



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

پژوهش

سال سی‌ام شماره ۲۲۴ | آبان ۱۳۹۴ | ۸۴ صفحه قیمت ۶۰۰۰۰ ریال



آخوندی، در طول دو سال توانست مخالفان را هم به موافق تبدیل کند

جهانگیری: عمر واسطه‌ها به پایان رسیده است

ایران باید درهای خود را به روی جهان بگشاید

بنادر ایران از ایمن‌ترین بنادر کانتینری منطقه هستند

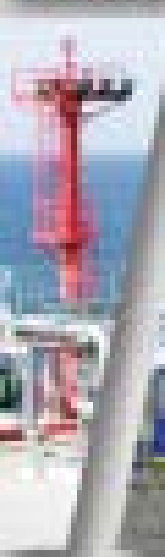
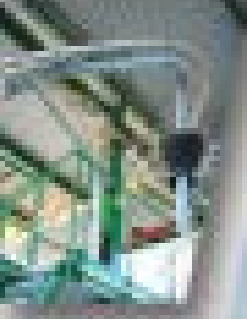
میراث احمدی نژاد آخوندی را به دردسر انداخت



www.asia-ei.com

info@asia-ei.com

asia.enp17@gmail.com



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

تأمیناتهای نفتی و گازی

○ طراحی، ساخت و نصب کلیه تجهیزات

اسکله های نفتی و گازی

✓ بازوهای بارگیری دریایی

✓ بازوی بارگیری دریایی موبایل

✓ سیستم مهارکن و آزاد سازی سریع طناب کشتی

✓ بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای جاده ای و دریایی

✓ ماشینهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص

اسکله های نفتی و گازی

دفتر مرکزی: تبریز - آرمین - خیابان قزاقی
تلفن: ۰۲۱۳۳۳۳۳۳۳
موبایل: ۰۹۱۳۳۳۳۳۳۳

آرامین دفتر تهران: بازار موزه تهران - خیابان
کلیا - ساختمان پاسارگاد - واحد ۱۱
تلفن: ۰۲۱۳۳۳۳۳۳۳۳ / ۰۲۱۳۳۳۳۳۳۳۳

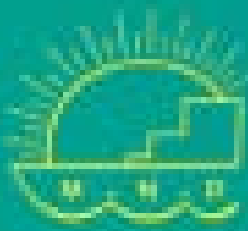
کارخانه: کیلومتر ۲۰ جاده تبریز - آذرشهر - شهرک
صنعتی شهرک میناسی - اتوبان خیابان ۲۰ تبریز
پهلو راه شمالی - ۲۰ کیلومتری آرمین شهر - واک ۲۵
تلفن: ۰۲۱۳۳۳۳۳۳۳۳

دفتر ترکیه:

New Beşiktaş Str. Fatih Avcı Mh. Akçınar Mahallesi
No:12 Kat: 10.Daire:303.Esentepe/Beşiktaş/Türkiye.
Posta Kodu:34515

Tel: + 90 212 833 4377 Fax: + 90 212 119 7675

Geni: + 90 212 912 1169



شرکت تعاونی

مبشر نور دریا



MOBASHER NOOR DARYA

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

- ◀ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر و خالی و صادراتی
- ◀ نمایندگی خطوط کانتینری و صدور بارنامه دریایی
- ◀ حمل ۷۵٪ از بارهای مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ◀ ترمو و نگهداری کانتینرهای خطوط کانتینری
- ◀ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ◀ استرپینگ کانتینرهای وارداتی و نگهداری
- ◀ پر انبار صاف و استاندارد ۴۵۰۰متر مربع صادراتی



Archive of SID



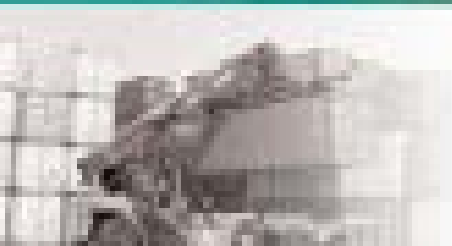
نشانی: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۱۵۷-۹ | فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۴۱۵۸-۸

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۶۹۲

www.SID.ir





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

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

مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰

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

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



SMS



واینگ سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
 راهیاب™ (TCTS™)

- ✔ 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 استادی و مالی
- ✔ سونپورینگ گرافیکی و سه بعدی
- ✔ جست و جوی قوی و کارا
- ✔ مطمئن، کاربردی و سریع



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

وب سایت: www.rahyab.ir

پست الکترونیک: info@rahayab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲

شرکت خدمات بیمه‌ای سایه امن البرز

- ☛ صدور بیمه‌نامه برای انواع شناورهای دریایی، با کلاس‌های معتبر بین‌المللی و داخلی
- ☛ صدور کوارنتین (QIR) و کلاس‌های معتبر از سوی شرکت‌های معتبر (Lloyd's, Standard & Poor's)
- ☛ ارائه خدمات مشاوره و مدیریت ریسک
- ☛ صدور بیمه‌نامه‌های دریایی (MCA) و خدمات مدیریت ریسک و سرمایه‌گذاری بین‌المللی
- ☛ صدور بیمه‌نامه‌های مسئولیت‌های عمل‌های دریایی و خدمات‌های دریایی
- ☛ صدور انواع بیمه‌نامه‌های دریایی و خدمات‌های دریایی و ارائه خدمات مشاوره برای
- ☛ محصولات شرکت‌های بیمه‌ای و خدمات‌های دریایی

سازمان سوانح دریایی ایران - شرکت خدمات بیمه‌ای سایه امن البرز - ۱۳۹۲



شرکت خدمات و سوخت رسانی دریایی

انتخاب امین



AEM BUNKER.CO



ارائه دهنده انواع:

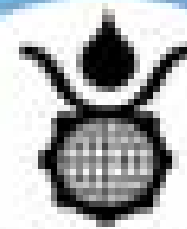
خدمات دریایی و سوخت رسانی
در خلیج فارس و دریای عمان

Archive of SID

تهران: میدان آرزاتین - خیابان لوند - خیابان بسی و بگم - پلاک ۴
تلفن: ۸۶۰۸۰۹۶۴
کدپستی: ۱۵۱۶۶۳۳۹۱۱
فکس: ۸۶۰۸۰۹۵۸
info@aembunker.com

بندرعباس: خیابان امام موسی صدر شمالی - ساختمان پاداش - طبقه سوم - واحد ۴-۴
تلفن: ۸۰۷۶ - ۳۲۳۳۹۷۰۸

چابهار: منطقه آزاد - پاساژ پردیس - طبقه اول - واحد ۱۵
تلفن: ۳۵۳۱۳۳۳۳ - ۰۵۲



ایران بنا آریان
IRAN BANA ARIAN

شرکت ایران بنا آریان با بیش از ۱۵ سال سابقه در زمینه معرفی فن آوری های نوین و با هدف معرفی مصالح، تجهیزات و ماشین های نو در مهندسی عمران همواره تلاش نموده تا به عنوان یک مشاور، تأمین کننده و مجری فعالیت خود را گسترده نماید.

فهرست فعالیت شرکت ایران بنا آریان در طول ایران فعالیت ایجاد واحدهای انرژی مشروع زیر می باشد:

۱- خدمات مشاوره فنی و اجرایی محصولات آب شرب

فرانس و ایران یکی از پیش ساخته های دولت امروز در حالیکه به وسیله فرانس تولید و طراحی فرایند فرایند، آماده استفاده و راه اندازی و راه اندازی با استفاده از برای فرانس و آب شرب می باشد. به علاوه می توانیم با آب شرب و ماشین های نوین با استفاده از تکنولوژی ایمن و طبق نمونه های فنی و روزی

۲- خدمات مشاوره و تأمین ماشین آلات شمع کوب و شمع ریز

تأمین انواع ماشین های شمع کوب و شمع ریز نوین و اصلاحی
تأمین انواع دستگاه های شمع ریز و شمع کوب نوین
تأمین خدمات شمع کوب و شمع ریز با بهترین قیمت

۳- خدمات مشاوره و تأمین تجهیزات انرژی

تأمین انواع تجهیزات انرژی نوین و اصلاحی
تأمین انواع تجهیزات انرژی نوین و اصلاحی

۴- خدمات مشاوره طراحی، ساخت و نصب تجهیزات انرژی

تأمین انواع تجهیزات انرژی نوین و اصلاحی
تأمین انواع تجهیزات انرژی نوین و اصلاحی



A30 A - 10m



A100 HOC

A100 HOC - 10m



A100 A HD



A100 HOC - 10m



A80 LG



تولید کننده انواع جرثقیل های ساختمانی و صنعتی
آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۱۱، طبقه ۱۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸ | فکس: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
www.sid.ir | info@sid.ir





شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا

Beta Port and Marine Services Development Company

دفتر مرکزی: میدان آستان قدس، خیابان طبریز، کوچه سپهر، پلاک 53
 تهران، ایران | تلفن: 021-88888888 | فکس: 021-88888888
 دفتر تهران: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک 1000 | تلفن: 021-88888888
 تلفن: 021-88888888 | فکس: 021-88888888
 وبسایت: www.beta.ir | ایمیل: info@beta.ir



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول: دکتر هادی حق شناس
سردبیر: یونس غربالی مقدم
مطالب این شماره زیر نظر شورای سردبیری تهیه و تنظیم شده است.
مدیر داخلی: دکتر عبدالرحیم رحیمی
مدیر اداری: جواد جهاندار
دبیر تحریریه و امور بین الملل: فرید قادری
دبیر سرویس خبری: عاطفه نامداری
تحریریه: حسن سوری | مهدی ده‌دار | فریما صالح | مرضیه نوری نیارکی
مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرایی
نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری
مدیر هنری و صفحه‌آرایی: پویا ملک‌سیر
مترجم: احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی
عکس: یاسر علی بخشی
ویراستار: رامین جهان‌پور
مدیر بازرگانی: نسرين غلامی
امور بازرگانی: فرهاد شهریاری | ملیکا غفوریان
مجری طرح: شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل‌ونقل (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: ۸۸۱۹۰۶۳۹۰-۴۰ و ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲
شماره پیامک: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰
صندوق پستی: ایران- تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵
وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir
پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir
قابل توجه خوانندگان محترم:
ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.
علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.



۱۴
میران احمدی نژاد،
آخوندی را به دردمس
انداخت



۲۰
جهانگیری: عمر
واسطه‌ها به پایان
رسیده است



۳۲
ایران باید درهای
خود را به روی جهان
بگشاید



۳۴
بنادر ایران از
ایمن‌ترین بنادر
کانتینری منطقه
هستند



۳۸
انفال کالاها
ترانزیتی و
بارکشورهای منطقه
در ورود لاینرها به
بنادر ایران

ماهنامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت

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



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

جذب سرمایه شرط لازم توسعه کشورها



هادی حق شناس

سرمایه گذاری مبنای افزایش تولید کالا و خدمات است. طبیعی است تا سرمایه گذاری انجام نگیرد، هیچ انتظاری برای افزایش کالا و خدمات نخواهیم داشت. مبنای کار همه کشورهای در حال توسعه و کشورهایی که به توسعه دست پیدا کرده اند، افزایش سرمایه گذاری بوده است. از طرفی دیگر سرمایه گذاری در کشورها دارای دسته بندی است و مهم ترین نوع دسته بندی سرمایه گذاری در زیرساخت هاست که یکی از این زیرساخت ها، موضوع حمل و نقل است. ما در جنوب دارای مرز آبی هستیم، طبیعی است که هر چقدر زیرساخت های ما افزایش پیدا کند، سرمایه گذاری در کشور ما موفق تر خواهد بود؛ چرا که ایران در مسیر کریدور شمال-جنوب و غرب به شرق واقع شده است. هر چه قدر ما بتوانیم بنادر، راه آهن، آزادراه ها و هم چنین سیستم حمل و نقل هوایی مان را گسترش و توسعه دهیم، منجر به این می شود که از این مسیر و پیشرفت نسبی که خداوند به کشور ما داده است، کالاهای سریع تر به مقصد برسد و ایران به نحو بهتری از این مزیت برخوردار شود.

پیشرفت بنادر شمالی ایران پس از انقلاب اسلامی

از سوی دیگر به نظر می رسد با توجه به مجموعه تغییر و تحولات سیاسی که در شوروی سابق اتفاق افتاده و با توجه به نگاه جدید روسیه که در سال های اخیر نسبت به غرب پیدا کرده است، بنادر ما در شمال کشور از اهمیت استراتژیک بیشتری برخوردار باشند. تا پیش از انقلاب، ما در شمال کشور تنها دو بندر داشتیم: یکی انزلی بود و دیگری نوشهر. مجموع تخلیه و بارگیری این دو بندر تا اوایل دهه ۱۳۶۰ به ندرت به ۳۰۰ هزار تن می رسید اما در سال ۱۳۹۰ یعنی درست ۳۰ سال بعد، مجموع تخلیه و بارگیری در بندرهای انزلی، نوشهر و امیرآباد نزدیک به ۱۰ میلیون تن رسید. یعنی طی ۳۰ سال این آمار ۳۰ برابر شده است. از سوی دیگر به این دلیل که ایران در باریکه ای از جنگل و محیط زیست قرار گرفته است، به نظر می رسد دولت به زودی سیاست خود را بر مبنای واردات چوب از کشورهای آسیای میانه قرار دهد؛ هم چنان که در دوره های گذشته بخش زیادی از چوب و کاغذ را از روسیه و کشورهای دیگر وارد می کردیم.

موضوع بعدی، بحث غلات است؛ سالانه نزدیک به ۲۰ میلیون تن غلات در قزاقستان تولید می شود. در سال های گذشته نیاز کشور ما گاهی به ۱۰ میلیون تن هم رسیده است. با توجه به نرخ رشد جمعیت کشور به نظر می رسد ایران یکی از واردکننده های عمده غلات باشد، که باز هم مثل گذشته این نوع کالاهای آسیای میانه وارد خواهیم کرد.

نکته سوم بحث انواع آهن آلات است که با توجه به وضعیت نسبی که در کشورهای حاشیه دریای خزر وجود دارد، این کالاهای بنادر شمالی وارد کشور می شود. لذا کالاهایی مثل آهن آلات، چوب و غلات که از کشورهای دیگر وارد می کنیم، برای کشور ما یک مزیت نسبی محسوب می شود. هم چنین ما کالاهایی هم داریم که صادرات آن ها از ایران به دیگر کشورها می تواند برای دو طرف سودمند باشد. کالاهایی هم چون مرکبات، میوه ها، و هم چنین مواد معدنی مثل سیمان و امثال این ها که اگر روی این کالاهای صادراتی هم سرمایه گذاری صورت بگیرد، به سود کشور خواهد بود.

بحث دیگر ما صادرات فرآورده های نفتی است که به کشورهای ترکیه، افغانستان، عراق و حتی بنادر جنوبی انتقال پیدا می کند. صادرات این فرآورده ها هم از مزیت های نسبی کشور ماست. چون در برخی از سال های گذشته از این مزیت استفاده کردیم و در برخی از سال ها هم متأسفانه استفاده نکردیم. به هر حال این دادوستدها هم به نفع آسیای میانه است و هم خلیج فارس.

سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر عامل سودزایی است

در حال حاضر دولت ما کمبودهایی در زمینه درآمدزایی دارد، چون از طرفی با افزایش سریع و زود هنگام هزینه های جاری روبرو هستیم و از طرفی دیگر بودجه دولت سیر نزولی پیدا کرده است و به عبارتی می توان گفت سهم دولت از اقتصاد به ناچار در حال کم شدن است و سهم بخش خصوصی در اقتصاد طبق برنامه افزایش پیدا می کند. یکی از قسمت هایی که می توان سهم آن را بیشتر کرد، همین سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر ایران است چرا که مزیت های نسبی در سودزایی بنادر ما وجود دارد.

لذا فکر می کنم همایشی که قرار است در بندر امیرآباد برگزار شود، نخست اجتناب ناپذیر بودن و فنا ناپذیر بودن سرمایه گذاری در کشور را نشان خواهد داد و دوم به نفع اقتصاد کشور ماست که واردات و صادرات کالاهایمان در دریای خزر صورت گیرد. به طور کلی جمع بندی من از این سخنان این است که هم ما و هم دیگر کشورها موافق ترانزیت فرآورده های نفتی و کالاهای وارداتی هستیم و هم این که بحث ترانزیت و کریدور شمال به جنوب و حمل کالاهای آن ها از کشورهای آسیای شرقی به بنادر جنوب و شمال اجرایی بشود، این ها جز مهم ترین محورهایی است که دیر یا زود انجام خواهد شد و شرط انجام آن هم این است که ما بندرهایمان را هر چه سریع تر به لحاظ زیرساختی و تجهیزاتی مجهز کنیم.

آموزه‌هایی از نخستین همایش بین‌المللی سرمایه‌گذاری

بونس غربالی مقدم

۱۲ مهرماه امسال بود که نخستین همایش معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی به پایان رسید. این همایش که به‌گونه‌ای متفاوت از سایر همایش‌های مشابه سرمایه‌گذاری برگزار می‌شد، سعی داشت فرصت‌های سرمایه‌گذاری را در چارچوب مفاهیم علمی-بازرگانی و آن‌گونه که برای سرمایه‌گذاران خارجی ملموس باشد، معرفی کند. از این‌رو آخوندی، وزیر راه و شهرسازی، سازمان‌ها و دستگاه‌های زیرمجموعه وزارت را که نزدیک به چهار دهه بود به شیوه سنتی و با رویکرد اقتصاد داخلی به موضوع سرمایه‌گذاری و توسعه فعالیت‌ها می‌پرداختند، به رقابت و چالش یکشده. اقدامی که سبب به‌تعمیق افتادن همایش طی دو مرحله برپایی، و دوبار مانور (همایش آزمایشی) در داخل وزارت شد تا فرصت‌های سرمایه‌گذاری آن‌گونه که استانداردهای بین‌المللی انتظار دارد، بیان شود.

آغاز راه دشوار سرمایه‌گذاری

پایان کار نخستین همایش معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری آغازگر راه دشواری است که اقتصاد ایران بایستی در راستای آن در فضای بین‌المللی گام بردارد. مذاکره با همتایان خارجی با ادبیات بازاریابی بین‌المللی برای مدیران و کارشناسانی که سالیان سال نگاه بودجه‌ای و تامین اعتبار برای توسعه طرح‌های سرمایه‌گذاری داشته‌اند، جای تامل فراوان دارد. ترغیب سازمان‌های دولتی بر تمرکز به امور حاکمیتی، تبدیل بنگاه‌های اقتصادی به بازیگران مهم منطقه‌ای در افزایش سهم بازار ایران [در این رابطه اپراتورهای عمده بنادر کشور اقدامات قابل‌تقدیری آغاز کرده‌اند] و کاهش فرایندهای اداری، تسهیل کسب‌وکار و افزایش شفافیت مالی از جمله اموری است که باید بدان پرداخته شود و برای سرمایه‌گذار خارجی، سرمایه‌گذاری در محیطی که رتبه ۱۱۲ لجستیک، ۱۱۸ سهولت در کسب‌وکار و ۱۱۷ فساد اداری را دارد قابل‌پذیرش نیست. علاقه‌مندی سرمایه‌گذاران خارجی در ایران که عمدتاً به سبب اشباع بازارهای بین‌المللی و بکربودن بازار ایران است، دلیلی بر نادیده گرفتن موانع و ریسک‌های سرمایه‌گذاری در ایران نخواهد بود. کشورهای ذی‌ربط در این زمینه مطالعات گسترده‌ای را آغاز نموده‌اند. آمادگی برای پذیرش سرمایه‌گذاری خارجی از اصولی است که به اقدامات موثر کشور میزبان برای جذب و مراقبت از سرمایه‌های بین‌المللی بستگی دارد.

سهم اندک بنادر در تعریف فرصت‌های سرمایه‌گذاری

همایش یادشده فرصتی را برای مجموعه وزارت راه و شهرسازی فراهم آورد تا سازمان‌ها و دستگاه‌های زیرمجموعه این وزارت برای تامین مالی و سرمایه‌گذاری پروژه‌های خود، حداقل در دو حوزه تعریف پروژه‌های سرمایه‌گذاری و ارایه آن‌ها در دو همایش آزمایشی و نهایی با یکدیگر رقابت کنند. در این خصوص اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی از میان ۱۰ سازمان و دستگاه زیرمجموعه بنا به ارزیابی داوران جزو سه سازمان برتر در معرفی و ارایه طرح‌های عمده سرمایه‌گذاری معرفی شد، لیکن در تعریف مقادیر و حجم پروژه‌ها با ۲۲ پروژه به ارزش ۳۸۵ میلیون یورو از مجموع ۲۵ میلیارد و ۲۸۲ میلیون یورو رتبه نهم را به خود اختصاص داده بود. به عبارت دیگر سهم ۱/۵ درصدی از حجم پروژه‌های تعریف‌شده برای بنادر این تصویر ذهنی را برای وزارت راه و شهرسازی تداعی نموده است که بخش بنادر کشور نسبت به سایر روش‌های حمل‌ونقل (ریل و جاده) از رشد خوبی برخوردار بوده و نیاز به سرمایه‌گذاری در حوزه پسکرانه بیشتر احساس می‌شود. هرچند که به نظر نگارنده این نوع طرز تفکر را بایستی به‌عنوان زنگ خطر جدی در رقابت‌پذیری بنادر دانست، با این حال رقم پایین حجم سرمایه‌گذاری تعریف‌شده برای توسعه بنادر و سواحل در مقابل ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریایی و بندری برای تبدیل شدن به یک کشور دریایی و توسعه دریامحور که همواره مورد اشاره برنامه‌ریزان بندری قرار می‌گیرد (و متأسفانه تاکنون به‌صورت دقیق تبیین و تصریح نشده است)، گویای این واقعیت است که بخش حمل‌ونقل دریایی کشور نیازمند مدیران، کارشناسان و صاحب‌نظرانی با دیدگاه بازرگانی و توسعه کسب‌وکار است. در این رابطه اتاق فکر بندری و دریایی بایستی به‌طور موثر حضور و مشارکت داشته باشد. تعریف دقیق پروژه‌ها برای توسعه سواحل، بنادر، صنعت کشتی‌سازی، توسعه کشتیرانی، شیلات و آبزیان، فراساحل و انرژی‌های نو، تامین و تدارکات کشتی‌ها و بنادر و گردشگری و مسافرت‌های دریایی.

همایش، گران و محدود

همایش بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری یکی از گران‌قیمت‌ترین همایش‌هایی بود که سازمان‌های دولتی و خصوصی حاضر در همایش آن‌را تجربه کردند. به طوری که در فضاهای مجازی از خود حضور و مشارکت در همایش به‌عنوان سرمایه‌گذاری یاد شد. مضافاً این که هزینه بالای دعوت از مدیران و سرمایه‌گذاران جهت بازدید از غرفه‌ها برای سازمان‌ها و شرکت‌ها، محدودیت قابل توجهی را در افزایش بازدیدکنندگان به وجود آورد. به همین سبب به‌منظور امکان مقایسه عادلانه از شرایط و نحوه برگزاری این همایش، بد نیست نگاهی به یازدهمین همایش بین‌المللی مهندسی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی «آیکومپس» (که هر دو سال یک بار توسط سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می‌شود) داشته باشیم و قضاوت را به خوانندگان گرامی بسپاریم.

نام همایش بین‌المللی	زمان برگزاری	محل برگزاری	تعداد شرکت‌کنندگان	افراد خارجی	هزینه ثبت‌نام	اجاره فضای غرفه (هر متر)	مجری	شرایط
سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی	۹۰-۹۱ آذرماه ۹۳	هتل المپیک تهران	۱۲۰۰ نفر	۷۰ نفر از ۲۲ کشور	۳۰۰۰۰۰۰ ریال	۲۵۰۰۰۰۰ ریال	سازمان بنادر و دریانوردی	پیش از توافقات هسته‌ای
معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری حمل‌ونقل مسکن و شهرسازی	۱۱-۱۲ مهرماه ۹۴	مرکز همایش‌های بین‌المللی صداوسیما-تهران	۶۵۰ نفر	۹۱ نفر از ۱۹ کشور	۶۵۰۰۰۰۰ ریال	۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال	شرکت همایش سازان فردا	پس از توافقات هسته‌ای

با عنایت به حساسیت بالای چنین همایش‌هایی که از بعد جهانی برای کشورمان حایز اهمیت است، به نظر می‌رسد همپای شرکت‌های ایرانی بهره‌گیری از مجریان همایش‌ها و نمایشگاه‌های بین‌المللی تخصصی که تجارب و سوابق قابل توجهی در کشورهای دنیا دارند و با ورود آن‌ها به ایران خیل عظیمی از مشتریان ثابت و شرکت‌های بزرگ و متوسط بین‌المللی را به همراه دارند، موثر و پایدار خواهد بود.



آخوندی، در طول دو سال توانست مخالفان را هم به موافق تبدیل کند

میراث احمدی نژاد، آخوندی را به دردسر انداخت

آغاز چه بود؟

طرح استیضاح وزیر راه در حالی از سوی هیات ریسه مجلس اعلام وصول شد که بسیاری از نمایندگان مجلس و هم‌چنین فعالان اقتصادی کشور، استیضاح وزیر را در دوران پساتحریم به صلاح نمی‌دانستند و معتقد بودند مجلس باید از یک سو با توجه به مشکلات اقتصادی به جامانده از دولت قبل و در نتیجه کمبود اعتبارات دولت و از سوی دیگر به خاطر وجود تحریم‌ها، از عملکرد این وزیر تقدیر کند.

با این حال به اصرار ۱۳ نفر از نمایندگان اصول‌گرای مجلس، این طرح ارایه شد و سرانجام در روز چهاردهم مهرماه وزیر راه و شهرسازی به همراه جهانگیری، معاون اول رییس جمهوری به بهارستان رفت. اما موضوع استیضاح و موارد طرح شده در آن چه بود؟ در متن طرح استیضاح به مواردی هم‌چون نبود برنامه در حمل‌ونقل ریلی، عدم انجام تعهدات در حوزه راه روستایی، عدم پیگیری و حل مشکلات مسکن مهر، عدم ساماندهی بازار مسکن و عدم حمایت از مسکن محرومان پرداخته شده بود.

هم‌چنین در این طرح عدم اجرای احکام برنامه پنجم، عزل و نصب‌های بدون دلیل و حذف نیروهای مؤمن، عدم اجرای قوانین ایثارگران، عدم اجرای برخی برنامه‌های پیشنهادی زمان رای اعتماد از قبیل حوزه عمومی وزارتخانه، حمل‌ونقل، زمین، مسکن و شهرسازی، مشکلات مالی در معاونت زیرساخت، عدم توجه به ارتقای سطح ایمنی و گسترش حمل‌ونقل هوایی و به‌کارگیری افراد ناتوان و فاقد سابقه مدیریت و اجرای صنعت هوایی علیرغم تذکرات کتبی و شفاهی نمایندگان و کمیسیون عمران مجلس مطرح شده بود.

از مقابله با فساد در نظام مهندسی و بریدن دست واسطه‌ها گرفته تا جذب سرمایه‌های بخش خصوصی

این‌طور که بسیاری از نمایندگان مجلس شورای اسلامی پیش‌بینی کرده بودند، استیضاح وزیر راه پشتیبان چندان‌ی در مجلس نداشت. همه چیز مطابق پیش‌بینی خود بهارستانی‌ها پیش رفت و در نهایت عباس آخوندی که در مرداد سال ۱۳۹۲ توانسته بود رای اعتماد ۱۵۹ نماینده را برای وزارت کسب کند، این تعداد را به ۱۷۵ نماینده رساند و دوباره رای اعتماد گرفت. این یعنی تعداد مخالفان وزارت آخوندی در مجلس هم از ۱۰۷ رای در آغاز به کار دولت به ۷۲ نفر کاهش یافته است.

آخوندی، یکی از وزیران دولت یازدهم است که در طول دو سال گذشته لحظه‌ای از زیر ذره‌بین منتقدان و مخالفان دولت دور نبوده است. او در این دو سال تاکنون پنج بار به بهارستان آمده تا به نمایندگان نگران پاسخ بدهد و آن‌ها را قانع کند. اما این پاسخ‌ها و توضیح‌ها نه به خاطر طرح و برنامه‌های دولت یازدهم که به خاطر برنامه‌هایی است که از دولت احمدی‌نژاد به آخوندی به ارث رسیده است. هرچند که طراحان این استیضاح، حامیان دولت و شخص احمدی‌نژاد بودند اما جلسه به سویی پیش رفت که به نظر می‌رسید نمایندگان در حال استیضاح دولت دهم و بانیان طرح مسکن مهر بودند. مخالفان امروز آخوندی و بیشتر استیضاح‌کنندگان او همان نمایندگان حامی دولت قبل بودند که در برابر انتقادهای کارشناسان نسبت به کم و کاستی‌های طرح مسکن مهر، یا از در حمایت دولت وقت درآمده بودند یا سکوت پیشه کردند. اما ماجرا از

”

آخوندی، یکی از وزیران دولت یازدهم است که در طول دو سال گذشته لحظه‌ای از زیر ذره‌بین منتقدان و مخالفان دولت دور نبوده است. او در این دو سال تاکنون پنج بار به بهارستان آمده تا به نمایندگان نگران پاسخ بدهد و آن‌ها را قانع کند.

نمایندگان می گویند: پیش از استیضاح وزیر در مجلس چه گذشت؟

در این طرح به عدم ارایه برنامه و سیاست مشخص در حوزه مسکن در کشور، عملکرد بانک مسکن در رابطه با تسهیلات مسکن مهر، مسکن روستایی و بافت فرسوده نیز به عنوان دلایل استیضاح مطرح شده است.

محمد فیروزی: ادامه فعالیت آخوندی به نفع کشور است

بر اساس گزارشی که خبرگزاری ایرنا در تاریخ سیزدهم مهرماه بر روی خروجی خود قرار داد، محمد فیروزی نماینده قمصر و نطنز و دبیر دوم کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی درباره این استیضاح می گوید: «سوال کردن از وزرای محترم دولت حق قانونی نمایندگان است. درباره وزیر راه و شهرسازی هم پیش از این برخی نمایندگان خانه ملت سوالات متعددی در عرصه های مدیریتی، حمل و نقل هوایی، ریلی، دریایی و زمینی، نظام فنی و مهندسی، مسکن و غیره داشتند.»

او بایان این که پاسخ های وزارت راه و شهرسازی تا کنون در دو مرحله در کمیسیون عمران مجلس بررسی شده، تصریح کرد: «در نهایت برخی نمایندگان عضو کمیسیون از پاسخ ها قانع نشدند و برای اعلام وصول استیضاح اصرار داشتند. مطابق روال کار در مجلس، نتیجه گزارش از کمیسیون عمران به هیات ریسه رفت که هفته گذشته اعلام وصول شد.»

فیروزی که جزو امضا کنندگان طرح استیضاح نیست، توضیح می دهد: «عملکرد وزیر راه و شهرسازی با توجه به شرایط اقتصادی کشور و مشکلاتی که در خصوص تخصیص اعتبارات وجود داشت، خوب و قابل قبول بوده است. به نظر می رسد با عنایت به شرایط موجود، مدیریت خوبی در عرصه راه و شهرسازی صورت گرفته باشد و این وزارتخانه در حد توان و بضاعت مالی عملکرد و تلاش خوبی داشته تا نیازها و حوائج مردم در حد امکان اجابت شود.»

دبیر دوم کمیسیون عمران مجلس ادامه فعالیت آخوندی را به صلاح جامعه و کشور توضیح می دهد و معتقد است: «هرچند ایراداتی به عملکرد وزیر در حوزه های حمل و نقل هوایی و دریایی وجود دارد که البته بخشی از آن ها به مساله تحریم ها و بخشی دیگر به سوء مدیریت ها برمی گردد. در صورت تثبیت ادامه فعالیت آخوندی، با حمایت های هر چه بیشتر دولت و مجلس شاهد بهبود فعالیت در این بخش زیربنایی جامعه باشیم.»

محمد دامادی: دوران پسانتحریم زمان خوبی برای استیضاح نیست

محمد دامادی، نماینده ساری و دیگر عضو کمیسیون عمران با صراحت، مخالفت خود با این استیضاح را مطرح کرده و می گوید: «مخالف استیضاح آخوندی هستم. هرچند ایشان مانند هر مدیر دیگری عاری از ضعف نیست، اما اشکالات وزارتخانه در حدی نبوده است که بخواهیم مساله استیضاح را مطرح کنیم. وزارت راه و شهرسازی بار سنگین مسکن مهری را به دوش می کشد که در عین خوب بودن، نواقصی نیز به همراه داشته است.»

او با یادآوری این موضوع که پیگیری سیاست دولت گذشته در مسکن مهر از جمله وظایف این وزارتخانه است، توضیح می دهد: «مساله ای که با توجه به شرایط گذشته و کنونی این طرح کار سختی بوده و تلاش و همت زیادی را می طلبد. وزارت راه و شهرسازی از بزرگ ترین وزارتخانه های کشور بوده و حجم کار و فعالیت بالایی دارد. در این شرایط ضمن احترام به آرای استیضاح کنندگان، از آن ها می خواهیم تا فرصت بیشتری برای ادامه کار به وزیر بدهند.»

این عضو کمیسیون عمران مجلس با تاکید بر این که دوران پسانتحریم زمان خوبی برای استیضاح وزرا نیست، می گوید: «نباید اجازه دهیم در این زمان وزارتخانه بزرگ راه و شهرسازی بدون رییس و با سرپرست اداره شود. ورود مسائل سیاسی به تصمیم گیری ها و تصمیم سازی ها به صلاح جامعه نیست.»

منصور آرامی: عملکرد آخوندی قابل قبول است سرمایه خارجی خوبی جذب کرد

منصور آرامی، سخنگوی کمیسیون عمران و نماینده ابوموسی، بندرعباس، حاجی آباد، خمیر و قشم در مجلس بایان این مطلب که از دلایل استیضاح عباس آخوندی مطلع نیستم، می گوید: «در مجموع قبلا پرسش هایی در خصوص مسکن مهر، راه های روستایی، بنادر، راه آهن و مدیریت نیروی انسانی در وزارتخانه مزبور از سوی برخی نمایندگان مطرح شده بود که البته در هر مورد آقای وزیر توضیحات شفافی در کمیسیون عمران ارایه کرده بود.»

او با بیان این که در مجموع با استیضاح وزیر راه و شهرسازی مخالفم، توضیح داد: «این اقدام در شرایط کنونی ضرورتی ندارد و در دوران پسانتحریم به صلاح کشور نیست. در سنوات گذشته و مواجهه با تحریم ها و فشارهای اقتصادی ظالمانه، حوزه عمرانی کشور به اعتبارات و نقدینگی لازم دسترسی نداشته است.» سخنگوی کمیسیون عمران، ادامه می دهد: «وزیر راه و شهرسازی اقدامات مفید و سازنده در برخی دیگر از حوزه ها از جمله سرمایه گذاری و استفاده از توانمندی های خارج از دولت داشته و عملکرد قابل قبولی داشته است.»

علی نعمت چهاردولی: هر کس به نظام علاقه مند باشد در این شرایط حرفی از استیضاح نمی زند

علی نعمت چهاردولی، نماینده ملایر و دبیر اول کمیسیون عمران مجلس هم با این استیضاح مخالف بوده و می گوید: «واقعیت این است که وقتی استیضاح مطرح می شود، نه شخص وزیر بلکه کل آن وزارتخانه و عملکرد مجموع آن زیر سوال می رود. استیضاح وزیر راه و شهرسازی در شرایط کنونی به صلاح مملکت نیست.» دبیر اول کمیسیون عمران توضیح می دهد: «در حالی که به زمان تصویب لایحه بودجه سال ۹۵ نزدیک شده ایم، اگر وزیر راه استیضاح شود، مدیریت این مجموعه عریض و طویل تقریباً تعطیل خواهد شد؛ چرا که دیگر عملاً مدیری وجود نخواهد داشت.»

او با اشاره به این که در این صورت معاونان کنونی وزیر نیز به دلیل نامعلوم و بی ثبات بودن شرایط فعالیتشان از انگیزه لازم برخوردار نیستند، هشدار می دهد: «این



سخنگوی کمیسیون عمران مجلس: در مجموع قبلا پرسش هایی در خصوص مسکن مهر، راه های روستایی، بنادر، راه آهن و مدیریت نیروی انسانی در وزارتخانه مزبور از سوی برخی نمایندگان مطرح شده بود که البته در هر مورد آقای وزیر توضیحات شفافی در کمیسیون عمران ارایه کرده بود.



دبیر اول کمیسیون عمران مجلس: این مساله زمانی اتفاق افتاد که نماینده اصفهان در مجلس از این که وزیر راه و شهرسازی بدون اطلاع نسبت به تغییر مدیرکل راه و شهرسازی استان اصفهان اقدام کرده بود ناراحت شد و شروع به جمع آوری امضا علیه او کرد.

مساله منجر به رکود در زیرساخت های اساسی کشور از جمله توسعه و تقویت خطوط ریلی، هوایی، زمینی، راه های روستایی، احداث بیمارستان ها و سایر مسائل زیربنایی خواهد شد. هر کس که علاقه مند به نظام مقدس اسلامی باشد، در چنین شرایطی مساله استیضاح را پیش نمی کشد که جز آسیب و ضرر به زیرساخت های کشور، هیچ نتیجه ای نخواهد داشت.

او با یادآوری نحوه کلید خوردن این استیضاح، می گوید: «این مساله زمانی اتفاق افتاد که نماینده اصفهان در مجلس از این که وزیر راه و شهرسازی بدون اطلاع نسبت به تغییر مدیرکل راه و شهرسازی استان اصفهان اقدام کرده بود ناراحت شد و شروع به جمع آوری امضا علیه او کرد.»

چهاردولی با اشاره به کاهش اعتبارات عمرانی دولت در سال های گذشته که از بیش از ۶۰۰ هزار میلیارد ریال در سال ۹۱ به کمتر از ۴۰۰ هزار میلیارد ریال در سال جاری تقلیل داشته، یادآور می شود: «این ارقام روی کاغذ عنوان شده و در بسیاری سال ها تخصیص کمتر از ۵۰ درصد داشته است و با این اوصاف اگر مساله تحریم ها و فشارهای اقتصادی دشمنان را اضافه کنیم، استیضاح وزیر راه به صلاح کشور نیست.»

نماینده ملایر در مجلس ادامه می دهد: «هرچند منکر کم و کاستی ها و برخی سوءمدیریت ها در وزارت راه و شهرسازی نیستیم، اما در شرایطی که به زمان بسته شدن لایحه بودجه ۹۵ نزدیک می شویم و برنامه ششم توسعه کشور را در پیش رو داریم، هرگونه که به قضیه نگاه کنیم پیش کشیدن مساله استیضاح، بدون وزیر گذاشتن یک وزارتخانه و گرفتن انگیزه از معاونان وزیر به هیچ عنوان به صلاح نیست.»

ایرج ندیمی:

انگیزه های استیضاح صنفی و محلی است بعضی ها زور می گویند

ایرج ندیمی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس هم در گفتگویی که خبرگزاری ایلنا در تاریخ سیزدهم مهرماه روی خروجی خود گذاشت، با انتقاد از استیضاح وزیر راه و شهرسازی می گوید: «معتقدم این استیضاح به این دلیل که اول آقای آخوندی بودجه کافی در اختیار نداشته و ندارد، دوم این که وزیر هیچ کدام از وظایف خود را ترک نکرده است، سوم این که عدم حضور ایشان در پیشبرد برنامه ها به ضرر کشور است و چهارم این که سپردن سکان وزارتخانه مهمی هم چون وزارت راه و

شهرسازی به سرپرست، به هیچ عنوان به صلاح نیست.» او ادامه می دهد: «متأسفانه تعداد ۱۰ تا ۱۵ نماینده، بدون در نظر گرفتن این که وزیر راه و شهرسازی شخصیتی است با سابقه وزارت و هم چنین بی توجه به این که ایشان در دو سال اخیر عملکرد بسیار خوبی داشته و تنها با انگیزه های محلی و صنفی به دنبال استیضاح آخوندی هستند و به طور حتم این دلایل برای مجلس کافی نخواهد بود.»

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس می گوید: «البته استیضاح وزرا فارغ از آن که حق نمایندگان است، از این جهت که منجر به حضور وزیر در مجلس و بیان توضیحات می شود، اتفاق مثبتی است اما اگر مجلس این استیضاح را با عزم انداختن وزیر راه مطرح کند، بی شک بازنده خواهد بود و در واقع باید بر روی باخت خود حساب کند و اختیار خود را به دست چند نماینده خاص ندهد.»

او که عضو فراکسیون رهروان ولایت نیز هست، در پاسخ به این سوال که آیا انگیزه های سیاسی در این استیضاح دخیل است، تصریح می کند: «قطعاً به لحاظ شکلی می توان این موضوع را جدی گرفت، چرا که سه نماینده ای که در بدو امر اقدام به انتقاد از وزیر راه می کردند، امروز هم در حاشیه این استیضاح حضور دارند. با توجه به مسائلی هم چون بحث انتخابات نظام مهندسی، عزل و نصب در اداره شهرسازی استان اصفهان، و این که اولاً مدیرکل شهرسازی پیشین، مشغول تحصیل در مقطع دکتری است و طبیعتاً فرصت کافی برای اداره امور را در اختیار نخواهد داشت و هم چنین پیگیری استاندار اصفهان برای انجام این برکناری و البته بحث راه آهن بجنورد که به انتقاد نماینده این شهر از عملکرد وزیر راه دامن زد، به نظر می رسد که انگیزه های سیاسی در این استیضاح وجود دارند.»

روز استیضاح:

من می گویم، من تکذیب می کنم
موافقان استیضاح از دغدغه هایشان می گویند

جلسه استیضاح آغاز می شود. مهدی کوچک زاده، حمید رسایی، علی اصغر زارعی، سید مهدی هاشمی، موسوی لارگانی، موسی الرضا ثروتی و مجتبی رحمان دوست نمایندگانی در موافقت با استیضاح آخوندی نطق می کنند.

این طور که به نظر می رسد برخی از این نمایندگان فراموش کرده اند که قرار است درباره استیضاح وزیر راه و شهرسازی نطق کنند و سخنرانی شان با انتقادهایی بر دولت یازدهم، شخص رییس جمهوری، اعضای کابینه و در نهایت آخوندی آمیخته می شود. موضوعاتی مطرح می شوند که ارتباط مستقیمی به وزیر راه و شهرسازی ندارد، بلکه این انتقادهای بیشتر دولت را هدف قرار می دهد.

کوچک زاده:

خبرنگاران شارلاتان از وزیر دفاع می کنند

مهدی کوچک زاده، نماینده مجلس شورای اسلامی، بخش زیادی از نطق خود را صرف اتهام زدن به خبرنگاران، وزیران دولت، مسئولان مختلف و رییس جمهوری می کند. این عضو جبهه پایداری می گوید: «شارلاتانیزم خبرنگاری در خدمت کانون های قدرت و ثروت تلاش وافر کرد تا این استیضاح را جناحی و باندي معرفی



عضو کمیسیون اقتصادی مجلس: البته استیضاح وزیر آفرغ از آن که حق نمایندگان است، از این جهت که منجر به حضور وزیر در مجلس و بیان توضیحات می‌شود، اتفاق مثبتی است اما اگر مجلس این استیضاح را با اعزام انداختن وزیر راه مطرح کند، بی‌شک بازنده خواهد بود و در واقع باید بر روی باخت خود حساب کند و اختیار خود را به دست چند نماینده خاص ندهد.

فیلم، رسایی ادامه می‌دهد: «آقای آخوندی! مردم می‌گویند که مسکن ۸۰ یا ۱۰۰ متری مادر حاشیه شهر بدون رنگ و لعاب و مزخرف است و این موضوع قبول، لطفاً بگویید که مسکن شما به غیر از آن مسکنی که در لواسان دارید، چند متر بوده و در کجا است؟ البته بنده در خیابان مجاهدین یک واحد ۱۴۰ متری دارم و به نظر من، شما هم بگویید تا مردم بدانند که مسئولان شان در کجا زندگی می‌کنند.»

موسی الرضا ثروتی: آخوندی، تحریم را بهانه کرده است

موسی الرضا ثروتی، نماینده بنجورد هم که بر سیاسی نبودن این استیضاح تاکید دارد و دلایل مخالفت خود با وزارت آخوندی را مطرح می‌کند: «سوء مدیریت وزیر راه باعث تعطیلی بسیاری از پروژه‌ها و بیکاری ۱/۵ میلیون نفر شده و آخوندی به بهانه‌های غیرمنطقی از جمله تحریم بسیاری از پروژه‌های ملی و منطقه‌ای را معطل و بالتکلیف رها کرده است.»

مجتبی رحمان دوست: وزارت راه به حقوق ایثارگران بی توجه‌ای کرده است

مجتبی رحمان دوست، نماینده تهران هم معتقد است که وزارت راه و شهرسازی هیچ توجه‌ای به رعایت حق و حقوق ایثارگران در حیطه وظایفش ندارد. موسوی لارگانی، نماینده فلاورجان یکی دیگر از موافقان استیضاح هم مدعی می‌شود که آخوندی برای مهمان سرایی که در پشت وزارتخانه قرارداد یک و نیم میلیارد تومان هزینه کرده و قراردادها را با ترک تشریفات به افراد نورچشمی خود واگذار کرده است.

سید مهدی هاشمی: چرا وزیر به خانه هنرمندان رفت!

علی اصغر زارعی، نماینده تهران هم در ادامه ادعاها علیه وزیر راه، بایبان این که معاونان آخوندی فاقد تخصص و تجارب لازم مدیریتی هستند، می‌گوید: «وزیر راه دارای شرکت‌های خصوصی در زمینه‌های مختلف بانکی، مسکن و خانه‌سازی است و حال با حضور وی در سطح وزارت راه، امور و پروژه‌ها در اختیار شرکت‌های ایشان قرار گرفته است.»

کرده و ضرب‌المثل کافر همه را به کیش خود پندارد، مصداقی واقعی پیدا کند.»

او با ادبیاتی که یادآور روزهایی است که سکان کشور در دست دولت نهم و دهم بود، ادامه می‌دهد: «این استیضاح درصدد است فریاد بی‌خانمان‌هایی که از دست ملاکان از خدای بی‌خبر به ستوه آمده و به امید تهیه سرپناهی همه‌داری خود را در مسکن مهر و بر اساس قراردادی که امضاکننده آن نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و وفاکننده به عهد است نه آقای آخوندی ریخته‌اند، اعلام کند. این استیضاح بغض فروخورده کسانی را نشان می‌دهد که در حالی که بودجه برای حمل و نقل عمومی ریلی و هوایی نیست برای خرید «ایرباس» برای سفرهای رییس جمهوری به نیویورک بودجه دارند.»

کوچک زاده: هوایما می‌خرید، با دشمن دست می‌دهید اما مسکن مهر را تمام نمی‌کنید

کوچک زاده که روحانی را هم از حمله خود بی‌نصیب نگذاشته، ادامه می‌دهد: «آقای رییس جمهوری قرار بود ۱۰۰ روزه مشکلات این ملت را حل کند. امروز دو سال از آن ۱۰۰ روز می‌گذرد، آقای رییس جمهوری نباید از خزانه خالی، ساختمان ریاست جمهوری را با چند میلیارد بازسازی می‌کرد. بنا نبود با خزانه خالی با هوایمای اختصاصی جدید خریداری شده به نیویورک برود، بلکه بنا بود به درد دل مردم برسد نه این که وزیر خود را مامور دست دادن با شیطان کند.»

او با اشاره ضمنی به گفتگوی ظریف و اوایما، ادامه می‌دهد: «استیضاح ما، استیضاح باند و جناح و قشر پابره‌نه و مستضعف علیه کابینه تنبلی و عهدشکنی و بی‌توجه‌ای به مسائل مردم است.»

رسایی: آخوندی سیاسی‌ترین وزیر کابینه است

حمید رسایی هم نطق خود را با تلاش برای غیرسیاسی جلوه دادن این استیضاح آغاز کرده و می‌گوید: «آیا پیگیری تکمیل این پروژه‌ها و استیضاح مسئول این عملکرد اقدام سیاسی است؟ پس برای این که سیاسی نباشیم باید یا مجلس را تعطیل کرده یا باید به مدح و ستایش آقایان اقدام کنیم. آقای آخوندی، چه کسی هست که نداند سیاسی‌ترین وزیر کابینه شما هستید. اشکالات مدیریتی شما آن قدر زیاد است که نیاز نیست ما پرونده سیاسی شما را باز کنیم. از طرف دیگر تکمیل مسکن مهر یکی از تعهدات مهم دولت یازدهم بوده که به دنبال آن وزیر راه نیز برای کسب اعتماد، همین شعارها را مطرح کرد.»

او ادامه می‌دهد: «در این دو سال با وجود فرصت‌های پیش رو کم‌ترین اعتبارات از سوی بانک مسکن برای پروژه مسکن مهر اختصاص داده شد، هم‌چنین متوسط پرداختی به پیمانکاران در هر ماه، از ۵۰۰ میلیارد تومان در نیمه اول سال ۹۲ به ۳۰۰ میلیارد تومان در نیمه دوم همان سال رسید و این سیر نزولی ادامه داشت تا این اعتبارات به ۱۵۰ میلیارد تومان در سال ۹۳ نزول پیدا کرد.»

او در ادامه درخواست می‌کند که فیلمی از وضعیت پروژه‌های مسکن مهر در سراسر کشور و دلواپسی مردم نسبت به این پروژه‌ها پخش شود. پس از پایان این

می دهد: «در حوزه مسکن مهر سه بار در این جا صحبت کرده ام. هم چنین در صداوسیما. از روز اول خودم را متعهد به تمام این قراردادها دانسته و الان هم متعهد می شوم تک تک واحدها را به اتمام برسانم و هیچ سرپیچی حتی در مواردی که به وزارتخانه ما ارتباطی پیدا نمی کرد نداشته ام.»

۵۶۰۰ میلیارد دلار برای ساخت زیربنای مسکن مهر با اعتبار صفر مطلق

آخوندی ادامه می دهد: «برای مهر امسال ۱۵۱ واحد مدرسه را افتتاح کردیم. هم چنین در حال ساخت مسجد، درمانگاه و پاسگاه انتظامی هستیم. اما بدون تسهیلات زیربنایی امکان تحویل واحدها نبوده است. به دلیل این که خودم را جانشین کسی می کنم که می خواهد در آن مسکن زندگی کند. به همین دلیل باید واحدها همراه با تمام خدمات زیر بنایی و روبرایی باشد. برای خدمات زیر بنایی مسکن مهر برآورد سازمان برنامه ۵۶۰۰ میلیارد دلار بود و روبرویی ۴۸۰۰ میلیارد دلار، در حالی که اعتبارش صفر مطلق بود. اما این مبلغ را از هر منابع داخلی که شده تامین کردم. برای شهر جدید پردیس ۲۰۰۰ میلیارد خارج از منابع دولت بسیج کردم که به یاری خدا مشکلات مردم را مرتفع کنیم» آخوندی در رابطه با پیشرفت کار مسکن مهر، توضیح می دهد: «یک میلیون و ۶۰۰ واحد را تحویل دادیم، ۲۳۰ هزار واحد مسکونی هم تمام شده اما به دلیل مشکلات آب و برق تحویل نمی دهیم.»

با فساد در نظام مهندسی مقابله کردم

وزیر راه و شهرسازی در بخش دیگری از سخنانش به اقدامات انجام شده در این وزارتخانه برای مبارزه با فساد می پردازد: «همه می دانید چه کار بزرگ ضد فساد انجام داده ام و چه خدمتی به مردم کرده ام. عده ای هم به وزارتخانه ما آمده و هم در شهرداری می نشستند و هم از آن طرف کار را می گرفتند و امضا کرده و تایید می کردند. یعنی کار دو طرف میز را یک نفر انجام می داد. پس از حل این مشکل بخش اعظمی از نمایندگان بابت این کار از من تشکر کردند. چرا باید گفته شود مهندسان امضا فرورشدند؟ این یک جفا به مهندسان ایران است که عده معدودی بخواهند نام صدها مهندس را بدنام کنند.»

با لابی پروژه نمی دهیم:

دولت قبل ۳۰۰ پروژه را به یک شرکت داده بود

او در این بخش صحبت هایش به ابلاغیه اخیر وزارتخانه راه اشاره دارد که بر اساس آن کارکنان وزارت کشور و کارکنان شهرداری ها و شوراهای شهر از شرکت در انتخابات هیات مدیره نظام مهندسی منع شده اند. آخوندی در رابطه با بحث قراردادها توضیح می دهد: «اگر در این بحث کوچک ترین مشکلی باشد، خواهش می کنم به رییس مجلس، رییس قوه قضائیه و... مراجعه شود تا معلوم شود ما چگونه قراردادها را کار کرده ایم و قراردادهای آلوده را پاک کرده ایم که چندین میلیارد دلار بود. به این ترتیب به نفع کشور عمل کرده ام و البته وظیفه ام بوده است.»

عضو کابینه دولت یازدهم ادامه می دهد: «در این وزارتخانه مدارکی وجود دارد که ۳۰۰ پروژه را یک شرکت



سید مهدی هاشمی، دیگر موافق استیضاح ادامه می دهد: «وزیر راه و شهرسازی به جای مثبت عمل کردن در حیطه های مرتبط با وزارتخانه خود، وقت برای بازدید از خانه هنرمندان و شرکت در همایش های غیر مرتبط می گذارد.» در ادامه، فراکسیون رهروان ولایت هم در جلسه علنی مجلس، مخالفت خود را با این استیضاح اعلام می کند. گویی اعضای این فراکسیون می خواهند دامنه شان را از استیضاحی که به احتمال دلائل صنفی، شخصی، سیاسی و گروهی آلوده شده است، پاک کنند.

حرف های رسایی را تکذیب می کند

حمید رسایی در میان سخنان خود ادعا می کند که وزیر راه در یکی از جلسات حضور در صحن علنی با فاصله یک رای از کارت زرد خلاصی یافته که این یک رای هم ابهام داشته است. علی لاریجانی اما با تکذیب این ادعا می گوید: «در آن روز شمار حاضران ۲۱۱ نفر بوده و شمار آرای دریافت شده ۱۹۹ رای که ۱۰۷ رای موافق، ۸۴ رای مخالف و ۸ رای ممتنع وجود داشت و ۱۲ نفر بدون رای بودند. بنابراین اختلاف یک رای که آقای رسایی گفت، نبوده است.»

آخوندی:

این استیضاح جای تامل دارد

وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به نمایندگان مخالف توضیح می دهد: «استیضاح وقتی به جریان می افتد که پاسخ های دوره های پیشین قانع کننده نباشد و من خوشبختانه تا به حال، هیچ بار رای عدم قانع شدن را از مجلس شورای اسلامی دریافت نکردم و این استیضاح جای تامل دارد.»

بدون تسهیلات رفاهی

مردم را به مسکن مهر نمی فرستم

وزیر راه در دفاعیات خود ضمن ارائه برنامه های کلان این وزارتخانه و شرح عملکرد خود، به انتقادهای استیضاح کنندگان پاسخ می گوید. او برنامه ملی ارتقای بهره وری، برنامه ملی توسعه صادرات و برنامه ملی قطع وابستگی به بودجه های نفت را سه برنامه کلان این وزارتخانه دانست و در خصوص مسکن مهر توضیح



استیضاح وقتی به جریان می افتد که پاسخ های دوره های پیشین قانع کننده نباشد و من خوشبختانه تا به حال، هیچ بار رای عدم قانع شدن را از مجلس شورای اسلامی دریافت نکردم و این استیضاح جای تامل دارد.



نایب رییس مجلس:
زمانی که آخوندی وزارت
راه و شهرسازی را
تحويل گرفت ۱۵۰ هزار
میلیارد تومان پروژه
نیمه تمام داشت. در
محاسبات ریاضی دانان
پرداخت این تعهدات
باید در ۱۰ وعده ۱۵
هزار میلیاردی انجام
شود، اما از نگاه
اقتصاددانان پرداخت
۱۵ هزار میلیارد در واقع
در مسیر اتمام پروژه‌ها
نیست بلکه هزینه
استهلاک و تعدیل
است.

او ادامه می‌دهد: «در این گزارش خطاب به رییس جمهوری وقت اشاره شده بود که از ابتدا اطلاعات صحیحی به متقاضیان مسکن مهر درباره هزینه ساخت و خرید داده نشده بود به نحوی که عده زیادی از متقاضیان فکر می‌کردند با مبلغ ناچیزی صاحب مسکن می‌شوند حال آن که این گونه نبود و در اکثر پروژه‌ها متقاضیان در تامین آورده خود دچار مشکل شدند.»

بر اساس گزارش رسمی شورای هماهنگی دستگاه‌های نظارتی به رییس دولت وقت در سال ۹۱، پیشرفت فیزیکی عمده پروژه‌ها مطلوب نبوده و با تاخیر مواجه است. ایرادهای فنی اساسی در برخی پروژه‌های مسکن مهر از بندهای دیگر این گزارش بود که آرامی به آن اشاره کرد. واگذاری اراضی نامناسب هم از جمله بندهای دیگر مورد اشاره در گزارش رسمی بوده است. سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در پایان بایبان این که شخصا از سال ۸۵ درگیر برنامه‌های مسکن مهر بودم، ادامه می‌دهد: «آن زمان نیز در حضور رییس جمهوری وقت و وزیر وقت (سعیدی کیا) اعلام کردم که مشکلات عدیده‌ای در بخش مسکن مهر وجود دارد، لذا نمی‌توان گفت مشکلات حوزه مسکن مهر در دولت فعلی ایجاد شده بلکه از همان ابتدای امر این مشکلات وجود داشت.»

باهنر:

مسکن مهر ۱۰ درصد تورم به بار آورد

در ادامه جلسه استیضاح، محمدرضا باهنر، نایب رییس مجلس پشت تریبون قرار می‌گیرد و آب پاک‌ی را روی دست استیضاح کنندگان می‌ریزد. او نسبت به بی‌توجهی‌های کارشناسان به مسکن مهر و طرح هدفمندی یارانه‌ها در دولت قبل می‌پردازد و توضیح می‌دهد: «نباید فراموش کنیم که چنین پروژه‌ای برای کشور مشکلاتی به بار آورده است. از ناحیه عملیاتی شدن پروژه‌های مسکن مهر ۱۰ واحد درصد تورم به کشور وارد شد که این فشار به همان خانواده‌های مستضعف و دهک‌های پایین‌تر از دهک ۵ وارد شد.» باهنر توضیح می‌دهد: «زمانی که آخوندی وزارت راه و شهرسازی را تحويل گرفت ۱۵۰ هزار میلیارد تومان پروژه نیمه‌تمام داشت. در محاسبات ریاضی دانان پرداخت این تعهدات باید در ۱۰ وعده ۱۵ هزار میلیارد انجام شود، اما از نگاه اقتصاددانان پرداخت ۱۵ هزار میلیارد در واقع در مسیر اتمام پروژه‌ها نیست بلکه هزینه استهلاک و تعدیل است.»

گرفته بود؛ اما دیگر این که کسی بتواند با لابی پروژه بگیرد امکان پذیر نیست که به این اقدام ما ایجاد شفافیت و رقابت، می‌گویند. این جا بحث «سامانه اطلاعات مکانی» مطرح می‌شود که هر اطلاعاتی از هر جای ایران درخواست شود در اختیار مردم است.»

سرمایه بخش خصوصی را جذب کرده‌ایم آیا این کارها اتفاقی است؟

آخوندی با اشاره به این که وزارت راه و شهرسازی بیش از ۱۲۰ هزار میلیارد تومان قرارداد دارد، تصریح می‌کند: «وزارتخانه توانست با وجود تمامی تنگناها، تمام پروژه‌ها را فعال نگه داشته و تعطیل نکند، می‌دانید قدرت وام دهی بانک‌های ایران به کمتر از ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی ایران کاهش پیدا کرده، در واقع ۳۰۰ هزار میلیارد تومان تنها کل تسهیلاتی است که در بانک‌های کشور به ما داده می‌شود و حداکثر ۱۰۰ هزار میلیارد تومان تسهیلات جدید است که در بخش صنعت، خدمات، کشاورزی، مسکن و سایر بخش‌ها داده شود.»

آخوندی در توضیح برای خرید هواپیما، خطاب به نمایندگان می‌گوید: «سال‌ها برای توسعه فرودگاه امام خمینی (ره) انتظار کشیده بودیم که خوشبختانه ترمینال دو فرودگاه با نام سلام تا ۱۰ ماه دیگر افتتاح می‌شود. در این راستا من هیچ تبلیغی نکردم، حتی به معاون اول رییس جمهوری هم گزارش ارائه ندادم. این ترمینال بدون استفاده از اعتبارات دولتی افتتاح خواهد شد و باعث حل مشکلات می‌شود و ظرفیت فرودگاه امام خمینی (ره) را به دو برابر افزایش خواهد داد. تمامی تجهیزات ترمینال سلام سفارش داده شده و به یاری خدا در سال جاری ترمینال ۲۲ میلیون نفری فرودگاه امام خمینی (ره) با استفاده از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی افتتاح خواهد شد. آیا فکر می‌کنید این کارها به صورت تصادفی انجام شده است؟»

منصور آرامی:

احمدی نژاد به انتقاد کارشناسان به مسکن مهر
اهمیت نمی‌داد

منصور آرامی، سخنگوی کمیسیون عمران که پیش از این شهردار بندرعباس هم بوده و به گفته خود پای ۴۰ هزار واحد مسکن مهر را امضا کرده است در این جلسه سند غیر کارشناسی بودن این طرح را افشا می‌کند و صحن علنی مجلس به جلسه استیضاح رییس دولت گذشته تبدیل می‌شود. او بخش‌هایی از گزارش «شورای هماهنگی دستگاه‌های نظارتی» خطاب به رییس دولت وقت به تاریخ پنج اسفند ۹۱ را می‌خواند که تاییدکننده انتقادهای کارشناسان نسبت به طرح مسکن مهر و بی‌توجهی‌های مسئولان وقت و نمایندگان مجلس به آن‌ها بود. او با استناد به این گزارش می‌گوید: «به دولت دهم گزارش و هشدار داده شده که بی‌توجهی به مشکلات موجود، طرح مسکن مهر را با معضل روبه‌رو می‌کند و به تبع آن مسائل فرهنگی، اجتماعی و امنیتی ایجاد خواهد شد. مشکلات مربوط به آب، برق، گاز، شبکه حمل و نقل، مخابرات و... از مسائل ابتدایی بود که در آن زمان برای آینده پروژه مسکن مهر پیش‌بینی می‌شد. هم‌چنین کمبود خدمات بهداشتی، آموزشی، مذهبی و فضای سبز از اول مشخص شده و هشدار داده شده بود.»



همایش بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی برگزار شد

جهانگیری: عمر واسطه‌ها به پایان رسیده است

فرش قرمز ایران در انتظار گام‌های سرمایه‌گذاران خارجی و بخش خصوصی

نخستین همایش «معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی ایران» یازدهم و دوازدهم مهرماه در مرکز همایش‌های بین‌المللی صداوسیما با هدف معرفی ایران برای سرمایه‌گذاری و شناخت، ترغیب و جذب سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی برگزار شد. حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، هوایی، دریایی، صرفه‌جویی در انرژی، صنایع بندری و صنایع فرودگاهی، اصلی‌ترین محورهای همایش بین‌المللی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی بود.



تبیین قوانین و مشوق‌های موجود در این عرصه و همسوسازی شرایط موجود داخلی با شرایط بین‌المللی بازار سرمایه در این همایش مدنظر بود. در این همایش به منظور جلب مشارکت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی «عرضه بسته‌های فرصت‌های سرمایه‌گذاری»، «تبیین قوانین، مشوق‌ها و نقش سازمان‌ها و نهاد‌های داخلی و بین‌المللی» و «مذاکره مستقیم با سرمایه‌گذاران ایرانی و بین‌المللی برای بهره‌مندی از توانمندی‌های آن‌ها» در قالب پنل‌های تخصصی برگزار شد. ۳۵ پروژه در حوزه احداث شهرهای جدید و مجتمع‌های مسکونی، تجاری و مترو به ارزش بیست هزار میلیارد تومان (معادل پنج میلیارد و ۱۲۸ میلیون یورو)، سه پروژه طرح توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) به ارزش چهار هزار و پانصد میلیارد تومان (معادل یک میلیارد و ۱۵۳ میلیون یورو)، شش پروژه ریلی به ارزش ۱۳ هزار میلیارد تومان (معادل سه میلیارد و ۳۳۳ میلیون یورو) و پنج پروژه آزادراهی به ارزش ۱۲ هزار میلیارد تومان (معادل سه میلیارد و ۷۶ میلیون یورو) ۲۳ پروژه شرکت فرودگاه‌های کشور به ارزش هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان (معادل ۳۰۷ میلیون و ۶۹۰ هزار یورو) سه پروژه سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به ارزش هفت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان (معادل یک میلیارد و ۹۲۰ میلیون یورو) ۲۲ پروژه سازمان بنادر و دریانوردی به ارزش هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان (معادل ۳۸۵ میلیون یورو) ۱۵ پروژه شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی به ارزش ۲۴ هزار میلیارد تومان (معادل ۶ میلیارد و ۱۵۴ میلیون یورو) سه پروژه شرکت عمران و بهسازی شهری به ارزش ۷۰۰ میلیارد تومان (معادل ۱۸۰ میلیون یورو) سه پروژه سازمان ملی زمین و مسکن به ارزش سه هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان (معادل ۹۴۹ میلیون یورو) سه پروژه شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) به ارزش ۱۰ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان (معادل دو میلیارد و ۶۷۰ میلیون یورو) ۱۲۱ پروژه‌ای هستند که در مجموع به ارزش ۹۸ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان (معادل ۲۵ میلیارد و ۲۸۲ میلیون یورو) در همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری معرفی شدند.



هشدار معاون اول رییس جمهوری به سرمایه گذاران:

از واسطه‌ها دوری کنید

قرار گیرد: «تحقق رشد هشت درصدی نیازمند ورود قوای سه‌گانه و دستگاه‌های دیگر است. دولت تدبیر و امید در دو سال گذشته با سیاست‌های صحیح، علمی و با اتکا به نظر نخبگان کشور چند موضوع مهم را در دستور کار خود قرار داد که مهم‌ترین آن پرونده هسته‌ای بود. کار دیگری که دولت در این دو سال با تمام قوا پیگیری کرد، بازگرداندن ثبات و آرامش به اقتصاد کشور بود که رونق اقتصادی و آرامش در بازار بیانگر تحقق این هدف دولت بوده است.»

جهانگیری در پاسخ به این پرسش احتمالی فعالان بخش اقتصادی که چرا سیل سرمایه‌گذاران به سمت ایران روانه شده است، توضیح داد: «در پاسخ به این سوال باید گفت که ایران امتیازاتی دارد که اگر شرایط سیاسی و بین‌المللی مناسبی مهیا باشد، روند ورود شرکت‌های خارجی طبیعی است و اگر شرکتی قصد انجام فعالیت اقتصادی داشته باشد، حتماً یکی از انتخاب‌هایش ایران خواهد بود.»

به گفته او برخورداری ایران از ثبات و موقعیت بی‌نظیر در منطقه حساس خاورمیانه از دیگر پتانسیل‌های حایز اهمیت ایران است: «در بسیاری از موارد ایران از لحاظ برخورداری منابع طبیعی یکی از ۱۰ کشور برتر دنیاست و موقعیت جغرافیایی ممتاز ایران در مسیر ترانزیتی غرب به شرق و شمال به جنوب و بسیاری امتیازات دیگر باعث شده شرایط برای سرمایه‌گذاری در ایران ویژه باشد.»

هشدار ضمنی جهانگیری به سرمایه‌گذاران برای توسعه سواحل مکران منتظر نمی‌مانیم

جهانگیری با اشاره به پتانسیل‌های نوار ساحلی جنوب کشور گفت: «برای تحقق سرمایه‌گذاری‌ها در کشور نیازمند سیاست‌گذاری‌های دقیق هستیم. در بخش بندری سواحل بسیار مهمی در دریای عمان داریم که متأسفانه در سال‌های گذشته کمتر به آن‌ها توجه شده است.»

او با تأکید بر ضرورت رسیدگی به وضعیت سواحل مکران گفت: «از اولویت‌های دولت یازدهم عمران و آبادانی سواحل مکران است. در این سواحل باید سرمایه‌گذاری‌های مهمی انجام شود. انتظار داریم کشورهای که علاقه‌مند هستند و این علاقه‌مندی‌ها را در ملاقات‌های سیاسی اظهار کرده‌اند، برای سرمایه‌گذاری در بندر جاسک و چابهار ورود کنند. اگر کشورهایی که ابراز علاقه کردند، تاخیر کنند ما با کشور دیگری توسعه در این بخش را پیگیری می‌کنیم.»

معاون اول رییس جمهوری با تأکید بر صحبت وزیر راه و شهرسازی، گفت: «به همه شرکت‌های خارجی که علاقه‌مند هستند با ایران کار کنند، هشدار داده می‌شود که فقط با دستگاه‌های رسمی کار کنند. این که شرکت‌هایی بخواهند به واسطه دلال‌ها با دستگاه‌های ایرانی ارتباط برقرار کنند و فعالیت اقتصادی غیرشفاف در ایران انجام دهند، در لیست سیاه قرار می‌گیرند. در مقطع کنونی طرح‌ها به صورت شفاف و روشن از سوی دستگاه‌های ایرانی به طرف‌های داخلی و خارجی معرفی می‌شود.»

تازه‌ای در وزارتخانه مهم و اساسی راه و شهرسازی به کار گرفته شده و از نظر دولت این دستگاه یکی از موفق‌ترین دستگاه‌های اجرایی کشور است، که سیاست‌های دولت را در بخش‌های مختلف پیش برده است.»

او درباره اقدامات وزیر راه و شهرسازی گفت: «نگاه توسعه‌ای، تحول‌گرا، قانون‌محور و محوریت دادن به بخش خصوصی در فعالیت‌های مرتبط با وزارت راه و شهرسازی و هم‌چنین پیگیری جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی از اقدامات اساسی بوده که وزیر راه و شهرسازی در طول مدت مسئولیت خود انجام داده و چنین وزیری شایسته تقدیر و تشکر است.» معاون اول دولت یازدهم، افزود: «خوشبختانه در دولت یازدهم، وزارت راه و شهرسازی نخستین دستگاهی است که برای معرفی پروژه‌های خود برای سرمایه‌گذاری اعلام آمادگی کرده و به معرفی آن‌ها پرداخته است.»

جهانگیری با بیان این که بر اساس سند چشم‌انداز کشور در سال ۱۴۰۴ باید به جایگاه اول در سطح منطقه در رشته‌های علمی و فناوری برسیم، گفت: «در حال حاضر نیمی از این دوره طی شده و بر اساس بررسی‌ها شاخص‌های عملکردی اقتصادی مثل رشد اقتصادی، سرمایه‌گذاری و اشتغال به خاطر نبود سرمایه‌گذاری، پیشرفت مناسبی نداشته و با هدف ترسیم شده فاصله زیادی داریم.» معاون اول رییس جمهوری با تأکید بر این که اقتصاد پایدار، افزایش رفاه مردم و قدرت اقتصادی کشور از مولفه‌های اصلی برای اقتدار ملی است، گفت: «ضرورت دارد فعالیت‌های اساسی برای دستیابی به رشد هشت درصدی اقتصاد سالانه در ۱۰ سال آینده انجام شود. این مهم با توجه به نظر رهبر معظم انقلاب در تدوین سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه قرار گرفته که کار دشواری بوده ولی شدنی است.»

به گفته او برای رسیدن به رشد هشت درصدی در اقتصاد کشور الزامات مهمی وجود دارد که این الزامات باید مورد قبول تمام دستگاه‌ها و ارکان نظام

معاون اول رییس جمهوری با بیان این مطلب که ایران در صدد است در برنامه ششم توسعه با برنامه‌ریزی‌های مناسب در دست اقدام، زمینه تحقق رشد هشت درصدی اقتصاد ملی را فراهم کند، گفت: «در افق ۱۴۰۴ قرار است ایران با رشد هشت درصدی اقتصاد، رتبه نخست اقتصادی را در منطقه به دست آورد تا ضمن افزایش رفاه مردم، اشتغال پایدار را نیز در کشور عملی سازد.»

به گفته او ایران در منطقه، از ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری بیشتری برخوردار است: «در دو سال گذشته وزارت راه و شهرسازی موفق شده با ارائه بسته‌های سرمایه‌گذاری، زمینه جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی را با اقدامات مناسب انجام شده در حوزه حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی فراهم کند.»

ماموریت اقتصاد ایران، ایجاد اشتغال پایدار و ارتقا قدرت اقتصادی است

جهانگیری تأکید کرد: «در دهه آینده ماموریت اصلی اقتصاد ایران ایجاد اشتغال پایدار، افزایش رفاه حال مردم و ارتقا قدرت اقتصادی کشور است که این ویژگی‌ها باید در راستای تقویت بیش از پیش اقتدار ملی عملی شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره واسطه‌ها، به سرمایه‌گذاران خارجی هشدار داد و گفت: «پس از توافق هسته‌ای با گروه ۵+۱ شرکت‌های زیادی برای انجام سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصادی ایران اظهار تمایل کرده‌اند و ما در صدد هستیم همه این شرکت‌ها به صورت شفاف و روشن در ایران به فعالیت اقتصادی بپردازند، در غیر این صورت در فهرست سیاه قرار خواهند گرفت.» جهانگیری تأکید کرد: «رویکرد تازه وزارت راه و شهرسازی در ایجاد ظرفیت‌های مالی فراتر از ساختارها و زمینه‌های اداری موجود است، به طوری که در دو سال گذشته ظرفیت‌های

در بنادر به دنبال استراتژی برد-برد هستیم

او با بیان این که سهم جابه‌جایی از طریق هوایی در ایران یک‌دهم درصد است، خاطرنشان کرد: «این سهم باید با افزایش ۱۰ برابری به یک درصد افزایش یابد ضمن این که حمل و نقل هوایی زودبازده‌ترین بخش در حوزه زیرساختی است.»

وزیر راه و شهرسازی بر لزوم ایجاد و توسعه حمل و نقل ترکیبی در ایران و اتصال بخش‌های مختلف حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی به یکدیگر تأکید کرد و گفت: «در بخش بنادر در استراتژی برد-برد در نظر داریم تا صنعت ترانزیت نیز با ایجاد حمل و نقل ترکیبی روان‌سازی شود. هم‌چنین ساخت هفت فرودگاه بین‌المللی در سطح کشور در دستور کار است که جزئیات آن در این همایش به سرمایه‌گذاران معرفی می‌شود.»

آخوندی هم‌چنین درباره نوسازی ناوگان هوایی کشور گفت: «در این زمینه خرید ۴۰۰ هواپیمای دوربرد و میان‌برد و ۱۰۰ هواپیمای کوتاه‌برد در دستور کار است که تا سال ۱۴۰۴ به ناوگان هوایی ایران اضافه می‌شود.»

قوانین خوبی برای مشارکت بخش خصوصی در زیربنایها وجود دارد

او خطاب به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی همایش تأکید کرد: «قوانین خوبی برای مشارکت بخش خصوصی در زیربنایها موجود است. قوانین بهبود محیط کسب و کار، صرفه‌جویی در مصرف انرژی و سایر قوانین لازم برای سرمایه‌گذاران می‌توانند تسهیلات بسیار خوبی ایجاد کنند. نکته بسیار مهم در خصوص جذب سرمایه‌گذاری اراده سیاسی است که خوشبختانه این اراده در دولت جمهوری اسلامی ایران وجود دارد.»

واسطه‌ها را قبول نداریم همه چیز شفاف است

آخوندی با هشدار به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی مبنی بر این که از همکاری با هرگونه واسطه برای سرمایه‌گذاری در ایران پرهیز کنند، گفت: «تمام سرمایه‌گذاری‌هایی که در ایران انجام می‌شود مستقیم است؛ پس هر شخص با شرکتی اعلام کرد که از طرف ایران نمایندگی دارد صحت ندارد و تمام پروژه‌های قابل سرمایه‌گذاری از طریق رقابت و آگهی عمومی معرفی می‌شوند.»

او با تأکید بر این که شرکت‌هایی که به دنبال واسطه و واسطه‌گری باشند، در لیست سیاه دولت قرار خواهند گرفت، گفت: «سرمایه‌گذاری در ایران بر مبنای رقابت شفافیت و منافع مشترک ایجاد می‌شود. با هرگونه واسطه‌گری در سرمایه‌گذاری مخالفیم و شما سرمایه‌گذاران نیز هیچ پیشنهادی را از طریق واسطه نپذیرید.»



هشدار آخوندی به سرمایه‌گذاران:

سرمایه‌گذاری‌ها شفاف است

همایش به سرمایه‌گذاران معرفی می‌شود. در حال حاضر پروژه‌های بزرگی در حوزه مسکن در کشور در حال انجام است. در حوزه مسکن حدود ۲۱ میلیون و ۸۰۰ هزار خانوار در شهرها و ۶۲ میلیون خانوار در روستاها زندگی می‌کنند و برای ۱۰ سال آینده در حوزه مسکن سالانه باید یک میلیون واحد مسکونی در سال ساخته شود، پس باید خود را برای این کار بزرگ در کشور آماده کنیم.»

از طریق بندر عباس به جهان متصل خواهیم شد

او با تأکید بر این که نقطه تمرکز کردورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق و غرب در ایران واقع شده است، ادامه داد: «موقعیت استراتژیک ایران نشان می‌دهد که چه قدر کشورمان به جهان و هم‌چنین جهان به ایران وابسته است. انواع کردورهای ریلی در شمال و جنوب به یکدیگر متصل می‌شود؛ ضمن این که اتصال ایران به عراق و هم‌چنین اتصال ایران از شرق و غرب به جهان از طریق بندرعباس در دستور کار است.»

آخوندی افزود: «ایران موقعیت ممتازی در بخش‌های مختلف حمل و نقل جاده‌ای، هوایی، دریایی و ریلی دارد. در حال حاضر ۹۲ درصد جابه‌جایی در ایران از طریق جاده صورت می‌گیرد؛ این میزان باید با انتقال جابه‌جایی از جاده به ریل به ۷۸ درصد رسیده و سهم حمل و نقل ریلی از این بخش به ۲۱ درصد افزایش یابد.»

وزیر راه و شهرسازی در این همایش با بیان این مطلب که فصل جدیدی از روابط سیاسی در منطقه آغاز شده است، گفت: «علاوه بر این که نظم نوینی در منطقه ایجاد می‌شود، ایران به عنوان پیش‌تاز امنیت منطقه، نقش مهمی در توسعه عمران و آبادانی و هم‌چنین در حوزه امنیت و سیاسی ایفا می‌کند.» هم‌چنین آخوندی در مورد برگزاری همایش گفت: «بلافاصله بعد از سفر رییس جمهوری به اجلاس مجمع عمومی سازمان ملل، این همایش با حضور بیش از ۶۱ شرکت خارجی در ایران آغاز به کار کرده است. تا آغازکننده نوسازی و آبادانی ایران در دوران جدید بعد توافق برجام باشیم.»

ایران آغازگر نوسازی منطقه خواهد بود

دکتر آخوندی افزود: «ایران با ۷۷ میلیون نفر، هجدهمین کشور جهان از لحاظ جمعیت و هفدهمین کشور از لحاظ وسعت است که یازدهمین کشور به عنوان کشورهای نوظهور در جهان خواهد بود.»

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که جمهوری اسلامی ایران پروژه‌های بسیار بزرگی در حوزه زیرساختی برای سرمایه‌گذاری دارد، گفت: «در حال حاضر ۲۱ میلیون و ۸۰۰ هزار خانوار شهری و ۶۲ میلیون خانوار روستایی جمعیت ایران را تشکیل می‌دهند که برای ۱۰ سال آینده باید یک میلیون واحد مسکونی بسازیم.»

آخوندی افزود: «در بخش مسکن پروژه‌های قابل سرمایه‌گذاری در حوزه شهرهای جدید، نوسازی و بازآفرینی شهری، بازآفرینی توسعه زیرساخت‌ها و خانه‌سازی گسترده در این



سرمایه گذاری در ایران از بالاترین درجه امنیت برخوردار است

علی طیب نیا در این همایش با بیان این مطلب که نرخ منفی سرمایه گذاری سال های ۹۱ و ۹۲، با اجرای سیاست های صحیح دولت در سال گذشته مثبت شده است، گفت: «با اجرای صحیح سیاست های اقتصادی، این نرخ در سال ۹۳ به ۳/۵ درصد مثبت رسید. از سوی دیگر در حالی که در سال ۹۱ شاهد رشد منفی ۶/۸ درصدی اقتصاد ایران بودیم، رشد اقتصادی کشور در سال ۹۲ به ۱/۹ درصد رسید و در سال ۹۳ شاهد سه درصدی رشد اقتصادی بودیم.»

وزیر امور اقتصادی و دارایی با اشاره به تحریم های اقتصادی غرب علیه ایران و نزدیک شدن به دوران پساتحریم، گفت: «با وجود تحریم های ظالمانه در دو سال گذشته مشکلات اقتصادی کشور به خوبی مدیریت شد تا جایی که امروز به تبع ثبات اقتصادی، سرمایه گذاران داخلی و خارجی زیادی برای انجام سرمایه گذاری در ایران تمایل نشان می دهند. ما امروز شاهد ثبات اقتصادی در کشور هستیم زیرا بسیاری از مسائل حل نشدنی این عرصه با برنامه ریزی های مناسب حل و فصل شده است.»

به گفته او این شرایط زمانی عملی شده که تحریم های ظالمانه و غیرمنصفانه اقتصاد ایران را تحت فشار شدید قرار داده و از طرفی دولت با اجرای سیاست های مناسب در صدد بود با آثار افت شدید قیمت نفت در اقتصاد ملی مقابله کند.

دستیابی به رونق اقتصادی اولویت دولت است

طیب نیا با بیان این که بسیاری از شاخص های اقتصادی و اوضاع کسب و کار در ایران رو به بهبود است، افزود: «وجود محیط کسب و کار مناسب هم

طی خواهد کرد و سطح تعامل اقتصادی ایران با کشورهای مختلف هم به افزایش مبادلات تجاری و سرمایه ای منتهی خواهد شد.»

به اعتقاد طیب نیا، حمل و نقل یکی از پایه های اساسی توسعه کشورها است و ایران نباید این توانمندی را نادیده بگیرد: «رشد بخش حمل و نقل با رشد اقتصادی، ارتباطی مستقیم دارد و ایران از لحاظ جغرافیایی دارای موقعیتی ممتاز از نظر شبکه ریلی و راه های موجود است. ایران امکان عبور و مرور هوایی را در بخش باری و مسافری فراهم می کند و تصمیم داریم از این موقعیت کمال استفاده را ببریم.»

وزیر امور اقتصادی و دارایی افزود: «ارزش افزوده بخش حمل و نقل نشان می دهد در این بخش ظرفیت های زیادی وجود دارد. در سال های اجرای برنامه های چهارم و پنجم توسعه رشد ارزش افزوده حمل و نقل دو برابر بخش های دیگر بود. البته این آمار به استثنای بخش دریایی است که تحت تاثیر تحریم ها قرار گرفت.»

حمل و نقل، فرصت ممتازی برای سرمایه گذاری است

او با یادآوری این مطلب که با اتکاب به این ظرفیت ها می توانیم شاهد رشد در حمل و نقل باشیم، افزود: «حمل و نقل از فرصت های ممتازی برای سرمایه گذاری برخوردار است. همکاری های بین المللی، عبور دو کریدور شمال جنوب و شرق و غرب از کشور، تمایل کشورهای همسایه برای استفاده از ایران در بخش های نفتی و غیرنفتی، منابع طبیعی موجود در کشور، جاذبه های توریستی و تنوع اقلیمی، وجود سواحل گسترده در شمال کشور که امکان افزایش حمل و نقل دریایی را فراهم می کند، برخی از ویژگی هایی هستند که سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل را توجیه می کنند.»

به گفته او رشد ترانزیت جاده ای در برنامه های چهارم و پنجم، ایمن سازی و شناسایی نقاط حادثه خیز جاده های روستایی، رفع نقاط حادثه خیز در جاده ها، توسعه شبکه فرامرزی ریلی مواردی هستند که می توانند زمینه رشد بیشتر حمل و نقل هوایی و دریایی را در کشور فراهم کند.

وزیر امور اقتصادی و دارایی خطاب به سرمایه گذاران بخش خصوصی و شرکت های سرمایه گذاری خارجی حاضر در همایش اعلام کرد: «اطمینان خاطر می دهیم سرمایه گذاری در ایران از بالاترین درجه امنیت برخوردار است. اقتصاد ایران که توانست آثار تحریم ها را مدیریت کند قادر است آثار ناشی از کاهش قیمت نفت را نیز مدیریت کند، پس در حال حاضر دولت سیاست های پولی و مالی خود را کاملا معطوف به رکود اقتصادی و دسترسی به رونق و رشد اقتصادی بالاتر قرار داده است.»

طیب نیا با بیان این مطلب، افزود: «پیش بینی می کنیم در پنج سال آینده اقتصاد ایران هشت درصد رشد پیدا کند، بنابراین دولت تلاش می کند بسترهای لازم و روش های مختلف را برای جذب سرمایه گذاری در برنامه ششم در نظر بگیرد.»

بر اساس آمارهای رسمی اعلام شده شاخص رقابت پذیری جهانی اقتصاد ایران با ۹ پله صعود نسبت به سال قبل به رتبه ۷۴ رسیده و براساس گزارش های رسمی محیط کسب و کار ایران با رسیدن به رتبه ۲۲ بهبود یافته است.

برای سرمایه گذاری لازم است که هزینه های مبادله را به حداقل می رساند و امکان حضور بخش خصوصی را فراهم می آورد. رکن دیگر وجود امنیت در فضای کسب و کار و موضوع دیگر وجود قوانین حامی سرمایه گذاری است.»

وزیر امور اقتصادی و دارایی با تاکید بر این که اقتصاد ایران توان عبور از سختی ها را داشته و با مجموعه اقدامات سیاست های دولت تدبیر و امید، مشکلات اقتصادی تحت کنترل درآمده است، گفت: «تحریم هایی که بر اقتصاد ایران تحمیل شده بود به خوبی مدیریت شد و اقتصاد ایران توانست مشکلات به ظاهر حل نشدنی، رکود و تورم ناشی از تحریم را به خوبی کنترل کند. سیاست و اقتصاد دوبال پرواز ایران هستند که در عرصه بین المللی توانستند به طور هماهنگ موفقیت هایی را رقم بزنند.»

طیب نیا افزود: «دولت سیاست های پولی و مالی خود را معطوف به مقابله با رکود اقتصادی و بالابردن نرخ رشد اقتصادی کرده و اولویت دولت دستیابی به رونق اقتصادی است. در حال نهایی کردن برنامه ششم توسعه هستیم که در آن مهم ترین هدف، دستیابی به رشد اقتصادی مستمر و پایدار و با حضور سرمایه گذاران خارجی و داخلی است.»

ایران باید به هاب ترانزیتی و تجاری منطقه تبدیل شود

او با اشاره به توانمندی ایران برای تبدیل شدن به هاب تجاری و ترانزیتی منطقه، تصریح کرد: «قصد داریم بسترهای لازم و روش های جذب سرمایه گذاری را در لایحه برنامه ششم کشور لحاظ کنیم و در این حالت کشور مسیر رشد را با سرعت بیشتری



بانک مرکزی

بازگشت سرمایه بخش خصوصی را تضمین می کند

«رییس کل بانک مرکزی در همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری خطاب به سرمایه‌گذاران خارجی و بخش خصوصی حاضر در همایش گفت: «بانک مرکزی بازگشت سرمایه شرکت‌های خارجی و بخش خصوصی را تضمین می‌کند.»

سیف بایان این مطلب که تراز منفی بخش مسافری نشانگر ضرورت توجه بیشتر به بخش حمل و نقل مسافری از طریق سرمایه‌گذاری جدید و نیز ارتقا کیفیت امکانات موجود است، گفت: «ایران از نظر موقعیت خاص جغرافیایی از استعدادها و مزیت‌های بالایی در جابه‌جایی مسافر و ترانزیت کالا از طریق حمل و نقل جاده‌ای در بخش‌های زمینی و ریلی، هوایی و دریایی در منطقه برخوردار است.»

سیف افزود: «با این حال با وجود سرمایه‌گذاری‌های سال‌های گذشته برای توسعه شبکه ارتباطات و حمل و نقل شاخص‌های عملکرد این بخش نسبت به ظرفیت‌های بالقوه‌ای که در حوزه حمل و نقل وجود دارد، فاصله معناداری داشته و هنوز نتوانسته به جایگاه شایسته خود در منطقه و جهان دست یابد.»

وجود زیرساخت‌های حمل و نقل عامل شکوفایی اقتصادی است

رییس کل بانک مرکزی بایان این که هرگونه تلاش برای بهبود شاخص‌های بخش حمل و نقل علاوه بر افزایش ضریب ایمنی و کاهش سوانح حمل و نقل، زمینه تسهیل شرایط تولید، افزایش درآمدهای ترانزیتی و توسعه صنعت گردشگری را فراهم می‌کند، افزود: «بدون تردید یکی از

اوبیابان این که اقتصاد ایران در سال جاری نقطه عطفی را از منظر گشایش تعاملات بین‌المللی و تدارک مقدمات رفع تحریم‌های ظالمانه اقتصادی تجربه می‌کند، گفت: «بدون تردید در شرایط کنونی که زمینه رشد اقتصاد کشور بیش از پیش فراهم شده است، سرمایه‌گذاری در بخش‌های زیربنایی هم چون حمل و نقل از اهمیت بالایی برای فراهم‌سازی شرایط مبادلات داخلی و خارجی برخوردار است و برگزاری همایش‌هایی از این دست با حضور کارشناسان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی زمینه‌ساز هم‌اندیشی و شناسایی فرصت‌ها و ظرفیت‌های موجود در این حوزه خواهند بود.»

ارتقا بهره‌وری و جذب سرمایه‌گذاری برای گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل

رییس کل بانک مرکزی بایان این که بانک مرکزی با توجه به وظایف قانونی خود نسبت به تحولات بازار ارز حساسیت دارد، گفت: «بهدف کنترل و مدیریت نوسانات نرخ ارز در دامنه قابل قبول به‌طور مستمر در حال رصد بازار بوده و اقدامات لازم را در بازه‌های زمانی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت برنامه‌ریزی کرده است.»

او رشد و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل را در دو روش اصلی قابل طبقه‌بندی دانست و گفت: «روش نخست، افزایش سرمایه‌گذاری و گسترش زیرساخت‌های بخش حمل و نقل از طریق احداث بزرگراه‌های جدید، فرودگاه‌ها و هم‌چنین بازسازی ناوگان فرسوده و روش دوم ارتقا کارایی در بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود از روش‌هایی هم‌چون بهینه‌سازی سازمان‌های حمل و نقل با به‌کارگیری سیستم‌های حمل و نقل هوشمند و غیره است.»

به گفته سیف بر اساس مطالعات انجام‌شده چالش‌ها و مشکلاتی پیش روی بخش حمل و نقل کشور است که نامناسب بودن زیرساخت‌ها و استفاده نکردن بهینه از امکانات موجود، فرسودگی و کمبود ناوگان حمل و نقل در تمامی زیربخش‌ها، کمبود منابع مالی تخصیص‌یافته در بودجه‌های سنواتی برای توسعه زیرساخت‌های موجود، به‌کار نگرفتن ظرفیت‌های مالی بازار سرمایه برای توسعه بخش، محدودیت‌های ناشی از تحریم‌های ظالمانه غرب و فضای نامساعد کسب و کار و نبود انگیزه کافی در سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی برای سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل از جمله این موارد هستند.»

بخش خصوصی برای حفظ توان رقابتی حمل و نقل وارد عمل شود

او درباره الزامات و پیش‌نیازهای حل این مشکلات و توسعه بخش حمل و نقل، گفت: «برای دستیابی به توسعه تدوین برنامه جامع توسعه حمل و نقل و پیش‌بینی تدابیر لازم در برنامه ششم توسعه، ایجاد و پذیرش مدیریت واحد و یکپارچه در توسعه زیرساخت‌ها با هماهنگی تمامی دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط و تعریف سازوکارهای جذاب در جلب مشارکت بخش خصوصی از روش‌هایی هم

بخش‌های مهم زیرساختی در رونق و شکوفایی فرایند تولید هر کشوری وجود زیرساخت‌های مناسب در حمل و نقل است که بر همین اساس به جایگاه این بخش در اقتصاد و الزامات توسعه تأمین مالی آن توجه داریم.»

سیف افزود: «وجود زیرساخت‌های مناسب بخش حمل و نقل از این منظر که امکان دسترسی آسان به بازارهای داخلی و خارجی را فراهم می‌کند و نیازمندی‌های تسهیل امر مبادله در سطوح ملی و بین‌المللی را فراهم می‌سازد از جایگاه ویژه‌ای در سیاست‌های اقتصادی کشور برخوردار است و شاخص مهمی در ارزیابی سطح توسعه اقتصادی کشورها تلقی می‌شود.»

تراز ناوگان باری مثبت است تراز حمل و نقل همواره منفی بوده است

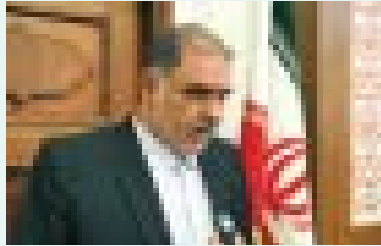
رییس کل بانک مرکزی با یادآوری این مطلب که بررسی عملکرد سرفصل حمل و نقل به‌عنوان یکی از اجزای اصلی حساب خدمات در جدول تراز پرداخت‌ها، مویذ تراز مثبت عملکرد صادرات و واردات در سرفصل حمل و نقل در سال گذشته است، افزود: «در همین سال عملکرد صادرات و واردات در سرفصل مذکور به ترتیب ۲/۹ و ۲/۹ میلیارد دلار بود که نسبت به سال قبل از آن به ترتیب ۲/۹ و ۱۹/۲ درصد افزایش را نشان می‌دهد. تراز مثبت حساب خدمات در بخش حمل و نقل در چند سال گذشته، در نتیجه تراز مثبت ناوگان باری در بخش حمل و نقل بین‌المللی است. این در حالی است که بخش حمل و نقل مسافری همواره با تراز منفی مواجه بوده است.»

برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری ۲۵ میلیارد یورو در حمل‌ونقل و شهرسازی

امیر امینی در همایش بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی، اظهار داشت: «حضور کلیه شرکت‌کنندگان به خصوص معاون اول رییس جمهوری، سفرای خارجی و مقامات کشوری را در این همایش مهم بین‌المللی گرامی می‌داریم.»

معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی با بیان این مطلب که برگزاری این گردهمایی‌ها می‌تواند منجر به توسعه همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای شود، افزود: «بر اساس برنامه‌های این چنینی گام‌های موثری برای تقویت تعاملات و مراودات در زمینه توسعه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری صنعت حمل‌ونقل و در نتیجه ارتقا سطح هم‌گرایی و رفاه اقتصادی بر مبنای منافع ملی همه ملت‌ها برداشته شود.»

رییس شورای راهبردی همایش معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی، افزود: «جهان به نقش موثر جمهوری اسلامی ایران در توسعه تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی واقف شده و مقدمات توافقات ایران و غرب فراهم آمده است. امید می‌رود که با حذف تحریم‌های ناعادلانه، شاهد فصل جدیدی از روابط اقتصادی و تجاری برای استفاده متقابل از توانمندی‌های ملت‌ها باشیم. پس از سال‌ها چشم‌پوشی از واقعیت‌ها نهایتاً جهان به ایران به‌عنوان قدرت منطقه ایمان آورد.» او با یادآوری این مطلب که رویکرد جمهوری اسلامی ایران همواره بر اصل احترام متقابل و پذیرش حقوق ملت‌ها استوار بوده است، افزود: «دولت تدبیر و امید همواره به دنبال توسعه روابط بین‌المللی و منطقه‌ای در چارچوب حفظ حقوق ملت‌ها بوده و عمیقاً به مسئولیت‌های خود در قبال توسعه عمران آبادانی، ایجاد صلح و امنیت در کل جهان واقف است.»



چون ارایه تضمین‌های دولتی در بازگشت اصل و سود سرمایه بخش خصوصی ضروری است.»

سیف با یادآوری این که بررسی تجربه کشورهای دیگر نشان می‌دهد بخشی از تامین زیرساخت‌های مورد نیاز بخش حمل‌ونقل همواره با منابع و حمایت‌های پارانه‌ای دولت در این کشورها صورت گرفته است، افزود: «با این حال اکثر دولت‌ها به دلیل گسترده بودن اولویت‌های سرمایه‌گذاری با هدف دستیابی به رشد اقتصادی پایدار با محدودیت در منابع عمومی مواجه هستند. برای همین هم بسیاری از کشورها برای جبران کمبود سرمایه و منابع مالی مورد نیاز خود به منظور حفظ توان رقابتی سیستم حمل‌ونقل از راهکارهایی هم‌چون مشارکت با بخش خصوصی بهره‌می‌برند.»

جزئیات شیوه‌های مشارکت بخش خصوصی

او در ادامه درباره شیوه‌های مشارکت با بخش خصوصی، توضیح داد: «استفاده از ظرفیت‌های تامین مالی بازار سرمایه در قالب به کارگیری ابزارهای متنوع تامین مالی، جلب سرمایه‌های خارجی و مشارکت خارجیان در فعالیت‌های تولیدی و زیربنایی و استفاده از روش‌هایی مانند BOT (ساخت، بهره‌برداری و انتقال) و استفاده از ظرفیت بانک‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری در قالب انتشار اوراق قرضه بهادار برخی از شیوه‌های مشارکت با بخش خصوصی هستند.»

سیف با اشاره به افت قیمت جهانی نفت خام و کاهش درآمدهای نفتی و محدودیت منابع دولت، گفت: «استفاده از تجربه موفق سایر کشورها در جذب مشارکت بخش خصوصی یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر در توسعه بخش حمل‌ونقل کشور در شرایط کنونی تلقی می‌شود. با گشایش‌های اخیر حاصل شده در رفع تحریم‌های اقتصادی به نظر می‌رسد ظرفیت‌های مناسبی جهت توسعه بخش حمل‌ونقل پیش روی متولیان این بخش قرار گرفته است و انتظار می‌رود با مدیریت صحیح فرصت‌ها از ظرفیت‌های تامین مالی خارجی در جهت بهبود زیرساخت‌های بخش حمل‌ونقل کشور بهره‌برداری شود.»

به گفته رییس کل بانک مرکزی تحقق این موضوع، نیازمند تدارک مولفه‌ها و پیش‌نیازهایی در این زمینه است: «برای دستیابی به این هدف مواردی هم‌چون تعامل موثر و سازنده بین‌المللی از طریق ترتیبات منطقه‌ای در تجارت، امور مالی و حمل‌ونقل، اتخاذ دیپلماسی فعال تجاری با شرکای عمده تجاری و کشورهای همسایه، تلاش گسترده برای روزآمد کردن خدمات بخش حمل‌ونقل با جلب مشارکت شرکت‌های معتبر خارجی و کمک به برقراری ثبات اقتصادی کلان الزامی است.»

سیف تأکید کرد: «بی‌شک یکی از اقدامات مهم جذب منابع خارجی در بخش‌های مختلف اقتصادی کشور از جمله بخش حمل‌ونقل و برقراری ثبات کلان اقتصادی و کاهش ریسک و نااطمینانی‌های موجود است.»

قوانین دست‌وپاگیر سرمایه‌گذاری حذف می‌شود

امینی ادامه داد: «در منطقه پرآشوب خاورمیانه و شمال آفریقا ملت ایران است که توانسته با تکیه بر توانایی‌های ذاتی خود فرصت‌های اقتصادی متعددی را برای افزایش حداکثری ثبات منطقه به دنیا معرفی کند. وزارت راه و شهرسازی در تلاش است تا نخستین گام را در حوزه نوسازی در صحنه ملی و با همکاری سرمایه‌گذاران بین‌المللی بردارد. به همین دلیل نخستین کنفرانس جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی در بخش‌های حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی برگزار می‌شود.» معاون وزیر راه افزود: «تلاش بر این است تا در این همایش ضمن معرفی فضای اقتصادی کشور، پروژه‌های حوزه حمل‌ونقل و مسکن و شهرسازی در زمینه حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی، توسعه شهری، صرفه‌جویی در مصرف انرژی، صنایع بندری و صنایع فرودگاهی به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی عرضه شود.»

به گفته امینی در گام نخست حدود ۱۲۱ پروژه به ارزش ۲۵ میلیارد یورو تعریف شده اما با توجه به ظرفیت‌های ماندگار کشور در سایه ثبات ملی امکان تعریف پروژه‌های مشترک منطقه‌ای و بین‌المللی هم‌چنان باقی است. او مبنای اصلی اجرای پروژه‌ها را روش اقتصادی مشارکت بخش خصوصی و عمومی (PPP) دانست و گفت: «برای اجرای این پروژه‌ها سرمایه‌گذاری به روش اجاره و اجاره به شرط تملیک در نظر گرفته شده ضمن آن که انواع تضامین دولت در راستای توجیه‌پذیر کردن و افزایش رغبت سرمایه‌گذاران از قبل تعریف شده اما قطعاً در چارچوب قوانین حاکم قابل مذاکره است.»

فضا برای ورود سرمایه‌های داخلی و خارجی فراهم است

رییس شورای راهبردی همایش معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی، گفت: «اگرچه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور علیرغم همه محدودیت‌ها، حکایت از توان مهندسی بالادارد، اما سرعت بخشیدن به تحقق افق چشم‌انداز کشور برای توسعه حمل‌ونقل به‌ویژه حمل‌ونقل ریلی و رسیدن به استانداردهای بین‌المللی نیازمند افزایش دانش فنی و ورود تکنولوژی روز دنیا است که تحقق آن با مشارکت و دعوت از سرمایه‌گذاران صورت خواهد گرفت.»

امینی با بیان این که فراهم آوردن شرایط مطلوب برای حضور بخش خصوصی و به‌ویژه سرمایه‌گذاران و حذف قوانین دست‌وپاگیری که برای ورود سرمایه وجود دارد، در اولویت دستور کار دولت تدبیر و امید قرار دارد، توضیح داد: «قطعاً با وجود فرصت‌های شناخته‌شده ایران اسلامی، قوانین حمایت‌کننده و افزایش تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای، فضا برای ورود سرمایه‌های داخلی و خارجی فراهم است.»

او با تأکید بر این که از نظر در هم‌تندگی اقتصاد منطقه، هرگونه تحرک اقتصادی در کشورهای منطقه سبب رونق اقتصادی و توسعه همکاری بین دولت‌های منطقه خواهد شد، گفت: «این مسیری است به سوی پیشرفت و شکوفایی کشورها و شور و نشاط ملت‌ها. همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی، با اهداف و برنامه‌های مدون به راه کارهای اجرایی به این منظور دست یابد. امیدواریم نتایج ثمرتمر این حرکت باعث ارتقای سطح فعالیت‌های حمل‌ونقل و ترانزیت شده و سبب توسعه کشور شود.»



ریسک‌های غیراقتصادی سرمایه‌گذاران را تضمین می‌کنیم

«رییس سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران اعلام کرد: «هر سرمایه‌گذار خارجی که قصد ورود به ایران را داشته باشد، از سوی دولت جمهوری اسلامی ایران برای تمام ریسک‌های غیراقتصادی تضمینی کامل دریافت می‌کند. قانون حمایت از سرمایه‌گذاری تمام ریسک‌های سیاسی سرمایه‌گذاران خارجی را پوشش می‌دهد.»

محمد خزاعی، بابیان این مطلب، تاکید کرد: «قانون حمایت از سرمایه‌گذاران خارجی در ایران تمام ریسک‌های سرمایه‌گذاری خارجی را پوشش می‌دهد بنا بر این سرمایه‌گذار نباید نگران مشکلاتی چون دخالت دولت یا تغییر وزرا باشد چرا که اگر مجوزی برای سرمایه‌گذاری صادر شد دولت دیگر نمی‌تواند دخالتی داشته باشد زیرا این سرمایه‌گذاری توسط یک وزارت خاص تضمین نمی‌شود بلکه دولت جمهوری اسلامی ایران تضمین‌کننده سرمایه‌گذاران است.»

خزاعی افزود: «یکی از مهم‌ترین پرسش‌های سرمایه‌گذاران خارجی این است که اگر قراردادی را برای ورود به ایران امضا کنند و سپس تغییر و تحولی در کشور رخ دهد، تکلیف این قرارداد چه خواهد بود. ما به‌طور رسمی اعلام می‌کنیم تمامی ریسک‌های غیراقتصادی در این رابطه از ابتدا تا انتها از سوی دولت تضمین خواهد شد.»

قانون، ورود سرمایه‌گذاران خارجی را تسهیل کرده است

معاون وزیر اقتصاد و دارایی گفت: «حدود ۱۲ سال پیش، قانونی برای حمایت از سرمایه‌گذاران خارجی در مجلس شورای اسلامی ایران تصویب شد که فضای

سرمایه‌گذاری را تغییر داد به طوری که بر اساس این قانون، سرمایه‌گذاران هیچ محدودیتی برای میزان سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها ندارند و می‌توانند در یک پروژه به صورت ۱۰۰ درصد با استفاده از روش‌های مختلف سرمایه‌گذاری از جمله FDI و BOT در پروژه‌ها سرمایه‌گذاری کنند.»

رییس سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران با تاکید بر این که بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به نمایندگی از دولت تضمین لازم را برای سرمایه‌گذاران خارجی فراهم می‌کند، گفت: «این سازمان آماده پاسخ به تمام ابهامات و سوالات سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی است.»

معاون وزیر اقتصاد ادامه داد: «در دولت روحانی سیاست‌های توسعه اقتصادی کشور بر مبنای مشارکت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی شکل گرفته و امیدواریم در قالب این برنامه‌ها، حجم سرمایه‌گذاری وارد شده به ایران افزایش پیدا کند.»

خزاعی با یادآوری روند رضایت‌بخش مذاکرات هسته‌ای با کشورهای ۵+۱ گفت: «مذاکرات نشان داد که این کشور به دنبال ثبات و آرامش در منطقه است. هدف اصلی جمهوری اسلامی ایران تعامل با دنیا و شش کشور طرف مذاکره کننده است و تعامل را مسیری برای توسعه و صلح و ثبات کشورهای مختلف می‌داند.»

برای توسعه فازهای جدید بندر شهید رجایی، سرمایه‌گذار می‌خواهیم

از سوی دیگر او با اشاره به ابلاغ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه توسط رهبر معظم

انقلاب اسلامی به رییس جمهوری خطاب به سرمایه‌گذاران گفت: «هدف از تدوین برنامه‌های توسعه‌ای در جمهوری اسلامی ایران تحقق سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ است. در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه در بخش اقتصادی به توسعه حمل‌ونقل ریلی و دریایی به‌طور مشخص تاکید ویژه شده است علاوه بر این بخش‌های جاده‌ای و هوایی نیز بر اساس قوانین و مقررات مشخص مورد تاکید قرار گرفته‌اند.»

خزاعی با بیان این که در شش ماده از برنامه پنجم توسعه صراحتاً به بخش‌های حمل‌ونقل هوایی، ریلی، زمینی و دریایی تاکید شده است، افزود: «توجه برنامه‌های توسعه‌ای کشور به بخش حمل‌ونقل حاکی از سهم قابل توجه این حوزه در اقتصاد دارد. در حوزه بنادر با تاکید رییس جمهوری ایران، اجرای فاز سوم بندر شهید رجایی و تعیین تکلیف فازهای چهارم و پنجم این بندر است.»

رییس سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران، با بیان این که برای پیگیری اهداف توسعه‌ای کشور قطعاً نیازمند سرمایه‌گذاری غیردولتی هستیم، افزود: «برای مثال اجرای طرح فاز سوم، چهارم، پنجم توسعه بندر شهید رجایی جز با مشارکت بخش خصوصی داخلی و خارجی امکان‌پذیر نخواهد بود. هم‌چنین صنعت هوایی ایران که به ۲۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری جدید نیاز دارد، به یقین فضای مناسبی برای حضور سرمایه‌گذاران خواهد بود.»

جذب سرمایه خارجی مرکز توجه دولت است

خزاعی درباره نحوه حمایت دولت از اجرای طرح‌های زیرساختی حمل‌ونقل، توضیح داد: «سوال این است که آیا برای احداث این پروژه‌ها، دولت‌ها باید سرمایه‌گذاری کنند؟ پاسخ این است که دولت تنها به عنوان تضمین‌کننده می‌تواند ریسک سرمایه‌گذاری را برای سرمایه‌گذار پوشش دهد و سرمایه‌گذاری بر عهده بخش خصوصی خواهد بود که بسیار سودآور است.»

او با اشاره به سیاست سرمایه‌گذاری خارجی در ایران گفت: «ارتقا و جذب سرمایه‌گذار خارجی مرکز توجه دولت و شخص رییس جمهوری به‌ویژه بعد از توافق اخیر ایران با کشورهای ۵+۱ است. دولت ایران سیاست‌ها و مشوق‌های لازم را برای سرمایه‌گذاری مستقیم، خارجی و درگیر کردن بخش‌های خصوصی در اقتصاد ملی دارد.»

خزاعی افزود: «با توجه به شرایط کشور و نقشی که سرمایه‌گذاران داخلی می‌توانند در توسعه اقتصادی ایفا کنند، ما در ابتدا باید فرش قرمز خود را پیش پای سرمایه‌گذاران داخلی بپهن کنیم و در مرحله دوم نیز با توجه به فضای بزرگ صنعت حمل‌ونقل برای جذب سرمایه‌گذار راه را برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی هموار کنیم.»



همکاری ایران با سرمایه گذاران خارجی به داخل کشور محدود نیست

«قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در امور سرمایه گذاری و تامین منابع مالی، گفت: «هنگامی که صحبت از همکاری های بین المللی می شود، لزوماً محدود به داخل کشور نیست. ایران از لحاظ موقعیت جغرافیایی، سیاسی، مالی و اقتصادی با بعضی از کشورهای همسایه روابط مشخصی دارد. در عراق، افغانستان، کشورهای خلیج فارس، امتیازات و حضور معنوی و تاریخی داریم که فرصت را برای حضور شرکت های ایرانی فراهم کرده است.»

اصغر فخریه کاشان، افزود: «اگر سرمایه گذاران خارجی بخواهند در این کشورها سرمایه گذاری کنند، به دلایل متعدد از جمله ریسک های آن نمی توانند این کار را انجام دهند. وزارت راه و شهرسازی این آمادگی را دارد که با هدایت سرمایه گذاری های مشترک ایران به مشارکت با شرکت های سرمایه گذار خارجی، در این امر کمک کند.»

دولت در همکاری با بخش خصوصی انعطاف پذیر است

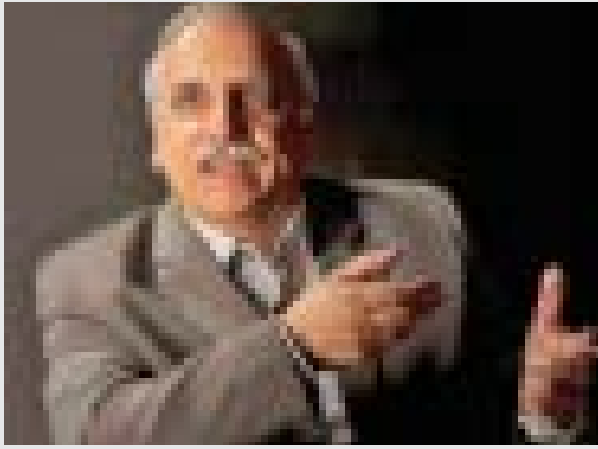
اوبابیان این که هم اکنون مشارکت دولت با بخش خصوصی در ساخت جاده ها شکل گرفته است، گفت: «در این زمینه، در حال حاضر ۳۸ پروژه وجود دارد که با مشارکت وزارت راه و شرکت ساخت انجام شده که متقبل شده اند، تامین مالی جاده ها و بزرگراه ها را انجام داده اند و وزارت راه بخشی از سرمایه گذاری را تامین کرده و سرمایه گذار هم بقیه پول را می آورد.»

قائم مقام وزیر راه و شهرسازی، افزود: «ممکن است پیمانکاری علاقه مند به ساخت پروژه باشد اما علاقه ای به اجاره آن نداشته باشد. به این ترتیب در روزی که پروژه تحویل می شود، مالکیت هم منتقل می شود و کسی که مالکیت را دریافت می کند، موظف است بهای تاسیسات را به سرمایه گذار به صورت نقدی، اقساطی یا به اشکال دیگر مورد تفاهم بپردازد.»

بانک مرکزی موظف به همکاری با سرمایه گذاران خارجی است

فخریه کاشان در باره خروج سود و اصل سرمایه سرمایه گذاران خارجی که توسط قانون مورد حمایت است، توضیح داد: «بانک مرکزی موظف است میزانی که یک سرمایه گذار خارجی بابت اصل و سود سالانه می خواهد از کشور خارج کند، به نرخ بازار آزاد تبدیل شود و اجازه خروج پول را بدهد.»

قائم مقام وزیر راه و شهرسازی، افزود: «قانون می گوید یک سرمایه گذار خارجی می تواند مشابه یک شرکت داخلی از تمام مزایا در مورد واردات و معافیت های مالیاتی استفاده کند و قیمت خوراکش هم در داخل کشور به قیمت یک شرکت داخلی در اختیارش قرار گیرد.» او با طرح این سوال که یک سرمایه گذار خارجی در ایران، چه مدلی از همکاری را می تواند داشته باشد، تصریح کرد: «در بخش مدل حقوقی اگر صحبت از سرمایه گذاری دایمی یا موقت می کنیم، ریسک های یک سرمایه گذار خارجی به عهده خودش است که البته سازمان ایرانی موظف است اطلاعات لازم را در اختیارش قرار دهد.»



سیاست دولت، جذب سرمایه های خارجی و بخش خصوصی است

«مشاور وزیر راه و شهرسازی گفت: «سرمایه گذاری که به کشور ما وارد می شود، تنها وارد کننده پول نیست، بلکه هم زمان دانش و فن آوری را هم به کشور وارد می کند.»

حسین عبده تبریزی با بیان این مطلب، افزود: «پیش بینی می شود وضعیت صادرات ایران هم در بخش صادرات نفتی و هم در بخش صادرات غیرنفتی پس از برداشته شدن تحریم ها بهبود پیدا کرده و به خصوص میزان صادرات نفت ایران به طور قابل توجهی افزایش پیدا خواهد کرد.»

اوبابیان این که در حال حاضر نرخ تورم نسبت به سه سال قبل کاهش قابل توجهی پیدا کرده است، گفت: «دولت توانسته نرخ تورم را در طول عمر خود از دورقمی به تک رقمی تبدیل کند و تلاش برای کاهش این رقم به کمتر از ۱۱ درصد نیز ادامه دارد. هم چنین نوید می دهیم که تفاوت قیمت شکاف بین نرخ ارز رسمی و نرخ بازار، پس از برداشته شدن تحریم ها، برطرف شود و به کم ترین میزان خود برسد.»

بخش خصوصی برای تکمیل پروژه های عمرانی آستین بالا بزند

عبده تبریزی با بیان این که سرمایه گذاران در ایران می توانند با بیش از ۳۰ بانک خصوصی و پنج بانک توسعه ای کار کنند، گفت: «برای آن که در ارتباط با بانک ها مشکلی پیش نیاید، بانک مرکزی باید نظارت خود را بر کار بانک ها بیشتر کند.»

مشاور وزیر راه و شهرسازی افزود: «در حال حاضر اعتبار دولتی برای تامین مالی پروژه های عمرانی کافی نیست و این جاست که اهمیت حضور بخش خصوصی برای تکمیل پروژه های عمرانی بیش از پیش مشخص می شود.»

اوبابیان تاکید بر این که در وزارت راه و شهرسازی پروژه هایی که در آن ها صرفه جویی در مصرف انرژی لحاظ شده است، در اولویت قرار دارند، توضیح داد: «سیاست دولت و وزارتخانه کاهش هزینه هایی است که صرف انرژی می شود و در این بین حوزه مسکن از اهمیت بیشتری برخوردار است.»

دعوت به سرمایه گذاری در حوزه مسکن

عبده تبریزی با دعوت از سرمایه گذاران برای سرمایه گذاری در بخش مسکن، گفت: «بیش از ۳۰ درصد سرمایه ثابت در ایران در بخش مسکن سرمایه گذاری شده است و طبق پیش بینی سازمان آمار ایران در ۱۳ سال آینده تعداد خانوارها از مرز ۲۷ میلیون خانوار خواهد گذشت و به همان نسبت نیاز به مسکن نیز افزایش خواهد یافت.»

بر اساس تخمین او ایران برای توسعه حوزه مسکن به ۱۵۰ میلیون دلار سرمایه نیاز دارد: «از مهم ترین تصمیم های دولت یازدهم تصمیم برای ادغام شدن با بازار اقتصاد بین المللی است و این مسئله در دوران پس از برداشته شدن تحریم ها بزرگ تر و بیشتر خواهد شد.» عبده تبریزی با بیان این که ایران می تواند با استفاده از انضباط مالی تورم را کنترل کرده و پایین بیاورد، گفت: «برخلاف دولت قبلی که در آن موتور رشد اصلی اقتصاد سرمایه های دولتی بود، در دولت یازدهم بیشترین توجه به سمت جذب سرمایه های خارجی و به خصوص بخش خصوصی است.»



محسن جلال پور مطرح کرد

پیشنهاد اتاق بازرگانی: تشکیل شرکت‌های مشترک با سرمایه گذاران خارجی

محسن جلال پور در دومین روز از همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی، بایبان این که از ویژگی‌های وزیر راه و شهرسازی این است که هم کار در بخش خصوصی را در کارنامه دارد و هم کار در دولت را، گفت: «آخوندی سال‌ها در اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی ایران حضور داشت که همین مسئله سبب پیشگامی این وزارتخانه در برگزاری اجلاس سرمایه‌گذاری خارجی نسبت به وزارتخانه‌های دیگر شده است.»

رییس اتاق بازرگانی، صنایع معادن و کشاورزی ایران بایبان این که زیرساخت‌های ایران نیازمند سرمایه‌گذاری خارجی هستند، افزود: «در اتاق بازرگانی ایران در جلسات با شرکت‌های سرمایه‌گذار به این نتیجه رسیدیم

که بخش خصوصی داخلی می‌تواند ۱۲۰ هزار میلیارد تومان معادل ۳۰ درصد این طرح‌ها را تقبل کند که این طرح‌ها به‌عنوان موتور محرکه خروج اقتصاد از رکود اثرگذار است.»

او در بیان اهمیت همایش ITUDS توضیح داد: «برگزاری این نشست از دو نظر مهم است. نخست این که ایران در شرایط پست‌تحریم قرار دارد که اتصال به شبکه جهانی اقتصاد در دستور کار کشور است. حتی بعد از جنگ جهانی دوم کشورها برای خروج از رکود به این نتیجه رسیدند که تنها راه نجات اقتصاد، اتصال اقتصاد کشورها به فضای بین‌المللی است که ایجاد صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی در آن زمان (دهه ۱۹۴۰ میلادی) و سازمان تجارت جهانی در دهه‌های بعد نتیجه این تفاهم بود و در حال حاضر ۹۷ درصد اقتصاد جهان در این قالب می‌گنجد.»

جلال پور افزود: «نکته دوم در اهمیت برگزاری این اجلاس این است که اقتصاد کشور ما با توجه به شرایط فعلی و قیمت جهانی نفت دیگر امکان توسعه دولتی را ندارد و دوران شرکت‌های توسعه دولتی گذشته است، بنابراین تنها راه برون‌رفت از وضع موجود توجه به منابع بخش خصوصی است.»

باسند چشم‌انداز فاصله‌زادی داریم

او با تأکید بر این موضوع که در شرایط کنونی به سرمایه‌گذاری کلان خارجی در کشور نیاز داریم، گفت: «حضور سرمایه‌گذاران در بخش حمل‌ونقل ارزنده است، چرا که این بخش ظرفیت‌های بالایی از جمله دسترسی به آب‌های آزاد، داشتن ۱۵ کشور همسایه، وجود رهنه‌های شمال-جنوب و شرق-غرب و نیز اتصال به راه‌گذرهای مهم آسیایی و هم‌چنین قرار گرفتن در کوتاه‌ترین مسیر هوایی اروپا-آسیا را دارد که می‌تواند زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه حمل‌ونقل را فراهم کند.»

رییس اتاق بازرگانی، صنایع معادن و کشاورزی ایران با اشاره به رتبه ۴۵ ریلی ایران در جهان، رتبه ۷۸ کشور در زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی و ۱۱۸ کشورمان در بخش حمل‌ونقل هوایی افزود: «ظرفیت‌هایی که داریم، با آن چه باید به‌عنوان کشور اول منطقه در سال ۱۴۰۴ باشیم، فاصله زیادی دارد. از سویی دولت امکان سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت‌ها را ندارد و تنها راه باقی‌مانده استفاده از پتانسیل بخش خصوصی است.»

به گفته او یکی دیگر از مزیت‌های جمهوری اسلامی ایران وجود شرکت‌های

کشور در چهار دسته اعطای مستقیم تسهیلات، خدمات تأمین مالی و سرمایه‌گذاری از دو مسیر انتشار اوراق بهادار و انتشار اوراق قرضه، تعهد پذیره‌نویسی اوراق بدهی ناشران و خدمات مصون‌سازی از طریق بازار مشتقه به‌وسیله انواع بانک‌ها ایفای نقش می‌کنند.»

بت‌شکن توضیح داد: «خدمات بانک‌ها در حوزه تعهد پذیره‌نویسی اوراق بدهی ناشران به این شیوه است که اگر ناشری به دنبال تأمین مالی پروژه‌های ریلی یا بنادر است، اوراق مربوطه را منتشر می‌کند که بانک مسئولیت تضمین این اوراق را بر عهده دارد.»

او از آماده‌سازی یک بسته برای تأمین مالی در پروژه‌های زیرساختی کشور خبر داد که بر اساس آن بانک‌ها و نهادهای مالی دیگر می‌توانند برای تأمین مالی پروژه‌های عمرانی مشارکت کنند. بت‌شکن افزود:

«آیین‌نامه اجرایی در این زمینه اوایل امسال در هیئت‌وزیران به تصویب رسید که منابع مالی به روش‌های آورده نقدی یا تسهیلات دریافتی با فروش سهام پروژه یا انتشار صکوک و سایر اوراق بهادار تأمین می‌شود.»

مدیرعامل بانک مسکن، خدمات بانکی در ایران را در دو حوزه خدمات بانکی با محوریت بازار پول و خدمات غیر بانکی با محوریت بازار سرمایه و بیمه مطرح کرد و افزود: «انواع خدمات تأمین مالی در حوزه مسکن و زیرساخت به‌صورت متعارف یا به‌صورت ارائه راهکارهای جامع مطرح می‌شود. خدمات به‌صورت متعارف مشمول تسهیلات بانکی، افزایش سرمایه و انتشار محدود برخی اوراق می‌شود.»

بت‌شکن با اشاره به ارائه راه‌حل جامع و نوآورانه متناسب با شرایط در این بانک، گفت: «این شیوه بیشتر به منابع درونی اتکا دارد. روش‌های خدمات تأمین مالی به‌صورت متعارف برای مشتریان انبوه، خدمات ساده و استانداردسازی مورد استفاده قرار می‌گیرد، در حالی که خدمات ارائه راهکار جامع به دنبال مشتریان خاص، محدود و یک‌سری از



بت‌شکن توضیح داد:

بسته پیشنهادی بانک مسکن برای پروژه‌های زیرساختی

محمد هاشم بت‌شکن در دومین روز از همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی با یادآوری نقش نظام بانکی در توسعه مسکن و زیرساخت‌ها، گفت: «نظام بانکی و مالی کشور آماده هرگونه مشارکت در پروژه‌های زیرساختی، شهرسازی و مسکن است.»

به گفته مدیرعامل بانک مسکن، بانک‌ها و نهادهای فعال مالی

خدمات فنی و مهندسی دارای نیروهای انسانی متخصص است که سرمایه‌گذار خارجی می‌تواند از این سرمایه‌انسانی استفاده کند.

سرمایه‌گذاران کشورهای منطقه برای مشارکت اقتصادی در اولویت هستند

جلال پور به سرمایه‌گذاران خارجی پیشنهاد داد که برای تشکیل شرکت‌های مشترک با سرمایه‌گذاران داخلی اقدام کنند و افزود: «همسایگان و سرمایه‌گذاران کشورهای منطقه در اولویت این مشارکت قرار دارند. نه فقط برای جذب منابع مالی بلکه بیشتر باهدف حفظ بنگاه‌های فنی و مهندسی و سرمایه‌انسانی این بنگاه‌ها. وزارت راه و شهرسازی هم قرار است در این زمینه به شرکت‌های فنی و مهندسی کمک کند.»

رییس اتاق بازرگانی، صنایع معادن و کشاورزی ایران با اشاره به پروژه‌های نیمه‌تمام ریل‌گذاری، ساخت جاده و آزادراه و اتوبان‌سازی، گفت: «تنها در تهران نیاز به ساخت ۲۰۰ کیلومتر بزرگراه داریم. هم‌چنین ساخت پروژه‌های حمل‌ونقل به توسعه بخش نفت و گاز کشور نیز کمک می‌کند.»

این فعال اقتصادی بخش خصوصی بر لزوم ایجاد صندوق‌های پروژه برای هر یک از طرح‌ها و استمداد از صندوق توسعه ملی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تاکید کرد و افزود: «بخشی از طرح‌ها را سرمایه‌گذاران می‌توانند از منابع شخصی یا وعده‌های خود استفاده کنند، اما در بخش زیرساخت‌ها به کمک دولت و استفاده از منابع صندوق توسعه ملی به شکلی که ساخت پروژه‌ها برای سرمایه‌گذاران ارزان‌تر تمام شود، نیاز داریم.»

پروژه‌های پیچیده است که برای هر دوروش مذکور راهکارهای مختلف در نظر گرفته شده است.»

در این بانک، خدمات بانکی به دو بخش محصول محور برای افراد حقیقی و راه‌حل محور برای شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران تقسیم می‌شوند، بت‌شکن در این باره توضیح داد و گفت: «بانک مسکن به‌عنوان بانک تخصصی و توسعه‌ای برای افراد حقیقی خدماتی چون صندوق پس‌انداز ساخت مسکن، مسکن یکم و صندوق‌های پس‌انداز جوانان را ارائه می‌دهد. هم‌چنین برای شرکت‌ها و سرمایه‌گذارانی که مخاطبان اصلی پروژه‌ها هستند، خدمات بانکی در حوزه‌های مدیریت دارایی، انتشار اوراق مشارکت و روش‌های مختلف سازمان‌یافته که مهم‌ترین آن‌ها روش سرمایه‌گذاری مشارکت بخش خصوصی و دولتی یا همان PPP است، ارائه می‌شود.»

او هم‌چنین درباره پیاده‌سازی روش جدید تامین مالی تحت عنوان «تامین مالی ساختار یافته» توضیح داد و گفت: «هر پروژه شرایط و ویژگی‌های خاص خود را دارد. بنابراین روش تامین مالی هر پروژه نیز خاص و متفاوت است.»



مدیرکل امور مناطق، بازاربایی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی:

پروژه‌های سازمان بنادر و دریانوردی برای کشور ارزش استراتژیک دارد

مدیرکل امور مناطق، بازاربایی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی که از نزدیک در جریان جزئیات برگزاری همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری بود، ارزیابی خود از این همایش را این‌چنین بیان کرد: «همایش بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری با حضور بیش از ۶۰۰ شرکت‌کننده و ۶۸ شرکت خارجی به‌عنوان اولین فعالیت جدی در عرصه شناسایی و معرفی فرصت‌های موجود در حمل و نقل، مسکن و شهرسازی ایران بود که با ارزش بیش از ۲۵ میلیارد یورو به‌منظور جذب، ساماندهی و هدایت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برگزار شد. حضور پررنگ شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی از کشورهای نظیر آلمان، اسپانیا، انگلستان، روسیه و کره جنوبی نشان از اشتیاق سرمایه‌گذاران برای ورود به ایران و عقد قرارداد با طرف‌های ایرانی در دوران پساتحریم دارد که در این میان سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان یکی از سازمان‌های مورد هدف در جذب سرمایه‌گذاری می‌باشد.»

مجتبی خوش‌نیت با بیان این مطلب که بنا به تایید داوران و حاضران در این همایش و تبلیغاتی که پیش‌تر از سوی وزارت راه و شهرسازی انجام شده بود، سازمان بنادر و دریانوردی موثر در این همایش داشت، تصریح کرد: «ما به‌عنوان یکی از سازمان‌های مرتبط با وزارت راه و شهرسازی مسئولیت‌ارایه فرصت‌های سرمایه‌گذاری در سطح بنادر کشور را بر عهده داشتیم و موفق شدیم ۲۳ پروژه را پیش‌امکان‌سنجی و مستندات آن را به علاقه‌مندان سرمایه‌گذاری در بنادر ایران در همایش ارائه کنیم.»

مدیرکل امور مناطق، بازاربایی و سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه گفت: «البته دو مورد از این ۲۳ پروژه که اولویت بیشتری داشت در چارچوب گزارش پاورپوینت و به‌صورت تفصیلی در پنل تخصصی همایش به زبان انگلیسی ارائه شد.»

خوش‌نیت با یادآوری این مطلب که تعداد زیادی از سرمایه‌گذارهای خارجی در پنل سازمان بنادر و دریانوردی حضور داشتند، افزود: «علاوه بر معرفی پروژه‌ها در پنل تخصصی، خلاصه و چکیده این پروژه‌ها هم در قالب یک کتابچه در اختیار شرکت‌کنندگان در همایش قرار گرفت.»

او در پاسخ به این سوال که کدام یک از طرح‌های ارائه شده سازمان بنادر، اولویت بیشتری برای جذب سرمایه‌گذار دارند، گفت: «یکی از این طرح‌ها، طرح ساخت فاز سوم بندر شهید رجایی و دیگری احداث و بهره‌برداری از ترمینال غلات شماره یک بندر امام خمینی (ره) بود که از نظر استراتژیک مهم و نقش تحول‌آفرینی در اقتصاد بندر و حوزه پیرامونی دارند. لذا سرمایه‌گذاری در این دو طرح اولویت‌دار، آمادگی بندر در پذیرش خطوط جدید کشتیرانی در دوران پساتحریم را به همراه داشته و اهمیت به‌سزایی برای سازمان بنادر و دریانوردی، بخش‌های خصوصی فعال در این حوزه و اقتصاد کشور دارد. با بهره‌برداری از این دو طرح، ظرفیت تخلیه و بارگیری در بنادر جنوبی کشورمان، شاهد رشد قابل توجه‌ای خواهد بود.» خوش‌نیت کاهش بروکراسی و فرایند عقد قرارداد سرمایه‌گذاری را یکی از اقدامات موثر سازمان بنادر در تسهیل جذب سرمایه‌گذاری خواند و افزود: در نیم‌سال اول سال جاری پروژه‌ای تحت عنوان بهبود فرایند سرمایه‌گذاری در بنادر تعریف و آسیب‌شناسی کاملی در این خصوص با بهره‌گیری از تجربه و تخصص کارشناسان بنادر و سازمان و هم‌چنین سرمایه‌گذاران بندری صورت گرفت که نتیجه آن کاهش مدت زمان «عقد قراردادهای سرمایه‌گذاری و الکترونیکی نمودن بسیاری از فرایندهای کاری شد.»

او در پایان با تشریح برنامه‌های آتی این اداره کل برای جذب سرمایه‌گذار تصریح کرد: «ما برنامه‌هایی برای آینده کاری تدوین کرده‌ایم که مهم‌ترین آن‌ها راه‌اندازی «مرکز خدمات سرمایه‌گذاری» به‌منظور جلوگیری از پراکندگی در ارائه خدمات به متقاضیان سرمایه‌گذاری و سرمایه‌گذاران در بنادر و ایجاد واحدی مشخص با تمرکز بر فناوری اطلاعات و ارتباطات هستیم هم‌چنین سازمان بنادر و دریانوردی تلاش دارد ضمن حضور دوره‌ای و موردی در نمایشگاه‌ها و همایش‌های سرمایه‌گذاری در داخل و خارج از کشور، به‌شکل موثری فرصت‌ها و ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر کشور را به متقاضیان داخلی و بین‌المللی معرفی کنیم.»

وزارت راه دیدگاه خوبی از بنادر ندارد

دبیر جلسات اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: «باید دیدگاه وزارتخانه نسبت به بنادر عوض شود. قبلا هم گفته ام که دیدگاه وزارتخانه نسبت به بنادر خیلی خوب نیست.»

صادقی فر در ارزیابی همایش ITUDS گفت: «حداقل نتیجه این همایش این است که دولت باید دیدگاه‌های سرمایه‌گذارها آشنا می‌شود. از طرف دیگر با ارایه جزوه، کتاب و بروشورها به سرمایه‌گذاران آن‌ها از جزییات طرح‌ها اطلاع پیدا می‌کنند. به نظر همایش خوبی بود. به طور کلی این همایش‌ها، رویدادهای خوبی هستند چرا که هرچه اطلاعات بیشتری به مردم و سرمایه‌گذاران داده شود، نتیجه کار در آینده بهتر خواهد بود.»

محسن صادقی فر افزود: «این همایش‌ها از آن نظر خوب است که بسیاری از بحث‌ها مطرح می‌شود. هیچ‌کس از بسیاری مسائل که در سازمان اتفاق می‌افتد، خبردار نمی‌شود و این یکی از مشکلات ماست. این که بگوییم مسائل مربوط به خودمان است، سبب می‌شود که از بیرون برداشته‌های متفاوتی از صحبت‌های سازمان بشود، شایعه درست می‌شود و عملا خیلی از موضوع اصلی منحرف می‌شویم.»



محسن صادقی فر:

باید دیدگاه وزارت راه به بنادر تغییر کند

صادقی فر افزود: «معمولا می‌گویند بنادر پیشرفت‌هایش را کرده است و خیلی نیاز نیست بیش از این در بنادر سرمایه‌گذاری کرد. اما ما باید بندرهایمان را با بنادر منطقه بسنجیم و ببینیم آیا واقعا این‌طور است؟ اگر این کار را انجام دهیم، خواهیم دید که بنادر ما خیلی عقب هستند.»

«معاون پیشین امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا با انتقاد از این دیدگاه که بنادر نیاز چندانی به سرمایه‌گذاری ندارند، تصریح کرد: «این دیدگاهی اشتباه است که گاهی در وزارت راه و خود سازمان هم وجود دارد. این که می‌گویند بنادر خیلی جلوتر از بقیه بخش هاست.»

«تعدادی از شرکت‌هایی که به همایش آمده‌اند، اروپایی هستند. اما توجه داشته باشید در سال‌های گذشته که ایران بسته شده بود و شرایط برای کشورهای اروپایی فراهم نبود آن‌ها از طریق نمایندگی‌هایی که در کشورهای اطراف ایران داشتند، با ما کار می‌کردند.»

فخریه کاشان افزود: «الان هم که فرصت پیش آمده، ناچار هستند از طریق همان شرکت‌ها کار کنند. یعنی اگر می‌بینید که یک شرکت از ترکیه یا دومی آمده، الزاما معنی اش این نیست که این شرکتی ترک است، بلکه نماینده یک شرکت خارجی و اروپایی است.»

اجازه نمی‌دهیم دلالت‌ها خودشان را به دولت بچسبانند

قائم‌مقام وزیر راه با بیان این مطلب که فضای خوبی برای همکاری اقتصادی با ایران ایجاد شده است، تصریح کرد: «واقعیت این است الان که پروژه‌های زیادی مطرح می‌شود و ما شاهد این هستیم که دلالت‌های زیادی مانند دوره گذشته تلاش می‌کنند، خودشان را به ما بچسبانند و بگویند کار باید از طریق آن‌ها انجام شود. اما دولت و وزارت راه تصمیم دارند به طور مستقیم با شرکت‌ها کار کنند.»

فخریه کاشان افزود: «البته اگر شرکت خارجی به ایران آمد و شریک ایرانی گرفت و واقعا بخشی از کار توسط شرکت داخلی انجام شد، مانع نخواهیم شد. ما این روش را توصیه و تشویق هم می‌کنیم. یکی از شرط‌های همکاری ما با خارجی‌ها این است که در داخل ایران، چه برای ساخت و چه برای اجرای پروژه‌ها پاراکترهایی برای خودشان بگیرند. این متفاوت از کسانی است که به عنوان واسطه و با گرفتن کمیسیون می‌خواهند خودشان را به ما نزدیک کنند و قراردادها را دلالی کنند.»

فخریه کاشان همایش ITUDS ۲۰۱۵ را این‌طور ارزیابی کرد: «خوشبختانه از این همایش استقبال خوبی به عمل آمد. این استقبال نشان می‌دهد چون ما سال‌ها در بحث‌های اقتصادی جامعه جهانی غایب بودیم، حالا همه می‌خواهند از ایران بدانند. در بازار خارجی اطلاعات چندانی از ایران موجود نبود. داخلی‌ها هم که اطلاعات داشتند، فضای جدید را نمی‌دیدند. برای همین نمی‌دانستند که چه امکاناتی را می‌توانند برای سرمایه‌گذاران خارجی بازگو کنند. به همین دلیل هم بود که سرمایه‌گذاران و سرمایه‌داران به این همایش علاقه نشان دادند؛ آن‌ها می‌خواهند بدانند که برنامه ما برای آینده چیست. استقبال خوبی هم از طرف ایرانی‌ها و هم از طرف خارجی‌ها بوده است.»



اصغر فخریه کاشان:

در پس کرانه، عقب‌ماندگی جدی داریم

قائم‌مقام وزیر راه و شهرسازی در امور سرمایه‌گذاری و تامین مالی در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا، گفت: «تاکید وزارت راه بر پس کرانه به این دلیل است که بنادر ما حداقل تاسیسات لازم را دارند، البته به این معنی نیست که بنادر امروز ایران کاملا مستقل و غنی هستند.»

اصغر فخریه کاشان افزود: «در حال حاضر هم بندرعباس و هم چابهار، جز پروژه‌هایی هستند که برای ما اولویت زیادی دارند. طرح سرمایه‌گذاری در این دو بندر هم به ایتالیایی‌ها ارایه شده است و هم به هندی‌ها. اما تاکید ما بر پس کرانه به این دلیل است که عقب‌ماندگی ما در پس کرانه بسیار بیش از عقب‌ماندگی ما در بخش کرانه است.»

شرکت‌های اروپایی با نمایندگی‌هایشان به همایش آمدند

رییس شورای هماهنگی و سیاست‌گذاری تامین مالی پروژه‌های وزارت راه و شهرسازی در پاسخ به این سوال که چرا این‌طور که به نظر می‌رسد بیشتر شرکت‌های حاضر از کشورهای همسایه به این همایش آمده‌اند، پاسخ داد:

بنادر هم بتواند طرح‌های خودش را در بازار بورس یا فرابورس مطرح کند؟»
عبده تبریزی با بیان این مطلب که در بازار پول و سرمایه، منابع تعیین‌کننده خواهد بود، توضیح داد: «در بازار پول یا سرمایه، همیشه کسی منابع اضافه دارد و کسی منابع کمتری دارد. کسی که منابع بیشتری دارد، می‌خواهد در پروژه‌هایی سرمایه‌گذاری کند که افراد کاردان در آن زمینه، منابع کمی دارند.»

مشاور وزیر راه و شهرسازی افزود: «هیچ کاسی در دنیا نیست که پولش را در بانک نگه دارد. کاسب پول‌هایش را سرمایه‌گذاری می‌کند و از مردمی هم که برای دیگران کار می‌کنند، پس‌اندازهای کوچکشان را جمع می‌کند. بنابراین پس‌اندازها همیشه کوچک هستند. صاحبان سرمایه‌های بزرگ پولشان را پس‌انداز نمی‌کنند، آن‌ها سرمایه‌گذار هستند. پول بانک‌ها، بیمه‌ها، بانسستگی پول‌های کوچک است. نظام مالی در دنیا یاد گرفته است همه این پول‌های کوچک را تمرکز بدهد و از آن‌ها استفاده کند.»

تورم بالا، پروژه‌های بلندمدت سرمایه‌گذاری را بی‌معنی کرده است

این‌طور که او می‌گوید سرمایه و فرصت وجود دارد اما بحث اصلی این است که بنادر چگونه می‌توانند از این پول‌ها استفاده کنند: «در بنادر کارهایی هم چون فراساحل، انبارداری، تخلیه و بارگیری... سودآور هستند. اما کارهایی مثل بندرسازی که بلندمدت است و سوددهی آن هم در بلندمدت خواهد بود، طرفدار ندارد. در ایران هم رایج نیست که افراد سرمایه‌گذاری ۱۰ یا ۲۰ ساله انجام بدهند، چون همیشه نرخ تورم بالا بوده است. اگر نرخ تورم پایین بیاید، شاید گرایش به پروژه‌های بلندمدت بیشتر شود.»

عبده تبریزی توضیح می‌دهد: «در خارج چرا به سراغ پروژه‌های ۲۰ ساله می‌روند؟ برای این که تورم یک تا دو درصد است. اما در ایران کسی به سراغ پروژه‌های بیش از هفت سال نمی‌رود، چون تورم بالای ۱۵ درصد است. اما برای این که دولت کمک کند تا بندر با کمک منابع بخش خصوصی ساخته شود، به اصطلاح اقتصادی می‌تواند یک پیشنهاد یا امکان شیرین‌کننده به سرمایه‌گذار بدهد. مثلاً بگوید من ۳۰ درصد بلاعوض می‌دهم.»

این اقتصاددان در پایان افزود: «تمام پروژه‌های اجتماعی یا زیرساختی همین‌طور هستند. اگر دولت بخواند قطار مسافری به ایستگاهی برود که برایش صرفه اقتصادی ندارد، باید تفاوت آن را پرداخت کند. یارانه‌های دولتی یا تفاوت سودهای دولتی از این جنس است.»



حسین عبده تبریزی:

یارانه‌های دولتی باید برای پیشبرد پروژه‌های زیرساختی به کار گرفته شود

ندارند. مثلاً کار پلیس را بخش خصوصی انجام نخواهد داد چون سود مالی به همراه ندارد.»

با این حال به اعتقاد او دولت می‌تواند با ارائه پیشنهادهای تشویقی، سرمایه‌گذاران را به این بخش دعوت کند: «کار پیچیده‌ای نیست. شما نرخ بازده‌تان منفی یا خیلی پایینی است. اما کار باید انجام شود. دولت می‌تواند بگوید من ۳۰ درصد بلاعوض به سرمایه‌گذار می‌دهم. با این ۳۰ درصد می‌توان پروژه را برای سرمایه‌گذار سودآور کرد. برای سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی که سودآور نیست اما نیاز کشور و زیربنایی است و بازده آن مثبت و درازمدت است، طبیعتاً دولت باید تفاوت پرداخت کند و این کاری است که دولت انجام می‌دهد.»

بین‌المللی کردن بورس برای پیشبرد پروژه‌های زیرساختی

یکی دیگر از راهکارهای پیشنهادی این اقتصاددان برای پیشرفت پروژه‌های زیرساختی بین‌المللی کردن بورس است: «بین‌المللی کردن بورس، کمک زیادی به پروژه‌ها خواهد کرد. اما باید بپرسیم وزارت راه چه اقداماتی برای این موضوع انجام داده است که سازمان

حسین عبده تبریزی، در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا در پاسخ به این سوال که چرا آن‌طور که باید نتوانسته‌ایم موسسات مالی و سرمایه‌ای داخلی و بین‌المللی را به بنادر جذب کنیم، پاسخ داد: «در پروژه‌های زیرساختی مجموعه‌ای از عناصر خارجی (مستقل از پروژه) بر آن تأثیرگذار هستند، به همین دلیل هم برای پروژه‌های زیرساختی اصولاً موضوع شکست بازار مطرح می‌شود. در واقع کشورها برای این پروژه‌های زیرساختی را می‌سازند که این پروژه‌ها در بلندمدت، در اقتصاد کلان کشور، نقش‌های غیرمستقیمی دارند که این نقش‌های غیرمستقیم برای سرمایه‌گذار قابل وصول نیست.»

بازده پروژه‌های زیربنایی طولانی مدت دولت حمایت کند

مشاور وزیر راه و شهرسازی افزود: «سرمایه‌گذار در چارچوب هزینه-درآمد کار می‌کند در حالی که دولت یک کشور بر اساس منافع و مزایا کار می‌کند. در واقع دولت بودجه‌ای دارد تا کارهایی را انجام دهد که در چارچوب بازار انجام نمی‌شوند، چون سوددهی



سرمایه گذاران خارجی از ضرورت های سرمایه گذاری در ایران می گویند:

ایران باید درهای خود را به روی جهان بگشاید

لهستان در دریای بالتیک هم مرز دارد. در لهستان ما بنداری داریم که در فصل زمستان به دلیل سرمای شدید آن کشور یخ نمی زند بعضی از بنادر ما سه تا شش ماه در سال یخ می زند و این خود به عاملی برای توقف عملیات در این بنادر تبدیل می شود.»

کلونیسکی افزود: «این کریدور برای اتصال بنادر ایران به بنادر لهستان فراهم می شود که امکان اتصال به دیگر کشورها از جمله آلمان را فراهم می کند. این کریدور می تواند به سمت شمال ادامه پیدا کند، چون شما می توانید از کریدور بلغارستان نیز استفاده کنید، چرا می گویم بلغارستان به این دلیل که شما نیاز دارید، اتصال بیشتری با اروپا داشته باشید.»

او با اشاره به فعالیت های شرکت مرسک در منطقه اروپای شرقی، توضیح داد: «برای مثال شرکت مرسک (MAERSK) یکی از شرکت های بسیار سرآمد در تجارت دریایی است. مرسک شرکت GDANSK در لهستان را انتخاب کرده است. ما دوبندر داریم که بسیار دارای اهمیت هستند. اتصال بسیار خوبی به عنوان یک کریدور از (GDANSK) می تواند برای ایران ایجاد شود.»

امروزه GDANSK به عنوان یک هاب بندری فعال است که محموله ها را از این بندر به دیگر مقاصد مورد نظر در منطقه اروپا منتقل می کند.» او در ادامه گفت: «به نظر من این برای ایران یک

تخصصی دیدم، این بود که تمامی مسائل مربوط به حمل و نقل زمینی، دریایی، جاده ای و راه آهن تحت پوشش گفتگوهای این دور روز قرار گرفتند.» جرسی کلونیسکی درباره پنل تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی و پروژه های مطرح شده در آن، گفت: «در بخش حمل و نقل دریایی چه از ساحل به دریا و چه حمل و نقل در آب های سرزمینی توسط شناورهای کوچک یک سیستم و زنجیره حمل و نقل چندوجهی مورد بحث قرار گرفت.»

او با اشاره به ضرورت توجه به حمل و نقل چندوجهی برای بهره برداری از پتانسیل های منطقه ای ایران، توضیح داد: «این بدان معناست که محموله های مورد نظر از طریق حمل و نقل زمینی به قطرها و سپس به کشتی ها منتقل می شوند. چنانچه سیستم راه های آبی داخلی هم جوابگو باشند، این امکان وجود دارد که از طریق آبراه های درون بندری و ساحلی این محموله ها به کشتی ها منتقل شوند.»

بنادر ایران و لهستان را به هم پیوند دهید

رئیس کمیته حمل و نقل زمینی اروپا با طرح پیشنهادی مبنی بر اتصال بنادر ایران و لهستان به یکدیگر گفت: «به نظر من باید بنادر ایران را به بنادر لهستان وصل کنیم، به این دلیل که

نشست بین المللی معرفی فرصت های سرمایه گذاری در حمل و نقل، مسکن و شهرسازی ایران، همان طور که از نامش

برمی آید، میزبان سرمایه گذاران و نمایندگان شرکت هایی از ۱۹ کشور دنیا بود. این سرمایه گذاران برای حضور در پنل های تخصصی و اطلاع از پروژه های سرمایه گذاری بخش های گوناگون به این همایش آمده بودند، یاد نمایندگان جنبی به ارایه توانمندی هایشان می پرداختند. ماهنامه بندر و دریا در حاشیه برگزاری این همایش، گفتگوهای کوتاهی با سرمایه گذاران خارجی انجام داده است.

رئیس کمیته حمل و نقل زمینی اروپا و کمیسیون اقتصادی سازمان ملل:

برای سرمایه گذاری ایمن به ایران بروید

رئیس کمیته حمل و نقل زمینی اروپا و کمیسیون اقتصادی سازمان ملل (UNECE) از کشور لهستان در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا، درباره کیفیت برگزاری همایش ITUDS ۲۰۱۵ گفت: «به صورت کلی دیدگاه من نسبت به این همایش با توجه به شرایطی که در اجلاس حاکم است و با توجه به پتانسیل های موجود در ایران مثبت است. چیزی که امروز در نشست های

فرصت فوق العاده است که لهستان را به عنوان یک اتصال به قاره اروپا انتخاب کند.»

ایران، کشوری امن برای سرمایه گذاری

کلونیسکی با تاکید بر این مطلب که ایران، کشوری مطمئن برای سرمایه گذاری است، گفت: «من خیلی خوش بین هستم که وضعیت حمل و نقل با توجه به نشست امروز کشور ما تغییر اساسی داشته باشد. ایران در حال حاضر یکی از کشورهای امن برای سرمایه گذاری است و حتی برای زندگی در این جا شرایط مناسب است. به اطراف خودتان نگاه کنید. افغانستان، عراق، سوریه همه این کشورها با مشکلات خاص خود مواجه اند، اما کشور شما کاملا امن و آرام است.» او با یادآوری ضرورت توجه به حمل و نقل چندوجهی، گفت: «اگر شرایط برای اتصالاتی که گفتم انجام شود و حمل و نقل چندوجهی ایران شکل خاص خود را پیدا کند، از نظر ایجاد بازار کار، توسعه شهری و... تغییرات اساسی در کشور ایجاد خواهد شد که نتیجه و بازتاب مثبت آن به زندگی مردم باز خواهد گشت.»

رییس کمیته حمل و نقل زمینی اروپا و کمیسیون اقتصادی سازمان ملل (UNECE) در پایان تاکید کرد: «من کاملا اطمینان دارم که سرمایه گذاری در ایران از امنیت کاملی برخوردار خواهد بود.»

نماینده شرکت آلمانی Protein در ایران:

ایران برای دستیابی به یک اقتصاد پایدار گام برداشته است

دکتر یواخیم سورگل نماینده شرکت Protein آلمان که ۳۵ بار به ایران آمده بود، درباره برگزاری همایش فرصت های سرمایه گذاری در ایران، گفت: «چیزی که درباره این نشست برای من اهمیت دارد، افراد و شرکت هایی هستند که در این برنامه حضور دارند. مسئولان رده بالای نظام جمهوری اسلامی در این نشست حضور داشتند. افراد بسیار مهم و رده بالایی از سازمان های بین المللی جهان، شرکت های مهمی مثل PCA و CMA که شرکت های مهم بین المللی هستند هم در این کنفرانس حضور به هم رساندند که این نشان از اهمیت بالای این همایش دارد.»

او درباره راه های جذب سرمایه گذاران به ایران، توضیح داد: «تحریم ها در سال های گذشته مشکلات بسیار اساسی برای سرمایه گذاری ایجاد کرده بود. ایران امروز می خواهد پول و سرمایه های بین المللی را جذب کند. اما قبل از آن باید شرایطی مهیا شود. مثلا شرکت های سرمایه گذاری و بین المللی باید بدانند که چهارچوب تعریف شده برای کار در این کشور چیست؟ چه کسی سرمایه گذار را حمایت می کند؟ و سرمایه گذاری در این کشور تابع چه استراتژی های خاصی است؟»

سورگل افزود: «آیا زمینه نیازهای جانبی مثل (IT) و غیره برای اطلاع رسانی و داده پردازی در این کشور فراهم است؟ شرکت ها می خواهند پیوسته به اطلاعات کافی دسترسی داشته باشند. این ها پارامترهایی است که مسائل را کمی پیچیده

می کند. به همین دلیل هم باید راه چاره ای پیدا کنیم تا شرکت ها متقاعد به همکاری شوند و این کار بسیار مشکلی است.»

به فعالیت بخش خصوصی در ایران خوش بین هستیم

نماینده شرکت آلمانی سرمایه گذاری با بیان این که این شرایط برای بسیاری از شرکت های خارجی قابل درک نیست، توضیح داد: «اما این شانس خوبی است و نشان از این دارد که ایران به سوی دستیابی به یک اقتصاد بهتر گام برداشته است. شرکت هایی که می خواهند پول را وارد ایران کنند، باید منابع خود را نیز به همراه بیاورند. این سرمایه گذاران نیاز دارند که سرمایه هایشان برای مدت طولانی در یک کشور به صورت پایدار در گردش باشد، نه این که مثلا برای یک مدت سه ساله یا کمتر بیایند و بعد هم بروند. من فکر می کنم کمی مشکل است که خودمان را با این شرایط هماهنگ کنیم اما من درک می کنم که دولت مردان شما برای این سرمایه گذاری شتاب دارند.»

او با ابراز امیدواری برای شکل گیری این نوع سرمایه گذاری های خارجی در ایران، گفت: «با تمام این مسائلی که پیش روی ایران و سرمایه گذاران خارجی است، خوش بین هستیم که بخش خصوصی در ایران فعال شود.»

ایران کشور منحصر به فردی برای سرمایه گذاری است

سورگل با بیان این مطلب که مشهود است دولت ایران به دنبال ایجاد شرایط مطلوبی برای سرمایه گذاری خارجی در ایران است، گفت: «در ۱۰ سال گذشته ما به مدل واگذاری سهام (Share Holding) روی آورده ایم که هم فوایدی دارد و هم مضراتی. دولت دوست ندارد همه چیز را به صورت کلی اعلام کند. همیشه چیزی در آستین نگه می دارد. به همین دلیل هم شرکت ها را به صورت ۱۰۰ درصد به سمت خصوصی سازی هدایت نمی کند و در روز آخر همیشه امکان بروز مشکلات وجود دارد.»

او افزود: «مثلا وقتی شرایط نامساعدی در کار بروز می کند، هرکسی دیگری را مقصر قلمداد می کند به همین دلیل باید در این زمینه چهارچوب مشخصی تعریف شود. در این نوع سرمایه گذاری مشکل این است که وقتی شرایط نامساعد می شود، سهام داران کمک چندانی برای فایق شدن بر مشکلات انجام نمی دهند.»

باید شرایط سرمایه گذاری در ایران فراهم شود

نماینده شرکت سرمایه گذاری آلمانی درباره مدل های سرمایه گذاری مناسب در ایران، گفت: «در شرایط فعلی مهم این است که شرکت های دولتی بپذیرند که شما این قراردادها را برای سرمایه گذاری نیاز دارید و امکان موفقیت در این شرایط زیاد است. در بسیاری از کشورها هم این شرایط احساس می شود اما ایران یک کشور

منحصر به فرد است که پتانسیل های بسیار بالایی دارد، اما باید شرایط برای سرمایه گذاری هم فراهم شود.»

سورگل افزود: «مثلا بشود پول را به آسانی منتقل و جابه جا کرد. هم چنین باید بخش خصوصی را هم تقویت کنیم چرا که این بخش از فعالیت بیشتری برخوردار است و فقط باید سیستم بانکی برای انتقال پول هماهنگ شود.»

نماینده شرکت ترکیه ای Ekin: ایران باید درهای خود را به سوی جهان باز کند

شرکت Ekin از کشور ترکیه، یکی از شرکت های خارجی بود که در نمایشگاه جنبی همایش ITUDS حضور داشت. این شرکت در حوزه حمل و نقل فعالیت می کند. طوبا کوچوساندیکی، نماینده بازرگانی این شرکت، درباره فعالیت های Ekin گفت: «ما یک شرکت حمل و نقل در کشور ترکیه هستیم و محل اصلی دفترمان در شهر استانبول است. ما در پروژه های بزرگ حمل و نقل جهانی شرکت می کنیم. حمل یکسره (DOOR-DOOR) و خدمات جانبی حمل و نقل را در آمریکا، هند و یاد دیگر کشورها از بندر تحویل می گیریم و کارهای رسمی و ترخیص و گمرک را هم خودمان انجام می دهیم.»

او با اشاره به فعالیت های این شرکت در ایران و کشورهای همسایه گفت: «ما ۱۵۰ کامیون داریم و کامیون های مخصوص حمل محموله های ویژه را هم داریم. در کنار همه این ها ما به شرکت های حمل و نقل هم مشاوره می دهیم. علاوه بر این در حمل و نقل مرز بازرگان هم فعال هستیم یعنی برای بارهای سنگین جرقه لیه تهیه می کنیم.» طوبا کوچوساندیکی در پاسخ به این سوال که آیا این شرکت فقط در زمینه بارهای سنگین فعالیت می کند، توضیح داد: «ما همه نوع کالایی را که چه با کانتینر و غیره آمده باشد، جابه جا می کنیم و حمل و نقل نرمال جاده ای را هم انجام می دهیم.»

به سرمایه گذاری در بنادر ایران تمایل داریم

نماینده شرکت Ekin در نمایشگاه، افزود: «ما در عربستان سعودی دفتر داریم، در ترکیه انبار داریم و به تمام اروپا سرویس می دهیم. ما با استفاده از کامیون های متعلق به شرکت مان سرویس حمل یکسره را هم انجام می دهیم.»

او درباره فرصت های سرمایه گذاری در ایران گفت: «ایران یک کشور بزرگ در منطقه است که باید درهای حوزه اقتصادی اش را بیشتر باز کند تا شرکت های بیشتری جذب شوند. ایران و ترکیه روابط بسیار خوب و نزدیکی با هم دارند، من به آینده سرمایه گذاری در ایران خوش بین هستم.» طوبا کوچوساندیکی با بیان این مطلب که روابط ایران و ترکیه برای سرمایه گذاری مناسب است، با اشاره به پتانسیل های بنادر ایران، تصریح کرد: «ما تمایل داریم در بنادر ایران سرمایه گذاری کنیم، البته این بستگی به پروژه هایی دارد که بتوانیم از آن سهمیه بگیریم.»



سازمان بنادر و دریانوردی میزبان دوره آموزشی CSC در تهران و هرمزگان

بنادر ایران از ایمن‌ترین بنادر کانتینری منطقه هستند

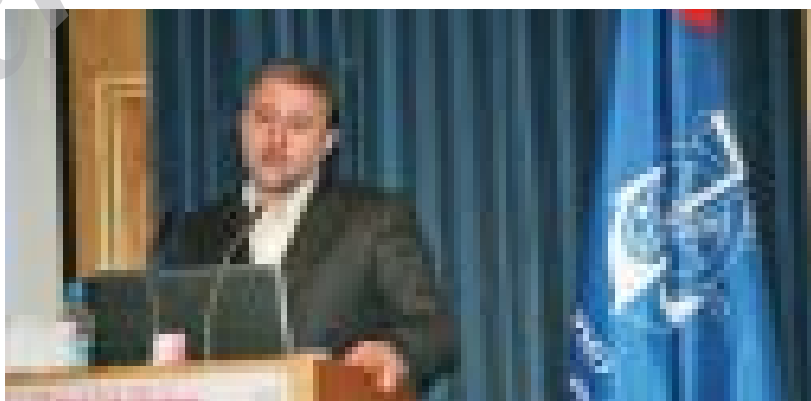
حمل و نقل در یابی به دلیل سهولت جابه‌جایی و کاهش هزینه‌های حمل و نقل کالا، بار عظیمی را به دوش کانتینرها گذاشته است. به همین دلیل هم گرایش شرکت‌های بزرگ حمل و نقل دریایی برای تجهیز ناوگان‌های خود به کشتی‌های عظیم حمل کانتینر، روز به روز افزایش پیدا می‌کند. از سوی دیگر، بنادر جهان برای سهولت هر چه بیشتر حمل کانتینر و پذیرش غول‌های شناور حامل این جعبه‌های جادویی حرکتی یکنواخت را آغاز کرده‌اند. گویی حرکت به سوی بنادر نسل‌های آینده با تجهیز هر چه بهتر محوطه‌های بندری و اسکله‌های بارگیری و تخلیه، به صحنه رقابتی در دنیای حمل و نقل بدل شده است. اما جابه‌جایی این جعبه‌های جادویی که در رنگ‌های مختلف بر عرشه کشتی‌های غول‌پیکر حمل کانتینر و محوطه‌های بندری جولان می‌دهند، به سبب جای دادن کالاهای گوناگون در دل خود کار آسانی نیست.

سازمان بنادر و دریانوردی با هدف ساماندهی وضعیت اجرای کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) و هم‌چنین به‌روزرسانی و ارتقا سطح ایمنی عملیات کانتینری در پایانه‌های اختصاصی بنادر، سمینار و دوره آموزش دوروزه‌ای با عنوان «ایمنی در پایانه‌های کانتینری» برگزار کرد. این همایش با همکاری شرکت خلیج پژم در روزهای پنجم و ششم مهرماه برگزار شد.

کالا به وسیله کانتینر، این نیاز احساس شد که مسائل مرتبط با عملیات کانتینری از جمله ایمنی در پایانه‌های کانتینری مورد توجه ویژه‌ای قرار گیرد.

اسلامی افزود: «به همین سبب با دعوت از استاد مجرب خارجی و با حضور مدیران و کارشناسان شرکت‌ها و پایانه‌داران اختصاصی کانتینری بنادر، خطوط بین‌المللی و ملی کشتیرانی کانتینری، شرکت‌ها و موسسات رده‌بندی و بازرسی، سازمان‌ها و ارگان‌های مرتبط با موضوع هم‌چون گمرک جمهوری اسلامی ایران و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان منطقه آزاد و ویژه اقتصادی، شرکت‌های بیمه‌ای، بنادر خشک و... این دوره آموزشی برگزار شد.»

به گفته او این دوره آموزشی با همکاری اداره کل امور دریانوردان و آموزش سازمان در دو بخش تئوری (تهران) و عملیاتی (بندرعباس) برگزار شد که مورد تایید اداره امور شرکت‌های کارگزاری ترابری بندری و دریایی از منظر دوره‌های آموزشی استاندارد بندری هم‌قرار گرفت و قرار است گواهینامه پایان دوره، توسط موسسه آموزش بین‌المللی Global Port Training صادر شود.



صورت بگیرد.»

معاون امور بندری و مناطق ویژه و سرپرست معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب که سازمان بنادر در تلاش است تا با حفظ و ارتقا وضعیت ایمنی منابع انسانی، تجهیزات و دارایی‌های موجود و حفظ محیط زیست بنادر، نسبت به ارتقا وضعیت ایمنی و کاهش میزان حوادث در تمامی بنادر اقدام کند، گفت: «از این رو با توجه به نقش تاثیرگذار حمل

اسلامی: آموزش برای افزایش تخلیه و بارگیری و حفظ ایمنی

جلیل اسلامی، درباره برگزاری این سمینار می‌گوید: «با بهبود شرایط عملیاتی بنادر در شرایط پس از تحریم و پیش‌بینی افزایش میزان ورود کالا، باید تدارک و اقدام لازم برای افزایش مناسب بهره‌وری در میزان تخلیه و بارگیری کالا



متقی: به دنبال راهکاری برای اجرای واقعی کنوانسیون هادر بنادر هستیم

لطف الله متقی که پس از سی و یک سال خدمت در سازمان بنادر و دریانوردی، حالا شش سال است که از این سازمان بازنشسته شده است، درباره برگزاری این دوره گفت: «پس از این که بازنشسته شدم، به کشور بلژیک رفتم و فوق لیسانس مدیریت حمل و نقل دریایی گرفتم. با توجه به ماهیت کار قبلی ام درباره اجرایی کردن کنوانسیون هادر بنادر کشور همیشه به دنبال راهکاری بودم که این کنوانسیون ها به طور واقعی در بنادر کشور و سازمان بنادر اجرایی شود چرا که همیشه این ضعف را احساس می کردم.»

متقی درباره سابقه این فعالیت های آموزشی گفت: «شش سال پیش یعنی قبل از آغاز تحریم ها، با همکاری موسسه رده بندی لویز، برای برگزاری این دوره ها یک استاد از آلمان دعوت کردیم، به امید این که روزی کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن اجرایی شود. آن دوره با کیفیت خوبی برگزار شد اما هرچه جلوتر رفتیم، متوجه شدیم کسی به این کار اشتیاقی نشان نمی دهد.»

او درباره نحوه انتخاب موسسه آموزشی گلوبال پورت توضیح داد: «وقتی بعد از بازنشستگی برای ادامه تحصیل به بلژیک رفتم، به خاطر اهداف آموزشی شرکت خلیج پژم که همیشه آموزش و ارتقا کیفی دانش پرسنل را یکی از اولویت های خود می داند، به دنبال یک موسسه آموزشی بودم. نتیجه بررسی موسسه های گوناگون این شد که موسسه آموزش «گلوبال پورت» را برگزیدیم و توافق نامه شش ماهه ای باهم منعقد کردیم.»

متقی افزود: «با توجه به این که بعد از بازنشستگی هم چنان با امور بندری و بخش های گوناگون سازمان بنادر ارتباط داشتم، این موضوع را با معاونت بندری سازمان مطرح کردم و استقبال کردند. سه ماه متوالی با همکاران امور بندری کار کردیم تا این برنامه ترتیب داده شد.»

بخش تئوری این دوره با موضوع ایمنی کانتینر و تعمیر کانتینرهای آسیب دیده، دو روز متوالی در تهران برگزار شد و سپس دوره عملی آن در بندرعباس اجرایی شد. به گفته او در روز نخست بیش از ۴۵۰ نفر و در روز دوم حدود ۱۷۰ نفر شرکت کننده در تهران حضور داشتند. در بندرعباس هم ۲۰۰ نفر در این دوره آموزشی شرکت کردند.

محبوبی: نگاه به کشتی های سایز بزرگ، یک نگاه توسعه ای است

مدیرعامل شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران در حاشیه این همایش با بیان این که سرفصل های این همایش به گونه ای بود که مباحث در حدی که انتظار می رفت بیان شد، گفت: «سرفصل های دوره مطابق با نیازهای بنادر و بخش خصوصی فعال در بنادر بود. به عبارتی می توان گفت این دوره آموزشی برابر با نیاز فعلی صنعت کانتینری کشور است. من در دوره های قبلی مشابه که در محث کانتینر برگزار شده است، حضور نداشتم، اما آن چه در این همایش می بینم، فرصتی برای ایجاد یک آشنایی خوب با ایمنی کانتینر و استفاده ایمن از کانتینر چه برای صاحبان کالا و چه برای صاحبان کانتینر داشته باشیم.»

محمد سعید محبوبی، با تاکید بر این مطلب که آموزش باید همیشه تداوم داشته باشد، تصریح کرد: «صنعت حمل و نقل دریایی داریم در حال ترقی است. نگاه به کشتی های سایز بزرگ تر برای حمل دریایی، یک نگاه توسعه ای است، پس ما باید برای همه مواردی که در آینده با آن مواجه خواهیم شد، آمادگی داشته باشیم. به همین سبب هم آموزش لازمه کار است و باید ادامه داشته باشد.»

محبوبی با یادآوری این مطلب که استفاده از کانتینر در ایران قدمت زیادی دارد، درباره وضعیت ایمنی کانتینرها در بنادر ایران افزود: «خدا را شکر می توانیم بگوییم در مقایسه با حوادثی که در بنادر بیشتر کشورها اتفاق می افتد، جز بنادر ایمن هستیم. البته مشکلات همیشه هست و اتفاق همیشه می افتد اما ما باید بتوانیم از مسائل نایمن جلوگیری کنیم که برگزاری چنین دوره هایی به این موضوع کمک خواهد کرد.»

فرانک راتن: بنادر ایران باید بیشتر تجهیز شوند

فرانک راتن در پایان روز نخست این همایش در گفت و گوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا درباره ضرورت برگزاری این دوره آموزشی گفت: «بحث ایمنی کانتینر در بنادر و حمل و نقل آن به یکی از مسائل مهم در ارتباط با این نوع بدل شده است، با توجه به این گرایش، کشورها باید قوانین و مقررات مرتبط با چنین فرایندی را بشناسند و به آن احترام بگذارند. در این همایش به قوانینی که با حمل کانتینری ارتباط تنگاتنگ دارند، هم پرداختیم.»

او در ارزیابی بنادر ایران، تصریح کرد: «هنوز بندرعباس را ندیده ام اما می دانم شما دارای ۱۵ اسکله مخصوص تخلیه و بارگیری کانتینر هستید. با توجه به این که کشتی های بزرگ کانتینری در حال ورود به بازار هستند، کوچک ترین مشکلی در ارتباط با ایمنی و حمل و نقل و جابه جایی آن ها در زمان تخلیه و بارگیری می تواند فاجعه عظیمی به دنبال داشته باشد.»

او با بیان این که تجارت دریایی در منطقه روز به روز در حال افزایش است، افزود: «نباید از نظر

دور داشت که تعداد کشتی ها در حال افزایش است و تجارت دریایی گسترش زیادی پیدا کرده، بنابراین بنادر ایران مثل بندرعباس هم باید قابلیت مواجه شدن با یک چنین گسترشی را داشته باشند. تا جایی که من می دانم در بندرعباس روزانه سه هزار کانتینر تخلیه و بارگیری می شود.»

فرانک راتن با بیان این مطلب که سرمایه گذاری زیادی در بنادر خاورمیانه انجام شده، گفت: «ایران هم باید همین کار را انجام بدهد. مثلا ایجاد بنادر خشک و دیگر این که سه هزار کانتینری که در روز تخلیه می شوند، باید به یک بندر خشک در مجاورت همان بندر منتقل شوند. از سوی دیگر باید یک سیستم راه آهن خوب داشته باشید و برای این که بازیگر خوبی در این عرصه باشید، باید بندرتران را بیش از پیش مجهز کنید.»



ایران باید به فکر گسترش خطوط راه آهن باشد

مدرس دوره آموزشی CSC افزود: «امروز بنادر خشک به یک نیاز عملی تبدیل شده است. باید بنادر را به سیستم راه آهن مجهز کنید که بتوانید کانتینرها را به خارج از محوطه بندری حمل کنید. حمل با کامیون هزینه زیادی دارد در مقایسه با آن حمل با راه آهن به صرفه است. حمل هر تن کالا با کامیون هزینه زیادی را به صاحبان کالا تحمیل می کند و شما باید هزینه های مشتری را نیز در نظر بگیرید. این شروع کار است شما باید به واردات و صادرات فکر کنید. تعداد کسانی که در ایران با کامیون ها وظیفه حمل و نقل را بر عهده دارند چه تعداد است؟ آیا شما محوطه کافی برای مانور یک چنین حمل و نقل عظیمی از مجموعه کانتینرها را در اختیار دارید؟»

او درباره تجربه کشور بلژیک در این زمینه گفت: «بعضی از بنادر خشک برای کشوری مثل بلژیک در خاک آلمان واقع شده اند، به همین دلیل ما همیشه می گوییم که آلمان ها شریک های تجارت طبیعی ما هستند. محموله ها از آنجا به اسپانیا و فرانسه و یا بنادر دیگر حمل می شوند.»

فرانک راتن در پاسخ به این سوال که آیا گمرک در این مسیر مانعی ایجاد نمی کند، پاسخ داد: «بستگی دارد به این که دریافت کننده محموله در کدام بندر بخواهد محموله خود را تحویل بگیرد و از بندر خارج کند همان جا گمرک کنترل می کند و محموله بیرون می رود.»



دبیر اجرایی دوره آموزشی ایمنی کانتینر:

بارویکرد جدیدی به دنبال بهبود کیفیت اجرای کنوانسیون CSC هستیم

عبدالله جعفری، دبیر اجرایی دوره آموزشی کانتینر بایمان این مطلب که پس از رفع تحریم‌ها پیش‌بینی می‌کنیم ورود کالا افزایش پیدا کند، گفت: «با توجه به این که باید آمادگی لازم را برای تخلیه و بارگیری حجم بیشتری از کالا پیدا کنیم، دوره آموزشی دوره‌ی کانتینر با حضور حدود ۳۵۰ نفر از کارشناسان این حوزه برگزار شد.»

کارشناس ارشد امور ایمنی بندری افزود: «پس از الحاق ایران به کنوانسیون بین‌المللی کانتینری‌های ایمن (CSC)، مجلس شورای اسلامی اجرای آن را از سال ۱۳۸۳ الزامی کرد. در همین راستا اقدامات زیادی در سازمان بنادر انجام شد که هدف اصلی همه‌ی آن‌ها تامین ایمنی کانتینر، افراد و تجهیزات بود.» او بایمان این مطلب که با وجود همه‌ی اقدامات انجام‌شده در این زمینه از سال گذشته نگاه ویژه‌ای به این موضوع آغاز شده است، گفت: «در سال ۱۳۹۳ هیات عامل مصوبات جدیدی داشت که یکی از آن‌ها به ایمنی کانتینرها اختصاص می‌یافت.» به گفته‌ی او به همین منظور معاونت امور بندری سازمان تصمیم گرفت این دوره آموزشی را برای آشنایی خطوط کشتی‌رانی، صاحبان کانتینر، پورت اپراتورها با کنوانسیون CSC برگزار نماید.

هم‌چنین شرکت‌های بازدیدکننده و گواهی‌دهنده‌ای که از سوی سازمان بنادر مجاز به نظارت بر کانتینرها هستند در این دوره حضور پیدا کردند. جعفری خاطرنشان کرد: «فاز بعدی، سامان‌دهی تعمیر کانتینرهاست که باهدف حفظ ایمنی افراد، تجهیزات، دارایی‌ها و محیط زیست دریایی کشور شکل می‌گیرد.»

جعفری در باره نحوه شکل‌گیری این دوره آموزشی توضیح داد: «یک استاد کارآمد از کشور بلژیک به ایران دعوت شد تا تمام گروه‌های هدف از شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کانتینرها گرفته تا فورواردرها، گمرک، شرکت‌های بیمه، مناطق آزاد و تجاری اقتصادی کشور و بنادر خشک در این دوره آموزشی شرکت کنند.»

دبیر اجرایی این دوره آموزشی افزود: «بعد از دو روز دوره‌ی تئوری در تهران کارشناسان ویژه در بندرعباس با موضوعات عملیاتی آشنا شدند و سپس حدود ۴۰ تا ۵۰ نفر از این افراد با هزینه شخصی یا تامین شده از شرکت‌های خصوصی به آنتورپ و روتردام رفتند تا با روند اجرای ایمن کنوانسیون آشنا شوند.»

کارشناس ارشد ایمنی امور بندری با تاکید بر ضرورت حفظ ایمنی کانتینرها هشدار داد: «اگر به فکر ایمنی کانتینرها نباشیم، این موضوع می‌تواند صدمات جبران‌ناپذیری را در پی داشته باشد به ویژه در شرایط پساتحریم که ترافیک بنادر افزایش پیدا خواهد کرد.»

خلاصه‌ای از مباحث ارائه شده در همایش ایمنی کانتینرها

ایمنی، همیشه در اولویت

یکی از مهم‌ترین عملیات لجستیکی در ترمینال‌های کانتینری محسوب می‌شود. برای تسریع در این عملیات: ۱. جرثقیل‌ها می‌بایست آماده برای تخلیه و بارگیری باشند. ۲. تمامی کانتینرهایی که می‌بایست بارگیری و یا تخلیه شوند باید آمادگی لازم برای عملیات را داشته باشند. ۳. کانتینرهایی که با کامیون‌ها و یا بارها و ویدک‌کش‌ها به کنار ترمینال‌ها و یا کشتی حمل می‌شوند می‌بایست برای عملیات بارگیری آمادگی لازم را داشته باشند.

انبارداری کانتینرها: کانتینرهای پر صادراتی، کانتینرهای پر وارداتی و یا کانتینرهای خالی

۱. انبار کردن موقت کانتینرها در محوطه ترمینال یک ضرورت است که کانتینر چه برای صادرات و چه برای واردات مدت معینی انبار می‌شود تا به نوع دیگری از حمل منتقل شود.

۲. به دلیل کم بود فضای لازم در محوطه‌های بندری، انبار کردن این محموله‌ها در محوطه‌های یادشده در عمل غیرممکن است.

۳. در صورت نبود فضای کافی برای انبار کردن کانتینرها آن‌ها ممکن است با هر وضعیت غیرعادی آسیب ببینند.

بنابراین پس از تخلیه در کنار کشتی و یا در بارهای پهلو گرفته به بدنه کشتی، کانتینرها برای انبار شدن می‌بایست به محوطه امنی حمل شوند.

وارسی اطلاعات کانتینرها:

برای اطمینان از رسیدن امن کانتینرها به مقصد، یکی از کارهای مهم ترمینال، تایید اطلاعات کانتینرهاست.

لازم به یادآوری است که:

۱. تمامی اطلاعات اینترنتی کانتینرها قبل از بارگیری به صورت برگه‌های چاپی به کشتی داده شده است.

۲. اطلاعات ذکر شده به محض ورود به کشتی به فرمانده کشتی داده می‌شود.

۳. امروزه اطلاعات کانتینری با سرعت بیشتری توسط اینترنت به مقصد ارسال می‌شود.

۴. اطمینان از داشتن اطلاعات یادشده خود (آسان شدن عملیات کانتینری) را به دنبال خواهد داشت و خود مشوقی است برای گرایش به حمل کانتینری در دنیای

ایمنی عمومی حمل کانتینر
۱. برای حفظ ایمنی بیشتر و ایجاد فضایی امن در زمان عملیات کانتینری مدیران بندرها و اپراتورهای پایانه‌های کانتینری می‌بایست تمام جنبه‌هایی که بر ایمنی حمل کانتینر تاثیرگذار است را مورد توجه قرار دهند.
۲. هرگونه اختلال در نظم ایجادشده در ترمینال‌ها باعث از دست رفتن و کاهش سرعت عمل و تناژ محموله‌هایی است که به صورت سالانه می‌بایست تخلیه و بارگیری شوند.

۳. به همین سبب باید مسئولان ترمینال‌ها ایمنی لازم در این زمینه را تضمین کنند.

اهم نیازهای حصول ایمنی در

ترمینال‌ها

۱. مدیریت بندر باید کیفیت عمومی عملیات ترمینال کانتینری را در مقایسه با سایر عملیات بندری هماهنگ کند.

۲. مدیریت بنادر می‌بایست با تکنیک‌های مدرن بارگیری چه برای محموله‌های فله و چه محموله‌های کانتینری آشنایی کامل داشته باشد.

۳. تمامی سیستم‌های تخلیه و بارگیری می‌بایست در وضعیت عملیاتی مناسب باشند.

۴. همه اپراتورها می‌بایست آمادگی لازم برای شرکت در دوره‌های مختلف ایمنی و کار در بندر را داشته باشند.

۵. تعمیر و نگهداری سیستم‌های تخلیه و بارگیری باید به صورت منظم مورد بازرسی قرار گیرد تا از نظر تکنیکی آمادگی آن‌ها تضمین شود.

عملیات عمومی در ترمینال‌های

کانتینری

عملیات کانتینری در یک ترمینال شامل دو وضعیت عمومی است:

۱. حمل و نقل آبی

۲. مراحل حمل در خشکی (این مرحله شامل آبراه‌های داخل بندر هم است) عملیات ترافیکی شامل:

۱. تخلیه و بارگیری کانتینر از کشتی‌ها

۲. انبار کردن کانتینرها

۳. وارسی و تایید اطلاعات کانتینرها

تخلیه و بارگیری کانتینرها از کشتی‌ها: تخلیه و بارگیری کانتینرها از کشتی،

خسارت‌ها:

در زنجیره طولانی حمل و نقل به دلیل حضور چندین شرکت تخلیه و بارگیری در بنادر مختلف ممکن است کانتینرها دچار خساراتی نیز شوند. برای آن که بدانیم کانتینر در چه نقطه از فرایند حمل دچار آسیب شده است می‌بایست بازرسی کانتینرها در مبادی ورودی و خروجی تا تکمیل کامل فرایند و رسیدن به مقصد به شکل ممتد ادامه یابد:

بنابراین بازرسی خسارات وارده بر کانتینرها باید در دو نقطه انجام شود:

۱. ورود به ترمینال
۲. خروج از ترمینال

این خود راه چاره‌ای است برای یافتن کسانی که به کانتینرها خسارت وارد کرده‌اند.

تایید اطلاعات کانتینری

۱. برای رسیدن کانتینر به صورت ایمن به مقصد، تمامی اطلاعات کانتینرها توسط ترمینال‌ها باید تایید شوند.
۲. تا قبل از توسعه‌ی دانش اینترنت، همه اطلاعات محموله‌ها به شکل فیزیکی و توسط کاغذ به کشتی‌ها داده می‌شد.
۳. امروزه اطلاعات محموله‌ها با سرعت بیشتری توسط اینترنت به مقصد ارسال می‌شود. قبل از رسیدن کشتی و محموله این اطلاعات به مقصد رسیده است.
۴. این سرعت عمل در ارسال اطلاعات محموله‌ها، خود به دلیلی برای گرایش به حمل کانتینر بدل شده است.

خسارت‌ها

۱. در زنجیره مجموعه این حمل و نقل، به دلیل دخالت افراد مختلف ممکن است به کانتینرها خسارتی وارد شود.
۲. بنا بر این بازرسی برای خسارت کانتینرها در ورودی و هم چنین در خروجی ترمینال‌های کانتینری شکل می‌گیرد.
۳. که این خود باعث می‌شود شرکت یا افراد مسئول خسارت، برای پرداخت خسارت مسئول شناخته شوند.

تایید محتوای کانتینرها

۱. به طور قانونی کانتینرها بین نقطه مبدا ارسال و مقصد باز نمی‌شوند.
۲. به هر حال به دلیل ازدیاد جریان جهانی حمل کانتینر، کانتینرها به صورت انتخابی جهت کنترل انتخاب می‌شوند. (مثال: کنترل با اشعه)
۳. اگر کنترل با اشعه به مراحل مشکوکی برسد کانتینر به صورت فیزیکی باز شده و بررسی می‌شود.
۴. ممکن است یک جعبه از محموله‌ها

به صورت فیزیکی خسارت دیده باشند و یا مایعی از آن نشت کند که جهت جلوگیری از خسارت بیشتر این محموله‌ی خاص در کنار اسکله گذاشته می‌شود.

سرویس‌های حمایتی

۱. ترمینال کانتینری سرویس‌های حمایتی زیر را ارائه می‌دهند:

الف: تعمیرات کانتینر
ب: نظافت کانتینر

۲. در مواقعی قیمت گران مناطق اسکله‌ها باعث می‌شود که سرویس‌های یاد شده به خارج از ترمینال‌ها یا توسط شرکت‌های خصوصی در نزدیکی ترمینال‌ها انجام گیرد.

APRON

(منطقه‌ای نزدیک اسکله در حدود ۴۰ تا ۱۰۰ متر)
منطقه‌ای است که اجازه می‌دهد ریلی که جرثقیل بر روی آن می‌چرخد در آن بتواند مانور کند.
این مناطق دو عمل را حمایت می‌کند:

۱. جرثقیل‌ها بتوانند در آن عملیات انجام دهند.
۲. کامیون‌های حامل کانتینر بتوانند بین این جرثقیل‌ها و منطقه انبار کانتینر تردد نمایند.

منطقه انبار

کانتینرهای وارداتی یا صادراتی می‌بایست در محوطه ترمینال‌ها برای مدتی مشخص نگهداری شوند این زمانی است که کانتینرها در یک محوطه جابه‌جا می‌شوند تا بر روی کشتی که در حال خروج است و یا قطار و کامیون‌ها و یا یدک‌کش‌ها قرار گیرند.

برای محموله‌های یخچالی و کانتینرهای حامل محموله‌های خطرناک، می‌بایست مناطق خاص با سیستم‌هایی در نظر گرفته شود که از فاسد شدن آن‌ها جلوگیری کند.

سیستم ترافیکی پروری منطقه

ساحلی

این محوطه به کامیون‌ها اجازه می‌دهد تا کانتینر‌ها را در منطقه عملیاتی بندر تعویض و یا جابه‌جا کنند.
کامیون وارد این منطقه می‌شود و پس از بازدید و ورود از درب خروج و بازدید وضعیت فیزیکی کانتینرها در این مکان وارد محوطه می‌شود.
کامیون‌ها قبل از خروج ترمینال، به منطقه تعویض کانتینرها وارد می‌شوند و برای جلوگیری از ترافیک سنگین باید فضای کافی در درب‌های خروج کامیون‌ها تعبیه شود.

ساختمان‌ها

تعدادی ساختمان برای انجام تعمیرات

کانتینرها و تجهیزات آن‌ها بر روی ترمینال‌ها تعبیه شده است.

گرچه بیشتر تعمیرات خارج از محوطه بندری انجام می‌شود اما بعضی از کارگاه‌های تعمیراتی بر روی ترمینال‌ها فعال هستند.

از آنجا که بعضی کانتینرها برای تعمیرات بر روی اسکله‌ها بسیار بزرگند، نمی‌توان آن‌ها را به خارج از ترمینال‌ها برد، به علاوه هر ترمینال نیاز به ساختمان و امکاناتی برای کارمندان و افراد خود برای مدیریت آن‌ها دارد که بتواند تمامی فعالیت‌های آن‌ها را حمایت کند.

نیازهای دیگر

جداً از نیازهایی که به آن‌ها اشاره شد، اجزای دیگری در ترمینال‌ها وجود دارد که اهم آن‌ها عبارتند از:

۱. خط آهن ترمینال
۲. ترمینال یدک‌کش‌ها (بارج‌ها)
۳. انبار مخصوص کانتینرهای خالی
۴. امکانات تعمیر و نظافت کانتینرها
۵. امکانات تعمیرات کانتینرها
۶. گمرک
۷. انبارها

نیازهای اساسی

برای ارتقا استانداردهای ایمنی در ترمینال‌ها رسیدن به قوانینی که ISO-IMO-IMDC-CSC-IHLIC استانداردهای جهانی باید:

۱. تحقیقات بر روی تمامی اجزای عملیاتی انجام شود تا تمامی مراحل که با قوانین بین‌المللی مغایرت دارد، کنار گذاشته شود.
۲. مرور بر تمامی روش‌های جدید و اطمینان از برآورد نیاز برای رسیدن به آن‌ها.
۳. ایجاد استانداردهای ایمنی و اطمینان از این که تمامی کارمندان و کارگران ترمینال‌ها از این قوانین تبعیت می‌کنند.
۴. آموزش تمامی کارکنان در راس تمامی برنامه‌ها قرار گیرد و این آموزش‌ها به صورت دائمی انجام پذیرد.
۵. سیستم کنترل برای اطمینان از آموزش افراد در ترمینال‌ها شکل گیرد و اطمینان حاصل کنیم که استانداردهای مورد نظر تقلیل پیدا نکند.
۶. اطمینان حاصل کنیم که تمامی سیستم‌ها و تجهیزات ترمینال‌ها عملیاتی هستند.
۷. شرایط فضای ترمینال‌ها را به صورت مستقیم تحت بررسی و کنترل قرار دهیم تا بتوانیم از فضای موجود در ترمینال به درستی استفاده کنیم.

آینده برای ما چه به ارمان می‌آورد

۱. به دلیل ازدیاد و رویکرد به این نوع حمل، بنادر عظیم‌تری مورد نیاز است.

۲. بسیاری از مسیرها به دلیل گرایش به کشتی‌های عظیم‌تر و بزرگ‌تر تغییر می‌کند و این خود یعنی می‌بایست بنادر عظیم‌تری را طرح‌ریزی کنیم.

۳. به همین دلیل کامیون‌ها، یدک‌کش‌ها، بارج‌ها و کشتی‌های فیدر یا تدارک‌کننده، راه‌آهن و دیگر نیازهای مورد قبول برای یک چنین حرکتی مهیا شوند.

در نهایت

آموزش کلید حل تمامی این مشکلات است:

۱. آموزش برای تمام مشاغل مرتبط با بارگیری و تخلیه ضروری است.
۲. این آموزش‌ها باید به صورت ممتد و همیشگی انجام شود.

به کارگیری موارد ایمنی یاد شده حمل کانتینری که امروز به عنوان یکی از فرآیندهای مهم در حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود با ایمنی کامل در فرآیند حمل و نقل جایگاه خود را حفظ کند.

آن چه که در این نوشتار بیش از پیش بدان تاکید شده و در دو روز کاری نشست آموزشی استادان و خبرنگار بر آن تاکید داشتند آموزش و فراگیری نکات ایمنی مورد نیاز به خصوص در حمل محموله‌های خطرناک و کالاهایی بود که به کار نگرفتن درست اصول ایمنی در حمل و نقل آن‌ها می‌تواند فجایعی جبران‌ناپذیر را رقم بزند.

مهم این که:

در یانوردان به عنوان کسانی که زندگی‌شان در دریا با ایمنی حمل محموله‌های مختلف رابطه مستقیم دارد می‌بایست نکات ایمنی در ارتباط با حمل این گونه محموله‌ها را فراگیرند. کارگران تخلیه و بارگیری نیز می‌بایست آموزش‌های لازم در ارتباط با حمل و نقل و جابه‌جایی محموله‌های مختلف را مدنظر قرار دهند.

سوانحی که باید از آن‌ها درس عبرت بگیریم نیز راه کار دیگری است که نباید از آن‌ها غافل ماند آن چه که در ماه‌های نه‌چندان دور در بندر تیانجین چین روی داد نمونه‌ای از این دست حوادث بود. پیشنهاد ما این است که سوانحی چون آن چه در تیانجین گذشت توسط اهل فن بررسی شود تا دلایل آن به عنوان نقشه راه در رسیدن به ایمنی در بنادرمان مدنظر قرار گیرد.

سازمان بنادر و دریانوردی کشور نیز با رویکرد به این مهم یعنی ایمنی سواحل و آبرها با برگزاری کلاس‌های آموزشی در مقاطع مختلف زمانی، نقش حساس و بی‌بدیل خود را برای حصول به آبرهایی امن و ایمن به درستی ایفا خواهد نمود.



سعیدنژاد سیاست‌های بنادر ایران برای پهلوگیری لاینرهای خارجی را تشریح کرد:

انتقال کالاهای ترانزیتی و بار کشورهای منطقه در ورود لاینرها به بنادر ایران

تاسیساتی را در دریا ایجاد یا بدون اخذ مجوز نسبت به خشک کردن دریا اقدام کند؛ منظور از دریاخواری این است که برخی بخشی از دریا را خشک کرده و کار تجاری یا ساخت‌وساز انجام می‌دهند.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأیید وقوع چندین فقره دریاخواری در کشور اظهار داشت: «ما در این سازمان، از همه افرادی که جرم دریاخواری را مرتکب شده‌اند به دستگاه قضایی شکایت کرده‌ایم که تعداد این پرونده‌ها بسیار زیاد است. صدها پرونده شکایت از دریاخواران سواحل شمالی و جنوبی به دستگاه قضایی ارایه کرده‌ایم که به هیچ وجه از آن‌ها صرف نظر نمی‌کنیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره رفع تحریم از بنادر کشور افزود: «در حال حاضر تعداد زیادی از لاینرهای بین‌المللی آماده ورود به بنادر کشور هستند و امیدواریم با آمدن این لاینرها و نیز تعداد زیادی از کشتی‌ها، ظرفیت‌های خالی بنادر ایران مورد استفاده قرار گیرد.» او درباره زمان اجرایی شدن رفع تحریم‌های بنادر کشور خاطر نشان کرد: «رفع تحریم‌های بنادر از همین حالا شروع شده است؛ ما در طول یک ماه گذشته نیز شاهد حضور خطوط کشتی‌رانی مختلف دنیا در بنادر ایران بوده‌ایم.»

سعیدنژاد ادامه داد: «در دوره‌های قبل، هیچ‌یک از بنادر ایران تحریم نبوده‌اند و تنها برخی اپراتورهای ایرانی تحریم شدند؛ اما به دلیل احتیاط‌هایی که شرکت‌های کشتیرانی خارجی به خاطر ترس از روبه‌رو شدن با مجازات‌های بین‌المللی داشتند، به بندر شهید



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تشریح شرط ایران برای پهلوگیری لاینرهای خارجی در بنادر جنوبی گفت: «این لاینرها در کنار حمل کالاهای ایرانی باید کالاهای ترانزیتی و بار مربوط به کشورهای همسایه و منطقه را نیز به بنادر ایران منتقل کنند.» محمد سعیدنژاد در گفت و گو با خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی درباره پدیده دریاخواری در سواحل شمالی و جنوبی کشور گفت: «هیچ کس حق ندارد بدون اجازه سازمان بنادر و دریانوردی

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

روابط عمومی بندر شهید رجایی: مسئولان اقتصادی بندری تایید می‌کنند از ظرفیت‌های بندر شهید رجایی بازدید کردند. «پوم سانگ هام» رایزن اقتصادی سفارت تایلند در این بازدید گفت: «گسترش تجارت دریایی در زمینه برنج، چوب و مصنوعات پلاستیکی و سرمایه‌گذاری در ساخت مراکز با ارزش افزوده کالا در بندر شهید رجایی از اولویت برنامه‌های هیات تایلندی در سفر به این بندر است.»

مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان نیز در جریان نشست مشترک گفت: «با انعقاد پیمان خواهد خواندگی بین دو بندر شهید رجایی ایران و لائوس چابانگ تایلند، زمینه‌های آموزش در یانوردان، خدمات IT، تردد کشتی‌ها، جابه‌جایی کالا و سرمایه‌گذاری‌های مشترک بخش خصوصی در پس‌کرانه‌های دو بندر فراهم می‌شود.»

مانا: شرکت کشتی‌سازی هیوندای از ضرر ۴۰۰ میلیون دلاری این شرکت در سه ماهه سوم سال جاری خبر داد. دلیل اصلی این ضرر تاخیر در تحویل پروژه‌های فراساحلی و کاهش فروش تجهیزات ساخته شده در این شرکت عنوان شده است.
 به‌رحال این ضرر نسبت به ضرر مشابه سال گذشته که به مبلغ ۱/۴۶ تریلیون وون کره جنوبی، میزان کمتری را نشان می‌دهد.
 سخنگوی این شرکت کاهش شدید بهای نفت و به‌تبع آن لغو سفارش‌ها ساخت کشتی‌های نیمه شناور را از دیگر عوامل ضرر این شرکت عنوان کرد. این شرکت نسبت به درآمد خود در نیمه پایانی سال جاری امیدوار است.

مانا: شرکت کشتیرانی CSCL چین از احتمال ساخت یا خرید پنج فروند کانتینربر غول‌پیکر و اجاره شش فروند دیگر هرکدام به ظرفیت ۲۱ هزار TEU خبر داد. هنوز از شرکت‌های سازنده و دارنده این کشتی‌ها اطلاعی در دست نیست.
 این شرکت هدف خود از این اقدام را کاهش سولفور تولیدی و رقابت با دیگر کشتیرانی‌ها در حمل‌ونقل کانتینری عنوان کرد. در همین حال شرکت CSCL از ضرر ۱/۰۵ میلیارد یوان چین معادل ۱۶۲/۲ میلیون دلار در سه ماهه سوم سال خبر داد که در مقایسه با سود ۲۰۳/۲۵ میلیون در مدت مشابه سال گذشته، تفاوت چشم‌گیری را نشان می‌دهد.

رجایی نمی‌آمدند. این شرایط تغییر کرده و الآن با موج حضور لاینرهای بین‌المللی و تقاضای پهلو گرفتن شناورهای بزرگ خارجی در بنادر ایران مواجه‌ایم.»

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی با تأکید بر این که به این سادگی به شرکت‌های کشتیرانی خارجی امکان حضور در ایران پسا برجام را نمی‌دهیم، گفت: «شرط صدور مجوز پهلوگیری کشتی‌های خارجی و لاینرهای بین‌المللی در بنادر ایران این است که تنها کالاهای ایرانی را حمل نکنند؛ بلکه کالاهای ترانزیتی و بار مربوط به کشورهای همسایه و منطقه را نیز در کنار کالاهای ایران به بندر کشورمان منتقل کنند؛ در غیر این صورت به آن‌ها اجازه پهلو گرفتن در بنادر ایران را نمی‌دهیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی در پاسخ به سوالی درباره بازگشت تایدواتر (شرکت اپراتور بندر شهید رجایی پیش از آغاز تحریم‌های ظالمانه علیه ایران) گفت: «تایدواتر رفع تحریم شده و مانند سایر شرکت‌های اپراتور بندری می‌تواند در بندر ایران فعالیت کند و هیچ مشکلی از این نظر ندارد.»

پیشنهاد ۲ میلیارد دلاری خارجی‌ها برای سرمایه‌گذاری در بندر کشور

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی از استقبال سرمایه‌گذاران خارجی و پیشنهاد سرمایه‌گذاری دو میلیارد دلاری خارجی در بندر کشور خبر داد.

محمد سعیدنژاد گفت: «امروز شرایط به گونه‌ای است که رقابت سرمایه‌گذاری در این حوزه از سوی شرکت‌ها، موسسه‌ها و بانک‌های خارجی در بندر ایران بسیار تنگاتنگ است و هم‌اینک در قالب اعلام فراخوان عمومی و باهدف اعمال شرایط مساوی و مشابه برای این دسته از سرمایه‌گذاران، در حال مذاکره با آن‌ها هستیم.»
 او اظهار کرد: «سعی می‌شود در این فرآیند از بهترین سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌گذاری در بندر کشور استفاده شود و ضمن این که سرمایه‌گذاران کوچکی نیز در این حوزه اعلام آمادگی کرده‌اند.»

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی گفت: «هم‌اینک در بیشتر بندر کشور امکان سرمایه‌گذاری خارجی فراهم است اما تحقق این مهم باید همسو با سیاست‌ها و اولویت‌ها به گونه‌ای که بخشی از این سرمایه‌گذاری به شیوه مشترک با سرمایه‌گذاران ایرانی باشد، انجام شود.»

سعیدنژاد در ادامه به سرمایه‌گذاری دو هزار و ۵۰۰ میلیارد تومانی بخش خصوصی در زمینه توسعه و تجهیز بندر کشور در سال گذشته اشاره کرد و گفت: «طبق قراردادهای بسته شده این دسته از سرمایه‌گذاران باید طرح‌هایشان را تا پایان امسال به‌طور کامل اجرا و به بهره‌برداری برسانند.»

برخورد با ساخت وسازهای غیرمجاز

وی هم‌چنین در خصوص ساخت وسازهای غیرمجاز در حریم ساحلی به‌ویژه در دریای خزر نیز گفت: «تمامی افرادی که بدون استعلام از این سازمان و رعایت مسائل فنی و زیست‌محیطی اقدام به ساخت وساز کنند برابر قانون با آن‌ها برخورد خواهد شد.»
 مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در خصوص سرمایه‌گذاری در بندر نوشهر نیز گفت: «هم‌اینک سرمایه‌گذاری قابل توجهی در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر صورت گرفته و در سال جاری نیز میزان سرمایه‌گذاری در این بندر حدود ۷۰ میلیارد تومان است.»

سعیدنژاد برای رفع موانع و مشکل‌های موجود در ایجاد راه دسترسی مستقیم به بندر نوشهر خواستار همکاری همه‌جانبه مسئولان محلی در این شهرستان شد.



معاون وزیر راه و شهرسازی از تهیه بسته فراخوان سرمایه‌گذاری برای فاز سوم شهید رجایی خبر داد:

اپراتورهای بندر شهید رجایی بر افزایش سهم ایران در بازارهای جهانی تاثیرگذار خواهند بود

تاثیرگذار بر افزایش سهم ایران در بازارهای جهانی، انتخاب خواهد شد.

سعیدنژاد با اشاره به اعلام فوری فراخوان انتخاب اپراتور بندر شهید رجایی تا پایان امسال، اظهار داشت: «به دلیل اهمیت توسعه فاز سوم بندر شهید رجایی و با استفاده از ظرفیت قانونی در فاز دوم، عملیات اجرایی فاز ۳ بندر شهید رجایی آغاز شده و حدود ۲۵ درصد از این پروژه را تا اواخر سال آینده تحویل می‌دهیم.»

سعیدنژاد در پاسخ به سوال تعیین تکلیف اپراتوری فاز دوم بندر شهید رجایی تصریح کرد: «به جهت حساسیت و نقش حایز اهمیت بندر شهید رجایی در تجارت کشور و برای پرهیز از تکرار تجربه انحصاری شدن اپراتوری و حاکمیت دولت در بندر، اپراتور واجد صلاحیت و توانمند در ارائه خدمات مناسب و سرمایه‌گذاری بندری با اعلام فراخوان انتخاب می‌شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، اضافه کرد: «علی‌رغم مزیت‌های تک اپراتوری، برای پرهیز از مواجه شدن با ریسک انحصار، دوپاسه اپراتور در بندر شهید رجایی فعال خواهند بود.»

سعیدنژاد با بیان این که شرکت تایدواتر هم در صورت عدم بدهکاری به سازمان بنادر، پایداری سهام، برداشته شدن تحریم و توانایی‌های مالی و فنی می‌تواند در این فراخوان شرکت کند، گفت: «ترجیح ما در اپراتوری بندر مشارکت ایران و خارجی است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی اعلام کرد: «سرمایه‌گذاری فاز سوم بندر شهید رجایی ۵۰۰ میلیون دلار برای سازه و تجهیزات بندری و اسکله‌های آن خواهد بود.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص استراتژی این سازمان برای توسعه و سرمایه‌گذاری در بنادر، با اشاره به دورویکرد فشار عرضه و تقاضا، توضیح داد: «بر اساس این سیاست در منطقه‌ای مثل چابهار به جهت شکل نگرفتن منطقی بازارها و بر اساس توسعه محور شرق، توسعه بندری را منوط به توسعه بخش‌های دیگری نکردیم و بر پایه استراتژی «فشار عرضه» ارتقای ظرفیت‌های بندری در این منطقه در دست انجام است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی که در گفت‌وگویی اختصاصی به نقل از روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی سخن می‌گفت ادامه داد: «سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شهید رجایی با ازدیاد تقاضاها برای سرمایه‌گذاری مواجه است. از این رو در بندر شهید رجایی با رویکرد «فشار تقاضا» در شرایط انتخاب گزینه برتر قرار داریم.»

سعیدنژاد با اعلام این که به دنبال رفع مشکلات و چالش‌های ناشی از تحریم‌های ظالمانه، در حال حاضر با تقاضای بسیار زیاد از سوی سرمایه‌گذاران معتبر خارجی مواجه هستیم، گفت: «با توجه به فرایند طولانی و پیچیده تنظیم اسناد و مدارک، فرایند حقوقی و قانونی و همچنین فرایند اطلاعات و مطالعات فنی برای هر پروژه و بر اساس یک ساختار مشترک داخلی و خارجی برای سرمایه‌گذاری، بسته فراخوان سرمایه‌گذاری برای هر پروژه به‌ویژه فاز سوم بندر شهید رجایی اعلام می‌شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این که در این ساختار سرمایه‌گذاری باید شرکت ایرانی وجود داشته باشد، افزود: «شریک تجاری خارجی شرکت‌های ایرانی از شرکت‌های معتبر و زنجیره‌ای

مانا: بندر شانگهای به عنوان برترین بندر دنیا سود خالص ۴/۵ میلیارد یوان چین معادل ۷۱۲ میلیون دلار را در سه ماهه سوم سال جاری به ثبت رساند که ۴/۵ درصد کاهش را نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد.

از سه ماهه دوم سال ۲۰۱۴ این اولین بار است که بندر شانگهای با کاهش سود روبرو شده است. درآمد خالص حاصله از عملیات بندری در این بندر به ۶/۹ میلیارد یوان چین رسید که نسبت به ۷/۳ میلیارد یوان تفاوت چشمگیری را نشان می‌دهد. درآمد کل این بندر ۲۲/۳ میلیارد دلار بود که ۴/۲۳ درصد بیشتر از سال قبل اعلام شده است. کاهش سود خالص این بندر ناشی از رکود نسبی در اقتصاد این کشور عنوان شده است.

روابط عمومی بندر نوشهر: منوچهر تاتینا در نشست شورای اداری اداره کل گفت: «مدیرعامل و اعضای هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی طی بازدیدی که از بندر نوشهر در هفته گذشته داشتند بر ضرورت مشارکت هر چه بیشتر بخش خصوصی در ساخت پروژه‌های عمرانی و تاسیسات زیر بنایی بندر نوشهر تاکید کردند.»

او با اشاره به بهره‌برداری دو انبار سرپوشیده به مساحت ۲۱ هزار مترمربع که با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در هفته گذشته صورت گرفت خاطر نشان کرد: «با تکمیل پروژه‌های جدید، فاز اول توسعه بندر نوشهر به پایان رسیده و ظرفیت عملیاتی بندر به‌طور چشمگیری افزایش یافته است.»

تاتینا هم چنین از رشد ۱۸ درصدی عملکرد بندر نوشهر در بخش تخلیه و بارگیری کالا طی هفت ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه قبلی خبر داد.

روابط عمومی بندر شهید رجایی: معاون عملیات بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از تخلیه دو محموله نگله با وزن مجموع ۵۳۸ تن در بندر خلیج فارس واقع در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی خبر داد.

محمدعلی اصل سعیدی پور در این رابطه گفت: «این محموله شامل دو دستگاه برج میعانات گازی به ترتیب با وزن ۳۸۰ و ۱۵۸ تن بود که به دست مهندسان توانمند کشور در بندر خرمشهر ساخته شده است.»

سعیدی پور اضافه کرد: «این محموله‌ها پس از انجام تشریفات گمرکی، در پالایشگاه نفت ستاره خلیج فارس نصب می‌شود.»



مذاکره سامسونگ با تاسیسات دریایی ایران

گروه سرمایه‌گذاری و تجاری سامسونگ برای همکاری با شرکت نفت فلات قاره ایران در زمینه ساخت تجهیزات و تاسیسات دریایی اعلام آمادگی کرد. سعید حافظی مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران در حاشیه نشست مشترک با رییس هیات مدیره و مدیرعامل گروه سرمایه‌گذاری و تجاری سامسونگ که روز گذشته انجام شد، اظهار کرد: «گروه سامسونگ که پیش از این، برای ساخت FSU (شناور ذخیره‌سازی نفت خام) خلیج فارس با ما همکاری داشته است، غالباً در زمینه ساخت تجهیزات، تاسیسات دریایی، نیروگاهی و... فعالیت می‌کند. او افزود: «این گروه سرمایه‌گذاری در این نشست برای مشارکت در پروژه‌های EPC و EPCF اعلام آمادگی کرد.»

حافظی در پاسخ به سوال خبرنگار شانا که گروه سامسونگ در قراردادهای جدید نفتی نیز مشارکت دارد یا خیر، عنوان کرد: «سامسونگ مانند شرکت‌های شل یا توتال، پیمانکار عمومی نیست و با توجه به نوع کار گروه سرمایه‌گذاری و تجاری سامسونگ که بیشتر در حوزه اجرای پروژه‌هاست، این گروه در حوزه تولید و توسعه میدان‌ها فعالیت نمی‌کند، اما قطعاً پس از رونمایی از قراردادهای جدید و تعیین تکلیف توسعه میدان‌ها، می‌توانیم از پتانسیل‌های سامسونگ در بخش ساخت تجهیزات بهره‌مند شویم.»

رضا بیاضی مدیر میدان‌های مرزی و مشترک شرکت نفت فلات قاره ایران نیز در این زمینه به خبرنگار شانا گفت: «پروژه‌هایی که در بسته‌های سرمایه‌گذاری کنفرانس تهران ارائه می‌شود، مهم‌ترین اولویت‌های ما است و به این منظور از گروه سامسونگ نیز برای حضور در این کنفرانس و آگاهی از پروژه‌های اولویت‌دار شرکت نفت فلات قاره ایران دعوت کردیم.»

او تصریح کرد: «اگرچه این گروه سرمایه‌گذاری برای همکاری در ساخت تاسیسات و تجهیزات اعلام آمادگی کرده، اما برای حضور در کنفرانس‌های تهران و لندن نیز ابراز تمایل کرده است تا در جریان طرح‌ها و پروژه‌های اولویت‌دار صنعت نفت قرار گیرد.»

بیاضی خاطر نشان کرد: «قطعاً پس از رونمایی از این قراردادهای مشخص شدن تکلیف پروژه‌های اولویت‌دار شرکت نفت فلات قاره ایران، سامسونگ می‌تواند در بخش‌های اجرایی با ما همکاری داشته باشد.»

بر اساس این گزارش، سامسونگ پیش از این با ساخت FSU خلیج فارس که بزرگ‌ترین پایانه صادراتی شناور جهان است، با شرکت نفت فلات قاره ایران همکاری داشت. پایانه صادراتی شناور خلیج فارس ۳۳۷ متر طول، ۶۰ متر عرض، ۳۳ متر ارتفاع و بیش از ۵۱ هزار و ۴۰۰ تن وزن دارد؛ این پایانه در مجموع ۲۱ مخزن داشته که ظرفیت نهایی ذخیره‌سازی این مخزن‌ها به دو میلیون و ۲۰۷ هزار بشکه می‌رسد.



علی جهان‌دیده در گفت‌وگو با خبرنگار ایسنا اعلام کرد:

در سال ۹۳ به اندازه ۱۰ سال قبل سرمایه‌گذاری جدید داشته‌ایم

می‌دهد.

جهان‌دیده خاطر نشان کرد: «ما باید تلاش کنیم که به بخش خصوصی آسان بگیریم و موانع موجود بر سر راه آن را برداریم. خوشبختانه سازمان بنادر با توجه به این که نسبت به بسیاری دیگر از سازمان‌ها زودتر وارد عمل شده و کار خود را اجرایی کرده است جایگاه نسبتاً مطلوبی دارد اما باید در آینده نیز همین روند را ادامه دهد.»

خرمشهر باید به موتور محرک منطقه تبدیل شود

عضو هیات عامل و معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «خرمشهر باید بتواند به موتور محرکی برای منطقه و استان خوزستان تبدیل شود.» او در خصوص وضعیت بندر خرمشهر اظهار کرد: «پس از جنگ تحمیلی و آغاز بازسازی، تحولاتی در این بندر اتفاق افتاده اما به جهات مختلف باید بیشتر توسعه یابد.»

او با اشاره به اهمیت خارج‌سازی کشتی‌های غرق شده در اروند و کارون افزود: «بندر خرمشهر با خارج‌سازی مغروقه‌ها و لایروبی اروند باید جایگاه واقعی خود را پیدا کند.»

عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه ضمن اشاره به در دست اقدام بودن سهم اعتباری سازمان بنادر و دریانوردی جهت خارج‌سازی مغروقه‌ها در بندر خرمشهر، تصریح کرد: «سازمان بنادر در خصوص تأمین اعتبارات مورد نیاز در این خصوص مشکلی ندارد و در حال برگزاری مناقصه شناورسازی مغروقه‌ها است و برای تسریع این امر، می‌بایست سازمان مدیریت و منطقه آزاد اروند نیز آورده خود را تخصیص دهند.»

جهان‌دیده هم چنین در خصوص وضعیت بندر در دوران پساتحریم گفت: «در میان مدت مشکلی نخواهیم داشت ولی در بلندمدت، باید برای ظرفیتی که در بندر داریم برنامه‌ریزی کنیم.»

او ادامه داد: «در این راستا سازمان بنادر برنامه‌هایی برای توسعه بندر کشور و هم چنین فعالیت بخش خصوصی در نظر گرفته است.»

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی، اقتصاد مقاومتی را اعتماد به مردم، بخش خصوصی و مدیریت توانمندی‌های داخلی کشور تعریف کرد و افزود: «اقتصاد مقاومتی یعنی این که خود را مهیا ساخته و ارزش افزوده برای توانمندی‌های خود ایجاد کنیم.»



معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این که استفاده از فرصت‌های فعلی برای جذب حداکثر سرمایه‌گذاری غیردولتی اهمیت بسیاری دارد، اعلام کرد: «سازمان بنادر در سال ۹۳ به اندازه ۱۰ سال قبل از آن جذب سرمایه غیردولتی داشت.»

علی جهان‌دیده با بیان این مطلب گفت: «در فضای پس از تحریم و در قالب طرح‌هایی که برای توسعه اقتصادی کشور ارایه می‌شود طراحی مقدمات لازم برای جذب سرمایه‌گذار اهمیت بسیاری دارد و این به عهده سازمان‌ها است که استفاده حداکثری از این فضا داشته باشند.»

او با اشاره به رشد قابل توجه میزان سرمایه‌گذاری‌ها در سازمان بنادر در سال ۹۳، اظهار کرد: «در این سال ما توانستیم حدود شش هزار میلیارد تومان سرمایه جدید جذب کنیم که این رقم به تنهایی با عملکرد ۱۰ سال قبل از آن برابری می‌کند. اگر ما بتوانیم همین شرایط را برای ماه‌های آینده نیز فراهم کنیم می‌توان انتظار داشت در سال آینده میزان سرمایه‌گذاری‌ها به حدود ۹ هزار میلیارد تومان برسد.»

معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این که جذب اعتماد بخش خصوصی اصلی‌ترین نکته در بالا بردن میزان مشارکت در بندر ایران است، اظهار کرد: «در ایران حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل وجود دارد که وظیفه و هدف ما آباد کردن تمام حوزه‌های مربوط به آن است. این جز با مشارکت بخش خصوصی انجام‌پذیر نیست و این مساله اهمیت مشارکت در دریاها را نشان



سه اولویت مهم دریایی در نمایشگاه بزرگ راه و شهرسازی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با ستاد برگزاری پنجمین نمایشگاه راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی تلاش می‌کند در هر نمایشگاهی که مرتبط با حوزه حمل‌ونقل و بنادر و دریا باشد، حضور یافته و فعال باشد کما این که در دوره‌های قبلی این نمایشگاه نیز سازمان بنادرها همواره حضور فعال داشت.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به قانون اصل ۴۴ و الزام بخش دولتی برای پیاده‌سازی این قانون ادامه داد: «امسال این نمایشگاه با تولید بخش خصوصی اجرایی می‌شود و این خود فرصتی برای ارایه توانمندی‌ها و پیشرفت‌های بخش غیردولتی در عرصه حمل‌ونقل خواهد بود.»

محمد سعید نژاد با بیان این که توانایی متخصصان داخلی با برگزاری چنین نمایشگاه‌هایی ظهور می‌یابد، گفت: «در بخش حمل‌ونقل دریایی نیز بخش خصوصی ستون اصلی حمل‌ونقل و صنعت دریایی است، در حال حاضر شناورهای فعال در کشور خصوصی است، ضمن آن که سازمان بنادر و دریانوردی تلاش می‌کند اپراتوری بنادر و پس کرانه‌ها را در اختیار بخش خصوصی قرار دهد. بنابراین وجود چنین نمایشگاه‌هایی فرصتی مناسب برای شناخت توانمندی شرکت‌ها و تفاهمات اقتصادی بعدی است.»

سعید نژاد گفت: «با برگزاری چنین نمایشگاه‌هایی بخش خصوصی و دولتی از این طریق پیش‌تر با یکدیگر آشنا می‌شوند و از امکانات هم مطلع‌تر خواهند شد و چنان چه بخواهیم با تک‌تک این شرکت‌ها در مجموعه خود یا مجموعه آن‌ها دیدار داشته باشیم، زمانی طولانی لازم داریم، اما در نمایشگاه راه و شهرسازی دیدارها جامع و رخ‌به‌رخ خواهد بود و می‌توان با همه شرکت‌ها آشنایی بیش‌تری پیدا کرد.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی هم‌چنین در تشریح اهدافی که باید مورد توجه برگزارکنندگان نمایشگاه راه و شهرسازی قرار گیرد، گفت: «با توجه به انتظارات از دولت تدبیر و امید در رونق ترانزیت و حمل‌ونقل دریایی، جایگاه بخش خصوصی در سیاست‌گذاری آتی دولت و توسعه روش‌های نوین تامین مالی در حوزه بنادر، ضروری است این موضوعات باید در کارگاه‌های آموزشی و پنل‌های تخصصی در این دوره از نمایشگاه راه و شهرسازی مطرح شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که سازمان بنادر امکانات و تجهیزات زیادی برای فعالیت بخش خصوصی در حوزه‌ای نظیر بانکرینگ در بنادر جنوبی کشور فراهم کرده است، گفت: «در بندر شهید رجایی چنین ظرفیتی فراهم است تا از این ظرفیت گسترده خلیج فارس و دریای عمان استفاده شود.»

سعید نژاد ادامه داد: «تا سال آینده حدود ۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در حوزه بانکرینگ خواهیم داشت.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی هم‌چنین درباره جذب بخش خصوصی در بندری مثل چابهار توضیح داد: «برای احداث تأسیسات پس کرانه نظیر انبارها و مخازن در حال حاضر متقاضی زیاد است و منتظر هستیم که فعالیت‌های اقتصادی آن منطقه نظیر پتروشیمی عملیاتی‌تر شود تا بتوانند از بندر استفاده کنند.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): در جریان تخلیه یک فروند کشتی خارجی حامل آهن آلات در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) مشخص شد، رکورد تخلیه ۱۵ هزار و ۷۲۹ تن در یک روز کاری است، و به این ترتیب رکورد قبلی به میزان قابل توجه‌ای بهبود یافت.

روابط عمومی بندر خرمشهر: مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از پهلوگیری بزرگ‌ترین کشتی کانتینری به نام «وانیا» پس از جنگ تحمیلی در این بندر خبر داد.

عادل دریس اظهار کرد: «این کشتی به طول ۱۴۰ متر با ظرفیت بیش از ۷۰۰ TEU، برای نخستین بار پس از جنگ تحمیلی وارد بندر خرمشهر شد.» او در ادامه افزود: «کشتی وانیا از بندر جبل علی امارات وارد بندر خرمشهر شد و در اسکله شماره ۷ پهلو گرفت و پس از انجام عملیات تخلیه و بارگیری، این بندر را به مقصد بندرعباس ترک کرد.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در جریان ارزیابی عملکرد شاخص‌های عمومی و اختصاصی موفق شد بالاترین امتیازها را کسب کرده و رتبه برتر را بین بیش از صد دستگاه اجرایی استان به دست آورد.

معاون طرح و توسعه استان خوزستان، ضمن اشاره به برگزاری هر ساله جشنواره‌ی شهید رجایی با موضوع ارزیابی دستگاه‌های دولتی در شاخص‌های هشت‌گانه عمومی و هشت‌گانه اختصاصی اظهار داشت: «این اداره کل ضمن ارایه مستندات در هر یک از محورهای ارزیابی عملکرد، موفق به کسب امتیازهای بالا در شاخص‌های اختصاصی و عمومی شده و از سوی اداره کل منابع انسانی استانداری خوزستان به عنوان دستگاه برتر طی سال ۹۳ انتخاب و معرفی شد.»

روابط عمومی بندر امیرآباد: یک شرکت سرمایه‌گذار روسی با هیات همراه برای بررسی شرایط سرمایه‌گذاری وارد بندر امیرآباد شد. مدیر بندر امیرآباد گفت: «هر دو طرف ایرانی و روسی توانایی اقتصادی بالایی را دارا هستند و ابراز امیدواری کرد که این سفر سرآغاز روابط اقتصادی و سرمایه‌گذاری بیشتری را در این بندر منجر شود.» خدمتگزار افزود: «این بندر تنها بندر کانونی و نسل سوم کشور در دریای خزر است که با دارا بودن شبکه راه‌آهن سراسری در مسیر گردشگرهای بین‌المللی شمال-جنوب قرار گرفته است.» گفتنی است که پس از اتمام این جلسه، هیات روسی از امکانات و اسکله‌های بندر امیرآباد بازدید کرد.



ابراهیم ایدنی در گفت و گو با ماهنامه بندر و دریا اظهار داشت:

تخلیه و بارگیری ۳۷ میلیون تن کالا در هفت ماهه نخست سال جاری

هزار و ۱۹۲ تن از چنین کالاهایی وارد بندر شهید رجایی شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش ۱۷ درصدی را نشان می دهد. ایدنی افزود: «از ابتدای سال جاری تاکنون، ترانشیپ ۶۸۴ هزار و ۴۷ تن کالای غیرنفتی نیز از طریق خطوط کشتیرانی فیدری به بندر دیگر در راستای تبدیل بندر شهید رجایی به یک بندر کانونی، به ثبت رسید.»

ترانزیت ۲/۵ میلیون تن کالای غیرنفتی

این مقام مسئول خاطر نشان کرد: «طی هفت ماه اخیر، دو میلیون و ۴۹۸ هزار و ۳۰۷ تن کالاهای غیرنفتی از طریق این بندر ترانزیت شد.» ایدنی افزود: «نفت کوره، مازوت، مس، گوگرد، مواد معدنی، آهن آلات، روغن خوراکی، ریل، گندم و گندله آهن از جمله مواد نفتی و غیرنفتی است که از آسیای میانه وارد می شود و با کشتی به اروپای شرقی و جنوب شرق آسیا ترانزیت می شود.»

پهلویگیری بیش از ۲۳۳۰ فروند کشتی

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی از پهلویگیری دو هزار و ۳۳۱ فروند انواع شناور در این بندر سخن به میان آورد و گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون، یک هزار و ۷۹۳ فروند شناور بالای یک هزار تن و ۵۳۸ فروند شناور نیز زیر یک هزار تن در این بندر تردد کردند.» ایدنی در پایان گفت: «طی این مدت، تخلیه و بارگیری ۹۵۷ هزار و ۷۳۵ TEU کانتینر در بندر شهید رجایی پیشرفته ترین بندر کانتینری کشور به ثبت رسید.» او گفت: «نفت کوره و نفت دیزل مهم ترین کالاهای سوختی برای عرضه به کشتی های عبوری در تنگه هرمز و خلیج فارس است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان ظرفیت فعلی مخازن نگهداری فرآورده های نفتی در بندر خلیج فارس را ۳۰۰ هزار مترمکعب اعلام کرد و اضافه کرد: «در پس کرانه این بندر، زمین هایی به وسعت بیش از ۴۰ هکتار به منظور ایجاد مخازنی با حجم افزون بر یک میلیون و ۵۰۰ هزار مترمکعب و احداث یک پالایشگاه کوچک در آینده، در حال آماده سازی و بهره برداری است.»

ایدنی ادامه داد: «درآمدزایی و اشتغال برای یک هزار فعال دریایی و بندری از مزایای توسعه صنعت بانکرینگ در بندر هرمزگان است.»

این مقام مسئول گفت: «بنادر استان هرمزگان، ۷۰ کیلومتر مسیر کشتی های عبوری را کاهش داده است و پیش بینی می شود تا پایان سال سه میلیون تن سوخت از بندر نفتی خلیج فارس به کشتی های عبوری در تنگه هرمز فروخته شود.» مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: «لنگرگاه بندر نفتی خلیج فارس، آب های بین المللی مجاور تنگه هرمز و جنوب جزیره لارک از جمله مکان هایی است که بدون معطلی و در کمترین زمان خدمات بانکرینگ با سوخت رسانی به کشتی ها انجام می شود.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از تخلیه و بارگیری ۳۷ میلیون تن انواع کالای هفت ماهه نخست سال جاری در بندر شهید رجایی خبر داد و گفت: «ترانزیت و صادرات محموله های نفتی به ترتیب ۷۶ و ۲۳ درصد رشد داشته است.»

به گزارش واحد اطلاعات و اخبار روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، «ابراهیم ایدنی» ضمن ارایه گزارشی از عملکرد



بندر شهید رجایی طی هفت ماهه نخست سال ۹۴، اظهار داشت: «طی این مدت، در مجموع ۳۷ میلیون و ۳۷۱ هزار و ۲۰۲ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بزرگترین بندر تجاری ایران تخلیه و بارگیری شد که ۲۳ میلیون و چهار هزار و ۹۱۴ تن آن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۴ میلیون و ۳۶۶ و ۲۸۸ تن نیز به مواد نفتی اختصاص دارد.» وی افزود: «از ابتدای سال جاری تاکنون، سه میلیون و ۷۱۷ هزار و ۳۸۱ تن مواد نفتی به خارج از کشور صادر شد که ۲۳ درصد بیشتر از سال گذشته بوده است.»

ترانزیت ۶۰۰ هزار تن انواع فرآورده های نفتی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: «طی مدت یادشده، ۶۰۰ هزار تن انواع فرآورده های نفتی از طریق این بندر به کشورهای مختلف ترانزیت شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۷۶ درصدی افزایش داشته است.» ایدنی از واردات یک میلیون و ۳۰۳ هزار تن انواع فرآورده های نفتی از طریق بندر خلیج فارس به داخل کشور و کابوتاژ هشت میلیون و ۷۴۰ هزار و ۵۸۷ تن از این گونه کالاهای سال جاری خبر داد.

صادرات بیش از ۱۳ میلیون تن کالای غیرنفتی

ایدنی هم چنین در بخش دیگری از سخنان خود میزان صادرات کالاهای غیرنفتی در بزرگترین بندر تجاری ایران را ۱۳ میلیون و ۲۶۱ هزار و ۴۲۸ تن عنوان کرد. مواد پتروشیمی، محصولات کشاورزی، مواد معدنی و صنعتی، فلزات، سنگ آهن و صنایع دستی از جمله کالاهای غیرنفتی صادراتی است. این کالاهای غیرنفتی به کشورهای چین، عراق، امارات متحده عربی، افغانستان، ترکیه، هند و تایلند صادر شده است.

کاهش ۱۷ درصدی واردات غیرنفتی

به گفته مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، در مدت یادشده، پنج میلیون و ۶۳۴



استاندار خوزستان در گفتگو با مأموران بندر و دریا اظهار کرد:

از جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) خرسندیم

در جریان برگزاری هفتمین نمایشگاه فرصت‌های سرمایه‌گذاری کشور در کیش، استاندار خوزستان ضمن حضور در غرفه منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، از عملکرد و اقدامات مؤثر اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان در جلب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و رونق فعالیت‌های تجاری در بندر استان خوزستان تقدیر کرد.

عبدالحسن مقتدایی استاندار خوزستان در دیدار از غرفه منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در نمایشگاه معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری کشور ضمن ابراز رضایت از عملکرد سازمان بندر و دریانوردی در استان خوزستان اظهار داشت: «استان خوزستان از استعدادها و قابلیت‌های بالایی در کشور برخوردار است که یکی از مهم‌ترین آن‌ها برخورداری از بندر تجاری فعال است.»

مقتدایی با تأکید بر رشد سرمایه‌گذاری درون و بیرون بندر طی دو سال اخیر افزود: «وزارت راه و شهرسازی و سازمان بندر و دریانوردی عملکرد موفق‌تری در این زمینه داشته‌اند و این زحمات قابل تقدیر است و به اعتقاد من توسعه راه‌ها و خطوط مواصلاتی به این مجتمع بزرگ بندری موجب افزایش سرمایه‌گذاری‌ها در آن خواهد شد.»

او در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به حجم ۴۰ درصدی واردات و ۱۷ درصدی صادرات کل کشور از استان خوزستان گفت: «منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) گرچه از نقش ملی برخوردار است اما انتظار می‌رود با انتقال بخشی از حجم تجارت این بندر به بندر دیگر استان خوزستان نظیر شادگان و چوئیده شاهد نقش آفرینی بیشتر این بندر در استان باشیم و قطعاً توجه بیشتر به سایر بندر موجب افزایش ظرفیت‌ها در استان خوزستان خواهد شد.»

مقتدایی در این بازدید، ضمن تشکر از مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان ادامه داد: «اینجانب از عملکرد بندر رضایت دارم و معتقدم مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان ضمن رعایت قانون و مقررات بانگاه مثبتی که به مسائل استان دارند، نقش مؤثری در توسعه استان و بندار ایفا می‌کنند.»

روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی: ممیزی مراقبتی و ارتقا گواهینامه سیستم مدیریت امنیت اطلاعات (ISMS) سازمان بندر و دریانوردی بر مبنای استاندارد ISO طی روزهای بیست و هشت و بیست و نهم مهرماه سال جاری با موفقیت برگزار شد.

در این ممیزی، کلیه فرایندهای فناوری اطلاعات سازمان در دامنه ارائه خدمات، به ستاد مرکزی و کلیه بندر کشور مورد بازبینی قرار گرفت و ضمن تایید تمامی فرایندهای سخت‌افزاری، نرم‌افزاری، شبکه داخلی و شبکه گسترده سازمانی به ویرایش سال ۲۰۱۳ ارتقا یافت.

روابط عمومی بندر شهید رجایی: یک هیات بلژیکی متشکل از سفیر و مدیران ارشد بندری این کشور در سفر به استان هرمزگان، از بندر شهید رجایی به عنوان دروازه طلایی اقتصاد ایران بازدید کردند.

فرانسوا دلّه سفیر کشور بلژیک در تهران با حضور در بندر شهید رجایی از امکانات و قابلیت‌های این منطقه ویژه اقتصادی، اسکله‌های چهل گانه آن و تجهیزات تخلیه و بارگیری کالا در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران بازدید کرد. سفیر بلژیک خاطرنشان کرد: «برای روابط گسترده‌تر و ایجاد ارتباطات بسیار علاقه‌مند هستیم و در این سفر زمینه‌های توسعه بندر را بررسی کردیم.»

روابط عمومی بندر شهید باهنر: نخستین گردهمایی مدیران بندری اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان در سال ۹۴ در بندر شهید باهنر برگزار شد.

محمد محسنی مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «این گردهمایی با محوریت تعیین اولویت‌های حوزه بندری استان، تدوین برنامه‌های سالانه و دریافت پیشنهادات مدیران و مسئولان بندر بازرگانی و مسافری استان برای رفع چالش‌های موجود برگزار شد.»

به گفته او، به دلیل آن که اقتصاد مردم هرمزگان بیشترین وابستگی را به فعالیت‌های دریایی داشته، این بندر نقشی اساسی در تأمین معیشت ساحل‌نشینان به ویژه صادرات محصولات کشاورزان و دامداران هرمزگان و استان‌های همسایه دارد.

روابط عمومی بندر نوشهر: مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی با اشاره به موقعیت استراتژیک بندر نوشهر در شمال کشور و نزدیکی آن به پایتخت خاطرنشان کرد: «با تکمیل آزادراه تهران-شمال جایگاه بندر نوشهر بیش از پیش ارتقا خواهد یافت.»

سعید نژاد در حاشیه بهره‌برداری و کلنگ زنی ۴ پروژه عمرانی در نشست بررسی چالش‌های فراروی توسعه بندر نوشهر که با حضور مسئولان شهرستانی برگزار شد ضمن اعلام این مطلب بر ضرورت توسعه همه‌جانبه بندر نوشهر تأکید کرد.



جزئیات لغو تحریم‌های حوزه بنادر و دریانوردی

بهره‌مندی از خدمات بیمه‌ای در حوزه کشتیرانی و کشتی‌سازی

خدمات مربوط به صدور بیمه‌نامه، بیمه یا بیمه‌انکایی درباره فعالیت‌ها در بخش‌های انرژی، کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران برای شرکت ملی نفت ایران، شرکت ملی نفتکش ایران یا برای کشتی‌هایی که نفت خام، گاز طبیعی، گاز طبیعی مایع، نفت و فرآورده‌های پتروشیمی از یا به ایران.

بخش‌های کشتیرانی، کشتی‌سازی، و عاملیت اداره بنادر: اشخاصی که جزئی از بخش کشتیرانی یا کشتی‌سازی ایران باشند؛ یا تملک، اداره، کنترل، یا بیمه کشتی‌های مورد استفاده برای نقل و انتقال نفت خام، فرآورده‌های نفتی) شامل فرآورده‌های نفتی پالایش شده (فرآورده‌های پتروشیمی، یا گاز طبیعی) شامل گاز طبیعی مایع (از یا به ایران؛ اداره بنادر در ایران) شامل عاملیت اداره بندرعباس، همکاری با بخش‌های کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران یا عاملیت اداره بنادر ایران، یا ارائه خدمات مالی و سایر کالاها و خدمات مورد استفاده در ارتباط با بخش کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران و با عاملیت اداره یک بندر در ایران، مشتمل بر خدمات بندری از قبیل سوخت‌رسانی و بازبینی، طبقه‌بندی، و تامین مالی، و فروش، اجاره و ارائه کشتی به ایران از جمله به خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت خطوط کشتیرانی جنوب یا شرکت‌های تابعه آن‌ها.

فروش، عرضه، یا انتقال فلزات خام یا نیمه ساخته از قبیل آلومینیوم و فولاد، زغال سنگ، و نرم‌افزار برای یکپارچه‌سازی فرآیندهای صنعتی از ایران، به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، به بخش‌های انرژی، پتروشیمی، کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران و بنادر ایران، یا انجام یا تسهیل عملیات نقل و انتقال مالی یا ارائه خدمات برای اقدامات زیر شامل بیمه و حمل و نقل.

کلیه دولت‌ها می‌توانند در فعالیت‌های مشروحه ذیل مشارکت کرده و اجازه انجام آن‌ها را صادر کنند، مشروط به این که شورای امنیت از قبل به صورت مورد به مورد، تصمیم به صدور اجازه انجام چنین فعالیت‌هایی بگیرد: عرضه، فروش، یا انتقال مستقیم یا غیرمستقیم تمامی اقلام، مواد، تجهیزات، کالاها و فناوری‌ها و هم‌چنین هرگونه اقلام دیگر که بنا به تشخیص دولت ذی‌ربط بتواند به توسعه سیستم‌های حمل‌تسلیحات هسته‌ای کمک کند، از قلمرو خود، یا به وسیله اتباع خود یا با استفاده از کشتی‌ها یا هواپیماهای تحت پرچمشان به مبدأ ایران، یا برای استفاده در ایران یا برای بهره‌مندی ایران، خواه از قلمرو آنان نشأت گرفته باشد یا خیر.

بر اساس این گزارش گرچه به لحاظ قانونی از روز گذشته تحریم‌های اقتصادی مالی علیه ایران لغو می‌شود اما اجرای آن از چند ماه آینده و منوط به اجرای توافق توسط طرفین است.

به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی؛ هم‌زمان با اجرای برجام تحریم‌های مربوط به صنعت دریانوردی و کشتیرانی از جمله ارائه خدمات مربوط به صدور بیمه‌نامه برای فعالیت‌های کشتیرانی و کشتی‌سازی لغو می‌شود.

گام نخست لغو تحریم‌های دوران هسته‌ای ایران برداشته شد به طوری که در مرحله نخست زیرساخت تحریم‌ها با دستور رییس‌جمهور آمریکا و اتحادیه اروپا لغو و از چند ماه آینده به مرحله اجرا می‌رسد.

بر اساس برنامه جامع اقدام مشترک شورای امنیت سازمان ملل متحد قطعنامه‌ای صادر کرد که تمام مفاد قطعنامه‌های قبلی درباره موضوع هسته‌ای ایران شامل قطعنامه‌های ۱۶۹۶، (۲۰۰۶)، ۱۷۳۷، (۲۰۰۶)، ۱۷۴۷، (۲۰۰۷)، ۱۸۰۳، (۲۰۰۸)، ۱۸۳۵، (۲۰۰۸)، ۱۹۲۹، (۲۰۱۰) و ۲۲۲۴ (۲۰۱۵) هم‌زمان با اجرای اقدامات توافق شده لغو می‌شود.

طبق برجام، کلیه تحریم‌های اقتصادی و مالی مرتبط با برنامه هسته‌ای ایران هم‌زمان با اجرای اقدامات توافق شده که توسط آژانس راستی آزمایی شده باشد، لغو خواهد شد که در حوزه دریانوردی و کشتیرانی به شرح زیر است:

- طراحی و ساخت کشتی‌های باری و تانکرهای نفتی
- معاملات با بخش‌های کشتیرانی و کشتی‌سازی و عاملان بنادر ایران
- تحریم‌های مرتبط با کشتیرانی و کشتی‌سازی
- تحریم‌های مربوط به بخش حمل و نقل
- اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهاد‌های مرتبط با کشتیرانی، کشتی‌سازی و حمل و نقل

- فروش، تامین، انتقال یا صادرات تجهیزات و فن‌آوری‌های دریانوردی برای ساخت، تعمیر یا نگهداری یا بازسازی کشتی، به ایران یا به هر شخص ایرانی در این بخش؛ طراحی، ساخت یا مشارکت در طراحی یا ساخت کشتی‌های باری و نفتکش برای ایران یا اشخاص ایرانی؛ ارائه کشتی‌های طراحی شده یا مورد استفاده برای حمل و نقل یا ذخیره‌سازی نفت و فرآورده‌های پتروشیمی به اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهاد‌های ایرانی و ارائه خدمات ثبت پرچم و تعیین وضعیت، از جمله موارد مرتبط با مشخصات فنی، ثبت و شماره شناسایی به هر نحو، در رابطه با تانکرهای نفتی و کشتی‌های باری ایران.

- تحریم معامله با بخش‌های کشتی‌سازی و کشتی‌سازی ایران و عاملان بنادر شامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خطوط کشتیرانی جنوب، و شرکت بازرگانی نفتیران «نیکو»، و عاملان بندرعباس.

ارائه خدمات مربوط به صدور بیمه‌نامه، بیمه یا بیمه‌انکایی درباره فعالیت‌های سازگار با برجام، شامل فعالیت‌های مرتبط با افراد و اشخاص حقوقی، شامل



برگزاری هفتمین اجلاس مدیران بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر در بندر امیرآباد

هفتمین اجلاس مشترک پنج‌جانبه مدیران بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر از تاریخ بیست و پنجم لغایت بیست و ششم آبان ماه جاری (۱۶ لغایت ۱۷ نوامبر، ۲۰۱۵ میلادی) به میزبانی بندر امیرآباد برگزار می‌شود.

خسرو سرایی مدیرکل ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی که در راستای توافقات کنفرانس اقتصادی کشورهای ساحلی دریای خزر در مهرماه ۱۳۸۷ در آستراخان روسیه و با پیشنهاد جمهوری اسلامی ایران و توافق کشورهای ساحلی دریای خزر، اولین اجلاس مشترک پنج‌جانبه مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر در اردیبهشت‌ماه ۱۳۸۸ در بندر انزلی برگزار شد، افزود: «پس از آن، مدیران بنادر کشورهای ساحلی به‌صورت دوره‌ای و سالانه در یکی از بنادر دریای خزر گرد هم آمده و به بررسی و برطرف نمودن مسائل و مشکلات احتمالی و همچنین تسهیل تجارت و حمل‌ونقل دریایی می‌پردازند.»

او گفت: «در جریان برگزاری این نشست‌ها، مدیران بنادر کشورهای آذربایجان، ترکمنستان، روسیه و قزاقستان با حضور مدیران بنادر شمالی و مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران، موضوعات مربوط به توسعه همکاری‌های بندری و دریایی در دریای خزر را بررسی کرده و نهایتاً پروتکل اجلاس به امضای مدیران بنادر خواهد رسید.»

معرفی اعضای کارگروه تدوین یادداشت تفاهم کنترل و بازرسی چندجانبه، مذاکره در خصوص انعقاد یادداشت تفاهم پنج‌جانبه شناسایی محدوده سفرهای نزدیک به ساحل، بررسی موضوع انعقاد یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی کشور صاحب‌بندر برای منطقه خزر و اعلام آمادگی طرف ایرانی جهت انجام امور مربوط به ایجاد کمیسیون هیدروگرافی منطقه دریای خزر و هماهنگ کننده فرعی منطقه دریای خزر از بخش‌های مهم و راهبردی مطرح در این اجلاس خواهد بود.



مانا: فرماندار هندیجان از راه‌اندازی شعبه اتاق بازرگانی و صنایع و معادن آبادان در بندر هندیجان خبر داد. احمد جعفری نسب در گفتگو با خبرنگار مانا هدف از راه‌اندازی شعبه اتاق بازرگانی در بندر هندیجان را رونق صادرات غیرنفتی، حذف بروکراسی اداری و ایجاد اشتغال عنوان کرد. او گفت: «راه‌اندازی اتاق بازرگانی در بندر هندیجان این امکان را به شناورها و لنج‌های تجاری خواهد داد که جابه‌جایی کالا با سرعت و شتاب بیشتری صورت گیرد و انگیزه برای صادرات غیرنفتی بیشتر شود.»

جعفری نسب افزود: «ساختمان اتاق بازرگانی بندر هندیجان در جوار گمرک این بندر جانمایی شده است.»

روابط عمومی بندر شهید رجایی: کارگاه آموزشی روش‌های حفظ و نگهداری تجهیزات بندری با حضور مدیران و سرپرستان فنی شرکت‌های فعال در بندر شهید رجایی برگزار شد. محمدرضا پوررجیبی معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، آشنایی با روش‌های مختلف نگهداری و تعمیرات، ارتعاش، روغن، آندوسکوپی صنعتی، حرارتی و ترموگرافی تجهیزات را از اهداف این کارگاه آموزشی عنوان کرد. او افزود: «در این دوره، شرکت‌های بندری با روش‌های شناسایی نقص‌های فنی و استفاده از مقادیر کلی ارتعاش، آنالیز فرکانس، نحوه کارکرد تجهیزات ارتعاش سنجی و دوربین‌های ترموگرافی تجهیزات بندری آشنا شدند.»

روابط عمومی بندر چابهار: وانگ جونگ شینگ معاون اداره همکاری اقتصادی خاورمیانه و رئیس انجمن سرمایه‌گذاران چین به همراه سیاهوش رضوانی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار بازدید کردند. وانگ جونگ شینگ گفت: «طی برآوردی که ما در حال حاضر از این بندر تا زمان بهره‌برداری از آن داریم چیزی حدود ۸۰۰ میلیون دلار تا یک میلیارد دلار سرمایه‌نیاز است.» او افزود: «اگر قرار است بندر چابهار به یک بندر بین‌المللی تبدیل شود پسکرانه‌های آن جوارگونیست و از طرفی متصل شدن به راه‌آهن یکی از ضروریات آن است.» در ادامه سیاهوش رضوانی گفت: «طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در حال حاضر ۶۲ درصد پیشرفت دارد و تا نیمه اول سال ۹۶ فاز اول بندر به بهره‌برداری می‌رسد و شاهد هیدروگرافی کشتی‌های پاناما کس و سوپر پاناما کس خواهیم بود.»

روابط عمومی بندر امیرآباد: شرکت صنعتی زر ماکارون با انعقاد قرارداد ساخت سیلوی غلات با ظرفیت ۴۲ هزار تن به جمع سرمایه‌گذاران منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد پیوست. مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اعلام این خبر گفت: «در راستای توسعه بخش سرمایه‌گذاری این بندر، قرارداد احداث سیلوی ۴۲ هزار تنی با مبلغ سرمایه‌گذاری ۱۲۸ میلیارد ریالی با شرکت صنعتی زر ماکارون به صورت B.O.T و به مدت ۱۵ سال منعقد شد.» علی خدمتگزار با اشاره به اجرای این پروژه سرمایه‌گذاری در دو فاز صورت می‌پذیرد افزود: «احداث ساخت این سیلو در زمینی به مساحت هفت هزار و ۷۲۰ مترمربع و در مدت زمان یک سال تعیین شده است.»



تخلیه و بارگیری کالا در بندر کیش از رقم ۱٫۴ میلیون تن گذشت

افزایش ۱۸ درصدی جمعیت گردشگران دریایی

مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش از تخلیه و بارگیری بیش از ۱٫۴ میلیون تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی در این بندر طی هفت ماه اخیر خبر داد. محمد جهانشاهی نسب ضمن تشریح عملکرد بندر تجاری کیش طی هفت ماهه نخست سال ۹۴، گفت: «طی مدت یادشده، در مجموع یک میلیون و ۴۲۴ هزار و ۹۰۲ تن انواع کالا در جزیره کیش تخلیه و بارگیری شد که از این میزان، یک میلیون و ۲۳۷ هزار و ۸۹۱ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۸۷ هزار و ۱۱ تن به کالاهای نفتی اختصاص دارد.»

صادرات ۲۵۰۰ تن کالای غیرنفتی از بندر کیش

او سهم عملیات مربوط به صادرات و واردات کالای غیرنفتی در این بندر را بیش از ۵۲ هزار تن عنوان کرد و افزود: «از این میزان، قریب به ۵۰ هزار تن مربوط به فعالیت‌های واردات و حدود دو هزار و ۵۰۰ تن نیز به صادرات این کالاها اختصاص یافته است.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش حجم عملیات کابوتاژ کالاهای غیرنفتی در این بندر از ابتدای سال جاری تاکنون را یک میلیون و ۱۸۵ هزار و ۵۳۳ تن اعلام کرد.

جابه‌جایی بیش از ۲۶۰ هزار نفر مسافر دریایی

جهانشاهی، جزیره کیش را به‌عنوان یکی از مقاصد دارای جاذبه‌های متنوع گردشگری دریایی و تجاری دانست که هر ساله پذیرای خیل عظیمی از مسافران دریایی از اقصای نقاط ایران است و گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون، در مجموع ۲۶۶ هزار نفر مسافر از طریق بندرگاه این جزیره جابه‌جا شدند.»

افزایش ۱۸ درصدی جمعیت گردشگران دریایی

مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش بیان کرد: «طی هفت ماهه نخست سال جاری، ۱۸۲ هزار و ۶۴۳ نفر مسافر و گردشگر به‌وسیله شناورهای تفریحی از طریق بندرگاه این جزیره جابه‌جا شدند که ۱۸ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش داشته است.»

به گفته این مقام مسئول، ورود و خروج ۳۷ هزار و ۴۹۸ دستگاه خودرو متعلق به مسافران طی هفت ماه گذشته از طریق شناورهای لندنینگ کرافت در جزیره کیش به ثبت رسید.

تردد ۸۰۰۰ شناور به بندر کیش

او در پایان مجموع تردد شناورها به بندرگاه این جزیره را بیش از هشت هزار فرورد اعلام کرد.



رونمایی از نخستین نرم‌افزار سه‌بعدی تعاملی بنادر کشور

نخستین نرم‌افزار سه‌بعدی تعاملی در سطح بنادر کشور با حضور وزیر راه و شهرسازی رونمایی شد. نخستین نرم‌افزار سه‌بعدی تعاملی بنادر کشور که به معرفی بندر بوشهر اختصاص دارد با حضور دکتر آخوندی در پنجمین نمایشگاه بزرگ راه و شهرسازی رونمایی شد.

ایده اولیه این نرم‌افزار سه‌بعدی تعاملی (حقیقت مجازی) از ساخت یک انیمیشن برای معرفی بندر بوشهر آغاز شد که خط‌روایی آن ثابت بود و مخاطب تنها می‌توانست ارتباط یک‌طرفه‌ای با آن برقرار کند.

تصاویر سه‌بعدی موجود در این نرم‌افزار تعاملی بر اساس مقیاس استاندارد اسکله‌ها، محوطه‌ها، پسکرانه‌ها و موقعیت جانمایی تجهیزات طراحی شده تا مخاطب بدون حضور نیاز فیزیکی در بندر هم بتواند به‌صورت واقعی از بخش‌های مختلف آن دیدن کند.

در این نرم‌افزار حتی حرکت موج‌ها نیز به‌صورت واقعی طراحی شده است. بر اساس این ویژگی‌ها، مایک واقعیت مجازی از بندر بوشهر را فراهم کرده‌ایم تا متقاضیان سرمایه‌گذاری در کم‌ترین زمان و با کامل‌ترین ابزارهای اطلاع‌رسانی بتوانند محیط واقعی بندر را تجربه کنند. از جمله ویژگی‌های دیگر این اقدام، به‌روزرسانی اطلاعات در کم‌ترین زمان ممکن و با کم‌ترین هزینه است. تفاوت این برنامه کاربردی با سایر ابزار اطلاع‌رسان مثل نقشه و ماکت در این است که برای به‌روزرسانی اطلاعات آن نیاز به اعمال تغییرات کلی نیست و این ویژگی باعث صرفه‌جویی قابل توجه‌ای می‌شود.

هزینه اجرای این پروژه بالغ بر ۷۵۰ میلیون ریال است. نسخه فعلی این نرم‌افزار به‌صورت مستمر و بر اساس نقطه نظرات متخصصان و حتی مخاطبان در حال ویرایش است.

پنجمین نمایشگاه بزرگ راه و شهرسازی و صنایع وابسته از روز چهارشنبه ۶ آبان آغاز شد و شنبه ۹ آبان به کار خود پایان داد.

تین نیوز: دو سرویس در خط آسیا-مدیترانه شرکت مرسک ادغام شدند. این تصمیم منجر به آزادسازی ۹ فروند کشتی در این خط شد. در میان این ۹ کشتی، مرسک از بازگرداندن کشتی‌های اجاره‌ای در این خط و به کارگیری کشتی‌های متعلق به این شرکت در خطوط دیگر خبر داد. مقامات شرکت مرسک از ادامه خدمت‌رسانی موثر در این خط و احتمال ایجاد خط کشتیرانی یخچال‌دار در دریای سیاه خبر داد.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از الحاق دو فروند شناور به ناوگان حمل و نقل دریایی بندر خرمشهر خبر داد. عبدالکریم رزازان اظهار کرد: در دوره پست‌اتحریم مسئولان کشور به رونق‌دهی نگاه ویژه‌ای خواهند داشت و با توجه به اهمیت تردد کشتی‌ها در منطقه، بحث خارج‌سازی مغروقه‌ها و لایروبی اروند با جدیت بیشتری دنبال خواهد شد. او ادامه داد: تعداد زیادی مغروقه در دو سال گذشته از آبراه بین‌المللی اروند و رودخانه کارون خارج‌سازی شده و امسال با برگزاری یک مناقصه بین‌المللی، ۴۲ فروند از مغروقه‌ها خارج‌سازی خواهد شد.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): به دنبال استقبال سرمایه‌گذاران از توسعه سرمایه‌گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) یک فقره قرارداد سرمایه‌گذاری با بخش خصوصی به ارزش ۴۴۲ میلیارد ریال منعقد شد. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «قرارداد ساخت سیلوی ذخیره‌سازی غلات با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن و به ارزش ۴۴۲ میلیارد ریال در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و با هدف ارتقای سطح کیفیت خدمات بندری در امر تخلیه و بارگیری، نگهداری غلات و همچنین توسعه حمل و نقل ریلی به امضا رسید.»

لنگه نیوز: عباس مرادی در همایش طرح یکپارچه مدیریت ساحلی که با حضور شهرداران، اعضای شورا و معتمدان محلی بندر لنگه و کنگ برگزار شد افزود: «با توجه به تقاضا برای استفاده از سواحل در آینده ساماندهی مدیریت سواحل یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر برای کشور است و اگر مدیریت و ساماندهی سواحل به موقع انجام نشود ممکن است برای پذیرش جمعیت با بحران مواجه شویم.» معاون فرهنگی دانشگاه هرمزگان ادامه داد: «در حال حاضر همه برنامه‌ریزی‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها به سمت ساحل پیش می‌رود و هرچه تراکم جمعیت در ساحل بیشتر شود تقاضا برای منابع اکولوژی بیشتر خواهد شد.» او خواستار مشارکت خبرگان دولتی، کارشناسان دانشگاهی، نخبگان ملی و محلی، کارآفرینان، تولیدکنندگان، انجمن‌های صنفی و افراد بانفوذ اجتماعی و فرهنگی در اتاق فکر استان شد.



کشتی‌سازی داخلی معطل مصوبه شرکت ملی نفتکش

دبیر شورای عالی صنایع دریایی با بیان این که منتظر تصویب صورتجلسه تعیین تکلیف کشتی‌های نیمه‌تمام یارد کشتی‌سازی ایزوایکو توسط هیئت‌مدیره شرکت ملی نفتکش هستیم، گفت: «منابع مالی مورد نیاز برای تکمیل پروژه توسط ایزوایکو یا بانک تأمین می‌شود.»

احمد رفعت که با خبرگزاری تسنیم سخن می‌گفت اظهار کرد: «پیش‌نویس توافقنامه مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) و شرکت ملی نفتکش ایران تهیه شده و در اختیار شرکت بهره‌بردار (شرکت ملی نفتکش) قرار گرفته است.»

او با بیان این که صورتجلسه‌ای در این زمینه تنظیم شده است، تصریح کرد: «این صورتجلسه حدود یک ماه پیش به شرکت ملی نفتکش برای تصویب ارسال شده که منتظر تصویب آن از سوی هیئت‌مدیره این شرکت هستیم.» او با بیان این که بر اساس این تفاهم‌نامه یکی از کشتی‌های سفارش داده شده نفتکش در ایزوایکو تعیین تکلیف می‌شود، افزود: «ساخت این کشتی که حدود ۱۲ سال پیش آغاز شد بنا به دلایلی متوقف شده بود.» رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی نیز در پاسخ به این پرسش که آیا قرار است شرکت نفتکش منابع مالی را برای اتمام ساخت این کشتی در اختیار ایزوایکو قرار دهد، گفت: «خیر، منابع مالی مورد نیاز را یا ایزوایکو تأمین می‌کند یا بانک.»

اوایل ماه گذشته مدیرعامل شرکت ملی نفتکش با بیان این که ارتباط خوبی با شورای عالی صنایع دریایی داریم گفته بود: «کشتی‌هایی داریم که ساخت آنها توسط کشتی‌سازان داخلی نیمه‌تمام مانده است.» این موضوع را با شورای عالی صنایع دریایی پیش می‌بریم تا موارد را حل و فصل کنیم.

صفایی در پاسخ به این پرسش که چه اقدامی برای پروژه‌های نیمه‌تمام یاردهای کشتی‌سازی داخلی انجام شده است، افزود: «در این زمینه یک برنامه با صدا و یک برنامه هم با ایزوایکو (مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران) داریم که نیمه‌تمام است.»

او با بیان این که به دنبال تکمیل این پروژه‌ها هستیم در پاسخ به این پرسش که آیا قرار است شرکت ملی نفتکش منابع مالی را در اختیار کشتی‌سازان قرار دهد، گفت: «پرداخت‌ها را قبلاً انجام داده‌ایم و باید در قالب توافقنامه آن‌ها به روند ساخت سرعت داده و کشتی‌ها را تحویل دهند.»

صفایی با بیان این که هنوز توافقنامه‌فی مابین امضا نشده است، افزود: «پیش‌نویس این تفاهم‌نامه در حال تهیه است و گروه‌های کارشناسی نیز در این رابطه تشکیل شده است.»

به گفته مدیرعامل شرکت ملی نفتکش، توافقنامه با کشتی‌سازان داخلی برای تعیین تکلیف پروژه‌های نیمه‌تمام باید امسال امضا شود.

می کنیم. وجه اقتصادی الزامات در اولویت شرکت نبوده و همواره سعی کرده ایم در فعالیت های اجتماعی هم حضور داشته باشیم.

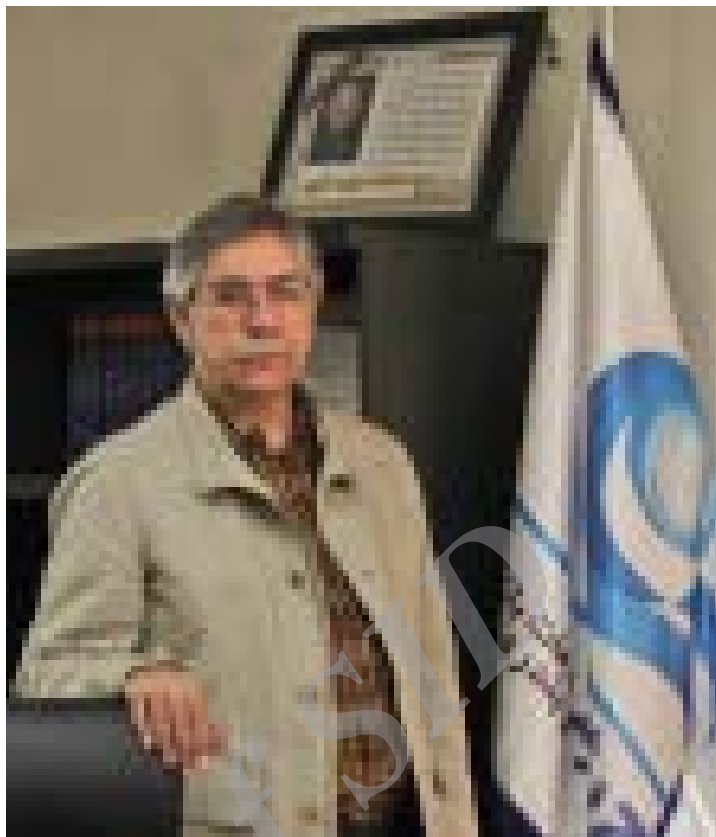
بندر و دریا: مقصودتان فعالیت هایی است که می توان به عنوان مسئولیت اجتماعی شرکت از آن یاد کرد؟

بخشی پور: بله. ما حدود شش سال است که فعالیت های ورزشی را در سطح استان هرمزگان برنامه ریزی کرده و انجام می دهیم. این فعالیت ها بیشتر در دوره سنی جوانان و نوجوانان شکل گرفته است. هم چنین به طور جدی ورزش بانوان را هم در برنامه هایمان داریم. در رشته تنیس روی میز، تیم بانوان خلیج پژم سال گذشته قهرمان کشور شد و تیم تنیس روی میز آقایان هم، تیم سوم کشور شد.

امسال هم با هماهنگی هایی که با واحد تربیت بدنی اداره بندر استان هرمزگان و تربیت بدنی استان هرمزگان صورت گرفت، شرکت خلیج پژم دعوت از مربی های ترراز اول کشور برای استقرار در بندرعباس را تقبل کرد. این مربیان قرار است در ده «نوجوانان» و «امید» چه برای خانم ها و چه آقایان در رشته تنیس روی میز فعالیت کنند که شرکت ما همه هزینه های این کار را قبول کرده است.

بندر و دریا: پس شما اعتقاد دارید که یکی از عوامل موفقیت شرکت خلیج پژم، توجه به دو موضوع آموزش و مسئولیت اجتماعی است؟

بخشی پور: همان طور که گفتیم فعالیت اجتماعی در کنار فعالیت های اقتصادی همواره برای ما مطرح بوده و هست. فعالیت اقتصادی هیچ گاه اولویت اولمان نبود. فکر می کنم علت ماندگاری مان در این حرفه پس از ۲۵ سال این بوده که فقط به بخش اقتصادی فکر نکردیم که درآمدی کسب کنیم و برویم یعنی الزامات به دنبال کارهایی نبودیم که بشود از آن پول درآورد.



رئیس هیات مدیره شرکت خلیج پژم مطرح کرد:

چشم اندازی به وسعت جهان

اقتصاد اولویت نخست ما نیست، اما حواسمان هست که طرح ها «صرفه و صلاح» داشته باشد

بندر و دریا: رشد ۲۵ ساله شرکت شما، سیر صعودی را نشان می دهد. نقاط عطف خلیج پژم در این ۲۵ سال چه بوده است؟

بخشی پور: هنگامی که یک مجموعه اقتصادی به وجود می آید، هدفش کسب درآمد و موفقیت های اقتصادی است. قطعاً ما هم از این قاعده مستثنی نبوده ایم، اما واقعیت این است که برای ما همواره بخش اقتصادی در اولویت نبود، کمرنگ هم نبود اما هدف اصلی ما ساخت بستری بود که توان اشتغال زایی را داشته باشد. قصدمان این بود همکارانی را به کار بگیریم که در این محیط رشد کنند و امروز می توانم بگویم این اتفاق افتاده است. خوشحالم بگویم دوستانی که با دیپلم به این شرکت آمده اند امروز کارشناسی ارشد دارند و بسیار هم در کارشان موفق هستند.

بندر و دریا: پس یکی از تفاوت های شرکت شما با بسیاری از مجموعه های تجاری دیگر، تاکید بر موضوع آموزش است.

بخشی پور: بله. آموزش برای ما همواره مهم بوده است. این طور نبود که فقط یک واحد آموزش داشته باشیم و چهار نفر بیابند دوره بگذارند و تمام شود. سعی کرده ایم این «آموزش» در همه سطوح جاری باشد. اگر همکاران ما به مراکز آموزش عالی خارج از شرکت هم مراجعه کنند، شرکت کمک می کند و کمک هزینه هم پرداخت

”

فعالیت اجتماعی در کنار فعالیت های اقتصادی همواره برای ما مطرح بوده و هست. فعالیت اقتصادی هیچ گاه اولویت اولمان نبود. فکر می کنم علت ماندگاری مان در این حرفه پس از ۲۵ سال این بوده که فقط به بخش اقتصادی فکر نکردیم که درآمدی کسب کنیم و برویم یعنی الزامات به دنبال کارهایی نبودیم که بشود از آن پول درآورد.



آموزش برای خن کاران

بندر و دریا: فکر نمی‌کنید که این تفکر کمی به اصطلاح اروپایی است و جایگاه چندانی در اقتصاد و به ویژه در بنادر ما ندارد این طور نیست؟

بخشی پور: امروز در همه بنادر ایران هیچ ترمینال اپراتوری حاضر نیست کار سخت تخلیه و بارگیری کشتی را هم انجام دهد، چون هم درآمدش کم است و هم مسئولیت دارد و کار سختی است، اما ما هم چنان در این زمینه فعال هستیم و خوشبختانه فقط در این بخش بیش از ۱۵۰ نفر فعالیت می‌کنند. سرمایه‌گذاری خوبی هم در این زمینه کرده ایم و آموزش‌های خوبی هم داده ایم و احتمالاتی سال جاری با همکاری موسسه «گلوبال پورت بلژیک» در این زمینه دوره آموزشی برگزار خواهیم نمود.

ما فراز و نشیب‌های زیادی پشت سر گذاشته ایم اما امروز فکر می‌کنم که جای خوبی ایستاده ایم. در واقع همین که توانسته ایم ۲۵ سال در بازار نابسامان، مخصوصاً بازار نابسامان بخش خصوصی که شرایط بدی بر آن حاکم بوده، دوام بیاوریم، به نظر من مهم‌ترین موفقیت است که در این سال‌ها به دست آورده ایم.

بندر و دریا: راز ماندگاری شما در این بازار پر فراز و نشیب چیست؟

بخشی پور: همه ذهنیت ما انجام خدمات بندری است. ما فقط به قسمت‌های پول‌ساز مثل انبارداری که جذابیت مالی زیادی دارد، نگاه نکرده ایم و برای آینده برنامه‌های زیادی داریم.

بندر و دریا: آیا در کنار فعالیت‌های روزمره شرکت، طرح و برنامه‌ای در دست اجرا دارید؟

بخشی پور: طرحی برای احداث پایانه طبقاتی خودرو در دست داریم که هرچند با توجه به سرمایه‌گذاری و مدت‌زمان بهره‌برداری (حدود ۱۸ سال است)، شاید



”

طرحی برای احداث پایانه طبقاتی خودرو در دست داریم که هرچند با توجه به سرمایه‌گذاری و مدت‌زمان بهره‌برداری (حدود ۱۸ سال است)، شاید از نظر اقتصادی صرفه آن چنانی نداشته باشد، اما به این باور رسیده ایم که کار ماندگاری است و می‌تواند جهشی در انجام عملیات بندری در زمینه حمل و نقل خودرو ایجاد کند.

از نظر اقتصادی صرفه آن چنانی نداشته باشد، اما به این باور رسیده ایم که کار ماندگاری است و می‌تواند جهشی در انجام عملیات بندری در زمینه حمل و نقل خودرو ایجاد کند. تا همین امروز در بنادر ایران، به خودرو به چشم یک کالای معمولی مثل صندوق نگاه می‌شد. حتی در آمارها هم هیچ‌وقت نمی‌گوییم چند خودرو وارد یا صادر شده است، بلکه می‌گوییم چند تن خودروی سبک یا سنگین وارد و خارج شده است. امیدواریم با توجه به این پروژه، نگاه‌ها تا حدی تغییر کند و ترمینال‌ها به سمت تخصصی‌تر شدن بروند.

طرح‌های دیگری هم داریم و قطعاً برای امسال سعی می‌کنیم در بخش خن کاری و تخلیه و بارگیری کشتی‌ها تغییری ایجاد کنیم. متأسفانه هنوز بیشتر بخش عملیات، مانند ۳۵ سال پیش انجام می‌شود. در بخش‌هایی تجهیزات مدرن‌تری اضافه شده است، اما عملاً همان شیوه‌ای که ۳۰ سال پیش برای تخلیه برخی محمولات فله انجام می‌شد، هنوز هم انجام می‌شود با این تفاوت تاب و تور تبدیل به باکت شده است. امیدواریم با آموزش‌هایی که در این بخش شروع خواهیم کرد، آغازگر تغییرات باشیم و حرفی برای گفتن داشته باشیم.

باید جهانی فکر کنیم تا باقی بمانیم

بندر و دریا: شما در صحبت‌هایتان تأکید کردید که اقتصاد اولویت نخست شما نیست، با این نگرش چطور در طول ۲۵ سال در بازار دوام آورده‌اید؟

بخشی پور: اقتصاد اولویت اول ما نیست، اما به آن توجه کافی داریم و حواسمان هست که طرح‌ها، «صرفه و صلاح» داشته باشند. سیاست اصلی این است که اگر قرار است بزرگ شویم و باقی بمانیم، همه ما باید جهانی فکر کنیم. اگر قرار باشد بنده در حوزه خودمان با همکار ایرانی رقابت کنم، اتفاق خاصی نمی‌افتد و پیشرفتی حاصل نخواهد شد، اما اگر قرار باشد در منطقه باقی بمانیم باید حوزه رقابت‌مان را گسترده‌تر کنیم. همه کسانی که در بخش خصوصی در حوزه بندری کار می‌کنند، باید بزرگ و جهانی فکر کنند، تا وقتی که در خانه خود نشسته ایم و منطقه‌ای فکر می‌کنیم نه رشد خواهیم کرد و نه بزرگ خواهیم شد. **بندر و دریا: و احتمالاً این نگاه جهانی در این روزها**





”

در حال حاضر رقابت پذیری به این مفهوم که خدمات بهتری ارائه شود، اصلاً وجود ندارد، چرا که شرکت‌ها خدمات را به صاحب اصلی کار ارائه نمی‌دهند بلکه با نماینده آن‌ها سروکار دارند.

که همه از دوران پسا تحریم سخن می‌گویند، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

بخشی پور: من فکر می‌کنم در دوران پسا تحریم، همراه با فعالیت بخش خصوصی، سازمان بنادر و دریانوردی باید کارهایی انجام دهد، و آن این که چون زیرساخت‌ها در اختیار این سازمان است، علاوه بر مالک بودن این بخش بر اساس سیاست‌های سازمان بخشی از تجهیزات استراتژیک هم با سرمایه‌گذاری خود سازمان فراهم شود. بنادر ما باید پذیرای کشتی‌هایی با ظرفیت بالا و کالاهای مختلف باشند. این وظیفه ماست که به عنوان شرکت‌های ارائه دهنده خدمات بندری در این زمینه سرمایه‌گذاری کنیم، تجهیزات و امکانات مناسب تهیه کنیم تا بتوانیم هر کالایی را پوشش دهیم.

پس از ده سال هنوز با سازمان بنادر به تفاهم مالی نرسیده‌ایم

بندر و دریا: پس شما معتقد هستید که هم سازمان بنادر و دریانوردی و هم بخش خصوصی باید سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بنادر را جدی بگیرد.

بخشی پور: باید سرمایه‌گذاری انجام دهیم، حالا این که چرا سرمایه‌گذاری می‌کنیم یا چرا باید سرمایه‌گذاری کنیم، یا چرا سرمایه‌گذاری نمی‌کنیم، دلایلی دارد. باید ساختارهای مناسبی برای سرمایه‌گذاری شکل بگیرد و روند کار مشخص باشد. هر سرمایه‌گذاری که وارد این حوزه می‌شود، به گذشته آن نگاه می‌کند که چه بلایی سر دیگران آمده است؟ بررسی می‌کند که اگر ریالی سرمایه‌گذاری کرده‌اند، آیا ریالی هم به دست آورده‌اند؟ بندر شهید رجایی شاید به عنوان واگذارکننده کار و جذب سرمایه‌گذار در ایران پیش‌تاز باشد، اما همین شرکت‌های سرمایه‌گذار که اولین بار در بخش کانتینر فعال شدند، پس از گذشت ۱۰ سال از مدت قرارداد ۱۵ ساله‌شان

هنوز به یک تفاهم مالی با سازمان بنادر نرسیده‌اند. این موضوع قاعدتاً سرمایه‌گذاران بعدی را هم دچار مشکل خواهد کرد.

بندر و دریا: یعنی شما پس از گذشت ده سال از مدت قراردادتان هنوز هم به یک ثبات و ساختار مشخص با سازمان بنادر نرسیده‌اید؟

بخشی پور: با وجود تلاشی که از سوی هر دو طرف قرارداد یعنی هم سازمان و هم بخش خصوصی شده است، بعد از ۱۰ سال هنوز به یک روش منسجم مالی نرسیده‌ایم. سال گذشته صورت‌جلساتی تنظیم شد و تقریباً همه به این باور رسیدند که همه مسائل حل شده، اما الان ۱۰ ماه از آن ماجرا می‌گذرد و هنوز صورت‌جلسه به طرف‌های ذی‌ربط ابلاغ نشده است.

روزی که قراردادهای BOT در قانون تعریف شد، مشخص شد که من سرمایه‌گذاری می‌کنم، تا زمان مشخص بهره‌برداری می‌کنم و بعد هم پروژه را به طرف قرارداد منتقل می‌کنم. در بندر هم قرار بود همین اتفاق بیفتد. ۱۰ سال پیش یعنی سال ۸۴ روزی که قراردادها منعقد شد، قرار بود شرکت‌ها، زمینی را آباد کنند، بتوانند بازاریابی کنند، کانتینر جذب کنند یا عملیاتی را که مجاز بودند، انجام دهند و بعد از گذشت دوره قرارداد ۱۵ ساله آن را به بندر منتقل کنند. اما با شروع کار عملاً شرایط تغییر کرد. آن قدر الحاقیه به این قرارداد اضافه شد که متن اولیه قرارداد زیر سوال رفت و فراموش شد. تا امروز که کاملاً با آن متن اولیه فاصله گرفته‌ایم. حتی شرایط مالی قرارداد که یکی از مهم‌ترین شروط قرارداد هستند، تغییر کرد. در آن زمان یک اجاره ثابت ماهانه در نظر گرفته شده بود که به یک اجاره ثابت ماهانه و یک اجاره متغیر بر اساس کانتینر و بعد از آن هم به درصد تبدیل شد. این درصد مدام تغییر کرده است و ما هنوز به روش منسجمی نرسیده‌ایم. همین چند شرکتی هم که با بندر کار می‌کنند، با دویا سه شیوه مختلف قرارداد دارند و یک مدل واحد برای همه وجود



بندر یک سهمیه برای هر شرکت تعیین کرده است، پس نه انگیزه‌ای برای آوردن ترافیک جدید داریم و نه این امکان برایم موجود است.

بخشی پور: یکی از مشکل‌ترین سیاست‌های ما همین است. سیاست‌های بندر، سیاست‌های گمرک و همه دست‌اندرکاران این است که بندر بارانداز باشد. همه درآمد ما به انبارداری متکی شده است؛ این در حالی است که ما نباید درآمدمان متکی به انبارداری باشد. ما حتی در بخش متفرقه هم این معضل را داریم. در بخش کانتینری ما برای زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری کردیم و زمین را ساختیم. تجهیزات هم مال ماست اما در بخش متفرقه چون زیرساخت‌ها متعلق به بندر است، کالایی که تخلیه می‌شود حق انبارداری می‌گیرد برای این که زیرساخت آن با سرمایه بندر ساخته شده است. اما تجهیزات متعلق به ماست. در این میان فقط یک سهم ۳۰ درصدی از تعرفه باربری که شامل انتقال از پای اسکله، تخلیه، صافی و بارگیری مجدد است عاید ما می‌شود. یعنی به‌واقع در بخش متفرقه ما فقط ۳۰ درصد سهم داریم در حالی که ۱۰۰ درصد تجهیزات و نیروی انسانی متخصص متعلق به ماست. ما فقط درآمدمان را به انبارداری متکی می‌کنیم. یعنی دقیقاً از همان نکته مهمی که کشورمان باید به سمتی برود که کالا در بندر باقی نماند، اما اگر قرار باشد این اتفاق بیفتد شرکت‌ها باید دنبال کار دیگری بگردند. در بخش کانتینر هم همین‌طور است. ما فقط درآمدمان مختص انبارداری است و سهمی از کارهای دیگر نداریم، که طبیعتاً با سیاست‌های کلان سازمان بندر و دیگر ارگان‌های ذی‌ربط منافات دارد.

بندر و دریا: یکی از پیامدهای اتکا به درآمد انبارداری این است که اپراتور یا کسی که در اراضی بندر است تمایل پیدای کند که بار مدت بیشتری در بندر بماند. در نتیجه باید با بنادر چابک و جریان سریع کالا خداحافظی کنیم. آیا شرکت شما برنامه‌ای برای ایجاد ارزش افزوده در مدت زمان خواب کالا در انبار دارد؟

ندارد، در صورتی که شرایط برای همه در برخی قسمت‌ها کمابیش یکسان است. قرارداد ما در سال ۸۴ منعقد شد. اولین بخش ترمینال‌ها در سال ۸۷ به بهره‌برداری رسیدند. از همان سال تا سال ۹۰، هر سال الحاقیه‌هایی به قرارداد افزوده شد. بعد از آن هم الحاقیه تنظیم شد، صورتجلسه‌هایی بود اما به توافق نرسیدیم.

رقابت پذیری در بندر به مفهوم آرایه خدمات بهتر، معنی ندارد

بندر و دریا: این‌طور که شما می‌گویید شرایط همه شرکت‌ها از نظر قرارداد و نحوه پرداخت یکسان نیست. این موضوع تأثیری بر توان رقابتی شرکت‌ها با یکدیگر ندارد؟

بخشی پور: در حال حاضر رقابت‌پذیری به این مفهوم که خدمات بهتری آرایه شود، اصلاً وجود ندارد، چرا که شرکت‌ها خدمات را به صاحب اصلی کار آرایه نمی‌دهند بلکه با نماینده آن‌ها سروکار دارند. من نوعی هیچ خط جدید کشتیرانی را نمی‌توانم بیاورم. بندر یک سهمیه برای هر شرکت تعیین کرده است، پس نه انگیزه‌ای برای آوردن ترافیک جدید داریم و نه این امکان برایم موجود است. در شرایط تحریم هم بندر اعلام کرد که فرای سهمیه‌تان می‌توانید فعالیت کنید، ما توانستیم یکی دو خط را به بندر بیاوریم، اما یکی دو مورد که انجام شد و تعداد بالا رفت، اعلام کردند که این راه هم جز سهمیه‌تان حساب می‌کنیم و عملاً انگیزه‌ای برای ترمینال اپراتورها باقی نماند.

فقط اجازه داریم انبارداری کنیم

بندر و دریا: از تمایل شرکت‌ها برای انبارداری بگویید. چرا بنادر ما به سمت ایجاد ارزش افزوده برای کالاهای انبار شده حرکت نمی‌کنند و هیچ تلاشی در این زمینه وجود ندارد؟



مادر استافینگ مشکلی نداریم. از زمانی که شرایط این عمل فراهم شد صاحبان کالا توانستند کالاهايشان را در بندر استافینگ بیاورند و برای انجام کار صادرات استقبال بسیار خوبی هم صورت گرفت؛ و عملاً بیرون از بندر این اتفاق نمی افتد، مگر در شرایط خاص. اما در ارتباط با استریپ مقررات گمرکی وجود دارد که سبب می شود صاحب کالا مشکل بتواند کانتینرش را استریپ کند؛ و مجبور می شود برای این عمل آن را از بندر خارج کند. از طرفی در این بین مشکلات نرم افزاری با گمرک هم وجود دارد. حالاً ممکن است من به عنوان طرف قرارداد سازمان بنادر بگویم: سازمان بنادر اجازه نمی دهد، اما بخش عمده ای از آن مربوط به مقررات دست و پاگیر گمرکی است که مقابل این عملکرد نشستند و شرط و شروط و مقررات خاص خودشان را دارند.

بخشی پور: ما در استافینگ مشکلی نداریم. از زمانی که شرایط این عمل فراهم شد صاحبان کالا توانستند کالاهايشان را در بندر استافینگ کنند، و برای انجام کار صادرات استقبال بسیار خوبی هم صورت گرفت؛ و عملاً بیرون از بندر این اتفاق نمی افتد، مگر در شرایط خاص. اما در ارتباط با استریپ مقررات گمرکی وجود دارد که سبب می شود صاحب کالا مشکل بتواند کانتینرش را استریپ کند؛ و مجبور می شود برای این عمل آن را از بندر خارج کند. از طرفی در این بین مشکلات نرم افزاری با گمرک هم وجود دارد. حالاً ممکن است من به عنوان طرف قرارداد سازمان بنادر بگویم: سازمان بنادر اجازه نمی دهد، اما بخش عمده ای از آن مربوط به مقررات دست و پاگیر گمرکی است که مقابل این عملکرد نشستند و شرط و شروط و مقررات خاص خودشان را دارند.

بندر و دریا: یعنی یکی از مشکلات پیش روی بخش خصوصی برای پیشبرد بنادر به سوی بنادر نسل سوم و نسل چهارم، قوانین دست و پاگیر به ویژه قوانین گمرکی است؟

بخشی پور: اجازه بدهید برای شما یک مثال بزنم. ارگانی مثل وزارت دفاع که وزارتخانه دولتی و متعلق به جمهوری اسلامی ایران است، در شرایط تحریم وقتی نتوانست آمبولانس وارد کند، تعدادی خودرو «ون» وارد کشور کرد که خودشان به آمبولانس تبدیل کنند. اما برای خروجشان از بندر دچار مشکل شدند. یعنی ارگانی هم چون وزارت دفاع هم در مواجهه با قوانین گمرکی به مشکل برخورد می کنند و به سختی می توانند کالاهايشان را ترخیص کنند. این یعنی در اراضی پشتیبانی که قرار است کار لجستیک انجام شود، قرار است ارزش افزوده تولید شود، حداقل در بندر شهید رجایی همان طور که می بینیم عملاً این اتفاق نمی افتد حال آن که حدود ۱۰ یا ۱۱ سال است از تبدیل شدن این بندر به منطقه ویژه اقتصادی می گذرد.

اختصاص سهمیه به ترمینال اپراتورها تیغ دولبه است

بندر و دریا: نکته جالب توجه این است که این مشکلات ناشی از نبود قانون نیست، یعنی برای آن محمل قانونی وجود دارد، اما هنوز برخی مشکلات منطقه ای است و نتیجه آن که بندر شهید رجایی با

آن وسعت در مقایسه با مناطقی هم چون سلفچگان، سیرجان و... فعالیت اندکی دارد و هنوز هم انبارداری ترجیح داده می شود. شما در صحبت هایتان به موضوع تخصیص سهمیه به شرکت ها اشاره کردید. به نظر شما این شیوه تخصیص مانع از رشد و رقابت پذیری شرکت ها نمی شود؟

بخشی پور: جواب دادن به چنین سوالی کار بسیار سختی است. به عنوان کسی که در بخش خصوصی فعالیت می کنم، به عنوان کسی که روزی قراردادی را امضا کردم با این دیدگاه که می خواهم خودم بازاریابی کنم، جنبه های گوناگونی دارد. از طرفی وقتی بحث بازاریابی مطرح می شود، باید از خودمان بپرسیم بازاریابی از کجا؟ از چه کسی؟ باید بروم نماینده کدام شرکت را ببینم؟ تصمیم گیرنده اصلی کجاست؟ روشن شدن این موضوع در بنادر ایران تا به امروز اتفاق نیفتاده و ما فقط به نمایندگی کشتیرانی مراجعه کرده ایم و از او کار گرفته ایم. (همه رقابت در بازی کردن بانرخ بوده است و توجه ای به خدمات نشده است). موارد زیادی بوده است، شرکتی که ۵۰۰ نفر پرسنل دارد، تجهیزاتی دارد، سرمایه گذاری کرده است، قیمت تمام شده آن شرکت قاعدتاً با شرکتی که خودش تنها آمده آنجا و از تجهیزات و مجوز اجاره ای در بندر استفاده می کند، متفاوت است. به هر حال این تخصیص سهمیه مانند تیغ دو لبه است.

شرکت خدمات بازرگانی و بندری خلیج پژم

شرکت خدمات بازرگانی و بندری خلیج پژم در سال ۱۳۶۹ مجوز فعالیت در زمینه تخلیه و بارگیری در بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی (ره) و بندر انزلی را از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کرد. این شرکت، نخستین مجموعه فعال در حوزه خدمات بندری است که موفق به دریافت گواهینامه ISO ۹۰۰۱-۲۰۰۰ از موسسه DNV در زمینه تخلیه و بارگیری، بارشماری، حمل و نقل شهری و انبارداری کالا شده است. شرکت خلیج پژم هم چنین گواهینامه های ISO ۱۴۰۰۱:۲۰۰۴، ISO ۹۰۰۱:۲۰۰۷، OHSAS ۱۸۰۰۱ را از موسسه SGS در زمینه ارائه خدمات بندری و عملیات کالای عمومی و کانتینری دریافت کرده است. در حال حاضر تمامی فعالیت های شرکت خلیج پژم در محدوده بندر عباس یا همان منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی متمرکز شده است.

شهرام بخشی پور، رئیس هیات مدیره شرکت خلیج پژم درباره تاسیس این شرکت می گوید: «۲۵ سال پیش در آذرماه سال ۱۳۶۹ این شرکت را همراه با آقای حمیدی تاسیس کردیم. با توجه به مجوزهایی که سازمان بنادر در آن زمان صادر می کرد، فعالیت ما به طور مشخص در زمینه تخلیه و بارگیری کشتی ها بود، تا سال ۱۳۷۵ که به مرور زمان بخش هایی از کارهایی که در حیطه وظایف سازمان بنادر بود، به بخش خصوصی منتقل شد و ما به عنوان اپراتور باربری ترمینال های بندری در بندر شهید رجایی، شاخه دیگری به فعالیت هایمان افزودیم.»

این شرکت در آغاز در بندر انزلی و بندر امام خمینی (ره) هم فعالیت می کرد اما از سال ۱۳۷۵، مدیران این شرکت تصمیم گرفتند که فعالیت های خود را در بندر دیگر متوقف کرده و به جای آن در بندر شهید رجایی گسترش دهند: «تا سال ۱۳۷۵ در بندر امام خمینی (ره) و بندر انزلی هم کار کردیم اما با توجه به واگذاری کار به بخش خصوصی ترجیح دادیم همه امکانات و نیرویمان را در بندر شهید رجایی متمرکز کنیم.»

بخشی پور توضیح می دهد: «تا سال ۱۳۸۲ هم کار تخلیه و بارگیری کشتی ها را عهده دار بودیم و هم مدیریت و بهره برداری از ترمینال های



به هر حال این تخصیص سهمیه مانند تیغ دو لبه است. اگر سهمیه اختصاص داده نشود و هر کسی بخواهد خودش بازار یابی کند، ممکن است فساد ایجاد کند. اما از طرفی اگر قرار باشد همواره بنشینیم و کوپنی به ما بدهند، انگیزه‌ای برای بهتر کار کردن نخواهیم داشت.

انسانی» و پایه و اساس حیات اجتماعی است. ۲. عملکردی که به عنوان مسئولیت اجتماعی از آن نام بریدید و شما عمدتاً آن را در فعالیت‌های ورزشی به کار گرفته‌اید در روند خودش به نوعی کسب «سرمایه اجتماعی» برای شرکت خواهد شد.

۳. با بهره‌گیری از «استراتژی فرهنگی» شرکت به «طراحی» و تلاش در جهت «فضاگشایی» و، «موقعیت‌سازی» برای «اشتغال‌زایی» بیشتر گام برمی‌دارید؛ به‌طور نمونه ارایه طرح «احداث پایانه طبقاتی».

۴. طرح ذهنی شما: «ما باید جهانی فکر کنیم تا باقی بمانیم»، گویی آن است که می‌بایست با گسترش حوزه فعالیت و رای «منطقه» حیطة رقابت را گسترده‌تر کرد تا بتوانیم «رشد» کنیم.

۵. در دوره پس‌اتحریم، در کنار بخش خصوصی، سازمان بنادر و دریانوردی ضمن توسعه «زیرساخت»‌ها به توسعه «تجهیزات استراتژیک» بندری بپردازد تا بنادر به «تحولاتی» دسترسی پیدا کنند و بنادر از حالت «بندر بارانداز» به «بندر تولیدکننده ارزش افزوده» مبدل شوند.

بندر و دریا: به نظر شما استراتژی مناسبی که باید برای جامعه عمل پوشاندن به این گونه آرمان خواهی‌ها در سطح ملی (در چارچوب بنادر) جامعه عمل پوشانند چیست؟

بخشی پور: با تعیین استراتژی‌ای که در یک دوره درازمدت با سرمایه‌گذاری در «بخش فرهنگی» نوع نگرش‌ها را نسبت به مقوله رشد و پیشرفت تغییر دهد و با تغییر ساختار همواره به درک و اهمیت معنای توسعه پایدار که در برگیرنده رشد خود پایدار است به تحول در تفکر انسان‌ها نظر دارد، توجه کرد. با چنین برداشتی از نوع تعیین استراتژی فکر می‌کنم بهتر می‌توان آرمان خواهی‌ها را جامعه عمل پوشانید.

بندر و دریا: پیشنهاد شما برای رفع موانع و گام برداشتنی در راه توسعه پایدار در ارتباط با عملیات بندری چیست و فکر می‌کنید چه برنامه‌ای در این راستا باید اجرایی شود؟

بخشی پور: برای رفع موانع و گام برداشتنی در راه توسعه پایدار تغییر در نوع نگرش است. تغییر در تفکری که از کمیت‌گرایی به تدریج با بار فرهنگی به سمت کیفیت‌گرایی گام برداریم و پیشرفت را در پیشرفت صرفاً اقتصادی بینیم؛ بلکه به مقوله نوآوری و خلاقیت بیندیشیم.

اگر سهمیه اختصاص داده نشود و هر کسی بخواهد خودش بازار یابی کند، ممکن است فساد ایجاد کند. اما از طرفی اگر قرار باشد همواره بنشینیم و کوپنی به ما بدهند، انگیزه‌ای برای بهتر کار کردن نخواهیم داشت.

شرایط به گونه‌ای است که فکر می‌کنم اگر سهمیه بندی نباشد، بعضی از شرکت‌ها با مشکل جدی مواجه خواهند شد.

نکنه جالب این جاست که شرکت‌های پورت اپراتور پیشانی اسکله در اختیارشان است و خودشان هم ترمینال اپراتور هستند. اگر این اتفاق بیفتد و سهمیه بندی از بین برود، فکر می‌کنم که احتمالاً بعضی از شرکت‌های کوچک از بین خواهند رفت. این شرکت‌ها سرمایه‌گذاری کرده‌اند اما دیگر جایی برای فعالیت نخواهند داشت. به نظر می‌رسد در چنین شرایطی وجود سهمیه باعث می‌شود بخشی از هزینه‌ها را پوشش دهیم. هر چند که سهمیه بندی خودش ایرادی دارد و مانع رقابت پذیری شرکت‌ها می‌شود.

بندر و دریا: پس می‌توان این طور از صحبت‌های شما نتیجه‌گیری کنیم:

۱. «آموزش» از اولویت مهمی برخوردار است و می‌بایست در زمینه «عملیات بندری» آن را جدی گرفت و یا به تعبیری «جامعه‌شناختی» «سرمایه فرهنگی» عامل تولید «منابع

بندری در بخش کلای عمومی را به‌طور موازی انجام می‌دادیم تا این که در سال ۱۳۸۲ با توجه به تغییر سیاست‌های بندری و واگذاری کار در قراردادهای بلندمدت، بهره‌برداری از ترمینال‌های بخش B بندر شهیدرجایی به ما واگذار شد و پس از آن برای انجام توسعه عملیات، از سال ۱۳۸۵ در یک قرارداد BOT نسبت به احداث ترمینال کانتینری با سرمایه‌گذاری خودمان اقدام کردیم. این ترمینال چهار سال است که به بهره‌برداری رسیده است.»

سابقه فعالیت‌های شرکت خلیج پژم

همکاری با اداره کل بنادر و دریانوردی بندرانزلی در سال‌های ۱۳۷۳ و ۱۳۷۲ ■ همکاری با شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران به نمایندگی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در زمینه تخلیه و بارگیری کشتی‌های تحت مالکیت و نمایندگی از سال ۱۳۷۲ تا کنون ■ شرکت کشتیرانی بنیاد در زمینه تخلیه و بارگیری کشتی‌ها از سال ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۵ و از سال ۱۳۸۱ تا کنون ■ همکاری با شرکت‌های ملی فولاد و ذوب آهن اصفهان در زمینه تخلیه و بارگیری کالاهای وارداتی صادراتی در بنادر عباس و امام خمینی (ره) ■ اجرای تمامی عملیات اجرایی مجتمع آلومینیوم المهدی شامل صادرات، واردات، ترانزیت و ترخیص محموله‌ها ■ واحدهای عملیات، فنی مهندسی، حفاظت و ایمنی، تضمین کیفیت، طرح و برنامه و آمار جزئی از مجموعه شرکت هستند که با بهره‌مندی از تجهیزات استاندارد و دانش روزآمد با زوی توانمند بخش‌های عملیاتی این شرکت هستند.

بیمه

این شرکت با همکاری بیمه معلم تمامی مسئولیت‌های عملیات اجرایی را در قبال مشتریان خود تحت پوشش بیمه قرار داده است: بیمه‌نامه مسئولیت متصدیان تخلیه و بارگیری ■ بیمه‌نامه مسئولیت مدنی دارندگان ماشین‌آلات در قبال اشخاص ثالث ■ بیمه‌نامه آتش‌سوزی و سرقت برای محموله‌های رسوبی در ترمینال‌های شرکت ■ بیمه‌نامه مسئولیت در قبال کارگران

برخی از مشتریان شرکت خلیج پژم:

اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان ■ شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران ■ شرکت کشتیرانی بنیاد ■ شرکت ملی فولاد و ذوب آهن اصفهان



تأثیرات سروصدا و ارتعاش روی خدمه شناورها

محمدزراعت کارمقدم

کارشناسی ارشد مدیریت و برنامه‌ریزی محیط‌زیست
اداره بندر و دریانوردی بندرلنگه

اسماعیل مکی‌زاده

کارشناسی ارشد علوم دریایی
رئیس اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی بندر شهیدرجایی

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های زندگی امروزی وجود انواع صداهای آزاردهنده، گوش‌خراش و نامانوس است که سرتاسر زندگی انسان‌ها را فراگرفته است. اگرچه آلودگی صوتی و اثرات و پیامدهای آن تنها به صداهای صنعتی و محیط کار محدود نمی‌شود و محیط‌زیست و زندگی را نیز می‌تواند تحت تأثیر قرار دهد، اما آلودگی صوتی محیط کار مهم‌ترین دلیل ناشنوایی و افت شنوایی در جوامع است. کارخانه‌جات و کارگاه‌ها با انواع ماشین‌آلات و عملیات پر سروصدا، فضایی شلوغ و آزاردهنده را برای زندگی و محیط کار ما ایجاد کرده است. این مشکل تقریباً تمام بخش‌های زندگی انسان از محیط‌زیست گرفته تا محیط کار و زندگی و حتی خواب و استراحت و تفریح انسان را تحت شعاع قرار داده و روز به روز بر شدت آن افزوده می‌شود.

صدای یکی از عوامل استرس‌زای قابل توجه در عرشه کشتی است. از زمانی که کشتی‌ها برای اولین بار به لحاظ مکانیکی شروع به حرکت کردند، بیشتر محققان مشکلات سروصدای کشتی را مطالعه کردند. آلودگی صوتی علاوه بر این که به‌طور مستقیم تأثیرات غیرقابل برگشتی بر روی سیستم شنوایی انسان وارد می‌کند، می‌تواند بر روی بسیاری از اندام‌های دیگر بدن نظیر سیستم قلب و عروق، دستگاه گوارش و اعصاب و روان عوارضی ایجاد نماید. به‌این منظور در این پژوهش سعی شده است تا پس از بررسی عوامل ایجادکننده سروصدا و ارتعاش که تأثیرات مخربی بر روی خدمه شناورها دارند راه کارهایی به‌منظور کاهش اثرات فوق‌ارایه نماید.

یکی از مهم‌ترین فاکتورها برای انتخاب شغل، بررسی کردن وضعیت محل کار از لحاظ سازگار بودن با خلق و خوی شماست. مسائلی مانند وجود سروصدای بیش از حد می‌تواند باعث ایجاد مشکلات روحی و جسمی در شما شود. حتی گاهی اوقات باعث ناشنوایی حسی - شنوایی در شما می‌شود.

آلودگی صوتی شایع‌ترین عامل زبان‌آور در محیط کار است. طبق استاندارد اداره ایمنی و سلامت کار در آمریکا، حداکثر سروصدای مجاز در محیط کار در یک شیفت هشت ساعته، ۸۵ dB است. صوت بیش از حد مجاز سبب ناشنوایی‌های حسی، عصبی و یا هر دو می‌شود. افزایش فشار، قند و کلسترول خون، اضطراب، ناراحتی عصبی و اختلالات شنوایی در کودکانی که مادران آن‌ها به هنگام بارداری در معرض سروصدای بیش از حد مجاز بوده‌اند، از دیگر اثرات سوء آن بر سلامت انسان است. برخی فلزات سنگین، حلال‌ها، آفت کش‌ها و سایر مواد شیمیایی نیز سبب کاهش شنوایی حسی عصبی می‌شوند. ناشنوایی شغلی به هرگونه ناشنوایی جزئی یا کلی در یک یا هر دو گوش که در زمان اشتغال فرد و به خاطر آن ایجاد شده باشد، اطلاق می‌شود. عوامل متعددی در ایجاد ناشنوایی شغلی موثرند که حوادثی هم چون ضربه به سر، افتادن از ارتفاع، برخورد اجسام تیز به جمجمه، انفجار، اصابت پلیسه یا تراشه فلز گداخته شده به پرده و مجرای گوش، تماس با برخی فلزات و مواد شیمیایی و سروصدای بیش از حد مجاز، از آن جمله‌اند. کاهش شنوایی ناشی از سروصدای بلند، شایع‌ترین و مهم‌ترین علت کاهش شنوایی است که اغلب در محیطی با شدت صوت ۸۵ dB و بعد از گذشت سال‌ها ایجاد می‌شود. کاهش شنوایی ناشی از سروصدا، به عوامل گوناگونی بستگی دارد که شدت صوت، مدت تماس و حساسیت فردی از مهم‌ترین آن‌ها به شمار می‌آیند. حد مشخص و واضحی برای شدت صوت زبان‌آور وجود ندارد و سروصدای مجاز در محیط کار یک برآورد آماری است که به‌طور معمول برای حفاظت شنوایی ۹۰ درصد شاغلان تعیین می‌شود. کاهش شنوایی ابتدا در حوالی فرکانس ۴ هزار هرتز بروز می‌کند. متأسفانه قبل از آن که بیمار متوجه شود (به فرکانس‌های گفتاری برسد) آسیب قابل توجه‌ای ایجاد شده است. این کاهش شنوایی از دو مرحله عبور می‌کند: مرحله اول که برگشت‌پذیر و موقتی است و مرحله دوم که برگشت‌ناپذیر و دائمی است. چون اکثر قوانین کار، آخرین کارفرما را مقام مسئول مشکلات قلمداد می‌کنند و دعوای قانونی و ادعاهای خسارات فراوانی در این زمینه مطرح می‌شود، لذا کارخانه‌ها، بر آزمون‌های شنوایی قبل از استخدام تأکید می‌ورزند. کسی که در محیط پر سروصدا کار می‌کند باید مرتب معاینه شود. معاینه باید حداقل پس از ۱۴ ساعت مرخصی

انجام شود تا موارد کاهش شنوایی موقتی باعث تشخیص غلط کاهش شنوایی دائمی و برگشت‌ناپذیر نشود. کاهش شنوایی ناشی از سروصدا، ابتدا خود را به شکل وز، وز گوش و (نه کاهش شنوایی) بروز می‌دهد، بنابراین در صورتی که صدا بیش از ۸۵ dB در هشت ساعت شیفت کاری باشد باید برنامه پیشگیری از افت شنوایی به کار رود. برنامه پیشگیری از کاهش شنوایی شامل موارد زیر است:

اندازه‌گیری صدا: اولین قدم در برنامه حفاظت شنوایی، تعیین منابع تولید صدا و اندازه‌گیری سروصدای محیط که توسط کارشناسان بهداشت حرفه‌ای انجام می‌پذیرد.

اقدامات پیشگیری مهندسی و اجرایی: در مرحله اول طراحی، دستگاه‌ها و ابزار پر سروصدا باید به شکلی تغییر یابند که آلودگی صوتی کم‌تری ایجاد نمایند. به‌عنوان مثال برای اتصال قطعات، به جای پرچ کردن، از جوش دادن آن‌ها استفاده کرد. کار گذاشتن صداخفه کن (muffler) در دستگاه‌ها، به کارگیری مواد میراکننده (Damping) برای سطوح مرتعش و یا محصور نمودن دستگاه‌های پر سروصدا به جهت محافظت از سایر افراد شاغل در کارگاه، نمونه‌هایی از روش کنترل مهندسی هستند. تعمیر و نگهداری مداوم و منظم ابزار، تجهیزات و دستگاه‌ها موجب می‌شود که صداهای اضافی ناشی از سستی و فرسودگی کاهش یابد. باوجود این که بهترین روش کنترل سروصدا به کارگیری اقدام‌های مهندسی است، گاهی این اقدام‌ها به علت کاستی‌های تکنولوژی و

یا هزینه زیاد عملی نیست. به این صورت باید روش‌های اجرایی را به کار بست و مدت زمان قرار گرفتن کارگر در محیط پر سروصدا را کاهش داد. و یا با ایجاد شیفت در گردش در بخش‌های مختلف کارخانه از توقف طولانی یک کارگر در مکان پر سروصدا جلوگیری کرد. **آموزش و تعلیم:** در راستای موفقیت یک برنامه پیشگیری باید آثار زیان‌آور آلودگی صوتی بر سلامتی انسان به مدیران و کارگران تفهیم شود.

سروصدای کشتی

صدا یکی از عوامل استرس‌زای قابل توجه در عرشه کشتی است. از زمانی که کشتی‌ها برای اولین بار به لحاظ مکانیکی شروع به حرکت کردند، بیشتر محققان مشکلات سروصدای کشتی را مطالعه کردند. آلودگی صوتی علاوه بر این که به‌طور مستقیم تأثیرات غیرقابل برگشتی بر روی سیستم شنوایی انسان وارد می‌کند، می‌تواند بر روی بسیاری از اندام‌های دیگر بدن نظیر سیستم قلب و عروق، دستگاه گوارش و اعصاب و روان عوارضی ایجاد نماید.

آلودگی صوتی پس از آلودگی هوا، مهم‌ترین آلودگی زیست‌محیطی و تهدیدکننده سلامت انسان است. توجه به کاهش سروصدای محیط کار در حدی که مانع بروز اثر بر روی سیستم شنوایی شود، باید مورد توجه کلیه مسئولان و کارفرمایان قرار گیرد. مقدار مجاز تماس شغلی صدای اساس استانداردهای کمیته فنی

ماترین	منابع اصلی صدا	سطح db میانی
موتور دیزل با سرعت کم	توربوشارژر (افزونگر چرخش زا) پوشش تابشی	۱۰۳
موتور دیزل با سرعت بالا/متوسط	پوشش تابشی توربوشارژر احیای جعبه‌دنده (گیربکس)	۱۰۵
توربین بخار	احیای گیربکس درپچه‌های بخار تراوش‌های بخار	۹۳
توربین گاز	پوشش تابشی ورودی و آگزوز	۱۰۰
ژنراتورهای دیزل با سرعت بالا و متوسط	پوشش تابشی توربوشارژر	۱۰۲
ژنراتور-توربو	احیای گیربکس	۹۷
پمپ‌ها	دشواری در تعمیر دادن	-
کمپرسور	رادیاتورهای پوششی ورودی و خروجی هوا	۸۷
دیگ بخار فرعی	سروصدای پنکه (بادزن) سروصدای شعله	۹۶
دیگ بخار اصلی (توربین کشتی)	سروصدای پنکه (بادزن) سروصدای شعله	۹۱

بهداشت حرفه‌ای کشور برای هشت ساعت کار روزانه ۸۵ دسی‌بل است که به ازای هر سه دسی‌بل، زمان مواجهه بایستی نصف شود. سروصدای (نویز) کشتی‌های مختلفی دارد و به شکل صدای نرم در هوا و سازه منتشر می‌شود. مهم‌ترین منابع سروصدا عبارت‌اند از:

- « موتور اصلی
- « پروانه، شفت و لوله‌های آگزوز
- « دنده‌ی سکان، ژنراتورها و تهویه
- « تهویه‌ی مطبوع، آشپزخانه و پمپ‌ها

منابع سروصدا

درعین حال، این صدای خشکی به صورت هم‌زمان و البته در یک مکان از تمام منابع فوق به گوش نمی‌رسد. در این جا مقصود از مکان، جایی است که خدمه‌ی کشتی ناچارند برای روزها، هفته‌ها و ماه‌ها روزگار بگذرانند. خدمه کشتی جدول زمانی مخصوص استراحت در اختیار ندارند (چرا که کشتی‌ها در ساعات مختلف شبانه‌روز به بنادر می‌رسند). اما در خشکی، کارگران بعد از کار روزانه در گوشه‌ای دنج به استراحت می‌پردازند. خدمه‌ی کشتی هیچ‌گونه کنترلی روی محیط اطراف و برخی از عناصر ایجادکننده‌ی این صداها و ارتعاشات ندارند. با در نظر گرفتن عواملی مانند: ماهیت کار و حجم کار، نظم و انضباط، در دسترس بودن سرگرمی، حساسیت مسئولیت اشتباهات، حساسیت ارتباطات، استرس به وجود آمده،

زمان استراحت و ساعات کاری، در دسترس بودن فضایی برای استراحت، زمان قرار گرفتن در معرض آلودگی صوتی و ارتعاش، و غیره. نحوه تاثیر سروصدا و ارتعاش روی عرشه بر خدمه را بررسی می‌کنیم که نسبت به خشکی حساس‌تر است.

سطوح صدای کشتی

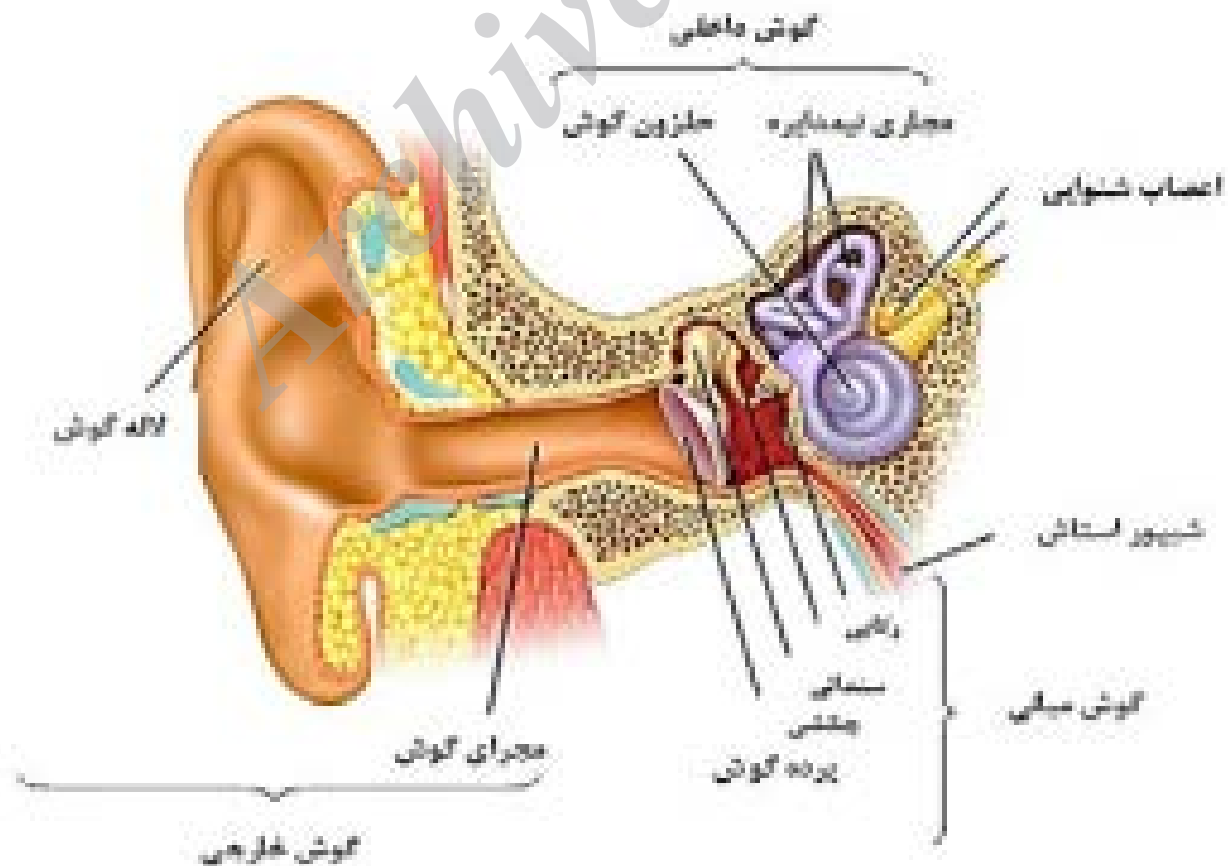
منبع اصلی صدا مکانیسم نیروی محرکه است و در نتیجه بالاترین سطح صدا در مجاورت آن قرار دارد. در بسیاری از کشتی‌ها، صدای بیشتر از ۱۰۰ دسی‌بل است و گاهی اوقات ممکن است به ۱۱۰ دسی‌بل هم برسد. پیشرفت‌های فن‌آوری ثابت کرده است که در کشتی‌های مسافری، سطح صدای کابین در حدود ۴۰ دسی‌بل باشد.

کشتی‌های ماهیگیری به‌طور کلی کوچک‌تر از کشتی‌های تجاری هستند و ماهی‌گیران نسبت به دریانوردان تجاری زمان بسیار طولانی‌تری در سال را در عرشه می‌گذرانند. مشکلات مربوط به صدا در این کشتی‌ها به‌طور حادتری مطرح است. بدیهی است که منابع صدا در کشتی‌های تجاری، در کشتی‌های ماهیگیری نیز وجود دارند. علاوه بر این، صدای ناشی از جرقه‌های کوچک مورد استفاده برای آب انداختن قایق و بلند کردن تجهیزات ماهیگیری هم وجود دارد. صدا در موتورخانه به بیش از ۱۰۵ دسی‌بل می‌رسد و می‌توان دریافت که معادل با

سطوح صدا در عرشه کشتی‌های تجاری است. تفاوت کشتی‌های تجاری و ماهیگیری این است که همیشه کابین کنترلی ضد صدای کشتی‌های ماهیگیری وجود ندارد. اطلاعات ثبت‌شده در این خصوص نشان می‌دهد که در کشتی‌های ۵۵-۶۰ متری، در یک سفر ۱۴ روزه، سطح معادل صدا به‌طور متوسط در حدود ۸۵ دسی‌بل است. سطح صدای معادل نه تنها شدت صدا، بلکه مدت زمان قرار گرفتن در معرض آن را نیز در نظر می‌گیرد. مطالعات نشان می‌دهد در پر سروصدا ترین زمان روز کاری، در طول اقامت در عرشه (کار کردن با تجهیزات) خدمه به‌طور متوسط در ۱۳ ساعت کار روزانه در معرض صدای ۸۵ دسی‌بل قرار می‌گیرند. بنابراین دریانوردان جدا از کاری که روی عرشه انجام می‌دهند، در معرض ریسک بالای آسیب شنوایی در اثر مواجهه با صدا قرار دارند.

تاثیر آلودگی صوتی روی خدمه

سروصدا شبیه طوفانی در گوش می‌پیچد و به سلول‌های شنیداری آسیب می‌رساند. به‌علاوه، سروصدا در طول ساعات کار می‌تواند منجر به خستگی و آزدگی پس از کار روزانه شود. باین حال سردرد، استرس، تنش عضلات و فشارخون بالا را نباید نادیده گرفت. آلودگی صوتی مانند یک گوه فلزی روی این سلول‌ها عمل می‌کند و آن‌ها را از بین می‌برد. تاثیر دیگر سروصدا، استتار کردن، است که



احتمالاً بیش از هر یک از اثرات دیگر صدا شناخته شده است. این به توانایی مابرای برطرف کردن صداهای مختلف و برای انشعاب متنوع از مفهوم شاخص باند برمی گردد. برای مثال در اتاق موتور، سروصدا ممکن است مانع از شنیده شدن صدای هشدارهای خیلی مهم (هشدار آتش) یا حتی در سکوی عرشه کشتی مانع از شنیده شدن صدای دستور چرخش در طی مانور کشتی شود که منجر به تصادف می شود.

با این وجود سروصدا ممکن است منجر به تغییر آستانه‌ی موقتی و دائمی (از دست دادن شنوایی) و به عنوان یک متحرک تنش‌زا، میزان شیوع بیماری‌های خاص و علائم را افزایش خواهد داد. خدمه‌ها به‌طور مستقیم در معرض سروصداها پایدار و همیشگی بر روی کشتی هستند. بنابراین این اثرات ممکن است به عنوان یک ویژگی بیولوژیکی از وظیفه افراد یا با صدای قابل توجه برای شنونده متفاوت باشد.

آلودگی صوتی به خواب آسیب می‌رساند، به هر حال به‌طور واضح به نظر می‌رسد که حساسیت نسبت به این اختلال و پارازیت به عنوان تفاوتی از وظیفه خدمه و بر اساس سن و جنسیت متفاوت است. با این وجود، تفاوت‌های شخصیتی نیز در این موضوع نقش دارند. برخی از خدمه‌ها نسبت به اختلال و بی‌نظمی در خواب بسیار حساس هستند و برای برخی دیگر ممکن است از این کاهش هادر حالت و عملکرد حتی در روز بعد از آن نیز رنج می‌برند. برای یک افسر نگرهبانی که وظایف چندگانه‌ای برای انجام دادن، دارد، آلودگی صوتی برانجام موثر تمام وظایف او در یک زمان مشابه، آسیب خواهد زد که این ارجحیت کاهش یافته در وظایف را در برمی‌گیرد. سروصدا هم چنین رفتار کمک کننده را کاهش می‌دهد و منجر به افزایش خشونت می‌شود.

اثرات غیر شنوایی صدای در یانوردان

تمام سیگنال‌هایی که توسط سیستم شنوایی جمع‌آوری می‌شود از طریق سیستم عصبی انتقال می‌یابد. محرک صدا حتی با شدت کم (معمولاً از ۶۰ دسی‌بل) با تحریک ذهن می‌تواند باعث آسیب‌های روانی و دیگر مشکلات (واکنش‌های استرس‌زا) شود که به‌طور مستقیم یا به‌تنهایی به خواص فیزیکی صدا مربوط نمی‌شود. سطح آسیب به فرد به‌طور کامل با میزان مواجهه با صدا مرتبط نیست. با این حال، بین آسیب کل جمعیت و تراز مواجهه با صدا ارتباط وجود دارد. در نتیجه صدا متعلق به گروه عوامل استرس‌زای محیطی است. این نوع استرس توسط همه تجربه می‌شود، زیرا افراد هیچ کنترلی روی منبع استرس ندارند.

الف) مشکلات خواب و بیداری:

در عرشه کشتی‌هایی که کنترل صدا به

دلایلی انجام نشده است، بزرگ‌ترین خطر مربوط به اثرات شنوایی نیست، بلکه اختلال در خواب است. یک دریانورد در ۲۴ ساعت شبانه‌روز در محیط محدود کشتی زندگی می‌کند. اگر بدن به بهبودی از خستگی و حفظ عملکردهای بیولوژیکی مناسب نیاز داشته باشد، خواب با کیفیت خوب بسیار ضروری است. خواب موج‌آهسته در ترمیم بافت‌هایی که در تلاش فیزیکی بدن درگیر هستند لازم است. با این حال سروصدا بالاتر از ۶۰ دسی‌بل باعث مشکلاتی مثل کاهش خواب و افزایش وقوع بیداری در شب می‌شود. این اختلال خواب منجر به افزایش خستگی و تحریک‌پذیری می‌شود. این مشکلات تجمعی هستند و ممکن است به‌صورت اختلال جدی در خواب تبدیل شود که منجر به خستگی بدنی می‌شود. از این رو معقول و منطقی به نظر می‌رسد که در یانوردان به‌طور کلی از مشکلات خواب که بدتر از خستگی عمومی است رنج می‌برند.

ب) مشکلات قلبی و عروقی

به‌طور کلی توافق بر این است که صدا باعث انقباض کلی عروق می‌شود. این انقباض تا زمانی که فرد در معرض صدا قرار داد ادامه می‌یابد. اگرچه این پدیده اغلب مورد بحث بوده اما مساله ارتباط بین مواجهه با صدا و مشکلات فشارخون موضوع بسیاری از مطالعات بوده است. با وجود این واقعیت که روش بسیاری از این مطالعات مورد انتقاد قرار گرفته، ۸۰ درصد این مطالعات نشان می‌دهد چنین ارتباطی وجود دارد.

ج) اثر روی بینایی

افرادی که به‌طور منظم در معرض سروصدا قرار می‌گیرند کاهش میزان و شدت بینایی را تجربه می‌کنند و ادراک عمیق دچار مشکل می‌شوند که مرتبط به تنگی میدان دید است. این اختلالات هنگامی که دید شب مورد نیاز است یا نور محیط قرمز است بسیار در دروساز است. اما تنها اگر سطوح صدا بالای ۱۰۰ دسی‌بل باشد رخ می‌دهد.

د) اثر روی سیستم غدد درون‌ریز

استرس ناشی از مواجهه با صدا (۶۰ دسی‌بل یا بالاتر) باعث نوعی مشکل مشابه در غدد درون‌ریز می‌شود که در انواع استرس‌ها دیده می‌شود. مطالعات اخیر نشان داده است که سه روز پس از قرار گرفتن در معرض صدا باعث افزایش قابل توجه‌ای در سطوح کورتیکواستروئید و هورمون قسمت مرکز غده فوق کلیه که بالابرنده خون و فشارخون است، می‌شود.

کنترل صدا

جهت کنترل آلودگی صوتی بایستی سه مرحله را مدنظر داشت:

« کاهش و کنترل صدای منبع تولیدکننده صوت

« کاهش و کنترل صدای در مسیر انتشار صوت
« کاهش و کنترل صدای در محل دریافت صوت

الف) کاهش و کنترل صدای منبع تولیدکننده صوت:

با بررسی منبع تولید صدا در یک دستگاه می‌توان به آن قسمت از دستگاه که باعث ایجاد آلودگی می‌شود دست‌یافت و آن را به‌نوعی از بین برد. جهت این منظور می‌توان از مثال زیر استفاده کرد:

۱- تعویض قطعه: به‌عنوان مثال تبدیل چرخ‌دنده‌های آهنی به فیبری

۲- تعویض نوع ماشین با تغییراتی در آن: به‌عنوان مثال تبدیل دستگاه‌های بدون گیربکس به دستگاه‌های گیربکس دار و یا نصب لوله‌اگزوز و صداخفه‌کن

۳- بالانس کردن قسمت‌های گردنده ماشین و روغن کاری مرتب آن

۴- به کار بردن پایه‌های فنری و یا لایه‌های از نمد، چوب‌پنبه، پشم و لاستیک جهت جلوگیری از جابه‌جا شدن و ریختن اجسام روی سطوح سخت که تولیدکننده صدای زیاد هستند.

۵- جایگزین کردن وسیله‌ای به جای وسیله دیگر مثلاً لیفتراک‌های برقی به جای لیفتراک‌های درون‌سوز

۶- تغییر کار مانند جوش دادن به جای پرچ، استفاده از پرس به جای چکش و سندان و استفاده از تسمه فلکه به جای چرخ‌دنده

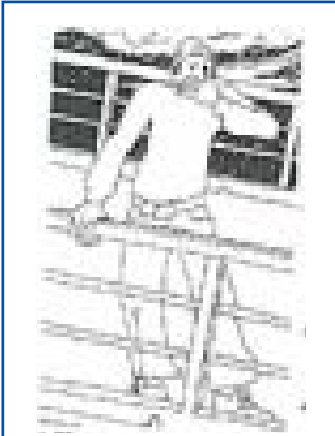
۷- قرار دادن دستگاه مولد صدا در محفظه به‌منظور جلوگیری از انتشار سروصدا در محیط.

ب) کاهش و کنترل صدای در مسیر انتشار صوت:

بایستی سعی شود که تا حد امکان فاصله منبع تولید صدا و کارکنان افزایش یابد تا در نتیجه مقدار زیادی از انرژی صوتی در طی مسیر مستهلک شده و به شخص نرسد. چنان‌چه شرایط محیط اجازه دهد می‌توان از اتاقک‌هایی که شخص می‌تواند در آن به کار اپراتوری خود ادامه دهد استفاده نمود. استفاده از مواد آکوستیک و عایق صوت نیز روی سطوح منعکس‌کننده صوت در کارگاه، نه‌تنها مانع از انعکاس امواج صوتی و کاهش سروصدا موجود در کارگاه می‌شود، بلکه باعث جذب انرژی این امواج نیز می‌شود و به این ترتیب از انتقال صوت در محیط تا حد زیادی جلوگیری می‌شود.

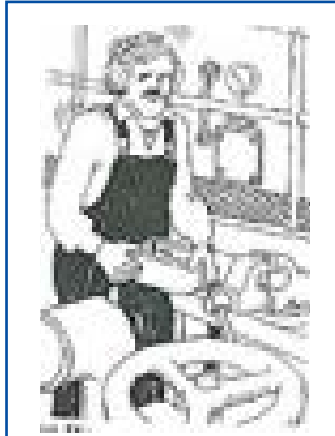
ج) کاهش و کنترل صدای در محل دریافت صوت:

چنان‌چه کنترل صدای در منبع تولید عملی نباشد و نتوان از انتقال آن در محیط جلوگیری نمود به‌ناچار و به‌عنوان آخرین راه ممکن باید از وسایل حفاظت فردی استفاده کرد. به کار بردن این وسایل علاوه بر هزینه چند برابر در مقایسه با روش‌های دیگر، محدودیت‌هایی را نیز مانند عرق کردن، خستگی، عدم شنوایی صداهای لازم و امکان آلودگی گوش برای افراد ایجاد می‌کند. بنابراین استفاده از آن‌ها در پیشگیری از کوری‌های ناشی از کار دارای



۱۰ هرتز

در هنگام حرکت دریا بر تعادل اثر می‌گذارد و ظرفیت کاری را کاهش می‌دهد. فرص‌های زیادی وجود دارد اما دریا زدگی چیزی است که به‌عنوان یک قانون باید با آن زندگی کرد.



۱۰۰ هرتز

به ارتعاش‌های کل بدن گفته می‌شود (۸۰-۱۰۰ هرتز) و در سراسر بدن احساس می‌شود. موجب کشیدگی عضلانی، کوفتگی مفاصل و ستون فقرات می‌شود. و بر تمام افراد کشتی هم بر روی افراد در حال استراحت و هم در حال کار اثر می‌گذارد.



۱۰۰۰ هرتز

ارتعاش‌هایی که تاثیر آن بر گردش خون می‌تواند موجب بی‌حسی شود. در صورتی که ابزار نتواند جایگزین شود، استفاده از دستکش‌های نرم، که قسمتی از ارتعاش را از بین می‌برد، مفید است.

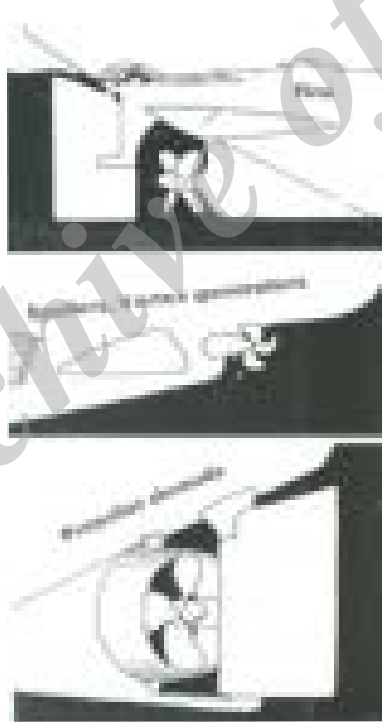
ارتعاش، مادر تمام سروصداهایی است که به توانایی خدمه در کشتی آسیب می‌زند. با این وجود، واکنش انسان نسبت به ارتعاش تعدادی از پارامترهای زیر را در برمی‌گیرد:

در معرض ارتعاش قرار گرفتن

بر روی بدنه‌ی کشتی، ارتعاش به‌طور اساسی به بدن و سراسر پاها، کفل‌ها و قسمت‌های مورد حمایت از خدمه‌ای که خم شده است، منتقل می‌شود. این نوع از در معرض ارتعاش قرار گرفتن در اصطلاح «ارتعاش - کل بدن» تعریف شده است. علاوه بر این، اثر عمل حفر کردن‌های فشار گاز و ابزارهای دستی چرخشی (ماشین قراضه) بر روی شانه‌ها و بازو نباید فراموش شود.

محدوده‌ی تکرار (فرکانس) ارتعاش

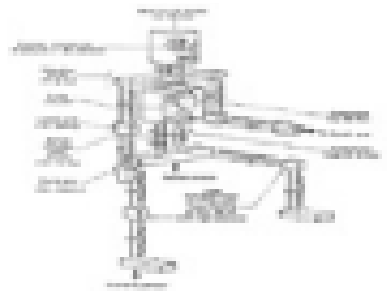
ارتعاش کل بدن به‌طور نرمال، محدوده‌ی فرکانس یک تا در حدود ۸۰ هرتز را پوشش می‌دهد. واکنش احتمالی یا کاملاً انفرادی و با توجه به تعادل اندام شخص به فرکانس وابسته است و ممکن است به‌ویژه در هنگام چرخش کشتی، منجر به دریا زدگی شود.



ارزش فوق‌العاده زیادی است. به‌طور تجربی مشاهده شده است که کاهش شنوایی که بعد از یک روز کار در محیط پرسروصدا به وجود می‌آید به‌طور متوسط حدود ۱۲-۳۰ دسی‌بل است، در صورتی که اگر از وسایل حفاظت فردی استفاده شود این کاهش از چهار دسی‌بل تجاوز نخواهد کرد و به این علت لازم است که در صنایع پرسروصدا از همان روزهای اول، کارکنان را به استفاده از این وسایل عادت داد. وسایل حفاظت فردی به‌عنوان بازدارنده آلودگی صوتی شامل پلاگ گوش (earplug) و گوشه‌ی (muff) هستند.

کاهش سروصدای پروانه کشتی

- « به‌کارگیری پروانه‌ای با ریب زیاد
- « هماهنگ نمودن صحیح میله‌ها به‌منظور به حداقل رساندن نوسانات در هنگام تحمل نیرو.
- « بهسازی پس از شکل بدنه به‌منظور ارایه‌ی یک توزیع یکنواخت و موثر برای دنباله کشتی در سطح پروانه.
- « یک باله در بالای پروانه برای بهبود جریان.
- « تقویت اضافی در آبه کاری فلزی بدنه کشتی.
- « برجستگی مجدد برای حمایت از کابین‌های عقب کشتی.
- « متناسب‌سازی در قسمت مخزن نوسانات در بالای پروانه.
- « انتخاب پروانه‌ای با سرعت دوران کم و قطر بزرگ برای کاهش ضریب بار و تیغه و مهار بریدگی‌ها.
- « نسبت بزرگ از مساحت گسترده پروانه.



در نتیجه در بیشتر موارد، تاثیرات سروصدا و ارتعاش منجر به خستگی، از دست دادن شنوایی، مانع شنیدن شدن، خواب‌آلودگی، ناراحتی، رنجش، استرس زیاد، تهیج و تداخل صداهای می‌شود که این عوامل بر عملکرد خدمه و کارایی وظیفه‌ی آن‌ها اثر می‌گذارد. بنابراین کنترل سروصدا و ارتعاش روی کشتی نیازمند به انجام اقداماتی است.

ارتعاش

use planning. Retrieved April 19, 2006 from World Wide Web:

http://www.ci.salinas.ca.us/CommDev/GenPlan/GenPlanFinal/Elements/Noise_Element.html#issnoise

Smith A, Wellens B. Noise and occupational health and safety. oiseatwork2007 First European Foru on Efficient Solutions for Managing Occupational Noise Risks. 2007; 3-5. Textbook of Maritime Medicine, second edition 2013. Norwegian Association of Maritime Medicine (NAMM). <http://textbook.ncmm>.

Tarter SK, Robins TG. Chronic noise exposure, high-frequency hearing loss, and hypertension among automotive assembly workers. J Occup Med 1990; 32: 685-9.

Tirilly G, Foret J. Polyphasic sleep/wake strategy and alertness - observations in fishermen. Shiftwork International Newsletter 1999; 16: 36.

Wu TN, Shen CY, Ko KN, Guu CF, Gau HJ, Lai JS et al. Occupational lead exposure and blood pressure. Int J Epidemiol 1996; 25: 791-6.

Garcia AM, Garcia A. Occupational noise as a cardiovascular risk factor. Schriftenr Ver Wasser Boden Lufthyg 1993; 88: 212-22.

Harry, B. Naval Architecture for Non-Naval Architects. the society of Naval Architects and Marine Engineers: Jersey City, NJ.

HUSSEIN, M. A. (1994). Ship noise control for improving maritime safety. Unpublished master's thesis, World Maritime University, Malmo, Sweden.

Jonsson, J. A. (2006). Noise and Vibration on Board. Unpublished lecture handout, World Maritime University, Malmo, Sweden.

Millar K, Steels BS. Sustained peripheral vasoconstriction while working in continuous intense noise. Aviation Space and environm Med 1990; 695-8.

Noise and noise level. Retrieved from World Wide Web: http://www.brisbane.qld.gov.au/BCC:STANDARD:1336600080:p-c=PC_283

Nowak S. The influence of noise increased arterial blood pressure in workers during the work day. Pol Merkuriusz Lek 1996; 1: 389-93.

SALINAS GENERL PLAN. Noise and land

شکل ۱. سیستم ماشینی ساده شده که بدن انسان ایستاده بر روی یک ساختار در حال ارتعاش عمودی را نشان می دهد.

در انتهای روز، سروصدا و ارتعاش منجر به ادامه‌ی مشکلات برای خدمه بر روی کشتی خواهد شد، در یک روش دیگر نه تنها امنیت و سلامتی خدمه در خطر است بلکه به طور کلی کشتی نیز در معرض خطر است.

« انبساط مردمک

« مشکلات خواب

« استرس

« کاهش توانایی در یادگیری و کار

« افزایش تپش قلب

« افزایش تولید آدرنالین

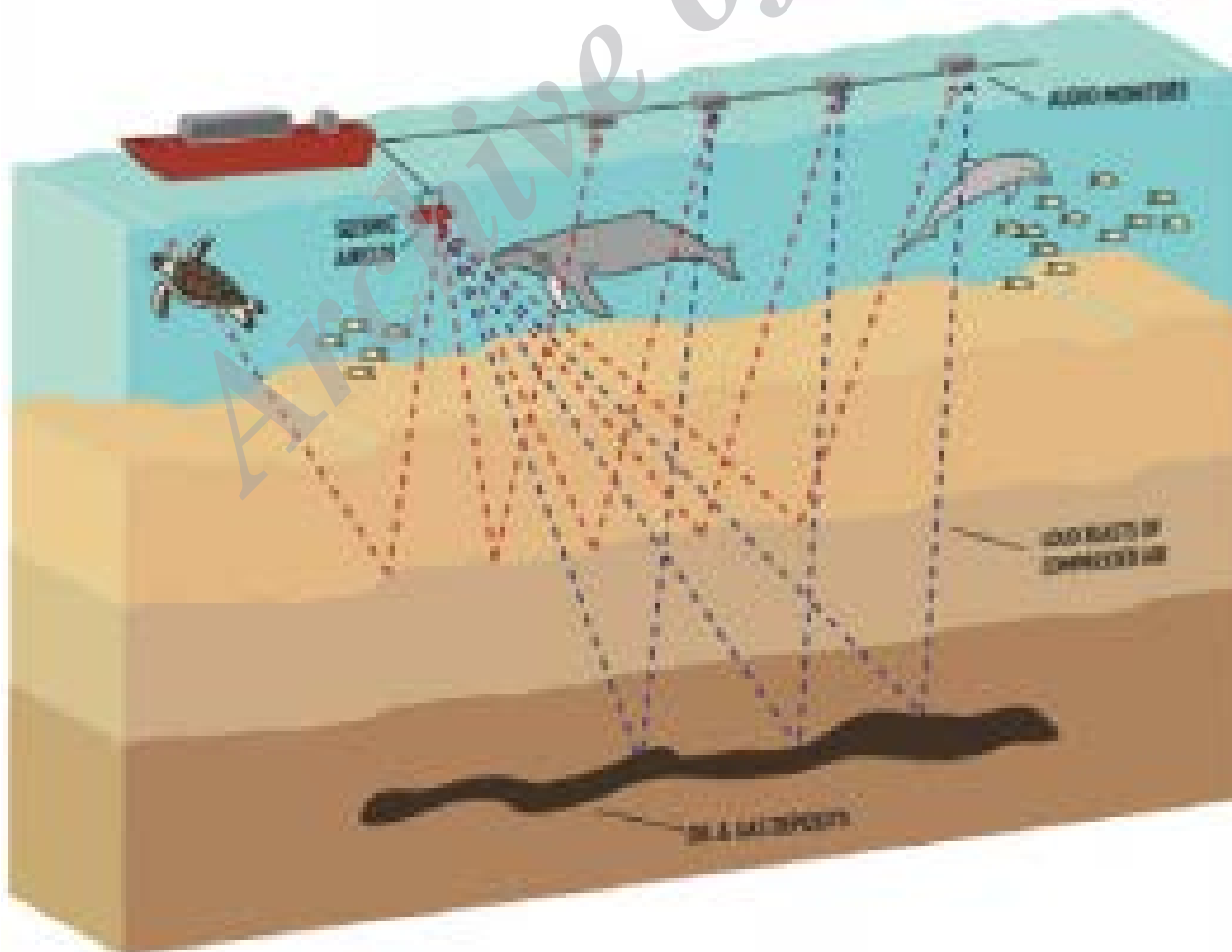
« واکنش های عضلانی

« غلظت رگ های خونی و آسیب شنوایی

بنابراین، مبارزه با ارتعاش و سروصدا و حفاظت و تامین خدمه و خود کشتی، بسیار با اهمیت است.

منابع

Garcia AM, Garcia A. Relationship between arterial pressure and exposure to noise at work. Med Clin (Bare) 1992; 11: 5-8.





منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی طلایه دار توسعه حمل و نقل ریلی

سعید شهبازیان فر

کارشناس امور بندری بندر شهید رجایی

در یک دهه اخیر با عزم راسخ مسئولان نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در حفظ منابع و ذخایر ملی و هدفمندسازی سرمایه‌ها، شاهد یک رنسانس در مصرف سوخت، تحول در ساختار حمل و نقل ملی و ایجاد یک فرهنگ نوین در حفظ داشته‌های کشورمان در آحاد جامعه هستیم. دغدغه‌های مقام معظم رهبری و پیگیری‌های ایشان در توسعه حمل و نقل ریلی و انتقال حمل و نقل جاده‌ای به سوی حمل و نقل ریلی، برنامه‌های چهارم، پنجم و ششم توسعه ملی، اجرای قانون هدفمندسازی بارانه‌ها و قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت سوخت مصوب ۱۳۸۶/۰۹/۱۸ مجلس شورای اسلامی و مصوبات ملی و استانی متعدد دولت را می‌توان گواهی بر این عزم راسخ دانست. در دنیای امروز بهره‌مندی از یک حمل و نقل سریع، کم‌هزینه و کم‌خطر رابطه‌ای مستقیم با جایگاه اقتصادی آن کشور در دنیا دارد. یاو (YAO) با استفاده از آزمون «علیت گرنجر» به بررسی رابطه بین موجودی انبار بخش صنعت و تولیدات صنعتی و حمل و نقل پرداخته است. نتایج حاصله نشان می‌دهد که ارتباط معنی‌داری بین این متغیرها وجود دارد. (YAO, ۲۰۰۵) در این راستا با نگاهی کوتاه بر وضعیت حمل و نقل در کشورهای پیشرفته و نوظهور شاهد این قضیه هستیم که توسعه حمل و نقل جز ارکان و اهداف اصلی آن کشورها در مسیر حرکت به سوی پیشرفت و تعالی آن‌ها بوده است. انواع روش‌های حمل و نقل دریایی، ریلی، هوایی، جاده‌ای و خطوط لوله هر کدام به نوبه خود دارای مزایا و معایبی هستند. این تفاوت‌ها و مزایای انحصاری که باعث دگرگونی‌های مختلف در صنعت حمل و نقل شده و بزرگان حمل و نقل و صنعت بازرگانی را مجبور به ایجاد یک فرآیند ترکیبی از روش‌های مختلف در حمل و نقل در راستای نیازها و فرآیندها کرده است. حمل و نقل ترکیبی و یا چندوجهی بستر توانمند و مستحکم حمل و نقل امروز است، و در دنیای کنونی کشوری می‌تواند اذعان بر توانمندی در حمل و نقل و رشد و شکوفایی اقتصادی داشته باشد که گام‌هایی اصولی در این زمینه برداشته باشد. اکنون که هدف ملی ما پیشروی در مسیر تعالی و افزایش شاخص‌های بهره‌وری در حمل و نقل ملی و شکوفایی اقتصادی است، نیازمند ایجاد شناخت از بسترها، داشته‌ها و اهداف آتی هستیم. حمل و نقل ریلی را می‌توان بستر و پایگاهی جدی و مطمئن برای اتصال بقیه رویه‌های حمل و نقل ترکیبی دانست و این مهم را فرآیندهای انجام‌شده و آمارهای موجود مربوطه در کشورهای پیشرفته ریلی به اثبات رسانده‌اند. «فوگل» در تحقیقات خود نشان داد که حمل و نقل ریلی از منابع اصلی رشد اقتصاد آمریکا در پایان قرن نوزدهم بوده است (FOGEL, ۱۹۶۲)



تفکر سنتی و رخوت عملکردی
۲. ایجاد الزامات و قوانین ملی در راستای توسعه حمل و نقل ریلی و توانمندسازی هر چه بیشتر آن
۳. ایجاد سبدهای حمایتی از حمل و نقل ریلی جهت هر چه رقابت‌پذیر کردن آن با بقیه روش‌های حمل و نقل کالا و مسافر
۴. انجام برنامه‌ریزی‌های مناسب برای توسعه حمل و نقل ریلی
۵. ارتقا شاخص توزیع خطوط ریلی در کشور (افزایش طول خطوط شبکه

تحقیقات و تجربیات اندیشمندان، صاحب‌نظران و محققان داخلی و خارجی که همگی سندی بر این ادعا هستند، نیازمند عزمی ملی در تحقق یک سلسله از اهداف است و نباید فراموش کنیم زمانی می‌توانیم جایگاهی مناسب در کشورهای پیشرفته ریلی داشته باشیم که بتوانیم گام‌های بزرگی در جهت اقدامات ذیل که حاصل سال‌ها تجربه و تحقیق و بررسی است برداریم:
۱. ایجاد یک عزم ملی در جهت توسعه حمل و نقل ملی و خروج از فضای

فاصله مجتمع بندری شهید رجایی تا دیگر نقاط مهم استانی و کشوری	
فاصله تا پایتخت (تهران)	۱۵۰۱ کیلومتر
فاصله تا ورودی مرکز استان (بندرعباس)	۳۲ کیلومتر
فاصله تا مرکز شهر بندرعباس	۳۴ کیلومتر
فاصله تا فرودگاه بندرعباس	۴۰ کیلومتر

معرفی مجتمع بندری شهید رجایی

مجتمع بندری شهید رجایی با موقعیت ممتاز جغرافیایی، تجهیزات و امکانات پیشرفته، مهم‌ترین و پیشرفته‌ترین بندر ایران و یکی از بنادر پراهمیت خاورمیانه از جایگاه ویژه‌ای در عرصه تجارت جهانی برخوردار است. قرار گرفتن در دهانه ورودی خلیج فارس و تنگه هرمز، اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن، بهره‌مندی از تجهیزات مدرن، امکان واگذاری زمین، انبار و دیگر امکانات به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و چندین مزیت دیگر سبب شده است تا به یکی از موفق‌ترین سازمان‌های بندری خاورمیانه تبدیل شود.

مجتمع بندری شهید رجایی، با دو هزار و ۴۰۰ هکتار وسعت و با در اختیار داشتن پیشرفته‌ترین تجهیزات تخلیه و بارگیری و نیروی انسانی متخصص کشور و هم‌چنین بهره‌مندی از ۴۰ پست اسکله، از ظرفیت پذیرش ۹۰ میلیون تن کالا در سال برخوردار است.

تاریخچه بندر شهید رجایی

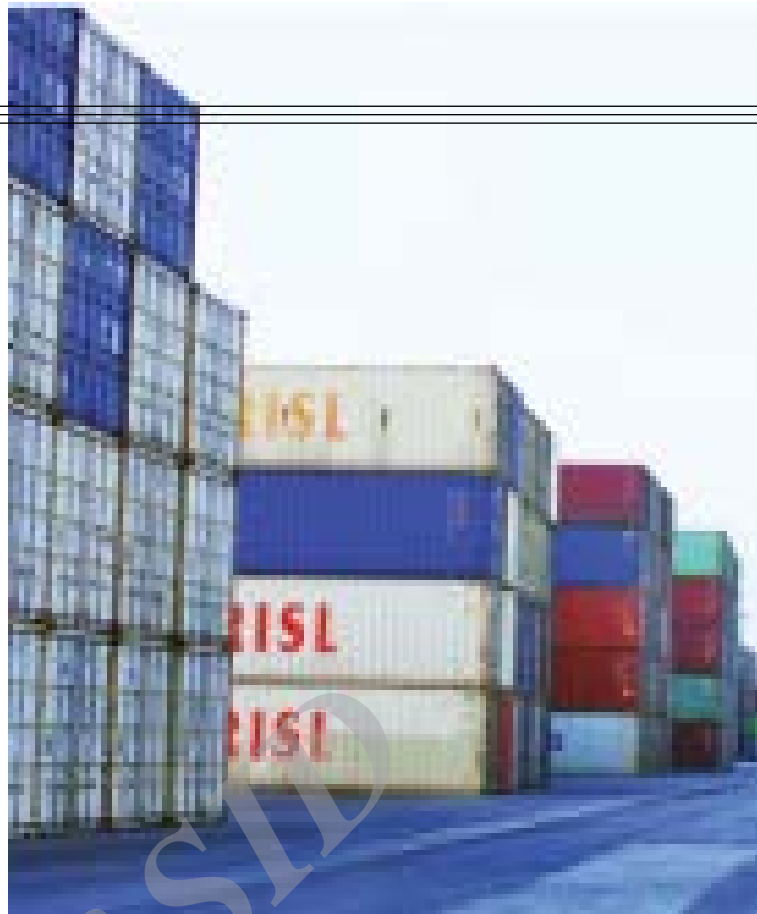
طرح احداث یک مجتمع عظیم بندری در مرکز استان هرمزگان از مصوبات شورای عالی اقتصاد در سال‌های پایانی دهه ۴۰ شمسی بود. زمانی که در کنار احداث نیروگاه برق، کارخانه فولاد و خطوط ریلی، ساخت بندری مدرن در غرب شهر بندرعباس در دستور کار قرار گرفت. این مصوبه در سال ۱۳۴۹ طی قراردادی با یک کنسرسیوم ایتالیایی به نام ایتالکو آغاز شد. قرار بود تا بخش عمده‌ای از منطقه مرکزی شهرستان بندرعباس به انباری بزرگ تبدیل شود، به گونه‌ای که در همان سال‌ها ساخت شهری جدید به نام «بندرعباس نو» نیز مطرح شد که یادآور ساخت دهلی‌نودر هندوستان بود.

عملیات اجرایی این بندر بر اساس مطالعات جامع بنادر بازرگانی کشور و به‌عنوان قسمتی از طرح‌های وسیع عمرانی و زیربنایی منطقه، در آبان ماه سال ۱۳۵۴ کلید خورد. با سقوط رژیم پهلوی و علیرغم رکود نسبی فعالیت‌های اقتصادی و عمرانی کشور، عملیات احداث این بندر در سال‌های نخستین پیروزی انقلاب اسلامی متوقف نشد و تنها آغاز جنگ تحمیلی عراق علیه جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۵۹ مانع‌گویی کوتاه در احداث آن پدید آورد.

نخست‌وزیر وقت -محمدعلی رجایی- در دومین سفر خود به استان هرمزگان در دی‌ماه سال ۱۳۵۹ خواهان تداوم احداث این بندر شد و از مدیران کنسرسیوم ایتالکو-پیمانکار خارجی احداث بزرگ‌ترین بندر ایران- خواست که به‌منظور به‌سرانجام رسیدن این طرح، از مجموع فازهای پیش‌بینی شده، یک‌سوم طرح کلی بندر را به سرانجام برسانند.

در نخستین روزهای جنگ تحمیلی عراق علیه ایران و ضرورت استفاده از این بندر، علی‌رغم این که تنها قسمتی از حوضچه شماره یک اجرا شده بود، با تلاش پیگیر و شبانه‌روزی مسئولان و کارکنان بندر، قسمتی از این حوضچه به‌طور موقت آماده پذیرش کشتی شد و به فاصله یک هفته پس از تجاوز عراق به ایران، در میان شگفتی و خوشحالی فراوان، نخستین کشتی اقیانوس پیما پهلوی گرفت و با حمل یک‌سره کالا فعالیت بندر به‌صورت آزمایشی آغاز شد.

نخست‌وزیر کوشا و تلاشگر جمهوری اسلامی در تاریخ هشتم شهریورماه ۱۳۶۰ به شهادت رسید اما خواست و آرزوی آن شهید و الا مقام دو سال بعد با برگزاری مراسمی هم‌زمان با جشن‌های سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی عملی شد. به پاس تلاش‌های صورت گرفته از سوی نخست‌وزیر شهید جمهوری اسلامی ایران برای اجرایی شدن طرح ساخت بندری عظیم در



۶. ایجاد مسیرهای چندخطه ریلی برای اتصال مقاصد ریلی به یکدیگر
۷. بهینه‌سازی مسیرها، گذرگاه‌ها، تونل‌ها و سایر بخش‌های خدمت‌رسانی ریلی
۸. آسان‌سازی و روان‌سازی قوانین و رویه‌های گمرکی و کاهش بروکراسی‌های اداری حمل‌ونقل ریلی در انواع شاخه‌های حمل‌ونقل ریلی کالا از قبیل صادرات، واردات، ترانزیت و... در جهت کاهش زمان حمل‌ونقل و هزینه‌های مربوطه
۹. افزایش کیفیت خدمات در تخلیه و بارگیری و حمل ریلی کالا
۱۰. ایجاد انعطاف بیشتر در پروسه‌های قیمت‌گذاری حمل‌ونقل ریلی نسبت به جاده‌ای
۱۱. ارتقا ظرفیت ناوگان ریلی و به‌روزرسانی آن‌ها با استفاده از آخرین دستاوردها و تکنولوژی‌های نوین
۱۲. ایجاد تعهد و تحقق حمایت از ورود ظرفیت‌های بخش خصوصی در این شاخه حمل‌ونقل
۱۳. بازنگری در نظام حق دسترسی به شبکه ریلی با هدف بهبود رقابت با حمل‌ونقل جاده‌ای
۱۴. گسترش دسترسی پایگاه‌های عظیم اقتصادی از قبیل پالایشگاه‌ها، نیروگاه‌ها، مراکز عظیم پخش و بنادر و... به شبکه ریلی
۱۵. تشکیل قطارهای برنامه‌ای برای حمل‌ونقل کالا در سراسر کشور
۱۶. رعایت استانداردهای مورد عمل و قابل قبول بنادر جهان در ریلی سازی بنادر
۱۷. تخصیص تجهیزات تخلیه و بارگیری واگن مدرن و استاندارد در بنادر و نظارت مستمر بر عملکرد مناسب آن‌ها
۱۸. کاهش زمان تخلیه و بارگیری ریلی در بنادر، ترمینال‌ها و ایستگاه‌های ریلی، جهت ایجاد رقابت با سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای
۱۹. توسعه مناسب فضای مارکتینگ و تبلیغات حمل‌ونقل ریلی تا زمان حصول نتایج مدنظر
۲۰. ورود در حمل‌ونقل ترکیبی به روش تک پنجره‌ای جهت تسریع و تسهیل خدمات به مشتریان و ارسال کالا تا مقصد
۲۱. افزایش شاخص‌های بهره‌وری از خطوط ریلی در ایران و کاهش رتبه‌های مربوطه
۲۲. افزایش شاخص‌های بهره‌وری از واگن‌های باری و مسافربری
۲۳. ...

دهانه ورودی تنگه هرمز، نام بندر بازرگانی جدید ایران با عنوان «شهید رجایی» مزین شد.

در طرح اولیه این بندر ضمایم دیگری از جمله بزرگراه شش باندی، فرودگاه، پنج هزار خانه سازمانی، بیمارستان، رستوران، نیروگاه برق و حتی ترن برقی نیز پیش بینی شده بود که همین امر باعث شد تا بندر شهید رجایی به «مجتمع بندری» معروف شود. بخش هایی از این ضمایم بعدها در طرح های بعدی توسعه این بندر تکمیل شد.

در سال ۱۳۷۶ طبق تصویب نامه شماره ۷۷۱۹۳/ت/۱۹۲۶۰ ک مورخه ۱۳۷۶/۱۲/۹، هیات وزیران بندر شهید رجایی به منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی تغییر ماهیت داد.

تاریخچه خط آهن در ایران

بشر از دیرباز با سختی ها و کمبودهای گوناگونی مواجه بوده که هر یک به اختراع امکان و ابزار جدید برای زندگی بهتر منتهی شده است. تاریخ پیدایش راه آهن نیز با مسئله استخراج ذغال از معادن و حمل آن پیوند خورده است که سرانجام موجب اولین ریل گذاری در جهان شد. پس از آن به تدریج راه آهن، به عنوان مهم ترین وسیله حمل و نقل تاثیرگذار بر حیات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی کشورها اهمیت و ارزش بسیاری پیدا کرد.

در ایران نیز پیشینه احداث و بهره برداری از اولین راه آهن به سال ۱۸۸۶ میلادی و احداث راه آهن محمودآباد (سواحل جنوبی دریای مازندران) به امل برمی گردد. این طرح اگرچه در نظر بود تا در تهران ادامه یابد، اما بنا به دلایلی به شکست انجامید و خطوط آن، برچیده و برای احداث تلگراف استفاده شد.

در سال ۱۸۸۸ میلادی (۱۲۶۱ شمسی) ساخت خط تراموایی بین تهران و شاه عبدالعظیم به طول ۸۷۰۰ متر آغاز شد. پس از آن راه آهن سراسری ایران موسوم به راه آهن شمال - جنوب در سال ۱۳۱۷ به بهره برداری رسید. این راه آهن، بندر امام خمینی (ره) در ساحل خلیج فارس را به بندر ترکمن در ساحل دریای مازندران وصل می کرد. توسعه شبکه ریلی پس از انقلاب شکوهمند اسلامی سرعت بیشتری گرفت و اکنون اغلب استان های کشور از جمله استان هرمزگان به شبکه ریلی متصل هستند.

خط ریلی در بندر شهید رجایی

استقرار خطوط ریلی در بندر شهید رجایی عمری به قدمت ساخت بندر شهید رجایی دارد. تجهیز بودن بندر به خطوط ریلی از آغاز فرآیند ساخت بندر جز اصلی برنامه های ساختمانی پروژه احداث بندر بوده است و خطوط ریلی یک تا هشت بندر به متر از ۱۹ کیلومتر در این دوره زمانی ساخته شده است.

در تاریخ ۱۳۷۳/۱۲/۲۶ با افتتاح اتصال خط ریلی بندرعباس به بافق توسط ریاست جمهوری وقت (هاشمی رفسنجانی) و با حضور سران چندین کشور از جمله کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق، که نقطه آغاز این اتصال از اسکله ۹ بندر شهید رجایی بوده، بندر شهید رجایی به خطوط ریلی سراسری ایران متصل شد و این آغاز برداشتن گامی بزرگ در راستای رهایی از اقتصاد تک محصولی، اتصال قطب های مهم معدنی و صنایع بزرگ اقتصادی به استراتژیک ترین بندر کشور و ایجاد دسترسی

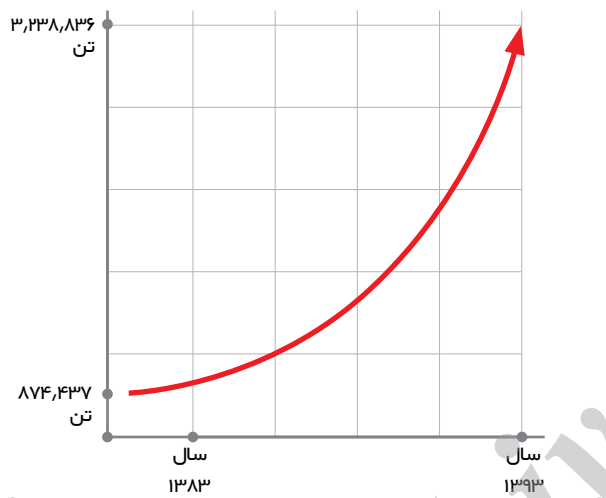
طول خطوط ساخته شده	۴۸ کیلومتر
طول خط جرتقیل ساخته شده	۵ کیلومتر
جمع کل	۵۳ کیلومتر
میزان خطوط بهسازی و بهینه سازی شده	۴۰ کیلومتر
طول خطوط در حال اجرا	۲/۸ کیلومتر
طول خطوط جرتقیل در حال اجرا	۲ کیلومتر
جمع کل اجراییات	۴/۸ کیلومتر

برای همسایگان شمالی ایران و کشورهای آسیای میانه به آب های نیلگون خلیج فارس بوده است.

وضعیت کنونی حمل و نقل ریلی بندر

دروازه ورودی خلیج فارس و دهانه تنگه هرمز منطقه جغرافیایی ویژه ای در صنعت حمل و نقل دریایی جهان محسوب می شود که بندر شهید رجایی در استراتژیک ترین نقطه آن واقع شده است. بندری که به علت فاصله کوتاه از مسیر اصلی تردد بین قاره ای کشتی ها، با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، مهم ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران است. در شرایطی که بیش از ۹۰ درصد جابه جایی محموله های تجاری کشور از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد، بندر شهید رجایی به تنهایی عهده دار بیش از ۵۳ درصد حجم کل این مبادلات در زمینه ترانزیت، واردات، صادرات و سایر فعالیت های بندری محسوب می شود.

در این سال ها فرآیند توسعه، بهسازی و نوسازی خطوط و توسعه ایستگاه های تخلیه و بارگیری ریلی در دستور کار بندر قرار داشته که جزئیات این اقدامات به شرح ذیل است:



ایستگاه های تخلیه و بارگیری کنونی در منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی

- ایستگاه بارگیری روغن نباتی در محوطه شرکت روغن نباتی گسترش
- ایستگاه بارگیری گنداله آهن در دو محوطه شرکت های حماسه کارون و تایداوتر
- ایستگاه تخلیه گوگرد ترانزیت در محوطه شرکت های توانا قشم، آریا بندر و نگین درخشنده
- ایستگاه تخلیه از واگن محوطه تخلیه کالای فله شرکت کانشیپ
- ایستگاه تخلیه و بارگیری کالای متفرقه در دو محوطه شرکت تایید واتر و خلیج پترم و پرس
- ایستگاه تخلیه و بارگیری محوطه کانتینری ترمینال کانشیپ و بیکران قشم
- ایستگاه تخلیه پنبه ترانزیت در محوطه مبشر نور دریا

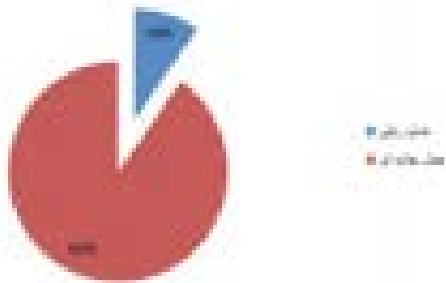
رشد حمل ریلی در یک دهه اخیر در منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی

همان گونه که قابل مشاهده است منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی در یک دهه اخیر توانسته گام های مناسبی در توسعه حمل و نقل ریلی بردارد. و آمارها مبین این است که هر ساله این نمودار یک پیک صعودی را از خود نشان داده است.

مقایسه عملکردی منطقه ویژه اقتصادی شهیدرجایی در ماهه اول سال های ۹۳ و ۹۴:

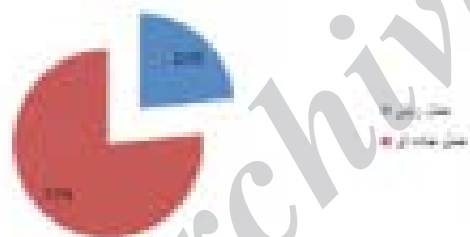
وضعیت عملکرد مقایسه‌ای حمل ریلی و جاده‌ای در پنج ماهه اول سال ۹۳ بندر شهیدرجایی (واحد: تن)	
حمل ریلی	۱۳۵۷۱۷۶
حمل جاده‌ای	۱۲۵۹۲۷۶۳

وضعیت عملکرد مقایسه‌ای حمل ریلی و جاده‌ای در ۵ ماهه اول سال ۹۳ بندر شهیدرجایی (واحد: تن)



وضعیت عملکرد مقایسه‌ای حمل ریلی و جاده‌ای در پنج ماهه اول سال ۹۴ بندر شهیدرجایی (واحد: تن)	
حمل ریلی	۲۲۲۱۵۵۹
حمل جاده‌ای	۷۲۷۲۱۵۳

وضعیت عملکرد مقایسه‌ای حمل ریلی و جاده‌ای در ۵ ماهه اول سال ۹۴ بندر شهیدرجایی (واحد: تن)



وضعیت عملکرد مقایسه‌ای حمل ریلی در پنج ماهه اول سال ۹۴ نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۹۳ (واحد: تن)	
حمل ریلی پنج ماهه اول ۹۴	۲۲۲۱۵۵۹
حمل ریلی پنج ماهه اول ۹۳	۱۳۵۷۱۷۶

وضعیت عملکرد مقایسه‌ای حمل ریلی در ۵ ماهه اول سال ۹۴ نسبت به مدت زمان مشابه در سال ۹۳



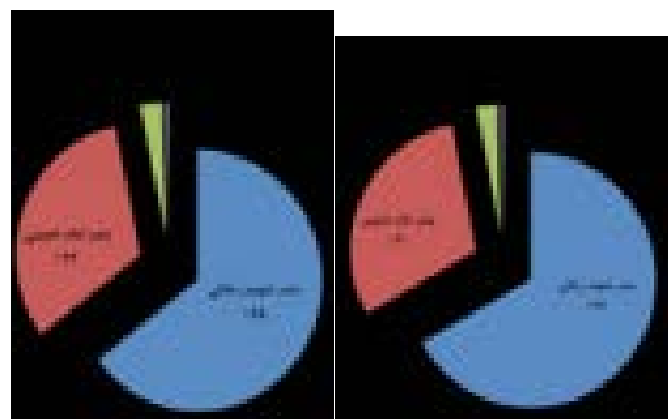
۶۴٪ رشد در تناژ کالای حمل شده نسبت به مدت مشابه در سال ۹۳

وضعیت عملکردی منطقه ویژه اقتصادی شهیدرجایی در سال های ۹۲ و ۹۳:



عملکرد منطقه ویژه اقتصادی شهیدرجایی در بین بنادر ریلی ایران (در سال ۹۳)

بنادر	مقدار (تن)	درصد
بندر شهیدرجایی	۱۳۵۷۱۷۶	۵۰٫۳٪
بندر خرمشهر	۱۲۵۹۲۷۶۳	۴۹٫۷٪



پانوشت: با توجه به عملکرد ریلی بندر، عملکرد ریلی بندر خرمشهر کمتر از ۱٪ است

اقدامات شاخص در یک سال گذشته

تشکیل کمیته هماهنگی مشترک فی مابین ادارات کل بنادر و راه آهن استان در سطح مدیران کل در راستای تعیین سیاست‌های حمل و نقل ریلی بندر و برگزاری جلسات مربوطه

تشکیل کارگروه اجرایی مشترک فی مابین ادارات کل بنادر و راه آهن استان در سطح معاونین در راستای سرعت بخشی در اجرای تصمیمات اخذ شده و برگزاری جلسات مربوطه

برگزاری جلسات متعدد و انجام مکاتبات مربوطه با صاحبان عمده کالا، کارگزاران ریلی و فعالان بخش حمل و نقل در راستای جذب حجم بیشتر کالا و افزایش سطح خدمات به آنان

احداث باسکول جدید ریلی با قابلیت توزین (استاتیک-دینامیک) واگن‌ها

بهره‌برداری از نوسازی خطوط ۳ و ۶ و ۸ در دهه فجر سال ۹۳

احداث خط فرعی اتصال انبار روباز غله به خطوط ریلی

اطلاع‌رسانی از طریق جلسه با صاحبان کالا، تبلیغات و ...

تخصیص محوطه‌های نگهداری کالا به منظور حمل ریلی در نزدیکی اسکله‌ها

چشم‌انداز آینده

دولت به صنعت حمل و نقل نگاه‌های مبنایی و محوری داشته و دارد. این دستاوردها تنها نقطه آغاز روند صعودی جایگاه بندر شهید رجایی تلقی شده و برنامه‌های بلندمدت‌تری نیز در دستور کار قرار گرفته است. بر همین اساس، بندر شهید رجایی در فازهای بعدی توسعه خود در بخش دریایی مصمم است با اجرای پنج حوضچه جدید و احداث بیش از ۱۲ هزار متر اسکله در ۳۹ پست، در بازه زمانی ۲۰۲۰، ۲۰۳۰ و نهایتاً ۲۰۴۰ میلادی، ضمن دستیابی به ظرفیتی معادل ۲۰ میلیون TEU، در جایگاه یک بندر کانونی در منطقه، ایفای نقش نماید.

هم چنین به موازات احداث حوضچه‌ها و ساخت اسکله‌های جدید، افزایش پسکرانه‌های این بندر به میزان دو برابر مساحت کنونی در دستور کار قرار دارد که الحاق بیش از ۲۶۰۰ هکتار اراضی واقع در شمال بندر در همین راستا عملیاتی شده است. الحاق این اراضی جدید به منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی، یک شهر لجستیکی بزرگ را در جوار بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور شکل خواهد داد تا بسترسازی لازم برای پیوستن این بندر به باشگاه بنادر نسل سومی جهان فراهم شود.

پروژه‌های در حال احداث و آتی توسعه حمل و نقل ریلی در بندر شهید رجایی

ایجاد و راه‌اندازی شهر لجستیکی بندر شهید رجایی با محوریت و قابلیت حمل و نقل ترکیبی در آن
ساخت و راه‌اندازی شانتینگ یارد ریلی مواد نفتی

ساخت و راه‌اندازی شانتینگ یارد ریلی مواد معدنی
احداث ترمینال مکانیزه غلات با ظرفیت یکصد هزار تنی سیلوها و دسترس به خطوط ریلی

نوسازی و بهسازی خطوط ۲ و ۷ ریلی مجتمع بندری
احداث ساختمان خدمات ریلی در محوطه بندری

منابع و مأخذ:

پایگاه اطلاع‌رسانی مقام معظم رهبری

پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست جمهوری اسلامی ایران

سایت مجلس شورای اسلامی جمهوری اسلامی ایران

پایگاه اطلاع‌رسانی آیت‌ا... هاشمی رفسنجانی

سایت وزارت راه و شهرسازی

سایت سازمان بنادر و دریانوردی

سایت اداره کل بنادر و دریانوردی شهید رجایی

سایت بنادر و دریانوردی امیرآباد

سایت بنادر و دریانوردی خرمشهر

سایت بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره)

پایگاه اطلاع‌رسانی حمل و نقل ریلی کشور- برنامه‌های دولت

برای افزایش ظرفیت حمل و نقل

<http://irtco.ir/fa/pages/content.php?id=83>

آرشیو آمار و اسناد اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

سالنامه آماری حمل و نقل ریلی کشور

مرکز تحقیقات راه آهن- مقاله منتخب شماره ۲۱۲- هاشم

کلانتری- علی اویسی- شرکت نماد مبتکر (مشاور)

مرکز تحقیقات راه آهن- مقاله آموزشی شماره ۲۶۴- کاظم

فروزنده- فرخنده سیف نیا

مهندسی حمل و نقل- سال پنجم- شماره اول- پاییز ۱۳۹۲-

یادداشت پژوهشی بررسی سهم حمل و نقل ریلی فرآورده‌های

نفتی- مونا مشیری- حمیدرضا احمدی

مهندسی حمل و نقل- سال سوم- شماره چهارم- تابستان

۱۳۹۱- تاثیر افزایش قیمت سوخت بر تقاضای باری ریلی و

سهم آن از حمل و نقل زمینی- رویا سیفی پور- فاطمه افروز

امینی

سمینار مهندسی حمل و نقل ریلی (دانشگاه تهران)- دکتر

سعید محمد- مهندس سید احمد پاکزادیان

Fogel, R. W (1962) "A quantitative approach

to the study of railroads in American

economic growth: A report of some pre-

liminary findings". Journal of Economic

History 22(2) pp163-197.

Yao, V. W (2005) 'the causal linkages

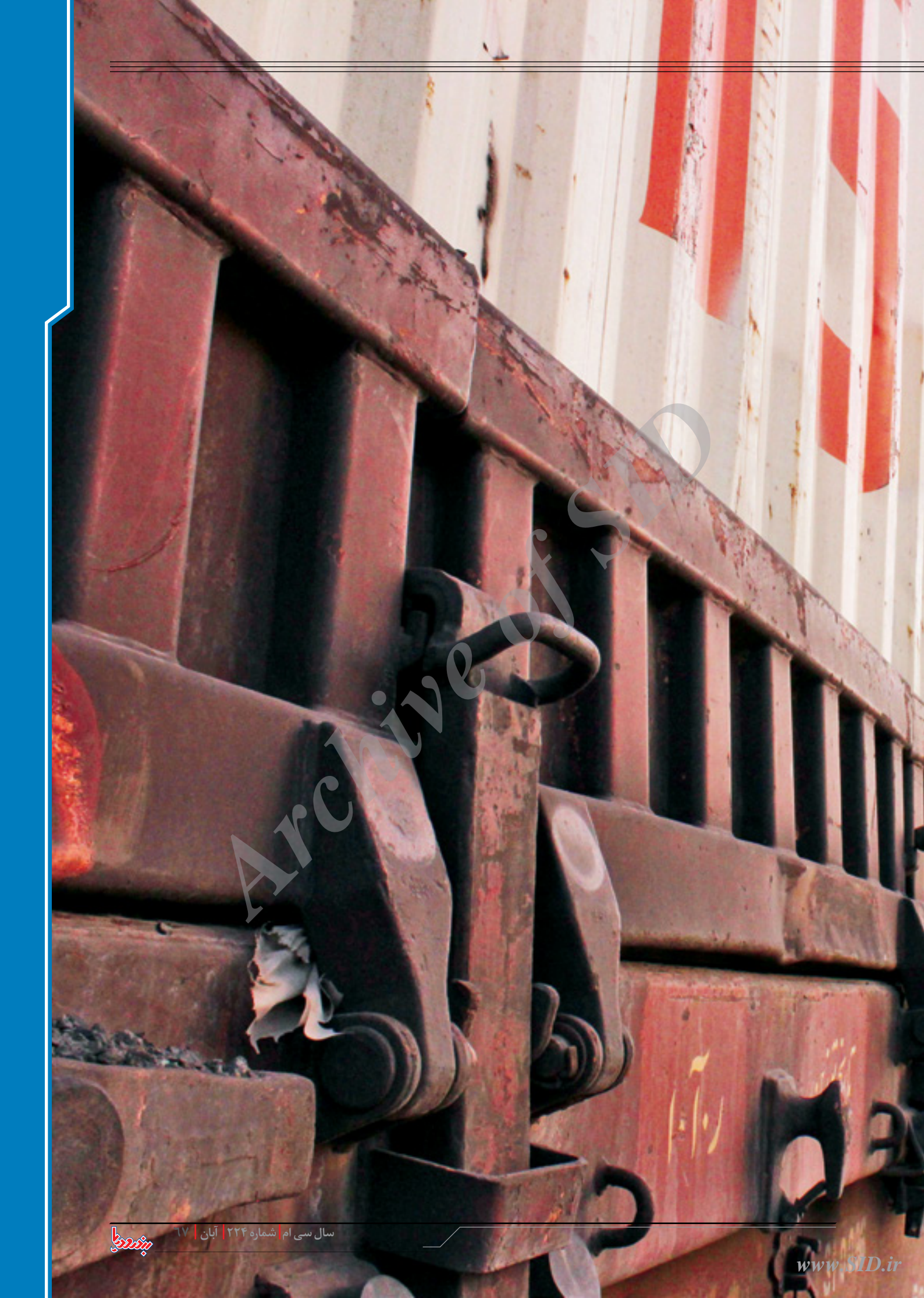
between freight transport and economic

fluctuations". International

Journal of Transport Economics <

32(2): pp.143-159







لاک‌پشت سبز جوان در جزیره هنگام استان هرمزگان در سال ۱۳۹۲

دوستدار لاک‌پشت‌های دریایی

گفت‌وگو با مدیرکل دفتر موزه تاریخ طبیعی و ذخایر ژنتیکی سازمان حفاظت محیط زیست

امین خالق پرست

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

لاک‌پشت‌های دریایی نقش مهمی در اکوسیستم‌های دریایی ایفا می‌کنند؛ «لاک‌پشت‌های دریایی پشت چرمی» با تغذیه از عروس‌های دریایی که شکارچی لارور و تخم‌ماهیان هستند، جمعیت این جانوران ژلاتینی را در دریا کنترل می‌کنند؛ «لاک‌پشت‌های دریایی منقار عقابی» در زیستگاه‌های مرجانی با تغذیه از اسفنج‌ها که با مرجان‌ها برای تصرف محل زندگی به شدت رقابت دارند، امکان اسکان و رشد مرجان‌ها را در بستر دریا فراهم می‌کنند؛ «لاک‌پشت‌های دریایی سبز» با تغذیه از علف‌های دریایی، از رشد بی‌رویه جلبک‌ها و قارچ‌ها در بستر علف‌های دریایی جلوگیری می‌کنند؛ بنابراین، لاک‌پشت‌های دریایی با مراقبت از زیستگاه‌های مرجانی و بسترهای علف‌های دریایی، از سکونتگاه و پرورشگاه گونه‌های متعددی از بی‌مهرگان و ماهیان که بسیاری از آن‌ها به لحاظ ماهیگیری تجاری و تامین نیاز غذایی انسان‌ها مهم هستند، محافظت کرده و با این کار به ایجاد تعادل در شبکه‌های غذایی دریایی کمک می‌کنند.

مثال‌های متعددی در مورد دخالت‌های انسان در طبیعت وجود دارد که در کاهش جمعیت لاک‌پشت‌های دریایی موثر بوده است. برخورد قایق‌های موتوری یا اصابت پروانه این قایق‌ها به لاک‌پشت‌های دریایی که به منظور تنفس نزدیک سطح آب آمده‌اند، با وارد کردن آسیب‌های جدی به لاک‌پشت‌ها باعث مرگ آن‌ها می‌شود. پیشروی در دریا برای توسعه بندرگاه‌ها، ایجاد اسکله‌ها و موج‌شکن‌ها با تخریب تپه‌های مرجانی و بسترهای علف‌های دریایی، بسیاری از زیستگاه‌های تغذیه‌ای مهم لاک‌پشت‌های دریایی را از بین برده است. احداث جاده‌ها و تردد اتومبیل‌ها در سواحل شنی با فشرده ساختن شن‌های ساحلی، امکان آشیانه‌سازی را توسط لاک‌پشت‌های مادر، در بسیاری از سواحل غیرممکن ساخته است.

به‌منظور آگاهی از وضعیت لاک‌پشت‌های دریایی در خلیج فارس و دریای عمان و آشنایی با برخی عوامل تهدیدکننده حیات این خزندگان آبی، با «اصغر مبارکی»، مدیرکل دفتر موزه تاریخ طبیعی و ذخایر ژنتیکی در معاونت محیط زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط زیست، گفتگویی در این زمینه داشتیم که با هم مرور می‌کنیم. گفتنی است عکس‌های این مصاحبه توسط اصغر مبارکی تهیه شده است.

وضعیت لاک پشت‌های سبز، منقار عقابی و پشت چرمی در خلیج فارس و دریای عمان چگونه است؟

بیشترین محل تخم‌گذاری لاک‌پشت سبز در خلیج فارس، در کشور عربستان سعودی است. هم‌چنین، یکی از بزرگ‌ترین جمعیت‌های تولیدمثل کننده این لاک‌پشت‌ها در دریای عمان و منطقه اقیانوس هند در سواحل کشور عمان است. اما تخم‌گذاری لاک‌پشت سبز در ایران بیشتر در سواحل سیستان و بلوچستان انجام می‌شود. لاک‌پشت‌های دریایی را در آب نمی‌توان شمرد چون نه تنها تشخیص آن‌ها در آب مشکل است بلکه مدام جابه‌جا می‌شوند. هر شمارشی که در مورد لاک‌پشت‌های دریایی وجود دارد، مربوط به خشکی و عمدتاً برای لاک‌پشت‌های ماده است.

به لحاظ تعداد و حوزه پراکنش نیز بیشترین گونه لاک‌پشت دریایی که در ایران داریم، لاک‌پشت سبز است چون لاک‌پشت سبز در همه ماه‌های سال، در خلیج فارس و دریای عمان حضور دارد. لاک‌پشت‌های سبز در ایران خیلی کم به خشکی می‌آیند و بیشتر عمر خود را در دریا هستند. تلفات این لاک‌پشت‌ها بیشتر در آب است. لاک‌پشت سبز در بیشتر مناطق پر رفت‌وآمد در کنار شهرهای ساحلی وجود دارد. لاک‌پشت چرمی را در کل پهنه خلیج فارس و دریای عمان به صورت انگشت‌شمار داریم. لاک‌پشت چرمی فقط برای تغذیه به این آب‌ها می‌آید. لاک‌پشت‌های منقار عقابی هم برای مدت‌زمان کمی در آب‌های ایران حضور دارند و پراکنش آن‌ها محدود است و فقط در چند جزیره وجود دارند که بیشتر این جزایر هم غیرمسکونی است.

وضعیت لاک‌پشت‌های دریایی در جزایر ایران چگونه است؟

به‌طور کلی، جزایر لاوان، هندورابی، کیش و قشم را به خاطر وجود انسان و رفت‌وآمد زیاد می‌توان باهم مقایسه کرد و جزایر شیدور، نخیلو و ام‌الکرم نیز به خاطر خالی از سکنه بودن و حضور مردم محلی در آن‌ها باهم قابل مقایسه هستند. باوجود این که در همه سواحل جزیره قشم و جزیره کیش لاک‌پشت‌ها به خشکی می‌آیند، اما به‌خاطر هزینه بالای پایش، فقط یک ساحل در این جزایر برای محافظت از لاک‌پشت‌های دریایی انتخاب شده است. البته، در جزیره کیش مهم‌ترین محلی که تعداد زیادی لاک‌پشت در آن به ساحل می‌آید، همان سایت یک کیلومتری لاک‌پشت‌های دریایی اداره محیط‌زیست منطقه آزاد کیش است. شرایط در جزایری که ما هر ساله برای پلاک‌گذاری لاک‌پشت‌ها به آنجا می‌رویم، فرق می‌کند. این جزایر چون به‌عنوان مناطق محافظت‌شده محسوب می‌شوند و مهاجم طبیعی برای لاک‌پشت‌های دریایی در آن‌ها وجود ندارد، نیازی به محافظت از یک ساحل خاص در آن‌ها نیست. البته در ام‌الکرم و شیدور هم فقط در یک منطقه لاک‌پشت‌ها به ساحل می‌آیند اما در جزایر کوچک‌تر هم چون نخیلو، لاک‌پشت‌ها در همه سواحل آن به خشکی می‌آیند. با این وجود، در این جزایر هم کم‌وبیش با مسئله تورهای رهاسنده در ساحل مواجه هستیم. ما هر سال به جزایر ایران در خلیج فارس می‌رویم. اگر لاک‌پشت به دام افتاده‌ای در تور ماهیگیری مشاهده کنیم، آن را رها می‌کنیم اما عملیات امداد و نجات

به‌صورت جدی خیلی کم اتفاق می‌افتد. ما در سه جزیره «شیف»، «ام‌سیله» و «تهمادو» لاک‌پشت دریایی نداریم چون سواحل این جزایر شرایط مناسبی برای تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها ندارند. در این جزایر زمانی که آب دریا بالا می‌آید، تمام ساحل را آب می‌گیرد و فضایی برای تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها باقی نمی‌ماند. البته بنده در گذشته به جزیره «تهمادو» رفتم. «تهمادو» چون جزیره بزرگی است ممکن است لاک‌پشت دریایی هم به سواحل آن بیاید اما در مقام مقایسه، اگر ۱۰۰ لاک‌پشت به جزیره ام‌الکرم بروند، فقط یک لاک‌پشت به جزیره «تهمادو» می‌رود.

آیا تاکنون ردیابی لاک‌پشت‌های دریایی در ایران انجام شده است؟

از ردیاب بیشتر برای ردیابی مسیرهای مهاجرتی لاک‌پشت‌ها استفاده می‌کنند. به کمک ردیاب می‌خواهیم بفهمیم که لاک‌پشت‌های دریایی از کدام مناطق می‌گذرند و به کجا می‌روند. برای ردیابی لاک‌پشت‌های دریایی یک پروژه مشترک با صندوق جهانی حیات وحش (WWF) در خلیج فارس با مشارکت کشورهای ایران، قطر، امارات و عمان انجام شد. در این پروژه قرار شد هر کشور برای سه سال متوالی پنج لاک‌پشت را به‌صورت سالانه ردیابی کند. از آنجاکه دریای عمان لاک‌پشت منقار عقابی زیادی ندارد، برای اتصال ردیاب نتوانستیم این تعداد کم لاک‌پشت را در دریای عمان پیدا کنیم. بنابراین، قرار شد ردیابی لاک‌پشت منقار عقابی در ایران در سه قسمت غربی، مرکزی و شرقی خلیج فارس انجام شود. بنده نیز در پروژه ردیابی لاک‌پشت‌های دریایی ایران، به‌عنوان کارشناس پروژه شرکت داشتم. در سال ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰، ما در ایران ۱۰ لاک‌پشت دریایی را ردیاب زدیم. ردیاب را به کمک چسب فایبرگلاس روی لاک‌پشت‌ها چسبانده‌ایم. پروژه ردیابی ماهواره‌ای لاک‌پشت‌های منقار عقابی در ایران دو فاز داشت. فاز اول در جزیره شیدور (قسمت مرکزی خلیج فارس) در استان هرمزگان و فاز دوم در جزیره نخیلو (قسمت غربی خلیج فارس) در استان بوشهر انجام شد. جزیره شیدور و نخیلو از مهم‌ترین جزایر ایران به لحاظ تعداد لاک‌پشت و نوع زیستگاه بود. فاز سوم پروژه که قرار بود در جزیره قشم (قسمت شرقی خلیج فارس) باشد، متأسفانه هرگز در ایران انجام نشد.

یک لاک‌پشت سبز بالغ در «جزیره هندورابی» در هرمزگان در سال ۱۳۸۹ که در اثر برخورد پروانه قایق از ناحیه سر به شدت آسیب دیده بود و متأسفانه به‌خاطر این جراحت بعد از چند ساعت تلف شد.



سواحل کدام جزایر ایران در خلیج فارس زیستگاه مرجانی دارد؟

در آب‌های اطراف جزایر کیش، هندورابی و هنگام، زیستگاه مرجانی داریم. البته، کم‌وبیش تخریب شده‌اند. هرکجا که زیستگاه مرجانی وجود دارد، عموماً لاک‌پشت‌ها نیز هستند. هم‌چنین کوسه‌هایی که در مناطق مرجانی هستند، مشکلی برای لاک‌پشت‌های دریایی ایجاد نمی‌کنند. با وجود این که، لاک‌پشت منقار عقابی هر چیزی که پیدا کند را می‌خورد، اما غذای اصلی اش اسفنج‌ها هستند. البته لاک‌پشت‌های منقار عقابی در آب‌های ایران محل زیادی برای تغذیه ندارند.

لاک‌پشت‌های دریایی می‌زند؟ کدام خطرات بیشترین آسیب را به

چون در این زمینه آمار دقیقی نداریم نمی‌توانیم تهدیدات لاک‌پشت‌های دریایی را الویت‌بندی کنیم. اما بیشتر تلفات لاک‌پشت‌ها مربوط به فعالیت‌های صیادی هم‌چون به دام افتادن در تور ماهیگیری، برخورد با قایق و پروانه قایق‌ها به لاک‌پشت‌های دریایی است. اما بیشتر این تلفات مربوط به لاک‌پشت سبز است چون لاک‌پشت سبز همیشه در آب‌های ایران حضور دارد.

بیشتر از ۱۰۰ رد لاک‌پشت را می‌توان در ساحل «ام‌الکرم» مشاهده کرد. آمار بالای ردها در این ساحل به خوبی نشان می‌دهد که سالیانه تعداد زیادی لاک‌پشت به این جزیره می‌آیند. اما در سفری که به این جزیره داشتیم، با یک لاک‌پشت به دام افتاده داخل تور ماهیگیری مواجه شدیم. متأسفانه صیادان، تور ماهیگیری را پس از خارج کردن از آب، بدون توجه به لاک‌پشت دریایی که داخل تور ماهیگیری آن‌ها به دام افتاده بود، در داخل ساحل رها کرده و رفته بودند. خیلی اوقات هم اتفاق افتاده که لاک‌پشت‌هایی که در حال برگشتن به دریا هستند، توسط تورهای ماهیگیری رها شده در ساحل به دام می‌افتند. لاک‌پشت‌های بالغ شاید قدرت لازم را داشته باشند که تور را پاره کنند و یا بتوانند خود را به هر نحوی از تور رها کنند. اما اگر در مسیر راه بچه لاک‌پشت‌هایی که از لانه بیرون می‌آیند و در حال رفتن به سمت دریا هستند، تور وجود داشته باشد، به آسانی داخل تور می‌افتند و به هیچ وجه نمی‌توانند خود را رها کنند. این مسئله در ارتباط با تورهای نامریی، خیلی مطرح است. این تورهای پلاستیکی نه تنها به خاطر چشمه‌های ریزی که دارند به آسانی قابل تشخیص نیستند بلکه به خاطر نازک بودن بندهای تور به پای لاک‌پشت‌ها می‌پیچند و باعث تلف شدن آن‌ها در ساحل می‌شوند.

در سواحل سیستان و بلوچستان که احتمال آمدن لاک‌پشت دریایی خیلی زیاد است، متأسفانه ساحل را با احداث جاده برای تردد جهت اسکله‌سازی خراب کردند. زمانی که در این منطقه آب دریا بالا می‌آید، کل ساحل تا نزدیکی جاده از آب پوشیده می‌شود. بنابراین، لاک‌پشت‌ها فقط در محلی که جاده در آن ساخته شده، می‌توانستند تخم‌گذاری کنند. اما با احداث جاده، حدود پنج تا شش متر از عرض ساحل کم شده و محلی برای تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها باقی نمانده است. به خاطر این که لاک‌پشت‌ها قادر به کندن خاک مترکم شده جاده برای تخم‌گذاری نیستند، ساحل تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها در این منطقه عملاً با احداث این جاده از بین رفته و لاک‌پشت‌ها دیگر نمی‌توانند برای تخم‌گذاری به این ساحل بیایند.

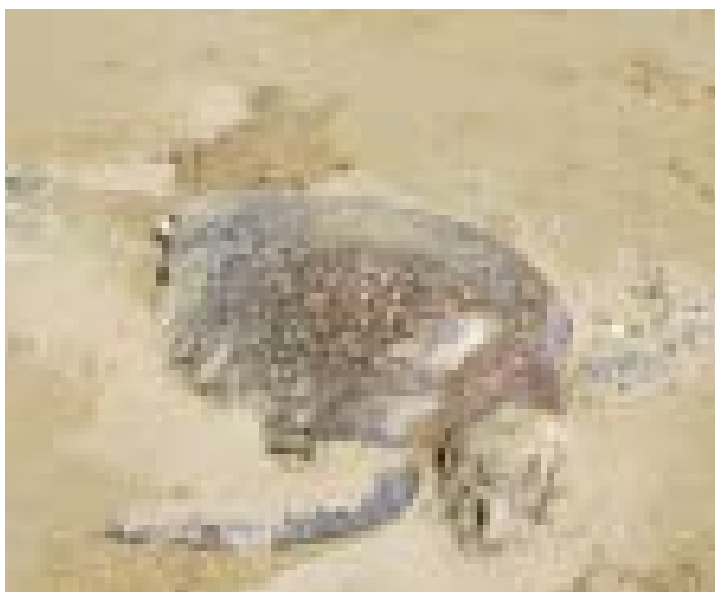
وجود بنادر ایران چه آسیب‌هایی به



صيد ضمنی لاک‌پشت دریایی در تور ماهی‌گیری در دریای عمان، لاشه لاک‌پشت در سواحل سیستان و بلوچستان که به علت به دام افتادن در تور و خفه شدن در آب تلف شده است.



یک لاک‌پشت منقار عقابی بالغ در سال ۱۳۸۵ که در تور صیادی به دام افتاده و متأسفانه صیادان بدون آزاد کردن جانور از تور آن را در ساحل «جزیره ام‌الکرم» در بوشهر رها کردند.



لاشه یک لاک‌پشت سبز بالغ در سواحل دریای عمان در سیستان و بلوچستان در سال ۱۳۸۸ که احتمالاً در اثر فعالیت صیادی دریا تلف شده است.



تخریب یکی از سواحل مناسب تخم گذاری لاک پشت سبز در سیستان و بلوچستان که احتمال تخم گذاری لاک پشت دریایی در آن خیلی زیاد است، متأسفانه ۴ سال پیش ساحل را با احداث جاده برای تردد جهت اسکله سازی خراب کرده اند. با احداث جاده، حدود پنج تا شش متر از عرض ساحل کم شده و محل برای تخم گذاری لاک پشت ها باقی نمانده است.

با وجود این که لاک پشت های دریایی سیستم پژواک یایی (Echolocation) ندارند، اما سونارها و مانورهای دریایی می توانند به شنوایی لاک پشت های دریایی آسیب برسانند. لاک پشت های دریایی در خشکی صداها را خیلی خوب می شنوند اما درباره قدرت شنوایی آن ها در آب، اطلاع چندانی ندارم.

وضعیت ایران نسبت به کشورهای عربی همسایه در محافظت از لاک پشت های دریایی چگونه است؟

سواحل جنوب ایران از خوزستان تا گوادر امتداد دارد. بنابراین، پهنه ساحلی که ایران در خلیج فارس و دریای عمان دارد، خیلی وسیع است و قابل مقایسه با کشورهای عربی نیست. کشور عربستان سال های زیادی است که به صورت منظم در زمینه محافظت از لاک پشت های دریایی فعال است و در این زمینه از پیشگامان این زمینه محسوب می شود. به طور مثال، در دهه ۱۹۸۰ چندین پروژه خیلی خوب در زمینه لاک پشت های دریایی در عربستان انجام شد. کشور عمان نیز از جمله کشورهای موفق در محافظت از لاک پشت های دریایی است. کشور عمان برای لاک پشت دریایی سرخ و لاک پشت دریایی سبز به عنوان یکی از بزرگ ترین زیستگاه جمعیت های تخم گذار محسوب می شود. زیستگاه لاک پشت های دریایی در کشور عمان بسیار خوب محافظت می شود و این کشور یک گروه اختصاصی برای امداد و نجات و مطالعه لاک پشت ها دارد. در حالی که امداد و نجات لاک پشت های دریایی در ایران خیلی کم اتفاق می افتد. هم چنین، کارهای علمی که در زمینه لاک پشت های دریایی در عمان انجام می شود، منسجم تر از ایران است. در ایران نسبت به کشورهای عربی منطقه، بحث تخریب زیستگاه ها بیشتر و اجرای قوانین ضعیف تر است. تیم های تحقیقاتی در کشورهای قطر و امارات نیز چند سالی است که فعالیت های خوبی در زمینه لاک پشت های دریایی انجام داده اند و کشور پاکستان هم در این زمینه خیلی خوب کار می کند. البته از ایران هم کارهای باارزشی آرایه شده است. به طور مثال، بنده در اجلاس سالانه لاک پشت های دریایی در کویت و نشست حفاظت از دریا که دو سال متوالی در ابوظبی به کمک WWF برگزار شد، سمینارهای خوبی آرایه کردم که اطلاعات عرضه شده در این سمینارها نسبت به کارهای پژوهشی کشورهای عربی، بی نظیر بود.

لاک پشت های دریایی زده است؟

عمده تاثیرات منفی که بنادر بر لاک پشت ها دارند، بحث تخریب زیستگاه این جانوران است. زمانی که بنادر احداث می شوند، اگر ساحل از نوع شنی-ماسه ای و محل تخم گذاری لاک پشت های دریایی باشد، به طور کامل از دست می رود. حتی اگر ساحل را از دست ندهیم، زمانی که بندر وجود دارد، مزاحمت برای لاک پشت ها زیاد است. به طور مثال، در «بندرعباس» به عنوان یک شهر ساحلی بزرگ، تردد قایق ها و اتومبیل ها، فاضلاب، زباله، آلودگی آب و نور زیاد است. در نتیجه، کیفیت زیستگاه تحت تاثیر فعالیت های بندری قرار می گیرد زیرا که هم خشکی و هم دریا تخریب می شود. هم چنین، حجم تغییرات در دریا و خشکی در «بندر عسلویه» خیلی زیاد است. یک بار لاک پشت های سبز بالغ را در یک حوضچه در عسلویه یافتیم. این حوضچه ها مکش دارند و لاک پشت های دریایی به طور اتفاقی داخل آن ها می افتند. در مناطق ساحلی هم چون عسلویه برای برج های خنک کننده سیستم پالایش نفت، گاز و آب شیرین کن ها، حوضچه های مکش آب دریا وجود دارد که به خاطر نبود حفاظ مناسب در کانال های این حوضچه ها، لاک پشت های دریایی با اندازه های مختلف اگر نتوانند از این مکش فرار کنند، داخل این حوضچه ها به دام می افتند. لاک پشت دریایی در بندر امام خمینی (ره) و بندر شهید رجایی خیلی کم دیده می شود؛ اما مسئله آلودگی آب را در این بنادر نیز داریم. با «بندر چابهار» کم تر مسئله داریم؛ باین وجود، تخریب زیستگاه آبی در بندر چابهار خیلی زیاد است. اسکله سازی های متعدد در روستاهای کوچک که برای پناه صیادان، قایق ها و لنج ها انجام شده، زیستگاه موجود در بستر دریا را تخریب کرده است. خاکی که برای احداث این تاسیسات در کف دریا می ریزند، روی مرجان ها و علف های دریایی را پوشانده و اجازه فتوسنتز و رشد به آن ها نمی دهد.

امسال که ما به جزیره هندورابی رفته بودیم، طرح توسعه این جزیره فاجعه بود؛ نه تنها در ساحل تخم گذاری لاک پشت ها پلاژ ساخته شده بود بلکه می خواستند فرودگاه، هتل و مجموعه گردشگری در مناطق ساحلی این جزیره احداث کنند؛ چنین کاری در هیچ جای دنیا مرسوم نیست. هم چنین، عوارض ناشی از احداث اسکله و بندر در جزایر لاوان، سیری و خارک تقریباً مشابه هم هستند. وجود بنادر در خارک، کل سیستم جزیره را تغییر داده است. این جزیره کوچک است اما تردد قایق ها، کشتی ها، آلودگی نفتی و ساخت ساز در آن زیاد می باشد. بندر گناوه و بندر کنگان در بوشهر هم در حال توسعه هستند و در بخش هایی از جاسک هم می خواهند قسمت های صنعتی تاسیس کنند. بنابراین، محیط زیست این مناطق نیز به خاطر تصرف مناطق ساحلی و تردد دریایی زیاد، در خطر است.

آیا مانورهای نظامی نیروی دریایی و سونارهای کشتی ها و زیردریایی ها به لاک پشت های دریایی آسیب می زند؟

به طور کلی، مانورهای دریایی و سونارها آسیب زننده هستند. اما درباره آسیبی که مانورهای دریایی و سونارها به لاک پشت های دریایی وارد می کنند، هیچ آماری نداریم. از نظر قانونی، مانورهای دریایی بر اساس مجموعه مقررات بین المللی کنترل می شوند؛ برای انجام مانورهای دریایی، مناطق خاصی به صورت بین المللی تعیین می شوند و نیروی دریایی اجازه ندارد در هر نقطه ای از دریا مانور برگزار کند.



تکامل الگوهای رفتاری و روابط شکار-شکارچی در ماهیان سطح‌زی

فریدون عوفی | مهناز ریانی‌ها

پژوهشگر و عضو هیئت علمی

موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور - بخش اکولوژی منابع آبی

ماهیان سطح‌زی (Pelagic fishes) از گروه‌های عمده ماهیان اقتصادی و ارزشمند شیلاتی محسوب می‌شوند که در منطقه خلیج فارس و دریای عمان از تنوع گونه‌ای قابل توجه‌ای برخوردار هستند. به لحاظ اندازه، گونه‌ها شامل دو گروه ماهیان سطح‌زی ریز شامل انواع ساردین ماهیان - شگ ماهیان (Clupeidae)، موتوماهیان (آنچویی ماهیان) (Engraulidae)، سطح‌زی درشت شامل انواع تون ماهیان (Scomberidae)، نیزه ماهیان (بادبان ماهیان) (Istiophoridae)، گیش ماهیان (Carangidae)، کوتر ماهیان (Sphyrnidae)، خار و ماهیان (Rachicentridae) و پرنده ماهیان (Exocoetidae) اشاره نمود. از دیدگاه طبقه‌بندی بوم‌شناسی زیستگاهی به دو گروه ماهیان مهاجر سطحی (Pelagic migratory fishes) نظیر ساردین ماهیان، موتوماهیان، تون ماهیان و سوکلا ماهیان و نیزه ماهیان، و پرنده ماهیان، و ماهیان مهاجر سطحی نزدیک کف (Pelagic-Neretic migratory fishes) نظیر گیش ماهیان، کوتر ماهیان و خار و ماهیان اشاره نمود. ماهیان مهاجر سطحی کاملاً دریایی بوده و به‌طور موقت جهت تخم‌ریزی و تغذیه به سواحل نزدیک می‌شوند. زیستگاه‌های زمستانه و تغذیه‌ای آن‌ها در نیمه دوم سال در آب‌های ایرانی با یکدیگر هم‌پوشانی دارد.

ساحل دریای عمان توسط شناورهای صیادی (ناوگان صنعتی) مجهز به تورهای پیاله‌ای موسوم به Purse seiner و به‌طور محدود و موردی توسط رشته قلاب‌های طویل (Long line) و یا کششی (Trolling) صورت می‌گیرد. قابلیت صید در آب‌های دور، توانایی انجام عملیات صید به مدت طولانی، و استفاده از نیروی انسانی (صیاد) باتجربه و به تعداد کافی، از الزامات این نوع شناورها و موفقیت در صید محسوب می‌شود. این شناورها برای یافتن گله‌های تون ماهیان از تجهیزات پیشرفته ماهی‌یاب (Fish finder)، سونار و یا دیده‌بانی (چشم غیرمسلح و یا دوربین دوچشمی و تلسکوپ) و هم‌چنین به‌صورت تجربی با یافتن نشانه‌هایی در دریا نظیر حرکت دلفین‌ها، حضور پرندگان دریایی، مشاهده گله‌های ساردین و آنچویی و سایر موارد

روش‌های صید

این گروه از ماهیان توسط صید تعقیبی یا فعال (Active fishing gear)، نیمه تعقیبی یا حرکتی (Semi-active fishing gear) و انتظاری یا غیرفعال (Passive fishing gear) صید می‌شوند. ماهیان سطح‌زی اصولاً توسط انواع تورهای گوش گیر (Gillnet - Driftnet)، گردان پیاله‌ای (Purse seine) یا به کارگیری یک یا دو شناور، رشته قلاب‌های طویل (Long line) و یا تورهای کیسه‌دار کششی ساحلی موسوم به جل ساردین (Beach seine)، و هم‌چنین ترال سطحی (Pelagic trawl) و میان آبی (Mid water trawl) یا یک یا دو شناور، و هم‌چنین صید بانور (Light fishing) بر اساس جذب نور (Photo taxis) در آب‌های ساحلی کم‌عمق قرار دارند. صید تجاری به‌صورت صنعتی در آب‌های دور از



گله اصلی ماهیان سطح زبان ریز، آبهای تنگه هرمز



تفکیک گله اصلی ماهیان سطح زبان ریز به دسته های کوچکتر در مواجهه با شکارچیان، آبهای تنگه هرمز



رفتار دفاعی ماهیان سطح زبان ریز جهت کاهش احتمال تشخیص توسط شکارچیان

استفاده می کنند تا بتوانند به اجرای عملیات تور ریزی اقدام کنند.

صید سنتی آن ها نیز در آب های کم عمق ساحلی عمدتاً در صیدگاه های سنتی بخش های جنوبی استان بوشهر (بندر طاهری و روستاهای تنبک و پیرک) و هم چنین استان هرمزگان (بنادر لنگه و جاسک، جزایر قشم و هرمز) در دهه ۷۰ و اوایل دهه ۸۰ از رونق بسیار خوبی برخوردار بوده است. ولی در حال حاضر کاهش قابل توجهی به لحاظ فعالیت صیادان محلی دارد و از رونق گذشته برخوردار نیست. زیستگاه های زمستانه و تغذیه ای آن ها در نیمه دوم سال در منطقه آب های ایرانی با ساردین ماهیان و (انچویی ماهیان) هم پوشانی دارد، نیز به همین صورت است.

الگوهای رفتاری

رابطه شکار-شکارچی که موجب بروز رفتارهای هوشمندانه گروهی (گله) در مواجهه با شکارچیان می شود به نام الگو رفتاری ضد شکارچی (Anti-Predator behavior pattern) شناخته می شود. ترکیبی از الگوهای رفتاری مهاجرت و تغذیه یکی از ویژگی های روند تکامل رفتارشناسی در ماهیان سطحی محسوب می شود. در ماهیان تاکنون کلیه رفتارهای دفاعی در قالب دو گروه مکانیسم های اولیه یا ابتدایی (Primary APM) برای روش ها و رفتارهای دفاعی فردی گونه ها (Individual) و ثانویه یا هماهنگ شده (Secondary APM) برای رفتارهای دفاعی اجتماعی (Crowd) مشخص و طبقه بندی شده است. هرچند ممکن است در گونه ها و یا جمعیت ها و حتی در زیستگاه های مختلف و شرایط محیطی متفاوت، موارد استثنایی و تخصصی به لحاظ رفتارهای دفاعی و رابطه اکولوژیک شکار-شکارچی وجود داشته باشد و یا استراتژی های مختلفی از سوی ماهیان نمایش داده شود که می توان به گونه های مناطق مرجانی (Coralline fishes) اشاره نمود. ولی اساساً در خصوص گونه هایی که مهاجر دریایی هستند و زندگی اجتماعی و گله ای دارند (تون ماهیان و ساردین ماهیان)، این تغییرات بسیار محدود بوده و روند تکاملی و تغییرات رفتاری خاصی نخواهد داشت.

در خصوص رابطه تون ماهیان و ساردین ماهیان نیز این تئوری مشاهده و اثبات شده است. ساردین ماهیان در قالب رفتارهای مکانیسم دوم ضد شکارچی (S-APM) با واکنش هشدار یا زنگ خطر (Alarm reaction)، دو نوع روش دفاعی در برابر هجوم تون ماهیان و یا سایر شکارچیان را انجام می دهند. این مکانیسم مبتنی بر حرکت هماهنگ شده گله ای ساردین ماهیان است، دو اصل کاهش احتمال افزایش توسط شکارچیان برای پراکنده شدن و ایجاد سردرگمی در شکارچیان، و افزایش احتمال تشخیص توسط شکارچیان به منظور ایجاد ترس و وحشت در شکارچیان (Reduced / Increased probability of detection by predators) در نظر گرفته شده است. لذا ماهیان سطحی ریز هیچ گاه برای فرار از دشمنان و شکارچیان اقدام به حرکت به سمت آب های کم عمق و منطقه ای که تحت تاثیر مستقیم کشند قرار دارد، نمی کنند و اصولاً در همان آب های ساحلی با عمق مناسب، استراتژی خود را برای دو مکانیسم کاهش (RPDP) با هدف پراکندگی در منطقه و ایجاد دسته های کوچک تر و یا افزایش (IPDP) با هدف تشکیل گله های بزرگ و ایجاد ترس و وحشت احتمال مشاهده اجرا می کنند.

نتیجه گیری

جوامع پلانکتونی و هم چنین ماهیان کوچک و بزرگ و

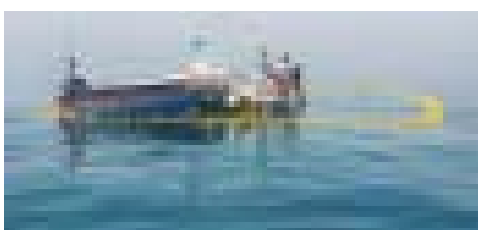
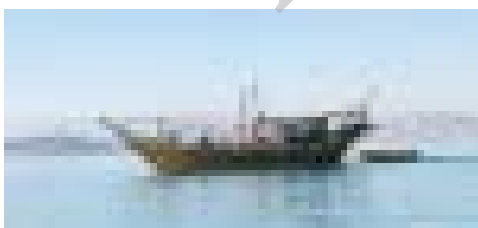
سرپایانی را که مورد تغذیه قرار می دهند ضامن تکثیر فراوان آنها بوده و بدین ترتیب گروه عظیمی از ماهیان ارزشمند شیلاتی محسوب می شوند که می توانند با تشکیل حلقه های وابسته به یکدیگر زنجیره غذایی و زیستی را کامل نمایند.

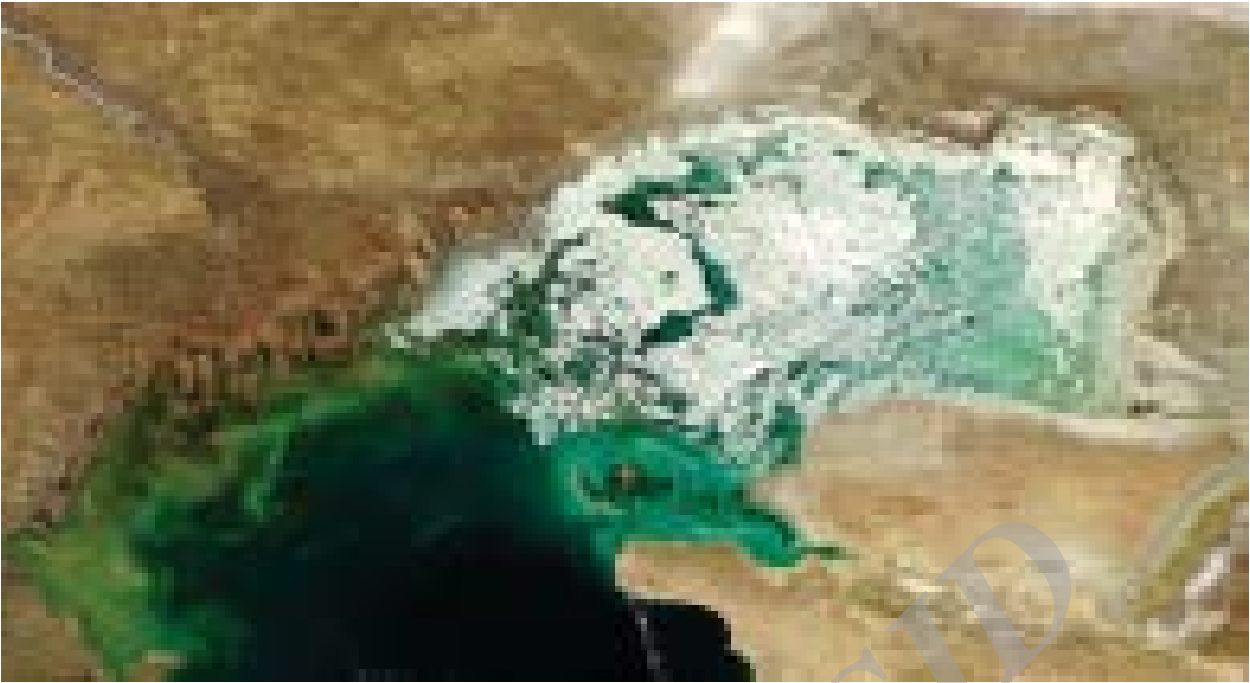
غالباً به شکل دسته ها و گله های هدفمند بزرگ و متراکم به خصوص موقع مهاجرت و تغذیه (School) و یا کوچک و غیر متراکم به هنگام پراکندگی و دسته بندی و بروز رفتارهای دفاعی و یا تولیدمثل (Shoal-Passel) در لایه سطحی حرکت می کنند. هرچند توانایی حرکت تا اعماق ۱۰۰ متر هم گزارش و ثابت شده است که در مواجهه با شرایط خاص نظیر برخورد با لایه های همگن پارامتریک نظیر ترموکلاین نیست. تخم ریزی در دریا و دور از ساحل (Offshore waters) صورت می گیرد و تخم ها کاملاً سطحی می باشد (به استثنا انواع معدودی از پرنده ماهیان).

به لحاظ جغرافیای زیستی جمعیت ها و ذخایر ارزشمند این گروه از ماهیان که در دریای عمان و تنگه هرمز و خلیج فارس (و سایر دریاهای هم جوار) حضور دارند، وابسته به نواحی زیستی انحصاری و مشخصی هستند که به نام ناحیه صیادی ۵۲ فائو (FAO Fishing Area ۵۲) شناخته می شود و مهاجرت های آنها درون منطقه ای است. به طوری که به نظر می رسد جمعیت های منطقه ایرانی در واقع از نژادهای جدا افتاده و بومی (Local isolated races) هستند و از مناطق خارج از اقیانوس هند به این منطقه مهاجرت نمی کنند. کم شدن گروه ها و حلقه های پایین تر در زنجیره غذایی، موجب مهاجرت اجباری (Forced migration) آنها به سایر مناطق به خصوص آب های دریای عرب (کشور عمان و حتی کشورهای عربی حوزه خلیج فارس) شود. الگوهای رفتاری مهاجرت و تغذیه نیز بر همین اساس تکوین یافته است. در این خصوص به دو حلقه وابسته به یکدیگر شامل تون ماهیان با ساردین ماهیان و انجویی ماهیان می توان اشاره نمود که در روند حرکت های گله ای بخصوص در نیمه دوم سال به سمت آب های کرانه ای ایرانی، با یکدیگر هم پوشانی پیدا می کنند.



رفتار دفاعی ماهیان سطح زیان ریز جهت افزایش احتمال تشخیص و بزرگنمایی توسط شکارچیان





نام دریای شمال ایران به گواهی تاریخ

شنبه فتحی

کارشناس ارشد باستان‌شناسی

دریایی که امروزه به اشتباه خزر می‌نامیم در طول تاریخ دارای نام‌های گوناگونی بوده است. شاید کمتر پدیده جغرافیایی را بتوان یافت که به اندازه این دریا تعدد نام به خود دیده باشد. بسیاری از نام‌های آن از بین رفته‌اند. به گواهی اسناد تاریخی، نام «هیرکانی» و «کاسپی» از دوران باستان به تناب در مورد این دریا استفاده شده است. نام خزر مربوط به قومی است که در قرن چهارم و پنجم و ششم میلادی در تاریخ ایران نقش آفرینند. همواره تاریخ در مورد رابطه خزران با ایران نام غارت و حمله را همراه دارد. این قوم در قرن دهم میلادی به طور کلی با حمله روس‌ها ساقط و در اقوام دیگر مستحیل شدند و هیچ گونه آثار زبانی و فرهنگی از آنان برجای نمانده است. تنها در ایران و ترکیه و افغانستان و آذربایجان نام خزر برای این دریا به کار می‌رود آن هم به تبعیت از نامی که ما به کار می‌بریم. عمده‌ترین نام کاربردی دریای شمال ایران در طول تاریخ و بر نقشه‌ها و در حال حاضر در اکثر زبان‌ها و کشورها نام «کاسپی» با تلفظ‌های مختلف است. کاسپی نام قومی است که بیش از هزار سال به طور مثبت در تاریخ ایران مطرح و منشأ اثر بوده‌اند.

وجود ندارد نظیر خلیج فارس که در طول تاریخ چند هزار ساله، نام واحدی داشته و اسناد تاریخی سه هزار سال گذشته موید آن است. حدود سال ۱۳۱۶ ه. ش نام مازندران بر این دریا نهاده شد. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۱۳) هیچ‌گاه در آثار مورخان، این دریا نام مازندران نداشته است. (همان، ص ۲۶) در هیچ‌یک از نوشته‌های مؤلفان شرقی و غربی دوران پیش از اسلام نامی از خزر بر دریای شمال ایران دیده نشده است. در نوشته‌های مولفان اسلامی گاهی نام خزر برای این دریا به کار رفته است.

نام دریای شمال در متون کهن

دریای شمال ایران در زمان‌های گوناگون و بنا بر شرایط سیاسی حاکم، بنام‌های مختلف موسوم بوده است. هکاتیوس میلیتی که پیش از هرودت می‌زیسته دریای شمال ایران را با دو نام هیرکان و کاسپی معرفی کرده است. ظاهراً دلیل وجود دو نام برای دریای مذکور آن بوده است که هیرکانیان در جنوب و مشرق و قوم کاسپی در جنوب و مغرب دریای شمال ایران می‌زیستند. هرودت می‌نویسد: این دریا به دریای کاسپی معروف است. و در جای دیگر می‌نویسد: یکی از شاخه‌های رود آراکسس (ارس) به‌سوی دریای کاسپی می‌رود و آب آن به این دریای می‌ریزد. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۷۹) کتزیاس هیرکان را بارکانیا نامیده است که از واژه وارکانا یا هرکانا به مفهوم سرزمین گرگ (گرگان) مشتق شده است. (همان، ص ۸۱) استرابون از زمره جغرافی‌نویسانی است که دریای شمال ایران را با هر دو نام هیرکانیا

نام هر مکان جغرافیایی در ایجاد هویت و چهارچوب مناسب برای یکپارچگی و وحدت ملی هر ملت نقش اساسی دارد. گزینش نام مکان‌های جغرافیایی به علت بار سیاسی و عاطفی آن از حساسیت ویژه‌ای برخوردار است. نام مکان‌ها شامل اطلاعات انسانی، طبیعی، فرهنگی، سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در زمان‌های گذشته است که اسناد کمی از آن‌ها در دست است. نام‌گذاری فرایندی است که در آن واحدهای سیاسی یک کشور با توجه به مولفه‌های طبیعی، اجتماعی، فرهنگی، تاریخی و سیاسی بر روی نقشه سیاسی کشور شناسایی می‌شوند. (احمدی پور، ۱۳۸۲ ص ۱) وجود اسامی متعدد بر پدیده‌های جغرافیایی، حکایت از استقرار اقوام مختلف در طول تاریخ در یک مکان دارد که اغلب این اسامی مدت‌های مدیدی پس از محو فرهنگ به وجود آورنده‌اش به بقای خود ادامه می‌دهند. این گونه نام‌های مکانی، ردپای گذشته را حفظ می‌کنند. (توکلی مقدم، ۱۳۷۵ ص ۵) دریای شمال ایران را در اروپا و آمریکا و بعضی کشورهای آسیا و آفریقا دریای کاسپی می‌نامند و ترکی زبانان به آن دریای خزر می‌گویند. در کشورهای عربی نیز مدتی عنوان بحر الخزر رایج بوده است. از دوسه قرن پیش در گروهی از کشورهای عربی آن دریا را به قزوین منسوب دانسته نام بحر القزویین بر آن نهادند. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۱۱)

شاید هیچ دریا یا پدیده جغرافیایی پیدا نشود که به اندازه این دریا با تعدد نام مواجه بوده و بیش از ده‌ها عنوان را در شناسنامه خود ثبت کرده باشد. در حالی که بسیاری از مناطق جغرافیایی جهان از جمله دریاها اسم شناخته شده واحدی دارند و در مورد نام‌گذاری آن‌ها اختلاف نظر چندانی



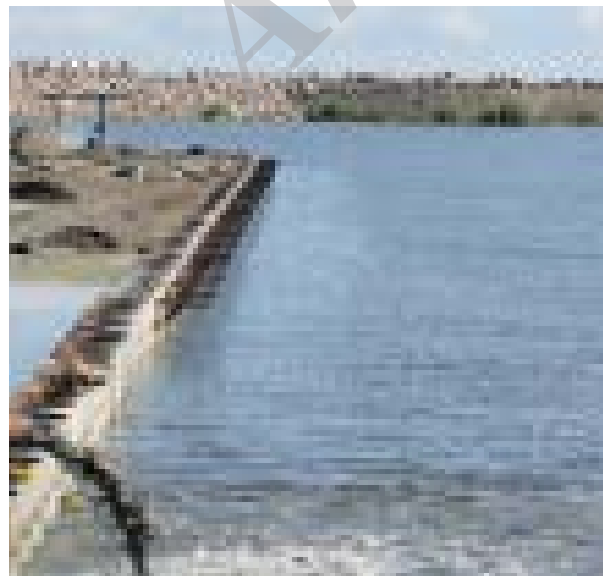
مقدسی جهانگرد نیز در قرن چهارم هجری در توصیف سرزمین دیلم می نویسد: من آن سرزمین را به پنج حوزه بخش کردم، نخستین آن‌ها از سمت خراسان، قومس پس گرگان، طبرستان، دیلمان سپس خزر است و دریاچه در میان این حوزه‌هاست. (مقدسی، ۱۳۶۱ ص ۵۱۸) مسعودی مورخ (متوفی ۳۴۴ هجری) در مروج الذهب چندین اسم برای این دریا به کار برده و می نویسد: «دریای اقوام عجم که خانه‌ها و مسکن‌هایشان بر سواحل آنست، از هر سو به وجود مردم معمور است و همان است که به دریای باب و ابواب و خزر و گیل و دیلم و گرگان و طبرستان معروف است.» (مسعودی، ۱۳۷۴ ص ۱۱۹) مسعودی از معدود دانشمندانی است که دریای شمال ایران را دریاچه (بحیره) نامید و متذکر شد که این دریاچه (بحیره جرجانیه- دریاچه گرگان) بزرگ‌ترین دریاچه جهان است. (رضا، ۱۳۸۷: ۹۶)

اصطخری (جغرافی نویسنده عصر مسعودی) در کتاب مسالک و ممالک یکجا از عنوان دریای خزر استفاده کرده (اصطخری، ۱۳۴۷ ص ۱۵۵) و در جایی دیگر عبارت دریای طبرستان را به کار برده است. (همان، ۱۵۷-۱۵۶) حمدالله مستوفی در نزهة القلوب (۷۴۰ ه) نام دریای شمال ایران را بحر خزر، جیلان و مازندران ذکر کرده است. (حمدا... مستوفی، ۱۳۳۶ ص ۲۳-۲۲) بحیره آبسکون و بحر خزر و بحر گرگان و بحر دربند و بحر گیلان همه یکی است. (حافظ ابرو، ۱۳۷۵ ص ۱۲۴)

نام دریای شمال در منابع جدید

در فصل پنجم از عهدنامه گلستان که مربوط به موضوع دریای خزر است، نام این دریا به صورت «خزر» نوشته شده است. (اسناد روابط ایران و قفقاز، ۱۳۷۲ ص ۲۶۵) کتاب «تاریخ قراباغ» اثر میرزا جمال جوانشیر قره‌باغی دریای شمال ایران را دریای خضری نوشته است. (جوانشیر قراباغی، ۱۳۸۴ ص ۱۲۶-۷۷) فصل هشتم عهدنامه ترکمنچای هم که در مورد نحوه استفاده ایران و روسیه از دریای شمال است، از نام این دریا با عنوان خزر یاد کرده است. (اسناد روابط ایران و قفقاز، ۱۳۷۲ ص ۳۳۷) امروزه کشورهای ساحلی این دریا از دو عنوان کاسپین و خزر استفاده می کنند. در روسیه، قزاقستان و ترکمنستان عنوان کاسپین رایج است و در جمهوری آذربایجان از عنوان خزر استفاده می شود. در ایران نیز علی‌رغم این که در دو دهه قبل، معمولاً از عنوان مازندران استفاده می شد و کتاب‌های درسی آن سال‌ها این عنوان را به کار می بردند ولی در حال حاضر غالباً از واژه خزر استفاده می شود. تقریباً در تمام کشورهای عربی عنوان قزوین برای این دریا رایج است. در مجامع جهانی نیز عنوان کاسپین برای این دریا پذیرفته شده است. می توان گفت که امروزه نام بین‌المللی این دریا کاسپین است.

به‌طور کلی در منابع مختلف به اسامی گوناگونی اشاره شده که شمار آن‌ها افزون بر ۶۰ نام است. نام‌های گردآوری شده تاکنون در منابع تاریخی



و کاسپی معرفی کرده است. وی بخش شرقی و جنوب شرقی دریای شمال را دریای هیرکانیا و بخش غربی و جنوب غربی آن را دریای کاسپی خوانده است. (همان، ص ۸۲) مولفان رومی و یونانی چون بیشتر از غرب این دریا آگاه بودند لذا نام کاسپی را در آثار خود می نوشتند. اندک‌اندک دریای هیرکانیا نام خود را به دریای کاسپی داد. اما در متون ایرانی نام گرگان که همان هیرکان است فراموش نشد. (همان، ص ۸۳)

صاحب «التدوین فی جبال الشروین» می نویسد که دریای مازندران را در زمان کیخسرو (۵۰۰ ق. م) دریای هیرکانی می گفتند که تحریف شده و برگزیده به معنی گرگ است. وجه تسمیه آن به این گونه است که در اوایل سلطنت سلاطین کیان، چون اهالی هیرکانی تابع سلطنت کیان بودند از سلاطین مازندران تمکین نمی کردند اهالی مازندران آنان را گرگان گفته و ولایت گرگان به همین مناسبت نام یافته و بعد اعراب آن را معرب کرده و جرجان گفته اند. پس دریایی که اهالی این ناحیه در کنار آن زندگی می کردند مشهور به دریای گرگان شد. (شایان، ۱۳۶۶، ۱۹) قبل از اسکندر به واسطه سکونت سک یا سکزی در این ناحیه یونانی‌ها آنان را ساکارنه نامیدند و به این دریا ساکارنه گفتند و رفته‌رفته «کاسپین» شد و رومی‌ها در سلطنت آگوست (۳۱ ق. م) و در سلطنت تراژان (۱۱۶ ق. م) دریای مزبور را کاسپین می گفتند. (همان، ص ۲۴) هرتسفلد باستان‌شناس آلمانی معتقد است؛ قبل از آمدن آریایی‌ها به ایران، مردمان بومی ایران به «کاس سو» موسوم بودند و این اسم در جمع کاسب یا کسب می شد. به همین دلیل برخی از محققین قزوین را کاسپین و بحر خزر را که اروپایی‌ها کاسپین می نامند، مشتق از اسم مردمان مذکور می دانند. (پیرنیا، ۱۳۴۵ ص ۱۹)

در قدیمی‌ترین منابع تاریخی و جغرافیایی موجود که غالباً متعلق به مورخان و جغرافی نویسان یونانی است، اکثر عناوین یا واژه «کاسپی» برای این دریا به کار رفته است. (رضا، ۱۳۸۲ ص ۲۳) این عبارت برگرفته از نام قومی است که در سده‌های پیش از میلاد و یکی دو قرن پس از آن در سواحل غربی دریای خزر می زیستند و از ساکنان اولیه مناطق شرقی قفقاز محسوب می شدند. (همان، ص ۲۵) از جمله مورخان معروف یونانی که عنوان کاسپی را برای نام این دریا به کار برده است پلوتارک می باشد که در سده اول میلادی می زیسته است. (همان، ص ۲۹۵) در برخی دیگر از منابع یونانی که البته خیلی اندک و نادر به چشم می خورد، عنوان آلبانیا نیز برای نام این دریا استعمال شده است. نمونه این مورد هم «پلینیوس» است که از مورخان سده سوم میلادی می باشد. (همان، ص ۲۹۲)

مسالک و ممالک ابن خردادبه (قدیمی‌ترین منبع جغرافیایی دوره اسلامی و متعلق به نیمه اول قرن سوم ه) در ذکر نام دریای خزر، عناوین «جیلان» و «جرجان» را به کار برده است. (ابن خردادبه، ۱۳۷۱ ص ۱۲۳-۱۲۲) این دو عبارت در واقع همان گیلان و گرگان امروزی است.

محمد بن موسی خوارزمی که در سال‌های ۲۳۳-۱۶۴ هجری می زیسته در نقشه جهان، دریای شمال ایران را بحر جرجان نامیده است. وی دریای مذکور را با نام‌های دریای خوارزم، گرگان، طبرستان و دیلم معرفی کرده و این نام را متعلق به دریای واحد دانسته است. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۹۷)

ابن حوقل (قرن چهارم هجری) جهانگرد مسلمان، دو نام به دریای شمال ایران می دهد و در شرح جزیره آبسکون می نویسد؛ گرگان را بندرگاهی بنام آبسکون در کنار دریای طبرستان است که از آنجا به کشتی نشسته و خزر و باب ابواب و دیلم و جز آن می روند. (ابن حوقل، ۱۳۶۵ ص ۱۲۵)



طوایف ترک، خرلیخ (قارلوق)، طغز غز (تغر غز- توغوز اوغوز) و خزر است که آن‌ها را به ترکی «سبیر» (سایبر) و به فارسی خزران گویند و قبیله‌ای مقیم‌اند و نامشان را معرب کرده الخزر گفته‌اند. (همان، ۹۷)

سال ۶۲۸ میلادی پس از کشته شدن خسرو پرویز و آغاز پادشاهی قباد (شیرویه) خزران به قفقاز حمله کردند. سال ۶۶۲ م/ ۴۲ هـ خزران از طریق دربند قفقاز به «اران» حمله کردند. سال ۶۶۴ میلادی/ ۴۴ هجری بار دیگر حمله خزران به اران تکرار شد. خزران از طریق رود کر (کورا) به قفقاز درآمدند و تا سواحل رود ارس پیش تاختند. قفقاز صحنه کشاکش میان سه نیروی روم شرقی، فاتحان عرب و خزران شد. پیکار میان خزران و عرب‌ها تا سال ۷۳۹ میلادی/ ۱۳۲ هجری ادامه یافت. (همان، ص ۹۹-۱۰۰) خزران که اغلب از راه رود کورا، قفقاز جنوبی از جمله گرجستان، ارمنستان، اران و شروان را مورد حمله قرار می‌دادند این تصور را در ذهن فاتحان عرب پدید آوردند که دریای شمال ایران را دریای خزر بنامند. تا پیش از حمله عرب به قفقاز در هیچ‌یک از اسناد موجود دیده نشده است که این دریا را دریای خزر بنامند. زیرا دوره حاکمیت خزران بر سواحل اطراف دریا کوتاه بود. (همان، ص ۱۰۱) خزران مدت کوتاهی بر اراضی غرب و شمال غرب دریای شمال ایران تسلط داشتند. آنان مردم کوچنده‌ای بودند که طی پیکار با اقوام محلی از جمله آلان‌ها، سمرت‌ها، ارانی‌ها و دیگران تنها طی چند سده از سده ۶-۱۰ میلادی بر بخش‌هایی از اراضی غرب آسیا و شرق اروپا مسلط بودند. سلطه آن‌ها بر سرزمین‌های اطراف دریای شمال ایران کوتاه‌تر بود. (همان، ۱۱۶)

قوم خزر قومی قدیمی است که امروزه از میان رفته است و اول بار در قرن دوم میلادی در ماوراء قفقاز به‌عنوان قومی متمایز در صحنه تاریخ پدید آمد و بعدها در روسیه جنوبی بین رودهای ولگا و دون سکنی گزید. سرانجام در سال ۹۶۵ میلادی برافتاد. قوم خزر مدت‌ها با ایران همسایه دیواره دیوار بوده و روابط آشتی و جنگی بسیار با ایرانیان داشته است. در جنگ‌هایی که بین سال‌های ۲۰۰ و ۳۵۰ ق.م بین ایران و روم روی داد سیاست سلاطین ایران جلب خزرها بود. در قرن چهارم میلاد که ارمنستان شرقی به تصرف ایران درآمد خزرها از این همسایه نیرومند متوحش شدند و با روم شرقی عقد اتحاد بستند و از آن به بعد مشی سیاسی آن‌ها همین بود. در لشگرکشی (۳۶۳) پولیانوس کافر به ایران به یاری او شتافتند. در سراسر قرن ششم میلادی سرزمین خزرها میدان تاخت و تاز قبایل وحشی بود که هجوم هون‌ها راه عبور آن‌ها را به اروپا باز کرده بود و خزرها به دهانه‌های رود ولگا پناه بردند. در این زمان ناحیه ممتد از مغولستان تا دریای سیاه تحت استیلای ترک‌ها بود. در قرن هفتم میلادی دگر بار خزرها برآمدند. هرآکلیوس در لشگرکشی خود به ایران در زمان خسرو پرویز، خاقان خزرها را تطمیع و به هجوم به ایران تحریض کرد و وی لشگری مرکب از ۴۰ هزار تن در اختیار امپراتور روم گذاشت. سپس لشکر روم و خزر وارد آذربایجان شدند و چندین شهر را گرفته و آتشکده‌ها را خراب کردند، ولی با فرارسیدن فصل زمستان خزرها به خاک خود بازگشتند. با برآمدن روس‌ها دولت خزرها رو به انحطاط گذاشت. بعد از ۸۶۲ م مملکت آن‌ها به حدود سابق خود بین قفقاز، ولگا و دون رسید. در ۹۶۹ سویاتوسلاو؛ دوک کیف، خزرها را مغلوب کرد

عبارتند از: ۱- زاریا و روکشه ۲- کاسپین ۳- هیرکانیه ۴- کردبیل ۵- حاجیطرخان ۶- بابا ابواب ۷- دربند ۸- دریاچه ۹- مغان ۱۰- کیلان (بحرال جیل) ۱۱- شیروان ۱۲- دیلم ۱۳- طبرستان ۱۴- آیسکون (آسکون و آشکون) ۱۵- جرجان ۱۶- دهستان ۱۷- خراسان (الدواره الخراسانیه) ۱۸- آکفوره ۱۹- کمروت (کمرود یا کامرود) ۲۰- باکو ۲۱- طیلسان (طالشان) ۲۲- ارقیا (هیرکانیه، ایرکانیا) ۲۳- ورکان یا ورگا ۲۴- جرجان یا خزر ۲۵- بحرال اعاجم ۲۶- بحیره طبرستان و بحر طبرستان ۲۷- خوالین ۲۸- ویرگان یا ویرانا ۲۹- ساکانه ۳۰- قزوین ۳۱- سی‌هایی (در زبان چینی به معنی دریای غربی) ۳۲- خوالینسکویه مور (در زبان اسلاو به اعتبار قوم خوالین که بین دهانه‌های ولگا مسکن داشتند) ۳۳- استرخان ۳۴- استرآباد ۳۵- تنگیز ۳۶- دنیز ۳۷- آق دنیز ۳۸- کوچوک دنیز ۳۹- مازندران ۴۰- اسکوت‌ها ۴۱- خزران ۴۲- جئورچیا ۴۳- ساری ۴۴- قرزم ۴۵- فارسی ۴۶- گرگان ۴۷- سالیانی ۴۸- جیلی ۴۹- کوسوم ۵۰- خوارزم ۵۱- سیتها ۵۲- گسکر ۵۳- کپورچال ۵۴- مشهدسر ۵۵- کادوس ۵۶- فراخ کرت ۵۷- بحریا حوض فارس ۵۸- بادکوبه ۵۹- زره اوچستان ۶۰- تپیر ... (احمدی پور و دیگران، ۱۳۸۴: ۹-۸)

نام دریای کاسپی در زبان یونانی؛ کاسپیا تالاسا kaspia thalassa، لاتینی؛ Mare Caspium، ایتالیایی؛ Mar Caspio، اسپانیایی؛ Mar Caspio، آلمانی؛ Kaspische Meer، انگلیسی؛ Caspiansee، فرانسوی؛ Mer Caspienne و دانمارکی؛ Mare Caspium است. چنان که ملاحظه می‌شود در این زبان‌ها و نیز دیگر زبان‌های اروپا، کاسپی به‌عنوان نام شناخته شده همراه با نشانه‌های نسبت در همان زبان‌ها پس از نام کاسپی آمده است. (رضا، ۱۳۸۷: ۹۱)

وجه تسمیه خزر و کاسپی

خزر نام قومی بوده است که در مناطق شمال و شمال غرب این دریا سکونت داشتند و در طول دوران حیات خود، چه پیش از اسلام و چه در دوران اسلامی، همیشه با دولت‌ها و ملت ایران در جنگ و درگیری بودند. (بهرادی، ۱۳۸۴ ص ۵۵)

بنابر نوشته مسعودی در مروج الذهب خزرها یهودی بودند و در دوره خلافت هارون الرشید به این دین گرویدند. (مسعودی، ۱۳۷۴ ص ۱۷۶) لذا می‌توان ادعا کرد که پس از گرویدن خزرها به دین یهودیت، آنان علاوه بر جنگ و درگیری نظامی، تقابل دینی هم با دولت و ملت ایران پیدا کرده بودند. لازم به ذکر است که خزرها قبل از پذیرش دین یهودیت، آیین «شمنی» یا همان طبیعت پرستی داشتند و مظاهر طبیعت را می‌پرستیدند. (بهرادی، ۱۳۸۴ ص ۵۹-۵۸) خزران قوم کوچنده‌ای بودند که پس از هجوم قبایل هون به غرب آسیا و شرق اروپا از سده چهارم میلادی و شاید بعد از آن در منطقه شمال قفقاز و کرانه‌های مسیر سفلی رود ولگا ظاهر شدند و به سبب فشار پی‌درپی فاتحان مسلمان ناگزیر مناطق اطراف دریای شمال ایران را رها کردند و در اراضی مسیر سفلی رود ولگا و رود دُن، شبه‌جزیره کریمه و سواحل شمالی دریای سیاه تا حدود کیف در اوکراین پراکنده گشتند. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۷۸) مسعودی در اشاره به خزران می‌نویسد قوم پنجم

کاسپی‌ها

و دولت خزر برافتاد. چنان که بعد از حدود ۵۰ سال نام آن قوم از صحنه سیاست محو شد. (ورجواند، ۱۳۸۲ ص ۱۱۲)

گروهی از محققان نام کاسپ را برگرفته از نام کاس دانسته‌اند. استاد بارتولد بر این عقیده بود که کاسپ صورت جمع نام مفرد کاس است. کهن‌ترین نوشته‌های در آن از قوم کاس یاد شده مربوط به اواخر هزاره سوم ق. م است. سنگ‌نوشته مربوط به دوان پوزور اینشوشیناک شاه ایلام در سده ۲۴ ق. م کهن‌ترین سندی است که در آن از کاس‌ها یاد شده است. آشوریان این قوم را بانام کاسی می‌شناختند. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۸۴-۸۳) استرابون به نقل از اراتوستنس Erotosthenes (۱۹۴-۲۷۶ ق. م) می‌نویسد که در محدوده اطراف دریا (دریای شمال ایران) پس از هیرکانیان به ترتیب اقوام آمرد، اناریاک، کادوس (تالش)، آلبانی (اران)، کاسپ، ویتی و شاید دیگر اقوام سکنی دارند. (همان، ص ۸۵) گروهی از محققان سرزمین کاسپی یا کاسپان را با ناحیه پایتاکاران در زبان ارمنی یکی می‌دانند و معتقدند کاسپان سرزمین میان دورود ارس و کر، کوه‌های تالش و دریای شمال ایران بوده است. (همان، ص ۸۴) هرستفلد بر آن بود که کاسپ صورت تلفظ مادی نام کاس یا کاسپان است. (همان، ص ۸۵) در پاپیروس‌های الفانتین متعلق به سده پنجم ق. م که به زبان آرامی است از قوم کاسپی یاد شده است. قوم کاسپی و به دیگر سخن کاس‌ها (کاسی‌ها) به همراه اقوام پوس (پوسیک)، پانتی‌آت و داری (داریتی) جزء شهرنشینان (ساتراپی) یازدهم عصر هخامنشی بودند. نوشته‌های کتزیاس و استرابون و وجود اقوام ایرانی در اراضی جنوب و جنوب غربی دریای شمالی ایران از سوی فائوستوس بیزانسی، مورخ ارمنی تأیید شده است. از نوشته فائوستوس چنین برمی‌آید که کاسی‌ها زمانی در منطقه پایتاکاران سکنی داشتند زیرا در زبان ارمنی این شهر به صورت کاسپک Kaspik آمده است. (همان، ص ۸۷-۸۶) بطلمیوس ضمن شرحی درباره سرزمین ماد متذکر شده است که بخش غربی ماد در نزدیکی ارمنیا (ارمنستان) جایگاه کاسپان است. ها کوپیان محقق ارمنی با اتکا به نوشته آلیانوس Aelianus می‌نویسد: «شاید در سرزمین کاسپی دریاچه بزرگی هست که در آن ماهی‌هایی با پوزه دراز وجود دارند که طول آن‌ها به هشت و پنج می‌رسد. مردم کاسپی این ماهی‌ها را صید و نمک سود می‌کنند و می‌خشکانند و پس از آن گاه بر اشتران بار می‌کنند و برای فروش به حکمتانه می‌برند. «محتمل است نام ترکی «اوزون بورون» به همین معنا برگرفته از نام پارسی پوزه دراز باشد. (همان، ۹۳-۹۲)

نتیجه‌گیری

نام کاسپی با نام کاسپین لاتین و کاسپیسکویه روسی هم‌ریشه است. از این نظر ایران می‌تواند ضمن به کارگیری نام ایرانی و ملی از به کارگیری نام غیر ایرانی پرهیز نموده و نیز همگرایی، بین‌المللی و منطقه‌ای را تقویت و گسترش می‌دهد و حساسیت منطقه‌ای را سبب نخواهد شد. (احمدی پور و دیگران، ۱۳۸۴ ص ۱۷) مؤلفان قدیم نام دریاها را با نام اقوام ساکن اراضی ساحلی آن دریاها مشخص می‌کردند. در نوشته‌های مؤلفان رومی و یونانی جز از نام مشهور هیرکان به سبب آشنایی بیشتر آنان با نواحی غربی دریای شمال ایران، آن را کاسپی، گاه دریای اسکیت‌ها (سکاها) و دریای آلبانیا نامیدند ولی جغرافی‌نویسان ایران و سرزمین‌های نزدیک به آن جز از نام شهر هیرکان (ورکان - گرگان) به سبب آشنایی بیشتر با اقوام ساکن کرانه‌های جنوبی دریای آن را با نام‌های اقوام ساحلی مشخص کردند. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۹۵) در نوشته‌های اصطخری، ابن حوقل، کتاب حدود العالم و بسیاری دیگر نام خزر در ردیف دیگر نام‌های این دریا آمده است. (همان، ۹۸)

نام کاسپین دارای مزیت‌هایی است که مناسب نامیدن دریای شمال ایران است: نام کاسپین نامی برگرفته از نام قوم باستانی کاس است که بر سواحل جنوبی دریای شمال و سایر مناطق ایران زندگی می‌کرده‌اند. نام کاسپین بازگوکننده نام اقوام باستانی فلات ایران است. مازندران نام استانی در همسایگی دریای شمال است و به نظر نمی‌رسد نام مناسبی برای این عارضه جغرافیایی باشد. کاسپین به‌عنوان نام بین‌المللی این دریا جا افتاده و دلیل آن هم این است که قدیمی‌ترین منابع تاریخی موجود که متعلق به یونانی‌هاست این اسم را به کار برده و غربی‌ها نیز

به اقتباس از منابع یونانی و لاتینی، این عنوان را پذیرفته‌اند. نام هیرکانیا تا نیمه اول قرن ۱۸ م ۱۲ هـ بر نقشه‌ها موجود بود و رفته‌رفته فراموش شد. ولی نام کاسپی هم‌چنان باقی ماند. خزران قومی بیگانه بودند که پیش از کوچ به غرب آسیا هیچ رابطه‌ای با دریای شمال ایران نداشتند ولی کاسپی نامی ایرانی است و کاس‌ها یا کاسی‌ها از هزاره دوم ق. م تا دوره ساسانیان در سرزمین ایران، جنوب و غرب دریای شمال ایران اقامت داشتند.

نام دریای خزر به‌عنوان نام اصلی دریای شمال ایران فاقد وجه تاریخی و واقعه‌ای درخور نامیدن و یا نام قومی موثر در تاریخ ایران است. اکنون تنها در ترکیه، ایران، افغانستان و بعضی جمهوری‌های آسیای مرکزی این دریا را خزر می‌نامند. در آسیای مرکزی و شرق اروپا نیز همه اقوام ترکی زبان نام خزر را برای دریای شمال ایران به کار نمی‌برند. اکنون اکثریت مردم جهان دریای شمال را کاسپی یا کاسپین می‌خوانند. اعراب که خود واضع نام خزر برای دریای شمال بودند دریای شمال ایران را دریای قزوین می‌خوانند.

خزران که قومی کوچنده بوند تنها سه قرن و به نوشته دنلپ Dunlop مؤلف تاریخ خزر تاریخی ۲۰۰ ساله داشته‌اند. حال آن که دریای شمال ایران در عهد هخامنشیان با دو نام هیرکان و کاسپی شناخته شده بود. (رضا، ۱۳۸۷ ص ۱۱۸)

تاریخ از یاد نبرده است که استحکامات بزرگی چون شهر دربند یا باب الابواب در شمال قفقاز در عهد ساسانیان برای جلوگیری از تجاوزگری‌ها و ویرانگری‌های همین خزران صورت گرفته است. حال آیا خردمندانه است که ما به دست خود واقعه‌های مسلم تاریخی دایر بر دریای درون - سرزمینی بودن دریای شمال ایران در پیوند با ایران را با تغییر نام آن نادیده انگاریم؟ (ورجواند، ۱۳۸۲ ص ۱۱۲)

کتاب‌نامه

- ابن حوقل (۱۳۶۱)، ایران در صورۃ الارض، به کوشش و ترجمه جعفر شعار، تهران، امیرکبیر
- ابن خردادبه (۱۳۷۱)، مسالک و ممالک، تهران، میراث ملل
- احمدی پور، زهرا (۱۳۸۲)، تحلیلی بر سیر نامگذاری واحدهای سیاسی - اداری در ایران، نشریه مدرس، سال ۷، شماره ۲
- احمدی پور، زهرا و دیگران (۱۳۸۴)، پهنه آبی شمال ایران؛ خزر یا کاسپین، فصلنامه ژئوپولیتیک، شماره ۱، ۱۸-۱
- اسنادی از روابط ایران با منطقه قفقاز (۱۳۷۲)، تهران، وزارت امور خارجه
- اصطخری (۱۳۴۷)، مسالک و ممالک، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب
- بهبزادی، رقیه (۱۳۸۴)، قوم‌های کهن (در قفقاز، ماورای قفقاز و...)، تهران، نی
- پیرنیا، حسن (۱۳۴۵)، ایران باستان، تهران، امیرکبیر
- توکلی مقدم، حسین (۱۳۷۵)، وجه تسمیه شهرهای ایران، جلد ۱، تهران، میعاد
- جوانشیر قراباغی، میرزا جمال (۱۳۸۴)، تاریخ قراباغ، تهران، وزارت امور خارجه
- حافظ ابرو (۱۳۷۵)، جغرافیای حافظ ابرو، به کوشش صادق سجادی، جلد ۱، تهران، بنیان
- حمدالله مستوفی (۱۳۳۶)، نزهة القلوب، تهران، طهوری
- رضا، عنایت‌ا... (۱۳۸۲)، اران از دوران باستان تا عهد مغول، تهران، وزارت امور خارجه
- (۱۳۸۷)، نام دریای شمال ایران، تهران، دائرة المعارف بزرگ اسلامی
- شایان، عباس (۱۳۶۶)، مازندران؛ جغرافیای تاریخی و اقتصادی، تهران، چاپخانه موسوی
- مسعودی (۱۳۷۴)، مروج الذهب، ترجمه ابوالقاسم پاینده، جلد ۱، تهران، علمی و فرهنگی
- مقدسی (ابوعبد... محمد بن احمد) (۱۳۶۱)، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علینقی منزوی، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران
- ورجواند، پرویز (۱۳۸۲)، دریای خزر یا مازندران؟، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره ۱۸۷ و ۱۸۸، فروردین و اردیبهشت، ۱۱۳-۱۰۸

اصطلاحات و تعاریف مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

مصوب فرهنگستان زبان و ادب فارسی

توضیح	معادل	واژه	
شخصیت حقیقی یا حقوقی که به نیابت از فرستنده ترتیب حمل کالا و تشریفات اداری مربوط به آن را بر عهده می‌گیرد	کارگزار	forwarder	۲۵۱
فرد یا شرکتی که به نیابت از فرستنده اموری مانند ترخیص کالا و ذخیره جارا بر عهده می‌گیرد	کارگزار فرست	freight forwarder	۲۵۲
تشریفات اداری مربوط به ارسال محموله	کارگزاری	forwarding	۲۵۳
دستمزدی که بابت بازگردانی پرداخت می‌شود	کارمزد بازگردانی	salvage	۲۵۴
کالای قابل اشتعال یا سمی که ممکن است در حین حمل، به خدمه و وسیله نقلیه و کالاهای دیگر آسیب برساند و ایمنی سفر را تهدید کند	کالای خطرناک	dangerous goods, DG, dangerous cargo	۲۵۵
کالایی که بدون پرداخت عوارض گمرکی و با همان وسیله حمل از یک کشور عبور داده شود	کالای گذری	transit cargo	۲۵۶
کالایی که در انبار گمرک تا پرداخت هزینه‌ها و عوارض گمرکی نگهداری می‌شود	کالای گمرکی	bonded stores, bonded goods, bonded cargo	۲۵۷
مجموعه‌ای از کالاهای گوناگون که حمل آن‌ها فله‌ای و بارگنجی نیست و از نظر وزن و اندازه و شکل و ماهیت تفاوت دارند	کالای متفرقه	general cargo	۲۵۸
بندری دریایی که به‌عنوان کانون یک شبکه حمل و نقل عمل می‌کند	کانون بندر	hub port	۲۵۹
کشتیرانی بین بنادر یک کشور	کران‌بری	cabotage, intercoastal navigation, coasting trade	۲۶۰
کرایه فرستی که فرستنده بار، در صورت عدم پذیرش بار در بندر مقصد و برگشت آن به صاحب کشتی می‌پردازد	کرایه برگشتی	back freight	۲۶۱
کرایه‌ای که فرستنده کالا در مبدأ و قبل از حمل کالا پرداخت می‌کند و معمولاً با مبادله بارنامه همراه است	کرایه پیش پرداخته	freight prepaid, freight paid in advance, freight release, advance freight	۲۶۲
کرایه فرستی که براساس حجم آن محاسبه می‌شود	کرایه حجمی	on the measurement, on the measure	۲۶۳
کرایه‌ای که در مقصد و تنها پس از تحویل بار پرداخت می‌شود	کرایه در مقصد	freight forward, freight collect, freight payable at destination, freight at risk	۲۶۴
کرایه فرست کلی بدون توجه به مقدار و حجم و وزن بار	کرایه سرجمع	lump sum freight, lump sum	۲۶۵
مبلغی که به مالک کشتی یا خط کشتیرانی بابت حمل بار پرداخت می‌شود	کرایه فرست	freight, freightage	۲۶۶
مبلغی که صاحب کشتی یا خط کشتیرانی بابت ظرفیت خالی مانده جایی که از پیش ذخیره شده است از صاحب بار مطالبه می‌کند	کرایه فضای مرده	dead freight	۲۶۷
بندی در اجاره‌نامه کشتی که براساس آن کلیه هزینه‌های بندری بر عهده مالک کشتی است	کرایه کامل	freight in full	۲۶۸
مبلغی که اجاره‌کننده کشتی تعهد می‌کند در ازای استفاده از کشتی پس از انقضای زمان تعیین شده در اجاره‌نامه کشتی بپردازد	کرایه معلق	freight pending	۲۶۹
کرایه‌ای که برحسب واحد بار و صرف‌نظر از حجم و وزن و نوع بار و بعد مسافت تعیین می‌شود	کرایه واحد بار	freight all kinds, FAK	۲۷۰
قایق باریک و درازی که آن را با یک پارو یا چند پاروی موازی به حرکت درمی‌آورند	کرجی	row boat	۲۷۱
کشتی ویژه حمل بارگنج	کشتی بارگنجی	containership, cont.ship, container vessel	۲۷۲
شناوری که از آن برای تخلیه و بارگیری کشتی استفاده می‌شود	کشتی باری	cargo boat, cargo ship, freighter 1	۲۷۳
شناور بازگردانی	کشتی بازگردانی	salving ship	۲۷۴
شناوری برای گذاردن و تعمیر بافه‌های تلفن و تلگراف در زیر آب	کشتی بافه‌گذار	cable ship	۲۷۵
هر کشتی که بر روی عرشه جرتقیل نداشته باشد و برای بارگیری و تخلیه از جرتقیل‌های اسکله استفاده کند	کشتی بی جرتقیل	gearless ship, gearless, gearless carrier	۲۷۶
شناوری برای تحقیق و اکتشاف	کشتی تحقیقاتی	research ship	۲۷۷
نوعی کشتی بارگنجی که دارای محل‌هایی به اندازه بارگنج‌ها است و در آن دیگر نیازی به مهاربندی و جابه‌جایی بارگنج‌ها نیست	کشتی تمام‌بارگنجی	cellular-container ship	۲۷۸
کشتی مجهز به جرتقیل	کشتی جرتقیل‌دار	geared ship	۲۷۹
شخصی که از طرف مالک کشتی مسئولیت رسمی اداره امور کشتی را بر عهده دارد	کشتی‌دار	ship's husband	۲۸۰

توضیح	معادل	واژه	
شناور راه‌ده	کشتی راه‌ده	burdened ship	۲۸۱
شناور راه‌گیر	کشتی راه‌گیر	privileged ship	۲۸۲
نوعی کشتی که در طراحی آن امکان بارگیری و تخلیه خودرو و وسایل باربری جاده‌ای و چرخ‌بار و قطار از طریق شیب‌راهه در نظر گرفته شده است	کشتی رورو	ro-ro ship, roll-on roll-off ship	۲۸۳
نوعی کشتی که می‌تواند هم بارگنج و هم بارهای رورو را هم‌زمان حمل کند	کشتی رورو بارگنجی	ro-ro/container ship, con-ro ship	۲۸۴
نوعی کشتی با تسهیلات فراوان و برنامه منظم برای دریانوردی تفریحی و طولانی	کشتی سیاحتی	cruiser liner	۲۸۵
کشتی غیرقابل استفاده‌ای که به هر دلیل از جمله توفان یا برخورد با مانع سخت به گل نشسته یا غرق شده یا متروک شده باشد	کشتی شکسته	shipwreck, wreck	۲۸۶
کشتی مخصوص حمل مسافر	کشتی مسافری	passenger ship	۲۸۷
شناور نورانی	کشتی نورانی	lightship	۲۸۸
نوعی کشتی برای حمل بارگنج و کالاهای فله‌ای و نیم‌فله‌ای و کشتی‌های رورو	کشتی نیمه‌بارگنجی	semi-container ship	۲۸۹
کشتی‌هایی برای حمل کالاهای تخلیه‌شده از کشتی‌های بزرگ و اقیانوس‌پیما از بندری به بندر دیگر	کشتی واسطه	feeder ship	۲۹۰
کشتی مجهز به تجهیزات سردخانه‌ای برای حمل کالاهای فاسدشدنی	کشتی یخچالی	reefer ship	۲۹۱
کشوری که قوانین و مقررات بندری خود را بر کشتی‌های سایر کشورها اعمال می‌کند	کشور صاحب بندر	port state	۲۹۲
کشوری که شناور در آنجا به ثبت رسیده است و قوانین همان کشور بر آن حاکم است	کشور صاحب پرچم	flag state, flag government	۲۹۳
بندر بسیار بزرگی که به حمل‌ونقل بارگنجی اختصاص دارد	کلان بندر	megaport	۲۹۴
اسکله‌ای کوتاه و معمولاً عمود بر ساحل برای پهلوگیری شناورها	کوتاه‌اسکله	pier	۲۹۵
کشتی مخصوص حمل گاز مایع	گازتبر	gas carrier	۲۹۶
عوارضی که از وسایل نقلیه برای عبور از کشوری به کشور دیگر دریافت شود	گذرانه	transit charge	۲۹۷
بخشی از جابه‌جایی مسافر و کالا بین مبدأ و مقصد که مستلزم عبور از کشور ثالث باشد	گذری	transit	۲۹۸
واحد اندازه‌گیری سرعت کشتی که برابر با ۱۸۵۲ متر در ساعت است	گره دریایی	knot	۲۹۹
گزارشی که فرمانده یک شناور برای صاحب کشتی یا اجازه‌کننده کشتی تنظیم می‌کند و شامل اطلاعات مختلف از قبیل ورود به بندر و خروج از آن‌ها و بارگیری و تخلیه و مصرف سوخت و وضعیت جوی است	گزارش سفر	voyage report	۳۰۰
برگه‌ای که بازرس در تایید آسیب‌دیدگی کشتی یا بار یا تجهیزات صادر می‌کند و جزئیات حادثه و میزان خسارت در آن قید می‌شود	گواهی آسیب‌دیدگی	certificate of damage, certificate of survey	۳۰۱
گواهی‌ای که مأموران گمرک پس از مهر و موم انبار آذوقه و لوازم کشتی‌هایی که مبدأ حرکت آن‌ها بندر خارجی بوده است صادر می‌کنند	گواهی انبار مواد مصرفی	certificate of sea stores	۳۰۲
تاییدیه‌ای مبنی بر پذیرش شناوری خاص در مؤسسه رده‌بندی	گواهی پذیرش رده‌بندی	certificate of first entry classification	۳۰۳
گواهی‌ای که مسئول بهداشت یک بندر در تایید سلامت شناور ورودی و عاری بودن از بیماری‌های مسری صادر می‌کند	گواهی سلامت شناور	certificate of pratique, free pratique, bill of health, certificate of free pratique	۳۰۴
گواهی انجمن حمایت و جبران خسارت که پس از طی مراحل به کشتی‌های مالکانی که عضو انجمن هستند تعلق می‌گیرد	گواهی عضویت	certificate of entry	۳۰۵
مدرکی که مالکیت کشتی را مشخص می‌کند و باید پیش از ثبت کشتی با اخذ پروانه ارائه شود	گواهی مالکیت	certificate of ownership, owner's oath for license	۳۰۶
مدرکی که یک بازرس معتبر به فرمانده کشتی می‌دهد و مؤید بارچینی درست و مطمئن کالا است	گواهی نامه بارچینی	stowage certificate	۳۰۷
گواهی نامه‌ای که پس از بازرسی کشتی برای تایید قابلیت حمل نوع خاصی از بار صادر می‌شود	گواهی نامه بارزاش	certificate of fitness	۳۰۸
گواهی نامه‌ای که مسئولان بهداشت بندر پس از بازرسی همه جوانب بهداشتی شناور صادر می‌کنند	گواهی نامه بهداشت شناور	ship sanitation certificate, SSC, ship sanitation control certificate	۳۰۹
گواهی نامه‌ای که پس از گذراندن ممیزی‌های لازم و حصول اطمینان از انطباق سامانه امنیتی کشتی با الزامات آیین نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری صادر می‌شود	گواهی نامه بین‌المللی امنیت کشتی	international ship security certificate	۳۱۰
مدرکی که ریز مشخصات شناور از قبیل بندر ثبت و شماره ثبت و نام شناور و تابعیت آن و نام و مشخصات مالک و مشخصات موتور در آن نوشته می‌شود	گواهی نامه ثبت	certificate of registry, ship's certificate of registry, ship's register	۳۱۱
گواهی نامه‌ای که یکی از انجمن‌های رده‌بندی صادر و در آن رده شناور را مشخص می‌کند	گواهی نامه رده‌بندی	certificate of classification, classification certificate	۳۱۲
مدرکی که دریانورد پس از گذراندن امتحانات دریانوردی و احراز شرایط خاص در رده مربوط از مرجع دریایی کشور دریافت می‌کند	گواهی نامه شایستگی	certificate of competency	۳۱۳
سند یا مدرکی که مؤسسه رده‌بندی کشتی یا سازمان بندر یک کشور برای تایید مطابقت با استانداردهای ایمنی صادر می‌کند	گواهی نامه لنگر و زنجیر	anchor and chain certificate	۳۱۴

به عمل کاربر آید



دریافت گواهی نامه رعایت حقوق مصرف کنندگان
برای سومین سال متوالی (در سال ۱۳۹۲)

بیعه‌گرمشتری‌مدارترین بیعه کشور

تلفن ارتباطات مردمی: ۰۲۱۶۶۶۶۰۰۰

WWW.ALBORZINSURANCE.IR