



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

سازمان

سال سی ام | شماره ۲۲۳ | مهر ۱۳۹۴
۱۰۰ صفحه | قیمت ۶۰۰۰۰ ریال



مالکان کشتی یارانہ می خواهند
دریا اشتغال آفرین و پول ساز است
میزگرد تخصصی:
توسعه فرهنگ دریا در دوران پسا تحریم

روز جهانی دریانوردی

Maritime Education and Training

آموزش و ترویج دریانوردی، ارتقای جایگاه کشور در مجامع بین المللی

۸ مهرماه ۱۳۹۴ - ایران - تهران | I.R.IRAN-TEHRAN, SEP. 30th 2015



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 - ابرسان - خیابان فارابی
پلاک ۷۶ - طبقه اول
تلفکس: (۰۴۱)۳۶۵۸۱۷۴۶
موبایل: ۰۹۱۴۷۸۲۴۸۵۲

آدرس دفتر تهران: بلوار مرزداران - نبش خیابان
گلها - ساختمان پاسارگاد - واحد ۱۱
تلفن: (۰۲۱)۴۴۲۲۴۱۷۵ / (۰۲۱)۴۴۲۲۴۱۵۵

کارخانه: کیلومتر ۳۰ جاده تبریز - آذرشهر - شهرک
صنعتی شهید سلیمی - انتهای خیابان ۲۰ متری
چهارم شمالی - ۲۰ متری غربی سوم - پلاک ۳۵
تلفکس: (۰۴۱)۳۴۳۲۹۶۰

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 رجائی:

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



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۴۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۴۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷



شرکت راهیاب 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 ۱۰۰۰۰

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

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



SMS



و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
راهیاب 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

پست الکترونیک: info@rahyab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



شرکت دریایی
هدایت کشتی
خلیج فارس
(پیمان خاص)

Persian Gulf PILOT
Marine Services Co.

آندوخته‌های جدید را به دریایی آوریم.
Delivering New Ideas to the Sea

خدمات کلی:

- راهنمایی کشتی، هدایت شاورهای بدون موتور، ششاور سازی کشتی بگل تشر
- عملیات STS، داکینگ و آنداکینگ، جایجایی سازه‌های فول پیکر دریایی
- راهبری ششاورها، تعمیر و نگهداری، کادشاسی و مشاوره، خدمات بیدارکشتی

آدرس: تهران، بلوار نسون ماندلا (آفریقا)، بالاتر از چهار راه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۱۰، منطقه چهارم، تلفن: ۶-۸۸۱۹-۶۴۴، فکس: ۸۸۱۹-۹۲۷، www.pgpilot.ir

ایران مارین سرویسز



Iran Marine Services co.

دریاهار را با هم می بینیم و تجارت مان را گسترش دهیم.
سوره مبارکه نحل: آیه ۱۳
سوره اسراء: آیه ۶۶

خدمات حمل و نقل کانتینر (Container Agent - Transiting Cargo)
اجرای امور عملیاتی ضروری و کارگزاری و انجام نشسویفات کمرکی و با نظارت کامل بر انتقال انواع محموله های نفتی در طول مسیر تا مقصد با استقرار تاسیسات وسیع و مجهز در اسکله ۲۴ بندر امام خمینی امکان انتقال انواع محموله های نفتی از نوع گرمایشی و غیر گرمایشی سبک و سنگین از طریق واگن و کامیون به کشتی و بالعکس در کوتاهترین زمان.

خدمات دریایی (Marine Services)
ایفای نقش در منطقه در خصوص انتقال انواع روغن پایه، فیلد ژل، آلکسترکت، اسلاک واکس نفت خام، نفت کوره، گاز و بیل.
ارائه خدمات نمایندگی به کشتی های نفتکش، فله بزرگ و جزال کار گودر بندر ایران و همچنین پایانه های نفتی کشور.

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

بازرگانی و لجستیک مواد نفتی (Oil and petroleum product Trading and logistics)
تجارت و ابیل بر کوره در گرجستان

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

تهران بلوار میرداماد - خیابان شمس تبریزی جنوبی - کوچه مریم - پلاک ۱۱
تلفن: ۰۲۱- ۲۶۴۱۴۶۹۲- ۲۶۴۱۴۳۹۰- ۲۶۴۱۵۰۶۷- ۲۶۴۱۴۷۵۵- ۲۱
نمابر: داخلی ۱۲۸

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



B G K

بناگسترکرانه

پیشرو در صنعت بانکرینگ

محدوده ارائه خدمات بانکرینگ خلیج فارس و دریای عمان



انبار فراورده با ظرفیت ۸۴ هزار متریک تن



خطوط انتقال فراورده از انبار فراورده به اسکله های در اختیار



عملیات دریایی

MARINE BUNKERING PHYSICAL SUPPLIER SHIP TO SHIP

بندرعباس

نشانی: منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی، بندر خلیج فارس، شماره های ۳۰-۲۷
تلفن: ۰۷۶ ۳۳۵۱۴۲۶۵-۷
نمابر: ۰۷۶ ۳۳۵۱۴۳۱۰

Bandar Abbas

No. 27-30, Persian Gulf Port, Shahid Rajaee Port Complex Free zone
Bandar Abbas, Iran
Tel: +98 76 33 51 42 65-7
Fax: +98 76 33 51 43 10

تهران

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

Tehran

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

بازرگانی

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

Commercials

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

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



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: ۸۸۹۸۸۶۵۲
دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات
تلفن: ۳۵۲۱۷۲ - ۷۶۳ | فکس: ۳۵۲۱۷۳ - ۷۶۳
وبسایت: www.betaco.org | پست الکترونیک: info@betaco.org





خط دریا بندر

SEA PORT LINE Co.
SHIPPING & MARINE SERVICES

روز جهانی دریانوردی مبارک باد



www.spl.ir

Email: spl@spl.ir

www.SID.ir

شرح فعالیت‌های شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران IESCO

- ۱ - سرویس، تعمیرات، تغییرات، شارژ انواع سیستم‌ها و تجهیزات ثابت اطفاء حریق (از جمله Co2، فوم، هالون، FM200، پودر شیمیایی، سیستم‌های آب شامل اسپرینکلر، Mist و غیره) و صدور گواهینامه
- ۲ - سرویس، بازرسی، تعمیرات، بهینه‌سازی و انجام تست NAP و تست FS و همچنین تعمیرات کانتینر، رنگ آمیزی و صدور گواهینامه بین‌المللی جهت لایف رافت
- انجام بازرسی‌های سالیانه و تست وینچ‌ها، داویت و صدور گواهینامه بین‌المللی جهت قایق‌های جستجو، نجات و لایف بوت کشتی‌ها و سازه‌های دریایی و فراساحلی
- ۳ - انجام آزمایشات Proof Load Test جرقیل‌ها و تجهیزات جابجایی دریایی و ساحلی و فراساحلی و صنایع نفت و گاز
- ۴ - مشاوره و تامین تجهیزات مبارزه با آلودگی در دریا، نگهداری و خدمات پس از فروش، انجام آموزش‌های عملی و همچنین انجام جمع‌آوری الودگی‌های نفتی در دریا
- ۵ - تامین و تجهیز دستگاه‌های مخبرانی، الکترونیکی، کامپیوتری ناوبری و دستگاه‌های مرتبط با فن‌آوری اطلاعات (IT) و بازرسی رادیویی و مخبراتی و ارائه خدمات آموزش انتقال تکنولوژی سیستم‌های فوق
- ۶ - سرویس و تعمیرات آلارم حریق و سیستم‌های Gas Detection همچنین طراحی و نصب و راه‌اندازی سیستم‌های ایمنی، سیستم‌های آلارم، سیستم‌های Gas Detection انواع سیستم‌های اطفاء حریق ساحلی، دریایی و صنایع نفت و گاز
- ۷ - بازرسی بدنه و ضخامت سنجی بدنه کشتی‌ها و سازه‌های دریایی و نفتی
- ۸ - آزمایشات غیر مخرب (UT, DPI, MPI و Vac. Test).
- ۹ - مشاوره و انجام ممیزیها در امور فنی و ایمنی دریایی، صنایع نفت و گاز، نیروگاه‌ها، ترمینال‌های نفتی و بنادر
- ۱۰ - مشاوره در زمینه استقرار مدیریت HSE در سازمان‌های صنعتی
- ۱۱ - انجام آزمایشات ظروف تحت فشار
- ۱۲ - تهیه نقشه جات و مدارک فنی از جمله Fire & Safety Plan, Hazardous Areas, Low Location Lighting و غیره برای کشتی‌ها و سازه‌های دریایی و صنایع نفت و گاز
- ۱۳ - طراحی شناورهای کوچک و طراحی تغییرات کشتی
- ۱۴ - انجام بازرسی و آزمایشات کششی و Bollard Pull Test
- ۱۵ - آموزش‌های ایمنی دریایی (در چارچوب مقررات STCW ۹۵ Code). برابر تائیدیه سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران
- ۱۶ - فروش قایق‌های نجات "جلیقه‌های نجات" حلقه نجات و سایر تجهیزات ایمنی نجات جان و اطفاء حریق

دفتر مرکزی:

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

صندوق پستی: ۱۵۸۷۵/۵۱۴۷

تلفن: ۲۰-۲۲۲۴۲۵۱۹، ۲۲۲۳۷۹۰۰، ۲۲۲۳۷۱۵۹

E-mail: Info@iesco-group.com

فکس: ۲۲۲۱۲۵۸۸

Web Site : www.iesco-group.com





شرکت بندر بویه

تجهیزات

- ✓ جراتقال های ۲۵ و ۳۵ تن کارگاهی
- ✓ لیفتراک های ۳ تا ۴ تن تراکتور
- ✓ کفی
- ✓ دارای تعمیر گاه خشکی تجهیزات بندر با کلیه امکانات
- ✓ دارای گواهینامه

(iso 9001-iso14001-iso18001) IMS



سابقه فعالیت

- ✓ بهره برداری ایمنی و آشنشانی بندر خرمشهر
- ✓ لایروبی اسکله های بندر اروند کنار



حوزه فعالیت

- ✓ عملیات های ترمینال های بندری (بنادر آبادان - جوتیده - اروند کنار)
- ✓ صادرات - واردات کالاهای تجاری
- ✓ عملیات تخلیه شناورهای فلزی و چوبی در بنادر آبادان
- ✓ نگهداری و انبارداری کالاهای تجاری
- ✓ تخلیه بارگیری - بارشماری
- ✓ خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی در بنادر خلیج فارس
- ✓ کشتیرانی جنوب خط ایران در ترمینال کانتینری بندر خرمشهر از سال ۱۳۸۲
- ✓ بهره برداری پایانه مسافری خلیج فارس در بندر خرمشهر

نشانی: خیابان ساحلی - مدیریت بندر و دریانوردی آبادان
 شرکت بندر بویه
 کد پستی: ۶۳۱۶۸-۱۱۶۴
 تلفن: ۰۶۱۵۳۲۴۲۲۳۲ - ۰۶۱۵۳۲۴۲۰۶۱
 همراه مدیریت: ۰۹۱۶۱۳۱۰۷۶
 email: rezaniknezhad31@yahoo.com

کشتیرانی بویه سبز

تخلیه ، بارگیری و بارشماری

GREEN BUOY

Shipping , off Loading & Loading Co.

- ✓ حمل کالا به تمامی جزایر ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس
- ✓ سرویس منظم جهت حمل خودرو از عمان، کویت و امارات به بندرعباس
- ✓ دارای محوطه اختصاصی جهت دیپو و بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی



نشانی: بندرعباس - تقاطع بلوار ظالمانی و ضلحان - ساختمان دریایی - طبقه ۴ - واحد ۱۲

کدپستی: ۷۹۳۷۷۱۳۴۱ صندوق پستی: ۳۵۵۶۷۹۱۴۵

تلفن: ۰۷۶۲۲۲۲۱۱۲۷ - ۰۷۶۳۲۲۲۲۹۱۵ (فکس) - ۳۲۲۴۸۲ - ۲۲۲۲۰۲۱۵۰

Email: info@greenbuoyshipping.com

www.Greenbuoyshipping.com

www.SID.ir



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 بازگذازی)
- 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، ویبره 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, E-mail: Sakae.0526@i0



تهران - کیلومتر ۱۷ جاده مخصوص تهران - کرج • پلوار داروییها، پلاک ۱۴
کدپستی: ۱۳۱۷۱۳۳۱۱ • تلفن: ۰۲۱ ۹۱۹۸۳۳۰۰ • فاکس: ۰۲۱ ۹۱۹۸۳۳۰۱
E-mail: info@ibagroup.ws • www.ibagroup.ws

SENEBOGEN

www.SID.ir



شرکت خدمات پیمانکاری ساختمان و سازه‌ها
کد ملی: ۱۰۰۳۵۱۱۰۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰



انجمن پیمانکاران

بزرگراه خنجرآباد و فرمانبوردی
شرکت خدمات پیمانکاری ساختمان و سازه‌ها
مجری پروژه: مشاوره، طراحی و اجرا

جدول هزینه های پرداختی بجهت تکمیل در مان سازمان بنادر و دریانوردی توسط عوامل اجرائی مجتمع شهید مطهری مستقر در کلبه استاد

ردیف	شرح	مقدار	تاریخ	ملاحظات
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

ردیف	شرح	مقدار	تاریخ	ملاحظات
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20

ردیف	شرح	مقدار	تاریخ	ملاحظات
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30

ردیف	شرح	مقدار	تاریخ	ملاحظات
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40

ردیف	شرح	مقدار	تاریخ	ملاحظات
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

ردیف	شرح	مقدار	تاریخ	ملاحظات
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60

ردیف	شرح	مقدار	تاریخ	ملاحظات
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70

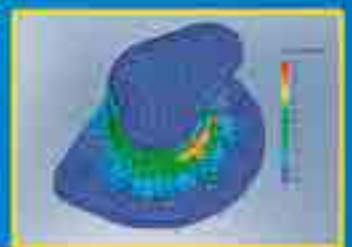
۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰	جمع کل بدهی بفرستنده
۱۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	جمع کل مطالب بفرستنده

www.iranayandeh.com

نشانی: تهران، میدان آرژانتین، بنوار بیهقی خیابان چهاردهم شرقی، پلاک ۵

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۰۶۷۴۶، فاکس: ۰۲۱-۸۸۷۳۴۰

www.SID.ir



- ساخت انواع متعلقات نصب ضربه گیرهای دریایی (قندری)
- طراحی و ساخت و نصب انواع قرانقال فریم و سازه های فلزی دریایی
- ساخت انواع بالاردها و قطعات بدنی جهت بهلوگیری شناورهای دریایی
- رابر لاینینگ کلبه سخازن و قطعات بتنی و فلزی با ضخامت های مختلف
- تعمیرات و نگهداری تجهیزات بهلوگیری شناورهای دریایی



آدرس: اصفهان، شهرک صنعتی امیرکبیر، خیابان کار و کارگر، پلاک ۵
 تلفکس: ۰۹۱۳۱۱۷۶۷۸۶ - ۰۹۱۳۳۱۱۳۱۵۳ موبایل: ۰۳۱-۳۳۸۷۱۴۰۹
 وبسایت: www.sadraco.com
 ایمیل: Info@sadraco.com

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: دکتر هادی حق شناس

سر دبیر: 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

نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری

مدیر هنری و صفحه آرایی: پویا ملک سیر

مترجم: احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی

عکس: یاسر علی بخشی

ویراستار: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و مشترکین: نسربین 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: ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲ و ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰

شماره پیامک: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران- تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان 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 مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت

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



مالکان کشتی یارانہ می خواهند



دریا اشتغال آفرین و پول ساز است



توسعه فرهنگ دریادر دوران پساتحریم



حضور همیشگی نماینده ثابت ایران در آیمویک ضرورت است



سرمایه گذاری و تامین مالی بنادر

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



ارتقا جایگاه ایران در مجامع بین المللی

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) به عنوان یکی از زیرمجموعه های اصلی سازمان ملل متحد و نهاد تنظیم مقررات بین المللی در حوزه دریانوردی هر سال در روز جهانی دریانوردی تلاش های دریانوردان را ارج می نهد. سازمان بنادر و دریانوردی (PMO) به عنوان مرجع ملی حاکمیتی دریانوردی، در سطحی وسیع تر و با مشارکت و همکاری تمامی نهادهای دریایی کشور و به منظور اشاعه فرهنگ «توسعه دریا محور»، به همین بهانه و در طول هفته ملی دریانوردی طی مراسم و برنامه های مختلف از کلیه فعالان حوزه های دریایی تقدیر به عمل می آورد.

امسال جمهوری اسلامی ایران کاندیدای عضویت در شورای سازمان بین المللی دریانوردی است و با توجه به سیاست های دولت محترم مبنی بر «ارتقا جایگاه کشور در مجامع بین المللی»، لازم است همه قابلیت ها و توانمندی های جامعه دریایی کشور در این راستا متمرکز شوند. علاوه بر آن و براساس شایستگی های دریایی بی بدیل جمهوری اسلامی ایران در منطقه خاورمیانه و آسیای جنوب غربی، پیشنهاد تاسیس «دفتر منطقه ای برای همکاری فنی» تحت نظر سازمان بین المللی دریانوردی در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی است که به یاری خداوند و با همفکری و مشارکت صاحب نظران و متخصصان دریایی کشور باعث ارتقا جایگاه بخش دریایی در مناسبات منطقه ای و بین المللی خواهد شد.

هم چنین در راستای شعار امسال سازمان بین المللی دریانوردی مبنی بر «آموزش و ترویج دریانوردی» سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران توسعه همکاری های متقابل با مراجع بین المللی ذی صلاح از جمله دانشگاه جهانی دریانوردی (WU)، موسسه حقوق بین الملل دریایی (IMLI) و آکادمی بین المللی ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی (IMSSEA) را در اولویت قرار خواهد داد.

در پایان، تلاش های همه دریانوردان و فعالان جامعه دریایی کشور را ارج نهاده و از خداوند منان برای ایشان سلامتی و موفقیت آرزو مندیم.

آموزش و ترویج دریانوردی



هادی حق شناس

یکی از اشکالات اساسی نظام آموزش عالی ایران، عدم توزیع متوازن رشته‌های آموزشی است. در حالی که وزارت علوم تحقیقات و فناوری و هم‌چنین دانشگاه آزاد اسلامی برای برخی رشته‌ها مازاد ظرفیت پذیرش می‌کنند، برای رشته‌های دیگر ظرفیتی ایجاد نشده است. به‌عنوان مثال برای رشته‌های دریانوردی و صنایع دریایی، که هم تقاضا و هم با توجه به سوابق دریانوردی ایرانیان، علاقه‌مندی به تحصیل در رشته‌های دریانوردی وجود دارد، عملاً از طرف نظام آموزشی کشور توجه جدی به آموزش‌های بخش دریانوردی نشده است.

در حال حاضر در ایران، هم در رشته پزشکی عمومی مازاد نیرو داریم و هم به‌عنوان مثال در رشته کشاورزی مازاد گرایش‌های مختلف وجود دارد. حتی در رشته‌های علوم انسانی هم در آموزش رشته‌های مدیریتی مازاد وجود دارد و گاهی گرایش‌های رشته‌های مدیریتی به بیش از ۱۰ گرایش می‌رسد. نتیجه آن که هم در رشته ریاضی و فیزیک، هم علوم تجربی و هم علوم انسانی، نظام آموزش عالی کشور اقدام به آموزش دانشجویانی در مقطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و حتی دکتری می‌کند که بازار کاری برای آن‌ها وجود ندارد و امروز تقریباً ۴۰ درصد بیکاران کشور، دارای تحصیلات عالی هستند. این در حالی است که در برخی رشته‌ها به شدت با کمبود فارغ‌التحصیلان رشته‌های دانشگاهی مواجه هستیم.

یکی از شاخه‌ها، و شاید یکی از مهم‌ترین آن‌ها، صنایع دریایی کشور است. به جرات می‌توانیم بگوییم که در رشته دریانوردی حتی یک بیکار ارادی وجود ندارد پس این وظیفه نظام آموزش عالی است که نسبت به پرداخت هزینه آموزش مقطع کارشناسی رشته‌های دریانوردی اقدام کند.

ایران دارای پنج هزار و ۶۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب است. بسیاری از کشورهای دنیا آرزوی مرزهای ایران را دارند اما ایران در داخل کشور، در فرهنگ شهروندان ایرانی یک کشور دریایی محسوب نمی‌شود. کشور نفتی محسوب می‌شود، کشور کویری به حساب می‌آید اما کم‌تر به‌عنوان یک کشور دریایی شناخته شده است؛ چرا که بخش زیادی از مشاغل ما در خشکی است. جمعیت عمده کشور در مرکز کشور سکنی دارند. یعنی سیاست‌های دولت چه پیش و چه پس از انقلاب این گونه نبوده یا حداقل دستاوردهایش این گونه نبوده که جمعیت برای زندگی کردن به سمت سواحل هدایت شوند. معیشت و مشاغل در مرکز کشور است. در حالی که در شمال و جنوب کشور امکان توسعه صنایع دریایی را داریم. این صنایع دریایی از کشتی‌سازی و کشتی‌داری گرفته تا بندرسازی و بندر داری و صنایع فراساحل و سکوه‌های حفاری است. وقتی ایران در مجموع ذخایر نفتی و گازی در دنیا رتبه نخست را دارد، وقتی که در موقعیت جغرافیایی شمال جنوب و شرق غرب دنیا واقع شده‌ایم، وقتی که آرزوی روس‌ها این بوده که به خلیج فارس دست پیدا کنند، وقتی که کشورهای جنوب شرقی آسیا کالاهایشان را از دریای مدیترانه، دریای سیاه و دریای سرخ به سمت کشورهای اروپایی انتقال می‌دهند، طبیعی است که ایران یک مسیر حمل و نقل مطمئن برای انتقال کالا برای کشورهای آسیای جنوب شرقی و آسیای میانه محسوب می‌شود. موقعیت‌های نسبی ما خدادادی است. اما مزیت نسبی را خلق نکرده‌ایم. آب‌های ایران، مثل کانال سوئز و کانال پاناما نیست که مزیت نسبی شان خلق شده است. ما مزیت نسبی خدادادی داریم، اما این مزیت نسبی و ظرفیت‌های بالقوه توسط مدیران با ابزار تحصیل کرده‌های دانشگاهی باید نقد شود. مهم‌ترین نقیصه نظام آموزش عالی کشور این است که بخشی از آموزش کشور را به سمت بخش دریایی هدایت نکرده است تا از این مرزهای دریایی کشور در شمال و جنوب ایران استفاده کنیم.

در شمال و جنوب کشور صدها کیلومتر مرز دریایی داریم که کوچک‌ترین تاسیسات دریایی ندارند. از تنگه هرمز تا انتهای بندر چابهار صدها کیلومتر سواحل بکر مکران را داریم که به تازگی با توصیه مقام معظم رهبری، قرار است بخشی از صنایع نفت و گاز به آن جا منتقل شود. با حداقل هزینه در سواحل مکران می‌توانیم به آب‌خوری‌های ۱۸ متر برسیم که بزرگ‌ترین کشورهای کانتینر بر جهان می‌توانند در آن جا پهلو بگیرند. اما این سواحل هم چنان دست نخورده است.

کلید استفاده از سواحل جنوب و شمال و به ویژه سواحل مکران این است که تحصیلات دانشگاهی مرتبط دریایی و تمامی صنایع دریایی را داشته باشیم. در قوانین گذشته از قانون شورای عالی صنایع دریایی کشور تا صندوق توسعه صنایع دریایی کشور به این موضوع اشاره شده است اما در برنامه‌های توسعه‌ای اول تا پنجم متناسب با ظرفیت بخش دریایی کشور توجهی به این بخش نشده است.

امید ما این است که دولت یازدهم، در برنامه ششم توجه ویژه‌ای برای بخش دریایی کشور داشته باشد. اگر بخش صنایع دریایی کشور رونق بگیرد، به نظر می‌رسد با توجه به این که در بحران کمبود آب هم به سر می‌بریم، انتقال جمعیت کشور به سمت سواحل هم می‌تواند بخشی از کمبود آب را جبران کند. یا هزینه استحصال و هزینه انتقال (استفاده از آب شیرین کن) آن را کم کند و هم این که منجر به تقویت مشاغل در بخش دریایی کشور شود.

مهم این است که شهروندان ایرانی و مسئولان کشور باور کنند که ایران یک کشور دریایی است. در یک کلام، تحقق شعار امسال آیم یعنی «آموزش و ترویج دریانوردی» نشان‌گر توجه آموزش عالی کشور به بخش آموزش صنایع دریایی است. البته نباید این نکته را فراموش کنیم که اگر ما دانش‌آموخته تحصیلات دریایی کافی داشته باشیم، این نیروهای متخصص می‌توانند بر روی شناورهای خارجی سراسر جهان هم کار کنند و شغل مناسب و آبرومندی داشته باشند.



دکتر اسحاق جهانگیری

توسعه صنایع دریایی برای تحقق اقتصاد مقاومتی ضروری است

معاون اول رئیس‌جمهور بابت این که کشور دارای خط ساحلی بسیار وسیعی است که ظرفیت و مزیت‌های کم‌نظیری برای توسعه و پیشرفت کشور فراهم کرده است، بر لزوم استفاده از این ظرفیت و بهره‌برداری مطلوب از آن تاکید کرد.

در این جلسه رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی گزارشی از اقدامات انجام شده در حوزه صنایع دریایی در سال ۹۳ ارائه کرد که برگزاری جلسات با شرکت‌های سازنده و کارفرمایان برای احیای قراردادهای گذشته و تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام، فعال‌سازی ساخت سکوهاي برخی از فازهای پارس جنوبی، تدوین احکام برنامه ششم توسعه و ارائه به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و فعال‌سازی دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور از طریق پیاده‌سازی ساختار مناسب برای دبیرخانه، بخشی از اقداماتی بود که در این گزارش به آن اشاره شد.

در این جلسه هم‌چنین رئیس هیات عامل صندوق توسعه ملی کشور بر حمایت این صندوق از توسعه صنایع دریایی تاکید کرد.

در ادامه این نشست گزارشی نیز در خصوص پیش‌نویس سند برنامه راهبردی صنایع دریایی کشور ارائه و پس از بحث و تبادل نظر پیرامون این پیش‌نویس، پیشنهادهایی نیز در راستای توسعه صنایع دریایی مطرح شد.

به گزارش بندرودریا به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی؛ دکتر اسحاق جهانگیری توسعه صنایع دریایی را یکی از حوزه‌های تاثیرگذار برای تحقق اقتصاد مقاومتی دانست و گفت: «یکی از بخش‌هایی که در دوران تحریم مورد هدف دشمنان قرار گرفت، حوزه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود، از این رو توسعه کشتیرانی و صنایع دریایی، گام مهمی در جهت مقاوم‌سازی اقتصاد کشور به حساب می‌آید.»

معاون اول رئیس‌جمهور در نشستی که با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت، رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست، رئیس هیات عامل صندوق توسعه ملی، رئیس سازمان شیلات ایران و رئیس کل گمرک برگزار شد، توسعه صنایع دریایی را یکی از اولویت‌های قطعی دولت برشمرد و افزود: «در این راستا شرکت‌های فعال در بخش صنایع دریایی از جمله ظرفیت‌های اصلی برای توسعه صنایع دریایی به شمار می‌روند.» دکتر جهانگیری هم‌چنین با اشاره به ظرفیت‌های صندوق توسعه ملی کشور برای تامین منابع مالی طرح‌ها و پروژه‌های بزرگ، خاطر نشان کرد: «صندوق توسعه ملی و بانک‌های عامل از ظرفیت خوبی برای تامین منابع مالی طرح‌های مربوط به توسعه صنعت دریایی برخوردار هستند که باید در این زمینه سازوکارهای لازم ایجاد شود تا شاهد توسعه این صنعت در سال‌های آینده باشیم.»



سفیر سازمان جهانی دریانوردی در ایران:

مرکز ملی هماهنگی آموزش های دریایی تاسیس شود

در حال حاضر ارتباط بین صنایع دریایی و وزارت علوم، تحقیقات و فناوری کم رنگ است و باید برای ارتقا آموزش دریایی کشور هم چنین پیوند دانشگاه و صنعت دریایی مرکز ملی هماهنگی آموزش های دریایی بانگاه کامل و فراگیر تاسیس شود. به گزارش خبرگزاری مانا، سفیر دریایی سازمان جهانی دریانوردی بایان این نکته که ایران انظر نیروی انسانی جوان و داوطلب حرفه دریانوردی کمبودی ندارد گفت: باید انگیزه ورود به این حرفه را از بعد ملی ایجاد کنیم. نمی توان انتظار داشت یک دریانورد ۳۰ یا ۴۰ سال در این حرفه بماند این یک موضوع بازدارنده است نوع خدماتی که به دریانورد ارایه می شود، نحوه تربیت دریانورد و سایر مسایل در جذاب بودن یا نبودن این حرفه اثرگذار است. کاپیتان محمدعلی شهباف افزود: در حالی که برای فارغ التحصیلان سایر رشته ها این امکان وجود دارد که در مراکز مختلفی مشغول به کار شوند اما انعطاف پذیری در رشته دریانوردی نسبت به سایر رشته ها کم تر است که این مشکلات باید مرتفع شود.

وی با اشاره به عملکرد ضعیف در زمینه آموزش علوم انسانی و مهارت های زندگی اظهار داشت: در آموزش دریانوردی به این نکته توجه نشده است که دریانورد فارغ از حرفه خود باید بتواند با دیگران و خانواده خود ارتباط و تعامل داشته باشد به عبارتی ابتدا مدیریت، بهره‌وری و ثروت آفرینی و سپس تخصص این فرد برای جامعه مهم است. اما متأسفانه در آموزش های دریانوردی بیشتر بر روی مباحث تخصصی تمرکز شده است. وی عدم توازن بین آموزش های مهارتی و آموزش های آکادمیک را از دیگر مشکلات عنوان کرد و گفت: متأسفانه در ایران آموزش های مهارتی نسبت به آموزش های آکادمیک کم تر است که البته این یک مسئله فرهنگی است زیرا در کشور ما مدرک گرایی مطرح است به همین دلیل جوانان کم تر به دنبال کسب مهارت هستند.

فاصله صنعت و آموزش

وی بایان مشخص نبودن آمار نیاز صنعت به نیروی انسانی اظهار داشت: فاصله ای که امروز میان آموزش و نیاز صنعت وجود دارد از عدم تعریف درست از نیروی انسانی، شغل و نیاز صنعت نشات گرفته است. شهباف افزود: در حالی که سایر صنایع از آموزش و تربیت رایگان نیروی انسانی برخوردارند اما صنعت دریانوردی از این موضوع بی بهره است که همین مساله تبدیل به یک معضل برای این صنعت شده است و با توجه به هزینه های بالای تربیت نیروی انسانی دریانورد، کشتیرانی ها نمی توانند به تنهایی به تنهایی تربیت نیروی انسانی را بر عهده بگیرند. وی با اشاره به فاصله بسیار موجود بین زنجیره ها و خوشه های صنعت دریانوردی با عناوین مشاغل دریایی گفت: فارغ از این که صنعت ما چه تعداد نیروی آموزش دیده نیاز دارد تعداد شغل هایی که برای این صنعت در نظر گرفته شده بسیار اندک است در حالی که در صنعت دریانوردی حداقل به ۲۲۰ شغل نیاز است.

تشکیل مرکز ملی هماهنگی آموزش های دریایی

شهباف به تدوین سند راهبردی توسعه آموزش عالی کشور در حوزه علوم و فنون دریایی و اقیانوسی در سال ۹۲ در معاونت آموزشی وزارت علوم اشاره کرد و گفت: این سند مبنای تصمیم سازی در آموزش های دریایی قرار می گیرد. اما در مطالعات تطبیقی که برای تدوین این سند صورت گرفته ۱۰۸ دوره آموزشی از دانشگاه ها به عنوان نمونه دوره آمده است که این دوره ها عمدتاً مربوط به فیزیک دریا و اقیانوس شناسی هستند. این در حالی است که در عمل با کمبود بسیاری از رشته ها در زمینه صنعت دریانوردی مواجه هستیم و در حقیقت در این سند نیازهای کاربردی صنعت مطرح نشده و بیشتر به علوم پرداخته شده است. وی خاطر نشان ساخت: ما نتوانسته ایم نیروی تخصصی مورد نیاز صنعت دریانوردی را تربیت کنیم. نگاه در صنعت دریانوردی یک نگاه کامل و فراگیر نیست. سفیر دریایی سازمان جهانی دریانوردی بایان لزوم ایجاد مرکز ملی هماهنگی آموزش های دریایی تاکید کرد: این مرکز باید سه وظیفه ساماندهی دوره های آموزش دریایی، برگزاری دوره های کاربردی متناسب با نیاز صنعت هم چنین متوازن سازی را بر عهده بگیرد. به گفته وی مرکز ملی هماهنگی آموزش های دریایی باید نگاه فراگیر داشته باشد و کل صنعت دریا را در نظر بگیرد.



آخوندی از برگزاری همایش جلب سرمایه گذاری خبر داد احتمال بهره برداری از بندر خشک در اطراف تهران

وزیر راه و شهرسازی گفت: «عملیات اجرایی یک بندر خشک در نزدیکی تهران در دست اقدام است و به زودی این بندر مورد بهره برداری قرار می گیرد.»

عباس آخوندی در جمع خبرنگاران با بیان این مطلب گفت: «عملیات ساخت چهار بندر خشک در کشور در حال انجام است که یکی از این بندر خشک در نزدیکی تهران به زودی مورد بهره برداری قرار می گیرد.» او با بیان این که بندر خشک در موافقت نامه با اسکاپ تعریف شده و پنج بندر در دست اقدام است ادامه داد: «این نامه ای در تریاری به تصویب رسیده و عملیات اجرایی یک بندر خشک در نزدیکی تهران در دست اقدام است و به زودی این بندر مورد بهره برداری قرار می گیرد.»

در ادامه وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که فصل جدیدی از نظم و امنیت منطقه ای و جهانی با اجرایی شدن موافقت نامه ۵+۱ در ایران شروع خواهد شد، گفت: «پس از سال ها کشمکش در نهایت جهان وضعیت ایران را پذیرفت و به قدرت های منطقه ای ایران ایمان آوردند.»

آخوندی افزود: «ما به عنوان یک وزارتخانه عملیاتی و اجرایی در چهار چوب سیاست های کلی اولین گام را در جهت نوسازی در سطح ملی و بین المللی بر خواهیم داشت و در قالب یک همکاری بین المللی و گسترده فعالیت خواهیم کرد.»

او یادآور شد: «اولین کنفرانس جلب سرمایه گذاری داخلی و خارجی در صنعت حمل و نقل، مسکن و شهرسازی در تاریخ ۱۱ و ۱۲ مهرماه مصادف با سوم و چهارم اکتبر برگزار خواهد شد و این کنفرانس در هشت زمینه اقدام به جلب مشارکت سرمایه گذاری خواهیم کرد.»

آخوندی توضیح داد: «حمل و نقل ریلی، جاده ای، هوایی و دریایی، توسعه شهری، صرفه جویی در مصرف انرژی صنایع بندری و صنایع فرودگاهی، سرمایه گذاری ها انجام خواهد شد و در این کنفرانس ۱۲۱ پروژه برای سرمایه گذاری عرضه خواهد شد.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که این حجم سرمایه گذاری معادل ۲۵ میلیارد یورو است گفت: «البته این حجم سرمایه گذاری مربوط به پروژه هایی است که در گام اول عرضه می شود و به طور مطمئن پروژه های بعدی در گام های بعدی عرضه می شود.»

او یادآور شد: «مبنای اصلی کار ما سیستم اقتصادی مشارکت بخش خصوصی و عمومی است به همین منظور چندین روش در نظر گرفته شده که عبارت است از سیستم های BOT، BLT و سیستم های اجاره به شرط تملیک است.»

تسهیلات را در اختیار می‌گذارد، گفت: «در بحث فاینانس خارجی مهم‌ترین عامل، پرداخت تضمین است البته کشورها مقرراتی را هم در خصوص پرداخت فاینانس دارند.»

او تصریح کرد: «در حال حاضر ایران در رتبه‌بندی کشورها در خصوص ریسک‌پذیری از میان هشت رتبه در رتبه هفتم جهان قرار دارد در نتیجه تضمین‌ها و هزینه‌ها در ایران بسیار بالاتر است و این تضمین‌ها برای فاینانس صرفاً از طریق بانک مرکزی و وزارت امور اقتصادی و دارایی صورت می‌گیرد.»

اتاق فکر بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

در ادامه این نشست گزارش عملکرد اتاق فکر بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از سوی سعیدی پور، معاون عملیات بندری این اداره کل ارائه شد. به گفته‌ی او اتاق فکر دریایی استان هرمزگان از سه کارگروه بندری و پایانه‌ها با ۲۶ عضو، دریایی و آموزش با ۱۲ عضو، و نمایندگی‌ها و تسهیلات با ۹ عضو تشکیل شده است.

او با اشاره به مهم‌ترین موضوعات مطرح‌شده در کارگروه بندری و پایانه‌ها، گفت: «ضرورت ارائه خدمات شبانه‌روزی برای تحویل اسناد، پهلوهای شناورها، دریافت مجوز گازوییل، فرایند طولانی دریافت سوخت تجهیزات، بخشی از موضوعات مطرح‌شده در این کارگروه است.»

سعیدی پور افزود: «در کارگروه دریایی و آموزش هم موضوعاتی از جمله نبود لایروبی کانال دسترسی به اسکله نفتی فولاد، عملیات نجات شناورها، تهیه یک کس و راه‌نما، و حضور زیردریایی رو به روی بندر باهنر در مسیر ورودی دسترسی به کانال اسکله فولاد و خطرات بالقوه را از مهم‌ترین مباحث مطرح‌شده در این کارگروه اعلام کرد.»

او بابیان این که تغییر شیوه‌ورود اتباع خارجی، از مهم‌ترین مباحث مطرح‌شده در کارگروه نمایندگی‌ها است، به مهم‌ترین مصوبات در دست اقدام اشاره کرد و گفت: «مشکلات کالای متروکه، عدم ثبت آسیب‌دیدگی کانتینرها، خاموشی برخی از بویه‌های کانال دسترسی اسکله فولاد، عمق اسکله‌های بندر شهیدرجایی برخی از مهم‌ترین مصوبات در دست اقدام اتاق فکر بنادر و دریانوردی استان هرمزگان است.»

اتاق فکر بنادر و دریانوردی استان گیلان

در ادامه این نشست سید علی نعیمی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن تشریح عملکرد اتاق فکر گفت: «آسیب‌شناسی، تحلیل، و حل مسئله، رویکرد اتاق فکر در اداره کل بنادر و دریانوردی این استان است.»

او افزود: «تعیین اعضای اصلی اتاق فکر، شناسایی مسایل و مشکلات و اولویت‌بندی، برنامه‌ریزی برای برگزاری جلسات، برگزاری ۲۰ جلسه با ارگان‌های دولتی و بخش خصوصی، اجرای راه کارها و تصمیمات اتخاذ‌شده در کارگروه‌ها بخشی از اقدامات این اتاق فکر است.»

نعیمی با اشاره به اقدامات تحلیلی اتاق فکر گفت: «تجزیه و تحلیل گروه‌های کالا، قیمت تمام‌شده هر تن کالا در بنادر شمالی، عملکرد هشت ساله بنادر کشور و بنادر شمالی و بازار غلات، بخشی از اقدامات تحلیلی اتاق فکر اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان است.»

او در خصوص دستاوردهای این اتاق فکر گفت: «حذف تعرفه‌های اضافی ارگان‌های متعامل، پیشنهاد احداث پایانه سورتینگ در بندرانزلی برای صادرات پایدار، تغییر کاربری انبارهای قدیمی برای نگهداری غلات، و افزایش سهم بنادر گیلان در جذب کالا، بخشی از دستاوردهای ما در این زمینه هستند.»

نعیمی از تعیین بندرانزلی به‌عنوان بندر معین استان‌های هم‌جوار استان گیلان خبر داد و گفت: «برنامه‌ریزی برای بهره‌برداری از ترمینال مسافری به‌منظور توسعه گردشگری دریایی، در دستور کار قرار دارد.»

در پایان این نشست با توجه به استعفای حسن رضا صفری، حسن تیمورتاش به‌عنوان رییس جدید کارگروه امور دریایی و آموزش اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی انتخاب شد، و از زحمات رییس پیشین قدردانی شد.

شایان ذکر است مدیریت و راهبردی جلسات اتاق فکر بنادر و سازمان مرکزی بالغ بر یک سال است که به صورت منظم و ماهانه توسط آقای محسن صادقی فر دبیر اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می‌شود و دستاوردهای قابل توجهی را در حل مشکلات بندری و دریایی با بهره‌گیری حداکثری از نظرات بخش خصوصی به‌ارمغان داشته‌است.



چهاردهمین جلسه اتاق فکر در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد

سعید نژاد: هزینه اوراق صکوک با پروژه‌های اقتصادی هم‌خوانی ندارد

در چهاردهمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی، علاوه بر ارائه گزارش اقدامات انجام‌شده در اتاق فکر بنادر هرمزگان و گیلان، حسن تیمورتاش به‌عنوان رییس جدید کارگروه امور دریایی و آموزش اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی انتخاب شد. هم‌چنین مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طی توضیحاتی تفاوت فاینانس و اوراق صکوک را به‌طور کامل تشریح کرد. در چهاردهمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی، که بیست و چهارم شهر بومراه با حضور مدیرعامل و روسای کارگروه‌ها و نمایندگان از بخش خصوصی برگزار شد، علاوه بر ارائه گزارش اقدامات انجام‌شده در اتاق فکر بنادر استان‌های هرمزگان و گیلان، گزارش کاربرد ابزارهای تامین مالی پیشرفته در توسعه خدمات بندری و کشتیرانی از سوی مجید پطهرانی ارائه شد.

بانک‌ها در ارائه تضمین، محدودیت دارند

بر اساس این گزارش در این نشست پس از ارائه گزارش کاربرد ابزارهای تامین مالی پیشرفته، محمد سعید نژاد در خصوص فاینانس و صکوک توضیح داد: «در صکوک اوراق مشارکت عمومی منتشر می‌شود و حتماً باید یک موسسه مالی معتبر تضمین‌کننده اوراق صکوک باشد، البته در ایران هم این کار از طریق بورس اوراق بهادار انجام می‌شود.»

او بابیان این که دو اشکال و مانع اساسی در اوراق صکوک کشور باعث شده این موضوع در کشور توسعه پیدا نکند، گفت: «علت اصلی، نبود بانک تضمین‌کننده است، به این معنی که بسیاری از بانک‌ها در ارائه تضمین و تایید پروژه‌ها دچار محدودیت‌های بسیاری هستند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: «مشکل بعدی بحث هزینه‌های اوراق صکوک است که پروژه‌های اقتصادی با آن‌ها هم‌خوانی ندارد.»

سعید نژاد با اشاره به این که تفاوت فاینانس با اوراق صکوک این است که در فاینانس اوراقی منتشر نمی‌شود بلکه بانک تضمین‌کننده از منابع داخلی خود



در گردهمایی بزرگ اعضای اتحادیه مالکان کشتی عنوان شد:

مالکان کشتی یارانه می خواهند

سعیدی، رئیس هیات مدیره اتحادیه مالکان کشتی شد

خواهد کرد و شرایط بهتری برای مالکان ایجاد می شود. در ادامه این جلسه، امید مرادی یکی از اعضای هیات مدیره اتحادیه، گزارش صورت های مالی سال ۹۳-۹۴ را ارائه کرد. انتخاب بازرس قانونی اتحادیه، یکی دیگر از برنامه های این مجمع سالانه بود که با حضور اکثریت اعضا برگزار شد. بر اساس نتیجه این رای گیری، علی پورامینی به عنوان بازرس قانونی اتحادیه از سوی اعضا انتخاب شد.

نایب رئیس اتحادیه:

قوانین ملی برای مالکان گران تمام می شود

نایب رئیس اتحادیه مالکان کشتی ایران در این مجمع، گزارشی از فعالیت اتحادیه در سالی که گذشت، ارائه داد و گفت: «وضع بسیار بد اقتصاد بین المللی اواخر سال ۲۰۱۴ میلادی تغییراتی داشته، حالا شرایط به سمت مثبت شدن در حرکت است، اما هنوز با سال ۲۰۰۸ فاصله داریم. باید بدانیم که هرگونه تغییر در رشد GDP دنیا تاثیر مستقیمی بر حمل و نقل دریایی دارد.»

به اعتقاد مدیرعامل شرکت ملی نفتکش، بازار فعلی، بازار خوبی در بخش فله، نفتی، کانتینری و بخش های دیگر نیست، اما آن چه در حوزه حمل و نقل دریایی مطرح می شود، موضوع رقابت کامل در این حوزه است: «سیستم نرخ تعیین کرایه حمل در اکثر موارد به صورت عرضه و تقاضا است و این حوزه به سرمایه گذاری سنگینی احتیاج دارد. به علت کاهش قیمت نفت سرمایه گذاری سنگین در صنعت فراساحل به شدت کاهش یافته است. این کاهش باعث شده تقاضا برای صنایع مرتبط با فراساحل وجود نداشته باشد.»

صفایی پیش بینی کرد نبود سرمایه گذاری در حوزه فراساحل برای مدتی ادامه خواهد داشت، اما پس از چندی اوضاع تغییر خواهد کرد.

درآمد مالکان کشتی کاهش پیدا کرده است

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش بابیان این مطلب که در شرایط فعلی درآمد مالکان کشتی به شدت کاهش پیدا کرده است، گفت: «هزینه ها روز به روز به دلیل قوانین ملی افزایش پیدا می کند. در حال حاضر هنوز با افزایش ظرفیت ناوگان نسبت به تقاضا در انواع مختلف صنعت حمل و نقل روبه رو هستیم و همین امر سبب شده نرخ حمل و نقل دریایی، نرخ اجاره کشتی و نرخ فعالیت های وابسته به حمل و نقل دریایی کاهش یابد. هم چنین کنوانسیون ها و الزاماتی بر صنایع دریایی گذاشته می شود که برای مالکان هزینه ایجاد می کند.»

محمد سعیدی که به تازگی به سمت مدیرعاملی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران منصوب شده است، با رای اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران، رئیس جدید هیات مدیره این اتحادیه شد. تنها دو روز مانده به برگزاری مجمع عمومی سالانه اتحادیه مالکان کشتی، اعضای هیات مدیره این اتحادیه، گردهم آمدند و به رئیس جدید هیات مدیره رای دادند.

مالکان کشتی دور هم جمع شدند

مجمع عمومی عادی سالانه اتحادیه و انجمن صنفی کارفرمای مالکان کشتی ایران، چهارشنبه هجدهم شهریور ماه، در موسسه خدمات رفاهی کشتیرانی برگزار شد. دستور کار این مجمع بر اساس روال عادی مجامع انتخاب هیات ریسه، ارائه گزارش فعالیت ها، گزارش مالی سال ۹۴-۱۳۹۳، معرفی نامزدهای بازرسی و انتخاب بازرس اتحادیه و انجمن صنفی بود.

متعالی سازی قیمت سوخت، معافیت مالیات بر تناژ، معافیت حقوق دربانوردان از مالیات، احیای ماده ۹ قانون نظام وظیفه و آموزش از جمله مواردی بودند که اتحادیه مالکان کشتی در این مجمع بازم بر ضرورت تعیین تکلیف آن ها تاکید و اعلام کرد که اتحادیه در حال پیگیری تمامی این موارد است. هم چنین نایب رئیس اتحادیه مالکان کشتی در سخنانش اظهار امیدواری کرد با برداشته شدن تحریم ها اتحادیه مالکان ابتدا وجهه منطقه ای و سپس وجهه بین المللی پیدا



”

صفایی:

از دولت می خواهیم تا زمان بازگشت دوباره بازار از صنعت حمل و نقل دریایی حمایت کند. چراکه بازگشت به بازار بین المللی در زبان ساده امادر عمل مشکل است.



”

تیمورتاش:
هزینه تمام شده خدمات
در ایران بالاتر از سایر
کشورهای منطقه
است و افزایش نرخ
سوخت ممکن است
برای صاحبان کشتی
در ایران هیچ فرصت
رقابتی بادیگر کشورها
باقی نگذارد.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران بابیان این که برای رفع این مشکل فعالیت‌های زیادی از سوی دبیرخانه اتحادیه مالکان کشتی انجام و ملاقات و نشست‌های همه‌جانبه با نهادهای تصمیم‌گیر و تاثیرگذار انجام شده، توضیح داد: «با ارسال نامه‌ای از ریاست جمهوری درخواست کردم که خودشان موضوع را مورد بررسی قرار داده و نهادهای مربوط را به انتخاب راه کار مناسب برای برون رفت از این بحران ترغیب کنند.»

مشکلات حمل و نقل دریایی روی هم انباشته شده است

او با انتقاد از بی توجهی به مسایل و مشکلاتی که در بخش حمل و نقل دریایی روی هم انباشته شده است، گفت: «در دوره جنگ تحمیلی اگرچه نمایشی از توان بالای ناوگان‌های تجاری و نفتی ما بود اما موجب شد که خسارت‌های سنگینی به فعالان این بخش به‌ویژه به دو شرکت بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش وارد شود.»

تیمورتاش افزود: «تحریم‌های بین‌المللی بخش دریایی و بندری کشور را گرفت و بسیاری از توانمندی‌های ما را در این زمینه معطل گذاشت. در این دوره طولانی هم کسی به یاری بخش دریایی و صاحبان کشتی‌ها نیامد و حتی مطالعاتی هم انجام نشد تا حجم خسارت‌ها را بابت معطل ماندن شناورها و خالی رفتن کشتی‌ها محاسبه کند تا حداقل تصویری از آن در اختیار داشته باشیم.»

به گفته او در سال‌های اخیر نرخ حمل کالا به دلیل کاهش تقاضا و همچنین نبودن ظرفیت ناوگان‌های دریایی در حال کاهش بوده است: «پس از لغو تحریم و با باز شدن بازارهای جدید، اگر خواهیم کالای بیشتری برای حمل در اختیار داشته باشیم، نمی‌توانیم هزینه بیشتری برای جابه‌جایی آن‌ها از صاحبان کالا تقاضا کنیم. در واقع صاحبان کشتی‌ها به هیچ‌عنوان نمی‌توانند بر نرخ تعرفه‌های کرایه کشتی بیفزایند و نه درآمد تازه‌ای از فعالیت‌های تازه انتظار داشته باشند.»

او بابیان این که برداشته شدن تحریم خیر خوبی برای صاحبان کشتی‌هاست، گفت: «اگرچه در پساتحریم صاحبان کشتی به استفاده کامل‌تر از ظرفیت‌های ناوگان‌شان امیدوارند و می‌توانند بار بیشتری به مقصد برسانند، اما در مجموع مشکلاتی پیش‌رو دارند که هر نوع کامیابی را در این زمینه از دسترس آن‌ها دور می‌کند.»
باین حال به گفته او هزینه تمام شده خدمات در ایران بالاتر از سایر کشورهای منطقه است و افزایش نرخ سوخت ممکن است برای صاحبان کشتی در ایران هیچ فرصت رقابتی بادیگر کشورها باقی نگذارد: «اگر تلاشی جدی برای متقاعد کردن صاحبان کشتی به ادامه فعالیت وجود نداشته باشد، ممکن است صاحبان کشتی‌ها مزیت‌های حمل و نقل دریایی را به دیگر رقیبان ببخشند و از صحنه خارج شوند.»

صفایی با یادآوری این موضوع که در چند سال گذشته به دلیل تحریم، خرید و ساخت کشتی جدید بسیار مشکل و دسترسی به فاینانس‌های ارزان قیمت نیز بسیار سخت بوده است، گفت: «قطعا برداشته شدن تحریم‌ها باید استانداردهای ناوگان مطابق با کنوانسیون‌ها باشد. بنابراین باید شرایطی مهیا شود تا مشتریان با اطمینان کالای خود را برای حمل در اختیار ما قرار دهند، که این مساله باعث جذب بازار می‌شود.»

نایب‌رئیس اتحادیه مالکان کشتی، با توجه به قرار گرفتن ایران در شرایط پسا تحریم گفت: «رود دوباره به بازار بین‌المللی به زبان ساده اما در عمل مشکل است. از دولت می‌خواهیم تا زمان بازگشت دوباره بازار از صنعت حمل و نقل دریایی حمایت کند. چرا که بازگشت به بازار بین‌المللی در زبان ساده اما در عمل مشکل است.»
به گفته صفایی تقاضای مالکان کشتی از دولت این است که پس از تحریم، تا زمان گرفتن دوباره بازار، حمایت‌ها ادامه داشته باشد که این موضوع در قانون برنامه ششم به شدت در حال پیگیری است: «صنعت حمل و نقل دریایی در طول دوران تحریم مصداق بارز اقتصاد مقاومتی بود. در شرایطی که هدف آمریکایی‌ها و اروپایی‌ها فلج کردن اقتصاد ایران بود، با تلاش‌های صورت گرفته شرایط برای آن‌ها محقق نشد و ما توانستیم در شرایط بسیار سخت، فضای کشور را به خارج بازکنیم.»

او بابیان این که در حال حاضر بیش از ۲۲ میلیون DWT تناژ و بیش از ۲۵۰۰ شناور کنوانسیونی در اختیار مالکان کشتی ایران قرار دارد گفت: «پیش از تحریم‌ها مالکان کشتی ایران با تناژی بین ۱۲ تا ۱۳ میلیون تن در ردیف بیستم دنیا در حمل و نقل دریایی قرار داشتند اما اکنون اگر به تبه‌بندی بین‌المللی بازگردیم قطعا در بین ۱۰ تا ۱۵ کشور برتر دنیا در حوزه مالکان کشتی قرار خواهیم گرفت.»

افزایش بهای سوخت به سود مالکان کشتی نیست

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران هم در مجمع سالانه عمومی با یادآوری مسایل و مشکلاتی که در بخش حمل و نقل دریایی روی هم انباشته شده است، گفت: «صاحبان کشتی‌ها نه می‌توانند بر نرخ تعرفه‌های کرایه کشتی بیفزایند و نه درآمدی تازه از فعالیت‌های جدید انتظار داشته باشند، زیرا در منطقه رقابت تنگاتنگی بین حمل‌کنندگان ایرانی و خارجی وجود دارد و افزایش کرایه حمل موجب می‌شود که شناورهای خارجی بر سهم خود در این بازار بیفزایند.»

حسن تیمورتاش با انتقاد از تصمیم دولت برای کاهش دادن یارانه‌های انرژی گفت: «این اقدام اگرچه با هدف شفاف کردن فعالیت‌های اقتصادی و برآورد صحیح هزینه تولید کالا و خدمات در کشور گرفته شده، اما وضعیت نامطلوبی برای صاحبان شناورها در خلیج فارس و دریای خزر به وجود آورده است.»

به گفته او این تصمیم، هزینه خرید سوخت را بیش از دو برابر افزایش داده و در اغلب اوقات کرایه حمل دریافتی هم نمی‌تواند این هزینه را پوشش دهد، در نتیجه صاحبان شناورها نمی‌دانند که هزینه اضافی را از چه محلی باید جبران کنند.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی افزود: «باید توجه داشت که دیگر بخش‌های اقتصادی می‌توانند هزینه افزایش بهای سوخت را با افزایش قیمت خدمات خود جبران کنند، برای مثال بخش تاکسی‌رانی یا اتوبوس‌رانی بلافاصله بعد از افزایش قیمت سوخت، توانستند تعرفه‌های جدیدی را به نهادهای نرخ‌گذاری بقبولانند و به کار خود ادامه دهند. البته در برخی مواقع این افزایش قیمت‌ها موجب کاهش تقاضا شده و در نتیجه درآمد صاحبان وسایل نقلیه عمومی را کاهش داده است.»

به گفته او در حال حاضر در زمینه حمل و نقل دریایی، هیچ‌شانسی برای افزایش کرایه حمل وجود ندارد زیرا در منطقه رقابت تنگاتنگی بین حمل‌کنندگان ایرانی و منطقه‌ای وجود دارد و هر افزایش کرایه حمل موجب می‌شود که شناورهای خارجی بر سهم خود در این بازار بیفزایند.



سعیدنژاد در بازدید از بندر شهید رجایی تاکید کرد:

ضرورت تامین تجهیزات بندری نسل ششم

سال گذشته بیش از ۷۵ میلیون تن عملیات جابه‌جایی انواع کالای نفتی و غیرنفتی در بندر شهید رجایی به ثبت رسید، افزود: «انجام ۸۴ درصد کل عملیات جابه‌جایی کانتینر در بندر شهید رجایی، این بندر را به‌عنوان قطب کانتینری کشور معرفی کرده است.»

هدفگذاری جذب فاینانس خارجی برای بنادر

سعیدنژاد با تاکید بر لزوم ورود تجهیزات بندری نسل ششم برای این بندر بیان کرد: «در زمینه پسرکانه و محوطه‌های اختصاصی، آمادگی پذیرش و عملیات کانتینری تا ظرفیت سالانه ۳٫۳ میلیون TEU در این بندر وجود دارد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی بابت این که بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده در سال جاری برای فاز دوم بندر شهید رجایی مبلغ ۱۰۷ میلیون یورو از محل فاینانس چین تامین شود، افزود: «امیدواریم با رفع مسایل با طرف چینی، امسال بتوانیم LC را فعال کرده و عملیات خرید تجهیزات را آغاز کنیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: «فرایند کار در این پروژه اجرایی شده است تا بتوان در آینده نزدیک از خطوط اعتباری موجود استفاده کرد و پروژه را به پایان رساند. در کل ۲۰۷ میلیون دلار

بندر شهید رجایی در آخرین روزهای فصل تابستان میزبان مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هادی حق‌شناس مشاور او بود. بازدید از سیستم الکترونیکی CCS عملیات کانتینری، دیدار از اراضی پسرکانه بندر خلیج فارس، کلنگ‌زنی ساخت شبکه جامع اطفاحریق، برخی از برنامه‌های این سفر بود.

۷۹۰ هزار مترمکعب مخزن در پسرکانه بندر خلیج فارس احداث می‌شود

محمد سعیدنژاد در حاشیه دیدار از اراضی پشتیبانی بندر خلیج فارس و کلنگ‌زنی ساخت شبکه جامع اطفاحریق این بندر گفت: «هزینه ۱۳ هزار میلیارد ریالی ساخت این تاسیسات را بخش خصوصی تامین می‌کند.»

به گفته او تاسیسات زیربنایی شبکه اطفای حریق این بندر شامل دو مخزن دو هزار مترمکعبی، دو دستگاه پمپاژ اصلی آب و تجهیزات اطفای حریق توسط سازمان بنادر و دریانوردی در مدت دو سال اجرایی می‌شود. هم‌چنین مطالعات ایستگاه تخلیه و بارگیری ریلی نفتی بندر خلیج فارس در حال اجرا است.

معاون وزیر راه و شهرسازی در حاشیه این دیدارها بابت این که در

برای تهیه تجهیزات بندر شهید رجایی لازم است که از محل فاینانس تامین می‌شود.»

سعید نژاد افزود: «در فاز سه بندر شهید رجایی سرمایه‌گذاران استقبال کردند که قصد داریم در آینده نزدیک فراخوان جذب برنامه فاینانس خارجی آن را اعلام و اسناد و مدارک آن را به زودی تهیه کنیم.» او در ادامه با اعلام در دستور کار بودن تجهیز یال‌های چپ و راست ترمینال دو کانتینری بندر شهید رجایی، گفت: «عملیات تکمیل حوضچه سوم این بندر در قالب سه طرح توسعه ترمینال‌های کانتینری آغاز شده است. در وضعیت فعلی امکان پهلوگیری کشتی‌های کانتینری اقیانوس‌پیما با ظرفیت بیش از ۱۲ هزار TEU در این بندر فراهم است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «در بقیه بنادر کشور هم برای نوسازی تجهیزات و نیز تجهیز بیشتر بنادر، ارقامی اختصاص می‌یابد که با توجه به باز شدن فضای خرید این تجهیزات در شرایط پس از تحریم، می‌توان در قالب تولید داخل و تامین خارج به‌صورت مشترک، تامین تجهیزات بنادر را انجام داد.»

افزایش ۲۲ درصدی سهم حمل‌ونقل ریلی از بنادر

سعید نژاد با اشاره به این که ساخت و تعمیرات در صنایع دریایی برای تامین نقدینگی باید علاوه بر تامین نیاز داخلی، سفارشات خارجی را نیز جذب کند، بر توجه به جذب بازار خارج کشور و سیستم قوی بازار بایستی در بخش صنایع دریایی تاکید کرد و گفت: «اعطای ابزارهای تشویقی و آرایه تعهد حقوقی و مالی به مشتریان صنایع دریایی می‌تواند به جذب بیشتر سفارشات کمک کند.»

ایدنی خبر داد:

سهم ۵۰ درصدی بندر رجایی در ترانزیت کالا

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با یادآوری سهم ۵۰ درصدی بندر شهید رجایی در ترانزیت کالا، گفت: «بنادر هرمزگان به‌ویژه بندر شهید رجایی که به‌عنوان بندر اصلی ترانزیتی کشور و دروازه ورودی کریدور بین‌المللی شمال-جنوب محسوب می‌شود، از میزان سهم ۵۰ درصدی برخوردار است.»

ابراهیم ایدنی هم‌چنین از ترانزیت دو و نیم میلیون تن انواع کالا از طریق بندر شهید رجایی در پنج‌ماهه نخست سال جاری خبر داد. به گفته او در این مدت، در مجموع ۲۵ میلیون و ۳۶۷ هزار و ۴۴۳ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران تخلیه و بارگیری شد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی افزود: «جابه‌جایی هر تن کالای ترانزیتی در کشور بین ۴۰ تا ۱۰۰ دلار ارزآوری و بین ۱۰ تا ۱۵ نفر در زمینه‌های مختلف بنادر و حمل‌ونقل اشتغال‌زایی ایجاد می‌کند. سال گذشته شش میلیون تن عملکرد جابه‌جایی کالاهای ترانزیتی در استان هرمزگان به ثبت رسیده است که عمده این کالاهای به سمت کشورهای مستقل مشترک‌المنافع (CIS) در شمال ایران جابه‌جا شده است.»

غرب هرمزگان نیازمند توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای در حوزه آزادراه است

ایدنی بر توسعه محورهای جاده‌ای برای گسترش ترانزیت تاکید کرد و گفت: «توسعه محور غرب هرمزگان یکی دیگر از عواملی است که می‌تواند در بحث رونق ترانزیت موثر واقع شود که این محور نیازمند توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای به‌ویژه در بحث آزادراه‌ها و بزرگراه‌هاست.»

بندر شهید رجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران در فاصله ۲۳ کیلومتری غرب شهر بندرعباس واقع شده که با ۲۴۰۰ هکتار وسعت، از ظرفیت پذیرش سالانه حدود ۹۰ میلیون تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی برخوردار است.

روابط عمومی بندر خرمشهر: مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون سه هزار و ۹۴۹ دستگاه خودروی وارداتی پلاک اروند در بندر خرمشهر تخلیه شده است.» عادل در یس اظهار کرد: «از سال ۸۸ تاکنون حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو در بندر خرمشهر وارد و تخلیه شده است.»

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر تصریح کرد: «از زمان اجرایی شدن مصوبه تردد خودروهای پلاک اروندی در سراسر استان خوزستان، استقبال خوبی از این خودروها شده و شاهد رشد روزافزون واردات این خودروها از طریق بندر خرمشهر هستیم.»

روابط عمومی بندر امیرآباد: مدیر بندر و دریانوردی بندر امیرآباد طی حکمی از سوی محمد تقی نورزاد فرماندار شهرستان به‌شهر به‌عنوان برترین مدیر دستگاه‌های اجرایی این شهرستان انتخاب شد. در این حکم از پیشرفت روزافزون و بی‌سابقه این بندر از زمان تصدی علی خدمتگزار قدردانی شده و او را به‌عنوان مدیر نمونه سال ۹۴ معرفی کرده است.

روابط عمومی بندر نوشهر: مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران از رشد ۲۱۳ درصدی واردات آهن آلات به منطقه و ویژه اقتصادی بندر نوشهر طی پنج‌ماهه اول سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال قبل خبر داد.

منوچهر تاتینا گفت: «در مجموع واردات کالای غیرنفتی به بندر نوشهر در این مدت از رشد ۴۸ درصدی برخوردار بوده است.»

او بایسان این که در بخش واردات غلات نیز شاهد رشد ۲۷ درصدی بوده‌ایم خاطر نشان کرد: «ساخت و بهره‌برداری از انبارهای جدید سرپوشیده و هم‌چنین رایزنی‌های انجام‌شده با صاحبان کالا و تامین تسهیلات و امکانات مورد نیاز آن‌ها از عمده‌ترین دلایل افزایش ورود کالا به بندر نوشهر است.»

روابط عمومی بندر شهید رجایی: مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از جابه‌جایی ۲/۲ میلیون تن انواع محموله‌های تجاری از طریق ریل در بندر شهید رجایی و ثبت رشد ۶۴ درصدی در این بخش از فعالیت‌های حمل‌ونقلی طی سال جاری خبر داد. ابراهیم ایدنی ضمن آرایه گزارشی از عملکرد حمل‌ونقل ریلی بندر شهید رجایی در پنج‌ماهه نخست سال ۹۴ اظهار کرد: «از ابتدای سال جاری تاکنون، دو میلیون و ۲۲۱ هزار و ۵۵۹ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی از طریق شبکه ریلی در این بندر جابه‌جا شده است.»



مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تشریح کرد

کشتیرانی ایران تا دو سال آینده جزو ۱۵ شرکت برتر کشتیرانی دنیایمی شود

سخت‌افزاری و نرم‌افزاری برخوردار شود، از این رو با رفع تحریم‌ها به دنبال نوسازی سیستم‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری منطبق با شرایط روز دنیا هستیم.» سعیدی یادآور شد: «هم‌چنین برگزاری دوره‌های آموزشی عالی برای پرسنل کشتیرانی با استفاده از امکان همکاری با دانشگاه‌های معتبر دنیا از دیگر برنامه‌هایی است که توسط شرکت کشتیرانی، اجرایی خواهد شد. در چند سال اخیر در امر آموزش، قابلیت‌های زیادی به وجود آمده است، اما برای بهبود و ارتقای این آموزش‌ها به سطح عالی، نیازمند توافقات آتی هستیم.»

او بیان کرد: «مذاکرات اولیه برای ارتقای آموزش‌ها به سطح عالی آغاز شده تا بتوانیم نیروهای جوان را در مرحله آموزش‌های عالی شرکت دهیم.»

او با بیان این که گسترش حمل و نقل ترکیبی یکی دیگر از اولویت‌های کاری در کشتیرانی است، گفت: «با توجه به شرایط جدید CIS و نیاز شدید کشورهای این منطقه به دریاهای آزاد از طریق ایران حمل و نقل ترکیبی را گسترش خواهیم داد.» مدیرعامل شرکت کشتیرانی افزود: «بر این اساس مسیر کشورهای آسیایانه میانه مانند قزاقستان، ترکمنستان و... به دریای آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان را فراهم می‌کنیم، این مسئله یک مزیت گسترده برای بنادر ایران محسوب می‌شود چرا که از خطوط کشتیرانی گسترده، زیرساخت‌های خوب ریلی برخوردار هستیم.» سعیدی تصریح کرد: «صادرات و واردات این کشورها از طریق دریا و زمین در ظرفیت‌ها و عملکرد مالی موثر خواهد بود.»

او بیان کرد: «با توجه به این که تحریم‌ها مقداری برند IRISL را با محدودیت مواجه کرد با برداشته شدن تحریم‌ها برند کشتیرانی در سطح بین‌المللی با پرچم مقدس جمهوری اسلامی ایران به بنادر مهم دنیا تردد خواهیم کرد.»

او یکی دیگر از اولویت‌های کشتیرانی را توسعه سیستم بانکرینگ (سخت‌رسانی به کشتی‌ها) اعلام کرد و گفت: «به دلیل قابلیت‌هایی که در این بخش داریم می‌توانیم در حوزه حمل و نقل سوخت با سیستم‌های بانکرینگ درآمدهای فراوانی را کسب کنیم.»

او با تاکید بر این که به راحتی می‌توانیم با ایجاد مخازن در مناطق مختلف دنیا از این تجارت برخوردار شویم، تصریح کرد: «متناسب با هدف گذرای انجام شده برای ارتقای جایگاه کشتیرانی، باید بخش کانتینری و فله‌بر به لحاظ ناوگان و نیروی انسانی به روز شود.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تاکید کرد: «ارتقای ناوگان کانتینری و فله‌بر در برنامه کاری میان مدت و بلندمدت قرار دارد.»



مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از برنامه‌ریزی برای تبدیل این شرکت به ۱۰ کشتیرانی برتر دنیا خبر داد و با بیان این که جهت توسعه بانکرینگ در مناطق مختلف دنیا مخازن سوخت ایجاد می‌کنیم، گفت: «مطابق برنامه تا دو سال آینده به رنکینگ ۱۵ دنیا می‌رسیم.»

محمد سعیدی اظهار کرد: «در چند سال اخیر به دلیل تحریم‌ها متأسفانه خطوط کشتیرانی ایران از جمله ما با محدودیت‌هایی مواجه شدند. بر اساس توافق هسته‌ای از اوایل ژانویه (دی ماه امسال) رفته‌رفته با حذف تحریم‌ها فضای جدیدی برای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شکل می‌گیرد.»

او با تاکید بر این که با لغو تحریم‌ها باید در جایگاه اصلی شرکت در بین شرکت‌های کشتیرانی برتر دنیا قرار بگیریم، تصریح کرد: «هم‌اکنون رنکینگ ۲۱ دنیا را در اختیار داریم که با توجه به قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها و نیروهای توانمندی که در کشور داریم برنامه‌ریزی کرده‌ایم طرف دو سال آینده به رنکینگ ۱۵ دنیا برسیم.» او ادامه داد: «مطابق برنامه، در پایان پنج سال آینده نیز به یکی از ۱۰ شرکت برتر کشتیرانی دنیا تبدیل خواهیم شد.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تاکید بر این که این برنامه با اتکا به ۱۵۸ فرزند کشتی شرکت کشتیرانی و نیروهای متخصص و ارزشمند محقق می‌شود، اظهار کرد: «در دوران تحریم، صنعت کشتیرانی نتوانست از پیشرفت



پیشنهادات رییس اتاق تهران
برای فرصت‌های سرمایه‌گذاری روسیه و ایران

اهمیت ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی مشترک

رییس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران با تشریح زمینه‌های مشترک همکاری بین ایران و روسیه در تمامی حوزه‌های حمل‌ونقل و فرصت موجود سرمایه‌گذاری در این حوزه درآمدزا تاکید کرد: «تاسیس شرکت حمل‌ونقل دریایی بهترین گزینه برای رونق اقتصادی دو کشور و کشورهای عضو دریای خزر به شمار می‌رود.»

مسعود خوانساری در گفتگو با خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی در بیان زمینه‌های همکاری مشترک ایران و روسیه در حوزه حمل‌ونقل و ساخت‌وساز در آستانه برگزاری همایش بین‌المللی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی که ۱۱ و ۱۲ مهرماه با حضور نمایندگان کشورهای مختلف در تهران برگزار می‌شود، گفت: «زمینه‌های همکاری متعددی بین ایران و روسیه در حوزه حمل‌ونقل وجود دارد زیرا این دو کشور، علاوه بر همسایگی، امکان ارتباط ریلی، زمینی، هوایی و دریایی را نیز دارند.» رییس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران افزود: «وجود دریای خزر پتانسیل بزرگی برای همکاری‌های حمل‌ونقلی دو کشور به وجود آورده است و ایران و روسیه می‌توانند فعالیت‌های مشترک حمل‌ونقل دریایی داشته باشند. به عنوان مثال، ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل مشترک بین ایران و روسیه می‌تواند به تقویت حمل‌ونقل کالاهای کشورهای عضو دریای خزر و همسایه کمک کند. به آن معنا که ایران و روسیه می‌توانند شرکت‌های حمل‌ونقلی مشترکی راه‌اندازی کرده و از آن طریق کالاهای کشورهای حاشیه دریای خزر را جابه‌جا کنند و به مقصد برسانند.»

رییس سابق سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای کشور با اشاره به این که ایجاد شرکت حمل‌ونقلی مستلزم همکاری در حوزه بندری دو کشور است، افزود: «خوشبختانه از سال‌های قبل ایران اعلام آمادگی کرده برای سرمایه‌گذاری در بندر اکتا و قزاقستان و بندر آستاراخان (چنانچه یک پست اسکله در آستاراخان به صورت اختصاصی در اختیار ایران قرار بگیرد) به تقویت همکاری‌های دوطرفه در حوزه بندر ایران و روسیه کمک کند.» خوانساری در مورد همکاری مشترک ایران و روسیه در حوزه هوایی گفت: «در حال حاضر در هفته یک پرواز بین ایران و روسیه و آن هم در شهرهای تهران و مسکو برقرار می‌شود در حالی که ایران برای امور تجاری بین مشهد و آستاراخان، تبریز و آستاراخان، سن پترزبورگ و تهران و سایر شهرهای روسیه امکان حمل‌ونقل هوایی فراوانی دارد، اما هنوز مذاکره‌ای بین شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی انجام نشده است. بنابراین اگر شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی بتوانند روی راه‌اندازی خطوط هوایی در شهرهای مختلف دو کشور سرمایه‌گذاری کنند پتانسیل بالایی دارد.» او با اشاره به قطع ارتباط ریلی ایران و روسیه از زمان جنگ ارمنستان و آذربایجان افزود: «منازعات بین ارمنستان و آذربایجان باعث شد خط ریلی مستقیم ایران به روسیه قطع شود، به همین خاطر برای همکاری مجدد باید روسیه یا ارمنستان روی اتصال مجدد این ریل سرمایه‌گذاری کنند. اگرچه ایران از طریق ترکمنستان و قزاقستان نیز می‌تواند ارتباط ریلی با روسیه داشته باشد اما بعد مسافتی آن‌ها افزایش می‌یابد. بنابراین بهتر است از طریق رشت-آستارا ارتباط ریلی با ارمنستان برقرار کرده و از طریق ارمنستان ارتباط ریلی با روسیه داشته باشیم.»

او ارتباط ایران و روسیه را در حمل‌ونقل جاده‌ای با توجه به این که مرز مشترک زمینی وجود ندارد و کشورهایمانند ارمنستان، داغستان، آذربایجان، اوکراین، ترکمنستان بین این دو کشور وجود دارند، مستلزم ایجاد شرکت‌های حمل‌ونقل مشترک دانست.

روابط عمومی بندر امیرآباد: محسن جلال پور رییس اتاق بازرگانی ایران در صدر هیاتی متشکل از اعضای هیات ریسه، رازجویان معاون استاندار و چند تن از تجار وارد بندر امیرآباد شدند. مدیرکل بندر و دریانوردی امیرآباد گفت: «رشد ترانزیت ۱۷۳ درصدی انواع کالا از بندر امیرآباد، این بندر را در رتبه نخست بندر شمالی قرار داده است.»

او در سخنان خود، خطاب به رییس اتاق بازرگانی ایران به بیان مشکلات موجود پرداخت و بر حل آن برای رسیدن به بندری فرامرزی و نمونه تاکید کرد. در پایان این جلسه، جلال پور و هیات همراه از امکانات و مناطق عملیاتی و دریایی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد دیدن کردند.

روابط عمومی بندر شهیدرجایی: رییس اداره حفاظت و ایمنی دریایی هرمزگان از نجات هشت سرنشین یک فروند لنج ایرانی سانحه دیده در آب‌های کشور عمان با همکاری گارد ساحلی این کشور خبر داد.

اسماعیل مکی زاده ضمن اعلام این خبر گفت: «یک فروند لنج تجاری ایرانی که از بندر دبی در کشور امارات اعزام بندر چابهار بود، در نزدیکی جزیره سلامه فنا کو (شمالی ترین جزیره کشور عمان) به علت نقص فنی موتور و آب گرفتگی اعلام اضطرار کرد.»

یک فروند لنج صیادی به محل سانحه اعزام و شناور مذکور به مقصد بندر سبیریک در سواحل شرقی استان هرمزگان بیدک شد.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): نخستین نشست کارگروه توسعه مدیریت اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان به منظور بررسی روش‌های تسریع در روند تحول نظام اداری حسب اسناد بالادستی کشور، در شهر بومرماه سال جاری برگزار شد.

سعدالله عبداللهی، گفت: «بر اساس تصمیمات اتخاذ شده در کارگروه، کمیته‌های پنج‌گانه ساختار و فناوری مدیریت، توسعه دولت الکترونیک و هوشمندسازی، سرمایه‌انسانی، سلامت اداری و صیانت از حقوق مردم و مدیریت عملکرد در سطح اداره کل تشکیل شده و به صورت ماهیانه پیشنهادهای خود را جهت تصویب نهایی به کارگروه توسعه مدیریت ارسال خواهند نمود.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): با اتمام مرحله پایانی احداث اسکله شماره ۳۷ و نصب تجهیزات مکانیزه بارگیری فرآورده‌های نفتی در این اسکله‌ی جدید بندر امام خمینی (ره)، به مجموعه امکانات مکانیزه برای افزایش توان ارائه خدمات بندری افزوده شد.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، اظهار داشت: «چهار دستگاه بازوی بارگیری به همراه سیستم اتصال شیلنگی به منظور تخلیه و بارگیری فرآورده‌های نفتی سبک و سنگین با وزن تقریبی هر دستگاه ۲۰ تن در اسکله جدید در این مجتمع بزرگ بندری با مشارکت بخش خصوصی نصب شد.»



مدیرکل فاوا سازمان بنادر مطرح کرد؛

بهره‌گیری از دانش IT برای کاهش ماندگاری کالا و ارتقا نرم عملیاتی در بندر شهید رجایی

از بهره‌برداران امور بندری در دستور کار قرار دارد. «آبایی گفت: «هم‌اکنون سامانه CCS در زمینه نظارت بر عملیات جابه‌جایی کالاهای کانتینری و سامانه GCOMS در زمینه نظارت بر عملیات کالاهای غیر کانتینری با هدف تسریع در عملیات بندر شهید رجایی به صورت شبانه‌روزی فعالیت دارند که به‌روز رسانی این نرم‌افزارها برای بهبود کار به صورت مستمر در حال انجام است.»

راه‌اندازی نرم‌افزارهای اطلاعات جامع دریایی و نماد

این مقام مسئول افزود: «هدف سازمان بنادر نظارت دقیق‌تر بر عملکرد سامانه‌های عملیاتی است و در همین راستا به‌تازگی نرم‌افزار سیستم اطلاعات جامع دریایی نیز به واحدهای دریایی بندر شهید رجایی افزوده شده است.»

مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به این که سامانه مالی «نماد» نیز به‌تازگی در معاونت اداری و مالی این بندر فعال شده است، ادامه داد: «راه‌اندازی سیستم ثبت اطلاعات کالای ریلی ورودی و خروجی به بندر شهید رجایی و تهیه اطلاعات نرم‌افزاری برای کالاهای صادراتی در سامانه‌های الکترونیکی GCOMS و CCS از برنامه‌های دیگر این اداره کل در سازمان بنادر کشور است.»

ترسیم نقشه راه برای نرم‌افزارهای بندری و دریایی

او خاطر نشان کرد: «باید برای هر نرم‌افزار نقشه راه ترسیم شود و پیگیری ارتباط هرچه بهتر سیستم‌های آماری به سیستم‌های عملیاتی هم‌اکنون در حال انجام است.»

آبایی اظهار داشت: «پیگیری درخواست‌ها، رسیدگی به نامه‌های ارسال شده از بندر شهید رجایی و پاسخ‌گویی در اسرع وقت به امور فناوری اطلاعات و ارتباطات، بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور از دیگر اقدامات آنی است.»

لازم به ذکر است، در پایان این نشست، حاضرین در خصوص موضوعات محوری مطرح شده به بیان دیدگاه‌ها و پیشنهادها خود پرداختند.

مدیرکل فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی از پشتیبانی فنی این سازمان در راستای کاهش ماندگاری کالا و ارتقا نرم عملیات تخلیه و بارگیری در بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور خبر داد. به گزارش ماهنامه بندر و دریا، نشست هماهنگی سامانه‌های الکترونیکی بندر شهید رجایی با حضور «ابراهیم ایدنی» مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، «حمیدرضا آبایی» مدیرکل فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) سازمان بنادر و دریانوردی و جمعی از معاونان و کارشناسان بندر شهید رجایی و بنادر تابعه آن برگزار شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی در این نشست طی اظهاراتی استفاده حداکثری از ظرفیت‌های قانونی منطقه و ویژه در بندر شهید رجایی را خواستار شد و گفت: «جذب سرمایه‌های بخش خصوصی، توسعه و رونق اقتصادی و ایجاد اشتغال، از جمله اهدافی است که باید با استفاده از قانون منطقه ویژه به آن دست یافت.»

ضرورت ارتقا زیرساخت‌های IT در بندر شهید رجایی

«ابراهیم ایدنی» بر لزوم بهره‌گیری از امکانات و ابزارهای دانش فناوری اطلاعات، به‌منظور تسهیل نظارت بر عملیات بخش‌های مختلف صنعت حمل‌ونقل دریایی، خاطر نشان کرد: «بر اساس ریزنی‌های اخیر صورت گرفته و توافقات به‌عمل آمده، قرار است توسعه ترانزیت خارجی کشور با محوریت بندر شهید رجایی در منطقه خلیج فارس دنبال شود که بر همین اساس، نیازمند ارتقا زیرساخت‌های IT در این بندر هستیم.»

ایجاد پیوندهای ارتباطی بین سامانه‌های مختلف عملیاتی

«حمیدرضا آبایی» مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) سازمان بنادر و دریانوردی نیز در بخش دیگری از این نشست گفت: «ایجاد پیوندهای ارتباطی بین سامانه‌های مختلف در حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات از اهداف مدنظر این سازمان در بندر شهید رجایی است.» او افزود: «کاهش ماندگاری کالا در بندر به‌ویژه بندر شهید رجایی و ارتقا نرم عملیات تخلیه و بارگیری با پشتیبانی اداره فاوا سازمان بنادر و دریانوردی»



ضرورت احداث راه دسترسی بندر نوشهر

فرماندار شهرستان نوشهر در جلسه بررسی چالش‌های فراروی توسعه بندر با سابقه نوشهر بر ضرورت احداث راه دسترسی بندر به کمربندی، به منظور کاهش مشکلات ترافیکی ناشی از تردد کامیون‌ها در داخل شهر تاکید کرد.

محمدعلی قمیاییلی در این جلسه که با حضور نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس شورای اسلامی، مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران، اعضای شورای اسلامی و شهردار شهر نوشهر برگزار شد با اعلام این مطلب افزود: «رشد عملیات تخلیه و بارگیری در بندر منجر به افزایش تردد کامیون‌ها در سطح شهر و ایجاد مشکلات ترافیکی برای شهروندان می‌شود بنابراین باید برای رهایی از این مشکلات، راه دسترسی بندر به کمربندی ساخته شود.»

بر اساس این گزارش، منوچهر تاتینا مدیرکل بندر و دریانوردی استان مازندران نیز در ابتدای این نشست به ارایه گزارشی در خصوص وضعیت ساخت و ساز و اقدامات انجام شده در راستای ایجاد تعاملات بیشتر بین بندر و شهر پرداخت.

او بایان این که سرعت ساخت و ساز و نوع ساخت و سازهای در دست اقدام موجب رونق بندر خواهد شد گفت: «با تکمیل شدن ساختمان اداری جدید و برج کنترل و تخریب ساختمان‌های قدیمی موجود در بندر، چهره بندر و شهر دگرگون خواهد شد.»

تاتینا خاطر نشان کرد: «خوشبختانه عملکرد بندر نوشهر در دو سال اخیر در بخش تخلیه و بارگیری کالا از رشد خوبی برخوردار بوده است و امیدواریم با تکمیل طرح‌های در دست اجرا این روند رو به رشد ادامه داشته باشد.» در ادامه دکتر قاسم احمدی لاشکی نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس شورای اسلامی طی سخنانی ضمن قدردانی از زحمات مسئولان و کارکنان اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران، بر ضرورت اتخاذ راه کارهای مناسب برای توسعه همه جانبه بندر نوشهر و کاهش مشکلات مردم در زمینه تردد کامیون‌ها در سطح شهر تاکید کرد.

بندر نوشهر با بیش از ۷۰ سال تجربه با ورود نخستین کشتی تجاری حامل قطعات و ماشین‌آلات کارخانه ذوب آهن کرج راه اندازی شد. بندر نوشهر با مساحت ۴۵ هکتار و دارا بودن اسکله‌های تجاری و خدماتی و تجهیزات مناسب خشکی و دریایی و با عمق ۵/۵ متر، سالانه به طور متوسط پذیرای ۵۰۰ فروند کشتی از کشورهای حوزه دریای خزر است. با توجه به بازسازی و توسعه اسکله‌های این بندر در آینده نزدیک به عمق ۶/۵ متر دست خواهد یافت که این امر امکان ورود کشتی‌هایی با ظرفیت بالاتر را فراهم می‌کند. این بندر در عرصه تجارت جهانی همواره نقش انکارناپذیری در اقتصاد حمل و نقل کشور ایفا کرده است و در حال حاضر سالیانه به طور متوسط حدود ۵۰۰ فروند کشتی در این بندر تردد می‌کنند. بندر نوشهر به عنوان نزدیک‌ترین بندر تجاری کشور به پایتخت (۲۰۰ کیلومتر) از طریق چهار مسیر کندوان، هراز، فیروزکوه و جاده رشت - قزوین به مراکز مهم تجاری، صنعتی کشور دسترسی دارد.

مانا: مقامات بندر شارجه امارات از امضای توافق نامه‌ی همکاری با بندر کاناورال آمریکا خبر دادند. طبق این توافق نامه بندر شارجه دبی که توسط اپراتور بندری گالف‌تینر اداره می‌شود متعهد به همکاری با بندر کاناورال فلوریدا خواهد شد. مفاد این توافق نامه بر تبادل اطلاعات و دانش، گسترش منابع مالی، تجارت بین الملل و لجستیک دلالت دارد.

بر همین اساس، شرکت‌های خصوصی دیگر نیز امکان همکاری در عرصه تجارت و سرمایه گذاری با شرکت‌های خصوصی مستقر در هر کدام از این دو بندر را دارند.

تین نیوز: دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران بایان این که با حضور رییس جدید، اهداف اتحادیه بیشتر جنبه بین المللی پیدا خواهد کرد، گفت: «با توجه به این که حدود دو هزار و ۵۰۰ کشتی ایرانی در بحث حمل و نقل دریایی خلیج فارس مشغول به کار هستند، لازم است ایران تابعیت‌هایی از تفاهم نامه ریاض هم داشته باشد.»

حسن تیمورتاش اظهار کرد: «آقای سعیدی مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و رییس جدید این اتحادیه، اهداف بلندی برای اتحادیه در نظر دارد.»

روابط عمومی بندر شهید رجایی: معاون فنی و نگهداری اداره کل بندر و دریانوردی استان هرمزگان از انجام تعمیرات اساسی رادارهای VTS در ۱۵ سایت مخابراتی بندر و جزایر هرمزگان به همت متخصصان داخلی خبر داد.

محمد رضا پوررجبی ضمن اعلام این خبر افزود: «این تعمیرات برای اولین بار پس از انجام مطالعات به همت ۱۰ نفر از کارشناسان داخلی بندر شهید رجایی و باهدف بهره برداری بهینه از دستگاه‌های راداری و بر اساس دستورالعمل‌های مدون صورت گرفت.» این طرح با اعتبار ۱۱/۵ میلیارد ریال در مدت شش ماه اجرایی شد.

مانا: مدیرکل اداره حفاظت محیط زیست استان خوزستان گفت: «بر اساس برنامه ریزی‌های صورت گرفته توسط سازمان حفاظت محیط زیست در دفتر طرح حفاظت از تالاب‌های ایران، جلب کمک‌های بین المللی در راستای حفاظت از تالاب‌های کشور در دستور کار قرار گرفته است.»

به این منظور، هیات متشکل از سفرای پنج کشور خارجی به همراه نماینده مقیم سازمان ملل متحد در ایران باهدف بازدید از وضعیت تالاب‌های استان به ویژه تالاب شادگان وارد استان خوزستان می‌شوند.

این سفر از کشورهای اتریش، بلژیک، سوئد، نروژ و استرالیا هستند که از تالاب‌های استان بازدید خواهند داشت.



بهره‌برداری از هفت طرح گردشگری آبی تا پایان سال

دریانوردی در استان با همکاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در راستای هدف تربیت نیروی انسانی ماهر در این بخش خبر داد. دکتر علی حسین حسین زاده با اشاره به امضای توافق نامه دانشگاه جامع علمی کاربردی استان و اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای راه‌اندازی دانشکده دریانوردی بیان کرد: «مقدمات راه‌اندازی این دانشکده فراهم شده است و امیدواریم دانشکده دریانوردی خوزستان در سال جاری دانشجو بپذیرد.»

او گفت: «با توجه به ظرفیت و پتانسیل خوب خوزستان به عنوان یک استان بندری با داشتن چند بندر مهم و استراتژیک از جمله بندر امام خمینی (ره) و بنادر آبادان و خرمشهر بیان داشت: «خوزستان می‌تواند با همکاری خوب اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان نسبت به کشف استعدادها و خوب و آموزش دانشجویان متخصص در امر دریانوردی اقدام کند.»

رییس دانشگاه علمی کاربردی خوزستان در ادامه افزود: «با راه‌اندازی دانشکده دریانوردی در استان خوزستان به یکی از بهترین ظرفیت‌های علمی مهارتی و فنی در خصوص آموزش نیروهای کارشناس در امور بنادر و دریانوردی خواهیم رسید.»

دکتر حسین زاده افزود: «راه‌اندازی این مرکز علمی علاوه بر جذب جوانان بومی منطقه و تربیت نیروهای متخصص و کارشناس مورد نیاز دستگاه‌های اجرایی و اداری مرتبط با دریا، تاثیر به‌سزایی در توسعه همه‌جانبه و هم‌چنین ایجاد اشتغال مولد در استان داشته است.»

در استان خوزستان دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر با بیش از پنج هزار دانشجو در دوره‌های کارشناسی و کارشناسی ارشد نقش مهمی در تامین نیروی متخصص دریایی دارد.

استان خوزستان با داشتن هشت بندر فعال و ۵۰۰ کیلومتر خط ساحلی یکی از استان‌های مستعد در توسعه بخش صنایع دریایی است.

استاندار خوزستان از بهره‌برداری هفت طرح گردشگری آبی تا پایان سال جاری در خوزستان خبر داد.



عبدالحسن مقتدایی گفت: «این هفت طرح در امتداد رودخانه‌های کارون و بهمن شیر با حجم سرمایه‌گذاری یک هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان در خدمت صنعت گردشگری استان قرار می‌گیرد.»

استاندار خوزستان به اهمیت بخش گردشگری به عنوان یک صنعت مهم درآمدزا اشاره کرد و افزود: «با روی کار آمدن دولت تدبیر و امید این بخش نیز در استان خوزستان در اولویت قرار گرفته است.»

مقتدایی افزود: «هفت طرح گردشگری آبی که از سال ۱۳۹۳ آغاز شده‌اند تا پایان امسال به بهره‌برداری کامل خواهند رسید که این می‌تواند در رونق اقتصادی منطقه بسیار تاثیرگذار باشد.»

او با اشاره به این که هنوز از ظرفیت‌های مهم گردشگری در استان خوزستان استفاده نشده است خواستار مشارکت بیشتر بخش خصوصی در رونق صنعت گردشگری در استان شد.

دانشکده دریانوردی در خوزستان راه‌اندازی می‌شود

هم‌چنین رییس دانشگاه علمی کاربردی خوزستان از راه‌اندازی دانشکده

برنامه‌ریزی برای تبدیل بندر بوسان به دومین بندر ترانسشیپ جهان

مقامات بندری بوسان کره جنوبی از تصمیم این بندر به منظور تبدیل شدن به دومین بندر ترانسشیپ دنیا سخن می‌گویند. این بندر در یک برنامه بلندمدت منسجم در نظر دارد تا سال ۲۰۲۰ به دومین بندر بزرگ ترانسشیپ دنیا تبدیل شود.

در سال‌های اخیر میزان کالاهای ترانسشیپ در بندر بوسان به‌طور متوسط ۱۰ درصد رشد داشته است و این در حالی است که جابه‌جایی کالاهای داخلی در این بندر تنها ۴/۲ درصد افزایش داشت.

در سال ۲۰۱۴ میلادی برای اولین بار در تاریخ این بندر میزان کالاهای ترانسشیپ ۵۰/۳ درصد کل جابه‌جایی‌ها را به خود اختصاص داد، این میزان در سال ۲۰۰۰ تنها ۳۱/۷ درصد بود.

برنامه لایروبی این بندر که تا سال ۲۰۱۷ تکمیل خواهد شد عمق این بندر را به‌منظور پذیرش کانتینربرهای غول‌پیکر به ۱۷ متر می‌رساند.

تجهیزات جدیدی نظیر جرثقیل به این بندر منتقل خواهد شد و نوع سوخت این بندر برای تراکتورها و ماشین‌آلات از بنزین به برق تبدیل خواهد شد.

انتظار می‌رود با اجرایی شدن این طرح میزان دی‌اکسید کربن تولیدی در این بندر، ۴۲ درصد کاهش یابد.

در راستای همین برنامه، چهار ترمینال این بندر در شمال تحت پوشش یک شرکت قرار خواهند گرفت.





آینده تکنولوژی دریایی تا سال ۲۰۳۰

به گزارش بندرودر با به نقل از مانا؛ موسسه لویدز رجیستر، شرکت تحقیقاتی کینتیک انگلیس و دانشگاه ساوت هامپتون گزارشی در خصوص حمل و نقل تجارت جهانی، نیروی دریایی و محیط زیست اقیانوس ها ارائه داد که در آن آلودگی استفاده بیش از حد منابع و تغییرات آب و هوایی را بررسی می کند. بر اساس این گزارش، تا سال ۲۰۳۰، شمار سازه های فراساحلی در دنیا دو برابر می شود. این میزان شامل ۱۰۰ برابر شدن توربین های بادی خواهد شد.

هم چنین، در ۱۵ سال آینده ۵۰ درصد نفت مورد استفاده در دنیا در سازه های فراساحلی نفت استخراج می شود و ۵۰ درصد جمعیت دنیا در مناطق ساحلی زندگی می کنند.

از همین رو اقیانوس ها و صنایع وابسته به آن در جهت رفاه عمومی جمعیت دنیا در آینده، نقش به سزایی ایفا می کنند.

بر اساس گزارش منتشر شده، تا سال ۲۰۳۰ میلادی شاهد افزایش ۳۰ درصدی اسیدی شدن آب اقیانوس ها و افزایش ۲۵ درصدی دی اکسید کربن در این مناطق خواهیم بود.

از سوی دیگر، ۱۶ درصد کل پروتئین جمعیت جهان تا سال ۲۰۳۰ میلادی از طریق صید ماهی تامین می شود.

این گزارش هم چنین بر افزایش استفاده از اقیانوس ها در ساخت دارو، مواد و تولید انرژی تاکید کرد و در ادامه به منظور انطباق با نیازهای آینده، سه تغییر در حوزه دریایی را متصور شده است:

۱- مواد پیشرفته: در آینده شاهد روند رو به رشد استفاده از مواد با مقاومت بالا برای سازه های دریایی هستیم. این مواد هم چنین به حس گرهای داخلی مجهز است که با قابلیت حمایت از استحکام مواد، در جهت تعمیر خود کار برمی آید.

۲- داده پردازی پیشرفته: دریافت داده های پیچیده از فعالیت هایی نظیر استخراج منابع، پروژه های اکتشافی، تاثیر آن بر محیط زیست انسان را قادر به ارزیابی فعالیت های خود در ارتباط با کار با اقیانوس ها می کند.

۳- تولید انرژی از منابع غیر فسیلی: تولید انرژی توسط سازه های فراساحلی انسان را از وابستگی به سوخت های فسیلی خارج می کند و آلودگی محیط زیست به کم ترین میزان خواهد رسید.

این گزارش هم چنین می گوید: «استفاده هم زمان از این تکنولوژی ها عوامل موثر بر تغییرات آب و هوایی را کاهش داده و از بهره برداری بیش از حد مجاز از محیط زیست اقیانوس ها جلوگیری می کند. این امر خود به حفظ سلامت افراد ساکن در مناطق ساحلی کمک شایانی می کند.»

روابط عمومی بندر چابهار: مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از صادرات ۸۳ هزار و ۷۲۹ تن کالا از بندر چابهار خبر داد. رضوانی بیان کرد: «خوشبختانه صادرات کالا از بندر چابهار در پنج ماهه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته از رشد ۲۵ درصدی برخوردار بوده است.» مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در ادامه افزود: «با انجام لایروبی اسکله پنج شهید بهشتی استقبال بازرگانان و تجار منطقه در بندر چابهار فراهم شده است.»

ایسنا: رویترز به نقل از وزیر حمل و نقل، کشتیرانی و بزرگراه های هند نوشت: «اگر تهران شرایط بهتر از جمله گاز ارزان تر را عرضه کند، هند آماده است بیش از ۱۵/۲ میلیارد دلار برای اجرای پروژه های ایران از جمله ساخت بندر چابهار سرمایه گذاری کند.» نیتین گادکاری در یک کنفرانس مطبوعاتی اظهار کرد: «ما آماده انجام سرمایه گذاری عظیمی در ایران هستیم و این امر مرتبط با قیمت گاز پیشنهادی از سوی ایران خواهد بود. قیمت گاز موضوع بسیار مهمی محسوب می شود.» واحد مرکزی خبر: به منظور آگاهی از قابلیت های بندر کنارک و چابهار در زمینه تولید تن ماهیان، دبیر کمیسیون تن ماهیان اقیانوس هند به این بندر سفر کرد. دبیر کمیسیون تن ماهیان اقیانوس هند، ایران را جز چهار کشور مهم در زمینه صید تن ماهیان در اقیانوس هند دانست و گفت: «هم اکنون آموزش شهای خوبی در این زمینه در ایران در حال اجراست و ایران تاکنون توانسته است توانمندی های خوبی در این زمینه به دست آورد.»

روابط عمومی بندر انزلی: دومین روز از سیزدهمین دوره رقابت های کارکنان و دهمین دوره مسابقات فرزندان کارکنان و بازنشستگان اداره بندر کشور در قالب یک دوره مسابقه قایقرانی در تالاب انزلی برگزار شد. مدیرکل اداره بندر و دریانوردی گیلان در این خصوص گفت: «این دوره از مسابقات در مدت دو روز و بین کارکنان، فرزندان کارکنان و بازنشستگان از ۱۰ اداره بندر از کل کشور برگزار شد.» سیدعلی نعیمی هدف از برگزاری این مسابقات را تقویت روحیه نشاط در بین کارکنان و فرزندان آنان دانست و افزود: «تیم اداره بندر انزلی در هر دور شته شنا و قایقرانی توانست به مقام اول دست یابد.»

روابط عمومی بندر بوشهر: سرپرست اداره کل مدیریت بحران استان بوشهر گفت: «بر اثر سیل، طوفان و تگرگ که نیمه دوم شهر یورماه امسال در استان بوشهر به وقوع پیوست، ۹۳ میلیارد و ۴۶۸ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان به تأسیسات زیربنایی، کشاورزی و ساختمانی در استان خسارت زد.» قاسم قائدی اظهار داشت: «در نیمه دوم شهر یورماه در شهرهای مختلف استان بوشهر شاهد تغییرات وضعیت جوی بودیم که به دنبال این وضعیت، سیل، تگرگ و طوفان در شهرستان های مختلف گزارش شد. بر اثر این سیل و طوفان خساراتی به تأسیسات زیربنایی و ساختمانی، ساختمان های مسکونی و تجاری و محصولات کشاورزی وارد شد که بیشترین خسارت در بخش کشاورزی و تأسیسات زیربنایی بود.»



عضو هیات عامل و معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی:

دریا اشتغال آفرین و پول ساز است

راه برای ورود سرمایه گذاران به سواحل و بنادر باز است

«باید باورهایمان را تغییر دهیم.» این عبارتی است که علی جهانپنده در پایان گفتگو با ماهنامه بندر و دریا بر آن تاکید می کند و می گوید این پاسخ همه پرسش های مصاحبه شما است. به اعتقاد او باید باورها در نگاه به دریا و توانمندی های سواحل تغییر کند و تنها در این شرایط است که به سرعت شاهد آباد شدن قدم به قدم سواحل و توسعه بنادر خواهیم بود. ماهنامه بندر و دریا با معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی به گفتگو نشست است. در این گفتگو برنامه های این معاونت برای جذب و آموزش نیروی انسانی، برنامه ششم توسعه و محورهای مرتبط دیگر تشریح شده است.



دریایی کشور است، پس ما باید برای تربیت نیروی انسانی کارآمد به گونه ای عمل کنیم که بتوانیم جوابگوی نیازهای داخلی به ویژه در دوران پسا تحریم باشیم. ما کشوری دریایی هستیم. در شمال و جنوب کشور ما آب هایی با موقعیت مهم و استراتژیک قرار گرفته است، پس در هر جایگاهی که از نظر نیروی انسانی قرار داریم، نباید قانع شویم. نمره ما هرچقدر باشد، باز هم باید به بالاتر از آن دست پیدا کنیم. در حال حاضر ۹۰ درصد نیروی انسانی دریانورد در آب های نامحدود، ایرانی هستند. حتی در بعضی از سمت ها نسبت به صدور دریانورد ایرانی بر روی کشتی های

پروپا: برنامه های آتی معاونت تحت مدیریت جناب عالی برای مدیریت نیروی انسانی سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه جانمایی صحیح نیروهای سازمانی، جذب نیروهای نخبه و دانشگاهی و حمایت از دانشگاه های مرتبط با دریا چیست؟

جهانپنده: ما برای جذب، تربیت و ارتقای نیروی انسانی از این نظر که یک سازمان بین المللی هستیم، تکالیفی داریم. باید راه را طوری هموار کنیم که بتوانیم جوابگوی کنوانسیون های بین المللی باشیم. از سوی دیگر، سازمان بنادر و دریانوردی متولی بخش حمل و نقل

صاحب پرچم و کشورهای اتحادیه اروپا اقدام شده است و سیاست گذاری ما هم در همین راستا است که صدور دریاوردان ایرانی به ناوگان خارجی بیش از پیش توسعه یابد.

پرسش: آیا سازمان به تربیت و جذب نیروی انسانی مورد نیاز خودش اکتفا کرده است یا برای ارتقا و وضعیت بخش های دیگری که در بالابردن عملکرد دریایی کشور دخیل هستند هم برنامه یا نظارتی دارد؟

جهاننیده: سازمان از این نظر که وظیفه راهبری دریاهای کشور را بر عهده دارد، باید هم به شرکت ملی نفتکش ایران، هم به کشتیرانی ها و هم نهادهای مرتبط دیگر در بخش آموزش احاطه داشته باشد. دغدغه ما نظارت و مانیتور نیروی های انسانی در همه این بخش ها است. این که نیروهای به کار گرفته شده ایرانی هستند، یا خارجی؟ و چند درصد این نیروهای کارآمد در داخل کشور آموزش دیده اند؟ ما باید تا جایی پیش برویم که بتوانیم نیروی انسانی صادر کنیم و با توجه به پتانسیل های موجود، قطعاً خواهیم توانست.

ارگان های دریایی را با خود همراه کردیم

پرسش: آیا برای رسیدن به این اهداف برنامه های عملی هم تعریف شده است؟

جهاننیده: برنامه های مشخصی تدوین شده است. از جذب نخبگان گرفته تا ارتقا توان نیروی های موجود و آموزش های ضمن خدمت. برای همراه کردن سایر ارگان های دریایی با برنامه های سازمان، در چهار سال گذشته کارگروه توسعه منابع انسانی دریانورد تشکیل شده است که از فعال ترین و موفق ترین پانل ها در همایش ارگان های دریایی محسوب می شود. در این پانل تمامی تلاش هایی که در راستای اجرای الزامات کنوانسیون STCW و هم چنین نحوه آموزش، پرورش، جذب و نگهداری و ارتقای سطح آموزشی دریانوردان در تمامی مقاطع را شامل می شود انجام پذیرفته است. علاوه بر این در حال بررسی راه کارهای تبیین و اشاعه فرهنگ دریانوردی از سطوح آموزشی پایین تا سطوح آموزش عالی، رسانه های ملی، ایجاد جذابیت های مالی و تاکید بر شناسایی سلامت روان دریانوردان به منظور جذب و ماندگاری در صنعت دریانوردی به صورت مستمر هستیم.

پرسش: کارگروه تخصصی توسعه منابع انسانی دریانورد به جز حضور در همایش ارگان های دریایی و کارگروه های اختصاصی چه فعالیت های دیگری دارد؟ آیا تصمیم ها و برنامه های این کارگروه ضمانت اجرایی هم دارند؟

جهاننیده: کارگروه تخصصی توسعه منابع انسانی دریانورد با رویکرد بررسی، شناخت، تجزیه و تحلیل عوامل و موانع توسعه دریانوردی کشور در راستای انتخاب مناسب ترین روش ها در خصوص مرتفع نمودن مشکلات و موانع موجود و تقویت عوامل تاثیرگذار و با محوریت جذب، آموزش و نگهداری دریانورد از سال ۱۳۸۶ با حضور صاحب نظران و دست اندرکاران صنعت دریانوردی کشور فعال شده است. این کارگروه در اداره کل امور دریانوردان به عنوان متولی این بخش تشکیل جلسه می دهد. تاکنون ۳۳ جلسه با در نظر گرفتن برگزاری جلسات کارگروه فرعی برگزار شده است که دست آوردهای خوبی

داشته است.

پرسش: چه دستاوردهایی؟

جهاننیده: یکی از این دستاوردها تهیه و ارسال پیش نویس توافق نامه سازمان بنادر و دریانوردی با ستاد کل نیروهای مسلح برای عملی کردن ماده ۶۶ قانون نظام وظیفه عمومی برای دانشجویان فارغ التحصیل خطوط کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی است. یکی دیگر از این دستاوردها ارسال و پیگیری پیش نویس تفاهم نامه همکاری، ما بین وزارت راه و شهرسازی و وزارت آموزش و پرورش بود. هم چنین معافیت مراکز آموزشی دریانوردی در خصوص بهره مندی از ظرفیت ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده از تلاش های دیگر این کارگروه تخصصی است.

پرسش: با توجه به ماهیت فعالیت های دریانوردی آیا این کارگروه ارتباطی با نهادهای دیگر برای پیشبرد اهداف سازمان انجام داده است؟

جهاننیده: بله این کارگروه فعالیت های خوبی برای ارتباط با مجلس و نهادهای اجرایی و تصمیم گیر داشته است. به عنوان مثال مکاتبه با دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور در خصوص موضوعاتی که در ارتباط با دفتر امور دریانوردان است. با توجه به قانون خدمات کشوری در خصوص منع بورسیه برای ارگان های دولتی، الزام بورسیه نمودن برای پذیرش و آموزش دانشجویان رشته های دریانوردی، گرایش های کارشناس دریانوردی (ناوبری) و کارشناس مهندس کشتی (موتور) درخواست کردیم تا این موضوع مورد بازنگری قرار گرفته و حذف شود. هم چنین درخواست کردیم مطابق با قانون خدمات کشوری، هزینه تربیت دانشجویان دریانوردی مستقیماً از طرف معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری به صورت یک ردیف اختصاصی در بودجه سالانه دانشگاه ها و موسسات آموزشی کل کشور که مجری دوره های مذکور برای تربیت دریانوردان و گذراندن دوره های عملی بر روی شناورها است اضافه شود. موضوع دیگر رفع و اجرای ابهامات موجود در قانون نظام وظیفه در رابطه با معافیت دانشجویان دریانوردی، از طرف ستاد کل نیروهای مسلح به صورت شفاف و ابلاغ به ارگان های اجرایی مرتبط بود.

پرسش: آیا مکاتبه یا پیگیری مستقیمی با مراکز آموزش عالی یا وزارت آموزش و پرورش هم انجام شده است؟

جهاننیده: بله. بر اساس پیگیری این ستاد، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، ملزم شد برای رعایت مفاد کنوانسیون بین المللی STCW کماکان سرفصل های آموزشی مصوب سازمان بنادر و دریانوردی را توسط گروه علوم و فنون دریایی (کمیته دریانوردی وزارت مذکور) به دانشگاه های ذی ربط ابلاغ کند. هم چنین کمیته ای از نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی برای سیاست گذاری و بازنگری سرفصل های آموزشی دریانوردان از سوی وزارت علوم دعوت شد. موضوع دیگر الزام وزارت علوم، تحقیقات و فناوری برای کمک گرفتن از مدرسان مجرب و متخصص دریایی کشور در راستای آموزش نیروی انسانی دریانورد مورد نیاز کشور شد.

پرسش: برای ارتقای این آموزش ها آیا با مراکز آموزشی بین المللی هم تعاملی انجام شده است؟

جهاننیده: در خصوص ارتباط با دانشگاه های خارجی



دستاوردهای سازمان:
۱. توافق نامه سازمان بنادر و دریانوردی با ستاد کل نیروهای مسلح برای عملی کردن ماده ۶۶ قانون نظام وظیفه عمومی برای دانشجویان فارغ التحصیل خطوط کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی
۲. تفاهم نامه همکاری بین وزارتین راه و شهرسازی و آموزش و پرورش
۳. معافیت مراکز آموزشی دریانوردی در خصوص بهره مندی از ظرفیت ماده (۱۲) قانون مالیات بر ارزش افزوده
از جمله دستاوردهای کارگروه های تخصصی توسعه منابع انسانی است.



نیز در حال تهیه تفاهم‌نامه همکاری‌های مشترک میان دانشگاه‌های دریانوردی کشور با دانشگاه‌های معتبر بین‌المللی از قبیل (World Maritime University (WMU) کشور سوئد هستیم که تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) فعالیت دارد. ضمن این که دانشگاه‌های دریانوردی کشور در کارگروه تخصصی توسعه منابع انسانی دریانورد عضویت داشته و در سیاست‌گذاری‌های کلان آموزش دریانوردی نقش دارند.

افزایش ظرفیت ناوگان تجارت دریایی در برنامه ششم توسعه

پروفا: دریا و توسعه دریایی تاکنون در برنامه‌های توسعه کشور مورد غفلت واقع شده است و از سوی دیگر سند جامعی هم برای توسعه صنایع و پتانسیل‌های دریایی نداریم. اما این طور که گفته می‌شود، بخش‌هایی از برنامه ششم توسعه، به دریا معطوف شده است. جایگاه دریا و سواحل ما در این برنامه چیست؟

جهان‌دیده: ما شش هدف را در برنامه ششم برای توسعه حمل و نقل و صنایع دریایی مطرح کردیم. این اهداف شامل افزایش ظرفیت حمل و نقل دریایی بار و مسافر، افزایش سهم کشور از بازار حمل و نقل دریایی منطقه و بین‌المللی، افزایش جذب سرمایه داخلی و خارجی و توسعه مشارکت‌های بخش غیردولتی در فعالیت‌های حمل و نقل دریایی، تامین حمل و نقل دریایی ایمن، امن و پاک، ارتقای بهره‌وری نیروی کار، سرمایه و انرژی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی و افزایش اعتماد مردم است. برای تحقق هر کدام از این بندها هم برنامه‌هایی پیش‌بینی شده است.

پروفا: یکی از محورهایی که مطرح کردید افزایش ظرفیت ناوگان تجاری و مسافری است، در این زمینه چه برنامه‌ها یا چشم‌اندازی پیش‌بینی شده است؟

جهان‌دیده: برای افزایش ظرفیت ناوگان تجاری کشور به میزان ۶۷ درصد برنامه‌هایی هم چون ساخت شناورهای حمل مواد شیمیایی، ساخت شناورهای فله‌بر، ساخت شناورهای نیمه‌سنگین و چندمنظوره و ساخت شناورهای کانتینری پیش‌بینی شده است.

هم‌چنین براساس برنامه ششم، ظرفیت ناوگان نفتی کشور باید به میزان ۱۶ درصد افزایش پیدا کند که برای تحقق آن خرید، ساخت شناور با ظرفیت‌های مختلف را در نظر داریم.

در زمینه افزایش ظرفیت ناوگان مسافری دریایی هم پیش‌بینی کرده‌ایم که این ظرفیت طی برنامه ششم باید به میزان ۲۹ درصد افزایش پیدا کند. برنامه‌هایی هم چون خرید یا ساخت شناورهای ایمن و روزآمد مسافری از محل وجوه اداره شده و حمایت از کارگاه‌های ساخت شناورهای مسافری برای اجرایی شدن این مهم در نظر گرفته شده است. هم‌چنین مقرر شده است که ظرفیت پایانه‌های مسافری بنادر به میزان ۲۴ درصد افزایش پیدا کند که برنامه‌هایی مثل توسعه پایانه‌های مسافری بنادر انزلی، شهید حقانی، خرمشهر، لنگه، خارک و گناوه و تجهیز پایانه‌های مسافری بنادر به تجهیزات روزآمد را در دستور کار داریم.

پروفا: افزایش ظرفیت اسمی بنادر تجاری و افزایش ظرفیت کانتینری بنادر تجاری هم

از محورهایی بود که از آن نام بردید. برنامه پیش‌بینی شده برای رسیدن به این اهداف چیست؟

جهان‌دیده: میزان افزایش ظرفیت اسمی بنادر تجاری ۲۹ درصد پیش‌بینی شده است که برای اجرایی شدن آن ادامه طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، ادامه فاز اول و اجرای فاز دوم طرح توسعه بندر امیرآباد، ادامه طرح توسعه بندر انزلی، طرح توسعه نگیب بندر بوشهر، توسعه زیرساخت‌های اراضی پشتیبانی بنادر شهیدرجایی، امام خمینی «ره»، امیرآباد و جزیره نگیب بوشهر، برنامه تعمیرات اساسی اسکله‌های بنادر تجاری، بازسازی و تامین تجهیزات استراتژیک دریایی، بندری و مخابراتی بنادر تجاری و برنامه بهبود و نگهداری ساختمان‌ها و تاسیسات بنادر تجاری را در دستور کار داریم.

محور دیگر افزایش ظرفیت کانتینری بنادر تجاری به میزان ۷۹ درصد است. تجهیز فاز دوم طرح توسعه بندر شهیدرجایی، اجرای فاز سوم طرح توسعه بندر شهیدرجایی، اجرای فاز اول ترمینال کانتینری شهید بهشتی چابهار و تامین تجهیزات استراتژیک کانتینری بنادر تجاری راه کارهای ما برای عملی شدن این برنامه هستند.

پای بخش خصوصی به بنادر باز می‌شود

پروفا: بخش خصوصی در کجای این برنامه‌ها قرار دارد؟ مقصودم این است که با پایان گرفتن تحریم‌ها و تغییر در سیاست‌های کلان کشور، آیا بالاخره پای بخش خصوصی آن طور که باید به بنادر باز خواهد شد؟

جهان‌دیده: پیش از هر چیز، مهم این است که ما باید باور کنیم ایران یک کشور دریایی است و ما می‌توانیم بسیاری از گمشده‌هایمان را در دریا پیدا کنیم. باید باور کنیم که دریا اشتغال‌زا و پول‌ساز است. هنگامی که به این اعتقاد رسیدیم، متوجه خواهیم شد که دولت نمی‌تواند همه این کارها را به تنهایی انجام دهد. دولت متولی است و باید بیاورد در زیرساخت‌هایی که بخش خصوصی و غیردولتی نمی‌تواند یا برایش غیراقتصادی است وارد شود، نه در همه زیرساخت‌ها. در واقع سازمان بنادر دریانوردی باید استثناات را انجام بدهد نه این که استثناات را به بخش خصوصی بدهد. سازمان بنادر دریانوردی باید بنا را بر این بگذارد که همه کارها را بخش خصوصی می‌تواند انجام بدهد، مگر آن که خلافش ثابت شود. اگر این را باور داشته باشیم، رشد سازمان فرآینده و غیرقابل تصور خواهد بود و با شتاب بسیار بالا ۵۸۰۰ متر سواحل، و جب‌به‌وجب آباد می‌شود. مهم این است که تفکر بدبینی را کنار بگذاریم.

پروفا: این تفکر بدبینی در سازمان و سیاست‌گذاران است، یا سرمایه‌گذاران؟ از سوی دیگر آیا این بخش برای سرمایه‌گذاران هم جذابیت کافی دارد که وارد شوند و سرمایه‌گذاری کنند؟

جهان‌دیده: ببینید الان وقتی که سازمان یک فراخوان کوچک می‌گذارد، چندین نفر مراجعه می‌کنند و رقابت وجود دارد. الان در بعضی بنادر، زمین کم است و برای یک زمین چهار متقاضی داریم و مجبوریم مزایده بگذاریم. اگر سیاست دولت هم این باشد که سواحل و بنادر را مورد توجه قرار دهد، هیچ دلیلی ندارد که ایران خودرو در تهران مستقر باشد. این مسئله بخشی



جهان‌نیده:

وزیر راه و شهرسازی
جمله بسیار زیبایی دارند
که من به آن اعتقاد
دارم. ایشان می‌گویند:
بزرگ بودن خرج دارد.
ما بزرگ‌تر دریا هستیم،
پس نباید بگوییم که
چه قدر درآمد داریم و
چه قدر هزینه می‌کنیم.

سود سپرده‌گذاری سازمان برداشت می‌شود. ما اگر طرح‌ها را به این شکل اقتصادی کنیم، علاوه بر بنادر، سواحل کشور هم به سرعت آباد خواهند شد. سازمان بنادر تا امروز حدود ۵۰۰ میلیارد تومان از منبع وجوه اداره شده به سرمایه‌گذاران وام داده است.

سور: در شرایط فعلی و با توجه به برداشته شدن بسیاری از تحریم‌ها، حالا سرمایه‌گذاران خارجی هم تمایل زیادی به سرمایه‌گذاری در بنادر و سواحل ایران دارند اما به نظر می‌رسد مبالغ موردنیاز برای طرح‌های آماده سازمان، بسیار کم‌تر از مبالغ موردنظر این افراد برای سرمایه‌گذاری باشد. یعنی منابعی وجود دارد اما هنوز ما برنامه‌ای برای جذب آن‌ها نداریم. آیا ما پروژه‌هایی برای معرفی به سرمایه‌گذاران خارجی داریم که با منابع آن‌ها تناسبی داشته باشد؟

جهان‌نیده: باید طرز نگاهمان را تغییر دهیم. اگر نگاهمان فقط محدود به ساخت سیلو و اسکله باشد، بله، سرمایه موردنیاز پروژه‌های فعلی، بسیار کم‌تر از مبالغی است که سرمایه‌گذاران خارجی در نظر دارند. اما سواحل ما پتانسیل خوبی برای جذب سرمایه‌گذار دارند. باید ببینیم دنیا چه کار کرده است. پروژه ساخت مارینا، پروژه انتقال خودروسازها به سواحل، ایجاد جزایر گردشگری، طرح‌های شیلاتی، راه‌اندازی کشتی‌سازی با مشارکت خارجی‌ها، این‌ها پروژه‌های چند میلیارد دلاری است.

ببینید سازمان بنادر و دریانوردی راهبر دریاست. ما الان داریم ریاست می‌کنیم اما باید رهبری کنیم. وزیر راه و شهرسازی جمله بسیار زیبایی دارند که من به آن اعتقاد دارم. ایشان می‌گویند: بزرگ بودن خرج دارد. ما بزرگ‌تر دریا هستیم، پس نباید بگوییم که چه قدر درآمد داریم و چه قدر هزینه می‌کنیم. باید سرمایه‌ها را جذب کنیم. و باورهایمان را تغییر دهیم.



از حمل‌ونقل‌های معیوبی است که نمونه آن را فراوان در کشور داریم. شرکت‌های خودروسازی عمدتاً در تهران متمرکز هستند. انبار، خط تولید، لجستیک و همه چیز این‌جا است. بخش عظیمی از مواد اولیه و قطعات و موتور موردنیاز این خودروسازان از خارج می‌آید و از بنادر جنوبی کشور وارد می‌شود. بعد به این‌جا منتقل می‌شود تا خودرو تولید شود. بعد بخش زیادی از همین خودروهای تولیدشده به شهرها و استان‌های جنوبی و مرکزی می‌رود.

دولت اگر به این مسایل توجه داشته باشد، می‌گوید چه دلیلی دارد وقتی می‌خواهیم تهران را کوچک کنیم و جمعیت را به جاهای دیگر ببریم این شرکت‌های خودروسازی در این‌جا باشند؟ به جز خودروسازها، کارخانه‌های متعددی که اطراف تهران را گرفته‌اند، هم می‌توانند به سواحل مکران منتقل شوند. سواحل مکران که مورد تأکید مقام معظم رهبری هست و دولت هم بر توسعه آن تأکید دارد. اگر نگاه این باشد، قطعاً اندر خم یک کوچه نخواهیم ماند.

سور: آیا این نگاه به عنوان یک سیاست کلی در برنامه ششم توسعه دیده شده است؟

جهان‌نیده: بله، این نگاه در برنامه ششم وجود دارد اما باید برویم چند حکم اساسی بگیریم تا انشالله همه دولت را با خود همراه کنیم.

وجه اداره شده سازمان در اختیار سرمایه‌گذاران سواحل و بنادر

سور: در این میان نهادها و موسسات سرمایه‌ای هم در زمینه تامین منابع برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در بنادر تأثیرگذار هستند اما تا امروز نقش بسیار کم‌رنگی در این زمینه ایفا کرده‌اند. سازمان بنادر و دولت برای ترغیب کردن این موسسات و همراه کردن آن‌ها با این طرح و برنامه‌ها چه تدبیری دارد؟

جهان‌نیده: کارهایی انجام شده است. برای روشن شدن بحث با مصداق صحبت می‌کنم. یکی از کارهای سازمان در بحث مدیریت منابع مالی، وجوه اداره شده سازمان بنادر است. پایه وجوه اداره شده از سال ۱۳۸۱ گذاشته شد. اوج شکوفایی بهره‌مندی از وجوه اداره شده سازمان، در سه حوزه تجهیزات بندری، لندینگ کرافتها و مسافری بود، که شاید سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در بخش مسافری ملموس‌تر است، چون مردم استفاده می‌کنند و اساساً هم تکالیف انباشت ما در آن حوزه خیلی زیاد بود. شناورهای داشتیم که اصلاً قابل استفاده نبودند و تلفات جانی آن‌ها به نسبت جابه‌جایی مسافر و ظرفیتی که داشتند، کم‌تر از جاده‌ها نبود.

همان‌طور که گفتم سازمان بنادر چون سازمانی حاکمیتی است، باید به جاهایی ورود کند که دیگران واقعاً نمی‌توانند، معنی‌اش این است که ما خودمان تصدی نمی‌کنیم، ساخت و ساز نمی‌کنیم، پس پول‌هایی که در می‌آوریم، می‌ماند. بخشی از این‌ها را باید مدیریت مالی کنیم، به بانک‌ها بدهیم که برای این کار، مجوز قانونی هم داریم. نتیجه آن شد که تفاهم‌نامه امضا کردیم و قرار شد افرادی که می‌خواهند در دریا و در حاشیه سواحل سرمایه‌گذاری کنند، از امکان ویژه وجوه اداره شده استفاده کنند. آن‌ها از بانک وام می‌گیرند و بخش چشم‌گیری از سودشان، از

سال ۱۳۹۴: تلاش برای ارتقا جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو



حسین عباس نژاد

مدیر کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی

عالی و فعالان عرصه دریایی دولت متبوع شرکت می‌نمایند. هم‌چنین دبیر کل و مقامات عالی IMO نیز حضور یافته و از مقامات دریایی کشورهای عضو و سازمان‌های بین‌المللی همکار نیز طی بخشنامه‌ای برای شرکت در این مراسم موازی دعوت به عمل می‌آید. در این مراسم ضمن گرامی داشت روز جهانی دریانوردی از ابعاد مختلف، چند نشست علمی با حضور کارشناسان و مقامات بین‌المللی و دولتی برگزار می‌شود و در آن موضوع شعار سال، چالش‌های پیشرو و راه‌حل‌ها مورد بررسی و تبادل نظر قرار می‌گیرد.

از سال ۲۰۰۵ میلادی که مراسم موازی روز جهانی دریانوردی به میزبانی یکی از کشورهای برگزار می‌شود، شعارهای مختلفی برای سرتاسر آن سال در نظر گرفته شده است. جدول ذیل مراسم‌های موازی برگزار شده و شعار در یک دهه گذشته را نشان می‌دهد:

از سال ۱۹۷۸ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) معمولاً در هفته آخر ماه سپتامبر هر سال روز جهانی دریانوردی را گرامی می‌دارد و عنوانی را برای سال دریانوردی در نظر می‌گیرد. شعار سال دریانوردی توسط دبیر کل به شورای آیمو پیشنهاد و پس از تصویب شورا به کلیه کشورهای عضو و نیز سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی فعال در حوزه دریایی ابلاغ می‌شود و از آن‌ها خواسته می‌شود، ضمن گرامی داشت روز جهانی دریانوردی فعالیت‌هایی را در رابطه با موضوع شعار سال به عمل آورند. از سال ۲۰۰۵ میلادی، شورای آیمو تصمیم گرفت، علاوه بر برگزاری روز جهانی دریانوردی در مقر خود، مراسم دیگری را به موازات آن به میزبانی یکی از کشورهای عضو برگزار نماید. به همین سبب عنوان این مراسم را که به‌طور مشترک توسط آیمو و کشور میزبان و معمولاً برای دو روز برگزار می‌شود، اصطلاحاً Parallel Event می‌نامند. در این مراسم موازی مقامات

عنوان شعار روز جهانی دریانوردی	نام کشور میزبان	سال میلادی
International Shipping; Carrier of World Trade	پرتغال	۲۰۰۵
Technical Cooperation: IMO's Response to the 2005 World Summit	سنگاپور	۲۰۰۶
IMO's Response to Current Environmental Challenges	برزیل	۲۰۰۷
IMO: 60 years in the Service of Shipping	یونان	۲۰۰۸
Climate Change; A Challenge for IMO Too	ایالات متحده آمریکا	۲۰۰۹
Year of the Seafarer	آرژانتین	۲۰۱۰
Piracy; Orchestrating the Response	ایتالیا	۲۰۱۱
IMO: One Hundred Years After Titanic	بحرین	۲۰۱۲
Sustainable Development: IMO's Contribution beyond Rio+20	پرو	۲۰۱۳
IMO Conventions; Effective Implementation	مراکش	۲۰۱۴
Maritime Education and Training	ژاپن	۲۰۱۵

هم چنین شورای آیمو در نشست یک‌صد و چهاردهم خود که در تیرماه سال ۱۳۹۴ برگزار شد، با برگزاری مراسم موازی روز جهانی دریانوردی در کشورهای ترکیه، پاناما، لهستان، کلمبیا، آفریقای جنوبی و ایران به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۶، ۲۰۱۷، ۲۰۱۸، ۲۰۱۹، ۲۰۲۰ و ۲۰۲۱ موافقت نمود. سازمان بین‌المللی دریانوردی با درک این مهم که پرورش نیروی انسانی کارآمد و دانش‌محور، اساس توسعه پایدار است و به لحاظ اهمیت توجه به جایگاه آموزش در فرایند حمل‌ونقل دریایی، شعار سال جاری را MARITIME EDUCATION AND TRAINING یعنی «آموزش و ترویج دریانوردی» انتخاب نموده است.

با توجه به سیاست‌های دولت تدبیر و امید مبنی بر تقویت جایگاه بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، سازمان بین‌المللی دریانوردی یکی از مهم‌ترین اهداف خود را ارتقا جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی دریایی قرار داده است. بدون شک سازمان بین‌المللی دریانوردی مهم‌ترین و موثرترین سازمان بین‌المللی در صنعت حمل‌ونقل دریایی در جهان محسوب می‌شود.

بدین منظور سازمان بنادر و دریانوردی ضمن به‌کارگیری کلیه توان فنی و تخصصی خود و با همکاری کارشناسان دیگر ارگان‌های دریایی کشور ضمن برنامه‌ریزی به‌منظور مشارکت فعال در تدوین استانداردهای بین‌المللی دریانوردی، جهت حضور اثربخش در سال ۲۰۱۵ نامزدی خود را در شورای آیمو رسماً از طریق وزارت امور خارجه به سازمان مذکور اعلام نمود تا با همکاری وزارت امور خارجه و کلیه ارگان‌های مرتبط به امید خدا در سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۷ به عضویت شورای آیمو نایل آید، به‌منظور تحقق این هدف شورای عالی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی به پیشنهاد سازمان بنادر و دریانوردی شعار امسال روز جهانی دریانوردی «آموزش و ترویج دریانوردی و ارتقا جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی» را که برگرفته از شعار آیمو محسوب می‌شود را به‌عنوان شعار روز جهانی دریانوردی در ایران برگزیدند.

جشن سی امین سالروز بزرگداشت این روز، چهارشنبه ۹۴/۷/۸ با حضور نماینده دبیر کل آیمو که از مدیران ارشد آیمو نیز هست، سفرا و روسای نمایندگی‌های کشورهای عضو آیمو در ایران، مقامات کشوری و لشگری و مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور دریانوردان، دریابیان و فعالان حوزه حمل‌ونقل دریایی و خانواده آن‌ها در تهران و بنادر در دو نوبت صبح و بعدازظهر برگزار خواهد شد و در این مراسم از دریانوردان نمونه منتخب از جامعه دریایی کشور با اهدای لوح تقدیر و تندیس در عناوین و بر اساس شاخص‌های مصوب که توسط کمیته اجرایی تدوین شده، تقدیر به‌عمل خواهد آمد.

با توجه به این که روز دریانورد هر ساله در سراسر دنیا در تیرماه برگزار می‌شود اما در سال جاری به دلیل تقارن این روز با ماه مبارک رمضان این مراسم برگزار نشد به این دلیل بزرگداشت این روز نیز در این مراسم خواهد بود لذا از دریانوردان دریایی نمونه نیز در این مراسم تقدیر خواهد شد و علاوه بر آن عناوین دریابیان شامل: مدرس دریایی نمونه، محقق دریایی نمونه، پیشکسوت دریایی نمونه، ایثارگر دریایی نمونه، شرکت پایانه‌دار دریایی نمونه، شرکت کشتیرانی دریایی نمونه، شرکت خدمات دریایی و بندری نمونه، شرکت نمایندگی کشتیرانی دریایی نمونه، رسانه برتر دریایی نمونه، خبرنگار دریایی نمونه، فعالان سنتی جستجو و نجات دریایی نمونه، صنایع دریایی نمونه، طراح پژوهشگر و سازنده دریایی نمونه، بازرس کشتی نمونه است.

هفته ملی دریانوردی در سال ۱۳۹۴ از روز چهارشنبه ۹۴/۷/۱ تا ۹۴/۷/۸ با تولیت سازمان بنادر و دریانوردی و مشارکت سایر ارگان‌های دریایی ذی‌ربط برگزار و ایام هفته نیز نام‌گذاری شد.

از کلیه عزیزانی که با زحمات فراوان در بخش‌های مختلف دریایی تلاش نموده و به برگزاری هرچه بهتر این مراسم یاری رسانده‌اند تشکر و قدردانی می‌کنیم.

ایام هفته	نام‌گذاری ایام هفته	ارگان‌های همکار	هماهنگ کننده روز (متولی)
چهارشنبه ۹۴/۷/۱	دریانوردی، آموزش و پژوهش و اشتغال	سازمان بنادر و دریانوردی - پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی، محیط‌زیست - دانشگاه‌های دریایی - موسسات آموزش دریایی - آموزش و پرورش، اتحادیه مالکان کشتی	پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی
پنجشنبه ۹۴/۷/۲	دریانوردی، ناوگان نظامی و امنیت دریایی	سازمان بنادر و دریانوردی - نیروی دریایی ارتش - نیروی دریایی سپاه - دریابانی ناجا - سازمان شیلات ایران	نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران
جمعه ۹۴/۷/۳	شرکت در نماز جمعه	جامعه دریایی کشور	کلیه ارگان‌های دریایی کشور جهت حضور پرشور در نماز جمعه
شنبه ۹۴/۷/۴	دریانوردی، ایمنی و حفاظت محیط‌زیست دریایی، صنعت بیمه	سازمان بنادر و دریانوردی - محیط‌زیست - اتحادیه مالکان کشتی - موسسات رده‌بندی - بیمه مرکزی - سازمان نقشه‌برداری - سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح - سازمان هواشناسی - انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته	سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان حفاظت محیط‌زیست
یکشنبه ۹۴/۷/۵	دریانوردی، شیلات و منابع آبی	سازمان شیلات ایران - اتحادیه تعاونی‌های صیادی	سازمان شیلات ایران
دوشنبه ۹۴/۷/۶	دریانوردی، ناوگان ملی، گردشگری دریایی و تحولات بین‌المللی	کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران - شرکت ملی نفتکش - کشتیرانی والفجر - اتحادیه مالکان کشتی - انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته - کشتیرانی دریای خزر - سازمان میراث فرهنگی - اتحادیه تعاونی‌های بار و مسافر	اتحادیه مالکان کشتی ایران
سه‌شنبه ۹۴/۷/۷	دریانوردی، صنایع دریایی، فراساحل، خدمات پشتیبانی و سوخت‌رسانی به شناورها	انجمن مهندسی دریایی ایران - شرکت نفت فلات قاره - شرکت مهندسی و ساخت تاسیسات دریایی صدر و دانشگاه‌های دریایی - کارخانه‌های ساخت و تعمیر کشتی - شرکت پرشیا هرمز - شرکت سوخت‌رسانی قشم - شرکت نیاکستر کرانه - شرکت نفت و گاز پارس	انجمن مهندسی دریایی ایران
چهارشنبه ۹۴/۷/۸	جشن روز جهانی دریانوردی	سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری همه ارگان‌های دریایی کشور	سازمان بنادر و دریانوردی



توسط کارشناسان دریایی ایران بررسی شد

توسعه فرهنگ دریادر دوران پساتحریم

سازمان بین‌المللی دریانوردی شعار سال ۲۰۱۵ را آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی اعلام کرده است. تازه‌ترین آمار حکایت از حضور بیش از یک و نیم میلیون نفر دریانورد در جهان دارد. در ایران هم بر اساس آمار ۱۳۰ هزار نفر دریانورد فعال و دارای گواهی‌نامه معتبر دریایی در کشور فعالیت می‌کنند که از این تعداد ۱۰ هزار و ۵۳۰ نفر در سفرهای نامحدود و ۸۸ هزار و ۹۷۵ نفر در سفرهای نزدیک به سواحل در منطقه خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر فعالیت می‌کنند. اما امروز زمره‌هایی از کاهش نیروی دریانورد حرفه‌ای در تمامی جهان به گوش می‌رسد. ایران با داشتن نیروهای جوان و پتانسیل‌های آموزشی مناسب می‌تواند با برنامه‌ریزی راهبردی علاوه بر تامین نیروهای برای تامین نیاز داخلی کشور، نسبت به صدور نیروهای آموزش دیده و متخصص به سراسر جهان اقدام کند. اما همه این برنامه‌ها نیازمند یک پیش‌زمینه اساسی است: فرهنگ‌سازی برای جذب دوباره ایرانی‌ها به سوی دریا، ماهنامه بندر و دریای پس از برگزاری میزگردی با موضوع آموزش دریانوردی، در این شماره به مناسب روز جهانی دریانوردی و بزرگداشت آن در ایران از کارشناسان این حوزه دعوت کرده است تا درباره فرهنگ‌سازی و برنامه‌ریزی برای جذب دوباره مردم ایران به سوی سواحل و دریایا به بحث بنشینند. فرهاد خوانساری نیروی بازنشسته و مشاور مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، ملک‌رضا ملک‌پور عضو هیئت‌مدیره انجمن توسعه دریا محور، حسن تیمورتاش دبیر اتحادیه مالکان کشتی، مجید شهباسفیر آیمودر ایران، حسن سوری بازنشسته شرکت کشتیرانی و کارشناس دریایی در این نشست حضور داشتند.

چند وقت پیش اخباری منتشر شد از خدمه کشتی‌های صیادی ایران که شش ماه در اسارت دزدان دریایی بودند و در نهایت فرار کردند و به ایران آمدند. این موضوع تنها برای کشتی‌های تجاری نیست. در کشتی‌های صیادی هم که واقعا کار پرمشقتی است، دزدان دریایی حمله و آن‌ها را هم اسیر می‌کنند. بنابراین مطمئن باشید اگر از یک خانواده ایرانی که دستش به اطلاعات می‌رسد و آگاهی دارد بپرسید که فرزند شما می‌خواهد دریانورد شود، به خاطر همین اخبار حتما ممانعت می‌کند. این اتفاق در کشوری می‌افتد که بیشتر از سه هزار کیلومتر ساحل دارد. در کشوری از دریانورد شدن فرزندانشان ممانعت می‌کنند که امروز آثار فرهنگ دریایی‌اش در کشورهای اسپانیا و چین و یونان هست. یعنی کشور ما صادرکننده فرهنگ دریایی بوده است.

من از مصاحبه یک دریانورد ایرانی که در کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران بوده و به اسارت دزدان دریایی درآمده، بسیار متأثر شدم. او خودش را با یک دریانورد پاکستانی مقایسه کرده است و می‌گوید وقتی اسیر دزدان دریایی شدیم، روی کشتی ایرانی بودیم. اما در دوره اسارت بین من و یک پاکستانی خیلی فرق بود. من هم یک ملوان بودم و او هم یک ملوان بود. ولی می‌دیدم از سازمان امور دریایی‌شان دایم تماس می‌گرفتند که این

پروژه: روز جهانی دریانوردی، هر سال در سراسر جهان، به‌منظور همگام شدن جامعه جهانی با سیاست‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی در کشورهای مختلف دریایی گرامی داشته می‌شود. امسال هم «آموزش و تربیت دریانوردی برای ارتقای جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی» به‌عنوان شعار روز دریانوردی انتخاب شده است. برای شروع این میزگرد لطفا تعریفی از فرهنگ دریایی، متغیرهای مؤثر بر ایجاد و توسعه و بهبود فرهنگ دریایی و ارتقای آن در کشور داشته باشید.



”

ملک‌پور:

اگر بگویم فرهنگ دریایی باید ببینیم چه نظامی برای حمایت از دریانوردان داریم. چه نظامی برای تربیت دریانوردان و چه نظامی برای تامین اجتماعی دریانوردان پیش‌بینی شده است؟ چه بسته‌هایی برای خانواده کاپیتانی که یک سال دور از کشور و خانواده خود سفر می‌کند، وجود دارد؟

ملک‌پور: نظامی برای حمایت از دریانوردان نداریم

ملک‌پور: ماهنامه بندر و دریایی از مجلات قدیمی صنعت و امور دریایی کشور است و حقیقت این است که اگر قرار است میزگردی در حوزه دریایی برگزار شود، جای آن همین جاست و خیلی حیث است که میزگردهای دریایی در جاهای دیگر برگزار شود.

در حوزه ارتقا و بهبود فرهنگ دریایی یکی از بحث‌هایی که برای عموم مردم ملموس‌تر است و شاید مانع از ورود آن‌ها به این حوزه شود، موضوع دزدان دریایی است. همین

آقا کجاست، چه کار می‌کند، سلامتش در چه وضعیتی است. حتی با دزدان مذاکره می‌کردند که این‌ها امکانات مالی ندارند، نجاتشان دهیم. اما یکی از اعضای خانواده من به سازمان بنادر و دریانوردی، مراجعه کرده بود و جواب نگرفته بود. وقتی این مصاحبه را می‌خوانیم واقعا اشک در چشم شما حلقه می‌زند، وقتی می‌گویند من دریانوردی هستم که به آن سوی دریا رفته‌ام آن وقت به خانواده‌اش در بند عباس گفته‌اند ۲۰۰ هزار دلار بدهید تا این فرد آزاد شود.

من می‌گویم فرهنگ دریایی اول از دریانوردان شروع می‌شود. البته به نظر من شغل دریایی فقط دریانوردی نیست، کشتی‌سازی، فراساحل، صیادی و کشتی‌های سنتی لنج هم داریم. همه این‌ها را باید در مشاغل دریایی و فرهنگ دریایی ببینیم. اما الان بیشتر روی سخن من موضوع حمله به دریانوردانی است که روی کشتی‌های ایرانی هستند. این موضوع محدود به کشتی‌های اقیانوس پیمان نیست. من باز هم به مصاحبه دریانورد اسیر دزدان دریایی رجوع می‌کنم که گفته بود تنها کسی که جواب ما را داد وزارت امور خارجه بود. از کنسول گری وزارت امور خارجه از آن کشوری که مرا دستگیر کرده بودند برای مذاکره آمدند و گفتند این که چیزی ندارد و بالاخره امکانات فرار ما فراهم کردند. حقیقت این است اگر بگوییم فرهنگ دریایی باید ببینیم چه نظامی برای حمایت از دریانوردان داریم. چه نظامی برای تربیت دریانوردان و چه نظامی برای تامین اجتماعی دریانوردان پیش‌بینی شده است؟ چه بسته حمایتی برای خانواده کاپیتانی که یک سال دور از کشور و خانواده خود سفر می‌کند، وجود دارد؟

پوریا: در صحبت‌های آقای ملک‌پور دو موضوع دزدان دریایی و حفظ جان و مال دریانوردان مطرح شد. این که چه کسی پاسخ‌گوی این حمایت‌هاست و چه نظامی برای حمایت از این سیستم دریانوردی وجود دارد؟

تیمورتاش: هرکس ساز خودش را می‌زند باید هماهنگ باشیم

تیمورتاش: دریانوردی در تاریخ ایران سابقه بسیار زیادی دارد و این سابقه شاید به شش هزار سال قبل از میلاد مسیح برسد که کتیبه‌های ایرانی‌های دریانورد در آن زمان نشان‌دهنده این موضوع است. در زمان هخامنشیان آثاری از وجود دریانوردان، جنگ‌های دریایی، نظام‌های دریایی و گاردهای دریایی داشتیم. اما ما از دریا دور شدیم. چه چیزی و چه انگیزه‌ای ما را از دریا دور کرد؟ در این جا باید بحث اقلیم‌ها را مطرح کنیم. ما به داخل کشور و به مرکز آمدیم. کشاورزی و بحث دامداری پیش آمد و همه این‌ها کم‌کم ما را از آیین دریانوردی دور کرد. با ورود به مرکز ایران، فرهنگ جدیدی آمد و فرزندان ایران کم‌کم از دریا دور شدند.

حالا به امروز برگردیم. یک سازمان جهانی بنام IMO داریم که می‌گویند برای داشتن فرهنگ دریایی باید چند عامل را رعایت کنید. مواردی هم چون ایمنی، تامین دریانورد، حفاظت محیط‌زیست، امنیت دریایی و حمل‌ونقل در این جا مطرح می‌شوند که اگر همه این‌ها را دور هم جمع کنید، فرهنگ خوب و مناسبی در کشور دریایی‌تان ایجاد کرده‌اید. بحث‌هایی که آقای ملک‌پور اشاره کردند، بحث‌های روز

ماست. ولی اگر بخواهیم ریشه‌ای برخورد کنیم که چرا این شرایط به این شکل است باید هم بحث جهانی را ببینیم و هم بحث داخلی خودمان را. IMO امسال در شعار خود موضوع هم‌دلی و هم‌زبانی را مطرح کرده است. امسال سازمان‌های دریایی دور هم جمع شدند و جلسه خیلی خوبی برگزار شد اما هرکس سازمان خودش را معرفی می‌کرد اما به دید من، مرد را به تیغ محک بزنند نه به حرف. یعنی مایک رسالت سازمانی داریم که مربوط به سازمان بنادر، شیلات و ناوگان دریایی است. یک رسالت اجتماعی هم داریم. رسالت اجتماعی ما این است که برخی مباحث را در جمع‌های این چنینی برای مسئولان کشور مطرح کنیم. چهار و هشت‌دهم جمعیت ما در ساحل مکران هستند، چطور می‌خواهیم راجع به ساحل مکران صحبت کنیم؟ سواحل مکران یکی از بهترین سواحل دنیاست. اما جمعیتی در این ساحل نداریم، زیرساختی در این ساحل نداریم. فرهنگ دریایی ما ضربه خورده است و کامل نیست. چرا صداوسیما وارد این موضوع نمی‌شود و در قالب فیلم و سریال به این مبحث نمی‌پردازد؟ ما چه برنامه‌ای از صداوسیما در مورد تبلیغ فرهنگ دریایی ایرانی داشتیم؟ مردم ما حتی از ماهی‌هایی که از این دریاها گرفته می‌شود، سهم چندانی ندارند و سرانه مصرف ماهی بسیار پایین است. چه چیزی در سبد غذایی ما جای غذاهای دریایی را گرفته است؟

موضوع دیگر این که ما وقتی چیزی از دریای می‌گیریم باید قدردان باشیم و چیزی هم به دریا بدهیم. باید حافظ منافع و منابع دریا باشیم. چرا امروز آب از ما قهر کرده؟ چرا دریاها از ما قهر کردند؟ باید به مسئولان بگوییم که این به خاطر بی‌توجهی شما نسبت به دریاست. ممکن است خیلی‌ها گفته‌اند ما قبول نداشته‌ایم اما این عقیده قلبی من است. من مطمئن هستم که دریا از ما قهر می‌کند چون به هر رودخانه‌ای که بروید پر از آشغال و پلاستیک و زباله است. خوشبختانه خلیج فارس هر پنج سال آبش یک‌دفعه عوض می‌شود، وگرنه مطمئن باشید خلیج فارس بزرگ‌ترین منبع آلودگی در دنیا بود.

پوریا: این‌طور که آقای تیمورتاش توضیح دادند، عوامل و متغیرهای زیادی در فرهنگ دریایی وجود دارند. از ابعاد زیست‌محیطی گرفته تا ایمنی، حمل‌ونقل، تجارت و... اما آیا موضوع مسئولیت اجتماعی دریا دریا که به آن اشاره کردید، متولی خاصی دارد؟ یا باید متولی خاصی داشته باشد؟ کاپیتان شهبها شما چندی پیش به عنوان سفیر آیمو در ایران معرفی شدید تا در زمینه فرهنگ‌سازی در حوزه دریا در ایران فعالیت کنید. به شما تبریک می‌گوییم اما این‌طور که به نظر می‌رسد مسئولیت سنگینی بر دوش شماست که ترویج فرهنگ دریانوردی هم‌در دل آن نهفته است.

شهبها: باید راهبردهای استراتژیک و درازمدت داشته باشیم

شهبها: بحث فرهنگ، بحثی است که نشأت گرفته از انسان به عنوان یک عامل و نیازهایش است. ما یک سری باورهای دینی داریم که باعث می‌شود بخشی از فرهنگ ما را درست کند. غیر از باورهای دینی، مابقی نیازهای ماست. یعنی در طول سنوات، با مشاهده مکانیزیمی که از لحاظ



یک سازمان جهانی بنام IMO داریم که می‌گویند برای داشتن فرهنگ دریایی باید چند عامل را رعایت کنید. مواردی هم چون ایمنی، تامین دریانورد، حفاظت محیط‌زیست، امنیت دریایی و حمل‌ونقل در این جا مطرح می‌شوند که اگر همه این‌ها را دور هم جمع کنید، فرهنگ خوب و مناسبی در کشور دریایی ایجاد کرده‌اید.



شهبها:
در بحث فرهنگ، به نظر من وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی متولی است. بحث‌های اجتماعی و بحث‌های فرهنگی اصلاً یک وجهی نیست. باید وزارت فرهنگ برای پیوند زدن حوزه‌های فرهنگی مختلف به یکدیگر وارد شود. من فکر نمی‌کنم اصلاً تلاش‌های یک وجهی بتواند جواب دهد. مثلاً بگوییم سازمان بنادر وارد این موضوع شود.

شانس‌های بالقوه‌ای که برای کار داریم، منافعی که یک شغل دارد یا مشکلاتی که یک شغل دارد، مثل بحث امنیتی که جناب ملک‌پور گفتند. این‌ها را جمع‌بندی می‌کنیم و در ذهن ما فرهنگی ساخته می‌شود. فرهنگ در کوتاه‌مدت شکل نمی‌گیرد. فرهنگ و فرهنگ‌سازی یا تخریب یک فرهنگ یا ارتقا و اعتلای آن کاری زمان‌بر است و اثرگذاری آن به استمرار راهبردی که در فرهنگ‌سازی در نظر گرفته‌ایم، برمی‌گردد. اگر در یک‌جا می‌بینیم، کشوری داریم که ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل دارد و این قدر پتانسیل در صنعت دریایی داریم، مشکلاتی که آقای ملک‌پور اشاره کردند هم وجود دارد. یعنی هر دو وجود دارد، موقعی که در ذهن می‌نشینند دو چیز را به‌عنوان انسان تجزیه و تحلیل می‌کنیم که نهایتاً برآیندی بگیریم که به سمتی گرایش پیدا کنیم یا سعی کنیم از این دوری کنیم. پس دو عنصر وجود دارد که اگر در آن تعقل نکنیم شاید به نتیجه مطلوب در زمانی که مدنظر هست، دست پیدا نکنیم. انسان با همه پیچیدگی‌ها و نیازها و خواسته‌های فراغ از این که شغلش چیست و اصلاً این شغل چه مزایا و چه مشکلاتی دارد. افراد به‌طور طبیعی برخی از مشاغل را بیشتر دنبال می‌کنند. مثلاً می‌گویند می‌خواهم شغلی را انتخاب کنم، می‌خواهم کاری انجام دهم، بیشتر دنبال آسایش خودم هستم. نمی‌توانیم ایرادی به این موضوع بگیریم. چون انسان به‌عنوان یک منفرد بیشتر دنبال این است که بتواند کارآفرین باشد و زندگی خود را جمع‌وجور کند. پس از او نمی‌توان توقع داشت که راهبرد مملکت را در این زمینه مدنظر قرار دهد و بر اساس آن شغلش را انتخاب کند.

این بزرگان و مسئولان هستند که بر یک ساختار کلان مملکت را می‌بینند که ما از بعد امنیت ملی، از بعد منافع ملی، ظرفیت‌های بالقوه‌ای که وجود دارد، در صنایع، نفت، دریا و غیره می‌بینیم این‌ها ترکیب و اولویتشان باید باهم چگونه باشد و ما چه کار باید کنیم. مثلاً نقش دریا یا صنعت دریانوردی و اقتصاد در بحث اقتصادی ما در بحث امنیت دریایی ما چه تاثیری دارد؟ اگر تاثیر این‌ها خوب است باید روی آن کار و تاکید شود که از طریق اعتلای فرهنگی دریایی بتوانیم افراد بیشتری را جذب کنیم. باید در افراد گرایش ایجاد کنیم چون این کارها را نمی‌توان به شکل دستوری پیش برد.

در سواحل مکران بعد امنیت ملی در راس امور است و پروژه‌های گسترده‌ای قابل انجام است. از جمله ساخت بنادر. با ساخت ۴۰ بندر کوچکی که آن‌جا امکان دارد، می‌توانند سواحل مکران را جمعیت‌پذیر کنند و از لحاظ جمعیت‌پذیری به بحث امنیت برسیم. ولی یک نفر به‌عنوان انسان دنبال شغل است. از این طرف هم شما آمار را می‌بینید. یعنی آماري که الان مرکز آمار در خصوص جابه‌جایی جمعیت بیرون می‌دهد، می‌بینیم پنج میلیون جابه‌جایی در پنج سال گذشته داشتیم که عمده این‌ها به سمت تهران، البرز و اصفهان جابه‌جایی انجام دادند. یعنی به‌جای این که عرضه جمعیت در این محل‌ها داشته باشیم، هم‌چنان جمعیت‌پذیری داریم. با شعار یا با نیت خوب به‌تنهایی به نتیجه نمی‌رسیم. باید راهبردهای استراتژیک منسجم، شفاف و درازمدت داشته باشیم. باید عوام‌ملی که می‌تواند اشتغال‌زایی را به وجود بیاورد یا فرهنگ را ارتقا دهد مدنظر داشته باشیم. بعد این‌ها را تک‌تک پیاده کنیم و آدم‌ها آن وقت انتخاب می‌کنند که آن‌جا (سواحل مکران) مستقر شوند. یک مصداق دیگر برای‌تان بگوییم. سه چهار سال، دولت تصمیم گرفت و اعلام کرد که کارمندان دولت باید از شهرهای بزرگ به شهرهای کوچک بروند. چه شد؟ چه

اتفاقی افتاد؟ با دستور و زور نمی‌شود کار را پیش برد. به اعتقاد من اگر بخواهیم فرهنگ در یایی رشد و ارتقا پیدا کند، معنایش این است که باید نیازهای زندگی در سواحل ما فراهم باشد. امنیت زندگی وجود داشته باشد. محیط زیست سالم باشد. موضوع دیگر بحث اقتصادی است. یعنی شغلی وجود داشته باشند که مردم بتوانند از آن کسب درآمد کنند. امکاناتی مثل بهداشت و مدرسه باید وجود داشته باشد. الان شاید کل کسانی که درگیر دریا و آشنا با فرهنگ دریایی هستند، به ۴۰۰ هزار یا ۵۰۰ هزار نفر نمی‌رسند، پس باید بیشتر روی این موضوع متمرکز شویم.

سورنا: در واقع بحث انسان‌شناسی در این‌جا مطرح شد. نگاه، کاملاً یک نگاه مثبت به قضیه است. شما به تحلیل‌های آمایشی اشاره کردید که راه کار مشخصی در این زمینه ندارد. اصلاً در این وادی متولی خاصی وجود دارد؟ آیا متولی سازمان بنادر است؟ کشتیرانی است؟

خوانساری: توسعه فرهنگ دریایی یک ضرورت است

شهبها: در بحث فرهنگ، به نظر من وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی متولی است. بحث‌های اجتماعی و بحث‌های فرهنگی اصلاً یک وجهی نیست. باید وزارت فرهنگ برای پیوند زدن حوزه‌های فرهنگی مختلف به یکدیگر وارد شود. من فکر نمی‌کنم اصلاً تلاش‌های یک وجهی بتواند جواب دهد. مثلاً بگوییم سازمان بنادر وارد این موضوع شود. این‌ها یک مجموعه‌ای از قسمت‌های مختلف یک پازل هستند که اگر باهم هماهنگ حرکت نکنند و جلو نروند به ارتقای فرهنگ دریایی نمی‌رسیم.

خوانساری: می‌باید توسعه فرهنگ دریایی یک مبنای مبنایی برای اقتصاد دریا محور است. یعنی اگر بخواهیم اقتصاد دریا محور را به‌طور جدی دنبال کنیم، قاعدتاً باید این فرهنگ‌سازی صورت بگیرد. عمده معضلات و مشکلاتی که داریم، نداشتن شناخت بیشتر مردم از دریا است. این شناخت باید ایجاد شود. بحث توسعه فرهنگ دریایی یک انتخاب یا یک شعار فانتزی نیست. این یک ضرورت است یعنی باید به این ضرورت اجتناب‌ناپذیر برسیم. چشم‌انداز سند ۱۴۰۴ دورنمایی که تعریف کردیم اگر تمام ابعاد و زوایای آن را بخواهیم برسیم لاجرم باید سر از توسعه دریامحور در آوریم. باید اقتصاد دریا محور را ملاک قرار دهیم و راه‌گیزی از این موضوع وجود ندارد. در ارتباط با متولی به نظر می‌رسد که فرهنگ‌سازی در حوزه دریا، نمی‌تواند یک متولی خاص داشته باشد. تجربه گذشته را نگاه کنید. اگر اشتباه نکنم در سال ۱۱۹۴ حاکمیت دولت بر سواحل ایران قطعی شد، این یعنی ۲۰۱ سال از این حاکمیت می‌گذرد. اگر دولت به معنای عام، می‌توانست هنرنمایی کند، اگر می‌توانست فعالیت‌های را به‌طور مشخص برای دریاها دنبال کند، قاعدتاً باید در این ۲۰۱ سال، (دوقرن و یک سال) جواب مناسبی می‌گرفتیم. این نشان می‌دهد که نمی‌توانیم کار را به یک متولی خاص بسپاریم و اصلاً نمی‌توانیم به قضیه دولتی نگاه کنیم. تا وقتی که دید، دولتی است، دولت تصمیم می‌گیرد، دولت نظر می‌دهد، دولت می‌خواهد تصدی‌گری کند. این مسایل و مشکلات را داریم. هر جا دولت تصدی‌گری کند این مشکلات و معضلات متأسفانه پیش می‌آید. در بحث واگذاری برخی

مباحث به بخش خصوصی، انگیزه‌ها و پتانسیل‌های خیلی خوبی وجود دارد. متأسفانه آن‌طور که شایسته است بخش خصوصی یا نهادهای عمومی (بخش غیردولتی) در این زمینه جدی گرفته نشد. یعنی جاهایی همیشه به دید تردید نگاه کردیم. جاهایی احساس کردیم مغبون می‌شویم. جایی شاید تعریف مشخص و درستی از بخش خصوصی نداشته‌ایم و قس علی‌هذا. اتفاقاتی در دوره‌های مختلف افتاده اما چون ما یک ستاد فرماندهی مشخص برای این قضیه پیش‌بینی نکردیم. وقتی اسم ستاد فرماندهی هم مطرح می‌شود الزاماً باز به یک نهاد یا سازمان خاص مدنظرمان نیست و بر نمی‌گردد. این معضل دوباره پیش می‌آید. در برهه‌ای از همین دولت گذشته، من اسناد و مدارک را مرور می‌کردم دیدم طرحی به نام طرح حمد ایجاد شده بود. برای این طرح واقعا وقت گذاشته شده بود، انرژی گذاشته شده بود، اما متولی خاصی که آن را هدایت و حمایت کند وجود نداشته و برای همین سرانجام روشن و واضحی را شاهد نیستیم.

سوری: منظور از حمد، همان «حمل و نقل دریایی» است؟

خوانساری: بله. همان حمل و نقل دریایی است. یا این که می‌بینیم دریکی از این جلسات یا نشست‌های ارگان‌های دریایی بحث کمیته فرهنگ‌سازی در سال‌های گذشته مصوب شده است. این نشان می‌دهد که بسیاری از این برنامه‌ها، با تغییر دولت‌ها به فراموشی سپرده می‌شود. وجود دبیرخانه دائمی ارگان‌های دریایی به نظر من یک فرصت و یک وضعیت مغتنمی است. اما متأسفانه باز هم چون تولیت آن را به دولت سپردیم یا تغییراتش شاید دست دولتمردان ماست، با مشکلات و معضلاتی مواجه می‌شویم. تصور من این است که اگر آن دبیرخانه مقداری بیشتر مورد حمایت قرار گیرد و توجه بیشتری به آن شود، اتفاقات خیلی بهتری می‌افتد. ما اگر بخواهیم فرهنگ‌سازی کنیم چه جایی را بهتر از دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی که متولیان دریا از هر سازمان و نهادی در آن حضور دارند می‌شناسید؟ به نظر من می‌رسد دبیرخانه اگر پتانسیل فرهنگی بخش‌های خودش را تجهیز کند و یک تشکیلات منسجمی را در دل دبیرخانه ایجاد کنیم، شاید بتوانیم در بحث فرهنگ‌سازی مقداری بحث را نظام‌یافته‌تر داشته باشیم. اما نظر من این است که فرهنگ‌سازی، کار یک تشکیلات مشخص و منسجم مثل سازمان بنادر نیست. یعنی واقعا یک مبحث فرا سازمانی است و می‌بایست بخش‌های متعدد درگیر این مبحث شوند.

سوری: کسی به دریا گرایش ندارد سواحل خالی از سکنه هستند

سوری: با توجه به این که بحث ما متغیرهای موثر بر ایجاد بهبود و ارتقای فرهنگ دریایی در کشور است، کمی به این پارامترها نگاه کنیم، ببینیم چه مسایل و پارامترهایی باعث شده کشور ما یا مردم ما شناخت کمی از دریا داشته باشند یا از آن فاصله گرفته باشند. در کنفرانس ICOPMAS که چند ماه پیش در هتل المپیک انجام شد، وزیر راه و شهرسازی اعلام کردند که بیش از ۱۱ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر جمعیت کشور در محدوده تهران هستند و پیش‌بینی کردند که این رقم تا استان امسال به ۱۲ میلیون نفر هم برسد. اما وقتی به سواحل مانگاه می‌کنید، می‌بینید بسیاری از سواحل تقریباً

خالی از سکنه هستند. دلیل چیست؟ ما از دریاها چشم برداشته‌ایم و به دریا نگاه نمی‌کنیم. بارها و بارها خود رهبری هم فرمودند که از سواحل مکران غافل شدیم. باید با ایجاد امکانات مردم را به زندگی و ماندن در این سواحل تشویق کرد. صداوسیما، رسانه‌ها و نظام آموزشی هم وظیفه اشاعه فرهنگ عمومی دریا را دارند. اما همان‌طور که آقای تیمورتاش هم گفتند، کتر می‌بینید که موضوعی راجع به دریا در برنامه‌های صداوسیما مطرح شود. یا در همین رسانه‌های جمعی دیگر و مدرسه‌ها. این‌ها متغیرهایی است که در نگاه مردم به دریا دخیل می‌شوند و می‌تواند در عدم گرایش جوان‌های ما به دریا موثر واقع شود.

سوری: آقای سوری به سیاست‌گذاری و فرهنگ‌سازی در رسانه‌ها و کتب درسی پرداختند. مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی کار گنجاندن عکس، تصاویر و مطالب مرتبط با دریا و بنادر را در کتب درسی مدارس ابتدایی تا دبیرستان آغاز کرده است. که کار بزرگ و ارزشمندی است. آقای خوانساری عزیز هم موضوع را به صورت اجرایی نگاه کردند و بحث ناکارایی دولت در فرهنگ‌سازی برای دریا مطرح کردند که موضوعی قابل تامل است. این که به اعتقاد ایشان دبیرخانه ارگان‌های دریایی را می‌توان به عنوان مرکزی که متولی فرهنگ‌سازی است، مدنظر قرار داد.

ملک‌پور: در موضوع مسئولیت اجتماعی، به نظر من رسد فقط دریانوردان، مسئول نیستند بلکه یک سازمان و مرجع ملی دریایی مسئول است. درست است که بازگرانی دارد و اما این فرایند یک راهبر و صاحب دارد که آن سازمان بنادر و دریانوردی است. بنابراین دولت‌ها می‌آیند و می‌روند اما بالاخره فرهنگ دریایی، حفظ منابع انسانی دریایی، تربیت منابع انسانی دریایی، مدیریت دانش در صنعت دریانوردی و دریایی، قابل معامله، یعنی بی‌اهمیت نیست. بنابراین نباید این موضوع را سیاه‌وسفید ببینیم. یا ما مرجع ملی دریایی داریم و این نهاد مسئولیت اجتماعی دارد یا نداریم و اگر نداریم، درستش کنیم. اگر داریم به نظر من می‌رسد باید از آن بخواهیم کارش را انجام دهد.

موضوع دیگر درباره دبیرخانه همایش ارگان‌های دریایی است. بعد از ۱۴ سال از تشکیل این دبیرخانه، آقای طاهری انجمن توسعه دریامحور را ایجاد کردند تا این دبیرخانه دایمی شود اما چون با رفتن دولت‌ها و مدیران همه چیز عوض می‌شود. تفاوت‌هایی بین بینش‌های مدیران حاکم و هیات‌های عامل حاکم وجود دارد که در سازمان بنادر باعث شده آن دبیرخانه کم‌اهمیت شود. دیگر کسی به سراغ انجمن توسعه دریامحور هم نمی‌رود. می‌خواهیم بگویم هم‌چنین نهادی سازماندهی شده است اما علت این که استمرار ندارد آن است که مرجع ملی و مسئول کار، قدرت و اختیارات لازم را به او نداده است، منظوم سازمان بنادر و دریانوردی است.

ملک‌پور: باید متولی توسعه فرهنگ دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی مشخص شود

ملک‌پور: می‌خواستم به این جا برسیم که وقتی می‌گوییم فرهنگ دریایی مهم است. صاحب فرهنگ دریایی در سازمان بنادر کیست؟ چه کسی می‌خواهد



خوانساری:

مبحث توسعه فرهنگ دریایی یک مبنای مبنای برای اقتصاد دریا محور است. یعنی اگر بخواهیم اقتصاد دریا محور را به طور جدی دنبال کنیم، قاعدتاً باید این فرهنگ‌سازی صورت بگیرد. عمده معضلات و مشکلاتی که داریم، ناشن شناخت بیشتر مردم از دریا است. این شناخت باید ایجاد شود. ما اگر بخواهیم فرهنگ‌سازی کنیم چه جایی را بهتر از دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی که متولیان دریا از هر سازمان و نهادی در آن حضور دارند می‌شناسید؟ به نظر من می‌رسد دبیرخانه اگر پتانسیل فرهنگی بخش‌های خودش را تجهیز کند و یک تشکیلات منسجمی را در دل دبیرخانه ایجاد کنیم، شاید بتوانیم در بحث فرهنگ‌سازی مقداری بحث را نظام‌یافته‌تر داشته باشیم.

سوروی: این که می گویند هر کس باید کار خودش را انجام دهد، کاملا درست است، ساختارهای مجازی، کمیته های مجازی، نهادهای مجازی، دبیرخانه های مجازی چرا شکل می گیرند؟ چون هیچ کسی کار خودش را به خوبی انجام نمی دهد و این شامل کشتیرانی، نفتکش، فراساحل، صنایع دریایی و سازمان بنادر و محیط زیست هم می شود. می خواهیم موضوع خصوصی سازی را مطرح کنیم. آیا برای این موضوع راه کار و ساختاری دارید؟ اصلا وضع فعلی ما در این زمینه چگونه است؟

شهبها: در بحث فرهنگ دریایی شاید بشود استنباط های مختلفی کرد. وقتی می گوئیم فرهنگ اسلامی و فرهنگ زیست محیطی، معنایش این است که مسایل زیست محیطی یا آموزه های اسلامی را در روزمرگی و کار خودمان رعایت کنیم. در این جا بیشتر موضوع ارتقای فعالیت های دریایی مدنظر ما است تا فرهنگ دریایی. ما باید این ادبیات را شفاف سازی کنیم. به اعتقاد من مشکلی که با آن مواجه هستیم این است که اولاً باید مشکلات و چالش ها را بگوئیم. ما با وجود همه این پتانسیل ها و منابع انسانی و منابع طبیعی و ضوابط اجتماعی و دینی واقعا نتوانستیم به آن جا که باید برسیم. ما برنامه محور نیستیم، فرد محور هستیم. امروز فلانی مسئول است، فردا فرد دیگری می آید و کل رويه انجام کار عوض می شود و همه مراحلی که پیموده شده است به فراموشی بسپاریم. ما چشم انداز ۱۴۰۴ را به صورت کلان داریم و قبل از آن باید توقع خودمان را از دریا عادلانه و منطقی کنیم. باید ببینیم اقتصاد دریایی ما الان در تولید ناخالص ملی کجاست. ما باید نگاه همه جانبه داشته باشیم تا با همت و هم دلی تا ۱۰ سال دیگر به اهداف برنامه های اسناد بالادستی برسیم.

ما سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی را داریم که به ما می گویند که هر کاری که می خواهیم در دریا انجام دهیم باید چگونه باشد. ما امروز می گوئیم می خواهیم ظرفیت ها را بالا ببریم در صورتی که باید افزایش بهره وری مدنظر باشد. برای افزایش بهره وری باید نگاه عادلانه ای به نیروی انسانی داشته باشیم. نیروی انسانی اصل همه چیز است. اگر نیروی انسانی توانمند و با انگیزه نباشد، هر قدر از سخت افزار و فناوری استفاده کنید باز هم به هیچ کجا نمی رسید.

از سوی دیگر موضوع دریا، مانند صنعت ماشین سازی نیست که یک برنامه و یک متولی داشته باشد. دریا یک جنبه بین المللی دارد و از دست ما به تنهایی بیرون است. ما نمی توانیم برای حوزه دریا هر تصمیمی که می خواهیم بگیریم بدون آن که به موقعیت بین المللی توجه داشته باشیم. الان از وزارت دفاع و بخش نیروی دریایی، سازمان بنادر، کشتی سازی ها، سازمان حفاظت محیط زیست، کشتیرانی، نفتکش همه وسط هستند. اگر می خواهند این ها را با هم جلو ببرند، باید یک برنامه همه جانبه باشد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی یا رییس سازمان محیط زیست و فراساحل نمی توانند به تنهایی ما را به نتیجه ایده آل برسانند. درباره دبیرخانه ترجمان های دریایی هم واقعیت آن است که ما عمدی یا سهوی اسم آن را اصلاح کردیم و برای همین هم به نتیجه نرسیدیم. دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی قرار نبود که بیاید سیاست گذاری کند، قرار نبود که بیاید قانون بنویسد، چون اصلا در اختیارات او نیست. قرار بود هماهنگی انجام دهد. برای این که ساختار، قدرت و

در ساختار سازمان بنادر از این فرهنگ دفاع کند؟ بعضی کارهای ما سبقه سیاسی دارد و سبقه فنی را یادمان می رود. این که یک دریانورد چگونه باید آموزش ببیند، چگونه بیمه شود، این بحث ها کاملا فنی و مستمر است و اصلا قابل قطع نیست.

شهبها: الان پشتیبانی فنی هم ندارد این موضوع کاملا سیاسی است.

ملک پور: بنابراین وقتی به گرایش های سیاسی روز می رسیم و از فرهنگ دریایی و پرورش فرهنگ دریایی دور می افتیم. نقطه قوت هم خیلی زیاد داریم اما اینطور هم نیست که نقطه ضعف نداشته باشیم. یعنی این حرف درستی است که می گویند تمرکز جمعیت به طرف خشکی است. ما کیلومترها ساحل داریم. می گویند آب کم است. می گویند با محدودیت منابع آبی روبه رو هستیم. ما چه کشوری هستیم؟ کشوری که به واسطه این سواحل، با همه کشورهای دنیا همسایه هستیم. این سواحل چند درصد جمعیت ایران را جذب کرده است؟ این موضوع مربوط به یک دوره نیست. یک روند طولانی است. شمال ایران چه خبر است؟ سواحل مکران چه خبر است؟ برنامه و طرح ریزی ما برای مدیریت این جمعیت ها چیست؟ چرا سواحل شمالی ما در یک تعطیلی رسمی آن قدر شلوغ می شود؟ چون مردم یک گزینه بیشتر ندارند و انتخاب دیگری برای تور بیسیم دریایی نگذاشتید.

سوروی: مسئولیت اجتماعی، قطعاً شامل وظایف قانونی نمی شود. مسئولیت اجتماعی، فعالیت هایی است که سازمان ها و نهادهای دولتی و خصوصی برای انجام آن پا پیش می گذارند در حالی که هیچ وظیفه ای ندارند و حتی در آن حوزه ها سرمایه گذاری هم می کنند. شرکت های بزرگ هلدینگ دنیا هم فعالیت هایی در راستای مسئولیت اجتماعی انجام می دهند که لزوماً ارتباطی با تجارتشان ندارد.

تیمورتاش: من تقریباً مخالف گفته های آقای خوانساری هستم. با وجود این که به هر حال صحبت های ایشان و آقای ملک پور درست است اما من مخالف هستم. من در این چند ماه از سال که نگاه کردم دیدم این دبیرخانه دریایی خاصیتی ندارد. اما داستان چیست؟ داستان این است که ما این مسئولیت اجتماعی را هم روی هیچ کس نمی توانیم بگذاریم و بگوئیم که سازمان بنادر، شیلات، کشتیرانی و... شما باید این کار را انجام دهید. راه حل بسیار ساده است. کافی است هر کسی کار خودش را انجام دهد. دو هفته پیش به سازمان میراث فرهنگی دعوت شدم. معاون سازمان آمد و بحث گردشگری کرد. هواپیمایی ها و آژانس ها هم بودند و معاون سازمان میراث گردشگری هم آمد. همه نظر خودشان را دادند و ما هم درباره بحث دریا و گردشگری دریا صحبت کردیم. تمام شد. همین؟ چرا؟ برای این که آن آقایایی که آن بالا نشسته است نه سواد دارد و نه اطلاعات دارد و می آید اطلاعات را از ما می گیرد و می رود در جوامع حرف می زند که بگویند آقا ما هم معاون سازمان گردشگری هستیم. من می خواهم بپرسم کسی که به عنوان متولی ارگان دریایی نشسته، یک سفر دریایی رفته؟

شهبها:

قانون دریایی زیاد داریم باید مقررات زایی کنیم



”

سوروی: وقتی به سواحل ما نگاه می کنید، می بینید بسیاری از سواحل تقریباً خالی از سکنه هستند. دلیل چیست؟ ما از دریاها چشم برداشته ایم و به دریا نگاه نمی کنیم. بارها و بارها خود رهبری هم فرمودند که از سواحل مکران غافل شدیم. باید با ایجاد امکانات مردم را به زندگی و ماندن در این سواحل تشویق کرد.

اساس نامه ندارد. به نظر من ما نیاز به برنامه داریم، تا امروز برنامه فراگیری برای صنعت دریایی و مسایل مربوط به حوزه دریایی نداشتیم، از مجلس گرفته تا نهادهای دیگر. به عنوان مثال واقعا قانون کار ما برای دریانوردان به کار نمی آید. شغل دریانوردان نیازمند انعطاف است اما قانون کار ما نمی گذارد این اتفاق بیفتد و در نتیجه همیشه این دعوا بین دریانورد و کارفرما وجود دارد. این درگیری ها هزینه ایجاد می کند. تامین اجتماعی هم زیر بار نمی رود. مثلا دریانوردی که دچار کورنگی می شود و دیگر نمی تواند در دریا کار کند، با قانون تامین اجتماعی مشکل دارد، تامین اجتماعی او را بازنشسته نمی کند و می گوید هم چنان باید کار کنید و این برای ساختار و یا سیستم داخلی سازمان مشکل ایجاد می کند. بعد کسی که از بیرون به این موضوع نگاه می کند، با خودش می گوید که او به خاطر این که در دریا بوده، دید سالم خود را از دست داده است اما او را بازنشسته هم نمی کنند. به همین دلیل هم کسی ترغیب نمی شود که وارد این شغل شود.

موضوع دیگر آن که مادر دریا مقررات فراوانی داریم. به نظر من باید مقررات زدایی کنیم. الان در بحث تدوین سند جامع دریایی میان سازمان بندر و سازمان حفاظت محیط زیست، دعواست. میان سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت کشور هم دعواست. مثلا کسی از استانداری گیلان، مازندران یا بندرعباس اجازه می گیرد، پولی هم از بانک می گیرد، بعد می رود به اسکراب و می خواهد شغلی راه اندازی کند اما موقع افتتاح که می رسد، محیط زیست می گوید این جا از نظر زیست محیطی قابل قبول نیست. این یعنی ما پهنه بندی خودمان را نهایی نکرده ایم که بعد پای آن بایستیم. اگر هم مقرراتی وجود دارد باید درباره آن اطلاع رسانی کنیم و حتی برای اطلاع رسانی تسهیلاتی قایل شویم. در موارد این چنینی است که به نظر می آید سازمان بندرها کوتاهی کرده است.

در بحث آموزش هم، آموزش های ما دو بخش است. یعنی نیروسازی ما از دو فرهنگ شکل می گیرد: یا مهارتی است و یا عالی. برای آموزش عالی وزارت علوم مشکلات خاص خودش را دارد. در سال ۱۳۹۱ یک سند راهبردی با تمرکز در حوزه علوم و فنون دریایی و اقیانوسی و مصادیقی که از سراسر دنیا جمع کرده بودند، تدوین شد که طبیعتا قرار است درباره آن تصمیم گیری کنند. اما هیچ کدام از رشته های حرفه ای دریانوردی و صنعت دریایی مانند مدیریت دریانوردی، مدیریت بندری و مانند مدیریت آفتور در آن نیست و فقط علوم دریایی در آن آمده است. علوم دریایی هم قبول است اما فراگیر نیست. متاسفانه هیچ کسی هم این موضوع را به چالش کشیده که جای صنایع دریایی، دریانوردی، فراساحل و... کجاست؟

در بحث حرفه ای و مهارتی، سازمان آموزش فنی و حرفه ای داریم که وظیفه اصلی اش این است که شغل و شایستگی تعریف کند. وقتی فهرست رشته های آن را می خوانید، می بینید که در شهریور سال ۱۳۹۳ از مجموع ۴۶۰۰ شغل و شایستگی، در خوشه صنعت از ۲۵۰۰ عنوان، تنها دو عنوان برای صنعت دریایی است. نه دریانوردی، نه فراساحل، نه کشتیرانی، نه شیلات، نه امور بندری و کشتی سازی و... هیچ یک دیده نشده است. کلا ۴۰ شغل تعریف شده است که معادل نیم درصد کل مشاغل تعریف شده است. پس ما در مهارت آموزی هم مشکل داریم. ما باید به سازمان فنی و حرفه ای هم کمک کنیم. بگوییم در صنعت دریانوردی این مسایل وجود دارد. به طور کلان مشاوره بدهیم. کمک کنیم تا این شغل ها

را روزآمد کنیم. به جای این کارهای زیرساختی می رویم بنادر را و اگذار می کنیم و به فکر توسعه بنادر هم هستیم.

خوانساری: چاره ای جز خصوصی سازی نداریم

روزنا: اهمیت رسیدگی به بحث های آموزشی به عنوان یک زیرساخت قابل چشم پوشی نیست. اما بحث خصوصی سازی هویت فرهنگ دریایی هم موضوعی است که باید به آن بپردازیم. این موضوع چگونه باید مدنظر قرار بگیرد؟

خوانساری: من هم می پذیرم که دبیرخانه، به رغم ظرفیت های بالایی که دارد از تمام ظرفیت استفاده نکرده است. الان اگر قرار باشد، فعالیتی صورت بگیرد، می توانیم دوباره دبیرخانه را احیا کنیم، به نظر فضای مناسبی برای این کار وجود دارد. اما درباره عملکرد فعلی، با توجه به این که بیش از دو دهه از فعالیت دبیرخانه می گذرد، دستاوردهای آن تناسبی با پتانسیل عظیم آن ندارد.

درباره وضع موجود هم باید بپذیریم که اقتصاد پساتحریم، فرصت مناسبی برای مباحث دریا و دریانوردی ایجاد کرده است اما متاسفانه ما دچار یک فرصت سوزی هستیم. یعنی با وجود این که می بینیم بیشتر سازمان ها، وزارتخانه ها، ارگان ها و بخش های مختلف سعی می کنند استفاده مطلوبی از این فرصت داشته باشند، ما تا حدودی از این فرصت عقب هستیم. باید ببینیم به چه شیوه ای می توانیم استفاده مطلوبی از این فرصت داشته باشیم. متاسفانه به طور طبیعی همیشه عادت کردیم که برای طول دوران برنامه ریزی کنیم.

در بحث فرهنگ سازی ما دچار یک گسست تاریخی در دریانوردی شدیم. ما سابقه زیادی در دریانوردی داریم اما نباید دچار ظاهر فریبی و خودشیفتگی شویم. این اصلا هیچ ذوقی ندارد وقتی ما به چنین گسستی مبتلا شدیم. به نسبت امکانات و تجهیزات و وسایلی که در گذشته های تاریخی داشتیم استفاده مطلوب تری از دریا داشتیم اما امروز متاسفانه به نسبت تجهیزات و امکانات می شود گفت هیچ استفاده ای از دریا نداریم. یا بهتر است بگویم حداقل استفاده و بهره رانی بریم. برای فرهنگ سازی باید از پایه شروع کنیم. اعمال مباحث دریا در تدوین کتب درسی، یک گام خوب به سمت جلو است. در حال حاضر مشکل زیرساخت و فرهنگ سازی داریم. باید برنامه های مادر این زمینه مقداری شتاب بگیرد. امیدوار هستم که این کار فرهنگ سازی شکل دولتی به خود بگیرد. محث آموزش را باید جدی گرفت و این فرهنگ سازی و آموزش باید توسط بخش خصوصی انجام شود. این موضوع، اجتناب ناپذیر است. اما همین خصوصی سازی های ما هم واقعا با ابهامات جدی مواجه می شود. ما راه چاره ای غیر از خصوصی سازی نداریم.

روزنا: آینده را چگونه می بینید؟ در آینده ایران، نقش توسعه فرهنگ دریایی و تجارت و بهره روری از پتانسیل های دریایی چگونه خواهد بود یا بهتر است بگوییم چگونه باید باشد؟

ملک پور: آینده در صورتی امیدوار کننده خواهد بود که ما امروز یک انتخاب صحیح انجام دهیم. این که آیا می خواهیم اقتصاد خودمان را بر اساس توان های فرهنگی، پتانسیل جغرافیایی (که دریا و سواحل مایکی از آن هاست) و بر اساس صادرات خدمات و کالاهای خودمان اداره کنیم؟ یا می خواهیم کشور را از محل فروش نفت و گاز و صنایع مرتبط استخراج نفت بچرخانیم؟ با این کار داریم

شهرها:
در شهریور سال
۱۳۹۳ از مجموع ۴۶۰۰
شغل و شایستگی، در
خوشه صنعت از ۲۵۰۰
عنوان، تنها دو عنوان
برای صنعت دریایی
است. نه دریانوردی،
نه فراساحل، نه
کشتیرانی، نه شیلات،
نه امور بندری و
کشتی سازی و...
هیچ یک دیده نشده
است. کلا ۴۰ شغل
تعریف شده است که
معادل نیم درصد کل
مشاغل تعریف شده
است.



خوانساری:

درباره وضع موجود
هم باید بپذیریم که
اقتصاد پساتحریم،
فرصت مناسبی برای
مباحث دریا و دریانوردی
ایجاد کرده است اما
متاسفانه ما دچار یک
فرصت سوزی هستیم.
یعنی با وجود این که
می بینیم بیشتر
سازمان ها، وزارتخانه ها،
ارگان ها و بخش های
مختلف سعی می کنند
از این فرصت داشته
باشند، ما تا حدودی
از این فرصت عقب
هستیم. باید ببینیم به
چه شیوه ای می توانیم
استفاده مطلوبی از این
فرصت داشته باشیم.
متاسفانه به طور طبیعی
همیشه عادت کردیم
که برای طول دوران
برنامه ریزی کنیم.

می‌رسد. اقتصاد مقاومتی یک رویکرد در دریا است که می‌خواهد راه را بر این افراط و تفریط ببندد. ما باید کاری کنیم که اقتدار و عزت ما با کم‌ترین هزینه در دریا حفظ شود. این بحثی هست که مقام معظم رهبری هم گفته است و ما باید این را الگو قرار بدهیم روی آن برنامه‌ریزی کنیم. باید طرحی نو در اندازیم و این کار جز با صداقت، هم‌فکری، هم‌زبانی و هم‌دلی امکان ندارد. باید از خودگذشتگی داشته باشیم تا به رسالت اجتماعی خودمان برسیم، نه این که هرکسی برنامه خودش را در این قضیه پیاده کند و حرف خودش را بزند. ما فردی هم چون امیرکبیر داشتیم که سه سال و ۹ ماه خدمت کرد ولی چه یادگارهایی برای ایران به جای گذاشت.

شهبها: سهام اقتصاد دریا محور باید افزایش پیدا کند

سرمایه: توسعه فرهنگ دریا در دوران پسا تحریم چگونه می‌تواند تحقق پیدا کند؟ آیا اصلا ما برای توسعه فرهنگ دریا در دوران پسا تحریم برنامه‌ای داریم و اگر نداریم باید چه کار کنیم؟

شهبها: همان طور که دوستان گفتند، در یک مقطع زمانی از سبقت دریاوردی به سمت خشکی نشینی پیش رفتیم و شاید در آن مقطع طبیعی بود. مردم وارد خشکی شدند و منابع کوه‌ها و امنیت زیرپاشان را دیدند و به آن دل بستند. اما امروز با رشد جمعیتی که ما داریم و استفاده بی‌رویه از منابع زیست‌محیطی، دیر یا زود باید به سمت دریا برگردیم. به خصوص با توجه به کمبود آب باید دوباره به بازگشت به دریا و سواحل فکر کنیم. ما از منابع آبی مان خیلی بیش از آن که باید برداشت کردیم و آرام آرام نتیجه آن را داریم می‌بینیم. از طرف دیگر ما با رشد جمعیت مواجه هستیم. حتی اگر بهره‌وری و مسایل زیست‌محیطی را رعایت کنیم، با توجه به رشد جمعیت، باز هم محیط زیست آسیب خواهد دید، در صورت ادامه این روند نیازمند هزینه‌های بسیار زیاد برای سلامتی هستیم. پس ناچاریم آرام آرام به سمت سواحل برگردیم. باید ببینیم که کل ثروت و یا GDP ما اصلا از چه منابعی به دست می‌آید؟ یعنی چه بخشی از آن را نفت می‌دهد؟ چه بخشی از آن در خشکی و چه بخشی در دریا است؟ چه بخشی از گاز و نفت و خدمات و کشتیرانی و... است؟ به نظر می‌آید بخشی که حول محور ساحل است، می‌تواند رشد کند و در درازمدت قابل توجه باشد. در حال به نظر من راهی که برای ما باقی مانده، این است که توجه‌مان به دریا را افزایش دهیم. نمی‌خواهیم بگوییم همه چیز دریا است اما سهم اقتصاد دریا محور و نه دریا پایه به مراتب باید در کل اقتصاد ما افزایش پیدا کند. اگر بخواهید این سه افزایش را پیدا کنید، چند عامل مورد نیاز است تا به آن برسیم. یکی از آن‌ها فرهنگ دریایی است. ما نیاز به شفاف‌سازی داریم، دریاورد امنیت می‌خواهد. سرمایه‌دار برای سرمایه‌گذاری اطلاعات می‌خواهد. باید انحصار زدایی کنیم. یک برنامه در دست یک سازمان نباشد که هرروز خواهد آن را تغییر بدهد. جا برای رشد بهره‌برداری ما به مراتب زیاد است. اما واقعا بهره‌بری ما در همه زمینه‌ها بسیار اندک است. در همه زمینه‌ها و به خصوص دریا، باید نگاه مسئولان را تغییر دهیم. به نظر می‌آید نگاه غالب ما افزایش ثروت نیست. یعنی ثروت‌آفرینی شاید در همه جامعه یک رویکرد مقبول نیست، چون بد به آن نگاه شده است در صورتی که ثروت‌آفرینی باید سرلوحه باشد. چون اگر

سرمایه خودمان را می‌فروشیم. مثل این است که فرش خانه‌تان را بفروشید برای آن که چلوکباب بخورید! ما باید بر اساس توان داخلی مان کار کنیم. خدا را گواه می‌گیرم، روزی که انقلاب شد من انگلیس بودم. رفتم در مجمع سخنرانی داشتم و آمدم بیرون، بعد یک انگلیسی به من گفت «اقتدار شما دنیا را می‌گیرد، به خاطر این که شما ایرانی‌ها برای کارهایتان ریسک می‌کنید اما ما این کار را نمی‌کنیم. همه چیز باید منظم باشد. ایرانی‌ها مجمع بین‌المللی را می‌زنند ولی ما باختیم.» اما امروز باید بگویم اگر این طور پیش برویم می‌بازیم. مدیران ما نه دشمن ما هستند و نه ما با عناد دارند، دوست ما هستند، دوست مردم هستند اما بنای اداره این مملکت را بر اساس توان مردم گذاشته‌اند، چون شایسته‌سالاری اتفاق نمی‌افتد. با این روند مطمئن باشید که فرهنگ دریایی رشد پیدا نمی‌کند و اگر هم پیدا کند، موردی خواهد بود. چون اصلا به درستی تحلیل نشده است. چون برنامه‌ای برای آن ریخته نشده است اما برنامه دارید که مثلا ترانزیت و ترانسشیپ دو برابر شود. این آینده و این فرایند در صورتی مثبت می‌شود که تصمیم بگیرید، بر اساس توان مملکت که بخشی از آن فرهنگ دریایی سواحل است، کشور را اداره کنید. مقداری سخت است، اما می‌شود، درست می‌شود. اگر وضع همین طور باشد، مطمئن باشید ۱۰ سال دیگر این میزگرد فرهنگ دریایی برگزار می‌شود و ما همین جایی خواهیم بود که الان هستیم و به نظر من بدتر هم می‌شود.

تیمور تاش: طرحی نو در اندازیم ایران، دوباره امیرکبیر می‌خواهد

سرمایه: آقای خوانساری به بحث اقتصاد دریا محور اشاره کردند. دکتر آخوندی برای نخستین بار این موضوع را در کشور مطرح کردند و حتی در حکم آقای سعید نژاد هم این موضوع به صراحت اعلام شد. متأسفانه شاید به دلیل این که بخش‌های مختلف دریایی کشور به این موضوع آشنایی زیادی نداشتند، مورد بی‌مهری قرار گرفت.

تیمور تاش: ما خواه‌ناخواه باید یک پرسش داشته باشیم. کشور عوض شده است و بیشتر هم عوض خواهد شد اما مدل حرکت ما همان است که بوده پس باید تدبیری بیاندیشیم. وقتی صحبت‌های رییس‌جمهوری را نگاه می‌کنم، می‌بینم هیچ‌جا نیست که راجع به بخش خصوصی صحبت نکرده باشند ولی عملا اجرایی می‌شود. ما در تضاد گیر کرده‌ایم و نمی‌دانیم این تضاد را چگونه باید برطرف کنیم.

شهبها: بحث ما بحث بخش خصوصی نیست. می‌گویند بخش غیردولتی و منظورشان بخش خصوصی و تعاونی است. در واقع اصل ۴۴ قانون اساسی، به درستی اصلاح نشد. گفتند غیر دولتی بعد آمدند تعاونی‌ها را تشکیل دادند و ارگان‌های دولتی، به اسم تعاونی، این‌ها را گرفتند. نفت و همه‌جا این شکلی است و این یعنی هم چنان مشکل انحصار وجود دارد.

خوانساری: یعنی در واقع از این‌جا برداشتند، بردند و گذاشتند در یک جای دیگر و در قالب یک شکل دیگر اما با همان تفکر و با همان شکل.

تیمور تاش: درست است. این معضل بزرگی برای بخش خصوصی دریایی است. نمی‌خواهیم اسم ببریم و بگوییم فلان شرکت که در بندر است، اسم آن خصوصی است، ولی عملا وابسته به دولت است و منافع آن هم به دولت

ملک پور:
اما بنای اداره این مملکت را بر اساس توان مردم گذاشته‌اند، چون شایسته‌سالاری اتفاق نمی‌افتد. با این روند مطمئن باشید که فرهنگ دریایی رشد پیدا نمی‌کند و اگر هم پیدا کند، موردی خواهد بود. چون اصلا به درستی تحلیل نشده است.



تیمور تاش:
اقتصاد مقاومتی یک رویکرد در دریا است که می‌خواهد راه را بر این افراط و تفریط ببندد. ما باید کاری کنیم که اقتدار و عزت ما با کم‌ترین هزینه در دریا حفظ شود.

این ثروت آفرینی اتفاق بیفتد، مملکت از درآمد بیشتر، رفاه اجتماعی بیشتر، پول بیشتر و... به سمت رشد می‌رود. باید روزآمد شویم، و نتیجه همه صحبت‌ها این که فرهنگ دریایی بدون این که ما بتوانیم جذابیت شغل در صنعت دریایی به وجود بیاوریم، اتفاق نخواهد افتاد. یعنی فقط با گفتمان حل نمی‌شود و باید به‌طور عینی و در عمل اتفاق بیفتد.

سوری: انحصارگرایی را کنار بگذاریم نیازمند مدیرانی با تفکر دریایی هستیم

سوری: آقای خوانساری به اعتقاد شما آیا رشد و توسعه فرهنگ دریایی، می‌تواند موتور محرکه توسعه فعالیت‌های دریایی باشد یا هر دو لازم و ملزوم یکدیگر هستند؟

خوانساری: من همیشه بحث توسعه و رشد را با بازی مسابقات رالی رایانه‌ای بچه‌ها مقایسه می‌کنم. وقتی یک اتومبیل با سرعت فراوان می‌رود و تصادف می‌کند، بقیه به خاطر تصادف او معطل نمی‌شوند و به مسیر خودشان ادامه می‌دهند. این یک بحث ساختاری در کشور ماست. ایران از نظر پتانسیل، جز ۱۰ کشور برتر دنیا در جاذبه‌های جهانگردی و توریستی است، اما بدبختانه در ۵۰ کشور اول جایگاهی نداریم. همین وضعیت در رتبه بندی بنادر کشور نیز حاکم است و در بین ۵۰ بندر برتر دنیا، دارای جایگاه نیستیم. این شکاف مساله‌دار و دردآور است. حضرت امام خمینی (ره) جمله زیبایی دارند که دنیا هم امروز به آن رسیده است. بحث فرهنگ مباحث خیلی متنوعی دارد. فرهنگ ریشه همه خوشبختی‌ها و بدبختی‌های یک مملکت است. اگر ما واقعا همه چیز را در قالب فرهنگ تعریف کنیم مادر مجموعه دریانوردی کشور نیاز به یک فرهنگ‌سازی داریم. اگر بحث توسعه فرهنگ دریایی را به عنوان یک مطالبه عمومی در نظر بگیرید، به نظر من مانند این است که دو کفه ترازو داشته باشد. یک کفه آن به دولت‌مردان، قوانین، مقررات،

سیاست‌گذاری‌ها و زیرساخت‌ها برمی‌گردد و کفه دیگر آن، فرهنگ عامه است. این که موضوعی در فرهنگ عمومی مردم پذیرفته شود و ریشه پیدا کند. شاید باز به خود دولت‌مردان بازگردد که این فرهنگ‌سازی را ایجاد کنند. سوری: همه این موارد به تفکر مدیریتی و قوانین بازمی‌گردد. قوانین در یک جایی نوشته می‌شود، برنامه‌ها هم مشخص می‌کند که ما مثلاً تا ۱۰ سال دیگر باید به این جایگاه برسیم اما اجرای این قوانین مهم است. مثلاً شما بهتر از من به خاطر دارید که در دهه ۷۰ واقعا بنادر ما حرفی برای گفتن نداشتند اما الان از نظر سخت‌افزاری و ساخت‌وساز در بنادر می‌توانیم بگوییم که بنادر ما رشد خوبی داشته‌اند. اما جای بحث فرهنگ و تفکر دریا (نرم‌افزاری)، متأسفانه همیشه در مدیریت‌های ما خالی است. برای رسیدن به ایده‌آل و آن چه به دنبال آن هستیم، این مدیران آشنا به دریا هستند که می‌توانند برای اشاعه فرهنگ دریا برنامه‌ریزی و اقدام کنند. البته رسانه‌ها و تلویزیون هم نقش مهمی دارند. همین بحث‌های شناخت دریا و مواهب دریا باید در برنامه‌های کودک صداوسیما باز شود و تاسنین بالاتر ادامه پیدا کند تا این فرهنگ نهادینه شود.

از سوی دیگر باید از افراد کارآمد در برنامه‌ریزی مشاوره گرفته شود. دبی چرادی شده است؟ آن‌ها کسانی را آوردند و مشاوره گرفتند که دریا را می‌شناختند. طبعاً ما هم باید کسانی را دور خودمان جمع کنیم، باید از انحصارگرایی فاصله بگیریم و بتوانیم با این موضوع و نگاه بین‌المللی کنار بیاوریم.

بندر و دریا: در این میزگرد برای نخستین بار مطالبی مطرح شد که شاید به جرات بتوان گفت تا کنون در هیچ نشست‌های این گونه مباحث فرهنگ دریایی مورد نقد و بررسی علمی و فنی قرار نگرفته بود، هر چند قضاوت نهایی را خوانندگان خواهند داشت. صمیمانه از شما سپاس‌گذاریم که در این میزگرد حضور داشتید.



شهباز:
در هر حال به نظر من راهی که برای ما باقی مانده، این است که توجه‌مان به دریا را افزایش دهیم. نمی‌خواهیم بگوییم همه چیز دریا است اما سهم اقتصاد دریا محور و نه دریا پایه به مراتب باید در کل اقتصاد ما افزایش پیدا کند. اگر بخواهید این سه افزایش را پیدا کنید، چند عامل مورد نیاز است تا به آن برسیم. یکی از آن‌ها فرهنگ دریایی است. ما نیاز به شفاف‌سازی داریم، دریا نورد امنیت می‌خواهد. سرمایه‌دار برای سرمایه‌گذاری اطلاعات می‌خواهد. باید انحصارزدایی کنیم.



خوانساری:
ایران از نظر پتانسیل، جز ۱۰ کشور برتر دنیا در جاذبه‌های جهانگردی و توریستی است، اما بدبختانه در میان ۵۰ کشور اول جایگاه نداریم. این شکاف مساله‌دار و دردآور است. حضرت امام خمینی (ره) جمله زیبایی دارند که دنیا هم امروز به آن رسیده است. بحث فرهنگ مباحث خیلی متنوعی دارد. فرهنگ ریشه همه خوشبختی‌ها و بدبختی‌های یک مملکت است.



به بهانه‌ی روز جهانی دریانوردی

آری من دریایی‌ام!

| حسن سوری |

را آماج حملات ناجوانمردانه‌ی خودساخته است، اگرچه اتخاذ ترفندهایی از طریق مسئولان دریایی راه را بر دیو سیاه و پلید چپاول گری دریایی تا حدودی مسدود نموده است اما رسانه‌های مختلف هر از چند گاهی از حمله به کشتی‌های بی دفاع خبر می‌دهند در کنار همه‌ی این مصائب مشکلات بیمه‌ای و پرداخت حقوق در بسیاری از شرکت‌های دریایی هنوز به پارامتری برای تلبار شدن مشکلات این قشر بدل شده است. دوری از خانه و کاشانه و مشکلات روحی ناشی از آن، از دیگر پارامترهایی است که قشر یادشده را در مخمصه قرار داده است اگرچه همه‌ساله سازمان جهانی دریانوردی و ارگان‌های دریایی جهان با برپایی مراسمی برای بزرگداشت این روز از این قشر زحمتکش یاد می‌کنند اما زندگی دریانوردان هنوز نیازمند گام‌های اساسی و مهمی برای رفع مشکلاتشان است که می‌بایست به همت متولیان امر برداشته شود.

دبیر کل سابق سازمان دریانوردی جهانی آقای میتر و پولوس چه زیبا گفت: «دریا هیچ‌یک از مرزبندی‌های سیاسی را نمی‌شناسد.»

دریانوردان امروز مرزهای سیاسی را نیز درمی‌نورند و بدون پایبندی به قیدوبندهای سیاسی لحظه‌ای در رسالت خود درنگ ندارند.

آمار و ارقام از حضور بیش از ۱۷۵ میلیون نفر دریانورد در جهان حکایت دارند، آیمو به دلیل تأثیرات پارامترهای ایمنی در ارتباط با فرایند حمل و نقل دریایی شعار سال ۲۰۱۵ را آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی اعلام کرد که خود فرصتی برای تأکید هرچه بیشتر بر ایمنی در آبراهها برای ارتباطی امن و ایمن در فرایند تجارت جهانی بود.

کشتیرانی یکی از صنایع مطرح در جهان امروز است که در دهه‌های آغازین هزاره‌ی سوم نقش خود را بر جامعه‌ی بشری به‌خوبی نمایان ساخته و اقتصاد جهانی را به تاروپود خود گره زده است. آمار و ارقام می‌گویند بیش از ۹۰ درصد از مبادلات عظیمی که شکل تجاری به خود گرفته در زنجیره‌ی اقتصاد جهانی برای رسیدن به بازارهای مصرف به فرایند حمل و نقل دریایی وابسته است.

در کنار بهره‌ای که جهان امروز از این فرایند نصیب خود نموده است به دلیل تأثیرات آن در توسعه‌ی پایدار و محیط‌زیست جهانی نقش حساس و مهمی را به خود اختصاص داده است.

برای گسترش یکنواخت جهانی سازی کشورهای در حال توسعه، نقش عظیمی در سیستم توزیع عهده‌دار شده‌اند که زمینه‌ساز آن حاصل تلاش مردان و زنان دریادالی است که دل به امواج دریاها سپردند و زمینه‌ی اتصال ۷۲۰ پایانه‌ی آبی در پنج قاره‌ی جهان را با بیش از ۸۵ هزار فروند شناور فراهم آورده‌اند. آری حضور بیش از یک میلیون و ۵۰۰ هزار انسان زمینه‌ساز توسعه تجارت و در کنار آن پیام‌آور صلح و دوستی ملل مختلف این کره‌ی خاکی به حساب می‌آیند. دریادالی که به‌صورت شبانه‌روزی و با عزمی خستگی‌ناپذیر از میان انبوه کانتینرها و محموله‌های عظیم فله و کالای عمومی صلح و دوستی و همبستگی را برای جهان امروز به ارمغان آورده‌اند.

در کنار این از خودگذشتگی پدیده‌ای شوم چون دزدی دریایی پدید آمده که در بسیاری از آبراه‌های جهان، کشتی‌های بی دفاع و سرنشینان آن‌ها

و اما در این مرزوبوم با توجه به اهمیت صنعت دریایی برای اقتصاد این کشور، پیام ما به متولیان امر این است که فرصت را مغتنم شمرده و با گریز به نارسایی‌ها و مشکلات این قشر، زمینه ساز گرایش نسل جوان به این صنعت بشوند.

این روزها که تحریم‌های استکبار جهانی باتدبیر و همت دولتمردان کشور رو به اتمام است شرایطی را مهیاسازیم تا جان تازه‌ای در کالبد حمل و نقل دریایی کشور بدمد.

آمار و ارقام از حضور ۱۳۰ هزار نفر دریانورد فعال و دارای گواهی نامه معتبر دریایی در کشور خبر می‌دهد که از این تعداد ۱۰ هزار و ۵۳۰ نفر در سفرهای نامحدود و ۸۸ هزار و ۹۷۵ نفر در سفرهای نزدیک به ساحل در منطقه‌ی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر فعال اند. ۷۸ هزار و ۴۱۴ نفر دریانورد نیز دارای گواهی نامه در شناورهای صیادی مشغول به کار هستند.

و با مروری بر زندگی معیشتی و عمومی این قشر زحمتکش در این روز خاص بستر ساز شرایط بهتری برای تشویق نسل جوان این مرزوبوم برای گرایش به حرفه‌ی دریانوردی شویم. در نگاه جهانی آمار حضور ۱/۵ میلیون دریانورد بر بیش از ۸۵ هزار فرزند کشتی و چهار هزار و ۷۶۴ پایانه‌ی آبی در ۱۹۶ کشور جهان، عظیم‌ترین فرایند حمل و نقل ساخته‌ی دست بشر را رقم زده‌اند. بسیاری از استراتژیست‌ها و متفکران بر این باورند که محیط تجارت دریایی همه‌ساله به سوی تحولی فزاینده پیش می‌رود که این خود زمینه‌ساز بستری برای گرایش به دریانوردی در جهان امروز است.

فناوری عظیمی که بی‌وقفه مرزها را می‌پیماید و به فرامرزها پا می‌نهد تا تجارت جهانی جایگاه ویژه‌ی خود را در دنیای امروز حفظ کند، ما نیز برای آن که از این قافله عقب‌نمانیم و به بهره‌گیری هر چه بیشتر از آبراه‌ها این مواهب عظیم طبیعی همت گماریم، می‌بایست همسویا جامعه‌ی جهانی شرایط بهینه‌ای را برای ارتقای سطح زندگی دریاییان کشور فراهم‌سازیم و با تلاش مستمر همین انسان‌های دریادل پیام صلح و دوستی، پهنه‌ی اقیانوس‌ها را درنوردد و ساکنان قاره‌های جهان پهناور

این پیام را از گسترده‌ی گیتی برای صلح و آرامش با جان و دل برگزینند. و در پایان سروده‌ای تقدیم به همه‌ی دریادلان جهان و سرزمینم ایران:

من دریاییم
خانه‌ام دریاست

انگار صدای برخورد امواج با ساحل برایم ترانه‌ی زندگی است
انگار در کنار این آب‌های نیلگون دیده به جهان گشوده‌ام

انگار بر این آب‌ها خانه و کاشانه دارم

انگار مردمان این دیار همه مرا می‌شناسند

گویی همه‌ی این مردم را می‌شناسم

گویی همه‌ی آن‌ها خواهران و برادران من اند

آری من دریاییم

صدای مردانی که بر لنج‌های چوبی هل‌هله سر می‌دهند

و هم‌همه‌ی مردان ماهیگیر جنوبی

صدای همه‌ی مردمان محله‌ی ماهی فروشان بندرعباس

صدای مرددیشداشه پوش آبادانی

صدای پسرک سیه‌چرده‌ی خرمشهری بر آن بلم کوچک چوبین

همه به گوشم شناسند

انگار این مردم با من حرف می‌زنند

انگار این مردم با من حرف دارند و مرا می‌شناسند

انگار که در کوچه‌پس‌کوچه‌های بوشهر و لنگه و چاه‌بهار همه با من

آشنایند

من نیز با این مردم آشنایم

راستی من این جادو این کوچه‌پس‌کوچه‌های بنادر جنوب چه

می‌کنم

این چه چیزی است که مرا این‌جا به این گوشه‌ی این خاک گوهر بار

کشانده است

این جا همه مرا می‌شناسند

آری من دریاییم

آری من ایرانی‌ام





نماینده سابق ایران در آیمو:

حضور نماینده ثابت ایران در آیمو یک ضرورت است

بخش حاکمیتی و خصوصی دریایی ایران

باید در کنار هم در مجامع بین‌المللی حضور یابند

علی اکبر مرزبان در سال ۱۳۵۱ در شهرستان آمل متولد شد. در هفده سالگی برای تحصیل در رشته حقوق وارد دانشگاه شهید بهشتی شد و بلافاصله از پایان دوره کارشناسی، در سال ۱۳۷۲ در مقطع کارشناسی ارشد رشته جزا و جرم‌شناسی پذیرفته شد. در سال ۱۳۷۵ به‌عنوان کارشناس حقوقی و قراردادهای بندر امام خمینی (ره) به استخدام سازمان بنادر و دریانوردی درآمد. در سال ۱۳۸۱ در آزمون سازمان برای اعزام به دانشگاه جهانی دریانوردی مالوسوئند پذیرفته شد. او در مالوسوئند رشته کارشناسی ارشد امور دریایی تحصیل کرد و پس از بازگشت در آذرماه سال ۱۳۸۳ به‌عنوان مدیر بنادر و کشتیرانی منطقه آبادان منصوب شد. از او تاکنون بیش از بیست مقاله، تالیف و ترجمه در مباحث مختلف حقوقی، دریایی و بندری به چاپ رسیده است. مرزبان در سال ۱۳۸۳ به‌عنوان پژوهشگر برتر استان خوزستان از سوی اداره کل بنادر و دریانوردی استان برگزیده شد. او عضو کمیته‌ها و کارگروه‌های متعددی است که از آن جمله می‌توان از «کارگروه ارتقای سلامت اداری و صیانت از حقوق مردم»، «راهبری کاندیداتوری ایران برای عضویت در شورای آیمو»، «کمیته بررسی اسناد کمیته حقوقی و کمیته فرعی اجرای مقررات آیمو»، «کمیته تهیه پیش‌نویس قانون جامع مدیریت سواحل کشور» نام برد. هم‌چنین در تهیه پیش‌نویس «سند جامع توسعه دریایی کشور در افق ۱۴۰۴» مشارکت فعالانه‌ای داشت. مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی علاوه بر هشت سال نمایندگی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی، نماینده جمهوری اسلامی ایران نزد صندوق بین‌المللی جبران خسارت‌های ناشی از آلودگی مواد نفتی، ریاست هیات جمهوری اسلامی ایران در کنفرانس دیپلماتیک بین‌المللی برای تصویب کنوانسیون بین‌المللی بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها، ریاست کمیته بررسی اعتبارنامه‌های هیات‌های عالی نمایندگی حاضر در اجلاس بیست و ششم مجمع (Assembly) آیمو، عضویت در گروه راهبری کاهش الزامات اداری ناشی از اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی مصوب آیمو، ریاست هیات جمهوری اسلامی ایران در نشست‌های بیست و دوم و بیست و سوم مجمع دوسالانه سازمان بین‌المللی ماهواره سیار IMSO و ریاست کلوپ نمایندگان دایم کشورهای در آیمورا هم در کارنامه خود دارد. مرزبان پس از بازگشت به ایران در آذرماه سال ۱۳۹۳ به سمت مشاور مدیرعامل منصوب شد و از دی‌ماه همان سال با حکم معاون وزیر راه و شهرسازی عضو کمیته علمی-تخصصی «توسعه دریایی و ارتقا کیفیت بنادر» شد و تاکنون سه بار به‌عنوان کارمند نمونه‌سازمانی و وزراتی از جمله دریایی نمونه معرفی شد.

شورای: چه طور شد که به‌عنوان نماینده ایران در آیمو انتخاب شدید؟

مرزبان: پس از بازنشسته شدن نماینده سابق آیمو، سازمان به دنبال انتخاب نماینده جایگزین بود. پس از گذشت ۱۰ ماه، بر اساس بررسی‌های اولیه که در سازمان مرکزی و بنادر صورت گرفته بود، تقریباً ۱۴ یا ۱۵ نفر، برای این سمت نامزد شدند. بعد از تحقیق‌ها و در مراحل مختلف و مصاحبه‌هایی که انجام شد، اینجانب به‌عنوان نماینده انتخاب و در نهایت در زمستان سال ۱۳۸۵ به دفتر نمایندگی در لندن اعزام شدم. ماموریت من در آن جا سه‌ساله بود اما با توجه به عملکرد مثبت، دستاوردها و رضایت‌مندی سازمانی و نیز بسته شدن سفارت، هشت سال در آن جا به ماموریت خود ادامه دادم. در سال گذشته اگرچه مدیرعامل سازمان لطف نموده و پیشنهاد ادامه ماموریت را دادند، اما من از حسن نظر و اعتماد ایشان و هم‌چنین مدیران گذشته تشکر و قدردانی کردم و این‌طور بیان کردم که هم‌به نفع سازمان و هم به نفع خود ما است که سنگر به دست فرد شایسته دیگری سپرده شود. این بود که از آذر سال ۱۳۹۳ این سمت را نمایندگی رارسم‌با خانم ماندانا منصوریان تحویل دادم.

تدوین کتابی از تجربه حضور در آیمو

شورای: شما هشت سال نماینده ایران در آیمو بودید. طبیعی است که تجربه زیادی در این دوره کسب کرده باشید. این انتقال تجربه طی چه روندی انجام شد؟

مرزبان: گزارش عملکرد هشت ساله من در سازمان بنادر و دریانوردی موجود است. در دوران نمایندگی هم، هر دو ماه یک‌بار گزارش عملکرد خود را به سازمان ارسال می‌کردم. در سال اول ماموریت متوجه شدم جامعه دریایی ما درباره آیمو اطلاعات زیادی ندارد. بنابراین تصمیم گرفتم کتابی راجع به آیمو بنویسم. نگارش این کتاب چهار سال زمان برد و نهایتاً با ۷۶۰ صفحه تحت عنوان «سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی» منتشر شد. این کتاب در حاشیه مراسم روز جهانی دریانوردی سال ۱۳۹۱ رونمایی شد و خدا را شکر جامعه دریایی و حتی دانشگاهی به‌خوبی از آن استقبال کرد. در حال حاضر کتاب کمیاب شده است و قرار است تجدید چاپ شود. این کتاب یکی از منابع دانشگاهی در دوره تحصیلات تکمیلی است. علاوه بر این مقالات متعددی در این مدت نگاشته و چاپ شده است. چندین سمینار برگزار کردیم. حالا خوشحالم که پس از گذشت یک دهه از حضور نماینده ثابت ایران در آیمو، جایگاه و نقش این سازمان در جامعه دریایی ما تا حد قابل قبولی شناخته شده است.

شورای: فلسفه وجودی روز جهانی دریانوردی چیست و اصلاً از چه زمانی این روز مقرر شد؟

مرزبان: کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی دریانوردی با هدف ارتقا ایمنی و امنیت دریانوردی و هم‌چنین حفظ محیط‌زیست دریایی در سال ۱۹۴۸ در شهر ژنو سوئیس با تئولیت سازمان ملل متحد به تصویب رسید. پس از گذشت ۱۰ سال در سال ۱۹۵۸ شرایط اجرایی این کنوانسیون محقق شد و دبیرخانه سازمان در شهر لندن ساخته شد و امروز حدود ۵۷ سال از عمر این سازمان می‌گذرد. آیمو بیش از ۵۰ کنوانسیون، پروتکل و موافقت‌نامه و صدها قطع‌نامه، بخش‌نامه و توصیه‌نامه به دنیای دریانوردی ارائه کرده است. این سازمان نقش بسیار مهمی در ارتقا ایمنی و امنیت دریانوردی، حفظ محیط‌زیست دریایی و جبران خسارت‌های ناشی از کشتیرانی داشته است. از سال ۱۹۷۸ میلادی این سازمان به فکر افتاد که روزی را به نام روز جهانی دریانوردی نام‌گذاری کند. هر سال شعاری برای این روز در نظر گرفته می‌شود. در کشور ما هم چند سالی است که روز جهانی دریانوردی معمولاً در هفته اول و یانهایتاً دوم مهرماه برگزار می‌شود.

پروژه: آیا محدودیتی در تعداد افرادی که به عنوان سفیر معرفی می شوند وجود دارد؟ دوره هر کدام از این سفیران چه قدر است؟

مرزبان: محدودیتی وجود ندارد. در همین مراسم که برگزار شد کشور ژاپن دو نفر را معرفی کرد، یکی از سوی بخش دولتی و دیگری از سوی بخش غیردولتی. تا آن جا که من می دانم محدودیت زمانی هم ندارد، یعنی در حکمی که از سوی دبیر کل آیمو زده می شود، زمان خاصی مشخص نشده است. برخی به اشتباه تصور کردند که آقای شهبها قرار است سفیر ایران در آیمو باشد اما این چنین نیست. خانم ماندانا منصوریان نماینده ما نزد آیمو است و کاپیتان شهبها به عنوان نماینده و سفیر آیمو در ایران هستند با همان هدف و مأموریتی که خدمتان عرض شد.

پروژه: به تازگی خبردار شدیم مراسمی بین المللی در کشور ترکیه برگزار شده بود که در آن حضور داشتید. در این مراسم جایزه لنگر طلایی اهدا شد. لنگر طلایی چیست و به چه کسانی اهدا می شود؟
مرزبان: این گردهمایی، مراسم بین المللی اعطای جوایز لنگر طلایی به برگزیدگان بخش دریایی و بندری آن کشور نام گرفته است. در این مراسم جایزه لنگر طلایی به شرکتها و افراد برجسته که در حوزه دریانوردی، صنایع دریایی، شرکت های دریایی و... فعالیت می کنند، اهدا می شود. من هم به عنوان رییس سابق کلوپ نمایندگان و وابستگان دریایی کشورها در آیمو به این مراسم دعوت شدم. هر سال شخصیت های متعدد بین المللی از جمله مقامات فعلی و سابق آیمو و برخی نمایندگان کشورها نزد این سازمان به این مراسم دعوت می شوند. حضور در این مراسم نکته جالبی به همراه داشت که بعضی از مدیران شرکت های خصوصی ترکیه ای به ما مراجعه می کردند و خواستار این بودند که در ایران سرمایه گذاری کنند. کشور ترکیه در طول دهه اخیر سرمایه گذاری ها و پیشرفت های بزرگی در عرصه دریایی و بندری نموده است و واقعا تحسین برانگیز است.

صنایع دریایی باید
به شکوفایی دوران پیش از تحریم بازگردند

پروژه: توصیه شما برای جامعه دریایی ایران چیست؟

مرزبان: کار دریایی در عرصه بین المللی تمام نشدنی است. هر روز موضوعات متنوع و جدیدی مطرح می شود. تاکید می کنم که حضور همیشگی نماینده ثابت ما در آیمو بسیار ضروری است. به ویژه در دوران پسا تحریم و این مهم نباید هیچ وقت زیر سوال برود. اما مهم تر از آن تشکیل تیم های قوی کارشناسی در ایران و اعزام مستمر آن ها به اجلاس های آیمو است. متأسفانه در چند سال اخیر این موضوع کم رنگ شده است. من از صنعت و به ویژه مدیران شرکت های کشتیرانی می خواهم، با کم شدن فشار تحریم ها که ذهن آن ها را به خود مشغول کرده بود، از فرصت دوباره برای حضور در مجامع بین المللی استفاده کنند و برای دفاع از منافع ملی دریایی فعالانه در این نشست ها حضور پیدا کنند. ان شاء الله دوباره به دوران شکوفایی پیش از تحریم ظالمانه برمی گردیم و حضور و مشارکت مستمر و موثری در مجامع و اجلاس های بین المللی خواهیم داشت. بدیهی است، در این مسیر سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده بخش حاکمیتی همواره در کنار بخش خصوصی بوده و خواهد بود.

پروژه: یک کشور برای میزبانی مراسم موازی گرامی داشت روز جهانی دریانوردی چه شرایطی باید داشته باشد؟ با توجه به این که این مراسم هر سال در یک کشور دریایی برگزار می شود، آیا ایران تاکنون پیشنهادی برای میزبانی این مراسم داشته است؟

مرزبان: هر ۱۷۰ کشور عضو آیمو یا حداقل کشورهای صحت دریانوردی مهمی دارند، معمولا این روز را گرامی می دارند و مراسمی را در کشور خود برگزار می کنند. از سال ۲۰۰۵ میلادی شورای آیمو تصمیم گرفت که علاوه بر برگزاری روز جهانی دریانوردی در خود سازمان و کشورهای عضو آیمو، مراسم دیگری به موازات آن مراسم به میزبانی یکی از کشورهای عضو آیمو برگزار شود. این مراسم امسال در کشور ژاپن برگزار شد و هیات ایرانی به ریاست سعید نژاد در این مراسم شرکت کردند. هم زمان با این مراسم، پنل های تخصصی حول محور شعار روز جهانی دریانوردی برگزار می شود که در نهایت با صدور قطعنامه ای پایان می پذیرد. در همان مراسم پرچم مخصوص این رویداد به میزبان بعدی [که از قبل مشخص شده است] تحویل می شود تا خود را برای برگزاری مراسم سال بعد آماده کند. اولین دوره این مراسم در سال ۲۰۰۵ در کشور پرتغال برگزار شد. بعد از آن هم کشورهای سنگاپور، برزیل، یونان، ایالات متحده آمریکا، آرژانتین، ایتالیا، بحرین، پرو و مراکش میزبان بودند. نکته جالب این است که کشور ایران از دو سال پیش برای میزبانی این مراسم کتبا اعلام آمادگی کرد که خوشبختانه در اجلاس سال گذشته آیمو این قضیه مطرح شد. در اجلاس بعد که در تیرماه امسال برگزار شده، با برگزاری مراسم موازی روز جهانی دریانوردی در کشور ترکیه، پاناما، لهستان، کلمبیا، آفریقای جنوبی و ایران به ترتیب در سال های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ موافقت شد.

در یانوردان مرکز ثقل فعالیت های دریایی هستند

پروژه: نکته ای که اجلاس امسال آیمو را متمایز می کند، موضوع انتخاب سفیر آیمو در کشورها است.

موضوع از چه قرار است؟

مرزبان: بله. البته در این باره اشتباهی رخ داده که تصحیح خواهیم کرد. ببینید، مرکز ثقل کار دریایی، دریانوردان عزیز هستند. اگر ما دریانوردان را در مرکز قرار بدهیم، آنگاه بقیه صنایع جانبی کشتی معنای پیدا می کنند؛ صنایع کشتی سازی، تجهیزات کشتی ها و یا خدمات مرتبط با آن که آرایه می شود، حتی خدمات حقوق دریایی و یا حقوق کشتی رانی و موارد دیگر. ما در حال حاضر با کمبود دریانوردان متخصص مواجه هستیم. از سوی دیگر شعار سال ۲۰۱۵ آیمو هم آموزش و تربیت دریانوردی انتخاب شده است. اجلاسی که در ژاپن برگزار شده بود هم به همین محور برگزار شد. این موضوع ابتکار دبیر کل آیمو بود. در واقع هدف این طرح آن است که فضایی در کشورهای دریایی ایجاد شود که افرادی که به حرفه دریانوردی علاقه مند هستند، بتوانند با این موضوع آشنا شوند. هم چنین سفیر آیمو قرار است سخنگو و حامی جامعه دریانوردان و افرادی باشد که می خواهند به این حرفه وارد شوند. در همین راستا سفیر آیمو وظیفه دارد، جوانان کشورها را برای ورود به حرفه دریانوردی ترغیب کند. خوشبختانه در ایران هم کاپیتان شهبها از سوی سازمان بنادر و دریانوردی معرفی شدند، با توجه به سوابق درخشان در عرصه ملی و بین المللی که دارند، دبیر کل با این پیشنهاد موافقت نمودند که باعث خوشحالی است و شایسته است که به ایشان و جامعه دریایی کشور تبریک گفت.

نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی ایران در آیمو مطرح کرد:

تحول اساسی در برخورد با اسناد آیمو ضروری است

نهادی مانند سازمان آیمو، یکی از ملزومات کار است. علاوه بر آن تسلط کامل به حداقل یکی از زبان‌های کاری آیمو از جمله تسلط کامل به زبان انگلیسی، شرط اساسی است. در کنار این‌ها، آگاهی از مسایل روز دریایی و دانش نسبت به آنچه در دنیای دریانوردی و جامعه جهانی دریایی می‌گیرد، از ضرورت‌های بر عهده گرفتن این نمایندگی است.

پورتال: وظایف و مسئولیت‌های شما در آیمو چیست؟

منصوریان: برقراری ارتباط مستمر با بخش‌های مختلف سازمان بین‌المللی دریانوردی و اطلاع از آخرین مباحث و تحولات در حال وقوع و انعکاس آن‌ها به معاونت دریایی سازمان، حضور مستمر در تمامی جلسه‌های کمیته‌های اصلی و فرعی سازمان بین‌المللی دریانوردی و انعکاس گزارش اجلاس‌ها به سازمان، دو وظیفه اصلی نماینده ایران در آیمو است. هم‌چنین انعکاس دیدگاه‌های کشور در خصوص موضوعات دریایی به آیمو، هماهنگی و همکاری با هیات‌های اعزامی از سوی جمهوری اسلامی ایران به آیمو، برقراری ارتباط با هیات‌های نمایندگی دائمی کشورهای دیگر در آیمو برای ایجاد روابط مناسب دریایی با کشورهای عضو آیمو برای تأمین منافع ملی و توسعه روابط دریایی کشور و انجام تمامی امور مربوط به کاندیداتوری ایران برای عضویت در شورای آیمو و رایزنی با هیات‌ها و نمایندگی‌های دائمی کشورهای دیگر برای جلب حمایت آن‌ها برخی دیگر از فعالیت‌هایی است که نماینده ایران در آیمو بر عهده دارد.

از سوی دیگر تلاش و پیگیری برای استفاده از امکانات آموزشی و دوره‌های کاربردی آیمو برای برگزاری در کشور و پیگیری نامه‌های ارسالی به کمیته همکاری‌های فنی، بررسی نحوه و چگونگی اجرای کنوانسیون‌های دریایی آیمو در سطح بین‌المللی توسط کشورهای دیگر از طریق نمایندگان ثابت آن‌ها در آیمو و آرایه راه کارها و پیشنهادها برای اجرا کردن آن‌ها در کشور و علاوه بر همه این‌ها برقراری ارتباط مستمر با بخش‌های مختلف سازمان بین‌المللی دریانوردی و اطلاع از آخرین مباحث و تحولات در حال وقوع و انعکاس مطلوب آن‌ها، از وظایفی است که هنگام حضور در آیمو به‌عنوان نماینده ایران عهده‌دار هستیم.



ماندانا منصوریان، کارشناس ارشد رشته امور دریایی با گرایش مدیریت ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی است که با رتبه ممتاز از دانشگاه جهانی دریانوردی مالو سوئد فارغ‌التحصیل شده است. او از هجده سال پیش تاکنون، در معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی مشغول به کار است. آخرین پست او در سازمان بنادر و دریانوردی، ریاست اداره سوانح دریایی و اجرای الزامات آیمو بود و پس از آن از آذرماه سال گذشته به‌عنوان نماینده ایران به آیمو انتقال یافته است. تالیف (کتاب آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری ISPS Code) به زبان فارسی یکی از فعالیت‌های پژوهشی و مطالعاتی اوست که حالا بر روی تمامی شناورهای با پرچم جمهوری اسلامی ایران، یک نسخه از آن نگهداری و استفاده می‌شود. ماهنامه بندرودریا، در فرصت کوتاهی که ماندانا منصوریان به ایران آمده بود، با او به گفتگو نشست است.

پورتال: از چه زمانی به‌عنوان نماینده ایران در آیمو حضور دارید؟

منصوریان: آغاز به کار من به‌عنوان نماینده ثابت سازمان و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران در آیمو از آذر ۱۳۹۳ کلید خورد، اما به دلیل ماهیت وظایفی که در طول سال‌های خدمت پیش از انتخاب شدن به‌عنوان نماینده ثابت در سازمان بنادر بر عهده داشتم، کاملاً با ماهیت کار و ساختار سازمان آیمو و موضوعات مرتبط دریایی آشنایی دارم.

پورتال: نماینده ایران در آیمو چگونه انتخاب می‌شود؟ این نماینده باید چه ویژگی‌ها و برتری‌هایی داشته باشد؟

منصوریان: نماینده دائم سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو با در نظر گرفتن معیارهای لازم به پیشنهاد معاون دریایی و با انتخاب نهایی مدیر عامل سازمان صورت می‌گیرد. این انتخاب پس از طی مراحل مختلف، در نهایت از طریق وزیر راه و شهرسازی به وزیر امور خارجه اطلاع داده می‌شود و با حکم وزیر امور خارجه نهایی می‌شود.

با توجه به این که کار نماینده ثابت سازمان در آیمو در یک محیط کاملاً بین‌المللی است، آشنایی جامع با ساختار و ماهیت وجودی

روزنامه: به روز جهانی در یانوردی نزدیک می شویم، به همین مناسبت برایمان بگویید که نماینده ایران در آیمو در سال گذشته چه دستاوردهایی برای جامعه دریایی ایران به ارمغان آورده است؟

منصوریان: حضور نماینده سازمان بنادر و دریانوردی و نقش او در دفاع از مواضع ملی کشور و جامعه دریایی بر کسی پوشیده نیست. در طول هشت ماه گذشته تنها در بیش از ۱۵ اجلاس بین المللی آیمو شرکت کردم، چندین جلسه با مسئولان مختلف از جمله سازمان بین المللی ماهواره های دریایی (IMSO) و صندوق جبران غرامت خسارات نفتی حضور داشته ام. در این مدت مجموعاً شش سند پیشنهادی به کمیته های اصلی و فرعی آیمو ارسال شده است که دفاع لازم از این اسناد انجام شده است. این اقدامات، غیر از بیانیه ها و نظرات فنی است که به طور شفاهی و در خصوص موضوعات مختلف اعلام شده است.

روزنامه: آیا حضور شما در آیمو، محدود به رویدادهای دریایی است، یا در رخدادهای بین المللی دیگر هم نیاز به اظهار نظر وجود دارد؟ به طور مثال پس از توافق اولیه هسته ای ایران، آیا موضعی از سوی شما اعلام شد؟

منصوریان: پس از توافق هسته ای ایران با گروه ۵+۱، بلافاصله متنی تهیه کردم و پس از دریافت موافقت ضمنی معاونت دریایی سازمان و مدیریت محترم عامل سازمان و

هم چنین کاردار جمهوری اسلامی ایران در انگلستان، در صحن علنی اجلاس III (دومین اجلاس کمیته فرعی اجرای اسناد آیمو) قرائت شد که مورد تحسین تمامی کشورهای عضو حاضر و دبیرخانه آیمو قرار گرفت.

به علاوه از ابتدای شروع کار به عنوان نماینده داریم ریاست یک کارگروه مکاتبه ای در خصوص ضمیمه شش کنوانسیون مارپیل و موضوع transfer of technology را برعهده گرفته ام که وجهه خوبی را برای کشور و به ویژه برای سازمان بنادر رقم خواهد زد.

هم چنین یکی از افراد منتخب ممیزهای آیمو در بحث طرح ممیزی آیمو از کشورهای عضو هستم که در ممیزی داوطلبانه کشور اندونزی حضور فعال و موثری داشته ام. علاوه بر این تجربه این فعالیت را به سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور منتقل کرده ام.

روزنامه: اگر بخواهید نگاهی مقایسه ای

میان حضور نماینده ایران در IMO و حضور نماینده یکی از کشورهای پیشرفته دریایی داشته باشید، چه تفاوت ها و شباهت هایی میان نمایندگان، عملکرد آن ها و هم چنین ارتباط نمایندگان با سازمان های دریایی (به عنوان مثال سازمان بنادر و دریانوردی در ایران) می بینید؟

منصوریان: به طور کلی وظیفه نمایندگان داریم در مجامع بین المللی هم چون آیمو، دفاع از حقوق کشور متبوع خود در تمامی زمینه ها است و از این نظر هیچ تفاوتی بین

آن ها نیست.

روزنامه: از نظر عملکرد چطور؟

منصوریان: قطعاً عملکردها متفاوت است. روش های ارتباطی آن ها هم با ما مراجع دریایی طبیعتاً متفاوت است، بسیاری از نمایندگان داریم تنها گزارش نهایی اجلاس ها را به زبان انگلیسی برای مراجع دریایی خود ارسال می کنند. در مورد نماینده داریم سازمان بنادر و دریانوردی نزد آیمو باید گفت ارتباط با مرجع دریایی بسیار تنگاتنگ و روزانه است، مهم ترین مصوبات و رویدادهای هر اجلاس به زبان فارسی تهیه و ارسال می شود و از هر اجلاس یا نشست که نماینده داریم در آن حضور دارد، گزارش تهیه می شود. به طور کلی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص آن چه به طور روزمره در آیمو می گیرد، مطلع می شود.

روزنامه: در طول فعالیتتان به عنوان

نماینده ایران در آیمو با چه چالش هایی مواجه شده اید؟

منصوریان: چالش اساسی و مهم در این مدت، دریافت موافقت آیمو برای برگزاری دو دوره آموزشی در ایران با هزینه خود آیمو بود، که به یاری خدا این موافقت کسب شد. دوره های مربوطه به زودی در ایران با حضور کارشناسان مرتبط از بخش های مختلف سازمان بنادر و دریانوردی، کشتیرانی ها، صنایع دریایی و سازمان محیط زیست برگزار می شود. چالش دیگری که با آن روبه رو بوده و هستم رایزنی و جلب حمایت کشورها برای کاندیداتوری ایران در شورای آیمو در سال ۲۰۱۵ است.

روزنامه: بر اساس تجربه هجده ساله

همکاری با آیمو و تجربه هشت ماهه حضور در آیمو برایمان بگویید که حضور موثر در این سازمان، نیازمند چه پیش نیازهایی است؟

منصوریان: حضور موثر در آیمو، نیازمند ارتباط تنگاتنگ سه مولفه است که این سه مولفه عبارتند از: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی و بازوی حاکمیتی، هیات اعزامی شرکت کننده اجلاس و نماینده داریم. ارتباط بین این سه عنصر می تواند به یک حضور موثر منجر شود. با توجه به تجربیات قبلی و تجربیاتی که در این مدت به دست آورده ام، پیشنهاد می کنم نحوه برخورد ما با اسناد آیمو باید دچار تحول اساسی شود. رویکرد فعلی در بررسی اسناد باید تغییر کند. لازم نیست به همه اسناد ورود کنیم، اما اگر ورودی هم هست باید کاملاً فنی و کارشناسی شده باشد. البته به تازگی گام های مثبتی از سوی دفتر سازمان های تخصصی و بین المللی برداشته شده است که جای تقدیر و تشکر دارد. موضوع مهم دیگر این است که مواضع دولت جمهوری اسلامی ایران باید رسماً به نماینده داریم منعکس شود، تا نماینده بتواند با قطعیت از موضوع، با توجه به مباحث جلسه دفاع کند.

برخی از دستاوردهای حضور نماینده دایمی ایران در آیمو

- « انتخاب نماینده جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از ۱۵ نفر عضو گروه کارشناسی تدوین استانداردهای هدفمند برای ساخت کشتی ها (GBS) و ارزیابی قوانین موسسات رده بندی برای انطباق با آیین نامه موسسات رده بندی یا RO Code »
- « عضویت هفت نفر از کارشناسان خبره سازمان بنادر و دریانوردی در تیم ممیزان آیمو و استفاده آیمو از دو تن از آن ها در ممیزی های انجام شده از سه کشور عضو آیمو »
- « قرار گرفتن پنجنفر از خبرگان دریانوردی کشور در لیست کارشناسان واجد شرایط IMO برای انجام ارزیابی کشورهای متعهد به منظور اجرای موثر و مطلوب کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزشی، گواهی نامه و نگهبانی دریانوردان (STCW) »
- « ارایه چهره ای جدی و متعهد به اجرای تعهدات بین المللی ناشی از مقررات دریایی IMO از طریق انعکاس به موقع اخبار اقدامات و پیشرفت های کشورمان در عرصه های مختلف دریایی و بندری با شیوه مطالعه و برنامه ریزی »
- « امضای تفاهم نامه همکاری در زمینه ی توسعه ی منابع انسانی و ظرفیت سازی میان سازمان بنادر و دریانوردی و آیمو »
- « به تصویر کشیدن جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک کشور علاقه مند و حساس در عرصه دریانوردی بین المللی، به ویژه از زاویه فعالیت، پویایی و البته تاثیر گذار بودن در روند تصمیم گیری های بین المللی دریایی و باز کردن یک حساب ویژه برای کرسی جمهوری اسلامی ایران در IMO، به ویژه در اجلاس های کمیته های اصلی، فرعی و کارگروه ها »
- « نیابت دوم و سپس اول اجلاس دایمی مشورتی دولت های عضو کنوانسیون لندن در سال های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ »



نیازمند بهره‌گیری از فرهنگ دفاع مقدس، آری؛ هفته دفاع مقدس

علی جان علی اکبری

فرمانده پایگاه مقاومت شهدای والفجر سازمان بنادر و دریانوردی

نمایش گذاشتند و با انگیزه «ادای تکلیف» در پی «مرجع و رهبر» خودسر از پا نشناخته، به جبهه‌های حق علیه باطل شتافتند و طلوع عشقی بی‌بدیل را ترسیم کردند و به پیروزی بزرگی که حفاظت از وجب و وجب سرزمین اسلامی و صیانت از مکتب و عقیده بود دست یازیدند. "خدا یا، آن سال‌ها رفتند؛ سال‌های زلال مهربانی؛ سال‌های سجد و صعود؛ سال‌های اوج شهادت و شجاعت مادران شهید؛ سال‌های سنگ‌های سوز و گداز؛ سال‌های خوش «دوکوهه»؛ سال‌های بی‌قراری و انتظار. در یغا که سال‌های عشق و عطش گذشت".

برخی از ویژگی‌های دفاع مقدس

جهاد در راه خدا؛ جهاد در مفهوم خاص خود به‌عنوان وظیفه و تکلیفی الهی، جایگاهی بلند در فقه اسلام دارد و سهمی قابل توجه از احکام را به خود اختصاص داده است. جهاد در اصطلاح به معنای به کار گرفتن نهایت تلاش و توان در مقابله با دشمن است. در قرآن کریم، جهاد در راه خدا از دیگر جنگ‌ها متمایز شده است. شالوده جنگ و جهاد در اسلام، در راه خدا بودن آن است. در راه خدا بودن جهاد بدین معناست که جنگ باید برای تحقق اهدافی به کار گرفته شود که خداوند متعالی معین فرموده است. همین حقیقت، رمز تقدس و ارزشمندی جهاد و دفاع در اسلام است. از این رو، مردم ایران اسلامی برای رضای حضرت حق، مانند سیلی به‌سوی جبهه‌های جنگ حق علیه باطل سرازیر شدند و دشمن بعثی و حامیانش را سر جای خود نشان دادند.

دفاعی بودن؛ هر شخص باید از جان و مال خویش و هر ملتی باید از سرزمین و استقلال خود پاسداری کند و در صورت تجاوز دیگران، در برابر آن‌ها به دفاع برخیزد. این دفاع، به معنای دفاع در برابر تجاوز نظامی دشمن است که برای دفع آن باید به هجوم نظامی دست زد. بی‌تردید، مقدس‌ترین جهاد، جهادی است که به‌عنوان دفاع از حقوق انسانی صورت گرفته باشد. در جنگ تحمیلی، رژیم بعث عراق، جنگی ناخواسته را به کشور ما تحمیل کرد و با نادیده گرفتن استقلال سرزمین ما به ایران اسلامی تجاوز کرد. از این رو، مردم غیرتمند ایران، در دفاعی مقدس، از حق خود که دفاع از استقلال سرزمین

تا دیر زمانی به قربانگاه پاک‌ترین فرزندان این دیار بدل گشت، ولی ایمان و قدرت روح والای آنان، این خاک را به مکانی مقدس تبدیل کرد که تا امروز سایه حضورشان در آنجا موج می‌زند و خاک، عطر خود را از وجود آنان وامی‌دارد.

با درک عمیق آن دوران سراسر نور و عزت درمی‌یابیم که عبودیت و بندگی بی‌قید و شرط فرزندان این مرز و بوم و عشق به شهادت، از آنان افرادی ساخته بود که فانی در راه خدا شده بودند و به همین دلیل مورد عنایت پروردگار و ائمه اطهار (ع) قرار گرفتند.

لذا به فرموده مقام عظمای ولایت و رهبری و فرمانده کل قوا:

«هفته دفاع مقدس نمودار مجموعه‌ای از برجسته‌ترین افتخارات ملت ایران در دفاع از مرزهای میهن اسلامی و جان‌فشانی دل‌ورانه در پای پرچم برافراشته اسلام و قرآن است. در این مجموعه تابناک، درخشنده‌ترین و نفیس‌ترین نگین گران‌بها یاد و خاطره شهیدان است. آن‌ها جوانان و جوانمردان رشید و پاک سرشتی بودند که با آگاهی و درک والای خود موقعیت حساس کشور را تشخیص دادند و وظیفه‌ی بزرگ جهاد در راه خدا را مشتاقانه پذیرا شدند. هر ملتی که چنین دل‌وران آگاه و شجاعی را در دامان خود پرورده باشد حق دارد به آنان ببالد و آنان را الگوی تربیت جوانان خود در همه دوران‌ها بداند.»

هم‌چنین؛ «این روزها هنگامی که یادی از دفاع مقدس می‌شود، دنیایی از شرف و حماسه ملتی نجیب و آزاده در اذهان تداعی می‌شود که عطر معنویت و صفای خاصی به ما ارزانی می‌دارد. ملتی که با پرورش رزمندگانی حماسه‌آفرین مفهوم روشن «تعبد در برابر ولایت» را به

ملت مسلمان ایران در طول تاریخ فراز و نشیب‌های بسیاری را تجربه کرده است، اما بی‌گمان حماسه هشت سال دفاع مقدس در کارنامه دفاعی ملت ایران برجسته و بی‌مانند است. دفاع مقدس توانست عالی‌ترین صحنه‌های باشکوه ایثار و فداکاری مردم را به نمایش درآورد. مردم در پشت جبهه با ایثار مال و حمایت همه‌جانبه از جبهه‌ها و رزمندگان با ایثار جان خود چنان حماسه‌هایی آفریدند که نظیر آن را کم‌تر می‌توان یافت، اما این‌ها همه حقایقی است که بر صحیفه دفاع مقدس نقش بسته است.

همان‌طور که می‌دانیم ایثار و فداکاری رزمندگان در هشت سال دفاع مقدس، شگفت‌انگیزترین برهه از تاریخ ایران در همه اعصار است. افرادی که با توکل به خدا مانند کوه در برابر استکبار مقاومت کردند و لحظات خاطره‌انگیزی به یادگار گذاشتند، خاطراتی ماندنی و بزرگ که در تاریخ ثبت و چراغ آیندگان شد.

بی‌تردید هشت سال دفاع مقدس، حدیث ماندگار پایداری، دل‌آوری و فداکاری ملتی است که در راه دفاع از مکتب، انقلاب و میهن اسلامی خویش، قلعه‌های بلند رشادت و شهادت را درنوردید و دشمن را در رسیدن به اهداف خود ناکام گذاشت. تحمیل جنگ هشت‌ساله با حمایت ابرقدرت‌های ملحد شرق و غرب و کشورهای صنعتی و بعضی از کشورهای مزدور به جمهوری اسلامی ایران، دومین موج اتحاد و حرکت مردمی را در پیدایش که برای آزاد زیستن، بهای بسیار پرداخته بودند و در این عرصه، با ایمانشان چنان به مبارزات خود بُعد معنوی بخشیدند که از دل مرارت‌های بی‌شمار جنگ، ارزش‌هایی چون شرافت، ایمان، عشق، شجاعت، تدبیر و ایثار تبلور یافت. مرزهای جنوب و غرب کشور هرچند

و هویت دینی-ملی خود بود، دفاع کردند.

معنویت جبهه‌های جنگ: از جلوه‌های معنویت در دفاع مقدس، حالت تضرع، استغاثه و راز و نیاز عارفانه رزمندگان اسلام بوده است. دفاع مقدس، فرصت نمایش خالصانه‌ترین و زیباترین مناجات‌ها و دعاها را پدید آورد. در کنار نماز و قرآن، دعا وسیله دیگری بود که یاد خدا را در دل رزمندگان زنده نگاه می‌داشت، به آنان قدرت روحی می‌بخشید و تحمل سختی‌های نبرد را برای آنان آسان‌تر می‌ساخت. رزمندگان اسلام با دعا، از یک سو روح خود را همواره شاداب و با طراوت نگاه می‌داشتند و از سوی دیگر، امداد و نصرت الهی را با خود همراه می‌ساختند. رزمندگان اسلام بر این باور بودند که گره‌های کور عملیات‌ها را می‌توان با دعای خالصانه و اشک چشم و ناله و تضرع به درگاه خداوند متعالی گشود و راه پیروزی را هموار ساخت.

استقامت رزمندگان و فرماندهان در نبرد: فرماندهان در سخنان خود درباره دفاع مقدس، به پایداری و مقاومت رزمندگان در عملیات‌های مختلف اشاره کردند و آن را از علت‌های پیروزی لشکر اسلام بر شمرده‌اند. سردار شهید، مهدی زین‌الدین، درباره مقاومت و ایستادگی و تأثیر آن در پیروزی می‌گوید: «تنها کسانی که در صحنه نبرد استقامت‌اند که به خداوند اتکال نمایند و با توکل بر او پیش‌بنازند. نه در سختی‌ها و نه در پیروزی‌ها، در هیچ کجا از یاد او غافل نشوند و محکم و مقاوم چون کوه بایستند و دشمن را از پای درآورند و این صفت فقط مخصوص رزمندگان اسلام است. در هیچ کجای دنیا آن کسانی که اعتقاد به خداوند و اعتقاد به معاد روز قیامت ندارند، نمی‌توانند دارای چنین مقاومت و ایستادگی باشند. رمز پیروزی صحنه نبرد، مقاومت و ایستادگی است.»

شجاعت فرماندهان: شجاعت فرماندهان، در دوران هشت سال دفاع مقدس، مثال‌زدنی بود. فرماندهان عالی‌رتبه، برخلاف عرف نظامیان دنیا، شجاعانه تا عمق مواضع دشمن نفوذ می‌کردند و برای حصول اطمینان بیشتر، خود نیز به شناسایی و ارزیابی دقیق‌تر نیرو و تجهیزات دشمن می‌پرداختند. یکی از رزمندگان، از شجاعت سردار شهید مهدی باکری در عملیات فتح المبین چنین سخن می‌گوید: «شب عملیات، هفت ساعت راه باید می‌رفتیم تا به منطقه می‌رسیدیم و دشمن را غافل گیر می‌کردیم. حدود شش ساعت راه‌رفته بودیم که یک دفعه متوجه شدیم راه را گم کرده‌ایم. به شدت مضطرب شده بودیم. با چند نفر به جلو رفتیم تا راه را پیدا کنیم. من متوجه شدم یک نفر از جلومی‌آید. با خود گفتم حتماً دشمن است. صد کردم کیستی؟ گفت: من باکری هستم، فوراً به عقب برگرد و نیروها را بیاور. شاید کسی باور نمی‌کرد او جلوتر از ما رفته، دشمن را دور زده و آمده بود ما را هم ببرد. بعد به ما گفت: نترسید، همه نیروهای دشمن خواب هستند.»

بزرگواری و مروت در حال قدرت: از نمونه‌های بزرگواری رزمندگان در دفاع مقدس، خودداری از بمباران و گلوله‌باران مناطق مسکونی عراق بود. خلبانان و نیروهای توپ‌خانه می‌توانستند مناطق مسکونی را به عنوان مقابله به مثل ناامن سازند و دشمن را با مشکلی جدی روبه‌رو کنند، ولی پای بندی آنان به ارزش‌های اخلاقی، سبب می‌شد در طول هشت سال دفاع مقدس هیچ‌گاه از این حربه استفاده نکنند. از نمونه‌های دیگر بزرگواری و رعایت حقوق انسانی در دفاع مقدس، برخورد انسانی مشفقانه و محبت‌آمیز رزمندگان با اسیران عراقی است. نیروهای عراقی که تشنه و گرسنه و گاه با تنی مجروح به اسارت درمی‌آمدند، به دست رزمندگان اسلام تیمار

می‌شدند و به آن‌ها آب و غذا می‌دادند و زخم‌هاشان را مداوا می‌کردند.

برادری و همدلی: برادری و همدلی در دوران دفاع مقدس، نمودی خیره‌کننده یافت. رزمندگان اسلام به پیروی از قرآن کریم، در برابر دشمن، باصلاحت و پایداری برخورد می‌کردند و با یکدیگر، در کمال صمیمیت، مهربانی و همدلی می‌زیستند. برخورد فرودتانه و برادرانه فرماندهان با نیروهای تحت امر، عشق و محبت نیروها به فرماندهان و رفتار بی‌پیرایی و صادقانه رزمندگان با یکدیگر، جبهه‌های نبرد را به کانون بزرگ محبت، صفا و برادری تبدیل کرده بود که گرمی آن، روز به روز اعضای جدیدی را به خود جذب می‌کرد. آنان که برای نخستین بار ره‌سپار جبهه می‌شدند، برادری دینی حاکم در میان رزمندگان را چنان زیبا و دوست‌داشتنی می‌یافتند که تا مدت‌ها خانه و کاشانه و خانواده را از یاد می‌بردند. برادری، روح تعاون و همکاری را در رزمندگان می‌دمید و آنان را برای برداشتن باری از دوش دیگران و گام برداشتن به سوی پیروزی، به یاری هم‌سنگران و فرماندهان وامی‌داشت.

بی‌اعتنایی به دنیا: از ارزش‌هایی که رزمندگان اسلام در دفاع مقدس بدان متصف بودند، بی‌اعتنایی به دنیا و مظاهر فریبنده آن است. رزمندگان اسلام در دوران نوجوانی و جوانی و اوان ظهور خواسته‌های بی‌شمار مادی، به همه لذت‌های دل‌فریب دنیا پشت پا زدند و حضور در جبهه و دفاع از میهن و نظام اسلامی را برتر دیدند. بی‌گمان، بدون دل‌بردن از دنیا و دل‌بستن به آخرت، رزمندگان هیچ‌گاه توفیق آفرینش حماسه‌های سترگ و ماندگار دفاع مقدس را نمی‌یافتند. حضرت امام رحمه‌الله که خود، اسوه کم‌نظیری بی‌اعتنایی به دنیا بود، ناچیز شمردن زندگی دنیا را برای رزمندگان اسلام پیروزی می‌دانست و آن را قدرتی معنوی برمی‌شمرد: «برادران! شما در جبهه بر نفس خودتان غلبه کردید و زندگی را زندگی ابدی دانستید و این زندگی حیوانی طبیعی را ناچیز شمردید. شما الان پیروز هستید و مادامی که این قدرت نفسانی در شماست، مادامی که چنین ایده‌الهی در شماست، پیروزید؛ چه شکست بخورید به حسب صورت و به حسب عوامل مادی، و چه پیشرفت بکنید.»

شوق دفاع: از ارزش‌هایی که سهم‌زیادی در پیروزی‌های جمهوری اسلامی ایران در جنگ تحمیلی داشت، اشتیاق زیاد رزمندگان اسلام به دفاع و حضور در صحنه‌های نبرد است. تأثیر حضور داوطلبانه نیروهای مردمی و بسیجیان و از سر شوق جنگیدنشان در کسب پیروزی‌های درخشان هشت سال دفاع مقدس، چندان آشکار است که هیچ‌گونه انکاری را بر نمی‌تابد. افزون بر نیروهای مردمی که اشتیاقشان به دفاع مقدس، آنان را به جبهه‌های نبرد می‌کشاند، نیروهای مسلح اعم از سپاهی و ارتشی نیز با علاقه و عشق در عرصه دفاع مقدس حضور می‌یافتند. اینان هر چند از نظر شرعی و قانونی موظف بودند از انقلاب و میهن اسلامی در برابر تجاوز دشمن دفاع کنند، ولی این وظیفه را نه با اجبار و زور، بلکه با اختیار و میل باطنی انجام می‌دادند و گاه پس از پایان مأموریتشان، ماه‌ها در مناطق جنگی می‌ماندند.

شهادت طلبی: از عوامل پیروزی آفرین در صحنه نبرد، خطر‌ها را به جان خریدن و به پیشواز مرگ سرخ رفتن است. ترس از مرگ و اشتیاق به زنده ماندن، با روح جنگ‌جویی و رزمندگی ناسازگار است و آنانی که در میدان دشوار نبرد دغدغه زنده ماندن و جان سالم به در بردن دارند، نمی‌توانند پیروزی بیافرینند. همواره رزمندگانی پیروزی را در آغوش کشیده‌اند که نه تنها از

مرگ هراس نداشته، بلکه به استقبال آن رفته‌اند. یکی از ارزش‌هایی که رزمندگان اسلام با تکیه بر آن توانستند پیروزی‌های بزرگی را برای جبهه حق به ارمغان آورند، شهادت‌طلبی است. رزمندگان اسلام از آنجا که دفاع در برابر تهاجم بعثیان را مقدس می‌دانستند و کشته شدن در این راه را برای خود، مرگی سعادت‌آفرین و افتخارآمیز ارزیابی می‌کردند، نه تنها از دادن جان دریغ نمی‌ورزیدند که شفیفته آن بودند. شهادت‌طلبی رزمندگان اسلام به‌عنوان عامل مؤثر معنوی، از امتیازهای جبهه حق در برابر جبهه باطل بود.

آری؛ این ارزش‌ها در فرهنگ ما ماندگار شد و فرهنگ دفاع مقدس را خلق کرد. در فرهنگ دفاع مقدس، عشق و عرفان، دل‌آوری و مردانگی، شجاعت و حماسه، ایثارگری و از خودگذشتگی و در یک کلام ارزش‌های اصیل اخلاقی انسانی ظهور یافت و تجلی پیدا کرد. در این فرهنگ مجموعه‌ای از افکار، اعتقادات، باورها، ارزش‌ها و عاداتی به چشم می‌خورد که در جریان هشت سال دفاع مقدس متجلی شد. ارزش‌هایی که برای جاودانه ماندن، باید با زندگی روزمره مردم عجین و در متن زندگی آنان جاری گردد.

امید است با پاس‌داشت هر چه باشکوه‌ترین مناسبت، امانت‌دار خوبی برای انتقال پیام شهادت و ارزش‌های دوران دفاع مقدس به آینده‌گان باشیم.

با عنایت به مطالب پیش‌گفته، به یقین درمی‌یابیم که دوران ۸ سال جنگ تحمیلی ذخیره‌ای از پتانسیل ارزش‌های انقلابی و اسلامی بوده و به‌مانند گنجینه‌ای گران بها، به عاملی مؤثر برای پیشبرد اهداف متعالی انقلاب و نظام مبدل شده است، هم‌چنین یکی از اساسی‌ترین و ضروری‌ترین نیازهای جوانان عصر حاضر، ترویج فرهنگ ایثار، شهادت و مقاومت است تا بتوانند در مقابله با جنگ نرم و شبیخون فرهنگی دشمن باصلاحت ایستادگی و مقابله کنند.

بنابراین جامعه امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند بهره‌گیری از فرهنگ دفاع مقدس است، زیرا حفظ عزت و اقتدار نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران عزیز در گرو حراست از آرمان‌های دفاع مقدس است.

بارالها؛ تو می‌دانی چقدر دلم برای جبهه تنگ شده؛ روز‌هایی که ما به خند نزدیک‌تر بودیم؛ آن روزها که صدای توپ و تفنگ در هم پیچیده بود و نوای یا زهرا و یا حسین و یا مهدی فضای شهرها را پر کرده بود. دلم برای غروب‌های شلمچه، فکه، تنگ چذابه، موج‌های خروشان اروند، دوکوهه، زینبیه و حسینیه حاج‌همت و... تنگ شده است. دلم هوای نماز مسجد جامع خرمشهر را کرده؛ کاش دوباره در زمین صبحگاهی می‌نشستم پای دعای «عهد» بچه‌ها. دلم هوای ایستگاه صلواتی با آن چای همیشه جوش خورده‌اش را کرده است. دلم برای همه چیز جبهه و جنگ تنگ شده. از شهر و حصارهای بلندش خسته‌ام. خدایا دلم تنگ روزهای خدایی است....

بارالها؛ روح ما جامانندگان از کاروان شهیدان را، با صفای و خلوص نیت شهدا صیقل و قلب و جسم غبار آلود و ترک خورده ما را به عظمت شهادت‌های دشت نینوا و شهدای کربلای ایران تطهیر و ما را در مسیر اهداف و وصایای الهی امام «ره» ولی امر مسلمین جهان امام خامنه‌ای و شهیدان گران قدر ثابت قدم بدار. آمین یا رب العالمین. در پایان ضمن گرامیداشت یاد و خاطره امام و شهیدان، علی‌الخصوص شهدای دریادل سازمان، اعیاد قربان و غدیر (عید ولایت و امامت) را به همه مسلمانان و رهروان راستین ائمه اطهار (ع) به‌ویژه به کلیه همکاران سازمان بنادر و دریانوردی؛ علی‌الخصوص به عزیزان سلحشور بسیجی تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم.



بندر شهید رجایی در دوران پس از تحریم: چالش‌ها و راه کارها

| میلاد کریمی



با برداشته شدن قریب الوقوع تحریم‌های بین‌المللی علیه صنعت کشتیرانی در بنادر ایران، به‌زودی شاهد اوج‌گیری تراکم شناورهای خطوط بزرگ کشتیرانی در بنادر کانتینری کشور به‌ویژه مهم‌ترین آن‌ها، یعنی بندر شهید رجایی خواهیم بود. چنین رخدادی، بی‌تردید تأثیرات شگرفی در اقتصاد کلان و خرد کشور خواهد داشت. با ازسرگیری فعالیت خطوط اصلی کشتیرانی، نه‌تنها بازرگانی خارجی رونق بیشتری خواهد گرفت بلکه امکان ایجاد هزاران شغل، به‌ویژه در شهرها و بنادر اصلی جنوب کشور نیز فراهم خواهد شد.

شاید بر هیچ ناظری پوشیده نباشد که چنین گشایشی، در کنار تمامی فرصت‌های بالقوه‌ای که می‌تواند ایجاد کند، چالش‌هایی مهم را به دنبال خواهد داشت و از همین رهگذر دست‌اندرکاران و ناظران عرصه‌ی فعالیت‌های بندری و دریایی را بیش‌ازپیش، متوجه مشکلات غامضی که این صنعت با آن روبرو است خواهد کرد؛ دشواری‌هایی که ممکن است بهره‌برداری حداکثری از فرصت‌های آتی را با موانعی جدی روبرو سازد. شاید نیاز به یادآوری نباشد که در منطقه‌ی خلیج فارس، بندر جبل‌علی امارات متحده عربی که با نرخ میانگین بهره‌وری (Productivity) ۱۳۱ کانتینر در هر ساعت، در صدر فهرست بنادر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۴ ایستاده است (Journal Of Commerce, ۲۰۱۵)، رقیبی جدی برای بازرگانی خارجی ایران و بندر مهم شهید رجایی به‌شمار می‌رود که، می‌تواند حضور و فعالیت خطوط بزرگ کشتیرانی در بنادر کشور و به‌ویژه بندر شهید رجایی را با تهدید روبه‌رو کند. این موضوع اهمیت بسیار زیاد چالش‌ها و مسایل پیش روی صنعت حمل‌ونقل دریایی را بیش‌ازپیش به ناظران و فعالان این عرصه یادآور می‌شود. بدیهی است که برای امکان رقابت مستمر در منطقه‌ی خلیج فارس و استفاده از موقعیت ویژه‌ی جغرافیایی کشور، نیاز به سرمایه‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های کلان و بلندمدت داریم اما پیش از آن باید در برابر مشکلاتی نظیر طولانی شدن زمان انتظار شناورها برای پهلو دهی، عملیات تخلیه و بارگیری و در کل افزایش زمان ماندگاری کشتی‌ها در اسکله‌ها، که همگی از عوامل بسیار تأثیرگذار در میزان علاقه‌مندی و حجم ورود شناورهای خطوط بزرگ کشتیرانی جهانی به بنادر خواهند بود، چه باید کرد؟

در این یادداشت، تلاش شده است با تمرکز بر عملیات بندری در بندر شهید رجایی، ضمن شناسایی و بیان اجمالی دشواری‌هایی که نقداً وجود دارند و مطمئناً در دوراهی احتمالی آینده پررنگ‌تر و جدی‌تر نیز خواهند شد، پیشنهادهایی به‌منظور تسهیل مشکلات کنونی، با در نظر داشتن محدودیت‌های بندر شهید رجایی ارائه شود. امید است که صاحب‌نظران، ناظران و فعالان این عرصه‌ی اقتصادی بسیار مهم نیز با ورود به این بحث، عزمی جدی و البته فارغ از منافع کوتاه‌مدت اشخاص یا شرکت‌ها را به‌منظور استفاده‌ی حداکثری از امکانات و ظرفیت‌های موجود و برنامه‌ریزی‌های دقیق و

بلندمدت‌تری رقم بزنند.

الف- توسعه‌ی بندر

در یک نگاه کلی، بندر شهید رجایی دارای دو پایانه‌ی کانتینری شماره‌ی یک و دو که هرکدام به ترتیب پنج پست اسکله (Berth) به طول تقریبی ۸۵۰ متر و سه پست اسکله به طول تقریبی ۸۰۰ متر و هم‌چنین هجده دستگاه گنتری (Gantry Crane) را دارا هستند که در مجموع، در مقیاس جهانی، بندری بزرگ به‌شمار نمی‌رود و طبق آخرین آمارها در رتبه‌ی ۷۸ بنادر جهان قرار دارد (Lloyds List, ۲۰۱۵). از دیگر سو و بر اساس داده‌های گوناگون، می‌توان تغییر رویکردی کلی را در صنعت حمل‌ونقل دریایی در مقیاس جهانی شناسایی کرد: افزایش چشم‌گیر استفاده از شناورهایی با ظرفیت بیش از ۸۰۰۰ TEU و طول تقریبی ۳۳۴ متر که در یک دهه‌ی گذشته به‌تدریج بدل به یک استاندارد جهانی شده است (Lloyds list, ۲۰۱۵, Martin Ilmer & MSc, MEL) و این مسئله با توجه به امکانات کنونی بندر شهید رجایی توان رقابت‌پذیری این بندر با دیگر بنادر بزرگ در آسیا و حتی منطقه‌ی خلیج فارس را شدیداً با مشکل روبرو می‌کند. این موضوع نه‌تنها می‌تواند امکان بالقوه‌ی تبدیل شدن ایران به کریدور اصلی انتقال کالا از شرق دور به بخشی از کشورهای مشترک المنافع، شرق اروپا، ترکیه و بخش‌های غربی خاورمیانه را به خطر اندازد بلکه در برآوردن نیازهای تجاری و داخلی کشور نیز اختلال عمده‌ای ایجاد خواهد کرد. در همین راستا، لزوم نوسازی، توسعه و تجهیز بیشتر بندر شهید رجایی یک اولویت تردیدناپذیر است. اما پرواضح است که چنین امری، نه‌تنها مستلزم تخصیص و تأمین بودجه‌های کلان است بلکه نیاز به یک برنامه‌ریزی مدون و دقیق را که بالطبع امری است زمان‌بر، در اراده‌ی مسئولان عالی کشور، می‌طلبد. در این میان اما مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی کشور به‌عنوان متولی اصلی و اتاق فکر سازمان به‌مثابه مغز متفکر امور حمل‌ونقل دریایی، نقشی بسیار مهم و راهبردی را در ایجاد این زمینه ایفا می‌کنند.

یکی از مهم‌ترین محورهای توسعه‌ی آتی بندر شهید رجایی، جذب سرمایه‌گذار برای ساخت، تجهیز و حتی با توجه به سیاست‌های کلان کشوری مبنی بر خصوصی‌سازی هر چه بیشتر و فارغ از قضاوت پیرامون مثبت یا منفی بودن چنین رویکردی، اداره‌ی پایانه کانتینر شماره‌ی سه بندر شهید رجایی است. در نخستین گام، ساخت و تجهیز یک پایانه‌ی کانتینر، نیاز به دانش و اطلاع دقیق از نیازهای اولیه و پایه‌ای در چنین عرصه‌ای دارد که بی‌تردید در صورت وارد شدن برخی شرکت‌ها یا حتی ارگان‌ها و نهادهایی که از تجربه و تخصص کافی در زمینه‌ی حمل‌ونقل دریایی و نیازها و الزامات این صنعت برخوردار نیستند، امکان بروز مشکلات و بالطبع، اتلاف منابع و زمان در آینده بسیار زیاد خواهد بود.

پیرو همین موضوع و با توجه به سیاست‌های

کلان اقتصادی کشور در مقطع فعلی و البته با الگوبرداری از خطوط برتر کشتیرانی جهان، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می‌تواند نقشی پررنگ‌تر از قبل ایفا کند. این گروه، با بهره‌گیری از تجربه‌ی بسیار بالا در امر حمل‌ونقل دریایی و هم‌چنین منافع سرشاری که در سال‌های تحریم و عدم فعالیت خطوط کشتیرانی خارجی در بنادر ایران از یک بازار نسبتاً انحصاری برده است، می‌تواند با عبور از نقش کنونی‌اش به‌عنوان یک حمل‌کننده‌ی کالا و با نگاهی بلندمدت، خود را توسعه و رشد بخشد و به‌عنوان سرمایه‌گذار و اپراتور آتی پایانه شماره سه وارد فعالیت در عرصه‌ی نوین شود. شاید در ابتدای امر این گروه از تجربه‌ی یحیی منابع مالی کافی از چنین دگردیسی بزرگی برخوردار نباشد اما با جذب سرمایه‌گذار و حتی شرکای خارجی چنین امری امکان‌پذیر خواهد بود. بسیاری از خطوط بزرگ کشتیرانی، چنین نقش دوگانه‌ای را ایفا می‌کنند و با توجه به بازار مستعد ایران برای رشد در آینده، مطمئناً بسیاری از این شرکت‌ها علاقه‌مند به حضور و مشارکت در چنین طرح‌هایی خواهند بود.

لازم به ذکر نیست که گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، که عملاً بندر شهید رجایی را به‌عنوان بندر اصلی فعالیت‌های خود (Hub Port) برگزیده است، با گام نهادن در چنین عرصه‌ای، نه‌تنها مقیاسی بزرگ‌تر به فعالیت‌های خود می‌دهد و تأثیرگذاری آن بر اقتصاد داخلی کشور و نقشش در بازارهای جهانی و منطقه‌ای را افزایش می‌بخشد بلکه تا حدودی می‌تواند بر مشکلات ظاهراً بی‌پایان و حل‌ناشدنی تخصیص زمان اختصاصی ورود شناور و پهلوگیری (Window) نیز فایق آید.

ب- عملیات بندری

بنابر آمارهای گوناگون، بندر شهید رجایی در سال‌های ۱۳۹۲، ۱۳۹۳ و سه ماهه‌ی نخست سال ۱۳۹۴ مجموعاً با نزدیک به چهار میلیون و یکصد هزار TEU عملیات کانتینر مواجه بوده است که با لغو احتمالی تحریم‌ها و بازگشت قدرتمند خطوط کانتینری بزرگ جهان، بی‌تردید این آمار افزایش چشم‌گیری خواهد داشت. برای مدیریت و امکان انجام عملیات چنان حجم (احتمالی) کانتینر با حداقل هزینه و زمان، این بندر با مشکلات عملیاتی بسیاری روبه‌رو خواهد شد که می‌توان آن را به شکلی مجمل در چند سرفصل کوتاه بیان کرد:

پهلودهی شناورها

همان‌گونه که اشاره شد، طول کم و تعداد محدود پست‌های اسکله‌ها و گنتری‌ها، بندر شهید رجایی را با مشکلی جدی در پهلودهی مناسب به شناورهای لاینر مواجه کرده و خواهد کرد. با استناد به داده‌های گوناگون، هزینه‌های جاری و خالص هر شناور بزرگ Post Panamax روزانه مبلغی حدود سی هزار تا پنجاه هزار دلار است

MEL (Martin Ilmer MSc), ۲۰۱۴. با افزایش احتمالی ترافیک شناورها در بندر مطمئناً زمان انتظار به منظور پهلو دهی نیز افزایش خواهد یافت که در بلندمدت می تواند به معنای افت سودآوری فعالیت های خطوط بزرگ کشتیرانی در این بندر باشد که چنین امری ممکن است منجر به توقف اعزام شناورهای اصلی و لاینر و ترجیح ادامه ی فعالیت با شناورهای کوچک Feeder شود. در صورت محقق شدن این اتفاق، نه تنها هزینه ی تمام شده ی واردات و صادرات افزایش خواهد یافت و شغل های زیادی در خطر قرار خواهند گرفت بلکه می تواند موجب رونق بیشتر بندر رقیب در جنوب خلیج فارس و به ویژه بندر جبل علی امارات متحده عربی متحده شود که چه از منظر کلان و یا خرد، لطمه ی زیادی به اقتصاد کشور وارد خواهد کرد. به همین منظور و تا زمان حل نهایی مشکل که چیزی جز توسعه ی برنامه ریزی شده ی بندر شهید رجایی نیست، به ناچار می بایست با ارایه ی راه حل های کوتاه مدت که امکان عملی شدن فوری را داشته باشند، زمان ماندگاری شناورها را به حداقل رساند.

با بررسی جزئیات داده های مربوط به عملیات شناور می توان به نکاتی پی برد که شاید در نگاهی کلاستر چندان عیان نباشد اما تاثیر مهمی بر شکل گیری تصویر کلی دارند. به عنوان یک نمونه ی بسیار مهم به زعم نگارنده، می توان به زمان تلف شده ی تقریباً سه ساعت های اشاره کرد که در میان پایان عملیات تخلیه و بارگیری و آغاز عملیات جداسازی و خروج (Pilotage) شناور وجود دارد. کسانی که با جزئیات و تشریفات قانونی ورود و خروج شناور آشنایی مختصری دارند، میدانند که برخلاف بسیاری از کشورهای جهان، در بندر ایران، علاوه بر تشریفات قانونی ورود شناور که شامل بررسی وضعیت بهداشت و سلامت پرسنل، کنترل گذرنامه ها و اطمینان از مهر و موم بودن انبار کالاها ی غیر ضروری (Bond Store)؛ به منظور پیشگیری از سواستفاده های احتمالی است، تشریفات خروج مشابهی نیز وجود دارد. با افزایش تعداد شناورهای کانتینربر و غیر کانتینربر در بندر و محدودیت نمایندگان ارگان های مربوطه که امور تشریفات قانونی ورود و خروج را بر عهده دارند، مطمئناً زمان انتظار برای صدور اجازه خروج افزایش خواهد یافت، به همین منظور پیشنهاد می شود با در نظر گرفتن سازوکاری و مسئول دانستن شرکت نمایندگان خط کشتیرانی مربوطه در ایران که می تواند با تفویض برخی اختیارات از سوی نهاد های قانونی مربوطه صورت گیرد تشریفات خروج حذف و زمان انتظار برای جداسازی شناور به حداقل برسد. در صورت تحقق چنین امری، شاهد صرفه جویی زمان دستکم دو الی سه ساعت های در ماندگاری هر شناور در بندر خواهیم بود که در نگاهی کلان، می تواند بسیار تاثیر گذار باشد.

پایانه های کانتینر و اپراتورها

یکی دیگر از مشکلات اساسی عملیات کانتینر،

ناهماهنگی میان پایانه های اختصاصی کانتینر، شرکت های کشتیرانی و اپراتورهای بندر در دو پایانه شماره یک و دو است. عموماً تأخیر در انتقال کانتینرهای صادراتی از پایانه ها به محوطه ی عملیاتی شناورها (Marshalling Yard) به دلایلی مانند کمبود تجهیزات، عدم آموزش کافی کارکنان و یا تأخیر در اعلام فهرست نهایی کانتینرهای صادراتی بر روی شناور از سوی شرکت های کشتیرانی که عملاً اداره بندر و دریانوردی را به عنوان متصدی اصلی عملیات بندری ناچار به همکاری و صدور اصلیه های متعدد پس از سپری شدن مهلت قانونی اعلام لیست نهایی، می کند سبب ساز نا هماهنگی و در نتیجه تأخیر در عملیات تخلیه و بارگیری شناورها است.

پایانه های خصوصی که قاعداً اجازه ی فعالیت هایشان باید بر اساس سازوکارهای قانونی مشخصی از سوی اداره بندر و دریانوردی مورد تأیید قرار گیرد، نقش عمده ای را در این فرایند ایفا می کنند. بسیاری از پایانه ها با کمبود تجهیزات و امکانات بسیار ابتدایی روبه رو هستند که موجب بروز آشفته گی های گاه بگی عجبی در ارسال کانتینرهای صادراتی به محوطه های عملیاتی شناور (Marshalling Yard) می شوند. چنین امری در مقیاسی بزرگ تر نه تنها موجب زیان صادر کنندگان به واسطه ی تأخیر در ارسال کالا و البته الزام به پرداخت مخارج گوناگون مانند انبارداری و برخی هزینه های شرکت های کشتیرانی به سبب لغو بارگیری کانتینر بر روی شناور می شود، بلکه شرکت های مالک شناور و کانتینر که عموماً همان خطوط اصلی کشتیرانی هستند رانیز با چالش های عمده ای نظیر مفقود شدن کانتینر، طولانی شدن زمان عملیات شناور و البته نارضایتی مشتری های صادراتی و نهایتاً از دست دادن نشان روبه رو می کند. از همین رو، این شرکت ها می بایست با الزام به دارا بودن حداقل هایی از امکانات و تجهیزات بندری و عملیاتی، به طور مداوم تحت نظارت اداره بندر و دریانوردی باشند. موارد بسیاری وجود دارد که نشان می دهد برخی پایانه ها، به عنوان مثال، امکان عملیات در طول شب را به دلیل دارا نبودن روشنایی کافی در محوطه های عملیاتی ندارند و یا هنوز استفاده از سامانه های دیجیتالی کنترل کانتینر در تمامی پایانه ها رایج نشده و در نتیجه امکان بروز خطا در آمار و کنترل کانتینرها بسیار بیشتر است.

موضوع دیگری که می تواند ذیل این سرفصل مورد اشاره قرار گیرد، نیروی کار پایانه های اختصاصی کانتینر و البته اپراتورهای بندر است. این شرکت ها، با توجه به خصوصی بودن نشان و البته با در نظر داشتن باورهای رایج اما اشتباه در بخش خصوصی کشور پیرامون نیروی کار یا به اصطلاح منابع انسانی، با نداشتن برنامه ریزی بلندمدت به منظور ارتقای دانش فنی و حرفه ای کارکنانشان که خود ناشی از انعقاد قراردادهای موقت و کوتاه مدت، عدم ثبات و امنیت شغلی نیروی کار در این قبیل شرکت ها است، عملاً راه را برای رشد توان و دانش کارکنان خود بسته اند. متأسفانه نگاه کوتاه مدت اغلب شرکت های

فعال در زمینه های عملیاتی و لجستیکی، نه تنها منافع اولیه و حقوق بدیهی نیروی کار را به خطر می اندازد بلکه منافع بلندمدت خود شرکت ها را نیز با تهدید روبه رو می کند که در تحلیل نهایی، می تواند مانعی مهم در برابر افزایش بهره وری کلی بندر باشد. بر همین اساس، شاید مداخله ی نهاد های قانونی مربوطه، به ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، به منظور ایجاد بیشتر ثبات شغلی، اجازه ی تشکیل اتحادیه های حرفه ای نیروی کار و الزام شرکت های نامبرده به افزایش دانش کاری کارکنان از طریق آموزش مستمر، برنامه ریزی شده، هدفمند و واقعی بتواند راه گشا باشد. با افزایش دانش کاری کارکنان شرکت های گوناگون فعال در حوزه های متفاوت عملیات بندری، بی تردید می توان شاهد افزایش بهره وری حداکثری در زمانی نه چندان طولانی و با صرف هزینه ای بسیار ناچیز بود.

خطوط کشتیرانی بین المللی

خطوط کشتیرانی بزرگ و بین المللی، به زودی به بندر ایران، از جمله بندر شهید رجایی باز خواهند گشت و مقطع کنونی می تواند فرصت خوبی برای مدیران ارشد سازمان بندر و دریانوردی و اتاق فکر سازمان برای بازنگری در سیاست های کلی و روش برخورد با این خطوط باشد. همان گونه که بسیاری از فعالان عرصه ی حمل و نقل دریایی و بازرگانی خارجی کشور میدانند، عموم خطوط کشتیرانی، بنا به دلایل گوناگون، خود حضوری مستقیم در ایران ندارند و با اعطای نمایندگی به شرکت های کشتیرانی ثبت شده در داخل کشور، سازوکارهای بوروکراتیک و پیچیده ای را ایجاد کرده اند. تا جایی که به موضوع مورد بحث این یادداشت مربوط است، چنین سیاستی تاثیر مستقیمی بر عملیات شناورها و بهره وری بندر ایران، به ویژه بزرگ ترین و مهم ترین شان، یعنی بندر شهید رجایی دارد.

به باور نگارنده، شرکت های نمایندگی و شعبات خطوط کشتیرانی، تفاوت های ماهوی متعددی با یکدیگر دارند که یکی از آن ها، میزان اختیارات محوله از سوی دفاتر اصلی خطوط است. شرکت های نمایندگی، معمولاً اختیارات بسیار محدودی، چه در سیاست گذاری های مربوط به بازار داخلی و چه در زمینه های عملیاتی دارند. یکی از مهم ترین مسایل مربوط به این بحث که می تواند در این یادداشت مورد اشاره قرار گیرد، برنامه ریزی بارگیری کانتینرها یا به اصطلاح Stowage Planning است که اصولاً در دفاتر اصلی خطوط کشتیرانی که در خارج از کشور قرار دارد انجام می شود. چنین امری، با توجه به ناآشنا بودن برنامه ریزهای خطوط (Planners) با ویژگی های بندر ایران، امکانات و محدودیت های تجهیزات بندری و سایر جزئیات عملیاتی موجب بروز نا هماهنگی هایی میان اپراتورهای بندر و خطوط کشتیرانی و البته عدم امکان استفاده ی حداکثری از ظرفیت های موجود در بندر می شود. موضوع دیگری که در امور عملیاتی چندان نقشی ندارد، سیاست

پذیرش کالاهای گوناگون از سوی خطوط مختلف به جهت صادرات است. در صورت فعال شدن و البته افزایش سطح اختیارات شعبه‌های خطوط کشتیرانی بین‌المللی در ایران، مطمئناً امکان اقبال دفاتر مرکزی خطوط مورد اشاره به‌منظور پذیرش صادرات برخی کالاهای بسیار مهم، تولید داخل مانند محصولات پتروشیمی افزایش خواهد یافت. در سطحی کلانتر، می‌توان استدلال نمود که استقرار و افزایش اختیارات شعب خطوط کشتیرانی در ایران، امکان منعطف کردن سیاست‌های بازاربایی خطوط و به‌اصطلاح محلی کردنشان را میسر می‌سازد و از این رهگذر، تسهیلاتی به‌مراتب بیشتر برای افزایش صادرات کالاهایی که محصولات اصلی و رقابت‌پذیر ایران در بازارهای جهانی هستند و کشور برای تولید آنان دارای به‌اصطلاح مزیت نسبی است فراهم خواهد شد و این موضوع در صورت تحقق، تأثیرات محسوسه‌ای بر تولید و اقتصاد کشور خواهد داشت. از همین رو، با تلاش جهت اقبال خطوط اصلی جهان به حضور مستقیم در ایران، تسهیل عملیات و برنامه‌ریزی دقیق و منظم بیشتر ممکن خواهد شد. هم‌چنین با ورود مستقیم آن شرکت‌ها، استانداردهای حرفه‌ای روز جهان نیز به تدریج در بندر شهید رجایی و سایر بنادر کشور نهادینه خواهد شد و البته در بلندمدت، علاوه بر افزایش اعتبار جهانی بندر شهید رجایی و سایر بنادر کشور، می‌تواند موجب ترغیب بیشتر سرمایه‌گذاران خارجی به حضور در پروژه‌های گوناگون توسعه‌ی بنادر مختلف ایران شود. در کنار تمامی این نکات، باید در نظر داشت که با محلی کردن سیاست‌های بازاربایی خطوط عمده‌ی کشتیرانی در راستای جهت‌گیری‌های کلان اقتصاد و محصولات تولیدی داخل کشور، تسهیل امر صادرات و حمل کالا به فراسوی مرزها و در نتیجه افزایش صادرات نیز میسر خواهد بود.

شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی

پرواضح است که منطق پایه و اولیه هر شرکت کسب سود بیشتر است و سود بیشتر برای شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی معنایی جز افزایش صادرات و جذب حداکثری مشتری ندارد. در همین راستا، اغلب شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی، بعضاً تحت فشار خطوط مالک کانتینر و شناور، حداکثر تلاش خود را به‌منظور افزایش تعداد کانتینرهای صادراتی بر روی شناور انجام می‌دهند. این موضوع بعضاً منجر به تأخیر در نهایی کردن فهرست کانتینرهای صادراتی از سوی این شرکت‌ها شده و عملاً به عنصری مهم در برهم زدن نظم کاری پایانه‌ها و اپراتورهای بندر بدل می‌گردد. چنین رفتار عملیاتی، شاید در نگاه نخست توجه اقتصادی داشته باشد اما در مقیاسی کلانتر، نه تنها بازدهی شرکت‌های کشتیرانی را افزایش نمی‌دهد بلکه کاملاً برعکس، با افزایش احتمال لغو بارگیری کانتینرهای صادراتی به دلیل تأخیر در ارسال به محوطه‌ی عملیاتی شناور، افزایش زمان عملیات شناور و حتی تأخیر در نهایی کردن برنامه‌ی بارگیری شناور (Stowage Plan) کاملاً به‌زیان این شرکت‌ها، اپراتورهای بندری، پایانه‌های کانتینر و به‌طور خلاصه، تمامی مجموعه‌های فعال در بندر خواهد بود. از سویی دیگر، اداره بنادر و دریانوردی نیز که هدف رقابت‌پذیر بودن بیشتر در قیاس با سایر بنادر منطقه را در اولویت خود قرار داده، انعطاف‌پذیری بسیار زیادی در این گونه موارد از خود نشان می‌دهد و با پذیرش و صدور اصلاحیه‌های متعدد، بر این بی‌نظمی دامن می‌زند. در دوره‌ی آتی پیش رو با افزایش احتمالی ترافیک بندر، چنین سیاستی تنها موجب بروز آشفتگی در عملیات و نهایتاً موجب

اتلاف زمان بیشتری، که عنصری کلیدی در شرایط فعلی بندر شهید رجایی است، می‌گردد. از همین رو، نه تنها این شرکت‌ها می‌بایست با نگاهی کلانتر و با برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تر از ایجاد اختلال در عملیات بندری خودداری کنند، بلکه اداره بنادر و دریانوردی نیز باید با اتخاذ سازوکارهای قانونی، از بروز چنین اختلالات و دشواری‌هایی پیشگیری کند.

در تحلیل نهایی و به‌عنوان جمع‌بندی، بر اساس آن چه در بالا نیز آمد، امکان رقابت بندر شهید رجایی که در حال حاضر بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر تجاری و کانتینری کشور است، با قیای منطقه‌ای به‌منظور بهره‌برداری حداکثری از گشایش‌های اقتصادی احتمالی پیش رو و هم‌چنین استفاده حداکثری از شرایط منطقه‌ای و موقعیت جغرافیایی ایران، تنها با افزایش آهنگ رشد از طریق برنامه‌ریزی‌های کلان و بسیار دقیق فراهم خواهد شد. بدیهی است تحقق این موضوع، نه تنها نیاز به زمان بسیار بلکه منابع مالی هنگفتی دارد. از همین رو، شایسته خواهد بود که شرکت‌های قدرتمند و باتجربه‌ای چون گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با حرکت به‌سوی یک دگردیسی بزرگ، نقشی فراتر از آن چه تاکنون بر عهده داشته‌اند را، حتی در صورت نیاز با همراهی شرکا و سرمایه‌گذارهای احتمالی خارجی ایفا کنند. اما در کنار نیاز به برنامه‌ریزی و اقدامات کلان و بلندمدت، اداره بنادر و دریانوردی به‌عنوان متولی اصلی امور مرتبط با حمل و نقل دریایی کشور، باید با اتخاذ سازوکارهایی در تمامی ابعاد عملیاتی و آییننامه‌ای امکان استفاده از ظرفیت‌های نقدی موجود را به حداکثر رسانده و با افزایش بهره‌وری در مجموعه‌ی کانتینری بندر شهید رجایی، تلاش برای جذب سرمایه‌گذاران و بازیگران بزرگ و بین‌المللی عرصه‌ی حمل و دریایی را بیش از پیش به جلو برد.





خطرات ناشی از آلودگی شیمیایی در محیط زیست دریایی

محمد حسینی

کارشناس مسئول مقابله با آلودگی دریا
اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

نسرین اتابک

کارشناس مقابله با آلودگی دریا
اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

از هشت میلیون ماده شیمیایی شناخته شده بیش از یک میلیون آن مواد و کالاهای خطرناکی هستند که در سرتاسر جهان تولید شده و حدود ۵۰ هزار مورد از آن‌ها به صورت تجاری از طریق دریا حمل می‌شود. بر اساس تعریف موجود در پروتکل OPRCHNS، مواد خطرناک و سمی هر ماده‌ای غیر از نفت از جمله انواع مشتقات نفتی، مواد مایع سمی یا خطرناک، گازهای مایع شده، مایعات با حداکثر نقطه اشتعال ۶۰ درجه سانتی‌گراد و مواد بسته‌بندی خطرناک و مضر که در صورت ورود به محیط زیست دریایی خطرانی را برای سلامت انسان ایجاد می‌کند، به منابع زنده و حیات دریایی لطمه وارد می‌کند یا دیگر استفاده‌های مشروع از دریا را مختل می‌نماید. در این مطالعه ضمن معرفی ترکیبات خطرناک و سمی، روش‌های حمل مواد سمی خطرناک، اثرات سمی این ترکیبات در محیط زیست دریا و روش‌های عمومی واکنش به نشت این مواد، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

دوم کنوانسیون مارپل است. این ضمیمه برای کلیه کشتی‌هایی که مایعات مضر را به صورت فله حمل می‌کنند، اعمال می‌شود. بر اساس این ضمیمه، موادی که ممکن است باعث صدمه به محیط زیست دریایی شوند، تخلیه آن‌ها به دریا ممنوع و باقی مانده این مواد باید به بندر تحویل داده شود. ضمیمه سوم کنوانسیون بین‌المللی مارپل نیز الزامات برای پیشگیری از آلودگی توسط مواد مضر به شکل بسته‌بندی است. بر اساس این ضمیمه حمل و نقل مواد مضر ممنوع است، مگر بر اساس شرایط معین شده مانند موارد بسته‌بندی، علامت‌گذاری، برچسب‌زنی، وجود اسناد و مدارک کافی، چیدمان کالا و موارد مرتبط با ایمنی کشتی و حفاظت از جان افراد در دریا باشد.

فصل هفتم کنوانسیون سولاس در خصوص حمل کالاهای خطرناک به شکل بسته‌بندی است که شامل دو بخش است:

۱- مواد جامد به شکل بسته‌بندی: این

درصد حوادث مختلف منجر به نشت مواد شیمیایی در طی سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۲

درصد نشت مواد شیمیایی	حوادث مختلف
۷ درصد	تخلیه و بارگیری
۱۸ درصد	آسیب بدنه کشتی
۱۶ درصد	شرایط بد آب و هوایی و موج بودن دریا
۱۳ درصد	تصادم کشتی‌ها
۱۱ درصد	به گل نشستن کشتی در دریا
۹ درصد	آتش‌سوزی محموله کشتی
۲۶ درصد	عوامل ناشناخته

چارچوب‌های بین‌المللی موجود برای حمل و نقل مواد مضر و خطرناک در دریا

از جمله چارچوب‌های بین‌المللی برای حمل و نقل مواد مضر خطرناک شامل ضمیمه

معرفی مواد شیمیایی خطرناک

تقسیم‌بندی‌های متفاوتی برای مواد شیمیایی خطرناک وجود دارد. در مواد شیمیایی خطرناک به صورت جامد می‌توان به انواع کودهای شیمیایی تا مین کننده مواد مغذی برای رشد گیاه از جمله نیترات سدیم و پتاسیم، گوگرد و فسفات به طور عمده برای تولید اسید فسفریک و نیترات آمونیوم که در تولید کود و مواد منفجره استفاده می‌شود، اشاره کرد. مواد مایع شامل ترکیبات شیمیایی ارگانیک می‌باشند، به عنوان مثال متانول، زایلین و استایرن و ترکیبات شیمیایی غیر ارگانیک مانند اسید سولفوریک، اسید فسفریک و مضر است. تمامی گازهای مایع شده که به صورت فله حمل می‌شوند مانند گاز طبیعی مایع شده، آمونیاک، اتیلن، بوتادین به عنوان مواد سمی خطرناک طبقه‌بندی می‌شود. در جدول زیر درصد حوادث مختلف منجر به نشت مواد شیمیایی عنوان شده است.



آبی ممکن است در آب حل شود و یا این که به صورت شناور بر روی آب باقی بماند و یا تبخیر شده و به گاز تبدیل شود و یا مجموعه‌ای از خواص گفته شده را به نمایش گذارند. چهار بخش اصلی در مورد روش‌های واکنش به سوانح نشت مواد شیمیایی خطرناک شامل موارد زیر است:

۱- ارزیابی اولیه‌ی حادثه شامل مشخص کردن محل وقوع حادثه، مشخصات کشتی و نحوه‌ی بارچینی کالا، نوع و مقدار کالای حمل شده و نشت یافته به داخل دریا، پیش‌بینی شرایط آب و هوایی محل وقوع حادثه، نزدیکی محل وقوع حادثه به مناطق حساس دریایی و اقتصادی

۲- گزارش دهی پس از مشاهده آلودگی

۳- واکنش به حادثه نشت مواد شیمیایی و کنترل منبع آلودگی با استفاده از تجهیزات

مقابله با آلودگی و جمع‌آوری مواد زائد

۴- انتقال مواد زائد جمع‌آوری شده به بندر و انتقال به سایت باز یافت

مقابله با ابرهای گازی محلول و غیر محلول در آب

برای مقابله با ابرهای گازی محلول در آب از جمله آمونیاک و دی‌اکسید گوگرد از پمپ‌ها و وسایل آتش‌نشانی مستقر در کشتی و اسپری آب استفاده می‌شود. برای گازهای غیر محلول در آب از جمله متان، بوتان و بوتادین اسپری کردن آب خطر آتش‌سوزی و انفجار را با خنک کردن سطوح داغ یا خاموش کردن جرقه‌ها و تقلیل شعله‌ها کم می‌کند. جهت کاهش تبخیر و جلوگیری از بخارات منتشر شده سمی در مناطق بندری در مرحله اول فضایی که ابر سمی در آن تشکیل شده است محدود می‌شود و در مرحله بعد از غلظت بخاراتی که ابرهای سمی تولید کرده‌اند با استفاده از اسپری آب کاسته می‌شود. جهت کاهش میزان تبخیر، لایه فوم بر روی آلانده‌ها پاشیده می‌شود. برای مهار و فیلتراسیون حلال‌های سمی در آب در مناطق بندری حوضچه dry dock و یا آب‌بند sluice gates

مابیع را فراهم می‌کند. کشتی‌های کانتینر دار که محموله بسته‌بندی شده را حمل می‌کند و اساساً برای محموله‌های خشک (مواد شیمیایی جامد از جمله مواد پودری) طراحی شده است. کشتی‌های حمل‌کننده مواد شیمیایی جامد به صورت فله که دارای ظرفیت حمل ۳۵ هزار تا ۴۰۰ هزار تن است.

تانکرهای حمل گاز مایع برای حمل گاز تحت فشار یا سرد شده استفاده می‌شود. ظرفیت حمل این کشتی‌ها در حدود ۲۲۵ هزار مترمکعب گاز مایع شده است.

روش‌های معمول واکنش به نشت آلودگی شیمیایی در دریا

مواد شیمیایی خطرناک با توجه به دامنه وسیع تنوع شیمیایی رفتارهای متنوعی در محیط آبی نشان می‌دهند و برعکس نفت که در مقابل با آب بر روی آن پخش می‌شود، روش کنترل آن تقریباً ساده‌تر از مواد شیمیایی است. مواد شیمیایی در زمان نشت در محیط

بخش شامل الزاماتی برای دسته‌بندی، علامت‌گذاری، برچسب‌زنی و روش‌های انبار کردن است.

۲- مواد جامد به شکل فله: این بخش شامل اطلاعات نگهداری، الزامات تفکیک مواد جامد و الزامات برای گزارش‌دهی حوادث است.

روش‌های خطرناک حمل مواد شیمیایی در دریا

انواع محموله‌های مواد شیمیایی خطرناک را می‌توان به صورت فله و یا فرم بسته‌بندی در دریا حمل کرد. انواع کشتی‌های حمل‌کننده مواد شیمیایی شامل:

کشتی‌های حمل‌کننده مواد شیمیایی به صورت مایع که محموله فله مایع را منتقل می‌کند. ظرفیت حمل این کشتی‌ها در حدود سه هزار تا ۵۰ هزار تن است. این کشتی‌ها دارای چندین مخازن جداگانه از جنس فولاد است که امکان جابه‌جایی هم‌زمان چندین مواد شیمیایی به صورت

مواد غوطه‌ور	نمونه برداری از آب، علامت‌گذاری منطقه وقوع حادثه، استفاده از مدل شبیه‌سازی واکنش جهت پیش‌بینی حرکت و گسترش آلودگی و انجام عملیات پاک‌سازی	حفاظت از مناطق حساس، کنترل آب آشامیدنی و انجام عملیات پاک‌سازی	کنترل آب آشامیدنی، محدود کردن منطقه وقوع آلودگی و انجام عملیات پاک‌سازی
مواد حال	نمونه برداری از آب، علامت‌گذاری منطقه وقوع حادثه و استفاده از مدل شبیه‌سازی واکنش جهت پیش‌بینی حرکت و گسترش آلودگی	حفاظت از مناطق حساس، علامت‌گذاری منطقه وقوع حادثه، کنترل آب آشامیدنی، نمونه برداری از آب و علامت‌گذاری منطقه آلودگی	کنترل آب آشامیدنی، نمونه برداری از آب و ایزوله کردن در زمان تصفیه آب
مواد شناور	پایش هوایی و استفاده از مدل شبیه‌سازی واکنش جهت پیش‌بینی حرکت و گسترش آلودگی شیمیایی	ارزیابی مدیریت جمعیت ساحلی، پایش هوایی و استفاده از مدل شبیه‌سازی واکنش جهت پیش‌بینی حرکت و گسترش آلودگی شیمیایی	کنترل آب آشامیدنی، محدود کردن منطقه وقوع آلودگی و انجام عملیات پاک‌سازی
بخارات	پایش هوایی و استفاده از مدل شبیه‌سازی واکنش جهت پیش‌بینی حرکت و گسترش آلودگی شیمیایی	ارزیابی مدیریت جمعیت ساحلی، پایش هوایی و استفاده از مدل شبیه‌سازی واکنش جهت پیش‌بینی حرکت و گسترش آلودگی شیمیایی و کاهش بخارات با استفاده از اسپری آب	کنترل آب آشامیدنی، محدود کردن منطقه وقوع آلودگی و انجام عملیات پاک‌سازی
	مناطق دور از ساحل (Off shore)	مناطق ساحلی (Inshore)	مناطق بندری (Port)
	ایمن و کنترل نشت مواد	ایمن، انتقال کشتی به محل ایمن، نمونه برداری از آب و پایش هوایی	ایمن، انتقال کشتی به محل ایمن، نمونه برداری از آب و پایش هوایی

ایجاد می‌شود و در مرحله بعد مواد با استفاده از کامیون‌های مخصوص مجهز به پمپ که آب آلوده را با سرعت به داخل فیلترهای بزرگ جهت جداسازی مواد سمی از آب دریا می‌فرستد، جمع‌آوری می‌شود.

مقابله با مواد شیمیایی نشت یافته شناور بر سطح آب

برای ترکیبات شیمیایی شناور بر روی سطح آب که نه تبخیر و نه در آب حل می‌شود و یا ترکیباتی که به آهستگی تبخیر شده و به میزان ناچیزی در آب حل می‌شود روش‌های زیر استفاده می‌شود:

- ۱- استفاده از کف برای کاهش تبخیر و کاهش خطر آتش‌سوزی و انفجار
- ۲- استفاده از مواد جاذب
- ۳- محصور کردن آلودگی با استفاده از بوم‌ها و جمع‌آوری با استفاده از اسکیمر

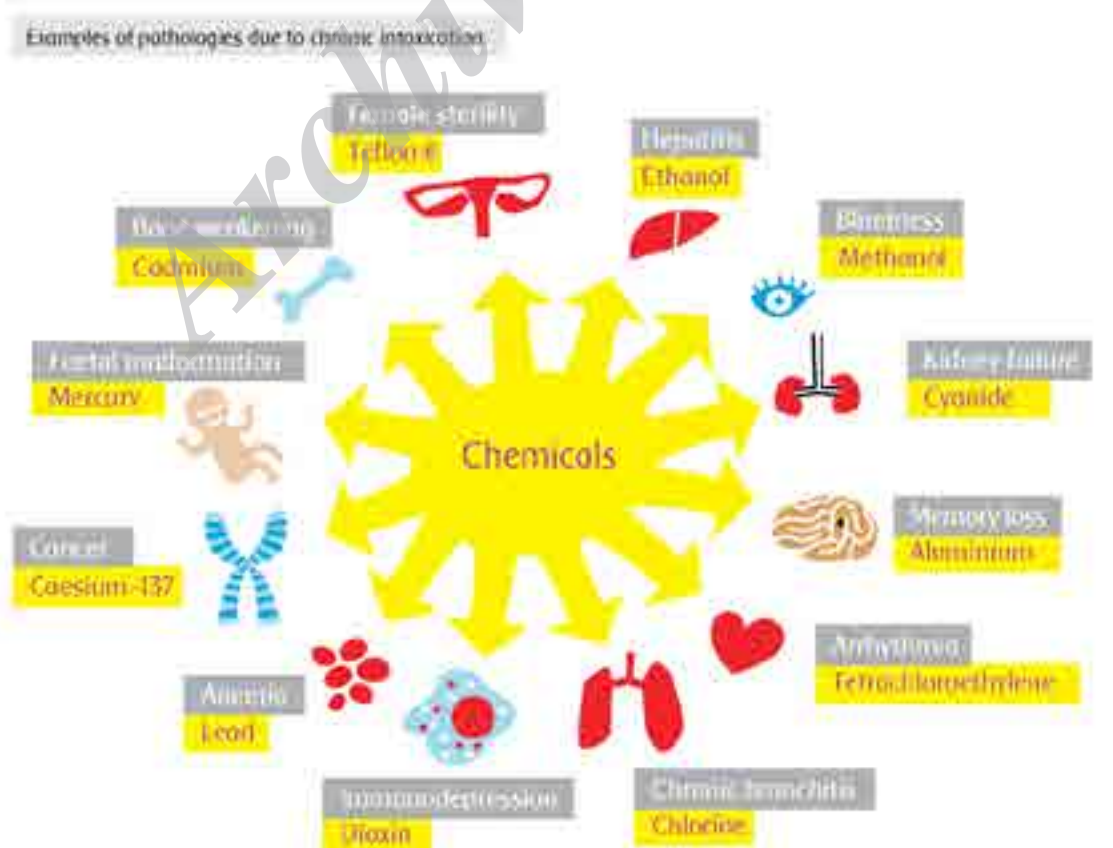
مقابله با مواد شیمیایی نشت یافته در عمق

نشت ترکیبات شیمیایی که در بستر آب فرو می‌روند به میزان زیادی رسوبات بستر را آلوده می‌کند. جهت بازیابی مواد شیمیایی نشت یافته در مناطق ساحلی و بندری موادی که در عمق ته‌نشین شده‌اند با استفاده از شناورها و یا بارج‌های مجهز به بیل مکانیکی، عملیات لایروبی بستر، انجام و مواد زائد به سایت بازیافت مواد در خشکی انتقال داده می‌شوند.

مقابله با مواد شیمیایی نشت یافته در سطح آب

مواد شیمیایی خطرناک شناور که به‌صورت یک لکه ضخیم و پیوسته بر روی آب قرار گرفته‌اند با استفاده از بوم‌های شناور و اسکیمر در شرایطی که دریا آرام و فاقد موج است جمع‌آوری می‌شود. در زمانی که دریا متلاطم و دارای موج است از دیسپرسنت برای پراکنده کردن آلوده‌ها در ستون آب استفاده می‌شود. این مواد سرعت تجزیه و جذب طبیعی آلوده‌های شیمیایی را در محیط‌زیست دریایی افزایش می‌دهند. در صورتی که مواد آلوده شیمیایی در مقیاس کوچک‌تر مناطق ساحلی و بندری را تحت تاثیر قرار دهد از پدهای جاذب برای جمع‌آوری مواد استفاده می‌شود. از پدهای جاذب برای ترکیبات شناور بر روی سطح آب از جمله فتالات، روغن‌های چربی و اتیل هگزانول هم استفاده می‌شود. برای آلوده‌های چسبناک در مناطق دور از ساحل، هدایت مواد نشت یافته با تور ترال و پاک‌سازی از سطح آب با استفاده از شناور، روش مناسبی است. نشت اسیدها و بازها در مناطق آبی باید سریعاً مکان‌یابی، نقشه‌برداری و سپس با استفاده از عوامل خنثی‌کننده پاک‌سازی شود زیرا چنین نشتی حتی اگر لحظه‌ای بوده و یا در زمان کوتاهی روی دهد ابری نسبتاً غلیظ به وجود می‌آورد و تمام ستون آب را تحت تاثیر خود قرار خواهد داد. برای تراوشات اسیدی از سدیم اسید کربنات و برای تراوشات بازی از سدیم دی‌هیدروژن فسفات استفاده می‌شود.

در زمانی که مواد شیمیایی جامد بسته‌بندی شده و یا کانتینرهای حاوی مواد شیمیایی در دریا رها شود، نظارت بر آلودگی، جمع‌آوری اطلاعات کافی در مورد محموله و هماهنگی بین مقامات مسئول در خشکی دارای اهمیت است. از نرم‌افزارهای کامپیوتری برای مدل‌سازی و انجام عملیات جستجو محل آلودگی و مکانی که مواد آلوده شناور و یا غوطه‌ور در ستون آب (به‌عنوان یک خطر برای حمل‌ونقل دریایی و محیط‌زیست دریا و جمعیت‌های ساحل‌نشین) به آن‌جا منتقل شده‌اند، استفاده می‌شود. جستجوی کالای بسته‌بندی شده بر روی سطح آب به‌صورت بصری و یا با استفاده از رادارهای هواپرد و رادارهای موجود بر روی کشتی انجام می‌شود. برای جستجوی کانتینرهایی که در عمق آب غرق شده‌اند از کشتی‌های مجهز به سونار، مگنومتر و دوربین‌های زیرآبی و ساطع‌کننده‌های صوتی اولتراسونیک به نام Pinger استفاده می‌شود. در مواقعی که پاک‌سازی کانتینرها به‌طور سریع قابل انجام نیست با استفاده از یک آهن‌ربا و بویه‌های ردیاب متصل به ماهواره، علامت‌گذاری می‌شود. کانتینرها و بسته‌های رها شده در آب دریا توسط غواصان به کابل و زنجیر متصل و با استفاده از شناور به مکانی ایمن و مناسب منتقل می‌شود. ممکن است در مراکز بازیافت مواد زائد شیمیایی جمع‌آوری شده با آهنک، سیمان، خاک‌رس و یا کربن فعال شده ترکیب و در خاک دفن می‌شود. این روش مقرون‌به‌صرفه می‌باشد. در برخی موارد مواد زائد را در



اثرات و آسیب‌شناسی برخی مواد شیمیایی خطرناک

مواد شیمیایی	اثرات و آسیب‌شناسی
Teflon®	نازایی در زنان
کادمیوم	پوکی استخوان
جیوه	ناهنجاری در جنین انسان
۱۳۷-Caesium	سرطان
سرب	کم‌خونی
دی‌اکسین	اختلال در سیستم ایمنی
کلر	برونشیت مزمن
تترا کلرواتیلن	آسیب به عضلات قلب
آلومینیوم	کم‌شدن حافظه
سیانید	نارسایی کلیه
متانول	نابینایی
اتانول	هیپاتیت

انسانی بعد از نشت مواد سمی خطرناک خطر احتمالی محسوب می‌شود. مواد شیمیایی از طریق پوست به‌صورت مستقیم جذب می‌شود این مواد از طریق جریان خون به اندام‌های داخلی انتقال می‌یابد و اثرات مخربی را به دنبال دارد. مواد سمی خطرناک، علاوه بر اثرات مستقیم بر اکوسیستم دریا، باعث تجمع زیستی این مواد در بافت‌های چرب بدن آبزیان از جمله ماهیان و پستانداران دریایی می‌شود و در نهایت به سطوح بالاتر زنجیره غذایی منتقل می‌شود. از اثرات دیگر می‌توان به کاهش جمعیت ساحل نشینان و مهاجرت آن‌ها، ممنوع شدن صید آبزیان و کاهش ذخیره آبزیان در مناطق ساحلی، کاهش فعالیت‌های تفریحی از جمله قایق‌رانی، کاهش توریست در مناطق ساحلی و کاهش میزان اکسیژن در آب دریا و مرگ‌ومیر آبزیان اشاره کرد. در جدول زیر اثرات و آسیب‌شناسی برخی مواد شیمیایی خطرناک عنوان شده است.

فرستاده می‌شود. مزیت آن کاهش حجم زباله، بازیابی انرژی و کاهش ماهیت خطرناک مواد زاید سمی است.

اثرات سمی ترکیبات خطرناک مواد شیمیایی خطرناک

اثرات مواد سمی خطرناک بر روی انسان‌ها و محیط زیست شامل اثرات کوتاه‌مدت و طولانی‌مدت است. درجه سمی بودن این مواد به مقدار مواد نشت یافته، نوع مواد شیمیایی و مدت‌زمان وقوع نشت و مسیرهای تماس با بدن و شرایط آب و هوایی غالب بر منطقه بستگی دارد. مواد شیمیایی از طریق مختلف وارد بدن انسان می‌شود. تنفس مسیر اصلی ورود گازها و ذرات به داخل بدن انسان است. در هنگام تنفس مواد شیمیایی، احتمال صدمه‌رسانی به سایر اندام‌ها علاوه بر شش‌ها وجود دارد. هضم غذا و آب‌آلوده در جمعیت‌های

دمای بین یک هزار و ۲۰۰ تا ۴ هزار درجه سانتیگراد ذوب می‌کنند که به نسبت روش قبیل، پرهزینه‌تر است. برخی از زباله‌ها قابل بازیافت نمی‌باشند و به مکان‌های ذخیره‌سازی فرستاده می‌شوند. در این مکان‌ها هر سلول از آب‌بندهایی برای جلوگیری از آلودگی آب‌های زیرزمینی و خاک ساخته شده است و شامل شبکه زهکشی برای تخلیه شیرابه زباله است که حوضچه دفن نامیده می‌شود. بعد از پر شدن هر سلول یک پوشش ضد آب بر روی آن قرار می‌دهند بازرسی زیست‌محیطی به مدت ۳۰ سال انجام می‌شود.

در صورت عدم وجود آلودگی، محموله کانتینری را در عمق آب غرق می‌کنند. به‌عنوان مثال در سال ۱۹۸۹ کشتی کانتینری Perintis در کانال انگلیس با هشت تن آفت‌کش در دریا غرق شد و کانتینرها ظرف مدت شش هفته به عمق آب فرستاده شدند. آفت‌کش‌ها حلالیت کمی در آب دریا دارند و در صورت نشت تنها محدوده کوچکی را تحت تاثیر قرار می‌دهند. در صورتی که محموله در طی عملیات واکنش، دست‌نخورده باقی بماند پس از طی مراحل قانونی جهت استفاده در صنایع انتقال داده می‌شود.

روش بعدی منهدم کردن محموله تحت شرایط کنترل شده می‌باشد. در سال ۱۹۷۹ محموله کشتی Sandbad در دریای شمال با ۵۱ مخزن حاوی کلرین غرق شد. در طی عملیات بازیابی، بخش کوچکی از محموله به سطح آورده شد. پنج سال بعد با استفاده از دستگاه سونار موقعیت مخازن شناسایی و با اتصال مواد منفجره به مخازن تحت شرایط کنترل شده محموله منهدم شد. روش دیگر استفاده از میکرو ارگانیزم‌ها است که قادر به شکستن برخی از محصولات شیمیایی هستند. در برخی موارد نیز زباله‌های جمع‌آوری شده به کارخانه‌های زباله‌سوز صنعتی خاص



سرمایه گذاری و تامین

مالی بنادر:

تامین مالی پروژه‌های

مهدي نصرتي

مشاور سرمایه گذاری و تامین مالی زیرساخت‌ها





در شماره ۲۲۱ ماهنامه بندر و دریا در خصوص برخی مفاهیم سرمایه‌گذاری و تامین مالی در بنادر صحبت کردیم و روش‌های مشارکت عمومی-خصوصی (PPP)^۱ را با تفصیل بیشتری مورد بررسی قرار دادیم. آن‌چه که باید به آن توجه داشت این است که روش‌های مشارکتی از قبیل BOT و نظایر آن، روش سرمایه‌گذاری است و نه روش تامین مالی. گاهی این تصور ناصحیح یا ناقص وجود دارد که همین که عنوان BOT را روی یک پروژه قراردادیم، پروژه تامین مالی شده است. تامین مالی پروژه‌های مشارکتی، یکی از حلقه‌های اصلی در اجرای موفقیت‌آمیز این‌گونه پروژه‌ها است و به دلیل این که مبنای آن در ایران به صورت اصولی تعریف نشده است، این نوع پروژه‌ها اغلب از این ناحیه ضربه می‌خورند و ناکام می‌شوند. به طور مثال همگی می‌دانیم که عبارت EPC^۲ یک روش اجرای پیمانکاری و به معنی مهندسی-تدارک-ساخت است. در همین راستا حتما عبارت EPCF را هم شنیده‌اید که به عنوان مهندسی-تدارک-ساخت-تامین مالی استفاده می‌شود. اما آن‌چه شاید تاکنون نشنیده باشید این است که عبارت EPCF یک عبارت کاملاً وطنی و داخلی است! شاید در فرصتی دیگر به ایرادها و ناسازگاری‌های این مدل وطنی بپردازیم. اما حال ببینیم روش‌های متداول و شناخته‌شده در دنیا چه ترتیباتی دارد.

وجود ندارد (تامین مالی بدون حق رجوع^۴) و یا تضمین محدودی (با حق رجوع نسبی^۵) ارایه می‌شود.

وام‌دهندگان برای پرداخت اصل و فرع وام خود بر جریان نقدی آتی پروژه تکیه دارند و نه ارزش دارایی‌ها و یا تجزیه و تحلیل نتایج مالی تاریخی شرکت سرمایه‌گذار.

بدهی تامین مالی پروژه بایستی تا پایان عمر آن کاملاً بازپرداخت شود.

بند (۵) فوق به این معنی است که از منظر وام‌دهندگان، تضمین اصلی همان قراردادهاست پروژه است و در واقع در صورت نکول در بازپرداخت وام، دارایی‌های فیزیکی شرکت مجری پروژه، احتمالاً دارای ارزش بسیار کم‌تری از بدهی خواهد بود. از این رو وام‌دهندگان کنترل دقیقی بر فعالیت‌های شرکت مجری پروژه اعمال می‌کنند تا مطمئن شوند که ارزش قراردادها به خطر نیفتد. (در این باره در ادامه در بحث (نسبت‌های پوشش) توضیحات بیشتری ارایه خواهیم کرد.) در مجموع وجوه تمایز تامین مالی پروژه‌ای در مقایسه با تامین مالی شرکتی (یعنی وام‌های متداول که به شرکت‌ها داده می‌شود) شامل این موارد است:

در وام شرکتی

وام براساس ارزش دارایی ثبت‌شده در ترازنامه و پیش‌بینی‌های به‌عمل‌آمده از سوابق سود و جریان نقدی گذشته شرکت پرداخت می‌شود.

فرض بر این است که مدت فعالیت شرکت نامحدود است و لذا امکان تمدید وام‌ها وجود دارد.

دسترسی به جریان نقدی کلیه فعالیت‌های اقتصادی شرکت وجود دارد و اگر یکی از پروژه‌ها شکست بخورد وام‌دهندگان کماکان می‌توانند انتظار بازگشت پول خود را داشته باشند.

وام‌دهندگان تا آن‌جا که ممکن است دخالتی در فعالیت‌های اقتصادی شرکت پروژه نمی‌کنند.

تامین مالی پروژه‌ای در بنادر

برای اجرای طرح‌های بندری منابع عظیمی مورد نیاز است. نکته مهم این است که به‌ندرت-شاید هرگز-همه سرمایه‌گذاری مورد نیاز چنین طرح‌هایی از محل آورده سرمایه‌گذاری (equity) می‌شود. در حقیقت حداکثر تا ۳۰ درصد سرمایه طرح ممکن است از طریق آورده سرمایه‌گذاران صورت گیرد و مابقی از طریق منابع قرضی (debt) تامین می‌شود. این منابع قرضی نیز خود به دو دسته کلی تقسیم می‌شوند: از طریق منابع مالی بانک‌ها و نهادهای مالی و یا از طریق انتشار اوراق قرضه.

در شماره ۲۲۱ گفتیم که در روش‌های مشارکتی، عواید و بازگشت سرمایه‌گذاری طرح از محل بهره‌برداری و عملکرد خود پروژه صورت می‌گیرد. طبیعی است که اگر قرار است بازگشت سرمایه طرح از محل فعالیت بندر صورت گیرد، لاجرم بازپرداخت وام‌های دریافتی نیز باید از همین محل تامین شود.

از این رو متداول‌ترین روشی که برای تامین مالی روش‌های مشارکتی به کار می‌رود، روش تامین مالی پروژه‌ای است. این روش در ایران تحت عناوین دیگری هم چون فاینانس خودگردان یا تامین مالی پروژه محور نیز شناخته می‌شود.

البته ساختارهای تامین مالی پروژه‌ای بین بخش‌های مختلف صنعت و در قراردادهای مختلف، متفاوت است و هیچ‌گونه الگوی استاندارد برای تامین مالی پروژه‌ای وجود ندارد زیرا هر قرارداد و معامله‌ای، ویژگی‌های خاص خود را دارد.

برخی از ویژگی‌های الگوی تامین مالی پروژه

برای یک پروژه با حدود و ثغور مشخص^۳ ارایه می‌شود. (یعنی پروژه‌ای که از نظر حقوقی و اقتصادی خوداتکا است) و از طریق یک واحد حقوقی خاص (SPV) اجرا می‌شود. به بیان دیگر یک شرکت مخصوص پروژه ایجاد می‌شود مثل شرکت پروژه بندر الف.

معمولاً برای یک پروژه جدید (و نه فعالیت‌های اقتصادی ایجادشده) عرضه می‌شود.

معمولاً نسبت بالای بدهی به سرمایه (اهرم بدهی) به کار می‌رود.

از سوی سرمایه‌گذاران هیچ تضمینی برای تامین بدهی پروژه

نکات مثبت در تامین مالی پروژه‌ای

همان‌طور که مشخص است تامین مالی پروژه‌ای از پیچیدگی‌های زیادی برخوردار است اما این روش دارای برخی مزایا بدین شرح است: هزینه پایین‌تر برای کاربران نهایی: بالا بودن اهرم بدهی در ساختار تامین مالی پروژه‌ها به این معنی است که سرمایه‌گذار بخش خصوصی سرمایه کم‌تری را وارد کرده است و در نتیجه سود مورد انتظار بخش خصوصی پایین‌تر بوده و لذا هزینه تمام‌شده کاهش خواهد یافت.

افزایش رقابت: نیاز کم‌تر به آورده بخش خصوصی به این معنی است که سرمایه‌گذار می‌تواند در پروژه‌های بیشتری ورود کند و در عین حال سرمایه‌گذاران بیشتری واجد شرایط حضور خواهند بود.

مشارکت وام‌دهندگان: این موضوع که تامین مالی پروژه‌ای بر مبنای تخصیص ریسک قرار دارد، با روش‌های مشارکتی یکی از اصول آن انتقال ریسک است هم‌تراز است. از این حیث بخش دولتی می‌تواند از نظارت وام‌دهندگان نیز برخوردار شود.

شفافیت و محاسبه آسان‌تر هزینه تمام‌شده: در تامین مالی پروژه‌ای با دارایی‌ها و بدهی‌ها و هزینه‌ها و درآمدهای مشخصی طرف هستیم لذا هزینه‌های واقعی خدمات آسان‌تر، قابل اندازه‌گیری و پایش است که اصل شفافیت در قراردادهای مشارکت را بهتر برآورده می‌سازد.

نسبت‌های پوشش

برای این که اطمینان وام‌دهندگان جلب شود، باید مشخص شود

- 4 Non-recourse
- 5 Limited recourse

- 1 Public Private Partnership
- 2 Engineering-Procurement-Construction
- 3 Ring-fenced project

که شرکت پروژه توسعه/ساخت بندر توانایی بازپرداخت اصل و فرع بدهی‌ها با حفظ یک حاشیه اطمینان رضایت بخش را داراست. برای ارزیابی این حاشیه اطمینان، وام‌دهندگان اقدام به محاسبه نسبت‌های پوشش می‌کنند. این نسبت‌ها جریان نقدی را در مقابل بازپرداخت اصل و فرع بدهی اندازه‌گیری می‌کنند. این ارزیابی هم بر پایه دوره‌های زمانی و هم در طول عمر پروژه صورت می‌گیرد.

برخی از این نسبت‌ها بدین شرح است:

« نسبت پوشش بازپرداخت اقساط (DSCR)¹ »

« نسبت پوشش عمر وام (LLCR)² »

« نسبت پوشش عمر پروژه (PLCR)³ »

مبنای محاسبه نسبت‌های فوق، جریان نقدی برای بازپرداخت اقساط است، یعنی درآمدهای بهره‌برداری منهای هزینه‌های آن. این نسبت‌ها دقیقاً متکی بر جریان نقدی است و نه حسابداری.

این نسبت‌ها همانند یک مکانیزم ماشه عمل می‌کنند: یعنی به محض این که نسبت‌های مذکور از حد تعیین شده در قرارداد تامین مالی کم‌تر شود، بانک‌ها و وام‌دهندگان وارد عمل می‌شوند و ممکن است نسبت به تملک یا توقف پروژه یا تغییر مدیریت آن اقدام کنند. هر قدر که پروژه، پرریسک‌تر ارزیابی شود، نسبت‌های

6	Debt Service Cover Ratio
7	Loan Life Cover Ratio
8	Project Life Cover Ratio

بالاتری نیز توسط بانک‌ها اعمال می‌شود؛ نسبت‌های بالاتری یعنی پروژه از حاشیه اطمینان بالاتری برای بازپرداخت اقساط برخوردار می‌باشد. البته این که این نسبت در قرارداد چه میزانی تعیین شود بستگی به شرایط کشور، شرایط اقتصادی، وام‌گیرنده و پروژه دارد. ولی معمولاً برای هر بخش اقتصادی، اعداد متعارفی وجود دارد. در بخش بندری در یک اقتصاد باثبات، معمولاً عدد ۱٫۲ برای نسبت DCSR پذیرفته است. اگر این عدد را بخواهیم در قالب مثال توضیح دهیم یعنی اگر شرکت پروژه بندر قرار است در ماه یک میلیون دلار قسط بابت وام پروژه‌ای پرداخت کند، باید حداقل به اندازه ۱٫۲ میلیون دلار درآمد داشته باشد در غیر این صورت مکانیزم ماشه فعال می‌شود و بانک‌ها وارد عمل می‌شوند. البته عدد ۱٫۲ در مقایسه با همین نسبت برای سایر بخش‌ها (مثلاً بخش جاده‌ای که عدد متعارف آن ممکن است ۱٫۴ باشد)، عدد قابل قبولی است که نشان از اطمینان بیشتر در بخش بندری دارد.

چشم‌انداز تامین مالی پروژه‌ای بنادر در ایران

با همه مزایایی که این روش تامین مالی دارد، اما در ایران بانک‌ها تقریباً هیچ رغبتی به این روش ندارند که برای آن چند دلیل می‌توان برشمرد:

« این روش دارای پیچیدگی‌هایی است که دانش فنی و سابقه اجرای



پرداخت‌های دولت ندارد (برخلاف بخش‌هایی هم‌چون آب و برق) و از آن جایی که تعرفه‌ها، عوارض و درآمدها به‌صورت تقریباً نقدی از استفاده‌کنندگان دریافت می‌شود، از این حیث ریسک کم‌تری را متوجه پروژه و درنهایت قرض‌دهندگان خواهد کرد.

ثانیا ویژگی مثبت و جذاب دیگر بخش بندری، ارزی بودن درآمدها است. این وضعیت باعث می‌شوند که دریافت وام ارزی چه از منابع داخلی و چه از منابع خارجی توجیه‌پذیر باشد. در حال حاضر پس از مذاکرات و چشم‌انداز رفع تحریم‌ها، بیشترین سوالی که از سوی هیات‌ها و سرمایه‌گذاران بالقوه خارجی در بخش‌های مختلف اقتصاد مطرح می‌شود این است که آیا دولت سازوکاری برای پوشش ریسک نرخ ارز دارد یا خیر؟ آنان به یاد دارند که در سال ۱۳۹۱ نرخ ارز سه برابر شد و پول ملی حدود ۷۰ درصد ارزش خود را از دست داد. طبیعی است که هیچ سرمایه‌گذار و باقرض‌دهنده‌ای تمایل ندارد خود را در چنین اقتصادی در معرض ریسک نرخ ارز قرار دهد. اما ارزی بودن درآمدها در بخش بندری باعث می‌شود که پروژه در برابر ریسک نرخ ارز، پوشش داده شود و احتمال تامین مالی ارزی برای پروژه بیشتر شود.

بدین ترتیب با باز شدن درهای تامین مالی خارجی بر روی بخش‌های مختلف اقتصاد و بلوغ و رشد نظام تامین مالی کشور، می‌توان امیدوار بود که تامین مالی پروژه‌ای و روش‌های سرمایه‌گذاری مشارکتی در بخش بندری امکان‌پذیر شود.

آن در نزد بانک‌ها کم‌تر وجود دارد. در این روش، چون تضمین اصلی بازپرداخت وام، درآمدهای خود پروژه است، لذا بانک‌ها باید مشارکت بیشتری در ریسک داشته باشند که طبیعتاً در فضای غیررقابتی بانکی کشور، بانک‌ها چندان استقبال از این موضوع نمی‌کنند.

پروژه‌های بندری معمولاً نیاز به منابع عظیمی دارند و تقریباً هیچ‌جای دنیا یک بانک به تنهایی عهده‌دار یک پروژه بزرگ بندری نمی‌شود بلکه کار تامین مالی توسط مجموعه‌ای از بانک‌ها انجام می‌شود که به این فرایند، سندیکایی شدن^۹ گفته می‌شود. در این فرایند معمولاً یک بانک نقش پیشرو و هماهنگ‌کننده (MLA)^{۱۰} را ایفا می‌کند و به دنبال جذب مشارکت سایر بانک‌ها می‌رود. به هر حال این فرایندها نیز در ایران چندان شناخته شده نیست.

نهایتاً دلیل اصلی برای عدم تمایل بانک‌ها به این روش، بدقولی‌های بخش دولتی به‌ویژه در چند سال اخیر بوده است که عملاً فشار زیادی را به پیمانکاران و سرمایه‌گذاران حوزه‌های زیرساختی وارد کرده است.

البته درعین حال بخش بندری، ویژگی‌ها و جذابیت‌هایی دارد که تامین مالی پروژه‌ای را ممکن‌تر و جذاب‌تر می‌سازد. اولاً بخش بندری این ویژگی را دارد که جریان درآمدی آن، ارتباط مستقیمی با

9 Syndication

10 Mandated Lead Arranger



امکان سنجی ایجاد شهرک لجستیکی در بندر بوشهر

بهروز امرایی

استادیار دانشکده مهندسی دریا
دانشگاه علوم دریایی خارك

محمد بهروزی

استادیار دانشکده مهندسی دریا
دانشگاه علوم دریایی خارك

عبالرسول محمدی

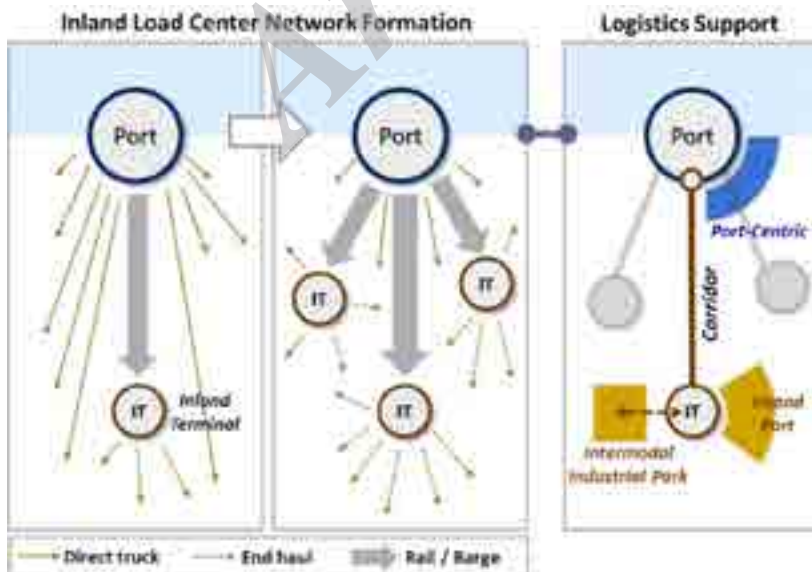
دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی
دانشگاه علوم دریایی خارك

بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریاها صورت می‌گیرد. بنادر گلوگاه‌های ارتباطی بین حمل و نقل دریایی و زمینی محسوب می‌شوند. امروزه به دلیل جهانی شدن و افزایش رقابت بین بنادر در سطح ملی و بین‌المللی، بنادری موفق‌تر هستند که علاوه بر تخلیه و بارگیری کالا، خدمات لجستیکی نیز فراهم آورند تا به واسطه آن هزینه حمل و نقل و هزینه نهایی کالاها کاهش یابد. در میان کشورهای خاورمیانه، ایران به دلیل دارا بودن دو هزار و ۷۰۰ کیلومتر مرز آبی، عبور کردن دو کریدور از سه کریدور مهم ترانزیتی جهان از خاک ایران و مجاورت با کشورهای محصور در خشکی از موقعیت ممتازی در تجارت جهانی و بالاخص دریایی برخوردار است. مقاله حاضر با بررسی شهرک لجستیکی و تحلیل سایر جنبه‌های مرتبط بر این فرایند سعی در تاثیر این مقوله بر بندر بوشهر دارد.

امروزه لجستیک به‌عنوان پشتیبان فعالیت‌های تجاری-تولیدی، نقش حیاتی را در تحقق رشد اقتصادی هر کشوری ایفا می‌کند و اهمیت لجستیک کارا برای تجارت و رشد اقتصادی به‌خوبی صحنه‌گذاری شده است. در یک تعریف کلی، لجستیک تجاری دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری هم‌چون: حمل و نقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری و شفاف‌سازی فرایند تبادلات درون مرزی تا دستگاه‌های توزیع و پرداخت درون کشوری را شامل می‌شود. به‌طور کلی، یک شبکه رقابتی از خدمات لجستیک جهانی، اسکلت تجارت بین‌المللی را تشکیل می‌دهد.

هدف، جلوگیری از اتلاف منابع اقتصادی و نقش موثری را ایفا کنند. توسعه هر بندری به موقعیتی که در آن دارد وابسته است. اولویت و ارجحیت انتخاب برای یک بندر، ابتدا توسعه مناطق فعال لجستیکی است. لذا آن چه در این مقاله مورد توجه قرار خواهد گرفت عبارت است از: مطالعه و بررسی ضرورت شهرک‌های لجستیکی و شناسایی عوامل موثر در احداث این شهرک‌ها و آگاهی از اثرات مثبت احداث این نوع شهرک‌ها بر بندر بوشهر.

لجستیک



نمونه و مدلی از مراکز لجستیک بندری (Arnold, ۲۰۰۶)

پیدایش قدرت‌های جدید اقتصادی یعنی هند و چین باعث افزایش تجارت مابین آسیا و دیگر قاره‌ها شده است. برای کاهش قیمت نهایی کالاهای صادراتی و وارداتی لازم است هزینه‌های حمل و نقلی کاهش یابد. ایران نیز با توجه به سابقه دیرینه بازرگانی و لجستیک، موهبت‌های خدادادی و موقعیت ژئوپلیتیک خود باعث شده است به‌عنوان کشوری لجستیکی شناخته شود. قرار گرفتن در مسیر سه کریدور اصلی ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی (کریدور شمال-جنوب، تراسیکا و جنوبی آسیا)، امکان استفاده و به‌کارگیری همه روش‌های پنج‌گانه حمل و نقل (اعم از: جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و خطوط لوله)، داشتن ساحل آبی و مرز خشکی گسترده، دسترسی به آب‌های آزاد، داشتن بنداری که پتانسیل قرار گرفتن بین ۱۰ بندر بزرگ لجستیکی دنیا را دارا هستند، وسعت زیاد و بازار مصرف وسیع کشور، دسترسی به کشورهای زیاد در شعاع مشخص جغرافیایی، وجود ارتباط کالایی زیاد بین کشورهای اطراف ایران که ترانزیت آن‌ها از ایران (در صورت فراهم بودن شرایط مساوی با سایر مسیرهای رقیب) هم به لحاظ زمان و هم هزینه مقرون به‌صرفه‌تر است؛ همه و همه بیانگر مزیت‌های لجستیکی فوق‌العاده و حتی منحصر به فرد ایران است.

لجستیک به فعالیت‌های مرتبط با دریافت، حمل، نگهداری و تحویل کالا به مشتری گفته می‌شود. فعالیت‌های لجستیکی که به‌طور موثر و کارا اجرامی شوند نقش حیاتی در اقتصاد کشورها ایفا می‌کنند و این فعالیت‌ها می‌توانند علاوه بر ایجاد ارزش افزوده و افزایش تولید ناخالص داخلی کشورها، در دسترسی راحت‌تر به بازارهای

جدول شماره ۱- مشخصات اسکله بندر بوشهر

شماره اسکله	طول کل (متر)	ظرفیت پذیرش کشتی (تن)	کاربری
۱	۲۵۰	۲۵ هزار تنی	فله مایع
۲	۱۹۴	۳۰ هزار تنی	کانتینری
۳	۱۹۴	۳۰ هزار تنی	کانتینری
۴	۱۷۴	۱۵ هزار تنی	یخچالی/اکالای عمومی
۵	۱۷۴	۱۵ هزار تنی	یخچالی/اکالای عمومی
۶	۱۵۵	۱۵ هزار تنی	یخچالی/اکالای عمومی
۷	۲۸۶	۵۰۰ تنی	ویژه موتور لنج
۸	۱۰۳	۵ هزار تنی	کالای عمومی
۹	۱۰۳	۵ هزار تنی	کالای عمومی
۱۰	۱۰۳	۵ هزار تنی	کالای عمومی
۱۱	۱۰۳	۵ هزار تنی	کالای عمومی
۱۲	۱۰۳	۵ هزار تنی	کالای عمومی
۱۳	۱۰۳	۵ هزار تنی	کالای عمومی
۱۴	۷۰	۵ هزار تنی	رورو
۱۵	۱۱۵	---	خدماتی

عنوان	تعداد
کنتری کرین	۲
جرثقیل LTM1۱۲۰	۱
جرثقیل LHM۳۲۰	۱
ریچ استاکر	۱۴
MT استاکر	۸
لیفتراک ۲ تا ۱۵ تنی	۳۴
جرثقیل ۱۶ تا ۴۰ تن	۴

جدول شماره ۲- تجهیزات بندری موجود در بندر بوشهر

عنوان	تعداد
کشنده تریلر (اسکانیا) ۲۴ تن	۱۶
تراکتور	۹
کفی ۱۰ تا ۳۰ تن	۵۷
اسپریدر	۴
قیف	۴
گراپ	۳
مکنده	۲

مفاهیم نوین و پیشرفت های چون شهر لجستیکی، مراکز لجستیکی و حتی بنادر خشک که مدت هاست در جهان مورد توجه هستند، هنوز جایگاهی در شبکه حمل و نقل و تجارت کشورمان ندارند. چرا که مهم ترین نیازهای ایجاد چنین مراکزی که زیرساخت های فیزیکی و غیر فیزیکی و تعامل صحیح نهاد های مرتبط هستند هنوز آن گونه که باید در کشور وجود ندارد. تمامی مفاهیم فوق تحت عنوان کلی هاب لجستیکی قابل طبقه بندی هستند. تعاریف بسیار متنوع و متفاوتی از هاب های لجستیکی در جهان ارائه شده و علاوه بر آن هر کشوری عنوان خاص خود را برای انواع هاب های لجستیکی به کار می برد.

شهر لجستیکی

شهر لجستیکی را می توان پیشرفته ترین و کامل ترین نوع هاب های لجستیکی دانست که به تازگی در سطح جهان مورد توجه قرار گرفته اند. در واقع شهر لجستیکی حد کمال یک هاب لجستیکی است. شهر های لجستیک که تنها در دهه اخیر مورد توجه قرار گرفته اند، در واقع این مراکز قابلیت ارائه خدمات لجستیکی را در سطوح بین المللی دارا هستند. چنین مراکزی نیازمند زیرساخت های عظیمی هم چون فرودگاه و بندر هستند. شهر لجستیکی تمرکز یافتگی جغرافیایی است که با یک دروازه تجارت جهانی مرتبط بوده و شامل مجموعه ای از زیرساخت های لجستیکی است.

در تعریف فوق شهر لجستیکی را مجموعه ای از تعدادی پایانه، فرودگاه ها، بندر، دهکده بار و مواردی از این قبیل دانسته اند که در یک محدوده جغرافیایی به صورت شبکه ای یکپارچه با یکدیگر در ارتباط هستند. از ویژگی های مهم این هاب ها می توان به موارد زیر اشاره نمود:

قرارگیری در مناطق آزاد

پشتیبانی از کامل ترین شکل حمل و نقل چندوجهی و ایجاد یکپارچگی کامل بین سیستم های حمل و نقل (دریایی، زمینی و هوایی) قابلیت ارائه کامل ترین طیف خدمات لجستیکی و خدمات ارزش افزوده شامل جابه جایی، ذخیره سازی، پردازش محصولات، بسته بندی، تولید سبک و مونتاژ هاب ترانزیتی بین المللی برای انتقال کالای بین قاره ای، هاب توزیع بین المللی برای شرکت های جهانی جهت ذخیره سازی و توزیع کالا در مناطق مختلف جهان.

مزایای شهر لجستیکی

بهره برداری از مراکز لجستیکی مزایای متعددی را برای صاحبان صنایع، مراکز توزیع و متصدیان حمل و نقل به همراه دارد که اهم آن ها عبارتند از:
متمرکز سازی امور: از آن جاکه کلیه تسهیلات و

امکانات موردنیاز جهت دریافت، تخلیه، ترخیص، نگهداری، بارگیری و حمل کالا و امکانات جانبی در مراکز لجستیکی وجود دارند، انجام فعالیت‌های مربوطه با سرعت، سهولت و هزینه کم‌تر امکان‌پذیر است و این امر، زمینه جلب رضایت مشتریان از یک سو و متصدیان امور، از سوی دیگر را فراهم می‌نماید.

کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری و عملیاتی: مراکز لجستیکی این امکان را برای شرکت‌ها فراهم می‌کنند تا بدون نیاز به سرمایه‌گذاری کلان از امکانات موجود در این مجموعه‌ها نظیر ساختمان، تجهیزات، وسایل نقلیه، سیستم‌های اطلاعاتی، نیروی انسانی و غیره بهره‌برداری کنند. به علاوه، با دستیابی به فناوری‌های پیشرفته و بهره‌مندی از خدمات یکپارچه، هزینه‌های عملیاتی خود نظیر

هزینه‌های نگهداری، جابه‌جایی، نیروی انسانی و غیره را نیز کاهش دهند.

جلوگیری از فعالیت‌های فاقد ارزش افزوده: در چرخه تولید یا واردات یک کالا تا رسیدن به دست مصرف‌کنندگان نهایی، معمولاً کالا به دلیل تغییر در مالکیت، چندین مرتبه بین انبارهای مختلف جابه‌جا می‌شود. به عنوان مثال، از انبار تولیدکننده یا واردکننده به انبار بنکدار و عمده‌فروش، سپس به انبار خرده‌فروش و نهایتاً به دست مصرف‌کننده خواهد رسید. با بهره‌گیری از مراکز لجستیکی، تغییر در مالکیت کالاها بدون نیاز به تغییر فیزیکی محل نگهداری کالاها و صرفاً به صورت نرم‌افزاری، قابل انجام خواهد بود. این امر صرفه‌جویی‌های فراوانی به همراه دارد که به عنوان نمونه می‌توان به کاهش هزینه‌های نگهداری، کاهش هزینه‌های جابه‌جایی و کاهش

ضایعات ناشی از نقل و انتقال کالا اشاره کرد.

معرفی بندر بوشهر

بندر به عنوان حلقه کلیدی در زنجیره حمل و نقل دریایی نقش اساسی در توسعه اقتصاد حمل و نقل هر کشوری دارد. نگاهی تازه به بندر نشان می‌دهد که کارآمدترین بندرها، بنداری هستند که علاوه بر فعالیت‌های سنتی نظیر احداث و نگهداری زیرساخت و تجهیزات بندر، راهنمایی دریایی و ساحلی و بیدک‌کشی کشتی‌ها، ترانزیت کالا و حمل و نقل داخلی و فعالیت‌هایی مانند بسته‌بندی، تقسیم و توزیع محموله‌های بزرگ، بسته‌بندی مجدد و حتی فرآوری کالا که به افزایش قابل توجه ارزش افزوده آن‌ها می‌انجامد، انجام دهند. بندر بوشهر با برخورداری از تجهیزات

جدول شماره ۳- نتایج آزمون T

میانگین	انحراف معیار	مقدار آزمون	T محاسبه شده	درجه آزادی	سطح معنی داری	فاکتورها
۲/۷۵	۰/۶۱	۳	۲/۸۳	۴۴	۰/۰۶	روساخت فرودگاه بوشهر
۲/۵۲	۰/۶۱	۳	۲/۱۳	۴۴	۰/۰۶	زیرساخت فرودگاه بوشهر
۲/۶۸	۰/۶۱	۳	۲/۴۶	۴۴	۰/۰۶	روساخت بندر بوشهر
۲/۲۵	۰/۶۱	۳	۲/۱۳	۴۴	۰/۰۶	زیرساخت بندر بوشهر
۳/۴۵	۰/۶۱	۳	۳/۵۹	۴۴	۰/۰۰	موقعیت جغرافیایی بندر بوشهر برای احداث شهر لجستیکی
۳/۱۱	۰/۶۱	۳	۳/۰۸	۴۴	۰/۰۰	منطقه آزاد شدن بندر بوشهر
۲/۶۸	۰/۶۱	۳	۲/۴۶	۴۴	۰/۰۶	سیستم حمل و نقل چندوجهی بندر بوشهر
۳/۹۸	۰/۶۱	۳	۳/۲۵	۴۴	۰/۰۰	قابلیت ارائه انواع خدمات لجستیکی و خدمات ارزش افزوده در بندر بوشهر
۳/۷۶	۰/۶۱	۳	۳/۷	۴۴	۰/۰۰	قابلیت بندر بوشهر جهت تبدیل شدن به هاب ترانزیتی بین‌المللی
۳/۵۴	۰/۶۱	۳	۳/۸۱	۴۴	۰/۰۰	وجود نیروی کار ماهر و آموزش دیده در بوشهر
۲/۷۶	۰/۶۱	۳	۲/۵۶	۴۴	۰/۰۶	وضعیت امکانات رفاهی هم‌چون هتل، مسافرخانه و استراحتگاه‌ها، رستوران‌های شهر بوشهر
۳/۶۹	۰/۶۱	۳	۳/۳۹	۴۴	۰/۰۰	تکنولوژی بندر بوشهر
۲/۸۸	۰/۶۱	۳	۲/۴۶	۴۴	۰/۰۶	پسکرانه بندر جهت احداث شهر لجستیکی
۳/۹۵	۰/۶۱	۳	۳/۹۸	۴۴	۰/۰۰	کاهش هزینه‌های تولید ناشی از احداث شهر لجستیکی
۳/۴۳	۰/۶۱	۳	۳/۳۵	۴۴	۰/۰۰	کاهش هزینه‌های توزیع ناشی از احداث شهر لجستیکی
۳/۸۵	۰/۶۱	۳	۳/۷۸	۴۴	۰/۰۰	کاهش هزینه‌های بسته‌بندی
۳/۸۹	۰/۶۱	۳	۳/۶۵	۴۴	۰/۰۰	کاهش هزینه‌های حمل و نقل
۳/۸۲	۰/۶۱	۳	۳/۷۶	۴۴	۰/۰۰	کاهش هزینه‌های ذخیره‌سازی
۳/۹۱	۰/۶۱	۳	۳/۸۸	۴۴	۰/۰۰	ارتقای سطح مزیت رقابتی بندر در سطح ملی و بین‌المللی
۳/۸۵	۰/۶۱	۳	۳/۷۶	۴۴	۰/۰۰	ارایه خدمات مناسب
۳/۸۹	۰/۶۱	۳	۳/۹۴	۴۴	۰/۰۰	رضایت مشتریان
۳/۷۹	۰/۶۱	۳	۳/۶۷	۴۴	۰/۰۰	ارزآوری برای کشور
۳/۹۵	۰/۶۱	۳	۳/۹۸	۴۴	۰/۰۰	اشتغال‌زایی
۳/۹۲	۰/۶۱	۳	۳/۹۰	۴۴	۰/۰۰	افزایش سطح رفاه مردم

قیمت نهایی کالاهای خود را کاهش دهند، باید هزینه لجستیک خود را پایین بیاورند.

پیشنهادات

با توجه به سلسله بحث‌های مطرحه در این تحقیق، پیشنهادات قابل‌ارایه در این زمینه به شرح زیر است:

با توجه به ضعف در روستا و زیرساخت فرودگاه بوشهر توصیه می‌شود باند جدیدی در این فرودگاه ایجاد شود و تنها به بخش حمل‌ونقل کالاها، اختصاص داده شود.

تسریع بروکراسی اداری جهت اعلام شدن منطقه آزاد در بندر بوشهر تا تولیدکنندگان و واردکنندگان از مزایای قانونی منطقه آزاد بهره‌مند شوند.

برای آن که سیستم حمل‌ونقل چندوجهی بندر بوشهر کارا تر شود لازم است این بندر سریع‌ا به راه‌آهن سراسری کشور متصل شود تا زمان و هزینه حمل‌ونقل کاهش یابد.

ارایه تسهیلات دولتی به فعالان اقتصادی جهت سرمایه‌گذاری در بندر یا احداث شهرک‌های صنعتی مجهز در داخل یا مجاورت بندر.

با توجه به وجود نیروی کار ماهر در بندر بوشهر جهت کارهای لجستیکی، برگزاری دوره‌های آموزشی جهت تدریس فنون موردنیاز کارخانجات فعال در لجستیک و فهماندن اهمیت لجستیک در تجارت جهانی امروز.

برای بهبود پسرکانه بندر، مجتمع نگین توصیه شده است که قابلیت بهره‌مندی بندر تا ۷۰ هکتار از این مجتمع را دارد. علاوه بر این فاصله نزدیک این مجتمع با خشکی و عمق بسیار کم در محدوده قابل‌اتصال به خشکی، از ویژگی‌های مهم آن است. بنابراین توصیه می‌شود مسئولان صنعت استان و اداره بندر بوشهر با تخصیص بخشی از این مجتمع به کارخانجات لجستیکی در تسهیل لجستیک از طریق بندر ده‌شده کمک نمایند.

استفاده شد. بر اساس پیش‌فرض‌های آزمون T، چنان‌چه مقدار سطح معنی‌داری بیش از ۰/۰۵ و مقدار T محاسبه شده کم‌تر از ۳ باشد نشان می‌دهد که فرض H₀ پذیرفته و فرض H₁ رد می‌شود و چنان‌چه کم‌تر از ۰/۰۵ و مقدار T محاسبه شده بیشتر از ۳ باشد آن‌گاه فرض H₁ پذیرفته می‌شود. نتایج تجزیه‌وتحلیل این پرسشنامه‌ها در قالب جدول ۳ بیان شده‌اند: در سوالات این پرسشنامه جنبه منفی در فرض H₀ و جنبه مثبت در فرض H₁ تعریف شده‌اند. بر اساس نتایج جدول شماره ۳، روستا و زیرساخت فرودگاه بوشهر، روستا و زیرساخت بندر بوشهر، سیستم حمل‌ونقل چندوجهی بندر بوشهر، وضعیت امکانات رفاهی هم‌چون هتل، مسافرخانه و استراحتگاه‌ها، رستوران‌های شهر بوشهر و پسرکانه بندر دارای ضعف‌هایی جهت احداث شهر لجستیکی هست.

نتیجه‌گیری

یکی از راه‌های کاهش هزینه‌های لجستیکی احداث شهرهای است که مزایا و زیرساخت‌های موردنیاز آن در این تحقیق مورد بحث قرار گرفت. گسترش حمل‌ونقل دریایی در جهان و پدیده جهانی شدن باعث افزایش رقابت در بین تمامی صنایع شده است. روند رو به رشد جمعیت و هم‌چنین رشد تقاضا باعث شکل‌گیری بازارهای فروش کالا و هم‌مین‌طور مراکز عرضه خدمات و کالاها شده است. توزیع کالاها از مبدا تولید تا رسیدن به دست مصرف‌کننده نهایی به‌عنوان یک جز مهم از تولید ناخالص ملی کشورها تبدیل شده است. با توجه به این مهم، فعالیت‌های لجستیکی بر میزان نرخ تورم، نرخ بهره‌وری، نرخ سود و هزینه‌های مربوط به انرژی و دیگر خصوصیات اقتصادی تأثیرگذار است. امروزه صنایع مختلف تشخیص داده‌اند که برای آن‌که

پیشرفته بندری و دریایی، تاسیسات، اسکله‌ها و پسرکانه‌های بندری شامل ترمینال‌های کانتینری و کالای عمومی، مخازن نگهداری مشتقات نفتی، انبارهای مسقف و سردخانه و سردخانه نگهداری میوه، با مساحتی معادل ۵۷ هکتار دارای پتانسیل ظرفیت بالا و مکانی مطمئن برای سرمایه‌گذاری هست. پذیرش کشتی‌هایی با آب‌خور ۱۰ متر در آب مدو ۹ متر در آب جزر و ظرفیت حدود ۳۰ هزار تن، تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری کانتینر، پایانه حمل‌ونقل به تمام نقاط کشور، دسترسی سریع و آسان به امکانات و تسهیلات رفاهی عمومی، مجاورت ادارات و ارگان‌های ذی‌ربط با شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و وجود نیروهای ماهر، نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر بوشهر برای سرمایه‌گذاری را برجسته و ممتاز نموده است.

روش تحقیق

تحقیق را می‌توان برحسب روش به انواع تاریخی، توصیفی، آزمایشی و تجربی تفکیک کرد. با توجه به آن‌که در این تحقیق از پیمایش، تحلیل محتوا، اقدام پژوهی و امثال آن استفاده شده است؛ روش این تحقیق توصیفی است که بیشتر حال‌نگر است؛ زیرا بدون هیچ‌گونه دخالتی در وضعیت موجود به توصیف جز به جز موقعیت‌های تحت مطالعه می‌پردازد. از سوی دیگر، این پژوهش از لحاظ هدف، کاربردی است. در این تحقیق، مدیران و کارمندان اداره بندر بوشهر، مدیران و کارمندان راه و شهرسازی استان بوشهر، ذی‌نفعان بندر هم‌چون تجار، استفاده‌کنندگان بندر جامعه آماری تحقیق را تشکیل می‌دهند. حجم این گروه، ۶۰ نفر برآورد شده است. در این تحقیق از فرمول کوکران برای تعیین حجم نمونه استفاده شده است.

$$n' = \frac{NZ^2P(1-P)}{d^2(N-1) + Z^2P(1-P)}$$

با توجه به حجم ۶۰ نفری جامعه، حجم نمونه با توجه به فرمول ۵۲ نفر مشخص شد.

جهت بررسی زیرساخت‌ها و تأثیر احداث شهر لجستیکی بر بندر بوشهر، پرسش‌نامه‌ای شامل ۲۴ سوال تخصصی تدوین و بین نمونه تحقیق توزیع و جمع‌آوری شد. قبل از هرگونه آزمون که با فرض نرمال بودن داده‌ها انجام می‌شود، باید آزمون نرمال بودن صورت گیرد. در این تحقیق از آزمون کولموگروف-اسمیرنوف استفاده می‌شود تا از نرمال بودن داده‌ها اطمینان حاصل شود. نتایج آزمون کولموگروف-اسمیرنوف نشان داد که داده‌های تحقیق نرمال هستند و بنابراین باید از آزمون‌های پارامتریک استفاده نمود. در میان آزمون‌های پارامتریک، آزمون T به دلیل کاربردی بودن و تسهیل در تفسیر، جهت بررسی نتایج پرسش‌نامه‌ها انتخاب شد.

تجزیه و تحلیل اطلاعات

همان‌گونه که در بخش روش تحقیق گفته شد از پرسش‌نامه به‌عنوان روش گردآوری اطلاعات





نقش و کاربرد ابزارهای اندازه گیری دریایی در پیشبرد اهداف پژوهشی و مهندسی

مریم راهبانی
دکترای فیزیک دریا
استادیار دانشگاه هرمزگان

حسینه قائمی
دانشجوی کارشناسی اقیانوس شناسی
دانشگاه هرمزگان

علی بحری
دانشجوی کارشناسی اقیانوس شناسی
دانشگاه هرمزگان

توسعه روزافزون صنایع دریایی و افزایش بهره‌وری انسان‌ها از دریاها، لزوم افزایش اطلاعات و دانش بشر درباره دریاها و محیط‌زیست دریایی را موجب می‌شود. از جمله مهم‌ترین مقوله‌های حوضه دریایی، ابزارها و اندازه‌گیری‌های دریایی هستند. ابزارهای دریایی از حیث کاربردشان می‌توانند در پژوهش‌های علمی و صنعتی مختلف مورد استفاده قرار گیرند. شناسایی و اندازه‌گیری شاخص‌های فیزیکی و جریانات دریایی از حیث مطالعات مربوط به محیط‌زیست دریا، اکوسیستم دریایی، مطالعات Upwelling و مانند این‌ها حائز اهمیت است. برای اندازه‌گیری شاخص‌های فیزیکی می‌توان دستگاه CTD و برای شناسایی جریانات دریایی دستگاه ADCP را نام برد. نمونه‌برداری و اطلاعات بستر از جنبه‌های مختلفی دارای اهمیت هستند، برای نمونه‌برداری از رسوبات بستر، دستگاه گرب ابزاری- کاربردی به شمار می‌آید. تهیه الگوهای جزر و مدی با استفاده از Tide Gauge، عمق‌یابی به کمک اکوساندر، اندازه‌گیری پارامترهای هواشناسی و نمونه‌برداری از مواد معلق موجود در آب‌ها به کمک نمونه‌بردارهای نیسکین و نانسین از جمله دیگر ابزارهای مورد توجه در مباحث پژوهشی و مهندسی در دریا هستند. در هر اندازه‌گیری دریایی به ایستگاه‌هایی برای جمع‌آوری داده‌ها احتیاج است، برای مثال می‌توان از کشتی تحقیقاتی به‌عنوان یک ایستگاه اندازه‌گیری نام برد. در این مقاله سعی شده است هر یک از موارد ذکر شده را به اختصار معرفی کرده و نقش و کاربرد آن‌ها بیان شود، هم‌چنین برای هر مبحث نمونه‌هایی از فعالیت‌ها و پژوهش‌های صورت گرفته به کمک ابزارهای نام‌برده ذکر شده است.

بیشتر از دینامیک اقیانوس‌ها و خواص فیزیکی و شیمیایی آن می‌شوند. به‌طور مثال از سال ۱۹۷۰ با پیشرفت شگرف در مشاهدات ماهواره‌ای دانش بشر در سطح و اعماق اقیانوس‌ها افزایش یافته، و امکان به کارگیری هواپیما و ماهواره برای مشاهده زمین منجر به پیشرفت و توسعه این فناوری شده است [۱].

۲. اندازه‌گیری میدانی

شناسایی خصوصیات فیزیکی و جریانات دریایی در منطقه فلات قاره از اهمیت بسیار بالایی در مطالعات مربوط به محیط‌زیست، بهره‌برداری پایدار از منابع

متقابل منفی در روند هیدرودینامیکی و ژئومورفولوژی منطقه باعث کاهش عمر مفید سازه‌ها و بنادر شده است. در همین راستا لزوم شناخت ابزارهای دریایی در جهت اندازه‌گیری پارامترها و به کارگیری آن‌ها در نیل به اهداف تحقیقاتی و مهندسی مورد توجه قرار می‌گیرد. اندازه‌گیری، پایه و اساس هر شاخه از علم و به‌ویژه علم اقیانوس‌شناسی است. ابزارهای جدید و نوین تا حد زیادی به شناخت از دانش اقیانوس‌شناسی کمک کرده‌اند و گاهی اوقات در دانسته‌ها و هم‌چنین روش‌های کاری تغییرات اساسی به وجود آورده‌اند. ابزارهای جدید و روش‌های اندازه‌گیری، نمونه‌برداری‌ها و حتی تصاویر اقیانوسی موجب درک

۱. مقدمه

مناطق دریایی که یکی از مهم‌ترین مناطق کشور محسوب می‌شوند، طی سال‌های اخیر به دلایل مختلف، عرصه حجت قابل توجه‌ای از فعالیت‌های متنوع در حوزه‌های گوناگون از قبیل فعالیت‌های بازرگانی، شیلاتی، نفتی، صنعتی، زیست‌محیطی، گردشگری و غیره بوده‌اند، به‌گونه‌ای که ساخت‌وسازهای ساحلی و دریایی افزایش یافته است. متأسفانه به دلیل نبود اطلاعات و داده‌های میدانی به میزان کافی در اغلب اوقات در این مناطق حساس، نیل به اهداف بلندمدت کاربری در توسعه پایدار میسر نبوده است؛ به‌طوری‌که گاهی اثرات

زنده دریایی، مطالعه‌ی اکوسیستم‌های دریایی، مطالعات Upwelling و غیره دارد [۲]. نمونه‌برداری و اطلاعات بستر دریاها از جنبه‌های مختلفی حائز اهمیت است، از جمله می‌توان به مکان‌های امن برای ساخت ایستگاه‌های حفاری و یا دیواره‌های ساحلی اشاره کرد. از دیگر اندازه‌گیری‌هایی که در مباحث مهندسی و پژوهشی حائز اهمیت است می‌توان به تهیه الگوهای جزر و مدی، عمق‌نگاری، اندازه‌گیری پارامترهای هواشناسی و مواد معلق اشاره کرد. در هر اندازه‌گیری میدانی ایستگاه‌هایی جهت جمع‌آوری داده‌ها مورد نیاز است که بایستی در این ایستگاه‌ها اندازه‌گیری صورت گیرد. به همین دلیل بایستی موقعیت دقیق جغرافیایی این ایستگاه‌ها پیش از اندازه‌گیری مشخص باشد. علاوه بر موقعیت جغرافیایی پارامتر دیگری که در اندازه‌گیری حائز اهمیت است زمان اندازه‌گیری است.

در ادامه پس از معرفی ایستگاه‌ها، به اختصار به معرفی و نقش پاره‌ای از پرکاربردترین ابزارهای اندازه‌گیری دریایی و نحوه کار بردن آنها پرداخته شده است.

۳. ایستگاه‌های اندازه‌گیری دریایی

در هر اندازه‌گیری به خصوص اندازه‌گیری‌های دریایی به ایستگاه‌هایی جهت جمع‌آوری داده‌ها نیاز است مانند کشتی‌های تحقیقاتی، بویه‌ها، زیردریایی‌ها، هواپیماها و ماهواره‌ها که حامل ابزارهای اندازه‌گیری هستند و می‌توانند در سطح اقیانوس، در اعماق میانی، در بستر، و یا حتی در خارج از جو زمین قرار گیرند.

امروزه کشتی‌های تحقیقاتی هم‌چنان برای پژوهش‌های اقیانوسی لازم و ضروری هستند. اما پیشرفت سریع تکنولوژی، گزینه‌های جدیدی از جمله ارتباطات ماهواره‌ای، مورینگ‌هایی با طول عمر طولانی، افق‌های جدیدی در این عرصه نمایان کرده‌اند. با این حال این ابزار خود موجب استفاده وسیع‌تر از کشتی‌های تحقیقاتی به عنوان پلت‌فرم شده است که از آن‌ها به منظور مقری برای به کارگیری ابزار خودکامی استفاده می‌شود که می‌توانند در آب‌ها داده‌برداری کرده و هم‌زمان به ماهواره‌ها ارسال کنند.

کشتی‌های تحقیقاتی اقیانوسی به‌مثابه سکوها یا دریایی هستند که در انجام مطالعات و تحقیقات علمی نقش مهمی را ایفا می‌کنند. چنین تحقیقاتی ممکن است شامل نقشه‌برداری و رسم نمودار، زیست‌شناسی دریایی، شیلات، زمین‌شناسی و ژئوفیزیکی، فرایندهای فیزیکی، هواشناسی دریایی، اقیانوس‌شناسی شیمیایی، کوستیک دریایی، باستان‌شناسی زیر آب، مهندسی اقیانوس و دیگر زمینه‌های مرتبط باشد. کشتی‌های تحقیقاتی اقیانوسی بسیار متفاوت از انواع دیگر کشتی‌ها هستند؛ این کشتی‌ها ابزارها و تجهیزات خاص خود را حمل می‌کنند.

یک کشتی تحقیقاتی خوب باید قابل اطمینان بوده، قابلیت مانور داشته باشد، در دریا پایدار بوده و مهم‌تر از همه فضایی راحت برای زندگی و کار باشد. در شکل یک کشتی تحقیقاتی بزرگ در موسسه اقیانوس‌شناسی اسکرپس نشان داده شده که در

سال ۱۹۹۶ ساخته شده است. این کشتی دارای طولی به اندازه ۲۷۷ فوت (۸۴ متر) بوده و قادر به جابه‌جایی وزنی معادل سه هزار و ۱۸۰ تن است. در این کشتی قابلیت اسکان ۲۳ خدمه و ۲۸ دانشمند لحاظ شده است.

اکثر کشتی‌های تحقیقاتی با عرشه‌های باز طراحی شده‌اند به طوری که فضای کاری در یک سمت عرشه قرار دارد که به راحتی به آب اقیانوس قابل دسترسی است این فضا اغلب در پایین عرشه و در عقب کشتی قرار دارد. در طرف دیگر کشتی، عرشه‌ای مختص به علوم و تحقیقات قرار دارد. سیستم‌های پشتیبانی چندگانه (مانند جرثقیل) قابل دسترسی برای حمل و پایین‌انداختن تجهیزات به آب و برگرداندن آن‌ها به عرشه است.



شکل ۱: کشتی تحقیقاتی رول در موسسه

اقیانوس‌شناسی اسکرپس (Photo courtesy of Katy Hill)

کشتی‌های تحقیقاتی دارای فضاهای متنوع آزمایشگاهی هستند. فضاهای نیمه‌محصور در نزدیکی جرثقیل‌ها تعبیه می‌شود که از آن‌ها برای نگهداری لوازم اندازه‌گیری و تعمیراتی استفاده می‌شود. آزمایشگاه‌های درون کشتی به دو نوع «آزمایشگاه‌های مرطوب» و «آزمایشگاه‌های خشک» دسته‌بندی می‌شوند. در آزمایشگاه‌های مرطوب از جمله می‌توان نمونه‌های آبی را آنالیز کرده، گونه‌های ماهی و هم‌چنین توره‌های ماهی‌گیری را مورد بررسی قرار داد. در آزمایشگاه‌های خشک نمونه‌ها در زیر میکروسکوپ مورد مطالعه قرار می‌گیرند و داده‌ها تجزیه و تحلیل می‌شوند، هم‌چنین در این آزمایشگاه‌ها از رایانه‌ها و سایر سخت‌افزارها نیز برای تجزیه و تحلیل داده‌ها کمک گرفته می‌شود [۳].

۴- دستگاه‌های اندازه‌گیری دریایی

۴-۱- CTD ابزار برای اندازه‌گیری پارامترهای



فیزیکی دریا
CTD دستگاهی است برای اندازه‌گیری پیوسته و هم‌زمان چندین پارامتر شامل: هدایت الکتریکی، دما، عمق، فشار، سرعت صوت و شوری، به این ترتیب به‌عنوان یک ابزار اولیه برای تعیین پارامترهای فیزیکی آب اقیانوس‌ها و توزیع و تغییرات دقیق دما، شوری و چگالی به‌شمار می‌رود. سه سنسور اصلی آن فشار، دما و هدایت الکتریکی است که با پارامترهای شوری، عمق، چگالی و سرعت صوت رابطه تنگاتنگی دارند این‌رو به‌طور غیرمستقیم محاسبه می‌شوند. این سه سنسور به شکل مجموعه‌ای درون یک محفظه قرار گرفته‌اند و در نقاط مختلف به آب انداخته می‌شوند. دستگاه CTD در دو بعد مکانی و زمانی قابل تنظیم است. در بعد زمانی دستگاه در یک عمق ثابت قرار گرفته و طی مدت‌زمانی مشخصی به اندازه‌گیری و ثبت داده‌ها می‌پردازد. در بعد مکانی دستگاه به گونه‌ای تنظیم می‌شود که در حین حرکت از سطح به عمق با قرارگیری در هر عمق، داده‌ها را اندازه‌گیری و ثبت کند. از مزایای این سیستم کارایی آن تا اعماق چند هزار متری و حصول دقیق و هم‌زمان چندین پارامتر است اما این دستگاه در یک زمان تنها قادر به اندازه‌گیری در یک نقطه است [۴].

طی یک گشت دریایی که در تابستان ۱۳۸۸ در خلیج فارس صورت گرفت، داده‌های فیزیکی و شیمیایی آب‌های ساحلی کم‌عمق محصور شده بین جزایر قشم، هرمز و لارک مورد بررسی قرار گرفت. پارامترهای فیزیکی در ۱۱ ایستگاه توسط دستگاه CTD از سطح تا بستر برداشت شد. در این گشت از دستگاه CTD مدل Ocean Seven ۳۱۶ ساخت شرکت Idronaut ایتالیا برای نمونه‌برداری استفاده شد [۵].

در تحقیقی که به منظور اندازه‌گیری پارامترهای فیزیکی ساحل جنوبی دریای خزر توسط حاجی زاده ذاکر و همکاران صورت گرفت، اندازه‌گیری‌های میدانی با دستگاه CTD در منطقه مورد مطالعه در دو مرحله در ۲۷ ایستگاه در سه محور عمود بر ساحل و یک محور موازی ساحل انجام پذیرفت [۲].

۴-۲- نمونه‌برداری از رسوبات دریا

اطلاعات بستر دریاها از جنبه‌های مختلف حائز اهمیت است، از آن جمله می‌توان به مکان‌های امن برای ساخت ایستگاه‌های حفاری و یا دیواره‌های ساحلی اشاره کرد. هم‌چنین به منظور اکتشافات معدنی، ماهی‌گیری، استفاده‌های نظامی، نحوه‌ی عملکرد زیردریایی و چگونگی عملکرد سونارها نیز به اطلاعات بستر نیاز است. نمونه‌گیری از بستر دریا به روش‌های گوناگون انجام می‌گیرد که استفاده از گرب از جمله آن‌ها است. گرب برای جمع‌آوری نمونه ذرات دانه‌متوسط تا ریزدانه از سطح بستر و یا لایه‌های نزدیک بستر استفاده می‌شود، متشکل از یک سبد یا قاشق است که معمولاً در زمان برخورد با بستر فعال شده و بسته می‌شود. از جمله معایب آن این است که با گرب نمی‌توان رسوبات بسیار نرم و لایه‌ها را نمونه‌برداری کرد؛ چرا که در هنگام بالا کشیدن گرب رسوبات نرم در حین عبور از لایه‌های آب شسته می‌شود. یک نوع از گرب Shipec Grab نام دارد. این نوع گرب متشکل از دو نیمه استوانه‌ای است که در برخورد با بستر ۱۸۰ درجه می‌چرخند و در حین این

چرخش، سبب یک قسمت از بستر را با خود حمل کرده و به سطح می‌آورد که تاکنون موثرترین روش برای نمونه‌برداری رسوبات غیر سخت است، اما در مورد رسوبات سخت هیچ کارایی ندارد [۶].

نوع دیگر گرب دستگاه نمونه‌گیر گرب فکی است که به کف دریا فرستاده می‌شود و مقداری از رسوبات کف بستر را به همراه خود می‌آورد. این وسیله دارای اهرم‌هایی است که جهت نمونه‌برداری توسط کابل‌های فلزی مرتبط به آن باز و بسته می‌شود. عمق برداشت رسوب در این روش کم بوده و حداکثر به چند ده سانتی متر می‌رسد [۷]. در صورتی که هدف تنها بررسی کلی رسوبات و مجموعه فسیلی باشد کارایی دارد، ولی عیب این روش آن است که ساختمان رسوبی را از بین برده و رسوبات را مخلوط می‌نماید.

دستگاه گرب مدل اکمن، نمونه رسوب سطحی را به صورت دست‌نخورده بالا می‌آورد و ارتفاع رسوب سطحی تا ۳۰ سانتی متر می‌رسد. این قابلیت وجود دارد که از درپچه بالای دستگاه چند میلی‌متر بالای رسوب را برداشت نمود و از پایین گرب نمونه‌های قدیمی تر را برداشت کرد. در واقع به این وسیله به راحتی می‌توان بین رسوبات امروزی و قدیمی تر مقایسه ایجاد کرد، و جهت اهداف زیست‌محیطی کاربرد بالایی دارد [۵].

نمونه‌برداری از رسوب‌ها در منطقه عملیاتی عسلویه در خلیج فارس بعد از تعیین ایستگاه‌های مختلف در دو نوبت، یکی در خرداد و دیگری شهریور ۱۳۸۵ به کمک دستگاه نمونه‌برداری گرب مدل اکمن در ابعاد ۱۵x۱۵ انجام گرفت. این دستگاه بیشتر برای نمونه‌برداری از رسوبات سطحی جهت تعیین دانه‌بندی رسوب و سنجش فلزات سنگین به کار می‌رود [۸].

فلزات سنگین از آلاینده‌های پایداری تشکیل شده‌اند که پس از ورود به اکوسیستم‌های آبی، می‌توانند وارد زنجیره غذایی شده و سبب بروز مشکلات برای موجودات آبی و حتی انسان شوند. رسوبات محل نهایی تجمع فلزات سنگین هستند. تعیین پراکنش و غلظت این عناصر در رسوبات و مقایسه آن با استانداردهای موجود می‌تواند وضعیت زیست‌محیطی منطقه را از نظر آلودگی به فلزات سنگین مشخص نماید. به منظور برآورد سطح ناپاکی رسوبات بین جزر و مدی بحرکان، نمونه‌برداری از رسوبات این منطقه، از پنج ایستگاه مختلف و از ناحیه بین جزر و مدی توسط گرب و در چهار فصل از تابستان ۱۳۸۶ تا بهار ۱۳۸۷ صورت گرفت [۹].

۳-۴-۳-۴ الگوهای جزر و مدی

Tide gauge-۱-۳-۴

تاییدگیج‌ها وسیله‌ای برای اندازه‌گیری تغییر در تراز دریا نسبت به یک سطح مبنا هستند، از این ابزار برای تهیه نقشه‌های دریانوردی، مقاصد شیلاتی، پیش‌بینی جزر و مد برای هر منطقه مشخص، تهیه جداول جزر و مدی، مقاصد هواشناسی برای پیش‌بینی زمان ورزش نسیم خشکی یا نسیم دریا استفاده می‌شود [۳].

اولین تاییدگیج‌ها از طریق ثبت کردن داده‌ها بر روی نوار کاغذ به وسیله سوزن متصل به یک وسیله شناور در یک چاه ساکن انجام شده است. تاییدگیج‌های جدید از سنسورهای مختلفی مانند سنسور فشاری و یا سنسور صوتی استفاده می‌کنند. در نرم‌افزارهای

همراه با تاییدگیج تنظیمات خاصی جهت برداشت داده در بازه‌های زمانی مختلف موجود هست [۱۰]. یکی از مفاهیم بسیار مهم و اساسی در هیدروگرافی، سطح متوسط دریا یا اختصاراً MSL است. تعیین این سطح در نقشه‌برداری از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. از دیگر کاربردهای این سطح به عنوان سطح مبنا در مقاصد ناوبری است. در واقع آن چه در ناوبری دریایی از اهمیت زیادی برخوردار است اطلاع از بالاترین و پایین‌ترین سطح آب دریا است که به ترتیب در زمان شدیدترین و خفیف‌ترین جزر و مد رخ می‌دهد. برای بررسی تغییرات سطح آب دریا در نقاط مختلف از تاییدگیج استفاده می‌شود. بسته به شرایط منطقه مورد نظر، انواع مختلف تاییدگیج مورد استفاده قرار می‌گیرد [۱۱].

Tide Pole-۲-۳-۴

در سواحل، اولین و ساده‌ترین وسیله اندازه‌گیری Tide Pole است که عبارت است از یک خط کش مدرج که گاه طول آن به ۶ متر می‌رسد، که بر حسب متر یا دسی متر درجه‌بندی می‌شود. این وسیله در کنار اسکله یا سازه‌های ساحلی نصب می‌شود و به وسیله آن می‌توان نوسانات سطح آب در زمان‌های مختلف را ثبت کرد (شکل ۲) [۳].

Automatic Tide Gauge-۳-۳-۴

در بنادر بزرگ و شلوغ لازم است از Automatic Tide Gauge برای تحلیل ارتفاع جزر و مد استفاده شود تا پیش‌بینی دقیق ارتفاع آب صورت گیرد هم‌چنین نمونه‌های برداشت و ثبت ارتفاع آب برای مدت طولانی جهت اعمال در محاسبات جزر و مد لازم باشد.

اولین تاییدگیج خود کار Flout Tide Gage است که در سال ۱۸۴۲ در فرانسه ابداع شد و امروزه نیز به طور پیوسته مورد استفاده قرار می‌گیرد [۴]. این نوع تاییدگیج از اقتصادی‌ترین و قابل اعتمادترین روش برای کسب گزارش‌های جزر و مدی به شمار می‌رود.

هم‌چنین در حال حاضر تاییدگیج مافوق صوت وجود دارد که نوع مدرن آن، انتهای فرستنده و گیرنده آن در بالای آب قرار می‌گیرد و مشاهدات جزر و مد را به گیرنده‌های مستقر در اتاق هاربرمستر، اتاق مرکز هیدروگرافی و بر روی قایق هیدروگرافی ارسال می‌شود. بنابراین اطلاعات مربوط به جزر و مد را در هر زمان حقیقی می‌توان دریافت نمود. دستورات عملکردی این نوع تاییدگیج‌ها را می‌توان از طریق کنترل از راه دور اعمال نمود [۱۲].



شکل ۲: وسیله اندازه‌گیری Tide Pole (Intergovernmental Oceanographic Commission)

۴-۴-۴ عمق نگاری

جهت عمق‌یابی و تعیین توپوگرافی کف دریا از

تجهیزات اکوساندر استفاده می‌شود. این دستگاه‌ها با ارسال پالس‌های صوتی با تعداد مشخص در زمان تعیین شده، و دریافت امواج بازتاب شده از کف دریا توسط ترانس دیوسرهای نصب شده در زیر شناور عمق و توپوگرافی کف را نمایش می‌دهند که خود شامل دو نوع هستند.

مولتی بیم این دستگاه تعداد پالس‌های زیادی را با (توجه به نیاز کاربر تا ۱۴۴۰ پالس در هر ping) در زوایای مختلف ارسال کرده و منطقه زیادی (پنج برابر عمق را پوشش می‌دهند) را با دقت زیاد جاروب کرده، محدوده عمق کاری آن بین ۱ تا ۶۰۰ متر هست و دقت آن در حدود پوشش عمق ۰٫۱±۰٫۲ است.

سیگنال بیم این دستگاه امواج صوتی را در یک دسته به صورت عمود بر سطح آب به سمت کف دریا ارسال می‌کند و بنابراین تنها عمق زیر شناور را برداشت می‌کند. [۱۰].

۵-۴-۵ اندازه‌گیری مواد معلق در آب

برای اندازه‌گیری میزان شوری، اکسیژن، مواد مغذی و سایر مواد معلق در آب در یک عمق خاص باید از آب عمق مورد نظر نمونه‌برداری شود، به این منظور از بطری‌های نانس و نیسکین استفاده می‌شود.

۱-۵-۴-۵ بطری نیسکین

این بطری اولین بار توسط نیسکین طراحی شد، که عبارت است از یک سیلندر فلزی که هر دو قسمت ابتدا و انتهای آن باز است و مجهز به مکانیزم بسته شدن خودکار ابتدا و انتها است. این بطری توسط یک سیم به پایین فرستاده می‌شود، چون هر دو سوی آن باز است آب به راحتی در آن جریان دارد، وقتی به عمق مورد نظر رسید انتهای بالایی بطری توسط یک سنسور که از سوی کاربر هدایت می‌شود، از سیم جدا شده و به این ترتیب بطری معکوس می‌شود هم‌زمان با معکوس شدن، دو درب بطری بسته شده و آب در عمق مورد نظر، جمع‌آوری خواهد شد [۳].

در تحقیقی که به منظور بررسی تغییرات مواد مغذی نیترات، فسفات و برخی عوامل فیزیکی و شیمیایی (PH، دما و شوری) از فروردین تا شهریور ماه سال ۱۳۸۷ در سواحل جنوب شرقی مازندران صورت گرفت از نمونه‌بردار نیسکین استفاده شد [۱۳].

۲-۵-۴-۵ بطری نانس

در سال ۱۹۱۰ بطری نانس اختراع شد و به سرعت جای بطری نیسکین را گرفت این بطری یک سیلندر پلاستیکی یا فلزی است که توسط یک کابل به داخل آب فرستاده می‌شود، هنگامی که به عمق مورد نظر رسید یک وزنه برنجی که به آن مسنجری گویند در امتداد کابل به پایین ارسال می‌شود، هنگام برخورد وزنه با بطری و به دلیل برخورد، بطری معکوس می‌شود و هم‌زمان یک سوپاپ فلزی درب بطری را می‌بندد و موجب به دام افتادن آب در عمق مورد نظر می‌شود [۴].

فیتوپلانکتون‌ها بزرگ‌ترین تولیدکنندگان اولیه در منابع آبی هستند که منبع مهم غذایی برای موجودات دیگر به شمار می‌آیند. گروهی از فیتوپلانکتون‌های دو تاژکی از جنس symbiodinium در ستون آب یا روی رسوبات بستر مناطق مرجانی زندگی می‌کنند و با ورود به ساختار بافتی بی‌مهرگان دریایی هم‌چون مرجان‌ها و از دست دادن تاژک‌های خود به صورت



همزیست درمی آیند و محصولات فتوسنتزی خود را در اختیار آن‌ها قرار می دهند و به علت کاهش pH آب در اثر فتوسنتز امکان رسوب کربنات کلسیم در آبنسنگ‌های مرجانی و رشد و گسترش آن‌ها را فراهم می کنند. به منظور شناسایی مولکولی این فیتوپلانکتون‌های آزاد زی جنس symbiodinium در تحقیقی که توسط قیام اشرفی و همکارانش از سواحل مرجانی جزیره لارک صورت گرفت نمونه آب با نمونه بردار نانسن برداشته شد.

در تحقیق دیگر که در تالاب شادگان صورت گرفت، جهت شناسایی ترکیب گونه‌های فیتوپلانکتونی در هر ایستگاه یک لیتر آب توسط نمونه بردار نانسن از عمق میانی هر ایستگاه نمونه برداری شد [۱۴].

۶-۴- اندازه گیری موج و جریان

امواج سطحی پدیده‌ای پیچیده و اتفاقی هستند که تحت اثر رژیم باد منطقه در آب‌های عمیق شکل گرفته و به آب‌های ساحلی انتقال می‌یابند. تقریباً برای تمام فعالیت‌های مهندسی در هر منطقه دریایی در اختیار بودن طیف موج یکی از نیازهای اساسی است. محققان فیزیک دریا معمولاً ابزار مختلفی را جهت اندازه‌گیری پارامترهای فیزیکی مانند تراز سطح آب دریا، چگالی و دمای آب، نوسانات جزر و مدی و غیره در خلیج‌ها، آب‌های ساحلی و محیط‌های دریایی به کار می‌برند. برای اندازه‌گیری پارامترهای موج و مشخصات امواج سطحی ناشی از باد نیز ابزاری مانند ماهواره، بویه‌های موج نگار و دستگاه‌های دیگری مانند ADCP استفاده می‌شود [۱۵].

۶-۴- جریان سنخ ADCP

بر اساس اثر داپلر که عبارت است از تغییر در فرکانس صوتی هنگامی که به یک شی در حال حرکت برخورد می‌کند، ADCP یک دسته صوت مشخص را ارسال می‌کند، این فرکانس‌ها در برخورد با ذرات متحرک با جریان، منعکس خواهد شد. طیف برگشت داده شده دارای فرکانس متفاوتی متناسب با سرعت ذره است، که همان سرعت جریان است. بدین ترتیب یک ADCP قادر به اندازه‌گیری هم‌زمان سرعت در لایه‌های مختلف است.

در موقع استفاده از ADCP برای اندازه‌گیری پارامترهای موج، ابتدا بر اساس طول زمان اندازه‌گیری و شرایطی که قرار است دستگاه در آن قرار گیرد تنظیمات مربوطه روی آن انجام گرفته و در محل مورد نظر نصب می‌شود. دستگاه سرعت مدار آب، در ارتفاع‌های مختلف، فشار آب را اندازه‌گیری نموده و سری زمانی آن‌ها را ثبت می‌کند [۱۵].

در تحقیقی که توسط همکاران به منظور اندازه‌گیری جریان‌ها و پارامترهای فیزیکی ساحل جنوبی دریای خزر صورت گرفت، سری‌های زمانی سرعت و جهت جریان‌ها، توسط دستگاه ADCP مستقر در عمق ۱۵ متر در راستای محور اندازه‌گیری‌های جریان مشخص شد [۲].

۷-۴- دستگاه اندازه‌گیری پارامترهای هواشناسی

Automatic Weather Station مجهز به سنسورهای اندازه‌گیری سرعت باد، جهت باد، تراز فشار هوا، رطوبت نسبی، دمای هوا، شفافیت، مقدار تشعشع خالص و مدت زمان تابش خورشیدی است [۱۶].

در گشت دریایی کمیته ملی اقیانوس شناسی که در تابستان ۱۳۸۸ در آب‌های خلیج فارس صورت پذیرفت، برای برداشت پارامترهای هواشناسی از یک

دستگاه اتوماتیک هواشناسی شرکت Lambrecht کشور آلمان (سنسور QUATRO مدل ۱۶۲۶۰) استفاده شد [۵]. در تحقیق دیگری از یک دستگاه هواشناسی پرتابل AANDRAA مجهز به سنورهای اندازه‌گیری سرعت و جهت باد، درجه حرارت هوا، رطوبت، فشار هوا و اشعه خورشیدی استفاده شد. این دستگاه در سایت بندر فریدونکنار نصب است [۱۶] و [۱۷].

۵- جمع‌بندی

با توجه به این که اقیانوس شناسی، علمی جدید و ناشناخته در ایران است در این مقاله سعی شده است به شکلی ساده نحوه اندازه‌گیری ذرات آب در دریا معرفی شود. در این راستا ابتدا به اهمیت نقش انتخاب سکوی اندازه‌گیری برای داده برداری از پارامترهای دریایی پرداخته شود. هم‌چنین برخی ابزارهای اولیه و پرکاربرد اندازه‌گیری معرفی شده است و اندازه‌گیری‌های مرتبطی که در آب‌های ایران انجام شده است به عنوان نمونه‌هایی ذکر شده است. هم‌چنین مشخص شد ابزارهای دریایی طیف وسیعی از شاخه‌های مرتبط با علوم دریایی را تحت پوشش قرار می‌دهند، از مقاصد زیستی، شناخت و کنترل آلاینده‌ها و مقاصد زمین شناسی گرفته تا مقاصد مهندسی و فیزیکی، بسته به نوع کاربرد ابزارهای مختلفی وجود دارند که این امر لزوم شناخت بیشتر افراد را درباره ابزارهای نمونه برداری و اندازه‌گیری دریایی مشخص می‌کند.

۶- منابع

1. Steele, J., Thorpe, S and Turekiae. 2009. Measurement techniques, sensor and platforms
۲. حاجی‌زاده ذاکر، ناصر، صادق یاری، و پیام غفاری نوران، ۱۳۸۳، اندازه‌گیری جریان‌ها و پارامترهای فیزیکی ساحل جنوبی دریای خزر، ششمین همایش بین‌المللی سواحل، بندر و سازه‌های دریایی، تهران، سازمان بندر و کشتیرانی
3. Talley, L and et al. 2011. Descriptive Physical Oceanography
4. Marcelli, Marco, et al. "New Technological Developments for Oceanographic Observations."

5. Michael Reynolds, R. (1993). Physical oceanography of the Gulf, Strait of Hormuz, and the Gulf of Oman—Results from the expedition. Marine Pollution Bulletin, 27, 35-59.

6. Reddy, M. P. M. (2001). Descriptive physical oceanography

7. Mudroch, A., & MacKnight, S. D. (1994). Handbook of techniques for aquatic sediments sampling. CRC Press.

۸. ربانی، محمد؛ جعفرآبادی آشتیانی، اسدالله و مهرداد شریف، امیر عبدالله. ۱۳۸۷. اندازه‌گیری میزان آلودگی ناشی از فلزات سنگین نیکل، سرب و جیوه در رسوبات خلیج فارس منطقه عملیاتی عسلویه

۹. صفاهیه، علیرضا و محمدی مطهره. ۱۳۸۹. تغییرات فصلی فلزات سنگین (Cu, Pb, Cd) در رسوبات بین جزر و مدی ساحل بحرکان

۱۰. دیندار. ۱۳۹۱. بررسی نقش، ضرورت و کاربرد تولید نقشه‌های بزرگ مقیاس ۱:۵۰۰۰ به منظور توسعه سواحل مکران

۱۱. حسینی بندرآبادی، سید محمد، محمدرضا اللهیار، محمود توکلی، و محمد سعید مدیحی، ۱۳۹۱، تحلیل هم‌زمان اطلاعات موج، جریان و جزر و مد منطقه گناوه بر اساس اطلاعات اندازه‌گیری پروژه پایش و شبیه سازی بخشی از سواحل استان بوشهر، دهمین همایش بین‌المللی سواحل، بندر و سازه‌های دریایی، تهران، سازمان بندر و دریانوردی

۱۲. مرادی، علی. ۱۳۸۴. سازمان بندر کشتی رانی هیدروگرافی در محدوده بندر

۱۳. نجات خواه معنوی، پریسا و دیگران. ۱۳۸۸. بررسی میزان نیترات و فسفات در حوضه جنوب شرقی دریای مازندران در فصل بهار و تابستان

۱۴. خلفه نیل ساز، منصور. ۱۳۸۷. بررسی فراوانی و تنوع زیستی پلانکتونی تالاب شادگان به منظور تروفیکی

۱۵. نجارپور، محمد علی و دیگران. ۱۳۹۱. خصوصیات طیف موج ناشی از باد در منطقه عسلویه

۱۶. آرزم سا، محمد علی؛ شفیعی، سپامک و کاهمیایی گل، رجبعلی. ۱۳۸۶. تغییرات ماهانه میانگین تراز سطح آب در خلیج فارس، دریای عمان و شمال دریای عرب در ۱۹۹۴

۱۷. آرموده اردلان، علیرضا و طوریان، محمد جواد. ۱۳۸۸. مدل سازی جزر و مد در دریای عمان و خلیج فارس با استفاده از داده‌های ارتفاع سنجی ماهواره‌ای و تایدگیج‌های ساحلی



خلیج چابهار آمیزه‌ای از ویژگی‌های منحصر به فرد ریخت‌شناسی ساحلی - دریایی مکران

مهناز ربانی‌ها

پژوهشگر و عضو هیئت علمی

موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور - بخش اکولوژی منابع آبی

فریدون عوفی

پژوهشگر و عضو هیئت علمی

موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور - بخش اکولوژی منابع آبی

خلیج چابهار بزرگ‌ترین خلیج ایران، در منتهی‌الیه جنوب شرقی و حاشیه کرانه‌های دریای عمان در محدوده استان سیستان و بلوچستان واقع شده است که به لحاظ هم‌جواری با منطقه آزاد تجاری - اقتصادی چابهار و آب‌های آزاد، یکی از قطب‌های مهم توسعه به‌شمار می‌رود. خلیج چابهار به خاطر شکل حلقه‌ای خود در زمین‌شناسی جزء خلیج‌های آمگایی محسوب می‌شود که از شاخصه‌های خلیج‌های دریای عمان با سیستم ساحلی موج غالب است. خلیج چابهار به دلیل وجود سواحل سنگی - صخره‌ای، شنی - ماسه‌ای و به‌خصوص توده‌های آبرنگ مرجانی و پهنه‌های جلبکی ارزش‌های زیست‌محیطی بالایی برخوردار است که مناطق حساس و آسیب‌پذیر محسوب می‌شوند و مشمول قوانین و مقررات حفاظت هستند.



دریای عمان (مکران)

از یک سو تحت تاثیر جنبش‌های کوه‌زایی زاگرس جنوبی و فعالیت‌های تکتونیکی ناحیه مکران و از سوی دیگر تحت تاثیر فرایندهای دریایی نظیر جریان‌ها، امواج و طوفان‌های گرمسیری (Tropical storms) دریای عرب و اقیانوس هند است که بدین لحاظ تیپ‌بندی ساحلی بسیار متفاوتی را با خلیج فارس نمایان کرده است. امواج دریای عمان به سرعت و به‌طور گسترده پخش شده و لایه‌های سطحی آب را متلاطم می‌کند. جهت جریان‌های سطحی آب در زمستان به موازات ساحل دریای عمان (شمال غرب - جنوب شرق) است، ولی امتداد عمومی جریان‌ها در زمستان از دریای عمان به طرف

از دیدگاه جغرافیای دریاها، دریای عمان بخشی از زیر ناحیه شمال غربی ناحیه اقیانوسی هند - آرام (Indo-Pacific) است که حاصل پیش‌روی آب اقیانوس هند به داخل خشکی است. از شمال به ایران و پاکستان، از شرق به شبه‌جزیره دکن، از غرب به شبه‌جزیره عربستان کرانه‌های مکران (دریای عمان) از جمله واحدهای ناهموار ساحلی ایران به شمار می‌روند که تحت تاثیر عوامل زمین‌شناسی، هیدرودینامیکی و اقلیمی، و تا اندازه‌ای فعالیت‌های انسانی شکل گرفته است. این منطقه



نقشه حوضه دریایی شمال غرب منطقه اقیانوسی هند - آرام



نقشه بخش مرکزی ناحیه ساحلی مکران ایران دریای عمان



نقشه خلیج های امگایی و سواحل منحنی شکل منطقه مکران (دریای عمان - استان سیستان و بلوچستان)



نقشه آبنگاری خلیج امگایی چابهار

خلیج فارس و در تابستان برعکس خواهد بود. ویژگی های اقلیمی (تابستان خشک و کم بارش، تبخیر شدید تابستانه) یک عامل تعیین کننده برای ایجاد بادهای موسمی عربی (Monsoon) است که منطقه دریای عمان و سواحل مکران را به یک چاهک پدیده مونسون در چرخه واکر (Vaker circulation) تبدیل می کند. لذا به دلیل تبخیر شدید، عوامل ترمودینامیکی در این دریا نسبت به عوامل مکانیکی برتری دارد. در سواحل شمالی دریای عمان (ایران) تخریب های چندی به صورت خلیج و فرورفتگی ها مشاهده می شود که نتیجه تقابل فرایندهای خشکی - دریایی باشند.

خلیج چابهار

خلیج چابهار بزرگ ترین خلیج ایران، در منتهی الیه جنوب شرقی و حاشیه کرانه های دریای عمان در محدوده استان سیستان و بلوچستان و در مختصات جغرافیایی طول شرقی "۳۳° ۳۷' ۶۰" - ۶۰° ۲۴' ۰۵" و عرض شمالی "۳۶° ۲۶' ۲۵" - ۲۵° ۱۲' ۱۷" واقع شده است که به لحاظ هم جوارگی با منطقه آزاد تجاری - اقتصادی چابهار و آب های آزاد، یکی از قطب های مهم توسعه به شمار می رود. بیشینه طول و عرض آن ۲۱ و ۱۷ کیلومتر، دهانه ورودی ۱۴ کیلومتر، نوار ساحلی پیرامونی ۵۶/۵ کیلومتر، مساحت ۲۹۰ کیلومتر مربع برآورد شده است. هم چنین چهار انشعاب از خلیج چابهار به صورت خور به داخل خشکی منشعب شده است. حداکثر عمق ۱۹ متر (دهانه ورودی) و میانگین عمق شش متر ثبت شده است.

اسکله های مستقر در حاشیه ساحلی خلیج چابهار عبارت اند از: اسکله شهید بهشتی چابهار (بنادر و دریانوردی)، اسکله شهید کلاتری - چابهار (بنادر و دریانوردی)، اسکله سپاه چابهار (نیروی دریایی سپاه)، اسکله صیادی ۷ تیر چابهار (شیلات)، اسکله صیادی تیس (شیلات)، اسکله صیادی کنارک (شیلات)، اسکله تفریحی کنارک (شهرداری)، و هم چنین تأسیسات مستقر در حاشیه ساحلی خلیج چابهار عبارتند از: پلاژ تفریحی منطقه آزاد - تیس، کارخانجات کشتی سازی صدرا امید و امواج براق، کارخانه آب شیرین کن، و تأسیسات نظامی ایران بندر. در این میان بنادر چابهار در شرق و کنارک در غرب خلیج چابهار بزرگ ترین بنادر ایرانی دریای عمان هستند. خلیج ها همانند خورها از جمله محیط های رسوبی نسبتاً حفاظت شده هستند که توسط پاره ای از مشخصات رسوبی و هیدرو دینامیکی شناخته می شوند. در خلیج ها عمدتاً در محدوده پناهگاهی دماغه ها (Headlands) رسوب گذاری و در نواحی بین آن ها (بخش محصور خلیج) فرسایش صورت می گیرد. وجود یک یا دو دماغه از مشخصات زمین ریخت شناسی آن ها به حساب می آید. خلیج چابهار به خاطر شکل حلقه ای خود در زمین شناسی از نوع خلیج های امگایی (Omega/Ω shape bay) نامیده می شود که از مشخصات خلیج های دریای عمان با سیستم ساحلی موج غالب (Wave dominant coast) است. در صورتی که در خلیج فارس سواحل از نوع سیستم کشند غالب (Tide dominant) هستند.

اصولاً این نوع خلیج ها محصول عملکرد بزرگ مقیاس عوامل زمین شناسی و هیدرو دینامیکی در منطقه ساحلی مکران هستند. روند شکل گیری به این صورت است که با بالآمدگی (Diaper) و به دنبال آن شکاف و برش (Fracture & Chasm) واحدهای سنگی ساحلی، و ایجاد دو دماغه (Cape) از یک سو و بالآمدن تراز دریا در کوارترنر پسین و توسعه آن در خشکی و در نهایت الگوی امواج منطقه، شکل

کنونی آن‌ها ایجاد شده است. روند تکاملی ساختار ژنتیکی خلیج‌های امگایی تحت فرایند فرسایش و رسوب گذاری به نوعی است که منجر به بروز تنها یک دماغه (معمولا سنگی - رسوبی) می‌شود که سواحل (فرورفتگی) منحنی شکل را به وجود می‌آورد.

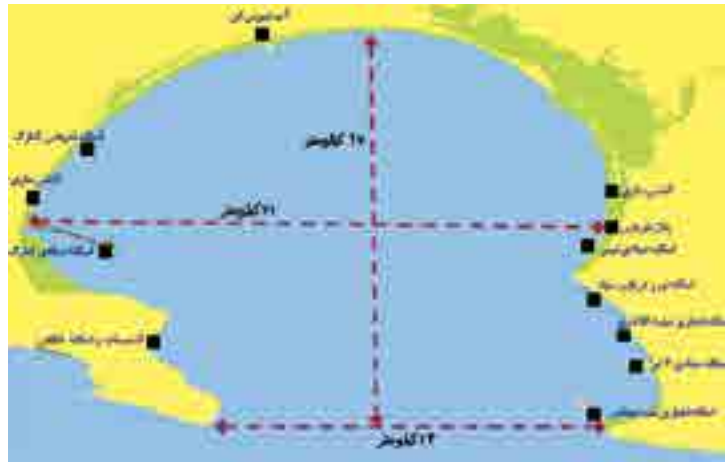
در این شرایط الگوی امواج و فرسایش ساحلی در جهت شمال شرقی تعیین کننده خواهد بود. در بخش شرقی خلیج، دماغه فرسایشی کم شیب (Flat foreland)، و در بخش غربی آن دماغه‌ی ارتفاعی و تراس تخریبی - لغزشی (Cliff headland) وجود دارد.

در امتداد کرانه‌های غربی، خلیج امگایی پزم (67/8) کیلومتر مربع) و ساحل منحنی شکل (خلیج امگایی فرسایش یافته) گوردیم (راشدی) و جاسک (با فاصله دورتر) قرار دارد. عمده‌ترین عارضه طبیعی و واحدهای زمین ریخت شناسی پیرامون خلیج‌های منطقه، دشت‌های سیلابی (Flood plain) ناشی از فعالیت طغیان رودخانه‌های فصلی و کانال‌های رودخانه‌ای منطقه و واحدهای متنوعی از ساختارهای رسوبی قدیم و جوان نظیر نهشته‌های ساحلی است. فرم‌های ماسه‌ای به لحاظ شکل و اندازه تلماسه‌ها و تپه‌های ماسه‌ای (Sand dune) تفاوت‌های بسیاری را از خود نشان می‌دهند. در این خصوص می‌توان به انواع تل ماسه‌ای طولی (Longitudinal dune)، عرضی (Transverse dune)، پناهگاهی (Sand shadow) و مرکب (Draa) اشاره نمود. این نوع سواحل به علت فرسایش‌های ساحلی توسط امواج و طوفان‌ها، گستره بسیار متغیری دارد، به طوری که وسعت و عرض پهنه‌های ماسه‌ای می‌تواند تا دو برابر افزایش یا به نصف کاهش یابد.

جریان آب در خلیج چابهار تحت تاثیر سرعت و جهت باد، اختلاف دما، اختلاف چگالی، اختلاف شوری و آرایش ساختاری خلیج در طول سواحل و بستر آن قرار دارد. عامل ژئوفیزیکی که گردش آب در این ناحیه را تحت تاثیر قرار می‌دهد، بادهای موسمی است که از سواحل آفریقا تا نیمه دریای سرخ کشیده شده، در شرق به دریای عمان رسیده و این منطقه را تحت تاثیر قرار می‌دهد. جریان‌های دریایی در دریای عمان حداقل بین خلیج گواتر و راس الحد در ماه‌های آبان تا دی، اکثرا به سمت جنوب غربی و بین ماه‌های بهمن تا اردیبهشت به طرف شمال شرقی است. سرعت این جریان‌ها در حدود ۰/۳ متر بر ثانیه است که در اوج تاثیر مونسون هندوستان بر سواحل چابهار یعنی در ماه‌های تیر و مرداد به ۰/۵ متر بر ثانیه می‌رسد.

جهت جریان غالب آب در خلیج چابهار، از سمت جنوب شرق می‌وزد و ارتفاع امواج در خلیج و دریای آزاد پیرامون آن، بین ۲۰ سانتی متر تا ۳/۸ متر متغیر است و هم‌چنین در مرکز خلیج به علت برخورد امواج با سواحل غربی و بازگشت آن‌ها و همین‌طور تغییرات دمای به وجود آمده در آب، پدیده موج مرده وجود دارد که ارتفاع آن تا ۲/۵ متر نیز می‌رسد.

بخش مرکزی خلیج چابهار همانند اکثر محیط‌های خلیجی (Embayment) و محصور شده (Enclosed waters) که تحت تاثیر امواج چرخشی عکس عقربه ساعت (Circular anti-clock currents) است، دور از محدوده اثرگذار جریان‌های کرانه‌راستا - امتداد کرانه‌ای (Longshore currents) بیرون از خلیجی قرار گرفته که در مجاورت تمام نوار ساحلی جنوبی کشور از شرق به غرب در جریان است. این دو جریان غالب منطقه، در دهانه خلیج چابهار با یکدیگر در تقابل هستند و در نتیجه محیط آشفته و متلاطمی را در اکثر مواقع سال ایجاد می‌کنند. به همین دلیل



نقشه مشخصات هندسی و موقعیت اسکله‌ها و تاسیسات پیرامون خلیج چابهار



تصویر ماهواره‌ای بندر چابهار و دماغه شرقی خلیج چابهار



تصویر ماهواره‌ای دماغه غربی و محدوده اثر خیزاب‌های ساحلی خلیج چابهار



ارتفاعات دماغه غربی خلیج چابهار (عکس از نگارنده)



تلماسه ها و تپه های ماسه ای ساحلی - بندر کنارک (عکس از نگارنده)



زیستگاه غالب شنی - ماسه ای نواحی ساحلی - بندر کنارک (عکس از نگارنده)



آب لرزه - موج نشان های نواحی ساحلی - بندر کنارک (عکس از نگارنده)



تخریب و فرسایش در پرتگاهها و ارتفاعات رسوبی دماغه غربی خلیج چابهار (عکس از نگارنده)



تخریب و فرسایش در پرتگاهها و ارتفاعات رسوبی دماغه شرقی خلیج چابهار (عکس از نگارنده)

منطقه خیزاب ساحلی که معمولاً بر اثر شکست امواج با زاویه نسبت به خط ساحل ایجاد می شوند، به صورت گسترده و با ارتفاع کم در جهت جنوب شرق و شمال غرب خلیج ایجاد می شود. هم چنین ظهور مستمر و گسترده امواج نسبتاً آرام و موازی (Parallel waves) در خلیج را می توان تا حدودی به این موضوع مرتبط دانست. در دریای عمان و کرانه های چابهار هنگام مد، جریان کشنده ی به سوی غرب و در هنگام جزر به طرف شرق است که در شرق خلیج، عکس این روند مشاهده می شود. بیشینه ارتفاع کشند (Spring tide) ۳ متر و کمینه ارتفاع کشند (ELW) ۰/۳ متر است.

خلیج چابهار به طور استثنایی علاوه بر این که تحت تاثیر کشند نجومی و غالب منطقه (Lunar tide) قرار دارد، به طور هم زمان از کشند آب های کم عمق معروف به کشند اضافی (Overtide) نیز تاثیر می گیرد. نتیجه این تداخل عملکرد کشنده ی منجر به بروز آشفتگی های زمانی دوره تناوب کشند می شود.

به علت بالا بودن ظرفیت گرمایی آب و برهم کنش توده آب های کم عمق نزدیک ساحل با محیط خشکی، در زمستان دمای آب خلیج چابهار سردتر از دمای آب های آزاد است و در بهار این روند برعکس می شود. در فصل زمستان ستون آب یک لایه ای است و تغییرات ستونی پارامترها بسیار ناچیز است، با آغاز فصل بهار و افزایش درجه حرارت هوا و به دنبال آن افزایش درجه حرارت آب، ستون آب از حالت یک لایه ای بودن خارج شود. به طوری که شاهد به وجود آمدن لایه های شکست حرارتی - ترموکلاین (Thermo-cline)، شکست شوری - هالوکلاین (Halo-cline) و شکست چگالی - پیکنوکلاین (Pycno-cline) در فصل بهار خواهیم بود.

به طور کلی با افزایش درجه حرارت، کدورت آب نیز افزایش می یابد و کم ترین کدورت در فصل زمستان مشاهده می شود. مقدار کدورت در ستون آب با افزایش عمق نیز افزایش می یابد، به طوری که بیشترین مقادیر کدورت در بستر دیده می شود. از جمله عوامل مهم دیگر که می توانند بر میزان کدورت خلیج چابهار نقش مؤثری داشته باشند، شرایط جوی و دریایی، جریان های دریایی، بارش و جاری شدن روان آب ها، ورودی فاضلاب های صنعتی و انسانی، و نوع و جنس بستر هستند. به طور کلی در نواحی کم عمق که بستر تحت شرایط جوی و دریایی قرار می گیرد، کدورت زیاد است.

نتیجه گیری

خلیج ها همانند خودها از جمله محیط های رسوبی نسبتاً حفاظت شده ای هستند که توسط پاره ای از مشخصات رسوبی و هیدرودینامیکی شناخته می شوند. در خلیج ها عمدتاً در محدوده پناهگاهی دماغه ها رسوب گذاری و در نواحی بین آن ها (بخش محصور خلیج) فرسایش صورت می گیرد. وجود یک یا دو دماغه از مشخصات زمین ریخت شناسی آن ها هست. خلیج چابهار به خاطر شکل حلقه ای خود در زمین شناسی از نوع خلیج های امگایی نامیده می شود که از مشخصات خلیج های دریای عمان با سیستم ساحلی موج غالب است. در صورتی که در خلیج فارس سواحل از نوع سیستم کشند غالب است. خلیج چابهار به دلیل وجود سواحل سنگی - صخره ای، شنی - ماسه ای و به خصوص توده های آبنگ مرجانی و پهنه های جلبکی از ارزش های زیست محیطی بالایی برخوردار است که مناطق حساس و آسیب پذیر محسوب می شوند و مشمول قوانین و مقررات حفاظت می باشند.

دریای خزر گنج ناشناخته

نقی امیر اسماعیلی کناری

کارشناس برنامه ریزی سازمان بندر و دریانوردی

Archive of SID

او خدایی که در یارامسخر (شما) ساخت تا از آن، گوشت تازه بخورد و بزبوری برای پوشیدن (مانند مروارید) از آن استخراج کنید و کشتی‌ها را می‌بینی که سیننه در یارامی شکافند تا شما (به تجارت پردازید) از فضل خدا بهره‌گیرید شاید نعمتهای او را به جای آورید.

سوره نحل آیه ۱۴

امام جعفر صادق (ع):

اگر در سودمندی این آب فراوان انباشته در دریاها شک داری و می‌گویی که فایده آن چیست؟ پس بدان که این آب محل زندگی تعداد بی‌شماری از گونه‌های ماهی و جانوران دریایی است و معدن مروارید و به‌سد (مرجان سرخ) و عنبر و گونه‌ها و چیزهای دیگر که از دریا استخراج می‌شود و ساحل‌های آن جایگاه روییدن عود بلنجوج (عود خوشبو) و گونه‌هایی از گیاهان معطر و دارویی است، دریا مرکب مردم و راه حمل و نقل کالاهای بازرگانی است که از سرزمین‌های دور به دست مردم می‌رسد، مانند کالاهایی که از چین به عراق می‌رسد یا از عراق به چین فرستاده می‌شود. اگر بنا بود که این کالاهای جز با چارپا جابه‌جا نشود، از رواج می‌افتاد و در محل و در دست صاحبان خود باقی می‌ماند، چه‌بسا حمل آن‌ها از بهای خود آن‌ها تجاوز می‌کرد و هیچ‌کس آماده حمل آن نمی‌شد و در این صورت دو پیامد داشت، یکی نایابی بسیاری از چیزهایی که نیاز فراوان به آن‌ها وجود دارد و دیگری قطع شدن وسیله معاش کسانی است که آن‌ها را حمل می‌کنند و از برکت آن‌ها زندگی خود را می‌گذرانند. در قرآن کریم و احادیث و روایات، آیات و جملات متعددی درباره اهمیت دریا آمده است که یکی از مهم‌ترین منابع شناخت زندگی و اسرار حیات در ریاست.

بیش از دوسوم مساحت کره زمین را آب فراگرفته است، آب مایه حیات، مظهر روشنایی، سرچشمه نزول برکات و نعمات الهی، منشا و منبع ارتزاق کلیه موجودات محسوب می‌شود.

در کتاب‌های آسمانی به‌ویژه قرآن کریم بارها از کشتی و دریا یاد شده است. تحقیق و پژوهش در خصوص دریا و اهمیت بهره‌برداری از این گنج بی‌پایان الهی، فرصت‌های جدیدی را برای کشورها فراهم می‌سازد که اگر به‌صورت اساسی و بنیادی بدان توجه شود تغییرات ساختاری شگرفی در اقتصاد و تجارت پدید می‌آید.

برخی از ظرفیت‌ها، فرصت‌ها، منابع و مشاغلی که در عرصه پهناور دریا و بر روی دریاها و رودخانه‌ها ایجاد می‌شود و نیازمند پشتیبانی در عرصه خشکی است عبارت‌اند از:

صنایع کشتی‌سازی، ایجاد خطوط کشتیرانی، صنعت فولاد، راه‌اندازی ناوگان حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده‌ای، آبی و خطوط لوله‌ای، صنایع فراوان غذایی، ذخایر معدنی ارزشمند و گران‌بهای خدادادی در عمق آب، صنایع صید و صیادی و ماهیگیری، صنایع وسیع و گسترده توریسم و گردشگری، نقش دفاعی دریاها و اهداف نظامی، وجود منابع عظیم نفتی، صنایع پتروشیمی، صنعت خودروسازی، صنعت ساختمان، صنعت پتروشیمی، محصولات کشاورزی، ایجاد مراکز دانشگاهی و آموزشی علوم دریایی و بندری و...

بهره‌برداری از نعمت دریا و دریانوردی با تمامی ظرفیت‌ها با ایجاد، تجهیز و توسعه فعالیت بندری و راه‌اندازی خطوط کشتیرانی در زمینه‌های مختلف میسر است. با مطالعه منابع ارزشمند تاریخی در زمینه تاریخ دریانوردی به این نتیجه می‌رسیم که ایرانیان همواره به ارزش و اهمیت دریا و دریانوردی آگاه بوده و از این طریق به اهداف مهمی دست‌یافته‌اند.

باستان‌شناسان بنا بر آثار به‌جامانده از دوران باستان، نظیر سنگ‌نگاره‌های کشتی‌های بادبانی کوچک و با پیروی‌های مصر باستان زمان اختراع قایق را به بیش از سال شش هزار قبل از میلاد برآورد کرده‌اند.

از مستندات تاریخی این‌گونه استنباط می‌شود که خلیج فارس از جمله اولین مرکز سکونت بشر اولیه بوده است. انسان‌های نخستین، برای

اولین بار در این دریا به قایق‌رانی پرداختند و سپس، هنر قایق‌رانی را به همراه قایق‌های خود به آبراه‌ها و دریاهای دیگر بردند و رموز کار را به همه انسان‌های ساحل‌نشین آموختند. اولین دسته انسان‌های کهن (فنیقیان، بابلیان، کلدانیان، سومریان، ایرانیان و گزبان) در آب‌های خلیج فارس کشتی‌رانی می‌کرده‌اند.

بقایای ویران گورهای دیرین و عیلام و کاوش‌های دیرین شناختی در پیرامون بوشهر ثابت کرده‌اند که در آن‌جا از سال هزار قبل از میلاد تاسیسات کشتیرانی وجود داشت است.

از زمان‌های دور کشتی‌ها در دریای سرخ، مدیترانه و خلیج فارس، در عبور و مرور بوده‌اند. شناورهای مذکور، اغلب به ماهیگیران و دزدان دریایی و بازرگانی تعلق داشته که به تجارت و دادوستد مشغول بوده‌اند.

در زمان هخامنشیان، در دوران اوج قدرت دریایی ایران، به‌طور مداوم کشتی‌های بازرگانی و ناوهای نیروبر، برای عبور از دریاها، ۳۰۰ تا ۵۰۰ نفر و برای عبور از رودهای دجله، فرات، سند و نیل، به ظرفیت ۱۰۰ تا ۲۰۰ نفر ساخته می‌شدند. کشتی‌های این دوران قابلیت دریانوردی ۱۰۰ تا ۱۵۰ کیلومتر را به‌روز داشته‌اند.

در این دوران، کشتی‌هایی که به امر شاهان هخامنشی در فنیقیه و آسیای صغیر، کاریا و یونیه و سواحل هلسپونت (داردنل) و به سفر ساخته می‌شدند از کشتی‌های یونانی بزرگ‌تر و سریع‌تر بودند.

امروزه، اسناد مدارک معتبری، دال بر تحولات اساسی در صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی ایرانیان، از دوران تهاجم اسکندر مقدونی به ایران و حکومت اشکانیان و ساسانیان به‌جا نمانده است، ولی سفرهای شناور بزرگ تجاری ایرانی از خلیج فارس به بندر کانتون چین به ثبت رسیده است.

در سال ۷۲۷ میلادی کشتی‌های ایرانی به بندر کانتون چین سفر می‌کردند و به هنگام ورود به کانتون، کالاهای خود را به نماینده‌های حکومت چین تحویل می‌دادند



و این کالا در انبار گذاشته می‌شود تا آخرین کشتی ناوگان نیز به بندر می‌رسید. سپس سه عشر از مال التجاره را به عنوان عوارض واردات، نگه داشته و بقیه به صاحبان کالا تحویل می‌شد.

جمهوری اسلامی ایران کشوری در جنوب غربی آسیا در منطقه خاورمیانه با یک میلیون و ۶۴۸ هزار و ۱۹۵ کیلومتر مربع وسعت و (هجدهمین کشور جهان از نظر وسعت) و بر پایه سرشماری سال ۱۳۹۲ جمعیتی برابر ۷۷ میلیون و ۱۸۹ هزار و ۶۶۹ نفر دارد. همسایگان ایران و طول مرزهای مشترک آن‌ها با ایران عبارتند از: جمهوری آذربایجان (۷۶۷ کیلومتر)، ارمنستان (کیلومتر ۴۰)، ترکمنستان (۱۲۰۶ کیلومتر) در شمال، افغانستان (۹۴۵ کیلومتر) و پاکستان (۹۷۸ کیلومتر) در شرق، و ترکیه (۴۸۶ کیلومتر) و عراق (۱۶۰۹ کیلومتر) در غرب از هشت هزار و ۷۳۰ کیلومتر مرز سراسری، چهار هزار و ۱۱۵ کیلومتر به خشکی، یک هزار و ۹۲۰ کیلومتر به رودخانه‌ها و باتلاق‌ها و دریاچه‌های مرزی و ۲۷۰۰ کیلومتر به مرز آبی تعلق دارد که از این رقم ۶۵۵ کیلومتر به دریای خزر، یک هزار و ۲۶۰ کیلومتر به خلیج فارس (از دهانه اروندرود تا بندرعباس) و ۷۸۵ کیلومتر به دریای عمان (از بندرعباس تا خلیج گواتر) اختصاص دارد. اکثر رودهای جاری در ایران کم‌آب بوده و تنها رود قابل کشتی‌رانی آن، رود کارون است. رودهای ایران در چهار حوضه عمده دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، دریاچه ارومیه و آبریزهای داخلی جریان دارند.

سرزمین ایران، جز سرزمین‌های خشک جهان محسوب می‌شود و به همین علت مسئله کمبود آب و نحوه بهره‌برداری بهینه از آن از دیرباز مدنظر قرار داشته است. حفر قنات که یک از قدیمی‌ترین اختراعات ایرانیان محسوب می‌شود و سابقه آن به چند هزار سال قبل بازمی‌گردد، یکی از راه‌هایی بوده که

به وسیله آن می‌توانستند آب را از منابع زیرزمینی در کوهپایه‌ها به دشت‌ها برسانند. طبق آمار، در سال ۱۳۸۳ میزان ذخایر شناخته‌شده نفت ایران بالغ بر ۱۳۲/۷ میلیارد بشکه (دومین کشور جهان پس از عربستان سعودی) و ذخایر گاز نیز معادل ۲۶/۷۵ میلیارد مترمکعب (دومین کشور جهان پس از روسیه) به حساب می‌آید.

خلیج فارس که در جنوب ایران واقع شده و ارتباط دریایی کشور را از طریق تنگه هرمز و دریای عمان با سایر نقاط جهان تامین می‌کند، در حدود ۲۴۰ هزار کیلومتر مربع وسعت دارد.

با استناد به منابع موجود قبل از انقلاب، در سواحل حدود ۸۰۰ کیلومتری دریای خزر فقط دو بندر فعال وجود داشت. بندر انزلی در استان گیلان و بندر نوشهر در استان مازندران فارغ از هرگونه دیدگاه سیاسی و تحقیق و پژوهش از چرایی ساخت این دو بندر حجم فعالیت سالیانه تخلیه و بارگیری چنین اعدادی را نشان می‌دهد:

بندر انزلی ۴۴۱ هزار تن در سال ۱۳۵۷ و بندر نوشهر ۱۷۲ هزار نفر در سال ۱۳۵۶ پس از انقلاب شکوهمند اسلامی، با وجود بروز جنگ تحمیلی و توطئه‌های مکرر دشمنان این مرز و بوم، با صرف هزینه چشم‌گیر اقدامات بی‌نظیری در سطح بنادر کشور، به ویژه بنادر شمال انجام شده است. در همین راستا، نقش محوری سازمان بنادر و دریانوردی در احداث، توسعه، گسترش و تجهیز بنادر انکارناپذیر است.

صادرات، واردات و ترانزیت کالا از دیرباز به اشکال مختلف همواره در مرزهای ۲۷۰۰ کیلومتری آبی کشور از طریق کشتی در بنادر انجام می‌گرفت اما هیچ‌گاه دارای چنین جایگاهی نبوده که امروزه دارد.

کارشناسان ناوگان حمل و نقل معتقدند سهم فعالیت دریایی نسبت به جاده‌ای، ریلی و هوایی کشور به بیش از ۸۰ درصد می‌رسد و به همین دلیل ایجاد توازن در این زنجیره با انجام امور زیربنایی در جاده، ریل و هوا نسبت به سال‌های قبل فوق‌العاده ضروری و حیاتی است که در ادامه مطالب به آن اشاره خواهد شد.

رودخانه و دریا موهبتی الهی است که اگر کشوری به آن دسترسی داشته باشد و بتواند به





همان صورت ادامه دارد) غالباً سهم کشور پهناور ایران به واردات کالا محدود می‌شد. آثار نشان می‌دهد خطه پهناور شمال در گذشته از طریق دو بندر انزلی و نوشهر در عرصه بین‌الملل به صورت اتوبان دریایی یک‌طرفه محل ورود و بازار مصرف کالای بیگانگان در کشورمان بوده است اما به برکت انقلاب اسلامی در سه دهه اخیر شرایط حمل و نقل دریایی به نحو چشم‌گیری به سود ما تغییر کرده است.

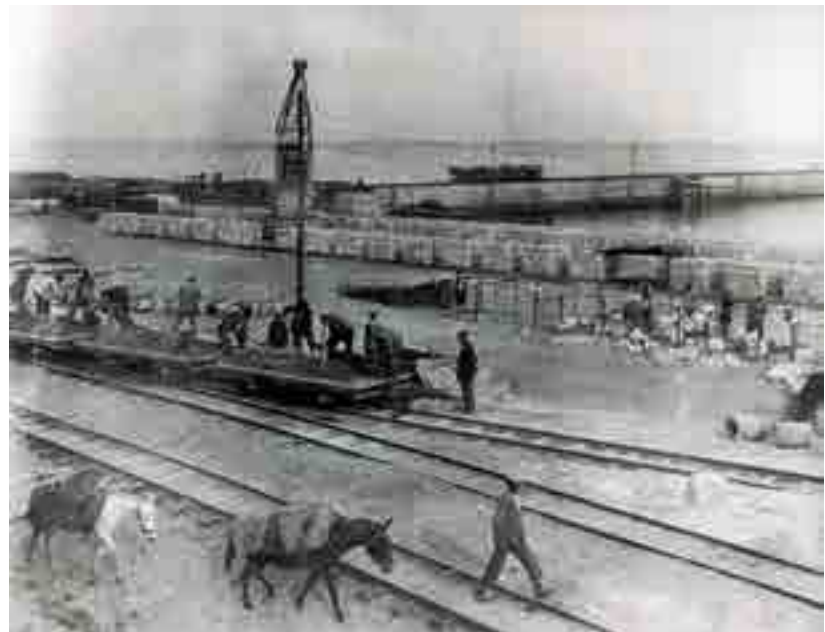
پس از دوران تاریخ‌ساز دفاع مقدس، هم‌زمان با توسعه و تجهیز بندر انزلی با قدمت یک صدسال و نوشهر با قدمت بیش از ۷۵ سال، فصل نویسی در عرصه دریایی و بندری شمال آغاز و دریچه نو با احداث بندر جدید به روی دیده‌گان جمعیت ۲۵۰ میلیونی کشورهای دریای خزر گشوده شد.

از سال ۱۳۶۹ و به مرور زمان احداث بندر امیرآباد، اسکله نفتی نکا و فریدونکنار در استان مازندران، احداث بندر گز، ترکمن و خواجه نفس در استان گلستان، احداث بندر کیشهر، چمخاله و آستارا در استان گیلان در دستور کار دولتمردان قرار گرفت و با اعتبارات موردنیاز ساخته شد.

پرسشی که در اذهان عمومی ایجاد می‌شود این است آیا نیازی به بندرهای جدید بود؟ آیا تعداد دو بندر با توجه به توسعه و گسترش فعالیت حمل و نقل دریایی در خطه شمال کافی بود؟ به‌طور کلی فعالیت دریایی و بندری چه نقشی در منطقه و در سطح ملی و حتی بین‌الملل دارد؟ آیا سایر کشورهای دریای خزر در طی سال‌های اخیر اقدام مشابهی در این زمینه یعنی ساخت، تجهیز و گسترش بندر انجام داده‌اند؟

پاسخ به این پرسش‌ها و مباحث مشابه نیازمند بررسی دقیق و پژوهش از قابلیت‌ها، توانمندی‌ها، ظرفیت‌ها، سرمایه‌ها و فرصت‌های بالفعل و بالقوه این کشورهاست که در سلسله مطالب آتی بدان اشاره می‌شود.

به دلیل سلطه جوی شوروی سابق در حوزه دریای خزر و ضعف دیپلماسی رژیم شاهنشاهی تعداد ناوگان آبی با پرچم کشورمان قبل از انقلاب در حد صفر بود ولی در شرایط فعلی آمار ناوگان کشورمان در این دریا اعم از دولتی و بخش خصوصی به حداقل ۴۰ فروند شناور می‌رسد که ظرفیت هر یک از شناورها حداقل یک هزار تن و حداکثر هفت هزار تن است. امروزه با وجود تحریم ظالمانه سلطه‌گران، ناوگان ایران پس از روسیه به قدرت دوم در دریای خزر تبدیل شده است و به همت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری کلان هر ساله در حال افزایش است. در گذشته نه‌چندان دور، در سواحل طولانی دریای خزر، علاوه بر فعالیت تجاری که عمدتاً سود حاصله نصیب شوروی سابق می‌شد صرفاً فعالیت صید و صیادی و امرامعاش به صورت سنتی توسط صیادان فداکار و پرتلاش ساحل‌نشین صورت می‌گرفت (که البته به



نحو مطلوب و شایسته‌ای از این ظرفیت استفاده کند ضمن رفع بسیاری از معضلات و مشکلات با برنامه‌ریزی مناسب و ایده‌آل به یک قطب مهم اقتصادی تبدیل می‌شود.

خوشبختانه کشورمان ایران از این نعمت ارزشمند برخوردار است پس می‌طلبند که تدوین کنندگان برنامه توسعه بیش از سایر حوزه‌ها فعالیت‌های بندری و دریایی بپردازند تا در رقابت جهانی از کشورهای در حال رشد دارای مرز آبی و خطوط کشتیرانی عقب‌نمانیم. تحقیقات نشان می‌دهد در طول یک قرن گذشته فعالیت دریایی و بندری در جنوب کشور همواره جایگاهی برتر و بالاتر (ده تا دوازده برابر) نسبت به بندر شمالی داشته است.

قصد بر این است در این مقوله صرفاً به بندار دریای خزر و نقش آن در توسعه همه‌جانبه منطقه‌ای، ملی و فراملی اشاره شود و در ادامه بر اساس تجارت بیست و پنج ساله، نظرات و پیشنهادهایی ارائه شود تا به لطف قادر متعال برای محققان و پژوهشگران و بالاخص برای مسولان و تدوین کنندگان برنامه ششم توسعه موثر و مفید واقع شود.

دریای خزر، ذخیره‌ای طلایی و گنجی پنهان برای کشورمان تلقی می‌شود که متأسفانه آن گونه که باید بر حسب یک برنامه دقیق و پایدار به آن توجه نشده است. البته هرچند یک‌بار در طول سال موضوع رژیم حقوقی دریای خزر با نشست مدیران کشورهای حاشیه درصد اخبار رسانه‌ای قرار می‌گیرد و بلافاصله فراموش می‌شود. اگرچه رژیم حقوقی موضوعی کلیدی و مهم است اما این دریادارای ابعاد فراوانی است که پردازش و رسیدگی اصولی و مبنایی بر آن می‌تواند منشأ خیرات و برکات فراوانی برای جمعیت حدود دویست و شصت میلیونی کشورهای حاشیه از جمله: جمهوری روسیه، جمهوری آذربایجان، جمهوری قزاقستان، جمهوری ترکمنستان و جمهوری اسلامی ایران باشد.



اکبر جعفری

کارشناس مسئول ترمینال
کالا- بندر شهید باهنر

از دوران کهن تا به امروز، مبحث اختیار یکی از اساسی ترین مباحث مدیریتی به شمار می رود. آغاز گفتگو درباره سازمان ها، در مباحثی پیرامون ساختارهای تشکیلاتی و سازمانی، انگیزش، بهداشت و نگهداشت نیروی انسانی و..... مستلزم طرح مسئله‌ی اختیار است.

مکتب‌های مختلف مدیریت، از مدیریت علمی تیلور و دیدگاه دیوان سالاری ماکس وبر گرفته تا دیدگاه‌های اقتصادی مدیریت، مبحث اختیار را به اشکال مختلف در مباحث خود مطرح نموده‌اند، زیرا که اختیار، الفبای اولیه اقدامات سازمانی و مدیریت و پایه‌ی مشروعیت بخشی از فعالیت‌های اداری است، اما نکته اساسی در این است که هر جا اختیار مطرح شده است، امر نظارت و کنترل اجتناب ناپذیر به نظر رسیده است، چرا که اختیار و نظارت دوروی یک سکه‌اند و هر جا اختیار تفویض شود یقیناً باید در آن جا نظارت وجود داشته باشد و گرنه در تحقق رسالت و اهداف سازمان باید با دیده‌ی تردید نگاه کرد. نظارت و کنترل یکی از اجزای اصلی مدیریت محسوب می شود به طوری که بدون توجه به این جز سایر اجزا مدیریت، از قبیل برنامه ریزی، سازمان دهی و هدایت نیز ناقص بوده و تضمینی برای انجام درست آن ها وجود ندارد.

هدف از انجام کنترل و نظارت عبارت است از این که مشخص شود آیا سازمان یا موسسه به اهداف خود نایل آمده است یا خیر؟ و اگر اهداف محقق شده است تحقق اهداف به چه میزان است.

نقش نظارت و کنترل در مدیریت

مفاهیم و تعاریف کنترل و نظارت

دانشمندان و نویسندگان علم مدیریت، تعاریف مختلفی از کنترل و نظارت ارائه نموده‌اند که هر کدام از زاویه‌ای به این مقوله می نگرند و آن را مورد بررسی قرار می دهند.

الف) یکی از تعاریف نسبتاً جامعی که از کنترل و نظارت انجام گرفته است تعریفی است که «استیفن رابینز» ارائه کرده است. از نظر ایشان، کنترل عبارت است از فرایند تحت نظر قرار دادن فعالیت‌ها، به منظور حصول اطمینان از این که آن‌ها همان گونه که برنامه ریزی شده‌اند، انجام می پذیرند و نیز اصلاح انحرافات قابل ملاحظه و مهم مشاهده شده در طی این فرایند است. بنابراین می توان گفت که کنترل و نظارت فرایندی است که باید‌ها را با هست‌ها، مطلوب‌ها را با موجودها، و پیش‌بینی‌ها را با عملکردها مقایسه می کند و تصویر روشنی از اختلاف یا تشابه بین این دو گروه از عوامل را در اختیار مسئولان و مدیران سازمان قرار می دهد. ب) از دیگر تعاریف نسبتاً جامع در مورد کنترل، تعریفی است که رابرت ماکلر ارائه کرده و در آن عناصر و اجزای اصلی فرایند کنترل را نشان داده

است. او معتقد است: کنترل، تلاشی است سیستماتیک و نظام مند به منظور تعیین استانداردهای عملکرد، برای اهداف برنامه ریزی شده، طراحی سیستم بازخور نمودن اطلاعات، مقایسه عملکرد واقعی با استانداردهای از پیش تعیین شده و مشخص کردن این که آیا انحرافات در طی فرایند وجود دارد یا نه.

ج) تعریفی که آقای دکتر صادق پور از کنترل ارائه نموده است به این شکل است که کنترل فعالیتی است که ضمن آن عملیات پیش بینی شده با عملیات انجام شده مقایسه می شوند و در صورت اختلاف و انحراف بین آن چه باید باشد و آن چه هست، نسبت به رفع و اصلاح آن‌ها اقدام می شود.

هم چنین در تعریف ناظر یا کنترل کننده چنین گفته‌اند: ناظر در لغت به معنای نگاه کننده، و در اصطلاح به شخصی می گویند که عمل یا اعمال نماینده شخص یا اشخاصی را مورد توجه قرار داده، صحت و سقم آن عمل یا اعمال را با مقیاس معینی که مشخص است می سنجد و برای این کار اختیار قانونی دارد. بنابراین با توجه به تعاریف ذکر شده می توان نتیجه

گرفت که کنترل تلاش منظمی است که همواره فعالیت‌های انجام شده در سازمان را با معیار یا استاندارد کار (اهداف) می‌سنجد و پس از سنجش می‌توان سه حالت را مشاهده کرد:

۱. عملیات با اهداف و برنامه‌های پیش‌بینی شده برابر است که نشانگر فعالیت مطلوب سازمان است.
۲. عملیات انجام شده کم‌تر از فعالیت‌هایی است که در اهداف و برنامه‌ها پیش‌بینی شده است که در این صورت لازم است انحرافات ارزش‌گذاری شده و نقاط ضعف عملیات معلوم و اصلاح شود.
۳. عملیات انجام شده بیش از طرح و برنامه‌ها می‌باشد که در این صورت لازم است پس از مطالعه‌ی عوامل توفیق، نسبت به اصلاح برنامه‌ها و طرح‌های پیش‌بینی شده اقدام کنیم.

تفاوت نظارت و کنترل

اصلاحات نظارت و کنترل معمولاً به صورت مترادف و هم‌معنی با هم به کار گرفته می‌شوند ولی در واقع این دو اصطلاح دارای معانی متفاوتی هستند ولی کاملاً به هم مربوط و وابسته‌اند. نظارت و کنترل یعنی بازدید و مراقبت از طرز پیشرفت اجرای عملیات در مقایسه با وضع مطلوب و به دنبال آن تغییر عملیات به منظور جلوگیری از انحراف در تحقق اهداف پیش‌بینی شده سازمان است. تعریف فوق از دو قسمت تشکیل شده است: قسمت اول کسب اطلاعات از طریق مشاهده و بررسی وضع موجود و تعیین پیشرفت کارها در مقایسه با وضع مطلوب است که نظارت نامیده می‌شود و قسمت دوم یعنی کنترل به منظور بازگرداندن سیستم اجرایی به شکل درست و مطلوب آن از طریق انجام کارهای اصلاح‌کننده که یک فرایند اجرایی و عملیاتی است. در واقع نظارت، مهم‌تر و مقدم بر کنترل است. زیرا نظارت یک امر مشاهده‌ای و تحقیقی است و اگر در یافتن انحرافات جریان عملیاتی سازمان مورد دیده نشود نیازی به کنترل نخواهد بود.

ضرورت کنترل و نظارت در سازمان‌ها

هدف و فلسفه‌ی وجودی نظارت و کنترل اصلاح و بهبود است و اگر این ویژگی در نظام کنترلی موجود نباشد، سیستم دوام چندانی نخواهد داشت. فرایند کنترل و نظارت در مدیریت، فرایندی است برای افزایش انگیزش افراد

در فعالیت‌های سازمانی که منتهی به تحقق اهداف سازمان می‌شود. کنترل مدیریت در حقیقت ابزاری است در دست مدیرانی که این کنترل را بر خود، بین خود و زیر دستانشان اعمال می‌کنند.

به دلیل این که منابع مادی و انسانی برای تأمین احتیاجات چه در یک کشور و چه در یک سازمان یا موسسه نامحدود نیست بنابراین برای بالا بردن سطح درآمد ملی یا رسانیدن سود به حداکثر در موسسات تجاری و به دست آوردن بهترین عملکرد و نتایج در سازمان‌های دولتی بایستی بهترین و مؤثرترین استفاده از این منابع محدود به عمل آید و کنترل مؤثری روی هزینه‌ها اعمال شود.

هدف نهایی هر نظام از کنترل و نظارت، بالا بردن سطح کارایی و در نتیجه میزان تولید و ارائه خدمات بهینه به مشتریان است.

انواع کنترل و نظارت

انواع کنترل:

- الف) پیش از عمل
- ب) سکانی
- ج) تفکیکی
- د) بعد از عمل

الف) پیش از عمل

این نوع کنترل که به آن پیش کنترل نیز می‌گویند عبارت است از روشی که به وسیله آن، پیش از انجام یک عمل یا یک اقدام، فرد نسبت به وجود منابع مالی، انسانی و مواد اولیه اطمینان حاصل می‌کند. بودجه مالی متداول‌ترین عامل کنترل پیش از عمل است، استخدام و آموزش کارکنان، خرید وسایل، لوازم و ماشین‌آلات و طرح‌ریزی محصولات و خدمات جدید همگی از نوع کنترل پیش از عمل است. این نوع کنترل هنگامی موثر است که مدیر قادر به کسب به موقع و دقیق اطلاعات باشد و از تغییرات محیطی و پیشرفت طرح‌ها در جهت نیل به اهداف مطلوب آگاهی داشته باشد.



ب) سکانی

کنترل آینده‌نگر (Cybernetic) کنترل سکانی که گاهی آن را سایبرنتیک هم می‌نامند، از این جهت اعمال می‌شود که بتوان موارد forward control) انحراف از استاندارد را تعیین کرد و پیش از این که به نتایج نامناسبی بیانجامد، درصدد اقدامات اصلاحی برآمد.

ج) تفکیکی

کنترل بلی - خیر یا کنترل رفتن یا نرفتن فرایندی است که به وسیله آن جنبه‌های خاص از اقداماتی که باید تصویب یا شرایط خاصی که پیش از ادامه کار باید تأیید شود، مشخص خواهد شد.

د) بعد از عمل

همان گونه که از عبارت بعد از عمل برمی‌آید، در این نوع کنترل، نتیجه کارهای انجام شده به سنجش درمی‌آید، علت انحراف از برنامه یا استاندارد مورد نظر تعیین می‌شود و نتیجه این اقدام برای فعالیت‌های مشابه آینده مورد استفاده قرار می‌گیرد. کنترل بعد از عمل را به عنوان مبنایی برای پاداش دادن یا تقدیر، تشویق و ترغیب کارکنان به کار می‌برند.

مراحل فرایند کنترل

- الف) تعیین معیار یا استاندارد
- ب) سنجش عملکرد
- ج) تشخیص انحرافات
- د) انجام اقدامات اصلاحی

ویژگی‌های یک نظارت کارآمد

موضوع نظارت همواره در مدیریت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده و استقرار سیستم‌های کارآمد نظارتی از اهداف اولیه و عمده مدیران در هر بخش به

شمار می‌آمده است.

ویژگی‌های سیستم کارآمد نظارتی شامل

- ۱) نظارت اصلاح‌گر
- ۲) نظارت مثبت‌نگر
- ۳) نظارت پیش‌نگر
- ۴) نظارت عینیت‌گرا
- ۵) نظارت سازمان‌گرا
- ۶) نظارت واقع‌گرا
- ۷) نظارت کارا و غایت‌نگر
- ۸) نظارت کل‌گرا
- ۹) نظارت مشتری‌گرا
- ۱۰) نظارت نامتمرکز
- ۱۱) نظارت فرهنگ‌مدار

ویژگی یکم: نظارت اصلاح‌نگر

سازمان‌های نظارتی باید تلاش کنند تا پس از شناسایی دقیق مشکلات، آن‌ها را ریشه‌یابی کرده و راه‌حل‌های اصلاحی را ارائه نمایند.

ویژگی دوم: نظارت مثبت‌نگر

در یک نظام نظارتی مطلوب باید نقاط مثبت نیز مدنظر نظارت‌کننده قرار داشته باشد و با دیدی مثبت به مسایل نگر بسته شود، نقاط ضعف و قوت در کنار هم دیده شوند و همواره با نگاهی مثبت کار کنترل انجام شود. ترویج فرهنگ اعتماد به دیگران و پایبندی به اصل برایت موجب می‌شود افراد، گروه‌ها یا سازمان‌های تحت نظارت با علاقه‌مندی به کنترل شدن تن در دهند و کنترل در چنین حالتی تلخی خود را از دست داده و با رغبت و تمایل کنترل شوندگان روبه‌رو خواهد شد.

Archive of SID



ویژگی سوم: نظارت پیش‌نگر

یکی از مشکلات کنترل آن است که استفاده از مکانیسم بازخورد پس از انجام عمل، به نتیجه می‌پردازد. از این رو در صورتی که نتیجه عمل منفی باشد دیگر نمی‌توان از زیان‌های به وجود آمده جلوگیری کرد.

ویژگی چهارم: نظارت عینیت‌گرا

یکی از افات نظارت، گرایش به سوی ذهنی‌گرایی و دور شدن از عینیت‌گرایی است.

ویژگی پنجم: نظارت سازمان‌گرا

گاهی سازمان‌های نظارتی دچار این خطا می‌شوند که در کنترل سازمان‌ها به دنبال یافتن یک فرد به عنوان عامل اصلی عملکرد هستند. در حالی که عملکرد در سازمان تعلق فردی نداشته و سرشتی سازمانی و جمعی دارد.

ویژگی ششم: نظارت واقع‌گرا

سازمان‌های دولتی به علت ماهیت خاص آن‌ها دارای جنبه‌های سیاسی بوده و غالب تصمیمات در آن‌ها جنبه سیاسی دارد. به این دلیل نباید در ارزیابی این سازمان‌ها تنها معیارهای سازمان‌های اقتصادی و خصوصی را در نظر گرفت.

ویژگی هفتم: نظارت کارا و غایت‌نگر

سازمان‌های نظارتی نباید در فعالیت‌های کنترلی خود به صرف هزینه‌هایی بپردازند که نتایج حاصل از آن ارزش چندانی نداشته و اگر کنترلی صورت نمی‌گرفت مقرون به صرفه‌تر بود.

ویژگی هشتم: نظارت کل‌گرا

نظارت ناظر باید بر مجموعه فعالیت‌ها در یک سازمان انجام پذیرد و با تأکید بر یک جزء در نظارت از سایر اجزا غافل نباشد. نظارت کل‌نگر به ناظر امکان می‌دهد تا مجموعه فعالیت‌ها را در کنار هم مورد ارزیابی قرار دهد و ارزش هر جزء را در رابطه با اجزاء دیگر بررسی نماید.

ویژگی نهم: نظارت مشتری‌گرا

در شرایط کنونی، مدیریت سازمان‌ها اعم از خصوصی یا دولتی با شاخص رضایت مشتریان مورد سنجش قرار می‌گیرند و مدیران نیز در صورتی که در این راه توفیق داشته باشند، مدیران شایسته‌ای محسوب می‌شوند. سازمان‌های نظارتی با این شاخص، یعنی رضایت مشتری یا ارباب‌رجوع، موجب ارتقای سطح کمی و کیفی خدمات‌رسانی و تولید سازمان‌ها خواهند شد، زیرا تقاضای اصلی مشتریان تولیدات و خدمات مطلوب، با قیمت پایین و کیفیت بالاست.

ویژگی یازدهم: نظارت فرهنگ‌مدار

اگر سازمان‌های نظارتی بتوانند با تکیه بر فرهنگ و ارزش‌های فرهنگی جامعه، ساز و کار نظارتی ایجاد کنند که افراد، گروه‌ها و سازمان‌ها قبل از آن که به وسیله یک عامل خارجی مورد کنترل و نظارت قرار گیرند، خود به کنترل خود بپردازند، از بسیاری هزینه‌ها و اتلاف نیروها جلوگیری به عمل خواهد.

نتیجه‌گیری:

- ۱) نظارت و کنترل توأم و هماهنگ باشند.
- ۲) کنترل پیش از عمل، کم هزینه‌ترین و آسان‌ترین روش است.
- ۳) کنترل بعد از عمل، همیشه رضایت‌بخش نیست.
- ۴) مراحل فرایند کنترل باید به ترتیب و اطمینان از انجام مرحله قبل اجرا شود.
- ۵) کارایی ویژگی‌های سیستم نظارتی کارآمد بسته به تناسب با فرهنگ آن سازمان دارد.
- ۶) سازمان‌ها صرف نظر از اندازه، به نظارت و کنترل نیاز دارند.

منابع:

۱. استونر، جیمز فریمن. ادوارد، مدیریت رفتار سازمانی (جلد سوم: رهبری و کنترل). (سید محمد اعرابی و علی پارسائیان، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۷۵)
۲. علی رضائیان، اصول مدیریت، انتشارات سمت ۱۳۶۹
۳. مهدی الوانی، مدیریت عمومی، نشر نی ۱۳۷۵
۴. علی محمد اقتداری، سازمان و مدیریت، انتشارات مولوی، ۱۳۸۴
۵. عبدالله جاسسی، اصول و مبانی مدیریت، انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی، ۱۳۸۶
۶. سید مهدی الوانی، تصمیم‌گیری و تعیین خط مشی، انتشارات سمت، ۱۳۷۸
۷. استیفن رابینز، تئوری سازمان، ترجمه الوانی، داناتی فرد، نشر صفار، ۱۳۷۸
۸. جمعی از مؤلفان، مبانی مدیریت غیرمتمرکز، انتشارات دانشگاه علوم پزشکی تبریز، ۱۳۷۸

ویژگی دهم:

نظارت نامتمرکز

سازمان‌های امروزی در حالی که به سوی بزرگ شدن تمایل دارند و از این طریق می‌خواهند اهداف بزرگ و عظیمی را محقق سازند، مایل‌اند که از ویژگی‌های مثبت سازمان‌های کوچک نیز برخوردار باشند. به‌طور خلاصه نظارت نامتمرکز در سازمان‌های بزرگ امروز تنها راه تحقق اهداف به صورت کارآمد و اثربخش است.



چرایی ارزیابی عملکرد کارکنان

ناصر نیک کار

کارشناس ارزشیابی و رسیدگی به شکایات اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان



آنچه که می بینید نگاه اجمالی به اهمیت و ماهیت ارزش عملکرد، تحت عنوان ارزیابی عملکرد کارکنان و مقایسه نسبی در شیوه عملی ارزیابی عملکرد کارکنان در ساختار سازمانی است. ارزیابی عملکرد یا ارزشیابی به معنی واقعی کلمه تبیین و تعیین ارزش هر فرد در مقیاس عملکرد آن فرد در مقایسه جمعی است تا بتوان در تمایز با چگونگی عملکرد، میزان آن را منظور نمود. این نوشتار بررسی اهمیت واقعیات از دیدگاه حقیقی و وجه تمایز آن از جهات تناسب است تا آن چه را که باید در ثبات ارزش ها مدنظر قرارداد اشاره نمود، بر این اساس است که ساختار تناسب باید بر مبنای ایده و الگو واقع گرایانه پی ریزی و بنا نهاده شود. این که هدف در ارزیابی عملکرد کارکنان استقرار ترازوی سنجش و استمرار اجرای مصوب جهت تعیین تمایز است متناسفانه عدم اهمیت به این برآیند و عدم توجه به نسبت موضوع، حقیقت اندیشی را مخدوش ساخته و اغلب متمایل به منابع مالی آن می شود در حالی که یکی از علل، نزول مراتب تعیین تکلیف در ارزیابی عملکرد واقعی است زیرا تعیین و تعریف اهداف در موازات عملکرد نیازمند هم سویی و موازی سازی در نحوه عملکرد است.

بر حول محور منفعت طلبی در نظر می گیرند و هر عملی را بر مبنای آن می سنجند در حالی که این واقعیت پوشیده نیست چون هر فردی زندگی خود را بر حسب درآمد شخصی اش اداره می کند اما نباید کتمان کرد که میزان درآمد برای برخی از افراد منجر به رفتار متغییری می شود که حاصل آن توقع بی مورد است.

تعبیه ارزش در ارزیابی عملکرد اغلب با غفلت همراه بوده و هم چنان همراه است. در حقیقت مسبب این رفتار را باید عاملان مخرب در احیاء ارزش ها دانست. تغییر و اصلاح این امر میسر نمی شود جز این که هرکس به سهم مشروع خویش بسنده و اکتفا و قانع باشد و از پدیدار نمودن غیر واقعی شخصیت امتناع ورزند.

«هر کس آن چنان می میرد که زندگی می کند.»
شریعتی

حقیقت انکارناپذیر

از نکات بارز در سطوح آگاه، توجه هوشمندانه به نحوه کارکرد است زیرا هر چه توجه و دقت و هوشیاری در عملکرد اعمال شود قطعاً نتیجه توام با اهمیت و موثر خواهد بود و در واقع این چنین حصول عملکرد ارزشمند

بدنه آسیب پذیر

«حقیقت های زیادی هست که هیچ کس باور نمی کند و دروغ های زیادی هست که همه باور می کنند.»
مائو

هر فردی با برخورداری از روحیات خاص دارای ذات منحصر به فردی است که نسبت به دیگران متمایز می شود و این وجه تمایز باعث می شود تا خصوصیات افراد متفاوت گردد، و چگونگی این تفاوت را می توان در عملکرد افراد مشاهده و احساس نمود. البته اغلب اشخاص در جهت دستیابی به اهداف یا امیال خویش همواره در جستجوی راه کار و یا متوسل به ترفندهای میانبر می شوند تا نزدیک ترین مسیر دسترسی را پیدا کنند تا بتوانند خواسته خود را محقق سازند. در این مسیر حقیقت یا دروغ از جمله عناوین یا حربه کارآمد یا ناکارآمدی است که به طور معمول در همه امورات تأثیرگذار است. بدین طریق لطمات جبران ناپذیر، آسیب های معمول، به مرور جامعه را در بر می گیرد و آلودگی آن تا شعاع غیرقابل تصویری نفوذ می کند. در کشور ما به لحاظ شرایط خاص اقتصادی، افراد همواره مقتضیات را

چیستی ارزشیابی و ارزیابی

اگرچه ارزشیابی و ارزیابی عملکرد کارکنان در یک راستا تعریف و ارایه شده است اما آن چه این دورا از هم تغییر داده است جایگزین نمودن ارزیابی به جای ارزشیابی است. زیرا ارزشیابی با توجه به بار معنایی و بار سنگین مسئولیت و تکلیف به راحتی قابل حمل نمی باشد اما در ارزیابی عملکرد به راحتی می توان با توجیحات غیرواقعی راه گریز را برای فرار باز گذارد چون این طریق در حقیقت تعهدات ارزشیابی را با خود ندارد. اگر چه هر دو اصطلاحی بیش نیست و در هر دو مرج سلیقه ای تناسبها، به واقع عمل و تزییق نمی شود اما از آن جایی که تصور حقیقی این داستان حکایت از انتخاب اصلح را دارد باید به عدم اشراف بر سرپوش های آشکار در عدم تطبیق عادلانه کنجکاوش دو به این نکته دقت نمود که چرا و چگونه ارزشیابی دستاویز ارزیابی قرار می گیرد. بدون شک این حقیقت را می دانیم که اغلب تدابیر و تعابیر در تعیین ملاک ها به گونه ای غیرواقع اعمال می شود و علت غیر از این هم نیست چون همواره نبایدها جایگزین بایدها می شود.

پیش از آن که بتوانیم در تعریف ارزش بسان بُعد اخلاقی عمل به نتیجه ای قطعی دست یابیم، ضروری است که در کارکرد گزینشی ارزش ها دقت و تأمل بیش تری کنیم. گزینش مورد نظر مادر این جا عبارت از فرایندی است که مشتمل بر ارزیابی، قضاوت و تصمیم گیری می شود. در این جا هیچ احتیاجی به تمسک جستن به دعوی کانت نداریم، آن جا که می گوید: ارزشیابی، قضاوت و تصمیم گیری محصول سوژه فعال و متفکر می باشند که در نتیجه برخورد با این مفهوم که چه چیزی خوب یا بد است، ظهور می کنند. این مفاهیم ممکن است در نزد همگان مفاهیمی اخلاقی یا

محسوب و تلقی می شود.

در تبیین ارزش ویژگی های قابل توجهه ای را می توان لحاظ نمود که از جمله آن قابلیت های حایز اهمیت در قیاس ارزش هاست. زیرا با توجه به وجود دیدگاه های متفاوت در عرصه مدیریت های متفاوت در بدنه دستگاه های دولتی این تصویر غلط نمایان می شود که ارزشیابی یا به تعبیر جدید، ارزیابی عملکرد فرصت مغتنم جهت تشویق کارکنان می تواند باشد. در حالی که این موضوع در حقیقت غربال یا فیلتری است تا چگونگی ها مورد شناسایی و ارزیابی قرار گیرند. امامتاسفانه در آشفنگی افکار متغیر و در پستوی خاموش مدیریت ها اغلب ناگواری هایی مدفون است. که به ارزش واقعی آسیب وارد می شود، و بدین سان ماهیت واقعی ارزش دست خوش بلایای وارده می شود.

با توجه به وجود حقایق تلخ و ناگوار در عرصه بوروکراسی باید اذعان نمود هیچ گاه دموکراسی واقعی از جانب عوامل تعیین کننده آشکار نشد، زیرا عدم تحقق در اجراییات می تواند نشانگر گله مندی های موجود در زمینه کشف واقعیات باشد.

اگرچه تعریف ساده ای مثل این که «ارزش عبارت است از بار معنایی خاصی که انسان برای برخی از اعمال، گفتار، زمان ها و... در پاره ای از حالت ویژه قایل می شود» می تواند معرف این مفهوم مهم باشد، با این حال چون به تأمل در زوایای ریز چیستی ارزش می پردازیم با انبوهی از مسایل تازه مواجه می شویم که نشان دهنده پیچیدگی بیش از حد این مفهوم به ظاهر ساده است. احساس اولیه انسان آن بوده است که ارزش، سر در آسمان و کانون های ماورای انسانی دارد. حال آن که امروزه بشر دریافته است که ارزش ها در قالب زشت و زیبا، شرافتمند و ننگبار، دلپذیر و نامطلوب و... به درون حیات اجتماعی او گام گذاشته است و سنگ بنای تمدن ها را تشکیل می دهد. حضور جدی ارزش ها در صحنه زندگی روزمره انسان، توجه هر چه بیش تر به آن را می طلبد. چیستی ارزش: ژان ولت دس اسکار بروگ



اثر داده می‌شود. البته ارزیابی عملکرد در تمامی جهات این خاصیت را باید داشته باشد تا دسته‌بندی‌ها را طبق نمودار مشخص به معرض نمایش گذارد.

پس نقش ارزش در ارزیابی عملکرد به واقع تعیین وضعیت عملکرد بر اساس رعایت موازین واقعی آن است تا با آن چه غیر واقع است تفکیک پذیر شود. آن چه اهمیت این مهم را بارز می‌نماید شناخت نقش و اولویت بخشی به این امر می‌باشد. با این که همواره واقعیت‌ها در مواجهه با سلاقی با نوع نگرش مشکلاتی را ایجاد می‌کند و ناکسندی را باعث می‌شوند ولیکن باید حقیقت امر را بپذیریم و به واقعیت‌ها تن در دهیم و ارزش واقعی را آشکار کنیم حتی اگر به زیان صوری منجر شود. اگر این اتفاق تحقق یابد و حقیقت‌یابی صورت پذیرد قطعاً رضایت‌مندی بر محور باورمداری قرار می‌گیرد و سطح نگرش به ارزش مثبت واقع می‌گردد و جلوه ارزش متصور می‌شود. با این که ارزیابی باید بر مبنای ارزش سنجیده شود عدم توجه به این مهم باعث کاستی‌هایی می‌شود و سبب بی‌ارزش شدن ارزش می‌شود.

دیده شدن نقاط قوت و ضعف از جمله نکات حایز اهمیت در امر ارزیابی عملکرد است و این اهمیت را با قوت بیش‌تر در معرض اجرا قرار خواهد داد تا در پالایش نحوه عملکرد، حقوق منابع انسانی محاسبه شود. با این که ارزیابی عملکرد باید با رویکرد ارزشیابی به حقوق مسلم کارکنان نظر داشته باشد این انتظار از سوی کارکنان دور از واقعیت نیست. زیرا متولی ارزیابی عملکرد کارکنان با برخورداری از مسئولیت حساس باید حافظ منافع و منابع انسانی باشد و از هر گونه بخشش بی‌ارزش خودداری شود.

اما هنوز تعداد کمی از آنان از اثربخشی فرایندهای ارزیابی سازمان خود رضایت دارند و دیگران مداوم مترصد فرصتی برای اصلاح آن هستند. این امر اشتباه است که ارزیابی‌ها بر اساس شکل و نه محتوا سنجیده می‌شود و از آن اشتباه‌تر، تلقی برخی مدیران از انجام ارزیابی به عنوان رفع تکلیف است و در نتیجه این اشتباهات است که فرصت تاثیرگذاری بر رفتار فرد، در ارزیابی از دست می‌رود.



صرفاً عواملی وابسته به احساس مشترک باشند که صحت و مطلوبیت آن قبلاً توسط همگان پذیرفته شده است. (۱۹۸۷، ص ۲۱۰ و بیلینگ) به هر حال به هرگونه که به فرایند گزینش از میان بدیل‌های موجود نگاه کنیم، خواهیم دید که در تمامی موارد، به نحوی نوعی استدلال آفشته به ارزش رخ می‌نماید. ما نهایم این مطلب را به خوبی بیان می‌کنند، آن‌جا که می‌نویسد: «[حتماً] هر تصمیم ناظر به واقعیتی (از قبیل ارزیابی فردی از شخصیت فرد دیگر یا جامعه چگونه باید سازمان دهی شود)، در بطن خود قضاوتی را نهان دارد که به موضوع خوب و یا شیطانی بودن [موضوع] مربوط می‌شود» (۱۹۶۰، ص ۱۷). چپستی ارزش: ژان ولت دس اسکار بروگ

جرایب ارزیابی عملکرد

جرایب در ارزیابی عملکرد در واقع نمودار نمودن ارزش‌های پنهان است یعنی نمایاندن صحت و سقم چگونگی در قالب یک روند با فرایند مدون، و حاصل آن نیز دستاورد مفید برای محیط باشد. زیرا لازمه هر عملکردی باید با ارزش خاص خود تزیین شود تا در محک، قابلیت برخورداری خود را نشان دهد. در واقع عمل وقتی دارای خاصیت ثمربخش می‌شود که از تناسب و جاذبه مثمر‌تر برخوردار باشد و ارزش واقعی را در ابعاد مورد نظر نشان بدهد. چه بسا ممکن است هدف را با تفسیر دروغین در ارزیابی عملکرد دخالت داد و حاصل ضرب آن نیز با فرمول قاعده ساختگی ما سازگاری داشته باشد اما آن چه که شکل قاعده ما را از بین می‌برد ساختار شکنی در دست‌ورعمل است. زیرا تجربه نشان داده است علت ناکارآمدی در ارزیابی عملکرد کارکنان نبود اهمیت به ماهیت ارزشیابی است که همواره از سوی متولیان امر با بی‌تفاوتی و نبود ثبات در تعیین قیاس، ارزیابی نادرست را رقم زده است. اگر می‌توانستیم ساز و کار اسباب قیاس را خوش‌بینانه فراهم نماییم ارزش در ارزیابی عملکرد جایگاه بهتری را کسب می‌نمود و دچار سردرگمی قرار نمی‌گرفت.

از علل ناکارآمدی در امر ارزشیابی و عدم ثبات آن در ساختار سازمانی نگرش یک سو به منبع مالی این مورد است که همواره در معرض تعارضات غیر واقعی و موضوعات غیر مرتبط قرار داشته است. چنین مواردی باعث شده است ارزشیابی یا ارزیابی عملکرد دهه‌ای جهت کسب سالانه شود. در حالی که ارزشیابی یا ارزیابی عملکرد به معنی و مفهوم واقعی شناسایی و تعیین کسانی است که نسبت به یکدیگر تفاوت شاخص داشته باشند.

نقش ارزش در ارزیابی عملکرد

شاخص اندازه‌گیری در عملکرد تعیین ارزش آن است زیرا مقدار و میزان چگونگی را باید بر مبنای نحوه ارزش و کیفیت سنجید. به این لحاظ آن چه در عمل مورد قیاس واقع می‌شود کمی و کیفی هر اقدامی ترتیب

بایسته و شایسته



ملاک اعمال قیاس در خصوص ارزیابی عملکرد کارکنان، قیاس و محاسبه روند عملکرد است.

این بایسته‌ها اگر ترتیب اثر داده شود شایستگی‌ها محرز می‌شود و توزیع به نحو مقبولی صورت می‌گیرد. در این صورت این نحوه می‌تواند میزان رضایت‌مندی را توضیح داده و مقدار شایستگی را توزیع نماید. با این که هر فردی در زمینه‌های متفاوت به دنبال مشاهدات عادلانه است و خود را مدعی و تلاش در عملکرد می‌داند به وسیله خط‌کش معینی می‌توان اندازه را تعیین و نشان داد. در چنین صورتی نمودار رویکرد اهداف در ارزیابی عملکرد ارزش‌های واقعی را نشان خواهد داد و آن چه را که باید بر مبنای واقعیت‌ها انجام داد پیاده‌سازی نمود.

باید اذعان نمود حقیقت همیشه حقیقی نیست گاهی به منظور جلب توجه و ادعا در موضوعی به جهت کسب منافع شخصی، فرد با مبالغه و بزرگنمایی غیر واقعی سعی در تصاحب منفعت نامشروع می‌کند. قطعاً شناسایی این قبیل افراد به راحتی صورت نمی‌گیرد و نیازمند به فراسوگیری و توجه به جوانب خواهد بود تا با در نظر گرفتن بایسته‌ها شایسته‌ها را معرفی نمود این امر تا وقتی که سود بر بود ترجیح داده می‌شود، محقق نمی‌شود.

لازم است متولیان امر خود را در مهلکه کشمکش قرار دهند و آن چه را که باید از آن صیانت نمایند به معنی خاص مورد حمایت قرار دهند تا حقوق مسلم در امر ارزیابی عملکرد مورد توجه مشترک قرار گیرد تا بلکه ارزش در محور اصلی جایگاه خود را بیابد.

با تامل به این مساله که سطحی‌نگری و بی‌توجهی عامل بروز

فساد در هر زمینه‌ای می‌شود عدم تعهد در استقرار استدلال نیز منجر به بروز شکاف‌های عمیق در بدنه هر موضوعی می‌شود. از دیگر مسایل سبب ساز نگرش سلیقه‌ای باعث تغییرات ناهمگون است و باعث تغییر شکل در اصول راهبردی می‌شود.

با این که هدف در ارزشیابی یا ارزیابی عملکرد تعیین وضعیت کارکنان بر مبنای قاعده مدون تعریف می‌شود اما اغلب با عدول از اصل موضوع به سقف امتیازات توجه خود را معطوف می‌دارند.

نتیجه:

سطحی‌نگری به این موضوع باعث شده تا ارزیابی عملکرد از مسیر واقعی خود خارج و در قالب اقتصادی جای بگیرد. چون نگرش اقتصادی موجب عدم رعایت حق تقدم و غفلت از قابلیت‌های برخوردار از ظرفیت می‌شود و هم‌چنین باعث می‌شود خودخواهی‌ها و بخشی‌نگری در خصوص تقسیم منافع فرع بر اصل بچربد. متأسفانه باید گفت تا کنون کالبد شکافی غیرتمندانه‌ای در این امر به وضوح صورت نگرفته و هر که مسئول این امر شده تحت وضعیت و شرایط موجود با گریز از محور به ناچار تابع گردش موجود شده است.

منابع:

(۱) این مقاله ترجمه‌ای است از:

Deth, Jan W. van, and Scarbrough, The Impact of Values, Oxford, Oxford University Press. pp. ۳۳-۵۹۹۲۲-۱
در باره ارزش‌های اسلامی و موقعیت آن‌ها در فرایند تهاجم فرهنگی، مترجم اخیراً پروژه‌ای را به اتمام رساند که به همت مرکز اسناد و مدارک فرهنگی انقلاب اسلامی زیر چاپ رفته است.

مشخصات کتاب‌شناختی اثر عبارت است از:
- افتخاری، اصغر. کمالی، علی‌اکبر. رویکرد دینی در تهاجم فرهنگی، تهران، مرکز اسناد و مدارک فرهنگی انقلاب اسلامی وابسته به وزارت ارشاد، ۱۳۷۷.
منابع: قیسات ۱۳۷۸ شماره ۱۳



در ساختمان سیمرغ چه می گذشت

بخش چهارم (نیمه دوم سال ۱۳۵۰ و نیمه نخست ۱۳۵۱)

بیست و هفتم فروردین ۱۳۵۱ - اجاره یدک کش برای لایروبی بندر خرمشهر

هیات عامل با توجه به گزارش توجیهی و نامه دریافت شده از سوی اداره بندر و کشتیرانی خرمشهر، با اجاره دو فروند یدک کش برای استفاده در بندر خرمشهر به مدت دو ماه موافقت کرد و قرار شد پس از استعلام بهاء، به سرعت اقدام شود.



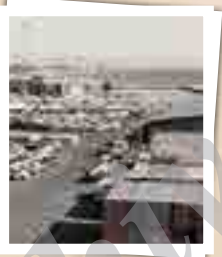
پنجم اردیبهشت ۱۳۵۱ - قرارداد با مرکز توسعه بین المللی ژاپن

قرارداد با مرکز توسعه بین المللی ژاپن موضوع اصلی این جلسه هیات عامل بود. در این جلسه قرارداد مرکز توسعه بین المللی ژاپن در مورد بررسی نحوه عملیات و مدیریت در بندر ایران به تصویب هیات عامل سازمان رسید.



بیست و پنجم خرداد ۱۳۵۱ - خرید پالت از شوروی

با توجه به صورت جلسه چهارمین کنفرانس نوبتی در بادکوبه و گزارش دفتر بازرگانی سازمان، هیات عامل در این جلسه با خرید دوهزار عدد پالت برای استفاده در تخلیه و بارگیری از طریق ترک مناقصه از اتحادیه کل صادراتی و وارداتی شوروی موافقت کرد و مقرر شد قرارداد این خرید به امضای مدیرعامل سازمان برسد.



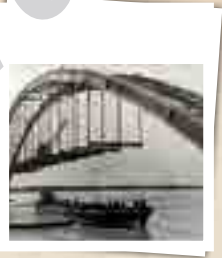
دهم تیر ۱۳۵۱ - معافیت حقوق و عوارض بندری برای حمایت از کشتی های ساحلی ایرانی

هیات عامل سازمان تصمیم گرفت برای حمایت از کشتی های ساحلی ایرانی معافیت هایی در حقوق و عوارض بندری بر کشتی های ساحلی ایرانی لحاظ کند، که شرح آن در ادامه آمده است:

تمامی کشتی های ایرانی تا ۱۵۰۰ تن ظرفیت غیر خالص از پرداخت حق ورود کشتی به دهانه بندر و هم چنین حق ورود کشتی به بندر و عوارض فانوس های دریایی معاف می شوند.

در صورتی که در رفت و آمد این کشتی ها به بندر از مباشرت افراد بندر استفاده نشود، حقوقی بابت بستن، باز کردن، لنگراندازی و لنگر برداری دریافت نشود.

هر کشتی ایرانی که فرمانده آن گواهی نامه راهنمایی به ترتیبی که از طرف سازمان بندر و کشتیرانی تعیین خواهد شد، داشته باشد و مالک کشتی یا نماینده او به صورت کتبی تعهد پرداخت هرگونه خسارتی که نتیجه عمل فرمانده کشتی با اسکله و یا تاسیسات و تجهیزات دیگر بندر باشد، از پرداخت حق راهنمایی معاف شوند.



دوازدهم آبان ۱۳۵۰ - برقراری سورشاز در بندر امام خمینی (ره)

افزایش ۱۵ درصد کرایه اضافی که کنفرانس کشتیرانی خلیج فارس تصمیم داشت از تمام کالاهایی که از بنادر ژاپن به بندر امام خمینی (ره) حمل می شود، دریافت کند، موضوع اصلی این جلسه هیات عامل بود. بر این اساس قرار شد با استفاده از تمامی امکانات سازمان از این سورشاز جلوگیری شود.



ششم بهمن ۱۳۵۰ - خرید جرثقیل از شرکت جونز

یکصد و بیست و هشتمین جلسه هیات عامل با حضور فتحی پور، رییس دفتر حقوقی سازمان به موضوع خرید جرثقیل از شرکت جونز اختصاص داشت. در این جلسه فرم قرارداد مربوط به خرید جرثقیل های جونز از شرکت جونز به تایید هیات عامل رسید.



بیست و سوم اسفند ۱۳۵۰ - بررسی طرح هیات پنج گانه نوسازی و تعمیراتی

هیات عامل سازمان بندر و کشتیرانی وقت به منظور بررسی پیشنهادات دریافت شده از سوی پیمان کاران برای اجرای طرح های پنج گانه نوسازی و تعمیراتی تشکیل جلسه دادند، نمایندگان پیمان کاران هم در این جلسه حضور داشتند و به بررسی ۱۱ پیشنهاد ارایه شده از سوی پیمان کاران پرداختند. این جلسه آغازی بود بر جلسات بررسی طرح های پیشنهادی.



هفدهم فروردین ۱۳۵۱ - لایروبی اسکله شماره یک بندر خرمشهر

در روزهای نخست سال ۱۳۵۱، هیات عامل سازمان بندر و کشتیرانی وقت نامه ای از اداره کل بندر و کشتیرانی خرمشهر دریافت کرد که در آن موضوع لایروبی اسکله شماره یک بندر خرمشهر مطرح شده بود. بر اساس این نامه، به علت جاری شدن سیل آب رودخانه کارون به شدت گل آلود شده بود و آب نشین اسکله ها کاهش قابل توجهی پیدا کرده بود. بر همین اساس از هیات عامل سازمان درخواست شده بود که به صورت فوری به موضوع لایروبی اسکله شماره یک بررسی کرده و برای این کار یک فروند یدک کش در اختیار این بندر بگذارند. این موضوع در جلسه تاریخ ۱۳۵۱/۱/۲۷ طرح و بررسی شد.

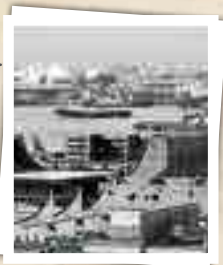


بیست و پنجم تیر ۱۳۵۱ - احداث تاسیسات بندری در جزیره کیش

شورای عالی سازمان در جلسه‌ای موضوع اعتبار و اختیارات برای احداث تاسیسات بندری در جزیره کیش بررسی کردند. در موضوع اعتبارات مورد نیاز قرار شد مجموعاً ۱۶۶/۶۷

میلیون ریال برای ساختمان موج شکن، ساختمان اسکله، ساختمان انبار، آسفالت محوطه و راه فرعی، ماشین آلات و علائم دریایی، تاسیسات و حق الزحمه مهندس مشاور و مطالعات خاک شناسی و هیدروگرافی اختصاص یابد.

هم چنین پیشنهاد شد مهندس مشاور علی ادیبی به عنوان مهندس مشاور برای طراحی و نظارت بر اجرای طرح احداث تاسیسات بندری کیش انتخاب شود



اصطلاحات و تعاریف مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

مصوب فرهنگستان زبان و ادب فارسی

توضیح	معادل	واژه	
بندی در بیمه‌نامه‌های دریایی که دوره زمانی مجاز برای یک سفر یا یک مجموعه سفر را مشخص می‌کند	شرط بیمه سفر	voyage clause	۱۹۰
بندی در بارنامه که مطابق با قوانین کشور ذی‌ربط چگونگی رسیدگی به مسئولیت‌های حمل‌کننده در آن قید می‌شود	شرط پرچم	flag clause	۱۹۱
بندی در قرارداد‌های اجاره که چگونگی محاسبه مدت زمان خارج‌ازاجاره را مشخص می‌کند	شرط خارج‌ازاجاره	off-hire clause/ off hire clause, breakdown clause	۱۹۲
شرطی در بیمه‌نامه دریایی که به موجب آن بیمه‌گر قید می‌کند از پرداخت هزینه بازیافت لنگر از دست‌رفته کشتی که هنوز شناور است معاف باشد	شرط لنگر و زنجیر	anchor and chain clause	۱۹۳
فله‌بر مخصوص حمل شکر تصفیه‌شده	شکربر	refined sugar carrier	۱۹۴
غرق شدن یا شکستن یا متروک شدن کشتی	شکست کشتی	shipwreck, wreck, wreckage	۱۹۵
کتابچه‌ای حاوی مشخصات و سوابق هر دریانورد که عالی‌ترین مرجع دریایی هر کشور صادر می‌کند	شناسنامه دریانوردی	continuous discharge book, CDB, seaman's book, discharge book	۱۹۶
حروف و اعداد قراردادی بین المللی که در تماس رادیویی برای شناسایی ایستگاه ارتباطی و وسیله حمل‌ونقل دریایی یا هوایی به کار می‌رود	شناسه	call sign	۱۹۷
شناوری که با بادبان و نیروی باد حرکت می‌کند مت. قایق بادبانی sailing boat کشتی بادبانی sailing ship	شناور بادبانی	sailing vessel	۱۹۸
← کشتی باری	شناور باری	cargo vessel	۱۹۹
شناوری مجهز به تجهیزات ویژه که از آن برای بازگردانی استفاده می‌کنند مت. کشتی بازگردانی salvaging ship	شناور بازگردانی	salvage vessel	۲۰۰
شناوری با طراحی و ویژگی‌های خاص که سرعت بسیار بالا دارد	شناور تندرو	high-speed craft/ high speed craft, HSC	۲۰۱
شناوری که تحت شرایط خاصی قادر به اجرای قوانین راه نیست و مطابق ضوابط باید از علائم هشداردهنده استفاده کند	شناور خارج‌ازفرمان	vessel not under command, NUC	۲۰۲
شناوری دارای دو بدنه که عرشه‌ای آن‌ها را به یکدیگر متصل می‌کند و قابلیت شناوری و تعادل زیادی دارد مت. دوبدنه	شناور دوبدنه	catamaran	۲۰۳
شناوری که مطابق با قوانین راه باید از مسیر شناور دیگر دور شود مت. کشتی راه‌ده burdened ship	شناور راه‌ده	give-way vessel, burdened vessel	۲۰۴
شناوری که مطابق با قوانین راه بر شناور راه‌ده حق تقدم دارد و با حفظ سرعت و مسیر به راه خود ادامه می‌دهد مت. کشتی راه‌گیر privileged ship	شناور راه‌گیر	stand-on vessel, privileged vessel	۲۰۵
← کشتی رورو	شناور رورو	ro-ro vessel, roll-on roll-off vessel	۲۰۶
← کشتی رورو بارگنجی	شناور رورو بارگنجی	ro-ro/container vessel, con-ro vessel	۲۰۷
شناوری دارای سه بدنه که عرشه‌ای آن‌ها را به یکدیگر متصل می‌کند و قابلیت شناوری و تعادل بسیار زیادی دارد مت. سه‌بدنه	شناور سه‌بدنه	trimaran	۲۰۸
شناوری مخصوص صید مت. کشتی ماهیگیری	شناور صیادی	fishing vessel	۲۰۹
← مایع‌بر	شناور مایع‌بر	tank vessel	۲۱۰
شناوری که با نیروی محرکه موتور خود حرکت می‌کند مت. قایق موتوری motorboat, power boat	شناور موتوری	power-driven vessel	۲۱۱
شناوری با چراغ‌های پر نور که در نقطه‌ای از دریا در لنگر است و از آن به‌عنوان علامت دریایی استفاده می‌شود مت. قایق نورانی lightboat lightboat, gas boat, boat beacon, unattended lightship کشتی نورانی lightship	شناور نورانی	light vessel	۲۱۲
جسم کوچک شناوری که به کف دریا مهار می‌شود و از آن برای علامت‌گذاری در آبراه‌ها و سواحل به‌منظور هشدار دادن به کشتی‌ها درباره وجود صخره و سایر موانع زیر آب استفاده می‌شود مت. بویه	شناوه	buoy	۲۱۳
سراسیمبی ورودی عمومی، برای جانبازان و افرادی که نمی‌توانند از پلکان استفاده کنند	شیب‌راهه	ramp	۲۱۴
کشتی مخصوص حمل مواد شیمیایی	شیمیایی‌بر	chemical carrier	۲۱۵
شرح مشخصات کالاهای بارگیری شده در کشتی شامل نام صاحب کالا یا نماینده او، وزن، اندازه، مقدار و بنادر مقصد و مبدا	صورت بار	manifest	۲۱۶
شرح هزینه‌ها و درآمدهای سفر دریایی یک کشتی در پایان یک سفر	صورت حساب سفر	voyage account	۲۱۷

توضیح	معادل	واژه	
شرح هزینه‌ها و درآمدهای سفر دریایی یک کشتی در پایان یک سفر	صورت حساب سفر	voyage account	۲۱۷
صورت حسابی که خط کشتیرانی یا صاحب کشتی به فرستنده کالا تسلیم می‌کند و علاوه بر کل مبلغ پرداختی، نحوه محاسبه آن را نیز مطابق با شروط قرارداد و هزینه‌های دلالتی و دیگر هزینه‌ها شامل می‌شود	صورت حساب فرست	freight account	۲۱۸
طرحی برای یک سفر مشخص که در آن مواردی نظیر سوخت‌گیری، بار، خدمه، بنادر مقصد، برنامه سفر و امور مالی پیش‌بینی می‌شود	طرح سفر	voyage plan	۲۱۹
گنجایش حجمی یا وزنی کشتی متشکل بار	ظرفیت	tonnage	۲۲۰
مجموع ظرفیت انبارها و دیگر فضاهای مفید برای حمل بار که برحسب فوت یا مترمکعب یا گالن یا لیتر اندازه‌گیری می‌شود	ظرفیت حجمی	cubic capacity, measurement capacity	۲۲۱
ظرفیت کلی کشتی برای حمل محموله، اعم از بار و مسافر و آذوقه و آب شیرین و سوخت و خدمه و تجهیزات کشتی، تا جایی که خط شاهین آن در حد مجاز قرار گیرد	ظرفیت حمل	deadweight, deadweight all told, deadweight cargo capacity, deadweight capacity, deadweight tonnage, total deadweight, deadweight carrying capacity, net capacity, useful capacity, cargo carrying capacity	۲۲۲
ظرفیت مفید کشتی برای باربری که با در نظر گرفتن ظرفیت ناخالص کشتی و با فرمول‌های خاص محاسبه می‌شود	ظرفیت خالص	net tonnage, NT	۲۲۳
ظرفیت وزنی یا حجمی کشتی برای حمل بار	ظرفیت کرایه‌ساز	freight tonnage	۲۲۴
ظرفیت مکان‌های بسته کشتی که با فرمول‌های خاص محاسبه می‌شود	ظرفیت ناخالص	gross tonnage, GT	۲۲۵
هر سطح افقی محصور در بدنه جانبی کشتی	عرشه	deck	۲۲۶
هزینه‌هایی که مقامات بندری برای گذر کالا از اسکله از کشتی‌ها دریافت می‌کنند	عوارض بار	cargo dues	۲۲۷
عوارضی برای ورود کشتی‌های بازرگانی به بندرگاه براساس قوانین بندری	عوارض بندرگاهی	harbor dues	۲۲۸
عوارضی که برای گرفتن تراز از بندر به مسئولان بندر پرداخت می‌شود	عوارض ترازه‌گیری	ballastage	۲۲۹
هزینه‌ای که برای خدمات راهنمایی تردد در رودخانه یا بندر یا دهانه یا کانال (canal) از کشتی‌ها دریافت می‌شود	عوارض راهنمایی	pilotage, pilotage dues	۲۳۰
هزینه‌ای که اداره بندر به ازای هر لنگراندازی اخذ می‌کند	عوارض لنگرگاهی	anchorage dues	۲۳۱
عوارضی که برای نگهداری شناورها و نشان فرست‌ها از شناورها دریافت می‌شود	عوارض نشان فرست	beaconage	۲۳۲
سازه‌ای در خشکی که دارای چراغ یا چراغ‌هایی است و از آن به‌عنوان علامت دریایی استفاده می‌شود	فانوس دریایی	lighthouse	۲۳۳
شناوری بدون محل خواب، برای حمل مسافر یا وسایل نقلیه یا بار در مسافت کوتاه	فرابر	ferryboat	۲۳۴
شناوری که هم‌زمان قادر به جابه‌جایی مسافر و خودرو یا مسافر یا بدون مسافر و و بارهای روروست	فرابر رورومسافری	ro-ro/vehicle/passenger ferry, ro-ro/passenger ferry	۲۳۵
دور از ساحل به طرف دریا	فراساحل	offshore	۲۳۶
کشتی مخصوص حمل فرآورده‌های نفتی	فرآورده‌بر	product carrier	۲۳۷
باری شامل لوازم و بسته‌ها و چمدان‌ها و سایر لوازم پستی غیرهمراه مسافر	فرست	freight	۲۳۸
فرستادن بار غیرهمراه مسافر با کشتی یا قطار یا هواپیما	فرست کردن	freight	۲۳۹
محل استقرار و باربندی و بارکشایی بارکُنج‌ها و انجام امور اداری و اجرایی مربوط به ارسال یا تحویل آن‌ها	فرستگاه بارکُنج	container freight station, CFS, container base	۲۴۰
شخص حقیقی یا حقوقی که با خط کشتیرانی یا مالک کشتی برای حمل کالا قرارداد می‌بندد	فرستنده	shipper	۲۴۱
کشتی مخصوص حمل بار فله‌ای	فله‌بر	bulk carrier	۲۴۲
شناوری که از آن برای گشت یا سفر تفریحی و حتی مسابقه استفاده می‌کنند	قایق تفریحی	yacht	۲۴۳
قایق موتوری دارای یک یا چند اتاقک و امکانات اقامتی برای استراحت و تفریح مسافران متشکل قایق اتاق دار	قایق تفریحی اتاق دار	cabin cruiser	۲۴۴
شناوری موتوری بزرگ‌تر از قایق تفریحی اتاق دار و با امکانات رفاهی و اقامتی مناسب	قایق تفریحی موتوری	motor yacht	۲۴۵
شناور کوچکی که از آن در حمل و نقل بار و مسافر و ارسال تدارکات از بندر به کشتی‌های بزرگ و برعکس استفاده می‌شود	قایق خدماتی	tender	۲۴۶
← شناور موتوری	قایق موتوری	motorboat, power boat	۲۴۷
نوعی قایق سبک و کوچک بی‌خدمه که نشان فرست بر روی آن نصب می‌شود	قایق نشان فرست	beaconboat, gas boat	۲۴۸
← شناور نورانی	قایق نورانی	lightboat, gas boat, boat beacon, unattended lightboat	۲۴۹
خودرویی که بر روی ریل فلزی در سطح خیابان حرکت کند و مسافران شهری را جابه‌جا نماید	قطار خیابانی	tramway	۲۵۰

اولین کنفرانس ملی

صنعت بانکرینگ ایران

مهر ماه ۱۳۹۴ - تهران

محورهای کنفرانس:

- ۱) سند چشم انداز و اسناد 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.

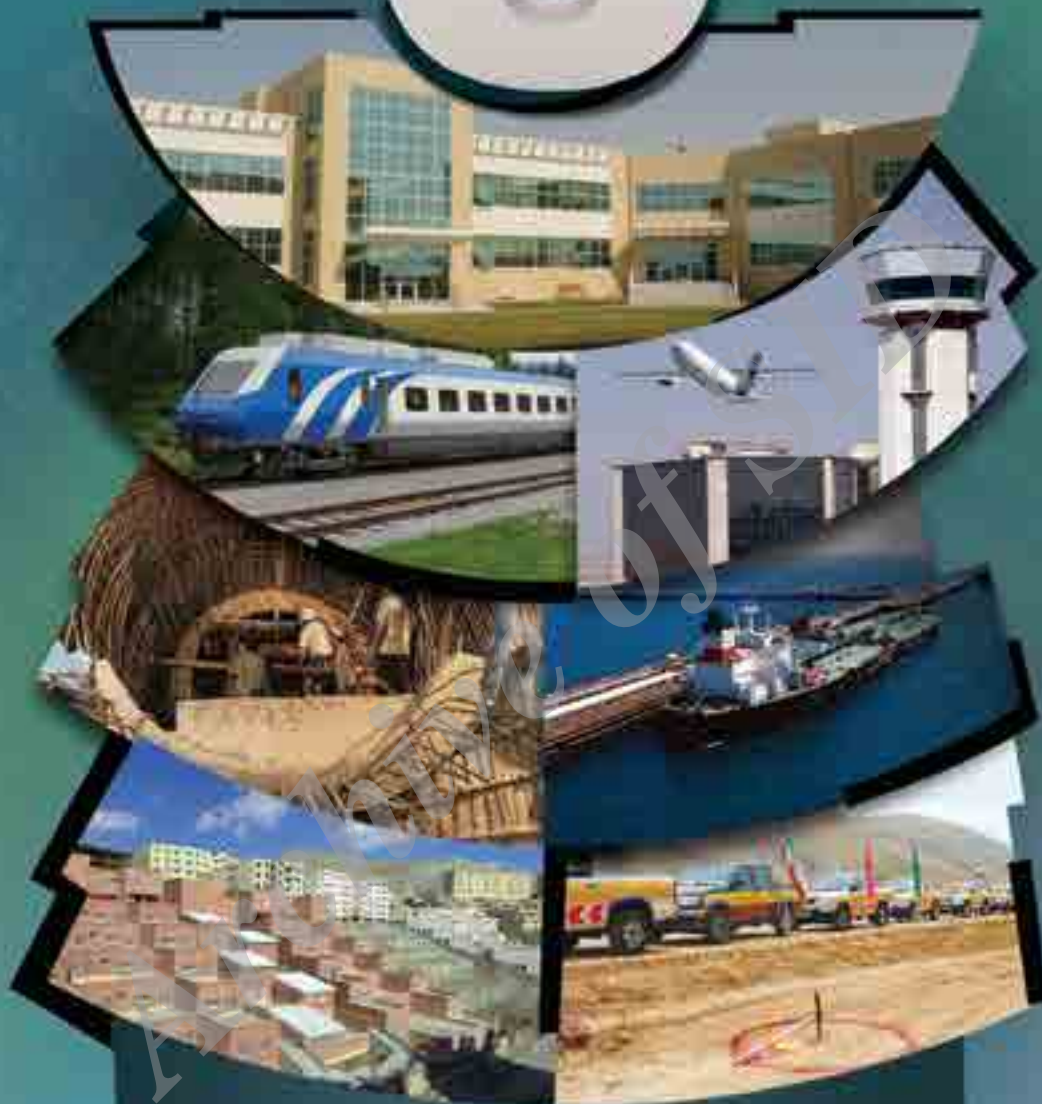
Oil

دفتر خانه کنفرانس

تهران - یوسف آباد، خیابان سید جمال الدین، پلاک ۹۲، طبقه ۴، واحد ۱۴
 تلفن: ۸۸۱-۲۶۵۷، ۸۸۱-۲۹۲۱، ۸۸۱-۲۹۲۰
 تهران، خیابان کرگر سنگی، خیابان بنارده، پارک علم و فناوری دانشگاه تهران، ساختمان شماره ۲، واحد ۱۱۷
 تلفن: ۸۸۲۵۴۰۸ - ۸۸۲۵۴۹۹

خلیج فارس

5



پنجمین نمایشگاه بزرگ

راه و شهرسازی
و صنایع وابسته

۴ الی ۹ آبان ۱۳۹۴

مصلای بزرگ امام خمینی (ره)

www.mruexpo.ir



مستندساز برتر ملی در سال ۱۳۸۹

شرکت مستند نگاران هزاره سوم یکی از معدود 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 اثر ملی سالهای اخیر برای تامین بخشی از نیاز سازمان در مقوله آموزش، اطلاع رسانی و تبلیغ مورد استفاده قرار گرفته است.

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

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



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

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



تهران، پونک، سردار جنگل، بهار غربی
میدان استاندارد، مجتمع اداری بهار، طبقه ۴- واحد ۷
کدپستی ۱۴۷۶۸۴۴۱۷۵ - تلفن: ۴۴۶۱۶۲۱۳
با مدیریت سعید تقلمسی
۰۹۱۲ ۲۱۵ ۱۸۰۷

شرکت خدمات بیمه‌ای سایه امن البرز

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

ماینده برتر شرکت بیمه البرز در سال های ۸۸ - ۱۳۹۳



خیابان شهرور دی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۱۰۳، واحد ۲

تلفن: ۸۸۷۴۱۸۰۵ و ۸۸۷۴۱۸۲۷ فکس: ۸۸۷۴۱۸۳۵

www.sayehamnalborz.com





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.

