را بر عهده داشت. اما این نخستین تجربه هاشمی برای حضور در انزلی نبود؛ او در سال ۱۳۶۱ نیز معاون فرماندار انزلی بود. او که حالا مشاور مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری امین در امور سرمایه‌گذاری است و خطرات پرفراز و نشیبی از آن دوران به یاد دارد.

به باور هاشمی، سابقه تاریخی انزلی یکی از نقاط قوت این بندر است که سبب شده هنوز هم مشتریان زیادی این بندر را برای صادرات و واردات کالای خود برگزینند: «انزلی یکی از بنادر قدیمی ما است که بیشتر از ۲۰۰ سال قدمت دارد. این بندر در گذشته به عنوان درجه اروپا شناخته می‌شد چرا که بسیاری از کسانی که می‌خواستند به خارج از کشور و اروپا بروند، راه دریا از طریق بندر انزلی را انتخاب می‌کردند.» او با تاکید بر اینکه کشورهای شمالی دریای خزر از دیرباز مراودات بسیاری با این بندر داشتند، می‌گوید: «به خاطر همین سابقه تاریخی، بندر انزلی هنوز هم یکی از بنادر مهم حوزه دریای خزر است. هر چند که پس از انقلاب سازمان، بندر دیگری احداث و تاسیس کرد، اما هیچ‌کدام هنوز نتوانسته‌اند با بندر انزلی رقابت کنند.»

یکی دیگر از دلایل توفیق این بندر در مقایسه با بنادر شمالی دیگر، موقعیت جغرافیایی آن است که هاشمی درباره آن توضیح می‌دهد: «بندر انزلی به شاهراه‌های خوبی برای ارتباط با مرکز کشور و شهرهای بزرگ و مهم دسترسی دارد. از سوی دیگر تجربه و تخصص پرسنل بندر انزلی، گمرک و حتی شرکت‌های کارگزاری سبب شده است که در اکثر مواقع صاحب کالا بندر انزلی را برای تخلیه یا صادرات بار به بندر دیگر ترجیح دهد.»

یکی از دغدغه‌های اصلی هاشمی در دوران مدیریت کلی اش، رسیدگی و مدیریت وضعیت پیشروی آب دریا به ساحل بود: «پیشروی آب در آن سال‌ها بسیار سخت و نگران‌کننده بود. خانه‌های حاشیه‌ای دریای خزر در جنوب آماج امواج سهمگین دریا شده بود. پیشروی آب دریا خیلی از واحدهای مسکونی را تخریب کرده بود. نیروی دریایی آسیب بسیار فراوانی دید. موج‌شکن‌هایی که ۸۰ سال قدمت داشتند، در معرض تخریب قرار گرفت. اسکله‌های ما دقیقاً لب به لب با آب بود و امکان تخلیه و بارگیری کشتی وجود نداشت.»

با این حال او تاکید می‌کند: «تخلیه و بارگیری در این اسکله‌ها خطرات بسیار بسیار زیادی داشت اما همکاران مادر بندر انزلی تمام سعی و تلاش‌شان این بود که نگذارند وقفه‌ای در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها ایجاد شود. همکاران ما در انزلی پتانسیل خوبی داشتند و واقعا در آن دوره، بندر انزلی در مقایسه با سایر بنادر دریای خزر مثل نوشهر، حرف اول را می‌زد.»

هاشمی با یادآوری دوران مدیریت کلی اش در انزلی، می‌گوید: «هر کس که بخواهد خدمت کند، هر روزش خاطره است. از جدا شدن کشتی و تصادف با تنها پیل انزلی بگویم؟ از آب گرفتگی اسکله‌ها؟ از تخریب موج‌شکن‌ها بگویم؟ آنچه بر این خیلی خیلی شیرین است، زمانی بود که اختلافی بین بندر و سازمان درباره طرح ترفیع اسکله‌های پیش آمده بود.»

او می‌گوید همه چیز برای ترفیع اسکله‌ها آماده بود اما سازمان بندر اصرار داشت که کار را به زمان دیگری، یعنی یک زمان مناسب موکول کنند: «مهندسان مشاور و کارشناسان جایکا تشخیص دادند که اگر امروز اسکله‌های بندر انزلی ترفیع نشوند، فردا دیر خواهد بود. اعتبار این کار هم پایدار شده بود. خیلی تلاش شد که تمام گرفتاری‌هایی که در راستای جلوگیری از ترفیع اسکله‌ها وجود داشت، برداشته شود و در نهایت ترفیع اسکله‌ها را بدون هماهنگی با سازمان آغاز کردیم. البته این طرح قبلاً به تصویب رسیده بود، اما زمان اجرا تعیین نشده بود.»

هاشمی در ادامه می‌گوید: «فرصت را مغتنم شمردیم. خاطر هست که اولین شمع را در روز شهادت حضرت زهرا (س) کوبیدیم، خیلی‌ها اعتراض کردند که آیا نمی‌توانستید یک روز دیگر صبر کنید و بعد از شهادت شروع کنید؟ من توضیح دادم که برای عمران و آبادانی حتی یک روز تاخیر هم مجاز نیست. مادر کشور اسلامی کار می‌کنیم و آبادی مملکت هیچ ربطی به بی‌حرمتی به این روز نخواهد داشت.» و خلاصه حدود چهار سال بعد یعنی در سال ۱۳۷۶ این تلاش به ثمر نشست: «در شرایط بسیار بسیار بدی آغاز ترفیع اسکله‌ها شروع شده بود و اما چند سال بعد یعنی در سال ۱۳۷۶ افتتاح آن با ولادت یکی از ائمه مصادف شد. با اجرای این طرح به خودم و همکارانم افتخار کردم. حالا هم هنوز پایه طرحی را که مادر بندر مصوب کردیم، روی میز مدیران کل بندر انزلی است و آن را دنبال می‌کنند.»



حسن نجفی:

خصوصی‌سازی بندر ایران از انزلی آغاز شد

حسن نجفی از سال ۱۳۷۴ تا سال ۱۳۷۹ سکان اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان را به دست گرفته بود. او که پیش از انزلی، مدیر کل بندر امام خمینی (ره) بود، بعد از انزلی برای ادامه تحصیل در رشته مدیریت بندری به سوئد رفت و دوباره به ایران بازگشت.

نجفی که حالا در بخش خصوصی فعالیت می‌کند، درباره مزیت‌های بندر انزلی می‌گوید: «نخستین مزیت بندر انزلی نزدیکی به شهر است. این بندر امکانات خوب رفاهی برای کسانی دارد که کالای خود را وارد یا صادر می‌کنند. از سوی دیگر کامیون‌داران و تمامی مراجعان بندر از امکانات رفاهی بهتری نسبت به بنادر دیگر دارند که همین ویژگی انزلی را از سایر بنادر مثل امیرآباد متمایز کرده است.» به گفته او ویژگی بعدی بندر انزلی موقعیت جغرافیایی این بندر است: «نزدیکی بندر انزلی به مرکز کشور، موقعیت ویژه‌ای است. این بندر به مراکز مصرف به ویژه به تهران ارتباط دارد و از قزوین با شمال غرب کشور در ارتباط است.»

او با توجه به ویژگی‌های اجتماعی بندر انزلی، اعتقاد دارد که همه این عوامل در موفقیت بندر انزلی سهم دارند: «انزلی یکی از شهرهایی است که بیشترین جمعیت با سواد و کمترین جمعیت بی‌سواد را در شهرهای کشور دارد که سبب شده است که کیفیت بدنه کار و نیروی انسانی در داخل بندر و نیروهای مرتبط در سرویس‌های مختلف بندر بالا باشد.»

مدیر کل سابق بندر انزلی با یادآوری اینکه خصوصی‌سازی کامل عملیات بندری برای نخستین بار در این بندر شکل گرفت، می‌گوید: «حدود سال ۱۳۷۵ بود که پایه‌گذاری خصوصی‌سازی در بندر کشور به شکل واگذاری ترمینال کانتینری برای نخستین بار در بندر انزلی، در دوران خود من اتفاق افتاد.»

نجفی در ادامه توضیح می‌دهد: «ما در بندر انزلی ترمینال بندر را به شکل کلی یعنی [کل عملیات تخلیه و بارگیری] را به بخش خصوصی واگذار کردیم. در آن زمان، تایید واتر توانمندی این کار را داشت البته هر چند که تایید واتر در بندر جنوب کار می‌کرد یا در بندر شمال در حد هدایت کشتی‌ها فعالیت داشت اما شاید این نحوه واگذاری برای خود تایید واتر هم اولین تجربه بود.»

او توضیح می‌دهد: «در بندر شمال کشور، خن کاری بر عکس بندر جنوبی، بر عهده سازمان بندر است چون اکثر کشتی‌هایی که به بندر شمالی می‌آیند، خودشان تجهیزات تخلیه و بارگیری [روی کشتی] ندارند و از جرثقیل‌های ساحلی استفاده می‌کنند. این کار را خود سازمان بندر در بند شمالی انجام می‌داد و ما از همین موضوع استفاده کردیم و کل کار را با همین فرآیند به بخش خصوصی واگذار کردیم.»

نجفی درباره سختی‌هایی این تجربه می‌گوید: «در ابتدا کار سختی بود، اما نتیجه آن موفقیت‌آمیز بود و باعث شد، خصوصی‌سازی آرام‌آرام در بندر ایران شکل بگیرد. ما بهره‌برداران تجهیزات، تعمیر تجهیزات و نیروی انسانی را در قالب یک قرارداد به تایید واتر واگذار کردیم. سازمان بندر هزینه‌هایش کم شد، درآمد بیشتر شد و هم راندمان کار بالا رفت... از سوی دیگر در بخش خصوصی کسانی که کالا وارد یا خارج می‌کردند، کارشان روان‌تر شد.»



هادی حق شناس:

رشد ترافیک پل غازیان رامهار کردیم

دکتر هادی حق شناس از سال ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۲ مدیرکل بندر انزلی بود و در سال ۱۳۸۲ هم به خاطر نمایندگی مجلس استعفا داد و به مجلس رفت. او که حالا معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است، درباره دلیل اقبال و اهمیت بندر انزلی در مقایسه با بنادر شمالی کشور، می گوید: «علت این که انزلی نسبت به بقیه بنادر دریای خزر رونق بیش تری داشته، این است که همه نهادهای مورد نیاز بندر هم چون گمرک، پایانه، جاده، فرودگاه و... را در کنار هم دارد، برای همین هم صاحبان کالا اول می گویند انزلی و بعد اگر ظرفیت بندر تکمیل باشد به سراغ بندر بعدی می روند.» اما این طور که حق شناس می گوید این اتفاق در یک فرآیند طولانی شکل گرفته است و صحبت امروز و دیروز نیست: «تاریخ و قدمتی در سابقه بندر انزلی است. یکی از دلایل اقبال این بندر، قدمت زیاد آن است. کشورهای آسیای میانه به خوبی بندر انزلی را می شناسند. سالیان سال بندر انزلی فعال بوده، یعنی زمانی که بقیه بنادر در دریای خزر نبودند، این بندر شناخته شده بود.»

به گفته او همین قدمت، سبب شده است که نهادهای مورد نیاز مرادفات تجاری و بندری در انزلی شکل بگیرد و بستری برای فعالیت های بندری ایجاد شود: «مثلا پایانه انزلی تقریباً جزو ۲۰ پایانه اول کشور است، یعنی صاحبان کالا هیچ وقت برای ترخیص بار در انزلی، با کمبود کامیون مواجه نخواهند شد. صاحب کالا هیچ وقت نگرانی این را ندارد که فرودگاه رشت پرواز نداشته باشد، هیچ وقت جاده رشت، قزوین، تهران یا آذربایجان که درست شده، بسته نیست. این ها آرامش خاطر می باشد به صاحبان کالای دهد. دیگر آن که گمرک انزلی، یکی از قدیمی ترین گمرک های ایران است.» او با یادآوری یکی از اتفاقات تاریخ ساز بندر از سفر پادشاهان برای مان می گوید که بر روی نام این شهر هم بی تاثیر نبوده است: «نخستین بار پادشاهان قاجار از انزلی به اروپا رفتند. این تردد از ایران به اروپا از مسیر انزلی منجر به این شده است که این بندر، اعتبار و تاریخ داشته باشد. شاید شما ندانید که نام دیگر و قدیمی انزلی «انسان شمال» به معنی دروازه اروپا است.»

حق شناس دوران کودکی اش را هم در انزلی سپری کرده است، او بعد از این که به سمت مدیرکل این بندر انتصاب می شود، پیش از هر اقدامی دیگری، به سراغ حل مشکلی می رود که از کودکی شاهد آن بوده: «همیشه از آن زمان که در انزلی دانش آموز و دانشجو بودم، همیشه ماشین هایی را می دیدم که از بندر بیرون می آمدند و از وسط پل قاضیان عبور می کردند. برایم غیر قابل قبول بود که باید پشت تریلی های بندر منتظر بنامیم. آن زمان شاید روزی ۱۰۰ تریلی هم به بندر نمی آمد، اما حالا بعضی از روزها نزدیک به هزار تریلی هم در بندر تردد دارد. پس به فکر چاره افتادم.»

حق شناس برای رفع این مشکل تصمیم به احداث بزرگراهی گرفت که پل غازیان را از چرخ های سنگین تریلی ها راه می برد: «بلوار اطبارا احداث کردیم. این اولین بار بود که سازمان بنادر به بیرون از بندر آمده بود و فعالیت می کرد. ما بیرون بندر انزلی یک اتوبان اختصاصی برای بندر ساختیم تا ماشین های بندر به جای عبور از داخل شهر، یک جاده اختصاصی داشته باشند.» اتفاق افتاد و منجر به این شد نتیجه آن که هم انزلی از بن بست ترافیکی نجات پیدا کرد و هم فرصتی برای ارائه طرح جامع توسعه بندر انزلی پیش آمد. البته این مدیرکل بومی، برای اجرای طرح توسعه بندر هم با مشکلاتی روبه رو بود: «تقریباً همان روزی که حکم انتصاب من در بندر انزلی آمد، به همکاران گفتم که کار طرح توسعه که شامل پنج پست اسکله جدید بندر انزلی بود، باید اجرا شود. اما نیروهای نظامی معتقد بودند، که بخش مورد نظر ما، حريم نظامی است. خلاصه آن که با این نیروها درگیری فیزیکی ایجاد شد و در نهایت منجر به آن شد که اکیبی از تهران بیایند و ما توانستیم آش را با جاش بخریم.»



فرهاد منتصر کوهساری:

موقعیت استراتژیک و تجهیزات روزآمد در بندر انزلی

فرهاد منتصر کوهساری، از سال ۱۳۸۲ [پس از حق شناس]، تا سال ۱۳۹۳ یعنی یازده سال مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در بندر انزلی بود. او پیش از آن که برای مدیرکلی این بندر انتصاب شود، در پست هایی هم چون رییس اداره تعمیرات دریا و خشکی و معاونت فنی و مهندسی اداره بندر مشغول به کار بود. او حالا به تهران آمده است و مشاور عالی معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی است.

این طور که منتصر کوهساری می گوید هنگامی که در این سمت منصوب شد، بندر انزلی، بندری سنتی و قدیمی بود اما حالا این بندر به بندری به روز و مدرن تبدیل شده است: «انزلی حالا بندری به روز است که در دریای خزر یکی از توانمندترین و استراتژیک ترین بنادر شمال است. چون در جایگاه ویژه و فوق العاده ای قرار گرفته است که هم به مرکز و پایتخت نزدیک است، به جمعیتی بزرگی دسترسی دارد و از سوی دیگر هم در غرب کشور می تواند خدمات ارائه کند و هم چنین موقعیت خوبی برای دسترسی به کشورهای مثل عراق و ترکیه دارد و می تواند در بحث های ترانزیتی خیلی موفق باشد.»

او با یادآوری بازسازی های انجام شده در این بندر از وضعیت فعلی آن رضایت دارد و می گوید: «بندر انزلی در حال حاضر زیرساخت های بسیار خوبی دارد که می شود از آن در بحث واردات، صادرات و ترانزیت استفاده کرد. بندر انزلی یک بندر سنتی بود. هم در بعد تجهیزاتی و هم در بعد موج شکن، هم ترافیک داخلی بندر با چالش جدی مواجه بود اما الان می شود به درستی از آن استفاده کرد.»

و همچنین توانست طی یک سال ۲۰۲۲ فروند کشتی در بندر انزلی پهلو دهدی و تناژ ۶ میلیون و ۸۰۲ هزار تن تخلیه و بارگیری کالا را در بندر انزلی به ثبت برساند. با همت وتلاش همکاران بندر توانستیم به مدت ۴۰ ماه حدود ۶ کیلومتر موج شکن و دایک و ۵۲ هکتار زمین از دریا را استحصال کنیم و همچنین حوضچه بندر از ۴۰ هکتار به ۱۲۰ هکتار و محوطه های بندر از ۳۵ هکتار به ۱۲۰ هکتار در بندر انزلی را افزایش دهیم که در تاریخ بندر انزلی چنین ساخت و سازی اتفاق نیفتاده است.

همچنین موفق شدیم در سال ۱۳۸۲ که تعداد کشتی ۷۰۰ فروند و سرویس تایم ۵/۲ روز بود را در سال ۱۳۸۹ به تعداد کشتی ۲۰۲۲ فروند با سرویس تایم ۱/۲ روز کاهش دهیم که نشان از افزایش کارایی و بهره وری در بندر انزلی بوده است. جای تقدیر و تشکر دارد از همه مدیران قبلی، بندر انزلی و مدیران عامل سازمان و اعضای هیات عامل که برای توسعه این بندر گام برداشته اند که امروز بندر انزلی در ارائه خدمات به کشورمان از لحاظ زیرساختی و روساختی و سیستم های الکترونیکی حرف اول را می زند.

یکی از خاطرات عملیاتی و اجرایی کوهساری در بندر انزلی

مدیرعامل وقت جناب مهندس صدر از من سوال پرسیدند ظرفیت بندر در سال چقدر است و با این امکانات چقدر می توانید تخلیه و بارگیری کنید. به ایشان گفتم اگر پاداش خوب به همکاران بدهید با توجه به اینکه کشتی های زیادی در مسیر هستند می توانیم آن ها را جذب کرده و به صورت عملیاتی توان و ظرفیت واقعی بندر را به دست آوریم و با همین امکانات از هشتصد تا یک میلیون تن در ماه تخلیه و بارگیری داشته باشیم که فراتر از استانداردهای معمول جهانی است. ایشان گفتند اگر شما بتوانید ۸۰۰ هزار تن تخلیه و بارگیری در ماه داشته باشید، من ۸۰ میلیون تومان پاداش به بندر خواهم داد. من با ایجاد یک تیم کاری و به همت وتلاش همکاران توانستیم در طول یک ماه ۲۰۲ فروند کشتی را در بندر پهلو دهی و تناژ ۸۰۶ هزار تن کالا را تخلیه و بارگیری نمایم که کار بزرگ عملیاتی بود و در بنادر کشور ثبت شد. این عملکرد با خلاقیت و نوآوری و با پشتکار اتفاق افتاده بوده و مورد توجه مدیرعامل وقت قرار گرفت و پاداشی که قول داده بود به همکاران پرداخت نمود.

پس نتیجه می گیریم بندر توان آن را دارد طی سال ۹/۶۷ میلیون تن تخلیه و بارگیری نماید.



سید علی نعیمی:

زندگی مردم انزلی با بندر عجین شده است

سید علی نعیمی مدیر کل ۵۳ ساله بندر انزلی است. او که یکی از مدیران پرتوان و فعال استان گیلان محسوب می‌شود، کارشناسی و کارشناسی ارشد خود را در رشته مهندسی عمران به پایان رسانده و حالا دانشجوی دکتری در رشته DBA است. نعیمی کار خود را با اشتغال در اداره کل راه استان مازندران آغاز کرد و در مدت کوتاهی به معاونت راه‌سازی اداره کل راه استان مازندران رسید. در سال ۱۳۸۱ اداره بندر و دریانوردی استان مازندران و گلستان رفت و حدود هفت سال به عنوان معاون فنی و نگهداری آن اداره کل فعالیت کرد. در سال ۱۳۸۸ به سمت مدیر کل بندر امیرآباد منصوب شد و حدود ۵ سال در آنجا ماند. بعد از آن به بندر انزلی آمد و مسکن هدایت این بندر را به دست گرفت. نعیمی درباره آغاز همکاری با بندر امیرآباد می‌گوید: «بندر امیرآباد در آن زمان حدود ۸۰۰ هزار تن تخلیه و بارگیری داشت که این میزان پنج سال بعد، یعنی زمانی که امیرآباد را ترک می‌کردم به حدود ۴ میلیون تن رسید. همچنین در همین دوران موفق به جذب ۹۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری خصوصی برای این بندر شدیم.»

او که از فعالیت در بندر انزلی رضایت دارد، درباره فرهنگ غالب بر این بندر می‌گوید: «در بندر انزلی همه پرسنل با عشق و توان در حال کار هستند. چون این بندر داخل شهر است و اقتصاد شهر به این بندر متصل شده است. اگر روزی اسکله خالی باشد، مردم از ماسوا می‌کنند که چه شده است که کشتی نیامده و تعصب خاصی روی بندر دارند.»

مدیر کل بندر انزلی خاطره‌ای هم از نخستین روزهای فعالیتش در این بندر دارد: «هفته اولی بود که مدیر کل انزلی شده بودم، هر روز ساعت شش و نیم صبح کارم را شروع می‌کنم. بندر انزلی نمایندگان دارد که با دو چرخه اسکله را بازدید می‌کنند که اکثر آسمن هستند و کارهای مربوط به تعمیر و نگهداری را انجام می‌دهد. یکی از آن‌ها حدود ساعت هفت صبح مرا دید و بعد از سلام و احوال‌پرسی گفت یک خواهش دارم، شما می‌توانید سوت کشتی‌ها را بیشتر کنید؟» نعیمی که از این خواهش متعجب شده بود، توضیح می‌دهد: «گفتم شما که همان حقوق را می‌گیرید چه یک کشتی آمده باشد و چه ده کشتی. گفت حاضر کار بیشتری کنم، حقوقم همان باشد اما اقتصاد شهر پیشرفت کند. این نشان می‌دهد اکثر مردم انزلی می‌خواهند به شما کمک کنند و رود و صدور کالا بیشتر شود. همه باید بیش از پیش سوت کشتی‌ها را بیشتر کنیم تا انزلی به جایگاه اصلی خودش برسد.»

او با توضیح اینکه بندر انزلی بیشتر از ۱۱۰ سال به عنوان بندر قدمت دارد، می‌گوید: «این بندر در ابتدا به عنوان پایلوت کریدور شمال جنوب شناخته می‌شود. با توجه به اینکه اکثر شرکت‌های تاجر حاشیه دریای خزر با این بندر تبادل کالا کرده‌اند، بسیاری از کشورهای حاشیه خزر این بندر را به عنوان بندر شماره یک شمالی کشور ایران می‌شناسند.»

او در زیبایی شرایط فعلی این بندر می‌گوید: «امروزه این بندر در زمینه تبادل کالاهای وارداتی و صادراتی و سوختی فعالیت می‌کند و برخی هم ترانزیتی است. در حال حاضر کالاهایی مانند تخم، آهن آلات و غلات و همچنین مقداری از کالاهای صنعتی از طریق این بندر وارد می‌شوند. همچنین به خاطر داشتن اسکله مجهز سوختی، کالاهای سوختی هم به بندر وارد می‌شود و هم از بندر ترانزیت می‌شوند.»

او با بیان اینکه به کارخانجات و سرمایه‌گذاران یادآوری کردیم که بندر انزلی با تمام توان در کنار آن هاست، می‌گوید: «تجارت سنگ آهن از خلخال و زنجان به ترکمن‌باشی همچنان ادامه دارد. این خط راه افتاده است و به کار خود ادامه می‌دهد. همچنین کالایی که از کشورهای دیگر می‌آید، اگر بخواهد به عراق و ترکیه برسد، باید از مرز مابور کند چرا که ما نزدیکترین بندر به آن‌ها هستیم.» نعیمی درباره پتانسیل‌های این بندر می‌گوید: «بندر انزلی امروزه در اقتصاد استان گیلان نقش بسزایی دارد. ما می‌توانیم بسیاری از کالاها و محصولات که در این استان تولید می‌شوند را صادر کنیم که از آن جمله می‌توان به محصولات کشاورزی، گل و گیاه و مرکبات اشاره کرد. او درباره انتقال مواد معدنی از این بندر توضیح می‌دهد: «حدود دو ماه پیش، سنگ آهن را از معادن زنجان و خلخال وارد بندر کردیم و بعد به بندر ترکمن‌باشی صادر شد. همین‌طور سیمان و مواد غذایی که مختص استان گیلان نبود.»

غلات و خودرو موارد دیگری هستند که از این بندر ترانزیت می‌شود: «سالین سال است که خودرو از طریق کشورهای حاشیه خزر وارد این بندر می‌شود و از این جابه کشورهای دیگر اعزام می‌شود. جدیداً غلات را بیش از سال‌های قبل ترانزیت می‌کنیم به طوری که در سال ۹۳ نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۲۱ درصد افزایش کالای داشتیم و به طور خاص در غلات نسبت به سال قبل حدود ۱۵۳ درصد پیشرفت داشت که این معادل ۴۱۰ هزار تن غلات است.»

یکی از مشکلات بندر انزلی، ناکافی بودن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است که نعیمی درباره آن می‌گوید: «امیدواریم در سه ماه آینده بتوانیم چهار یا پنج قرارداد سرمایه‌گذاری در بندر انزلی منعقد کنیم. مقدمات این قراردادها انجام شده است و اگر به سرانجام برسد، بندر را متحول خواهد کرد.»

نعیمی با بیان اینکه انزلی، بندر امین هفت استان ایران است، توضیح می‌دهد: «ما به اتاق بازرگانی و استانداری هفت استان البرز، قم، زنجان، قزوین، آذربایجان، اردبیل و تهران نامه نوشتیم، نامه‌نگاری کردیم که ما بندر معین شما هستیم. از آن‌ها خواستیم حداقل سالی یک بار در شورای اداری شرکت کنیم. به زودی به زنجان خواهیم رفت و در شورای اداری و اتاق بازرگانی شرکت خواهیم کرد.»

او می‌گوید که بندر انزلی فقط محدود به استان گیلان نیست و به متقاضیانی از سراسر کشور ایران خدمات خواهد داد: «بندر انزلی را برند می‌کنیم و از آن‌ها می‌پریم که شما چه چیزی از ما می‌خواهد برای اینکه از بندر استفاده کنید. با کارخانه‌ها ارتباط می‌گیریم و بندر را به آن‌ها معرفی می‌کنیم اما ما هم باید سرویس مناسبی بدهیم و تعامل بیشتری داشته باشیم. امیدوارم این تعامل بتواند بیش از پیش در توسعه بندر مفید باشد.»

او درباره توسعه همکاری‌های بندر انزلی با کشورهای CIS معتقد است: «تبادل کالا و بازاریابی دو هدف ما هستند. بنابراین لازم است بازار هدف هم‌دیگر را بشناسیم و جلسات چندگانه و دوگانه داشته باشیم. پتانسیل‌ها و نیازهای هم را بشناسیم و بر اساس آن برنامه‌ریزی کنیم. مطالعات زیادی انجام شده و نشان می‌دهد آن‌ها علاقمند به رشد کار با ایران هستند، کالاهای ایران برای آن‌ها کالاهای خوبی است و قیمت مناسبی دارد. باید برندسازی کنیم. مثلاً مرکبات را بدون برند فرستاد و اگر ایرادی باشد باید از کجا پیگیری کنند.» او می‌افزاید: «یکی از خصوصیات بازرگانی با بندر است. در باکواظهار تمایل کرده‌اند که همکاری مسافری داشته باشیم. الان خط مسافری با کو-آستراخان در جریان است و اعلام کردند که می‌توانند خط مسافری انزلی-باکو را هم راه‌اندازی کنند.» نعیمی می‌گوید که یکی از اولویت‌های او اهمیت دادن به موضوع محیط زیست است: «موضوع دیگر اینکه مادر جایی به نام بندر انزلی و در استانی به نام استان گیلان خدمت می‌کنیم که بسیار زیبا است. مادر شهر انزلی در شهری با تالاب افسونگر و زیبایی انزلی کار می‌کنیم.» او می‌گوید: «ما هم به دستور مهندس سعیدنژاد رعایت اصول زیست محیطی را در سر لوجه کار قرار دادیم. به اعتقاد ما کل بندر باید اصول را رعایت کنند و احترام به محیط زیست را به عنوان یک اصل بپذیریم.»

او درباره تجهیزات بندر انزلی می‌گوید: «در بندر انزلی مجهزترین ترمینال مسافری حاشیه خزر را داریم، اسکله مسافری خاص داریم که هیچ بندر شمالی دیگری ندارد. سازمان و استان علاقمندند که کارهای تفریحی و مسافری هم در این بندر شروع شود.»

مدیر کل بندر انزلی توضیح می‌دهد: «ما از همین جا اعلام می‌کنیم با توجه به امکانات موجود، هر سرمایه‌گذار بخش خصوصی که شناور مسافری خریداری کند در این پایانه به کار بگیرد، سازمان در صدی از خرید آن شناور را از وجوه اداره شده با کمترین بهره وام خواهد داد.» نعیمی با بیان این مطلب که در فکر راه‌اندازی پایانه محصولات کشاورزی در بندر انزلی هستیم، گفت: «از طریق بخش خصوصی وارد این کار شده‌ایم، مذاکره کرده‌ایم و امیدواریم بندر با ورود بخش خصوصی به این بخش، رشد کند.» مدیر کل بندر انزلی می‌گوید به هیچ وجه قصد رقابت با بندر شمالی ایران را ندارد و برنامه‌اش توسعه فعالیت‌های بندری و افزایش کیفی عملکرد است: «سیاست سازمان بندر و دریانوردی این است که با بندر بیرونی یعنی خارج از کشور رقابت کند اما با بندر شمالی خودمان رقابتی نداریم و مانند نسبت و همکاری فعالیت می‌کنیم. همه سود و درآمد بندر به سازمان می‌رود و سازمان به نسبت تقسیم و برنامه‌ریزی می‌کند. او تاکید می‌کند: «ما با بندر شمال رقابت نخواهیم کرد، بلکه رابطه ما رابطه همکاری است. باید همدیگر را کمک کنیم چون کالا از کشور ما خارج می‌شود و به نام جمهوری اسلامی است نه یک بندر خاص. با این حال ما در انزلی تلاش می‌کنیم سرویس مناسبتر بدهیم.» از سوی دیگر نعیمی معتقد است که می‌توان به ایجاد مامدریریت بندر تخصصی هم اندیشید: «دوم اینکه می‌توان بندر را به صورت تخصصی هم دید. ما می‌توانیم کالاهای تخصصی داشته باشیم. اگر در بحث صادرات فعال شویم، می‌توانیم تمام محصولات شمال را صادر کنیم. در این شرایط قادریم سرویس مناسبتر بدهیم، تجهیزات مدرن تر داشته باشیم و...»

او در ادامه می‌گوید: «در انزلی حوضچه و موج‌شکن عظیمی ساخته شده است و پنج پست اسکله به آن اضافه خواهد شد. در منطقه نیز بندر آکتاودر قزاقستان، بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان و بندر باکو در آذربایجان بنادر جدیدی هستند که با این ۷ متر ساخته می‌شوند. البته ما این امکان را در نوشهر داریم و در امیرآباد و انزلی هم در حال ساخت و برنامه‌ریزی است.» او این اقدام را به موقع می‌داند و معتقد است که سازمان بندر و دریانوردی تحولات بندر منطقه را زیر نظر دارد: «سازمان بندر به کشورهای خزر توجه خاص دارد و در همین جهت هم برای بندر شمال ایران زیرساخت‌های مناسبی می‌سازد.»

مدیر کل بندر انزلی در پایان این مصاحبه می‌گوید: «به هر کدام از کشورهای حاشیه دریای خزر که بروید، اگر نام بندر انزلی را ببرید، به احترام این بندر می‌ایستند و کلاه از سر بر می‌دارند.»



سال ۱۳۱۸ شمسی

در بندر سه اسکله آهنی گمرک، یک اسکله چوبی کشتیرانی شوروی، یک اسکله چوبی بنگاه نفت، یک اسکله چوبی شیلات و یک اسکله بتونی متعلق به اداره بندر وجود داشت. سه بارانداز و شش انبار، دو جرثقیل موتوری، هشت جرثقیل دستی، چهار جرثقیل متفرقه که متعلق به گمرک بود، موجودی بندر را تشکیل می داد. شوروی سابق هم چند جرثقیل در این بندر داشت. اداره بندر هم یک جرثقیل مواج دریایی سی تنی و یک جرثقیل مواج دستی چوبی به قدرت هفت تن و دو جرثقیل یکی زمینی و دیگری بخاری در بندر مستقر کرده بود.



سال ۱۳۲۲ شمسی

اداره گمرک اقدام به ساخت یک رشته خط آهن کوچک بین گمرک و کشتیرانی کرده که در سال ۱۳۲۳ به بهره برداری رسید.



سال ۱۳۰۶ شمسی

ساختمان اداره بندر و محوطه آن پس از چندین سال تأخیر توسط روسیه به ایران تحویل داده شد. تا قبل از تحویل، اداره بندر و کشتیرانی زیر نظر دولت روسیه اداره می شد و بندر انزلی بیشتر به عنوان یک بندر روسی شناخته می شد تا ایرانی. روس ها با وجود اینکه بر اساس معاهده ای که در سال ۱۲۹۹ شمسی با ایران منعقد کرده بودند باید این بندر و تأسیسات را به ایران تحویل می دادند، به بهانه های مختلف از واگذاری بندرانزلی به ایران طفره می رفتند. بعد از تحویل بندر، نگهداری و بهره برداری از آن به اداره راه واگذار شد.



سال ۱۳۰۸ شمسی

اداره بندر در هنگام تحویل از چندین ساختمان کوچک چوبی تشکیل شده بود و محوطه آن دارای پستی و بلندی های زیاد و درختان مختلف جنگلی بود که ساختمان های جدیدی در آن ساخته شد و به تدریج تأسیسات دیگر در آن به وجود آمد.



سال ۱۲۷۴ شمسی

روس ها قرارداد پاکسازی مرداب و ساختن موج شکن ها را با دولت ایران امضا می کنند. بر اساس این قرارداد اجازه پاک کردن مرداب و گود کردن آن به کمپانی راه شوسه انزلی و قزوین داده شده بود. قرارداد تأسیس بندر و موج شکن ها بین ناصرالدین شاه و روس ها منعقد شد. به این ترتیب کار بنای موج شکن غازیان به طول ۷۵۰ متر و موج شکن انزلی به طول ۵۲۰ متر شروع و در سال ۱۲۹۳ شمسی پروژه احداث موج شکن ها پایان یافت.



سال ۱۳۰۱ شمسی

آلمانی ها اولین کشتی را از اروپا به انزلی وارد کردند؛



سال ۱۲۲۰ شمسی

برج ساعت یا مناره بندر انزلی به دستور خسرو خان گرجی حاکم آن زمان گیلان ساخته شده است. هدف از ساخت این برج دیده بانی از دریا بوده و به منزله فانوس دریایی هم از آن استفاده می شده است. این برج ۲۸ متر ارتفاع دارد.



سال ۱۲۵۲ شمسی

کشتی ناصرالدین شاه هنگام بازگشت از سفر اروپا در بندر انزلی گرفتار طوفان و کولاک می شود که یک کرجی با دوازده نفر داوطلب پاروکشان خود را به این کشتی می رسانند تا او را نجات دهند و به خشکی برسانند اما ناصرالدین شاه به خاطر شرایط بد جوی قبول نمی کند سوار کرجی شود.



تردد کشتی ها به انزلی را می توان از زمان صدور ابریشم از رشت به بادکوبه و هشتخان و یا سایر بنادر نزدیک به روسیه در سواحل شمالی دریای خزر دانست که احتمالاً در زمان شاه عباس بوده است.



سال ۱۱۷۹ شمسی

در آغاز قرن نوزدهم، فتحعلی شاه قاجار، انزلی را به صورت بندری به سبک جدید درآورد و نخستین تأسیسات بندری را در انزلی به سبک جدید در کرانه ایرانی دریای خزر پدید آورد.



سال ۱۱۸۴ شمسی

«ژان یونیر»، فرانسوی نویسنده وقایع جنگ های ایران و روس در کتاب خود از وجود راهنمایان کشتی در بندر انزلی خبر می دهد.



سال ۱۳۸۹ شمسی

ظرفیت عملکردی بندر انزلی از ظرفیت اسمی بندر عبور کرده و با توجه به ترافیک کالا و کشتی به میزان بیش از ۸۰۰ هزار تن کالا در ماه تخلیه و بارگیری شده است.



سال ۱۳۷۵ شمسی

بندر انزلی به عنوان منطقه ویژه اقتصادی اعلام شد.



سال ۱۳۵۵ شمسی

انبارهای گذشته تخریب و به جای آنها دو انبار با اصول صحیح احداث شد. یک انبار با وسعت ۱۰ هزار متر مربع و با سه دهانه و انبار دیگری با وسعت ۹۸۳۰ متر مربع ساخته شد. در آن زمان یک انبار صادراتی به وسعت ۲۵۰۰ متر مربع نیز ساخته شد. در آن سالها، دو کشتی لایروب هم در بندر مشغول به فعالیت بودند.



سال ۱۳۴۲ شمسی

موافقت ترانزیتی برای استفاده از راه آبی خزر بالتیک بین دولت ایران و کشور شوروی سابق به امضا رسید. طبق این موافقتنامه مؤسسات بازرگانی ایران می توانستند در مدت کوتاه و با نرخ پایین کالاهای صادراتی خود را به بازارهای بین المللی برسانند و از طرف دیگر کشتی های شوروی هم متقابلاً از حمل و نقل کالاهای ترانزیتی ایران استفاده می کردند.



سال ۱۳۲۳ شمسی

اداره گمرک یک اسکله آهنی به درازای ۷۷ متر که انتهای آن به پل متحرک غازیان متصل می شد، احداث کرد.



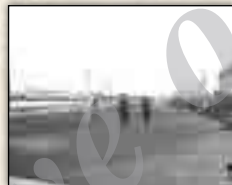
سال ۱۳۸۲ شمسی

طرح ایجاد اولین منطقه آزاد تجاری - صنعتی شمال کشور در بندرانزلی به تصویب مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان رسید. منطقه آزاد تجاری - صنعتی در این بندر شامل محدوده وسیعی از شهرستان بندر انزلی به مساحت ۳۲۰۰ هکتار خشکی و ۴۰ کیلومتر مربع آبی بود که منطقه ویژه اقتصادی سابق، شهرک زیبای صنعتی حسن رود و محدوده بندری اداره کل بنادر و کشتیرانی گیلان را نیز دربرمی گرفت.



سال ۱۳۹۴ شمسی

بهره برداری از موج شکن های جدید بندر انزلی در این سال آغاز می شود.



سال ۱۳۵۵ شمسی

بندر دارای ۵ پست اسکله برای پذیرش کشتی هایی با آبخور ۴/۵ متر بود.



سال ۱۳۷۳ شمسی

با بالا آمدن آب دریای خزر در این سال، ساخت ۶ اسکله جدید در بندر انزلی آغاز شد.



سال ۱۳۴۸ شمسی

پنج جرثقیل بزرگ با بازوان بلند و کاربرد زیاد وارد بندر شد. این جرثقیل ها از دولت شوروی سابق خریداری شد. سال ۱۳۴۸ تا ۱۳۵۱ مونتاز آنها به وسیله متخصصان شوروی انجام گرفت در نتیجه در سال ۱۳۵۰ سه جرثقیل و سال ۱۳۵۱ دو جرثقیل در خط بهره برداری قرار گرفت. این جرثقیل ها از نوع معمولی بودند و روی ریل حرکت می کردند که دو جرثقیل با قدرت بارگیری ۱۶ تن و سه جرثقیل با ظرفیت ۱۰ تن بودند.



سال ۱۳۲۸ شمسی

بنگاه کل بنادر و کشتیرانی در وزارت راه تشکیل شد ولی در آغاز سال ۱۳۳۲ این بنگاه دوباره به اداره کل بنادر تبدیل و اداره امور آن به اداره کل گمرک و راه آهن واگذار شد. این اداره کل در سال ۱۳۳۸ به وزارت گمرکات و انحصارات منتقل شد و وقتی در سال ۱۳۴۰ وزارت گمرکات منحل شد جزء وزارت بازرگانی درآمد.

تصاویر مورد استفاده در این گزارش برگرفته از آرشیو به یادگارمانده از زنده یاد سردار حاج فرخ بلندکیش، رئیس روابط عمومی بندر انزلی است.



روزگار کهن بندر شمالی



روزنامه‌نگاری هر چقدر هم که در دسر داشته باشد، یک حسن بزرگ دارد آن هم این که همیشه تجربه‌های جدید و تازه در انتظارات است. یک روزنامه‌نگار این فرصت را دارد که به جاهایی برود و از مکان‌هایی بازدید کند که مردم عادی نمی‌توانند به آن وارد شوند. وقتی روزنامه‌نگار باشی درهای نیمه باز به رویت باز می‌شود و این بار در بندر انزلی به رویم گشاده شده است و من کنجکاو و وارد شده‌ام تا ببینم در محوطه بندری چه خبر است و یک بندر تجاری چه شکلی است و چگونه کار می‌کند. وارد محوطه بندری می‌شوم. آن قدر بزرگ است که نمی‌توان در آن پیاده قدم زد. جرثقیل‌های بزرگ ابهت خاصی به بندر داده‌اند. در همه جا ورقه‌های آهن و چوب به چشم می‌خورد. سیلوهای بزرگ نگهداری گندم را می‌بینم و کشتی‌های بزرگی که در کنار اسکله‌ها پهلو گرفته‌اند. با ماشینی که روابط عمومی بندر در اختیارم قرار داده است، گشتی در بندر می‌زنم و بخش‌های مختلف راز از نزدیک می‌بینم. بندر ۱۰ پست اسکله دارد که یکی از آن‌ها مخصوص کشتی‌های نفتکش است. ۸ اسکله برای کالاهای عمومی مورد استفاده قرار می‌گیرد و یک اسکله هم خدماتی است. تصمیم می‌گیرم کارم را با کشتی نفتکش شروع کنم.

جعفری بر روی همه نوع کشتی کار کرده است، گاهی در کشتی‌های باری بوده و گاهی نفتکش‌ها و تانکرها. او با تجربه‌ای که به دست آورده به این نتیجه رسیده است که کار در کشتی‌های نفتکش از بقیه کشتی‌ها سخت‌تر است: «کار کردن روی کشتی‌های نفتکش خیلی سخت است، البته کار کردن در کشتی‌ای که بارش گاز باشد از همه سخت‌تر است. در این کشتی‌ها باید خیلی به ایمنی توجه کرد. این کشتی‌ها مانند یک بمب بالقوه هستند و اگر کوچک‌ترین خطایی از خدمه کشتی سر بزنند، منفجر می‌شوند.»

او در رابطه با تخلیه بار کشتی‌های نفتکش می‌گوید: «در همه جای دنیا شیوه کار به این صورت است که در خشکی یک تانک یا مخزن بزرگ وجود دارد و کشتی بارش را از طریق لوله‌ای که به تانک متصل است تخلیه می‌کند؛ یعنی بار کشتی به مخزن پمپ می‌شود اما مشکلی که در بندر انزلی وجود دارد این است که چنین سیستمی برای تخلیه وجود ندارد و ما مجبور هستیم بارمان را که بنزین است در کامیون‌ها تخلیه کنیم. شیوه کار هم این گونه است که بنزین از طریق لوله‌ای به خارج از بندر می‌رود و در آنجا به وسیله ۱۰ دوش در کامیون‌ها تخلیه می‌شود. این شیوه تخلیه مدت زمان تخلیه را طولانی می‌کند. البته ناگفته نماند که برای تخلیه حتما باید به تعداد لازم کامیون وجود داشته باشد که این خودش داستانی دارد؛ مثلاً ما دیشب بخشی از بارمان را تخلیه کردیم اما به خاطر نبود کامیون به اندازه کافی مجبور شدیم که منتظر بمانیم تا امشب شاید کامیون به تعداد کافی بیاید اگر نباید باید باز هم منتظر بمانیم. این مشکل از نظر اقتصادی هم برای ما مقرون به صرفه نیست، چون به تعداد روزهایی که در بندر می‌مانیم باید پول پرداخت کنیم و هر چه تعداد توقف بیشتر شود باید هزینه بیشتری بپردازیم در حالی که این مشکل لجستیک بندر است. هر چند گفته می‌شود بندر طرحی در دست اقدام دارد که با راه‌اندازی آن این مشکل رفع خواهد شد. مشکل دیگری که وجود دارد مساله ایمنی است. این شیوه تخلیه بار اصلاً مناسب نیست. کشتی‌ای که بارش بنزین است بهتر است هر چه زودتر بارش را خالی کند و بندر را ترک کند چون اگر کوچک‌ترین بی‌احتیاطی صورت بگیرد ممکن است صدمات جبران‌ناپذیری به کشتی و خدمه و بندر وارد شود. در بنادر پیشرفته دنیا، حتی اجازه نمی‌دهند کشتی‌هایی که محصولات نفتی یا گاز دارند، وارد اسکله شوند. حدود یک مایل دورتر



کشتی نفتکش ایران نکا

کشتی نکا، ساخت شرکت صنعتی صدرا است. این کشتی در سال ۱۹۹۵ میلادی در بندر نکا ساخته شده است. مالک اول آن شرکت ملی نفتکش بوده که به دلایلی آن را به شرکت دیگری فروخته است. بعد از آن این کشتی دست به دست چرخیده است و مدتی هم بلااستفاده مانده است. در حال حاضر شرکت حمل و نقل بین‌المللی سپرود شبکه که یک شرکت فعال در حمل و نقل فرآورده‌های نفتی است این کشتی را خریده است. سوپروایزر کشتی می‌گوید: «این کشتی ۲۰ سال سن دارد البته فراموش نکنیم که عمر کشتی به تعمیرات و نگهداری آن بستگی دارد. اگر کشتی را خوب تعمیر و نگهداری کنند تا ۳۰ سال هم راحت می‌تواند کار کند. این کشتی مدتی در بندر نکا بلااستفاده بود ولی با تلاش‌های انجام شده و تعمیرات زیاد، کشتی در شرایط خیلی خوبی قرار گرفت ولی هنوز مسائلی و مشکلاتی دارد که باید برطرف شود.»

به گفته او، این کشتی از زمان تعمیر تا به حال ۷ سفر دریایی داشته است. این کشتی محصولات نفتی را از بندر ترکمن باشی ترکمنستان به بندر انزلی ایران می‌آورد و تخلیه می‌کند و هر سفرش به طور متوسط ۲۰ روز تا یک ماه به طول می‌انجامد.

کشتی نفتکش ایران نکا در کنار اسکله پهلو گرفته است. بارش بنزین است که بخشی را تخلیه کرده و در انتظار است تا بتواند بقیه را تخلیه کند و به سمت آذربایجان حرکت کند. فرصت خوبی است که بتوانیم وارد کشتی شویم و با خدمه آن صحبت کنیم. کاپیتان کشتی، اگر اینی است. به سختی می‌تواند انگلیسی صحبت کند، بنابراین چاره‌ای ندارم جز این که به سراغ اردشیر مقدس جعفری، سوپروایزر کشتی برویم. او سوپروایزر کشتی‌هایی با ظرفیت نامحدود است.

جعفری می‌گوید که ظرفیت کشتی نفتکش ایران نکا بالای سه هزار تن است، به همین جهت می‌تواند سفرهای نامحدود برود [کشتی‌های زیر سه هزار تن کوچک هستند و فقط برای سفرهای نزدیک به ساحل مورد استفاده قرار می‌گیرند]. اما این کشتی فقط مجاز به جابه‌جایی فرآورده‌های نفتی است و نمی‌تواند نفت خام جابه‌جا کند: «طبق قوانین جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی فقط کشتی‌هایی می‌توانند نفت خام حمل کنند که بدنه‌شان دو جداره باشد، اما چون این کشتی دو جداره نیست سازمان بنادر و دریانوردی اجازه نمی‌دهد محصولات نفتی جابه‌جا کند.»

از بندر گوی شناور (spm) وجود دارد که کشتی‌ها از طریق لوله در دریا بارشان را تخلیه می‌کنند تا اگر اتفاقی هم افتاد اسکله و بندر دچار حادثه نشود.»

به گفته او حداقل خدمه‌ای که برای کشتی‌ای مانند نکا تعریف شده است ۱۰ نفر است اما با این وجود همیشه تلاش شده است تعداد خدمه این کشتی از ۱۵ نفر کمتر نباشد. کشتی دویخس اصلی دارد. یکی عرشه و دیگری موتورخانه. در عرشه کاپیتان، افسر اول، افسر دوم و افسر سوم حضور دارند. افرادی هم در بخش مخابرات، آشپزخانه و سالن کشتی حضور دارند که زیر نظر عرشه کار می‌کنند. در موتورخانه هم سرمهندس، مهندس دوم و دو نفر موتوربست فعالیت می‌کنند. یک سرملوان، یک ملوان و یک پمپ‌چی هم در کشتی حضور دارند. او در مورد مشکلات کشتی نکا می‌گوید: «با وجود این که شرکت سیروود شبکه خیلی تلاش کرده است که مشکلات کشتی را برطرف کند، اما هنوز اشکالاتی وجود دارد که بخشی مربوط به مسائل فنی می‌شود و بخشی هم به ایمنی بازمی‌گردد. البته با توجه به این که ایران تحریم است، کمتر کشتی‌های ما می‌توانیم پیدا کنیم که مشکلی نداشته باشد. برای تهیه قطعات مشکل داریم و هر قطعه‌ای که سفارش داده می‌شود با چند برابر قیمت واقعی بعد از چند ماه به دست ما می‌رسد.»

نقی اولادی، نماینده مالک کشتی نکا هم که در کشتی حضور دارد در این باره می‌گوید: «کشتی به قطعه کوچکی نیاز داشت که در ایران پیدا نمی‌شد، سفارش دادیم از هلند بیاورند اما برای انتقال پول مشکل داشتیم مجبور شدیم از طریق صرافی‌ها این کار را انجام دهیم.» او در مورد وضعیت اسکله نفتی بندر هم می‌گوید: «این اسکله‌فندرها خیلی خوبی دارد. در بندر ترکمن باشی وضعیت فندرها اقتضاح است طوری که ما همیشه برای پهلوگیری در آن اسکله مشکل داریم. من همیشه تعجب

می‌کنم از این که چرا با وجود این که حداقل روزانه ۴ کشتی در آنجا بارگیری می‌کند، این مشکل را حل نمی‌کنند.»

اولادی از پایلوت‌های بندر انزلی هم تعریف می‌کند و می‌گوید: «راهنامه‌های کشتی این بندر واقعا کارشان را خوب بلدند و ما هیچ‌گاه هنگام ورود به این بندر ترسی از این که اتفاقی بیفتد نداشته‌ایم اما در بندر ترکمن باشی در این زمینه مشکلاتی وجود دارد.»

سوید محسنی نسب یکی از خدمه‌های کشتی نکا است که مسوول تخلیه و بارگیری است. او ۵۰ سال سن دارد و حدود ۲۴ سال بر روی کشتی کار کرده است. از او در مورد سختی‌های کار بر روی کشتی سوال می‌کنم، می‌گوید: «ما سه ماه بر روی دریا هستیم و بعد ۴۵ روز استراحت داریم. سختی کار در کشتی برای من مهم نیست تنها مشکلم دوری از خانواده است.» محمد پورعیسی سرملوان کشتی نکا است، ۵۴ سال سن دارد و ۲۶ سال بر روی کشتی کار کرده است. از او می‌پرسم چطور شد راحت به دریا افتاد؟ می‌گوید: «بیکار بودم، دنبال کار می‌گشتم، دوستی داشتیم که من را به شرکت ملی نفتکش معرفی کرد. آن موقع که آمدم دریا ۲۶ سالم بود و آن قدر ماندم که بازنشسته شدم. بعد از



بازنشستگی هم نتوانستم خانه بمانم. گفتم هنوز که ناتوان نیستم پس بهتر است باز هم شغلی برای خود انتخاب کنم. مدتی راننده تاکسی شدم، دیدم نمی‌توانم. انگار هر کسی را برای کاری ساخت‌هاند این بود که دوباره برگشتم دریا.»

از او می‌پرسم اگر به گذشته بازمی‌گشتی و می‌توانستی تصمیم‌گیری که چه کاره شوی باز هم همین شغل را انتخاب می‌کردی، نگاهم می‌کند و می‌گوید: «نه. من همیشه دوست داشتم تکاور و رنجور باشم این بار که نشد و سر از دریا در آوردم اما اگر فرصتی دوباره به من داده شود سعی می‌کنم بروم دنبال علاقه‌ام. بعد هم می‌خندد و می‌گوید تو می‌توانی من را به گذشته بازگردانی؟» می‌گویم کار در دریا هم هیجان کم ندارد، به خصوص این که شما در کشتی نفتکش کار می‌کنید، این هیجان‌ها برایتان جای هیجان تکاوری را پر نکرده است. پاسخ می‌دهد: «نه اشتباه نکن. در چنین کشتی‌ای باید خیلی حواس جمع باشی و همیشه آرامش را حفظ کنی. کوچک‌ترین اشتباه می‌تواند، فاجعه‌ای به بار بیاورد. اگر هم اتفاقی بیفتد، همه باید تلاش کنند که مشکل را حل کنند وسط دریا کسی نیست که به آدم کمک کند. امن‌ترین جا هم خود کشتی است حتی اگر آتش گرفته باشد بنابراین در چنین شرایطی همه باید همکاری کنند تا کشتی را نجات دهند چون در غیر این صورت همه جانشان را از دست می‌دهند.»

از کشتی نفتکش پیاده می‌شوم با این هدف که به کشتی‌های کالای عمومی یا جنرال کارگو بروم اما متاسفانه هیچ کشتی ایرانی در بندر نیست و حراست بندر اجازه سوار شدن به کشتی‌های خارجی را به من نمی‌دهد. مقصد دیگری برای خود تعریف می‌کنم و به سمت اسکله خدماتی می‌روم تا با شناورهایی که به کشتی‌ها خدمات می‌دهند، آشنا شوم.

سار، شناور تجسس و نجات



شناور تجسس و نجات، سار نام دارد و کاپیتان جعفر جابری، فرمانده تجسس و نجات بندر انزلی است. او چند سال مربی شنا بوده، اکنون مدرس نجات غریق است و دوره‌های

امدادگری را هم گذرانده است. به نظر می‌رسد که انتخاب خوبی برای فرماندهی این شناور باشد. از او می‌خواهم در مورد کارش توضیح بدهد، می‌گوید: «اگر حادثه‌ای در دریا اتفاق بیفتد یعنی قایق‌ها، لنج‌ها یا کشتی‌ها دچار حادثه شوند و یا کسی در دریا حالش بد شود، یا دست‌وپایش بشکند کار ما آغاز می‌شود. در چنین شرایطی باید در کمترین زمان ممکن خود را به محل حادثه برسانیم و عملیات را آغاز کنیم. اگر کسی در دریا غرق شود هم وظیفه پیدا کردن او بر عهده ماست.»

شناور سار، یک فرمانده، یک مدیر ماشین، یک موتوربست و یک ملوان دارد. یک قایق کوچک هم در این شناور وجود دارد که برای انجام برخی از ماموریت‌ها از آن استفاده می‌کنند. به گفته



جابری، سار یکی از مجهزترین شناورهای بندر انزلی است: «سار ساخت کشور نروژ است و بر خلاف بیشتر شناورها که از آهن و فولاد ساخته شده‌اند، از آلیاژ آلومینیوم درست شده است تا هم زنگ‌زدگی نداشته باشد و هم سرعتش بالا باشد. سرعت ما حدود ۷۰ کیلومتر در ساعت است. طراحی این شناور به گونه‌ای است که در

امواج ۵ تا ۶ متر هم می‌تواند به دریا برود و اگر همه دریاچه‌های شناور بسته باشد، هیچ وقت غرق نمی‌شود، یعنی حتی اگر واژگون شود دوباره به حالت اولیه بازمی‌گردد. البته مشکل ما این است که به خاطر تحریم‌ها، قطعاتش گیر نمی‌آید، به خاطر همین سعی می‌کنیم خیلی از آن مراقبت کنیم. در این شناور وسایل و تجهیزات



شناور لایروب



طهمورث ارکانی، از سال ۱۳۵۳ در سازمان بنادر و کشتیرانی به عنوان موتوربست در کشتی‌های لایروب استخدام شده و از سال ۱۳۵۹ به عنوان فرمانده در کشتی‌های خدمت کرده است. او می‌گوید تاکنون بر روی انواع

لایروب‌ها کار کرده و تجربه‌اش در زمینه لایروبی در بنادر شمالی کشور است: «اولین لایروبی که روی آن کار کردم، لایروب خرز بود که سیستم اش مکنده بود و اصطلاحاً به آن هاپر ساکشن می‌گفتند. اکنون هم مدت ۱۰ سال است که با مدرن‌ترین لایروب سازمان بنادر و دریانوردی کار می‌کنم که لایروب یاسین است که این لایروب هم هاپر ساکشن است.» او ۸ سال است که خودش را با خرید کرده و اکنون با یک شرکت خصوصی همکاری می‌کند.

او درباره انواع لایروب می‌گوید: «لایروب‌ها یکی از وظایف مهمشان حفظ و نگهداری بستر بندر است. کارهای کاتر مته‌هایی دارند که کارشان تراشیدن، خراشیدن و کندن بسترهای سخت و سنگی است که این مواد کنده شده توسط آب و پمپ‌هایی که در لایروب‌ها تعبیه شده است مکش می‌شود و در محل دپو تخلیه می‌شود. در لایروب‌های هاپر ساکشن، هم مواد لایروبی شده بعد از جدا شدن از بستر به همراه آب داخل مخزنی در کشتی وارد می‌شود که مواد به خاطر اینکه سنگین تر از آب است در داخل مخزن ته‌نشین می‌شود و بعد از ته‌نشین شدن در محل موردنظر تخلیه می‌شود. لایروب‌های کاتر دیگری هم هستند که مواد لایروبی شده از طریق لوله به محل دپو منتقل می‌شود.»

او درباره لایروب یاسین می‌گوید: «این لایروب ۷۰ متر و ۳۰ سانتی متر طول و ۱۴ متر عرض دارد. آب‌خورش حداکثر ۴ متر و ۲۰ سانتی متر و حداقل ۲ متر و ۴۰ سانتی متر و ظرفیت اش هزار و ۸ مترمکعب و ظرفیت جابه‌جایی پمپش ۴ هزار و ۸۵ مترمکعب در ساعت است. این لایروب توسط شرکت نگین سبز مازندران راهبری می‌شود.» به گفته ارکانی در حال حاضر در بنادر شمالی کشور، ۳ لایروب هاپر کاتر و ۳ لایروب هاپر ساکشن وجود دارد که خرز، ارس و یاسین اسامی لایروب‌های هاپر ساکشن است: «به جز یاسین دو لایروب هاپر ساکشن دیگر بسیار قدیمی هستند و باید از رده خارج شوند چون هم مقرون به صرفه نیستند و هم از نظر محیط زیستی استانداردهای لازم را ندارند اما به دلیل اینکه ایران تحریم است امکان خرید لایروب‌های جدید وجود ندارد. امیدوارم با برداشته شدن تحریم‌ها امکان خرید لایروب‌های جدید فراهم شود. با وجود جوانان تحصیل کرده و با استعدادی هم که داریم کار با لایروب‌های جدید هم به راحتی امکان پذیر خواهد بود.»

به گفته او بیش از ۱۰ نفر در هر شیفت کاری در لایروب یاسین مشغول به کار هستند: «یک فرمانده، یک افسر راهبری، یک افسر لایروبی، دو موتوربست، یک مدیر ماشین، ۴ ملوان و یک آپشپر پرسنل لایروب یاسین را تشکیل می‌دهند.»

امدادی مانند شوکر برای بیمارانی که ناراحتی قلبی دارند، ساکشن برای بیمارانی که زیر آب رفته‌اند و ریه‌شان پر از آب شده است، آتل برای انواع شکستگی‌ها، کیسول‌های اکسیژن و دیگر تجهیزات مورد نیاز برای خدمات اورژانسی وجود دارد. از او می‌پرسیم پس چرا تکنسین اورژانس ندارید؟ می‌گوید: «ظاهراً مشکل کمبود بودجه است اما در قرارداد جدید آمده است که یک نفر از واحد اورژانس در کانکس‌های نزدیک سار مستقر شود که در صورت بروز حادثه جدی با سار به محل حادثه بیاید یا در کنار اسکله منتظر بماند تا مصدومان را به اینجا منتقل کنیم. البته هنوز که این اتفاق نیفتاده است و بهانه هم که همیشه کمبود بودجه بوده است.»

او از بی‌توجهی به کارکنان شناور سار ناخرسند است: «با وجود این که تجسس و نجات یکی از مهم‌ترین و ضروری‌ترین واحدهایی است که هر بندری به آن نیاز دارد و اگر نباشد بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی کشتی‌ها به آن بندر رفت و آمد نمی‌کنند اما با وجود این متأسفانه به این واحد خیلی توجه نمی‌شود. حقوق‌های پرسنل این واحد بسیار اندک است و هیچ مزایایی به ما تعلق نمی‌گیرد. می‌توانم بگویم خیلی به کار ما اهمیت نمی‌دهند در حالی که ما انتظار داریم به ما احترام بگذارند و عادلانه‌تر با من رفتار کنند. وقتی هم شکایت می‌کنیم، می‌گویند چون شرکتی هستید، شرایط این‌طور است.» جابری از این که فرمانده سار است و ۱۲ سال هم سابقه کار دارد اما حقوقش کمتر از یک ملوان اداره بندر است، گلایه دارد: «من وقتی در واحدهای دیگر کار می‌کردم، حقوق بیشتری می‌گرفتم اما چون مهارت‌هایی که داشتم، برای این واحد مناسب‌تر بود، من را به اینجا فرستادند البته خودم هم رضایت داشتم چون می‌دانستم که از پس این کار خیلی خوب برمی‌آیم. ولی وقتی این قدر حقوق پرداختی کم است انگیزه‌ای برای کار کردن نمی‌ماند. من نمی‌دانم چطور باید از پرسنلم بخواهم که با انگیزه کار کنند وقتی کسی به آن‌ها توجه نمی‌کند و اصلاً به فکر مشکلات آن‌ها نیست. الان نزدیک به دو سال است که مشکل حقوق داریم و مدام به ما وعده می‌دهند که این مشکل حل خواهد شد اما هنوز که هیچ اتفاقی نیفتاده است.»

می‌پرسیم در دریای خزر حوادث دریایی زیاد است، می‌گوید: «نه. آخرین حادثه جدی مربوط به اسفند ماه است. حادثه مربوط به دونفر از سرنشینان یک هواپیمای تفریحی بود که در دریا سقوط کرده بود، غرق شده بودند و ما مامور شدیم که اجساد آن‌ها را پیدا کنیم.»

او در مورد تعداد شناورهای امداد و نجات می‌گوید: «در کل استان گیلان فقط یک شناور تجسس و نجات وجود دارد. می‌توان گفت سار واحد تجسس و نجات مادر است و در بنادر دیگر مانند آستارا و کیا از قایق‌های کوچک برای امداد و نجات استفاده می‌شود البته اگر حادثه جدی در این بنادر هم اتفاق بیفتد، ما به آن‌ها کمک می‌کنیم. ناگفته نماند با وجود سرعت بالای سار، حدود دو ساعت و نیم تا سه ساعت طول می‌کشد تا به این بنادر برسیم بنابراین مشخص است برای موارد اورژانسی ما نمی‌توانیم به آن‌ها کمک کنیم.»

پایلوت و هنر هدایت



وظیفه شناور پایلوت این است که یک کاپیتان با تجربه را به کشتی‌هایی که می‌خواهند به بندر وارد شوند برساند. همچنین کاپیتانی را که هدایت کشتی‌ای را بر عهده گرفته و آن را از بندر خارج کرده است به اسکله بازگرداند. کاپیتانی که کار راهنمایی کشتی‌ها را بر عهده می‌گیرد، باید با موقعیت بندر، عمق آب، جریان‌های آبی و شرایط جوی و مسائل فنی بندر به خوبی آشنا باشد تا بتواند کشتی‌ها را بدون این که دچار مشکلی شوند به بندر وارد یا از آن خارج کند. کیوش میری، فرمانده شناور راهنما بر قیام ۱ در مورد شناور پایلوت می‌گوید: «این شناور ۱۸ سال عمر دارد و بدنه‌اش آهنی و بسیار مقاوم است. حداقل نیرویی که برای این شناور پایلوت تعریف شده است ۴ نفر است یعنی پایلوت

آتش‌نشانی و پیشگیری از وقوع حادثه



مسوولان بندر باید بتوانند از کالاهای خوبی محافظت کنند و اجناس را صحیح و سالم به صاحبانشان تحویل دهند. بنابراین باید سازوکاری

وجود داشته باشد که این هدف تامین شود. آتش‌نشانی یکی از بخش‌های بندر است که در این زمینه نقش مهمی دارد. اداره ایمنی و آتش‌نشانی باید هم از کالاهای خوبی مراقبت کند و هم مراقبت باشد حادثه‌ای اتفاق نیفتد که زیرساخت‌های بندر که سرمایه ملی است دچار مشکل شود یا از بین برود.

سید جلال گل‌پیرا، کارشناس مسوول اداره ایمنی و آتش‌نشانی اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان می‌گوید: «بسیاری گمان می‌کنند که وظیفه آتش‌نشانی خاموش کردن آتش است در حالی که ۸۰ درصد کار آتش‌نشانی پیشگیری از وقوع حادثه است. کشتی‌ها بسیار بزرگ و گران‌قیمت هستند و کالاهای بسیار باارزش. اگر آتش‌سوزی اتفاق بیفتد کالا دیگر به درد صاحبش نمی‌خورد بنابراین پیشگیری بسیار مهم است. پیشگیری می‌تواند هم در تدوین دستورالعمل‌های اجرایی و آیین‌نامه‌های ایمنی کار باشد و هم به وسیله قرار دادن تجهیزات در بندر باشد که با کم‌ترین خسارت حریق احتمالی را خاموش کند.»

به گفته او هرگونه مجوز کارهای گرم مانند جوشکاری یا کارهای سرد مثل گودبرداری‌ها و تخریب‌ها باید با اجازه آتش‌نشانی و نظارت تیم این اداره انجام شود. همچنین سوخت‌گیری کشتی‌هایی که در کنار اسکله پهلو می‌گیرند و بارگیری و تخلیه آن‌ها هم با نظارت آتش‌نشانی انجام می‌شود. گزارش نشستی کشتی‌ها به واحد محیط‌زیست بندر هم توسط آتش‌نشانی انجام می‌شود. آتش‌نشانی همچنین بر عملکرد کشتی‌ها نظارت دارد که کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپول) (MARPOL) را رعایت کنند و روغن یا مواد زائد خود را در دریا نریزند. این واحد ضایعات را از کشتی‌ها تحویل می‌گیرد و به تصفیه‌خانه انتقال می‌دهد و با این اقدامات بر مسائل زیست‌محیطی هم نظارت می‌کند.

کشتی‌ها باید فهرست بارهایی را که حمل می‌کنند قبل از ورود به بندر به آتش‌نشانی اطلاع دهند این مساله زمانی جدی‌تر می‌شود که قرار باشد بارهای خطرناک که احتمال حریق در آن‌ها وجود دارد وارد بندر شود: «ممکن است باری وارد بندر شود که ما اطلاع نداشته باشیم خاموش‌کننده حریق آن چیست، بنابراین باید از ورود هر نوع کالایی به بندر مطلع باشیم و اگر کالای جدیدی قرار است وارد شود، قبل

یک کاپیتان، یک مدیر ماشین، یک موتوربست و یک ملوان دارد.» او در رابطه با این که چرا نیاز است یک راهنما در هنگام ورود یا خروج کشتی‌ها هدایت آن‌ها را بر عهده بگیرد، می‌گوید: «مسائل جوی و شرایط محیطی در هدایت کشتی‌ها بسیار اثرگذار است و کشتی‌هایی که از کشورهای دیگر به بندر می‌آیند، به علت ناآگاهی از وضعیت بندر نمی‌توانند کشتی‌ها هدایت کنند و سالم به اسکله برسانند یا از بندر خارج کنند بنابراین نیاز است که یک کاپیتان آشنا به شرایط آن‌ها را راهنمایی کند. یک راهنما باید با انواع کشتی و چگونگی مانور آن‌ها هم آشنایی داشته باشد و بتواند به زبان محلی کشتی که به آن وارد می‌شود یا انگلیسی به خوبی صحبت کند.»

وقتی طوفان می‌شود و شرایط جوی نامناسب است، کار پایلوت‌ها همیشه سخت‌تر است. البته به گفته میری، شناورهای پایلوت به گونه‌ای طراحی شده‌اند که امکان واژگون شدن ندارند و می‌توانند با وجود موج‌هایی تا پنج متر و نیم ایمن در دریا حرکت کنند.

به گفته او سرعت این واحدها در حد ۱۳ یا ۱۴ نات است که با توجه به سرعت کشتی‌ها مناسب است چون حداکثر سرعت یک کشتی در بندر بیشتر از ۷ یا ۸ نات نیست.

میری مدرک مهندسی کشاورزی دارد و قرار بوده در خشکی کار کند اما یک اتفاق او را به دریا کشانده است. او گواهی‌نامه پایه یک برای هدایت جرثقیل داشته و به بندر می‌آید تا با جرثقیل کار کند اما در آن زمان شناوری در بندر موجود بوده که جرثقیل داشته و از آنجایی که او گواهی‌نامه ملوانی و موتوربستی هم داشته او را به عنوان فرمانده آن شناور انتخاب می‌کنند و با این تصمیم او یک شبه زندگی‌اش تغییر می‌کند و از خشکی به دریای می‌رود. او اکنون کارش را دوست دارد و از این که با دریا سروکار دارد خوشحال است. او می‌گوید: «دریا هم قشنگ است و هم آرامش دارد.»

تمرکز قدرت عملیاتی در شناور یدک‌کش

کار شناور یدک‌کش، پهلو دادن و جدا کردن کشتی‌ها از اسکله است. بعد از این که راهنما داخل کشتی می‌شود، یدک‌کش‌ها کشتی‌ها را تا کنار اسکله یا تا هنگام خروج از بندر اسکورت می‌کنند. وظیفه دیگر یدک‌کش‌ها، کشیدن بارها است چون بارها موتور ندارند بنابراین آن‌ها بارها را به محل تخلیه بار می‌برند و به اسکله بازمی‌گردانند.

محسن نیاکانی، فرمانده یدک‌کش و العصر توضیح می‌دهد که در یدک‌کش ۷ نفر یعنی، یک فرمانده، یک مدیر ماشین، دو موتوربست و دو ملوان باید حضور داشته باشند اما در این یدک‌کش ۵ نفر مشغول به کار هستند چون به جای دو نفر یک نفر موتوربست و ملوان در یدک‌کش مشغول به کار هستند. او هم به تفاوت حقوق و مزایای بین کارمندان شرکتی و سازمانی اعتراض دارد: «تفاوت حقوق‌های دریافتی واقعا زیاد است. فکر کنید دو نفر یک کار مشابه انجام بدهند، یکی ۲ میلیون حقوق بگیرد، دیگری بیش از ۵ میلیون. این منصفانه به نظر نمی‌رسد. خصوصی‌سازی باعث شده به کارمندان شرکتی اجحاف شود.»

واحدهای دیگری هم در بندر وجود دارند که کار آن‌ها محافظت از بندر و جلوگیری از وقوع حوادث است. به سراغ آن‌ها می‌روم تا با عملکرد آن‌ها آشنا شوم.





گارد و وظیفه حفاظت بندر

کالاها بعد از
تخلیه برای مدتی
در انبارها محوطه

بندری نگهداری می‌شوند. بنابراین طبیعی است که باید از این کالاها محافظت شود. گارد بندر وظیفه حفاظت از این کالا را بر عهده دارد. احمد غفارزاده، فرمانده گارد بندر استان گیلان می‌گوید: «گارد پرجمعیت‌ترین اداره بندر است و حدود ۱۲۰ نفر نیرو در این مجموعه کار می‌کنند.»

گارد به عنوان ضابط دادگستری در بندر حضور دارد و وظایف مختلفی بر عهده دارد. یک بخش از وظایف آن‌ها به کنترل پاس کشتی‌ها و تردد افراد خارجی و ایرانی در بندر مربوط است. بخش دیگر مربوط به دوربین‌های مدار بسته است. در بندر حدود ۶۰ دوربین مدار بسته وجود دارد که گارد بندر به وسیله آن‌ها می‌تواند تمام محوطه بندری را زیر نظر داشته باشد: «اگر جرمی اتفاق بیفتد یا نزاع، درگیری یا سرقتی رخ دهد و یا حادثه‌ای برای کشتی‌ها یا بندر پیش بیاید ما سریع از آن مطلع می‌شویم و سعی می‌کنیم مشکل را مدیریت و حل کنیم.»

به گفته او اتومبیل‌های گارد به صورت ۲۴ ساعته در بندر در حال گشت زنی هستند و این واحد همچنین ورود و خروج تمام افراد و اتومبیل‌ها را تحت نظارت دارد و رفت و آمد حدود ۲ هزار نفر پرسنل اداره و شرکت‌های پیمانکار را کنترل می‌کند. نگهبانی بندر هم تحت نظارت گارد است که به صورت ۲۴ ساعته و بدون هیچ تعطیلی در همه روزهای سال فعالیت می‌کند. غفارزاده توضیح می‌دهد که گروهی هم در گارد کارهای ستادی و روزانه مانند تهیه آمارها و صدور مجوزها را انجام می‌دهند. افرادی هم که در بندر دچار تخلف می‌شوند با هماهنگی مدیرکل بندر توسط گارد به دایره قضایی ارجاع داده می‌شوند: «در این بندر جرایم مرتبط با مشروبات الکلی، سرقت و مواد مخدر بیشترین موارد ارجاع به مراجع قضایی را دارد.»

غفارزاده می‌گوید که گارد دو استراتژی در بندر را در پیش گرفته است که یکی پیشگیری از وقوع جرم است و دیگری برخورد با جرائم. او بر این اعتقاد است که پیشگیری از وقوع جرم بسیار اهمیت دارد و گارد تلاش کرده شرایطی را در بندر ایجاد کند که کسی نتواند حاشیه‌ای امنی برای خود ایجاد کند و مرتکب جرم شود.

او از تجهیزات آنی که در اداره گارد وجود دارد، رضایت دارد و می‌گوید دوربین‌های مدار بسته‌ای که در محوطه بندری کار گذاشته شده است در شناسایی جرم به آن‌ها بسیار کمک می‌کند: «این دوربین‌ها قابلیت زوم بالایی دارند و در صورت نیاز می‌توانیم آن‌ها را از مرکز کنترل به اطراف بچرخانیم. وقتی به چیزی مشکوک می‌شویم این دوربین‌ها ما را در کشف حقیقت یاری می‌کنند.»

است که تخلف کرده‌اند از آن‌ها تعهد گرفته می‌شود و بعد آزاد می‌شوند و از آن‌ها خواسته می‌شود که به واحد آتش نشانی مراجعه کنند و مجوز بگیرند اما در صورتی که این افراد باز هم تخلف کنند دیگر به آن‌ها اجازه داده نمی‌شود که در بندر فعالیت کنند.»

گل پیرا، آتش نشانی را یک علم می‌داند و معتقد است که برای عملکرد بهتر آتش نشان‌ها هم باید دانش کافی داشته باشند و هم تجهیزات مناسب و به‌روز. به اعتقاد او از زمانیکه آتش نشانی از حالت شرکتی خارج شده و به صورت قرارداد مستقیم سازمان درآمد است، سازمان نتوانسته است به قدر کفایت تجهیزات جدید برای این واحد بخرد: «بسیاری از تجهیزات و وسایل ما قدیمی است. البته با کمک مدیر کل قبلی و مدیر کل فعلی برخی از ماشین‌ها و تجهیزات نو شده است اما لوازم و تجهیزات جدید و به‌روز کم داریم و باید حتما خریداری شود. واقعیت این است که ما بسیاری از وسایل حداقلی را هم که باید داشته باشیم، نداریم؛ مثلاً پمپ‌های سیار نداریم. اگر در جایی مجبور باشیم که کار را به پمپ‌ها انجام دهیم و آب را به جای دیگری انتقال دهیم، نمی‌توانیم. سیستم‌های جدید اطفای حریق کوله‌پشتی هم که بسیار مفید هستند و به کار سرعت می‌دهند را هم نداریم. دستگاه‌های تنفسی باید به تعداد زیاد داشته باشیم چون در عرض ۱۰ دقیقه تخلیه می‌شود و دوباره باید آن‌ها را پر کنیم اما تعداد کمی داریم و اگر یک عملیات طولانی مدت باشد با کمبود دستگاه‌های تنفسی مواجه می‌شویم. اگر خدایی نکرده یک حریق بزرگ اتفاق بیفتد ما تجهیزات کافی نداریم که مثلاً برای ۵ ساعت پشت سر هم عملیات را ادامه بدهیم. ذخیره فوم کم است و شلنگ‌ها در مدت زمان طولانی پاره می‌شوند. حتی لباس آتش نشانی هم کم داریم. باید حداقل ۲۰ دست لباس اضافه داشته باشیم که نداریم. باید دو دستگاه بزرگ تهویه داشته باشیم که اگر عملیاتی اتفاق افتاد که گاز سمی در محل حادثه بود، گاز به سرعت تخلیه شود و نفرت وارد عمل شوند که این دستگاه‌ها هم در آتش نشانی وجود ندارد.» او توضیح می‌دهد که با وجود همه کمبودها، آتش نشانی تاکنون کارش را به بهترین شکل ممکن انجام داده است: «ما می‌دانیم که با این تجهیزات کارها بسیار بهتر انجام می‌شود اما بدون این تجهیزات هم ضعیف نیستیم. در استان گیلان حرف اول را می‌زنیم.»

از او درباره حوادث بندر سوال می‌کنم، می‌گوید: «خوشبختانه با کنترل‌ها و پیشگیری‌ها حادثه بزرگ در بندر نداشته‌ایم. حوادث مثلاً در حد اتصالی یک کابل بوده که خطر جدی ایجاد نکرده است. ولی دوم اردیبهشت امسال یکی از کابین‌های کشتی‌ای که در کنار اسکله پهلو گرفته بود دچار حریق شد که خوشبختانه تیم ما در کمتر از یک دقیقه به آنجا رسید و حریق را کنترل کرد. اگر این حریق کنترل نمی‌شد حادثه هولناکی می‌توانست اتفاق بیفتد.»

از ورود تحقیق کنیم که خاموش کننده حریق احتمالی چنین کالایی چیست و خود را برای شرایط اضطراری آماده کنیم.»

آموزش پرسنل اداری و شرکت‌ها هم وظیفه آتش نشانی است. نیروهای عملیاتی شرکت‌ها باید نحوه خاموش کردن آتش را آموزش ببینند تا در صورت نیاز بتوانند وارد عمل شوند. این نیروها باید حریق را بشناسند و بدانند که برای هر آتشی از چه خاموش کننده‌ای باید استفاده کنند و این که چگونه باید یک آتش سوزی را به آتش نشانی اطلاع‌رسانی کنند.

آتش نشانی بندر، سه ماشین سنگین فوماتیک دارد که داخلش فوم و آب است. از این ماشین‌ها برای خاموش کردن حریق‌های سنگین استفاده می‌شود. آتش نشانی یک ماشین امداد و نجات هم دارد و دو ماشین دیگر که یکی پیشرو و دیگری عملیاتی است: «وقتی حریق اتفاق می‌افتد این دو ماشین خود را به سرعت به محل حریق می‌رسانند. وظیفه این ماشین‌ها شناسایی حادثه است و فرمانده برای انجام اقدامات اولیه با یکی از این ماشین‌ها خود را زودتر به محل حادثه می‌رساند. با این راهکار وقتی تیم‌های عملیاتی به محل می‌رسند دیگر با تکلیف نیستند و دستور کار برای آن‌ها صادر می‌شود. ما یک آمبولانس آماده به کار هم داریم که خدمات سرپایی را ارائه می‌کند و وضعیت مصدوم را کنترل می‌کند تا به بیمارستان منتقل شود.»

آتش نشانی یک ایستگاه اصلی و یک ایستگاه فرعی در بندر دارد که ۸۱ نفر در دو شیفت کاری در آن‌ها مشغول به کار هستند. ایستگاه مرکزی در قلب بندر است و ایستگاه فرعی در نزدیکی اسکله‌ای است که محصولات سوختی را تخلیه می‌کند که در صورت بروز حادثه به سرعت وارد عمل شود: «تخلیه محصولات کشتی‌های حامل انرژی با نظارت آتش نشانی انجام می‌شود. یک تیم از آتش نشانی در هنگام تخلیه بار در کنار اسکله حضور دارند و در هنگام تخلیه عبور و مرور افراد به منطقه ممنوع می‌شود. در کنار تانکرهایی هم که محصولات نفتی را بارگیری می‌کنند یک تیم آتش نشانی حضور دارد و بر کار آن‌ها نظارت دارد.»

به گفته گل پیرا، گارد انتظامات بندر همکاری خوبی با آتش نشانی دارد و در زمینه گزارش دهی تخلف‌ها بسیار به این واحد کمک می‌کند: «در همه جای بندر دوربین‌هایی کار گذاشته شده است و گارد بندر با این دوربین‌ها محوطه بندری را به خوبی زیر نظر دارد، همچنین گشت‌های گارد به صورت مداوم در محوطه در رفت و آمد هستند، به همین جهت نظارت بسیار خوبی بر بندر دارند. آن‌ها اگر متوجه شوند که فعلیتی در حال انجام است که احتمال وقوع حادثه در آن وجود دارد و نیازمند اجازه از آتش نشانی است، به سراغشان می‌روند و از آن‌ها می‌خواهند که مجوز آتش نشانی را ارائه کنند. اگر مجوز داشتند که یعنی کار دارد قانونی انجام می‌شود در غیر این صورت کار را متوقف می‌کنند، افراد متخلف بازداشت می‌شوند و لوازم کار هم ضبط می‌شود. اگر مشخص شود که افراد اولین بار



مرکز خدمات و کنترل ترافیک دریایی (VTS)

مرکز خدمات و کنترل ترافیک دریایی بخشی است که ورود به آن و سوسه برانگیز است. از داخل این برج می‌توان تمام بندر و شهر را زیر نظر گرفت. این مرکز همان‌گونه که از نامش پیداست، وظیفه خدمات‌دهی و ایمنی همه شناورهایی که به بندر ورود و خروج می‌کنند را بر عهده دارد و همه ارتباطات بین دریا و خشکی و همچنین برنامه‌ریزی برای ورود و خروج کشتی‌ها از طریق این مرکز انجام می‌شود. هدف اصلی این برج کنترل، حفظ جان افراد در دریا و حفظ محیط‌زیست است. این مرکز در سال ۱۳۸۴ به بهره‌برداری رسیده و به صورت ۲۴ ساعته فعال است و در آن ۸ نفر مشغول به کار هستند. در هر شیفت کاری حتماً باید دو نفر در برج حضور داشته باشند. شیفت‌های کاری ۱۲ ساعته تعریف شده است و هر کدام از افسران کنترل بعد از یک شیفت کاری، ۲۴ ساعت استراحت دارند.

کامبیز انبیر، افسر کنترل ترافیک دریایی درباره چگونگی برنامه‌ریزی برای ورود کشتی‌ها به این بندر می‌گوید: «کشتی‌هایی که می‌خواهد به بندر وارد شوند باید چند ساخت قبل خبر ورود خود را به‌وسیله ایمیل یا فکس به مرکز کنترل اطلاع دهند و به‌طور تقریبی اعلام کنند که چه ساعتی به بندر می‌رسند. آن‌ها باید درباره این‌که بارشان چیست، کدام نمایندگی در انزلی آن‌ها را ساپورت می‌کند هم اطلاع‌رسانی کنند. مرکز کنترل هم با توجه به اطلاعاتی که دریافت می‌کند کار برنامه‌ریزی برای ورود کشتی را آغاز می‌کند و هماهنگی‌های لازم را با واحدهای مربوطه مانند امور بندری، بخش مالی، حراست و... انجام می‌دهد اگر کشتی از هیچ نظر مشکلی نداشت، با هماهنگی امور بندری، اسکله‌ای به آن‌ها اختصاص داده می‌شود و



خدمات اسنادی برای تسهیل امور مشتریان

مرکز خدمات اسنادی بندر بخش دیگری است که به آن مراجعه می‌کنم. بندر انزلی از سال ۱۳۷۵ با هدف تسهیل امور و رفاه حال مشتریان بندر این مرکز را راه‌اندازی کرد. در این مرکز همه خدمات اسنادی مورد نیاز صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی به صورت متمرکز به آن‌ها ارائه داده می‌شود. علی‌مراد نیا، مسوول سایت اسنادی بندر انزلی در رابطه با نحوه خدمات‌دهی در این مرکز می‌گوید: «در گذشته شیوه کار به این صورت بود که هر کدام از شرکت‌ها در محوطه بندری برای خودشان دفتر داشتند و به این ترتیب کار برای مراجعه‌کنندگان سخت بود چون باید مدام از یک دفتر به دفتر دیگر



مراجعه می‌کنند و یک نوع پراکندگی در ارائه خدمات وجود داشت اما با متمرکز شدن دفاتر در یک سالن و ارائه خدمات اسنادی به صورت الکترونیکی کارها بسیار ساده‌تر از قبل شده است. با راه‌اندازی مرکز خدمات اسنادی بندر، دو اداره بندر و گمرک با ایجاد تعامل الکترونیکی و تبادل اطلاعاتی از طریق فیبر نوری کار مشتریان را بسیار ساده کرده‌اند.»

به گفته او چنین سیستمی برای اولین بار در کشور در بندر انزلی به صورت پایلوت راه‌اندازی شده است: «از سال ۱۳۷۵ راه‌اندازی چنین مرکزی در دستور کار قرار گرفت و در سال ۱۳۸۷ با تولید نرم‌افزار GCOMS که مالکیت آن با سازمان بنادر است، اطلاعات بین این سازمان و گمرک به صورت الکترونیکی تبادل شد. البته گمرک برای حفظ استقلال حقوقی خود تقاضا کرد که نرم‌افزار مستقلی داشته باشد که این اقدام هم انجام شد و نرم‌افزار CECS برای گمرک هم طراحی و تولید شد. اکنون هم تبادل اطلاعات بین گمرک و اداره بندر به کمک یک سرور واسط انجام می‌شود.» مراد نیا می‌گوید که حاصل این تبادل اطلاعاتی بین بندر و گمرک صدور پروانه گمرکی به صورت آنلاین است و بندر با مشاهده اطلاعات این پروانه به صورت آنلاین می‌تواند محاسبات بندری مرتبط بر کالا را انجام دهد و صورت حساب هزینه بندری صادر کند. صاحب کالا هم با استفاده از سیستم پرداخت الکترونیکی هزینه را پرداخت کند که این‌چرخه باعث تسهیل امور برای ارباب‌رجوع شده است.

به گفته او شرکت خدمات دریایی بندری کاوه، شرکت ایران بنادر، شرکت آریا بنادر، شرکت اقیانوس آبی و شرکت طلوع سفید باران ۵ شرکتی هستند که در سایت خدمات اسنادی حضور دارند و در سه شیفت کاری مشغول به ارائه خدمات هستند.

به پایلوت و یدک کش ها هم اعلام می شود که برای ورود کشتی آماده باشند. اگر شرایط جوی مناسب باشد به کشتی اعلام می شود که برای ورود به بندر مشکلی وجود ندارد. شناور پایلوت راهنما را به داخل کشتی می رساند و با کمک یدک کش ها کشتی در کنار اسکله پهلو می گیرد.»

به گفته او گاهی اوقات بعد از خروج پایلوت از بندر، شرایط جوی داخل بندر تغییر می کند و مه آن قدر محوطه را می پوشاند که ورود کشتی به نظر غیر ایمن می آید. در این صورت مرکز کنترل با راهنما تماس می گیرد و شرایط را اعلام می کند و از او می خواهد با توجه به وضعیت جوی در رابطه با ورود به بندر تصمیم گیری کند. در این حالت راهنما اگر به این نتیجه برسد که با کمک رادارها می تواند کشتی را هدایت کند و ایمن به اسکله برساند به کارش ادامه می دهد در غیر این صورت به شناور پایلوت می رود و به اسکله بازمی گردد و کشتی هم در لنگرگاه های بیرون اسکله منتظر می ماند تا شرایط جوی برای ورودش مهیا شود.

برای خروج کشتی ها از بندر هم باید فرایندی صورت بگیرد. وقتی تخلیه بار کشتی تمام می شود یا بارگیری انجام می شود و همه پروسه های لازم برای خروج از بندر مانند هماهنگی با حراست و گذرنامه و واحدهای مربوط انجام می شود، امور بندری به مرکز کنترل اطلاع می دهد که کشتی آماده خروج است. در این هنگام مرکز کنترل با پایلوت و یدک کش ها هماهنگی می کند تا کشتی را برای خروج از اسکله همراهی کنند.

به گفته او کشتی ها هیچ گاه بدون هماهنگی با مرکز وارد بندر نمی شوند: «در شرایطی که وضعیت خاصی در کشتی اتفاق می افتد، مثلا کسی بدحال باشد و نیاز به خدمات اورژانسی داشته باشد این موضوع را به مرکز اطلاع می دهند و ما با مرکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) تماس می گیریم. اگر شرایط خیلی حاد باشد برای نجات فرد ممکن است هلیکوپتر فرستاده شود.»

او درباره دید این مرکز می گوید: «راداری در مرکز کنترل وجود دارد که اگر هوا خوب باشد

تا ۲۵ مایلی را اکو داریم، اما وقتی هوا خراب است و مه وجود دارد، اکو بیشتر از ۱۰ یا ۱۵ مایل نیست. ولی یک سیستم دیگری هست به نام سیستم شناسایی اتوماتیک اطلاعات (AIS) که از زمان ۱۱ سپتامبر وجود آن در کشتی ها ضروری اعلام شد. با این سیستم، اگر هوا خوب باشد ما AIS را تا ۱۵۰ مایل و اگر هوا طوفانی باشد تا ۲۵ مایل مشاهده می کنیم.»

از او می پرسیم کسانی که در مرکز کنترل کار می کنند باید چه مدرکی داشته باشند، می گوید: «رشته آن ها باید مرتبط با دریا باشد بیشتر مدرک مخابرات دریایی دارند ولی مدرک من دریانوردی است. ده سال روی کشتی بودم اما به خاطر دوری از خانواده و سختی های کار دریا، ترجیح دادم این کار را انتخاب کنم. آخرین باری که دریا رفتم، دخترم خیلی گریه کرد و من تصمیم گرفتم دیگر دریا نروم.»

از او درباره برج قدیمی سوال می کنم، می گوید: «این برج هنوز فعال است و مرکز جستجو و نجات دریایی و همچنین مخابرات دریایی در آن قرار دارد.»

مسئولیت های حاکمیتی در واحد حقوقی

واحد حقوقی یکی دیگر از بخش هایی است که در بندر فعال است. رضا حسن پور ملک شاه، مسوولیت حقوقی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان را بر عهده دارد. او از سال ۱۳۷۶ این سمت را بر عهده دارد [ایشان در مقطعی برای تحصیل به خارج از کشور رفته اند و بعد از بازگشت دوباره همین سمت را بر عهده گرفته اند].



او درباره فعالیت هایی که در واحد حقوقی اداره کل بنادر و کشتیرانی بندر انزلی انجام می شود، می گوید: «انجام امور ثبتی یکی از کارهایی است که این واحد انجام می دهد. کار این بخش نظارت بر تملک اراضی مورد نیاز سازمان در طرح های توسعه ای است. این تملک می تواند خرید اراضی از اشخاص حقیقی یا تحویل اراضی از سازمان های دیگر باشد. البته ممکن است تملک از طریق استحصال اراضی دریا به وسیله خشک کردن و ساخت اسکله و موج شکن به دست بیاید.»

مستندسازی فعالیت دیگری است که در واحد حقوقی این اداره کل انجام می شود. مستندسازی با توجه به مقررات دولتی با همکاری واحدهای دیگر اداره از جمله واحد فنی و مهندسی صورت می گیرد. همچنین همکاری با اداره ثبت و کارشناسان ثبتی هم در این واحد انجام می شود که برای انجام این کار از تخصص کارشناسان رسمی دادگستری که در زمینه تملک و مستندسازی تجربه خوبی دارند، بهره برده می شود. اگر اداره بنادر و دریانوردی بندر انزلی با شرکت ها یا اشخاص طرف قرارداد یا معامله دچار اختلاف شود و این مشکل از طریق گفت و گو حل نشود، اداره حقوقی مشکل را از طریق دادگستری پیگیری می کند. همچنین از طرف دیگر اگر دعاوی یا شکایتی علیه سازمان مطرح شود، تهیه لوایح دفاعیه و مستندات از وظایف این واحد است.

حسن پور تنظیم و انعقاد قرارداد را از دیگر وظایف این واحد عنوان می کند: «در سال های اخیر بحث یکنواختی و یکسان سازی قراردادها در سطح بنادر و سازمان مطرح است که البته کار تدوین پیش نویس قرارداد جهت ارائه به مدیرعامل توسط مدیریت حقوقی انجام می شود. بعد از تدوین قرارداد و تصویب آن در سازمان، مساله برگزاری مزایده یا مناقصه مطرح می شود که بحث مستندسازی قبل از فراخوان بسیار مهم است که انجام این کار هم بر عهده واحد حقوقی گذاشته شده است.»

او شرکت در کارگروه های تخصصی سازمان مانند کمیته رسیدگی به سوانح دریایی، کمیته تخلفات آیین نامه انضباطی کار و همچنین کمیته نظارت بر ساخت و ساز غیرمجاز در سواحل و بنادر و کمیته های تخصصی دیگر را از وظایف این واحد عنوان می کند. واحد حقوقی در این کمیته ها به عنوان عضو اصلی حضور دارد و دارای رأی و نظر هم می تواند باشد.

حسن پور یکی از مشکلات عمده در سواحل شمالی کشور را بحث تصرف غیرقانونی سواحل و بنادر از طریق ساخت وسازه های غیرمجاز می داند: «این تصرف ها هم از سوی اشخاص حقیقی و هم از سوی سازمان های دولتی به کرات اتفاق افتاده است و این اداره کل هم به طور جدی پیگیری حل این مساله است. این مساله از طرف نهادهای غیرسازمانی مثل شورای حفظ حقوق بیت المال هم که اخیرا در قوه قضاییه تشکیل شده است به شدت در حال پیگیری است و به دنبال آن هستند که بتوانند جلوی این تخلف ها را بگیرند.»

او توضیح می دهد: «اگر ساخت وساز غیرمجازی در سواحل انجام شود، تکلیف مشخص است و به صراحت در قانون آمده است که ما می توانیم مساله را پیگیری کنیم اما در مورد تالاب انزلی مساله به این سادگی نیست. تالاب انزلی در کنوانسیون رامسر به عنوان یک تالاب بین المللی شناخته شده است و لزوم حفظ و حراست از آن بر عهده دولت ایران گذاشته شده است. به همین جهت یک خلا قانونی در مورد تالاب انزلی ایجاد شده است و اداره بنادر و دریانوردی انزلی به سادگی نمی تواند ساخت وسازه های غیرمجاز در این تالاب را پیگیری کند. داستان هم این است که تا دو یا سه سال قبل با توجه به تفسیری که مقامات قضایی از بند ۲۲ ماده ۳۳ آیین نامه سازمان و همچنین تبصره الحاقی به بند ۲۲ از طرف قضات دادگستری و دادستانی داشتند، قائل به صلاحیت ورود سازمان به تالاب نبودند به همین جهت ما نتوانستیم از نظر قضایی مساله ساخت وسازه های غیرمجاز را پیگیری کنیم و چند مورد هم که پیگیری کردیم با منع تعقیب مواجه شدیم به این دلیل فعالیت های ما اینجا عقیم ماند. تا این که مقامات قضایی شهر تغییر کردند و تفسیر دیگری از قانون داشتند و شکایت های اداره کل بنادر و دریانوردی در مورد ساخت وسازه های غیرمجاز را پذیرفتند. از آن زمان به بعد ما شکایت های خود را مطرح کردیم و خوشبختانه یکی دو مورد هم دستور تخریب صادر و اجرا شد.»

به گفته او تعداد ساخت وسازه های غیرمجاز در حاشیه تالاب آن قدر زیاد است که باید یک عزم ملی و برنامه ریزی دقیق برای تغییر وضعیت وجود داشته باشد به همین خاطر کارگروه استانی نظارت بر سواحل و بنادر با حضور همه اداره های کل و مراجع مرتبط راه اندازی شده است و قرار است جلسات این کارگروه به طور مداوم استمرار داشته باشد: «در این کارگروه عنوان شده است که برای انجام هر کاری در سواحل باید از سوی دستگاه های مربوطه که یکی از آن ها اداره بنادر و دریانوردی است مجوز گرفته شود و این اتفاق بسیار خوبی است. می توان امیدوار بود که در آینده شاهد تخریب سازه های غیرمجاز و جلوگیری از ساخت و ساز غیرمجاز جدید باشیم.»

حسن پور هم مثل برخی از واحدهای دیگر از عدم ارتقای شغلی در تشکیلات حقوقی گلایه دارد: «با توجه به این که جایگاه مدیریت حقوقی، جایگاه معاونتی است ولی با توجه به این که این واحد معاونت محسوب نمی شود، مدیر در اینجا جایگاه کارشناس مسوول دارد و هیچ راهی برای تقویت واحد و ارتقای شغلی وجود ندارد.»



تلفیق دانش و تجربه اساس کار معاونت بندری و دریایی



به سراف حسین چراغی، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان می‌روم تا اطلاعاتم را در رابطه با بندر انزلی کامل کنم. چراغی توضیح می‌دهد که بندر انزلی از نظر زیرساختی در حال حاضر ۱۰ پست اسکله دارد که یکی از این اسکله‌ها، نفتی و ۹ پست دیگر مربوط به کالاهای جنرال کارگو است. ظرفیت واقعی بندر ۷ میلیون تن و ظرفیت اسمی آن ۱۱ میلیون تن است. آبخور بندر انزلی ۵/۵ متر است که می‌تواند پذیرای کشتی‌هایی با ظرفیت ۶۵۰۰ تن باشد. تجهیزات استراتژیک این بندر که در پیشانی اسکله‌ها قرار گرفته و برای تخلیه و بارگیری به کار می‌رود، متنوع هستند. در حال حاضر در این بندر از جرثقیل‌های ریلی ۱۰ تا ۱۵ تنی، جرثقیل گاتوالد ۱۰ تنی، جرثقیل لیبر تلسکوپی ۱۲۰ تنی، جرثقیل لیبر موبایل ۳۶ تن و جرثقیل گرو تلسکوپی ۶۰ تنی استفاده می‌شود. او در مورد تجهیزات بندری می‌گوید: «بندر انزلی مدرن‌ترین و کامل‌ترین تجهیزات استراتژیک را در بین بندرهای شمال ایران و حتی بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر مانند آستراخان یا ترکمن‌باشی، داراست. با وجود کرین‌ها و جرثقیل‌هایی که در این بندر وجود دارد، همه نوع کالا را می‌توانیم تخلیه و بارگیری کنیم.»

بعد از اجرای طرح توسعه در بندر انزلی قرار است ۵ پست اسکله برای کالاهای عمومی، ۲ پست اسکله برای غلات، ۳ پست اسکله دولفین نفتی برای بارگیری مواد نفتی و سوختی و یک حوضچه شامل ۵ پست اسکله خدماتی و یک پست اسکله مسافری در بندر ساخته شود. چراغی می‌گوید: «در حال حاضر یک ترمینال مسافری توسط بخش دولتی با سرمایه‌گذاری ۷ میلیارد تومان در بندر انزلی احداث شده است که از مجهزترین سالن‌های مسافری در بنادر شمالی است. در طرح توسعه قرار است اسکله مسافری هم راه‌اندازی شود. هدف ما این است که با جذب بخش خصوصی گردشگری دریایی و سفرهای دریایی را در این بندر راه‌اندازی کنیم. به طوری که مسافران بتوانند به کشورهای حاشیه دریای خزر سفر کنند.»

او توضیح می‌دهد: «در فاز اول قرار است با کمک بخش خصوصی شناورهای ۱۵ تا ۵۰ نفره متناسب با گردشگری ساحلی برای بندر تامین کنیم. بر اساس هدف گذاری که انجام شده این شناورها قرار است گردشگران را به سواحل نزدیک بیرند تافرونگ استفاده از دریا و جاذبه‌هایی که در گردشگری دریایی وجود دارد را به مردم معرفی کنیم. در فاز بعدی هم هدف ما راه‌اندازی سفرهای دریایی است، یعنی فرایندی تعریف شود که مسافران از این بندر بتوانند به کشورهای حاشیه دریای خزر مانند باکو، آذربایجان، روسیه و ترکمنستان از طریق خطوط دریایی مسافرت کنند.»

چراغی در پاسخ به این سوال که آیا در کشورهایی که نام بردید هم ترمینال مسافری وجود دارد یا خیر می‌گوید: «اطلاع دقیقی در این زمینه ندارم اما کشور ترکمنستان در این زمینه اعلام آمادگی کرده است و البته در بنادر شمالی ایران هم بندر نوشهر ترمینال مسافری دارد و می‌توانیم بین بندر انزلی و بندر نوشهر مسافرت دریایی راه‌اندازی کنیم.»

به گفته او با اجرایی شدن طرح توسعه ظرفیت بندر به طور چشمگیری افزایش خواهد یافت: «با اجرای طرح توسعه ظرفیت بندر به ۱۷ میلیون تن افزایش می‌یابد و آبخور اسکله‌های ما از ۵/۵ متر به ۸ متر می‌رسد و این افزایش آبخور به معنای آن است که ما می‌توانیم بعد از اجرای طرح پذیرای کشتی‌های ۱۲ هزار تنی باشیم در حالی که در حال حاضر فقط کشتی‌های تا ۶۵۰۰ تن می‌توانند به بندر رفت‌وآمد داشته باشند.»

او توضیح می‌دهد که الگوی تجاری در ناحیه خزر در حال تغییر است و تنوع کالاها هم افزایش پیدا کرده است بنابراین باید تلاش کنیم که بنادر خود را متناسب با تغییرات به روز کنیم: «بندر انزلی، جزء بنادری به حساب می‌آید که تک کالایی بوده و در گذشته بیشتر در زمینه چوب و آهن آلات فعال بوده است ولی با تغییر الگوی تجارت در بین کشورهای حاشیه دریای خزر و افزایش تنوع کالاها باید این بندر را توسعه بدهیم. در حال حاضر صادرات غلات، میوه، صیفیجات، مواد غذایی، مواد معدنی، سیمان، کلینکر، مصالح ساختمانی در بین کشورهای حاشیه دریای خزر رونق گرفته است و کشتی‌هایی با اندازه بزرگ‌تر در این دریا رفت‌وآمد خواهند کرد. بنابراین توسعه زیرساخت‌های بندر و فراهم کردن شرایطی که کشتی‌های با ظرفیت بالا بتوانند در اسکله‌های ما پهلو بگیرند از اهمیت زیادی برخوردار است چون در غیر این صورت از کشورهای منطقه عقب خواهیم ماند. کشورهای آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان در زمینه توسعه بنادر خود اقدام کرده‌اند ما هم باید تلاش کنیم که بنادر را توسعه بدهیم و به استانداردهای مورد نظر مشتری‌هایمان نزدیک کنیم.»

به گفته او ساخت اسکله‌های سوختی هم برای این که امکان واردات فرآورده‌های نفتی به بندر فراهم باشد لازم است: «قرار است با ساخت ۳ اسکله نفتی زیرساخت‌های لازم برای تخلیه فرآورده‌های نفتی هم در بندر انزلی ایجاد شود. در حال حاضر محوطه تانکری ساخته شده است و قرارداد لوله‌کشی از پای اسکله تا محوطه‌هایی که در ۸ کیلومتری بندر انزلی و بیرون شهر قرار دارد با بخش خصوصی در حال انعقاد است. طبق برنامه‌ریزی‌هایی که انجام شده در کمتر از یک سال آینده می‌توانیم سوخت را به صورت مستقیم از پایه اسکله به داخل محوطه‌های تانکری انتقال بدهیم.»

او در پاسخ به این سوال که آیا در حال حاضر در بندر انزلی تعادلی بین عرضه و تقاضا وجود دارد، می‌گوید: «کشور در حال حاضر در شرایط خاصی به سر می‌برد و تحریم‌ها در تجارت خارجی تأثیر گذاشته و به تبع آن بنادر هم که درگاه ورود و خروج کالا هستند از این وضعیت تأثیر گرفته‌اند. وقتی حجم تجارت کم شود، فعالیت بنادر هم کمتر می‌شود؛ اما با توجه به این که تجارت در دریای خزر رو به گسترش و تنوع کالاهای تجاری در این منطقه در حال افزایش است و این احتمال وجود دارد که تحریم‌ها برداشته شود، توسعه بنادر ضروری به نظر می‌رسد. نکته دیگری که بسیار مهم است و می‌تواند دلیل خوبی برای توسعه بنادر باشد این است که ایران در مسیر کریدور شمال و جنوب قرار دارد و از طریق کشور ما می‌تواند ترانزیت کالا اتفاق بیفتد.»

او در رابطه با بحث ترانزیت کالا از طریق ایران و مشکلات آن می‌گوید: «بندر فقط یکی از حلقه‌های متعدد زنجیره تامین کالا و البته مهم‌ترین آن است. بندر انزلی از لحاظ زیرساختی و روساختی و تجهیزات آمادگی لازم را دارد اما اگر بخواهد تجارت در بحث ترانزیت شکل بگیرد، فقط ما به عنوان سازمان بنادر باز یگر نیستیم بلکه باید دیگر ذینفع‌های داخل این زنجیره هم نقش خود را به خوبی ایفا کنند و هماهنگی خوبی بین حلقه‌های زنجیره اتفاق بیفتد تا یک کالا از مبدأ به مقصد برسد.»

به اعتقاد چراغی برای این که حلقه‌های این زنجیره به خوبی به هم متصل شود باید شرکت‌های فرورودری قوی که بتوانند به صورت بین‌المللی کار کنند، شکل بگیرد. این شرکت‌ها باید در زمینه بازرگانی کالا، حمل دریایی کالا، نگهداری و ایجاد ارزش افزوده داخل بنادر، حمل زمینی کالا و مجدداً حمل دریایی تا این که کالا به مقصد برسد، فعال باشند: «باید به سمتی حرکت کنیم که شرکت‌های فرورودری در ایران راه بیفتند و نقش آن‌ها را در تجارت پررنگ کنیم. چون یکی از دلایلی که ترانزیت در کشور ما موفق عمل نکرده این است که جریان حرکت کالا در زنجیره بسیار کند است. کالا داخل زنجیره

پایش مداوم حاشیه دریای خزر



مصطفی ملکی، کارشناس مسوول حوزه مدیریت هم اطلاعات خوبی در رابطه با وضعیت بنادر حاشیه دریای خزر در اختیار قرار می دهد. او بر این اعتقاد است که نباید مدام به دنبال این باشیم که اقداماتی که در بندر انجام شده و توسعه هایی که صورت گرفته است، تعریف و تمجید کنیم. دیگر وقت آن رسیده است که منطقی تر به جایگاه خود نگاه کنیم و به دنبال این باشیم که ببینیم وضعیت بنادر شمالی ایران در مقایسه با بنادر سایر کشورها چگونه است. بررسی کنیم که در کشورهای حاشیه دریای خزر چه اقداماتی انجام داده اند و ما چه اقداماتی انجام داده ایم و واقع بینانه تر وضعیت را بررسی کنیم.

به گفته او کشورهای حاشیه دریای خزر به تازگی راهشان را پیدا کرده اند و به این نتیجه رسیده اند که در چه حوزه هایی باید فعالیت کنند آن ها در زمینه حمل و نقل و نفت فعال شده اند و به دنبال آن هستند که در دنیا شناخته شوند و مؤثر واقع شوند: «ترکمنستان و قزاقستان به عنوان کشورهای مندلیف شناخته می شوند اما هنوز از این ذخایر خود به قدر کافی استفاده نکرده اند. آنچه تاکنون کشورهای حاشیه دریای خزر به آن شناخته شده است نفت و گاز و غلات بوده اما پیش بینی من این است که در طی سال های آینده ذخایر دیگری از آن ها هم شناخته خواهد شد.» ملکی می گوید: «بر اساس تحقیقات انجام شده، در سال های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۱، میانگین عملکرد تخلیه و بارگیری همه بنادر دریای خزر، حدود ۶۰ میلیون تن بوده که چون کالایی که به یک کشور وارد می شود از کشور دیگر صادر شده است، این میزان را باید بر دو تقسیم کنیم؛ یعنی حدود ۳۰ میلیون تن کالا در حاشیه دریای خزر وجود داشته است که در این میان سهم ایران در همه بنادر شمالی از این میزان کالا حدود ۲۲ درصد بوده است [ترکمنستان ۱۶ درصد، قزاقستان ۲۱ درصد، آذربایجان ۲۱ درصد و روسیه ۲۰ درصد از تخلیه و بارگیری سهم داشته اند].»

به گفته او بین حجم تخلیه و بارگیری با ارزش کالاها تفاوت وجود دارد. بنابراین شاخص دیگری که باید در نظر گرفته شود، ارزش مبادلات تجاری است که صورت گرفته است که در این بین سهم روسیه از این مبادلات تجاری در سال ۲۰۱۱، ۴۸ درصد بوده در حالی که ارزش ریالی این ۲۲ درصد سهم ایران از تخلیه و بارگیری، ۳ درصد بوده است و این به معنای آن است که کالای حجیم به ایران آمده ولی ارزش آن از بقیه کشورها کمتر بوده است. کشورهای حاشیه دریای خزر پیش بینی کرده اند که احتمالاً میزان کالایی که تا سال ۲۰۲۵ در بنادر حاشیه دریای خزر جابه جا شود ۲۴۹ میلیون تن خواهد بود که اگر این میزان را بر دو تقسیم کنیم، عدد ۱۲۵ میلیون تن به دست خواهد آمد که میزان تخلیه و بارگیری در همه بنادر حاشیه دریای خزر است. این عدد یعنی احتمال دارد در سال ۲۰۲۵ میزان تخلیه و بارگیری در بنادر شمالی ایران، ۴ برابر شود. کشورهای حاشیه دریای خزر با این پیش بینی که انجام داده اند، شروع به گسترش ظرفیت بنادر خود کرده اند.

بر اساس پیش بینی هایی که ملکی انجام داده است اگر بنادر ایران همین روند خود را ادامه دهند، احتمالاً تا سال ۲۰۲۵ سهم بنادر ایران در تخلیه و بارگیری کالا حدود ۱۴ درصد خواهد بود یعنی ۸ درصد از سهم خود را در منطقه دست خواهند داد: «اگر فرض بگیریم که در هر اسکله در سال ۶۰ هزار تن بار تخلیه و بارگیری شود و قرار باشد که سهم ایران از تخلیه و بارگیری ۱۴ درصد هم باشد یعنی قرار است سالانه ۳۵ میلیون تن کالا در بنادر شمالی ایران تخلیه و بارگیری شود و واقعیت این است که بنادر ما چنین ظرفیتی ندارند. با این محاسبات مشخص می شود که باید برنامه ریزی صورت گیرد که بنادر شمالی ایران گسترش پیدا کنند چون در غیر این صورت در آینده دچار مشکل خواهیم شد.»

ملکی بر این اعتقاد است که توسعه بنادر شمالی ایران حتماً باید در دستور کار قرار گیرد چون در غیر این صورت در چند سال آینده، کشورهای حاشیه دریای خزر از ما پیشی خواهند گرفت: «کشورهای حاشیه دریای خزر از خواب صدساله بیدار شده اند و به این فکر افتاده اند که بنادر خود را گسترش دهند و ظرفیتشان را بالا ببرند. در چنین شرایطی اگر ایران می خواهد از آن ها عقب نماند باید به دنبال راهکارهای مناسب برود، مثلاً آذربایجان در حال ساخت بندری ۲۵ میلیون تنی است و مطمئناً اگر این بندر راه بیفتد، سهم ایران در جابه جایی کالا در منطقه کاهش خواهد یافت.»

اومی گوید: «باید حواسمان را جمع کنیم و توجه کنیم که کشورهای حاشیه دریای خزر چه فکری در سر دارند و ما هم بنادر خود را متناسب با تغییر شرایط به روز کنیم. به عنوان مثال کشورهای آن سوی دریای خزر، کشتی هایی با ظرفیت ۱۳ هزار تن به راه انداخته اند و این در حالی است که ظرفیت اسکله های ما ۴/۵ هزار تن بیشتر نیست. در چنین شرایطی این کشتی هانمی توانند در اسکله های ایران پهلو بگیرند و همین مساله باعث می شود که این کشتی ها دیگر به سمت ایران نیایند. آن ها اسکله های ۱۳ هزار تنی راه اندازی کرده اند و ما هم برای این که از آن ها عقب نمانیم باید ظرفیت اسکله های خود را افزایش دهیم. متأسفانه

متوقف می شود و دو عامل هزینه و زمان را در حمل و نقل افزایش می دهد به طوری که انتقال کالا در این شبکه مقرون به صرفه نمی شود.»

چراغی درباره وضعیت تعرفه ها در ایران می گوید: «بر اساس بررسی های انجام شده، بنادر ایران از لحاظ تعرفه ای تفاوت چندانی با بقیه کشورهای حاشیه دریای خزر ندارد حتی در برخی موارد در ارائه خدمات دریایی، نرخ پایین تری داریم اما در بخش تعرفه های خدمات بندری وضعیت کمی متفاوت است. تعرفه ها در همه بنادر شمال کشور یکسان است و بر اساس تعرفه کتابچه تعرفه های سازمان تعیین می شود اما زمانی ما می توانیم در بحث تعرفه قیمت را رقابتی بکنیم که بخش خصوصی را وارد کنیم؛ یعنی باید شرکت های فرورودری که یک کالا را از مبدأ تا مقصد حمل کند وارد کار کنیم تا قیمت تمام شده کالا را پایین بیاوریم. اگر قرار باشد هر کدام از حلقه های زنجیر به طور مستقل و جداگانه عمل کنند، هزینه تمام شده انتقال کالا بالا می رود. هر چه سیستم یکپارچه تر عمل کند، زمان و هزینه تمام شده کاهش می یابد و مشتریان بیشتری جذب می شوند.»

به گفته او در حال حاضر شرکت هایی که در بندر سرمایه گذاری کرده اند همه ایرانی هستند اما سرمایه گذاری خارجی در این حوزه هم استقبال می شود: «ما هرگونه سرمایه گذاری در بندر استقبال می کنیم و فرقی هم برایمان نمی کند که سرمایه گذار داخلی باشد یا خارجی. تا به حال تقاضاهایی از شرکت های ترکیه، قزاقستان و روسیه برای سرمایه گذاری در بندر داشته ایم و باز دیده هایی هم انجام شده است اما شاید به این دلیل که شرایط از دیدگاه آن ها خیلی باثبات نیست هنوز در این زمینه وارد عمل نشده اند و منتظر هستند که ببینند در ماه های آینده چه اتفاقاتی می افتد تا بر اساس آن تصمیم گیری کنند.»

چراغی در مورد جذب سرمایه گذاران می گوید: «ما با سرمایه گذاران ارتباط بسیار نزدیکی داریم. تمام استعدادهای پتانسیل های جذب سرمایه را در سایت اداره کل بنادر و دریانوردی استان معرفی کرده ایم و در دیدارهایی که با سرمایه گذاران داریم، پتانسیل ها را به آن ها معرفی می کنیم، هیچ پتانسیلی را هم مخفی نمی کنیم و برای آن ها این حق را قایل هستیم که با آگاهی کامل انتخاب کنند.»

او درباره انبارهای نگهداری کالاهای بندر می گوید: «انبارهایی که در حال حاضر در بندر وجود دارد برای نگهداری کالاهای جنرال کارگواست. این انبارها قدیمی هستند و برای نگهداری مواد غذایی و فاسدشدنی مناسب نیستند. با توجه به این که سیاست بندر این است که در تخلیه و بارگیری کالاها تنوع ایجاد کند به دنبال آن هستیم که با جذب بخش خصوصی انبارهای مکانیزه مخصوص غلات و نگهداری مواد فاسدشدنی راه اندازی کنیم. ایجاد و راه اندازی پایانه صادرات یکی از برنامه های اصلی بندر در سال جاری است و امیدواریم که به زودی این پایانه صادراتی که قرار است ترمینال مکانیزه ای باشد که مواد غذایی فسادپذیر را داخلش نگهداری کنیم راه اندازی شود.»

چراغی به این مساله اعتقاد دارد که توسعه بندر در گرو مشارکت بخش خصوصی است به همین جهت باید از همکاری آن ها در بندر استقبال کرد: «تمام بنادر موفق دنیا با مشارکت بخش خصوصی به نتیجه مطلوب رسیده اند و به همین جهت ما از طرح های سرمایه گذاری استقبال می کنیم.»

به گفته او در سال گذشته سرمایه گذاری بخش خصوصی در بندر رونق خوبی نسبت به سال های قبل داشته است و ۶ طرح سرمایه گذاری به نتیجه رسیده است که ۳ مورد در زمینه احداث سیلو و مخازن روغن در حال انعقاد است که تا پایان سال عملیاتی خواهد شد. در زمینه جذب سرمایه گذار در ساخت انبار هم ۲ قرارداد منعقد شده است که هر کدام از سرمایه گذارها قرار است دو انبار ۵ هزار متری مکانیزه مخصوص نگهداری مواد غذایی راه اندازی کنند. در بخش سوخت هم قرارداد دیگری داریم که بر اساس آن قرار است لوله گذاری برای تخلیه سوخت کشتی ها در مخازن بیرون شهر را انجام دهد.

چراغی بر این اعتقاد است که باید بین بنادر و همه سازمان هایی که در بحث تجارت و حمل و نقل دخیل هستند، هماهنگی مناسبی ایجاد شود چون در غیر این صورت تجارت به معنای واقعی شکل نخواهد گرفت: «اگر بین بندر، گمرک، وزارت بهداشت، نیروی انتظامی، استاندارد، اتاق های بازرگانی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، شرکت های حمل و نقل ریلی و جاده ای و دیگر سازمان های مرتبط همکاری و هماهنگی وجود نداشته باشد، تجارت در بندر کند یا متوقف خواهد شد.»

در حال حاضر زیرساخت‌های اسکله‌ای ایران در دریای شمال نمی‌تواند جوابگوی کشتی‌های ۱۳ هزار تنی باشد. البته خوشبختانه در طرح توسعه بندر انزلی این مهم در دستور کار قرار گرفته است و در صورتی که اسکله‌های جدید ساخته شود و آب‌خور به ۷ متر افزایش پیدا کند می‌توانیم در بندر انزلی پذیرای این کشتی‌ها باشیم.»

اونود پسرکانه مناسب در بنادر حاشیه دریای خزر را یکی دیگر از مشکلات می‌داند:

«حمل‌ونقل چندوجهی در بنادر حاشیه دریای خزر بسیار ضعیف است. اگر پسرکانه تقویت نشود و مشکلات آن تا سال ۲۰۲۵ حل نشود، حتی اگر بندر توسعه یابد میزان تخلیه و بارگیری در بندر نمی‌تواند افزایش چشمگیری داشته باشد، چون مشکل ترانزیت کالا در پسرکانه وجود دارد. برای حل این مشکل باید از سازمان‌ها و موسساتی که در این زمینه وظیفه دارند، کمک بگیریم. باید از آن‌ها بخواهیم که در این حوزه سرمایه‌گذاری کنند.»



بازیگران بخش خصوصی

حالا نوبت به بخش خصوصی رسیده است به سراغ آن‌ها می‌روم تا در باره فعالیت‌هایی که در بندر انجام می‌دهند پرس و جو کنم. شرکت حمل‌ونقل رهنورد بندر حدود ۱۴ سال است که در زمینه حمل‌ونقل جاده‌ای فعال است و کالاهایی را که در بندر انزلی وارد می‌شود به همه نقاط کشور می‌رساند. داوود زوج آبادی، رییس هیات مدیره شرکت حمل‌ونقل رهنورد بندر و بازرس انجمن صنفی حمل‌ونقل کالا بندر انزلی می‌گوید: «بیشتر باری که این شرکت حمل می‌کند، تخته، شمش و ورق است که مقصد بیشتر محموله‌ها تهران است.»

از او درباره مشکلات کاری‌شان سوال می‌کنم، می‌گوید: «یکی از مشکلات جدی، دیماندی است که گمرک بعد از ظهرها از صاحبان کالا دریافت می‌شود. این مساله باعث شده است که صاحبان کالا بعد از ظهرها اعلام بار نکنند چون نمی‌خواهند هزینه مضاعفی پرداخت کنند. این مساله باعث شده است که شیفت‌های کاری صبح در بندر خیلی شلوغ باشد و تجهیزات بندری هم به قدری نیست که بتواند پاسخگوی نیاز مشتریان باشد. هر چند که مدتی است که ورودی کالا به بندر انزلی در یکی دو سال گذشته کاهش یافته و به هر حال بندر تلاش می‌کند که مشتریان خود را راه بیندازد اما اگر وضعیت بندر به حالت عادی بازگردد و تعداد کشتی‌هایی که به بندر می‌آیند افزایش یابد، دریافت دیماندا مشکل جدی ایجاد خواهد کرد.»

از زوج آبادی می‌پرسم به نظر شما چرا بندر نسبت به سال‌های گذشته خلوت‌تر شده است، می‌گوید: «صاحبان کالا بیشتر ترجیح می‌دهند که بارهای خود را به بندر امیرآباد ببرند تا به بندر انزلی. بیشتر بارهایی که به انزلی می‌آیند وارداتی است؛ اما صادرات در بندر امیرآباد رونق بیشتری گرفته است. کشتی‌ها هم که ترجیح می‌دهند دو سربار کار کنند، بندر امیرآباد را مناسب‌تر می‌دانند.»

او ادامه می‌دهد: «تعدادی از کارخانه‌هایی که در استان گیلان وجود دارند در حال حاضر فعال نیستند و به حالت نیمه تعطیل درآمده‌اند که از جمله آن‌ها می‌توانیم از چند کارخانه فولاد نام ببریم. از طرف دیگر منطقه آزاد مبلغی

را از صاحبان کالا دریافت می‌کنند که چنین مبلغی در بندر نوشهر یا امیرآباد دریافت نمی‌شود. این مساله هم در کم شدن بار در بندر انزلی تأثیر دارد. از طرف دیگر بندر استرا هم به راه افتاده است و تعدادی از کشتی‌هایی که به انزلی می‌آیند به استرا می‌روند، زرج آبادی می‌گوید: «بیش از ۶۰ شرکت حمل‌ونقل در بندر انزلی وجود دارد که در حال حاضر حدود ۳۰ شرکت فعال هستند و بقیه تعطیل شده‌اند.»

علیرضا بابلی شرق، مدیر منطقه شعبه بندر انزلی آریاباندر یکی دیگر از فعالان بخش خصوصی است که به سراغش می‌رویم. او می‌گوید: «در شرایط فعلی که رکود در بازار کاری حاکم است، اپراتوری شرکت را به روزمرگی کشانده است به طوری که هدف اصلی شرکت در حال حاضر تأمین حقوق و مزایای کارکنان و دخل و خرج شرکت شده است و تعدادی بین هزینه و درآمد شرکت وجود ندارد.»

به گفته او این شرکت تا سال ۱۳۹۰ با وجود تحریم‌ها، شرایط خوبی در بندر انزلی داشته اما بعد از این تاریخ شرایط تغییر کرده است: «تا پیش از سال ۹۰، شرکت درآمد خوبی داشت و گاهی درآمد ماهیانه‌اش به دو میلیارد تومان می‌رسید اما در فروردین ماه امسال، درآمد شرکت ۲۴۰ میلیون تومان بوده و این در حالی است که هزینه‌ها ۸۰۰ میلیون تومان بوده است. شرکت آریاباندر به نوعی تحت پوشش سازمان بنادر است و به هر حال با این شرایط کنار می‌آید اما بخش خصوصی با این وضعیت می‌تواند کم‌رست کند؟»

بابلی بر این اعتقاد است که کم شدن ورود کشتی به بندر انزلی دلایل متعددی دارد که تحریم‌ها فقط بخشی از مشکل است: «با وجود تحریم‌ها هم بنادر شمالی از جمله بندر انزلی می‌توانست پررونق باشد. به نظر من دلیل اصلی مشکل ایجاد شده تفکر نادرست و فرصت‌سوزی است. اگر بندر انزلی تلاش می‌کرد شرایط مناسبی برای ورود کشتی‌ها به بندر ایجاد کند شاید اکنون این بندر رونق بیشتری داشت. مدیران کل بنادر اختیاراتی دارند که اگر درست از آنها استفاده کنند، می‌توانند مسیر کشتی‌ها را به سمت بندر خود تغییر دهند.» بابلی مثال می‌زند که استانی مانند آذربایجان

شرقی با استفاده از توانمندی‌های خود توانسته از ۴ کشور آلمان، بلغارستان، ترکیه و یونان ۷۰ سرمایه‌گذار جذب کند بدون اینکه منتظر بماند که پایتخت برای آنها تسهیلات ایجاد کند. به اعتقاد او استان گیلان هم باید بدون تکیه به تهران، از توانمندی‌های بالقوه خود استفاده کند و برای جذب سرمایه‌گذار تلاش کند. او می‌گوید در شرایط تحریم هم می‌توان با کشورهای حاشیه دریای خزر به ویژه کشورهای CIS (کشورهای مستقل مشترک المنافع) تعامل درست برقرار کرد و بنادر شمالی را پررونق کرد اما متأسفانه این برنامه‌ریزی‌ها انجام نشده است: «کشورهای CIS خیلی کاری به تحریم‌ها و مسائل سیاسی ندارند. بنابراین در زمان تحریم‌ها می‌توان با این کشورها مرادداشت و ارتباط برقرار کرد. این می‌تواند خیلی فرصت‌ها را به سمت داخل هدایت کند اما آیا ما توانسته‌ایم از این فرصت‌ها استفاده کنیم؟ من می‌گویم متأسفانه نه. ما با جمهوری آذربایجان اشتراکات فرهنگی و مذهبی زیادی داریم اما حجم صادرات و واردات و بده و بستان‌های کالا با این کشور به ۵ درصد هم نمی‌رسد اما در عوض اسرائیلی‌ها بده بستان‌های اقتصادی خوبی با آذربایجانی‌ها برقرار کرده‌اند. وضعیت ارتباطاتی ما با قزاقستانی هم همین‌طور است و مرادات بسیار کم است در حالی که عربستانی‌ها به قزاقستان آمده‌اند و در آنجا زمین اجاره کرده‌اند.»

او همچنین به این نکته اشاره می‌کند که به بهانه اشتغال زایی دیوان سالاری در کشور بسیار فریه و چاق شده است و همه در ادارات پشت میز کار نشسته‌اند و کارمند و کارشناس شده‌اند اما در عمل کارایی بسیار اندکی دارند و ساعت کار مفید در کشور ما خیلی پایین است. این در حالی است که کشور ما برای حل مشکلاتش نیاز به اندیشمند دارد.

بابلی می‌گوید برای اینکه بنادر پیشرفت کند، بخش دولتی باید توجه بیشتری به بخش خصوصی داشته باشد و از ورود آنها به کار استقبال کند و شرایط را برایشان هموار کند: «آیا بخش خصوصی از بخش دولتی که نقش حاکمیتی دارد رضایت دارد؟ به نظر من ندارد. گروه‌ها در بخش دولتی است. بروکراسی یک واقعیت تلخ در کشور ما است که دست و پاگیر شده است. واقعیت این است که تا نگرش و ذهنیت سیاست‌گذاران تغییر نکند، مشکلات حل نخواهد شد. ما رفتار خودمان را با نظام بین‌الملل تنظیم نکنیم پیشرفت نخواهیم کرد. سرمایه‌گذار باید برای بخش دولتی عزیز و محترم باشد و باید شرایطی را برایش فراهم کند که بتواند کار کند اما به این مسئله آن قدرها که باید توجه نشده است.»

او می‌گوید: «در بسیاری از کشورهای پیشرفته دنیا، با تغییر دولت و روی کار آمدن دولت جدید، قوانین و مقررات و سیاست‌های کلی تغییر نمی‌کند آنها مانند دوندگان دوامدادی هستند یعنی دولتی سرکاری می‌آید تا جایی از مسیر امری رود دولت بعدی تکمیل‌کننده سیاست‌های دولت قبلی است اما در ایران وضعیت این‌گونه نیست وقتی بعد از ۴ یا ۸ سال دولتی در ایران تغییر می‌کند دولت بعدی مسیر را کامل عوض می‌کند حتی بسیاری از قوانین دست‌خوش تغییر می‌شود و این نبود وحدت رویه به اقتصاد کشور صدمه می‌زند.»



غار، پاتوق تعدیلی‌های سازمان بنادر

غار، چایخانه‌ای است در بلوار انزلی. اتاقکی گنبدی شکل و کوچک که پاتوقی برای دریانوردان و اهالی بندر انزلی است. آدرس غار را یکی از کارکنان اداره بندر به من می‌دهد و می‌گوید آنجایی توانی بازنشستگان سازمان بنادر را پیدا کنی. هر روز صبح و عصر به آنجا می‌روند و گپ می‌زنند و چای می‌نوشند. می‌گویند وقتی آنجا رفتی سراغ آقایان سندوسی و درای را بگیر، با آن‌ها صحبت کرده‌ام و بهشان گفته‌ام که به آنجا می‌روی. حدود ساعت ۵ بعد از ظهر به بلوار انزلی می‌روم. چایخانه غار واقعاً شبیه غار است. فکر می‌کنم که چه اسم خوبی برایش انتخاب کرده‌اند. جلو غار پر از چهارپایه و میزهای کوچکی است که مردم روی آن نشسته‌اند و چای می‌نوشند، همه آقا هستند و بیشترشان سن بالایی دارند. جلوی در می‌روم و می‌گویم با آقای سندوسی کار دارم. مردی که روبرویم ایستاده، می‌گوید خودم هستم بفرمایید. می‌گویم از اداره بندر آمده‌ام می‌خواهم با بازنشستگان سازمان بنادر صحبت کنم. انگار که چیزی یادش می‌افتد، می‌گوید آها، یک دقیقه صبر کن. می‌رود و دو چهارپایه می‌آورد و می‌گذارد بیرون چایخانه و می‌گوید، در خدمتم. از او می‌خواهم که خودش را بیشتر معرفی کند و برایم از گذشته‌ها بگوید و خاطراتی که دارد.

او قبل از هر چیز داستان استخدام در سازمان بنادر را برایم تعریف می‌کند و توضیح می‌دهد که بازنشستگان سازمان بنادر و دریانوردی به سه دسته تقسیم می‌شوند، گروه اول شاغلان رسمی که وابسته به وزارت کشور بودند و حقوقشان را از اداره دارایی می‌گرفتند [این گروه کسانی بودند که حدود سال ۱۳۵۰ در بندر کار می‌کردند]. گروه دوم کارمندان رسمی سازمان بنادر بودند که در زمان مدیرعاملی آقای صفاری استخدام شدند. در آن زمان به خاطر این که بسیاری از شاغلان قبلی بازنشسته شده و از طرفی بسیاری از کارگران هم از بندر انزلی به بندر امام خمینی [بندر شاپور] منتقل شده بودند و همچنین اداره کشتیرانی بندر انزلی از اداره به اداره کل ارتقا یافته بود، به استخدام بندر درآمدند. بقیه کارگران هم چاره‌ای نداشتند جز این که به استخدام شرکت‌هایی در بیابند که در بندر فعالیت می‌کردند. این را که تعریف می‌کنم بعد می‌رود سراغ معرفی خودش: «من سید اسماعیل سندوسی هستم، سال ۱۳۵۱ به بندر رفتم، سال ۱۳۵۳ استخدام شدم. من در یدک کش کار می‌کردم، مدتی در بندر انزلی بودم اما زمان جنگ رفتم چابهار که کشتی می‌بردیم و می‌آوردیم. وقتی جنگ تمام شد به انزلی بازگشتم و آنجا کار کردم تا این که سال ۱۳۷۹ با ۲۲ سال و ۸ ماه سابقه بازنشسته‌ام کردند. گفتند چون ۵۵ سال سن داری باید بازنشسته شوی اما چون سختی کار به شما تعلق می‌گیرد حقوقتان ۳۰ روز محاسبه می‌شود اما سختی کار به ما ندادند و حقوق همان ۲۲ سال برایم در نظر گرفته شد و با این کار شرایط زندگی برای من سخت شد، حقوق بازنشستگی‌ام خیلی کم است. من رابه زور بازنشسته کردند من می‌توانستم کار کنم اما اجازه ندادند. سازمان هم از این مشکل

خبر دارد. نامه به دیوان عالی هم داده‌ام و شکایت کرده‌ام. یک سال و خرده‌ای است که شکایت کرده‌ام اما هنوز جوابش نیامده است.»

می‌پرسم چرا بعد از این همه سال شکایت کردید، می‌گوید: «چون فکر می‌کردم که فایده‌ای ندارد و موضوع را رها کردم الان هم خیلی امیدوار نیستم. فکر نمی‌کنم نتیجه‌ای داشته باشد. من ۸ سال در چابهار در شرایط سخت در بندر کار کردم. کاروان می‌رفتم و در جنگ بودم. خیلی بچه‌ها در جنگ مردند.» صحبت‌هایش را قطع می‌کند، کمی مکث می‌کند و بعد هم می‌گوید: «ولش کن. بچ است، گفتن فایده ندارد!»

سعی می‌کنم ترغیبش کنم که به صحبت‌هایش ادامه بدهد ولی می‌گوید: «خاطرات تلخ است.» چشم‌هایش پر از اشک شده است. تلاش می‌کنم بحث را عوض کنم، می‌گویم از زمانی که در انزلی بودید برایم بگویید، می‌گوید: «بندر انزلی خوب بود به هر حال شهرم بود.» اما باز هم سکوت می‌کند. کمی بعد دوباره شروع به حرف زدن می‌کند: «خوب بود، بد بود دیگر گذشته است.» دوباره بحث را به چابهار می‌کشد: «شرایط کار در چابهار خیلی سخت بود، شمایک روز هم نمی‌توانستید در آن شرایط در چابهار بمانید. بیشتر از ۱۵ بار کاروان رفتم.»

از او می‌پرسم داوطلبانه به چابهار رفته است یا او را مأمور کرده‌اند که به آنجا برود، می‌گوید: «کارگرانی نتوانند مجبور کنند جایی بروند. من داوطلبانه رفتم و دوست داشتم بروم به جنگ کمک کنم، دیدم که می‌توانم به سهم خودم کاری انجام بدهم و روانه شدم. یک یدک کش کوچک جلاوف ۱۶ های عراق می‌ایستاد، خیلی حرف بود. کار هر کسی نبود. در خشکی هم نبودیم که اگر تیر می‌خوردیم کسی به دامن برسد، وسط دریا بودیم. من دوست‌های خیلی خوبی را در جنگ از دست دادم.» شروع می‌کند به نام بردن: «آقای کاپیتان مسعود خدیبی، آقای خسرو جعفر نیا. اینها در کاروان‌ها به شهادت رسیدند، چند نفر از دوستانم هم وقتی در یدک کش بودند، موشک به شناور آن‌ها خورد و شهید شدند.»

باز هم سکوت، بغضش را فرومی‌خورد و دوباره شروع می‌کند به تعریف کردن: «من و آقای بلند کیش که بعدها سردار سپاه شد و مدتی است فوت کرده‌اند در سال ۱۳۵۶ در بندر به خاطر پخش اعلامیه‌های امام خمینی بازداشت شدیم. بعد از انقلاب، بندر به وجود من افتخار می‌کرد اما الان چی؟ همه چیز تمام شده است.»

دیگر اشکش سرازیر شده است. جای روی میز را تعارفم می‌کند از جیبش کشمش در می‌آورد و در دستم می‌ریزد و می‌گوید: «جایت را بخور» بعد هم بلند می‌شود و می‌رود داخل غار، من می‌مانم و چای و کشمش. چند لحظه بعد بازمی‌گردد و می‌گوید: «بیا داخل غار. اینجا چند نفر دیگر هم از کارگرهای قدیمی بندر هستند بیا و با آن‌ها هم حرف بزن.» داخل می‌روم، شروع می‌کند به معرفی کردن، کسی را نشانم می‌دهم، می‌گوید: «اسمش قاضی مولاپرست است و ۳۰ سال آتش کار کشتی‌مازندران بوده و در کنار کوره‌های وحشتناک و سرزمین جهنمی کار کرده است. از او بپرسید بعد از این همه کار مشقت‌بار چقدر حقوق می‌گیرد.» دیگران را نشان می‌دهد و معرفی

می کند: «آقای معراج، راننده لیفتراک های سنگین، آقای سعیدی، راننده ترابری، آقای درای و آقای مراد سوری، راننده جرثقیل های سنگین بالای ۶۰ تن.» می گوید: «آشان بپرسید که هر کدام الان چقدر حقوق می گیرند.»

یکی از کارگران تعدیل شده می گوید: «بندر برای این که از زیر بار مسولیت ما کارگراها شانه خالی کند، همه ما را گرفتار بخش خصوصی کرد. بخش خصوصی هم هر کاری که دلش خواست با ما کرد و ما را با حقوق کم بازنشسته کرد. بخش خصوصی از سواد کم کارگران استفاده کرد و با پول کمی که به ما داد [حدود ۵ میلیون] همه را بیچاره کرد. البته بازنشسته شدن اجباری، اجباری هم نبود. گفتند اگر بمانید اضافه کار نمی دهیم، حق غذا نمی دهیم و دیگر از هیچ مزایایی بهره نمی برید. ما هم نمی دانستیم چه چیزی درست است و چه چیزی غلط، سر در نمی آوردیم، ما هم خودمان را باز خرید کردیم. نمی دانستیم که چه اتفاقی دارد برای ما می افتد. این آقایان ما را از بندر بیرون کردند بدون این که مزایایی به ما بدهند، بدبختانه چون ما نه اتحادیه کارگری داشتیم و نه همبستگی کارگری این بلاراسر ما آوردند. الان هم من ۶۵ سال سن دارم و حقوق کمی می گیرم.»

او ادامه می دهد: «سازمان بنادر و دریانوردی به جای این که از سال ۱۳۷۲ طرح طبقه بندی کارگران را اجرا کنند از سال ۱۳۹۰ این کار را انجام داده است. این طرح در سال ۱۳۷۲ در مجلس تصویب شده و شورای نگهبان هم آن را تأیید کرده است. بر اساس این طرح باید سختی کار به ما هم تعلق می گرفت اما به ما پولی ندادند. کارگرانی که طرح طبقه بندی شامل حالشان شده است حداقل ۸۰ یا ۹۰ میلیون پول گرفته اند ولی این پول را به ما ندادند. اگر از سال ۱۳۷۲ تصویب شده و شورای نگهبان تأیید کرده خوب باید به ما هم بدهند.»

علی درای شروع به صحبت می کند: «سال ۱۳۴۵ سر کار رفتم. راننده جرثقیل سنگین بودم. ۳۲ سال هم کار کردم و بعد هم من را تعدیل کردند. وقتی تعدیل می شدم، ۵۳ سال داشتم و حداقل تا بازنشستگی ۱۲ سال دیگر فرصت داشتم چون بر اساس قانون تامین اجتماعی کارگر می توانم تا ۶۵ سالگی کار کنم. اگر ۱۲ سال دیگر کار کرده بودم بازم را بسته بودم و الآن این قدر مشکل مالی نداشتم. امسال اعلام شده، حقوق کمتر از دو میلیون و نیم زیر خط فقر است در حالی که ما خیلی کمتر می گیریم. این حقوق ها کفاف خرج زندگی ما را نمی دهد. حداقل ای کاش بچه های ما را می گذاشتند سر کار. بچه من که فوق لیسانس اقتصاد است چرا باید بنشیند خانه و کار نداشته باشد؟ این طبقه بندی حق ما بود، باید سختی کار را به ما هم می دادند، واقعا اجحاف کردند.» می پرسد بعد از بازنشستگی دیگر کار نکردی، می گوید: «این قدر بیکار بود که نوبت به ما نرسد. این همه سال خانه نشین بودم.» مراد سوری، نفر بعدی است که لب به سخن می کشاید: «از سال ۱۳۴۵ در بندر خرمشهر کار می کردم وقتی جنگ شد ما را به بندر انزلی انتقال دادند. من ۳۱ سال کار کردم و سال ۱۳۷۷ باز خریدم کردند. آن زمان من ۵۰ سالم بود و می توانستم ۱۵ سال دیگر هم کار کنم طبق قانون سازمان تامین اجتماعی، اما ۱۵ سال زودتر ما را تعدیل کردند.»

می پرسد زیاد اینجا می آیی؟ پاسخ می دهد: «روزی دو بار به اینجا می آیم، یک بار صبح، یک بار عصر، بعد هم می روم خانه. زندگی خیلی تکراری شده است.»

تقی سیرودوست هم از تعدیل شدن گله می کند: «سال ۱۳۴۲ استخدام شدم. بعد از ۳۱ سال من را بازنشسته کردند، حقم را هم ندادند، آخر چرا ما که کار کردیم و برای این مملکت زحمت کشیده ایم باید از حق خود محروم شویم؟» صحبت هایش را قطع می کند، نگاهی به من می کند و می گوید: «اصلا این سوال و جواب ها چه فایده ای دارد؟ می توانی

کاری برای ما بکنی، می توانی مشکل ما را حل کنی؟» نمی دانم باید چه جوابی بدهم. دوباره ادامه می دهد: «ما را که بیرون کردند حداقل ای کاش فرزندان ما را استخدام می کردند. دختر من دو تا لیسانس دارد هم گرافیک خوانده هم مهندسی شهرسازی آن وقت بیکار در خانه نشسته است.»

سعی می کنم بحث را عوض کنم. از آن ها می خواهم از گذشته ها برابرم صحبت کنند، خاطره تعریف کنند. مراد سوری می گوید: «من از مهاجران جنگ تحمیلی بودم که از خرمشهر به بندر انزلی آمدم، راننده جرثقیل بودم و خاطره ای که خیلی در یادم مانده از کارگرانی است که در بارانداز جانشان را از دست دادند، زیر تیر آهن و میل گرد له شدند و مردند.» فضا سنگین است، همه ناراضی و شاکی به نظر می رسند، حتی وقتی خاطره می گویند از تلخی ها می گویند. از آن ها می خواهم خاطرات شیرین تعریف می کنند. می گویند خاطره شیرین نداریم. می گویم نمی شود که زندگی هم روزهای تلخ دارد هم روزهای شیرین. از شیرینی هایش بگویند. فقط نگاهم می کنند. از آقای سوری می پرسم، کارت را دوست داشتی؟ اگر دوباره می توانستی به گذشته ها بازگردی باز هم همین کار را انتخاب می کردی؟ می گوید: «نه کار خوبی نیست به هیچ کس هم توصیه نمی کنم این کار را انتخاب کند. البته نمی شود که هیچ کس راننده جرثقیل نشود، اما این را باید بگویم که این شغل پراز ترس و استرس است. وقتی کار می کنی هم باید مراقب تجهیزات باشی و هم مواظب باشی که برای کارگران اتفاقی نیفتد.» می پرسم خب چه کاره می شدی؟ می گوید: «یک کارگر ساده بدون مسولیت.»

برادر اسماعیل سندوسی، گرداننده چایخانه غار است. او هم از کارکنان قدیمی اداره بندر است اما دلش پر خون نیست چون او تعدیل نشده است و بر طبق قوانین درست بازنشسته شده است. می گوید: «شرایط من با بقیه فرق دارد. من دیپلم داشتم و کارم انبارداری بود. کارگر محسوب نمی شدم.»

از او می خواهم درباره غار برابرم بگویند، توضیح می دهد: «اتفاقی که اسمش را گذاشته ام غار، بیش از ۱۳۰ سال قدمت دارد. من که نمی دانم اما می گویند در گذشته نهبانی روس ها با لهستانی ها بوده است. طوری ساخته شده بوده که از داخل آن دهنه موج شکن قدیمی مشخص بوده و هر کشتی که وارد بندر می شده از اینجا مشخص می شده است.»

می پرسم مشرتری زیاد داری؟ می گوید: «اینجا پاتوق تعداد زیادی از انزلیچی ها است. حتی آنهایی که زندگی شان را به سختی می گذارند هم اینجا می آیند و با دوستان خود گپی می زنند و از تلخ و شیرین های زندگی شان می گویند. اینجا در قلب انزلیچی ها جای دارد و رفت و آمد در اینجا زیاد است. ۲۵ سال است که اینجا را تبدیل به چایخانه کرده ام.»

می پرسم فقط جای دارید: «می گوید بله فقط چای. ما اینجا قلیان نداریم و هیچ وقت هم نخواهیم داشت. اینجا قرار است یک پاتوق سالم باشد.»

عکس سیروس قایق ران بر دیوار غار خودنمایی می کند، سوال می کنم چرا عکس او را به دیوار زده ای، لبخندی می زند و پاسخ می دهد: «انزلیچی ها عاشق سیروس قایق ران هستند، الگوی خوبی برای انزلیچی ها است. دوستش داریم.»

چایخانه غار هم صبح ها باز است و هم بعد از ظهرها. سندوسی چایخانه غار را صبح ها ساعت ۹:۳۰ باز می کند و تا ساعت ۱ ظهر پذیرای انزلیچی ها است. بعد از ظهرها هم چایخانه از ساعت ۴ باز است تا ساعت ۱۰:۳۰ شب. در این مدت تعداد زیادی به این چایخانه می روند و می آیند و داستان های زیادی در آن روایت می شود. آدم ها می آیند و تنهایی هایشان را با هم قسمت می کنند و من باز به این فکر می کنم که چه اسم خوبی برای این چایخانه انتخاب شده است.

روند پیشرفت کاری اش در کشتی می گوید: «از ملوانی شروع کردم، ۳ سال بعد، سرسکاندار کشتی مازندران شدم، بعد از ۴ یا ۵ سال به عنوان معاون حفاری کشتی مازندران انتخاب شدم و بعد از ۵ یا ۶ سال معاون فرمانده کشتی مازندران شدم. حدود ۱۵ سال بعد هم که فرمانده کشتی، آقای صفرعلی کارگر که فرد بسیار قابلی بود فوت شد، من را به عنوان فرمانده کشتی انتخاب کردند، در آن زمان حدودا ۴۰ سال داشتم.»

او از علاقه اش به کشتی لایروب مازندران می گوید و این که این کشتی برای او مانند پدر و مادرش عزیز بوده و زمانی که می خواستند آن

بنادر حاکم بود که یکی از فرزندان شاغلین در بندر می توانند در بندر کار کنند. غلامحسین نوجوان هم بر اساس این قانون به بندر می رود تا کار کند و نان آور خانه شود. وقتی او به کشتی مازندران می رود تا به جای پدرش مشغول به کار شود، فرمانده او را نمی پذیرد و می گوید غلامحسین خیلی سن اش کم است و فشار کار کشتی بالاست و برای این کار مناسب نیست. بنابراین غلامحسین مدتی در نجارخانه تعمیرگاه بندر کار می کند تا کمی بزرگ تر شود و آمادگی لازم برای کار در کشتی را به دست آورد. یک سال بعد او در کشتی مازندران پذیرفته می شود و به عنوان ملوان مشغول به کار می شود. او درباره

فرمانده لایروب مازندران



داستان صحبت با قدیمی های بندر به تعدیل شده گان سازمان بنادر خلاصه نمی شود. فردای آن روز این شانس را پیدا می کنم که با غلامحسین نجاتی، فرمانده لایروب مازندران هم صحبت کنم و داستان ورودش به بندر را بشنوم. غلامحسین نجاتی در نوجوانی پدرش را از دست می دهد. در آن زمان قانونی در سازمان

را از رده خارج کنند، گریه‌اش گرفته است: «این کشتی لایروب در سال ۱۳۱۶ به ایران آورده شد و بعد از مونتاژ در سال ۱۳۱۸ آن را به آب انداختند. این لایروب کاتر بود و قدرت بسیار زیادی داشت و برای لایروبی سه بندر از آن استفاده می‌شد، هم بندر انزلی را لایروبی می‌کرد، هم بندر نوشهر و هم بندر ترکمن سابق. مثل لایروب‌های الان نبود که توانایی لایروبی یک بندر را ندارند. الان سه لایروب در بندر انزلی کار می‌کنند باز هم جوابگو نیستند. سیستم کشتی بخاری و سوختش هم مازوت بود. از این کشتی یکی در ایران بود و یکی در آلمان اما قدر آن را ندانستند. وقتی که آن را از رده خارج اعلام کردند، بسیار غمگین شدم اما باز هم دلم خوش بود که گفتند می‌خواهند آن را به صورت ماکت نگه دارند تا مردم از آن دیدن کنند و دانشجویان یک کشتی بخاری لایروب را از نزدیک ببینند اما حتی برای دکور هم نگاهش نداشتند و اسقاطش کردند.»

کاپیتان نجاتی را تقریباً همه قدیمی‌های بندر می‌شناسند و او افرادی متعهد و پرکار می‌دانند.

او خودش هم درباره زمانی که در کشتی مازندران کار می‌کرده می‌گوید: «من از زمانی که به کشتی مازندران رفتم، سعی می‌کردم علاوه بر وظیفه‌ای که به عهده‌ام بود اگر می‌توانستم در بخش‌های دیگر هم کمک کنم، یعنی در حالی که ملوان بودم، به موتوربست‌ها هم کمک می‌کردم و یا اگر در بخش دیگر کشتی هم کاری بر زمین مانده بود و از عهده من بر می‌آمد دریغ نمی‌کردم. در طول مدتی که در کشتی مازندران کار کردم، هیچ وقت لباس کار از تن من بیرون نمی‌آمد.»

نجاتی چند بار به عنوان فرمانده نمونه کشتی انتخاب می‌شود و در سال ۱۳۷۲ بعد از ۴۳ سال و ۱۱ روز کار در سن ۶۵ سالگی بازنشسته می‌شود؛ اما در زمان بازنشستگی حقوق خوبی به او داده نمی‌شود. تمام بازنشستگان سازمان بنادر که قبل از سال ۱۳۸۰ بازنشسته شده‌اند از کمبود حقوقشان گلّه می‌کنند. بعد از بازنشستگی هم توسط آقای ایزدی، رییس اداره کل امور دریایی سازمان برای کار به جهاد

دریایی بندر عباس معرفی می‌شود تا کار لایروبی یکی از اسکله‌های بندر جاسک را انجام دهد. او یک سال در آنجا کار می‌کند و اسکله را لایروبی می‌کند، بعد از پایان کار به او پیشنهاد می‌شود که برای لایروبی یک جزیره عربی همکاری کند که او به خاطر این که همسرش بیمار شده بود و در بندر انزلی تنها بود قبول نمی‌کند و به شهر خودش بازمی‌گردد. در بندر انزلی هم به او پیشنهاد می‌شود که بر روی یک کشتی ماهی‌گیری به نام دریا رز کار کند که او می‌پذیرد و سه سال هم در آن کشتی خدمت می‌کند.

نجاتی ۱۰ سال است که دیگر کار نمی‌کند اما وقتی در دوران فعالیتش بر روی لایروب مازندران صحبت می‌کند، شور و حرارت خاصی دارد. می‌گوید عاشق کار لایروبی بوده و یکی از بزرگ‌ترین دغدغه‌هایش این است که لایروب مازندران را زود کنار گذاشتند و بعد هم به جای این که آن را حفظ کنند و در جایی نگهداری کنند اسقاطش کردند. با تکیه تکیه کردن این کشتی انگار قلب او را پاره پاره کرده‌اند.

خاطره‌هایی از فعالیت در امور دریایی

محمد شیرین زبان یکی دیگر از بازنشستگان اداره بندر است که با او هم صحبت می‌شوم. او در سال ۱۳۵۳ یعنی زمانی که ۲۹ سال داشته در بندر استخدام و در سال ۱۳۷۶ با سمت سرپرست اداره امور دریایی، بازنشسته می‌شود: «من در ابتدای ورود به بندر به عنوان متصدی ورود و خروج کشتی‌های تجاری انتخاب می‌شوم، بعد از مدتی در بخش هیدروگرافی لایروبی به عنوان کارشناس مشغول به کار بودم و چند سال بعد هم مسوول این بخش شدم و مدتی در این سمت ایفای وظیفه کردم. چند سال بعد سمت ام تغییر کرد و به عنوان سرپرست خدمات دریایی انتخاب شدم، پس از آن رییس این بخش شدم و سرانجام هم به عنوان سرپرست اداره امور دریایی مشغول به کار شدم. این آخرین سمتی بود که در اداره بندر داشتم.»



از او می‌پرسم چرا کار در بندر را انتخاب کرده است، می‌گوید: «پدرم هم مسوول فضای سبز بندر بود. من هم به دریا و کارهای بندری خیلی علاقه داشتم. به همین جهت از آقای قاضی مدیرکل وقت بندر خواست که من را در بندر استخدام کند و او هم قبول کرد و به این ترتیب به بندر آمدم.» محمد شیرین زبان و پدرش تنها کسانی از این خانواده نیستند که در بندر کار کرده‌اند، بلکه برادر و خواهرش هم در بندر استخدام بودند و در حال حاضر هم پسر او در اداره بندر مشغول به کار است. از او می‌خواهم درباره تجهیزاتی که در آن دوران در اداره بندر استفاده می‌شد، برایم بگوید: «آن زمان بیشتر تجهیزاتی که در بندر وجود داشت قدیمی بود. بارج‌های کشتی مازندران عطارد و مشتری نام داشتند که در آن زمان حداقل ۴۵ سال قدمت داشتند. یدک‌کش اورانوس و الماس هم بسیار قدیمی بود به همین جهت یدک‌کش جدیدی به نام شهید اسدی برای بندر خریداری شد. تنها جرثقیلی هم که در بندر کار می‌کرد جرثقیل پهلوان بود که به خاطر این که بسیار قدیمی شده بود دیگر نمی‌توانست به اندازه ظرفیتش که ۶۰ تن بود کالا جابه‌جا کند و ظرفیتش به ۳۰ تن رسیده بود. زمانی که این جرثقیل اسقاط اعلام شد و توسط یدک‌کش در حال حمل به بندر امیرآباد بود در دریا غرق شد.»

به گفته او در سال ۱۳۵۳، بندر ۴ پست اسکله تجاری و یک پست اسکله خدماتی داشته است. کشتی‌هایی هم که به بندر می‌آمدند بیشتر از

روسیه و قزاقستان بودند. کشتی نفتی هم بیشتر از آذربایجان و ترکمنستان می‌آمد. شیرین زبان می‌گوید: «در سال ۱۳۵۹ می‌خواستند کاری کنند که کشتی‌های نفتی با ظرفیت بالا در بندر انزلی وارد شود اما چون عمق اسکله کم بود و کشتی‌هایی با تناژ ۵ هزار تن نمی‌توانستند به آن وارد شوند. اسکله شماره یک لایروبی شد و برای این کشتی‌ها آماده شد. در آن زمان کشتی‌های نفتی از آذربایجان به این اسکله می‌آمد و بیشتر گازوئیل به ایران حمل می‌کرد و بارش به مخازنی در رشت پمپ می‌شد.»

او خاطراتی از به گل نشستن کشتی‌ها دارد و تلاش‌هایی که برای رها کردن آن‌ها انجام شده است: «در یکی از روزهای آفتابی سال ۱۳۷۱ حدود ساعت ۴ بعد از ظهر به یک‌باره طوفان شدیدی به راه افتاد. در آن زمان من سرپرست امور دریایی بودم. به من اطلاع دادند که یک کشتی به گل نشسته است. تنها جایی که در بندر امکان داشت در آن کشتی به گل بنشینند نزدیک موج‌شکن‌ها بود اما هر چه نگاه کردم کشتی‌ای در آنجا ندیدم تا این که متوجه شدم شدت طوفان به حدی بوده است که یک کشتی تانکر متعلق به آذربایجان در زمانی که راهنما در آن بوده تعادلش را از دست داده و سمت چپ کشتی به پایه پل‌غازبان مماس شده است و کل طول کانال را گرفته است. برای این که کشتی را از این وضعیت خارج کنیم از کاپیتان کشتی خواستیم که با ما همکاری کند اما او قبول نمی‌کرد به او اولتیماتوم دادیم که اگر همکاری نکند گزارش می‌کنیم. در نهایت پذیرفت و ما به کمک یدک‌کش و لنگر توانستیم کشتی را از حالت اضطراری خارج کنیم و در حالت تعادل قرار دهیم. یک بار هم در سال ۱۳۶۳ کشتی‌ای که از آستاراخان به بندر آمده بود به علت طوفان شدید به گل نشست. برای این که این کشتی به حالت تعادل برسد یک یدک‌کشی روسی از باکو به بندر آمد و روز تلاش است و نتوانست کشتی را آزاد کند وقتی ما شرایط را دیدیم به آن‌ها پیشنهاد دادیم که اجازه بدهند ما به آن‌ها کمک کنیم اول نمی‌پذیرفتند و می‌گفتند ما این همه مدت کار کرده‌ایم و نتوانسته‌ایم شما هم نمی‌توانید تا این که متقاعد شدند. یدک‌کش‌های ما کارشان را از ساعت ۴ بعد از ظهر همان روز آغاز کردند و ساعت ۱۲ شب کشتی را خلاص کردند.»

شیرین زبان بعد از بازنشستگی حدود ۵ سال با گروه کارشناسان ایران در حوزه ثبت و صدور گواهی‌نامه قایق‌های موتوری و لنج‌همکاری می‌کند و سپس با ۳ نفر از کارکنان سابق اداره بندر یک شرکت کشتیرانی به نام پرتو گیل راه‌راه می‌اندازد: «اوایل که کارمان را شروع کردیم، شرکت سودهی خوبی داشت چون در بین سال‌های ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۹ تعداد کشتی‌هایی که به بندر تردد داشتند زیاد بود اما از سال ۱۳۹۰ به بعد شرایط خیلی تغییر کرد و دیگر اسکله‌ها مثل گذشته شلوغ نبود به طوری که شرکت ضرر می‌کرد. ما هم شرکت را تعطیل کردیم.»



تالاب انزلی و نیلوفر آبی

مگر می شود، انزلی آمد و تالاب انزلی را ندیده بازگشت. از بدو ورود به انزلی در سراسر این شهر، بنرها و تابلوهایی می بینید که شمارا به دیدار این تالاب دعوت می کنند. پیش از آنکه به تالاب وارد شوید، شاید شما هم تصاویری از آن به ذهن داشته باشید که شباهت چندانی به حال این روزهای تالاب ندارند. تالاب در حال خشک شدن، آنقدر کم عمق شده است که حتی شناور کوچکی که برای دیدن این تالاب در اختیار گرفته ایم، بسیاری از پیچ و خم‌ها را به آهستگی حرکت می کند تا مبادا به گل بنشیند.

در شروع این سفر کوتاه ۱۵ دقیقه‌ای از زیر پلی می گذریم، قایقرانی که نقش راهنما را هم بر عهده دارد، می گوید قرار نبوده این پل پایه‌ای در آب داشته باشد، اما حالا چند پایه عظیم راهشان را محدود کرده است؛ پایه‌هایی که چندین سانحه دریایی را رقم زده‌اند، اینطور که حسن آقا می گوید همین پایه‌ها عامل یک سانحه آبی بود که حدود دو سال پیش جان دونفر از مهمانان این شهر را گرفت، البته تأکید می کند که فقط همین یک تصادف منجر به فوت شده و بسیاری از موارد آنقدر کوچک است که حتی بعید است در آمارها هم به آن اشاره‌ای شده باشد.

تالاب انزلی یکی از نخستین تالاب‌های ثبت شده در معاهده رامسر در سال ۱۹۷۱ میلادی است. این تالاب چند سالی است که در فهرست مونترال قرار گرفته است و این یعنی، تالاب در حال خشک شدن است و به مراقبت نیاز دارد. تالاب انزلی با تالاب کوشیرو در پارک ملی کوشیرو و شیتسوگون پیوند خواهرخواندگی دارد.

شریان‌های حیاتی مرداب انزلی که از طریق موج شکن‌های بندر انزلی به دریای خزر مرتبط می شوند سوسر روگا، پیر بازار روگا، چپ خاله، راست خاله یا نهنگ روگا و کلویر روگا نام دارند؛ اما این تالاب این روزها حال خوشی ندارد و هر روز آلوده‌تر و کم عمق‌تر از پیش می شود. تقریباً فاضلاب تمام خانه‌های مسکونی و بیشتر کارخانه‌ها و کارگاه‌های صنعتی که در نزدیکی این تالاب واقع شده‌اند، به درون این تالاب، یا رودخانه‌ها منتهی به آن سرازیر می شود.

مرداب انزلی تا حدود ۵۰ سال پیش بیشتر از ۹ متر عمق داشت اما اکنون عمق آن به کمتر از یک و نیم متر رسیده است. لایروبی نیاز اصلی این مرداب است اما اینطور که حسین صبحی، رییس اداره امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان، می گوید هنوز درباره لایروبی آن برنامه‌ریزی نشده است: «چندی پیش مدیرکل محیط زیست استان، فقط آسیب‌های خشک شدن این تالاب را مطرح کرد اما راهکاری ارائه نداد و درباره اقدامات انجام شده و این که چاره چیست، هیچ صحبتی نکرد. خشک شدن این تالاب یک فاجعه زیست محیطی برای کشور و دنیا است اما کسی به آن اهمیت نمی دهد. برنامه‌ای برای لایروبی ارائه نشده است و اگر هم لایروبی کنند، مقطعی است. یک جا را لایروبی می کنند و تمام می شود.»

حسن آقا، ۳۵ سال است در این تالاب پارو می زند، برایمان توضیح می دهد که چهار سال پیش صدا و سیما خبری را منتشر کرد، مبنی بر این که دولت ۹۰ میلیارد تومان بودجه به لایروبی مرداب اختصاص داده است: «گفتند مرداب لایروبی می شود و ما خوشحال شدیم، اما استاندار، فرماندار و صدا و سیما یک ساعت به مرداب آمدند، لایروبی آغاز شد و فیلمبرداری کردند، اما وقتی دوربین‌های صدا و سیما جمع شد، دستگاه‌های لایروبی را هم جمع کردند. دستگاه‌ها را بردند جلوی اداره جهاد گذاشتند و هنوز هم که هنوز است خبری از لایروبی نیست.»

۳۵ سال قایقرانی در تالاب انزلی، او را به یک کارشناس تبدیل کرده است، بانگرانی

زیادی از خشک شدن تالاب و آثار زیست محیطی آن برایمان توضیح می دهد: «هر چه عمق آب کم باشد، نور خورشید بیشتر به آن فائق می شود، آب زودبومی گبرودر نتیجه موجودات آبی آسیب می بینند. ما هر سال تلفات زیادی به خاطر آلودگی آب داریم. فاضلاب‌های شهر و پساب‌های کارخانه‌های صومعه‌سرا، رشت و انزلی و بالای کوه همه به همین تالاب می ریزد. یک بار هم از محیط زیست جهانی آمدند اینجا، از آب نمونه گرفتند، آزمایش کردند و گفتند تعجب می کنیم که با این میزان آلودگی هنوز در این آب موجود زنده وجود دارد.»

او که خودش قایقران این گروه بوده است، می گوید: «آب‌ها را در شیشه می ریختند و در فلاسک یخ می گذاشتند، سه چهار روز کارشان طول کشید اما آن‌ها هم کمکی نکردند. من به کارشناسان محیط زیست هم نشان دادم که فاضلاب‌های شهر از کجا وارد مرداب می شوند. فیلم گرفتند، عکس گرفتند، اما متأسفانه آن‌ها هم کاری نکردند.» هنگامی که در مرداب حرکت می کنید، حاشیه آب پوشیده از پارکینگ قایق‌هاست که به صورت حلی‌آباد نمود پیدا کرده است. از حسن آقامی پرسیم که همه آیا این‌ها مغرورانه و پارکینگ هستند؟ پاسخ می دهد: «یکی دو تا دستگاه لایروبی هستند، این‌ها آوردند مرداب را لایروبی کنند. بعضی‌ها هم قایق‌های مردم است. بعضی‌ها هم دیگر به درد نمی خورد و همین جا در مرداب مانده و راه را تنگ‌تر کرده است.»

بعد از گذشتن از پل کنار گذر، در سمت راست یک دستگاه بزرگ لایروبی بیکار مانده است که می گوید همین دستگاه لایروبی اصلی است: «این دستگاه گل و لای را ۲۰۰ تا ۳۰۰ متر دورتر می ریزد، اما از آن استفاده نمی شود. فعلاً بیل‌های مکانیکی شناور آورده‌اند که کانال‌های فرعی را لایروبی می کنند تا قایق‌ها بتوانند تردد کنند. این لایروبی‌ها به درد نمی خورد، مثل قاشق چایخوری است که بخواهید با آن آب دریا را هم بزنید. این لایروبی‌ها گل و لای را دو متر از طرف‌تر می ریزند، باران می بارد و دوباره آن‌ها را می شورند و به مرداب می آورد.»

ناصر توتچی، کارشناس حفظ محیط زیست دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان است، هنگامی که از او می‌خواهم درباره تالاب انزلی برایمان بگوید، ابتدا از ما می‌پرسد که قصدتان چیست؟ چه کمکی می‌توانید بکنید؟ هنگامی که خاطر جمع می‌شود که شاید انتشار این مطالب در ماهنامه بندر و دریا، مسوولان را از یک فاجعه زیست محیطی آگاه خواهد کرد، شروع به صحبت می‌کند: «شاید آغاز فرآیند خشک شدن تالاب انزلی به ۴۰ سال پیش بازگردد که رسوباتی را از سمت حوضه آبخیز آن منطقه شسته و از طریق رودخانه‌ها به تالاب انزلی ریخته است، تالاب به دریا منتهی می‌شود و به عنوان مسیر انتقال رسوبات به دریا بوده است.»

او از خشک شدن تالاب انزلی در سکوت نگران است و گلایه می‌کند: «اگر دریاچه ارومیه در حال خشک شدن است و همه درباره آن صحبت می‌کنند، به خاطر این است که خشک شدن آن به وضوح دیده می‌شود اما در تالاب انزلی اینطور نیست. این تالاب از زیر در حال خشک شدن است. همه رودخانه‌هایی که به این تالاب می‌ریزند هم در حال خشک شدن هستند، چون رسوبات آن‌ها را پر کرده است و این تالاب بین المللی به خاطر رسوب گذاری بالای منطقه خشک می‌شود.»

توتچی توضیح می‌دهد که اداره بنادر و دریانوردی گیلان به محیط زیست همکاری‌هایی دارد، اما هنوز اقدام کارسازی انجام نشده است: «من عضو گروه احیای تالاب انزلی در محیط زیست گیلان هستم. گروه ژاپنی جایکا هم آمد، بررسی کرد تا برای احیای تالاب مشاوره بدهد. ایرادهای زیادی به این گروه وارد است. از سال ۲۰۰۲ آمدند الان ۲۰۱۵ است، اما عملاً کاری انجام نشده است. مگر می‌شود، طرح بدهند، برنامه بدهند اما اجرا نشود؟»

کارشناس حفظ محیط زیست دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان می‌گوید یکی از الزامات برای احیای این تالاب، لایروبی است: «لایروبی تالاب یک الزام است که از خشک شدن آن جلوگیری می‌کند. در صورت خشک شدن تالاب توالی اکوسیستم برهم می‌خورد. اگر دیر بجنبیم تالاب به یک جنگل تبدیل خواهد شد. البته همین حالا هم بعضی قسمت‌های آن به جنگل تبدیل شده است. اگر تالاب‌ها مورد توجه قرار بگیرند، در نهایت سیستم توالی اکوسیستم، به جنگل تبدیل می‌شوند. درخت‌های توسکا، درخت‌هایی هستند که ریشه‌های دوانند و جلوی آیند و راه اکوسیستمی مثل تالاب را می‌بندند.»

او تأکید می‌کند که خشک شدن تالاب، همه مردم انزلی را نگران کرده است، اما مردم نقش چندانی در کنترل آن ندارند: «این دغدغه همه مردم انزلی است، اما مگر چقدر می‌توانند دخیل باشند؟ همه ما مسوول هستیم. مگر تالاب برای شخص یا گروه خاصی است؟ این تالاب برای همه است، برای بندرعباسی‌ها هم هست، برای مردم آن سوی جهان هم هست. چون تالاب اکوسیستمی است که تنوع جانوری و گیاهی بالایی دارد و اگر تالاب خشک بشود، اکوسیستم بسیار متنوعی را نابود کرده ایم. در این تالاب گیاهان غوطه‌ور، گیاهان شناور، پرندگان مهاجر تخم‌گذار و گونه‌های جانوری زیادی زندگی می‌کنند که همه آن‌ها با خشک شدن تالاب نابود می‌شوند.»

محیط زیست دریای خزر

این پهنه آبی را در طول تاریخ و کتب مختلف جغرافیا و زمین شناسی با نام‌های دریای هیرکانیان، دریای جرجان (گرگان)، بحر مازندران، بحر آبسکون و بحر نامیده اند و از نظر وسعت بزرگترین دریاچه طبیعی جهان بشمار می رود.

436,000

کیلومتر مربع وسعت دریاچه بزرگ خزر است. ۱۲۰۰ کیلومتر طول و ۵۵۰ کیلومتر پهنا دارد.

تغییرات سطح آب: شواهد تاریخی نشان داده که سطح آب دریای خزر، همیشه در نوسان بوده است. گزارش شده، منقبت است در مجموع به نظر می رسد که بین بالاترین و پایین ترین سطح آب ۹ متر اختلاف داشته است به دلیل وسعت زیاد تغییرات سطح آب دریا، پر تغییرات آب و هوایی و حتی پسندوان لرزه‌خیز است. عوامل تاثیرگذار در بالا آمدن سطح دریا عبارتند از: عوامل کوتاه مدت طبیعی (مانند چرخه آب و هوایی و افزایش دمای زمین) و عوامل مصنوعی (جلوگیری از تخیر در لره بغاز، ورود لاضلاب شهری).

آبزیان خزری: در سواحل جنوبی دریای خزر و رودخانه های مستهی به این سواحل بیش از 78 گونه و 48 زیر گونه از 17 خانواده شناسایی شده ماهیهای ساکن در حوزه دریای خزر عبارتند از ماهیهای خاویاری (قیل ماهی یا بلوگ، تاس ماهی روسی یا چالپاش، تاس ماهی ایرانی یا قره برون، ماهی شیب و آزون برون یا سوروگ، گونه های اصلی ماهیان خاویاری دریای خزر هستند)، لردک ماهی، سوف (ماهی سوف از جمله ماهیان شکارچی که اقدام به مهاجر می‌کند، ماهی سوف در دنیا به خاطر صید ورزشی از جایگاه ویژه ای برخوردار است و به علت مقاومت بالا در مقابل امراض و نوسانات دمایی، باآلودگی های طبیعی کل آلود بودن آبهای ساکن در آن، توانایی حفظ گونه خود در اکوسیستم را دلاست)، اسینه، ماهی سفید کپور، کفال، گراس، ماش، زردپر، ماهی آزاد، قسیم، کولی، کولمان، ماهی سیاه، سک ماهی، ماهی شیشه ای، خار ماهی، کیلاک، مازماهی، فیتو فاک، بنگ هد، گاو ماهی و ...

90% ماهیان خاویاری این دریاچه از شهرت جهانی برخوردارند و نود درصد خاویار دنیا از ماهیان خاویاری خزر استخراج می شوند.

ترکیب شیمیایی آب خزر: از نوع منیزیم، کلسیم و سولفات است و میزان نمک های محلول آن بین ۱۳۵ تا ۱۴۰ گرم در لیتر است که به تقریباً یک سوم شوری آب دریای آزاد و اقیانوس است. شیرین ترین بخش آن مربوط به نیمی نزدیک به مصب رودخانه ولگا و شورترین بخش آن مربوط به خلیج فره بغاز بوده است که در آن تبخیر بیش از ورودی آب به آن است.

رسوبات بستر: به دلیل تاهمگی ریخت بستر، گسترش رسوبهای وارده ناهمگون است. سالانه رودهای وارده به ویژه ولگا حدود ۹۰ میلیون تن رسوب را وارد دریاچه می کند. که در آنها سیلت از همه بیشتر است و همراه با دیگر انواع (ماسه، رس کردنگی، ذرات ریز)، ستبرای قابل توجهی را تشکیل می دهند. ستبرای رسوبات نرم بستر دریای خزر را از ۲۰ متر در نقاط شمالی و مرکزی تا حدود ۱۲۰۰ متر در بخش جنوبی برآورد کرده اند.

100,000 پیش از فروپاشی شوروی سابق، تعداد فک خزری نزدیک به یک میلیون قطعه بود اما در سرشماری سال ۲۰۰۸ میلادی معلوم شد که این تعداد به یک صد هزار قطعه کاهش یافته است.



عوامل نابودی فک ها: ریختن زباله و طاق و نوعی بیماری که از سنگ سنان به فک منتقل میشود موجب تلفات زیادی شد و همچنین تورهای صیادی

حرکت تکفله یکی از این مظاهر است که بیشتر در دریای خزر دیده می شود و جرمی بلند لگر کسی در جریان شکافه قرار گرفته، بلند بومد و در حال انقباض به گریه در آب کم عمق این حریران بسیار بلند است ولی به دوری در آب دریا سسولنگ میزند است و اگر حریران بلند باشد سوراخ می رسد، هرچکه در جهت خلاف جریان حرکت

ذخایر نفت و گاز دریای خزر

میلیارد
بشکه ذخیره نفتی



در حالیکه کشور ایران، در این منطقه هیچگونه برنامه عملی در خصوص برداشت نفت و گاز تبیین نکرده است و تنها به مطالعه و نقشه‌برداری اکتفا کرده است، دیگر کشورهای همسایه شمالی ایران، به شدت در حال استخراج ذخایر هیدروکربنی دریا هستند. شاید دلیل این انفعال ایران را می‌توان در بسنده کردن به منابع عظیم و قابل اتکای نفت و گاز موجود در خلیج فارس عنوان کرد.

میزان برداشت کشورهای حاشیه خزر در سال ۲۰۱۲

۸۹۰ هزار بشکه	آذربایجان	
۴۶ هزار بشکه	ترکمنستان	
۴ هزار بشکه	روسیه	
۳ هزار بشکه	قزاقستان	

21,000
حلقه چاه در مناطق
اکتشافی (خشکی و دریا)
حفر شده است.



مجله خبری و تحلیلی گیلان خبر
GILANKHABAR.COM
info@gilankhabar.com

هشدار
به شناگران
دریای خزر

مراقب
جریان
شکافته
باشید

سالانه صدها نفر را صیقلان را در
قش خود را باید حفظ کند زیرا
می شود موزه یا جریان شکافته
و کند که بعد از آن سطر بر سطر

بای خاوا اینسکی،
ر قانیا و کاسپین

متر عمق متوسط دریاست
که در بخش های شمالی
۱۱ متر یا در میانه دریا به
211
۷۷۰ متر می‌رسد. بر عمق ترین بخش های خزر
در جنوب آن واقع است که ۲ هزار متر تعیین زده شده



فک خزری: یکی از پستانداران کمیاب

آبزی دنیاست که فقط در دریای خزر و رودخانه‌های منتهی به آن زندگی می‌کند. این گونه تنها پستاندار دریای خزر محسوب می‌شود و به دلیل صید بی‌رویه و بهم خوردن شرایط زیستی و آلودگی آب و کاهش شدید جمعیت، نیازمند حمایت بین‌المللی است.



نام علمی: Pusa caspica
طول: حدود ۱/۵ متر
وزن: ۵۱ تا ۶۸ کیلوگرم

لاب ها به دریای خزر
د و در سالهای گذشته
و کاهش ماهیان کیلکا

در ساختمان سیمرغ چه می گذشت

(بخش دوم-نیمه دوم سال ۱۳۴۹)

یکم بهمن ۱۳۴۹ اجاره زمین به شرکت ایرالکو

موضوع اجاره موقت قطعه زمینی به مساحت پنج هزار متر مربع به شرکت ایرالکو در بندر امام خمینی (ره) در این جلسه مطرح شد. با توجه به اینکه پیش تر شرکت مشاوران کامپاکس اعلام کرده بود توسعه آبی بندر نیازی به این زمین ندارد [این قطعه در کروکی به پیوست نامه برای هیئت عامل مشخص شده بود]، تصمیم بر آن شد که مشروط به تصویب شورای عالی با اجاره موقت آن قطعه زمین به شرکت ایرالکو موافقت شود.



دهم بهمن ماه ۱۳۴۹ معافیت مالیاتی عوارض کالاهای کابوتاژی

معافیت کالاهای کابوتاژی از پرداخت حقوق و عوارض، موضوع اصلی این جلسه هیئت عامل سازمان بود. امور تخلیه و بارگیری در این نشست با ارائه گزارشی مبنی بر اینکه صاحبان این کالاها با استفاده از قانون معافیت، قسمت زیادی از محوطه و اسکله های بندر را اشغال کرده اند و سبب اختلال در روند تخلیه و بارگیری شده اند. در این جلسه قرار شد گزارشی از این موضوع برای وزیر دارایی وقت ارسال شود، تا در به این موضوع رسیدگی کنند.

بیست و پنجم بهمن ۱۳۴۹ واگذاری اراضی و انبارها در انزلی

تصویب صورتجلسه مذاکرات دومین کنفرانس نوبتی که از هشتم تا سیزدهم آبان ماه در باکو برگزار شده بود، محور اصلی این جلسه بود. در صورتجلسه این کنفرانس ایران بر ضرورت اجرای واگذاری اراضی و انبارها در بندر انزلی از سوی شوروی تاکید کرده بود تا بتواند علاوه بر توسعه این بندر، شرایط پیشرفت عملیات تخلیه و بارگیری را مهیا کند. این موضوع مورد توافق شوروی قرار گرفت.

چهارم اسفند ۱۳۴۹ نمودار جدید تشکیلاتی

در این جلسه نمودار جدید تشکیلاتی بندر امام خمینی (ره) مطرح شد و پس از اصلاحاتی به تصویب رسید. همچنین مقرر شد عنوان بنادری که میزان تخلیه و بارگیری سالانه آن ها بیشتر از ۵ هزار تن باشد، از اداره بندر و کشتیرانی به اداره کل بندر و کشتیرانی تغییر کند و در تشکیلات جدید مشاور هم اضافه شود.



بست و دوم اسفند ۱۳۴۹ توجه به شاخص هزینه زندگی بانک مرکزی در تعیین تعرفه

تعرفه موقت حق انبارداری و عوارض بندری بر کالا و کارمزد عملیات توسط امور تخلیه و بارگیری در این جلسه مطرح شد. پس از بررسی تعرفه هادر این جلسه، قرار بر این شد که علل افزایش تعرفه، با توجه به شاخص هزینه زندگی بانک مرکزی ایران و همچنین گزارش توجیهی لازم تهیه شده و دوباره برای بررسی و تصمیم گیری در جلسه هیئت عامل مطرح شود.

چهارم مهر ۱۳۹۴ الحاق دولت ایران به قرارداد خط شاهین کشتی ها

در این تاریخ موضوع الحاق دولت ایران به قرارداد جدید خط شاهین کشتی ها بررسی شد. هیئت عامل بنادر و کشتیرانی وقت پس از مذاکراتی الحاق دولت ایران به این قرارداد مورد تایید قرار گرفت.



هفده آذر ۱۳۴۹ رسیدگی به وضعیت رانندگان جرثقیل

اعضا هیئت عامل تصمیم گرفتند برنامه جدیدی برای به کارگیری رانندگان جرثقیل بندر انزلی مشخص کنند تا هم رانندگان زمان کافی برای استراحت داشته باشند و هم به بهترین نحو از حضور آن ها بهره گرفت. این تصمیم با توجه به زمان ۱۴ ساعته کار با جرثقیل در بندر انزلی اتخاذ شد.



چهاردهم دی ماه ۱۳۴۹ الحاق به کنوانسیون اندازه گیری ظرفیت کشتی ها

در این جلسه موضوع الحاق دولت ایران به کنوانسیون بین المللی اندازه گیری ظرفیت کشتی ها مطرح شد. هیئت عامل تصمیم گرفتند برای اجرای بند ۱۷ ماده سوم آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی توضیح لازم برای الحاق دولت به این کنوانسیون را به شورای عالی سازمان تقدیم کنند.

دوم دی ۱۳۴۹ بررسی پیش نویس بودجه سازمان

دو ماه مانده به پایان سال، هیئت عامل سازمان بنادر و کشتیرانی وقت، در جریان پیش نویس بودجه سازمان قرار گرفتند. در این جلسه نصراله مختار بودجه پیش بینی شده را مطرح کرد و نتیجه بر آن شد که اعضا هیئت عامل، نظرات مقدماتی خود را به امور مالی ابلاغ کنند تا در نسخه اصلی بودجه منظور شود. [پیش نویس نهایی بودجه ده روز بعد یعنی در تاریخ دوازدهم در ماه دوباره در جلسه هیئت عامل مطرح شد و با تایید اعضا قرار شد نسخه نهایی برای تصویب به شورای عالی سازمان فرستاده شود].

چهاردهم دی ۱۳۴۹ تخلیه و بارگیری تجهیزات بیمارستان حجاج

یکی از موضوعات اصلی مطرح شده در هشتاد و چهارمین جلسه هیئت عامل سازمان، تخلیه و بارگیری تجهیزات و وسائل پزشکی بیمارستان سیار حجاج بود. بنا بود این بیمارستان در مکه معظمه راه اندازی شود که نحوه تخلیه و بارگیری تجهیزات آن توسط جرثقیل های بندر خرمشهر در این جلسه بررسی شد. اعضا تصمیم گرفتند این موضوع در جلسه شورای عالی مطرح شده و نتیجه آن به اطلاع بندر خرمشهر برسد.





بیست و چهارم اسفند ۱۳۴۹ خرید و نصب چراغ‌های دریایی

گزارش امور اجرایی طرح‌های عمرانی سازمان مینی بر اینکه مهندسان مشاور کامپاکس چراغ‌های دریایی برقی را برای نصب در کانال‌های بندر بوشهر در نظر گرفته‌اند اما امور بندری و دریایی

نوع چراغ‌های گازی معمولی را انتخاب کرده است، در این جلسه مطرح شد. نتیجه مذاکرات بر این شد با توجه به اینکه این کار نیازمند چراغ با پایه‌های ثابت است و انجام آن مستلزم مطالعه و هزینه فراوانی است و سازمان بنادر در آن زمان توانایی لازم برای آن را نداشت، از مهندسان مشاور کامپاکس خواسته شد تا با موافقت نیروی دریایی نسبت به نصب چراغ‌های برقی بر روی پایه‌های فلزی در کانال‌های داخلی و خارجی بوشهر، خور سلطانی و خور پودر اقدام شود.

اصطلاحات و تعاریف مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

مصوب فرهنگستان زبان و ادب فارسی

توضیح	معادل	واژه	
بارگنجی با سامانه سرمایه‌ش برای نگهداری بار آسیب‌پذیر در برابر گرما	بارگنج یخچالی	refrigerated container, reefer container, reefer box, reefer	۵۸
گذاشتن بار در شناور	بارگیری	loading	۵۹
بارگیری برحسب تقدم پهلوگیری	بارگیری به نوبت	loading in turn	۶۰
بارنامه‌ای که فاقد هرگونه توضیح اضافه است	بارنامه بی توضیح	clean bill of lading	۶۱
بارنامه‌ای که در آن جابه‌جایی کالا از شناوری به شناور دیگر یا از شناوری به دیگر انواع وسایل حمل کالا از قبیل ریلی یا جاده‌ای قید شده است و بر خلاف بارنامه سراسری، مسئولیت بار در همه مراحل بر عهده یک کارگزار است	بارنامه ترکیبی	combined bill of lading, multimodal bill of lading, combined transport bill of lading, intermodal bill of lading, multimodal transport bill of lading, combicon bill, combined transport document, combidoc	۶۲
بارنامه‌ای که در آن توضیحاتی درباره عیوب کالا یا بسته‌بندی آن درج شده است	بارنامه توضیح‌دار	foul bill of lading, dirty bill of lading, claused bill of lading, unclean bill of lading, dirty bill	۶۳
بارنامه‌ای که کارگزار حمل برای هر یک از صاحبان کالا در یک بار گروهی صادر می‌کند	بارنامه داخلی	house bill of lading	۶۴
برگه محتوی مشخصاتی مانند مبدأ و مقصد و هزینه حمل و نقل کالا که براساس قوانین و مقررات مشخصی به تأیید حمل‌کننده و ارسال‌کننده از یک طرف و صاحبان کالا از طرف دیگر می‌رسد متن بارنامه	بارنامه دریایی	bill of lading	۶۵
بارنامه‌ای که در آن جابه‌جایی کالا از شناوری به شناور دیگر یا از شناوری به دیگر انواع وسایل حمل کالا از قبیل ریلی یا جاده‌ای قید شده است و مسئولیت بار در هر مرحله بر عهده یک کارگزار است	بارنامه سراسری	through bill of lading, through bill	۶۶
بارنامه مشترک برای چند بار مختلف حمل‌کننده یکجا برای کارگزار صادر می‌کند	بارنامه گروهی	groupage bill of lading, collective bill of lading, omnibus bill of lading	۶۷
پرداختن به تمامی امور کالا، شامل بارگیری و تخلیه و توزین و بارشماری و مانند آن	بارورزی	cargo handling	۶۸
باری که یک تن آن کمتر از یک مترمکعب حجم دارد	بار وزنی	deadweight cargo	۶۹
شخصی که به نیابت از خط کشتی‌رانی به جست‌وجوی بار برای حمل می‌پردازد	باریاب	freight canvasser	۷۰
نسبت ظرفیت حمل در نظر گرفته شده در طراحی کشتی به مقدار باری که جابه‌جا می‌شود	بازده ظرفیت حمل	deadweight efficiency	۷۱
فرد صلاحیت‌داری که مطابق با قانون مسئولیت بررسی سانحه یا حادثه دریایی را بر عهده دارد	بازرس سانحه دریایی	marine casualty investigator	۷۲
نوعی بازرسی در بندر که هدف از آن حصول اطمینان از انطباق داشتن وضعیت و شرایط شناور با مقررات ملی و بین‌المللی دریایی است	بازرسی کشور صاحب‌بندر	port state control	۷۳
نوعی بازرسی که هدف از آن حصول اطمینان از انطباق داشتن گواهی ثبت با پرچم است	بازرسی کشور صاحب‌پرچم	flag state control	۷۴
فردی که بازگردانی کند	بازگردان	salvor	۷۵
عملیات نجات کشتی در معرض خطر و تجهیزات و کالای آن در قبال دریافت پاداش	بازگردانی	salvage	۷۶
مجوزی که مقامات بندری برای خروج کشتی از بندر صادر می‌کنند	برگه خروج	port clearance	۷۷
برگ درخواست برای انجام امور گمرکی و انبار کردن کالا	برگه ورود به انبار	warehouse entry	۷۸
بسامد رادیویی معینی که در آن پیام‌های اضطرار ارسال می‌شود	بسامد اضطرار	distress frequency	۷۹
سازه‌ای پیشرفته در دریا برای پهلوگیری کشتی‌ها و همچنین حفاظت بندر از صدمات ناشی از امواج	بلنداسکله	jetty	۸۰
پایانه و منطقه‌ای دارای تسهیلات لازم برای پهلوگیری و تخلیه و بارگیری کشتی‌ها	بندر	port	۸۱
بندری که کشتی فقط برای تأمین سوخت در آن پهلو می‌گیرد و تخلیه یا بارگیری در آن صورت نمی‌پذیرد	بندر سوخت‌گیری	bunkering port, bunker port	۸۲

توضیح	معادل	واژه	
بندری دارای تسهیلات تفریحی فراوان برای گردشگران	بندر سیاحتی	cruise port	۸۳
ناحیه محفوظ و امن طبیعی یا مصنوعی برای توقف کشتی‌ها	بندرگاه	harbor	۸۴
مربوط به بندر	بندری	portal	۸۵
دفتری که معاملات املاک در آن انجام شود	بنگاه	agency	۸۶
بیمه‌ای مخصوص مالک کشتی که هزینه‌های اختلافات حقوقی مربوط به کرایه فرست و دیرانه و دادگاه و وکیل را شامل می‌شود	بیمه کرایه و دیرانه و دادگاه	freight demurrage and defense, FDD	۸۷
بیمه‌نامه‌ای که موارد تعهد بیمه‌گر را در جبران خسارت واردآمده به کل یا بخشی از فرست بیمه‌گذار تصریح می‌کند	بیمه‌نامه فرست	freight policy	۸۸
پاداش تخلیه یا بارگیری قبل از پایان زمان مجاز	پاداش تسریع	dispatch	۸۹
دسته‌ای از کشتی‌ها با ابعاد مناسب برای گذر از کانال (canal) پاناما	پاناماگذر	panamax	۹۰
دسته‌ای از کشتی‌ها که ابعادشان برای گذر از کانال (canal) پاناما مناسب نباشد	پاناما ناگذر	post panamax	۹۱
بخشی از بندر یا پایانه ویژه تخلیه و بارگیری و نگهداری بارگنج‌ها	پایانه بارگنج	container terminal, container port, container base	۹۲
پارچه یا بافته‌ای در شکل‌ها و رنگ‌های مختلف که برای نشان دادن ملیت یا علامت دادن از آن استفاده می‌شود	پرچم	flag	۹۳
ملیت کشتی که بر مبنای محل ثبت کشتی است	پرچم اضطرار	distress flag	۹۴
پرچمی که برافراشته شدن آن در کشتی وضعیت اضطراری را نشان می‌دهد	پرچم ثبت	flag of registration	۹۵
پرچم کشوری که شناور در آنجا ثبت شده است	پس	aft	۹۶
عقب یا نزدیک یا به سمت پاشنه شناور	پس بندر	dry port	۹۷
پایانه و منطقه‌ای در داخل خشکی که به یک یا چند بندر متصل می‌شود و نیازهای مناطق صنعتی و تجاری را از طریق جاده یا راه‌آهن سراسری تأمین می‌کند	پهلوگاه	berth	۹۸
مکانی در اسکله که کشتی بتواند در آن پهلو بگیرد	پهلوگاهی مجهز به شیب‌راهه که کشتی‌های رورو در آن پهلو می‌گیرند	ro-ro berth	۹۹
قرار گرفتن یا قرار دادن کشتی در پهلوگاه	پهلوگیری	berthing	۱۰۰
متن پهلودهی	تالار گذر	transit hall	۱۰۱
تالاری که مسافران گذری در آن منتظر سوار شدن به وسیله نقلیه دیگر شوند	تشبیت سفر	voyage fixture	۱۰۲
روند اجاره دادن کشتی برای یک سفر دریایی مشخص	تحویل دهنده	consignor	۱۰۳
شخص حقیقی یا حقوقی که کالا را برای ارسال به شرکت با بربری تحویل می‌دهد	تخلیه	unloading, discharge, discharging	۱۰۴
خالی کردن بار شناور	تدارک‌گر	ship chandler	۱۰۵
بازرگانی که کلیه مایحتاج کشتی را فراهم می‌کند	ترابار کردن	transship	۱۰۶
منتقل کردن کالا از یک وسیله حمل به وسیله دیگر	تراباری	transshipment	۱۰۷
انتقال کالا از یک وسیله نقلیه به وسیله دیگر	ترازه	ballast	۱۰۸
مواد سنگینی که برای حفظ تعادل در شناور یا هواگرد قرار می‌دهند	ترازه آبی	water ballast	۱۰۹
آن مقدار از آب دریا که برای حفظ تعادل کشتی در مخازن کف‌دوجداره (jouble bottom) سینه و پاشنه یا مخازن جانبی نگهداری می‌شود	ترازه آلوده	dirty ballast	۱۱۰
آبی که به داخل مخازن آلوده به مواد نفتی ریخته و حمل می‌شود	ترازه‌برداری	deballasting	۱۱۱
عمل تخلیه ترازه برای بارگیری	ترازه پالوده	clean ballast	۱۱۲
آبی که به داخل مخازن نفتی کاملاً شسته و تمیزشده ریخته و حمل می‌شود	ترازه دائمی	permanent ballast	۱۱۳
سنگ یا بتن یا شمش آهن یا سرب که در شناور حمل می‌شود تا آن را پایدارتر یا ترازمندتر کند و عیوب ناشی از اشتباهات طراحی آن را بپوشاند یا نوع کاربری آن را تغییر دهد	ترازه‌گیری	ballasting	۱۱۴
قرار دادن ترازه در شناور برای حفظ تعادل آن	ترازه منقول	shifting ballast, portable ballast	۱۱۵
تکه‌ای آهن یا کیسه‌های شن یا موارد مشابه قابل جابه‌جایی که به‌عنوان ترازه در شناورهای کوچک گنجانده می‌شود تا شناور ترازمند شود	ترخیص کالا	cargo clearance	۱۱۶
فرایند خارج کردن کالا از گمرک	ترک کشتی	abandon ship	۱۱۷
ترک کردن کشتی در مواقع اضطراری			

اداره کل بنادر و دریانوردی

استان گیلان



اهداف اداره کل:

کشتیرانی دارای سند انطباق، انجام مانورهای محلی مرتبط با امنیت، ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی و دریانوردی در سواحل و محدوده‌های بندری و دریایی استان گیلان، استانداردسازی مراکز هماهنگی و نجات دریایی بندر انزلی و بنادر تابعه، ارتقای هماهنگی بین مراکز کنترل و بازرسی درون استانی با بنادر تابعه، ارتقای ایمنی دریانوردی از طریق ارزیابی خطرات موجود در آبراه‌های استان، بررسی میدانی از وضعیت آماده بکاری و انطباق با استاندارد IALA علائم کمک ناوبری بندر انزلی، برنامه‌ریزی در توسعه فعالیت کنترل و بازرسی در بنادر صیادی، اجرای مؤثر مفاد اسناد بین‌المللی قابل‌اعمال بر اساس III CODE و افزایش ظرفیت امنیت و حفاظت از طریق به‌کارگیری نرم‌افزارهای مدرن کنترل و بازرسی در بندر.

۵. استفاده بهینه از منابع، آماده بکار نگهداشتن تجهیزات، ابنیه و تأسیسات از جمله ارتقاء سطح آماده بکاری تجهیزات مخابراتی، الکترونیکی، دریایی و بندری، حفظ با ارتقاء سطح آماده بکاری تجهیزات VTS و AIS بندر انزلی و ایجاد زمینه برای RCM، ارتقاء کاندیشن مانیوتورینگ CM و تعمیرات اساسی یدک‌کش‌ها و قایق‌های تجسس و نجات، هیدرو گراف، لایروب و...

۶. اشاعه فرهنگ دریایی در استان گیلان علی‌الخصوص شهرهای بندری.

۷. نظارت بر سواحل و بنادر استان و تدوین طرح جامع بندر بازرگانی انزلی و ارتقاء سطح نظارت بر روند ساخت‌وسازهای سواحل استان گیلان.

۸. جذب سرمایه‌های بخش خصوصی در ایجاد زیرساخت‌های لجستیک دریایی و بندری و تجاری نمودن بندر انزلی.

۹. ارتقاء سطح ایمنی، بهداشت و رفاه کارکنان و پرسنل شرکت‌های طرف قرارداد از طریق ایجاد بسترهای مناسب و زمینه‌سازی اجرای روش‌های بهبود کیفیت و اخذ گواهینامه‌های ایمنی تجهیزات بندری، فرهنگ‌سازی، آموزش و ارتقاء سطح دانش مدیریت بحران کارکنان.

۱۰. برنامه‌ریزی جهت ایجاد هماهنگی بیشتر با ادارات کل استان.

۱۱. ارتقاء سطح دانش تخصصی و علمی کارکنان از طریق برگزاری دوره‌های آموزشی و ارتقاء سطح دانش و توانمندسازی کارکنان با اجرایی نمودن بخشنامه اصلاحیه نظام آموزشی کارکنان و مدیران و اجرای نمودن مدل آموزشی OJT و صدور گواهینامه‌های شایستگی و مهارت برای کارکنان لجستیک و ایجاد زمینه ساخت قطعات یدکی موردنیاز تجهیزات توسط سازندگان داخلی.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در راستای توسعه بندر انزلی و بنادر تابعه از جمله آستارا، چمخاله و کیاشهر اهداف خود را بر اساس وظایف ۲۵ گانه سازمان بنادر و دریانوردی که توجه به امور حاکمیتی و برنامه‌های کلان دولت را سرلوحه امور خود قرار داده برنامه‌ریزی نموده است و در جهت توسعه امور گام‌های محکمی برای تحقق اهداف زیر بخش حمل‌ونقل دریایی برمی‌دارد که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

۱. افزایش ظرفیت اسمی و توسعه زیرساخت‌های بندر انزلی و بنادر تابعه با توجه به پس‌کرانه‌های موجود در راستای افزایش ظرفیت از ۸ میلیون تن به ۱۱ میلیون تن از طریق احداث ۸ پست اسکله و اجرای طرح توسعه موج‌شکن‌های شرقی و غربی، انجام عملیات زیرسازی و روسازی محوطه‌های بندری به مساحت ۱۵ هکتار، ایجاد انبار ترانزیت سرپوشیده و انبار CFS و ترانزیت به میزان، اجرای عملیات تأسیساتی، مکانیکی و برقی و دفع آب‌های سطحی.

۲. افزایش ضریب ایمنی تردد شناورها در محدوده‌های بندری و دریایی و سواحل استان گیلان با ارتقاء ایمنی گواهینامه‌های دریانوردی در بندر و تطبیق گواهینامه‌های دریانوردی با اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل به کنوانسیون STCW و بهبود سیستم مدیریت یکپارچه بندر.

۳. استفاده از فناوری و به‌کارگیری فن‌آوری اطلاعات و ایجاد بسترهای لازم مخابراتی پیشرفته و تجارت الکترونیکی از طریق ارتقاء توسعه و تکمیل زیرساخت‌های ICT با استفاده از نصب و راه‌اندازی تجهیزات ذخیره‌سازی، مجازی‌سازی و تجهیزات پشتیبان‌گیری با لایسنس‌های مربوطه، گسترش امنیت اطلاعات در فضای تبادل الکترونیکی و سیستم مدیریت امنیت اطلاعات در بندر انزلی، ارتقاء و توسعه خدمات الکترونیکی قابل‌ارائه به مشتریان الکترونیکی بین‌دستگاهی با متمرکز نمودن اسناد به‌صورت الکترونیکی، اصلاح فرایندها و رویه‌های حوزه ICT از طریق بسترسازی و ارتقاء شبکه ICT در اداره کل و حفظ یا ارتقاء سطح آماده بکاری تجهیزات مخابراتی بنادر و حفظ یا ارتقاء سطح آماده بکاری تجهیزات VTS و AIS.

۴. ارتقای امنیت، ایمنی و حفظ محیط‌زیست دریایی و دریانوردی در سواحل و محدوده‌های بندری و دریایی با ارتقاء سطح پیشگیری و مقابله با آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از شناورها و تأسیسات بندری در آب‌های تحت حاکمیت، ارتقاء امنیت ناوگان تحت پرچم و در اختیار کشور به از طریق ممیزی ISPS code از شناورها، ممیزی ISM code از شرکت‌های

مقدمه:

با توجه به اینکه مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، بر مبنای تعیین هدف اداره می‌شود و بر این باور است که باید عملکرد مدیر را با دو معیار اثربخشی و کارایی مورد ارزیابی قرارداد و اعتقاد دارد اثربخشی یعنی توانایی در انجام کارهای درست و کارایی یعنی توانایی انجام کارها به‌صورت شایسته است و برای رسیدن به هدف باید برنامه‌ریزی نمود و هیچ سازمانی بدون برنامه‌ریزی قادر به استفاده از منابع موجود نیست و برنامه‌ریزی را به‌عنوان تعیین هدف‌های درست و انتخاب مسیر می‌داند. در این راستا اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان ابتدا خطوط کلی و سیاست‌های لازم خود را با توجه سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی و همسو با برنامه‌های کلان دولت از جمله برنامه‌های پنج‌ساله، به‌عنوان وظایف و مسئولیت‌های خود انتخاب و در قالب اهداف سالیانه به اجرا می‌گذارد.

برنامه‌های توسعه اداره کل:

برای تحقق اهداف کریدر شمال جنوب در داخل کشور در محوریت مسیر بنادر جنوب (بندرعباس، چابهار، لنگه، بوشهر و خرمشهر) تا بنادر شمالی (بندر انزلی، بندر امیرآباد و بنادر در حال تأسیس از جمله بنادر آستارا) علاوه بر اینکه برخی از بنادر از ظرفیت‌های لازم برخوردارند لزوماً نیازمند مطالعه بیشتر جهت توسعه تجهیزات بنادر به‌ویژه بنادر شمالی از جمله بندر انزلی می‌باشند و در غیر این صورت عدم تجهیز و توسعه بنادر، باعث عدم پاسخگویی به ظرفیت‌های بالقوه ترانزیت منطقه، عدم توسعه راه‌های حمل‌ونقلی اعم از ریلی و جاده‌ای و با عدم توجه به ایجاد مراکز لجستیک از جمله بنادر خشک، کوتاه بودن

ساخت ۳ پست اسکله عمومی برای پذیرش کشتی‌های بیش از ۴ هزار تن و ۲ پست اسکله نفتی برای پذیرش کشتی‌های ۱۳ هزار تنی، تکمیل موج‌شکن و حوضچه‌های بندر، اهتمام جهت ایجاد مراکز لجستیک از جمله بندر خشک برای پشتیبانی از بندر انزلی در خارج از محدوده بندری و در فاصله دور از آن، تلاش جهت راه‌اندازی و توسعه بندر تابعه از جمله بندر آستارا، چمخاله و کیاشهر، ساخت جایگاه تعمیر و ساخت شناورها، ایجاد ایستگاه تخلیه و بارگیری کانتینری و پایانه‌های اختصاصی برای واردات و صادرات خصوصاً سوخت، غلات، صادرات خشکبار، مصالح ساختمانی، صیفی‌جات و... اقدام نموده است.

مسیر به دلیل معطلی کشتی‌ها، تراکم کالا در محوطه‌های بندری، معطلی درراه‌های ارتباطی مزیت خود را از دست خواهد داد. لذا مدیریت این اداره کل با مطالعه ظرفیت بنادر حاشیه دریای خزر، طرح‌های توسعه و چشم اندازهای آتی آن با دارا بودن ۱۰ پست اسکله، ۱۱۵ هکتار مساحت اراضی پشتیبانی و ظرفیت اسمی ۷ میلیون تن تخلیه و بارگیری سالانه جهت انجام عملیات بر روی کالای عمومی، مواد نفتی و کانتینری نسبت به افزایش ظرفیت توان عملیاتی خود در پذیرش کشتی‌های با ظرفیت ۱۳ هزار تن و افزایش سهم حضور خود در بازار تجاری منطقه خصوصاً در رقابت با بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر، طرح‌های توسعه آتی خود را برای

عملکرد عملیاتی اداره کل:

این اداره کل با استفاده از توان بالقوه و نیروهای پر تلاش خود ضمن تحقق اهداف خود و به‌منظور گام نهادن در راستای اقتصاد مقاومتی درصدد تشخیص حوزه‌های فشار و متعاقباً تلاش برای کنترل و بی‌اثر کردن آن تأثیرها هست و سعی بر تبدیل چنین فشارهایی به فرصت است در شرایط ویژه که عوامل خارجی اقتصاد در آن دخیل بوده و اقتصاد داخلی را تحت تأثیر قرار می‌دهد در این شرایط شناخت میزان تأثیرگذاری و کاهش اثرات منفی عوامل خارجی و یا بی‌تأثیر و خنثی نمودن آن از طریق شناسایی راهکارهای مقاومتی و غلبه بر آن از اهداف مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی است در این راستا با انجام نظرات کارشناسی و ارائه پیشنهادها

اصلاحی به تجار و تولیدات کنندگان داخلی در استان گیلان و استان‌های هم‌جوار در خصوص استفاده از تسهیلات بندری و سرمایه‌گذاری مؤثر در لجستیک بنادر ضمن کاهش هزینه‌های تمام‌شده کالا و استفاده بهینه از منابع، زمینه افزایش بهره‌وری و کارایی را در اداره کل را فراهم نماید. نگاهی به چند نمونه از آمار و عملکرد اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان طی سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ و مقایسه آن با یکدیگر حرکت روبه رشد فعالیت‌های عملیاتی مربوط به تخلیه بارگیری کالا ۲۲.۲۲ درصد را نشان می‌دهد.

این اداره کل بر اساس نیروهای در اختیار و متناسب با سیاست‌های واگذاری امور به بخش خصوصی اقدام به طراحی فضای جدید اداری نموده است با عنایت



بندر آستارا

به توسعه آتی محوطه‌های بندری به بیش از ۱۴۰ هزار مترمربع و افزایش تعداد اسکله‌ها از تعداد ۱۰ پست به ۱۸ پست اسکله اقدام به طراحی، ساخت، تعمیر و بهینه‌سازی فضای‌های اداری با استفاده از مشاورین و رعایت استانداردهای اداری و ارگونومی نیروی انسانی برای رفاه کارکنان خود نموده است.

آمار مقایسه‌ای عملکرد عملیاتی اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان لغایت ۹۳/۱۱/۱۳

ردیف	عنوان	سال ۹۲	سال ۹۳	درصد رشد
۱	تعداد کشتی‌های وارده	۶۷۳	۷۳۶	۹,۳۶
۲	واردات غیرنفتی	۱۳۲۱۹۲۸	۱۸۵۵۹۱۶	۴۰,۳۹
۳	کل تخلیه و بارگیری	۱۹۲۰۵۰۲	۲۳۴۱۳۲۶	۲۱,۹۱
۴	تعداد کامیون‌ها و تانکرهای بارگیری شده	۶۸۸۵۹	۸۴۱۶۲	۲۲,۲۲



آدرس: بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی

کدپستی: ۷۷۱۷۱-۴۳۱۵۶ مرکز تلفن: ۰۵-۴۴۴۲۴۷۰۱ (۱۳)

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



ایران بنا آریان
IRAN BANA ARIAN

شرکت ایران بنا آریان با بیش از ۲۵ سال سابقه، در زمینه معرفی فن آوری های نوین و با هدف معرفی مصالح، تجهیزات و متدهای روز در مهندسی عمران همواره تلاش نموده تا به عنوان یک مشاور، تأمین کننده و مجری فعالیت خود را گسترده نماید.

تمره فعالیت شرکت ایران بنا آریان در طول دوران فعالیت، ایجاد واحدهای کاری بشرح زیر می باشد:

۱ خدمات مشاوره، تأمین و اجرای محصولات ژئوسنتتیک:

- طراحی و اجرای زهکش های پیش ساخته نواری جهت تسریع در تحکیم بستر (بیش بار گذاری)
- تثبیت و افزایش ظرفیت باربری خاک با استفاده از ژئوگرید و ژئو کامپوزیت ها
- حفاظت در برابر فرسایش و آب شستگی سواحل، رودخانه ها و تالک ها
- آبرزایی و ساخت موج شکن های مصنوعی با استفاده از Soiltain
- آبنندی و عایق نمودن سازه های حساس و زیرزمینی

۲ خدمات مشاوره و تأمین ماشین آلات شمع کوب و شمع ریزی:

- تأمین انواع چکش های شمع کوب (هیدرولیکی، ویبوه و دیزل)
- تأمین انواع دستگاهها و ابزار حفاری هیدرولیکی شمع
- انجام عملیات شمع کوبی و سید کوبی با استفاده از تجهیزات

۳ خدمات مشاوره در زمینه تأمین تجهیزات دریایی:

- تأمین انواع لایروبی های متین و تاراج دریایی و تجهیزات خاص لایروبی از کانال و رودخانه
- تأمین انواع جرانش های کابلهای اسکله ای، سد ری فرسایشی و تجهیزات حمل جایی مواد

۴ خدمات مشاوره طراحی، ساخت و کنترل کیفیت بر های عمیق:

- تأمین شمع های پیش ریخته بتنی، شمع عمود (شمع رینا)
- انجام عملیات شمع PDA (تست سلامت و ظرفیت باربری)
- تأمین انواع شمع های افقی و عمودی



630 A - Iran



6180 HCC

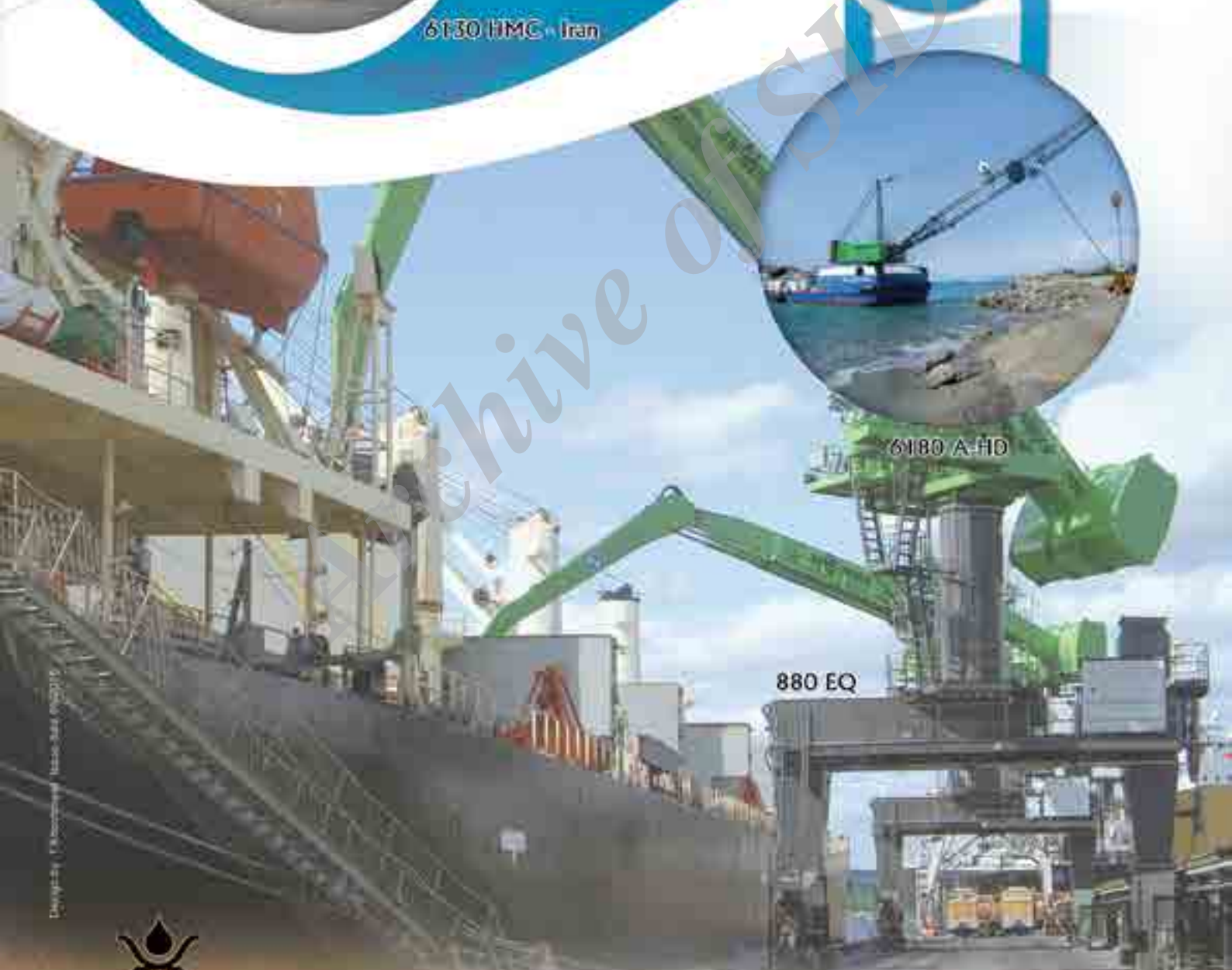


6130 HMC - Iran



6180 A-HD

880 EQ



Downloaded from SID.ir on 2015-09-24 10:00:00



تهران - کیلومتر ۱۷ جاده مخصوص تهران - کرج ، پلوار اروپایی ، پلاک ۱۳
کدپستی: ۱۳۵۷۱۳۳۱۱ تلفن: ۰۲۱ ۳۳۸۸۳۰۰۰ فاکس: ۰۲۱ ۳۳۸۸۳۰۰۶
E-mail: info@ibagroup.ws www.ibagroup.ws

SENEBOGEN

www.SID.ir



طراحی و ساخت تجهیزات بندری انتقال مواد و سیستمهای جابجایی کالا

① بازوهای بارگیری دریایی (MARINE LOADING ARM)

② بازوی بارگیری دریایی موبایل (MOBILE MARINE LOADING ARM)

③ بازوهای بارگیری و تخلیه ناوگرهای جاده ای و ریلی (TOP & BOTTOM LOADING / UNLOADING)

④ سیستم مهار کین و آزاد سازی سریع طناب کشتی (QUICK RELEASE MOORING HOOKS)

⑤ 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

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۶۵۹ فاکس: ۰۲۱-۲۲۲۲۹۶۶۰

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری

سپینا

(بنیاد بارانداز)



این شرکت علاوه بر خرید تجهیزات مدرن (ریج استاکر، امپی استاکر، کشتیبار، کونین 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 از ورود 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.

