



مرکز ملی باوردهای علمی و فنی

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



سازمان بنادر و دریانوردی

مقام معظم رهبری:

بانقشه مطلوب فاصله داریم

برای احیای سواحل مکران به دولت سفارش خواهیم کرد

گلایه‌های وزیر راه و شهرسازی از
قدرت بدون مسؤلیت



امیر دریادار ملک‌زادگان:

اصل قضیه کمبود یک برنامه
ملی راهبردی است

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی:

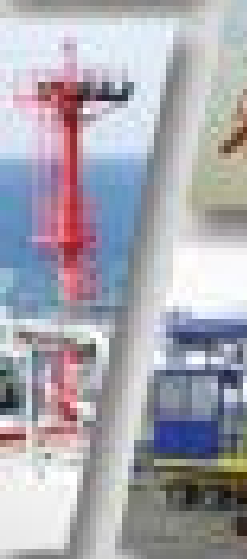
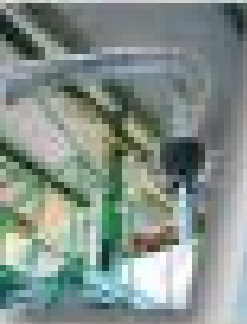
لازمه ماندن و بودن پذیرش تغییر است



www.sid-ir.com

info@sid-ir.com

rsid.sag@yahoo.com



مدیریت مهندسی (طراحی، خرید، ساخت و نصب)

توسعه های فنی و کاری

طراحی، ساخت و نصب کلیه تجهیزات

اسکله های فنی و کاری

پاروهای بارگیری هوایی

پاروهای بارگیری هوایی دوبل

سیستم مهار کن و آزاد سازی سریع طناب کشی

پاروهای بارگیری و تعلیق تانکرهای جانده ای و ریلی

ماینورهای کششی کششی کنترل از راه دور مخصوص

اسکله های فنی و کاری

دفتر مرکزی: تهران - ایرانشهر - خیابان تهران
پلاک ۹۹ - طبقه اول
تلفن: +982122222222
پستال: ۱۹۵۳۳۳۳۳۳۳

آدرس دفتر تهران: بلوار تهران - خیابان
کلیه ساختمان پارس ۹۹ - واحد ۱۱
تلفن: +982122222222

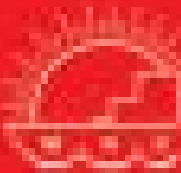
کارخانه تولیدی: ۲۱ پلاک تهران - اترشهر - تهران
مسئول فنی: مهندس - آقایان: ۲۱ پلاک تهران
میزان: ۲۱ پلاک تهران - پلاک ۲۱
تلفن: +982122222222

دفتر تولید

Steel Energy & Industry, P.O. Box 195, Tehran, Iran
No. 99, Tehran 19533, 1st Floor, Tehran, Iran
Parsideh 99/11

Tel: +98 21 2222 2222 Fax: +98 21 222 2222

Iran: +98 21 222 2222



شرکت مینور نور دریا

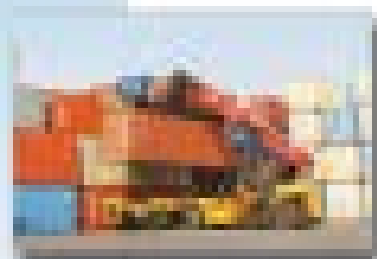
MOBASHERR

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 اسفالتی
 - ✓ تخلیه‌کنی خطوط اسفالتی و آسفوت بارنامه دریایی
 - ✓ عملیات از بندر مختلف جهان به ایران و بالعکس
 - ✓ امور و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط اسفالتی
 - ✓ ارائه خدمات بهداشتی و امنیتی و سیلف‌ساز
 - ✓ اسفوت کانتینرهای خالی و نگهداری در انبار مختلف و اسفالت
- ISO 9001 استاندارد



تلفن: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراکس پاساژهای

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مینور نور دریا

تلفن: ۰۶۱-۲۲۲۱۹۵۲۰ - ۰۶۱-۲۲۲۱۹۵۲۰

آدرس: بندر عباس - ۲۲۲۱۹۵۲۰ - ۲۲۲۱۹۵۲۰



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بنام

Beta Port and Marine Services Development Company

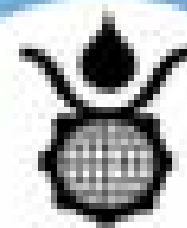
توسعه خدمات دریایی و بندری در بندر امام خمینی (ره) تهران
تهران - پلاک ۱۳۳ - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۳۳ - تهران - تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
تهران - پلاک ۱۳۳ - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۳۳ - تهران - تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
تهران - پلاک ۱۳۳ - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۳۳ - تهران - تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸
وبسایت: www.beta.ir | ایمیل: info@beta.ir

توسعه خدمات دریایی و بندری

توسعه خدمات دریایی و بندری

توسعه خدمات دریایی و بندری





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 خدمات معرفی مصالح، تجهیزات و ماشین های در مهندسی عمران همواره تلاش نموده تا به عنوان یک مشاور، تأمین کننده و مجری فعالیت خود را گسترده نماید.

امروز فعالیت شرکت ایران بنا آریان در قبول ایران فعالیت ایجاد واحدهای انرژی مرسوم زیر می باشد:

۱- خدمات مشاوره فنی و اجرایی محصولات آریستون

فراخوان و اجرای مکان های پرس سالن های تولید نیرو در تکمیل سیم اتصال در آفریقا
امید و اراضی فرقیه تیرین، امارات به استفاده از پاکر و ورم آریستون با
مقاله در باره فرسایش و آب تستالی سواحل، به منظور های مقاله ها
آب های و ممانعت از نشت های مصنوعی با استفاده از آریستون
ایستاد و طبق نمونه سازه های فاسی و روز مجری

۲- خرید و صادرات و تأمین ماشین آلات شمع کوب و شمع پوزی

تأمین انواع و ماشین های شمع کوب ایتالیایی، روسیه و آمریکا
تأمین انواع دستگاه های برای مجری و صادرات شمع
تجهیزات شمع کوبی و شمع پوزی با پشتیبانی از تجهیزات

۳- خدمات مشاوره فنی زمینه تأمین تجهیزات انرژی

تأمین انواع کابل های فشار قوی و انواع کابل های انتقال انرژی در ایران و روسیه
تأمین انواع کابل های انتقال انرژی در روسیه و ایران و کابل های انتقال انرژی در

۴- خرید و صادرات و تأمین ماشین آلات و تجهیزات انرژی

تأمین انواع کابل های فشار قوی و انواع کابل های انتقال انرژی در ایران و روسیه
تأمین انواع کابل های انتقال انرژی در روسیه و ایران و کابل های انتقال انرژی در



A30 A - 8m



A100 HCC



A100 A HD



A100 HCC - 14m



B80 ED



سازمان ملی استاندارد
SID 6074 A814

تولید کننده: شرکت سازه های صنعتی ایران (ساید) - تهران
آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک 111
تلفن: 021-88888888 | وبسایت: www.sid.ir

SENEBOGEN

www.SID.ir



مجلس ملی تحقیقات پزشکی و بهداشتی
 Australian Health Research Council
 100 Macquarie Street Sydney NSW 2000 Australia
 Tel: +61 (0)2 959 28000 Fax: +61 (0)2 959 28002
 Email: info@nhmrc.gov.au



NIHR
 مرکز تحقیقات ملی سلامت
 61 Colindale Avenue London NW9 5EQ United Kingdom
 Tel: +44 (0)20 8352 8200 Fax: +44 (0)20 8352 8201
 Email: info@nihr.ac.uk

سوال فرستاده می شود. شما ممکن است در زمان ارسال نام خانوادگی و نام خانوادگی
 بودا. اسامی افراد مسئول به شرح جدول ظهور در کنار هر نامه ارسال

ردیف	نام خانوادگی	نام	پست
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

ردیف	نام خانوادگی	نام	پست
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

ردیف	نام خانوادگی	نام	پست
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

ردیف	نام خانوادگی	نام	پست
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

ردیف	نام خانوادگی	نام	پست
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

ردیف	نام خانوادگی	نام	پست
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

1	...
2	...

www.iraniapanel.com

شرکت خدمات بیمه‌ای سایه امن البرز

- بیمه‌های دریایی و بیمه‌های مرتبط با کشتی، سوانه و بار و مسافر
- بیمه‌های آتش و سرقت و سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی
- بیمه‌های آتش، سرقت، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی
- بیمه‌های آتش، سرقت، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی
- بیمه‌های آتش، سرقت، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی
- بیمه‌های آتش، سرقت، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی
- بیمه‌های آتش، سرقت، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی
- بیمه‌های آتش، سرقت، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی، سرقت با سلاح، سرقت با ابزار آتش‌زدگی

سازمان بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران - شماره ثبت ۸۸ - ۱۳۹۲



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: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفکس: ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲ و ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰

شماره پیامک: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق

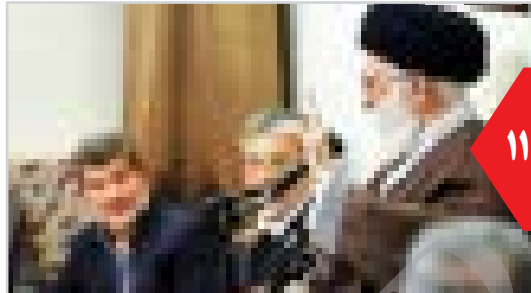
مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

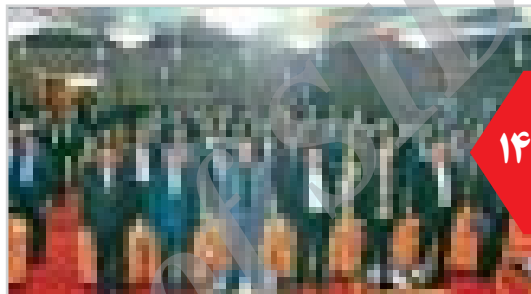
ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت

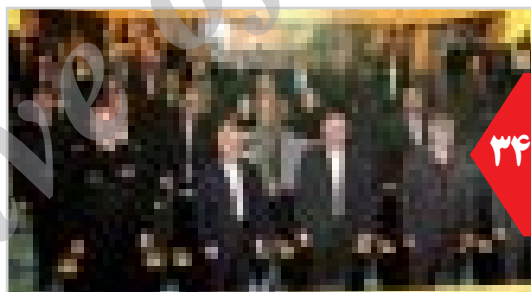
انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



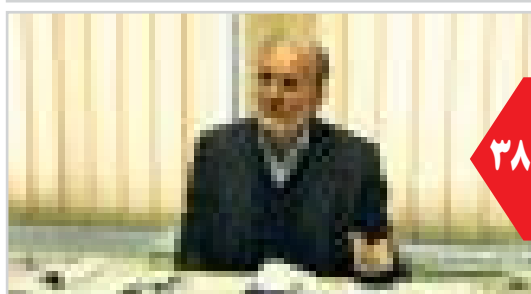
۱۱ بانقطه مطلوب فاصله داریم



۱۴ کلابه‌های وزیر راه از قدرت بدون مسئولیت



۳۴ سعیدنژاد: لازمه ماندن و بودن، پذیرش تغییر است



۳۸ اصل قضیه کمبود یک برنامه ملی راهبردی است



۴۵ دریای صلح و دوستی و توسعه تجارت پایدار

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



رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار فرماندهان و مسئولان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران:

با نقطه مطلوب فاصله داریم

برای احیای سواحل مکران به دولت سفارش خواهیم کرد

فرمانده کل قوا به اهمیت دریای عمان و سواحل مکران اشاره کردند و گفتند: «این منطقه، نقطه‌ای اساسی در ایفای مسئولیت نیروی دریایی است و در خصوص احیای این منطقه به دولت نیز سفارش‌های لازم را کرده و خواهیم کرد.»

حضرت آیت الله خامنه‌ای لازمه تحقق مسئولیت نیروی دریایی را ساخت عمقی این نیرو به خصوص ساخت نیروی انسانی لایق، صالح، مدیر و چابک خواندند و خاطرنشان کردند: «مدیریت و نیروی انسانی خوب معجزه می‌کند، هم‌چنان که در چند سال اخیر وقتی کشور با مشکلات مالی و بودجه‌ای مواجه بود و هنوز نیز این مشکلات ادامه دارد، تجربه نشان داد که می‌توان از کمبودها و موانع حتی با دست خالی اما با داشتن مدیریت‌های خوب عبور کرد.»

رهبر انقلاب، پیروزی انقلاب اسلامی به رهبری امام خمینی (ره) را جلوه‌ای از معجزات نیروی انسانی برشمردند و گفتند: «امام بزرگوار با اتکال به قدرت الهی و با توانایی و نفوذ منحصر به فرد خود، اقیانوس ملت را به تلاطم درآورد و توانست یک نظام سیاسی وابسته و دارای امکانات فراوان را از پای درآورد.»

ایشان پیروزی شگفت‌انگیز ملت ایران در دفاع مقدس و ناکام گذاشتن دشمن برخوردار از امکانات و پشتیبانی‌های نظامی و سیاسی را نمونه دیگری از معجزه نیروی انسانی خواندند و گفتند: «امروز توانایی‌ها و پیشرفت‌های ملت ایران و نیروهای مسلح به مراتب افزایش یافته و با ایستادگی، اراده، عزم راسخ، خوش بینی به آینده و توکل به خدا می‌توان به آینده درخشان‌تر و در شان ملت ایران دست یافت.»

پیش از سخنان فرمانده معظم کل قوا، امیر دریادار سیاری فرمانده نیروی دریایی ارتش با بیان گزارشی از فعالیت‌های این نیرو گفت: «امروز سرزنده، با نشاط و با همتی بلند در حال برداشتن گام‌های بلندی هستیم تا نیروی دریایی را هم‌تراز با شان و جایگاه ملت ایران بسازیم.»

رهبر معظم انقلاب، دریا را عرصه «روبارویی قدرتمندان با دشمنان» و در عین حال «فعالیت موثر و همکاری با دوستان» برشمردند و گفتند: «دسترسی به آب‌های آزاد، اتصال به چهار گوشه جهان از راه دریا و امکان دفاع از کشور در بستر دریا از جمله برکات دریاست که مردم و مسئولان باید به آن توجه کنند.»

حضرت آیت الله خامنه‌ای فرمانده معظم کل قوا ظهر روز یکشنبه هفتم آذرماه، در دیدار فرماندهان و مسئولان نیروی دریایی ارتش با اشاره به اهمیت دریا و پیشرفت‌های بزرگ نیروی دریایی در بهره‌بردن از مزایا و فرصت‌های دریا، بر تداوم پیشرفت‌ها و ساخت عمقی نیروی دریایی ارتش تاکید و خاطرنشان کردند: «نیروی انسانی صالح، چابک و برخوردار از فکر و مدیریت صحیح» در کنار «ایستادگی، عزم راسخ، توکل به خدا و امید به آینده»، راه‌گشایترین عناصر در رساندن ایران اسلامی به جایگاه بزرگ، تاریخی و متناسب با شان آن هستند.

در این دیدار که به مناسبت سالروز نیروی دریایی برگزار شد، فرمانده معظم کل قوا پیشرفت‌های سال‌های اخیر این نیرو را محسوس و ملموس خواندند و افزودند: «پیش از انقلاب اسلامی، «اهمیت، عظمت و حساسیت دریا» نادیده گرفته می‌شد اما امروز نیروی دریایی پیشرفت‌های زیادی کرده، که البته هنوز با نقطه مطلوب فاصله داریم.»

هنوز در آغاز راه هستیم

ایشان رسیدن به جایگاه متناسب با شان تاریخی ملت ایران و جمهوری اسلامی در دریا را مسئولیت بزرگ نیروی دریایی خواندند و افزودند: «ما هنوز در آغاز این راهیم و شما مردان این راه هستید که باید مسیر را باز کنید و این امید و آینده مطلوب را رقم بزنید.»

پژوهش همه جانبه مبنای دستیابی به حمل و نقل یکپارچه



هادی حق شناس

در سنوات گذشته میانگین رشد حمل و نقل جهانی به طور متوسط بین ۷ تا ۹ درصد بوده است. با توجه به رکود حاکم بر اقتصاد جهانی و پایین بودن قیمت نفت، برخی از پیش بینی ها حاکی از این است که احتمالاً در سال میلادی آینده، رشد حمل و نقل به پایین ترین میزان خود یعنی حدود سه درصد برسد. این در حالی است که در تاریخ حمل و نقل، چه در شرایط رکود و چه در شرایط تورم در دنیا، بخش حمل و نقل دارای رشد مثبت بوده و می توانست هم صنایع کشتی سازی و هم صنایع بندری را را متاثر کند.

در ایران ظرفیت های فراوانی در شمال و جنوب کشور وجود دارد و تا به امروز آن طور که باید از این ظرفیت ها استفاده ای نشده است و از این نظر حمل و نقل ما می تواند در صورت استفاده از این ظرفیت های پایدار اقتصادی و بهره برداری بهینه از کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب و شرق و غرب رشد دورقمی را هم تجربه کند. ایران، حتی می تواند مسیر مناسبی برای ترانزیت کالا از کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به کشورهای واقع در جنوب غربی و غرب کشور و هم چنین با فعال سازی محور شرق از بندر چابهار به افغانستان و ترکمنستان نیز بهره مند شود.

کشور ما به سبب بهره مندی از سواحل طولانی در شمال و جنوب، با حدود ۱۵ کشور مرز خشکی یا مرز آبی مشترک دارد. ایران در دوره ای از تاریخ، بخشی از راه ابریشم بود که به کریدور شمال- جنوب و شرق- غرب از آن یاد می شود. در این میان آنچه که مغفول مانده این است که علاوه بر مباحث مقرراتی و اداری فی مابین دستگاه ها و سازمان های دخیل در امر ترانزیت، زیرساخت های حمل و نقلی ما در هر یک از روش های جاده ای، ریلی و بندری به صورت متوازن رشد نکرده و از ظرفیت های یکدیگر نمی توانند به نحو مطلوب استفاده نمایند.

یکی از مسایل مهم در ترانزیت کاهش هزینه هاست. وزیر راه و شهرسازی در مراسم روز ملی حمل و نقل به هزینه های سیاسی- اجتماعی و اقتصادی هم اشاره داشتند. در شرایط کنونی با وضعیت فعلی برجام و عادی شدن روابط سیاسی ایران به نظر می رسد هزینه های سیاسی ما در چند ماه آینده برای عبور کالا از ایران به حداقل خواهد رسید و می بایست هزینه های اقتصادی و اداری نیز هم پای هزینه های سیاسی کاهش یابد تا بتوانیم از عبور کالا و موقعیت ممتاز جغرافیایی کشورمان استفاده نماییم، در غیر این صورت طبیعی است جریان کالا مسیر دیگری را پیدا خواهد کرد و منتظر ما نخواهد بود.

سیاست گذاران ما باید فکری به حال هزینه ترانزیت کنند تا هزینه ترانزیت از مسیر ایران کاهش پیدا کند. این اتفاق نمی افتد مگر این که ما پژوهش کلی از وجوه مختلف حمل و نقل و در زمینه های مختلف ریلی، زمینی، دریایی و حتی حمل و نقل هوایی در ایران داشته باشیم.

در اقتصاد قانونی به نام رافع وجود دارد. تا چند دهه گذشته درآمد و مالیات ما تا ۶۵ درصد هم دریافت می شد، اما رشد امروز مالیات درآمدها در اقتصاد ایران از ۶۵ درصد تبدیل به ۲۵ درصد شده است. فلسفه اش هم این است که تولیدکننده های کالا مالیات کمتری پرداخت کنند تا آن پولی که برایشان باقی می ماند، از سوی دولت دوباره تبدیل به سرمایه گذاری شود و در نهایت از محل سرمایه گذاری جدید تولید تازه و درآمد جدید ایجاد شود. این درآمدهای جدید منجر به کاهش مالیات، توسعه تولید و اشتغال از محل ها و تولیدات جدید می شود. این نتیجه یک پژوهش و کار علمی است که دنیا را به این نقطه رسانده است.

باید ببینیم کارهای پژوهشی کاربردی در حمل و نقل کمتر انجام داده ایم، که اگر درست انجام می دادیم امروز سواحل مکران و بندر چابهار آباد شده بود، راه آهن چابهار به زاهدان، قزوین به رشت و انزلی وصل شده بود. نمی شود مدعی شد که خط راه آهن به شمال ایران برود و به بندر نرود. اصولاً در دنیا راه آهن را بیشتر به خاطر حمل و نقل بار می شناسند و در واقع اولویت خط آهن با جابه جایی بار است تا مسافر.

پس اگر پژوهشی در این بخش انجام می شد ما امروزه این همه پروژه های نیمه کاره در احداث راه آهن، جاده و فرودگاه نداشتیم. اگر در دهه ها و سنوات گذشته مباحث پژوهشی تجمیع می شد، امروز در فرودگاه امام خمینی (ره) مشکل سالن نداشتیم و قطعاً ترانزیت و حمل و نقل فرودگاهی و هوایی ما افزایش پیدا می کرد.

نکته دیگر آن که اگر چه مساله حال حاضر ما توسعه حمل و نقل در کشور است، اما موضوع مهمی که نباید از آن غافل باشیم، مساله پژوهش است. باید با تکیه بر پژوهش به جمع بندی در فرایندها برسیم تا بدانیم در کدام نقطه فرودگاه، در کدام نقطه بندر و در کدام مسیر آزادراه توجیه دارد و با چه ظرفیت هایی باید یکدیگر را هم پوشانی کنند.

اگر مبنای انتخاب و اجرای پروژه های توسعه کشور، صرفاً نگاه بخشی در مطالعات مشاور نبود و پژوهش های دیگری نیز در اسناد بالادستی مدنظر قرار می گرفت، اکنون شاهد حجم انبوهی از پروژه های نیمه تمام در کشور نبودیم. در حال حاضر بودجه عمرانی تخصیص یافته حداکثر به ۳۰ هزار میلیارد تومان نمی رسد اما مبلغی که برای اتمام پروژه های نیمه تمام به آن نیاز داریم، حدود ۴۰۰ هزار میلیارد تومان است.

رقابت‌پذیری جهانی در گرو پژوهش و نوآوری

یونس غربالی مقدم

بر اساس این جدول، ایران کشوری است با ظرفیت بالای نوآوری که از کیفیت نهادهای پژوهشی-علمی خوبی برخوردار بوده و سهولت دسترسی به دانشمندان و مهندسان را دارد، اما با این وجود اختراعات قابل توجهی در کشور به ثبت نمی‌رسد. گویی شرکت‌های خصوصی و دولتی به مرحله‌ای از بلوغ نرسیده‌اند تا برای ارتقای رقابت‌پذیری برای پژوهش و نوآوری سرمایه‌گذاری کنند.

دقت نظر در آمار فوق، تفاوت میان دولت‌های توسعه‌گرا با توسعه‌نیافته را به خوبی نشان می‌دهد. این کشورها توجه و تمرکز خود را در بازار رقابتی جهانی به «نوآوری و ثبت اختراعات» قرار داده و با حفظ صیانت از حقوق مادی و معنوی محققان و پژوهشگران، قدرت اقتصادی خودشان را بر مبنای دانش پی‌ریزی می‌کنند، به نحوی که سهم قابل توجهی از هزینه تمام‌شده محصولات تولیدی دیگر کشورها را، هزینه حقوق ثبت و اختراعات شامل شده و مجوز تولید و فروش محصول منوط به پرداخت حقوق شرکت‌ها و کشورهای صاحب اختراع است.

موضوعی که در کشورهای در حال توسعه به دلیل ضعف نهادهای سیاست‌گذاری و اجرایی، حقوق مولفان و مخترعان کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد و خود دولت نیز از محل ابتکار و نوآوری‌ها منتفع نمی‌گردد و اقتصاد دانش‌بنیان شکل نمی‌گیرد. در چنین شرایطی دولت‌ها مجبور می‌شوند برای کسب قدرت و اعمال حاکمیت، فهرستی از حقوق شهروندی را که مردم حق دارند در صورت احراز صلاحیت و داشتن شایستگی‌ها و توانایی‌های اولیه از آن بهره‌مند شوند، در قالب انواع مجوزهای تاسیس و بهره‌برداری، تنظیم و به‌صورت انحصاری به متقاضیان بفروشند.

در این خصوص بخش دریایی به دلیل جابه‌جایی بیشتر از ۹۰ درصد از تجارت جهانی یعنی حدود شش میلیارد تن کالا و محصولات، نقش موثر و حساسی در هزینه تمام‌شده کالا و رشد تجارت بر عهده دارد. در این رهگذر به کارگیری پژوهش و افزایش ابتکار و نوآوری در ساختار و کیفیت و کمیت حمل‌ونقل برای سرعت بخشیدن به چنین، فرایند کاری اجتناب‌ناپذیر است.

ورود اقتصاد دانش‌بنیان به صنایع و فعالیت‌های دریایی، مسیر حرکت ما را در تبدیل به کشوری دریایی و بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های آن منطقی‌تر و علمی‌تر هدایت نموده و به‌پیش می‌برد تا بتوانیم ارتباطات و تعاملاتمان را در شبکه جهانی تجارت دریایی آگاهانه و به‌نحو مطلوب برقرار سازیم.

خوشبختانه سند نقشه جامع علمی کشور این مسیر را برای ما هموار ساخته و تمامی سازمان‌ها و نهادهای اجرایی را مکلف به اجرای آن نموده است. سندی که در صورت تحقق آن پیشرفت کشور در عرصه‌های گوناگون سیاسی، اقتصادی و اجتماعی را میسر و توسعه کشور را بر پایه دانش و نوآوری بنیان خواهد نمود.

پژوهش یکی از اصلی‌ترین ملزومات برای نیل به پیشرفت و توسعه پایدار هر کشور محسوب می‌شود و بی‌تردید یکی از عوامل موثر بر رقابت‌پذیری جوامع بر تولید علم، نوآوری و بهره‌برداری از آن استوار است. امروزه اغلب دولت‌ها با درک کامل از اهمیت و کارکرد پژوهش در حل مسایل و مشکلات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی، نه تنها موجبات پیشرفت را فراهم می‌سازند، بلکه به‌عنوان منبع درآمد سرشار نیز از آن استفاده می‌نمایند.

به همین دلیل صیانت و حفاظت از تولید علم، ابتکار و نوآوری برای کشورهای توسعه‌یافته به اندازه‌ای حایز اهمیت است که از یک‌سوزمینه و بسترهای مناسب را برای جذب نخبگان دیگر کشورها برای توسعه صنایع و فعالیت‌های خودشان فراهم کرده‌اند و از سوی دیگر با وضع قوانین و مقررات لازم در سطح ملی و بین‌المللی نظیر «حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی افراد» سودآوری پژوهش و نوآوری را تضمین و پیشرفت کشورشان را بر مبنای این مزیت نسبی که یک منبع تمام‌نشدنی و رشد‌یابنده است، بنیان نهاده‌اند.

بی‌مناسبت نیست که در همین رابطه، نگاهی به شاخص رقابت‌پذیری جهانی بیندازیم. رقابت‌پذیری اقتصاد جهانی عنوان یکی از گزارش‌هایی است که سالانه در مجمع جهانی اقتصاد تهیه می‌شود. این گزارش بیش از سه دهه است که عوامل تعیین‌کننده رقابت‌پذیری کشورها را مورد مطالعه قرار داده و هدف اصلی آن ارزیابی از محیط اقتصادی ۱۴۸ کشور جهان است که ایران در سال ۲۰۱۴ در رتبه ۸۳ قرار داشته است. سنگ بنای این گزارش، شاخص‌های ۱۲ گانه‌ای است که شاخص «ابتکار و نوآوری» یکی از آن‌هاست. جدول زیر وضعیت کشورمان را در میان ۱۴۸ کشور جهان نشان می‌دهد.

وضعیت ابتکار و نوآوری ایران در سال ۲۰۱۴

ردیف	معیار	رتبه
۱	ظرفیت نوآوری	۸۳
۲	کیفیت نهادهای پژوهشی علمی	۴۳
۳	هزینه و مخارج شرکت‌ها در پژوهش و توسعه	۱۱۰
۴	همکاری دانشگاه و صنعت در پژوهش و توسعه	۹۰
۵	تدارک محصولات با تکنولوژی پیشرفته توسط دولت	۷۳
۶	دسترسی به دانشمندان و مهندسان	۳۷
۷	تقاضای ثبت اختراع هر میلیون نفر	۱۰۷



عکس: ۳۰. بحیرایی

آیین گرامیداشت هفته حمل و نقل فعالان دولتی و خصوصی رازیر یک سقف گردهم آورد

گلایه‌های وزیر راه از قدرت بدون مسئولیت

عاطفه نامداری

استان‌های ساحلی، اعضای انجمن‌ها و سندیکاها فعال در حوزه بنادر و دریانورد و هم‌چنین فعالان بخش خصوصی حمل و نقل دریایی، بیست و هشتم آذرماه در هتل همای تهران برگزار شد.

عباس آخوندی در این آیین، پیرامون موضوع مسئولیت و قدرت در حوزه دریایی کشور سخن گفت و تصریح کرد: «باید نظام آموزشی و مدیریت در حوزه اقتصاد دریایی را مورد تجدیدنظر قرار دهیم. ما به‌عنوان قدرت دریایی به مسئولیت خود عمل نکرده‌ایم. قدرت فقط اعمال حاکمیت نیست، باید بتوانیم منافع ملی و منافع دیگران را تأمین کنیم»

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که صنعت حمل و نقل دریایی یک صنعت جهانی است و محدود به مرزهای ما نمی‌شود، گفت: «همیشه و هر وقت درباره صنعت حمل و نقل دریایی سخن می‌گوییم محور سخنانم بازیابی نقش ایران در این صنعت جهانی است. بحث من درباره موضوع قدرت و مسئولیت است. ایران چه در حوزه نظامی و چه حوزه سیویل و بندری نشان داده که یک قدرت دریایی است. مهم این است که از این قدرت دریایی چه بهره‌ای به نفع مردم اتخاذ کنیم و این قدرت چه مسئولیتی برای مردم ایران، منطقه و جهان در پی دارد.»

او با اشاره به سخنان محمد علی حسن‌زاده، مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی درباره جمع‌آوری شش هزار سند تاریخی در دانشنامه جزایر ایران افزود: «این اسناد تاریخی و ادبیات یادآوری می‌کند که ایران در یک موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک کم‌نظیری قرار دارد و



افزایش میزان ترانزیت
با کاهش هزینه رقابت‌پذیر می‌شود
نه با قسم حضرت عباس (ع)

آیین گرامیداشت هفته حمل و نقل و تقدیر از فعالان حمل و نقل دریایی و بندری و هم‌چنین امضا قراردادهای سرمایه‌گذاری به ارزش ۳۷ هزار و ۷۰۰ میلیارد ریال میان بنادر کشور و بخش خصوصی با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، معاونان و مشاوران وزیر راه و شهرسازی، معاونان و مدیران کل سازمان بنادر و دریانوردی، نمایندگان مردم شهرهای بندری کشور در مجلس شورای اسلامی، استانداران یا نمایندگان و استانداران

”

ما به‌عنوان قدرت دریایی به مسئولیت خود عمل نکرده‌ایم. قدرت فقط اعمال حاکمیت نیست، باید بتوانیم منافع ملی و منافع دیگران را تأمین کنیم»

باید هزینه مبادله از ایران را کاهش دهیم

او با تاکید بر این که اصلی ترین مسئولیت قدرت دریایی ما در منطقه این است که هزینه مبادله را در منطقه کاهش دهیم، تصریح کرد: «افزایش میزان ترانزیت با قسم حضرت عباس (ع) و من بمیرم و تو بمیری رخ نمی دهد. افزایش میزان ترانزیت با کاهش هزینه رقابت پذیر می شود. اولین هزینه ای که باید کاهش یابد هزینه سیاسی، سپس امنیتی، سپس اقتصادی و نهایتاً امنیت اجتماعی است. من از بن دندان به این فرمایش رهبر معظم انقلاب که ایران باید شاهراه شمال به جنوب، جنوب به شمال، شرق به غرب و غرب به شرق باشد، اعتقاد دارم، اما برای عمل به این حرف باید برای اجزای مختلف کاهش ریسک ها تلاش کرد.»

آخوندی بابیان این مطلب که من بیشتر به خودم تذکر می دهم نه شما، توضیح داد: «کسانی که در موضع قدرت هستند فکر می کنند با این قدرت، هر کاری می توانند بکنند. درحالی که در برابر هر یک واحد قدرت، ۱۰ واحد مسئولیت دارند و اگر مسئولی به این موضوع توجه نداشته باشد، بیشتر ضرر را به خودش و مردمش می زند؛ این بحث «قدرت - مسئولیت» می تواند آینده وضعیت ما در کل منطقه را رقم بزند و امنیت ملی ما در گرو آن است.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به مباحث مطرح شده در کتاب پروفیسور وورسون، رییس دانشکده اقتصاد دانشگاه هاروارد با نام «قدرت و ثروت»، گفت: «در این کتاب آمده که اقتصاد خصوصی قدرتمند در دولت های قدرتمند به وجود می آید؛ دولت قدرتمند دولتی است که بتواند سیاست گذاری کرده و سیاست ها را تنفیذ کند. دولت ضعیف فکر می کند باید همه جا پنجه بیاورد و سرک بکشد. دولتی که فکر می کند همه باید هر روز صبح به او سلام کنند و در جزئیات از او اجازه بگیرند ضعیف است. دولت قدرتمند دولتی است که می تواند سیاست های ملی را هم خوب تعیین و هم به خوبی اجرا کند.»

نخستین ماموریت قدرت ایجاد بخش خصوصی قدرتمند است

او با یادآوری این که سیستم های بیمه ای اروپایی ها همواره برای من جذابیت داشته، افزود: «در ایام جنگ فکر می کردیم، قدرت دولت در توزیع کوپنی قندوشکر، حبوبات، برنج و اقلام خوراکی دیگر است؛ درحالی که آلمان ها یک شرکت بیمه هرمس را راه اندازی کردند و گفتند هر کس می خواهد به ایران صادرات کند می تواند با نرخ بیمه یک درصد این کار را انجام دهد. اگر آن ها نرخ بیمه را ۱۵ درصد اعلام می کردند اصلاً هزینه صادرات به ایران به صرفه نبود. این معنای دولت قدرتمند است که یک بخش خصوصی قدرتمند را در پی دارد درحالی که ما در ایران هنوز هم می گوییم همه باید از ما اجازه بگیرند و یک بروکراسی عریض و طویل ایجاد می کنیم. جالب این که خود دولتمردان هم می دانند که این اقدامات پشتوانه جدی ندارند.»

به گفته آخوندی نخستین ماموریت قدرت، ایجاد بخش خصوصی قدرتمند است نه درگیر شدن با بخش خصوصی: «وقتی قدرتمندم که به عنوان دولت

کشورمان همواره یک قدرت دریایی بوده است. در گذشته ایران، دریا بخشی از نظام قدرت محسوب می شد.»

وزیر راه با اشاره به بحثی در خصوص پراکندگی جمعیتی ایران که عمده جمعیت کشور در فلات مرکزی متمرکز شده و سواحل را رها کرده ایم، تصریح کرد: «اگرچه بخش مهمی از این مساله به اقتصاد کلان کشور برمی گردد اما در این که ایران در حوزه دریا و دریانوردی حتی در قبل از دوره صنعتی نیز فعال بوده تردیدی نیست و در اسناد تاریخی دو هزار ساله کشورمان وجود نیروی دریایی در دوره هخامنشیان دیده می شود.»

به عنوان قدرت دریایی به مسئولیتان عمل نکرده ایم

او با یادآوری استفاده مکرر از واژه دریابان در اشعار فردوسی که در داستان های کیخسرو و فریدون و تمام داستان های شاهنامه و این که عبور از دریا با مفهوم نیرویی به نام دریابان در این اسناد است گفت: «این ها همگی نشان دهنده این است که دریا بخشی از نظام قدرت در زندگی مردم ایران بوده و بهره مندی ایرانیان از خدمات دریا و دریانوردی در طول اعصار و قرون گذشته وجود داشته است.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به بخشی از سخنان رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته درباره این که ما چه قدر می توانیم ترانزیت کالا از ایران را افزایش دهیم یا این که تاسیسات دریایی بنادر جنوب خلیج فارس و توسعه شبکه ریلی میان آن ها با چه سرعتی در حال پیشروی است و ما تا چه اندازه قدرت رقابت با آن ها را داریم، توضیح داد: «چرا این اتفاقات افتاده است؟ چون ما به عنوان قدرت دریایی به مسئولیت خود عمل نکرده ایم. قدرت که فقط اعمال حاکمیت نیست؛ قدرت باید آینده را تضمین کند.»

او با بیان این که ایران همواره چهارراه جغرافیا و چهارراه حوادث بوده، گفت: «این چهارراه چه در جهت شمالی جنوبی و اتصال آسیای میانه و روسیه و آذربایجان به جنوب و چه در جهت شرقی و غربی برای اتصال چین و اروپا به یکدیگر و چه در حوزه راه های زمینی و دریایی همواره نقش تاریخی و ژئوپلیتیک باهدف جابه جایی بار و مسافر نقش داشته است.» آخوندی افزود: «اگر ایران برای این حرکت و جابه جایی مالیات بگیرد، یا سخت گیری کند چه می شود؟ آیا دنیا منتظر ما می ماند؟ دنیا منتظر ما نمی ماند بلکه مسیر موازی برای این حرکت تشکیل می شود. ما در یک نبرد سیاسی هستیم و افزون بر بحث های اقتصادی در این نبرد، عده ای کمر همت برای تخریب منافع ملی ما بسته اند بنابراین ما به هوشیاری مضاعف نیاز داریم تا مسیر عبور از ایران را همواره روان نگه داریم. اگر این کار را نکنیم مسیر ترکمنستان، افغانستان و پاکستان ایجاد می شود. حجم سرمایه گذاری انبوهی که در گوادر در حال انجام است. اگر هزینه مبادله کالا را زیاد کنیم تاسیسات عظیم بنادر جنوب خلیج فارس نتیجه آن است؛ بنابراین مسئولیت ما به عنوان قدرت دریایی این است که هزینه مبادله اعم از اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و... را در منطقه کاهش دهیم تا هزینه عبور از ایران کم شود.»



افزایش میزان ترانزیت با قسم حضرت عباس (ع) و من بمیرم و تو بمیری رخ نمی دهد. افزایش میزان ترانزیت با کاهش هزینه رقابت پذیر می شود. اولین هزینه ای که باید کاهش یابد هزینه سیاسی، سپس امنیتی، سپس اقتصادی و نهایتاً امنیت اجتماعی است.



به بازرگانان خارجی اجازه دهیم تا در سواحل ما تاسیسات داشته باشند و بازرگانان ایرانی در بنادر دریاهای خزر، سیاه و مدیترانه شبکه اقتصادی حمل کالا ایجاد کنند.

با صدها شرکت خصوصی قدرتمند مذاکره کنم وقتی این شرکت‌ها نباشند، اساساً مذاکره معنایی ندارد. حتی قدرت هم بی معنی است. ما باید فضایی ایجاد کنیم که بخش خصوصی قدرتمندی در حوزه دریا ایجاد شود.»

عضو کابینه دولت یازدهم افزود: «مسئولیت سوم صاحب قدرت، مسئولیت اجتماعی است. مگر من می‌توانم بگویم یک قدرت دریایی هستم اما اکثر شهرهای ساحلی من فقیر باشند یا ۴۰ درصد جمعیت بندرعباس حاشیه‌نشین باشند یا بندر چابهار، میناب، جاسک و لنگه و... در وضع نزار باشند؟ بنابراین قدرت، مسئولیت اجتماعی هم در پی دارد که می‌گوید اگر قدرت دریایی هستید باید زندگی خوبی در سواحل ایجاد کنید نه این که یک سازمان بنادر خوب داشته باشید.»

بنیان‌های فکری دریایی باید اصلاح شود زندگی اجتماعی در سواحل مهم‌تر از پروژه‌های عمرانی بنادر است

آخوندی با بیان این که وقتی در جلسات هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی شرکت می‌کنم از اعداد و ارقامی که اعضای هیات عامل ارایه می‌دهند فاصله می‌گیرم، گفت: «در این جلسات به اعضا می‌گویم بیشتر می‌خواهم بدانم زندگی بندر نشینان در چه وضعیتی است. وقتی تراکم جمعیت سواحل مکران ۴/۸ دهم نفر یعنی کم‌تر از پنج نفر در هر کیلومترمربع است، یعنی یک جای کار ایراد دارد.»

وزیر راه افزود: «منی‌خواهم انتقادی حرف بزنم، بلکه می‌خواهم یادآوری کنم تا بنیان‌های فکری دریایی ما اصلاح شود. مهم‌تر از اجرای پروژه‌های عمرانی در بنادر، زندگی اجتماعی است. اگر بحث می‌کنیم که ایران دالان عبور شمال به جنوب یا شرق به غرب است این دالان باید در زندگی تمام کسانی که در دو طرف آن قرار دارند اثرگذار باشد. باید تمام شهرهای لب ساحل از چابهار و بندرعباس تا بندر خرمشهر و بندر امام خمینی (ره) و آبادان نگین توسعه اقتصادی و اجتماعی شوند. اگر نتوانستیم این‌ها را به هم پیوند بزنیم صرفاً لوکیشن‌هایی در بندرعباس ساخت‌هایم که باری را عبور می‌دهند، یعنی خدمات دریایی ما به توسعه اقتصادی اجتماعی تبدیل نشده است.»

قدرت بی مسئولیت نمی‌تواند در درازمدت منافع مردم را تامین و تضمین کند

عباس آخوندی با ابراز خرسندی از روند مذاکرات سیاسی بین‌المللی ایران گفت: «آنچه در این مذاکرات دنبال شد برداشتن نخستین گام و اصلاح شرایط برجام و پس‌برجام است. یعنی می‌خواهیم در دنیا اعلام کنیم که نقش سلبی صرف نداریم و نقش ایجابی ایفا می‌کنیم. می‌خواهیم از موقعیت ژئوپلیتیک‌مان به نفع مردم منطقه و اقتصاد جهان استفاده کنیم. می‌خواهیم اعلام کنیم که ما قدرت رقابت با اقتصاد جهان را داریم که لازمه آن داشتن موضع تعاملی با تمام دنیا است. این علامتی که ایران نشان داد بسیار بزرگ بود و ضمن تثبیت موقعیت ایران به مسئولیت منطقه‌ای خود نیز اقرار کرد؛ قدرت بی‌مسئولیت نمی‌تواند در درازمدت منافع مردم را تامین و تضمین کند.»

او با تأکید بر این که گام بعدی ایران باید ایجاد شبکه‌های اقتصادی در جهان باشد، توضیح داد: «هر چه قدر هزینه دالان اقتصادی کشور را کاهش دهیم، در توجیه‌ناپذیری اقتصادی توسعه سواحل و بنادر جنوب خلیج فارس موفق‌تر بوده‌ایم. بنابراین توسعه بنادر و سواحل، تنها توسعه تاسیسات نیست البته حتماً به تاسیسات نیاز داریم ولی نیاز اصلی ما، بیشتر توسعه بندر اقیانوسی‌مان یعنی چابهار است تا بندر خلیج فارس. ولی مهم‌تر از آن ایجاد شبکه اقتصادی حمل کالا است.»

آخوندی با اشاره به توسعه روزافزون بنادر جنوب خلیج فارس و راه‌آهن اتصالی میان این بنادر گفت: «این اتفاقاتی که در بنادر جنوب خلیج فارس با هزینه‌های سرسام‌آور واقع می‌شود برای رهایی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از تنگه هرمز است. آن‌ها می‌خواهند بگویند ما داریم از پایین خلیج فارس و از طریق خشکی به یکدیگر وصل می‌شویم تا اتکیمان به تنگه هرمز کم‌تر شود؛ آیا بر ما ایرانی‌ها فرض نیست تا کم‌ترین وابستگی به تنگه هرمز را ایجاد کنیم؟ آیا لازم نیست بندر چابهار را توسعه دهیم؟»

تشکیل شرکت‌های چندملیتی برای ایجاد شبکه جهانی مبادله کالا ضروری است

او با بیان دوراهکار برای دستیابی به این هدف، گفت: «نخست باید به بنادر دریای عمان بیشتر اهمیت بدهیم؛ دوم، به دالان ایران بیشتر اهمیت بدهیم تا بندر جنوبی خلیج فارس کم‌اهمیت‌تر شوند.» وزیر راه و شهرسازی با توصیه به بازرگانان ایرانی مبنی بر ایجاد شبکه جهانی اقتصادی جابه‌جایی کالا، افزود: «وقتی بندر آستاراخان روسیه را از نزدیک دیدم، متوجه شدم بازرگانان ایرانی تاسیسات خوبی در این بندر دارند که در شرایط پساتحریم این بندر روسی می‌تواند اثرگذار باشد، اما یک نقطه کافی نیست. ما باید در بنادر دریاهای خزر، سیاه و مدیترانه هم تاسیساتی ایجاد کنیم. برعکس، باید اجازه دهیم تا بازرگانان جنوب خلیج فارس در بنادر ما تاسیسات داشته باشند تا عبور کالا از دالان ایران رخ دهد. یعنی به بازرگانان خارجی اجازه دهیم تا در سواحل ما تاسیسات داشته باشند و بازرگانان ایرانی در بنادر دریاهای خزر، سیاه و مدیترانه شبکه اقتصادی حمل کالا ایجاد کنند.»

آخوندی با تأکید بر این که اینجا محلی است که نیاز به تاسیس شرکت‌های چندملیتی با پررنگ بودن نقش ایرانی‌ها احساس می‌شود، درباره ضرورت اتصال بنادر ایران به شبکه ریلی گفت: «آقایان پورسیدآقایی و سعیدنژاد جلساتی در این خصوص داشته‌اند. به نظر من باید هزینه جابه‌جایی بار از کشتی به ریل تا جایی که ممکن است کم شود تا ریل بتواند با جاده رقابت کند.»

وزیر راه و شهرسازی خطاب به یکی از مهمانان حاضر در این آیین گفت این اتفاق شدنی نیست، پاسخ داد: «البته برخی در گوشه امن نشست‌اند و می‌گویند هیچ‌وقت این اتفاق نمی‌افتد. این بسته به همت آقای پورسیدآقایی دارد تا این کار عملی شود. خوشبختانه سرمایه‌گذاری‌های خوبی در حوزه ریلی در حال انجام است و من شخصاً این سرمایه‌گذاری‌ها را دنبال می‌کنم.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری در بنادر ایران گفت: «ایجاد امکانات پس‌اندازی کار خوبی است و امیدوارم به ثمر بنشیند ما پارسال شاهد امضای قرارداد بخش خصوصی با بنادر کشور به میزان بیش از دو هزار میلیارد تومان بودیم که امسال این رقم به سه هزار و ۷۷۰ میلیارد تومان رسیده است.»

او همچنین درباره ساخت دبیرستان‌های دریایی با همکاری وزارت آموزش و پرورش و سازمان بنادر و دریانوردی ابراز خرسندی کرد و گفت: «اقدامات فرهنگی در حوزه دریا اگرچه دیر است اما کار خوبی است و این که فرزندان ما بدانند که دریا جزئی از زندگی آن‌هاست و دریا می‌تواند انتخاب آن‌ها باشد، سبب می‌شود تا دریا را به‌عنوان یک امکان در انتخاب کسب‌وکار آینده خود برگزینند. درحالی که از آن سوی مرزها نخبگان ما را جذب می‌کنند، ما باید سعی کنیم تا دریا را به بخشی از زندگی فرزندان و نخبگان خود تبدیل کنیم.»



آمادگی سازمان بنادر برای تضمین سرمایه‌گذاران

محمد سعیدنژاد در مراسم گرامیداشت هفته حمل و نقل گفت: «امشب در این مراسم برای موضوعات سرمایه‌گذاری و عقد قرارداد در بنادر کشور، معرفی فعالیت‌های پژوهش سازمان بنادر و همکاری با وزارت آموزش و پرورش و نهایتاً موضوع تقدیر از زحمات خیران ساخت دبیرستان دریایی در بندرعباس گردهم آمده‌ایم. مدارس دریایی برای ارتقای فرهنگ دریایی و کاربردی کردن آموزش‌های متوسطه بسیار مفید است.»

بدون انحصار از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی حمایت می‌کنیم

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «در حال حاضر ما چاره‌ای جز تجهیز و به‌روز کردن سیستم حمل و نقل دریایی خود نمی‌بینیم. از این‌رو یکی از اهداف ما این است که بتوانیم با کشورهای جنوب خلیج فارس به رقابت

برخیزیم. ما برای توسعه و تجهیز بنادر کشور نیازمند مدیریت یک پارچه در این بخش هستیم و سازمان بنادر و دریانوردی بدون توجه به انحصار همواره در این بازار از هرگونه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور پشتیبانی و حمایت خواهد کرد.»

سعیدنژاد با بیان این که در سازمان بنادر و دریانوردی هیچ چاره‌ای جز بهره‌مندی از منابع بخش خصوصی به‌جای سرمایه‌گذاری مستقیم دولت ندارد، گفت: «این سازمان آمادگی دارد تا سرمایه‌گذاری در بنادر را نزد بانک‌ها و صندوق توسعه ملی تضمین کند تا مشکل تسهیلات بانکی و تضمین سرمایه‌گذاران حل شود.»

او در ادامه به ضرورت توسعه سواحل مکران پرداخت و گفت: «در چارچوب سیاست کلی نظام و برنامه ششم توسعه، در حال حاضر مساله توسعه سواحل جنوبی کشور در خلیج فارس و دریای عمان به‌عنوان یک سیاست مهم مورد توجه جدی قرار دارد. در همین راستا همه دستگاه‌های اجرایی موظفند همکاری لازم را به عمل آورند. زیرا چاره‌ای جز اجرای آن نداریم و در این زمینه باید از منابع بخش خصوصی استفاده کنیم.»

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به شرط ایجاد رقابت

به گفته سعیدنژاد جهت‌گیری سیاست‌گذاری دولت در آینده به سمت واگذاری بنادر کوچک به‌طور کامل به بخش خصوصی و مدیریت یک پارچه بنادر است: «ما سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را به شرط ایجاد رقابت و تامین حقوق مردم به‌طور کامل حمایت می‌کنیم، تا به توسعه سواحل و بنادر بیانجامد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با یادآوری لزوم تجهیز بنادر کشور باهدف حفظ رقابت‌پذیری با بنادر جنوب خلیج فارس و هم‌چنین افزایش تعامل با بنادر شمال دریای خزر افزود: «ما در بخش حاکمیتی وظایف خود را محدودتر کردیم تا نبود رغبت در سرمایه‌گذاری را از بین ببریم. در چارچوب این سیاست بر اساس مصوبه دولت درباره صندوق توسعه ملی، این امکان فراهم شده که در سواحل مکران در برنامه ششم توسعه فعالیت‌های توسعه‌ای این سواحل را گسترش داده و بخشی از اقدامات سازمان بنادر حمایت تضمینی از این سرمایه‌گذاری‌هاست.»

سعیدنژاد با بیان این که در سال گذشته دو هزار و ۴۰۰ میلیارد تومان قرارداد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور امضا شده است، گفت: «امسال هم در هفته حمل و نقل قرارداد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به ارزش سه هزار و ۷۷۰ میلیارد تومان را منعقد می‌کنیم که شامل سرمایه‌های بخش خصوصی به‌علاوه تسهیلات بانکی است.»

سواحل کشور را از محرومیت جاری نجات می‌دهیم

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: «علاوه بر این طرح‌های زیبای در این بخش و هم‌چنین در سطح بنادر شمال و جنوب کشور به کمک منابع مالی بخش خصوصی فراهم شده است، البته با این هدف که بتوانیم به تدریج سواحل کشورمان را از محرومیت جاری نجات دهیم.»

او با اشاره به مصوبه صندوق توسعه ملی و مصوبات دولت از امکان توسعه زود هنگام سواحل مکران خبر داد و تصریح کرد: «با این مصوبات امکانی فراهم شد که ما در سواحل



ما سرمایه‌گذاری بخش
خصوصی را به شرط
ایجاد رقابت و تامین
حقوق مردم به‌طور کامل
حمایت می‌کنیم، تا به
توسعه سواحل و بنادر
بیانجامد.

مکران و به ویژه در بخش مربوط به چابهار فعالیت‌های توسعه‌ای مان را گسترش دهیم. سازمان بنادر و دریانوردی در چارچوب سیاست کلی و عمومی که ابلاغ شده بود، کار تضمین را در این حوزه انجام داده و انجام خواهد داد و امیدواریم که بتوانیم این ساحل را هر چه زودتر به ساحلی آباد تبدیل کنیم.»



خبرنامه «مسیر» پر مخاطب‌ترین نشریه تخصصی الکترونیک کشور است

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی با ارایه گزارشی از عملکرد پژوهشی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «سازمان‌هایی که قرار است در حوزه حاکمیتی نقش ایفا کنند، از نظر نقشه جامع علمی کشور باید دو نقش مرجعیت حاکمیتی و نقش مرجعیت علمی را به‌طور هم‌زمان ایفا کنند. مرجعیت حاکمیتی اکتسابی است و از طریق تصویب مجلس، به دست می‌آید. نقش مرجعیت علمی هم اکتسابی است اما سازمان‌ها باید تلاش و هزینه کنند تا دانش موضوع را کسب کنند و بتوانند نقش مرجعیت علمی خود را اثبات کنند.» حسن زاده افزود: «نقشه جامع علمی کشور یک سند لازم‌الاجرا برای همه ارگان‌های دولتی است و سازمان بنادر هم مستثنی نیست. این سند، نقشه راه سازمان برای انجام همه فعالیت‌ها است. این نقشه راه مجموعه‌ای از ارزش‌ها، راهبردها، سیاست‌ها و اقدامات ملی است که باید در سطح دولت ادامه پیدا کند.»

او با اشاره به این که تقریباً در سه سال گذشته در اکثر سیاست‌های ابلاغی ردی از اجرای نقشه جامع علمی کشور دیده شده است، تصریح کرد: «در اکثر اسناد تکلیف شده است که دولت و بقیه قوا بتوانند این نقشه جامع را پیاده کنند. این نقشه شاخص‌هایی دارد. یکی از شاخص‌هایی که در این نقشه آمده، این است که سازمان‌ها می‌توانند انتشارات داشته باشند و کتاب‌های تخصصی چاپ کنند. سازمان بنادر هم بر اساس همین بند، مجوز انتشارات تخصصی بندری دریایی را در سال گذشته گرفت.»

انعقاد تفاهم‌نامه با وزارت ارشاد برای اشاعه فرهنگ دریایی

به گفته او در یک سال گذشته، انتشارات تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی موفق به انتشار ۱۰ عنوان کتاب به صورت چاپ فیزیکی و یک عنوان کتاب به صورت الکترونیکی (ای-

بوک) شده است. هم‌چنین این انتشارات پنج عنوان کتاب تخصصی دیگر هم در دست چاپ دارد. حسن زاده در ادامه با اشاره به انعقاد توافق‌نامه با وزارت ارشاد برای اشاعه فرهنگ دریایی، تصریح کرد: «راهبرد کلان دیگر در سازمان بنادر، هماهنگی‌هایی است که برای فرهنگ‌سازی با وزارت ارشاد اسلامی داشتیم. بر این اساس قرار شده است بخشی از کتاب‌هایی که در زمینه فرهنگ دریایی تهیه می‌شود، از طریق کتابخانه‌های عمومی وزارت ارشاد در سراسر کشور، در اختیار عموم قرار بگیرد.»

بر اساس توافق‌نامه‌ای با وزارت آموزش و پرورش به منظور تهیه و درج مطالب مرتبط با دانش علوم و اطلاعات بندری و دریایی در کتب درسی مدارس ابتدایی تا متوسطه منعقد شده است طرحی تصویب شده که بر اساس آن تقریباً اکثر کتب درسی مدارس مطالب و عکس‌های دریایی به آن اضافه شده و در تیراژی حدود پنج نسخه در کتاب‌های سراسری و استانی مدارس کشور توزیع شده است. این پروژه هنوز به اتمام نرسیده و در سال آینده نیز شاهد افزایش مطالب بندری و دریایی در کتب درسی مدارس فرزندانمان خواهیم بود که از جمله اقدامات بنیادی در توسعه فرهنگ و دانش دریایی در کشورمان محسوب می‌شود.

حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان دریایی

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «یکی دیگر از الزامات این راهبردهای کلان، تکلیف دولت برای حمایت از حضور و ارایه مقاله محققان در همایش‌های بین‌المللی یا نشر کارهای علمی در مجلات تخصصی به نمایندگی از کشور است. سازمان بنادر هم به استناد همین مصوبه در سال گذشته توانست این کار را انجام دهد. تعداد مقالات منتشر شده و ارایه شده، رشد ۵۱ درصدی نسبت به گذشته دارد.»

حسن زاده بایان این مطلب که حمایت از ایجاد شرکت‌های دانش‌بنیان یکی دیگر از راهبردهای مورد توجه است، افزود: «این موضوع در سازمان بنادر و دریانوردی نیز اتفاق افتاده است، متأسفم که بگویم از مجموع هزار شرکت دانش‌بنیان تنها هشت شرکت دریایی هستند. یکی از این شرکت‌ها، با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی، دریایی شده است. در این شرکت نرم‌افزار کشتیرانی تهیه شده است که نمونه خارجی دارد که در زمان تحریم حتی کپی آن هم به ایران داده نمی‌شد.»

کسر خدمت پژوهشی دوره سربازی در سازمان بنادر

او با تأکید بر این که ایفای نقش مرجعیت علمی معنایش این است که بتوانید به جامعه خط بدهید و برای تصمیم‌گیری بهتر کمک کنید، افزود: «در سازمان بنادر و دریانوردی خبرنامه‌ای به صورت الکترونیک منتشر می‌شود که مسیر نام دارد. رصد اوضاع و احوال بنادر، شرکت‌های کشتی‌سازی و کشتیرانی در منطقه در این نشریه انجام می‌شود. به جرات می‌توانیم بگوییم که نشریه مسیر، پر مخاطب‌ترین نشریه الکترونیک کشور است که هم‌اکنون ۱۱ هزار مخاطب دارد.» استفاده از فرصت کسر خدمت پژوهشی در سازمان بنادر و دریانوردی از دوره خدمت سربازی خبر دیگری بود که حسن زاده در سخنان خود به آن پرداخت و گفت: «نخستین سازمانی هستیم که بعد از نیروهای نظامی توانستیم این امتیاز را در اختیار بگیریم. بر این اساس اگر دانشجویی پروژه‌های تحقیقاتی سازمان بنادر و دریانوردی را انجام دهد، می‌تواند از فرصت دو تا هشت ماه کسر خدمت سربازی استفاده کند. این برنامه هم‌اکنون عملیاتی شده است.»



نقشه جامع علمی کشور
یک سند لازم‌الاجرا
برای همه ارگان‌های
دولتی است و سازمان
بنادر هم مستثنی
نیست. این سند،
نقشه راه سازمان برای
انجام همه فعالیت‌ها
است. این نقشه
راه مجموعه‌ای از
ارزش‌ها، راهبردها،
سیاست‌ها و اقدامات
ملی است که باید در
سطح دولت ادامه پیدا
کند.

ترانزیت از ایران دستخوش هزار توی سازمان هاست



سند جامع دریایی
کشور در یک فرآیند
چندماهه در مرکز
تحقیقات وزارت راه و
شهرسازی تدوین شد
که تکلیف بسیاری از
مسایل دریایی و خطوط
اصلی توسعه دریایی
کشور را مشخص کرده
است. در این سند
بسیاری از موضوعاتی
مانند سواحل کشور،
ظرفیت‌های ایجاد شده،
خطوط اساسی کشور
مدنظر بود اما اکنون این
سند با تکلیف است و
این درحالی است که
برای آن زحمات زیادی
کشیده شد.

پل مه تاکید کرد: «دولت باید به فعالان اقتصادی بخش خصوصی اجازه دهد تا همگام با سیاست و نظارت بلافصل، حوزه‌های جدیدی از تجارت را به خود اختصاص دهند. بنابراین عرصه بندرداری و خدمات بندری و تنوع قابل تمرکز در اعمال مدیریت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را می‌توان نقطه عطف این هم‌آوایی دانست.»

او با یادآوری هدف‌گذاری دستیابی به ۲۰ میلیون تن ترانزیت از کشور، گفت: «با توجه به این که پروژه‌های پتروشیمی کشورهای ترکمنستان و ازبکستان با هدف صادرات به آفریقا و آسیای جنوب شرقی در سال ۲۰۱۶ به مرحله تولید خواهند رسید، و هم‌چنین با توجه به راه‌اندازی کارخانجات اتومبیل‌سازی در ازبکستان، افزایش تولید پنبه صادراتی، توافق صادرات گندم قزاقستان و به‌تازگی نیاز روسیه، افزایش این میزان ترانزیت از ایران امری محال نیست.»

پل مه با انتقاد از بوروکراسی اداری مانع از تسهیل ترانزیت در کشور، افزود: «آیا با وضعیت موجود درحالی که ترانزیت از ایران دستخوش هزار توی سازمان هاست، مالیات، اعلام وصول، بیمه، سود بانکی، تعرفه واردات و از همه مهم‌تر عدم ثبات تصمیماتی و نیز عدم پاسخگویی آیا این موضوع دست‌یافتنی است؟ ضروری است تصمیمات عاجل و فوری در این خصوص به‌ویژه در ایجاد مدیریت یک‌پارچه اتخاذ شود.»



تبصره تشکیل شرکت دولتی برای اداره بنادر اصلی ابهام دارد

عضو انجمن پایانه‌داران بنادر ایران با قدردانی از مدیرعامل سازمان بنادر برای ایجاد فرصت دیدار با فعالان بخش خصوصی، خواستار تجدیدنظر سازمان بنادر برای ارائه تبصره جدید در قانون برنامه ششم توسعه شد و گفت: «بخش‌های غیردولتی از سازمان می‌خواهند این تبصره مورد نقد و بررسی قرار بگیرد.»

ساطعی افزود: «مانگران هستیم که تبصره تشکیل شرکت با سهام دولتی برای اداره بنادر اصلی، با توجه به زمان بر بودن روند اجرایی و تصویب بر عملکرد بزرگ‌ترین ترمینال کانتینری ایران یعنی بندر شهید رجایی تأثیر بگذارد و ظرفیت‌های بندر متناسب با پیش‌بینی رشد ترافیک، توسعه پیدا نکند.»

به گفته او این تبصره، مشابه تبصره دو ماده قانون استخدامی و اداری مالی و تشکیل گارد بنادر کشور است که در سال ۱۳۴۷



از قرار دادن منافع حاکمیتی و پیمانکار زیر چتر یک شرکت بهره‌زید

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با یادآوری احتمال بهبود فضای کسب و کار در دوران لغو تحریم‌ها خواستار استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی و دولتی شد و افزود: «جامعه دریایی انتظار دارد برای حل و فصل بیمه و مالیات در حوزه دریا و بندر پیگیری‌های لازم از سوی مسئولان اجرایی وزارت راه صورت بگیرد.»

مسعود پل مه با اشاره به تبصره ۲۱ پیش‌نویس قانون برنامه ششم، گفت: «آن چه به اسم تحریم، بر سر بزرگ‌ترین بندر کشور به اسم تحریم گذشت حاصل بی‌تدبیری و سوءمدیریت بود. هزینه‌ای که بخش خصوصی در سایه تعطیلی فعالیت‌هایش فقط به دلیل بی‌تدبیری و معروض تحریم قرار دادن بزرگ‌ترین بندر صادراتی کشور متحمل شد، بسیار چشمگیر بود.» او با انتقاد از این که در دوران تحریم از توان و ظرفیت‌های بخش خصوصی استفاده مطلوب به عمل نیامد، تصریح کرد: «راه رفته شده به اشتباه‌گزینش و طی شده بود و به همین سبب بهره‌زید عوارض آن، تسهیل راه بود. در باره این تبصره هم با توجه به اشراف به مولفه‌های اثبات شده علم اقتصاد هم چون تضاد منافع، از قرار دادن منافع حاکمیتی و پیمانکار در زیر چتر یک شرکت اکیدا خودداری کنید.»

دولت باید نقش نظارتی و حاکمیتی خود را تقویت کند

پل مه افزود: «همگان به نیکویی می‌دانند دولت در هر حال بایستی نقش نظارتی و حاکمیتی خود را تقویت کند و منافع مشترک در مدیریت شرکت پیمانکار احتمالا به تضعیف نظارت و وظایف حاکمیتی منجر می‌شود.»

او بایبان این مطلب که بنگاه می‌تواند در ارائه دو خدمت یا تصدی دو مسئولیت مزیت مطلق داشته باشد امانی نتواند در اداره دو خدمت مزیت نسبی داشته باشد، توضیح داد: «هزینه فرصت محصول، معکوس هزینه فرصت محصول دیگری است. تفاوت در هزینه فرصت اشخاص و مزیت نسبی منافع مبادله را به وجود می‌آورد. هنگامی که هر نهاد اقتصادی به کاری که در آن مزیت نسبی دارد، مشغول شود رشد اقتصادی افزایش می‌یابد و این روند بهبود کسب و کار را در پی خواهد داشت.»

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با تاکید بر ضرورت بهره‌مندی از تجارب اقتصاد جهانی، برای موفقیت و ترقی نظام اقتصادی کشورمان، گفت: «با نگرش به تجارب اقتصاد دولت‌محور نمی‌توان تنها به مزیت‌های منحصر به فرد بخش دولتی بسنده کرد، بلکه تجارب حاصل از عملکرد کشورهای پیشرو و پیشرفته ثابت کرده است اقتصاد ما می‌بایست از طریق شناخت وضعیت، ساختار و ظرفیت به خلق مزیت بپردازد.»

تصویب شد، و بر اساس آن سازمان بنادر می تواند نسبت به تشکیل شرکت با حضور بخش دولتی و خصوصی برای اجرای برخی وظایف خود اقدام کند.

تکلیف سند جامع دریایی کشور چه شد؟

این فعال بخش خصوصی تاکید کرد: «یک نکته در تبصره جدید برنامه ششم که مربوط به تشکیل شرکت دولتی برای اداره بنادر اصلی است، ابهاماتی را ایجاد کرده است که باید مورد نقد و بررسی قرار بگیرد. ما باید به فکر توسعه حمل و نقل و ایجاد بندرهای جدید باشیم. نباید فرصت ها را از دست بدهیم.»

او در بخش دیگری از سخنانش با انتقاد از تعیین تکلیف نشدن سند جامع دریایی کشور، ابراز نگرانی کرد و گفت: «سند جامع دریایی کشور در یک فرآیند چندماهه در مرکز تحقیقات وزارت راه و شهرسازی تدوین شد که تکلیف بسیاری از مسایل دریایی و خطوط اصلی توسعه دریایی کشور را مشخص کرده است. در این سند بسیاری از موضوعاتی مانند سواحل کشور، ظرفیت های ایجاد شده، خطوط اساسی کشور مدنظر بود اما اکنون این سند بلا تکلیف است و این درحالی است که برای آن زحمات زیادی کشیده شد.»



۳۰ سال است که در بندر چابهار تغییری نمی بینیم

استاندار سیستان و بلوچستان با بیان این مطلب که هنوز نتوانسته ایم سهم قابل توجهی از دریا و بندر را در اقتصاد ملی داشته باشیم، گفت: «بی شک باید توجه حکومت، دولت و مجلس به این مهم معطوف شود. چگونه است که با برخورداری از اقیانوس، آب های آزاد، دریایی به این وسعت، با یک تکانه جهانی، اقتصاد کشور به سمت بدترین شرایط شکننده و آسیب زای می رود.»

علی اوسط هاشمی با انتقاد از اقتصاد نفتی ایران افزود: «اگر سایه شوم نفت را از اقتصاد کنار بگذاریم و واقعیت های برجسته و نمایان و نه پنهان از دید را در سرلوحه توجه و دقت خویش قرار دهیم، مطمئناً می توانیم در مسیر درستی قرار بگیریم و اقتصاد کشورهای شریک، دوست و همسایه را به موقعیت بسیار ارزشمند ایران اسلامی گره بزنیم تا ایران نقش پل را بازی کند و این کشورها در هر شرایطی خود را نیازمندی طی کردن مسیر در این راه بدانند.»

دو هزار میلیارد تومان برای توسعه سواحل مکران

او با تاکید بر این که باید با تمام جدیت به دنبال رسیدن به این هدف باشیم، افزود: «از سال ۱۳۶۲ تا ۱۳۹۳ در بندر

چابهار هیچ تغییری حاصل نشده است. بندری که ۳۶۰ کیلومتر ساحل دارد و به دریای آزاد وصل است. سهم ما به عنوان کشور ایران اسلامی از این ارزش خدادادی چیست؟» هاشمی تصریح کرد: «بعد از ۳۲ سال نگاهی نوبه این ظرفیت در حال شکل گرفتن است. بالغ بر دو هزار میلیارد تومان از قراردادی که امشب (۲۸ آذر) منعقد می شود، قرار است در آن منطقه به کار گرفته شود.»

استاندار سیستان و بلوچستان افزود: «جای تامل است که چرا با این ظرفیت ها بیگانه هستیم. چرا نمی خواهیم خود را از نگاه های رسوب یافته خارج کنیم و برای استقرار در موقعیت هایی که می تواند گنج و پشتوانه پایدار برای خزانه کشور باشد، حرکتی بکنیم.»

شرکت توسعه سواحل مکران در برنامه ششم توسعه جای گرفت

او با ابراز امیدواری درباره توجه به ظرفیت های دریایی کشور در برنامه ششم توسعه، از ایجاد شرکت توسعه سواحل مکران خبر داد و گفت: «در برنامه ششم شرکت توسعه سواحل مکران بنا به اراده دولت و حمایت قاطع مقام معظم رهبری ایجاد شد که دقیقاً معافیت از مالیات و عوارض و برخورداری از مزیت منطقه آزاد را دارد.»

هاشمی در پایان درباره ضرورت همراهی بخش خصوصی برای توسعه سواحل مکران، گفت: «این نگاه امروز رو به نهادینه شدن است که بتواند به یاری خدا توجه ما را به این سرمایه های ارزشمند ملی جذب کند و همین جاست که بخش خصوصی می تواند به زیبایی مشارکت داشته باشد و این نقطه بکر و خالی از حضور را با نقش خود پررنگ کند.»



قانون مناطق آزاد را به مناطق ویژه تسری دهیم

نماینده مردم بهشهر، نکا و گلوگاه در مجلس شورای اسلامی در آیین گرامیداشت روز حمل و نقل درباره ضرورت جذب سرمایه های بخش خصوصی و سرمایه گذاری خارجی برای توسعه بنادر و سواحل کشور و هم چنین افزایش میزان ترانزیت سخن گفت.

”

بالغ بر دو هزار میلیارد تومان از قراردادی که امشب بسته می شود قرار است در منطقه چابهار و سواحل مکران باشد و این نگاهی نو به ظرفیت سواحل مکران است که در حال شکل گیری است.

جزئیات امضای قرارداد سرمایه‌گذاری ۳ هزار و ۷۷۰ میلیارد تومانی بخش خصوصی با بنادر

هم‌زمان با آیین‌گرمی‌داشت هفته حمل و نقل در حوزه بنادر و دریانوردی ۶۲ فقره قرارداد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور با حضور دکتر عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی میان نمایندگان بخش خصوصی و مدیران کل بنادر و دریانوردی استان‌های ساحلی به امضا رسید.

مجموع این قراردادها معادل ۳۷ هزار و ۷۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی در بنادر کشور بود. این قراردادها با حضور وزیر راه و شهرسازی، نماینده مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، معاونان سازمان بنادر و دریانوردی، سیدعلی اوسط هاشمی استاندار سیستان و بلوچستان، جاسم جداری استاندار هرمزگان، اصغر فخریه کاشان قائم مقام وزیر راه و شهرسازی در امور بین‌الملل، احمدعلی مقیمی نماینده مردم ساری نکا و بهشهر، حبیب آقاچری نماینده مردم ماهشهر و حسن خسته‌بند نماینده مردم بندرانزلی در مجلس شورای اسلامی، غلامرضا سلامی مشاور وزیر راه و شهرسازی در امور حسابداری، حسابرسی و حاکمیت شرکتی میان نمایندگان بخش خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی و مدیران کل بنادر و دریانوردی استان‌های هرمزگان، مازندران، سیستان و بلوچستان، خوزستان، بوشهر و گیلان به امضا رسید.

در این مراسم ۶۲ فقره قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش سه هزار و ۷۷۰ میلیارد تومان از سوی بخش خصوصی به امضا رسید که در مجموع کل جذب سرمایه‌گذاری در بنادر کشور به صورت تجمیعی از سال‌های گذشته به مبلغ ۹ هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان رسید.

جزئیات این قراردادها

استان سیستان و بلوچستان: قرارداد سرمایه‌گذاری با مدیرکل بنادر و دریانوردی بندر شهید بهشتی چابهار به ارزش هزار و سیصد میلیارد تومان امضا شد.

استان هرمزگان: میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر استان هرمزگان شامل ۱۹ فقره قرارداد به ارزش ۹۹۲۵ میلیارد ریال در زمینه‌های احداث پایانه کانتینری، مخازن نگهداری فرآورده‌های سوختی، Reception Facility، خطوط لوله نفتی، سیلوی غلات، پایانه تخصصی خودرو تعمیرگاه مرکزی و موتورپول، مرکز خدمات آزمایشگاهی، جایگاه سوخت و مرکز تولید آب شرب است.

استان مازندران: میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر امیرآباد به صورت شش فقره قرارداد به ارزش ۶۱۹ میلیارد ریال است که در زمینه‌های احداث سیلوی غلات، انبار سرپوشیده کالا و مخازن فرآورده‌های نفتی انجام می‌شود. هم‌چنین قرارداد سرمایه‌گذاری نیز با مدیرکل بندر نوشهر امضا شد.

استان بوشهر: میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور شامل پنج فقره قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش ۶۵۳۰ میلیارد ریال در زمینه‌های احداث مخازن نگهداری فله مایع، پایانه صادراتی و پایانه کانتینری است.

استان خوزستان: میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر استان خوزستان به میزان ۱۸ فقره قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش ۵۵۳۶ میلیارد ریال در زمینه‌های احداث سیلوی غلات، مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی، انبار چندمنظوره کالا و انبار مکانیزه کالا است.

استان گیلان: میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر استان گیلان شامل ۱۰ فقره قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش ۷۶۶ میلیارد ریال در زمینه‌های احداث سیلوی غلات، انبار سرپوشیده کالا و خط لوله انتقال فرآورده‌های نفتی است.

احمدعلی مقیمی تصریح کرد: «با توجه به کاهش قیمت نفت از یک سو و از سوی دیگر کاهش بودجه عمرانی در سال‌های تحریم، کاملاً مشهود است که باید به سوی جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی پیش برویم. بودجه سازمان بنادر هم سازمانی بودجه‌ای هزینه‌ای درآمدی است، و به همین دلیل به نظر می‌رسد جذب سرمایه بخش خصوصی بیش از پیش اهمیت پیدا می‌کند.»

این نماینده مجلس با اشاره به قریب ۸۰۰ هزار میلیارد سرمایه در دست مردم، تصریح کرد: «ما باید سازوکاری تعریف کنیم که علاوه بر سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، سرمایه‌های مردم را هم جذب کنیم و سامان بدهیم.»

باید جمعیت را به سوی سواحل کشور سوق دهیم

به گفته مقیمی تغییر در قانون مناطق ویژه اقتصادی، یکی از راهکارهای جذب سرمایه‌های سرگردان داخلی و سرمایه‌گذاران خارجی است: «پیشنهاد من این است که اگر بخشی از معافیت‌های دارایی در حوزه مناطق آزاد را به منطقه ویژه تسری ببخشیم، ممکن است عطش منطقه آزاد پایین بیاید و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی بیشتری ترغیب به سرمایه‌گذاری در این مناطق شوند.»

او با اشاره به ضرورت جذب جمعیت به سواحل کشور، تأکید کرد: «۹۰ درصد مردم دنیا در سواحل زندگی می‌کنند. اما در ایران حدود ۷۰ درصد مردم در فلات مرکزی در یک جا متراکم هستند. این به ما هشدار می‌دهد که باید وضعیت پراکندگی جامعه را طوری برنامه‌ریزی کنیم که بتوانیم جمعیت را به سواحل کشور سوق دهیم.»

احمدعلی مقیمی با اشاره به فرمایشات رهبری درباره توجه به سواحل شرقی کشور، افزود: «با توجه به این که حضرت آقا توجه ویژه‌ای به بنادر شرقی دارند، به نظر می‌رسد ما باید در برنامه ششم و بودجه سال ۱۳۹۵ به این مهم توجه داشته باشیم.»

دولت برای ICZM لایحه بیاورد مجلس همکاری می‌کند

او با اشاره به طرح ICZM تصریح کرد: «پیشنهاد ما این است که دولت طرح ایجاد مدیریت یک پارچه مناطق ساحلی را در دستور کار قرار دهد. اگر ما (مجلس) بخواهیم قوانین مربوط به آن را تدوین کنیم، احتمال این که شورای نگهبان آن را رد کند، وجود دارد، چون بودجه‌بر است اما اگر دولت لایحه بیاورد، مجلس هم کمک می‌کند.»

مقیمی با بیان این مطلب که ظرفیت حمل و نقل کشور ما در حال حاضر قریب ۲۱۰ میلیون تن است، گفت: «سازمان بنادر با یک همت جانانه می‌خواهد این میزان را به ۲۱۹ تن برساند. برای این همت والا زیرساخت هم باید آماده باشد. با توجه به این که بودجه سازمان بنادر یک بودجه هزینه درآمدی است و باید برای آن برنامه‌ریزی کند، تا بتواند به ۲۱۹ میلیون تن سامان دهد، مجلس و قوه مجریه همه‌جانبه باید با آن همکاری کنند.»

تقدیر از فعالان حوزه دریایی و بندری

در ادامه آیین‌آیین، دو نفر از فعالان حوزه دریایی و بندری با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی لوح تقدیر دریافت کردند.

محسن صادقی‌فر، به نمایندگی از شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا و علی حمیدی، مدیرعامل شرکت خلیج پژم در حوزه آموزش و فرهنگ دریایی مورد تقدیر قرار گرفتند.



پیشنهاد من این است که اگر بخشی از معافیت‌های دارایی در حوزه مناطق آزاد را به منطقه ویژه تسری ببخشیم، ممکن است عطش منطقه آزاد پایین بیاید و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی بیشتری ترغیب به سرمایه‌گذاری در این مناطق شوند.



واکاوی دلایل موفق نشدن ایران در انتخابات شورای آیمو

وزن مسایل سیاسی بیشتر از شایستگی فنی و تخصصی بود

حضور شما در نشست‌های مختلف آن سازمان و میزان علاقه‌مندی و مشارکت شما در مباحث فنی و تخصصی را مورد ارزیابی قرار می‌دهند. اما این تازه اول راه است و برای موفقیت شرط مهم دیگری نیز وجود دارد و آن چیزی نیست جز وزن سیاسی و جایگاه ایران در عرصه بین‌المللی.»

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی با تاکید بر این مطلب که ایران از نظر فنی صلاحیت و شایستگی لازم برای عضویت در شورای آیمو را داشت، افزود: «به دلیل اعمال سیاست‌های منزوی سازی بعضی دولت‌ها و همراهی برخی دیگر از کشورها و سایه مباحث هسته‌ای، آرای کافی که حدود ۱۱۰ رای است، را کسب نکردیم. البته امسال وضعیتمان بهتر از دوره‌های قبل نامزدی ایران بود که آن هم متأثر از فضای مناسب پس از توافق هسته‌ای فضای ایجاد شده با توافق هسته‌ای و فعالیت‌های هیات‌های اعزامی در طول اجلاس مجمع است.»

اسلامی درباره تجربه‌های قبلی ایران برای حضور در شورای آیمو، گفت: «آخرین بار در سال ۲۰۰۹ کاندید شدیم اگرچه در آن زمان به لحاظ فنی و تخصصی در شرایط مناسبی بودیم، اما تنها ۷۲ رای کسب کردیم، یعنی حتی کم‌تر از نصاب نصف، به علاوه یک از مجموع آرای ماخوذه که حدود ۱۵۰ رای بود. اما امسال، آن هم پس از دو دوره دوری از فضای انتخاباتی، توانستیم ۸۲ رای کسب کنیم که با توجه به ۱۵۵ رای ماخوذه، قدری بیشتر از حدنصاب شد و این برای اولین بار طی یک دهه اخیر رخ داد که علامت و نشانه خوبی است.»

همکاری وزارت امور خارجه ضروری است

او با برشمردن شاخص‌های تاثیرگذار بر موفقیت ایران در انتخابات شورای آیمو، تصریح کرد: «اگر می‌خواهیم خود را عضو شورا ببینیم، باید با جدیت وارد عمل شویم. از همین الان باید برای انتخابات سال ۲۰۱۷ برنامه‌ریزی کنیم که در این مسیر وزارت امور خارجه نقش اصلی و محوری دارد. برای توفیق در انتخابات دو شاخص فنی، تخصصی و سیاسی، دیپلماتیکی وجود دارد و نمره‌ای که شاید بتوان به فعالیت سیاسی داد، بیش از هشتاد درصد است.»

اسلامی با یادآوری این مطلب که وزارت امور خارجه متولی دیپلماسی ایران در عرصه روابط خارجی و بین‌المللی است، افزود: «در همین رابطه ما باید با یک نقشه حساب شده پا به میدان بگذاریم. کارشناسان ما هم اکنون سرگرم ارزیابی ایران در انتخابات برگزار شده برای تدوین برنامه دوساله تا سال ۲۰۱۷ هستند و حتما در این رابطه کمیته‌هایی تشکیل خواهد شد تا در تعامل با وزارت امور خارجه به‌طور ویژه به نامزدی ما برای عضویت در شورای آئی بپردازد.»

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی درباره ضرورت حضور ایران در نهادهای کلیدی دریانوردی و به‌ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی آیمو گفت: «عضویت در هر یک از ارکان تصمیم‌گیرنده، از شورا گرفته تا کمیته‌های تخصصی، حکایت از مقبولیت آن عضو نزد سازمان بین‌المللی و با منطقه‌ای و در نتیجه موفقیت آن کشور در حوزه و قلمرو فعالیت آن سازمان دارد.» جلیل اسلامی در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا، افزود: «علاوه بر این، عضویت در این ارکان و تصاحب کرسی‌های ریاست و یانایب ریاست، زمینه را برای حضور بیشتر فراهم می‌سازد و در درازمدت قدرت چانه‌زنی و تاثیر گذاری را بیشتر می‌کند.»

اگر در حاشیه باشیم، نمی‌توانیم دیدگاهمان را بیان کنیم

او با یادآوری این که همه کشورها با حضورشان در محافل بین‌المللی به دنبال حفظ منافع ملی خود هستند، تصریح کرد: «اگر در حاشیه باشیم، نخواهیم توانست نظرات و دیدگاه‌های خودمان را برای حفظ منافع ملی که با منافع منطقه‌ای و بین‌المللی گره می‌خورد، به خوبی بیان کنیم و یا در صورت طرح و بیان و دفاع، نخواهیم توانست آن چنان که باید و شاید در تصمیم‌گیری‌های نهایی دخالت داشته باشیم. پس از بعد فنی و تخصصی، عضویت ما در شورای آیمو بسیار مهم است.»

جلیل اسلامی تاکید کرد: «نفس عضویت در ارکان تصمیم‌گیرنده سازمان‌های بین‌المللی، خود یک نوع امتیاز برای کشور محسوب می‌شود؛ این که ایران در عرصه بین‌المللی به‌عنوان یک کشور مستقل و دارای نقش آفرینی موثر حضور دارد و می‌توان روی آن در زمینه‌های دیگر و در سازمان‌های بین‌المللی دیگر حساب باز کرد. بنابراین به‌طور خلاصه می‌توان گفت، هم به لحاظ دیپلماسی و روابط سیاسی بین‌المللی و هم به لحاظ فنی و تخصصی، عضویت در ارکان تصمیم‌گیری سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای دارای اهمیت است و ضروری تشخیص داده می‌شود.»

شایستگی فنی ضروری است اما کافی نیست می‌خواهند ایران را منزوی کنند

او در پاسخ به این سوال که چرا ایران، این بار هم برای عضویت در شورای آیمو توفیق نداشت، درباره دلایل این موضوع توضیح داد و گفت: «شایستگی فنی و تخصصی در حوزه فعالیت یک سازمان بین‌المللی شرط لازم و ضروری است، اما کافی نیست. قطعاً کشورها برای این که به شما رای دهند، وضعیت



سازمان بنادر در فهرست برترین‌های آسیا قرار گرفت

برون مرزی ایفا می‌نمایند.»
به گفته آباپی، سازمان بنادر یک‌بار در سال ۲۰۱۱ با معرفی سامانه مدیریت عملیات بندری (GCOMS) در تایوان و بار دوم در سال ۲۰۱۳ با معرفی سامانه یک‌پارچه مدیریت امور دریایی (IMAS) در ویتنام در گروه تجارت الکترونیکی موفق به کسب جایزه برترین‌های eAsai Award شد.

نرم‌افزار شبیه‌ساز پارسی دینامیک دریا "PMODynamics" که جایزه ۲۰۱۵ آسیا را به خود اختصاص داد و جز سه پروژه برتر آسیا معرفی شد، توسط معاونت توسعه و تجهیز بنادر به‌منظور شبیه‌سازی ریاضی خصوصیات هیدرودینامیکی دریاها و اقیانوس‌ها، توسعه یافته است و تنها نرم‌افزار بومی در حوزه مهندسی دریا در کشور است.

سازمان بنادر و دریانوردی برای سومین سال موفق به دریافت جایزه بین‌المللی IT در رقابت برترین‌های eAsia Award شد.
به گزارش بندر و دریابه نقل از روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: بر اساس این گزارش در این رقابت سازمان بنادر و دریانوردی با معرفی نرم‌افزار شبیه‌ساز پارسی دینامیک دریا Persian Model for Ocean Dynamics (PMODynamics) در گروه کسب‌وکار الکترونیکی در فهرست کشورهای برتر در آسیا قرار گرفت و مجدداً افتخار دیگری را برای کشور به همراه آورد.

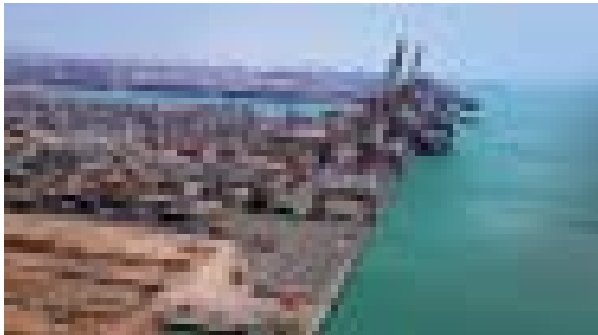
مدیرکل دفتر فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات با اشاره به نقش فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات در توسعه بنادر گفت: «با توجه به توسعه روزافزون تجارت و کسب‌وکار الکترونیکی در جهان و رشد فزاینده کاربردها و ابزارهای الکترونیکی در جهت تسهیل این روند،

انجمن آسیا-پاسفیک در تسهیل تجارت و کسب‌وکار الکترونیکی Asia Pacific Council for Trade Facilitation and Electronic Business (AFACT) و تشویق کشورهای عضو و منطقه و هم‌چنین شناسایی تلاش‌های صورت گرفته در جامعه AFACT و آشنایی دوجانبه کشورها از تجارب و Best Practice های یکدیگر، هر دو سال فراخوانی را به‌منظور مشارکت و رقابت کشورهای عضو در eAsia Award اعلام می‌نماید تا اعضا با ارائه دستاوردهای خود در زمینه تجارت و کسب‌وکار الکترونیکی به رقابت بنشینند.»

مدیر کل دفتر فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات در ادامه اضافه کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی با داشتن سامانه‌های تخصصی و عملیاتی جز سازمان‌های پیشرو در کسب‌وکار و تجارت الکترونیکی در کشور محسوب می‌شود.»

دکتر آباپی تأکید کرد: «به دلیل این که بیش از ۹۰ درصد از حجم واردات و صادرات کشور از مرزهای آبی صورت می‌پذیرد، بنادر نقش مهمی را در تجارت





ایدنی تاکید کرد

لزوم تسریع پروژه‌های سرمایه گذاری در بندر شهید رجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در جریان بازدیدهای دوره‌ای خود، از آخرین وضعیت پیشرفت فیزیکی پروژه‌های عمرانی سرمایه‌گذاران در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی بازدید کرد. این پروژه‌ها در زمینه‌های نفتی، کانتینری، مواد معدنی و کالاهای خطرناک در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران در دست احداث است.



ابراهیم ایدنی مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در جریان این بازدید میدانی که جمعی از مدیران حوزه عملیات بندری، سرمایه‌گذاری و مهندسی حضور داشتند و بیش از سه ساعت به طول انجامید، با مدیران شرکت‌های بخش خصوصی سرمایه‌گذار در بندر شهید رجایی و پیمانکاران این پروژه‌ها از نزدیک دیدار و گفتگو کرد.

او در اظهارات خود بر لزوم تسریع پروژه‌های در دست احداث و آماده‌سازی آن‌ها برای بهره‌برداری در دوره پسابرجام سخن به میان آورد و گفت: «بندر شهید رجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران نقشی کلیدی در این دوره ایفا خواهد کرد و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی می‌بایست بر اساس تعهدات و برنامه زمان‌بندی، نسبت به بهره‌برداری از پروژه‌ها اقدام کنند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از نحوه اجرای پروژه‌های در دست اقدام حوزه عمرانی سرمایه‌گذاران ابراز رضایت نموده و هم‌چنین بر لزوم بازدید کارشناسان مربوطه و تهیه گزارش مستمر از آخرین وضعیت پیشرفت فیزیکی طرح‌های حوزه سرمایه‌گذاری تاکید کرد.

به گفته او، بهره‌برداری از پایانه‌های بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی این بندر تا پایان سال ۱۳۹۴، بیش از ۵۰ هکتار به اراضی عملیاتی، اضافه خواهد کرد. ایدنی در این بازدید هم‌چنین با اشاره به مشکلات مطرح‌شده از سوی نمایندگان شرکت‌های سرمایه‌گذار و پیمانکاران، دستوراتی را پیرامون بررسی بیشتر این مسایل و رفع مباحث مطروحه، صادر کرد.

بازدید از پروژه تعمیرات اساسی اسکله‌های سه تا هفت بندر شهید رجایی واقع در پایانه شماره یک کانتینری این بندر نیز از دیگر بخش‌های این بازدید میدانی بود. مجتمع بندری شهید رجایی، با برخورداری از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی در نزدیک‌ترین نقطه به تنگه هرمز و دهانه ورودی خلیج فارس، به دلیل فاصله کوتاه از مسیر اصلی تردد بین‌قاره‌ای کشتی‌ها، با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب، مهم‌ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود.

این مجتمع عظیم بندری که در نقطه مرکزی نوار ساحلی جنوب کشور و در استان هرمزگان با بیش از دو هزار و ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی، واقع شده، به‌واسطه قرار داشتن در جوار صنایع بزرگ این استان و استان‌های تولیدی کشور و هم‌چنین برخورداری از زیرساخت‌های مناسب شقوق مختلف حمل‌ونقل و اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن، هوایی و جاده تاریخی ابریشم، بیشترین نقش در صنعت حمل‌ونقل را ایفا نموده و با بیش از ۸۰ بندر معروف جهان از طریق ۳۵ خط برتر کانتینری دنیا تبادل کالا و مرادوه بازرگانی دارد.



قرایت گزارش کمیسیون عمران درباره تعیین حریم اراضی ساحلی به مجلس

وزارت راه و شهرسازی متولی رسیدگی به ساخت‌وساز در حریم دریاهای می‌شود

به گزارش بندر و دریا به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی؛ سخنگوی کمیسیون عمران مجلس از قریات گزارش این کمیسیون درباره تعیین حریم اراضی ساحلی در نشست هفته آینده صحن علنی مجلس خبر داد و گفت: «پس از تبدیل شدن این طرح به قانون، وزارت راه و شهرسازی متولی اصلی رسیدگی به ساخت‌وسازها در حریم دریاهای می‌شود.»

منصور آرامی در گفتگو با خبرنگار پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی با بیان این که گزارش کمیسیون عمران در خصوص مشکلات ناشی از نحوه تعیین حریم و اراضی ساحلی در توسعه سواحل کشور این هفته در دستور کار مجلس قرار می‌گیرد، گفت: «این گزارش به منظور جلوگیری از ساخت‌وسازهای غیرمجاز و حتی مجاز در اراضی سواحل کشور در صحن علنی مجلس قریات می‌شود.»

نماینده مردم بندرعباس، قشم، ابوموسی، حاجی‌آباد و خمیر در مجلس ادامه داد: «مشکلی که در شهرها و روستاهای ساحلی وجود دارد عدم رعایت حریم ۶۰ متری از آخرین خط کد است و متأسفانه در سال‌های اخیر بدون مجوز یا با مجوز حریم دریاهای استحصال شده و در حریم ۶۰ متری ساخت‌وساز صورت می‌گیرد.»

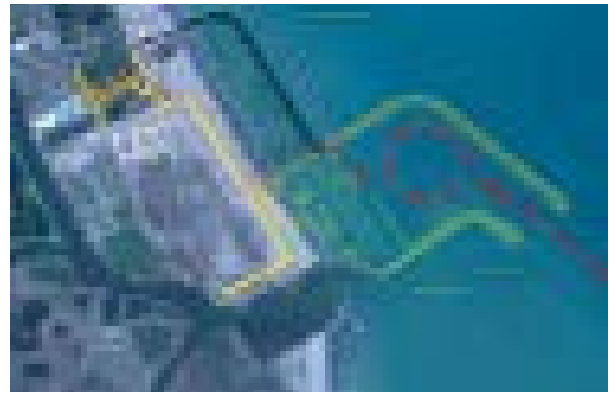
او یادآور شد: «علاوه بر این بافت‌های فرسوده‌ای که در حریم دریا و سواحل وجود دارد حالت بلاتکلیفی دارند و شهرداری‌ها و هیچ نهاد دیگری به آن‌ها توجه نمی‌کند؛ گزارش کمیسیون عمران در این خصوص نیز باهدف تعیین تکلیف ساخت‌وسازها در این مناطق تدوین شده است.»

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس تاکید کرد: «هدف نمایندگان امضاکننده این گزارش این است که وزارت راه و شهرسازی متولی اصلی رسیدگی به ساخت‌وسازها و صدور مجوز در حریم دریاهای و سواحل باشد.»

آرامی با بیان این که گزارش کمیسیون عمران در خصوص مشکلات ناشی از نحوه تعیین حریم و اراضی ساحلی در توسعه سواحل کشور در قالب تبصره (۱) ماده (۴۹) آیین‌نامه داخلی مجلس به‌عنوان مشکلی در صحن علنی قریات خواهد شد اضافه کرد: «پس از طرح این گزارش در صحن علنی مجلس گزارش با اولویت به کمیسیون باز می‌گردد و در ادامه به‌عنوان طرح در صحن علنی مطرح و تبدیل به قانون خواهد شد.»

هرمزگان با ۱۴ جزیره، چندین فرودگاه منطقه ویژه و آزاد از نظر دسترسی به راه‌های روستایی بسیار ضعیف است

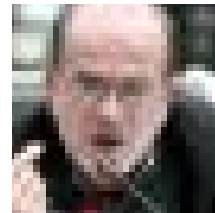
او با اشاره به این که استان هرمزگان با برخورداری از ۱۴ جزیره، چندین فرودگاه، منطقه ویژه و آزاد از نظر دسترسی به راه‌های روستایی بسیار ضعیف است، گفت: «البته نباید تمام تقصیرها را به گردن وزارت راه و شهرسازی انداخت بلکه همه سازمان‌ها و دستگاه‌ها از جمله وزارت نیرو و اداره آب و فاضلاب باید برای حل مشکلات عمرانی و ساماندهی پروژه‌های نیمه‌تمام در سراسر کشور از جمله هرمزگان همکاری کنند.»



بالاخره صدای سازمان هم به گوش مجلس رسید

سازمان بنادر اقدامات مربوط به احداث بندر چمخاله را متوقف نکرده است

در آستانه انتخابات مجلس شورای اسلامی، چندی پیش مهرداد بایج لاهوتی، نماینده مردم شهرستان لنگرود در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی، تذکری مبنی بر توقف ساخت و تکمیل بندر چمخاله مطرح کرد. او البته به این تذکره اکتفا نکرد و اظهارات بعدی او درباره بی توجهی به بندر چمخاله در رسانه‌های



متعدد منتشر شد.

از این رو روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی در جوابیه‌ای اعلام کرده است که سازمان بنادر و دریانوردی نه تنها اقدامات مربوط به احداث بندر چمخاله را متوقف نکرده است، بلکه سرمایه‌گذاری سازمان در زیرساخت‌های بندری، هم‌اینک در جهت اجرای مصوبات دولتی است. متن این جوابیه در ادامه آمده است:

«به دنبال اظهارات جناب آقای لاهوتی نماینده مردم شریف شهرستان لنگرود در مجلس شورای اسلامی در صحن علنی مجلس به تاریخ ۲۵ آبان ماه مبنی بر توقف ساخت و تکمیل بندر چمخاله و ایراد اتهامات واهی علیه برخی اشخاص حقیقی و حقوقی و انتشار این مطلب در سایت خانه ملت و باز نشر آن در سایر رسانه‌ها و فضای مجازی، سازمان بنادر و دریانوردی ضمن حفظ حقوق سازمان بنادر و دریانوردی و اشخاص حقیقی مورد اتهام جهت پیگیری قضایی بیانات این نماینده در خصوص پشت پرده‌های مورد ادعا، به این وسیله جوابیه این سازمان را به شرح ذیل ایفاد می‌دارد: برخلاف اظهارات نماینده مذکور، این سازمان نه تنها اقدامات مربوط به احداث بندر چمخاله را متوقف ننموده است، بلکه با رعایت کامل قوانین حاکم، اقدامات مثبت و قابل توجهی را در زمینه خرید و محصور ساختن اراضی، انجام مطالعات رسوب و موج، ساخت اسکله مسافری شناور، احداث دایک سنگی و افزایش کد ارتفاعی سه هکتار از اراضی موجود در محدوده بندر مذکور و ایجاد تاورهای روشنایی این بندر اقدام نموده که همگی این اقدامات حاکی از عزم جدی سازمان برای تکمیل و راه‌اندازی بندر مذکور است.

ضمناً با تکمیل زمینه‌های سرمایه‌گذاری این سازمان در زیرساخت‌های بندری، هم‌اینک در جهت اجرای مصوبات دولتی مبنی بر تکمیل بندر مذکور با مشارکت بخش خصوصی، این سازمان نسبت به انتشار آگهی فراخوان عمومی در روزنامه‌های کثیرالانتشار در تاریخ‌های ۱۰ و ۱۳ اردیبهشت ماه ۱۳۹۴ برای انجام تشریفات واگذاری این بندر از طریق انتخاب اشخاص ذی صلاح جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی اقدام نموده که به محض نهایی شدن این تشریفات، شاهد مراحل نهایی احداث بندر چمخاله خواهیم بود، لذا اظهارات نماینده محترم مذکور مبتنی بر اخبار، مستند و صحیح نیست.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: معاون توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار با هیات هلدنی، ضمن تشریح موقعیت جغرافیایی ایران و بیان این که ایران کشوری است که بین آسیا و اروپا به عنوان حلقه اتصال در مسیر کریدور شمال و جنوب نقش تعیین کننده‌ای دارد، در خصوص توانمندی‌های بنادر ایران گفت: «بنادر ایران ۲۰۰ میلیون تن ظرفیت دارد که شامل هفت بندر مهم تجاری و بازرگانی و بنادر کوچک متعددی به خصوص در جنوب و شمال کشور می‌شود.» علی جهاننده افزود: «ایران بزرگ‌ترین ناوگان تجاری در منطقه است و با ظرفیت تجاری ۱۵ میلیون تن و ظرفیت نفتی ۱۵ میلیون تن جز جوان‌ترین ناوگان تجاری و نفتی در دنیا محسوب می‌شود.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: محمد سعید نژاد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با کاپیتان معین احمد مدیر سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی دیدار کرد.

در این دیدار، معین احمد به تاریخچه تأسیس سازمان IMSO اشاره کرد و گفت: «ایران یکی از اعضای فعال این سازمان از سال ۱۹۸۴ است که به کنوانسیون موجود این سازمان ملحق شده است. معین احمد همچنین اشاره نمود که جمهوری اسلامی ایران یکی از اعضای کمیته مشورتی IMSO است و شرکت فعالی در بحث‌های مربوطه دارد.»

معین احمد ضمن ابراز خوشحالی از حضور سعید نژاد، لوح تقدیری را به مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعطا کرد.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: هیات وزیران به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داد برای اجرای فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار نسبت به انعقاد قرارداد مشارکت با نسبت ۷۰ درصد (بخش مشارکت) به ۳۰ درصد (سازمان بنادر) اقدام کند. با تصویب دولت، مبلغ ۷۵ میلیارد ریال اعتبار برای تکمیل محور اهر- تبریز به منظور جلوگیری از وقوع بحران و ایجاد اختلال در ترافیک عبوری، در اختیار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): محوطه لجستیکی خدمات کانتینری با مشارکت بخش خصوصی و به منظور ارائه مطلوب‌تر خدمات حمل و نقل کانتینری به مشتریان در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) راه‌اندازی شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به اهمیت حمل و نقل کانتینری به عنوان یکی از شیوه‌های متداول حمل و نقل کالا در بندر پیشرفته جهان افزود: «با توجه به کیفیت بالای این نوع حمل و نقل و باهدف بسط و ترویج این شیوه بین صاحبان کالا و بازرگانان و ترغیب بیشتر آن‌ها برای بهره‌گیری از این نوع حمل و نقل، محوطه جدید لجستیکی و نگهداری کانتینرهای خالی بارهبری شرکت خصوصی فعال در این حوزه، راه‌اندازی و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.»

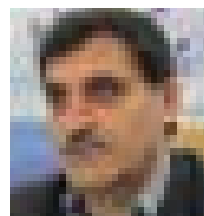
روابط عمومی بندر شهید رجایی: مانور جلوگیری از خروج مسافر غیرمجاز از کشور و گروگان‌گیری با سلاح سرد با حضور نیروهای حراست، گارد و انتظامات و آتش نشانی در اسکله ۱۱ بندر شهید رجایی برگزار شد.

بندر امام خمینی (ره) پیش تاز شد

طراحی و اجرای سامانه پایش تردد شناورها برای نخستین بار در کشور



با تلاش و همت کارشناسان امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، «سامانه مکانیزه پایش تردد شناورها» به منظور مدیریت بهینه عبور و مرور کشتی‌ها و ارتقا کیفیت خدمات راهنمایی به آن‌ها، برای نخستین بار در بنادر کشور تهیه، نصب و راه‌اندازی شد.



تداوم بهینه‌سازی فرآیند راهنمایی کشتی‌ها

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به حجم فراوان عملیات دریایی، تنوع ابعاد شناورهای تردد کننده در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، بیان داشت: «به منظور ارایه خدمات راهنمایی مطلوب به کشتی‌های ورودی و خروجی، همواره کنترل و نحوه تخصیص راهنما متناسب با نوع و ابعاد شناورها، یکی از دغدغه‌های مدیران و برنامه‌ریزان عملیات راهنمایی بوده است؛ لذا به منظور تقویت اشراف مستمر مدیران و مسئولین نظارت بر وضعیت کشتی‌های مستقر در لنگرگاه‌ها و متردد در کانال خورموسی، طراحی و بهره‌گیری از سامانه پایشی برای مدیریت بهینه فرآیند و ارایه خدمات مطلوب‌تر ضرورت داشت.»



کاهش خطای انسانی در روند عملیات خدمات دریایی

عبداللهی، اطلاع‌رسانی بهتر روند انجام عملیات دریایی و تردد شناورها در طول کانال و کنار اسکله‌ها به مراجع ذیصلاح را یکی از اهم اهداف به کارگیری این سامانه برشمرده و افزود: «این سامانه به مثابه یک ابزار تصمیم‌ساز جهت مدیران می‌تواند ضمن جلوگیری از بروز خطای انسانی در لحاظ نمودن مقررات مربوطه در سیستم و فراهم‌آوری امکان برنامه‌ریزی عملیات راهنمایی و جلوگیری از تاثیر ملاحظات شخصی، از تکرار ثبت اطلاعات ترافیک دریایی در محل‌های مختلف (برج کنترل- ایستگاه راهنمایی- دفتر برنامه‌ریزی) نیز پیشگیری نموده و آن اطلاعات را متمرکز کند.»

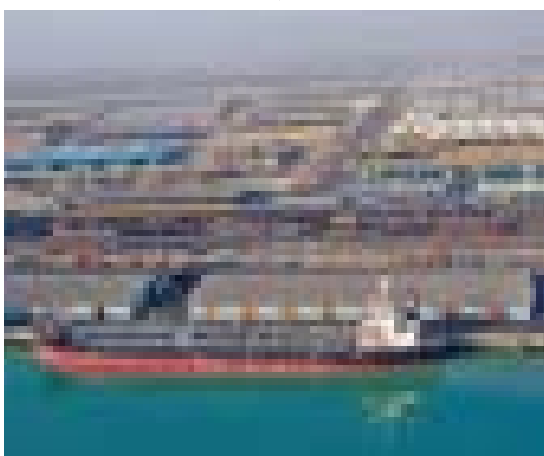
مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) همچنین اطمینان از تخصیص راهنمای متناسب با ابعاد و مشخصات شناور بر اساس شایستگی و گواهینامه آن به‌عنوان ابزار نظارتی را از دیگر مزیت‌های بهره‌گیری از این سامانه عنوان کرد.



افزایش سرعت تبادل اطلاعات و اطلاع‌رسانی به مشتریان

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان تصریح کرد: «با راه‌اندازی این سیستم، ضمن حذف فرآیندهایی که به‌طور دستی و فیزیکی انجام می‌شد، سرعت تبادل اطلاعات مربوط به این حوزه ارتقا یافته و امکان نمایش اطلاعات در فرمت‌های متعدد همراه امکان قابلیت درج و ویرایش اطلاعات مورد نیاز فراهم می‌شود.»

او در ادامه افزود: «با بارگذاری اطلاعات بر روی یک IP VALID امکان دسترسی به جدول زمان‌بندی ترافیک کشتی‌ها (SCHEDULE) بر روی گوشی‌های تلفن همراه از طریق اینترنت فراهم می‌شود؛ این قابلیت برای شرکت‌های کشتیرانی به‌منظور اطلاع از وضعیت شناورهای متردد در مجتمع بندری امام خمینی (ره) بسیار مفید خواهد بود.»



عبداللهی هم‌چنین برخورداری از سیستم هشدار (TIME OVER) برای شناورهای مستقر در لنگرگاه داخلی و دارا بودن محیط گرافیکی کاربر پسند به‌منظور سهولت بهره‌گیری از امکانات و ابزارهای موجود را از جمله ویژگی‌های این سامانه مدیریتی برشمرد.

او در ادامه اظهار امیدواری کرد که از نظر مزایای فنی و عملیاتی، سامانه مذکور در آینده نزدیک در سایر بنادر کشور نیز نصب و مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از طریق آبراه خورموسی به طول ۴۲ مایل دریایی (حدود ۷۸ کیلومتر) به شمال غربی خلیج فارس و آب‌های آزاد متصل می‌شود و سالانه پذیرای بیش از یک هزار و ۵۰۰ فروند کشتی پهن‌پیکر اقیانوس‌پیما است.

حسن دادور، سرپرست اداره حراست بنادر و دریانوردی هرمزگان ارزیابی و ارتقا سطح آمادگی نیروهای واکنش سریع دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان (بندر شهیدرجایی) در موقعیت‌های درگیری‌های مسلحانه و گروگان‌گیری را از جمله اهداف این مانور برشمرد.

او ستجش آمادگی تیم رهایی گروگان و کلیه عوامل پشتیبانی‌کننده عملیات در مقابله با تهدیدات داخلی و خارجی و نشان دادن توان لازم و بررسی واکنش ارباب‌رجوع و کارکنان بندر در مواجهه با این قبیل تهدیدات را از دیگر اهداف این مانور عنوان کرد.

روابط عمومی بندر امیرآباد: تجهیزات پیشرفته هواشناسی در مرکز کنترل ترافیک دریایی بندر امیرآباد نصب و راه‌اندازی شد. مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد گفت: «در راستای اجرای اهداف سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر ارتقای ایمنی دریانوردی در آب‌های تحت حاکمیت، تجهیزات پیشرفته هواشناسی در مرکز کنترل ترافیک دریایی بندر امیرآباد نصب و راه‌اندازی شد.»

خدمتگزار پایش لحظه‌به‌لحظه وضعیت جوی حاکم در منطقه به‌منظور بهره‌گیری در عملیات پهلو‌دهی و جداسازی کشتی‌ها و مانورهای دریایی را از اهداف نصب این تجهیزات بیان کرد.

روابط عمومی بندر امیرآباد: تخلیه و بارگیری انواع غلات در بندر امیرآباد تا پایان آبان ماه، ۳۲ درصد رشد داشت.

مدیر بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با اعلام این خبر گفت: «در هشت ماهه سال جاری، در مقایسه با مدت مشابه سال ۹۳، تخلیه و بارگیری غلات در این بندر با افزایش مواجه بود.» علی‌خدمتگزار ادامه داد: «در این مدت، میزان ۳۵۸ تن از این نوع کالا با ۱۰۰ درصد رشد از بندر امیرآباد بارگیری و به سایر کشورهای صادرات شده است.»

روابط عمومی بندر بوشهر: عملیات امداد پزشکی به خدمه مصدوم کشتی کانتینری یاران در نزدیکی عسلویه با موفقیت انجام شد.

حسین طالب نژاد رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در این باره گفت: «در پی اعلام شناور کانتینری یاران با مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی عسلویه، مبنی بر مصدومیت یکی از خدمه‌ها از ناحیه چشم و نیاز پزشکی، بلافاصله هماهنگی‌های لازم به عمل آمد و شناور هادی شش به موقعیت اعزام شد.»

او در ادامه افزود: «بارسیدن شناور هادی شش به موقعیت اعلام شده، فرد مصدوم از شناور تحویل گرفته و در اسکله پارس بندر عسلویه تحویل اورژانس شد.»

روابط عمومی بندر بوشهر: سامانه مدیریت و نظارت بر سواحل در استان بوشهر راه‌اندازی شد.

مسعود قاسمیان معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: «در راستای تسهیل در فرایند صدور مجوز و جلوگیری از ساخت‌وساز غیرمجاز، سامانه جامع مدیریت و نظارت بر سواحل کشور از خردادماه امسال در اداره مهندسی سواحل و بنادر اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر راه‌اندازی شده است.»

قاسمیان افزود: «از دیگر مزایای این سامانه امکان نظارت و



کسب عنوان برتر اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در کنترل و بازرسی کشتی‌ها

اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر به‌عنوان اداره کل نمونه از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در بخش کنترل و بازرسی کشتی‌ها معرفی شد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از روابط عمومی استان بوشهر؛ مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در این باره گفت: «یکی از رسالت‌های مهم این اداره کل در حوزه دریا و دریانوردی، نظارت بر رعایت



کنوانسیون‌های دریایی و پیاده‌سازی دستورالعمل‌ها و استانداردهای بین‌المللی است.» محمد راستاد افزود: «در همین راستا، بخش کنترل و بازرسی کشتی‌های این اداره کل با عملکرد خوب خود در خصوص نظارت مستمر و دقیق بر وضعیت فنی و ایمنی کشتی‌ها، رعایت دستورالعمل‌های کنترل و بازرسی شناورها، شناسایی شناورهای غیراستاندارد و ممانعت از ورود آن‌ها به بنادر، به‌عنوان کنترل و بازرسی نمونه در میان بنادر کشور معرفی و از سوی معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی مورد تقدیر قرار گرفت.»

او ضمن قدردانی از خدمات ارزنده افسران کنترل و بازرسی خاطر نشان کرد: «آمارهای یک سال گذشته، نشانگر این مطلب است که بخش کنترل و بازرسی کشتی‌ها در این اداره کل، نظارت دقیقی بر وضعیت فنی و ایمنی شناورهای متردد به بنادر استان بوشهر داشته است.» کنترل و بازرسی کشتی‌ها یکی از روش‌های شناخته‌شده برای نظارت بر وضعیت فنی و ایمنی کشتی‌ها، شناسایی شناورهای غیراستاندارد و جلوگیری از تردد آن‌ها است که بر اساس آن یک کشور می‌تواند به اجرایی نمودن کنوانسیون‌ها، قوانین و دستورالعمل‌های بین‌المللی مرتبط با ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی در آب‌های تحت حاکمیت خود اقدام نماید. هم‌چنین کشورها مجاز هستند رعایت الزامات کنوانسیون‌های دریایی هم‌چون سولاس، مارپل و خط‌شاهین را بر روی کشتی‌ها بررسی نموده و در صورت عدم رعایت آن‌ها، اقدامات بازدارنده و اصلاحی را اجرا کنند.

تجهیز مراکز MRCC بوشهر و عسلویه به رادیوباند هوایی

هم‌چنین معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: «به‌منظور ارتقای توان مدیریتی عملیات‌های جستجو و نجات دریایی و در راستای الزامات کنوانسیون‌های SAR و SOLAS در برقراری ارتباطات رادیویی مناسب و پایدار، معاونت فنی و نگهداری این اداره کل اقدام به تجهیز مراکز MRCC بوشهر و عسلویه به رادیوباند هوایی با هزینه‌ای بالغ بر ۷۰۰ میلیارد ریال نموده است.» مسعود قاسمیان افزود: «از دستاوردهای این پروژه می‌توان به برقراری ارتباط مراکز MRCC با چرخ‌بال‌های جستجو و نجات و در نتیجه ارتقای ایمنی دریانوردی و افزایش کیفیت عملیات‌های جستجو و نجات دریایی اشاره کرد.»

او خاطر نشان کرد: «امیدواریم در نتیجه بهره‌گیری از تجهیز انجام‌شده، شاهد مدیریت هر چه بهتر عملیات‌های جستجو و نجات و کاهش تلفات جانی و مالی ناشی از وقوع سوانح دریایی باشیم.»

استان بوشهر با ۹۲۵ کیلومتر نوار ساحلی، بیشترین مرز دریایی را در میان استان‌های جنوبی دارا است.



نایب رییس اول کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران: ورود مجلس به موضوع دمووراز اشتباه است

در همه بنادر جهان اعمال می شود و ارتباطی با مقامات بندر ندارد. مدیرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر افزود: «زمانی دمووراز به مقامات بندری و سازمان بنادر و دریانوردی مرتبط می شود که زیرساخت های بندری مهیا نباشد یعنی تجهیزات بندری جوابگوی میزان واردات و صادرات کشور نبوده و کشتی ها باید در صف انتظار بایستند تا اسکله خالی شود و نوبت به آن ها برسد.

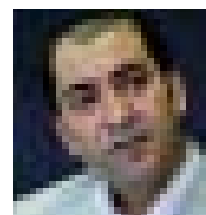
تاثیرات تحریم بر دمووراز

ملک افزود: «آن چه در این سال ها موجب افزایش پرداخت دمووراز در بنادر ایران شده است، بحث «تحریم» است، زیرا فرض کنید کشتی یکی از شرکت ها بار را به بندر می آورد اما خریدار به دلیل تحریم ها و قفل بودن سیستم بانکی ایران نتوانسته است پول را به صاحب کالا بپردازد، بنابراین کشتی در بندر معطل مانده و مجبور می شد دمووراز پرداخت کند.»

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با تاکید بر این که افزایش دمووراز در چند سال گذشته به تحریم ها باز می گردد نه به سازمان بنادر و با مقامات بندری دیگر، افزود: «در این سال ها بارها شاهد این بودیم که کشتی های مواد غذایی و غلات چند ماه در بندر امام خمینی (ره) می خوابیدند و مجبور به پرداخت دمووراز بودند زیرا اسناد و مدارک بین خریدار و فروشنده مبادله نشده بود و خریدار نتوانسته بود پول خود را واریز کند.»

ملک در ادامه گفت: «قبول داریم که بنادر ما عقب ماندگی دارد اما همه تقصیرها به گردن سازمان بنادر و مقامات بندری نمی افتد بلکه باید تلاش کنیم و هر چه سریع تر عقب ماندگی ها را جبران کنیم تا بتوانیم هم خدمات خوبی به کشتی ها ارائه دهیم و هم با تخلیه و بارگیری در زمان مقرر از پرداخت دمووراز به صورت طبیعی جلوگیری کنیم.»

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ورود مجلس «طرح جلوگیری از پرداخت دمووراز به کشتی» را اقدامی نادرست دانست و گفت: «بیشتر از زیرساخت های بندری، مسایلی هم چون تحریم، قفل بودن سیستم بانکی، نبود برنامه منسجم تجاری، مدیریت زمانی و کالایی واردات و صادرات و قیمت



جهانی کالا در افزایش و یا کاهش دمووراز موثر است.»

به گزارش ماهنامه بندر و دریا به نقل از ماریز، تایمز؛ امید ملک درباره میزان پرداخت دمووراز به کشتی به ازای هر روز گفت: «میزان دمووراز از پیش تعیین نمی شود و نمی توان فرمولی برای آن تعریف کرد که همه طبق آن فرمول قیمتی را تعیین کنند، بلکه میزان آن به توافق بین مالک کشتی و اجاره کننده آن بستگی دارد و ممکن است از ۹۰ درصد اجاره روزانه کشتی، تا بالاتر از ۱۱۰ درصد نیز برای دمووراز در نظر گرفته شود.» او با یادآوری این مطلب که وقتی اوضاع و احوال بازار کشتیرانی ناخوش شد، قیمت اجاره کشتی ها سقوط کرد، توضیح داد: «دموراز هم که تابعی از اجاره کشتی بود، به شدت کاهش یافت زیرا در زمان رونق کشتیرانی اگر به میزان ۹۰ درصد اجاره روز کشتی، دمووراز اخذ می کردند ارزش آن بیشتر از ۹۰ درصد اجاره کنونی بود.»

در همه بنادر جهان دمووراز پرداخت می شود

نایب رییس اول کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران با اشاره به این که در همه بنادر جهان حتی بنادر پیشرفته ای مانند سنگاپور و دبی دمووراز پرداخت می شود، گفت: «مجلس شورای اسلامی به اشتباه به موضوع دمووراز ورود کرده است زیرا چیزی نیست که فقط به بنادر ما مربوط باشد و در جهت رقابتی شدن حذف شود بلکه

پایش مستمر تاسیسات مستقر در خط ساحلی و شناسایی ساخت‌وساز غیرمجاز است.»

روابط عمومی بندر انزلی: در حکمی از سوی مهندس نعیمی مدیرکل بندر گیلان، افشین محمدپور به‌عنوان رییس اداره آموزش اداره کل بندر و در یانوردی استان گیلان منصوب شد. نعیمی با تاکید بر اجرای شعار امسال سازمان بین‌المللی در یانوردی مبنی بر «آموزش و ترویج در یانوردی و ارتقا جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی» بابتان شایستگی ها و تجارب کاری او با ابلاغ این حکم برای او موفقیت روزافزون در جهت پیشبرد وظایف محوله و خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی را آرزو مند شد.

روابط عمومی بندر انزلی: دوره آموزش‌های آشنایی با فرآیند و ضوابط سرمایه‌گذاری در اداره کل بندر و در یانوردی استان گیلان با حضور نعیمی مدیرکل بندر و در یانوردی استان گیلان و خوش نیت مدیرکل امور مناطق، بازار یابی و سرمایه‌گذاری سازمان بندر و در یانوردی، اعضای کمیته بازار یابی و سرمایه‌گذاری و هم‌چنین کارشناسان خبره بندر برگزار شد.

نعیمی در حاشیه این دوره آموزش‌های با اشاره به موقعیت ممتاز جغرافیایی بندر انزلی، مطرح کرد: «استفاده از مزایای مناطق آزاد تجاری با ایجاد زیرساخت‌های لازم و با قرار گرفتن در نزدیکی بزرگ‌ترین ذخایر و منابع نفت و گاز در یای خزر موقعیت منحصر به فردی برای این بندر حاصل کرده است.»

روابط عمومی بندر لنگه: نخستین محموله کانتینری ترانشیپی عصر دیروز از بندر شهید رجایی به اسکله اداره بندر و در یانوردی بندر لنگه رسید.

مدیر اداره بندر و در یانوردی بندر لنگه با اعلام این خبر افزود: «پس از رایزنی‌های مستمر و جلسات متعدد با صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران در بخش کانتینر، فصل جدید ورود کانتینر به بندر لنگه با حضور لندیگ کرافت پاسارگاد ۱۴ حاوی کانتینرهای ترانشیپی از بندر شهید رجایی آغاز شد.»

روابط عمومی بندر چابهار: دو نفر از سرنشینان قایق صیادی که در فاصله ۲۰ مایلی بندر چابهار در آب‌های دریای عمان سرگردان بودند توسط تیم جستجو و نجات دریایی اداره کل بندر و در یانوردی استان سیستان و بلوچستان پس از هشت ساعت گشتنی نجات یافتند.

روابط عمومی بندر چابهار: بانگ‌سن سفیر جمهوری خلق چین در بازدید از طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار که به همراه هیات اقتصادی بازدید کرد گفت: «ساخت و ساز بندر چابهار نه تنها یک ساخت و ساز عملیاتی و توسعه‌ای است، بلکه برای کشور ایران جزئی از استراتژی یک شرق کشور محسوب می‌شود.»

او هدف از سفر خود به بندر چابهار را، شناسایی موقعیت منطقه برای همکاری دو کشور اعلام کرد و افزود: «در بازدید میدانی که از توسعه بندر شهید بهشتی داشتیم می‌توانیم بگویم این نوع ساخت و سازها دستاورد مهمی برای کشور ایران در زمینه بندر سازی به وجود آورده است.»

روابط عمومی بندر نوشهر: ایران ادریس اف‌وزیر امور خارجه قزاقستان به همراه بغداد امریوف سفیر این کشور در ایران، در راس هیاتی روز چهارشنبه چهارم آذرماه از منطقه ویژه اقتصادی

ملک با اشاره به این که برنامه منسجم و منظم به خصوص در دولت برای تجارت نداریم، تصریح کرد: «مدیریت زمانی و کالایی خریدار و فروشنده کالاهای وارداتی و صادراتی مهم‌ترین عامل کاهش دموورژ است زیرا همان طور که در چند سال اخیر شاهد بوده‌ایم دولت واردات کالاهای اساسی را به نیمه دوم سال موکول می‌کند بنابراین در این نیمه از سال با ترافیک سنگین و افزایش بارهای وارد شده به بندر مواجه می‌شویم که این موجب می‌شود عملیات تخلیه به طول بیانجامد و شامل دموورژ شود در صورتی که اگر مدیریت خوبی داشته باشیم می‌توانیم در طول ۱۲ ماه از سال واردات را انجام دهیم که با ترافیک کم‌تری مواجه شویم و به این ترتیب پرداخت دموورژ را مدیریت کرده باشیم.»

نایب رییس اول کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران تاکید کرد: «علاوه بر این قیمت جهانی کالا هم می‌تواند بر دموورژ تاثیر گذارد مثلاً زمانی نرخ سنگ آهن در جهان گران بود به طوری که صادرات سنگ آهن ایران نیز افزایش یافت و این امر معطلی کشتی‌ها را در میدا در هنگام بارگیری رقم زد، اما اکنون که قیمت جهانی این کالا کاهش یافته و صادرات آن نیز به شدت سقوط کرده است بنابراین ترافیک کشتی حامل سنگ آهن هم از بین رفته است.»

ملک با اشاره به این که وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مرتبط هم در افزایش و یا کاهش دموورژ موثر هستند، تصریح کرد: «فرض کنید کشتی غلات وارد بندر می‌شود اما سیلوی بندر هنوز پر است و وزارتخانه مربوط، به خالی کردن و توزیع آن نپرداخته است، بنابراین کشتی باید برای تخلیه منتظر بماند. مساله بعدی این که در کشورهای دیگر کالا در میدا، بازرسی و آزمایش می‌شود و بعد بار زده و به مقصد می‌رود اما در کشور ما وقتی بار به بندر رسید تازه باید بازرسی شود که این امر موجب طولانی شدن روند تخلیه خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر گفت: «پس از این موارد بحث زیرساخت‌های بندری مطرح می‌شود به این صورت که اگر بندرها مجهز باشند روند تخلیه و بارگیری تسریع شده و به پرداخت دموورژ نمی‌رسد مثلاً یک کشتی در یکی از بنادر آمریکا حداکثر سه روزه دو هزار و ۵۰۰ تا سه هزار تن گندم را بارگیری می‌کند این در حالی است که در بندر ایران به واسطه قدیمی بودن تجهیزات این روند ۱۵ تا ۲۰ روز به طول می‌انجامد.»

این عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: «بیمه، بهداشت، استاندارد، بانک، گمرک و خیلی از دستگاه‌های دیگر در روند تخلیه و بارگیری کالا موثر هستند بنابراین ناخودآگاه بر دموورژ هم تاثیر می‌گذارد.»

مجلس به اشتباه در مساله دموورژ ورود کرد

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در آسیب‌شناسی این موضوع گفت: «به نظر می‌رسد مجلس شورای اسلامی مطلب را به خوبی درک نکرده است که به مساله جلوگیری از پرداخت دموورژ به کشتی ورود کرده است زیرا همان طور که تشریح شد مقداری از دموورژ به زیرساخت‌های بندری برمی‌گردد و مابقی به مسایل دیگری مربوط می‌شود.»

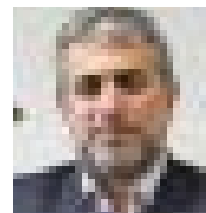
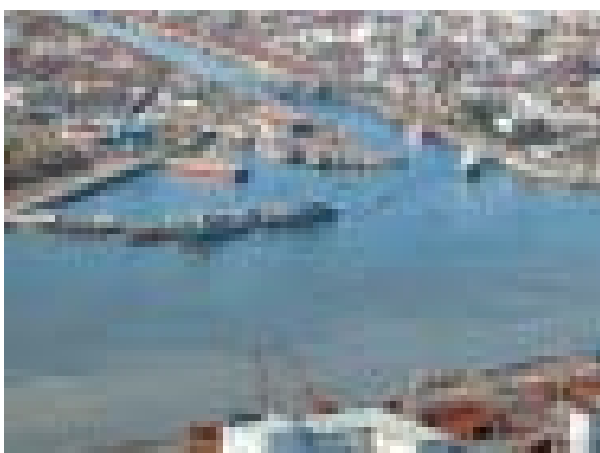
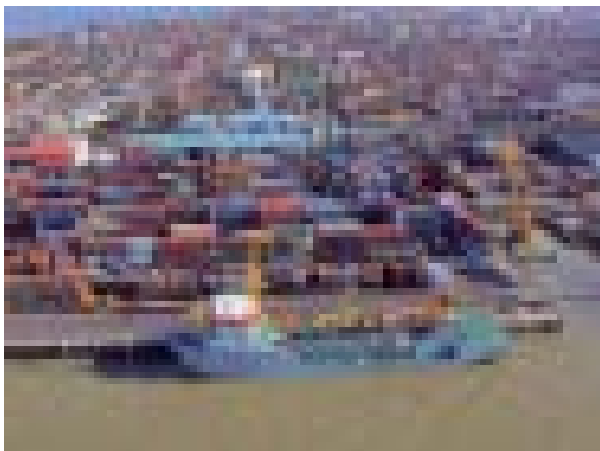
ملک در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که مدت زمان استاندارد تخلیه و بارگیری در بندر جهان چه زمانی است، اظهار کرد: «تخلیه و بارگیری استاندارد ندارد اما باید بدانید که دو نوع کشتی داریم که یکی از آن‌ها کشتی‌های لاینر کانتینری هستند. این نوع کشتی‌ها در بندر سر راه خود «ویندو» دارند یعنی از یک ساعت امروز تا همان ساعت روز دیگر اسکله آن بندر به این کشتی‌ها اختصاص دارد تا به محض ورود کار خود را انجام داده و حرکت کند اما کشتی‌های دیگر که لاینر نیستند از چنین قانونی تبعیت نمی‌کنند.»

سازمان بندر باید هر چه سریعتر بندر شهید رجایی را تجهیز کند

او با اشاره به این که در بندر پیشرفته، میزان توقف کشتی‌های لاینر کانتینری صفر است، گفت: «این موضوع خوشبختانه در بندر شهید رجایی خودمان هم تحقق یافته اما با توجه به لغو تحریم‌ها و سرازیر شدن لاینرهای مختلف به بندر ایران حتی بندر شهید رجایی هم به اندازه کافی «ویندو» ندارد زیرا هنوز زیرساخت‌ها آماده نیست در این زمان است که هزینه‌هایی به کشور تحمیل خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر افزود: «بنابراین سازمان بندر و در یانوردی باید هر چه سریع‌تر تجهیزات مورد نیاز یال شرقی بندر شهید رجایی را خریداری و نصب کرده تا هر خط کشتیرانی که به این بندر می‌آید به راحتی تخلیه و بارگیری شود.»

بندر انزلی پایلوت کریدور شمال- جنوب



مدیر کل خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت، مدیر کل بنادر گیلان، مدیر کل صنعت معدن و تجارت گیلان و جمعی از مسئولان ستادی استان از بندر انزلی بازدید کردند.

سید علی نعیمی در این دیدار، بندر انزلی را به عنوان یکی از بنادر مهم و فعال در حاشیه دریای خزر و مجهز به امکانات مدرن تخلیه

و بارگیری معرفی کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به طرح توسعه بنادر گیلان بالاخص بندر انزلی در زمینه زیرساخت‌ها و روستاها و دریاچه‌های دریایی و بندری افزود: «مساحت محوطه‌های بندر انزلی با استحصال ۱۴۲ هکتار و مساحت انبارهای قابل بهره‌برداری ۳۵ هزار و ۳۳۱ مترمربع است و هم‌چنین خاطر نشان کرد: مساحت انبارهای در حال احداث ۴۸ هزار مترمربع و مساحت محوطه‌های بارانداز نیز ۵۹۲ هزار و ۳۰۰ مترمربع است. وی تعداد اسکله‌ها را ۱۲ پست به طول یک هزار و ۶۸۴ متر عنوان کرد.» در ادامه مدیر کل بنادر گیلان، بندر انزلی را پایلوت کریدور شمال- جنوب، کریدور تراسیکا و مجهزترین بندر شمال کشور معرفی کرد. به گفته او دسترسی مناسب به بنادر آستراخان و ماخاچ کالا در روسیه، ترکمن باشی در ترکمنستان، اکتایو و آتیرایو در قزاقستان و باکو در آذربایجان، ارتباط با بازارهای منطقه‌ای و دسترسی به بازار مصرف بالای ۳۰۰ میلیونی کشورهای CIS، قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی بین‌المللی شمال- جنوب و نزدیکی به کریدور تراسیکا، برخورداری از مزایای منطقه آزاد تجاری و فراهم نمودن تسهیلات ویژه برای صاحبان کالا، تجار و سرمایه‌گذاران، نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی و مسیر دسترسی زمینی مناسب به استان‌های هم‌جوار برخی از مزایای این بندر هستند.

هم‌چنین برخی دیگر از ویژگی‌های این بندر شامل نزدیکی به بزرگ‌ترین ذخایر نفت و گاز دریای خزر، دسترسی به معادن سرب، روی و آهن و مراکز صنعتی و نزدیکی به استان‌های صنعتی هم‌جوار و پایتخت، بهره‌گیری از توان بخش خصوصی در اداره ترمینال‌ها و ایجاد فضای رقابتی جهت کاهش نرم تخلیه و بارگیری، ترمینال اختصاصی مسافری (وجود پتانسیل مناسب جهت ایجاد و توسعه گردشگری دریایی)، برخورداری از شرایط آب و هوایی معتدل استان گیلان، بهره‌مندی از راه‌آهن بندر انزلی- قزوین و اتصال به شبکه سراسری راه‌آهن کشور (به زودی) است.

او با تاکید بر تقویت رویکرد تجاری و بازرگانی و ارتقا رقابت‌پذیری بنادر استان به موارد موثر اجرایی ذیل در بنادر گیلان اشاره کرد: «امضای اسناد خواهرخواندگی با بنادر حاشیه دریای خزر، مکاتبه با هفت استان هم‌جوار برای جذب کالا و سرمایه‌گذاری در بنادر استان، اجرای کامل طرح جامع دریایی در بندر انزلی و آستارا، راه‌اندازی سامانه دریافت وجوه درآمد بر کالا به صورت الکترونیکی (PC_POS) برای اولین بار در بنادر شمالی، پیاده‌سازی سامانه جدید آمار در بنادر انزلی و آستارا، افزایش تنوع کالا خصوصی در امر صادرات، برنامه‌ریزی جهت صادرات محصولات کشاورزی و ایجاد پایانه اختصاصی، ایجاد بازارهای جدید برای بنادر استان (بازارهای کشور ترکیه، عراق، آذربایجان، ارمنستان و روسیه) از طریق سه محور ترانزیت، صادرات، واردات و هم‌چنین ترانشیپ بین بنادر شمالی کشور را باعث افزایش ظرفیت و سهم ناوگان تجاری ایران در دریای خزر دانست.» در حاشیه این دیدار سلیمی مدیر کل دفتر امور خدمات بازرگانی وزارت صنعت، معدن و تجارت پس از بازدید دقیق از محوطه‌های بندر تاسیسات و اسکله‌ها از تحولات و اقدامات صورت گرفته در بندر انزلی اظهار خرسندی کرد.

او با تحسین روند اجرایی طرح و توسعه بنادر و هم‌چنین انجام عملیات‌های تخلیه و بارگیری حین توسعه بنادر، امور اجراشده را قابل تقدیر ارزیابی کرد و سرمایه‌گذاری بخش دولتی و خصوصی را خاصه در بنادر گیلان در راستای سیاست‌های بازاریابی سرمایه‌گذاری و توسعه پایدار کشور دانست.



مانور عملیاتی مقابله با حریق پست‌های برق در بندر خرمشهر برگزار شد

معاون دریایی و بندری بندر خرمشهر از برگزاری مانور عملیاتی مقابله با حریق پست‌های برق در این بندر خبر داد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر؛ احمد شهریاری اظهار کرد: «این مانور بر اساس استاندارد NFPA (انجمن ملی آتش‌نشانی آمریکا) و نحوه اجرای استانداردهای SOP (دستورالعمل اجرای استانداردهای مقابله با خطرات) توسط واحد عملیات بندر خرمشهر برگزار شد.»

او هدف از برگزاری این مانور ارتقا توان عملیاتی نیروهای آتش‌نشانی هنگام بروز حریق و حوادث احتمالی در محوطه‌های بندر خرمشهر، آشنایی با آخرین متدهای مطابق با استانداردهای بین‌الملل و استفاده از روش‌ها و تجهیزات مناسب جهت اطفای حریق پست‌های فشارقوی در حال آتش‌سوزی عنوان کرد.

معاون دریایی و بندری بندر خرمشهر در ادامه افزود: «ارزیابی توان و دانش تخصصی فرمانده و پرسنل عملیاتی ایستگاه آتش‌نشانی و مشارکت واحدهای مختلف مرتبط بندری در امر اطفای حریق در زمان وقوع حوادث از دیگر اهداف برگزاری این مانور عملیاتی است.»

شهریاری بخش‌های مختلف این مانور را استقرار نیروهای عملیاتی در محل حادثه، قطع برق در محل حادثه و انجام عملیات اطفای حریق با استفاده از خاموش‌کننده‌های CO₂ (دی‌اکسید کربن) برشمرد.

یک پارچه‌سازی مراکز تلفن در سطح بنادر کشور توسط بندر خرمشهر

صالح کوثری زاده اظهار کرد: «به دنبال پروژه راه‌اندازی ارتباط VOIP بندر خرمشهر با سازمان بنادر و دریانوردی، این بندر موفق به راه‌اندازی و برقراری ارتباط داخلی با بندر آبادان، بندر چوبیده و بندر اروندکنار شد.»

او در ادامه گفت: «در این پروژه که برای اولین بار در سطح بنادر توسط نیروهای متخصص مخابرات بندر خرمشهر به اجرا درآمد، علاوه بر برقراری ارتباط داخلی با سازمان، ارتباط با چند بندر دیگر نیز امکان پذیر شد.» معاون فنی و مهندسی بندر خرمشهر هدف از اجرای این پروژه را رفاه حال مشترکین، دسترسی سریع، ارتباط آسان و مستقیم به تلفن داخلی مورد نظر، صرفه‌جویی و کاهش هزینه‌ها و زمان اتصال، یک‌پارچه‌سازی ارتباط سازمانی، استفاده از گوشی دارای امکانات SIP (تلفن سیستم تحت شبکه) و قابل حمل، امنیت بالاتر و سهولت مانیتورینگ سیستم اعلام کرد.

بر روی یک شبکه دیتا می‌پردازد و یک فناوری نوین است که امکان برقراری تماس سه‌طرفه را نیز به مشترکین ارائه می‌دهد.

بندر نوشهر بازدید کرد. منوچهر تاتینا مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران در جریان این بازدید با ارایه گزارشی از توانمندی‌ها و ظرفیت‌های بالقوه منطقه و ویژه اقتصادی بندر نوشهر از آمادگی این اداره کل برای توسعه همکاری‌ها با بنادر تابعه کشور قزاقستان در امر صادرات و واردات و افزایش مبادلات تجاری و بازرگانی خبر داد. وزیر امور خارجه قزاقستان و هیات همراه ابراز امیدواری کردند که از ظرفیت‌های موجود برای توسعه همکاری‌های تجاری فی‌مابین استفاده لازم صورت پذیرد.

روابط عمومی بندر نوشهر: مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران از رشد ۳۰ درصدی واردات کالای غیرنفتی به منطقه و ویژه اقتصادی بندر نوشهر طی هشت ماهه سال جاری در مقایسه با مدت مشابه قبلی خبر داد.

منوچهر تاتینا با اعلام این مطلب افزود: «میزان تخلیه و بارگیری کالا در بندر نوشهر در مجموع نسبت به مدت مشابه قبلی از رشد ۱۳ درصدی برخوردار بوده است.»

اهن آلات، غلات، مواد نفتی، کاغذ و چوب از عمده‌ترین کالاهای وارداتی به بندر نوشهر به‌شمار می‌روند.

روابط عمومی بندر خرمشهر: معاون امور دریایی و بندری بندر خرمشهر از خارج‌سازی نهمین مغروقه طی سال جاری از آبراه بین‌المللی اروند خبر داد.

احمد شهریاری گفت: «این مغروقه از نوع بارج دو انباره‌خن‌دار است که کنار اسکله کیوال تاسیسات دریایی در آبراه بین‌المللی اروند قرار داشت.»

معاون امور دریایی و بندری بندر خرمشهر میزان اعتبار شناورسازی این مغروقه را یک میلیارد و ۱۶۰ میلیون ریال عنوان کرد و گفت: «عملیات خارج‌سازی این مغروقه به‌دست کارشناسان و متخصصان بندر خرمشهر و با همکاری بخش خصوصی صورت گرفت.»

روابط عمومی بندر خرمشهر: معاون امور دریایی و بندری بندر خرمشهر از برگزاری مانور جستجو و نجات دریایی در آب‌های اروند خبر داد.

احمد شهریاری اظهار کرد: «این مانور با همکاری واحد عملیات بندر خرمشهر و شناورهای مسافری متعلق به شرکت کشتیرانی والفجر در آب‌های اروند برگزار شد.»

او هدف از برگزاری این مانور را سنجش توان فنی و عملیاتی واحد عملیات این اداره کل در آستانه ایام اربعین و با توجه به استقبال زائران عتبات عالیات از سفرهای دریایی برای سفر به کشور عراق اعلام کرد.

تین نیوز: مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش از رونق فعالیت جابه‌جایی مردم از طریق شناورهای تفریحی دریایی و تخلیه و بارگیری حدود ۱/۶ میلیون تن انواع کالا در تنها بندر این جزیره طی هشت ماه اخیر خبر داد.

محمد جهان‌شاهی نسب اظهار داشت: «از نخستین روزهای سال جاری تا ابتدای آذرماه، در مجموع یک میلیون و ۵۹۵ هزار و ۶۲۲ تن انواع کالا در جزیره کیش تخلیه و بارگیری شد که از این میزان، یک میلیون و ۳۸۴ هزار و ۱۵۰ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۲۱۱ هزار و ۶۰۷ تن به کالاهای نفتی اختصاص دارد.»



انتصاب علی اکبر مرزبان به عنوان سفیر دریایی آیمو در ایران

طی مراسمی که در دفتر آقای کوچی سکیمیزو، دبیر کل آیمو (IMO) با حضور، محمد سعیدنژاد، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، محمد حسن حبیب الله زاده کاردار ایران در انگلیس برگزار شد، حکم انتصاب علی اکبر مرزبان به عنوان سفیر دریایی آیمو در ایران به او تسلیم شد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از مارین نیوز؛ در این برنامه که در حاشیه بیست و نهمین اجلاس مجمع IMO صورت گرفت، آقای سکیمیزو ضمن اشاره به خدمات صادقانه علی اکبر مرزبان در طول هشت سال نمایندگی نزد این سازمان بین المللی، تاکید کرد: «فعالیت های ایشان نه تنها برای منافع دولت و کشورش بلکه برای جامعه دریایی بین المللی مفید بوده و به همین دلیل پیشنهاد دولت ایران مبنی بر انتخاب او به عنوان نماینده آیمو تصمیمی شایسته است.»

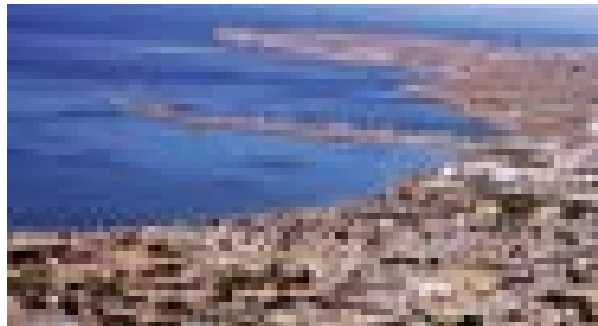
هم چنین او از حضور مرزبان به عنوان رییس کلوپ وابستگان و نمایندگان دریایی کشورها در آیمو به عنوان یک محور اصلی یاد کرده و اظهار داشت: «همواره یاد و خاطره تلاش های ایشان در اذهان مقامات آیمو و نمایندگان سایر دولت ها باقی خواهد ماند.»

لازم به توضیح است که مأموریت اصلی سفیر دریایی آیمو در کشورها، آگاه سازی جامعه به ویژه جوانان از اهمیت و جایگاه صنعت کشتی رانی و ترغیب آن ها به حرفه دریانوردی، معرفی سازمان بین المللی دریانوردی و نقش ممتاز آن در تامین ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی و ترغیب اجرای درست قواعد و استانداردهای آمده در مقررات بین المللی دریایی به ویژه کنوانسیون ها و قطعنامه های آیمو بوده است.

قابل ذکر است علی اکبر مرزبان از دی ماه ۱۳۸۵ تا آذر ماه ۱۳۹۳ نمایندگی ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و کشور نزد IMO و هم زمان نمایندگی در سازمان بین المللی جبران خسارت های ناشی آلودگی مواد نفتی (IOPC Fund) را برعهده داشته است.

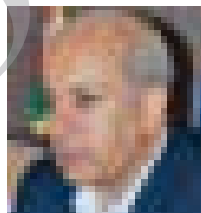
او هم چنین در طول این مدت علاوه بر دفاع از منافع دریایی کشور در اجلاس های آیمو، سمت هایی هم چون نیابت ریاست و سپس ریاست کلوب وابستگان و نمایندگان کشورها نزد آیمو (MARC)، ریاست کمیته اعتبارنامه های نشست بیست و ششم مجمع، نایب ریسی دوم و سپس اول اجلاس دایمی مشورتی دول عضو کنوانسیون لندن (LC) و عضویت در کارگروه راهبردی ویژه راجع به کاهش الزامات اداری اجرای مقررات دریایی بین المللی را برعهده داشته است.

مرزبان هم اکنون به عنوان مشاور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی مشغول خدمت است و تاکنون مقالات و تالیفات متعددی را به رشته تحریر درآورده است. کتاب «سازمان بین المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین الملل دریایی» با ۷۶۰ صفحه ره آورد علمی-تجربی او در دوره نمایندگی محسوب می شود. او در حال حاضر دانشجوی دکتری رشته حقوق بین الملل است.



مهم ترین اقدامات دبیرخانه کمیته ساماندهی مدیریت سواحل استان سیستان و بلوچستان

سیاوش رضوانی مدیرکل بنادر و دریانوردی چابهار و دبیر کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان در نشستی با حضور کارشناسان مهندسی سواحل بنادر در بندر چابهار به تشریح اقدامات صورت گرفته دبیرخانه پرداخت و گفت: «پس از ابلاغ دبیر شورای عالی معماری در سال ۹۱ مبنی بر تشکیل کمیته ساماندهی مدیریت سواحل، در اولین اقدام



ما با حضور استاندار سیستان و بلوچستان در شهرستان کنارک کمیته های تشکیل دادیم و شرح وظایف هر یک از دستگاهها مشخص شد.»

رضوانی افزود: «بنادر و دریانوردی چابهار به منظور افزایش آگاهی عمومی در خصوص مفاهیم مرتبط با مهندسی سواحل و بنادر و طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی اقداماتی از قبیل دو دوره جلسه آموزشی برای مسئولان مربوط شهرستان چابهار و مدیران و معاونان استانداری سیستان و بلوچستان در زاهدان با حضور ارگان های مربوطه توسط اساتید دانشگاه تهران و اطلاع رسانی از طریق زیرنویس تلویزیون در شبکه استانی به مدت یک ماه، چاپ مقالات مرتبط با مفاهیم مهندسی سواحل در روزنامه های کشوری و استان، برگزاری دوره آموزشی در سطوح مختلف مدیران و تشکیل پنجره واحد توسعه سواحل به منظور تسریع در انجام امورات سرمایه گذاران در منطقه ساحلی، از مهم ترین اقدامات این کمیته در یک سال گذشته است.»

دبیر کمیته ساماندهی مدیریت سواحل گفت: «کمیته ساماندهی مدیریت سواحل استان سیستان و بلوچستان تا به حال از نواحی شهرستان کنارک و چابهار ۱۸ بار بازدید انجام داده است.» رضوانی گفت: «از دیگر اقدامات دیگر کمیته برای جلوگیری از ساخت وسازهای غیرمجاز در حریم ۶۰ متری سواحل، چندین جلسه کارشناسی و مکاتباتی با دانشگاه دریانوردی در مورد خاک ریزی غیرمجاز با دستگاه های مرتبط داشته ایم که خوشبختانه نتایج خوبی داشت.» او در ادامه گفت: «مهم ترین مصوبات این کمیته در طی این مدت مواردی هم چون هرگونه ساخت وساز در حوزه سواحل، می بایست با هماهنگی دبیرخانه کمیته و انطباق نقشه مصوب کاربری اراضی صورت بگیرد. نکته دیگر کلیه واگذاری های اراضی ساحلی ارگان ها که بیش از دو سال از واگذاری آن ها می گذرد و غیرفعال می باشند مجوز آن ها باطل شوند، نکته سوم تشکیل کارگروه ویژه نظارت بر سواحل با محوریت اداره کل بنادر و دریانوردی با مشارکت ارگان های شیلات، دادگستری، محیط زیست، منابع طبیعی، امور آب، فرمانداری، شهرداری و... است، انتخاب مکان امن شنادر سواحل کنارک و پی گیری ساماندهی کپرهای صیادی در بندر چابهار هم اقداماتی است که صورت گرفته است. او افزود: «خوشبختانه با تدابیری که در یک سال و نیم از زمان تاسیس دبیرخانه کمیته می گذرد سرمایه گذاران برای سرمایه گذاری با رعایت الزامات قانونی و ارابه طرح به دبیرخانه کمیته در قالب «پنجره واحد توسعه سواحل» برای دریافت استعلام کاربری اراضی با انطباق نقشه های مصوب طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، کارهای خود را انجام می دهند که مهم ترین طرح های ارسال شده به دبیرخانه، طرح آب شیرین کن روستای رمین، پرورش قارچ در توابع شهرستان کنارک، پرورش میگو در منطقه گواتر، ساماندهی قایق ها توسط شهرداری کنارک و طرح پرورش ماهی در قفس است.»

خبرگزاری ایلنا: مدیران عامل جدید دو شرکت تابعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در احکامی جداگانه از سوی رییس هیات مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران منصوب شدند.

با صدور احکامی جداگانه از سوی دکتر محمد سعیدی رییس هیات مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، کاپیتان منصور اسلامی جایگزین ابراهیم عزیزیادی در شرکت کشتیرانی والفجر شد.

همچنین کاپیتان نوروز طیبی صدرآبادی به عنوان مدیرعامل شرکت خدمات نمایندگی کشتیرانی هوپا دریا که قبلاً تحت مدیریت عاملی منصور اسلامی بود انتخاب شد.

خبرگزاری ایلنا: مانور جستجو و نجات دریایی در بندر خرمشهر در آب‌های اروند برگزار شد.

معاون امور دریایی و بندری بندر خرمشهر گفت: «این مانور با همکاری واحد عملیات بندر خرمشهر و شناورهای مسافری متعلق به شرکت کشتیرانی والفجر در آب‌های اروند برگزار شد.»

احمد شهریاری هدف از برگزاری این مانور را سنجش توان فنی و عملیاتی واحد عملیات این اداره کل در آستانه ایام اربعین و با توجه به استقبال زائران عتبات عالیات از سفرهای دریایی برای سفر به کشور عراق اعلام کرد.

شهریاری در پایان خاطر نشان کرد: «بیش از این در مهرماه سال جاری به مناسبت هفته جهانی دریاوردی و با حضور دکتر پروین فرشیچی معاون محیط زیست دریایی سازمان محیط زیست مانور جستجو و نجات دریایی توسط واحد عملیات بندر خرمشهر در آب‌های اروند برگزار شده بود.»

خبرگزاری مانا: رییس هیات مدیره و مدیرعامل منطقه آزاد چابهار گفت: «توافق‌های اولیه برای ایجاد لجستیک پارک و شهرک صنعتی توسط سرمایه گذاران چینی در بندر چابهار صورت گرفته است.»

حامد علی مبارکی، اظهار کرد: «در سفر اخیر سفیر چین و هیات همراه، توافق‌های اولیه برای ایجاد لجستیک پارک و هاب منطقه‌ای برای دسترسی مناسب به کشورهای مستقل مشترک المنافع (C.I.S) و راه‌اندازی شهرک صنعتی چینی‌ها در چابهار صورت گرفته است.»

مبارکی با اشاره به فعالیت شرکت‌های مختلف چینی در چابهار، بیان کرد: «تاکنون حدود ۲۰ شرکت با ملیت چینی در این منطقه به ثبت رسیده‌اند که بیشتر آن‌ها در بخش بازرگانی و تجارت فعال هستند.»

مارین نیوز: اولین کشتی گاز بر بیشمارو سفارش شرکت کشتیرانی K Line ژاپن، در کشتی سازی ساکاید کاواساکی ساخته شده است. این کشتی با حجم ۱۶۴ هزار و ۷۰۰ مترمکعب در ماه مارس سال ۲۰۱۳ ساخته شد. شرکت K Line اعلام کرد: این کشتی در مسیر استرالیا و ژاپن فعالیت خواهد کرد.

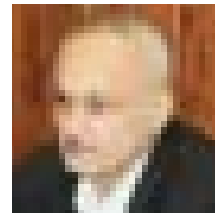
این کشتی ۲۹۳ متر طول و ۴۸/۹ متر عرض داشته و با بهره‌گیری از دستگاه توربین گرماسازی دوباره، سرعت آن به ۱۹/۵ گره خواهد رسید.



رشد ۲۷ درصدی واردات کالای غیر نفتی به بندر نوشهر در ۹ ماهه سال جاری

مدیر کل بندر و دریانوردی استان مازندران از رشد ۲۷ درصدی واردات کالای غیر نفتی به منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر طی ۹ ماهه سال جاری در مقایسه با مدت مشابه قبلی خبر داد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران، منوچهر تاتینا با اعلام این مطلب افزود: «میزان تخلیه و



بارگیری کالا در بندر نوشهر در این مدت در مجموع نسبت به مدت مشابه قبلی از رشد ۱۱ درصدی برخوردار بوده است.» تاتینا خاطر نشان کرد: «همچنین ترانزیت کالای تجاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در ۹ ماهه سال جاری در مقایسه با مدت مشابه قبلی از رشد ۶۵ درصدی برخوردار بوده است.» آهن آلات، غلات، مواد نفتی، کاغذ و چوب از عمده‌ترین کالاهای وارداتی به بندر نوشهر به شمار می‌روند.

فرماندار نوشهر خواستار بهره‌گیری از ظرفیت بالای بندر نوشهر برای تقویت صادرات و واردات شد

فرماندار شهرستان نوشهر با اشاره به قدمت ۸۰ ساله بندر نوشهر و زیرساخت‌های ایجاد شده در سال‌های اخیر خواستار مساعدت دستگاه‌های اجرایی استانی و شهرستانی برای بهره‌گیری از ظرفیت قابل توجه این بندر در بخش صادرات و واردات شد.

علی شادمان در جلسه شورای اداری استان که با حضور استاندار، معاونان، فرمانداران و مدیران کل دستگاه‌های اجرایی استان مازندران به میزبانی بندر نوشهر برگزار شد با اعلام این مطلب افزود: «قابلیت‌های هوایی و دریایی نوشهر باعث می‌شود که این شهرستان راه‌های توسعه‌یافتگی را بیشتر ببیند.»

او با اشاره به سرمایه‌گذاری ۱۰۰ میلیارد تومانی در زیرساخت‌های بندر نوشهر عنوان کرد: «فعالیت‌های خوبی برای افزایش ظرفیت‌های زیرساختی بندر نوشهر در دولت تدبیر و امید صورت گرفته که مستلزم حضور بیشتر بخش خصوصی برای بهره‌برداری است.»

فرماندار شهرستان نوشهر خاطر نشان کرد: «در حال حاضر تنها از ۳۰ درصد توان بندر نوشهر برای بخش صادرات و واردات استفاده می‌شود و بنابراین نیازمند تلاش دستگاه اجرایی استان در راستای تقویت بخش صادرات و واردات در این بندر است، ضمن این که حضور بخش خصوصی و تقویت صادرات، فضای رشد و رونق بندر و استان را بیش از گذشته ترسیم خواهد کرد.»

او افزود: «با وجود همه این قابلیت‌ها در نوشهر متأسفانه کار جدی برای احداث راه دسترسی بندر نوشهر صورت نگرفته است.»

شادمان در بخش دیگری از سخنانش اجرای راه دسترسی بندر نوشهر را به عنوان شریان اصلی توسعه و رونق این بندر برشمرد و خاطر نشان کرد: «این مسیر با هم‌افزایی همه دستگاه‌های مرتبط نظیر آب منطقه‌ای، شهرداری و غیره تحقق می‌یابد و نیازمند آن است تا با کمک هم و اراده جدی و میدانی مسئولان استانی عملیاتی شود.»



آیین گرامیداشت روز ملی پژوهش در سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد

سعید نژاد: لازمه ماندن و بودن، پذیرش تغییر است

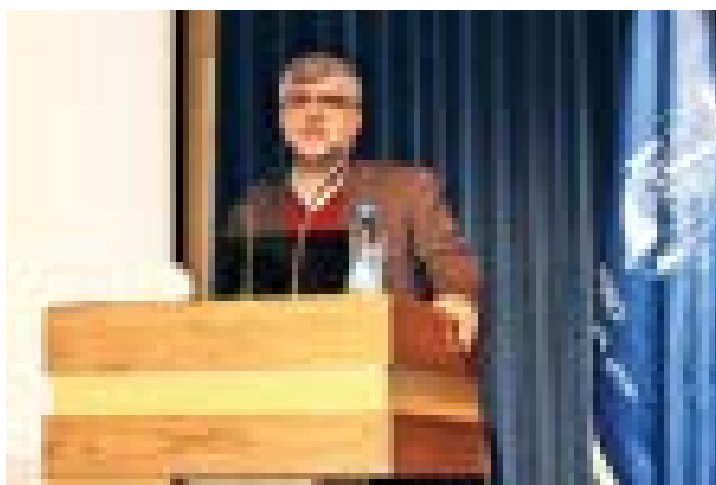
حسن سوری

فعالیت‌های ساحلی و دریایی به دلیل تاثیر مولفه‌های گوناگون علمی و پژوهشی در ارتقا کمی و کیفی آن‌ها رابطه‌ای ناگسستنی با پیشرفت‌ها و دگرگونی‌های پژوهشی و علمی برقرار کرده است. تسهیل در چگونگی حمل و نقل دریایی با اتکا به پارامترهای ایمنی می‌طلبد که این صنعت از دستاوردهای دانش روز بی‌بهره نماند. مطالعات و تحقیقات شکل گرفته در فرآیندهای مختلف حمل و نقل دریایی و مدد گرفتن از نتایج این مطالعات فرصتی است تا با مرور خطاها و ناخواسته‌های مختلف در این فرآیند راه‌بر ایمنی و تسهیل هرچه بهتر این صنعت گشوده شود. در ایران نیز به سبب وجود منابع غنی انرژی در دو آبراه حساس و سوق الجیشی خلیج فارس و دریای خزر و مطالعات ما از این منابع، خود به مطالعاتی راهبردی نیاز دارد تا اهل فن تراوش‌های فکری خود را به هسته‌های اصلی این تصمیم‌گیری منتقل کنند. مطالعه و تحقیق در باب سواحل و بنادر کشور چه در بخش جنوبی و چه بخش شمالی که هر یک از شرایط خاص محیطی خود بهره گرفته‌اند و چگونگی ارتقا بهره‌وری آن‌ها به امری اجتناب‌ناپذیر بدل شده است. سازمان بنادر و دریانوردی کشور به عنوان متولی امور این مناطق با عزمی راسخ با مدد از اهل فن و اندیشمندان برای رسیدن به شرایط بهره‌وری مورد نظر به این مهم یعنی مطالعه و تحقیق در باب موارد مرتبط با سواحل و بنادر پرداخته است. بیست و چهارم آذر ماه ۱۳۹۴ سالن اجتماعات سازمان بنادر و دریانوردی کشور شاهد برقراری نشست بود که به همت مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر برگزار شد. اعلام خط‌مشی‌ها و برنامه‌های راهبردی و همچنین ترسیم برنامه‌های آتی این مرکز و اطلاع‌رسانی درباره فعالیت‌های انجام شده مهم‌ترین برنامه‌های این آیین بود.

استمرار این اقدامات تا دستیابی به نتیجه نهایی و شرایط مطلوب تاکید کرد.

محمد سعید نژاد با تاکید بر رویکرد اقتصاد دانش بنیان به عنوان محور اصلی اقتصاد مقاومتی توضیح داد: «همواره به موضوع اقتصاد از جنبه‌های اجرایی و بازگشت سرمایه به عنوان شاخص‌های تعیین‌کننده توجه می‌شود و دانش مدیریت در این حوزه معمولاً مورد غفلت قرار می‌گیرد، در صورتی که توسعه دانش در این حوزه اهمیت بیشتری دارد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با یادآوری این مطلب که لازمه ماندن و بودن پذیرش تغییر است، تصریح کرد: «برای دستیابی به اقتصاد پویا و رقابت‌پذیر باید به تغییر اقتصاد و پژوهش در این حوزه توجه جدی داشته باشیم و این تغییر چیزی نیست که بدون دانش و علم امکان‌پذیر باشد.» او با اعلام این که حوزه‌های دریایی از ضرورت انجام پژوهش و تغییرات مستثنا نیستند، غفلت از این مهم را برابر با از دست دادن بازار دانست و افزود: «موضوع مدیریت دانش در حوزه دریایی نباید فقط محدود به سازمان بنادر و دریانوردی شود، هر کس استعداد، برنامه و اقدامی در این زمینه دارد باید با هماهنگی و پشتیبانی مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی به اجرا برساند.»

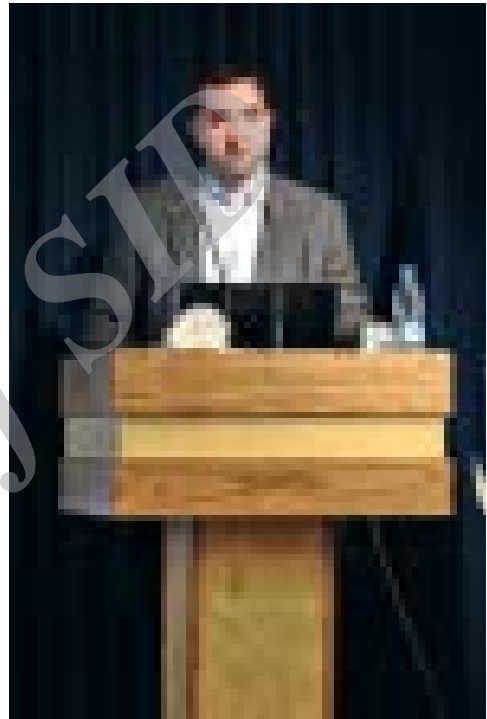


تغییر بدون دانش و علم امکان‌پذیر نیست

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم گرامیداشت هفته پژوهش با تقدیر از فعالیت‌های انجام شده در مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی این سازمان، بر ضرورت

سعیدنژاد در ادامه به مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی توصیه کرد که ارتباط گسترده‌تری با مراکز علمی و دانشگاهی کشور داشته باشند و با اشاره به همکاری‌های این سازمان با سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، خواستار ارتباط‌دهی مراکز علمی، دانشگاهی کشور با دانشگاه‌های معتبر دریانوردی در جهان توسط این سازمان شد.

سعیدنژاد با بیان این مطلب که سازمان بنادر و دریانوردی دست تمام نخبگان و اندیشمندان را به گرمی می‌فشارد، گفت: «حوزه تحقیق و پژوهش چه در حوزه عملیاتی و اجرایی و چه در حوزه مطالعاتی مرتبط با دریا، گسترده و وسیع است و ما خواستار همکاری‌های بیشتر محققان با این حوزه هستیم.»



افزایش اثربخشی سازمانی با استقرار راهبرد مدیریت دانش در سازمان بنادر

در ادامه این آیین، مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی با تشریح عملکرد یک سال گذشته این مرکز، اقدامات مطالعاتی و پژوهشی انجام‌شده در سازمان بنادر را در ارتباط و انطباق با سند جامع علمی کشور و در راستای مرجع حاکمیتی و مرجعیت علمی این سازمان برشمرد و از انتشار ده عنوان کتاب خبر داد.

محمدعلی حسن‌زاده با یادآوری این مطلب که در حال حاضر مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی، تنها ناشر تخصصی حوزه دریا، بندر و ساحل است از انتشار پنج عنوان کتاب تخصصی دیگر در ماه‌های پیش رو خبر داد.

او با اشاره به پرداخت کمک‌هزینه پژوهشی به پژوهشگران در یک سال گذشته، از حمایت مالی ۱۱۹ عنوان مقاله پژوهشی و رشد ۹۵ درصدی در این زمینه در مقایسه با سال ۱۳۹۳ خبر داد.

حسن‌زاده با تأکید بر راهبرد استقرار مدیریت دانش در سازمان بنادر به‌عنوان راهبرد ملی شماره یک، از پیشرفت ۸۰ درصدی مطالعات انجام‌شده در این زمینه و تمهیدات

پیاده‌سازی این رویکرد در بنادر کشور خبر داد و «افزایش اثربخشی سازمان»، «جلوگیری از خروج سرمایه‌های دانش» و «بهبود جریان دانش» را از جمله مزایای آن برشمرد.

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام خبر تشکیل تیم تحریریه خبرنامه امواج دانش و حمایت علمی و رسانه‌ای از پنج همایش بزرگ ملی مرتبط با حوزه‌های دریایی، درباره ارتقای فرهنگ دریایی در کتاب‌های درسی به‌عنوان راهبرد کلان ملی شماره شش، گفت: «در این خصوص تفاهم‌نامه‌ای با دفتر تالیف کتب درسی وزارت آموزش و پرورش امضا شده است که بر اساس آن مطالب و مفاهیم مرتبط با دریا، بندر و ساحل در کتاب‌های تحصیلی علوم تجربی، مطالعات علوم اجتماعی استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان، کتاب‌های علمی دانش‌آموزان استثنایی و ویژه و در کتاب راهنمای معلم آرایه شود.»

حسن‌زاده با تشریح اقدامات این مرکز در خصوص اشاعه فرهنگ دریا از تهیه عکس‌های مرتبط با دریا، تهیه فیلم و کلیپ‌های آموزشی و تهیه مطالب کمک‌آموزشی برای کتاب‌های رشد خبر داد.

او از ایجاد هماهنگی با دانشکده تاریخ دانشگاه تهران به‌منظور تالیف اطلس تاریخی بنادر ایران، از اتمام فاز اول مطالعات بررسی اسناد تاریخی و جمع‌آوری شش هزار سند تاریخی خبر داد و مشارکت فعال در تدوین سند ملی توسعه دریایی برای جلوگیری از موزای‌سازی و دوباره‌کاری‌ها در حوزه دریا را یکی دیگر از اقدامات این مرکز عنوان کرد.

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی هم‌چنین با اشاره به امضای تفاهم‌نامه همکاری با دانشگاه‌های بزرگ کشور، آرایه اسناد پیشنهادی به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، طراحی نخستین تقویم دریایی کشور با شناسایی و درج ۱۲۲ رویداد مهم و نشر فصلنامه صنعت حمل‌ونقل با موافقت معاونت مطبوعات داخلی وزارت فرهنگ ارشاد اسلامی را از دیگر اقدامات این مرکز طی یک سال گذشته برشمرد.

کتابخانه تحت وب به وسعت خانواده دریایی کشور

در ادامه این آیین، سامانه تحت وب کتابخانه یک پارچه دیجیتال سازمان بنادر و دریانوردی رونمایی شد که این سامانه از طریق آدرس Library.pmo.ir قابل دسترسی و بهره‌برداری است.

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی راه‌اندازی کتابخانه دیجیتالی این سازمان را یک دستاورد شایسته و موثر دانست و از مسئولان آموزش و پرورش برای درج مفاهیم و فرهنگ دریایی در کتاب‌های درسی و توسعه فرهنگ دریا در میان خانواده‌ها قدردانی کرد.

به‌گفته مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی با طراحی کتابخانه دیجیتالی سازمان بنادر، این سامانه امروز (به مناسبت روز پژوهش) به‌صورت آنلاین در دسترس عموم قرار می‌گیرد.

امکان عضویت آنلاین، جستجوی منابع اطلاعات کتابشناختی فارسی و لاتین، امکان مشاهده تمام متن و دانلود ۱۰ صفحه اول انتشارات سازمان بنادر و پایان‌نامه‌های دانشجویان تحت حمایت سازمان برای تمامی اعضای سازمانی و غیرسازمانی، امکان مشاهده تمام متن آثار سایر ناشران برای عضو خاص و سازمانی، نمایش تازه‌های منابع اطلاعاتی، امکان دسترسی و جستجو در پایگاه‌های اطلاعاتی تخصصی، امکان تماس با کتابخانه به‌صورت آنلاین در بخش پرسش از کتابدار، از طریق آدرس ایمیل: Library@pmo.ir برخی از ویژگی‌های این سامانه تخصصی هستند.



سعیدنژاد: موضوع مدیریت دانش در حوزه دریایی نباید فقط محدود به سازمان بنادر و دریانوردی شود، هر کس استعداد، برنامه و اقدامی در این زمینه دارد باید با هماهنگی و پشتیبانی مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی به اجرا برساند.



پژوهش زیربنای توسعه است

دکتر ایرج افشار سیستانی، با بیان این مطلب که پژوهش یا بررسی و جست‌وجوهای علمی به‌ویژه پژوهش فرهنگی زیربنای توسعه است و زمینه‌ی شناخت بسترهای درست و سازنده‌ی توسعه کشور را فراهم می‌آورد و آن را با نیازهای جامعه هم‌سوی سازد، افزود: «جامعه‌ای را پیروز و پیشرفته‌تر می‌کنند که بر مدار نخبگان و شایستگان بچرخد بی‌گمان چنین جامعه‌ای که تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های آن از سوی نهادهای علمی-پژوهشی پشتیبانی می‌شود گام به‌سوی توسعه خواهد نهاد.» او در ادامه تأکید کرد: «پژوهش برای تأثیرگذاری و سرعت بخشیدن به روند گسترش باید در جامعه امروز نهادینه شود و در بدنه آموزشی-اجرایی و سیاست‌گذاری‌ها، رخنه کند. از سوی دیگر پژوهش باید به‌عنوان یک راهکار جایگاه ویژه‌ای داشته باشد.»

این پژوهشگر درباره انگیزه و تاریخچه نامگذاری روز پژوهش در ایران و جهان گفت: «به انگیزه‌ی ارزش پژوهش، سازمان علمی و فرهنگی، (یونسکو) روز سوم اردیبهشت هر سال (معادل بیست و سوم آوریل) را به‌عنوان روز جهانی کتاب و پژوهش اعلام کرده است، ولی با نگرش به اهمیت موضوع از سال ۱۳۷۹ خورشیدی به‌منظور گسترش فرهنگ پژوهش، وزارت علوم تحقیقات و فناوری، چهارمین هفته آذرماه را با نگرش به نام‌گذاری ۲۵ آذرماه به‌روز پژوهش از سوی شورای فرهنگ عمومی به‌عنوان هفته پژوهش نام نهاد و مسئولیت برگزاری این هفته را به معاونت پژوهشی این وزارتخانه واگذار کرد.»

افشار سیستانی افزود: «با وجود این تصویب و شکل‌گیری کنوانسیون حفظ میراث فرهنگی ناملموس یا معنوی در تاریخ ۱۷ اکتبر ۲۰۰۳ میلادی، از سوی یونسکو را باید نقطه‌ی اوج و عطفی در رقابت کشورهای گوناگون جهان، برای حفظ پژوهش و معرفی میراث معنوی دانست.»

دانش، ابزار یافتن حقیقت و به‌دست آوردن پژوهش

او با بیان این مطلب که دانش، ابزار یافتن حقیقت و فرآورده‌ی پژوهش است، افزود: «به گفته پروفسور (هانس) استاد دانشگاه آکسفورد، پژوهشگر، آن چیزی را می‌بیند، که دیگران از دیدن آن عاجزند. پژوهشگر، درباره آن چیزی می‌اندیشد، که دیگران از آن غفلت می‌ورزند و این تنها از طریق کنش و واکنش‌های آموزشی-علمی در شرایط محیطی درخور به‌ویژه از سوی استعدادهای برجسته و

منشور مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها و شرکت‌های دریا محور

معرفی نسخه پی‌دی‌اف کتاب «تبیین مسئولیت اجتماعی در سازمان‌ها و شرکت‌های دریامحور» یکی دیگر از دستاوردهای روز ملی پژوهش در سازمان بنادر و دریانوردی بود.

بنابر اعلام مرکز بررسی علاقه‌مندان به این موضوع می‌توانند نسخه پی‌دی‌اف این کتاب را که به همت سازمان بنادر و دریانوردی در ۴۴۰ صفحه تالیف شده است، به‌صورت رایگان دریافت کنند.

در توضیح این کتاب آمده است: تمامی سازمان‌ها، شرکت‌ها، و نهادها و موسسات در سراسر جهان اعم از دولتی، خصوصی، انتفاعی، غیرانتفاعی و نیز ذی‌نفعان آن‌ها به‌طور روزافزون به اهمیت و مزایای رفتار مسئولانه اجتماعی پی می‌برند و نسبت به این مفهوم آگاهی بیشتری پیدا می‌کنند.

مبنای مسئولیت اجتماعی عبارت است از تمایل یک سازمان به مدنظر قرار دادن ملاحظات اخلاقی، اجتماعی و زیست‌محیطی در تصمیم‌گیری‌های سازمانی و پاسخگویی نسبت به تأثیر فعالیت‌ها و تصمیمات خود بر جامعه و محیط زیست.

سازمان‌ها و شرکت‌های دریامحور نیز با توجه به اهداف و وظایف خود از این امر مستثنی نیستند و برای رسیدن به توسعه پایدار و دستیابی به اجرای کامل مسئولیت اجتماعی خود، منشوری را در حوزه مسئولیت اجتماعی به‌عنوان اصول راهنما برای مدیریت، کارکنان و ذی‌نفعان خود باید در نظر بگیرند که در فعالیت‌های روزانه کسب‌وکارشان مدنظر قرار دهند.

برای کسب اعتماد و حسن نیت جامعه، سازمان‌ها و شرکت‌های دریامحور به حقوق شهروندی احترام می‌گذارند. مطابق و همراه با قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی عمل می‌کنند و عملیات کسب‌وکار خود را بر اساس استانداردهای بالای اخلاقی مدنظر قرار می‌دهند. این سازمان‌ها و شرکت‌ها مصمم به اجرای روح منشور در برنامه‌های کاری خود هستند.

بر اساس گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی این منشور باهدف توسعه راهبردها و برنامه‌ها نسبت به محیط زیست دریایی بندری و محیط‌های پیرامونی بنادر، ایمنی و بهداشت، توسعه حاکمیت سازمانی از طریق تعریف برنامه مسئولیت‌پذیری اجتماعی در برنامه استراتژی سازمان، مشارکت برای توسعه جامعه و ارتقای استانداردهای زندگی اجتماعی افراد جامعه در حوزه‌های اجتماعی فعالیت سازمان، بنادر، شهر بندرها و پسابندر و توسعه زمینه‌ها، عناصر و شاخص‌های اخلاقی کسب‌وکار و کسب‌وکار منصفانه تدوین شده است.

همچنین توسعه خط‌مشی‌های مرتبط با فعالیت‌های کاری کارکنان و امور کارکنان در سازمان و بنادر تابعه با تأکید بر: اخلاق حرفه‌ای، حرفه‌گرایی، اخلاق سازمانی و اجتماعی، توسعه دامنه ارتباط با مشتریان، شناخت نیازها، آموزش و توانمندسازی، آرایه اطلاعات شفاف، مدیریت زمان با لحاظ صرفه‌مشتی، توسعه جنبه‌های فرهنگی بر رعایت الزامات قانونی، عدالت اجتماعی و برابری در جهت حمایت و اجرای بهینه حقوق شهروندی با تأکید بر ساکنان سواحل، بنادر و شهر بندرها و توسعه بازارهای بین‌المللی، ملی و فعالیت‌های حرفه‌ای در زیر بخش امور حمل‌ونقل و تجارت دریایی، دریایی و بندری برخی دیگر از اهداف این منشور هستند.



افشار سیستانی: از آن جا که سازمان بنادر و دریانوردی کارگزار کار در بنادر کشور است و یا مناطق کرانه‌ای، به‌ویژه در بای مکران و خلیج فارس در پیوند است. مکران و کرانه‌های آن، به انگیزه‌ی قرار گرفتن بر سر راه‌های بزرگ بازرگانی میان باختر و خاور، برخورداری از جایگاه استراتژیک، و نیز به‌عنوان یکی از جاهای برخورد فرهنگ‌های بزرگ جهان، همواره برای کشورهای بزرگ و استعمارگر، از ارزش بسیاری برخوردار بوده است.

نخبگان جامعه، آسان می‌شود.»

این پژوهشگر برجسته با تاکید بر این که پژوهش در جهان امروز، کوششی بایسته است و دانش و پژوهش، سرچشمه سرمایه و توانایی است، تصریح کرد: «پژوهش در دوران توسعه، پایگاه و ارزش واقعی خود را بازمی‌یابد و سهم آن در دلگرمی بخشیدن به گام‌های بنیانی و پربار، در این دوره هویدای می‌شود. اگرچه در آستانه چرخش قرن، بخش پژوهش کشورمان با موضوع‌های دشواری، چون کمبود بودجه‌ی پژوهشی، نیروی انسانی پژوهشگر و کارشناس، کم‌گشتگی سیاست پژوهشی کلان‌مدون، انجمن‌های علمی محدود و ناتوان، بینش نادرست نسبت به پژوهش و ارزش آن و نبود سازمان‌های درخور، برای پشتیبانی از پژوهشگران، دست‌به‌گریبان بوده است، اما به تازگی بسیاری از صاحب‌نظران، ایجاد فضای درخور، و اجرای سیاست‌های تشویقی از سوی مسئولان و دست‌اندرکاران بخش فرهنگ و پژوهش کشور، بی‌گمان، در گشودن پاره‌ای از دشواری‌های فرهنگی توسعه علمی و پژوهشی، بی‌تاثیر نخواهد بود.»

افشار سیستمی افزود: «از آن‌جا که سازمان بنادر و دریانوردی کارگزار کار در بنادر کشور است و با مناطق کرانه‌ای، به‌ویژه دریای مکران و خلیج فارس در پیوند است. مکران و کرانه‌های آن، به‌انگیزه‌ی قرار گرفتن بر سر راه‌های بزرگ بازرگانی میان باختر و خاور، برخورداری از جایگاه استراتژیک، و نیز به‌عنوان یکی از جاهای پرخورد فرهنگ‌های بزرگ جهان، همواره برای کشورهای بزرگ و استعمارگر، از ارزش بسیاری برخوردار بوده است.»



محمدباقر وثوقی: باید از دریاه خشکی نگاه کنیم

دکتر محمدباقر وثوقی، در این همایش به نمایندگی از کارگروهی متشکل از استادان رشته‌های تاریخ، جغرافیا و طراحی در این همایش سخن می‌گفت و به‌ارایه گزارشی در باب فرهنگ دریایی و تمدن دریایی ایران پرداخت. عنوان این طرح تحقیقاتی طرح اطلس جزایر و بنادر ایران بود که باهدف مطالعه جامع فرهنگ و فراگیر در موضوع بنادر و جزایر ایران با تاکید بر علوم و فنون دریایی انجام شده بود. محمدباقر وثوقی بایبان این مطلب که مطالعه جامع ما موضوع دریانوردی و سواحل را یک موضوع فراگیر و تاثیرگذار در همه جنبه‌های حیاتی و اقتصادی و اجتماعی مملکت می‌بینیم، افزود: «نگاه ما به چگونگی این موضوع است. متأسفانه نگاه ما از خشکی به دریاست. پایتخت هرکجا بود از آن‌جا به دریانگامی کردیم مادر این تحقیق دریچه دیدمان را عوض کردیم از دریای یعنی از سواحل به داخل نگاه می‌کنیم به همه حیات اجتماعی تاریخی ایران.» او در ادامه گفت: «اعتقاد ما بر این است که اگر ما فرهنگ اجتماعی ایران را شش رکن ببینیم سه رکن آن دریاست و دورکن آن مرزهای شرقی و غربی است احساس ما این است که خیمه حیات اجتماعی ایران سه عمودش و یا سه ستونش دریایی است.» وثوقی با بیان این مطلب که سازمان بنادر یک سازمان مرزی است، تاکید کرد: «همان‌گونه که برای مرزهایمان ارزش قایلیم باید برای این سازمان نیز اهمیت قایل شویم. نگاه دریاه خشکی کمک می‌کند که ما با سابقه و قدمتی که داریم بر علوم و فنون دریایی تاکید کنیم.»

ذخایر غنی مادر محذوده دریاست

او با اشاره به طرح تفاهم‌نامه آموزش و پرورش و سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: «این نگاه سازمان بنادر و آموزش و پرورش با تاکید بر علوم و فنون دریایی در کتب درسی نگاهی است قابل تقدیر که در این سطح در حال انجام شدن است. این نگاه دریاه خشکی است که نگاهی است جامع و علمی.» او با تاکید بر این که بیشتر ذخایر غنی مادر محذوده دریایی ما است، توضیح داد: «این موضوع باعث غفلت ما هم شده است. ما ذخایر مشترکی با قطر داریم که چون مشترک است همه سیاست‌های مادر اولویت این جریان قرار گرفته است، ولی ما نباید فراموش کنیم که خلیج فارس و دریای خزر و مکران نیز جز ذخایر مشترک ما هستند و باید به آن‌ها هم اولویت بدهیم.» وثوقی با یادآوری این که این رقابت فقط در برداشت منابع نیست بلکه رقابت در برداشت منابع فرهنگی هم هست، افزود: «برای این که به این ذخایر مشترک هویت بدهیم باید برایش ارزش قایل شویم. این درست مثل همان ذخایر نفتی ماست. ذخایر تاریخی ما هم ذخایری هستند که اگر بهره‌برداری نشوند همان‌جا می‌ماند و همانند ذخایر دیگری می‌شوند که از آن‌ها بهره‌برداری نمی‌شود.»

خلیج فارس توانگرترین آبراه جهان است

او درباره ضرورت پژوهش در حوزه سواحل مکران توضیح داد: «این منطقه به‌ویژه ناحیه‌ی استراتژیک چابهار، به‌انگیزه‌ی جایگاه ویژه فضایی، بهترین جایگزین برای توسعه صادرات و واردات ایران است. ۱۰۰ درصد انرژی کشور و ۸۰ درصد از کالاهای صادراتی ایران از تنگه هرمز می‌گذرد، که در صورت رخ دادن هر رویدادی، امکان بسته شدن این تنگه وجود دارد.»

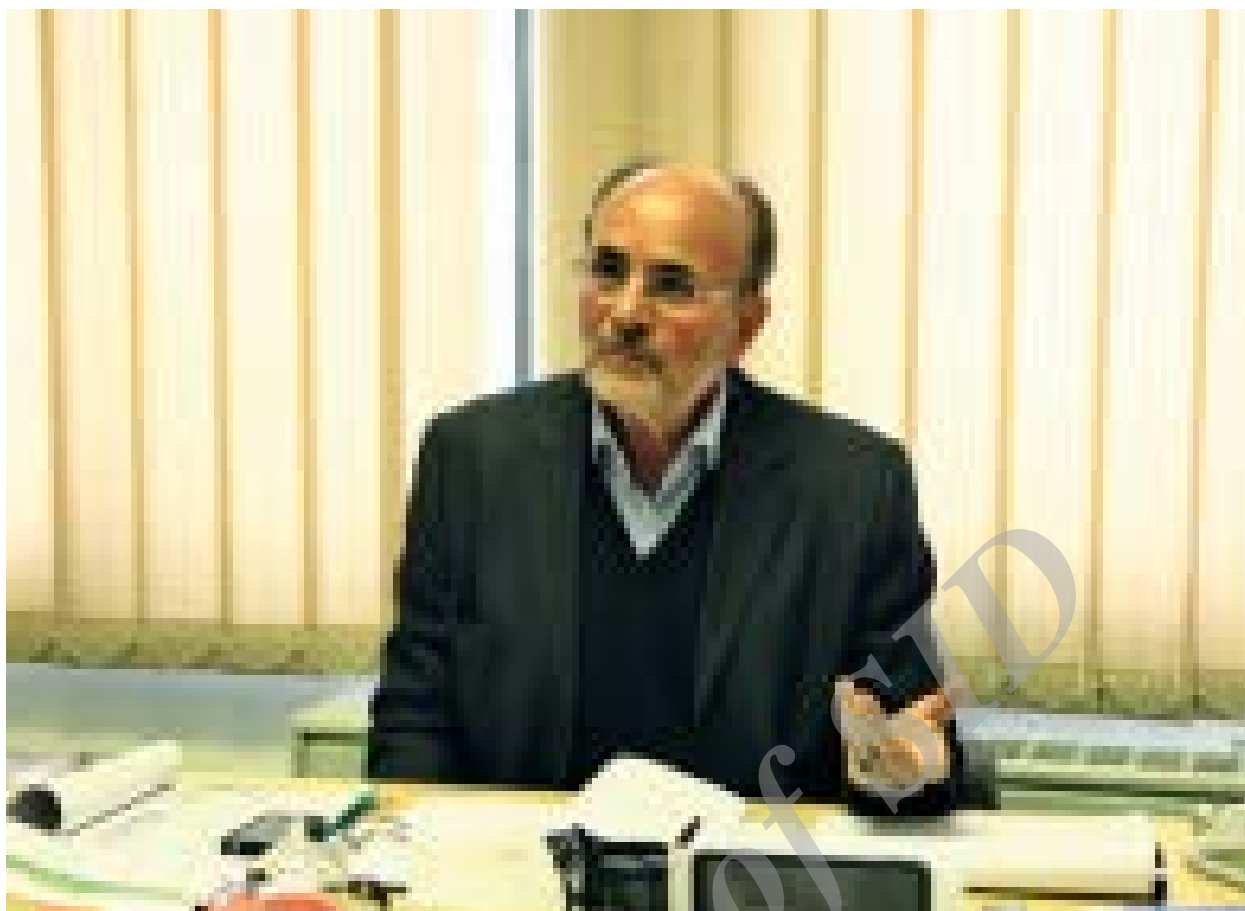
افشار سیستمی با بیان این مطلب که از جمله برتری‌های ژئوپلی تیک کرانه‌های مکران، دوری از تنگه هرمز و درخورتین گزینه جایگزینی آن است، که نقش کامل آن را، در منطقه‌ی آزاد چابهار ایفا کنند، افزود: «خلیج فارس نیز توانگرترین آبراه جهان است، که به‌عنوان منطقه ژئواستراتژیک، ژئوپولیتیک و ژئو اکونومیک جایگاه ویژه‌ای دارد و از دوران باستان این نام را گرفته است.»

او تاکید کرد: «در بنادر و کشتیرانی، جایگاه استراتژیک و ارزشمندی در چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران دارد. در صورت برداشتن بازدارنده‌ها، کاستی‌ها، چالش‌ها، تنگناها و نگرش ویژه به زیرساخت‌های این فرهنگ صنعت می‌تواند بخشی از گذرگاه گسترش و سازندگی کشور را، در جهت آرمان‌های والای جمهوری اسلامی ایران آشکار سازد.»

افشار سیستمی با بیان این مطلب که سازمان بنادر و دریانوردی یکی از پایه‌های ارزشمند کشور است، افزود: «این سازمان نقش بزرگی در گسترش فرهنگ دریایی، تاسیسات بندری و حمل‌ونقل دریایی دارد و تاکنون گام‌های ارزنده‌ای در این زمینه برداشته است. سازمان بنادر در سال‌های تازه، به پیروزی‌های بالارزشی در سطح جهانی دست یافته و در پیمودن سال‌ها کوشش دریایی و بندری خود، هم‌سویا قانون‌ها و مقررات و استانداردهای جهانی حاکم بر صنعت دریانوردی و تاسیسات بندری خود، هم‌سویا جهان، گام برداشته و با دارا بودن نیروهای کارشناس و آزموده به کار خود ادامه داده است.»

”

وثوقی: همان‌گونه که برای مرزهایمان ارزش قایلیم باید برای این سازمان نیز اهمیت قایل شویم. نگاه دریاه خشکی کمک می‌کند که ما با سابقه و قدمتی که داریم بر علوم و فنون دریایی تاکید کنیم.



امیر دریادار ملک‌زادگان:

اصل قضیه کمبود یک برنامه ملی راهبردی است

باید باور داشته باشیم که دریا بزرگ‌ترین ثروت ماست



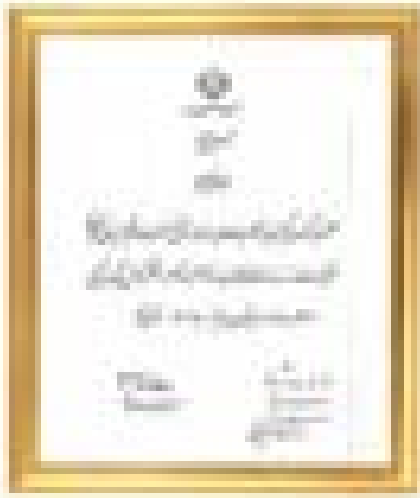
باحوصله است. برعکس آن چه که از یک امیر دریادار انتظار داریم، از نامه ماهنامه بندر و دریا برای گفتگو استقبال می‌کند؛ بدون این که چند هفته منتظرمان بگذارد، زمانی را برای گفتگو تعیین می‌کند. درست همان روزی که نخستین برف پاییزی تهران، تمام خیابان‌های شهر را بند آورده است، روز قرارمان با دریادار محمدحسین ملک‌زادگان می‌شود. او که در فاصله سال‌های ۱۳۶۴ تا ۱۳۶۸ فرمانده نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران بوده، حالا مشاور دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی و مدیر پروژه منطقه آزاد جاسک است. وقتی سوالی از او می‌پرسم کمی صبر می‌کند و آرام برایم توضیح می‌دهد. از قانع نشدن و تکرار سوال هابیم نه خسته می‌شود و نه عصبانی، گویی بیشتر از دو هزار روز دریانوردی، صبر و طاقتش را خیلی بیشتر از مازمینی‌ها کرده است. از این که ناچار است با مدیرانی در جلسات گفتگو کند که پیگیر امور دریایی هستند اما پایشان را هم به دریا نگذاشته‌اند، افسوس می‌خورد. از چندصدایی در حوزه دریا گلایه دارد و معتقد است باید برای جذب جمعیت به سواحل جنوبی برنامه‌ریزی کرد. در پایان مصاحبه عکس‌هایی را در گوشی تلفن همراهش نشانم می‌دهد. عکس‌هایی از دخترها و پسرهای دانش‌آموزی که در یک مدرسه تک‌اناقی در روستایی نزدیک جاسک درس می‌خوانند. روی صورت تک‌تکشان زوم می‌کند و می‌گوید: «نگاه کن چقدر شور زندگی دارند، حقیقت نیست که در این مخروبه درس بخوانند، بعد رویش را برمی‌گرداند و نقشه‌ای را که روی دیوار اتاق کارش نصب کرده، نشانم می‌دهد: «اینجا بهشت است. ما برای جاسک یک طرح کارشناسی شده داریم، بایستی کشور را به سواحل جنوب سوق دهیم. برنامه‌ای است که حداقل پنج شهر بزرگ در حدود ۵۰ هزار نفری در سواحل خلیج فارس و مکران داشته باشیم.»

از دانشگاه فنی تهران تانیروی دریایی ارتش

مامور نیروی دریایی ارتش پس از چند بار مراجعه موفق نمی‌شود، محمدحسین جوان را ببیند چرا که او تحصیلات خود را در دانشگاه فنی تهران در رشته مکانیک آغاز کرده بود و روزها به دانشگاه می‌رفت: «مامور نیروی دریایی یک یادداشت به مادرم داده بود و برایم نوشته بود که به ستاد نیروی دریایی آن وقت که انتهای خیابان دکتر فاطمی بود، بروم. آقایی در آن جا منتظرم بود که گفت شما در کنکورهایی که دادید با نمره خیلی بالا قبول شده‌اید و ما از شما می‌خواهیم که به نیروی دریایی بیاوید. ما مرانشان و برایم توضیح داد تا قبول کردم، وارد نیروی دریایی شوم.»

دو هزار و ۲۷ روز دریانوردی شبانه‌روزی در نیم‌قرن

محمدحسین ملک‌زادگان در سال ۱۳۲۳ در اردبیل به دنیا آمد. تنها سه سال داشت که به اتفاق خانواده‌اش راهی تهران شد. تحصیلات ابتدایی و دبیرستان را در تهران گذراند. در کنکور دانشگاه فنی تهران، برگزیده شد، اما این‌طور که خودش می‌گوید به خاطر نمرات بالایی که کسب کرده بود از نیروی دریایی ارتش به سراغش آمده بودند تا او را برای خدمت در نیروی دریایی جذب کنند: «خدا رحمت کند مادرم را. چند بار به من گفت که کسی با لباس سفید آمده و سراغ شما را می‌گیرد، دو، سه بار آمده و خیلی هم اصرار دارد که حتما شما را زودتر ببیند.»



پرسنل و دانشجویان حاضر در آمریکا انتخاب شد. در سال ۱۳۵۹، آمریکا مهلت ۴۸ ساعته‌ای به ایران داد تا تمام پرسنل و دانشجویان نیروی دریایی را از خاک آمریکا خارج کند. «کار بسیار سختی بود. تمام این ۴۸ ساعت را بیدار بودم و موفق شدم تمام پرسنل و دانشجویان را در بندر نیویورک جمع کنم تا کار انتقال آن‌ها به ایران انجام شود و پیش از آن که مهلت ۴۸ ساعته تمام شود، همه را به ایران رساندم.»

در دوره‌ای که مقام معظم رهبری، رئیس جمهوری وقت بود، در یادار ملک‌زادگان با حفظ شغل سازمانی خود در نیروی دریایی به‌عنوان عضو کارگروه نظامی ریاست جمهوری انتخاب شد. البته او به‌طور هم‌زمان طرح‌های عملیاتی مورد نیاز نیروی دریایی را هم تدوین می‌کرد: «از اردیبهشت تا تیرماه طرح‌های عملیاتی کل را در نیروی دریایی به‌نام ذوالفقار نوشتم. چون احساس می‌کردیم که تهدیدهایی برای ایران اسلامی وجود دارد. اصل عملیات نیروی دریایی در طول جنگ، همین طرح مادری که من نوشته بودم، عملیاتی شد. به‌عنوان مثال ایجاد قرارگاه ۴۲۱ در بوشهر، بخشی از این طرح بود. ما حدود ۲۸۵ طرح عملیاتی در طول دفاع مقدس انجام دادیم. یکی از آن‌ها مراورید بود.»

دریافت حکم فرماندهی از امام خمینی (ره)

در دوره دفاع مقدس، او که در حال رسیدگی به امور دفاع مقدس بود و در کارگروهی نظامی ریاست جمهوری هم حضور داشت، خبردار شد به‌عنوان فرمانده نیروی دریایی انتخاب شده است، این موضوع در شورای عالی دفاع تصویب شده بود و امام خمینی (ره) هم آن را تایید کرده بودند: «در طول جنگ و یکی، دو سال بعد از پایان آن فرمانده نیروی دریایی بودم تا زمانی که دیگر بنا به امر مقام معظم رهبری این پست را تحویل برادر عزیزمان امیر شمشانی دادم و به‌عنوان مشاور مقام معظم رهبری فعالیتیم را شروع کردم.»

امیر دریادار محمدحسین ملک‌زادگان، سه فرزند دارد که هیچ کدامشان پا جای پای پدر نگذاشته‌اند. فرزند نخست او متخصص جراحی، فوق تخصص سرطان و تورا کس قفسه سینه است و در زابل، رییس بخش جراحی است. دومین فرزند او نیز پزشک است و تخصص قلب و عروق دارد. کوچکترین فرزند دریادار هم کارشناس ارشد اقتصاد است. این‌طور که پدر می‌گوید، فرزندان آزاد بودند که راه خودشان را انتخاب کنند و هیچ کدام نظامی نشدند.

به اهمیت دریای توجه‌ای نکردیم

به پیشنهاد دریادار از خاطرات می‌گذریم و به امروز می‌آییم. او آن قدر به دریا وابستگی دارد که می‌گوید اگر در شهری بندری برای ماموریت یا کار رفته باشد، حتی یک روز هم نمی‌تواند بدون دیدن دریا روزش را آغاز کند. از او درباره غفلت‌مان از دریا می‌پرسیم، این که چقدر در دو بیست سال گذشته، درست زمانی که بندرهای بزرگ دنیا در حال شکل گرفتن بود، ایرانی‌ها از دریا غافل ماندند، هیچ‌یک از مزیت‌های این موهبت الهی را جدی نگرفتند و برنامه‌ای برای آن نداشتند. از او که بیشتر از نیم‌قرن در این حوزه فعالیت کرده، می‌پرسیم چگونه می‌توانیم کشوری دریامحور باشیم، در حالی که هیچ‌گاه دریا آن‌طور که باید جدی گرفته نشده است و حتی یک سند بالادستی برای توسعه دریامحور نداریم. چند ثانیه سکوت می‌کند و بعد با لحنی گلایه‌وار ادامه می‌دهد: «باید به خیلی عقب‌تر برگردیم. ما

کسی که محمدحسین جوان را راضی به آغاز کار در نیروی دریایی کرد، از نیروهای ارشد نیروی دریایی بود و ملک‌زادگان هنگامی که به فرماندهی نیروی دریایی انتخاب شد، او را به‌عنوان نخستین جانشین خود برگزید. پای محمدحسین به نیروی دریایی باز شد و روزشمار استخدام او در نیروی دریایی از سال ۱۳۴۳ رقم خورد: «آن موقع نیروی دریایی افراد را برای گذراندن دوره‌های آموزشی به خارج از کشور می‌فرستاد. من یکی از چهار نفر اول بودم. چون رشته‌ام مهندسی بود، در سال ۱۳۴۴ برای ادامه تحصیل در رشته آرشیتکت دریایی مرا به دانشگاه تیری اس ایتالیا اعزام کردند.» او بعد به آکادمی نیروی دریایی ایتالیا رفت. دانشگاهی که در آن زمان بیشتر از ۱۰۰ سال قدمت داشت و یکی از برترین دانشگاه‌های دریایی جهان بود: «به دانشگاهی رفتم که فرماندهان نیروی دریایی جنگ اول و دوم جهانی در آن جا آموزش دیده بودند در آن جا رشته فرماندهی را ادامه دادم.»

کم‌تر در خشکی بودم و بیشتر عمرم در دریا گذشت

ملک‌زادگان چهار سال و نیم بعد یعنی در سن ۲۵ سالگی از نیوال آکادمیک فارغ‌التحصیل شد و به ایران بازگشت. از راه رسیده و نرسیده به بندر خرمشهر و آبادان فرستاده شد و این‌طور که خودش می‌گوید سال‌ها بر روی ناوچه‌ها، ناوهای لجستیک و ناوهای ناوشکن کار می‌کرد. تا این که در سال ۱۳۵۲ برای گذراندن دوره ضد زیردریایی به انگلستان اعزام شد و با کسب رتبه اول به ایران بازگشت: «دوباره به واحدهای شناور رفتم. من عمرم را فقط در دریا گذراندم، یعنی دو هزار و ۲۷ روز دریانوردی شبانه‌روزی دارم.» او که در اوایل سال ۱۳۵۴ جوان‌ترین فرمانده‌ای بود که برای فرماندهی ناو پاسور میلانین انتخاب شده بود، درباره نخستین تجربه فرماندهی اش در واحدهای شناور بزرگ می‌گوید: «آن موقع همه درجه ناخدایی داشتند. ولی من با درجه سروانی که تازه گرفته بودم، فرمانده ناوشدم. آن‌جا هم خیلی خوب عمل کردم و در همان مسیر برای دوره فرماندهی و کنترل به پاکستان اعزام شدم و بعد دوباره به واحدهای شناور ایران بازگشتم.» بیشتر دوره خدمت پیش از انقلاب ملک‌زادگان در حوالی بندر خرمشهر و آبادان گذشته است، تا این که یکی دو سال آخر به ستاد ناوگان در بندرعباس رفت و فعالیت طرح‌های عملیاتی را پذیرفت و در جایگاه مدیر طرح‌های عملیاتی و در معاونت عملیاتی ناوگان خلیج فارس قرار گرفت. بعد از آن نوبت به زیردریایی‌ها رسید. او این بار به‌عنوان فرمانده زیردریایی انتخاب شد و برای گذراندن دوره زیردریایی به آمریکا رفت. ایران تا پیش از آن زیردریایی نداشت: «سه فروند زیردریایی که نام دلفین، کوسه و نهنگ برای آن‌ها انتخاب شد را خریداری کردیم. اسم زیردریایی من دلفین بود.»

همیشه آماده‌باش بودیم تا این که حاکمیت ایران بر اروندرود اثبات شد

در خاطراتی که دریادار ملک‌زادگان برایمان نقل می‌کند، جدی‌ترین تهدید دریایی ایران پیش از انقلاب اسلامی به زمانی برمی‌گردد که ایران قصد داشت حاکمیت خود بر آب‌های اروندرود را به‌طور رسمی نشان دهد: «تهدید ما در عراق بود. جنگ لفظی درباره اروندرود سال‌ها میان ایران و عراق در جریان بود و ما همیشه در حالت آماده‌باش بودیم. تا آن زمان هیچ‌گونه حاکمیتی در اروندرود نداشتیم تا این که در سال ۱۳۵۲ «۱۹۷۳ میلادی» درگیری به اوج خودش رسید و نیروی دریایی ارتش وارد عمل شد. قرار شد کشتی‌ها را اسکورت کنیم چرا که تا پیش از آن عملیات هدایت کشتی با پرچم و یا بلوت عراق انجام می‌شد. تصمیم بر این بود که راه را با باز کنیم تا حاکمیت ایران اثبات شود، هر لحظه منتظر درگیری بودیم اما جرات این کار را پیدا نکردند و ما راه را باز کردیم. از آن به بعد دیگر اسکورت کشتی‌های تجارتهای را از کل خلیج فارس به آبادان و خرمشهر انجام می‌دادیم.»

عضویت در کارگروه نظامی ریاست جمهوری

پس از پیروزی انقلاب اسلامی پروژه زیردریایی‌ها لغو شد و همه پرسنل اسکادران نیروی دریایی به ایران آمدند او در حکمی به‌عنوان سرپرست



و نهادها متفرقه کار کرده است و هیچ هم‌نوابی در حوزه دریا وجود ندارد: «هر سازمان و نهادی برای خودش برنامه‌ریزی می‌کند. حوزه دریایی بیش از ۱۰ شاخه دارد یعنی حوزه صنایع دریایی، حوزه حمل و نقل دریایی، حوزه دفاع نظامی، حوزه فراساحل، حوزه بنادر یعنی سازمان بنادر، حوزه شیلات، حوزه صنعت گردشگری، حوزه حفاظت از محیط زیست، حوزه آموزش و پرورش و فعالیت‌های بخش خصوصی هم داستان خودش را دارد. یعنی به همین سادگی می‌بینید که ۱۰ وزارتخانه و سازمان بزرگ درگیر مسایل دریایی هستند، که همه بخشی نگر هستند.»

او معتقد است بی‌مهری به دریا به خاطر همین سیاست‌های بخشی نگر است: «وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر را در زیرمجموعه خود دارد. وزارت صنعت معدن تجارت، کشتیرانی جمهوری اسلامی را زیر امر دارد. جهاد کشاورزی، حوزه شیلات را مدیریت می‌کند. میراث فرهنگی، درگیر بحث گردشگری است، وزارت دفاع برای خودش قسمت‌های نظامی را دارد و وزارت صنایع، صنایع دریایی را دارد.»

باید به دریا بازگردیم دور کردن مردم از سواحل یک تفکر استعماری است

امیر دریادار ملک‌زادگان چند سال پیش، طرحی برای ایجاد وزارتخانه دریاداری ارائه داده بود. پیشنهادی که به سبب هم‌زمانی با طرح کوچک کردن دولت و ادغام وزارتخانه‌ها مورد اقبال واقع نشد. دو سال پیش هم طرح ایجاد معاونت دریاداری را در حوزه ریاست جمهوری مطرح کرد. به اعتقاد او تنها یک صدای واحد و یک قدرت مطلق می‌تواند به فعالیت‌های پراکنده در حوزه دریا سامان بدهد: «اصل قضیه، کمبود یک برنامه ملی راهبردی است. برنامه راهبردی، منسجم و هماهنگ شده برای تمامی حوزه‌های دریایی در بالاترین رده اجرایی کشور. من اعتقاد دارم که وزارت دریاداری در کشوری که دریایی است، و همه ثروتش در دریاست باید ایجاد شود. من چند سال پیش این پیشنهاد را مطرح کردم، گزارشی هم نوشتم. گفتند بعدا. گفتند فعلا دولت باید کوچک شود و وزارتخانه‌ها جمع شود. اما من هنوز اعتقاد دارم و حاضرم اثبات کنم که تشکیل این وزارتخانه حیاتی است.»

دریادار توضیح می‌دهد که همه کشورهای کوچک و بزرگ دریایی از آمریکا و انگلستان گرفته تا فرانسه، ایتالیا، کره جنوبی و سایر کشورهای دیگر از مزیت‌های دریایی‌شان طور دیگری بهره‌مند شده‌اند. همه آن‌ها وزارت دریاداری دارند، حتی اگر وسعت و مرز دریایی‌شان یک دهم ایران هم نباشد بازهم برای آن اهمیت ویژه‌ای قابل هستند و تلاش می‌کنند ملتشان را با فرهنگی دریایی هدایت کنند: «اگر تاریخ و گذشته را بررسی کنید، می‌بینید تفکرات استکباری مثل نلسون می‌گوید: برای این که شما حاکمیت به کشورهای دریایی داشته باشید، نخست آبراه‌های آن‌ها را کنترل کنید و بعد کاری کنید که مردمشان از ساحل به دور باشند.»

دریا باید صدایی در دولت داشته باشد

به باور او تنها راه نجات دریا و ایجاد کشوری با فرهنگ توسعه دریامحور، آوردن همه سازمان‌ها و نهاد‌های دریایی زیر یک چتر است: «هر سازمان منافعی دارد. مشکل اصلی ما بخشی‌نگری است. باید یک برنامه راهبردی داشته باشیم. اما اگر وزارت دریاداری یا معاونت دریاداری در دولت شکل بگیرد و کسی در دولت وجود داشته باشد که حرف دریا را بزند، می‌تواند به همه این نهادها برنامه بدهد. این یک حلقه مفقوده است.»

چه بخواهیم و چه نه یک کشور دریایی هستیم. چه سندی داشته باشیم و چه نه، این مزیت را داریم ولی به اهمیت دریا توجه نکرده‌ایم. نمی‌دانم دست‌هایی در کار است یا هرچه، اما ما به هر دلیل به دریای بی‌توجهی کرده‌ایم. ایجاد تمدن بشری از دریا بوده. حمل و نقل از دریا بوده. ۹۰ درصد تجارت دنیا از طریق دریا است. این یعنی اقتصاد در دریا است. غذا در دریا است. دارو و انرژی در دریا است. این همه نفت و گاز در دریا است. صلح و امنیت در دریا است. مقام معظم رهبری چندین بار فرمودند که باید به دریا توجه داشته باشیم. آخرین فرمایش معظم‌له این بود کشورهایی که در جهان در کنار دریا هستند برای امور دریایی خودشان اهداف و ماموریت‌هایی تعریف کردند و جزو پیشرفته‌ترین‌ها هم بودند. ۸۰ درصد مردم کره زمین در سواحل زندگی می‌کنند.»

این طور که دریادار می‌گوید حداقل ۲۵ تا ۳۰ شهر بزرگ و پرجمعیت دنیا در کنار دریا شکل گرفته‌اند؛ سیول ۱۰ میلیون، بمبئی ۱۳ میلیون، شانگهای ۱۴ میلیون جمعیت دارند که همه کنار دریا هستند، اما تراکم جمعیت ما در سواحل حدود پنج درصد است: «بزرگ‌ترین نقطه تجمع ما بندرعباس است که ۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار نفر جمعیت دارد. این جمعیت به ۱۰ درصد نمی‌رسد. در حالی که بزرگ‌ترین شهرهای دنیا کنار ساحل هستند ما حتی یک شهر بزرگ در کنار ساحل هم نداریم. بزرگ‌ترین شهر

بندرعباس است که جز ۲۰ کشور بزرگ و پرجمعیت کشورمان نیست، جمعیت آن با شیراز و اصفهان و تهران قابل قیاس نیست. اگر به عملکرد گذشته‌مان نگاه کنیم، می‌بینیم که خیلی از دریا غفلت کرده‌ایم. مقام معظم رهبری هم در صحبت‌هایشان در سال ۱۳۸۹ گفتند این ساحل عظیم و طولانی که ما داریم یک گنج است که ما در مورد کشف آن غفلت کردیم. الان هم دستوراتی برای آمایش سواحل مکران داده‌اند که روی آن کار می‌کنیم و امیدواریم بتوانیم آن را به نتیجه برسانیم.»

سیاست‌های بخشی‌نگر و کمبود یک برنامه ملی راهبردی برای دریا

ملک‌زادگان از نداشتن برنامه ملی کلان برای مدیریت و بهره‌وری دریا گلایه دارد. از این که سازمان‌ها، وزارتخانه‌ها

بیانات مقام معظم رهبری در مراسم معارفه نیروی دریایی ارتش، نهم آبان ماه ۱۳۶۸

«در اینجا چند نکته را یادآوری می‌کنم، نکته اول این است که اگر ما، برادر عزیزمان تیمسار شمشخانی را به فرماندهی نیروی دریایی منصوب کردیم، به معنای بی‌محتی یا نارضایتی از برادر زحمتکش خدمت‌مان - تیمسار ملک‌زادگان - نبوده و نیست. ایشان در دوران فرماندهی نیروی دریایی، فرمانده برجسته و ممتازی بودند و از همه فرماندهان پیش از خودشان بهتر و صادقانه‌تر و مومنانه‌تر جهاد کردند و برای نیروی دریایی منشا برکات زیادی بودند. ایشان، یکی از افسران و امرای لایق خوشنام ارتش جمهوری اسلامی بوده و هستند و انشاءالله همواره خواهند بود. آقای ملک‌زادگان را از دفتر خودم به نیروی دریایی فرستاده بودم. ایشان عضو گروه کار نظامی ما بودند که در اوایل دوران ریاست جمهوری، مورد مشورت من قرار می‌گرفتند. امروز هم بعد از چند سال خدمت صادقانه در نیروی دریایی، مجدداً ایشان را به جمع مشاوران خود برمی‌گردانیم. لازم است مجدداً از زحمات دریادار ملک‌زادگان تشکر کنم. من شاهد بوده‌ام که ایشان چه قدر در نیروی دریایی زحمت کشیدند و تلاش کردند. نیرویی که ایشان تحویل گرفتند، با نیرویی که امروز به نفر بعد تحویل می‌دهند، بسیار تفاوت دارد. این روند ترقی و تعالی نیرو، باید هم چنان ادامه پیدا کند.»



من این طرح را بیشتر از دو سال پیش نوشتم. به نظر من تنها راه حل این مساله این است که بالاترین مرجع اجرایی دولت، منسجم کننده تمام این حوزه‌های دریایی باشد و برای آن‌ها برنامه‌ریزی کند بعد آن‌ها این برنامه را اجرایی کنند.»

فرمایشات رهبری باید در مکران اجرا شود

با این حال او می‌داند که یک صدا کردن این همه وزارتخانه‌ها، نهادها و سازمان‌ها کار ساده‌ای نیست و برای این تاکید می‌کند که یک قدرت مطلق باید همه این‌ها را کنار هم جمع کند: «باید این کار انجام شود وگرنه نتیجه می‌شود همین که امروز می‌بینیم. درباره طرح جاسک من بادل و جان می‌گویم این طرح ملی است و باید در سواحل مکران حتما فرمایشات مقام معظم رهبری اجرایی شود. لایحه دولت را هم دارد. ما این کار را شروع کرده‌ایم.»

مجلس در این ۳۰ سال چند لایحه دریایی داشت؟

این طور که او می‌گوید علاوه بر پراکندگی سازمان‌ها و نهادهای دریایی، قانونگذار هم آن طور که باید توجه به دریا نداشته و اصلا دریا دغدغه مجلس نبوده است: «نمی‌خواهم انتقاد کنم. اما مجلس مادر این ۳۰ سال چند قانون دریایی تصویب کرده است؟ مهم‌ترین قانون تصویب شده تشکیل شورای عالی صنایع دریایی است که بعد از گذشت چند سال هیچ خروجی نداشته و کاری در صنایع دریایی انجام نداده و مشکلات هماهنگ‌سازی نهادها و سازمان‌ها را دارد.»

سازمان بنادر کارش را به خوبی انجام داده است

او از سختی کار آگاه است اما باور دارد که اگر اراده‌ای برای حتی یک معاونت دریایی به جای وزارت دریاداری هم وجود داشته باشد می‌تواند تا حدودی انسجام و هماهنگی را فقط در سیاست‌گذاری به انجام برساند: «این کار شدنی است زمانی که یک قدرت تصمیم‌گیرنده باشد. من می‌گویم یک برنامه راهبردی و منسجم و هماهنگ در تمامی امور دریایی در سطح عالی‌ترین مقام اجرایی کشور باید تشکیل شود. البته سازمان بنادر حق دارد، واقعا بیشتر کارها را انجام می‌دهد و ما هم حرفی نداریم و واقعا هم اگر در مجموعه‌های دریایی کسی کارش را سازمان‌یافته و مرتب انجام داده باشد، سازمان بنادر است.»

دریادار ملک‌زادگان می‌گوید در حالی که سازمان بنادر هنوز به قانون‌های سال ۱۳۴۸ برای مرجعیت خود در دریا تکیه دارد، نهادهای دیگر بدون این‌که به دنبال مجوز باشند یا به‌جایی جواب پس بدهند، در دریا فعالیت می‌کنند: «برای روشن شدن موضوع می‌گویم، ببینید سازمان بنادر معتقد است بر اساس قانون سال ۱۳۴۸ هرکسی می‌خواهد در دریا فعالیت کند، اسکله بزند و باید از من اجازه بگیرد. اما واقعا همه ارگان‌ها تا امروز برای این کارها از سازمان بنادر مجوز گرفته‌اند؟ بنابراین باید سازمانی یا مرجعی در حد عالی‌ترین مقام اجرایی کشور باشد که تحکم داشته باشد، که پایش در دولت باشد. در هیات دولت هر کسی کار خودش را دارد. اما دریا هم باید نماینده مستقیمی در این هیات داشته

باشد. برای این‌که همه این سازمان‌ها هماهنگ و منسجم شوند و هدف تعیین شود و توسعه دریامحور شکل بگیرد، بهترین راهکار وزارت دریاداری است، اگر می‌گویند نمی‌شود پس حداقل باید معاونت دریاداری در دولت شکل بگیرد.»

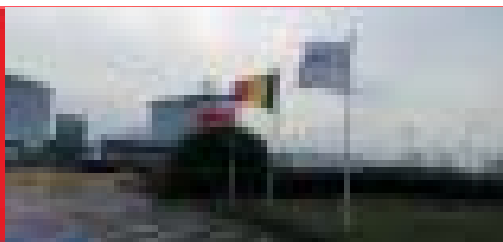
ملک‌زادگان توضیح می‌دهد راه رسیدن به این وحدت، راه دشوار و پرفراز و نشیبی است اما هنگامی که این یکپارچگی در مدیریت دریا شکل بگیرد، آینده روشنی در انتظار کشور خواهد بود: «در برنامه ششم به توسعه دریامحور نگاه شده است. آمایش سرزمینی سواحل مکران که حدود ۸۰۰ کیلومتر است هم مورد توجه است. ما می‌خواهیم بین منطقه چابهار و بندرعباس، بندر جاسک را هم ایجاد کنیم که اگر همه کمک کنند و دولت پای قضیه باشد، جاسک به یک هاب انرژی، بندر مادر و مرکز صادرات نفت و به‌عنوان آلترناتیو خارک تبدیل می‌شود که یک طرح ملی راهبردی است. اگر این طرح اجرایی شود، خیلی از مسایل مادر دریای مکران حل می‌شود.»

باید باور داشته باشیم که دریا بزرگ‌ترین ثروت ماست

در صورتی که حداقل یک معاونت دریایی در حوزه ریاست جمهوری شکل بگیرد، سازمان منطقه آزاد هم یکی از نهادهایی است که در مناطق ساحلی باید از این معاونت تبعیت کند. او تاکید می‌کند برای به سرانجام رسیدن یک پارچه‌سازی مدیریت دریا [در زمینه تصمیم‌گیری و نظارت نه اجرا] بهترین راهکار، شکل‌گیری وزارت دریاداری است و با چند پله پایین‌تر معاون دریایی ریاست جمهوری، ملک‌زادگان اعتقادی به ایجاد شورای دریایی ندارد: «نظرم این است که اگر قرار است شورایی برای هماهنگی این سازمان‌ها تشکیل شود، بی‌فایده است. چون شورا خیلی داریم. ما شورای صنایع داریم. انجمن‌های مختلف داریم، همایش‌های مختلف می‌گذارند. همه هم معتقد هستند که در کارها ناهماهنگی است و باید این طور و آن طور مشکلات را حل کرد. همه این اعتقاد را دارند. ولی ساختارش را ندارند که این ایده‌ها را عملیاتی کنند. اگر چنین نهادی شکل بگیرد، مسلما پیشرفت فوق‌العاده‌ای خواهیم داشت. کشورهای پیشرفته دنیا فقط از طریق دریا توسعه پیدا کرده‌اند. ما هم با بهره‌مندی از دریا می‌توانیم به ثروت عظیمی برسیم. می‌توانیم شکوفایی داشته باشیم.» این طرح دو سال پیش به نهاد ریاست جمهوری تحویل شده است اما دریادار از پیگیری‌هایش به‌جز چند وعده نتیجه دیگری نگرفته است. «دو سال پیش طرح را طی نامه‌ای ارسال کردیم و آقای دکتر ترکان خیلی تاکید کردند که رسیدگی شود. مدتی خبری نبود. اخیرا یکی دو ماه است با پیگیری‌هایی که داشته‌ایم، چند جلسه برگزار شده است. مطلع شدیم که در سایر نهادها، سازمان‌ها و گروه‌های پژوهشی دیگری درباره این موضوع در حال مطالعه هستند خیلی خوشحال شدیم. امیدواریم هر چه زودتر به نتیجه واحدی برسند.»



State-of-the-art terminals Global deepsea terminal investors



از ایران تابلژیک:

در جستجوی راهکارهایی برای ارتقای ایمنی کانتینرها

مرضیه نوری



از وقتی کانتینرها جای خود را در صنعت حمل و نقل بین‌المللی باز کردند، قوانین و مقرراتی برای افزایش ایمنی استفاده از این جعبه‌های غول‌پیکر نوشته شد که نامش را کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) گذاشتند و همه اعضای سازمان جهانی دریانوردی (ایمو) تعهد کردند که مفاد این کنوانسیون را اجرایی کنند. جمهوری اسلامی ایران هم از سال ۱۳۸۱ اجرایی کردن مفاد این کنوانسیون را پذیرفت. نهم مردادماه ۱۳۸۶، نخستین دوره آموزش کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) با حضور نمایندگان شرکت‌های مهم کشتیرانی، کارشناسان بنادر جنوب و شمال کشور و موسسات رده‌بندی داخلی و خارجی به مدت دو روز با همکاری سازمان بنادر و کشتیرانی و موسسه بین‌المللی لویبدرز آلمان برگزار شد. پس از یک وقفه طولانی در عدم برگزاری و شرایط تحریم، طی این مدت قرارداد همکاری شرکت خلیج پزژم و موسسه آموزشی گلوبال پرت بلژیک منعقد و ضمن اخذ موافقت معاونت بندر سازمان، سه ماه پیش یعنی پنجم و ششم مهرماه هم برای دومین بار دوره آموزشی کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) با عنوان «ایمنی در پایانه‌های کانتینری» با همکاری موسسه گلوبال پورت بلژیک (Global Port Training) در تهران و هرمزگان برگزار شد تا شاید این دوره آموزشی گامی بلندتر برای رسیدن به هدف باشد. تلاش‌ها به همین جا ختم نشد و تصمیم بر این شد که این دوره آموزشی در بلژیک هم ادامه پیدا کند. قرار بر این شد که نمایندگان از سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های خصوصی به بلژیک سفر کنند تا از نزدیک با ترمینال‌های کانتینری بنادر این کشور آشنایی پیدا کنند. برای رسیدن به این هدف شرکت خدمات بازرگانی و بندری خلیج پزژم با «آلن رولز» و «فرانک راتن» اساتیدی که از موسسه آموزشی گلوبال پورت به ایران آمده بودند، رایزنی‌ها را آغاز کردند و به توافق رسیدند تا شرایط انجام چنین سفری فراهم شود.



لطف‌الله متقی پس از بازنشستگی از سازمان بنادر و دریانوردی و پیوستن به شرکت خلیج پژم با سمت مدیر لجستیک آن شرکت، دوره مقطع کارشناسی ارشد در رشته مدیریت حمل و نقل بین‌المللی دریایی در دانشگاه آنتورپ بلژیک را با موفقیت پشت سر می‌گذارد. او در راه‌اندازی دوره آموزشی کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) تهران و بندرعباس با همکاری و همراهی امور بندری سازمان به‌ویژه آقایان روستاپور و جعفری نقش مهمی را بر عهده داشتند و سال‌ها هم با همکاران سازمانی خود در این حوزه فعالیت کرده است، عهده‌دار برگزاری این کارگاه آموزشی در خلیج پژم می‌شود.

متقی خود را فرزند سازمان بنادر می‌داند و بزرگ‌ترین آرزوی این است که مفاد کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) در ایران هم اجرایی شود و سال‌ها هم برای رسیدن به آرزویش تلاش کرده است. او هدف اصلی این سفر را بازدید از تعمیرگاه‌های کانتینری ترمینال‌های بلژیک عنوان می‌کند و می‌گوید: «به نظر می‌رسد که در سه‌ماهه اول سال ۲۰۱۶ تحریم‌های اقتصادی علیه ایران برداشته شود. پیش‌بینی می‌شود با از بین رفتن تحریم‌ها رونق اقتصادی به بنادر ایران بازگردد و تعداد ورود و خروج کانتینر افزایش پیدا کند. در چنین شرایطی ما باید توانایی و دانشمان را تقویت کنیم. ایران هم باید مفاد کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن را اجرایی کند تا کشورهای دیگر تمایل بیشتری به همکاری با ما داشته باشند. شاید این سفر نوعی پیش‌آمادگی برای کارکنان و مدیران دولتی و شرکت‌های خصوصی باشد تا با آنچه در ترمینال‌های کانتینری کشورهای دیگر می‌گذرد، آشنا شوند.» به اعتقاد متقی، زبینه نیست که ایران با داشتن بندری مانند شهید رجایی که بندری کانتینری به حساب می‌آید، همچنان به‌طور سنتی و بدون رعایت اصول بین‌المللی و ایمنی کانتینرها را تعمیر کند: «اگر بتوانیم یک ترمینال تعمیرگاهی با شاخص‌ها و معیارها و استانداردهای بین‌المللی داشته باشیم که بر اساس استانداردهای (IICL-5) و کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) فعالیت کند به نقطه ایده‌آل رسیده‌ایم.»

به گفته او این که ایران به کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن پیوسته است اما کار جدی در زمینه اجرای مفاد آن انجام نداده است، باعث شده که در سطح بین‌المللی یعنی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) جایگاه ویژه‌ای در حوزه حمل و نقل کانتینری نداشته باشد.

او توضیح می‌دهد که تعمیر کردن کانتینرها به صورت سنتی و بدون در



نظر گرفتن استانداردهای بین‌المللی ریسک بالایی دارد: «وقتی کانتینری ساخته می‌شود معمولاً شرکت سازنده تا پنج سال آن را گارانتی می‌کند و تضمین می‌کند که مشکلی برای آن ایجاد نشود اما بعد از پنج سال نیاز به بازرسی‌های دوره‌ای دارد اما چون ترمینال تعمیرگاهی در ایران وجود ندارد این بازرسی‌ها هم انجام نمی‌شود. حالا نتیجه چه می‌شود؟ ممکن است خطرهای جدی برای کارگران یا حتی کشتی ایجاد شود. به عنوان مثال اگر یک شکاف ریز در بستهای گوشه‌ای کانتینرها (Corner Fittings) به خاطر فرسودگی یا بار زیاد و سنگینی که روی آن قرار گرفته است [معمولاً در کشتی‌ها چند کانتینر بر روی هم قرار می‌گیرد] ایجاد شود، همین شکاف کوچک می‌تواند قابلیت دریانوردی کشتی را با خطر مواجه کند یا حتی همه محموله کشتی یا خود کشتی را به اعماق دریا بفرستد. بنابراین، همیشه باید پیشگیری کرد. نباید منتظر ماند که اتفاقی بیفتد و بعد دنبال چاره‌جویی رفت.» همه عوامل شرکت خلیج پژم به همراه کارشناسان زنده سازمان بنادر با امید به اجرایی شدن کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن در ایران، بسیج می‌شوند تا برنامه‌های آموزشی و داخلی را به نحو درستی تدارک ببینند، تا شرکت کنندگان در کارگاه آموزشی «ایمنی در پایانه‌های کانتینری» نظر به عقد موافقت‌نامه شرکت خلیج پژم با موسسه گلوبال پورت در کشور بلژیک و تلاش مجدانه مدیران شرکت خلیج پژم؛ حمیدی، بخشی پور و حیدرتاش و هم‌چنین هماهنگی معاونت امور بندری سازمان بنادر و مدد گرفتن از همکاران او در سازمان، آریا روستاپور و عبدالله جعفری، اطلاع‌رسانی می‌کنند که قرار است کارگاهی هم در بلژیک برگزار شود و از ترمینال‌های کانتینری این کشور بازدید شود: «وقتی به شرکت کنندگان در دوره آموزشی کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن اعلام کردیم که قرار است کارگاهی هم در بلژیک برگزار شود گمان نمی‌کردیم که تعداد متقاضیان بیش از ۱۰ یا ۱۵ نفر باشد ولی استقبال، بیش از حد انتظار بود. بیشتر متقاضیان از مقامات سازمان بنادر، شرکت‌های تخلیه و بارگیری کانتینر و اپراتورهای بندری بودند. تعداد ثبت‌نام کنندگان آن قدر زیاد بود که مجبور شدیم متقاضیان را به دو گروه ۲۵ نفره تقسیم کنیم تا امکان سفر و برنامه‌ریزی مناسب فراهم شود.»

سفر هفت‌روزه برنامه‌ریزی و تاریخ سفر تعیین می‌شود. بر اساس برنامه‌ریزی، گروه اول ۲۴ تا ۳۰ آبان (۱۵ تا ۲۱ نوامبر) و گروه دوم ۱ تا ۷ آذر (۲۲ تا ۲۸ نوامبر) برای شرکت در کارگاه‌های آموزشی و بازدید از ترمینال‌های کانتینری باید در بلژیک حضور داشته باشند و هماهنگی‌های لازم با مسئولان موسسه آموزشی گلوبال پورت انجام می‌گیرد.

جدول زمان بندی برنامه‌های دو گروه به گونه‌ای طراحی می‌شود که کاملاً مشابه هم باشد: «روز اول ورود به بروکسل و انتقال هیات ایرانی به هتل‌هایی که برای آن‌ها در نظر گرفته شده است، روز دوم، بازدید از بندر زیبروگ zeebrugge و ترمینال ICO، روز سوم، بازدید از ترمینال یوروپورت آنتورپ Europort Antwerp و ترمینال شرکت PSA، روز چهارم، برگزاری دو کلاس تئوری در موسسه آموزشی گلوبال پورت با موضوع «نقایص جدی کانتینرها بر اساس استانداردهای (IICL-5)» و بازدید از ترمینال شرکت‌های MSC و Van Loon، روز پنجم بازدید از بندر رتردام Rotterdam که بزرگ‌ترین بندر اروپا و دومین بندر بزرگ جهان - پس از بندر شانگهای است. روز ششم، استراحت و تفریح و روز هفتم بازگشت به تهران.»

بندر زیبروگ zeebrugge

بندر زیبروگ اولین جایی است که هیات ایرانی از آن بازدید می‌کند. مسئولان این بندر بعد از ورود میهمانان، ابتدا بندر را معرفی و درباره پتانسیل‌های آن، تشکیلات سازمانی و طرح‌های آینده اطلاعاتی در اختیار آن‌ها قرار می‌دهند. بعد از توضیحات، نوبت به بازدید از بندر می‌رسد. هیات ایرانی را برای بازدید با اتوبوس به محوطه بندری هدایت می‌کنند. در هنگام بازدید از بندر، راهنمای این تور درباره بخش‌های مختلف بندر و امکانات و فعالیت‌ها به هیات ایرانی توضیح می‌دهد. او در بین توضیحاتش از شرکتی نام می‌برد که صرفه اقتصادی خوبی



را برای بندر فراهم کرده است: «این بندر بخشی را به شرکتی به نام Tropicana Fruit juice اختصاص داده است که شرکت PSA در آنجا ترمینال کانتینری دارد. به گفته او از کشورهایمانند آفریقا، آمریکای جنوبی و دیگر کشورها به این بندر می‌آورند و در بندر آن‌ها را کنستانتره می‌کنند و از آنجا در تمام اروپا پخش می‌کنند.» معاون بندر، مدیر تجاری بندر و کاپیتان بندر، مدیر لجستیک بندر، هیات ایرانی را در مدت بازدید همراهی می‌کنند.

فعالیت اپراتورهای بین‌المللی اتومبیل (ICO) در بندر زببروژ

هیات ایرانی هم‌چنین از فعالیت‌های اپراتورهای بین‌المللی اتومبیل (ICO) بازدید می‌کنند که یکی از اقدامات مهمی است که در بندر زببروژ انجام می‌شود. فرایند کار به این صورت است که اتومبیل‌ها و کامیون‌های دست دوم از نقاط مختلف اروپا وارد این بندر می‌شوند و بعد از تعمیر و بازسازی، اتومبیل‌ها به کشورهایمانند آفریقا منتقل می‌شوند که همین عملیات ارزش افزوده خوبی را برای بندر به ارمغان می‌آورد.

ترمینال شرکت پورو پورت در بندر آنتورپ (Europort Antwerp)

بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده، روز سوم سفر هیات ایرانی راهی بندر آنتورپ می‌شود تا با فعالیت‌های شرکت یورو پورت آشنا شود. یورو پورت یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های کانتینری است که در این بندر فعالیت می‌کند. این شرکت نه تنها در بندر آنتورپ بلکه در تمام بندرهای بزرگ اروپایی، ترکیه و حتی چین ترمینال کانتینری دارد و فعال است. یورو پورت نه تنها در زمینه حمل و نقل کانتینری فعالیت دارد بلکه در زمینه حمل و نقل محصولات جنگلی مانند الوار، چوب و رول کاغذ و کالاهای متفرقه هم فعال است.

بعد از این که هیات ایرانی از ترمینال یورو پورت بازدید می‌کند، مسئولان شرکت جلسه‌ای برگزار می‌کنند و در مورد فعالیت‌هایی که در این ترمینال انجام می‌شود، توضیحات کاملی به هیات ایرانی ارائه می‌کنند. مسئولان این شرکت در جلسه اعلام می‌کنند که تا قبل از تحریم‌ها، این شرکت در ایران هم فعالیت داشته است و اعلام می‌کنند که در صورت برداشته شدن تحریم‌ها دوباره مایل هستند که همکاری خود را با ایران آغاز کنند. مدیر ترمینال و مدیر تجاری این شرکت هیات ایرانی را در این بازدید همراهی می‌کنند.

ترمینال کانتینری بندر سنگاپور (PSA) در بندر آنتورپ

بعد از ظهر روز سوم سفر هیات ایرانی به ترمینال بندر سنگاپور در بندر آنتورپ (PSA) که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های کانتینری در این بندر است می‌رود تا از نزدیک با فعالیت‌های آن آشنا شود. ۸۰ درصد ورود و خروج کانتینرها به بندر آنتورپ به وسیله شرکت PSA انجام می‌شود.



گروه PSA برنامه را با ارائه توضیحاتی درباره فعالیت‌هایشان شروع و بعد از توضیحات، هیات ایرانی از ترمینال شماره ۹۱۳ شرکت PSA بازدید می‌کنند. مدیر ارتباطات بندری، مدیر تجاری شرکت و هم‌چنین مدیر ترمینال شمالی و ترمینال چرچیل، گروه ایرانی را در این بازدید همراهی می‌کنند.

شرکت Van Loon

کار شرکت Van Loon تمیز کردن و تعمیر کانتینرهای تانکری است. هیات نمایندگی از همه قسمت‌های شستشوی کانتینر این شرکت بازدید می‌کنند. بازدید از بخش مدیریت زواید آب، خالی از لطف نیست و نشان می‌دهد که چطور این شرکت برای حفظ محیط زیست و جلوگیری از انتشار آلودگی‌ها برنامه‌ریزی می‌کند. وقتی کانتینرها شستشو می‌شوند، آب‌های آلوده توسط این شرکت جمع‌آوری و در انبارهایی نگه‌داری می‌شود تا تانکرهای مخصوص، آب‌ها را به مکان ویژه‌ای برای تصفیه منتقل کنند. هیات ایرانی در این ترمینال از بخش‌های تعمیرات کانتینرها، نحوه رنگ‌آمیزی و جوشکاری آن‌ها نیز بازدید می‌کنند. پس از بازدید، مسئولان شرکت Van Loon توضیحات کاملی درباره نحوه شستشو و تعمیر کانتینرها به هیات ایرانی ارائه می‌کنند.

شرکت کشتیرانی مدیترانه MSC

هیات ایرانی از بخش تعمیرات کانتینر شرکت MSC هم دیدن می‌کند. در این ترمینال هیات ایرانی از نحوه تعمیر کانتینرهای معمولی، کانتینرهای یخچالی و کانتینرهای تانکری بازدید کرده و نتیجه این می‌شود که می‌توانند همه جنبه‌های تعمیرات کانتینری را به خوبی مشاهده و باهم مقایسه کنند و از نزدیک با تجهیزات مورد نیاز برای تعمیر انواع کانتینر آشنا شوند.

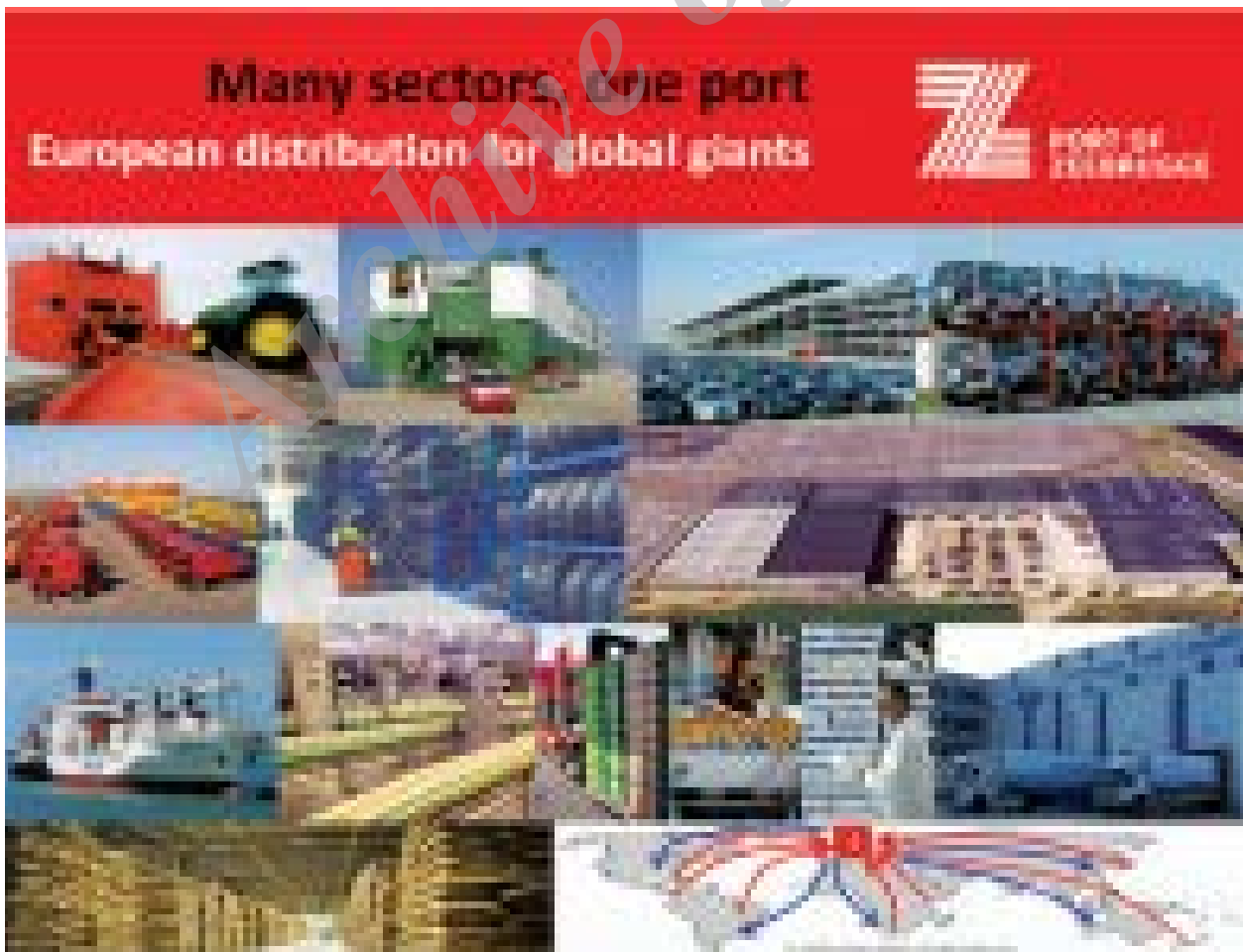
بندر رتردام ECT Delta Terminal تمام اتوماتیک



یکی دیگر از برنامه‌هایی که برای هیات ایرانی طراحی شده بود، بازدید از بندر رتردام Rotterdam و اولین ترمینال تمام اتوماتیک ECT Delta بود. در این ترمینال تمام اتوماتیک حدود ۷۷ میلیون کانتینر در سال جابه‌جایی شود. دو نفر از اعضای این ترمینال برای ارائه توضیحات درباره ترمینال به هیات ایرانی ملحق شدند تا درباره شرکت‌های گروه هاجینسون Hutchinson توضیحاتی ارائه کنند. در ابتدای ورود، هیات ایرانی توضیحاتی درباره نحوه کار ترمینال به بازدیدکنندگان داده شد. مدیر توسعه مشاغل در خاورمیانه و مدیر بخش آسیا و خاورمیانه در مدیریت مالی و پروژه‌ها و رییس روابط عمومی و بین الملل شرکت و مدیران اجرایی توسعه تجارت گروه ایرانی را همراهی می‌کنند.

مورد عملکرد بندر تغییر کند و بدانند که چه پتانسیل‌هایی در بندر ایران وجود دارد که می‌توان برای بهتر شدن وضعیت از آن‌ها بهره‌برداری کرد. کفایت می‌کند. همین که فکر کنند چطور می‌شود به رشد و تعالی کشور کمک کند، یعنی این سفر نتیجه خوبی داشته است.»
متقی می‌گوید: «بدون پشتیبانی و همکاری صمیمانه مدیران شرکت خلیج پترول هم چنین جلیل اسلامی، عضو هیات عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندر و دریانوردی، علیرضا محمدی کرجی ران، مدیرکل امور بندری سازمان بندر و دریانوردی، روستاپور، رییس امور بندری سازمان بندر و دریانوردی و جعفری، کارشناس امور بندری سازمان بندر و دریانوردی برگزار می‌شود دوره آموزشی در تهران و بلژیک میسر نمی‌شد.» او هم چنین از ابراهیم ایدنی، مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان و بندر شهید رجایی و سعیدی پور معاونت امور بندری، به خاطر همکاری‌های صمیمانه خود و همکارانشان در برگزاری دوره آموزشی کانتینری یک روزه در بندر شهید رجایی هم سپاسگزار می‌کند.

کارگاه آموزشی و بازدیدهای گروه اول هیات ایرانی در همین جا به پایان می‌رسد و بعد از یک روز استراحت و بازدید از مکان‌های دیدنی بلژیک یا هلند راهی تهران می‌شوند و گروه دوم هیات ایرانی که برخی از مدیران سازمان‌های دولتی و خصوصی هم در آن حضور دارند در تاریخ بیست و دوم آذرماه به بروکسل می‌آیند و همین برنامه برای آن‌ها هم تکرار می‌شود با این تفاوت که طرف‌های بلژیکی با احترام بیشتری با هیات ایرانی برخورد می‌کنند و تشریفات رسمی را به جا می‌آورند. نصب پرچم ایران در کنار پرچم بلژیک در بندر و ترمینال‌های مختلف از جمله اقداماتی بود که باعث شگفتی و غرور هیات ایرانی شد. متقی از نتایج برگزاری کارگاه‌های آموزشی در هلند رضایت دارد. او می‌گوید: «حداقل اتفاق مثبت بازدید از ترمینال‌های کانتینری بلژیک این است که مدیران میانی سازمان بندر و مدیران بالایی بخش خصوصی تفاوت بین عملکرد این ترمینال‌ها را با بندر ایران به خوبی درک می‌کنند و به این مسئله فکر می‌کنند که برای ارتقا و وضعیت بندر ایران چه فعالیت‌هایی می‌توان انجام داد. همین که دیدگاه آن‌ها در





کشورهای حاشیه دریای خزر به تفاهم رسیدند

دریای صلح و دوستی و توسعه تجارت پایدار

زیرساخت‌ها و افزایش کارایی و ارتقا عملکرد بنادر دریای خزر با انتقال تجربه‌ها و همکاری‌های علمی و آموزشی، از دیگر محورهایی بود که در این نشست دو روزه مورد توجه قرار گرفت.

سعید نژاد: لزوم بازطراحی مناسبات کشورهای حاشیه دریای خزر

سعید نژاد در آیین گشایش این همایش خواستار توسعه همکاری‌های بندری و دریایی کشورهای حاشیه دریای خزر شد و گفت: «برای ایجاد مرکز مبادله اطلاعات تجاری و دریانوردی بین کشورهای منطقه باید هماهنگی لازم از طریق دبیرخانه نشست مدیران بنادر ساحلی دریای خزر انجام شود چرا که سرنوشت تجارت و دریانوردی در حوزه دریای خزر به میزان قابل توجهی وابسته به وضعیت بنادر کشورهای دیگر منطقه است.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «ما باور داریم که توسعه پایدار منطقه‌ای در گرو ایجاد منافع مشترک اقتصادی و روابط متقابل تجاری در دریای خزر است. کشورهای این حوزه باید مناسبات اقتصادی خود را باز طراحی کنند تا توسعه اقتصادی و رفاه جمعی برای کشورهای منطقه فراهم شود.»

هفتمین اجلاس مشترک پنج‌جانبه مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر با حضور کشورهای ایران، روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان بیست و پنجم و بیست و ششم‌امان در ساری برگزار شد. بندر امیرآباد میزبان برگزاری این همایش بود. این اجلاس بر اساس توافق صورت گرفته در کنفرانس اقتصادی کشورهای ساحلی حاشیه دریای خزر در آستاراخان روسیه که در سال ۱۳۸۷ برگزار شده بود، شکل گرفت. بررسی مسایل و مشکلات بنادر حاشیه دریای خزر، راهکارهای تسهیل تجارت و حمل و نقل بین‌المللی، رسیدگی به وضعیت زیست‌محیطی دریاها و مدیریت آلاینده‌های ناشی از تردد کشتی‌ها برخی از اهداف این اجلاس هستند.

معرفی اعضای کارگروه تدوین یادداشت تفاهم کنترل، مذاکره برای انعقاد تفاهم‌نامه پنج‌جانبه، شناسایی محدوده سفرهای نزدیک به سواحل، بررسی راهکارهای انعقاد یادداشت تفاهم در زمینه کنترل و بازرسی شناورها مهم‌ترین محورهایی بود که در این اجلاس به بحث و گفتگو گذاشته شد. از سوی دیگر بررسی آخرین پیشرفت‌ها و دستاوردهای بنادر حوزه دریای خزر، توسعه و گسترش همکاری‌های بندری و دریایی، تسهیل تجارت و روان‌سازی مقررات تخلیه و بارگیری کالا، تشریح مساعی در عرصه‌های اقتصادی در بخش کشتیرانی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه

آینده، توجه به اهداف توسعه پایدار و شرایط زیست محیطی و الزامات دریانوردی اجتناب ناپذیر است.»

سعید نژاد افزود: «برای ارتقا وضعیت دریانوردی ایمن و توسعه همکاری های بازرگانی دریایی باید ظرفیت های عملیاتی در بنادر افزایش پیدا کند. سرنوشت تجاری و دریانوردی بنادر دریای خزر تا حدود زیادی همبستگی کاملی با وضعیت بنادر کشورهای دیگر دارد، به همین سبب برنامه ریزی و توسعه بندری در این حوزه مستلزم هماهنگی و مبادله اطلاعات بازرگانی کشورهای منطقه است.»

او با ابراز نگرانی از پایین آمدن سطح آب دریای خزر و تاثیر آن در کشتیرانی و بنادر دریای خزر در آینده، گفت: «این موضوع تهدیدی برای زیرساخت های بنادر حاشیه دریای خزر است. کشورهای حاشیه خزر باید برای این موضوع در اسرع وقت تدبیری بیندیشند.»

سعید نژاد با بیان این مطلب که دریای خزر به وسیله پنج کشور ایران، روسیه، جمهوری آذربایجان، جمهوری قزاقستان و جمهوری ترکمنستان احاطه شده است، توضیح داد: «در سال ۲۰۱۴ بر اساس آخرین آمارهای موجود جمعیت کشورهای این حوزه حدود ۳۴۲ میلیون نفر بوده است که شاهد تمرکز مناسبی از نظر جمعیتی هستیم. هم چنین مجموع مساحت کشورهای حاشیه دریای خزر حدود ۲۲ میلیون کیلومتر مربع است که نشان دهنده تسلط کشورهای قدرتمند در بخش عظیمی از منابع طبیعی و اراضی جهان است.»

فلاح: عزم ایران برای توسعه روابط اقتصادی با کشورهای همسایه جدی است

استاندار مازندران هم یکی دیگر از سخنرانان آیین گشایش این همایش بود. ربیع فلاح در این آیین با تاکید بر این که دریای خزر، دریای صلح و دوستی و نماد توسعه و همکاری همه جانبه است، گفت: «خرسندیم که شاهد برگزاری نشست مشترک پنج جانبه مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر در استان مازندران هستیم. استانی که در تولید بسیاری از محصولات کشاورزی و شیلاتی رتبه اول کشور را دارد. سرزمینی که با وجود چهار بندر، فرودگاه و راه های مواصلاتی، ظرفیت بزرگی را برای افزایش مبادلات تجاری در کریدور شمال-جنوب دارد.» نماینده دولت در استان مازندران افزود: «امروز که در سایه تلاش های دولت تدبیر و امید فضای بهتری برای کار و تلاش و رونق اقتصادی فراهم شده است، گسترش روابط اقتصادی کشورهای همسایه ساحل دریای خزر یک ضرورت است. این اجلاس می تواند فرصت بزرگی برای توسعه روابط تجاری و اقتصادی کشورهای حاشیه خزر باشد.»

استاندار مازندران تاکید کرد: «دولت جمهوری اسلامی ایران و استان مازندران برای توسعه روابط خود با کشورهای حاشیه خزر عزم خود را جزم کرده است. امروز مازندران با امکانات مناسب آماده ترانزیت نفت و گاز به کشورهای حاشیه خزر است و در بخش های تجارت، ترانزیت و انرژی می تواند گام های بلندی بردارد و با فعال شدن کریدور شمال-جنوب همه کشورهای حاشیه دریای خزر، باید از مزیت و منافع آن برای توسعه همکاری های چند جانبه استفاده کنند.»

فلاح افزود: «همان طور که رییس جمهوری ایران هم اعلام کردند توسعه تعاملات سیاسی اقتصادی با کشورهای همسایه اولویت نخست ایران است و این تعامل سازنده و دیپلماسی خارجی وضعیت ایران را با گذشته متفاوت خواهد کرد. حسن روحانی در طول دو سال گذشته به ترکمنستان، آذربایجان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان و روسیه سفر کرده است و حاصل این سفرها یک پیام روشن است که جمهوری اسلامی ایران عزم جدی برای توسعه روابط اقتصادی با کشورهای همسایه دارد.»

استاندار مازندران با بیان این مطلب که ما اعتقاد داریم کشورهای همسایه دریای خزر باید نیازهای خود را از همدیگر تامین کنند، گفت: «توسعه تجارت با افزایش رفت و آمدها و برگزاری اجلاس راهبردی امکان پذیر می شود. پس از موفقیت



معاون وزیر راه و شهرسازی با یادآوری موضوع لغو تحریم های غرب علیه ایران، توضیح داد: «با لغو تحریم های ظالمانه علیه جمهوری اسلامی ایران و گشایش قابل توجه در توسعه روابط بین ایران و کشورهای دیگر جهان، حالا میزبان مذاکرات زیادی با هیات های تجاری کشورهای مختلف جهان هستیم، اما اولویت اصلی تجارت خارجی ایران با کشورهای همسایه به ویژه کشورهای

حاشیه خزر است.»

او با ابراز ناخرسندی از بی توجهی به قابلیت های تجاری دریای خزر، تصریح کرد: «میزان کلی تجارت و بازرگانی خارجی کشورهای حاشیه دریای خزر بر اساس آمار بانک جهانی حدود ۶۰۰ میلیارد تومان است که این میزان در مقایسه با حجم کلی تجارت جهانی که ۱۹ تریلیون دلار در سال ۲۰۱۴ بوده، چندان رضایت بخش نیست.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این مطلب که با توجه به پتانسیل های تجاری و اقتصادی دریای خزر، تمرکز بیشتر بر توسعه تجارت و حمل و نقل دریایی در این حوزه ضروری است، افزود: «متأسفانه با توجه به ظرفیت های زیادی که بین کشورهای حاشیه خزر وجود دارد، حجم مبادلات تجاری آن ها رضایت بخش نیست. با توجه به ظرفیت های موجود، باید توسعه ترانزیت و ایجاد سرمایه گذاری های کلان در بنادر کشورهای حاشیه خزر مورد توجه جدی قرار بگیرد.»

سعید نژاد با بیان این مطلب که توسعه حمل و نقل دریایی دریای خزر مستلزم توسعه زیرساخت های بندری، ناوگان های دریایی و توسعه دسترسی بنادر این حوزه به آب های آزاد بین المللی است، افزود: «در چند سال گذشته توسعه و تجهیز بنادر شمالی ایران یعنی بندر انزلی، نوشهر، فریدونکنار، امیرآباد، آستارا و نکا [در حوزه نفتی] در دستور کار جمهوری اسلامی ایران قرار گرفت. با توجه به خطوط ریلی و جاده ای و ارتباط این بنادر با بنادر خلیج فارس، ایران می تواند نقش محوری در بین کشورهای حاشیه خزر در اتصال به آب های آزاد ایفا کند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با بیان این که ایران تا رسیدن به ظرفیت اسمی بنادر شمالی، فاصله دارد و این موضوع نیازمند همکاری کشورهای حاشیه دریای خزر است، توضیح داد: «برنامه ایران در بنادر شمالی، تجهیز و افزایش میزان تخلیه و بارگیری در بنادر دریای خزر تا مبادی کریدور تراسیکا، سالانه ۲۵ میلیون تن است چرا که بنادر ایران به سبب نزدیکی با

کشورهای آسیای مرکزی می توانند نقش محوری در این زمینه داشته باشند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این مطلب که توسعه تجارت و دریانوردی از اهمیت و اولویت بالایی در دریای خزر برخوردار است، تصریح کرد: «با این حال باید بدانیم که صیانت و نگهداری از محیط زیست دریای خزر نیز از اهمیت ویژه ای برخوردار است. پس به منظور افزایش ایمنی دریای خزر، انتقال آن به نسل های

عبدالطیف‌اف: هم‌گرایی بنادر حاشیه خزر باید افزایش پیدا کند

رئیس موسسه فدرال بنادر دریایی روسیه نیز در آیین گشایش این اجلاس با تأکید بر لزوم افزایش هم‌گرایی بنادر دریایی کشورهای حوزه دریای خزر، گفت: «فضای برگزاری این اجلاس صمیمی و دوستانه بود. استان مازندران بهترین گزینه برای برگزاری این اجلاس بود که به‌خوبی انتخاب شد.»

محمد عبدالطیف‌اف با تأکید بر لزوم ارتقای حمل‌ونقل دریایی، به‌روزرسانی بنادر دریای خزر و ارتقای سطح سرمایه‌گذاری امن و ایمن، گفت: «مسایلی که در این اجلاس مطرح خواهد شد، نگرانی و موارد مورد توجه مدیران بنادر حاشیه دریای خزر است. مسیله اول این است که باید ظرفیت عملکرد بنادر را ارتقا دهیم و دیگر آن که هم‌گرایی بنادر باید هرچه بیشتر افزایش یابد.» او با یادآوری ضرورت وجود امنیت دریانوردی در حوزه دریای خزر و بنادر منطقه برای تسهیل تجارت کشورهای این حوزه، گفت: «موضوع دیگری که باید مورد توجه قرار گیرد، حفظ محیط زیست دریایی است. ما باید برای رسیدن به این اهداف، بهترین راه‌حل‌ها را جستجو کنیم و امیدوارم مباحث هفتمین اجلاس، نتایج مطلوبی در پی داشته باشد.»

در روز نخست این اجلاس پس از برگزاری آیین گشایش، از نماد دائمی اجلاس مدیران بنادر دریای خزر رونمایی شد. این نماد شامل نقش برجسته دریای خزر بود که نشان از همکاری بین بنادر و تجارت بین این کشورهاست.

به گفته مدیرکل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی، لنگر حک شده در این نماد نشان دهنده ثبات و امنیت منطقه، کشتیرانی و بنادر منطقه است.

هم‌چنین موج، نشان دهنده بالندگی و تحرک کشورهای حاشیه دریای خزر در تجارت و حمل‌ونقل دریایی و از سوی دیگر توسعه و پیشرفت بنادر است.

نام همه کشورهای حاضر در این اجلاس به اختصار بر روی این نماد حک شده است. به گفته سرایی، در این نماد، کره زمین نشان از اهمیت ویژگی‌های جهانی این حوزه دارد.

با استفاده از این نماد، لوح یادبود ویژه این نشست، بچ سینه، سربرگ و پرچم اجلاس نیز طراحی شده است. در این اجلاس مقرر شد که از این پس نماد دائمی در همه اجلاس‌های آتی از سوی بندر میزبان مورد استفاده قرار گیرد.

پس از برگزاری آیین گشایش در صبح روز نخست این اجلاس، نشست کارگروه‌ها برای بررسی محورهای مورد توجه این اجلاس بدون حضور خبرنگاران آغاز شد.

بر اساس گزارش‌های آرایه شده در نشست خبری پایانی، مدیران بنادر حاضر در این اجلاس ابتدا گزارشی از آخرین وضعیت بنادر خود آرایه کردند. هدف از این اقدام بررسی سرعت توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی بود.

کارگروه تخصصی به کار خود ادامه می‌داد تا آن‌که در پایان روز اول به خبرنگاران اطلاع داده شد، در طول نشست، مذاکرات برای نهایی‌سازی متن به‌خوبی پیش رفته است و راس ساعت ۱۰ صبح فردا، پروتکل امضا خواهد شد.

باین حال بررسی پروتکل پایانی تا ظهر روز دوم اجلاس هم به طول انجامید و در نهایت بعد از ساعت ۱۲ ظهر، متن تفاهم از سوی طرفین امضا شد. باین حال به گفته مدیرکل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر، با توجه به مفاد پروتکل پایانی این نشست، قرار شد شرکت کنندگان، موضوع انعقاد یادداشت تفاهم کنترل و بازرسی کشتی‌ها را به صورت دوجانبه مورد بررسی قرار داده و به امضا برسانند.

به گفته سرایی، برای دستیابی به یک تفاهم‌نامه موثر و کارآمد، انعقاد یادداشت تفاهم چندجانبه و جامع از هر نظر مفید و کاربردی‌تر است اما همه بنادر باید با شرایط بنادر کشورهای دیگر آشنا شوند و جلسات کارشناسی چندجانبه به صورت دوره‌ای میان بنادر کشورهای مختلف برای تصمیم‌گیری نهایی برگزار شود.

در همین زمینه، روسیه، میزبانی نشست را با حضور بازرسان کنترل بندری کشورهای حاشیه خزر متقبل شده است که پس از این نشست کارشناسی، تدوین یادداشت تفاهم کنترل و بازرسی آغاز خواهد شد.

رونمایی از نماد دائمی اجلاس نمادی برای صلح و توسعه پایدار

برگزاری کارگروه‌های تخصصی برای دستیابی به تفاهم

ایران در مذاکرات هسته‌ای در شرایط پساتحریم، هم‌گرایی کشورهای ساحلی برای همکاری و تأمین منافع مشترک و توسعه و تعمیق روابط کشورهای همسایه می‌تواند به الگویی برای ثبات و امنیت در جهان تبدیل شود.»

فلاح از تدوین سه سند مهم همکاری در زمینه آب و هواشناسی دریای خزر، هشدار و مبارزه با حوادث غیرمترقبه در دریای خزر و حفاظت از محیط زیست دریای خزر با حضور روسای جمهوری کشورهای ساحلی دریای خزر خبر داد و گفت: «این موضوع نشان دهنده اراده کشورهای ساحلی دریای خزر برای همکاری بیشتر درباره مسایل مرتبط با این دریاست. در کشورهای ساحلی دریای خزر ظرفیت‌های بسیار خوبی در حوزه انرژی، نفت و گاز، تجارت، محیط زیست و گردشگری وجود دارد که با مدیریت یک‌پارچه و برنامه‌ریزی بلندمدت می‌تواند افق‌های درخشانی را برای مردم منطقه ترسیم کند.»

اسلامی: باید زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم شود

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در آیین گشایش این اجلاس با تأکید بر این که دریای خزر ظرفیت‌های زیادی برای توسعه همکاری‌های اقتصادی بین کشورهای منطقه فراهم کرده است، گفت: «موقعیت منحصر به فرد دریای خزر و قرار گرفتن در کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و شرق به غرب، توسعه همه‌جانبه همکاری‌های منطقه‌ای را بسیار ضروری کرده است از سوی دیگر جمعیت ۳۰۰ میلیون نفری ساکن در حاشیه دریای خزر ظرفیت‌های زیادی را برای توسعه همکاری‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و علمی برای کشورهای این حوزه فراهم کرده است.»

جلیل اسلامی با مرور کوتاهی بر سابقه برگزاری اجلاس کشورهای حاشیه دریای خزر، گفت: «برای نخستین بار، اجلاس بنادر کشورهای ساحلی خزر در سال ۲۰۰۸ در بندر انزلی برگزار شد که در آن کشورهای حاشیه دریای خزر تلاش کردند همکاری‌های خود را در سطح تجاری در منطقه افزایش دهند. دومین اجلاس سال ۲۰۱۰ با محوریت توسعه همکاری دریایی و ایمنی دریانوردی و همکاری مشترک در بندر آریان روسیه و سومین اجلاس نیز سال ۲۰۱۱ در بندر ترکمن‌باشی ترکمنستان برگزار شد که در آن شرکت کنندگان خواهان تشکیل اتحادیه شرکت‌های کشتیرانی حاشیه خزر شدند.»

او با بیان این که در اجلاس چهارم که سال ۲۰۱۲ در قزاقستان برگزار شده بود، شرکت کنندگان برای تشکیل مرکز مشترکی برای انجام هماهنگی‌های لازم بین بنادر خزر به توافق رسیده بودند، گفت: «در سال ۲۰۱۳ در پنجمین اجلاس در باکو بر افزایش همکاری آموزشی و دریایی در بین بنادر حاشیه خزر تأکید شد. ششمین اجلاس بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر در آستاراخان روسیه برگزار شد که نمایندگان بنادر کشورهای حاشیه خزر بر افزایش حجم مبادلات تجاری و روان‌سازی تجارت در بین کشورهای حاشیه خزر توافق کردند.»

معاون سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «ظرفیت‌های بزرگی در این منطقه وجود دارد. همه کشورهای حاشیه خزر باید از این ظرفیت برای توسعه حمل‌ونقل در کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب بیش از پیش استفاده کنند. برای توسعه همه‌جانبه همکاری‌ها میان کشورهای حاشیه دریای خزر باید زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به صورت گسترده در حوزه دریا و بنادر فراهم شود.»

باید زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم شود

جلیل اسلامی با بیان این که کشورهای عضو باید توسعه آموزش‌های دریایی، برگزاری مانورهای مشترک تجسس و نجات، حفاظت از محیط زیست و مباحث مشترک خود را مورد توجه قرار داده و راهکارهای مناسبی را آرایه دهند، افزود: «امیدواریم با برگزاری هفتمین اجلاس بنادر کشورهای حاشیه خزر به میزبانی بندر امیرآباد، همکاری‌های میان کشورهای حاشیه این دریا به صورت همه‌جانبه و پایدار توسعه یابد و دوستی و همزیستی مسالمت‌آمیز را برای منطقه به ارمغان آورد.»

معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر با بیان این که امیدواریم هفتمین اجلاس محل تضارب آرای کشورها باشد، افزود: «همکاری دریایی، فرصت‌سازی و ایجاد امکان سرمایه‌گذاری کشوری، توسعه آموزش‌های بندری، تجسس و نجات و مراقبت از محیط زیست دریایی و تلاش برای افزایش سهم کشورهای خزر در بازار بین‌المللی و دریایی مورد توجه شرکت کنندگان در این اجلاس است.»



سعیدنژاد در حاشیه اجلاس پنج جانبه کشورهای دریای خزر:

راه اندازی حمل و نقل مسافربری در دریای خزر کار ساده‌ای نیست

پیدا می‌کند. بر همین اساس پیش‌بینی می‌کنیم تا پایان امسال این سکوها به‌طور کامل به بهره‌برداری برسد.

بندر نوشهر به یک بندر جدید تبدیل می‌شود

سعیدنژاد درباره توسعه بندر نوشهر هم توضیح داد: «در این بندر، طرح‌های توسعه‌ای در زمینه اسکله‌های جدید، توسعه انبار سیلوها و مخازن جدید در حال انجام است؛ به طوری که با به کارگیری این تاسیسات می‌توانیم بگوییم بندر نوشهر به یک بندر جدید تبدیل می‌شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: «بندر فریدونکار هم به همت بخش خصوصی احداث شده که نخستین تجربه بندر خصوصی در ایران است. این بندر در حال حاضر تقریباً ۵۰۰ هزار تن ظرفیت دارد که باید این میزان ارتقا پیدا کند تا سهم فریدونکار از مجموع بندر شمالی کشور افزایش یابد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با یادآوری این که بندر انزلی، از قدیمی‌ترین بنادر دریای خزر است، گفت: «حوضچه جدید بندر انزلی در هفته دولت به بهره‌برداری رسید و اسکله‌های جدید در دست احداث است. با بهره‌برداری از این اسکله‌ها و حوضچه جدید، حدود سه میلیون تن به ظرفیت بندر افزوده می‌شود.»

احداث بندر آستارا ترافیک جاده‌های هم‌جوار را کاهش داده است

سعیدنژاد افزود: «بندر آستارا یکی دیگر از بنادری است که توسط بخش خصوصی در حال سرمایه‌گذاری است. ظرفیت مورد استفاده قرار گرفته این بندر حدود ۲۰۰ هزار تن است. بندر آستارا نقش موثری در کاهش حمل و نقل جاده‌ای استان‌های آذربایجان غربی، شرقی و اردبیل داشته است.»

به گفته او در حال حاضر ظرفیت مجموع بندر شمالی کشور حدود هشت میلیون تن است اما با طرح‌هایی که در دست اجرا است، این ظرفیت به حدود ۱۲ میلیون تن افزایش پیدا خواهد کرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه هفتمین اجلاس مشترک مدیران بنادر کشورهای ساحلی دریای خزر در پاسخ به خبرنگار ماهنامه بندر و دریا درباره سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در حوزه مسافری دریای خزر که هنوز به بهره‌برداری نرسیده است، گفت: «در بخش حمل و نقل مسافری هرگونه حمایت لازم از سوی ما انجام می‌شود، اما قصد نداریم به‌طور مستقیم وارد سرمایه‌گذاری شویم.»

سعیدنژاد افزود: «یکی از طرح‌های حمایتی برای کسانی که در بخش مسافربری دریای خزر قصد سرمایه‌گذاری دارند، تأمین هزینه‌های مالی است. هم‌چنین برای هزینه‌های بندری تخفیف‌های قابل توجه‌ای در نظر گرفته شده است.»

به گفته او برای توسعه حمل و نقل مسافری دریایی، خریداری شناورهای مسافربری از سوی بخش خصوص موضوعی مهم و حیاتی است: «در این زمینه تقاضاهایی به ما رسیده و در حال بررسی آن‌ها هستیم. با این طرح‌های حمایتی امیدواریم تعداد بیشتری از سرمایه‌گذاران از مزایای دریای خزر بهره‌مند شوند، اما راه‌اندازی حمل و نقل مسافربری در دریای خزر کار ساده‌ای نیست.»

بهره‌برداری از چهار سکوی جدید در امیرآباد تا پایان امسال

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در حوزه دریای خزر توضیح داد: «سالانه حدود ۱۰۰ میلیارد تومان در بندر شمالی سرمایه‌گذاری می‌شود. امسال هم پیش‌بینی می‌کنیم همین میزان سرمایه‌گذاری در بندر کشور انجام شود. با توجه به شرایط جدید رفع تحریم‌ها از یک سو و شرایط تحریمی کشور روسیه از سوی دیگر پیش‌بینی می‌کنیم، تقاضا در این منطقه افزایش پیدا کند.»

او در پاسخ به سوال خبرنگار دیگری درباره عملکرد بندر امیرآباد، گفت: «در سال‌های گذشته تا چهار میلیون تن در این بندر عملکرد داشته‌ایم. حوضچه شماره یک بندر امیرآباد هم اکنون در حال بهره‌برداری است. هم‌چنین حوضچه شماره دو در دست ساخت و تکمیل است.»

او از افزوده شدن چهار سکوی جدید به بندر امیرآباد خبر داد و گفت: «با بهره‌برداری از این سکوها ظرفیت بندر در مجموع سه میلیون تن افزایش

هستیم تا فضایی برای اتصال این اسکله به خط سراسری راه آهن ایجاد شود.»

از اراضی پشتیبانی برای ایجاد ارزش افزوده استفاده خواهیم کرد

علی خدمتگزار در تشریح برنامه‌های پیش‌روی توسعه این بندر تصریح کرد: «در حال حاضر ظرفیت اسمی بندر امیرآباد چهار و نیم میلیون تن با ۹ پست اسکله است که تا بهمن ماه ظرفیت اسمی بندر به هفت میلیون تن خواهد رسید و شش پست اسکله هم به آن اضافه خواهد شد. ماموریتی که در بندر امیرآباد داریم این است که به یاری خدا ۳۴ پست اسکله با ظرفیت ۱۸ میلیون تن را تا سال ۱۴۰۹ اجرایی کنیم.» به گفته او ظرفیت واقعی بزرگ‌ترین بندر شمالی کشور در سال ۱۳۹۳ تا رکورد سه میلیون و ۶۵۰ هزار تن پیش رفت که قرار است در سال جاری ارتقا پیدا کند.

علی خدمتگزار بایبان این مطلب که بندر امیرآباد برنامه دارد تا از اراضی پشتیبانی برای ایجاد ارزش افزوده استفاده کند، افزود: «بندر امیرآباد دارای ۱۰۶۰ هکتار اراضی پشتیبانی است که از این نظر، به‌عنوان سومین بندر کشور شناخته می‌شود.»

مدیر بندر امیرآباد افزود: «بندر امیرآباد به‌عنوان منطقه ویژه اقتصادی برای ارزش افزوده کالا، از مزایای ویژه‌ای برخوردار است. با توجه به اراضی پشتیبانی بندر و سرمایه‌گذاری‌هایی که انجام شده است، دنبال این هستیم که به بهترین نحو ظرفیت‌های منطقه ویژه بهره‌مند شویم.»

تعامل بندر و گمرک خوب است

او با ابراز خرسندی از این مطلب که تعامل بندر و گمرک به خوبی شکل گرفته است، گفت: «ساعات فعالیت گمرک تا پنج و نیم ساعت افزایش پیدا کرده است. یعنی اگر پیش از این از ساعت هشت صبح، گمرک کار خود را آغاز می‌کرد، حالا از ساعت شش و نیم صبح کار می‌کند و تا زمانی که کالا برای ورود و خروج باشد، در گمرک هم باز خواهد بود.»

علی خدمتگزار افزود: «البته گمرک به دنبال این است که مانند بندر به صورت ۲۴ ساعته فعال شود. علاوه بر گمرک، با استاندار، دامپزشکی و قرنطینه نباتی هم تعامل خوبی داریم و کارها به خوبی انجام می‌شود.»

بخش خصوصی کار می‌کند و ما ناظر هستیم

مدیر بندر امیرآباد از سپردن بخش‌های عملیاتی دریایی و بندری به بخش خصوصی خبر داد و تصریح کرد: «ما ناظر بر کارها هستیم و بیشتر خط‌مشی آموزشی را پیگیری می‌کنیم. در بخش دریایی بیشتر پیگیری اجرای کنوانسیون‌ها و آموزش هستیم و دیگر درگیر یدک کشی و لایروبی و... نیستیم. کار را بخش خصوصی انجام می‌دهد و ما نظارت می‌کنیم.»

علی خدمتگزار افزود: «در بخش بندری هم کارها به همین شکل است. ترمینال‌ها کارهایشان را انجام می‌دهند، خودشان تجهیزات دارند، خودشان نیروی انسانی می‌آورند و ما فقط ناظر بر اجرای قراردادها هستیم. به همین دلیل هم فرصت بیشتری برای آموزش، پیگیری دستورالعمل‌ها و اجرای بخش‌نامه‌ها داریم.»

به گفته او در حال حاضر تمامی پرسنل بندر امیرآباد دارای گواهینامه آموزشی هستند. هم‌چنین تجهیزات این بندر گواهینامه ایمنی دارند و آموزش لجستیک هم به خوبی در این بندر اجرایی شده است.

علی خدمتگزار در پایان از افتتاح شش پست اسکله جدید در همین امسال خبر داد و گفت: «در بخش سرمایه‌گذاری خوشبختانه تاکنون حدود ۸۰۰ میلیارد تومان فقط سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داشتیم. که به یاری خدا تا پایان امسال هم از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و هم سرمایه‌گذاری دولت، شش پست اسکله جدید در روز ۲۲ بهمن افتتاح خواهد شد.»



علی خدمتگزار در گفتگوی اختصاصی با بندر و دریا خبر داد: شش پست اسکله جدید امیرآباد در روز ۲۲ بهمن افتتاح می‌شود

مدیر بندر امیرآباد در حاشیه اجلاس پنج‌جانبه کشورهای حاشیه دریای خزر در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا گفت: «منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌عنوان میزبان هفتمین اجلاس مدیران بنادر ساحلی حاشیه دریای خزر در این برنامه حضور دارد. ما برای این که بتوانیم این اجلاس را به بهترین شکل ممکن مدیریت کنیم، از ماه‌ها قبل هماهنگی‌هایی با سازمان بنادر داشتیم و جلسه‌های ما به‌طور مداوم ماهانه برگزار می‌شد.»

علی خدمتگزار افزود: «روان‌سازی مسایل مربوط به تخلیه و بارگیری و ارتقا ایمنی ناوگان ملی و شرکت‌های کشتیرانی در دریای خزر مهم‌ترین اهدافی است که در این همایش دنبال می‌کنیم و امیدواریم بتوانیم صنعت حمل‌ونقل دریایی بدون حادثه‌ای را در دریای خزر داشته باشیم.»

به گفته او برگزاری مانورهای مشترک دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر، موضوع دیگری است که در این نشست مورد توجه قرار گرفته است: «سال ۱۳۸۸ این موضوع در مانور مشترک بندر انزلی مطرح شد و امروز هم چنان پیگیری این موضوع هستیم.»

امیرآباد، تنها بندر دارای اسکله روروی ریلی

علی خدمتگزار با یادآوری این که امیرآباد، بزرگ‌ترین بندر جنوبی دریای خزر است، درباره فلسفه وجودی این بندر توضیح داد و گفت: «فلسفه وجودی امیرآباد به این دلیل است که به خطوط راه آهن سراسری کشور و از جمله بندر امام خمینی (ره) و بندر شهید رجایی متصل است. چرا که در غیر این صورت و با وجود دو بندر قدیمی انزلی و نوشهر، احداث این بندر دلیل اقتصادی نداشت.»

مدیر بندر امیرآباد افزود: «ما امیرآباد، تنها بندر شمالی کشور است که به خطوط سراسری راه آهن متصل شده. هم‌چنین امیرآباد در بین بنادر کشور، تنها بندری است که علاوه بر این که دارای اسکله روروی کامیون است، اسکله روروی ریلی هم دارد.»

او درباره زمان بهره‌برداری از این اسکله، گفت: «این اسکله آماده است اما بحث بر سر تغییر ایستگاه راه آهن است. در حال رایزنی با راه آهن



مدیرکل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی:

امضای پروتکل مشترک یعنی تسهیل تجارت در دریای خزر

ایجاد امنیت در دریای خزر و حفاظت از محیط زیست این دریای بسته بود: «مقابله با آلودگی ناشی از تردد شناورها در دریای خزر و کاهش سطح آب دریای خزر هم از موضوعاتی بود که در این پروتکل دنبال شد. بنادر موافقت کردند که راهکاری برای کاهش سطح آب دریای خزر پیدا کنند.» سربازی با بیان این که با کاهش سطح آب دریای خزر کشتی‌ها مجبورند به طور کامل از ظرفیت‌های خود استفاده نکنند و در نتیجه باید تردد بیشتری داشته باشند، که این امر موجب آلودگی بیشتر می‌شود، گفت: «وقتی کشتی نتواند از ظرفیت کامل خود استفاده کند، در نهایت سبب بالا رفتن هزینه کالا و حمل بار می‌شود که باید هزینه حمل بین کشورها سرشکن شود.»

برای گردشگری دریایی سرمایه‌گذار می‌خواهیم

سربازی با تأکید بر این مطلب که وظیفه بنادر تسهیل تجارت بندری است، افزود: «گردشگری دریایی نیاز به مطالعه بسیار و سرمایه‌گذاری در کشورهای مختلف دارد. ما برای ایجاد گردشگری دریایی به سرمایه‌گذاری‌های کشورهای دیگر نیاز داریم چرا که ظرفیت‌ها و پتانسیل‌هایی که در بنادر شمال وجود دارد، باید به عنوان سرمایه ملی استفاده شود.»

مدیرکل تعرفه و ترانزیت سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد مرکز هیدروگرافی در دریای خزر برای تعیین مسیرهای دریایی، امضای یادداشت تفاهم کنترل کشتی‌ها برای حفظ محیط زیست دریایی، راه‌اندازی وبسایت اجلاس برای اطلاع‌رسانی و تبادل اطلاعات را از مهم‌ترین مصوبات این اجلاس دانست.

به گفته او بر اساس توافق نمایندگان بنادر کشورهای حاشیه خزر، هشتمین اجلاس در بندر ترکمن‌باشی ترکمنستان برگزار خواهد شد.

مدیرکل ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی ایران در اجلاس پنج‌جانبه کشورهای دریای خزر، در نشست خبری پایانی اجلاس از هماهنگی بنادر حاشیه خزر برای ایجاد زیرساخت خدمات‌رسانی به کشتی‌های واگن‌بر خبر داد.

ترانزیت دریایی و مقابله با آلودگی ناشی از تردد کشتی‌ها

خسرو سربازی با تأکید بر این موضوع که امضای پروتکل این اجلاس، تسهیل تجارت خزر را به همراه خواهد داشت، افزود: «در حال حاضر بندر امیرآباد ایران، بنادر قزاقستان و آذربایجان زیرساخت خدمات‌رسانی به شناورهای واگن‌بر را دارند. بندر امیرآباد در شمال ایران تنها بندر دارای اسکله رورو است. سازمان بنادر در تلاش است تا طی چند ماه آینده زیرساخت‌های خدمات‌رسانی به شناورهای واگن‌بر هم فراهم شود.»

او در ادامه توضیح داد: «توسعه حمل و نقل چندوجهی سبب تسهیل و تسهیل جابه‌جایی کالا در میان بنادر حاشیه خزر می‌شود و استفاده از کشتی‌های رورو هم می‌تواند کالا را در کم‌ترین زمان به مقصد برساند. کشتی‌های رورو، کشتی‌هایی هستند که برای حمل خودرورو و محموله‌های دیگری که روی چرخ قرار دارند، به کار گرفته می‌شود.»

سربازی افزود: «صرفه‌جویی در هزینه‌های جابه‌جایی کالاهای تجاری از مبدا تا مقصد، کنترل کامل کالا در تمام مسیر حمل، چه در زمین و چه در دریا توسط صاحب کالا و کاهش زمان جابه‌جایی به سبب کاهش دفعات تخلیه و بارگیری از مزیت‌های استفاده از کشتی رورو است.»

نگرانی مشترک: کاهش سطح آب دریای خزر

محور دیگر مورد توجه مدیران بنادر حاشیه دریای خزر به گفته سربازی،

برگزاری اولین دوره تخصصی تجزیه و تحلیل روغن

در بندر شهید رجایی



در کاهش هزینه‌های شرکت‌ها و نیز جلوگیری از بروز توقفات ناگهانی تجهیزات خواهد بود لذا؛ باید با شناسایی، آموزش و پیاده‌سازی این روش‌ها، نسبت به بهبود قابلیت اطمینان تجهیزات و در نتیجه نگاه‌داشت بهینه از آن‌ها اقدام نمود.»

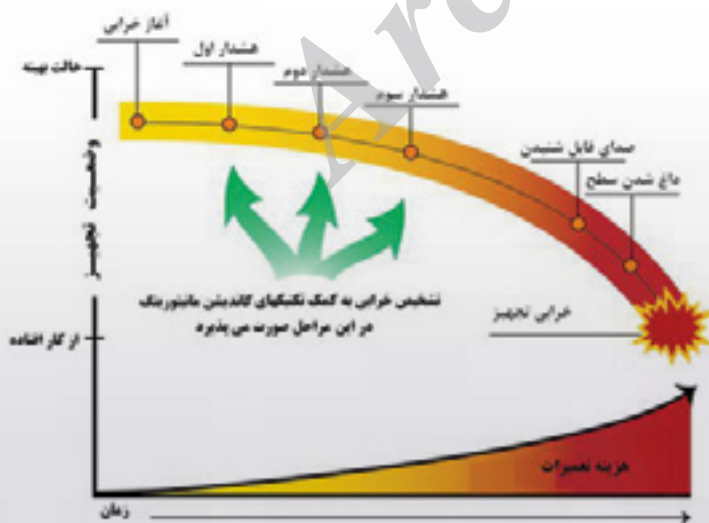
زارعی با بیان این‌که تجزیه و تحلیل روغن یکی از تکنیک‌های رایج و اصلی نگهداری و تعمیر مبتنی بر پایش وضعیت یا (CBM (Condition Based Maintenance است، خاطر نشان کرد: «استراتژی CBM بر این اصل استوار است که عیوب و خرابی‌های ماشین‌آلات و تجهیزات، قبل از رسیدن به یک مرحله مشخص، نشانه‌هایی هم‌چون افزایش دما، ارتعاش، فرسایش، صدا و... از خود بروز می‌دهند که با شناسایی و تحلیل به‌موقع آن‌ها، می‌توان به وجود خرابی پی برد و با تعریف راهکار و اقدامات پیشگیرانه، از پیشرفت آن جلوگیری کرد.»

وی هم‌چنین اضافه کرد: «فرایند اجرای OCM یا تجزیه و تحلیل روغن بدین صورت خواهد بود که در تناوب‌های تعیین شده، نسبت به نمونه‌گیری روغن از محل‌های مشخص اقدام و سپس نمونه‌ها به

معاون فنی و نگهداری شعبه بندر عباس شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا از برگزاری اولین دوره تخصصی "تجزیه و تحلیل روغن" در بندر شهید رجایی با هدف ارتقای سطح دانش و توانمندی کارکنان فنی خبر داد.

مهندس امیرحسین زارعی با تأکید بر لزوم بهره‌گیری موثر از تکنیک‌های نوین نگهداری و تعمیرات به‌منظور حفظ و صیانت از دارایی‌های سازمان و نیز تأمین سطح قابل قبول آماده‌به‌کاری ناوگان عملیاتی، خاطر نشان کرد: «براساس هماهنگی‌های انجام شده با مدیرکل محترم اداره بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، دوره‌ی مذکور در تاریخ‌های نوزدهم و بیستم آبان‌ماه در مرکز آموزش بندر شهید رجایی و با حضور تمامی کارکنان مرتبط با فرایندهای نگهداری و تعمیرات شامل حوزه معاونت محترم فنی و نگهداری ادارات کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و بوشهر، ادارات تابعه و مهندسیین مشاور، ترمینال اپراتورها و شرکت‌های مستقر در مجتمع بندری جمعا به تعداد ۴۲ نفر و ۵۴۶ نفر ساعت آموزشی برگزار شد.»

وی افزود: «بکارگیری روش‌های صحیح نگهداری و تعمیر از عوامل اصلی



شکل ۱- منحنی P-F

آزمایشگاه ذی صلاح ارسال می شود، در این مرحله، تحت شرایط معین، آزمایش های گوناگونی جهت ارزیابی وضعیت روغن از لحاظ مشخصات فیزیکی و شیمیایی، عناصر فرسایشی، وضعیت آلودگی و عناصر افزودنی انجام می شود، لذا باتوجه به نتایج و تحلیل روند آن در چند دوره گذشته، وضعیت سلامت قطعات و تجهیزات مکانیکی مورد پایش قرار می گیرد تا در صورت وجود هرگونه مورد غیرعادی، در اسرع وقت، نسبت به تعریف راهکار و اقدامات پیشگیرانه اقدام شود.»

این مقام مسئول در پایان اظهار داشت: «هدف از برگزاری این دوره، ارتقا توان علمی و فنی کارکنان حوزه نگهداری و تعمیرات با مباحث آنالیز روغن و شناسایی عیوب بوده است، از اینرو سعی شد تا سرفصل های دوره، کاملا کاربردی و مفید انتخاب شود.»

لازم به ذکر است، این دوره توسط شرکت خدمات دریایی و بندری سینا و براساس تقویم آموزشی سال ۹۴ برگزار شده و حضور در دوره برای تمامی شرکت کنندگان به صورت رایگان بوده است؛ ضمنا شرکت توان کاو نت، به عنوان یکی از معتبرترین آزمایشگاه های روغن کشور، نسبت به ارائه مباحث آموزشی اقدام نموده است.

در گفتگو با حیات داودی بررسی شد

صید صنعتی در تنگنای ماندن یافتن

فرناز حیدری

کارشناس ارشد محیط زیست



صنعت غذای دریایی (Sea Food Industry) یکی از مهم‌ترین بازوهای اقتصادی شیلات در جهان است که باعث شده کشورهای مختلف سالانه سرمایه‌گذاری‌های کلانی را بر روی آن انجام دهند. متأسفانه این صنعت با وجود ذخایر دریایی بسیار ارزشمندی که در آب‌های ایران یافت می‌شود، هنوز آن‌طور که باید و شاید جایگاه خود را در کشور ما پیدا نکرده است. آمارهای سازمان شیلات نشان می‌دهد که سهم مصرف آبزیان و فراورده‌های شیلاتی در سبد غذایی خانوار ایرانی در مقایسه با سایر گوشت‌های مصرفی کماکان پایین است. آمارهای پنج‌ساله اول دهه ۲۰۱۰ م. سازمان خواروبار کشاورزی ملل متحد (فایو) سرانه مصرف آبزیان در جهان را قریب ۱۷/۷ کیلوگرم تخمین زده است. جالب اینجاست که این رقم در اروپای غربی معادل ۲۶ کیلوگرم، در کشورهای مثل ژاپن که بسیار به ذخایر دریایی وابسته هستند معادل ۸۰ تا ۹۰ کیلوگرم و در ایران کم‌تر از ۸ کیلوگرم در سال برآورد شده است.

یکی از مهم‌ترین دلایل این نرخ پایین در ایران را بایستی در عدم شناخت چه از نظر آشنایی با گونه‌های مختلف و چه از نظر نحوه طبخ غذاهای دریایی جستجو کرد. ظرفیت‌های فراوان و توان بالقوه کشور در کسب ارزش افزوده و ایجاد اشتغال از جمله مهم‌ترین دلایلی است که ضرورت بهره‌برداری پایدار و توسعه زیرساخت‌ها را در این بخش یادآور می‌شود. مجله بندر و دریا در راستای آشنایی هرچه بیشتر با دست‌اندرکاران موفق و شناخته‌شده صنعت غذای دریایی با مدیر عامل کنسر سیوم صید صنعتی ایران، به گفتگو نشستیم. امان‌اله حیات داودی با بیش از نیم‌قرن تجربه حرفه‌ای موفق حاصل از فعالیت‌های گوناگون مرتبط با حوزه دریایی بالخصوص شیلات در حال حاضر سهام‌دار عمده و رییس هیات مدیره شرکت صید صنعتی صدف، شرکت خدمات دریایی پیلاری و در عین حال رییس هیات مدیره شرکت صید صنعتی افسون هستند. آن‌چه در ادامه می‌خوانید، شرح مصاحبه ایشان با خبرنگار مجله بندر و دریا است.

به نام‌های پیلاری یک، دو، سه، چهار و پنج و از طریق مناقصه‌ای بین‌المللی که در آن زمان شرکت نفت ایران و ایتالیا سیرپ بر گزار می‌نمود، وارد مرحله تازه‌ای از فعالیت حرفه‌ای خودم شدم. شرکت کنندگان مناقصات در آن برهه بیشتر شرکت‌های بین‌المللی دریایی به خصوص شرکت‌های ایتالیایی بودند، و من در واقع این کشتی‌ها را جانشین کشتی‌های شرکت‌های ایتالیایی کردم. محدوده فعالیت شرکت نفت سیرپ (SIRIP) هم در منطقه لیراوی حیات داود بود. علیرغم این که مناقصه آن زمان در سطح بین‌المللی بود اما من صاحب اولین شرکت ایرانی بودم که تصمیم به شرکت در مناقصه گرفتم. ضمن تماس با رییس هیات مدیره شرکت نفت (SIRIP) علاقه خود را با ایشان در

بندر و دریا: فعالیت شما در عرصه شیلات از چه نقطه‌ای و با چه هدفی شروع شد؟

حیات داودی: من اصالتاً جنوبی هستم و حدود ۵۰ سال است که به شکل مستقیم یا غیرمستقیم در دریا فعالیت دارم. پس از اتمام تحصیلات دانشگاهی و نظر به علاقه وافری که به زادگاه خود (منطقه حیات داود در نزدیکی بوشهر) داشتم، تصمیم گرفتم که حرفه خود را نیز به نوعی با دریا گره بزنم و به همین منظور کار را در وهله نخست از مدیریت شناورهای خدماتی شرکت نفت در جزیره خارک شروع کردم. مدت یک سال و نیم در این زمینه فعالیت کردم و پس از آن در دهه ۴۰ با ساخت ۵ کشتی مجهز توسط شرکت دامین (Damen Group) در کشور هلند



میان گذاشتم و توانستم موافقت ایشان را برای حضور یک شرکت ۱۰۰ درصد ایرانی در مناقصه جلب کنم. در نهایت با ارائه پیشنهادی حدود ۴۰ درصد کم‌تر از پایین‌ترین قیمتی که یک شرکت ایتالیایی مطرح کرده بود، مناقصه را از آن خود کردم. علت این قیمت پایین نیز آن بود که در صدد بودم از افراد بومی به‌عنوان نیروی کار استفاده کنم. مشکلات متعدد از جمله مالیاتهای زیاد (۶۰ درصد) و... به‌نوعی همیشه سدر راه کار ما بودند. پس از انقلاب و جنگ تلاش ما شکل دیگری به خود گرفت. کمک به تخلیه پالایشگاه آبادان در ظرف ۴۵ روز در زمان جنگ، غرق شدن یکی از کشتی‌های شرکت به‌واسطه اصابت موشک و بیرون کشیدن آن از آب، یدک کش کردن کشتی در حال اشتعال هندی موسوم به آمیکا در ورودی بندر امام خمینی (ره) توسط کشتی پیلاری ۵ از جمله مهم‌ترین خاطرات من از آن دوران است.

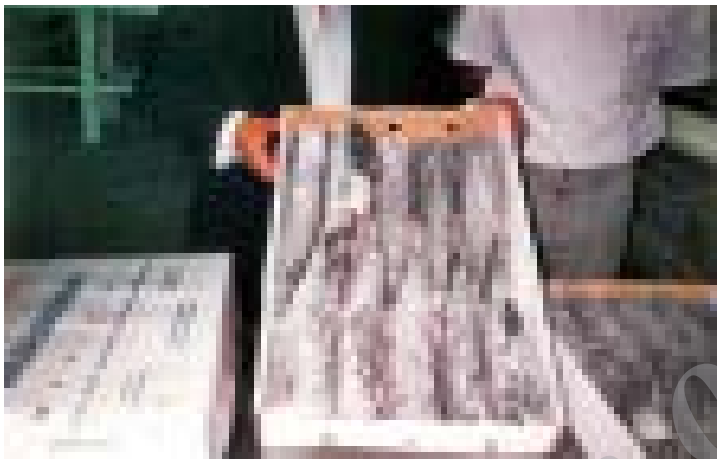
بندر و دریا: شما دقیقاً از چه زمانی فعالیت شیلاتی خود را آغاز کردید؟

حیات داودی: مذاکرات من در سال‌های بعد با معاون وزیر و مدیرعامل آن زمان شیلات، رسول لاهیجانیان که در حقیقت بنیان‌گذار شیلات نوین بودند، در نهایت به این نتیجه رسید که ما صید صنعتی را که تا آن زمان در ایران جایگاهی نداشت و جای خالی آن هم به‌شدت احساس می‌شد، در کشور استارت بزنیم. شیلات ایران در آن زمان (دهه ۶۰) برای گسترش فعالیت خود تعدادی کشتی‌های فوق مدرن را به کشور آلمان سفارش داده بود. راه‌اندازی این کشتی‌های فوق پیشرفته یکی از دغدغه‌های شیلاتی‌ها بود، به همین سبب پیشنهاد خرید این کشتی‌ها در آن برهه به من داده شد. این کشتی‌ها به نام کلاس فردوس شناخته می‌شدند و هنوز هم در ایران مشغول به کار هستند. من به‌عنوان یکی از سرمایه‌گذاران وارد این کار شده و پس از بررسی کشتی اول که وارد آب‌های ایران شده بود، آن را از همه لحاظ ارزیابی کردم و بدین نتیجه رسیدم که خرید آن قطعاً گام موثری برای ورود به بازارهای اقتصادی شیلات در عرصه جهانی است. در جریان هستید که فعالیت‌های صنعتی و مدرن شیلات یکی از مهم‌ترین دستاوردهای اقتصادی برای کشورهایی است که ذخایر ارزشمند شیلاتی دارند.

«یادآوری نویسنده: امروزه دست‌اندرکاران شیلات صنعتی و مدرن بالادست در کشورهای پیشرفته ملزم به رعایت استانداردهای بین‌المللی زیست‌محیطی هستند. برداشت از ذخایر آبی زمانی اقتصادی و بادوام خواهد بود که امکان بازسازی ذخایر فراهم شود، به همین سبب تلاش‌ها در این عرصه باید به سمت و سویی باشد که استفاده از تجهیزات نامناسب تا حد امکان منسوخ و کنار گذاشته شود. بدیهی است که تجهیزات نامناسب نه تنها آسیب‌های غیرقابل جبران به ذخایر طبیعی وارد خواهند کرد بلکه حتی از ارزش اقتصادی خود صید نیز خواهند کاست.»

بندر و دریا: آیا می‌توان این‌طور گفت که صید صنعتی در ایران با این کشتی‌های فوق مدرن آغاز شد؟

حیات داودی: بله واقعیت این است که صید صنعتی ایران برای نخستین بار کار خود را با ۹ فروند کشتی صیادی پیشرفته و مجهز آغاز کرد. البته تعدادی کشتی‌های فلزی کوچک‌تر (۲۰ متری) به نام طیس نیز در این عرصه فعال هستند اما نحوه عملکرد و کار آن‌ها به هیچ‌وجه قابل مقایسه با ۹ فروند شناور صید صنعتی کلاس فردوس نیست. این ۹ فروند جزو بهترین طراحی‌هایی هستند که توسط کشور آلمان به بازار عرضه شده و در حال حاضر



تحت مدیریت مالکان و شرکت‌های مختلفی هستند. من از ابتدای ورود آن‌ها به آب‌های ایران به دلیل سابقه‌ای که در این کار داشتم، از کشتی‌ها بازدید کردم و نخستین کشتی را خریداری و به نام دختر کوچکم افسون نام‌گذاری کردم. بدین شکل بود که حرفه من از مالکیت کشتی‌های خدماتی به کشتی‌های فوق پیشرفته صید و صیادی تغییر کرد. از همان زمان نیز به‌عنوان مدیرعامل کنسرسیوم انتخاب شدم و هنوز هم در این سمت مشغول بکار هستم.

بندر و دریا: دستاورد کیفی این کشتی‌ها برای شیلات ایران چه بود؟

حیات داودی: کشتی‌ها در نوع خود بسیار پیشرفته هستند و بالطبع مشکلات خاص خود را هم برای تعمیر و نگهداری دارند. مشکلات مشترک چه در زمینه بازار فروش و چه در زمینه مسایل دیگر باعث شد که من به همراه سایر شرکت‌های مالک درصدد تشکیل یک کنسرسیوم برآمدم. کشتی‌ها نه تنها امکان بهترین صید را برای ما فراهم می‌کنند، بلکه در عین حال زمینه‌ای به یک محصول با استانداردهای بین‌المللی را هم ایجاد می‌کنند و این دستاورد مهمی است. مهم‌ترین کار این کشتی‌ها این است که امکان صید صنعتی را هم می‌سازند. پروسه کامل و استاندارد صید صنعتی می‌تواند تا یک سال و نیم ماندگاری محصول را تضمین کند در حالی که صید سنتی زمان ماندگاری را به چند روز تقلیل می‌دهد. دلیل این مساله یا تفاوت اصلی صید صنعتی با صید سنتی را هم می‌توان در پروسه فرآوری جستجو کرد. ماهی که به روش صنعتی صید شود، در روی کشتی فرآوری می‌شود، یعنی سیستم کار به ما این اجازه را می‌دهد که ماهی را در خود کشتی فرآوری و آن را با منفی ۴۰ درجه سانتی‌گراد به حالت کاملاً یخ‌زده درآوریم و به بهترین شکل ممکن هم نگهداری کنیم. بدیهی است که پروسه بهینه فرآوری و نگهداری امکان تاثیرگذاری انگل‌ها یا باکتری‌ها را بر روی ماهی به صفر رسانده و این مساله یکی از شاخص‌ترین ویژگی‌هایی است که در بازارهای جهانی بالاخص بازار غذای دریایی بر آن تاکید می‌شود.

بندر و دریا: فرآوری در روی کشتی چگونه انجام می‌شود؟

حیات داودی: این نوع از کشتی‌ها دارای تکنولوژی صید پیشرفته به صورت کاملاً اتوماتیک هستند. کشتی‌های ترالر دارای امکانات صید چندمنظوره بوده یعنی این که قادرند صید آبزیان کفزی و صید میان‌آبی و هم چنین صید میگو را با تورهای مختلف انجام دهند. با توجه به این که فعلاً صید میگو برای این کشتی‌ها مجاز نیست، در نتیجه این کشتی‌ها فقط مشغول به صید آبزیان کفزی و میان‌آبی در دریای عمان هستند. کشتی‌های ترالر ۲۴ ساعته در یک دوره زمانی ۴۵ روزه مشغول به صید هستند و صید خود را به صورت کاملاً بهداشتی به شرح زیر عمل‌آوری می‌کنند: مرحله اول: به آب انداختن تور قیفی شکل به طول ۴۵ متر به مدت سه ساعت در آب

مرحله دوم: پس از سه ساعت تور به صورت اتوماتیک از آب بالا کشیده می‌شود و صید داخل آن در مخزن ماهی کشتی تخلیه می‌شود.

مرحله سوم: در این مرحله کارکنان (عمل‌آور) کشتی ماهیان صیدشده را بلافاصله جداسازی و سایزبندی کرده و پس از شستشوی سریع با آب شور ماهی‌های هم‌اندازه را در داخل قالب‌های آلومینیومی سینی شکل چیده و سپس داخل پلیت فریزر (PLATE FREEZER) و یا در داخل تونل فریزر می‌گذارند. این ماهی‌ها بعد از سه ساعت در دمای ۴۰- درجه سانتی‌گراد کاملاً منجمد می‌شوند.



کارکنان کشتی بعد از انجماد این ماهی‌ها را با توجه به ساینده‌های مختلف با پیچیدن یک ورقه پلاستیک بسیار نازک دور بلوک ماهی آن‌ها را به صورت دو بلوک ۱۲ کیلویی در داخل یک کارتن اصلی با تسمه‌بندی مناسب قرار می‌دهند. سپس این کارتن‌های ۲۴ کیلویی ماهی منجمد برای نگهداری در دمای ۲۵- درجه سانتی‌گراد به سردخانه کشتی منتقل می‌شوند و بعد از ۴۵ روز به سردخانه‌های مختلف به منظور توزیع و فروش منتقل می‌شوند. لازم به ذکر است که کل فرآیند عمل‌آوری از مرحله صید تا مرحله استقرار در سردخانه‌های ساحلی به صورت کاملاً بهداشتی و با نظارت دامپزشکی و هم‌چنین دامپزشک مخصوص هر فروند شناور صورت می‌گیرد. اجازه توزیع ماهی‌های صنعتی برای مصرف بعد از آزمایش میکروبی و انگلی توسط دامپزشکی برای هر مرحله از صید صادر می‌شود. ماهی‌های صید صنعتی منجمد به دلیل رعایت تمامی مراحل بهداشتی صید و حمل‌ونقل و نگهداری فاقد بوی بد ماهی بوده و برعکس ماهی‌های صید سنتی دارای طعم و مزه بسیار مطلوب در زمان مصرف است.

مذهبی مجاز به استفاده از آن‌ها نیستیم. اما این آذربایجان در کشورهای دیگر طرفداران خاص خود را دارند. ما این‌ها را به کشورهای مثل کشورهای اروپایی و ژاپن صادر می‌کنیم. تا همین چند سال پیش ۹۰ درصد این نوع از صید ما توسط ژاپنی‌ها خریداری می‌شد اما اکنون با ورود کره‌ای‌ها و چینی‌ها بیشتر جنس‌های ما به این کشورها صادر می‌شود. جالب است بدانید که یک نوع ماهی مرکب از جنس (Sepia) در آب‌های ایران زیست می‌کند که این جنس بهترین از نوع خودش است و در کشورهای اروپایی و آسیای جنوب شرقی با قیمت گزاف خریداری می‌شود. این محصول بعد از میگو گران‌ترین محصول صادراتی ایران است. اسپانیا و فرانسه در حال حاضر به دلیل قیمت‌های پیشنهادی کم مورد توجه نیستند و به همین سبب در این برهه بیشتر بر روی خاور دور تمرکز کرده‌ایم. کنسرسیون از صید میگو در حال حاضر کنار کشیده و آن هم به واسطه فشاری است که از جانب صید سنتی بر آن وارد شد اما از جنبه‌های دیگر کماکان فعال هستیم و خوشبختانه بازار خوبی هم داریم.

بندر و دریا: یکی از دلایلی که باعث می‌شود اغلب مردم از خوردن ماهی سر باز بزنند، بوی آن است. نظر شما در این رابطه چیست؟

حیات داودی: یکی از مهم‌ترین مشکلات همین مساله تحریم‌ها است. به عنوان مثال ما الان با وجود این که مشتری خاص خود را داریم، اما نمی‌توانیم محصولاتمان را که برخی از آن‌ها که جزو بهترین‌های بازار دنیا هستند، با برنز خاص خود به فروش برسانیم. یک مشکل دیگر تحریم‌ها این است که نمی‌توانیم به سهولت قطعات یدکی برای تعمیر کشتی‌ها تهیه کنیم. از طرف دیگر عدم توجه کافی به اهمیت صید صنعتی و بازار اقتصادی آن یکی از دغدغه‌های بوده و هست. اما امیدواریم که همه این مسایل به زودی و با توجه مسئولان مربوطه حل شود.

بندر و دریا: یکی از دلایلی که باعث می‌شود اغلب مردم از خوردن ماهی سر باز بزنند، بوی آن است. نظر شما در این رابطه چیست؟

حیات داودی: اصل مشکل دقیقاً اینجاست که ماهی نباید بو بدهد. ماهی که از دریا صید می‌شود، در همان لحظه‌های اول بویی نمی‌دهد. دلیل بو گرفتن ماهی این است که سلول‌های پروتئینی ماهی در اثر مجاورت با هوای تر کند و این ایجاد بوی می‌کند. این مرحله نقطه آغاز فساد است یعنی هرچه که ماهی بیشتر بماند، بالطبع بیشتر هم بو خواهد داشت تا جایی که می‌تواند منجر به مسمومیت شود. فرق صید سنتی و صید صنعتی هم در همین نکته است. ما در همان ابتدای کار خودمان با یک شوک بزرگ مواجه شدیم: عدم فروش خوب محصول در ایران. به همین سبب بر آن شدیم که اشکال کار را بفهمیم و به همین سبب از تعدادی از دانشجویان درخواست کردیم که به صورت حضوری با مردم مصاحبه کنند. نتایج مصاحبه‌ها در نوع خود جالب بود: اکثر مصاحبه‌شوندگان ما اعلام می‌کردند که ماهی می‌خورند اما صرفاً ماهی سفید و آن هم یک‌بار در ابتدای نوروز! وقتی نوع ماهی مصرفی را از مردم جویا می‌شدیم، اغلب فقط به ماهی سفید یا کپور اشاره می‌کردند. وقتی صحبت از ماهیان جنوب به میان می‌آمد، اکثریت به خیابان استانبول و بوی ماهی‌فروشی‌های آن‌جا اشاره می‌کردند. در آن‌جا متوجه شدیم که مردم اغلب با ماهی‌های جنوب آشنایی ندارند. واقعیت این است که مادر جنوب ایران قریب ۴۰۰ نوع آیزی داریم که تنها ۱۰ تا ۲۰ نوع آن‌ها مثل ماهی شوریده شبیه ماهی سفید و بدون تیغ هستند. ماهی حلوا یا زبیدی (White pomfret) یکی از بهترین ماهی‌های ماست که البته آن را هم اکثر مردم نمی‌شناسند. از این مرحله به بعد درصد برآمدیم که به صورت جدی تر وارد عرصه تبلیغات شویم و به مردم بگوییم که چرا ماهی صید شده به روش صنعتی بونداری این که چرا نحوه طبخ ماهی مهم است یا این که چرا باید ماهی را وارد سفره غذایی خود کنند و خوشبختانه تاکنون گام‌های مثبتی در این عرصه برداشته شده است.

بندر و دریا: محصولات شما تا چه اندازه با استانداردهای جهانی مطابقت دارند و وضعیت فروش آن‌ها چطور است؟

حیات داودی: ماهی‌های مرکب، گربه ماهی، اسکویید و انواع مارماهی از جمله آذربایجانی هستند که در آب‌های کشور ما یافت می‌شوند اما نظر به این که فلس ندارند ما از نظر



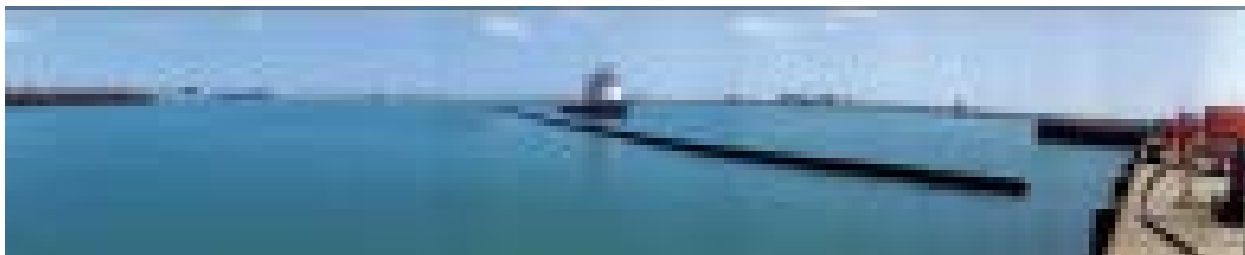
مراکز مقابله با آلودگی در دریا و بررسی عملکرد NOFO

سعید خاتمیان

مدیرعامل شرکت مارین پروژه

آلودگی آب‌ها همواره موجب نگرانی دولت‌ها و مردم شده و برای مبارزه با آن لازم است دولت‌ها در سطح ملی و بین‌المللی اقدام و مشارکت نمایند. کنوانسیون بین‌المللی آلودگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC) در پی حادثه‌ای که برای نفت کش «اکسون والدر» در سواحل آلاسکا پدید آمد، در سال ۱۹۹۰ میلادی به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید و در سال ۱۹۹۵ میلادی اجرا شد. تاکید اصلی این کنوانسیون بر اقدام سریع و موثر در صورت وقوع سانحه آلودگی نفتی به منظور جلوگیری از ورود خسارات جبران‌ناپذیر به کشتی‌ها، تاسیسات دریایی، بنادر، تجهیزات تخلیه و بارگیری نفت و هم‌چنین فراهم نمودن زمینه‌های لازم برای همکاری‌های بین‌المللی جهت مقابله با بروز حوادث ناشی از آلودگی نفتی است. در دهه‌های گذشته آلودگی زیست‌محیطی یکی از چالش‌های مهم در خلیج فارس بوده است، ۶۰ درصد از ذخایر نفت جهان در منطقه خلیج فارس قرار دارد، احداث سکوها نفتی، مجتمع‌ها و پالایشگاه‌ها در اطراف خلیج فارس و ورود نفت، مواد شیمیایی و پساب‌ها به داخل آب از عوامل مهم این آلودگی هستند، دولت جمهوری اسلامی ایران در ۲۹ تیرماه ۱۳۷۶ به کنوانسیون فوق‌ملحق شد و طرح ملی مقابله، آمادگی و همکاری در برابر آلودگی نفتی را تدوین نمود که هدف آن، فراهم نمودن آمادگی ملی و هماهنگ‌سازی کلیه نهادها و سازمان‌های دولتی و غیردولتی و نیروها و امکانات مردمی برای مقابله و همکاری موثر به‌هنگام وقوع سوانح منجر به آلودگی نفتی است. شرکت مارین پروژه در ادامه مجموعه فعالیت‌های هدفمند و تخصصی شش‌ساله خود در زمینه ارتقا توان، آمادگی و مقابله با آلودگی‌های نفتی شرکت‌های پیمانکار و بهره‌بردار در بنادر و آب‌های ساحلی کشور، با توجه به چشم‌انداز موجود مبنی بر افزایش چشم‌گیر فعالیت‌های بهره‌برداران صنایع نفت و گاز در شرایط پساتحریم، علی‌الخصوص در حوزه‌های اکتشاف، استخراج و انتقال در بنادر، آب‌های ساحلی و فراساحلی، و به‌موازات آن افزایش قابل ملاحظه ریسک انواع سوانح آلودگی نفتی، از اوایل سال گذشته مطالعات و تحقیقات پیگیری را پیرامون ساختارهای موفق مقابله با آلودگی‌های نفتی در لایه‌های مختلف از قبیل قانون‌گذاری، بسترسازی، متدولوژی، تکنولوژی و فرآیندها در کشورهای پیشرفته به انجام رساند و پس از گزینش سازمان NOFO به‌عنوان یکی از موفق‌ترین نهاد‌های بخش خصوصی در منطقه آب‌های نروژ و حوزه دریای شمال اروپا به‌عنوان نمونه موفق در عملیات مقابله با آلودگی انتخاب نموده است. در همین راستا شرکت مارین پروژه اقدام به دعوت از نمایندگان سه شرکت تولیدکننده تجهیزات مقابله با آلودگی نروژی که ارتباط نزدیک و موثر با سازمان‌های دولتی نروژ و سازمان NOFO در تأمین ملزومات را دارد نمود، و با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت نفت و شرکت ملی نفتکش سمناری یک‌روزه در تاریخ‌های ۱۶ و ۱۷ شهریور سال جاری برگزار نمود. در این سمینار علاوه بر بحث و گفتگو در خصوص عملکرد سازمان‌های دولتی نروژ از قبیل NCA و NOFO، آخرین محصولات شرکت‌های Aptomar، NorLense و FRAMO هم معرفی شدند.

در این مقاله به نحوه عملکرد این موسسه غیرانتفاعی پرداخته و دلایل متفاوت بودن NOFO را در مقایسه با سایر سازمان‌های مشابه مورد بررسی قرار می‌دهیم.



آشنایی با نوفو-NOFO

ایجاد یک آمادگی موثر و پایدار به طوری که شرکت‌ها از طریق نوفو بتوانند برای مقابله با آلودگی‌های نفتی به‌طور بالقوه آماده و توانمند شوند، به کار گرفته شد. امروزه نوفو به‌عنوان یک سازمان پیشرو در زمینه آمادگی برای مقابله با آلودگی‌های نفتی شناخته می‌شود. به عبارت دیگر سازمان غیرانتفاعی نوفو برای برنامه‌ریزی، آمادگی و مقابله در سوانح آلودگی نفتی، به نیابت از شرکت‌های نفتی که در آب‌های نروژ مشغول فعالیت هستند، مسئول است. این مسئولیت شامل عملیات مقابله در مناطق فراساحلی و نیز حفاظت مناطق ساحلی و پاک‌سازی نوار ساحلی می‌شود. سازمان نوفو در حال حاضر دارای ۳۱ عضو از شرکت‌های بهره‌بردار می‌باشد که توسط هفت عضو انتخابی هدایت و راهبری می‌شود.

بر اساس قوانین (NCA) Norwegian Coastal Administration، هر صنعتی با پتانسیل ایجاد آلودگی نفتی در محیط زیست باید آمادگی اقدام ضروری متناسب با احتمال و شدت حادثه و نیز مجوز اقدام از مبادی ذی صلاح را داشته باشد. این اقدام اضطراری باید بر مبنای ارزیابی ریسک، طرح‌های توسعه صنعت و طرح‌های اقتضایی مقابله با آلودگی تهیه شود.

نوفو مخفف واژه «انجمن دریاهای پاک نروژ» برای شرکت‌های بهره‌بردار (نفتی) است.

هدف از تدوین این انجمن غیرانتفاعی آمادگی کامل برای انجام عملیات مقابله با آلودگی نفتی است.

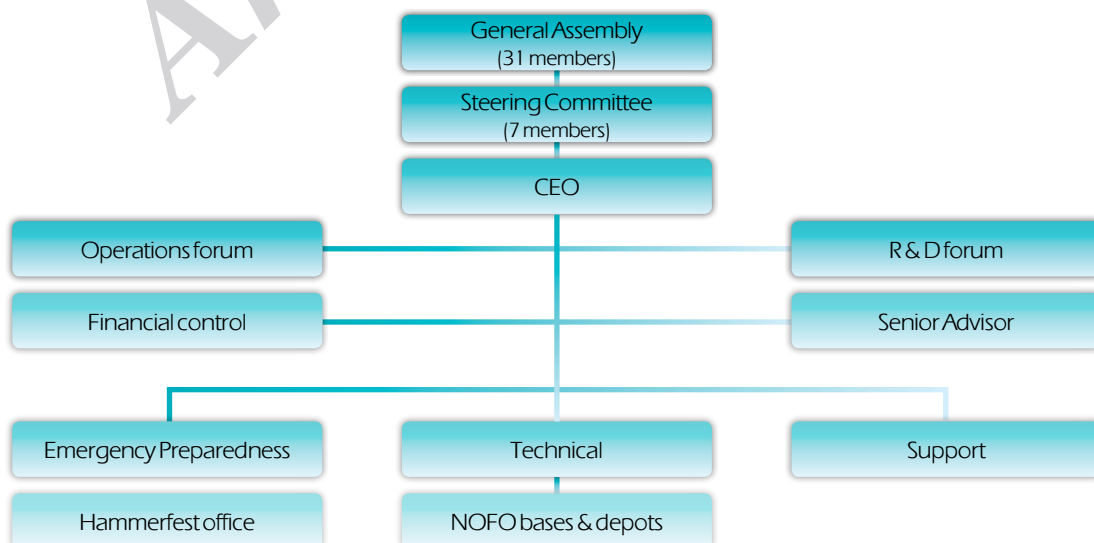
دیدگاه کلان: معرفی نوفو به‌عنوان یک سازمان پیشرو، موثر و پایدار در مقابله با آلودگی نفتی شناخته شود.

تاریخچه نوفو: حادثه براوو در میدان نفتی اکویسک در دریای شمال در سال ۱۹۷۷ نشان داد که صنایع نفتی و بهره‌برداران فراساحلی، آمادگی کامل برای مقابله با حوادث ریزش نفتی در دریا را ندارند. از زمان حادثه مذکور صنعت نفت یک کمیته اصلی برای آمادگی مقابله با آلودگی نفتی ایجاد نمود (۱۹۷۸). نوفو در سال ۱۹۸۷ به‌عنوان یک سازمان غیرانتفاعی از بخش خصوصی جهت مقابله با آلودگی نفتی باهدف کاهش اثرات زیست‌محیطی ریزش نفتی ناشی از صنایع نفتی تاسیس شد. منابع مالی و انسانی برای

Main Member of NOFO



NOFO Organization





منابع جمع آوری آلاینده‌های نفتی نوفو

سازمان غیر انتفاعی نوفو ظرفیت قابل توجهی در مقیاس بین‌المللی را دارد. نوفو دارای ۲۵ فروند شناور با سیستم‌های جمع‌آوری آلاینده‌های نفتی آب با ظرفیت هر سیستم در حدود دو تا سه هزار تن نفت در ۲۴ ساعت است.

منابع موجود در دریای آزاد

در صورت انتشار آلاینده‌های نفتی در دریای آزاد، سازمان غیر انتفاعی نوفو مرکز اضطراری مدرن و کاملی که آماده هرگونه مقابله با آلودگی‌های نفتی است را دارد. نوفو دارای یک تیم آماده‌باش ۶۰ نفره از شرکت‌های بهره‌بردار و در حال انجام عملیات است، هم‌چنین دارای ۳۱ فروند شناورهای مقابله با آلودگی و ۳۳ فروند شناور با قابلیت جابه‌جایی نفت‌های جمع‌آوری شده و قابلیت کشتندگی در دریای آزاد را دارد.

دیگر منابع

لیست تجهیزات و شناورهای نوفو فعال در منطقه که قابلیت جمع‌آوری و انتقال به سواحل نیروژ را دارد به شرح ذیل است:

- ۱۱ فروند شناور مقابله با آلودگی نفت (Oil Spill Response Vessel – OSRV) آماده‌باش داریم
- ۲۰ فروند شناور OSRV با کلیه تجهیزات جمع‌آوری آلاینده‌های نفتی که در صورت نیاز به محل مورد نظر اعزام می‌شوند
- ۲۵ فروند شناور جمع‌آوری آلودگی با قابلیت پدک کشی
- ۲۵ سیستم کامل جمع‌آوری آلودگی نفتی مکانیکی در دریا
- ۵ ایستگاه اصلی مقابله با آلودگی
- ۲ دیوی اصلی تجهیزات مقابله با آلودگی
- ذخیره حدوداً ۸۰۰ تن دیسپرسنت‌های متناسب با آب‌های منطقه جهت پاشش توسط شناورهای مناسب و هواپیما
- سیستم‌های پایش از طریق ماهواره، هواپیما، بالگرد، کشتی‌ها و ایستگاه‌ها
- تجهیزات مناسب جهت عملیات مقابله با آلودگی نزدیک به ساحل توسط ۶۳ فروند کشتی‌های ماهی‌گیری
- بیش از ۶۰ نفر تیم آموزش دیده جهت مدیریت عملیات پاک‌سازی سواحل
- بیش از ۴۰ نفر نیروی کارآمد و آموزش دیده جهت واکنش سریع در سواحل که با نوفو همکاری می‌نمایند
- قراردادهای همکاری با سازمان‌های دولتی (Norwegian Coastal Administration - NCA)، کمیته‌های استانی مقابله با آلودگی و شرکت‌های بخش خصوصی

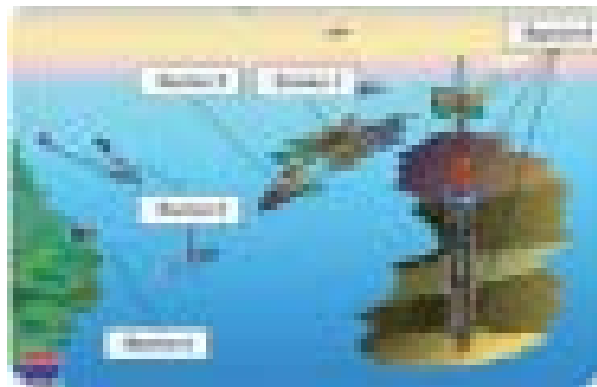
بر همین اساس نوفو موظف به تهیه طرح منطقه‌ای آمادگی برای مقابله با آلودگی نفتی که در تابستان سال ۲۰۰۱ توسط NCA ابلاغ شده است را به اجرا درآورد. طرح مذکور بر مبنای ارزیابی ریسک و فعالیت‌های استخراج نفت تهیه و بخش‌های فراساحلی نیروژ را پوشش می‌دهد. استخرهای نفت تهیه و بخش‌های فراساحلی نیروژ را پوشش می‌دهد. واگذاری اختیار و استانداردهای مصوب تهیه‌شده بود، اما امروزه نوفو رویکرد جدید بر مبنای مخاطره (ریسک) باهدف شناسایی نیاز به مقابله با آلودگی نفتی در نواحی مختلف نیروژ را پیشنهاد می‌نماید. رویکرد جدید «بر مبنای ریسک» در واقع یک جایگزین برای روش سنتی «ملاحظات بدترین حالت» است و فعالیت‌های کم‌هزینه‌تر را مهیا می‌سازد. در واقع عضویت در نوفو با به کارگیری روش‌های عملیاتی استاندارد شده و منابع مشترک بسیار اقتصادی‌تر از حالتی است که هر شرکت نفتی به تنهایی بخواهد این فعالیت‌ها را به انجام برساند. این رویکرد بر اساس ملاحظات ذیل اجرا می‌شود:

- تخمین احتمال مشکلات ناشی از آلودگی‌های نفتی
- درجه‌بندی سناریوهای ریزش نفتی
- مدل کردن حرکت نفت برای تعریف زمان رسیدن به ساحل
- مناطق ساحلی در معرض خطر
- مقدار نفتی که احتمالاً به ساحل خواهد رسید.

نوفو حدوداً ۱۰۰ مانور عملیات مقابله با آلودگی نفتی در سال انجام می‌دهد، معمولاً دو یا سه بار از این مانورها با مشارکت و حضور چند صد نفر نیروی انسانی (مقابله‌گر) و مشارکت ۳۰ الی ۵۰ فروند شناور به انجام می‌رساند. در این عملیات‌ها تمامی سازمان‌های مرتبط درگیر و با شبیه‌سازی شرایط واقعی تلاش در جهت آماده‌نگه داشتن هر یک از اعضا را دارد.

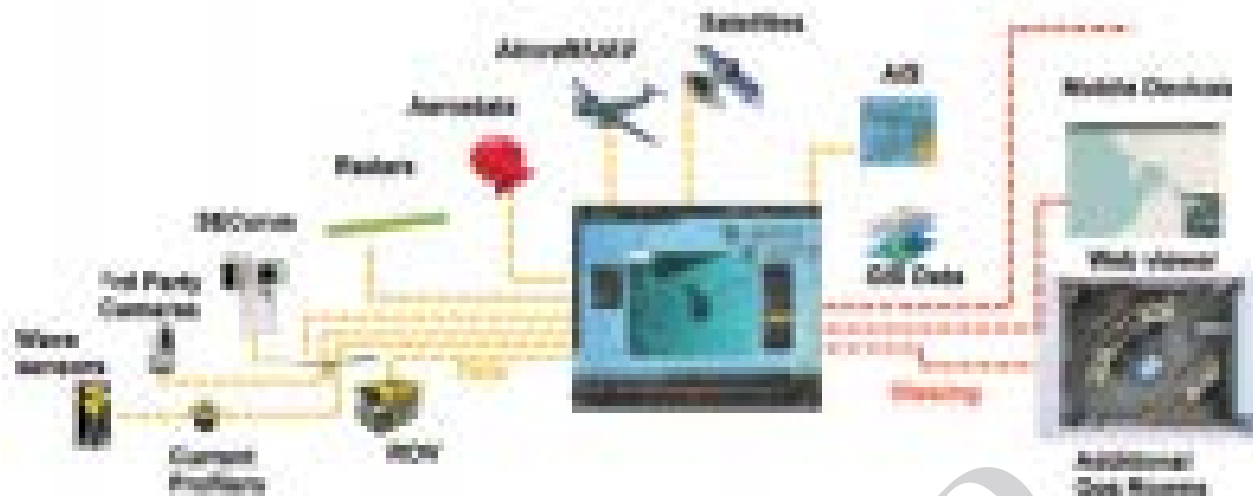
روش انجام عملیات - تعریف موانع (Barriers) در نوفو

نوفو یک مفهوم دفاعی فراگیر را که در آن شرایط واقعی به چهار سطح تقسیم می‌شود را به کار می‌گیرد و تمامی اقدامات ممکن به منظور مقابله بین منبع انتشار آلودگی تا منابع زیست‌محیطی در معرض آلودگی انجام می‌پذیرد (به تصویر زیر توجه کنید).



- سطح ۱ (Barrier 1): اقدامات نزدیک به منبع انتشار آلودگی.
- سطح ۲ (Barrier 2): اقدامات بین منبع انتشار آلودگی تا نزدیکی ساحل.
- سطح ۳ (Barrier 3): اقدامات در ناحیه آب‌های کم‌عمق ساحلی.
- سطح ۴ (Barrier 4): اقدامات در ساحل و روی زمین.

بر اساس تقسیم‌بندی فوق، اختصاص مسئولیت‌ها و اولویت‌بندی تجربی منابع و نیروهای مقابله با آلودگی برای هر یک از سطوح بر مبنای میزان (حجم) آلودگی شکل می‌گیرد و از این طریق نوفو اطمینان حاصل می‌کند که پرسنل آمادگی کامل برای مقابله در شرایط مختلف سوانح را دارد. این موضوع هم‌چنین اعضا را قادر می‌سازد که سناریوهای واقعی را تمرین کنند و این اطمینان را نسبت به ظرفیت‌هایشان به وجود می‌آورد که اصلاحات و تغییرات لازم و بهبودهایی در عملیات‌های مقابله ایجاد نمایند. نوفو همواره تمرکز بالایی در حفظ سطح بالایی توانمندی خود دارد.



ونجات در دریا، Norwegian Instituted for Nautical Research (NINA)، سازمان هواشناسی، سازمان آتش نشانی نروژ، موسسات و کالج‌های آموزشی، کالج‌های دریایی، پایانه‌های نفتی، موسسه رده‌بندی DNVGL و تعداد زیادی از تولیدکنندگان و تامین کنندگان تجهیزات مقابله با آلودگی منعقد می‌باشد.

این دروس که با سرفصل‌های ملی تطابق داده شده‌اند، آموزش بسیار عالی بر مبنای مهارت‌ها را فراهم می‌سازند. آموزش‌ها نیاز به تکرار و تمرین عملیات مقابله با آلودگی نفتی انتخاب شده در سطح‌های مختلف و روش‌های جاری را دارد.

تمرینات مکرر به رهبری نیروهای عملیاتی، اپراتورهای تجهیزات و خدمه کشتی این امکان را فراهم می‌آورد که به عنوان یکی از اعضای تیم و با استفاده از تجهیزات نوفو، تجربیات با ارزشی را کسب نمایند.

برای اطمینان از سطح قابل قبول مهارت‌ها، نوفو و همکاران آن سالانه ۵۰ تا ۶۰ دوره را در سطوح مختلف مقابله با آلودگی نفتی به منظور آمادگی اعضا، سازمان‌دهی می‌کنند. در مجموع حدود ۸۰۰ الی ۱۰۰۰ نفر در این کلاس‌ها شرکت می‌کنند. نوفو هم چنین، بیش از یکصد تمرین عملیات را در سال به انجام می‌رساند.

تکنولوژی‌های جدید

نوفو همواره آماده قبول چالش‌های جدید است. نوفو سعی می‌کند پیشرفت‌های آینده را پیش بینی کند تا همیشه به دنبال امکانات و ایده‌های جدید باشد. نوفو به‌طور پیوسته تلاش فراوانی برای پیشرفت سازمان از طریق توسعه‌های فردی می‌نماید. یکی از این حوزه‌ها، توسعه تکنولوژی‌هاست که شامل توسعه ایده‌ها و انجام ایده‌ها بوده و یا مفاهیمی که می‌تواند ظرفیت جمع‌آوری نفت نوفو را تقویت کند.

نتیجه‌گیری

یکی از منابع بالقوه ایجاد سوانح که ممکن است منجر به آلودگی‌های گسترده نفتی در دریا شوند، وجود انواع تاسیسات و واحدهای دریایی فعال در حوزه اکتشاف، استخراج، و انتقال نفت است. با توجه به وجود بیش از ۱۲۰ سکو (اعم از شناور و نیمه شناور) جهت اکتشاف، استخراج، و انتقال نفت در آب‌های خلیج فارس و نیز فعالیت تعدادی سکو در دریای خزر و بیشتر شدن تعداد آن‌ها در آینده‌ای نه‌چندان دور، احتمال وقوع سوانح ریزش مواد نفتی نیز افزایش خواهد یافت.

با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون OPRC ۱۹۹۰ و عضویت مادر پروتکل AKTAU هم چنین الزامات قانونی وضع شده و تعداد سکوها موجود در پهنه آبی خلیج فارس، دریای عمان، دریای خزر و وارد شدن ایران به آب‌های عمیق، انتخاب استراتژی مناسب برای اجرای کنوانسیون امری غیرقابل اجتناب خواهد بود، در این بین استفاده از تجارب سایر کشورها و ساختارهای مورد استفاده توسط سازمان‌های پیشرو در امر مقابله با آلودگی نظیر NOFO می‌تواند یاری‌رسان سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط‌زیست و شرکت‌های بهره‌بردار نفتی در روند اجرایی شدن کنوانسیون با بهره‌گیری حداکثری از توان بالقوه بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری و انتقال دانش مقابله از سایر کشورها همراه با کاهش هزینه‌ها و افزایش کارایی باشد.

همکاری با سازمان شیلات و کشتی‌های ماهیگیری

نوفو همکاری نزدیکی با ۶۰ فرزند شناور ماهیگیری در نواحی مختلف باهدف توقف انتشار آلودگی قبل از رسیدن به نواحی نزدیک ساحل دارد که در طرح مقابله با آلودگی نفت در سواحل لحاظ شده‌اند. به کارگیری این پتانسیل‌های موجود بسیار مفید و مقرون به‌صرفه است. ماهی‌گیران از این که فرصت همکاری در این گونه فعالیت‌ها را دارند بسیار قدردان هستند. آن‌ها حداقل سالی یک بار عملیات مقابله انجام می‌دهند.

همکاری‌های فراگیر

نوفو نیروهای کارمدی که قابلیت اعزام سریع به منطقه عملیاتی هستند، را در اختیار دارد. نوفو دارای توافق‌نامه‌هایی با تمامی شهرداری‌ها و استانداری‌های ساحلی برای آماده‌سازی پرسنل آن‌ها به موازات توافق‌نامه‌هایش با سازمان‌های خصوصی است.

سازمان‌دهی عملیات

نوفو به‌عنوان یک سازمان هماهنگ کننده در زمان وقوع سوانح آلودگی نفتی وارد عمل می‌شود و ارائه خدمات می‌نماید، هم چنین مسئول تاکتیک‌های مقابله و مدیریت عملیات در به کارگیری منابع و جمع‌آوری آلاینده‌ها است. تیم ویژه نوفو بسیار منعطف و با قابلیت‌های بالا است، و در صورت نیاز با کمیته استانی مقابله با آلودگی نفتی هم همکاری می‌نماید.

تیم ویژه نوفو

تیم ویژه نوفو شامل ۶۰ نفر عضو مستقل با مهارت‌های ضروری به منظور حمایت و انجام فعالیت‌های سطوح مختلف جمع‌آوری نفت است. مدیریت عملیات، مدیریت حادثه، مدیریت مواقع اضطراری و مدیریت تیم مقابله‌گر. این تیم ویژه دارای طیفی از تجربه کاری، شامل آموزش، عملیات و فعالیت‌های ویژه در حوزه‌های HSE، مدیریت، منابع، لجستیک، تجهیزات جمع‌آوری و بازیافت نفت، محیط‌زیست، ارتباطات و آموزش هستند. این پرسنل در ظرف ۲۴ ساعت آمادگی اعزام به هر یک از مناطق ساحلی نروژ را دارند.

آموزش

نوفو اطمینان حاصل می‌کند که تمامی پرسنل با وظایف مشخص که بر روی شناورهای مقابله با آلودگی نفتی فعالیت می‌نمایند، آموزش‌های لازم را گذرانده و تمرینات عملی در ارتباط با آموزش‌ها را حداقل سالی یک بار به انجام رسانیده‌اند. قرارداد همکاری نوفو با سازمان‌های نروژی شامل NCA، گارد ساحلی نروژ، جستجو



بهینه‌سازی صف اول عملیاتی

اندی بارونز

ریس بازار یابی و نایب رییس نویس

اسکار پرنیا

مدیر ارشد تدوین استراتژی «نویس»

ترجمه پریسا شهاب‌الدین

پایانه را به منظور دستیابی به نتایج عملی در زمینه بهره‌وری عملیاتی، کم کردن مدت اقامت در بندر و کاهش هزینه‌های عملیاتی، در طولانی مدت به پیش برد. در مقاله فنی حاضر، ما راه‌حل‌های موجود را مشخص و تغییرات ضروری که می‌تواند بر فن آوری و مراحل کارها، فرهنگ، تصور زنجیره ذخیره‌سازی دریایی به‌عنوان یک سیستم و پوشش مراحل کار، هم در مورد خطوط کشتیرانی و هم پایانه‌ها تاثیرگذار باشد، را شرح می‌دهیم.

پیشرفت

ما با روشی نسبتاً ساده، سه بخش را که جای پیشرفت دارند را مورد بررسی قرار می‌دهیم.

- بهره‌وری اسکله
- همکاری و شفاف‌سازی پایانه کشتی
- کنترل عملیات، هوش تجاری و برتری مراحل کار

فرض این که جرثقیل بارانداز از ۴۶ دفعه مخصوص Triple E بر ۲۵ دفعه حمل متمرکز است، بنابراین عملکرد آن ۳۲۰ جعبه در هر دفعه است، و هفت جرثقیل با مقدار کل ۲۵ دفعه حمل در یک شیفت کار می‌کنند، کار آن‌ها در بیشتر از ۴۵ ساعت به اتمام خواهد رسید.

اگر مقدار کل حمل به ۳۵ دفعه بهبود یابد، عملکرد جرثقیل بارانداز حدوداً در ۳۲ ساعت به اتمام می‌رسد. بنابراین کار حدود ۱۲ ساعت زودتر انجام می‌گیرد، و حامل به هدف معین خود که ۱۲ روز اقامت در بندر است، خواهد رسید. درک این موضوع، ساده به نظر می‌رسد اما وقتی در صف اول عملیاتی کار می‌کنیم، اجرای آن چندان هم آسان نیست. به‌علاوه، داشتن راه‌حل‌های موثر بیشتر در کنار بارانداز، تمام مشکلات را برطرف نخواهد کرد، مگر آن که کل سیستم مطابق با آن عمل کند.

باور ما اتحادی بهتر از این میان فن آوری، مراحل کارها و مردم است که بتواند عملیات

کشتیرانی‌های اقیانوس پیما در رسانه‌ها و در کنفرانس امسال TPM در لانگ بیج، به شرح نارضایتی‌های خود از پایانه‌داران

به دلیل نبود پیشرفت بهره‌وری پهلوگاه در رابطه با کشتی‌های بزرگ‌تر پرداختند. سوال آن‌ها این است که، صاحبان شرکت‌های هواپیمایی مسافربری دوطبقه، بهای سوار و پیاده شدن مسافران در هواپیماهای غول‌پیکر را افزایش داده‌اند، پس بهای معادل آن در دریانوردی کجاست؟

مطالبات ناوهای اقیانوس پیما

بنابراین تقاضای اقیانوس پیماها چیست؟ در مورد خط مرسک، کم کردن مدت اقامت در بندر از ۱۸ روز به ۱۲ روز در مسیرهای سفر رفت و برگشت آسیایی-اروپایی است. در نظر بگیرید شناوری عظیم روی مدار آسیا-اروپا با ظرفیت اسمی هشت هزار با شیفت کاری شش ساعته به طرف پایانه حرکت کند. با

۱. بهره‌وری اسکله

هنوز هم می‌توان بهره‌وری جرثقیل‌های بندر را با اندازه‌ها استفاده از نرم‌افزار هوشمند بیشتر و به کارگیری رویکرد کلی نگرانه برای هم‌ترازی عملیات جرثقیل، حمل‌ونقل افقی و تامین محوطه، بیشتر از میزان کنونی افزایش داد.

در کنار عملیات هم‌ترازی، زمان موجود برای هر شیفت کار را می‌توان بهبود بخشید. ابزارهایی برای رانندگان جرثقیل، کارمندان و سرکارگران برای تشخیص زمان واقعی و تعامل طرح‌های چیدن بار، دفعات حمل بار و تعداد کانتینر به‌منظور نظم بخشیدن و اداره اثر بخش حمل و نقل استثنایی برای بهینه‌سازی مقدار حمل، موجود است.

۲. همکاری و شفاف‌سازی پایانه کشتی

همکاری واقعی یک کشتی و پایانه با یکدیگر تاثیر قابل ملاحظه‌ای بر زمان تخلیه و بارگیری شناورها داشته و موجب مطابقت تغییرات عملیاتی می‌شود. این قضیه در مورد DP World جبل علی، و DP World ساوت‌مپتون و شراکت Maersk Hub با Algeciras و Tangiers به اثبات رسیده است. با کنار گذاشتن طرز تفکر کوتاه‌مدت و اندیشیدن به همکاری پایانه کشتی، می‌توان مدت اقامت در بندر را بین ۲۰ تا ۳۰ درصد کاهش داد.

راهکارهای عملیاتی وجود دارد که به‌طور گسترده مورد بهره‌برداری قرار نگرفته و می‌تواند عملکرد جرثقیل را به میزان فوق‌العاده‌ای بیشتر کند؛ به کارگیری بالابر دوقلو، بالابر Tandem و گردش دوطرفه. این حالت‌های بالابر چندتایی، بستگی به تعهد اولیه و تعامل قوی میان طراحان چینش بار در کشتی و طراحان شناور در پایانه و شفاف‌سازی تبادل اطلاعات میان پایانه‌ها و

کشتی‌ها دارد که می‌تواند به‌طور مستقیم بر بهره‌وری بندر و سفر شناور تاثیرگذار باشد.

۳. کنترل عملیات، هوش تجاری و برتری مراحل کار

اصلاح مسایل مرسوم مانند درستی و قابل دسترس بودن اطلاعات در راستای استراتژی و شاخص‌های کلیدی عملیاتی و انتخاب ابزارهای تجزیه و تحلیل کننده به حمایت از بهبود مستمر فعالیت عملیاتی در پایانه‌ها کمک خواهد کرد.

پروژه‌های دارای برتری مراحل کار (PEX) که توسط اپراتورهای پایانه کانتینری اجرا می‌شود، ثابت می‌کند که عملکرد عملیاتی تا ۲۵ درصد افزایش می‌یابد.

با این رویکرد، بخش‌هایی که در آن کاربران اقدامات تجربه محور «مرسوم یا دخالت‌های فردی» را به کار گرفته‌اند، توسط چارچوب‌های نظام‌مند که قادر به تحلیل اطلاعات عملیاتی بسیار بیشتری است، جایگزین می‌شود. این اطلاعات شامل ملزومات کار و سنجش تاثیر عملیات قبل از تصمیم‌گیری است. این رویکرد کنترل عملیات نامیده می‌شود و روش جدیدی را برای اداره عملیات پایانه‌ها ارائه می‌دهد.

تیم‌های PEX بر آموزش و مراحل کار به‌منظور ایجاد فرهنگ و مهارت‌های لازم برای شناسایی و اولویت‌بندی پروژه‌ها متمرکزند و برای اداره و اجرای پروژه‌های محول شده از روش‌هایی مانند Lean Six Sigma استفاده می‌کنند.

کنترل عملیات، رویکرد نظام‌مندی را برای جمع‌آوری اطلاعات از سیستم‌های مختلف مانند TOS، ECS، PDS یا OCR، به‌منظور تمرکز بر کنترل عملیات و عیب‌یابی به‌وسیله سیستم معماری مقیاسی و گشایش رابط‌های سیستم (APIs) برای جمع‌آوری اطلاعات ثبت‌شده از مراحل عملیاتی و کاربران، فراهم می‌آورد.

نتیجه‌گیری

به دست آوردن کارآمدی و رفع هدرروی و اتلاف (وقت) با ایجاد هماهنگی بیشتر میان فن‌آوری، مراحل کار و عوامل انسانی امکان‌پذیر است. اما اراده و انگیزه تغییر هسته مراحل کسب‌وکار تا این اواخر وجود نداشت. بعضی از صاحب‌ناظران صنعتی، لزوم ایجاد تغییرات اساسی را ضروری تشخیص داده‌اند، لذا به‌عنوان قدم اول، اقدامات تکاملی بسیاری وجود دارد که قبل از وقوع تغییرات اساسی، می‌تواند عملکرد پایانه‌ها را به سطوحی فراتر از وضعیت فعلی برساند.

درباره نویسندگان

دکتر اسکار پرنیا مسئول تدوین استراتژی شرکت نویس تمرکز جدی بر تجزیه و تحلیل صنعتی و تاکید بر کارآمدی عملیات و سپس توسعه بازه عملیاتی اثربخش به Navis Roadmap دارد. قبل از مسئولیت اخیرش، تمرکز او بر اتوماتیک کردن پایانه بود. به‌عنوان قسمتی از هسته تیم طراحی، به آزمایش و توسعه تولید جدید ۴۳۰ N پرداخت. اسکار قبل از ملحق شدن به نویس، سه سال در کشتیرانی هانجین در TITIA که نخستین پایانه نیمه اتوماتیک در مدیترانه است کار کرد. وظیفه او هدایت پایانه‌سازی و بهینه‌سازی بود. اسکار در اوایل کارش هشت سال را در قسمت IT با Algeciras Bay Port Authority سپری کرد.

اندی بارونز مسئول بازاریابی، مدیریت تولید، توسعه کسب‌وکار شرکتهای و استراتژی شرکتی نویس است. اندی قبل از ملحق شدن به نویس، نایب‌رییس بازاریابی INTRA بود، که استراتژی توانایی بازاریابی مصرف‌کننده محور را برای هدایت بازار الکترونیک کشتی‌های اقیانوس پیما به شرکت ارائه داد. اندی در اوایل کارش، ۱۵ سال را در فایننشال تایمز (FT) به هدایت بازاریابی و توسعه کسب‌وکار FT در اروپا و آمریکای شمالی گذراند. در این سمت‌ها اندی با هدایت ابتکارهای مهم جهت گسترش رسانه FT موجب راه‌اندازی مجدد آن در آمریکای شمالی شد.

درباره شرکت نویس

زمانی که شناورها بزرگ‌تر می‌شوند و تقاضای صنعت نیز روبه‌افزایش است، پایانه‌ها با فشار زیادی برای کارایی و سودآوری مواجه هستند. نویس بر این عقیده است که با پیچیده‌تر شدن مراحل عملیاتی؛ وجود کارآمدی، همکاری و بهره‌وری نیز ضروری است. نویس به‌عنوان شریک فنی قابل اعتماد، ابزارها و پرسنل لازم را برای رفع نیازهای زنجیره در حال توسعه و جدید ذخیره جهانی، ارائه می‌دهد. سیستم عامل پایانه N۴ نویس، سکویی است که می‌تواند فن‌آوری‌ها را برای توانمندی پایانه‌ها برای بهینه‌سازی بهره‌وری و تقویت خدمت‌رسانی به مشتریان خود به‌صورت یکپارچه درآورد.

خط کشتیرانی

درخواست پایانه

- بهره‌وری پایدار
- پذیرش پنجره‌های پهلوگیری
- شفاف‌سازی در زمینه پیگرد قانونی
- گزارش جزئیات عملکرد

اهداف عملیاتی:

- ✓ کاهش هزینه‌های سوختی
- ✓ بهینه‌سازی شبکه
- ✓ افزایش جرثقیل Split
- ✓ بهره‌وری پایانه
- ✓ کاهش تغییرات/چیدن دوباره بار

پایانه کانتینری

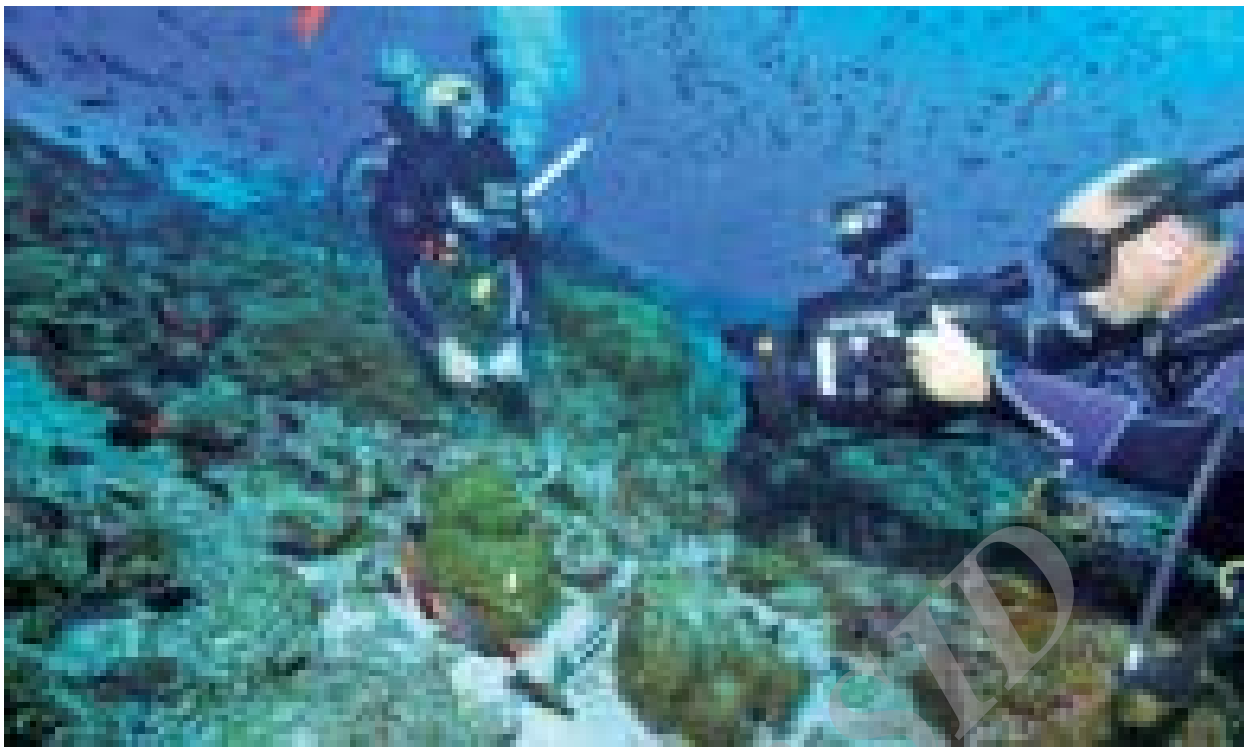
درخواست، خط کشتیرانی

- مرحله برنامه‌ریزی کیفیت اطلاعات
- فعالیت به‌موقع/قابل اعتماد بودن جدول برنامه‌ریزی
- تعامل بین تعهد و زمان واقعی
- گزارش جزئیات عملکرد

اهداف عملیاتی:

- ✓ به حداکثر رساندن بهره‌وری شناور
- ✓ به حداکثر رساندن ظرفیت پذیرش
- ✓ به حداقل رساندن OPEX هزینه‌های عملیاتی
- ✓ به حداقل رساندن زمان پهلوگیری
- ✓ به حداکثر رساندن سوددهی دارایی‌ها
- ✓ ادامه پذیر بودن عملیات

شکل ۲ آن‌چه را که خطوط کشتیرانی و پایانه‌ها برای دستیابی به اهداف عملیاتی ذکر شده از یکدیگر انتظار دارند را توصیف می‌کند.



توسعه پایدار در گرو فعالیت‌های پژوهشی

حسن سوری

صنعتی شریف تاسیس شد، در این راستا این مرکز پژوهشی از همکاری محققان و هیات علمی باتجربه بهره گرفته و در زمینه‌های مختلف مهندسی دریا فعالیت داشته است. فعالیت‌های این مرکز در زمینه مهندسی دریا و دینامیک متحرک‌های دریایی به صورت آزمایشگاهی و شبیه‌سازی کامپیوتری (روش‌های عددی) انجام گرفته است.

لازم به یادآوری است که در سال ۱۳۸۹ این مرکز توسط وزارت علوم تحقیقات و فن‌آوری به عنوان قطب علمی هیدرودینامیک و دینامیک متحرک‌های دریایی در کشور انتخاب شد. این مرکز پژوهشی هم‌اکنون در زمینه گسترش نظریه‌های مربوط و تحقیق و بررسی در زمینه‌های مختلف مهندسی دریا از قبیل مهندسی تحلیلی، مطالعات امکان‌سنجی، طراحی دستگاه‌ها، با فناوری پیشرفته، حل معضلات فنی و برگزاری دوره‌ها و کلاس‌ها در زمینه‌های مذکور فعالیت گسترده دارد. هم‌چنین این مرکز با سایر مراکز و دانشکده‌های دانشگاه صنعتی شریف دارای همکاری نزدیک بوده و پروژه‌های مشترکی اجرا نموده است. در این مقاله با نگاهی گذرا به بخش پژوهش دریایی اهداف و فعالیت‌های آن مرور کنیم.

۱. اهداف

پایش مستمر فعالیت‌های دریایی و شناسایی گلوگاه‌ها و نارسایی‌ها و نیازهای فنی و قانونی در بخش حمل‌ونقل تشویق اهل فن به گرایش به پژوهش و تحقیق در بخش حمل‌ونقل دریایی با بهره‌گیری از توان محققان ارا به مشاوره‌های لازم و فرصت به دستگاه‌های اجرایی کشور و سازمان‌های دریایی.

شبکه‌ای عظیم و گسترده از زنجیره‌های گوناگون حمل‌ونقل را برای پاسخ به نیازهای خود به کار گرفته است. در ایران نیز با توجه به وضعیت خاص جغرافیایی و بهره‌گیری از دوحوزه‌آبی سوق الجیشی، سرمایه‌گذاری عظیمی در بخش دریا شکل گرفته است. از سوی دیگر تلاش در ارایه تنوع در خدمات دریایی هم خود به دلیل محکمی برای گرایش به تحقیق و پژوهش در فرآیند حمل‌ونقل تبدیل شده است.

تلاش‌های شکل گرفته در بخش پژوهش دریایی در ایران

برای پاسخ به مطالبات دریا در حوزه تحقیق، در سال ۱۳۸۵ در پژوهشکده حمل‌ونقل، بخش پژوهش‌های دریایی شکل گرفت. وزارت مسکن و راه‌شهرسازی کشور که به‌عنوان متولی امور بنادر کشور است در زمینه پیشرفت و توسعه مستمر زیرساخت‌ها برای جذب سرمایه‌گذاری همت گماشته و با تشکیل بخش پژوهش دریایی در پژوهشکده حمل‌ونقل تمامی تلاش و امکانات خود را به کار گرفته است تا دریا به‌عنوان پیش‌برنده توسعه ملی مدنظر قرار گیرد.

در اینجا اشاره‌ای خواهیم داشت به فعالیت‌های مراکز آموزشی عالی کشور در حوزه‌ای:

دانشگاه صنعتی شریف

مرکز پژوهشی مهندسی دریا در سال ۱۳۷۸ به‌منظور گسترش علم و تکنولوژی در زمینه علم مهندسی دریا و هم‌چنین ایجاد ارتباط بین صنایع دریایی و دانشگاه

در جهانی که ارتباطات تنگاتنگ تجاری با بهره‌گیری از دستگاه‌های مدرن و پیشرفته الکترونیک دهکده جهانی نام گرفته، بخش حمل‌ونقل دریایی به دلیل جابه‌جایی بیش از ۹۰ درصد از تبادلات بازار جهانی، نقش حساسی به عهده گرفته است و در این رهگذر پژوهش و تحقیق برای سرعت بخشیدن به یک چنین فرآیندی کاری اجتناب‌ناپذیر است از این رو به جاست در هفته‌ای که مزین به نام پژوهش است گریزی به تحقیقات علمی این بخش داشته باشیم.

ورود اقتصاد دانش‌بنیان به صنایع دریایی می‌تواند مسیر حرکت ما را در محوری منطقی‌تر و علمی‌تر هدایت نموده و به پیش‌برد تا بتوانیم ارتباطات و تعاملاتمان را از طریق دریا با دیگر اعضای دهکده جهانی برقرار کنیم و در صنایع دریایی و دیگر صنایع مرتبط حرفی برای گفتن داشته باشیم. موفقیت و توسعه پژوهش در هر جامعه نیازمند گسترش رویکرد پژوهشی (پژوهش‌مدار) در آن جامعه است منظور از رویکرد پژوهشی نگاهی مبتنی بر پژوهش نسبت به موضوعات مختلف است.

عوامل متعددی در توسعه پژوهش دخالت دارند که در این نوشتار مجال پرداختن به همه آن‌ها فراهم نیست، توسعه پایدار و همه‌جانبه در هر کشوری به نحو قابل توجه‌ای در گرو گسترش کمی و کیفی فعالیت‌های پژوهشی در آن کشور است.

در دنیای امروز دانایی یکی از محورها و شاخص‌های اصلی پیشرفت و تعالی هر جامعه محسوب می‌شود، سنجش سطح دانایی به میزان تولید و مصرف و گسترش دانایی به دسترسی سریع و آسان به منابع علمی موثق وابسته است. از آن‌جا که حمل‌ونقل دریایی حمل‌بیش از ۹۰ درصد یعنی حدود شش میلیارد تن در سال،

۲. محورهای تحقیقاتی

- الف: مدیریت مناطق ساحلی کشور
- ب: مکان یابی و توسعه و ساماندهی بنادر تجاری کوچک و بزرگ
- ج: تحقیق و تفحص در باب محیط زیست دریایی و عمل آلودگی آبها
- د: تشویق سرمایه گذاری در مناطق آزاد و ویژه دریایی

۳. راهبردها

- ۱. ارایه مشاوره و راهکارهای ملموس به سازمان های دریایی کشور
- ۲. ایجاد تعامل مناسب و پایدار با تمامی سازمان های دولتی مرتبط در زمینه حمل و نقل دریایی
- ۳. ایجاد دوره های مختلف آموزشی به منظور ارتقای دانش فنی کارشناسان زنجیره حمل و نقل دریایی
- ۴. تعامل با دانشگاه ها و موسسات آموزش عالی برای به روز نگه داشتن دانش مرتبط با حمل و نقل دریایی
- ۵. شکل دهی همایش ها و نشست های مختلف برای بحث و تبادل نظر در باب صنعت حمل و نقل دریایی

۴. کارگروه توسعه دریایی، ارتقا بنادر

با توجه به لزوم توسعه پایدار محور فعالیت های دریایی بنادر و مناطق ساحلی کارگروه توسعه دریایی و ارتقای بنادر به دستور رییس جمهوری، با حکم وزیر راه و شهرسازی در هماهنگی با سازمان بنادر و دریانوردی کشور و سایر ارگان های دریایی کشور در مرکز تحقیقات مسکن و شهرسازی تشکیل شده است. اعضای این کارگروه از خبرگان حوزه دریا و اقتصاد دریا برای رسیدن به یک برآیند مورد نیاز در تصمیمات خود در این حوزه به بحث و تبادل نظر برای از بین بردن تنگناها و گلوگاه های ایجاد شده بر تسهیل حمل و نقل دریایی به نشست های مکرر خود پرداخته و نتیجه این تبادلات فکری به مجریان حوزه دریا برای تصمیم گیری در کارهای اجرایی انتقال می یابد.

دامنه وسعت کاری و مبانی علمی پژوهشی در حوزه دریا

- ۱. معماری کشتی (NAVAL ARCHITECTURE): طراحی کشتی های تجاری (نفت کش، کانتینر بر، فله بر، کشتی های خدماتی و مسافربری)
- ۲. سازه های دریایی (MARINE AND OFF SHORE STRUCTURES): شامل دانش مهندسی در طراحی و ساخت سکوهای فراساحلی تحقیقاتی - سکوهای بهره برداری نفت و گاز، لوله گذاری در بستر دریا
- ۳. سیستم رانش (PROPULSION): بررسی سیستم های رانش دریایی از قبیل پروانه ها - واتر جت - مربوط به شناورهای مختلف
- ۴. مهندسی اقیانوس (OCEAN-ENGINEERING): شامل اصول مربوط به جزر و مد و باد در دریا جهت تولید انرژی و بررسی پدیده هایی نظیر سونامی.
- ۵. مهندسی زیردریا (SUBSEA-ENGINEERING): شامل طراحی، تحلیل و ساخت ربات های زیردریایی، سکوهای شناور برای حفاری در آب های عمیق و لوله گذاری های تحت فشار زیاد جهت استخراج نفت



و گاز از بستر دریا.

ستاد صنایع دریایی

به دلیل اهمیت دریا و دستاوردهای آن، ارگان دیگری که به بحث پژوهش در حوزه دریایی پردازد، ستاد صنایع دریایی است که در نهاد ریاست جمهوری زیر نظر معاونت توسعه مدیریت و منابع معاونت علمی و فن آوری تاسیس شده است که با ترسیم افقی برای خود در یک دوره میان مدت و بلندمدت شاهد شکوفایی در ابعاد مختلف مورد نیاز صنعتی دریایی چه در بعد پژوهش و کشف نهفته های موجود در دریا و چه در ابعادی که توسعه بنیادین دانش در حوزه دریایی می تواند باشد که به پویایی اقتصاد کشور بیانجامد.

هر یک از مباحثی که در حیطه دریا شکل می گیرد، خود نیاز به کنکاشی وسیع و ممارست علمی دارد. برای درک بهتر این نظریه که دریا با تمام مواهبی که برای جامعه انسانی به ارمغان آورده ولی به دلایل گوناگون خواسته و ناخواسته مورد بی مهری بشر قرار گرفته است، تاسیس صنایع آلاینده در سواحل و از طرفی تردد سنگین ناوگان های تجاری و حمل مواد سوختی و سوانح ناشی از این تردد سنگین که در برهه هایی از زمان زخمی بر پیکر دریا می گذارد، انسان امروز را به چاره جویی واداشته است.

به طور مثال: بیابید به دریای خزر به عنوان بزرگ ترین دریاچه جهان و مرز آبی آسیا و اروپا بنگریم. پنج کشور این حوزه آبی با شش هزار و ۳۷۹ کیلومتر طول خطوط سواحل آن، وجود بیش از ۲۰۰ شهر بزرگ با بیش از ۲۲۰ منبع آلودگی صنعتی در کنار آن و از طرفی ذخایر عظیم نفت و گاز با حجم بالایی از آلودگی روبه روست، که برای برون رفت از شرایط موجود تحقیق و پژوهش به عنوان تنها راهکار موجود، فراروی اعضای این حوزه آبی قرار گرفته است تا اهل فن و محققان با تمسک به پژوهش و تحقیق، راهکارهای لازم برای داشتن دریایی پاک و عاری از آلودگی را به دولتمردان خود برای اجرا ارایه دهند.

مبحث دیگری که تحقیق و تفحص در حوزه دریا مدنظر قرار گرفته ساخت و طراحی کشتی های جدید است،

کشتی هایی با سوخت پاک برای داشتن محیط زیستی سالم تر و مباحثی چون آب توازن کشتی ها، که خود به منابعی از انتقال آلودگی آب هابدل شده اند.

تحقیق و پژوهش در هر یک از موارد یاد شده، امروزه به مباحثی محوری و مهم بدل شده است و اهل فن و پژوهشگران تمامی تلاش خود را برای رسیدن به اهداف مورد نظر در مباحث یاد شده به کار گرفته اند تا بتوانند راهکارهای لازم را به مجریان و دست اندر کاران زنجیره حمل و نقل دریایی منتقل کنند.

آنچه در این سطور به طور مختصر پرداخته شده، نشان از این واقعیت دارد که پژوهش به عنوان جزئی جدایی ناپذیر از صنعت حمل و نقل دریایی بدل شده تا با ارایه داده های لازم راه را بر تسهیل هر چه بهتر این فرایند هموار نکند. پس باید سازمان ها و ارگان های دریایی که ارتباط تنگاتنگی با دریاهای و آبراه ها دارند با پیروی از این مهم از پژوهش غافل نباشند.

راهکارهای پژوهشی در حوزه دریا

- ۱. اهل فن و متخصصان مطالعه آخرین دستاوردهای ساخت و تجهیز کشتی های مدرن (کشتی های سبز) را در اولویت کاری خود قرار دهند و یاردها و مراکز ساخت و تجهیز کشتی در کشور را از نتایج این تحقیق و بررسی بهره مند سازند.
 - ۲. مطالعه و تحقیق در باب مسایل زیست محیطی دریایی به ویژه مقابله با آلودگی آب های سرزمینی.
 - ۳. ارایه راه کارهای لازم در باب چگونگی مقابله با معضلات آب کشتی ها در دو حوضه آبی خزر و خلیج فارس.
 - ۴. مطالعه و تحقیق در باب سوخت های پاک و مقابله با مشکلات محیط زیستی ناشی از سوخت های فسیلی.
 - ۵. مطالعه و بررسی آلودگی ناشی از فعالیت های صنعتی در سواحل و ارایه راهکار لازم برای مقابله با عوامل آن، برای رسیدن به سواحل پاک و عاری از مشکلات زیست محیطی.
- باشد تا با مدد از تفکرات اندیشمندان و اهل فن حمل و نقل دریایی کشور این راهکارها در خدمت توسعه و آبادانی کشور به کار گرفته شود.



نگاهی بر نقشه جامع علمی کشور و شاخص‌های کمی آن

پیشرفت علمی کشور موجب شد که تدوین نقشه جامع علمی کشور به‌طور ویژه در دستور کار شورای عالی انقلاب فرهنگی قرار گیرد.

بر اساس تعریف، نقشه جامع علمی کشور مجموعه‌ای جامع، هماهنگ و پویا از مبنای، اهداف، سیاست‌ها و راهبردها، ساختارها و الزامات تحول راهبردی علم و فناوری مبتنی بر ارزش‌های اسلامی و آینده‌نگر برای دستیابی به اهداف چشم‌انداز بیست‌ساله کشور است. در این سند تلاش شده به مبانی ارزشی و بومی کشور، تجربیات گذشته و نظریه‌ها و نمونه‌های علمی و تجارب عملی تکیه شود. در این خصوص توجه به نکات زیر ضروری است: نقشه جامع علمی کشور در چارچوب رهنمودهای رهبر کبیر انقلاب اسلامی (ره)، مقام معظم رهبری و قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران بوده و با پیش‌بینی ساز و کارهای لازم بروز رسانی، توانایی تبیین ساحت علمی الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت را دارا است.

این نقشه حاصل برنامه‌ریزی، فعالیت، و تلاش کمیته‌های متعدد کارشناسی در وزارت علوم، تحقیقات و فناوری؛ معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی؛ انجام پژوهش‌های گوناگون؛ بهره گرفتن از پژوهش‌های موجود و مشارکت جمع‌زادی از صاحب‌نظران و اندیشمندان عرصه علم و فناوری کشور اعم از دست‌اندرکاران سیاست‌گذاری و مدیریت کلان نظام علمی کشور، مدیران، استادان و پژوهشگران دانشگاه‌ها، پژوهشگاه‌ها، قطب‌ها و انجمن‌های علمی، کارشناسان آموزش و پرورش، صاحب‌نظران حوزه علمیه قم، و مدیران و مسئولان علم و فناوری از دستگاه‌ها و بخش‌های اجرایی کشور بوده، که از همه آن‌ها قدردانی و تشکر می‌شود. مجموعه پژوهش‌ها و آرای صاحب‌نظران که پشتوانه علمی و پژوهشی این نقشه محسوب می‌شوند در قالب مجلدات متعدد تحت عنوان اسناد پشتیبان نقشه جامع علمی کشور تنظیم و برای بهره‌برداری به‌تدریج توسط دبیرخانه شورای عالی انقلاب فرهنگی در دسترس عموم قرار می‌گیرد.

ارزش‌های بنیادین نقشه جامع علمی کشور

مبنای ارزشی نظام علم و فناوری کشور بر پایه مبانی نظری که در مجموعه اسناد پشتیبان نقشه جامع علمی کشور ارایه شده، استوار است و به‌مثابه روح حاکم بر حرکت علمی کشور بوده و مشخص‌کننده جهت‌گیری‌های نظام، اولویت‌ها و بایدها و نبایدها در عرصه‌های آموزش، پرورش، پژوهش و فناوری است. مهم‌ترین این ارزش‌ها عبارت‌اند از:

۱. حاکمیت جهان‌بینی توحیدی اسلام در کلیه ابعاد علم و فناوری؛
۲. علم هدایتگر و هدفمندی آخرت‌گرایانه علم و فناوری؛

دستیابی به آرمان‌های بلند نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران مستلزم تلاش همه‌جانبه در تمام ابعاد فرهنگی، علمی، اجتماعی و اقتصادی است. از این‌رو تدوین و اجرای برنامه‌های پیشرفت در بازه‌های زمانی معین و اختصاص منابع لازم برای تحقق اهداف این برنامه‌ها از لوازم ضروری احراز جایگاهی در شأن ایران اسلامی است. از سوی دیگر مقوله علم و فناوری از مهم‌ترین زیرساخت‌های پیشرفت کشور و ابزار جدی رقابت در عرصه‌های مختلف است. به این ترتیب تحقق آرمان‌های متعالی انقلاب اسلامی ایران نظیر احیای تمدن عظیم اسلامی، حضور سازنده، فعال و پیشرو در میان ملت‌ها و کسب آمادگی برای برقراری عدالت و معنویت در جهان، در گرو پیشرفتی همه‌جانبه در علم است؛ علمی که دارای سه شاخصه عدالت، معنویت و عقلانیت است.

تحقق این هدف نیازمند ترسیم نقشه راهی است که در آن نحوه طی نمودن مسیر، منابع و امکانات لازم، تقسیم کار در سطح ملی و الزامات این مسیر به‌طور شفاف و دقیق مشخص شده باشد. به همین خاطر، لازم است چشم‌انداز و راهبردهای علم و فناوری در سطوح کلان و عملیاتی‌تر نظیر برنامه‌های پنج‌ساله توسعه کشور، تدوین شود. از این‌رو، در ترسیم این نقشه کوشش شده، تا با الهام‌گیری از اسناد بالادستی و بهره‌گیری از ارزش‌های بنیادین استخراج‌شده و توجه به اهداف راهبردی نظام جمهوری اسلامی ایران، چشم‌انداز علم و فناوری در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی تبیین شود. در این چشم‌انداز، «جمهوری اسلامی ایران با اتکا به قدرت لایزال الهی و با احیای فرهنگ و برپایی تمدن نوین اسلامی-ایرانی برای پیشرفت ملی، گسترش عدالت و الهام‌بخشی در جهان، کشوری برخوردار از انسان‌های صالح، فرهیخته، سالم و تربیت‌شده در مکتب اسلام و انقلاب و با دانشمندان در تراز برترین‌های جهان؛ توانا در تولید و توسعه علم، فناوری و نوآوری و به‌کارگیری دستاوردهای آن و پیش‌تاز در مرزهای دانش و فناوری با مرجعیت علمی در جهان» خواهد بود.

رهبر معظم انقلاب اسلامی با درکی هوشمندانه از ظرفیت کشور در ایفای این نقش خطیر و نیز با اشراف بر امکانات و استعداد‌های عظیم موجود در کشور، خواستار هدف‌گذاری دقیق در زمینه علم و فناوری و برنامه‌ریزی‌های عملیاتی، زمان‌بندی شده و یک‌پارچه در سطوح مختلف این عرصه شده‌اند. ایشان در تأکیدات مکرر خود بهترین بهره‌برداری از مجموعه منابع کشور را برای طی کردن حرکتی منظم و پیوسته از وضعیت موجود به جایگاه علمی آرمانی را در قالب نقشه جامع علمی کشور مطالبه نموده‌اند. این تأکیدات در کنار رهنمودهای سال‌های گذشته معظم‌له با مضامین جنبش نرم‌افزاری و نهضت تولید علم و نیز انتظار جدی ایشان برای اهتمام و جدیت در مسیر

۳. عدالت، پرورش استعدادها و دستیابی همگان به خصوص مستضعفین در حوزه علم و فناوری، و تقویت خلاقیت، نوآوری و خطرپذیری در علم؛
۴. کرامت انسان با تکیه بر فطرت حقیقت‌جو، عقل‌گرا، علم‌طلب و آزادگی او؛
۵. آزاداندیشی و تبادل آرا و تضارب افکار (جدال احسن)؛
۶. توجه به اصل عقلانیت، تکریم علم و عالم، ارزشمندی ذاتی علم و ضرورت احترام حقوقی و اخلاقی به آفرینش‌های فکری علمی؛ و دستاوردهای علمی بشری و بهره‌گیری از آن‌ها در چارچوب نظام ارزشی اسلام؛
۷. علم و فناوری کمال‌آفرین، توانمندساز، ثروت‌آفرین و هماهنگ با محیط‌زیست و سلامت معنوی، جسمی، روانی و اجتماعی آحاد جامعه؛
۸. ایجاد تحول بنیادین علمی به‌خصوص در بازبینی و طراحی علوم انسانی در چارچوب جهان‌بینی اسلامی؛
۹. تعامل فعال و الهام‌بخش با محیط جهانی و فرآیندهای توسعه علم و فناوری در جهان؛
۱۰. اخلاق محوری، تقدم مصالح عمومی بر منافع فردی و گروهی، تقویت روحیه تعاون و مشارکت و مسئولیت‌پذیری آحاد جامعه علمی و نهادهای مرتبط با آن.

ویژگی‌های اصلی الگوی نظام علم، فناوری و نوآوری

الگوی مناسب نظام علم، فناوری و نوآوری ویژه جامعه ایرانی که به دنبال احیای فرهنگ و ایجاد تمدن نوین اسلامی - ایرانی است باید ویژگی‌های اصلی زیر را داشته باشد:

۱. ترکیب عرضه‌محوری و تقاضا‌محوری: با توجه به اهداف، آرمان‌ها و اولویت‌های بلندمدت نظام و کافی نبودن تقاضا برای بخش‌های اقتصادی و صنعتی از موارد مذکور، از برخی حوزه‌های اولویت‌دار باید حمایت اختصاصی شود. این وجه از نظام علم و فناوری معطوف به تولید و عرضه دانش بر مبنای اهداف و آرمان‌های جامعه است. از سوی دیگر افزایش تقاضای نظام‌های فرهنگی، سیاسی، صنعتی و اقتصادی ملی و فراملی و در نتیجه تجاری کردن دانش و فناوری، اهمیت ویژه‌ای در پیشرفت همه‌جانبه و پایدار کشور دارد. بنابراین، الگوی مناسب برای نظام علم و فناوری جامعه ایرانی در این زمینه ترکیبی از الگوهای عرضه‌محوری و تقاضا‌محوری است.
۲. اجتماع دورویکرد برون‌مداری و درون‌مداری: نظام علم و فناوری جامعه ایرانی از نظر توجه به نیازها، قابلیت‌ها و ظرفیت‌های بومی و مزیت‌های نسبی کشور، درون‌مدار است. از سوی دیگر با توجه به فرصت‌های پیش‌رو در جهان و کشورهای اسلامی، مشارکت علمی و فناوری فعال با جهان اسلام و سایر کشورها داشته و بنابراین در این زمینه برون‌مدار است.
۳. تلفیق آموزش با تربیت، پژوهش و مهارت: از آنجا که علم و عمل توأمان، عامل پیشرفت همه‌جانبه و پایدار کشور است، باید الگوی تفکیکی حاکم بر نظام فعلی علم و فناوری به سرعت در جهت الگویی تلفیقی تحول یابد. بدین منظور این تلفیق باید از آموزش ابتدایی آغاز و در تمام دوره‌های آموزشی ادامه یابد و در نتیجه الگوی آموزشی حافظه‌مدار فعلی جای خود را به الگوی مبتنی بر یادگیری دانش به همراه تربیت انسان‌ها، پرورش مهارت‌ها و پژوهش خواهد داد. در نظام آموزش عالی نیز رویکرد پژوهش‌محوری تقویت خواهد شد.

وضع مطلوب علم و فناوری

وضع مطلوب علم و فناوری بر مبنای وضع موجود علم و فناوری و تحلیل نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها که در مجموعه اسناد پشتیبان نقشه جامع علمی آمده است تدوین شده است.

چشم‌انداز علم و فناوری جمهوری اسلامی ایران در افاق ۱۴۰۴ هجری شمسی

جمهوری اسلامی ایران در افاق ۱۴۰۴ هجری شمسی در علم و فناوری، با اتکا به قدرت لایزال الهی و با احیای فرهنگ و برپایی تمدن نوین اسلامی - ایرانی برای پیشرفت ملی، گسترش عدالت و الهام بخشی در جهان، کشوری است: برخوردار از انسان‌های صالح، فرهیخته، سالم و تربیت‌شده در مکتب اسلام و انقلاب و با دانشمندانی در تراز برترین‌های جهان

توانا در تولید و توسعه علم، فناوری و نوآوری و به کارگیری دستاوردهای آن پیش‌تاز در مرزهای دانش و فناوری با مرجعیت علمی در جهان

اهداف کلان نظام علم و فناوری کشور

۱. دستیابی به جایگاه اول علم و فناوری در جهان اسلام و احراز جایگاه برجسته علمی و الهام بخشی در جهان؛
۲. استقرار جامعه دانش‌بنیان، عدالت‌محور و برخوردار از انسان‌های شایسته، فرهیخته و نخبه برای احراز مرجعیت علمی در جهان؛
۳. تعمیق و گسترش آموزش‌های عمومی و تخصصی همراه با تقویت اخلاق، آزاداندیشی و روحیه خلاقیت در آحاد جامعه، به‌ویژه نسل جوان؛
۴. دستیابی به توسعه علوم و فناوری‌های نوین و نافع، متناسب با اولویت‌ها، نیازها و مزیت‌های نسبی کشور؛ و انتشار و به کارگیری آن‌ها در نهادهای مختلف آموزشی، صنعتی و خدماتی؛
۵. افزایش سهم تولید محصولات و خدمات مبتنی بر دانش و فناوری داخلی به بیش از ۵۰ درصد تولید ناخالص داخلی کشور؛
۶. ارتقای جایگاه زبان فارسی در بین زبان‌های بین‌المللی علمی؛
۷. کمک به ارتقا علم و فناوری در جهان اسلام و احیای موقعیت محوری و تاریخی ایران در فرهنگ و تمدن اسلامی؛
۸. گسترش همکاری‌های علمی و فناوری با مراکز معتبر علمی و بین‌المللی.

اهداف بخشی نظام علم، فناوری و نوآوری کشور

۱. دستیابی به سطح مناسب دانش عمومی افراد جامعه و حذف بی‌سوادی
 ۲. پوشش کامل دوره تحصیلات آموزش عمومی
 ۳. برخورداری از نظام آموزشی مناسب هدایت‌کننده دانش‌آموزان در:
۱-۳. کسب فضایل، شناخت مسئولیت‌ها، و وظایف در برابر خدا، خود، جامعه، و خلقت
۲-۳. برای تقویت قدرت تفکر و خردورزی
۳-۳. کسب آمادگی برای ورود به زندگی مستقل و تشکیل خانواده
۴-۳. حضور مسئولانه و موثر در نظام اجتماعی
۵-۳. برای استعداد‌های شغلی و آینده‌شغلی برای برآوردن نیازهای جامعه
۶-۳. برای استعداد‌های علمی برای ورود به دوره تخصصی
 ۴. دستیابی به سطح دانش و مهارت نیروی کار کشور متناسب با استانداردهای جهانی و در راستای پاسخگویی به نیازهای جامعه و بازار کار داخلی و بین‌المللی
 ۵. کسب رتبه نخست در رتبه‌بندی دانشگاه‌های جهان اسلام و احراز جایگاه شاخص در بین دانشگاه‌های دنیا
 ۶. دستیابی به نسبت مطلوب تعداد دانشجویان تحصیلات تکمیلی به کل دانشجویان متناسب با سطح بندی دانشگاه‌ها و نیازهای کشور
 ۷. دستیابی به سطح مطلوب تولید علم در علوم انسانی بر اساس مبانی اسلامی و نیازهای بومی
 ۸. تثبیت جایگاه کشور در:
علوم و فناوری‌های حوزه نفت و گاز به‌منظور دستیابی به نقش محوری در منطقه
- فناوری اطلاعات به‌منظور کسب جایگاه اول علمی و فناوری در جهان اسلام
فناوری زیستی به‌منظور کسب سه درصد از بازار جهانی مربوطه
فناوری‌های نانو و میکرو به‌منظور کسب دو درصد از بازار جهانی مربوطه
۹. کسب دانش طراحی و ساخت نیروگاه‌های هسته‌ای، دستیابی به دانش انرژی گداحت و دستیابی به فناوری اعزام انسان به فضا و دانش طراحی، ساخت و پرتاب ماهواره به مدار زمین آهنگ (GEO)، با مشارکت جهان اسلام و همکاری‌های بین‌المللی.
- کمیت‌های مطلوب مهم شاخص‌های کلان علم و فناوری کشور^۲

۱. شاخص‌های تفصیلی علم و فناوری در مجموعه اسناد پشتیبان نقشه جامع علمی کشور موجود است.
۲. در ارتباط با شاخص‌های کیفی و با شاخص‌هایی که کمیت مطلوب آن‌ها در افاق ۱۴۰۴ مشخص نشده است به فصل ۵ بخش ۲-۵ بند ۳ مراجعه شود.

مطلوب در سال ۱۴۰۴	شاخص		سرمايه انسانی ۱	۱		
نزدیک به ۱۰۰ درصد	میزان واقعی دوره آموزش عمومی (ابتدایی و راهنمایی)	درصد پوشش تحصیلی کشور میزان واقعی دوره متوسطه				
	۹۵ درصد					
۶۰ درصد	مقدار ناخالص ثبت نام در آموزش عالی (از جمعیت ۱۸ تا ۲۴ سال کشور)					
۳۰ درصد	سهم دانشجویان تحصیلات تکمیلی از کل دانشجویان					
۳/۵ درصد	سهم دانشجویان دکترا از کل دانشجویان					
۱۲۰۰۰۰ نفر	تعداد فارغ التحصیلان دانشگاهی (سالانه)					
-	تعداد پژوهشگر تمام وقت					
۱۰ درصد	دولت	درصد پژوهشگران تمام وقت موسسات آموزش عالی و پژوهشی و حوزه های علمیه بنگاه های اقتصادی-تجاری-صنعتی و نهادهای عمومی و غیرانتفاعی				
	۵۰ درصد					
	۴۰ درصد					
۲۰۰۰ نفر	تعداد اعضای هیات علمی تمام وقت در یک میلیون نفر جمعیت					
-	نسبت متخصصان ایرانی مقیم خارج به کل متخصصان کشور					
-	میزان نفوذ فرهنگ و ارزش های اسلامی در محیط های علمی					
-	میزان پایبندی به اعتقادات و باورهای اسلامی					
-	میزان التزام افراد به احکام اسلامی در محیط های علمی					
-	میزان رعایت اخلاق حرفه ای					
-	میزان اعتماد به توان خودی در توسعه کشور					
-	میزان پایبندی به قانون					
	میزان پایبندی به انقلاب اسلامی، نظام جمهوری اسلامی و قانون اساسی					
۸۰۰	تعداد مقالات در هر میلیون نفر از جمعیت (PPP)		انتشارات علمی	۳		
	۱۵	میزان استنادات در واحد انتشارات (CPP)				
	۱۰	نسبت فارغ التحصیلان دانشگاهی و حوزوی به مقالات نمایه سازی شده در نمایه های بین المللی				
	۰/۴۰	نسبت مقالات نمایه سازی شده در سطح بین المللی به هیات علمی				
	-	تعداد مقالات منتشر شده در مجموعه مقالات کامل همایش های معتبر علمی داخلی و خارجی به تفکیک				
	-	تعداد مقالات منتشر شده به زبان فارسی در مجلات نمایه شده در پایگاه های بین المللی معتبر				
	-	تعداد کتب علمی تخصصی تالیف شده و انتشار یافته توسط دانشگاه ها، مراکز تحقیقاتی و ناشران معتبر علمی				
	۱۶۰	شمار نشریات با نمایه بین المللی معتبر				
		۱۶۰ نشریه با فاکتور تاثیر بالاتر از ۳				



۵۰۰۰۰	معتبر ملی ۲	تعداد اختراعات و اکتشافات به ثبت رسیده به تفکیک ملی و بین المللی	فناوری و نوآوری	۴
	معتبر بین المللی ۱۰۰۰۰			
۱۵۰۰		نسبت فارغ التحصیلان دانشگاهی به اختراعات ثبت شده در پایگاه های معتبر بین المللی		
۰/۱۵		نسبت اختراعات ثبت شده در پایگاه های معتبر بین المللی به هیات علمی		
-		شاخص نوآوری		
-		شاخص دستیابی فناوری		
-		تعداد فناوری های پیشرفته کشور با رتبه جهانی بالا (۲۰ و بالاتر)		
-		تعداد شرکت های دانش بنیان		
-		تعداد مقالات علمی با بیش از یک نویسنده	کار گروهی	۵
-		تعداد ثبت اختراعات با بیش از یک نام		
-		تعداد طرح های تحقیقاتی با بیش از یک مجری		
۷ درصد	آموزش	سهم هزینه های آموزش و تحقیقات از تولید ناخالص داخلی	سرمایه گذاری و تامین مالی	۶
۴ درصد	تحقیقات			
۵۰ درصد		سهم بخش غیر دولتی در تامین هزینه های تحقیقات		
-		نسبت هزینه کرد اعتبارات تحقیقاتی در اولویت های علم و فناوری به کل اعتبارات تحقیقاتی کشور		
-		حجم قراردادهای مشاوره و پژوهشی صنعت با مراکز تحقیقاتی و دانشگاهی		
-		سهم هزینه کرد تحقیق و توسعه از کل هزینه های بخش صنعت		
-		سهم هزینه کرد تحقیق و توسعه صنعت در موسسات آموزشی عالی و پژوهشی از کل هزینه های بخش صنعت		
-		تعداد مقالات مشترک با کشورهای دیگر	مشارکت بین المللی	۷
-		تعداد پژوهش های بین المللی مشارکتی		
-		تعداد حوزه های علمی جدید التاسیس کشور برای نخستین بار در دنیا		
-		تعداد دانشمندان عضو برجسته و مؤثر در مدیریت مجامع بین المللی		
-		تعداد سخنرانان مدعو و اعضای کمیته های علمی و راهبردی همایش های معتبر بین المللی		
۲۲۵۰		تعداد مقالات بسیار پر استناد		
حد اقل ۵ دانشگاه		تعداد دانشگاه ها و مراکز پژوهشی که در رتبه بندی جهانی جزء ۱۰ درصد بهترین مراکز هستند	آمایش آموزشی	۸
-		میزان جذب دانشجویان و متخصصان دیگر کشورها		
-		توزیع رشته ها و تناسب آن با نیازهای مناطق مختلف کشور		
-		امکان ورود استعداد های مناطق مختلف به دانشگاه ها		
-		امکان دسترسی به تحصیلات تکمیلی برای استعدادهای مناطق مختلف		
۴ درصد		درصد رشد سالیانه سرانه تولید ناخالص داخلی ناشی از علم و فناوری	اثر بخشی	۹
-		درصد کاهش میزان بیکاری به دلیل توسعه علم و فناوری		
-		میزان رشد شاخص توسعه انسانی		
بیش از ۵۰ درصد		سهم تولید محصولات و خدمات مبتنی بر دانش و فناوری داخلی از تولید ناخالص داخلی کشور		
-		سهم صادرات مبتنی بر فناوری های بالا از کل صادرات غیر نفتی کشور به درصد		
-		صدور خدمات فنی و مهندسی		
۵۰ درصد		سهم ارزش افزوده تولیدی صنایع با فناوری بالا و متوسط از کل ارزش افزوده تولیدی کشور		
-		میزان مشارکت دانشمندان و محققان کشور در تصمیم گیری امور مربوط به علم و فناوری		

راهبردهای کلان توسعه علم و فناوری در کشور

متناسب با ارزش های اسلامی و نیازهای جامعه

۹. تعامل فعال و اثرگذار علمی و فناوری با کشورهای دیگر به ویژه کشورهای منطقه و جهان اسلام

۱۰. تحول و ارتقا کمی و کیفی در علوم انسانی و هنر مبتنی بر معارف اسلامی

۱۱. نقش آفرینی موثرتر چرخه علم، فناوری و نوآوری در حوزه علوم پزشکی و سلامت

۱۲. نقش آفرینی موثرتر چرخه علم، فناوری و نوآوری در حوزه فنی و مهندسی

۱۳. توسعه، تعمیق و تقویت آموزش و پژوهش در حوزه علوم پایه لازم به ذکر است نقشه جامع علمی کشور در پنج فصل در ششصد و هفتاد و نهمین جلسه شورای عالی انقلاب فرهنگی مورخ ۱۴ دی ماه ۱۳۸۹ به تصویب رسیده است و برای کلیه دستگاه های اجرایی و نهادهای کشور لازم الاجراست.

پانویس:

۱. توزیع کمیت های مرتبط با سرمایه انسانی در حوزه های مختلف با توجه به نیاز واقعی کشور توسط ستاد راهبری اجرای نقشه جامع تصویب خواهد شد. البته در حوزه علوم انسانی کمیت های مطلوب توسط شورای تخصصی تحول علوم انسانی پیشنهاد خواهد شد.

۲. ستاد راهبری اجرای نقشه جامع علمی کشور بر اساس بند (ب) بخش (۵-۱) نهاد متولی اعتبار سنجی اختراعات و اکتشافات را معرفی خواهد نمود.

- اصلاح و انسجام بخشیدن به ساختارها و نهادهای علم و فناوری و هماهنگ سازی نظام تعلیم و تربیت در مراحل سیاست گذاری و برنامه ریزی کلان
- توجه به علم و تبدیل آن به یکی از گفتمان های اصلی جامعه و ایجاد فضای مساعد، شکوفا و مولد علم و فناوری بر مبنای آموزه های اسلامی از طریق توسعه و تعمیق و به کارگیری مولفه های فرهنگی، اجتماعی و سیاسی
- ایفای نقش موثرتر چرخه علم، فناوری و نوآوری در اقتصاد
- نهادینه کردن مدیریت دانش و ابتنای مدیریت جامعه بر اخلاق و دانش بر اساس الگوهای ایرانی-اسلامی در نهادهای علمی، اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و دفاعی-امنیتی
- نهادینه کردن نگرش اسلامی به علم و تسریع در فرایندهای اسلامی شدن نهادهای آموزشی و پژوهشی
- تحول و نوسازی نظام تعلیم و تربیت اعم از آموزش و پرورش و آموزش عالی به منظور انطباق با مبانی تعلیم و تربیت اسلامی و تحقق اهداف کلان نقشه
- جهت دهی آموزش، پژوهش، فناوری و نوآوری به سمت حل مشکلات و رفع نیازهای واقعی کشور با توجه به آمایش سرزمین و نوآوری در مرزهای دانش برای تحقق مرجعیت علمی
- تربیت و توانمندسازی سرمایه انسانی با تاکید بر پرورش انسان های متقی، کارآفرین، خودباور، خلاق، نوآور و توانا در تولید علم، فناوری و نوآوری

بندر خشک پدیده‌ای وارداتی است

با وجود پس کرانه و مناطق ویژه اقتصادی، ساخت بنادر خشک توجیه اقتصادی ندارد

جامعه بندری و دریایی، در «تلگرام» شبکه‌ای شکل داده است که به بررسی مباحث روز حوزه دریایی و بندری می‌پردازد. یکی از موضوع‌های مطرح شده در این گروه، به پیشنهاد ماهنامه بندری و دریا، بررسی موضوع بنادر خشک در ایران بود. برخی از کارشناسان حاضر در این جمع بر ایجاد بنادر خشک به عنوان تسهیل کننده‌ای برای تجارت بین‌المللی و منطقه‌ای تاکید دارند اما بسیاری از کارشناسان می‌گویند با وجود پس کرانه‌های وسیع در بنادر ایران و مناطق ویژه اقتصادی، ساخت بنادر توجیه اقتصادی ندارد. آن‌ها معتقدند که موضوع «بندر خشک» در میان نمایندگان مجلس مد شده است، همان‌طور که روزی «مناطق ویژه اقتصادی» و «مناطق آزاد» مد شده بود. به اعتقاد این کارشناسان بندر خشک، پدیده‌ای وارداتی است که نه به تسهیل تجارت کمک می‌کند و نه به ایجاد ارزش افزوده و در شرایط کنونی تنها فایده آن بالا بردن هزینه تمام شده کالا برای مشتری نهایی است. در ادامه این گزارش مباحث مطرح شده از سوی کارشناسان را می‌خوانید:



بهزاد الصفی: هر موقع اسم بندر خشک را

می‌شنوم، ذهنم به مدت ماندگاری به کالا و کانتینر در بنادر (dwell time) مشغول می‌شود. این زمان قبلاً در حدود ۵۰ روز بود و حالا در حدود ۲۰ روز در بنادر خودمان و بین سه روز تا یک هفته در بنادر بزرگ جهان هست. البته به یاد سکنه قلبی و مغزی هم می‌افتم که چربی باعث گرفتگی رگ‌ها می‌شود. در حقیقت ماندگاری بیش از حد کالا در بنادر باعث اختلال در فعالیت‌های بندری است، زیرا بنادر با محوطه محدودی مواجهه هستند. هر چند که برخی از پیمانکاران بنادر خدا خدای می‌کنند تا گمرک، قرنطینه، استاندارد و... به کالای موجود در بندر به همین راحتی‌ها مجوز خروج ندهند، تا هزینه انبارداری هنگفتی نصیبشان شود. برای غلبه بر این چالش، بنادر خشک طرح‌ریزی شده است.



محمد پورحاجی: بنادر خشک محلی برای نگهداری

و دیو کالاهای وارد شده به بنادر دریایی است. معمولاً برای استفاده بهینه از محوطه‌های بندری کالاهای را به محوطه‌هایی که از طریق ریل و یا جاده به بنادر متصل است، انتقال می‌دهند تا در زمان مناسب از آن‌جا به مقاصد درون سرزمینی توزیع شوند. فرق بنادر خشک با پارک‌های لجستیکی این است که در پارک‌های لجستیکی ارزش افزوده و فراوری نیز انجام می‌شود.



علیرضا ابوالفتحی: تعریف بنادر خشک در تعاریف

بین‌المللی با تعاریف بندر خشک برای ما که بندر داریم، متفاوت است.



بهروز فتحی: بنادر خشک لازم است کاملاً منطبق

با عملیات و برنامه ملی لجستیک کالا قرار داشته باشد. برنامه لجستیک نیز قابل تبیین نیست مگر با طرح‌ریزی آزمایش سرزمینی.



زهرا اخلاقی: در متون سازمان ملل در سال ۱۹۸۲

تعریف اولیه‌ای از بندر خشک وجود دارد: بندر خشک یک ترمینال درون مرزی است. کشتیرانی‌ها، با برنامه کالای وارداتی یا صادراتی را با در نظر گرفتن تمامی مسئولیت‌ها و شرایط به بندر خشک وارد و یا از آن مبدأ صادر می‌کنند. بندر خشک (dry port) یا آی سی دی (ICD Inland Clearance Depot) سایت‌های ویژه‌ای برای ورود و خروج کالاهای وارداتی و صادراتی و محلی برای انجام بازرسی گمرکی آن‌هاست. در اسنادی نظیر برنامه حمل ترکیبی یا چندوجهی، این سایت‌ها به عنوان مبدأ کالا و یا مقصد کالاهای ترانزیتی به شمار می‌روند.



مسعود محمدی: تعاریف متعددی از بندر خشک

وجود دارد اما به طور کلی یک بندر خشک موفق می‌تواند در کاهش ترافیک، کاهش انبارداری و عملیات در بنادر و همچنین کاهش هزینه‌ها تأثیرگذار باشد.



زهرا اخلاقی: در موافقت‌نامه اسکاپ در عین حال که

روش متحدالشکلی برای ایجاد بنادر خشک بیان کرده، گفته شده که قوانین ملی هر کشور مخصوص خودش باید مدنظر قرار گیرد.



مسعود محمدی: بر اساس تعریف unctad ۱۹۸۲

بندر خشک، ترمینال خشکی است که شرکت‌های کشتیرانی با در نظر داشتن تمامی مسئولیت‌های کالا، می‌توانند با برنامه‌های خود به آن‌ها صادر کنند. در سال ۲۰۱۱ هم بندر خشک به تعبیری دیگر تعریف شده است: «یک بندر خشکی که تمامی فانکشن‌های بندر را برآورد می‌کند.»



مسعود محمدی: کاهش از ترافیک و کاستن آلودگی

نیز از عملکردهایی است که برای بنادر خشک در نظر گرفته شده است.



خسرو سرائی: فرض کنید از معادن یزد، بار صادراتی سنگ تزئینی یا سنگ راک از شهیدر جایی داشته باشیم، آیا بندر خشک توجیه دارد؟ بندر خشک محلی است نزدیک به خطوط اصلی ریل و یا بزرگراه‌های آسیایی که با استفاده از خدمات گمرک یکی از حلقه‌های موثر در زنجیره تامین به شمار می‌رود و هدف اصلی آن تسهیل تجارت بین‌المللی خصوصاً برای دسترسی کشورهای لن‌دلاک است. در واقع اسکاپ تسهیل تجارت را هدف اصلی قرار داده است.

باید توجه داشته باشیم که فلسفه ایجاد بندر خشک در نقاط مختلف دنیا متفاوت است. در اروپا به دلیل محصور بودن بندر دریایی یا رودخانه‌ای در شهرها و در آمریکا، هند و استرالیا به دلیل پهنای وسیع قلمرو، اما در ایران چه به‌طور مثال در ایران ایجاد بندر خشک برای اتصال بندر شهیدر جایی و امیرآباد اصولاً توجیه اقتصادی ندارد.



بهروز فتحی: در بندر خشک تفاوت‌هایی هست که ویژگی‌های خاصی را ایجاد می‌کند و آن موضوع هزینه حمل، تفاوت مسیرهای حمل بارها، توزیع بار و یا تغییر ظروف حمل است.



میثم حیدری: ترانزیت و شیوه حمل ترکیبی نیز برای رسیدن به بندر خشک قابل تامل خواهد بود.



خسرو سرائی: ایجاد بندر خشک در سلفچگان یک ایراد اساسی دارد و آن هم این است که برای این موضوع بندر خشک در حدفاصل بندر شمالی و جنوبی فرض شده است که اساساً با موافقت‌نامه اسکاپ که مورد تأکید وزیر راه و شهرسازی هم هست، در تناقض آشکار است.



بهروز فتحی: شاید دلیل این تفاوت این است که بندر خشک به خودی خود دارای اصالت نیستند، بلکه نوع عملیات لجستیکی که برای آن شکل گرفته است اهمیت دارد. به همین سبب به نظر می‌رسد این عملیات است که برای ما روشن می‌کند، آیا به بندر خشک نیاز داریم؟ یا نه؟ با چه نوع فعالیت و حجمی؟



زهرا اخلاقی: همان‌طور که آقای سرائی توضیح دادند، موقعیت مرکزی سلفچگان مابین مسیر بندر شمالی و جنوبی وجه تمایز آن است و این اشتباه است که چنین تعریفی از بندر خشک داشته باشیم، چرا که بندر خشک یک بندر درون مرزی است.



مسعود محمدی: دقیقاً، اما در مورد بندر دیگر چی؟ پس چرا چندین بندر خشک در کشور ایجاد خواهد شد؟



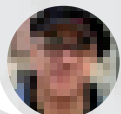
مسعود محمدی: حالا این پرسش مطرح می‌شود که بندر خشک به چه بندری می‌تواند کمک کند؟



خسرو سرائی: بازدهی کل زنجیره تامین و لجستیک کالا عمدتاً به بندر خشک، به‌عنوان یک پارچه‌ساز و مکانیزم هماهنگ کننده بین مولفه‌های مختلف عمل می‌کند.



بهروز فتحی: تصور کنید که بخواهیم در کشور برنامه توسعه صادرات محصولات و فرآورده‌های استانی را تشویق کنیم. آن‌گاه ممکن است در برنامه ملی زنجیره کالا خودمان بتوانیم از بندر خشک برای پشتیبانی چند استان هم جوار استفاده کنیم و بارها را آماده و برای صادرات به سمت بندر دریایی و یا صدور از مرزهای خشکی ارسال کنیم. آن‌گاه طرح‌های بندر خشک دارای جنبه‌ها و رنگ و لعاب ملی هم خواهند بود. در این صورت سرعت و کارایی بندر دریایی هم افزایش پیدا می‌کند چرا که قبلاً بارها در بندر خشک از نظر اسنادی و عملیاتی آماده شده‌اند.



بهزاد فتحی: موافقم به خصوص در شرایطی که تصور کنیم این حجم فعلی جابه‌جایی و حمل و نقل و عملیات لجستیکی مثلاً ۱۰ برابر شود، آن‌گاه به احتمال بسیار زیاد برداشت و نگاهمان به بندر خشک نیز شاید به سطح دیگری ارتقا پیدا کند.



خسرو سرائی: این نوع تلقی از بندر خشک تنها تسهیل تجارت ملی است نه بین‌المللی. مشکلی در اختلاف برداشت‌ها از تعریف بندر خشک در کشور وجود دارد. نخست آن که اسکاپ با طرح موضوع بندر خشک در کشورهای آسیایی به شدت به دنبال تسهیل تجارت بین‌المللی و به‌ویژه کمک به کشورهای لن‌دلاک بوده است.



زهرا اخلاقی: کمیسیون اقتصادی آسیا و خاور دور (اکافه) در مارس ۱۹۴۷ و با حضور ۱۰ کشور آمریکا، شوروی (سابق)، فرانسه، هلند، هند، فیلیپین، استرالیا و تایلند در شهر شانگهای چین راه‌اندازی شد. هدف اصلی این کمیسیون بازسازی ویرانه‌های ناشی از جنگ جهانی دوم در کشورهای آسیایی و خاور دور تحت نظارت شورای اقتصادی-اجتماعی سازمان ملل (اگوسوک) بود. اکافه در نظر داشت تا به نوعی از کمک‌های طرح مارشال که از سوی آمریکا برای بازسازی اروپا اختصاص یافته بود، بهره‌مند شود که این هدف عملی نشد. پس از پیروزی انقلاب چین مقرر شد «اکافه» بنا به دعوت دولت تایلند به بانکوک منتقل شد و در سال ۱۹۸۲ به کمیسیون اقتصادی-اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) تغییر نام یافت. ظاهراً در همین ماه نوامبر نیز قرار است نخستین تجمع کارگروه بندر خشک اسکاپ تشکیل شود.



مسعود محمدی: به نظر شما یک بندر خشک بیشتر می‌تواند به بندر بوشهر کمک کند یا بندر شهیدر جایی؟



زهرا اخلاقی: سازمان ملل متحد برای تسهیل فعالیت‌های خود و با رویکردی تخصصی تحت نظر شورای اقتصادی و اجتماعی این سازمان، پنج سازوکار منطقه‌ای ایجاد کرده است که در این میان کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) بزرگ‌ترین سازوکار منطقه حوزه آسیا و اقیانوسیه بوده و بازوی توسعه‌ای سازمان ملل متحد را در این منطقه تشکیل می‌دهد. اسکاپ از بدو تاسیس تاکنون دارای ۶۲ عضو (۵۳ عضو اصلی و ۹ عضو وابسته) بوده است.



خسرو سربایی: این موافقت‌نامه برای هر کشوری پس از امضا و تصویب پارلمان آن کشور با یک فرجه زمانی قابل اجراست و همه کشورها می‌توانند حتی پس از الحاق به این موافقت‌نامه انصراف دهند. واقعیت این است که کشور ما دارای پتانسیل‌های بسیاری برای ترانزیت است، حالا چه فرقی دارد که نامش چه کریدوری باشد، اما چند سالی است که دنبال کریدورهای مختلف ترانزیتی رفته‌ایم ولی بدون نتیجه.



زهرا اخلاقی: بندر خشک مطلوب اگر از نظر جانمایی، کاستن هزینه و کاهش زمان حمل و نقل بتواند به بنادر کمک کند، مطمئناً طرفداران زیادی بین صاحبان کالا خواهد داشت.



خسرو سربایی: نمی‌خواهم این طور نتیجه بگیرم اما با کمی بدبینی می‌توان گفت کریدورهای این چینی و تعریف به دنبال آن را برای ما به وجود می‌آورند و خودشان می‌روند دنبال اجرایی کردن اصل کار در زمانی که ما سرگرم این موضوعات هستیم و بندر خشک هیچ مخالفی ندارد و سعی امثال بنده این است که بندر خشک به جای بخشی و استانی در جهت منافع ملی و در جهت ارزآوری و ایجاد اشتغال جدید باشد.



زهرا اخلاقی: مهم‌ترین مزایایی که از راه‌اندازی بنادر خشک حاصل می‌شوند، را می‌توان در عبارات زیر برشمرد:

- کاهش کلی هزینه‌های حمل و نقل
- ترغیب به استفاده از راه آهن و در نتیجه خسارت کم‌تر به محیط زیست
- تقویت وضعیت بنادر در زنجیره‌های حمل و نقل
- تقویت راه‌حل‌های ترکیبی حمل و نقل
- کاهش نیاز به خرید اراضی گران قیمت در نواحی شهری حاشیه بندری



- احتمال کاهش قابل توجه گره‌های تردد در معابر شهری و دروازه‌ای به علت انتقال شیوه حمل و نقل جاده‌ای به ریلی
- کاهش مشکلات ناشی از مسایل مرتبط با محیط زیست در شهرهای ساحلی
- یکپارچگی محوطه‌های بندری باشهرها
- توسعه نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصت‌های مختلف شغلی به ویژه در کشورهای توسعه نیافته
- احتمال افزایش سرعت مراحل گمرکی برای کالاهای حمل شده به وسیله احداث بنادر خشک مجهز به خدمات گمرکی

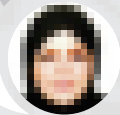
خسرو سربایی: اگر صاحب کالا بتواند تمامی آن چه را که از بندر خشک انتظار دارد، در محوطه‌های بندری و یا اراضی پشتیبانی مثل چند هزار هکتاری بندر به دست بیاورد با هزینه کم‌تر و با جابه‌جایی کم‌تر کالا یا با هم بندر خشک با این هدف توجیه دارد؟

بنادر خشک در ایران می‌بایست تنها یک طرف آن مد در یابی باشد و ادامه راه را با باید بار ریل طی کند یا با جاده. بهترین حالت آن است که بندر خشک در خدمت تجارت شرق به غرب کشور و بالعکس باشد و جایگزین جاده ابریشم جدید که چینی‌ها بسیار دنبال آن هستند. این یعنی بار جدید و یعنی درآمد جدید برای کشور و یعنی ایجاد اشتغال برای جوانان این کشور. کافی است در چارچوب تعریف اسکاپ که با تصویب مجلس برای ما قانونی می‌شود، جلو برویم. و توجه داشته باشیم که اسکاپ تسهیل تجارت بین الملل را مدنظر دارد نه تسهیل تجارت ملی را.

اطمینان داشته باشید بنادر خشک تجارت ملی را تسهیل نمی‌کند چرا که به لحاظ فنی با عملیات بندری خوانایی ندارد؛ مثلاً برای کالاهای صادراتی. فرض کنید یک تولید کننده ابتدا کالای خود را خصوصاً کالای قله را ابتدا در محل بندر خشک نزدیک یزد دپو کند و بعد...؟ حالا اگر روی این کالا حرکتی انجام دهد که ارزش افزوده بسیار بالایی ایجاد کند، احتمالاً یک بار تخلیه و بارگیری اضافه توجیه خواهد داشت، اما بدون ایجاد ارزش افزوده جواب قطعاً منفی است. این ارزش افزوده که هم اکنون هم در مناطق ویژه اقتصادی توسط واحدهای تولیدی صورت می‌گیرد. سوال اینجاست که اراضی پشتیبانی بندری با امکاناتی که ایجاد شده در بندر هم قابلیت انجام دارد. پس یک تخلیه و بارگیری اضافه به چه منظور باید انجام شود؟



زهرا اخلاقی: شاید به دلیل کمبود آب مثلاً برای صنایع معدنی؟



خسرو سربایی: بله درست است، اما اطمینان داشته باشید اگر در یک بندر خشک در نزدیک یزد بتواند این خدمات را ارائه دهد، در بندر شهید رجایی هم امکان‌ش هست.



بهروز فتحی: این که بنادر خشک، تجزیه و تحلیلی در خصوص اثر و فایده ریلی یا زمانی داشته وقتی میسر است که ما دارای شرکت‌های ارائه دهنده خدمات لجستیک باشیم. در این شرایط با تحلیل door to door می‌توان به یک نتیجه رسید. در واقع قیمت تمام شده کل چرخه لجستیک باید مشخص شود تا با شکل‌های دیگر مقایسه و قابل نتیجه‌گیری باشد.



خسرو سرایی: ایجاد بنادر خشک برای کشور زمانی توجیه اقتصادی دارد که درآمد جدیدی داشته باشد نه این که صاحب کالا و نهایتاً مصرف کننده هزینه ایجاد آن را بپردازد.



انوش رهام: البته جانمایی بندر خشک باید مدنظر قرار بگیرد. یا اول: انعطاف قوانین و مقررات گمرکی، دوم: آمایش سرزمینی، جانمایی در جوار مسیرهای ترانزیتی، و تسهیل پیمایش مرزی، چرا که یکی از مهم ترین کارکردهای بنادر خشک سرویس دهی به کشورهای محصور در خشکی همسایه هست، که از این حیث بازار افغانستان و تریبیات CIS قابل توجه هستند و نهایتاً عملکرد کاتالیزی بنادر خشک برای تسریع گردش کالا و عملیات حمل چندقهری.



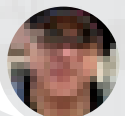
یونس غربالی مقدم: شاید اشاره به نکته زیر فلسفه وجودی بنادر خشک را بهتر بازگو کند. اندیشیدن در ورای بنادر برای رهایی از دغدغه های تراکم و رسوب کالا و پاسخکویی به ورود و خروج انبوهی از کالاها توسط شناورهای غول پیکر و خدمات رسانی به آن ها باعث به وجود آمدن مقوله ای به نام بنادر خشک شد. این نظریه که شاید در کم تر از سه دهه پیش و در بنادر فعال و پرتراکم اروپایی اتفاق افتاد، در عمل موجب شد تا بنادری که امکان توسعه اراضی پشتیبانی برایشان هموار نبود و یا محصور در مراکز شهری و جمعیتی بودند، با انتقال بار به محدوده هایی به نام بنادر خشک، ظرفیت و کارایی عملیات بندر را افزایش دهند و بتوانند هم چنان با بنادر دیگر رقابت کنند. این مساله آن قدر برای بنادری هم چون روتردام اهمیت داشت که از آن به عنوان «افزایش امید» نام بردند و بندر را از بن بست نجات دادند. تا اینجا نگاه ملی بر بندر خشک حاکم بوده است.



مجتبی نظری: دقیقاً درست است. از آن جایی که عملاً بنادر خشک نقش تسهیلی و تکمیلی را برای حمایت از بنادر (Sea port) ایفا می کنند، بدین سبب واژه بندر را به خود اختصاص داده اند.



بهرروز فتحی: آقای غربالی به نکات مهمی اشاره کردند. ضمن این که خوب است ما از منظر کشوری لجستیکی که در مورد ایران عزیزمان ادعایش را می کنیم، به موقعیت و جایگاه بنادر، زیرساخت های حمل و نقل و.... نگاه کنیم، نه فقط از دیدگاه بنادر دریایی به بنادر خشک و....



یونس غربالی مقدم: شاید به جرات بتوان گفت عامل مهمی که باعث می شود بنادر خشک با دیدگاه لجستیکی و در زنجیره تامین مطرح شود، توجه به مشتری باشد. یعنی تقاضا است که عرضه خود را پدید می آورد. با توسعه ادبیات جهانی تجارت، مفهوم بندر خشک از نگاه ملی به بین المللی و منطقه ای با تمرکز بر خواسته های مشتری تغییر می یابد، برای مشتری بندر خشک، بندر آبی، یا هوایی مهم نیست. مهم آن است که کالا سریع، ایمن و ارزان به دستش برسد. از این رو کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و پاسیفیک (اسکاپ) بنادر خشک را در مسیرهای بین المللی و به منظور تسهیل تجارت و تردد کالا بین آن ها تعریف کردند. در این ارتباط اسکاپ بنادر خشک را در مسیرهای بین المللی مکان یابی و با همکاری کشورهای ذی ربط تحت عنوان توافقنامه بین المللی بنادر خشک تعیین تکلیف کرده است.



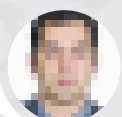
مجتبی نظری: تسهیل تجارت واژه مناسبی است، زیرا بنادر خشک به عنوان مراکز توزیع می توانند به عنوان Market نیز عمل کنند.



یونس غربالی مقدم: واقعیت آن است که بنده هنوز میان بنادر خشک، مرکز توزیع، پارک های لجستیک، مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، شهرک های صنعتی، انبارها و محدوده های گمرکی و... نتوانسته ام تمییز قایل شوم، ولی در ارتباط با نکته مورد اشاره جنابعالی شاید بتوان گفت مرکز توزیع می تواند بندر خشک باشد ولی نه لزوماً.



مسعود محمدی: به نظر شما یک بندر خشک بیشتر می تواند به بندر بوشهر کمک کند یا بندر شهید رجایی؟



مجتبی نظری: بدون شک هر اندازه فاصله بندر خشک از بندر دریایی افزایش یابد، نقش بنادر خشک به عنوان مراکز توزیع بیشتر هویدا می شود.



مجید طهرانی: فکر می‌کنم بندر خشک را باید با همه پیش‌نیازهای آن درک کرد، در غیر این صورت از جنس اختراع‌هایی است که نیازش ایجاد نشده است. مثل تولید چوب اسکی در مناطق استوایی. شناورهای کانتینری تاسی سال دیگر ۸۰ متر عرض خواهند داشت، یعنی حوضچه‌ای که دو طرفش اسکله باشد دوتا هشتاد متر یعنی ۱۶۰ متر فقط کشتی است. برای تردد کشتی به بقیه بست اسکله‌ها هم باید از نظر ایمنی احتمالا ۳۰۰ متر فاصله رعایت کرد، یعنی حوضچه‌های بنادر زنده دنیا باید یا از جنس پیشانی باشند، یا باید بیست متر عمق و ۴۵۰ متر عرض و ۶۰۰ متر طول داشته باشند. در غیر این صورت بندر به درد فیدر می‌خورد. این کار هم بسیاری از بنادر دنیا را تحت فشار در سرمایه‌گذاری‌های کلان زیرساخت و روساخت قرار می‌دهد و باروند کاهش نرخ قطعاً روند کاهش نرخ تعرفه‌ها هم رخ خواهد داد، خلاصه بندر مطرح دنیا از نظر ظرفیت برای سه دهه آینده به مشکلاتی خواهند خورد که به هر روشی که بتوانند توسعه ظرفیت بدهند و هزینه توسعه را به بقیه منتقل کنند خواهند کرد. از جمله بندر خشک یک تکنیک انتقال هزینه توسعه به دوش ریل و جاده و بندر درون سرزمینی است. مدیران عامل هم می‌دانند که نوآوری باعث می‌شود که طی سه دهه کانتینر جایگزین یک اختراع جدید شود، به همین سبب وارد انتقال هزینه توسعه به غیر شده‌اند. حالا ما چرا به دنبال بندر خشک هستیم رانمی‌دانم.



یونس غربالی مقدم: بعد از امضا تفاهم‌نامه ۲۰۱۳ توسط آقای آخوندی، وزیر راه و شهرسازی آن را گامی مؤثر در تقویت همگرایی‌های منطقه‌ای و ارتقا سطح فعالیت‌های حمل‌ونقل و کریدورهای ترانزیتی دانست. این در حالی است که به نظر می‌رسد نه تنها از فردای آن روز به نقش بنادر خشک در فضای بین‌المللی و منطقه‌ای و تقویت کریدورها توجه‌ای نشد، بلکه آرام آرام ماموریت اولیه به فراموشی سپرده شد و نگاه‌های محلی، استانی، صنفی بر آن سایه افکند، به طوری که حتی در داخل وزارت هم راه‌آهن مسئول تدوین آیین‌نامه ایجاد بنادر خشک شد و نقش نمایندگان در آن نیز به مرور پررنگ شد. نتیجه کلام آن چه را که می‌توان در حال حاضر به‌عنوان میراث ادبیات بنادر خشک در ایران نام برد، این است که بنادر خشک بنادری واقعا خشک و خالی از هرگونه بار هستند، به دنبال جذب بار از بنادر دریایی هستند، تا خود را آباد کنند و در گام دوم به اقتصاد پیرامونی خود کمک کنند. در برخی موارد گویا متقاضیان ایجاد این مناطق نگاه بین‌المللی، منطقه‌ای و حتی ملی هم ندارند، و...



محسن صادقی فر: بنادر خشک در کشورهای اروپایی که محدودیت فضا دارند و زمین هم در این بنادر گران است تشکیل می‌شود. ضمن آن که این کشورها از زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای بسیار مناسب و گسترده برخوردار هستند تا ضمن انتقال بار با کم‌ترین هزینه کالا را به دست مصرف‌کننده نهایی برسانند. در کشور ما که هم انبساط‌پذیری بسیار ارزان است و زمین در بنادر ما هم ارزان است و فراوان، بنادر خشک جز افزایش هزینه چه سودی دارد. بندر شهید رجایی بیش از ۲۵۰۰ هکتار زمین جدید به امکانات موجود خود افزوده است و بندر امام خمینی (ره) گستره محدوده خود را تا حدود ۱۱ هزار هکتار زمین در زمان مدیریت آقای ایدنی رسانده که قابلیت افزایش پس‌کرانه بندری را برای سالیان طولانی تأمین کرده است. بندر بوشهر با افزودن جزیره نگین به محدوده خود در همین زمینه قدم برداشته است. حال چه فایده‌ای دارد که کانتینر را با افزایش هزینه بارگیری و تخلیه و حمل مجدد آن به یک محوطه‌ای در داخل کشور نه در مقصد نهایی و حمل مجدد آن به مقصد نهایی پس از یک تخلیه و بارگیری در آن محوطه چه حاصلی دارد و هزینه‌های اضافی را چه کسی پرداخت می‌کند؟ خدا می‌داند. چه کسانی به دنبال این مناطق هستند؟ متاسفانه عده‌ای از نمایندگان مجلس برای به‌دست آوردن رای بدون این که اطلاعاتی از مزایا و معایب بنادر خشک داشته باشند، به دنبال این کار هستند. یک زمانی مناطق ویژه اقتصادی مد روز شده بود. اکنون کل ایران شده مناطق ویژه اقتصادی، بدون اجرای نقش اصلی این مناطق. اکثر این مناطق بی‌خاصیت و متروکه شده است. فعلا مد روز بندر خشک است. تاسف بارتر از این، سرمایه جمع‌آوری شده توسط مسئولان این مناطق است که با توزیع اوراق مشارکت جمع کردن سرمایه‌های مردمی برای رسیدن به آمال و آرزوهای دست‌نیافتنی خود تلاش می‌کنند.



یونس غربالی مقدم: با این حال دقیقاً ۷ نوامبر ۲۰۱۳ بود که ۱۶ وزیر از کشورهای مختلف از جمله وزیر راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران برای امضا تفاهم‌نامه بین‌دولتی بنادر خشک در اجلاس وزرای حمل‌ونقل آسیا دورهم جمع می‌شوند و ابعاد کلیدی مهم و راهبردی جدیدی از بنادر خشک را در آسیا باهدف تقویت کریدورهای منطقه‌ای رقم می‌زنند. پس نگاه جدید به بنادر خشک دقیقاً به نگاه فراملی و منطقه‌ای تغییر می‌یابد.



زهرا اخلاقی: وجود عواملی اجرای بنادر خشک فعال در کشور را با مشکل مواجه ساخته است که برخی از آن‌ها عبارت‌اند از:
 - نبود هماهنگی بین سیاست‌گذاران در سطوح کشوری، منطقه‌ای و ملی
 - نبود هماهنگی بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل در داخل کشور
 - وجود کاغذبازی اداری و تداخل منافع سیاسی
 - سیاست‌های حمایتی دولت از بخش جاده در اغلب موارد
 - عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری بلندمدت در زمینه تامین تجهیزات و امکانات
 - تغییرات پی‌درپی در سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌ها از سوی بخش دولتی



مجید طهرانی: بندر موفق داشتن بدون درک تجارت، حمل‌ونقل و فایننس غیر عملی است، خشک و غیر خشک هم فرق ندارد. فکر می‌کنم عمق نگاه در این سه محور به موضوع بنادر خشک کم بوده و حتی تحلیل کافی از وضعیت موجود هم نبوده چه برسد به تحلیل وضع آینده.



حسین چراغی: دلیل احداث بنادر خشک در کشورهای دیگر با دلایل بیان شده در کشور ما یکی نیست. در کشورهای دیگر چون امکان توسعه بندر و فضای مناسب برای ایجاد پس‌کرانه وجود نداشته است، محدودیت آن‌ها در توسعه بنادر، احداث محیطی بنام بندر خشک را در منطقه دیگر ضروری کرد، تا با این رویکرد حمل‌ونقل کالا آسان‌تر، ارزان‌تر و سریع‌تر انجام شود. بنابراین، بدیهی است ایجاد بندر خشک در این شرایط توجیه اقتصادی دارد و باعث افزایش بهره‌وری زنجیره تامین خواهد شد؛ اما برای کشور ما این شرایط وجود دارد؟
 بنادر ماعمدتاً در شمال و جنوب در مناطق محروم و با تراکم جمعیتی بسیار پایین (نسبت به استانداردهای بین‌المللی) واقع شده، اراضی ارزان است، پس‌کرانه وسیع هستند و در نتیجه توسعه بنادر می‌تواند در این مناطق موجب اشتغال‌زایی، تمرکز جمعیت در خطوط مرزی، توسعه مناطق توسعه نیافته شود.



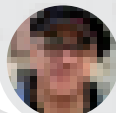
زهرا اخلاقی: در کشور پهناوری چون هندوستان چطور؟ چگونه آن‌ها بخش بنادر خشک را توسعه داده‌اند؟



حسین چراغی: تکلیف ظرفیت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بنادر در صورت ایجاد بنادر خشک چه خواهد شد؟



بهروز فتحی: تصور می‌کنم اگر بخواهیم نگاه و چشم‌انداز درستی به بنادر خشک یا بنادر دریایی داشته باشیم و یا به هرگونه مولفه دیگری درباره حمل‌ونقل، لازم است از جایگاه لجستیک ملی به تحلیل نقش و جایگاه بنادر چه دریایی یا خشک نگاه کنیم و نه از منظر بنادر دریایی یا خشک به لجستیک ملی. کشور ما از نظر جغرافیایی در منطقه بسیار مهمی با وجود ۱۵ کشور همسایه قرار دارد. ما با چند کشور هم‌مرز از نظر دریایی و چند کشور هم‌مرز در خشکی هستیم؟ آیا اگر بخواهیم کشوری لجستیکی باشیم فقط باید روی بنادر دریایی تکیه کنیم؟ آیا امکان ترانزیت کالا قابل توجه هست؟ آیا می‌توانیم حمل‌ونقل چندوجهی داشته باشیم؟



علیرضا عبداللهی فرد: بندر خشک نباید باعث هدر رفتن سرمایه‌گذاری انجام شده در بنادر شود و از سوی دیگر باید به دنبال درآمد در حرکت باشیم نه درآمد در سکون و با انجام عملیات لجستیکی صحیح هم حرکت بهینه داشته باشیم و هم سرمایه‌گذاری از بین نرود.

یکی از مباحث جدی در حمل‌ونقل و لجستیک، بهینه کردن زمان صرف شده برای فرایندهای متعدد است. با ایجاد بندر خشک این مشکل گسترده‌تر خواهد شد.



زهرا اخلاقی: درآمد در سکون یعنی اجبار صاحب کالا به نگاه داشتن کالا در انبارهای بندر.



علیرضا عبداللهی فرد: در این خصوص با تسهیل تجارت می‌شود این موضوع را بهینه کرد. به هر حال تا پایان پروسه ترخیص، کالا باید در انبار بماند چه در پس‌کرانه و چه در بندر خشک، هرچند که انتقال به بندر خشک هزینه‌های مرتبط را مضعف می‌کند.



زهرا اخلاقی: اگر با توسعه زیرساخت‌های ریلی کانتینر از کشتی مستقیم به روی ترن بارگیری و به بنادر خشک نزدیک به صاحب کالا ارسال شود، چه؟
 احداث بنادر خشک هیچ خطری برای بنادر ندارد. من معتقدم که سرمایه‌گذار بندر خشک و خشک‌سسته شده و متصدی حمل‌ونقل به خاطر اتهام قاچاق از بین خواهد رفت و مصرف‌کننده به خاطر بهای تمام شده کالا جنس گران‌تری گرفته و تولیدکننده با مواد اولیه گران‌تر تمام‌توان صادراتی خود را از دست می‌دهد. اصلاً نگران بندر نباشیم.





در آبان ۱۳۹۴، یک فک نر دوساله با وزن ۲۲ کیلوگرم و طول ۹۳ سانتی متر در سواحل میانکاله (بهشهر) استان مازندران در تور ماهی‌های خاویاری (روش گیل نت) تور پیچ شده بود. توسط گروه امداد و نجات فک خزری نجات پیدا کرد. البته این صید صرفاً جهت تکثیر و پرورش ماهی‌های خاویاری استفاده می‌شود و این تورها معمولاً از ایاب‌نخی هستند اما اخیراً در مازندران استفاده از تورهای پلاستیکی متداول شده است. البته این نوع تورهای پلاستیکی متفاوت از تورهای خارجی پوست فک را پاره نمی‌کنند اما می‌تواند باعث خفه شدن فک‌ها در آب شود (عکاس: دکتر امیر صیاد شیرازی).

فعالیت‌های ماهیگیری و اثرات احتمالی آن بر کاهش جمعیت فک دریای خزر

گفت‌وگویی اختصاصی با مدیرکل دفتر حفظ و بهسازی منابع دریایی سازمان شیلات ایران

امین خالق پرست

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

به منظور بررسی تاثیر فعالیت ماهیگیری در جمعیت فک دریای خزر با راهنمایی دکتر «بهرام حسن زاده کیایی» اکولوژیست و دانشیار دانشکده علوم زیستی دانشگاه شهید بهشتی، هم‌چنین «حامد مشیری» مدیرعامل انجمن طرح سرزمین و به سازمان شیلات ایران رفته و با مهندس «رضا شاهی فر» مدیرکل دفتر حفظ و بهسازی منابع دریایی در معاونت صید و بنادر ماهیگیری، که سی سال از عمر خویش را با علاقه فراوان صرف مطالعه آبیان کرده، گفت‌وگویی داشتیم.



فک خزری در بالاترین سطح هرم غذایی در دریای خزر قرار گرفته است و به‌عنوان یک جانور شکارچی می‌تواند عاملی کنترل‌کننده برای آبیان ضعیف و بیمار در دریای خزر باشد. فک‌ها اصولاً ماهی‌ها را نسبت به جثه خودشان انتخاب می‌کنند. بدین لحاظ ماهی کیلکا یکی از مواد غذایی مورد استفاده توسط فک خزر است اما این پستاندار از گاو ماهیان، شگ ماهیان و ماهی کولی نیز تغذیه می‌کنند. تمامی این ماهی‌ها نسبتاً کوچک هستند. به‌طور مثال، کیلکا حدود ۱۰ تا ۱۵ سانتی متر طول دارد. شگ ماهیان را روس‌ها مصرف می‌کنند اما در ایران خیلی استفاده تجاری

در مورد فک‌های خزری - چگونگی پیدایش آنان - نحوه تغذیه آنان شمه‌ای بیان فرمایید؟

فک خزری از جانوران باستانی و بسیار قدیمی دریای خزر است که از دوران چهارم زمین‌شناسی در این دریا حضور داشته و در حال حاضر تنها پستاندار موجود در دریای خزر است. این پستاندار با ارزش در سواحل ایران عمدتاً در اواخر بهار و تابستان مشاهده می‌شود اما فصول پاییز و زمستان را عمدتاً در مناطق شمالی دریای خزر که مناطق سردسیر و مملو از برف است، سپری می‌کند.

ندارند. گاو ماهیان هم که اصلا استفاده ندارند چون به لحاظ شرعی حرام هستند و ایرانی‌ها آن را نمی‌خورند. گاو ماهیان که حداکثر ۲۰ سانتی‌متر طول دارند، معمولا در کف دریا هستند و صیادان زمانی که آن‌ها را در تور مشاهده می‌کنند، می‌کشند و یا به دریا پرت می‌کنند.

متأسفانه جمعیت فک خزر به دلایل مختلفی روبه کاهش گذاشته است که از مهم‌ترین این دلایل می‌توان به مسیله آلودگی آب دریای خزر، کاهش مواد غذایی، بروز بیماری ویروسی در میان فک‌های خزر، وجود فک‌های عقیم، نارس و ضعیف، شکار و صید بی‌رویه فک‌های خزر و هم‌چنین تغییرات آب و هوایی اشاره کرد. در سال‌های گذشته تعداد زیادی از فک‌های خزر توسط کشورهای حاشیه دریای خزر که عمدتاً روسیه و قزاقستان هستند، شکار می‌شدند. برآوردی که در سال ۱۳۸۵ در خصوص جمعیت این پستاندار شد، نشان داد که حدود ۱۱۵ هزار قلابه فک در دریای خزر وجود دارد. در حالی که یک قرن پیش شاید همین تعداد فک سالانه در این دریا شکار می‌شده است.

کمیسیون منابع زنده به عنوان کمیسیون مشترک شیلاتی بین کشورهای حاشیه دریای خزر از سال‌ها قبل در منطقه وجود دارد و در خصوص مدیریت حفاظت و بهره‌برداری از منابع زنده مشترک دریای خزر به‌ویژه ماهی‌های خاویاری، برخی از ماهی‌های استخوانی مانند کیلکا و فک دریای خزر تصمیم‌گیری می‌کند. تا حدود ۱۵ سال پیش، کشورهای روسیه، قزاقستان و حتی سایر کشورهای برای شکار فک خزر در این کمیسیون سهمیه صید می‌گرفتند. البته ایران در این کمیسیون هیچ‌وقت درخواستی برای صید فک خزر نداشته است. این سهمیه صید فقط برای شکار قانونی فک خزر بود و مطمئناً فک‌های خزر ده‌ها برابر این سهمیه به‌صورت غیرقانونی و غیرمجاز توسط افراد سودجو در این کشورها شکار می‌شدند.

بر اساس مصوبه‌هایی که از کمیسیون منابع زنده دریای خزر داریم، سهمیه شکار فک‌ها از زمانی که مرگومیر دسته‌جمعی فک‌ها شروع شد، برداشته شده است. بنابراین هم‌اکنون برای شکار فک در روسیه و قزاقستان سهمیه وجود ندارد و اگر هم چنین شکاری وجود داشته باشد، غیرقانونی است.

بر اساس بررسی‌های به عمل آمده جمعیت فک خزری در حال کاهش بود؛ در سال ۱۹۹۷ و هم‌چنین طی سال‌های ۲۰۰۱-۲۰۰۰ مرگومیر فک‌های خزر مشاهده و پس از مطالعات مختلف به بیماری CDV نسبت داده شده که این مرگومیرها به تدریج به‌صورت دسته‌جمعی و عمدتاً در سواحل کشور قزاقستان مشاهده شد. در این میان گروه‌های زیادی در زمینه بیماری‌شناسی این پستاندار مطالعه کردند، اما عملاً هیچ‌زمانی اجماع خاصی برای علل مرگومیر دسته‌جمعی فک‌ها، ارائه نشد. باین وجود، نظریه‌های مختلف دیگری هم مطرح شد که به نظر من همه این علت‌ها می‌توانند در وقوع این مسیله دخیل بوده و حتی به‌صورت سینرژیک اثر هم‌افزایی داشته باشند که در ذیل به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود:

۱. آلودگی‌ها: منظور از این آلودگی‌ها بیشتر فلزات سنگین است اما برخی کارشناسان معتقد هستند که فعالیت‌های رادوکتیو نیز در زمان شوروی سابق در خزر شمالی وجود داشته است. از آن‌جا که فک خزر در بالای هرم زنجیره غذایی قرار دارد و هم‌چنین، ذخیره چربی زیادی در بدن فک‌ها وجود دارد، این آلاینده‌ها در بدن آن‌ها انباشته شده و می‌تواند منجر به مرگومیر آن‌ها شود.

۲. کمبود مواد غذایی: با توجه به کاهش ذخایر زنده دریای خزر، به‌ویژه ماهی‌های کیلکا در دهه اخیر، فک‌های خزر برای تأمین منابع غذایی تا حدود زیادی دچار مشکل شده‌اند.

۳. گرمایش جهانی: فک‌ها در شرایط سرما و در فصل زمستان فرزندان خودشان را در مناطق شمالی دریای خزر به دنیا می‌آورند. اما مقایسه تصاویر ماهواره‌ای ثبت شده در دهه‌های اخیر نشان می‌دهد که در بخش‌های شمالی دریای خزر نه تنها دوام پوشش یخی از لحاظ دوره زمانی کاهش پیدا کرده بلکه از لحاظ مساحت نیز قسمت‌های برفی و منجمد در زمستان به کم‌تر از یک چهارم گذشته رسیده است. برخی کارشناسان معتقدند که به علت گرم شدن کره زمین، دما در فصل زمستان برای فک

خزر به اندازه کافی پایین نبوده تا سیستم ایمنی این جانوران به‌صورت کامل شکل بگیرد. بنابراین، فک‌ها در برابر بیماری‌ها و مخاطراتی که در زیستگاه خود در آینده با آن مواجه می‌شوند، به حد کافی ایمن نیستند.

۴. بیماری ویروسی (Canine Distemper Virus): CDV یک بیماری ویروسی از خانواده Morbillivirus بوده که در بخش عظیمی از جانوران وحشی و اهلی از جمله سگ، روباه، پاندا، گرگ، راسو، فک و در بسیاری از حیوانات دیگر مشاهده شده و می‌تواند بصورت بیماری مشترکی بین فک‌ها با برخی گوشت‌خواران عمل نماید. این بیماری بر دستگاه گوارش، تنفسی و سیستم عصبی و مغز جانوران اثر گذاشته و همراه با علائمی نظیر تب، تورم چشم، ریزش آب از بینی و چشم‌ها، سخت شدن تنفس، سرفه، تهوع، اسهال، کم‌اشتهایی، بی‌حالی بوده و سبب مرگ فک‌ها را فراهم می‌آورد.

۵. شکار و صید فک خزر در سایر کشورها

با توجه به مصاحبه دکتر غفارزاده در شماره ۲۱۹ (فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۴) ماهنامه بندر و دریا، این که شیلات ایران در یک کنوانسیون شکار فک‌های خزری را تأیید کرده شما این موضوع را چگونه می‌بینید؟

اولاً شکار فک خزر به‌صورت سنتی در این کشورها وجود داشته است. ثانیاً این کشورها براساس یافته‌های علمی سهمیه شکار را پیشنهاد می‌دادند و ثالثاً شکار فک در حد متعارف برای ایران قابل قبول بود؛ اتفاقی که برای قرن‌ها در این محدوده در حال افتادن بود، همانند آن‌چه که برای ماهیان خاویاری وجود داشت. اما عملاً هم فک خزر، هم ماهیان خاویاری، کیلکا، ماهی آزاد و ده‌ها گونه دیگر نظیر ماهی ماش، سیم، سوف و غیره تقریباً همگی از بین رفته‌اند و این موضوع نشانگر آن است که در این دریا اتفاقات جدی رخ داده است که از بحث امروز ما خارج است.

در مجموع شکار فک خزر در ایران متداول نیست و خوردن گوشت فک نیز به لحاظ شرعی حرام است. فک خزر برای مردم ایران مصرفی ندارد مگر این که بخواهند از پوست و روغن آن استفاده کنند که در بازارهای شمال ایران چنین مسیله‌ای را مشاهده نمی‌کنید. بازار مشخصی هم برای فروش و صادرات چنین چیزهایی در ایران وجود ندارد که بتوان مدعی شد که در حد تجاری از آن‌ها استفاده می‌شود. عمده مردم شمال ایران و صیادان در نواحی ساحلی یک رابطه دوستی و محبت با برخی جانوران برقرار می‌کنند. به‌طور مثال، صیادان جنوب ایران دلفین‌ها را خوش‌یمن می‌شمارند و شکار آن‌ها را تحس می‌دانند. بسیاری از صیادان نیز فک را «رفنگر دریای خزر» می‌دانند که موجب پالایش دریا می‌شود که این موضوع از لحاظ علمی هم درست است زیرا این گونه به عنوان یک گونه کلیدی (Keystone) در این دریا عمل می‌نماید [۱].

هم‌چنین، زیستگاه‌های فک خزر عمدتاً در خزر میانی و خزر شمالی در مناطقی است که دریا به اندازه کافی کم عمق است و جزایر زیادی در آن جا وجود دارد تا فک‌ها بتوانند در آن جا استراحت کنند. اگرچه این پستانداران از شش ماه به مدت چند ماه در سواحل ایران می‌مانند، اما عمده این زمان مصادف با تعطیلی صید انواع روش‌های صید ماهی است که به شدت از مخاطرات صیادی می‌کاهد.

در مصاحبه خانم ده‌دشتیان در شماره ۲۱۷ ماهنامه بندر و دریا، گفت فک‌های خزر خود را به داخل تورهای قیفی شکل به خاطر شکار کیلکا می‌اندازند و در مواقعی دی این تورها گرفتار می‌شوند. آیا این موضوع را تأیید می‌کنید؟

اولاً فک‌های خزری که در ایران داریم حداقل هشتاد تا نود سانتی‌متر طول دارند. ثانیاً دهانه تورهای قیفی شکل حدود دو متر است. بنابراین، دهانه تورهای کیلکاگیری مانند تورهای پرسیان به حدی بزرگ نیست که فک با چنین اندازه‌ای در آن محاصره شود. البته در دریای خزر صید پرسیان وجود ندارد. ماهی‌های کیلکا نیز عمدتاً در اعماق بالای پنجاه متر زندگی می‌کنند و در آب کم عمق بخش ساحلی مشاهده نمی‌شود؛ صید ماهی کیلکا معمولاً در وسط دریا و در اعماق آب صورت می‌گیرد. این در حالی است که فک خزری به مناطق کم عمق ساحلی و جزایر پناه می‌برد. خیلی کم اتفاق می‌افتد که فک‌ها بخواهند در وسط دریا باشند؛ فک‌ها معمولاً به سمت یک جزیره و ساحل امن می‌روند تا بتوانند در این پناهگاه استراحت کنند و در طول روز آفتاب بگیرند.



در طول مدت خدمت در شیلات، حداقل صد شب با شناورهای کیلکا گیری به دریا رفتم و صید کیلکا را از نزدیک مشاهده کردم و مطالعات مختلفی داشته‌ام، اما یک بار هم شاهد به تور افتادن فک خزر نبوده‌ام. چندین دفعه به سازمان حفاظت محیط زیست پیشنهاد دادم که پروژه‌ای در خصوص وقوع خطر ناشی از فعالیت‌های صیادی و به دام افتادن فک‌ها در تورهای صیادی تعریف کرده تا مطالعه‌ای علمی در این خصوص داشته باشیم که این پیشنهاد تا کنون تحقق نیافته است. ارزیابی خطر ناشی از فعالیت صیادی نشان می‌دهد اگرچه خطر به دام افتادن فک‌ها وجود دارد اما این میزان بسیار ناچیز است. در این راستا به راحتی می‌توان با توجه به مکان‌های صید، زمان‌های صید، ابزار صید به کار گرفته شده و هم‌زمانی آن با حضور فک خزر در سواحل ایران ارزیابی خطر (Risk assessment) داشته باشیم. به‌طور مثال، با وجود این که انتظار می‌رود وابستگی زیادی بین فک‌ها و ماهی‌های کیلکا وجود داشته باشد اما در قسمت‌های شرقی سواحل ایران (از ساری تا گمیشان و بندر ترکمن) هیچگونه فعالیت صیادی کیلکا وجود ندارد. بنابراین، در این منطقه خطرات ناشی از فعالیت شناورهای کیلکا صفر است. همین تجزیه و تحلیل برای سایر فعالیت‌های صیادی در مناطق مختلف وجود دارد.

سه‌م فعالیت‌های صیادی در شمال ایران، در کاهش جمعیت‌های فک خزر چگونه است؟

سه نوع فعالیت صیادی در دریای خزر داریم:

۱. صید ماهی‌های خاویاری
۲. صید انواع ماهی‌های استخوانی
۳. صید ماهی‌های کیلکا

صید ماهی‌های استخوانی

تا سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۳، ماهی‌های استخوانی در ایران به دوروش صید می‌شدند.

در صید دام گستر، با استفاده از تور گوشگیر (Gillnet) تور ماهیگیری همانند سدی در دریا در مسیر ماهی‌ها قرار داده می‌شود. زمانی که سر ماهی به هنگام عبور داخل تور می‌رود، عملاً قادر به عبور از آن نبوده و در صورت عقب‌گرد، برانشه‌هایش در تور گیر می‌کند. در نتیجه ماهی داخل تور به دام می‌افتاد. اما محققین به این نتیجه رسیدند که روش گوشگیر مورد استفاده برای ماهی استخوانی باعث به دام افتادن بچه ماهی‌های خاویاری هم می‌شود. بنابراین، سازمان شیلات با صرف هزینه بسیار زیادی، مجوز استفاده از «تورهای گوشگیر استفاده شده برای ماهیان استخوانی» را از صیادان خریداری و ابطال نمود و به‌طور رسمی اقدام به جمع‌آوری این تورها از دریای خزر کرد. هم‌اکنون بیش از بیست سال است که دام گوشگیر برای ماهی‌های استخوانی در دریای خزر نداریم. در ایران از سال ۱۳۷۳ تا کنون، تنها روش صید برای ماهی‌های استخوانی (ماهی سفید، ماهی کپور، ماهی سیم، ماهی آزاد) روش پره ساحلی است. در صید با تور پره یا صید ساحلی (Beach seine)، صیادان محدوده‌ای را در آب‌های ساحلی به صورت نیم‌دایره محاصره می‌کنند تا ماهی‌ها در آن جا به دام بیفتند و سپس تورها را با دست یا با تراکتور از آب بیرون می‌کشیدند. «تور پره استفاده شده برای ماهیان استخوانی»، چشمه‌هایی به اندازه سه سانتی متری در کیسه تور داشته و صیادان آن را برای صید ماهیان استخوانی در دریا قرار می‌دادند. بنابراین، کوچک‌ترین فک‌ها هم داخل این تورها گیر نمی‌کنند.

در صید پره ساحلی بیرون کشیدن یک تور از آب، چند ساعت طول می‌کشد و در این مدت، تعداد زیادی صیاد و قایق در ساحل حضور دارند و سروصدای آن‌ها در محیط، فک‌ها را از خطر آگاه می‌سازد. فک حیوان باهوشی است و احتمال آن ضعیف است که در محاصره تور پره قرار بگیرد و با تور خواهد بیرون بیاید. البته حتی اگر این اتفاق هم بیفتد، با توجه به وجود ناظرین تور پره، به راحتی این پستانداران آزاد می‌شوند. فک‌ها تنها برای استراحت به ساحل می‌آیند. در برخی کشورهای حاشیه دریای خزر فک‌ها به‌صورت گله‌ای در ساحل می‌خوابند و استراحت می‌کنند اما در سواحل ایران فک‌ها به‌شکل گله‌ای در ساحل مشاهده نمی‌شوند. البته در دوره دانشجویی و در سال‌های ۱۳۶۴ تا ۱۳۶۲ فک‌های زیادی را در حوالی بندر ترکمن، جزیره آشوراده و منطقه میانکاله مشاهده می‌کردم که در آب مشغول بازی بودند. هم‌چنین، فک خزر را چندین بار در حین ماموریت‌ها تا سال‌های ۱۳۷۹ مشاهده

کرده‌ام. اما در سال‌های اخیر با وجود حضور در دریا بندرت شاهد حضور فک‌ها در سواحل ایران هستیم. نکته مهم زمان فعالیت صید ماهی‌های استخوانی است که عمدتاً از بیستم مهرماه آغاز و تا اواسط فروردین ماه ادامه دارد و این درست زمانی است که فک‌ها به‌ویژه فک‌های بالغ به سمت شمال دریای خزر باز می‌گردند. لذا با توجه به این رفتار مهاجرتی عملاً خطر ناشی از فعالیت‌های تورهای پره به حداقل می‌رسد.

صید ماهی‌های کیلکا

ماهی‌های کیلکا نیز از ماهیان استخوانی محسوب می‌شوند اما شیوه صید آن‌ها با سایر ماهی‌های استخوانی فرق دارد. صیادها برای صید کیلکا از یک تور قیفی شکل که قطر دهانه آن دو متر است، استفاده می‌کنند. یک چراغ در بالای تور قیفی شکل وجود دارد که با روشن شدن آن کیلکاها به سمت نور جذب می‌شوند. زمانی که تعداد قابل توجه‌ای از این ماهی‌های در یک محل جمع شدند، صیادها تور را از آب بیرون می‌کشند.

صید ماهی‌های خاویاری

ماهی‌های خاویار زمانی که به سن بلوغ می‌رسند، بزرگ جثه هستند. وزن ازون برون بیشتر از هشت کیلوگرم است و وزن سایر ماهی‌های خاویاری به ۳۰ کیلوگرم هم می‌رسد. البته فیل ماهی‌های عظیم‌الجثه با وزن بیش از یک تن هم در این دریا صید شده است. ماهی‌های خاویاری نیز به روش گوشگیر صید می‌شوند و صیادها تورها را پس از فرار دادن در دریا از پایین یا میخ‌ها و از بالا با شناورها مهار می‌کنند تا همانند دیواری در مسیر حرکت ماهی‌ها قرار گیرد. اما چشمه‌های تورهای صید ماهی‌ها خاویاری درشت‌تر از تورهای صید ماهی‌های استخوانی است و احتمال دارد فک‌های کوچک داخل آن به دام بیفتند و زمانی که جانور تقلا می‌کند، توریچ شده و داخل آن گرفتار شوند. اما از سال ۲۰۱۰، صید تجاری ماهی‌های خاویاری تعطیل شده و در حال حاضر صید این ماهیان تنها برای صید مولدان، جهت تکثیر و تولید بچه ماهی و رهاسازی آن به دریای خزر برای بازسازی ذخایر آبیان صورت می‌گیرد. هم‌چنین، صید ماهیان خاویاری با استفاده از روش ترال سطحی و میانی به منظور انجام تحقیقات هم با هماهنگی قابل انجام است. در این ۱۰ سال که کارهای تحقیقاتی با استفاده از روش ترال انجام شده، یک نمونه گزارش صید ضمنی فک در میان پنج کشور حاشیه دریای خزر نداشتیم. بعید است که فک داخل دهانه تور ترال که دو تا سه متر بیشتر نیست، برود و در پشت قایقی که در حال حرکت است، به دام بیفتد.

در بیش از نیمی از زمان‌هایی که فک خزر به جنوب دریای خزر مهاجرت می‌کند صید ماهی‌های خاویاری تعطیل است. مسیر مهاجرت فک خزری نشان می‌دهد که حضور فک در سواحل جنوبی دریای خزر عمدتاً در فصل تابستان می‌باشد، زمانی که تمامی فعالیت‌های صیادی در سواحل جنوبی دریای خزر تعطیل است. البته وضعیت در سایر کشورهای حاشیه دریای خزر کاملاً فرق می‌کند. براساس آمار بانک جهانی، صید غیرقانونی ماهی‌های خاویاری در کشورهای روسیه و قزاقستان ۱۰ برابر صید رسمی است. تاجران در این کشورها به دلیل مصرف داخلی خاویار، نیازی به صادرات خاویار نداشته و خاویارهای تهیه شده به روش غیرقانونی، در هتل‌های لوکس مسکو، باکو و شهرهای بزرگ این کشورها به قیمت‌های بیشتر از اروپا به فروش می‌رسد. اگرچه بر اساس برآورد به‌عمل آمده در سال ۲۰۰۶ تعداد فک‌های خزری حدود ۱۱۵ هزار قلاده برآورد شد، اما متأسفانه به نظر می‌رسد که در حال حاضر جمعیت فک خزری حتی کم‌تر از ۷۰ هزار قلاده باشد. بنابراین، با توجه به مساحت دریای خزر تراکم فک‌ها در محیط دریا به اندازه‌ای نیست که به وفور مشاهده شود. به عبارتی در صورت توزیع نرمال این فک‌ها در تمامی مناطق به ازای هر کیلومتر مربع مساحت تنها ۱۹ درصد فک حضور خواهد داشت که به‌طور طبیعی این تراکم در جنوب دریای خزر به‌ویژه در پاییز و زمستان بسیار اندک خواهد بود.

شناورهای ایرانی صید ماهیان خاویاری و ماهی‌های کیلکا، حداکثر تا ۱۰ مایل در دریای خزر پیشروی می‌کنند. ماهی‌های استخوانی هم در ساحل که طول تورهای آنها حدود ۲ کیلومتر است صید می‌شوند. با توجه به این طول این نوع تورها، آن‌ها نمی‌توانند فضای زیادی را در دریا محاصره کنند. به عبارتی در مجموع صید هدف تعریف شده برای صیادان ایرانی دریای خزر بسیار محدود است به طوری که با احتساب صید غیر مجاز، صیادان ایرانی حدود چهل هزار تن از انواع ماهی به‌طور سالانه در این دریا صید می‌نمایند. مهم این است که

ایران داشته باشیم، متوجه می شویم که این میزان خطر را در مقایسه با سایر مخاطراتی که در سایر کشورها وجود داشته و عملاً خارج از کنترل دولت نیز می باشد، مانند خطرات ناشی از آلودگی ها، مرگ و میرهای دسته جمعی، شکار غیرمجاز فک ها در شمال دریای خزر (قزاقستان و روسیه)، بیماری ها و غیره، وجود دارد، بسیار ناچیز است.

صید ضمنی در فعالیتهای صیادی وجود دارد و اجتناب ناپذیر هم است. به طوری که در مقررات بین المللی نیز تلاش بر این است که راه هایی طراحی شود که مقدار صید ضمنی در فعالیتهای صیادی کاهش یابد. به طور مثال، در تمام دنیا بسیاری از ماهی ها در روش های مختلف صید به عنوان صید غیر هدف و به صورت ضمنی در تورهای صیادها گرفتار شده و صید شده یا به علت عدم استفاده به صورت دور ریز به دریا بازگردانده می شوند. زمانی که صیادهای ایرانی می خواهند ماهی های تن را از خلیج فارس صید کنند، در زمان بازدید از تورها مشاهده می کنند که تعدادی کوسه هم داخل تورها تلف شده اند. اما همین کوسه ها را در برخی کشورها هم چون ژاپن به عنوان صید هدف در نظر می گیرند و در محل و عمق مشخصی از دریا با استفاده از ادوات صیادی خاص اقدام به صید کوسه می کنند. در زمان شوروی سابق، روسیه، قزاقستان و آذربایجان حدود ۱۰۰ هزار قلابه فک را به عنوان صید هدف شکار می کردند. اما این تعداد فک رانمی توان با تعداد فک هایی که به طور اتفاقی و به صورت صید ضمنی در تورهای ماهیگیری ایرانیان به دام می افتاده و صیاد آن را بر اساس باورهایی که داشته رها کرده یا می کشته، مقایسه کرد. یکی از تحقیقاتی که همیشه در زمینه صید و صیادی انجام می شود این است که صید ضمنی را در فعالیتهای صیادی کاهش دهند و صید هدفی که مورد نظر صیاد است و بازار فروش آن نیز موجود است، افزایش یابد.

پی نوشت:

[۱] شاهای فر، رضا؛ «رفتگر دریای خزر را پاس بداریم!»، نشریه ماهیگیران، فروردین و اردیبهشت ۱۳۸۶، شماره ۵۷، صص ۱۹-۲۱.

در دریای خزر صید صنعتی با حجم برداشت بالا نداریم. البته در قدیم، روسیه برای صید ماهی های کیلکا کشتی هایی داشت که پس تاباندن نور در آب با استفاده از پمپ های مکشی که داشتند کیلکا را صید می کردند. این روش صید کیلکا با روش صید کلیکا در ایران فرق می کرد. اما پس از ورود شانه دار و گسست زنجیره غذایی در دریای خزر ذخایر کیلکا به شدت آسیب دیده و دچار مشکل شد چون شانه دارها از ژئوپلانکتون ها تغذیه می کنند و این موجودات غذای کیلکا ماهیان هستند. در نتیجه، صید صنعتی روس ها عملاً متوقف و میزان تلاش صیادی لنج های کیلکا به دلیل خرید مجوز شناورها، پرداخت خسارات توسط دولت و با صرف هزینه های هنگفت به بیش از یک سوم کاهش یافت.

من فکر می کنم در مورد سهم فعالیت صیادی در تلفات فک خزر خیلی بزرگ نمایی و افراق شده است. مرحوم دکتر هرمرز اسدی در باره این که چه تعداد فک به خاطر فعالیت صیادی در ایران تلف می شوند، یک برآوردی داشتند که البته توام با شک و تردید هم بود اما این برآورد حدود ۱۰۰ قلابه در سال بود. اگر تعداد این تلفات را با ۳۰ تا ۴۰ هزار قلابه فک خزری که توسط شکارچیان قزاقستان و روسیه شکار می شد، مقایسه کنیم یا حتی با مرگ و میرهای دسته جمعی فک ها که ناگهان باعث مرگ سه هزار قلابه فک در دریای خزر می شد، مقایسه کنیم، متوجه می شویم که تعداد تلفات فک به خاطر عوامل صیادی اصلاً قابل مقایسه با سایر عوامل نیست. باید اذعان کنم که بحث حفاظت از فک ها در سایر کشورهای حاشیه خزر معنی ندارد. اگر سفری به استراخان روسیه داشته باشید به راحتی شاهد عمل آوری محصولات حاصله از فک در آن جا خواهید بود. در حالی که روس ها همواره این ادعا را دارند که شکار فک ممنوع است.

زمانی که می خواهیم یک مسیله را مطالعه کنیم باید ارزیابی خطر را به دقت مد نظر قرار دهیم، تا میزان احتمال وقوع خطر مشخص شود. مطمئناً در همه فعالیتهای صیادی مخاطراتی برای سایر موجودات آبی وجود دارد. اما اگر ارزیابی از مخاطرات ناشی از فعالیتهای صیادی و باورهای صیادهای



شکل ۱- فک خزر در بخش شمالی تالاب بین المللی گمیشان استان گلستان دی ماه ۱۳۸۷ (عکاس: محمود شکیبیا)

اصطلاحات و تعاریف مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

مصوب فرهنگستان زبان و ادب فارسی

توضیح	معادل	واژه	
گواهی نامه‌ای که پس از گذراندن ممیزی‌های لازم و حصول اطمینان از انطباق سامانه ایمنی کشتی با الزامات آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی صادر می‌شود	گواهی نامه مدیریت ایمنی	safety management certificate	۳۱۵
گواهی نامه‌ای که در پی احراز شرایط لازم و صدور گواهی نامه بهداشت صادر می‌شود و به منزله معافیت شش ماهه شناور از واپایی بهداشتی است	گواهی نامه معافیت از واپایی بهداشتی	ship sanitation control exemption certificate	۳۱۶
گواهی ای که پس از هرنوع واریس صادر می‌شود	گواهی واریس	certificate of survey 2	۳۱۷
شخص حقیقی یا حقوقی که کالا را در مقصد از شرکت باربری تحویل می‌گیرد	گیرنده	consignee	۳۱۸
شخصی حقیقی یا حقوقی که صاحب کشتی یا دارای سهمی از آن است و تمامی مقررات و الزامات قانونی کشور صاحب پرچم را می‌پذیرد	مالک کشتی	shipowner	۳۱۹
یکی از شریک‌های کشتی که از طرف دیگر شرکا تمامی اختیارات به او تفویض شده است و تمامی امور کشتی از قبیل تحویل کالا و دریافت اجاره و انتخاب نماینده را انجام می‌دهد	مالک مدیر کشتی	managing owner	۳۲۰
اسکله یا پهلوگاهی مشخص در اسکله که برای بارگیری در نظر گرفته می‌شود	محل بارگیری	loading spot	۳۲۱
کالایی که با کشتی یا هواپیما یا وسایل نقلیه زمینی حمل می‌شود	محموله	cargo 2	۳۲۲
کالایی که فرستنده در زمانی معین و با نشانی مشخصی به شرکت باربری می‌سپارد تا به گیرنده تحویل دهد	مرسوله	consignment 2	۳۲۳
مسافری که از کشوری به قصد کشور دیگر، از کشور ثالث عبور کند	مسافر گذری	transit passenger	۳۲۴
مالک یا اداره کننده اسکله	مسئول اسکله	wharfinger	۳۲۵
فردی که صاحب کشتی شکسته یا بازگردان، مسئولیت مراقبت از کشتی شکسته و اموال آن را به او واگذار می‌کند	مسئول کشتی شکسته	wreck master 2	۳۲۶
شخص یا اشخاصی که مسئولیت اداره بندر را بر عهده دارند	مقام بندری	port authority 2	۳۲۷
جدول‌ها و نمودارهایی که نشان دهنده مقدار بار بارگیری شده بر حسب تن با توجه به موجودی سوخت و دیگر عوامل و نیز آب‌خور کشتی در آب شور یا شیرین است	مقیاس ظرفیت حمل	deadweight scale, displacement scale	۳۲۸
منطقه‌ای که در آن مسیر حرکت کشتی‌ها در چارچوب طرح جداسازی تردد از هم جدا شده است	منطقه جداسازی	separation zone	۳۲۹
منطقه‌ای در دریا که کشتی‌های عبوری و قایق‌های ماهیگیری حق ورود به آن را ندارند	منطقه ورود ممنوع	vessel exclusion zone	۳۳۰
منطقه‌ای در دریا که به دلیل شرایط بوم‌شناختی و اقیانوس‌شناختی و حجم تردد نیاز به اجرای روش‌های خاص برای پیشگیری از آلودگی دارد	منطقه ویژه	special area	۳۳۱
سازه‌ای دیوارمانند، با ساختاری خاص، از کف دریا تا بالاتر از سطح آن، برای حفاظت از محوطه و تأسیسات بندری در برابر امواج	موج‌شکن	breakwater	۳۳۲
طول یک دقیقه عرض جغرافیایی، حدوداً برابر ۱۸۵۲ متر	میل دریایی	nautical mile	۳۳۳
کارشناسی که به نمایندگی مالک کشتی یا شرکت کشتیرانی، با توجه به امکانات کشتی و نوع بار، بر توزیع مناسب و مطمئن و ایمن و کارآمد بار در انبارهای کشتی نظارت دارد	ناظر بارگیری	cargo superintendent	۳۳۴
افسر یا فرد مجربی که مسئولیت ناوبری را بر عهده دارد	ناوبر	navigator 1	۳۳۵
علم و مهارت هدایت و واپایی وسایل نقلیه اعم از دریایی و هوایی و ریلی و درون شهری و جاده‌ای	ناوبری	navigation 2	۳۳۶
نوعی ناوبری که در آن از انواع ابزارهای الکترونیکی استفاده می‌کنند	ناوبری الکترونیکی	electronic navigation	۳۳۷
شیوه‌ای در ناوبری مبتنی بر تعیین موقعیت با محاسبه سرعت شناور و سرعت باد و جریان آب	ناوبری برآوردی	dead reckoning	۳۳۸
نوعی ناوبری که در فاصله نسبتاً نزدیک به خط ساحلی انجام می‌شود	ناوبری پیش ساحلی	inshore navigation	۳۳۹
نوعی ناوبری که در آن برای تعیین موقعیت و هدایت شناور از عوارض یا مشخصه‌های جغرافیایی استفاده می‌کنند	ناوبری جغرافیایی	geonavigation/ geo-navigation	۳۴۰
ناوبری کشتی به نحوی که در آن نیازی به ناوبری نجومی نباشد	ناوبری چشمی	pilotage 3	۳۴۱
نوعی ناوبری بین دو نقطه که در آن مسیر حرکت بر روی دایره عظیمه‌ای است که از آن دو نقطه می‌گذرد و در آن راه قطب‌نمایی به‌طور متناوب تغییر می‌کند	ناوبری دایره عظیمه	great circle navigation, great circle sailing	۳۴۲
نوعی ناوبری که در آن از امواج رادیویی برای هدایت شناور استفاده می‌کنند	ناوبری رادیویی	radio navigation	۳۴۳
بخشی از ناوبری که در آن ساحل در یک طرف مسیر ناوبری و دریای آزاد در طرف دیگر آن قرار دارد	ناوبری ساحلی	coastal navigation	۳۴۴
نوعی ناوبری که در آن از نشانه‌ها و عوارضی که بر سطح زمین قرار دارد برای تعیین موقعیت شناور استفاده می‌کنند	ناوبری سطحی	terrestrial navigation	۳۴۵
نوعی ناوبری در مناطق قطبی که در آن از مختصات خطوط شبکه‌بندی شده به جای طول و عرض جغرافیایی که عملاً دیگر کارایی ندارند استفاده می‌کنند	ناوبری شبکه‌ای	grid navigation	۳۴۶

واژه	معادل	توضیح
grid navigation	ناوبری شبکه‌ای	نوعی ناوبری در مناطق قطبی که در آن از مختصات خطوط شبکه‌بندی شده به جای طول و عرض جغرافیایی که عملاً دیگر کارایی ندارند استفاده می‌کنند
inertial navigation	ناوبری لختایی	نوعی ناوبری برآوردی که در آن با استفاده از شتاب‌سنج و رایانه و فنون دوپلر مسافت طی شده و جهت را از نقطه مبدأ محاسبه و تعیین می‌کنند
celestial navigation, celo-naviga-tion, nautical astronomy	ناوبری نجومی	نوعی ناوبری که در آن موقعیت شناور را با استفاده از رصد اجرام آسمانی تعیین می‌کنند
freight rate, rate of freight	نرخ کرایه	مبلغی که به ازای حمل هر واحد بار به صاحب کشتی یا خط کشتیرانی پرداخت می‌شود
measurement rate	نرخ کرایه فرست کالاهای حجمی	نرخ کرایه فرست کالاهای حجمی
deadweight ratio, deadweight displacement coefficient	نسبت ظرفیت حمل	نسبت ظرفیت حمل به میزان جابه‌جایی آب‌خور در حالت بارگیری شده
fixed beacon, tower beacon	نشان فرست ثابت	نشان فرستی که به صورت ثابت به بستر دریا مهار شده است یا بر روی زمین استقرار دارد
racon, radar beacon, RBn, radar transponder	نشان فرست راداری	نوعی نشان فرست که با دریافت نشانک‌های راداری از کشتی یا هواپیما فعال می‌شود و نشانک‌هایی را برای محاسبه فاصله و تعیین سمت ارسال می‌کند
radio beacon, wireless beacon, radiobeacon station, aerophare, radiophare	نشان فرست رادیویی	نشان فرستی که با ارسال پیوسته امواج رادیویی به تعیین جهت کشتی یا هواپیما کمک می‌کند
directional radio beacon	نشان فرست رادیویی جهت‌دار	نوعی نشان فرست رادیویی که امواج را فقط در یک یا چند جهت مشخص ارسال می‌کند
rotating radio beacon, revolving radio beacon	نشان فرست رادیویی چرخان	نوعی نشان فرست رادیویی که امواج را با چرخش کامل به تمام جهات ارسال می‌کند
circular radio beacon	نشان فرست رادیویی هم‌مسطح	نوعی نشان فرست رادیویی که امواج را با شدت مساوی در تمام جهات ارسال می‌کند
floating beacon, water signal	نشان فرست شناور	نشان فرستی که از آن در آب‌نگاری و بازرسی بستر دریا استفاده می‌شود و معمولاً به وسیله طناب یا زنجیر یا بافه به بستر دریا بسته می‌شود
beacon signal, radio beacon signal	نشانک نشان فرست	نشانک رادیویی که معمولاً ترکیبی از چند حرف از الفبای مورس است مت. سیگنال نشان فرست
tagger	نشان‌گذار	فردی که نشان‌گذاری می‌کند
tagging	نشان‌گذاری	عملی که به واسطه آن کشتی یا بار کشتی را متمایز سازند؛ این عمل یا از طریق چسباندن برچسب بر روی کالا یا از طریق تزریق دمای مصنوعی به خن کشتی حاصل می‌شود
rate of turn indicator	نشانگر آهنگ گردش	ابزاری که آهنگ گردش شناور را نشان می‌دهد
crude carrier	نفت‌کش	کشتی مخصوص حمل نفت خام مت. نفت‌بر
very large crude carrier, VLCC	نفت‌کش غول‌پیکر	نفت‌بر بزرگی که ظرفیت آن از ۱۶۰ تا ۳۲۰ هزار تن است مت. نفت‌بر غول‌پیکر
ultra large crude carrier, ULCC	نفت‌کش کوه‌پیکر	نفت‌بر بسیار بزرگی که ظرفیت آن بیش از ۳۲۰ هزار تن است مت. نفت‌بر کوه‌پیکر
stowage plan, cargo plan	نقشه‌بارچینی	نقشه‌ای که محل استقرار بار در انبارها و بخش‌های دیگر کشتی را نشان می‌دهد
shipping agency	نمایندگی کشتیرانی	مجموعه‌ای که امور مربوط به کشتی را در بندر به نمایندگی از صاحب یا فرمانده کشتی یا اجاره‌کننده آن انجام می‌دهد
loading agent	نماینده بارگیری	مأموری که در بندر کارهای مربوط به بارگیری کشتی خاصی را انجام می‌دهد
shipping agent	نماینده کشتیرانی	فرد مأمور از طرف نمایندگی کشتیرانی
shipowner's agent	نماینده مالک کشتی	شخصی حقیقی یا حقوقی که برای تامین نیازهای کشتی در بندر به نیابت از مالک کشتی اقدامات لازم را انجام می‌دهد
break bulk cargo	نیم‌فله	کالای متفرقه‌ای که نه فله‌ای است و نه بارگنجی مت. بار نیم‌فله‌ای، کالای نیم‌فله‌ای، نیم‌فله‌ای
wharfage	هزینه اسکله	هزینه‌ای که مالک کشتی بابت استفاده از اسکله پرداخت می‌کند
cargo handling charges	هزینه بارورزی	مجموع هزینه‌هایی که برطبق قرارداد برای بارورزی پرداخت می‌شود
salve charge, salvage charges	هزینه بازگردانی	
port dues	هزینه بندری	هزینه‌ای که مالک یا شرکت کشتیرانی برای استفاده از بندر به اداره بندر می‌پردازد



مستندساز برتر علی در سال ۱۳۸۹

شرکت مستند نگاران حوزه معمور، افتخار دارد اعلام کند که آقای علی در سال ۱۳۸۹ برنده جایزه مستندساز برتر در حوزه معمور شد. آقای در سال ۱۳۸۹ موفق شد با فیلم «معمور» در جشنواره بین المللی مستند نگاران حوزه معمور، جایزه برتر را بدست آورد. آقای در سال ۱۳۸۹ موفق شد با فیلم «معمور» در جشنواره بین المللی مستند نگاران حوزه معمور، جایزه برتر را بدست آورد.

این افتخار را آقای در سال ۱۳۸۹ در جشنواره بین المللی مستند نگاران حوزه معمور، در تهران بدست آورد. آقای در سال ۱۳۸۹ موفق شد با فیلم «معمور» در جشنواره بین المللی مستند نگاران حوزه معمور، جایزه برتر را بدست آورد. آقای در سال ۱۳۸۹ موفق شد با فیلم «معمور» در جشنواره بین المللی مستند نگاران حوزه معمور، جایزه برتر را بدست آورد.



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

- مستند نگاری - آموزش فرایند تعمیرات اساسی اسکله های بندر شهید رجایی
- مستند نگاری - آموزش فرایند ساخت اسکله های بندر نوشهر
- مستند نگاری - آموزش سیستم کنترل ترافیک دریایی مرکز طرح فارس
- مستند نگاری آموزش - مستند فرایند ساخت موج شکنها و دایکتای بندر اروالی
- مستند نگاری و تهیه طرح توسعه اسکله های بندر شهید رجایی
- مستند نگاری و آموزش فرایند ساخت اسکله های بندر نوشهر
- مستند نگاری و تهیه طرح توسعه بندر نوشهر چابهار
- مستند نگاری و مستند فرایند ساخت بندر امیر آباد
- مستند فرایند تعمیرات اساسی اسکله های بندر شهید رجایی



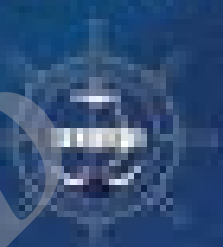
تهران، بزرگسرا، سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران
 پستال: ۱۹۷۳۵-۱۹۷۳۶ - تهران، خیابان آملی، پلاک ۱۱ - واحد ۲
 تلفن: ۸۸۸۸۸۸۸۸ - فکس: ۸۸۸۸۸۸۸۸
 وبسایت: www.sid.ir
 شماره تماس: ۰۲۱ ۸۸۸۸۸۸۸۸

ایده های جدید را به فریاد می آوریم
Innovating new ideas to the sea

شرکت ایرانی

هدایت گستی خلیج فارس

PIERSHAW GUIDE PILOT
 MARINE SERVICES CO.



شرکت هدایت گستی خلیج فارس با بهره گیری از کادری مجرب و مجهز با تجهیزات روز دنیا، خدمات هدایت و راهنمایی کشتی ها را در خلیج فارس و دریای عمان ارائه می دهد. همچنین با استفاده از تجهیزات پیشرفته، خدمات کابلهای کشتی و خدمات کابلهای کشتی را در خلیج فارس و دریای عمان ارائه می دهد. همچنین با استفاده از تجهیزات پیشرفته، خدمات کابلهای کشتی و خدمات کابلهای کشتی را در خلیج فارس و دریای عمان ارائه می دهد.

آدرس: تهران، بزرگراه تهران-اصفهان، پلاک ۱۱۱، تهران، کوهکده، خیابان هدایت
 وبسایت: www.piershawguide.com تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۹۰۹۳۸

ریسک های زندگی خود را به یک بیمه گر توانگر واگذار کنید

بیمه الیور دارای سطح یک توانگری عالی در بین شرکت های بیمه
های همه فعال می باشد

بیمه الیور با ۳۶۰۰ میلیارد ریال سرمایه داران بیشترین سرمایه در بین
شرکت های بیمه خصوصی

بیمه توانگر

الیور

شرکت الیور آسیا ۱۳۵۰

تلفن مرکزی: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸

www.alyorinsurance.ir