



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

# بیتوجه

سال سی ام | شماره ۲۲۶ | دی ۱۳۹۴  
۸۴ صفحه | قیمت ۶۰۰۰۰ ریال



• مقام معظم رهبری: توافق برای روابط استراتژیک ۲۵ ساله درست و حکمت آمیز است

• با دیپلماسی گفتمان دولت یازدهم: درها گشوده شد

• وزیر راه و شهرسازی: شرکت های حمل و نقل دریایی دیگر هم به زودی می آیند



# شرکت مبشر نور دریا

MOB  
BASHER  
NOR  
DARYA

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

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ✓ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- ✓ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ✓ دیو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ✓ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراضی پشتیبانی  
 پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا  
 تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰  
 کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷ www.mobasherco.com

ASIA ENERGY & INDUSTRY



شرکت صنعت و انرژی آسیا

www.asia-ei.com

info@asia-ei.com

reza.nagili@gmail.com



مدیریت مهندسی (طراحی، خرید، ساخت و نصب)

ترمیالهای نفتی و گازی

طراحی، ساخت و نصب کلبه تجهیزات

اسکله های نفتی و گازی

- ✓ بازوهای بارگیری دریایی
- ✓ بازوی بارگیری دریایی موبایل
- ✓ سیستم مهار کن و آزاد سازی سریع طناب کشتی
- ✓ بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای جاده ای و ریلی
- ✓ مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص اسکله های نفتی و گازی

دفتر مرکزی: تبریز - ابرسان - خیابان فارابی  
 پلاک ۷۶- طبقه اول  
 تلفنکس: (۰۴۱)۳۶۵۸۱۷۴۶  
 موبایل: ۰۹۱۴۷۸۳۴۸۵۲

آدرس دفتر تهران: بلوار مرزداران - نیش خیابان  
 گلها - ساختمان پاسارگاد - واحد ۱۱  
 تلفن: (۰۲۱)۴۴۲۲۲۱۷۵ / (۰۲۱)۴۴۲۴۴۱۵۵

کارخانه: کیلومتر ۳۰ جاده تبریز - آذرشهر - شهرک  
 صنعتی شهید سلیمی - انتهای خیابان ۳۰ متری  
 چهارم شمالی - ۲۰ متری غربی سوم - پلاک ۳۵  
 تلفنکس: (۰۴۱)۴۳۳۲۹۶۰

دفتر ترکیه:

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

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

Gsm: +90 537 912 1160

www.SID.ir



تأسیس از یزگان  
امید بر جوانان

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی



Tel: (+9821)88533015  
Fax: (+9821)88533918

Info@lotka-group.com



شرکت راهاب رایانه گستر  
هوشمندی در حرکت

۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بنادر و پایانه های نگهداری کالا و کانتینر

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

مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰+

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

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



و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری  
راهاب CONSOL™

- ✓ پوشش کامل عملیات ترمینال های کانتینری
- ✓ ابزار های قدرتمند ثبت عملیات
- ✓ ثبت عملیات مبتنی بر درخواست
- ✓ امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات اسنادی و مالی
- ✓ مانیتورینگ گرافیکی و سه بعدی
- ✓ جست و جوی قوی و کارا
- ✓ مطمئن، کاربردی و سریع

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

وب سایت: www.rahyab.ir

پست الکترونیک: info@rahyab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲

## شرکت خدمات بیمه‌ای سایه امن البرز

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

تأیید شده برتر شرکت بیمه البرز در سال های ۸۸ - ۹۹



خیابان سهروردی شمالی، خیابان خرمشهر، پلاک ۱۰۳، واحد ۴  
 تلفن: ۸۸۷۴۱۸۰۵ و ۸۸۷۴۱۸۲۷ فکس: ۸۸۷۴۱۸۳۵  
[www.sayehamnaiborz.com](http://www.sayehamnaiborz.com)



## شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا

Beta Port and Marine Services Development Company

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه تیریز پلاک ۸  
 کد پستی: ۶۴۹۶۶۶۲۵۴۱ تلفن: ۸۸۸۸۸۶۴۸ ۸۸۹۶۴۵۰۳ فکس: ۸۸۹۸۸۶۵۲  
 دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات  
 تلفن: ۳۵۲۴۷۴ - ۰۷۶۳ فکس: ۳۵۲۴۷۷۱ - ۰۷۶۳  
 وبسایت: [www.betaco.org](http://www.betaco.org) پست الکترونیک: [info@betaco.org](mailto:info@betaco.org)





## توافق برای روابط استراتژیک ۲۵ ساله درست و حکمت آمیز است

متقابل «باید به صورت روزافزون افزایش یابد.»  
رییس جمهوری چین با اشاره به سابقه اتصال ایران و چین از طریق راه قدیمی جاده ابریشم، این جاده را نماد «صلح، پیشرفت و تبادلات دوستانه» خواند و افزود: «کشورهایی که در مسیر این جاده قرار دارند با توسعه همکاری‌های خود می‌توانند در مقابل الگوی آمریکایی‌ها برای برهم زدن توازن اقتصاد منطقه از منافع خود دفاع کنند و به اهدافشان دست یابند.»  
شی جین پینگ ادامه داد: «برخی ابرقدرت‌ها به دنبال حاکم کردن انحصار و سیاست جنگلی «یا با ما یا دشمن ما» هستند اما پیشرفت اقتصادهای نوظهور، انحصار قدرت را از دست آن‌ها خارج و فضای مناسبی برای ایده‌ها و سیاست‌های دولت‌های مستقل فراهم کرده است.»  
رییس جمهوری چین حمایت کشورش از «موضوع هسته‌ای ایران» و هم‌چنین حمایت ایران از «چین یکپارچه و واحد» را نمونه‌ای از اعتماد متقابل و سیاست‌های مستقل دو کشور برشمرد و افزود: «ما مسیر توسعه مستقل را دنبال می‌کنیم و آمادگی داریم همان گونه که در زمان تحریم‌ها در کنار ایران بودیم، پس از برداشته شدن تحریم‌ها نیز همکاری‌های خود را در همه زمینه‌ها گسترش دهیم.»  
شی جین پینگ با اشاره به مزیت‌های فراوان جغرافیایی، انسانی و انرژی ایران، گفت: «اقتصاد چین و ایران مکمل یکدیگر هستند و در این سفر در خصوص برنامه‌ریزی برای همکاری استراتژیک ۲۵ ساله به توافق رسیده‌ایم و آماده گسترش و تعمیق همکاری‌ها در بخش‌های فرهنگی، آموزشی، فناوری، نظامی و امنیتی در سطح شرکای راهبردی هستیم.»  
رییس جمهوری چین، ایجاد ساز و کاری برای افزایش همکاری‌های امنیتی دو کشور در مواجهه با تروریسم و مسایل پیچیده منطقه را ضروری دانست.  
او هم‌چنین، سخنان رهبر انقلاب را نیز حکیمانه و دوراندیشانه خواند و افزود: «دولت و ملت چین نسبت به جنبه‌های نگاه دوستانه و صمیمانه‌ای دارند و امیدواریم هم‌چون گذشته به پیشرفت روابط دو کشور کمک کنید.»

موجب شده است که ملت ایران و مسئولان کشور، گسترش روابط با کشورهای مستقل را پیگیری کنند.»  
ایشان با تأکید بر این که موضوع چین واحد از سیاست‌های اصولی و قطعی جمهوری اسلامی ایران است، به سخنان رییس جمهوری چین در خصوص گسترش همکاری‌های امنیتی میان دو کشور اشاره کردند و افزودند: «متأسفانه منطقه ما به دلیل سیاست‌های غلط غربی‌ها و هم‌چنین برداشتی انحرافی و غلط از اسلام دچار ناامنی شده است که خطر گسترش یابندگی دارد و باید با همکاری‌های خردمندانه جلوی آن را گرفت.»  
رهبر انقلاب برخی کشورهای منطقه را منشأ اصلی این تفکر انحرافی دانستند و خاطرنشان کردند: «غربی‌ها نیز به جای تقابل با منشأ اصلی این تفکر و گروه‌های تروریستی، مسلمانان را در اروپا و آمریکا مورد تهاجم و فشار قرار داده در حالی که این جریان‌های تروریستی با تفکر صحیح اسلامی کاملاً متفاوت هستند.»  
حضرت آیت الله خامنه‌ای با اشاره به اصرار آمریکایی‌ها و غربی‌ها در استفاده از عنوان «دولت اسلامی» برای برخی گروه‌های تروریستی گفتند: «این رویکرد، اهانت به مسلمانان است و به جای علاج مشکل، به‌طور غیرمستقیم زمینه تقویت این گروه‌ها را به وجود می‌آورد.»  
ایشان، ادعای آمریکایی‌ها مبنی بر تشکیل «اتلاف مبارزه با تروریسم» را یک فریبکاری خواندند و تأکید کردند: «رویکرد آمریکایی‌ها در همه مسایل این گونه است و آن‌ها هیچ‌گاه رفتار صادقانه ندارند.»  
رهبر انقلاب اسلامی در پایان اظهار امیدواری کردند: «نتایج گفتگوها و توافق‌های تهران به معنای واقعی کلمه برای هر دو طرف سودمند باشد.» در این دیدار که آقای روحانی رییس جمهوری نیز حضور داشت، آقای شی جین پینگ «با ابراز خرسندی از سفر به ایران و تشکر از احساسات صمیمانه و صادقانه دولت و ملت ایران، این صمیمیت را ناشی از همکاری‌ها و مبادلات دوستانه و درازمدت دو کشور دانست و گفت: «همکاری‌های دوجانبه ایران و چین بر پایه «منافع

به گزارش بندر و دریا به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر مقام معظم رهبری؛ حضرت آیت الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی، عصر روز شنبه سوم بهمن ماه سال جاری در دیدار با «شی جین پینگ» رییس جمهوری خلق چین و هیات همراه، با اشاره به سابقه کهن ارتباطات تجاری و فرهنگی دو ملت ایران و چین، تأکید کردند: «دولت و ملت ایران همواره به دنبال گسترش روابط با کشورهای مستقل و قابل اطمینان هم‌چون چین بوده و هستند و بر همین اساس، توافق روسای جمهوری ایران و چین برای یک روابط استراتژیک ۲۵ ساله، کاملاً درست و حکمت‌آمیز است.»  
رهبر انقلاب اسلامی، سخنان رییس جمهوری چین مبنی بر لزوم احیای جاده ابریشم و گسترش همکاری‌های کشورهای واقع در این مسیر را ایده‌ای کاملاً منطقی و قابل قبول خواندند و گفتند: «جمهوری اسلامی ایران هیچ‌گاه همکاری‌های چین در دوران تحریم را فراموش نخواهد کرد.»  
حضرت آیت الله خامنه‌ای، انرژی را یکی از مسائل مهم دنیا خواندند و خاطرنشان کردند: «ایران تنها کشور مستقل در منطقه است که در زمینه انرژی می‌تواند مورد اطمینان قرار گیرد زیرا برخلاف برخی کشورهای منطقه، سیاست انرژی ایران تحت تأثیر هیچ عامل غیر ایرانی قرار نمی‌گیرد.»  
ایشان با اشاره به سیاست‌های سلطه‌گرانه برخی کشورها به‌ویژه آمریکا و همکاری غیرصادقانه آن‌ها با کشورهای دیگر افزودند: «این وضعیت موجب شده است که کشورهای مستقل، به دنبال همکاری‌های بیشتر با یکدیگر باشند و توافق ایران و چین برای روابط استراتژیک ۲۵ ساله در همین چارچوب است که باید با پیگیری جدی دو طرف، توافق‌ها حتماً به مرحله عملیاتی برسند.» رهبر انقلاب اسلامی، با اشاره به تمایل و نگاه به شرق در فرهنگ ایرانی گفتند: «غربی‌ها هیچ‌گاه نتوانسته‌اند اعتماد ملت ایران را جلب کنند.»  
حضرت آیت الله خامنه‌ای، سیاست آمریکا نسبت به ایران را در میان کشورهای غربی، بدتر و خصمانه‌تر دانستند و افزودند: «همین سیاست‌های خصمانه



توافق برای روابط استراتژیک ۲۵ ساله درست و حکمت آمیز است



درها گشوده شد



شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی دیگر هم به زودی می‌آیند



انعقاد تفاهت‌نامه ایجاد جاده ابریشم دریایی میان ایران و چین



شصت‌سالگی شرکت ملی نفتکش ایران گرامی داشته شد

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی  
مدیر مسئول: دکتر هادی حق‌شناس  
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 بین‌الملل: فرید قادری  
دبیر سرویس خبری: عاطفه نامداری  
تحریریه: حسن سوری | مهدی دedar | فریما صالح | مرضیه نوری نیارکی  
مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرایی  
نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری  
مدیر هنری و صفحه‌آرایی: پویا ملک‌سیر  
مترجم: نازنین ساغری  
عکس: یاسر علی‌بخشی  
ویراستار: رامین جهان‌پور  
مدیر بازرگانی: نسرین غلامی  
امور بازرگانی: ملیکا غفوریان  
مجری طرح: شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل‌ونقل (تبینوز)  
چاپ: هنر سرزمین سبز  
نشانی دفتر ماهنامه: تهران | خیابان آفریقا | بعد از چهارراه جهان‌کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی  
کد پستی: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸  
تلفکس: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۰۴۰-۶۳۹۰۸۸۱۹  
شماره پیامک: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰  
صندوق پستی: ایران-تهران ۲۷۱۳-۱۵۸۷۵  
وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir  
پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir  
قابل توجه خوانندگان محترم:  
ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.  
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.  
علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.  
ماهنامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.

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

# انتظار سازمان بنادر حضور جدی بخش خصوصی در بنادر کشور است



دکتر هادی حق شناسی

در سنوات گذشته به دلیل تحریم ها و برخی از مسایل دیگر، بنادر کشور به لحاظ سخت افزاری و تجهیزات مجهز نشدند و به عبارت ساده تر روال عادی و روزمره خودشان را طی کردند. اگرچه ظرفیت امروز بنادر حدود ۲۰۰ میلیون تن است و ما در گذشته تقریباً نزدیک به ۱۵۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری داشتیم و هنوز به ظرفیت بلقوه آن دوره نرسیدیم، اما واقعیت این است که اگر این تحریم ها وجود نداشت و هم چنین در آمد ارزی کشور طبق روال عادی خودش وارد کشور می شد مطمئناً ما امروز با افزایش تخلیه و بارگیری در صف انتظار کشتی ها به خصوص در بخش حمل و نقل کانتینر بودیم. خوشبختانه در یکی دوسال گذشته دولت تدبیر و امید نگاه ویژه ای به بنادر کشور به خصوص سواحل مکران و بندر چابهار داشته و از محل صندوق ذخیره ارزی کشور حدود ۴۰۰ میلیون دلار برای توسعه بنادر تخصصی داده است. البته سازمان بنادر از منابع خودش هم برنامه هایی برای فاز ۳-۴ و ۵ شهیدر جایی دارد و مطمئناً با شروع روند صعودی افزایش ورود کالا و صادرات ترانزیت کالا، بنادر هم از لحاظ انبارها، اسکله و محوطه بارانداز توسعه پیدا خواهد کرد. با این حال مهم تر از همه تخصیص تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر است که در این زمینه سازمان بنادر در طول دوسال گذشته اقدامات جدی انجام داده و امیدواریم قراردادهای مربوطه، به زودی منعقد شود و کار اجرایی خرید «گنتری کرین» عملیاتی بشود.

در شرایطی که در پسابرجام قرار گرفتیم به نظر می رسد طی چند ماهه آینده با ورود لاینرهایی که قبل از تحریم ها هم به بنادر ایران تردد می کردند شاهد رونق بنادر ایران در جنوب کشور باشیم و همین بحث را در بنادر شمالی ایران هم داشته باشیم. به همین سبب پیش بینی می شود که ظرف حد اکثر دوسال آینده به شرایط تخلیه و بارگیری قبل از تحریم های ظالمانه برسیم. هم چنین در یکی دو سال آینده سازمان بنادر باید حوضچه ها و اسکله هایی را که طبق برنامه در شمال و جنوب کشور در دست اقدام و احداث دارد تکمیل کند و مهم تر این که تجهیزات مورد نیاز هم خریداری و نصب بشود.

آن چه که در شرایط پسا تحریم از اهمیت ویژه ای برخوردار است، حضور بخش خصوصی در بنادر ایران است. با توجه به روند سرمایه گذاری سازمان بنادر و دریانوردی از محل منابع داخلی خودش در سنوات گذشته، حداقل بین ۵۰۰ تا ۸۰۰ میلیارد تومان بیشتر در سال سرمایه گذاری نشده است در حالی که به نظر می رسد برای تکمیل و تجهیزات بهره برداری از کل بنادر ایران سالانه حداقل چند برابر منابع سازمان، نیاز به منابع داریم که باید از طرف بخش خصوصی تامین شود تا بنادر کشور این عقب ماندگی تاریخی را که در سنوات گذشته نسبت به سایر بنادر خلیج فارس داشته ایم جبران نمایند. احتمالاً در سال های آینده کشتی هایی که از تنگه هرمز عبور می کنند به جای رفتن به بندر شهیدرجایی که نزدیک ترین بندر به تنگه هرمز است، بنادر کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس را انتخاب نکنند چون هزینه تردد آنها به مراتب بیشتر از هزینه ورود آنها به منطقه است.

به همین سبب می بایست بنادر ایران خودشان را برای پذیرش کشتی هایی که از تنگه هرمز به خلیج فارس وارد می شوند آماده کنند. این بار ما هستیم که باید پذیرش کشتی های بزرگ باشیم یا به عبارت ساده ترین قابلیت و ویژگی را بندر شهیدرجایی دارد که هاب منطقه باشد و این بار بقیه بنادر حاشیه جنوب خلیج فارس باید با کشتی های فیدری وارد بندر شهیدرجایی شوند و به حمل و نقل کانتینرهایشان بپردازند.

به نظر می رسد فرصت پسا تحریم یک فرصت بی نظیر برای بنادر ایران است، به شرطی که از این فرصت مانع نهایت استفاده را ببریم و بستر رشد بنادر خصوصی در ایران را بیشتر فراهم کنیم.

# ترمیم سازمان حقوقی دولت لازمه حفظ حقوق بیت المال

محمدتقی انزان پور

مدیرکل دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی

بی تردید هر یک از دست اندر کاران و مرتبطان فعالیت های تخصصی حقوقی دستگاه های اجرایی کشور بر این امر اذعان دارند که جذب و نگه داری دانش آموختگان علم حقوق در دستگاه های اجرایی کشور، به عنوان یکی از معضلات اساسی فعلی ساختار تشکیلاتی دولت است که به واسطه انگیزه ها و زمینه های شغلی قابل توجه در فعالیت های حقوقی غیردولتی از جمله وکالت، سردفتری اسناد رسمی، مشاوره حقوقی و... که از درآمد و مزایای به مراتب گسترده تری نسبت به استخدام رسمی و پیمانی در دستگاه های دولتی برخوردار است، روز به روز بر دشواری استخدام و نگه داری این دسته از متخصصان در پیکره دولت می افزاید. اندک تاملی در آمار یک دهه گذشته دستگاه های دولتی، این ادعا را که دستگاه های دولتی توفیق چندانی در جذب و یا نگه داشتن این دسته از کارکنان برای بازه زمانی بیش از ۱۰ سال نداشته اند به اثبات می رساند. اصولاً به واسطه بازار کار مناسب غیردولتی و نیز نبود مزایای استخدامی انگیزشی، غالباً به کارگیری این کارکنان از میان فارغ التحصیلانی که به تازگی از دانشگاه فارغ التحصیل شده و فاقد تجربه لازم بوده اند و یا از طریق انعقاد قرارداد مشاوره و وکالت با وکلای مجربی که قانوناً حق استخدام داریم در دستگاه دولتی را نداشته اند صورت پذیرفته است، که در دسته اول اغلب، خروج از خدمت دولتی مستخدمان پس از کسب تجربه لازم و آشنایی با بازار کار و در دسته دوم، به دلیل عدم امکان استخدام، فقدان برنامه ریزی و سرمایه گذاری لازم در بخش نیروی انسانی را در پی داشته که در هر صورت آن چه که در این میان مورد آسیب جدی قرار گرفته حقوق دولت در دعاوی، قراردادهای و اختلافات با سایر اشخاص غیردولتی بوده است.

مسئله استفاده از تخصص علمی هر یک از دانش آموختگان مراکز دانشگاهی در رشته های مختلف، یکی از مزایایی است که تاثیر بسیاری در انتخاب شغل توسط فارغ التحصیلان دانشگاه دارد و در این میان، فارغ التحصیلان رشته حقوق جزء محروم ترین قشر تحصیل کرده کشورند که به محض استخدام در دستگاه دولتی، از داشتن هرگونه شغل و مزایای جنبی حاصل از تحصیلات تخصصی خویش محروم شده و مصداق بارز «کوزه گرانی اند که جرعه نوش کوزه شکسته قوانین جاری هستند»، به نحوی که این محرومیت آن ها را از داشتن حق تاسیس دفتر وکالت و یا ارایه مشاوره حقوقی نیز محروم می سازد. در حالی که سایر دانش آموختگان دانشگاه ها که بعضاً هم چون رشته حقوق دارای بازار کار نسبتاً مناسبی در جامعه هستند، علاوه بر استخدام در دستگاه های دولتی، در حوزه های ساخت و ساز، حسابرسی و حسابداری و... به کار اشتغال داشته و گاهی بیش از درآمدی که از تصدی شغل دولتی کسب می نمایند، از رشته تخصصی خود و در خارج از ساعات اداری عایدی دارند.

در چنین حالتی و با در نظر گرفتن ساختار دولتی اقتصاد کشور، مسلماً دولت که از حجم گسترده ای از قراردادهای داخلی و بین المللی و نیز دعاوی ناشی از این قراردادها و هم چنین سایر فعالیت های حاکمانه خود برخوردار است، با در نظر گرفتن ممنوعیت های قانونی ناشی از وجود اصل ۱۴۱ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و یا قانون منع تصدی بیش از یک شغل مصوب ۱۳۷۳، از یک سو به دلیل محدودیت در پرداخت حق الوکاله قادر به استخدام وکلای مجرب به عنوان کارکنان دستگاه نبوده و انعقاد قراردادهای موردی و یا به کارگیری وکلا به عنوان مشاور حقوقی نیز به دلیل نبود امکان اشتغال تمام وقت در دستگاه دولتی و فراهم نبودن آشنایی کامل با مقررات و فرآیندهای تخصصی هر دستگاه (خصوصاً دستگاه های تخصصی دارای گردش مالی گسترده) چندان گره گشا نبوده و از سوی دیگر کارکنان رسمی و پیمانی شاغل در دستگاه های دولتی نیز به دلیل نبود جبران حقوق از دسته رفته ناشی از محرومیت از معلومات تخصصی خود (تاسیس دفتر وکالت مشاوره، سردفتری اسناد رسمی و...) انگیزه چندانی در استمرار خدمت در دستگاه های دولتی را نخواهند داشت. با این تفاسیل نیاز به هیچ توضیح اضافه ای برای این موضوع وجود نخواهد داشت که در دراز مدت، با وجود ممنوعیت استخدامی موجود، نبود انگیزه استخدام دولتی در دانش آموختگان نخبه علم حقوق به شرح پیش گفته و نیز جاذبه های شغلی غیردولتی برای کارکنان حقوقی مجربی که در دستگاه های دولتی به کار اشتغال داشته و تجربیات ارزشمندی به دست آورده اند، یقیناً حقوق دولت و به تبع آن حقوق عموم افراد جامعه در معرض تهدید جدی قرار خواهد گرفت. اندک تاملی در تخلفات علنی و آزاردهنده موجود، هم چون تجاوز به حریم راه ها، برداشت های غیرقانونی از جنگل ها، طبیعت خوار، ساخت و سازهای غیرمجاز و... که همگی نشانگر عدم تناسب ساختار تشکیلاتی واحدهای حقوقی ذی ربط و نامتناسب بودن سطح و تعداد پست های تشکیلاتی این واحدها در مقایسه با حجم انبوه تخلفات قانونی مرتبطی که باید به وسیله این افراد مورد پیگیری اداری و قضایی قرار بگیرد است، این حقیقت را آشکار می سازد که ادامه این روند در نهایت منتهی به بدون دفاع ماندن حقوق دولت و بهره مندی بیش از پیش فرصت طلبان و متجاوزین به حقوق عامه، به چنین خلائی خواهد شد.

در این راه ضروری است که دست اندر کاران امر با اصلاح ساختار تشکیلاتی، ایجاد مزایای انگیزشی متناسب، هم چون برقراری حق محرومیت از تاسیس دفتر وکالت و مشاوره (هم چون پزشکان مستخدم دولت که از حق محرومیت از مطب برخوردارند)، اختصاص مجوزهای استخدام رسمی و یا امتیازات شغلی و استخدامی، نسبت به ترمیم فاصله موجود بین مزایای موجود در بازار کار دولتی و غیردولتی مبادرت نمایند تا از این طریق، زمینه ترمیم سازمان حقوقی دولت و حفظ حقوق عامه فراهم شود. چرا که در غیر این صورت، با چنین مدافعان بی دفاعی که با وجود تهدیدات و مخاطرات ناشی از ماهیت شغلی خود، بی بهره از هرگونه حمایت قانونی و صنفی هستند، حفاظت صحیح از حقوق بیت المال، امری دشوار و دست نیافتنی خواهد بود.

بادیپلماسی گفتمان دولت یازدهم  
دیوار تحریم‌های اقتصادی فروریخت

# دَرها گشوده شد

پس از لغو تحریم‌ها در حوزه حمل‌ونقل  
و تجارت دریایی چه اتفاق‌هایی افتاد؟

عاطفه نامداری

در نخستین دقیقه‌های بامداد روز بیست‌وهفتم دی‌ماه بود که پس از ساعت‌ها انتظار بالاخره ظریف و موگرینی در مقابل دوربین رسانه‌ها حاضر شدند و خبر از اجرایی شدن برجام و لغو تمامی تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران دادند: دیوارهای تحریم اقتصادی بالاخره فروریخته بود. هرچند که این خبر به مذاق برخی خوش نیامد اما صبح روز بعد، تیتر اول بیشتر روزنامه‌ها حاوی خبری خوش بود: «ایران بدون تحریم»، «صبح بدون تحریم»، «ایران روزگار بدون تحریم»، «خلاص شدیم»، «روز شکست حصر اقتصادی»، «تحریم‌ها به تاریخ پیوست» که همه نویدبخش دوران تازه‌ای برای اقتصاد ایران بود. چند ساعت پس از اعلام خبر لغو تحریم‌ها، امیرحسین زمانی‌نیا، دیپلماتی که روزی در تیم هسته‌ای ایران در کنار روحانی مذاکره می‌کرد در آیین گرامی‌داشت شصتمین سالگرد شرکت ملی نفتکش، با بیان این‌که نمی‌تواند احساساتش را با کلام منتقل کند، از مهمانان خارجی این مراسم عذرخواهی کرد و موسیقی «ایران» زنده‌یاد محمدنوری را در سالن همایش‌های صدا و سیما پخش کرد و چند قطره‌ای هم اشک ریخت. اما این خوشحالی برای چه بود؟ در این گزارش مروری خواهیم داشت بر آن‌چه از لحظه اعلام لغو تحریم‌ها تا یک هفته پس از آن در حوزه بنادر، حمل‌ونقل و تجارت دریایی.



## پیش از اعلام بیانیه لغو تحریم‌ها



بیست و هشتم دی ماه

**گفت‌وگوهای ظریف با موگرینی، کری و آمانو**

ظریف که با مامداد همان روز (بیست و هشتم دی ماه) وارد وین شده بود، هنگام ورود به محل مذاکره به خبرنگاران اطمینان خاطر داد که امروز روز خوبی برای ایران، منطقه و جهان خواهد بود: «امروز با ارایه گزارش مدیرکل آژانس بین‌المللی انرژی اتمی برجام اجرایی خواهد شد و پس از آن یک بیانیه مشترک برای اعلام شروع برجام منتشر می‌شود.»

او هم چنین درباره نحوه رصد کردن پایبندی کشورها به برجام توضیح داد و گفت: «تاکید ما بر این است که منفعت برجام کاملاً اجرایی شود و همه در این مورد متحد شوند. در این زمینه، روش ما بر احراز و رصد کردن نحوه پایبندی سایر کشورها است و این روش را ادامه خواهیم داد. البته عقل حکم می‌کند کشورهای که مدت زیادی را صرف تهیه این سند کرده‌اند با اقدامات نسنجیده باعث نشوند که نتیجه این مذاکرات به هدر برود.»

بیست و هشتم دی ماه

**مجوز صدور هواپیمای مسافری به ایران صادر شد**

خبرگزاری مهر در خبری به نقل از روزنامه آمریکایی یو.اس.ای تودی خبر داد که باراک اوباما در گامی دیگر به سوی اجرای برجام به جان کری وزیر امور خارجه آمریکا اختیار داده است که اجازه صدور هواپیماهای مسافری به ایران را صادر کند.

در سال ۲۰۱۰ میلادی، کنگره به اوباما اختیار داده بود که مجوز صدور اجناس، خدمات یا فن آوری‌هایی را که به نفع آمریکا است، صادر کند و اوباما هم این اختیار را به تازگی به جان کری تفویض کرده است.

بیست و هشتم دی ماه

**توییت امیدبخش ظریف در ساعت ۲۰:۴۰**

ظریف در صفحه شخصی خود در شبکه اجتماعی توییتر نوشت: «ما به اجرای برجام نزدیک می‌شویم. هیچ مشکل جدی‌ای نیست. دیپلماسی به صبر نیاز دارد، اما همه ما می‌دانیم که این از هر بدیل دیگری بهتر است.»

بیست و هشتم دی ماه

**در ساعت ۲۰:۳۰ دقیقه اوباما دستور آزادی سه زندانی ایرانی را صادر کرد**

خبرگزاری رویترز به نقل از یک منبع حقوقی گزارش داد باراک اوباما، رییس جمهوری آمریکا دستور آزادی سه ایرانی-آمریکایی متهم به نقض تحریم‌های ضد ایرانی را صادر کرده است.



بیست و هشتم دی ماه

**در ساعت ۲۲:۴۵ سخنگوی وزارت خارجه از ادامه رایزنی‌های دیپلماتیک خبر داد**

خبرگزاری ایسنا به نقل از حسین جابری انصاری، سخنگوی وزارت امور خارجه ایران که در وین حضور داشت، نوشت: «رایزنی‌های دیپلماتیک هم‌چنان ادامه دارد و هر لحظه این احتمال هست که با صدور گزارش آژانس، دکتر ظریف (وزیر امور خارجه ایران) و خانم موگرینی (مسئول سیاست خارجی اتحادیه اروپا) بیانیه مشترک اجرایی برجام را قرائت کنند. اندکی صبر، سحر نزدیک است.»



بیست و هشتم دی ماه

**۴۰ دقیقه با مامداد ظریف و موگرینی بیانیه دادند**

سرانجام دیوار تحریم‌های چندجانبه اتحادیه اروپا و آمریکا فرو ریخت. ظریف و موگرینی با قرائت بیانیه‌ای از آغاز اجرایی شدن برجام خبر دادند.

### متن بیانیه

امروز، ما به روز اجرای برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) رسیدیم. از زمان روز تصویب، ما مجدداً تلاش کردیم و تعهد مشترک و اراده جمعی خود را به نمایش گذاشتیم تا سرانجام موجبات اجرای برجام را فراهم کنیم. امروز، شش ماه پس از نهایه شدن آن توافق تاریخی، آژانس بین‌المللی انرژی اتمی تایید کرد که ایران تعهدات هسته‌ای ذی‌ربط خود تحت برجام را اجرا نموده است. از آن جاکه ایران به تعهدات خود عمل نموده است، امروز تحریم‌های مالی و اقتصادی ملی و چندجانبه مربوط به برنامه هسته‌ای ایران منطبق با برجام برداشته شد. اتحادیه اروپایی، کشورهای ۵+۱، مرکب از جمهوری خلق چین، جمهوری فرانسه، جمهوری فدرال آلمان، فدراسیون روسیه، بریتانیا و ایالات متحده آمریکا، و ایران هم‌چنین در زمینه استفاده‌های صلح‌آمیز از انرژی هسته‌ای، در چارچوب برجام، همکاری خواهند کرد.



## تحریم‌های سازمان ملل مربوط به برنامه هسته‌ای ایران برداشته شد

مذاکرات را به نمایندگی از جمهوری اسلامی ایران و ۱+۵ به عهده داشته‌اند، سپاسگزاری می‌کنیم.

همه طرف‌ها باوری راسخ دارند که این توافق تاریخی، استوار و منصفانه است، خواست‌های همه را تأمین می‌کند، و اجرای مناسب آن گامی کلیدی در کمک به بهبود صلح، ثبات و امنیت منطقه‌ای و بین‌المللی خواهد بود.

این دستاورد به روشنی ثابت می‌کند که با اراده سیاسی، پشتکار، و از طریق دیپلماسی چندجانبه، ما قادریم سخت‌ترین معضلات را حل و فصل، و راه‌حل‌های واقع‌بینانه‌ای را که قابلیت اجرای موثر داشته باشند پیدا کنیم.

این یک پیام قاطع و امیدوارکننده است که جامعه بین‌المللی می‌بایست در تلاش‌هایمان برای ساختن جهانی امن‌تر، مدنظر داشته باشد.

بیست و هشتم دی ماه

**۴۵ دقیقه با مامداد، کری هم بیانیه داد**

جان کری، وزیر امور خارجه آمریکا، اندکی پس از تایید شدن انجام تعهدات ایران از سوی آژانس با صدور بیانیه‌ای رفع تحریم‌های آمریکا علیه ایران را اعلام کرد.

بیست و هشتم دی ماه

**روز شفاف‌سازی: دقیقاً کدام تحریم‌ها برداشته شدند؟**

اتحادیه اروپا و رییس جمهوری آمریکا همان طور که از پیش وعده داده بودند، هم‌زمان با آغاز اجرای تعهدات ایران دستور لغو تحریم‌ها علیه جمهوری اسلامی ایران را صادر کردند. فهرست تحریم‌هایی که در این روز فرمان لغو یا توقف آن‌ها صادر شد، در ادامه آمده است:

قطعنامه ۲۲۳۱ (۲۰۱۵) شورای امنیت که برجام را مورد تایید قرار داد، از این پس در کنار پیمان منع گسترش سلاح‌های هسته‌ای (ان پی تی)، تنها چارچوب حقوقی مربوط به فعالیت‌های هسته‌ای ایران خواهد بود، و کلیه مفاد قطعنامه‌های ۱۶۹۶ (۲۰۰۶)، ۱۷۳۷ (۲۰۰۷)، ۱۷۴۷ (۲۰۰۷)، ۱۸۰۳ (۲۰۰۸)، ۱۸۳۵ (۲۰۰۸)، ۱۹۲۹ (۲۰۱۰) و ۲۲۲۴ (۲۰۱۵) خاتمه می‌یابند.

اتحادیه اروپایی تایید کرده است که چارچوب‌های قانونی لازم برای برداشتن تحریم‌های مالی و اقتصادی اتحادیه درباره برنامه هسته‌ای ایران اجرایی شد.

ایالات متحده، اعمال تحریم‌های مصوب مرتبط با برنامه هسته‌ای ایران را امروز متوقف می‌کند که هم‌چنین شامل لغو فرمان‌های اجرایی مربوطه و صدور مجوز برخی فعالیت‌ها، آن گونه که در برجام مشخص شده است، می‌باشد. اتحادیه اروپایی و ایالات متحده آیین‌نامه‌های مربوطه در خصوص جزئیات تحریم‌هایی که برداشته می‌شوند را صادر و از این طریق مشارکت بین‌المللی در پیشرفت اقتصادی ایران را تسهیل کردند.

همان گونه که مقرر شده است، ما به مراقبت و نظارت بر اجرای کامل و موثر برجام از طریق کمیسیون مشترک، مرکب از ۱+۵ و ایران که توسط نماینده عالی اتحادیه اروپا در امور روابط خارجی و سیاست امنیتی هماهنگ می‌شود، دقیقاً همان گونه که در ۲۳ تیر ۱۳۹۴ توافق شد، ادامه خواهیم داد.

آژانس بین‌المللی انرژی اتمی به سهم خود، مسئولیت مراقبت و راستی‌آزمایی اجرای برجام و نیز تعهدات ایران به عنوان عضو معاهده منع اشاعه و موافقت‌نامه پادمان و اجرای موقت پروتکل الحاقی را به عهده دارد.

ما مایلیم با استفاده از این فرصت، از دولت اتریش به دلیل میزبانی، و از همه کشورهای که از فرآیند مذاکرات حمایت و به اجرای برخی از تعهدات تحت برجام کمک کردند، تشکر نماییم.

ما هم‌چنین از تمامی شخصیت‌هایی که از سال ۱۳۸۲ هدایت

## فهرست تحریم‌هایی که در این روز فرمان لغویاتوقف آن‌ها صادر شد



### اتحادیه اروپایی

اتحادیه اروپایی و دولت‌های عضو اتحادیه اروپایی متعهد می‌شوند وفق پیوست شماره ۵ (برنامه اجرا)، کلیه مفاد آیین‌نامه اجرایی شماره ۲۰۱۲/۲۶۷ شورای اتحادیه اروپایی را، با اصلاحات بعدی، که کلیه تحریم‌ها یا اقدامات محدودکننده مذکور در بخش‌های زیر را اجرایی می‌کنند، و تمامی مفاد تصمیم ۲۰۱۰/۱۳/۲/CFSP شورای اتحادیه اروپایی را، با اصلاحات بعدی لغو و قوانین اجرایی ملی را نیز لغو یا حسب‌نیاز اصلاح کنند.

#### ۱-۱- تدابیر مربوط به امور مالی، بانکی و بیمه

-نظام ممنوعیت و اخذ مجوز حاکم بر نقل و انتقال مالی به‌یا از ایران

-تحریم‌های مربوط به فعالیت‌های بانکی

-تحریم‌های مربوط به بیمه

-تحریم‌های مربوط به خدمات پیام‌رسانی مالی

-تحریم‌های مربوط به حمایت مالی برای تجارت با ایران

-تحریم‌های مربوط به کمک‌های بلاعوض، کمک‌های مالی و وام‌های ترجیحی

-تحریم‌ها مربوط به انتشار اوراق قرضه تضمین‌شده توسط دولت ایران

-تحریم‌های مرتبط با خدمات تبعی برای هر یک از گروه‌های فوق

#### ۱-۲- بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی

-تحریم‌های مربوط به واردات نفت و گاز از ایران

-تحریم‌های مربوط به واردات فرآورده‌های پتروشیمی ایران

-تحریم‌های مربوط به صادرات تجهیزات کلیدی بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی

-تحریم‌های مربوط به سرمایه‌گذاری در بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی

-تحریم‌ها مرتبط با خدمات تبعی برای هر یک از گروه‌های فوق

#### ۱-۳- بخش‌های کشتیرانی، کشتی‌سازی و حمل‌ونقل

-تحریم‌های مرتبط با کشتیرانی و کشتی‌سازی

-تحریم‌های مربوط به بخش حمل‌ونقل

-تحریم‌های مرتبط با خدمات تبعی برای هر یک از گروه‌های فوق

#### ۱-۴- طلا، سایر فلزات گران‌بها، اسکناس و سکه

-تحریم‌های مربوط به طلا، فلزات گران‌بها و الماس، اسکناس و سکه

-تحریم‌های مرتبط با خدمات تبعی برای هر یک از گروه‌های فوق

#### ۱-۵- تدابیر مرتبط با اشاعه هسته‌ای

-تحریم‌های مرتبط با فعالیت‌های هسته‌ای حساس اشاعه‌ای (کالاها و فن‌آوری،

سرمایه‌گذاری و آموزش‌های تخصصی)

-تحریم‌های مرتبط با خدمات تبعی برای هر یک از گروه‌های فوق

#### ۱-۶- فلزات

#### ۱-۷- نرم‌افزار

#### ۱-۸- تسلیحات

#### ۱-۹- فهرست اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای ایرانی (توقیف دارایی و ممنوعیت صدور روادید)

توقیف دارایی و ممنوعیت صدور روادید قابل اعمال نسبت به:

-بانک‌ها و موسسات مالی ایرانی فهرست شده شامل بانک مرکزی ایران

-اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای مرتبط با بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی.

-اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای مرتبط با کشتیرانی، کشتی‌سازی و حمل و نقل

-سایر اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای غیر مرتبط با فعالیت‌های حساس

اشاعه هسته‌ای، تسلیحات و موشک‌های بالستیک

-اشخاص حقوقی و افراد فهرست شده توسط شورای امنیت

#### ۱-۱۰- سایر مقررات

-تعهد مندرج در بخش ۱ شامل کلیه مفاد باقی‌مانده تصمیم ۲۰۱۰/۱۳/۲/CFSP

و آیین‌نامه اجرایی شماره ۲۰۱۲/۲۶۷ شورای اتحادیه اروپایی که در بالا ذکر نشده‌اند، نیز می‌شود.

-اتحادیه اروپایی اظهار می‌کند که مفاد مذکور در بخش ۱ فوق، فهرست کامل و جامع کلیه تحریم‌ها و اقدامات محدودکننده مرتبط هسته‌ای اتحادیه اروپایی است.

این تحریم‌ها یا اقدامات محدودکننده طبق پیوست شماره ۵ رفع خواهند شد.

#### ۳- آثار رفع تحریم‌های اقتصادی و مالی اتحادیه اروپایی در نتیجه رفع تحریم‌ها به نحو

مصرح در بخش ۱ فوق، فعالیت‌ها یا سایر قوانین و مقررات لازم‌الاجرا اتحادیه اروپایی و مشروط به این‌که این فعالیت‌ها یا سایر قوانین و مقررات لازم‌الاجرا اتحادیه اروپایی و دولت‌های عضو منطبق باشند، مجاز خواهد بود.

#### ۳-۲- تدابیر مربوط به امور مالی، بانکداری و بیمه

-نقل و انتقال منابع مالی بین اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای اروپایی، از جمله موسسات مالی و اعتباری اتحادیه اروپایی و اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای ایرانی، از جمله موسسات مالی و اعتباری ایرانی، بدون الزام به اخذ مجوز یا اعلام. -افتتاح شعب بانکی، شرکت‌های تابعه یا دفاتر نمایندگی بانک‌های ایرانی در سرزمین دولت‌های عضو اتحادیه، و ایجاد مشارکت‌های (JV) جدید، یا تحصیل منافع مالکانه یا ایجاد روابط کارگزاری بانکی بین بانک‌های ایرانی با بانک‌های اتحادیه اروپایی؛ افتتاح دفاتر نمایندگی، شرکت‌های تابعه، مشارکت یا حساب‌های بانکی توسط اشخاص اروپایی در ایران.

-ارایه خدمات بیمه‌ای و بیمه اتکایی به ایران یا دولت ایران. -اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای ایرانی، یا یک شخص حقیقی یا حقوقی یا نهادی که به نمایندگی یا تحت کنترل آن‌ها اقدام می‌نماید.

-ارایه خدمات تخصصی پیام‌رسانی مالی به اشخاص حقیقی یا حقوقی، موجودیت‌ها یا نهادها از جمله افرادی که در الحاقیه شماره یک این پیوست آمده‌اند.

-تعهد دولت‌های عضو مبنی بر ارایه حمایت‌های مالی در جهت تجارت با ایران، از جمله اعطای اعتبارات صادراتی، بیمه صادرات، و تعهد پرداخت برای وام بلاعوض، کمک مالی و وام‌های ترجیحی به دولت ایران.

-فروش یا خرید اوراق قرضه دولتی یا تضمین‌شده توسط دولت، به‌یا از ایران، دولت ایران، بانک مرکزی ایران، یا بانک‌ها و موسسات مالی ایرانی یا افرادی که از طرف آن‌ها عمل می‌کنند.

#### ۳-۳- بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی

-واردات، خرید، سوآپ یا حمل‌ونقل نفت خام، فرآورده‌های نفتی، گاز طبیعی یا فرآورده‌های پتروشیمی ایران و تامین تسهیلات اعتباری مربوطه

-فروش، عرضه یا نقل و انتقال تجهیزات یا فن‌آوری، کمک فنی و آموزش مورد استفاده در بخش‌های نفت، گاز و صنایع پتروشیمی در ایران، مشتمل بر اکتشاف، تولید و پالایش نفت و گاز طبیعی، از جمله مایع‌سازی گاز طبیعی، به هر شخص ایرانی در داخل یا خارج ایران یا برای استفاده در ایران.

-اعطای هرگونه وام یا تسهیلات اعتباری به هر شخص ایرانی که در بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی در داخل ایران یا خارج از ایران فعالیت می‌کند و هم‌چنین سرمایه‌گذاری در این صنعت و یا سرمایه‌گذاری مشترک با آن‌ها.

#### ۳-۴- بخش‌های کشتیرانی، کشتی‌سازی و حمل‌ونقل

-فروش، تامین، انتقال یا صادرات تجهیزات و فن‌آوری‌های دریانوردی

برای ساخت، تعمیر یا نگهداری یا بازسازی کشتی، به ایران یا به هر شخص ایرانی در این بخش؛ طراحی، ساخت یا مشارکت در طراحی یا ساخت کشتی‌های باری و نفت‌کش برای ایران یا اشخاص ایرانی؛ ارایه کشتی‌های طراحی‌شده یا مورد استفاده برای حمل‌ونقل یا ذخیره‌سازی نفت و فرآورده‌های پتروشیمی به اشخاص حقیقی، حقوقی یا نهادهای ایرانی و ارایه خدمات ثبت پرچم و تعیین وضعیت، از جمله موارد مرتبط با مشخصات فنی، ثبت و شماره شناسایی به هر نحو، در رابطه با تانکرهای نفتی و کشتی‌های باری ایرانی.

-دسترسی کلیه پروازهای باری خطوط هوایی ایرانی یا خطوط هوایی از مبدأ ایران به فرودگاه‌های تحت صلاحیت دولت‌های عضو اتحادیه اروپایی.

-توقف بازرسی، توقیف و انهدام محموله‌ها از مبدأ یا به مقصد ایران توسط دولت‌های عضو اتحادیه اروپایی در قلمروهای خود در ارتباط با کالاهایی که دیگر ممنوع نمی‌باشند.

-ارایه خدمات سوخت‌رسانی یا تدارکات یا هرگونه خدمات دیگر برای کشتی‌های تحت مالکیت یا اجاره‌ای که اقلام منع شده را حمل نمی‌کنند؛ و ارایه سوخت، خدمات مهندسی و تعمیر و نگه‌داری به هواپیماهای باری ایرانی که اقلام ممنوعه را حمل نمی‌کنند.

#### ۳-۵- طلا، سایر فلزات گرانبها، اسکناس و سکه

-فروش، عرضه، خرید، صادرات، انتقال، حمل و نقل طلا و فلزات گرانبها و الماس و ارایه خدمات واسطه‌گری، تامین مالی و امنیتی مربوطه، به دولت ایران، نهادهای عمومی، شرکت‌ها و موسسات عمومی یا بانک مرکزی ایران؛ -انتقال اسکناس و مسکوکات جدید ایرانی به بانک مرکزی ایران.

#### ۳-۶- فلزات

-فروش، عرضه، انتقال یا صادرات مستقیم یا غیرمستقیم کلیه فلزات از جمله گرافیت و فلزات خام یا نیمه ساخته همانند آلومینیوم و فولاد به هر شخص حقیقی، حقوقی یا نهاد ایرانی یا برای استفاده در ایران در رابطه با عملیات و فعالیت‌های منطبق با این برجام.

#### ۳-۷- نرم‌افزار

-فروش، عرضه، انتقال یا صادرات مستقیم یا غیرمستقیم هرگونه نرم‌افزار از جمله به روزرسانی، به هر شخص حقیقی، حقوقی یا نهاد ایرانی یا برای استفاده در ایران در رابطه با عملیات و فعالیت‌های منطبق با این برجام.

#### ۳-۸- فهرست افراد، اشخاص حقوقی یا نهادها (توقیف دارایی و ممنوعیت صدور روادید)

-در نتیجه خروج از فهرست‌های مذکور در پیوست شماره ۲، آزادسازی کلیه منابع مالی و اقتصادی متعلق به اشخاص حقیقی، حقوقی و نهادها از جمله بانک‌ها و موسسات مالی ایرانی، بانک مرکزی ایران، به شرح مندرج در الحاقیه شماره ۱ پیوست ۲ این برجام و فراهم آوردن دسترسی این اشخاص به وجوه و دارایی‌های خود.

-در نتیجه خروج از فهرست‌های مذکور در پیوست شماره دو، امکان ورود افراد فهرست شده در الحاقیه شماره یک این برجام به قلمروی دولت‌های اروپایی یا استفاده از سرزمین آن‌ها برای ترانزیت فراهم خواهد شد.



### ایالات متحده آمریکا

|||||

ایالات متحده آمریکا متعهد می‌شود طبق ضمیمه شماره ۵ (برنامه اجرا)، اعمال کلیه تحریم‌های مرتبط هسته‌ای به نحو مذکور در بخش‌های ۱-۴ تا ۱-۹ زیر را متوقف کند، و اقدام قانونی مقتضی برای لغو یا اصلاح آن‌ها را پیگیری کند، و فرامین اجرایی شماره ۱۳۵۷۴، ۱۳۵۹۰، ۱۳۶۲۲، ۱۳۶۴۵ و بخش‌های فرمان اجرایی شماره ۱۳۶۲۸ را لغو دهد.

#### ۴-۱- تدابیر بانکی و مالی

##### تحریم‌های اعمالی بر افراد و اشخاص حقوقی مندرج در الحاقیه شماره

این ضمیمه، شامل: بانک مرکزی ایران و سایر موسسات مالی ایرانی فهرست شده در این الحاقیه؛ شرکت ملی نفت ایران، شرکت بازرگانی نفتیران (نیکو)، شرکت ملی نفت کش ایران، و سایر افراد و اشخاص حقوقی که توسط خزانه‌داری در این الحاقیه به عنوان دولت ایران شناسایی شده‌اند؛ و برخی افراد و اشخاص حقوقی مندرج در فهرست اتباع تحریم شده یا فهرست افرادی که اموال آن‌ها مشمول توقیف است.

-تحریم ریال ایران

-تحریم خرید و فروش اسکناس آمریکابه دولت ایران

-محدودیت‌های تجارت دوجانبه بر درآمد‌های ایران که در خارج از کشور است، شامل محدودیت‌های مربوط به نقل و انتقال درآمدها

-تحریم خرید، پذیره نویسی، یا تسهیل معاملات دیون حاکمیتی ایران، شامل اوراق قرضه دولتی

-تحریم خدمات پیام‌رسانی مالی به بانک مرکزی ایران و موسسات مالی ایرانی مندرج در الحاقیه شماره ۳ این پیوست

-تحریم خدمات تبعی برای هر یک از دسته تحریم‌های فوق

#### ۴-۲- بیمه

-تحریم ارایه خدمات بیمه‌ای، یا بیمه اتکایی که در رابطه با فعالیت‌های سازگار با این برجام و با افراد و موجودیت‌های مندرج در الحاقیه شماره سه این ضمیمه صورت می‌گیرد.

#### ۴-۳- بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی

-تلاش‌ها برای کاهش فروش نفت ایران شامل محدودیت‌ها بر مقدار فروش نفت خام ایران و کشورهایی که می‌توانند نفت خام ایران را بخرند؛

-تحریم سرمایه‌گذاری، شامل مشارکت در سرمایه‌گذاری‌های مشترک، کالاها، خدمات، اطلاعات، فناوری و دانش و کمک فنی برای بخش‌های نفت، گاز و پتروشیمی

-تحریم خرید، تحصیل، فروش، حمل و نقل، یا بازاریابی نفت، فرآورده‌های پتروشیمی و گاز طبیعی از ایران

-تحریم صادرات، فروش یا عرضه فرآورده‌های نفتی تصفیه‌شده و فرآورده‌های پتروشیمی به ایران

-تحریم معامله با بخش انرژی ایران شامل معامله با شرکت ملی نفت ایران، شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت بازرگانی نفت ایران (نیکو)، شرکت ملی نفتکش ایران -تحریم خدمات تبعی برای هر یک از دسته تحریم‌های فوق.

#### ۴-۴- کشتیرانی، کشتی‌سازی و بنادر

-تحریم معامله با بخش‌های کشتی‌سازی و کشتی‌سازی ایران و عاملان بنادر شامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خطوط کشتیرانی جنوب، و شرکت بازرگانی نفتیران (نیکو)، و عاملان بندر عباس -تحریم خدمات تبعی برای هر دسته از تحریم‌های فوق

#### ۴-۵- طلا و سایر فلزات گرانبها

-تحریم تجارت طلا و سایر فلزات گرانبها توسط ایران

-تحریم خدمات تبعی برای هر دسته از تحریم‌های فوق

#### ۴-۶- نرم‌افزار و فلزات

-تحریم تجارت با ایران در مورد گرافیت، فلزات خام یا نیمه ساخته از قبیل آلومینیوم و فولاد، زغال سنگ، و نرم‌افزارهای تنظیم فرآیندهای صنعتی، در رابطه با فعالیت‌های سازگار با این برجام و افراد و اشخاص حقوقی مذکور در الحاقیه‌های شماره ۳ و ۴ این ضمیمه.

-تحریم خدمات تبعی برای هر دسته از تحریم‌های فوق

#### ۴-۷- بخش خودروسازی

-تحریم فروش، عرضه یا نقل و انتقال کالاها و خدمات مورد استفاده در ارتباط با بخش خودروسازی ایران

-تحریم خدمات تبعی برای هر دسته از تحریم‌های فوق

#### ۴-۸- فهرست‌ها و سایر فهرست‌های تحریمی

-خارج کردن افراد و اشخاص حقوقی مندرج در الحاقیه‌های شماره ۳ و ۴ این ضمیمه از فهرست DSN و لیست افرادی که اموالشان مشمول توقیف بوده است، لیست افراد و نهاد‌های دور زنده تحریم‌ها، و/یا لیست غیر SDN مربوط به قانون تحریم‌های ایران (خارج کردن افراد و نهاد‌های تحریم شده و نیز تحریم‌های اعمالی وفق بخش ۵

(الف) قانون تحریم‌های ایران، بخش ۱۲۴۴ (د) (۱)، و بخش ۲۱۲ قانون TRA؛ و خارج کردن افراد و نهاد‌های تحریم شده طبق فرامین اجرایی شماره ۱۳۳۸۲، ۱۳۶۰۸، ۱۳۶۲۲، ۱۳۶۴۵، با استناد به قانون اختیارات اقتصادی اضطراری بین المللی

#### ۴-۹- اقدامات مرتبط با مانع‌اشاعه تسلیحات هسته‌ای

-تحریم‌های اعمالی بر تحصیل کالاها و خدمات مرتبط هسته‌ای برای پیشبرد فعالیت‌های هسته‌ای پیش‌بینی شده در این برجام وفق «قانون مقابله اشاعه ایران، کره شمالی و سوریه»، «منطبق با رویکرد ایالات متحده نسبت به سایر دولت‌های غیرهسته‌ای عضو معاهده عدم اشاعه هسته‌ای

-تحریم‌های اعمالی بر مشارکت‌های مربوط به استخراج معدن، تولید یا حمل و نقل اورانیوم

-تحریم‌های اعمالی بر منع شهروندان ایرانی از تحصیل در مقاطع عالی در رشته‌های مرتبط با علوم هسته‌ای، مهندسی هسته‌ای یا بخش انرژی

#### ۵- سایر تدابیر مرتبط با تجارت

ایالات متحده متعهد می‌شود:

-اجازه فروش هواپیمای مسافربری تجاری و قطعات و خدمات مربوطه به ایران از طریق اعطای امتیاز در موارد زیر داده خواهد شد:

(الف) صادرات، فروش، اجاره یا انتقال هواپیمای مسافربری تجاری انحصاراً با کابری غیر نظامی،

(ب) صادرات، فروش، اجاره یا انتقال قطعات یدکی و قطعات عمده برای هواپیمای مسافربری تجاری به ایران،

(ج) ارائه خدمات تبعی، از جمله ضمانت، نگه‌داری، و خدمات تعمیر و بازبینی‌های ایمنی برای کلیه موارد مذکور، مشروط به این‌که قطعات و خدمات مجوز داده شده انحصاراً برای هوانوردی تجاری مسافری مورد استفاده قرار گیرند. -از طریق صدور مجوز، به اشخاص حقوقی غیرآمریکایی که در مالکیت یا کنترل اشخاص آمریکایی می‌باشند، اجازه خواهد داد منطبق با این برجام با ایران معامله کنند.

-اعطای مجوز واردات فرش و مواد غذایی از جمله پسته و خاویار با منشأ ایرانی به ایالات متحده -ایالات متحده تأیید می‌نماید که مقررات فهرست شده در بخش ۴ فوق فهرست کامل و جامع کلیه تحریم‌ها مرتبط هسته‌ای ایالات متحده می‌باشد. این تحریم‌ها بر اساس پیوست ۵ رفع خواهند شد.

#### ۷- آثار رفع تحریم‌های اقتصادی و مالی ایالات متحده

۱- ۷-۰ در نتیجه رفع تحریم‌های مشخص شده در بخش ۴ فوق، از روز اجرا، تحریم‌های مزبور، و خدمات تبعی آن‌ها، در مورد اشخاص غیرآمریکایی که اقدامات زیر را انجام می‌دهند یا اشخاصی که وضعیت‌های زیر را دارند اعمال نخواهد شد.

#### ۷-۲- تدابیر مالی و بانکی

-انجام فعالیت‌ها، شامل عملیات مالی و بانکی، با دولت ایران، بانک مرکزی ایران، موسسات مالی ایرانی، و سایر اشخاص ایرانی مشخص شده در الحاقیه شماره ۳ این پیوست، شامل اعطای وام، نقل و انتقال، حساب بانکی (شامل افتتاح حساب و ایجاد روابط کارگزاری و پرداخت از طریق حساب بین بانکی PTA) در موسسات مالی غیرآمریکایی، سرمایه‌گذاری، خرید و فروش اوراق بهادار، ضمانت‌نامه، خرید و فروش ارزهای خارجی (شامل نقل و انتقالات مرتبط با ریال)، صدور اعتبارات اسنادی، و معاملات بازارهای آتی کالا و اختیار، ارائه خدمات پیام‌رسانی تخصصی مالی و تسهیل دسترسی مستقیم یا غیرمستقیم به آن‌ها، خرید یا تحصیل اسکناس بانکی آمریکایی توسط دولت ایران و خرید،

پذیره‌نویسی، یا ارائه خدمات مربوط به صدور اوراق قرضه دولت ایران.

#### ۷-۳- تدابیر مربوط به بیمه

-ارائه خدمات مربوط به صدور بیمه‌نامه، بیمه یا بیمه‌انگیزی در رابطه با فعالیت‌های سازگار با این برجام، شامل ارائه فعالیت‌های مرتبط با افراد و اشخاص حقوقی نام‌برده شده در الحاقیه شماره ۳ این پیوست، شامل خدمات مربوط به صدور بیمه‌نامه، بیمه یا بیمه‌انگیزی در رابطه با فعالیت‌ها در بخش‌های انرژی، کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران، برای شرکت ملی نفت ایران، شرکت ملی نفت کش ایران، یا برای کشتی‌هایی که نفت خام، گاز طبیعی، گاز طبیعی مایع، نفت و فرآورده‌های پتروشیمی از یا به ایران.

#### ۷-۴- بخش‌های انرژی و پتروشیمی

-اشخاصی که جزئی از بخش انرژی ایران باشند؛ یا خرید، تحصیل، فروش، حمل و نقل، یا بازاریابی نفت و فرآورده‌های نفتی (شامل فرآورده‌های پالایش شده نفتی)، فرآورده‌های پتروشیمی، یا گاز طبیعی (شامل گاز طبیعی مایع) به یا از ایران؛ ارائه کمک، سرمایه‌گذاری (از جمله از طریق مشارکت)، کالا، خدمات (شامل خدمات مالی)، و فناوری که می‌تواند در رابطه با بخش انرژی ایران یا توسعه منابع نفتی آن یا تولید داخلی فرآورده‌های نفتی پالایش شده و فرآورده‌های پتروشیمی مورد استفاده قرار گیرند؛ یا فعالیت در بخش انرژی ایران شامل شرکت ملی نفت ایران، شرکت بازرگانی نفتیران (نیکو) و شرکت ملی نفتکش ایران.

#### ۷-۵- بخش‌های کشتیرانی، کشتی‌سازی، و عملیات اداره بنادر

-اشخاصی که جزئی از بخش کشتیرانی یا کشتی‌سازی ایران باشند؛ یا تملک، اداره، کنترل، یا بیمه کشتی‌های مورد استفاده برای نقل و انتقال نفت خام، فرآورده‌های نفتی (شامل فرآورده‌های نفتی پالایش شده)،

فرآورده‌های پتروشیمی، یا گاز طبیعی (شامل گاز طبیعی مایع)، از یا به ایران؛ اداره بنادر در ایران (شامل عملیات اداره بندرعباس)، همکاری با بخش‌های کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران یا عملیات اداره بنادر ایران، یا ارائه خدمات مالی و سایر کالاها و خدمات مورد استفاده در ارتباط با بخش کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران و با عملیات اداره یک بندر در ایران، مشتمل بر خدمات بندری از قبیل سوخت‌رسانی و بازبینی، طبقه‌بندی، و تأمین مالی، و فروش، اجاره و ارائه کشتی به ایران از جمله به خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت خطوط کشتیرانی جنوب یا شرکت‌های تابعه آن‌ها.

#### ۷-۶- طلا و فلزات گرانبها

-فروش، عرضه، صادرات یا انتقال طلا و سایر فلزات گرانبها به یا از ایران، به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، یا انجام یا تسهیل عملیات نقل و انتقال مالی یا ارائه خدمات برای فعالیت‌های زیر شامل تأمین امنیت، بیمه و حمل و نقل

#### ۷-۷- نرم‌افزار و فلزات

-روش، عرضه یا انتقال گرافیت، فلزات خام یا نیمه‌ساخته از قبیل آلومینیوم و فولاد، زغال سنگ، و نرم‌افزار برای یکپارچه‌سازی فرآیندهای صنعتی به یا از ایران، به صورت مستقیم یا غیرمستقیم، در رابطه با فعالیت‌های سازگار با این برجام، و افراد و موجودیت‌های مندرج در الحاقیه شماره ۳ این پیوست، و فروش، عرضه، یا انتقال چنین موادی به بخش‌های انرژی، پتروشیمی، کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران و بنادر ایران، یا انجام یا تسهیل عملیات نقل و انتقال مالی یا ارائه خدمات برای اقدامات زیر شامل بیمه و حمل و نقل.

#### ۷-۸- بخش خودروسازی

اجرای تسهیل عملیات‌های نقل و انتقال مالی یا سایر معاملات برای فروش، عرضه، یا انتقال کالاها و خدمات مورد استفاده در ارتباط با بخش خودروسازی ایران.

#### ۷-۹- فهرست‌ها و سایر لیست‌های تحریمی

-برداشتن فهرست‌ها و یا تحریم‌های شرح داده شده در بخش ۱- ۴-۸ توقف اعمال تحریم‌های ثانویه برای معامله با افراد و موجودیت‌های مندرج در الحاقیه شماره ۳ این پیوست؛ و رفع توقیف دارایی‌ها و منافع واقع در محدوده صلاحیتی ایالات متحده برای افراد و موجودیت‌های مندرج در الحاقیه شماره ۳ این پیوست.



#### بیست‌وهفتم دی ماه

##### بانک مرکزی کره جنوبی

##### تحریم‌ها علیه ایران را لغو کرد

بانک مرکزی کره جنوبی با صدور بیانیه‌ای از لغو تحریم‌های اعمال شده علیه ایران خبر داد و وزارت تجارت این کشور نیز گفت که به زودی این کار را انجام خواهد داد. در بیانیه این بانک تصریح شده که سامانه محدودیت‌تعاملات و داده‌سند‌های بانکی را که از سال ۲۰۱۰ میلادی توسط این کشور برقرار شده بود، اکنون حذف شده و دیگر مانع بانکی میان دو کشور وجود نخواهد داشت.

هم‌چنین یون‌هپ، خبرگزاری کره جنوبی در گزارشی اعلام کرد که دولت این کشور پس از اعلام اجرای برجام، بیانیه‌ای را منتشر کرده و در آن به وزارتخانه‌های مربوطه دستور داده است هر محدودیتی در ارتباط با تجارت با ایران را لغو کنند. وزارت تجارت کره جنوبی در بیانیه‌ای آورده است که بی‌درنگ تمامی تحریم‌های مربوط به تجارت نفت، پتروشیمی، خودرو و اقلام دیگر در ارتباط با ایران را لغو می‌کند. این وزارتخانه تأکید کرده که با توجه به این توافق تاریخی دستور داده شده است همه موانع مبادلات تجاری با ایران برطرف شود.

#### بیست‌وهفتم دی ماه

##### بانک سپه از سوی سازمان ملل لغو تحریم شد

شورای امنیت سازمان ملل تحریم‌های وضع شده علیه بانک سپه ایران و شعب آن در خارج از کشور با عنوان سپه بین‌الملل را لغو کرد. بانک سپه در ۲۴ مارس ۲۰۰۷ (سال ۸۸) در ارتباط با قطعنامه ۱۷۳۷ شورای امنیت تحریم شده بود.



#### بیست‌وهفتم دی ماه

##### با پیش‌قدم شدن لویدز

##### ورود نفتکش‌های ایرانی به بنادر اتحادیه اروپا آزاد شد

نخستین تحریم نفتی ایران به طور رسمی از سوی موسسه لویدز انگلیس لغو شد تا با صدور گواهی‌نامه‌های فنی تردد نفتکش‌های

ایرانی در بنادر و پایانه‌های نفتی اتحادیه اروپا آزاد شود.

علی‌اکبر صفایی این خبر را در جمع خبرنگاران اعلام کرد و گفت: «کشتی‌های نفتکش ایرانی از امروز تحت کلاس موسسه رده‌بندی بین‌المللی لویدز انگلیس تردد خواهند کرد.» او هم‌چنین با اشاره به اعلام آمادگی موسسه رده‌بندی لویدز انگلیس برای صدور گواهی‌نامه کشتی‌های نفتکش ایران، تصریح کرد: «لغو تحریم‌ها، نخستین اثر خود را بر روی نفتکش‌های ایرانی گذاشته است. به زودی تعدادی از کشتی‌های نفتکش ایران راهی اروپا خواهند شد و با شرکت‌های بزرگ نفتی جهان همکاری خواهند کرد.»

به گفته او با لغو تحریم‌ها و صدور گواهی‌نامه‌های فنی توسط موسسه معتبر لویدز انگلیس، کشتی‌های نفتکش ایران می‌توانند با در اختیار داشتن مجوزهای فنی لازم در بنادر و پایانه‌های نفتی کشورهای عضو اتحادیه اروپا تردد کنند.

#### بیست‌وهفتم دی ماه

##### رییس اداره بنادر ایتالیا

##### از آمادگی برای همکاری با کشتیرانی ایران خبر می‌دهد

زنو داگستین، در دیدار با مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از آمادگی ایتالیا برای همکاری با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد و گفت: «پس از رفع تحریم‌ها با افزایش حجم مبادلات تجاری بین ایران و ایتالیا، بندرها رکن اصلی مبادلات تجاری دو کشور خواهد بود.» مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هم در واکنش به این دعوت، گفت: «با لغو تحریم‌ها، ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آماده حمل محمولات صادراتی و وارداتی مستقیم به بندرهای اروپاست. ایران محصولات متنوع پتروشیمی به اروپا صادر می‌کند و پیش‌بینی می‌کنیم همکاری ایران و اروپا در این بخش پس از لغو تحریم‌ها به گردش مالی دست کم ۱۰ میلیارد یورو برسد.»

هم‌چنین در دیدار سعیدی با رییس بنادر ایتالیا و هیات همراه راهکارهای توسعه همکاری‌های دریایی، کانتینری و سوخت‌رسانی بین ایران و ایتالیا مورد بررسی قرار گرفته است.



#### بیست‌ونهم دی ماه

##### کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

##### از لیست تحریم‌ها خارج شد

بر اساس اعلام سایت رسمی دفتر کنترل سرمایه‌های خارجی وزارت خزانه‌داری آمریکا، تمامی مدیران، شرکت‌های گروه و تمامی کشتی‌های ناوگان کشتیرانی ج.ا.ا از لیست تحریم‌ها خارج شد. کشتیرانی ج.ا.ا و مجموعه شرکت‌های گروه از سپتامبر ۲۰۰۸ تاکنون در ۲۲ نوبت تحت تحریم دفتر کنترل سرمایه‌های خارجی وزارت خزانه‌داری آمریکا قرار گرفت که ۲۰ مورد آن پس از تصویب قطعنامه ۱۹۲۹ و از ابتدای تیرماه ۱۳۸۹ بوده است.

علاوه بر این، از ابتدای سال ۱۳۹۰ تاکنون افک ۱۳ تحریم و دو بخش‌نامه علیه کشتیرانی ایران صادر و اعمال کرد که در مجموع تا به حال ۱۳۲ شرکت و ۱۶ نفر از مدیران کشتیرانی را تحریم کرده که

بیشترین تعداد در بین سازمان ها و ارگان های تحریم شده در سطح کشور بوده است.



سی ام دی ماه  
**کالاهای ایرانی به طور مستقیم  
و بدون واسطه به بنادر ایران می رسند**

رییس سازمان بنادر و دریانوردی در این روز اعلام کرد که با اجرای برجام، کالاهای ایرانی به طور مستقیم با کشتی های بزرگ وارد بنادر خواهند شد؛ در سال های گذشته و در طول دوران تحریم شرایطی به وجود آمده بود که کالاهای ایرانی به بنادر دیگر منتقل می شد و بعد با قایق های کوچک به بنادر ایرانی می آمد اما با اجرای برجام دریایی کالاهای ایرانی با کشتی های بزرگ به طور مستقیم وارد بنادر ایرانی می شود. سعیدنژاد می گوید در طول سال های تحریم ورود کالا از طریق بنادر ثالث هزینه های بیشتری برای تجار و مردم داشته است؛ «ورود با کشتی های بزرگ به بنادر ایرانی با نرخ پایین تر و شرایط راحت تری صورت خواهد گرفت. شرکت های بزرگ دریایی و خطوط بزرگ کشتیرانی اظهار تمایل کردند تا کشتی های خود را به صورت مستقیم وارد بنادر ایران کنند.»

سی ام دی ماه  
**لویدز می گوید قصد دارد دفتر خود در ایران را بازگشایی کند**

موسسه رده بندی لویدز رجیستر انگلیس در پی برداشته شدن تحریم های بین المللی علیه تهران، اعلام کرد: «به دنبال از سرگیری خدمات بررسی استانداردهای ایمنی برای شرکت های کشتیرانی ایران است.» لویدز رجیستر در بیانیه ای بدون اشاره به جزئیات اعلام کرد: «ما اکنون سرگرم انجام توافقات لازم برای از سرگیری مجدد خدمات رده بندی و بازگشایی دفتر خود در تهران هستیم.»



بیست و نهم دی ماه  
**مشکل پوشش بیمه ای  
نفتکش های ایرانی به هند رفع شد**

با اجرای برجام و لغو تحریم های امریکا و اروپا علیه ایران، مشکل

پوشش بیمه ای نفتکش ها و کانتینرهای ایرانی به کشورهای مختلف از جمله هند برطرف شد. در سال های تحریم، اعضای گروه بین المللی حمایت و جبران خسارت مستقر در اروپا که پوشش بیمه ای بیشتر بازار نفتکش ها را به عهده دارد از بیمه محموله های نفتی و غیر نفتی ایران منع شد. این موضوع مشکلات زیادی برای صادرات نفت ایران به وجود آورد.

در نخستین ماه های اجرای این تحریم، صادرات نفت ایران به هند که روزانه بیش از ۲۴۰ هزار بشکه بود به کم تر از ۳۵ هزار بشکه در روز کاهش یافت. شرکت های بیمه هند اکنون اعلام کرده اند که تقاضا برای بیمه شرکت های وارد کننده نفت ایران بار دیگر آغاز شده است. یک مقام ارشد شرکت بیمه هند خاطر نشان کرد: «اجرای برجام باعث شده که تحریم های بیمه اتکایی از سوی اروپا لغو شوند. این موضوع شرکت های بیمه هند را قادر می کند تا محموله های نفتی ایران را که توسط پالایشگاه های هند وارد شده اند، بیمه کنند.»



بیست و نهم دی ماه  
**لویدز لیست از تصمیم کشتیرانی مرسک  
برای ورود به بازار ایران خبر داد**

در این روز لویدز لیست از تصمیم کشتیرانی مرسک برای ورود به بازارهای ایران خبر داد و نوشت مرسک در صدد ارزیابی راه های ممکن برای بازیابی حمل و نقل کانتینری در ایران است.

این احتیاط مرسک در ورود دوباره به ایران با اقدام رقبای بزرگ خود نظیر MSC که حتی پیش از لغو تحریم ها کشتی های خود را روانه ایران کرده بود متناقض است. کشتی دومیتیل متعلق به شرکت MSC با ۹ هزار و ۴۰۰ TEU ظرفیت در زمان سال نو میلادی میزان ۵۹۹ TEU را در بندر شهید رجایی تخلیه کرد.



یکم بهمن ماه  
**روابط تجاری یونایتد عرب  
با ایران از سر گرفته می شود**

خبرگزاری رویترز در گزارشی از لندن به قلم جان اتان سول نوشته است که شرکت کشتیرانی «یونایتد عرب» (العربیه المتحدیه) با وجود رقابت سیاسی شدید میان جمهوری اسلامی ایران و عربستان سعودی

که یکی از سهام داران اصلی این شرکت به شمار می رود، در حال از سرگیری روابط تجاری با ایران پس از لغو تحریم های غرب علیه این کشور است.

برخی کشورهای خلیج فارس که در شرکت کشتیرانی یونایتد عرب سهام دار هستند، روابطی دشوار با ایران دارند. اما یک منبع نزدیک به شرکت کشتیرانی یونایتد عرب گفت برای این شرکت ملاحظات بازگانی مهم تر از مشکلات سیاسی است.

شرکت کشتیرانی یونایتد عرب که مقر آن در کویت است روز چهارشنبه در بیانیه ای اعلام کرد پذیرش حمل بار به ایران و از ایران را آغاز کرده است. در این بیانیه آمده است در نظر گرفتن این موضوع مهم است که برخی تحریم ها علیه ایران هم چنان به قوت خود باقی است و بنابراین امکان پذیرش میزان حمل بار به ایران و از ایران براساس معیارهای داخلی شرکت کشتیرانی یونایتد عرب و در چارچوب قوانین بین المللی و باتوجه به تحریم هایی صورت خواهد گرفت که هم چنان اجرا می شود.

شرکت کشتیرانی یونایتد عرب سال ۱۹۷۶ تاسیس شد و دولت های امارات عربی متحده، بحرین، عربستان سعودی، کویت، قطر و عراق در آن سهام دار هستند. ۵۱ درصد از سهام شرکت کشتیرانی یونایتد عرب متعلق به قطر، ۳۵ درصد از سهام آن نیز متعلق به عربستان سعودی و مابقی نیز متعلق به دیگر سهام داران است. این شرکت کشتیرانی یونایتد عرب از زمان تاسیس، مسایل سیاسی را در دستور کار خود قرار نداده است و بیشتر به مسایل بازگانی اهمیت می دهد.



دوم بهمن ماه  
**زاین تحریم های خود علیه ایران را لغو کرد**

دولت ژاپن به تبعیت از کشورهای غربی و در پی اجرایی شدن توافق هسته ای ایران و گروه موسوم به ۵+۱، لغو تحریم های یک جانبه این کشور علیه ایران را تصویب کرد. به نوشته خبرگزاری آسوشیتد پرس، این اقدام که پیش از این هم انتظار اجرای آن از سوی ژاپن می رفت، به شرکت های این کشور اجازه می دهد تا برای حضور در صنعت نفت و گاز ایران، که احتمالاً با رفع تحریم ها، بسیار رقابتی خواهد بود، تلاش کنند.

«یوشیهید سوغا» دبیر اول کابینه ژاپن که در جمع خبرنگاران صحبت می کرد، گفت: «توکیو به شرکت های ژاپنی اجازه صادرات به ایران یا تجارت در زمینه نفت و گاز را می دهد و به حمایت از اجرای پایدار توافق نهایی بر سر مسئله هسته ای ایران ادامه می دهد، چرا که ما آن را راهی برای پیشبرد منع اشاعه و کمکی به ثبات خاورمیانه می دانیم.»



سوم بهمن ماه  
**بیانیه اجرای برجام  
توسط نماینده سازمان بنادر نزد آیمو ارائه شد**

به دنبال اجرایی شدن برجام و پایان تحریم ها بیانیه ای توسط نماینده سازمان در آیمو قرائت شد. در این بیانیه که ماندانا منصوریان، نماینده ایران در آیمو قرائت آن را بر عهده داشت، آمده است: «با فرجام برجام ارتباطی جدید بین ج.ا.ایران و دنیا آغاز خواهد شد که نه تنها بر اقتصاد ملی ایران بلکه بر فعالیت های دریایی و تجارت بین المللی دریایی آن تاثیر خواهد گذاشت.»

در این بیانیه هم چنین آمده است: «استقامت، عزم راسخ و تفاهم دوجانبه و همکاری، راهگشای عملی برای سخت ترین مشکلات است و تفاهم متقابل باید الگویی باشد برای همه چالش هایی که در این جهان با آن روبرو هستیم.»

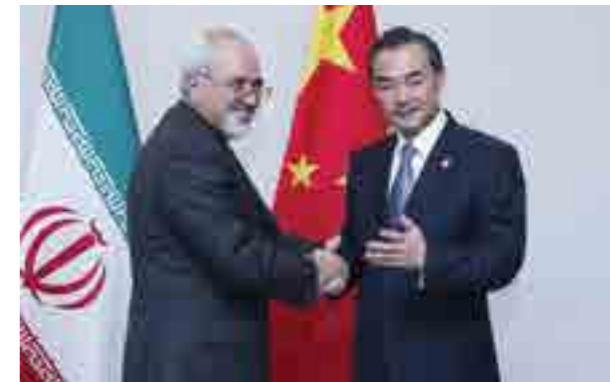


سوم بهمن ماه  
**تانکر ایرانی، عازم کره جنوبی شد**

لویدز لیست در گزارشی اعلام کرد: «یک تانکر ایرانی که به مدت یک سال به حالت سکون بود در حالی که ذخیره نفتی خود را حمل می کرد، به سمت بندر کره جنوبی حرکت کرد. سرنا حمل کننده غول پیکر نفت خام تانزانایی که از ترمینال عسلویه در دوازده ژانویه سفرش را آغاز کرده بود پس از یک وقفه طولانی ذخیره سازی هم اکنون قصد حرکت به سمت بندر یول سان کره جنوبی را دارد.»

صاحب اصلی سرنا، شرکت ملی نفتکش ایران (NITC) است. به گزارش لویدز لیست شرکت نفتکش ملی ایران ذینفع ۲۷ حمل کننده خیلی بزرگ نفت خام است که ۲۰ فرزند از این حمل کننده ها برای ذخیره سازی استفاده می شد.

ایران در زمان تحریم قادر به صادرات فقط یک میلیون بشکه نفت در روز بود و مقامات ایرانی بر این باورند که با برداشته شدن تحریم ها شاهد صادرات روزانه ۵۰۰ هزار میلیون بشکه در روز خواهند بود. میزان دقیق نفت ذخیره شده توسط شرکت ملی نفتکش ایران مشخص نیست و این انتظار وجود دارد که ماهیت نفت های ذخیره شده شامل نفت خام سبک ایرانی، نفت خام سنگین ایرانی و هم چنین میعانات نفتی باشد.



سوم بهمن ماه  
همکاری های ایران و چین گسترش پیدا کرد

ایران و چین در بیانیه‌ای مشترک از گسترش همکاری های اقتصادی و تجاری خبر دادند. بیانیه مشترک مشارکت جامع راهبردی ایران و چین در قالب ۲۰ ماده، نقشه راه گسترش و تعمیق همکاری های مشترک تهران-پکن را در حوزه های سیاسی، فرهنگی، قضایی، امنیتی-دفاعی و منطقه ای مشخص کرد.

بیانیه مشترک «مشارکت جامع راهبردی جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین» ظهر شنبه و در پایان سفر رسمی رییس جمهوری چین به تهران به طور هم‌زمان در پایتخت های دو کشور منتشر شد.



سوم بهمن ماه  
ایسلند هم از لغو تحریم ها علیه ایران خبر داد

وزارت امور خارجه ایسلند با صدور بیانیه‌ای اعمال تحریم علیه ایران را لغو کرد. دولت ایسلند آمادگی خود را برای بسط و گسترش همکاری ها با ایران در زمینه های مختلف اعلام کرده است.

چهارم بهمن ماه  
بخشی از پول های ایران در سوئیس آزاد شد

۱۱/۸ میلیون دلار از پول های مسدود شده ایران در بانک های سوئیس بعد از لغو تحریم ها آزاد شد. این پول ها بین سال های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۲ به خاطر تحریم های بین المللی اعمال شده علیه ایران در بانک های این کشور مسدود شده بودند و اجازه خروج از این کشور را نداشتند.

سخنگوی وزارت دارایی و مالی سوئیس خبر آزادی پول های ایران را تایید کرد. این پول ها متعلق به برخی از شرکت های دولتی ایران و برخی افراد حقیقی و موسسات هستند که صاحبان ۱۰ هزار فرانک از این پول ها هنوز درخواستی برای پول خود ارائه ندادند.



چهارم بهمن ماه  
بزرگترین بانک جهان خواستار تاسیس شعبه در کیش شد

مدیر کل امور بین الملل بانک مرکزی گفت: «این بانک که از لحاظ دارایی و سرمایه بزرگترین بانک در جهان محسوب می شود، تقاضای ایجاد شعبه و بانک مستقل در منطقه آزاد کیش و در سرزمین اصلی ایران را دارد. در این چند روز تقاضاهای مختلفی از بانک های کشورهای اروپایی نظیر اتریش و ایتالیا و هم چنین از لبنان داشته ایم.»

یعقوبی افزود: «فرایند صدور مجوز ایجاد شعب بانک های خارجی در کشور خیلی زمان بر نخواهد بود و به مستندسازی، بررسی صورت حساب های مالی و ارایه حداقل هایی به عنوان سرمایه پایه، بستگی دارد.»



هشتم بهمن ماه  
شرکت کانتینری CMA CGM با IRISL به تفاهم رسید

در جریان سفر رییس جمهوری و هیات دولت ایران به فرانسه، دولت فرانسه اعلام کرد شرکت کشتیرانی کانتینری CMA CGM این کشور با امضای تفاهم نامه اولیه همکاری با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) قصد دارد حضور خود را در بازارهای ایران پر رنگ تر کند.

در این تفاهم نامه بر اشتراک گذاری ظرفیت دو شرکت CMA CGM و IRISL، بهره برداری مشترک از مسیرهای دریایی، و همکاری در استفاده از پایانه های بندری تاکید شده است. امضای قرارداد میان این دو شرکت هم چنان موضوع بخش دیگری از تحریم های بین المللی علیه ایران است.



آخوندی در سفر فرانسه پیش بینی کرد:

## شرکت های حمل و نقل دریایی دیگر هم به زودی می آیند

قرارداد شرکت کانتینری CMA CGM با IRISL امضا شد

دریایی هم شاهد رویدادهای تجاری موثری بوده ایم. وزیر راه و شهرسازی هم چنین درباره این قراردادها به شبکه خبری فرانس ۲۴ گفت: «قراردادی با شرکت CMA داشتیم و مطمئن هستم سایر شرکت های فعال در زمینه حمل و نقل دریایی هم به سراغ ما می آیند و قراردادهایی نیز با آن ها خواهیم داشت.»

### شرکت کانتینری CMA CGM با IRISL به تفاهم رسید

در ادامه مذاکره هیات ایرانی در فرانسه، دولت این کشور اعلام کرد شرکت کشتیرانی کانتینری CMA CGM این کشور با امضای تفاهم نامه اولیه همکاری با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) قصد دارد حضور خود را در بازارهای ایران پر رنگ تر کند.

این تفاهم نامه روز پنجشنبه هشتم بهمن ۱۳۹۴ در جریان سفر حسن روحانی، رییس جمهوری ایران، به پاریس امضا شده بود.

در این تفاهم نامه بر اشتراک گذاری ظرفیت دو شرکت CMA CGM و IRISL، بهره برداری مشترک از مسیرهای دریایی، و همکاری در استفاده از پایانه های بندری تاکید شده است. امضای قرارداد میان این دو شرکت همچنان موضوع بخش دیگری از تحریم های بین المللی علیه ایران است.

تاکنون تعدادی از شرکت های کشتیرانی مطرح جهان علاقه خود را به فرصت های تجاری ایران نشان داده اند. خطوط کانتینری بزرگ جهان به آهستگی و از شهر بورما ۱۳۹۵ بازگشت به بنادر ایران را از سر گرفتند که در این میان شرکت های CMA CGM فرانسه و Evergreen تایوان نخستین خطوطی بودند که خدمات مستقیم به ایران را آغاز کردند.

پس از این دو شرکت، شرکت خطوط کشتیرانی چین (CSCL)، خطوط کشتیرانی MSC سوئیس، و شرکت کشتیرانی امارات (ASC) فعالیت خود در بنادر ایران را از سر گرفتند. این در حالی است که شرکت مرسک دانمارک، بزرگترین خطوط کشتیرانی کانتینری جهان، همچنان در حال بررسی شرایط برای بازگشت به بازارهای ایران است.

از سوی دیگر کنسرسیوم حقوق دریایی (Maritime law consortium Ince & Co.) در روز هفتم بهمن ماه خبر از تفاهم نامه ای برای مشتریان داد که در آن اعلام شده است: «بسیار مهم است که تمامی اشخاصی که با ایران وارد معامله می شوند، هوشیاری خود را حفظ کنند و تلاش کنند پیشنهاد های مناسبی به طرف مقابل خود بدهند و با کمک مشاوره های حقوقی اطمینان حاصل کنند که هیچ محدودیتی را زیر پا نمی گذارند و در قراردادهایشان تحت محافظت هستند.»

شرکت های فرانسوی در نخستین سفر اروپایی رییس جمهوری ایران که در هفته نخست بهمن امسال و کمتر از دو هفته پس از اجرایی شدن برجام انجام شد، قراردادهای همکاری به ارزش میلیاردها دلار امضا کردند.

اکنون که اقتصاد کشور از تحریم رها شده است، ایران درصدد تقویت روابط و توسعه اقتصادی است و البته میلی متقابل در میان دولت های قاره سبز هم دیده می شود چرا که همه در تلاش هستند گوی سبقت را از یکدیگر برابند. به همین دلیل هم این روزها سر تیترا اخبار یا به سفرهای خارجی هیات سیاسی-اقتصادی ایران اختصاص دارد و یا به میزبانی ایران از هیات های بلند مرتبه ای که برای گسترش روابط سیاسی و تجاری به سوی ایران دست دراز کرده اند.

یکی از این سفرها که سوغاتی های ویژه ای برای جامعه دریایی ایران به همراه داشت، سفر به فرانسه بود. در این سفر حسن روحانی در راس یک هیات بلند پایه سیاسی و اقتصادی متشکل از ۱۲۰ نفر به اروپا سفر کرد.

در سفر رییس جمهوری به فرانسه، دکتر روحانی در مراسمی در کاخ الیزه که با حضور هم تای فرانسوی اش، فرانسوا اولاند برگزار شد، قراردادهایی به ارزش حدود ۳۰ میلیارد یورو (۳۳ میلیارد دلار) امضا کرد که شامل توافق های همکاری با شرکت های پژو سیتروئن، ایرباس و توتال بود.

در این سفر ده ها سند و تفاهم نامه بین ایران و دو کشور اروپایی فرانسه و ایتالیا امضا شد که در ۱۶ سال گذشته این نوع مرادده تجاری اقتصادی بی سابقه بوده است. قراردادهایی که اگرچه بعضاً تنها مسیر و اصول کلی همکاری های آینده را ترسیم می کند اما می تواند بخشی از اقتصاد کشور را متحول کند.

### آخوندی خطاب به لویوئن: ایران در حال بازگشت به تعادل ژئوپلیتیک

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در حاشیه نشست ایران فرانسه به نشریه لویوئن گفت: «این که ایران همواره از حدود دو هزار و ۵۰۰ سال گذشته از دوره جاده ابریشم، مرکز تعادل منطقه بوده موضوع اتفاقی و تصادفی نیست، بلکه این موقعیت ژئوپلیتیک ایران است که این موقعیت را به ایران داده است. ایران هم اینک در حال بازگشت به همان مرکز تعادل هست تا بتواند نقش گذشته خویش را به کشور برگرداند.»

او توضیح داده است: «اگر امروز بخواهیم جاده ابریشم را به گونه ای مدرن تعریف کنیم، در سیستم هوایی باید بگوییم که فرودگاه امام خمینی (ره) باید به هاب هوایی منطقه و ایران ایر به بزرگترین ایرلاین منطقه تبدیل شده و قابلیت رقابت با تمام آن ها را داشته باشد.»

بوجود این قرارداد برای توسعه حمل و نقل ترکیبی، در حوزه های حمل و نقل



## انعقاد تفاهم‌نامه ایجاد جاده ابریشم دریایی میان ایران و چین

جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین در راستای تعمیق و تحکیم مناسبات و همکاری‌های مشترک، ۱۷ سند و یادداشت تفاهم همکاری امضاء کردند. به گزارش بندر و دریا به نقل از مانا این اسناد همکاری در حضور حسن روحانی و شی جین پینگ، روسای جمهوری دو کشور، توسط مقامات عالی‌رتبه ایران و چین امضاء شد.

یادداشت تفاهم ارتقا کمربند اقتصادی جاده ابریشم و ایجاد جاده ابریشم دریایی قرن ۲۱ بین دولت جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین توسط وزیر امور اقتصادی و دارایی کشورمان و رییس کمیسیون توسعه و اصلاحات چین به امضاء رسید.

یادداشت تفاهم بین سازمان انرژی اتمی ایران و انرژی اتمی چین در خصوص همکاری در زمینه مصارف صلح‌آمیز انرژی توسط رییس سازمان انرژی اتمی ایران و رییس آژانس انرژی اتمی چین و معاهده بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین در زمینه معاضدت حقوقی دوجانبه در موضوعات کیفری و همچنین معاهده معاضدت قضایی در موضوعات مدنی و تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین، توسط وزیر دادگستری ایران و وزیر امور خارجه چین امضاء شد.

هم‌چنین در مراسم امضاء اسناد و یادداشت تفاهم همکاری‌های مشترک دو کشور، تفاهم‌نامه همکاری میان معاونت علمی و فناوری ایران و وزارت علوم و تکنولوژی چین توسط معاون علمی و فناوری رییس جمهوری و وزیر امور خارجه چین منعقد شد.

یادداشت تفاهم همکاری‌های زیست‌محیطی میان سازمان حفاظت محیط‌زیست، صندوق ملی محیط‌زیست ایران و کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین در خصوص رایبه کالا برای مقابله با تغییرات آب و هوا، توسط معاون رییس جمهوری و رییس سازمان حفاظت محیط‌زیست ایران و رییس کمیسیون توسعه و اصلاحات چین و نیز یادداشت تفاهم تقویت همکاری‌های صنعتی، معدنی و سرمایه‌گذاری فی‌مابین وزارت صنعت، معدن و تجارت ایران و کمیسیون ملی توسعه و اصلاحات چین، توسط وزیر صنعت، معدن و تجارت ایران و رییس کمیسیون توسعه و اصلاحات چین به امضاء رسید.

در این مراسم، هم‌چنین یادداشت تفاهم بین وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات ایران و وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین در زمینه همکاری‌های ارتباطات و فناوری اطلاعات توسط وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات ایران و وزیر صنعت و فناوری اطلاعات چین و یادداشت تفاهم تامین اعتبار مالی پروژه خط آهن سریع‌السیر تهران - مشهد بین وزارت راه و شهرسازی ایران و بانک صادرات و واردات «اگزیم» چین توسط وزیر راه و شهرسازی ایران و رییس اگزیم بانک چین امضاء شد. یادداشت تفاهم همکاری بین وزارت امور اقتصادی و دارایی ایران و وزارت بازرگانی چین در زمینه تحکیم همکاری‌های سرمایه‌گذاری و یادداشت تفاهم توسعه همکاری توسعه نیروی انسانی بین وزارت امور اقتصادی و دارایی ایران و وزارت بازرگانی چین توسط وزیر امور اقتصادی و دارایی ایران و وزیر بازرگانی چین به امضاء رسید.

برنامه مبادلات فرهنگی، هنری و آموزشی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و جمهوری خلق چین برای سال‌های ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۷ توسط وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی ایران و وزیر امور خارجه چین و مشارکت راهبردی بین گمرک جمهوری اسلامی ایران و گمرک جمهوری خلق چین به منظور اجرای موافقت‌نامه بین دولت‌ها در زمینه همکاری‌های گمرکی توسط وزیر امور اقتصادی و دارایی ایران و وزیر گمرک چین و نیز یادداشت تفاهم میان سازمان بازرسی کل کشور جمهوری اسلامی ایران و وزارت نظارت جمهوری خلق چین توسط رییس سازمان بازرسی کل کشور و وزیر امور خارجه چین امضاء شد.

در این مراسم هم‌چنین تفاهم‌نامه همکاری در خصوص تاسیس صندوق علمی راه ابریشم میان معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و آکادمی علوم چین توسط معاون علمی و فناوری رییس جمهوری و رییس آکادمی علوم چین، تفاهم‌نامه همکاری و تبادل‌ات رسانه‌ای بین وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی جمهوری اسلامی ایران و نهاد اطلاع‌رسانی شورای دولتی جمهوری خلق چین توسط وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی ایران و وزیر نهاد اطلاع‌رسانی شورای دولتی چین و تفاهم‌نامه جهت توسعه روابط همکاری مشترک فی‌مابین سازمان منطقه آزاد قشم و دفتر منطقه آزاد تجاری پابلوت گوانجو چین توسط رییس هیات مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد قشم و استاندار گوانگ دونگ به امضاء رسید.



## بنادر ایران به‌عنوان هاب منطقه شناخته می‌شوند

با لغو تحریم‌های اقتصادی و بازگشت ایران به چرخه اول دریایی منطقه، رقابت بنادر ایران با کشورهای منطقه وارد فاز جدید شده و بر اساس آنچه مدیرعامل سازمان بنادر اعلام کرده، برجام دریایی پس از برجام هسته‌ای، اساس کار ایران در حوزه دریایی را مشخص خواهد کرد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از مارین نیوز؛ در روزهایی که بعضی از کشورهای منطقه تلاش می‌کنند با برهم زدن مناسبات دیپلماتیک جایگاه سیاسی و اقتصادی ایران در منطقه را به چالش بکشند، اجرایی شدن برجام و لغو تحریم‌های اقتصادی اوضاع کشور را به‌طور کامل دگرگون کرده و این مسئله صحبت‌هایی که از آینده اقتصادی مطرح می‌شود را به‌طور کامل تغییر داده است.

اگر تا چند ماه قبل مذاکره ایران با شرکت‌های دریایی فعال در آب‌های جهان با تردید از سوی آن‌ها همراه بود و هرگونه تصمیم قطعی درباره همکاری‌های آینده به لغو قطعی تحریم‌ها موقوف می‌شد، حالا باید سازمان بنادر بین گزینه‌های مختلفی که پیش رو دارد بهترین را انتخاب کند و این موضوع به باز شدن دست کشور در برنامه‌ریزی آینده کمک زیادی خواهد کرد.

در سال‌های گذشته به دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌ها بسیاری از محموله‌های تجاری ایران مجبور به پهلوگیری در یکی از بنادر کشورهای منطقه می‌شدند که این امر هم به افزایش هزینه‌ها می‌انجامید و هم جایگاه بنادر کشور در رقابت با سایر کشورهای را به خطر می‌انداخت. حالا و با کنار زدن تحریم‌ها ایران قصد دارد این فرایند را به‌طور کلی متوقف کند و این امر باید در چارچوب یک طرح منسجم که مدیرعامل سازمان بنادر از آن به برجام دریایی یاد کرده اجرایی شود.

سعید نژاد در این باره گفت: «لازم و ضروری است در حوزه دریایی کشور نیز یک برنامه برجام طراحی شود تا بر پایه آن کشتی‌های بزرگ، کالاهای موردنیاز ایران را به‌طور مستقیم به بندرهای کشور وارد کنند.»

به گفته او سازمان بنادر و دریانوردی در این راستا تعرفه پهلوگیری در بنادر کشور را کاهش خواهد داد تا انتخاب بنادر ایران از نظر اقتصادی به‌صرفه شود و پس از آن در چارچوب اقتصادی مدنظر کشور، محموله‌های مربوط به ایران تنها در داخل کشور پذیرفته خواهند شد.

این شرط‌گذاری چند روز پس از لغو تحریم‌های کشتیرانی کشور و باز شدن دوباره ظرفیت پهلوگیری در تمام بنادر ایران به خوبی نشان می‌دهد در فضای پسا برجام امکان این وجود خواهد داشت که آن چه در اهداف بلندمدت کشور مبنی بر مطرح کردن چند بندر ایرانی به‌عنوان هاب منطقه آمده اجرایی شود، موضوعی که نتایج آن احتمالاً در سال ۹۵ و در رونق گیری دوباره بنادر کشور خود را نشان خواهد داد.

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** فرآیند ممیزی پایانه‌های نفتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با حضور تیم کارشناسی سازمان بنادر و دریانوردی با هدف تطبیق الزامات و استانداردهای جهانی بر نحوه عملیات تخلیه، بارگیری و نگهداری مواد نفتی در این پایانه‌ها به انجام رسید.

گرایلو، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اعمال حاکمیت و انجام نظارت عالیه بر پایانه‌های نفتی کشور و جهت حصول اطمینان از نحوه اجرای صحیح الزامات و استانداردها، برنامه‌های ادواری ممیزی از پایانه‌های نفتی در بنادر کشور را در دستور کار قرار داده است.»

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** مدیر کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی در راس هیات کارشناسی ضمن بازدید از بنادر استان خوزستان، آخرین وضعیت پیشرفت پروژه‌های عمرانی و سرمایه‌گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) را بررسی کرد.

رضازاده، معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به بازدید دوره‌ای از پروژه‌های عمرانی توسط مدیران سازمان بنادر و دریانوردی، پایش و رصد آخرین وضعیت پروژه‌ها، وضعیت جذب اعتبارات و بررسی راه‌های تسریع در اتمام آن‌ها را از اهم اهداف این بازدید عنوان کرد.

**روابط عمومی بندر شهید رجایی:** دوره دو روزه ممیزی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) با شرکت ۸۰ نفر از مسئولان و کارکنان دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان و بخش خصوصی در مرکز آموزش بندر شهید رجایی برگزار شد.

حسین عباس نژاد مدیر کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی کشور طی سخنرانی، رفع نواقص و آماده‌سازی برای ممیزی اجباری آیمو در سال ۲۰۱۷ در بخش‌های مختلف بنادر هرمزگان و ایجاد هماهنگی را از جمله اهداف برگزاری این دوره دانست.

او افزود: «طبق برنامه‌ای که آیمو تنظیم کرده از سال ۲۰۱۶ تمام کشورهای به ترتیب ممیزی خواهند شد.»

**روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان:** مدیر اداره بنادر و دریانوردی قشم از تخلیه و بارگیری ۵/۴ میلیون انواع کالای نفتی و غیرنفتی و ترابری ۱۰/۴ میلیون نفر-سفر در بنادر این جزیره طی ۹ ماهه

## طرح تسهیل تخلیه و بارگیری مقدمه و پایه برجام دریایی است

به گزارش بندر و دریا به نقل از مارین تایمز؛ معاون توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «تسهیل تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بندر، مقدمه و پایه برجام دریایی است.»

سازمان بنادر و دریانوردی با برگزاری جلسات آشنایی سیستم بانکی با پروژه‌های دریایی، علاوه بر آن که منابع بانکی را به سمت دریا هدایت می‌کند، خود نیز برای جلب اعتماد و اطمینان بانک‌ها به این موضوع در کنار آن‌ها خواهد ماند.

معاون توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به لغو تحریم‌ها و اجرای برجام تصریح کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی برای کمک به حوزه‌های مختلف دریایی کشور و به منظور آشنایی بیشتر بانک‌ها، جلساتی را بین بانک‌ها و بخش‌های مختلف دریایی و سرمایه‌گذاران برگزار کرده تا از این طریق بتواند منابع بانکی را به سمت دریا آورده و هدایت کند.»

علی جهانپنده گفت: «بانک‌های ایرانی با روابطی که با بانک‌های خارجی و شعبات آن‌ها در کشورهای مختلف دارند می‌توانند آسان‌تر و بهتر منابع خارجی را به سمت بندر و حوزه‌های دریایی کشور سوق دهند.»

او افزود: «با برگزاری این جلسه، بانک‌ها با پروژه‌های مختلف بندری آشنایی بیشتری پیدا کرده و می‌توانند منابع را به سمت آن‌ها هدایت کنند به همین منظور این کار را ابتدا با همکاری یک بانک آغاز و به نوبت بانک‌های دیگر را در این موضوع دخیل خواهیم کرد.»

معاون توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی نیز برای جلب اعتماد و اطمینان، در کنار بانک خواهد ماند با این شرایط، می‌توانیم بگوییم بانک‌ها چه تسهیلاتی را در اختیار حمل و نقل دریایی، پروژه‌های بندری و دریایی مختلف قرار می‌دهند و چه منافعی برای خود شرکت‌های بزرگ کشتیرانی ایران خواهند برد.»

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به تکالیف مجلس شورای



اسلامی برای سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص طرح تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بندر تصریح کرد: «این طرح مجلس که در ۹ بند مختلف به تصویب رسید مقدمه و پایه اصلی برجام دریایی برای سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می‌شود که بر اساس آن این سازمان می‌تواند مزیت‌هایی را برای سرمایه‌گذاران بخش دریایی و بندری در کشور ایجاد کند.»

جهانپنده در ادامه با اشاره به لغو تحریم‌ها گفت: «بندر ایران آمادگی کامل پذیرش همه خطوط و کشتی‌ها را چه از لحاظ تجهیزات بندری، دریایی و چه اپراتوری داشته و دارند، اما لغو تحریم‌ها موانع را از سر راه سرمایه‌گذاران خارجی برای ورود به حوزه دریایی و بندری ایران برداشت و راه را برای آن‌ها هموار کرد، این در حالی است که پیش از این نیز مشکلی در راستای سرمایه‌گذاری در بندر ایران وجود نداشت اما از دید طرف‌های خارجی موانعی در راه بود که خوشبختانه اکنون این موانع نیز برداشته شده است.»

او افزود: «با هموار شدن مسیر سرمایه‌گذاری خارجی در بندر ایران، اکنون ما در شبکه جهانی قرار گرفته‌ایم و چه در بخش کشتیرانی و چه از جهت بندری شرایط برای سرمایه‌گذاری آماده و مهیا است تا سرمایه‌گذار خارجی نیز با همکاری و مشارکت با داخلی‌ها و با محوریت قرارداد اقتصاد مقاومتی، منجر به ایجاد ارزش افزوده، ایجاد لجستیک بندری، توسعه ترانزیت و راه‌اندازی ترانزیت شوند.»

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «توسعه همه بندر ایران چه در شمال کشور و چه در جنوب کشور برای ما اولویت دارد اما با سرازیر شدن سرمایه‌های خارجی به سمت بندر ایران قطعاً بندر شهیدرجایی و پس از آن بندر چابهار نیز در اولویت ممتازتری قرار دارند زیرا از موقعیت استراتژیکی برخوردار هستند.»

او افزود: «از ماه‌های پیش تاکنون مساعده‌هایی از جانب دولت در اختیار بندر چابهار قرار گرفته است که یکی از آن‌ها اختصاص ۴۰۰ میلیون دلار از منابع صندوق توسعه ملی برای تبدیل شدن بندر چابهار به یک مگاپورت است.»

جهانپنده با اشاره به این که باید بندر بتواند به ایجاد و توسعه اشتغال پایدار و تولید ارزش افزوده بپردازد، گفت: «همه سواحل و بندر ما می‌توانند به نوعی محل تولید و اشتغال برای بیکاران کشور باشند بنابراین حوزه‌های مختلف دریایی اعم از حمل و نقل دریایی، کشتی‌سازی، صنایع فراساحل، تور یسم دریایی، پس کرانه‌ها، حوزه‌های بندری و... از پتانسیل‌هایی هستند که می‌تواند با داشتن برنامه اجرایی و عملیاتی به کمک رونق و رشد اقتصادی بیایند.»



## با وجود قطع روابط دیپلماتیک کشورهای منطقه مشکلی برای ورود کالا به بندر کشور وجود ندارد

به گزارش بندر و دریا به نقل از مارین تایمز؛ معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی درباره تأثیر شرایط ایجاد شده در روابط دیپلماتیک ایران با عربستان سعودی و چند کشور دیگر بر ورود کالا به بندر کشور گفت: «در این رابطه دو موضوع مطرح است، موضوع نخست مبادلات تجاری ایران با عربستان و کشورهایی است که روابط دیپلماتیک خود را با ایران قطع کرده‌اند و مقامات ذی‌ربط کشور باید در خصوص آن اعلام نظر کنند.»

جلیل اسلامی بابیان این که حجم کالاهای وارده از این کشورها چه به صورت ترانزیت و ری اکسپورت قابل ملاحظه و بالا نبوده است، گفت: «موضوع دیگر حمل و نقل دریایی ایران با این کشورها است، این در حالی است که تا قبل از تحریم‌ها در کشور ما نسبت حمل و نقل لاینری به فیدری حدود ۸۰ به ۲۰ بود، به این صورت که ۸۰ درصد از خطوط کشتیرانی به صورت مستقیم به بندر ایران وارد می‌شدند و ۲۰ درصد دیگر هم به صورت فیدری می‌آمدند، البته در دوران تحریم به واسطه محدودیت‌ها و ممنوعیت‌ها و شرایط خاص ایران، این نسبت تغییر کرد، اما خوشبختانه اکنون با از سرگیری خطوط لاینر خارجی به بندر ایران دوباره در حال بازگشت به شرایط قبل از تحریم هستیم و جای نگرانی برای ورود کالاهای کشورمان از طریق دریا وجود ندارد.» این عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: «از حدود یک سال اخیر بازگشت خطوط لاینر خارجی به بندر ایران شروع شده است به طوری که در حال حاضر بیش از ۱۴ خط کشتیرانی خارجی در حال تردد به ایران هستند این در حالی است که سایر خطوط نیز خود را برای بازگشت به بندر کشورمان آماده کرده‌اند.»

او بابیان این که با از سرگیری تردد خطوط کشتیرانی خارجی و تردد مستقیم کشتی‌ها به بندر کشور، به شرایط قبل از تحریم باز خواهیم گشت، گفت: «با توجه به شرایط پیش روی و افزایش درخواست خطوط لاینر به از سرگیری همکاری با ایران، قطع روابط دیپلماتیک کشورهای مذکور مشکلی را در حمل و نقل دریایی کالاهای کشورمان ایجاد نخواهد کرد و همه کالاهای مورد نیاز کشور از هر مبدا می‌تواند مستقیماً وارد بندر کشور شود.»

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی بابیان این که بندر ایران از لحاظ ظرفیت، توانایی پاسخ‌گویی به کالاهای وارده و پذیرش کشتی‌ها را دارد، گفت: «در حال حاضر ظرفیت عملیاتی بندر ایران حدود ۲۰۰ میلیون تن است که امسال حدود ۱۵۰ تا ۱۶۰ میلیون تن آن مورد استفاده قرار گرفته است بنابراین ظرفیت خالی و لازم برای پذیرش کالاهای کشور وجود دارد.» او درباره تردد کشتی‌های ایرانی گفت: «صنعت کشتیرانی یک صنعت بین‌المللی است که طبق قوانین آن هیچ کشوری نمی‌تواند برای تردد کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی مشکلاتی ایجاد کند و کشتی‌های ما نیز از این قاعده مستثنی نیست.» او هم‌چنین درباره روابط بازرگانی ایران با کشورهای دیگر گفت: «هر چند روابط بازرگانی ایران با کشورهای مذکور چشمگیر نبوده است اما به نظر می‌رسد بحث‌هایی برای جایگزینی این کشورها در منطقه مطرح است که در حال بررسی است.»

اسلامی از عمان به عنوان یکی از این کشورهای جایگزین نام برد و گفت: «البته مسئولان ذی‌ربط کشور باید در این زمینه اعلام نظر و اطلاع‌رسانی کنند.»

## بازتاب

سال جاری خیر داد.

سید باقر موسوی ضمن تشریح آمار عملکرد بندر قشم در بخش‌های کالا و مسافر طی ۹ ماه در سال ۹۴ اظهار داشت: «طی این مدت، پنج میلیون و ۳۹۲ هزار و ۹۴۲ تن انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد.»  
او افزود: «از این رقم، پنج میلیون و ۲۹۸ هزار و ۶۸۷ تن مربوط به مواد غیرنفتی و ۹۴ هزار و ۲۵۵ تن به مواد نفتی اختصاص دارد.»

**روابط عمومی بندر شهید باهنر:** مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از تخلیه و بارگیری بیش از یک میلیون و ۶۲۰ هزار تن کالای نفتی و غیرنفتی طی ۹ ماه سال جاری در این بندر خبر داد.

محمد محسنی ضمن ارائه گزارشی از عملکرد ۹ ماهه سال ۹۴ اداره بندر شهید باهنر، گفت: «طی این مدت، جابه‌جایی یک میلیون و ۳۹۸ هزار و ۳۸۸ تن کالای غیرنفتی و ۳۲۱ هزار و ۸۲۹ تن کالای نفتی به انجام رسید که در بخش نفتی ۱۱ درصد افزایش در این فعالیت‌ها به ثبت رسید.»

**روابط عمومی بندر خرمشهر:** مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از آغاز طرح پیاده‌سازی استانداردهای ایزو ۹۰۰۱ و برایش ۲۰۱۵ در این بندر خبر داد.

عادل دریس گفت: «بندر خرمشهر به عنوان اولین عضو جامعه سازمان بنادر و دریانوردی موفق به اجرا و پیاده‌سازی این طرح شده است.»

دریس ابراز امیدواری کرد که بندر خرمشهر به عنوان اولین بندر ایرانی بتواند تا پایان بهار سال ۹۵، بر اساس استاندارد ایزو ۹۰۰۱ و برایش ۲۰۱۵ ممیزی و گواهی صلاحیت بین‌المللی خود را از شرکت‌های صدور گواهی نامه دریافت کند.

**روابط عمومی بندر خرمشهر:** مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی نقشه جامع علمی کشور که سومین سند کشور محسوب می‌شود را مبنای کار خود قرار داده است.»

دکتر محمدعلی حسن‌زاده در ششمین همایش دستاوردهای علمی پژوهشی بندر خرمشهر به سیاست‌های ابلاغی اقتصاد مقاومتی اشاره کرد و افزود: «بند دوم سیاست‌های اقتصاد مقاومتی پیاده‌سازی نقشه جامع علمی کشور است که بر این اساس، امسال نیز در سازمان بنادر و دریانوردی سعی کردیم همه فرایندهای سازمانی را به استناد نقشه جامع علمی کشور مورد بازنگری قرار دهیم.»

**روابط عمومی بندر خرمشهر:** مدیرکل بندر و



معاون طرح و توسعه بنادر خبر داد:

## صدور ۲۰ حکم تخریب سازه‌های ساحلی غیرمجاز

به گزارش بندر و دریا به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی؛ محمدرضا الهیار بابیان این که مناطق آزاد بدون مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی به ساخت و ساز در سواحل اقدام می کنند، گفت: «همانگی های لازم با قوه قضاییه برای تشدید برخورد با ساخت و سازهای ساحلی غیرمجاز در این مناطق به وجود آمده است.»

او گفت: «ساخت و سازهای غیرمجاز در بایستی محیط زیست را تخریب می کند و سازه های غیرمجاز در سواحل آثار و تبعات نامناسبی برای کشور دارد، در سال ۱۳۴۸ قانون دریایی ایران مصوب شده که هرگونه ساخت و ساز در سواحل باید با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی انجام شود.»

او بابیان این که این قانون در سال ۱۳۸۷ نیز اصلاح و تنفیذ شده است، اظهار داشت: «با وجود این قانون در مناطق آزاد بدون اخذ مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به ساخت و ساز در سواحل اقدام می کنند.»

سرپرست معاونت فنی و امور زیربنایی در سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این که ساخت و سازهای غیرمجاز در سواحل می تواند در آینده مشکلات جدی از جمله زیست محیطی را به دنبال داشته باشد، افزود: «به هر حال ممکن است سازمان های غیر مرتبط با سازمان بنادر و دریانوردی شناختی از دریا نداشته باشند.»

او با اشاره به این که تاکنون بیش از ۲۰ حکم تخریب سازه های ساحلی غیرمجاز در سال جاری صادر شده است، اظهار داشت: «فرایندهای صدور مجوز برای ساخت سازه های دریایی در حال بررسی است تا برای تسهیل و تسریع صدور مجوز سامانه ای طراحی شود و متقاضیان ساخت سازه های دریایی بدون حضور در سازمان بنادر و از طریق اینترنت، مدارک لازم را بارگذاری کنند تا پس از احراز صلاحیت نسبت به صدور مجوز اقدام شود.»

الهیاریار گفت: «افرادی که در احداث سازه های دریایی از قوانین تمکین نمی کنند تخلفشان پیگیری قضایی می شود و هماهنگی های لازم با قوه قضاییه برای تشدید برخورد با این نوع ساخت و سازهای غیرمجاز به وجود آمده است، با تشکیل کارگروه های مرتبط در سازمان بنادر و دریانوردی، هرگونه ساخت و ساز در سواحل شمالی و جنوبی کشور باید با مجوز این سازمان انجام شود.»

## امید به کاهش هزینه های حمل و نقل بار فاع تحریم های کشتیرانی



اضافی از بین می رود.

به گزارش بندر و دریا به نقل از سایت خبری صدای اقتصاد؛ نایب رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: «بار فاع تحریم ها دیگر لزومی برای تخلیه و بارگیری مجدد کالاهای وارداتی ایران در بنادر غیرایرانی وجود ندارد؛ کالا، امکان حمل مستقیم به ایران را پیدا می کند و هزینه های

اضافی از بین می رود.»

مسعود پلمه با قبول این که این مساله باید روی قیمت مصرف کننده کالانیز تاثیر بگذارد، اظهار کرد: «متاسفانه ساختار اقتصادی ما به گونه ای است که افزایش قیمت تمام شده به سرعت در نرخ نهایی منعکس می شود اما روند کاهش قیمت بسیار با تاخیر به چشم می آید و حتی گاهی ممکن است اثری از آن دیده نشود اما امیدواریم که مصرف کنندگان نیز اثرات کاهش هزینه های حمل و نقل را احساس کنند.»

او افزود: «در شرایطی که تحریم های کشتیرانی تشدید شده بود و حتی کانتینر خارجی نیز حق ورود به بنادر ایران را نداشت، کالاها باید در یک بندر خارجی از کانتینر تخلیه و دوباره در کانتینرهای دیگری بارگیری می شدند که این مساله در نهایت هزینه حمل کالایی که فرضا در حالت عادی برای هر تن ۵۰ دلار بود را تا ۲۵۰ دلار برای هر تن نیز افزایش می داد.» پلمه تصریح کرد: «برخی از شرکت ها که مالکیت کانتینرها را در اختیار می گرفتند نیز اگر حاضر به حمل بار به ایران بودند باید هزینه دیگری را متحمل می شدند چرا که تا آب های سرزمینی ایران با پوشش بیمه پی اند آئی کلاب های (P&I Club) بین المللی می آمدند اما پس از آن باید از پی اند آئی کلاب های کیش و قشم استفاده می کردند.»

او با اشاره به این که پیش از تشدید تحریم ها اوضاع نسبتا بهتر بود، تصریح کرد: «در ابتدای کار که تحریم ها وضع شدند فقط ورود خطوط مطرح کشتی رانی دنیا به بنادر ایران ممنوع شد و از آن پس دیگر امکان حمل مستقیم کالاهایی که به مقصد ایران صادر می شدند وجود نداشت.»

پلمه ادامه داد: «در این شرایط مجبور بودیم کالاها را به مقصد کشوری غیر از ایران بفرستیم و از آن جا با کشتی های کوچک تر، موسوم به فیدری، به ایران حمل کنیم و اجباری برای تعویض کانتینر و تقبل هزینه های هنگفت تخلیه و بارگیری مجدد وجود نداشت.» او با بیان این که در این شرایط بندر جبل علی دومی به عنوان عمده ترین مقصد کالاهای وارداتی ایران مطرح شد، گفت: «کانتینرهای کالای وارداتی ایران ابتدا در این بندر از کشتی تخلیه و سپس در کشتی هایی که اجازه ورود به ایران داشتند، به مقصد ایران بارگیری می شدند.»

نایب رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با یادآوری وضعیت دوران تشدید تحریم ها اضافه کرد: «در مرحله دوم که تحریم ها تشدید شدند نه تنها دیگر هیچ یک از خطوط کشتیرانی حق نداشت کالاهایی که به مقصد ایران می رفتند را بارگیری کند بلکه کانتینر خارجی نیز حق ورود به بنادر ایران را نداشت.» پلمه افزود: «در این شرایط کالاها عمدتا به عنوان صادرات به امارات بارگیری می شد و کانتینرها پس از ورود به بندر، تخلیه و کالاها به انبار منتقل می شدند پس از آن باید فرایندی اکسپورت (صادرات مجدد) انجام می شد و کالاها با بارگیری در کانتینرهای دیگر، به ایران صادر می شد.»

او هزینه های تحمیل شده در این شرایط را یکی از چالش های جدی تجارت ایران برشمرد و افزود: «علاوه بر هزینه، اتلاف زمانی نقل و انتقال کالا و افت کیفیت آن به دلیل تخلیه و بارگیری چندباره نیز از مسایلی بود که در انتها باعث پر هزینه شدن تجارت ایران می شد.» پلمه تصریح کرد: «بار فاع تحریم ها دیگر لزومی برای تخلیه و بارگیری مجدد کالاهای وارداتی ایران در بنادر غیرایرانی وجود ندارد؛ کالا، امکان حمل مستقیم به ایران را پیدا می کند و هزینه های اضافی از بین می رود.»



تعمیرات اساسی چهار اسکله فلزی بندر شهید حقانی برای طرح نوروزی ۹۵

## سیستم آتش نشانی روی اسکله ها نصب شد



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از پایان تعمیرات اساسی چهار فرود اسکله فلزی شناور بندر شهید حقانی در اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی بندر شهید رجایی به منظور ارتقا ایمنی این اسکله ها در طرح نوروزی ۹۵ خبر داد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان؛ ابراهیم ایدنی در این رابطه اظهار داشت: «با تلاش شبانه روزی متخصصان و مهندسان ایرانی در بندر شهید رجایی، تعمیرات اساسی دو فرود اسکله شناور برای طرح نوروزی ساماندهی سفرهای دریایی سال ۹۵ استان هرمزگان به پایان رسید و عملیات به آب اندازی آن ها در حوضچه بندر نیز با موفقیت انجام شد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: «این دو پست اسکله که هر کدام ۲۲ متر طول، پنج متر عرض و ۱/۶ متر ارتفاع دارند و چهار سال نیز از زمان ساخت آن ها می گذرد، اوایل آذرماه امسال برای انجام تعمیرات اساسی به تعمیرگاه دریایی منتقل شده بودند که با پایان یافتن این تعمیرات، طی روزهای آینده در بندر شهید حقانی نصب می شوند.»

به گفته این مقام مسئول، برای نخستین بار در کشور بر روی اسکله های شناور مسافری، سیستم پیشرفته آتش نشانی نصب شده است تا در مواقع بروز سانحه این تجهیزات مورد استفاده قرار گیرند.

ایدنی یادآور شد: «پیش از این نیز دو فرود اسکله شناور دیگر از همین نوع، پس از طی شدن مراحل دوماهه انجام تعمیرات اساسی، اواسط آذرماه در بزرگ ترین بندر مسافری کشور نصب شده بود.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: «برای تعمیرات این چهار فرود اسکله شناور مجموعا هفت میلیارد ریال از محل اعتبارات داخلی سازمان بنادر هزینه شده است.»

او هدف از اجرای این پروژه را ارتقا ضریب ایمنی اسکله های شناور برای تردد مسافران و پهلوگیری ایمن شناورها در طرح نوروزی سال ۹۵ عنوان کرد.

بندر شهید حقانی به عنوان بزرگ ترین بندر مسافری کشور در حال حاضر از ۱۰ پست اسکله، با قابلیت پهلوگیری هم زمان بیش از ۲۰ شناور مسافری برخوردار است که به صورت دوره ای مورد بازرسی فنی و تعمیر قرار می گیرند.

دریانوردی خرمشهر از غرق شدن یک فروند شناور تجاری به نام فردین بر اثر تخلیه غیراصولی آب توازن، در دهانه اروندرود خبر داد.

عادل دریس در این باره گفت: «این شناور عصر روز گذشته که بر اثر تخلیه غیراصولی آب توازن، تعادل خود را از دست داد، نزدیک منطقه راس البیشه در دهانه اروندرود غرق شد.»

خوشبختانه این حادثه هیچ تلفات جانی به همراه نداشته و گروه های امداد و نجات بندر خرمشهر با حضور در محل حادثه، شش سرنشین شناور را نجات دادند.

**روابط عمومی بندر خرمشهر:** مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: «موضوع تثبیت درآمد به عنوان یکی از شاخص های اصلی سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می شود که بندر خرمشهر دارنده مقام سوم این شاخص در بنادر کشور است.»

**روابط عمومی بندر امیرآباد:** منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، رتبه نخست ارزیابی عملکرد از میان شاخص های عمومی و اختصاصی، در میان بنادر کشور کسب کرد.

مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با اعلام این خبر گفت: «با بررسی شاخص های عمومی و اختصاصی و ارزیابی عملکرد واحدهای استانی در سال ۹۳ توسط سازمان و بنادر و دریانوردی، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با کسب بالاترین امتیاز، رتبه نخست را در میان بنادر کشور کسب کرد.»

**روابط عمومی بندر امیرآباد:** قرارداد ساخت سیلوی غلات با سرمایه گذاری ۷۵ میلیارد ریالی بخش خصوصی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد منعقد شد.

مدیر بندر و دریانوردی منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد گفت: «قرارداد ساخت سیلوی غلات با ظرفیت ۲۸ هزار و ۸۰۰ تن با مبلغ سرمایه گذاری ۷۵ میلیارد ریال با شرکت سرمایه گذار توسعه تجارت ستاره پارسیان منعقد شد.»

خدمتگزار با بیان این که بندر امیرآباد تنها بندر پایلوت غلات در شمال کشور است گفت: «قرارداد احداث این سیلوی به صورت B.O.T و ۱۵ ساله است.»

**روابط عمومی بندر نوشهر:** مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از رشد ۲۶ درصدی واردات کالای غیرنفتی به منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر طی ۱۰ ماهه سال جاری در مقایسه با مدت مشابه





## حرکت روبه جلو بیمه کشتی های نفتی در پسابرجام



چهار سال از تحریم های آمریکا و اتحادیه اروپا بر پوشش ریسک و خدمات بیمه خسارت احتمالی کشتی های باربری و نفتکش می گذرد. با این حال تجارت عمده درآمد سرانه داخلی ایران و حمل و نقل دریایی آن با ایجاد ساختار پی. اند. آی بومی در صادرات کالاهای تجاری و نفتی به

حیات خود ادامه داد.

به گزارش بندر و دریاهای بازرگاری ایسنا، با شروع تحریم های اتحادیه اروپا در ۲۳ ژانویه در سال ۲۰۱۲ بر تجارت و حمل و نقل نفت خام و محصولات پتروشیمی، تردد ایران در بازار تانکرهای نفتی جهان به دلیل محدودیت خدمات بیمه کشتی های نفتکش و حامل محصولات نفتی و گازی با مشکل مواجه شد و حتی پس از تعلیق شش ماهه محدودیت های موسسه پی. اند. آی بر سر مالکان کشتی های باربری شرکت های بیمه داخلی نتوانستند اعتماد مشتریان از پوشش کامل ریسک های کشتی های حامل نفتی را جلب کنند تا جایی که شرکت های کشتیرانی خارجی برای تجارت نفتی با ایران ملزم به احتیاط و پیش بینی پوشش ریسک احتمالی از سوی شرکت های محلی در حوزه بیمه های غیر زندگی شدند.

اکنون اما طبق گفته مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران امید است تا با حمایت مجموعه صنعت بیمه ایران با اتحادیه مالکان کشتی های باربری و شرکت نفت ایران طی مذاکراتی با گروه بین المللی پی. اند. آی شرکت پوشش ریسک و خسارت کشتی های باربری و نفتکش داخلی بتواند سهمی موثر در ارائه خدمات بیمه تجارت در حوزه حمل و نقل دریایی داشته باشد. علی اکبر صفایی، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران چندی پیش در نشست با اشاره به مجموعه بین المللی پی. اند. آی در ارائه خدمات بیمه حمل و نقل دریایی گفته بود: «در حوزه داخلی بیمه حمل و نقل دریایی و کشتی های نفتکش کلوب یا موسسه پی. اند. آی کیش را داریم که در چند کشور خارجی اعتبار دارد»

او همچنین ابراز امیدواری کرده بود تا بیمه های خصوصی بازرگانی داخل کشور با حمایت صنعت بیمه در ایران، اتحادیه مالکان وسایل حمل و نقل تجاری و همچنین شرکت ملی نفت بتوانند همکاری تاثیر گذاری در پوشش ریسک حمل و نقل تجاری و صادرات محموله های نفتی و گازی داشته باشند.

با نگاهی به سازوکار بیمه های حمل و نقل دریایی به خصوص پی. اند. آی که موسسه ای برای جبران خسارت و پوشش ریسک بازرگانی دریایی

است می توان با خدماتی چون جبران خسارت و تعویض قطعات خراب کشتی های باربری، تامین پوشش ریسک احتمالی در زمان ذخیره بار یا خسارت محموله، قبول مسئولیت جبران خسارت آلودگی در زمان نشستی نفتکش ها و بروز سانحه بر اثر برخورد کشتی های باربری آشنا شد. از این رو به نظر می آید طرح چنین خدماتی نیازمند توانایی مالی و اعتباری بالای شرکت های بیمه ای باشد که توانایی تعهد و بازپرداخت خسارات حمل و نقل دریایی و تجاری را داشته باشند. به همین خاطر مجموعه بین المللی به نام پی. اند. آی با ۱۳ زیرمجموعه بین المللی معتبر برای پوشش ریسک هایی که بیمه گران سنتی چون شرکت های بیمه دریایی که از پرداخت آن عاجزند به وجود آمده است. بیمه پی. اند. آی متعهد می شود تا هزینه ریسک احتمالی حمله به کشتی های باربری، آلودگی محیط طبیعی بر اثر نشستی نفتکش ها و یا خسارت محموله های باربری را بپردازد. این مجموعه بزرگ بین المللی کلوب هایی در کشورهای سنگاپور، ژاپن، نروژ، سوئد، انگلیس، امارات متحده عربی و ایالت متحده آمریکا با توانایی پوشش ۹۰ درصد از ریسک های احتمالی حمل و نقل دریایی رانیز دارد.

خدمات بیمه پی. اند. آی در حالی است که بیمه های دریایی تنها مسئولیت بیمه مالکان کشتی و یا مالکان محموله های تجاری را عهده دار می شوند. از این رو اعضا کلوب پی. اند. آی را نه تنها مالکان کشتی و محموله داران بلکه اجاره کنندگان چارترهای باربری و انبارداران ساحلی که مسئولیت نگهداری محموله های ذخیره سازی شده را دارند نیز تحت پوشش قرار می دهد. در رابطه با پوشش ریسک تجارت دریایی ایران نیز تا پیش از اعمال تحریم های جامعه جهانی بر سر دستیابی به انرژی هسته ای، حمل و نقل کشتی های باربری و صدور اجازه تردد آن ها در آب های بین المللی ارایه سندی مبنی بر تایید بیمه دریایی و به ویژه پی. اند. آی ضرورت داشت. تا این که در پی سخت تر شدن تحریم ها علیه ایران در ۲۳ ژانویه سال ۲۰۱۲ اتحادیه اروپا تحریم های تازه ای بر حمل و نقل تجاری و خدمات بیمه ای کشتی های نفتی و گازی اعمال کرد. تا جایی که تجارت و حمل و نقل دریایی نفت خام و محصولات پتروشیمی شرکت کشتیرانی ایران و برخی از شرکت ها به دلیل تحریم ها در ادامه آسیب دیدند.

شرکت های بیمه داخلی نیز به دلیل عدم توان رقابت پذیری در بازارهای بین المللی و عدم امکان رتبه بندی شدن برای اعتبار یافتن در پی تحریم ها از پوشش ریسک احتمالی حمل و نقل دریایی نفتکش ها و حمل و نقل دریایی با مشکل مواجه شدند. تا جایی که به گفته معاون بیمه های اتکایی بیمه مرکزی، بدون داشتن پی. اند. آی صادرات کالاهای تجاری و نفتی مختل شد.

مینا صدیق نوحی، عضو هیات عامل و معاون بیمه های اتکایی بیمه مرکزی نیز پیش از این از ضرورت تقویت سازی این گونه بیمه ها و ایجاد ساختار پی. اند. آی در ایران خبر داده بود و ابراز امیدواری کرده بود که با اجرا شدن برجام، صنعت بیمه به شرایط پیش از تحریم بازگردد. بیمه مرکزی پیش از این در سال ۱۳۸۸ با سندیکای نفت و انرژی به تعامل رسیده بود تا این که در پی تحریم ها در سال ۱۳۹۲ از عضویت این صندوق و سندیکا منع شد.

حتی با ارایه بندی که در توافق ژنو در ۲۰ جولای سال ۲۰۱۴ مبنی بر تعلیق تحریم حمل نفت ایران حاصل شد شرکت های بیمه ای خارجی چون شرکت بیمه دریایی ژاپنی به دلیل مدت زمان تعیین شده در ارایه خدمات بیمه ای از همکاری با ایران سرباز زدند. بر طبق این بند، شرکت های بیمه ای امکان عقد قراردادهایی با تاریخ اعتبار شش ماهه که نمی توانست از زمان مقرر شده ۲۰ جولای عبور کند می توانستند به ارایه خدمات بیمه حمل نفت ایران بپردازند که با وجود قابلیت اجرایی شدن، تحقق نیافت.

در گذار تحریم ها اما ایران با استفاده از ظرفیت های داخلی توانست بخشی از پوشش بیمه حمل و نقل نفتی خود را به شرکت بیمه خصوصی در کیش بسپارد که خدماتی مشابه با پی. اند. آی انجام می داد. تا جایی که پیش بینی می شود با رفع کامل تحریم ها و احیای روابط ایران با جامعه جهانی زبان مالی صنعت بیمه طی تحریم هایی که منجر به انباشت میزان ریسک در داخل شده است جبران شود و بیمه در ایران بتواند به عنوان بازیگری فعال در فعالیت های اقتصادی به ویژه تجارت و بازرگانی نقش تاثیر گذاری داشته باشد.



نوفروستی خبر داد:

## ارایه خدمات دریایی به صورت ۲۴ ساعته

صدور اجازه حرکت کشتی ها الکترونیکی می شود



معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان ضمن اشاره به ارایه خدمات دریایی به صورت ۲۴ ساعته در بندر شهید رجایی، اعلام کرد: «اجازه حرکت کشتی ها طی آینده ای نزدیک، به صورت الکترونیکی صادر خواهد شد.»

مهدی نوفروستی طی نشستی که با حضور مدیران و کارشناسان حوزه دریایی استان هرمزگان برگزار شد، ضمن اعلام این که توسعه حوزه دریایی در کنار توسعه بندری باید به شکل متوازن صورت پذیرد، اظهار داشت: «با افزایش عملیات ورود و خروج شناور از سه به پنج عملیات هم زمان، افزایش ظرفیت بندر، تعداد راهنمایان، یدک کش ها و ملوانان دریایی در بندر رجایی، لنگه و کیش نیز در این واحد پیگیری می شود.»

او افزود: «هم اکنون کارهای اسنادی برای ارایه خدمات ورود و خروج دریایی به صورت ۲۴ ساعته انجام می پذیرد و به زودی صدور PC (اجازه حرکت) کشتی ها به صورت الکترونیکی صادر خواهد شد.»

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان افزایش کنترل و بازرسی بنادر و شناورهای صیادی و تمرکز بر کنترل شناورهای غیر کنوانسیون را از رئوس، اصلی ترین برنامه هایی دانست که تا پایان سال در دستور کار قرار دارد.

این مقام مسئول بر لزوم برنامه ریزی به منظور توسعه برگزاری دوره های آموزشی جهت سرمایه گذاران بخش خصوصی با توجه به فعالیت ۱۱ هزار و ۵۰۰ نفر نیرو در بندر شهید رجایی را خواستار شد.

او همچنین در بحث آب توازن کشتی های متردد به خلیج فارس، گفت: «کشتی ها باید در خصوص آب توازن خود مقررات منطقه ای ابلاغی را اجرایی کنند.»

نوفروستی در پایان گفت: «طی ۹ ماهه سال جاری، ۵ هزار و ۳۸۰ مورد عملیات ورود و خروج کشتی در بندر شهید رجایی ثبت شده است.»

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 ۱۲ درصدی برخوردار بوده است.»

تاتینا همچنین از رشد ۱۰۹ درصدی صادرات کالا از بندر نوشهر طی دی ماه گذشته نسبت به مدت مشابه قبلی خبر داد.

**روابط عمومی بندر نوشهر:** معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از برگزاری مانور اطفای مایعات قابل اشتعال در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر خبر داد.

سعید کیاکجوری با اعلام این مطلب افزود: «این مانور در بیست و هفتم دی ماه با هدف ارتقا سطح توان عملیاتی نیروی انسانی، شناسایی نقاط قوت و وضعیت تیم آتش نشانی و تجهیزات مورد استفاده، ایجاد هماهنگی با واحدهای ذی ربط و انتخاب روش ها و تدابیر مناسب فرماندهی با توجه به مهارت های نیروی انسانی و شرایط محیطی برگزار شد.»

**روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران:** حجت الاسلام والمسلمین تقوی فرد، رییس کل دادگستری استان مازندران در گفتگو با برنامه ویژه خبری شبکه دو سیما گفت: «با اقدامات خوبی که توسط شورای حفظ حقوق بیت المال صورت گرفته، طی یکی دو سال اخیر هیچ گونه تعرضی به مناطق ساحلی در سطح استان نداشتیم.»

الهیار سرپرست معاونت توسعه و تجهیز سازمان بنادر و دریانوردی نیز اظهار داشت: «بر اساس قانون، صدور مجوز ساخت و سازهای ساحلی بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی است و این قانون طی سال های اخیر طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی با محوریت سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شده است که منجر به ایجاد کمیته ساماندهی سواحل در استان ها با مدیریت استاندار و دبیری مدیرکل بنادر و دریانوردی استان ها شده است.»

**روابط عمومی بندر نوشهر:** معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان نوشهر گفت: «تعمیرات اساسی تاسیسات برقی اماکن و محوطه های اداره کل بنادر و دریانوردی استان نوشهر با موفقیت انجام شد.»

مسعود قاسمیان افزود: «تعمیرات اساسی منجر به ۱۵ PM از ضروری ترین عملیات فنی در بخش برق و تاسیسات بوده که به صورت مداوم در سطح اداره

## جلسه کارگروه اقتصادی مهندسان بهشهری در بندر امیرآباد



جلسه کارگروه اقتصادی و سرمایه گذاری ایجاد فرصت‌های شغلی نظام‌مهندسی و کانون مهندسان شهرستان بهشهر با مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد در بهشهر برگزار شد. به گزارش بندر و دریا به نقل از سایت خزن‌نما؛ مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد ضمن معرفی امکانات و پتانسیل‌های منطقه ویژه اقتصادی این بندر اظهار داشت: «بندر امیرآباد دروازه اصلی ورود و خروج کالا در شمال کشور است و به جایگاه واقعی خود نزدیک شده است. نزدیکی این منطقه به آسیای مرکزی و وجود راه‌آهن برای ترانزیت کالاها فرصت مناسبی را برای این بندر ایجاد کرد.»

خدمت‌گزار گفت: «منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با توجه به ۱۰۶۰ هکتار اراضی در حال توسعه به دو هزار و ۱۲۰ هکتار و ۵۰۰ متر اسکله دارای ۹ پست در حال توسعه به دو هزار و ۴۰۰ متر است و به‌عنوان بزرگ‌ترین و تنها بندر شمالی متصل به شبکه راه‌آهن سراسری پایلوت، کریدور ترانزیتی شمال جنوب است که به دلیل بهره‌مندی از زیرساخت‌های حمل و نقل چندوجهی، آسان‌ترین و ارزان‌ترین راه دسترسی به بازارهای کشورهای حوزه محسوب می‌شود.»

مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با بیان این که این بندر از زیرساخت‌های حمل و نقل مدرن چندوجهی برخوردار است عنوان داشت: «بندر امیرآباد تنها بندر متصل به خطوط ریلی در شمال کشور و هم‌چنین تنها بندر مجهز به اسکله رورو ریلی در کشور است.»

او افزود: «به علت مجاورت بندر امیرآباد با کشورهای روسیه و قزاقستان که بزرگ‌ترین تولیدکنندگان غلات در دنیا هستند، این بندر را مرکز غلات در شمال کشور کرده است و هم‌چنین به خاطر مجاورت با حوزه‌های گازی و نفتی خزر، مرکز انرژی در شمال کشور نیز محسوب می‌شود.»

مدیرعامل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد تصریح کرد: «با بررسی شاخص‌های عمومی و اختصاصی و ارزیابی عملکرد واحدهای استانی در سال ۹۳ توسط سازمان بنادر و دریانوردی، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با کسب بالاترین امتیاز، رتبه نخست را در میان بنادر کشور کسب کرد.»

خدمت‌گزار ادامه داد: «برنامه و دستورالعملی که ما به سرمایه‌گذارها داده‌ایم در اولویت اول جذب نیرو از شهرستان بهشهر و سپس از دیگر شهرهای مازندران است.»

او افزود: «هدف از برگزاری جلسه کارگروه اشتغال در بندر امیرآباد بررسی فرصت‌های شغلی جدید است تا در بخش‌های مختلف سازمان دهی شوند و هرچقدر رونق اقتصادی بندر امیرآباد بهتر باشد بالطبع تاثیر آن بر اشتغال و سرمایه‌مهندسان شهرستان بیشتر خواهد بود و از طرح‌های پیشنهادی، با ارایه طرح توجیهی تیم مهندسان شهرستان بهشهر حمایت می‌کنیم و خواستار ورود تیم مهندسی به بندر هستیم زیرا نگاه بندر یک نگاه ملی است و فضا برای سرمایه‌گذاری مهیاست.»

رییس نظام‌مهندسی شهرستان بهشهر، مهدی علی‌پناه با تشکر از

اقدامات انجام‌شده و اشاره به لزوم انجام فعالیت‌های اقتصادی بیشتر در منطقه گفت: «امکانات و مزایای بندر امیرآباد، آن را به مهم‌ترین و بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر تبدیل نموده است که ما باید حداکثر استفاده را از این امکانات ببریم تا باعث رونق اقتصادی و اشتغال‌زایی برای جوانان منطقه شود.»

او با اشاره به تحریم‌های اعمال شده علیه ایران و لغو آن گفت: «بخشی از مشکلات سرمایه‌گذاری ملی و بخش دیگر از مشکلات استانی است که برای حل مشکلات شهرستان باید برنامه و طرح‌هایی را تدوین نمود.»

علی‌پناه تصریح کرد: «یکی از ضعف‌هایی که بر شهروندان منطقه وارد است نداشتن شناخت و اطلاعات کافی از بندر امیرآباد بهشهر، با وجود هم‌جواری بودن با بندر است.»

او افزود: «نظام‌مهندسی و کانون مهندسان در قالب کارگروهی که ایجاد نموده هدف اصلی خود را حل معضل بیکاری و اشتغال بین شهروندان در پیش گرفته است با آشنایی این فضا و فرصت‌های سرمایه‌گذاری به‌صورت اجرایی به شهروندان می‌توان به این مسئله رسیدگی کرد.»

در ادامه مجید اسکندری رییس کانون مهندسی شهرستان بهشهر اظهار داشت: «با توجه به افزایش تعداد مهندسان و کاهش ساخت‌وساز باید راه‌هایی نورافشان یافت تا بتوانیم فرصت‌های شغلی برای مهندسان ایجاد کرد و با توجه به امکاناتی که در شهر ما وجود دارد همانند بندر امیرآباد می‌توان بررسی‌ها و پیگیری‌هایی را در این زمینه انجام داد.»

او گفت: «ما باید زمینه‌های ارتباط با مهندسان فعال در بخش صنعت را فراهم‌سازیم و کانون مهندسان هم با برنامه‌ریزی و بررسی‌های لازم در حال فراهم ساختن این زیرساخت‌ها در زمینه فرصت‌های شغلی است.»

او در ادامه بیان داشت: «بندر امیرآباد جایگاه مناسبی برای سرمایه‌گذاری مهندسان است و باید با کشف قسمت‌های پیردرآمد چه در قسمت پیمانکاری و چه در قسمت سرمایه‌گذاری فرصت‌های شغلی متفاوتی برای مهندسان شهر فراهم نمود.»

او خاطر نشان نمود: «یکی از تکالیف این کارگروه اتخاذ راهکارها و سیاست‌هایی جهت رونق بخشی به روان‌سازی و تسهیل فضای کسب‌وکار است و طبیعتاً این امر جز با حضور سرمایه‌گذاران جهت تولید و عرضه خدمات محقق نخواهد شد.»

او با تاکید به انتقال نظرات به مدیران بخش‌های مختلف در بندر امیرآباد عنوان داشت: «پروژه‌های ملی سرمایه‌گذاران بزرگی را می‌طلبد و شاید این‌گونه سرمایه‌گذاری‌ها از توان سرمایه‌گذاران بومی و شهرستانی ما خارج باشد، اما می‌توان از ظرفیت‌ها و پتانسیل نیروی انسانی و خدمات مهندسی این شهرستان در این‌گونه پروژه‌ها استفاده نمود که با شناسایی این ظرفیت‌ها افق بهتری برای شهرستان و معضل اشتغال جوانان با تحصیلات عالی را شاهد خواهیم بود.»

لازم به ذکر است این نشست با بازدید از پروژه‌های عمرانی بندر امیرآباد بهشهر پایان یافت.



## ۱۰ میلیون دلار ترانزیت خارجی از منطقه آزاد چابهار

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار گفت: «از ابتدای سال جاری تا پایان دی‌ماه ۱۰ میلیون دلار ترانزیت خارجی از منطقه آزاد چابهار صورت گرفته است.»

به گزارش بندر و دریا به نقل از مانا؛ حامد علی مبارکی با اشاره به این که رخداد مهم توافق هسته‌ای و به‌طبع آن دوران پساتحریم در طول ۱۰ ماهه سال ۹۴ باعث تحول بزرگی در جهت توسعه اقتصادی این منطقه به لحاظ پویایی از حیث جذب سرمایه‌گذاران خارجی به‌خصوص در بخش ترانزیت خارجی شده است، گفت: «در این راستا سرمایه‌گذاران زیادی چابهار را برای قرار گرفتن در آبراه‌های بین‌المللی و به‌صرفه بودن ترانزیت کالا انتخاب کرده به طوری که در مدت‌زمان یادشده مبلغ ۱۰ میلیون دلار ترانزیت خارجی کالا از این منطقه صورت گرفته است.»

او ادامه داد: «برابر آمارهای ارایه شده در بخش صادرات، ۷/۵ میلیون دلار صادرات به سرزمین اصلی و ۴/۵ میلیون دلار انواع کالاهای تولیدی و فرآوری شده از این منطقه به خارج از کشور صادر شده است.»

او اظهار کرد: «کالاهای وارداتی مشتمل بر ۲۱۲ میلیون دلار کالای تجاری مصوب هیات‌وزیران، ۱۲۷ میلیون دلار کالای غیر مصوب، ۱۱۹ میلیون دلار کالای مسافری، هفت میلیون دلار واردات خودرو و ۱۰ میلیون دلار ماشین‌آلات برای بازسازی در واحدهای تولیدی و واردات مواد اولیه برای واحدهای تولیدی، ۴۸ میلیون دلار بوده است.»

او در ادامه کالاهای صادر شده را شامل: بال کوسه، مواد شیمیایی، پوشاک مستعمل، پتو، روغن تصفیه‌شده بیان کرد که به خارج از کشور و چای بسته‌بندی شده، دستگاه‌های فتوکپی و تکثیر، پتو و فیوز مینیاتوری به سرزمین اصلی صادر شده است، عنوان کرد.

مبارکی گفت: «کالاهای وارداتی یادشده توسط ۱۳ هزار TEU کانتینر و ۴۱۹ شتاورد شامل ۳۶۷ فروند لنج باری و ۵۲ فروند کشتی وارد منطقه آزاد چابهار شده‌اند که عمده این کالاهای مواد غذایی، لوازم برقی خانگی، پوشاک، لوازم‌پدکی خودرو، ظروف، لاستیک، برنج و... بوده که به‌صورت تجاری ترخیص و وارد سرزمین اصلی شده‌اند.»

او خاطر نشان کرد: «با توجه به این که کشور وارد فضای بدون تحریم شده است و هیات‌های اقتصادی از کشورهای مختلفی برای استفاده از مزیت‌های این منطقه وارد چابهار شده‌اند امید می‌رود در آینده‌ای نزدیک جهشی بزرگ در این منطقه صورت پذیرد.»

## بازتاب

کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در حال انجام است. «او ادامه داد: «چنین عملیاتی با هدف سرویس، نگه‌داری و تعمیرات تاسیسات برقی، بررسی و آنالیز گزارش‌های تهیه‌شده در خصوص راندمان تعمیرات صورت می‌پذیرد.»

**روابط عمومی بندر بوشهر:** رییس و کارشناسان سازمان جهانی بهره‌برداران نیروگاه‌های اتمی و انوو (WANO) به همراه رییس و معاونین نیروگاه اتمی بوشهر از بندر بوشهر بازدید کردند. در ابتدای این بازدید علیرضا باقری رییس روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، گزارش کاملی از فعالیت‌های این اداره کل و اقدامات انجام شده در خصوص طرح توسعه بندر بوشهر در مجتمع بندری نگین ارایه کرد.

در ادامه، رییس سازمان جهانی بهره‌برداران نیروگاه‌های اتمی و هیات همراه با حضور در برج کنترل ترافیک دریایی بندر بوشهر، از نزدیک در جریان فعالیت‌ها و همچنین اقدامات انجام گرفته و میزان پیشرفت فعالیت‌ها در طرح توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین قرار گرفتند.

**روابط عمومی بندر آبادان:** آموزش نحوه استفاده از قایق نجات بادی (لایف رفت) در راستای اهداف سال ۹۴ واحد دریایی و بندری بندر آبادان به‌منظور آشنایی خدمه شناورهای سنتی مستقر در بندر چوبیده و بندر اروندکنار با موفقیت انجام شد. این مانور توسط کارشناسان شرکت IESCO شعبه بندر امام خمینی (ره) اجرا شد که در این دوره آموزشی نحوه استفاده و به‌کارگیری از جان‌پناه دریایی به ملوانان در محل اسکله هزار تنی مجتمع بندری چوبیده آموزش داده شد.

**روابط عمومی بندر آبادان:** احداث سوله انبار هانگار در بندر آبادان به بهره‌برداری می‌رسد. رضا سفاری در این باره اظهار داشت: «پروژه سوله انبار هانگار بار شد قابل توجهی توسط معاونت فنی و مهندسی در حال اجرا است.»

او اشاره کرد: «مراحل اجرای عملیات پروژه سوله انبار هانگار با پیشرفت ۸۰ درصدی در حال اجرا است، مساحت این انبار دو هزار و ۳۰۰ متر در محوطه بندر آبادان واقع شده که این طرح عمرانی بزرگ با مشاورت شرکت خاک بافت و پیمانکاری ساخت شرکت سامر در حال انجام است.»

رضا سفاری افزود: «بهره‌برداری از این طرح در افزایش تخلیه و بارگیری و توسعه اشتغال‌زایی در بندر آبادان موثر است.»



## ایران پسابرجام قطب سرمایه گذاری در جهان

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم گفت: «شرایط پسابرجام و لغو تحریم‌های بین‌المللی، ایران را به قطب مهم سرمایه‌گذاری در جهان تبدیل کرده است.» به گزارش ایرنا، حمیدرضا مومنی مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم در دیدار با استاندار «گوانگ دونگ» چین، افزود: «پس از لغو تحریم‌ها، پیشنهادهای متعددی از طرف کشورهای مختلف جهان برای سرمایه‌گذاری در طرح‌های اقتصادی و صنعتی قشم داشته‌ایم؛ اما کشورهای دوست دوران تحریم همانند چین برای ما در اولویت قرار دارند.» او ادامه داد: «قشم با توجه به ظرفیت‌های موجود در حوزه‌های مختلف از جمله نفت، گاز، پتروشیمی، فولاد، بنادر، فرودگاه، شیلات، تولید آب و برق و صنعت گردشگری آماده جذب سرمایه‌گذار است.»

به گفته مدیرعامل منطقه آزاد قشم، عمق آبخور ۳۵ تا ۶۰ متری سواحل شمالی و جنوبی جزیره قشم شرایط مناسبی را برای پهلوگیری شناورهای با تناژ ۳۰۰ هزار تن در این منطقه فراهم کرده است و می‌تواند ظرفیتی مهم برای افزایش تعاملات اقتصادی بین ایران و چین در حوزه صنایع دریایی باشد.

او قرار گرفتن جزیره قشم در مسیر کریدور شمال-جنوب را یکی دیگر از امتیازات سرمایه‌گذاری در این منطقه برشمرد و گفت: «ارتباط دریایی بین هند و چین از طریق قشم، شرایط مناسبی برای انتقال کالا توسط این منطقه فراهم کرده است.» مومنی با اشاره به برنامه تدوین‌شده دولت برای تولید ۶۰ هزار مترمکعب گاز، ایجاد هشت کارخانه پتروشیمی، پالایشگاهی با ظرفیت ۱۵۰ هزار بشکه نفت در روز، ایجاد بانکرینگ سوخت با ظرفیت ۷۵۰ هزار تن و ذخیره‌سازی تا سقف ۱۰۰ میلیون بشکه انواع محصولات نفتی در این منطقه، گفت: «سرمایه‌گذاری در این بخش‌ها برای فعالان اقتصادی بسیار مقرون به صرفه خواهد بود.»

او از طرح جامع ارتباطی خلیج فارس با محوریت پل به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های توسعه‌ای قشم یاد کرد و افزود: «این طرح ۱۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و سرمایه‌گذاری در آن با توجه به برنامه حمل‌ونقل ریلی و زمینی بسیار حایز اهمیت است.» رییس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم از برنامه ساخت شهر جدید ۱۰۰ هزار نفری لاکچری در محدوده فرودگاه قشم نیز به‌عنوان یکی دیگر از طرح‌های مهم در جهت جذب سرمایه‌گذاران خارجی در این جزیره نام برد. او از دریافت مجوز ایجاد ایرلاین اختصاصی در قشم با مجوز دولت به‌عنوان امتیازی مهم در زمینه سرمایه‌گذاری یاد کرد و گفت: «فعالان اقتصادی گوانگ دونگ می‌توانند در این طرح نیز در منطقه آزاد قشم مشارکت و سرمایه‌گذاری کنند.»

ایجاد صنایع «های تک»، توسعه حوزه مخابراتی و توسعه بخش گردشگری قشم، از دیگر محورهای مورد اشاره مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم برای مشارکت بود. به گزارش ایرنا، «چو سیان» استاندار «گوانگ دونگ» در راس هیاتی ۱۵ نفره وارد قشم شد و در فرودگاه بین‌المللی این جزیره مورد استقبال حمیدرضا مومنی رییس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم و علی شمس ارکانی عضو هیات مدیره این سازمان قرار گرفتند.

هیات چینی در تاریخ دوم بهمن ماه جزیره قشم را برای شرکت در آئین امضا ۱۸ پروتکل از جمله خواهرخواندگی منطقه آزاد قشم و استان گوانگ دونگ که با حضور رییس‌ان جمهوری ایران و چین انجام می‌شود به مقصد تهران ترک کرد. گوانگ دونگ بزرگ‌ترین و ثروتمندترین استان در کشور چین است که با ۸۳ میلیون نفر جمعیت بیشترین تولید ناخالص داخلی در این کشور را به خود اختصاص داده است.



## تانکر ایرانی به مقصد کره حرکت کرد

به گزارش بندر و دریابانها، لوییدز لیست اعلام کرد: «یک تانکر ایرانی که به مدت یک سال به حالت سکون بود در حالی که ذخیره نفتی خود را حمل می‌کرد به سمت بندر کره جنوبی حرکت کرد.»

پس از برداشته شدن تحریم‌های هسته‌ای آمریکا و اروپا علیه ایران این سوال مطرح بود که چه چیزی می‌تواند آغاز حرکت یک تانکر ایرانی که چندین میلیون بشکه نفت و میعانات را در خود جای داده است را رقم بزند.

تقریباً نیمی از ناوگان ایرانی به دلیل تحریم‌های غربی از فعالیت باز مانده بودند که این مسئله صادرات نفت ایرانی و معاملات مربوط به آن را با مشکل روبه‌رو ساخته بود و فقط تعداد کمی از ناوگان‌ها به مشتریان عادی خود در آسیا خدمات ارائه می‌دادند. یک تحلیل‌گر نفتی در این باره گفت: «حرکت حمل‌کننده‌های بزرگ نفت خام ایرانی، از حالت سکون و ذخیره به بندر تانکر می‌آید.»

سرنا حمل‌کننده غول‌پیکر نفت خام که از ترمینال عسلویه در دوازده ژانویه سفرش را آغاز کرده بود پس از یک وقفه طولانی ذخیره‌سازی، هم‌اکنون قصد حرکت به سمت بندر یول سان کره جنوبی را دارد.

کولین لامب در ادامه افزود: «سرنا که صاحب اصلی اش شرکت ملی نفتکش ایران (NITC) و با پرچم تانزانیا است در نهم دسامبر سال ۲۰۱۴ در ترمینال عسلویه پهلو گرفت در حالی که میعانات نفتی را حمل می‌کرد.»

تحلیل‌گر نفتی در ادامه تأکید کرد: «با برداشته شدن تحریم‌ها بهتر است تانکرهای نفتی که قبلاً ذخیره شدند پیش از تانکرهای جدید حرکت خود را آغاز کنند البته این بستگی به تقاضای مشتریان و تناژ موجود دارد.»

او افزود: «ایران بیشتر نفت خود را از روی ناوهایش به مشتریان و خریداران می‌فروشد. ناگفته نماند چین دوسوم از حمل‌کننده‌های خیلی بزرگ نفت خام خود را برای حمل کردن نفت ایرانی به کشورش اختصاص داده است و تنها یک‌سوم حمل‌کننده‌ها متعلق به طرف ایرانی است.»

نکته مهم این که: شرکت ملی نفتکش ایران یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های حمل‌کننده غول‌پیکر نفت خام در جهان را در اختیار دارد.

به گزارش لوییدز لیست شرکت نفتکش ملی ایران ذی نفع ۳۷ حمل‌کننده خیلی بزرگ نفت خام است که تعداد ۲۰ فروند از این حمل‌کننده‌ها برای ذخیره‌سازی مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

قابل توجه است که دو فروند از حمل‌کننده‌های غول‌پیکر نفت خام تحت مالکیت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) و یک فروند نیز تحت مالکیت جمهوری اسلامی ایران است که برای ذخیره‌سازی طولانی مدت مورد استفاده قرار می‌گرفتند. علاوه بر این شرکت ملی نفتکش صاحب پنج تانکر افراماکس ۱۲ تانکر سوزاماکس است.

از میان این تانکرها حدود ۹ فروند مخصوص حمل نفت خام، شش تانکر سوزاماکس و یک تانکر افراماکس به مقاصد مختلف شامل چین، ژاپن، کره جنوبی، تایوان، سوریه، ترکیه و مدیترانه نفت را حمل می‌کنند. ایران در زمان تحریم قادر به صادرات فقط یک میلیون بشکه نفت در روز بود و مقامات ایرانی بر این باورند که با برداشته شدن تحریم‌ها شاهد صادرات روزانه ۵۰۰ هزار میلیون بشکه در روز خواهند بود.

ناگفته نماند، میزان دقیق نفت ذخیره‌شده توسط شرکت ملی نفتکش ایران مشخص نیست و این انتظار وجود دارد که ماهیت نفت‌های ذخیره‌شده شامل نفت خام سبک ایرانی، نفت خام سنگین ایرانی و هم‌چنین میعانات نفتی باشد.



تردد ماهانه شش فروند کشتی ایرانی در بنادر روسیه

## قیمت حمل بار صادراتی با قیمت‌های جهانی برابری می‌کند

به گزارش بندر و دریابانها، مدیرعامل شرکت خبرگزاری فارس، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت: «ماهانه شش فروند کشتی ایرانی از بنادر انزلی و امیرآباد به سمت بنادر آستاراخان و اکتائوسیه رفت‌وآمد دارند و با وجود حذف سوخت نیمه یارانه‌ای قیمت حمل بار صادراتی را



کاهش داده‌ایم تا بتوانیم با خطوط خارجی رقابت کنیم.»

علی اکبر غنجی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی خبرگزاری فارس، درباره وضعیت تردد کشتی‌ها در دریای خزر برای حمل‌ونقل بار صادراتی اظهار داشت: «ناوگان کشتیرانی دریای خزر با ۲۴ فروند کشتی ظرفیت حمل ۱۰۰ هزار تن بار را در تمام بنادر شمالی کشور دارد. به‌گونه‌ای که ۳۵ درصد از ناوگان حمل‌ونقل صادراتی شمال کشور در دست کشتیرانی دریای خزر است.» او در پاسخ به این که برخی تجار از نبود خط مستقیم و منظم کشتیرانی برای حمل بار صادراتی به ویژه محصولات فاسدشدنی به روسیه گلایه دارند با این موضوع، گفت: «از سال گذشته با سازمان توسعه تجارت قراردادی را منعقد کرده‌ایم که خطوط منظمی هر دو هفته یکبار و ماهانه شش فروند کشتی به بنادر روسیه و قزاقستان می‌روند که در صورت نیاز امکان افزایش تردد‌ها وجود دارد.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر تأکید کرد: «حتی کشتی‌ها مستقیم به آستاراخان روسیه نیز رفت‌وآمد دارند و هر دو هفته دو کشتی منظم از بندر انزلی بار صادراتی را به آستاراخان می‌برد و دو کشتی نیز از بندر امیرآباد به اکتائوسیه رفت‌وآمد دارد.»

غنجی هم‌چنین به این نکته اشاره کرد که ۳۲ دستگاه کانتینر ۴۰ فوت آماده حمل بار فاسدشدنی به کشورهای شمال دریای خزر است.

او در مورد هزینه بالای تمام‌شده حمل‌ونقل صادراتی نیز گفت: «هزینه حمل‌ونقل بار توسط کشتی‌ها به‌تنهایی در بازار بالا نیست بلکه قیمت‌های ما با قیمت‌های جهانی و منطقه‌ای رقابت می‌کند با وجود آن که هیچ یارانه‌ای دریافت نمی‌کنیم.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر تصریح کرد: «آن‌چه که برای تجار باید کاهش یابد هزینه تمام‌شده از سوی سازمان بنادر است که باید زیرساخت‌های خود را به‌روز کند چرا که اگر قیمت حمل بار و تخلیه آن بالا باشد خطوط خارجی بازار را از دست ما می‌گیرند.»

غنجی متوسط هزینه حمل بار صادراتی توسط کشتی‌های ایرانی از ایران به قزاقستان و ترکمنستان را ۱۰ دلار عنوان کرد و گفت: «این در حالی است که تا سال گذشته سوخت نیمه یارانه‌ای استفاده می‌کردیم که اکنون این سوخت حذف‌شده و با قیمت سوخت آزاد هزینه حمل کشتیرانی کاهش زیادی داشته است تا بتوانیم با بازار جهانی رقابت کنیم.»

## بازتاب

**روابط عمومی بندر انزلی:** خرید و نصب تیغه‌های برف‌روب برای نصب روی کامیون‌ها و کامیونت‌های بندر انزلی انجام گرفت.

نعیمی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن بیان مطلب فوق گفت: «با توجه به آب و هوای منطقه و بحران بارش برف طی سال‌های اخیر در منطقه و طبق تصمیم متخذه در کمیته بحران این اداره کل این برف‌روب‌ها خریداری و آماده بهره‌برداری در مواقع اضطراری و بحران است.» او افزود: «بنادر گیلان در شرایط بحران‌های سخت آب و هوایی آمادگی کامل دارد.»

**تین نیوز:** سرمایه‌گذاران آلمانی که در امر غلات، صنایع غذایی و میوه در آلمان و بعضی از کشورهای اروپایی و CIS فعالیت داشته و دارای دفتر تجاری در کشورهای رومانی، اکراین و هلند هستند طی نشست با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان به گفتگو پرداختند.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: «بررسی اولیه صادرات و واردات خاصه، ایجاد دفتر جهت فعالیت این شرکت در بندر انزلی و هم‌چنین سرمایه‌گذاری در بندر انجام و مقرر شد با توجه به فضای بسیار مناسب کشور و پس از توافقات پیروزمندانه هسته‌ای پیگیری‌های لازم در جهت این فعالیت‌ها انجام پذیرد.»

**روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:** دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) با اشاره به ارتباط بین کشتیرانی و جامعه جهانی، شعار روز جهانی دریانوردی در سال جدید میلادی را «کشتیرانی، ضرورت انکارناپذیر دنیا؛ Shipping indispensable» اعلام کرد.

کی تاک لیم که در سومین اجلاس کمیته فرعی طراحی و ساخت کشتی سخن می‌گفت، در خصوص انتخاب این شعار اظهار کرد: «بدون کشتیرانی، صادرات و واردات کالاها در مقیاس مورد نیاز جهان امروز، هیچ‌گاه مسیر نمی‌شد.»

**تین نیوز:** مشاور مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران ضعف تبلیغات را یکی از موانع اصلی توسعه گردشگری دریایی در کشور دانست و با تأکید بر ضرورت توسعه گردشگری دریایی به‌ویژه در جنوب کشور، گفت: «در فضای پسابرجام، گردشگری دریایی می‌تواند از جایگاه ویژه‌ای برخوردار شود، مشروط بر این که از فرصت ایجادشده حداکثر استفاده را ببریم.»

او با بیان این که بر اساس تصمیمات قبلی و در جهت توسعه گردشگری دریایی، کارگروه گردشگری دریایی تشکیل شد، گفت: «به علت نبود حمایت

دولت از بخش خصوصی در حوزه گردشگری دریایی، تاکنون نتوانستیم از ظرفیت‌های کشور در این زمینه استفاده کنیم.»

**گروه بین الملل مانا:** دی پی ورلد و صندوق سرمایه گذاری مستقیم روسیه طی مجمع جهانی اقتصاد در داووس سویس، خیر از سرمایه گذاری مشترک جدیدی دادند که مستقیماً بنادر و زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک روسیه را هدف قرار می‌دهد.

ریاست دی پی ورلد سلطان احمد بن سلیمان و مدیر اجرایی صندوق سرمایه گذاری مستقیم روسیه دیمیتر یف، شرایط و اصول اصلی این سرمایه گذاری مشترک را به امضا رساندند. طبق قرارداد امضا شده، ۸۰ درصد سهام از آن دی پی ورلد و ۲۰ درصد متعلق به صندوق سرمایه گذاری مستقیم روسیه است.

**گروه بین الملل مانا:** وزارت حمل و نقل هند از آغاز پروژه بندر سبز در این کشور خبر داد و اعلام کرد: «این پروژه متشکل از دو قسمت است که در قسمت اول مختصات زیست محیطی بنادر مورد توجه قرار می‌گیرد و در مرحله بعد پاکیزگی بنادر مدنظر خواهد بود.»

بر اساس این پروژه تجهیزات اندازه گیری آلودگی زیست محیطی، گردوغبار، ارزیابی سیستم فاضلاب و ضایعات کارخانه‌ها نصب خواهد شد. نیرومحرکه مورد نیاز در این بندر نیز از انرژی‌های تجدیدپذیر تامین می‌شود.

**گروه بین الملل مانا:** اعتصاب کارگران یدک کش‌های بندر استرالیا منجر به ترافیک بندری در این کشور شده است. دست کم ۱۵ فروند کشتی در بندر آدلاید استرالیا به دلیل اعتصاب کارگران بخش یدک کشی در انتظار ورود به این بندر هستند.

این اعتصاب، تردد کشتی‌ها و تخلیه و بارگیری زغال سنگ، سسخت، کالای فله و محموله‌های وارداتی را در استرالیا با مشکل روبه‌رو کرده است.

**گروه بین الملل مانا:** نمایندگان از بندر آنتورپ قرار است در فوریه امسال برای چهارمین بار از ماه اکتبر سال گذشته به منظور امضای تفاهم‌نامه همکاری با تهران به ایران سفر کنند.

از جزئیات این تفاهم‌نامه اطلاعی در دست نیست، گفته می‌شود تا سال ۲۰۱۰ بندر آنتورپ بلژیک مقصد اصلی کالاهای ایرانی محسوب می‌شد و در سایه توافق هسته‌ای مقامات این بندر انتظار دارند کالاهای ایرانی دوباره مستقیماً روانه این بندر شوند.



معاون بازرگانی کشتیرانی دریای خزر:

## انتقال ارز برای کشتیرانی یکی از مهم‌ترین دستاوردهای پسابرجام

به گزارش بندر و دریا به نقل از گیل نگاه: سیاوش پدیداری در جریان حضور هشتمین کاروان خبری کمیته ارتباطات و اطلاع‌رسانی ستاد دهه فجر گیلان در بندر انزلی به گیل نگاه گفت: «کشتیرانی دریای خزر از سال ۱۳۷۱ شروع به کار کرده است و بعد از سال ۷۱ به صورت گسترده تحت حمایت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده و فعالیت این شرکت از یک فروند کشتی در زمان راه‌اندازی به ۲۴ فروند رسیده است.» او ادامه داد: «ظرفیت این کشتی‌ها از ۲۲ هزار تا شش هزار و ۵۰۰ تن و ظرفیت کل آن‌ها حدود ۹۵ هزار تن است. کشتیرانی دریای خزر یکی از بزرگ‌ترین و اولین شرکت‌های کشتیرانی منطقه است.»

معاون بازرگانی کشتیرانی دریای خزر با بیان این که این کشتیرانی از بنادر انزلی و امیرآباد و نوشهر دارای سرویس‌های منظم حمل و صادرات است افزود: «دفتر مرکزی این کشتیرانی در بندر انزلی و دفاتر داخلی دیگر آن در بندر امیرآباد، نوشهر و آستارا و دفاتر خارجی آن در آستاراخان و بندر قزاقستان وجود دارد.»

سیاوش پدیداری با بیان این که نوک پیکان تحریم به سمت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده است تصریح کرد: «با توجه به تمام تحریم‌های اقتصادی این شرکت در سال گذشته دو میلیون و ۳۰ هزار تن، بار حمل کرده است.»

پدیداری با اشاره به این که کشتیرانی خزر دارای ۳۵۰ کانتینر خشک و ۳۲ کانتینر یخچالی است افزود: «فعالیت مادر جهت افزایش ناوگان است، برنامه‌ریزی خرید کشتی‌ها انجام شده است و حدود ۱۰ فروند کشتی اضافه خواهد شد.»

او ادامه داد: «کشتیرانی دریای خزر ۳۵ درصد حمل منطقه را انجام می‌دهد که براساس دستور مدیریت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می‌بایست این فعالیت به ۵۰ درصد برسد که این کار منوط بر افزایش ناوگان و استفاده از سرمایه گذاری‌های داخلی و خارجی است.»

پدیداری با اشاره به رفع تحریم‌ها و تأثیر آن بر کشتیرانی گفت: «انتقال ارز برای کشتیرانی یکی از مهم‌ترین دستاوردهای پسابرجام است.»



مدیر بندر باهنر همراه با استاندار و هیات اقتصادی هرمزگان به عمان رفت

## رونق تجارت دریایی در سواحل مکران پیگیری می‌شود

او ابراز امیدواری کرد: «در این سفر شرایط افزایش مبادلات و فعالیت‌های تجاری بین دو کشور فراهم شود.» مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر تأکید کرد: «در تلاش هستیم تا با همکاری‌های دوجانبه، خطوط مسافری و گردشگری دریایی بین استان هرمزگان و بنادر مختلف کشور عمان راه‌اندازی و فعال کنیم.»

### اهتمام سازمان بنادر

#### بر آماده‌سازی زیرساخت‌ها در سواحل مکران

او با بیان این که ظرفیت نامحدودی در بنادر استان به خصوص بنادر شرق وجود دارد، افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی در حال آماده‌سازی زیرساخت‌ها در سواحل مکران است.»

محسنی توسعه و گسترش فعالیت‌های تجاری و گردشگری را بسته به توان و ظرفیت کشور عمان دانست و در ادامه گفت: «ما بستر لازم را برای ایجاد این روابط فراهم کرده‌ایم و از ایجاد این روابط و رونق فعالیت‌های تجاری و گردشگری استقبال می‌کنیم.»

### راه‌اندازی خط دریایی بین کشور ایران و عمان به شکل زنجیره‌ای

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر در خصوص راه‌اندازی خط مسافری دریایی بین دو کشور ایران و عمان گفت: «نظر طرف عمانی این است که یک خط مسافری بین بندر خصب در کشور عمان با بندر عباس ایجاد شود اما گزینه‌های دیگری مثل قشم، جاسک و بندر سیریک نیز در حال بررسی است که احتمال راه‌اندازی خطوط زنجیره‌ای مسافری بین بنادر استان با کشور عمان قوت گرفته است.»

این مقام مسئول در پایان ضمن اشاره به استفاده از ظرفیت کشور عمان به جای کشورهای دیگر منطقه در حوزه تجارت دریایی، خاطر نشان کرد: «این مساله به استقبال بازار کشور عمان بستگی دارد و با هر مشتری که خواهان محصولات کشور ما باشد، برای ایجاد مبادلات، آمادگی داریم.»

استاندار هرمزگان به دعوت استاندار مسند عمان در حالی با کشتی الحلاتیات از بندر شهید باهنر عازم بندر خصب شد که یک هیات اقتصادی-سیاسی چند تن از مدیران این استان از جمله مدیر بندر شهید باهنر و فعالان بخش خصوصی برای شرکت در همایش تجار و بازرگانان عمانی و برپایی نمایشگاه دستاوردهای هرمزگان او را همراهی کردند.

جاسم جادری استاندار هرمزگان در حاشیه این سفر به خبرنگاران گفت: «در این سفر نمایشگاه دستاوردهای استان را در قالب صنایع، معادن، شیلات، گردشگری و دستاوردهای بنادر و دریانوردی و توفیقات دیگر را که در قالب سرمایه گذاری در استان هرمزگان داشته ایم عرضه می‌کنیم.»

او افزود: «در ادامه این سفر دیداری با استاندار مسند در بندر خصب داریم و در آن جا نمایشگاهی به مدت یک هفته برپا می‌شود که امیدواریم بتوانیم با این سفر و ظرفیت‌هایی که ایجاد شده توانمندی‌های استان هرمزگان را در عمان به نمایش بگذاریم.»

استاندار هرمزگان در ادامه تصریح کرد: «سه روز پس از حضور هیات هرمزگانی در این کشور در شهر مسقط پایتخت کشور عمان نمایشگاهی توسط وزارت صنایع و معادن جمهوری اسلامی ایران دایر می‌شود و امیدواریم که دستاوردهای نظام جمهوری اسلامی را در کشور دوست و همسایه، عمان به نمایش بگذاریم.»

او در ادامه تأکید کرد: «تفاهم‌نامه‌ای را با طرف عمانی خود تنظیم کردیم تا در دیداری که با تجار و بازرگانان عمانی در این کشور برگزار می‌شود، ظرفیت تجارت بین دو کشور مورد بررسی قرار گیرد، می‌خواهیم با استفاده از این ظرفیت‌ها و هم‌چنین موقعیت به وجود آمده پس از لغو تحریم‌ها با استان مسند عمان در مبادلات تجاری و روابط به نتیجه‌ای مطلوب دست یابیم.»

### پیگیری برای رونق تجارت دریایی بندر شرق در سفر به عمان

محمد محسنی مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر نیز در جمع خبرنگاران اظهار داشت: «این هیات با ریاست استاندار هرمزگان به دنبال ایجاد هماهنگی در جهت کمک به معیشت و رونق بخشی به اقتصاد و تجارت دریایی به بنادر استان به خصوص بنادر شرق و سواحل مکران است.»

هم‌زمان با نخستین روز اجرای برجام

## شصت‌سالگی شرکت ملی نفتکش ایران گرامی داشته شد

هم‌زمان با نخستین روز لغو تحریم‌های هسته‌ای علیه ایران، شصتمین سالگرد تاسیس شرکت ملی نفتکش ایران در مرکز همایش‌های صداوسیما گرامی داشته شد. در این آیین همراه با مسئولان عالی‌رتبه کشوری، بیش از ۳۰۰ میهمان خارجی از کشورهای آسیایی و اروپایی که در حوزه دریایی فعالیت دارند، شرکت کردند. علاوه بر بازرگانان و صاحبان شرکت‌های حمل‌ونقل و نفتی بین‌المللی، مهمانانی در سطح وزیر و معاون وزیر برخی کشورها نیز در این آیین حضور داشتند. ربیعی وزیر کار، زمانی‌نیا معاون امور بین‌الملل وزارت نفت، فیروز‌آبادی دبیر شورای عالی فضای مجازی، جوادی مدیرعامل شرکت ملی نفت، سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریاوردی، سعیدی مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، نمایندگان مجلس شورای اسلامی، اسلامیان مدیرعامل صندوق بازنشستگی، فرشیچی معاون امور دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست، صفیری مدیرعامل موسسه رده‌بندی ایرانیان، سیف‌رییس انجمن مهندسی دریایی ایران و مقامات عالی دیگر حضور داشتند.



### علی ربیعی ایران را به لنگرگاه ثبات در منطقه تشبیه کرد

وزیر تعاون کار و رفاه اجتماعی به‌عنوان بزرگ‌ترین مجموعه سهام‌دار در شرکت ملی نفتکش ایران، در این همایش سخن می‌گفت. او در سخنانش ایران را به لنگرگاه ثبات در منطقه تشبیه کرد و از دریافت پیشنهاد فاینانس پنج میلیارد دلاری چینی‌ها به ایران خبر داد. علی ربیعی با یادآوری این که شرکت ملی نفتکش ایران هم‌سو با اهداف اقتصاد مقاومتی نقش خود را به خوبی ایفا کرده است، ادامه داد: «این شرکت حالا قدرت جابه‌جایی بیش از ۱۳۰ میلیون نفت و فرآورده نفتی را از طریق دریا و مطابق با استانداردهای بین‌المللی دارد که در صورت افزایش توانمندی‌ها، قدرت صادرات هم ارتقا پیدا خواهد کرد.»

ربیعی با بیان این که نفت یکی از موهبت‌های الهی برای ایران است که درآمدزایی بسیاری برای کشورمان به همراه داشته، تصریح کرد: «محصولات مرتبط با نفت تأثیر سرنوشت‌سازی بر زندگی اقتصادی ایران خواهد داشت که امیدواریم در دولت یازدهم برنامه‌ریزی مدونی برای توسعه این صنعت در نظر گرفته شود.»

به گفته او ایران برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های صنعت نفت برای شش سال آینده به ۱۸۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد.

عضو کابینه دولت یازدهم با بیان این که ایران دیگر بازار بزرگ مصرف‌کننده نیست بلکه به یک بازار

تولیدی بزرگ بدل شده است، ادامه داد: «بدون تردید اهمیت نفت و وجود شرکت ملی نفتکش برای صادرات به‌عنوان بازوی توانمند برای برنامه‌ریزی صحیح، دورنمای مناسبی برای حضور ایران در دوران پساتحریم ترسیم می‌کند.»

او با بیان این مطلب که کشورهای اروپایی نگران حفظ استانداردهای حمل‌ونقل انرژی هستند، تصریح کرد: «شرکت ملی نفتکش ایران آماده است ضمن تضمین کیفیت، قیمت رقابتی، توان بالای منابع انسانی و رعایت کامل قوانین و معیارهای زیست‌محیطی به مشتریان خود خدمات‌رسانی کند.»

ربیعی با اشاره به اعلام رسمی برجام و رفع تحریم‌ها که شب پیش از برگزاری این آیین انجام شد، گفت: «این موفقیت حاصل مقاومت ملت، رهبری هوشمندانه رهبر معظم انقلاب و تدبیر درست دولت یازدهم بوده است. برجام نتیجه گفتگوی همه‌جانبه در داخل و خارج بود. ما باید از همین منطبق و شیوه برای حل دیگر مشکلات و مسایل استفاده کنیم، زیرا برجام نشان داد که می‌توان به توافقی رسید که همه در آن سود خواهند برد.»

وزیر کار و رفاه تأمین اجتماعی تصریح کرد: «تحریم‌های ظالمانه در مقطعی مانع رشد کشور ما شد، اما باید از ظرفیت برجام برای توسعه کشور بهره‌گیری کنیم. ما وارد مرحله جدیدی از اقتصاد شده‌ایم و نیازمند آماده‌سازی ساختارها و زمینه‌ها هستیم که مطالعه شرایط تحریم این درس را به ما می‌دهد که باید سرعت رشد خود را افزایش داده و سریع‌تر از دنیا حرکت کنیم.»

عضو کابینه دولت یازدهم با ابراز خرسندی از لغو کامل تحریم‌ها، شرکت ملی نفتکش را در آستانه تغییر بزرگ تصویر کرد و گفت: «پساتحریم دوران تازه‌ای برای شکوفایی این شرکت است. ما در پساتحریم سیاست‌های مهمی را برای شرکت ملی نفتکش تدوین کردیم.»

### پیشنهاد فاینانس پنج میلیارد دلاری بانک چینی برای کشتیرانی و نفتکش

به گفته وزیر تعاون کار و رفاه اجتماعی یک بانک چینی گشایش فاینانس پنج میلیارد دلاری را برای شرکت ملی نفتکش و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پیشنهاد کرده است. «بین‌المللی شدن و عرضه سهام در بورس بین‌المللی، آینده‌پژوهی و ارتقا تکنولوژی، همکاری و ادغام در شرکت‌های بیمه‌ای بین‌المللی و هم‌چنین رعایت اصول محیط‌زیست از جمله برنامه‌هایی است که برای آینده NITC در نظر گرفته ایم.»

او با یادآوری سیاست‌های اصلاحی دولت در زمینه اقتصاد، تصریح کرد: «تصور من این است که آینده روشنی در برابر شرکت ملی نفتکش و شرکای آن قرار



ربیعی: بین‌المللی شدن و عرضه سهام در بورس بین‌المللی، آینده‌پژوهی و ارتقا تکنولوژی، همکاری و ادغام در شرکت‌های بیمه‌ای بین‌المللی و هم‌چنین رعایت اصول محیط‌زیست از جمله برنامه‌هایی است که برای آینده NITC در نظر گرفته ایم.



”

سعید نژاد: لازم و ضروری است تا در حوزه دریایی کشور نیز یک برنامه برجام طراحی شود، تا مطابق با آن کشتی‌های بزرگ، کالاهای مورد نیاز ایران را به طور مستقیم به بنادر کشور وارد کنند و ظرفیت ترانزیت و ترانشیپ کشور را افزایش دهند و آن‌ها را رقابتی کنند.

### افزایش نقش ایران در بازار حمل و نقل دریایی

علی اکبر صفایی در آیین سالگرد تاسیس شرکت ملی نفتکش ایران سخنان خود را با تبریک برای لغو تحریم‌ها آغاز کرد و از آمادگی نفتکش برای صادرات نفت و مواد نفتی ایران پس از لغو تحریم‌ها خبر داد. مدیرعامل شرکت ملی نفتکش با بیان این مطلب که ایران با داشتن بیش از ۱۵۷ میلیارد بشکه نفت و ۳۴ تریلیون مترمکعب گاز ظرفیت خوبی در بخش انرژی دارد، تصریح کرد: «با افزایش صادرات نفت ایران پس از لغو تحریم‌ها از ۱/۵ میلیون به ۲/۵ میلیون بشکه در فاز اول و توسعه فازهای پارس جنوبی برای صادرات گاز و هم‌چنین توسعه پروژه‌های ال ان جی، تقاضا برای حمل و نقل دریایی افزایش پیدا می‌کند که این شرکت آمادگی حمل این محصولات را خواهد داشت.»

صفایی در ادامه از تدوین برنامه توسعه‌ای شرکت ملی نفتکش خبر داد و افزود: «بر اساس این برنامه، تنوع درآمدها، توجه به منابع انسانی، کنترل هزینه‌ها، توجه ویژه به مسایل HSE و توجه به برنامه‌های اقتصاد مقاومتی از مهم‌ترین برنامه‌های این شرکت است.»

به گفته صفایی این شرکت هم‌اکنون دارای ۶۲ تانکر ملکی و تعدادی کشتی‌های بزرگ با ظرفیت ۱۵/۴ میلیون تن است: «مشتریان شرکت ملی نفتکش شرکت‌های بزرگ نفتی هستند و این شرکت در همه مجامع بین‌المللی حضور دارد.» او در ادامه با بیان این که بیش از ۳۰ درصد حمل و نقل دریایی در دنیا مربوط به حمل و نقل نفت و فرآورده‌های نفتی است، افزود: «میزان حمل و نقل دریایی در دنیا در سال ۲۰۰۵ حدود ۱۰/۸ میلیارد دلار بوده است که بر اساس پیش‌بینی‌ها این رقم در سال ۲۰۱۶ به ۱۱ میلیارد تن خواهد رسید. از آنجایی که تولید ناخالص داخلی و رشد حمل و نقل ارتباط تنگاتنگی باهم دارند. امیدواریم با لغو تحریم‌ها و افزایش رشد اقتصادی شاهد توسعه و رشد در این بخش باشیم.»

او با یادآوری این که لغو تحریم‌ها ظرفیت شرکت ملی نفتکش در بازارهای جهان به خصوص در بازارهای اروپا را افزایش می‌دهد، ابراز امیدواری کرد: «امیدواریم همکاری تجاری و اقتصادی این شرکت با شرکت‌های بین‌المللی در پساتحریم افزایش یابد تا به اهداف تدوین شده خود دست‌یابیم.»



### نوبت به برجام دریایی رسیده است

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی هم رونق گرفتن فعالیت‌های شرکت ملی نفتکش در دوران پساتحریم را نوید داد و گفت: «با لغو تحریم‌ها و بازگشایی بازارهای بین‌المللی آسیایی و اروپایی روی نفت ایران، شاهد توسعه و رونق بیش از پیش شرکت ملی نفتکش خواهیم بود. سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر نهادهای دریایی کشور باید از شرکت ملی نفتکش به دلیل رشادت در دوران جنگ و مشقت‌هایی که در دوران تحریم برای حمل نفت ایران متحمل شده است تشکر کنند.»

سعید نژاد با ابراز خرسندی از لغو تحریم‌ها برای توسعه فعالیت‌های دریایی ایران گفت: «لازم و ضروری است تا در حوزه دریایی کشور نیز یک برنامه برجام طراحی شود، تا مطابق با آن کشتی‌های بزرگ، کالاهای مورد نیاز ایران را به طور مستقیم به بنادر کشور وارد کنند و ظرفیت ترانزیت و ترانشیپ کشور را افزایش دهند و آن‌ها را رقابتی کنند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی بر ضرورت حرکت کشور به سمت جذب کالاهای مورد نیاز کشور به بنادر داخلی تأکید کرد و گفت: «ایران باید بتواند کالاهای مورد نیاز کشورهای همسایه به ویژه کشورهای مستقل همسوس (CIS) را در دست گیرد. کالاهای آن‌ها را از طریق حمل و نقل دریایی و بنادر ایران به کشورشان ارسال کند زیرا بیشتر این کشورها به مرز دریایی دسترسی نداشته و نمی‌توانند از مزیت‌های حمل دریایی برخوردار باشند بنابراین ایران می‌تواند موقعیتی ممتاز برای آن‌ها ایجاد کند.»

سعید نژاد افزود: «این کشورها در طول سال‌های گذشته به ایران اعتماد پیدا کرده‌اند، بنابراین اکنون بهترین فرصت است تا بتوان این مسیر را به عنوان مسیر اصلی قلمداد کرد.» به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی هم‌اکنون ایران ۲۲۷

فروند ناوگان در اختیار دارد که با این آمار بیست و یکمین کشور دنیا در زمینه ناوگان دریایی شناخته می‌شود.



### افزایش صادرات نفت ایران با رعایت ملاحظات بازار جهانی، انجام می‌شود

امیرحسین زمانی نیا، در آیین یادآوری این که شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت بازوی توانمند صادرات نفت ایران در پساتحریم است، گفت: «بسیار خوشحال هستیم که چنین سرمایه بزرگی داریم و از این شرکت در عرصه بین‌المللی به صورت همه‌جانبه حمایت خواهیم کرد.»

معاون بازرگانی وزیر نفت با اشاره به این که شرکت ملی نفتکش در دوران تحریم توانست وظیفه خود را به خوبی انجام دهد، تصریح کرد: «یکی از بندهای سیاست اقتصاد مقاومتی کاهش آسیب‌پذیری کشور است که شرکت ملی نفتکش به درستی وظایف خود را در این باره انجام داده است.»

زمانی نیا با اشاره به این که همکاری‌های شرکت ملی نفتکش ایران فقط منحصر به شرکت ملی نفت و وزارت نفت نمی‌شود، افزود: «این شرکت یک شرکت بین‌المللی است. وزارت نفت در عرصه بین‌المللی حمایت همه‌جانبه‌ای از آن انجام خواهد داد.» او در ادامه به لغو تحریم‌های ایران و اجرای برجام اشاره کرد و افزود: «امروز یک روز تاریخی برای کشور است و برای به دست آمدن این موفقیت تلاش‌های زیادی در سال‌های اخیر انجام شده است. با لغو تحریم‌ها، دیگر حضور میهمانان خارجی در ایران جرم نیست. پیش از لغو تحریم‌ها هرگونه گفتگو و مذاکره با شرکت‌های خارجی شائبه نقض تحریم‌ها را ایجاد می‌کرد.»

او با تأکید بر این که برجام نتیجه تلاش ملی است و هر دولت زمینه‌ساز تلاش‌های دولت دیگر بوده است تا این نتیجه به دست آمده است، یادآور شد: «این موفقیت پیروزی یک جناح بر جناح دیگر نیست و نتیجه تلاش‌های دولت‌های مختلف است.» معاون امور بین‌الملل شرکت نفت با بیان این که از سال ۲۰۰۵ موضوع هسته‌ای ایران به‌ناحق به شورای امنیت رفت، توضیح داد: «زیربنای دو سال و نیم مذاکرات این بود که ایران به دنبال سلاح

هسته‌ای است. دو ماه طول می‌کشید که ایران به اولین بمب خود برسد و هدف از همه مذاکرات این بود که اگر ایران تصمیم بگیرد یک سال طول می‌کشید تا بمب بسازد، ولی ما براساس حکم رهبری هیچ‌گاه به دنبال ساخت بمب هسته‌ای نبوده‌ایم.» زمانی نیا تأکید کرد: «پس از رفع تحریم‌ها، درآمدهای نفتی دیگر برای بودجه خرج نخواهد شد و با رویکرد آقای زنگنه و تدبیر دولت یازدهم رقم وابستگی به نفت در بودجه به تدریج به کم‌تر از ۴۰ درصد خواهد رسید.»



### دوران سخت به پایان رسیده است

مدیرعامل سابق نفتکش با ابراز خرسندی از لغو تحریم‌ها، گفت: «با لغو تحریم‌ها، دوران سخت شرکت ملی نفتکش به پایان رسیده است. شرکت نفتکش پس از انقلاب با دو فاز سخت مواجه بود یکی در زمان هشت سال جنگ بود که بزرگ‌ترین عملیات تاریخی انتقال نفت از مناطق جنگی را انجام داد و ۲/۵ میلیارد بشکه نفت را از ترمینال‌ها جابه‌جا کرد و دیگر این که در دوره تحریم هم دوران بسیار سختی را پشت سر گذاشت.»

سوری در ادامه نبود پوشش شرکت‌های بیمه‌ای در دوران تحریم را یادآوری کرد و افزود: «شرکت‌های بیمه P&I شرکت نفتکش را تحت پوشش بیمه‌ای خود قرار نمی‌دادند. البته آن‌ها هم شرکت‌های غیراساسی بودند که تمایل به همکاری با شرکت‌های مختلف دارند اما بنا به سیاست‌های دولتی کشور خود ناچار به قطع همکاری با ایران بودند.»

سوری، دوران مدیریت صفایی در شرکت ملی نفتکش ایران را بسیار دشوار ارزیابی کرد و گفت: «در دوران تحریم، در زمینه انتقال پول، تامین قطعات و تعمیر کشتی و ثبت کشتی مشکلات فراوانی وجود داشت ولی با سختی فراوان این مرحله نیز گذشت. شرکت ملی نفتکش در تمام مراحل پایدار ماند و همیشه پایدار خواهد ماند.» او در پایان با تأکید بر این که ایران توانست از تحریم‌ها بهره ببرد، تصریح کرد: «ما از همین تحریم‌ها استفاده زیادی کردیم و سختی‌ها ما را محکم‌تر و آبدیده‌تر کرد و امیدواریم در دوران پس از تحریم ظرفیت ناوگان کشتیرانی خود را افزایش دهیم و نام ایرانی را دوباره بر فراز عالم افراشته کنیم.»

”

زمانی نیا: پس از رفع تحریم‌ها، درآمدهای نفتی دیگر برای بودجه خرج نخواهد شد و با رویکرد آقای زنگنه و تدبیر دولت یازدهم رقم وابستگی به نفت در بودجه به تدریج به کم‌تر از ۴۰ درصد خواهد رسید.



## کشتیرانی و صنعت دریایی کشور پس از تحریم‌ها

مارتن هسته‌ای پس از ماه‌ها مذاکرات نفس‌گیر هیات‌های دیپلماتی ایران با نمایندگان قدرت‌های جهانی سرانجام به ثمر نشست و کشتی‌های ایران به ملات پس از دست‌وپنجه نرم کردن با امواج ناخوابسته زورگویی‌ها و قلدر منشی‌های ابرقدرت‌ها در ساحل ثبات و آرامش پهلوی گرفت.

اگرچه حقانیت ایران از بدو شروع این گفتگوها بر همگان آشکار بود اما نفس قلدر منشانه زورگویان این گونه می‌طلبید که با توسل به بهانه‌های واهی برای اعمال خواسته‌های نابجای خود از هیچ کوششی دریغ نورزند، ولی با هوشیاری هیات دیپلماتی ایران این خواسته آن‌ها جامه عمل به تن نبوشاند و سرانجام «آمانو» مدیر کل اژانس بین‌المللی انرژی هسته‌ای در بیانیه‌ای با تایید فعالیت‌های صلح‌آمیز هسته‌ای ایران نقشه‌های ابرقدرت‌ها را نقش بر آب ساخت. اما با بیش از یک دهه اعمال تحریم‌های بین‌المللی، بر صنعت دریایی کشور چه گذشت؟ شرکت‌هایی که تا قبل از تحریم بکه تاز حمل و نقل دریایی منطقه بودند ناچارمردانه مورد آماج حملات ناخواسته تحریم‌های بین‌المللی زورگویان جهانی قرار گرفتند و تا حدودی زمین گیر شدند.

### نگاهی به آن روزها

در شروع دهه اولیه هزاره سوم که اوج توسعه شرکت‌های دریایی کشور (چه کشتیرانی ج.ا. ایران و چه شرکت ملی نفتکش) بود موج ناخواسته تحریم بسیاری از بنادر جهان را از ورود کشتی‌هایی با پرچم ایران منع کرد و حتی ایمنی کشتی‌ها چه از لحاظ بیمه‌ای و خرید و فروش قطعات مورد نیاز، تحت تاثیر این جریان قرار گرفت. بنادر قاره سبز که تا قبل از تحریم‌ها صحنه تردد سنگین کشتی‌های ایرانی بود تحت فشار دولت‌های خود

کشتی‌ها نیز خود به پارامتری دست و پاگیر در این گیرودار بدل شد.

### و اما امروز در بسا تحریم

تحولی اساسی در حمل و نقل دریایی و تجارت ایران با دنیای دادوستد جامعه جهانی آغاز شده و بنادر قاره سبز برای ورود کشتی‌هایی با پرچم ایران آغوش گشوده‌اند و باب تجارت خارجی ما با این قاره و قلب جهان صنعتی گشوده شده است. ورود کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بنادر اروپا که قدمتی ۴۸ ساله دارد دوباره احیا می‌شود. آلمان به‌عنوان یکی از شرکای اصلی تجاری ایران در این قاره پذیرای کشتی‌های ایرانی خواهد شد و با فعال شدن این خط حیاتی، حجم بالای تجارت خارجی نیز جامه عمل خواهد پوشید. نفتکش‌ها نیز که عمدتاً با تردد در بازارهای آسیایی از تردد در بنادر اروپا منع شده بودند، با باز شدن باب تجارت با این قاره، حمل مواد سوختی و تردد خود را به بنادر قاره سبز از سر می‌گیرند. آن چه که مدیرعامل شرکت یاد شده در تیر ماه گذشته اعلام کرده این است که با لغو کامل تحریم‌های بین‌المللی ظرفیت حمل دریایی نفت ایران به ۱۰۰ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.

ناوگان نفتکش ایران شامل حدود ۶۰ فروند کشتی غول‌پیکر VLCC است که در مجموع، ظرفیت بیش از ۱۰۰ میلیون تن محموله نفتی را دارا هستند و اگر شرایط مطلوبی محقق شود ظرفیت ناوگان یاد شده نیز گسترش خواهد یافت. به دلیل کم‌توجهی به صندوق توسعه صنایع دریایی در چند سال گذشته این صندوق تاثیر آن‌چنانی در تحولات صنایع دریایی کشور نداشت خوشبختانه در بودجه امسال کشور، رقمی به این صندوق اختصاص یافته که با فعال شدن آن توسعه صنایع دریایی مدنظر قرار خواهد گرفت. در حوزه بنادر کشور طرح جامع توسعه بنادر تدوین شده که با رفع کامل تحریم‌ها و رشد فعالیت‌های بندری سازمان بنادر و دریانوردی در تجهیز هرچه بهتر بنادر کشور فعالیتی گسترده‌تر را آغاز می‌کند. خبری که در حوزه حمل و نقل دریایی نشان از تحول در این صنعت دارد این که ژاپن در قراردادی هشت میلیارد دلاری با کشتی‌داران برای بیمه واردات نفت از ایران پیش‌قراول شروع حرکتی خاص پس از تحریم‌ها شد که این خود به منزله شروع یک رقابت برای دیگر کشورها برای ورود به بازار ایران است.

آن چه که خبرگزاری فارس گفته این است که «دولت ژاپن با یک کشتی دار تبعه این کشور قراردادی هشت میلیارد دلاری برای تضمین اعتبار لازم برای بیمه کشتی‌های حامل نفت وارداتی از ایران به امضا رسانده است».

با توجه به آن چه که در این نوشتار به آن پرداختیم دور‌نمای تحولی شگرف در صنعت دریایی کشور بر اهل فن مشهود است، امید که دست‌اندرکاران و متولیان این صنعت بزرگ دریایی فرصت را مغتنم بشمرند و از هیچ کوششی برای رسیدن به جایگاهی که فراخور نام ایران بزرگ اسلامی است در صنعت حمل و نقل دریایی در منطقه و جهان دریغ نکنند.



## تیرگی در روابط سیاسی با عربستان تاثیر بر تجارت دریایی ایران خواهد داشت؟

حسن سوری

تاثيرگذار در منطقه به حساب آمد اما عربستان که این شرایط را بر نمی‌تابید با تقویت القاعده، در عراق و جنبش‌های سلفی، وهابی برای جلوگیری از نفوذ شیعیان و متحدان جمهوری اسلامی دست به کار شده است. گواه این ادعا جنگ در سوریه است که به‌عنوان متحد اصلی ایران در منطقه محسوب می‌شود.

در کشاکش این رویارویی‌های سیاسی و رخداد‌های منطقه‌ای، این که تا به امروز به گواه ناظران سیاسی جهان ایران خویشتن‌داری خاصی از خود نشان داد و عرصه را با اتکا به روش‌های خاص مدیریت سیاسی خود در منطقه برای تاخت‌وتاز سعودی‌ها فراهم نکرده است قتل آزادی خواهان شیعی و برانگیختن احساسات عمومی در داخل کشور و در پی آن حمله به سفارت سعودی‌ها در ایران بهانه‌ای شد تا عربستان به قطع روابط خود با ایران گرایش نشان دهد اما این قطع روابط در اقتصاد دریایی کشور تا چه حد تاثیرگذار است؟ سوالی هست که برای پاسخ دادن به آن می‌بایست جوانب خاصی را مدنظر قرار دهیم.

سعودی‌ها می‌خواهند بر تنگه باب المندب به‌عنوان یک گلوگاه حیاتی تردد دریایی تسلط داشته باشند. حمله به یمن بخشی از این طرح تسلط جوانانه در خلیج فارس و دریای سرخ است

در سال‌های اخیر سوء مدیریت خاندان سعودی با اندیشه‌های وهابی با حمایت استعمارگران بر اماکن متبرکه به یکی از دغدغه‌های امت اسلامی بدل شده است. نتیجه همین سوء مدیریت‌ها را می‌توان به مراسم حج سال گذشته و امسال که با مشکلات و کج‌فزاری‌های عدیده‌ای از سوی حکام این کشور برگزار شد اشاره کرد. تجاوز نیروهای امنیتی عربستان به حجاج و بدرفتاری با آن‌ها در طول برگزاری اعمال حج و حادثه دل‌خراش سقوط جرقفیل در میان زوار که چندین کشته و زخمی به‌جای گذاشت (چه سها و چه عمدا) از ضعف مدیریت این خاندان بر این اماکن حکایت دارد.

اگرچه بر آنیم تا در این نوشتار به دلیل گرایش ما به تاثیر اقتصادی تیرگی روابط ایران و عربستان بر بنادر کشور و صنعت و اقتصاد در مجموع صنعت دریایی کشور پرداخته شود اما این مقدمه‌ای کوتاه بر دلایل شروع تیرگی این روابط بود که برای روشن شدن اذهان خوانندگان به آن‌ها اشاره شد.

آن چه مشهود است این که خلیج همیشه فارس به دلیل وجود منابع غنی انرژی جایگاه خاصی در جهان دارد. آبراه‌های حساس و سوق الجیشی منطقه‌ای که به دلیل وجود همین منابع غنی

که باهدف جلوگیری از نفوذ ایران بر این منطقه شکل گرفته است.

یمن از نگاه راهبردی به دلیل جایگاه خاص جغرافیایی و قرار گرفتن بر فراز باب المندب و مجاورت آن با دریای سرخ و اقیانوس هند از لحاظ راهبردی اهمیت ویژه دارد، مجاورت با باب المندب که نزدیک‌ترین آبراه بین شرق و غرب است و تسلط بر آن یعنی کنترل کامل منطقه دریای سرخ که سعودی‌ها داندن طمع برای چنین شرایطی تیز کرده‌اند و به آن به‌عنوان (عقبه استراتژیک) خود در دریای سرخ و دریای عرب می‌نگزند یمن با داشتن بنادر مهمی مثل: حدیده، المخا، طیف، عدن و تنگه راهبردی باب المندب و داشتن ۴۱ جزیره در دریای سرخ نقش مهمی در امنیت این منطقه از جمله کشورهای سودان و جیبوتی با‌زادارد. تسلط بر تنگه‌ای چون باب المندب که ۷۰ درصد از انرژی مورد نیاز غرب و اروپا از آن می‌گذرد باعث شده سعودی‌ها آن را جایگزینی برای تنگه هرمز بدانند. یمن امروز از طریق بندر عدن که آن را (جبل الطارق) شرقی می‌نامند بر این تنگه مهم و استراتژیک مسلط است و همه این‌ها باعث می‌شود سعودی‌ها با چنگ و دندان برای رسیدن به مطامع خود در این منطقه به جنگ با یمنی‌ها ادامه بدهند.



**تأثیرات شرایط فوق بر اقتصاد- بنادر و در مجموع صنعت حمل و نقل دریایی ایران**

تاکنون تعامل ما با سعودی‌ها بیشتر به دلیل سفرهای زیارتی حجاج ایرانی بود و جدای از این مقوله روابط تجاری ما با این کشور از اهمیت بسیار بالایی برخوردار نبوده است. در یک اقدام وزارت تجارت عربستان با اعمال

ممنوعیت بر روی ورود کالاهای ایرانی بر قیمت نفت ۳ درصد افزایش نشان داد بر اساس آمار گمرک ایران در هشت ماهه نخست امسال محصولی از ایران به عربستان صادر شده است. در حالی که آمار گمرک در سال گذشته از ۱۵۸/۳ میلیون دلار صادرات کالا حکایت داشت در حالی که واردات ایران از عربستان در سال ۹۳ معادل ۴۶/۱ میلیون دلار بوده و در هشت ماهه سال ۹۴ معادل ۴۰/۲ میلیون دلار بوده است. و حالا در این برهه زمانی که تحریم‌ها از اقتصاد کشور رخت بر بسته چالش سیاسی بین این دو کشور چقدر ممکن است بر اقتصاد ایران تأثیر گذاشته باشد.

ایران و عربستان هر دو کشورهایی هستند که به درآمدهای نفتی خود متکی هستند با این حال روابط اقتصادی میان دو کشور مبتنی بر صادرات غیرنفتی بوده است. آن چه که در آمار بالا به آن اشاره شد نشان دهنده این است که سطح روابط تجاری بین دو کشور از سال ۸۳ کاهش یافته و این روند نزولی همچنان ادامه دارد. کالای صادراتی ما شامل شمش آهنی، کفش، بنزین، زعفران، و سیمان بوده و واردات ما نیز از این کشور شامل پلی اتیلن، ساک، نوشابه، روغن‌های سبک، پارچه و اقلامی از این دست بوده است.

در خصوص بحرین، دبیر کل کشورهای ایران و عربستان بر این باور است که ما با بحرین ارتباطات تجاری چندانی نداریم با امارات هم گر چه تجارت بالایی داریم ولی اماراتی‌ها عاقل تر از آن هستند که بخواهند روابط تجاری خود را به خصوص در رکود فعلی اقتصاد جهانی با ما قطع کنند.

آن چه که عیان است این که پیکره اقتصادی ایران از قطع رابطه با کشورهایی مانند جیبوتی، سودان و بحرین آسیب چندانی نخواهد دید در حالی که عربستان و این کشورها اقدام به قطع رابطه با ایران نموده‌اند هیات‌های بلند پایه اقتصادی از عمان و کشورهایی مثل دانمارک به ایران وارد شده‌اند، این نشان از این دارد که ایران از قطع رابطه با کشورهای عربی متضرر نخواهد شد. به خصوص در این روزها که ایران پس از رستن از تحریم‌ها میدان رقابتی



برای شرکت‌های خارجی اروپایی برای عقد قراردادهاى مختلف شده است.

در بحث تنش‌های دریایی در کشور با این که از ابتدای ناامن شدن آبراه خلیج عدن توسط دزدان دریایی و حمله به کشتی‌های بی‌دفاع توسط دزدان دریایی سومالیایی ناوهای ایرانی برای حراست از تردد ایمن دریایی در این منطقه استقرار دارند که با توجه به تقابل موجود بین ایران و عربستان ماموریت این ناوها نیز ممکن است با مشکلاتی روبرو شود و راهزنان و چپاولگران دریایی از شرایط حاضر سو استفاده کنند.

شمال یمن توسط نیروی دریایی عربستان محاصره شده است که سعودی‌ها دلیل آن را قاچاق مهمات و تجهیزات از منطقه (اریتره) به شمال یمن ذکر کرده‌اند.

بیم آن می‌رود که تقابل دو کشور در این منطقه به ناامنی تردد دریایی دامن بزند و کشتی‌هایی که از این منطقه عبور می‌کنند آماج حمله چپاولگران قرار گیرند.

لذا این تیرگی روابط سیاسی دست آوردش تنها امنیت منطقه دریای سرخ و تنگه باب المندب است که تحت تأثیر قرار خواهد گرفت و دستگاه دیپلماسی کشور با تیزهوشی و درایت باید تمامی جوانب امر را در حرکات آتی بازیگران منطقه‌ای رصد نماید.

**امارات و تأثیر هم‌پیمان شدنش با سعودی‌ها**

در میان کشورهای حوزه خلیج فارس امارات متحده عربی تا به امروز یکی از شرکای تجاری ایران بوده است.

پس از اتفاقاتی که در رابطه با ایران و عربستان به وقوع پیوست و به قطع روابط این کشور با ایران و ممنوعیت واردات کالا از کشورمان انجامید کشورهای سودان، بحرین و جیبوتی هم روابط دیپلماتیک خود را با ایران قطع کردند. اقدامی که بیش از هر چیز به یک شوی تبلیغاتی شبیه است در این میان امارات نیز به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکای تجاری ایران روابط دیپلماتیک خود با ایران را به سطح کاردار کاهش داد و برخی دیگر از کشورهای عربی مانند قطر و مصر نیز به صدور بیانیه اکتفا کرده‌اند. کویت هم گر چه فعلا به سفیر خود در ایران که در مرخصی به سر می‌برد اعلام کرده به تهران بازنگردد اقدام دیگری انجام نداده است به نظر کارشناسان این کشورها به جز امارات رابطه اقتصادی چندانی با ایران نداشته‌اند به خصوص جیبوتی که به نظر بسیاری از اهل فن قطع رابطه‌اش بیش از یک شوخی نیست در این بین هرگونه محدود کردن روابط اقتصادی از سوی امارات نیز زیان بزرگی برای این کشور به همراه خواهد داشت.

ما سال‌ها رابطه اقتصادی چندانی با عربستان نداشته‌ایم، اگر قرار است کسی زیان کند عربستان است چرا که ما سالانه حدود یک میلیون زائر به عربستان می‌فرستیم که اگر هر کدام هزار دلار خرج کنند یک میلیارد دلار درآمد گردشگری نصیب عربستان می‌شد

جدای از این‌ها هتل‌ها، اقتصاد شهری وضعیت هواپیمایی آن‌ها هم رونق داشت پس این عربستان است که از رابطه با ایران سود می‌برد.

**قطع رابطه با بحرین**

ایران حدود بیست سال پیش از بحرین شمش آلومینیوم را وارد می‌کرد که با احداث کارخانه‌های آلومینیوم دیگر وارداتی از این کشور نداریم و خودکفا شده‌ایم. حالا هم سه چهار سال است که هیچ رابطه‌ی تجاری با بحرین نداریم، چرا که این کشور اصلا تولیداتی ندارد که به ما بفروشد. عمده‌ترین چیزهایی که ما به آن‌ها می‌فروختیم محصولات کشاورزی و آب آشامیدنی بود که از طریق بوشهر به بحرین صادر می‌شد. چند سال هم هست که این رابطه قطع شده پس اصلا رابطه‌ای نداریم که به قطع شدنش فکر کنیم.

**قطع رابطه با جیبوتی**

قطع رابطه جیبوتی با ما بیشتر به یک شوخی شبیه است، چرا که این کشور کوچک اقتصادی ندارد. جیبوتی یک درآمد جزئی از محل ترانزیت کالاهای ائوپیی به کشورهای آفریقایی به دست می‌آورد و کل تولید ناخالص این کشور با جمعیتی حدود ۸۰۰ هزار نفر و وسعتی نزدیک به ۲۱ هزار کیلومتر، نیم میلیارد دلار است. این به‌اصطلاح کشور نه معدن و نه منابع و نه امکانات کشاورزی مناسب دارد.

**تأثیر قطع رابطه جیبوتی به صنعت دریایی**

آن‌جا آب‌های آزاد بین المللی است نه کانال اختصاصی مانند کانال سوئز که جیبوتی خواهد مانع ایجاد کند ما اگر خدماتی از این کشور بگیریم به آن‌ها پول می‌دهیم و امکان ایجاد مزاحمت برای نفتکش‌های ایران هم با وجود نیروی دریایی مسلط ایران در آن منطقه، کاملاً مردود است.

**قطع رابطه با سودان**

سودان اراضی کشاورزی دارد و رود نیل هم از آن جامی گذرد همیشه ما به آن‌ها کمک می‌کردیم و تاسیسات کشاورزی و سرمایه‌گذاری در آن‌جا داشتیم. دولت سودان همواره دنبال این بود که زمین‌های کشاورزی را به صورت ۹۹ ساله به ایران اجاره دهد اما دولت سودان همکاری چندانی نکرد، بنابراین قطع رابطه این کشور هم چندان چیزی از ما کم نمی‌کند.

**قطع رابطه با امارات**

امارات شامل هفت منطقه امیرنشین است روابط خود را از سطح سفارت به کاردار تغییر داده این مسئله هیچ تأثیری بر روابط بازرگانی بین ایران و دبی ندارد.



**نتیجه‌گیری**

تحلیل ما این است، اگر قطع روابط با این کشورها عملی شود اتفاق خاصی نمی‌افتد. ما می‌توانیم از فضاهای دیگری که برایمان وجود دارد استفاده کنیم. مثلاً قبلاً دبی LPG ایران را خریداری می‌کرد و به ژاپن می‌فروخت یا ماشین‌های کره‌ای و ژاپنی را می‌خرید و به ایران می‌داد. با قطع شدن این رابطه، از مسیرهای دیگری ما این کار را انجام خواهیم داد. اما امارات با توجه به این که مبادلات تجاری‌اش با ایران حدود سی میلیارد دلار است و این مبلغ نقدینگی کمی برای چشم‌پوشی نیست مطمئناً به مشکل بر خواهد خورد.

**جمع‌بندی**

۲۲ کشور عضو اتحادیه عرب هستند که در این میان، الجزایر جانب اعتدال را رعایت کرده است. کشور دیگر جیبوتی است که اصلاً حاکمیتی ندارد که بخواهد بحثی داشته باشد. عراق، سوریه و لبنان نیز تکلیف روشنی با ایران دارند. کشور دیگر مصر است که رفتار کج‌دار و مریزی با ایران داشته تا هر دو طرف را داشته باشد. تونس هم بیانیه داد و هر دو طرف را به خوشتن‌داری دعوت کرد و کشور دیگر موریتانی است که اصلاً رابطه اقتصادی آن چنانی با ما ندارد. از تجزیه و تحلیل شرایط به این نتیجه می‌رسیم که این یک فضای گذار است که دستگاه دیپلماسی کشور باید فعال و با دقت با آن برخورد کند، بنابراین این تنش هیچ‌گونه خللی به صنعت دریایی کشور وارد نخواهد کرد.

اگر عربستان بخواهد از حربه جغرافیایی جیبوتی مشکلی برای نفت‌کش‌ها و کشتی‌های تجاری ما ایجاد کند باعث افزایش هزینه صادرات نفت خام ایران به کشورهای اروپایی خواهد شد. در این میان چراغ سبز به صادرات نفت ایران و

عبور کشتی‌های تجاری، به این توطئه نیز خاتمه خواهد داد.

**کلام پایانی**

واقعیت این است که به دلیل ۱۰ سال تحریم ایران، کشتی‌رانی و اقتصاد کشور تحت شعاع قرار گرفته بود این شرایط چیزی بود که رقبای ما چون سعودی‌ها از آن خرسند بودند اما توافق ایران با جامعه اروپا و آمریکا در بحث هسته‌ای خود به پارامتری بدل شد تا نارضایتی همسایگان جنوبی ما در خلیج فارس، به خصوص عربستان از این توافق به‌عمل آمده، با توسل به عملیات غیرعقلانی نظامی در یمن نشان داده شود. آن‌ها در این چندسال هر حرکتی را برای توقف برنامه صلح‌آمیز هسته‌ای ایران انجام دادند اما دستگاه دیپلماسی کشور تمامی خواسته‌های غیرمعقول آنان را نقش بر آب کرد.

آب‌های آزاد، محل تردد امن کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی است و بر اساس قوانین بین‌المللی هیچ شخص، گروه و یا کشوری نباید خللی در امنیت آن ایجاد کند. ایران همیشه با حسن نیت اعلام کرده خلیج فارس آبراه صلح و دوستی است. امنیت تنگه هرمز در امنیت جهان نقش به‌سزایی دارد. این نکته درباره تنگه باب المندب نیز به‌عنوان شاهراه اتصال غرب و شرق صدق می‌کند.







## مطالعه اثرات چابکی زنجیره تامین بر سودآوری

(مطالعه موردی: شرکت ماموت)

رضا عبدلی بیدهندی

دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت صنعتی  
دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب

دکتر حسین دهقان بوده

استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد  
تهران جنوب

زنجیره تامین برای بقا در بازارهای پویا و متغیر نیازمند ابزاری است که می تواند با کمک آن بر برخی از چالش های محیطی غلبه نماید، این ابزار چابکی است. زنجیره تامین هنگامی در یک سازمان صنعتی دارای توان رقابتی خواهد بود که ضمن برخورداری از اجزا توانمند و رقابت پذیر، دارای چابکی نیز باشد به این معنا که زنجیره تامین یک شرکت هم از تامین کنندگان رقابت پذیر که دارای توانمندی های قابل رقابت در سطح جهانی باشند برخوردار بوده و هم زنجیره دارای مفاهیم چالاک نیز باشد. شرکت ها باید برای کارآمدی عملیات با تامین کنندگان و مشتریان هم ردیف شده و برای کسب سطحی از چابکی فراتر از شرکت های انحصاری با یکدیگر مشارکت کنند. این تحقیق باهدف شناسایی عوامل موثر بر زنجیره تامین چابک و بررسی تاثیر این عوامل بر سودآوری در شرکت ماموت انجام شده است. به این منظور پس از مرور مبانی نظری در این زمینه، نسبت به شناسایی فاکتورهای موثر بر چابکی زنجیره تامین و سودآوری و ارائه مدل مفهومی مناسب برای سنجش و تایید این روابط اقدام نمودیم. یک پرسشنامه ۴۸ سوالی تهیه شد و در اختیار ۲۷۰ تن از کارکنان و مدیران این شرکت قرار داده شد که تعداد ۲۴۰ پرسشنامه تکمیل و برگردانده شد. بازده نرخ پاسخ به پرسشنامه ۸۸ درصد بود. با استفاده از تحلیل عاملی اکتشافی، تعداد ۳۷ شاخص انتخاب و سوالات زاید حذف شد. نتایج با استفاده از تکنیک مدل معادلات ساختاری، تجزیه و تحلیل و در نهایت ارتباط بین فاکتورها به دست آمد و اولویت بندی تاثیر هر کدام از عوامل چابکی زنجیره تامین بر روی میزان سودآوری مشخص شد. با استفاده از تحلیل عاملی اکتشافی شاخص های مربوط به هر کدام از عوامل چابکی زنجیره تامین و سودآوری استخراج و با استفاده از ادبیات تحقیق شاخص های چابکی زنجیره تامین در چهار عامل سرعت، پاسخ گویی، شایستگی و انعطاف پذیری و شاخص های مربوط به سودآوری در یک عامل قرار داده شد و بر اساس آن تحلیل عاملی تاییدی انجام پذیرفت. نتایج تحلیل عاملی تاییدی نشان داد که هر چهار عامل با سودآوری، ارتباط معنی داری دارند و در بین آن ها عامل انعطاف پذیری بیشترین تاثیر را بر روی سودآوری و عامل سرعت کمترین تاثیر را بر روی سودآوری دارند.

### مقدمه

در طول دهه گذشته، شرکت ها به دلیل توافق نامه های تجاری، برطرف شدن موانع تجاری و افزایش دسترسی به مصرف کنندگان بازارهای جهانی با رقابت فزاینده ای مواجه شده اند (Li & Christopher, 1999). این رقابت از تغییرات فناورانه و نوآوری های به وجود آمده در بازار و تغییر در تقاضاهای مشتریان ناشی

می شود. این وضعیت باعث تغییر اولویت ها در کسب و کار، چشم انداز استراتژیک و زیر سوال رفتن صحت مدل های سنتی و در مواردی حتی مدل های جدید و معاصر شده است (Yuth & Chuan & Ching-Torng, 2002). هم چنین شرکت ها با تغییرات سریع فناوری، اطمینان نداشتن فزاینده و پویایی در بازارها، کاهش چرخه عمر محصولات و بخش بندی فزاینده بازار در محیط جهانی مواجه شده اند. بنابراین

توانایی سازمان برای تطابق سریع با تغییرات محیطی و شرایط بازارها، موضوعی ضروری برای آن ها محسوب می شود (Christopher & Denis, 2001). در چنین شرایطی است که اهمیت زنجیره تامین چابک بیشتر نمود پیدا می کند، زیرا چنین زنجیره ای می تواند به سرعت و به طور موثری به تغییرات بازار واکنش نشان دهد (Teecce, Pisano & Shuen, 1999). یک زنجیره تامین چابک مجموعه ای از شرکت ها را در بر می گیرد که

مجزا از یکدیگر هستند و در عین حال از لحاظ کاری به یکدیگر وابستگی هایی دارند. این شرکت ها توسط جریان روبه جلو مواد و جریان بازخورد اطلاعات با یکدیگر مرتبط می شوند (Lin & Chiu, 2006). هیچ شرکتی تمامی منابع لازم برای استفاده از هرگونه فرصتی در بازار را ندارد. بنابراین، برای کسب مزیت رقابتی در بازار جهانی، شرکت ها باید با تامین کنندگان و مشتریان برای یکپارچه سازی عملیات همگام شده و برای کسب سطحی از چابکی در ورای دستیابی به شرکت های انحصاری با یکدیگر کار کنند (Hoek & Harrison & Christopher, 2001). به این ترتیب ارتقا چابکی در زنجیره تامین از مهم ترین عواملی است که باعث برنده شدن در رقابت می شود (Lou; Zhou; Chen & Ai, 2004). زنجیره های تامین چابک نه تنها می توانند به تغییرات معمول واکنش نشان دهند بلکه به تغییرات دراماتیک مورد نیاز بازار که برای اولین بار احساس می شود نیز می توانند واکنش مناسب نشان دهند. بنابراین اعتقاد بر این است که چابکی، خصیصه مورد نیاز برای فشارهای رقابتی آینده سازمان ها و کسب مزیت رقابتی خواهد بود (Giachetti; Yusuf; Sarhadi; Martinez; Sáenz & Chen, 2003). چابکی زنجیره تامین سازمان امکان ایجاد موقعیت رقابتی برای بنگاه به وجود می آورد و از همین رو آن را قادر می سازد با سرعت بیشتر و اثربخش تر به تغییرات بازار و سایر عدم قطعیت واکنش دهد (Patricia M. Swafford; Ghosh & Murthy, 2006).

در رابطه با چابکی زنجیره تامین سوالاتی مطرح است از جمله این که، چابکی چیست؟ چگونه می توان چابکی را اندازه گیری کرد؟ سازمان ها چگونه متوجه می شوند که به سطحی از چابکی دست یافته اند؟ در صورتی که شرکت قصد ارتقا سطح چابکی خود را داشته باشد چگونه باید موانع موجود در این راه را کنار زند؟ (Lin et al., 2006).

### پیشینه پژوهش

مفهوم چابکی اولین بار به دنبال نشست بسیاری از متخصصان علمی و اجرایی صنعت به منظور یافتن علل درماندگی شرکت ها در مقابله با چالش ها و تغییرات محیطی در گزارشی با عنوان ((راهبرد بنگاه های تولیدی در قرن بیست و یکم: دیدگاه متخصصان صنعتی)) به وسیله موسسه یاکوکا<sup>۱</sup> منتشر و به همگان معرفی شد (Nagel & Dove, 1991). بلافاصله پس از آن، عبارت تولید چابک به طور مشترک با انتشار این گزارش مورد استفاده عموم قرار گرفت (Gunasekaran; Patel & Tirtiroglu, 2001). لازم به ذکر است اولین کسی که مفهوم موسسه چابک را مطرح کرد، پیتر دراگر بود (Jaefarnejad & Shahaee, 2007). واژه چابک در لغت به معنای حرکت سریع، چالاک، فعال، توانایی حرکت به صورت سریع و آسان و قادر بودن به تفکر به صورت متهورانه و با یک روش هوشمندانه به کار گرفته شده است. اما در فضای کنونی، چابکی به معنای واکنش اثربخش به محیط متغیر و غیرقابل پیش بینی و استفاده از آن تغییرات

۱. Iacocca institute

به عنوان فرصت هایی برای پیشرفت سازمانی است (Agarwal; Shankar & Tiwari, 2007). هرچند ریشه چابکی ناشی از تولید چابک بوده (Goldman, 1995) و تولید چابک مفهومی است که طی سال های اخیر عمومیت پیدا کرده و به عنوان راهبرد موفق به وسیله تولید کنندگانی که خود را برای افزایش فراوان عملکرد آماده می کنند، پذیرفته شده است (Braunscheidel & State University of New York at Buffalo, 2005). از چابکی تعاریف مختلفی شده است. کریستوفر چابکی را به ماندن «توانایی یک سازمان در واکنش سریع به تغییرات در تقاضا، در هر دو حالت حجم و تنوع» تعریف می کند (Christopher, 2000). اما تولون معتقد است چابکی «بیانگر ادغام موثر زنجیره تامین و تاکید بر روابط بسیار نزدیک و بلندمدت با مصرف کنندگان و عرضه کنندگان» است (Tolone, 2000). با وجود تعاریف زیاد از واژه چابکی، هیچ یک از آن ها مخالف و ناقض یکدیگر نیستند. این تعاریف به طور معمول، ایده «سرعت و تغییر در محیط کسب و کار» را نشان می دهد. اما با توجه به جدید بودن بحث چابکی، تعریف جامعی که مورد تایید همگان باشد، وجود ندارد (Jaefarnejad & Shahaee, 2007).

برای کسب مزیت رقابتی در محیط متغیر کسب و کار، شرکت ها باید در راستای کاراملی عملیات خود علاوه بر موسسه خود، با تامین کنندگان و مشتریان هم ردیف شده و برای کسب سطح قابل قبولی از چابکی با یکدیگر مشارکت و همکاری کنند (Christopher & Denis, 2001). در چنین حالتی است که زنجیره تامین چابک شکل می گیرد. یک زنجیره تامین چابک قادر است تا با شیوه شایسته ای به تغییراتی که در محیط کاری روی می دهند، پاسخ دهد (Agarwal et al, 2007). چابکی در زنجیره تامین می تواند به این صورت

تعریف شود (Jaefarnejad & Shahaee, 2007): «توانایی یک زنجیره تامین برای واکنش سریع به تغییرات موجود در بازار و نیازهای مشتریان» در جهان امروز زنجیره های تامین بر تسلط روی بازارهای در حال تغییر با نیازهایی مانند رقابتی بودن در ارائه محصولات به موقع، هزینه های پایین، چرخه عمر کوتاه و کیفیت بهتر تمرکز می کنند (Avelar-Sosa; García-Alcaraz & Castellón-Torres, 2014).

زنجیره تامین چابک شامل شرکت هایی می شود که از نظر قانونی از یکدیگر جدا هستند ولی از نظر عملیاتی به یکدیگر وابسته اند. از جمله این شرکت ها، تامین کنندگان، طراحان، تولید کنندگان و مراکز توزیع را می توان نام برد. این شرکت ها توسط جریان روبه جلوی مواد و جریان بازخوردی اطلاعات به یکدیگر پیوند می یابند. زنجیره تامین چابک بر ارتقا انطباق پذیری و انعطاف پذیری تاکید دارد و دارای قابلیت پاسخ گویی و عکس العمل سریع و موثر به بازارهای متغیر است (Lin et al, 2006).

به زعم ماسون عرضه چابک عبارت است از استفاده از دانش بازار و مفهوم شرکت مجازی در راستای بهره برداری مناسب از فرصت های پرسود در بازار پرنوسان.

تحقیقات چندی روی چابکی زنجیره تامین انجام شده است که از آن جمله می توان به تحقیقات کریستوفر (Christopher, 2000)، تولون (Tolone, 2000)، اسونسون (Svensson, 2001)، پیتر بکر (Baker, 2008) و آگروال و همکارانش (Agarwal et al, 2007) اشاره کرد. در اغلب این تحقیقات یک جنبه از چابکی انتخاب و بسط داده شده است. به عنوان مثال بال، ویلدینگ و گوندیری (Bal; Wilding & Gundry, 1999) روی گروه های مجازی برای ایجاد چابکی تاکید کرده اند.



تولون (Tolone, ۲۰۰۰) از نقش زمان واقعی و فناوری های همکاری هم زمان برای اجازه دادن به تولیدکنندگان در افزایش چابکی زنجیره تامین خود حمایت می کند. اسونسون (Svensson, ۲۰۰۱) روی اعتمادسازی درون شبکه های همکاری زنجیره تامین برای ایجاد زنجیره تامین چابک تاکید می کند. استراتون و واربورتن (Stratton & Warburton, ۲۰۰۳) روی نقش موجودی و ظرفیت برای ایجاد چابکی تاکید می کند و بالاخره ماتياس هولوگ (Holweg, ۲۰۰۵) بر نقش حساسیت و پاسخ گویی به روندهای موجود در بازار و پاتریک اسوافورد و همکارانش (Patricia M. Swafford et al, ۲۰۰۶) بر نقش انعطاف پذیری برای ایجاد زنجیره تامین چابک تاکید می کنند.

آگاروال و همکارانش (Agarwal et al, ۲۰۰۷) با بهره گیری از ادبیات تحقیق و نیز با برگزاری جلسات طوفان ذهنی، توانستند مجموعه ۱۵ متغیر را برای چابکی زنجیره تامین ارایه دهند. این متغیرها عبارتند از: حساسیت به بازار، سرعت، صحت داده ها، معرفی محصول جدید، طرح ریزی همکارانه، یکپارچه سازی فرایند، استفاده از ابزار فناوری اطلاعات (IT)، کاهش زمان تاخیر، بهبود سطح خدمت، حداقل سازی هزینه، رضایت مندی مشتریان، بهبود کیفیت، حداقل سازی عدم اطمینان، گسترش اعتماد و کاهش مقاومت در برابر تغییر.

همان گونه که ملاحظه می شود آگاروال و همکارانش (Agarwal et al, ۲۰۰۷) بیشتر به متغیرهای سرعت زنجیره تامین و شایستگی زنجیره تامین توجه داشته اند. از آن جایی که ما در این تحقیق به دنبال رابطه میان عوامل چابکی زنجیره تامین و تأثیر آن بر سودآوری هستیم، بنابراین فرضیه های ما بدین صورت شکل می گیرند:

H1: سرعت زنجیره تامین تأثیر معنی داری بر سودآوری دارد.

H2: شایستگی زنجیره تامین تأثیر معنی داری بر سودآوری دارد.

تأمین پاسخ گو یک فناوری نوظهور برای حفظ هر شرکت/صنعت در محیط رقابتی آینده است (Sinha, Swati & Anand, ۲۰۱۵).

حال ما به دنبال پاسخ به این سوال هستیم که آیا این دو عامل پاسخ گویی و انعطاف پذیری با سودآوری رابطه مثبت و معناداری دارند؟ بر این اساس فرضیه های زیر شکل می گیرد:

H3: انعطاف پذیری زنجیره تامین تأثیر معنی داری بر سودآوری دارد.

H4: پاسخ گویی زنجیره تامین تأثیر معنی داری بر سودآوری دارد.

نکته مهم آن است که شاخص ها و معیارهای ارزیابی چابکی که به مهم ترین آن ها در بخش های قبلی اشاره شد، معمولاً کلی بوده و عمدتاً توانایی های چابکی راسنجیده اند و نه همه ابعاد آن را. هم چنین سایر تحقیقات اثر چابکی را بر روی عملکرد کسب و کار سنجیده و ارتباط میان آن ها را اعلام نموده اند اما در این مقاله درصد آن هستیم تا با ارایه معیارها و شاخص های ارزیابی چابکی زنجیره تامین به صورت جامع و توجه به همه ابعاد آن عوامل موثر بر چابکی زنجیره تامین را شناسایی نموده و اثرات این عوامل را بر روی سودآوری شرکت به صورت خاص سنجیده و مشخص نماییم که آیا چابکی زنجیره تامین بر روی سودآوری تأثیر دارد یا خیر؟ پس از آن بررسی کنیم که در صورت جواب مثبت، کدام عامل چابکی زنجیره تامین بیشترین تأثیر را بر میزان سودآوری دارد. بر این اساس فرضیه اصلی به صورت زیر شکل می گیرد:

H5: چابکی زنجیره تامین تأثیر معنی داری بر سودآوری دارد.

**معرفی مورد مطالعه (شرکت ماموت)**

مجمع صنعتی ماموت در سال ۱۳۷۰ هجری شمسی در زمینی به وسعت ۵۰ هکتار در زمینه ساخت انواع تریلر، کانکس، ساندویچ پانل و سازه های فلزی شروع به فعالیت تولیدی خود نمود. کارخانجات مجمع صنعتی ماموت با بهره گیری از ماشین آلات و نیروهای متخصص آموزش دیده

در واحدهای صنعتی اروپا، هم اکنون یکی از کارخانجات معتبر و مطرح در سطح خاورمیانه و اروپا است. لازم به توضیح است که تولیدات مجتمع صنعتی ماموت در حال حاضر، درصد بالایی از صادرات کشور را در زمینه های مربوطه را به خود اختصاص داده است.

شرکت ماموت دارای شرکت های زیرمجموعه زیادی است که از آن جمله می توان به شرکت های ماموت دیزل (فروش کامیون های اسکانیا)، ماموت فناوری اطلاعات (ترکیب سه شرکت آشنا ایمن، فناوران ایمن شبکه فاش و ارتباطات داده ای وندا - در حوزه فناوری اطلاعات) و شرکت ماموت تلکا (در زمینه های حمل و نقل، تجارت، کارخانجات تولیدی، شرکت های ساختمانی و خدمات مهندسی، ساخت دکل های مخابراتی و نصب و راه اندازی تاسیسات الکترونیک) اشاره نمود.

**الگوی مفهومی**

الگوی مفهومی پژوهش بر اساس مطالعات صورت گرفته عوامل موثر در تحقیق و یاد نظر گرفتن گام های پژوهشی صورت گرفته و در این راستا از متغیرهای مدل شریفی و ژانگ به عنوان متغیرهای چابکی زنجیره تامین استفاده شده است و ارتباط آن ها با سودآوری موردسنجش قرار گرفته است.

بر اساس الگوی مفهومی مذکور، ارتباط بین عوامل تأثیرگذار بر چابکی زنجیره تامین و ارتباط آن ها با میزان سودآوری استخراج شده و میزان تأثیر هر یک از این عوامل (سرعت، پاسخ گویی، شایستگی، انعطاف پذیری) بر میزان سودآوری مشخص شده است. پس از بررسی و صحت گذاری روایی و پایایی، با استفاده از مدل بایبی معادلات ساختاری و با استفاده از نرم افزار لیزرل ارتباط میان این عوامل مشخص شده است.

**تجزیه و تحلیل داده ها**

در این مقاله از روش های آماری نظیر آزمون های برانزگی مدل معادلات ساختاری استفاده شده



است. هم چنین برای فهمیدن میزان ارتباط بین عوامل چابکی زنجیره تامین و میزان سودآوری از نرم افزار LISREL ۸٫۸۰ استفاده شده است. در ابتدا با تحلیل عاملی اکتشافی عامل های مربوط به چابکی زنجیره تامین و سودآوری شناسایی و برای اثبات فرضیه های تحقیق از تحلیل عاملی تأییدی استفاده شد.

**تحلیل عاملی اکتشافی**

عوامل نهفته در آزمون با روش Maximum Likelihood و چرخش واریماکس استخراج شد. در ابتدا تعداد ۴۷ شاخص مرتبط با چابکی زنجیره تامین شناسایی که پس از تحلیل عاملی اکتشافی

گویه های غیر مرتبط با عوامل چابکی زنجیره تامین و سودآوری شناسایی و حذف شد و در نهایت برای عامل سرعت تعداد ۱۱ شاخص، عامل شایستگی ۱۰ شاخص، عامل انعطاف پذیری پنج شاخص، عامل پاسخ گویی سه شاخص و برای عامل سودآوری هشت شاخص انتخاب شد.

**تحلیل عاملی تأییدی**

H1: سرعت زنجیره تامین تأثیر معناداری بر سودآوری دارد.

برای سنجش متغیر سرعت زنجیره تامین از ۱۱ متغیر آشکار (گویه) استفاده شده است.



عامل	سرعت	پاسخ گویی	شایستگی	انعطاف پذیری
دسترسی سریع به اطلاعات تقاضا	توانایی سیستم II برای پشتیبانی نیازهای متغیر بازار	توانایی سیستم II برای پشتیبانی نیازهای متغیر بازار	تعهد مدیریت ارشد به اقدامات چابک	توانایی تغییر سیاست های تحول
ترجیح به نگهداری اطلاعات به صورت فایل	توانایی سیستم II به منظور تامین استفاده کنندگان	توانایی سیستم II به منظور تامین استفاده کنندگان	تصمیم گیری غیرمتمرکز در ساخت محصولات	تعداد فناوری های استفاده شده در ساخت محصولات
دسترسی به اطلاعات در طول زنجیره	روش های پشتیبانی شده به وسیله II برای آنالیز محیط رقابتی	روش های پشتیبانی شده به وسیله II برای آنالیز محیط رقابتی	به کارگیری تکنیک ساخت و تولید محصول جدید	توانایی خرید از منابع مختلف (تامین کنندگان متفاوت)
ارتباطات مجازی	ارایه خدمات قبل و بعد از فروش محصولات به مشتریان	ارایه خدمات قبل و بعد از فروش محصولات به مشتریان	یکپارچه سازی عمودی	توانایی خطوط تولید برای تولید محصولات مختلف
سرعت کشف بازارهای جدید	ساخت محصولات مشتری محور (سفارشی سازی)	ساخت محصولات مشتری محور (سفارشی سازی)	طراحی اولیه درست محصول با اضافه کردن ارزش افزوده برای مشتری	توانایی پاسخ گویی به خواسته های نامشابه مشتریان
میزان تأکید بر برون سپاری	حفظ و نگهداری و ارتقا روابط با مشتریان	حفظ و نگهداری و ارتقا روابط با مشتریان	اهداف و معیارهای تیم محور	توانایی کارکنان زنجیره تامین برای رویارویی با تغییرات ناگهانی
استفاده از نرم افزارهای تحت وب	توان پاسخ گویی به تقاضای مشتریان به محض دریافت سفارش	توان پاسخ گویی به تقاضای مشتریان به محض دریافت سفارش	ایجاد زیرساخت برای تشویق نوآوری	توانایی تغییر ظرفیت انبار
اجرای فعالیت ها به صورت هم زمان	افزایش سطح کیفیت محصولات	افزایش سطح کیفیت محصولات	کیفیت بیشتر از عمر محصولات تولید شده	توان پاسخ گویی زنجیره به محصولات جانشین
سرعت در معرفی محصول جدید	توانایی پیش بینی تقاضای بازار	توانایی پیش بینی تقاضای بازار	روابط مبتنی بر اعتماد با شرکا	
وجود تیم های چندوظیفه ای	توانایی ارایه محصولات برای مشتریان ویژه	توانایی ارایه محصولات برای مشتریان ویژه	فناوری مناسب	
سرعت به کارگیری تکنیک های جدید در ساخت محصول	توانایی سیستم II در تغییر و اصلاح شدن با هر الزام تغییر	توانایی سیستم II در تغییر و اصلاح شدن با هر الزام تغییر		

جدول ۱ - شاخص های اندازه گیری چابکی زنجیره تامین از دیدگاه (Linetal, ۲۰۰۶) و (Ismail & Sharifi, ۲۰۰۶)

عامل	شاخص
سودآوری	میزان خرید محصولات
	میزان تخفیفات
	میزان خدمات پس از فروش مورد نیاز
	هزینه های تحویل
	فراوانی و خاص بودن درخواست های تحویل محصول به مشتری
	درخواست تحویل سریع
	نحوه سفارش دهی
زمان پرداخت بدهی	

جدول ۲ - عوامل موثر بر میزان سودآوری (Kordnaei & Moshabaki, Osanlou, Khodadad Hosseini, ۲۰۱۳)

برای سنجش سازه سودآوری از هشت متغیر آشکار استفاده شده است. قدرت رابطه میان سرعت زنجیره تامین و سودآوری برابر ۰/۳۲ درصد محاسبه شده است که نشان می دهد همبستگی قوی و مطلوب است. آماره T آزمون نیز ۲/۴۷ به دست آمده است که بزرگ تر از مقدار بحرانی T در سطح خطای پنج درصد یعنی ۱/۹۶ بوده و نشان می دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است. بنابراین می توان گفت سرعت زنجیره تامین و میزان سودآوری باهم ارتباط دارند.

H2: شایستگی زنجیره تامین تأثیر معناداری بر سودآوری دارد.

برای سنجش متغیر شایستگی زنجیره تامین از ۱۰ متغیر آشکار (گویه) استفاده شده است. برای سنجش سازه سودآوری از هشت متغیر آشکار استفاده شده است. قدرت رابطه میان شایستگی زنجیره تامین و سازه سودآوری برابر ۰/۳۸ درصد محاسبه شده است که نشان می دهد همبستگی قوی و مطلوب است. آماره T آزمون نیز ۳/۸۵ به دست آمده است که بزرگ تر از مقدار بحرانی T در سطح خطای پنج درصد یعنی ۱/۹۶ بوده و نشان می دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است. بنابراین می توان گفت شایستگی زنجیره تامین و میزان سودآوری باهم ارتباط دارند.

H3: انعطاف پذیری زنجیره تامین تأثیر معناداری بر سودآوری دارد.

برای سنجش متغیر انعطاف پذیری زنجیره تامین از پنج متغیر آشکار (گویه) استفاده شده است. برای سنجش سازه سودآوری از هشت متغیر آشکار استفاده شده است. قدرت رابطه میان انعطاف پذیری زنجیره تامین و سازه سودآوری برابر ۰/۵۲ محاسبه شده است که نشان می دهد همبستگی قوی و مطلوب است. آماره T آزمون نیز ۴/۴۱ به دست آمده است که بزرگ تر از مقدار بحرانی T در سطح خطای پنج درصد یعنی ۱/۹۶ بوده و نشان می دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است.

H4: پاسخ گویی زنجیره تامین تأثیر معناداری بر سودآوری دارد.

برای سنجش متغیر پاسخ گویی زنجیره تامین از سه متغیر آشکار (گویه) استفاده شده است. برای سنجش سازه سودآوری از هشت متغیر آشکار استفاده شده است. قدرت رابطه میان پاسخ گویی زنجیره تامین و سازه سودآوری برابر ۰/۳۴ درصد محاسبه شده است که نشان می دهد همبستگی قوی و مطلوب است. آماره T آزمون نیز ۲/۷۷ به دست آمده است که بزرگ تر از مقدار بحرانی T در سطح خطای پنج درصد یعنی ۱/۹۶ بوده و نشان می دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است. بنابراین می توان گفت پاسخ گویی زنجیره تامین و

مسیر علی	ضریب معناداری	ضریب مسیر استاندارد	تایید/رد
چابکی زنجیره تامین و سودآوری	۲/۹۵	۰/۶۱	تایید
سرعت زنجیره تامین بر سودآوری	۲/۴۷	۰/۳۲	تایید
پاسخگویی زنجیره تامین بر سودآوری	۲/۷۷	۰/۳۴	تایید
شایستگی زنجیره تامین بر سودآوری	۳/۸۵	۰/۳۸	تایید
انعطاف پذیری زنجیره تامین بر سودآوری	۴/۴۱	۰/۵۲	تایید

میزان سودآوری باهم ارتباط دارند. بنابراین می‌توان گفت انعطاف‌پذیری زنجیره تامین تاثیر معنی‌دار بر سودآوری دارد.

**H5: چابکی زنجیره تامین تاثیر معنی‌داری بر سودآوری دارد.**

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود بار عاملی استاندارد سازه سیستم چابکی زنجیره تامین و سودآوری برابر ۰/۶۱ درصد به دست آمده است که نشان می‌دهد این رابطه بسیار مطلوب و قوی است. بار عاملی آماره t نیز ۲/۹۵ به دست آمده است که نشان می‌دهد همبستگی مشاهده شده معنادار است. بنابراین چابکی زنجیره تامین بر سودآوری تاثیر دارد.

نتایج تحلیل عاملی نشان داد که عامل انعطاف‌پذیری بسیار عاملی ۰/۵۲ بیشترین تاثیر را بر سودآوری دارد. عامل شایستگی با بار عاملی ۰/۳۸ در رتبه دوم و عوامل پاسخ‌گویی و سرعت به ترتیب با بارهای عاملی ۰/۳۴ و ۰/۳۲ در رتبه‌های بعدی قرار می‌گیرند.



**بحث و نتیجه‌گیری**

در این پژوهش در ابتدا عوامل موثر بر چابکی زنجیره تامین و پس از آن عوامل موثر بر میزان سودآوری شناسایی و با استفاده از تحلیل عاملی اکتشافی از میان ۴۸ شاخص در نظر گرفته شده برای چابکی زنجیره تامین و سودآوری تعداد ۳۷ شاخص انتخاب شد و با استفاده از نرم‌افزار لیزرل ارتباط میان هر کدام از این عوامل به دست آمد و در نهایت پس از تجزیه و تحلیل داده‌ها، الگوی مفهومی تحقیق مورد پذیرش قرار گرفت. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که چابکی زنجیره تامین با سودآوری رابطه معنی‌داری دارد که این نتیجه با نتیجه تحقیق (Patricia M Swafford; Ghosh & Murthy, 2008) که در آن اثر چابکی زنجیره تامین بر روی عملکرد کسب و کار در نظر گرفته شده است و چهار شاخص حجم‌داری‌ها، سهم بازار جهانی، حد سود و فروش/تعداد کارکنان به عنوان شاخص‌های عملکرد کسب و کار که از شاخص‌های سودآوری هستند، در نظر گرفته شده‌اند سازگار است. اما این نتیجه

با نتایج تحقیقات (Yang, 2014) و (Gligor & Holcomb, 2014) سازگار نیست و آن‌ها را تایید نمی‌کند. از بین عوامل چابکی زنجیره تامین عامل انعطاف‌پذیری بیشترین تاثیر را بر روی میزان سودآوری دارا است و عوامل شایستگی، پاسخ‌گویی و سرعت به ترتیب در رتبه‌های بعدی از نظر تاثیر بر روی سودآوری قرار می‌گیرند. نتایج نشان می‌دهد که سازمان‌ها برای دستیابی به حداکثر میزان سودآوری باید بر روی عواملی هم‌چون: افزایش توانایی خود برای تغییر سریع تامین کنندگان، افزایش توانایی شرکت برای پاسخ‌گویی به خواسته‌های نامشابه مشتریان، افزایش توان خطوط تولید برای تولید محصولات مختلف از طریق خرید ماشین‌آلات چندمنظوره و آموزش کارکنان خود برای رویارویی با تغییرات ناگهانی در طی مراحل زنجیره تامین تمرکز بیشتری نمایند.

از دیگر نتایج این پژوهش می‌توان به این نکته دست یافت که ایجاد سیستم‌هایی که با آن بتوان به سرعت از تغییرات عمده در سلیقه مصرف کنندگان آگاه شد، امری ضروری است که نتیجه تحقیق (Azar, Tizro; Moghbel Baaraz & Anvari Rostami, 2011) نیز این موضوع را ثابت می‌کند. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که سیستم IT شرکت یکی از شاخص‌های تاثیرگذار بر روی چابکی زنجیره تامین آن شرکت است و اگر سازمانی از سیستم IT قوی برای هماهنگی فعالیت‌ها در طراحی و توسعه، تدارکات، تولید، لجستیک و توزیع برخوردار باشد می‌تواند به میزان بالایی از چابکی دست پیدا کرده و عملکرد آن سازمان نیز بهبود پیدا کند که این نتیجه با نتیجه تحقیق (Patricia M Swafford et al., 2008) سازگار است. سرعت به کارگیری تکنیک‌های جدید در ساخت محصول از دیگر عواملی است که در رتبه بعدی برای رسیدن به حداکثر میزان سودآوری است. بنابراین شرکت نباید به این که یک شرکت انحصاری در تولید تریلر و کانکس و سازه‌های فلزی است اکتفا نماید و باید فناوری‌های خود را در عرصه ساخت به روز نماید و با فناوری روز به جلو حرکت کند در غیر این صورت ممکن است در آینده‌ای نزدیک و با لغو تحریم‌ها شرکت‌های دیگر بتوانند بازار کاری این شرکت را در دست گیرند. ساخت محصولات سفارشی برای مشتریان ویژه نیز از جمله مواردی است که در رتبه‌های بعدی قرار دارد و شرکت می‌تواند با ساخت این محصولات تقاضای مشتریان را برآورده نموده و به حداکثر میزان سود خود دست پیدا کند.

**پیشنهادها برای تحقیقات آتی**

- بررسی اثرات عوامل چابکی زنجیره تامین بر سایر حوزه‌های عملکرد کسب و کار
- بررسی راهکارها و روش‌های ارتقا انعطاف‌پذیری در چابکی زنجیره تامین
- بررسی میزان اثربخشی عوامل چابکی زنجیره تامین بر رضایت‌مندی و حفظ مشتریان



**مونوگرافی  
لاک‌پشت دریایی  
سرخ**

**افشین دانه کار**  
دانشیار گروه محیط‌زیست  
دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران

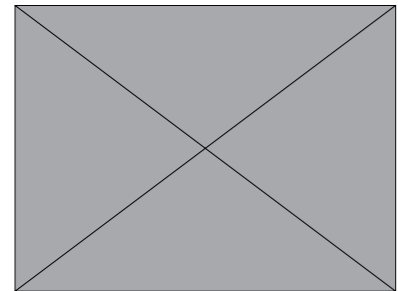
**مریم مهنایی**  
کارشناس ارشد مهندسی محیط‌زیست  
دانشکده منابع طبیعی، دانشگاه تهران

لاک‌پشت سرخ، یکی از هشت گونه لاک‌پشت دریایی جهان و یکی از پنج گونه لاک‌پشت دریایی است که به خلیج فارس تردد دارد. این لاک‌پشت بعد از لاک‌پشت پشت چرمی بزرگ‌ترین لاک‌پشت دریایی به شمار می‌رود. این لاک‌پشت که از نظر حفاظتی در خطر انقراض است، در معرض تهدیدات طبیعی و انسانی متعددی قرار دارد. لاک‌پشت‌های دریایی به خصوص لاک‌پشت سرخ در معرض تهدیدهای ویژه‌ای قرار دارند که جمعیت آن‌ها را در سراسر جهان با کاهش مواجه کرده است. شناخت ویژگی‌های مرفولوژیک و فیزیولوژیک این خزنده دریایی کمک زیادی به حفاظت و مدیریت زیستگاه این گونه حساس دریایی می‌کند.

**معرفی لاک‌پشت دریایی سرخ**

لاک‌پشت سرخ بزرگ‌ترین کاراپاس رادر بین لاک‌پشتان دریایی دارا است که اندازه‌ی آن‌ها بین ۷۰ تا ۹۵ سانتی‌متر است و در بعضی موارد به ۲۱۳ سانتی‌متر هم رسیده است. وزن لاک‌پشت بالغ به‌طور میانگین بین ۸۰ تا ۲۰۰ کیلوگرم است؛ بیشترین وزنی که تاکنون از این لاک‌پشت گزارش شده، ۵۴۵ کیلوگرم است (Ernst, 2009). رنگ پوست بدن لاک‌پشت سرخ از زرد تا قهوه‌ای متغیر بوده و رنگ کاراپاس

یا کاسه‌پشتی آن‌ها قرمز و قهوه‌ای است. هیچ‌گونه تفاوت فاحشی بین جنس نر و ماده تا زمانی که به سن بلوغ برسند وجود ندارد و در طبقه‌بندی IUCN در رده‌ی خطر انقراض قرار گرفته است که در زیر تصاویر آن مشاهده می‌شود (Wynne and Schwartz, 1999). یکی از لاک‌پشت‌های دریایی که متعلق به سلسله جانوران، شاخه‌ی طناب‌داران، رده‌ی خزندگان، راسته‌ی لاک‌پشتان، خانواده‌ی Cheloniidae، جنس Caretta و گونه‌ی C. caretta است در جدول ۱ آمده است (Dodds, 1988).



شکل ۱- لاک‌پشت سرخ بالغ  
شکل ۲- بچه لاک‌پشت سرخ  
شکل ۳- لاک‌پشت سرخ نابالغ

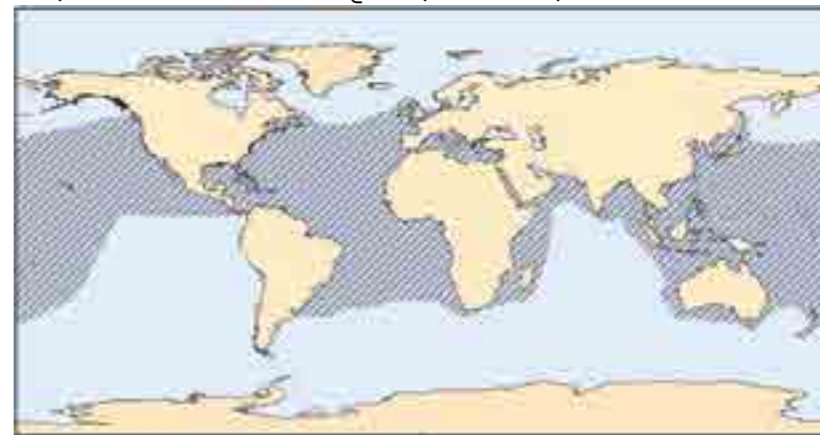
جدول ۱- تنوع تاکسونومیک لاک‌پشت دریایی سرخ

لاک‌پشت دریایی سرخ	
Species	C. caretta
Genus	Caretta
Family	Cheloniidae
Order	Testudines
Class	Reptilia
Phylum	Chordata
Kingdom	Animalia

**پراکنش لاک‌پشت دریایی سرخ**

پراکنش این گونه در آب‌های سراسر جهان دیده می‌شود، به عبارت دیگر لاک‌پشت دریایی سرخ یک گونه جهان وطن است. این گونه‌ها در اقیانوس اطلس، آرام، هند و دریای مدیترانه یافت می‌شوند و به‌طور وسیعی در آب‌های ساحلی مناطق حاره‌ای و زیر حاره‌ای پراکنش دارند که در تصویر مشاهده می‌شود (Spotila, 2004) (شکل ۴). زیستگاه اصلی این لاک‌پشت‌ها اقیانوس‌های اطلس، آرام، هند، آب‌های جنوبی ایتالیا، جزایر یونان و جنوب غربی ترکیه است (کوبرها و بیابان‌های ایران، ۱۳۹۴).

شکل ۴- پراکنش جهانی لاک‌پشت سرخ (خطوط هاشور خورده مکان‌های حضور لاک‌پشت).



**روش‌های شناسایی لاک‌پشت سرخ**

لاک‌پشت دریایی سرخ، دومین لاک‌پشت بزرگ جهان است. محدوده وزن بزرگسالان بین ۸۰ تا ۲۰۰ کیلوگرم است و طول این خزنده دریایی بین ۷۰ تا ۹۵ سانتی متر متغیر است. حداکثر وزن گزارش شده در این گونه، ۵۴۵ کیلوگرم و حداکثر طول کاراپاس ۲۱۳ گزارش شده است (Ernst, ۲۰۰۹). رنگ پوسته فوقانی سر و کاراپاس از زرد-نارنجی تا قرمز مایل به قهوه‌ای متغیر است در حالی که پیش‌سینه جانور زرد کم‌رنگ است (Wynne & Schwartz, ۱۹۹۹). گردن لاک‌پشت و اطرافش تا نوک قهوه‌ای‌رنگ است و کناره‌های پایینی آن زردرنگ است (Bolten, ۲۰۱۳). این جانوران خونسرد قادرند در آب به خوبی شنا کنند. آن‌ها چهار باله شنا دارند و لاک‌ی که به ستون فقراتشان متصل است. آن‌ها نمی‌توانند سرشان را از لاک داخل یا خارج کنند. در زمان فعالیت هرچند دقیقه یکبار به سطح آب می‌روند و نفس‌گیری می‌کنند. رنگ سر و لاک این لاک‌پشت از زرد تا قهوه‌ای مایل به قرمز متغیر است در حالی که پلاسترون یا همان کاسه‌ی شکمی آن زرد کم‌رنگ است. لاک آن به دو قسمت یکی کاسه‌پشتی و دیگری کاسه‌ی شکمی تقسیم می‌شود (Wynne & Schwartz, ۱۹۹۹). خود کاسه‌پشتی به سپرهایی دیگر تقسیم می‌شود. اساساً این‌ها ۱۱ یا ۱۲ تاسپر در حاشیه‌های دور کاراپاس دارند (Contant, ۲۰۰۹). پنج سپر در قسمت استخوان‌های مهره تا خط میانی کاراپاس کشیده شده است در حالی که پنج سپر دنده‌ای در حاشیه‌اش قرار گرفته‌اند؛ سپرهای پشت گردنی نیز در سر قرار می‌گیرند. کاراپاس به‌وسیله سه تاسپر در انتهای کناره‌ها به پلاسترون متصل می‌شود (Wynne & Schwartz, ۱۹۹۹) (شکل ۵). تفاوت جنسیت بین نر و ماده در بزرگسالان آشکار است. نرها دم و چنگال‌های بلندتری نسبت به ماده‌ها دارند. پلاسترون نرها از ماده‌ها کوتاه‌تر است

که این مسئله شاید به خاطر دم بزرگ در جنس نر است. کاراپاس نرها پهن‌تر است. کاراپاس ماده‌ها گنبدی شکل است که حالت گنبدی در نرها کم‌تر است. نرها نسبت به ماده‌ها سر پهن‌تری دارند. (Valente, ۲۰۰۷)

**ویژگی‌های رفتاری لاک‌پشت دریایی سرخ**

اطلاعاتی که در مورد رفتار و اکولوژی این جانور وجود دارد از نتیجه بررسی و مطالعه این موجود در اسارت به‌دست آمده است. لاک‌پشت‌های دریایی سرخ در اسارت بیشترین فعالیتشان در طی روز است. در اسارت، فعالیت لاک‌پشت سرخ به دو بخش شنا و استراحت در کف آب تقسیم می‌شود. در حالت استراحت، اندام‌های شنا خود را مانند حالت شنا کردن باز می‌کنند. آن‌ها با چشمان باز یا نیمه بسته به دلیل این که از خطرات محیط اطراف خود آگاه باشند به استراحت می‌پردازند. در شب نیز به همین صورت به استراحت می‌پردازند با این تفاوت که چشمان خود را به‌صورت کامل می‌بندند و به تغییرات بیرونی بسیار کند واکنش می‌دهند (شکل ۶). لاک‌پشت‌های سرخ به مدت ۸۵ روز در حالت غوطه‌ور سپری می‌کنند. نرها غواصان فعال‌تری از ماده‌ها هستند. میانگین زمان غواصی آن‌ها ۱۵ تا ۲۰ دقیقه است اما آن‌ها می‌توانند تا چهار ساعت در آب غوطه‌ور بمانند. روش شنا کردن لاک‌پشت‌های جوان و بالغ متفاوت است. لاک‌پشت‌های جوان اندام‌های شنا خود را به پاهای خود راه می‌رانند. آن‌ها تا یک سال به این روش شنا می‌کنند (Ernst, ۲۰۰۹).

**شکارگران لاک‌پشت دریایی سرخ**

تخم‌های این لاک‌پشت نیز مورد تهاجم موجودات خشکی مانند خرچنگ‌ها، کرم‌های الیگوکوبیت، سوسک‌ها، لارو مگس، مورچه، لارو زنبور پاروتزوئید، مار و مرغان، خرس، موش، راسو، سگ‌سانان،

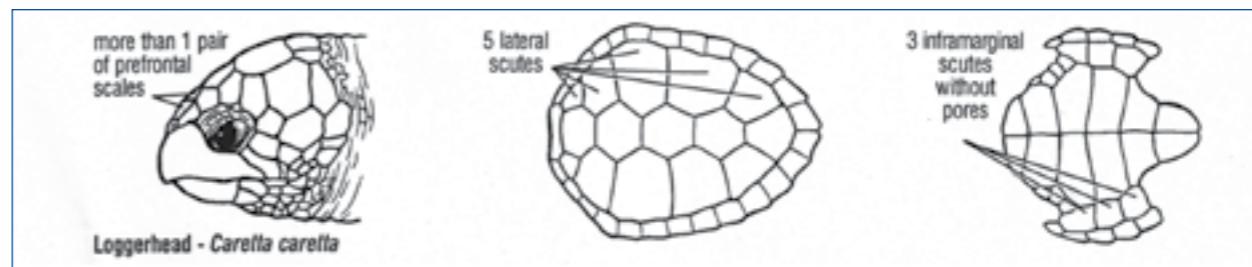
گره، خوک و انسان مورد استفاده قرار می‌گیرد. بچه لاک‌پشت‌ها در طی حرکت خود از آشیانه به دریا، به‌وسیله خرچنگ‌ها، مارمولک، مار، پرندگان دریایی و پستانداران صید می‌شوند. لاک‌پشت‌های جوان توسط شکارچیان متعددی در اقیانوس مانند مارماهی، خرچنگ پارتونید و ماهی‌ها مورد صید قرار می‌گیرد. ولی با رسیدن لاک‌پشت به بلوغ و بزرگ‌سالی از شمار شکارچیان کاسته می‌شود و محدود به شکارچیان بزرگ مانند کوسه می‌شود (Ernst, ۲۰۰۹).

**عادات غذایی لاک‌پشت سرخ**

لاک‌پشت دریایی سرخ همه‌چیزخوار است. آرزاه قدرتمند و بزرگ این خزنده به‌عنوان ابزار موثر در بلعیدن طعمه به کار می‌رود. ولی اساساً از می‌مه‌رگان ساکن مانند گاستروپودها، صدف‌های دوکفه‌ای و دکاپود یا همان خرچنگ‌های ۱۰ پا، تغذیه می‌کند. صیدهای مورد استفاده این لاک‌پشت بیشتر از سایر گونه‌های لاک‌پشت دریایی است. از دیگر مواد غذایی مورد استفاده این لاک‌پشت می‌توان به اسفنج‌ها، مرجان‌ها، کرم‌های پرتار، شقایق‌های دریایی، سفالوپودها، صدف‌ها، بازویان، ایزوپودها، حشرات، خارپشت دریایی، خیار دریایی، ستاره دریایی، ماهی شامل تخم، بچه‌ها و بالغ‌ها، بچه لاک‌پشت‌های هم‌گونه خود، جلبک‌ها و گیاهان آوندی اشاره کرد (Ernst, ۲۰۰۹). این لاک‌پشت‌ها در طی مهاجرت در اقیانوس از عروس دریایی، نرم‌تنان شناور، دسته تخم‌های شناور، اسکوپید و ماهی‌های پرنده استفاده می‌کنند (Bolten, ۲۰۱۳).

**رفتار تولیدمثلی**

دوره جفت‌گیری در این لاک‌پشت کوتاه است. سن تولیدمثل در ماده‌ها بین ۱۷ تا ۳۳ سال است (Sotila, ۲۰۰۴). دوره جفت‌گیری ممکن است بیش از شش هفته به طول بیانجامد. مطالعات نشان می‌دهد که این لاک‌پشت‌ها فرمون‌هایی تولید می‌کنند که توانایی تولیدمثل خود را نشان دهند (Miller et al, ۲۰۰۳). لاک‌پشت‌های سرخ ممکن است چندمهرسری باشند این مسئله می‌تواند به دلیل ذخیره اسپرم امکان‌پذیر باشد. ماده‌ها می‌توانند اسپرم‌های چند نر را در مجاری تخم خود ذخیره کنند (pearce, ۲۰۰۱). یک دسته تخم ممکن است از چندین لاک‌پشت نر باشد. پلی‌گامی همبستگی مثبتی با سایر ماده‌ها دارد. دوفرضیه این همبستگی مثبت را توضیح می‌دهند اول این که نرها، ماده‌های بزرگ را به دلیل توانایی تولیدمثل بالاتر ترجیح می‌دهند و دوم این که ماده‌های بزرگ‌تر خود را سریع‌تر می‌توانند به محل‌های جفت‌گیری برسانند و به همین دلیل دوره جفت‌گیری طولانی‌تری دارند (Zbinden, ۲۰۰۷).



شکل ۵- نمایی از آناتومی لاک‌پشت سرخ

شکل ۶- نمایی از لاک‌پشت سرخ در حال استراحت



همه لاک‌پشت‌های دریایی رفتارهای آشیانه‌گذاری مشابه دارند. ماده‌ها در یک دوره زمانی ۱۲ تا ۱۷ روزه برای آشیانه‌گذاری به ساحل برمی‌گردند (Miller et al, ۲۰۰۳, spotila, ۲۰۰۴). ماده‌ها به‌طور میانگین حدود چهار دسته تخم می‌گذارند و سپس برای دو تا سه سال هیچ گونه تخمی نمی‌گذارند. مدت‌زمانی که طول می‌کشد تخم‌ها بارور شوند، حدود ۸۰ روز تخمین زده شده است (Miller, ۲۰۰۰). زمان اولین تخم‌گذاری ماده‌ها از ۱۷ تا ۳۳ سن تخمین زده شده است (Spotila, ۲۰۰۴). و طول عمرشان ۴۷ تا ۶۷ سال است (Ernst, ۲۰۰۹).

**ویژگی‌های زیستگاهی لاک‌پشت دریایی سرخ**

آن‌ها بیشتر زندگی‌شان را در اقیانوس‌های باز، آب‌های شور و زیستگاه‌های مصبی سپری می‌کنند و ماده‌ها برای زمان کمی برای تخم‌گذاری به ساحل می‌آیند. جوجه‌های آن‌ها در خزده‌های شناور موجود در دریا زندگی می‌کنند. لاک‌پشت‌های جوان و بالغ در امتداد فلات قاره و هم‌چنین آب‌های ساحلی کم‌عمق زندگی می‌کنند. لاک‌پشت سرخ در فصولی که آشیانه‌گذاری انجام نمی‌دهند معمولاً آب‌هایی با درجه حرارت سطحی ۱۳/۳ تا ۲۸ درجه سانتی‌گراد را اشغال می‌کنند. دمای ۲۷ تا ۲۸ درجه سانتی‌گراد برای ماده‌ها در فصل آشیانه‌گذاری بیشتر مناسب است (Spotila, ۲۰۰۴).

لاک‌پشت‌های جوان زیستگاه‌های سارگاسوم را با انواع دیگر موجودات زنده تقسیم می‌کنند. این بسترها شامل صدها گونه جانوری است که لاک‌پشت‌های جوان از آن تغذیه می‌کنند. برخی از این صیدها حشراتی مانند مورچه، مگس، شته و سوسک است که توسط وزش باد به این مناطق آورده شده است. اما صید گونه‌های اندمیک این لاک‌پشت، صدف، لارو خرچنگ‌های کوچک و تخم ماهی است (Spotila, ۲۰۰۴). پستانداران دریایی و ماهی‌هایی با ارزش تجاری مانند ماهی تن و دلفین‌ها نیز ساکن این زیستگاه هستند (Ross, ۲۰۰۹).

**تهدیدات لاک‌پشت دریایی سرخ در جهان**

لاک‌پشت‌های سرخ به دلیل گوشت و تخمشان توسط انسان صید می‌شوند. هرچند که موارد مصرفی این لاک‌پشت به دلیل وضع

مراجع

• کویرها و بیابان‌های ایران، 1394. سایت: <http://www.irandeserts.com/>

• Aguirre, A.; Susan C. Gardner; Jesse C. Marsh; Stephen G. Delgado; Colin J. Limpus; Wallace J. Nichols, 2006. "Hazards Associated with the Consumption of Sea Turtle Meat and Eggs: A Review for Health Care Workers and the General Public" (PDF). *EcoHealth* 3 (3): 141–53. doi:10.1007/s10393-006-0032-x. Retrieved 2010-03-02.

• Bolten, A.B., 2003. "Loggerhead Turtle (*Caretta caretta*)". NOAA Fisheries. NOAA Fisheries. Archived from the original on May 27, 2010. Retrieved January 31, 2010.

• Bolten, Alan, 2013; Witherington, Blair. *Loggerhead Turtles*. Smithsonian Books. pp. 125–143. ISBN 1588341364. Retrieved February 28, 2013.

• Committee on Sea Turtle Conservation, National Research Council, 1990. *Decline of the Sea Turtles: Causes and Prevention*. The National Academies Press. ISBN 0-309-04247-X. Archived from the original on May 30, 2010. Retrieved May 28, 2010.

• Dodd, Kenneth, 1988. "Synopsis of the Biological Data on the Loggerhead Sea Turtle *Caretta caretta* (Linnaeus 1758)" (PDF). *Biological Report* 88 (14) (FAO Synopsis NMFS-149, United States Fish and Wildlife Service): 1-83. Archived from the original on May 30, 2010. <http://www.webcitation.org/5q7g-A7N3M>. Retrieved May 27, 2010

• Ernst, C. H.; Lovich, J.E. 2009. *Turtles of the United States and Canada* (2 ed.). JHU Press. ISBN 9780801891212.

• History, Life, 2015. "Loggerhead Sea Turtles, *Caretta caretta*". *MarineBio*. 2015

• Miller, Jeffrey D.; Limpus, Collin J.; Godfrey, Matthew H. 2003. "Nest site selection, oviposition, eggs, development, hatching and emergence of loggerhead turtles" (PDF). In

• NOAA Fisheries, 2010. "Threats to Marine Turtles". Endangered marine preservation. NOAA Fisheries Office of Protected Resources. Archived from the original on May 27, 2010. Retrieved February 7, 2010.

• Pearce, D.E. 2001. "Turtle Behavior Systems: Behavior, Sperm Storage, and Genetic Paternity". *The Journal of Heredity*. Archived from the original on May 27, 2010. Retrieved April 29, 2010.

• Ross, Steve, 2009. "Sargassum: A Complex 'Island' Community at Sea". NOAA. Archived from the original on May 27, 2010. Retrieved May 27, 2010.

• Spotila, James R., 2004. *Sea Turtles: A Complete Guide to their Biology, Behavior, and Conservation*. Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins University Press and Oakwood Arts. ISBN 0-8018-8007-6

• Valente, A. L. S., 2007. *Diagnostic Imaging of the Loggerhead Sea Turtle, *Caretta caretta**. ISBN 978-8469166239. Archived from the original (PDF) on May 30, 2010. Retrieved May 27, 2010.

• Valente, A. L. S., 2007. *Diagnostic Imaging of the Loggerhead Sea Turtle, *Caretta caretta**. ISBN 978-8469166239. Archived from the original (PDF) on May 30, 2010. Retrieved May 27, 2010.

• Wynne, Kate; Schwartz, Malia, 1999. *Guide to Marine Mammals and Turtles of the U.S. Atlantic and Gulf of Mexico*. illustrated by Garth Mix (2nd ed.). Rhode Island Sea Grant. ISBN 0-938412-43-4.

• Zbinden, Judith, 2007. "High frequency of multiple paternity in the largest rookery of Mediterranean loggerhead sea turtles". *Molecular Ecology*. (subscription required)



## ارزیابی آلودگی فلزات سنگین و ارتباط آن با تنوع و تراکم روزنه داران کفزی

محمدباقر چگینی

مسئول مقابله با آلودگی نفتی اداره و بنادر دریانوردی منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد

### مقدمه

سنگین در این اجزا می تواند منجر به تغییرات جدی در اکولوژی شود، رسوبات جایگاهی برای تجمع فلزات سنگین است به گونه ای که این فلزات که در رسوبات ذخیره شده و از این طریق به زنجیره غذایی راه می یابند. غلظت فلزات در رسوبات می تواند با غلظت های فلزی ثبت شده در موجودات زنده، پیوند داشته باشد (Pempkowiak et al., 1999). منشأ طبیعی فلزات در اکوسیستم های آبی ناشی از هوازدگی سنگ ها و فرسایش خاک ها است و از مهم ترین منشأ های انسانی می توان به فعالیت های شهری، صنعتی و کشاورزی اشاره نمود (Singh et al., 2005). در ارزیابی شرایط آلودگی محیط های دریایی، آنالیز رسوبات نقش مهمی را ایفا می نماید. امروزه آلودگی رسوبات به عنوان یکی از وخیم ترین مشکلات بوم سامانه ها مطرح شده است. در سراسر جهان، آلودگی رسوبات فلزات سنگین در نزدیکی بندرهای صنعتی و شهری گزارش شده است (Caplant et al., 2005). رسوبات به عنوان حامل و منبع ذخیره برای آلودگی در اکوسیستم های آبی محسوب می شوند. آلاینده های فلزی موجود در رسوبات

دریا شامل ورود هرگونه مواد یا انرژی توسط انسان به شکل مستقیم یا غیرمستقیم به محیط زیست دریایی که اثر نامطلوبی در برداشته و خطراتی برای منابع زنده دریایی و سلامت انسان ایجاد می کند و یا مانع از فعالیت های دریایی نظیر شیلات شده و سبب کاهش کیفیت آب دریا شود. البته این تعریف بیشتر بر آلودگی با منشأ انسانی تاکید داشته و بر آلودگی های طبیعی تاکید کمتری دارد (جعفرزاده، ۱۳۸۴). آلودگی دریا یک مشکل زیست محیطی مهم در سرتاسر دنیا تبدیل شده است. تحقیقات گسترده برای کاهش اثرات آلودگی بر محیط های دریایی نیز صورت گرفته است. به دلیل حساسیت زیاد آب های ساحلی به آلاینده ها، زیستگاه های ساحلی نسبت به دیگر زیستگاه های دریایی استعداد بیشتری برای اثرات آلودگی دارند. آلودگی اکوسیستم های آبی به فلزات سنگین می تواند از طریق بررسی آب، رسوبات و موجودات زنده مورد تایید قرار گیرد. تجمع بالای فلزات

شمال، ایستگاه شماره دو شمال شرقی در داخل حوضچه بندر مقابل اسکله ناجی، ایستگاه شماره سه جنوب اسکله شماره هفت، ایستگاه شماره چهار در شمال شرقی روبه روی اسکله شیلات، ایستگاه های شماره (پنج، شش، هفت، هشت) در شمال شرقی موج شکن و ایستگاه های شماره (۹، ۱۰، ۱۱، ۱۲) در شمال غرب موج شکن در نظر گرفته شدند نقشه ایستگاه نمونه برداری از حوضچه و لنگرگاه بندر امیرآباد در شکل ۱ و مختصات جغرافیایی در جدول ۱ ارائه شده اند.



شکل ۱. نقشه ایستگاه های نمونه برداری بندر امیرآباد

شماره ایستگاه	طول جغرافیایی (E)	عرض جغرافیایی (N)
۱	۳۶:۲۲:۵۳"	۷۵:۵۱:۳۶"
۲	۰۵:۲۲:۵۳"	۲۹:۵۱:۳۶"
۳	۰۳:۲۲:۵۳"	۰۵:۵۱:۳۶"
۴	۳۹:۲۲:۵۳"	۵۳:۵۱:۳۶"
۵	۹۷:۲۱:۵۳"	۹۷:۵۱:۳۶"
۶	۰۴:۲۲:۵۳"	۲۸:۵۳:۳۶"
۷	۱۸:۲۲:۵۳"	۱۷۴:۵۵:۳۶"
۸	۱۳:۲۲:۵۳"	۰۷:۵۷:۳۶"
۹	۰۳:۲۲:۵۳"	۹۹۸:۵۱:۳۶"
۱۰	۹۵:۲۲:۵۳"	۵۱:۵۳:۳۶"
۱۱	۰۶:۲۲:۵۳"	۴۵:۵۵:۳۶"
۱۲	۲۹:۲۲:۵۳"	۴۶۶:۵۷:۳۶"

جدول ۱: مختصات جغرافیایی ایستگاه های مورد مطالعه

### آماده سازی نمونه ها، سنجش فلزات

روزنه داران: نمونه رسوبات روزنه داران داخل الک ۶۳ میکرون شستشو داده شد و به مدت هفت تا هشت ساعت در دمای ۷۰ تا ۸۰ درجه سانتی گراد، درون آون قرار داده شد. نمونه های خشک شده به داخل بشر ریخته شد و حدود سه برابر حجم رسوب، به آن تتراکلرید کربن اضافه (برای جداسازی روزنه داران) و سپس از کاغذ صافی ALBETDP درون عبور داده شد. پس از خشک شدن کامل، به وسیله برس (صفرسه) نمونه ها به تیوپ های کوچکی انتقال داده شد. برای مشاهده و شمارش

Suborder	Family	Genus	Species
	Rotalidae	Ammonia	Ammonia beccarii caspica
ROTALINA	"	"	Ammonia tepida
	Elphididae	Elphidium	Elphidium littorale caspicus

نمونه برداری وجود داشته که در این میان گونه Ammonia beccarii caspica غالب بوده و در تمامی ایستگاه های نمونه برداری مشاهده شده است. جدول ۲ نتایج بررسی شناسایی گونه

### فراوانی روزنه داران

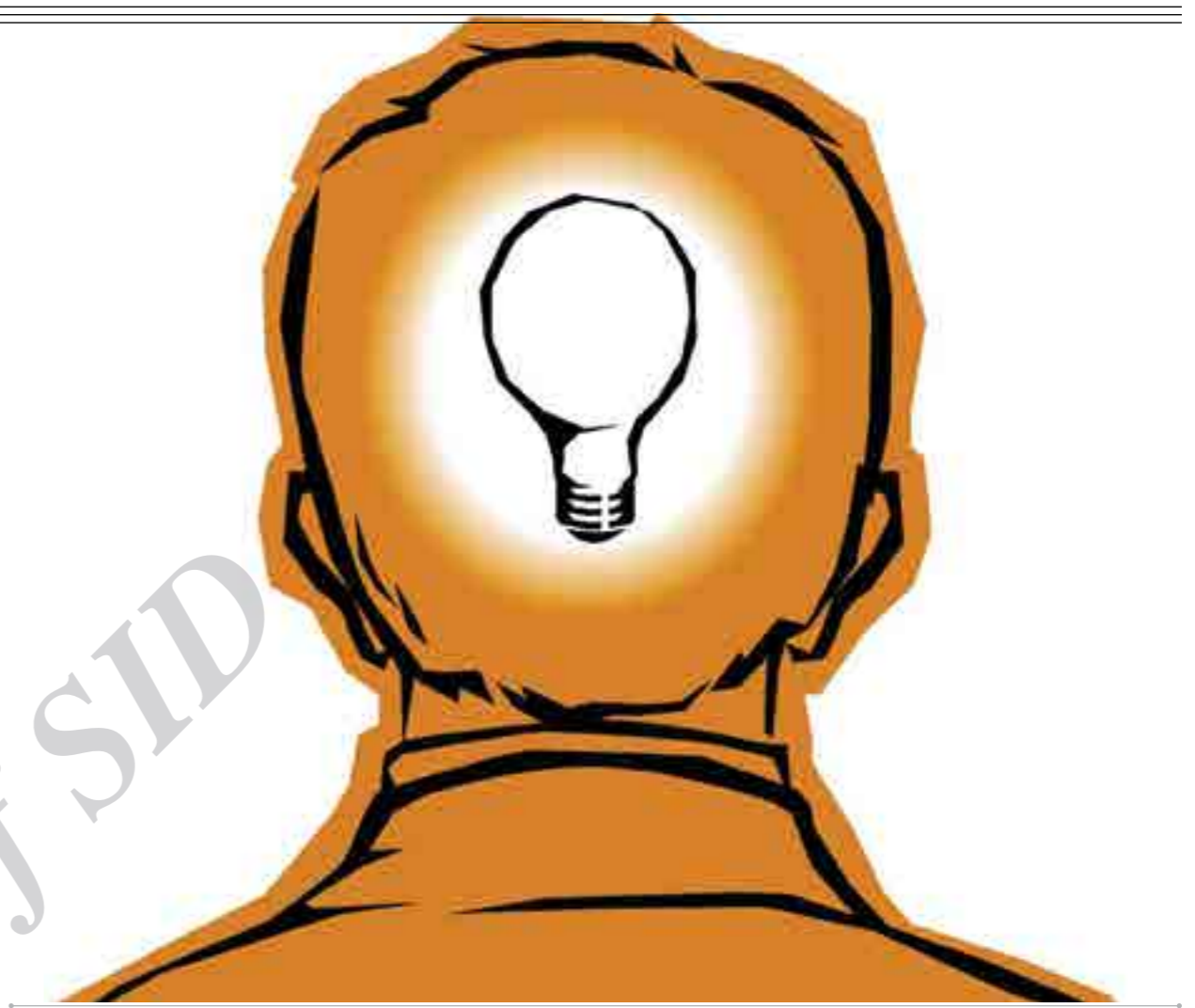
بررسی فراوانی روزنه داران در این تحقیق در جدول ۳ نشان داده شده است. در میان گونه های شناسایی شده بیشترین تعداد مربوط به گونه A. beccarii با فراوانی ۷۹ درصد و کمترین تعداد مربوط به گونه E. littorale است. با انجام آنالیز آماری تست ANOVA واریانس یک طرفه اختلاف معنی داری بین تعداد گونه A. beccarii و A. tepida و littorale مشاهده شد (p < ۰,۰۵). اختلاف معنی داری بین دو گونه E. littorale و A. tepida مشاهده نشد (p > ۰,۰۵). با انجام آزمون همبستگی بین گونه های شناسایی شده ارتباط معنی دار خطی بین فراوانی مشاهده شد (p < ۰,۰۵). با توجه به نتایج جدول ۳ و با در نظر گرفتن این که بیشترین تعداد مربوط به گونه A. beccarii با فراوانی ۷۹ درصد است نتایج فراوانی در ایستگاه های محدوده مورد مطالعه نیز، نشان دهنده غالب بودن گونه A. beccarii است. بیشترین تعداد گونه A. beccarii در ایستگاه شماره هشت و کمترین تعداد در ایستگاه شماره ۹ شمارش شد. بیشترین تعداد گونه A. tepida در ایستگاه شماره هشت و کمترین تعداد در ایستگاه شماره ۹ شمارش شد. بیشترین تعداد گونه E. littorale در ایستگاه شماره ۲ و کمترین تعداد در ایستگاه شماره پنج شمارش شد. در نتیجه ایستگاه شماره ۹ کمترین تعداد نمونه های روزنه داران را به خود اختصاص داد. با انجام آنالیز آماری تست ANOVA واریانس یک طرفه اختلاف معنی داری بین تعداد گونه A. beccarii، E. littorale، و A. tepida مشاهده نشد.



### نتیجه

شناسایی گونه ای روزنه داران: در این بررسی، از رسوبات جمع آوری شده از ایستگاه های نمونه برداری بندر امیرآباد، سه گونه روزنه دار کفزی جداسازی و تعداد سه گونه روزنه دار کفزی متعلق به دو جنس از دو خانواده شناسایی شد (جدول ۲). اسامی گونه های جداسازی شده در این بررسی، با توجه به رده بندی آن ها در جدول ۲ نشان داده شده است. بر اساس بررسی های انجام گرفته روزنه داران کفزی در تمامی ایستگاه های





## بررسی رابطه بین مولفه‌های هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری کارکنان

(مورد کاوی کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان)

ناجی رنوفی

کارشناس مسئول عملیات و امنیت دریایی بندر خرمشهر و دانشجوی دکتری مدیریت دولتی دانشگاه آزاد اسلامی شوشتر

نرگس زائر سلیمانی

کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی، اداره بندر و دریانوردی خرمشهر

زهرا علیزاده

کارشناس روانشناسی عمومی، بهورز مرکز بهداشت شهرستان خرمشهر

تحقیق حاضر باهدف بررسی رابطه بین هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری کارکنان اداره کل بنادر استان خوزستان انجام گرفته است. جامعه آماری پژوهش کلیه کارکنان بنادر خوزستان و از این تعداد ۳۲۵ نفر به روش تصادفی طبقه‌ای انتخاب شدند. روش پژوهش، توصیفی- همبستگی بود. برای جمع‌آوری اطلاعات از پرسش‌نامه هوش هیجانی برادبری- گریوز و پرسش‌نامه کیفیت زندگی کاری والتون استفاده شد. که پایایی دو پرسش‌نامه در حد قابل قبول بوده است. از روش‌های آماری همبستگی پیرسون و تحلیل واریانس که با استفاده از نرم‌افزار SPSS استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان داد که بین هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری رابطه معناداری وجود دارد. هم‌چنین بین کارکنان زن و مرد از لحاظ هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری اختلاف معناداری دیده می‌شود. اما بین گروه‌های مختلف سنی از لحاظ هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری اختلاف معناداری مشاهده نشد.

این مقاله با حمایت علمی و مادی سازمان بنادر و دریانوردی به انجام رسیده است.

### ۱- مقدمه

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز مردم دنیا غیرقابل انکار و توجه به آن ضروری است. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آن‌ها دارد و در واقع سیاست دریایی

به یکی از قدرت‌های دریایی می‌نماید، به طوری که حدود ۹۵ درصد کل کالاهای دنیا در تجارت بین‌الملل توسط حمل و نقل دریایی حمل می‌شود. امروزه به دلیل اهمیت یافتن معیارهایی چون تحویل به موقع، تحویل با کم‌ترین هزینه و قابلیت اطمینان در تحویل کالا به مشتری، مفهوم لجستیک دریایی اهمیتی بیش از پیش پیدا کرده است. رسیدن به این مهم بدون داشتن نیروی انسانی توانمند و متعهد امکان پذیر نیست، زیرا نیروی انسانی موتور محرکه توسعه پایدار هر سازمانی است. توجه به قابلیت‌های هیجانی در عصر حاضر، از جمله احساس نیاز شدید به نظم جویی هیجانی در روابط انسانی، و نقش نسبتاً ثابت شده هوش هیجانی<sup>۱</sup> در پیشگیری و تعدیل اختلالات جسمانی و روانی کارکنان ضروری است. به نظر می‌رسد هوش هیجانی و مولفه‌های آن یکی از عوامل اثرگذار در کیفیت زندگی کاری باشد محقق در این پژوهش به دنبال تاثیر هوش هیجانی بر کیفیت زندگی کاری<sup>۲</sup> کارکنان بنادر استان خوزستان است تا ضمن توسعه مبانی نظری حوزه هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری، موجب شناخت مولفه‌های تاثیرگذار هوش هیجانی بر کیفیت زندگی کاری کارکنان شود که این امر نیز سبب دستیابی به تصویری روشن از مجموعه اقدامات ضروری به منظور بهبود شرایط لازم برای ارتقا هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری کارکنان خواهد شد. کیفیت زندگی کاری، یک برنامه جامع و وسیعی است که به منظور جلب رضایت و توجه کارکنان، کمک به آن‌ها برای مدیریت تغییرات و حفظ کارکنان در سازمان طراحی می‌شود. نارضایتی از کیفیت زندگی کاری یک مشکل اساسی است که بدون توجه به پست و موقعیت، همه کارکنان را تحت تاثیر قرار می‌دهد. بررسی، کنترل و شناسایی تمام جنبه‌های تاثیرگذار در کیفیت زندگی کاری (Walton, ۱۹۷۳).

### ۲- بیان مسئله

فعالیت‌های هر سازمان از جمله اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان تحت تاثیر مجموعه‌هایی از عوامل قرار دارد که شناخت و بررسی این عوامل می‌تواند کمک موثری به بهبود فعالیت‌ها و تحقق اهداف سازمانی کند. یکی از هدف‌های مهم هر سازمان ارتقا کیفیت است. هوش هیجانی استفاده هوشمندانه از عواطف و احساسات است که مجموعه‌هایی از مهارت‌ها و خصایص فردی را در بر دارد. معمولاً این ویژگی‌ها را مهارت‌های نامحسوس یا مهارت‌های درون فردی می‌نامند. برخی اندیشمندان عقیده دارند که به منظور عملکرد بهتر در سازمان، انسان‌ها باید علاوه بر بهره‌مندی از این بهره‌ها نیز باشند. روانشناسان معتقدند هوش هیجانی را می‌توان یاد داد و بهبود بخشید و افزایش داد و با رشد و گسترش هوش عاطفی کارکنان، آن‌ها مهارت‌های فردی لازم را کسب نموده، به اشخاص اهل بینش تبدیل شوند و این تغییرات مثبت باعث افزایش مهارت‌های آن‌ها شود. در طی سال‌های اخیر برنامه‌های کیفیت زندگی کاری نقش اساسی و مهمی در افزایش بهره‌وری سه نیروی انسانی و در نتیجه کارایی و اثربخشی سازمان‌ها و شرکت‌های بزرگ بر عهده داشته است. برنامه‌های استراتژیک<sup>۳</sup> ارتقای کیفیت زندگی کاری منابع انسانی در سازمان‌ها یک رویکرد دورنگر و گسترده است، معنای آن این است که نیروی انسانی کارآمد نقش محوری در تحول سازمان ایفا می‌کند. کیفیت زندگی کاری یک برنامه جامع و وسیعی است که به منظور جلب رضایت و توجه کارکنان، کمک به آن‌ها جهت مدیریت تغییرات و حفظ کارکنان در سازمان طراحی می‌شود. هدف کلی تحقیق تعیین رابطه بین هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان است.

### فرضیه‌های تحقیق

#### الف) فرضیه کلی

- 1- Emotional intelligence
- 2- Quality of Work Life
- 3- Strategic plans

بین میزان هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری کارکنان بنادر استان خوزستان رابطه وجود دارد.

#### ب) فرضیه‌های اختصاصی

- ۱- بین میزان خودآگاهی و کیفیت زندگی کاری کارکنان بنادر استان خوزستان رابطه وجود دارد.
- ۲- بین میزان خودمدیریتی و کیفیت زندگی کاری کارکنان بنادر استان خوزستان رابطه وجود دارد.
- ۳- بین میزان آگاهی اجتماعی و کیفیت زندگی کاری کارکنان بنادر استان خوزستان رابطه وجود دارد.
- ۴- بین میزان مدیریت رابطه و کیفیت زندگی کاری کارکنان بنادر استان خوزستان رابطه وجود دارد.

### ۳- مبانی نظری پژوهش

#### مفهوم هوش هیجانی

در دهه آخر قرن بیستم، شاهد کاربرد جدیدی از روانشناسی در محیط‌های کار، سازمان‌ها، شرکت‌ها و مدیریت منابع انسانی بوده ایم. طرح پدیده هوش عاطفی را به یک «پدیده» و اثربخشی آن در حل معضلات و مشکلات منابع انسانی، را به یکی از پر بحث‌ترین موضوعات روانشناسی در طی ۱۰ سال گذشته تبدیل کرده است. (Kelly & Caplan, ۲۰۰۲) همه ما به تجربه دریافته ایم که هنگام تصمیم گرفتن و عمل کردن، احساساتمان به همان اندازه و گاه بیشتر از تفکر اتمان، اهمیت می‌یابند. کاوش‌های علمی جدید در قلمرو هیجان‌ها به قصد درک پیچیده‌ترین لحظات زندگی هیجانی بشر، آغاز و تا آن‌جا ادامه یافت که محققان دریافتند، تاکید ما بر ارزش و اهمیت توانایی‌های عقلانی و شناختی در خصوص موفقیت در زندگی، اغراق آمیز بوده است. با طرح مفهوم هوش هیجانی از سال ۱۹۷۰ تحقیقات وسیعی در این زمینه آغاز شد. (گنجی و همکاران، ۱۳۸۸) هوش هیجانی می‌تواند با ایجاد محیطی پویا، موجبات سلامت روانی را فراهم آورد و یادگیری همراه با لذت و شادی و هم‌چنین ارتباط مطلوب اجتماعی با کنترل احساسات و هیجانات را تسهیل نماید. (پورزارعی، ۱۳۸۲) هوش هیجانی با شناخت فرد از خویش و دیگران، ارتباط بین فردی، سازگاری و انطباق با محیط در جهت ارضای نیاز خود و انتظارات اجتماعی وابسته است. به عبارت دیگر، هوش هیجانی فرد با مسایل فردی و اجتماعی روزمره سروکار دارد. هوش هیجانی پیش‌بینی کننده موفقیت فرد در زندگی است، زیرا نشان دهنده عملکرد فرد در موقعیت‌های اضطراری است (Bar-on, ۲۰۰۰)

ایجاد شرایط مناسب کاری برای هر فرد از اهداف عمده مدیریت منابع انسانی است. بقا و تداوم فعالیت‌ها در سازمان‌ها و موسسه‌ها به چگونگی عملکرد کارکنان بستگی دارد. یکی از گام‌های اساسی در جهت بهبود عملکرد کارکنان، افزایش کیفیت زندگی کاری است. (خلیلی، ۱۳۸۵) افراد زیادی باور دارند که هوش هیجانی برای زندگی روزمره مهم است. تصور این که افرادی که در برخورد با هیجانات ضعیف‌اند، روابط بدتر، سلامت روانی ضعیف‌تر، موفقیت شغلی کم‌تر داشته باشند، معقول به نظر می‌رسد. برای نمونه اگر شما نتوانید خشم خودتان را در سرکار کنترل نمایید، ممکن است همکاران‌تان را عصبانی و مدیرتان را ناراحت کنید و حتی ممکن است شغل‌تان را از دست بدهید. به همین منوال اگر ندانید افراد دیگر چه احساسی دارند، در برقراری تعامل اجتماعی معنادار، داشتن رابطه رویایی یا حفظ دوستان صمیمی مشکل خواهید داشت. (سیاروچی و همکاران، ۱۳۸۴)

رئیس و همکاران (۱۳۹۴) به نقل از گلمن اجزای هوش هیجانی را به شرح زیر بیان کرده‌اند:

۱- خودآگاهی<sup>۴</sup>: خودآگاهی یا تشخیص احساس در همان زمان که در حال وقوع است، بخش مهم و کلیدی هوش هیجانی را تشکیل می‌دهد. توانایی کنترل و اداره لحظه به لحظه احساس‌ها نشان از درک خویشتن و بصیرت روان شناسانه دارد.

۲- خودمدیریتی<sup>۵</sup> (نظم دهی): خودکنترلی: کنترل هیجان‌ها و احساسات

4-Self- Awareness

5-Managing Oneself

به شیوه مطلوب، تشخیص منشا این احساسات و یافتن راه‌های اداره و کنترل ترس، هیجان و عصبانیت... است.  
 ۳- آگاهی اجتماعی<sup>۶</sup>: حساسیت نسبت به علایق و احساسات دیگران و تحمل دیدگاه‌های آن‌ها و بهادادن به تفاوت‌های موجود بین مردم در رابطه با احساسات خود نسبت به اشیاء و امور است.  
 ۴- مهارت‌های اجتماعی<sup>۷</sup> (مدیریت رابطه): هنر ارتباط با مردم به مقدار زیاد، مهارت کنترل و اداره احساسات دیگران است. این مهارت نوعی توانایی است که محبوبیت، قوه رهبری و نفوذ شخصی را تقویت می‌کند.

### کیفیت زندگی کاری (Quality of Working Life)

مدیریت می‌تواند شکاف راهبردی (اگر وجود داشته باشد) در سازمان را شناسایی کند و هم‌چنین می‌تواند اقدامات ضروری تر را برای بهبود دادن QWL کارمندان اتخاذ کند. این شاید مفید باشد تا یک سازمان موفق باشد و برای رسیدن به اهداف سازمانی کارمندان، مستقیماً با تنوعی از پیامدهای سازمانی مطلوب مانند: نرخ کاهش یافته از زیر کار در رفتن، نقل و انتقال، فراوانی تاخیر و استفاده از مراقبت پزشکی مرتبط می‌شود. بنابراین کیفیت زندگی کارکنان نه تنها به آن‌ها محدود می‌شود بلکه به همان اندازه باید مورد توجه کارفرمایان نیز باشد تنها چیزی که منشا مزیت رقابتی امروز را حفظ خواهد کرد کیفیت بالای پرسنل است به جای این که صرفاً سرمایه، فناوری یا محصولات با عمر طولانی باشد. کیفیت زندگی کاری فرآیندی را در سازمان به وجود می‌آورد که باعث می‌شود اعضای آن در تمام سطوح و در شکل دهی به محیط روش‌ها و نتایج سازمانی، مشارکت فعال و موثر داشته باشد. این تحقیق بر روی موضوع ذهنی QWL یعنی عناصر کلیدی مانند: امنیت شغلی<sup>۸</sup>، عملکرد شغلی<sup>۹</sup>، رضایت کارکنان<sup>۱۰</sup>، و غیره تمرکز دارد. (Srivastava & Kanpur, 2014) در یک تعریف کلی می‌توان گفت که کیفیت زندگی، به معنی تصور ذهنی و برداشت کارکنان یک سازمان از مطلوبیت فیزیکی و روانی محیط کار و کاری شرایط کار خود است (سلمانی، ۱۳۸۴)

### عوامل هشت گانه مدل والتون به شرح زیر است:

-پرداخت منصفانه و کافی: منظور پرداخت مساوی برای کار مساوی و نیز تناسب پرداخت‌ها با معیارهای اجتماعی و معیارهای کارکنان و تناسب آن با دیگر انواع کار است. پاداش‌های تعلق گرفته به کارکنان در کار نیز بایستی بالاتر از حداقل استاندارد زندگی باشد.  
 -محیط کاری ایمن و بهداشتی: منظور، ایجاد شرایط کاری ایمن از نظر فیزیکی و نیز تعیین ساعات کار منطقی است.  
 -تامین فرصت رشد و امنیت و مداوم: به معنای فراهم نمودن زمینه بهبود توانایی‌های فردی، فرصت‌های پیشرفت و فرصت‌های به کارگیری مهارت‌های کسب‌شده و تأمین امنیت درآمد و اشتغال است.  
 -قانون‌گرایی در سازمان کار: به منظور، فراهم نمودن زمینه آزادی سخن کارکنان بدون ترس از مقام بالاتر و نافذ بودن سلطه قانون نسبت به سلطه انسانی است.

-وابستگی اجتماعی زندگی اجتماعی: به چگونگی برداشت و ادراک کارکنان در مورد مسئولیت اجتماعی سازمان اشاره دارد.

-فضای کلی زندگی: این مؤلفه به برقراری توازن و تعادل بین زندگی کاری و دیگر بخش‌های زندگی کارکنان که شامل اوقات فراغت، تحصیلات و زندگی خانوادگی می‌شود، مربوط است.

-یکپارچگی و انسجام اجتماعی در سازمان: ایجاد یک فضا و جوکاری که احساس تعلق کارکنان به سازمان و این که آن‌ها مورد نیاز سازمان هستند را تقویت نماید برای مثال تشویق به شکل‌گیری تیم‌ها و گروه‌های اجتماعی

- 6-Social - awareness
- 7-Management – relationship
- 8- job security
- 9- Job Performance
- 10- Employee satisfaction

-توسعه قابلیت‌های انسانی: به فراهم بودن فرصت‌هایی چون استفاده از استقلال و خودکنترلی در کار، بهره‌مند شدن از مهارت‌های گوناگون، دسترسی به اطلاعات متناسب با کار و برنامه‌ریزی برای کارکنان اشاره دارد. (Walton, 1973)

مدیران سازمان‌هایی که به دنبال افزایش بهره‌وری و کیفیت زندگی شغلی هستند در جهت بهبود نگرش‌ها، افزایش انگیزه افراد برای کار بهتر و بیشتر و نیز قوی‌تر کردن احساس تعهد آنان نسبت به سازمان، تلاش می‌کنند و می‌کوشند تا با کاهش میزان غیبت کارکنان، ترک شغل و سایر رفتارهای کناره‌گیرانه به وسیله آن‌ها، بهره‌وری سازمان و عملکرد شغلی کارکنان را افزایش دهند. (ساعتچی، ۱۳۸۶)

### ۶- پیشینه تحقیق

در تحقیق کلانتری (۱۳۹۰) نیز رابطه بین هوش هیجانی و مولفه‌های آن با کیفیت زندگی کاری دبیران تربیت‌بدنی استان زنجان مورد بررسی قرار گرفت و نتایج نشان داد که: بین میزان هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری ایشان، بین میزان خودآگاهی و کیفیت زندگی کاری آن‌ها، بین میزان خودتنظیمی و کیفیت زندگی کاری دبیران تربیت‌بدنی، بین میزان مهارت‌های اجتماعی و کیفیت زندگی کاری دبیران تربیت‌بدنی ارتباط معناداری وجود دارد. هم‌چنین در تحقیق معدن کار و همکاران (۱۳۹۲) با عنوان رابطه بین هوش هیجانی مدیران و کارکنان و کیفیت زندگی کاری مدیریت دانش کارکنان بانک‌های تجارت شعب تهران بین هوش هیجانی با مدیریت دانش، رابطه معناداری وجود ندارد و بین کیفیت زندگی کاری و مدیریت دانش رابطه معناداری وجود دارد. اقتصادی (۱۳۹۳) در پایان‌نامه کارشناسی ارشد نتایج حاصل از بررسی فرضیات پژوهش نشان داده است که بین هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری با خودکارآمدی رابطه معناداری مشاهده می‌شود.

### ۵- مواد و روش‌ها

در این پژوهش از روش همبستگی که رابطه بین مولفه‌های هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان را مورد بررسی قرار خواهد داد استفاده شده است. هم‌چنین در جامعه آماری این پژوهش، کلیه کارکنان بنادر استان خوزستان (رسمی، پیمانی، قراردادی و شرکتی) با استفاده از جدول کرجی و مورگان تعداد ۳۲۵ نفر به عنوان نمونه به صورت تصادفی ساده انتخاب شدند. و برای اندازه‌گیری از دو پرسش‌نامه هوش هیجانی برادبری و گریوز (۲۰۰۵) و پرسش‌نامه کیفیت زندگی کاری والتون، (۱۹۹۹) استفاده شده است.

### ۶- یافته‌ها

با توجه به نتایج جدول شماره (۱) بین مولفه خودآگاهی و کیفیت زندگی کاری در کارمندان، رابطه مثبت و معنی‌داری هست ( $r=0.208, p<0.01$ ) به عبارت دیگر با افزایش خودآگاهی، میزان کیفیت زندگی کاری در کارمندان افزایش می‌یابد. بنابراین فرضیه اول با احتمال ۹۹ درصد تأیید می‌شود. بین مولفه خودمدیریتی و کیفیت زندگی کاری رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد ( $r=0.194, p<0.01$ ) به عبارت دیگر با افزایش خودمدیریتی میزان کیفیت زندگی کاری در کارمندان افزایش می‌یابد و بالعکس. بنابراین نتایج فرضیه دوم با احتمال ۹۹ درصد تأیید می‌شود. بین مولفه اجتماعی و کیفیت زندگی کاری رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد ( $r=0.222, p<0.01$ ) به عبارت دیگر با افزایش آگاهی اجتماعی کیفیت زندگی کاری در کارمندان افزایش می‌یابد و بالعکس. بنابراین فرضیه سوم با احتمال ۹۹ درصد تأیید می‌شود. بین مولفه مدیریت رابطه و کیفیت زندگی کاری رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد ( $r=0.146, p<0.01$ ) به عبارت دیگر با افزایش آگاهی اجتماعی کیفیت زندگی کاری در کارمندان افزایش پیدا می‌کند و بالعکس. بنابراین فرضیه چهارم با احتمال ۹۹ درصد تأیید می‌شود. بین هوش هیجانی

و کیفیت زندگی کاری در کارمندان رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد ( $r=0.313, p<0.01$ ) به عبارت دیگر، با افزایش هوش هیجانی میزان کیفیت زندگی کاری در کارمندان افزایش می‌یابد بنابراین فرضیه اصلی با احتمال ۹۹ درصد تأیید می‌شود.

جدول شماره (۱): ضرایب همبستگی بین هوش هیجانی و مولفه‌های آن با کیفیت زندگی کاری

ردیف	متغیرها	۱	۲	۳	۴	۵	۶
۱	هوش هیجانی	۱					
۲	خودآگاهی	۰/۶۸۰**	۰/۳۴۴**				
۳	خودمدیریتی	۰/۶۹۳**	۰/۴۵۸**	۱			
۴	آگاهی اجتماعی	۰/۶۸۹**	۰/۴۷۱**	۰/۳۷۷**	۱		
۵	مدیریت رابطه	۰/۷۶۲**	۰/۲۰۸**	۰/۳۷۸**	۰/۵۲۰**	۱	
۶	کیفیت زندگی کاری	۰/۳۱۳**	۰/۳۴۴**	۰/۱۹۴**	۰/۳۲۲**	۰/۱۴۶**	۱

همان‌طور که در جدول شماره (۲) ملاحظه می‌شود بین کارکنان مرد و زن از لحاظ هوش هیجانی تفاوت معنی‌داری وجود دارد به عبارت دیگر با توجه به میانگین هوش هیجانی، میزان هوش هیجانی بین کارکنان زن بیشتر از کارکنان مرد است، هم‌چنین بین کارکنان زن و مرد اداره بندر از لحاظ کیفیت زندگی کاری تفاوت معنی‌داری وجود دارد و کیفیت زندگی کاری کارکنان زن بیشتر از کیفیت کاری کارکنان مرد است.

جدول ۲: نتایج اثرات بین آزمودنی‌ها از لحاظ نمرات هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری مرد و زن

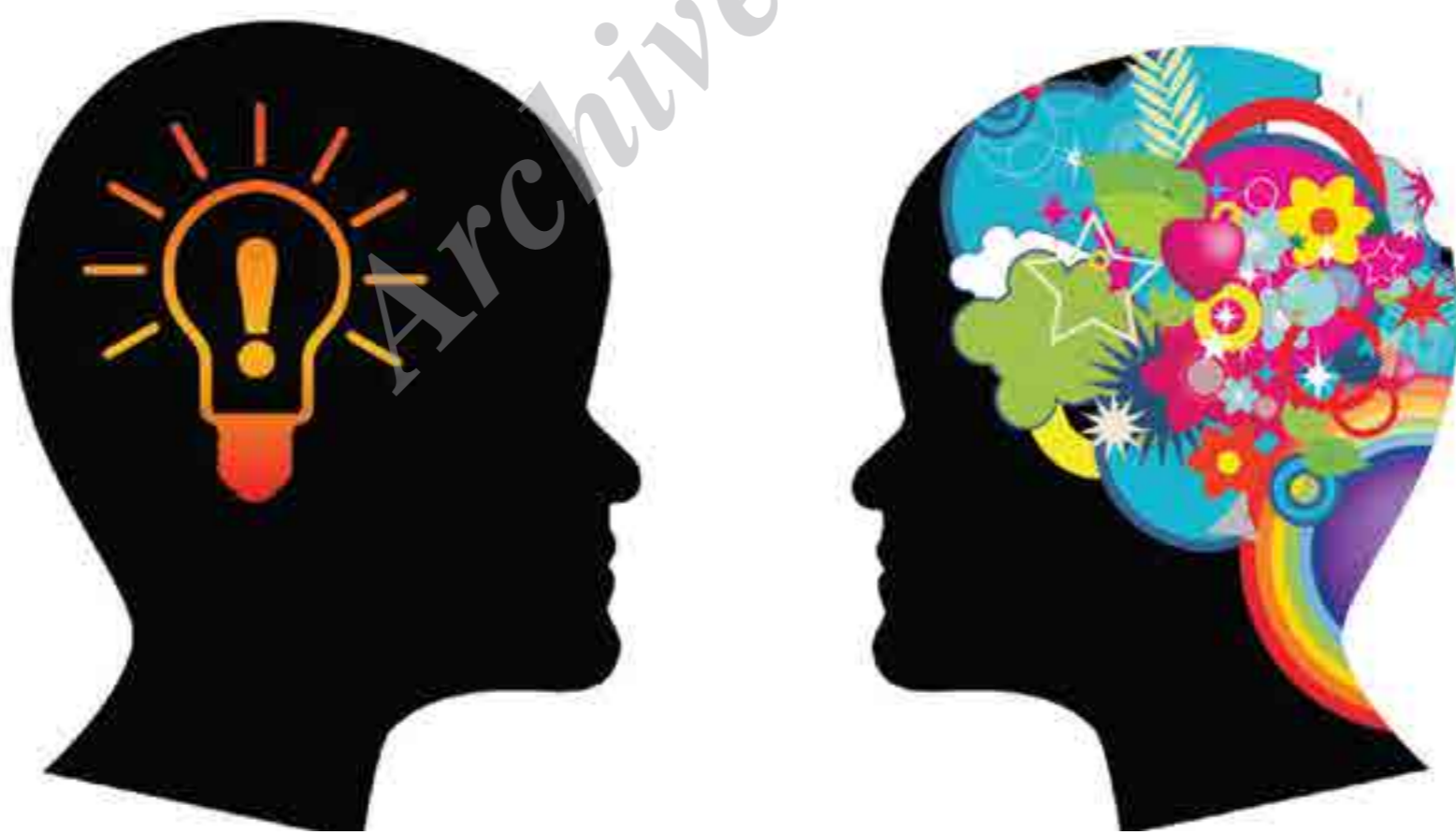
متغیرها	میانگین مرد	زن	مجموع مجذورات	درجه آزادی مجذورات	میانگین نسبت f	سطح معنی‌داری
هوش هیجانی	۳۱/۹۵۴۵	۲۱/۱۹۶	۱	۲/۱۹۶	۰/۰۸۷	۰/۰۱۱
	۲۹/۷۵۷۸					
کیفیت زندگی	۱۰/۹۶۲۰	۱/۲۹۱۳۵	۱	۱/۲۹۱۳۵	۱/۲۸۴	۰/۰۰۰
	۹/۶۷۰۶					

با توجه به سن کارکنان سه گروه سنی که تعریف شد گروه اول ۲۵ تا ۳۵ سال، گروه دوم ۳۵ تا ۴۵ سال، گروه سوم ۴۵ تا ۵۵ سال و اختلاف بین گروه‌های سنی مختلف از لحاظ هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری سنجیده شد با توجه به جدول شماره (۳) بین کارکنان با گروه سنی مختلف از لحاظ هوش هیجانی و هم‌چنین کیفیت زندگی کاری تفاوت معنی‌داری وجود ندارد.

جدول ۳: نتایج اثرات بین آزمودنی‌ها از لحاظ نمرات هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری برای گروه سنی

متغیرها	مجموع مجذورات	درجه آزادی	میانگین مجذورات	نسبت f	سطح معنی‌داری
کیفیت زندگی	۱۴/۶۳۳	۲	۷/۳۱۶	۲/۵۴۹	۰/۰۸۱
هوش هیجانی	۲۵/۱۳۸	۲	۱۲/۵۶۶	۰/۸۸۶	۰/۴۱۴

جهت پیشگویی نحوه تأثیر و تبیین کیفیت زندگی کاری توسط هوش هیجانی از رگرسیون گام‌به‌گام استفاده شده است. که نتایج آن در جدول (۴) آورده شده است بر اساس نتایج به دست آمده رگرسیون تنها تا دو مرحله پیش‌رفته و تنها متغیرهای خودمدیریتی و آگاهی اجتماعی وارد رگرسیون شده‌اند که نشان‌دهنده تأثیر بالای این دو متغیر بر کیفیت زندگی کاری کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی است. با توجه به مقادیر بتا آگاهی





اجتماعی، بیشترین تاثیر را بر کیفیت زندگی کارکنان دارد.

متغیر	انحراف معیار	B	Beta	t	sig
آگاهی اجتماعی	۰/۰۲۹	۰/۰۶۸	۰/۱۵۲	۲/۳۸۴	۰/۰۱۹
هوش هیجانی	۰/۰۱۸	۰/۰۴۰	-/۱۴۴	۲/۳۳۸	۰/۰۲۶

#### ۷- نتیجه‌گیری و پیشنهادها

یافته‌های به‌دست‌آمده در رابطه با فرضیه اصلی به نظر پژوهش‌گران منطقی بوده و باید بین هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری به رابطه وجود داشته باشد. این نتیجه‌گیری با تحقیقات مشابه انجام‌شده توسط توماس سای و همکاران (۲۰۰۶)، لائو و همکاران(۲۰۰۸)، حقیقت‌جوو همکاران(۱۳۸۷)، عبداللهی و پورموند(۱۳۹۲) هم‌سوبی دارد. سبک رو و همکاران(۱۳۸۹)، دریافت‌اند که در سطح معناداری، متغیرهای هوش هیجانی و مولفه‌های آن‌ها رابطه معناداری با کیفیت زندگی کاری کارکنان دارد.

یافته‌های فرضیه اول نشان داد که همبستگی مثبت و معناداری بین مولفه خودآگاهی و کیفیت زندگی کاری کارکنان نشان می‌دهد، یعنی با افزایش خودآگاهی، کیفیت زندگی کاری کارکنان افزایش خواهد یافت که این نتیجه‌گیری با یافته‌های مشابه‌ای که توسط اسماعیلی و همکاران(۱۳۸۶)، عبدالهی و پورموند(۱۳۹۲) انجام‌شده هم‌سوبی دارد.

نتایج به‌دست‌آمده در مورد فرضیه دوم نشان‌دهنده این است که همبستگی مثبت و معناداری بین خود مدیریتی و کیفیت زندگی کاری کارکنان وجود دارد. به‌عبارت‌دیگر با افزایش مولفه خودکنترلی میزان کیفیت زندگی کارکنان افزایش می‌یابد. این نتیجه‌گیری با پژوهش‌های مشابه انجام‌شده توسط جهانیان(۱۳۹۰)، عبدالهی و پورموند(۱۳۹۲) هم‌سوبی دارد.

نتایج به‌دست‌آمده در مورد فرضیه سوم نشان‌دهنده این است که همبستگی مثبت و معناداری بین مولفه آگاهی اجتماعی و کیفیت زندگی کاری کارکنان وجود دارد. یعنی با افزایش مولفه آگاهی اجتماعی، میزان کیفیت زندگی کاری کارکنان افزایش می‌یابد. بنابراین این نتیجه‌گیری با نتایج تحقیقات مشابه توسط نماالا داولد(۲۰۱۰)، عبدالهی و پورموند(۱۳۹۲)، رضاییان و کشته‌گر(۱۳۸۷)، گاردنر(۲۰۰۳) هم سوبی دارد. آگاهی اجتماعی بیشترین تاثیر را بر کیفیت زندگی کاری کارکنان اداره کل بنادر و دریاوردی استان خوزستان نشان داد.

با توجه به نتایج بالا و هم‌چنین تحقیقات پیشین می‌توان گفت: «آگاهی کارکنان نسبت به شرایط کاری، راحت کنار آمدن با دیگران، درک دیگران و آگاهی و ارزش گذاشتن به نیازهای سایرین موجب می‌شود که افراد خود و دیگران را در تجارب تلخ و شیرین محیط کاری سهیم بدانند زیرا ۶۵ درصد زمان کارکنان در محیط کار سپری می‌شود که این امر موجب می‌شود که کارکنان زندگی کاری را به‌عنوان یک شرایط با کیفیت درک کنند.»

نتایج به‌دست‌آمده از فرضیه چهارم نشان‌دهنده همبستگی مثبت و معناداری بین مولفه مهارت اجتماعی(مدیریت رابطه) و کیفیت زندگی کاری کارکنان است. به‌عبارت‌دیگر با افزایش مهارت اجتماعی، میزان کیفیت زندگی کاری کارکنان افزایش می‌یابد. این فرضیه با تحقیقات مشابه‌ای که توسط اعتباریان و امید پناه(۱۳۸۷) و عبدالهی و پورموند(۱۳۹۱) انجام‌شده، هم‌خوانی دارد.

در ادامه پیشنهادهایی در جهت بهبود کیفیت زندگی کاری و افزایش هوش هیجانی کارکنان ارایه می‌شود که امید است به گونه‌ای موثر بهره‌وری کارکنان اداره کل بنادر و دریاوردی استان خوزستان را بهبود بخشند. بنابراین با توجه به یافته‌های این پژوهش:

-بهبود کیفیت زندگی کاری کارکنان امکانات و تسهیلات رفاهی و ورزشی برای کارکنان و خانواده‌های آن‌ها عادلانه توزیع شود تا موجب افزایش بهره‌وری سازمان شود.

-توجه به‌نظام پیشنهادها و ایجاد و توسعه آن در اداره کل می‌تواند منجر به گسترش

استفاده از نظرات کارکنان شده و به فراهم آوری شرایط دموکراتیک در سازمان که یکی از ابعاد مهم کیفیت زندگی کاری است کمک نماید.

-با ایجاد محیط کار امن و سالم به‌طوری که آن‌ها احساس آرامش بکنند می‌توان بهره‌وری در سازمان را به نحو چشم‌گیری گسترش داد.

-به‌منظور ارتقا و پیشبرد اهداف سازمانی، با برگزاری کارگاه هوش هیجانی برای کلیه کارکنان و خانواده‌های کارمندان و آرایه کتابچه‌های آموزش هوش هیجانی در جهت بالا بردن هوش هیجانی می‌توان گام مثبتی برداشت.

-در به کارگیری و انتصاب مدیران در پست‌های کلیدی به موضوع سطح هوش هیجانی و مولفه‌های آن‌ها توجه شود.

#### ۸- منابع

آذری،م(۱۳۸۹)، بررسی رابطه بین کیفیت زندگی کاری و هوش هیجانی و مدیریت دانشگاه آزاد اسلامی رودهن، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده علوم تربیتی و روان شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد رودهن.

-پورزراعی، رضا(۱۳۸۶) بررسی رابطه هوش هیجانی، سلامت روان و شادکامی در بین دانش آموزان متوسطه شهرستان فراسیند. پایان‌نامه ی کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی ارسنجان.

کلاتری، پ(۱۳۹۰)،ارتباط هوش هیجانی و کیفیت زندگی دبیران تربیت بدنی مقطع متوسطه استان زنجان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه پیام ور، مرکز تهران، دانشکده علوم انسانی

سلمانی، د. کیفیت زندگی کاری و بهبود رفتار سازمانی. تهران: انتشارات دانشکده مدیریت، چاپ اول (۱۳۸۴).

-سیاروچی، فورگاس و مایر، جان (۱۳۸۴). هوش عاطفی در زندگی روزمره. ترجمه اصغر نوری و حبیب‌الله نصیری. تهران: انتشارات شهریار

-معدنکار، آناهیتا، کیلی، نجمه، قائد محمدی، محمد جواد، رابطه بین هوش هیجانی مدیران و کارکنان و کیفیت زندگی کاری با مدیریت دانش در شعبه‌های بانک تجارت شهر تهران «مجله نوآوری های مدیریت آموزشی، تابستان ۱۳۹۲

-سیاروچی، جوزف و همکاران(۱۳۸۵). هوش هیجانی در زندگی روزمره ترجمه نجفی زند، جعفر. انتشارات سخن

-سلمانی، د(۱۳۸۴). کیفیت زندگی کاری و بهبود رفتار سازمانی. تهران: انتشارات دانشکده مدیریت، چاپ اول.

-ساعتچی، م(۱۳۸۶). روانشناسی بهره وری ابعاد کاربردی روانشناسی کار و روانشناسی صنعتی - سازمانی). نشر ویرایش. چاپ ششم.

-عبدالهی، بیژن، پورموند، عذر ابررسی رابطه بین هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری کارمندان دانشگاه جندی شاپور اهواز، فصلنامه مدیریت توسعه و تحول شماره ۱۵ سال ۱۳۹۲ - سبک ور، مهدی، وفایی یگانه، محمد، کاشانی، صالح (۱۳۸۹) بهره وری کارکنان شرکت های بیمه در پرتو هوش عاطفی و کیفیت زندگی کاری، فصلنامه صنعت بیمه، شماره ۱، بهار ۸۹

-اقتصادی، سعیده، عباداله احمدی(۱۳۹۳) رابطه هوش هیجانی و کیفیت زندگی کاری با خودآمندی کارکنان آموزش و پرورش ناحیه ۳ شیراز، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی - دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرودشت - دانشکده علوم تربیتی و روانشناسی.

- گنجی، حمزه، میرهاشمی، مالک، ثابت، مهرداد، هنجاریایی مقدماتی آزمون هوش هیجانی برادبری – گریوز «http://www.ensani.ir

-Bar-on, R. (۲۰۰۰). The handbook of emotional intelligence. San Fran Cisco. Jossy-Bass Books.

Boyatzis, R., Golman, D. & Rhee, K. (۲۰۰۰). Clustering Competence in emotional intelligence: insights from the emotional competence inventory (ECI). In R. Baron & J. D. A. Parker (Eds.). Handbook of emotional intelligence. Sanfrancisco: Jossey-Bass.

-Kelley, R & Caplan, J ۲۰۰۲, 'How bell labs creates star performers Harvard Business Review, vol. ۷۱, pp. ۳۹-۱۲۸.

Salovey, P, Mayer, J. (۱۹۹۷). Emotional intelligence. Imagination, cognition, and personality, ۲۱۱-۱۸۵,(۳)۹.

-Srivastava, Shefali, Kanpur, Rooma (۲۰۱۴) A Study On Quality Of Work Life: Key Elements & it’s Implications IOSR Journal of Business and Management (IOSR- JBM) e-ISSN: ۴۸۷-۲۲۷۸X, p-ISSN: ۷۶۶۸-۲۳۱۹. Volume ۱۶, Issue ۳. Ver. 1 (Mar. ۲۰۱۴), PP ۵۹-۵۴ www.iosrjournal.org

-Walton, R. F. (۱۹۷۳). Quality of Work life: what is it? Sloan Management Review, fall. Werther, W. B. (۱۹۸۱). Productivity, improvement. Through People Horizon Business, Feb, ۱۹- ۱۴.

## وزن ناخالص تایید و تصدیق شده کانتینر

**ترجمه: فتح‌اله خوشبختی**

کارشناس سازمان بنادر و دریاوردی

کمتر از شش ماه از اجرا و پیاده‌سازی الحاقیه کنوانسیون سولاس در رابطه با الزام بدون استثنای تعیین و تایید وزن کل هر نوع کانتینر، قبل از بارگیری به کشتی‌هایی که الزامات سولاس در خصوص آن‌ها اعمال می‌شود، مانده است. از ابتدای جولای ۲۰۱۶ به بعد، به‌منظور حفظ ایمنی کشتی‌ها، کارکنان درگیر با عملیات جابه‌جایی کالاها بر روی کشتی و ساحل و به‌طور کلی ایمنی در دریا، وزن ناخالص تایید شده هر نوع کانتینر آماده‌شده برای بارگیری باید قبل از بارگیری به کشتی، اعلام و اظهار شود. با توجه به اهمیت موضوع برای بنادر کانتینری کشورمان، لزوم پیش‌بینی و اتخاذ تمهیدات و اقدامات لازم توسط همه ذینفعان فعال در زنجیره حمل‌ونقل در بایی، ربلی و خشکی برابر الحاقیه مذکور و راهنمای تهیه‌شده در این زمینه، مقرر شد تا با بررسی بیشتر موضوع و اسناد صادره توسط آیمو و کمیته‌های ذی‌ربط در این زمینه، بخش‌های مهم آن را به‌صورت اجمال ترجمه و جهت‌آشنایی کلیه مسئولان و کارشناسان محترم زنجیره حمل‌ونقل تهیه شود، امیدوارم با توجه به لغو تحریم‌های غیرانسانی، شاهد شکوفایی دوباره صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل به بنادر کشور عزیزمان ایران باشیم.

۱. الحاقی‌های به فصل ششم بخش A مقرره ۲ (۲/VI) کنوانسیون بین‌المللی SOLAS طی اجلاس ۹۴ تشکیل شده در ۱۷ تا ۲۱ نوامبر سال ۲۰۱۴ کميته ایمنی در یانوردی آیمو در رابطه با الزام به تعیین و تصدیق وزن ناخالص کانتینر (VGM) تصویب و ابلاغ و متعاقباًبخشنامه شماره MSC.۱/ Circ.۱۴۷۵ (۹ ژوئن ۲۰۱۴) موضوع راهنمایی تحت عنوان Guideline regarding the verified gross mass of a container carrying cargo در اجلاس شماره ۹۳ (۲۳ تا ۱۴ می ۲۰۱۴) کمیته ایمنی در یانوردی سازمان جهانی در یانوردی (IMO) تصویب شده، صادر نموده است که اجرای آن توسط کلیه دولت‌های متعهد کنوانسیون فوق‌الذکر از اول جولای ۲۰۱۶ الزامی است.

۲. مطابق آن، فرستنده کانتینر (Shipper) مسئول تعیین و تصدیق وزن ناخالص کانتینر محتوی کالا که قرار است به کشتی بارگیری شود را بر عهده دارد. بر این اساس هم‌چنین فرستنده مسئولیت دارد که اطمینان حاصل نماید تا اطلاعات مربوط به وزن ناخالص کانتینرهای مذکور قبلاً به شکل مناسب و کافی در اسناد حمل به‌منظور استفاده فرمانده کشتی یا نماینده او و هم‌چنین نماینده پایانه بندری برای تهیه برنامه بارچینی کانتینرها در کشتی، درج شده است.

۳. مطابق با الزام مقرره مذکور کنوانسیون سولاس، تصدیق و تعیین وزن ناخالص کانتینرهای مشمول اشاره‌شده در راهنما، به‌همه کانتینرهایی که کنوانسیون CSC در خصوص آن‌ها اعمال می‌شود و باید در کشتی (مطابق با فصل ششم کنوانسیون سولاس) بارگیری شود، است.

۴. روش‌های تعیین وزن ناخالص کانتینر محتوی کالا توسط فرستنده طی دو روش در بند ۷ راهنمای مذکور توضیح داده‌شده است. در روش اول نیاز است که کانتینری که قبلاً آماده بارگیری بوده (Packed and sealed container) و مهره‌وموم‌شده به‌صورت فیزیکی با استفاده از تجهیزات کالیبره و تایید شده، توزین شود. در روش دوم کلیه اقلام و بسته‌های کالا-شامل پالت‌ها و سایر بسته‌ها- به‌صورت جداگانه و مانند شیوه اول با استفاده از تجهیزات کالیبره و تایید شده، توزین و سپس به جمع وزن خالص کانتینر اضافه‌شده تا وزن ناخالص تایید شده کانتینر آماده بارگیری، مشخص شود. در این خصوص آرایه وزن تخمینی و برآوردی ممنوع اعلام‌شده است.

۵. در این ارتباط، زمان مشخص ضرب‌الاجلی در الحاقیه مذکور کنوانسیون سولاس برای آرایه وزن ناخالص تایید شده (VGM) هر کانتینر از طرف فرستنده تعیین نشده است، این اطلاعات باید قبل از بارگیری کشتی برای استفاده فرمانده کشتی و نماینده پایانه بندری به‌منظور تهیه برنامه بارچینی کشتی تهیه و ارسال شود. به‌علاوه، باید دینای مربوط به VGM کانتینرها در امر تهیه کردن برنامه بارچینی

کشتی مورد استفاده قرار گیرد.

۶. اگر کانتینر محتوی کالا از طریق جاده، ریل و یا کشتی‌ای حمل شود که الزامات کنوانسیون سولاس بر آن‌ها اعمال نمی‌شود و به پایانه بندری بدون تعیین و تصدیق وزن ناخالص، تحویل شود و قرار باشد این کانتینر به کشتی‌ای بارگیری شود که آن کشتی مشمول رعایت الزامات کنوانسیون سولاس است، کانتینر مذکور ممکن است به کشتی بارگیری نشود، مگر این که فرمانده کشتی یا نماینده او و نماینده پایانه بندری از طرف فرستنده کانتینر، وزن ناخالص آن را تعیین و اعلام نمایند. در این ارتباط روش و نحوه بررسی هزینه‌های مرتبط در بند ۱۹ راهنما قید شده است. ۷. از آن که قرارداد حمل فی مابین فرستنده و شرکت کشتیرانی منعقد می‌شود نه بین فرستنده و پایانه بندری، لذا فرستنده ممکن است وزن ناخالص کانتینر محتوی کالا را با ارسال آن برای شرکت کشتیرانی، الزامات مقرر در کنوانسیون و الحاقیه مربوطه را از طرف خودش رعایت و اجرا نماید. این دیگر جز مسئولیت‌های شرکت کشتیرانی است که اطلاعات مربوط به وزن ناخالص تعیین و تصدیق شده کانتینرهای مذکور را قبل از بارگیری کشتی برای نماینده پایانه بندری ارسال نماید. به‌طور مشابه، فرستنده نیز ممکن است به‌محض تحویل کانتینر به نماینده پایانه بندری و قبل از بارگیری کشتی، وزن ناخالص تعیین و تصدیق شده را به نماینده مذکور آرایه دهد.

۸. به‌محض تحویل کانتینر محتوی کالا به پایانه بندری، شرکت کشتیرانی باید نماینده پایانه بندری را از این موضوع که آیا فرستنده، اطلاعات وزن ناخالص کانتینر محتوی کالا را تهیه، تایید و آرایه کرده، آگاه نماید.

۹. سازمان مسئول برای نظارت بر پیگیری مقررات جدید سولاس در این ارتباط مقام ذی صلاح حوزه و قلمرو کشور است که در آن کانتینر جهت بارگیری آماده‌سازی می‌شود- برای مثال، آژانس دریاوردی و گارد ساحلی (MCA) در UK. در جایی که از شیوه دوم توزین کانتینر استفاده می‌شود مثلاً در UK باید به این نکته توجه کرد که آرایه دهنده خدمتی که وظیفه‌اش تعیین وزن ناخالص کانتینراست (VGM) از طرف فرستنده به‌عنوان شخص ثالث)، باید توسط آژانس در یانوردی و گارد ساحلی (MCA) UK، مورد تایید و به رسمیت شناخته شده باشد.

۱۰. در دریافت هر مشخصه تعیین وزن ناخالص تایید شده هر کانتینر ( Verified Gross Mass ) به‌منظور آماده‌سازی برنامه بارچینی کشتی، لزومی نیست حمل‌کننده صحت وزن ناخالص اظهارشده را بررسی کند، بلکه اسنادی که توسط فرستنده تهیه‌شده باید امضا شده تا انطباق آن با الزامات مقررات الحاقیه جدید سولاس تایید شود. بدین ترتیب، با توجه به مقررات، نیاز به فرد مشخصی است که برای بررسی صحت و سقم وزن تهیه‌شده معرفی شود.

۱۱. با عنایت به این که همه طرف‌های تاثیرگذار در حمل‌ونقل دریایی کانتینری شامل حمل‌کننده‌ها، اپراتورهای پایانه‌های بندری و فرستنده‌ها باید برای پیاده‌سازی و اجرای موثر و کارا الزامات الحاقیه جدید SOLAS برنامه‌ریزی کنند، به‌منظور یاری بیشتر مجریان در اجرای مقررات مذکور، مجمع کشتیرانی جهانی (WSC) و اعضا مربوطه سندی توصیه‌ای حاوی اطلاعاتی کمکی را به‌منظور شرح آنچه در اجرای الحاقیه کنوانسیون سولاس برای فرستنده، حمل‌کننده و اپراتور پایانه بندری می‌تواند مورد نیاز و استفاده باشد را به کمیته فرعی کانتینر آماده بارگیری، (Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers) CCC آرایه کرده که این سند در اسناد اجلاس دوم کمیته مذکور تحت عنوان Any other Business در تاریخ ۱۰ جولای ۲۰۱۵ طی INF/ccc ۱۴ درسایت آیمو درج و قابل استفاده ذی‌نفعان بوده و هم‌چنین از طریق سایت مجمع کشتیرانی جهانی نیز قابل دسترسی است.

در شماره بعدی سعی می‌شود راهنما و توصیه آرایه شده نیز ترجمه و در دسترس همه علاقه‌مندان گرامی قرار گیرد.

# بررسی آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی دانشگاه جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۶

علی اکبر عیسی زاده

کارشناس شبکه اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان (بندر انزلی)



با توجه به این که ۹۰ درصد حمل و نقل جهانی از طریق دریای صورت می‌پذیرد لزوم توجه به آموزش علوم و مهارت‌های دریایی لازم و ضروری است. بر این اساس «کوجی سیکیمیزو» دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) با اعلام «آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی، به‌عنوان شعار روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۵، آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی را برای ثبات طولانی مدت این بخش در دریا و خشکی ضروری دانست و اعلام کرد: «ما در میان سازمان‌های تخصصی زیرمجموعه سازمان ملل متحد در IMO با داشتن دو موسسه وابسته آموزشی یعنی دانشگاه جهانی دریانوردی و موسسه حقوق بین‌المللی دریانوردی (در مالتا)، بی‌همتا هستیم. ما بسیار به این امر و هم‌چنین بسیاری از فارغ‌التحصیلان این دانشگاه‌ها که اکنون در درون جامعه دریایی دارای جایگاه‌ها و مسئولیت‌های مؤثری هستند، افتخار می‌کنیم.» در این بررسی و تحقیق سعی شده است تا دانشگاه جهانی دریانوردی از جهات مختلف نظیر تاریخچه تاسیس، چشم‌انداز و اهداف دانشگاه، رشته‌های مرتبط در مقطع ارشد و دکترا به همراه جزئیات واحدهای درسی در سال ۲۰۱۶ میلادی، نحوه اخذ پذیرش، هزینه‌های تحصیلی و زندگی در شهر مالمو سوئد و سایر موارد مرتبط مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

## مقدمه



دانشگاه جهانی دریانوردی زیر نظر سازمان جهانی دریانوردی در سال ۱۹۸۳ در شهر مالمو کشور سوئد باهدف تربیت نیروی انسانی ماهر و رفع مشکلات در حوزه دریایی تاسیس شد و از آن زمان تاکنون بسیار توسعه یافته است که از آن جمله می‌توان به تاسیس رشته‌های دریایی در شهرهای دالیان و شانگهای چین زیر نظر دانشگاه مذکور و توسعه کمی و کیفی در مقر اصلی دانشگاه نام برد. تا پایان سال ۲۰۱۵ بیش از چهار هزار و ۱۰۰ نفر از بیش از ۱۶۶ کشور جهان در مقاطع ارشد و دکترا فارغ‌التحصیل شده‌اند و بسیاری از فارغ‌التحصیلان در کشورهای خود در پست‌های مهم و حساس مدیریتی و عملیات دریایی مشغول به فعالیت هستند. دانشگاه مذکور زیر نظر سازمان جهانی دریانوردی بوده و به‌هیچ‌وجه زیر نظر وزارت علوم کشور سوئد نیست و بدیهی است دارای قوانین آموزشی مختص به خود است که به تشریح آن‌ها خواهیم پرداخت. هم‌اکنون (پایان سال ۲۰۱۵) ریاست دانشگاه بر عهده خانم دکتر کلوپاترا دومبیا هنری (Cleopatra Doumbia-Henry) از کشور

«دومینیک» است که دارای درجه استاد تمامی و مدرک دکترای حقوق دریایی از دانشگاه جنوا ایتالیا است. معاونت علمی دانشگاه بر عهده پروفسور نیل بل فونتاين (N. A. Bellefontaine) دارای درجه استاد تمامی و مدرک دکترای مدیریت دریایی از دانشگاه دال هوزی (Dalhousie) شهر هالیفاکس کانادا و معاونت بین‌الملل دانشگاه نیز بر عهده پروفسور شوما دارای درجه استاد تمامی و دکترای اقتصاد از دانشگاه پاریس است. از ۴۱ استاد و محقق دانشگاه مذکور ۱۲ نفر استاد تمام، هشت نفر دانشیار، سه نفر استادیار، سه نفر مربی، هشت نفر استاد تمام مدعو، پنج نفر محقق و دو نفر داور خارجی که دارای ملیت‌های کانادا، هند، سوئد، چین، فیلیپین، کره جنوبی، ژاپن، ترکیه، آلمان، یونان، فرانسه، انگلستان، فنلاند، لبنان، غنا، ونزوئلا، دانمارک، آمریکا و ایتالیا هستند و جای خالی ایران در این بین بیش از پیش احساس می‌شود. با توجه به تنوع اساتید و دانشجویان از ملیت‌های مختلف، محیط علمی و بین‌المللی جهت تبادل اطلاعات و یافته‌های علمی فراهم شده است. دانشگاه در رشته امور دریایی در مقطع کارشناسی ارشد دارای هفت گرایش تخصصی مختلف و در مقطع دکترا دارای شش گرایش در مقر اصلی دانشگاه

در شهر مالمو سوئد و دو مقطع کارشناسی ارشد در شهرهای دالیان و شانگهای چین است که متعاقباً به تشریح آن‌ها خواهیم پرداخت. هم‌اکنون در نظام رتبه‌بندی و بوم‌تریک رتبه دانشگاه ۷۰۲۱ است که با توجه به تخصصی بودن دانشگاه و محدود بودن رشته‌های آن، امری بدیهی است و مدارک دانشگاه مذکور در سال‌های نه‌چندان دور در مقطع ارشد توسط وزارت علوم مورد تایید بوده است لیکن با عنایت به این که هیچ‌وقت نام دانشگاه در سایت دانشگاه‌های مورد تایید وزارت علوم قرار نداشته است، باید دانشجویان قبل از ادامه تحصیل نسبت به تایید مدارک دانشگاه مذکور از وزارت علوم استعلام‌های لازم به عمل آورند.

## آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی در مقطع کارشناسی ارشد دانشگاه جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۶



دانشگاه در رشته امور دریایی در مقطع کارشناسی ارشد دارای هفت گرایش تخصصی مختلف شامل: آموزش‌های دریایی، سیاست و حقوق دریایی، مدیریت محیطی و ایمنی دریایی، پایایی، نظارت و مدیریت اقیانوسی، مدیریت بندر، لجستیک و مدیریت کشتیرانی و رشته مدیریت انرژی

دریایی که به‌تازگی به رشته‌های کارشناسی ارشد اضافه شده است. در ادامه به تشریح نیازمندی‌های ورود به دوره کارشناسی ارشد، طول دوره، شهریه و واحدهای درسی دوره می‌پردازیم:

## طول دوره و پیش‌نیازهای ورود به دوره‌های کارشناسی ارشد



طول دوره کارشناسی ارشد تقریباً ۱۴ ماه است که معمولاً از ۱۹ سپتامبر سال جاری (۲۸ شهریور) شروع و تا ۵ نوامبر سال بعد (۱۴ آبان) پایان می‌یابد و طول دوره برای متقاضیانی که دارای حدنصاب لازم برای نمره زبان نیستند و ملزم به گذراندن دوره پیش‌نیاز زبان انگلیسی هستند تقریباً ۱۷ ماه خواهد بود.

فرد متقاضی برای ورود به دوره‌های کارشناسی ارشد باید حداقل دارای مدرک کارشناسی ترجیحاً مرتبط با امور دریایی باشد لیکن سایر مدارک کارشناسی نیز مورد قبول است، هم‌چنین فرد باید دارای توانایی کار با کامپیوتر و نرم‌افزارهای عمومی نظیر مایکروسافت ورد بوده و مهم‌تر از همه داشتن مدرک زبان انگلیسی معتبر است. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره حداقل باید دارای مدرک تافل IBT با نمره ۸۰ و بالاتر یا PBT با نمره ۵۵۰ و بالاتر و یا مدرک IELTS با نمره شنش و بالاتر و یا مدرک حرفه‌ای زبان کمبریج (CPE) باشند تا بتوانند مستقیماً وارد دوره کارشناسی ارشد ۱۴ ماهه شوند. کلیه داوطلبانی که دارای مدارک زبان تافل IBT: ۶۱ to ۷۹ یا PBT: ۵۰۰ to ۵۴۹ و یا مدرک IELTS با نمره ۵ و ۵/۵ یا مدرک اولیه زبان کمبریج (FCE) هستند به‌طور مستقیم نمی‌توانند وارد دوره کارشناسی ارشد شوند و می‌بایست در دوره ۱۲ هفته‌ای زبان انگلیسی که دانشگاه تحت عنوان English & Study Skills Program (ESSP) از ۲۰ ژوئن (۳۰ خرداد) تا ۹ سپتامبر (۱۸ شهریور) و قبل از آغاز دوره کارشناسی ارشد برگزار می‌کند شرکت نموده و حدنصاب لازم را کسب نمایند. بدیهی است داوطلبانی که مدارک زبان و حدنصاب‌های لازم را دارا نباشند، امکان ادامه تحصیل در دانشگاه جهانی دریانوردی را نخواهند داشت.

## شهریه دوره‌های کارشناسی ارشد دانشگاه جهانی دریانوردی و هزینه‌های زندگی در مالمو سوئد



هزینه دوره ۱۴ ماهه کارشناسی ارشد برای سال ۲۰۱۶ در حدود ۲۲ هزار و ۵۰۰ دلار

آمریکاست و با عنایت به این که بخشی از دوره به میزان چهار واحد، بازدید از بنادر کشورهای دیگر است و تحت عنوان Field Study Program در واحدهای درسی گنجانده شده است، مبلغ چهار هزار و ۱۰۰ دلار برای گذراندن دوره فوق به شهریه افزوده می‌شود. ضمناً دانشجویانی که نیازمند گذراندن دوره پیش‌نیاز زبان انگلیسی در دانشگاه هستند، باید به میزان پنج هزار و ۵۰۰ دلار بیشتر از سایر دانشجویان بپردازند. بنابراین میزان شهریه لازم برای دانشجویان بدون نیاز به گذراندن دوره زبان انگلیسی ۲۶ هزار و ۶۰۰ دلار و برای دانشجویان نیازمند به گذراندن دوره زبان انگلیسی ۲۲ هزار و ۱۰۰ دلار است. هزینه زندگی معمولی در شهر مالمو سوئد حداقل ماهی ۱۰ هزار کرون سوئد است که شامل اجاره خوابگاه، بیمه و ایاب و ذهاب، غذا و کتاب و سایر موارد است. البته این موضوع کاملاً بستگی به دانشجویان و خانواده او داشته و می‌تواند کمی کم‌تر یا بیشتر باشد.

برخی از سازمان‌هایی که به دانشجویان بورس اعطا می‌کنند تمایل دارند که هزینه تحصیل و کل زندگی دانشجوی را یک جا به حساب دانشگاه واریز نمایند و سپس دانشگاه نسبت به پرداخت کلیه هزینه‌های دانشجوی از شهریه دانشگاه گرفته تا اجاره خانه، حقوق ماهانه، هزینه غذا و ایاب و ذهاب، بیمه و کلیه موارد اقدام نماید. در این صورت هزینه یک دوره کارشناسی ارشد ۵۳ هزار و ۵۰۰ دلار در طی دوره به‌علاوه ۱۰ هزار و ۲۰۰ دلار برای دوره زبان انگلیسی دانشگاه در سال ۲۰۱۶ است.

## ساختار دوره‌های کارشناسی ارشد دانشگاه جهانی دریانوردی و مروری بر دروس دوره



دوره‌های کارشناسی ارشد در اروپا متنوع هستند و همگی منجر به اخذ مدرک کارشناسی ارشد می‌شوند. دوره‌ها شامل دوره‌های یک‌ساله با ۶۰ واحد آموزشی و پژوهشی، دوره‌های ۱/۵ ساله با ۹۰ واحد آموزشی و پژوهشی و دوره‌های دو ساله با ۱۲۰ واحد آموزشی و پژوهشی وجود دارند. دوره‌های کارشناسی ارشد دانشگاه جامع دریانوردی شامل چهار ترم و مجموعاً ۹۰ واحد است که ۸۴ واحد آن آموزشی و پژوهشی و دو واحد سمینار و چهار واحد بازدید عملی از سایر بنادر است. هر واحد معادل ۲۵ ساعت کاری (کلاس درس

به‌علاوه مطالعه و تحقیق) است. متقاضیان برای ثبت نام باید تا قبل از ۱۰ ژوئن (۲۰ خرداد) هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه به‌صورت آنلاین ثبت‌نام و سپس مدارک را به ایمیل اعلام‌شده در سایت ارسال نمایند.

سیستم نمره دهی آن بر اساس ارزش‌گذاری صفر تا چهار است و مدرک کارشناسی ارشد (Master of Science) تنها به دانشجویانی که موفق به کسب معدل ۲/۶۷ از ۴ با محاسبه ۸۴ واحد درسی شوند، اعطا می‌شود و در غیر این صورت دانشجویانی که معدل ۲/۶۷ از ۶۰ واحد آموزشی و پژوهشی کسب نمایند به‌جای مدرک کارشناسی ارشد مدرک «دیپلم بعد از لیسانس» (Postgraduate Diploma) اعطا می‌شود که نشان‌دهنده گذراندن ۶۰ واحد بعد از اتمام دوره کارشناسی است و در ایران ارزش ندارد و دانشجویانی که معدل فوق را کسب نمایند بدون گرفتن مدرک و تنها با گرفتن گواهی درس پاس شده از دانشگاه اخراج می‌شوند.

درس ترم اول دوره در بین تمامی رشته‌های کارشناسی ارشد مشترک است و دانشجویان می‌بایست تعداد ۲۴ واحد را در مدت ۱۳ هفته از ۱۹ سپتامبر (۲۸ شهریور) تا ۱۶ دسامبر (۲۵ آذر) بگذرانند که لیست واحدهای درسی در ترم اول به شرح جدول شماره ۱ است.

بعد از ترم اول به مدت تقریباً یک ماه (۴ هفته) دانشگاه فعالیت تدریس ندارد و این مدت با ایام کریسمس و آغاز سال نو میلادی همراه است.

در ترم دوم (مدت ۱۴ هفته از ۱۶ ژانویه (۲۶ دی) تا ۲۱ اپریل (یک اردیبهشت)) و ترم سوم (مدت ۱۴ هفته از ۲۴ اپریل (چهار اردیبهشت) تا ۲۸ جولای (شش مرداد)) دانشجویان دروس تخصصی مختص با گرایش اصلی خود را - که مجموعاً ۴۰ واحد درسی و چهار واحد عملی (بازدید از سایر بنادر) - می‌گذرانند. برای گذراندن چهار واحد عملی که تحت عنوان Field Studies ارایه می‌شود، دانشجویان در طول ترم سوم به مدت تقریباً دو هفته از ۸ تا ۱۹ می (از ۱۸ اردیبهشت تا ۲۹ اردیبهشت) به بنادر مختلف اعزام می‌شوند که اسامی بنادر در جدول مشخص شده است.

جدول شماره ۲ تا ۸، لیست واحدهای درسی در ترم‌های دوم و سوم هفت رشته تخصصی را نشان می‌دهد.

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	حقوق و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی	۴	Maritime Law and International Maritime Conventions
۲	اقتصاد دریایی	۴	Maritime Economics
۳	فن آوری دریایی	۴	Maritime Technology
۴	علوم محیطی است دریایی	۴	Marine Environmental Science
۵	مدیریت و رفتار سازمانی	۴	Management and Organizational Behavior
۶	روش تحقیق و مهارت مطالعه	۴	Research Methodology and Study Skills

جدول شماره ۱: لیست واحدهای درسی ترم اول مشترک تمام رشته‌های کارشناسی ارشد

ردیف	نام واحد	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: ترویج و آموزش‌های دریایی	۸	Specialization: Maritime Education & Training
۲	چارچوب بین‌المللی مدیریتی و قانونی ترویج و آموزش‌های دریایی	۴	The International Legal and Administrative Framework of Maritime Education & Training
۳	جامعه‌شناسی و روان‌شناسی تربیتی	۴	Educational Psychology and Sociology
۴	طراحی و توسعه برنامه آموزشی	۴	Curriculum Development and Design
۵	ارزیابی و انتقال برنامه آموزشی	۸	Curriculum Delivery and Assessment
۶	مدیریت دانش	۸	Knowledge Management
۷	رهبری و مدیریت استراتژیک	۸	Strategic Management and Leadership
۸	بازدید از نروژ، فیلیپین، هلند، پرتغال و لندن	۴	Field Studies: Visit the universities/institutions in Norway, the Philippines, the Netherlands, EMSA (Lisbon) and IMO (London)

جدول شماره ۲: لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته ترویج و آموزش‌های دریایی

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: سیاست و حقوق دریایی	۸	Specialization: Maritime Law & Policy
۲	اصول مدیریت دریایی و موسسات بین‌المللی	۸	Principles of Maritime Administration and International Institutions
۳	حقوق و امنیت دریایی	۸	Law of the Sea and Maritime Security
۴	عوامل انسانی دریایی	۸	Maritime Human Element
۵	حقوق تجارت دریایی	۸	Maritime Commercial Law
۶	حقوق و سیاست‌های مرتبط با محیط زیست دریایی	۸	Law and Policy Related to the Marine Environment
۷	بازدید از هلند، آلمان، شیلی، دانمارک، و لندن	۴	Field Studies: the ICJ (the Hague) or ITLOS (Hamburg), Chile, BIMCO (Copenhagen), and IMO (London)

جدول شماره ۳: لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته سیاست و حقوق دریایی

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: مدیریت محیط زیست و ایمنی دریایی	۴	Specialization: Maritime Safety & Environmental Administration
۲	مقدمه‌ای بر تعهدات اعضای سازمان جهانی دریانوردی	۴	Introduction to IMO Member State Obligations
۳	مدیریت ریسک دریایی	۴	Maritime Risk Management
۴	عوامل انسانی دریایی	۸	Maritime Human Element
۵	حفاظت محیط زیست دریایی	۴	Marine Environmental Protection
۶	مباحث مرتبط با عرضه در ایمنی و حفاظت محیط زیست دریایی	۱۲	Shipboard Issues in Maritime Safety and Marine Environmental Protection
۷	ایمنی دریایی	۸	Maritime Safety
۸	بازدید از ترکیه، کره، آلمان، لندن، آرژانتین، شیلی و دانمارک	۴	Field Studies: Turkey (Istanbul), Korea, Germany, UK (IMO), Argentina, Chile and Denmark

جدول شماره ۴: لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته مدیریت محیط زیست و ایمنی دریایی

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: پایایی، نظارت و مدیریت اقیانوسی	۴	Specialization: Ocean Sustainability, Governance & Management
۲	آشنایی با مفاهیم ساحلی و اقیانوسی	۴	Understanding the Ocean & Coasts
۳	جامعه، اقتصاد آبی، سواحل و اقیانوس‌ها	۴	Society, Blue Economy, the Ocean & Coasts
۴	تأثیر عوامل انسانی بر سواحل و اقیانوس‌ها	۸	Human Impact on the Ocean & Coasts
۵	نظارت عمومی بر سواحل و اقیانوس‌ها	۸	Global Ocean & Coastal Governance
۶	گفتگو و دیپلماسی چندوجهی	۴	Multilateral Diplomacy & Negotiation
۷	ابزارهای عملی برای مدیریت سواحل و اقیانوس‌ها	۴	Practical Tools for Coastal & Ocean Management
۸	گردش از تنوری تا عملی	۸	Turning Theory into Practice
۹	بازدید از فنلاند، آلمان، مالتا و هلند	۴	Field Studies: Finland, Germany, Malta, and the Netherlands

جدول شماره ۵: لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته پایایی، نظارت و مدیریت اقیانوسی

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: مدیریت بندر	۴	Specialization: Port Management
۲	روش‌های کمی و تحلیل بازار در بندر و کشتیرانی	۴	Quantitative Methods and Market Analysis in Shipping and Ports
۳	بازاریابی و لجستیک دریایی	۸	Maritime Logistics and Marketing
۴	مدیریت مالی دریایی	۴	Maritime Financial Management
۵	اصول مدیریت بندر و کشتیرانی	۸	Fundamentals of Shipping and Port Management
۶	مدیریت بندر	۸	Port Management
۷	حقوق تجارت دریایی	۴	Maritime Commercial Law
۸	طرح‌ریزی و لجستیک بندر	۴	Port Logistics and Planning
۹	بازدید از سنگاپور، هلند، سوئد، دانمارک، آلمان	۴	Field Studies: Singapore, Poland, Sweden, Denmark, and Germany (Hamburg) and other major ports

جدول شماره ۶: لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته مدیریت بندر

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: لجستیک و مدیریت کشتیرانی	۴	Specialization: Shipping Management & Logistics
۲	روش‌های کمی و تحلیل بازار در بندر و کشتیرانی	۴	Quantitative Methods and Market Analysis in Shipping and Ports
۳	بازاریابی و لجستیک دریایی	۸	Maritime Logistics and Marketing
۴	مدیریت مالی دریایی	۴	Maritime Financial Management
۵	اصول مدیریت بندر و کشتیرانی	۸	Fundamentals of Shipping and Port Management
۶	مدیریت کشتیرانی	۸	Shipping Management
۷	حقوق تجارت دریایی	۴	Maritime Commercial Law
۸	خرید، فروش و اجاره کشتی	۴	Ship Chartering and Sales & Purchase
۹	بازدید از یونان، سوئد، لندن، آلمان	۴	Field Studies: Greece, Sweden (Gothenburg), the UK (London) and Germany (Hamburg) and other major shipping destinations

جدول شماره ۷: لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته لجستیک و مدیریت کشتیرانی

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: مدیریت انرژی دریایی	۸	Specialization: Maritime Energy Management
۲	اصول و چارچوب قانونی منابع انرژی و دریایی	۸	Energy and Maritime Industry – Principles and Regulatory Framework
۳	عملیات و طراحی کشتی‌های بهره‌ور انرژی	۸	Energy-Efficient Ship Design and Operation
۴	مدیریت انرژی در تاسیسات ساحلی دریایی	۴	Energy Management in Maritime Onshore Facilities
۵	سوخت‌های جایگزین و انرژی تجدیدپذیر دریایی	۴	Alternative Fuels and Marine Renewable Energy
۶	عوامل انسانی و اقتصادی مدیریت انرژی	۴	Human Element and Economics of Energy Management
۷	تحقیق عملیاتی مرتبط با مدیریت انرژی دریایی	۴	Maritime Energy Management and Operational Research
۸	تحقیق انرژی کاربردی	۸	Applied Energy Research
۹	بازدید از بنادر کشورهای ترکیه، سوئد، لندن، نروژ، ایتالیا و دانمارک	۴	Field Studies: Turkey, Sweden, IMO (London), Norway, Italy and Denmark

جدول شماره ۸: لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته مدیریت انرژی دریایی

در ترم چهارم (مدت ۱۳ هفته از ۸ آگوست ۱۷) بگذرانند که می‌توانند ۲۰ واحد را در قالب یک پایان‌نامه کارشناسی ارشد (Dissertation) در یک موضوع از لیست واحدهای درسی ترم ۲ و ۳ کارشناسی ارشد رشته مدیریت انرژی دریایی انتخاب کنند. به دانشجویانی که قصد ادامه تحصیل در مقطع دکتری را در آینده دارند اکیدا توصیه می‌شود در مقطع کارشناسی ارشد پایان‌نامه ارائه نمایند.

ردیف	نام واحد به فارسی	ECTS (واحد)	Course Name
۱	رشته: مدیریت منابع انسانی	۴	Specialization: Elective course
۲	برنامه‌ریزی فضایی نواحی دریایی و نواحی حفاظت‌شده دریایی	۴	Marine Spatial Planning and Marine Protected Areas
۳	رهبری و مدیریت منابع انسانی	۴	Leadership and Human Resource Management
۴	مباحث جاری در کار بر روی دریا	۴	Contemporary Issues in Maritime Labour
۵	مدیریت ریسک عملیات دریایی	۴	Management of Maritime Operational Risk
۶	مطالبات و بیمه دریایی	۴	Marine Insurance and Maritime Claims
۷	مباحث امنیت دریایی در حقوق بین‌المللی	۴	Maritime Security Issues in International Law
۸	مباحث منتخب از سیاست و حقوق دریایی	۴	Selected Maritime Law and Policy Issues
۹	حمل‌ونقل یکپارچه	۴	Integrated Transport
۱۰	مدیریت دانش و یادگیری سازمانی	۴	Organizational Learning and Knowledge Management
۱۱	فاکتورهای انسانی دریایی	۴	Maritime Human Factors
۱۲	مباحث محیط زیست مرتبط با منابع دریایی و کشتیرانی	۴	Environmental Issues in the Port & Shipping Industries
۱۳	مدیریت انرژی و نوآوری در استفاده از انرژی تجدیدپذیر	۴	Energy Management, Renewable Energy Use and Innovation
۱۴	مباحث جاری در تعیین حدود مرزی و مدیریت و برنامه‌ریزی ساحلی	۴	Contemporary Issues: Boundary Delimitation; Offshore Planning and Management
۱۵	مباحث جاری در تغییرات آب و هوایی و مدیریت ماهی‌گیری	۴	Contemporary Issues: Climate Change; Fisheries Management

جدول شماره ۸: لیست واحدهای اختیاری ترم چهارم کارشناسی ارشد رشته مدیریت انرژی دریایی

آموزشی است. طول دوره دکترا بین سه تا شش سال است که معمولا در ترم اول ۲۰ واحد روش تحقیق با شهریه سه هزار دلار، در ترم دوم تا پنجم هر ترم ۴۰ واحد مجموعا ۱۶۰ واحد به‌صورت سیمینار و هر ترم پنج هزار و ۵۰۰ دلار، مجموعا ۲۲ هزار دلار و در ترم آخر نیز ۶۰ واحد رساله با شهریه هشت هزار و ۴۰۰ دلار ارائه می‌شود. بنابراین کل شهریه مورد نیاز برای گذراندن دوره دکترا ۳۳ هزار و ۴۰۰ دلار در سال ۲۰۱۶ است. فرد متقاضی برای ورود به دوره دکترا باید حداقل دارای مدرک کارشناسی ارشد در زمینه مرتبط با امور دریایی باشد لیکن سایر مدارک کارشناسی ارشد نیز مورد قبول است و ضمنا باید در دوره کارشناسی ارشد پایان‌نامه گذرانده باشد. هم‌چنین فرد باید دارای توانایی کار با کامپیوتر و نرم‌افزارهای عمومی نظیر مایکروسافت ورد بوده

و مهم‌تر از همه داشتن مدرک زبان انگلیسی معتبر است. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره دکترا حداقل باید دارای مدرک تافل IBT با نمره ۹۶ و بالاتر یا PBT با نمره ۵۹۰ و بالاتر و یا مدرک IELTS با نمره ۷ و بالاتر و یا مدرک حرفه‌ای زبان کمبریج (CPE) با نمره A و B باشند. برای اخذ پذیرش در مقطع دکترا، در هر زمانی متقاضی می‌تواند از سایت دانشگاه: (<http://www.wmu.se>) فرم ثبت‌نام و فرم پروپوزال همراه با سایر مدارک که در بالا اشاره شد را تکمیل و برای یک عضو هیات علمی مرتبط با رشته تحصیلی درخواستی ارسال نماید. چنان‌چه بعد از بررسی مدارک توسط استاد و دانشگاه، پذیرش متقاضی نهایی شد، می‌تواند جهت ادامه تحصیل با پرداخت شهریه ترم اول ثبت‌نام نماید.

دانشگاه جهانی دریانوردی در رشته امور دریایی در مقطع دکترا دارای شش گرایش تحقیقی مختلف شامل: محیط‌زیست دریایی (Marine Environmental Research)، مدیریت دریایی: امنیت، سیاست و حقوق دریایی (Maritime Administration: Law, Policy and Security)، ترویج و آموزش دریایی و توسعه انسانی و سازمانی، انرژی دریایی، ایمنی سیستم و ریسک دریایی (Maritime Risk and System Safety)، مدیریت بندر و کشتی‌رانی (Shipping and Port Management) دانشجوی پذیرش می‌کند. دوره دکترا ۲۴ واحد و یک دوره کاملاً تحقیقی است که معمولا هر ۶۰ واحد معادل یک سال



## فرصت‌های سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر آبادان، چوبیده و اروندکنار

محمد توکلی

کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی

هدف از این مقاله، بررسی مزیت‌های نسبی، رقابتی و فرصت‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در توسعه بنادر آبادان، چوبیده و اروندکنار و حمل و نقل دریایی در این مناطق با توجه به نقش رقابت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است. اهمیت سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و جایگاه حیاتی بنادر باعث شده است تا سرمایه‌گذاری در بنادر نقش خود را برای رشد و توسعه اقتصادی، ایجاد اشتغال، امنیت پایدار، توسعه تجارت بین‌الملل و کسب درآمدهای ارزی، بیش از پیش مطرح نماید. وجود سه هزار و ۲۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب کشور، پنج هزار و ۷۰۰ کیلومتر مرز آبی و انجام ۹۰ درصد تجارت خارجی از مسیر راه‌های آبی در جهان و ایران از جمله نکات قابل توجه در فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر کشور است. بنادر به‌عنوان دروازه‌های اصلی ورود و خروج کالاهای تجاری و بازرگانی و پل ارتباطی خشکی و دریا می‌توانند در جلب و جذب سرمایه‌گذار موثر باشند. روش گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای و روش تجزیه و تحلیل داده‌ها، توصیفی است. به‌طور کلی نتایج این پژوهش نشان می‌دهد با توجه به موقعیت جغرافیایی، قابلیت‌ها و توانمندی‌های متعدد منحصر به فرد موجود در این بنادر می‌توانند برای ایجاد سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در امر ترانزیت، ترانشیپ، کابوتاژ، پایانه مسافری دریایی، آموزش‌های تخصصی دریایی و بندری، تفریحات آبی، خدمات یدک‌کشی و راهنمایی و صادرات و اجرای طرح‌های جدید و متناسب با قابلیت‌ها زمینه‌مناسبی باشند.

### مقدمه

درآمدهای دریایی از گذشته‌های دور در اقتصاد دنیا، باعث به وجود آمدن بنادر بسیار بزرگ و توانمندی در اقصی نقاط جهان از جمله اروپا، آسیا و منطقه خلیج فارس شده است. بنادر همواره ارزش اقتصادی آشکار و نهان بسیاری برای کشورهای صاحب بندر داشته‌اند و نقش مهم و موثری در ایجاد اشتغال‌زایی ایفا کرده‌اند. فعالیت‌های بندری، بخش مهم و ارزشمندی از حمل و نقل را تشکیل می‌دهند و نقش مهم درآمدهای بندری امروز به حدی رسیده است که برخی کشورهای این درآمدها را راهکاری برای تبدیل شدن به قدرت بزرگ

### نقش بنادر در توسعه کشور

اقتصادی می‌دانند. نقش بنادر در حمل و نقل، بسیار مهم و حیاتی است و با توجه به پیشرفت‌های امروزه می‌تواند ضمن درآمدزایی، تاثیر مستقیم و غیرمستقیم در رشد صنعت داخلی کشور بگذارد (مهندسان مشاور آداب دانان، ۱۳۸۵).

در حال حاضر علی‌رغم اقدامات و تحولات شایان توجهی که در بخش حمل و نقل کشور اعم از احداث راه‌ها، راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها در دهه‌های گذشته انجام شده، اما فاصله ما با کشورهای همسایه همچنان زیاد است.

اساسی‌ترین شیوه‌های حمل و نقل به حساب می‌آید به طوری که هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد از کالاهای وارداتی و صادراتی کشور ما نیز از طریق دریا جا به جا می‌شود. با توجه به شرایط اقتصادی فعلی کشور و سیاست کلی تجارت خارجی، ظرفیت بنادر هم از نظر تخلیه و بارگیری مواد غیرنفتی و هم چنین ظرفیت پذیرش کانتینر به‌راحتی پاسخ‌گوی نیازهاست و حتی می‌توان گفت ضریب این بهره‌برداری کم‌تر از ظرفیت موجود ارزیابی می‌شود. اما این روند به هیچ‌عنوان قابل‌تداوم نیست و باید به فکر چاره بود و به سرعت و با جسارت هر چه بیشتر وارد عرصه رقابت شد، رقابت منطقه‌ای و توسعه بلندمدت و پایدار و چندجانبه، که یکی از اهرم‌های مهم این رقابت حمل و نقل کشور و به‌خصوص حمل و نقل دریایی است (مهندسان مشاور آداب دانان، ۱۳۸۵).

### نقش نوین بنادر

اساساً تجارت جهانی و به‌تبع آن حمل و نقل دریایی موجب پیشرفت و توسعه بنادر می‌شود. وقایع سیاسی و نیز پیشرفت‌های فنی، به‌طور بنیادی ساختار اقتصاد جهانی و سازمان و اجتماع را در معرض تغییرات مستمر قرار داده است. تکامل حاصل از این تغییرات، بر بخش حمل و نقل تاثیر مستقیم داشته و فعالیت بنادر را نیز تحت تاثیر قرار داده است.

چشم‌انداز اقتصادی که در آن بنادر باید نقش خود را اجرا کنند به عوامل زیر بستگی دارد:

الف) افزایش پراکندگی جغرافیایی مهم‌ترین مراکز تجارت بین‌المللی  
ب) توسعه تجارت بین‌المللی  
ج) جهانی‌سازی الگوی تولید و مصرف  
د) نیازهای جدید تجارت جهانی در زمینه حمل و نقل و توزیع  
از سوی دیگر، افزایش ابعاد و تخصصی شدن شناورها، ناگزیر بر روی عملیات بندر اثر می‌گذارد. امروزه این واقعیتی روشن است که تولید، تجارت و حمل و نقل، دیگر به‌عنوان فعالیت‌های مجزا و منفرد بررسی نمی‌شوند، بلکه تمامی این عوامل در یک سیستم واحد و یکپارچه به یکدیگر پیوند خورده و ما را به این واقعیت نزدیک می‌کنند که وظایف بنادر نوین، بسیار فراتر از وظایف سنتی تخلیه و بارگیری کشتی است و فعالیتی مستقل از آن چه بر تولید، تجارت و حمل و نقل می‌گذرد، انجام نمی‌دهند.

به‌منظور آمادگی برای انجام چنین وظایفی، بنادر باید از مراکز صرفاً حمل و نقل به مراکز پشتیبانی، که به‌طور کامل با ساختار جدید حمل و نقل بین‌المللی و دریایی تطبیق دارد، تکامل یابند. این بدان معنی است که بنادر باید نقش فعالی در توسعه تجارت بین‌المللی ایفا نمایند. در واقع بنادر را، هم‌اکنون باید به‌عنوان کاتالیزورهای دانست که گستره وسیعی از فعالیت‌های بازرگانی را برای رشد اقتصاد و تجارت کشور راه‌اندازی می‌کنند.

برای شناسایی نقش جدید بنادر، زنجیره تجارت

و حمل و نقل، باید ردگیری و تجزیه و تحلیل شود. این زنجیره، با بندر و حتی با کارخانه‌ای که محصولات نهایی را تولید می‌کند، شروع نمی‌شود. این زنجیره از مکان تولید مواد خام یا محصولات میانی نیم‌ساخته (کالاهای واسطه‌ای) شروع شده و تا رسیدن محصول نهایی به مقصد نهایی (به‌عنوان مثال یکی از کشورهای خارجی) ادامه می‌یابد. قابل ذکر است که این چرخه، صرفاً زنجیره حمل و نقل و توزیع نیست، زیرا در طول این زنجیره کالاها از مواد خام به محصول نهایی تبدیل می‌شوند. به‌منظور منطقی کردن کلیه فعالیت‌های این زنجیره و حداقل نمودن هزینه کل، به یک رویکرد پشتیبانی نیاز است، و در این زمینه، سوال این است که برای هر محصول، فعالیت‌های مورد نظر، کجا و چه وقت باید انجام شود؟ به‌طور کلی چهار اصل در این سوال باید مدنظر قرار گیرد. اصولی که نشان می‌دهد فعالیت‌ها باید در چه مکان‌هایی انجام شود تا:

ارزان‌ترین فاکتور تولید قابل قبول در دسترس باشد.

حداقل «زمان مرده» و حداقل زمان و هزینه حمل و نقل و بیشترین تمرکز محصول، رعایت شود.

کاربرد این اصول بدان معنی است که بنادر، به‌عنوان نقاط اتصال در زنجیره حمل و نقل، باید نقش بزرگی ایفا نمایند (والترز، ۱۳۸۴).

### پویایی بنادر در قرن ۲۱

قرن ۲۱ طلیعه تغییرات گسترده در بنادر و نحوه فعالیت آن‌هاست. در آخرین دهه قرن ۲۰ و به دنبال تحولات ساختاری نظام اقتصادی و تجاری جهانی و برقراری نظام اقتصادی-تجاری یکپارچه جهانی، صنعت حمل و نقل دریایی نیز به‌عنوان زیرساخت تجارت جهانی به‌طور مضاعفی دچار تحولات گسترده و عمیق شد. تغییر و تحول در بنادر اصلی جهان که به دنبال رشد سریع حجم تجارت جهانی و ایجاد تراکم در بنادر مزیور، از حدود سه دهه قبل آغاز شده بود، به دنبال پدیده جهانی شدن از عمق و گستره بیشتری برخوردار شد و اکنون نیز این تحولات با سرعت در جریان است.

رقابت فزاینده جهانی همه عناصر زنجیره لجستیکی و به‌خصوص بنادر را به عرصه تجارت و فعالیت‌های بازرگانی وارد ساخت. نوآوری‌ها در سیستم و تکنولوژی اطلاعات، زیرساخت‌های جدیدی را در بنادر طلب نمود و موجبات تخصصی شدن بنادر شد و نیروهای متخصص را به بنادر فراخواند. هم‌چنین، یکپارچه شدن نیروهای ارایه‌کننده و استفاده‌کننده خدمات بندری، موجی را به راه‌انداخت که بندر از آن طریق وارد جریان تجارت می‌شد. تغییر در الگوهای توزیع و ساختار جغرافیای دریایی موجب شد که سلسله‌مراتبی از بنادر جدید ظهور کرده و برخی فعالیت‌های قدیمی نیز به سایت‌های جزایر منتقل شود. ملاحظات ایمنی و محیطی نیز زیرساخت‌هایی سخت‌افزاری و نرم‌افزاری

را به وجود آورد که هیچ‌بازده تجاری نداشتند (مهندسان مشاور آداب دانان، ۱۳۸۵).

### بندر آبادان

بندر آبادان به‌عنوان یکی از بنادر نسبتاً قدیمی ایران در گذشته نقش فعالی در مبادلات منطقه‌ای و مبادلات تجاری با کشورهای همسایه داشته است. این بندر به دلیل وجود چاه‌های نفت و پالایشگاه موجود در آن دارای جایگاه ویژه‌ای در جنوب کشور است. در دوران جنگ تحمیلی به دلیل تخریب شهر، پالایشگاه و نیز تاسیسات دریایی موجود در این شهر، از رونق آن کاسته شد و عملاً به بندری متروکه تبدیل شد. اما پس از جنگ و شروع بازسازی شهر، بندر آبادان مجدداً رونق یافت و به بندری نسبتاً فعال در استان خوزستان تبدیل شد، هرچند وجود کشتی‌ها و شناورهای غرق شده در طی جنگ و نیاز به لایروبی وسیع در اروندرود و نیز وجود بندرهای رقیب در استان و منطقه، پتانسیل توسعه بندر را با چالش‌های جدی مواجه نموده است (مهندسین مشاور طرح نواندیشان، ۱۳۸۳).

### موقعیت جغرافیایی بندر آبادان

بندر آبادان در جنوب غربی ایران و در شمال خلیج فارس در مختصات ۴۸ درجه و ۱۶ دقیقه طول شرقی و ۳۲ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی قرار گرفته است. این بندر در استان خوزستان و در ۱۳۰ کیلومتری شهر اهواز و در جزیره آبادان واقع شده است. بندر آبادان در قسمت جنوبی شهر، در حاشیه اروندرود و در مجاورت محلات شهر آبادان، بواره جنوبی و سیکلین قرار گرفته است. فاصله این بندر تا تهران هزار و ۱۵۰ کیلومتر، تا خرمشهر ۱۵ کیلومتر و تا بندر امام خمینی (ره) ۱۰۵ کیلومتر است.

بندر آبادان از طریق اروندرود به خلیج فارس و دریای عمان دسترسی دارد، اما بخش اعظم ارتباطات دریایی بندر آبادان با کشورهای حوزه خلیج فارس مانند کویت، بحرین، عربستان سعودی و امارات متحده عربی انجام می‌شود. علاوه بر مسیرهای خارجی، این بندر از طریق اروندرود امکان اتصال به رودخانه کارون و بهمنشیر را نیز داراست.

از لحاظ ارتباط جاده‌ای با خارج از جزیره، در حال حاضر مبادی ورودی جزیره، جاده آبادان-خرمشهر، جاده آبادان-اهواز و جاده آبادان-ماهشهر است. نزدیک‌ترین فرودگاه به بندر آبادان، فرودگاه بین‌المللی آبادان است که در فاصله پنج کیلومتری آن قرار گرفته است و فاصله این بندر تا نزدیک‌ترین ایستگاه راه‌آهن در خرمشهر ۱۵ کیلومتر است (نادری و همکاران، ۱۳۸۱).

### موقعیت نسبی نسبت به شبکه ارتباط دریایی

بندر آبادان از طریق اروندرود به خلیج فارس و دریای عمان دسترسی دارد و از طریق مسیرهای بین‌المللی به اکثر نقاط جهان اتصال می‌یابد. اما بخش اعظم تجارت دریایی صورت گرفته در

بندر آبادان با کشورهای حوزه خلیج فارس مانند کویت و امارات متحده عربی است. علاوه بر مسیرهای خارجی، بندر آبادان از طریق اروندرود امکان اتصال به رودخانه کارون و بهمنشیر را نیز دارد که امکان کاپوتاژ بین بندر داخلی کشور را برای این بندر امکان پذیر می‌سازد (مهندسين مشاور طرح نوآندیشان، ۱۳۸۳).

#### شرایط دریایی بندر

عرض دهانه ورودی اروندرود حدود ۴۵۰ متر است. طول این کانال تا بندر آبادان در حدود ۴۸ مایل دریایی است. لنگرگاه بندر در مختصات طول جغرافیایی ۴۶ درجه و ۲۹ دقیقه شمالی و عرض ۴۶ درجه و ۴۸ دقیقه شرقی قرار گرفته است. عمق آب در لنگرگاه بیشتر از ۱۰ متر است. در حال حاضر به دلیل محدودیت عمق آب در دهانه ورودی، شناورها در زمان مد کامل با حداکثر آبخور چهار متر امکان تردد دارند (نادری و همکاران، ۱۳۸۶).

#### شرایط موجود بندر آبادان

از جمله شرایط ویژه بندر آبادان قرار گرفتن آن در مرکزیت شهر آبادان و وجود اداره کل گمرک در مجاورت آن است. این بندر در محدوده منطقه آزاد اروند قرار گرفته و با تاسیسات نفتی پالایشگاه، کارخانه‌های پتروشیمی و اسکله صادرات فرآورده‌های نفتی هم‌جواری دارد. بندر آبادان نزدیک به فرودگاه آبادان بوده و هتل‌های قابل قبولی در مجاورت آن قرار دارند. هم‌چنین در نزدیکی بندر خرمشهر و بندر امام خمینی (ره) قرار داشته و بیش از ۶۰ سال سابقه فعالیت بندری و دریایی دارد و در حال حاضر با سابقه ۱۵ ساله، از وجود خط کشتیرانی مسافری برخوردار است. جذب پایانه مسافری و سابقه عملکرد مناسب در زمینه صادرات و واردات مواد نفتی و غیرنفتی از دیگر شرایط ویژه بندر آبادان است (مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۸۲).

#### فرصت‌ها و امکانات صادراتی و وارداتی بندر آبادان

استان خوزستان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان محصولات کشاورزی و به‌ویژه تولیدات باغی در سراسر ایران است که امکانات فراوانی برای صادرات انواع محصولات زراعی و تولیدات باغات میوه آن برای صدور به کشورهای حوزه خلیج فارس و به‌ویژه مشتری قدیمی جنوب، کشور کویت فراهم است. با توجه به سابقه صدور این محصولات از بندر آبادان و خرمشهر می‌توان گفت تجربه‌های قدیمی و به‌کارگیری امکانات جدید می‌تواند افزایش قابل توجهی در این زمینه فراهم سازد و بندر آبادان در این زمینه نقش کلیدی دارد. زیرا نزدیک‌ترین مسیر حمل و اقتصادی ترین گزینه را در اختیار صادرکنندگان قرار می‌دهد. در ضمن می‌توان محصولات زیر را برای صادرات

#### فاصله بندر آبادان تا بندر مهم منطقه

نام بندر	شویخ	فجیره	دبی	دهام	دوحه	شارجه	مسقط
کشور	کویت	امارات	امارات	عربستان	قطر	امارات	عمان
فاصله	۱۳۰	۳۵۷	۷۰۲	۳۱۹	۴۶۵	۵۵۰	۸۱۵

فاصله بر حسب مایل دریایی است.

از بندر آبادان مورد بررسی قرار داد: مصالح ساختمانی، کالای سوپر مارکتی، مواد معدنی، لاستیک و پلاستیک، محصولات دامی گیاهی، خشکبار، پارچه و الیاف، لوازم خانگی، مصنوعات فلزی، حبوبات، چوب و تخته، آهن آلات، ماشین آلات، روغن‌های گیاهی، کاغذ و مقوا، برنج، گندم، مواد شیمیایی، مواد پروتئینی، لوازم‌پدکی، دام‌زنده، کالاهای متفرقه، چای، شکر، خودرو، مواد نفتی و خرما (مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۸۲).

#### استعدادهای و مزیت‌های بندر آبادان

نزدیکی به کشورهای عراق و کویت برای مبادلات تجاری و بازرگانی

نزدیکی به بندر امام خمینی (ره) برای ترانزیت و ترانشیپ کالا

وجود هتل‌های مجهز و مدرن

نزدیکی به فرودگاه و راه‌آهن

وجود پایانه مسافری دریایی

هم‌جواری با پالایشگاه و پتروشیمی

برخورداری از معافیت ۲۰ درصد سود بازرگانی

واقع شدن در منطقه آزاد تجاری-صنعتی اروند

و بهره‌مندی از معافیت‌ها و تسهیلات مربوطه

دسترسی به منابع قابل توجه آب شیرین

رودخانه‌های اروند و بهمنشیر

واقع شدن در مرکز شهرآبادان

وجود جاذبه‌های توریستی و گردشگری

دسترسی به بزرگراه آبادان-اهواز

انعطاف‌پذیری در پذیرش شناورها از ۲۰ تا ۵۰۰ تن (نادری و همکاران، ۱۳۸۶)

واگذاری ۲۵۰ هکتار زمین در منطقه تانک فارم

#### بندر تجاری چوبیده

این بندر با بیش از ۱۰ هکتار وسعت از سال ۱۳۷۵ به تدریج در ساحل شرقی بهمنشیر ساخته شد و مورد بهره‌برداری قرار گرفت. ساختمان‌ها و ابنیه احداث شده بر اساس طرح مشاوران منتخب سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. این بندر از طریق پل فلزی روی رودخانه بهمنشیر به روستای چوبیده متصل گشته و از طریق جاده قفاس به راه‌های ارتباطی آبادان - بندر امام خمینی (ره) و آبادان - اهواز وصل شده و در حال حاضر به طور عمده به صادرات میوه و تره‌بار، احشام، ماهی و خشکبار با استفاده از حدود ۲۰۰ لنج مشغول است. عمده صادرات این کالاها به کشور کویت و دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس است. فاصله این بندر تا کویت حدود ۱۳۰ مایل دریایی است که طی این مسافت با شناورهای سنتی بین ۱۲ تا ۱۷

#### بندر اروندکنار

بندر اروندکنار با مساحت حدود ۲۲ هکتار تحت مالکیت سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۰ تأسیس شد و هم‌اکنون دارای هزار مترمربع انبار مسقف و هشت هزار و ۵۰۰ مترمربع محوطه بارانداز است. موقعیت بندر در منتهی‌الیه جنوبی جزیره آبادان و در فاصله ۴۵ کیلومتری از شهرآبادان قرار دارد. بندر شامل یک پل دسترسی به طول ۳۶ متر و طول پهلوگیری ۱۲/۵ متر بوده و در حال حاضر دارای ۱/۵ متر عمق در حالت جزر و حدود ۲/۵ متر عمق در حالت مد است. فاصله این بندر تا دهانه رودخانه اروند ۱۲ مایل دریایی و تا کویت ۱۱۵ مایل دریایی است که طی این مسافت با شناورهای سنتی بین ۹ تا ۱۵ ساعت به طول می‌انجامد. این بندر تا مرکز استان ۱۶۰ کیلومتر و تا تهران هزار و ۷۰ کیلومتر فاصله دارد. نزدیک‌ترین فرودگاه به این بندر، فرودگاه آبادان با ۶۰ کیلومتر فاصله و نزدیک‌ترین ایستگاه راه‌آهن، ایستگاه خرمشهر با ۷۰ کیلومتر فاصله است (نادری و همکاران، ۱۳۸۶).

#### استعدادهای و مزیت‌های بندر اروندکنار

وجود ۱۰ هکتار اراضی در بندر چوبیده

امکان توسعه محوطه بندر با توجه به وجود

اراضی بلااستفاده هم‌جوار (۱۰۰ هکتار اراضی

منابع طبیعی)

وجود ۵۰۰ هکتار حوضچه ساخته‌شده و یار در

دست‌ساخت پرورش میگو و ماهی

وجود ۲۸ واحد کارخانه فعال در منطقه خصوصاً

کارخانجات بسته‌بندی و عمل‌آوری میگو

وجود حدود ۲۰۰ تن صید سالانه در منطقه و

حدود هفت هزار تن در مناطق هم‌جوار

بافت روستایی منطقه و امکان انبار و نگه‌داری

محصولات کشاورزی و دامی

قرارنگرفتن بندرگاه در منطقه مرزی و نبود

حساسیت‌های موجود در مورد مناطق مرزی

در این بندر

وجود کارگاه‌های لنج‌سازی در منطقه و

برخورداری بومیان از مهارت و فرهنگ دریایی

وجود راه‌های دسترسی مناسب

فاصله داشتن از مراکز انبوه جمعیتی

نبود ترافیک شهری

نزدیک بودن به دهانه بهمنشیر و کشورهای

حاشیه خلیج فارس به‌عنوان کشورهای مقصد

صادرات استان

وجود نخلستان‌های وسیع در منطقه و تولید

محصول خرما

محرومیت منطقه و انگیزه مردم در زمینه حرکت

به سوی توسعه بندر در جهت پذیرش شناورهای

سنتی

وجود بستر مناسب جهت تعیین بندر به‌عنوان

بندر صادراتی محصولات کشاورزی، دامی و

شیلاتی

امکان احداث سردخانه‌های قابل قبول در

محدوده بندر

کم بودن ترافیک دریایی آبراه بهمنشیر به

نسبت آبراه اروند (نادری و همکاران، ۱۳۸۶)

واردکنندگان و صادرکنندگان کالا بوده‌اند.

#### اقلام صادراتی از بندر آبادان

اقلام صادراتی از بندر آبادان در طول دوره مورد بررسی عبارتند از: محصولات دامی و گیاهی، کولرآبی، مصنوعات پلاستیکی، سفال، خشکبار، میوه و تره‌بار، فرش، مواد غذایی و لبنی. اقلام صادراتی از بندر چوبیده عبارتند از: میوه و تره‌بار، احشام، ماهی، میگو، مصنوعات پلاستیکی، خشکبار، محصولات دامی و گیاهی. اقلام صادراتی از بندر اروندکنار عبارتند از: میوه و تره‌بار، احشام و خشکبار (مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، ۱۳۸۲)

#### عملکرد بندر در عرصه کسب‌وکار

امروزه اهمیت بهبود فضای کسب‌وکار و توسعه اقتصادی کشورها بیش از پیش مشخص شده است. دلایل زیادی وجود دارد که نشان می‌دهد بهبود فضای کسب‌وکار در توسعه تجارت کشور از اهمیت مضاعفی برخوردار است. فرآیندهای فعالیت‌های اقتصادی منجر به صادرات در هر کشور شامل سه مرحله اساسی است:

الف) سرمایه‌گذاری (ب) تولید (ج) صادرات.

هر کدام از مراحل فوق در بهبود تراز تجاری

یک کشور از اهمیت بالایی برخوردار است.

بنابراین هر عاملی که منجر به بهبود و ارتقای

فعالیت‌های بالا شود به توسعه تجارت کشور

کمک‌شایانی کند.

در گزارش بانک جهانی آن چه حایز اهمیت است

توجه به اصلاحات در حوزه قوانین و مقررات یا

فرآیندهای کاری هر چند کوچک یا ساده است.

به عبارتی از متدولوژی شاخص‌های این گزارش

این چنین استفاده می‌شود که تحولات اساسی

و بزرگ با اصلاح قوانین و مقررات یا فرآیندهای

انجام امور هر چند کوچک شروع می‌شود و حتی

یک تغییر ساده اما هدفمند می‌تواند در بهبود

جایگاه یک کشور در عرصه بین‌المللی نقش

داشته باشد. بنابراین با چنین رویکردی در این

گزارش درصدد توضیح و تحلیل عملکرد بندر

در عرصه کسب‌وکار کشور بوده که این موضوع

با بررسی هشتمین شاخص ارزیابی کسب‌وکار

یعنی شاخص تجارت برون‌مرزی امکان پذیر

است (گزارش بانک جهانی، ۲۰۱۱).

#### جمع‌بندی

به‌طور کلی هدف اصلی این پژوهش بررسی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بندر آبادان، چوبیده و اروندکنار با استفاده از اطلاعات کتابخانه‌ای موجود است. اطلاعات موجود بر اساس مطالعات انجام شده است. با توجه به قابلیت‌ها و مزیت‌های نسبی موجود در بندر سه‌گانه می‌توان سرمایه‌گذاری‌های جدیدی را با حضور بخش خصوصی در این بندر تعریف نمود. در بندر آبادان در حوزه صادرات فرآورده‌ها و مشتقات نفتی، آموزش‌های تخصصی دریایی و بندری، خدمات

یدک‌کشی و راهنمایی، ترانزیت، ترانشیپ، کاپوتاژ، پایانه مسافری دریایی و تفریحات آبی، احداث کارگاه‌های تولید محصولات صادراتی با استفاده از تسهیلات منطقه آزاد در بندر چوبیده زمینه صادرات محصولات کشاورزی، دامی و شیلاتی و در بندر اروندکنار زمینه احداث پایانه کانتینری وجود دارد. روش گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای و روش تجزیه‌وتحلیل داده‌ها توصیفی است.

#### ارایه پیشنهادها

بر اساس نتایج حاصله، بندر سه‌گانه قابلیت‌های لازم را برای جلب و جذب سرمایه‌گذاری دارند. حال باید سازمان بنادر و دریانوردی با مطالعات دقیق‌تر و کارشناسی مشخص نماید آیا می‌توان تمام بخش‌های بندر یادشده از جمله امور زیربنایی و رونمایی را به بخش خصوصی واگذار نمود؟ یا این که سازمان بنادر زیرساخت‌های لازم را مهیا و قرارداد واگذاری اراضی با بخش خصوص را منعقد نماید؟ و این که چه نوع سرمایه‌گذاری منافع طرفین را تأمین می‌کند؟ پس از آن با دعوت از سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و ضمن بازدید میدانی از بندر یادشده نسبت به تبیین و معرفی دقیق و کارشناسانه اقدام زمینه‌ترغیب و حضور فعال و مستمر سرمایه‌گذاران را فراهم نماید. با برنامه‌ریزی کارشناسانه و جامع، سرمایه‌گذاری متناسب با توانمندی‌ها به‌وسیله بخش‌های خصوصی و تعاونی کارآمد و همکاری سیستم بانکی می‌توانیم در آینده شاهد رشد و توسعه و اشتغال‌زایی مولد در این بخش از کشور عزیزمان ایران اسلامی باشیم.

#### منابع

راشدی اشرفی، ع. (۱۳۸۶). مجموعه اطلاعات موردنیاز در بازرگانی خارجی، تهران، نشر قانون، چاپ پنجم.  
مهندسان مشاور آداب‌دانان. (۱۳۸۵). بستر توسعه صنعت حمل و نقل دریایی ایران در مقایسه با وضعیت جهانی، ناشر سازمان بنادر و کشتیرانی.  
مهندسين مشاور طرح نوآندیشان. (۱۳۸۳). شناخت وضعیت موجود بندر آبادان.  
مهندسين مشاور معماری و شهرسازی عرصه، (۱۳۸۲). بررسی و تحلیل شرایط وضع موجود، تبیین جایگاه و راهبردهای توسعه بندر آبادان.  
نادری، م و همکاران. (۱۳۸۶). پیشنهاد طرح جامع بندر آبادان، اداره بنادر و دریانوردی آبادان.  
والترز، س. (۱۳۸۴). بازاریابی بنادر، ترجمه ث قیصری وح حمیدی، تهران، نشر اسرار دانش، چاپ اول.  
پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی www.pmo.ir  
Making a Difference for Entrepreneurs, Report Doing business, www. ۲۰۱۱ of world bank doingbusiness.org

## ایمنی شناورهای صیادی

| **علی مرادی** |

کارشناس مسئول اداره کل سازمان‌های تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی

ایمنی شناورهای صیادی همواره یکی از موضوعات مورد توجه جامعه جهانی به‌ویژه سازمان بین‌المللی در یانوردی (IMO) بوده است، ولی تفاوت‌های فاحشی در طراحی و عملیات بین شناورهای صیادی و سایر انواع کشتی‌ها، همواره مانع بزرگی در درج موارد مربوطه در کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان افراد در دریا (SOLAS) و کنوانسیون خط‌شاهین (LL) بوده است. بنابراین خلا‌اعمال مقررات ایمنی برای شناورهای صیادی، هم‌چنان باقی‌مانده‌است. شناورهای صیادی برخلاف شناورهای دیگر که عموماً در بندر بارگیری و به دریا می‌روند، باید خالی به دریا بروند و در دریا بارگیری کنند بر این اساس قرار دادن این شناورها در کنوانسیون‌های دیگر که برای شناورهای تجاری بود، به‌سادگی امکان‌پذیر نبود. برای جبران این خلا کنوانسیونی مخصوص شناورهای صیادی در کنفرانسی که در شهر تورمولینوس، کشور اسپانیا در سال ۱۹۷۷ تشکیل شد، به تصویب رسید و اولین کنوانسیون بین‌المللی در مورد ایمنی شناورهای صیادی به حساب آمد. کنوانسیون ۱۹۷۷ تورمولینوس دارای الزاماتی ایمنی برای ساخت و تجهیزات شناورهای جدید، شناورهای صیادی اقیانوس پیما با طول ۲۴ متر و بالاتر و نیز شامل شناورهای صیادی که در حال عمل‌آوری صیدهای گرفته‌شده خود هستند، می‌گردید و شناورهای صیادی موجود فقط ملزم به رعایت الزامات مخابراتی مندرج در کنوانسیون بودند. هم‌چنین کنوانسیون دربردارنده الزاماتی برای تعادل شناورهای صیادی و نیز فصل‌هایی در مورد چگونگی ساخت، معیار یکپارچگی محفظه‌های ضد نفوذ آب، ماشین‌آلات و تاسیسات برقی، حفاظت در برابر حریق، کشف، مبارزه و اطفاحریق، حفاظت از کارکنان، وسایل نجات جان افراد، روش‌های اضطراری، فراخوان عمومی و چگونگی انجام تمرینات آمادگی برای اضطرار بر روی شناور، ارتباطات و تجهیزات در یانوردی روی شناور صیادی را شامل می‌شد.

#### مقدمه

|||||

سازمان بین‌المللی دریانوردی با درک اهمیت به‌کارگیری مفاد کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ که توسط پروتکل ۱۹۹۳ اصلاح شد با اعمال مقررات ایمنی برای شناورهای صیادی در سطح جهانی تعداد زیادی از دریانوردان را پوشش می‌دهد. سالانه تعداد قابل توجهی از ماهیگیران جان خود را به دلیل نبود رعایت ایمنی از دست می‌دهند و همواره خطر تهدید جان صیادان از یک‌سو و تهدید محیط‌زیست دریا از سوی دیگر، سبب شد تا سازمان بین‌المللی دریانوردی از سال ۲۰۰۷ اجرایی شدن پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس را در برنامه کاری خود قرار دهد و با پیگیری‌های لازم موافقت‌نامه کیپ تاون ۲۰۱۲ را به امضا برساند. پروتکل فوق‌باتوجه به تحولات تکنولوژیکی سال‌های اخیر و تحت کنوانسیون اصلی روزآمد شده و اصلاح شده است و باروش‌های برنامه‌ریزی شده، کشورها را برای الحاق به مصوبه فوق ترغیب می‌نماید.

این پروتکل به شناورهای صیادی با طول ۲۴ متر و بیشتر و نیز به شناورهای در حال عمل‌آوری صیدهای گرفته‌شده، اعمال می‌شد. پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس بهره‌برداری‌های مربوط به ماهی‌گیری در آب‌های عمیق و در مقیاس وسیع برای انجام صید در آب‌های دور از ساحل را در ساخت شناورهای صیادی جدید و پیشرفته، مدنظر قرار داده است. برای موفقیت در عملیات صید، این شناورها باید به تجهیزاتی ازجمله صیدیاپ پیشرفته و تجهیزات مخصوص دریانوردی، مجهز باشند. هم‌چنین، شناورهای صیادی باید مجهز به تورهای مخصوص ماهی‌گیری باشند به‌صورتی که منابع صید و منابع موجود در کف دریا را برای حفظ محیط‌زیست، مدنظر قرار دهند.

رویکرد در طراحی شناورهای صیادی مدرن برای سودآوری بیشتر در این است که ماشین‌آلات و تجهیزات مربوط به ماهی‌گیری توسعه داده شود و جنبه‌های ایمنی به‌طور کلی بهبود داده شود و شرایط کاری بهتری برای ماهی‌گیران فراهم آید.

مقررات ایمنی ذکرشده در پروتکل، که با اصلاحیه کنوانسیون ۱۹۷۷، به‌صورت یکپارچه درآمده، در ۱۰ فصل گنجانده‌شده است. این مقررات شامل کنترل اتوماتیک موتورخانه، تجهیزات پیشرفته نجات جان افراد، لباس‌های غوطه‌وری و وسایل حفاظتی - گرمایشی، سیستم‌های ارتباطات ماهواره‌ای و سایر اجزا سیستم ایمنی و اضطرار دریایی جهانی است. برای اجرایی شدن پروتکل ۱۹۹۳، موافقت‌نامه‌ای در شهر کیپ‌تاون افریقای جنوبی در اکتبر ۲۰۱۲ به تولیت سازمان بین‌المللی دریانوردی تشکیل که طی آن کشورهای عضو IMO برای الحاق به آن، ترغیب شدند.

##### بین‌مسئله

|||||

اگرچه اسنادی توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی برای ایمن‌سازی شناورهای صیادی در چهار دهه گذشته به تصویب رسیده است، بااین‌وجود به دلایل فنی و اقتصادی اجرایی مقررات مصوب عملاً توسط کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی، امکان‌پذیر نشده است. ایمنی شناورهای صیادی و مهم‌تر از آن صیادان مسئله مهمی است که باید به آن توجه جدی شود. امروزه ماهی‌گیری در دریا و شناورهای صیادی هم‌چنان به‌عنوان خطرناک‌ترین شغل باقی‌مانده است و این بخش سالانه تعداد زیادی تلفات جانی برج‌امی گذارد و به محیط‌زیست نیز آسیب می‌رساند. فقدان استانداردد برای ساخت شناورهای صیادی و نیز فقدان رویه‌های ایمنی یکسان و کمبود آموزش برای کارکنان، این شناورها نه‌تنها برای خود خطرآفرین هستند بلکه برای شناورهای دیگر که در دریا تردد می‌کنند نیز یک خطر بالقوه به‌حساب می‌آیند.

از طرفی تغییرات فنی و تکنولوژیکی در بیست سال گذشته در صنعت ماهی‌گیری صورت گرفته است که ضرورت اصلاح و بازنگری موارد حقوقی را اجتناب‌ناپذیر کرده است. توجه به این مهم نیز به‌ویژه برای شناورهای صیادی که در آب‌های

آزاد به ماهی‌گیری مشغول هستند، حایز اهمیت است و از سوی دیگر سامان دادن به شناورهای صیادی با تنظیم مقررات و چگونگی اعمال این مقررات به‌طور یکنواخت در سراسر جهان مسئله اصلی است.

##### علل مسئله

|||||

یکی از پارامترهای اصلی به‌وجود آمدن شرایط کنونی که نتیجه آن فقدان سند یکپارچه بین‌المللی برای ایمنی شناورهای صیادی است، این است که شناورهای صیادی صرفاً به‌عنوان یک فعالیت انتزاعی دیده می‌شوند. ازاین‌رو جامعه جهانی به ایمنی شناورهای صیادی بی‌توجه و از خطرات بالقوه آن غافل مانده است. موارد دیگری نیز در به‌وجود آمدن مسئله نقش ایفا داشته‌اند و آن این‌که صیادی در دریا به‌اندازه کافی مقرون‌به‌صرفه نبوده و افرادی که در این حوزه فعالیت دارند از حمایت مالی به‌اندازه کشتیرانی تجاری برخوردار نیستند. هم‌چنین در دهه ۱۹۸۰، سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر ارگان‌های مربوطه به این نتیجه رسیدند که کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷، به دلایل فنی از یک‌سو و به دلیل تغییرات تکنولوژی از طرف دیگر، امکان لازم‌الاجرا شدن را ندارد ازاین‌رو سازمان بین‌المللی دریانوردی تصمیم گرفت برای جایگزینی آن پروتکلی تهیه و تدوین نماید.

پس از تصویب پروتکل ۱۹۹۳، عملاً کنوانسیون ۱۹۷۷ تورمولینوس کنار گذاشته شده است و پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس جایگزین آن شد. علی‌رغم تصویب پروتکل اما به مرحله اجرا درنیامد و ازاین‌رو با توجه به لزوم تأمین ایمنی شناورهای صیادی، سازمان بین‌المللی دریانوردی برای اجرایی‌سازی پروتکل ۱۹۹۳، کنفرانسی دیپلماتیکی در شهر کیپ‌تاون افریقای جنوبی در اواخر سال ۲۰۱۲ برگزار نمود که طی آن ۵۵ کشور بر لزوم اجرایی شدن پروتکل با امضای موافقت‌نامه‌ای که به موافقت‌نامه کیپ‌تاون

۲۰۱۲ معروف شد، تأکید نمودند.

##### نتایج پیامدها

|||||

فقدان مقررات استاندارد یکپارچه برای ایمنی شناورهای صیادی تهدیدی برای ایمنی دریانوردی محسوب می‌شود و پیامدهای نامطلوبی برای کارکنان و شناورهای صیادی و هم‌چنین صدمه به محیط‌زیست را به دنبال دارد. بی‌توجهی به ایمنی شناورهای صیادی سبب شده تا صنعت صیادی و ماهی‌گیری هم‌چنان یکی از مشاغل پرخطر به‌باقی بماند و چنان‌چه این روند ادامه پیدا کند، پیامدهای آن دامن‌گیر همه فعالیت‌های دریامحور شده و مشکلات دریانوردی را تشدید می‌کند.

##### راه‌حل‌ها

|||||

برای برطرف کردن مشکلات و پیامدهای نامطلوب که ناشی از فعالیت‌های شناورهای صیادی موجود شده است، سازمان بین‌المللی دریانوردی، اجرایی کردن پروتکل ۱۹۹۳ را مربوط به کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس ۱۹۷۷، می‌داند. ازاین‌رو کنفرانس دیپلماتیکی در شهر کیپ‌تاون افریقای جنوبی از ۱۹ تا ۲۱ مه‌ماه ۱۳۹۱، برگزار شد.

در این کنفرانس موافقت‌نامه‌ای بین‌المللی برای اجرای پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون بین‌المللی شناورهای صیادی ۱۹۷۷، نهایی و برای امضای هیات‌های نمایندگی کشورها ارایه شد که به موافقت‌نامه کیپ‌تاون ۲۰۱۲، معروف شد. این موافقت‌نامه پروتکل ۱۹۹۳ اصلاح و روز آمد نمود و برخی از مفاد آن را تغییر داد. موافقت‌نامه در راستای اجرایی کردن پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس است که مهم‌ترین محورهای آن عبارتند از:

اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ سهم مهمی را در ایمنی دریانوردی به‌طور کلی و ایمنی شناورهای صیادی را به‌طور خاص، به دنبال دارد. اجرای برخی از مفاد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی ۱۹۷۷، عملی نبوده و مشکلاتی از سوی تعدادی از کشورها که دارای ناوگان صیادی قابل توجهی تحت پرچم خود هستند مطرح نموده‌اند و این مانع از لازم‌الاجرا شدن پروتکل شده و در نتیجه مانع اجرایی مقررات مندرج در آن شده است.

تنظیم موافقت‌نامه مشترک کمک می‌کند تا مناسب‌ترین استانداردهای ممکن برای ایمنی شناورهای صیادی قابل استفاده باشد و قابل اجرا توسط کشورهای ذی‌ربط باشد.

هدف ارتقا ایمنی شناورهای صیادی به بهترین نحوه با انعقاد موافقت‌نامه در ارتباط با اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی تورمولینوس ۱۹۷۷، به‌گونه‌ای با این موافقت‌نامه اصلاح و روزآمد آن، حاصل شد.

موافقت‌نامه کیپ‌تاون که در واقع اصلاحی برای کنوانسیون ۱۹۷۷ و پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس است دارای ۱۰ فصل است که برای

تأمین شناورهای صیادی تنظیم شده است و سرفصل‌های آن عبارتند از:

۱) مقررات کلی ۲) ساختمان، یکپارچگی در ضدنفوذ آب و تجهیزات ۳) تعادل و موارد مرتبط باقابلیت دریانوردی ۴) ماشین‌آلات و تاسیسات برقی ۵) حفاظت در برابر حریق، کشف‌آتش، مقابله و اطفاحریق ۶) حفاظت از پرسنل ۷) تجهیزات و چیدمان وسایل نجات ۸) روش‌های اضطراری، فراخوان عمومی و اجرای تمرینات روی شناور ۹) ارتباطات رادیویی، ۱۰) چیدمان وسایل ناوبری روی شناور

##### چشم‌انداز هر یک فصول پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس

|||||

#### فصل ۱:

##### مقررات کلی

این فصل شامل پروتکل به شناورهای جدید که پس از لازم‌الاجرا شدن پروتکل ساخته می‌شوند، اعمال می‌شود و نحوه محاسبه تناژ ناخالص شناورهای صیادی با توجه به طول آن‌ها را به شرح زیر ارایه می‌دهد:

الف) تناژ ناخالص ۳۰۰ برای شناورهای صیادی با طول ۲۴ متر در نظر گرفته‌شده است.

ب) تناژ ناخالص ۹۵۰ برای شناورهای صیادی با طول ۴۵ متر در نظر گرفته‌شده است.

ج) تناژ ناخالص ۲۰۰۰ برای شناورهای صیادی با طول ۷۵ متر در نظر گرفته‌شده است.

#### فصل ۲:

##### ساختمان یکپارچگی ضد نفوذ آب بودن و تجهیزات

دربرگیرنده ویژگی‌های فنی و معیارهای ساخت محفظه‌های ضد نفوذ آب است. در این فصل مشخصات فنی فضاهایی که آب نباید در آن نفوذ کند، بیان می‌شود.

#### فصل ۳:

##### تعادل و عوامل مرتبط باقابلیت دریانوردی

مقررات این فصل ویژگی‌های فنی شامل حداقل معیار تعادل و مقررات مربوط به شرایط عملیاتی خاص، مانند وزش بادهای شدید و حرکت‌های پیششی شناور، افزایش توده‌های یخ و غیره را در برمی‌گیرد.

#### فصل ۴:

##### ماشین‌آلات و تاسیسات برقی

بخش الف: مقررات این بخش به شناورهای با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود.

بخش ب: مقررات این بخش معیارهای موردنیاز برای موتورخانه را ارایه می‌دهد.

بخش ج: مقررات این بخش تاسیسات الکتریکی به‌کاربرده شده در روی شناور را تعیین می‌کند.

بخش د: مقررات این بخش فضاهای موتورخانه که به‌صورت دوره‌ای و در صورت لزوم، مورداستفاده قرار می‌گیرد، اعمال می‌شود.

#### فصل ۵:

##### حفاظت در برابر حریق، کشف حریق، مقابله و اطفاحریق

بخش الف: مقررات این بخش به شناورهای صیادی با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود. بخش ب: این بخش به معیارهای ایمنی در شناورهای صیادی با طول ۶۰ متر و بیشتر، اشاره دارد.

بخش ج: معیارهای ایمنی در مقابل حریق در شناورهای صیادی با طول ۴۵ متر و بیشتر ولی با طول کم‌تر از ۶۰ متر

#### فصل ۶:

##### حفاظت از پرسنل

مقررات این فصل شامل ویژگی‌های فنی در رابطه با درچه‌های عرشه، نرده‌های دور شناور، ریل‌ها و حفاظ‌ها، پله‌ها و نردبان‌ها است.

#### فصل ۷:

##### تجهیزات نجات جان افراد و چیدمان آن‌ها

بخش الف: این فصل به شناورهای جدید با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود، مگر این‌که به‌صورت دیگری بیان شود. مقرره‌های ۱۳ و ۱۴ در رابطه با تجهیزات نجات رادیویی و هم‌چنین فرستنده‌های رادار، به شناورهای موجود با طول ۴۵ متر و بیشتر از تاریخ لازم‌الاجر شدن پروتکل، اعمال خواهد شد.

بخش ب: الزامات شناور شامل تعداد و نوع قایق‌های نجات و تندرو، مقررات جلیقه‌های نجات و غیره می‌شود. هم‌چنین معیارها و ویژگی‌هایی ساخت این تجهیزات را بیان می‌کند.

#### فصل ۸:

##### روش‌های اضطراری، فراخوان عمومی و تمرینات روی شناور

این فصل به شناورهای فعلی و جدید با طول ۲۴ متر و بیشتر اعمال می‌شود. سیستم هشداردهنده فوری، لیست فراخوان عمومی و دستورالعمل‌های اضطراری و آموزش‌ها و تمرینات مربوط به ترک کشتی را پوشش می‌دهد.

#### فصل ۹:

##### ارتباطات مخابراتی

مفاد این فصل شامل الزاماتی برای شناورهای مجهز به سیستم ایمنی و اضطرار جهانی دریایی (GMDSS) و بازتاب مقررات موجود در فصل چهار کنوانسیون ایمنی جان افراد در دریا(SOLAS۱۹۷۴)، است.

بخش الف: مقررات این بخش تعاریف و کاربرد برای شناورهای جدید و موجود با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود.

بخش ب: الزامات کشتی. شامل الزاماتی است برای تاسیسات رادیویی در کلیه شناورها و روی شناورهایی که در محدوده خاص دریانوردی می‌کنند.

فصل ۱۰: تجهیزات دریانوردی کشتی و نحوه چیدمان آن‌ها

مفاد این فصل به شناورهای موجود و جدید شامل الزاماتی برای حمل تجهیزات دریانوردی برای شناورهای با طول ۲۴ متر و بیشتر، شناورهایی با طول کم‌تر از ۲۴ متر و شناورها با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود.

جدول شماره (۱) کلیات پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳

فصل	عنوان فصل	توضیحات
۱	مقررات کلی	مقررات این فصل به شناورهای جدید که پس از لازم الاجرا شدن پروتکل ساخته می‌شوند، اعمال می‌گردد و نحوه محاسبه تناژ ناخالص شناورهای صیادی با توجه به طول آن‌ها را به شرح زیر ارایه می‌دهد: (الف) تناژ ناخالص ۳۰۰ برای شناورهای صیادی با طول ۲۴ متر در نظر گرفته شده است. (ب) تناژ ناخالص ۹۵۰ برای شناورهای صیادی با طول ۴۵ متر در نظر گرفته شده است. (ج) تناژ ناخالص ۲۰۰۰ برای شناورهای صیادی با طول ۷۵ متر در نظر گرفته شده است.
۲	ساختمان یکپارچه ضد نفوذ آب بودن و تجهیزات	این فصل در برگیرنده ویژگی‌های فنی در باره چگونگی ساخت محفظه‌های ضد نفوذ آب است. در این فصل مشخصات فنی فضا‌هایی که نباید آب در آن نفوذ کند، بیان می‌شود.
۳	تعادل و عوامل مرتبط با قابلیت دریانوردی	مقررات این فصل ویژگی‌های فنی شامل حداقل معیار تعادل و مقررات مربوط به شرایط عملیاتی خاص، از قبیل وزش بادهای شدید و حرکات‌های بیجوشی کشتی، افزایش توده‌های یخ و غیره را در بر می‌گیرد.
	بخش الف	این بخش به شناورهای با طول ۴۵ متر و بیشتر در باره تامین و به‌کارگیری و همان‌طور چیدمان ماشین‌آلات و تاسیسات برقی است.
	بخش ب	مقررات این بخش تاسیسات موتورخانه و حداقل تجهیزات مورد نیاز برای آن بیان می‌کند.
	بخش ج	مقررات این بخش تاسیسات الکتریکی و نحوه عایق‌کاری و حفاظت از آن‌ها بیان می‌کند.
	بخش د	مقررات این بخش فضا‌های موتورخانه که به صورت دوره‌ای و در صورت لزوم، مورد استفاده قرار می‌گیرد را مورد توجه داده است.
	بخش الف	این بخش به کلیات و تعاریف در باره تجهیزات و مقابله با حریق می‌پردازد.
	بخش ب	مقررات این بخش معیارهای ایمنی در شناورهای صیادی با طول ۶۰ متر و بیشتر را توضیح می‌دهد.
	بخش ج	مقاد این معیارهای ایمنی در مقابل حریق در شناورهای صیادی با طول ۴۵ متر و بیشتر ولی با طول کم‌تر از ۶۰ متر را بیان می‌کند.
۶	حفاظت از پرسنل	مقررات این فصل معیارها و ویژگی‌های فنی در رابطه با دریچه‌های عرشه، نرده‌های دور کشتی، ریل‌ها و حفاظ‌ها، پله‌ها و نردبان‌ها شامل می‌شود.
	بخش الف	کلیات این فصل به شناورهای جدید با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود. مگر این‌که به صورت دیگری بیان شود. مقررهای ۱۳ و ۱۴ در رابطه با تجهیزات نجات رادیویی و همچنین فرستنده‌های رادار به شناورهای موجود با طول ۴۵ متر و بیشتر از تاریخ لازم الاجرا شدن پروتکل، اعمال می‌شود.
	بخش ب	الزامات شناور شامل تعداد و نوع قایق‌های نجات و قایق‌تندرو، مقررات برای جلیقه‌های نجات و غیره است. الزامات تجهیزات نجات افراد ویژگی‌هایی برای این تجهیزات را نیز در بر می‌گیرد.
۸	روش‌های اضطراری، فراخوان عمومی و اجرای تمرینات روی شناور	مقررات این فصل به شناورهای فعلی و جدید با طول ۲۴ متر و بیشتر اعمال می‌شود. سیستم هشدار دهنده فوری، لیست فراخوان عمومی و دستورالعمل‌های اضطراری و آموزش‌ها و تمرینات مربوط به ترک شناور را پوشش می‌دهد.
	بخش الف	این فصل الزاماتی برای شناورهای مجهز به سیستم ایمنی و اضطرار جهانی دریایی (GMDSS) و بازتاب مقررات موجود در فصل چهار کنوانسیون ایمنی جان افراد در دریا (SOLAS ۱۹۷۴) را شامل می‌شود.
	بخش الف	تعاریف و کاربرد. به شناورهای جدید و موجود با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود.
	بخش ب	الزامات مندرج در این بخش به حمل تجهیزات مخابراتی شامل الزاماتی برای تاسیسات رادیویی در کلیه شناورهای صیادی و بر روی شناورهایی که در محدوده خاص (ماهی‌گیری در آب‌های نزدیک قطب) دریانوردی می‌کنند، در نظر گرفته شده است.
۱۰	تجهیزات دریانوردی و نحوه چیدمان آن‌ها	این فصل به شناورهای موجود و جدید شامل الزاماتی برای حمل تجهیزات دریانوردی برای شناورهای با طول ۲۴ متر و بیشتر، شناورهایی با طول کم‌تر از ۲۴ متر و شناورهای با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شود.
	روش اعمال اصلاحیه پروتکل	ماده ۱۱ پروتکل روش تصویب و اعمال اصلاحیه را چه از طریق کمیته ایمنی دریانوردی، سازمان بین‌المللی دریانوردی و یا از روش تصویب در کنفرانس از شیوه رای کشورهای عضو پروتکل، بیان کرده است. اصلاحیه‌ها در تاریخ مقرر لازم‌الاجرا خواهد شد مگر این‌که تعداد مشخصی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی با آن مخالفت و مراتب را به آن سازمان اعلام نمایند.

محورهای اصلی موافقت‌نامه کیپ تاون ۲۰۱۲



موافقت‌نامه اجرای پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس را با اصلاحاتی هموار می‌کند و موانع موجود بر سر راه اجرایی شدن را برطرف می‌سازد. از این رو موافقت‌نامه کیپ تاون ۲۰۱۲ با در نظر گرفتن محورهای زیر به تصویب کشورهای حاضر در کنفرانس دیپلماتیک قرار گرفت:

اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ سهم بزرگی را در

ایمنی دریانوردی به‌طور کلی و ایمنی شناورهای صیادی را به‌طور خاص، به دنبال دارد.

در اجرای برخی از شرایط پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی ۱۹۷۷، مشکلاتی از سوی تعدادی از کشورها که دارای ناوگان صیادی قابل توجهی تحت پرچم خود هستند مطرح نموده‌اند و این مانع از لازم‌الاجرا شدن پروتکل شده و در نتیجه مانع اجرای مقررات مندرج در آن شده است.

تمایل به تنظیم موافقت‌نامه مشترک، دارای

قوی‌ترین استانداردهای عملی برای ایمنی شناورهای صیادی است که می‌تواند توسط کشورهای ذی‌ربط به اجرا درآید. با توجه به این‌که این هدف ممکن است به بهترین نحو با انعقاد موافقت‌نامه در ارتباط با اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی تورمولینوس ۱۹۷۷، حاصل شود.

مفاد موافقت‌نامه کیپ تاون در جدول شماره (۲) آمده است.

جدول شماره (۲) مفاد موافقت‌نامه کیپ تاون ۲۰۱۲

ماده	مفاد
ماده ۱ الزامات کلی	۱. طرفین این موافقت‌نامه اجرای مفاد آن را به طریق زیر باید عملی سازند: (الف) اجرای مواد مندرج در این موافقت‌نامه (ب) پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی تورمولینوس ۱۹۷۷ (از این به بعد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ نامیده خواهد شد)، تابع اصلاحات ضمیمه این موافقت‌نامه قرار می‌گیرد. ۲. مواد این موافقت‌نامه و پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ و اصلاحات صورت گرفته در ضمیمه این موافقت‌نامه باید به‌عنوان سند واحد تعبیر و تفسیر گردد. ۳. ضمیمه موافقت‌نامه حاضر به‌طور قانونی بخش جدایی‌ناپذیر موافقت‌نامه هست و ارجاع به این موافقت‌نامه هم‌زمان ارجاع به ضمیمه آن نیز است.
ماده ۲ تفسیر و به‌کارگیری	مواد ۲ تا ۸ و ۱۱ تا ۱۴ پروتکل تورمولینوس باید در این موافقت‌نامه بکار روند. در به‌کارگیری این مفاد، ارجاع به پروتکل حاضر به معنای اشاره به این موافقت‌نامه تلقی خواهد شد.
ماده ۳ امضا، تصویب، پذیرش، تایید و الحاق	۱. موافقت‌نامه حاضر برای امضای کشورها از تاریخ یازدهم فوریه ۲۰۱۳ تا ۱۰ فوریه ۲۰۱۴ در مقر اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، باز خواهد بود و پس از آن برای الحاق کشورها باز باقی می‌ماند. ۲. کلیه کشورها با اعلام رضایت خود طی روش‌های زیر متعهد به این موافقت‌نامه می‌شوند: (الف) امضا بدون شرط عطف به تصویب، پذیرش یا تایید (ب) امضا منوط به تصویب، پذیرش یا تایید به دنبال تصویب، پذیرش یا تایید (ج) امضا منوط به روش اجرایی خارج از مفاد مندرج در پاراگراف (د) این مفاد (د) الحاق ۳. تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق از طریق تودیع اسناد قانونی به دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) عملی می‌شود. ۴. کشوری که قبل از تاریخ تصویب سندی دال بر قبول موافقت‌نامه حاضر با تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق از تاریخ تصویب سندی دال بر قبول موافقت‌نامه را بر اساس پاراگراف ۳-ج امضا کند، فرض می‌شود که رضایت و تعهد خود را به این موافقت‌نامه ۱۲ ماه پس از پذیرش این موافقت‌نامه اعلام می‌نماید در غیر این صورت کشور با ارایه سند مکتوب، دال بر این‌که رویه مندرج در این پاراگراف به سود آن نیست، نظر خود را اعلام می‌دارد.
ماده ۴ لازم‌الاجرا شدن	۱. این موافقت‌نامه ۱۲ ماه پس از تاریخی که در آن ۲۲ کشور و نه کم‌تر، تعهد خود را اعلام کرده باشند. کشورهایی که تعداد شناورهای صیادی با طول ۲۴ متر و بیشتر آن‌ها کم‌تر از ۳۶۰۰ نباشد، لازم‌الاجرا خواهد شد. ۲. برای کشوری که سندی دال بر تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق در مورد این موافقت‌نامه پس از فراهم شدن شرایط لازم الاجرا شدن تودیع کند، و آن قبل از تاریخ لازم‌الاجرا، تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق در تاریخ لازم‌الاجرا شدن موافقت‌نامه باشد، تاریخ موثر تاریخی است زودتر باشد. ۳. برای کشوری که سند تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق خود به این موافقت‌نامه را پس از تاریخی لازم‌الاجرا شدن تودیع می‌کند، این موافقت‌نامه باستانی سه ماه پس از تاریخ تودیع سند، موثر واقع شود. ۴. پس از تاریخی که در آن اصلاحیه‌ای به این موافقت‌نامه تحت مفاد ۱۱ پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس صورت پذیرد، هر سند تصویب، پذیرش، تایید یا الحاق تودیع‌شده باید برای این موافقت‌نامه آن‌گونه که اصلاح شده است، به‌کار گرفته شود.

یادآور می‌شود که مرجع دریایی کشور با درک اهمیت ایمنی شناورهای صیادی، موافقت‌نامه را به‌منظور اجرایی نمودن پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس، امضا نموده است.

نتایج پیشنهادها



پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس به شناورهای با طول ۲۴ متر و بیشتر اعمال می‌شود اما فصل‌هایی خاصی در آن وجود دارد که به شناورهای با طول ۴۵ متر و بیشتر اعمال می‌شوند. به هر حال این پروتکل، مرجع دریایی را مجاز می‌دارد تا تعیین کند که کدام یک مقررهای این فصل‌ها باید به شناورهای با طول بین ۲۴ متر و ۴۵ متر اعمال شود، هم‌چنین برای حصول اطمینان از وجود استانداردهای هماهنگ، پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مراجع دریایی کشورها را ترغیب می‌کند تا استانداردهای منطقه‌ای هماهنگ را که برای شناورهای صیادی که در منطقه جغرافیایی مشابه عملیات صیادی انجام می‌دهند، با در نظر گرفتن شکل عملیات، وضعیت پناهگاه‌ها و شرایط آب و هوایی آن منطقه، تدوین و به مرحله اجرا گذارند. برخی از این موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای عبارتند از: موافقت‌نامه منطقه‌ای شرق و جنوب شرق آسیا: این موافقت‌نامه در کنفرانسی که در سال ۱۹۹۷ در توکیو برگزار شد به تصویب رسید و هفت راهکارهایی برای ایمنی شناورهای صیادی با طول ۲۳ متر و بالاتر ولی کم‌تر از ۴۵ متر را در منطقه مورد بحث، شامل می‌شود. تفاهم‌نامه منطقه‌ای اروپا از اول ژانویه ۱۹۹۹ اعمال شده است. هم‌چنین قوانین اروپایی ارایه‌کننده یک رژیم ایمنی هماهنگ برای شناورهای با طول ۲۴ متر و بالاتر است که در دسامبر ۱۹۹۷ تصویب شد و کلاد در راستای

پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ است.

به‌علت زمان‌بسی بودن فرآیند اجرایی شدن پروتکل ۱۹۹۳ و نیز خطری که توسط جامعه جهانی در رابطه با شناورهای صیادی، احساس می‌شود، سازمان کشاورزی و غذایی سازمان ملل متحد (FAO) و سازمان بین‌المللی کار (ILO) با مشارکت سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) موسوم به (FAO/ILO/IMO)، تعدادی اسناد غیرالزام آور را تهیه و تدوین نموده‌اند. این مصوبات شامل مصوبات، برای راهنمایی آموزشی و صدور گواهینامه صیادان و آیین‌نامه ایمنی اصلاح‌شده برای صیادان و شناورهای صیادی مصوب سال ۲۰۰۵ و راهکارهای اختیاری برای طراحی، ساخت و تجهیزات شناورهای صیادی کوچک، مصوب سال ۲۰۰۵، را در بر می‌گیرد.

آیین‌نامه ایمنی شناورهای صیادی اصلاح‌شده و راهکارهای اختیاری که ابتدا تهیه و در دهه ۱۹۷۰ مورد پذیرش قرار گرفت در اصل برای استفاده سازمان‌های ذی‌صلاح، موسسات آموزشی، مالکان شناورهای صیادی، انجمن‌هایی که نمایندگی صیادان را به عهده داشته‌اند و سازمان‌های غیردولتی که نقش آن‌ها به‌عنوان ایمنی، بهداشت و آموزش صیادان به رسمیت شناخته شده بود، مدنظر بود.

در بخش الف آیین‌نامه، راهکاری در توسعه آیین‌نامه‌های ملی، آموزش صیادان و دستورالعمل‌های آموزشی و راهکارهایی برای ایمنی و بهداشت صیادان، ارایه شده است.

سازمان‌های ذی‌صلاح برای به‌کارگیری محتوای آیین‌نامه و راهکارهای اختیاری در تامین ایمنی، بهداشت و مواد آموزشی در چهارچوب مناسب که با نیازهای خاص صیادان یک کشور یا یک منطقه تناسب داشته باشد و با زبان و گویش‌های محلی، مورد استفاده قرار دهند، ترغیب شوند.

هم‌چنین اجرای کنوانسیون استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگرهبانی برای شناورهای صیادی (STCW) ضامن فراهم شدن هرچه بهتر ایمنی شناورهای صیادی خواهد شد. این کنوانسیون با اجرای مقررات پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس به شکل هرچه کاراتر، در خواهد آمد.

نتایج موافقت‌نامه کیپ تاون ۲۰۱۲ که تغییراتی در چهارچوب پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ داده است، در فرآیند ارتقا ایمنی شناورهای صیادی نقش بسیار پررنگی می‌تواند ایفا کند. این موافقت‌نامه که اجرایی شدن کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ و پروتکل آن را تایید نموده است می‌تواند در روند سلامت صیادان و شناورهای صیادی بسیار مهم باشد.

منابع



کنوانسیون ۱۹۷۷ تورمولینوس

پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس

متن موافقت‌نامه کیپ تاون ۲۰۱۲

موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای (FAO/ILO/IMO)



## مطالعه و بررسی لحظه‌ای پارامترهای زیست‌محیطی تأثیر گذار بر سازه‌ها و تجهیزات دریایی بندر شهیدرجایی

زهرة حاجی سلیمی

کارشناس اداره کل سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی

سازه‌های دریایی و تاسیسات بندری موجود در بنادر کشورمان در زمره تاسیسات زیربنایی مهمی به شمار می‌روند که در معرض پوسیدگی و تخریب ناشی از قرار گرفتن در محیط دریایی هستند. محیط‌های دریایی عموماً دارای یون‌ها و پارامترهای زیست‌محیطی خورنده است که برای مصالح ساختمانی مضر هستند. اساس آب‌دریاهای سراسر جهان با هم شباهت‌ها و تفاوت‌هایی دارند که باید قبل از ساخت سازه‌های طراحی شده برای صدها سال به‌وضوح مطالعه و بررسی شده باشند. هم‌چنین در دهه اخیر کنترل و حذف آلودگی ناشی از فعالیت‌های بندری و ایجاد بندر سبز در کشورهای پیشرفته توجه زیادی را به خود معطوف کرده است. آلودگی در بنادر علاوه بر خساراتی که به سازه‌ها و تجهیزات دریایی وارد می‌کند، بر سلامت کارکنان بندر، ساکنان شهرهای بندری و اکوسیستم منطقه اثر سو می‌گذارد. لذا در راستای دستیابی به توسعه پایدار سواحل کشور، ارزیابی جنبه‌ها و پیامدهای محیط‌زیستی مرتبط با فرآیندهای جاری بنادر و پیگیری لازم جهت حذف و یا کاهش اثرات مخرب و آسیب‌رسان ضروری است. در نبود مطالعات جامع درباره آلاینده‌های بندری در کشور، مطالعات حاضر پارامترهای زیست‌محیطی آب حوضچه بندر را مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

### بررسی لحظه‌ای پارامترهای زیست‌محیطی تأثیر گذار بر سازه‌ها

اداره کل مهندسی سواحل و بنادر با توجه به فقدان مطالعات مدون درباره آلاینده‌ها بر خوردگی سازه‌ها در بنادر کشور و در راستای بررسی و کاهش اثرات فاکتورهای غالب محیط زیستی بر سازه‌های دریایی و تجهیزات بندری اقدام به اندازه‌گیری و بررسی فاکتورهای محیط زیستی در حوضچه بندر تحت حاکمیت نموده است. از آن‌جا که تاکنون مطالعات مشابهی در قالب پایش و آنالیز داده‌های محیط زیستی و نرخ تأثیر گذاری هر یک از این پارامترها بر سازه‌های دریایی، نمایش به‌هنگام وضع محیط زیستی حوضچه در محوطه بندر برای اطلاع‌رسانی به کارکنان و هم‌چنین ارسال داده‌ها به‌منظور ذخیره‌سازی و تکمیل بانک اطلاعاتی در هیچ‌یک از بنادر ایران صورت نپذیرفته است، ابتدا بندر شهیدرجایی انتخاب و مطالعات پارامترهای محیط‌زیستی به‌منظور کنترل عوامل تأثیرگذار بر سازه‌های دریایی و تجهیزات بندری صورت گرفته است. مجتمع بندری شهیدرجایی، با برخورداری از موقعیت منحصر به‌فرد جغرافیایی در نزدیک‌ترین نقطه به تنگه هرمز، ورودی خلیج فارس و نیز با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی

اداره کل مهندسی سواحل و بنادر با عنایت به موارد فوق و با هدف بررسی و مطالعه پارامترهای زیست‌محیطی تأثیرگذار بر سازه‌ها و تجهیزات دریایی، اقدام به اندازه‌گیری پارامترهای دریایی تأثیرگذار بر سازه‌ها و تجهیزات دریایی از جمله اسیدیته (PH) آب دریا، اکسیژن محلول و آلودگی نفتی (PAH)، کدورت، دما و هدایت الکتریکی در محدوده بندر شهیدرجایی نموده است.

در گام نخست به شناسایی پارامترهای مورد مطالعه در زمان عملیات عادی بندر و هم‌چنین غلظت و نوع آلاینده نفتی به‌وسیله نمونه‌برداری آب و رسوب با هدف بررسی وضعیت زیست‌محیطی آب حوضچه بندر، تکمیل داده‌ها و نتیجه‌گیری برای انتخاب نوع سنسور نفتی پرداخته شده است. برداشت نمونه آب به‌وسیله دستگاه نمونه‌بردار عمقی نانسن، انجام شده است نمونه‌های آب پس از برداشت به آزمایشگاه تهران فرستاده شده و مقادیر آلاینده نفتی آن اندازه‌گیری شد. (شکل ۱)



شکل ۱- برداشت نمونه آب به‌وسیله دستگاه نمونه‌بردار عمقی نانسن

برداشت نمونه رسوب به‌صورت دست‌خورده و به‌وسیله دستگاه نمونه‌بردار گرب یا سازنده OSK، شکل ۵، انجام می‌شود. نمونه رسوب به دلیل قابلیت تجمع آلودگی در آن، نشان دهنده وضعیت آلودگی و یا توسعه آلودگی در پایش محیط‌های آبی است. نمونه‌های رسوب پس از برداشت به آزمایشگاه رسوب تهران فرستاده و پس از هضم نمونه فلزات نیکل و وانادیوم آن اندازه‌گیری شد نیکل و وانادیوم از فراوان‌ترین فلزات سنگین موجود در نفت خام هستند که تمرکز آن‌ها در رسوب شاخصی برای آلاینده نفتی در محیط است. (شکل ۲)



شکل ۲- نمونه‌گیر گرب مخصوص برداشت رسوب بستر

در مرحله بعد، پس از انجام نمونه‌برداری‌ها و تحلیل نتایج آن، هم‌چنین بررسی محاسن و معایب فنی شرکت‌های سازنده سنسورهای مورد نظر بر اساس پارامترهای تأثیرگذار در انتخاب سنسورها شامل پارامتر اندازه‌گیری، دقت، جنس و کارانتی بررسی، نوع سنسورهای مورد استفاده برای پایش بلندمدت خریداری و اتاقک پایش پارامترهای زیست‌محیطی جانمایی (شکل ۳) و راه‌اندازی (شکل ۴) شده است.



شکل ۳- جانمایی اتاقک پایش پارامترهای زیست‌محیطی



شکل ۴- اجزای اتاقک پایش و سنسورهای اندازه‌گیری پارامترهای زیست‌محیطی

در این پروژه اطلاعات زیست‌محیطی برداشت شده به‌صورت هم‌زمان و با استفاده از سنسورهای نصب‌شده در اتاقک پایش اندازه‌گیری شده، به‌صورت آنلاین در قالب پایگاه اینترنتی و تابلوی اطلاع‌رسانی در محل ورودی بندر شهیدرجایی نمایش داده می‌شود. (شکل ۵)



شکل ۵- نمایی از جانمایی سه‌بعدی تلویزیون شهری در مقابل ورودی اصلی ساختمان‌های اداری و گمرک بندر شهیدرجایی

### مدل‌سازی انتشار و پخش آلودگی نفتی

مطالعات شبیه‌سازی جریان‌های دریایی در مناطق ساحلی و بندری باهدف شناخت الگو رفتار دقیق جریان‌های دریایی با منشاهای مختلف و نیز تعیین دقیق تغییرات تراز آب ناشی از جزر و مد و استفاده از نتایج آن جهت شناسایی نحوه انتقال آلودگی‌های نفتی انجام‌شده است.

مقادیر عظیمی از نفت خام به‌وسیله نفتکش‌ها و از طریق دریاها و اقیانوس‌ها به سراسر جهان انتقال می‌یابد. آلودگی نفتی در هنگام ورود به دریا به‌صورت لایه‌ای در سطح پراکنده شده، مواد فرار آن به‌تدریج تبخیر شده و برخی از اجزا در آب دریا حل می‌شود. غشا نفت موجود بر روی آب، تبادل گاز میان آب و اتمسفر را مختل می‌کند. هم‌چنین مانع از نفوذ کافی نور خورشید به اعماق آب می‌شود. با عنایت به موارد فوق، شبیه‌سازی پخش و انتقال آلودگی نفتی باهدف تعیین الگوی انتشار آلودگی‌های نفتی در محدوده بندر شهیدرجایی در اثر سناریوهای محتمل حادثه نفتی در بندر در غالب این پروژه در دست انجام است.

در این مطالعات هم‌چنین به‌ارائه طرح پایش درازمدت منطقه از جمله پارامترهای مورد اندازه‌گیری، دوره و توانر اندازه‌گیری، تجهیزات مورد نیاز با توجه به زیرساخت‌ها و شرایط حاضر و ارائه دستورالعمل و راه‌های پیشگیری از تخریب سازه‌های ساحلی و تجهیزات بندری در اثر عوامل محیط‌زیستی پرداخته خواهد شد که برنامه انجام این مطالعات در سایر بنادر تحت حاکمیت نیز در دستور کار این اداره کل قرار گرفته است.





دریانوردی باعث شده تا دریانوردان زندگی ویژه و متفاوت با افراد شاغل بر روی خشکی داشته باشند. چنین فضایی قطعاً باعث افزایش خطای انسانی می‌شود. به‌عنوان مثال دلیل غوص کاپیتان، کار نکردن اکوساندر بوده که می‌توانسته به علت کثیف شدن ترنسدریوسر در زیر شناور باشد و کاپیتان با سماجت اصرار به غوص نایمن می‌نماید.

در گذشته به‌تبع بررسی‌های انجام‌شده بر روی سوانح به وقوع پیوسته، جامعه جهانی دریانوردی جهت پیشگیری از سوانح مشابه عمدتاً از نقطه‌نظر فنی و تکنیکی به ارتقا ایمنی مبادرت می‌نمود. بر این اساس عمده استانداردهای ایمنی به طراحی سازه و نصب تجهیزات کمک ناوبری تخصیص می‌یافت. استمرار وقوع سوانح مشابه باعث شد تا جامعه جهانی بیش از پیش به ریشه‌یابی عوامل موثر پرداخته و در پی آن خطاهای انسانی را به‌عنوان عامل اصلی مورد توجه قرار دهد. در بررسی سانحه مذکور در رابطه با انواع خطاهای انسانی رتبه‌بندی و دسته‌بندی‌های متفاوتی وجود دارد. در این بین شاخصه‌های ارایه شده توسط راسموسن و ریزن از اعتبار خاصی در این حوزه برخوردار است. راسموسن با در نظر گرفتن رفتار و سطح عملکرد انسان، خطاها را در سه مرحله عملکرد بر اساس مهارت افراد، رویه موجود و تعریف‌شده و دانش خود فرد رتبه‌بندی می‌نماید. عمومی‌ترین نوع دسته‌بندی خطاهای انسانی که به‌عنوان مرجع در صنایع دریانوردی، هوانوردی و همچنین صنایع دیگر توسط کشورهای، موسسات و شرکت‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، توسط «جمز ریزن» و تحت عنوان مدل «جمز» است. این مدل خطاهای انسانی را به چهار دسته

شامل خطاهای لغزش، فراموشی، اشتباه و تخلف دسته‌بندی می‌نماید. در این روش علاوه بر دسته‌بندی نوع خطا، با اقتباس از روش راسموسن به رتبه‌بندی آن‌ها بر اساس عملکرد افراد نیز پرداخته است.

شکل ۵: ماتریکس برگرفته از مدل ریزن و راسموسن برای نحوه تشخیص خطا و تخلف در سوانح اقدام به غوص در شرایطی که اضطراری نبوده و می‌توانسته توسط تیم مجرب غواصی و یا در داک انجام شود، به‌عنوان یک تخلف در نظر گرفته می‌شود. تخلف انسانی، انحراف عمدی از مسیر قوانین، مقررات، دستورالعمل‌ها، رویه‌های اجرایی بوده و نشان‌دهنده عدم انطباق با موارد ذکر شده است. انگیزه بسیاری از تخلف‌ها، انجام و به اتمام رساندن کار با وجود محدودیت‌های موجود است. دسته‌بندی‌های گوناگونی در رابطه با نوع تخلف وجود دارد. به‌صورت خلاصه ریزن تخلف را به سه دسته تخلف‌های معمول روزمره و تخلف‌های ضروری و تخلف‌های موقعیتی تقسیم می‌نماید.

در خصوص تخلف انجام‌شده، اقدام به غوص نایمن در شرایطی که اجازه غوص بر اساس قوانین به فرمانده داده نشده است، به‌عنوان تخلف‌های موقعیتی عنوان می‌شود. بنابراین در تحلیل شناخت عوامل بروز سانحه در اولین قدم، اقدام به غوص به‌عنوان اقدام خطرناک شناخته می‌شود.

غواص بدون حضور هم‌رزم و بدون استفاده از طناب زندگی و لباس غواصی اقدام به غوص نموده است که در تحلیل خطاهای انسانی مجدداً در دسته‌بندی خطاهای تخلف قرار می‌گیرد. موارد دیگر که در یافته‌ها به آن اشاره گردید خطای اشتباه است. خطای اشتباه اقدامی است خواسته ولی با عواقب ناخواسته

و بر اساس تصمیمی عمدی برای اجرا نکردن مقررات و قواعد نیست. در واقع این خطا در اثر نارسایی در تصمیم‌گیری فرد بوده و بر اساس قضاوت و برداشت نادرست از شرایط موجود است. در این نوع خطا فرد وظیفه خود را آگاهانه و با هوشیاری انجام می‌دهد. او طبق اندوخته‌های دانشی خود تصور می‌نماید کار را به‌صورت صحیح و بر اساس رویه و قاعده انجام داده ولی در واقع مسیر اشتباه را پیموده است. این خطا از لحاظ رفتاری در سطح عملکرد بر اساس رویه موجود و یا بر اساس دانش رخ می‌دهد. بنابراین عدم استفاده از هم‌رزم، لباس غواصی و لباس غوطه‌وری و طناب زندگی به‌عنوان اشتباه و در قالب شرایط خطرناک می‌آید.

از دیگر عوامل بروز سانحه که می‌توان به‌عنوان شرایط خطرناک عنوان کرد، می‌توان به حضور نداشتن سوپروایزر اشاره نمود. استاندارد نبودن هوای مورد استفاده در کپسول غواص، کهولت سن و داشتن سابقه بیماری قلبی همگی از شرایط خطرناک بروز این سانحه است که همان‌گونه که گفته شد در دسته خطاهای اشتباه قرار می‌گیرد.

با توجه به این که متوفی کمر بند وزنه خود را باز نکرده است و هیچ‌گونه علامت کوفتگی یا ضربه بر روی بدن او یافت نشده است، می‌توان به استناد گواهی فوت، مرگ قلبی را علت مرگ دانست. (مرگ ناگهانی قلبی، یک مرگ طبیعی محسوب می‌شود. حدود ۲۱ درصد علل مرگ در غواصان اسکوبا را به بیماری قلبی مرتبط می‌دانند. متأسفانه این توصیف، تعبیر کاملی را در خصوص شناخت وقایع به ما نمی‌دهد).

به‌صورت کلی عوامل بروز سانحه در قالب

اقدام خطرناک و شرایط خطرناک به‌صورت زیر آورده شده است:



شکل ۶: عوامل بروز سانحه

**اقدامات انجام گرفته (Actions Taken)**

پیرو اعلام خارگ مارین به مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی خارگ مبنی بر مفقودی یک نفر از خدمه یک کشتی مذکور که به‌منظور انجام تعمیرات با تجهیزات غواصی به زیر شناور رفته بود، هماهنگی لازم به‌عمل آمده و ناجی ۹ به همراه یک نفر غواص به منطقه اعزام شد. در ساعت ۱۱:۵۵ جسد شخص مغروق توسط غواص امداد رسان رویت و به ناجی ۹ منتقل گردید. ناجی ۹ پس از تحویل جسد به سمت خارگ حرکت نموده و در ساعت ۱۲:۰۰ در اسکله مروراید پهلو گرفت. فرد متوفی نیز به آمبولانس نیروی دریایی مستقر در اسکله تحویل داده شد.

اولین جلسه داخلی کمیته سوانح روز بعد از حادثه برگزار شد و کارشناس سوانح برای ارزیابی، دو روز بعد به شناور مذکور اعزام شد و در لنگرگاه، بررسی‌های لازم صورت پذیرفت. کپسول غواصی مورد استفاده متوفی از شناور تحویل گرفته شد و برای انجام آزمایش‌ها و آنالیز گازهای موجود به آزمایشگاه فرستاده شد. پس از آنالیز هوای کپسول متوفی، این کپسول

جهت تست دهنی، در عمق مشابه توسط بازرس سوانح مورد آزمایش قرار گرفت. طی تحقیقات از تجارب پزشک غواص (دکتر رامین معصومی) و هم‌چنین فرماندهان غواصی نیروی دریایی ج.ا.ا (ناوسروان شهریار شاکری) برای جمع‌آوری و شناسایی عوامل، توسط تیم بررسی سانحه استفاده شده است.

جلسه بررسی سانحه مذکور در اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر برگزار و نظرات و رهنمودهای اعضای این کمیته اخذ شد. درس‌های گرفته‌شده:

چنان‌چه اشاره شد، انجام غوص توسط متوفی لزومی نداشته و با توجه به این که خللی در ماموریت شناور ایجاد نمی‌کرده است، این عملیات از ابتدا نمی‌بایست انجام می‌شد. اگر انجام عملیات تحت نظر سوپروایزر غواصی انجام می‌گرفت و با طناب زندگی به غواص بسته‌شده بود و یا غواص، طبق قوانین غواصی اقدام به غوص منفرد نمی‌کرد، به این شکل چهار سانحه نمی‌شد. مناسب نبودن شرایط جسمانی غواص به لحاظ کهولت سن و داشتن بیماری زمینه‌ای قلبی شرایط غوص را خطرناک ساخته است و هم‌چنین استفاده از هوای فشرده غیراستاندارد و رعایت نکردن موارد ایمنی عملیات غواصی، از دیگر عواملی است که می‌تواند شرایط یک غواصی سالم را به خطر بیاندازد. علت فوت غواص در گواهی پزشکی فوت توسط پزشک، سکته قلبی بیان‌شده است که متأسفانه این توصیف، تعبیر کاملی را در خصوص شناخت وقایع به ما نمی‌دهد. عوامل فراوانی ممکن است در سیستم بدنی یک غواص اختلال ایجاد نماید و در نهایت باعث ایست قلبی و سکته قلبی غواص شود. غواصی باعث بروز برخی استرس‌ها شده که قادرند از طرق مختلف مثل خون‌رسانی عمومی، خون‌رسانی عروق کرونر و انقباض موثر عضلاتی، بر روی عملکرد قلب تأثیر بگذارند. از جمله می‌توان به عوامل روانی، سرما، غوطه‌وری، حبس نفس و اکنش‌های مرتبط با غواصی اشاره نمود که همگی می‌توانند باعث

بروز شرایط غیرعادی برای قلب شوند. بحث دیگر مربوط به چک لیست تجهیزات غواصی است که در ماده هشت آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های غواصی آمده است و می‌بایست به‌صورت مداوم انجام پذیرد. یکی از این چک لیست‌ها، چک لیست تعویض فیلترهای کمپرسورهای غواصی است که می‌تواند باعث غیراستاندارد شدن هوای تنفسی غواص شود.

**پیشنهادها (Recommendations)**

شرکت‌های فراساحل درگیر با امور غواصی می‌بایست در خصوص موارد ایمنی برای عملیات غواصی، به‌منظور پیشگیری از وقوع سوانح دریایی مشابه در آینده (با تکرش فنی ایمنی) به پرسنل خود اطلاع‌رسانی نموده و آموزش‌های لازم ارایه شود. در این راستا عوامل گسترده بروز این سانحه می‌تواند تحت عنوان یک دستورالعمل برای مبادی ذی‌ربط اجرایی شود.

**منابع مورد استفاده**

- [۱] سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۲، پورتال اینترنتی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، سوانح دریایی، معرفی کمیته بررسی سوانح دریایی، <http://bushehrport.pmo.ir/fa/casualty/inc>
- [۲] گلستانی، ا. خسروی، ح. (۱۳۹۴) بررسی نقش خطاها و تخلفات انسانی در بروز سوانح دریایی آبهای ساحلی استان بوشهر، مقالات همایش صنایع دریایی، صفحه ۶۷
- [۳] معصومی، رامین (۱۳۸۶). پزشکی غواصی و زیر سطحی- چاپ ارتش ج.ا.ا. ایران- نیروی دریایی- مرکز مطالعات و تحقیقات IMO. CASUALTY ANALYSIS. [۴] ۱۷ PROCEDURE (document FSI International Maritime, ۲ annex, ۱. WP Organisation



شکل شماره ۵

## پوشش بیمه‌ای برداشت ضایعات یا جابه‌جایی و خارج‌سازی مقرر

احمد شکوهی بهار  
کارشناس بیمه



توسعه تجارت بین‌المللی کشورهای هم‌جوار با دریا و نیاز ناگزیر اغلب جوامع به حمل‌ونقل دریایی و به‌تبع آن نیاز روزافزون به استفاده از انواع شناور برای تجارت به‌ویژه برای حمل محمولات سنگین و حجیم - که حمل آن‌ها از طریق زمین یا هوا مقرون به‌صرفه نیست - علاوه بر نتایج مثبتی که برای صاحبان کالا و هم‌چنین عامه مردم و مصرف‌کنندگان کالا به دنبال دارد، در نتیجه بروز حوادث دریایی که جز جدایی‌ناپذیر حوزه صنعت دریا و دریانوردی است، لاجرم تبعات منفی مخصوص به خود را برای مالکان و خدمه کشتی‌ها به همراه دارد.

شناورهایی که بر اثر حوادث دریایی از قبیل: طوفان، تصادم و تصادف، واژگونی، آتش‌سوزی و غیره غرق می‌شوند، برای دو قشر تبعاتی را به همراه خواهند داشت: اول: مالک شناور و صاحبان کالا (در صورتی که کشتی باری باشد) که مال خود را از دست داده‌اند متضرر شده‌اند، دوم: در صورتی که عمق آب کم باشد و محل غرق شدن شناور، در مسیر آبراهه و پرتردد به‌ویژه مسیرهای نزدیک به پایانه‌ها باشد، خطر برخورد بقایای شناور غرق شده با شناورهای عبوری و آسیب آن‌ها یا حتی سبب غرق شدن آن‌ها را به همراه خواهد داشت. اگر بندر یا پایانه نزدیک به محل غرق شدن شناور، بندر پرترددی باشد، مسئولان و محافظان بندر را هم تحت تاثیر قرار داده و تاثيرات منفی بی‌نصیب نخواهد گذاشت.

در شرایط مواجهه با چنین حادثه‌ای چه باید کرد؟ طبیعی است اولین اقدام برای مالک شناور، نجات و خارج‌سازی آن (که مستلزم پرداخت هزینه گزافی است) و مهم‌ترین اقدام برای مسئولان اجرایی بندر، جابه‌جایی مغرقه برای تأمین آسایش خاطر مالکان دیگر شناورها و حفظ امنیت منطقه است. شاید به همین خاطر است که سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۲ با ابلاغ بخشنامه‌ای، تمامی مالکان کشتی (انواع شناور مسافری، باری، تجاری و صیادی و...) را ملزم به خرید پوشش بیمه‌ای برداشت ضایعات (WR) یا Wreck Removal کرده است؛ اگرچه هنوز با گذشت دو سال از ابلاغ این بخشنامه، مسئولان اغلب بنادر کشور، خود را ملزم به رعایت مفاد آن نمی‌دانند، اما برخورداری از این پوشش بیمه‌ای در اکثر کشورهای دنیا نه تنها مرسوم و الزامی است، بلکه توسط مسئولان بنادر و مالکین شناورها نیز پذیرفته شده است.

در معاهده بین‌المللی برداشت ضایعات (خارج‌سازی مغرقه) لایروبی - که نخست در سال ۲۰۰۷ تنظیم و به اجرا گذاشته شد و در آوریل ۲۰۱۴ در لایروبی بازنگری و اصلاح شد و از ۱۴ آوریل ۲۰۱۵ برای اعضا لازم‌الاجرا شد - تمامی کشورهای عضو معاهده مذکور ملزم شده‌اند مالکین شناورهایی که بیش از ۳۰۰ تن وزن ناخالص دارند را متعهد به خرید پوشش بیمه‌ای در قبال حوادث دریایی نمایند. این پوشش بیمه‌ای مسئولیت مالک شناور در قبال تردد آن، شناسایی محل غرق و نجات یا خارج‌سازی آن را در حوزه دریاهای کشورهای عضو تعهد می‌کند. این پوشش بیمه‌ای، ارتباط تنگاتنگ و مشابهی با بیمه مسئولیت محض و مخرج مالک

تناژ شناور (وزن ناخالص یا GT)	فرمول محاسبه	سقف پوشش WR (به دلار)
تا ۵۰۰ تن	فاقد فرمول - با رقم ثابت تعیین می‌شود	۲۵۰,۰۰۰
متراد بر ۵۰۰ تن	$1,5 \times [16V + (16V \times \text{Ship GT})]$	محاسبه می‌شود

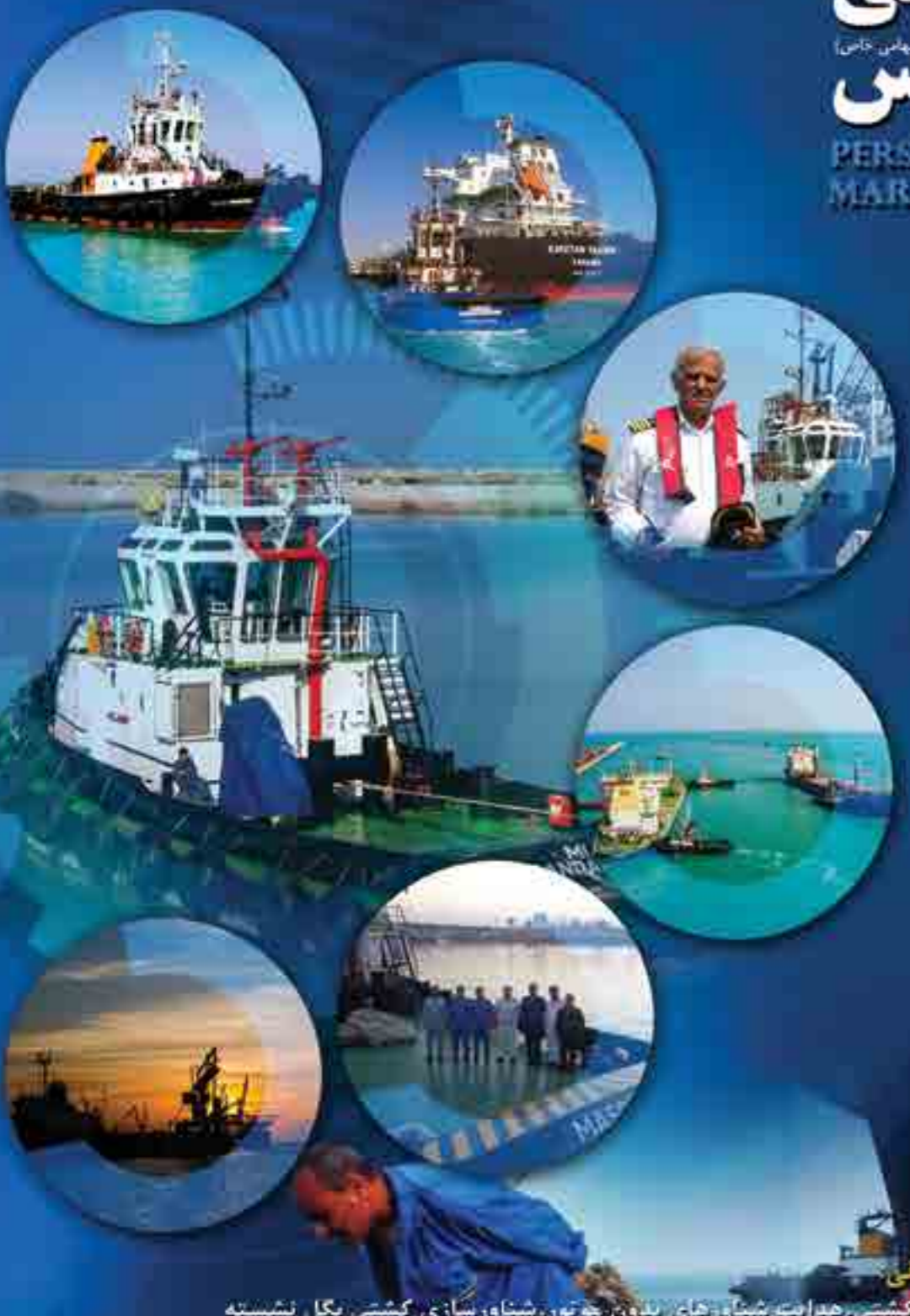
هم‌اکنون فرهنگ خرید پوشش کامل بیمه‌ای و در نتیجه تأمین آسایش خاطر مالکان کشتی در کشورمان چندان جان‌نیفتاده است و اغلب بنادر نیز سخت‌گیری چندانی در این باره ندارند. امید است هرچه زودتر هم‌چون اغلب کشورهای صنعتی و هم‌چنین کشورهای جنوبی خلیج فارس در بین مالکان کشتی و مسئولان بنادر این امر ضروری نهادینه شود.

ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم  
Delivering new ideas to the sea

شرکت دریایی

# هدایت‌گشتی خلیج فارس

PERSIAN GULF PILOT  
MARINE SERVICES CO.



### خدمات کلی

راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی یگل نشسته، عملیات STS، کینک و آنداکینک، جابه‌جایی سازه‌های غول‌پیکر دریایی، خدمات بندک کشتی، راهبری شناورها، تعبیر و نگهبرداری، کارشناسی و مشاوره

ادرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا (افریقا)، بالاتر از چهارراه جهان کودک، خیابان گیش، پلاک ۴۰، طبقه چهارم، تلفن: ۶-۶۴۴-۸۸۱۹۰، فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷، www.pgpiilot.co.ir



شرکت بیمه البرز سهامی عام

# تجارتی مطمئن با بیمه باربری بیمه البرز



بیمه البرز  
بیمه باربری  
توانم و با کمال

مرکز ارتباط مردمی : ۰۲۱) ۲۹۴۶۰

www.alborzinsurance.com www.SID.ir