



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

# بازرسی

سال سی‌ام | شماره ۲۲۲ | مرداد و شهریور ۱۳۹۴  
۸۴ صفحه | قیمت ۶۰۰۰۰ ریال

**دیپلمات کارگشته، جای مدیر اقتصادی را گرفت.**  
**برای اجرای قانون، با هیچ‌کس تعارف نداریم.**  
**حسابداری که مدیر بندر شد.**

نشست تخصصی:

**ساخت کشتی در ایران**  
**صرفه اقتصادی ندارد**





www.asia-ei.com

info@asia-ei.com

reza.nagili@gmail.com



### مدیریت مهندسی (طراحی، خرید، ساخت و نصب)

#### ترمیالهای نفتی و گازی

### طراحی، ساخت و نصب کلیه تجهیزات

#### اسکله های نفتی و گازی

بازوهای بارگیری دریائی ✓

بازوی بارگیری دریائی موبایل ✓

سیستم مهار کن و آزاد سازی سریع طناب کشتی ✓

بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای جاده ای و ریلی ✓

مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص ✓

اسکله های نفتی و گازی

دفتر مرکزی: تبریز - ایرسان - خیابان فارابی

پلاک ۷۶ - طبقه اول

تلفکس: (۰۴۱)۳۶۵۸۱۷۴۴

موبایل: ۰۹۱۴۷۸۳۴۸۵۲

آدرس دفتر تهران: بلوار مرزداران - تیش خیابان

گله - ساختمان پاسارگاد - واحد ۱۱

تلفن: (۰۲۱)۴۴۲۴۴۱۵۵ / (۰۲۱)۴۴۲۴۴۱۷۵

کارخانه: کیلومتر ۳۰ جاده تبریز - آذرشهر - شهرک

صنعتی شهید سلیمی - انتهای خیابان ۳۰ متری

چهارم شمالی - ۲۰ متری غربی سوم - پلاک ۳۵

تلفکس: (۰۴۱)۳۴۳۲۹۶۶۰

دفتر ترکیه:

New Residence Sitesi, Piri Reis Mh, Nazim Hikmet Blv.  
No:52,Kat:10,Daire:365.Esenyurd/Istanbul/Turkiye.  
Posta Kodu:34515

Tel: +90 212 853 4517 Gsm: +90 538 359 1675

Gsm: +90 537 912 1160

# شرکت مبشر نور دریا



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

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



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

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶۳۳۵۱۴۱۵۸

فاکس: ۰۷۶۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷

M  
O  
B  
A  
S  
H  
E  
R

N  
O  
R  
D  
A  
R  
Y  
A



شرکت رهیاب زاینده 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+

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

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



SMS



و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری  
رهاب CONSOL™

✓ پوشش کامل عملیات ترمینال های کانتینری

✓ ابزار های قدرتمند ثبت عملیات

✓ ثبت عملیات مبتنی بر درخواست

✓ امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات

✓ پوشش کامل خدمات اسنادی و مالی

✓ مونیتورینگ گرافیکی و سه بعدی

✓ جست و جوی قوی و کارا

✓ مطمئن، کاربردی و سریع

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

وب سایت: [www.rahyab.ir](http://www.rahyab.ir)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۲

پست الکترونیک: [info@rahyab.ir](mailto:info@rahyab.ir)

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



شرکت دریایی

# هدایت کشتی خلیج فارس

**Persian Gulf PILOT  
Marine Services Co.**

ایده‌های جدید را به دریای ما آوریم  
Delivering New Ideas to the Sea

Archive SID

### خدمات کلی:

- راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناور سازی کشتی بگان بسته
- عملیات STS، داکینگ و آنداکینگ، جانمایی ساژهای غول پیکر دریایی
- راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره، خدمات یدک‌کشی

آدرس: تهران، بلوار لیسون ماندلا (آفریقا)، پلاک ۱۱۰، طبقه چهارم، خیابان کیش، پلاک ۱۰، طبقه چهارم - تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۴۴ - فکس: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۹۲۷ - [www.pgpiilot.ir](http://www.pgpiilot.ir)



# شرکت تعمیرات کشتی پرسیا هرمز

ارائه کننده خدمات استاندارد با تعرفه‌های رقابتی در منطقه خلیج فارس  
پیشرو در انجام تعمیرات ادواری، زیرآبی، اساسی، سفری، جواز سازی و تأمین قطعات و تجهیزات مورد نیاز شناورها  
این شرکت دارای امکانات و تجهیزات لازم جهت پهلو دهی و بالابری انواع شناورهای کوچک و بزرگ اقیانوس پیما از قبیل:  
- تاک شناور دلفن: ۲۴۰ × ۴۲ متر، با قابلیت بالابری ۲۸۰۰۰ تن مناسب برای شناورهایی با ظرفیت باربری ۸۰۰۰۰ تن  
- سیستم بالابر سینکرولیف: ۱۷۰ × ۴۳ متر، با قابلیت بالابری ۱۱۰۰۰ تن، مناسب برای شناورهایی با ظرفیت باربری ۲۰۰۰۰ تن  
تیم مجرب تعمیرات سفری پرسیا هرمز آماده ارائه خدمات تعمیراتی و بازرسی در کلیه بنادر و سواحل شمالی خلیج فارس



آدرس: ابران، ۳۷ کیلومتری غرب بندر عباس، مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران، شرکت تعمیرات کشتی پرسیا هرمز  
تلفن: ۰۷۶۳۲۵۷۱۱۸۷ - ۰۷۶۳۲۵۷۱۱۹۴  
فکس: ۰۷۶۳۲۵۷۱۲۰۴، صندوق پستی: ۳۸۵۹-۷۹۱۴۵  
پست الکترونیک: info@persiahormoz.com



# شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

**Beta Port and Marine Services Development Company**

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه تبریز پلاک ۱۸  
کد پستی: ۱۴۱۶۱۲۵۴ | تلفن: ۸۸۹۸۸۶۵۸ | فکس: ۸۸۹۶۵۲ | ۸۸۹۸۸۶۵۲  
دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات  
تلفن: ۳۵۲۱۷۲ - ۷۶۳ | فکس: ۳۵۲۱۷۳ - ۷۶۳  
وبسایت: [www.betaco.org](http://www.betaco.org) | پست الکترونیک: [info@betaco.org](mailto:info@betaco.org)

Archive of SID





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 مشاوره تأمین کننده و مجری فعالیت خود را گسترده نماید.

نمره 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 بازگشتاری)
- تثبیت و افزایش ظرفیت باربری خاک با استفاده از ژئوگرید و ژئوکامپوزیت ها
- حفاظت در برابر فرسایش و آب شستگی سواحل، رودخانه ها و تانک ها
- آبرزایی و ساخت موج شکن های مصنوعی با استفاده از Soiltain
- آبیندی 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، وایبره و دیزل)
- تأمین انواع دستگاهها و ابزار حفاری هیدرولیکی شمع
- انجام عملیات شمع کوبی و سیرکوبی با پیشرفته ترین تجهیزات

#### ۳ خدمات مشاوره در زمینه تأمین تجهیزات دریایی:

- تأمین انواع لایروم، های بیل، و بلارج دریایی و تجهیزات خاص لایروبی از کانال و رودخانه
- تأمین انواع جرثقیل های کارگاهی، اسکله ای، سبوری فراساحلی و تجهیزات جانبایی مواد

#### ۴ خدمات مشاوره طراحی، ساخت و کنترل کیفیت پرهای عمیق:

- تأمین شمع های بتنی ریزش کننده با سربعور (شمع بنا)
- انجام تست بیستتکی شمع PDA (تست سلامت و ظرفیت باربری)
- تأمین انواع شمع های فولادی و سیر

630 A - Iran



6180 HCC



6130 HMC - Iran



6180 A-HD



680 HMC - France

880 EQ



Design by: T. Khabizadeh, Email: 3046 0520140



تهران - کیلومتر ۱۷ جاده مخصوص تهران - کرج • بلوار داروییها، پلاک ۱۴  
کدپستی: ۱۳۱۷۱۳۳۱۱ • تلفن: ۰۲۱ ۶۱۱۸۸۳۰۰ • فاکس: ۰۲۱ ۶۱۱۸۸۳۲۰۰  
E-mail: info@ibagroup.ws      www.ibagroup.ws

**SENEBOGEN**

www.SID.ir

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

دبیر سرویس خبری: عاطفه نامداری

تحریریه: حسن سوری | مهدی ده دار | فریما صالح | مرضیه نوری نیارکی

مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرایی

مدیر هنری: خشایار جعفری

امور هنری و صفحه آرایی: پویا ملک سیر

مترجم: احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی

عکس: یاسر علی بخشی

ویراستار: رامین جهان پور | زهرا آخوندزاده

مدیر بازرگانی و مشترکین: نسرین غلامی

امور بازرگانی و مشترکین: فرهاد شهریاری | ملیکا غفوریان

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](http://bandarvadarya.pmo.ir)

پست الکترونیک: [bandarvadarya@pmo.ir](mailto:bandarvadarya@pmo.ir)

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان لزوما 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](http://bandarvadarya.pmo.ir) مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت

انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



۱۲

امیرآباد میزبان ۸۸ درصد صادرات بنادر شمالی



۱۴

دیپلمات کار کشته، جای مدیراقتصادی را گرفت



۲۲

برای اجرای قانون با هیچ کس تعارف نداریم



۲۶

ساخت کشتی در ایران، صرفه اقتصادی ندارد



۷۲

حسابداری که مدیر بندر شد

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

## جذب سرمایه‌های سرگردان برای توسعه صنایع دریایی



هادی حق‌شناس

ما در آستانه تدوین برنامه ششم توسعه کشور هستیم. طبیعی است که برنامه ششم برگرفته از سیاست‌های کلی ابلاغی مقام معظم رهبری است. از سوی دیگر در شرایطی قرار گرفته‌ایم که به زودی تحریم‌ها به‌طور کامل رفع خواهد شد و ما در شرایط پساتحریم قرار خواهیم گرفت. هر چند که درک واقعی و تجربه شرایط پس از تحریم در کشور، چند ماهی طول خواهد کشید و شاید به‌توان گفت به احتمال بالا سال آینده را با شرایط پساتحریم از نظر اقتصادی آغاز خواهیم کرد.

به هر روی بخش‌های مختلف اقتصادی در شرایط تحریم آسیب جدی دیدند؛ به ویژه صنعت کشتی‌سازی و صنایع مرتبط با بخش دریاعم از فراساحل، کشتی‌سازی‌ها و بنادر از این شرایط متأثر شدند. از سوی دیگر هم، اقتصاد ایران همواره متکی به نفت بوده و از مزیت مرزهای دریایی خود استفاده نکرده است. ما هم در جنوب کشور و هم در شمال کشور سواحل طولانی داریم، اما در این سواحل، نه جمعیتی با برنامه استقرار پیدا کرده است و نه صنایع مرتبط گسترش یافته است. البته مفهوم این موضوع، این نیست که ظرفیتی برای استقرار جمعیت و صنایع وجود ندارد. این ظرفیت‌ها قطعاً وجود دارد اما به دلیل اتکای همیشگی به نفت، گامی به سوی سواحل برنداشته‌ایم.

مرزهای آبی ایران از یک‌سو از بُعد حمل‌ونقل دریایی و چه از منظر ترانزیت کالا، و از سوی دیگر از منظر ایجاد و ساخت کشتی، تعمیر و نگهداری شناورها و خدمات فراساحل استعداد خوبی برای برپایی صنایع دریایی دارند. هم‌چنان که در ساحل جنوبی خلیج فارس کشورهای عربی صنایع مرتبط دریایی را ایجاد کرده‌اند و در سال‌های گذشته به کشتی‌های ایرانی هم خدمات داده‌اند. طبیعی است که در شرایط پساتحریم زمان آن رسیده است تا از فرصت‌های از دست‌رفته، تجربه کسب کنیم و در سواحل ایران صنایع مرتبط با بخش دریایی ایجاد شود.

جهان پس از سال ۲۰۰۸ شاهد رکود اقتصادی و بحران اقتصادی بود. با توجه به اینکه هم کشورهای توسعه‌یافته و هم کشورهای آسیای جنوب شرقی تقریباً با ظرفیت کامل از منابع خودشان استفاده کردند، امروز سرمایه‌های سرگردان فراوانی در دنیا وجود دارد که به دنبال محل مناسب برای سرمایه‌گذاری یا سرمایه‌گذاری مستقیم هستند و ایران هدف خوبی برای این سرمایه‌گذاران است. ما به عنوان متولیان بخش دریاهای مخصوص سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور باید این بستر را در شمال و جنوب کشور فراهم کند، یا اینکه حداقل این ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری را تبیین کنیم تا کشور بتواند سرمایه‌گذاری خارجی را در سواحل جذب نماید.

امروز بخش عمده‌ای از بار صادراتی و وارداتی ما توسط ناوگان‌های خارجی حمل می‌شود. این موضوع یک مزیت نسبی است که می‌تواند منجر به توسعه ناوگان ملی شود. کشورهای دیگری که دارای ناوگان دریایی هستند، خود را به صادرات و واردات کالاهای داخلی‌شان محدود نکرده‌اند بلکه از این ظرفیت برای حمل کالاهای بین‌المللی بهره‌می‌گیرند همان‌طور که شرکت ملی نفتکش در این زمینه گام برداشته است، کشتی‌های متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و بخش خصوصی هم می‌توانند هم‌زمان، حمل کالای داخلی و بین‌المللی را انجام دهند.

در زمینه صنایع دریایی، کشتی‌سازی ایزو و یک‌طرفه مطلوبی برای ساخت و تعمیر شناورهاست. برخی از کشتی‌سازی‌های دیگر در شمال و جنوب کشور هم همین‌طور هستند، اما در کنار این‌ها خدمات به کشتی هم بازار خوبی ایجاد کرده است. معروف‌ترین این خدمات پس از تعمیر و نگهداری، سوخت‌رسانی به کشتی‌هاست. کشتی‌هایی که از تنگه هرمز وارد بنادر خلیج فارس می‌شوند، سالانه حدود ۱۲ میلیون تن سوخت استفاده می‌کنند. کم‌تر از ۲۰ درصد این بانکرینگ توسط ایران انجام می‌شود، در حالی که با توجه به فرآورده‌های نفتی ایران، حداقل می‌توانیم ۵۰ درصد این سوخت را تامین کنیم. اما سوخت‌رسانی به عنوان یک اولویت سرمایه‌گذاری شناخته نشده است.

و نتیجه آن که: سرمایه‌گذاری در بخش دریایی نا کافی بوده اما هم‌چنان ظرفیت سرمایه‌گذاری در این بخش وجود دارد. بنادر، کشتی‌سازی‌ها، فراساحل، تعمیر و نگهداری، خدمات کشتی‌ها، بانکرینگ و هزاران حوزه مرتبط با دریا و صنایع دریایی فرصت‌های فراوانی برای سرمایه‌گذاری هستند.

در مقابل این فرصت‌ها، در دنیا پول‌های سرگردان بسیاری وجود دارد که به دنبال سرمایه‌گذاری مطمئن با سود مطمئن و حداقل ریسک هستند. در شرایط پساتحریم، ایران می‌تواند نقطه هدف این کشورها باشد. نکته آخر اینکه: سواحل شمال و جنوب ایران تقریباً برای صنایع دریایی بکر است و باید از این فرصت تاریخی پساتحریم استفاده کنیم تا شاهد جذب سرمایه در این زمینه باشیم و از اقتصاد متکی به نفت به سوی اقتصاد متکی به ظرفیت مرزهای آبی کشور گام برداریم.



جهانگیری از منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد بازدید کرد

## امیرآباد میزبان ۸۸ درصد صادرات بنادر شمالی

وارداتی این بندر هستند. خدمتگذار در این مراسم از افزایش تعداد اسکله‌های این بندر تا پایان سال ۱۴۰۹ به ۳۴ پست و رسیدن ظرفیت عملیاتی بندر در فاز نهمی به ۱۸ میلیون تن در سال خبر داد و افزود: «سرمایه‌گذاری انجام شده در این بندر توسط بخش خصوصی از ابتدای تاسیس تا کنون به میزان ۴۵۰۰ میلیارد ریال در زمینه ساخت سیلو، احداث نیروگاه، تولید کاغذ، تولید انواع میل گرد، ساختمان خدماتی و رفاهی، کارخانه تولید گچ صادراتی، مخازن روغن خوراکی، مخازن نفتی، سردخانه و سورتینگ و بسته‌بندی محصولات کشاورزی، احداث سایت ضد عفونی و ساخت انبار است.»

منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد در شرق استان مازندران و فاصله ۵۱ کیلومتری مرکز استان با مختصات جغرافیایی ۵۳/۲۲ شرقی و ۳۶/۴۱ شمالی قرار دارد، عملیات ساختمانی این بندر از سال ۱۳۷۵ آغاز گردید و در سال ۱۳۷۶ با توجه به موقعیت ممتاز و استعدادهای بالقوه از سوی شورای عالی مناطق آزاد به عنوان منطقه ویژه معرفی شد، ظرفیت‌های عملیاتی این بندر در فاز اول ۶/۵ میلیون تن بوده و برای فاز نهمی با ظرفیت ۱۸ میلیون تن طراحی شده است.

موقعیت مناسب بندر امیرآباد، تعداد اسکله‌های پیش‌بینی شده، اتصال به شبکه سراسری راه‌آهن، احداث پالایشگاه نفت و وسعت محوطه‌های پشتیبانی از مزیت‌های مهم این منطقه است که باعث شده بندر امیرآباد به عنوان منطقه ویژه به یکی از مهم‌ترین بنادر شمال کشور و بندری استراتژیک جهت انجام مبادلات کالا میان ایران و کشورهای حاشیه دریای خزر تبدیل شود.

اسحاق جهانگیری در سفری یک روزه به استان مازندران از عملیات بندری منطقه امیرآباد دیدار کرد.

به گزارش ماهنامه بندرودریا به نقل از وزارت راه و شهرسازی، در این دیدار چیت چیان وزیر نیرو، سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بندرودریا، فلاح استاندار مازندران، مقیمی نماینده مردم بهشهر در مجلس شورای اسلامی، دامادی نماینده مردم ساری در مجلس شورای اسلامی و جمعی از مسئولان، معاون اول رییس جمهوری را همراهی کردند.

در این دیدار مدیر بندرودریا و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با خیرمقدم‌گویی به مسئولان به امکانات و پتانسیل‌های موجود در بندر پرداخت و گفت: «بندر امیرآباد سومین بندر کشور از نظر وسعت است که قابلیت پهلو دهی کشتی‌هایی با تناژ شش هزار و ۵۰۰ تن دارد. ظرفیت اسمی تخلیه بارگیری بندر امیرآباد در حال حاضر به میزان ۴٫۵ میلیون تن در سال است.»

خدمتگذار با بیان این که این بندر در حال حاضر ۱۰ پست اسکله عملیاتی و قابل بهره‌برداری به طول ۱۸۱۸ متر را دارا است گفت: «در آینده نزدیک چهار پست به طول ۸۲۵ متر نیز به زیرساخت‌های عملیاتی بندر امیرآباد افزوده خواهد شد.»

مدیر بندرودریا و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با یادآوری سهم ۹۸ درصدی این بندر از صادرات بنادر مازندران، گفت: «۸۸ درصد از صادرات بنادر شمال کشور از این بندر صورت می‌گیرد.»

به گفته او سیمان، کلینکر، کالای ساختمانی و مواد معدنی، غلات، فلزات، کالای معدنی، کانتینری و مواد نفتی مهم‌ترین کالاهای



وزیر راه و شهرسازی در آیین افتتاح پروژه‌های بندر انزلی مطرح کرد:

## ضرورت توسعه شبکه‌های بازرگانی و استفاده بهینه از زیرساخت‌ها

است را تأمین کنیم و ترانزیت فعال شود.»  
آخوندی وضعیت جمهوری اسلامی ایران در دریا را خوب توصیف کرد و افزود: «از وضعیت کنونی راضی نیستیم و برنامه‌های توسعه‌ای را پیگیری می‌کنیم.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ساخت پروژه راه آهن قزوین-رشت، بیان کرد: «قرارداد دوخطه کردن تهران-قزوین منعقد شده است.»

او از اجرای پروژه راه آهن رشت-آستارا خبر داد و تصریح کرد: «وجود تاسیسات در آن طرف مرزها در دریای خزر در افزایش حجم صادراتی کشور تأثیرگذار است.»

دکتر آخوندی در بخش دیگری از سخنانش، استفاده از ظرفیت‌ها و انواع زیربنای نرم‌افزاری، سیستم‌های بانکی، حقوقی و گمرکی را برای تسهیل تجارت و ایجاد ثروت و کمک به توسعه اقتصادی حایز اهمیت دانست.

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که در فضای جدید پس از توافق هسته‌ای و بانگه فرامنطقه‌ای باید به فکر حمل و نقل به اقیانوس هند، روسیه و حتی فراتر و بین قاره‌ای باشیم، اظهار کرد: «مبادلات دریایی شبه قاره هند را می‌توانیم با کشورهای آسیای میانه از طریق دریای خزر ایجاد کنیم.»  
او در ادامه موقعیت بندر انزلی را بسیار ویژه و گره خورده با شهر خواند و به سازمان بنادر به عنوان یک مسئولیت اجتماعی ماموریت داد تا در خصوص زیباسازی و توسعه شهری و دسترسی آسان مردم به بندرگاه، ایجاد اسکله تفریحی گردشگری گام بردارد.

آخوندی با اشاره به سرمایه‌گذاری ۱۲۲ میلیارد تومانی برای احداث موج شکن و حوضچه‌های بندر انزلی، تصریح کرد: «پنج پست اسکله با آبخور بیش از ۷ متر در بندر انزلی در حال احداث می‌باشد که امکان پهلوگیری کشتی‌های ۹ تا ۹ هزار تنی را فراهم می‌کند.»

وزیر راه و شهرسازی در پنجمین روز از هفته دولت با سفر به شهر بندری انزلی، سه پروژه بزرگ بندری و دریایی با اعتبار ۱۲۲ میلیارد تومان را افتتاح کرد.

دکتر آخوندی در آیین افتتاح موج شکن جدید و ۳ هزار و ۵۰۰ متری بندر انزلی، ایران را یک قدرت دریایی توصیف کرد و افزود: «جمهوری اسلامی ایران در دریای جنوب و شمال از قدرت اقتصادی، نظامی و حمل و نقلی برخوردار است.»

آخوندی با بیان این که قدرت بدون مسئولیت بی ارزش است، افزود: هر کشوری که ادعای قدرت منطقه‌ای را دارد باید مسئولیت‌هایی را نیز بپذیرد و ایران در منطقه مدعی است و این را چه در جریان جنگ تحمیلی و چه در دوران تحریم و مذاکرات پیچیده ۱+۵ ثابت کرده‌ایم؛ ضمن برخورداری از منطق، علاقه‌مند به استفاده از زبان گفتگو نیز هستیم و به مسئولیت منطقه‌ای خود که همانا ایجاد ثبات و امنیت است، عمل می‌کنیم.

آخوندی در این مراسم که استاندار گیلان، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگان مجلس حضور داشتند، با بیان اینکه برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی تنها در ایجاد زیرساخت‌ها نیست، خاطر نشان کرد: «استقرار شبکه اقتصادی و استفاده بهینه و حداکثری از زیربنای توسعه و رونق اقتصادی کشور نیز از اهداف این وزارتخانه است.»

وزیر راه و شهرسازی به وجود امکانات زیربنایی مطلوب بندری و دریایی در جنوب کشور از بندر امام خمینی (ره) تا چابهار اشاره کرد و یادآور شد: «در حال حاضر در دریای خزر ۲۰ میلیون تن ظرفیت سالانه بنادر شمالی کشور است که به زودی این ظرفیت به ۲۵ میلیون تن افزایش پیدا می‌کند.»  
او توسعه شبکه بازرگانی با استفاده از زیرساخت‌ها را حایز اهمیت خواند و اظهار کرد: «امیدواریم ارتباط شمال و جنوب که از خواسته‌های مردم منطقه



تودیع و معارفه مدیران عامل کشتیرانی، پشت درهای بسته

## دیپلمات کارگشته، جای مدیر اقتصادی را گرفت

داجمرفت، سعیدی آمد

جمهوری اسلامی ایران برگزار شد. اما درهای این مراسم به روی خبرنگاران بسته بود و تنها خبرنگاران انگشت شماری که به اصطلاح مورد وثوق بودند، به این مراسم راه یافتند.

**داجمرفت: سرمایه کشتیرانی از ۱۸۰ میلیارد تومان به ۱۶۴۰ میلیارد رسید**

بر اساس گزارش‌های منتشر شده در مانا، داجمرفت در مراسم تودیع و معارفه مدیران عامل کشتیرانی به تشریح فعالیت‌های انجام شده در سال‌های تصدی خود بر ناوگان تجاری پرداخت و گفت: «کشتیرانی در دوران تحریم‌های ظالمانه نه تنها زمین گیر نشد، بلکه به رشد و توسعه خود ادامه داد. ۱۰ سال پیش در دوران دوم فعالیت با توجه به بررسی مسائل گذشته چند قول به سهام‌داران دادم. در برخی زمینه‌ها کمبودهایی وجود داشت که باید به آن‌ها توجه می‌شد، توجه به حوزه دریای خزر، کشتیرانی والفجر، بانکرینگ و ایرانی کردن پرسنل دریایی ناوگان از موضوعاتی بود که مطرح کردم.»

او درباره اقداماتی که در ده ساله دوم خدمت خود در شرکت کشتیرانی انجام داده، گفت: «با کمک همکاران، کشتیرانی در حوزه دریای خزر فعالیت‌های خوبی انجام شد و کشتیرانی دریای خزر از ۶ فروند کشتی به ۲۴ فروند رسید. در حال حاضر این شرکت بزرگ‌ترین کشتیرانی حوزه دریای خزر است، به گونه‌ای که در شرایط سخت تحریم‌ها و بحران‌های مختلف، کشتیرانی دریای خزر تبدیل به یک شرکت قدرتمند شده است. کشتیرانی والفجر هم رشد خوبی کرده و ناوگان فیدری آن گسترش پیدا کرده است. در شرایط سخت تحریم توانستیم ناوگان فراساحل را در این شرکت به وجود آوریم، به گونه‌ای که در حال حاضر این شرکت دارای ۸ فروند کشتی فراساحل است. البته والفجر در بخش مسافری به دلیل غیراقتصادی بودن این نوع فعالیت نبود حمایت‌ها علیرغم تلاش‌ها آن گونه که باید و شاید رشد لازم را نداشته که امیدواریم در آینده این موضوع مورد توجه قرار گیرد.»

او در توضیح فعالیت‌های انجام شده در زمینه سوخت‌رسانی به کشتی‌ها

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، پس از ده سال با مدیرعاملی خداحافظی کرد که مجموعاً ۱۸ سال سرپرستی این مجموعه را عهده‌دار بوده است. بر اساس خبرهای رسیده از شرکت کشتیرانی، پس از کنار گذاشته شدن داجمرفت، برخی از مدیران رده‌های پایین‌تر نیز تغییر کرده‌اند. مدیرعامل پیشین کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تنها دو روز پس از اینکه از این سازمان بزرگ بورسی، که یک شرکت ۱۷۶ هزار میلیارد تومانی است، کنار گذاشته شد، در اظهارنظری وضعیت فعلی کشتیرانی را این‌طور تشریح کرده است: «کشتیرانی در دوران برزخ به سر می‌برد.» محمدحسین داجمرفت از وجود یک بالاکلیفی طولانی مدت در سازمان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نام برده و آن را دلیلی برای این دانسته که خطوط کشتیرانی خارجی سهم خود را از حمل و نقل دریایی ایران افزایش دهند. با این حال سعیدی به آینده کشتیرانی امیدوار است و می‌گوید با همکاری پرسنل شرکت کشتیرانی، جایگاه آن را به زیر ۱۵ در میان ناوگان‌های بین‌المللی خواهد رساند.

### تودیع و معارفه

#### ورود خبرنگاران ممنوع

دوم شهریور ماه، هیات مدیره شرکت کشتیرانی، اعلام کرد که محمدحسین داجمرفت پس از ده سال مدیرعاملی پیوسته کشتیرانی، از این مجموعه کار گذاشته شده است و محمد سعیدی، مدیرعامل پیشین شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی به جای او خواهد نشست.

مراسم تودیع و معارفه داجمرفت و سعیدی با حضور صالحی رئیس سازمان انرژی اتمی، مجتبی خسرو تاج معاون وزیر صنعت معدن و تجارت، سید محمدرضا آیت‌اللهی مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی، ابراهیم رحیم‌پور معاون وزیر امور خارجه، محمد سعید نژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، علی اکبر صفایی مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، جمعی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی، اعضاء هیئت امنای هلدینگ‌های شستا و تعدادی از مدیران و کارکنان وزارت رفاه و تعاون و وزارت بازرگانی و گروه کشتیرانی



قرار دارد. بدون تردید توان مندی و قابلیت ما بیش از این است و می‌توانیم در منطقه خاورمیانه، خاور دور و اروپا به جایگاه اصلی خود بازگردیم و از نظر رتبه بین‌المللی خود را به رتبه زیر ۱۵ برسانیم. نخستین انتظار از همکاران گروه کشتیرانی این است که با سعی و تلاش و استفاده از فناوری‌های نوین و هم‌چنین به کارگیری خلاقیت‌های جدید در بازارهای بین‌المللی رتبه این شرکت را از ۲۱ به زیر ۱۵ در دنیا برسانند.»

سعیدی افزود: «در حوزه اقتصادی وظیفه ما پس از توافق با کشورهای ۵+۱ این است که راه و فضای جدیدی را باز کنیم تا مردم احساس آرامش و آسایش بیش‌تری کنند و بدانند که تحولی در صحنه اقتصادی و زندگی آنان ایجاد شده است. در دوره جدید، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باید نگاه بین‌المللی داشته باشد و رویکرد داخلی را تغییر دهد. در این میان وظیفه داریم که بحث حمل‌ونقل را صرفاً در ایران نبینیم، آن‌چه که به آن نیاز داریم چه در زمینه صادرات و چه در زمینه واردات باید این اندیشه باشد که در حوزه بین‌المللی کالاهای را از یک کشور خارجی به یک کشور خارجی دیگر و از یک قاره به قاره دیگر جابه‌جا کنیم. نباید تمرکز فعالیت کشتیرانی صرفاً ایران باشد.»

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران افزود: «ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این قابلیت را دارد که جایگاه خود را در فضای بین‌الملل باز کند و مانند شرکت‌های بزرگ دانمارکی، سوئیسی، کره‌ای، چینی و ژاپنی فعالیت کند. قطعاً رسیدن به اهداف توسعه پایدار و پیشرفت راهبردی مرهون سیستم حمل‌ونقل دریایی فعال به روز و مجهز به آخرین سیستم‌های ناوبری و الکترونیکی در ابعاد ساخت‌افزایی و نرم‌افزاری است.» او با یادآوری فرصت منطقه‌ای ایجاد شده در منطقه CIS گفت: «با توجه به احداث خط ریلی اینچون، می‌توانیم منطقه CIS را به دریای آزاد وصل کنیم. این اتفاق با شرکت حمل‌ونقل ترکیبی کشتیرانی به خوبی میسر است. ما می‌توانیم کالاهای را از کشورهای CIS با خط‌ریلی به بندرعباس و از آن‌جا به خاور دور و کشورهای اروپایی منتقل کنیم. باید در بازارهای بین‌المللی، منطقه آمریکای جنوبی، شمالی و آفریقا حضوری موثر و پایدار داشته باشیم.»

به گفته سعیدی، در سال‌های گذشته بخشی از واردات ما از آسیای شرقی و چین بود که باید ضمن حفظ این خطوط، به سمت اروپا، آفریقا و آمریکا برویم و به بازارهای جدید دسترسی هوشمندانه پیدا کنیم: «باید ابتدا با شرکت‌های مهم و بنادر دنیا در قالب قراردادهای JV (جوینت ونچر) و مشارکت رابطه برقرار کنیم تا بتوانیم از ترمینال‌ها و بنادر به صورت مشترک استفاده کنیم ضمن این‌که آن‌ها هم بتوانند از بنادر و ترمینال‌های مشترک ما در منطقه خلیج فارس و دریای خزر بهره‌مند شوند. ایجاد بنادر و مخازن مشترک با کشورهای و شرکت‌های معتبر بین‌المللی در نقاط مهم اقتصادی دنیا در سرفصل برنامه‌های آتی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خواهد بود.»

### مدیرعامل جدید کشتیرانی کیست؟

محمد سعیدی، مدیرعامل جدید کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که از او به عنوان یکی از مردان هسته‌ای کشور نام برده می‌شود، پیش از این معاونت برنامه‌ریزی، بین‌الملل و امور مجلس سازمان انرژی اتمی ایران را برعهده داشته است. او از ابتدای شروع پرونده هسته‌ای، پنج سال عضویت تیم مذاکره‌کننده هسته‌ای ایران بود. سعیدی در مجموعه‌هایی هم‌چون شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی (شستا) در سمت معاون امور بین‌الملل و مدیرعامل این شرکت حضور داشته است.

او بیش‌تر به عنوان یک دیپلمات شناخته شده است تا یک مرد دنیای تجارت؛ باید منتظر ماند و دید چه تغییری در مواضع هیات‌مدیره شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران روی داده است که حضور یک دیپلمات کارکشته در راس این شرکت را بر حضور یک مدیر اقتصادی، ارجح دانسته است.

و ایرانی کردن ناوگان، توضیح داد: «خوشبختانه مخازنی در خلیج فارس ایجاد کردیم، سرمایه‌گذاری خوبی را در قشم انجام دادیم، اما چون یکی از تحریم‌ها، تحریم نفت مازوت بود، محدودیت‌هایی وجود داشت که امیدواریم با رفع تحریم‌ها صنعت بانکرینگ گردش پیدا کند. هم‌چنین در بحث ایرانی کردن ناوگان هدف این بود که بر روی کشتی ایرانی پرسنل ایرانی حضور داشته باشد. تلاش بسیار خوبی در زمینه جذب نیرو به خصوص از طریق مؤسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران صورت گرفت به گونه‌ای که در برخی از سال‌ها ظرفیت جذب دانشجوی به ۵۷۰ نفر هم رسید. امروز ۸۵ درصد نیاز کشور را افسران ایرانی و ۱۵ درصد را افسران خارجی تامین می‌کنند. این آمار در ابتدای انقلاب برعکس بود.»

مدیرعامل پیشین کشتیرانی با یادآوری اینکه باید غربی‌ها را مجبور کنیم با مؤسسات داخلی همکاری کنند، گفت: «باید توانمندی‌های داخلی را حفظ کنیم. یکی از شاخص‌های اقتصاد مقاومتی تقویت نیازمندی‌ها است.» به گفته او ورود به حوزه تعمیر کشتی و راه‌اندازی شرکت تعمیراتی پرشیا هم‌رز، راه‌اندازی خطوط کشتیرانی و حمل‌فراورده‌های نفتی، حمل‌پتروشیمی و حمل‌ونقل ترکیبی از دیگر فعالیت‌های گروه کشتیرانی در این ده سال بوده است.

داجمر با مقایسه وضعیت کشتیرانی در ۱۰ سال گذشته و شرایط فعلی، گفت: «۱۰ سال پیش، سرمایه کشتیرانی ۱۸۰ میلیارد تومان بود و هم‌اکنون این رقم به ۱۶۴۰ میلیارد تومان رسیده است. خوشبختانه امسال سود شرکت ۲۵۸ میلیارد تومان است که مجمع توان تقسیم سود ۱۵ تومانی برای هر سهم را بین سهام‌داران دارد. سود سال گذشته مجموعه گروه کشتیرانی ۷۶۵ میلیارد تومان بوده و سود انباشته که تحویل مدیریت جدید می‌شود ۱۳۰۰ میلیارد تومان است. در ده سال گذشته ۱۱۵۴ میلیارد تومان سود بین سهام‌داران تقسیم شده است که اگر پیش‌بینی‌های صورت گرفته انجام شود، جمع سود ۱۴۰۰ میلیارد تومان خواهد شد. هم‌چنین ناوگان کشتیرانی از ۱۲۰ فروند کشتی با ظرفیت سه میلیون و ۸۰۰ هزار تن ۱۰ سال پیش اکنون به ۱۵۷ فروند کشتی با حدود ۵٫۳ میلیون تن رسیده است.»

این‌طور که داجمر می‌گوید ۳۰/۲ درصد شرکت‌های پیوست برجام مربوط به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هستند و ۱۱ نفر از افراد پیوست برجام نیز مربوط به کشتیرانی است. او چند روز پس از خداحافظی با کشتیرانی، مواضع خود را درباره آینده کشتیرانی این‌طور مطرح کرده است: «به‌طور قطع با اجرایی شدن توافق هسته‌ای، کشتیرانی از پوسته کنونی بیرون آمده و فعالیت‌های خود را گسترش خواهد داد.»

### سعیدی: ناوگان کشتیرانی ایران به صحنه بین‌الملل بازمی‌گردد

مدیرعامل جدید کشتیرانی در مراسم معارفه‌اش با بیان این مطلب که نیروهای ارزشمند موجود در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این شرکت را در آینده به رتبه زیر ۱۵ در دنیا خواهند رساند، گفت: «هدایت ناوگان بزرگ کشتیرانی که این‌چنین به رشد و بالندگی رسیده و در عرصه جهانی حرفی برای گفتن دارد، قطعاً از عهده یک مدیر موفق و مدیران و کارکنان برجسته کشتیرانی برمی‌آید.»

او در تشریح برنامه‌هایش برای مدیریت این شرکت گفت: «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حال حاضر از نظر رتبه‌بندی در دنیا در رتبه ۲۱





ماهه‌ی نخست امسال از مجتمع بندری امام خمینی (ره)، گفت: «این مجتمع بزرگ بندری ضمن فراهم آوردن بستر مساعد برای فعالیت‌های بخش خصوصی، موفق شده است به عنوان مرکز خروجی ترانزیت، رتبه‌ی نخست ترانزیت فرآورده‌های نفتی را به دست بیاورد.»

عبداللهی در تشریح این موفقیت که در پنج ماهه‌ی نخست مکرر رخ داده است، افزود: «حجم ترانزیت نفتی کشور در پنج ماهه‌ی نخست سال جاری بالغ بر دو میلیون و ۶۱۳ هزار تن بوده است که ۷۸ درصد آن از مرز خروجی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) گذشته و این نمایانگر شکوفایی فعالیت‌های ترانزیتی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به عنوان کانون ترانزیت فرآورده‌های نفتی کشور است.»

او در تشریح دلایل رونق فعالیت‌های ترانزیتی در این مجتمع بزرگ بندری توضیح داد: «برخورداری از مزیت نزدیکی به کشور عراق و فراهم آمدن بسترهای مناسب توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، موجب جلب توجه سرمایه‌گذاران برای ایجاد امکانات و تأسیسات تخلیه و بارگیری مکانیزه برای فرآورده‌های نفتی شده است.»

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) بهره‌گیری از توان تخصصی و فنی نیروی انسانی کارآمد و آموزش دیده و تجهیزات مدرن و پیشرفته را از جمله دیگر عواملی برشمرد که سبب استقبال روز افزون فعالان حوزه ترانزیت در این مجتمع بندری و در نتیجه شکوفایی این فعالیت‌ها شده است.

او با اشاره به اهمیت همکاری بین بخشی از دستگاه‌های متولی بازرگانی کشور، هم‌افزایی نهادهای مرتبط در این زمینه برای تقویت روز افزون ترانزیت و بهره‌گیری از ظرفیت‌های کشور به ویژه بندر استان خوزستان را عاملی پیش برنده در شکوفایی فعالیت‌های ترانزیتی برشمرد.

سهم منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از کل ترانزیت کشور، شامل کالاهای نفتی و غیرنفتی در پنج ماهه‌ی نخست سال جاری، ۳۸ درصد بوده که نشان از جایگاه مهم این بندر بزرگ تجاری در زمینه‌ی ترانزیت دارد.

بندری که نزدیک به یک قرن قدمت دارد هم‌زمان با احداث راه آهن سراسری کشور در سال ۱۳۰۷ هجری شمسی، دوپست اسکله چوبی در شمال غربی خلیج فارس و در انتهای آب‌راه خورموسی (با موقعیت جغرافیایی ۳۰ درجه و ۲۵ دقیقه شمالی و ۴۹ درجه و ۵ دقیقه شرقی) ساخته شد که پس از چندی به بندر شاپور موسوم گشت و سه سال بعد به مهم‌ترین مرکز ورود و خروج کالا تبدیل شد. در سال ۱۳۵۲، حدود ۱۵۰۰ خانوار از کارگران و اصناف این منطقه که در جوار تأسیسات بندری در خانه‌های چوبی و حصیری زندگی می‌کردند، برای توسعه هرچه بیشتر بندر، از کنار اسکله‌ها به فاصله ۱۵ کیلومتری آن، انتقال یافتند که آن منطقه «سربندر» نام گرفت. پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران، این بندر به بندر امام خمینی (ره) تغییر نام یافت و در سال ۱۳۶۱ با تصویب هیات وزیران رسماً بندر امام خمینی (ره) نام گرفت و شروعی نو را پایه نهاد. این بندر حرکت به سوی تحول را از همان دو اسکله چوبی آغاز کرد و امروزه نویدبخش توسعه‌ای پایدار برای منطقه از طریق صنعت حمل و نقل است.



عبداللهی خبر داد:

رشد ۵۸ درصدی حمل و نقل ریلی از بندر امام خمینی (ره)

## خوزستان، رتبه نخست ترانزیت نفتی خروجی را کسب کرد

سهم حمل و نقل ریلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از ابتدای سال جاری افزایش یافته است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با یادآوری سیاست‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی و همکاری راه آهن جمهوری اسلامی به منظور افزایش سهم حمل و نقل ریلی از بندر کشور، گفت: «در نتیجه این سیاست‌های مشترک مدیریتی، در پنج ماهه نخست سال جاری ۱۶ هزار و ۶۸۱ دستگاه واگن حامل کالا، به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) تردد داشته و به این ترتیب بیش از یک میلیون تن کالا به صورت ریلی به اقصی نقاط کشور حمل شد که این میزان نسبت به مدت مشابه سال قبل از رشد ۵۸ درصدی برخوردار شده است.»

سعدالله‌اللهی آماجی تجهیزات و عملیاتی این مجتمع بندری برای انتقال بخشی از ترافیک کالا به سمت خطوط ریلی و مساعد نمودن بستر مناسب برای بهره‌گیری از این توان بالقوه با همکاری راه آهن را از عوامل رشد روز افزون سهم حمل و نقل ریلی برشمرد. او در ادامه افزود: «با توجه به هدفمندسازی یارانه‌های انرژی، حمل و نقل ریلی از جایگاه ویژه‌ای در زنجیره‌ی حمل و نقل کالا و توسعه حمل و نقل چندوجهی برخوردار شده است. از این رومزیت‌هایی هم‌چون کاهش بار ترافیکی جاده‌ها و کاهش آلاینده‌های زیست محیطی و ایمنی تردد، اهمیت بهره‌گیری از ظرفیت‌های ریلی را دوچندان کرده است. هم‌چنین تلاش می‌شود با همکاری مضاعف راه آهن جنوب، بستر و شرایط مناسبی برای صاحبان کالا و بازرگانان برای بهره‌گیری از مزیت‌های شبکه ریلی کشور فراهم شود.»

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به قدمت این مجتمع بزرگ بندری به عنوان قدیمی‌ترین بندر متصل به راه آهن سراسری، اظهار داشت: «ماهیت کالاهای ورودی به این بندر عمدتاً کالای فله و غلات است که از این نظر مناسب‌ترین محموله برای حمل و نقل ریلی محسوب می‌شوند و این دو موضوع می‌تواند به طور فزاینده‌ای ظرفیت‌های مرتبط را ارتقا بخشد.»

رتبه‌ی نخست بندر امام خمینی (ره) به عنوان مرکز خروجی ترانزیت مواد نفتی هم‌چنین منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در پنج ماهه‌ی نخست سال جاری موفق شد به عنوان مرکز خروجی ترانزیت، ۷۸ درصد از سهم ترانزیت مواد نفتی را به خود اختصاص دهد و رتبه‌ی نخست را در این زمینه حفظ کند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با یادآوری ترانزیت دو میلیون و ۱۵ هزار و ۹۰۴ تن فرآورده‌های نفتی در پنج



هشدار به مالکان شناورها:

## نقل و انتقال شناور و خرید تجهیزات دریایی فقط در مراکز مجاز انجام شود

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از مالکان شناورها خواست تا خرید تجهیزات و نقل و انتقال شناورهای خود را از طریق مراکز دارای مجوز از سازمان بنادر انجام دهند.

به گزارش ماهنامه بندرودر، یابنده نقل از روابط عمومی بندرودر، یانوردی استان هرمزگان؛ مهدی نوفرستی، با بیان این مطلب افزود: «پیگیری و اجرای مقررات ملی و بین المللی (IMO) و تمامی امور مربوط به نظارت بر ساخت شناور در کارگاه‌ها و کارخانجات شناورسازی و هم چنین ارائه خدمات ثبتی به شناوران تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران از جمله وظایفی است که بر عهده واحد دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان است.»

او در همین رابطه بیان کرد: «ثبت معاملات نقل و انتقال شناورها باید در دفترخانه‌های دارای مجوز سازمان بنادر و دریانوردی صورت گیرد و در حال حاضر، ۱۳ دفترخانه مجاز در شهرستان بندرعباس و بنادر تابعه فعالیت دارند.»

به گفته او خرید تجهیزات مخابراتی و ناوبری، سرویس تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق شناورها باید از طریق مراکز دارای مجوز این سازمان انجام شود. «با وجود محدودیت‌ها دو موسسه رده‌بندی ایرانی نظارت بر مراحل ساخت، ایمنی و رده‌بندی شناورها را بر عهده دارند.»

این مقام مسئول با اشاره به آمادگی اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناوران برای همکاری با مالکان شناور ادامه داد: «هرگونه تعویض و نصب موتور باید طبق بخش نامه‌های سازمانی اقدام شود و در غیر این صورت تایید اصالت موتور امکان پذیر نیست. مالکان شناورها باید در بازده سه ماهه قبل از انقضای گواهینامه‌های ایمنی سالانه اقدام کنند تا از بروز مشکلات بیمه‌ای و منفک شدن از موسسه‌های رده‌بندی جلوگیری شود.»

## رکورد بارگیری ۸۲۰ تنی کودشیمیایی در بندر امام خمینی (ره)

در جریان بارگیری یک فروند کشتی خارجی پهلو گرفته در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، برای نخستین بار در مردادماه امسال ۸۲۰ تن محموله کودشیمیایی در یک روز بارگیری شد.

معاون دریایی و بندری در خصوص به کارگیری تجهیزات پیشرفته و مناسب بارگیری گفت: «پس از بررسی و مطالعه علل افت نرخ بارگیری کالاهایی از این دست، عامل تجهیزات مناسب به عنوان عاملی کلیدی مطرح شد که برای رفع این آسیب، تامین و اختصاص تجهیزات پیشرفته بارگیری کالای فله از قبیل شیب لودر (ship loader) در دستور کار قرار گرفت.»

گرایلو محموله این کشتی را بالغ بر ۲۰ هزار تن برشمرد و افزود: «منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به دنبال ثبت این رکورد موفق شدن نرخ تازه‌ای بر مجموعه نرخ‌های تخلیه و بارگیری انواع کالا که پیش از این به دست آورده، بیفزاید.»

**روابط عمومی هرمزگان:** معاون امور دریایی هرمزگان از وجود ۸ هزار فروند شناور ثبت شده در این استان خبر داد و گفت: در پنج ماهه نخست سال جاری، کارشناسان این مرکز بیش از ۱۰۰ مورد بازرسی از شناورها و بازدید از کارگاه‌های ساخت شناور را به انجام رسانده‌اند تا از اعمال استانداردها و مقررات ملی و بین المللی اطمینان حاصل کنند. هم چنین از ابتدای سال ۹۴ تا کنون، ۳۰ مجوز جدید برای آغاز ساخت شناور در شناورسازی‌های استان صادر و ۱۵۰ فروند شناور نیز پس از پایان مراحل ساخت، به ثبت رسیده است.

**روابط عمومی بندر لنگه:** بهره‌برداری از سه پروژه با اعتباری حدود ۸ میلیارد ریال در اداره بنادر این شهرستان آغاز شد. مرکز HSE، اتاق هسته مرکزی فناوری اطلاعات (دیتاستر) و هم چنین اتاق کنفرانس اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه از جمله پروژه‌هایی بود که در سفر مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان به این شهرستان مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

**روابط عمومی بندر امیرآباد:** هیأتی متشکل از مدیران یک شرکت بزرگ کره‌ای برای بررسی شرایط سرمایه‌گذاری وارد بندر امیرآباد شد. علی خدمتگزار با بیان این که بندر امیرآباد سومین بندر پهناور کشور است گفت: اراضی وسیع پشتیبانی با قابلیت بهره‌برداری تا مساحت ۲۱۲۰ هکتار برای سرمایه‌گذاری شرکت‌های داخلی و خارجی پیش‌بینی شده است.

**روابط عمومی بندر امیرآباد:** هیأت اقتصادی کشور قزاقستان به سرپرستی معاون استاندار «مگستاتو» از بندر امیرآباد دیدار کردند. خدمتگزار در این دیدار از افزایش ظرفیت سیلوی غلات به ۶ میلیون تن در سال تا یک سال آینده خبر داد.

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** مرکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) بندر امام خمینی (ره) موفق به نجات جان ۹ نفر از سرنشینان یک فروند لنج باری از خطر غرق‌شدگی شد. این مرکز پس از دریافت پیام اضطراری از یک فروند لنج باری که در حوالی چاه‌های نوروز بر اثر آب‌گرفتگی در معرض خطر غرق‌شدگی قرار گرفته بود، با انجام عملیات مناسب، موفق به نجات جان سرنشینان آن لنج باری با همکاری شناورهای سکوی نفتی نوروز شد.

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** با هدف بومی‌سازی تجهیزات فنی مورد نیاز بنادر کشور، شرکت «کشتیان جنوب بندر» موفق به طراحی و ساخت دو دستگاه بارگیری مواد معدنی به صورت کاملاً بومی و داخلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) شد.

**روابط عمومی بندر شهید باهنر:** محمد محسنی گفت: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی، مسئول اجرای کنوانسیون‌های دریایی مرتبط با مسائل آلودگی ناشی از کشتی‌ها در ایران بوده و با تجهیز کردن بنادر به تجهیزات پیشرفته مقابله با آلودگی نفتی سعی در رعایت این الزامات دارد. مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر افزود: بندر شهید باهنر نیز می‌تواند در صورت وقوع حوادث و سوانح قهری همانند سایر بنادر دریایی کشور با کمک تجهیزات فوق‌گامی موثر در پاک‌سازی آلودگی‌های نفتی و حفظ محیط زیست بردارد.



## دریای سرخ شاهراه اتصال قاره سبز به مدیترانه

کانال سوئز دو طرفه شد

از مسیر مقابل بتواند به تردد خود ادامه دهد. این زمان می‌توانست تاخیری در مجموع وسیع برای ناوگان‌ها و کشتی‌هایی باشد که مجبور به تردد در این مسیر بودند.

مقامات این کشور اعلام کرده‌اند هزینه هشت میلیارد دلاری دو طرفه شدن این آبراه از طریق فروش اوراق قرضه تامین شده و گفته‌اند که احداث کانال یاد شده و دو طرفه شدن آن درآمد مصر را ۱۳ میلیارد دلار افزایش خواهد داد و تعداد کشتی‌های عبوری از این مسیر به ۹۷ فروند افزایش پیدا می‌کند. تا پیش از دو طرفه شدن مسیر یاد شده تعداد کشتی‌های عبوری از ۴۵ فروند تجاوز نمی‌کرد.

اهل فن بر این باورند که هدف از اجرای طرح یاد شده احیای اقتصاد مصر است. رئیس‌جمهوری مصر هم گفته است افتتاح آبراه جدید، مصری متحد را به نمایش گذاشته است. او تاکید کرده زیرساخت‌های جانبی این طرح برای یک میلیون مصری مشاغل جدیدی به ارمغان خواهد آورد. به گفته او این طرح، هدیه‌ای به مصر و جهانیان است. مدت اجرای طرح یک سال گزارش شده است. یکی از ویژگی‌های بارز این طرح آن است که کاملاً به دست نیروهای مصری انجام شده است.

### کانال سوئز چگونه ایجاد شد؟

در اواخر قرن ششم پیش از میلاد، داریوش، پادشاه ایران با توجه به اهمیت آبراه‌های دریایی فرمان ساخت این کانال را صادر کرد که ویژگی آن اجرای این طرح توسط مهندس (ارتاخه) هخامنشی است که افتخاری برای ایران محسوب می‌شود.

کانال فعلی در سال ۱۸۶۹ توسط (مون فردیناند) حفر شد که تفاوت آن با باقی کانال‌ها در این است که ترعه فعلی از پورت سعید شروع و به خلیج سوئز منتهی می‌شود. در حالی که ترعه داریوش کبیر قدری بالاتر از (بواسطیس) شروع شده و در نهایت در نزدیکی سوئز به دریای سرخ می‌پیوندد. به پاس این کار بزرگ و پرازش جهانی، لوحی سنگی با خطوط میخی، پارسی، عیلامی، بابلی و مصری در کناره کانال نصب شده است.

برای ما ایرانی‌ها مصر یا به عبارتی سرزمین فرانسه نام ناشناخته‌ای نیست. سرزمینی که در زنجیره تجارت جهانی، اتصالی است بین شرق و غرب. آن سوی مدیترانه به آب‌های گرم دریای سرخ آبراهی با اهمیتی سوق‌الجیشی و غیرقابل انکار سرزمینی است که شانزدهمین کشور پرجمعیت جهان را در خود جای داده است.

مصری‌ها با در دست داشتن نبض ترافیک (کانال سوئز) اقتصادشان به شکلی ناگسستنی با این گذرگاه آبی پیوندخورده است. آبراهی که یادگاری است از تفکر و بینش داریوش بزرگ در آن سال‌ها و در مقام مقایسه اهمیت آن برای مصریان کم‌تر از اهمیت تنگه استراتژیک هرمز برای ایرانیان نیست. آمار و ارقام ارائه شده توسط دولت مردان این دیار حاکی از این واقعیت است که ۵۵ درصد اقتصاد مصر به صنعت گردشگری مدیون است.

با افزایش ناوگان‌های تجاری جهان و رشد داد و ستد بازرگانی پنج قاره جهان نقش مصر و کانال سوئز در اتصال قاره سبز و کشورهای حوزه مدیترانه به منطقه خلیج همیشه فارس و منابع غنی انرژی این نقطه از کره‌خاکی بیش از پیش نمایان می‌شود.

این آبراه ۷۲ کیلومتری با ۴۰۰ متر عرض و ۲۴ متر عمق، امروز آغوش خود را برای ترددی آسان‌تر بر ناوگان‌های تجاری و حمل‌مواد سوختی گشوده است و این امکان را فراهم آورده تا کشتی‌ها و شناورهای عبوری از دو سوی دریای سرخ و مدیترانه به شکل دو طرفه تردد کنند. کانال جدید به موازات کانال ۱۴۵ ساله سوئز قدیم با اهداف گردشگری و تجاری و با مختصات ۳۵ کیلومتر طول و ۳۵۰ متر عرض و عمق ۲۵ متر حدود یکسال پیش آغاز شد و امسال به طور رسمی افتتاح شد.

کانال جدید مصر متشکل از ۳۷ کیلومتر حفاری خشک و ۳۵ کیلومتر تعریض به موازات کانال قدیمی است. در بخش شمالی این کانال، بندر پورت سعید و یکی از بخش‌های غربی آن، بندر اسماعیلیه به طول آن ۱/۹ مایل معادل سه کیلومتر قرار گرفته است.

در سال‌های پیش از افتتاح این طرح، کاروان‌های عبوری از دو سوی دریای یاد شده باید پنج تا یازده ساعت در این مسیر متوقف می‌شدند تا ناوگان عبوری

**روابط عمومی بندر چابهار:** مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اعلام این که فاز اول طرح توسعه بندر چابهار پیشرفت ۶۴ درصدی داشته ابراز امیدواری کرد: ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر در سال ۱۳۹۶ به ۸٫۵ میلیون تن برسد. رضوانی با اشاره به موقعیت استراتژیک بندر چابهار در جنوب شرقی ایران اظهار کرد: در سال‌های جنگ به عنوان یکی از تکیه‌گاه‌های اقتصادی ایران فعالیت کرده است.

**روابط عمومی بندر خرمشهر:** هیات آلمانی از بخش‌های مختلف اداره کل خرمشهر بازدید کرد. این بازدید با هدف آشنایی بیش‌تر با فرصت‌های سرمایه‌گذاری، امکانات، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بندر خرمشهر صورت گرفت. بندر خرمشهر با برخورداری از ۲۰ پست اسکله، نزدیکی به کشورهای حوزه خلیج فارس، اتصال به کریدور بندر امام خمینی (ره)، شلمچه و عراق، دسترسی به خطوط ارتباطی ریلی، زمینی و دریایی و محوطه‌های قابل واگذاری به سرمایه‌گذاران به عنوان بزرگ‌ترین بندر آزاد تجاری ایران شناخته می‌شود.

**روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:** دهمین جلسه شورای تدوین برنامه ششم توسعه در زیر بخش حمل و نقل دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شد. این شورا با حضور سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران و نمایندگان وزارت صنعت، معدن و تجارت و تعاون، کار و رفاه اجتماعی از دولت و اتاق بازرگانی و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته از بخش غیردولتی تشکیل جلسه داد.

**تین نیوز:** مدیرکل بنادر و دریانوردی خرمشهر از شناسایی هفت نقطه حساس کانال اروند که نیازمند لایروبی برای تامین ایمنی بیش‌تر برای تردد شناورهایست خبر داد و گفت: تا زمانی که تفاهم دو کشور ایران و عراق به منظور راه‌اندازی مجدد دفتر CBC فراهم نشود و چالش‌های اروند به ویژه لایروبی آن مرتفع نشود، ورود در موضوع عملیات لایروبی اروند امکان‌پذیر نیست.

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** یک هیات بازرگانی متشکل از سرمایه‌گذارانی از کشورهای کره جنوبی و هندوستان ضمن سفر به استان خوزستان، از منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) دیدار و با مزیت‌ها و قابلیت‌های کم‌نظیر این مجتمع بزرگ بندری کشور آشنا شدند. اعضای این هیات با اشاره به موضوعات موردعلاقه آنان جهت سرمایه‌گذاری و توانمندی‌هایشان در زمینه ارائه خدمات تعمیرات شناورها (داکینگ یارد)، تمایل خود را برای انتقال بخشی از امکانات و خدمات خود، در بستر مهابادی سرمایه‌گذاری در این مجتمع بندری بیان کردند.

**روابط عمومی بندر بوشهر:** مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از بهره‌برداری پایانه کانتینری بندر نگین تا ۸۸۰ روز دیگر خبر داد. محمد راستاد با اعلام این خبر گفت: «در حال حاضر به صورت هم‌زمان بخشی از امور اجرایی و هم‌چنین مباحث قراردادی و مطالعاتی احداث پایانه کانتینری مجتمع بندری نگین در حال انجام است و بر اساس برنامه زمان‌بندی ۸۸۰ روز دیگر این پروژه به بهره‌برداری خواهد رسید.»



پنجمین نشست شورای هماهنگی مدیران دستگاه‌های اجرایی

## توسعه امنیت پایدار شغلی و بیمه‌ای کارگران در دستور کار

معاون توسعه مدیریت و منابع اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از اقدامات صورت گرفته به منظور راه‌اندازی شعبه تامین اجتماعی در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدرجایی در نیمه دوم سال ۱۳۹۴ خبر داد.

به گزارش بندرودریا به نقل از روابط عمومی بندر شهیدرجایی؛ پنجمین نشست شورای هماهنگی مدیران دستگاه‌های اجرایی و سازمان‌های تابعه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در هرمزگان به میزبانی منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدرجایی برگزار شد.

حمیدرضا محمدحسینی، معاون توسعه مدیریت و منابع اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این نشست گفت: «۴۰۷ شرکت به صورت مستقیم و غیرمستقیم در حوزه‌های مختلف بندری و دریایی مشغول به فعالیت هستند.»

او با بیان این مطلب که ۱۱ هزار نیروی کار در این بندر مشغول به فعالیت هستند، افزود: خدمات‌دهی مناسب بندری، نظارت بر ایمنی و بهداشت کار برای کاهش سوانح راجز سیاست‌گذاری اداره کل بنادر هرمزگان دانست. او در ادامه افزود: «بازرسی‌های صورت گرفته، شعبه تامین اجتماعی در بندر شهیدرجایی برای پوشش خدماتی به کارگاه‌های منطقه صنعتی غرب بندرعباس در نیمه دوم سال جاری راه‌اندازی می‌شود.»

محمدحسینی با یادآوری این که تشکیل این شعبه با هدف خدمات‌دهی سریع و به موقع در تمام سطوح به بیمه‌شدگان و کارفرمایان صورت می‌گیرد، گفت: «انجام تمامی امور نظیر تشکیل پرونده، صدور دفترچه، بیمه کارگری، پرداخت مقرری بیمه بیکاری، خدمات مربوط به کارفرمایان و... به منظور دسترسی آسان‌تر کارکنان، کارگران و کارگزاران صنایع غرب بندرعباس در محل شعبه تامین اجتماعی بندر شهیدرجایی انجام خواهد پذیرفت.»

او فراهم کردن شرایط لازم برای امنیت سرمایه‌گذاری در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران را نیازمند همراهی و همکاری دستگاه‌های مختلفی هم‌چون ادارات کل کار و تامین اجتماعی دانست و ادامه داد: «توسعه امنیت پایدار شغلی و بیمه‌ای کارگران در دستور کار قرار دارد.»

به گفته او در گام بعدی، مرکز درمانگاهی تامین اجتماعی نیز در این منطقه ایجاد می‌شود.

سید فاضل حیدری بلوکی، مدیرکل تامین اجتماعی هرمزگان هم در بخش دیگری از این نشست گفت: «با توجه به آمار بالای بیمه‌شدگان در غرب بندرعباس به ویژه بندر شهیدرجایی، در حال پیگیری دریافت مجوزهای لازم برای راه‌اندازی شعبه تامین اجتماعی در این بندر هستیم.»

او گفت: «با طی شدن مراحل قانونی و تصویب در هیات مدیره سازمان تامین اجتماعی، شعبه جدید تا پایان سال راه‌اندازی می‌شود که کوتاه شدن مسافت تردد بیمه‌شدگان به شهر و استفاده از خدمات کامل بیمه‌ای از جمله مزایای ایجاد این شعبه است.»



بندر چینی، روی هوارفت

## چین در پی کشف سرنخ انفجارهای بندر تیانجین

مسیر دهند. هم‌چنین شرکت‌های بیمه اعلام کردند زیرساخت‌های بندری، باربری و لجستیک شهر، ضربات سنگینی را متحمل شده است که آثار مخرب آن تا مدت زیادی بر چهره این شهر خواهد ماند.

بر اساس اعلام مسئولان، شرکت‌های بیمه چین، متحمل بیش‌ترین و سنگین‌ترین خسارات مادی در تاریخ فعالیت‌های خود شده‌اند. آن‌طور که کارشناسان می‌گویند از بین رفتن بسیاری از محموله‌ها، منجر شدن انبارها و فروریختن صدها واحد مسکونی و هم‌چنین سوختن هزاران دستگاه خودرو می‌زان این خسارت را به این حد رسانده است.

دولت چین هنوز در پی کشف علت این انفجارهاست، اما آن‌چه مشهود است این است که نگهداری و انبار برخی محموله‌های آتش‌زا می‌تواند از عوامل فاجعه یادشده باشد. چین تاکنون از کشته شدن ۱۱۲ نفر و مفقود شدن ۹۵ نفر خبر داده است. هم‌چنین ۷۲۰ نفر در اثر وقوع این انفجارها راهی مراکز درمانی شده‌اند. آن‌ها هم‌چنین از احتمال افزایش تعداد قربانیان خبر داده‌اند.

نظامیان و تیم‌های امداد و نجات چین در تلاش هستند تا پیش از بارش باران محل حادثه را از مواد شیمیایی پاک کنند، تا مواد سمی بیش‌تری در محیط اطراف پراکنده نشوند. متخصصان بیوشیمی و هسته‌ای ارتش چین هم از مشاهده سیانور سدیم در محل انفجار خبر داده‌اند.

مشکلات ایمنی در چین در چند ساله اخیر منجر به کشته شدن صدها نفر شده است در انفجار یک انبار دیگر در ماه گذشته ۱۵ نفر جان خود را از دست داده‌اند. سال گذشته نیز در یک حادثه در کارخانه ماشین‌سازی شانگ‌های تعداد زیادی کشته شده‌اند. حوادث پی‌درپی، متولیان اداره این کشور بزرگ را به تکاپو انداخته تا برای جلوگیری از حوادث مشابه، چاره‌اندیشی کنند.

تیانجین شهری بندری در ۱۰۰ کیلومتری پکن با هفت میلیون نفر جمعیت است که این روزها به خاطر انفجارهای پی‌درپی در سر تیرتر اخبار جهان قرار گرفته است. تیانجین منطقه‌ای تجاری با کارخانه‌های فراوان است که به عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری چین محسوب می‌شود.

نخستین انفجار تیانجین در روز ۱۲ آگوست به فاصله بسیار کمی از انفجار دوم رخ داد. این انفجار در پایانه نگهداری کانتینرها در منطقه جدید Bin-Hi شهر تیانجین، در یک سوله صنعتی نزدیک به انبار اتومبیل‌ها رخ داد. به فاصله اندکی انفجار دوم هم در این بندر اتفاق افتاد و آسمان شهر را ابرهای سیاه فراگرفت. با این رویداد تیانجین در شرایط اضطراری قرار گرفت و نیروهای امدادی فعالیت خود را در این بندر آغاز کردند.

انفجار دوم دارای قدرت تخریبی بالایی بود به طوری که سبب ایجاد دریاچه‌ای با مساحت ۱۲ هزار و ۱۴۰ مترمربع شد. این دریاچه اثباتی بر یک انفجار عظیم است. انفجاری که معمولاً مختص به تسلیحات اتمی تاکتیکی است. شدت این انفجار به حدی بود که آن را با یک آزمایش بمب اتمی مقایسه می‌کنند.

بر اساس اطلاعات منتشر شده از این حادثه، شدت انفجار اول برابر با انفجار سه‌تن‌تی‌ان‌تی و شدت انفجار دوم برابر با انفجار ۲۱ تن‌تی‌ان‌تی برآورد شده است. شدت انفجارها به حدی بود که در دقیقه‌های نخست پس از آن، سازمان زمین‌شناسی آمریکا در مورد وقوع زلزله‌ای در پکن گمانه‌زنی کرد. پکن در ۱۶۰ کیلومتری محل وقوع این انفجارهاست. سازمان زمین‌شناسی آمریکا اعلام کرده اتفاق نادری است که انفجاری در سطح کره زمین اتفاق افتد که تداعی کننده شرایط یک زلزله باشد.

در حال حاضر مقامات بندر تیانجین اعلام کرده‌اند کشتی‌هایی که به مقصد این بندر در حرکت هستند باید به بنادر دیگر چین تغییر

دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی:

## توسعه صنایع دریایی از اولویتهای دولت است



دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی گفت: «برای حمل کالا و مواد نفتی به طور متوسط سالانه به ۵۰ تا ۶۰ فروند کشتی بزرگ باری و نفتکش نیاز داریم.» به گزارش بندرودریا: محمدسعید سیف با بیان این مطلب، افزود: «در سال ۱۳۹۳ بیش از ۳۰ هزار شناور بزرگ و کوچک در کشور به ثبت رسید که یک هزار و ۱۰۰ کشتی آن بزرگ بوده و این مساله نیازهای کشور را در این بخش به خوبی مشخص می کند.» او با بیان این که صنایع دریایی و بندری برای سرمایه گذاری های داخلی و خارجی از جذابیت های زیادی برخوردار است و در دوران پساتحریم باید از این فرصت به نحو مناسبی استفاده شود، افزود: «توسعه صنایع دریایی یکی از اولویتهای دولت است. برای همین منظور یک میلیارد دلار از محل صندوق توسعه ملی برای سرمایه گذاری در این بخش اختصاص یافته که فعالان عرصه دریایی و بندری می توانند از این تسهیلات استفاده کنند.»

دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی، گفت: «توجه به تولید و اشتغال از اولویتهای مهم کشور است و دولت در صدد است با استفاده از این منابع مالی زمینه های توسعه صنایع دریایی و بندری به خصوص در حوزه ساخت کشتی های باری و نفتکش را فراهم کند.» او تصریح کرد: «وجوه اداره شده سازمان بندرودریا در کمیته منابع مالی را در بخش تامین نمی کند، بلکه بانک ها نیز باید با تمام توان کمبودهای مالی این عرصه را تامین کنند تا هرگونه سرمایه گذاری در این عرصه با جذابیت بیش تری انجام شود.»

دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی در پایان خواستار اعمال مدیریت صحیح صنایع دریایی با نقشه راه در دوران پساتحریم شد و گفت: «فرصت مناسبی برای توسعه صنایع دریایی کشور فراهم شده و باید با کاهش واردات در این بخش، دولت از هرگونه فعالیت در حوزه بندری، دریایی و ساخت تجهیزات و شناورهای دریایی حمایت کند.»



**روابط عمومی بندرانزلی:** مدیرکل بندرودریا بندر استان گیلان گفت: پیرو بازدید و نشست با تاجران و سرمایه گذاران قزاق در امر ترانزیت سوخت و همچنین فعال کردن این بخش در بندر گیلان، مقرر شد موضوع بر اساس پتانسیل دو بندر اکتانوو و انزلی و همچنین توافق های به عمل آمده در این نشست اقدام شود. نیمی افزود: با توجه به بازدید سرمایه گذاران قزاق از این بندر، مزیت ها و پتانسیل بندرانزلی مورد توجه بازدیدکنندگان قرار گرفت، هیات یاد شده ابراز علاقه مندی کرده که در این خصوص هر چه سریع تر با بندر انزلی همکاری و سرمایه گذاری کنند.

**روابط عمومی بندر هرمزگان:** معاون مهندسی عمران اداره کل بندرودریا بندر هرمزگان از پیشرفت ۹۷ درصدی طرح توسعه تأسیسات زیربنایی بندر خلیج فارس واقع در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدر جایی به منظور پاسخ گویی به تقاضای سرمایه گذاران خبر داد. عباس کمالی ضمن اعلام این خبر افزود: «با عملیاتی شدن طرح جامع توسعه بندر خلیج فارس ۱۳۰ هکتار پس کرانه جدید به منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدر جایی الحاق و زمینه اشتغال ۲۵۰۰ نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم فراهم می شود.»

**روابط عمومی بندر بوشهر:** مدیرکل بندرودریا بندر استان بوشهر گفت: «دو دستگاه ترانسیتور (جابه جا و منظم کننده ردیف های کانتینری) جدید به ناوگان عملیاتی این بندر افزوده شد.»

محمد راستاد مدیرکل بندرودریا بندر استان بوشهر در این باره گفت: «با فعالیت این دو دستگاه ترانسیتور ظرفیت نگهداری یک هزار کانتینر به محوطه بندر بوشهر افزوده می شود.»

**روابط عمومی هرمزگان:** هم زمان با آخرین روز از هفته دولت، ۳ فروند اسکله مسافری و تفریحی در جزیره قشم با حضور فرماندار، جمعی از مدیران دستگاه های اجرایی این شهرستان و مدیر اداره بندرودریا بندر به بهره برداری رسید.

**مانا:** به دلیل عدم شیوع بیماری در استخرهای پرورش میگوی چابهار، برداشت زود هنگام میگو که از اواخر مردادماه آغاز شده بود متوقف و پرورش در این استخرها ادامه دارد. حاج سید جوادی در این باره گفت: «امسال پرورش دهندگان تصمیم گرفته بودند تا با برداشت زود هنگام میگو از ضرر احتمالی ناشی از شیوع بیماری جلوگیری کنند اما سازمان دامپزشکی پس از بررسی های لازم اعلام کرد که هیچ گونه ویروسی به استخرهای پرورشی وارد نشده است. رئیس اتحادیه پرورش دهندگان میگوی چابهار تاکید کرد: «بنا به اعلام سازمان دامپزشکی، پرورش دهندگان برداشت میگو را متوقف و به ادامه پرورش پرداختند.»

**تین نیوز:** یک شرکت ترکیه ای در صدد راه اندازی خط کروز حلال مخصوص مسلمانان است. با رواج سفرهای دریایی از طریق کشتی های کروز، شرکت گردشگری ترکیه ای فیوژن سفر دریایی چهار روزه با کشتی کروز به اصطلاح حلال را از اواخر ماه سپتامبر راه اندازی خواهد کرد.



عکس: مجتبیٰ بحیرایی

عضو هیات عامل و سرپرست معاونت توسعه و تجهیز بنادر:

## برای اجرای قانون باهیچ کس تعارف نداریم

عاطفه نامداری

بیست و چهارم تیرماه بود که محمدرضا الهیاری، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر، با حفظ سمت به عنوان سرپرستی معاونت توسعه و تجهیز بنادر منصوب شد. او که یکی از مدیران جوان سازمان بنادر و دریانوردی است، حالا با حکم سعیدنژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مامور شده است تا علاوه بر پیگیری و کنترل فعالیت‌های عمرانی و توسعه در بنادر کشور، توجه به نگهداری، بهبود و ارتقاء شرایط تجهیزات و ماشین آلات دریایی و بندری را در دستور کار خود بگذارد. ماهنامه بندر و دریا از سری گفت‌وگوهای خود با معاونین سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگوی کوتاهی با الهیاری، برنامه‌های پیش روی این معاونت را نیز مرور کرده است.



دریانوردی مجوز بگیرد و الزامات ایمنی، عملیات دریایی، محیط زیست و الزامات فنی را رعایت کند. همه این موارد در کمیته صدور مجوز مورد بررسی قرار می‌گیرند. اما با توجه به اینکه طرح جامعی برای سواحل وجود نداشت، سازمان بنادر وارد میدان شد تا طرح ICZM یا مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام شود. اما سازمان‌ها و ارگان‌های مختلفی که مرتبط با سواحل هستند، هر کدام در جایگاه خودشان قرار دارند. سازمان بنادر در محوریت کار قرار گرفت و حدود ۱۸ ارگان مرتبط را گردآورد و مشارکت آن‌ها را جذب کرد.

**پرسش:** تا جایی که می‌دانم گردهم آوردن سازمان هادور یک میز کار ساده‌ای برای سازمان بنادر نبود. حالا بعد از گذشت مدتی، آیا این موضوع تحقق پیدا کرده است و ارتباط‌های لازم بین سازمانی برقرار شده است؟

**الهیاری:** سازمان بنادر مشارکت ارگان‌های مرتبط دیگر را جلب کرده است. تهیه این طرح حدود ۸ سال طول کشید، و سازمان بنادر برای انجام آن پیش قدم شده بود. این طرح در سه فاز انجام شد، در فاز اول، بحث‌های شناخت و استفاده از تجارب جهانی، فاز دوم تقسیم کار به حوزه‌های مختلف از حوزه‌های زیست محیطی،

**پرسش:** یکی از برنامه‌هایی که در چند سال گذشته مورد توجه سازمان بنادر و دریانوردی بود، پروژه ICZM است. این برنامه هم اکنون در چه مرحله‌ای است؟

**الهیاری:** ما پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی در شمال و جنوب ایران داریم اما همان طور که می‌دانید، در شمال از این امکان به درستی استفاده نکردیم و در نقاطی مانند مازندران، سواحل تخریب شده است. در جنوب ایران هم اصلاً از سواحل استفاده نکردیم و فرصت‌های زیادی از دیدگاه اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و امنیتی از دست دادیم. هر چه قدر سواحل ما آبادتر شود و جمعیت بیش تری از آن استفاده کنند، رونق اقتصادی هم بیش تر خواهد بود. تبادل کالا و تجارت و حتی تبادل فرهنگی با کشورهای منطقه روی می‌دهد اما هیچ کدام از این موارد در سواحل ما اتفاق نیفتاده است. این موضوع به عنوان یک دغدغه برای سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور حاکمیتی دریا و موضوعات مرتبط با آن مطرح بود. از طرف دیگر الزام قانونی هم برای سازمان بنادر و دریانوردی در جایگاه حاکمیتی وجود دارد و آن هم صدور مجوز ساخت و سازهای ساحلی دریایی است.

بر اساس قانون، هر ساخت‌وسازی که در دریا اتفاق می‌افتد، هم در مرحله اجرا و هم در مرحله بهره‌برداری باید از سازمان بنادر و



آقای آخوندی نامه‌ای هم به دکتر نوبخت و دکتر جهانگیری دادند تا سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور هم در این خصوص در پرداخت بودجه‌ای که برای استان‌های ساحلی انجام می‌دهد، طرح را در نظر داشته باشند. علاوه بر این، سازمان مدیریت متولی آمایش سرزمین است، حتما در آمایش سرزمینی استان‌های ساحلی بر مبنای طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام شود.

**الهیار:** بله، آخرین کار گروه، در استان گلستان بود که فروردین امسال شکل گرفت و حالا تمام استان‌های ساحلی کار گروه ساماندهی و مدیریت سواحل استان‌ها را تشکیل داده‌اند. کار گروه‌ها کار خود را آغاز کرده‌اند. در نخستین جلساتی که در هر استان تشکیل شد، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی هم حضور داشت. یکی از وظایفی که برای اجرای صحیح این طرح بر دوش خود احساس می‌کردیم، موضوع آموزش بود. سازمان بنادر خود را موظف دانست که به مدیران و کارشناسان مرتبط دستگاه‌های مختلف استانی آموزش دهند که ICZM چیست، چه می‌گوید و ابعادش چیست؟ در اکثر استان‌های ساحلی، مدیران توجهی شده‌اند و برای کارشناسان هم یک دوره آموزشی دو روزه در نظر گرفته شده. این دوره در برخی استان‌ها برگزار شده است و بر اساس برنامه‌ریزی ما، تا دو ماه آینده در تمام استان‌های ساحلی برگزار خواهد شد.

**سروش:** اگر نگاهی به مباحث مطرح شده توسط آقای آخوندی وزیر راه و شهرسازی درباره ضرورت مدیریت و یکپارچه‌سازی سواحل داشته باشیم، می‌توان چنین استنباط کرد که طرح ICZM مورد توجه ایشان قرار گرفته است و شاید به تعبیر ماهنامه بندرو دریا یکی از طرح‌های نادری است که بین بندر و شهر پیوندی برقرار کرده است. این طرح تا چه اندازه مورد توجه وزارت راه و شهرسازی قرار گرفته است و از حمایت وزارت بهره‌مند شده است؟

**الهیار:** وزیر محترم راه و شهرسازی از وقتی در همایش ICOPMAS سال گذشته حضور پیدا کردند، بیش‌تر در جریان این طرح قرار گرفتند. ایشان به دو نفر از مشاوران خود دستور ویژه‌ای برای همکاری و پیگیری طرح دادند. ارتباطات بسیار خوبی برقرار شده است. هم‌چنین برای حمایت از سازمان بنادر برای اجرای این طرح، قرار شد اختیاراتی باشد که در حیطه اختیارات شورای عالی معماری و شهرسازی است، تا جایی که قابل تفویض است، به سازمان بنادر داده شود.

آقای آخوندی نامه‌ای هم به دکتر نوبخت و دکتر جهانگیری دادند تا سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور هم در این خصوص در پرداخت بودجه‌ای که برای استان‌های ساحلی انجام می‌دهد، طرح را در نظر داشته باشند. علاوه بر این، سازمان مدیریت متولی آمایش سرزمین است، حتما در آمایش سرزمینی استان‌های ساحلی بر مبنای طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام شود که در این قضیه هم پیگیری‌هایی شده که عملاً ضمانت‌های اجرایی به نحو زیادی وجود دارد.

ضمن این که اختیاری هم در راستای یکی از بندهای قانونی برنامه پنجم که امنیت پایدار مرزها را شامل می‌شود و مصوبه شورای عالی امنیت ملی را دارد، به سازمان بنادر و دریانوردی داده شد تا نسبت به تشکیل کارگروه ساماندهی سواحل بنادر و جزایر با مسئولیت سازمان بنادر و عضویت مدیران ارشد دستگاه‌های اجرایی اقدام نماید که دستاوردهای خیلی خوبی هم داشته است.

سیاسی امنیتی، حقوقی. مطالعات گرفته تا پدیده‌های دریایی، کاربری مطلوب اراضی و... همگی بررسی شد و نهایتاً در فاز سوم تلفیق انجام شد که عملاً منجر به طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور شد. بر اساس ضوابطی که در قانون برنامه سوم و برنامه چهارم به خصوص در ماده ۶۳ آن تصریح شده بود، این موضوع باید در دستور کار یک دستگاه دولتی قرار می‌گرفت. موضوع در هیات دولت ارائه شد و هیات دولت هم بر اساس آن به شورای عالی شهرسازی و معماری و هم‌چنین هفت استان ساحلی تصویب این طرح را ابلاغ کرد.

**سروش:** علاوه بر این الزامات قانونی داخلی، آیا سازمان بین‌المللی دریانوردی هم توصیه یا دستورالعملی برای مدیریت سواحل داشت؟

**الهیار:** بله، یکی دیگر از الزاماتی که سازمان را به سوی ICZM پیش راند، توصیه‌ای بود که سازمان بین‌المللی دریانوردی کشورهای عضو داشت که برای کشورشان، طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی بدهند. با توجه به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی هم به نمایندگی از جمهوری اسلامی ایران، عضو این سازمان است، یکی از بحث‌های ما پایبندی به الزامات بین‌المللی در این زمینه بود. یکی از مباحث دیگر هم، موضوع کنفرانس ریو دو ژانیرو بود که در آن تأکید شده بود کشورها باید طرحی برای مدیریت یکپارچه سواحل‌شان داشته باشند.

### مدیریت توسعه پایدار سواحل در دستور کار سازمان

**سروش:** البته فکر می‌کنم با توجه به بهره‌مندی از نوار ساحلی گسترده در شمال و جنوب ایران و پتانسیل‌هایی که برای سال‌ها مغفول مانده بود، بدون این الزامات هم زمان آن رسیده بود که فکری برای مدیریت سواحل کرد.

**الهیار:** بله، بدون این الزامات هم یکی از رویکردهای ویژه‌ای که در این زمینه مورد تأکید قرار گرفت این بود که ما باید سواحل پررونق و فعالی داشته باشیم. در نقاطی که کم‌تر از سواحل استفاده کردیم، از این نعمت و اقتصادی فرهنگی اجتماعی، ویژگی‌های مثبتی که در این زمینه وجود داشت، بی‌بهره بودیم و در شمال هم سواحل تخریب شده بود. رویکرد جدی که در این مورد وجود داشت این بود که باید از این نعمت سواحل استفاده کنیم. اما این سواحل فقط برای ما نیست. برای نسل‌های آینده هم هست. پس با نگاه توسعه پایدار از موضوع را مد نظر قرار دادیم، به نحوی که هم از این ذخیره و نعمت استفاده کنیم و هم از این سواحل و گنجینه‌ای که در دریا و سواحل وجود دارد، برای آیندگان حراست کنیم.

**سروش:** به این جا رسیدیم که شورای عالی معماری و شهرسازی طرح را تصویب کرد و بعد به هفت استان ساحلی ابلاغ شد، پس از آن چه اتفاقی افتاد؟ وارد فاز اجرایی شدید؟

**الهیار:** طرح مصوب و برای اجرا ابلاغ شد. در مصوبه شورای عالی معماری و شهرسازی چند نکته و در اصل چند دستور مطرح شد. یک دستورش به استانداردی‌های ساحلی این طرح را مبنای برنامه‌های خود در سواحل قرار دهند. مثلاً اگر در جایی توصیه شده کاربری صرفاً شیلاتی است نباید منطقه صنعتی شود و موضوعات بسیار دیگری در این حوزه. برای این موضوع، کارگروهی با عنوان کارگروه ساماندهی و مدیریت سواحل استان به ریاست استاندار و دبیری مدیرکل بنادر و دریانوردی استان و عضویت همه مدیران ذی‌ربط در استان‌های ساحلی تشکیل شد. با توجه به این که دبیرخانه این کارگروه باید در ادارات کل بنادر استان‌ها شکل می‌گرفت، بحث مربوط به پیگیری‌های عهده سازمان بود.

**سروش:** آیا این کارگروه در همه استان‌های ساحلی تشکیل شده است؟





بر اساس قانونی که سازمان بنادر دارد، ساخت و ساز غیرمجاز در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی ممنوع است که در این قانون هیچ سازمان یا مرجعی استثناء نشده است. چه سازه‌های متعلق به اشخاص حقیقی و چه حقوقی، دولتی و... هیچ‌جا استثناء نشده است. عملکرد سازمان بنادر هم در این مدت نشان داده است که در اجرای قانون، با هیچ‌کس تعارف ندارد. هر سازه‌ای که پایش را در آب می‌گذارد باید مجوز بگیرد.

### قلع بناهای بدون مجوز در نوار ساحلی

**پروژه:** از آغاز این طرح در بعضی استان‌ها تا به امروز حدود یک سال می‌گذرد. خروجی اجرای این طرح و راه‌اندازی کارگروه‌ها برای مدیریت سواحل چه بوده؟

**الهیار:** یکی از بحث‌های اصلی ماهدایت و پشتیبانی کارگروه‌های ساماندهی سواحل استان‌هاست که در حال انجام است. در مواردی خودشان تصمیم‌گیری می‌کنند و اگر نیاز به هدایت و حمایت سازمان باشد، ما هم وارد کار می‌شویم. به عنوان مثال ما در استان مازندران مشکلات جدی داشتیم. بیش‌تر از صد پرونده قضایی مرتبط با سواحل وجود داشت که شاید تا پیش از اجرای این طرح، اولویتی برای دستگاه قضا نداشتند. با تشکیل این کارگروه، با توجه به این که دادستان هم در جلسات حضور پیدا می‌کرد، هماهنگی دستگاهی ایجاد شد و ما برای نخستین بار در سال گذشته حکم قلع بنای بیش از هفت بنا را گرفتیم.

**پروژه:** هفت حکم از میان بیش از صد حکم برای یکسال، اندک نیست؟

**الهیار:** تا پیش از اجرای این کارگروه، این میزان صفر بود. یعنی عملاً کاری انجام نشده بود.

**پروژه:** در حال حاضر اولویت و برنامه اصلی کارگروه‌های استان‌های ساحلی، نظارت بر طرح‌های جدید ارائه شده است، یا به مدیریت و اصلاح طرح‌های قبلی هم نگاهی دارد؟

**الهیار:** ما برای کارگروه‌ها یک دستورالعمل تهیه کردیم تا کارگروه‌ها بدانند دقیقاً می‌خواهند چه کاری انجام دهند. یکی از موارد طرح این است که هیچ طرحی خارج از ICZM اجازه ساخت و ساز در خشکی و دریا ندارند. چون محدوده ICZM فقط موکول به نوار ساحلی نیست و گاهی در عمق شش تا ۱۰ کیلومتری، یعنی مرز شهرستان و دهستان هم پیش می‌رود. بحث دیگر، ایجاد هماهنگی بین ارگان‌های دریایی یا ارگان‌های مرتبط در سطح استان است که از تخریب سواحل عملاً جلوگیری شود. حالایی مثل استان سیستان و بلوچستان، برای این که استانی است که کم‌تر از سواحل استفاده کرده، بیش‌تر روی موضوع برنامه‌ریزی و توسعه تمرکز دارد اما در جایی مثل استان مازندران که سواحل آن تخریب شده است، به دنبال آزادسازی است.

### آزادسازی سواحل

#### مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر است

**پروژه:** می‌خواهم به سراغ مصداق‌های عملی برویم. شهروندان حق استفاده پایدار از سواحل را دارند، موضوعی که مورد تأکید رییس جمهوری و وزیر راه هم است. ICZM یکی از معدود پروژه‌های سازمان بنادر است که شهروندان می‌توانند نتیجه ملموس آن را در زندگی خودشان ببینند، برای مان بگوئید که این طرح برای مردمی که می‌خواهند از سواحل بهره‌مند شوند، چه کرده است؟

**الهیار:** مشارکت مردمی یکی از الزامات برای اجرایی شدن طرح ICZM است. اگر مردم مشارکت کنند و سواحل با

نگاه توسعه‌پایدار، توسعه پیدا کند، در درجه اول، مردم از این نعمت سواحل استفاده می‌کنند. از کاربری تفریحی و توریستی گرفته تا کاربری صنعتی، شیلاتی، کشاورزی و کاربری‌های دیگر. ما به این طرح به عنوان یکی از مسئولیت‌های اجتماعی سازمان نگاه می‌کنیم نه یک وظیفه صرفاً قانونی. به همین دلیل هم به مواردی که الزام شده، بسنده نکرده‌ایم و به دنبال تعامل شهر و بندر هم هستیم که این کار انجام خواهد شد. به عنوان مثال هفته پیش، توسعه موج شکن‌های بندر انزلی افتتاح شد تا مردم هم بتوانند بهتر از بندر استفاده کنند. برخی از این طرح‌ها شاید هزینه‌های کم‌تری از طرح‌های بزرگ دیگر داشته باشند، اما سبب نشاط مردمی می‌شود که در بنادر زندگی می‌کنند و اثرات روحی روانی ویژه‌ای دارد. ما این کار را در بنادر دیگر هم شروع کردیم. یکی از این راه‌ها، ساخت موج شکن‌هایی است که اول با عنوان موج شکن‌های مردمی مد نظر بودند و بعد موج شکن‌های چند منظوره کوچک نام گرفتند. ما گزارش‌هایی داریم که پیش از اتمام این موج شکن‌ها، مورد استفاده اهالی آن منطقه قرار گرفته‌اند و پناهگاهی برای شناورهایشان شده است.

**پروژه:** من سوالاتی پرسیدم که جوابم را نگرفتم. آیا می‌توانیم امیدوار باشیم که سازه‌های مربوط به اشخاص حقوقی و دولتی و غیره و همه سازه‌های غیرمجازی که برخی از آن‌ها شاید بیش‌تر از ۳۰ سال قدمت دارند و مانع دسترسی عموم شهروندان به سواحل شده‌اند، مدیریت شده و احتمالاً تخریب شوند؟

**الهیار:** بر اساس قانونی که سازمان بنادر دارد، ساخت و ساز غیرمجاز در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی ممنوع است که در این قانون هیچ سازمان یا مرجعی استثناء نشده است. چه سازه‌های متعلق به اشخاص حقیقی و چه حقوقی، دولتی و... هیچ‌جا استثناء نشده است. عملکرد سازمان بنادر هم در این مدت نشان داده است که در اجرای قانون، با هیچ‌کس تعارف ندارد. هر سازه‌ای که پایش را در آب می‌گذارد باید مجوز بگیرد.

**پروژه:** پروژه‌هایی که از سال‌ها قبل در سواحل هستند، چطور؟

**الهیار:** آن‌ها هم باید مجوز داشته باشند. ما در قلع بناهایی که بدون مجوز بودند، با کسی تعارف نداشتیم. از دادستانی هم پیگیری‌های ویژه‌ای کرده‌ایم و برای همین نماینده ویژه‌ای به کارگروه معرفی کرده‌اند که در جلسه حضور دارند. ما برای اجرای این طرح، تا جایی پیش رفتیم که حتی حکم جلب هم گرفتیم. از پدیده‌شان‌دیز هم شکایت کردیم. یکی از مواردی بود که خیلی‌ها به ما توصیه می‌کردند، شکایت نکنیم اما پاسخ ما این بود که تعارف نداریم.

**پروژه:** درباره سازه‌های دولتی چطور؟

**الهیار:** در ارتباط با سازه‌های دولتی هم موضع ما همین است. ما معتقدیم که آزادسازی باید از سازه‌های دولتی آغاز شود. تعدادی





اما نگاه سازمان  
بنادر و دریانوردی  
حمایت از صنایع  
داخلی است و ما حتما  
از حداکثر توان داخلی  
استفاده خواهیم کرد.  
این موضوع برای ما یک  
اصل است. اما جاهایی  
که به نظر ما نیاز به  
تقویت توان داخلی  
باشد، شرکت های  
داخلی را هدایت کردیم  
تا شریک بین المللی  
با تجربه ای بگیرند تا  
تقویت شوند.

به همه همکاران معاونان مهندسی بنادر تاکید کردیم. این موضوع در همایش مدیران هم مطرح شد که مدیران بنادر باید به آن توجه بیش تری کنند. برای این منظور نرم افزار نگاه داشت تجهیزات و بناها را که از قبل استفاده می کردیم یک سری موارد تکمیلی و توسعه ای بدان اضافه نموده و اجرایی نموده ایم.

در این راستا شاخص بندی برای ارزیابی معاونت های فنی مهندسی بنادر انجام شده و در دستور کار قرار گرفته است.

### برای مدیریت تاخیر در پروژه های بندری، برنامه هایی داریم

**رویا:** وضعیت پروژه های پیمانکاری بنادر، چندان رضایت بخش نیست و تاخیر در اجرای پروژه های توسعه بنادر، آثار و تبعات نامطلوبی بر قیمت تمام شده پروژه ها دارد و قیمت تمام شده پروژه ها را بالا می برد. برای این موضوع چه برنامه تحول و ساماندهی دارید؟

**الهییار:** دو برنامه در دستور کار داریم. نخست ارزیابی مشاوران است. پیش از آن که به پیمانکاران برسیم باید به سراغ مشاوران برویم. چون طرح را مشاور می دهد و پیمانکار اجرا می کند. اگر طرح مشکل داشته باشد، یا مناسب طراحی نشده باشد، قطعاً پیمانکار در اجرای آن به مشکل برمی خورد. به همین دلیل بحث ارزیابی مهندسان مشاور را در دستور کار داریم. یعنی بعضی نهادها و وزارتخانه ها الگوهای گرفتیم که مهندسان مشاور که با سازمان بنادر کار می کنند، علاوه بر داشتن گرید سازمان مدیریت که شرط لازم است، بتوانند کفایتشان از دیدگاه های فنی و تخصصی و سابقه رادر سازمان بنادر اثبات کنند. دستورات عملی هم برای این موضوع تهیه کردیم که امیدواریم در آینده نزدیک به تصویب هیات عامل برسد و اجرایی گردد.

### این شرایط برای مشاوران داخلی مدنظر است؟

**الهییار:** بله. و قاعدتاً باید خودشان را متناسب با شرایط ارتقاء دهند چون الان فرصت رقابت بین المللی هم وجود دارد. بخشی در اداره کل مهندسی سواحل و بنادر متولی ارزیابی عملکرد و امور مرتبط با مهندسان مشاور قرار گرفته است. اداره کل مهندسی عمران ما هم متولی امور پیمانکاران شده است که عملاً آن جا هم یک سیستم متمرکز ارزیابی پیمانکاران داشته باشیم. بخش تجهیزات و تدارکات هم برای تجهیزات و پیمانکاران و مهندسان مشاورشان تمرکز می کنند. دو قسمت در واحد معاونت توسعه و تجهیز ایجاد شده است که یکی واحد پیمان رسیدگی است و یکی هم واحد مدیریت پروژه است که این دفتر مدیریت پروژه ایجاد شده و کارش را شروع کرده است. علاوه بر کنترل پروژه که یکی از اولین گام های پروژه است، مدیریت منابع، مدیریت هزینه، مدیریت زمان، مدیریت ریسک، همه انواع مدیریت استاندارد را موظف است، پیگیری کند. برنامه های دیگری هم به صورت کوتاه مدت و میان مدت داریم ولی برای رسیدگی به این موضوع عزم جدی در سازمان به وجود آمده است.

پرونده هم تشکیل شده است که در حال پیگیری است. اگر ارگان های دولتی خودشان را عقب بکشند و حریم را آزاد کنند، اعتماد مردم هم بیش تر جلب خواهد شد. این یکی از مصوبات قانونی ما است که قطعاً پیگیری و اجرا خواهد شد.

**رویا:** برویم به سراغ بندر شهید رجایی. پس از تحریم ها، پیش بینی می شود که لا ینرهای بین المللی به بندر شهید رجایی بازگردند، اما این بار با کشتی های بزرگ تر و به عبارتی با کشتی های غول پیکر. این در حالی است که فاز سوم بندر شهید رجایی، هم چنان در انتظار تکمیل و تجهیز هستند. تاجه زمانی باید در انتظار ماند؟

**الهییار:** در بحث توسعه بندر شهید رجایی برای تسریع در عملیات توسعه بندری مراحل انجام کار را به سه فاز تقسیم کردیم. در فاز یک هزار متر اسکله و ۶۸ هکتار استحصال داشتیم. فاز دو حدود ۲۰۲۰ متر اسکله را شامل می شود که در برگیرنده یال شرقی و غربی حوضچه است.

زیرساخت یال شرقی و غربی آماده است و فقط جرثقیل ها باید جای گذاری شود و امیدواریم از سال آینده کاملاً عملیاتی شود.

فاز ۳ تکمیل اسکله ها، احیاء اراضی و تکمیل لایروبی است با توجه به این که استقبال پیمانکاران داخلی و خارجی پس از تحولات اخیر مربوط به تحریم ها، خیلی زیاد شده است، حسب تصمیم و سیاست مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی از مناقصه بین المللی جهت ساخت و بهره برداری از آن بهره خواهیم برد.

### قدرت چانه زنی سازمان برای جلب پیمانکاران خارجی افزایش پیدا کرده است

**رویا:** در ارتباط با خریدهای خارجی چی؟

**الهییار:** نگاه سازمان بنادر و دریانوردی حمایت از صنایع داخلی است و ما حتماً از حداکثر توان داخلی استفاده خواهیم کرد. این موضوع برای ما یک اصل است. اما جاهایی که به نظر ما نیاز به تقویت توان داخلی باشد، شرکت های داخلی را هدایت کردیم تا شریک بین المللی با تجربه ای بگیرند تا تقویت شوند. به ویژه در موضوع تجهیزات. بسیار امیدواریم که با این روند به زودی قراردادهای منعقد کنیم. البته یکی از موانعی که هنوز حل نشده، بحث های مربوط به سوئیفت و ال سی است. با بازگشایی ال سی می توانیم پرداخت های ارزی را انجام دهیم. اگر این موضوع هم حل شود، کار سرعت بیش تری خواهد گرفت.

**رویا:** در بحث نگهداری تجهیزات هم این طور که به نظر می رسد در چند سال گذشته، نگاه داشت خوبی برای دستگاه ها، تجهیزات و ماشین آلات بندری صورت نگرفته است. برنامه جدید شما در این معاونت برای رسیدگی به این سرمایه های هنگفت چیست؟

**الهییار:** این موضوع را همکاران قبلی هم پیگیری می کردند، که جای تشکر دارد. ما هم در ادامه کار به نگاه داشت تجهیزات و بناها





کشتی سازی، صنعت مدیران پروازی

## ساخت کشتی در ایران صرفه اقتصادی ندارد

بازخوانی تجربه کشتیرانی و نفتکش از کشتی سازی های

داخلی

عاطفه نامداری

صنعت کشتی سازی در ایران، همان قدر که موافق دارد، مخالف هم دارد. انجمن صنایع دریایی، سازندگان شناور، تجهیزات و سازه های دریایی ایران و صاحبان این صنعت، از کشتیرانی ها گلایه دارند که چرا خرید کشتی ها را از خارج انجام می دهند. آن ها می گویند کشتی سازی ایران توانمندی هایی دارد که این شرکت های بزرگ کشتیرانی، فرصتی برای شکوفا شدن آن، نداده اند. در سوی دیگر این داستان، کشتیرانی ها و شرکت ملی نفتکش قرار دارند. آن ها تجربه خوبی از همکاری با تولید کنندگان داخلی ندارند. سفارش های این دو شرکت، با تاخیر زمانی بیش تر از ده سال هنوز تحویل نشده است و این در حالی است که می گویند مبلغ قرارداد پرداخت شده است. به اعتقاد آن ها، نبود مدیریت صحیح و تخصصی از یک سو و وارداتی بودن بیش از ۹۰ درصد قطعات و تجهیزات ساخت کشتی در ایران هزینه ساخت را تا بیش از دو برابر افزایش داده است. با این حال انجمن سازندگان شناور، تجهیزات و سازه های دریایی ایران به تازگی در نامه ای به رییس جمهوری، خواهان حمایت از صنایع کشتی سازی شده است. هیات مدیره این انجمن از دولت درخواست کرده است که مانع ثبت سفارش کشتیرانی ها در خارج از ایران شود. آن ها از دولت می خواهند که حتی از خریدهای خارجی شرکت های کوچک بخش خصوصی هم جلوگیری کند، حال آن که کارشناسان حوزه دریایی اعتقاد دارند، بنگاه های اقتصادی بخش خصوصی، به دنبال بالابردن بهره وری هستند. این یعنی در صورتی که این کشتی سازی ها به تعهدات خود پایبند باشند و بتوانند با کیفیت، در زمان مقرر و با قیمت منطقی ساخت کشتی را انجام دهند، هیچ کس به سراغ کشتی سازان خارجی نخواهد رفت.

«ماهانامه بندرودریا» برای بررسی این موضوع، میزگردی با حضور کارشناسان صنایع کشتی سازی، کشتیرانی و شرکت ملی نفتکش برگزار کرد. پیگیری های ماهنامه برای دعوت از شرکت های کشتی سازی راه به جایی نبرد و نتیجه آن شد که این میزگرد در غیاب شرکت های کشتی سازی برگزار شد. با این حال راه برای درج نظرات کشتی سازها بسته نشده و این ماهنامه آماده پذیرای نظرات عزیزان است. رضا قلمبر کارشناس دفتر توسعه فنی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، محمود بن سعید رییس پروژه ساخت شرکت ملی نفتکش ایران، محمد رشدی رییس پروژه های طراحی و ساخت نفتکش ها، مسعود مهاجر روزنامه نگار حوزه حمل و نقل و حسن سوری کارشناس کشتیرانی مهمان های این میزگرد تخصصی بودند.





رشدی؛  
شرکت ملی  
نفتکش ایران و  
شرکت کشتیرانی  
جمهوری اسلامی ایران  
دو شرکتی بودند که  
از ۱۲ سال پیش،  
پیشگامان سفارش  
ساخت در داخل شدند.  
مامی خواستیم این  
صنعت در ایران توسعه  
پیدا کند.

بن سعید: ما در هر قسمت از صناعی که فعالیت می کنیم، پیش از هر چیز باید منافع شخصی و گروهی خودمان را کنار بگذاریم. این اولین مشکل ما با صنایع دریایی است. از سوی دیگر برخی افراد درباره مسائل فنی صحبت می کنند و نظر می دهند در حالی که هیچ دانشی درباره آن ندارند. شورای عالی صنعت، تفاوت میان کشتی LPG یا LNG را احتمالا نمی داند اما وقتی متوجه شدند شرکت ملی نفتکش به دنبال VLGC است، مکاتبه کرده اند که ما می توانیم VLGC بسازیم. این شعار است، یعنی این که طرف متوجه این نکته نمی شود و اگر متوجه می شد چنین مطلبی را بیان نمی کرد. همه ما می دانیم پتانسیل هایی وجود دارد، اما با این حال بزرگ نمایی می کنیم. دیگر این که همیشه منافع شخصی خودمان را در نظر می گیریم. مثلا من که مشاور کشتی سازی هستم، اعلام می کنم که ما همه چیز می توانیم بسازیم شاید برای این که به من ماموریت خارج از کشور را بدهند این حرف را می زنم. اما حقیقت این است که باید بدانیم توان ساخت چه وسیله ای را داریم. از سوی دیگر باید تولید ما صرفه اقتصادی هم داشته باشد. نروژ یکی از صنعتی ترین کشورهای دنیا هست اما اتومبیل نمی سازد، نه این که نمی تواند بسازد، بلکه صرفه اقتصادی ندارد که بسازد.

قلمبر: هر صنعتی در دنیا تعریفی دارد. راه اندازی هر صنعت پایه و اساس اولیه خودش را دارد. شما وقتی می خواهید صنعتی را ارزیابی کنید، سوددهی آن منوط بر این است که بتواند آن تعاریف را پوشش بدهد. صنعت کشتی سازی در دنیا دو اساس کلی دارد. یکی کیفیت آن هست و دیگری زمان و اقتصادی بودن آن. در بعضی شرایط می بینید که زمان بر کیفیت هم می چربد. من سراغ دارم که کشتی سازی های بزرگی مثل «مرسک» را در یک نقاطی حتی با کیفیت متوسط کشتی را سفارش دادند و در زمان کوتاه تر کشتی را تحویل گرفتند، تا بتوانند از بازاری که پیش رو هست، سود کافی ببرند. کشتی سازی همیشه متأثر از بازار بین المللی است، یعنی اگر فرضا بازار روز جهان به سمت کانتینر می رود و بار بزرگی در نقطه ای انباشته می شود، همه کشتی های فله بر تصمیم می گیرند که کشتی کانتینر بسازند تا آن بار را در طول چند سال جمع کنند. به خاطر این سفارش می دهند و این سفارش هم احتیاج به زمان دارد. سفارشی را که من امروز به شما می دهم اگر شما بخواهید به جای شش ماه آن را ده ساله به من تحویل بدهید، دیگر بازار از دست رفته است. مشکل ما با کشتی سازی های داخلی همین است. درست است که ما در ساخت بدنه کشتی قابلیت هایی داریم. یعنی اگر کشتی جدیدی سفارش بدهند بدنه این کشتی را می توانیم بسازیم ولی نمی توانیم به شما بگوییم که در چه زمانی و با چه قیمتی ساخته می شود. مشکل مدیریتی و برنامه ریزی هم داریم که دو مشکل بزرگ پیش روی صنایع کشتی سازی داخلی ما است.

### بیش از ۹۰ درصد ملزومات ساخت کشتی های داخلی، وارداتی است

رشدی: با این حال این طور که مشتریان صنعت کشتی سازی می گویند، در بسیاری از موارد بدنه کشتی وارد می شود. با توجه به حجم بدنه آیا این کار صرفه اقتصادی دارد؟ به طور مثال در کشتی سازی های کشور چین، به خاطر همین موضوع، کارخانه تولید ورق، در سی کیلومتری محل ساخت کشتی (داک) هست. اما وارد کردن آن آیا برای این صنعت صرفه اقتصادی دارد؟ قلمبر: در سه پروژه ای که برای ساخت کشتی با ایران داشتیم، تقریبا بیش تر از نود و هشت درصد آن واردات بود نه تولید. از ورق فولاد گرفته تا قطعات موتور و ...

بن سعید: برای کشتی آفرامکس هم که در بوشهر ساخته شد، قطعات را بریدند، شماره زدند و بعد به ایران منتقل کردند و در ایران فقط اتصال داده شد. البته مونتاژ یکی از شیوه های تولید است و اصلاح کالی ندارد، اما نه وقتی که قیمت تمام شده را

به دو برابر برساند. اروپایی ها توان کشتی سازی را دارند و همه هم می دانند آن ها این صنعت را به شرق آسیا منتقل کردند. اما چون برای شان از لحاظ اقتصادی به صرفه نیست، وارد چرخه تولید نمی شوند.

### ساخت کشتی، صرفه اقتصادی برای کشور ندارد

رشدی: آقای رشدی، شما تجربه عملی سفارش به تولید کننده داخلی صنعت کشتی سازی را دارید. نظر شما درباره این موضوع چیست؟

رشدی: من نمونه های زنده ساخت در ایران و تجربه سفارش نفتکش به تولید کننده های داخلی را دارم، نمونه هایی که هنوز هم هستند و هر کس می گوید باید سفارش هایمان را به کشتی سازی های داخلی می دادیم، می توانند بروند، ببینند. شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دو شرکتی بودند که از ۱۲ سال پیش، پیشگامان سفارش ساخت در داخل شدند. ما می خواستیم این صنعت در ایران توسعه پیدا کند. به همین منظور هم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سفارش پنج فروند را مطرح کردند. ما دو فروند کمیکال فرآورده بر و کمیکال تانکر ۳۵ هزار تنی به شرکت کشتی سازی ایزویکو و سه فروند هم کشتی ۶۳ هزار تنی نفتکش شاتل تانکر، برای دریای خزر به شرکت صدرا بندر نکا دادیم. شرکت صدرا اعلام کرد که ما با امکانات بالقوه ای که داریم، می توانیم تا ۳۶ ماه، سه تا کشتی در شمال به شما تحویل دهیم. قرارداد بسته شد و قیمت هر کشتی هم ۴۰ میلیون دلار اعلام شد. در سال ۱۳۸۴ قرارداد ساخت ما فعال و برش فولاد این سه کشتی ۶۳ هزار تنی شاتل در تاریخ ۱۳۸۴/۶/۲۲ انجام شد. استیل را که از کشور اکراین خریدیم، بودند، و با مشکلات و هزینه زیادی به ایران آوردند.

### هزینه ساخت کشتی در ایران دو برابر جهان است

رشدی: طبیعتا این استیل ها به بندر امام خمینی (ره) تحویل می شد و بعد باید به شمال منتقل می شد، درست است؟

رشدی: بله. هفت صد تریلی این استیل ها را از بندر امام خمینی (ره) به نکا آوردند. سپس برای سه کشتی ۶۳ هزار تنی صدرا، از اوکراین ورق خریداری شد و چهل هزار تن ورق، یعنی تقریبا ۱۲ هزار ورق دوازده متری در شش متر عرض را با تریلی حمل کردند. علاوه بر این، تمام دستگاه ها و تجهیزات این کشتی های ۶۳ هزار تنی باید از اروپا خریداری می شد. یعنی در داخل چیزی نداشتیم و وظیفه ما فقط مونتاژ کردن بود. جوش کاری ورق ها هم با ما بود. کیفیت جوشکاری ما هم خوب است چون هنوز به صورت خطی و دستی با الکتروود و برق جوشکاری می کنند و نه اتوماتیک. این شیوه زمان بسیار بالایی می خواهد. مثلا ژاپنی ها کشتی را با ۵۵۰ هزار نفر ساعت و کره ای ها با یک میلیون نفر ساعت می سازند و ما با پنج یا شش میلیون نفر ساعت می سازیم. ببینید که چقدر هزینه آن بالا می رود. بیهوده نیست که هزینه ساخت کشتی در ایران دو برابر و یا شاید هم بیش تر است. کشتی های ۶۰ هزار تنی ما بر اساس زمان بندی اعلام شده در قرارداد، قرار بود که کشتی اول ۲۴ ماه بعد تحویل شود و پس از آن هم کشتی دوم را شش ماه و کشتی سوم را شش ماه بعد از آن تحویل بدهند. قرارداد در سال ۸۴ با برش فلز فعال شد. ما گشایش اعتباری اسنادی هم باز کرده بودیم و فاینایس هم برای شرکت صدرا گرفته بودیم. پول هم به حسابشان ریخته شد. از نظر مالی هیچ مشکلی نداشتند و می توانستند هر چه می خواهند بخرند. حالا آمدند چه کار کردند؟ ۶۴ بلوک و بخش از ۸۲۴ بخش و سه تا کشتی را آماده کردند. بر اساس محاسبات ما این پنج درصد پیشرفت پروژه هم نیست. تا همین امروز و دوازده سال هست که ما درگیر هستیم.

پول را تا تیغه گذاری هم دادیم. گفتند پول کم داریم و دوباره پول گرفتند. ما در مجموع ۵۷ درصد مبلغ قرارداد را پرداخت کردیم. از نظر مالی مشکلی نداشتند، فقط مدیریت ناصحیح بود و حتی مدیریت مالی درستی هم نداشتند که ببینند این پول کجا و چه موقع خرج می شود.

**سوریا:** حال می رویم به سراغ ایزوایکو، سفارش های شما با ایزوایکو هم تقریباً هم زمان با همین سفارش بود، اوضاع سفارش شما در ایزوایکو چطور پیش رفت؟

رشدی: ما دو تا کشتی فله بر ۳۵ هزار تنی هم به شرکت ایزوایکو سفارش دادیم. از امضاء قرارداد در تاریخ ۸۱/۱۰/۱۲ یعنی سیزده سال پیش هم کار شروع شد. LC را ما گرفتیم و فعال شد و آقایان در بهمن ماه ۸۲ آمدند و گفتند که استیل گران شده است، قیمت این کشتی ها که هر کدام ۲۴ میلیون و ۸۹۰ هزار دلار بود و تقریباً به ۳۰ میلیون رسید. آن ۶۳ هزار تنی ها ۴۰ میلیون بودند و آن ها هم اضافه کردند و جمعاً هر کدام ۵۷ میلیون شد. یعنی کل قرارداد ما که ۱۲۰ میلیون دلار برای سه کشتی ۶۳ هزار تنی بود، که به ۱۷۱ میلیون دلار رسید. هم صدرا و هم ایزوایکو هم گفتند کشتی گران شده و ما با هر دو موافقت کردیم و پول پرداخت شد.

**سوریا:** آیا از بیرون هم اصراری بود که سفارش ها را با تولیدکننده داخلی ادامه دهید؟ مثلاً وزارت صنایع شما را برای حمایت از کشتی سازان تشویق یا اجبار می کرد؟ یا خودتان تصمیم به حمایت از این صنعت داشتید؟

بن سعید: نظر مدیریت نفتکش این بود که از صنایع داخلی حمایت نکنیم.

رشدی: به هر حال بعد از یازده سال کشتی اول ما ۷۰ درصد پیشرفت داشته، یعنی با بدنه و موتورها و ژنراتورها و پمپ ها که سرچایشان هستند اما موتور اصلی و تجهیزات دیگر نصب نشده است. از تاریخ ۹۱/۱۲/۶ کشتی هفتاد درصدی را که تمام شده بود آوردند کنار اسکله و کنار آب، کنار کشتی ایران کاشان و از آن زمان تا امروز به سراغ آن نرفته اند. بعد از آن همه پولی که از شرکت نفتکش برای ساخت این کشتی گرفتند این کار را انجام دادند.

**سوریا:** کشتی کاشان، سفارش شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی بود. کار کشتی کاشان به کجا رسید؟

قلمبر: وضعیت کشتی کاشان بهتر بود. ما جلسات متعددی با ایزوایکو داشتیم. طبق صورت جلساتی که با این ها کرده بودیم به موازات خرید اقلام و تجهیزاتی که نیاز داشتند، کسری تجهیزات را در بخش های مختلف به آن ها پرداخت کردیم. به واسطه صورت جلسه ناگزیر بودند که خریدها را انجام بدهند و مرحله به مرحله جلو بروند. با نظارتی که انجام گرفته بود، پرداخت منوط به این بود که این کار پیشرفت کند و خرید انجام بشود و بعد پرداخت کنیم. این باعث شد که ایزوایکو تکانی خورد و یک مقدار سرعت کار بالا رفت. به خصوص از عید امسال به بعد البته گفته شده در ماه های آبان و یا آذر می شود تست آن را انجام داد. ولی هنوز هیچ چیز مشخص نیست.

**سوریا:** یعنی کشتی شما قرار است امسال تحویل شود. قرارداد شما به چه سالی برمی گردد و زمان تحویل چه زمانی بوده؟

قلمبر: به طور کلی تصمیم گیری برای حمایت از صنایع داخلی به سال ۷۵ باز می گردد که قرار شد صدرا شش فروند کشتی بیست و دو هزار تنی برایمان بسازد ولی با گذشت زمان در سال ۷۸ وزارت بازرگانی و صنایع تفاهم نامه ای را برای شش فروند کانتینر بر (TEU ۲۲۰۰) به جای کشتی های بیست و دو هزار تنی با ضمانت سازمان گسترش امضا کردند که تامین اعتبار آن از محل ۱۰۶ میلیون دلار کشتیرانی نزد بانک های ایرانی که از سال ۷۶ مانده بود صورت گرفت. همچنین ۶۲ میلیون دلار از

منابع صندوق ذخیره ارزی بابت قرار داد ۲ فروند کشتی مشابه تامین اعتبار شد.

مناقضه با حضور شرکت های خارجی در سال ۷۹ برگزار و شرکت MPC آلمان برنده شد. قرار شد با همکاری شرکت فلندر آلمان این کار به طور مشترک انجام شود ولی این شرکت ورشکست شد و شیپ یارد (تی سن) جایگزین و قرار شد کشتی اول در آلمان به عنوان کشتی مرجع پس از ۲۴ ماه از موثر شدن قرارداد یعنی ۸۳/۳/۱۱ و کشتی های ایران در ۴۴ ماه به این صورت که کشتی اول ۲۴ ماه پس از موثر شدن قرارداد و کشتی های بعدی هر یک به فاصله چهار ماه از هم تحویل شود.

در سال ۱۳۸۹ شش فروند کشتی طبق برنامه زمان بندی شده تحویل گرفتیم و کشتی دوم را هم در سال ۱۳۹۲ تحویل گرفتیم.

و اما سفارش ما در ایران، سال ۷۹ صحبت هایمان را شروع کردیم و حدود سال ۸۱ مرحله آغازین کار ما بود. ما پنج فروند کشتی سفارش دادیم که دو تا از آن، به صورت وام بود و سه تا هم به صورت ال سی. این ها تقریباً همه پول ها را برای آن دو کشتی آخر برداشتند. اما کشتی را استیل کاتینگ نکردند و کاری هم روی آن انجام نشد. این موضوع برای ایزوایکو مشکلاتی به وجود آورد که ما را ناگزیر کرد این قرارداد را در سال ۸۷ فسخ کنیم. علاوه بر برداشت از وام، که نباید انجام می شد، طولانی شدن زمان تحویل هم مشکل دیگر ما بود. ایزوایکو قرار بود در مدت ۴۴ ماه کشتی اول را بسازد و پس از آن، هر چهار ماه، یکی دیگر از کشتی ها را تحویل بدهند. اما زمان گذشت تا متأسفانه رسید به این جا که ما اولین کشتی را بعد از ۹ سال تحویل گرفتیم. در سال ۹۲ کشتی دوم را تحویل ما دادند و امسال هم قرار است کشتی سوم تحویل شود.

**سوریا:** آیا شما هم سفارش هم زمانی در خارج از ایران داشتید؟ یا این سال ها در انتظار تحویل کشتی های ایرانی تان بودید؟

قلمبر: در این سیزده سالی که گذشت، ما در کره جنوبی در طول سیزده ماه، می توانستیم حدود چهار یا پنج کشتی تحویل بگیریم. زمان در کار ما اهمیت بالایی دارد. اگر زمان را از دست بدهیم، کشتی دیگر ارزش خودش را از دست خواهد داد. کشتی های دو هزار کانتینری و دو هزار تنی که ما سفارش داده بودیم دیگر بازاری ندارد، ولی در آن زمان بازار خیلی خوبی داشت.

رشدی: ما هم برای کشتی های فله بر تا آن زمان ۴۳ میلیون و ۶۰۰ هزار دلار پرداخت کردیم. چون با احتساب آن پنج میلیون اضافه ای که بعد از قرارداد خواستند و مورد توافق قرار گرفت، هر کشتی حدود ۳۰ میلیون دلار شد. ما تا مرحله تیغه گذاری، همه هزینه ها را برای هر دو کشتی پرداخت کردیم. امروز یک کشتی هفتاد درصد و آن یکی کشتی پنج درصد پیشرفت کار داشتند. ما پول را دادیم و آقایان از همان زمان گفتند که ما همه پول ها را پرداخت و تمام دستگاه ها و تجهیزات و موتور اصلی کشتی را خریداری کردیم. نگهداری این دستگاه ها و موتورها هزینه بسیار بالایی دارد که همه این ها هزینه های بیهوده ای هستند که به خریدار تحمیل می شود.

**تاخیر ده ساله برای تحویل کشتی های تولید داخل**

**سوریا:** اگر می خواستید این سفارش ها را از خارج از کشور وارد کنید، قیمت تمام شده چقدر می شد؟

رشدی: ما هم زمان با سفارش با ایزوایکو، سه سفارش هم به کشور کره جنوبی دادیم. سه کشتی در عرض یازده ماه تمام شد. بگذارید مقایسه ای هم میان پرداخت و اعتبار قرارداد کشتی سازی ها داشته باشم. بعد از سفارش به کره، گفتند قیمت کشتی هایی که سفارش داده اید، بالا رفته و به ۳۰ میلیون دلار رسیده. دو هفته بعد آمدند و گفتند که قیمت هر



قلمبر:

ایزوایکو قرار بود در مدت ۴۴ ماه کشتی اول را بسازد و پس از آن، هر چهار ماه، یکی دیگر از کشتی ها را تحویل بدهند. اما زمان گذشت تا متأسفانه رسید به این جا که ما اولین کشتی را بعد از ۹ سال تحویل گرفتیم. در سال ۹۲ کشتی دوم را تحویل ما دادند و امسال هم قرار است کشتی سوم تحویل شود.



**مهاجر:**  
شما به من نشان بدهید که چند مدیر در این صنعت می‌توانید پیدا بکنید که شش ماه در بندرعباس مانده باشند؟ همه آن‌ها سه ماه می‌روند آن‌جا و هر پانزده روز پرواز می‌کنند به تهران. یکی از آن‌ها خانواده‌اش را بر نمی‌دارد ببرد آن‌جا. درد این صنعت، این است که همه مدیران آن، پروازی هستند.

کشتی ۳۵ میلیون دلار شده است. بعد یک ماه دیگر آمدند و گفتند قیمت یعنی در واقع ارزش کشتی ما به ۴۲ میلیون دلار رسیده و می‌توانیم در همان مرحله، به قیمت جدیدی کشتی را بفروشیم. اما یک بار نگفتند قیمت استیل بالا رفته است و شما پول اضافه بدهید. چون قرارداد داشتیم و به همان قیمت ۲۵ میلیون کشتی برای ما ساخته شد. ما از ساخت هر کدام از همان کشتی‌ها تا به امروز حدود ۸۵ میلیون دلار سود کردیم، و همان قدر یا بیش تر هم از همین سفارش‌هایی که انجام نشد، زبان دیدیم. پس پتانسیل‌های بالقوه‌ای که می‌گویند در صنعت کشتی‌سازی ایران وجود دارد، در این حد بود که این همه خسارت به شرکت ملی نفتکش وارد کرد. متأسفانه در این صنایع، مشکلات زیرساختی مدیریتی وجود دارد که تا برطرف نشود، کشتی‌ساز نخواهیم شد.

**قلمبر:** در سفارش ما هم، درخواست پول اضافه کردند اما مخالفت کردیم. دلیل ما هم این بود از وای که نباید، برداشت کرده بودند و ما اقساط آن را پرداخت می‌کردیم و قرارداد را فسخ کردیم. این‌ها تسهیلات خودشان را از محل صندوق توسعه‌آوری تأمین کردند اما بحث اصلی ما، بحث زمان بود و ما زمان را از دست دادیم. این کشتی‌ها زمانی به ما تحویل شد که دیگر ارزش کاربردی خودش را از دست داده بود. صنایع سنگین اگر بازار خودش را نبیند، هیچ وقت نمی‌تواند سودده باشد. برای راه‌اندازی صنعت کشتی‌سازی، اول باید زیرساخت‌ها و دانش فنی را فراهم کنید. باید ببینید آیا می‌توانید در رقابت با کشتی‌سازهای دنیا کار کنید؟ در غیر این صورت اصلاً نباید وارد این بازار حرفه‌ای شد.

**رشدی:** صنعت کشتی‌سازی در دنیا ۱۰ درصد سود دارد. واقعا سود کمی دارد و در مقابل بسیار پرهزینه است. شرکت‌هایی که کشتی‌سازهای حرفه‌ای هستند، هر سال پنجاه تا صد فرزند کشتی تولید می‌کنند، نه مانند ما که در هر ۱۲ سال یک یا دو فرزند کشتی تولید می‌کنیم.

**قلمبر:** اگر شما با این نگاه فعلی، یک صنعت سنگین را در کشور راه‌اندازی کنید و با آن تیراژ پایین فقط نگاهتان به بازار داخل باشد، اتفاقی که می‌افتد فقط این است که یک سفارش ساخت می‌گیرید و چون می‌دانید که ممکن است سفارش اول و آخرتان باشد، هیچ اهمیتی به زمان نمی‌دهید، این اتفاق در ایران در خیلی از صنایع می‌افتد. گاهی اوقات برداشت می‌شود که طولانی شدن زمان برای این است که چرخه آن صنعت هم چنان بچرخد و حداقل چراغ آن روشن باشد ولی به چه قیمتی.

کاری که در ایران هیچ وقت انجام نمی‌شود مدیریت صنعت است. شاید یکی از مشکلات ما استفاده غلط از مفهوم خودکفایی در ایران است. ما نباید برای زنده نگه داشتن یک صنعت، وابسته به روش‌های سعی و خطا باشیم. در کشورهای دیگر وقتی یک صنعت را راه می‌اندازند، از مدیران برجسته و نخبه دنیا، در همان رشته، دعوت به کار می‌کنند تا صنعت را مدیریت کند. مدیریت کارخانه کشتی‌سازی کار پردردسر و بسیار تخصصی است. بزرگ‌ترین ضربه‌ای که الان کشتی‌سازی خورده است ضعف مدیریتی و برنامه‌ریزی آن است.

### ضعف مدیریتی، مشکل اصلی کشتی‌سازی هاست

**مهاجر:** آقای محمد سوری، مدیرعامل شرکت نفتکش خیلی علاقه‌مند بود که بتواند از کشتی‌سازی‌های داخلی خرید کند. اما در ایران هیچ چیز در جای خودش نیست. در ایران هیچ وقت معمول نیست که هیچ‌کسی به اشکالات خودش واقف بشود. یا مدیر جدید که می‌آید نخواهد صندلی خودش را حفظ کند. مدیری نداریم که بیاید و بگوید که من را اشتباه گذاشتید این‌جا، این شرکت و این موسسه بپیوده احداث شده است. همه فقط خواستند ریاست را حفظ کنند. از کشتی‌سازی خلیج فارس پیش از انقلاب گرفته تا امروز.

ما از صنایعی شروع کردیم که اصلاً در قد و قواره ما نیست، در قد و قواره کشورهای بزرگ دنیا هم نیست. کشورهای بسیار پیشرفته‌تر از ما هم که در همه رشته‌ها جلوتر هستند، وارد این صنعت نشده‌اند. بزرگ‌ترین مشکلی که ما داریم این است که می‌خواهیم چیزهایی تولید کنیم که مطلقاً در همه جای دنیا و در داخل کشور بازار ندارد. به فرض صنعت کشتی‌سازی ما خیلی هم خوب کار کرد، اصلاً چه کسی این‌ها را می‌خرد؟ ما دو کشتیرانی بزرگ داریم، حتی اگر این دو شرکت هم از شما خرید کنند، کل ناوگان را هم از شما بخرند، باز هم برای شما سود خاصی به همراه نخواهد داشت. شما بازاریابی داخلی ندارید، بیرون بماند. صنعت ما هیچ کجا وجود ندارد، آیا به زور کشتی‌سازی می‌زنید؟ شوخی تان گرفته است؟ چین و کره سال‌ها کار کردند و حالا بازار را در اختیار گرفته‌اند و صنعت را در دست دارند. حالا شما می‌خواهید از اول همه چیز را شروع کنید. اما هدف آن‌ها بازار دنیا بوده، ولی شما فقط به داخل نگاه می‌کنید. کشتی‌سازان می‌روند مجلس و نمایندگان را تحریک می‌کنند که باید از صنایع داخلی حمایت کنید. صنعتی وجود ندارد، کدام صنعت؟ ببینید سهم اشتغالی که این‌ها ساختند در برابر پولی که گرفتند و دور ریختند، چقدر است؟ اشتغالی درست نشده است. می‌گویند توسعه دریا محور، توسعه دریا محور از این‌جا اتفاق نمی‌افتد. یک پارک کودک بگذارید، از دوی هم می‌آیند این‌جا. مگر مردم ما از این‌جا نمی‌روند آلمان، یورو پارک را ببینند؟ در بندرعباس و بوشهر از این مراکز تفریحی و گردشگری بگذارید، از تمام ایران و از خارج از ایران هم به سواحل شما می‌آیند تا از این امکانات استفاده کنند. پس اگر بگویید برای کمک به مملکت، وارد این صنعت شدیم، اصلاً معنی ندارد. وقتی صنعتی راه‌اندازی می‌کنیم باید ببینیم که آیا اصلاً ماندگاری دارد؟ سود دارد؟ زنده می‌ماند؟ این که صنعتی راه‌بیاندازید و همیشه آن را دولتی نگه دارید، مدیر آن را خودتان تعیین کنید و پولش را خودتان بدهید، می‌شود همین. کسی هم از مدیر نمی‌پرسد که سود و زیان تو چقدر است؟ یک نفر یک ترانزنامه جلوی این‌ها نمی‌گذارد که ببیند نتیجه این صنعت چه بوده.

### کشتی‌سازی، صنعت وابسته به مدیران پروازی

**مهاجر:** برای اداره یک کارخانه کشتی‌سازی، راه‌های زیادی وجود دارد. شما باید اوضاع خودتان را هم بدانید. در ایران سرمایه ۲۵ درصد سود و بهره دارد و بعد شما خودتان می‌گویید که کشتی‌سازی ده درصد سود دارد. کدام تاجر می‌آید این‌جا سرمایه‌گذاری بکند و تازه می‌گوید که من پذیره‌نویسی می‌کنم و صد میلیارد تومان جمع بکنم تا کارخانه بسازم و من می‌گویم که به من چه مربوط. در این مملکت شما اگر سوپرمارکت باز کنید، پنج سال بعد در خیابانی بالاتر شعبه می‌زنید. این سرمایه‌گذاری برای مردم سودآور است. خب چه کسی می‌رود در کشتی‌سازی سرمایه‌گذاری کند و اصلاً سود آن چیست؟ من می‌خواهم ببینم اگر در دنیا بگویند که یک کشتی در وسط این ده‌ها هزار کشتی در وسط اقیانوس جهان می‌رود و یکی از آن، را ایران ساخته است چه افتخاری برای ما دارد؟ ولی ما یک فیلم می‌سازیم که به اسکار می‌رود و همه مردم دنیا متوجه می‌شوند که ایران این فیلم را ساخته است. اما صنعت کشتی‌سازی اصلاً چرا هست؟ چرا باید باشد؟ چه کسی خسارت آن را تا حالا تحمل کرده است؟ مهم نیست که شما ۴۰ میلیون دلار و یا ۱۰۰ میلیون دلار داده‌اید و رفته است، شما هم یکی از آن خسارت‌دیدگان هستید و باید بروید یک جایی عارض بشوید که پول‌تان را پس بگیرید. شما باید بروید به آن‌ها بگویید شما ما را تشویق کردید که به زور بخرید و رفتید قانون گذاشتید که از داخل خرید کنید. یعنی چه خرید داخل کنید؟ شما نمی‌توانید که پولتان را دور بریزید. در همین تهران و اصفهان و شمال در هوای خوش کسی کار نمی‌کند، آن وقت می‌خواهید چنین

صنعتی را در هوای ۴۴ درجه بندعباس نگه دارید؟ شما به من نشان بدهید که چند مدیر در این صنعت می‌توانید پیدا کنید که شش ماه در بندعباس مانده باشند؟ همه آن‌ها سه ماه می‌روند آن‌جا و هر پانزده روز پرواز می‌کنند به تهران. یکی از آن‌ها خانواده‌اش را برنمی‌دارد ببرد آن‌جا. درد این صنعت، این است که همه مدیران آن، پروازی هستند.

در ایران هیچ کسی نگران سود و زیان صنعت کشتی‌سازی نیست. هیچ کسی نمی‌گوید که این چاه ویل چیست که ما گذاشتیم آن‌جا. بعد می‌گوییم کشتیرانی‌ها هم بروند خرید کنند. کشتیرانی شرکتی است که سهام‌دار دارد. باید در مجموعه به سهام‌دار خودش توضیح بدهد. شما چگونه دفاع می‌کنید؟ اگر من سهام‌دار در مجمع عمومی بگویم که چه کسی به شما گفت که قرارداد ببندید و چه کسی به شما گفت که بروید کشتی ایرانی بخرید و چرا خریدید و به چه دلیلی گفتید؟ چه توضیحی دارید؟ اگر هیات بی‌طرفی بازرسی کند هم شما آقایان کشتیرانی و هم نفتکش متهم می‌شوید، به چه دلیل با این کارخانه کشتی‌سازی که بلد نبود کشتی بسازد، قرارداد بستید؟ چرا ۱۴۰ میلیون دلار و یا ۶۰ میلیون دلار پول به آن‌ها دادید؟ اما کسی این سوال‌ها را نمی‌پرسد و نتیجه می‌شود همین.

رشدی: دولت میلیاردها دلار در این صنعت خرج کرده است. مهاجر: کنمان نمی‌کنم که میلیون‌ها دلار در آن‌جا خرج شده است ولی دولت خرج کرده است که در بند این سود و زیان نبوده است و فقط می‌خواستند که اسمشان بر سر زبان‌ها بیفتد. مثل این که من یک مجله‌ای منتشر کنم که خریدار نداشته باشد و خیلی‌ها این کار را می‌کنند،.....

سوری: اما اگر شما مقایسه‌ای با دوبی، بحرین و کویت داشته باشید، می‌بینید که همین کشورهای کوچک دور و اطراف خودمان هم صنعت کشتی‌سازی دارند و خود ما هم سفارش‌هایی در کویت و بحرین داشتیم. آن‌ها چه می‌کنند؟ کویت مثل امارات متحده عربی که تمام مساحت آن به اندازه استان هرمزگان نیست، می‌تواند این صنعت را داشته باشد؟ آیا به اعتقاد شما همان موضوع مدیریت است؟

بن سعید: پیامبر فرمودند اگر علم در چین هست، بروید یاد بگیرید. نگفتند همه چیز را از صفر شروع کنید. یعنی از تجربه دیگران هم استفاده کنید. یعنی وقتی می‌خواهید کاری را شروع کنید، با تجربه‌ها کمک بگیرید.

رشدی: ببینید من ۲۱ محور را بر اساس تجربه این سال‌ها با کشتی‌سازی‌ها بدست آوردم که با خود آن‌ها هم در میان گذاشتم. نخست: فقدان برنامه‌ریزی مشخص و عدم سیاست‌های حمایتی دولت از کارکنان کشتی‌سازی یکی از مشکلات اساسی ماست. می‌گویند کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت نفتکش، به این تولیدکننده‌ها، کشتی سفارش بدهند. شما خودتان بیایید حمایت کنید، ما بنگاه‌های اقتصادی هستیم. اگر در آن زمان، دو کشتی خودمان را هم به خارج از ایران سفارش نمی‌دادیم، ورشکست بودیم. دوم: عدم همکاری سیستم‌های بانکی داخلی است. سوم: مشکلات خروج و ورود سریع و محدودیت بهره‌وری از متخصصان خارجی است. ما وقتی می‌خواهیم یک متخصص خارجی وارد این مملکت کنیم، مشکلات زیادی پیش‌رو داریم. می‌گویند چرا می‌خواهی خارجی بیاوری و از متخصص داخلی کمک نمی‌گیری؟ چهارم: عدم برنامه‌ریزی موثر در تأمین و حفظ نیروی انسانی است. پنجم: تغییر بی‌پای مدیریت‌های ناموفق. ششم: عدم توجه به انتقال تکنولوژی و فناوری. هفتم: نامشخص بودن توانایی‌های ساخت‌وساز و نوع شناور. با توجه به امکانات زیرساختاری فعلی و موجود برای خود مسولان و مدیرعاملان همین شرکت‌های کشتی‌سازی که ادعا می‌کنند VLGC می‌سازیم. کشتی حمل‌گاز یک تکنولوژی برتر دارد، بعد از آن طرف همان مدیرعامل می‌گوید

که کشتی‌تان پیچیده است و برای همین ساخت آن، ۱۲ سال طول کشیده است. هشتم: عدم وجود زیرساخت‌های مناسب و تجهیزات مدرن. تجهیزات ما برای ۳۵ تا ۴۰ سال پیش است. ما هنوز با الکترو و جوش برقی کار می‌کنیم. دهم: عدم اعتماد کشتیرانی‌ها به کشتی‌سازها به خاطر تجربه‌هایی که از همکاری با آن‌ها داشتیم. یازدهم، بخشی‌نگری برخی از مسولان و سیاست‌گذاران دولتی در زمینه این صنایع دریایی. دوازدهم، فقدان مراکز تحقیق و توسعه در صنایع دریایی. سیزدهم، عدم ارتباط مناسب بین صنعت و دانشگاه. چهاردهم، وجود قوانین دست و پاگیر گمرکی. پانزدهم، عدم امکان حضور بسیاری از پیمانکاران خارجی متبحر. شانزدهم، عدم صلاحیت و قابلیت پیمان‌کاران داخلی در بعضی از قسمت‌های ساخت. هفدهم، زمان ساخت بیش از ده سال. هجدهم، بالا بودن هزینه‌های ساخت و به طبع آن بالا بودن قیمت تمام‌شده کشتی. نوزدهم، عدم توانایی رقابت در بازارهای بین‌المللی به دلیل بالا بودن قیمت تمام‌شده و مدت‌زمان ساخت. بیستم: عدم حضور نمایندگان سازندگان ماشین‌آلات در ایران. بیست‌ویکم: عدم کمک گرفتن از مدیران این حوزه یا شریک شدن با شرکت‌های متخصص.



بن سعید:  
زمان دولت هفتم نامه نوشتند که شرکت نفتکش دارد سه میلیارد دلار از کشور خارج می‌کند و می‌خواهد ۱۲ کشتی LNG بسازد در صورتی که ما می‌توانیم در ایران بسازیم. همین طور که آقای قلمبر گفتند، آن‌ها فکر می‌کنند که همه‌اش پول ایران است و نمی‌دانند که ۸۰ درصد آن همان جنسی است که سازنده‌ها، باید از خارج وارد کنند. همان موقع گذاشتند ما LNG سفارش بدهیم، خودشان هم اصلاً وارد ساخت آن نشدند. نتیجه این شد که الان قطر هفتاد کشتی LNG دارد اما ما تا امروز حتی یک قطره LNG از پاریس جنوبی صادرات نداشتیم. ولی قطر دارد میلیارد‌ها تومان می‌برد

**سوری:** با وجود همه این بحث‌ها، همکاران شما و ما در انجمن سازندگان شناور، تجهیزات و سازه‌های دریایی ایران بسیار روی این موضوع تأکید دارند که چرا شرکت‌های کشتیرانی بزرگ نیم‌نگاهی به این صنعت ندارند و احتمالاً مقصودشان از این دو شرکت، شرکت کشتیرانی ج.ا.ا. و شرکت ملی نفتکش است. به تازگی هم نامه‌ای به رییس جمهوری داده‌اند و در چند بند از چالش‌های این صنعت و بی‌توجهی و عدم حمایت از آن‌ها گلایه کرده‌اند.

قلمبر: این صنعت و این گروه‌ها، امتحان خودشان را برای ما پس داده‌اند. این نامه‌نگاری‌ها هم اتفاق تازه‌ای نیست. این صحبت‌ها از سال ۷۸ به بعد شروع شده و هنوز ادامه دارد. تجربه همکاری و اعتماد به این شرکت‌ها را دارند. نمی‌توان پیشبینی کرد چه اتفاقی برای کشتی‌سازی داخلی می‌افتد ولی ساخت کشتی نه تنها در ایران و بلکه در بسیاری از کشورهای پیشرفته نیز اقتصادی نیست.

رشدی: خیلی از این صحبت‌ها شده است و همه ما را محکوم می‌کنند که شما رفتید کره جنوبی و چین را آباد کردید. ولی من از این آقایان سوالی دارم. وقتی که برای خرید، نود درصد یک فایننسیس را از بانک‌های کره‌ای و چینی می‌گیریم، این یعنی چه؟ یعنی سرمایه‌گذاری خارجی، یعنی داریم این پول را وارد مملکت می‌کنیم. کشتی را با پول بانک‌های آن‌ها می‌سازیم، فقط ممکن هست که ده درصد پول را خود ما بدهیم، ولی نود درصد آن سرمایه‌گذاری خارجی است. کشتی ساخته می‌شود می‌گویند بروید با کشتی خودتان کار کنید، پول در بیاورید و پول ما را هم بدهید. یک VLCC روزانه ممکن است ۱۸۰ هزار تا ۲۰۰ هزار دلار هزینه داشته باشد، ما از درآمد این کشتی همه این هزینه‌ها را پرداخت می‌کنیم، وام را هم می‌دهیم، و تازه شرکت هم سود می‌کند و بعد از هشت سال کشتی از آن ایران می‌شود.

قلمبر: موضوع دیگر این است که اصلاح چند درصد از کشتی که در داخل می‌سازید، ایرانی است؟ چند درصد آن را واقعاً در ایران می‌سازید که بشود نام صنعت ملی روی آن گذاشت؟ شما زمانی می‌توانید بگویید که این محصول ایرانی است که حداقل برای شما یک ارزش افزوده داشته باشد. وقتی شما تمام متریال را از خارج وارد می‌کنید و تمام موتور و ماشین را خارج می‌کنید و هزینه ساخت را بالا می‌برید، این چه صنعتی است؟

**ساخت کشتی در ایران، ۷۵ درصد ریسک دارد**  
**سوری:** در زمینه تعمیرات چطور؟



**قلمبر:** سال ۸۵ پژوهشی انجام دادیم، از اساتید دانشگاه و تمام متخصصان دعوت کردیم که این موضوع را بررسی کنند و تمام مشکلات صنعت ساخت و تعمیر کشتی را بررسی کردیم. نتیجه بررسی و آنالیزی که انجام شد، این بود که تقریباً ساخت کشتی در ایران بیش از هفتاد و پنج درصد ریسک دارد. ولی تعمیرات تا حدود شصت درصد می‌تواند دارای فرصت باشد. شما دومی را هم در نظر بگیرید، شرایط جغرافیایی آن شبیه ما است، هر کاری آن‌ها بکنند ما هم می‌توانیم مشابه آن کار را انجام دهیم. دومی بیش تر صنعت دریا و درآمدش را برای تعمیر به کار بسته است و الان بیش تر بهره‌برداری را از این زمینه می‌برد. ما هم می‌توانیم در تعمیرات تلاش کنیم.

**چرا قراردادهای ساخت شما در همان چند سال اول فسخ نشد و تا به امروز ادامه پیدا کرد؟**

**قلمبر:** ما مشکلات زیادی را پشت سر گذاشتیم تا بتوانیم قرارداد دو کشتی را فسخ کنیم. اما این تجربه‌ای شد که کشتیرانی در قراردادهای مشابه بعدی، ملاحظات جدی در نظر بگیرد. ولی بی‌تردید حرکت ما در جهت حمایت از صنایع داخلی بود و هزینه‌های زیادی صرف پروژه شد. در قرارداد جریمه تاخیر و شرایط فسخ لحاظ شده ولی کشتیرانی نیت اولیه خود را در حمایت از این صنعت حفظ کرد.

**قلمبر:** جمع‌بندی نهایی من از این بحث این است که ما در حال حاضر ۴۰ کارخانه کشتی‌سازی داریم که ظرفیت فعال آن‌ها کمتر از ۵۰ درصد است طبق آمار ارائه شده سالیانه ۱۹ فروند کشتی در ایران ساخته می‌شود که حدود ۰/۳ درصد از سهم کشتی‌سازی دنیا است. البته توان بالقوه آن‌ها ۱۲۵۰۰۰ CGT است و این با فرض ساخت سالیانه دو فروند شناور سی هزار تنی و ۴۱ فروند شناور هزار تنی می‌باشد. سه کشور آسیای کره و چین و ژاپن در حال حاضر ۸۲ درصد حجم سفارشات را به خود اختصاص داده‌اند. بنابراین نگاه کشتی‌سازی‌های داخل برای دو فروند سی هزار تنی قطعاً به کشتیرانی است و این ظرفیت با سرمایه‌گذاری ۲/۲ میلیارد دلاری کشتی‌سازی در ایران و عدم توانایی فعلی برای تحویل کشتی در زمان مقرر مغایرت دارد. شاید دلیل عقب افتادگی این صنعت نگاه مدیریتی اولیه و یا هدف‌گذاری نامناسب در کنار مشکلاتی نظیر عدم توانایی گشایش اعتبار و تصویب طرح‌ها برای اعطای وام، مشکلات بیمه‌ای و مهم‌تر از همه تورم‌پذیری در ایران است که مشکلات عدیده‌ای را برای کارفرما و سازنده به وجود می‌آورد. اگر نظام مدیریت کلان در صنایع سنگین داخلی کشور مبتنی بر امکان‌سنجی‌های دقیق اولیه، برآورد منطقی از سهم خود در بازار جهانی مشابه و در نظر گرفتن تمام پیش‌نیازهای آن صنعت باشد، شاید این صنعت و دیگر صنایع مشابه، مسیر بهبود پیدا نماید.

در عین حال باید اعتراف نمود که در زمینه شناورهای فراساحل پیشرفت‌های خوبی حاصل شده است و در سال‌های اخیر رتبه نسبتاً قابل قبولی را در بین کشورها کسب کرده‌ایم.

فلذا ارجح است که بیش‌ترین توان خود را در ارتباط با صنایع فراساحل و شناورهای حدود هزار تا سه هزار تنی به کار بگیریم. از سوی دیگر در عرصه تعمیرات کشتی که قطعاً بیشترین سودآوری را خواهد داشت همت مضاعفی را داشته باشیم.

**رشدی:** به نظر من هم باید کمیته‌ای از خبرگان و دست‌اندرکاران تشکیل شود. تحقیق و بررسی صحیحی روی کشتی‌ها و کشتی‌سازی‌ها انجام دهند و بعد بگویند نتیجه چیست؟ آیا باید این صنعت را راه‌اندازی کرد، یا خیر. **مهاجر:** اصلاً آن کمیته با آن نخبه‌ها شکل نمی‌گیرد و به



**سوری:**  
باید به تعمیرات کشتی برگردیم و روی آن تمرکز کنیم. یعنی امکانات فعلی خودمان را برای تعمیرات بسیج کنیم و نیاز کشتی‌های خودمان را حداقل برطرف کنیم.

این جا نمی‌رسد. **بن‌سعید:** نخستین نکته این است، که باید مدیریت‌ها و نحوه مدیریت‌ها تغییر کند، وقتی من مدیر حاضر نیستم جایم را از دست بدهم، همین اولش نمی‌گذارم آن کمیته تشکیل شود و سنگ می‌اندازم. زمان دولت هفتم نامه نوشتند که شرکت نفتکش دارد سه میلیارد دلار از کشور خارج می‌کند و می‌خواهد ۱۲ کشتی LNG بسازد در صورتی که ما می‌توانیم در ایران بسازیم. همین طور که آقای قلمبر گفتند، آن‌ها فکر می‌کنند که همه‌اش پول ایران است و نمی‌دانند که ۸۰ درصد آن همان جنسی است که سازنده‌ها، باید از خارج وارد کنند. همان موقع نگذاشتند ما LNG سفارش بدهیم، خودشان هم اصلاً وارد ساخت آن نشدند. نتیجه این شد که الان قطر هفتاد کشتی LNG دارد اما ما تا امروز حتی یک قطره LNG از پارس جنوبی صادرات نداشتیم. ولی قطر دارد میلیاردها تومان می‌برد. این پول اگر در این مملکت می‌آمد، آیا جوان‌های ما بیکار می‌مانند؟ بگذارید نکته‌ای را با صراحت بیان کنم: ببینید پروژه‌های بزرگ در این مملکت با این مدیریت‌ها جواب نمی‌دهد. از طرف دیگر ثبات اقتصادی هم وجود ندارد. نرخ ارز بالا و پایین می‌شود، مدیریت عوض می‌شود و این چیزی می‌شود که هست؛ زمان هم که دیگر تکلیفمان روشن است. همین کشتی‌های شاتل که ما برای شمال سفارش دادیم، برای آن موقع خوب بود و امروز دیگر بازاری ندارد چون آذربایجان خط لوله کشید و دیگر نیازی نیست که نفتشان را بدهند به ما که ما سوآپ کنیم.

موضوع دیگر این است که ما تعداد زیادی کشتی‌سازی داریم که شاید اگر با هم جمع می‌شدند، اوضاع بهتر بود و موفق می‌شدند.

**در تعمیرات و صنایع فراساحل، حرف‌هایی برای گفتن داریم**

**رشدی:** البته کشوری مانند چین بعد از این همه سال تجربه، حالا تعداد زیادی شرکت کشتی‌سازی دارد، اما آن‌ها سیستم دارند و موضوعشان با ما فرق می‌کند.

**بن‌سعید:** ما در ایران تولید نداریم، تعداد سفارش‌ها اندک است. همه این کشتی‌سازی‌ها به نفتکش و کشتیرانی وابسته هستند. این تعداد شرکت کشتیرانی، باعث بالا رفتن هزینه‌ها می‌شود و برای خریدار نمی‌صرفد که به ایران سفارش بدهد. الان وضع طوری است که حتی ساخت کشتی‌های کوچک هم در ایران گران‌تر از خارج است و حتی سفارش‌های شناورهای کوچک هم به خارج از کشور می‌رود.

**قلمبر:** موضوع دیگری که باید در نظر داشت، مشکل تورم‌پذیری در ایران است. در کشتی‌سازی بی‌ثباتی نرخ پول هم هست. به همین خاطر نمی‌توانید مطمئن باشید که این شرکت فردا با قیمت دبروز حساب کند و این خیلی برای خریدار مهم است.

**بن‌سعید:** نهایت صحبت من این است که باید منافع شخصی خودمان را کنار بگذاریم. متأسفانه در زمینه تولید و صنعت داخلی خیلی شعار می‌دهند، اما اگر این صنایع می‌توانستند خودشان را نشان بدهند، فرصت کافی وجود داشت. الان می‌گویند ما می‌توانیم VLGC بسازیم. من نمی‌دانم چرا تلاش و برنامه‌ریزی‌شان را روی کاری که تجربه‌اش را دارند، نمی‌گذارند؟ نمی‌شود که بگویند چون این کشتی را ساختیم پس می‌توانیم VLGC هم بسازیم. معضل بزرگ دیگر، مدیریت است که از ابتدای بحث هم مطرح شد. مدیران شرکت‌های کشتی‌سازی، اصولاً مدیران پروازی هستند که تخصصی هم در این زمینه ندارند. نام نمی‌برم اما کسی را داریم که مدیر شرکت کشتی‌سازی است

اما هنوز چپ و راست کشتی را نمی‌داند. الفبای کشتی را نمی‌داند و حتی در صحبت کردن درباره بخش‌های کشتی هم اشتباه صحبت می‌کند. بعد مدیرعامل همان شرکت می‌گوید ما می‌توانیم این کشتی و آن کشتی را هم بسازیم. سوری: با توجه به صحبت‌هایی که دوستان داشتند، با توجه به شرایطی که بر کشتی‌سازی ما حاکم است، جمع‌بندی من این است که باید به تعمیرات کشتی برگردیم و روی آن تمرکز کنیم. یعنی امکانات فعلی خودمان را برای تعمیرات بسیج کنیم و نیاز کشتی‌های خودمان را حداقل برطرف کنیم. قلمبر: البته به همین سادگی نمی‌توانیم کشتی‌سازی را کنار بگذاریم. میلیاردها برای این صنعت و برای ساخت کشتی‌سازی‌های بندرعباس هزینه شده است. توصیه خود من به سازندگان کشتی این است که این‌ها تمام توان و انرژی‌شان را برای ساخت کشتی‌هایی با حجم هزار و زیر هزار بگذارند و در بخش صنایع فراساحل هم تاجایی که می‌توانند سرمایه‌گذاری کنند. درباره تعمیرات کشتی هم، بخش تعمیرات به عنوان مهم‌ترین صنعت دریایی مادر نظر گرفته شود.

رشدی: شرکت ملی نفتکش با توجه به اشرافی که در ساخت کشتی‌ها دارد، تحقیقات جامعی را انجام داد و به نتیجه‌هایی هم رسید. این آیت‌ها را با هم مرور کردیم. به اعتقاد من این آیت‌ها، نقاط ضعف ساخت کشتی در ایران است که باید برطرف شود. ما این گزارش‌ها را بارها و بارها به مسولان ذی‌صلاح منتقل کردیم ولی تا به حال هیچ اقدامی در این زمینه صورت نگرفته است. از سوی دیگر ما باید توان مندی‌هایمان را بشناسیم و بدانیم که کجا قرار داریم. هنوز مسئولان ما نمی‌دانند که اندازه و انواع کشتی که می‌توانیم بسازیم چیست. بنابراین تمامی اظهارنظرهای مسولان و مدیران عامل این شرکت‌های کشتی‌ساز سلیقه‌ای است و پایه‌و‌اساس ندارد و در اقداماتشان متأسفانه منافع ملی هم لحاظ نمی‌شود. در شرایط فعلی ساخت کشتی در

داخل به صرف و صلاح خود همین شرکت‌هایی که می‌گویند سفارش بدهید، نخواهد بود. نه تنها به صرف و صلاح این شرکت‌ها، بلکه در جهت حفظ منافع ملی هم نیست. مهاجر: مواردی که شما به عنوان ضعف صنعت کشتی‌سازی از آن نام بردید، غیرممکن‌های این جامعه هستند. شما هر تجاری که در ایران داشته باشید، وضع همین است. کار کردن در ایران به صرف نیست و چون می‌بینم آن‌هایی که کار نمی‌کنند، بیش‌تر درآمد دارند. در جامعه‌ای که آدم‌ها به راحتی می‌توانند میلیاردر شوند، کسی کار نمی‌کند. شما می‌گویید دولت باید از این صنعت حمایت کند، من می‌گویم دولت چقدر باید از این صنعت حمایت کند. صنایع مرتب رفتند و به مجلس عرض شدند و پول گرفتند. دولت دیگر چگونه باید حمایت کند. مثلاً من روزنامه‌نگار را چه کسی حمایتی کرده است؟

تنها مشکلی که واقعا به عنوان یک روزنامه‌نگار می‌بینم، تاثیر نگاه دولتی. و اقتصاد دولتی است. نگاه دولتی سود و زیان نمی‌شناسد. کم‌سطح‌ترین پروژه‌ها در این کشور با حمایت دولت انجام شده است. نمونه آن همین فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) است. ساخت آن ۴۵ سال طول کشید و کارمندی‌های آن بازنشسته شدند اما این فرودگاه، هنوز فرودگاه نشده است.

بنابراین تا زمانی که نگاه دولتی به کشتی‌سازی ما هست، هیچ چیزی درست نخواهد شد. اگر دولت از صنعت کشتی‌سازی کنار برود و بگوید من این را به بخش خصوصی می‌فروشم، اگر کسی پیدا شد که بگوید من این را یک تومان می‌خرم و بعد بگوید من هیچ حمایتی نمی‌کنم و هر کاری که دوست‌داری بکن و پروژه‌ات را خودت درست کن، آن وقت درست می‌شود. تعمیرات هم باید فقط در بخش خصوصی اتفاق بیفتد. یعنی اگر این سیستم دولتی در این حوزه بماند، باز هم فایده‌ای ندارد.



عکس: مجتبی‌بجیرایی

# کنترل ترافیک دریایی

کنترل ترافیک دریایی در سایه تعاملات و ارتباطات راهنما و اپراتور کنترل ترافیک دریایی با نگاهی به وضعیت اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی و راهنمایان در بنادر شمالی کشور

سعید کیاکجوری

معاون امور دریایی و بندری، اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران بندر نوشهر

فائزه قدیری

کارشناس امور دریایی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران بندر نوشهر



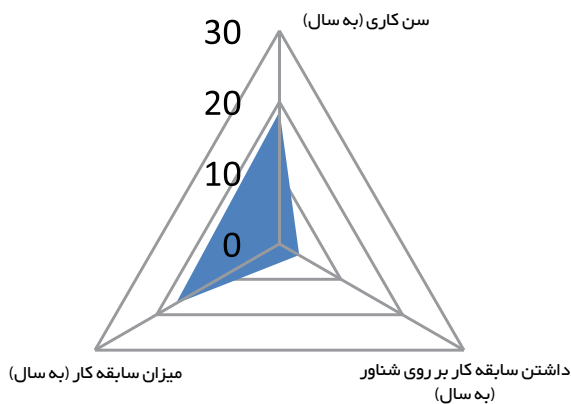
سرویس کنترل ترافیک دریایی (VTS)، سرویسی است که توسط یک دستگاه اجرایی صلاحیت‌دار باهدف ارتقاء ایمنی و کارایی ترافیک شناورها و برای حفاظت از محیط زیست دریایی طراحی می‌شود. این سرویس باید توانایی عکس‌العمل در برابر ترافیک و پاسخ‌گویی در شرایط ترافیکی که در محدوده سرویس VTS ایجاد می‌شود را دارا باشد. صدور قطعنامه سازمان بین‌المللی دریانوردی (قطعنامه A.857.02) در خصوص استخدام افراد دارای صلاحیت برای کار در VTS نشان‌دهنده این موضوع است که فرمان‌ها و تعاملات اپراتورهای VTS تا چه حد در تصمیمات فرماندهان شناورها می‌تواند تعیین‌کننده باشد و اطمینان خاطر فرماندهان شناورهای گوناگون خصوصاً شناورهای خارجی از خدمات و سرویس‌های VTS موردنیاز می‌باشد. بنابراین کشورها در هنگام تأسیس و راه‌اندازی مراکز VTS می‌بایست به نیروی انسانی به کار گرفته‌شده در این مراکز توجه خاص و ویژه‌ای داشته باشند. در مناطق تحت VTS، اپراتور VTS به همراه فرماندهان شناورها و راهنمایان به‌عنوان بازیگران اصلی صحنه (در کنار سایر بازیگران) هر یک به‌نوعی مسئولیت‌هایی به‌منظور عبور و مرور ایمن و سریع شناورها بر عهده دارند که این مسئولیت‌ها تنها از طریق ارتباط درست، همکاری مؤثر و درک درستی از نقش هر یک در این خصوص، قابل اجرا می‌باشد. هر سه این عوامل عضوی از یک تیم هستند و هدف مشترکی در ارتباط با ترافیک ایمن شناورها بر عهده دارند و با توجه به نقش‌های مهم هر یک از آن‌ها، صلاحیت و شایستگی افرادی که عهده‌دار این نقش‌ها هستند همواره مورد تأکید و توجه مراجع مرتبط بین‌المللی همچون سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و انجمن بین‌المللی مراجع کمک ناوبری دریایی و فانوس‌های دریایی (IALA) بوده است.

نوشهر و امیرآباد به پرسش نامه مذکور پاسخ دادند.

مقایسه راهنمایان و اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی (در بنادر شمالی کشور) از لحاظ سن، سوابق کاری و دریاوردی، وضعیت استخدامی، میزان تسلط بر زبان انگلیسی، رشته تحصیلی و دوره های آموزشی تخصصی گذرانده شده

### سن، سوابق کاری و دریاوردی

از آنجا که سن و سوابق کاری و دریاوردی هر یک به تنهایی و در ارتباط با یکدیگر می تواند مشخصه نسبتاً متوسطی از تجربه کاری شاغلان در پست های راهنمایان و اپراتورهای کنترل ترافیک باشد، افراد شاغل در این پست ها در بنادر شمالی بر اساس شاخص های مذکور مورد بررسی قرار گرفتند که نتایج آن در نمودارهای شماره ۱ و ۲ نشان داده شده است.



نمودار شماره ۱- ارتباط سن کاری، سابقه کار بر روی شناور و سابقه کاری راهنمایان در بنادر شمالی کشور



اهمیت و مسئولیت های فرمانده کشتی نیاز به توضیح نداشته و آموزش ها، مهارت و صلاحیت های آن ها به صورت استانداردهای بین المللی با جزئیات بسیار مشخصی تعیین شده است و نیاز به بررسی بیش تر در این مقاله دیده نمی شود. اما با توجه به اینکه استانداردهای آموزشی و مهارتی اپراتورهای VTS و راهنمایان بیش تر به صورت دستورالعمل های راهنما مشخص شده است استانداردهای متفاوتی در کشورهای مختلف برای آن تعیین شده و در کشور ما نیز هرچند در بخش راهنمایی استانداردهایی تدوین گردیده و گواهی نامه پایلوتی در درجات مختلف طی شرایط مشخصی صادر می شود، در بخش مربوط به اپراتورهای VTS نیاز به تدوین استانداردهای لازم (به عنوان مثال ایجاد سیستم ارتقاء) کاملاً احساس می شود.

در سال های اخیر شاهد گسترش سرویس های ترافیکی شناورها بوده ایم که منجر به افزایش چشم گیری در تعداد اپراتورهای VTS در سرتاسر جهان گردیده است. سرویس های ارائه شده توسط VTS ها به طور قابل ملاحظه ای با یکدیگر متفاوت می باشند و خدماتی همچون انتشار ساده اطلاعات هواشناسی و هیدروگرافی از طریق تبادل اطلاعات تا توصیه های ناوبری پیچیده و در شرایطی که این اختیارات داده شده باشد، دستورات مربوط به ناوبری را شامل می شود.

با توجه به اینکه استفاده از پایلوت در تمامی بنادر تجاری کشور الزامی می باشد، ارتباط مؤثر بین پایلوت و اپراتور VTS در پهلوهدی و جداسازی ایمن شناورها و جلوگیری از تصادم در این نواحی بسیار مهم تلقی می شود و تجربه و تبحر هر یک می تواند بسیار تعیین کننده باشد. ناگفته نماند که در حال حاضر یک مرکز VTS در شمال کشور و در بندر انزلی وجود دارد و سایر مراکز VTS در حال ساخت و راه اندازی می باشند و بر اساس رویه تجربه شده در بندر انزلی قابل پیش بینی خواهد بود که اپراتورهای کنترل ترافیک فعلی در بنادر نوشهر و امیرآباد عهده دار وظایف و مسئولیت های مربوط به دستگاه های VTS در حال راه اندازی خواهند بود.

ازنقطه نظر فرماندهان شناورهایی که به مناطق تحت VTS تردد دارند، مهارت و صلاحیت اپراتورهای VTS در کنار تبحر و کفایت راهنمایان، این اطمینان خاطر را به آن ها می دهد تا سکان هدایت کشتی را در اختیار دستورات و راهنمایی های پایلوت بسپارد و به همین طریق پایلوت ها و اپراتورهای VTS نیز نیازمند به اعتماد دوطرفه جهت برقراری ارتباطی مؤثر و سودمند در انجام وظایف خویش می باشند. چرا که عدم اطمینان پایلوت ها از صلاحیت و شایستگی اپراتورهای VTS می تواند عامل چشم پوشی بعضی از فرامین واحد کنترل ترافیک دریایی و از بین رفتن ارتباط مؤثر بین این دو عامل تعیین کننده باشد.

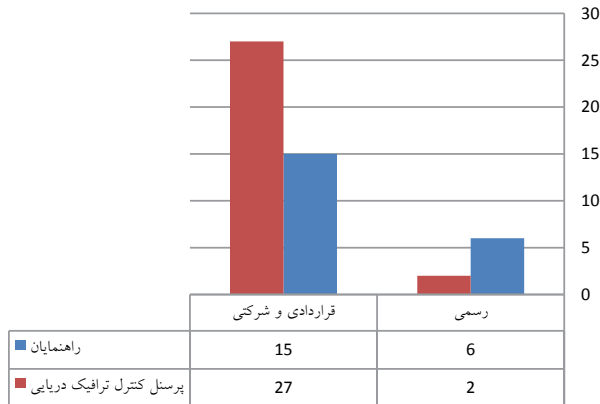
در بررسی های به عمل آمده، به نظر می رسد در کشور ما تعامل بین راهنما و اپراتور کنترل ترافیک دریایی در بعضی موارد از توازن مناسبی برخوردار نمی باشد و حتی بعضاً مشاهده شده که فرامین و توصیه های اپراتور کنترل ترافیک دریایی، مورد بی توجهی قرار گرفته و عمدتاً این راهنمایان هستند که نظرات خود را بدون توجه به دستورات بخش کنترل ترافیک دریایی اعمال می کنند. بر همین اساس، این مطالعه سعی دارد بر موضوع عوامل تأثیرگذار بر ارتباط بین راهنما و اپراتور کنترل ترافیک دریایی در حوزه جغرافیایی بنادر شمالی کشور تمرکز نماید.

بررسی های به عمل آمده نشان می دهد عمده شاغلین در مراکز کنترل ترافیک دریایی در کشورهای توسعه یافته به لحاظ فعالیت های دریایی، اغلب افرادی باتجربه عملی دریاوردی و دارای مدارک تحصیلی مرتبط دانشگاهی می باشند و به نظر می رسد عامل سن، تجربه و تحصیلات نقش مؤثری در پذیرش فرمان های ارسالی به راهنمایان شاغل در همان بنادر داشته باشد.

بر همین اساس فرم هایی به منظور جمع آوری اطلاعات مورد نظر از اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی و راهنمایان محترم شاغل در بنادر شمالی کشور، طراحی و توسط آنان تکمیل شد و مورد تحلیل قرار گرفت که در ادامه به بررسی آن خواهیم پرداخت. شایان ذکر است تعداد ۲۹ اپراتور کنترل ترافیک دریایی و ۲۱ راهنما از بنادر انزلی،

## ۲-۲- وضعیت استخدام

وضعیت استخدامی پرسنل کنترل ترافیک دریایی و پایلوت‌ها نیز از دیگر مشخصه‌هایی است که می‌توان این دو گروه را با یکدیگر مقایسه نمود که در نمودار شماره ۴ نشان داده شده است.



نمودار شماره ۴- مقایسه وضعیت استخدامی راهنمایان و اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی

همان گونه که دو نمودار بالا نشان می‌دهند، حدود ۲۸ درصد راهنمایان از وضعیت استخدامی رسمی (استخدام رسمی سازمان بنادر و دریانوردی) برخوردار بوده و با توجه به اینکه پیلوتیج به بخش خصوصی واگذار شده، ۷۱ درصد نیز به صورت شرکتی مشغول حرفه راهنمایی می‌باشند. در خصوص اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی، تنها ۶/۸ درصد از آن‌ها به صورت استخدام رسمی می‌باشند و حدود ۹۳ درصد به صورت قراردادی مشغول فعالیت‌اند و اما نوع قرارداد آن‌ها و راهنمایان از منظر مقدار حقوق دریافتی، کاملاً متفاوت است (در حال حاضر حقوق دریافتی راهنمایان حدود ۲/۵ برابر حقوق اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی است).

## تسلط بر زبان انگلیسی

در خصوص میزان تسلط بر زبان انگلیسی با توجه به پاسخی که هریک از افراد داده‌اند این طور برداشت می‌شود که در مجموع، پرسنل کنترل ترافیک دریایی از تسلط بیش تری برخوردارند (حدود ۳۵ درصد این افراد دارای مدارک دانشگاهی در رشته زبان انگلیسی می‌باشند) هرچند این موضوع در کنار گذراندن دوره‌های آموزشی زبان تخصصی دریایی می‌تواند برتری نسبی ایجاد نماید.

## رشته تحصیلی

از نقطه نظر رشته تحصیلی لازم به ذکر است ۱۹ درصد راهنمایان (۴ نفر) در رده‌های کاردانی و بی‌لیسانس در رشته نوابری تحصیل نموده‌اند و مابقی در سطوح مختلف در رشته‌های غیر مرتبط با فعالیت راهنمایی (عمدتاً مدیریت) مدرک تحصیلی دارند.

اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی نیز اکثراً در رشته‌های زبان انگلیسی، برق (قدرت یا مخابرات)، کامپیوتر و مدیریت تحصیل کرده‌اند و هیچ گونه زمینه تحصیلی و تجربه کار دریایی (حداقل در بدو شروع به کار) نداشته‌اند.

## دوره‌های آموزشی تخصصی

با توجه به بررسی صورت گرفته، راهنمایان دوره‌های آموزشی تخصصی چون ایمنی چهارگانه، نقشه‌های الکترونیکی و انواع شبیه‌سازها (رادار و آرپا عملیاتی و مدیریتی، هدایت و مانور با کشتی) و غیره را سپری کرده‌اند و به نظر می‌رسد توجه به امر آموزش راهنمایان در سیستم راهنمایی که در کشور ما وجود دارد کم‌وبیش صورت می‌پذیرد و راهنمایان با توجه به سوابق، نوع و تعداد عملیات راهنمایی انجام شده و گذراندن دوره‌های آموزشی ویژه، مدارج راهنمایی را از سطح کارآموز تا سر راهنما طی می‌نمایند. در خصوص



داشتن سابقه کار بر روی شناور (به سال) / میزان سابقه کار (به سال)

نمودار شماره ۲- ارتباط سن کاری، سابقه کار بر روی شناور و سابقه کاری اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی در بنادر شمالی کشور

در این نمودارها جهت انطباق معیار سنجش سه شاخصه، شاخصه سن کاری بدین صورت معادل سازی شده است که برای فردی با دارا بودن ۲۷ سال سن، سن کاری «صفر» در نظر گرفته شده است و فردی با سن ۵۷ سال معادل ۳۰ سال سن کاری بوده به عنوان مثال فردی با سن ۳۰ سال معادل سه سال سن کاری در نظر گرفته شده است. ضمناً قرار گرفتن مرکز نمودار در نقطه کانونی شکل ایجاد شده پس از اعمال فاکتورهای مورد نظر، نشان دهنده توازن این فاکتورهاست که در هر دو این نمودارها سابقه دریانوردی ناچیز افسران کنترل ترافیک دریایی و سابقه دریانوردی اندک راهنمایان در مقایسه با سن و سابقه کاری آن‌ها باعث برهم زدن این توازن و کشیده شدن مثلث تشکیل شده به سمت چپ نمودارها شده است.

همان گونه که این نمودارها نشان می‌دهند سابقه کار بر روی شناور در افسران کنترل ترافیک دریایی بسیار ناچیز و در پایلوت‌ها نیز بسیار اندک می‌باشد. به همین ترتیب متوسط سابقه کاری افسران کنترل ترافیک دریایی ۱۰ سال و در پایلوت‌ها حدود ۱۸ سال است. با مقایسه شرایط شاغلان این دو پست بر اساس شاخصه‌های مذکور که در نمودار شماره ۳ نشان داده شده است کاملاً مشخص می‌شود که راهنمایان در مقایسه با اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی از لحاظ فاکتورهای مورد بررسی ذکر شده در وضعیت کاملاً برتری قرار می‌گیرند.



داشتن سابقه کار بر روی شناور (به سال) / میزان سابقه کار (به سال)

نمودار شماره ۳- مقایسه وضعیت اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی با راهنمایان از لحاظ مشخصه‌های سن کاری، سابقه کار بر روی شناور و سابقه کاری در بنادر شمالی کشور

شایان ذکر است میانگین سن افسران کنترل ترافیک دریایی حدود ۳۵/۹ سال و این میانگین برای راهنمایان ۴۶/۶ سال بوده است.

اپراتورهای VTS نیز بر اساس تحقیق صورت گرفته، دوره‌های تخصصی دریایی ویژه‌ای در نظر گرفته شده و اجرا می‌شود. این دوره‌ها شامل نقشه‌خوانی، جستجو و نجات دریایی، GMDSS، RADAR، NAVTEX، هواشناسی دریایی، زبان تخصصی دریایی، VTS-IALA-V ۱۰۳ و غیره می‌باشد. دوره‌های مذکور با توجه به نداشتن زمینه دریایی و سوابق دریانوردی کاملاً ضروری به نظر می‌رسد اما قطعاً کافی نیست. گذراندن دوره‌های آموزشی عملی و شبیه‌ساز در کنار وجود سیستم ارتقاء در خصوص نیروی انسانی کنترل ترافیک دریایی، به افزایش اعتماد به نفس و کارایی این پرسنل کمک خواهد کرد.

### خلاصه و نتیجه‌گیری

تخصص، مهارت و تعامل فرمانده، راهنما و اپراتور کنترل ترافیک دریایی، سه عامل ضروری در تردد ایمن شناورها در محدوده‌هایی با ریسک بالا همچون ورودی بنادر و نواحی ساحلی می‌باشند. در این نوشتار عنصر فرمانده مورد نظر نبوده و از آنجایی که نحوه تعامل اپراتور کنترل ترافیک دریایی و راهنما در بنادر شمالی کشور تا حدی معیوب شناسایی شده است، سعی شده عوامل مؤثر نحوه تعامل شامل سن، سوابق کاری و دریانوردی، وضعیت استخدامی، میزان تسلط بر زبان انگلیسی، رشته تحصیلی و دوره‌های آموزشی تخصصی گذرانده شده تا حدودی مورد بررسی قرار گیرد.

برتری عمومی راهنمایان به لحاظ شاخصه‌های مورد سنجش، به نظر می‌رسد زمینه‌ساز این نحوه تعامل در میان این دو عنصر مهم در ایمنی دریانوردی در آب‌های تحت VTS باشد. هر چند در بعضی شاخصه‌ها همچون تسلط بر زبان انگلیسی، پتانسیل‌های خوبی برای ارتقاء اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی وجود دارد.

از میان عوامل بررسی شده نوع استخدام و میزان درآمد در کنار تجربه کاری، بسیار تعیین کننده می‌باشد و همین امر عامل نبود اطمینان و حتی در مواردی به اصطلاح دست کم گرفته شدن اپراتورها توسط راهنمایان می‌شود که این حتی ممکن است پتانسیل کاهش ایمنی دریانوردی در محدوده‌های مربوطه را به وجود آورد. لذا لازم است تدابیر

مناسبی در جهت رفع شکاف توازنی تخصص و مهارت اپراتورهای VTS و راهنمایان اندیشیده شود. یکی از تدابیر لازم، تدوین سیستم ورود و جذب پرسنل جدید در سیستم کنترل ترافیک دریایی و پس از آن ایجاد سیستمی به منظور آموزش، اعم از آموزش ابتدایی، آموزش پیشرفته، آموزش کلاسی، آموزش با شبیه‌ساز، آموزش حین کار، آموزش ارتقائی و بازآموزی با توجه به نوع سرویسی که یک مرکز VTS ارائه می‌نماید، می‌باشد.

بررسی سرویس‌های موجود در سرتاسر دنیا نیز نشان دهنده شرایط ورود متفاوتی است که در کشورهای مختلف برای اپراتورهای VTS در نظر گرفته شده است که به عنوان مثال، پرسنل بدون هرگونه سابقه دریایی تا افرادی دارای گواهینامه فرماندهی یا پایلوتی را شامل می‌شود. بر همین اساس هم تفاوت‌های بسیار زیادی در نوع و گستردگی آموزش‌های ارائه شده برای اپراتورهای VTS وجود دارد. در حال حاضر هیچ نوع صلاحیت شناخته شده بین‌المللی برای اپراتورهای VTS وجود ندارد و در نتیجه نگرش به استخدام و آموزش اپراتورها از یک کشور به کشور دیگری فرق می‌کند. هر چند دستورالعمل V-IALA ۱۰۳ "استانداردها برای آموزش و گواهینامه کارکنان VTS" مفاهیم و اهداف آموزش را تشریح و استانداردهای ورودی و استعدادیابی را پیشنهاد نموده و اساس انجام و اعطاء صلاحیت‌ها، گواهینامه، ارزیابی سالانه و تمدید گواهینامه‌ها و همین‌طور امکان ارتقاء شغلی را تشریح می‌نماید. تدوین یک سیستم آموزشی مناسب با بهره‌گیری از این استاندارد بین‌المللی و بومی‌سازی آن با توجه به شرایط حال اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی فعلی در کشور ما می‌تواند یک اولویت کاری در این زمینه باشد.

در پایان نویسندگان مقاله بر خود لازم می‌دانند از رؤسای ادارات امور دریایی، بنادر انزلی و امیرآباد که در جمع‌آوری اطلاعات مربوطه همکاری بی‌دریغ خود را مبذول داشتند کمال تشکر و قدردانی را می‌نمایند.

Resources:

International Association of Marine ۲۰۱۲ IALA VTSMANUAL  
(Aids to Navigation and Lighthouses Authorities)

# اثر امواج در بندر امام خمینی (ره)

رضانقی زاده سهیلی

کارشناس ارشد فیزیک دریا

افشین محسنی آراسته

استادیار و عضو هیات علمی دانشکده علوم و فنون دریایی دانشگاه آزاد تهران شمال

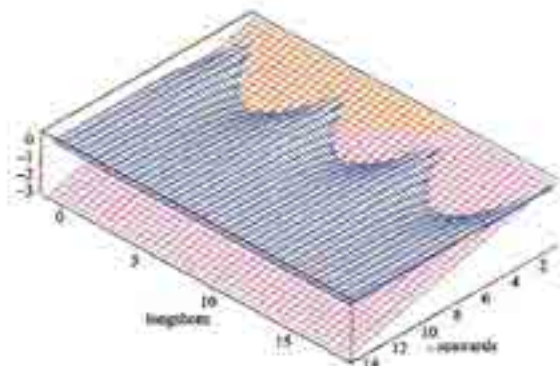
کامران لاری

استادیار عضو هیات علمی دانشکده علوم و فنون دریایی دانشگاه آزاد تهران شمال

امواج در تمامی سواحل و بنادر بسته به قدرت خود، سبب فرسایش سواحل شده و سطح تراز آب را در سواحل تغییر می دهند. وجود این امواج، ایجاد جریانات امتداد ساحل را نیز به همراه دارند. اما چگونگی بروز و نحوه تغییرات آن ها در بندر امام خمینی (ره) نامعلوم بوده و در این خصوص مطالعه ای انجام نشده است. شناخت فرآیند تولید و انتقال رسوب در محدوده مطالعه از اهمیت چشم گیری برخوردار است، چرا که بررسی میزان کارآمدی طرح های توسعه بندر بدون داشتن آگاهی کافی از شرایط حاکم بر این پدیده، عملاً مقدور نخواهد بود. لذا با استفاده از مدل عددی و بهره گیری از آمار باد و موج، اقدام به بررسی تاثیر عوامل مختلف در نحوه انتشار امواج در منطقه ساحلی بندر امام خمینی (ره) و تغییراتی که رخ می دهد شده است.

این امواج، ایجاد جریان‌ات امتداد ساحل را نیز به همراه دارند. اما چگونگی بروز و نحوه تغییرات آن‌ها در بندر امام خمینی (ره) نامعلوم بوده و در این خصوص مطالعه‌ای انجام نشده است. وجود این امواج علاوه بر این که سواحل را تحت تاثیر قرار می‌دهند (که شامل فرسایش ساحل می‌شود)، باعث متاثر کردن ساخت سازه‌های دریایی [۲]، [۹]، [۱۱] می‌شوند. مطالعه این امواج از ضرورت برخوردار است.

جانسون<sup>۴</sup> در سال ۲۰۰۵ مقیاس‌های چندگانه<sup>۵</sup> را برای شیب با تغییر کم بر اساس وابستگی به شیب<sup>۶</sup> بیان کرد که به نوعی الهام گرفته از حل صریح گرنستر بود. یک نمونه از حل عددی معمول برای مسائل موج لبه‌ای در شکل ۱ نشان داده شده است.



شکل ۱- یک نمونه از حل عددی معمول برای مسائل موج لبه‌ای

هر یک از محققین جنبه مختلفی از مسأله را با استفاده از یک فرمولاسیون واحد بیان کرده‌اند. در واقع سیر پیشرفت این مسأله را می‌توان از کار اولیه استوکس شروع کرد. با گذشت از مشاهدات مهم اورسل و حل صریح گرنستر در نهایت محققان به تئوری‌هایی برای تحلیل غیرخطی برای عمق متغیر رسیدند.

### مواد و روش‌ها

اولین قدم جهت شناخت عوامل تأثیرگذار بر محیط‌های دریایی و نواحی ساحلی، تعیین الگوهای امواج و جریان‌های ساحلی می‌باشد. در مناطق ساحلی، امواج و جریان‌ها نقش مهمی در تعیین هندسه و شکل سواحل بازی می‌کنند. تعیین شرایط موج در مناطق ساحلی (تعیین ارتفاع، پیروید و جهت امواج) برای برآورد نیروهای وارده از طرف امواج بر خط ساحلی ضروری است. سیستم مدل سازی کاربردی MIKE ۲۱ چندین مدول جداگانه را شامل می‌شود. مدول استفاده شده در این مطالعه، مدول امواج نزدیک ساحل (SW ۲۱ MIKE) است که برای محاسبه میدان‌های موج در منطقه ساحلی استفاده می‌شود. برای این منظور الگوی انتشار امواج به کمک مدول SW شبیه‌سازی شده است. نتایج بررسی‌ها نشان می‌دهد که مدول SW قابلیت ارائه الگوی واقعی انتشار امواج در مناطق ساحلی را دارا می‌باشد. [۱] انتخاب این نرم‌افزار بر اساس قابلیت‌های آن برای شبیه‌سازی جریان‌های دریایی و هم‌چنین مدول‌های متعدد و کامل آن برای شبیه‌سازی هیدرودینامیک، موج و رسوب صورت گرفته است. این نرم‌افزار، شبیه‌سازی را بر روی شبکه دارای ساختار انجام می‌دهد و معادلات حاکم را نیز با استفاده از روش تفاضل‌های محدود حل می‌کند. برای شبیه‌سازی هیدرودینامیک محدوده مورد نظر، باید از شبکه‌ای استفاده نمود تا قادر باشد پیچیدگی‌های هندسی بستر و محیط را به خوبی شبیه‌سازی کند. هم‌چنین برای اجرای یک مدل ریاضی باید شرایط مرزی آن نیز مشخص باشد. با توجه به این که کانال دسترسی در قسمت‌های

آگاهی از عوامل و شرایط محیطی جزء مهم‌ترین فاکتورهای طراحی سازه‌ها می‌باشد. سازه‌های دریایی و بندرها با توجه به موقعیت ویژه‌ای که دارند از این امر مستثنی نیستند. در نظر گرفتن این عوامل، استفاده از روش‌های صحیح و واقعی را در آنالیز و طراحی ممکن ساخته و سبب می‌گردد تا این سازه‌ها در مقابل بارهای وارده و شرایط محیطی، امکان پایداری قابل قبولی را دارا باشند. چگونگی ملحوظ داشتن امواج به عنوان مهم‌ترین عامل تأثیرگذاری بر طراحی سازه‌های دریایی و بنادر، ثبت و تحلیل امواج و محاسبه مشخصاتی مانند طول، ارتفاع و دوره تناوب را می‌توان از مهم‌ترین جنبه طراحی سازه‌های دریایی دانست. در کنار بارگذاری امواج، می‌توان به بارگذاری انواع نیروهای حاصل از عواملی هم‌چون خاک، جریان‌های دریایی، جزرومد و زلزله بر سازه‌ها اشاره کرد. هم‌چنین تأثیر سازه‌هایی مانند دیوارهای ساحلی و موج‌شکن‌ها بر روی وضعیت دریا به همراه روش‌هایی برای تعیین وضعیت قابل قبول این سازه‌ها برای عدم تعامل با سایر سازه‌های دریایی از موضوعات مهم مورد مطالعه در این حوزه است. نیروی موج وارده بر یک سازه را می‌توان با استفاده از مدل فیزیکی و یا روابط طراحی بر حسب نوع سازه، توپوگرافی بستر دریا، عمق آب و مشخصه‌های موج، با توجه به طبیعت تصادفی امواج تعیین کرد.

بندر امام خمینی (ره)، در شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس واقع شده است. این بندر از تعداد زیادی خور تشکیل شده که خورهای موسی، مریموس، دورق و ماهشهر از جمله خورهای اصلی این بندر به شمار می‌روند. ارتباط بندر با خلیج فارس نیز از طریق یکی از این خورها، یعنی خور موسی برقرار می‌شود. با توجه به طول نسبتاً زیاد این خور، امواج ایجاد شده در خلیج فارس به محدوده بندر نفوذ نمی‌کنند. از طرف دیگر کوچک بودن محدوده بندر و کم بودن طول بادگیر آن، امکان ایجاد موج توسط باد را نیز کاهش داده است. این ویژگی به علاوه دسترسی آسان به راه‌های مواصلاتی مهم کشور، بندر امام خمینی (ره) را به یکی از بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بنادر تجاری ایران تبدیل کرده است.

در واقع امواج دریا از نظر ارتفاع و دوره تناوب، نامنظم بوده و بسته به عمق آب و وضعیت توپوگرافی بستر دریا، ممکن است دارای یکی از حالات ناشکنا، شکنا و شکسته باشند و در بررسی و محاسبه نیروی موج، باید امواجی که بیش‌ترین تأثیر را بر سازه دارند مورد توجه قرار داد.

در طبیعت موارد بسیاری یافت می‌شود که مجموعه‌ای از موانع در مسیر حرکت آب قرار می‌گیرد به عنوان نمونه از این موانع می‌توان به پایه‌های پل در مسیر رودخانه پایه‌های اسکله در دریا وجود گیاهان و درختان در بستر رودخانه اشاره کرد. با عبور آب از بین این موانع در پایین دست موانع چرخش ایجاد شده و از هم‌پوشانی چرخش‌های ایجاد شده امواج سطحی که راستای انتشارشان عمود بر جهت جریان آب است تشکیل می‌شود.

### مبانی

این مسأله قابل اثبات است که بسیاری از مسائل ساحلی و نزدیک ساحل توسط امواج کنترل می‌شوند یا این که این امواج روی آن‌ها اثرات بسیار زیادی دارند [۲]، [۴]. به طور مثال مسأله فرسایش سواحل<sup>۱</sup> [۵] و [۶] در کنار انتقال انرژی و تکانه<sup>۲</sup> یکی از مسائل مهم تحت اثر امواج است.

محققان بسیاری اثرات امواج را بر فرایندهای ساحلی مطالعه کرده‌اند، که از آن‌ها می‌توان به الگوهای چرخش<sup>۳</sup> [۷]، [۸] ریخت‌شناسی کنار ساحل، تبادل و انتقال انرژی و تکانه اشاره کرد. امواج در تمامی سواحل و بنادر بسته به قدرت خود، سبب فرسایش سواحل شده و سطح تراز آب را در سواحل تغییر می‌دهند. وجود

۴. Johnson

۵. Multiple scales

۱. Coast erosion

۲. Momentum

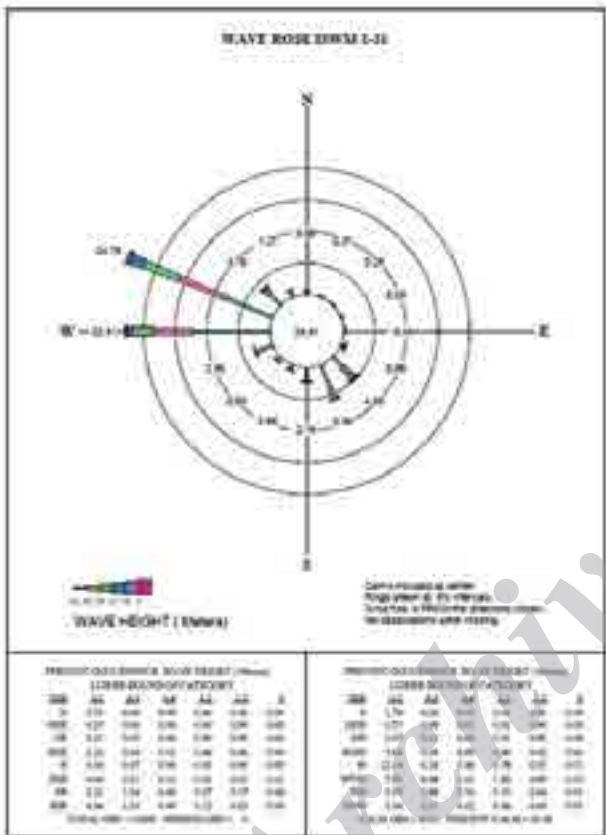
۳. Bowen and Inman



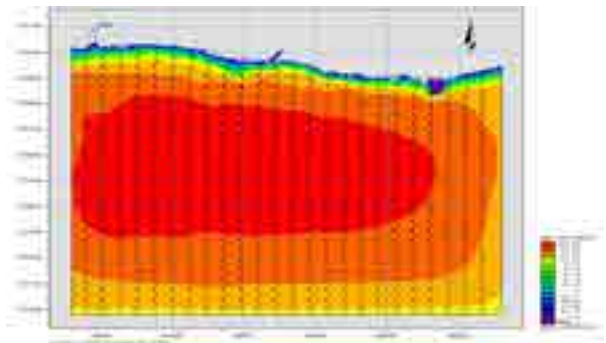
پارامترهای مورد استفاده در مدل سازی امواج محلی به صورت زیر می باشند:  
 گام زمانی: ۳۰ ثانیه  
 طول بازه زمانی: ۱۵۰۰۰ ثانیه  
 گسسته سازی جهتی موج: ۳۲ جهت در ۳۶۰ درجه و ۲۵ فرکانس بین ۰٫۰۵ تا ۱٫۱ هرتز

### نتایج و بحث

توزیع ارتفاع موج شاخص به ازای امواج فراساحلی با ارتفاع و دوره تناوب و راستای پیش روی ارائه شده در جدول فوق در کل محدوده مدل سازی و در محدوده بندر در شکل های ۲-۵ نشان داده شده است.



شکل ۲- توزیع ارتفاع موج شاخص به ازای امواج فراساحل که از راستای ۱۳۵ درجه (SE) پیش روی می کنند.



شکل ۳- توزیع ارتفاع موج شاخص به ازای امواج فراساحل که از راستای ۱۵۷٫۵ درجه پیش روی می کنند.

شمالی خلیج فارس و در محدوده ای کوچک قرار گرفته است، نمی توان آن را در مدل کلی خلیج فارس مورد مطالعه قرار داد. از طرف دیگر وضعیت تغییرات تراز آب و سرعت آن در اطراف بندر نامشخص است و به همین علت نمی توان از ابتدا وضعیت بندر را در یک مدل محلی بررسی نمود. با توجه به توضیحات فوق ابتدا از دو مدل واسط استفاده می شود تا به کمک آن ها شرایط مرزی مورد نیاز برای مدل محلی بندر فراهم شود.

در این مطالعه یک مدل موج منطقه ای انتخاب شد تا اطلاعات موج منطقه دور از ساحل به دست آمده برای مطالعه را به منطقه نزدیک ساحل تبدیل نماید. سپس داده های موج تبدیل یافته به عنوان شرایط مرزی برای یک مدل محلی مورد مطالعه وارد گردیده است که شامل ترکیب اثرات موج ها و جریان ها است.

MIKE2۱ SW از یک شبکه بندی محاسباتی استفاده می کند. شبکه مدل بر اساس داده های به دست آمده از بانک اطلاعات منطقه بندر امام خمینی (ره) ساخته شد.

شبیه سازی ها بر اساس شرایط زیر انجام شده است:

- فرمول بندی طیفی کامل
- فرمول بندی زمانی شبه ساکن
- اصطکاک کف برابر  $F_{\text{fl}} = 0.0047 H^{1.5}$
- شکست موج  $F_{\text{br}} = 0.001$  و  $F_{\text{br}} = 0.001$

زبری کف و شکست موج عمدتاً تنها در منطقه آرام اهمیت دارند.

مهم ترین منبعی که در ارتباط با امواج منطقه مورد مطالعه وجود دارد، نتایج پروژه مدل سازی امواج آب های ایران است. در این پروژه امواج ناشی از باد در دریای مازندران و خلیج فارس شبیه سازی شده اند. این پروژه توسط پژوهش گاه ملی اقیانوس شناسی و به سفارش سازمان بندر و دریانوردی انجام شده است. در این پروژه با استفاده از اطلاعات سری زمانی، باد حاصل از اجرای مدل های هواشناسی و مدل عددی، سری زمانی، امواج تولید شده است که اطلاعات مربوط به هر منطقه را می توان تهیه نمود و از نتایج آن استفاده کرد.

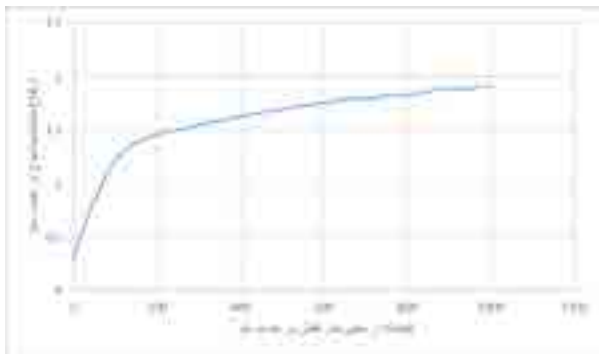
شکل ۲- گلموج سالیانه نسبت به نزدیک ترین نقطه به محل بندر

تصویر و جدول گلموج سالیانه نسبت به نزدیک ترین نقطه به محل بندر، در شکل ۲ نشان داده شده است. حدود ۲۶/۸۱ درصد از مواقع سال ارتفاع امواج کم تر از ۰/۲ متر می باشد. هم چنین حدود ۹/۰۶ درصد از مواقع سال ارتفاع امواج در آب عمیق بیش تر از ۱ متر است. حداکثر ارتفاع موج در این ناحیه تقریباً ۲/۸۴ متر بوده که احتمال رخداد آن بسیار کم است. این داده ها به عنوان مبنای مطالعات موج انتخاب می شوند. با توجه به گلموج تهیه شده حاصل از اطلاعات پروژه مدل سازی امواج ایران، امواج قابل بررسی در امتداد های ۲۷۰، ۱۵۷٫۵، ۱۳۵ و ۲۹۲٫۵ درجه هستند. به همین دلیل مقادیر ارتفاع معنی دار موج به دست آمده از تحلیل مقادیر حدی و پریود متناظر، مطابق مقادیر جدول ۱ به مرزهای مدل معرفی شده است.

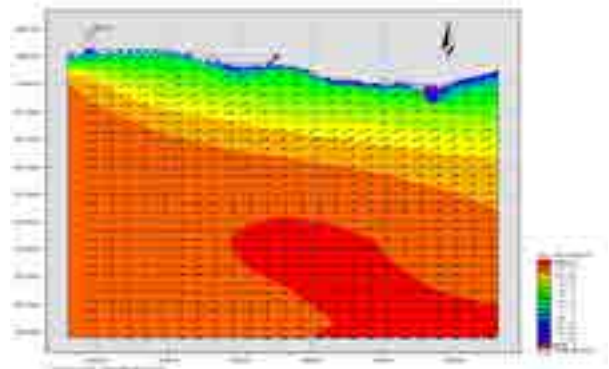
جدول ۱- مشخصات امواج فراساحل در راستای غالب

امتداد موج فراساحلی (درجه)	ارتفاع موج فراساحل (متر)	پریود موج فراساحل (ثانیه)
۱۳۵	۳/۵۲	۶/۶۹
۱۵۷/۵	۲/۳	۵/۹۶
۲۷۰	۲/۶	۶/۱۶
۲۹۲/۵	۳	۶/۴۱

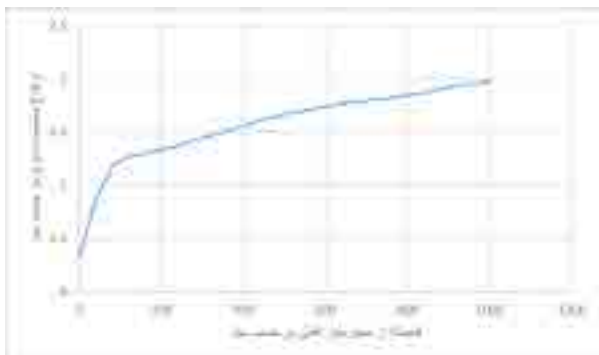
اندازه ابعاد شبکه مورد استفاده در مدل محلی، به اندازه ای در نظر گرفته شده است که بتواند پیچیدگی ها و عوارض بستر را در نظر گرفته و رژیم امواج آب کم عمق با دقت کافی مدل شوند. ابعاد شبکه در مدل محلی در ناحیه نزدیک ساحل بندر حدود ۵۰ متر، انتخاب شده است.



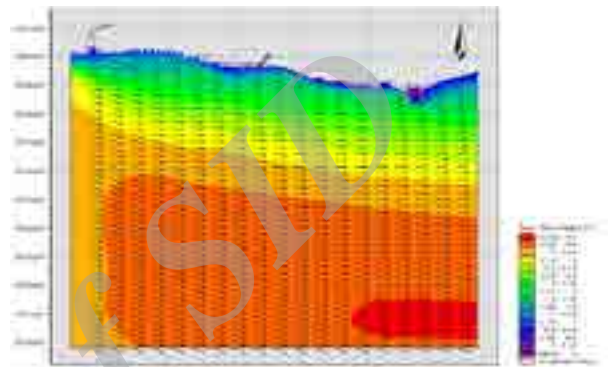
شکل ۸- ارتفاع موج شاخص در امتداد محور عمود بر ساحل در محل بندر برای امواج ساحلی پیش‌رونده از راستای ۲۷۰ درجه



شکل ۴- توزیع ارتفاع موج شاخص به ازای امواج فراساحل که از راستای ۲۷۰ درجه (W) پیش‌روی می‌کنند.



شکل ۹- ارتفاع موج شاخص در امتداد محور عمود بر ساحل در محل بندر، برای امواج ساحلی پیش‌رونده از راستای ۲۹۲٫۵ درجه



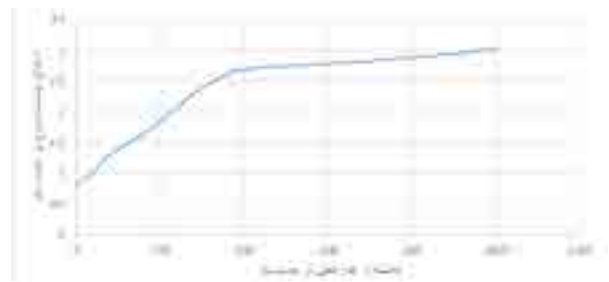
شکل ۵- توزیع ارتفاع موج شاخص به ازای امواج فراساحل که از راستای ۲۹۲٫۵ درجه (WNW) پیش‌روی می‌کنند.

سری زمانی ارتفاع موج شاخص پیش‌رونده در امتدادهای غالب در نقطه‌ای دلخواه نزدیک بندر به عمق ۴ متر، در شکل‌های ۱۰-۱۳ به کمک مدل نمایش داده شده است:

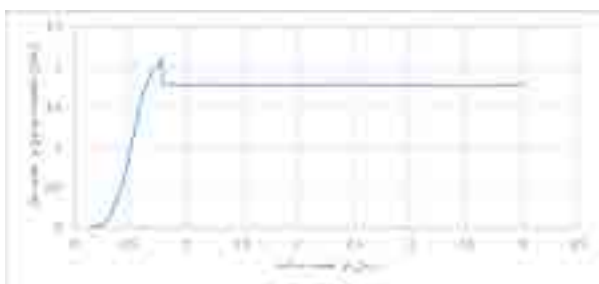
تغییرات ارتفاع موج شاخص در امتداد محوری به طول ۱۰۰۰ متر، عمود بر ساحل در محل بندر امام خمینی (ره) برای موج پیش‌رونده در امتدادهای مختلف در شکل‌های ۶-۹ نشان داده شده است.



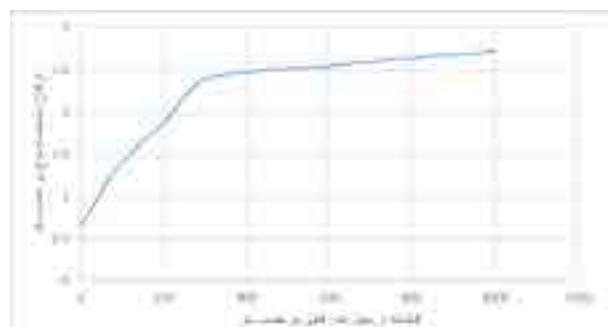
شکل ۱۰- سری زمانی ارتفاع موج مشخصه پیش‌رونده از امتداد ۱۳۵ درجه در نزدیکی بندر



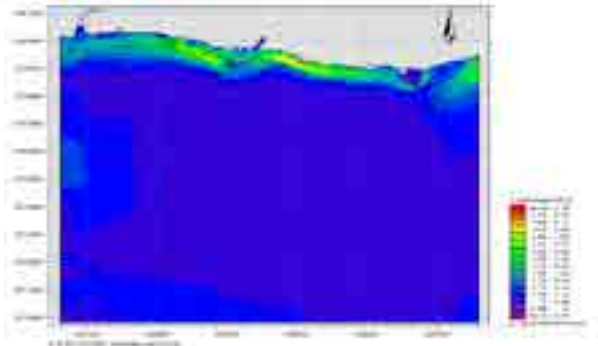
شکل ۶- تغییر ارتفاع موج مشخصه در امتداد محور عمود بر ساحل در محل بندر برای امواج فراساحلی پیش‌رونده در راستای ۱۳۵ درجه



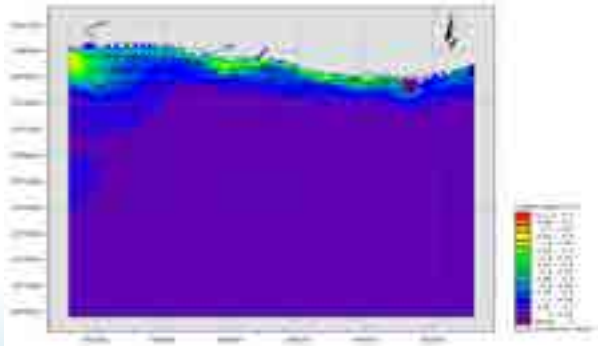
شکل ۱۱- سری زمانی ارتفاع موج مشخصه پیش‌رونده از امتداد ۱۵۷٫۵ درجه در نزدیکی بندر



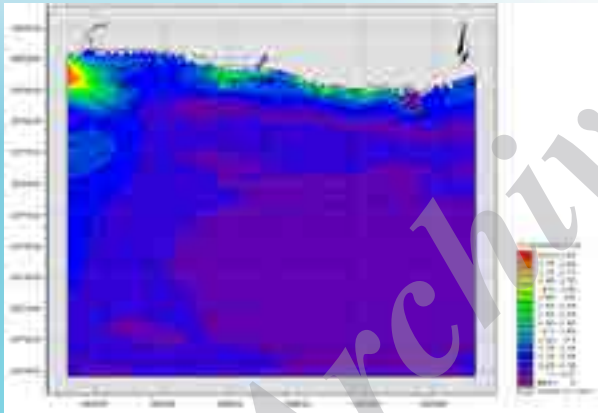
شکل ۷- ارتفاع موج شاخص در امتداد محور عمود بر ساحل در محل بندر برای امواج ساحلی پیش‌رونده از راستای ۱۵۷٫۵ درجه



شکل ۱۵- توزیع جریان‌های کلی ناشی از امواج فراساحل که از راستای ۱۵۷٫۵ درجه (SSE) پیش‌روی می‌کنند.

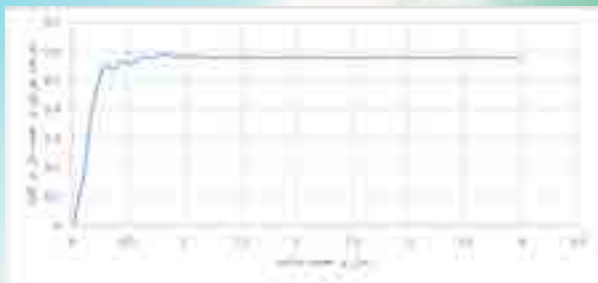


شکل ۱۶- توزیع جریان‌های کلی ناشی از امواج که از راستای ۲۷۰ درجه (W) پیش‌روی می‌کنند.

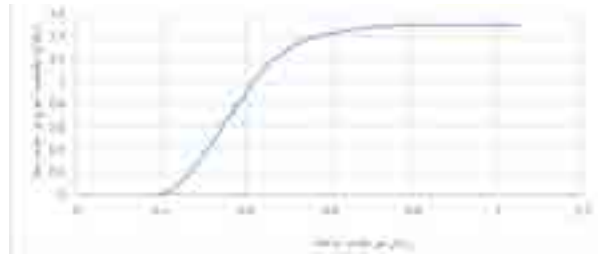


شکل ۱۷- توزیع جریان‌های کلی ناشی از امواج که از راستای ۲۹۲٫۵ درجه (WNW) پیش‌روی می‌کنند.

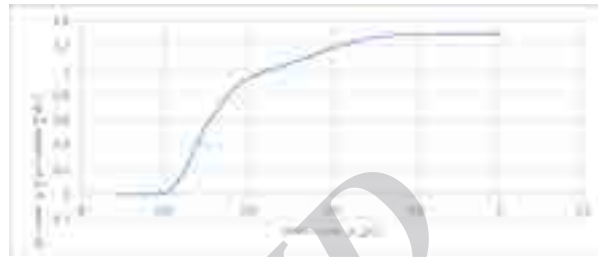
برای بررسی دقیق‌تر، سری زمانی سرعت جریان ناشی از موج فراساحلی که از راستاهای مختلف پیش‌روی می‌کنند در محل بندر در نقطه‌ای دلخواه به عنوان نمونه در عمق ۴ متر استخراج شده و در شکل‌های ۱۸-۲۱ نمایش داده شده است.



شکل ۱۸- سری زمانی سرعت جریان ناشی از موج پیش‌رونده از راستای ۱۳۵ درجه در نقطه انتخابی در محل بندر



شکل ۱۹- سری زمانی ارتفاع موج مشخصه پیش‌رونده از امتداد ۲۷۰ درجه در نزدیکی بندر

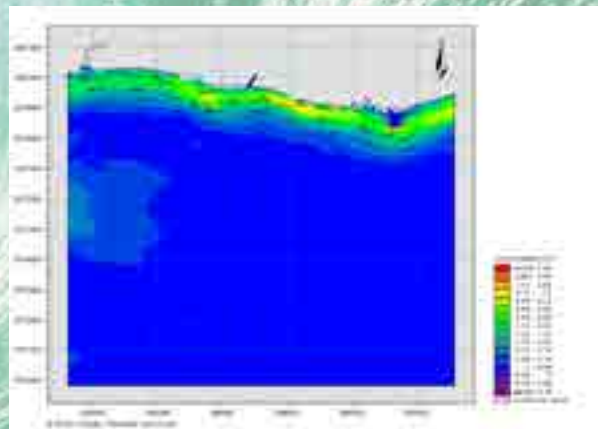


شکل ۲۰- سری زمانی ارتفاع موج مشخصه پیش‌رونده از امتداد ۲۹۲٫۵ درجه در نزدیکی بندر

جریان‌های ناشی از امواج برای حالت‌های مختلفی که در بخش قبل در انتقال امواج به محدوده بندر مورد بررسی قرار گرفت، شبیه‌سازی شده‌اند. نتایج مربوط به توزیع جریان‌های کلی ناشی از امواج فراساحل با ارتفاع مشخص شده در جدول ۲ که از راستاهای مختلف پیش‌روی می‌کنند به همراه توزیع جریان‌های محلی ناشی از این امواج، در محل بندر، در شکل‌های ۱۷-۴ نشان داده شده‌اند. خلاصه نتایج سرعت جریان‌های ناشی از موج در محل پروژه در جدول آورده شده است. همان‌گونه که مشاهده می‌شود حداکثر اندازه سرعت ناشی از موج در محل بندر در حدود ۰٫۱۷۵ متر در ثانیه بوده و راستای آن شرقی-غربی است.

جدول ۲- خلاصه نتایج سرعت جریان‌های ناشی از موج در محدوده بندر برای حالت‌های مختلف پیش‌روی موج

ردیف	ارتفاع	مشخصات موج فراساحلی		مشخصات جریان ناشی از موج	
		ارتفاع	راستا	سرعت	راستا
۱	۱۳۵ (SE)	۳/۵۲	۲۷۰	۰/۵۷	۲۷۰
۲	۱۵۷/۵ درجه (SSE)	۲/۳	۲۶۵	۰/۵۳	۲۶۵
۳	۲۷۰ درجه (W)	۲/۶	۱۰۲	۰/۲۲	۱۰۲
۴	۲۹۲/۵ درجه (WNW)	۳	۹۵	۰/۲	۹۵



شکل ۱۴- توزیع جریان‌های کلی ناشی از امواج فراساحل که از راستای ۱۳۵ درجه (SE) پیش‌روی می‌کنند.

ساحلی بندر ایجاد می‌شوند و ساختار و ویژگی‌های موج‌های لبه‌ای ایجاد شده از استقلالی نسبت به عمق آب و جهت‌های اولیه موج ورودی به بندر برخوردارند. این موضوع با مدل‌سازی امواج در بندر به ازای زوایای ورودی مختلف تحقیق شد.

● نتایج مدل‌سازی موج نشان می‌دهد که اگر باد با سرعت ۵ متر بر ثانیه (میانگین سرعت باد منطقه) از جهت شمال غربی بوزد، موجی را با حداکثر ارتفاع ۳/۰ متر و پریود ۸/۲ ثانیه ایجاد می‌کند. در صورتی که اطلاعات موج منطقه ارتفاع و پریود بیش از این مقادیر را نشان می‌دهند.

#### مراجع

#### (Endnotes)

### Abstract:

The waves in all the coast and ports, depending on its strength, causing coastal ablation and water level on coastal change. Despite the waves, currents along the coast to carry. But how they occur and how changes in Bandar Imam Khomeini (RA) is unknown, and no study has been done in this regard. Knowledge of production processes and sediment transport in the study area is quite important, because the study of the effectiveness of port development projects without having enough knowledge of the conditions governing this phenomenon is not practically feasible. It has been surveyed the effects of various factors on spreading this waves and changes that occur in coastal area of Emam Khomeini harbor with using numerical model and statics of wind and wave in offshore territories. The aim of this study is to simulate the wave field at the edge of Bandar Imam Khomeini is a numerical solution method. Therefore, all data sources such as wind and wave data measured by satellite and numerical models of the region have been collected and compared. Finally MAHSHAHR weather station wind data to the lowest points in time as the wind input to the model selected. The steady state model was run for the different cases of wind speed and direction. The next step is the formation of two-dimensional diagrams for each parameters of wave which was according to speed and direction of wind in various location. There is good accordance between the model and the data points calibration, so it can be used to proportional good results.

[1] R. S. Johnson, "Edge waves: theories past and present," Philos. Trans. R. Soc. A Math. Phys. Eng. Sci., vol. 365, no. 1858, pp. 2359–2376, 2007.

[2] J. B. Lawrie and J. Kaplunov, "Edge waves and resonance on elastic structures: An overview," Math. Mech. Solids, vol. 17, no. 1, pp. 4–16, 2012.

[4] E. Averbukh, O. Kurkina, A. Kurkin, and T. Soomere, "Edge-wave-driven durable variations in the thickness of the surfactant film and concentration of surface floats," Phys. Lett. A, 2013.

[5] M. Di Risio, G. Bellotti, A. Panizzo, and P. De Girolamo, "Three-dimensional experiments on landslide generated waves at a sloping coast," Coast. Eng., vol. 56, no. 5, pp. 659–671, 2009.

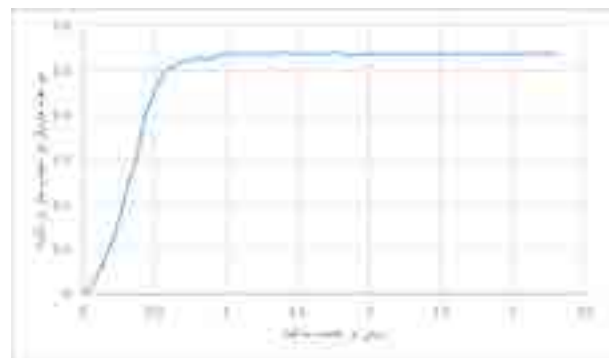
[6] G. Sælevik, A. Jensen, and G. Pedersen, "Experimental investigation of impact generated tsunami; related to a potential rock slide, Western Norway," Coast. Eng., vol. 56, no. 9, pp. 897–906, 2009.

[7] A. J. Bowen and D. L. Inman, "Edge waves and crescentic bars," J. Geophys. Res., vol. 76, no. 36, pp. 8662–8671, 1971.

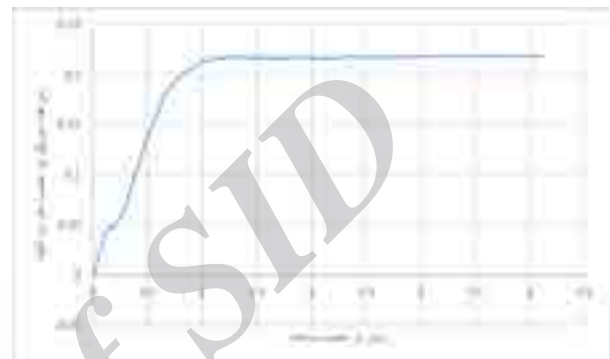
[8] A. J. Bowen and D. L. Inman, "Rip currents: 2. Laboratory and field observations," J. Geophys. Res., vol. 74, no. 23, pp. 5479–5490, 1969.

[9] R. T. Guza and D. L. Inman, "Edge waves and beach cusps," J. Geophys. Res., vol. 80, no. 21, pp. 2997–3012, Jul. 1975.

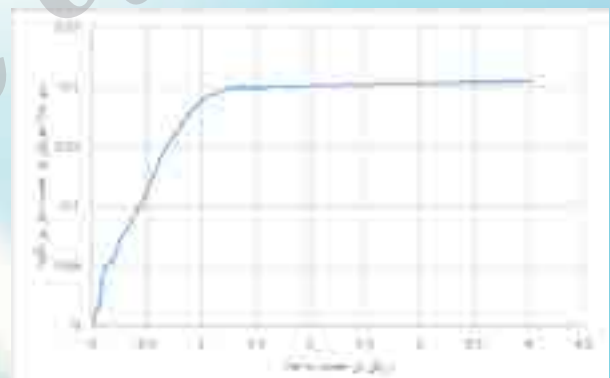
[11] a Baquerizo, M. Losada, and I. Losada, "Edge wave scattering by a coastal structure," Fluid Dyn. Res., vol. 31, no. 4, pp. 275–287, Oct. 2002.



شکل ۱۹- سری زمانی سرعت جریان ناشی از موج پیش‌رونده از راستای ۱۵۷،۵ درجه در نقطه انتخابی در محل بندر



شکل ۲۰- سری زمانی سرعت جریان ناشی از موج پیش‌رونده از راستای ۲۷۰ درجه در نقطه انتخابی در محل بندر



شکل ۲۱- سری زمانی سرعت جریان ناشی از موج پیش‌رونده از راستای ۲۹۲،۵ درجه در نقطه انتخابی در محل بندر

#### نتیجه‌گیری

- این مطالعه نتایج شبیه‌سازی امواج را در امتداد ساحل بندر امام خمینی (ره) با استفاده از مدل هیدرولیکی ارائه می‌کند. شبیه‌سازی‌ها نشان می‌دهد که امواج لبه‌ای در امتداد خط ساحلی انتشار می‌یابند. علاوه بر ایده‌آل‌سازی طبیعت هندسه، مهم‌ترین محدودیت مطالعه حاضر در نظر گرفتن یک مرز ساختگی است.
- نتایج آورده شده در تحقیقات حاضر، هنوز مقدماتی است و کار کردن به منظور بررسی تغییرات امواج لبه‌ای در ناحیه ساحلی به عنوان تابعی از پارامترهای هندسی، پارامترهای اصطکاکی و تعداد حالات نیروهای موج لبه‌ای می‌تواند ادامه داشته باشد.
- برای به دست آوردن مشخصات امواج لبه‌ای در آب کم‌عمق و تغییرات رخ داده روی امواج حین انتقال آن‌ها از آب عمیق به آب کم‌عمق از مدل طیفی عددی استفاده شده است.
- شبیه‌سازی مدل نشان دادند که امواج لبه‌ای در امتداد خط



## بیمه دریایی بانگرسی به مسولیت متصدی حمل و نقل

نسیبم مختاری

کارشناس ارشد حقوق بین الملل

بیمه حمل و نقل دریایی بر پایه‌ی قراردادی استوار است که به صورت بیمه‌نامه یا سند بیمه نمودار می‌شود. آن چه که اکثر مواقع در بیمه حمل و نقل دریایی مورد توجه قرار می‌گیرد، پوشش دادن خسارت وارده بر محصولات در حال حمل است. یکی دیگر از مهم‌ترین مباحث حقوق دریایی مسولیت متصدی حمل و نقل است. معاهده بروکسل مصوب ۱۹۲۴ از قدیمی‌ترین قواعد حاکم در این زمینه و قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ از تازه‌ترین آن‌ها محسوب می‌شود. قانون دریایی مصوب شه‌ریور ۱۳۴۳ نیز با مختصر تفاوت برگردان معاهده بروکسل است. مقاله حاضر بر آن است تا با تطبیق و بررسی ابعاد گوناگون بیمه‌ی حمل و نقل دریایی از جمله ماهیت، شرایط طرفین، تعهدات و مسولیت‌های بیمه‌گر و بیمه‌گذار و هم‌چنین به تحلیل و بررسی حقوق انگلستان بپردازد و اختلافات اساسی و ماهوی در ساختار بیمه حمل و نقل ایران و مسولیت متصدی را با قوانین دریایی انگلستان مقایسه کند.

### مقدمه:

صادر می‌شود. طبق عرف و قوانین بیمه چنان چه بیمه‌نامه صادر نشود آن قرارداد فاقد اثر لازم بوده و طرح دعوی خسارت مبتنی بر آن نزد محاکم با مشکل مواجه خواهد شد. ماده ۲ قانون بیمه ایران در این خصوص مقرر می‌دارد: عقد بیمه و شرایط آن باید به موجب سند کتبی باشد و سند مزبور موسوم به بیمه‌نامه خواهد بود. ماده ۲۲ قانون بیمه دریایی انگلستان قرار داد مزبور را قبول ندارد مگر آن که در یک بیمه‌نامه منعکس شده باشد. از نظر این قانون تفاوتی ندارد که بیمه‌نامه مزبور در زمان انعقاد قرار داد با همان گونه که معمول است، بعد از آن صادر شود.

### انواع بیمه‌نامه دریایی

**بیمه‌نامه برای سفر معین Voyage policy:** مشخصات مربوط به مبدأ و نیز مسیری که باید بین این دو بندر طی شود در بیمه‌نامه قید می‌شود.

**بیمه‌نامه برای مدت معین time policy:** این نوع بیمه‌نامه در بیمه کشتی، مسولیت سازندگان و تعمیرکاران کشتی و تولیدکنندگان محصولات و وسایل دریایی معمول است.

**بیمه‌نامه مختلط Mixed policy:** مدت بیمه به صورت تلفیقی از سفر و مدت معین قید شده است.

**بیمه‌نامه به لحاظ قلمرو (خشکی و دریا) Mixed and land:** خطرات بیمه‌ای خشکی و دریا را تحت پوشش واقع می‌سازد که کالا را از انبار فروشنده تا انبار خریدار تحت پوشش قرار می‌دهد. برای تمام مراحل خشکی و دریا.

**بیمه‌نامه‌های عمومی General policy:** به بیمه‌نامه‌ای گفته می‌شود که در ارتباط با قرارداد بیمه‌ای صادر می‌شود و شرایط کلی یا یک مدت کلی در قرارداد مورد توافق قرار می‌گیرد.

**بیمه‌نامه شنا Floating policy:** تمام مراحل حمل و نقل را شامل و در مورد کالای

قواعد حاکم حمل و نقل دریایی برای اولین مرتبه تحت عنوان قواعد لاهه در سال ۱۹۲۴ به تصویب رسید در تاریخ حمل و نقل، تصویب این معاهده نقطه عطفی در خاتمه بخشیدن به اجحافات است که از طرف متصدیان حمل و نقل به صاحبان کالا وارد می‌شد؛ پیش از این متصدیان حمل و نقل در سالم رساندن کالا به مقصد به اشکال مختلف از خود سلب مسولیت می‌نمودند. از افتخارات این معاهده همین بس که به موجب آن برای اولین بار نه تنها سلب مسولیت متصدی در انجام وظیفه خود که حفظ و نگهداری و رساندن سالم کالا به مقصد منتفی اعلام شد، بلکه موارد نبود کارآمدی او نیز مشخص گردید، نارضایتی از قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی آن موجب شد تا کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد پس از نشست‌های متعدد در سال ۱۹۷۸ در گردهمایی خود در شهر هامبورگ، قواعد تازه‌ای در زمینه حمل و نقل دریایی به تصویب برساند که به قواعد هامبورگ معروفیت است. در قواعد هامبورگ با حفظ آورده‌های قواعد لاهه و پروتکل اصلاحی نظیر تأیید سیستم واحد-وزنی علاوه بر این که قاعده مسولیت با حذف استثنائات دستخوش تغییر شد، مدت و سقف آن نیز تغییر پیدا کرد. و از این طریق بسیاری از خلاها و نارسایی‌های قواعد لاهه از جمله فقدان مسولیت متصدی در صورت تأخیر در تحویل برطرف شد. با وجود حمایت قاطع کشورها از قواعد مزبور، هنوز موفق به جایگزین شدن قواعد لاهه در گرگه بین‌المللی نشده است شاید بی‌مهری کشورهای اروپایی صاحب دریا نسبت به این معاهده از عمده دلایل این تأخیر باشد.

### نحوه انعقاد بیمه دریایی:

بیمه‌نامه دریایی سندی است که مشخصات قرار داد بیمه در آن منعکس می‌شود سند مزبور موافقت‌نامه نیست و تنها از سوی بیمه‌گر و بر اساس توافق او با بیمه‌گذار

خاصی بیمه نمی‌شود و بیمه‌گر برای هر مورد حمل یک گواهی بیمه (Certificate) مبتنی بر بیمه‌نامه شناور صادر می‌شود. در بیمه شناور نوع کالا، نرخ حق بیمه، ارزش کلی موضوعات بیمه، حداکثر میزان کالا خطرات مورد تعهد بیمه‌گر مشخص شود.

**بیمه‌نامه باز Open policy:** سقف این بیمه‌نامه با مدت معین، از یک تا دوازده ماه، بیش‌تر ارزش بیمه ندارد.

**اسلیپ (slip) و انواع آن:** از بیمه‌نامه به عنوان قرارداد بیمه دریایی سند دیگری به نام اسلیپ معروف هم هست این سند توسط دلال بیمه بر اساس پیشنهاد بیمه‌گر از سوی بیمه‌گذار تنظیم می‌شود و بیمه‌گران هر کدام با نرخ مشخصی درصد معینی از پوشش بیمه‌ای را پذیرفته و با قید (LINE) روی اسلیپ آن را امضاء می‌کنند. اعتبار اسلیپ مانند بیمه‌نامه نیست چون اولاً با استناد به آن می‌توان از بیمه‌گر درخواست نمود تا بیمه‌نامه را صادر کند. ثانیاً: چنانچه در تاریخ انعقاد قرارداد اختلافی باشد، مراجعه به تاریخ اسلیپ جهت تعیین دقیق تاریخ انعقاد قرارداد قابل قبول است.

۱) **اسلیپ اصلی (original slip):** اولین اسلیپی است که توسط دلال بیمه تهیه و به بیمه‌گران ارائه می‌شود تا قبولی خود را روی آن قید و امضاء کنند. این اسلیپ حاوی مطالب دستور و خواسته بیمه‌گذار است.

۲) **اسلیپ برای امضاء (Signing Slip):** چون اسلیپ اصلی تنها سندی است که حاوی خط و امضاء اندر رایت‌هاست (دلال بیمه) و کپی آن برای صدور بیمه‌نامه اصلی صادر شود.

۳) **اسلیپ با پوشش باز (Open cover):** دلال بیمه برای تک تک موارد بیمه که مشابه یکدیگرند اسلیپ‌های جداگانه تهیه می‌کند.

۴) **کلوزها (Clauses):** شرایط ضمن عقد در قرارداد بیمه دریایی، توسط انجمن بیمه‌گران لندن و قانون انگلستان که حقوق و تعهدات بیمه‌گر و بیمه‌گذار را معین می‌کند و این کلوزها توسط بیمه‌نامه S.G که ضمیمه قانون بیمه دریایی انگلستان (۱۹۰۶) است تدوین شده و هر کدام مربوط به بیمه‌ای خاص است.

### خطرات بیمه شده بدون نیاز به تصریح در بیمه‌نامه:

۱. **خطرات دریایی:** یعنی خطراتی که به گونه‌ای مستقیم یا غیرمستقیم ناشی از دریا باشد. مواردی مثل غرق شدن، بر گل نشستن و واژگون شدن کشتی در تحت این عنوان قرار می‌گیرد.

۲. **به دریا ریختن کالا:** چون هدف از این عمل، نجات کشتی و سایر محصولات است، باید خسارت‌های وارده بین تمامی محصولات و کشتی تقسیم شده و همه‌ی اشخاص ذی نفع در آن سهیم شوند. به همین جهت آن را هم تحت عنوان «خسارت‌های عمومی یا زیان همگانی» قرار می‌دهند.

۳. **خسارت ناشی از کارکنان کشتی:** اعمالی که ممکن است از جانب فرمانده یا کارکنان کشتی سر بزند و به محصولات کشتی صدمه وارد نمایند، خواه از روی عمد و سوءنیت باشد و خواه ناشی از غفلت و بی احتیاطی را «بارتری» می‌نامند.

۴. **عدم تحویل:** چنانچه قسمتی از کالا به دلیل نامعلومی مفقود شود و در مقصد به دست صاحبش نرسد، عدم تحویل کالا به وقوع پیوسته است. اگر محصولات به تعداد بسته‌های درست تحویل داده شوند ولی محتویات داخل آن‌ها کم شده باشد در اینجا خطر کسری وجود دارد نه عدم تحویل.

۵. **خطر ادعای شخص ثالث:** ممکن است فرمانده یا کارکنان کشتی بیمه شده، بر اثر ارتکاب خطا و اشتباه وضعیتی پیش آورند که به محصولات کشتی بیمه شده یا به کشتی دیگری یا به مؤسسات بندری خسارات وارد آورند. در مواردی که کارکنان کشتی یا خدمه مسئول شناخته می‌شوند، مالک یا متصدی حمل ملزم خواهد شد که در مقام بیمه‌گذار خسارت‌های وارده به اشخاص ثالث را از طریق بیمه‌گر جبران نماید.

### خطرات بیمه شده نیازمند تصریح در بیمه‌نامه:

ماهیت و طبیعت خاص برخی خطرات، شرایط و نرخ‌های متفاوت از سایر خطرات را ایجاب می‌کند که در عمل همه بیمه‌گران مایل به تحت پوشش قرار دادن چنین خطراتی نمی‌باشند. ماده ۲۸ قانون بیمه ایران چنین مقرر می‌دارد: «بیمه‌گر مسئول خسارات ناشی از جنگ و شورش نخواهد بود مگر آن که خلاف آن در بیمه‌نامه نوشته شده باشد. نرخ جنگ معمولاً توسط «کمیته جنگ اوبدیز» و با توجه به شرط درگیری در مناطق جنگی تعیین می‌شود.

### وظایف و تعهدات بیمه‌گذار و بیمه‌گر در حمل و نقل دریایی:

#### الف) ضمانت اجرای کتمان یا اعلام خلاف واقع غیر عمدی:

چنانچه مطالب اظهار نشده یا اظهار خلاف واقع قبل از وقوع حادثه باشد، بیمه‌گر حق دارد یا اضافه حق بیمه را از بیمه‌گذار دریافت داشته و قرارداد را ابقاء کند و یا

قرارداد را فسخ کند (م ۱۳ ق. ب).

#### ب) ضمانت اجرای کتمان و اظهار خلاف واقع عمدی:

ماده ۱۲ ق. ب ۱۳۱۶ اظهار خلاف واقع یا کتمان واقعیاتی که موجب تغییر موضوع خطری یا کاهش اهمیت خطر در نظر بیمه‌گر شود را مستلزم بطلان عقد دانسته است. بند ۱ ماده ۱۸ قانون بیمه دریایی انگلستان مقرر می‌دارد: «اگر بیمه‌گذار در ابراز حقایق قصور ورزید، بیمه‌گر می‌تواند قرارداد بیمه را فسخ نماید. در چنین مواردی بیمه‌گر می‌تواند یکی از دو راه زیر را برگزیند، یا حق بیمه‌گذار را بدو بازگردانده و ختم قرارداد را اعلام کند و یا این که حق بیمه را نگه دارد و بگذارد همچنان به قوت خود باقی بماند.

### تعهدات بیمه‌گر:

جبران خسارت: وظیفه‌ی عمده بیمه‌گر، پرداخت تضمینی است که مطابق عقد بیمه بر عهده او قرار گرفته است. ممکن است در عقد بیمه، تعهدات دیگری نیز برای بیمه‌گر لحاظ شده باشد که از نوع تعهد به فعل خاص است.

شرایط جبران خسارت:

۱- **اثبات وقوع خطر مورد بیمه:** اصل عمومی چنین است که هرگاه خطری بیمه شده باشد و خسارت وارده ناشی از آن خطر باشد، این بیمه‌گران هستند که مسئول پرداخت خسارت هستند و یا این که بایستی بتوانند ثابت کنند که خسارت وارده از خطراتی که در بیمه‌نامه و یا قانون استثناء شده، ناشی شده است.

۲- **اثبات تحقق خسارت:** بیمه‌گذار برای مطالبه‌ی جبران خسارت از بیمه‌گر باید ثابت نماید که ضرر و زیان به او وارد شده است.

۳- **اثبات این که خطر مورد بیمه علت اصلی خسارت بوده است:** قابل پرداخت بودن خسارت وارده به بیمه‌گذار مستلزم آن است که ثابت شود که خطر مورد بیمه علت اصلی خسارت بوده است. گاهی اوقات ممکن است خطرات استثناء شده نیز در ورود، ضرر موثر باشد.

قانون بیمه در این مورد ساکت است و رویه قضایی نیز فرصت تصمیم‌گیری نیافته است. اما دادگاه استیناف در پرونده‌ی کشتی «موتوری» «مپس سپی جی جی» اظهار عقیده کرد: «زمانی که دو علت هم‌زمان و مساوی سبب خسارت شده است و فقط یکی از دو علت یاد شده تحت پوشش قرار دارد، بیمه‌گر به دلیل وجود همین علت تحت تأمین، مسئول جبران خسارت وارده است مگر این که دیگری که علت پوشش نیست، صریحاً در بیمه‌نامه از تعهدات بیمه‌گر مستثنی شده باشد.» در حقوق ایران تقسیم خسارت، نسبت به میزان تأثیر در ورود ضرر پذیرفته شده است.

### جبران خسارت در بیمه‌ی دریایی:

اساساً مفهوم جبران خسارت در انواع بیمه به‌طور اعم و در بیمه‌های اشیاء و مسئولیت به‌طور اخص، مبتنی بر اصل غرامت است. به موجب این اصل بیمه‌گر تنها موظف است بیمه‌گذار را در شرایط قبل از وقوع خسارت قرار دهد، به‌طوری که تصور شود هیچ خسارتی به وقوع نپیوسته است.

### انواع خسارت:

**خسارت کلی:** خسارتی است که به موجب آن، کالای موضوع بیمه آن چنان آسیب می‌بیند و یا از دسترس خارج می‌شود که قابل باز یافت نباشد و لذا بی ارزش تلقی می‌شود. ولی در عین حال باید توجه داشت که این عدم ارزش گاه واقعی و گاه فرضی است. بنابراین خسارت وارده به ترتیب به خسارت کلی واقعی و خسارت کلی فرضی تقسیم می‌شود.

**خسارت کلی واقعی:** ممکن است موضوع مورد بیمه مفقود شود. در این صورت باید مدتی که عرفاً موجب قطع امید از یافتن آن می‌شود و از تاریخ فقدان سپری شود تا بتوان مورد را خسارت کلی واقعی محسوب نمود. در قانون بیمه ایران در خصوص این مساله حکمی بیان نشده و باید به مقررات و قواعد عمومی در این زمینه مراجعه شود. اما در قانون بیمه دریایی انگلستان در ماده ۵۸ به این مساله اشاره و مقرر شده که لازم است زمان معقولی از تاریخ گم شدن موضوع بیمه بگذرد، ولی مدت مشخصی ذکر نشده است.

**خسارت کلی فرضی:** هرگاه خسارت وارده به کالای موضوع بیمه به حدی باشد که با وجود داشتن ارزش در عرف خاص، از آن چشم‌پوشی شود و یا این که هزینه باز یافتن آن بیش از ارزش پس از باز یافتن باشد، کلی فرضی محسوب می‌شود.

### میزان خسارت قابل پرداخت به متصدی حمل و نقل:

میزان خسارت قابل پرداخت به متصدی حمل و نقل دریایی بستگی به قوانین مختلف دارد. در مقررات داخلی به موجب رژیم حاکم در قانون مدنی نه تنها سقفی برای

میزان مسئولیت متصدی حمل و نقل در نظر گرفته نشده است بلکه میزان مسئولیت او به درجه تقصیر او در وقوع حادثه منوط است. اما در رژیم تجارت (ماده ۳۸۶)، از آنجایی که قانون گذار متصدی حمل و نقل را مطلقاً مسئول تلف یا کم شدن کالا می‌داند، هیچ سقفی برای میزان مسئولیت او در نظر نگرفته است. میزان خسارت پرداختی به صاحب کالا: در بیمه دریایی آن چه حائز اهمیت است، شیوه و پرداخت و تصفیه خسارت می‌باشد. اصولاً خسارت باید به ارزش واقعی کالا در روز حادثه تصفیه شود، زیرا از زمان خریداری کالا و گذشت زمان مربوط به حمل آن تا روز تحویل به صاحب کالا، ممکن است ارزش آن دچار نوسانات زیادی شود. به موجب ماده ۱۲ قانون بیمه: «مسئولیت بیمه‌گر عبارت است از تفاوت قیمت مال بیمه شده بلافاصله قبل از وقوع حادثه با قیمت باقی مانده آن بلافاصله بعد از حادثه. خسارت حاصله به پول نقد پرداخت خواهد شد مگر این که حق تعمیر و یا تغییر، برای بیمه‌گر در سند پیش بینی شده باشد.»

### مسئولیت متصدی حمل و نقل

ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی و موارد عدم آن با توجه به قانون دریایی ایران:

#### ۱. ماهیت مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

با توجه به مواد ۵۴ و ۵۵ قانون دریایی که همان مواد ۳ و ۴ قواعد لاهه است، مبنای مسئولیت قدری مبهم بیان شده است برخی از اساتید مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر تقصیر به نحوی که در حقوق ایران مورد نظر است عنوان کرده‌اند برخی دیگر، مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی را مبتنی بر اماره واقعی مسئولیت می‌دانند، زیرا صرف اثبات عدم ارتکاب تقصیر به وسیله متصدی حمل و نقل رافع مسئولیت وی نمی‌باشد به نظر این مولف، از آنجا که مطابق قواعد لاهه اثبات رعایت احتیاط لازم به عهده متصدی است در برخورد اولیه به نظر می‌آید که در معاهده لاهه سیستم مبتنی بر تقصیر پذیرفته شده است در حالی که چنین نیست زیرا او با اثبات رعایت احتیاط لازم از مسئولیت مبری نمی‌شود بلکه لازم است یکی از موارد استثنایی نیز ثابت شود. البته با اثبات هر یک از موارد استثنایی مالک کالا می‌تواند تقصیر متصدی و یا نمایندگان او را در ایجاد خسارت ثابت کند به عبارتی دیگر در همه موارد ارائه دلیل مخالف از طرف صاحب کالا پذیرفته شده به غیر از یک مورد که آن هم موردی است که در آن اشتباه دریانوردی مطرح است.

#### ۲. موارد معافیت از مسئولیت:

مطابق ماده ۵۵ ق. ا. د. (ماده ۴ قواعد لاهه):

الف. کشتی و متصدی باربری هیچ کدام مسئول فقدان یا خسارت ناشی از عدم قابلیت دریانوردی نخواهد بود مگر آن که از طرف آن‌ها در آماده نمودن کشتی برای دریانوردی و تامین احتیاجات آن از نظر کارکنان و تجهیزات و تدارکات کافی و مناسب کردن انبارها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی که کالا در آن حمل می‌شود، هرگاه فقدان یا خسارت وارده در نتیجه عدم قابلیت دریانوردی باشد متصدی باربری و یا اشخاص دیگری که به استناد این ماده ادعای معافیت از مسئولیت می‌نمایند ملزمند که اعمال سعی و مراقبت را از ناحیه خود ثابت کنند.

ب. کشتی و متصدی بار مسئول فقدان یا خسارت ناشی از علل مشروحه زیر نخواهند بود:

– غفلت و قصور و یا عمل فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا مامور مجاز متصدی باربری هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی.

مطابق ماده ۵۴ ق. ا. د.: متصدی باربری مکلف است قبل از هر سفر و در شروع آن مراقبت‌های لازم را به شرح زیر به عمل آورد:

– کشتی را برای دریانوردی آماده کند.

– کارکنان و تجهیزات و تدارکات کشتی را به‌طور شایسته‌ای تهیه و فراهم آورد.

– انبارها و سردخانه‌ها و کلیه قسمت‌های دیگر کشتی را که برای حمل کالا مورد استفاده قرار می‌گیرد مرتب و آماده کند.

به نظر می‌رسد که مسئولیت متصدی در این مورد مطابق قانون دریایی (و قواعد لاهه) مبتنی بر تقصیر مفروض است، زیرا متصدی که متوسل به این مورد استثنایی می‌شود باید ثابت کند که در قرار دادن کشتی در وضعیت قابلیت دریانوردی در ابتدای سفر، مرتکب تقصیری نشده و اعمال مراقبت را هم نموده است.

#### ۳. غفلت و قصور و یا اعمال فرمانده و کارکنان و راهنمایان و یا نماینده مجاز

متصدی هنگام دریانوردی و اداره امور کشتی: مطابق بند الف از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی، برخلاف این که گفته شده این مورد از موارد استثنایی بر خلاف قاعده کلی در حقوق است که مطابق آن امر مسئول اعمال نماینده خود و کسانی است که در خدمت او می‌باشند. توجه این استثناء در حقوق دریایی وجود حوادث دریایی است که همواره کشتی موضوع برخورد با آن

است و فرمانده دارای استقلال است و به تنهایی تصمیم می‌گیرد. بنابراین اشتباه در دریانوردی و اداره امور کشتی از طرف مأموران متصدی موجب مسئولیت متصدی حمل و نقل نیست، اما او مسئول خسارات ناشی از اشتباهات بازرگانی فرمانده کارکنان و نمایندگان خود است.

۴. آتش سوزی که به سبب فعل یا خطای متصدی باربری نباشد: مطابق بند ب از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی خسارت ناشی از آتش سوزی که به دلیل فعل و یا خطای متصدی باربری نباشد متوجه متصدی حمل و نقل نیست. استفاده از این مورد بر عهده متصدی حمل و نقل است که در ابتدا ثابت کند که مطابق ماده ۵۴ کشتی در ابتدای سفر دارای قابلیت دریانوردی بوده و خسارت ناشی از آتش سوزی است و بر عهده صاحب کالا است که تقصیر متصدی را ثابت کند و بنابراین در صورت آتش سوزی با علت نامعلوم متصدی معاف از مسئولیت است. رویه‌های قضایی فرانسه، بلژیک، ایتالیا و آمریکا نیز به همین منوال است بر خلاف حقوق انگلیس که در آن متصدی در عین حال که باید آتش سوزی را ثابت کند باید اعلام نماید که در ایجاد آن هم نقشی نداشته است.

#### ۵. موارد عامل خارجی:

مطابق بندهای ج، د، و، ه، ز، ح، ی، و ک از بخش ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران این موارد عبارتند از خطرات و یا سوانح دریا و آب‌های قابل کشتیرانی، حوادث طبیعی، عملیات دشمنانه جامعه جنگ و... مطابق قانون دریایی و قواعد لاهه، وقتی که خسارت ناشی از موارد اخیر الذکر است متصدی معاف از مسئولیت است. قابل ذکر است که خطرات و سوانح دریایی صرفاً به دریا محدود نمی‌شود بلکه آب‌های قابل کشتیرانی و کانال‌ها را نیز در بر می‌گیرد حوادث طبیعی خطراتی است که ممکن است علاوه بر دریا در خشکی نیز رخ دهد.

#### ۶. عیب مخفی و نقایص ذاتی و تقصیر فرستنده:

– کسر و کمبود وزن و حجم کالا و هر نوع خسارت دیگری که از معایب مخفی، ماهیت و نقایص ذاتی کالا ناشی شود.

– نقایص بسته‌بندی کالا

– نقایص و یا کامل نبودن علامت و مشخصات

– عیب ذاتی در رابطه با طبیعت کالا و از مختصات آن است که سفر دریایی موجب خرابی آن می‌شود، و عیب مخفی عیبی است که قبل از حمل مخفی بوده، چنانچه خسارت ناشی از ویژگی کالا باشد که متصدی قادر به پیش بینی آن نیست، مطابق قانون دریایی متصدی از مسئولیت مبری است.

#### ۷. نجات و مجاهدت برای نجات جان افراد و یا اموال در دریا:

یکی از قواعد قدیمی که اشاره همبستگی در دریا دارد، معافیت متصدی حمل و نقل از تحمل خسارت ناشی از تغییر مسیر برای نجات افراد و یا اموال در دریا است. کمترین پیامد اقدام برای نجات افراد و یا اموال در دریا، انحراف از مسیر توافقی و یا مسیر مناسب و معقول و تاخیر در تحویل است که متصدی از این جهات در صورتی که انحراف معقول باشد فاقد مسئولیت است.

#### اعتبار شروط (رزرو):

مطابق بند ج از بخش ۳ ماده ۵۴ ق. ا. د. متصدی باربری ملزم نیست که در بارنامه دریایی در حالتی که متصدی به دلیل موجهی در صحت و اظهارات فرستنده تردید کند و یا به دلیل نداشتن وسیله مناسب جهت کنترل اظهارات فرستنده می‌تواند متوسل به شرط شود. مطابق قانون دریایی و (قواعد لاهه) ذکر دلایل وجود شک و تردید نداشتن وسیله مناسب جهت بررسی اظهارات در بارنامه توسط متصدی الزامی نیست با این توضیح که مطابق قانون دریایی، متصدی مجاز به ارائه این دلایل در زمانی پس از قید شرط می‌باشد. به هر حال اولین اثر وجود شرط در بارنامه این است که علائم دریافت صحیح و سالم بودن کالا توسط متصدی را از بین می‌برد به عبارتی دیگر بارنامه، نشانه‌ای تلقی می‌شود بر ورود خسارت به کالا قبل از تحویل آن به متصدی. با توجه به مفهوم مخالف بندهای ۱ و ۲ ماده ۵۵ قانون دریایی متصدی حمل و نقل دریایی موظف به پرداخت غرامت فقدان یا خسارت ناشی از مواردی غیر از موارد استثناء و عدم قابلیت دریانوردی کشتی است.

#### مبنای مسئولیت متصدی حمل و نقل دریایی

#### و موارد عدم آن در قواعد هامبورگ

#### الف. مبنای مسئولیت

مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ: متصدی حمل و نقل مسئول زیان ناشی از تلف، خسارت وارده به کالا و هم چنین تاخیر در تحویل آن است. چنانچه واقعه، طی مدتی که حسب ماده ۴ کالا تحت حفاظت متصدی حمل و نقل بوده، رخ داده باشد مگر



در مدت زمانی که برای یک متصدی حمل و نقل جدی با توجه به شرایط و اوضاع و احوال موجود در نظر گرفته می شود، کالا در بندر تخلیه پیش بینی شده در قرارداد حمل و نقل دریایی تحویل داده نشده باشد. بنابراین کسر داری گیرنده به لحاظ تاخیر در تحویل اعم از مادی، معنوی و اقتصادی به عهده متصدی حمل و نقل است و شرط خلاف آن باطل است.

### نتیجه گیری:

قرارداد بیمه از جمله حمل و نقل دریایی، از دیدگاه حقوقی، قراردادی متکی بر اصول حقوقی فرمانروا بر همه قراردادها است. ولی افزون بر آن، این قرارداد از لحاظ تکلیف طرفین در مقابل هم، ضمانت اجرای عدم انجام این تکلیف و اثر آن ها، با قواعد عمومی حاکم بر سایر قراردادها متفاوت است و علت این تفاوت ها را در طبیعت خاص قراردادهای بیمه از جمله اصول و ماهیت حقوقی آن ها می توان جستجو کرد. اگر چه به طور مرسوم عقد بیمه دریایی با تنظیم بیمه نامه منعقد می شود، ولی از آن جایی که قانون گذار هیچ ضمانت اجرایی برای تنظیم بیمه نامه به شکل کتبی مقرر نکرده، بیمه در زمره عقود تشریفاتی محسوب نمی شود. لذا به قضات پیشنهاد می شود چنان چه عقد بیمه به صورت شفاهی منعقد شود و بر مبنای آن بیمه گرو و بیمه گذار اقداماتی را انجام دهند، حکم به صحت چنین عقدی دهند.

از سوی دیگر در دوران حاکمیت شرایط قراردادی بر روابط متصدیان حمل و نقل صاحبان کالا اجحافات فراوان بر صاحبان کالا وارد می شد که با توجه به وضعیت فنی موجود در آن دوران، تدوین نظامی حاکم بر حمل و نقل دریایی هم چون قواعد لاهه برای اولین مرتبه ایده آل به نظر می رسید. دگرگونی های صورت گرفته در زمینه فنی و دریانوردی در این فاصله از سال ۱۹۲۴، یعنی زمان تصویب قواعد لاهه، باعث شد که قواعد لاهه و قوانین متأثر از آن به هیچ وجه، منطبق با واقعیات روز و انتظارات طرفین قرارداد حمل و نقل نباشند، پروتکل تکمیلی قواعد لاهه مصوب ۱۹۶۸ نیز علی رغم آورده هایش نتوانسته است مشکلات قواعد لاهه را برطرف کند و انتظارات را پاسخ دهد. بنابراین انجام این مهم به عهده معاهده هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ قرار می گیرد. این معاهده بدون این که تغییرات بنیادین در زمینه حمل و نقل دریایی به وجود آورد، قواعد حمل و نقل دریایی را روز آمد و منطبق با تحولات نوین و هماهنگ با سایر رشته های حمل و نقل کرده است و بدین ترتیب می توان گفت این قواعد یکی از روش های مطلوب جهت رفع نارسایی های قانون دریایی و کارآمد نمودن آن ها می باشد. به نظر می رسد بر خلاف قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ و (قواعد لاهه) قواعد هامبورگ مصوب ۱۹۷۸ علی رغم ایرادات جزئی که بر آن وارد شده، قواعد مناسبی برای اعمال بر حمل و نقل دریایی امروز است. حاصل این بررسی این است که در معاهده هامبورگ راه حل های جدید با توجه به تکنیک های جدید ارائه شده است و به نحو شایسته ای تعادل لازم بین صاحبان منافع در قرارداد حمل و نقل دریایی رعایت شده است. با توجه به این که حمل و نقل دریایی و دعاوی ناشی از آن دارای ظرایف و پیچیدگی های خاص و در بردارنده عواقب اقتصادی فراوان است، پس به لحاظ دارا بودن اهمیت ویژه، نیازمند رسیدگی سریع و دقیق هم می باشد که آن هم ممکن نمی شود مگر در سایه قوانینی متناسب با وضعیت موجود و به همت دادگاهی خاص در این زمینه. بنابراین لازم است قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ با توجه به قواعد هامبورگ مورد بازنگری قرار گیرد و دادگاهی اختصاصی ویژه دعاوی دریایی همان طوری که در اغلب کشورها دایر است و ماده ۱۸۸ فصل سیزدهم قانون دریایی نیز بر ضرورت تشکیل آن تصریح کرده است، تاسیس شود، تا با رسیدگی به مسائل حقوقی دریایی بر اساس قوانین کارآمدی که در این زمینه شاهد تصویب آن خواهیم بود، نقشی موثر در تحول و ارتقاء این رشته به جایگاهی که شایسته آن است ایفا نماید. این تحول صورت نخواهد گرفت مگر این که آراء دادگاه مزبور همان طور که در بسیاری از کشورها معمول است، به طریقی مناسب انتشار یابد و مورد نقد و بررسی صاحب نظران قرار گیرد.

این که متصدی ثابت کند که خود او با ماموران یا نمایندگان کلیه اقداماتی را که به طور معقول جهت احتراز از واقعه و عواقب آن لازم بوده به عمل آورده اند. و نیز مطابق تفاهم نامه معاهده هامبورگ مسئولیت متصدی حمل و نقل تحت این کنوانسیون مبتنی است بر اصل تقصیر یا خطای فرض شده. بدین معنی که حسب قاعده کلی اثبات ادعا به عهده متصدی حمل و نقل است.

### ب. موارد استثنایی:

با توجه به پیشرفت های فنی صورت گرفته در زمینه دریانوردی، معافیت ناشی از اشتباه دریانوردی در قواعد هامبورگ حذف شده است بنابراین موارد عدم مسئولیت متصدی حمل و نقل مطابق قواعد هامبورگ در موارد خاص عبارت است از:

#### ۱. آتش سوزی:

مطابق بند ۴ ماده ۵ قواعد هامبورگ متصدی حمل و نقل در موارد ذیل مسئول است: فقدان یا خسارت وارد به کالا و یا تاخیر در تحویل که ناشی از حریق باشد، در صورتی که خواهان ثابت نماید که حریق ناشی از تقصیر یا غفلت متصدی حمل و نقل یا نمایندگان او بوده است.

در حالتی که حریق در کشتی موجب از بین رفتن کالا شود بنا به تقاضای خواهان یا متصدی حمل و نقل و به منظور تعیین علت و نحوه آتش سوزی مطابق با رویه مرسوم کشتیرانی بازرسی به عمل خواهد آمد و به تقاضای خواهان یا متصدی حمل و نقل نسخه ای از گزارش کارشناسی در اختیار متصدی حمل و نقل و یا خواهان گذاشته خواهد شد.

#### ۲. حمل حیوانات زنده

مطابق بند ۵ ماده ۵ قواعد هامبورگ:

((در مورد حمل حیوانات زنده، متصدی حمل و نقل مسئول تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل که ناشی از خطرات ویژه به این قبیل ترابری ها است نخواهد بود، مشروط بر این که متصدی ثابت کند حسب رهنمودهای فرستنده که در ارتباط با حیوانات به او داده شده، عمل نموده است و این که در اوضاع و احوال مربوط، خسارت یا تاخیر قابل انتساب به این خطرات ویژه می باشد. در این حالت فرض بر این خواهد بود که خسارت یا تاخیر وارد ناشی از آن خطرات بوده است مگر این که ثابت شود خسارت یا تاخیر در تحویل کالا یا جزا ناشی از تقصیر متصدی حمل و نقل یا ماموران و نمایندگان او بوده است.)) همان طوری که ملاحظه می شود قواعد هامبورگ حمل حیوانات زنده را به عنوان یکی از موارد استثنایی ضابطه مند کرده است، بر خلاف قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) که صراحتاً مورد را از قلمرو اجرایی خود حذف نموده است.

#### ۳. مساعدت دریایی:

مطابق بند ۵ ماده ۵ قواعد هامبورگ: ((به جز خسارت، مشترک متصدی حمل و نقل در مورد تلف، خسارت یا تاخیر در تحویل که ناشی از تدابیر اتخاذ شده برای نجات افراد یا ناشی از تدابیر متعارف اتخاذ شده برای نجات اموال در دریا باشد، مسئولیتی ندارد.))

بر خلاف قانون دریایی ایران (و قواعد لاهه) که تفکیکی بین نجات اموال و اشخاص در دریا قائل نشده است، معاهده هامبورگ متصدی حمل و نقل را از بابت خسارات ناشی از اقدامات برای نجات اموال در دریا در صورتی معاف می داند که اقدامات انجام شده متعارف و معقول باشد، اما متصدی را از مسئولیت ناشی از خسارات هر نوع اقدام برای نجات افراد در دریا مبری قرار می دهد.

#### ۴. حمل کالا روی عرشه:

مطابق ماده ۹ قواعد هامبورگ:

- متصدی حمل و نقل مجاز به حمل کالا به روی عرشه نیست مگر این که این نوع حمل به موجب توافق با فرستنده یا عرف تجاری مربوط یا به تجویز مقررات حاکم صورت گیرد.

- چنان چه متصدی حمل و نقل و فرستنده توافق کنند که کالا می تواند به روی عرشه حمل شود، حمل و نقل کننده باید در بارنامه و یا مدرک دیگری که دلالت بر قرار داد حمل و نقل دریایی دارد این را متمرکز نشود. در صورت عدم وجود چنین عبارتی اثبات وجود توافق قبلی مبنی بر حمل کالا به روی عرشه به عهده حمل و نقل کننده است و او حق استناد به توافق مزبور در مقابل اشخاص ثالث از جمله گیرنده کالا که بارنامه را با حسن نیت متصرف شده است ندارد. بنابراین حمل کالا به روی عرشه از قلمرو قانون دریایی و قواعد لاهه خارج است و این یکی از نقاط ضعف قانون دریایی است، زیرا یکی از ضروریات حمل و نقل دریایی امروز حمل به روی عرشه است که پروتکل ۱۹۶۸ نیز در این مورد سکوت کرده است. قواعد هامبورگ در پاسخ به این نیاز حمل و نقل دریایی طی ماده ۹، حمل به روی عرشه را ضابطه مند می کند. مطابق بند ۱ ماده ۵ قواعد هامبورگ: متصدی حمل و نقل مسئول زبان ناشی از تاخیر در تحویل کالا است و مطابق بند ۲ همین ماده تاخیر در تحویل وقتی مصداق پیدا می کند که در مدت زمانی که در قرارداد صریحاً توافق شده یا در غیر این صورت





## پیامدهای ناشی از شوک حرارتی و بررسی علل تلفات ماهیان

سواحل جزیره کیش، همچنان نیگون و غیر آلوده

فریدون عوفی

پژوهشگر و عضو هیئت علمی

موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور - بخش اکولوژی منابع آبی

مرگ و میر ماهیان در ناحیه ساحلی (Neritic) از خانواده پهلونقره‌ای (Atherinidae) در ۲۳ اردیبهشت ماه ۱۳۹۴ در جنوب جزیره کیش (ساحل مشرف به پارک آبی) موجب گردید اخبار و مطالبی که اکثراً بدون تحقیق و غیر مستند بودند، در نشریات و رسانه‌های مجازی منعکس شود. این گزارش در واقع بررسی تحلیلی می‌باشد که بر اساس مستندات و شواهد علمی و هم‌چنین بر پایه نتایج حاصل از بررسی‌های میدانی و آزمایشگاهی ارائه شده است. نتیجه مطالعات و تحقیقات نگارنده مشخص نموده است که اظهار نظرها و فرضیه‌های ارائه شده پیشین از جمله تخلیه پساب و فاضلاب و آلودگی‌های نفتی کاملاً مردود بوده و به لحاظ فنی و علمی قابل استناد نمی‌باشند. بر اساس مستندات و اطلاعات، دلیل اصلی تلفات ماهیان سردین را می‌توان به هم خوردن تعادل اکولوژیکی دریا و مجموعه عوامل محیطی بیان نمود که به دلیل استرس محیطی و شوک حرارتی ناشی از افزایش ناگهانی درجه حرارت، طی یک دوره زمانی کوتاه مدت (۲۰ تا ۲۵ اردیبهشت ماه) در جنوب جزیره کیش و به دنبال آن شکوفایی غیر سمی جوامع جلبکی و پلانکتونی و در نهایت کمبود اکسیژن تلفات گروه محدود و دسته‌های کوچک ماهیان عمدتاً از خانواده پهلونقره‌ای (Atherinidae) را در بخش ساحلی موجب شده است. گونه مورد نظر ارزش شیلاتی - اقتصادی نداشته و با توجه به عدم حضور آلاینده‌های محیطی (ترکیبات نفتی و فلزات سنگین و نیز ترکیبات سمی ناشی از کشند قرمز (Red Tide)، ضمن اینکه دلیل تلفات آلاینده‌های نفتی و ترکیبات سمی نبوده است، برای بهداشت و سلامت جوامع انسانی نیز خطر آفرین نخواهد بود.

تجربیات و مستندات موجود نشان داده است که مرگ و میر آبزیان، رخداد تازه‌ای نه تنها برای کشور بلکه برای تمام مناطق دریایی و ساحلی جهان نمی‌باشد. برای مثال می‌توان به تلفات سردین ماهیان در آبان ماه سال ۱۳۹۳ در بندر چابهار - کنارک اشاره نمود (مراجعه شود به نشریه بندر و دریا، شماره ۲۱۵، آذر ماه ۱۳۹۳، صفحه ۶۰). محیط زیست دریایی جنوب کشور (خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان) نیز تحت تاثیر میکرو کليمای ناحیه اقیانوسی هند - آرام (و شبه جزیره عربستان) می‌باشد که از یک سیستم تنش‌زا چندگانه متاثر از موضوعات طبیعی و جغرافیایی، سیاسی و نظامی، اجتماعی و اقتصادی در تنگا و بحران شدید محیط زیستی قرار گرفته است. از یک سو افزایش جمعیت و گسترش مناطق مسکونی، واحداث سازه‌های ساحلی - دریایی، و از سوی دیگر روند توسعه ماهی گیری و بهره برداری از منابع زیستی و ذخایر آبزیان، فعالیت‌های اکتشاف و استخراج و بهره برداری از منابع غیر زیستی (نفت و گاز) تماماً موجب به هم خوردن تعادل اکولوژیکی و نظام طبیعی محیط زیست دریایی آن گردیده است.

در این میان پدیده‌های طبیعی ناشی از فعالیت‌های زمین شناسی (Tectonic) و طوفان‌های دریایی گرمسیری (Tropical storms) و حتی تاثیرات ناشی از تغییر اقلیم (Climate change) و گرمایش جهانی (Global warming) این منطقه را تبدیل به محیط زیست دریایی شکننده نموده است که عمدتاً مجموعه‌ای از عوامل تاثیر گذار، ناحیه حساس و آسیب پذیر ساحلی را مورد هدف قرار می‌دهد.

## جغرافیای طبیعی جزیره کیش

**موقعیت جغرافیایی:** جزیره کیش از نظر تقسیمات سیاسی مرکز بخش کیش از توابع شهرستان بندر لنگه - استان هرمزگان می باشد. مساحتی حدود ۹۱ کیلومتر مربع و محیط پیرامون آن ۴۰ کیلومتر دارد که در ۱۸ کیلومتری کرانه جنوبی کشور قرار گرفته است. از شمال به گرز (۱۸ کیلومتر)، از شرق با جزایر فارور (۵۰ کیلومتر)، فارورگان (۵۷ کیلومتر) و سیری (۸۰ کیلومتر)، از جنوب شرق به ابوظبی (۲۳۰ کیلومتر) و از غرب با جزایر هندورابی (۲۸ کیلومتر) و لاوان (۵۷ کیلومتر) فاصله دارد. دارای شکلی تقریباً بیضی بوده که بلندترین طول آن در امتداد شرق به غرب ۱۵/۴۵ و عرض آن ۷/۹ کیلومتر (از بندر گاه - گمرک در شمال تا ساحل جنوب شرق - فانوس دریایی در جنوب) می باشد.

**اقلیم و آب و هوا:** در طبقه بندی اقلیمی ایران، جزیره کیش در قلمرو ناحیه بیابانی قرار می گیرد. لیکن در مقیاس محلی، این جزیره با نواحی بیابانی داخلی ایران تفاوت هایی دارد که عمدتاً ناشی از رطوبت نسبی فراوان است. میانگین دمای سالانه جزیره ملی یک دوره بیست ساله آماری، ۲۶/۶ درجه سانتی گراد است که در نوع خود بالاترین میانگین های دمای سالانه ایران محسوب می شود. با این وجود، از آن ماه تا اردیبهشت ماه، دمای هوا از اعتدال نسبی برخوردار است. دمای هوا در این مدت بین ۱۷ تا ۲۸ درجه سانتی گراد می باشد. این ویژگی نیز بر قابلیت های جزیره کیش به عنوان یک منطقه گردشگری می افزاید، زیرا در این مدت سواحل شمالی و بخش های وسیعی از کشور به خصوص استان های بخش میانی به سمت شمال، عموماً به علت سرما قابل استفاده نیستند.

خرده اقلیم ها (میکرو کليمای) جزیره کیش به شدت در سلطه پدیده های ناشی از بستر بزرگ آبی است که دامنه ی نوسان تغییرات دمای شبانه روزی آن در ایام سال بسیار کم است. فشار بخار آب جزیره در بیش تر ایام سال غالباً در حدی بسیار بالا است (رطوبت نسبی ۵۰ تا ۶۰٪). اختلاف دمای متوسط روزانه جزیره در طول سال کم تر از ۹ تا ۱۰ درجه است و افت دما هیچ گاه در حد یخ بندان یا صفر نمی باشد. هوای کیش در ماه های مهر تا فروردین، دارای گرمای ملایم و مطبوع است و در این فاصله زمانی جزیره در شرایط زیست محیطی مطلوب قرار دارد. از اردیبهشت تا مهر هوای کیش گرم و شرجی و میانگین دمای روزانه جزیره در این ماه ها تقریباً نزدیک به هم است. در اردیبهشت چون آب دریا هنوز سرد و رطوبت نسبی پایین است هوای کیش تقریباً خشک و باد آن ملایم، خنک و نسیم وار بوده و در مجموع هوای آن بهاری و شرایط زیست محیطی آن بسیار مطلوب است.

ولی با توجه به شواهد و مستندات ثبت شده، طی سال های مختلف افزایش درجه حرارت را در نیمه اول سال شاهد خواهیم بود که اکثراً کوتاه مدت و حداکثر در یک دوره زمانی کم تر از ۵ تا ۶ روز می باشد. تفاوت دما بین گرم ترین و سردترین ماه کیش حدود ۱۶ درجه است. به طوری که دی ماه دارای کم ترین تبخیر با نوسان ۱۲٪ و خنک ترین و خشک ترین ماه جزیره و مرداد ماه با بیش ترین میزان تبخیر و با تغییر و نوسان حدود ۲۸٪ دارای بیش ترین تبخیر و گرم ترین ماه جزیره است. تبخیر زیاد ایام مرداد ماه در وقوع بارش های اتفاقی هر از چندگاه جزیره به صورت



رگبارهای موسمی که متأثر از جریان هوای مرطوب اقیانوس هند در این منطقه است بی تأثیر نیست. باران های اتفاقی مرداد ماه که عمدتاً سیل آسا است و در مدتی کوتاه خواهد بود، موجب شستشو و فرسایش خاک شده و به علت گرمای بالای سطح زمین نم و رطوبت خاک نیز به سرعت از خاک محو می گردد.

**تنوع زیستی:** جزیره کیش فاقد رودخانه دائمی می باشد، ولی رطوبت نسبی بالا و اقلیم مناسب، موجب سرسبزی و تنوع پوشش گیاهی جزیره شده است. گونه ها و جوامع گیاهی جزیره را می توان به دو دسته گونه های بومی (کهور ایرانی، کنار، گز، کرت، نخل) و گونه های غیربومی، دشت کاشت و وارداتی (کهور پاکستانی، گل کاغذی، اکالیپتوس، درمان عقرب، نخل زینتی، چریش، مرکبات نظیر لیموترش، نارگیل) تقسیم بندی نمود. یکی از مهم ترین جلوه های طبیعی و جاذبه های محیطی در این جزیره، تنوع اکوسیستم های ساحلی - دریایی و تنوع زیستی جوامع جانوری به خصوص جوامع مختلف آبزیان در نواحی پوشیده از آبسنگ های مرجانی می باشد که در حوضه خلیج فارس بی نظیر می باشد.

**زمین شناسی و توپوگرافی:** از نظر زمین شناسی جزء

سواحل در حال تخریب (بالا) و تخته سنگ های جدا شده از ساحل (پایین) تحت تاثیر فرآیند امواج در جنوب جزیره کیش



از امواج و طوفان‌های متاثر از جبهه جنوب غربی- شمال شرقی خلیج فارس را دارد. گل باد منطقه در جهت جنوب غرب بوده که در برخی از فصول سال (به خصوص نیمه دوم سال) امواج سنگینی را ایجاد کرده که به سواحل بخش جنوبی- جنوب غربی جزیره هدایت می‌کند. وزش بادهای غربی در سطح دریا موجب پیدایش جریان‌های دریایی از جهت غرب به شرق شده و در نتیجه امواج دریا در جبهه غربی جزیره به مراتب شدیدتر بوده و در نتیجه سواحل غربی و جنوبی نیز بیش‌تر در معرض تخریب قرار دارد.

این موضوع علاوه بر اینکه باعث فرسایش سطحی صخره‌های ساحلی می‌شود، در قسمت‌های زیرین به دلیل متخلخل بودن بافت سنگ مادر، موجب نفوذ آب به داخل سنگ اصلی شده و این بخش از سواحل را بیش‌تر مورد تخریب قرار می‌دهد. نشانه‌های این فرسایش و تخریب، تخریب‌های ساحلی و پس‌روی‌های ساحلی است که در مواردی با رسوبات ماسه‌ای پر می‌شود و رفتار ساختاری زمین ریخت‌شناسی ساحلی را متفاوت از سایر سواحل نشان می‌دهد.

این تفاوت‌ها در الگوی جریان‌های محلی ساحلی آب‌های کم‌عمق مشخص می‌شود. ولی دور بودن سواحل شمالی و شمال شرقی و شرقی از این امواج، خود موجب توسعه آبرنگ‌های مرجانی متراکم‌تر شده و شفافیت بیش‌تر آب را نسبت به سایر آب‌های پیرامون جزیره ایجاد کرده است. سواحل جزیره در دو گروه سواحل ماسه‌ای (عمدتاً در شرق) تحت تاثیر فرسایش و رسوب‌گذاری بادهای غربی و جریان غرب به شرق (آب)، و سواحل سنگی- صخره‌ای (اکثر سواحل به خصوص در بخش غربی جنوبی و نیز به‌طور منفصل در بخش شمالی غیر از ناحیه شرقی) از جنس آهک‌های مرجانی با منشاء سنگ مادر جزیره و تحت تاثیر فرسایش و تخریب فیزیکی- شیمیایی می‌باشد. از طرفی مسیر جریان عمومی خلیج فارس در جهت عکس عقربه‌های ساعت نیز موجب ایجاد زبانه‌های ماسه‌ای و افزایش رسوب‌گذاری در جهت عکس جزیره (یعنی غربی و شمال غربی) شده است.

### تحلیل وقایع نگاری تلفات ماهیان:

برآورد وزنی تلفات هر چند به‌طور حدودی ۳۰۰ کیلوگرم اعلام گردیده و به لحاظ تعداد نیز هزاران قطعه ماهیان بیان شده است، ولی با توجه به باز بینی تصاویر و مصاحبه با افراد محلی و کارشناسانی که در ساعات اولیه در محل حضور داشتند، و هم‌چنین با توجه به نوع گونه ماهی با اندازه‌های طولی حدود ۱۵ تا ۱۰ سانتی‌متر و میانگین وزنی حدود ۱۰ تا ۱۵ گرم، به نظر می‌رسد که کل حجم تلفات کم‌تر از ۱۰۰ کیلو گرم بوده است.

محدوده‌ای که تلفات ماهی مشاهده و گزارش گردید، در محدوده جغرافیایی واقع در جنوب جزیره کیش و کاملاً مشرف به ساحل پارک آبی کیش می‌باشد. بر اساس بررسی‌های میدانی نگارنده، ساحل مورد نظر در واقع فرورفتگی و تخریب حاصل از تخریب ساحل سنگی و انباشت رسوبات ماسه‌ای در شبه خلیج کوچکی می‌باشد که فاصله دو بخش غربی و شرقی آن (شبه دماغه) حدود ۸۰۰ متر و محدوده ساحل ماسه‌ای با طول کم‌تر ۵۰۰ متر و عرض ناحیه جزر و مدی ۱۵ متر (مساحت حدودی ۷۰۰۰ متر مربع با کسر محدوده سنگی- صخره‌ای بینابینی) محاسبه شده است. در مرز شمالی و در بخش مرکزی تپه‌های ماسه‌ای



چین خوردگی زاگرسی محسوب می‌شود که به صورت یک طاقدیس با محور غربی- جنوب شرقی با ساختار رسوبات دریایی فشرده سر از آب بیرون زده است و از نظر منشاء، جزء جزایر ساختمانی می‌باشد. جدیدترین رسوبات قشر بالایی تا عمق ۴ متر جزیره مربوط به رسوبات جوان عصر حاضر متشکل از لایه‌های شن و ماسه با خرده‌های شکسته صدف می‌باشد. لایه بندی طاقدیس جزیره کیش شامل لایه فوقانی متشکل از مرجان نفوذ پذیر، لایه زیرین رس غیر قابل نفوذ می‌باشد. جزیره از نظر پستی و بلندی، جزء جزیره‌های هموار محسوب می‌شود و پدیده‌هایی به نام کوه و حتی تپه مرتفع در آن وجود ندارد. بلندترین نقطه طبیعی جزیره فقط ۴۵ متر از سطح آب‌های آزاد ارتفاع دارد. ساختمان زمین‌شناسی جزیره و قابلیت نگهداری آب در بافت آهک‌های مرجانی متخلخل موجب شده که جزیره کیش از دیرباز به داشتن آب آشامیدنی (آب شیرین و لب شور) معروف شود و یکی از علل تداوم زندگی در کیش از دیرباز، وجود منابع آب آشامیدنی بوده است. با آن که کیش بر روی گنبد نمکی قرار دارد، ولی برخلاف جزایر دیگر (مانند قشم)، هنوز رأس گنبد‌های نمکی زیرین آن زیاد بالا نیامده است و خوشبختانه وضع زمین شناختی جزیره به نحوی است که نفوذ آن‌ها به زیرزمین باعث بالا آمدن شوروی نمی‌شود.

تصویر ماهواره‌ای از جزیره کیش و محل تلفات ماهیان در بخش جنوبی

زمین ریخت‌شناسی ساحلی: موقعیت ژئومورفولوژی بخش شرقی و شمال شرقی جزیره به‌صورت تخریب و فرورفتگی خلیج مانندی است که به‌عنوان یک پناهگاه طبیعی عمل کرده و کم‌ترین اثر حاصل





نمای دید از غرب  
ساحل ماسه‌ای  
جنوب پارک آبی  
کیش با تخته  
سنگ‌های حاصل  
تخریب (Rip Rap)



(Dune) تثبیت شده با پوشش گیاهان خشبی و درختچه‌ای، آثاری از مسیل فصلی غیر فعال با شیب حدود ۲۵ درصد با بستر عریض و پوشیده از ماسه‌های ساحلی وجود دارد. به نظر می‌رسد مسیر این مسیل به دلیل رفت و آمد وسایل نقلیه جهت ساخت و ساز دچار تغییرات و کاملاً فشرده شده است. منتهی الیه شرقی توسط سکو یک طبقه‌ای سنگی - صخره‌ای و ارتفاعات کوتاه تخریب شده سنگی (Destroyed rocky cliff)، و منتهی الیه غربی آن نیز توسط سکو تک طبقه ارتفاعات کوتاه تخریب شده رسوبی (Destroyed sandy cliff) و در بخش دریا بستر ماسه‌ای با سنگ و صخره پراکنده با شیب کم‌تر از ۴٪ متر محصور گردیده است (بر اساس بررسی میدانی نگارنده). به طوری که با فاصله گرفتن از خط ساحل به هنگام میان مد، عمق به ۳/۶ متر افزایش داشته است. تخته سنگ‌های جدا شده به دریا (Rip Rap) در طرفین شرقی و غربی و مرکزی ناشی از تخریب در دریا گسترش دارد.

خطوط کشتیرانی تجاری (نفتکش‌ها) منطقه‌ای - بین‌المللی خلیج فارس می‌باشد و حدود ۱۵ مایل فاصله دارد. تمام فعالیت‌های قایق رانی تفریحی و تندر، جت اسکی و مسافرتی در بخش شمالی و شرق، و بخش غربی (در ارتباط با جزیره هندورابی) متمرکز می‌باشد. هم‌چنین بر اساس اطلاعات بدست آمده از سازمان بنادر و دریانوردی و اداره بندر جزیره کیش، و دریابانی منطقه، در اردیبهشت ماه هیچ‌گونه گزارش تصادم دریایی و یا غرق شدن شناور ثبت و اعلام نشده است.

● در بخش جنوبی جزیره کیش هیچ‌گونه تاسیسات نفتی و صنایع سنگین مرتبط با نفت و گاز مستقر نمی‌باشد.  
● بررسی‌های نگارنده بر روی ماهیان و آبزیان منطقه و هم‌چنین به استناد بررسی‌های آزمایشگاهی انجام گرفته از سوی مسئولین و کارشناسان اداره دامپزشکی، شیلات، و محیط زیست (منطقه آزاد)، هیچ‌گونه آثار باقی مانده و یا بوی مواد نفتی بر روی نمونه‌های ماهیان مشاهده و گزارش نشده است.

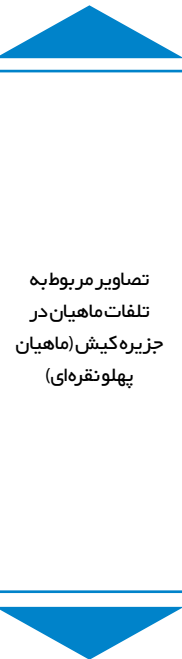
● بررسی‌های میدانی توسط نگارنده در بخش ساحل ماسه‌ای جنوب پارک آبی و سواحل شرقی تا محدوده بعد از ساحل حفاظت شده لاک‌پشت‌های دریایی و سواحل غربی تا محدوده نزدیک کشتی یونانی، هیچ‌گونه آثاری از لکه نفتی در بخش ساحل به صورت قیر (Tarball) (Oil pancake). لکه‌های پراکنده متراکم نفتی (Oil pancake)

شکوفایی پلانکتونی: بر اساس بررسی‌های به عمل آمده از سوی پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان - بندرعباس، در روز ۱۳۹۴/۲/۲۰، شواهد بدست آمده از تصاویر ماهواره‌ای نشان دهنده غلظت بالای کلروفیل به میزان ۱۱۰ میلی گرم بر متر مکعب در آب‌های منطقه کیش بوده است. ولی بدیهی است که مرتبط ساختن تلفات ماهیان به شکوفایی جلبکی قبل از آن نیازمند بررسی‌های تکمیلی است. هر چند شکوفایی ایجاد شده می‌تواند یکی از دلایل اصلی کاهش اکسیژن باشد.

**فعالیت‌های صیادی:** بر اساس اطلاعات و آمار به دست آمده از دفتر نمایندگی شیلات، صیادان محلی و کارشناسان اداره محیط زیست منطقه آزاد جزیره کیش، ممکن است بخش‌های دور از ساحل جنوب، غرب به سمت جزیره هندورابی و آب‌های پیرامونی بخش شمال غرب و شرق فعالیت‌های متنوعی از صیادی سنتی و شامل گوشگیر محاصره‌ای، گرگور، قلاب و احتمالاً صید با نیزه توسط غواصی صورت پذیرد، ولی تمام روش‌ها عمدتاً دور از ساحل و در محدوده خارج از مناطق آبسنگ‌های مرجانی می‌باشد. هر چند صید تفریحی با قلاب در بخش‌های ساحلی (سواحل سنگی - صخره‌ای) رایج است. در مجموع به علت عدم حضور شناورهای صید صنعتی در منطقه، تاکنون تلفاتی از ماهیان متأثر از ماهی‌گیری و دور ریزی صید ضمنی گزارش و مشاهده نشده است، لذا نظریه امکان تلفات ماهیان تحت تاثیر آلودگی‌های احتمالی ناشی از آن نیز دور از انتظار و در واقع حداقل برای این موضوع قابل قبول نبوده و به دلیل عدم وجود شواهد و مستندات منتفی می‌باشد.

**نشانه‌های احتمالی آلودگی‌های نفتی:** با توجه به اینکه در چند مورد از اظهار نظرهای اعلام شده علت تلفات ماهیان آلودگی‌های نفتی بیان شده است، این موضوع نیز مد نظر قرار گرفت و بررسی‌های لازم انجام شد. در این خصوص موارد زیر قابل طرح برای عدم تأثیرات ناشی از آلودگی‌های نفتی قابل ذکر می‌باشد:

- نزدیک‌ترین حوزه استخراج و پالایش و مجموعه سکوهایی دریایی و میادین بهره‌برداری نفتی به جزیره کیش با فاصله بیش از ۸۰ کیلومتر جنوب شرقی (جزیره سیری) و بیش از ۶۰ کیلومتر غربی (جزیره لاون) واقع شده است.
- محدوده آب‌های جنوب جزیره کیش خارج از محدوده



تصاویر مربوط به تلفات ماهیان در جزیره کیش (ماهیان پهلونقره‌ای)



و یا توده های چسبناک موس شکلاتی (Oil chocolate mousse) مشاهده نشد. جهت اطمینان بخش‌هایی از ساحل ماسه‌ای نیز تا عمق حدود ۲۰ سانتی متر مورد بررسی قرار گرفت.

**بررسی جوامع زیستی:** نمونه‌هایی از آبزیان منطقه و زیست‌مندان که در بخش کم‌عمق و ساحل سنگی - صخره‌ای و بسترهای سنگی - صخره‌ای همراه با رسوبات ماسه‌ای و یا ساحل یکپارچه ماسه‌ای جنوب جزیره کیش مورد بررسی قرار گرفتند به شرح زیر عنوان می‌شوند.

**ماهیان:** همان گونه که اشاره گردید، دسته‌های کوچک این گروه از ماهیان همچنان در بخش ساحلی و کاملاً در خط ساحلی (عمق حدود یک متر و کم‌تر) مشاهده شد، و از طرفی نمونه‌هایی نیز به دلیل مشکلات خاص (احتمالاً کمبود اکسیژن) از دسته جدا بوده ولی دارای حداقل فعالیت شناگری و تحرک بودند. بررسی‌های اولیه این نمونه‌ها رنگ پریدگی آیشش، التهاب و وجود لکه‌های قرمز خونی در ناحیه پشتی، شکمی و ناحیه زیر حدقه چشم را مشخص نمود که تعداد آن‌ها بسیار محدود بوده است. هم‌چنین به ماهیان بلنی (Blennidae (Blenny / Sand skippers) نیز می‌توان اشاره نمود که در وضعیت کاملاً متراکم به لحاظ جمعیت ساکن قرار داشتند و نمونه‌هایی که صید شدند هیچ‌گونه علائم خاص و غیر معمول و یا وجود لکه‌های نفتی بر روی بدن آن‌ها مشاهده نشد.

**خرچنگ‌ها:** در این خصوص می‌توان به جمعیت خرچنگ‌های صخره‌ای از خانواده خرچنگ‌های سنگی - صخره‌ای (Rock Crabs) و خرچنگ‌های جعبه کبریتی / ساحلی (Matchbox Crabs) اشاره نمود که در وضعیت کاملاً متراکم به لحاظ جمعیت ساکن قرار داشتند و نمونه‌هایی نیز که صید شدند، هیچ‌گونه علائم خاص و غیر معمول و یا وجود لکه‌های نفتی بر روی کاراپاس مشاهده نشد. شایان ذکر است که بر اساس مستندات و منابع موجود، حضور نمایندگانی از گروه‌های خرچنگ‌های مناطق سنگی - صخره‌ای و یا آثار لانه‌سازی خرچنگ‌های ساحلی از (Ghost crabs) نشان دهنده سلامت بخش ساحلی می‌باشد. در همین ارتباط ضمن مشاهده جمعیت‌های فعالی از خرچنگ‌های سنگی - صخره‌ای مورد اشاره، در دوره بازدید میدانی آثار لانه‌سازی خرچنگ‌های اشباح نیز مشاهده شد.

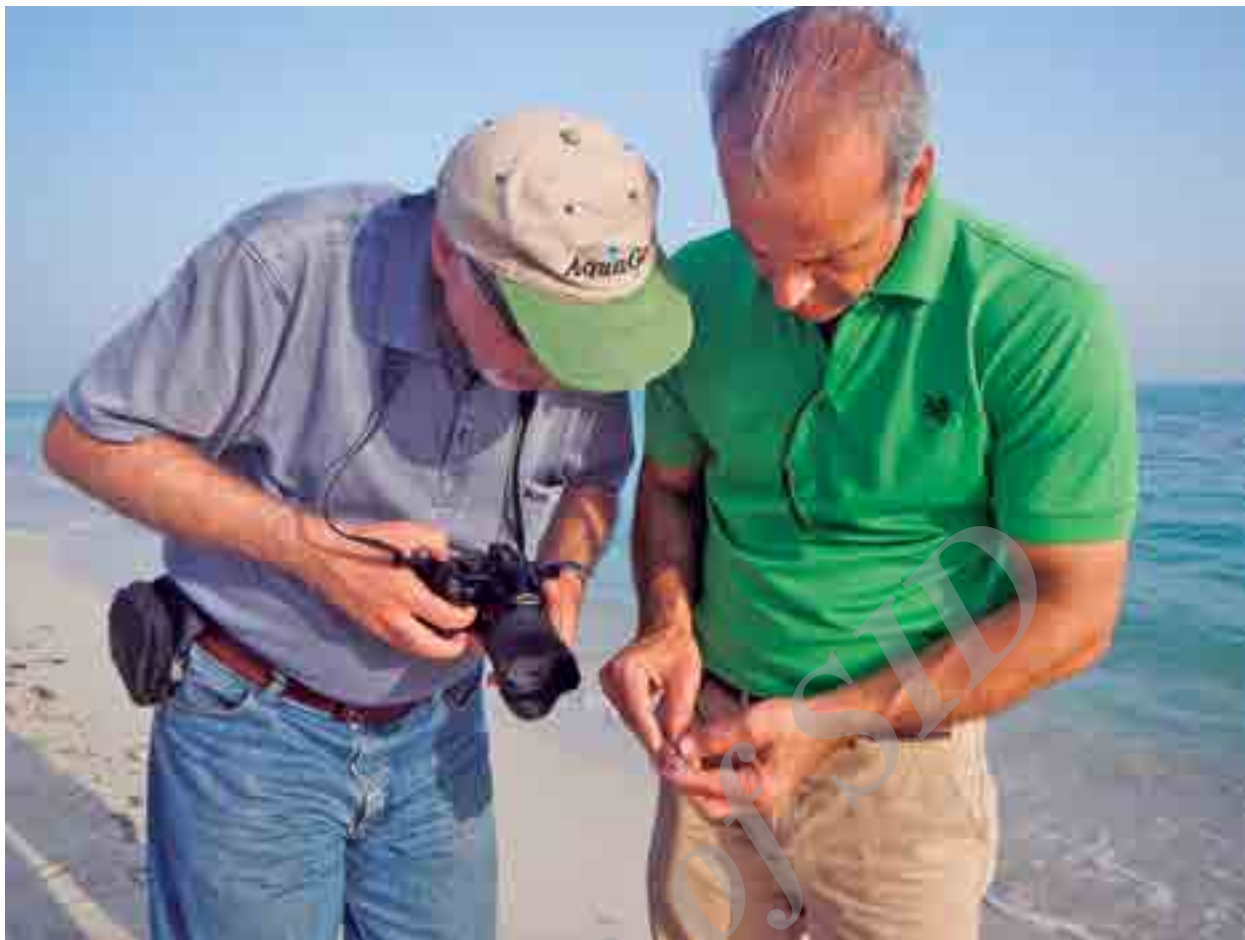
**آبسنگ‌های مرجانی:** در خصوص نمونه‌های به ساحل آورده شده مرجان، اسفنج و توتیا‌های مرده به همراه سایر اشیاء به ساحل آورده شده (Floatsam-Jetsam) نیز که تحت تاثیر امواج و طوفان چند روز گذشته (نیمه دوم اردیبهشت) در بخش حد مدی به صورت خطی در شرق منطقه (با فاصله حدود ۵ کیلومتر در خط ساحلی) انباشته شده بودند نیز بررسی‌های لازم انجام گرفت و مشخص شد که مربوط به زون آبسنگ‌های مرجانی متروکه / مرده (Dead corals) و کنده شدن از بستر تحت تاثیر امواج و جریان‌های ساحلی به خصوص در ناحیه شکست موج (Breaker point) و منطقه خیز موج (Surf zone) بوده است و هیچ نشانه‌ای از بوی مواد نفتی نیز حس نشد. از طرفی بخش‌های داخلی نمونه‌های توتیا نیز اکثراً مورد تغذیه قرار گرفته بود و یا شکسته بودند که خود دلیلی بر مصرف در زنجیره غذایی توسط شکارچیان و تغذیه کنندگان مناطق صخره‌ای - مرجانی می‌باشد.

**جلبک‌ها:** در خصوص جوامع جلبکی نیز با توجه انباشت در خط ساحلی از گونه‌های جلبکی در جنوب کیش می‌توان چنین برداشت کرد که ضمن حضور بسترهای پراکنده‌ای از این گونه‌ها، تحت تاثیر امواج و جریان‌های ساحلی و طوفان چند روز گذشته (نیمه دوم اردیبهشت) از بستر کنده و به ساحل آورده شده است. **بررسی‌های آزمایشگاهی:** بر اساس نتایج بررسی‌های آزمایشگاهی نمونه‌های آب که توسط اداره شیلات و دامپزشکی به انجام رسیده، و به استناد بررسی‌های آزمایشگاهی پاتولوژی نمونه‌های ماهیان تلف شده، هیچ‌گونه وضعیت بحرانی از نظر پارامترهای محیطی و مواد مغذی (نوترینت‌ها) و علائم ناشی از بیماری‌ها و پارازیت‌های دریایی مشاهده و گزارش نشده است.

### شناسایی ماهیان تلف شده:

در ترکیب ماهیان تلف شده سه گونه مشاهده و شناسایی شده است که به شرح زیر معرفی می‌شوند. **ماهی پهلونقره‌ای:** گروه اصلی ماهیان تلف شده متعلق به گونه *Atherinomorus lacunosus* (Hardyhead silverside) از خانواده پهلونقره‌ای ماهیان *Atherinidae* (Silversides) بوده است. از این خانواده در آب‌های خلیج فارس دو گونه گزارش شده است. این ماهیان از گروه ماهیان مناطق ساحلی کم‌عمق ساحلی (Neretic) و سطح‌زی (Pelagic) می‌باشند که به صورت گله‌ها و دسته‌های کوچک در آب‌های آزاد نزدیک مناطق مرجانی و در نواحی مصبی و آبگیرهای ساحلی زیست می‌کنند. معمولاً در طول روز به صورت غیر فعال و کم تحرک و در شب دارای فعالیت تغذیه‌ای از پلانکتون‌ها مشاهده می‌شوند. دارای ارزش تجاری و شیلاتی نمی‌باشند و به عنوان ماهیان غیر خوراکی محسوب می‌شوند. حداکثر طول آن‌ها ۱۵ سانتی متر (معمولاً کوچک‌تر) می‌باشند. نمونه‌های تلف شده در جزیره کیش دارای طول میانگین ۸ سانتی متر بوده‌اند و به تعداد محدود نمونه‌های با اندازه ۱۰ سانتی متر نیز مشاهده شده‌اند. میانگین وزنی نیز کم‌تر ۱۵ گرم بوده است. بر اساس بررسی میدانی انجام گرفته، دسته‌های کوچک از این گونه در روزهای بعد به دفعات در نزدیک ساحل (عمق کم‌تر از ۱ متر) مشاهده گردید.

**ماهی جغوک - جاشره:** نمونه‌هایی از گونه *Gerres acinaces* (Longtail silver-biddy) متعلق به خانواده جاشره ماهیان *Gerreidae* (Silver-biddies / Mojarras) نیز به تعداد بسیار محدود و پراکنده همراه با ماهیان پهلونقره‌ای در



مستند سازی و  
بررسی میدانی  
منطقه و نمونه‌های  
تلف شده ماهیان

قطعیّت و اطمینان از ارتباط با تلفات مورد نظر، نمی‌توان اظهار نظری در این خصوص ارائه نمود. ولی جهت اطلاع می‌توان گفت که از این خانواده تاکنون شش گونه از خلیج فارس گزارش شده است. نمونه‌های بالغ حداکثر تا ۳۰ سانتی‌متر طول دارند. ماهیانی کفزی (Demersal) هستند که در نواحی با بسترهای ماسه‌ای-گلی و به‌طور غالب در زیر خط استقرار بسترهای آبنسنگ‌های مرجانی زیست می‌کنند.

**علل احتمالی تلفات ماهیان:** با توجه به اطلاعات جمع‌آوری شده و بازدید میدانی، و بررسی شرایط منطقه و تجزیه و تحلیل اطلاعات و نتایج حاصل از بررسی‌های آزمایشگاهی، می‌توان عوامل مختلف را در یک طبقه‌بندی موضوعی به دو گروه تقسیم نمود که در چارت ارائه شده است. هر چند احتمال تاثیرگذاری چند عامل به‌صورت هم‌زمان و یا متوالی متاثر از یکدیگر نیز وجود خواهد داشت.

#### بحث و نتیجه‌گیری:

بر اساس مستندات و گزارش‌های موجود و تجربیات به‌دست آمده، در خلیج فارس وقوع پدیده‌هایی مثل: کشند قرمز (Red Tide) و یا شکوفایی مضر پلانکتونی (Hazard Algae Bloom)، حضور گونه‌های غیر بومی و ناخواسته تحت شرایط خاص مهاجرتی و یا از طریق آب توازن موسوم به گونه‌های مهاجم و فرصت طلب (Invasive / Opportunist species)، بروز بیماری‌های سفید شدگی و زرد شدگی نواری آبنسنگ‌های مرجانی (Bleaching / Yellow Band Diseases)، بیماری‌های نوپدید (Emerging) و یا باز پدید (Remerging) و ویروسی و باکتریایی، مرگ و میر دست جمعی و به گل

محل تلف شده بودند. از این خانواده تاکنون ۴ گونه از آب‌های خلیج فارس گزارش شده است. این ماهیان از گروه ماهیان مناطق ساحلی کم‌عمق ساحلی (Neretic) و کفزی (Benthic) با بسترهای ماسه‌ای تا عمق ۴۰ متر می‌باشند که در زیستگاه‌های متنوعی نظیر نزدیک مناطق آبنسنگ‌های مرجانی و آبگیرهای ساحلی، نواحی مصبی زیست می‌کنند. حداکثر طول آن‌ها ۳۵ سانتی‌متر (معمولاً کوچک‌تر) می‌باشند. نمونه‌های تلف شده در جزیره کیش دارای طول میانگین ۱۴ سانتی‌متر بودند. میانگین وزنی نیز کم‌تر ۴۵ گرم بوده است. بر اساس بررسی میدانی انجام گرفته، سه نمونه تلف شده نیز به‌طور پراکنده در ساحل مشاهده گردید.

#### ماهی یلی - گمگام:

یک نمونه از گونه *Plates quadrilineatus* (Fourlined trapon) متعلق به خانواده جاشره ماهیان (Teraponidae (Trapons نیز در محل مورد نظر تلف شده بود. از این خانواده تاکنون چهار گونه از آب‌های خلیج فارس گزارش شده است. این ماهیان از گروه ماهیان مناطق ساحلی کم‌عمق ساحلی (Neretic) و کفزی (Benthic) می‌باشند که در نواحی مصبی نیز مشاهده می‌شوند، حداکثر طول آن‌ها ۳۵ سانتی‌متر (معمولاً کوچک‌تر) است و به‌صورت گله‌ها و دسته‌های کوچک زیست می‌کنند. نمونه تلف شده دارای طول ۲۳ سانتی‌متر به وزن کم‌تر ۱۳۰ گرم بوده است.

**بادکنک ماهی:** یک مورد تصویر از بادکنک ماهی *Lagocephalus lunaris* (Lunartail puffer) از خانواده بادکنک ماهیان (Tetraodontidae - Puffers) نیز برای نگارنده از محل مورد نظر ارسال شد که به دلیل عدم

نشستن پستانداران دریایی (نهنگ و دلفین) (Stranding Mass mortality)، افزایش و انفجار جمعیتی گونه‌های آب‌زیان (Assemblage blast) (عروس دریایی، توتیا و ستاره خاردار تاجدار)، آلودگی‌های ناشی از حمل و نقل دریایی و انتقال از طریق آب توازن شناورهای نفتکش و تجارتي (Ballast water)، نشت نفت و تصادم‌های دریایی، و حتی تخلقات صیادی و به کارگیری روش‌های غیر استاندارد و قانونی صید ماهیان، به دفعات اتفاق افتاده است و مطمئناً در آینده نیز مشابه این وقایع پیش خواهد آمد.

وقایعی نظیر مرگ و میر آب‌زیان رخداد تازه‌ای نه تنها برای کشور بلکه برای تمام مناطق دریایی و ساحلی جهان نمی‌باشد. هر چند که تلفات ماهیان جزیره کیش به لحاظ نوع گونه (غیر تجاری و شیلاتی، غیر خوراکی) و حجم بسیار کم و قابل اغماض از اهمیت قابل توجه‌ای برخوردار نبوده و ضرر و زیان اقتصادی - اجتماعی را مشخص نکرده است، ولی نکته مهم پی بردن به علل بروز واقعه و بررسی جوانب مختلف (انسانی - طبیعی) موضوع می‌باشد. بدیهی است که این موضوع به عنوان یک پدیده طبیعی تاثیر گذار و در به هم خوردن تعادل اکولوژیک محیط زیست دریایی قابل طرح می‌باشد. به طوری که از دیدگاه بوم‌شناسی زیستی نیز اصولاً پدیده تلفات آب‌زیان هر چند کوچک مقیاس، زمانی که ناشی از علل طبیعی و عوامل محیط زیست دریایی باشد، نشانه‌هایی هستند که ما را می‌بایست متوجه به هم خوردن تعادل اکولوژیک نماید. در این میان آگاهی عمومی و آموزش جوامع محلی با هدف شناساندن ارزش‌های محیط زیست دریایی و حفاظت از ذخایر و منابع ارزشمند زیستی و بهداشت و سلامت جوامع بومی از مواردی هستند که می‌بایست به طور جدی مورد توجه قرار گیرد و بدین منظور نقش مدیران و مسئولان دولت محلی و حتی رسانه‌ها (نشریات، رادیو و تلویزیون) بسیار حائز اهمیت بوده و اثرگذار می‌باشد. بخش ساحلی و مناطق کم عمق مجاور خط ساحل از مناطق حساس و آسیب‌پذیری محسوب می‌شوند که تحت تاثیر بخش بالادست در خشکی و نواحی پایین دست در بخش دریا دچار تغییرات و نوسانات زمانی (روزانه و فصلی) می‌شود. از طرفی این ناحیه با توجه به تنوع در ساختار زیست‌گاهی متاثر از ویژگی‌های زمین ریخت‌شناسی، مکان مناسبی جهت حضور و سپری نمودن تمام مراحل و یا بخشی از دوران زندگی آب‌زیان به شمار می‌رود.

دو پارامتر درجه حرارت و میزان اکسیژن محلول در این منطقه از مهم‌ترین پارامترهای تاثیر گذار و اساسی‌ترین متغیرهای محیطی می‌باشند که وضعیت حیات آب‌زیان را مشخص می‌کند. در این میان میزان اکسیژن محلول علاوه بر تاثیر پذیری از فرآیندهای انسانی (ورود پساب و فاضل آب‌های شهری و صنعتی و...) و یا ورود مواد معدنی و آلی از طریق رودخانه‌ها و مسیل‌های فصلی و در نتیجه فعال شدن یکی از دو فرآیند اکسیژن خواهی هوازی یا بی‌هوازی، تحت تاثیر مستقیم تغییرات شوری و درجه حرارت خواهد بود.

گونه مورد نظر ارزش شیلاتی - اقتصادی نداشته و با توجه به عدم حضور آلاینده‌های محیطی (ترکیبات نفتی و فلزات سنگین و نیز ترکیبات سمی ناشی از کشند قرمز (Red Tide)، ضمن اینکه دلیل تلفات آلاینده‌های نفتی و ترکیبات سمی نبوده است، برای بهداشت و سلامت جوامع انسانی نیز خطر آفرین نخواهد بود.

بر اساس اطلاعات ثبت شده، در محیط آبی منطقه در



ماهی پهلوی نقره‌ای، گونه غالب و اصلی تلف شده در جنوب جزیره کیش



گله‌های کوچک و دسته‌های پراکنده و رفتار شناگری گله‌ای و انفرادی ماهیان پهلوی نقره‌ای در جنوب جزیره کیش



ماهی چغوک - جاشره، گونه اتفاقی و بسیار محدود تلف شده در جنوب جزیره کیش





ماهی یلی - گمگام، تک نمونه تلف شده در جنوب جزیره کیش



بادکنک ماهی، تک نمونه تلف شده در جنوب جزیره کیش



لایه عمقی کم‌تر از ۱۰ متر با شوری ۳۶-۳۷ قسمت در هزار، درجه حرارت از ۳۳-۳۲ درجه سانتی‌گراد در دو روز قبل از واقعه (۲۳ اردیبهشت ماه) به ۳۸-۳۷ درجه سانتی‌گراد افزایش نشان داده است. از طرفی به دلیل کاهش رطوبت نسبی و افزایش شدت نفوذ نور، که عامل تشدید کننده حرارت در لایه سطحی محسوب می‌شود، افزایش شدید حرارتی به صورت یک جهش حدود ۱۰ درجه سانتی‌گراد از ۲۵-۲۴ درجه سانتی‌گراد در شب تا ۳۳-۳۲ درجه سانتی‌گراد در روز داشته است. در نتیجه میزان اکسیژن محلول به میزان ۱/۵-۱/۳ میلی‌گرم در لیتر کاهش داشته است. بدیهی است که در چنین شرایط گروه‌های ماهیان نسبتاً ضعیف و جوان نظیر ماهیان پهلو نقره‌ای که به لحاظ رفتار شناسی طی ساعات روز به‌طور کم‌تحرک و نیمه‌فعال در بخش‌های ساحلی حضور دارند، تحت تاثیر شوک حرارتی و کمبود اکسیژن قرار گرفته و تلف شده‌اند. در این میان افزایش رشد و نمو جوامع پلانکتونی، و به دنبال آن شکوفایی پلانکتونی غیر سمی و افزایش میزان کلروفیل و احتمالاً حضور ترکیبات مضر نظیر  $NH_3$  متاثر از فعالیت‌های اکسیژن‌خواهی تجزیه‌ای نیز موجب تشدید شرایط نامساعد شده است.

لذا به استناد موارد فوق الذکر به صراحت می‌توان گفت که به دلیل عدم وجود مستندات و شواهد علمی و یا آثار و نشانه‌های محیطی، دخالت و تاثیرگذاری هر گونه فعالیت‌های انسانی در بخش ساحل و حتی فراساحل غیر مرتبط با تلفات ماهیان جزیره کیش می‌باشد و دلیل اصلی تلفات ماهیان را می‌توان نوسانات و استرس محیطی ناشی از افزایش ناگهانی درجه حرارت (شوک حرارتی) در جنوب جزیره کیش اعلام نمود. به دنبال آن شکوفایی ناگهانی غیر سمی جلبک‌ها، افزایش  $NH_4$  حاصل از انباشت جوامع جلبکی غیر زنده، با تاثیر بر فرایند میزان حلالیت اکسیژن آب در لایه سطحی و کمبود اکسیژن محلول، تاثیرات منفی مرگ بار بر روی گروهی از آبزیان ناحیه کم‌عمق ساحلی و به خصوص گروه‌های حساس و غیر مقاوم ایجاد کرده است.





## نگاهی اجمالی بر بخش خصوصی

اکبر جعفری

کارشناس مسئول ترمینال کالا بندر شهید باهنر

«فروش یا انتقال مالکیت صنایع ملی شده، دارایی‌های دولتی و دیگر مؤسسات تجاری و اقتصادی دولتی به سرمایه‌گذاران خصوصی، یا بدون از دست دادن کنترل بر روی این سازمان‌ها، خصوصی‌سازی گفته می‌شود؛ که نوعاً بیش‌تر انتقال مالکیت از نگاه‌های عمومی به بخش خصوصی را شامل می‌شود؛ به عبارت دیگر، خصوصی‌سازی حاکی از تغییر در تعادل بین حکومت و بازار، در حیات اقتصادی یک کشور به نفع بازار است.»

خصوصی‌سازی، برای اولین بار در انگلستان در زمان روی کار آمدن دولت مارگارت تاچر در سال ۱۹۷۹ با موفقیت آغاز شد. در کشورهایی مثل فرانسه (۱۹۷۰)، مجارستان، چکسلواکی، شیلی، آرژانتین، برزیل، مکزیک، بنگلادش (۱۹۷۰)، مالزی (۱۹۸۳) و سریلانکا، خصوصی‌سازی با موفقیت همراه بوده است؛ اما در ترکیه (۱۹۸۰) با این‌که اقدامات وسیعی در زمینه سیاست‌های تعدیل ساختاری و خصوصی‌سازی به‌طور هم‌زمان مبادرت گردید، ولی این اقدامات با موفقیت چندانی مواجه نبود.

### پیشینه اندیشه خصوصی‌سازی

در پایان دهه ۷۰ و آغاز دهه ۸۰ در کشور انگلستان و به دنبال آن در بقیه کشورهای صنعتی از جمله فرانسه، ایتالیا و آلمان و تا حدی کشورهای در حال توسعه، بحث سیاست خصوصی‌سازی و کاهش در حجم دخالت دولت، به منظور رفع اختلالات و انگیزه‌های پیدایش آن‌ها مورد توجه جدی واقع شد.

در ایران نیز شکست در امر خصوصی‌سازی، طی برنامه‌ی اول و دوم توسعه، دولت را مجبور کرد که در ماه‌های اولیه اجرای برنامه سوم

هم‌زمان با ظهور انقلاب صنعتی در میانه قرن هیجدهم میلادی، ایده گرایش به بازار و بخش خصوصی و حداقل دخالت دولت، قوت گرفت و آدام اسمیت مکتب آزادی اقتصادی را پایه‌گذاری کرد.

از سوی دیگر، در قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم، سوسیالیست‌ها و سایر منتقدین مکتب سرمایه‌داری، با تکیه بر دو محور ناعادلانه بودن و بی‌ثباتی نظام سرمایه‌داری، این مکتب را با چالش روبرو کردند.

سرمايه‌گذاران، توليدکنندگان، صنايع، کارگزاران و مانند آن‌ها است ولي؛ يك طرف اين نگاه به مشتري است؛ چرا که با ورود بخش خصوصي به اين سازمان؛ ما در حقيقت دو نوع مشتري داريم: مشتري داخلي و مشتري خارجي؛ مشتري خارجي در اصل همان گروه هدفی است که سازمان برای ارائه‌ی خدمات‌دهی به آن‌ها تشکیل شده است؛ و مشتري داخلي در اصل بخش خصوصي است که در کنار سازمان و موازي با او در بعضی از موارد جلوتر از سازمان؛ خدمات مورد نظر را در اختيار گروه هدف (مشتري خارجي) قرار می‌دهد. ما در بحث کنترل کیفیت بر عملکرد بخش خصوصي؛ واژه‌ای به نام «دریافت صحیح نیازمندی‌ها و یا انتظارات» داریم که بایستی این دریافت صحیح؛ از هر دو مشتري باشد.

### اصل دوم: رهبري سازمان است

سازمان بنادر در برهه‌ای از زمان دچار مدیریت غیراصولي و غیرکارشناسانه و سلیقه‌گرا بوده که این نوع مدیریت؛ طی سالیان قبل منسوخ شده است؛ این روند نه تنها باعث هدر رفتن سرمايه‌های مالی شده‌اند؛ بلکه به سرمايه‌های انسانی و تخصصی نیز صدمه وارد کرده است؛ در حال حاضر؛ وجود و تولد یک مدیریت مشارکتی برنامه محور به معنی واقعی که از استانداردها تبعیت کرده و در مسیر جریان هدف حرکت کند؛ از برنامه‌های این سازمان است.

### روش‌های خصوصي سازی

روش‌هایی که دولت می‌تواند فعالیت‌های اقتصادی خود را به بخش خصوصي واگذار کند به قرار زیر است:  
۱. عرضه سهام به عموم  
مهم‌ترین مزیت این روش، گسترش مالکیت و نیز گسترش دامنه

در جهت اجرای ماده ۱۵ آن، در سال ۱۳۸۰ اقدام به تأسیس سازمان خصوصي سازی کند. تأسیس این سازمان، تحوّل مهمی در فرآیند خصوصي سازی در کشور ایجاد کرد؛ به طوری که در چهار ماهه اول سال، ۲۰۱ میلیارد دلار از دارایی‌های عمومی به فروش رسید؛ که در سال ۱۳۸۱ از محل فروش شرکت‌های دولتي، ۱۲۰۰۰ میلیارد ریال به دست آمد. در اردیبهشت سال ۱۳۸۱، این سازمان، اقدام به فروش سهام شرکت‌های دولتي از طریق بورس اوراق بهادار کرد و از طرف دیگر، مجوز تأسیس بانک خصوصي موجب پررونق تر شدن بازار سرمايه در کشور شد.

### انگیزه خصوصي سازی

گرایش بیش از حد به برنامه‌های جامع توسعه و یا دخالت گسترده دولت در امور اقتصادی، آثار بدی از جمله بوروکراسی گسترده اداری و اجرایی، عدم کارایی، بدهی‌های سنگین خارجي، تورم مستمر دو رقمی و کسری بودجه شدید را سبب گردید. دولت‌ها برای رهایی از این مشکلات، ایجاد فضای رقابتی، دوری از سوء مدیریت‌ها، فسادها و حمایت‌ها، لیست‌های مخفی حقوق که منجر به افزایش هزینه‌های تدارک کالاها و خدمات کم کیفیت می‌شود، تأمین کسری بودجه، کاستن از بار مالی بر روی وزارتخانه‌ها و تعدیل نیروی انسانی، اقدام به خصوصي سازی می‌کنند.

### دو اصل اساسي در بخش خصوصي

(اصل اول: مشتري مداری اصل دوم: رهبري سازمان)  
اصل اول - سازمان باید تمام عملکرد خود را متمرکز بر مشتري مداری (خدمت گیرنده) قرار دهد. بعضی، گمان می‌کنند وقتی بحث مشتري مداری در سازمان بنادر مطرح می‌شود؛ منظور



جمع‌آوری منابع در جهت سرمایه‌گذاری مورد نظر است.

۲. عرضه سهام به گروه‌های خاص

مزیت این روش آن است که به جهت آشنایی مسئول واگذاری نسبت به خریدار، می‌توان ارزیابی دقیقی نسبت به قدرت مالی، فنی و تجربه او به دست آورد.

۳. فروش دارایی‌های واحد دولتی

مزیت این روش آن است که شرکت‌هایی که از لحاظ مسائل حقوقی و مالیاتی، سهام آن‌ها قابل واگذاری نیستند بدین روش واگذار می‌گردند.

۴. تفکیک واحد مشمول واگذاری به واحدهای کوچک‌تر؛ دولت شرکت را به چند قسمت تفکیک می‌کند و قطعات جداشده با هویتی مستقل در معرض فروش قرار می‌گیرند.

۵. جلب مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری جدید مورد نیاز واحد دولتی؛ دولت در برخی موارد جهت بازسازی و توسعه واحدهای خود نیاز به سرمایه‌گذاری جدید دارد؛ در حالی که توان مالی لازم را در اختیار ندارد؛ به همین جهت می‌تواند جریان افزایش سرمایه بخش خصوصی، بالاخص سرمایه‌گذاری خارجی را جهت دستیابی به مدیریت و تجارب خارجی، دخالت دهد.

مزیت این روش آن است که دولت، مالکیت سهام خود را از دست نمی‌دهد و واحدهای که پس از این نوع سرمایه‌گذاری به دست می‌آید، یک شرکت مختلط دولتی- خصوصی است.

۶. فروش واحد دولتی به مدیران یا کارکنان واحد

مزیت استفاده از این روش، افزایش انگیزه جهت بهبود بهره‌وری در کارکنان و کارگران، به‌منظور از بین رفتن نگرانی بیکاری در بین آنان است.

۷. عقد قراردادهای مدیریت یا اجاره دارایی‌ها

مزیت این روش، آن است که مالکیت دارایی هم‌چنان در دست دولت است.

### چالش‌ها و موانع موجود

● وجود مشکلات ساختاری در اغلب شرکت‌های دولتی مشمول واگذاری به خصوص از نظر میزان اشتغال، تکنولوژی پایین و

دارایی‌های مستهلک

● مقاومت برخی مدیران دولتی در واگذاری شرکت‌ها

● عدم وجود فضای مناسب کسب‌وکار در کشور برای حضور بخش‌های خصوصی داخلی و خارجی و مشارکت کارآفرینان

● عدم وجود بخش خصوصی توانمند

● عدم وجود نهادهای مالی مؤثر و کارآمد در امر خصوصی‌سازی

● عدم وجود برنامه تأمین اجتماعی مناسب برای کاهش اثرات احتمالی خصوصی‌سازی در خصوص افزایش بیکاری و کاهش اشتغال

● حسادت عمومی نسبت به کارآفرینان خصوصی

● ابهام سیاسی در مورد خصوصی‌سازی؛ تغییرات اقتصادی و اجتماعی در برخی کشورهای در حال توسعه و دارای بازار نوظهور، منجر به تزلزل سیاسی و مقاومت در برابر خصوصی‌سازی شد.

● مخالفت گروه‌های ذی‌نفع قوی

● تقاضای محدود و بازارهای مالی ضعیف

● ضعف مهارت‌های مدیریتی در اقتصاد بازار

● قوانین محدودکننده و مالیات‌های سنگین

● بی‌ثباتی و نامطمئن اقتصادی ملی

### راهکارهای پیشنهادی جهت رفع موانع موجود

● لزوم بررسی جایگاه سازمانی نهادهای متولی خصوصی‌سازی در سایر کشورها و تبیین جایگاه سازمان خصوصی‌سازی در کشور و اصلاح آن در صورت نیاز

● توانمندسازی بخش‌های خصوصی و تعاونی جهت مشارکت در برنامه خصوصی‌سازی و بهبود فضای کسب‌وکار در کشور

● تنوع بخشیدن به روش‌های واگذاری (اجاره به شرط تملیک، فروش تمام یا بخشی از سهام، واگذاری اموال)

● توسعه، گسترش و جذب نهادهای مالی مانند شرکت‌های تأمین سرمایه و سرمایه‌گذاری و سایر نهادهای مالی در برنامه خصوصی‌سازی کشور.

● تقویت هم‌گرایی و همکاری نهادها و دستگاه‌های مرتبط با برنامه خصوصی‌سازی کشور با سازمان خصوصی‌سازی.

● نظارت دقیق و مستمر بر عملکرد شرکت‌های واگذار شده.

### منابع و مأخذ:

- ۱- قره‌باغیان، مرتضی، فرهنگ اقتصاد و بازرگانی، تهران، رسا، ۱۳۷۲
- ۲- تقوی، مهدی و همکاران؛ خصوصی‌سازی از تئوری تا عمل (مجموعه مقالات)، تهران، آگاه، ۱۳۷۴
- ۳- مؤسسه تحقیقات اقتصادی دانشگاه تربیت مدرس؛ مطالعه موردی در راستای کاهش فعالیت‌های اقتصادی دولت، تهران، وزارت امور اقتصادی و دارایی، ۱۳۷۴
- ۴- رزاقی، ابراهیم؛ نقدی بر خصوصی‌سازی ایران، تهران، رسا، ۱۳۷۶
- ۵- متوسلی، محمود؛ خصوصی‌سازی یا ترکیب مطلوب دولت و بازار در توسعه اقتصادی، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۳
- ۶- کمیجانی، اکبر؛ ارزیابی عملکرد سیاست خصوصی‌سازی در ایران، تهران، وزارت امور و اقتصاد و دارایی، ۱۳۸۳
- ۷- صفارزاده، غلامرضا؛ موانع خصوصی‌سازی در ایران، ماهنامه تخصصی تدبیر، ۱۳۸۱، شماره ۱۲۹
- ۸- متوسلی، محمود؛ خصوصی‌سازی یا ترکیب مطلوب دولت و بازار در توسعه اقتصادی، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۳
- ۹- پاک‌دامن، رضا؛ جنبه‌های کاربردی خصوصی‌سازی، تهران، مجمع علمی و فرهنگی مجد، ۱۳۷۴
- ۱۰- نژادحسینیان، محمدهادی؛ دولت دولت‌زاد و مردم دولت‌گرا چالش‌ها و راهکارهای دولت آینده، تهران، ساز و کار، ۱۳۸۳
- ۱۱- قره‌باغیان، مرتضی؛ فرهنگ اقتصاد و بازرگانی، تهران، رجا، ۱۳۷۲
- ۱۲- نصیرزاده، غلامرضا؛ پیرامون خصوصی‌کردن شرکت‌های دولتی، تهران، کمال علم، ۱۳۶۹





# 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 تعیین بخشی از نیاز سازمان در مقوله آموزش، اطلاع رسانی و تبلیغ مورد استفاده قرار گرفته است.

این شرکت افتخار دارد با اشراف دقیق بر فرآیند ساخت سازه های دریایی بر اساس خواسته ها و نیازهای کارفرما، طرح های مفیدی ارائه نماید.

بندهی است مستندسازی و ساخت مجموعه های مستند، از اشکال بسیارکم هزینه - ساده و ابتدایی تا نمونه های حرفه ای قابل اکران در مجتمع علمی، سمینارهای داخلی و بین المللی و شبکه های سیاهای ملی و استانی، خصوصاً برای انتقال مشاورها 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 فرآیند تعمیرات اساسی اسکله های بندر شهید رجایی
- مستند و انیمیشن علمی- آموزشی فرآیند ساخت اسکله جنوبی بندر نوشهر
- مجموعه مستند علمی - آموزشی سیستم کنترل ترافیک دریایی مرکزخلیج فارس
- مستند و انیمیشن آموزشی - صنعتی فرآیند احداث موج شکنها و دایکهای بندر انزلی
- انیمیشن آموزشی و تبلیغی طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی
- مستند و انیمیشن علمی و آموزشی فرآیند احداث سازه های دریایی اسکله خدماتی بندر نوشهر
- انیمیشن طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار
- انیمیشن و مستند طرح توسعه بندر امیرآباد
- مستند فرآیند بازسازی ۲ دستگاه جرثقیل قاتوزی ۹ و ۱۰ مستقر در ترمینال یک بندر شهید رجایی



تهران، پونک، سردار جنگل، بهارشری

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

کدپستی ۱۴۷۶۸۴۴۱۷۵ - تلفن: ۴۴۶۱۶۲۱۳

با مدیریت سعید تقدسی

۰۹۱۲ ۲۱۵ ۱۸ ۰۷



## بررسی تاثیر ویژگی های ترمینال کانتینری بر عملکرد ترمینال

مطالعه ترمینال کانتینری شماره ۲ بندر شهید رجائی

**اکرم دومانلو**

کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی باگرایش بین الملل

و کارشناس خدمات امور کانتینری در شرکت خدمات دریایی و بندری سینا

**ماندانا پروین**

کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی باگرایش بازاریابی

و کارشناس خدمات امور کانتینری در شرکت خدمات دریایی و بندری سینا

هدف از انجام پژوهش حاضر، بررسی ویژگی های ترمینال کانتینری جهت ورود کشتی های کانتینری به بندر می باشد، هزینه گزاف حرکت کشتی در اقیانوس شرکت های کشتیرانی را بر آن می دارد تا قبل از ورود کشتی به بندر ویژگی های زیربنایی و روبنایی آن را مورد بررسی قرار دهند تا متحمل زیان نشوند، در صورت دارا بودن ویژگی های ترمینال کانتینری (مورد بررسی در این پژوهش)، کشتی های کانتینری به بندر وارد می شوند و ترمینال کانتینری به عملکرد مطلوب می رسد. پژوهش حاضر به لحاظ هدف کاربردی و به لحاظ ماهیت از نوع همبستگی می باشد. جامعه آماری این پژوهش را شرکت های کشتیرانی فعال در ترمینال شماره ۲ بندر شهید رجائی تشکیل می دهند که از کشتی های لاینر و فیدر استفاده می کنند. به دلیل محدود بودن جامعه آماری، نمونه آماری همان جامعه آماری، می باشد که شامل ۱۲۰ نفر از پرسنل خطوط کشتیرانی فعال در بندر شهید رجائی است. نتایج به دست آمده تحلیل داده های پژوهش که برگرفته از نرم افزارهای SPSS و SMARTPLS است نشان می دهد ضریب تأثیر ویژگی های سطح قاره، سطح منطقه، دسترسی زمینی، پویایی بندر و یکپارچه سازی بر عملکرد ترمینال، مثبت و معنی دار می باشد. از آنجا که در ایران بنادر کانتینری و غیر کانتینری وجود دارد این پژوهش در مورد بنادر غیر کانتینری و ترمینال های نفتی کاربرد ندارد، بنابراین با شناساندن ویژگی های بارز بنادر ایران و موقعیت حساس تنگه هرمز و دسترسی به آب های آزاد تلاش برای به دست آوردن سایر ویژگی های مورد نیاز در جذب کشتی های کانتینری به نتایج مطلوبی می رسیم که این امر باعث بهبود عملکرد ترمینال و رونق اقتصادی در کشور می شود. یافته های این پژوهش به طور بالقوه می تواند به سازمان بنادر و دریانوردی ایران کمک کند تا با اشراف کامل به ویژگی های ترمینال شماره ۲ بندر شهید رجائی، کشتی هایی که امکان ورود به بندر را دارند شناسایی کند و شرایط و تجهیزات جهت ورود کشتی ها به بندر را محیا سازد و با سایر نتایج به دست آمده در این پژوهش نقاط ضعف را نیز برطرف نماید.

## مقدمه

جهانی شدن اقتصاد مولد دسترسی کشورها به سرمایه بیش تر، تکنولوژی بالاتر، واردات ارزان تر و بازارهای صادراتی وسیع تر است. آمارهای جهانی نشان می دهد حمل و نقل دریایی، کانتینر و توسعه و شکوفایی اقتصادی به شمار می آید چرا که امروزه جابه جایی حدود ۹۰٪ از تجارت جهانی (برحسب وزن) توسط شرکت های کشتیرانی انجام می شود (محمدعلی حسن زاده محمدی). بر اساس پژوهش حاضر ویژگی های ترمینال کانتینر بر عملکرد آن تاثیر گذار است، این ویژگی ها شامل محل بندر در سطح قاره، محل بندر در سطح منطقه، دسترسی درون کشوری، پویایی بندر، دسترسی دریایی، خدمات دریایی ترمینال، یکپارچه سازی حمل و نقل و ساختار ترمینال) و اندازه گیری هر یک از این ویژگی ها بر روی عملکرد، بهره وری، فعالیت و رضایت مشتریان پرداخت (ویتور کالدیریناها، ۲۰۰۷). با توجه به ورود کشتی های کانتینری به ترمینال شماره ۲ بندر شهید رجایی این سوال مطرح است، آیا ترمینال شماره ۲ ویژگی های مورد نیاز جهت بهبود عملکرد بندر را دارا می باشد؟

کشتی های بزرگ اقیانوس پیمان جهت ورود و ارائه سرویس، ویژگی های روبنایی و زیر بنایی بندر را بررسی می کنند. در بین کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه کشور ایران با وجود مرزهای آبی وسیع و ارتباط با آب های آزاد و موقعیت سوق الجیشی تنگه هرمز در منطقه و با وجود داشتن ویژگی های خاص ترمینال شماره ۲ بندر شهید رجایی مانند دسترسی ریلی، دسترسی دریایی، موقعیت آن در منطقه و پیوستگی در شبکه لجستیک به عملکرد مطلوبی خواهد رسید. این تحقیق می تواند با شناسایی ویژگی های ترمینال شماره ۲ بندر شهید رجایی نحوه عملکرد بندر را مورد بررسی قرار دهد و موارد قوت آن را بیان نموده و به برطرف کردن موارد ضعف بندر بپردازد. هدف اصلی این پژوهش بررسی رابطه ویژگی های بندر و ترمینال کانتینر بر عملکرد ترمینال است.

## ادبیات پژوهش

در این پروژه به بررسی عوامل تاثیر گذار بر ویژگی های بندر و ترمینال که شامل محل بندر در سطح قاره، محل بندر در سطح منطقه، دسترسی درون کشوری، پویایی بندر، دسترسی دریایی، خدمات دریایی ترمینال، یکپارچه سازی حمل و نقل و ساختار ترمینال می باشند بر عملکرد ترمینال و نهایتاً بهره وری و کارآمدی ترمینال، فعالیت ترمینال، رضایت مشتریان در ترمینال کانتینری شماره ۲ بندر شهید رجایی پرداخته شده است.

### ۱-۳ محل بندر در سطح قاره

منظور از محل بندر در سطح قاره، نزدیکی قاره ها جهت گذر از آب های آزاد و رسیدن به بندر می باشد داشتن گذرگاه دریایی که چندین کشور را به یکدیگر متصل می کند شاخص مهمی در انتخاب آن بندر است.

از آنجا که موضوع اقتصاد در تجارت و حمل و نقل دریایی اهمیت دارد و بر اساس طرح های بیان شده در سیستم حمل و نقل، سیاست های موجود، سهولت

### ۱. Continental Port Location

حمل و نقل و مسیریابی محل بندر در سطح قاره مورد بررسی قرار می گیرد (جوآنگ، ۲۰۱۰). کالاهایی که از راه دسترسی دریایی، کشتی و کانتینر حمل می شوند و متصل به زنجیره حمل و نقل می باشند هنگام انتخاب ترمینال کانتینر بر اساس محل بندر در سطح قاره مورد بررسی قرار می گیرد (یاپ و نوتبوم، ۲۰۱۱). مشاهدات موجود حاکی از آن است که بازار حمل و نقل و تجارت بازرگانی انتخاب شیوه حمل و نقل خود را بر اساس پراکندگی بندر در سطح قاره هماهنگ می کند. در حمل و نقل دریایی در قاره اروپا جهت استاندارد نمودن ساختار موانع اقتصادی به بررسی هر چه بیش تر ایجاد بندر با توجه به دسترسی قاره ای پرداخته اند (نوتبوم، ۲۰۱۱). علاوه بر این در حوزه مدیترانه در آسیای مرکزی و اروپا خطوط کشتیرانی لاینر<sup>۱</sup> در صورتی یک بندر را انتخاب خواهند نمود که تحت پوشش شبکه قاره ای قرار داشته باشد تا بتواند جهت انجام عملیات حمل و پشتیبانی مورد پوشش قرار داشته باشد. (نوتبوم، ۲۰۱۱).

### ۲-۳ محل بندر در سطح منطقه

قاره ها متشکل از کشورهایی می باشند که در مناطق جغرافیایی پراکنده هستند در حمل و نقل دریایی با گذر از تنگه که مسیر عبور جهت دسترسی به آب های آزاد می باشد به مناطق آن در قاره می رسیم. بعضی از مناطق متشکل از تعداد بیش تری کشور در قاره می باشند پس کرانه وسیع تر و بازار مصرف بیش تری دارند. پراکندگی منطقه ای در جریان حمل و نقل و به واسطه آن خدمات مورد نیاز در طول مسیر در خدمت مسیره های خاص است که از طول مسیر حمل و نقل تاثیر می پذیرد، به این ترتیب ویژگی منطقه ای حمل و نقل بر تصمیم گیری در انتخاب مسیر ارتباط دارد و با مسائلی مانند مقیاس حمل و نقل، فرکانس و سرعت و سطح زیربنایی مرتبط است (نوتبوم، چین، ۲۰۰۹). در نظر گرفتن این موارد باعث تغییراتی به شرح ذیل است

۱. در درجه اول در مسیرهای ثانویه، متوسط تراکم ارزش محموله کانتینری بیان شده در ارزش مترمکعب انتظار می رود در آینده افزایش یابد.

۲. زمان تحویل محمولات کاهش یافته و میزان تحویل محمولات افزایش مییابد، خرده فروشان به دنبال دستیابی به اقتصاد در حال گردش و در ارتباط با سطوح پایین تر موجودی و توزیع مبتنی بر زمان می شوند.

۳. محمولات خاص کشورها که نیازمند بسته بندی خاص هستند با درجه توزیع بیش تری به سایر کشورها ارسال می شوند.

۴. سهم هزینه های حمل و نقل در کل هزینه های توزیع افزایش می یابد، با توجه به هم گرایی ازدحام در حال رشد به دلیل فاصله حمل و نقل در زنجیره تامین و نیز هزینه های بالای انرژی، سهم هزینه های توزیع در هزینه های تولید با توجه به عوامل تعیین کننده ای شامل توازن بین استراتژی های منابع جهانی و منابع محلی و جذابیت تناوب در کاهش هزینه ها در کشورها می شود (باروس و پی پوچ، ۲۰۰۷).

۲. Juang & Roe,

۳. Yap, W. and Notteboom,

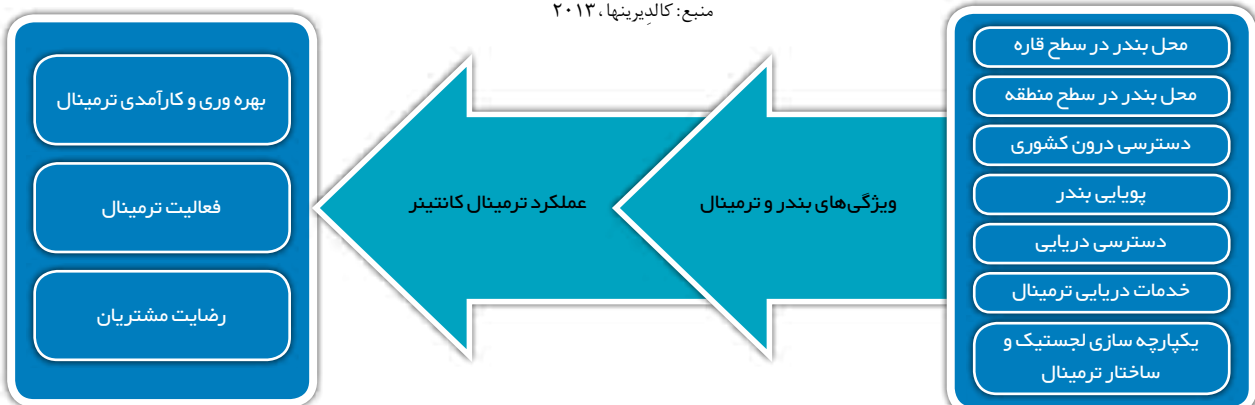
۴. Liner: ship with regular window

۵. Regional Port Location

۶. Barros and Peypoch

## مدل مفهومی پژوهش

منبع: کالدیریناها، ۲۰۱۳



### ۳-۲ دسترسی زمینی<sup>۷</sup>

راه‌ها یا خطوط ارتباطی بین دو یا چند نقطه که لوله‌ها، نقاله‌ها و جاده‌ها را نیز می‌توان در زمره پیوندها تلقی کرد را شامل می‌شود که در این نوع دسترسی وسیله‌های جابه‌جایی انسان و کالا از یک گره به گره دیگر در امتداد یک پیوند که خودروی سواری، اتوبوس، کامیون، کشتنده، تسمه و کابل نقاله نمونه‌هایی از آن به شمار می‌آیند. (وبسایت حمل‌ونقل جاده‌ای<sup>۸</sup>).

دسترسی زمینی مطلوب تاثیر قابل توجه‌ای در بهره‌وری بندر دارد (ویگمن، ۲۰۰۳). در دسترسی دریایی می‌توان مشخص کرد بندر از راه زمین به چه بخشی از بازار دسترسی دارد. مسافت، در دسترسی زمینی به‌عنوان یک پیشنهاد اقتصادی است که شرکت‌های حمل‌ونقل سعی در کاهش مسافت دارند و در صورت وجود کاهش آن را به مشتریان پیشنهاد می‌دهند که در نتیجه هزینه‌های حمل‌ونقل به میزان قابل ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد (تورنر، ۲۰۰۴).<sup>۱۰</sup>

گاور، ۲۰۰۵ در مورد تاثیر دسترسی زمینی در عملکرد ترمنال مطالعاتی نموده است و آن را به‌عنوان عوامل شناخته شده که عملکرد بندر را تحت تاثیر قرار می‌دهد مثل دسترسی از طریق دریا، اسکله، ترمنال، نگه‌داری کانتینر در بندر، خدمات ارزش افزوده و حمل‌ونقل آن‌ها به مناطق داخلی کشور می‌داند (کالدرینها، ۲۰۱۱). هر دو عامل دسترسی دریایی و دسترسی زمینی عوامل معنی داری جهت تعیین نحوه عملکرد و بازه بندر می‌باشند. عمق آب‌خور کانال دسترسی دریایی به هر مقدار عمیق‌تر باشد، کشتی‌های بزرگ‌تر که نیاز به آب‌خور بیش‌تری دارند می‌توانند وارد بندر شوند و به همان میزان بهره‌وری اسکله بالاتر می‌رود و افزایش حجم حمل‌ونقل بیش‌تر می‌شود در حالی که نیاز به افزایش طول اسکله نیست.

### ۴-۳ پویایی بندر<sup>۱۱</sup>

خوش‌نامی و اعتبار بندر و ترمنال باعث تغییر در عملکرد ترمنال می‌شود. چئو<sup>۱۲</sup>، ۲۰۰۷ استراتژی‌های بازار یابی بندر را شامل ارتباطات و تصویر ذهنی خطوط کشتیرانی، خطوط لاینر و حمل‌کنندگانی می‌داند که به‌طور اساسی باعث افزایش تعداد خطوط لاینر می‌شوند. پاندو، ۲۰۰۵، پارذلی و کونوپاس، ۲۰۰۷ و کاهون، ۲۰۰۷ اهمیت شاخص‌های بازار یابی بر عملکرد بندر را مورد بررسی قرار داده‌اند که شامل دو مورد می‌باشد (۱) ارتباطات (۲) خوش‌نامی و اعتبار.

یکی از عواملی که در پویایی بندر تاثیرگذار است سیاست‌های عمومی بندر می‌باشد، چنانکه می‌دانیم یکی از راه‌های تاثیر گذار در ارتقاء پویایی بندر واگذاری آن‌ها به بخش‌های خصوصی است. با بررسی موشکافانه این سیاست‌ها و طرح‌های مرتبط قادر خواهیم بود در طرح‌های توسعه‌ای زیرساخت‌ها در مسائل سیاسی و اقتصادی وارد شویم چرا که این طرح‌ها حوزه وسیعی را به خود اختصاص داده‌اند و باعث ایجاد ثروت در یک زمینه خاص می‌شوند. به‌عنوان مثال داشتن ارتباطات تجاری با سایر کشورها، گفت‌وگو در خصوص سیاست‌های توسعه‌ای برای زیرساخت‌ها، حفاظت از محیط زیست، کاهش فقر و تغییر شرایط آب و هوایی اگرچه در ظاهر از اهمیت کمی برخوردارند اما نه تنها دستیابی به آن‌ها دشوار می‌باشد بلکه نیازمند سیاست‌های راهبردی حمایتی قوی و داشتن ارتباطات ساختاری با انجمن‌های وابسته می‌باشد. در گزارش ارائه شده از طرف سرمایه‌گذاری‌های جهانی در سال ۲۰۱۲ به ارائه موارد قانع‌کننده و بینش در کار پرداخته است که به سمت نسل جدیدی از سیاست‌های سرمایه‌گذاری پیش می‌رود (آنکتاد، ۲۰۱۲). آنکتاد در خصوص پویایی بندر به ارائه اصولی به‌نام (آی، پی، اف، اس، دی)<sup>۱۳</sup> چارچوب سیاست سرمایه‌گذاری جهت توسعه پایدار در بندر پرداخته است که شامل:

۱. مجموعه‌ای از اصول اساسی جهت سیاست‌گذاری سرمایه‌گذاری خارجی.
۲. دستورالعمل برای سیاست‌های سرمایه‌گذاری در سطح ملی.
۳. طراحی گزینه‌هایی برای استفاده از موافقت‌نامه سرمایه‌گذاری بین‌المللی

### ۷. Land Accessibility

۸. [www.moi.ir/portal/File/ShowFile.aspx?ID...f7Vf..](http://www.moi.ir/portal/File/ShowFile.aspx?ID...f7Vf..)

### ۹. Wiegmans

۱۰. Turner et al

۱۱. Port Dynamics

۱۲. Cheon

۱۳. Pando et al, Pardal, Kounoupas and Cahoon

۱۴. Investment Policy Framework for Sustainable Development (IPFSD)

### (آنکتاد، ۲۰۱۲).

یکی از ویژگی‌های صنعت دریایی پویایی آن است و بازار آن پیوسته در حال تغییر روند کسب‌کار می‌باشد و برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌های موجود نیاز به بازبینی دارد تا بتوان چالش‌های جدید را پیدا کرد و راه‌های جدیدی را بررسی نمود. برای اطمینان از ساختار بازار پویا حتی در شرایط تعادل نیاز به بازسازی دارد. برای اندازه‌گیری میزان دقیق سرویس دهی به خطوط کشتیرانی و دستیابی به دستاوردهای مورد انتظار در بندر باید بازخوردها و وقایع به‌طور مستمر ثبت و جمع‌آوری شوند تا تشخیص بدهیم چه موقع نیاز به ایجاد تغییر است در این صورت به میزان قابل توجه‌ای به پویایی در بندرها دست خواهیم یافت. علاوه بر این در خصوص مدیریت ریسک باید به بررسی، مرور و تجدیدنظر سیاست‌گذاری‌های موجود در بندر پرداخت و در جهت برنامه‌ریزی و جایگزینی افراد مشغول به کار در بندر در هنگام بروز خطر آماده بود (هوشان لوح، وین دی تای، ۲۰۰۷).<sup>۱۵</sup>

رقابت‌ها در بندر نشان می‌دهند در سه دهه اخیر توسعه تکاملی در ساختار بندر صورت گرفته که باعث تغییر در نوع کالاها، فعالیت بندر و افرادی که در بندر مشغول به کار هستند و درجه شغلی آن‌ها و سایر افرادی که به نوعی با جابه‌جایی کالا از طریق دریا در ارتباط می‌باشند شده است و هم‌چنین وجود شرکت‌ها و مدیران معتبر و صاحب‌نام در بندر و ترمنال‌ها باعث پویایی بندر می‌شود که خود بر سطح عملکرد بندر تاثیر خواهد داشت (یوان ای اس سی ای، ۲۰۰۲).<sup>۱۶</sup>

### ۵-۳ دسترسی دریایی<sup>۱۷</sup>

جابه‌جایی افراد و کالا به‌وسیله قایق، کشتی و دیگر شناورها از روی دریاها، اقیانوس‌ها، دریاچه‌ها، کانال‌ها و رودخانه‌ها صورت می‌گیرد. این جابه‌جایی اغلب برای مقاصد بازرگانی، تفریحی و نظامی انجام شود.<sup>۱۸</sup>

بندار اصلی دنیا تمایل به داشتن ویژگی‌های مشترکی همچون نزدیکی به سواحل مهم، حضور در طول مسیرهای اصلی ناوبری<sup>۱۹</sup> و یاد در نقاط عبور از مسیرهای شمال و جنوب و شرق و غرب جهت اتصال به جریان تجاری می‌باشند (نوتبووم و رودریگو، ۲۰۰۹، ۲۰۱۰).<sup>۲۰</sup>

بیش‌تر بندر و اپراتورها سرمایه‌گذاری‌های زیادی در زیرساخت‌ها صورت می‌دهند تا هزینه‌های عملیاتی بندر را کاهش دهند و به بهبود کیفیت خدمات بپردازند (کلینا و ونگ، ۲۰۰۹).<sup>۲۱</sup> علاوه بر این سرمایه‌گذاری در دسترسی داخلی برای گسیل به پس کرانه اهمیت زیادی دارد و به بهبود عملکرد ترمنال کمک می‌کند.

ترنر، ویندل و درسنر در سال ۲۰۰۴ تاثیر اتصال به حمل‌ونقل چندوجهی، ظرفیت و کیفیت ارتباطات داخلی و کیفیت سرویس دهی در حمل‌ونقل، ادغام در شبکه‌های اصلی حمل‌ونقل زمینی و یاد در تقاطع با مسیرهای تجاری داخلی و نیز تاثیر پس کرانه و دسترسی دریایی را در عملکرد بندر بررسی کرده‌اند. گاور در سال ۲۰۰۵ عوامل تاثیرگذار بر روی عملکرد ترمنال را بررسی نموده که از جمله موارد مورد اشاره دسترسی دریایی و اتصال به مناطق داخلی کشور و پس کرانه می‌باشد.

دسترسی دریایی باعث محدود کردن سایز کشتی و ظرفیت ترمنال و در نتیجه نوع و تعداد تجهیزات و ماشین‌آلات بندری می‌شود و این عوامل در عرض ترمنال تاثیرگذار است. بنابراین دسترسی دریایی کارایی ترمنال را با محدود کردن سایز کشتی، نرخ خروج کالا در گمرک به‌ازاء هر کانتینر، بهره‌وری اسکله به اجزاء هر کشتی تحت تاثیر قرار می‌دهد.

همان‌طوری که تانگزون و ویگمن<sup>۲۲</sup> در سال ۲۰۰۹ اشاره نموده‌اند دسترسی دریایی یک عامل تعیین‌کننده بهره‌وری ترمنال است. در صورت وجود دسترسی دریایی مطلوب مراجعین بندر متوجه خواهند شد از چه سطحی خدمات دریایی در آن بندر می‌توانند استفاده کنند. دسترسی به پس کرانه<sup>۲۳</sup> باعث می‌شود

۱۵. Hui Shan Loh, Vinh V Thai

۱۶. UNESCO

۱۷. Maritime Accessibility

۱۸. <http://www.internationaltransport.ir>

۱۹. ناوبری

۲۰. Notteboom, T., Rodrigue, J.-P

۲۱. Cullinane & Wang

۲۲. Tongzon & Wiegmans,

۲۳. پس‌کرانه: سرزمین پشت ساحل دریا یا رودخانه و غیره به ویژه اگر مال همان کشوری باشد که ساحل به آن تعلق دارد.

توسعه ترمینال کانتینر فراتر از محدودیت‌های بندر باشد و در نتیجه بزرگ شدن مناطق دسترسی نفوذ خود را به ترمینال‌های داخلی افزایش می‌دهد، و ظرفیت بیش‌تری از کالا توسط خط آهن حمل و نقل می‌شوند. (کالدرینها، ۲۰۱۳).

### ۶-۳ خدمات دریایی ترمینال<sup>۲۴</sup>

هر کالایی که یک شرکت به بازار عرضه می‌کند همراه با مقداری خدمت است. خدمت می‌تواند بخش کوچک یا بزرگی از هر آنچه عرضه می‌شود باشد. پنج طبقه از آن چه که به بازار عرضه می‌شود را می‌توان از یکدیگر تفکیک کرد: کالای محسوس محض: اغلب آنچه عرضه می‌شود کالای محسوس است. کالای محسوس همراه با خدمات: آنچه عرضه می‌شود از یک کالای محسوس همراه با خدماتی جهت افزایش جاذبه مصرفی با آن افزوده شده است. دورگه: آنچه در این طبقه عرضه می‌شود از دو بخش مساوی کالا و خدمات تشکیل شده است.

خدمات عمده همراه با کالا و خدماتی اندک: در این طبقه اغلب خدماتی عرضه می‌شود که خدمات اضافی یا کالاهایی همراه دارند.

خدمات محض: آنچه عرضه می‌شود خدمت است (کاتلر، ۱۳۸۹)<sup>۲۵</sup>

در پژوهش حاضر خدمات ارائه شده از نوع آخر یعنی خدمات محض است.

کلیه شرکت‌های حمل بار که به کانتینر و زنجیره حمل و نقل دریایی متصل هستند برای انتخاب بندر و ترمینال به عواملی هم چون مکان بندر، نزدیکی به بازار مصرف، هزینه‌های بندری، نرخ حمل و نقل، خطوط لاینری که تمایل به ورود به آن بندر را دارند و مسیرهای ترانزیت<sup>۲۶</sup> تجاری که همگی این عوامل زیرمجموعه‌ای از خدمات دریایی ترمینال می‌باشند را بررسی می‌کنند (پاپ و نوتبوم، ۲۰۱۱)<sup>۲۷</sup>.

علاوه بر اهمیت موقعیت استراتژیک در بندر، شرکت‌های حمل و نقل و کشتیرانی‌ها به قابلیت خدمات رسانی بندر نیز توجه دارند. کیفیت خدمات، هزینه‌های بندری پایین، ورود و خروج کشتی به بندر با زمان بندی دقیق، چرخش سریع کالا و کانتینر در بندر مسائلی است که اهمیت ویژه‌ای برای تمام کسانی دارد که با کالا و حمل بار در ارتباط می‌باشند (کالدرینها، ۲۰۱۳).

### ۷-۳ یکپارچه‌سازی لجستیک و ساختار ترمینال<sup>۲۸</sup>

بنادر کانتینری نقش مهمی در زنجیره لجستیک جهانی و هزینه‌های حمل و نقل دارند (برد، ۲۰۰۵)<sup>۲۹</sup> بنداری که توانسته‌اند با تجهیزات و ساختارهای زیربنایی مطابق با شرایط روز دنیا پیش روند موفق بوده‌اند. توانایی بندر برای رسیدن به سطحی که بتواند لجستیک یکپارچه داشته باشد و خود را به این سیستم متصل کند به عاملی برای بقاء بندر تبدیل شده است، درحالی که ایجاد ارزش افزوده خدمات رسانی و پاسخ گویی به نیازهای مشتریان را نیز تامین می‌کند (جوآنگ، روا، ۲۰۱۰)<sup>۳۰</sup>. تا اینتیبالی دک دحردت

وجود سیستم لجستیک یکپارچه در حمل و نقل دریایی باعث شده است بسیاری از بنادر خدمات حمل و نقل تخصصی ارائه دهند که برای عملکرد بندر تاثیر تعیین کننده‌ای دارد. در میان شرکت‌های حمل و نقل که به اتحادیه‌های جهانی متصل می‌باشند و نیز شرکت‌هایی که بر اساس استراتژی حمل و نقل و شبکه‌های لجستیک جهانی فعالیت می‌کنند (که شامل حمل و نقل دریایی نیز می‌باشد) به شکل گیری مجموعه‌ای از ترمینال‌های کانتینری جهت پیوستن به سیستم حمل و نقل جهانی اقدام نموده‌اند (تانگزون و هنگ، ۲۰۰۵). به همین دلیل است که یکپارچگی در سیستم حمل و نقل دریایی برای پیوستن به زنجیره تامین جهانی یک مساله حیاتی برای ترمینال‌های کانتینری است، به خصوص در شبکه‌های حمل کننده جهانی و بنداری که اپراتور ترمینال‌های جهانی هستند. ترمینال‌های کانتینری که مشغول ارائه خدمات به خطوط لاینر و نیز به شبکه‌های حمل و نقل جهانی هستند نشان می‌دهند دارای عملکرد بهتر و از سطح بهره‌وری بالاتری برخوردارند. هم چنین نشان داده شده است وجود یکپارچگی در شبکه لجستیک جهانی در بین خطوط لاینر بر عملکرد تاثیر می‌گذارد. مدیریت مطلوب ترمینال یکپارچه‌سازی حمل و نقل و توجه به نیازهای مشتریان

۲۴. Terminal Maritime Services

۲۵. Philip Kotler

۲۶. Transit

۲۷. Yap, W.

۲۸. Logistic Integration & Terminal Organisation

۲۹. Bird

۳۰. Juang & Roe

باعث افزایش میزان ارتباط بین یکپارچه‌سازی حمل و نقل و زنجیره لجستیک در بندر می‌شود و در نتیجه جذب آن کالا بیش‌تر می‌شود، بنابراین فعالیت‌های موثرتری که صورت می‌گیرد رضایت مشتریان را نیز در پی خواهد داشت (تانگزون و هنگ، ۲۰۰۵).

در نتیجه اگر بندر در پیوستن به زنجیره لجستیک جهانی که یک سیستم یکپارچه است موفق عمل نکند تعداد قابل توجهی از ترافیک کانتینری را از دست خواهد داد. تحولات روبه‌رشد در بنادر باعث شده است تا در یک محیط رقابتی با در نظر گرفتن هزینه و کیفیت مطلوب در ارائه خدمات به حمل کنندگان و جذب آن‌ها محوطه بندری خود را به سمت حمل و نقل یکپارچه و توزیع خدمات بندری افزایش دهند (چینگ جوآنگ، ۲۰۱۰)<sup>۳۱</sup>.

### ۸-۳ عملکرد ترمینال کانتینر<sup>۳۲</sup>

عملکرد عبارت است از: «فرایند کمی کردن کارایی و اثربخشی عملیات» که با مروری بر ادبیات موضوع می‌توان دلایل آن را به سه گروه اصلی زیر تقسیم کرد: اهداف استراتژیک: که شامل مدیریت استراتژیک و تجدیدنظر در استراتژی‌هاست؛

اهداف ارتباطی: که شامل کنترل موقعیت فعلی، نشان دادن مسیر آینده، ارائه بازخورد و الگوبرداری از سازمان‌های دیگر است.

اهداف انگیزشی: که شامل تدوین سیستم پاداش و تشویق بهبود و یادگیری است (سید جوآدیان، ۱۳۸۱).

در بررسی‌های ما هدف تفهیم بهتر ساختار یک ترمینال کانتینر بندر/ترمینال و تجزیه و تحلیل این موضوع که چگونه می‌توان بهره‌وری ترمینال کانتینر را افزایش داد است. بهره‌وری در اینجا یک مفهوم مرتبط با عملکرد است. عملکرد یک واحد اقتصادی که در اینجا ترمینال کانتینر است باید با یک استاندارد مقایسه شود (فورسون و ژالمارسون، ۱۹۷۴)<sup>۳۳</sup>. در نتیجه می‌توان خصوصیات منابع را تجزیه و تحلیل کرد، بنابراین دو خروجی مورد نیاز است اولاً، ویژگی‌های ساختاری ترمینال کانتینر/بندر ثانیاً، شاخص بهره‌وری مربوط به ترمینال کانتینر/بندر. یکی از خصوصیات اصلی بندر، موقعیت جغرافیایی آن است که در انتخاب بندر جهت حمل بار حائز اهمیت است. در ادبیات تحقیق به سه مورد می‌توان اشاره کرد، بنادر در سرتاسر جهان، بنادر در سطح منطقه و بنادر در سطح ملی. محققان جهانی شامل کولینان و سَنگ، ۲۰۰۶، تانگزون و هنگ، ۲۰۰۵، و سان یان و لویی، ۲۰۰۶<sup>۳۴</sup> می‌باشند که در مطالعات معیار عملکرد در مفهوم جهانی را بررسی نموده‌اند. امروزه اپراتورهای ترمینال کانتینری در سطح جهانی فعالیت می‌کنند و لازم است نمونه‌ای برای مقایسه اپراتورهای بنادر داشته باشیم. نحوه‌ده‌بندی بندر بر اساس گردش کانتینر از بین ۲۰ یا ۳۰ بندر فعال جهان می‌باشد. تمرکز این نوع نمونه‌گیری بر روی بنادر بزرگ است. در این تحقیق به بررسی خصوصیات منطقه‌ای بندر از یک مجموعه داده که شامل ۳۶ ترمینال کانتینر در اروپا و شرق دور می‌باشد مورد تحقیق واقع شده‌اند (نوتبوم، کوآک و ون دِن براج، ۲۰۰۰)<sup>۳۵</sup>.

### ۹-۳ بهره‌وری و کارآمدی ترمینال<sup>۳۶</sup>

همه فکر می‌کنند در بندر کانتینری بهره‌وری و کارآمدی ترمینال از هر موضوع دیگری مهم‌تر است. از بین راه‌های ارتباطی در زنجیره حمل و نقل جهانی ترمینال‌ها و بنادر کانتینری نقش حیاتی در بهره‌وری و کارآمدی زنجیره حمل و نقل دارند. جدای از نقش حیاتی در زنجیره تامین حمل و نقل، تشدید رقابت در بین ترمینال‌های کانتینری جهانی موضوع بهره‌وری و کارآمدی بنادر کانتینری را پررنگ‌تر می‌کند و آن را به عنوان کلید موفقیت اپراتورهای بندری نشان می‌دهد. بنادر و ترمینال‌ها برای بالا بردن میزان بهره‌وری و کارایی باید توانایی خدمات رسانی داشته باشند و در ایجاد رقابت با خطوط لاینر توانایی جذب بالاترین ترافیک کانتینری را در صنعت حمل و نقل دریایی به خود اختصاص بدهند. با مطالعه جداگانه بر روی کارآمدی و بهره‌وری در ساختار بندر و ترمینال خواهیم توانست با مقایسه و درک بهتر، تفاوت بین این دو عامل را متوجه شویم و موضوع مدیریت موثر در اداره صنعت حمل و نقل کانتینری را بهتر بررسی کنیم.

۳۱. Yih-Ching Juang

۳۲. Container terminal Performance

۳۳. Forsund & Hjalmarsson

۳۴. Cullinane and Song, Tongzon and Heng, and Sun, Yan and Liu

۳۵. Coeck and van den Broeck

۳۶. Terminal Efficiency & Productivity



روش باز نمونه گیری از طریق جایگذاری) استفاده شد. شایان ذکر است که جهت وارد نمودن و تجزیه و تحلیل مقدماتی داده ها از نرم افزار Spss ۱۸ و جهت مدل یابی به روش PLS از نرم افزار SmartPLS استفاده شد. در این فصل ابتدا ویژگی های جمعیت شناختی نمونه آماری، سپس روایی و پایایی ابزارهای اندازه گیری و در نهایت شاخص های توصیفی و مدل معادلات ساختاری ارائه می شود.

#### ۱-۴ بررسی ویژگی های جمعیت شناختی نمونه آماری

در این قسمت ویژگی های جمعیت شناختی مشتریان عضو نمونه تحقیق یعنی جنسیت، تحصیلات و سابقه کار مورد بررسی قرار می گیرد.

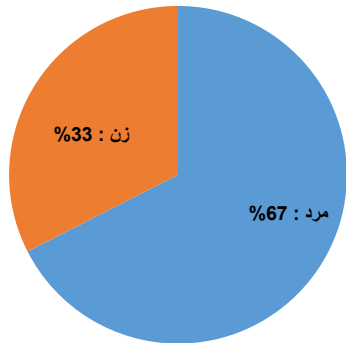
##### ۱-۴-۱ جنسیت

یافته های پژوهش حاکی از آن بود که ۶۷٫۵ درصد پاسخ دهندگان را مردان و ۳۲٫۵ درصد پاسخ دهندگان را زنان تشکیل می دهند (جدول و شکل شماره ۱-۴).

جدول ۱۴ توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر حسب جنسیت

متغیر جنسیت	فراوانی	فراوانی درصدی
مرد	۸۱	۶۷٫۵٪
زن	۳۹	۳۲٫۵٪

زن ■ مرد ■



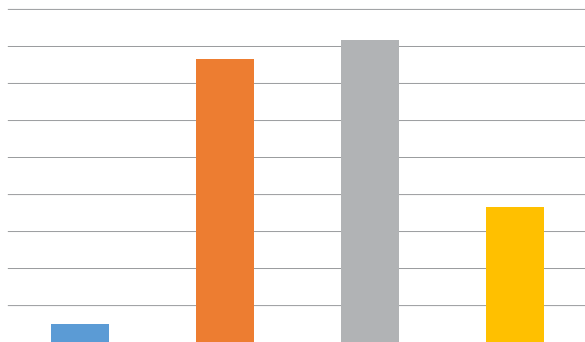
شکل ۱۴-۱ شکل فراوانی مربوط به جنسیت

##### ۲-۱-۴ تحصیلات

یافته های پژوهش نشان دهنده این است که افراد با تحصیلات لیسانس (۳۸٫۳٪)، فوق لیسانس (۴۰٫۸٪)، دکتری (۱۸٫۳٪)، فوق دیپلم (۲٫۵٪) از حجم جامعه آماری را تشکیل می دهند (جدول و شکل شماره ۲-۴).

جدول ۴۲ توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر حسب متغیر تحصیلات

متغیر	فراوانی	درصد فراوانی
فوق دیپلم	۳	۲٫۵٪
لیسانس	۴۶	۳۸٫۳٪
فوق لیسانس	۴۹	۴۰٫۸٪
دکتری	۲۲	۱۸٫۳٪



شکل ۲-۴ توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر حسب متغیر تحصیلات

یافته ها نشان می دهد بهره وری و کارآمدی ترمینال برای حمل کنندگان بار، اپراتورهای بندر و کسانی که قوانین بندری را وضع می کنند از درجه اهمیت بالایی برخوردار است. بازدهی و کارآمدی بنادر در دو جدول داده جمع آوری شده است و دلایل نا کارآمدی و منابعی که این موارد از آن نشأت می گیرد شناسایی شده است.

#### ۱-۳-۳ فعالیت ترمینال

در مورد فعالیت هایی که در ترمینال های کانتینری صورت می گیرد می توان به ورود و خروج کانتینر از پس کرانه به داخل ترمینال و بارگیری کانتینر بر روی کشتی جهت تخلیه در سایر بنادر به منظور جابه جایی کالا توجه داشت چون باعث بالا رفتن حجم ترافیک بالای ترانشیپ کانتینر می شود. اندازه گیری میزان فعالیت ترمینال کانتینر، مقیاس اندازه گیری مهم و مفیدی برای به دست آوردن میزان بهره وری می باشد. شبه جزیره ایبری که در مجاورت دریای مدیترانه است و دارای بازار مصرف، تولید و ساخت وسیعی می باشد، بر روی فعالیت ترمینال کانتینر بهره وری و کارآمدی ترمینال می شود که در نتیجه حصول این عوامل خطوط لاینر که کل جهان را پوشش می دهند تشویق به ورود در این بازار می شوند و فعالیت خطوط لاینر در بنادر رضایت مشتریان را به همراه دارد.

#### ۱۱-۳ رضایت مشتریان

رضایت مندی مشتری عبارت است از احساسات خوشایند یا ناخوشایند شخص، که از مقایسه عملکرد ذهنی وی در قیاس با انتظارات او ناشی می شود. اگر عملکرد کالا یا خدمت کم تر از انتظارات ظاهر شود، مشتری ناخشنود می شود و اگر عملکرد کالا در حد انتظارات ظاهر شود، مشتری راضی و خشنود است. در صورتی که عملکرد کالا از انتظارات پیشی بگیرد، مشتری بسیار خشنود یا به عبارت دیگر مسرور می شود.

در بنادر و ترمینال های کانتینری، نتایج کیفیت ارائه خدمات و زیرساخت ها که ما آن را به عنوان ویژگی های بندر و ترمینال می شناسیم در رضایت مشتریان مشخص می شود. اگر چه مشتریان اصلی بنادر صاحبان کشتی هستند و به عنوان مشتریان نهایی بنادر، نقش آن ها در انتخاب بندر و ترمینال کانتینر و یا مسیر لجستیک نادیده گرفته می شود ولی در واقع صاحبان کشتی هستند که انتخاب می کنند چه بندری را جهت ورود، چه نماینده ای را جهت ارائه نمایندگی و چه شرکت باربری را انتخاب نمایند که در بنادر توسط اپراتورهای زنجیره لجستیک عنوان می شود (ماگالا و سامسون، ۲۰۰۸).

بر اساس نظریات رابینسون ۲۰۰۲، ارزش های جدید ما را لحظه به لحظه به سوی تغییرات سوق می دهند و روش تجارت قدیمی کنار گذاشته می شود و در الویت بندی ایجاد تغییرات ما باید بیش تر و بیش تر به فکر کسب رضایت و برطرف کردن نیاز مشتریانمان باشیم. در یک محیط در حال تغییر درک این موضوع که ترمینال های کانتینری چگونه می توانند مشتریان خود را راضی نمایند ضروری است (ویتور کالدزینها، ۲۰۱۱).

صاحبان کالا در بنادر و ترمینال های کانتینری را بر اساس سطح رضایت مندی ارائه خدمات انتخاب می کنند که بستگی به چند ویژگی به خصوص ترمینال کانتینر دارد که شامل: زیرساخت ترمینال، اعتبار، تعداد خطوط لاینری که به بندر سرویس دارند، کیفیت خدمات و اداره بندر ترمینال کانتینر می شود. علاوه بر موقعیت استراتژیک بندر، خطوط لاینر به قابلیت اطمینان، کیفیت خدمات، کاهش هزینه های هر سرویس ورودی به بندر و کم بودن زمان ورود به بندر و چرخش کانتینر توجه زیادی دارند (کالدزینها، ۲۰۱۱).

#### ۴- روش تحقیق

برای تجزیه و تحلیل داده ها از روش آمار توصیفی و استنباطی استفاده گردید. در بخش آمار توصیفی از میانگین و انحراف معیار استفاده شده است. در بخش آمار استنباطی از مدل یابی معادلات ساختاری به روش PLS برای برآورد ضرایب مسیر (Beta) و هم چنین آزمون سؤال های پژوهش استفاده شد. هم چنین برای محاسبه معنی داری ضرایب مسیر و به دست آوردن آماره T از آزمون بوت استراب

۳۷. Terminal Activity

۳۸. Customer Satisfaction

۳۹. Magala and Sammons

۴۰. Robinson

یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که افراد با سن ۲۰ تا ۳۰ سال ۳۹٫۷۶ درصد، ۳۱ تا ۴۰ سال ۴۷٫۴۶ درصد و ۴۱ سال به بالا ۱۲٫۷۶ درصد از حجم نمونه آماری را تشکیل می‌دهند (جدول و شکل شماره ۳-۴).

جدول ۴۳: توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر حسب سن

سن	فراوانی	درصد فراوانی
۲۵ تا ۳۵ سال	۷۲	۶۰٪
۳۶ تا ۴۵ سال	۳۰	۲۵٪
۴۶ سال به بالا	۱۸	۱۵٪



شکل ۴۳: توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر حسب سن

## ۵-۴ شاخص‌های توصیفی متغیرهای اندازه‌گیری شده

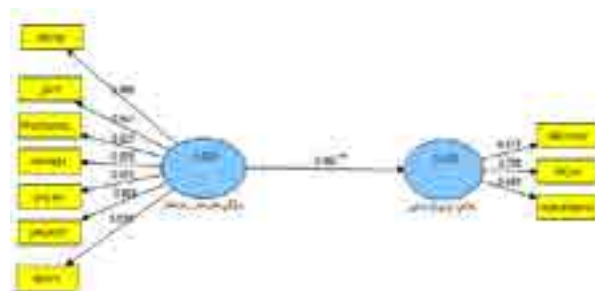
در این قسمت به ارائه شاخص‌های توصیفی متغیرهای پژوهش می‌پردازیم. در جدول ۱۰-۴ این شاخص‌ها ارائه شده‌اند.

جدول ۱۰-۴: شاخص‌های توصیفی متغیرهای پژوهش

متغیر	میانگین	انحراف معیار
سطح قاره	۴/۲۴	۲/۳۶
سطح منطقه	۵/۷۷	۲/۲۵
دسترسی زمینی	۶/۴۵	۲/۳۷
پویایی بندر	۸/۳۷	۳/۰۳
دسترسی دریایی	۲/۷۲	۱/۳۵
خدمات دریایی ترمینال	۴/۴۲	۱/۵۲
یکپارچه‌سازی	۹/۵۷	۳/۳۱
عملکرد ترمینال کانتینر	۱۱/۶۵	۳/۷۴

## ۶-۴ آزمون الگوی ساختاری

۱-۶-۴ مدل ساختاری برای سؤال اصلی



شکل ۴-۴: الگوی آزمون شده تأثیر ویژگی‌های ترمینال کانتینر بر عملکرد ترمینال

جدول ۱۱-۴: برآورد ضرایب مسیر

متغیرها	ضریب مسیر	T Value
اثر ویژگی‌های بندر و ترمینال بر روی عملکرد ترمینال کانتینر	۰/۶۷*	۱۸/۸۳

\* $p < 0.05$ , \*\* $p < 0.01$

با توجه به جدول ۱۱-۴ و ویژگی‌های بندر و ترمینال تأثیر مثبت و معناداری بر عملکرد ترمینال کانتینر دارد.

جدول ۱۲-۴ میزان واریانس تبیین شده، اعتبار اشتراک و حشو متغیرهای پژوهش را نشان می‌دهد. همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود ۴۴ درصد از واریانس عملکرد ترمینال کانتینر توسط ویژگی‌های بندر و ترمینال تبیین شده است. علاوه بر این تمام مقادیر اعتبار اشتراک و حشو مثبت هستند که نشان دهنده کیفیت مناسب و قابل قبول مدل پژوهش حاضر می‌باشند.

## ۵- خلاصه و نتیجه‌گیری

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که از میان متغیرهای موجود پویایی بندر بیش‌ترین تأثیر را بر عملکرد بندر دارد. خوش‌نامی و اعتبار ترمینال باعث افزایش سطح عملکرد ترمینال می‌شود، لذا به ترمینال کانتینرها پیشنهاد می‌شود جهت جذب خطوط لاینر و فیدر بر روی پویایی ترمینال و ارتقاء سیاست‌های عمومی تلاش بیش‌تری نمایند، یکی از راه‌های تأثیرگذار در ارتقاء پویایی بندر و آگذاری آن‌ها به بخش‌های خصوصی است. با بررسی موشکافانه این سیاست‌ها و طرح‌های مرتبط قادر خواهیم بود در طرح‌های توسعه‌ای زیرساخت‌ها در مسائل سیاسی و اقتصادی وارد شویم.

علاوه بر این، یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد یکپارچه‌سازی لجستیک و حمل‌ونقل هم از اهمیت شایانی بر روی عملکرد ترمینال کانتینر برخوردارند. لذا سازمان بندر و دریانوردی با تلاش بر روی ساختن پکیج کاملی از زنجیره حمل‌ونقل می‌تواند در این زمینه خود را به سطح مطلوبی برساند. این واقعیت وجود دارد که تمایل بازار مصرف در ایران جهت حمل‌ونقل کالا به پیوستن به راه‌های دریایی و اقیانوس‌ها رو به افزایش است و در این بین کنترل زنجیره حمل‌ونقل روز به روز افزایش می‌یابد که شامل کنترل حمل‌ونقل زمینی، انبارداری و کانال توزیع می‌باشند که این عوامل در انتخاب بندر و در کل مسیر انتخابی که شامل مسیر زمینی، هوایی، دریایی و ریلی می‌شود تأثیرگذار است و فقط به حمل‌ونقل دریایی محدود نمی‌شود و از این طریق به عملکرد مطلوبی خواهد رسید در این امر مدیران ترمینال کانتینر برای ساختن سیستم مشتری مدار، سیستم اطلاع‌رسانی بر خط، تدوین ساختار سازمانی مطلوب و نیز طرح چیدمان تجهیزات در ترمینال و ارائه خدمات به کشتی، مسیر طولانی در پیش دارند که نیازمند سعی و تلاش می‌باشد.

بر اساس نتایج حاصل از تحقیق محل بندر در سطح قاره و محل بندر در سطح منطقه از درجه اهمیت بالایی برخوردار می‌باشند که بر عملکرد بندر بسیار تأثیرگذارند، ترمینال شماره ۲ بندر شهید رجایی به دلیل موقعیت مناسب در سطح منطقه، مدیران ترمینال کانتینر را بر آن می‌دارد که سرمایه‌گذاری‌هایی در این زمینه داشته باشند و به دلیل واقع شدن در منطقه خاص اقتصادی به اهداف عالی تری دست یابند. دسترسی در سطح قاره به دلیل هزینه‌های گزاف ملی در درجه بعدی اهمیت واقع می‌شود که با بالاتر رفتن عملکرد بندر و اختصاص بودجه‌های کلان و توسعه قاره‌ای بپردازند.

هم‌چنین از میان مولفه‌های موجود در پژوهش، خدمات دریایی کم‌ترین میزان بار تأییدی را بر عملکرد ترمینال کانتینر داشت. بنابراین به مدیران ترمینال کانتینر پیشنهاد می‌شود بر روی زیرساخت‌های بندر و اسکله سرمایه‌گذاری‌های بیش‌تری داشته باشند به گونه‌ای که بندر را برای ورود بیش‌تر کشتی‌های لاینر و دادن برنامه زمان‌بندی مرتب به آن‌ها آماده و از این طریق عملکرد ترمینال را مطلوب‌تر سازند.

بر اساس مفروضات حاضر، دسترسی دریایی مورد تأیید واقع نشد، دسترسی دریایی از جمله مواردی است که با صرف هزینه‌های ملی به سطح مطلوبی از آن دست خواهیم یافت، جهت پذیرش کشتی‌های بزرگ لاینر قاره پیمان نیاز به داشتن اسکله‌ای با عمق مطلوب می‌باشد و از طرف دیگر، بهره‌برداری بسیار زیادی از عملکرد بندر خواهیم داشت و به صرفه اقتصادی هنگفتی می‌رسیم.



## نگهبانان آشیانه ارواح

گفت و گویا محیط بان «مرکز حفاظت و مونتورینگ لاک پشت های دریایی سازمان منطقه آزاد کیش»

امین خالق پرست

کارشناسی ارشد زیست شناسی ژنتیک

دانشگاه آزاد اسلامی- واحد علوم و تحقیقات تهران

به منظور آشنایی با اقدامات «مرکز حفاظت و مونتورینگ لاک پشت های دریایی کیش» در محافظت از لاک پشت های دریایی خلیج فارس، با راهنمایی مهندس «اصغر مبارکی»، مدیرکل دفتر موزه تاریخ طبیعی و ذخایر ژنتیکی در معاونت محیط زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط زیست به جزیره کیش سفر کردم و با مهندس «حامد محمدی»، محیط بان اداره حفاظت محیط زیست سازمان منطقه آزاد کیش مصاحبه ای داشتیم که در ادامه آن را می خوانید.

کنترل و نظارت اداره حفاظت محیط زیست منطقه آزاد کیش است. هم چنین، برای اینکه لاک پشت های دریایی بتوانند با آرامش بیشتری برای تخم گذاری به ساحل بیایند، اداره حفاظت محیط زیست منطقه آزاد کیش، عبور و مرور مردم در اطراف این مرکز را در فصل تخم گذاری لاک پشت ها، ممنوع کرده و ساحل آن را حصار کشی نموده است. مردم کیش چون می دانند فرایند محافظت از لاک پشت های دریایی یک فرایند جهانی است، با همکاری می کنند تا بتوانیم این جانوران را برای نسل های آتی حفظ کنیم.

هر ۴۵ دقیقه یک بار ساحل ماسه ای مرکز حفاظت و مونتورینگ لاک پشت های دریایی کیش بازبینی می شود تا اگر لاک پشت دریایی برای تخم گذاری به ساحل مراجعه کرد، بتوان آن را مشاهده کرد و اطلاعات بیومتریک لاک پشت ها را که حدود ۱۰ تا ۲۰ آیتم است در Datasheet ثبت کرد. به این منظور، هر نگهبان هر شب ۱۰ بار این مسیر یک کیلومتری را طی می کند. بنابراین، در محوطه یک کیلومتری این مرکز، هر نفر، شبی حدود ۱۰ تا ۱۲ کیلومتر پیاده روی در ماسه دارد.

لاک پشت های دریایی که به ساحل این مرکز می آیند، پلاک گذاری می شوند. یک فعال محیط زیست از آلمان برای پلاک گذاری لاک پشت ها به طور رایگان پلاک (Tag) وانبر، در اختیار محیط زیست

**سوریا:** خودتان را معرفی کنید و در رابطه با سوابق تحصیلی و شغلی خود توضیح دهید؟

بنده متولد مرداد ۱۳۶۳ هستم و فارغ التحصیل رشته مهندسی محیط زیست از دانشگاه دولتی یزد می باشم. در زمستان ۱۳۸۶ نیز در محیط زیست کیش به عنوان محیط بان استخدام شدم.

**سوریا:** «مرکز حفاظت و مونتورینگ لاک پشت های دریایی سازمان منطقه آزاد کیش» را معرفی کنید و مختصری درباره فعالیت های آن توضیح دهید؟

حریب مرکز حفاظت و مونتورینگ لاک پشت های دریایی کیش حدود یک کیلومتر است که بازده های خوبی حصار کشی شده و در سواحل جنوب شرقی جزیره کیش، بعد از عبور از «پارک دلفین های کیش» و پروژه دهکده ساحلی خلیج فارس، نرسیده به «جاده کیش گاز» قرار دارد. این محل را اداره حفاظت محیط زیست سازمان منطقه آزاد کیش به این دلیل برای محافظت از لاک پشت ها انتخاب کرد، چون وسعت ساحل و دانه بندی ماسه های آن مناسب است و میزان مراجعه لاک پشت های دریایی به این سایت نسبت به سواحل دیگر کیش بیشتر است. کار در این مرکز از سال ۱۳۸۶ شروع شده و هم اکنون به صورت ۲۴ ساعته تمام این ساحل حفاظت شده، تحت

منطقه آزاد کیش قرارداد. این پلاکها پلاستیکی است اما از جنس خاصی می باشد که در شرایط سخت دوام می آورند. در این پنج سالی که کار پلاک گذاری لاک پشت های دریایی را در کیش شروع کردیم، خوشبختانه اکثر لاک پشت هایی که به باله شنا آن ها پلاک زده بودیم و شماره پلاک آن ها در Datasheet ما ثبت شده بود، دوباره به ساحل این مرکز برگشتند.

**سبزیا:** مرکز حفاظت و مونیاتورینگ لاک پشت های دریایی سازمان منطقه آزاد کیش در محدوده دریا حصارکشی نشده است. بنابراین، چطور از لاک پشت های دریایی در محدوده دریایی مرکز محافظت می شود؟

در محدوده دریا که حصارکشی نکردیم، قایقران ها تا محدوده هفتصد متری اجازه آمدن به ساحل این مرکز را ندارند. اگر کسی وارد این محدوده شود، با هماهنگی با دریابانی و امور دریایی مرکز ورزش سازمان منطقه آزاد کیش با متخلف برخورد می شود. اولین دفعه به متخلف تذکر داده می شود اما اگر تخلف تکرار شود، به لغو مجوز، توقیف قایق و جریمه های دیگر منتهی می شود تا فرد متخلف نتواند در دریا حضور پیدا کند. در کیش هر شناوری که به آب می رود باید مجوز داشته باشد و همه شناورها پلاک گذاری شده اند.

**سبزیا:** کدام گونه لاک پشت های دریایی در سواحل جزیره کیش وجود دارند؟

با وجود اینکه پنج گونه از لاک پشت های دریایی در خلیج فارس وجود دارند، اما در آب های سواحل کیش عمدتاً «لاک پشت سبز» و «لاک پشت منقار عقابی» داریم. البته فقط لاک پشت منقار عقابی برای تخم گذاری به ساحل کیش می آید و تا کنون هیچ گزارشی از تخم گذاری سایر گونه های لاک پشت دریایی در سواحل کیش نداشتیم.

قسمت اعظم لاک پشت های دریایی در آب های کیش، لاک پشت سبز هستند. لاک پشت سبز را می توان در تمام فصول سال در سواحل کیش مشاهده کرد و جمعیت لاک پشت سبز نسبت به لاک پشت منقار عقابی در آب های سواحل کیش بیشتر است چون لاک پشت منقار عقابی پس از اینکه تخم گذاری کرد، مهاجرت می کند. بنابراین، این گونه لاک پشت را خارج از فصل تخم گذاری در سواحل جزیره به ندرت مشاهده می کنیم.

**سبزیا:** چگونه لاک پشت سبز و لاک پشت منقار عقابی را از همدیگر تشخیص می دهید؟

چندین ویژگی برای تشخیص این دو گونه لاک پشت از همدیگر وجود دارد. در باله جلویی لاک پشت منقار عقابی دو ناخن وجود دارد. اما لاک پشت سبز در باله جلویی، فقط یک ناخن دارد. هم چنین، رنگ لاک، اندازه جثه و چیدمان کنگره های روی سر این دو لاک پشت باهم فرق دارند؛ دو کنگره مستطیلی شکل در روی سر لاک پشت سبز وجود دارد اما چهار کنگره مربعی شکل در روی سر لاک پشت منقار عقابی داریم. هم چنین، جثه لاک پشت سبز خیلی بزرگ تر از لاک پشت منقار عقابی است.

رنگ لاک پشت های دریایی در آب خیلی متمایز نیست و در زمان حرکت آن ها در آب خیلی مشکل می توان گونه لاک پشت را تشخیص داد. هم چنین، لاک آن ها معمولاً با خزه و بارناکل پوشیده می شود. اما رنگ لاک در لاک پشت منقار عقابی در خشکی، به رنگ قهوه ای نزدیک است. در صورتی که رنگ لاک در لاک پشت سبز، سبز رنگ است.

**سبزیا:** تخم گذاری لاک پشت های دریایی از چه زمانی در این مرکز آغاز می شود و تا چه زمانی ادامه می یابد؟

لاک پشت های دریایی از اواخر اسفندماه برای تخم گذاری به جزیره کیش می آیند. بنابراین، کار ما از هفته آخر اسفندماه در سایت لاک پشت های کیش شروع می شود و تا اواسط خردادماه که روند تخم گذاری لاک پشت ها وجود دارد، ادامه می یابد. فصل تخم گذاری و

زادآوری لاک پشت ها در کیش در اواخر تیرماه و اوایل مردادماه به اتمام می رسد. ۵۰ تا ۸۰ روز بعد از هر تخم گذاری، جوجه لاک پشت ها به دنیا می آیند از زیر ماسه ها بیرون آمده و وارد دریا می شوند. هر چه به سمت گرما پیش می رویم، دمای هوا بالاتر می رود و مدت انکوباسیون پایین می آید. معمولاً اولین لانه ها چون در ایام عید و خنکی هوا هستند، دیرتر از تخم بیرون می آیند و به لحاظ زمانی هر چه جلوتر می رویم، مدت انکوباسیون پایین تر می آید.

در اواخر اردیبهشت ماه، هم زمان با به ساحل آمدن و تخم گذاری لاک پشت های دریایی، جوجه لاک پشت های لانه هایی که مربوط به تخم گذاری لاک پشت ها در اواخر اسفندماه و اوایل فروردین ماه است، سر از تخم بیرون می آورند. در این مرکز حتی مواردی داشتیم که جوجه لاک پشت ها ۵۰ متر جلوتر از محل تخم گذاری لاک پشت های لانه های لاک پشت مادر، زمانی که برای تخم گذاری به ساحل می آید هرگز موفق به مشاهده نوزادان خودش نمی شود.

لاک پشت های دریایی پس از تخم گذاری به دریا برگشته و تقریباً دو هفته بعد، دوباره به ساحل بازمی گردند. بر اساس آمارهایی که در سایت کیش داریم، هر لاک پشت دریایی حدوداً چهار مرتبه برای تخم گذاری به ساحل می آید. البته برخی اوقات لاک پشت های دریایی برای شناسایی محل به ساحل می آیند و زمانی که متوجه می شوند شرایط برای تخم گذاری مساعد نیست، به دریا برمی گردند؛ احتمال دارد چند ساعت دیگر دوباره به ساحل بازگردند و ممکن است آن شب به ساحل برگشته و شب دیگر دوباره به ساحل بیایند و تخم گذاری کنند. چون بر اساس درجه حرارت و رطوبت ماسه ها نسبت جنسیت فرزندان لاک پشت تعیین می شود، لاک پشت های دریایی پیش از تخم گذاری برای شناسایی محل به ساحل می آیند. تعداد دفعاتی که لاک پشت های دریایی برای شناسایی به ساحل می آیند، برای هر لاک پشت متفاوت است. گاهی اوقات، لاک پشت دریایی بدون روند شناسایی مستقیماً به سایت لاک پشت ها می آید و تخم گذاری می کند.



شکل ۲- تابلو مرکز لاک پشت های کیش

**پژوهش:** در «مرکز حفاظت و مونیتورینگ لاک پشت‌های دریایی سازمان منطقه آزاد کیش» برای محافظت از جوجه لاک پشت‌ها چه اقداماتی انجام می‌شود؟

این مرکز تنها ساحل لاک پشت‌ها در ایران است که سعی می‌کند تخم‌ها در لانه‌ها حداکثر به صورت دست نخورده و بکر سر جای خودشان باقی بمانند و فقط دور لانه‌ها فنس کشیده شود. اما اگر لاک پشت دریایی در نزدیکی آب تخم‌گذاری کند و ما حدس بزنیم لانه‌ها به خاطر طوفانی شدن دریا در شب‌های آبی صدرصد از بین می‌روند، تخم‌ها را پس از انجام تخم‌گذاری لاک پشت مادر، جابه‌جا کرده و به قسمت مرتفع سایت که ارتفاع آن نسبت به نقاط دیگر بالاتر است و نسبت به طوفان‌های دریایی در امان است و دانه‌بندی ماسه‌های آن نیز مناسب است، منتقل می‌کنیم.

جوجه لاک پشت‌ها زمانی که از تخم بیرون می‌آیند، با مشاهده درخشش نور ماه در آب به سمت دریا حرکت می‌کنند. اما از آنجایی که شیب ساحل در سایت لاک پشت‌ها برعکس است، اگر در ساحل چراغ روشن باشد، جوجه لاک پشت‌ها این نور را با درخشش نور ماه در دریا اشتباه گرفته و به سمت خشکی حرکت کرده و در مسیر تلف می‌شوند. بنابراین، برای محافظت از جوجه لاک پشت‌ها، زمانی که فصل تخم‌گذاری لاک پشت‌های دریایی فرامی‌رسد، تمام چراغ‌برق‌ها در ساحل یک کیلومتری سایت لاک پشت‌ها با هماهنگی «شرکت خصوصی آب و برق کیش» برای سه تا چهار ماه خاموش می‌شود. هم‌چنین، زمانی که لاک پشت‌ها تخم‌گذاری می‌کنند، دور هر لانه فنس کشیده می‌شود تا جوجه لاک پشت‌ها زمانی که به دنیا می‌آیند،

داخل فنس به دام بیفتند و به سمت خشکی روند که تلف بشوند. اگر لاک پشت دریایی زخمی شده باشد، تیمار اولیه به کمک دامپزشکی‌های کیش انجام می‌شود. اما در ایران متأسفانه هیچ بیمارستانی در زمینه حیات وحش آریزان و لاک پشت‌ها نداریم. اداره محیط‌زیست کیش با دامپزشک‌های بخش خصوصی همکاری کامل دارد و برای درمان لاک پشت‌های دریایی و هر جانوری که در جزیره آسیب دیده باشد، با آن‌ها هماهنگ می‌کند. دامپزشکان مستقر در بیمارستان دامپزشکی و درمانگاه دامپزشکی آریاوت در درمان جانوران با ما همکاری می‌کنند. البته، در ایران دامپزشکی حیات وحش زیاد کار نشده و بیشتر دامپزشک‌ها در زمینه حیوانات خانگی کار کرده‌اند. اما چون اطلاعات پزشکی دامپزشک‌ها بیشتر از محیط بانان و کارشناسان اداره محیط‌زیست است، می‌توانند به ما در درمان جانوران کمک کنند.

**پژوهش:** اطلاعات لاک پشت‌ها را چگونه ثبت می‌کنید؟

یک بخش در Data sheet برای ثبت اطلاعات تخم‌گذاری لاک پشت در نظر گرفته شده که در آن تعداد کل تخم‌ها، تعداد تخم‌های نرمال و غیرنرمال مشخص می‌شود و یک بخش از این برگه هم برای ثبت اطلاعات جوجه‌آوری در نظر گرفته شده است.

هر لاک پشت منقار عقابی در سایت لاک پشت‌های کیش به طور متوسط، حدود ۸۰ تا ۸۵ عدد تخم می‌گذارد؛ اما لاک پشت دریایی داشتیم که ۱۳۷ تخم در مرکز گذاشته است. یک بار هم یک لاک پشت داشتیم که به سایت آمد و فقط یک تخم گذاشت و به دریا برگشت؛ متأسفانه این تخم هرگز جوجه نشد. طول کاراپاس لاک پشت‌های منقار عقابی که برای تخم‌گذاری به این مرکز آمدند، حدود ۷۵ تا ۷۸ سانتی‌متر و عرض کاراپاس آن‌ها بین ۶۵ تا ۷۰ سانتی‌متر است. وزن هر تخم حدود ۱۰ تا ۱۲ گرم است اما تا ۱۴ گرم هم می‌رسد. قطر هر تخم ۳۵ تا ۴۲ میلی‌متر متغیر است.

بر اساس آمار این مرکز در سال ۱۳۹۳، طول کاراپاس هر جوجه لاک پشت منقار عقابی بین ۳۷ تا ۳۹ میلی‌متر و عرض کاراپاس آن ۲۸ تا ۳۱ میلی‌متر است. وزن هر جوجه لاک پشت نیز بین ۱۰ تا ۱۴ گرم متغیر است.



شکل ۳- لاک پشت پوزه عقابی در حال تغذیه در آب‌های منطقه «کلبه هور» در جزیره کیش، لاک پشت در دارای دم بلند بوده که نشان از نر بودن آن است.

**پژوهش:** آیا جابه‌جایی تخم‌ها از لانه طبیعی به لانه مصنوعی به تخم‌های لاک پشت دریایی صدمه نمی‌زند؟

جابه‌جایی تخم‌ها یک سری معایب و مزایا دارد. چون محل لانه را لاک پشت مادر خودش انتخاب کرده، درصد نر و ماده جوجه لاک پشت‌ها را بر اساس تشخیص خودش تعیین کرده است. اما زمانی که تخم‌ها را جابه‌جایی می‌کنیم، درصد رطوبت و درجه حرارت در لانه جدید تفاوت پیدا کرده و نسبت نر و ماده جوجه‌ها به هم می‌خورد. بر اساس مقالات، هر چه لانه گرم‌تر باشد، جنسیت جوجه لاک پشت‌ها به سمت ماده شدن می‌رود و هر چه لانه خنک‌تر باشد، جنسیت جوجه‌ها به سمت نر شدن می‌رود. در لانه‌ها ظاهر تخم‌هایی که پایین‌تر قرار گرفتند، به لاک پشت‌های ماده تبدیل می‌شوند.

با وجود اینکه با جابه‌جایی لانه نسبت نر و ماده جوجه‌ها تغییر می‌کند، اما ما ترجیح می‌دهیم این جابه‌جایی را انجام دهیم تا این تخم‌ها تلف نشوند و به جوجه تبدیل شوند تا حداقل یک موجود زنده به دنیا بیاید و وارد آب شود.



شکل ۴- سازمان منطقه آزاد کیش

**پژوهش:** یافتن محل لانه لاک پشت‌های دریایی حتی برای سارقین تخم‌ها نیز دشوار است. بنابراین، چطور محل لانه را برای جابه‌جایی تخم‌ها، پیدا می‌کنید؟

از آنجایی که محیط بانان در این مرکز سعی می‌کنند لانه‌ها زیاد دستکاری نشوند، لانه‌ها را باز نمی‌کنند بلکه در زمان تخم‌گذاری، بالاسر لاک پشت مادر هستند. زمانی که تخم‌گذاری خاتمه یافت، قبل از اینکه لاک پشت لانه را با ماسه بپوشاند، لاک پشت مادر را به اندازه یک تا یک و نیم متر جابه‌جایی می‌کنند و تخم‌ها را از لانه برداشته و در یک سطل که در کف آن مقداری از ماسه ریخته شده، قرار داده و به محل مناسب انتقال می‌دهند.

دریایی به هیچ وجه در جزیره شکار نمی شود. از یک سو، با برگزاری کلاس های آموزشی درباره لاک پشت ها در مدارس و دانشگاه ها فرهنگ سازی کردیم و از سوی دیگر، برای شکار لاک پشت های دریایی تا سقف سه میلیون تومان جریمه نقدی تعیین شد. البته در جرایم سازمان حفاظت محیط زیست که ما نیز تابع آن هستیم، این مبلغ برای هر لاک پشت سبز یا منقار عقابی به ده میلیون تومان رسیده است.

در جزیره کیش، کارشناس و محیط بان داریم. اما در بخش اجرایی، محیط بانان اغلب از لاک پشت ها محافظت می کنند. هر هفته، یک نفر از سه محیط بان کیش به مراکز آموزشی رفته و درباره لاک پشت ها اطلاع رسانی می کند. محافظت از لاک پشت های دریایی بخشی از



شکل ۵- مرکز حفاظت و مونیتورینگ لاک پشت های دریایی کیش در سال ۱۳۸۶ تاسیس شد. کلبه موجود در سایت لاک پشت ها به عنوان دفتر کار محیط بانان است که پس از اتمام کار (بازدید روزانه و گشت زنی) در آنجا مستقر می شوند. هم چنین، در این کلبه، به سوالات بازدید کنندگان از مرکز پاسخ می دهند. (عکاس: مصاحبه: حسام موسوی نیا)

لاک پشت قبل از اینکه تخم گذاری کند، برای شناسایی محل و بررسی منطقه به ساحل می آید و به محض اینکه احساس خطر کند، به دریای برمی گردد. اما زمانی که اولین تخم را در لانه گذاشت، در حس خود فرو می رود؛ در زمان تخم گذاری، احساس می کنید لاک پشت در این دنیا نیست، بنابراین، زمانی که تخم ها را از لانه برمی داریم، لاک پشت مادر اصلاً متوجه نمی شود و فرایند تخم گذاری را ادامه می دهد.

### سورا: از کجا می دانید که لاک پشت متوجه نمی شود که محیط بان تخم ها را از لانه اش برداشته است؟

در زمان تخم گذاری، زمانی که لاک پشت هنوز لانه را با شن پر نکرده، گاهی اوقات مجبور می شویم لاک پشت مادر را برداشته و تا دو متر جابه جا کنیم تا آسان تر بتوانیم تخم ها را از لانه تخلیه کنیم. با این وجود، لاک پشت بدون اینکه واکنشی به این جابه جایی نشان دهد، همان کارهایی که به صورت غریزی در فرایند تخم گذاری باید انجام می داده را ادامه می دهد. برداشتن تخم ها باز خوردی از سوی لاک پشت نداشته است؛ حتی لاک پشت داشتیم که ۴ دفعه در مرکز حفاظت و مونیتورینگ لاک پشت های دریایی کیش تخم گذاری کرده است.

### سورا: اگر محیط بان به موقع فنس ها را از بین نبرد، احتمال دارد که جوجه لاک پشت های به دام افتاده داخل فنس تلف شوند؟

بله، اما خوشبختانه بیشتر موارد تخم گذاری لاک پشت های منقار عقابی و خارج شدن جوجه لاک پشت ها از تخم در شب اتفاق می افتد. هم چنین، محیط بانان ۲۴ ساعته در این مرکز مستقر هستند. هر هفته یک نفر از سه محیط بان کیش به همراه یک نفر از مأمورین حفاظت فیزیکی در این مرکز می مانند. از زمانی که شیفت کاری محیط بانان شروع می شود، هر ۴۵ دقیقه یک بار لانه هایی که نوبت بررسی آن ها است، بازبینی می شوند. محیط بانان هر شب حدود ۱۰ تا ۱۲ کیلومتر پیاده روی در ماسه دارند؛ در این یک هفته، خستگی توان محیط بانان را می گیرد. کار بسیار دشواری است و اگر به این کار علاقه نداشته باشید، نمی توانید این کار را انجام دهید. در زمان گشت زنی در ساحل، لانه ها را بر اساس تاریخی که برای ساخت هر لانه ثبت شده، بازدید کرده و درصد جوجه هایی که از تخم های هر لانه بیرون آمدند را ثبت می کنیم. تعداد بچه لاک پشت های به دام افتاده در داخل فنس را شمرده و با تعداد تخم هایی که قبلاً در Data sheet ثبت شده مقایسه می کنیم تا درصد تخم هایی که به جوجه تبدیل شدند و درصد تلفات مشخص شود. برای هر لاک پشت دریایی که تخم گذاری می کند، آیتم های مربوط به تخم گذاری و آیتم های مربوط به جوجه آوری (تاریخ جوجه آوری، تعداد جوجه ها، اندازه کاراپاس هر جوجه لاک پشت) در Data sheet ثبت می شود. پس از اینکه اطلاعات آماری ثبت شد، فنس را بالا کشیده و بچه لاک پشت ها را با نور چراغ قوه به سمت دریا هدایت می کنیم.

### سورا: تعداد جوجه لاک پشت ها در ساحل زیاد است. بنابراین، چطور آن ها را به سمت دریا هدایت می کنید؟

جوجه لاک پشت ها با هم به صورت گروهی از لانه بیرون می آیند. بنابراین، محیط بان نور چراغ قوه را جلوی آن ها گرفته و شروع به حرکت می کند و جوجه لاک پشت ها بر اساس تصویری که نسبت به نور دارند، پشت سر محیط بان حرکت می کنند. همه جوجه لاک پشت ها را با این شیوه در دریاها سازی می کنیم و در روند حرکت آن ها از لانه به سمت دریا هیچ گونه دست کاری انجام نمی دهیم.

### سورا: وضعیت لاک پشت های کیش نسبت به گذشته چگونه است؟

در گذشته، ۸۰ تا ۹۰ درصد لاک پشت های دریایی در کیش شکار می شدند. بومیان جزیره، لاک پشت های دریایی را سر می بریدند و تخم لاک پشت ها را برمی داشتند اما از زمانی که اداره محیط زیست در جزیره مستقر شد پس از چند مورد برخورد جدی با متخلفین و فرهنگ سازی، بومیان این رفتارها را ترک کردند. اکنون، لاک پشت

وظایف محیط بانان کیش است. همچنین، آن‌ها باید برای ارزیابی آلودگی محیط زیستی از شهرک‌های صنعتی بازدید کنند.

با توجه به آمار که داریم، جزیره کیش یکی از نقاط خیلی خوب برای تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های منقار عقابی است. مادر زمینه‌روند زادآوری و تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های منقار عقابی فعالیت می‌کنیم و تاکنون مطالعه‌ای روی تغذیه لاک‌پشت‌های دریایی، تشریح امحاء و احشا لاشه لاک‌پشت‌ها و تأثیر آلودگی نفتی بر لاک‌پشت‌های دریایی نداشته‌ایم. به‌طور کلی، لاک‌پشت سبز بیشتر گیاه‌خوار است و لاک‌پشت منقار عقابی همه‌چیزخوار می‌باشد. البته غذای اصلی لاک‌پشت منقار عقابی اسفنج است اما این لاک‌پشت را نمی‌توان صرفاً اسفنج‌خوار محسوب کرد. هیچ‌گونه جانوری را در طبیعت نداریم که فقط از یک نوع غذا تغذیه کند.

تمام نقاط خلیج فارس آلوده به مواد نفتی است و نفتکش‌ها از اطراف جزیره عبور می‌کنند؛ اما تاکنون در کیش گزارشی از تلف شدن لاک‌پشت‌های دریایی به علت آلودگی نفتی نداشته‌ایم. البته، بعضی اوقات تاربال‌های نفتی را در ساحل کیش مشاهده می‌کنیم. تاربال، لکه‌های نفتی هستند که بر اثر تبخیر به‌صورت قیر درمی‌آیند و در ساحل‌روی صخره‌های چسبند.

آمار لاک‌پشت‌های دریایی را هر سال در پایان فصل زادآوری به اداره محیط زیست کیش تحویل می‌دهیم. هنوز مقاله‌ای از فعالیت‌های مرکز حفاظت و مونیوتورینگ لاک‌پشت‌های دریایی کیش منتشر نکردیم. اما با توجه به اینکه آمارهای سالانه مادر حال تکمیل است، در آینده نزدیک امیدواریم اقدام به چاپ مقاله از نتایج ۱۰ ساله این سایت بکنیم.

آمار هر سال متفاوت است و قابل پیش‌بینی نیست. ماهر سال تعداد لانه‌ها، تعداد تخم‌ها و تعداد جوجه‌هایی که از تخم بیرون می‌آیند را شمارش می‌کنیم. در سال گذشته، ۳۱ لانه در این مرکز داشتیم و آمار امسال هنوز مشخص نیست. سالانه حدود سه هزار جوجه لاک‌پشت از سایت لاک‌پشت‌های کیش رهاسازی می‌شود. تعداد جوجه لاک‌پشت‌هایی که در سایت لاک‌پشت‌ها هر سال رها می‌شوند به تعداد لانه‌هایی که لاک‌پشت‌ها در سایت گذاشتند، وابسته است و این تعداد متغیر می‌باشد. به‌طور مثال، یک سال ۶۸ لانه در سایت لاک‌پشت‌های کیش داشتیم و یک سال دیگر ممکن است فقط ۱۵ لانه در سایت وجود داشته باشد.

بخش اعظم تلفات جوجه لاک‌پشت‌های دریایی در ساحل مربوط به افتادن در چاله‌ها یا به دام افتادن در زباله‌ها است. اما با پایش ۲۴ ساعته در این مرکز، ما خطر تلفات جوجه لاک‌پشت‌ها را در ساحل به صفر رساندیم و هیچ موردی از مرگ و میر جوجه لاک‌پشت‌ها در سایت نداریم.

جوجه لاک‌پشت‌های منقار عقابی در کیش بیشتر شب‌ها از لانه خارج می‌شوند. بنابراین، مرغان دریایی کیش زمانی که جوجه لاک‌پشت‌ها وارد آب می‌شوند، در ساحل حضور ندارند. از آنجایی که مرکز حفاظت و مونیوتورینگ لاک‌پشت‌های کیش حصار کشی شده، اجازه ورود اتومبیل به ساحل وجود ندارد و آلودگی نور لامپ اتومبیل در ساحل نداریم. خوشبختانه در کیش جاده‌ای در ساحل ماسه‌ای نداریم؛ چون لاک‌پشت‌ها فقط در ساحل ماسه‌ای تخم‌گذاری می‌کنند هم‌اکنون در جزیره کیش، ساخت‌وساز تا حریم ۱۲۰ متری از ساحل ممنوع است.

جوجه لاک‌پشت‌ها در ساحل بیشتر توسط خرچنگ‌های ساحلی شکار می‌شوند. خرچنگ اشباح (Ghost crab) در سواحل و حتی در مرکز حفاظت و مونیوتورینگ لاک‌پشت‌های کیش به جوجه لاک‌پشت‌ها حمله کرده و آن‌ها را شکار می‌کند. خرچنگ‌ها نمی‌توانند در سطح آب شناور شوند. بنابراین، جوجه لاک‌پشت‌ها به محض اینکه وارد دریا شوند، روی سطح آب شناور شده و از چنگال خرچنگ‌ها نجات پیدا می‌کنند. در سایت لاک‌پشت‌های کیش، هر لانه‌ای تحت کنترل محیط بانان است و تا زمانی که مطمئن نشویم جوجه لاک‌پشت‌ها در سطح آب شناور شدند، محل را ترک نمی‌کنیم. اگر ما مشاهده کنیم که جوجه لاک‌پشت در چنگال خرچنگ به دام افتاده، خرچنگ را نمی‌کشیم اما سعی



شکل ۶- متفاوت از لاک‌پشت سبز، در لاک‌پشت منقار عقابی چهار کنگره مربعی شکل در روی سر لاک‌پشت وجود دارد. به بارناکل‌هایی که روی سر این لاک‌پشت چسبیده است، توجه شود. بارناکل‌ها انگل خارجی محسوب می‌شوند. بنابراین، قبل از برگشت لاک‌پشت به دریا، محیط بان بارناکل‌ها را از لاک‌پشت‌ها جدا می‌کند.



شکل ۷- پلاک‌گذاری لاک‌پشت دریایی ماده. بر روی باله جلویی و بین فلس دوم و سوم لاک‌پشت که فاقد رگ و مویرگ خونی است پلاک زده می‌شود. در هنگام تگ زنی هیچ‌گونه خونریزی وجود ندارد. محیط بان قبل از پلاک‌گذاری ناحیه‌ای که قرار است برای پلاک پانچ شود را با مایع بی‌حسی لیدوکائین و بتادین ضد عفونی کرده و پس از پلاک زنی فقط با بتادین ضد عفونی می‌شود. پلاک‌ها با انبر دستی زده می‌شوند و لاک‌پشت فقط یک درد جزئی حس می‌کند؛ به طوری که بعد از تگ زنی لانه را ترک نمی‌کند. پلاک‌های ما پلاستیکی هستند و دارای مقاومت خوبی در مقابل آب شور دریا هستند و از بین نمی‌روند. این پلاک‌ها توسط یک دوستدار محیط زیست از کشور آلمان خریداری و به اداره محیط زیست اهدا شدند.



شکل ۸- هر لاک پشت متقارعقابی در مرکز حفاظت و مونیوتورینگ لاک پشت های دریایی کیش به طور متوسط حدود ۸۰ تا ۸۵ تخم می گذارد. قطر هر تخم حدود ۳۵ تا ۴۲ میلی متر است. بیشتر موارد خارج شدن جوجه لاک پشت های متقارعقابی در شب اتفاق می افتد. طول کاراپاس هر جوجه لاک پشت متقارعقابی حدود ۳۷ تا ۳۹ میلی متر و عرض کاراپاس آن ۲۸ تا ۳۱ میلی متر است.

می کنیم جوجه لاک پشت را از چنگال خرچنگ نجات دهیم. این کار را در سایت لاک پشت ها انجام دادیم چون گونه لاک پشت خیلی با ارزش است و از هر صد لاک پشتی که در دریا رها سازی می شوند، فقط یک درصد به سن بلوغ می رسند.

احتمال اینکه جوجه لاک پشت ها توسط ماهیانی که از گونه های گوشت خوار هستند، در دریا شکار شوند، خیلی زیاد است اما ما سعی می کنیم تلفات جوجه لاک پشت ها را در خشکی را به صفر برسانیم تا اکوسیستم دریا خودش تعیین کند که چه تعداد از گونه باید در طبیعت زنده بماند.

قایق ها به طور عمدی به لاک پشت های دریایی برخورد نمی کنند بلکه برخورد قایق ها به لاک پشت های دریایی در طی حرکت قایق در دریا اتفاق می افتد. برای محافظت از محدوده آبی مرکز لاک پشت ها، اداره محیط زیست کیش قایق ندارد و برای پیشگیری یا جلوگیری از تخلفات محیط زیستی در دریا با گشت امور دریایی و دریابانی کیش که متعلق به نیروی انتظامی است، هماهنگ می کنیم.

هم اکنون، سازمان منطقه آزاد قشم چندین نفر بومی را استخدام کرده تا سواحل را جستجو کنند و هر کجا که لانه لاک پشت پیدا کردند، تخم ها را برداشته و به ساحل محافظت شده ای که فنس کشی شده منتقل کنند. از نظر ما چنین اقدامی دستکاری در طبیعت محسوب می شود. در سایت لاک پشت های دریایی کیش سعی می شود تخم ها در لانه ها جدا امکان به صورت دست نخورده و بکر سر جای خودشان باقی بمانند و تنها در صورتی که لاک پشت دریایی در نزدیکی آب تخم گذاری کند و ما حدس بزنیم لانه ها به خاطر طوفانی شدن دریا در شب های آبی صد درصد از بین می روند، تخم ها را جابه جا می کنیم.

محیط بانان از زمانی که لاک پشت از آب خارج می شود تا زمانی که مجدداً به آب برگردد، حدود دو ساعت و نیم زمان صرف هر لاک پشت می کنند. لاک پشت پس از اینکه روی تخم ها را با ماسه پوشاند، پلاک گذاری می شود و بارناکل ها از روی بدنش پاک سازی می شود. لاک پشت های دریایی ۳۰ تا ۴۰ متر بالاتر از محلی که از آب خارج شدند در ساحل لانه می سازند. کشتی چسب ها (بارناکل ها) انگل خارجی محسوب می شوند. این جانوران قدرت تحرک ندارند و برای تغذیه در آب به کشتی ها و موجودات زنده متحرک که شناور در آب هستند، می چسبند. بارناکل ها برخی اوقات باعث آسیب به لاک می شوند یا با قرار گرفتن در پوزه یا حفره بینی لاک پشت ها موجب آزار این خزندگان می شوند. از آنجایی که بارناکل ها خیلی محکم به لاک پشت می چسبند، اگر بخواهیم با تیغ، پوسته صدفی بارناکل را از روی لاک پشت جدا کنیم، ممکن است لاک پشت زخمی شود. بنابراین، زمانی که تخم گذاری لاک پشت ها در ساحل به اتمام رسید، محیط بانان با انبر قسمت بالایی بارناکل را که گوشتی است تخریب می کنند، تا وقتی که بارناکل از بین رفت، پوسته صدفی جانور از روی لاک پشت خود به خود جدا شود.

در سال های اخیر، چند دفعه با اصغر مبارکی مکاتبه داشتیم که لاک پشت متقارعقابی که توسط او در جزایر خلیج فارس همچون هندورابی پلاک گذاری شده بودند، برای تخم گذاری به سواحل کیش آمدند. پلاک هایی که مهندس مبارکی استفاده می کند از جنس پلاتین است. اما پلاک های مرکز از جنس پلاستیک های بادوام است. یک خانم ژورنالیست آلمانی که همسرش ایرانی است با هزینه شخصی، تعداد زیادی از این پلاک ها را سفارش داد و به همراه انبر برای محیط زیست کیش به عنوان هدیه ارسال کرد.

محیط بانان کیش عینک مادون قرمز ندارند. بنابراین، به محض اینکه رد لاک پشت را در پایین ترین قسمت ساحل در نزدیکی آب مشاهده کنند، چراغ قوه را خاموش کرده و رد لاک پشت را که در ساحل بالا آمده دنبال می کنند. هم چنین، زمانی که لاک پشت مشاهده شد، چراغ قوه را خاموش کرده و سکوت را رعایت می کنیم تا حیوان برای تخم گذاری احساس امنیت کند.





مروری بر خاطرات سید محمد جواد طباطبایی:

## حسابداری که مدیر بندر شد

مرضیه نوری نیاری

سید محمد جواد طباطبایی یکی از قدیمی‌های سازمان بنادر و دریانوردی است. او اکنون ۷۱ سال سن دارد و بیش از نیم قرن از عمر خود را در خدمت بنادر و حمل و نقل دریایی گذرانده است. طباطبایی در سن ۲۵ سالگی به عنوان حسابدار وارد سازمان شده است. کارش را در بندر خرمشهر به عنوان رئیس حسابداری و امور اداری آغاز کرده سپس به بندر انزلی و بوشهر رفته و در بجنوبه انقلاب و بحران جنگ از کار دست نکشیده است و در بندر خرمشهر و بوشهر و چابهار به فعالیت خود ادامه داده است. پس از بازنشستگی هم در انجمن کشتیرانی مشغول به کار شده و هنوز هم با وجود سن بالا هم چنان سرحال و شاداب به کار ادامه می‌دهد. او کوله‌باری از تجربه و خاطرات فراوانی از دوران جنگ و مدیریت در شرایط بحران دارد. در این شماره ماهنامه به سراغ او رفته‌ایم تا داستان مدیریتش بر بنادر کشور را بشنویم و روایت کنیم. سید محمد جواد طباطبایی در سال ۱۳۲۳ در کازرون متولد می‌شود، دوران تحصیلات ابتدایی و بخشی از دبیرستان را در این شهر پشت سر می‌گذارد. سپس به شیراز می‌رود. طباطبایی بعد از پایان دبیرستان تصمیم می‌گیرد که در یکی از دانشگاه‌های آمریکا در رشته کشاورزی تحصیل کند. او از یکی از دانشگاه‌های این کشور پذیرش می‌گیرد اما به دلایلی از رفتن منصرف می‌شود. در همان زمان متوجه می‌شود که مدرسه عالی حسابداری راه‌اندازی شده است که اساتید خوبی دارد. دوستانش به او توصیه می‌کنند

”

قوانین و مقررات اداری و استخدامی هم به گونه‌ای بود که دست‌وپای مسئولان سازمان بنادر را می‌بست و اجازه نمی‌داد تحولات ساختاری در سازمان بنادر به وجود بیاید به گونه‌ای که عملیات بندری و بندرداری را به صورت مدرن و آکادمیک انجام دهند.

که در این مرکز مشغول به تحصیل شود. او این پیشنهاد را می‌پذیرد و در این مدرسه عالی ثبت‌نام می‌کند و هم‌زمان در بانک ملی هم مشغول به کار می‌شود: «آن زمان بانک ملی برای استخدام، آزمونی مانند کنکور برگزار می‌کرد. در آزمون شرکت کردم و جزء هفت نفر اول شدم. چند روز بعد از امتحان، بانک ملی نفرات برتر را دعوت کرد و آقای خوش کیش مدیرعامل وقت بانک ملی [بانک ملی در آن زمان در خیابان فردوسی بود] به ما جایزه داد و برای ما دوره آموزشی یک‌ماهه برگزار کرد. دوره آموزشی نزدیک میدان حسن آباد برگزار می‌شد. بعد از دوره آموزشی دوباره از ما امتحان گرفتند و من دوباره جزء نفرات اول بودم. بار دوم که برای اهدا جوایز ما را دعوت کردند مدیرعامل بانک من را شناخت و یادش بود که یک ماه قبل هم به عنوان نفرات برتر برگزیده شده بودم. تشویقم کرد و مدیر کارگزینی‌اش را صدا کرد و گفت، طباطبایی مختار است که در هر شعبه‌ای که خودش دوست دارد مشغول به کار شود، به او اجازه بدهید که خودش محل خدمتش را انتخاب کند. جایزه بیش‌تری از بقیه هم به من دادند و با این تشویق‌ها انگیزه من را برای کار کردن در بانک بالا بردند.»

طباطبایی می‌گوید که بانک ملی در آن زمان جز معدود بانک‌های خوش‌نام و دولتی بود که بیش‌تر شرکت‌های خصوصی معتبر در آن حساب داشتند و حقوق‌های دولتی از طریق این بانک پرداخت می‌شد: «خاطرات بسیار خوبی از دوران کار کردن در بانک ملی دارم. من شعبه‌ای را برای کار کردن انتخاب کردم که نزدیک به محل سکونت ما بود. البته این بانک اولیه شعبه مکانیزه بانک ملی هم به حساب می‌آمد که نسبت به بانک‌های دیگر در آن جا کارهای مدرن‌تری انجام می‌شد. من در این بانک هم کار کردم و هم خیلی چیزهای جدید یاد گرفتم. به خاطر آشنایی که با امور بین‌الملل و مسائل مالی داشتم با کمک همکاران دیگر توانستم تغییراتی در سیستم اعتباری و نحوه گردش کار در آن شعبه ایجاد کنیم و کارهای نویی را در آن جا پایه‌گذاری و تحولات ساختاری ایجاد کنیم. با این اقدامات تجربیات بسیار خوبی در این بانک به دست آوردم.»

### خدمت سربازی و سردرگمی در انتخاب شغل

او بعد از پایان تحصیلاتش در این مدرسه عالی، به خدمت سربازی می‌رود با این تفکر که بعد از پایان خدمت یا دوباره به بانک ملی بازگردد یا در دانشگاه شیراز مشغول به کار شود، اما غافل از این که تقدیر برای او داستان دیگری رقم خواهد زد: «دوران سربازی‌ام در شیراز بود و من افسران نظامات سپاه دانش بودم. وقتی سرباز بودم، دوستانم [دوستانی که او را تشویق می‌کردند که به سازمان بنادر برود، هم‌کلاسی‌های او در مدرسه عالی حسابداری بودند که خودشان در این سازمان مشغول به کار شده بودند.] تماس می‌گرفتند و می‌گفتند که خدمت سربازی‌ات کی تمام می‌شود؟ وقتی تمام شد باید بیایی در سازمان بنادر و کشتیرانی کار کنی. پاسخ من هم همیشه منفی بود و به آن‌ها می‌گفتم که با به بانک ملی بازمی‌گردم یا با توجه به ارتباطاتی که دارم در دانشگاه شیراز مشغول به کار می‌شوم؛ اما باز هم دوستان اصرار می‌کردند و می‌گفتند که باید این پیشنهاد را بپذیری.»

### آغاز تحولات ساختاری در سازمان بنادر و کشتیرانی

در آن زمان اداره گمرک، بخش عملیات بندری و انبارها و محوطه‌های بندری و اسکله‌ها را به سازمان بنادر تحویل داده و قرار بود از این به بعد مدیریت این بخش با سازمان بنادر باشد. از طرف دیگر سال ۱۳۵۲ کشور با رونق و رشد اقتصادی مواجه شده بود؛ بنابراین نیاز بود که صادرات و واردات بیش‌تری در بنادر کشور انجام شود اما با آن ساختار و تجهیزات قدیمی و نیروهای بومی که آموزش دیده نبودند این کار عملی نبود. قوانین و مقررات اداری و استخدامی هم به گونه‌ای بود که دست‌وپای مسئولان سازمان بنادر را می‌بست و اجازه نمی‌داد که نادر حکیمی، مدیرعامل وقت



چند روز بعد از این که فرم استخدام را پر کردم، یکی از رانندگان سازمان بنادر و کشتیرانی به همراه قرارداد و بلیت هواپیما به منزل ما آمد و گفت که فردا شب هیئت عامل سازمان بنادر در بندر خرمشهر حضور خواهند داشت و شما باید آنجا باشید.

مشغول به کار بودند پاسخگوی نیاز نبودند؛ بنابراین هماهنگی های لازم را انجام دادم و گروهی از جوانان دیپلمه ریاضی را که معدل بالایی داشتند دعوت و آزمون استخدامی برگزار کردم و کسانی که در این آزمون رتبه خوبی به دست آوردند در بندر استخدام شدند تا کارهای اداری و مالی بندر را انجام دهند. گروهی از آنها را هم برای کسب مهارت های لازم به دانشگاه صنعتی شریف فرستادم تا در دوره های کامپیوتر و حسابداری جدید که آرتور دیلیتل طراحی کرده بود، شرکت کنند. این افراد بعد از شرکت در این دوره ها به بندر بازگشتند. در آن جا هم دوره های آموزشی دیگری برایشان برگزار شد تا بتوانند با ساختار و سیستم جدید کار کنند. با این اقدامات بخش اداری و حسابداری بندر سروسامان پیدا کرد.

### کار شبانه روزی در بندر و تغییر در سیستم اداری و مالی

او برای کسب تجربه و آشنایی با فعالیت های بندر روزها کارهای بخش اداری و مالی را انجام می داد و شب ها هم گاهی تا ساعت ۲ نیمه شب در بندر گشت می زد و با افراد با تجربه صحبت می کرد تا اطلاعات جمع کند و متوجه شود که دقیقاً در سیستم بندری چه می گذرد: «کار خیلی سنگین بود. روزی شانزده، هفده ساعت کار می کردم. گاهی کارمندان بخش اداری و مالی را هم تا ساعت یک و دو نیمه شب در بندر نگه می داشتم تا کارها انجام شود و به سامان برسد. با توجه به حجم کار، میزان حقوق و دستمزد متناسب نبود به همین دلیل از سازمان برای پرسنل بندر تقاضای افزایش دستمزد کردم که خوشبختانه با این پیشنهاد موافقت شد. وقتی داشتیم احکام قدیمی را باطل می کردیم و احکام جدید برای پرسنل صادر می کردیم متوجه شدیم که تعداد قابل توجهی اسم در لیست حقوقی بندر وجود دارد که این افراد اصلاً در بندر مشغول به کار نیستند. این جا بود که متوجه شده ایم هیچ نظارتی در کار نیست؛ تصمیم گرفتیم اصلاحاتی انجام دهیم. به همین دلیل برای ورود و خروج کارکنان کارت صادر کردیم تا مشخص شود هر روز چه کسانی به بندر می آیند، چند ساعت کار می کنند و چه زمانی خارج می شوند. پرسنل باید کارت های خود را هنگام ورود تحویل می دادند و هنگام خروج دریافت می کردند. این تغییر ملاک خوبی برای میزان پرداخت حقوق به پرسنل و محاسبه اضافه کار آن ها هم شد تا قبل از آن اصلاً سیستمی برای محاسبه دقیق ساعت کار پرسنل وجود نداشت.»

### برگزاری کلاس های آموزشی و مهارت آموزی به کارگران بندر

مشکل مهم دیگری که در بخش عملیاتی بندر وجود داشت و باید به آن رسیدگی می شد، این بود که کارگران بندر تخصص و مهارت لازم را برای انجام کارهایشان نداشتند و باید به این مسئله هم رسیدگی می شد: «پس از مدتی متوجه شدم که بسیاری از کسانی که با جرثقیل ها و تراکتورها و به طور کلی با ماشین های بندر کار می کنند گواهینامه رانندگی ندارند. خیلی از آن ها حتی سواد هم

و گروهش تحولات ساختاری در سازمان بنادر به وجود بیابورند به گونه ای که عملیات بندری و بندرداری را به صورت مدرن و آکادمیک انجام دهند. به همین دلیل قانون سه ماده واحد به نام قانون سه تبصره را به تصویب رساندند و سازمان بنادر را از شمول قانون محاسبات عمومی خارج کردند. با این اقدام اختیارات مسئولان سازمان بنادر افزایش پیدا کرد. برای این که این تحول ساختاری محقق شود، سازمان بنادر شروع می کند به استخدام گروهی افراد جوان و تحصیل کرده تا بتوانند آن تحول ساختاری را که در نظر داشتند، انجام دهند. هم چنین باید راهکاری پیدا می کردند تا تجهیزات و سخت افزارهایی را که برای توسعه و مکانیزاسیون سازمان بنادر احتیاج داشتند خریداری کنند. برای خرید تجهیزات وامی از بانک جهانی گرفتند به نام «وام هزار» و تجهیزات خشکی مثل لیفتراک و جرثقیل های جدید و واحدهای دریایی تهیه کردند.

### ورود به سازمان بنادر و کشتیرانی

علت دعوت به کار طباطبایی به سازمان بنادر و کشتیرانی هم ایجاد همین تحول ساختاری بود. دوستان طباطبایی او را به سازمان بنادر معرفی کرده بودند و گفته بودند این شخص برای ایجاد چنین تغییراتی بسیار مناسب است. سازمان هم پیگیری استخدام کردن او شده بود به طوری که برخلاف رسم معمول بدون این که او در آزمون سازمان امور اداری و استخدامی شرکت کند، او را استخدام می کنند: «من اصلانی دانستم که آزمونی هم برای استخدام برگزار شده است و من با مجوز خاص در بندر مشغول به کار شده ام و وقتی ۲۸ سال از خدمت در سازمان بنادر گذشت تازه متوجه این مسئله شدم. زمانی که رئیس دفتر مدیرعامل به من گفت که می دانی برای استخدام تو در سازمان مجوز خاص گرفته اند؟»

طباطبایی در همان بدو ورود به سازمان به عنوان رئیس حسابداری بندر خرمشهر استخدام می شود. او به خاطر دارد که بین پر کردن فرم استخدام و آغاز به کار او در این سازمان مدت زمان کوتاهی فاصله بوده است: «چند روز بعد از این که فرم استخدام را پر کردم، یکی از رانندگان سازمان بنادر و کشتیرانی به همراه قرارداد و بلیت هواپیما به منزل ما آمد و گفت که فردا شب هیئت عامل سازمان بنادر در بندر خرمشهر حضور خواهند داشت و شما باید آنجا باشید. من هم بدون این که بدانم دقیقاً کجا قرار است بروم و چه کاری باید انجام دهم، به بندر خرمشهر رفتم. همان طور که گفته بودند، آقای نادر حکیمی و گروهشان به آنجا آمدند و بعد از معرفی در این بندر مشغول به کار شدم.»

سیستم سازمان بنادر در آن زمان بسیار سنتی و تابع قانون محاسبات عمومی بود و کسانی که بر کارها و امور مالی بنادر نظارت می کردند، افرادی سنتی، قدیمی و بدون تحصیلات دانشگاهی بودند، به همین دلیل این امکان وجود نداشت که بدون ایجاد تغییرات ساختاری اصلاحی انجام شود. چون این افراد با خرید بسیاری از تجهیزات و یا اقداماتی که در راستای تحول ساختار اداری بود مخالفت می کردند؛ بنابراین سازمان افرادی مانند آرتور دی لیتل را به عنوان مشاور امور مالی تعیین کردند تا این افراد بتوانند ساختاری طراحی کنند که سیستم های جدید مالی سازمان بنادر بر اساس آن بنا شود و تغییرات و تحولات مورد نظر سازمان صورت گیرد. این گروه مشاوران سیستم جدید را طراحی کردند و به طباطبایی و کسانی که مانند او برای اجرایی کردن تغییرات در بندر استخدام شده بودند آموزش هایی دادند و به این ترتیب سازمان بنادر توانست که حساب ها و درآمدها و هزینه هایش را کنترل کند و بر اساس اختیارات بیش تری که ماده واحد در اختیار مسئولان سازمان گذاشته بود، کارهایشان را انجام دهند: «برای رسیدن به آن چه مسئولان سازمان بنادر به دنبالش بودند باید راه طولانی طی می شد. من هم خیلی جوان بودم و هیچ تجربه ای در این حوزه نداشتم در حالی که مسئولیت بزرگی در بندر به من واگذار شده بود. من هم رئیس حسابداری بودم و هم رئیس کارگزینی و مسئولیت تمام بخش اداری و مالی بر عهده من بود. حجم کار خیلی زیاد بود و کارمندی که در این بخش

نداشتند که این وضعیت می توانست مشکل ساز شود. چون اگر اتفاقی در بندر پیش می آمد مسئولیتش با ما بود. برای حل این مشکل با اداره راهنمایی و رانندگی مذاکراتی انجام دادیم و قرار شد افسری را به بندر بفرستند که در محوطه بندری دوره آموزشی برگزار کند و به رانندگانی که تصدیق ندارند، آموزش رانندگی بدهند و در همان جا هم از آن ها امتحان بگیرند و برایشان گواهینامه صادر کنند. ما در بندر حتی مدرسه هم راه انداختیم، چون بسیاری از کارگران بی سواد بودند در حالی که در بخشی مشغول به کار بودند که نیاز داشتند حداقل خواندن و نوشتن بدانند. با برنامه ریزی هایی که انجام شد، آن هایی که می خواستند در شغل خود باقی بمانند، در مدرسه حاضر شدند و با سواد شدند. البته برخی از کارگران علاقه ای به شرکت در دوره ها نداشتند و یا نمی توانستند خودشان را با شرایط جدید وفق دهند. چاره ای نداشتیم جز این که این کارگران را یا به ادارات دیگری که خودشان تمایل داشتند منتقل کنیم یا بازنشسته شان کنیم؛ که این اقدام هم انجام شد. در عوض کارگرانی که در بندر ماندند و آموزش دیدند و گواهینامه های لازم را دریافت کردند مورد تشویق قرار گرفتند و احکام اداری آن ها تغییر کرد و حقوق شان اضافه شد. برای اصلاح این مشکل ساختاری زمان زیادی صرف شد اما نتیجه مثبتی داشت.»

### اصلاحات ساختاری در بخش فنی و مهندسی

تغییر در ساختار فنی بندر هم یکی از مواردی بود که باید به آن رسیدگی می شد: «در بندر خرمشهر اوضاع خیلی ناسامان بود مثلاً می رفتیم در محوطه بندری می دیدم که فقط چهار چوب جرثقیل هست و بدنه پوسیده است. وقتی می پرسیدیم که جریان چیست؟ می گفتند که کارگران با وجود این که استخدام سازمان بنادر هستند اما بیش تر کارشان با صاحبان کالا و مشتریان است. وقتی نیاز به جرثقیل یا هر تجهیزات دیگری می شود صاحب کالا آن را برایش فراهم می کند و خیلی کاری به ساختار اداری ندارند. این جا بود که به این نتیجه رسیدیم که باید تحولی در ساختار فنی هم ایجاد کنیم. به همین دلیل برای تجهیزات شناسنامه درست کردیم. برای تعویض روغن و معاینه فنی و تعویض قطعات زمان بندی تعریف کردیم و تجهیزات جدید به مجموعه اضافه کردیم که البته اجرایی کردن این برنامه ها بسیار زمان بر بود.»

### اختلاف نظر با مدیران بندر

طباطبایی نزدیک به چهار سال در بندر خرمشهر کار می کند اما به دلیل اختلاف نظر با برخی مدیران بندر راهی تهران می شود. او درباره این اختلاف نظر ها می گوید: «در آن زمان ساختار بندر خرمشهر به گونه ای بود که مدیران آن از دیگر سازمان های دولتی اختیارات بیش تری داشتند. این اختیارات برای این ایجاد شده بود که دست مدیران در ایجاد تغییرات ساختاری و تبدیل کردن بندر خرمشهر از یک بندر سنتی به بندری مدرن باز باشد؛ اما همین



مسئله چالش هایی را هم به دنبال داشت. برخی از مدیران این سازمان به دنبال رانت بودند و گاهی اقداماتی انجام می دادند که به نفع بندر نبود. من هم که مسئول اداری و مالی بندر بودم این کارها نمی توانستم کنار بیاورم. من قبل از ورود به سیستم دولتی از نظر مالی وضعیت خوبی داشتم و هیچ وقت نیازمند حقوق سازمان نبودم و حقوقی هم که در بندر خرمشهر دریافت می کردم چند برابر حقوق مدیران مشابه در سازمان های دیگر بود و تسهیلات و شرایط خوبی هم در اختیار ما قرار داده بودند. اعتقاداتی هم داشتم که نمی توانستم این رفتارها را تحمل کنم. من کار در بندر خرمشهر را دوست داشتم به خاطر این که از یک طرف اولین تجربه کار اجرایی ام بود و از طرف دیگر فعالیت در حوزه بین المللی مرا جذب کرده بود و از کار در آن جا لذت می بردم؛ اما وضعیت به گونه ای شد که تحمل شرایط برایم سخت شده بود البته خلاف هایی که گاهی مدیران بندر خرمشهر به دنبال آن بودند را به مدیران ارشد سازمان اطلاع می دادم.»

طباطبایی برای این که با اطمینان نامه های مالی و اداری که زیر دستش می آمد را امضا کند، به محوطه بندری زیاد رفت و آمد می کرد و همه تلاشش این بود که با فعالیت های بخش عملیاتی بندر هم آشنا شود به همین جهت گاهی شب ها در بندر می ماند و عملکرد محوطه های بندری را زیر نظر می گرفت. همین مسئله باعث شده بود که از بسیاری اتفاقاتی که در بندر رخ می دهد، مطلع شود. او نمی توانست تحمل کند که برخی از مدیران کارهایی انجام دهند که به نفع بندر نبود: «بعد از قرارداد ۱۹۷۵ که اولین کشتی ها با راهنماهایی ایرانی به بندر آمدند من در آن جا بودم. بندر شلوغ شده بود و زمان انتظار کشتی ها بالا رفته بود و بحث پرداخت دموارهای بالا پیش آمده بود. مدیران می توانستند برای حل این مشکلات کاری بکنند، اما این کار را نمی کردند.»

### خروج از بندر خرمشهر

طباطبایی تا سال ۱۳۵۴ در خرمشهر می ماند و بعد به خاطر برخی اختلاف نظر ها با مسئولان بندر خرمشهر به سازمان بنادر و کشتیرانی در تهران بازمی گردد. قاضی زاده مدیر عامل وقت بندر انزلی از سازمان تقاضای می کند که طباطبایی را به بندر انزلی بفرستند، با این درخواست موافقت می شود و بعد از مدتی او برای اصلاح وضعیت بندر انزلی به آن جا می رود و به این ترتیب اختلاف نظر طباطبایی با مسئولان بندر خرمشهر به نفع بندر انزلی تمام می شود: «برخی از مسئولانی که به بندر خرمشهر می فرستادند، با تغییراتی که در حال انجام بود، سازگاری نداشتند و دید و نگاهشان به گونه ای بود که اجازه نمی دادند اصلاحات ادامه پیدا کند؛ بنابراین دیگر نمی شد در بندر خرمشهر بمانم. وقتی به تهران بازگشتم به من مأموریت دادند که به بندر انزلی بروم و وضعیت آن جا را سرو سامان دهم. بندر انزلی در آن زمان هنوز بندری سنتی بود و از زمانی که ایران در سال ۱۳۰۶ آن را از روس ها تحویل گرفته بود هیچ تغییری و تحول بنیادی در آن ایجاد نشده بود و هم چنان با شیوه مدیریت روس ها اداره می شد.»

وقتی طباطبایی به بندر می رود، قاضی زاده برایش تعریف می کند که بازرسان شاهنشاهی برای رسیدگی به اتهاماتی که به او در بندر خرمشهر وارد شده، به این بندر رفته اند و شرایط را بررسی کرده اند و او خیلی شانس آورده که به نفع او رأی داده اند: «من وقتی در بندر خرمشهر بودم خیلی از پول هایی را گرفته می شد باید بپردازم، پرداخت نمی کردم برایم هم فرقی نمی کرد که دارای مصوبه باشد. اگر متوجه می شدم که گزارش های غلط رفته یا کاری مصوب شده اما هدف مورد نظر را تأمین نکرده است، پول را پرداخت نمی کردم. به همین دلیل از من خیلی شکایت شده بود که او با وجود مجوز پول پرداخت نکرده است. البته من هم برای شکایت ها پاسخ داشتم و ادله ها و مدارک لازم را برای پرداخت نکردن وجه بر روی پرونده های شکایت می گذاشتم و با قلم سبزه و قرمز یادداشت می نوشتم که چرا این مبالغ را پرداخت نکرده ام. وقتی من از بندر خرمشهر به تهران آمدم، سیل این شکایت ها به بازرسی رفته بود و من اصلاً از

”

بعد از قرارداد ۱۹۷۵ که اولین کشتی ها با راهنماهایی ایرانی به بندر آمدند من در آن جا بودم. بندر شلوغ شده بود و زمان انتظار کشتی ها بالا رفته بود و بحث پرداخت دموارهای بالا پیش آمده بود. مدیران می توانستند برای حل این مشکلات کاری بکنند، اما این کار را نمی کردند.



یکی از اقدامات مهمی که طباطبایی در هنگام حضورش در بندر انزلی انجام می دهد، واگذاری عملیات بندری به پیمانکاران بخش خصوصی بوده است: «با توجه به این که اعمال تصدی یا خصوصی سازی یکی از اهداف سازمان بود از من خواستند که در این بندر هم کارهای عملیاتی را واگذار کنم که این کار را انجام دادم البته در این کار افراد با تجربه ای هم از سازمان بندر و کشتیرانی به کمک من آمدند و از تجربه آن ها هم استفاده کردم.»

بیریم. در تمام محوطه ها مخازن گازوئیل و نفت سیاه که در گذشته برای کشتی ها استفاده می شد به مزایده گذاشتیم. آن جا را تسطیح و برای پرسنل خانه سازی کردیم.»

### سفر مدیر عامل سازمان به انزلی و رایزنی برای خرید تجهیزات

او خاطره خوشی هم از سفر مدیر عامل وقت سازمان بندر و کشتیرانی به بندر انزلی دارد، او بار ایزنی هایی که انجام می دهد موفق می شود تجهیزات جدیدی برای بندر خریداری کند: «وقتی به بندر انزلی منتقل شدم، صفاری مدیر عامل سازمان بود. یادم هست یک بار ایشان به بندر انزلی آمد و از حاضران که مسئولان بندر بودند، پرسیدند که چه چیزی نیاز دارید؟ همه مسئولان سنتی درخواست خریدی مانند افزایش حقوق و مزایا را مطرح کردند ولی من به اعضای هیئت عامل سازمان گفتم که ما به تجهیزات جدید و واحدهای دریایی مانند یدک کش و لایروب و خانه های سازمانی نیاز داریم که خوشبختانه موافقت کردند و هم مشکل خانه های سازمانی حل شد و هم واحدهای دریایی مانند یدک کش و لایروب برای بندر خریداری شد.»

او در بندر انزلی هم تلاش می کند که سیستم اداری سالمی را طراحی کند: «در بندر انزلی روابطم با بیش تر پرسنل خوب بود و خودم را خیلی رئیس نمی دانستم جز مواردی که مجبور بودم سخت گیری هایی انجام دهم تا کار پیش برود. ساختار اداری خوبی طراحی شده بود و با کارگران هم دوست بودم. اگر کارگری کارمندی کارش را درست انجام می داد وقتی که به مشکل می خورد سعی می کردم به او کمک کنم تا مشکلش حل شود. آن ها هم وقتی می دیدند که سیستم اداری به فکر آن ها است و کمکشان می کند، کارشان را بهتر انجام می دادند و در واقع جواب کاری را که برایشان انجام می دادم به خوبی پاسخ می دادند؛ امامی توانم بگویم در بندر انزلی هم به هیچ کس باج ندادم.»

### خصوصی سازی در بندر انزلی

یکی از اقدامات مهمی که طباطبایی در هنگام حضورش در بندر انزلی انجام می دهد، واگذاری عملیات بندری به پیمانکاران بخش خصوصی بوده است: «با توجه به این که اعمال تصدی یا خصوصی سازی یکی از اهداف سازمان بود از من خواستند که در این بندر هم کارهای عملیاتی را واگذار کنم که این کار را انجام دادم البته در این کار افراد با تجربه ای هم از سازمان بندر و کشتیرانی به کمک من آمدند و از تجربه آن ها هم استفاده کردم.»

او در باره تجربه خصوصی سازی در بندر انزلی می گوید: «چون واگذاری امور به بخش خصوصی در بندر برای اولین بار در ایران انجام می شد نمی توانم بگویم که صد درصد مثبت بود و هیچ

این داستان خبر نداشتیم. تا این که یک روز آقای قاضی زاده من را در محوطه بندری در حال قدم زدن دیدم. گفتم که خیلی شناسان آوردی! پرسیدم داستان چیست. برایم توضیح داد که چندی پیش، او قاضی زاده یکی از قدیمی های امور مالی و اداری سازمان بندر بوده [به همراه گروه بازرسین به بندر خرمشهر رفته است، این گروه به آن جا رفته بودند تا تخلفات من را پیگیری کنند و در واقع پاسخی به شکایت ها دهند. وقتی پرونده ها را می بینید و مدارکی که من بر روی آن ها گذاشته بودم و نوشته هایی که علت عدم پرداخت را مطرح کرده بودم. به این نتیجه می رسید که حق با من بوده که مبالغ را پرداخت نکرده ام و علت هایی را که در کاغذ به خاطر سرپیچی از مصوبات اداری نوشته بودم برای آن ها قابل قبول بوده و پرونده را بسته اعلام کرده بودند و به شاکیان هم گفته بودند، پیگیری نکنید که خودتان مقصر شناخته می شوید چون شما به دنبال زیاده خواهی بوده اید. بعد از این که قاضی زاده این داستان را تعریف کرد گفتم که خود می بایم که از تو خواستم به این جا بیایی.»

### ورود به بندر انزلی و بررسی شرایط

او در هنگام ورود به بندر انزلی متوجه می شود که این بندر زیان ده است در حالی که او اعتقاد داشت اگر مدیریت بندر به درستی انجام شود، هیچ بندری نباید زیان ده باشد چون بندر درآمد عملیاتی دارد و هزینه های زیر بنایی اش را از سازمان برنامه و بودجه دریافت می کند و درآمد ثابت دارد. بندر یک مرکز اقتصادی است و باید درآمد خوبی تولید کند: «یکی از کارهایی که در هنگام ورود به انزلی بر روی آن تمرکز کردم همین مسئله بود. البته ناگفته نماند که مدیر عامل سازمان بندر خیلی به من لطف داشتند و هر بودجه ای درخواست می کردم به من پرداخت می شد چون می دانستند که پولی را که دریافت می کنم برای پروژه های بندری استفاده می شود که درآمدزایی به دنبال دارد. من همیشه تلاشم بر این بود که پروژه ها در موعد مقرر تمام شوند و اجازه نمی دادم که پروژه ها بجا نماند، حتی اگر لازم بود پول بیش تری خرج می کردم چون بر این اعتقاد بودم که اگر پروژه زودتر تمام شود، درآمدزایی سریع تر اتفاق می افتد.»

### شروع اصلاحات

طباطبایی با تجربه ای که در بندر خرمشهر به دست آورده بود به این بندر می رود و تلاش می کند که آن تغییرات را در این بندر هم عملیاتی کند: «تغییرات را از سیستم مدیریتی آغاز کردیم و سپس راهکاری برای بهبود بخش عملیاتی و تجهیزات بندر طراحی کردیم. وقتی در بندر خرمشهر بودم، امور تخلیه و بارگیری شرکت نفت و پالایشگاه آبادان در اسکله های اختصاصی خودشان ولی با نظارت سازمان بندر انجام می شد. این همکاری باعث شد که متوجه شوم که آن ها ساختار و سیستم بسیار خوبی برای عملیات بندری شان دارند. این سیستم را انگلیسی ها برای آن ها طراحی کرده بودند. به همین جهت شخصاً با مسئولان آن جا صحبت کرده و از آن ها تقاضا کرده بودم که تجربیاتشان در این زمینه را در اختیار ما بگذارند. اول با تعارفات معمول قضیه را جدی نگرفتند اما من بدون هیچ رودربایستی با صراحت گفتم که شما تجربه صدساله در این زمینه دارید و سیستم خیلی خوبی طراحی کرده اید و ما می خواهیم از این سیستم شما الگو برداری کنیم. آن ها هم وقتی دیدند من در این زمینه جدی هستم، محبت کردند و من را با سازوکار اقداماتشان آشنا کردند. آشنایی با سیستم و ساختار عملکردی شرکت نفت تجربه خیلی خوبی برایم شد و وقتی به بندر انزلی آمدم تلاش کردم تا همان شیوه را در این بندر هم عملیاتی کنم.»

او در بندر انزلی، تجربیاتی را که در بندر خرمشهر کسب کرده بود، پیاده سازی می کند. از آن جایی که در بندر انزلی حجم کار خیلی کم تر از بندر خرمشهر بود، فرصت مناسبی برای ایجاد تحولات اداری وجود داشت: «سیستم کار در بندر انزلی هنوز کاملاً سنتی بود. هنوز مخازن نفت و سوخت سنگین آن جا بود و کالاهای زیادی در محوطه های بندری رسوب کرده و متروکه شده بودند. سعی کردی متحولاتی به وجود بیاوریم و از محوطه ها بهترین بهره را



بندر بوشهر واقعاً سنتی بود، سیستم مالی و اداری شان در حد صفر بود. البته بندر شلوغی هم نبود و فعالیت زیادی در آنجا انجام نمی شد و یک بندر زیان ده به شمار می رفت. برای این که بتوانم اوضاع بندر را سروسامان دهم، چند نیروی آموزش دیده از تهران را به آنجا آوردم و دفتر جدیدی راه اندازی کردم و سیستم مالی را هم اصلاح کردم. با تغییراتی که ایجاد شد بندر از حالت زیان دهی خارج شد و به بندری سودده تبدیل شد.

اشکالی نداشت. طبیعی است که به خاطر این که تا آن زمان بخش خصوصی تجربه ای در انجام کارهای دولتی نداشت و کار بندری و دریایی هم کاملاً تخصصی بود، کارها عالی پیش رفت اما به عنوان تجربه اول بد هم نبود. بسیاری از نیروهایی که در سازمان بنادر کار می کردند نیروهای اضافه بودند، به بخش خصوصی گفته شده بود که باید همه نیروها را تحویل بگیرد اما دو سوم نیروها مازاد بودند که بخش خصوصی با این مسئله مشکل داشت. از طرف دیگر تجهیزات دولتی بود و کار تعمیر و نگهداری تجهیزات را بندر انجام می داد و تکلیف خیلی مشخص نبود که در این زمینه چگونه باید عمل شود. زمان باید طی می شد تا راه حلی برای اشکالاتی که در کار بود، پیدا شود و تجربیات بخش دولتی و خصوصی در زمینه واگذاری افزایش پیدا کند و به تعامل خوبی با هم برسند. تجربه مثبتی بود اما اشکالاتی هم در کار وجود داشت که به تدریج با تغییر نوع قراردادها و بیمه و مسائل مربوط به تجهیزات و سرمایه گذاری و آموزش پرسنل برای حل آن ها تلاش کردیم.

### انتقال به بندر بوشهر برای مدیریت واردات تجهیزات و نگه‌های خاص

طباطبایی مدتی در بندر انزلی می ماند اما بعد به او خبر می دهند که پرویز صفاری، مدیرعامل سازمان می خواهد او را به عنوان مدیر بندر به بوشهر بفرستد. او در ابتدا با این تصمیم مخالفت می کند. وقتی صفاری متوجه می شود که طباطبایی با این تصمیم مخالفت کرده است از او می خواهد که به تهران بیاید: «خدمت آقای صفاری رفته. به من گفتند که شنیدم با بوشهر رفتن مخالفتی. گفتم بله من تمایل ندارم به آنجا بروم. ایشان گفتند که من می خواهم که بروی. من هم گفتم اگر شما می خواهید، چشم! گفتند نمی خواهی بدانی چرا می خواهم تو را به آنجا بفرستم، گفتند نه. همین که شما می فرمایید برای من کافی است و می روم. گفتند بنشین و برایم توضیح دادند که چون آنجا نیروگاه آمده و تجهیزات آتش دارد وارد می شود و لجستیک آن بندر برای تأمین کالاهای انرژی اتمی مهم است؛ به دنبال کسی بودیم که بتواند چنین عملیات سنگین و شرایطی را مدیریت کند و به این نتیجه رسیدیم که شما برای این کار مناسب هستید. قبول کردم که بندر بوشهر بروم اما از ایشان خواهش کردم که بعد از این که کار تمام شد من را تهران بازگردانند.»

### تجربه مدیریت بندر

طباطبایی تا قبل از این که به بندر بوشهر برود همیشه در سمت مالی و اداری در بنادر مشغول به کار بود اما با وجود این مدیرعامل سازمان او را به عنوان مدیر بندر بوشهر انتخاب می کند. طباطبایی اواخر سال ۱۳۵۵ به بندر بوشهر می رود و کار را آغاز می کند. حجم کالاهای و تجهیزات وارداتی بسیار زیاد بود. او تلاش می کند مدیریت لازم را برای واردات این کالاهای حساس و ویژه انجام دهد و یک سال در این بندر می ماند و کار را با موفقیت به پایان می رساند: «بندر بوشهر واقعاً سنتی بود، سیستم مالی و اداری شان در حد صفر بود. البته بندر شلوغی هم نبود و فعالیت زیادی در آنجا انجام نمی شد و یک بندر زیان ده به شمار می رفت. برای این که بتوانم اوضاع بندر را سروسامان دهم، چند نیروی آموزش دیده از تهران را به آنجا آوردم و دفتر جدیدی راه اندازی کردم و سیستم مالی را هم اصلاح کردم. با تغییراتی که ایجاد شد بندر از حالت زیان دهی خارج شد و به بندری سودده تبدیل شد.»

### بازگشت به تهران و ادامه فعالیت در زمان اعتصابات

طباطبایی بعد از بندر این که مأموریتش در بندر بوشهر به پایان می رسد راهی تهران می شود و در بخش امور مالی سازمان بنادر و کشتیرانی که در خیابان انقلاب بود، مشغول به کار می شود. بازگشت او به تهران تقریباً مصادف بود با بحبوحه انقلاب اسلامی در ایران: «زمانی که به تهران آمدم در بخش مالی مشغول به کار شدم.

اعتصابات شروع شده بود و سازمان تقریباً در حالت نیمه تعطیل قرار داشت؛ اما با این وجود من و چند نفر دیگر تیمی را تشکیل داده بودیم که در آن شرایط کار مردم و امور مالی بنادر با مشکل مواجه نشود. یکی از کارهایی که در آن شرایط انجام می دادیم صدور مجوز برای تخلیه کالاهای اساسی در بنادر بود. با وجود تعطیلی این کار باید انجام می شد زیرا در غیر این صورت مردم در تهیه مایحتاج خود دچار مضیقه می شدند. اقدام دیگر ما پرداخت حقوق پرسنل بود. هم چنین ما برای کارمندانی که برای مأموریت به خارج از کشور رفته بودند پول واریز می کردیم که البته در آن شرایط کار دشواری بود. یادم هست یک بار که در جریان اعتصابات به بانک مرکزی رفته بودم که برای همکاران خارج از کشور پول واریز کنم. ما را به رگبار بستند که خوشبختانه هیچ کدام از تیرها به من اصابت نکرد.»

### ورود دوباره به بندر خرمشهر برای سروسامان دادن به اوضاع

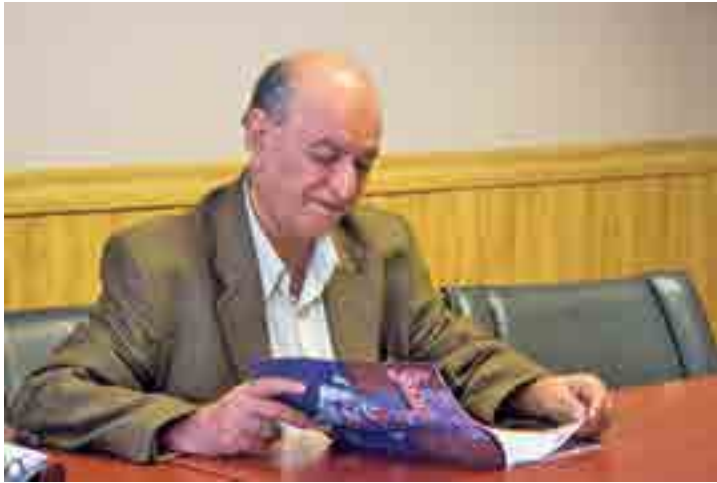
وقتی انقلاب می شود، همه بنادر به حالت تعطیل یا نیمه تعطیل درمی آیند، در چنین شرایطی مدیرعامل سازمان به طباطبایی مأموریت می دهد که به خرمشهر برود و آنجا را به اصطلاح راه بیندازد، او مخالفت می کند و می گوید آنجا شرایط بحرانی است اما از آنجایی که به مدیرعامل سازمان گفته بودند که تنها کسی که در این شرایط می تواند از عهده این کار بر بیاید طباطبایی است، مدیرعامل به او اصرار می کند و طباطبایی هم چاره ای جز این نمی بیند که به خرمشهر برود؛ اما از مدیرعامل سازمان درخواست می کند که برای او حکم مدیریت بندری صادر نکند و او را به عنوان مأمور به این بندر بفرستد که وقتی اوضاع را سروسامان داد به تهران بازگردد.

او وقتی به بندر خرمشهر می رود متوجه می شود که همه مسئولان بندری به خاطر شرایط خرمشهر و داستان عرب و عجم از آنجا فرار کرده اند: «دست تنها ماده بودم اما باید مأموریتم را که راه انداختن بندر خرمشهر بود انجام می دادم. در این بندر بیش از هفت هزار پرسنل مشغول به کار بود که بخشی از آن ها را خودم استخدام کرده بودم و بخشی دیگر هم من را می شناختند و در زمانی که در بندر بودم آن ها هم در بندر مشغول به کار بودند به هر حال من را می شناختند اما با این وجود برای مدیریت بندر بازم مشکل داشتم. یک روز به من گفتند که یک گروهی از کارگران دوره هم جمع شده اند و می گویند اجازه نمی دهیم که مدیر وارد بندر شود. پرسیدم داستان چیست؟ گفتند بحث اختلافات قومی قبیله ای است و می گویند باید مدیریت بندر با ما باشد. من هم که کلام بوی قورمه سبزی می داد گفتم که من می آیم بندر. لباس شیک و تمیز پوشیدم و به بندر رفته روی پله های اداره ایستادم. گروه معترض هم اطرافم جمع شدند. گفتم اینجا چه خبر است؟ چه کسی می خواهد من را به بندر راه ندهد؟ مدتی ایستادم و به جمعیت نگاه کردم و بعد به داخل اداره رفتم. تعداد گروه معترض تقریباً هزار نفر بیش تر نبود اما بقیه پرسنل بندر که طرفدار من بودند نزدیک به ۶ هزار نفر بودند که ظاهراً معترضان به این نتیجه رسیدند که نمی توانند کاری بکنند.»

در مدت مدیریت طباطبایی در بندر خرمشهر، به خاطر جو ناآرام هر روز داستانی جدید اتفاق می افتاد که او باید شرایط را کنترل می کرد: «در آن زمان مدنی استاندار بود و شرکت نفت و بندر در خرمشهر با مشکل مواجه بودند و هر روز ماجرای جدیدی اتفاق می افتاد که باید مدیریت می شد که خوشبختانه استاندار در حل مشکلات به ما کمک می کرد.»

### جاسوسی اعضای سی بی سی

او به خاطر دارد که در آن زمان دفتر سی بی سی در خرمشهر مستقر بود. سی بی سی برای کنترل اربوند رود راه اندازی شده بود و قرار بود مقرر این دفتر یک سال در خرمشهر باشد و یک سال در جزیره سسندباد عراق که در آن شرایط ناامنی نوبت آن شده بود که دفتر آن در خرمشهر باشد: «متوجه شدیم که اعضای سی بی سی همه



هر چند که جنگ هنوز به طور جدی شعله‌ور نشده بود، عراقی‌ها می‌آمدند و می‌رفتند. به بندر خمپاره‌می‌انداختند و آن‌جا را به رگبار می‌بستند، شبانه نیروی فرستادند، خراب‌کاری‌کنند. ما هم تکاور و مسئول استراتیج سمع گرفته بودیم که مراقب بندر باشیم و بتوانیم شرایط را مدیریت کنیم. داستان آن زمان مادر بندر، داستان جنگ و بحران بود.

جاسوس هستند و به عراق اطلاعات می‌دهند. از وقتی به این مسئله پی بردیم مدام آن‌ها را کنترل می‌کردیم و یک بار هم متوجه شدیم که عراقی‌ها دارند در بین نخل‌ها، برج‌های دیده‌بانی می‌زند تا بتوانند ما را کنترل کنند که ما کمیته تأمین استان را در جریان اقدامات آن‌ها قرار دادیم. وقتی به این نتیجه رسیدیم که رفت و آمد آن‌ها در شهر واقعاً دردسرساز است بدون این که از وزارت امور خارجه اجازه بگیریم خیلی محترمانه آن‌ها را به بهانه این که حفظ امنیت شما وظیفه ماست و اوضاع شهر خطرناک است در خانه‌شان زندانی کردم و به آن‌ها گفتم که هر چه احتیاج دارید ما برایتان تأمین می‌کنیم.»

### ناامنی در بندر خرمشهر

او درباره شرایط خرمشهر در آن دوران می‌گوید: «شرایط خرمشهر در آن دوران خیلی ناامن بود و هر روز منتظر حادثه‌ای بودیم. در بین پرسنلی که در بندر کار می‌کردند نفوذی زیاد بود و هر روز ما را می‌گرفتند و می‌زدیدند و تقاضاهای نامربوط داشتند، از پرسنل کشتیرانی گرفته تا شرکت‌هایی که صاحبان‌شان از خرمشهر رفته بودند همه انتظار داشتند و می‌گفتند باید ما را استخدام کنید. تنها کاری که می‌توانستیم انجام دهیم این بود که سعی کنیم آن‌ها را آرام کنیم. با هر دردسری بود تجهیزات بندری را راه انداخته بودیم و شب‌هایی که قرار بود کشتی بنیاید از شب تا صبح نگهبانی می‌دادیم. صبح تا شب هم که در بندر کار می‌کردیم و درگیری هم در خرمشهر ادامه داشت.»

در آن شرایط بحرانی یک سال در بندر خرمشهر می‌ماند و آن‌جا را مدیریت می‌کند و عید سال ۱۳۵۹ به تهران بازمی‌گردد. او درباره علت بازگشتش به تهران می‌گوید: «من برای فعالیت‌هایی که در آن‌جا انجام می‌شد مانع بودم. برای همه بندر نیروهای کشیک گذاشته بودم و شب تا صبح از بندر حفاظت و نگهبانی می‌کردیم و شب تا صبح مراقب بندر بودیم و همه گارد بندر را هم مسلح کرده بودیم. از آن سپاه پاسداران برای کنترل بندر نیرو آورده بودم و از نیروی دریایی هم ۳۶ تکاور گرفته بودم. البته این را فراموش نکنید که من سیویل بودم، کار نظامی نکرده بودم اصلاً آدم نظامی نبودم و اداره بندر با چنین شرایطی برابرم سخت و طاقت‌فرسا بود. کار به جایی رسید که ده‌ها بار می‌خواستند من را ترور کنند. ده‌ها بار پشت‌سر من بمب گذاشتند.»

به گفته او شرایط بندر به گونه‌ای شده بود که حتی دیگر بار هم به بندر نمی‌آمد: «همه تجهیزات ارتباطاتی را منفجر کرده بودند و شرایط جنگی حکم فرما بود هر چند که جنگ هنوز به طور جدی شعله‌ور نشده بود. عراقی‌ها می‌آمدند و می‌رفتند. به بندر خمپاره می‌انداختند و آن‌جا را به رگبار می‌بستند، شبانه نیروی فرستادند، خراب‌کاری‌کنند. ما هم تکاور و مسئول استراتیج سمع گرفته بودیم که مراقب بندر باشیم و بتوانیم شرایط را مدیریت کنیم. داستان آن زمان مادر بندر، داستان جنگ و بحران بود.»

### تغییر استاندار و افزایش مشکلات

در چنین شرایط بحرانی‌ای مهندس محمودی مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی بود. استاندار هم تغییر کرده بود و غرضی به جای مدنی نشسته بود. محمودی از طباطبایی می‌خواهد که برای حل مشکلات بندر با استاندار دیداری داشته باشد اما طباطبایی نمی‌پذیرد: «آقای محمودی به من گفتند که پیش آقای غرضی برو و مشکلات را بگو. گفتم ایشان همراه و هم‌زبان من نیستند و من نمی‌روم. زمانی که مدنی استاندار بود، استانداری ساختار و سیستم داشت و مشکلات ما را هم درک می‌کردند. من وقتی با توجه به شرایط از ایشان خواستم که در اردن درود مانور برگزار کنند تا قدرت ایران را به رخ بکشیم، ایشان متوجه شرایط شدند و این اقدام انجام شد. ایشان به هر شکلی بود برای حل مشکلات بندر تلاش می‌کرد اما استاندار جدید اصلاً درک از شرایط ندارد و ما زبان هم را نمی‌فهمیم. من تنهایی نمی‌روم اگر می‌توانید خودتان هم بیایید که با هم برویم؛ بنابراین آقای محمودی به بندر خرمشهر آمد و با هماهنگی قبلی از استاندار وقت گرفتیم رفتیم اهواز که خدمت

او برسیم. استانداری خوزستان همیشه یکی از استانداری‌های درجه یک کشور بود و خیلی مرتب و منظم بود اما آقای غرضی سیستم و ساختار آن را به هم زده بود. یک میز فلزی جلوی در گذاشته و چند نفر هم جلوی در ایستاده بودند به آن‌ها گفتیم که آقای مهندس محمودی، معاون وزارت راه با وقت قبلی برای دیدن استاندار آمدند، با لحن بدی جواب دادند که نیستند. سؤال کردیم که استاندار کجا هستند؟ گفتند نمی‌دانیم. چاره‌ای نبود از استانداری بیرون رفتیم و یکی دو ساعت بعد دوباره بازگشتیم. استاندار آمده بود. نزد او رفتیم برایش شرایط بندر را توضیح دادیم. از خراب‌کاری‌های بندر گفتیم و این که لوله‌های نفتی را منفجر می‌کنند و دیگر مشکلات. آقای غرضی پاسخ داد که انقلاب شده و این شرایط انقلاب است. گفتند که انقلاب مانند سیلی است که می‌آید و همه چیز را با خودش می‌برد. بعد که سیل تمام شود رسوبی باقی می‌ماند که باعث برکت است. حرف‌هایش من را به گریه انداخت. گفتم آخر این طور که نمی‌شود من شش، هفت هزار نفر پرسنل دارم و مسئولیت آن‌ها با من است. بعد از این دیدار، من و آقای محمودی به این نتیجه رسیدیم که صحبت کردن با آقای غرضی فایده‌ای ندارد. از دفتر بیرون آمدیم. آقای محمودی گفت تو چطور می‌خواهی با این‌ها کار کنی، گفتم نمی‌دانم، نمی‌شود. گفت، برگرد تهران.»

### بازگشت به تهران و مأموریت دوباره به بوشهر

طباطبایی سال ۱۳۵۹ بعد از این که از خرمشهر به تهران می‌آید به عنوان بازرس مدیرعامل انتخاب می‌شود؛ اما ماندن او در تهران خیلی به طول نمی‌انجامد و در مدت زمان کوتاهی برای او حکم می‌زنند که به بندر بوشهر برود.

وقتی او با سمت مدیر به بندر می‌رود متوجه می‌شود که اوضاع از آن چه هم که تصور می‌کرده بدتر است و هیچ کنترلی بر امور نیست و گمرک در آن‌جا حکمرانی می‌کند: «سعی کردم اوضاع را تحت کنترل بگیرم. اختیارات گمرک را هم باید محدود می‌کردم به همین دلیل حاکمیت گمرک بر بندر را قیچی کردم و به مسئولان گمرک فهماندم که بندر صاحب دارد و گمرک فقط یک اداره نظارتی در این ساختار است. گمرک کلاً میز و صندلی‌ها را جمع کرده بود و فرش انداخته بودند و همه روی زمین می‌نشستند. آن‌ها در ابتدا حاضر نبودند که تغییرات را بپذیرند اما بهشان گفتم، همین اول باید سنگ‌هایمان را وا بکنیم اگر می‌خواهید با من کار کنید و به قوانین و مقررات احترام می‌گذارید من کوچک شما هم هستم در غیر این صورت جنگ تا بکنیم. بعد هم اعلام کردم از فردا هیچ کسی جز رئیس گمرک حق ندارد ماشینش را وارد بندر کند، ارزیاب‌ها باید برای ورود اجازه بگیرند و روی همه ماشین‌ها هم باید آرم بندر بزنند. بعد هم اعلام کردم که هر کس از قوانین تبعیت نکند و صاحب کالاها را آزاد دهد جایش در بندر نیست و شوخی هم نمی‌کنم.»

## آغاز جنگ تحمیلی

به گفته طباطبایی چون بیش تر پرسنل بندر بوشهر او را می شناختند و از او حرف شنوی داشتند، سروسامان دادن اوضاع بندر بوشهر به سرعت انجام می شود اما مدت کوتاهی بعد از بهبود شرایط جنگ تحمیلی آغاز و بندر خرمشهر و بندر امام خمینی (ره) تعطیل می شود به طوری که رفت و آمد کشتی ها به صورت کاروانی صورت می گیرد: «بعد از شروع جنگ، کار اصلی ما در بندر بوشهر مدیریت و حمایت از کاروان های دریایی بود که آذوقه حمل می کردند. ما به آن ها خدمات رسانی می کردیم. من عضو کمیته تأمین استان هم بودم و برنامه ریزی های امنیتی و حفاظت از جزایر با ما بود. فعالیت های بندری سه برابر شده بود. کشتی ها که به بندر می آمدند باید خیلی سریع بارشان را تخلیه می کردیم. عملیات بندری را دوپست، سیصد درصد افزایش داده بودیم. کشتی ها را دبل بند می کردیم و در واقع کار اصلی ما مدیریت بحران بندر در شرایط جنگ بود.»

**بازگشت به تهران و مأموریت جدید در بندر چابهار**  
طباطبایی تا آخر سال ۱۳۶۱ در بندر بوشهر می ماند و کار می کند و سال ۱۳۶۲ به تهران بازمی گردد و دوباره به عنوان بازرس مدیرعامل منصوب می شود و پس از مدتی مشاور مدیرعامل می شود تا این که دوباره او را مأمور می کنند که به بندر چابهار برود: «من را تام الاختیار کردند و گفتند که باید بروی چابهار و در مدت یک سال این بندر را راه بیندازی. البته یک هیئت سه نفره هم به عنوان مجری ساخت بندر به چابهار فرستاده بودند که عملیات عمرانی را انجام می داد.»

او تا سال ۱۳۶۳ این مسئولیت را انجام می دهد هر چند که با نحوه ساخت بندر چابهار مشکل داشت و معتقد بود که نحوه ساخت اسکله ها ایراد دارد: «من در رابطه با چگونگی ساخت اسکله ها با دکتر ضرابی که در گذشته معاون اجرایی سازمان بود مشورت می کردم و از تجربیات و نظرات کارشناسی او بهره می بردم. ایشان می گفتند که نحوه ساخت اسکله ها مشکل دارد ولی ما هر چه می گفتیم کسی به حرف ما گوش نمی کرد در نهایت به من گفتند که این موضوع اصلاً به شما ربطی ندارد ما با دولت قرارداد بسته ایم که این بندر را تا یک سال دیگر راه بیندازیم که داریم این کار را انجام می دهیم.»

او در رابطه با اسکله های نصب سریع می گوید: «برای این که بندر چابهار زود راه بیفتد از اسکله های پیش ساخته استفاده می شد. سیستم کار هم به این گونه بود که اسکله های پیش ساخته را به صورت بارج می آوردند و در محل مورد نظر پایه های فلزی کار می گذاشتند و اسکله ها هم که مانند بارج های صاف بود روی آن نصب می کردند. چون آن منطقه موج شکن نداشت، اسکله ها به ویژه در فصل مانسون ایمن نبودند. به هر حال به هر صورتی که بود بندر چابهار در مدت یک سال ساخته شد و برای افتتاح بندر هم مقام معظم رهبری تشریف آوردند که در آن زمان رئیس جمهور بودند و بندر را افتتاح کردند. من هیچ وقت یاد نمی رود که برای افتتاح یک قرآن بزرگ خدمت ایشان دادم که با خط خیلی زیبا در آن یادداشت نوشتند.»

## بازگشت به تهران و تصمیم به استعفا

او بعد از این که کار را در چابهار به پایان می رساند و بندر افتتاح می شود یعنی در سال ۱۳۶۳ به تهران بازمی گردد؛ اما با مسئولان جدید سازمان نمی تواند کنار بیاید. آن ها به دنبال ایجاد تغییراتی در ساختار اداری بودند که به نظر طباطبایی مناسب نبود و از طرف دیگر هر تغییری که به نظر او مفید فایده بود سیستم قبول نمی کرد. وقتی طباطبایی متوجه می شود که تفکر و ایده های او با مسئولان سازمان ۱۸۰ درجه فرق دارد و نمی توانند با هم کنار بیایند، استعفا می دهد اما روحانی، مدیرعامل وقت سازمان با استعفایش موافقت نمی کند: «یک نکته هم لازم می دانم که حتماً

بگویم با وجود همه اختلاف نظرهایی که وجود داشت مسئولان وقت سازمان همیشه حرمت من را نگه داشتند که از این نظر باید از آن ها تشکر کنم.»

## تلاش برای بازنشستگی

بعد از این استعفا، طباطبایی تا مهر سال ۱۳۷۷ با سمت مشاور در سازمان می ماند و بعد خود را بازنشسته می کند: «قبل از بازنشستگی، از بخش خصوصی چندین پیشنهاد کار داشتم اما سازمان اجازه نمی داد که بازنشسته شوم. تا زمانی که آقای مدد، مدیرعامل سازمان بود که ایشان گفته بود فلاتی را هیچ وقت بازنشسته نمی کنم. بعد از این که ایشان از سازمان رفتند، پی گیر کار بازنشستگی شدم. به من گفتند که تو اصلاً پرونده نداری در سازمان، هر کاری هم می کردم کارگزی نمی قبول نمی کرد که بنویسد من ۳۰ سال در سازمان کار کرده ام و وقت بازنشستگی ام است. در شرایطی که سازمان مدیرعامل نداشت و قبل از آمدن مدیرعامل جدید، به هر صورتی که بود موافقت سازمان را گرفتم و با نزدیک به ۳۲ سال کار از سازمان بازنشسته شدم.»

## آغاز به کار در انجمن کشتیرانی

طباطبایی بلافاصله بعد از خروج از سازمان، در انجمن کشتیرانی مشغول به کار می شود، جایی که از مدت ها پیش صندلی را برای او خالی نگه داشته بودند و منتظر بازنشسته شدنش بودند: «وقتی از سازمان بنادر بیرون آمدم، انجمن کشتیرانی بلافاصله من را دعوت به کار کرد و از آن زمان تا کنون هم چنان در این انجمن مشغول به کار هستم.»

## آرزوی طباطبایی برای بنادر و حمل و نقل دریایی

او بعد از سال ها خدمت در بنادر کشور و بخش کشتیرانی و کسب تجارب در این حوزه اکنون آرزو دارد که بخش دریا و حمل و نقل دریایی و بنادر بتوانند جایگاه واقعی خود را در کشور پیدا کنند. او می گوید: «دریا، بنادر و حمل و نقل دریایی در تمام کشورها ارزش و اهمیت خاصی دارند و از جایگاه ویژه ای برخوردارند. چون تجارت خارجی کشورها منوط به این بخش است. بیش از نود درصد تجارت از طریق دریا و بندر و حمل و نقل دریایی انجام می شود که ساده ترین و ارزان ترین راه تجارت نه تنها در ایران بلکه در دنیا است. با توجه به این که ایران چه از طرف شمال و چه از طرف جنوب به دریا راه دارد و هم چنین در منطقه استراتژیکی قرار گرفته است می تواند پلی بین شرق و غرب و شمال و جنوب باشد و به همین دلیل بنادر و حمل و نقل دریایی ما می تواند نقش بسیار زیادی را در رونق اقتصاد کلان کشور داشته باشد و ترانزیت و ترانشیت می تواند نقش مهمی در اقتصاد کلان کشور و آبادی و رونق سواحل بازی کند؛ اما با وجود این متأسفانه در ایران شهرهای بندری از رونق کافی برخوردار نیست در حالی که در تمام دنیا شهرهای بندری و ساحلی یکی از پررونق ترین مراکز اقتصادی و اجتماعی کشورها به حساب می آیند.»

او از دولت انتظار دارد که با توجه به این که در حال حاضر نیروهای تحصیل کرده و با تجربه ای در بخش بندری و دریایی مشغول به کار هستند زمینه رشد بیشتر این صنعت را در کشور فراهم کند و توجه بیشتری به مسائل دریایی، تصویب قوانین و آیین نامه های مورد نیاز داشته باشد و تسهیلاتی فراهم کند که بخش بندرودریا در ایران هم با استانداردهای جهانی برابری کند: «متأسفانه مسئولان ما چون دیدشان به خشکی است و در مرکز هستند هنوز به اندازه کافی بر روی مسائل دریایی تمرکز نمی کنند و سرمایه گذاری کافی در این حوزه انجام نمی شود. باید در این حوزه سرمایه گذاری شود و از نیروی های دانشگاهی و بین المللی و سرمایه های خارجی برای توسعه بنادر استفاده کنند و در نهایت ارتباطاتی با بنادر کشورهای همسایه و دنیا برقرار کنند که بنادر ایران به عنوان هاب منطقه شناخته شوند.»



طباطبایی سال

۱۳۵۹ بعد از این که

از خرمشهر به تهران

می آید به عنوان بازرس

مدیرعامل انتخاب

می شود؛ اما ماندن

او در تهران خیلی به

طول نمی انجامد و در

مدت زمان کوتاهی

برای او حکم می زند که

به بندر بوشهر برود.

وقتی او با سمت مدیر

به بندر می رود متوجه

می شود که اوضاع از

آن چه هم که تصور

می کرده بدتر است و

هیچ کنترلی بر امور

نیست و گمرک در آن جا

حکمرانی می کند.

# اولین کنفرانس ملی

## صنعت بانکرینگ ایران

مهر ماه ۱۳۹۴ - تهران

### محورهای کنفرانس:

- ۱) سند چشم انداز و استناد بالادست، و توسعه صنعت بانکرینگ.
- ۲) چشم انداز، استراتژی ها، و اهداف کلان توسعه صنعت بانکرینگ.
- ۳) فرصت ها، تهدیدها، چالش ها و راهکارهای توسعه صنعت بانکرینگ.
- ۴) مصوبات و طرح های اجرا نشده و توسعه صنعت بانکرینگ.
- ۵) آسیب شناسی علمی و جامع وضع موجود صنعت بانکرینگ.
- ۶) هم سنجی ایران با مناطق مشابه جهان در زمینه صنعت بانکرینگ.
- ۷) قطب های جدید بانکرینگ: فرصت ها و تهدیدها.
- ۸) طرح جامع بانکرینگ: چالش ها و راهکارها.
- ۹) عملیات مالی بانکرینگ و نحوه تعامل بانک های داخل کشور با شرکت های بانکرینگ در گشایش اعتبار اسنادی (چالش ها و راهکارها).
- ۱۰) عملیات مالی بانکرینگ و نحوه تعامل شرکت های بانکرینگ با بانک های خارج از کشور در شرایط تحریم و خارج از تحریم.
- ۱۱) سیستم های نوین معاملاتی، تجارت الکترونیک و بانکرینگ.
- ۱۲) توسعه علمی، پژوهشی، ارتباطات و فناوری در حوزه های سخت افزاری، نرم افزاری، مخابراتی و پول افزاری در زمینه صنعت بانکرینگ.
- ۱۳) ایمنی و محیط زیست و صنعت بانکرینگ.
- ۱۴) راهکارهای جذب منابع مالی به منظور سرمایه گذاری گسترده و مستمر در راستای توسعه صنعت بانکرینگ.
- ۱۵) توسعه صنعت بانکرینگ و ذی نفعان کلیدی.
- ۱۶) همکاری و مشارکت بین المللی در راستای توسعه صنعت بانکرینگ.
- ۱۷) آسیب شناسی نقش و جایگاه حاکمیت و بخش خصوصی در زمینه ایجاد الزامات و نظارت بر رعایت قوانین و استانداردها با هدف توسعه صنعت بانکرینگ.
- ۱۸) آخرین یافته های علمی و دستاوردهای تکنولوژیک در زمینه توسعه صنعت بانکرینگ.

Oil

### دبیر خانه کنفرانس

تهران، یوسف آباد، خیابان سید جمال الدین، بین دهم و نهم، پلاک ۸۴، طبقه ۲، واحد ۱۴  
 تلفن: ۸۸۱۰۱۶۵۷، ۸۸۱۰۲۹۲۰، ۸۸۱۰۲۹۳۱، ۸۸۱۰۲۹۲۱  
 فاکس: ۸۸۱۰۱۶۶۴  
 تهران، خیابان کازگر شمالی، خیابان شتردهب، پلاک هم و فناوری دانشگاه تهران، ساختمان شماره ۲، واحد ۲۱۷  
 تلفن: ۸۸۲۲۵۲۰۴ - ۸۸۲۲۵۲۰۳

خلیج فارس



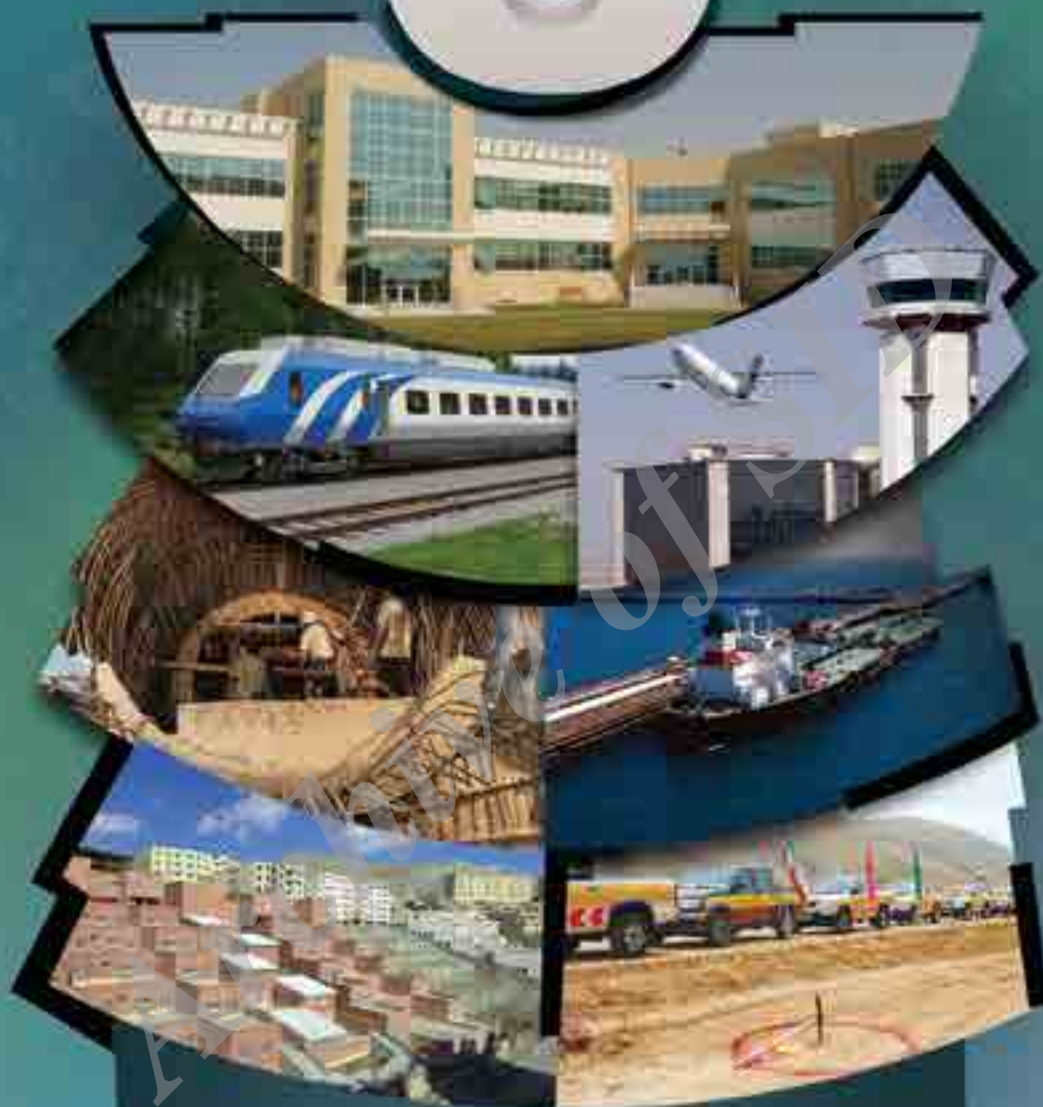
# اصطلاحات و تعاریف مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

مصوب فرهنگستان زبان و ادب فارسی

توضیح	معادل	واژه	
جدولی که خط کشتیرانی یا انجمن کشتیرانی منتشر می کند و حاوی تعرفه کرایه حمل برای انواع کالاهاست	تعرفه حمل بار	freight tariff	۱۱۸
فرایند ابطال ثبت قدیمی و ثبت مجدد کشتی در کشوری دیگر که به تغییر پرچم منجر می شود	تغییر پرچم	flagging out, flag out	۱۱۹
واحدی که معادل چهل پای مکعب است و از آن برای بارهای حجمی استفاده می شود	تن حجمی	measurement tone, measurement ton	۱۲۰
نقشه‌ای که محل استقرار بارگنج را با استفاده از سه مؤلفه بند و ردیف و طبقه نشان می دهد	جانمای بارگنج	bay plan	۱۲۱
باری که بر روی وسیله نقلیه چرخ دار قرار می گیرد و به داخل کشتی برده می شود	چرخ‌بار	rolling cargo	۱۲۲
[حمل و نقل دریایی] حق کشتیرانی بین بنادر یک کشور [حمل و نقل هوایی] حق حمل و نقل هوایی بار و مسافر به صورت انحصاری در یک کشور	حق کران‌بری	cabotage	۱۲۳
نوعی حق ممتاز دریایی که برای بازگردان نسبت به کشتی یا کالاهای آن در روند بازگردانی تا زمان وصول مطالبات محفوظ است	حق ممتاز بازگردانی	salvage lien	۱۲۴
حقی که بر کشتی و تجهیزات و کالاهای آن برای تضمین پرداخت بدهی و خسارت برای مدعی وجود دارد و تسهیم آن به موجب قانون است	حق ممتاز دریایی	maritime lien	۱۲۵
حق قانونی مالک کشتی برای در اختیار گرفتن کالا تا زمان تصفیه حساب امور مربوط به کرایه بار یا قرارداد اجاره کشتی یا خسارت دیرکرد یا سایر موارد	حق ممتاز مالک کشتی	shipowner's lien	۱۲۶
فضا یا محدوده‌ای در داخل رودخانه‌ها یا آبراه‌ها با عمق مناسب که در آنجا شناور می تواند به طور ایمن در لنگر بماند	حوزه لنگراندازی	anchor berth	۱۲۷
ویژگی کشتی تحت اجاره‌ای که اجاره کننده به دلیل عدم امکان استفاده از آن از پرداخت اجاره معاف می شود	خارج از اجاره	off-hire	۱۲۸
شرکتی که حمل و نقل دریایی را با کشتی‌های معین، بین بنادر مشخص، به طور منظم و برنامه‌ریزی شده انجام می دهد	خط کشتیرانی	shipping line	۱۲۹
شیوه ارسال کالا از نشانی فرستنده به نشانی گیرنده	در تا در	door to door	۱۳۰
پایانه و منطقه‌ای در کنار دریا برای تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و جابه‌جایی مسافر	دریابندر	seaport	۱۳۱
توان و عملکرد بهینه کشتی در مواجهه با ناملازمات جوی و دریای متلاطم	دریاسازگاری	sea kindness	۱۳۲
ویژگی شناوری که از نظر ساخت و کاربری و امکانات و تجهیزات و خدمه برای انجام مأموریتی خاص مناسب ارزیابی می شود	دریاشایان	seaworthy, navigable	۱۳۳
مناسب بودن امکانات و ساخت و کاربری و تجهیزات و خدمه شناور برای انجام مأموریتی خاص	دریاشایانی	seaworthiness, navigability	۱۳۴
توانایی کشتی در حفظ کارایی معمول و متعارف در دریا	دریامانایی	sea keeping ability	۱۳۵
مناطق دریایی خارج از حاکمیت دریایی کشوری خاص	دریای آزاد	high seas	۱۳۶
دریچه‌ای برای پر یا خالی کردن ترازه‌های شنی و قلوه‌سنگ‌ها در شناورهای کوچک	دریچه ترازه	ballast port	۱۳۷
دستورالعملی شامل جزئیات بارچینی برای ارائه به کارگران بارچین که فرستنده یا نماینده او برای برخی از کالاها ارائه می کند	دستورالعمل بارچینی	stowage instruction	۱۳۸
دفتری برای ثبت اقلام موجود در انبار	دفتر ثبت انبار	warehouse book	۱۳۹
دفترچه‌ای حاوی اطلاعات کامل کالاها، شامل نوع، تعداد، نحوه بسته‌بندی، وزن، فرستنده، گیرنده، شماره انبار و مشخصات محل تخلیه که افسر اول آن را تهیه می کند	دفترچه بار	cargo book	۱۴۰
بنگاه یا دفتری که به عنوان نماینده یک شرکت عمل کند مت. نمایندگی * مصوب فرهنگستان اول	دفتر نمایندگی	agency	۱۴۱
دسته‌ای از کشتی‌ها که به علت بزرگی ابعاد امکان عبور از کانال (canal) سوئز و پاناما را ندارند و ناچار از دماغه امید نیک عبور می کنند	دماغه‌گذر	capsize	۱۴۲
شناوری با کف مسطح که عرشه آن ممکن است دارای انبار باشد؛ اکثر این شناورها به وسیله شناور دیگری یدک می شوند، اما برخی دارای نیروی کشنده هستند و از آن‌ها برای حمل بار در آبراه‌های ساحلی استفاده می شود	دوبه	barge	۱۴۳
شناوری با توانایی حمل دوبه	دوبه‌بر	barge carrier, barge vessel	۱۴۴
دوبه مستقر در نزدیکی بندر که سوخت شناورها را تأمین می کند مت. سوخت‌رسان ۲	دوبه سوخت‌رسان	bunkering barge	۱۴۵
نوعی دوبه دارای مخزن که از آن برای حمل کالای مایع استفاده می کنند	دوبه مخزنی	tank barge	۱۴۶
نوعی کشتی سیاحتی و تفریحی منحصراً برای پیمودن مسافت‌های طولانی	دورسیر	cruiser	۱۴۷
فله‌بری با ظرفیت حمل ۳۵ تا ۵۰ هزار تن و آبخور کم‌تر از ۱۲ متر که می تواند به اکثر بنادر وارد شود	راحت‌گذر	handymax	۱۴۸
فرایند برنامه‌ریزی و صورت‌بندی نرخ کرایه فرست در شرکت‌های حمل و نقل	راهبرد کرایه فرست	freight strategy	۱۴۹
هدایت کشتی با استفاده از سکان و موتور و بادبان و امثال آن در شرایطی که نیاز به حرکت دقیق و ماهرانه باشد	راهبری کشتی	ship handling	۱۵۰
راه کوتاهی که دو شاخه مجاور یک تقاطع را به یکدیگر متصل کند	راه‌گرد	ramp	۱۵۱

واژه	معادل	توضیح
۱۵۲	pilot	شخص واجد شرایطی که به ناخدای کشتی در ورود و خروج از بندر کمک می کند
۱۵۳	pilot boat	شناوری برای بردن و آوردن راهنمایان از بندر به کشتی و برعکس
۱۵۴	pilotage	کمک به ناخدای کشتی در نوابری در هنگام ورود به بندر و خروج از آن
۱۵۵	flag discrimination, cargo preference	اولویتی که یک دولت در جهت جذب کالا برای کشتی هایی که تحت پرچم آن به ثبت رسیده اند قائل است، صرف نظر از ملاحظات تجاری حاکم بر حمل کالا
۱۵۶	warehouse warrant, warehouse receipt	سندی رسمی که نشان می دهد کالا به انبار تحویل داده شده است
۱۵۷	consignment note	سندی مشابه بارنامه دریایی حاوی مشخصات کالا و شرایط حمل و پرداخت کرایه که شرکت باربری صادر می کند
۱۵۸	transit visa	مجوزی که برای عبور از یک کشور با محدودیت زمانی قید شده در گذرنامه یا دفترچه بین المللی خودرو به افراد داده شود
۱۵۹	laytime	محدوده زمانی که کرایه کننده کشتی یا صاحب کالا در طی آن موظف به تخلیه کالا یا بارگیری است
۱۶۰	river port	بندری واقع در دهانه یا کنار رودخانه قابل کشتیرانی
۱۶۱	ro-ro, roll-on roll-off	نوعی بارگیری و تخلیه که در آن بار بر روی وسایل چرخ دار از طریق شیب راه به کشتی وارد یا از آن خارج می شود
۱۶۲	off-hire days	تعداد روزهایی که کشتی در وضعیت خارج از اجاره است
۱۶۳	fairway, mid-channel	بخشی از آب های ناوش پذیر در رودخانه ها و بین بنادر و ورودی بنادر که علامت گذاری شده است
۱۶۴	stacking	روی هم قرار دادن جعبه ها و بارگنج ها و بارکف های هم شکل با نظم و ترتیب خاص و حفظ ایمنی
۱۶۵	voyage time	مدت زمان انجام یک سفر دریایی بین بنادر مشخص
۱۶۶	shore	فصل مشترک آب و خشکی مت. کرانه
۱۶۷	quay	سازه ای توپُر در امتداد آبراه قابل کشتیرانی که کشتی ها برای تخلیه و بارگیری در آن پهلو می گیرند
۱۶۸	lee shore	ساحلی که طرف بادپناه قرار می گیرد
۱۶۹	beaconage	سامانه نشان فرست
۱۷۰	marine casualty, marine accident	پیشامدی که در آن به افراد یا شناور یا محموله آن یا محیط زیست آسیب کلی یا جزئی برسد
۱۷۱	very serious casualty	نوعی سانحه دریایی بسیار شدید
۱۷۲	serious casualty	نوعی سانحه دریایی که علی رغم شدت، به مرگ افراد یا از میان رفتن کشتی یا آلودگی خطرناک یا وسیع منجر نشود
۱۷۳	wharf	سازه ای سبک در امتداد و متصل به ساحل دریا یا رودخانه، برای پهلوگیری و تخلیه و بارگیری شناورها مت. اسکله
۱۷۴	lighter aboard ship, LASH ship	نوعی کشتی مجهز به جرثقیل دروازه ای که در آن سبک سازه های بارگیری شده را با بلند کردن یا شناورسازی بارگیری و جابه جایی کنند اخت. ساب LASH
۱۷۵	lighterage	تخلیه بخشی از بار کشتی های اقیانوس پیما برای سبک کردن کشتی و کم کردن ایخور آن با استفاده از شناورهای سبک ساز
۱۷۶	document of compliance, DOC, certificate of compliance	مدرکی که پس از حصول اطمینان از انطباق سامانه مدیریت ایمنی شرکت کشتیرانی با الزامات آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی صادر می شود
۱۷۷	bunkers	ماده تأمین کننده انرژی موتورهای کشتی
۱۷۸	bunkering	فرایند پهلوگیری کشتی برای تأمین سوخت
۱۷۹	bunker	پهلو گرفتن کشتی برای تأمین سوخت
۱۸۰	suezmax	دسته ای از کشتی ها با ابعاد مناسب برای گذر از کانال (canal) سوئز
۱۸۱	cargo sheet	صورتی که مسئول اسکله از بار کشتی تهیه می کند تا کارکنان دفتری صاحب کشتی بتوانند قبل از امضای بارنامه ها به بررسی و بازرسی آن ها بپردازند
۱۸۲	cargo list	صورتی از اقلام مختلف بارهایی که برای بارگیری پذیرفته شده اند و از آن برای تنظیم نقشه بارگیری در کشتی استفاده می کنند
۱۸۳	cruise	سیر دریایی در میان دریاهای مختلف برای تفریح و جست و جو و تمرین
۱۸۴	traffic	تردد وسایل نقلیه ای که هم زمان در حال رفت و آمد باشند
۱۸۵	freight clause, hire and payment clause	بندی در اجاره نامه کشتی که مبین مبلغ توافقی برای اجاره کشتی و نحوه و زمان پرداخت آن است
۱۸۶	consignment clause	بندی در اجاره نامه کشتی مربوط به تعیین نماینده مالک یا اجاره کننده کشتی برای انجام امور تخلیه و بارگیری
۱۸۷	warehouse to warehouse clause	بندی در بیمه نامه دریایی دایر بر جبران خسارت وارد آمده بر کالا از هنگام حمل کالا از انبار مبدأ تا رسیدن آن به انبار مقصد
۱۸۸	salvage clause	بندی در قرارداد حمل بار که چگونگی و شرایط انجام خدمات بازگردانی در هنگام بروز حوادث را تعیین می کند
۱۸۹	freight collision clause	بندی در بیمه نامه دریایی مربوط به استرداد کرایه فرست در صورت وارد آمدن خسارت به بار کشتی بر اثر تصادم

# 5



پنجمین نمایشگاه بزرگ

**راه و شهرسازی**  
و صنایع وابسته

۴ الی ۹ آبان ۱۳۹۴

مصلای بزرگ امام خمینی (ره)

[www.mruexpo.ir](http://www.mruexpo.ir)

## شرکت خدمات بیمه‌ای سایه امن البرز

- ✓ صدور بیمه بدنه و موتور (H&M) انواع شناور باری، بیدک کش، سوبلای بوت، یارچ و مسافری
- ✓ صدور گواهی CLC و Bunker CLC (الودگی دریا ناسن از سوخت شناور)، Wreck Removal (برداشت لاشه شناور غرق شده) و گواهی P&I
- ✓ صدور بیمه ماشین آلات (CPM) و شکست (MB) مختمن تجهیزات و تأسیسات بندری و اسکوهای فراساحلی
- ✓ صدور بیمه نامه مسئولیت در قبال خدمه و اتخاض ثالث
- ✓ صدور انواع بیمه نامه باربری (بکج و ویژه محصولات صادراتی و وارداتی) به خصوص برای محصولات شرکت های پتروشیمی و نفت خام

حاصلنده برتر شرکت بیمه البرز در سال های ۸۸ - ۱۳۹۴





شرکت بیمه البرز (سهامی عام)

بیمه البرز بیمه گر سازمان بنادر و دریانوردی

## 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 می دهد

