



مرکز ملی پژوهش‌های دریایی

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

# بندر ایران

سال سیام | شماره ۲۲۸ | اسفند ۱۳۹۴  
۸۴ صفحه | قیمت ۶۰۰۰۰ ریال

پیام نوروزی سعیدنژاد:

**بخش خصوصی**  
**پیشرانه حمل و نقل دریایی**  
**در سال ۱۳۹۵**



گزارش ویژه:

**بنادر ایران در پسابرجام**

**گردشگری دریایی در ایران**  
**موهبتی که جدی گرفته نمی شود**

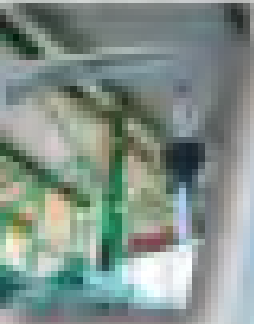


سازمان تحقیقات و فناوری مکانیک

www.nirime.ac.ir

info@nirime.ac.ir

www.nirimejournal.com



### موسسه تحقیقاتی طرح آهنی، طراحی، ساخت و نصب

از صنایع نفتی و گازی

### موسسه تحقیقاتی ساخت و نصب کوره های صنعتی

اسکله های نفتی و گازی

✓ بازوهای بارگیری خردانه

✓ بارهای بارگیری خردانه موبایل

✓ سیستم مهار کب و آزاد سازی سریع طناب کشتی

✓ بازوهای بارگیری و تخلیه نفتکش های چاهه ای و دریایی

✓ ماشینهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص اسکله های نفتی و گازی

دفتر مرکزی تهران - خیابان آریش - پلاک ۱۱۱ - تهران - ایران  
تلفن: ۰۲۱۷۷۷۷۷۷۷  
پست الکترونیک: nirime@nirime.ac.ir

آدرس دفتر تهران: خیابان ولیعصر - جنب خیابان  
کهن - ساختمان پارس ۴۴ - پلاک ۲۱  
تلفن: ۰۲۱۷۷۷۷۷۷۷۷ | ۰۲۱۷۷۷۷۷۷۷۷

آدرس دفتر تبریز: خیابان شهید بهشتی - پلاک ۱۱۱  
تلفن: ۰۲۱۷۷۷۷۷۷۷۷۷ | ۰۲۱۷۷۷۷۷۷۷۷۷  
پست الکترونیک: nirime@nirime.ac.ir

دفتر ارومیه

Box 3700000, Blvd. Mehriz, 481, Azadshahr Blvd,  
No. 22, 3700000, Azadshahr, Gilan, Iran.  
Phone: 0113 222 111

Tel: +98 21 777 777 777 Fax: +98 21 777 777 777  
Tel: +98 21 777 777 777

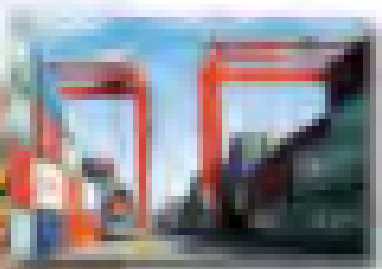
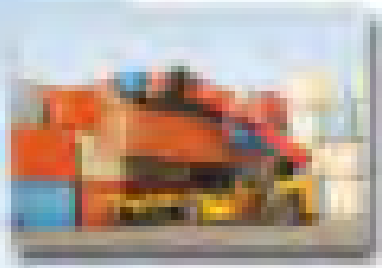


# شرکت مپش دریا

M  
O  
B  
A  
S  
E  
R  
N  
O  
R  
D  
A  
R  
Y  
A

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

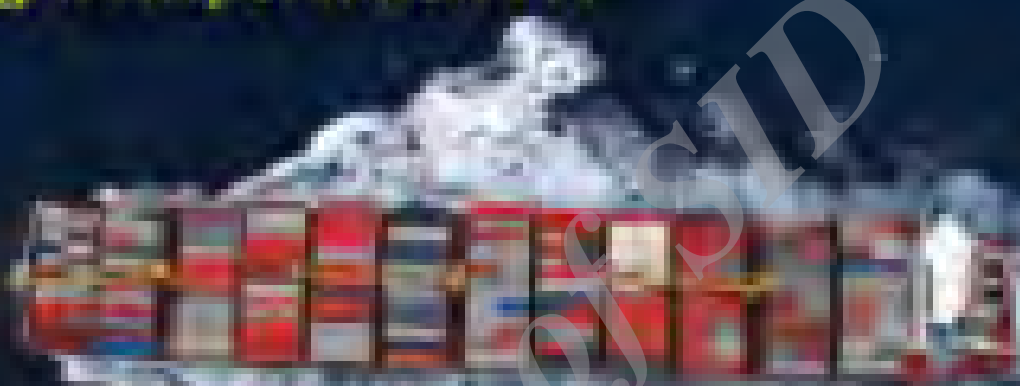
- ✓ تجهیزات و ماشین‌آلات تخصصی در بارگیری و تخلیه و انباری
- ✓ عملیات تخلیه و بارگیری و حمل و نقل بارهای دریایی
- ✓ عملیات بارگیری و تخلیه در اسکله و دریا
- ✓ تجهیزات تخصصی در بارگیری و تخلیه
- ✓ اسکله‌های تخصصی در بارگیری و تخلیه در اسکله و دریا
- ✓ اسکله‌های تخصصی



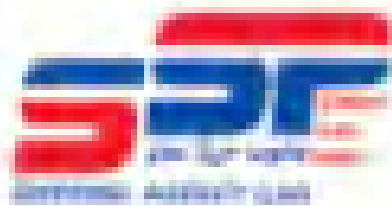
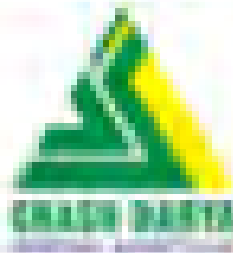
تلفن: دفتر مرکزی - مجتمع بندری شهید رجایی - اراکسی و باغچه‌بانکی  
 پایانه اختصاصی شرکت مپش دریا  
 تهران: ۰۲۱-۳۳۲۱۹۳۰۰ - اراکسی: ۰۲۱-۳۳۲۱۹۳۰۰  
 آدرس پستی: ۳۳۲۳۸-۳۳۲۳۸ - [www.mpdar.com](http://www.mpdar.com)

# MOKHTARI GROUP

Making Transportation ...



Fast and Safe



A group of  
professional  
shipping  
companies

☎ 83561

# VIGAN



وزارت نفت  
وزارت گاز و صنایع پتروشیمی

۱۳۹۵



دستگاه های سنگین پر قدرت و بزرگ جهت تولید و بارگیری پتروماتیک و مکانیکی علاوه از کشتی در بنادر و انبارهای مکانیزه



شرکت صنایع پتروشیمی خاوهنده گازی صنعتی شرکت پتروشیمی مازان  
تلفن: ۰۲۱-۳۲۳۳۳۳۳۳ - ۰۲۱-۳۲۳۳۳۳۳۳ - ۰۲۱-۳۲۳۳۳۳۳۳  
سایت: [www.dpsico.com](http://www.dpsico.com) - ایمیل: [info@dpaco.com](mailto:info@dpaco.com)







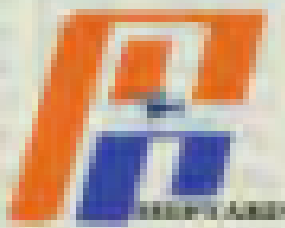
# شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا

Beta Port and Marine Services Development Company

این شرکت با بهره‌گیری از توانمندی‌های تخصصی و تجربه‌های گسترده در زمینه خدمات دریایی و بندری، با هدف توسعه و بهبود خدمات در این حوزه فعالیت می‌کند. خدمات ارائه شده شامل خدمات بندری، خدمات دریایی، خدمات لجستیک و خدمات تخصصی دیگر است. این شرکت با همکاری با مشتریان و استفاده از تجهیزات مدرن، به ارائه خدمات با کیفیت و به‌موقع می‌پردازد.





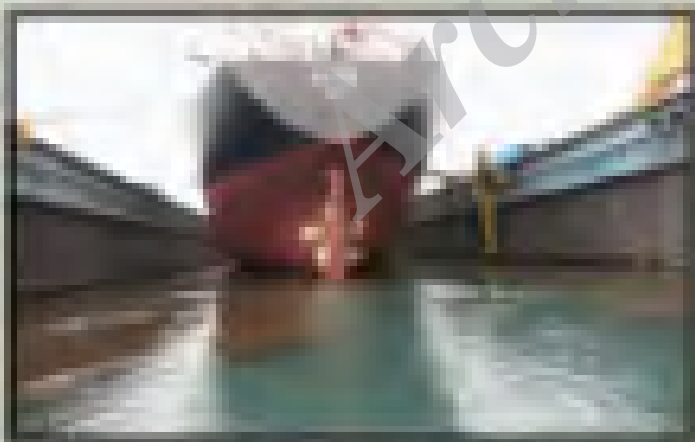


# شرکت تعمیرات کشتی پارسیان شایپارد

(معتبرترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور)



- انجام تعمیرات زیر آبی و اساسی انواع شناورها با به کار گیری نیروهای متخصص و ماهر  
- ارائه خدمات تعمیرات سفری در کلبه شناور و لنگر گاه های جنوبی کشور  
- تامین و تحویل مشتریان از طریق ارائه تعرفه های رقابتی و انجام سفرتا چند پروژه های تعمیراتی  
- تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و قطعات مرغوب و بهره گیری از روش های  
استاندارد تولید



حوض شناور (طاق دکلین) به ابعاد ۱۱۰×۲۰ متری  
با قابلیت بالابردن کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالابر هیدرولیک به ابعاد ۱۱۰×۲۰ متری  
با قابلیت بالابردن ۱۶ هزار تن



مدرک ملی کیفیت ISO 9001:2015  
مدرک ملی زیست محیطی ISO 14001:2015  
مدرک ملی ایمنی و بهداشت ISO 45001:2018  
مدرک ملی مدیریت منابع انسانی ISO 26000:2017  
مدرک ملی مدیریت ریسک ISO 31000:2009



جمهوری اسلامی ایران



وزارت بهداشت و آموزش پزشکی

# اولین پایانه طبقاتی خودرو در خاورمیانه



مشاوره و پروژه معماری  
پسند شهید رجایی

پسند شهید رجایی  
معماری و معماری  
پسند شهید رجایی  
معماری و معماری  
پسند شهید رجایی  
معماری و معماری

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: دکتر هادی حق شناس

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مطالب این شماره زیر نظر شورای سردبیری تهیه و تنظیم شده است.

مدیر داخلی: دکتر عبدالرحیم رحیمی

مدیر اداری: جواد جهاندار

دبیر تحریریه و امور بین الملل: فرید قادری

دبیر سرویس خبری: عاطفه نامداری

تحریریه: حسن سوری | مهدی ده‌دار | فریما صالح | مرضیه نوری نیارکی

مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرایی

نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری

مدیر هنری و صفحه‌آرایی: پویا ملک‌سیر

مترجم: نازنین ساغری

عکس: یاسر علی‌بخشی

ویراستار: رامین جهان‌پور

مدیر بازرگانی: نسرین غلامی

امور بازرگانی: ملیکا غفوریان

مجری طرح: شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل‌ونقل (تین نیوز)

چاپ: هنر سرزمین سبز

نشانی دفتر ماهنامه: تهران | خیابان آفریقا | بعد از چهارراه

جهان کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی

کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱

تلفکس: ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲ و ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰

شماره پیامک: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران-تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق

مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

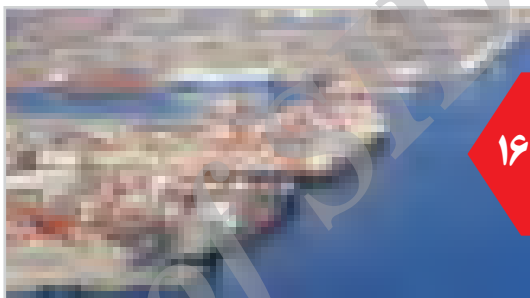
ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی [bandarvadarya.pmo.ir](http://bandarvadarya.pmo.ir) مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت

انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی (PIANC) است.



بخش خصوصی  
پیشرانه حمل‌ونقل  
دریایی در سال  
۱۳۹۵



بنادر ایران در  
پسابرجام



حمایت سازمان  
بنادر و دریانوردی  
از پیش‌نویس برنامه  
ششم توسعه



گردشگری دریایی  
در ایران  
موهبتی که جدی  
گرفته نمی‌شود



یک رویکرد جدید  
برای ارزیابی  
فرایندهای تجاری

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

## بخش خصوصی

## پیش‌رانه حمل‌ونقل دریایی در سال ۱۳۹۵



محمدسعید نژاد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

پروردگار عالم، آغاز سال نوراً بر دوش نسیم بهاری می‌گذارد و ترنم بهاری را با نزول رحمت خویش بر زمین خشک جاری می‌سازد تا خرمی و نشاط بر سفره طبیعت بگستراند. به این صورت، برگ دیگری از عمر آدمی ورق می‌خورد.

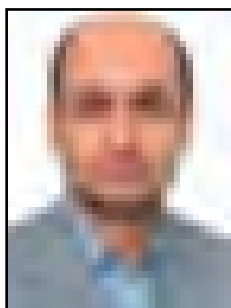
این جانب حلول سال نو، تولد دوباره طبیعت و عید کهن نوروز باستانی را که یادگار نیاکان و پیام‌آور عشق، محبت، تحول و نوآوری است به همه مردم ایران به خصوص خانواده بزرگ دریایی کشورمان تبریک و تهنیت عرض می‌گویم و خدای مهربان را سپاس می‌گویم که ما را از نعمت اسلام و ولایت اهل بیت (ع) برخوردار کرد و توفیق خدمت به مردمان میهن عزیزمان را برای ما ارزانی بخشید.

سال ۱۳۹۴ سالی مهم و سرشار از شادکامی‌ها و پیروزی‌ها برای ملت بزرگوار و نقش‌آفرین کشورمان در عرصه‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی بود. در این سال حرکت پرشتاب ملت بزرگ ایران در حمایت و پشتیبانی از برنامه‌ها و سیاست‌های دولت تدبیر و امید در عرصه‌های گوناگون اقتصادی، علمی، سیاسی و بازرگانی گسترش پیدا کرد و برجام را به سرانجام رسانید و امید و اشتیاق و اعتماد مجدد جامعه جهانی در توجه به ظرفیت‌های عظیم مادی، معنوی و انسانی سرزمین ما و موقعیت ممتاز جغرافیایی کشور عزیزمان با توسعه روابط تجاری دریایی و پیشنهادهای سرمایه‌گذاری و همکاری و تعامل سازنده مثبت و دو جانبه قدرت‌های بزرگ دریایی همراه بوده است.

انتخابات فراز مهم دیگری از عزت‌آفرینی مردم در سال ۱۳۹۴ بود و یک‌بار دیگر اراده ملت بر تعیین سرنوشت خویش را رقم زد. اراده آحاد مردم بر انتخاب نمایندگان مجلس خبرگان و مجلس شورای اسلامی در حمایت از دولت با مشارکت حداکثری، همه معادلات داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی را به نفع ملت ایران تثبیت کرد و خواسته‌های مردمی از سیاست‌های دولت تدبیر و امید را نمایان ساخت. از این رو، مسئولیت سنگین، تاریخی و تعیین‌کننده‌ای را بر دوش مسئولان و مجریان سیاست‌های دولت گذاشت. در سال ۱۳۹۴، تلاش‌های فراوان و کوشش‌های بی‌دریغ همکارانم در سازمان بنادر و دریانوردی، موجب شد تا با غلبه بر کاستی‌ها و رفع کمبودهای ناشی از محدودیت‌های محیط درونی و بیرونی دریایی کشور اقدامات موثری صورت بگیرد و زمینه مناسبی برای سرمایه‌گذاری و توسعه فعالیت‌های بندری و دریایی در این بخش مهم اقتصادی کشور پدید آید و بتوانیم با بهره‌گیری از شرایط مساعد بین‌المللی به وجود آمده در ماه‌های اخیر، جهش قابل توجهی را در حمل‌ونقل دریایی کشور با پیش‌رانی بخش خصوصی به وجود آوریم.

این جانب ضمن تبریک مجدد حلول سال نو و فرارسیدن فصل دل‌انگیز بهاری، مراتب سپاسگزاری خود را از تلاش‌های ارزشمند و سازنده کلیه عزیزان در مجموعه خانواده بزرگ دریایی کشور، ابراز می‌نمایم. از خداوند متعال آرزوی توفیق و سربلندی روزافزون برای همه عزیزان را دارم.

## چشم انداز بنادر در سال ۹۵



دکتر هادی حق شناس

سال ۹۴ را در حالی سپری کردیم که همچنان آثار تحریم‌های ظالمانه بر ایران حاکم بود. به عبارتی دیگر، اقتصاد ایران در سال ۹۴ شباهت زیادی به سال ۹۳ داشت. به نظر می‌رسد بعد از استقرار دولت یازدهم آن چه دولت توانست انجام بدهد، ثبات برای اقتصاد ایران بود. گرچه شاخص‌های کلان اقتصادی ما دارای عملکرد مطلوبی نبود اما باید این واقعیت را بپذیریم که اگر دولت یازدهم تشکیل نمی‌شد مطمئناً همان روند قدیمی دولت قبلی ادامه پیدا می‌کرد و وضعیت شاخص‌های کلان اقتصادی و همچنین وضعیت بنادر به مراتب بدتر از شاخص‌های منفی سال ۹۱ و ۹۲ در اقتصاد ایران می‌شد. اما به هر تقدیر دولت ما توانست با تدبیری مثال‌زدنی سال ۹۴ را پشت سر بگذارد و عوارض تحریم‌ها را به حداقل ممکن برساند.

ما در حالی وارد سال جدید خواهیم شد که به نظر می‌رسد آثار تحریم به حداقل ممکن رسیده باشد از طرفی دیگر با توجه به حل مشکلات میان ایران و اقتصادهای برتر دنیا ما در سال جدید دیگر موانع سیاسی برای توسعه اقتصادی کشور نخواهیم داشت، از این پس نه تنها موانع سیاسی وجود ندارد بلکه موانع اقتصادی از جمله روابط تجاری نقل و انتقال پول و کالا هم برداشته شده است که به نظر می‌رسد به زودی تمام لاینهایی که قبل از آغاز تحریم‌ها به بنادر ایران توجه می‌کردند مجدداً به کشور ما بیایند و حتی بیش‌تر از قبل در بنادر ما تردد داشته باشند و از طرفی دیگر کشور ما این استقلال را پیدا می‌کند تا بتواند از سرمایه خارجی‌ها برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور استفاده نماید.

همچنین با توجه به افزایش تولید نفت که در بودجه سال ۹۵ هم پیش‌بینی شده و افزایش درآمدهای ارزی و آزاد شدن پول‌های بلوکه شده ایران و امکان فعال‌تر شدن بخش خصوصی در داخل کشور و در نهایت انتقال بخشی از فعالیت‌های ایرانیان خارج از کشور به داخل، این فرایندها منجر به این خواهد شد که عملکرد سال ۹۵ را خیلی بیشتر از سال‌های ۹۳ و ۹۴ ببینیم و به عبارتی تازه‌تر هم صادرات کالا در سال جدید بیش از سال‌های قبل خواهد شد و هم واردات کالاهای واسطه‌ای افزایش پیدا خواهد کرد و هم این که امکانات ترانزیت کالا مهیا خواهد شد و همه این‌ها منجر به این خواهد شد که سال جدید برای بنادر ایران یک سال پررونق باشد.

ناگفته نماند، هم نهادهای بین‌المللی و هم برخی از مراکز پژوهشی داخل کشور، پیش‌بینی کرده‌اند که در سال جدید اقتصاد ایران دارای رشد اقتصادی حدود پنج درصد خواهد شد و ما همواره در اقتصاد ایران شاهد بوده‌ایم که رشد واردات و صادرات و همچنین حمل و نقل دریایی و رشد اقتصادی دریایی، بیشتر از رشد اقتصادی کشور بوده است، با این تفصیلات بنادر باید خودشان را آماده کنند تا شاهد افزایش تخلیه و بارگیری هم در جنوب و هم در شمال ایران باشیم و در کنار این نکاتی که ذکر شد به نظر می‌رسد که در سال آینده شاهد تجهیز بیشتر بنادر کشور و همچنین ساخت و ساز بیشتری در بنادر شمال و جنوب باشیم که فرایند این‌ها منجر به افزایش ظرفیت بالقوه بنادر کشور خواهد شد و در یک کلام به یاری خدا، سال ۹۵ نقطه عطف بنادر کشور حداقل برای نیمه اول دهه ۹۰ در اقتصاد ایران خواهد شد.

توسعه دریامحور چشم به راه مشارکت واقعی بخش خصوصی و دولتی

## بسته پیشنهادی پسارجام بخش خصوصی کجاست؟

بونوس غربالی مقدم

ماهنامه بندر و دریا در طی سال‌های اخیر ماموریتی که برای خود برگزیده است این است که واقعیت‌های بخش دریایی بیان نماید و از کتمان حقایق به دور باشد. از بزرگ‌نمایی رخدادها فاصله بگیرد و در بیان حق مطلب کم‌گویی نکند. بانگاه ریزبین ایرادات و انتقادات بخش دولتی و خصوصی دریایی را در یک بوته نقد قرار داده و از تعریف و تمجید بیهوده به دور باشد. ناکامی‌ها و کامیابی‌ها را در طول و عرض یکدیگر قرار دهد و به جای قضاوت‌های احساسی، آینده‌ای محتمل را پیش روی دریایی کشور ترسیم نماید. به جای پرداختن به مباحث صرف سیاسی و جناحی، آثار اقتصادی و اجتماعی تحولات دریایی کشور را تبیین کرده و در جهت شناسایی و توسعه ظرفیت‌های دریایی کشور بکوشد. این جایگاه ماهنامه به عنوان یک نشریه مستقل و پایدار در میان خانواده بزرگ دریایی کشور تثبیت شود. همه تلاش‌های فکری ماهنامه در این سال‌ها بر این نکته استوار بوده است که حق جامعه ماست که بتواند از دریا به عنوان یکی از موهبت‌هایی که خداوند بر مخلوق خویش ارزانی داشته به طور شایسته استفاده نماید. از این رو توسعه آگاهی، فرهنگ و دانش دریایی و اطلاع‌رسانی صحیح از راهبردها، سیاست‌ها و آخرین تحولات صورت گرفته در این بخش مهم اقتصادی را برای بازیگران دریایی کشور بسیار حایز اهمیت می‌داند.

با این حال ماهنامه بندر و دریا در حالی ماموریت رسانه‌ای خویش را در سال جدید پیش می‌برد که عرصه سیاسی-اقتصادی کشور در آستانه تحولی بنیادین قرار گرفته و سیاست‌های دولت تدبیر و امید، فرصتی را فراهم ساخته است تا «جمهوری اسلامی ایران» نقش محوری را در معادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا نماید. اما بخش دریایی چه تحولی را باید بپذیرد، چه نقشی را ایفا کند تا بتواند به عنوان بازیگر فعال و تاثیرگذار منطقه‌ای عمل نموده و منافع شرکای قدرتمند تجارت دریایی را به قابلیت‌ها و ظرفیت‌های خود پیوند بزند. منظور از تحول در بخش دریایی ایران این است که حاکمیت و در راس آن سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی طرح‌های جدی دراندازد تا اقدامات موثری توسط بخش خصوصی صورت پذیرد. ناگفته نماند هنوز بخش دریایی به تبعیت از شرایط عمومی نامساعد حاکم بر اقتصاد کشور، علاوه بر آن که از مشکل ناکارآمدی در سیستم‌های اداری رنج می‌برد، چابکی لازم را برای جذب سرمایه‌های بین‌المللی نداشته و نمی‌تواند بر رخوت تاریخی دریایی خویش فایز آید. به عبارت دیگر «توسعه دریا محور» یا مساله‌ای به نام «بن بست توسعه» مواجه شده است.

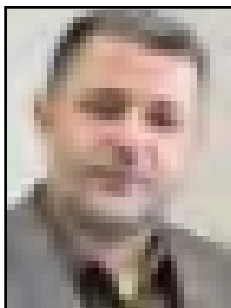
اشتیاق و حضور شرکت‌های قدرتمند دریایی جهان برای سرمایه‌گذاری و استقرار در بنادر ایران به عنوان مراکز مهم توزیع کالا و خدمات منطقه‌ای جهت تکمیل شبکه‌های تجاری در زنجیره حمل و نقل بین‌المللی، موضوعی نیست که به راحتی بتوان آن را نادیده گرفت. اما در این میان هم چنان که دولت به دنبال جذب سرمایه‌گذار خارجی است، سرمایه‌گذار خارجی هم در جستجوی روزه‌ای برای ورود به بازار دریایی ایران است. سکوت عجیبی بر بخش دریایی کشور سایه انداخته است، حاکمیت در گفتمان تجاری و تعریف پروژه‌های متعدد و سودآور بین‌المللی ناتوان مانده است. سرمایه‌گذار خارجی در فقر اطلاعات و شرایط عدم اطمینان به سر می‌برد و بخش خصوصی نیز نگران از فضای رقابتی نظاره‌گر کنش‌های مقرراتی و اجرایی این دو بازیگر سرسخت دولتی و ظرفیت خارجی است تا مقصود خود را دریابد. این جاست که عبارت مورد تاکید یک ساله گذشته وزیر راه و شهرسازی معنی و مفهوم پیدا می‌کند. چقدر «برای دوران پس از تحریم آمادگی داریم»!

اکنون شرایط محیطی و درونی اقتصاد، یک دوران طلایی را برای بخش خصوصی فراهم آورده است تا معمای فوق را حل نماید. بخش خصوصی باید در برابر آینده دریایی کشور حساس باشد و منافع خود را در آن ببیند. بخش خصوصی قدرت انعطاف در تصمیم‌گیری، قانون‌گذاری و تبلیغات دارد اما از این قدرت خود استفاده نمی‌نماید. شرایط خوبی فراهم شده است تا راهکارهای نظری و تجربی در پسارجام توسط بخش خصوصی ارایه شود و بخش خصوصی بسته پسارجام بخش دریایی کشور را پیشنهاد دهد.

لذا در آستانه بهار ۱۳۹۵ و آغاز چهارمین دهه از انتشار مداوم ماهنامه بندر و دریا، برآنیم با بهره‌گیری از توان کارشناسی و تجارب تمامی اعضای جامعه بندری و دریایی، نشریه‌ای در خور توجه و تحلیلی که بیان‌گر نیازهای فعلی و آتی این بخش مهم اقتصادی کشور باشد، تولید و منتشر نماییم.

در پایان، ماهنامه بندر و دریا سالی همراه با موفقیت، سربلندی و تندرستی برای خانواده بزرگ دریایی کشور آرزومند است.

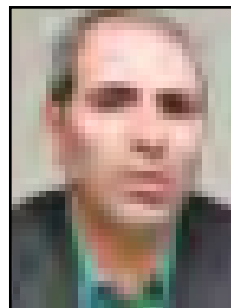
## فرستی نو برای تازه شدن



جلیل اسلامی

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

## لنگرها را برداریم و بادبان ها را برافرازیم!



علی جهانیده

معاون برنامه ریزی و توسعه منابع سازمان بنادر و دریانوردی

سال نومی شود، زمین نفسی دوباره می کشد، برگ ها به رنگ در می آیند و گل ها لبخند می زنند، پرند ه های خسته بر می گردند و در این رویش سبز دوباره... من... تو... ما... کجا ایستاده ایم؟ سهم ما چیست؟... نقش ما چیست؟... پیوند ما در دوباره شدن با کیست؟... زندگی، لحظه به لحظه و همواره دگرگون می شود.

سال نو بهاری نورا، فرصتی نو برای تازه شدن و بازنگریستن بر چگونه زیستن ببینیم. برای وجود عزیز همه همکاران و خانواده گران قدر آن ها بالاخص خانواده معظم شهدا و ایثارگران، در این سال جدید فرصتی نو برای ساختن و بهتر زیستن آرزو می کنم. امیدوارم حلول سال نو و نو بهار پر طراوت، که نشانه قدرت لایزال الهی و تجدید حیات طبیعت است، جوانه سبز و نوید بخش لحظاتی سرشار از سلامتی و موفقیت در زندگی شما باشد.

در سال هم دلی و هم زبانی با توکل بر خداوند متعال، توانستیم یکی از سخت ترین گردنه های اقتصادی و سیاسی بین المللی را با موفقیت و عزت پشت سر بگذاریم. رفع تحریم های ظالمانه علیه کشور و ملت ایران، نوید دیگری است که موفقیت های چشم گیری در همه عرصه ها را برای ملت ایران به دنبال دارد.

در سال ۱۳۹۴ توانستیم اقدامات مهمی را به شرح ذیل به انجام برسانیم:

- ترغیب و فعال نمودن خطوط کشتیرانی معتبر بین المللی جهت بازگشت و فعالیت مجدد در بنادر ایران
- ظرفیت سازی در بخش های خصوصی و به کارگیری آن هادر فعالیت های بندری
- بسترسازی مناسب جهت جذب سرمایه گذار داخلی و خارجی
- ارتقای توان نظارتی با استفاده حداکثری از سیستم های مشاور داخلی و خارجی معتبر

- بسترسازی جهت توسعه مهارت ها و افزایش دانش حمل و نقل دریایی و بندری با استفاده از توان موسسات معتبر داخلی و خارجی
- بازنگری در قوانین و مقررات به منظور تسهیل تجارت کالا در بنادر
- ارتقا حوزه های لجستیک و ارزش افزوده ترانشیپ، ترانزیت و صادرات مجدد
- بسترسازی و استفاده از ظرفیت های مالی موسسات و بانک های جهانی جهت توسعه حمل و نقل دریایی و بنادر کشور

اطمینان دارم با توجه به قابلیت های فنی، تخصصی و مدیریتی همکاران سازمانی و فعالان پرتلاش بخش های خصوصی، خواهیم توانست گام های بلند و استواری را در این برهه حساس از تاریخ کشور عزیزمان برداریم.

این فرصت را مغتنم شمرده و از همه همکاران شاغل و بازنشسته، پیشکسوتان صنعت حمل و نقل دریایی، شرکت های کار گزار بندری، فعالان عرصه دریایی و بندری که در سخت ترین شرایط برای تحقق اهداف و ماموریت های سازمان بنادر و به خصوص این معاونت تلاش های ارزنده ای داشته اند، صمیمانه تشکر و سپاسگزاری نمایم.

مطمئن هستم در سال های آتی و با تلاش و همت همه عزیزان همچون گذشته به موفقیت های چشم گیری نایل خواهیم گشت.

ضمن تبریک مجدد سال نو و قدردانی از کلیه همکاران عزیز، توفیق روز افزون شما را از درگاه خداوند متعال مسئلت می نمایم.

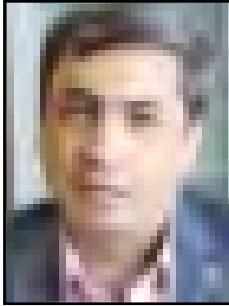
تحولات در زیر بخش حمل و نقل دریایی معمولاً بی سروصدا اتفاق می افتد. چرا که این بخش اگر چه بار سنگینی را حمل می کند اما جلوی چشم مردم و رسانه ها قرار ندارد. کم تر کسی در طول سال متوجه حساسیتی می شود که اقتصاد کشور مان نسبت به تداوم جریان حمل کالاهای وارداتی و صادراتی دارد. کشتی ها می آیند و می روند و بندرها شبانه روز سرگرم عملیات تخلیه و بارگیری هستند و هیچ کس در طول سال کارنامه عملکردشان را رصد نمی کند. همه این فعالیت ها به گزارش مختصری از فعالیت های بندری کشور و اعلام حجم کالای ورودی و صادراتی، ختم می شود که در برخی از رسانه ها ممکن است به اطلاع مردم برسد.

می بینیم که بحث های مربوط به برجام در رسانه ها تنها جنبه هایی را در بر می گیرد که بیشتر در برابر چشم مردم قرار دارد. برخلاف بخش حمل و نقل هوایی که حتی مقام محترم ریاست جمهوری را هم به اقدام و اظهار نظر وادار کرد و تمامی صفحات روزنامه ها و برنامه های صدا و سیما را پوشش داد؛ کم تر گزارشی درباره دستاوردهای برنامه جامع مشترک در زمینه حمل و نقل دریایی، کشتی داری و کشتی رانی مطرح شد و به همین خاطر هم کسی به اهمیت آن وقوف پیدا نکرد. این در حالی است که اثرات رفع تحریم ها در این بخش به مراتب زودتر از بخش حمل و نقل هوایی یا ریلی ظاهر شد و ورود کشتی های بزرگ کانتینری به بنادر مان در فاصله ای کم تر از دو هفته پس از اعلام رفع تحریم ها عملی شد.

با این مقدمات می توان نتیجه گرفت که در بخش حمل و نقل دریایی و فعالیت های بندری در مجموع سال موفقیتی را از سر گذرانده ایم. در حقیقت امروز همه محدودیت هایی که در سال های اخیر از پیشرفت فعالیت های بندری ما ممانعت می کرد از سر راه برداشته شده، ناوگان های ما اجازه یافته اند به فرصت هایی که در بازار های ثالث هست بیندیشند، نفتکش های ما محصولات نفتی را به مرکز اروپا هم می برند و دو ناوگان بزرگ نفتی و تجاری ما فرصتی یافته اند که توانمندی های خود را در بازار های پرقابلیت حمل و نقل دریایی بین المللی به کار بگیرند.

در آستانه سالی نو بهتر است به همه امکاناتی که برای رشد و تعالی در اختیار داریم نگاه جدیدی بیاندازیم. اگر چه محدودیت های ناشی از تحریم نتوانست ظرفیت های ما را به تحلیل ببرد، اما خیلی از فرصت ها را برای رشد و توسعه از ما گرفت. بنابراین در دوره پساتحریم در کنار مسئولیت هایی که به طور سنتی در حمل و نقل دریایی و خدمات بندری بر عهده داریم باید برای جبران واپس ماندگی های دوره طولانی تحریم و دوری از بازار های بین المللی تلاش مضاعفی به کار بگیریم و خسارت های دوره تحریم را در مدت بسیار کوتاه تری جبران کنیم.

## مناطق ساحلی در انتظار شکوفایی



محمد رضا آله یار

سرپرست معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی

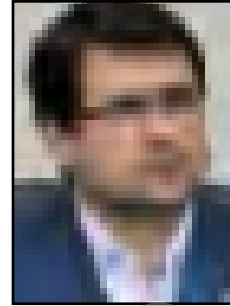
سال ۱۳۹۴ سالی پرفراز و نشیب برای عموم هموطنان عزیز بوده و در نتیجه همدلی و همزبانی ملت و دولت، اتفاق بزرگ و تاریخی برای کشور عزیزمان رقم خورده است. اکنون و پس از توافق هسته‌ای و پیروزی ملت شریف ایران در برابر زیاده‌خواهی‌های بیگانگان و تحریم‌های ناجوان‌مردانه، کشور آماده جهشی بزرگ در عرصه اقتصاد است.

در این راستا، معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی با دو وظیفه اصلی، توسعه و تجهیز بنادر تجاری کشور به عنوان دروازه‌های اقتصادی کشور و همچنین امور مربوط به مدیریت و توسعه مناطق ساحلی، تمامی مساعی و تلاش خود را در همسویی با سیاست‌های کلان دولت محترم معطوف نموده است و سعی دارد تا در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، بستر لازم را جهت رشد و توسعه پایدار سواحل و بنادر کشور در فضای پساتحریم فراهم نماید. در حوزه توسعه و تجهیز بنادر، مهیا نمودن بنادر تجاری کشور به منظور ایفای نقشی موثر بر اقتصاد کشور امری ضروری بوده و در دستور کار جدی این معاونت قرار دارد.

در عرصه توسعه پایدار سواحل نیز بحمدالله دستاوردهای مطلوب و بسیار ارزشمندی حاصل گردیده که مهم‌ترین آن ایجاد هماهنگی بین نهادهای تأثیرگذار و مرتبط ساحلی در چارچوب «طرح مصوب مدیریت یک‌پارچه مناطق ساحلی» است و موجب استفاده بهینه از منابع و امکانات مربوطه در جهت ارتقا معیشت ساحل‌نشینان عزیز و رشد و شکوفایی اقتصادی مناطق ساحلی کشور خواهد شد. این فعالیت‌ها به یاری خداوند و با اهتمام مدیران و پرسنل خدوم سازمان بنادر و دریانوردی در سال جدید به‌طور ویژه دنبال می‌شود.

در پایان، فرصت را مغتنم شمرده و طلیعه بهار طبیعت و فرا رسیدن نوروز باستانی را به پیشگاه هموطنان عزیز، علی‌الخصوص دریابیان و دریادلان گرامی تبریک عرض نموده و از درگاه خداوند منان، سالی مملو از خوشبختی و سلامتی، توأم با توفیقات الهی مسئلت می‌نمایم.

## بخش دریایی ایران در پسابرجام



محمد راستاد

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

دریا عرصه وسیع و منبع بی‌پایان فرصت‌های نهفته اقتصادی است. نبض اقتصاد و تجارت جهانی در اقیانوس‌های بی‌کران پیونددهنده قاره‌ها می‌تپد. از میان آبراه‌ها و دریاهای مهم و حیاتی جهان، بدون تردید خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر جایگاه و اهمیت بی‌بدیلی دارند. فرصت قرار داشتن در میان چنین دریاهای مهم و راهبردی جهان، یکی از نعمت‌های بزرگی است که کشورمان هم‌واره از آن بهره‌برده است. تاریخ دریانوردی ایرانیان موید تأثیر دریادر ارتقا موقعیت کشورمان در عرصه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی می‌باشد. توسعه کشور همواره به میزان بهره‌بردن از مواهب نهفته در دریا، وابسته بوده است. هرگاه از این نعمت استفاده خوب و بهینه برده‌ایم، باز خورد آن را در اقتدار و رونق اقتصادی کشور به‌وضوح دیده‌ایم و در هر مقطعی از تاریخ که با دریا بیگانه شده‌ایم، دیگران فرصت‌ها را شکار کرده و ما از آن بی‌نصیب مانده‌ایم. اکنون زمینه احیای نقش و جایگاه تاریخی کشور در بخش دریایی، به حد اعلام رسیده است. پسابرجام، تمامی درهای بسته را باز نموده و این ماهستیم و فرصت‌های طلایی پیش رو برای رشد بخش دریایی کشور.

ناوگان بزرگ تجاری و نفت کش ما فرصت دوباره نقش آفرینی در عرصه حمل و نقل دریایی جهان را به دست آورده‌اند. بندرهای ما می‌توانند بدون محدودیت پذیری ناوگان تجاری بین‌المللی باشند. اکنون شناخته شده‌ترین و بزرگ‌ترین کشتیرانی‌ها و اپراتورهای بندری جهان، آرزوی حضور و به دست آوردن جایگاه و سهمی از بازار پررونق و جذاب بخش دریایی ایران را دارند. موسسات رده‌بندی بین‌المللی کشتی‌ها، در صف حضور مجدد و فعالیت در کشورمان هستند.

آن چه که باید در این شرایط مورد توجه جدی مان قرار گیرد، ارتقا رقابت‌پذیری در بخش‌های مختلف دریایی است. ناوگان تجاری و نفتکش کشور می‌توانند با ارائه خدمات بهینه و با کیفیت، علاوه بر بازارهای حمل و نقل دریایی داخل کشور و اختصاص سهم عمده آن به خود، سهم قابل توجهی از بازارهای جهانی را نیز به دست آورند. حفظ شرایط استاندارد و ایمن کشتی‌های تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران در بنادر جهان، نقش مهمی در جلب اعتماد مشتریان جدید خواهد داشت و بنادر مهم جهان با آغوش باز از کشتی‌هایمان استقبال خواهند نمود.

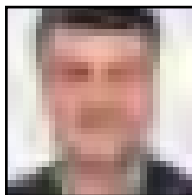
در عرصه مجامع بین‌المللی دریایی، افزایش میزان ظرفیت ناخالص کشتی‌های تحت پرچم کشورمان، به ما اعتبار و جایگاه والاتر و بالاتری می‌بخشد و قدرت نقش آفرینی مان در مجامع مذکور را افزایش می‌دهد. ما می‌توانیم به‌عنوان عضوی از مجموعه ۲۰ کشور قدرتمند دریایی جهان، استعدادها و توانمان در این حوزه حساس و راهبردی را به اثبات برسانیم.

صنایع دریایی کشور نیز می‌توانند از این فرصت‌ها بهره‌برداری نمایند. بازار تولید و تعمیرات کشتی برای پاسخ‌گویی به تقاضاهای داخلی و متعاقباً خارجی، زنجیره‌ای از اشتغال و رونق اقتصادی پایدار را به ارمغان خواهد آورد.

آرزوی منیم که سال پیش رو، سالی پراز موفقیت، رونق، اقتدار، افتخار و بهره‌برداری حداکثری از فرصت‌های فراهم شده در بخش دریایی کشور باشد. از درگاه ایزد متعال، برای همه دریابیان کشور، صحت و سلامت و سربلندی و ایفای نقش موثر در توسعه دریامحور کشور را خواستارم.



## بندر شهید رجایی دروازه طلایی اقتصاد ایران



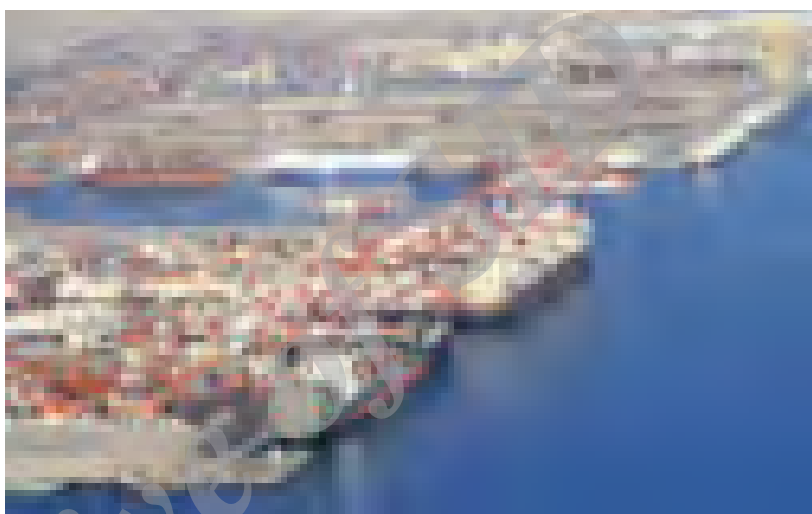
ابراهیم ایدنی  
مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان

مدیریت و راهبری بیش از ۷۰ بندر بزرگ و کوچک تجاری و مسافری در استان هرمزگان در فضایی با ثبات و آرام همگام با مشارکت فعال جامعه بندری در توسعه دریا محور در سواحل نیلگون خلیج فارس و دریای عمان و تعهد برای فراهم آوردن زمینه‌های زندگی عزتمندانه برای ساحل نشینان از جاسک تا پارسیان، حکایت از نهاده‌ی شدن مفاهیم توسعه پایدار و مسئولیت اجتماعی این مجموعه دارد.

بندر شهید رجایی هم اکنون شاهد جهش خیره کننده‌ای در مبلغ جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی است. این میزان در ۲۰ سال اخیر بی سابقه بوده است و با افزوده شدن دو هزار و ۶۰۰ هکتار به اراضی بندر و افزایش ۱۰۰ درصدی ظرفیت، آمادگی برای واگذاری در زمینه‌های: ایجاد مراکز خدمات ارزش افزوده، ترمینال پردازش و صادرات مواد معدنی، مرکز دریافت و پردازش مواد زاید شناورها، ترمینال‌های صادرات، ترانزیت، سوآپ و بانکرینگ مواد نفتی، ترمینال لجستیک کانتینر و کالا، مخازن نگهداری و فرآوری روغن خوراکی، نیروگاه برق و آب شیرین کن و مراکز صادرات مجدد وجود دارد. جابه‌جایی حدود ۷۰ میلیون تن کالا در سال جاری و ثبت بیش از ۱۰۰ هزار سفر دریایی (تردد شناور) بدون حادثه تنها در ایام نوروز ۱۳۹۴ در قطب گردشگری دریایی کشور، سند اقتخاریست در ارائه خدمات به میلیون‌ها مسافر دریایی و مراجعان بندر که نگهداشت و ارتقاء آن نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و مداوم است.

### توسعه پایدار دریا محور: ارتقا کیفیت خدمات

گمانه‌های مختلفی در خصوص پیش بینی میزان رشد اقتصادی ایران در دوران پسابرجام از سوی محافل داخلی و خارجی به عمل آمده است و همگان بر شکوفایی آن اذعان دارند. تحلیل آماری که آنگناده همواره در طی دو دهه اخیر انجام داده است، نشان گر وجود رابطه مستقیم بین رشد اقتصادی جهان و رونق حمل و نقل دریایی است. با توجه به همین همبستگی، می توان بر اساس پیش بینی رشد اقتصادی تا حد زیادی رشد یا نزول ترافیک دریایی را نیز تخمین زد.



بندر شهید رجایی در سال ۱۳۹۴ شاهد روزهای پررفت و آمدی بود، هم زمان با سست شدن چهارچوب تحریم‌های ظالمانه علیه جمهوری اسلامی ایران، از یک سو علاقه مندی خطوط لاینر کانتینری برای برقراری مجدد سرویس خود و از دیگر سو، بازدیدهای پرشمار هیات‌های تجاری خارجی که همواره با تحسین و تمجید از زیرساخت‌ها و امکانات بندر بود، نویدبخش رونق بیش از پیش بندر بود. اشتیاق سرمایه‌گذاران و متقاضیان ارائه خدمات بندری و دریایی در بندر شهید رجایی در حالی است که به گواه آمار و ارقام و تحلیل‌ها، حمل و نقل بین‌المللی دریایی در بخش‌های مختلف اعم از سفارش ساخت کشتی، نرخ کرایه حمل دریایی و سرمایه‌گذاری دچار سکون شده است و بالاخص آهنگ رشد تجارت کانتینری کاهش یافته است.



متوسط رشد اقتصادی آتی کشور توسط منابع مختلف حدود پنج درصد محاسبه شده است و به این ترتیب در حالی که رشد دو رقمی ترافیک بندر در پنج سال آینده بسیار محتمل است، با این حال احتمال افزایش یک باره ترافیک با درصدهای بالای ۲۰ درصد در کوتاه مدت و میان مدت نامحتمل و دور از دسترس به نظر می‌رسد، مگر این که جهت‌گیری‌های کلان

عملیات جابه‌جایی بار محقق خواهد شد. شرکت‌های پیمانکار و بهره‌بردار حمایت و تشویق خواهند شد تا در کنار گسترش سیستم‌های کیفیت و مشتری‌مداری در مجموعه خود، از ابزارها و فن‌آوری‌های سبز برای سازگاری بیشتر با محیط‌زیست بهره‌برداری افزون‌تری کرده، با افزایش سهم حمل‌ریلی در خدمات خود تنوع و انعطاف ایجاد کنند. همچنین با توانمندسازی نیروی انسانی تحت مدیریت، کارآیی و کارآمدی عملیات خود را در انبار، حمل و تحویل کالا و کانتینر ارتقا بخشیده، میزان بهره‌برداری از ظرفیت گران‌بهای را که در اختیارشان گذارده شده بهبود بخشند.

بندر شهید رجایی به‌عنوان یکی از حلقه‌های اصلی زنجیره تامین کالای وارداتی و صادراتی به کشور، خود را ملزم به هدایت سرمایه‌گذاری‌های جدید برای ایجاد مراکز لجستیک و توزیع و ارائه خدمات دارای ارزش افزوده می‌داند و به دلیل ارزش غیرقابل‌کتمان اراضی و زیرساخت‌های بندر، نظارت بر پروژه‌های سرمایه‌گذاری چه در زمان ساخت و چه در زمان بهره‌برداری حساسیت بالایی می‌طلبد تا از چهارچوب استفاده بهینه از ظرفیت‌ها، انحرافی به وقوع نپیوندد. واگذاری‌های در قالب قراردادهای بلندمدت، با بررسی بازار و آینده آن، تحلیل شاخص‌های اقتصادی و اصول رقابتی صورت خواهد پذیرفت و دورنمای سودآوری برای شرکت سرمایه‌گذار در یک منفعت دوطرفه برد-برد، میان اقتصاد ملی و درآمد بخش خصوصی تعریف خواهد شد.

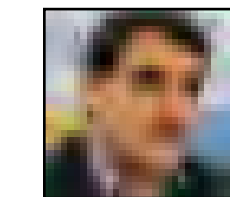
در مباحث دریایی و با بهبود وضعیت اقتصادی کشور می‌توان از یک‌سوا انتظار افزایش تقاضا برای سفرهای دریایی و از سوی دیگر احتمال تمایل بیشتر مسافران به استفاده از سایر انواع گردشگری مانند سفر هوایی به مقاصد داخلی و خارجی را انتظار داشت. بنابراین حرکت برای ارائه خدمات با کیفیت بالا (در ترمینال مسافری، شناور و اطلاع‌رسانی)، همراه با نوآوری و ایجاد جذابیت برای سفرهای دریایی، نقطه آغاز تبدیل یک سفر دریایی به گردشگری دریایی و مسافر دریایی به گردشگر دریایی خواهد بود.

و بنادر کشور از این لحاظ یک گام بلند پیش‌تر هستند و می‌توانند با انجام اصلاحات نرم‌افزاری هوشمندانه‌گویی سبقت را از سایر بخش‌ها بربایند. با بهره‌برداری کامل از ظرفیت کانتینری فعلی و همچنین تکمیل فازهای بعدی طرح توسعه آن، انتظار می‌رود جایگاه قبلی در رده‌بندی بنادر کانتینری جهان بازبایی شود. البته این مهم در سایه استقرار نرم‌افزار و سیستم‌های مدیریتی برای پایش مداوم شاخص‌های بندری و دریایی (نظیر نرم‌عملیات تخلیه و بارگیری و زمان عملیات پهلوهدی و جداسازی شناورها)، کاهش ماندگاری کالا و کانتینر و الکترونیکی شدن

اقتصاد ملی و صادرات و واردات دستخوش تغییرات اساسی شوند. جای بسی خوشحالی است که بندر شهید رجایی با دارا بودن موقعیتی ممتاز و پیکرانه‌ای به وسعت کشوری هفتاد و چند میلیونی، با زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های آماده بهره‌برداری، با سرعتی زیاد در رونق دوباره اقتصاد کشور همراه خواهد شد، و این در حالی است که با مرور برنامه‌های پسابرجام و آمدوشد هیات‌های داخلی و خارجی مشخص می‌شود تلاش‌ها در اکثر بخش‌های دیگر مثل انرژی، حمل‌ونقل هوایی و خودروسازی و صنایع در مراحل نوسازی زیرساخت و ایجاد ظرفیت‌های جدید است



# به دنبال جذب سرمایه گذار و توسعه عملکرد بندری هستیم



سعداله عبدالهی  
مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان

بارگیری انجام بدهد به طوری که میزان این سرمایه گذاری توسط بخش غیردولتی در دو سال گذشته بیش از هفت هزار میلیارد ریال بوده است.

جذب این سرمایه گذاری ها که با اعمال سیاست های تشویقی و تسهیل فرآیندها و همکاری گام به گام با سرمایه گذاران انجام شده، توانسته علاوه بر افزایش ظرفیت اسمی بندر استان از ۵۰ میلیون تن در سال ۹۲ به ۵۵ میلیون تن در سال ۹۴، موجبات اشتغال بیش از ۸۰۰ نفر از هم وطنان عزیزمان را فراهم کند.

## برنامه های آتی بندر امام خمینی (ره) در شرایط پسا برجام

با توجه به فرصت های جدیدی که کشور در شرایط پسا برجام کسب کرده است، این اداره کل نیز برنامه های مختلفی را در راستای توسعه و ارتقای کیفی بندر، استفاده از مزیت های بندر امام خمینی (ره) در جذب ترانزیت غلات و مواد نفتی و توسعه ترانشیب کالاهای کانتینری در نظر گرفته که به طور خلاصه در دو حوزه عملکردی و توسعه ظرفیت به این شرح هستند:

### الف- حوزه عملکردی:

**ترانزیت غلات:** رویکرد کلی اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان (منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره))، توسعه این مجتمع بزرگ بندری و تبدیل آن به کانون (HUB) ترانزیت غلات در منطقه است، در این راستا برنامه جامعی برای توسعه زیرساخت های مورد نیاز این امر تدوین کرده که احداث و توسعه سیلوی های ذخیره سازی غلات با مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی از جمله اقداماتی است که برای تحقق این هدف صورت گرفته است.

همچنین در حال حاضر در حال تهیه اسناد و مدارک برای فراخوان عمومی جذب سرمایه گذار برای پروژه احداث و توسعه پایانه غلات هستیم و مقدمات کار برای واگذاری پایانه غلات فعلی به دیگر شرکت ها آغاز شده است. **ترانزیت مواد نفتی:** فرصت طلایی ترانزیت سوخت و فرآورده های نفتی از کشور به دلیل وجود ذخایر عظیم نفت و گاز در کشورهای همسایه، ایران را به عنوان محور مهم ترانزیتی در منطقه مطرح کرده است. در این راستا منطقه ویژه بندر امام خمینی (ره) نیز در زمینه ترانزیت مواد نفتی رتبه اول در کشور را دارا بوده و توانسته سهم ۳۴ درصد از ترانزیت کل کشور به عنوان مرز خروجی را در سال جاری کسب کند. با توجه به برنامه توسعه پایانه نفتی بندر امام خمینی (ره)، در نظر داریم تا میزان ترانزیت مواد نفتی از بندر امام را از چهار میلیون تن فعلی به ۱۰ میلیون تن در سال ارتقا دهیم.

**ایجاد ترمینال مواد معدنی:** یکی دیگر از اقدامات انجام شده در راستای توسعه بازار و جذب کالای جدید در سید عملیاتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، طرح احداث ترمینال تمام مکانیزه مواد معدنی است. در این خصوص تعیین نوع و ظرفیت تجهیزات



به طور کلی عملکرد منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در ۱۱ ماهه سال جاری حدود ۳۹ میلیون تن کالا بوده و توانسته سهم ۳۳ درصد تخلیه و بارگیری کالا در کشور را به خود اختصاص دهد. البته سهم این بندر از واردات کالاهای اساسی کشور (شامل گندم، ذرت، جو، سویا، روغن خوراکی، برنج، شکر) حدود ۷۸ درصد بوده است. به همین خاطر از لحاظ سهمی نیز نقش منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در تراز تجاری کشور کاملاً مشهود است.

## سهم بندر امام خمینی (ره) از کالاهای اساسی کشور در سال های ۹۰ الی ۹۴

خوشبختانه این مجتمع بزرگ بندری در دو سال اخیر نیز توانسته است با بهره گیری از توان بخش خصوصی، سرمایه گذاری قابل توجهی در افزایش توان عملیات تخلیه و

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با برخورداری از ۱۱ هزار هکتار اراضی تحت تملیک، بزرگ ترین منطقه ویژه اقتصادی کشور بوده و توانسته به عنوان مهم ترین و نزدیک ترین مرکز لجستیک کالا در نیمه غربی کشور ایفای نقش کند، به طوری که علاوه بر رفع نیازهای وارداتی و صادراتی کارخانجات و صنایع تولیدی، موجبات توسعه اقتصادی و رشد بهره‌وری در کشور را فراهم کرده است.

از سوی دیگر در سال های اخیر رقابت فشرده ای در بنادر منطقه برای به دست آوردن سهم بیشتر از ترانزیت کالا شکل گرفته که موقعیت بندر امام خمینی (ره) به لحاظ کوتاهی مسیر زمینی حمل کالا از کشورهای عراق، ترکیه و حوزه قفقاز به کشورهای منطقه خلیج فارس، جنوب شرق آسیا و شمال آفریقا، سبب شده تا این مجتمع بزرگ بندری به یکی از مهم ترین مراکز تجاری کشور جهت ترانزیت و ترانشیب کالا تبدیل شود.

سال	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۱ ماهه ۹۴
کل کشور (۱۰۰۰ تن)	۹۳۸۴	۱۹۱۳۰	۱۳۷۶۰	۱۸۰۱۶	۱۴۷۶۶
بندر امام خمینی (ره) (۱۰۰۰ تن)	۷۷۸۰	۱۴۲۰۰	۱۰۲۴۴	۱۳۸۳۱	۵۹۳۵
سهم بندر امام خمینی (ره) (درصد)	۸۳٪	۷۵٪	۷۶٪	۷۶٪	۷۸٪

۶۰۰، ۷۰۰ و ۲۴۰۰ هکتاری است. سیاست اداره کل در این طرح‌ها، ایجاد ظرفیت‌های جدید سرمایه‌گذاری از طریق توسعه اراضی بندری، توسعه خدمات لجستیک بندری و فعالیت‌های ارزش افزوده است.

#### ب- حوزه توسعه ظرفیت

یکی از مهم‌ترین اقدامات صورت گرفته در یک دهه گذشته، توسعه اراضی پسکرانه و پشتیبانی بندر امام خمینی (ره) بوده که با سیاست جذب سرمایه و افزایش ظرفیت عملیاتی انجام شده است. در این راستا طرح‌های مطالعاتی و امکان‌سنجی متعددی صورت پذیرفته که اهم آن‌ها طرح توسعه اراضی

تخلیه و بارگیری مورد نیاز برای افق‌های تهمینه شده و اگر خدا بخواهد در آینده نزدیک عملیات اجرایی آن توسط بخش خصوصی آغاز خواهد شد.

همچنین در سال جاری نیز این اداره کل موفق به طراحی و ساخت دو دستگاه بارگیری مواد معدنی در منطقه ویژه اقتصادی شد که با ساخت و بهره‌برداری از این دستگاه‌ها نرخ سرعت بارگیری مواد معدنی به‌طور چشم‌گیری افزایش یافته به طوری که عملیات بارگیری کشتی ۱۰ هزار تنی در سه تا پنج روز انجام می‌شود.

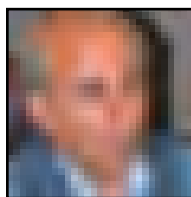
**افزایش عملکرد کانتینری:** با توجه به این که پایانه کانتینری منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) یکی از مهم‌ترین پایانه‌های مجتمع بندری است که تاکنون از عملکرد مطلوبی برخوردار نبوده است، به همین دلیل در حال تغییر شیوه واگذاری آن به طریق سرمایه‌گذاری بلندمدت هستیم. در این راستا نیز در حال انجام فراخوان عمومی برای جذب سرمایه‌گذار هستیم که با واگذاری ترمینال کانتینر به شیوه جدید، امکان جذب ۲۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه و تجهیز ترمینال فراهم می‌شود. همچنین با شروع فعالیت این ترمینال، به‌طور میانگین امکان تخلیه و بارگیری ۵۰۰ TEU هزار کانتینر در سال و ترانشیب کالای کانتینری به کشورهای همسایه مثل عراق، کویت، قطر و بحرین فراهم خواهد شد.

این مجموعه اقدامات علاوه بر ارتقای جایگاه منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از بنادر نسل دوم به بنادر نسل سوم سبب ایجاد اشتغال پایدار، تولیدات بیشتر، افزایش مبادلات تجاری و در نتیجه ارزش افزوده و درآمد بیشتر در کشور خواهد شد.



## چشم‌انداز بندر چابهار برای توسعه تجارت دریایی

بهره‌مندی از دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت استراتژیک در صنعت حمل‌ونقل



سیاوش رضوانی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان



شهید بهشتی در حال ثبت سفارش تجهیزات برای بهره‌برداری آن تا پایان سال ۹۵ است. با توجه به اهمیت مقوله ترانزیت و نقش بندر چابهار در اقتصاد ملی و آماده شدن بستر در حال حاضر اقدام به جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی می‌کند و اکثر سرمایه‌گذاری‌ها در بندر برای افزایش فعالیت‌های مبتنی بر تجارت از راه دریا و برقراری ارتباط تجارت بین‌المللی و تحرک اقتصاد منطقه‌ای، تولید و پردازش و فعالیت‌های مرتبط با صادرات مجدد و خدمات‌رسانی بهینه را مدنظر دارد. بندر چابهار به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت استراتژیک در صنعت حمل‌ونقل یکی از پرارزش‌ترین نقاط بازرگانی و ترانزیتی در توسعه فعالیت‌های اقتصادی به حساب می‌آید. به همین منظور با فعال کردن ظرفیت‌های مختلف بندر، امکان حمل‌ونقل کالا برای سراسر کشور و کشورهای همسایه در عرصه مبادلات اقتصادی می‌تواند نقش محوری ایفا کند. با نگاهی به جلو و بررسی چشم‌انداز و با مثبت ارزیابی کردن عملکرد بندر در سال ۱۳۹۴ مهم‌ترین برنامه‌های رویکرد دریایی در سال ۱۳۹۵ عبارت‌اند از:

- ۱- توجه به جایگاه حاکمیت دریایی در حوزه ایمنی، حفظ محیط‌زیست دریایی بر آب‌های تحت حاکمیت از گواتر تا راس میدانی بر اساس استانداردهای ملی و بین‌المللی و در راستای سیاست‌های سازمان مرکزی.
- ۲- ارتقای سطح کیفی ایمنی و آگاهی از استانداردهای زیست‌محیطی دریانوردان استان.
- ۳- ارتقای ایمنی آبراه.
- ۴- ارتقای استانداردهای ایمنی در شناورها، کارگاه‌های کشتی‌سازی و دسترسی آسان به خدمات ایمنی و استاندارد.
- ۵- بروز رسانی ساختار سازمانی و ارتقای کمی و کیفی منابع انسانی و تقویت انگیزه‌های آن‌ها متناسب با رشد و توسعه بندر و افزایش تعهدات کشور به کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های بین‌المللی.
- ۶- استفاده از پتانسیل‌های موجود در منطقه با تعامل سازنده با ارگان‌ها، موسسات و دانشگاه‌های منطقه برای نیل به اهداف ترسیم شده.

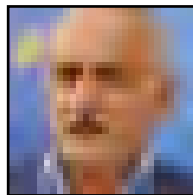
همسایه در عرصه مبادلات اقتصادی می‌تواند نقش محوری ایفا کند. در چند سال اخیر با توجه به پیشرفت طرح توسعه بندر شهید بهشتی با پیشرفت ۷۰ درصدی در حال حاضر، آماده ساخت بسترهای لازم در همه بخش‌ها از قبیل ترمینال کانتینری، اتمام لایروبی اسکله‌ها، خوشبختانه وضعیت بندر

رشد سریع تجارت جهانی برای افزایش تجارت بین‌المللی و سهم حمل‌ونقل در خدمات تجاری باعث شده امروزه بنادر مسئولیت سنگین تجارت در زنجیره حمل‌ونقل را بر عهده بگیرند و از طرفی از یک زیربنای اطلاعاتی تمام‌عیار به سمت یک زیربنای فیزیکی حرکت کنند و تبدیل به مکانی اقتصادی شوند که منافع مستقیم منطقه‌ای، منافع غیرمستقیم و منافع دایمی را به همراه دارند. با افق بهره‌گیری از ظرفیت‌ها بندر چابهار با توجه به قوت‌ها و فرصت‌های موجود با دارا بودن ۳۱۵ کیلومتر ساحل با دریای عمان حدود یک‌ششم کل مرزهای جنوبی کشور را در اختیار دارد که ظرفیتی نهفته برای توسعه اقتصادی هست و این یک امتیاز بدون واسطه سواحل مکران به آب‌های آزاد است.

در این راستا بندر چابهار به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد و موقعیت استراتژیک در صنعت حمل‌ونقل یکی از پرارزش‌ترین نقطه بازرگانی و ترانزیتی و توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی به حساب می‌آید. به همین منظور با فعال کردن ظرفیت‌های مختلف بندر، امکان حمل‌ونقل کالا برای سراسر کشور و کشورهای



# مهندسی ارزش و برنامه ریزی برای افزایش تعامل با بخش خصوصی



منوچهر تاتینا

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران



ج) با توجه به بالا بودن تعرفه کالاهای ایرانی در روسیه به لحاظ عدم عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی WTO و آغاز دوره پساتحریم، جمهوری اسلامی ایران نیز با تمهیدات لازم در پیوستن به WTO شرایط آسان تری را سپری خواهد کرد و از این طریق با موافقت نامه های ضوابط تجاری سرمایه گذاری هزینه های سرمایه گذاری کاهش و حجم تجارت افزایش می یابد.

د) ایجاد و فعالیت بورس انرژی و مبادلات نفت و مشتقات نفتی در بازار سرمایه که بر اساس گزارش سازمان بورس از آغاز فعالیت در سال جاری تاکنون از عمق زیادی برخوردار شده است و پیش بینی می شود این معاملات، بازار نفت دریای خزر را متحول کند، به همین سبب به نظر می رسد اثرات خرید و فروش کالای نفتی در بورس انرژی و حضور بخش خصوصی، جایگاه بنادر دریای خزر را ارتقا خواهد داد.

ه) با توجه به این که یکی از سیاست های سازمان سرمایه گذاری در بخش بناها و تجهیزات توسط بخش خصوصی است این امر سبب شده که در بخش مستحذات و انبارهای روباز و سرپوشیده با مشکل چندانی روبرو نباشیم ولی با سرمایه گذاری های انجام شده در بخش زیرساخت ها، از لحاظ اراضی و اسکله های جدید در بنادر، کمبود تجهیزات استراتژیک به عنوان چالش جدی مطرح است؛ از طرفی سرمایه گذاران بخش خصوصی قادر به تامین تجهیزات استراتژیک نیستند، در نتیجه بازنگری در سیاست های تامین تجهیزات استراتژیک بندری امری بدیهی به نظر می رسد.

احداث موج شکن جدید برای کاهش شدت رسوب گذاری در بندر نوشهر ضروری است، با ایجاد موج شکن جدید ضمن کاهش قابل ملاحظه رسوب گذاری و صرفه جویی در هزینه های هنگفت لایروبی، فرصتی به دست می دهد تا حدود ۱۵ هکتار اراضی جدید نیز برای بندر استحصال شود.

## فهرست برنامه ها و پروژه های سال ۱۳۹۵

۱. ساماندهی ترافیک بندر نوشهر بر اساس نتایج برنامه ریزی مهندسی ارزش
۲. ساماندهی رسوب گیری حوضچه و کانال دسترسی بندر نوشهر
۳. بازسازی اسکله غربی بندر نوشهر
۴. تعمیرات اساسی منجر به pm اسکله های شرقی، غربی و جنوبی
۵. تعمیرات اساسی مجتمع آموزشی کلارآباد و منازل سازمانی بندر نوشهر
۶. تخریب ساختمان ها و تعمیرات اساسی محوطه های جنوب و جنوب شرقی
۷. تعمیرات اساسی منجر به pm ساختمان اداری مرکزی، عملیات، تجهیزات
۸. تعمیرات اساسی منجر به pm انبارهای مسقف
۹. تعمیرات اساسی منجر به pm انبارهای روباز، پست های برق، ساختمان های گارد، باسکول و جاده های موجود
۱۰. تکمیل احداث سیلوهای غلات توسط سرمایه گذار بخش خصوصی - زرما کارون
۱۱. تکمیل احداث سیلوهای غلات توسط سرمایه گذار بخش خصوصی - سینا

ب) احداث یک دستگاه باسکول داخلی به منظور انجام توزین کالای فله و کاهش ترافیک در باسکول اصلی

ج) انعقاد قرارداد سرمایه گذاری احداث سیلوی غلات به ظرفیت ۳۰ هزار تن و با سرمایه گذاری ۱۱۰ میلیارد ریال

د) انعقاد قرارداد سرمایه گذاری احداث انبار سرپوشیده به مساحت ۱۱ هزار مترمربع و با سرمایه گذاری بالغ بر ۵۸ میلیارد ریال

## ظرفیت های بندر نوشهر در دوران پساتحریم

الف) با توجه به اهداف برنامه ششم توسعه و همچنین فعالیت های بندری در شرایط پس از تحریم به نظر می رسد زمینه مناسبی برای افزایش مبادلات نفتی (صادرات، سوآپ و ترانزیت) در کشور فراهم شود که نقش بنادر کشور در این زمینه بسیار زیاد است. ب) موضوع برجام دریایی که از سوی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی پس از برجام هسته ای مطرح شد بسیار حایز اهمیت است چرا که اجرایی شدن برجام و لغو تحریم های اقتصادی و حمل و نقلی موجب گشوده شدن اکثر عوامل و مشکلات اقتصادی می شود. چنان چه مسئولان ارشد سازمان تاکید دارند در دوره پساتحریم تعرفه پهلوگیری کشتی هارا در بنادر کاهش دهند درخواست می شود به لحاظ بالا بودن نرخ تعرفه کالاهای ایرانی در بنادر خارجی حوزه دریای خزر این موضوع برای بنادر شمالی لحاظ نشود تا بتوان از یک موازنه منطقی در تعرفه استفاده کرد.

نقش بنادر در یک زنجیره تامین در حقیقت ایجاد بستر مناسب به منظور ارتقای سطح کیفی و کمی خدمات لجستیک است. این اداره کل تلاش می کند با دستیابی به سه هدف عمده افزایش سرعت حمل، کاهش هزینه حمل و افزایش ایمنی انتقال کالا، زمینه بهره برداری لازم از ظرفیت های بالقوه بنادر تابعه را فراهم کند.

وضع تحریم های گسترده اقتصادی در ابعاد و حوزه های مختلف به ویژه در بخش کشتیرانی، فعالیت های تجاری و بازرگانی کشور را در عرصه های بین المللی در سال های اخیر تحت تاثیر خود قرار داد که تبعات آن برای بنادر نوشهر و فریدونکنار در این سال ها مشهود بوده است. اما با برچیده شدن تحریم ها آثار مثبت آن بر چرخه اقتصاد کشور بیش از پیش نمایان خواهد شد.

آثار روانی ناشی از لغو تحریم ها سبب شد بنادر به عنوان دروازه های ورود به عرصه های تجارت جهانی بتوانند از فرصت های ایجاد شده در دوران پساتحریم بهره برداری کنند؛ به طوری که عملیات تخلیه و بارگیری کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در ۱۱ ماهه سال ۹۴ از رشد ۱۴ درصدی برخوردار بوده است.

## مهم ترین اقدامات اداره کل در بخش عمرانی و زیربنایی با مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی

الف) افزایش عملیات تخلیه و بارگیری در ۱۱ ماهه سال ۹۴ بندر نوشهر به میزان ۷۸۸ هزار و ۱۹۱ تن معادل ۱۴ درصد نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۳

# برنامه ریزی مدون برای پاسخ گویی به نیاز صاحبان کالا و شرکت های کشتیرانی

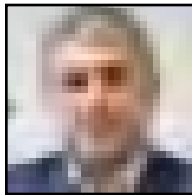
برای تردد شناورها است.

## همراهی با بخش خصوصی برای توسعه خدمات بندری

در سال جاری مزایده واگذاری ترمینال شماره ۱ برگزار و شرکت برنده مشغول به فعالیت شد. از آنجایی که بازرگاری و بازاریابی و جذب مشتریان جدید همواره برای اداره کل از اهمیت زیادی برخوردار بوده است، شناسایی مشتریان جدید در استان گیلان و استان های مجاور و بخش های عمده صنعتی در دستور کار قرار گرفت و توانستیم مزایای استفاده از بندر انزلی برای واردات و صادرات مواد اولیه و کالای ساخته شده را به آنها ارائه کنیم که این موضوع با استقبال مواجه شد.

از ابتدای سال ۱۳۹۴ تا کنون ۱۰ قرارداد سرمایه گذاری به ارزش ۷۶۰ میلیارد ریال شامل ساخت سیلوی غلات، مخازن نگهداری روغن خوراکی و انبار سرپوشیده برای تخلیه و بارگیری منعقد شد که عملیات اجرایی آنها آغاز شده است. همچنین احداث خط لوله انتقال فرآورده های نفتی به مخازن بیرون از بندر که مجوز آن صادر شده، در مرحله انعقاد قرارداد قرار دارد.

در راستای تجمیع بایگانی های اداره کل، ساختمان بایگانی کل تکمیل، تجهیز و مورد بهره برداری قرار گرفت و با آماده سازی زیرساخت فیزیکی دیتا سنتر آمار و انفورماتیک، تجهیزات سخت افزاری و نرم افزاری آن نیز بهره برداری شد و در مدار قرار گرفت. هم اکنون ارتباط با برج کنترل بندر از طریق فیبر نوری میسر شده است.



سید علی نجیمی

مدیرکل بندر و دریانوردی استان گیلان



## برنامه آبی سال ۱۳۹۵

با توجه به شکوفایی اقتصادی کشور پس از بحران و تحولات اخیر منطقه ای، در سال ۹۵ جایگاه بندر انزلی به عنوان بندر مهم در ارتباط با بندر حاشیه دریای خزر مجدداً ارتقا خواهد یافت. زیرساخت های این بندر آماده انتقال کالاهای صادراتی، وارداتی و ترانزیت و پاسخ گویی به نیازهای بازار داخلی و خارجی است. با بهره برداری از سیلوهای ۱۵ هزار تنی و بهره برداری از اسکله تخلیه و بارگیری غلات، ظرفیت جابه جایی غلات افزایش خواهد یافت و ادامه تکمیل دو پست اسکله جنرال کارگو و دو پست اسکله دلفین در طرح توسعه انجام خواهند شد. علاوه بر ارتقای توان عملیاتی، شرایط را برای ورود کشتی های عمومی با درافت بالاتر و انتقال اسکله تخلیه و بارگیری فرآورده های نفتی به اسکله های جدید و ارتقای ایمنی بندر فراهم خواهد کرد.

سعی ما بر این است که طرح های سرمایه گذاری را که قرارداد آنها منعقد شده متناسب با زمان بندی تعریف شده به مرحله اجرا درآوریم تا بتوانیم پاسخ گوی نیاز صاحبان کالا و شرکت های کشتیرانی باشیم.

یکی از مهم ترین مواردی که در سال آینده مورد تاکید و اجرا قرار خواهد گرفت، لایروبی کانال دسترسی و حوضچه بندر است که در این خصوص برنامه ریزی لازم انجام شده است و به یاری خدا با همکاری همکاران سازمان مرکزی و بهره برداری از تجهیزات نوسازی شده عمق محدوده بندر افزایش خواهد یافت.

جدیدی را به ظرفیت جذب کالای بندر اضافه کند. همچنین ساخت سه پست اسکله کالای عمومی در محل طرح توسعه بندر ادامه یافت که یک پست آن تکمیل و آماده بهره برداری است و امکان پذیرش کشتی ها با آبخورد هفت متر در این اسکله وجود خواهد داشت. مجوز احداث دو پست اسکله دلفین هم صادر شده که هم اکنون در مرحله تجهیز کارگاه است. مطالعات احداث یک پست اسکله تخلیه و بارگیری غلات نیز انجام شده و در مرحله اخذ مجوز برای انتخاب پیمانکار ساخت است.

داکینگ و تعمیرات زیربنای شناورهای خدماتی و لایروبی اداره کل نیز در سال ۱۳۹۴ با جدیت دنبال شد و تا پایان سال دو فروند یدک کش و راهنما بر و یک فروند بارج لایروبی که تعمیرات آنها به اتمام رسیده، آب اندازی خواهند شد. ما به عنوان نخستین بندر در کشور موفق شدیم تمامی شناورهای ملکی اداره کل را به سامانه مخابراتی GMDSS تجهیز کنیم و شناور ناجی نیز برای ارتقای توان عملیاتی به دوربین حرارتی مجهز شد.

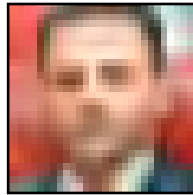
## امکانات بهینه برای لایروبی

با توجه به کاهش سطح آب خزر و افزایش حجم رسوبات وارده از طرف مرداب به حوضچه بندر، با استفاده بهینه از امکانات موجود، در خصوص لایروبی، تلاش زیادی انجام شده و نیاز به انجام لایروبی به طور مداوم برای رسیدن به عمق مناسب

همان طور که می دانید بندر یکی از حلقه های مهم در لجستیک و حمل و نقل به شمار می آید که اقتصاد داخلی را به بازارهای بین المللی متصل می کند. در سال اخیر به دلیل رکود نسبی در تولید و ساخت و ساز در کشور، میزان تبادل کالا و صادرات و واردات از طریق بندر کاهش یافته و بندر انزلی نیز به عنوان مهم ترین بندر شمال کشور تحت تاثیر این موضوع قرار گرفت. با این وجود، تعداد کشتی های نفتی وارد شده به بندر در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ به میزان ۱۱۶ درصد رشد داشته است. به همین نسبت تخلیه مواد نفتی ترانزیتی نیز ۱۲۳/۳ درصد رشد نشان می دهد. مقدار کالای بارگیری شده (فرآورده های نفتی) نیز در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال گذشته افزایشی معادل ۱۶۱/۱ درصد رشد داشته است.

با وجود این، در این دوران سعی کردیم با حفظ و نگهداری بهینه زیرساخت ها و روساخت های موجود خود، به توسعه زیرساخت ها، متناسب با نیاز آینده بازار و منطقه ادامه دهیم. در این راستا، بهسازی اماکن اداری و عملیاتی در دستور کار قرار گرفت و قسمت عمده ساختمان های اداری تعمیر و بازسازی شدند. یکی از نیازهای بندر توسعه فضاهای سرپوشیده نگهداری کالا بود، از همین رو ساخت و بهره برداری دو انبار شش هزار و ۱۲ هزار تنی و بازسازی و بهره برداری از انبار هزار مترمربع توسط بخش خصوصی و واگذاری آنها به پیمانکاران برای نگهداری کالا توانست فضای

# تثبیت جایگاه بندر امیرآباد در منطقه پس از برجام



علی خدمتگزار

مدیر بندر و دریانوردی بندر امیرآباد

این بندر برای سال ۱۳۹۵ و دوران پسابرجام برنامه‌هایی را تدوین کرد تا از شرایط مناسب ایجاد شده، حداکثر بهره‌وری را داشته باشد. جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی در حوزه صنایع تبدیلی نظیر فولاد، مواد معدنی، فرآورده‌های نفتی به‌عنوان یکی از اولویت‌های اصلی برای توسعه منطقه و استفاده بهینه از امکانات و قابلیت‌های بندر تعیین شد. از دیگر برنامه‌های راهبردی و سیاست‌های اجرایی این بندر در دوران پساجرایم پیگیری تشکیل کارگروه جامعه بندری برای هماهنگی و همکاری بهتر بین دستگاه‌های مرتبط با فرایند صادرات و واردات کالا و ارایه تسهیلات به سرمایه‌گذار از محل وجوه اداره شده و تسریع صدور مجوزهای سرمایه‌گذاری با همکاری و هماهنگی ستاد سازمان است.

## پیگیری رفع موانع فرآرزی سوآپ مواد نفتی و ترانزیت غلات

با توجه به وجود پایانه نفتی و زیرساخت‌های مناسب مواد فله و به‌منظور بهره‌گیری از فرصت موجود در بازار کشورهای حوزه خلیج فارس و کشورهای ساحلی خزر، ارتقای ظرفیت و سهم این بندر در ترانزیت مواد سوختی و غلات از دیگر اهداف اصلی بندر امیرآباد برای دوران پسابرجام طرح‌ریزی شده است که تحقق این مهم مستلزم صدور مجوز و پیگیری رفع موانع فرآرزی سوآپ مواد نفتی و ترانزیت غلات از طرف سازمان‌ها و نهادهای متولی است.

با توجه به پتانسیل استان مازندران در تولید محصولات کشاورزی و برنامه‌های بلندمدت استان در زمینه افزایش سهم صادرات این نوع محصولات، توسعه زیرساخت‌ها و افزایش حجم صادراتی مرکبات، صیفی‌جات و انواع میوه به کشورهای CIS از دیگر اهداف بندر تعیین شد. امید است این بندر بتواند با همت و دانش متخصصان بومی و اجرای دقیق برنامه‌های عملیاتی با تثبیت جایگاه خود در منطقه، گام موثری در تحقق اهداف عالی نظام مقدس جمهوری اسلامی بردارد.



اعتبار یک هزار و ۴۵۰ میلیارد ریال، راه‌اندازی شش دستگاه جرثقیل بکرا با اعتبار ۱۰۰ میلیارد ریال با دستاورد توانمند نیروهای داخلی، فعال‌سازی دو دستگاه گنتری کرین، افزایش مکنده غلات از ۶ به ۱۳ دستگاه، بازسازی لایروپ خزر، اجرای طرح استانداردسازی مرکز MRCC با اعتبار چهار هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال و راه‌اندازی مرکز هماهنگی عملیات بندری نام‌برد که این موارد سبب افزایش سه میلیون تنی ظرفیت عملیاتی بندر و افزایش ظرفیت اسمی بندر به ۷/۵ میلیون تن خواهد شد.

## کسب رتبه نخست صادرات استان مازندران

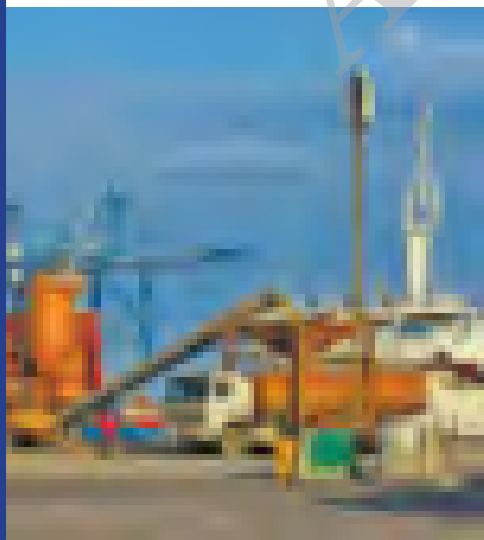
این اقدامات سبب بهبود و ارتقای نرُم عملیاتی شده است به طوری که میانگین زمان حضور به میزان ۲۶ درصد، زمان انتظار ۴۱ درصد و زمان سرویس ۱۳ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یافته است. از نتایج این عملکردها می‌توان به کسب رتبه نخست صادرات استان و بنادر شمالی از لحاظ وزنی و رتبه نخست تخلیه و بارگیری بندر شمالی در سال جاری اشاره کرد.

اما با توجه به گشایش‌های سیاسی انجام شده و افزایش میل کشورها به از سرگیری روابط اقتصادی با ایران، مجموعه مدیریت

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌منظور خنثی کردن اثرات تحریم‌های ظالمانه و در راستای اجرای بسته سیاست‌های اقتصاد مقاومتی ابلاغی مقام معظم رهبری جذب سرمایه‌گذاران و افزایش توان عملیاتی بندر را در دستور کار خود قرار داده است. از اهم اقدامات انجام شده در این زمینه می‌توان به مواردی مثل سرمایه‌گذاری چهار هزار و ۷۰۰ میلیاردی بخش دولتی و هشت هزار و ۴۰۰ میلیاردی بخش خصوصی اشاره کرد.

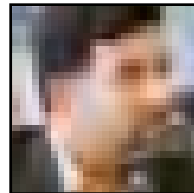
از دیگر اقدامات این مجموعه به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر شمال کشور در راستای ارتقای ظرفیت عملیاتی احداث سیلوی نگهداری غلات به ظرفیت حجمی ۱۲۰ هزار تن، مخازن فرآورده‌های نفتی به گنجایش ۱۶ هزار مترمکعب و احداث انبارها به مساحت ۶/۵ هکتار است که تا پایان سال ۱۳۹۵ ظرفیت حجمی نگهداری غلات به ۵۰۰ هزار تن، مخازن نگهداری مواد نفتی به ۵۲ هزار مترمکعب و انبارها به ۱۲ هکتار افزایش خواهد یافت.

توسعه زیرساخت‌ها و تامین تجهیزات استراتژیک از دیگر گام‌های اجرایی این بندر در سال جاری بود که از مهم‌ترین دستاوردها می‌توان احداث شش پست اسکله به طول یک هزار و ۱۲۵ متر و لایروبی مربوط به آن با





## افزایش سهم در بازار بین‌المللی منوط به آموختن قاعده بازی است



عادل دریس

مدیر کل بنادر و دریانوردی بندر خرمشهر

کشور ایران در سالیان گذشته ناعادلانه، با یک مصوبه و در مدت‌زمان کمی تحریم شد؛ این در حالی است که این روزها با اجرایی شدن برنامه برجام به باری خدا شاهد گذر از تحریم خواهیم بود ولی فراموش نکنیم که سرعت بازگشت به قبل از تحریم‌ها خیلی کندتر است. فضای پس‌تحریم، فضای قبل از تحریم‌ها نیست و قطعاً اگر قاعده بازی را بلد باشیم برای ما سهمی در بازار بین‌المللی وجود دارد و می‌توانیم در صنعت کشتی‌سازی و کشتیرانی سهمی داشته باشیم. با برنامه‌ریزی برای دوران پس‌تحریم ابتدا باید شرایط پیش از تحریم‌ها را بررسی کنیم و ببینیم چرا تحریم کنندگان خیلی ساده توانستند برخی از بخش‌های اقتصادی کشور را تحریم کنند و پس از آسیب‌شناسی باید تصمیم بگیریم که در دوران پس‌تحریم چه اقداماتی را انجام دهیم. در حال حاضر کاری که باید بر اساس رویکرد اقتصاد مقاومتی انجام دهیم این است که از معادلات تجاری و حمل و نقلی جهانی به‌راحتی حذف نشویم.

نکته مهم دیگر میزان حمایت دولت از سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین میزان هماهنگی تمامی نهادهای درگیر در بخش تجارت دریایی کشور است. در حال حاضر سازمان بنادر و دریانوردی از اهداف بخش خصوصی، مثلاً شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر ندارد. در صورتی که اگر قرار است حمایتی صورت گیرد اهداف باید تعیین و اعلام شود. همچنین علاوه بر آن باید همه فعالان بخش‌های دولتی و خصوصی از این حمایت‌ها برخوردار باشند.

### واماندر خرمشهر ...

در حال حاضر بندر خرمشهر پتانسیل‌های بسیار و دست‌نخورده‌ای در بخش ظرفیت‌های بندری دارد به عبارتی با توجه به عملکرد سال‌های پیش از تحریم و با عنایت به ظرفیت اسمی پنج میلیون تن در سال، عمدتاً در سال‌های اخیر از این ظرفیت به دلیل مشکلات تحریم، به خوبی استفاده نشده است. حال آن‌که با فرض افزایش ظرفیت بنادر در دوره پس‌تحریم و البته با توجه به این که بندر خرمشهر در بخش اسکله‌ها، انبارها، اراضی پس‌کرانه و حتی با وجود تجهیزات فعلی، قابلیت‌های بالقوه و کافی داشته که مورد بازسازی و پاک‌سازی قرار گرفته است، بهترین فرصت‌ها را در بخش افزایش عملیات کانتینری پیش رو خواهد داشت. به‌عنوان نمونه با توجه به آماده‌سازی استفاده از ۲۷ هکتار اراضی جدید



علاوه بر اراضی فعلی ترمینال کانتینری و فراهم نمودن شرایط و مقدمات لازم برای انعقاد قرارداد جدید در قالب BOT با بخش خصوصی می‌توان چنین برآورد کرد که افزایش عملیات کانتینری بندر خرمشهر تا ۳۰۰ هزار TEU در سال‌های آتی دور از انتظار نیست.

بندر خرمشهر به دلیل موقعیت استراتژیک، مرزی و نزدیکی به بازار برمه‌صرف و تشنه کشور عراق و خصوصاً با توجه به جدی شدن ساخت بندر بزرگ فاو عراق، بهترین پتانسیل استفاده از ظرفیت ممکن در بخش کالاهای فله را دارا است. این در حالی است که تاکنون در بخش صادرات به کشور عراق در بخش فله، سابقه صادرات متوسط سالانه بیش از ۷۰۰ هزار تن سیمان و مصالح ساختمانی به کشور عراق را داشته است.

### برخی اقدامات شاخص بندر خرمشهر در سالی که گذشت

مجموع بندری خرمشهر در سال دولت و ملت، همدلی و هم‌زبانی در راستای خدمت به اقتصاد ملی، فراهم کردن بستری برای افزایش جذب سرمایه‌گذاری و توسعه فعالیت‌های مختلف دریایی و بندری تلاش داشته گام‌های مطلوبی بردارد.

در بخش فعالیت‌های بندری بندر خرمشهر، از ابتدای سال جاری تاکنون حجم تخلیه و بارگیری کالا، قریب به یک میلیون و ۲۵۶ هزار و ۹۱۳ تن رسیده است. یکی از دلایل مهم توجه به این بندر کهن از سوی دولت و سازمان بنادر وجود بازار بزرگ کشور عراق در منطقه است. بر این اساس در ۱۱ ماهه اخیر در بخش صادرات کالا به کشور عراق، ۳۳۱ هزار و ۳۹۹ تن کالا بارگیری شده است. مصالح ساختمانی از جمله اقلام صادراتی به کشور عراق بوده است.

در این بازه زمانی، تخلیه و بارگیری کانتینر به میزان ۵۳ هزار و ۷۳ TEU در بندر خرمشهر به ثبت رسیده است و عمده خوردهای وارداتی از دبی و کویت به بندر خرمشهر بارگیری می‌شوند. از زمان اجرایی شدن مصوبه تردد خوردهای پلاک اروندی در سراسر استان خوزستان، استقبال خوبی از این خوردها شده و شاهد رشد روزافزون واردات این خوردها از طریق بندر خرمشهر هستیم.

در این مدت، بیش از ۱۴ هزار و ۵۹۷ تن ترانزیت مواد نفتی و شیمیایی در بندر خرمشهر انجام شده است و با راه‌اندازی اسکله نفتی صادرات، سالانه ۶۰۰ هزار تن قیر و گاز مایع در این بندر فراهم شده است.

### سازمان سازی مغروقه‌ها

مهم‌ترین اقدامات انجام شده در حوزه خارج‌سازی مغروقه‌های اروند و کارون توسط اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر:

سازمان بنادر و دریانوردی و به تبع آن بندر خرمشهر به‌عنوان تنها مرجع قانونی و صالح در اداره امور رودخانه اروند بر اساس موازین حقوق بین‌الملل و نظام حقوقی حاکم بر دریاها و رودخانه‌های بین‌المللی و همچنین به‌عنوان یک ارگان حاکمیتی، با کارکردی چندوجهی، معتبر و تاثیرگذار در منطقه متولی امور دریایی و دریانوردی است. سازمان بنادر به دلیل ماهیت کاری و البته برای ایجاد حاکمیت در این منطقه مرزی، گاه‌گاهی فراتر از وظایف خود در راستای ارتقای ایمنی و کاهش سوانح دریایی، با توجه به ترافیک بالای تردد شناورها به بنادر ایرانی و عراقی، اقدامات ارزشمندی را در حوزه پاک‌سازی رودخانه اروند و رودخانه کارون انجام داده است. از جمله اقدامات انجام شده سال‌های اخیر در این رودخانه‌ها و احیای آن با هدف پویایی اقتصادی منطقه عبارتند از: تدوین و تهیه شناسنامه‌های جامع از مغروقه‌های به‌جا مانده از جنگ تحمیلی در رودخانه‌های اروند و کارون

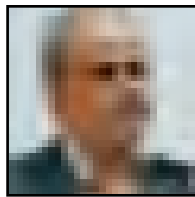
- اولویت‌بندی مغروقه‌ها از لحاظ ریسک‌های ایمنی و زیست‌محیطی برای خارج‌سازی - برآورد اعتبار مورد نیاز و پیگیری تامین و تخصیص اعتبار از سوی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور - تدوین قرارداد تیپ سازمانی مغروقه‌ها و برگزاری ارزیابی کیفی مناقصه ۴۲ فروند مغروقه سمت ساحل ایران و انتخاب ۹ شرکت ایرانی توانمند در حوزه سالویج از میان ۲۱ شرکت درخواست‌کننده که در این میان، چهار شرکت با شریک خارجی از کشورهای چین و هلند شرکت کرده بودند.

- تعیین برنده نهایی برگزاری مناقصه خارج‌سازی ۳۹ فروند مغروقه خارج‌سازی ساحل ایران در رودخانه اروند - خارج‌سازی بیش از ۱۵۸ فروند مغروقه جنگ

ردیف	آب‌های مشترک	سمت ساحل ایران	سمت ساحل عراق	مجموع
اولویت ۱	۳	۶	۶	۱۵
اولویت ۲	-	۲۳	۶	۲۹
اولویت ۳	-	۱۹	۳	۲۲
مجموع	۳	۴۸	۱۵	۶۶

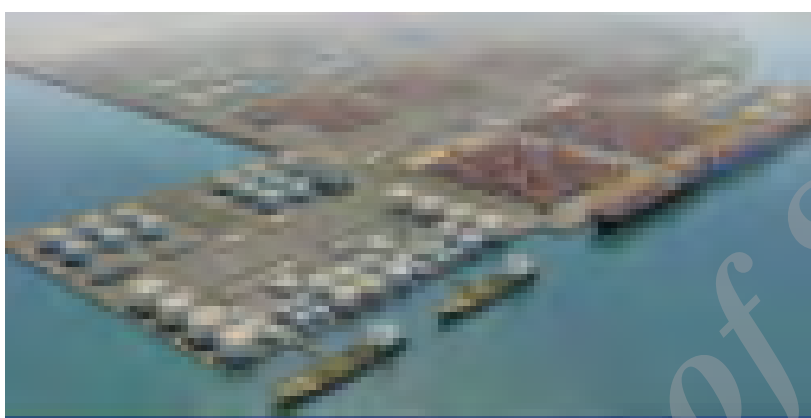
\*\*\*\*\* البته از ۴۸ فروند سمت ساحل ایران در سال ۹۴، سه فروند خارج‌سازی شد که به نوعی در حال حاضر ۴۵ فروند

# شش هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری برای اجرای طرح توسعه بندر بوشهر



محمد مهدی بنجاری

سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر



بهره برداری از مجتمع بندری نگین این میزان به یک میلیون تی ای یو می رسد. افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر بوشهر با احداث جزیره نگین از مهم ترین برنامه های ماست، چرا که ظرفیت کانتینری موجود بندر بوشهر از ۴۰۰ به یک میلیون تی ای یو افزایش می یابد و با توجه به این که اکنون با ۲۰ درصد سهم از حمل و نقل کانتینری کشور، جایگاه دوم رادر بین بنادر ایران را داریم، این جایگاه بندر بوشهر در کشور تثبیت می شود. هم اکنون در بخش مطالعات مجتمع بندری نگین، پیشرفت ۱۰۰ درصد در دو فاز محقق شده است و در بخش اجرایی عملیات خاکی مجتمع بندر نگین در دست اجراست و تاسیسات زیربنایی و تسهیلات عمومی این مجتمع نیز از سوی اداره کل بنادر و دریانوردی سرمایه گذاری و احداث می شود. همچنین در کنار این پایانه کانتینری، به زودی احداث پایانه اختصاصی صادراتی از سوی بخش خصوصی آغاز خواهد شد.

بندر خارگ با مجموع ۵۷ میلیون و ۱۰۴ هزار و ۶۶۳ تن - عسلویه ۲۵ میلیون و ۱۲۰ هزار و ۶۹۶ تن - بوشهر سه میلیون و ۶۶۹ هزار و ۷۵۲ تن و گناوه ۹۰ هزار و ۳۳۳ تن رادار بوده اند. بندر عسلویه با ۲۰۸ هزار و ۳۵ تی ای یو - بندر بوشهر ۱۶۶ هزار و ۹۶ تی ای یو و گناوه هشت هزار و ۳۷۹ تی ای یو رادار هستند. بندر بوشهر ۹۴ هزار و ۲۹۱ نفر - گناوه ۵۹ هزار و ۵۲۷ نفر - خارگ ۱۵۳ هزار و ۸۱۸ نفر که در مجموع رشد ۱۳ درصدی رانشان می دهد.

در حال حاضر با توجه به محدودیت فضای بندر بوشهر و عدم امکان توسعه و گسترش فیزیکی آن، تنها راه توسعه بندر بوشهر جزیره نگین است. این جزیره روبه روی تاسیسات فعلی بندر و در مسیر کشتیرانی و مجاورت با مناطق صنعتی قرار دارد و همچنین دارای مزایای منطقه ویژه اقتصادی نیز هست. به همین سبب توسعه بندر با توجه به مزیت های برشمرده، در جزیره نگین صورت خواهد گرفت. جزیره نگین در حال حاضر مساحتی حدود ۷۰ هکتار دارد و قابل توسعه تا ۴۰۰ هکتار است.

طرح توسعه بندر بوشهر شامل سه بخش مختلف است که برای اجرای این طرح ها شش هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری خواهد شد. پایانه کانتینری، پایانه مواد فله مایع و پایانه چندمنظوره سه بخش طرح توسعه بندر بوشهر است که در جزیره نگین ساخته خواهد شد. پایانه کانتینری که با اسکله ای به طول ۶۰۰ متر قرار است در جزیره نگین ساخته شود ظرفیت ۶۰۰ هزار تی ای یو کانتینر را دارد و در مدت ۳۰ ماه ساخته می شود. پایانه مواد فله مایع، شامل ۱۸۰ هزار مترمکعب مخزن است و یک میلیون تن ظرفیت دارد که در مدت ۲۴ ماه ساخته می شود. پایانه چندمنظوره هم با ظرفیت یک میلیون تن در جزیره نگین ساخته می شود که شامل ۳۰ هزار مترمکعب سیلو و ۲۰ هزار مترمربع انبار بوده و ۳۰ ماه زمان برای ساخت آن در نظر گرفته شده است. بندر بوشهر اکنون توان تخلیه و بارگیری ۴۰۰ هزار تی ای یو کانتینر کالا را دارد که با

تحمیلی از دورودخانه ارونند و کارون (۲۳) فروند رودخانه ارونند و ۱۲۵ فروند مغروقه در رودخانه کارون) این در حالی است که بنا بر اولویت بندی انجام شده به شرح جدول ذیل، خارج سازی مغروقه های سمت ساحل ایران در دست اجرا است.

اولویت بندی مغروقه های یافته شده در رودخانه ارونند (۶۶) فروند شامل مغروقه های فلزی، چوبی و سایر (۰۰۰) اولویت ۱: مغروقه های با بالاترین ریسک که باید قبل از عملیات لایروبی آبراه خارج سازی شوند. این مغروقه ها که در داخل مسیر اصلی دریانوردی به عرض ۲۰۰ متری وسط کانال قرار گرفته اند و شامل ۱۵ فروند می باشند.

اولویت ۲: مغروقه های باریک بالا که می توانند هم زمان با عملیات لایروبی از مسیر دریانوردی رودخانه خارج شدند. این مغروقه ها در حاشیه عرض ۲۰۰ متری مسیر اصلی دریانوردی و به تعداد ۲۹ فروند می باشند.

اولویت ۳: مغروقه های باریک پایین، که صرفاً دارای ریسک زیست محیطی هستند و در سواحل طرفین رودخانه دیده می شوند. تعداد آن ها ۲۲ فروند است. سازمان بنادر و دریانوردی تخصیص اعتبار هزار و ۲۰۰ میلیارد ریالی جهت خارج سازی مغروقه های ارونند را از سازمان برنامه ریزی و مدیریت کشور تا حصول نتیجه در دست پیگیری دارد.

## احداث پروژه ها



بندر خرمشهر مثل سال های گذشته اقدامات ارزشمندی را در راستای توسعه این بندر در نظر دارد. برخی از مهم ترین پروژه های بندر خرمشهر در سال آینده عبارت اند از اجرای لایه اول و دوم پسرکرانه اسکله های دو تا هفت، اجرای برج کنترل ترافیک دریایی، انجام مطالعات فاز ۲ ترمینال کانتینری، ساحل سازی، احداث و بهره برداری از نیروگاه برق، تجهیز تاسیسات ساحلی، اجرای سیستم زیرساخت فیزیکی فیبر نوری و نصب و راه اندازی دکل های سیستم CCTV و اجرای مجموعه کوی فرهنگی کارکنان.

از جمله بار ارزش ترین اقدامات بندر خرمشهر در بحث توسعه، ایجاد ترمینال کانتینری است که با احداث این ترمینال ظرفیت ترمینال کانتینری بندر خرمشهر به ۳۰۰ هزار TEU ارتقا خواهد یافت. خاطر نشان می سازد، جذب سرمایه گذاری در مجتمع بندری خرمشهر در سال ۹۴، میزان ۶۵۴ میلیارد ریال بوده است.

بندر خرمشهر پیش از شروع جنگ تحمیلی از فعال ترین بنادر ایران بود ولی جنگ هشت ساله عراق علیه ایران سبب ویرانی همه زیرساخت های بندری آن شد. پس از سال های جنگ تحمیلی، با حمایت دولت و تلاش شبانه روزی متخصصان و کارشناسان، زیرساخت های این بندر بازسازی شد.

این مجتمع بندری با وجود مشکلات و چالش های فراوانی، همچنان برای سرمایه گذاران در بخش های حمل و نقل دریایی، ترانزیت و گردشگری آبی جذابیت های فراوانی دارد. هم اکنون بندر خرمشهر از ۲۰ پست اسکله و ۲۳۰ هکتار برخوردار است برای توسعه آن ۷۶۵ هکتار به مساحت آن افزوده خواهد شد. این بندر با استفاده از پتانسیل منطقه تجاری صنعتی آزاد ارونند و بهره مندی از مزایا و معافیت های منحصر به فرد در منطقه، آمادگی لازم جهت سرمایه گذاران و خطوط مختلف کشتیرانی را داراست.

تاکید بر روابط بلندمدت با ایجاد شرکت‌های مشترک

## بازگشت کره‌ای‌ها به بازار حمل و نقل ایران

به گزارش بندر و دریا به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی؛ وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر توسعه روابط میان ایران و کره از طریق ایجاد شرکت‌های مشترک و عقد تفاهم‌نامه‌های همکاری مشترک بلندمدت، گفت: «در حال حاضر پروژه‌های بسیاری در ایران وجود دارد که کره جنوبی برای توسعه آن‌ها شتاب بیشتری داشته باشد تا بتواند در رقابت با رقبای خارجی خود در این بازار حضور پیدا کند.»

عباس آخوندی روز یکشنبه ۹ اسفند ماه در دیدار با جو هیونگ هوان وزیر تجارت، صنعت و انرژی کره جنوبی تأکید کرد: «فرصت‌های بسیاری برای همکاری‌های مشترک دو کشور وجود دارد و امروز می‌توانیم روابط میان دو کشور را گسترش دهیم.»

او با اشاره به سفر سال گذشته خود به کره جنوبی و مذاکره با شرکت‌های وابسته به وزارت راه و حمل و نقل کره جنوبی افزود: «مساله اصلی که به آن اشاره شد، روابط بلندمدت میان دو کشور بود، مسلماً ما در بخش‌های مختلف به دنبال شرکایی هستیم و انتخاب شریک با خرید و اخذ خدمت از یک شرکت کاملاً متفاوت است و یکی از مولفه‌هایی که به دنبال آن هستیم انتقال دانش و چگونگی انتقال آن به ایران است.» وزیر راه و شهرسازی سرمایه‌گذاری و نحوه تأمین مالی پروژه‌ها را بسیار مهم دانست و افزود: «بدون یک مدل مالی مشخص یا فاینانس نمی‌توانیم کار عملیاتی خاصی انجام دهیم.»

او روابط بلندمدت و تأمین مالی را دو مساله مهم برشمرد و گفت: «لازم است در این باره شفاف‌سازی و راهکارهای عملیاتی پیشنهاد شود. ایجاد شرکت‌های مشترک میان دو کشور اقدام بسیار خوبی است چون به روابط بلندمدت و شرکت‌های سرمایه‌گذاری فکر می‌کنیم.»

آخوندی درباره مشارکت دو کشور در صنایع مختلف یکدیگر گفت: «من به حوزه حمل و نقل کشور که شامل راه‌آهن، دریایی، هوایی و جاده‌ای می‌شود همانند امور عمومی مثل ساخت بیمارستان‌ها، استادیوم و غیره نگاه می‌کنم؛ بنابراین، این حوزه شامل گستره عظیمی از صنعت است که می‌توان در آن زمینه همکاری کرد. پروژه‌های صنعتی بسیاری در زیرشاخه‌های چهار مورد حمل و نقلی ایران تعریف می‌شود که آماده‌ایم در نوسازی ناوگان که شامل ناوگان هواپیمایی، واگن‌سازی، کامیونی و اتوبوسی است همکاری‌های زیادی با کره جنوبی داشته باشیم.»

این عضو کابینه دولت تدبیر و امید به کریدور بندرعباس-سرخس (ترکمنستان) به عنوان یکی از کریدورهای اصلی کشور در زمینه حمل و نقل ریلی و جاده‌ای اشاره و اظهار کرد: «ایران تمایل دارد این کریدور را بهسازی کند. مطالعاتی لازم است در حوزه‌های ریلی و جاده‌ای صورت گیرد تا مشخص شود این بهسازی باید در چه بخش‌هایی صورت بگیرد و این که آیا نیاز به ساخت راه‌های جدید وجود دارد یا همان راه‌های قبلی بهسازی شوند کفایت می‌کند و این که خدمات آرایه شده باید در چه سطحی باشد.»

او اضافه کرد: «ایران می‌تواند اطلاعات را به طرف‌های خواهان همکاری آرایه کند اما شرکت‌هایی که تمایل به مشارکت دارند نیز باید تحلیل‌های خود را انجام دهند و کره جنوبی می‌تواند به صورت مطالعات مشترک نیز این فعالیت را انجام دهد.»

آخوندی درباره بحث توریسم و هتلداری نیز گفت: «لازم است که طرف کره‌ای شرکت‌هایی را که مایل به ورود به این زمینه‌ها هستند، معرفی کند.»

او در خصوص تفاهم‌نامه برای توسعه حمل و نقل ریلی در حاشیه شهر تهران ابراز خوشحالی و درخواست کرد پیشنهادهای مورد نظر ایران درباره مفاد تفاهم‌نامه آرایه شود تا درباره آن تصمیم‌گیری شود.

او سپس به دو شهر تهران و مشهد به عنوان دو شهر با اهمیت و پرجمعیت در ایران اشاره کرد و گفت: «اهمیت این دو شهر در سیستم ریلی به این دلیل است که باید سیستم حمل و نقلی برای انتقال ساکنان حاشیه این دو شهر به مرکز شهر ایجاد شود.»

آخوندی یادآور شد: «در خصوص مشکلاتی که طرف کره‌ای در بندرعباس با آن روبه‌رو است نیز مساله را مستقیم و به صورت کتبی منتقل کنند تا در اسرع وقت برای حل این مساله اقدام‌های لازم صورت گیرد.»





## تفاهم نامه همکاری ایران و سنگاپور در زمینه کشتیرانی

به گزارش بندر و دریا به نقل از ایرنا؛ علی ربیعی دوشنبه در نشست امضای تفاهم نامه همکاری در زمینه کشتیرانی با وزیر تجارت و صنعت سنگاپور در محل این وزارتخانه، با بیان این که وزارت تعاون بزرگترین اقتصاد صندوقی را در ایران دارد، افزود: «با توجه به این که صندوق های ما بهترین زمینه حمایتی و ضمانتی را بر عهده دارند، می توانیم در این زمینه همکاری خوبی با هم داشته باشیم.»

ربیعی با بیان این که صندوق های تامین اجتماعی، بازنشستگی کشوری، روستاییان، عشایر و صندوق فولاد کشور در زیرمجموعه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی فعالیت می کنند، ادامه داد: «با سرمایه گذاری سرمایه های پس انداز شده افراد در این صندوق ها، سعی می کنیم افراد تحت پوشش، در سن بازنشستگی زندگی بهتری داشته باشند.»

او خاطر نشان کرد: «به طور کلی افراد زیرمجموعه این وزارتخانه، از اقشار کم درآمد جامعه هستند؛ بنابراین سرمایه گذاری در این صندوق ها به آن ها اجازه می دهد که زندگی بهتری داشته باشند.» ربیعی به فعالیت های هلدینگ ها، شرکت ها و سازمان های بزرگ متعلق به صندوق های زیرمجموعه وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی اشاره کرد و گفت: «این صندوق ها فعالیت های بسیار گسترده ای در زمینه های مختلف هتل داری، پتروشیمی، حمل و نقل، مسافری، تولید دارو و سیمان، تولید کاشی و سرامیک، سلولوزی و... دارند و در همه این زمینه ها می توانند با سنگاپور همکاری کنند.» او گفت: «در دوران تحریم این شرکت ها فعالیت های خود را با تمام مشکلات ادامه دادند؛ آن ها از کار بازماندند و حتی شرکت های جدید نیز ایجاد شد.» وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی به بحران صندوق های بازنشستگی در ایران نیز اشاره کرد و گفت: «این بحران هم ردیف بحران های محیط زیست، کم آبی و بیکاری در برنامه های دولت پیگیری می شود.»

او افزود: «این صندوق ها به اصلاحات ساختاری و پارامتریک نیاز دارند و در حال حاضر نسبت افراد بازنشسته و نیرو کار در این صندوق ها هفت به یک است یعنی به ازای هر هفت نفر بازنشسته، یک نفر شاغل است. این نسبت در صندوق تامین اجتماعی یک به شش است و جای امیدواری دارد.»

### آمادگی سنگاپور برای کمک به فراهم شدن زیرساخت های صنعت توریسم در ایران

«اس اسواران» وزیر تجارت و صنعت سنگاپور نیز در این نشست با یادآوری توانمندی ایران در زمینه گردشگری گفت: «ایران و سنگاپور می توانند در زمینه گردشگری با یکدیگر همکاری مشترک داشته باشند.» او گفت: «هم اکنون کشور کامبوج فقط با داشتن یک منطقه توریستی درآمد بالایی از صنعت گردشگری دریافت می کند. ایران توانمندی های زیادی در زمینه صنعت گردشگری دارد اما برای صنعت توریسم باید زیرساخت ها فراهم شود؛ در این زمینه ما می توانیم همکاری گسترده ای با یکدیگر داشته باشیم.» او اظهار داشت: «وزارتخانه شما مسئولیت های مهمی در بخش های مختلف بر عهده دارد که می تواند زمینه همکاری میان دو کشور را توسعه دهد.» همچنین در این نشست رییس فدراسیون تجارت سنگاپور یادآور شد که کشورش در زمان تحریم ایران، در زمینه کشتیرانی همکاری نزدیکی با تهران داشته است.

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** سمینار کاربردهای تکنولوژی ژئوسنتتیک در پروژه های عمرانی با اهداف ارتقاء دانش کارشناسان حوزه مهندسی و عمران و آشنایی بیشتر با فن آوری های روز جهان در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) برگزار شد.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به برگزاری این سمینار یک روزه در مجتمع بزرگ بندری امام خمینی (ره)، اظهار داشت: «با توجه به ماموریت ها و وظایف این واحد در ساخت، مرمت و نگهداری سازه های دریایی و بندری و لزوم ایجاد بستر مناسب برای بسط و توسعه فعالیت های بندری و دریایی، برخورداری از دانش نوین و به کارگیری آن در احداث و بازسازی سازه های مذکور را، دارای اهمیت و ضرورت بسیاری برخوردار دانست.»

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** مجتمع انبارش مکانیزه غلات باهدف تسریع در روند تخلیه کالاهای فله در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با مشارکت سرمایه گذاری بخش خصوصی نصب و راه اندازی شد.

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به راه اندازی این مجتمع انبارش جدید، اظهار داشت: «این مجتمع مکانیزه از دو سیستم تسمه نقاله برای انتقال غلات به انبارهای نگهداری کالاهای فله با ظرفیت انتقال ۱۵۰ تن کالا به ازای هر تسمه نقاله در هر ساعت ساخته شده و سرعت تخلیه کالاهای فله از جمله غلات را به نحو مطلوبی افزایش می دهد.»

رضازاده در تشریح مزایای این مجتمع انبارش مکانیزه افزود: «افزایش ضریب ایمنی و زیست محیطی، افزایش کارایی انبارها و کاهش آلودگی ناشی از اتلاف کالا هنگام تخلیه و بارگیری کالای فله، بهبود نرخ سرعت تخلیه کالا از کشتی به انبار از جمله مزیت های قابل ذکر این سامانه محسوب می شود.»

**روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):** طی همایش تبادل تجربیات علمی واحدهای مهندسی عمران و فنی نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، به مناسبت بزرگداشت خواجه نصیرالدین طوسی و روز مهندس، از تلاش های کارشناسان حوزه های تخصصی این واحدها تقدیر شد.

سعداله عبداللهی برگزاری این نشست را حرکتی بدیع و پسندیده عنوان کرد و خواستار توسعه و استمرار این قبیل اقدامات در سال های آتی شد. او افزود: «نیروهای متخصص فنی و مهندسی باید روحیه خلاقیت و ابداع را در خود زنده نگاه داشته و این روحیه را محدود به وظایف سازمانی خود نکنند و با بسط و توسعه مستمر این نگاه، آن را به حوزه های فراتر از ماموریت های سازمانی خود تسری دهند.»



محیط زیست، آب و هوا و شرایط اقلیمی کلان شهرها دیگر گنجایش افزایش جمعیت جدید را ندارد و با توجه به سیاست گذاری کلان کشور که تشویق به افزایش جمعیت است، چاره‌ای جز انتقال جمعیت به سواحل جنوبی را نداریم.»

او با اشاره به پیش بینی تاسیس سازمان مستقل توسعه مکران در لایحه برنامه ششم توسعه بیان کرد: «نباید توسعه سواحل جنوبی را به ایجاد یک سازمان محدود کرد بلکه باید همه دستگاه‌ها در رسیدن به توسعه همه جانبه اعم از آموزشی، علمی، صنعتی، شهرسازی و... تلاش کنند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر این که در حال حاضر بندر چابهار تنها از ۲۵ درصد ظرفیت تخلیه و بارگیری خود استفاده می کند، افزود: «از آن جایی که سایر بخش های اقتصادی موجود در چابهار و سواحل سیستان و بلوچستان به اندازه توسعه ظرفیت بندر چابهار رشد نداشته اند امکان استفاده از ظرفیت ۱۰۰ درصدی بندر شهید بهشتی را نداریم.»

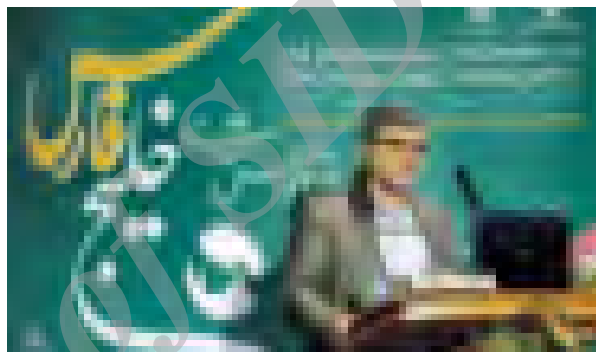
او بابیان این که سال آینده فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی افتتاح می شود که با این اتفاق ظرفیت تخلیه و بارگیری چابهار به ۶۷۵ میلیون تن در سال افزایش می یابد، گفت: «این بندر به دلیل نزدیکی به اقیانوس هند مورد توجه هندی هاست. این بندر تا نخستین بندر هند با کشتی تجاری تنها چهار روز (۶۰۰ مایل دریایی) فاصله دارد. در دو سال اخیر دولت این کشور دو مصوبه خاص در زمینه سرمایه گذاری در چابهار داشته است که نشان دهنده اهمیت این بندر برای دولت هند است.»

سعید نژاد اهمیت توسعه فرهنگ دریایی و زندگی دریایی در میان مردم را یادآور شد و افزود: «در یکی دو سال اخیر آشنایی با سواحل و بنادر در کتب درسی آموزش و پرورش گنجانده شده و در سال های آینده نیز به این موضوع توجه بیشتری خواهد شد.»

او سیاست دیگر سازمان بنادر و دریانوردی را تجهیز بنادر جنوبی کشور به تاسیسات مدرن عنوان و اظهار کرد: «توسعه ترانزیت از دیگر اهداف راهبردی این سازمان است و پس از برجام نیز شرکت های بزرگ بین المللی کشتی رانی خواستار حضور در بنادر ایران برای توسعه صادرات خود به حدود ۴۰۰ میلیون نفر جمعیت ساکن ایران، کشورهای آسیای میانه و کل منطقه خلیج فارس از طریق سرمایه گذاری در بندر شهید رجایی هستند. تفاهم نامه هایی نیز میان سازمان بنادر و دریانوردی و چند شرکت بزرگ خارجی برای تبدیل بندر شهید رجایی به هاب صادراتی منطقه امضا شده است. این شرکت ها رقابت تنگاتنگی را با یکدیگر برای حضور در بنادر جنوبی ایران آغاز کرده اند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ظرفیت کل بنادر ایران را در حال حاضر ۲۱۰ میلیون تن در سال دانست و خاطر نشان کرد: «با اجرای طرح های توسعه ای تا پنج سال آینده این ظرفیت به ۲۵۰ میلیون تن در سال می رسد. همچنین توسعه زیرساخت های زیست محیطی نیز در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد.»

او با اشاره به مطالعات پایش و شبیه سازی طرح های توسعه ای سواحل و بنادر استان های بوشهر، خوزستان و هرمزگان بیان کرد: «شورای عالی انقلاب فرهنگی نیز در حال تدوین سند توسعه فرهنگ دریایی کشور در همه ابعاد علمی، آموزشی و فرهنگی آن است. ضمن این که طرح های توسعه ای بنادر کشور نیز به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری رسیده است.»



محمد سعید نژاد در سومین کنفرانس بین المللی اقیانوس شناسی خلیج فارس مطرح کرد

## ظرفیت بنادر ایران تا چهار سال آینده به ۲۵۰ میلیون تن می رسد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی توسعه سواحل مکران را در گرو همکاری همه دستگاه ها در ترویج فرهنگ دریامحور و توسعه همه جانبه سواحل جنوب شرقی کشور دانست و گفت: «اهمیت ویژه دریا این است که بدون رشد جمعیت در سواحل، امکان استقرار و پایداری توسعه در این مناطق وجود ندارد.»

به گزارش بندر و دریا به نقل از پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، محمد سعید نژاد در سومین کنفرانس بین المللی اقیانوس شناسی خلیج فارس که شنبه هشتم اسفند سال جاری در هتل المپیک تهران برگزار شد با اشاره به تغییر دیدگاه مقامات کلان کشور که توسعه دریامحور را در ابعاد سیاسی، اقتصادی، امنیتی، فرهنگی، اجتماعی، صنعتی و... در دستور کار خود قرار داده اند، گفت: «اهمیت ویژه دریا این است که بدون رشد جمعیت در سواحل، امکان استقرار و پایداری توسعه در این مناطق وجود ندارد. تراکم جمعیت در سواحل مکران معادل ۱۰ درصد میانگین تراکم جمعیت کشور در سایر مناطق است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: «این سازمان در حال مطالعات تاریخی با همکاری پژوهشکده تاریخ دانشگاه تهران درباره تاریخچه سواحل جنوبی کشور است که نشان می دهد تا ۱۵۰ سال قبل در سواحل مکران جمعیت قابل توجهی در حد فاصل چابهار تا بندرعباس زندگی می کرد، اما با کشف نفت و نفتی شدن اقتصاد ایران سواحل کشور به مرور از سکنه خالی و به کلان شهرها مهاجرت کرده اند این مهاجرت محدود به سواحل نیست بلکه سبب معکوس شدن نسبت جمعیت ۶۰ درصد روستائین، ۴۰ درصد شهرنشین کشور در سه دهه گذشته به ۶۰ درصد شهرنشین و ۴۰ درصد روستائین شده است. همچنین

**روابط عمومی بندر انزلی:** سومین سمینار تخصصی راهنمایان دریایی بنادر کشور با حضور راستاد معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی کشور، مدیرکل بنادر استان گیلان، مدیران دریایی و راهنمایان بنادر در روزهای ۱۱ و ۱۲ اسفندماه در بندر انزلی برگزار شد.

این سمینار باهدف ارتقای سطح علمی و تخصصی راهنمایان، استفاده از فن‌آوری‌های نوین در عملیات راهنمایی بنادر و کاهش بروز سوانح دریایی برگزار شد و راهنمایان آموخته‌ها و تجربیات خود را در این زمینه ارائه نمودند.

راستاد در خصوص تردد کشتی‌ها، سرویس‌دهی و آموزش پرسنل راهنمایان و همکاری لازم در خصوص پهلو دهی کشتی‌ها، مطالبی بیان داشت و این جلسات را در جهت ارتقا راهنمایان مفید دانست.

**روابط عمومی بندر بوشهر:** عملیات مقابله با آلودگی نفتی در محدوده دریایی بندر گناوه تا جزیره خارگ، با موفقیت انجام شد.

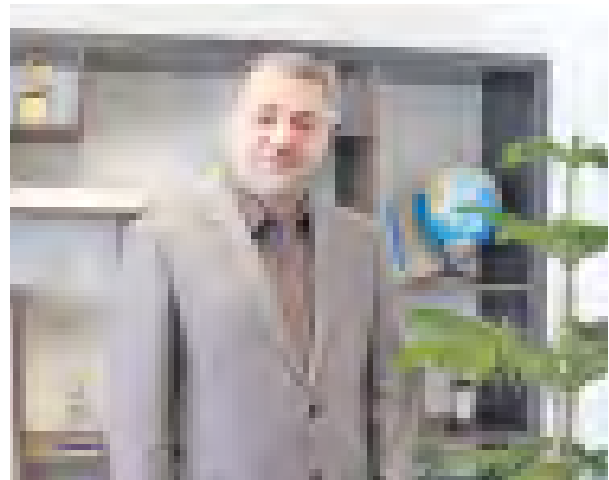
معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در این باره گفت: «در پی کسب گزارش از شناورهای متردد بین بندر گناوه تا جزیره خارگ مبنی بر مشاهده لکه‌های آلودگی نفتی در محدوده دریایی حفاصل گناوه و خارگ بلافاصله هماهنگی‌های لازم انجام و پایش اولیه به‌وسیله شناور قیام صورت گرفت.»

سیاوش ارجمندزاده افزود: «با مشاهده لکه آلودگی شناور یادگار جهت مقابله با آلودگی به همراه تجهیزات کامل شامل بوم، اسکیمر و همچنین بارج دیو مواد دریا پاک به موقعیت اعزام شدند.» عملیات مقابله و مهار آلودگی توسط واحدهای اعزامی با موفقیت انجام شد.

**روابط عمومی بندر بوشهر:** دکتر اردلان، رییس سازمان نقشه‌برداری کشور به همراه معاون برنامه‌ریزی استاندار بوشهر از بندر بوشهر بازدید کردند.

بنچاری اظهار داشت: «در حال حاضر بندر بوشهر با انجام طرح‌های توسعه پیشین در جایگاه دومین بندر کانتینری کشور قرار گرفته است که با انجام طرح توسعه بندر بوشهر در جزیره نگین این جایگاه تثبیت خواهد شد.»

در ادامه، بازدیدکنندگان با حضور در برج کنترل ترافیک دریایی بندر بوشهر، از نزدیک در جریان فعالیت‌های اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر قرار گرفت.



## تفاهم‌نامه همکاری بندری ایران و عمان منعقد شد

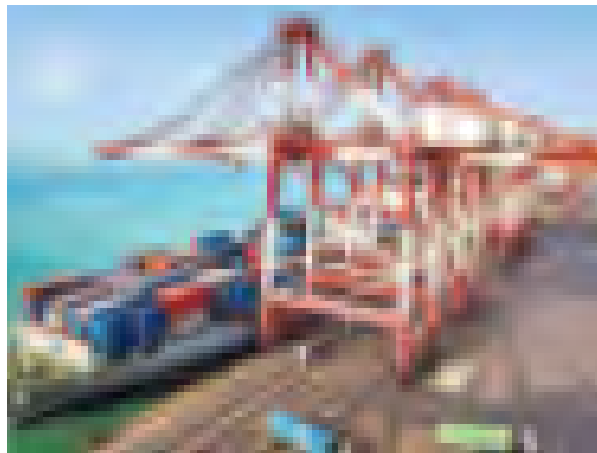
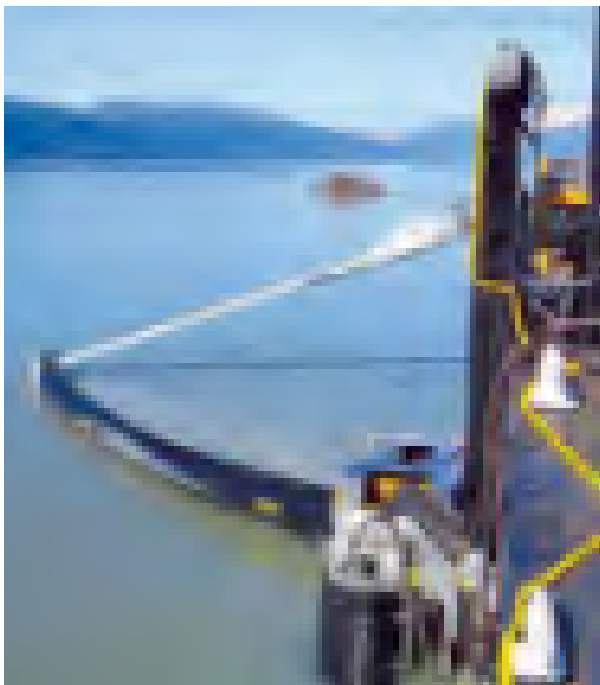
معاون بندری و امور اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «بندر سلاله به دلیل قرار گرفتن بر سر راه خطوط کشتیرانی اروپا و خاور دور، دارای موقعیت بسیار ممتاز جغرافیایی است.»

به گزارش بندر و دریا به نقل از مانا؛ به‌منظور ارتقا وضعیت بنادر کشور در زمینه همکاری‌های تخصصی، اخیراً جلسات مشترک مدیرعامل و معاون امور بندری سازمان بنادر با مقامات دولتی عمان در مسقط برگزار شد. در این سفر که به دعوت رسمی وزیر بازرگانی و تجارت و وزیر راه و حمل‌ونقل کشور عمان صورت گرفت، علاوه بر برگزاری جلسات مفید با مدیران بندر سلاله و بازدید از توانمندی‌ها و امکانات شرکت اپراتور آن بندر، مدیر دولتی بندر سلاله یادداشت تفاهمی با بنادر شهید رجایی و چابهار در زمینه‌های متعدد گسترش روابط و همکاری‌های میان آن‌ها امضا شد. جلیل اسلامی ضمن پراهمیت و موثر خواندن موضوعات دست‌یافته در این سفر، در خصوص معرفی بندر سلاله عمان گفت: «بندر سلاله به دلیل قرار گرفتن بر سر راه خطوط کشتیرانی اروپا و خاور دور، دارای موقعیت بسیار ممتاز جغرافیایی بوده و این امتیاز باعث شده تا دسترسی آسانی را نه تنها به خلیج فارس بلکه به دریای سرخ، اقیانوس هند و سواحل دور آفریقا فراهم کند.»

به گفته عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، بندر سلاله نقش بسیار موثری را در اقتصاد عمان بر عهده داشته و با توسعه زمین‌های صنعتی Raysut و دورنمای افزایش مبادلات تجاری با سایر کشورهای منطقه، به‌عنوان بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر کانتینری عمان با هزینه‌ای بالغ بر ۱۳۰ میلیون دلار توسعه داده شده است.

اسلامی ابراز امیدواری کرد با انعقاد یادداشت تفاهم میان بنادر شهید رجایی و چابهار با بندر سلاله در زمینه‌های توسعه فعالیت‌های تجاری، تبادل اطلاعات عملیاتی، مطالعه بازار، مدرن‌سازی فعالیت‌های عملیاتی و بهبود وضعیت فعلی، برگزاری آموزش‌های تخصصی در زمینه عملیات بندری و دریایی و همچنین تبادل و انتقال تکنولوژی‌های موجود در زمینه اپراتوری کانتینر، ضمن گسترش روابط حسنه بنادر ایران و کشور عمان، بتوان در آینده‌ای نزدیک شاهد ارتقای وضعیت و عملکرد بنادر ایران باشیم. بر اساس این گزارش ترمینال کانتینری بندر سلاله دارای هفت پست اسکله کانتینری به طول دو هزار و ۵۰۵ متر و عمق ۱۸ تا ۱۶ متر در پای اسکله و عمق ۱۸/۵ متر در کانال دسترسی است.

مجموع مساحت این ترمینال ۱/۲ میلیون مترمربع با ظرفیت شش میلیون TEU همچنین ۲۵ دستگاه گنتری کریپن سوپر پاناما کس، ۸۸ دستگاه جرتقیل موبایل، ۱۸۳ دستگاه تراکتورهای محوطه‌ای و... است. همچنین شرکت‌های کشتیرانی چون Maersk Sealand، MSC، DEL و سایر خطوط بین‌المللی کشتیرانی مستقیماً وارد این بندر می‌شوند.



## روند صعودی تردد کشتی‌ها در بندر شهید رجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از پهلوگیری سه هزار و ۶۵۳ فروند انواع شناور در بندر شهید رجایی خبر داد.

ابراهیم ایدنی ضمن اعلام خبر پهلوگیری سه هزار و ۶۵۳ فروند انواع شناور در بندر شهید رجایی از ابتدای سال جاری تاکنون، گفت: «طی ۱۱ ماه اخیر، دو هزار و ۷۸۶ فروند شناور بالای یک هزار تن و ۸۶۷ فروند شناور زیر یک هزار تن در اسکله‌های ۴۰ گانه این بندر پهلو گرفتند.»

او ادامه داد: «طی این مدت، تخلیه و بارگیری یک میلیون و ۵۴۱ هزار و ۲۰۰ TEU کانتینر در بندر شهید رجایی به‌عنوان پیشرفته‌ترین بندر کانتینری کشور به ثبت رسید.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان ضمن ارایه گزارشی از عملکرد منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی طی ۱۱ ماهه سال ۹۴، اظهار داشت: «طی این مدت، در مجموع ۵۸ میلیون و ۴۵۱ هزار و ۵۸۵ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران تخلیه و بارگیری شد که ۳۶ میلیون و ۵۵۲ هزار و ۴۸۲ تن آن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۲۱ میلیون و ۸۹۹ هزار و ۱۰۳ تن نیز به مواد نفتی اختصاص دارد.»

او میزان صادرات کالاهای غیرنفتی در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران را ۲۱ میلیون و ۶۷۰ هزار و ۷۹۲ تن عنوان کرد.

به گفته ایدنی، هشت میلیون و ۴۵۱ هزار و ۴۵۵ تن کالای غیرنفتی طی این مدت وارد بندر شهید رجایی شد که مقایسه این رقم با مدت مشابه سال گذشته کاهش ۲۸ درصدی را نشان می‌دهد.

او از کابوتاژ بیش از ۱۹۲ هزار تن از این گونه کالاهای مدت‌یاد شده سخن به میان آورد و افزود: «از ابتدای سال جاری تاکنون، ترانشیپ یک میلیون و ۱۲۰ هزار و ۹۳۴ تن کالای غیرنفتی نیز از طریق خطوط کشتیرانی فیدری به بنادر دیگر در راستای تبدیل بندر شهید رجایی به یک بندر کانونی، به ثبت رسید.»

ایدنی خاطر نشان کرد: «طی این مدت، سه میلیون و ۶۳۶ هزار و ۸۵۰ تن کالاهای غیرنفتی از طریق این بندر ترانزیت شد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: «از ابتدای سال جاری تاکنون، پنج میلیون و ۶۱۰ هزار و ۳۵۳ تن مواد نفتی از طریق بندر شهید رجایی به خارج از کشور صادر شد که ۲۱ درصد بیشتر از سال گذشته بوده است.»

این مقام مسئول گفت: «بیش از ۶۸۸ هزار و ۷۴۹ تن انواع فرآورده‌های نفتی به کشورهای مختلف ترانزیت شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲۹ درصد افزایش داشته است.»

ایدنی در پایان از واردات دو میلیون و ۱۶۸ هزار و ۶۱۵ تن انواع فرآورده‌های نفتی از طریق بندر خلیج فارس (بخش نفتی بندر شهید رجایی) به داخل کشور و کابوتاژ ۱۳ میلیون و ۴۲۶ هزار و ۲۱۴ تن از این گونه کالاهای طی سال جاری خبر داد.

## پایان جمع‌آوری آلودگی کشتی MARC در بندر چابهار

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: «عملیات جمع‌آوری آلودگی کشتی MARC در بندر چابهار با موفقیت به پایان رسید.»

به گزارش بندر و دریا، سیاوش رضوانی در نشست با معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی که با هدف ممیزی و ارزیابی معاونت دریایی و بندری در چابهار برگزار شد، افزود: «در بهمن ماه امسال بنا به اعلام گزارش تیم کارشناسان مقابله با آلودگی اداره کل بنادر و دریانوردی چابهار مبنی بر نشست مواد نفتی کشتی MARC (مارک) با مالکیت خارجی در محدوده اسکله شماره پنج شهید کلانتری و انتشار آن در محدود بندر بلافاصله تیم مقابله با آلودگی، به همراه تجهیزات پیش‌بینی شده برای مهار و مقابله با آلودگی در محل وقوع سانحه حضور پیدا کردند.»

او بیان کرد: «پس از بازرسی‌ها و گفتگو با تیم مبارزه با آلودگی اداره کل بنادر و دریانوردی چابهار و جمع‌آوری مستندات و اظهارات کاپیتان کشتی اشتباه‌فردی افسر اول و سرمهندس کشتی ثابت شد و میزان خسارت در مراجع قانونی در حال پیگیری است.»

او تصریح کرد: «پس از ارزیابی زیست‌محیطی به میزان ۹ تن مواد آلوده از نوع مازوت در مساحت ۶۰ هزار مترمربع توسط جریان آب به سمت ساحل و اسکله در حال انتشار بود که بلافاصله هماهنگی‌های لازم جهت عملیات مهار به‌صورت بوم‌اندازی، بوم‌های جاذب و اسکیمبر مواد نفتی جمع‌آوری و اقدامات پاک‌سازی ساحل و مناطق صخره‌ای به مدت ۱۲ ساعت انجام شد.»

رضوانی افزود: «با توجه به حساس بودن منطقه‌ای از لحاظ زیست‌محیطی با بهره‌گیری از شرکت‌های وابسته به پارک فن‌آوری علمی و پژوهشی دانشگاه تهران با همکاری و مشاوره سازمان‌های دریایی منطقه از قبیل شیلات، محیط‌زیست دریایی و مرکز تحقیقات شیلاتی آب‌های دور مورد بررسی قرار گرفت که در نهایت آماده ژلاتینی که خاصیت نفت‌خواری و تجزیه‌کننده ذرات نفتی تولید و مورد استفاده قرار گرفت.»

او خاطر نشان کرد: «خوشبختانه طی بررسی‌های میدانی و شواهد موجود در کم‌تر از یک ماه شاهد حلقه حیاتی شیلاتی و زیست‌محیطی که تحت تاثیر مواد نفتی قرار گرفته بودند هم‌اکنون با پاک‌سازی ساحل شاهد حیات انواع ماهیان و خرچنگ و خره‌ها هستیم.»



## واگذاری لایروبی بنادر کشور به بخش خصوصی

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی کشور گفت: «عملیات لایروبی بنادر کشور به بخش خصوصی واگذار می‌شود.»

به گزارش بندر و دریا، محمد راستاد در سفر به چابهار گفت: «در راستای تدوین سند راهبردی و سیاست کلی بخش معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با برگزاری کمیسیون مزایده لایروبی با حضور شرکت‌های بین‌المللی و داخلی قدرتمند، در سه حوزه جنوب شرق، جنوب غرب و شمال کشور عملیات لایروبی و نگهداری لایروبی بنادر کشور به بخش خصوصی واگذار می‌شود.»

او که با هدف ممیزی و عملکرد بخش امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان سفر کرده بود ضمن مثبت ارزیابی کردن اقدامات بخش دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی افزود: «بندر چابهار با داشتن نیروهای با تجربه و متخصص در امور دریایی افق روشنی در پیش دارد.»

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره سیاست‌ها و اهداف این سازمان در سال ۹۵ افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی در بخش معاونت دریایی موضوعات، عملیات راهنمایی و یدک‌کش‌ها و ارزیابی شاخص‌ها، برای ارتقا کیفیت بهره‌وری ورود و خروج کشتی‌ها و ساماندهی در برابر واکنش اضطراری دریایی را در دستور کار دارد.»

### اختصاص شناور ناچی و بالگرد EW139 به بندر چابهار

راستاد اظهار داشت: «از برنامه‌های مهم دیگر سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۹۵ کاهش بروز سوانح دریایی است به همین منظور با شرکت‌های مختلف خارجی برای تجهیز بخش عملیات جستجو و نجات دریایی وارد مذاکره شده ایم و شرکت «آگوستاوستن» متعلق به کشور ایتالیا که تولیدکننده مدرن‌ترین بالگردهای EW139 در دنیا است اعلام آمادگی کرده است، اما به لحاظ این که سازمان بنادر و دریانوردی به صورت مستقیم نمی‌تواند هزینه را تامین کند قصد داریم از طریق فاینانس توسط بخش خصوصی تامین اعتبار کنیم.»

او افزود: «اختصاص این بالگردها به استان‌های ساحلی به صورت خرید خدمات پروازی است به طوری که در قبال هر پرواز و خدماتی که ارائه می‌دهند هزینه دریافت می‌کنند.»

راستاد در مورد دیگر برنامه‌های سال ۹۵ سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دریایی برای بندر چابهار گفت: «برای کاهش بروز سوانح دریایی در بندر چابهار یک فروند شناور ناچی در سال آینده اختصاص خواهد یافت.»

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص مهم‌ترین برنامه‌های سال ۹۵ برای بندر چابهار گفت: «با توجه به اهمیت این بندر و گستردگی حوزه فعالیت آن یک فروند شناور ناچی در سال آینده اختصاص خواهد یافت و از طرفی با توجه به اتمام طرح توسعه فاز اول و بندر شهید بهشتی چابهار در سال ۹۵ تهیه نقشه ایروچ پلن (نقشه دسترسی) توسط اداره هیدروگرافی برای ارتقا ایمنی دریانوردی و آشنایی مناسب و دقیق فرماندهان و افسران کشتی جهت ورود و خروج حوضچه بنادر چابهار از ضروریات اولویت کاری این معاونت برای بندر چابهار است.»

**روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران:** در حاشیه آیین تجلیل از مقام علمی پروفسور محمود گلابچی چهره ماندگار معماری کشور که عصر سه‌شنبه یازدهم اسفندماه در سالن اجتماعات بندر نوشهر برگزار شد تفاهم‌نامه‌ای به امضای منوچهر تاتینا مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران و کمال متاجی به نمایندگی از موسسه آموزش عالی کمال الملک نوشهر رسید.

تاتینا، هدف از امضای این تفاهم‌نامه راهمکاری‌های مشترک علمی، پژوهشی و اجرایی بین دانشگاه کمال الملک و بندر نوشهر عنوان کرد.

او افزود: «بررسی و انجام اولوت پژوهشی مشترک، ایجاد زمینه‌های همکاری در خصوص طرح‌های پژوهشی، برگزاری دوره‌های آموزشی، مشاوره با استادان دانشگاه کمال الملک در مورد پروژه‌های بندر، تحقیق و پژوهش در خصوص معماری پایدار و طراحی و اجرای ساختمان‌های پایدار از مهم‌ترین زمینه‌های همکاری مندرج در این تفاهم‌نامه است.»

او مدت این تفاهم‌نامه را سه سال عنوان کرد که پس از اتمام قرارداد قابل تمدید است.

**روابط عمومی بندر امیرآباد:** یک هیات از سرمایه‌گذاران ایتالیایی به منظور بررسی شرایط احداث مخازن نگهداری مواد نفتی از بندر امیرآباد بازدید کرد.

این هیات ضمن بازدید از محوطه‌های عملیاتی بندر امیرآباد، از اراضی پشتیبانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نیز بازدید کردند و شرایط و امکانات این بندر را در زمینه ساخت مخازن نگهداری مشتقات نفتی و ترانزیت آن بررسی کردند.

در همین خصوص یک سرمایه‌گذار قزاقستانی نیز به منظور بررسی امکانات بندر امیرآباد در خصوص نگهداری و ترانزیت ریلی غلات از این بندر بازدید کرد.

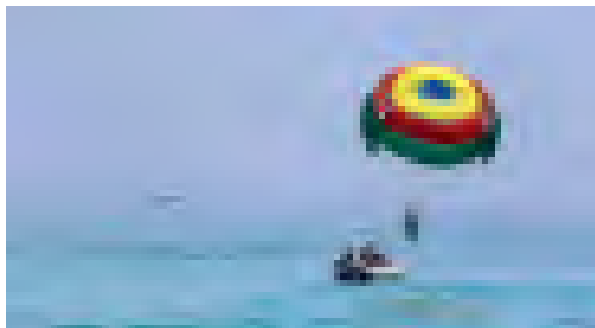
**مانا:** عمده خودروهایی وارداتی از دبی و کویت به بندر خرمشهر بارگیری می‌شوند.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: «طی این مدت، بیش از ۱۴ هزار و ۵۹۷ تن ترانزیت مواد نفتی و شیمیایی در بندر خرمشهر انجام شده است.»

دریس خاطر نشان کرد: «باراه اندازی اسکله نفتی صادرات سالانه ۶۰۰ هزار تن قیر و گاز مایع در این بندر فراهم شده است.»

او از تردد ۷۵ هزار و ۲۱۷ دستگاه وسایل نقلیه سنگین و تردد سه هزار و ۲۹۷ فروند شناور در بندر خرمشهر نیز خبر داد.





## نظارت سازمان گردشگری بر کلوپ‌های دریایی در نوروزی

مدیرکل برنامه‌ریزی و حمایت از توسعه گردشگری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری از نقش موثر مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار در رونق گردشگری دریایی آب‌های جنوبی کشور خبر داد.

سید کاظم خلدی اظهار داشت: «با تشکیل ستاد هماهنگی خدمات سفر در حال پیگیری سفرهای نوروزی و خدمات‌رسانی مناسب به گردشگران هستیم.»

مدیرکل برنامه‌ریزی و حمایت از توسعه گردشگری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری در ادامه همچنین بیان کرد: «در این میان هرساله در ایام نوروز شاهد ورود حجم انبوهی از گردشگران به نوار ساحلی شمالی و جنوبی کشور هستیم.»

او در ادامه با اشاره به این که مسافران نوروزی علاقه زیادی به گردشگری دریایی دارند، خاطر نشان کرد: «همین امر سبب می‌شود تا در اکثر تعطیلات سال شاهد رونق توریسم دریایی در سواحل شمالی و جنوبی و جزایر خلیج فارس باشیم.»

مدیرکل برنامه‌ریزی و حمایت از توسعه گردشگری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تاکید کرد: «در همین راستا برنامه‌ریزی‌ها برای استقبال از گردشگرانی که به سمت دریا و سواحل سفر می‌کنند در کنار سایر مقاصد گردشگری کشور در سطح ملی آغاز شده است.»

این مقام مسئول در سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تاکید کرد: «پیش‌بینی می‌شود گردشگری دریایی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر در نوروز ۹۵ از رونق بسیار خوبی برخوردار باشد.»

او با اشاره به این که استان هرمزگان دارای جزایر زیبایی است که تعداد زیادی گردشگر را در ایام نوروز به خود جذب می‌کند، تصریح کرد: «ساماندهی حمل‌ونقل دریایی، شناورهای تفریحی و سایر خدمات گردشگری در این استان از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.»

مدیرکل برنامه‌ریزی و حمایت از توسعه گردشگری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به نقش موثر سرمایه‌گذاران بخش خصوصی شامل مالکان شناورهای تفریحی، رستوران‌های دریایی و کلوپ‌های دریایی در راستای رونق گردشگری دریایی در ایام نوروز اشاره کرد.

او بیان داشت: «نظارت کامل از سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری بر عملکرد تمام این واحدهای تفریحی در طول ایام نوروز انجام خواهد شد تا بهترین خدمات به گردشگران نوروزی ارائه شود.»

خلدی نسب همچنین اذعان داشت: «مناطق آزاد کیش، قشم و چابهار هرساله به‌عنوان یکی از پرترددترین مناطق گردشگری کشور معرفی می‌شود.»

این مقام مسئول در سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری بیان داشت: «مناطق آزاد مذکور از هم‌اکنون برنامه‌ریزی‌های خود را برای استقبال مناسب از گردشگران نوروزی آماده کرده‌اند.»

او عملکرد سازمان مناطق آزاد در جنوب کشور را در جذب گردشگران بسیار قابل قبول و ستودنی دانست و اعلام کرد: «امیدواریم این تلاش‌ها تا رسیدن به نقطه مطلوب جذب گردشگران داخلی و خارجی ادامه داشته باشد.»

## فعالیت سه شناور مسافربری در بندر خرمشهر طی نوروز ۹۵

در ایام نوروز ۹۵ و در راستای سرویس‌دهی به مسافران نوروزی، علاوه بر شناورهای کوچک تفریحی اوژه‌گشت‌های دریایی، سه شناور بزرگ در بندر خرمشهر به مسافران خدمات‌رسانی خواهند کرد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از مانا؛ مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر خرمشهر گفت: «شناورهای مسافری فعال در بندر خرمشهر جهت سرویس‌دهی به گردشگران نوروزی آمادگی خود را اعلام کرده‌اند.» او تاکید کرد: «علاوه بر شناورهای موجود فعال در بندر در ایام نوروز قرار است یک فروند شناور مسافری به ظرفیت ۳۵۰ نفر به ظرفیت شناورهای مسافربری بندر خرمشهر افزوده شود.»

او خاطر نشان ساخت: «بر این اساس دو کشتی فیروزه، برلیان متعلق به کشتیرانی والفجر و یک فروند کشتی به نام ایران زمین در ایام نوروز به گردشگران خدمات‌رسانی خواهند کرد.»

عادل دریس با اشاره به این که کشتی فیروزه ظرفیت حمل ۲۳۵ نفر، کشتی برلیان ۲۳۵ نفر و ایران زمین ۷۱ نفر را دارند، گفت: «این شناورها در مسیرهای بندر خرمشهر-بصره و بندر خرمشهر-کاوت تردد خواهند داشت.» او با بیان این که روزانه دو شناور به نام‌های «برلیان» و «ایران زمین» از پایانه بین‌المللی مسافری خلیج فارس عملیات جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهند، افزود: «شناور برلیان در دو مسیر خرمشهر-کاوت و خرمشهر-بصره و ایران زمین فقط در مسیر خرمشهر-بصره تردد دارد.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر خرمشهر ادامه داد: «کشتی برلیان از نوع کاتاماران با ظرفیت ۲۳۵ مسافر، روزهای شنبه و چهارشنبه در مسیر کاوت و روزهای دوشنبه و سه‌شنبه در مسیر بصره به مسافران خدمات‌رسانی می‌کند.»

به گفته او، کشتی ایران زمین از نوع کروژ ظرفیت جابه‌جایی ۷۱ مسافر در هر سفر را دارا است و سه نوبت در هفته در روزهای فرد عملیات جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهد.

دریس خاطر نشان ساخت: «برنامه سفرهای روزانه این شناورها در ایام نوروز به دلیل استقبال زیاد مسافران نوروزی در راستای افزایش تعداد سفرها تغییر خواهد کرد.»

او اذعان داشت: «مسافران نوروزی که قصد دارند با استفاده از این شناورهای مسافربری به کاوت و عراق سفر کنند باید از قبل نسبت به اخذ ویزای موردنیاز اقدام کنند.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر خرمشهر گفت: «پیش‌بینی‌ها حاکی از افزایش سفرهای دریایی در نوروز ۹۵ در مقایسه با سال گذشته است.» به گفته دریس، مسافت بین بندر خرمشهر تا بندر بصره ۱۲ مایل دریایی است که طی کردن این مسافت توسط شناورهای فعال در این مسیر، حدود یک ساعت به طول خواهد انجامید.

او در ادامه سخنان خود به فعالیت پایانه بین‌المللی خلیج فارس در بندر خرمشهر به‌عنوان مجهزترین و بزرگ‌ترین پایانه مسافری دریایی منطقه اشاره کرد و افزود: «این پایانه با برخورداری از دو پست اسکله روزانه توانایی انتقال یک هزار و ۲۰۰ مسافر از طریق مرز دریایی به عراق را دارا است.» مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر خرمشهر تاکید کرد: «هم‌اکنون از ظرفیت این پایانه به‌طور کامل بهره‌برداری به عمل نمی‌آید.»

او تاکید کرد: «بهره‌برداری از تمام ظرفیت پایانه، نیازمند افزایش شناورهای تفریحی و مسافربری در بندر خرمشهر است که باید توسط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به کار گرفته شوند.»

دریس اظهار امیدواری کرد: «سرمایه‌گذاران بخش خصوصی با استفاده از تسهیلاتی که سازمان بندر و دریانوردی کشور از محل وجوه اداره شده این سازمان برای خرید و ساخت شناورهای تفریحی و مسافربری در نظر گرفته شده استفاده کنند.»

او در پایان گفت: «بدون شک با افزایش تعداد شناورهای مسافربری و تفریحی در بندر خرمشهر شاهد رونق بیش از پیش این بندر خواهیم بود.»

**گروه بین الملل مانا:** کشتی کروز که قریب به یک سال در سواحل تایلند رهاشده بود غرق شد. این کشتی که قبلاً به کشور چین تعلق داشت پس از یک سال سرگردانی در بندر لائوس چابانگ غرق شد که در پی آن نگرانی‌ها در خصوص آلودگی‌های زیست‌محیطی بالا گرفت.

پس از کج شدن این کشتی در آب، به دارنده این کشتی گزارش داده شد اما تلاش مقامات تایلندی و دارنده کشتی برای نجات این کشتی ناموفق بود و این کشتی سرانجام غرق شد.

نیروی دریایی تایلند از به پرواز درآوردن یک هواپیمای گشت به منظور رصد منطقه و احتمال هرگونه آلودگی خبر دادند.

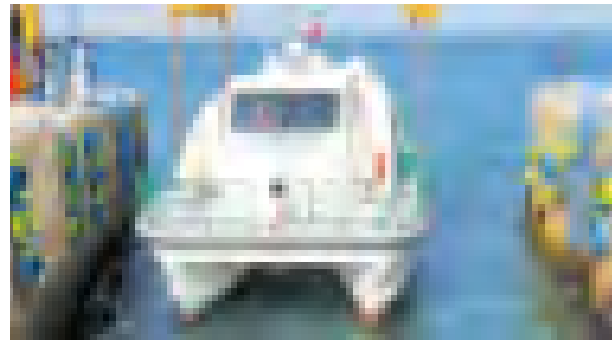
**گروه بین الملل مانا:** قروض شرکت کشتیرانی هانجین کره جنوبی، این شرکت را مجبور به فروش برخی دارایی‌های خود کرد. کشتیرانی کره جنوبی با توجه به وخامت شرایط اقتصادی این شرکت به دنبال فروش برخی دارایی‌ها از جمله ترمینال‌های خارجی خود به منظور پرداخت قروض خود است.

درآمد حاصله از فروش این پایانه‌ها صرف پرداخت بدهی ۴۰۶ میلیون دلاری می‌شود که موعد پرداخت آن در شش ماهه ابتدایی سال جاری است.

راهکارهای شرکت هانجین در خصوص کاهش هزینه‌ها به منظور بازگشت به سوددهی در سال ۲۰۱۵ موفقیت‌آمیز بود و سود خالص این شرکت بر روی کاغذ شش میلیون دلار اعلام شد. به هر حال برخلاف این تلاش‌ها، شرایط وخیم حمل‌ونقل کانتینری و کاهش کرایه‌ها این کشتیرانی را مجبور به فروش دارایی‌های خود کرد.

**روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:** به دنبال تاکید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و با همکاری اداره کل حوزه مدیرعامل، روابط عمومی و ارزیابی عملکرد و دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری، شاخص ارزیابی عملکرد HSE بنادر در زمره شاخص‌های درون‌سازمانی ارزیابی عملکرد سالیانه بنادر قرار گرفت.

در راستای اجرای مأموریت‌های این اداره کل، عملکرد مراکز HSE بنادر سالیانه بر اساس مستندات و بازدیدهای میدانی توسط کارشناسان اداره ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست سازمان مورد ارزیابی قرار گرفته و گزارش ارزیابی‌ها جهت استحضار مدیرعامل سازمان ارسال می‌شود.



## صدور بلیت شناورهای مسافری در مسیر بندرعباس - قشم الکترونیکی شد

رییس اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر از فروش بلیت شناورهای مسافری در مسیر بندرعباس - قشم به صورت الکترونیکی برای نخستین بار در کشور خبر داد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از مانا؛ احمد هاشمی اظهار داشت: «بر اساس هماهنگی‌های به عمل آمده با سازمان بنادر و دریانوردی برای نخستین بار از نوروز امسال شاهد فروش بلیت‌ها در مسیر بندرعباس - قشم و قشم - بندرعباس به صورت الکترونیکی خواهیم بود.»

رییس اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر در ادامه گفت: «امکان فروش اینترنتی بلیت شناورهای مسافری نیز در مسیر بندرعباس به قشم فراهم شده است اما این امکان هنوز در مسیر قشم - بندرعباس فراهم نشده است.»

او اذعان داشت: «بر اساس برنامه ریزی‌های انجام شده به زودی بلیت مسافری تمام شناورها در آب‌های جنوبی کشور به صورت الکترونیکی صادر خواهد شد.»

هاشمی یادآور شد: «همچنین علاوه بر فروش الکترونیکی بلیت‌ها، به زودی امکان خرید اینترنتی بلیت نیز در تمام بنادر مسافری جنوب کشور فراهم خواهد شد.»

رییس اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر بیان کرد: «از آن جا که بیش از ۹۰ درصد مسافرت‌های دریایی در آب‌های جنوبی کشور در مسیر بندرعباس - قشم صورت می‌گیرد، از این رو الکترونیکی شدن صدور بلیت‌ها در این مسیر بخش زیادی از طرح فروش الکترونیکی بلیت شناورها در جنوب کشور اجرایی شده است.»

به گفته هاشمی، قرار است این طرح در مسیر خرمشهر - بصره، بوشهر - خارگ، بندرعباس - هرمز و چارک - او در خصوص مزایای الکترونیکی شدن صدور بلیت‌ها گفت: «بزرگ‌ترین مزیت این اقدام مهم، کاهش زمان انتظار برای خرید بلیت است.» هاشمی در ادامه گفته‌های خود اذعان داشت: «با این اقدام دیگر نیازی نیست که مسافران وقت زیادی را در صف‌های طولیل برای خرید بلیت سپری کنند.»

او یادآور شد: «با اقدامات صورت گرفته در راستای تسهیل فروش بلیت، نوروز امسال به طور قطع شاهد رضایت بیشتر مسافران نوروزی از سفرهای دریایی در آب‌های جنوبی کشور خواهیم بود.»

هاشمی با اشاره به این که در ایام نوروز با حجم زیادی از مسافران دریایی روبه‌رو هستیم، بیان کرد: «فراهم کردن امکان اینترنتی خرید بلیت نیز مزیت بسیار بزرگی برای مسافران نوروزی محسوب می‌شوند تا به هیچ وجه وقت خود را در صف‌های طولانی تلف نکنند.»

او همچنین توضیح داد: «بخش زیادی از مسافران دریایی نیز که قصد دارند با خودروهایی شخصی خود به جزایر کیش و قشم سفر کنند از طریق لندینگ کرافت‌های در نظر گرفته شده برای این کار، این امکان را خواهند داشت که سفر خود را انجام دهند.»

رییس اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر در خصوص نحوه فروش لندینگ کرافت‌ها اظهار داشت: «این امر زیر نظر اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر نیست و اداره بنادر و دریانوردی هرمزگان متولی آن خواهد بود.»

به گفته هاشمی، هم‌اکنون در بخش تردد مسافران دریایی با استفاده از لندینگ کرافت‌ها معضلاتی وجود دارد که امیدواریم هر چه سریع‌تر شاهد رفع آن‌ها باشیم.



برگزاری نشست هماهنگی سفرهای دریایی در هرمزگان

## همگرایی دستگاهها برای خدمات رسانی مطلوب در نوروز ۹۵

نشست هماهنگی مدیران و دست‌اندرکاران دستگاه‌های خدمات رسانی در طرح ساماندهی سفرهای دریایی نوروز ۹۵ به میزبانی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در بندر شهید رجایی برگزار شد.

مهدی نوفرستی معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان و دبیر طرح ساماندهی سفرهای دریایی نوروز ۹۵ هدف از برگزاری این نشست را بررسی راهکارهای افزایش ایمنی تردهای دریایی و اتخاذ تدابیر لازم به منظور ارتقای کیفیت خدمات به مسافران نوروزی دانست و گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون، بالغ بر هفت هزار نفر ساعت آموزش دریایی به خدمه شناورهای مسافری و قایق‌های تفریحی ارایه شده است.»

او افزود: «در طرح نوروزی سال ۹۵، گواهینامه، تجهیزات، بدنه و ماشین‌آلات شناورها از نظر رعایت ایمنی و محیط زیست توسط بازرسان اداره کل بنادر و موسسات رده‌بندی ارزیابی می‌شوند.»

نوفرستی تصریح کرد: «تمامی شناورها ملزم هستند به ازای هر مسافر و درصدی بیش از آن برای کودکان، جلیقه نجات به تعداد کافی داشته باشند و به تجهیزات مخابراتی و حلقه نجات و قایق نجات بادی نیز مجهز باشند.»

به گفته معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، امسال در صورت اضافه شدن مسیرهای جدید، در مجموع ۹ مسیر دریایی برای ترابری مسافر و خودرو در آب‌های استان پیش‌بینی شده است.

این مقام مسئول اضافه کرد: «تمامی این مسیرهای دریایی دارای طرح ارزیابی ریسک هستند و به صورت مستمر مورد پایش قرار می‌گیرند.» دبیر کمیته ساماندهی سفرهای دریایی استان هرمزگان همچنین گفت: «با

بهره‌گیری از گشت‌های هوایی از طریق بالگرد، شش فروند شناور ناجی، یک قایق RIB، ۳۵ ایستگاه مردمی همیار ناجی در کنار همکاری دریابانی، شیلات و نیروی دریایی سپاه و ارتش در موقع بروز سوانح احتمالی، خدمات‌دهی به مسافران دریایی مضطر در کم‌ترین زمان ممکن صورت می‌گیرد.»

او خواستار تردد هم‌وطنان از ۱۰ بندر مجاز مسافری استان هرمزگان شد که مجهز به فروش بلیت، ورودی و خروجی، سالن مسافری، مرکز اطلاع‌رسانی و شناورهای مدرن هستند و به آن‌ها توصیه کرد که از شناورهای غیرمجاز برای تردد استفاده نکنند.

بیش از ۹۵ درصد حجم کل سفرهای دریایی کشور به مقصد جزایر خلیج فارس از طریق بنادر مسافری استان هرمزگان انجام می‌شود.

### صدور و تمدید ۱۳ هزار فقره گواهینامه دریانوردی در هرمزگان

معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان همچنین از صدور بیش از ۱۳ هزار فقره انواع گواهینامه‌های دریانوردی در مراکز صدور اسناد دریانوردان این استان طی یازده ماهه سال جاری خبر داد.

نوفرستی ضمن اعلام این خبر گفت: «تغییر و تعویض گواهینامه‌های دریانوردی بر اساس اصلاحیه کنوانسیون ۲۰۱۰ STCW با در نظر گرفتن شایستگی، مهارت و آموزش دریانوردان انجام می‌شود.»

او افزود: «شش هزار و ۸۳۲ فقره گواهینامه شایستگی و مهارت، شش هزار و ۲۱۷ فقره گواهینامه جانبی و پنج هزار و ۳۳۴ فقره شناسنامه دریانوردی توسط اداره امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی استان، طی یازده ماهه سال جاری صادر و تعویض شده است.»

او گفت: «دریانوردان پس از کسب تجربه و مهارت‌های عملی و تخصصی مجوز فعالیت در آب‌های کشور و منطقه را دریافت می‌کنند.»

این مقام مسئول اضافه کرد: «در استان هرمزگان ۱۱ مرکز آموزش فنون دریایی برای آموزش متقاضیان در بخش‌های مختلف حرفه دریانوردی فعالیت دارند.»

نوفرستی در پایان بیان کرد: «ناوبری شناور، آشنایی با ساختار و تعادل بدنه شناور، ارتباطات مخابراتی، دوره‌های جانبی آتش‌نشانی، کمک‌های اولیه و فنون بقا در دریا از جمله خدمات آموزشی است که در مراکز آموزش فنون دریایی هرمزگان ارایه می‌شود.»

**مانا:** مانور ملی نجات دریایی در بندر چابهار برگزار می‌شود. رئیس اداره نجات دریایی سازمان بنادر دریانوردی گفت: «با توجه به اهمیت بندر چابهار و تردد شناورهای تجاری در محدوده این بندر طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی برگزاری مانور ملی جستجو و نجات دریایی در سال ۹۵ را در بندر چابهار در دستور کار خود دارد.»

**روابط عمومی بندر چابهار:** رئیس اداره نجات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تحسین اقدامات صورت گرفته در چند ساله اخیر در بخش‌های مختلف در بندر چابهار گفت: «با توجه به گستردگی سواحل مکران و توسعه بندر چابهار سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان یک نهاد حاکمیتی باید نقش خود را در بخش مختلف با هماهنگی سایر نهادها گسترش دهد.»

خرسندی تصریح کرد: «با توجه به طول سواحل دریایی استان سیستان و بلوچستان باید تعامل خوبی با همسایگان و کشورهای منطقه داشته باشیم به همین منظور جهت همکاری جستجو و نجات دریایی در حال انعقاد تفاهم‌نامه با کشور عمان هستیم.»

**مانا:** سومین دستگاه مکنده غلات به ظرفیت ۳۰۰ تن با سرمایه‌گذاری تایدواتر و با همکاری بلژیکی‌ها در بندر امیرآباد آغاز به کار کرد.

مدیر تایدواتر ناحیه مازندران اعلام کرد: «این شرکت در راستای ارتقاء توان عملیاتی و تسریع در ارائه خدمات به مشتریان و در ادامه تقویت ناوگان تجهیزاتی خود، اقدام به خرید و راه‌اندازی سومین دستگاه مکنده قوی غلات به ظرفیت ۳۰۰ تن در ساعت، در روز شش اسفندماه کرد که مراحل مونتاژ آن توسط تیم بلژیکی در مدت دو هفته در بندر امیرآباد، به انجام رسید.»

**گروه بین‌المللی مانا:** کارشناسان از تدریجی بودن تاثیر کانال جدید پاناما بر حمل‌ونقل جهانی سخن به میان آوردند.

کشتیرانی‌های کانتینری از زمان بر بودن تبدیل سرویس‌های خود در به‌کارگیری کشتی‌های چهار هزار به ۱۲ هزار TEU خبر دادند.

افتتاح کانال پاناما تاثیرات چندجانبه‌ای بر تجارت و حمل‌ونقل جهانی دارد و دروازه‌های جدید این کانال قادر به عبور کشتی‌های کانتینربر با ۱۴ هزار TEU از خود هستند اما این مهم به‌آن معنا نیست که این موضوع در کوتاه‌مدت تحقق یابد.

دروازه‌های این کانال طبق برنامه‌ریزی‌ها در اواسط سال جاری میلادی بر روی کشتی‌ها باز می‌شود و این در حالی است که کارشناسان مر سک آغاز فعالیت واقعی این کانال را اواخر سال ۲۰۱۶ و اوایل ۲۰۱۷ میلادی پیش‌بینی کردند.



## سواحل گیلان آماده ورود مسافران نوروزی است

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان از آمادگی این استان برای مسافرت‌های ساحلی ایمن و پررونق در ایام نوروز خبر داد.

سید علی نعیمی اظهار داشت: «اکتپ‌های نوروزی خدمات سفر استان گیلان از هم‌اکنون در حال آماده‌سازی برای استقبال از گردشگران نوروزی هستند.»

مسئول ستاد سفرهای ساحلی استان گیلان ادامه داد: «جلسات ستاد تسهیلات سفرهای نوروزی در بندر انزلی با حضور هلال احمر، شیلات، استانداری، فرمانداری، شرکت‌های تعاونی قایقرانی و گروه‌های امداد و نجات در چندین جلسه تشکیل شده است.»

سید علی نعیمی افزود: «در جلسات برگزارشده، هماهنگی‌های لازم جهت انجام اقدامات لازم جهت خدمات‌رسانی مناسب به مسافران در ایام نوروز انجام شده است.»

او تصریح کرد: «این آمادگی وجود دارد که در ایام نوروز جهت انجام مسافرت ساحلی از طریق قایق‌های محلی به گردشگران خدمات مناسب ارائه شود.»

نعیمی همچنین از برگزاری کلاس‌های آموزشی لازم برای قایق‌داران جهت رعایت موارد ایمنی هنگام گشت‌های دریایی و ساحلی در آب‌های استان گیلان خبر داد.

به گفته مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان، پوشیدن جلیقه نجات توسط گردشگران الزامی است و قایق‌داران باید نسبت به انجام این مهم دقت لازم را داشته باشند.

او در ادامه گفته‌های خود اذعان داشت: «همچنین از قایق‌داران خواسته شده است با سرعت مطمئنه در آب‌های ساحلی به گشت بپردازند تا خطر واژگونی در آب مسافران را تهدید نکند.»

این مقام مسئول در استان گیلان یادآور شد: «در این جلسات همچنین مقرر شد همکاری‌های میان ادارات تابعه در ایام نوروز جهت مسافرت‌های ایمن با تلاش‌های بیشتری انجام شود.»

او با اشاره به این که در ایام نوروز مسافران زیادی به بندر انزلی سفر می‌کنند، بیان کرد: «در ایام نوروز گشت‌های ساحلی در تالاب انزلی و سواحل دریایی نیز پر رونق خواهد بود.»

به گفته نعیمی، گشت‌های ساحلی و گشت در تالاب بین‌المللی انزلی باعث شده تا یکی از پرترددترین مناطق توریستی در استان گیلان به وجود آید.

او اظهار داشت: «با توجه به پیگیری‌های انجام‌شده از اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان و تاکید در جهت ایمن‌سازی شناورهای مسافری از طریق سازمان بنادر و دریانوردی، هماهنگی‌های لازم در این راستا به عمل آمده است.»

مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان افزود: «بر این اساس مقرر شده است هر شرکت و تعاونی که در امر مسافرت‌های ساحلی فعالیت می‌کنند نسبت به خرید شناورهای ایمن با سایزهای کوچک یا بزرگ (شناورهای بومی یا منطقه‌ای) اقدام کنند.»

او تاکید کرد: «به این ترتیب سازمان بنادر و دریانوردی ۶۰ درصد تسهیلات لازم جهت خرید این شناورها را با کم‌ترین بهره از محل وجوه اداره شده این سازمان در اختیار کسانی خواهد گذاشت که قصد خرید شناور داشته باشند.»

او بیان کرد: «این امر می‌تواند باعث تحولی بزرگ در جهت رونق مسافرت‌های ساحلی در آب‌های شمالی کشور شود.»



## سفر هیات سرمایه گذار عمانی به بندر چابهار

هیاتی ۳۰ نفره از فعالان اقتصادی و سرمایه گذاران کشور عمان به سرپرستی دکتر علی بن سعود السنیدی وزیر تجارت و صنایع با هدف توسعه مبادلات اقتصادی سفر یک روزه از طریق دریاهای بندر چابهار خواهند شد.

به گزارش بندر و دریا به نقل از مانا؛ معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «این سفر با همراهی دکتر علی بن سعود السنیدی وزیر تجارت و صنایع و دکتر احمد بن محمد الفیطسی وزیر حمل و نقل کشور عمان صورت می گیرد.»

محمد سعیدنژاد در ادامه افزود: «با توجه به روابط حسنه و دیرینه دو کشور و طی سفری که در چند روز گذشته برای امضاء یادداشت تفاهم نامه توسعه همکاری بنادر ایران و عمان داشتیم این سفر صورت پذیرفت.»

او گفت: «از اهداف مهم سفر هیات عمانی بندر چابهار، ارتقا توسعه مناسبات تجاری دو کشور و بنادر چابهار و عمان و همکاری های تخصصی است و در ادامه جلسه مشترکی با فعالان اقتصادی و مقامات دولتی دو کشور برگزار خواهد شد.»

سعیدنژاد با اشاره به فرصت های سرمایه گذاری در بنادر و سواحل چابهار افزود: «با توجه به بسترهای لازم برای حضور بخش های خصوصی، کشور عمان در زمینه های مختلف بندری، راه آهن و بانکی می تواند روابط خود را گسترش دهد.»

سعیدنژاد گفت: «نزدیک بودن فاصله سرزمینی استان سیستان و بلوچستان با کشور عمان و توسعه زیرساخت های بندری چابهار می تواند باعث افزایش روابط تجاری بین دو کشور شود.»

او خاطر نشان کرد: «در ترکیب این هیات رییس صندوق سرمایه گذاری، رایزن های بازرگانی، مدیرکل گمرک، بخش های همکاری تجارت و صنایع، مدیرکل گذرنامه، مدیر اجرایی کشتیرانی مسافربری، مدیر صندوق عمومی دولتی عمان، مدیرکل خدمات تجاری منطقه آزاد دقم، بخش های مختلف سرمایه گذاری، مدیران بنادر صلاله، شرکت نفت، حمل و نقل دریایی و موسسه خدمات بندری حضور دارند.»

### توسعه روابط همه جانبه بین ایران و عمان شکل می گیرد

استاندار سیستان و بلوچستان گفت: «ایران در محاصره دریا است و به خوبی می شود کشورهای ساحلی را شریک هم ساخت.»

علی اوسط هاشمی شنبه شب در نشست دو وزیر و هیات بلند پایه تجاری و اقتصادی عمان در چابهار ضمن خوش آمدگویی اظهار داشت: «حضور تجار و بازرگانان عمانی به ایران نوید دهنده توسعه روابط همه جانبه بین دو کشور دوست و همسایه است.»

او گفت: «توسعه روابط در ایام پایانی سال می تواند تأثیرات زیادی بین مردم دو کشور عمان و ایران داشته باشد.»

استاندار سیستان و بلوچستان با بیان این که فاصله دریایی چابهار و عمان سه و نیم ساعت است، افزود: «نقطه شمالی منطقه سیستان و نقطه جنوبی بلوچستان در زرباد با هزار و ۲۰۰ کیلومتر مسافت از مسیر چابهار به مسقط بیشتر است.»

هاشمی بیان کرد: «سلطنت نیم قرن سلطان قابوس، کشور عمان را در بحث صلح و امنیت در منطقه متمایز او تصریح کرد: «نگاه دولت جمهوری اسلامی ایران به توسعه همه جانبه با کشورهایی مانند عمان است.»

استاندار سیستان و بلوچستان خاطر نشان کرد: «گرایش دینی، مشترکات فرهنگی و همجواری با عمان توسعه روابط بین دو کشور را دوچندان کرده است.»

هاشمی بیان کرد: «قرار گرفتن ایران در سواحل دریای عمان و اتصال به اقیانوس هند نقش این کشور در جهان برجسته کرده است و این امر می تواند با توسعه روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه منجر شود.»

او ادامه داد: «جمعیت کثیری از مردم بلوچ ایران در کشور عمان زندگی می کنند و این خود نقطه مثبتی در جهت ارتباط بیشتر دو کشور است.»

او افزود: «سیستان و بلوچستان با ۱۸۷ هزار کیلومتر مربع وسعت از بزرگ ترین استان های کشور و دو میلیون و ۷۰۰ هزار نفر جمعیت دارد.»

او با بیان این که بسیاری از کشورهای منطقه فاقد ساحل و دریا هستند، خاطر نشان کرد: «ایران در محاصره دریا است و به خوبی می شود کشورهای ساحلی را شریک هم ساخت.»

او گفت: «ایران در زمینه های مختلف سدسازی، بندر، هتل، گردشگری، راه آهن، راه سازی، معادن پتروشیمی موفق است و می شود در مسیر توسعه دو کشور گام برداریم.»

استاندار سیستان و بلوچستان ادامه داد: «نیروهای توانمند و متخصص با وجود ظرفیت های شیلاتی و محصولات کشاورزی ایران می توانند کمک شایانی به کشور عمان کنند.»

این هیات تجاری و اقتصادی برای نخستین بار با هدف ارتقا توسعه مناسبات تجاری دو کشور ایران و عمان به بندر چابهار سفر کرده است و از طرح توسعه بنادر، شهرک پتروشیمی مکران، ظرفیت ها و توانمندی های بندر و منطقه آزاد این شهرستان دیدن کردند.

چابهار در ۷۰۰ کیلومتری جنوب زاهدان مرکز استان سیستان و بلوچستان و در ساحل دریای عمان (مکران) واقع شده و تنها بندر اقیانوسی خارج از تنگه هرمز جمهوری اسلامی ایران محسوب می شود.



# سال ۱۳۹۵

# بزمی

سال نوین را برای شما آرزومند است

مهر ماهی سال نو را با طعم شیرین و رنگدانه آرزوی شما  
بهار طاعت است



شنبه	یکشنبه	دوشنبه	سه شنبه	چهارشنبه	پنجشنبه	جمعه	شنبه
1395/01/01	1395/01/02	1395/01/03	1395/01/04	1395/01/05	1395/01/06	1395/01/07	1395/01/08
1395/01/09	1395/01/10	1395/01/11	1395/01/12	1395/01/13	1395/01/14	1395/01/15	1395/01/16
1395/01/17	1395/01/18	1395/01/19	1395/01/20	1395/01/21	1395/01/22	1395/01/23	1395/01/24
1395/01/25	1395/01/26	1395/01/27	1395/01/28	1395/01/29	1395/01/30	1395/01/31	1395/02/01
1395/02/02	1395/02/03	1395/02/04	1395/02/05	1395/02/06	1395/02/07	1395/02/08	1395/02/09
1395/02/10	1395/02/11	1395/02/12	1395/02/13	1395/02/14	1395/02/15	1395/02/16	1395/02/17
1395/02/18	1395/02/19	1395/02/20	1395/02/21	1395/02/22	1395/02/23	1395/02/24	1395/02/25
1395/02/26	1395/02/27	1395/02/28	1395/02/29	1395/03/01	1395/03/02	1395/03/03	1395/03/04
1395/03/05	1395/03/06	1395/03/07	1395/03/08	1395/03/09	1395/03/10	1395/03/11	1395/03/12
1395/03/13	1395/03/14	1395/03/15	1395/03/16	1395/03/17	1395/03/18	1395/03/19	1395/03/20
1395/03/21	1395/03/22	1395/03/23	1395/03/24	1395/03/25	1395/03/26	1395/03/27	1395/03/28
1395/03/29	1395/03/30	1395/03/31	1395/04/01	1395/04/02	1395/04/03	1395/04/04	1395/04/05
1395/04/06	1395/04/07	1395/04/08	1395/04/09	1395/04/10	1395/04/11	1395/04/12	1395/04/13
1395/04/14	1395/04/15	1395/04/16	1395/04/17	1395/04/18	1395/04/19	1395/04/20	1395/04/21
1395/04/22	1395/04/23	1395/04/24	1395/04/25	1395/04/26	1395/04/27	1395/04/28	1395/04/29
1395/04/30	1395/05/01	1395/05/02	1395/05/03	1395/05/04	1395/05/05	1395/05/06	1395/05/07
1395/05/08	1395/05/09	1395/05/10	1395/05/11	1395/05/12	1395/05/13	1395/05/14	1395/05/15
1395/05/16	1395/05/17	1395/05/18	1395/05/19	1395/05/20	1395/05/21	1395/05/22	1395/05/23
1395/05/24	1395/05/25	1395/05/26	1395/05/27	1395/05/28	1395/05/29	1395/05/30	1395/05/31
1395/06/01	1395/06/02	1395/06/03	1395/06/04	1395/06/05	1395/06/06	1395/06/07	1395/06/08
1395/06/09	1395/06/10	1395/06/11	1395/06/12	1395/06/13	1395/06/14	1395/06/15	1395/06/16
1395/06/17	1395/06/18	1395/06/19	1395/06/20	1395/06/21	1395/06/22	1395/06/23	1395/06/24
1395/06/25	1395/06/26	1395/06/27	1395/06/28	1395/06/29	1395/06/30	1395/07/01	1395/07/02
1395/07/03	1395/07/04	1395/07/05	1395/07/06	1395/07/07	1395/07/08	1395/07/09	1395/07/10
1395/07/11	1395/07/12	1395/07/13	1395/07/14	1395/07/15	1395/07/16	1395/07/17	1395/07/18
1395/07/19	1395/07/20	1395/07/21	1395/07/22	1395/07/23	1395/07/24	1395/07/25	1395/07/26
1395/07/27	1395/07/28	1395/07/29	1395/07/30	1395/07/31	1395/08/01	1395/08/02	1395/08/03
1395/08/04	1395/08/05	1395/08/06	1395/08/07	1395/08/08	1395/08/09	1395/08/10	1395/08/11
1395/08/12	1395/08/13	1395/08/14	1395/08/15	1395/08/16	1395/08/17	1395/08/18	1395/08/19
1395/08/20	1395/08/21	1395/08/22	1395/08/23	1395/08/24	1395/08/25	1395/08/26	1395/08/27
1395/08/28	1395/08/29	1395/08/30	1395/08/31	1395/09/01	1395/09/02	1395/09/03	1395/09/04
1395/09/05	1395/09/06	1395/09/07	1395/09/08	1395/09/09	1395/09/10	1395/09/11	1395/09/12
1395/09/13	1395/09/14	1395/09/15	1395/09/16	1395/09/17	1395/09/18	1395/09/19	1395/09/20
1395/09/21	1395/09/22	1395/09/23	1395/09/24	1395/09/25	1395/09/26	1395/09/27	1395/09/28
1395/09/29	1395/09/30	1395/10/01	1395/10/02	1395/10/03	1395/10/04	1395/10/05	1395/10/06
1395/10/07	1395/10/08	1395/10/09	1395/10/10	1395/10/11	1395/10/12	1395/10/13	1395/10/14
1395/10/15	1395/10/16	1395/10/17	1395/10/18	1395/10/19	1395/10/20	1395/10/21	1395/10/22
1395/10/23	1395/10/24	1395/10/25	1395/10/26	1395/10/27	1395/10/28	1395/10/29	1395/10/30
1395/10/31	1395/11/01	1395/11/02	1395/11/03	1395/11/04	1395/11/05	1395/11/06	1395/11/07
1395/11/08	1395/11/09	1395/11/10	1395/11/11	1395/11/12	1395/11/13	1395/11/14	1395/11/15
1395/11/16	1395/11/17	1395/11/18	1395/11/19	1395/11/20	1395/11/21	1395/11/22	1395/11/23
1395/11/24	1395/11/25	1395/11/26	1395/11/27	1395/11/28	1395/11/29	1395/11/30	1395/12/01
1395/12/02	1395/12/03	1395/12/04	1395/12/05	1395/12/06	1395/12/07	1395/12/08	1395/12/09
1395/12/10	1395/12/11	1395/12/12	1395/12/13	1395/12/14	1395/12/15	1395/12/16	1395/12/17
1395/12/18	1395/12/19	1395/12/20	1395/12/21	1395/12/22	1395/12/23	1395/12/24	1395/12/25
1395/12/26	1395/12/27	1395/12/28	1395/12/29	1395/12/30	1395/12/31		



بررسی گمانه‌زنی‌ها درباره جزئیات برنامه ششم  
با معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بنادر و دریانوردی

## حمایت سازمان بنادر و دریانوردی از پیش‌نویس برنامه ششم توسعه

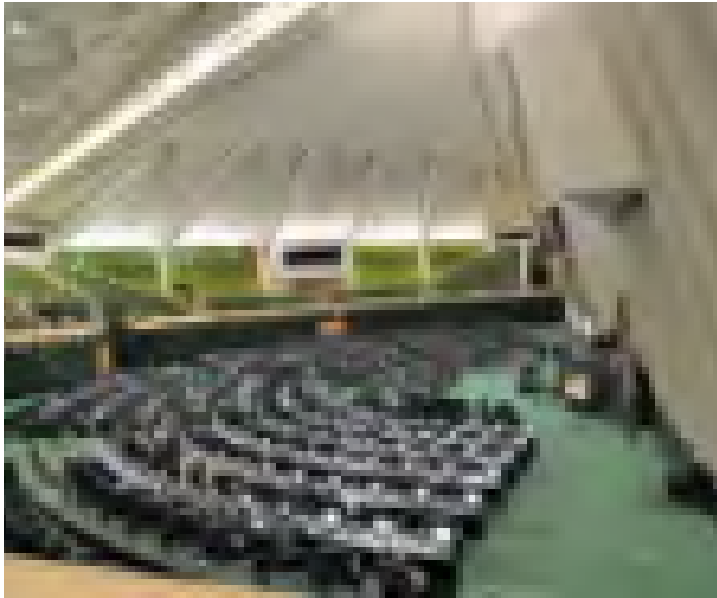
برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، شامل مجموعه برنامه‌های میان‌مدتی است که به صورت پنج‌ساله و از سوی دولت وقت تنظیم می‌شود و به تصویب مجلس شورای اسلامی می‌رسد. پس از انقلاب اسلامی، در طول هشت سال جنگ تحمیلی امکان تدوین و اجرای برنامه‌های توسعه کشور از بین رفت، چراکه حاکمیت ملی ایران از سوی کشورهای خارجی تهدید می‌شد، و در شرایط اعمال تحریم‌های گسترده علیه ایران که از سوی نظام استکبار جهانی صورت می‌گرفت، تلاش و همت ایرانی‌ها مصروف اداره جنگ و تأمین حداقل شرایط برای زندگی مردم، می‌شد. با پایان جنگ تحمیلی، برنامه‌های توسعه شکل جدی‌تری به خود گرفت. از آن زمان تاکنون پنج برنامه توسعه از سوی دولت‌ها به مجلس تقدیم شده و پس از طی مراحل قانونی تصویب و به اجرا درآمده است، هرچند که میزان اجرایی شدن این قوانین بسته به دولت‌ها، اوضاع سیاسی-اجتماعی کشور و ارتباطات بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران متفاوت بوده است. دولت یازدهم، نحوه پیشبرد توسعه کشور در طی سال‌های برنامه ششم را در مجموعه‌ای متشکل از لایحه احکام موردنیاز اجرای برنامه ششم، احکام دائمی برنامه‌های توسعه و اسناد راهبردی توسعه بخش‌های مختلف و موضوعات خاص و فرابخش تدوین کرده است. از این رو محتوای لایحه برنامه ششم تنها شامل بخشی از احکام اجازه‌ای است که دولت طی سال‌های برنامه ششم نیازمند به اخذ اجازه آن‌ها از مجلس شورای اسلامی است. این رویکرد دولت در کنار تأخیر نسبی ارایه دایم برنامه به مجلس شورای اسلامی، نگرانی‌هایی را از سوی مجلس به دنبال داشته است. از این رو مجلس خواستار ادامه اعتبار برنامه پنجم توسعه تا زمان تصویب برنامه ششم شده است. ماهنامه بندر و دریا که در شماره پیشین خود گزارش جامعی از این برنامه و نظر برخی از بخش‌های دریایی کشور تهیه و منتشر کرد، در این شماره با دکتر علی جهان‌دیده، معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بنادر و دریانوردی به گفتگو نشست است تا به جزئیات بیشتری از این برنامه بپردازد.



که نیاز به مصوبه مجلس دارد، این سند را ارایه کرده است. ماجرا از چه قرار است؟

**جهان‌دیده:** بله. دولت محترم برنامه‌ای را که شامل اهداف و مقادیر کمی معینی باشد، برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارایه نکرده است بلکه تنها مجوزهایی قانونی که طی سال‌های برنامه به آن‌ها

**بندر و دریا:** یکی از مشکلات فعلی میان دولت و مجلس این است که مجلسی‌ها ادعا دارند سندی که دولت به عنوان برنامه به مجلس تقدیم کرده است، برنامه نیست بلکه به تعبیر برخی‌ها نوعی بدعت است اما سخنگوی دولت توضیح داده است که دولت برای کارهایی که نیاز به مصوبه مجلس ندارد، برنامه‌ای به مجلس ارایه نداده است و تنها برای اجرای برنامه‌هایی



موضوع «ایجاد سازمان توسعه مکران در یکی از بندهای برنامه ششم توسعه»، درج نشده است و در حال حاضر چنین بندی در هیچ یک از مواد «لایحه احکام دائمی برنامه‌های توسعه» و «لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه» وجود ندارد، بلکه فقط در «پیش نویس لایحه پیشنهادی احکام دائمی جدید»، چنین بندی از سوی سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور پیشنهاد شده است.

این حال اگر چنین فرصتی از سوی دولت فراهم شود، از آن استفاده خواهیم کرد.

**بندر و دریا:** یکی از بندهای این برنامه، مربوط به موضوع ایجاد سازمان توسعه مکران است. با توجه به این که سازمان بنادر و دریانوردی، نهاد حاکمیتی تصمیم گیر برای آب‌های تحت نفوذ ایران است و از سوی دیگر سازمان منطقه آزاد و نهادهای دیگر به دنبال تصدی گری بر این محدوده هستند، به اعتقاد شما سازمان بنادر و دریانوردی باید چه استراتژی در مواجهه با ایجاد سازمان توسعه سواحل مکران اتخاذ کند؟

**جهان‌دیده:** باید توجه داشت که موضوع «ایجاد سازمان توسعه مکران در یکی از بندهای برنامه ششم توسعه»، درج نشده است و در حال حاضر چنین بندی در هیچ یک از مواد «لایحه احکام دائمی برنامه‌های توسعه» و «لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه» وجود ندارد، بلکه فقط در «پیش نویس لایحه پیشنهادی احکام دائمی جدید»، چنین بندی از سوی سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور پیشنهاد شده است. اما از آن جایی که این ایده هنوز به خوبی شکل نگرفته و ابعاد مختلف و آثار اجرایی مثبت و منفی آن به خوبی بررسی نشده است و به خاطر احتمال تداخل وظایف قانونی سازمان توسعه سواحل مکران با وظایف قانونی سایر دستگاه‌ها از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، هم در سطح ملی و هم در سطح بین‌المللی و با لحاظ این حقیقت که در حال حاضر بیشترین مسئولیت‌ها و اختیارات قانونی در قلمرو سواحل کشور در حوزه وظایف و مسئولیت‌های خانواده بزرگ وزارت راه و شهرسازی قرار دارد، بنابراین سازمان پیشنهاد اصلاحی و تکمیلی خود مبنی بر قرار گرفتن مسئولیت ایجاد و اداره چنین سازمانی در زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی را از طریق وزیر راه و شهرسازی به سازمان مدیریت و برنامه ریزی و دولت ارایه کرده است. ضمناً قلمرو آبی مناطق آزاد در قانون کاملاً مشخص و بسیار محدود است و قطعاً در صورت شکل گیری «سازمان توسعه مکران» نیز که برای برنامه ریزی، اجرا و نظارت بر برنامه‌های توسعه در سواحل مکران پیشنهاد شده است قلمرو آبی آن نیز کاملاً مشخص و محدود خواهد بود.

نیاز دارد را در دو ظرف « احکام دائمی مستخرج از قوانین برنامه‌های قبلی» و « احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه»، تنظیم و به مجلس شورای اسلامی ارایه کرده است. بر این اساس برنامه‌های مختلف برنامه ششم توسعه در چارچوب اسناد راهبردی بخش‌ها، فرابخش‌ها و موضوعات خاص که اسناد پشتیبان لایحه احکام برنامه هستند، در داخل خود دولت به تصویب هیات وزیران خواهد رسید. ضمناً این رویکرد دولت، رویکرد جدیدی نیست تا از آن به بدعت یاد شود، بلکه برنامه پنجم توسعه نیز دقیقاً به همین شکل تنظیم شد و در داخل لایحه برنامه هیچ گونه جد اول برنامه‌ای نبود، بلکه برنامه‌های توسعه بخش‌ها و فرابخش‌ها در قالب بسته‌های اجرایی تدوین شد و به مجلس ارایه نشد و در آن زمان هم این گونه مورد اعتراض مجلس قرار نگرفت.

**بندر و دریا:** این برنامه‌ها و مصوبات در حوزه حمل و نقل مشخص هستند؟

**جهان‌دیده:** احکام قانونی مورد نیاز بخش حمل و نقل دریایی در سال‌های برنامه ششم توسعه که مستلزم دریافت مجوز از مجلس شورای اسلامی هستند، در ماده ۱۲ «لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم توسعه»، درج شده است. از سوی دیگر برنامه توسعه بخش حمل و نقل دریایی در سال‌های برنامه ششم توسعه، در قالب «سند راهبردی بخش حمل و نقل دریایی» توسط خود اعضای خانواده بزرگ بخش حمل و نقل دریایی و با مسئولیت و محوریت سازمان بنادر و دریانوردی تنظیم و تدوین شده است که خوشبختانه مورد استقبال و توجه ویژه وزارت راه و شهرسازی و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور هم قرار گرفته است. از آن جایی که تدوین این سند با مشارکت جدی و مستقیم ارکان اصلی این بخش و با صرف وقت و حوصله مناسب و با بهره گیری از نقطه نظرات و دیدگاه‌های مختلف مدیریتی و کارشناسی انجام شده است؛ امید است که نقطه ضعف قابل توجهی در آن نباشد.

**بندر و دریا:** خوانندگان ماهنامه بندر و دریا در گزارش ویژه شماره بهمن ماه به طور کامل در جریان روند بررسی برنامه ششم قرار گرفتند؟ بررسی این برنامه یا سند در مجلس شورای اسلامی به سال آتی موکول شده است. آیا سازمان بنادر و دریانوردی برنامه‌ای برای استفاده از فرصت پیش آمده برای بهبود و بازنگری در برخی موارد مربوط به این حوزه را ندارد؟ بیشتر مقصودم مواردی است که با انتقادهایی از سوی بخش خصوصی مواجه شده بود؟

**جهان‌دیده:** واقعیت این است که دولت محترم نیازی به بازنگری و اصلاح محتوای لایحه‌های تنظیم شده نمی‌بیند. از سوی دیگر طبق ماده (۳۲) آیین نامه داخلی هیات دولت: «هیچ یک از مقامات و نمایندگان دستگاه‌های اجرایی که هنگام بررسی لوایح در کمیسیون و جلسات علنی حضور می‌یابند مجاز به مخالفت با مفاد لایحه دولت نخواهند بود».

بر این اساس این پیش فرض که؛ هم اکنون فرصتی برای بازنگری و اصلاح ضعف‌های احتمالی «لایحه احکام مورد نیاز اجرای برنامه ششم» و یا «لایحه احکام دائمی برنامه‌های توسعه» در حوزه بنادر و دریانوردی فراهم شده است، خیلی به واقعیت نزدیک نیست. با



# گردشگری دریایی در ایران موهبتی که جدی گرفته نمی‌شود

سارا حامدی



شور و اشتیاق برای سفر به سواحل دریا در تمامی گوشه و کنار جهان وجود دارد و هر ساله تعداد زیادی مسافر را به قصد رسیدن به دریا و استفاده از امکانات دریایی و ساحلی به سفر تشویق می‌کند.

کشورهایی مانند استرالیا به عنوان یکی از اصلی ترین مقاصد گردشگری دریایی جهان شناخته می‌شود که توانسته درآمدهای پنج میلیارد دلاری را تنها از طریق گردشگری دریایی خود کسب کند. اما تنها استرالیا نیست که توانسته از طریق بهره‌برداری از گردشگری دریایی خود کسب درآمد کند، هستند کشورهای کوچک تری که با امکاناتی کم تر نسبت به کشور استرالیا درآمدهایی چشم گیر را از طریق سرمایه گذاری در بخش گردشگری دریایی و جذب مسافر کسب کنند، کشورهایی مانند امارات و ترکیه که در چند سال گذشته به مقصد اصلی گردشگران دریایی تبدیل شده‌اند از جمله این کشورها هستند.

بر اساس آمارهای منتشر شده مدتی قبل، تعداد گردشگران بین المللی که بین کشورهای مختلف سفر کردند از مرز یک میلیارد نفر گذشت که درآمدهای حاصل از آن‌ها ۱۰ درصد کل تولیدات ناخالص جهان را به خود اختصاص داد.

امروزه ظرفیت درآمد و اشتغال زایی صنعت گردشگری بر هیچ کس

پوشیده نیست به طوری که آمارهای ثبت شده بین المللی رشد این صنعت را، حتی در زمان رکود اقتصادی بین المللی نشان می‌دهند.

کشور ما ایران به دلیل برخورداری از موقعیت جغرافیایی خاص خود در کنار چهار فصل بودن و داشتن دریا هم در شمال و هم در جنوب از جمله کشورهایی است که ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های فراوانی را در زمینه گردشگری دارد.

یکی از ظرفیت‌های بالقوه در گردشگری ایران دریا و ساحل است که هم از جذابیت بالای توریستی و گردشگری برخوردار است و هم می‌تواند عامل جذب کننده سرمایه گذاران برای سرمایه گذاری در این مناطق باشد.

ظرفیت‌های گردشگری مانند پتانسیل‌های شمال ایران در سه استان گیلان، مازندران و گلستان از استارادر شمال غرب ایران تا بندر ترکمن در شرق دریای خزر و سواحل جنوبی دریای خزر که بزرگ ترین اکوسیستم آبی شمال ایران هستند موجودیتی بسیار فعال و چشم گیر وجود دارد و پتانسیل‌های گردشگری دریایی جنوب کشور که خلیج فارس و دریای عمان و منابع عظیم آن در مرزهای سراسری و گسترده جنوبی ایران را در برمی گیرد از جمله ظرفیت‌های وسیع ایران در زمینه گردشگری دریایی است.

از آن جایی که در بیشتر کشورهای دنیا توجه به گردشگری دریایی در قالب تورهای دریایی، حمل و نقل دریایی، ورزش‌ها و تفریحات آبی در صدر برنامه‌های گردشگری قرار گرفته است در کشور ما هم چند سالی است که کمابیش به موضوع گردشگری دریایی پرداخته شده اما این توجه در مقایسه با ظرفیت‌های گردشگری دریایی کشور و نیازی که از سوی فعالان این حوزه احساس می‌شود بسیار پایین‌تر است و فعالان این حوزه بارها به روش‌های مختلف از سازمان‌های متولی مانند سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری درخواست کرده‌اند تا فکری اساسی برای رونق این بخش داشته باشند.

از سوی دیگر ایران در کنار داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در خلیج فارس و دریای خزر سهم بسیار ناچیزی از درآمدهای گردشگری دریایی جهان و خاورمیانه را به خود اختصاص داده است و حتی نتوانسته جوابگوی گردشگران داخلی که به سواحل کشور سفر می‌کنند هم باشد به گونه‌ای که بسیاری از هم‌وطنانمان برای بهره‌گیری از سواحل و امکانات گردشگری دریایی راهی کشورهای ساحلی همسایه مانند دبی و ترکیه می‌شوند.

به گفته فعالان گردشگری دریایی، این نوع گردشگری همواره حلقه‌ای مفقوده در میان سایر بخش‌های گردشگری است و حتی متاسفانه

زیرساخت‌های مورد نیاز آن نیز در کشورمان وجود ندارد. بسیاری از دست‌اندرکاران حوزه گردشگری دریایی معتقدند وضعیت گردشگری حال حاضر کشور مادر کنار برخورداری از ظرفیت‌های گوناگون نه تنها قابل قبول نیست بلکه حتی در شان کشوری در موقعیت ایران نیست.

به گفته این فعالان حوزه گردشگری دریایی یکی از دلایل اصلی عدم ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به این حوزه نیز سودده نبودن این حوزه است و دولت حمایت چندانی از این بخش انجام نداده است.

بر اساس آمارهای منتشر شده جهانی، ایران از حیث میراث فرهنگی در بین ۱۰ کشور نخست جهان قرار دارد است، اما متاسفانه تنها یک‌صدم درصد از سهم تجارت ۶۰۰ تا ۷۰۰ میلیارد دلاری صنعت توریسم جهانی را در اختیار داشته که از این مقدار سهم بسیار اندکی نصیب گردشگری دریایی می‌شود.

این نوشته شاید پیش‌گفتاری باشد برای آن که بیشتر به اهمیت گردشگری دریایی در کشور خود پی ببریم و با خود بیاندیشیم چه عواملی موجب می‌شود تا کشورهایمانند امارات و ترکیه و مانند آن‌ها بتوانند در حوزه گردشگری دریایی به موقعیت فعلی خود دست پیدا کنند اما ما در ایران نتوانیم؟

بلیت سروسامان گرفته و از طول صف‌های مسافران برای تهیه بلیت کاسته شود.

حمیدرضا آبابی مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با خبرنگار بندر و دریا در این مورد توضیح داده است.

در مورد راه‌اندازی سامانه خرید بلیت کشتی‌های مسافری، سازمان بنادر و دریانوردی چه اقداماتی را انجام داده است؟

در خصوص نحوه ثبت‌نام مسافران محترم، شرایطی فراهم شده که ضمن تسهیل در خرید بلیت بتوان شماره تماس و ایمیل آن‌ها را نیز دریافت کرد تا در صورت بروز مشکل بتوان با آن‌ها تماس گرفت. با راه‌اندازی این سامانه امکان خرید بلیت مسافرت‌های دریایی حداکثر تا دو ساعت قبل از حرکت فراهم شده است.

چه راه‌کارهایی صورت گرفت تا امکان صدور بلیت الکترونیکی برای شهروندان فراهم شود و چه ارگان‌هایی با سازمان بنادر و دریانوردی در این خصوص همکاری کردند؟

همان‌گونه که مشخص است در خصوص اجرای مکانیزه هر فرآیندی، هماهنگی و همکاری تمامی اجزا بسیار دارای اهمیت است که در این رابطه متولیان امر یعنی معاونت امور دریایی و تمامی مسئولان و پرسنل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان، بهره‌برداران شرکت‌های تعاونی شناورها و کشتیرانی‌ها و مجریان شرکت‌های انفورماتیکی و فناوری سازمان در قالب تیمی مشترک موضوع را با قید فوریت و حساسیت در دستور کار خود قرار دادند و توانستند در مهلتی مشخص سامانه تهیه بلیت الکترونیکی و امکان خرید اینترنتی را فراهم آورند.

با نظر به این که در حوزه حمل و نقل دریایی اطلاعات هواشناسی اهمیت زیادی دارد در صورت وقوع شرایط خاص (تغییر ناگهانی آب‌وهوا) چه تمهیداتی برای رفاه حال مسافران و جبران خسارات احتمالی در نظر گرفته شده است؟

در خصوص نحوه ثبت‌نام مسافران شرایطی فراهم شده که ضمن تسهیل در خرید بلیت بتوان شماره تماس و ایمیل آن‌ها را نیز دریافت کرد، به همین منظور در صورت بروز هرگونه مشکلی در تردد ایمن شناورهای دریایی پیام‌هایی برای مسافران در زمان‌های مشخص ارسال می‌شود تا با آگاهی از شرایط برای استفاده دوباره از بلیت هماهنگی شود، ما امیدواریم با این تسهیلات و جلوگیری از ازدحام و سردرگمی مسافرین، شرایطی را فراهم کنیم که همه عزیزان در کمال آرامش و سهولت به سفرهای دریایی مبادرت کرده و فرهنگ استفاده از امکانات و موهبت‌های دریا در بین تمامی مردم کشور عزیزمان نهادینه شود.

با توجه به معمول بودن بحث حمل و نقل چندوجهی در آژانس‌های مسافری آیا این امکان برای مسافران وجود دارد تا بتوانند هنگام خرید بلیت‌های دیگر (هواپیما، قطار و...) را نیز رزرو نمایند؟

اگر شرایط خرید اینترنتی مهیا شود، دسترسی هر یک از مسافران عزیز از هر طریقی به درگاه مربوطه فراهم می‌شود. به همین خاطر در قدم اول باید با مراجعه به سایت <http://daryasafar.pmo.ir> نسبت به خرید اقدام شود تا با رفتن به آژانس‌ها و دفاتر خدمات مسافرتی بلیت‌های خود را دریافت نمایند، البته بر اساس هماهنگی به عمل

حمیدرضا آبابی از جزئیات سامانه صدور و فروش بلیت مسیرهای دریایی می‌گوید

## دریافت شماره تماس مسافر برای ارتباط در صورت بروز مشکل



سفرهای دریایی به دلیل جذابیت‌های منحصر به فرد خود همیشه در صدر مقاصد گردشگران بوده است. این روزها که در آستانه فرارسیدن نوروز هستیم بسیاری از هم‌وطنان شهرهای دریایی و ساحلی را مقصد سفر خود انتخاب کرده‌اند. تا پیش از سیستم صدور و فروش بلیت در مسیرهای دریایی که به تازگی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی راه‌اندازی شده است مسافران مجبور بودند برای تهیه بلیت در سفرهای طولانی به انتظار باشند تا بتوانند بلیت مقصد خود را خریداری کنند اما مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی امیدوارند با راه‌اندازی سامانه فروش و صدور بلیت مسیرهای دریایی فروش

مسافرت‌های دریایی مشهود بود، به همین خاطر بر اساس دستور و حمایت‌های مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تشکیل تیم‌های تخصصی و پیگیری‌های به عمل آمده این مشکل نیز برطرف و با راه‌اندازی این سامانه امکان خرید بلیت مسافرت‌های دریایی حداکثر تا دو ساعت قبل از حرکت فراهم شده است. همچنین برای سهولت در دسترسی به درگاه خرید اینترنتی، بلیت سفرهای دریایی این سامانه در سایت اصلی سازمان به نشانی [www.pmo.ir](http://www.pmo.ir) و سایت شهراه وزارت راه و شهرسازی به نشانی <http://shahrah.mrud.ir> و همچنین در سایت اصلی این سامانه به نشانی <http://daryasafar.pmo.ir> و <http://hamdticket.ir> بارگذاری شده است و در دسترس عموم شهروندان گرامی قرار گرفته است. امید است با راه‌اندازی و بهره‌گیری از این امکانات، تمامی مسافران عزیز دریایی شاهد سفرهای آرامش‌بخش و شادی‌آفرین باشند و ضمن استفاده دوباره از این سامانه به دوستان و آشنایان خود نیز، استفاده از این سامانه را پیشنهاد کنند تا گام‌های اساسی در جهت استفاده از دریا و امکانات بی نظیر آن در بین آحاد جامعه و فرهنگ‌سازی بر پایه دریا برداشته شود.

آمده با شرکت‌های تعاونی شناورها و کشتیرانی‌های مربوطه، مقرر شده تا ضمن رایزنی با دفاتر یاد شده شرایط و تسهیلات لازم برای این مهم نیز به وجود آید که مسلماً به زمان و وقت بیشتری نیاز دارد و در این فرصت کوتاهی که تا شروع سفرهای نوروزی ۱۳۹۵ باقی است امکان رسیدن به راهکاری جامع، میسر نیست ولی در راستای ارتقای این فرهنگ بازاریابی یکی از اساسی‌ترین راهکارها است که در دستور کارهای بعدی قرار خواهد گرفت.

از آن جایی که حفظ حقوق شهروندی، مورد توجه و تاکید ویژه وزیر راه و شهرسازی است نحوه اطلاع‌رسانی در خصوص بهره‌مندی شهروندان از این سامانه به چه صورت بوده است و شهروندان از چند روز قبل می‌توانند برای خرید بلیت اقدام کنند؟

تمامی این اقدام‌ها در راستای اجرای دستور و تاکید مقام وزارت راه شهرسازی صورت گرفته است زیرا همان‌طور که مشخص است تسهیلات لازم برای خرید الکترونیکی و اینترنتی در تمامی اشکال حمل و نقل تقریباً فراهم شده و این ضعف فقط در حمل و نقل



به نظر شما در حال حاضر وضعیت گردشگری دریایی کشور در چه سطحی قرار دارد و آیا نسبت به سال‌های گذشته پیشرفتی داشته است؟

کشور عزیزمان در شمال و جنوب دارای پتانسیل‌های بالقوه در گردشگری دریایی بوده و مردم نیز نشان دادند تمایل و علاقه زیادی به تفریحات دریایی دارند به همین خاطر با توجه به این پتانسیل‌های موجود و نبود استفاده مطلوب به جرات می‌توان گفت وضعیت گردشگری دریایی کشور در سطح مناسبی ارزیابی نمی‌شود. از طرفی تنها مرز آبی جنوب کشور در امتداد دریای عمان و خلیج فارس بیش از دو هزار کیلومتر است واقعا چند درصد از این مرزهای آبی برای جذب گردشگر دریایی داخلی و خارجی استفاده می‌شود. سواحل دریای خزر که یکی از زیباترین سواحل زیبا در دنیا است در ایام تعطیلات از جمله ایام نوروز و تابستان چه میزان از گردشگری دریایی و تفریحات را به خود اختصاص می‌دهد اعلام شده است فقط در این ایام بیش از ۱۲ میلیون نفر در سواحل دریای خزر تردد می‌کنند واقعا مسئولان ذی‌ربط مانند سازمان میراث فرهنگی و گردشگری چه اقدامی برای استفاده از این مسافران علاقه‌مند برای گردشگری دریایی انجام داده‌اند؟ سازمان بنادر و دریانوردی متولی گردشگری دریایی نیست ولی در چند سال گذشته گام‌های موثری برای رشد و توسعه مسافرت دریایی و گردشگری دریایی برداشته است و با اعطای وام ارزان قیمت از محل تسهیلات و جوه اداره شده به بخش‌های خصوصی و علاقه‌مند در این زمینه توانسته است مردم عزیزمان را اندکی با فرهنگ دریا و استفاده از تفریحات دریایی آشنا کند، به طوری که در کیش رستوران‌های دریایی فعال و شناورهای تفریحی و مفرح داریم که اکثرا با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی راه‌اندازی و به بهره‌برداری رسیده‌اند. در گذشته مردم عزیزمان با اتوبوس‌های فرسوده و ناایمنی تردد می‌کردند اما هم‌اکنون با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی تمامی این اتوبوس‌های فرسوده خارج‌سازی شده و جایگزین آن‌ها شناورهای مسافرت دریایی با استاندارد بین‌المللی و ایمنی شده است و همین امر موجب شده تا در چند سال گذشته از حوادث و به خطر افتادن جان مسافران جلوگیری به عمل آید. بیش از ۲۲ فرزند شناور مسافری و تفریحی با حجم سرمایه‌گذاری ۴۰۰ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده است، و ۱۴ فرزند به ارزش ۱۰۰۰ میلیارد ریال در حال ساخت است و پیش‌بینی شده که در سال ۱۳۹۵ به بهره‌برداری خواهند رسید. بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی پیشگام در حمایت از توسعه مسافرت دریایی، گردشگری و تفریحات دریایی شناخته شده است و امید است بتوانیم در سال‌های آینده با حمایت مسئولان کشور گردشگری دریایی و تردد دریایی بین سواحل در دریای خزر نیز راه‌اندازی شود.

به اعتقاد شما فرصت‌ها و چالش‌های فراوری صنعت گردشگری دریایی ایران چه مواردی هستند؟

در خصوص فرصت‌های صنعت گردشگری اشاره‌ای کردم و در پاسخ به این سوال بیشتر توضیح می‌دهم، سواحل شمالی کشور بیش از ۸۰۰ کیلومتر ساحل آبی دارد و سواحل آبی در جنوب بیش از دو هزار و ۴۵۰ کیلومتر است دسترسی به رودخانه‌ها و حوضچه‌های آبی دارای ظرفیت‌های عظیمی در حوزه گردشگری دریایی و حمل و نقل مسافری دریایی هستند. علاوه بر آن جزایر زیبای ساحلی قشم، کیش و هنگام نیز وجود دارد که با یک برنامه‌ریزی سخت‌افزاری و نرم‌افزاری می‌شود جذب گردشگر دریایی خارجی را در آن جا فراهم نمود. یقینا جذب گردشگران خارجی یکی از بهترین شکل‌های تحقق اقتصاد مقاومتی است و طبق آمار و ارقامی که مسئولان ذی‌ربط می‌دهند سالانه پنج میلیون نفر گردشگر و توریست خارجی وارد کشور شده‌اند و از این تعداد اندکی از آن‌ها به قصد استفاده از تفریحات دریا به سواحل شمالی و جنوبی کشور سفر کرده‌اند. صنعت گردشگری دریایی بسیار گسترده است و نیاز به یک سند چشم‌انداز و طرح جامع که همه جوانب گردشگری دریایی را پوشش دهد دارد. به قول یکی از دلسوزان این بخش، گردشگری دریایی

عبدالکریم رزازان در گفتگو با بندر و دریامطرح کرد

## سازمان بنادر و دریانوردی متولی گردشگری دریایی نیست



«گردشگری دریایی به‌عنوان یکی از بخش‌های سودآور و مفرح در امر گردشگری در تمامی کشورهای طرفداران و هواداران خاص خود را دارد و به‌خصوص در کشور ما که موهبت‌های طبیعی فراوانی هم در شمال و هم در جنوب کشور وجود دارد میزان این علاقه‌مندی بسیار بیشتر است. اما در چند سال گذشته متأسفانه اقدام‌هایی که در شان آن باشد انجام نشده است، این‌ها بخشی از سخنان عبدالکریم رزازان مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا است. به گفته عبدالکریم رزازان کشور ما در شمال و جنوب دارای پتانسیل‌های بالقوه در گردشگری دریایی بوده و مردم نیز نشان دادند که به تفریحات دریایی علاقه دارند که با توجه به پتانسیل‌های موجود و عدم استفاده مطلوب وضعیت گردشگری دریایی کشور در سطح مناسبی ارزیابی نمی‌شود. دبیر سابق جوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی تأکید می‌کند که سازمان بنادر و دریانوردی متولی گردشگری دریایی نیست اما تنها سازمانی است که در یک دهه گذشته حمایت پویا از صنعت گردشگری و حمل و نقل مسافرت دریایی داشته است. به گفته عبدالکریم رزازان مسئولان ذی‌ربط در امر گردشگری دریایی در زمان تحریم فرصت داشتند و می‌توانستند زیرساخت‌ها را آماده کنند اما متأسفانه چون متولی اصلی گردشگری دریایی به وظیفه خود عمل نکرد حالا پس از لغو تحریم‌ها به‌خوبی نمی‌توانیم سیل گردشگر دریایی و توریست دریایی علاقه‌مند به کشور را ساماندهی کنیم.»

کلید واژه زیبایی شده که مسئولان تنها در مصاحبه‌ها از آن استفاده می‌کنند ولی برای تحقق و رونق آن گام مؤثری بر نمی‌دارند. در کشورهای اروپایی که به اندازه کشور ما سواحل و دریا ندارند در پربیننده‌ترین نقاط شهر موزه دریایی می‌سازند که گردشگر دریایی بتواند از این موزه‌ها که تاریخ کشورشان را نشان می‌دهند بازدید کند، چرا کشور ما که شهرهای آن نزدیک به دریا است موزه دریایی نداشته باشد؟

**با توجه به این که لغو تحریم‌ها موجب می‌شود تا در بسیاری از صنایع تحول ایجاد شود به نظر شما آیا در صنعت گردشگری دریایی نیز می‌توان انتظار پیشرفت و افزایش امکانات برای مسافران را داشت؟**

مسئولان ذی‌ربط در امر گردشگری دریایی در زمان تحریم فرصت داشتند و می‌توانستند زیرساخت‌ها را آماده کنند ولی متأسفانه چون متولی گردشگری دریایی به وظیفه خود عمل نکرد حالا پس از لغو تحریم‌ها به خوبی نمی‌توانیم سیل گردشگر دریایی و توریست دریایی علاقه‌مند به کشور را ساماندهی کنیم. واقعا در این رابطه سازمان بنادر و دریایی تنها است. هم‌اکنون در بعضی از بنادر جنوبی و شمالی کشور، سازمان بنادر پایانه مسافری مجهزی را ایجاد کرده است و در زمان تحریم نیز خط‌های مسافرت دریایی داخلی و خارجی فعال بوده است. بخش خصوصی باید از طرف دولت حمایت شود تا در جاهایی که سازمان زیرساخت ندارد زیربنای مناسبی برای پهلوگیری شناورهای تفریحی مهیا شود.

مهم‌ترین روش‌های توسعه حمل و نقل مسافرت دریایی و گردشگری دریایی پس از لغو تحریم را می‌توان به ایجاد توره‌های تفریحی با کمک کشتی‌های بزرگ تفریحی بین چند شهر ساحلی و چند کشور همسایه، ایجاد خطوط مسافری بین شهرهای ساحلی داخلی از طریق دریا و توزیع آن در نقاط دیدنی کشور، ایجاد پایگاه ورود گردشگری به داخل کشور از طریق دریا و توزیع آن در نقاط دیدنی کشور، توسعه امکانات ورزشی دریایی و ساحلی (اسکی روی آب، غواصی، قایق‌های بادبانی، ماهیگیری...) ایجاد امکاناتی از قبیل رستوران دریایی، سالن‌های همایش و هتل‌های روی آب، توسعه گردشگری برای تالاب‌ها و سواحل رودخانه‌ها، معرفی و نام برد.

اگر این باور ملی به وجود آید که صنعت گردشگری دریایی و مسافرت دریایی نقش تاثیرگذاری در رشد و توسعه اقتصاد کشور دارد و از آن جا که اقتصاد مقاومتی به دنبال دور شدن از درآمدهای آسیب‌پذیر مثل درآمدهای نفتی و گام به سوی درآمدهای غیرآسیب‌پذیر است، گردشگری دریایی می‌تواند یکی از عوامل موثر و یاری‌رسان اقتصاد مقاومتی در کشور باشد.

اگر به بنده فرصت بدهند به یاری خدا در آینده نزدیک، شاهد راه‌اندازی کشتی تفریحی کروز در دریای خزر و در جنوب برای سفرهای دریایی فراسرزمینی و داخلی خواهیم بود.

**سازمان بنادر و دریانوردی چه اقداماتی در خصوص بارور کردن بخش گردشگری دریایی انجام داده است؟**



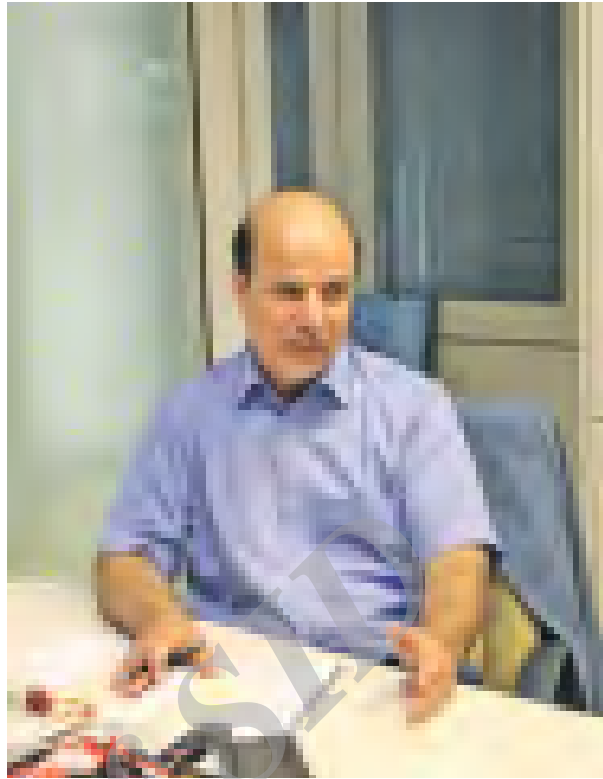
سازمان بنادر و دریانوردی و در راس آن آقای سعید نژاد علاقه‌مند هستند که گردشگری دریایی را در سواحل دریای خزر فعال کنند بعضی از صاحب‌نظران اعتقاد دارند چون دریای خزر ماهیت دریایی آن با دریای جنوب متفاوت است گردشگری دریایی توجیه اقتصادی ندارد، بنده خلاف این نظر را دارم، کشورهای حاشیه دریای خزر نیز با همین وضعیت مواجه هستند کشورهای آسیایی میانه و مرکزی توانسته‌اند این فرصت را برای گردشگری دریایی و تردد مسافرت‌های دریایی به وجود بیاورند و روز به روز نیز از آن به عنوان یک صنعت مادر استفاده می‌کنند. شکر خدا در چند ماه گذشته گام‌های مؤثری برداشته شده است و چند بخش خصوصی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری هستند و در آینده نزدیک شاهد ورود چندین رستوران دریایی و شناورهای گردشگری در دریای خزر خواهیم بود.

هرچند که سازمان میراث فرهنگی و گردشگری تاکنون در خصوص گردشگر دریایی طرح جامعی ندارد ولی سازمان بنادر و دریانوردی در چند سال گذشته مطالعات گسترده‌ای در قالب طرح حمل و نقل مسافرت دریایی اقدام به تهیه سند چشم‌انداز حمل و نقل مسافری دریایی در افق ۱۴۰۴ نمود که نیاز است برای تحقق فرصت‌ها این مطالعات ادامه داشته باشد. در این طرح مطالعات امکان‌سنجی جایگزین سفرهای جاده‌ای با مسافرت دریایی در مسیرهای مختلف همانند بندر ترکمن - بندر آستارا دیده شده است، مطالعات طرح جامع بنادر مسافری دریای خزر، و مطالعات طرح ساماندهی بنادر مسافری جنوب و موضوعات مهمی در این رابطه در این طرح وجود دارد.

**برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی چطور؟ منظورم این است که سازمان بنادر و دریانوردی برای ترغیب بخش خصوصی برای ورود به بخش گردشگری دریایی چه فعالیت‌هایی را انجام داده است؟**

همان‌طور که عرض کردم تنها سازمانی که در یک دهه گذشته حمایت پویا از صنعت گردشگری و حمل و نقل مسافرت دریایی داشته است سازمان بنادر و دریانوردی است. قبل از ورود سازمان به این بخش مردم برای تردد مسافرت دریایی از اتوبوس‌های دریایی فرسوده و نایبمی استفاده می‌کردند که سالانه شاهد حوادث ناگواری بودیم و جان مسافران به خطر می‌افتاد ولی هم‌اکنون با حمایت سازمان و با اعطای وام ارزان قیمت و با سود صفر درصد به بخش‌های خصوصی و تعاونی‌ها، جذابیت‌هایی برای سرمایه‌گذاران در این بخش به وجود آمده به طوری که اتوبوس‌های دریایی فرسوده خارج‌سازی شده و شناورهای با استاندارد بین‌المللی که ساخت آن‌ها در داخل انجام می‌شود جایگزین شده‌اند.

قبل از جزیره کیش هیچ‌گونه شناور تفریحی و گردشگری و رستوران‌های دریایی وجود نداشت ولی هم‌اکنون چندین شناور از محل تسهیلات وجوه اداره شده به بهره‌برداری رسیده است و این روند رو به افزایش است.



فرهاد خوانساری در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا مطرح کرد

## وضعیت موجود گردشگری دریایی مطلوب ایران نیست

سازمان بنادر و دریانوردی یکی از سازمان‌های اصلی مرتبط با امر گردشگری دریایی است. بسیاری از صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران حوزه گردشگری دریایی معتقدند، اگر سازمان بنادر و دریانوردی اقدامات خود را در زمینه گردشگری دریایی گسترش دهد و یا مبحث تشکیل کمیسیون گردشگری دریایی را مورد توجه قرار دهد بسیاری از مشکلات این بخش حل خواهد شد. ماهنامه بندر و دریا در گفتگوی خود با فرهاد خوانساری مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از او خواست تا در خصوص وضعیت فعلی گردشگری دریایی در کشور توضیحاتی را ارائه کنند.

### وضعیت گردشگری دریایی در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

وضعیت گردشگری دریایی در کشور قابل قبول نیست اما با توجه به تلاش سازمان بنادر و سازمان میراث فرهنگی از رشد نسبی برخوردار است. کشور ما به دلیل شرایط فرهنگی خاص خود می‌تواند به قطب گردشگری دریایی حلال منطقه تبدیل شود زیرا ایران یکی از استثناهای ترین فرصت‌ها برای توسعه گردشگری دریایی است. سازمان بنادر برای پذیرش توریست‌های پساتحریم در بخش گردشگری دریایی، تعداد ۴۰۰ هتل با استانداردهای بین‌المللی در سطح کشور کم دارد که باید در خصوص تامین آن تلاش فراوانی شود.

تاکنون چه اقداماتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در بخش گردشگری دریایی انجام شده است؟

قبلاً نیز عرض کرده‌ام، مبحث گردشگری (همان گونه که از نامش پیداست)، یک موضوع فراسازمانی و چندوجهی است و نمی‌توان آن را صرفاً جزو ماموریت‌های ذاتی سازمان بنادر و دریانوردی دانست اما بر طبق ماده واحده قانون تاسیس سازمان بنادر و دریانوردی که در خردادماه ۱۳۳۹ تصویب شده است، اداره نمودن امور بندری بنادر کشور، تکمیل و توسعه ساختمان و نگهداری و تعمیر تاسیسات بندری و تامین وسایل موردنیاز در سواحل و بنادر، در زمره وظایف حاکمیتی سازمان به شمار می‌آید با این توضیح، تجهیز و توسعه بندر به‌منظور رونق و رشد گردشگری دریایی نیز در همین راستا قابل تفسیر است.

وضعیت موجود گردشگری دریایی، با وجود زحمات قابل توجهی که برای آن در سازمان‌ها و ارگان‌های مختلف کشیده شده است، مطلوب کشور بزرگ و وسیع ایران اسلامی نیست و با توجه به شرایط ویژه‌ای که همه ما شاهد آن هستیم، همدلی و هم‌زبانی بیشتری را از سوی متولیان فراسازمانی خویش طلب می‌کند. با این وجود، وضعیت گردشگری دریایی به دلیل تحرکات عملیاتی و ملموس که حداقل در سازمان‌های «بنادر و دریانوردی»، «میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری» و «محیط زیست» شاهد آنیم، با یک شیب ملایم از وضعیت رو به رشدی برخوردار است. توسعه گردشگری دریایی یکی از محورهای برنامه ششم توسعه به‌شمار آمده و برای حمایت از گردشگری دریایی وام‌ارزان قیمت به متقاضیان اعطا می‌شود.

فرصت‌ها و چالش‌های گردشگری دریایی کشور را مطرح کرده و بگویید چه اقداماتی باید در خصوص بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها انجام شود؟

اقلیم چهار فصل و موهبت‌های طبیعی خدادادی منحصر به فرد، با سواحل متنوع آب و هوایی در شمال و جنوب کشور، اصلی‌ترین فرصت فراوری این صنعت محسوب می‌شود. اما موضوعی که پرداختن به آن می‌تواند از درجه اهمیت بالایی برخوردار باشد این است که به دلیل شرایط فرهنگی حاکم بر کشور، ایران می‌تواند به‌عنوان یک فرصت استثنایی، پیش‌تاز «گردشگری حلال» در سطح کشورهای اسلامی به‌شمار آید. این امر با تقویت و تفویض اختیار به کارگروه گردشگری دریایی که نزدیک یک سال از تاسیس آن در سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری می‌گذرد، ممکن به نظر می‌رسد.

نبود مطالعه تطبیقی با کشورهای همسایه، عدم تبیین نقش این صنعت در اقتصاد مقاومتی و از همه مهم‌تر، نبود زیرساخت‌های لازم و در عین حال وجود متولیان چندگانه در این صنعت، عمده‌ترین چالش‌های فراوری صنعت گردشگری دریایی کشور به حساب می‌آیند.

وضعیت گردشگری دریایی را در دوران پساتحریم چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

تلاش سترگ و شایان وصف تیم مذاکره‌کننده ایران که منجر به لغو تحریم‌ها و گشایش‌های سیاسی-اقتصادی پس از آن شد، و همچنین؛ تبدیل ایران به جزیره آرامش در منطقه آشوب‌زده خاورمیانه، یکی از استثناهای ترین فرصت‌ها برای توسعه گردشگری دریایی است. این موضوع مهم از چشم‌تیزبین متولیان گردشگری بین‌المللی مثل UNWTO و نشریات معتبری مانند «نشنال جئوگرافی» نیز دور نمانده است. تاجایی که ایران را در راس کشورهای هدف گردشگری در سال ۲۰۱۶ اعلام کرده‌اند. اما متأسفانه ما در کلیت گردشگری کشور هم دچار چالش‌های فراوان هستیم. تا آن‌جا که کارشناسان اخیراً اعلام کرده‌اند، برای پذیرش توریست‌های پساتحریم، تعداد ۴۰۰ هتل با استانداردهای بین‌المللی در سطح کشور کم داریم! در نتیجه باید برای رفع این نواقص همت مضاعفی به خرج داد.

برنامه‌های سازمان بنادر برای رونق بخشی به بخش گردشگری دریایی چیست؟

یکی از کلیدواژه‌هایی که در بیانات و سخنرانی‌های مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی بر روی آن تأکید فراوانی می‌شود، بحث رونق و توسعه گردشگری دریایی است. این اعتقاد و التزام به رشد و توسعه صنعت گردشگری، در بسته‌های حمایتی تیم دریایی دولت یازدهم نیز کاملاً مشهود است و تلاش می‌شود به هر نحوی از در چارچوب وظایف و شرح خدمات خویش، سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را با بسته‌های تشویقی مناسب، مورد حمایت قرار دهند.

بنا به تأکید مدیرعامل محترم سازمان، توسعه گردشگری دریایی یکی از محورهای برنامه ششم توسعه به‌شمار آمده و برای حمایت از گردشگری دریایی وام‌ارزان قیمت به متقاضیان اعطا می‌شود. حمایت از ساخت شناورهای گردشگری و مسافرت دریایی، کاهش زمان مدت انتظار مسافری و الکترونیکی شدن بلیت مسافرت‌های دریایی، از جمله اتفاقات جدید در این حوزه است. همچنین؛ در سال جاری، ۱۰۳ طرح مسافری خدماتی در کمیته و جوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی کشور با اعتبار ۷۶۰ میلیارد تومان مصوب شده که از این تعداد، ۲۲ فروند با اعتبار بالغ بر ۴۰ میلیارد تومان به چرخه حمل و نقل مسافری کشور اضافه شده است.

آغاز مطالعات توسعه گردشگری دریایی در سواحل شمالی (که البته با دشواری‌های اقلیمی و طبیعی ویژه‌ای مواجه است)، راه‌اندازی آزمایشی خط مسافری قشم-عمان، برنامه‌ریزی برای راه‌اندازی خط مسافری چابهار-عمان، ایجاد ترمینال مسافری در بندر انزلی و توسعه و تجهیز زیرساخت‌های مسافرت دریایی در بنادر استان هرمزگان، برخی از فعالیت‌های سازمان بنادر و در زمینه توسعه صنعت گردشگری دریایی است.

## ایمنی حرف نخست سفرهای دریایی است



سیاوش رضوانی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با تاکید بر اهمیت تامین سفرهای ایمن دریایی و احساس تکلف بندر چابهار به منظور ایمنی تردها در دریا گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی در راستای اجرای وظایف قانونی و حاکمیتی خود ایمنی و جستجو و نجات

دریایی را در اولویت کاری خود قرار داده و به طبع در ایام نوروز بنادر و دریانوردی چابهار مثل سال های گذشته برای اطمینان و تسهیلات دریایی ایمن با هماهنگی نهادهای مرتبط با دریا برای مسایل ایمنی گردشگران نوروزی اقدام به تشکیل کمیته ساماندهی سفرهای نوروزی کرده است که در این کمیته مواردی مانند مشخص کردن مناطق امن شنا، محدوده فعالیت ها، بازرسی ایمنی و فنی شناورها، انجام تعمیرات دوره ای شناورها، تکمیل تجهیزات ایمنی و اطفای حریق، اعلام شماره های ضروری در مواقع ضروری، مراکز ممنوعه شنا و رعایت نکات ایمنی و بحث و بررسی شد. مدیرکل بنادر و دریانوردی تصریح کرد: «بندر چابهار با تمام امکانات آماده خدمات رسانی سفرهای دریایی است.»

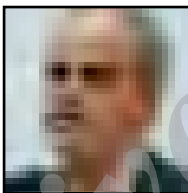
رضوانی اظهار داشت: «بندر چابهار ۵۰۰ میلیون ریال تجهیزات ایمنی برای همیاران ناجی که سه فروند لنج برای عمق های نزدیک به ساحل و سه فروند در مناطق مختلف خلیج چابهار استقرار دارند در نظر گرفته شده است.»

وی گفت: «از دیگر اقدام های این کمیته بررسی کارشناسی مجدد شناورهای مسافری و بازدید کلاس رده بندی آسیا برای رفع نواقص آن ها بوده است.» سیاوش رضوانی تاکید کرد: «استقرار یک فروند شناور امداد و نجات «ناجی ۵» با گشت زنی مستقر و آموزش همیاران ناجی از دیگر اقدام های این بندر برای ایام نوروز است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

## شناورها و مسیرهای ایمن در بندر بوشهر

بندر بوشهر به دلیل دارا بودن فرودگاه بین المللی در پنج کیلومتری این بندر و داشتن کوتاه ترین فاصله به مراکز تولید و مصرف استان های فارس، اصفهان، کهگیلویه و بویراحمد و برخورداری از مزایا و تسهیلات قانونی مناطق ویژه اقتصادی بندری از بنادر مهم و قابل توجه در جنوب کشور است.



اطلاع از پایانه ها، اسکله مسافری، ظرفیت موجود شناورهای ایمن و وضعیت مسیرهای ایمن به تفکیک هر پایانه و شناورهای متردد از این بندر در آستانه نوروز خالی از لطف نیست.

### اسکله مسافری شرکت هوپاد دریا (والفجر)

این پایانه مسافری به مساحت ۴۰۰ متر دارای سالن مسافری با ظرفیت ۴۵۰ نفر است که در ۱۱ ماهه سال ۱۳۹۴، بیش از ۹۵ هزار و ۳۲۵ نفر از طریق ۵۹۴ سفر دریایی، در آن جابه جا شده اند که از این تعداد ۵۲ هزار و ۵۱۱ نفر با ۲۹۸ سفر دریایی بین بندر بوشهر و جزیره خارگ جابه جا شده اند.

### اسکله مسافری مروارید جزیره خارگ

این پایانه مسافری به مساحت دو هزار متر دارای سالن مسافری با ظرفیت ۴۰۰ مسافر است و در ۱۱ ماهه سال ۱۳۹۴، ۱۳ هزار و ۶۶۵ نفر مسافر را از طریق ۸۵۶ سفر دریایی بین جزیره خارگ و بندر بوشهر جابه جا کرده است.

### پایانه مسافری بندر گناوه

این پایانه به مساحت ۱۶۵ متر دارای یک سالن مسافری با ظرفیت ۴۰۰ مسافر است که در ۱۱ ماهه سال ۱۳۹۴ تعداد شش هزار و ۲۲۳ نفر مسافر با ۵۶۰ سفر دریایی، از طریق آن بین بندر گناوه و جزیره خارگ جابه جا شده اند.

### مشخصات کشتی های مسافری در مسیر بوشهر-خارگ

در مسیر بندر بوشهر به خارگ سه شناور زمرد با ظرفیت حمل ۲۳۵ مسافر، شناور با ظرفیت گلاره ۳۲۰ مسافر و شناور رویای جنوب ۱۸۰ مسافر فعال هستند.

### مشخصات کشتی های مسافری در مسیر خارگ-گناوه

در این مسیر دریایی دو شناور بهاره با ظرفیت حمل ۹۶ مسافر و نصر خارک با ظرفیت حمل ۳۲ مسافر فعالیت می کنند.







مدیرکل بندر و دریانوردی بندر خرمشهر مطرح کرد:

## گام‌های بندر خرمشهر در راستای ارتقای فرهنگ دریایی

عادل دریس در گفتگو با خبرنگار ماهنامه بندر و دریا گفت: «سازمان بندر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی کشور توجه ویژه‌ای به موضوع سفر و گردشگری دریایی دارد و این موضوع علاوه بر ایجاد رونق اقتصادی و فرهنگی در استان‌های ساحلی کشور موجب افزایش سفرهای دریایی و همچنین افزایش تمایل و اطمینان گردشگران به گردشگری تفریحی دریایی خواهد شد.»



هرساله با فرارسیدن ایام پایانی سال، مهمانان نوروزی و کاروان‌های راهیان نور به شهرستان خرمشهر سفر می‌کنند و بندر خرمشهر به دلیل جاذبه‌های فراوان از جمله ساختمان مرکزی قدیمی که به شکل آسیب‌دیده نگهداری می‌شود، محوطه‌ها، اسکله‌ها، تجهیزات، تاسیسات بندری، مناطق عملیاتی کربلای ۴ و ۵، مجاورت با ساحل کشور عراق، تالاقی رودخانه‌های اروند و کارون و ترمینال‌های تخصصی جدید مورد بازدید گردشگران قرار می‌گیرد.

دریس افزود: «اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر با توجه به زیرساخت‌های موجود، وجود پایانه بین‌المللی مسافری خلیج فارس و خطوط کشتیرانی فعال در مسیر کشورهای کویت و عراق نقش تاثیرگذاری در صنعت گردشگری ایفا می‌کند.»

وی تصریح کرد: «وجود پایانه بین‌المللی مسافری دریایی خلیج فارس به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین و مجهزترین پایانه‌های مسافری دریایی منطقه با برخورداری از دو پست اسکله به طول ۱۰۰ متر و ظرفیت پذیرش روزانه یک هزار و ۲۰۰ مسافر، سه فرزند شناور با مجموع ظرفیت ۵۴۶ مسافر در دو مسیر خرمشهر-کویت و بالعکس و خرمشهر-بصره و بالعکس کار جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهند.»

دریس افزود: «در برخی از ایام سال به‌ویژه ایام نوروز و ماه‌های محرم و صفر با حجم مسافران و زائران عتبات مواجه می‌شود که با افزایش تعداد سفرهای دریایی و افزودن شناور به ناوگان دریایی کار جابه‌جایی مسافران سریع‌تر می‌شود.»

عادل دریس گفت: «اداره کل دریانوردی بندر خرمشهر در راستای ایجاد ایمنی بیشتر در آبراه اروند همانند هر سال در ایام نوروز ۱۳۹۵ با تلاش شبانه‌روزی مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی خرمشهر و با استفاده از تجهیزات مخابراتی بروز و شناورهای جستجو و نجات ناجی ۴، ۲، قایق تندروی جستجو و نجات و قایق جی می‌نی آبراه ۶۲ مایلی، اروندرود را تحت نظارت و پوشش قرار می‌دهد.»

وی ادامه داد: «بندر خرمشهر همانند سال‌های گذشته با تشکیل ستاد تسهیلات نوروزی برنامه‌ریزی‌هایی به‌منظور بازدید میهمانان نوروزی و کاروان راهیان نور انجام داده است.»

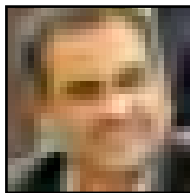
عادل دریس گفت: «با وجود این که ساماندهی قایق‌های تفریحی در مناطق شهری و رودخانه کارون بر اساس قوانین شهرداری و هلال احمر شهرستان است اما این اداره کل امسال نیز مثل سال‌های قبل به‌صورت داوطلبانه و با استفاده از امکانات موجود نسبت به برگزاری گشت منظم ایمنی در کارون اقدام خواهد کرد و علاوه بر توزیع بروشورها و نصب بنر با محتوای هشدارهای ایمنی و محیط‌زیست دریایی، توزیع جلیقه نجات بین قایقران‌ها، تشویق قایقران ایمن، توقیف قایق‌های خاکی با همکاری نیروی انتظامی، برگزاری کلاس‌های آموزشی در راستای ارتقای فرهنگ دریایی گام بر خواهد داشت.»



مدیر بندر و دریانوردی شهید باهنر تاکید کرد

## ایمنی مسافران دغدغه اصلی بندر شهید رجایی

مدیر بندر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «ایمنی‌سازی سفرهای دریایی از مهم‌ترین مسائلی مربوط به گردشگران است و همواره مورد توجه مسئولان سازمان بندر و دریانوردی قرار داشته است.»



محمد محسنی مدیر بندر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان در خصوص آمادگی این بندر برای خدمت‌رسانی به مسافران در ایام نوروز به خبرنگار ماهنامه بندر و دریا گفت: «اقدامات فراوانی برای آماده‌سازی بندر شهید باهنر برای استقبال از مسافران در این بندر انجام شده که از جمله آن بازرسی و الزام نمودن مالکین جهت به‌همراه داشتن گواهینامه‌های (ثبت، ایمنی، بیمه، لایف رافت، شارژ کپسول)، الزام کردن مالکان برای بیمه کردن تمامی شناورها (باری و مسافری)، نصب چهار دستگاه واچ بویه تعیین مسیر برای تردد ایمن شناورهای مسافری در مسیر ورودی حوضچه جزیره هرمز، بازرسی، کنترل و نظارت مداوم بر قایق‌های تفریحی در ایام نوروز که هر ساله انجام می‌شود، بازرسی وسایل ایمنی قایق‌ها (حلقه، جلیقه، کپسول آتش‌نشانی، طناب و لنگر)، بازرسی از بدنه قایق‌ها، بازرسی از موتور قایق‌ها، کنترل و نظارت بر قایق‌ها از تاریخ ۲۵ اسفندماه لغایت ۱۵ فروردین‌ماه (هرساله)، کنترل، بازرسی و نظارت بر اسکله‌های مسافری، تعمیرات پنج فرزند اسکله فلزی شناور برای سوار شدن راحت، استقرار بازرسان ایمنی کشتی‌ها، چراغ‌گذاری دریا و ایجاد تجهیزات در بندر برای پیشگیری از هر حادثه از جمله برنامه‌های سازمان بندر برای ایمنی مسافران است که در ایام نوروز کشتی‌رانی را برای سفرهای خود انتخاب کرده‌اند.»

مدیر بندر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان تصریح کرد: «ایمنی‌سازی سفرهای دریایی از دیگر مسائلی حیاتی برای گردشگران است که همواره مورد توجه مسئولان سازمان بندر و دریانوردی قرار داشته است.» محسنی با تاکید بر اولویت ایمنی نسبت به برنامه‌های دیگر گفت: «به‌منظور ایمنی‌سازی سفرهای دریایی تمامی شناورهای فرسوده و غیراستاندارد از چرخه حمل و نقل مسافرت‌های دریایی خارج شده و شناورهای مدرن با استانداردهای لازم جایگزین شده است.»

همچنین محمد محسنی آموزش کارکنان شناورها، برگزاری تمرین‌ها و مانورهای جستجو و نجات دریایی را از دیگر اقدامات این بندر در زمینه ایمنی‌سازی سفرها عنوان کرد و گفت: «در همین راستا خارج‌سازی شناورهای مغروقه از مسیر تردد شناورهای مسافری در دستور کار قرار دارد.»



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران

## فرهنگ گردشگری در برخی از شهرهای ساحلی جانيفتاده است

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: «فرهنگ گردشگری دریایی هنوز در برخی از شهرهای دریایی جانيفتاده است.»

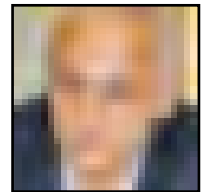
منوچهر تاتینا مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران در گفتگو با خبرنگار ماهنامه بندر و دریا درباره وضعیت گردشگری دریایی کشور گفت: «اگر نگاهی به وضعیت گردشگری دریایی در کشورهای

مشابه خود بیندازیم و استعدادهای بالقوه‌ای که کشور ما در این زمینه دارد را در نظر بگیریم در می‌یابیم که وضعیت گردشگری دریایی کشورمان اگرچه در سال‌های اخیر رشد داشته اما همچنان با وضعیت مطلوب فاصله داریم.»

تاتینا گفت: «با این‌که در سال‌های اخیر در بخش گردشگری دریایی کشور، اقدامات مناسبی انجام شده و به‌ویژه در بخش نوسازی ناوگان شناورهای گردشگری در جنوب کشور حمایت‌های خوبی صورت گرفته است، اما متأسفانه در دریای کاسپین علی‌رغم بهره‌مندی استان‌های شمالی به‌ویژه مازندران از موهبت طبیعت بکر و سواحل زیبا، این مهم همچنان مغفول مانده است.»

منوچهر تاتینا تصریح کرد: «در شمال ایران همچنان فرهنگ گردشگری دریایی در قالب تفریح یا قایق‌های موتوری و جت اسکی است و این به آن معناست که ما از امکانات و استعدادهای گردشگری هیچ بهره‌ای نمی‌بریم.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران تأکید کرد: «بازها در تمامی مباحث گردشگری دریایی به بهره‌مندی ایران از سواحل گسترده اشاره شده است اما نکته‌ای که در این بین کم‌تر به آن پرداخته شده سواحل زیبا و منحصر به فردی



است که در این مناطق وجود دارند.» تاتینا ادامه داد: «به‌عنوان مثال، چشم‌انداز بسیار زیبایی که از دریا به سمت ساحل در شمال ایران وجود دارد و یا منظره فرح‌بخشی که با قایقرانی در رودخانه‌ها مشاهده می‌شود و یا این‌که گردشگران می‌توانند در هر فصلی از سال در یک نقطه از ایران به تفریح دریایی بپردازند که بسیار کم‌نظیر است.»

منوچهر تاتینا در خصوص فرصت‌ها و چالش‌های فراروی صنعت گردشگری دریایی کشور گفت: «ویژگی کشور ما در بهره‌مندی از سواحل بکر و زیبا، قابلیت بهره‌مندی از سواحل و دریا در تمامی فصول سال، زیبایی طبیعت سواحل، هم‌جواری با کشورهای که آمار بالای اعزام گردشگر را دارند، امنیت سواحل در مقایسه با کشورهای منطقه، دارا بودن آثار باستانی متعدد در کشور و امکان انجام توره‌های مشترک باستانی و دریایی فرصت‌هایی است که شاید کم‌تر کشورهای در منطقه از آن برخوردار باشد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران ضعف در زیرساخت‌های اساسی گردشگری دریایی مانند کشتی، شناور، اسکله، هتل و راه‌های دسترسی و... را از چالش‌های فراروی صنعت گردشگری دریایی کشور دانست و گفت: «فرهنگ گردشگری دریایی هنوز در برخی از شهرهای دریایی جانيفتاده است.»

تاتینا بازاربایی ضعیف گردشگری دریایی در کشور و تنوع ارگان‌های نظارتی و متولی دریایی در سواحل و یکپارچه نبودن این امر را نیز از دیگر مشکلات گردشگری دریایی در کشور دانست.

منوچهر تاتینا گفت: «در صورتی در وضعیت گردشگری دریایی تحول ایجاد می‌شود که بتوانیم هم‌گام با ورود سرمایه‌گذاران خارجی به این صنعت، بازاربایی لازم را نیز به این موضوع وارد کنیم. همچنین باید در این زمینه شهرهای دریایی و ارگان‌های نظارتی هم‌گام با مرجع دریایی کشور حرکت کنند.»

تاتینا تصریح کرد: «به‌طور حتم در صورت ورود سرمایه‌گذاران خارجی این پیشرفت حاصل خواهد شد اما باید طوری صورت پذیرد که به صنایع سنتی موجود آسیب وارد نکند. به‌طور مثال: حتماً باید برای قایقرانی تفریحی موجود که فعال هستند فکری شود تا موجب آسیب به بازار کار و اشتغال آن‌ها نشود.»

وی افزود: «همچنین تمامی ارگان‌های متولی در سواحل و دریا تحت نظر یک سازمان و نهاد فعالیت کنند تا سرمایه‌گذاران خارجی در اجرای طرح‌های خود دچار سردرگمی نشوند.»

### طرح گردشگری بندر فریدونکنار در دست تدوین

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران ادامه داد: «بر اساس مصوبه هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور، ۱۴ هکتار از اراضی شرقی بندر فریدونکنار با کاربری توریستی - گردشگری تعریف شده است و بر همین اساس سرمایه‌گذاران متعددی برای احداث سایت تفریحی این بندر اعلام آمادگی کرده‌اند و در حال حاضر چهارچوب اولیه این طرح در سازمان مرکزی و همکاری این اداره کل در دست تدوین است.»

منوچهر تاتینا در پایان افزود: «پس از آماده‌سازی چهارچوب طرح برابر ضوابط و فرایند سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوردی کشور، سرمایه‌گذار واجد شرایط انتخاب خواهد شد.»

از ۹۶۰ صندلی وجود دارد که آمادگی ارائه خدمات گردشگری به بیش از سه هزار نفر در روز را دارد.

### پیش‌بینی نوروز ۱۳۹۵

با توجه به آمار نوروز سال ۱۳۹۴ پیش‌بینی می‌شود میزان ورود مسافر از طریق دریادر نوروز ۱۳۹۵ به بیش از ۱۰۰ هزار نفر برسد و جابه‌جایی مسافران با شناور مسافربر و بخش دیگر آن نیز به همراه خودروها توسط لندن‌گینگ کرافت‌ها صورت می‌گیرد.

در بخش ورود خودروسواری به جزیره کیش هم پیش‌بینی می‌شود تعداد خودروهای ورودی در نوروز ۱۳۹۵ به بیش از ۲۰ هزار دستگاه برسد که در این صورت تعداد سفرهای دریایی شناورها نیز حداقل یک هزار سفر خواهد بود.

از سراسر نقاط کشور است. در نتیجه خوب است مسافران نوروزی تا پیش از سفر به کیش با ظرفیت‌های این جزیره آشنا شوند.

### ظرفیت مسافری دریایی بندر کیش

در حال حاضر تعداد هفت فروند شناور مسافری با بیش از ۶۵۰ صندلی در فعالیت و جابه‌جایی مسافر بین سرزمین اصلی و جزیره کیش هستند که با توجه به مسافت ۱۸ مایلی این مسیر امکان جابه‌جایی حدود ۱۳۰۰ نفر در روز را مهیا کرده است.

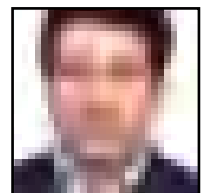
### ظرفیت تفریحی دریایی بندر کیش

در بخش تفریحی تعداد هشت فروند شناور با بیش

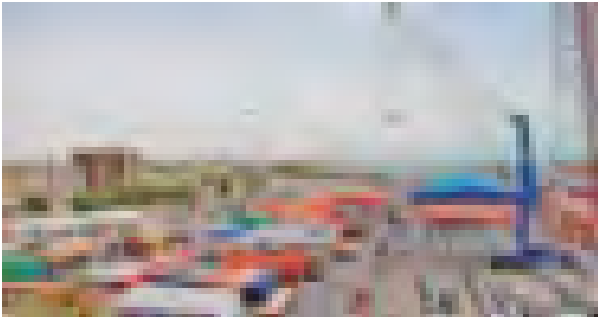
### رئیس اداره بندر و دریانوردی کیش

## نگین خلیج فارس در آستانه سال نو

محمد جهانشاهی نسب گفت: جزیره کیش در خلیج فارس یکی از مهم‌ترین مراکز گردشگری در کشور است و سالانه بیش از یک میلیون



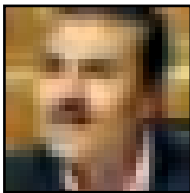
نفر به این جزیره سفر می‌کنند. در ایام نوروز هم جزیره کیش میزبان تعداد زیادی از مسافران



مدیر بنادر غرب استان هرمزگان

## افزایش ظرفیت مسافری بندر لنگه در ایام نوروز

محمود صابری مدیر بنادر غرب هرمزگان ضمن اشاره به زیرساخت‌های ایجاد شده در حوزه مسافرت‌های دریایی از افزایش ظرفیت مسافری در ایام نوروز خبر داد. صابری گفت: تاکنون ۴۱ فروند شناور در مسیرهای مختلف دریایی غرب استان اعلام آمادگی کرده‌اند.



رییس کمیته حمل و نقل دریایی بندر لنگه به ظرفیت خطوط مسافری دریایی غرب استان اشاره کرد و افزود: «در مجموع تاکنون ۲۷ فروند لندینگ کرافت و ۱۴ شناور مسافری با ظرفیت دو هزار و ۳۱۸ صندلی و قابلیت حمل هزار و ۱۶۰ خودرو جهت تردد روزانه در خطوط بندر لنگه و چارک و آفتاب به سمت جزیره کیش، ابوموسی و بلعکس اعلام آمادگی نموده‌اند که از این تعداد، دو فروند شناور «رورو» با ظرفیت ۶۰۰ مسافر و ۱۲۰ دستگاه خودرو و تعداد یک فروند شناور مسافری در مسیر ابوموسی به ظرفیت ۸۸ نفر مسافر در بندر لنگه حضور دارد و ناوگان بندر چارک با تعداد ۲۵ فروند لندینگ کرافت هر یک با ظرفیت متوسط ۴۰ خودرو و تعداد ۱۰ فروند شناور مسافری، ظرفیت جابه‌جایی هزار و ۳۸۰ نفر پذیرای مسافران جزیره کیش خواهد بود و بندر آفتاب نیز با دو فروند لندینگ کرافت هر یک با ظرفیت ۴۰ خودرو و یک فروند شناور مسافری با ظرفیت ۲۵۰ نفر آماده پذیرایی از مهمانان هستند.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با تاکید بر این که مسافران نوروزی باید از بنادر مجاز نسبت به تردد اقدام کنند گفت: «به اطلاع آن دسته از هم‌وطنان عزیزمان که قصد انجام سفر دریایی به جزیره کیش را دارند می‌رسانیم که مبادی مجاز تردد تنها سه مسیر، بندر چارک - جزیره کیش (حمل خودرو و مسافر) با مسافت دریایی ۱۷ مایل، مسیر دریایی بندر لنگه - جزیره کیش (ظرفیت حمل خودرو و مسافر تنها در ایام طرح نوروزی سفرهای دریایی) با مسافت ۵۳ مایل و مسیر بندر آفتاب - جزیره کیش (حمل خودرو و مسافر) با مسافت ۹/۹ مایل است و همچنین مسیر دریایی بندر لنگه - ابوموسی (حمل مسافر) با مسافت ۴۲ مایل مشخص شده است.»

محمود صابری در مورد پایانه‌های مسافری غرب هرمزگان گفت: «با نظارت مستمر بر پایانه مسافری بندر لنگه که توسط بخش خصوصی و شرکت کشتیرانی والفجر مورد بهره‌برداری قرار دارد، وضعیت سرویس دهی را در این ترمینال بهبود بخشیده‌ایم و این سالن ۳۵۰ نفری آماده پذیرایی از مسافران است.»

وی افزود: «سالن‌های مسافری و نوساز بنادر چارک و آفتاب هر کدام به ترتیب با ظرفیت ۳۲۰ و ۳۰۰ نفر همه‌روزه پذیرای مسافران است.»

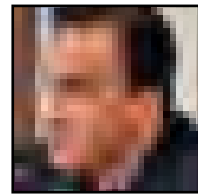
وی در پایان ضمن آرزوی سلامتی برای تمامی هم‌وطنانی که به استان هرمزگان و جزایر جنوب ایران مسافرت خواهند کرد گفت: «تلاشگران حوزه دریایی و بندری استان از هیچ کوششی در جهت خدمات دهی مطلوب و ایمن در ایام نوروز فروگذار نخواهند کرد.»



مدیر بنادر و دریانوردی آبادان

## آموزش مسافران نوروزی پیش از سوار شدن به کشتی

رضا سفاری با اشاره به این که مدیریت بنادر و دریانوردی آبادان شامل بنادر آبادان، اروندکنار و چوئبده است گفت: «هر ساله با نزدیک شدن به ایام نوروز بنادر آبادان پذیرای میهمانان نوروزی و گروه‌های راهیان نور است و به همین منظور به همت بنادر و دریانوردی آبادان تورهای گردشگری در آبراه‌های اروندرود و بهمینشیر برای خدمت‌رسانی به مسافران نوروزی در ایام تعطیلات نوروز در بندر آبادان قرار داده است.»



سفاری گفت: «گردشگری دریایی در ایام نوروز از ۲۸ اسفندماه تا ۱۴ فروردین انجام می‌شود و بندر آبادان دارای یک پست اسکله مسافری و پایانه مسافری است که کار جابه‌جایی مسافران در این بندر را از طریق کشتی‌های مسافری کاتامران با ظرفیت حداکثر ۳۰۰ نفره انجام می‌دهد.»

وی افزود: «مسیر گردشگری از محدوده بندر آبادان تا حوالی بندر خرمشهر در حدود ۱۲ مایل دریایی برای گردش مسافران که عمدتاً شامل میهمانان نوروزی و مسافران راهیان نور است انجام می‌شود.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی آبادان تصریح کرد: پایانه مسافری بندر آبادان هر ساله در ایام نوروز پذیرای حدود ۲۰ هزار نفر مسافر است و در روزهای نوروز یک فروند شناور ناجی به‌منظور تامین ایمنی در مناطق گردشگری حضور خواهد داشت، همچنین در این بندر به‌منظور ایمنی جان مسافران، پیش از سوار شدن به کشتی نکات ایمنی از سوی کارشناسان و بازرسان ایمنی آموزش داده می‌شود.

رضا سفاری با اشاره به این که در ایام نوروز گردشگری بخش عمده‌ای از مسافران راهیان نور از طریق بندر اروندکنار در محدوده اسکله یادمان مانور والفجر انجام می‌شود گفت: «در سال گذشته تعداد ۴۸ هزار و ۲۵۰ نفر از این طریق جابه‌جا شده‌اند.»

رضا سفاری گفت: «اسکله یادمان مانور والفجر در اختیار نیروی دریایی سپاه پاسداران است و در نتیجه بیشتر شناورهایی که راهیان نور را در این اسکله جابه‌جا می‌کنند متعلق به سپاه پاسداران است و هر ساله امور مربوط به گردشگری آن‌ها با همکاری مدیریت کل بنادر و دریانوردی انجام می‌شود.»

سفاری تاکید کرد: «مدیریت بنادر و دریانوردی آبادان در ایام نوروز از طریق کارشناسان و بازرسان فنی و ایمنی حاضر در بندر اروندکنار با تجهیز بیشتر شناورها با در اختیار گذاشتن جلیقه‌های نجات و بیان نکات ایمنی، مسایل ایمنی و نظارت بر جابه‌جایی مسافران راهیان نور انجام می‌دهد.»



رئیس اداره بندر و دریانوردی خارگ مطرح کرد:

## جذابیت‌های جزیره خارگ برای

## گردشگران دریایی

رئیس اداره بندر و دریانوردی جزیره خارگ گفت: «جزیره خارگ به دلیل دارا بودن ظرفیت‌های بالقوه گردشگری، وجود سواحل مرجانی و اماکن مذهبی و تاریخی از جذابیت‌های کافی برای جذب گردشگران دریایی برخوردار است.»



بهمن نکیسا در گفتگو با خبرنگار ماهنامه بندر و دریا گفت: «جزیره خارگ یکی از جزایر مهم خلیج فارس است که در تقسیمات کشوری یکی از بخش‌های شهرستان بوشهر در این استان به شمار می‌رود.»

نکیسا تصریح کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی در سال‌های اخیر با ایجاد زیرساخت‌های مناسب گام‌های موثری را برای تسهیل انجام سفرهای دریایی و ارتقای سطح ایمنی شناورهای مسافربری برداشته است.»

وی افزود: «ساخت اسکله مخصوص شناورهای مسافربری، ساخت پایانه مسافری دریایی و لایروبی حوضچه بندر مروراید از جمله اقدام‌های موثر سازمان بنادر و دریانوردی به شمار می‌آید.»

نکیسا گفت: «مجموعه اقدام‌های انجام‌شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی زمینه حضور بخش خصوصی برای خرید شناورهای مسافری استاندارد و فعالیت در بخش حمل‌ونقل دریایی مسافر را فراهم کرده است.»

رئیس اداره بندر و دریانوردی جزیره خارگ گفت: «جزیره خارگ به دلیل دارا بودن ظرفیت‌های بالقوه گردشگری و وجود سواحل مرجانی، همچنین وجود تاسیسات دریایی وابسته به صنعت نفت و اماکن مذهبی و تاریخی که ریشه در فرهنگ کهن این مرز و بوم دارد، می‌تواند جذابیت‌های لازم را برای توجه به گردشگری دریایی در قالب راه‌اندازی تور بیسم صنعتی به وجود آورده و موجب ارتقا و رونق این صنعت و اقتصاد وابسته به آن در این بخش شود.»

وی تاکید کرد: «از آن جایی که این جزیره به دلیل اهمیت اقتصادی در طول جنگ تحمیلی بارها مورد هجوم نیروهای عراقی قرار گرفته است، نمادی از مقاومت و پایداری نیز به‌شمار می‌رود و در چند سال اخیر شرایطی را برای حضور کاروان‌های راهیان نور دریایی در این منطقه فراهم کرده است.»

### جزیره خارگ «در نیم» خلیج فارس



جزیره خارگ از توابع استان بوشهر است که در ۳۸ کیلومتری ساحل بندر گناوه و در خلیج فارس قرار دارد. این جزیره به دلیل موقعیت جغرافیایی که دارد از اهمیت اقتصادی ویژه‌ای برخوردار است.

### اسکله مسافری مروراید جزیره خارگ



این پایانه مسافری به مساحت دو هزار متر دارای سالن مسافری با ظرفیت ۴۰۰ مسافر است و در طول ۱۱ ماه از امسال، ۱۳ هزار و ۶۶۵ مسافر را از طریق ۸۵۶ سفر دریایی بین جزیره خارگ و بندر بوشهر جابه‌جا کرده است.

در مسیر بندر بوشهر به خارگ سه شناور زمره با ظرفیت حمل ۲۳۵ مسافر، شناور با ظرفیت گلاره ۳۲۰ مسافر و شناور رویای جنوب ۱۸۰ مسافر فعال هستند.

در این مسیر دریایی دو شناور بهاره با ظرفیت حمل ۹۶ مسافر و نصر خارک با ظرفیت حمل ۳۲ مسافر فعالیت می‌کنند.



رئیس اداره بندر و دریانوردی قشم

## فعالیت هفت اسکله ایمن

## گردشگری در قشم

سید باقر موسوی در مورد مسیرهای مجاز سفرهای دریایی در بندر قشم، بندر شهید ذاکری-بندر شهید حقانی، بندر شهید باهنر-بندر بهمن، بندر لافت-بندر پهل گفت: «بندر شهید ذاکری و بندر شهید حقانی شاخص‌ترین بنادر مسافری در ایران هستند که کاربری آن‌ها تک منظوره و فقط برای تردد شناورهای



مسافربری است.»

او گفت: «بندر شهید ذاکری از لحاظ تقسیم‌بندی به جز بنادر کوچک محسوب می‌شود و با ظرفیت شش فروند اسکله شناور (۱۲ پست)، یک فروند باج (دو پست) و پیش‌بینی ۳۵ فروند شناور مسافری با ظرفیت سه هزار و ۹۲۶ صندلی و یک فروند شناور ناچی به‌طور میانگین، روزانه پذیرای هشت هزار نفر مسافر است.»

موسوی در خصوص بندر بهمن نیز گفت: «بندر بهمن در سال‌های گذشته دارای کاربری باری و مسافری بوده که هم‌اکنون بخش مسافری آن غیرفعال هست اما با توجه به زیرساخت‌های لازم از جمله سالن‌های ترانزیت با مساحت چهار هزار مترمربع قابلیت مناسبی برای راه‌اندازی خطوط مسافری خارجی دارد و با توجه به رایزنی‌های انجام‌شده در آینده‌ای نزدیک خطوط مسافربری خارجی راه‌اندازی می‌شود.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی قشم در خصوص بندر لافت نیز افزود: «فاصله این بندر تا فرودگاه قشم ۲۶ کیلومتر، تا بندرعباس ۱۱۴ کیلومتر، تا تهران هزار و ۳۹۸ کیلومتر است و در سال‌های اخیر با تبدیل جزیره قشم به منطقه آزاد تجاری و صنعتی، حجم مبادلات کالا و مسافر بین جزیره قشم و سرزمین اصلی به‌طور چشم‌گیری افزایش یافته است.»

وی تصریح کرد: «با توجه به کوتاه بودن مسیر دریایی لافت و پهل، بنادر یادشده از موقعیت و اهمیت استراتژیک ویژه‌ای برخوردار هستند و جابه‌جایی حدود ۷۰ درصد از مسافران از طریق این مسیر انجام می‌شود.»

سید باقر موسوی در خصوص بندر پهل نیز گفت: «این بندر در فاصله ۶۰ کیلومتری از بندرعباس مرکز استان و در کیلومتر سه جاده بندرعباس به بندرلنگه واقع شده است و فاصله آن تا فرودگاه قشم ۲۸ کیلومتر تا بندرعباس ۱۱۲ کیلومتر و تا تهران هزار و ۳۹۶ کیلومتر است.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی قشم تصریح کرد: «با توجه به کسب رتبه اول جزیره قشم در سفرهای دریایی کشور و پیشرفت صنعت گردشگری دریایی در جزیره اسکله‌ها و قایق‌های تفریحی با حمایت و توجه سازمان، اسکله‌های قدیمی و پرحادثه تبدیل به اسکله‌های ایمن شده و در حال حاضر بیش از هفت اسکله (کندالو، شبیدراز، دیرستان، هنگام، سهیلی، طبل و گورزین)، با نظارت اداره بنادر و دریانوردی قشم در زمینه گردشگری فعال هستند.»



مدیرعامل یک شرکت فعال در حوزه گردشگری دریایی از مشکلات این بخش می گوید

## مشکل اصلی گردشگری دریایی نبود مدیران مطلع در این حوزه است

شود گردشگری دریایی می گویند.

زمانی که نام برکه‌ها و سدها در این تعریف آورده می‌شود ناخودآگاه سازمان آب منطقه‌ای نیز به این موضوع وارد می‌شود یا هنگامی که در این تعریف از ورزش‌های ساحلی نام می‌بریم سازمان تربیت بدنی نیز به موضوع ورود پیدا می‌کند؛ در واقع تلاش شده است تا به جای تعریف علمی، تعریفی سیاسی برای گردشگری دریایی در نظر گرفته شود. تعریف سیاسی که بتوان بر اساس آن بسیاری از سازمان‌ها را در امر گردشگری دریایی دخیل کرد تا آن‌ها نیز به امر گردشگری دریایی ورود پیدا کنند.

سازمان میراث فرهنگی و گردشگری از یک سو خود را متولی امر گردشگری دریایی می‌داند و در مقابل سازمان بنادر و دریانوردی برخلاف سازمان میراث فرهنگی و گردشگری چندان علاقه‌ای ندارد تا به موضوع گردشگری دریایی وارد شود.

در این خصوص باید بگوییم که به همان میزان که سازمان میراث فرهنگی خود را مسئول و متولی اصلی گردشگری دریایی می‌داند، سازمان بنادر و دریانوردی نیز در امر گردشگری دریایی دخیل است زیرا گردشگری دریایی در درجه نخست به دریا، بنادر و جزایر مرتبط می‌شود و هر اتفاقی که در آن‌ها بیافتد به‌طور مستقیم به سازمان بنادر و دریانوردی ربط پیدا می‌کند.

موضوع وارد کردن سازمان بنادر و دریانوردی به موضوع گردشگری دریایی مدت‌زمانی بیش از ۱۰ سال طول کشید و نتیجه نیز آن شد که امروز سازمان بنادر و دریانوردی به‌طور جدی به موضوع گردشگری دریایی وارد شده است. تلاش بسیار زیادی در خصوص جا انداختن این تعریف در بین دست‌اندرکاران سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان میراث فرهنگی و گردشگری انجام شد و در نهایت این تعریف به تایید تمامی کارشناسان عضو کمیته ملی گردشگری سازمان میراث فرهنگی رسید.

از کمیسیون گردشگری چه خبر؟

بحث محیط‌زیست در گردشگری دریایی یکی از بزرگ‌ترین مشکلات ما بود و سازمان محیط‌زیست پذیرفت تا کمیته گردشگری در این سازمان تشکیل شود که در آن مواردی از بحث‌های گردشگری دریایی که گرایش زیست‌محیطی

مدت‌هاست که بحث در خصوص توجه به گردشگری کشور و به دنبال آن بهبود وضعیت گردشگری دریایی کشور در بین دست‌اندرکاران این حوزه وجود دارد و آن‌ها به دنبال این هستند تا سازمان و ارگانی بالاخره مسئولیت این بخش مهم از گردشگری کشور را به عهده بگیرد و سروسامانی به این بخش بدهد. حمید سلیمانی یکی از فعالان بخش گردشگری و مدیرعامل شرکت خصوصی کیش پارس مارین است که حرف‌های ناگفته فراوانی در خصوص گردشگری دریایی کشور دارد. ماهنامه بندر و دریا در آستانه نوروز و هم‌زمان با افزایش سفر به شهرهای ساحلی در شمال و جنوب کشور گفتگویی را با این فعال حوزه گردشگری دریایی انجام داده است. حمید سلیمانی معتقد است: «کشور ما ظرفیت‌های بی‌نظیری در بخش گردشگری دریایی دارد اما تاکنون به آن‌ها توجه چندانی نشده است و باید برای جذب سرمایه‌گذار در این بخش تلاش شود. مدیران مطلع و لایقی را نیز در این حوزه به خدمت گمارد تا با بهره‌گیری از مثلث سرمایه‌گذار، مدیران و ظرفیت‌های موجود در کشور در کنار سازمانی که متولی امور مربوط به گردشگری دریایی است، جانی تازه به رگ‌های این بخش مهم از گردشگری کشور ببخشد. به گفته حمید سلیمانی، این امر تنها زمانی عملی خواهد شد که قوانین و مقررات دست و پاگیر، از جلوی راه فعالان حوزه گردشگری دریایی برداشته شود.»

تعریف شما از گردشگری دریایی در کشور ما چیست؟

باید بگوییم که گردشگری دریایی در دنیا، دارای یک تعریف مشترک جهانی است اما در کشور ما به دلایل فرهنگی و اجتماعی مخصوص به خودش تعریف دیگری از این مقوله وجود دارد. هر کشوری بر اساس فرهنگ و تمدن، مباحث جغرافیایی، مسایل اجتماعی و سیاسی خود، تعریف خاصی برای گردشگری دارد. از آن جایی که سازمان میراث فرهنگی و سازمان بنادر و دریانوردی بیش‌ترین ارتباط را با موضوع گردشگری دریایی دارند تعریفی از گردشگری دریایی استخراج شد که در این تعریف، هم معیارهای سازمان میراث فرهنگی و هم تعاریف مورد نظر سازمان بنادر و دریانوردی گنجانده شد. به‌طور کلی می‌توان گفت: به هر نوع فعالیت تفریحی، توریستی ساحلی، ورزشی در کنار ساحل، مرداب، تالابری، رودخانه، برکه‌ها و سدهای طبیعی و غیرطبیعی انجام

دارند در این کمیته بررسی شوند.

از سوی دیگر سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال تشکیل اتاق فکر در امر گردشگری دریایی است اما هنوز اقدام جدی ای در این خصوص انجام نشده است، میراث فرهنگی نیز به دنبال تشکیل شورای راهبردی در امر گردشگری دریایی است که در این سازمان نیز هنوز هیچ اقدامی صورت نگرفته است. متأسفانه گردشگری دریایی به چند دلیل مورد اهمیت سازمان هانیست؛ دلیل اول عدم شناخت این سازمان از گردشگری دریایی و توانمندی های این حوزه از گردشگری است.

سازمان ها در جریان این موضوع نیستند که بارونق گردشگری دریایی در کشور چه کمک بزرگی به اقتصاد کشور می شود.

اگر سازمان ها به رونق یافتن گردشگری دریایی کمک کنند میزان آرزوی و درآمدی این حوزه به اندازه ای خواهد بود که می تواند گردشگری نیمه ورشکسته کشور را نیز نجات داده و موجب شود تا تعداد مسافرت به کشورهای اطراف مانند ترکیه و امارات کاهش چشم گیری پیدا کند.

**ظرفیت های گردشگری دریایی کشور در چه سطحی است؟ آیا پتانسیل های لازم در خصوص گردشگری دریایی را دارد و در صورت وجود تا امروز چه اقداماتی برای بهره برداری از این ظرفیت ها انجام شده است؟**

به جرات می توانم بگویم کشور ما از نظر دارا بودن ظرفیت های گردشگری دریایی و پتانسیل های مورد نیاز در این بخش در خاورمیانه بی نظیر است و هیچ کشور دیگری مانند کشور ما در منطقه وجود ندارد که چنین فرصت هایی را در بخش گردشگری دریایی داشته باشد.

به نظر من هیچ یک از صاحبان صنایع دریایی به اندازه دست اندر کاران حوزه گردشگری دریایی نمی توانند در کشور موثر باشند چه فردی که سازنده کشتی اقیانوس پیماست و چه سازندگان نفتکش و کشتی باری نمی توانند به اندازه افرادی که در بخش گردشگری دریایی در کشور فعالیت دارند تاثیر گذار باشند؛ زیرا در بهترین حالت زمانی در حدود دو سال یا بیشتر طول می کشد تا یک سازنده کشتی بتواند کشتی بسازد که در نهایت کشتی ساخته شده مورد استفاده تعداد محدودی از مردم قرار می گیرد اما در بخش گردشگری دریایی مخاطب دست اندر کاران این حوزه میلیون ها نفر از مردم کشور هستند. اگر سازندگان کشتی حتی صدها کشتی هم بسازند یک فرد فعال در حوزه گردشگری دریایی می تواند بنادر و سواحل متروکی که ناشناخته است و مورد استقبال نیست را به مکانی برای گردشگری دریایی تبدیل کرده و موجب شود تا تعداد زیادی از مردم به این مناطق سفر کنند.

قدرت گردشگری دریایی به اندازه ای است که حتی می تواند جزایر دور افتاده که هیچ یک از صنایع دریایی دیگر نمی توانند در آبادی آن موثر باشند را با استفاده از امکانات خود آباد کرده و به قطبی برای گردشگری دریایی تبدیل کند.

**به نظر شما دلیل آن که گردشگری دریایی در کشور ما مغفول مانده است چیست؟ آیا در این خصوص دلایل قانونی وجود دارد و یا نبود سرمایه گذار در این بخش موجب شده تا به حوزه گردشگری دریایی آن طور که مورد انتظار است توجه نشود؟**

اول آن که به نظر من در حوزه گردشگری دریایی هنوز آن طور که باید و شاید قانون گذاری انجام نگرفته است و در نتیجه نمی توان نبود قوانین و مقررات لازم را علت مغفول ماندن این حوزه دانست؛ زیرا قوانین و مقررات در حوزه گردشگری دریایی به سال های ۱۳۴۵ و ۱۳۴۷ بازمی گردد و از آن زمان تا امروز هیچ اقدامی برای به روز رسانی این قوانین و مقررات انجام نشده است. حتی می توانم بگویم که قوانین و مقرراتی در حوزه گردشگری وجود دارند که مانع پیشرفت این حوزه می شود. زمانی در حوزه گردشگری دریایی یک سازمان اصلی به عنوان سازمان متولی وجود ندارد سرمایه گذار و یا حتی خود گردشگر در این حوزه نیاز به مراجعه کردن به قانون داشته باشد، با انبوهی از قوانین و مقررات مربوط به سازمان های (گردشگری، بنادر و...) مواجه می شود که به جای این که به او در حل مشکلش کمک کند متقاضی را بیشتر گنگ و سردرگم می کند چگونه می توانیم این انتظار را داشته باشیم که این قوانین و مقررات قدیمی مربوط به حوزه گردشگری دریایی بتواند دردی از مشکلات بخش گردشگری دریایی امروز ما را دوا کند؟ من به جرات می توانم بگویم که متأسفانه در برخی موارد ما شاهد هستیم که حتی به همین قوانین پیچ در پیچ نیز عمل نمی شود و ضوابط، قربانی روابط افراد می شوند.

**این سوال پیش می آید که چطور در کشور ما یک استاندار می تواند در استان خود،**

**کارهای موثر و مفیدی را در زمینه گردشگری دریایی انجام دهد اما در استانی دیگر حتی از انجام کوچک ترین اقدامی دریغ می کند؟**

همان استاندار طبق سلیقه و علاقه شخصی خود سبب می شود یک ساحل به دلیل بی توجهی و رسیدگی نکردن نابود شود اما در جایی دیگر چنان به ساحل رسیدگی می کند که در مدت زمان کوتاهی به یکی از سواحل جذب گردشگر تبدیل شود؛ تمامی این ها نشان می دهد که در کشور ما در حوزه گردشگری دریایی روابط و سلاقی بر قوانین و ضوابط حاکم هستند.

گاهی این اعمال سلیقه شخصی بر اساس علم انجام می شود که باز ضرر کمتری نسبت به اجرای برخی اقدامات سلیقه ای بدون علم و آگاهی دارد که موجب می شود حتی یک شهر تخریب شود.

**شما پیش از این نیز در صحبت های خود به مقوله خود تحریمی در کشور اشاره کرده بودید آیا این گفته شما در خصوص نبود سازمان متولی در بخش گردشگری دریایی به معنای خود تحریمی داخلی در کشور است؟**

شاید لازم باشد تا من صحبت های خود در این خصوص را تکرار کنم، به عقیده من حوزه گردشگری دریایی پیش از تحریم ها و از زمانی که کشور ما در تحریم به سر می برد و نه امروز که تحریم ها لغو شده اند هیچ تغییری نکرده است و من دوباره می گویم که لغو تحریم ها هیچ تاثیری در بخش گردشگری دریایی نداشته و ندارد، زیرا بسیاری از مشکلات در بخش گردشگری دریایی داخلی هستند و هیچ ربطی به تحریم ها ندارند که این همان کلمه خود تحریمی است که من بارها به آن اشاره کرده ام. به عقیده من کشور ما تنها زمانی می تواند در بحث گردشگری دریایی رشد کند که مدیران لایق و مطلع در حوزه گردشگری را وارد کند زیرا مشکل اصلی در گردشگری دریایی، نبود مدیران دلسوز و مطلع است.

**وضعیت بخش خصوصی و سرمایه گذاری های غیر دولتی در حوزه گردشگری دریایی به چه صورت است؟ آیا شرکت های خصوصی تمایل به سرمایه گذاری در گردشگری دریایی کشور دارند؟**

در حال حاضر تعداد محدودی شرکت خصوصی در کشور وجود دارند که در بخش گردشگری دریایی فعالیت می کنند که یکی از نمونه های قابل توجه، شرکتی است که در حال حاضر بندر بوشهر مشغول سرمایه گذاری در حوزه گردشگری دریایی آن است و به نظر من تا امروز در حد ملی بسیار خوب و قدرتمند عمل کرده است و پیش بینی می کنم نوروز امسال نام آن را بیشتر خواهید شنید. لازم است به این نکته اشاره کنم که حتی شرکت های خصوصی که در حال حاضر در بخش گردشگری دریایی فعال هستند نیز به طور خودجوش به این حوزه روی آورده اند و نمی توان عملکرد آن ها را نتیجه سیاست گذاری ها و برنامه های سازمانی قلمداد کرد. چون این شرکت ها سازمان دهی نشده اند و تنها بر اساس علاقه مدیران خود در این بخش فعالیت می کنند.

**در نهایت به نظر شما چاره کار برای حل این مشکلات چیست؟**

به عقیده من اگر بخواهیم از طریق قانونی مشکلات و گرفتاری های مربوط به حوزه گردشگری دریایی را حل کنیم سال ها طول می کشد تا قوانین و مقررات پس از مذاکرات و مباحث به تصویب سازمان های دست اندر کار در حوزه گردشگری دریایی برسد و پس از آن نیز، مدت زمانی طولانی طول خواهد کشید تا این قوانین جدید پس از ابلاغ اجرایی شوند و چنین روشی در حال حاضر جواب نخواهد داد در نتیجه تلاش کردیم تا شورایی در این بخش تشکیل شود که آیین نامه هایی که این شورا در خصوص قوانین و مقررات گردشگری دریایی که در آن تصویب می شوند مورد تایید تمامی سازمان ها و ارگان های مرتبط با این حوزه باشد. زیرا وجود چنین شورایی در شرایط فعلی گردشگری دریایی کشور لازم است زیرا و امکانات سواحل ما آن قدر نیست که بتواند پاسخ گوی نیازهای گردشگران باشد.

من بارها به این نکته اشاره کرده ام که در فصل تابستان زمانی پیش می آید که صدها نفر در شب در حال شنا در دریا هستند اما در صورت بروز حادثه برای این شناگران، شناور کافی برای کمک به آن ها وجود ندارد حتی شناورهایی که هم که در ساحل وجود دارند برای کمک به حادثه دیدگان در زمان بروز اتفاقات دریایی آموزش ندیده اند.

به نظر من دلیل اصلی این که امکانات در سواحل کشور ما وجود ندارد آن است که یک سازمان باید برای رسیدگی به این مشکلات مسئولیت را به عهده بگیرد و متولی بخش گردشگری دریایی شود که البته هنوز در کشور ما هیچ سازمانی به طور کامل مسئولیت رسیدگی به مشکلات حوزه گردشگری دریایی را به عهده نگرفته است که خود این امر نیز از دلایل حل نشدن مشکلات این بخش است.

# یک رویکرد جدید برای ارزیابی فرایندهای تجاری

فرید قادری

پروژه کسب و کار ۲۰۱۶ بانک جهانی با استفاده از یک روش شناسی جدید، زمان و هزینه مرتبط با سه دسته از فرایندهای الزامی برای صادرات و واردات شامل انطباق اسنادی، انطباق مرزی و حمل و نقل داخلی را ارزیابی می کند. امسال برای اولین بار، پروژه انجام کسب و کار برای ارزیابی فرایندهای صادرات هر کشور محصولی را در نظر می گیرد که تولید آن دارای مزیت نسبی است. همچنین برای ارزیابی فرایندهای واردات تنها یک محصول خاص و بسیار رایج تولیدی-صنعتی (قطعات خودرو) مدنظر قرار گرفته شده است. در بین اقتصادهایی که در فرایند صادرات محصولات کشاورزی بازرسی اختصاصی را الزامی کرده اند، مدت زمان لازم (برای انجام تشریفات) انطباق مرزی ۱۱ تا ۲۱۰ ساعت است. این تنوع نشان می دهد که می توان با حذف تاخیر تجاری بی دلیل از مصرف کنندگان و صاحبان کسب و کار حمایت کرد. برای کشورهایی که همراه با شریک تجاری خود، بر اساس مفروضات، عضو یک اتحادیه گمرکی هستند مدت زمان انطباق اسنادی و مرزی به شکل قابل توجهی از میانگین سایر کشورها کم تر است. کشورهایی که کارایی کم تری در واردات دارند احتمالاً در صادرات نیز کارایی کم تری خواهند داشت.

## مقدمه

روش شناسی پروژه انجام کسب و کار نسبت به سال گذشته تغییرات بنیادین کرده و به همین نسبت نتایج حاصل از تحلیل اطلاعات جمع آوری شده نیز تغییر کرده است. در روش شناسی جدید تلاش شده تا به ابهامات و ایرادات مطرح شده از سوی خبرگان بازرگانی و صنعت حمل و نقل پاسخ داده شده و یافته های پژوهش به واقعیت اقتصاد کشورهای بررسی شده نزدیک تر شود.

یکی از مهم ترین این موارد، اختلاف جغرافیایی چشم گیر مهم ترین بندر دریایی از پرجمعیت ترین شهر تجاری در کشورهای مختلف بود که انتقاداتی را متوجه تدوین کنندگان روش شناسی می کرد. همچنین بر اساس روش شناسی قبلی برای اقتصادهای محصور در خشکی زمان و هزینه مربوط به جابه جایی محموله در کشورهای همسایه نیز محسوب می شد که این مشکل نیز در گزارش سال جاری با در نظر گرفتن پرتو در بندر دریایی و یا مرزهای زمینی و هوایی برطرف شده است. علاوه بر این تلاش شده تا جایگاه و نقش نهادهای عمومی از جنبه قانونی و اجرایی برجسته تر شده و تصویر شفاف تری از میزان دخالت موثر و غیر موثر آن ها در اقتصاد به خواننده منتقل شود.

در گزارش سال گذشته انتخاب نوع کالا در مفروضات روش شناسی تا حدود زیادی به عهده تکمیل کنندگان پرسشنامه بود اما در گزارش امسال صادرات محدود به مهم ترین کالای صادراتی هر کشور و در واردات منحصر به واردات قطعات خودرو شده است. این تغییر اساسی در مفروضات پژوهش موجب شده که جایگاه کشورها در رده بندی جهانی نیز دستخوش تغییرات قابل توجه شود.

تکمیل کنندگان پرسشنامه نیز در گزارش امسال با ابهامات کم تری روبرو بوده اند. بر اساس روش شناسی پیشین، مشارکت کنندگان در جمع آوری اطلاعات باید کالایی را انتخاب می کردند که فاقد ویژگی هایی مانند خطرناک بودن، استفاده نظامی، نیازمند محیط سردخانه ای و نیاز به بازرسی های بهداشتی و قرنطینه ای باشد. در گزارش امسال این موارد تقریباً حذف شده و کالاهای وارداتی و صادراتی به صورت شفاف و مشخص تعریف شده اند.

ضعف های قانونی و اجرایی مرتبط با صادرات و واردات را بیش از پیش نمایان ساخته است. به عبارت دیگر تلاش پروژه انجام کسب و کار بانک جهانی برای کم رنگ کردن نقش جغرافیا در رتبه بندی کشورها موجب شده که حدود ۲۰ کشور خود به خود در جایگاهی بهتر از ایران قرار بگیرند. نکته قابل توجه این که تغییرات روش شناسی در مجموع جایگاه منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا را در بین سایر مناطق تضعیف کرده است.

## کلیات گزارش ۲۰۱۶ درباره تجارت فرامرزی

در ۱۰ سال گذشته الگوهای تجارت بین المللی با ظهور اقتصادهای در حال توسعه، گسترش زنجیره های ارزش جهانی، افزایش قیمت کالاها (و اهمیت رو به رشد صادرات کالا) و ماهیت جهانی فرایندهای شوک های اقتصاد کلان تعریف شده است. هر کدام از این روندها به نقش تجارت در تسهیل توسعه شکل تازه ای داده است. بازسازی تجارت آزاد پس از جنگ جهانی دوم مستلزم (انعقاد) موافقت نامه های مهم تجارت چند جانبه و ترجیحی با هدف کاهش موانع

تغییر بعدی جایگزینی تعداد اسناد و مدارک الزامی برای صادرات و واردات با فرایند کلی انطباق مرزی و اسنادی است. در روش شناسی جدید زمان و هزینه ناشی از انطباق مرزی و اسنادی در نهادهای ذی ربط محاسبه شده و تعداد اسناد و مدارک تأثیری در رتبه بندی کشورها ندارد. ضمن این که به دلیل پیشرفت های روزافزون در استفاده از فن آوری های جدید و تسهیل قوانین و مقررات تجاری، سرعت جابه جایی قانونی محموله ها افزایش یافته است، مبنای محاسبه از روز به ساعت تغییر یافته است.

با وجود تغییرات یاد شده، ساختار کلی پژوهش حفظ شده و انجام تشریفات قانونی و حمل و نقل یک محموله مفروض از پرجمعیت ترین شهر تجاری هر کشور به پر تردد ترین بندر دریایی و یا مرزهای زمینی و هوایی مبنای ارزیابی نماگر تجارت فرامرزی است.

جایگاه جمهوری اسلامی ایران در جهان و منطقه نیز با تغییر روش شناسی تغییر اساسی داشته و به قعر جدول نزدیک تر شده است. از آن جا که تغییری در موقعیت جغرافیایی بزرگ ترین بندر دریایی (بندر شهید رجایی) و پرجمعیت ترین شهر تجاری (تهران) حاصل نشده است، کارآمدتر شدن روش شناسی،

گزارش ۲۰۱۶		گزارش ۲۰۱۵	
رتبه ایران در جهان (از ۱۸۹)	فاصله از اقتصاد فرضی پیشرو (از ۱۰۰)	رتبه ایران در جهان (از ۱۸۹)	فاصله از اقتصاد فرضی پیشرو (از ۱۰۰)
۱۶۷	۵۴/۲	۱۴۸	۷۰/۱۵

یافته های گزارش ۲۰۱۶ از فرایندهای قانونی و اجرایی تجارت فرامرزی در محدوده مرزهای سرزمینی جمهوری اسلامی ایران به شرح زیر است:

خلاصه هزینه و زمان صادرات و واردات در ایران در نماگر تجارت فرامرزی در گزارش ۲۰۱۶	
جمهوری اسلامی ایران	میانگین خاورمیانه و شمال آفریقا
زمان صادرات: انطباق مرزی (ساعت)	۶۵
هزینه صادرات: انطباق مرزی (دلار آمریکا)	۴۴۵
زمان صادرات: انطباق اسنادی (ساعت)	۷۹
هزینه صادرات: انطباق اسنادی (دلار آمریکا)	۳۵۱
زمان واردات: انطباق مرزی (ساعت)	۱۲۰
هزینه واردات: انطباق مرزی (دلار آمریکا)	۵۹۴
زمان واردات: انطباق اسنادی (ساعت)	۱۰۵
هزینه واردات: انطباق اسنادی (دلار آمریکا)	۳۸۵

تجارت فرامرزی؛ یک رویکرد جدید برای ارزیابی فرایندهای تجاری



تعرفه‌های و غیرتعاملی‌ای تجارت بود. برای اولین بار روابط اقتصادی و تجارت بین الملل توسط یک سیستم چندجانبه قوانین اداره می‌شد که از آن جمله می‌توان به موافقتنامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) و نهاد‌های (برتون وودز) اشاره کرد. همراه شدن این موافقتنامه‌های تجاری با پیشرفت‌های فوق‌العاده در بخش‌های حمل‌ونقل و فن‌آوری ارتباطات، منجر به نرخ‌های رشدی سابقه در تجارت بین‌المللی شد. به‌عنوان مثال، بین سال‌های ۱۹۵۰ تا ۲۰۰۷، تجارت واقعی جهان سالانه ۶/۲ درصد رشد داشته در حالی که درآمد سرانه واقعی سالانه دو درصد رشد داشته است. تجارت بین‌المللی بیشتر به‌شدت رشد اقتصادی وابسته است. نتایج یک مطالعه که اطلاعات ۱۱۸ کشور جهان را در بیش از ۵۰ سال (۱۹۵۰-۱۹۹۸) بررسی کرده نشان داد که کشورهای که آزادسازی تجارت را در دستور کار قرار داده‌اند به‌طور متوسط سالانه ۱/۵ درصد افزایش نرخ رشد سالانه را تجربه کرده‌اند.

شواهد نشان می‌دهد که واردات فن‌آوری و افزایش بهره‌وری ناشی از آن، یکی از مهم‌ترین مسیری‌هایی است که از طریق آن تجارت منجر به رشد بین‌المللی اقتصادی می‌شود. نتایج یک مطالعه که ۱۶ کشور عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی را در یک فاصله زمانی ۱۳۵ ساله بررسی کرده نشان می‌دهد که یک رابطه قوی بین «بهره‌وری کل عوامل» و واردات دانش (عملی/تجربی) (ارزیابی شده از طریق واردات فن‌آوری مبتنی بر ثبت اختراع) وجود دارد. در واقع، نتایج مطالعه بیانگر آن است که ۹۳ درصد از افزایش در بهره‌وری کل عوامل در یک قرن گذشته در کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی صرفاً به دلیل واردات فن‌آوری‌هایی از این دست بوده است. این نتایج بیانگر آن است که تجارت بین‌المللی یک مسیر کلیدی برای انتقال دانش است که به‌نوبه خود باعث ارتقای میزان به‌کارگیری سرمایه و رشد اقتصادی می‌شود.

رابطه بین تجارت و رشد اقتصادی در سطح بنگاه نیز قابل مشاهده است. شواهد قابل توجه حکایت

از آن دارد که جریان دانش (عملی/تجربی) از سوی خریداران بین‌المللی و رقبای آن‌ها به بهبود عملکرد شرکت صادرات کمک می‌کند. بررسی ۵۴ مطالعه در سطح بنگاه در ۳۴ کشور جهان نشان می‌دهد که شرکت‌های صادرکننده به مراتب موثرتر از شرکت‌هایی هستند که صادرکننده نیستند (اگرچه لزوماً صادرات بهره‌وری را افزایش نمی‌دهد). این واقعیت در عمده موارد وجود دارد چرا که شرکت‌های فعال در بازارهای بین‌المللی در معرض رقابت شدیدتری قرار دارند و باید با سرعت بیشتری وضعیت خود را نسبت به شرکت‌هایی که در داخل کشور محصولات خود را به فروش می‌رسانند بهبود بخشند.

در حالی که دسترسی به بازارهای بین‌المللی برای همه اقتصادها مهم است، اقتصادهای در حال توسعه به شکل خاصی از سیاست‌های تجاری تأثیر می‌پذیرند. از آن جا که فعالیت‌های آن‌ها بیشتر به سمت استفاده بیشتر از نیروی کار متمایل است، رشد (اقتصادی) این کشورها منوط به توانایی آن‌ها در وارد کردن محصولات سرمایه بر است. بدون دسترسی به بازارهای بین‌المللی، کشورهای در حال توسعه باید این محصولات را خودشان و با هزینه‌های بالاتر تولید کنند، که این امر به‌منزله خارج کردن منابع از فعالیت‌هایی است که در آن‌ها مزیت نسبی دارند. علاوه بر این، درآمد سرانه پایین، فرصت‌های داخلی را از منظر اقتصاد مقیاس محدود می‌کند. یک رژیم تجاری که به تولیدکنندگان کم‌هزینه (تمرکز بر کالایا خدمت اصلی و پرهیز از هزینه‌های اضافی) اجازه می‌دهد بازار خود را فراتر از تقاضای داخلی گسترش دهد طبیعتاً می‌تواند فرصت‌های کسب و کار را افزایش دهد. بنابراین در حالی که تجارت بین‌المللی می‌تواند هم برای اقتصادهای توسعه‌یافته و هم در حال توسعه منافی به همراه داشته باشد، واضح است که سیاست‌های تجاری جدای از سیاست‌های توسعه‌ای نیست.

زمانی که درباره سیاست تجاری و سیاست توسعه‌ای صحبت می‌شود مساله مهم این است که صادرات محصولات کشاورزی به‌مراتب گران‌تر و وقت‌گیرتر

از صادرات انواع دیگر کالا است. اطلاعات جدید جمع‌آوری شده توسط پروژه انجام کسب‌وکار نشان می‌دهد که در اقتصادهایی که مهم‌ترین صادرات آن‌ها یک محصول کشاورزی است، مدت‌زمان لازم برای انجام الزامات انطباق مرزی و اسنادی به‌طور قابل توجهی از میانگین اقتصادهایی که مهم‌ترین صادرات آن‌ها یک محصول کشاورزی نیست بیشتر است. این اطلاعات همچنین بیانگر آن است که تعداد زیادی از اقتصادهایی که مهم‌ترین کالای صادراتی آن‌ها یک محصول کشاورزی است بازرسی‌های اختصاصی و فرایندهای خاص را الزامی کرده‌اند. بر اساس همین اطلاعات، در بین اقتصادهایی که بازرسی‌های اختصاصی و فرایندهای خاص را برای صادرات محصولات کشاورزی الزامی کرده‌اند مدت‌زمان لازم برای انطباق مرزی به شکل متنوعی متفاوت است.

در بسیاری از اقتصادها فرآیندهای نا کارآمد، بروکراسی‌های غیرضروری و فرایندهای اضافی به زمان و هزینه انطباق مرزی و اسنادی افزوده می‌شوند. به‌تازگی ارتباط بین کنترل‌های اداری و حجم تجاری، توجه شبکه‌های تجاری چندجانبه را به خود جلب کرده است (توضیحات متعدد مرتبط با ابزار علاقه‌خیز در موضوع تسهیل تجارت را در کادر (مشاهده کنید). به‌عنوان مثال، در سال ۲۰۱۳ اعضای سازمان تجارت جهانی در مورد توافق نامه تسهیل تجارت با هدف ساده‌سازی فرایندهای تجاری به توافق رسیدند. بر اساس برآورد سازمان همکاری و توسعه اقتصادی اجرای کامل موافقتنامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی هزینه‌های تجاری در اقتصادهای با درآمد پایین را ۱۴/۱ درصد، در اقتصادهای با درآمد متوسط رو به پایین را ۱۵/۱ درصد و در اقتصادهای با درآمد متوسط به بالا را ۱۲/۹ درصد کاهش می‌دهد. حتی اجرای ساده‌ترین توصیه‌های آن (هرچند اغلب آن‌ها همچنان پرهزینه‌اند) مانند اتوماسیون فرایندهای تجاری و گمرکی، می‌تواند هزینه‌ها را برای هر کدام از این گروه‌های درآمدی بین ۲/۱ تا ۲/۴ درصد کاهش دهد. برای سنجش زمان و هزینه



مرتبط با انطباق مرزی و اسنادی در همه ۱۸۹ کشور بررسی شده، پروژه انجام کسب و کار [برای لحاظ کردن در محاسبات] رویه‌های مقرراتی کارآمدتر در تجارت فرامرزی را می‌پذیرد.

### یک رویکرد جدید

نماگرهای پروژه انجام کسب و کار مرتبط با تجارت فرامرزی یکی از اولین‌ها در دنیا بودند که زمان و هزینه اضافه ناشی از موانع اداری، مقرراتی و لجستیکی تحمیل شده به تجارت بین‌الملل را محاسبه کردند. گزارش امسال تغییرات مهمی در روش شناسی نماگرها داشته است. این تغییرات باهدف بالا بردن میزان ارتباط اقتصادی و سیاستی نماگرها، افزایش ثبات و تکرارپذیری داده‌ها و توضیح دادن شرایطی است که در آن داده‌ها تفسیر می‌شوند. علاوه بر این (در زمان تفسیر داده‌ها) چه

هدسارهایی باید مدنظر قرار گیرند. بر اساس روش شناسی جدید، پروژه انجام کسب و کار پیش فرض‌های در نظر گرفته شده برای صادرات و واردات را متناسب با هر اقتصاد طراحی کرده است. در مورد صادرات، زمان و هزینه صادرات یک محموله ۱۵ تنی از مهم‌ترین کالای غیراستخراجی صادراتی هر کشور مبنای ارزیابی قرار گرفته است. پیش فرض این است که محموله از یک انبار در بزرگ‌ترین شهر تجاری کشور به پرتودترین مرز زمینی یا بندری ارسال می‌شود که قرار است از آن جا برای طرف اصلی تجاری صادر شود. برای محاسبه مدت زمان و هزینه، انطباق مرزی (هم رسیدگی اداری و هم ترخیص گمرکی و بازرسی)، انطباق اسنادی و حمل و نقل داخلی بررسی می‌شوند. در مورد واردات، پیش فرض این است که محموله از پرتودترین مرز زمینی یا بندری به یک انبار در بزرگ‌ترین شهر تجاری کشور حمل می‌شود. برای همه کشورها،

یک محموله کانتینری حاوی ۱۵ تن قطعات خودرو در نظر گرفته شده و طرف تجاری واردکننده اصلی قطعات است.

ایده بنیادی روش شناسی جدید این است که پیش فرض‌ها باید جهت و میزان واقعی تجارت بین‌الملل را بازتاب دهند و این که موانع اداری و مقرراتی پیش‌روی بازرگانان به شکل قابل توجهی در مورد محصولات مبادله شده و شرکای تجاری مختلف متفاوت است. جریان‌های تجاری توسط مزیت نسبی، ترجیحات مصرف‌کنندگان، ساختار بین‌المللی تولید و اندازه و موقعیت جغرافیایی یک اقتصاد و شرکای تجاری آن هدایت می‌شوند. نوع محصول مبادله شده استانداردهایی را در رابطه با چگونگی نگهداری تعیین می‌کند (برای مثال، مواد غذایی نسبت به تجهیزات رایانه‌ای مشمول بازرسی‌های ایمنی بیشتری می‌شوند). علاوه بر نوع محصول، هویت طرف تجاری تعیین‌کننده میزان احتمال بازرسی‌های سرزده و اعلام شده در چارچوب سامانه‌های مدیریت ریسک است که معمولاً در بنادر و مرزهای (کشورها) در سراسر جهان استفاده می‌شود.

در دهه‌های اخیر، دویز دیگری هم در شکل‌گیری جریان تجارت بین‌المللی موثر بوده‌اند. نیروی اول، پدیدار شدن موافقت‌نامه‌های تجاری چندجانبه است که (به‌ویژه) نمونه‌های منطقه‌ای آن‌ها به‌طور فزاینده‌ای کاهش موانع تجارت را نشان گرفته‌اند.

روش شناسی جدید به یک اقتصاد اجازه می‌دهد که پیش فرض‌های مربوط به طرفین تجاری را در چارچوب یک اتحادیه گمرکی بررسی کند.

در کادر شماره ۲ جزئیات تعدادی از یافته‌های جالب ناشی از اطلاعات امسال در رابطه با تأثیر عضویت در اتحادیه گمرکی آمده است.

دومین نیرو به کارگیری فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات در تجارت بین‌الملل است. فرایند تجارت بین‌المللی طولانی و پیچیده است؛ سازمان‌های متعدد اقتصادی و دولت در بسیاری از مراحل با یکدیگر تعامل دارند و در هر سطح اطلاعات بسیار زیادی مبادله می‌کنند. هر فن‌آوری‌ای که باعث می‌شود این جریان اطلاعات سریع‌تر و کارآمدتر شود به احتمال زیاد در مراحل مختلف تأثیر زیادی بر هزینه‌های تجارت و زمانی که صرف آن می‌شود خواهد داشت.

باقبول این که در حال حاضر کشورهای زیادی برخی از نسخه‌های تبادل الکترونیکی اطلاعات را انتخاب کرده‌اند و پیش‌بینی می‌شود که در آینده بیشتر از گذشته دیجیتالی شوند، پروژه انجام کسب و کار در حال حاضر زمان صرف شده برای تجارت را به‌جای تعداد روز با تعداد ساعت می‌سنجد.

### صادرات محصولی که مزیت نسبی دارد

با انتخاب مهم‌ترین محصول صادراتی غیراستخراجی هر اقتصاد به عنوان پیش فرض این پژوهش، پروژه انجام کسب و کار اطمینان پیدایمی‌کند که زمان و هزینه صادرات محصولی را ارزیابی می‌کند که به اقتصاد مورد بررسی و همچنین سیاست‌گذاران آن اقتصاد مربوط است. ۹۷ محصول ممکن است در سطح دورقمی سیستم هماهنگ شده طبقه‌بندی کالاها

### چرا تمرکز دوباره بر موضوع تسهیل تجاری (اهمیت دارد؟)

به چند دلیل موضوع تسهیل تجاری دوباره در کانون توجه قرار گرفته است. اول موانع تعرفه‌ای و سهمیه‌ای، به‌ویژه در جریان عمومی تجارت کالا، به دلیل موفقیت آمیز بودن موافقت‌نامه‌های تجاری چندجانبه و ترجیحی در کنار به رسمیت شناختن جهانی مزایای تجارت بین‌الملل کم‌تر از گذشته است. این موضوع باعث شده که سیاست‌گذاران و بازرگانان با توجه بیشتری بر هزینه‌های تجارت بین‌المللی متمرکز شوند که می‌تواند مانع قابل توجهی در مسیر تجارت باشد.

دوم، مانع عمده بعدی در مذاکرات تجاری چندجانبه، که بسیار شبیه به برنام‌های مبارزه با فقر است، تسهیل تجارت جهانی مرتبط با محصولات کشاورزی (شامل همه انواع محصولات حیوانی و گیاهی) است. سه چهارم فقیرترین مردم جهان، به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم، به بخش کشاورزی به عنوان منبع اصلی درآمدشان وابسته‌اند. در نتیجه سیاست‌هایی که بخش کشاورزی را تحت تأثیر قرار می‌دهند بر فقر، نابرابری و روی هم رفته بر رشد اقتصادی تأثیر خواهند داشت. و این در حالی است که به‌طور کلی محصولات کشاورزی بیشتر از بقیه کالاها در معرض تنظیم مقررات و کنترل (از طرف دولت‌ها) هستند. با وجود این که استانداردهای بهداشتی مختص به محصولات کشاورزی و یا سایر استانداردهای بهداشتی به‌طور گسترده و به‌درستی، هم از سوی واردکنندگان و هم صادرکنندگان این محصولات رعایت می‌شود، اقدامات مقامات دولتی که باهدف حمایت از بخش‌های کشاورزی و معدن داخلی در رقابت‌های بین‌المللی انجام می‌شود می‌تواند هزینه‌های زیادی به بازرگانان تحمیل کند. در برخی موارد این اقدامات حمایت‌گرانه از (رشد) تجارت بین‌المللی جلوگیری می‌کند. هزینه‌های تنظیم مقررات مرتبط با کالاهای کشاورزی

فله در یک روند نزولی درازمدت بیشتر می‌شود چرا که عرضه جهانی از تقاضای جهانی پیشی می‌گیرد. سوم، در حالی که در دهه‌های اخیر پژوهشگران به مقادیر زیادی از داده‌های اقتصاد خرد دست یافته‌اند، برخی اطلاعات متعارف در مورد شرکت‌ها و مشارکت آن‌ها در بازارهای بین‌المللی بروز یافته که هزینه‌های قابل توجه تجارت را آشکار کرده است. بدون تردید پرداختن به امور مربوط به تجارت بین‌المللی پرهزینه‌تر از تجارت داخلی است. به عنوان مثال، در مقایسه با شرکت‌های دیگر در صنعت مشابه، شرکت‌هایی که به تجارت بین‌المللی می‌پردازند تمایل دارند بزرگ‌تر و کارآمدتر باشند. علاوه بر این تمایل دارند سرمایه و نیروی ماهر بیشتری به کار گرفته و دستمزدهای بالاتری پرداخت کنند. همچنین شواهد کافی در باره هزینه‌های ثابت ورود به بازارهای خارجی وجود دارد، شرکت‌هایی که در گذشته به تجارت بین‌المللی پرداخته‌اند به احتمال خیلی زیاد دوباره این کار را انجام می‌دهند.

نماگرهای پروژه انجام کسب و کار بیشتر از آن که هزینه‌های ثابت ارزیابی کنند به عنوان ارزیابی‌کننده هزینه‌های جانبی تجارت بین‌المللی شناخته می‌شوند. مفروضات مطالعه موردی نماگر تجارت فرامرزی بر این پایه استوار شده که صادرکننده و واردکننده پیش از این کسب و کار خود را تاسیس کرده‌اند و در حال حاضر به صورت کاملاً عملیاتی فعال است. [ضمن این که] هزینه‌ای که تنها یک بار برای به دریافت یک پروانه بازرگانی و شماره شناسایی گمرکی پرداخت می‌شود محاسبه نشده است. مفروضات پروژه اطلاعات مربوط به سایر هزینه‌هایی را جمع‌آوری می‌کنند که به الزامات ورود به بازار مربوط نیستند اما لزوماً متناسب با حجم تجارت (مانند هزینه‌های مراحل گمرکی، بازرسی توسط سازمان‌های دولتی و اخذ، آماده‌سازی و ارسال اسناد) تغییر نمی‌کنند. با این حال، تفاوت‌های ناشی از هزینه‌های جانبی تجارت که توسط پروژه انجام کسب و کار ثبت می‌شود تأثیر بیشتری بر روی شرکت‌های فعال در تجارت بین‌المللی دارد.

پژوهش‌های اخیر پیشرفت‌هایی در راستای اندازه‌گیری کمی تأثیر تغییرات هزینه‌های جانبی بر میزان و مشارکت تجاری داشته‌اند. یافته‌های یک مطالعه بیانگر آن است که کاهش هفت درصدی متوسط تعداد روزهای سپری شده در اداره گمرک کشور آلبانی منجر به افزایش هفت درصدی در ارزش کالاهای وارداتی شده است. نتایج یک مطالعه دیگر نشان می‌دهد که یک افزایش ۱۰ درصدی تأخیر در اداره گمرک کشور اروگوئه منجر به کاهش ۳/۸ درصدی صادرات این کشور شده است. تأخیر باعث افزایش هزینه‌های صادرکنندگان شده و آن‌ها به ناچار فروش خارجی خود را کاهش می‌دهند. خریداران نیز هزینه‌های بالاتری را متحمل می‌شوند که نتیجه آن کم کردن میزان سفارش و اقطاع رابطه تجاری با فروشنده‌گانی است که (در فرایند تحویل کالا) تأخیر دارند.

بازرسی های بهداشتی گیاهی) را برای صادرات آن الزامی کرده اند، در حالی که تنها ۲۱ درصد سایر کشورها چنین الزامی برای صادرات مهم ترین محصول صادراتی خود دارند. تفاوت ها زمانی کاملاً برجسته می شود که محصولات کشاورزی با محصولات تولیدی-صنعتی (به استثنای محصولات مبتنی بر فلز) مقایسه می شوند.

تنها ۲۰ درصد از کشورهایی که مهم ترین کالای صادراتی آن ها یک محصول تولیدی-صنعتی است بازرسی ها و رویه های مختص به آن محصول را الزامی کرده اند. با این حال حتی در میان کشورهایی که مهم ترین کالای صادراتی آن ها یک محصول کشاورزی است، مدت زمان انطباق اسنادی و مرزی به طور گسترده ای متفاوت است. مدت زمان انطباق مرزی بسته به بازرسی های مختص به محصول کشاورزی مورد نظر بین ۱۱ تا ۲۱۰ ساعت متغیر است. این تنوع نشان می دهد که هم زمان با تسهیل تجارت (و یا دست کم اضافه نکردن موانع) امکان حمایت از مصرف کنندگان و بازرگانان وجود دارد. تنها با منظور کردن زمان و هزینه مرتبط با رویه هایی که مقامات دولتی در اقتصاد تحت کنترل خودشان برای (بازرسی) یک کالای خاص در زمان انطباق مرزی و اسنادی الزامی کرده اند، پروژه انجام کسب و کار قادر است اثرات ناشی از سیاست های اعمال شده توسط یک دولت بر مصرف کنندگان و بنگاه های آن اقتصاد - که طبیعتاً در کنترل خود دولت است - و اثرات سایر رویه های تحمیلی خارج از آن اقتصاد را تفکیک کند. در بین ۶۹ کشوری که مهم ترین کالای صادراتی آن ها یک محصول کشاورزی است، ۵۶ کشور رویه های بازرسی مختص به یک محصول را برای صادرات اعمال می کنند. در حالی که در میان ۱۱۸ کشوری که مهم ترین کالای صادراتی آن ها یک محصول مبتنی بر فلز یا محصولات تولیدی-صنعتی سبک و یا سنگین است تنها ۲۵ کشور الزام بازرسی مختص به محصول وجود دارد.

این اقتصادها در تمام مناطق جغرافیایی و گروه های درآمدی از نروژ در میان اقتصادهای با درآمد بالای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی گرفته تا کینه بیسائو از کشورهای جنوب صحرای آفریقا دیده می شوند. به عنوان مثال، هم گرنادا و هم استرالیا بازرسی ها و گواهی نامه های بهداشتی را برای مهم ترین کالای صادراتی خود الزامی کرده اند.

صادرات محصولات کشاورزی نسبت به سایر محصولات زمان برتر و گران تر است.

میانگین زمان (ساعت)

میانگین هزینه (دلار آمریکا)



منبع: پایگاه داده های پروژه انجام کسب و کار

چهل و هفت سال پیش، در حالی که دیگر اعضای جامعه بین المللی در باره سطح تعرفه ها و سهمیه ها مذاکره می کردند، اتحادیه اروپایی در تدارک یک آزمایش بزرگ برای راه اندازی یک اتحادیه گمرکی بود. به گونه ای که عوارض گمرکی در مرزهای داخلی بین کشورهای عضو اتحادیه اروپایی را حذف کنند، عوارض گمرکی مشترک بر واردات از خارج از اتحادیه اروپا وضع کنند و همچنین قوانین مشترک مربوط به مبادا تولیدات خارج از (اتحادیه) حاکم باشد. و این که (بین اعضای اتحادیه) یک تعریف واحد از ارزش گمرکی وجود داشته باشد.

اگرچه اتحادیه گمرکی اتحادیه اروپا همچنان یکی از بهترین نمونه های تسهیل تجارت بین کشورهای مختلف است، اما در این مسیر تنها نیست. بیش از نیمی از ۱۸۹ اقتصاد بررسی شده توسط پروژه انجام کسب و کار عضو اتحادیه گمرکی هستند. علاوه بر این، ۳۳ کشور که بر اساس پیش فرض های صادرات شریک تجاری یکدیگرند عضو اتحادیه گمرکی هستند، به همین ترتیب ۳۹ کشور نیز که با توجه به پیش فرض های واردات شرکای تجاریانند عضو اتحادیه گمرکی هستند. در این اقتصادها، زمان انطباق اسنادی و مرزی به شکل قابل ملاحظه ای کم تر از میانگین کشورهایی است که عضو اتحادیه گمرکی نیستند. اطلاعات مربوط به اقتصادهای عضو اتحادیه اروپا این موضوع را نشان می دهد.

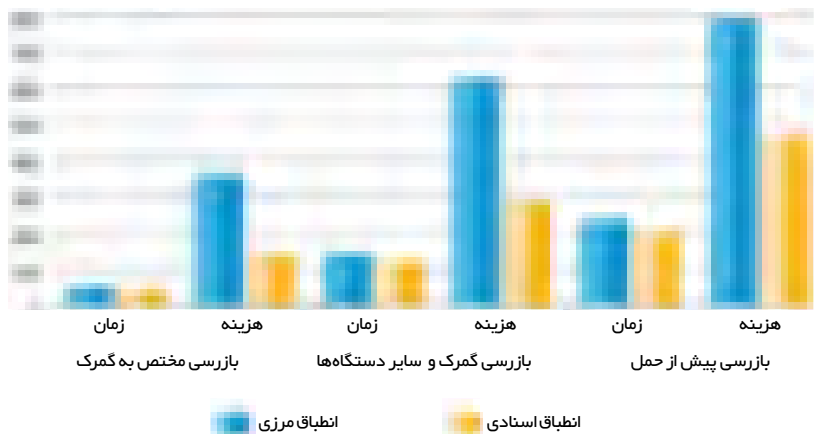
اما همه اتحادیه های گمرکی شبیه هم نیستند. اتحادیه های گمرکی بین کشورهای با درآمد بالا عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (در اصل اتحادیه گمرکی اتحادیه اروپا) به شکل قابل ملاحظه ای عملکرد بهتری نسبت به بقیه دارند. پس از آن اتحادیه های گمرکی در اروپا و آسیای مرکزی و سپس اتحادیه های گمرکی در جنوب صحرای آفریقا عملکرد بهتری دارند. در آمریکای لاتین و کارائیب، عضویت هم زمان یک کشور و مهم ترین شریک صادراتی آن در یک اتحادیه گمرکی تاثیر قابل توجهی بر کاهش زمان انطباق مرزی برای صادرات ندارد. اما آن بر مدت زمان انطباق اسنادی تاثیر گذار است. در مورد واردات، اتحادیه های گمرکی زمان انطباق مرزی را در آمریکای لاتین و کارائیب، همانند سایر مناطق، کاهش می دهند. با این حال، در آمریکای لاتین و کارائیب، چنانچه شریک وارداتی عضو همان اتحادیه گمرکی باشد، زمان انطباق اسنادی بیشتر طول می کشد. این موضوع ممکن است به این دلیل الزام آرایه گواهی مبادا و برای اثبات تجارت تولیدات در بین اعضای اتحادیه گمرکی باشد.

نکته: اتحادیه گمرکی، یک قلمرو گمرکی است که جایگزین دو یا چند قلمرو گمرکی شده و اعضای آن تعرفه خارجی مشترکی را اعمال می کنند. به همین دلیل مطالعه پیش رو یک تمامیت (ارضی) است که عنوان قلمرو گمرکی شکل گرفته را در بر نمی گیرد، مانند قلمرو گمرکی ایالات متحده و ایالات متحده و پورتوریکو، قلمرو ایالات متحده و قلمرو اصلی گمرکی چین (به همراه هنگ کنگ و تایوان) و همچنین معاهداتی که موجب افزایش وسعت قلمرو گمرکی اتحادیه اروپا شدند (سن مارینو و ترکیه). از آن جا که اطلاعات جمع آوری شده در مورد هزینه صادرات با واردات شامل تعرفه ها و عوارض گمرکی نمی شود مطالعه پیش رو مناطق آزاد تجاری (مانند موافقت نامه نفتی) را هم در بر نمی گیرد، که در آن عوارض تجارت بین اعضا صفر است اما اعضا بر روی واردات از کشورهای غیر عضو تعرفه خاص خود را وضع می کنند.

(سال ۱۹۹۶) جای داشته باشند. مشخص شد که از این تعداد ۳۹ کالا جزو مهم ترین محصولات صادراتی ۱۸۹ کشور بررسی شده توسط پروژه انجام کسب و کار به شمار می روند. دامنه این کالاها از محصولات لبنی تا ماشین آلات و لوازم مکانیکی را در برمی گیرد. دسته بندی این محصولات در گروه های بزرگ تر نشان می دهد که در ۲۷ درصد از کشورها یک محصول کشاورزی مهم ترین محصول صادراتی است، در ۲۹ درصد کشورها محصولات تولیدی صنعتی سنگین، در ۲۲ درصد کشورها محصولات تولیدی صنعتی سبک و در ۱۲ درصد کشورها یک محصول مبتنی بر فلزات، به تصویر کشیدن این داده ها الگوهای استنباطی را نشان می دهد.

به عنوان مثال، بسیاری از کشورهایی که مهم ترین کالای صادراتی آن ها یک محصول کشاورزی است در آفریقا یا اقیانوسیه قرار گرفته اند، در حالی که کشورهایی که مهم ترین کالای صادراتی آن ها محصولات تولیدی صنعتی سنگین است در شمال آمریکا و یا اروپا واقع شده اند. تجزیه و تحلیل پیامدهای مرتبط با انطباق مرزی و اسنادی مانند مدت زمان و هزینه روندهای جالبی را آشکار می کند. در کشورهایی که مهم ترین کالای صادراتی آن ها یک محصول کشاورزی است، مدت زمان مورد نیاز برای (طی فرایند) انطباق مرزی به طور متوسط ۷۰ درصد بیشتر از (۳۵ ساعت بیشتر) از سایر کشورها است، در حالی که مدت زمان مورد نیاز برای (طی

میانگین زمان (ساعت)  
میانگین هزینه (دلار آمریکا)



در کشورهایی که بازرسی پیش از حمل را الزامی کرده‌اند زمان و هزینه بیشتری صرف واردات قطعات خودرو می‌شود.

انطباق اسنادی (تثابه)، انجام فرایندهای انطباق مرزی در گرانادا ۱۰۱ ساعت طول می‌کشد و یک صادرکننده جزو هندی هزار و ۳۴ دلار هزینه دارد، در حالی که یک صادرکننده گوشت استرالیایی تنها ۳۶ ساعت زمان صرف می‌کند و ۷۴۹ هزار هزینه می‌کند. همچنین زمان انجام کارهای انطباق اسنادی مربوط به صادرات در گرانادا (۷۷ ساعت) ده برابر انجام کارهای مشابه در استرالیا (۷ ساعت) طول می‌کشد. صادرکننده گرانادایی باید پیشاپیش و چندین روز قبل از صادرات با وزارت کشاورزی تماس بگیرد و منتظر دریافت یک سند کتبی برای ترخیص گمرک باشد. در مقابل، در استرالیا مقامات قرنطینه در سراسر دوره تولید هم با تولیدکننده و هم با مقامات گمرکی همکاری نزدیکی دارند. موضوع کلیدی این نیست که چرا رویه‌ها و بازرسی‌های [بهداشتی] بیشتر الزامی هستند بلکه مهم این است که به شکل موثری انجام شوند.

با وجود این (تثابه)، انجام فرایندهای انطباق مرزی در گرانادا ۱۰۱ ساعت طول می‌کشد و یک صادرکننده جزو هندی هزار و ۳۴ دلار هزینه دارد، در حالی که یک صادرکننده گوشت استرالیایی تنها ۳۶ ساعت زمان صرف می‌کند و ۷۴۹ هزار هزینه می‌کند. همچنین زمان انجام کارهای انطباق اسنادی مربوط به صادرات در گرانادا (۷۷ ساعت) ده برابر انجام کارهای مشابه در استرالیا (۷ ساعت) طول می‌کشد. صادرکننده گرانادایی باید پیشاپیش و چندین روز قبل از صادرات با وزارت کشاورزی تماس بگیرد و منتظر دریافت یک سند کتبی برای ترخیص گمرک باشد. در مقابل، در استرالیا مقامات قرنطینه در سراسر دوره تولید هم با تولیدکننده و هم با مقامات گمرکی همکاری نزدیکی دارند. موضوع کلیدی این نیست که چرا رویه‌ها و بازرسی‌های [بهداشتی] بیشتر الزامی هستند بلکه مهم این است که به شکل موثری انجام شوند.

### واردات قطعات خودرو

در حالی که مهم‌ترین محصولات صادراتی به شکل گسترده‌ای متفاوت‌اند، همه ۱۸۹ کشور محصولات مشابهی وارد می‌کنند. این پدیده را باید در چارچوب تجارت درون صنعتی توضیح داد که عمدتاً ناشی از ماهیت جهانی تکنیک‌های جدید تولید است. زنجیره‌های تامین (مواد خام، کالاهای واسطه و محصولات نهایی) در جستجوی کیفیت بالاتر و قیمت پایین‌تر در سراسر جهان گسترش یافته‌اند، هم از این دو (کیفیت بالاتر و قیمت پایین‌تر) منتفع می‌شوند و هم کاهش هزینه و زمان تجارت بین‌المللی را تشویق می‌کنند. تجسم این پدیده در محصولات تولیدی-صنعتی است که زمینه انتخاب یک محصول وارداتی خاص مانند قطعات خودرو را برای همه ۱۸۹ اقتصاد فراهم می‌آورد. تمرکز پیش‌فرض‌های این پژوهش بر فرایند واردات یک محصول خاص همگن اطلاعات حاصله را بیش از پیش قابل مقایسه می‌سازد.

به‌طور متوسط زمان و هزینه واردات قطعات خودرو از صادرات آن بیشتر است. به‌صورت شهودی، منطقی به نظر می‌رسد که فرایند واردات با بازرسی‌های بیشتر (افزایش زمان و هزینه انطباق مرزی) همچنین رویه‌های بیشتری (افزایش زمان و هزینه

فوق‌العاده یک سامانه الکترونیکی بهره می‌گیرند که به گمرکات کانادا و آمریکا متصل است. کل فرایند انطباق مرزی بین کانادا و ایالات متحده می‌تواند ظرف دو ساعت به پایان برسد. همچنین هزینه تکمیل فرایندهای انطباق مرزی برای یک واردکننده کانادایی (۱۷۲ دلار) تقریباً مشابه هزینه برای یک صادرکننده کانادایی (۱۶۷ دلار) است.

در مقابل، در جنوب صحرای آفریقا، انطباق مرزی به‌طور متوسط برای یک واردکننده ۱۶۰ ساعت و برای یک صادرکننده ۱۰۸ ساعت طول می‌کشد. برای مثال، در کامرون صادرات یک محموله کاکائو ۲۰۲ ساعت طول می‌کشد و ۹۸۳ دلار هزینه دارد، بخشی از آن به این دلیل است که صادرات کاکائو مشمول بازرسی‌های (بهداشتی) گیاهی است. اما واردات قطعات خودرو که نیازمند بازرسی پیش از حمل است، ۲۷۱ ساعت طول می‌کشد و هزار و ۴۰۷ دلار هزینه دارد. با اطمینان خاطر می‌توان نتیجه‌گیری کرد که کشورهایی که کارایی کم‌تری در واردات دارند احتمالاً در صادرات نیز کارایی کم‌تری خواهند داشت.

### نقش برجسته جغرافیا

طی هزاران سال، جغرافیا تعیین کرده است که کدام اقتصادها با یکدیگر تجارت کنند و چه محصولاتی مبادله شوند. جاده ابریشم به این نام خوانده شد چرا که با وجود مسافت‌های طولانی و هزینه‌های بسیار بالای حمل‌ونقل تنها تجارت کالاهای پرارزشی مانند ابریشم به‌صرفه بود. اگرچه با پیشرفت فن‌آوری، گردش اطلاعات و کالا افزایش یافته اما جغرافیا همچنان نقش بسیار مهمی را ایفا کند.

روش‌شناسی جدید تاثیر جغرافیا را از دو راه در محاسبات وارد کرده است. اول، برای هر اقتصاد این فرض در نظر گرفته شده که صرف‌نظر از روش و یا مسیر حمل‌ونقل، تجارت با شرکای تجاری طبیعی (بزرگ‌ترین خریدار محصول صادراتی و بزرگ‌ترین منبع تامین قطعات خودرو) انجام می‌شود. در ۹۷ درصد موارد، شریک تجاری طبیعی مربوط به محصول صادراتی در مجموع بزرگ‌ترین شریک تجاری است. بنابراین، زمان و هزینه محاسبه شده کاربرد وسیع‌تری دارند. جغرافیا و فاصله نقش مهمی در تعیین شرکای صادراتی دارند. اقتصادهای بزرگ و اقتصادهای محصور در خشکی تمایل دارند که با همسایگان منطقه‌ای تجارت کنند. با این حال توزیع شرکای وارداتی مربوط به قطعات خودرو پراکنده‌گی جغرافیایی بسیار بیشتری را نشان می‌دهد، ۵۷ درصد از اقتصادهای موردبررسی قطعات خودرو را از یکی از چهار کشور آلمان، ژاپن، ایالات متحده آمریکا یا فرانسه وارد می‌کنند. این موضوع نشان می‌دهد زمانی که انتخاب کارآمدترین، قابل‌اعتمادترین و باکیفیت‌ترین تامین‌کننده قطعات خودرو مدنظر است، جغرافیا و فاصله، نقش کم‌تری ایفا می‌کنند. از میان ۱۸۹ اقتصاد بررسی شده، ۴۲ مورد محصور در خشکی هستند، ۲۸ مورد نوار ساحلی دارند اما با شریک صادراتی خود از طریق مرز زمینی تجارت می‌کنند و بقیه (۱۱۹ کشور) نوار ساحلی دارند و از طریق بندر با شریک صادراتی خود تجارت می‌کنند. در حالی که در ۳۳ درصد شرکای صادراتی



هزینه و سرعت حمل و نقل داخلی در بین گروه‌های درآمدی متغیر است.

### متنوع: پایگاه داده‌های پروژه انجام کسب و کار

را) به اقتصادهای نزدیک به خود صادرات کنند. تجارت قطعات خودرو اما بسیار متمرکز است و تنها چهار کشور اصلی تامین کننده ۵۷ درصد بازار جهانی را در اختیار دارند. این موضوع نشان دهنده ماهیت مزیت نسبی و همچنین گستره جهانی تکنیک‌های جدید تولید است.

اطلاعات معیار جمع‌آوری شده در گزارش امسال نشان می‌دهد که هم نوع محصول تجاری و هم موقعیت جغرافیایی شرکای تجاری بر هزینه‌های تجارت تاثیر دارد. با وجود این یکی از عوامل تعیین کننده مدت زمان و هزینه تجارت فرامرزی کارایی مقررات و (کیفیت) اجرای آن‌هاست. صادرات یک محصول کشاورزی وقت گیرتر و گران تر از صادرات یک ماشین صنعتی است. با این حال، در میان اقتصادهایی که مهم ترین صادرات آن‌ها یک محصول کشاورزی است، زمان و هزینه صادرات آن محصول تا حد زیادی متفاوت است. این (تفاوت) نشان می‌دهد که نه جغرافیا و نه مزیت نسبی (تعیین کننده) سرنوشت نیستند. مقررات هوشمندی که به خوبی اجرا می‌شوند می‌تواند از مرزهای ملی محافظت کنند بدون آن که بازرگانان، مصرف کنندگان و تولید کنندگان بی دلیل جریمه شوند.

هزینه صرف شده به ازای کیلومتر می‌تواند نقطه شروعی برای اندازه گیری بهره‌وری زیرساخت و مقررات مربوط به حمل و نقل و راهنمایی و رانندگی در کل اقتصاد باشد. اطلاعات استخراج شده نشان می‌دهد که هزینه و سرعت بسته به گروه درآمدی، منطقه و نوع جغرافیای متغیر است، در حالی که یک الگوی روشن نشان می‌دهد که سرعت حمل و نقل داخلی متناسب با سطح توسعه اقتصادی افزایش می‌یابد.

### نتیجه‌گیری

اطلاعات جمع‌آوری شده بر اساس روش شناسی جدید مربوط به نماگرهای تجارت فرامرزی نشان می‌دهد که مهم ترین محصولات صادراتی کشورها کاملاً وابسته به منطقه (جغرافیایی هر کشور) است، به عنوان مثال، اقتصادهای با درآمد بالایی عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی تمایل دارند که محصولات تولیدی - صنعتی صادر کنند در حالی که اقتصادهای جنوب صحرائی آفریقا به صادرات محصولات کشاورزی گرایش دارند. هویت مهم ترین شریک صادراتی هم اهمیت جغرافیا را نشان می‌دهد؛ کشورها تمایل دارند که (محصولاتشان

کشورهای محصور در خشکی همسایه جغرافیایی کناری آن‌هاست، این نسبت برای کشورهای دارای نوار ساحلی (به جز کشور-جزیره‌ها) تنها ۲۲ درصد است. بیشتر کشورهایی که با همسایه جغرافیایی خود تجارت می‌کنند اقتصادهای اروپایی با درآمد بالای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی هستند. در میان ۱۸۹ اقتصاد بررسی شده توسط پروژه انجام کسب و کار، بیشترین تعداد شرکای مشترک صادراتی در اروپا و در بین کشورهای با درآمد بالای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی قرار دارند. به دنبال آن‌ها اقتصادهای با درآمد بالای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی خارج از اروپا و سپس اقتصادهای واقع در شرق آسیا و اقیانوس آرام قرار دارند.

راه دومی که روش شناسی جدید از طریق آن تاثیر جغرافیا (بر تجارت) را وارد محاسبات کرده سنجش زمان و هزینه حمل و نقل داخلی است. بر اساس روش شناسی قبلی، پروژه انجام کسب و کار زمان و هزینه حمل و نقل به مقصد بندر اصلی را ارزیابی می‌کرد، به این معنا که (هزینه و زمان مربوط به) حمل و نقل آن سوی مرزها نیز برای اقتصادهای محصور در خشکی سنجیده می‌شد. بر اساس روش شناسی جدید تنها حمل و نقل در محدوده مرزهای داخلی یک اقتصاد در نظر گرفته می‌شود. به این ترتیب که زمان و هزینه مرتبط با جابه‌جایی یک محموله از یک انبار در بزرگ ترین شهر تجاری و پرترددترین بندر دریایی (یا هوایی) و یا مرز زمینی مورد استفاده آن کشور مورد نظر خواهد بود. ضمناً، زمان و هزینه حمل و نقل داخلی شامل بارگیری و تخلیه محموله در انبار است.

با وجود این، در گزارش امسال زمان و هزینه حمل و نقل داخلی در رتبه بندی سهولت انجام کسب و کار تاثیر ندارد. این مقادیر از محاسبات مربوط به رتبه بندی حذف شدند چرا که به عوامل از پیش تعیین شده‌ای مانند عوارض طبیعی زمین و فواصل جغرافیایی بستگی دارند. با وجود این که زیرساخت‌ها، مقررات رانندگی و مقررات حاکم بر صنعت حمل و نقل می‌توانند اثرات منفی عوامل جغرافیایی را کاهش دهند، تغییر ناشی از اصلاح اغلب این عوامل فراتر از توانایی‌های یک دولت است. با این وجود، سرعت حمل و نقل داخلی و





## آیین‌های حل و فصل اختلافات در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها



مهرداد قادری

سازمان بنادر و دریانوردی

عرصه دریاها همواره محل منازعه بین دولت‌ها بوده است، دولت‌های مجاور دریا ممکن است در خصوص تعیین مناطق دریایی و تحدید حدود دریایی با یکدیگر توافق نداشته باشند، برگزاری رزمایش‌های نظامی، حضور ناوگان نظامی بیگانه در نزدیکی آب‌های سرزمینی، دستگیری و توقیف صیادان و شناوران صیادی به اتهام ورود غیرمجاز به آب‌های تحت حاکمیت یک کشور، بهره‌برداری از منابع بستر و زیر بستر دریاها اختلافاتی است که همواره بین دولت‌ها وجود داشته است، این اختلافات از همان ابتدا جنبه بین‌المللی دارد، چرا که بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل هیچ دولتی تابع صلاحیت دادگاه‌های دولت‌های دیگر نیست. در این مقاله تلاش شده آیین‌های حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی با محوریت دیوان هامبورگ مورد بررسی و مطالعه قرار گیرد.

### دسته‌بندی اختلافات یا مناقشات بین‌المللی

همان‌گونه که در حقوق داخلی برای رفع اختلاف بین افراد، موسسات، شرکت‌ها و دولت‌ها و مقررات و قوانینی وضع و سازمان‌ها و تشکیلاتی ایجاد شده است در روابط بین‌الملل هم برای حل اختلافات کشورها، سازمان‌های بین‌المللی و افراد مقرراتی تدوین شده است. در حقوق داخلی، دادگاه‌ها صلاحیت عام دارند و تمام افراد جامعه حق مراجعه به محاکم داخلی را دارند آرای دادگاه‌ها نیز به شرط رعایت قواعد شکلی و ماهوی برای همه الزام‌آور است، اما محاکم بین‌المللی فاقد چنین ویژگی‌هایی است. کشورها حق دارند صلاحیت محاکم بین‌المللی را در شرایطی نپذیرند که در بخش مربوط به صلاحیت دیوان هامبورگ

قرار می‌گیرد همگی مربوط به اختلاف کشورها در عرصه دریاها است عرصه‌ای که همواره منازعه‌آمیز و مناقشه‌برانگیز بوده است. ایران تاکنون در چهار قضیه نفت ایران و انگلیس، کارکنان دیپلماتیک و کنسولی ایالات متحده در تهران، حمله ناو آمریکایی به هواپیمای مسافری ایرباس و حمله ایالات متحده به سکوی نفتی کشورمان در خلیج فارس در دیوان دادگستری طرف دعوی بوده است؛ دوبر به‌عنوان خواهان و دوبر به‌عنوان خواننده. در این نوشتار با نگاهی بر وضعیت ایران در معاهدات اساسی حقوق دریاها، آیین‌های حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات بین‌المللی در دیوان بین‌المللی حقوق دریاها مورد مطالعه قرار خواهد گرفت.

### مقدمه

اولین پرونده‌ای که در دیوان دایمی بین‌المللی دادگستری مطرح شد قضیه «کشتی لوتوس» بین فرانسه و ترکیه بود. بعد از انحلال «دیوان دایمی دادگستری» و جایگزینی «دیوان بین‌المللی دادگستری» قضیه «تنگه کورفو» بین آلبانی و انگلستان اولین پرونده مطروحه در دیوان بود. مهم‌ترین موضوع داوری بین‌المللی نیز قضیه «کشتی آلاباما» بین انگلستان و ایالات متحده بوده است که نشان می‌دهد بسیاری از قدرت‌ها می‌توانند اختلافاتشان را از طریق مسالمت‌آمیز حل و فصل نمایند. این قضایا که همواره در رویه قضایی بین‌المللی مورد استناد

## آشنایی با دیوان بین‌المللی حقوق دریاها

فکر ایجاد دیوانی جدید مربوط به حقوق دریاها در کنفرانس سوم ملل متحد موافقان و مخالفانی داشت. مخالفان تاسیس دیوان، وجود نهادی قضایی باصلاحیت کلی و وسیع در مورد حقوق دریاها را با اقتدار و حاکمیت کشورها در تعارض می‌دانستند. در این میان کشورهایی نیز وجود داشتند که با در نظر گرفتن قدرت بیش از اندازه ابرقدرت‌ها، برای لگام نهادن بر اسب سرکش قدرتشان وجود چنین مرجعی را ضروری می‌دانستند. در نهایت و علی‌رغم وجود تناقض و تعارض میان عقاید، پیشنهاد شد که دادگاه جدیدی با عنوان دیوان حقوق دریاها تشکیل شود. بعد از نهمین اجلاس کنفرانس سوم، نام این دادگاه به «دیوان بین‌المللی حقوق دریاها» تغییر یافت.

طبق مواد ۲۸۷ و ۲۸۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در مورد حقوق دریاها و طبق اساسنامه‌ی دیوان که ششمین ضمیمه این کنوانسیون به شمار می‌رود، دیوان کار خود را پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون آغاز می‌کند. کنوانسیون مذکور در سال ۱۹۹۵ لازم‌الاجرا شد و نخستین انتخاب قضات بر طبق اساسنامه و یک سال بعد (۱۹۹۶) صورت پذیرفت. مقر دیوان در شهر هامبورگ آلمان قرار دارد به همین دلیل به «دیوان هامبورگ» نیز شهرت یافته است. دیوان هامبورگ در اول اکتبر سال ۱۹۹۶ آغاز به کار کرد. زبان‌های مورد استفاده آن انگلیسی و فرانسوی است. دیوان، بخشی از سازمان ملل نیست اما با سازمان ملل همکاری دارد در واقع سازمان ملل آرای دیوان را توسط مجمع عمومی تضمین کرده است. قضات دیوان توسط دولت‌ها، عضو انتخاب می‌شوند و باید حایز دوسوم آرا شوند. دادگاه ۲۱ قاضی دارد که برای مدت ۹ سال بر اساس ترکیب جغرافیایی انتخاب می‌شوند. آفریقا و آسیا هر یک پنج نماینده، امریکای لاتین و حوزه کارائیب چهار نماینده، شرق اروپا سه نماینده و غرب اروپا و سایر دولت‌ها چهار نماینده دارند. قضات آسیایی دیوان در حال حاضر از کشورهای هند، چین، کره، ژاپن و لبنان هستند. فقط رییس دادگاه در هامبورگ مستقر است و قضات

تعیین محدوده ۱۲ مایلی به‌عنوان دریای سرزمینی یا تعیین خط مبدا را به‌صورت عرفی رعایت می‌کند. جالب است بدانید که دولت ایالات متحده آمریکا نیز مانند ایران معاهده را امضا کرده اما هنوز به آن ملحق نشده است. این اقدام مشترک از سوی دو کشور با درویکرد متفاوت صورت گرفته است؛ ایران بیشتر نگران آیین‌های اجباری حل و فصل اختلافات در دیوان هامبورگ و حضور نظامی ایالات متحده و ناوگان نظامی نیروهای ائتلاف در نزدیکی مرزهای خود است اما ایالات متحده نگران محدودیت‌هایی است که کنوانسیون به این کشور تحمیل می‌کند و ترجیح می‌دهد حتی الامکان با عدم الحاق به معاهده از قیدوبند این محدودیت‌ها و مسئولیت‌های بین‌المللی آن شانه‌خالی کند. کنوانسیون حقوق دریاها یکی از چند معاهده مهم بین‌المللی است که دولت ایران از تصویب نهایی آن خودداری نموده است. ایران معاهده ۱۹۶۹ وین حقوق معاهدات، کنوانسیون منع شکنجه، کنوانسیون مبارزه با تروریسم هسته‌ای، کنوانسیون منع تبعیض علیه زنان، اساسنامه دیوان کیفری بین‌المللی را نیز نپذیرفته است. کنوانسیون حقوق دریاها از ابعاد مختلف حقوقی، سیاسی، نظامی و اقتصادی برای ایران واجد اهمیت است. از نظر حقوقی، عضویت در این کنوانسیون به‌منزله حقوق اساسی دریاها تغییراتی در وضع تعهدات و حقوق ایران در حقوق بین‌الملل دریاها ایجاد می‌نماید. اگرچه تصویب معاهدات اصولاً بر اساس مصلحت و منافع ملی دولت‌ها صورت می‌گیرد. از نظر سیاسی، عضویت در کنوانسیون وجهه مناسبی از کشور نشان می‌دهد و از نظر اقتصادی در بخش‌هایی مانند منطقه انحصاری اقتصادی یا منابع دریایی مناطق «میراث مشترک بشریت» مانند اقیانوس‌ها حایز اهمیت است. طبق ماده ۱۸ کنوانسیون ۱۹۶۹ وین، کشورهایی که یک معاهده را امضا می‌نمایند اما از تصویب یا الحاق آن خودداری می‌کنند نباید اقدامی انجام دهد که به هدف و منظور معاهده لطمه‌ای وارد کند.

با جزئیات بیشتری مورد بحث قرار خواهد گرفت. به‌طور کلی شیوه‌های مسالمت‌آمیز حل اختلافات بین‌المللی به چند دسته تقسیم می‌شود که مقبول‌ترین آن روش‌های حقوقی و روش‌های غیرحقوقی یا سیاسی است. روش‌های حقوقی شامل داوری یا حکمیت و رسیدگی قضایی است و راه‌های غیرحقوقی شامل مذاکره، پامردی یا مساعی جمیله، میانجیگری، تحقیق و سازش است. در روش‌های سیاسی قاعده حقوقی وجود ندارد و صرفاً صورت مساله با استفاده از قواعدی مانند مصالح سیاسی، عدالت و انصاف حل می‌شود، اما در روش‌های حقوقی بر مبنای برابری حاکمیت کشورها همه چیز بر مبنای قواعد حقوقی حل و فصل می‌شود و با بروز اختلاف ابتدا به قانون مراجعه می‌شود و نهایتاً منجر به صدور احکام لازم‌الاجرا می‌شود.

## ایران و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

بعد از تاسیس سازمان ملل متحد، سه کنفرانس بین‌المللی در خصوص تدوین حقوق دریاها برگزار شد. اولین و دومین کنفرانس معروف به کنوانسیون‌های ژنو به ترتیب در سال‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ و سومین آن بین سال‌های ۱۹۷۴ تا ۱۹۸۲ برگزار شد که محصول آن کنوانسیون حقوق دریاها بود. به دلیل برگزاری کنفرانس سوم در شهر «مونته‌گویی» کشور جامائیکا به «معاهده مونته‌گویی» نیز معروف است. اما جامعه دریایی کشورمان این معاهده را بیشتر به نام UNCLOS می‌شناسد. معاهده حقوق دریاها در کنفرانس سوم با طرح آقای «آمراسینکه» در تاریخ ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ به امضای ۱۱۷ کشور رسید و ۱۲ سال بعد در تاریخ ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ با تودیع شصتین سند توسط کشور «گویان» لازم‌الاجرا شد. معاهده اکنون ۱۶۷ عضو شامل ۱۶۶ کشور و یک سازمان بین‌المللی (اتحادیه اروپا) دارد.

جمهوری اسلامی ایران علی‌رغم این که به بسیاری از کنوانسیون‌های دریایی مانند سولاس، مارپل، اینمارست، فال، سالویج، سارو... ملحق شده است اما هنوز معاهده مونته‌گویی را به‌عنوان حقوق اساسی دریاها تصویب نکرده است. ایران در کنفرانس سوم حقوق دریاها حضور داشت و معاهده را امضا کرد اما طی ۳۳ سال گذشته همواره از تصویب آن امتناع نموده است. این که چه دلایلی باعث عدم تصویب کنوانسیون شده موضوع این پژوهش نیست اما به نظر می‌رسد ایران تردیدهایی مانند حل اجباری اختلافات اعضای کنوانسیون به‌خصوص اختلافات ایران و امارات متحده عربی بر سر جزایر سه‌گانه، موضوع حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های نظامی از دریای سرزمینی و نیز مساله حق عبور ترانزیتی از تنگه‌های بین‌المللی (تنگه هرمز) را دارد؛ البته هیچ‌یک از این موضوعات آن قدر جدی نیست که ایران را از عضویت در کنوانسیون باز دارد، ضمن این که الحاق به کنوانسیون می‌تواند همراه با صدور اعلامیه‌های تفسیری و محدود نمودن آیین‌های اجباری حل و فصل اختلافات مندرج در آن باشد.

ایران اکنون بسیاری از قواعد کنوانسیون مانند



برای رسیدگی به پرونده‌ها و شرکت در اجلاس‌ها باید به هامبورگ سفر کنند. رییس و نایب رییس برای مدت سه سال توسط قضات از بین خودشان انتخاب می‌شوند. بودجه دیوان در سال (۲۰۱۵ - ۲۰۱۶) هجده میلیون و ۸۸۶ هزار و ۲۰۰ یورو بوده که توسط دولت‌های عضو پرداخت می‌شود. رییس فعلی دیوان، آقای «ولادیمیر گولیتسین» از کشور روسیه است.

### تشکیلات و ارکان دیوان

ساختار دیوان حقوق دریاها و طرز کار آن تا حد زیادی برگرفته از دیوان بین‌المللی دادگستری است. مواردی مانند تبعیت دیوان از کنوانسیون و اساسنامه، مدت ماموریت ۹ ساله قضات، خالی ماندن کرسی قضاوت و نحوه جایگزینی یک قاضی، منع اشتغال قضات به مشاغل دیگر، شرایط نسبی مشارکت قضات در رسیدگی به پرونده، مزایا و مصونیت‌ها، نحوه انتخاب رییس و نایب رییس و بسیاری از مسایل شکلی و ماهوی دیگر میان دو دیوان مشترک است. البته این الگوبرداری بیشتر در مسایل شکلی است. دادگاه مرکب از ۲۱ عضو مستقل است. این قضات نماینده کشور خود به شمار نمی‌روند و از میان افرادی با بالاترین درجه شهرت به بی‌طرفی و درستکاری و دارای صلاحیت شناخته‌شده در حقوق دریاها از بین نظام‌های مختلف حقوقی انتخاب می‌شوند. همانند دیوان بین‌المللی دادگستری (ICJ) در انتخاب این قضات توزیع عادلانه‌ی جغرافیایی رعایت می‌شود و دو نفر با ملیت واحد نمی‌توانند هم‌زمان به‌عنوان قاضی انتخاب شوند. اعضای دیوان برای مدت ۹ سال انتخاب می‌شوند. این انتخاب قابلیت تکرار دارد.

### اداره دادگاه

اداره‌کنندگان اصلی امور دادگاه رییس و نایب رییس دیوان هستند. دیوان، رییس و نایب رییس خود را برای مدت سه سال و از میان قضات خود انتخاب می‌کند. انتخاب مجدد این افراد مانعی ندارد. رییس دیوان کار آن را جهت می‌دهد و بر

روند اجرای امور دیوان نظارت دارد. در صورت خالی بودن مسند ریاست یا ناتوان بودن او، کارها توسط نایب رییس انجام می‌شود. اگر او هم قادر به انجام این امور نباشد، قاضی ارشد دادگاه این مسئولیت را به عهده می‌گیرد. حداقل اعضای لازم برای تشکیل جلسات دادگاه ۱۱ نفر است. اعضا تعهد دارند که به‌طور کامل و تمام‌وقت در اختیار دادگاه باشند و در کلیه جلسات حضور یابند، مگر این‌که عدم حضور آن‌ها همراه با دلیل موجه (مانند بیماری و...) باشد. قضات اختصاصی یا موقت (ad hoc) موظفند در کلیه جلسات رسیدگی به پرونده شرکت کنند. این قضات برای محاسبه حدنصاب ۱۱ نفر در نظر گرفته نمی‌شوند. دیوان در تعطیلات رسمی طبق تقویم میلادی تعطیل است مگر آن‌که به تشخیص رییس دیوان جلسه فوری تشکیل شود.

### شعب دادگاه

دیوان حقوق دریاها طبق ماده‌ی ۱۳ اساسنامه خود، می‌تواند با ارکان کوچک‌تر به دعای ارجاعی رسیدگی کند. این ارکان کوچک‌تر در تقسیم‌بندی کلی دودسته‌اند: شعبات ویژه (که خود به سه دسته شعبه اختصاری، شعبه ویژه و شعبه خاص تشکیل می‌شود) و شعبه اختلافات بستر دریاها که یکی از مهم‌ترین ارکان دیوان بین‌المللی حقوق دریاها شناخته‌شده است. وجود این شعبه می‌تواند به‌عنوان یکی از نقاط اصلی، تفاوت میان دیوان بین‌المللی دادگستری و دادگاه مورد بحث این نوشته باشد. شعبه بستر دریاها می‌تواند یک شعبه ویژه، مرکب از سه نفر از اعضا ایجاد کند که به مسایل خاص رسیدگی می‌کنند یا پرونده‌های نه‌چندان سنگین را به‌صورت فوری و ساده حل و فصل نمایند. طبق ماده‌ی ۲۷ اساسنامه دیوان، دو گروه می‌توانند به شعبه اختلافات بستر دریا مراجعه کنند:

- ۱- کشورها و مقام بین‌المللی اعماق که جزو اشخاص بین‌المللی عمومی هستند.
- ۲- سایر اشخاص: شرکت‌های دولتی، اشخاص

حقیقی و حقوقی و شرکت‌های دولتی. نکته قابل ذکر این‌که اشخاص حقیقی و اشخاص مشمول حقوق خصوصی برای مراجعه به شعبه و فعالیت در منطقه اعماق، نیاز به حمایت یکی از کشورهای عضو دارند.

### صلاحیت‌های دیوان

در محاکم داخلی به‌صرف این‌که ما یک شهروند ایرانی هستیم در صورت بروز هرگونه اختلاف می‌توان با مراجعه به محاکم داخلی در دادگستری اقامه دعوا کرد. صلاحیت قاضی که نظام هر کشوری برای او تعیین می‌کند صلاحیت اجباری است و قاضی در آن نقشی ندارد اما در حقوق بین‌الملل وضع کاملاً متفاوت است. در صورت اقامه دعوا در یک دادگاه بین‌المللی ابتدا صلاحیت دادگاه بررسی می‌شود. در واقع اصل بر عدم صلاحیت است، هیچ محکمه بین‌المللی صلاحیت رسیدگی ندارد مگر این‌که طرفین اختلاف اختیار داده باشند. امروزه موضوعات مهمی مانند اختلاف بر سر جزایر سه‌گانه، رژیم حقوقی دریای خزر، رود هرات در افغانستان در خصوص کشور ما وجود دارد، اما هیچ قاضی بین‌المللی به این دعوی رسیدگی نمی‌کند چرا که مبنای صلاحیت قاضی بین‌المللی رضایت است. حال این رضایت چگونه ایجاد می‌شود؟ کشورها قبل از بروز اختلاف پیش‌بینی می‌کنند که در صورت بروز اختلاف به یک دادگاه بین‌المللی مراجعه کنند که به آن «صلاحیت اجباری» گفته می‌شود، یا پس از بروز اختلاف با رضایت طرفین به یک محکمه بین‌المللی مراجعه می‌کنند که به آن «صلاحیت اختیاری» گفته می‌شود. در هر صورت رسیدگی در هر محکمه بین‌المللی دومرحله‌ای است در یک مرحله باید تعیین شود دادگاه صلاحیت رسیدگی دارد یا نه و در مرحله دوم در صورت احراز صلاحیت، دادگاه وارد ماهیت دعوا می‌شود.

صلاحیت‌های دیوان هامبورگ در چهار حوزه قابل بررسی است: شخصی، موضوعی، زمانی و مکانی

تعیین صلاحیت شخصی دیوان مستلزم پاسخ به این سوال است که چه کسانی حق مراجعه به دیوان را دارند؟ ماده‌ی ۲۹۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده‌ی ۲۰ اساسنامه دیوان به این سوال پاسخ داده‌اند:

الف) کشورهای عضو کنوانسیون: اگر دولتی عضو کنوانسیون نباشد ولی طرف قراردادی باشد که صلاحیت دیوان در آن پذیرفته‌شده باشد نیز می‌تواند به دیوان رجوع کند.

ب) سازمان‌های بین‌المللی  
ج) سایر اشخاص یعنی شرکت‌هایی که رکنی از مقام بین‌المللی بستر دریاها هستند و شرکت‌های کشورهای عضو و یا اشخاص حقیقی یا حقوقی که تابعیت کشور عضو را دارند.

صلاحیت موضوعی دیوان نیز شامل مسایلی می‌شود که قابلیت طرح در دیوان را دارند. از نظر صلاحیت موضوعی می‌توان گفت دیوان هامبورگ ملاحظات دیوان بین‌المللی دادگستری را ندارد. دلیل عمده این ادعا تفاوت میزان حساسیت





ماموریت‌های این دو نهاد است. در مجموع و در نگاه کلی می‌توان گفت که همه اختلافات مربوط به حقوق دریاها در حیطه صلاحیت دیوان قرار می‌گیرند اما این موضوعات به تفکیک از این قرارند:

**الف) صلاحیت رسیدگی به هر نوع اختلاف مربوط به تفسیر و اجرای کنوانسیون (ب) صلاحیت رسیدگی به هر نوع اختلاف مربوط به تفسیر و اجرای یک موافقت‌نامه بین‌المللی که با اهداف کنوانسیون در ارتباط باشد و به موجب همان موافقت‌نامه به دیوان احاله شود. (ج) رسیدگی ویژه در مورد رفع توقیف سریع کشتی‌ها و خدمه‌ی آن که جزو صلاحیت دیوان است.**

البته باید خاطر نشان کرد که ممکن است مواردی از صلاحیت دیوان استثنا گردد. ماده‌ی ۲۹۸ کنوانسیون حقوق دریاها به کشورها این اجازه را داده است که قبل یا بعد از الحاق، برخی مسایل را از صلاحیت دیوان خارج کنند. موارد مذکور از این قرارند:

**الف) اختلافات مربوط به تعیین حدود مناطق دریایی یا اختلافات مربوط به خلیج‌ها و حقوق تاریخی**

**ب) اختلافات مربوط به فعالیت‌های نظامی مثل فعالیت‌های نظامی کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی که به منظور غیرتجاری به کار برده می‌شوند.**

**ج) اختلافاتی که شورای امنیت سازمان ملل در مورد آن‌ها وظایفی را اجرامی کند که منشور به عهده آن قرار داده است.**

خارج از این موارد، خود دیوان تشخیص می‌دهد که در مورد اختلاف مطرح شده صلاحیت رسیدگی دارد یا خیر.

از نظر زمانی، صلاحیت دیوان محدود به زمان بعد از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون ۱۹۸۲ است. سرزمین کشورهای عضو کنوانسیون نیز مشخص کننده صلاحیت مکانی دیوان است.

### آیین دادرسی

#### رسیدگی به دعاوی در دیوان مراحل دارد:

**۱- طرح دعوی:** اختلافات به وسیله ابلاغ توافق طرفین و یا دادخواستی که به دفتردار دیوان داده می‌شود نزد دیوان مطرح می‌شود. دفتردار بلافاصله دادخواست را به مقامات دولت‌های ذی‌نفع اطلاع می‌دهد. اگر دادخواست در مورد یک معاهده چند جانبه باشد، دفتردار مراتب را به اطلاع سایر کشورهای عضو نیز می‌رساند. اصل دادخواست باید به امضای نماینده‌ی کشور اقامه کننده دعوی یا سفیر او در کشور محل دادگاه برسد.

**۲- تبادل لوابیح:** دادرسی در دیوان دو مرحله دارد: مرحله کتبی و مرحله شفاهی. آیین کتبی عبارت است از ابلاغ لوابیح متقابل و همچنین ابلاغ اوراق و مدارک مربوط به دعوی. رونوشت هرگونه اوراق که توسط یکی از طرفین ارایه می‌شود، به محض دریافت به طرف دیگر هم ابلاغ می‌شود. آیین شفاهی عبارت است از استماع اظهارات شهود و کارشناسان و وکلای طرفین دعوی.

**۳- آخرین مرحله از رسیدگی، صدور رای است.** پس از اتمام آیین کتبی و شفاهی رسیدگی، قضات دیوان وارد شور می‌شوند. تصمیم دیوان با اکثریت آرای اعضای حاضر اتخاذ می‌شود. در صورت تساوی آرا، رای رییس دادگاه تعیین کننده خواهد بود. متن رای در بردارنده دلایل صدور، قضات حاضر و آرای مخالف است. رای صادر شده از طرف رییس دادگاه و دفتردار وی امضا و در جلسه‌ای علنی قرائت می‌شود. در صورت اعتراض در مورد محتوی یا تفسیر رای توسط یکی از طرفین، خود دادگاه به تفسیر آن می‌پردازد.

بر طبق اساسنامه دیوان، امکان تجدیدنظرخواهی در مورد رای صادر شده توسط دیوان وجود دارد ولی در صورتی که وقایع یا ادله‌ای که در حکم مؤثر باشند کشف شود و طرفی که به این ادله استناد می‌کند خود باعث پنهان کرده آن‌ها نشده باشد، در عین حال اگر ۱۰ سال از زمان صدور رای گذشته باشد، دیگر امکان تجدیدنظرخواهی وجود ندارد.

**\* رسیدگی طاری:** طاری یعنی دعوی‌ای که در حین رسیدگی به دعوی دیگر از طرف اصحاب دعوی یا ثالث اقامه می‌شود. این دعوی ممکن است از جانب طرفین نسبت به یکدیگر یا از جانب طرفین نسبت به ثالث یا توسط ثالث علیه طرفین اقامه شود. مهم‌ترین موضوعاتی که دیوان در دادرسی طاری با آن مواجه می‌شود از این قرار است:

**الف) دستور موقت:** در صورت لزوم برای حفظ حقوق طرفین یا جلوگیری از صدمه به محیط زیست، دادگاه دستور به اتخاذ اقدامات تأمینی می‌دهد.

**ب) رفع توقیف:** وقتی کشوری کشتی و خدمه کشتی یک کشور عضو را توقیف کند و مقررات کنوانسیون در مورد رفع فوری توقیف از کشتی و خدمه آن را رعایت نکند (در قبال وثیقه معقول یا هر تضمین دیگری) دیوان می‌تواند به

قضیه رسیدگی کند و به محض آن که وثیقه تعیین شده توسط دیوان به کشور توقیف کننده اعاده گشت، باید رفع توقیف صورت پذیرد.

**ج) رسیدگی مقدماتی:** دیوان می‌تواند راسا یا به درخواست یکی از طرفین بررسی کند که آیا دادخواست ارایه شده از همان ابتدا سواستفاده از راه‌های احقاق حق محسوب می‌شود یا صحیح و قابل قبول است. اگر دعوی قابل قبول باشد با تعیین وقت به کار خود ادامه می‌دهد. البته رسیدگی به این درخواست اختیاری است و برای دیوان الزامی نیست.

**د) ایرادات مقدماتی:** ایراداتی هستند که ممکن است به صلاحیت دیوان یا قابل استماع بودن دعوی و توسط یکی از طرفین گرفته شوند. به محض دریافت ایراد مقدماتی، دیوان رسیدگی ماهوی را معلق می‌کند و مهلتی تعیین می‌شود که طرف دیگر دفاعیات خود را نسبت به ایراد تسلیم کند. نتیجه بررسی توسط دیوان در قالب رای جداگانه‌ای ابلاغ می‌شود.

**و) دعاوی متقابل:** دیوان به خواننده دعوی اجازه می‌دهد که پیش از ورود به رسیدگی ماهوی به پرونده اگر ادعایی دارد مطرح نماید. البته این ادعا باید دارای دو شرط باشد. اول این که باید با موضوع دعوی اصلی مرتبط باشد. دوم این که دعوی متقابل نیز باید در حوزه صلاحیت دیوان باشد.

**ه) ورود ثالث:** اساسنامه دو نوع از ورود ثالث را پیش بینی کرده است. در گونه اول اگر عضوی تشخیص دهد که در دعوی منافع حقوقی اش زیر سوال رفته است از دادگاه درخواست می‌کند که در روند رسیدگی داخل شود. در چنین حالتی ورود ثالث (ورود اختیاری) نام دارد. اما اگر موضوع دعوی تفسیر یا اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ یا معاهدات مرتبط با این کنوانسیون باشد، دفتردار دادگاه سایر اعضای





دیوان به کشورها و سازمان‌های بین‌المللی محدود شده بود. اما در مقابل، دیوان حقوق دریاها صلاحیت دارد که به دعاوی اشخاص خصوصی نیز رسیدگی کند. این تفاوت زمانی اهمیت می‌یابد که تاسیس نهادهایی مانند مقام بین‌المللی اعماق و کارگزاری بین‌المللی را مدنظر قرار دهیم. دلیل این که عمده اختلافات این نهادها با اشخاص خصوصی حقیقی و حقوقی و یا سایر سازمان‌های بین‌المللی است، زیرا این اشخاص بیشتر از دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دولتی طرف حساب چنین نهادهایی قرار می‌گیرند. مسایل ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از بستر دریا همان‌طور که نیاز به مرجعی مانند «مقام» دارد، احتیاج به یک مرجع حل و فصل اختلافات ناشی از این مسایل را نیز مطرح می‌سازد.

همه این مسایل می‌توانند توجیهی برای ضرورت تاسیس یک نهاد قضایی مختص مسایل مربوط به حقوق دریاها باشد. نهادی که مستقلا و فارغ از برخی فشارهای خاص که به نهادی مانند دیوان بین‌المللی دادگستری وارد می‌شود بتواند به حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات ناشی از بهره‌برداری از دریا بپردازد. دیوان بین‌المللی حقوق دریاها یک نهاد قضایی مستقل است.

### آیین‌های حل و فصل اختلافات در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

بر اساس ماده ۲۷۹ کنوانسیون، دولت‌های متعهد ابتدا باید طبق بند سوم ماده ۲ منشور ملل متحد اختلاف خود را از طریق غیرحقوقی حل و فصل نمایند در صورتی که اختلاف راجع به تفسیر یا اجرای کنوانسیون از طریق این روش‌ها (مذاکره، میانجیگری، سازش و...) حل و فصل نشد به درخواست هر یک از طرفین اختلاف، به دادگاه صلاحیت‌دار ارجاع خواهد شد.

طبق ماده ۲۸۷ هر دولت در هنگام امضاء، تصویب و الحاق می‌تواند یک یا چند مورد از روش‌های زیر را برای حل و فصل اختلافات راجع به تفسیر یا اجرای کنوانسیون انتخاب کند:

- دیوان بین‌المللی حقوق دریاها
- دیوان بین‌المللی دادگستری

قراری از سوی دادگاه صادر شده است. طی بیست سال اخیر پرونده‌های مهمی مثل تحدید حدود دریایی بین بنگلادش و میانمار، تنگه جوهور بین سنگاپور و مالزی، پرونده آرالیبرتاد بین آرژانتین و غنا، پرونده لوئیزیانا بین اسپانیا و سنت وینسنت و قزیه ماکس پلنت بین ایرلند و انگلستان، کشتی Enrica Lexi بین ایتالیا و هند از مهم‌ترین پرونده‌هایی است که در دیوان هامبورگ مطرح شده است.

### جایگاه دیوان هامبورگ در مقایسه با دیوان بین‌المللی دادگستری

سوال اصلی این است که اساسا با وجود نهادی قضایی باصلاحیت گسترده مانند دیوان بین‌المللی دادگستری که رکن قضایی سازمان ملل متحد نیز هست چه نیازی به وجود دیوان جدید بود؟ دلایل متنوعی در پاسخ به این سوال قابل طرح است. مهم‌ترین دلیل این که اگر چه دیوان بین‌المللی دادگستری دارای تجربیات درخشان و مفیدی در مورد حقوق دریاها بود اما طبق اساسنامه آن، فقط کشورها و سازمان‌های بین‌المللی که طرفین دعوی بودند می‌توانستند به آن رجوع کنند. در حقیقت، صلاحیت شخصی

کنوانسیون را هم مطلع خواهد نمود. در این حالت به سایر اعضای کنوانسیون موردنظر نیز اجازه‌ی ورود به دعوی اعطا می‌شود. این همان شکل دوم از ورود ثالث است که به (ورود اعطایی) شهرت دارد.

**ی) حضور نداشتن در جلسه:** طبق ماده‌ی ۲۸ اساسنامه، اگر یکی از طرفین در جلسات حضور پیدا نکند یا دفاع نکند، مانعی برای رسیدگی به پرونده به وجود نمی‌آید و دادگاه می‌تواند رای غیابی صادر نماید. رویه به‌جامانده از دیوان بین‌المللی دادگستری نشان‌دهنده آن است که وقتی دادگاه مطمئن شود که دعوی در صلاحیت اوست و ادعای خواهان هم موجه باشد مبادرت به رسیدگی می‌کند. مثل دعوی کارکنان دیپلماتیک و کنسولی بین ایران و آمریکا که ایران در روند رسیدگی حاضر نشد ولی دادگاه رسیدگی نمود.

### کارنامه دیوان

از بدو تاسیس دیوان تاکنون ۲۵ پرونده به دیوان ارجاع شده، اولین پرونده قضیه «کشتی سایگا» بود و آخرین آن پرونده توقیف کشتی تانکر MV Norstar در دعوی بین ایتالیا و پاناما است که هم‌اکنون در مرحله رسیدگی است و در تاریخ ۳ فوریه ۲۰۱۶ (۱۴ بهمن ماه ۹۴)

مقایسه دیوان بین‌المللی دادگستری و دیوان هامبورگ	دیوان بین‌المللی دادگستری	دیوان هامبورگ
تاریخ تاسیس	۲۲ می ۱۹۴۷	۱ اکتبر ۱۹۹۶
سابقه فعالیت	۶۸ سال	۲۰ سال
تعداد پرونده‌های ارجاعی	۱۶۱ مورد	۲۵ مورد
تعداد قضات دیوان	۱۵ قاضی	۲۱ قاضی
صلاحیت شخصی	فقط دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی	دولت‌ها، سازمان‌ها و افراد حقیقی و حقوقی
صلاحیت موضوعی	گسترده	صرفا در محدوده حقوق دریاها
تصمیمات دیوان	قطعی و الزام‌آور	قطعی و الزام‌آور
رسیدگی غیابی	دارد	دارد
ورود ثالث	وجود دارد	وجود دارد
امکان تجدیدنظرخواهی و تفسیر	وجود دارد	وجود دارد

دیوان داوری

دیوان داوری خاص

طبق بند ۵ همین ماده چنان چه طرفین یک اختلاف آیین واحدی را برای حل و فصل اختلاف نپذیرفته باشند آن اختلاف تنها به داوری ارجاع می شود مگر این که طرفین به نحو دیگری توافق کرده باشند.

در دیوان داوری هر طرف یک اختلاف با رعایت مقررات می تواند اختلاف خود را به آیین داوری ارجاع نماید. دیوان داوری متشکل از پنج عضو خواهد بود که برای اکثریت انتخاب می شوند. غیبت یک طرف یا عدم دفاع مانعی در جریان رسیدگی ایجاد نخواهد کرد. رای دیوان محدود به موضوع دعوی، قطعی و غیرقابل تجدیدنظر است مگر طرفین پیشاپیش در مورد آیین تجدیدنظر خواهی توافق کرده باشند.

در دیوان داوری خاص هم هر طرف دعوی مربوط به تفسیر یا اجرای مواد کنوانسیون راجع به ماهیگیری، حمایت و حفظ محیط زیست دریایی، تحقیقات علمی دریایی یا کشتیرانی شامل آلودگی ناشی از کشتی ها از طریق دفع مواد زاید می تواند با رعایت مقررات قسمت پانزدهم کنوانسیون اختلاف خود را به داوری خاص ارجاع نماید. دیوان داوری خاص هم پنج عضو دارد.

## نتیجه

اگرچه موضوع این نگارش آیین های حل و فصل اختلافات بین المللی به طور عام و به طور خاص توصیف یک نهاد قضایی بین المللی یعنی دیوان هامبورگ بود، اما همین توصیف کوتاه می تواند به خوبی جایگاه مهم و استراتژیک آن را جلوه گر نماید. شاید اگر دیوان بین المللی حقوق دریاهادر کنار دیوان بین المللی دادگستری قرار دهیم، دو موجودیت نه چندان مشابه را ملاحظه کنیم. دیوان بین المللی دادگستری از هر حیث (سابقه فعالیت، گستره صلاحیت ها، اهمیت پرونده های ارجاعی و...) نسبت به دیوان دریاهادر ارجح و توانمندتر است؛ اما نکته ای که نباید از آن غافل شد اهمیت ویژه ای تخصص گرایشی است که می توان آن را به وضوح در ساختار دیوان حقوق دریاهادر مشاهده نمود. این تخصص گرایشی می تواند از هر لحاظ به نفع جامعه بین المللی باشد. اول این که می تواند شائبه سیاست زدگی یک نهاد قضایی بر اثر وسعت فعالیت ها را از بین ببرد. موضوعی که همواره در مورد آرای دیوان بین المللی دادگستری وجود داشته است و از انتقادات همیشگی وارده به این سازمان بوده. دیگر آن که با توجه به پهنه جغرافیایی دریاهادر و آبراه های بین المللی، به سادگی می توان نتیجه گرفت که دعوی مربوط به آبها می توانند چند برابر بیشتر از دعاوی، مربوط به مسابلی باشند که در عرصه خشکی مطرح می شوند. بر این اساس، وجود نهادی قضایی که صرفا به حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات بین المللی مربوط به دریاهادر و آبراه های بین المللی اختصاص دارد،

ضمن افزایش امکان صدور آرای تخصصی تر می تواند مانع از هجوم سیل آسای پرونده های بین المللی به سازمانی مانند دیوان بین المللی دادگستری شود و همچنین پاسخ گویی به پرونده های ارجاعی را نیز تضمین کند.

در پایان باید گفت بر اساس قواعد حقوق بین الملل، هر فعل متخلفانه بین المللی در بردارنده مسئولیت بین المللی دولت است و در رویه قضایی مکانیزم هایی برای جبران خسارت دولت زیان دیده پیش بینی شده است که می توان به اعاده وضع به حال سابق، پرداخت غرامت، جلب رضایت زیان دیده و عذرخواهی اشاره کرد. در منشور ملل متحد نیز دولت ها طبق ماده ۲۵ پذیرفته اند تصمیمات شورای امنیت را بر طبق منشور قبول و اجرا نمایند.

در ذیل فصل هفتم منشور ملل متحد نیز شورای امنیت بر اساس مواد ۴۱ و ۴۲ می تواند اقداماتی را از قطع روابط سیاسی و تحریم های اقتصادی تا به کارگیری نیروهای نظامی اتخاذ نماید که همگی این ها به نوعی ضمانت اجرای نقض قواعد حقوق بین الملل به شمار می رود. بنابراین برخلاف آن چه گاهی مطرح می شود حقوق بین الملل به رغم این که به نسبت سایر رشته های حقوقی قوام یافتگی کم تری دارد، اما فاقد ضمانت اجرا نیست.

امید است که با افزایش تخصص گرایی در منازعات بین المللی، امکان حل و فصل مسالمت آمیز اختلافات با تمسک به آیین های حقوقی و غیرحقوقی با سرعت بیشتر و اطمینان خاطر بالاتری فراهم آید.

## منبع

۱. چرچیل رابین، لو آتن، حقوق بین الملل دریاهادر، ترجمه بهمن آقایی، تهران، انتشارات گنج دانش، ۱۳۷۴

۲. دکتر میرعباسی، سید باقر، حقوق بین الملل عمومی، تهران، نشر میزان، چاپ ششم، جلد دوم، ۱۳۹۴

۳. دکتر میرعباسی، سید باقر، دکتر سادات میدانی، دادرسی های بین المللی دیوان بین المللی دادگستری در تئوری و عمل، تهران، نشر جنگل، چاپ چهارم، ج ۱۳۹۲

۴. صلح چی، محمد علی، نژندی منش، هیبت اله، اسناد بین المللی، تهران، نشر جنگل

۵. ساخارائو، پی چاندرا، دادگاه بین المللی حقوق دریایک ارزیابی، ترجمه دکتر علی قاسمی، مجله حقوقی امور مجلس ریاست جمهوری، ۱۳۸۴

۶. جناب زاده، علی اکبر، معرفی دیوان بین المللی حقوق دریاهادر، پایگاه تخصصی حقوق بین الملل، ۱۳۹۲

۷. محمدی الموتی، مصطفی، دلایل عدم الحاق ایران به کنوانسیون حقوق دریاهادر، پایان نامه دانشجویی، دانشگاه آزاد زنجان، ۱۳۹۳

۸. ظاهری، داود، دیوان بین المللی حقوق دریاهادر، پایان نامه دانشجویی، دانشگاه تهران ۱۳۷۸

۱. <http://www.unitednationconventiononthelawofthesea>

۲. <http://www.internationaltribunalforthelawofthesea>

۳. <http://www.icj.org>



# ترکیبات آلی فرار حاصل از تخلیه و بارگیری در تانکرهای حمل مواد نفتی

**Volatile Organic Compounds  
(VOC) From Cargo Operation in Oil  
Tankers**

**رسول بهرامی**

معاون دریایی و بندری اداره بندر و دریانوردی  
منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد

**وخید سروقد مقدم**

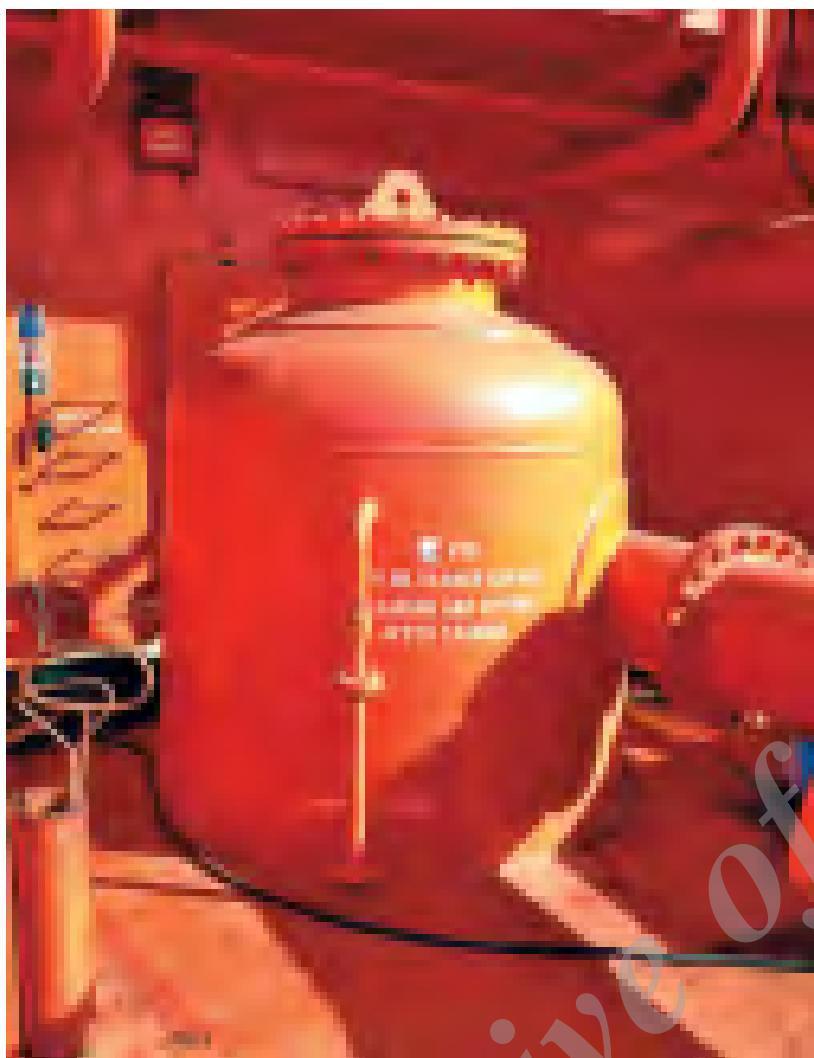
رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره بندر و دریانوردی  
منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد

**محمدباقر چگینی فر**

مسئول مقابله با آلودگی دریا اداره بندر و دریانوردی منطقه  
ویژه اقتصادی امیرآباد

**سالله الهیان**

کارشناس آلودگی دریا اداره بندر و دریانوردی  
منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد



## مقدمه

آلودگی محیط زیست دریا از مهم ترین معضلات جهان امروز است. در صورتی که کنترلی بر روند رشد روزافزون این پدیده صورت نگیرد با فاجعه عظیم زیست محیطی روبرو خواهیم شد. امروزه صنعت نفت به ویژه عملیات پالایش آن از مواردی است که در ایجاد این آلودگی سهم زیادی دارد. در این میان عواملی مانند افزایش کمی تصفیه نفت خام به علت رشد تقاضا و احداث پالایشگاه های بزرگ به ویژه در کنار شهرهای ساحلی و مناطق پرجمعیت به علت صرفه جویی در هزینه های حمل و نقل، سبب افزایش میزان آلودگی، از سوی این صنایع شده است.

## ترکیبات آلی فرار (VOC)

ترکیبات آلی فرار مایعات یا جامداتی هستند که دارای کربن آلی (کربن متصل به کربن، هیدروژن، نیتروژن یا گوگرد) بوده و با سرعت چشم گیری تبخیر می شوند این ترکیبات بعد از ذرات معلق بیشترین فراوانی و تنوع انتشار را دارا هستند. طبق تعریف سازمان حفاظت از محیط زیست امریکا (EPA) هر ترکیبی که فشار

بخارات حاصل از آن که خاصیت انفجاری دارد VOC نامیده می شود. در این شرایط VOC ها عمدتاً گازهای هیدروکربن (متان و هپتان) هستند. هنگام تخلیه و بارگیری نفت و بعضی از مشتقات آن در داخل کشتی نیز تولید می شود لذا به منظور جلوگیری از رسیدن این گازها به مرحله انفجار از یک گاز بی اثر به عنوان یک لایه روکش بر روی محموله نفتی استفاده می کنند. از آن جایی که ایجاد بخار نفت منجر به افزایش فشار مخزن می شود در تانک های کشتی، لوله هواکش برای خارج کردن VOC تعبیه شده است. که هدف آن حفظ یک فشار ثابت در داخل مخازن است و همچنین عملیات باعث از دست رفتن مقدار زیادی انرژی در قالب VOC خواهد شد و از طرف دیگر پیامدهای زیست محیطی از جمله آلودگی هوارا دربر خواهد داشت.

Marintext تغییرات این گازهای گلخانه ای را از ۱ تا ۲۰۸ کیلوگرم در هر تن با توجه به شرایط آب و هوایی هنگام عملیات تخلیه و بارگیری اندازه گیری کرده است. به عنوان مثال یک تانکر نفتی در ۱۰ هزار تن بارگیری حدود ۲/۸ کیلوگرم از این ترکیبات تولید می کند. در ادامه به بحث در خصوص این ترکیبات آلی فرار (VOC) خواهیم پرداخت.

بخاری بیش از ۱ mmHg داشته باشد یک VOC محسوب می شود. در تعریف اتحادیه اروپا میزان فشار بخار باید بیش از ۷۴ mmHg درصد در دمای ۲۵ درجه سانتی گراد باشد. برخی ترکیبات مانند CO<sub>2</sub>، CH<sub>4</sub>، CO و برخی آلدئیدها از این تعریف مستثنی هستند. مواد آلی فرار به دلیل بالا بودن فشار بخارات در شرایط نرمال تبخیر بسیار داشته و به راحتی وارد اتمسفر می شوند. این مواد شامل هزاران ترکیب شیمیایی است که اثرات نامطلوبی بر روی انسان ها و موجودات دریایی دارند و در بدن تمامی موجودات زنده یافت می شود اما بیشتر این ترکیبات ساخته دست بشر بوده و به سه گروه عمده ۱- پایدار ۲- ناپایدار ۳- فرار تقسیم می شوند. اغلب به صورت مایع در طبیعت مورد استفاده قرار می گیرند و برای تبدیل نیاز به محرک بیرونی مانند سرما و گرما دارند.

## انتشار VOC از محل نفت خام

بالغ بر ۶۰ درصد از سهم ترکیبات آلی فرار در اتمسفر مربوط به منابع ثابت است، که در این میان فرآیند تخلیه و بارگیری تانکرهای نفتی در بنادر از مهم ترین عوامل تولید VOC است. مقدار زیادی از اجزای سبک تر نفت، تبخیر و

## پارامترهای انتشار VOC

ترکیب و درجه حرارت محموله بارگیری شده، حرکت کشتی، پارامترهای عملیاتی از قبیل زمان بارگیری برای هر تانکر محموله، فشار مخزن محموله و ظرفیت یا میزان شستشو توسط نفت خام (COW)

روش های تعیین مقدار انتشار VOC :

۱- اندازه گیری جریان، فشار، دما و ساختار گاز منتشر شده که این روش دقیق ترین روش تشخیص انتشار VOC است.

۲- شبیه سازی با کمک ابزار شبیه سازی

۳- اندازه گیری میزان محموله بارگیری شده و بارگیری نشده

روش های کاهش میزان انتشار VOC :

۱- کاهش درجه حرارت از محموله

۲- افزایش فشار مخزن حمل بار

۳- پرکردن مخازن محموله به طور پی در پی

۴- کاهش میزان شستشو تانکر توسط نفت خام

اگر اقدامات فوق سبب کاهش انتشار VOC نشد می توان از روش های دیگری استفاده نمود، که یکی از این روش ها استفاده از گاز بی اثر (INERT GAS) است. گاز بی اثر، گاز یا مخلوطی از گازهای حاوی اکسیژن (به طور معمول کم تر از هشت درصد) برای جلوگیری از احتراق هیدروکربن است. طیف گسترده ای از سیستم های احتراق گاز بی اثر طراحی شده برای شرایط و عملیات های دریایی مورد استفاده قرار می گیرد. که انواع استاندارد آن می توان به:

Flue gas system, Inert gas generator, Flex inert systems, Dry inert gas generator Dual fuel inert gas generator,

اشاره نمود. از آن جایی که VOC یک منبع انرژی است می توان به طور هم زمان به عنوان سوخت موتور کشتی به صورت ترکیبی با نفت سنگین یا دیزل استفاده شود. برای استفاده از VOC به عنوان سوخت نیاز به تراکم کردن در یک مخزن ویژه با تحمل فشار بالا است. اجزای مورد نیاز برای استفاده از VOC به عنوان سوخت برای موتور کشتی:

۱- سیستم تمیز کردن گاز: یک سیستم تمیز



است سطح بیرونی آن ها دچار یخ زدگی و باعث افت فشار در لوله شود، در چنین مواقعی افت فشار لوله ها باعث جوش آمدن لحظه ای VOC می شود لذا می تواند یک پیش گرمایش (سیستم حرارت دهی اولیه) برای جلوگیری از این اتفاق تعبیه کرد که دمای VOC را قبل از ورود به موتور حدود ۵۰ درجه سانتی گراد تنظیم نماید.

۶- سیستم تزریق VOC به عنوان سوخت در موتور: سوخت قبل از گرم شدن، تحت فشار است و به صورت مستقیم به محفظه احتراق به همراه مقدار کمی از سوخت نفتی (BUNKER) به عنوان اطمینان از یک احتراق امن و باثبات تزریق می شود. سوپاپ های مخصوص تزریق VOC به وسیله یک سیستم مکانیک الکترونیک که توسط کامپیوتر کنترل می شود فعالیت می کند که اجازه می دهد تنظیمات آن بر اساس قابلیت های سوخت VOC تغییر کند. با استفاده از موضوعات فوق الذکر در یک تانکر نفتی که قبلاً VOC در اتمسفر آزاد می کرد حالا به عنوان سوخت موتور استفاده می شود. این نه تنها به بهبود بهره وری انرژی کمک خواهد کرد بلکه هزینه های سوخت و در بالادست هزینه های عملیاتی کشتی را کاهش خواهد داد.

کننده گاز که ناخالصی های همراه VOC را، از تانک محموله نفتی جدا نماید.

۲- سیستم تراکم گاز: گاز بی اثر و گاز VOC سبک (متان و اتان) در حالت گازی باقی می ماند و به طور معمول به هوا هدایت می شود پس از تمیز کردن VOC لزوماً به شکل مایع فشرده می شود که این فرآیند خود شامل چند مرحله است که وابسته به فن آوری های موجود است.

۳- مخزن ذخیره سازی: هنگامی که VOC به صورت مایع در یک مخزن ذخیره و حجم مورد نظر کم تر از ۳۰۰ مترمکعب باشد، مخزن تحت فشار (حاوی VOC مایع) در دمای محیطی و فشار حدود ۱۰ تا ۱۵ بار می تواند مورد استفاده قرار بگیرد.

۴- پمپ تامین فشار بالا: در موتورهای دریایی انتقال سوخت به سیلندر با فشار بالا صورت می گیرد که به منظور استفاده از VOC به عنوان سوخت باید فشار در مخزن ذخیره سازی حدود ۴۰۰ بار با فشار ثابت نگهداری شود. همچنین استفاده از پمپ های دریچه ای رفت و برگشتی (با فشار بالا) برای نگهداری فشار ثابت در موتور مورد نیاز است. ۵- سیستم حرارت دهی اولیه: لوله های حمل VOC که تحت فشار بالا عمل می کنند ممکن





## آموزش‌های دریایی رایگان در مقاطع تحصیلی ارشد و دکترا در دانشگاه‌های نروژ

علی‌اکبر عیسی‌زاده

کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

شتاب فزاینده علوم بشری در تمامی زمینه‌ها و پیشرفت روزافزون فن آوری باعث شده است که امر آموزش به‌عنوان یک امر ضروری در جامعه بازتاب پیدا کند. در این راستا کشورها با ایجاد مدارس، دانشگاه‌ها و موسسات مهارتی تلاش در افزایش توانایی‌های علمی و فنی نیروی انسانی خود دارند. در بسیاری از کشورها از جمله ایران، تحصیل در مدارس و دانشگاه‌ها هم به‌صورت رایگان و هم با دریافت شهریه از متقاضیان انجام می‌پذیرد اما کشورهایی هم هستند که نه تنها آموزش را در تمام مقاطع تحصیلی به‌صورت تماماً رایگان برای جمعیت خود فراهم آورده‌اند و به آن‌ها کمک هزینه تحصیلی بابت رفتن به مدرسه و دانشگاه پرداخت می‌کنند، بلکه امکان آموزش رایگان در کشور خود را برای متقاضیان سایر کشورها نیز فراهم آورده‌اند. از جمله این کشورها می‌توان به کشورهای اسکاندیناوی نظیر فنلاند و نروژ اشاره نمود، همچنین امکان ادامه تحصیل رایگان در کشور سوئد در کلیه رشته‌ها و مقاطع تحصیلی تا سال ۲۰۱۱ و در کشور دانمارک تا سال ۱۹۹۶، برای کلیه افراد کشورهای جهان به‌صورت رایگان بوده و بعد از آن نیز فقط از متقاضیان غیراروپایی شهریه گرفته می‌شود. اما بسیاری از کشورها در اروپا و آمریکا با دریافت شهریه از دانشجویان خود و سایر کشورها به آموزش آن‌ها در مقاطع دانشگاهی می‌پردازند که از آن جمله می‌توان به دریافت شهریه هفت هزار و ۵۹۶ یورویی دوره یک‌ساله (۹ ماهه) کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل دریایی در موسسه حقوق بین‌الملل دریایی مالتا زیر نظر سازمان جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۶، دریافت شهریه ۱۲ هزار و ۵۰۰ یورویی دوره یک‌ساله (۹ ماهه) کارشناسی ارشد اقتصاد حمل‌ونقل دریایی و مدیریت حمل‌ونقل دریایی و هوایی مرکز مدیریت حمل‌ونقل دریایی و هوایی دانشگاه آنتورپ بلژیک در سال ۲۰۱۶، دریافت شهریه ۳۲ هزار و ۱۰۰ دلاری دوره ۱/۵ ساله (۱۷ ماهه) کارشناسی ارشد علوم دریایی دانشگاه جهانی دریانوردی مالمو سوئد زیر نظر سازمان جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۶ و دریافت شهریه ۲۴ هزار و ۹۵۰ یورویی دوره یک‌ساله (۹ ماهه) کارشناسی ارشد لجستیک و اقتصاد دریایی مرکز لجستیک و اقتصاد دریایی دانشگاه اراسموس روتردام هلند در سال ۲۰۱۶ اشاره نمود. با عنایت به شهریه سنگین تحصیلی در مقاطع ارشد و دکتری رشته‌های دریایی و سایر رشته‌های تحصیلی در بسیاری از دانشگاه‌های خارج از کشور، در این بررسی سعی شده است نگاهی مختصر داشته باشیم به تحصیل رایگان برخی از رشته‌های دریایی در دانشگاه‌های نروژ، به امید این که کمکی هرچند اندک برای همه مشتاقان ادامه تحصیل در رشته‌های دریایی در خارج از کشور باشد و به بهترین وجه از فرصت‌های رایگان تحصیلی موجود بهره‌مند شوند.

## مقاطع کارشناسی ارشد در دانشگاه‌های نروژ

نروژ در اروپای شمالی با جمعیت پنج میلیون و ۱۰۰ هزار نفر یکی از ثروتمندترین کشورهای جهان محسوب می‌شود. در نواحی جنوبی کشور نروژ هوا معتدل و مرطوب و سایر نواحی سرد و یخبندان است. در بیشتر مناطق شمالی نروژ زمستان‌ها دارای شب‌های طولانی و روزهای کوتاه و در تابستان‌ها عکس این قضیه اتفاق می‌افتد و مناطق شمالی کشور نروژ، معمولاً نه ماه در سال بارش برف و باران با خود به همراه دارد. هزینه ماهانه زندگی معمولی دانشجویی در کشور نروژ بنا به اعلام سازمان برنامه‌ریزی کشور نروژ در حدود ۸۵۰۰ کرون نروژ (تقریباً ۱۰۰۰ یورو) است ولی با مبلغ ماهانه شش هزار کرون نروژ نیز می‌توان به راحتی یک زندگی دانشجویی داشت که البته این موضوع کاملاً بستگی به دانشجوی دارد و در صورت داشتن خانواده هزینه‌ها به مراتب بیشتر خواهد بود. هم‌اکنون بر اساس نظام رتبه‌بندی وبومتریک و اعلام سایت امور دانش‌آموختگان ایران، هفت دانشگاه کشور نروژ شامل دانشگاه اسلو با رتبه ۸۳ جهانی، دانشگاه علوم و فن آوری با رتبه ۱۷۴ جهانی، دانشگاه برگن با رتبه ۱۴۹ جهانی، دانشگاه ترومسو با رتبه ۴۴۰ جهانی، دانشگاه استاونگر با رتبه ۱۱۵۵ جهانی، دانشگاه علوم زیستی نروژ با رتبه ۱۵۷۶ جهانی و دانشگاه آگدر با رتبه ۱۰۰۱ جهانی در رده‌بندی ممتاز قرار دارند و در تمام مقاطع تحصیلی مورد تایید وزارت علوم ایران است.

دوره‌های کارشناسی ارشد در اروپا و به تبعه آن در نروژ متنوع هستند و همگی منجر به اخذ مدرک کارشناسی ارشد می‌شوند. دوره‌ها معمولاً شامل دوره‌های یک‌ساله با ۶۰ واحد آموزشی و پژوهشی (۴۵ واحد آموزشی و ۱۵ واحد پایان‌نامه)، دوره‌های ۱/۵ ساله با ۹۰ واحد آموزشی و پژوهشی (۶۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) و دوره‌های دو ساله با ۱۲۰ واحد آموزشی و پژوهشی (۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) وجود دارند. اتحادیه اروپا به منظور یکسان‌سازی هر واحد درسی در سرتاسر دانشگاه‌های اروپا واحد ECTS را معرفی نمود. ECTS یا سیستم تجمیع و انتقال واحد اروپایی مخفف European Credit Transfer and Accumulation System است و هر واحد معادل ۲۵ ساعت کاری (کلاس درس به علاوه مطالعه و تحقیق) است.

نحوه ارزیابی دانشجویان در دانشگاه‌های نروژ معمولاً به صورت A تا F است و ارزیابی‌ها به صورت آزمون کتبی، عملی و انجام تکالیف و ارائه تحقیق انجام می‌پذیرد. F به عنوان نمره عدم قبولی (Fail)، E در سطح کیفی کافی (Sufficient)، D در سطح کیفی رضایت‌بخش (Good)، C در سطح کیفی خوب (Satisfactory)، B در سطح کیفی خیلی خوب (Very Good)، A در سطح کیفی عالی (Excellent) ارزیابی می‌شوند. جدول شماره ۱ نمونه سیستم

نمره دهی در دوره‌های کارشناسی ارشد دانشگاه‌های آمریکا و معادل آن در نروژ و ایران را نشان می‌دهد.

### کارشناسی ارشد حقوق دریایی در دانشگاه اسلو

دوره کارشناسی ارشد حقوق دریایی در دانشگاه اسلو یک دوره ۱/۵ ساله و ۹۰ واحدی (شامل ۶۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) و رایگان است که دانشجویان باید دروس جدول شماره ۲ را بگذرانند که ردیف‌های یک تا پنج دروس

الزامی است و دو درس نیز از دروس ردیف ۶ تا ۱۳ دروس انتخابی است. متقاضیان غیراروپایی برای ثبت‌نام در مقطع کارشناسی ارشد باید از اول اکتبر تا اول دسامبر هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت‌نام آنلاین اقدام کنند و جواب پذیرش یا عدم پذیرش توسط دانشگاه در آوریل و می از طریق ایمیل به اطلاع متقاضی خواهد رسید و شروع کلاس‌ها از آگوست خواهد بود. فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد باید حداقل دارای مدرک کارشناسی حقوق و

نمرات و سطح کیفی آن (ایران)	درصد نمرات	USA Grade Point	نمرات و سطح کیفی آن (نروژ)	نمرات و سطح کیفی آن (آمریکا)
۱۹-۲۰	۱۰۰-۹۵	۴,۳۳	عالی	A + ممتاز
۱۸/۶۰-۱۸/۹۹	۹۴-۹۳	۴,۰۰	عالی	A عالی
۱۸-۱۸/۵۹	۹۲-۹۰	۳,۶۷	خیلی خوب	B -A عالی
۱۷/۴۰-۱۷/۹۹	۸۹-۸۷	۳,۳۳	خیلی خوب	B + خوب
۱۶/۶۰-۱۷/۳۹	۸۶-۸۳	۳,۰۰	خوب	C B خوب
۱۶-۱۶/۵۹	۸۲-۸۰	۲,۶۷	رضایت‌بخش	D -B خوب
۱۵/۴۰-۱۵/۹۹	۷۹-۷۷	۲,۳۳	رضایت‌بخش	D +C قبولی
۱۴/۶۰-۱۵/۳۹	۷۶-۷۳	۲,۰۰	کافی	E C قبولی
۱۴-۱۴/۵۹	۷۲-۷۰	۱,۶۷	رد	F -C قبولی
۱۳/۴۰-۱۳/۹۹	۶۹-۶۷	۱,۳۳	رد	F +D ضعیف
۱۲/۶۰-۱۳/۳۹	۶۶-۶۳	۱,۰۰	رد	F D ضعیف
۱۲-۱۲/۵۹	۶۲-۶۰	۰,۶۷	رد	F -D ضعیف
۱۱-۱۱/۹۹	۵۹-۰	۰,۰۰	رد	F F رد

ردیف	Course Name	تعداد واحد	دروس کارشناسی ارشد
۱	Maritime Law: Contracts	۱۰	حقوق دریایی (قراردادها)
۲	Maritime Law: Liability & Insurance	۱۰	حقوق دریایی (بیمه و مسئولیت)
۳	Maritime Law: Safety, competition and EU	۱۰	حقوق دریایی (ایمنی، رقابت و اروپا)
۴	Maritime Law in practice: Mock Trial	۱۰	حقوق دریایی عملی (دادرسی ساختگی)
۵	Master thesis	۳۰	پایان‌نامه
انتخاب ۲ درس از دروس اختیاری زیر کفایت			
۶	EU Substantive Law	۱۰	حقوق ماهوی اروپا
۷	Marine Insurance	۱۰	بیمه دریایی
۸	International Commercial Law	۱۰	حقوق تجاری بین‌الملل
۹	English Law of Contract	۱۰	قرارداد حقوق انگلیسی
۱۰	International Climate Change and Energy Law	۱۰	حقوق انرژی و تغییرات بین‌الملل آب و هوایی
۱۱	International Investment Law	۱۰	حقوق بین‌الملل سرمایه‌گذاری
۱۲	International Environmental Law	۱۰	حقوق بین‌الملل محیط‌زیست
۱۳	International Trade Law	۱۰	حقوق تجارت بین‌الملل

ردیف	Course Name	تعداد واحد	دروس کارشناسی ارشد
۱	General Law of the Sea I	۱۵	حقوق عمومی دریا ۱
۲	General Law of the Sea II	۱۵	حقوق عمومی دریا ۲
۳	Law of the Sea and Marine Biodiversity	۱۵	حقوق دریا و تنوع زیستی دریایی
۴	Law of the Sea and the Arctic	۱۵	حقوق دریا و قطب شمال
۵	Master thesis	۳۰	پایان‌نامه

ردیف	CourseName	تعداد واحد	دروس کارشناسی ارشد
۱	Fishery Biology & Harvest Technology	۱۰	فن آوری برداشت و زیست‌شناسی شیلات
۲	Resource economics and project evaluation methods	۱۰	روش‌های ارزیابی پروژه و منابع اقتصادی
۳	Social science perspective on fisheries management and development	۱۰	چشم‌انداز اجتماعی توسعه و مدیریت شیلات
۴	Fisheries economics	۱۰	اقتصاد شیلاتی
۵	Fisheries research and management	۱۰	مدیریت و تحقیقات شیلاتی
۶	Coastal planning and governance	۱۰	نظارت و طرح ساحلی
۷	Model theory and data processing methods	۱۰	روش‌های پردازش داده و تئوری مدل
۸	Master Thesis	۳۰	پایان‌نامه
<b>انتخاب دو درس از دروس اختیاری زیر کفایت</b>			
۹	market-oriented product development and innovation	۱۰	نوآوری و توسعه محصولات بازارگرا
۱۰	International law and Food Security	۱۰	امنیت غذایی و حقوق بین‌الملل
۱۱	Aquaculture I	۱۰	آبزی‌پروری
۱۲	Internationalization and negotiations	۱۰	مذاکرات و جهانی‌سازی

دارای مدرک تافل PBT با نمره ۵۵۰ و بالاتر،  
IBT با نمره ۸۰ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره  
شش و بالاتر داشته باشند.

### کارشناسی ارشد فن آوری دریایی در دانشگاه علوم و فن آوری نروژ

دوره کارشناسی ارشد فن آوری دریایی یک دوره دو ساله و ۱۲۰ واحدی (شامل ۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) و رایگان است که دانشجویان باید می‌توانند در یکی از گرایش‌های هفتگانه ساختارهای دریایی، هیدرودینامیک دریایی، سایبرنتیک دریایی، مهندسی پشتیبانی و عملیات دریایی، مهندسی دریایی، طراحی سیستم‌های دریایی، آبرزی پروری و منابع دریایی فارغ‌التحصیل شوند. متقاضیان غیراروپایی برای ثبت‌نام در مقطع کارشناسی ارشد باید تا اول دسامبر هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت‌نام آنلاین اقدام کنند.

فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد فن آوری دریایی باید حداقل دارای مدرک کارشناسی مرتبط و گذراندن حداقل ۳۰ واحد ریاضی و آمار در دوره کارشناسی باشند. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره باید حداقل دارای مدرک تافل PBT با نمره ۶۰۰ و بالاتر، IBT با نمره ۹۰ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره ۶/۵ و بالاتر داشته باشند.

### کارشناسی ارشد مهندسی دریایی در دانشگاه علوم و فن آوری نروژ

دوره کارشناسی ارشد مهندسی دریایی یک دوره مشترک با دانشگاه‌های آلتوفنلاند، صنعتی چالمرز سوئد، فنی دانمارک، فن آوری سلطنتی سوئد و دانشگاه علوم و فن آوری نروژ است که یک دوره دو ساله و ۱۲۰ واحدی (شامل ۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) است. دانشجویان می‌توانند در گرایش کشتی‌های مسافربری (Passenger Ships) از دانشگاه آلتوفنلاند یا در گرایش طراحی کشتی (Ship Design) از دانشگاه چالمرز سوئد یا در گرایش عملیات کشتی (Ship Operations) از دانشگاه فنی دانمارک یا در گرایش شناورهای کوچک (Small Craft) از دانشگاه فن آوری سلطنتی سوئد و یا در گرایش ساختار اقیانوسی (Ocean Structures) از دانشگاه علوم و فن آوری نروژ فارغ‌التحصیل شوند. برای این منظور باید سال اول را در یکی از دانشگاه‌ها غیر از گرایش اصلی انتخابی و سال دوم را در دانشگاهی که گرایش اصلی انتخابی‌اش را دارد، تحصیل نمایند. بدیهی است دانشگاه‌های سوئد و دانمارک بر اساس قوانین کشور خود نسبت به اخذ شهریه اقدام می‌نمایند ولی دانشگاه فنلاند و نروژ رایگان است. در پایان دو مدرک کارشناسی ارشد برای دانشجویان توسط دو دانشگاهی که دانشجویان آنجا تحصیل کرده است، صادر خواهد شد. متقاضیان

که دانشجویان باید دروس جدول شماره ۴ را بگذرانند. متقاضیان غیراروپایی برای ثبت‌نام در مقطع کارشناسی ارشد باید از اول اکتبر تا اول دسامبر هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت‌نام آنلاین اقدام کنند و جواب پذیرش یا عدم پذیرش توسط دانشگاه در آوریل و می از طریق ایمیل به اطلاع متقاضی خواهد رسید و شروع کلاس‌ها از آگوست خواهد بود.

فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد باید حداقل دارای مدرک کارشناسی بیولوژی، اقتصاد، علوم اجتماعی و یا ترکیبی از آن‌ها باشد. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره باید حداقل دارای مدرک تافل PBT با نمره ۵۵۰ و بالاتر، IBT با نمره ۸۰ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره شش و بالاتر داشته باشند.

### کارشناسی ارشد مدیریت فنی دریایی و مدیریت بازرگانی دریایی در دانشگاه جنوب شرقی نروژ

دوره کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی دریایی و مدیریت فنی دریایی یک دوره دو ساله و ۱۲۰ واحدی (شامل ۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) و رایگان است که دانشجویان باید دروس جدول شماره ۵ را بگذرانند. متقاضیان غیراروپایی برای ثبت‌نام در مقطع کارشناسی ارشد باید تا ۱۵ ژانویه هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت‌نام آنلاین اقدام کنند. فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی دریایی باید حداقل دارای مدرک کارشناسی مدیریت کسب‌وکار، لجستیک و کشتیرانی دریایی و سایر رشته‌های مرتبط و برای کارشناسی ارشد مدیریت فنی دریایی حداقل دارای مدرک کارشناسی در رشته‌های مهندسی و یا دریایی (موتور و عرشه) و سایر مدارک مرتبط با حداقل معدل C باشد. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره باید حداقل

سایر رشته‌های کارشناسی با داشتن حداقل ۸۰ واحد درسی مرتبط با حقوق یا دریایی موردنیاز باشد. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره نیز باید حداقل دارای مدرک تافل PBT با نمره ۵۵۰ و بالاتر، IBT با نمره ۸۰ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره شش و بالاتر داشته باشند.

### کارشناسی ارشد حقوق دریا در دانشگاه ترومسو (دانشگاه قطب شمال)

دوره کارشناسی ارشد حقوق دریا در دانشگاه ترومسو (قطب شمال) یک دوره ۱/۵ ساله و ۹۰ واحدی (شامل ۶۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) و رایگان است که دانشجویان باید دروس جدول شماره ۳ را بگذرانند. متقاضیان غیراروپایی برای ثبت‌نام در مقطع کارشناسی ارشد باید از اول اکتبر تا اول دسامبر هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت‌نام آنلاین اقدام کنند و جواب پذیرش یا عدم پذیرش توسط دانشگاه در آوریل و می از طریق ایمیل به اطلاع متقاضی خواهد رسید و شروع کلاس‌ها از آگوست خواهد بود.

فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد باید حداقل دارای مدرک کارشناسی حقوق و یا علوم سیاسی با حداقل معدل B باشد. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره باید حداقل دارای مدرک تافل PBT با نمره ۵۵۰ و بالاتر، IBT با نمره ۸۰ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره ۶ و بالاتر داشته باشند.

### کارشناسی ارشد مدیریت بین الملل شیلات در دانشگاه ترومسو (دانشگاه قطب شمال)

دوره کارشناسی ارشد مدیریت بین الملل شیلات در دانشگاه ترومسو (قطب شمال) یک دوره دو ساله و ۱۲۰ واحدی (شامل ۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) و رایگان است

جدول شماره ۵: واحدهای درسی دوره کارشناسی ارشد مدیریت دریایی (فنی - بازرگانی) دانشگاه جنوب شرقی تروژ

ردیف	Course Name	تعداد واحد	بازرگانی	فنی	دروس کارشناسی ارشد
۱	Ship Operations	۷/۵	X	X	عملیات کشتی
۲	Ship Design	۷/۵	X	X	طراحی کشتی
۳	Maritime Economics	۷/۵	X	X	اقتصاد دریایی
۴	Management of Building Projects	۷/۵	X	X	مدیریت پروژه‌های ساختمانی
۵	Strategy Analysis and Management	۷/۵	X	X	مدیریت و تحلیل استراتژیک
۶	Research Methods	۷/۵	X	X	روش‌شناسی تحقیق
۷	Organization and Leadership	۷/۵	X	X	رهبری و سازمان
۸	Development and Innovation Projects	۷/۵	X	X	پروژه‌های نوآوری و توسعه
۹	Accounting and Financial Management	۷/۵	X		مدیریت مالی و حسابداری
۱۰	Supply Chain Management	۷/۵	X		مدیریت زنجیره تامین
۱۱	Maritime Law	۷/۵	X		حقوق دریایی
۱۲	Ship Structures	۷/۵	X		ساختار کشتی
۱۳	Maritime Machinery	۷/۵	X		ماشین‌آلات دریایی
۱۴	Electro, Automation and Telecommunication.	۷/۵	X		الکترونیک، اتوماسیون و مخابرات
۱۵	Master Dissertation	۳۰	X	X	پایان نامه
انتخاب یک درس از دروس اختیاری زیر کفایت					
۱۶	Human, Technology, Organization	۷/۵	X	X	انسان، فن، آوری، سازمان
۱۷	Ship Finance	۷/۵	X	X	مالیه کشتی
۱۸	Pedagogy for Maritime Lectures	۷/۵	X	X	تربیت مربی دریایی

در گرایش مهندسی سواحل از دانشگاه دلفت هلند فارغ التحصیل شوند، ترم اول در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ، ترم دوم در دانشگاه دلفت هلند و ترم سوم در دانشگاه ساتهمپتون انگلیس و ترم چهارم در دانشگاه دلفت هلند خواهند بود و بالاخره دانشجویانی که می‌خواهند در گرایش مهندسی و محیط‌زیست از دانشگاه صنعتی کاتالونیای بارسلونا فارغ التحصیل شوند، ترم اول در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ، ترم دوم در دانشگاه کاتالونیای بارسلونا و ترم سوم در دانشگاه ساتهمپتون انگلیس و ترم چهارم در دانشگاه صنعتی کاتالونیای بارسلونا خواهند بود. بدیهی است دانشگاه‌های غیر از تروژ بر اساس قوانین کشور خود نسبت به

را در دانشگاه دلفت هلند و ترم چهارم برای پایان نامه در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ خواهند بود. دانشجویانی که می‌خواهند در گرایش مدیریت و محیط‌زیست از دانشگاه ساتهمپتون انگلیس فارغ التحصیل شوند، ترم اول در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ، ترم دوم در دانشگاه صنعتی کاتالونیای بارسلونا و ترم سوم و چهارم در دانشگاه ساتهمپتون انگلیس خواهند بود. دانشجویانی که می‌خواهند در گرایش مدیریت و عملیات دریایی از دانشگاه شهر لندن فارغ التحصیل شوند، ترم اول در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ، ترم دوم در دانشگاه صنعتی کاتالونیای بارسلونا و ترم سوم و چهارم در دانشگاه شهر لندن خواهند بود. دانشجویانی که می‌خواهند

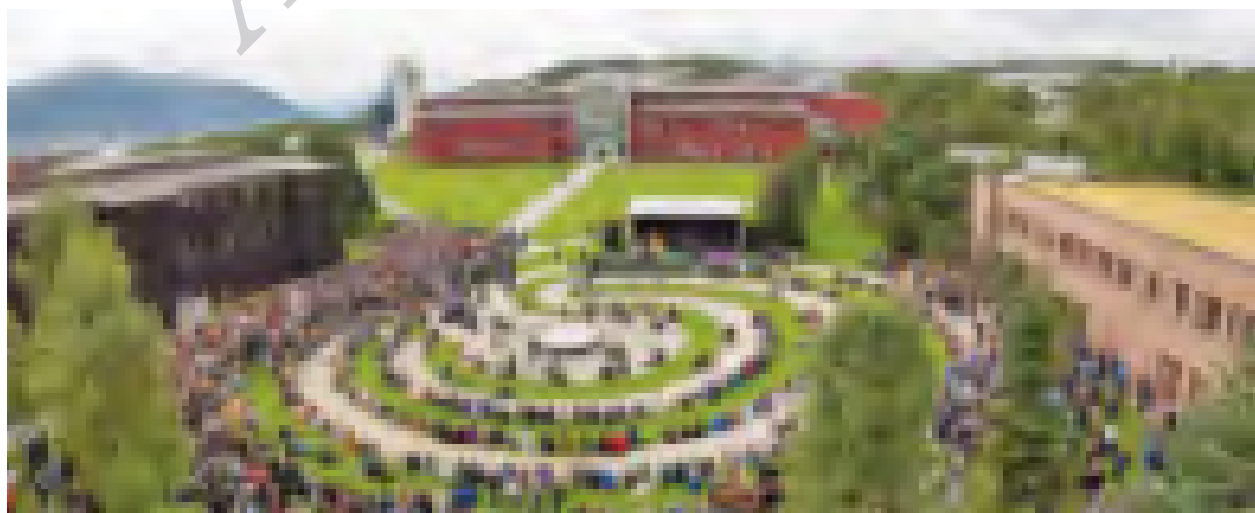
غیراروپایی برای ثبت نام در مقطع کارشناسی ارشد باید از اول اکتبر تا ۱۵ ژانویه هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت نام آنلاین اقدام کنند و جواب پذیرش یا عدم پذیرش توسط دانشگاه در آوریل و می از طریق ایمیل به اطلاع متقاضی خواهد رسید و شروع کلاس‌ها از آگوست خواهد بود.

فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد باید حداقل دارای مدرک کارشناسی مهندسی مکانیک و یا ساختمان کشتی باشد. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره باید حداقل دارای مدرک تافل PBT با نمره ۵۸۰ و بالاتر، IBT با نمره ۹۲ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره ۶/۵ و بالاتر داشته باشند.

### کارشناسی ارشد مدیریت و مهندسی دریایی و سواحل

#### در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ

دوره کارشناسی ارشد مدیریت و مهندسی دریایی و سواحل یک دوره مشترک با دانشگاه صنعتی کاتالونیای بارسلونای اسپانیا (گرایش مهندسی و محیط‌زیست)، صنعتی دلفت هلند (گرایش مهندسی سواحل)، دانشگاه شهر لندن (گرایش مدیریت و عملیات دریایی)، دانشگاه ساتهمپتون انگلیس (گرایش مدیریت و محیط‌زیست) و دانشگاه علوم و فن آوری تروژ (گرایش مهندسی سواحل دریایی قطب شمال) است که یک دوره دو ساله و ۱۲۰ واحدی (شامل ۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان نامه) است. دانشجویان ترم اول را در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ می‌گذرانند و سپس بر اساس گرایشی که انتخاب می‌کنند ترم‌های بعدی را در دانشگاه‌های دیگر خواهند بود. به عنوان مثال دانشجویانی که می‌خواهند در گرایش مهندسی سواحل دریایی قطب شمال از دانشگاه علوم و فن آوری تروژ فارغ التحصیل شوند، ترم اول در دانشگاه علوم و فن آوری تروژ و ترم دوم و سوم





اخذ شهریه اقدام می نمایند. متقاضیان غیراروپایی برای ثبت نام در مقطع کارشناسی ارشد باید حداکثر تا اول مارس هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت نام آنلاین اقدام کنند و جواب پذیرش یا عدم پذیرش توسط دانشگاه از طریق ایمیل به اطلاع متقاضی خواهد رسید.

فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد باید حداقل دارای مدرک کارشناسی مهندسی مکانیک و عمران و سایر گرایش های مرتبط باشد. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره باید حداقل دارای مدرک تافل PBT با نمره ۵۸۰ و بالاتر، IBT با نمره ۹۲ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره ۶/۵ و بالاتر داشته باشند.

### کارشناسی ارشد فن آوری فراساحل در دانشگاه استاونگر

دوره کارشناسی ارشد مدیریت اموال صنعتی و فن آوری دریایی و نواحی فراساحلی یک دوره دو ساله و ۱۲ واحدی (شامل ۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان نامه) و رایگان است که دانشجویان باید در گرایش مدیریت اموال صنعتی دروس جدول شماره ۶ و در رشته فن آوری دریایی و نواحی فراساحلی دروس جدول شماره ۷ را بگذرانند. متقاضیان غیراروپایی برای ثبت نام در مقطع کارشناسی ارشد باید تا ۱۵ ژانویه هر سال با مراجعه به سایت دانشگاه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک نسبت به ثبت نام آنلاین اقدام کنند.

فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد مدیریت اموال صنعتی باید حداقل دارای مدرک کارشناسی مهندسی باشد، ولی مدارک مهندسی مکانیک، عمران، دریایی، تولید، صنایع، شیمی و مکترونیک و نظایر آن در اولویت هستند و باید دروس جدول ۵ را بگذرانند و برای کارشناسی ارشد فن آوری دریایی و نواحی فراساحلی، متقاضیان باید دارای مدرک کارشناسی در رشته های مهندسی مکانیک، عمران، مهندسی دریایی و سایر رشته های مرتبط باشند و دروس جدول شماره ۶ را بگذرانند. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره باید حداقل دارای مدرک تافل PBT با نمره ۵۵۰ و بالاتر، IBT با نمره ۸۰ و بالاتر یا مدرک IELTS با نمره شش و بالاتر داشته باشند.

### مقطع دکترا در دانشگاه های نروژ

دوره دکترا در اکثر دانشگاه های نروژ حداقل سه سال طول می کشد که دانشجویان باید یک ترم به میزان ۳۰ واحد درس تئوری و عملی را بگذرانند و سپس به مدت حداقل پنج ترم (۲/۵ سال) بر روی رساله خود کار نمایند. در دوره های چهار ساله دکترا دانشجویان علاوه بر موارد ذکر شده فوق، موظف خواهند بود زیر نظر استاد راهنما تا سطح ۲۰ درصد

به تدریس دروس برای دانشجویان مقاطع پایین تر بپردازند. مدارک کارشناسی ارشد باید مرتبط با دوره دکترا بوده و همچنین در بسیاری از دانشگاه ها میانگین نمرات معدل لیسانس نیز مورد توجه قرار می گیرد بنابراین بهتر است دوره لیسانس با فوق لیسانس و دکترای متقاضیان یکسان باشند. دانشگاه ها در صورت نیاز به داشتن دانشجوی دکترا از طریق وبسایت اعلان عمومی می نمایند و متقاضیان باید به طور مستمر سایت های دانشگاه های نروژ را بررسی و جستجو نمایند. در حالت خاص ممکن است دانشجویان پروپوزال

خود را برای یک عضو هیات علمی دانشگاه ارسال و پس از بررسی پروپوزال و انجام مصاحبه به متقاضی پذیرش بدهند. ثبت نام متقاضیان به صورت آنلاین انجام می شود. تحصیل در دوره دکترا در نروژ نه تنها رایگان است بلکه دانشجویان دکترا ماهانه حداقل تا ۲۲ هزار کرون نروژ قبل از کسر مالیات حقوق دریافت می کنند که مبلغ فوق نه تنها هزینه های زندگی آن ها را پوشش می دهد بلکه مقداری از مبلغ فوق را می توانند در ماه پس انداز نمایند. کلیه دانشجویان یا توسط دانشگاه بورس می شوند و یا می توانند از

جدول شماره ۶: واحدهای درسی دوره کارشناسی ارشد مدیریت اموال صنعتی دانشگاه استاونگر

ردیف	Course Name	تعداد واحد	دروس کارشناسی ارشد
۱	Risk analysis and risk management	۱۰	مدیریت و تحلیل ریسک
۲	Introduction to Probability and Statistics	۱۰	مقدمه ای بر آمار و احتمال ۲
۳	Project Management	۵	مدیریت پروژه ۱
۴	Offshore field development	۵	توسعه حوزه فراساحل
۵	Reliability Analysis	۱۰	تحلیل قابلیت اطمینان
۶	Engineering assets, Processes, and Performance	۱۰	مهندسی دارایی ها، پردازش ها و کارایی
۷	Operations and maintenance management	۵	مدیریت پشتیبانی و عملیات
۸	Condition monitoring and management	۵	مدیریت و پایش شرایط
۹	Human factors, technology and organizational issues	۱۰	فاکتورهای انسانی، فن آوری و مشکلات سازمان ها
۱۰	Industrial services and strategies	۵	استراتژی ها و سرویس های صنعتی
۱۱	Economics and Decision Analysis for Engineers	۵	اقتصاد و تحلیل تصمیم گیری برای مهندسی
۱۲	Master thesis	۳۰	پایان نامه
انتخاب دو درس از دروس اختیاری زیر کفایت			
۱۳	Offshore Wind Turbine Engineering	۵	مهندسی توربین های بادی فراساحلی
۱۴	Life Extension of Structures	۵	ساختارهای انشعاب زیستی
۱۵	Technological Innovation and Entrepreneurship	۵	کارآفرینی و نوآوری فن آورانه
۱۶	Technical safety	۵	ایمنی فنی

جدول شماره ۷: واحدهای درسی دوره کارشناسی ارشد فن آوری دریایی و نواحی فراساحلی دانشگاه استاونگر

ردیف	Course Name	تعداد واحد	دروس کارشناسی ارشد
۱	Risk analysis and risk management	۱۰	مدیریت و تحلیل ریسک
۲	Introduction to Probability and Statistics	۱۰	مقدمه ای بر آمار و احتمال ۲
۳	Fluid Dynamics	۵	دینامیک سیالات
۴	Offshore field development	۵	توسعه حوزه فراساحل
۵	Mechanics of Solids	۱۰	مکانیک جامدات
۶	Operations and maintenance management	۵	مدیریت پشتیبانی و عملیات
۷	Marine Technology and design	۱۰	طراحی و فن آوری دریایی
۸	Pipelines and risers	۵	خطوط لوله و آب پاش ها
۹	Subsea Technology	۱۰	فن آوری بستر دریا
۱۰	Marine Operation	۱۰	عملیات دریایی
۱۱	Master thesis	۳۰	پایان نامه
انتخاب دو درس از دروس اختیاری زیر کفایت			
۱۲	Plastic analysis of structures	۵	ساختار تحلیل پلاستیک
۱۳	(Computational Fluid Dynamics (CFD	۵	دینامیک سیالات محاسباتی
۱۴	Project Management	۵	مدیریت پروژه ۱
۱۵	Life Extension of Structures	۵	ساختارهای انشعاب زیستی
۱۶	Finite Element Methods	۵	روش های جزئی متناهی
۱۷	Offshore Wind Turbine Engineering	۵	مهندسی توربین های بادی فراساحلی

سازمان‌های بورس دهنده، بورس دریافت نمایند.

در اکثر دانشگاه‌های نروژ که در بالا به آن‌ها اشاره شد، دوره‌های دکترا در رشته‌های دریایی به‌طور متناوب در صورت وجود پروژه و اسپانسر ارایه می‌شود و نسبت به پذیرش دانشجوی دکترا اقدام می‌نمایند. پیش‌نیازهای ورود به دوره دکترا متفاوت است که به‌عنوان مثال، متقاضیان تحصیل در دوره دکترا مهندسی سایبرنتیک دریایی دانشگاه علوم و فن آوری نروژ حداقل نیازمند پیش‌نیازهایی مانند: الف- حداقل معدل کارشناسی در رشته‌های مهندسی مرتبط باید D (۱۵/۴۰) و بالاتر) و حداقل معدل کارشناسی ارشد مرتبط با رشته مذکور C (۱۶/۶۰) و بالاتر، ب- ارایه یک تادو صفحه نامه مبنی بر انگیزه شما از ادامه تحصیل به همراه پروپوزال مناسب برای رساله دکترا، ج- نامه یا شماره تلفن دسترسی دو نفر از اساتید که سطح علمی شما را تایید می‌نمایند، د- داشتن مجموعه مقالات چاپی در ژورنال‌های معتبر و یا انتشار کتاب و یا داشتن طرح‌های تحقیقی ه- داشتن مدارک زبان معتبر است.

### پیشنهادات و نتیجه‌گیری

بالا بودن سطح کیفی دانشگاه‌های نروژ بر هیچ‌کسی پوشیده نیست و با توجه به رایگان بودن تحصیل در آن‌ها، فرصت بسیار مناسبی برای علاقه‌مندان به تحصیل در خارج از کشور را فراهم آورده است. ولی رقابت برای اخذ پذیرش آسان نیست و پذیرش در مقطع کارشناسی و کارشناسی ارشد به ترتیب اولویت بر اساس معدل، نمرات زبان و مرتبط بودن رشته تحصیلی است. بنابراین علاقه‌مندان به تحصیل باید در درجه اول دارای معدل بالا باشند.

با عنایت به ماهیت بین‌المللی برخی از سازمان‌ها نظیر سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های کشتیرانی و همچنین عدم وجود زیرساخت‌های لازم آموزشی در کشور در سطح بین‌المللی به‌خصوص در رشته‌های دریایی و کشتیرانی و نیاز سازمان‌های فوق‌الذکر به داشتن نیروی انسانی ماهر و توانا و نیز کاهش هزینه‌های آموزشی به دلیل رایگان بودن دوره‌ها، پیشنهاد می‌شود با توجه به این که آموزش یک سرمایه‌گذاری بلندمدت

است حداقل سازمان‌های مرتبط با امور دریایی و کشتیرانی مساعدت‌های لازم جهت اعزام نیروهای انسانی که مستقلاً توانایی اخذ پذیرش از دانشگاه‌های رایگان مذکور را دارند، به‌منظور کسب مهارت‌های علمی و فنی را داشته باشند.

### منابع

- 1- <http://www.uio.no/english/studies/programmes/maritime-master/index.html>
- 2- [https://uit.no/studietilbud/program?p\\_document\\_id=271310#innhold](https://uit.no/studietilbud/program?p_document_id=271310#innhold)
- 3- [http://en.uit.no/study-catalogue/show-program?p\\_document\\_id=268964#opptinfo](http://en.uit.no/study-catalogue/show-program?p_document_id=268964#opptinfo)
- 4- <https://www.hbv.no/academic-programmes/full-degree-programmes/maritime-management/master-of-maritime-management/>
- 5- <http://www.ntnu.edu/studies/langcourses/languagerequirements>
- 6- <http://www.ntnu.edu/studies/msnmme>
- 7- <http://www.ntnu.edu/studies/mscomem>
- 8- <http://www.uis.no/studies/master-s-programmes-in-english/offshore-technology>
- 9- <http://www.studyinnorway.no>
- 10- <http://www.webometrics.info>





## قبل از ساخت بندر چه باید کرد؟

حسین مثقالی

کارشناس مسئول اداره کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی

باعث افزایش قیمت تولیدات داخلی و در نتیجه افزایش واردات می شود، میزان تولید؛ بستگی به مواد خام، تولیدات صنعتی و تولیدات کشاورزی یک کشور دارد. اختلاف تولید و مصرف در یک کشور معمولاً مقدار نیاز به واردات و صادرات آن کشور را تعیین می کند، میزان مصرف؛ مصرف شامل دو دسته اصلی کالاهای اساسی و کالاهای غیر اساسی است که مصرف دسته اول در اغلب شرایط اقتصادی اجتناب ناپذیر است و با بهبود دسته دوم تابع شرایط اقتصادی است و با بهبود آن افزایش می یابد و بالعکس.

نتیجه این که ارتباط تنگاتنگی بین توسعه اقتصادی و حجم تجارت وجود دارد. یعنی برای پیش بینی حجم مبادلات تجاری لازم است که روند اقتصادی کشور نیز مطالعه شود. برای همین گاهی به مطالعات بازار مطالعات اقتصادی هم می گویند. برای پیش بینی مبادلات تجاری مدل ها گوناگونی وجود دارد که مهم ترین آن ها به عبارت زیر است: مدل ریاضی، VAR (VECTOR AUTO REGRESSIVE MODEL)

می کند. این فعالیت ها دامنه گسترده ای دارد که در زیر به اهم آن ها پرداخته می شود.

**صادرات و واردات:** این فعالیت های مرتبط با تجارت خارجی یک کشور است. درصد قابل توجهی از کالاهایی که به یک کشور وارد یا از آن کشور صادر می شوند، از طریق دریا حمل و نقل می شوند بنابراین لازم است میزان و نوع کالاهای صادراتی و وارداتی شناسایی شوند.

**عوامل موثر بر واردات و صادرات کالا در یک کشور به قرار زیر است:** جمعیت؛ هر چه جمعیت یک کشور بیشتر شود، قاعدتاً حجم مبادلات تجاری آن نیز بیشتر خواهد شد، نرخ GDP؛ سرمایه گذاری دولتی و سرمایه گذاری خصوصی به نرخ تولید ناخالص ملی ارتباط دارد. به این معنی که با افزایش این نرخ سرمایه گذاری نیز افزایش یافته و در نتیجه صادرات و واردات نیز افزایش می یابد، نرخ ارز؛ نرخ واقعی ارز باعث افزایش سرمایه گذاری و رشد GDP می شود، نرخ تورم؛ افزایش نرخ تورم

پاسخ کلی به این سؤال این است که، قبل از ساخت یک بندر باید مطالعه کرد. اما جزییات، مراحل و متدولوژی این مطالعات چیست؟ مقاله حاضر در صدد پاسخ گویی به این سؤال هاست. مطالعات یک بندر نیز مثل دیگر مطالعات طرح ها و پروژه های زیربنایی، سه مرحله دارد. برنامه ریزی بندر Port Planning، طراحی بندر Port Design، مهندسی بندر - Port Engineering.

**برنامه ریزی بندر:** برنامه ریزی عبارت است از فرآیندی دارای مراحل مشخص و به هم پیوسته برای تولید یک خروجی منسجم در قالب سیستمی هماهنگ از تصمیمات. در برنامه ریزی باید بتوان مطابق با تغییرات، مسیر حرکت سازمان را تغییر داد و رفتار جدیدی را در پیش گرفت. برنامه ریزی بندر یا همان طرح جامع، مراحل مشخصی دارد که به شرح زیر است:

**مطالعات بازار:** منظور از مطالعات بازار بررسی کلیه فعالیت هایی است که برای ایجاد بار

این مدل با در نظر گرفتن تغییرات شاخص‌های کلیدی اقتصاد که در بالا به آن‌ها اشاره شد، دست به پیش‌بینی مبادلات تجاری می‌زند، مدل نسبت‌ها، ادامه روند موجود را پیش‌بینی می‌کند. به این معناست که شاخص‌های کلیدی اقتصاد ثابت فرض شده است و مدل رشد شتابان، بر اساس چشم‌اندازهای توسعه یک کشور بنا شده و در واقع رشد مبادلات تجاری نه تابع شاخص‌های اقتصادی که تابع هدف‌گذاری دولت است.

**ترانزیت:** ورود بار یا مسافر به منظور عبور از کشور از یک نقطه مرزی و خروج از نقطه مرزی دیگر را در فرهنگ حمل‌ونقل ترانزیت می‌گویند. پس علاوه بر کالاهای وارداتی و صادراتی، کالاهای ترانزیتی از کشور نیز باید مورد بررسی قرار گیرند. عوامل مؤثر بر جذب بار ترانزیتی به شرح زیر است: کیفیت محوره‌های ترانزیتی، ظرفیت شبکه ترانزیتی، وجود خطوط لاینر، وجود قوانین و مقررات تسهیل‌کننده و ثبات سیاسی و اقتصادی.

**ترانشیپ:** انتقال کالا از یک کشتی به کشتی دیگر را ترانشیپ می‌گویند. این کار زمانی در یک بندر اتفاق می‌افتد که بنادر منطقه امکانات پهلوودهی کشتی‌های بزرگ را نداشته باشند ولی بندر ما داشته باشد. با توجه به گرایش حمل‌ونقل به استفاده از صرفه‌جویی به مقیاس کشتی‌ها به سمت بزرگ‌تر شدن می‌روند. در همین ارتباط کشتی‌های فیدری به کشتی‌های کوچک‌تری گفته می‌شود که کالا را از کشتی‌های بزرگ به آن‌ها منتقل می‌کنند تا به بنادر کوچک‌تر ببرند.

**کابوتاز:** منظور از کابوتاز حمل یک کالا از یک بندر به بندر دیگر در همان کشور است. در این ارتباط مقایسه هزینه و زمان حمل بار از دریا و خشکی بین بنادر مبدا و مقصد، همچنین حمل‌ونقل بار بین سرزمین اصلی و جزایر و حمل‌ونقل بار بین جزایر کشور باید بررسی و مدنظر قرار گیرد.

**بونکرینگ:** سوخت‌رسانی به کشتی‌ها بونکرینگ نام دارد و در صورتی که سوخت از داخل کشور تامین شود، تنها بارگیری آن از طریق امکانات بندر باید مدنظر قرار گیرد و اگر سوخت از طریق خود بندر وارد شود تخلیه آن نیز باید در پیش‌بینی عملیات بندر لحاظ شود. میزان کابوتاز به عوامل زیر بستگی دارد: امکان تامین مواد سوختی مناسب کشتی‌ها، وجود امکانات مناسب برای نگهداری سوخت، وجود تاسیسات و تجهیزات تهیه سوخت‌های خاص، توجه به مقررات گمرکی تهیه سوخت‌های خاص، در دست داشتن آمار شناورها، برآورد میزان سوخت مصرفی شناورها و وجود شناور و تجهیزات برای سوخت‌رسانی.

**مطالعات حمل‌ونقلی:** در مطالعات حمل‌ونقلی ظرفیت مسیرهای زمینی، ریلی و آبی که می‌توانند مبدا کالاهای بارگیری شده از بندر و یا مقصد کالاهای تخلیه‌شده در بندر باشند، بررسی می‌شود. به این منظور ابتدا باید مدهای حمل‌ونقلی را شناسایی کرد. چهار مَد حمل‌ونقلی منتهی به بندر وجود دارد:

**حمل‌ونقل جاده‌ای:** در این قسمت به مباحث زیر پرداخته می‌شود.

**بررسی شرایط عرضه حمل‌ونقل جاده‌ای از سه منظر:** ۱- شبکه راه‌ها ۲- وضعیت ناوگان ۳- هزینه حمل، تعیین میزان جابه‌جایی کالا به وسیله جاده در حال حاضر، بررسی طرح‌های توسعه‌ای مصوب و در دست اجرا و تشکیل ماتریس مبدا-مقصد. با تشکیل این ماتریس و اطلاعات دیگر میزان حمل کالا از هر مسیر بر اساس هزینه حمل برآورد می‌شود.

**حمل‌ونقل ریلی:** روند مطالعات این قسمت هم مانند حمل‌ونقل جاده‌ای است. البته در کشورمان برنامه‌ریزی استفاده از راه‌آهن با ملاحظات زیر همراه است. بررسی گستردگی و پیوستگی شبکه راه‌آهن در کشور، بررسی کالاهایی که قابلیت حمل بار راه‌آهن را دارند، مدت زمان حمل کالا با راه‌آهن چند برابر جاده است، انعطاف‌پذیری کم از نظر زمان بندی، در دسترس نبودن ناوگان ریلی نسبت به جاده‌ای، نبود امکان آرایه خدمات در به در، در مقایسه با جاده و بالاخره حمل‌ونقل هوایی و حمل‌ونقل رودخانه‌ای نیز در صورتی که بر عملکرد بندر تأثیر می‌گذارند باید بررسی شوند.

**مطالعات مدیریتی:** مطالعات مدیریتی از این نظر مهم و سرنوشت‌ساز است که در برآورد هزینه‌ها و درآمدها و نرخ بازگشت سرمایه، منبع سرمایه‌گذاری و نحوه مدیریت بسیار تعیین‌کننده است. برای همین قبل از تهیه هرگونه طرحی ابتدا لازم است شیوه‌مدیریت آن تعیین شود. باید توجه کرد که هدف مشترک همه بنادر جهان، ارتقا خدمات بندری و جذب مشتریان در یک چهارچوب موجه اقتصادی است. به همین منظور باید به دنبال بهترین شیوه مدیریت بود. شیوه‌های مدیریتی بنادر عبارتند از: بنادر خدماتی، بنادر ابزاری، بنادر صاحبخانه‌ای و بنادر خصوصی که هر شیوه از شیوه‌های گفته‌شده می‌تواند بر نحوه ساخت بندر تأثیر بگذارد.

**تدوین استراتژی توسعه:** پس از انجام مراحل اول تا سوم یعنی مطالعات بازار، مطالعات حمل‌ونقلی و مطالعات مدیریتی نوبت به تهیه استراتژی توسعه بندر می‌رسد. در این مرحله نحوه و اولویت احداث هر کدام از بخش‌های بندری مشخص می‌شود. برای نیل به استراتژی توسعه باید به موارد زیر توجه داشت و هر کدام را مورد تحلیل قرار داد. چشم‌انداز توسعه، بررسی نقاط قوت و نقاط ضعف، شناسایی فرصت‌ها و تهدیدها، تشکیل و تحلیل ماتریس SWOT، اهداف اصلی و اهداف فرعی، انجام اقدامات برای رسیدن به اهداف و بالاخره سناریوهای مختلف توسعه در این بخش مورد مطالعه قرار می‌گیرند.

اکنون با انجام مطالعات بالا می‌دانیم که بندر مورد نظر را چگونه، با چه ابعادی، با چه هزینه‌ای و در چه سالی باید احداث کنیم. به عبارت دیگر برای بندرمان در قالب یک طرح جامع برنامه‌ریزی کرده‌ایم.

**طراحی بندر:** طراحی بندر مرحله بسیار مهمی است که بین برنامه‌ریزی و مهندسی بندر قرار داشته و گاهی مورد غفلت قرار می‌گیرد. منظور از طراحی بندر از نوع عملیاتی است و نباید آن را با طراحی از نوع مهندسی اشتباه گرفت. طراحی بندر یعنی پاسخ‌گویی مفهومی به عملکردها به نحوی که روابط حاکم بین اجزای هر بخش از بندر باهم از یک طرف و بخش‌های مختلف بندر باهم، از طرف دیگر برقرار باشد. این مرحله شامل بخش‌های زیر است. به عبارت دیگر برای طراحی یک بندر بخش‌های مختلف زیر را به شرحی که در ادامه می‌آید باید طراحی کرد.

**مکان‌یابی بندر:** در ابتدای طراحی باید مکان مناسبی برای احداث بندر پیدا کرد. شاید سؤال شود پس مطالعات برنامه‌ریزی بندر برای کجا بوده است؟ اگر مکان بندر مشخص نیست، چگونه برای آن برنامه‌ریزی کرده‌ایم؟ پاسخ این است که در برنامه‌ریزی بندر هم می‌توان یک



بندر موجود را در نظر گرفت و توسعه آن را مدنظر داشت و هم می‌توان یک منطقه مشخص را برای ساخت یک بندر جدید یا توسعه بندر موجودی که امکان توسعه ندارد، برنامه‌ریزی کرد. در حالت دوم نیاز به مکان‌یابی بندر داریم. برای این منظور موضوعات زیر باید بررسی شود. هیدروگرافی و عمق سنجی، نزدیکی به مسیرهای اصلی دریایی، فراهم بودن شرایط دریاوردی ایمن، شبکه‌های دسترسی و پسرکانه، پراکنش جمعیتی در امتداد خط ساحل، دسترسی به منابع و امکانات زیربنایی، وضعیت اقلیمی - خطر زلزله - وضعیت روانگرایی، وضعیت زیست محیطی (مناطق حفاظت شده در خشکی - مناطق حساس دریایی)، عوامل دیگر (سیاسی - استراتژیک و ...).

**طراحی بخش دریایی:** مسایل عمده در طراحی بخش دریایی شامل و نه محدود به موضوعات زیر است: قرارگیری بندر در آبراه طبیعی (رودخانه یا خور)، قرارگیری بندر در دریا (نیاز به موج شکن)، بزرگی موج شکن (بستگی به سایز کشتی‌ها دارد)، حوضچه پرخش کشتی، کانال دسترسی (بستگی به عمق حوضچه دارد)، عمق لایروبی، مسایل محیط زیستی.

#### طراحی ترمینال‌ها:

ترمینال‌ها انواع مختلف دارد که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: ترمینال کانتینری، ترمینال کالای عمومی، ترمینال مواد معدنی، ترمینال غلات، ترمینال فله مایع، ترمینال مواد نفتی و غیره. تفاوت ترمینال‌ها در اجزای تشکیل دهنده آن‌ها، نحوه ارتباط اجزا، تجهیزات تخلیه و بارگیری و محل قرارگیری ترمینال‌ها در یک بندر نسبت به یکدیگر است. طراحی یک ترمینال به لحاظ پویایی و دینامیک بودن عملکردش از ویژگی خاصی برخوردار است. به این معنی که عوامل دینامیکی در طراحی مفهومی آن موثر است. برای همین کلیه اجزای آن باید در ارتباط با یکدیگر و به صورت یک فرآیند طراحی شوند. از زمانی که بار از کشتی توسط جرثقیل تخلیه می‌شود، جرثقیل آن را روی کشتی قرار می‌دهد، کشتی آن را به

انبار می‌برد و جرثقیل دیگر یا یک لیفتراک آن را در انبار قرار می‌دهد، باید کلیه زمان‌ها و فواصل محاسبه شود تا ظرفیت و ابعاد اجزای مختلف ترمینال به دست آید. بعد هم فرآیند خروج کالا از ترمینال وجود دارد و چند فرآیند دیگر. منظور از این توضیحات این است که نمی‌توان یک انبار را بدون در نظر گرفتن تجهیزات آن طراحی کرد و یا تعداد کشتی‌ها را بدون داشتن ابعاد مسیرهای رفت و برگشت به محل دپوی کالا تعیین نمود. در ادامه به ذکر اجزای دو ترمینال که کاربرد بیشتری در بنادر بازرگانی دارند اشاره می‌شود.

**اجزای ترمینال کانتینری:** اسکله، بارانداز (APRON)، کانتینر یارد، ایستگاه بار کانتینری (CFS)، راه‌های دسترسی، ایستگاه تخلیه و بارگیری قطار، گیت و باسکول و X-Ray، پارکینگ، حصار، دفاتر عملیاتی، گنتری کرین، کشتی، ترانسیتور یا رچ استاکر یا استرادل کریر.

**اجزای ترمینال کالای عمومی:** اسکله، بارانداز، انبار ترانزیت، انبار روبرواز، انبار سرپوشیده نگهداری کالا، مسیرهای دسترسی (راه و راه‌آهن)، گیت و باسکول، پارکینگ، حصار، دفاتر عملیاتی، جرثقیل ساحلی، کشتی یا لیفتراک، جرثقیل محوطه.

**عوامل موثر بر طراحی ترمینال‌ها:** در طراحی ترمینال‌ها عوامل مشخصی که در برنامه‌ریزی بندر تعیین می‌شوند موثر هستند. این عوامل عبارتند از: ظرفیت ترمینال در سال (تن در سال یا TEUs در سال)، نوع ترمینال (نوع کالای مبادله شونده)، تعداد پست اسکله، نوع تجهیزات تخلیه و بارگیری کشتی و محوطه، نرم تخلیه و بارگیری (تن در ساعت یا moves/hour)، مدت زمان توقف کالا در ترمینال (روز)، الگوی بارچینی، نسبت حمل و نقل کالا با کامیون و قطار.

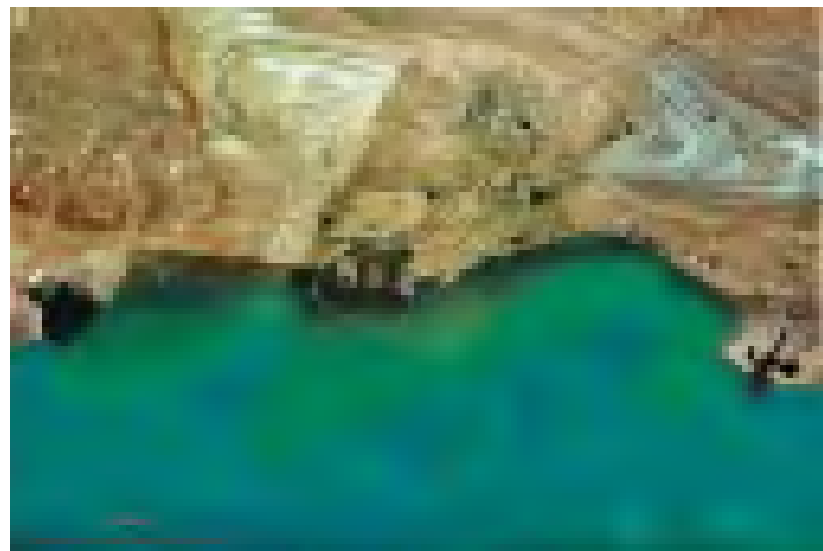
**طراحی شبکه‌های دسترسی:** شبکه‌های دسترسی یک بندر شامل شبکه جاده‌ای، شبکه راه‌آهن و

تقاطع هاست. شبکه جاده‌ای: این شبکه شامل جاده اصلی ورود و خروج به بندر و جاده‌های فرعی متصل به ترمینال‌ها است. قابل ذکر است که جاده‌های داخل ترمینال‌ها جزئی از ترمینال محسوب می‌شوند و به لحاظ طراحی هندسی و سازه‌ای (نه الزامات ترافیکی) تابع شرایط ترمینال هستند. شبکه راه‌آهن: شبکه راه‌آهن در یک بندر شامل سه بخش اساسی است. شانزینگ یارد (خارج از بندر)، ایستگاه‌های تخلیه و بارگیری (داخل ترمینال‌ها) و راه‌آهن مواصلاتی از شانزینگ یارد به ایستگاه‌های تخلیه و بارگیری. قابل ذکر است ایستگاه‌های تخلیه و بارگیری در قسمت انتهایی بیرونی ترمینال‌ها قرار دارند تا کم‌ترین تقاطع را با جاده‌های داخل ترمینال داشته باشند. شاید در موارد اندکی که کالاهای به صورت یکسره با قطار حمل می‌شوند، خطوط راه‌آهن روی اسکله‌ها نیز کشیده می‌شود. در واقع ایستگاه تخلیه و بارگیری در این حالت پای کشتی است.

**تقاطع‌ها:** این تقاطع‌ها دودسته‌اند. هم‌سطح و غیر هم‌سطح که ممکن است تقاطع جاده‌ها با یکدیگر و یا جاده با راه‌آهن باشد. هم‌سطح یا غیر هم‌سطح بودن تقاطع تابعی از میزان ترافیک، شرایط محل و بودجه است. در صورت غیر اجتناب بودن استفاده از تقاطع هم‌سطح باید از برآورده شدن الزامات ایمنی اطمینان حاصل کرد.

**طراحی زون اداری:** ساختمان‌های این زون خارج از زون عملیاتی قرار دارند اما لازم است به زون مزبور قابلیت دسترسی قابل قبولی داشته باشد. این زون معمولاً شامل اجزای زیر بوده و برای طراحی هر کدام لازم است ضوابط خاصی را رعایت کرد. ساختمان اداری بندر، ساختمان گمرک، هتل یا مهمان سرا، سالن غذاخوری، مسجد یا نمازخانه، شبکه راه‌های ارتباطی و فضای سبز.

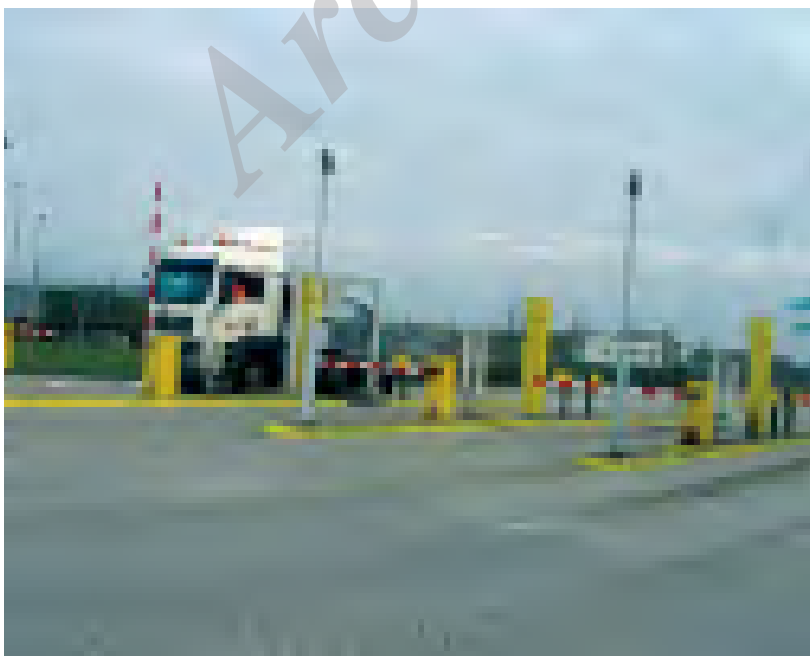
**طراحی زون پشتیبانی - صنعتی:** طراحی و ایجاد زون پشتیبانی - صنعتی برای توسعه و بقای یک بندر از یک طرف و توسعه و بقای اقتصاد منطقه و حتی کشور از طرف دیگر از اهمیت زیادی برخوردار است. در صورت ایجاد چنین منطقه‌ای در جوار و یا در نزدیکی بندر، برنامه‌ریزی بندر نیز تحت تاثیر قرار می‌گیرد و در مطالعات بازار باید عامل دیگری را نیز وارد کرد و آن مقدار باری است که وجود زون پشتیبانی - صنعتی برای بندر ایجاد می‌نماید. طراحی این زون مبحث بسیار مفصلی است اما در حد این مقاله توجه به موضوعات زیر قابل اشاره است. بررسی پتانسیل بازار برای تعامل متقابل با بندر، در نظر گرفتن الزامات بنادر نسل دوم و سوم، قرارگیری در منطقه ویژه اقتصادی یا منطقه آزاد، امکان ارتباط مناسب با تاسیسات بندری (ترمینال‌ها)، توجه ویژه به محیط زیست به خصوص در زون صنعتی و دسترسی به تاسیسات زیربنایی و یا امکان ایجاد آن. در پایان این مرحله طرح مفصلی از بخش‌های





موضوعات مطرح است. با این توضیح که تجهیزات برخلاف سازه‌های دریایی و بندری در کارخانه ساخته می‌شوند و سازوکاری متفاوت با بخش‌های پیش گفته دارد. انواع جرثقیل‌های ساحلی، گنتری کرین‌ها، آن‌لودرها و آپ‌لودرها، بگ‌لودرها و تسمه نقاله‌ها، جرثقیل‌های محوطه، ترانسیتورها (RMG, RTG)، استرادل کریپر، ریج استاکر و تاپ لیفت، انواع لیفتراک‌ها، انواع کشنده‌های ترمینال. تخصص‌های مورد نیاز در این بخش بسیار متنوع است که تعدادی از آن‌ها عبارت است از مکانیک جامدات، سازه، برق، کامپیوتر، ابزار دقیق و...

**نتیجه گیری:** بنابر توضیحات ارائه شده در طرح‌های توسعه سه مرحله مشخص وجود دارد: برنامه‌ریزی، طراحی، مهندسی. این سه مرحله به‌عنوان طرح جامع، طرح تفصیلی، مطالعات فاز ۱ و ۲ نیز شناخته می‌شود. معمولاً طرح جامع و مطالعات فاز ۱ و ۲ انجام می‌شود ولی مطالعات تفصیلی که معادل طراحی بندر است خیر. از این رو می‌توان نتیجه گرفت که مبحث طراحی بندر مغفول مانده و بیش از پیش باید مدنظر قرار گیرد.



سرپوشیده، طراحی ساختمان‌ها (اداری، عملیاتی، خدماتی و...)، طراحی راه‌ها، طراحی راه‌آهن و طراحی پل‌ها. تخصص‌های مورد نیاز در این بخش عبارت است از: ژئوتکنیک، معماری، سازه، زلزله، ترافیک، راه‌آهن و...

**مهندسی تاسیسات برقی:** در مهندسی تاسیسات برقی این موضوعات مطرح است: طراحی شبکه برق بندر، طراحی پست‌های برق، روشنایی محوطه‌ها، سیستم‌های برقی انبارها و ساختمان‌ها، سیستم‌های انتقال دیتا و مخابرات، سیستم‌های اعلام حریق ابنیه و محوطه‌ها، طراحی شبکه برق اضطراری. تخصص‌های مورد نیاز در این بخش عبارت است از قدرت، مخابرات، کامپیوتر و...

**مهندسی تاسیسات مکانیکی:** در مهندسی تاسیسات مکانیکی این موضوعات مطرح است: طراحی شبکه آب بندر، شبکه جمع‌آوری فاضلاب بندر، طراحی شبکه آب آتش‌نشانی، سیستم‌های اطفاء حریق ابنیه و محوطه‌ها، آب و فاضلاب ساختمان‌ها و انبارها، طراحی تصفیه‌خانه‌ها. تخصص‌های مورد نیاز در این بخش عبارت است از مکانیک سیالات و...  
**مهندسی تجهیزات:** در مهندسی تجهیزات این

مختلف یک بندر در دست داریم که معادل طرح تفصیلی در مطالعات شهری است. این طرح پیش از این که جنبه مهندسی داشته باشد، جنبه عملیاتی دارد. از این رو می‌توان به آن طرح عملیاتی یا بهره‌برداری هم گفت. در این طرح مفهومی، چندین و چند پروژه مختلف وجود دارد که هر کدام را باید با توجه به نوع آن به مهندسان مربوطه سپرد تا طرح و نقشه‌های اجرایی آن را تهیه کنند.

**مهندسی بندر:** پس از طراحی بندر که می‌توان آن را طرح تفصیلی، عملیاتی و یا طرح بهره‌برداری از بندر نیز نامید، نوبت طراحی مهندسی سازه‌ها، تاسیسات و تجهیزات بندری بر اساس نتایج مرحله قبل است. شایان ذکر است برخی از کارهای این مرحله و مرحله قبل در برخی اجزای بندر مثل ساختمان‌ها و یا موج‌شکن و کانال دسترسی، ممکن است هم‌پوشانی داشته باشند اما دیگر قسمت‌های یک بندر که از نظر عملکردی ماهیتی پویا و دینامیک دارند و به نوعی می‌توان آن‌ها را بخشی از یک خط تولید دانست، مرحله طراحی و مهندسی در آن‌ها کاملاً مجزا و دو مقوله مختلف است. به عبارت دیگر طراحی بخش دینامیک بندر را عمدتاً باید متخصصان امور بندری انجام دهند و مهندسی این بخش از بندر را متخصصان امور مهندسی. البته در قسمت‌هایی مثل طراحی موج‌شکن و کانال دسترسی همکاری تنگاتنگ مهندسان و متخصصان امور دریایی اجتناب‌ناپذیر است و در طراحی مواردی مثل طراحی ساختمان‌های اداری در حیطه کاری مهندسان است. با این مقدمه در ادامه به بخش‌های مختلف مهندسی بندر اشاره می‌شود.

**مهندسی سازه‌های دریایی:** در مهندسی سازه‌های دریایی این موضوعات مطرح است: هیدرودینامیک امواج، طراحی سازه موج‌شکن، طراحی اسکله‌ها، طراحی دلفین‌ها، محاسبه پایداری کانال دسترسی، محاسبات رسوب‌گذاری و اجرای مدل ریاضی یا فیزیکی. تخصص‌های مورد نیاز در این بخش عبارت است از سازه‌های دریایی، زلزله، فیزیک دریا، ژئوتکنیک و...

**مهندسی سازه‌های بندری:** در مهندسی سازه‌های بندری این موضوعات مطرح است: استحصال زمین و تحکیم خاک، طراحی انبارهای روباز (زیرسازی و روسازی)، طراحی انبارهای

## آینده تجهیزات تخلیه و بارگیری کشتی در بنادر کانتینری

مهدی رستگاری

رییس امور تحقیق و توسعه شرکت توسعه خدمات بندری و دریایی سینا

زمانی که صحبت از مدیریت منابع در بنادر کانتینری به میان می‌آید، بعد از زیرساخت بنادر (اعم از پهلوگاه‌ها، محوطه‌های انبارش، انبارها، شبکه مسیرها و غیره)، تجهیزات تخلیه-بارگیری کشتی در هر بندر راهبردی‌ترین منابع سیستم عملیات آن‌ها به شمار می‌آیند. روسازیه‌های بندر به آن امکان می‌دهند که کارکرد اصلی تخلیه و بارگیری را به اجرا درآورند. این تجهیزات ابزار اجرای تخلیه و بارگیری کشتی‌های متردد به بندر بوده و از این جهت در شمار منابع الزامی حیاتی‌ترین فرایند عملیات بنادر به شمار می‌آیند. در یک کلام، نه تنها اصلی‌ترین کارکرد بندر (یعنی قابلیت پذیرش کشتی در آن) منوط به برخورداری از تجهیزات تخلیه-بارگیری است، بلکه کیفیت ارائه خدمات در این فرایند حیاتی نیز وابستگی تام و تمام به مشخصات و عملکرد این تجهیزات می‌یابد. تجهیزات گنتری کرین برای دهه‌ها است که به عنوان طرح غالب تجهیزات تخلیه-بارگیری کشتی در بنادر کانتینری درآمده‌اند و اغلب به عنوان مهم‌ترین «گلوگاه» بالقوه چرخه عملیات بندر کانتینری شناخته می‌شوند؛ این تجهیز گران‌ترین منبع موجود در سیستم عملیات بندری است و تغییر در تعداد یا اصلاح آن‌ها بسیار پرهزینه و زمان‌طلب بوده و علاوه بر آن موجب تعطیل شدن کل عملیات اسکله و شناور تا زمان راه‌اندازی آن خواهد شد. از این رو می‌توان گفت که افزایش تجهیزات تخلیه-بارگیری شناورها و یا اصلاح ساختاری آن‌ها برای ارتقای ظرفیت بندر عملاً در بازه کوتاه‌مدت غیرممکن است. علاوه بر این چنان‌که گفتیم عملیات تخلیه و بارگیری شناور به عنوان تعیین‌کننده‌ترین، پیچیده‌ترین و اصلی‌ترین فرایند موجود در سیستم عملیات بندری، عملاً توسط گنتری کرین به اجرا درمی‌آید. از این رو با توجه به محدودیت موجود در زمینه تامین تجهیزات گنتری کرین، در صورتی که حجم عملیات شناور (چه در سطح کنترل شناور، و چه در سطح کنترل اسکله) از ظرفیت گنتری کرین‌های موجود در اسکله فراتر رود، بقیه فرایندهای عملیاتی بندر نیز معطل مانده و عملکرد آن‌ها به اندازه حجم کار متبادلسان با فرایند عملیات شناور تقلیل خواهد یافت. این موضوع موجب تهدید منابع پایانه (اعم از تجهیزات پایانه‌ای، کشتندها، زمان و کار منابع انسانی، و غیره) در این فرایندها خواهد شد. به این ترتیب هرگونه نارسایی در عملکرد تجهیزات گنتری کرین می‌تواند ظرفیت و توان عملیاتی بنادر و پایانه‌ها را به چالش بکشد و آثار آن به ویژه در پیشانی بندر یعنی فرایند تخلیه-بارگیری شناور نمود خواهد یافت. در این مقاله قصد داریم به برخی از مهم‌ترین مسایل فراروی تجهیزات گنتری کرین در بنادر کانتینری پرداخته و برخی از روندهای توسعه‌ای مواجه با این مسایل را مورد بررسی قرار دهیم.

## رشد ابعاد کشتی‌ها در فاصله سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۰۰ میلادی

شاید بتوان گفت که رشد ابعاد کشتی‌های کانترینبر از ابتدای هزاره سوم میلادی بزرگ‌ترین عامل در راستای تغییر در تجهیزات کشتی‌های کانترینبر بنا بر بوده است. صنعت کشتیرانی کانترینبر در پاسخ به فشارهای موجود برای کاهش هزینه‌های زنجیره‌های تامین و همچنین تمایل زیاد موجود در زمینه کاهش هزینه‌ها، همواره درصدد افزایش ابعاد کشتی‌های مورد بهره‌برداری در ناوگان جهانی حرکت نموده تا بتواند صرفه‌جویی مقیاس مورد نظر را در صنعت برقرار نماید. حاصل این امر آن بوده که ظرف ۵۰ سال گذشته به‌طور متوسط هر هفت سال ابعاد بزرگ‌ترین کشتی کانترینبر موجود در جهان دستخوش انقلاب شده و کشتی کانترینبر بزرگ‌تری به بازارهای جهانی معرفی شده است. نمودار شماره ۱ نشان‌دهنده رشد ابعاد کشتی‌های کانترینبر و ظهور نسل‌های هفت‌گانه آن‌ها در نیم‌قرن اخیر است.

ظهور کشتی‌های نسل ششم و هفتم در چند سال اخیر، انقلاب بزرگی در صنعت کشتیرانی به شمار می‌رود. این کشتی‌ها که طی این سال‌ها به «ابرکشتی» موسوم شده‌اند، استعداد و آمادگی بنا بر جهان را به چالش کشیده و به‌طور خاص در چند سال اخیر آثار فوق‌العاده مهمی بر عملیات تجهیزات

گنتری کرین داشته‌اند.

اولین اثر قابل توجه ابرکشتی‌ها، رانده شدن کشتی‌های بزرگ‌تر به بنادر کوچک‌تر یا مسیرهای ثانویه تجارت دریایرود است. به گفته دیویدسون (۲۰۱۴)، رشد ابعاد کشتی در مسیرهای اولیه تجارت دریایرود بین ۳۷-۲۱ درصد و در مسیرهای ثانویه تجارت دریایرود بین ۷۳-۴۷ درصد خواهد بود. این تصویر به‌خوبی گویای ورود «کشتی‌های بزرگ‌تر به بنادر کوچک‌تر» است. به این ترتیب بسیاری از بنادر جهان شاهد ورود کشتی‌های بزرگی خواهند بود که پیش از آن به آن‌جا تردد نمی‌کردند. این رشد ابعاد کشتی‌ها چنان‌که خواهیم گفت بسیاری از بنادر را در جهان با مشکل مواجه نموده است.

الف) پهلوودهی هم‌زمان یک شناور پاناما کس پلاس، پست پاناما کس و سوپرپست پاناما کس در سال ۲۰۰۰

ب) پهلوودهی هم‌زمان یک شناور نوپست پاناما کس و مالاکاما کس در سال ۲۰۱۴

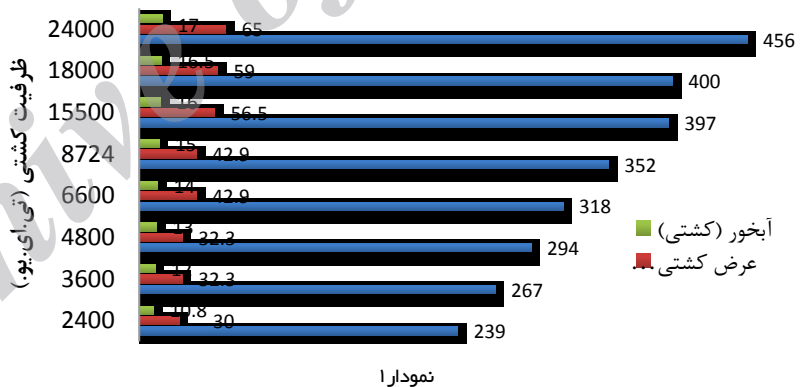
ج) پهلوودهی هم‌زمان یک شناور نوپست پاناما کس و مالاکاما کس جدید در سال ۲۰۲۰

از طرف دیگر پهلوودهی کشتی‌های بزرگ‌تر در بنادر موجب اتلاف در بهره‌برداری از خط اسکله بندر خواهد شد. چنان‌که در شکل ۲ قابل مشاهده است، پهلوودهی هم‌زمان یک کشتی نسل هفتم و یک کشتی نسل ششم در طول متعارف هزار متر خط اسکله موجب خواهد شد که حدود ۱۰ درصد

از خط اسکله خالی بماند. این در حالی است که خط اسکله یک دارایی چند صد میلیون دلاری است و اتلاف ۱۰ درصد از آن به معنای اتلاف دهها میلیون دلار از سرمایه بندر است. علاوه بر این عامل ماندن بخشی از اسکله به معنای آن است که گنتری کرین‌های موجود در خط اسکله باید با آرایش به‌مراتب فشرده‌تری بر روی ابرکشتی مستقر شوند. از طرفی تعداد کانترینبرهای مورد صفای در هر متر از طول کشتی نیز به‌مرور زمان افزایش یافته است. برآیند این دو موضوع، کاهش چشم‌گیر قابلیت مانور طولی تجهیزات گنتری کرین بر روی کشتی‌های کانترینبر است. این موضوع به‌خوبی در نمودار شکل ۳ قابل مشاهده است. افزایش فشرده‌گی الگوی آرایش تجهیزات گنتری کرین و تراکم صفای چینه کانترینبر در کشتی از جمله عوامل دشوارکننده عملیات تخلیه-بارگیری شناور در بندر است؛ از یک سو ممانعت فضایی گنتری کرین‌ها می‌تواند در دسترسی به سلول‌های کانترینبر را در کشتی دشوارتر سازد و از سوی دیگر سرعت متوسط حرکت اسپریدر (به‌عنوان تعیین‌کننده‌ترین عامل بهره‌وری در عملیات شناور) برای افزایش دقت و صحت عملیات کندتر خواهد شد.

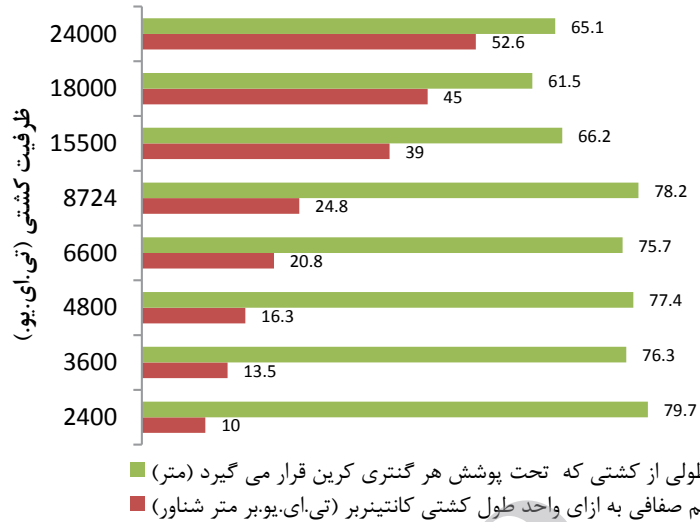
اما تغییرات مرتبط با تجهیزات گنتری کرین محدود به این مقدار نیست. در سیر توسعه کشتی‌های کانترینبر، برای آن‌ها که عبور پذیری کشتی‌ها از تنگه‌ها و کانال‌ها همچنان حفظ شود، همواره سعی در آن بوده که کم‌ترین تغییر در عمق آب‌خور کشتی ایجاد شود. در عوض عرض کشتی، طول کشتی و هواخور کشتی (عمدتاً از حیث ارتفاع صفای روی عرشه) در نسل‌های مختلف کشتی دستخوش تغییر شده‌اند. بین سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۶، تعداد کانترینبرهای قابل صفای در عرض کشتی کانترینبر از ۱۷ ردیف در کشتی سوپرپست پاناما کس به ۲۲ ردیف در کشتی‌های نوپست پاناما کس رسید. بسیاری از بنادر بزرگ که پیش‌بینی ظهور کشتی‌های نسل ششم را دستمایه طراحی خود قرار داده بودند، طول امتداد پیش‌بازویی تجهیزات گنتری کرین خود را برای تخلیه و بارگیری در عرض ۲۲ ردیف کانترینر منظور نمودند. اما ظهور و شیوع کشتی‌های نسل هفتم در بازارهای جهانی مایه حیرت و غافلگیری بسیاری از بنادر مطرح جهان شد. به این ترتیب آن‌ها به یک‌باره در معرض ورود ابرکشتی‌هایی قرار می‌گرفتند که عرض چینه کانترینبر آن‌ها بیش از امتداد پیش‌بازویی تجهیزات تخلیه-بارگیریشان بود و احیاناً ارتفاع چینه کانترینبر در آن‌ها نیز (در گنتری کرین‌های سوپرپست پاناما کس) به اندازه یک کانترینر کم بود. این بنادر اغلب مجبور می‌شدند با توسل به لطایف‌الحیل (از جمله هماهنگی با خط کشتیرانی در تهیه برنامه صفای شناور، دادن لیست جزئی به شناور مهارشده، و یا دور کردن شناور از اسکله برای ایجاد دسترسی به‌ردیف مازاد صفای) به تخلیه و بارگیری کانترینبر در این کشتی‌ها بپردازند. از جمله بنادری که در طی سه سال اخیر با چنین مسایلی دست‌به‌گریبان بوده‌اند، می‌توان به روتردام، فلیکس استوو هامبورگ اشاره کرد.

اهمیت این موضوع زمانی آشکارتر می‌شود که دریاپیچ بارشده ابعاد کشتی کانترینبر، حجم متوسط عملیات آن نیز در بندر به‌طور چشم‌گیری رشد کرده است.



شکل ۲) شماتیک الگوی متعارف پهلوودهی شناورها در طول ۱۰۰۰ متر از خط اسکله بندر بزرگ جهان (لین و موریت، ۲۰۱۴)





شکل ۳- تغییرات ابعاد صفاقی کانتینر در طول کشتی‌های کانتینر بر و امتداد طولی قابل مانور تجهیزات گنتری کرین بر آن‌ها طی چهار دهه منتهی به سال ۲۰۲۰ میلادی

### راهکارها

برخلاف آن چه به نظر می‌رسد، موثرترین راهکار مواجهه با حضور ابرکشتی‌ها در بنادر را نباید در گرما گرم عملیات شناور در پیشانی اسکله جست. در واقع اولین سطح از راهکارها در بنداری همچون بندار جمهوری اسلامی ایران که در حال توسعه هستند، باید در فاز طراحی بندر و تعیین مشخصات تجهیزات روسازهای بندر به کار بسته شود. البته بر اساس درایت موجود در دستگاه‌های نظارتی و اجرایی این مهم به خوبی به کار بسته شده است و تجهیزات گنتری کرین را با مشخصات روز سفارش داد. در این میان باید توجه داشت که در انتخاب گنتری کرین نباید صرفاً مفید به مشخصات و محدودیت‌های سایر اجزای بندر همچون کانال دسترسی و ابخور اسکله ماند. بسیاری از بنادر با عمقی کم‌تر از عمق بندار ما محل سفر ابرکشتی‌های نسل هفتم هستند که از جمله آن‌ها می‌توان به بندر هامبورگ و بندر لس آنجلس اشاره کنیم. این گونه بنادر با توجه به واقع

به‌عنوان مثال حجم متوسط عملیات یک کشتی نسل هفتم، نسبت به یک کشتی نسل ششم و یک کشتی نسل پنجم به ترتیب ۱۶ درصد و ۱۰۶ درصد رشد داشته است. علاوه بر این با توجه به افزایش هزینه سرمایه‌ای کشتی برای خطوط کشتیرانی، التزام به پنجره زمانی سفر کشتی، و تقاضای فزاینده صاحبان کالا برای کاهش زمان تحویل مایحتاجشان در زنجیره‌های تامین، بندار تحت فشار فزاینده‌ای برای افزایش سرعت تخلیه و بارگیری شناور قرار گرفته‌اند. توقع خطوط کشتیرانی برای ارتقای بهره‌وری عملیات شناور (و تجهیزات گنتری کرین) به‌طور مداوم در حال افزایش است. با این اوصاف به نظر می‌رسد جلب نظر خطوط کشتیرانی و حفظ رقابت‌پذیری به دغدغه‌ای جهانی برای بندار کانتینری تبدیل شده است. در این‌جا لازم است به طرح این پرسش بپردازیم که راهکارهای مواجهه با این چالش کدام هستند؟ اجازه بدهید در ادامه مطلب با تمرکز بر روی تجهیزات گنتری کرین به‌طور اجمالی به راهکارهای متصور در این زمینه بپردازیم.



شکل ۴- رشد ابعاد تجهیزات گنتری کرین در پانزده سال گذشته (مشاوران درویری-۲۰۱۴)

بودن در انتهای مسیرهای اصلی تجارت دریایی و سبک بودن کشتی در زمان ورود کشتی به آن‌ها اقدام به پذیرش ابر کشتی‌ها می‌کنند و البته در این زمینه از تمام امکانات لازم (از جمله هماهنگی با خطوط کشتیرانی در تهیه برنامه بارچینی، استفاده از جریان‌های مد دریا، بسیج منابع پایانه‌ای و غیره) استفاده می‌کنند تا بتوانند با جذب این گونه شناورها و سرویس‌های لاینری شان رقابت‌پذیری خود را در سطح منطقه‌ای حفظ کرده و ارتقا دهند. البته به لطف خدا بنادر کشور ما به اتکالی موقعیت ممتاز ژئواکونومیک آن و مزایای فراهم در شبکه حمل‌ونقل و لجستیک کشور به‌مثابه درگاه تجارت مناطق خاورمیانه و آسیای میانه عمل کند و از این رو به‌عنوان مبدا و مقصد سفر سرویس‌های لاینری منطقه خلیج فارس عمل کنند. هم‌اکنون که در فاز توسعه و تجهیز بندار خود هستیم، اگر خدا بخواهد باید به‌گونه‌ای عمل کنیم که در آینده از حیث محدودیت در مشخصات تجهیزات خود با مشکل مواجه نشویم. البته توسعه تسهیلات دریایی بندار کشور نیز محث دیگری است که حتماً باید به آن پرداخت و در جای خود حق آن را ادا کرد. یکی از شواهد خوب راهکار مطرح‌شده در بالا، روندهای قابل مشاهده در ابعاد تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در جهان بین سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۴ میلادی است که در نمودارهای تصویر ۵ قابل مشاهده هستند. چنان‌که دیده می‌شود در این سال‌ها اکثر قریب به اتفاق موارد، تجهیزات گنتری کرین سفارش و تحویل شده در بندار جهان دارای حداکثر طول امتداد پیش بازویی، حداکثر ارتفاع بالابری و حداکثر ظرفیت بالابری ممکن در بازار بوده‌اند.

اما علاوه بر این روندها که خلق‌کننده و ارتقادهنده ظرفیت در فرایند تخلیه و بارگیری شناور هستند، روندهای تحول‌آفرین دیگری نیز هستند که بهره‌وری این فرایندها را ارتقا می‌دهند. توجه به این روندها نیز در تامین رقابت‌پذیری بندار کشور به‌غایت ضروری است. یکی از این روندها به‌طور حتم اتوماسیون صنعتی است. هر چه ما بتوانیم دخالت انسان را در فرایند عملیات به حداقل رسانده و سیستم عملیات را خودکارسازی کنیم، در ارتقای بهره‌وری عملیات موفق‌تر خواهیم بود. این موضوع در تجهیزات پایانه‌ای مورد ساخت در جهان و کنترل فرایندهای عملیاتی در آن به خوبی هویدا است؛ اما هر چه بتوانیم از اتکالی به مهارت‌های افراد در عملیات بکاهیم و به جای آن‌ها از امکانات اتوماسیون صنعتی استفاده کنیم، می‌توانیم با هزینه کم‌تر به سطوح خطای پایین‌تر و ایمنی و بهره‌وری بالاتری دست‌یابیم. این موضوعی است که بسیار در تجهیزات بندری کشور جای کار دارد؛ از به کارگیری و بهبود سیستم‌های موجود در تجهیزات گنتری کرین بنادرمان (مانند سامانه‌های راهبری نیمه خودکار، تاب‌گیر، ضد تصادم، اسپریدر و غیره) تا فن‌آوری‌های جانبی (مانند ثبت خودکار اطلاعات کانتینرها توسط سامانه‌های OCR) و فن‌آوری‌های نوظهور (مانند راهبری تمام‌خودکار تجهیز) می‌تواند در این زمینه مورد نظر باشد.

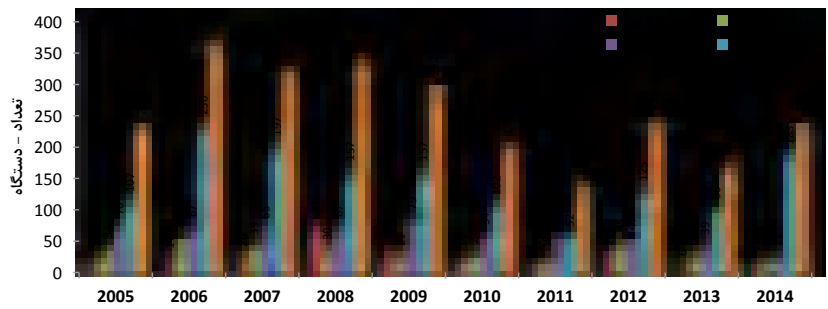
از آن‌جا که مهم‌ترین عامل در ارتقای بهره‌وری، عامل برنامه‌ریزی است، به نظر نگارنده باید مولفه‌های توانمندساز برنامه‌ریزی را در سیستم بندار خود

نقص کار کرد به‌طور خودکار اقدام به ارایه هشدار به سیستم تعمیر و نگهداری پایانه کنند؛ گنتری کرین با محموله‌ها و یا تجهیزات‌ی که به آن تخصیص یافته ارتباط خودکار داشته و اطلاعات تفصیلی مورد نیاز را با آن‌ها مبادله کند؛ و حتی نسخه الکترونیک اسناد حمل و نقل در زمان تماس اسپریدر با کانتینر در داخل کشتی (و یا پشت کسند) به آن منتقل و تایید شده و وارد ابر رایانشی شود که قابلیت تسهیم اطلاعات با طرف‌های ذینفع (مانند گمرک، بانک، صاحب کالا، بندر، پایانه دار، و غیره) را داشته باشد؛ و مانند این.

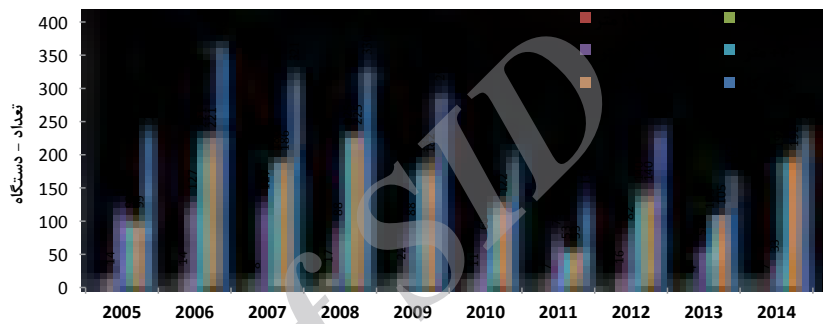
اما داده‌های موجود در سیستم بندر (وسیل داده‌ای ناشی از به کارگیری اینترنت اشیا) به تشکیل اقیانوسی از داده‌ها خواهد انجامید که به معنای واقعی کلمه مصداق «کلان داده» خواهد بود. بدون شک انباشت دریاچه‌ای این داده‌ها کاری عبث خواهد بود که صرفاً هزینه‌های سنگینی را به بندر کشور و پایانه‌های آن‌ها تحمیل خواهد کرد. اما باید در نظر داشت که این داده‌ها گنج شایانی هستند که در صورت بهره‌برداری صحیح می‌توانند راهنمای ما در تعریف و حل مسایل مدیریتی بندر باشند. برخورداری از ثروت کلان داده‌ای در گرو برخورداری از قابلیت مدیریت آن در بندر است. انبوه داده‌های وارد از سوی اجزای سیستم بندر و ذینفعان آن باید دریافت، ذخیره‌سازی، ثبت، طبقه‌بندی، حیطة‌بندی، صحت‌گذاری، ارزیابی، غربال‌سازی و تحلیل شود تا بتوان از روی آن روندها و الگوهای موجود در کسب و کار بندر (یا پایانه) را درک کرد و در راستای جهت دادن یا بهبود بخشیدن به آن‌ها حرکت کرد. این روند در فرایند تخلیه و بارگیری شناور و تجهیزات آن نیز به‌طور بارزی واجد اهمیت است. تشخیص الگوها و روندهای عملیات و تعمیرات و نگهداری در این فرایند می‌تواند برای بندر و پایانه‌دار بسیار کارساز باشد. بخش عظیمی از این داده‌ها از گنتری کرین و عملیات آن نشأت می‌گیرد و از این‌رو باید توجه ویژه‌ای به ثبت، ارزیابی و تحلیل داده‌های ناشی از گنتری کرین و کاربرد اطلاعات حاصل از آن داشت.

برایند توجه به فن‌آوری‌های اتوماسیون، اینترنت اشیا، و کلان داده در سفارش، طراحی و بهره‌برداری از تجهیزات گنتری کرین در بندر، به توسعه «هوشمندی» در این تجهیزات راه خواهد برد. «هوشمندی» محرک بهره‌وری است و در کنار توسعه «ظرفیت» می‌تواند به تامین تجهیزات روسازهای رقابت‌پذیر برای جذب کردن خطوط کشتیرانی کمک شایانی بکند. باید توجه داشت که انتظارات و توقعات خطوط کشتیرانی از بندر به‌طور مداوم در حال افزایش است. برخی کارشناسان تجهیزات گنتری کرین و شیوه عمل آن را به خودروهایی مسابقه‌ای فرمول ۱ تشبیه کرده‌اند که به عقیده نگارنده باید دارای خصوصیتی چون سرعت جنون‌آسا، قدرت فوق‌العاده، خطای صفر در طراحی، خطای صفر در راهبری، حداقل تعمیرات و نگهداری، و حداکثر سرعت در اجرای آن‌ها باشند. ارتقای سیستم تخلیه-بارگیری شناور به این سطح اگر چه دشوار، اما ممکن است. اگر خدا بخواهد در این برهه خطیر از قوس حیات جمهوری اسلامی ایران، بتوانیم با به کار بستن تدبیر به‌طور موثر در مسیر ارتقا و اعتلای بندر کشور گام برداریم.

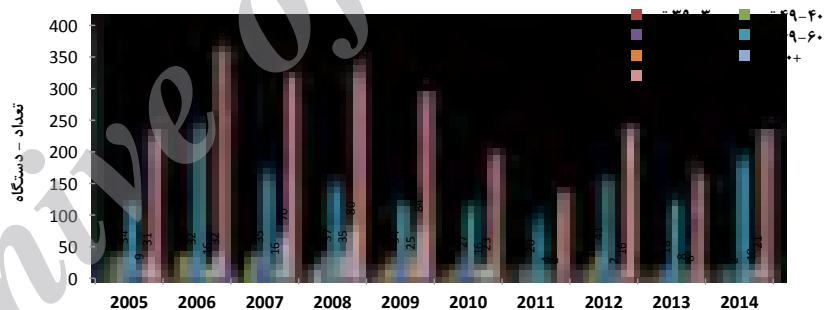
شکل ۵-نگاهی به روند مشخصات تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در جهان در دوره ۱۰ ساله منتهی به سال ۲۰۱۴ (PEMA-۲۰۱۵)



الف) طول امتداد پیش‌بازویی در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در بنادر جهان بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۴ (ب) ارتفاع بالبری در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در بنادر جهان بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۴



ب) ارتفاع بالبری در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در بنادر جهان بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۴



ج) ظرفیت بالبری در تجهیزات گنتری کرین تحویل شده در بنادر جهان بین سال‌های ۲۰۰۵-۲۰۱۴

کار کردهایی مانند پایش و نظارت بر عملیات، تعقیب و رهگیری تجهیزات و محموله‌ها، مدیریت منابع پایانه‌ای، ثبت و پردازش تراکنش‌ها و عملیات، تعمیرات و نگهداری پیشگیرانه، و بسیاری دیگر می‌شود، بلکه دخالت نیروی انسانی در عملیات را در مشاغل پرریسکی مانند بارشماری، راهبری تجهیزات، سوپروایزری، کنترل چای عملیات و غیره کاهش خواهد داد. از منظر سیستمی نیز این طیف فن‌آوری‌ها نه تنها تصویر جامع‌تر و شامل‌تری از سیستم عملیات بندر در اختیار مدیران قرار می‌دهد و قدرت تصمیم‌گیری متمرکز را در گستره جغرافیایی بندر و پایانه‌های آن‌ها افزایش می‌دهد، بلکه عملاً ارتباط و هم‌افزایی سیستمی اجزایی مانند تجهیزات، تسهیلات و زیرساخت‌ها، منابع انسانی، محموله‌ها، موجودی ملزومات، مشتریان، مراجعان، پیمانکاران، سیستم‌های مدیریت، و غیره را به نحو چشم‌گیری افزایش خواهد داد. به این ترتیب مثلاً در گنتری کرین آینده می‌توانیم شاهد آن باشیم که اجزای حیاتی تجهیز در صورت نزدیک شدن به حالت خرابی یا

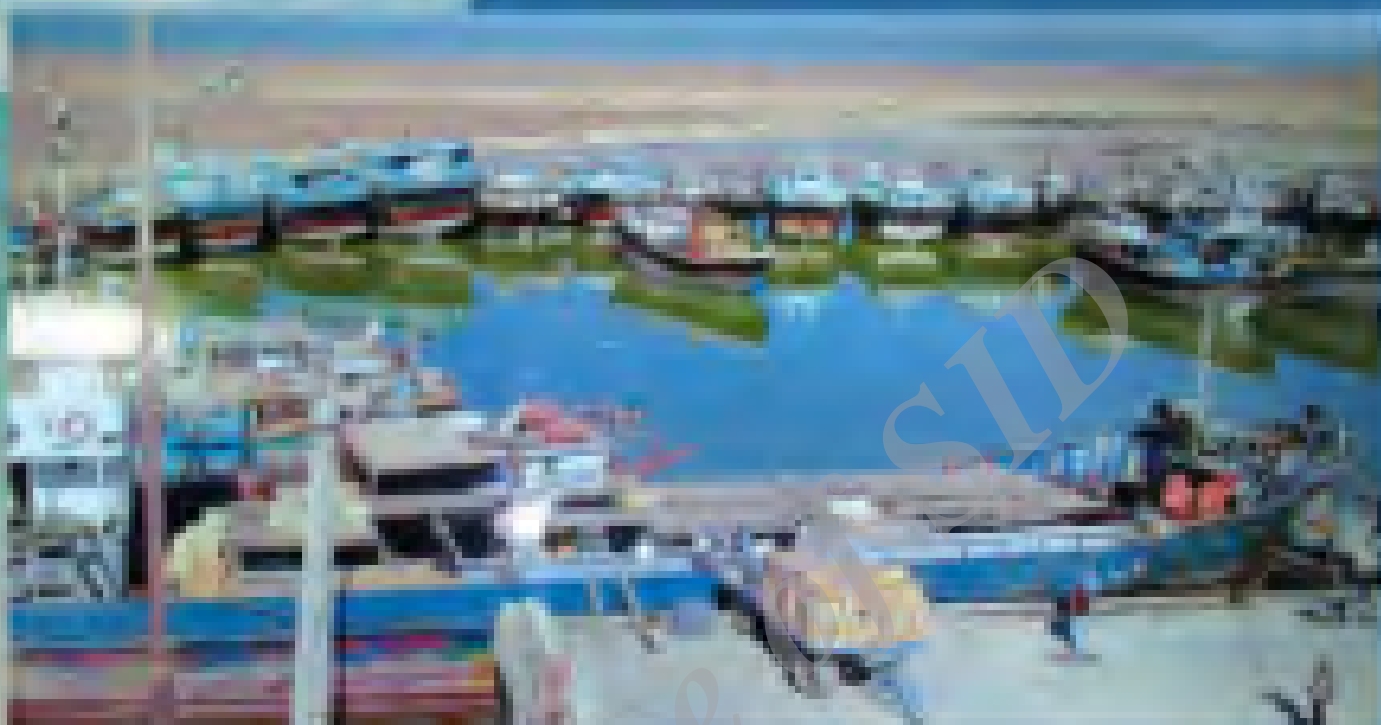
توسعه دهیم. در این زمینه دوروند فوق‌العاده مهم در حوزه فن‌آوری اطلاعات در حال خلق انقلابی در صنعت بندر هستند که ما نباید امروز به هیچ‌وجه از آن‌ها غافل شویم؛ این دوروند عبارت‌اند از اینترنت اشیا و کلان داده. اینترنت اشیا به ما امکان می‌دهد که اشیا پیرامون خود را هوشمند ساخته و از جریان داده‌های مورد تبادل با اشیا اقدام به سازمان‌دهی فعالیت‌ها و پیش‌بینی موقعیت‌های فراروی خود کنیم. این روند به قدری تجاری‌سازی شده که حتی در کالاهای مصرفی مثل تلفن همراه، تلویزیون و حتی ساعت مچی گنجانده می‌شود. فرض کنید این تبادل اطلاعات در فضایی شبیه اینترنت (به تصویر نگارنده «اینترنت صنعتی») بین تجهیزات پایانه‌ای و مراکز کنترل و برنامه‌ریزی برقرار شود. این امر می‌تواند زمینه‌ساز تسهیل فوق‌العاده فرایندها در مدیریت عملیات و تقویت ارتباط سیستمی اجزای سیستم بندر شود؛ از حیث فرایندی این به کارگیری این طیف از فن‌آوری‌ها نه تنها موجب تسهیل فراوان

# ساحل بار دیلم

شرکت راهبردی پایانه های بندری

به مدیریت عبدالرحمان تم کدوگانی

قارای ۱۷ سال سابقه در امور بندری



شرکت ساحل بار دیلم اولین و بزرگترین شرکت تخصصی بارهای بندری در بندر دیلم می باشد.

## انواع خدمات تخصصی:

- ۱. تخلیه و بارگیری
- ۲. خدمات باربندی
- ۳. خدمات کمرکس و انبار
- ۴. خدمات بندری

## انواع تجهیزات تخلیه و بارگیری این شرکت ساحل:

- ۱. جرثقیل
- ۲. انبارکد
- ۳. بارکوب
- ۴. ...

آدرس: | بندر دیلم، خیابان ساحلی، اسکله شرکت  
تلفن: | ۰۷۶۴۴۵۱۹۵ - فکس: | ۰۷۶۴۴۵۹۵۴  
پست: | ۰۷۶۴۴۵۱۹۵ - ۰۷۶۴۴۵۹۵۴



بیمه، آغازی دوباره

**بیمه**<sup>®</sup>  
شرکت بیمه البرز سهامی عام



بیمه البرز  
توانم و همکار

مرکز ارتباط مردمی : ۰۲۱)۲۹۴۶۰

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

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