



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.



بازار

سال سی ام | شماره ۲۲۹ | فروردین ۱۳۹۵
صفحه قیمت ۶۰۰۰۰ ریال

گزارش اختصاصی
نشست سالانه مدیران سازمان بندر و دریانوردی

گفتگوی اختصاصی با نمایندگان شرکت ICTSI:
فقط اپراتور نیستیم سرمایه گذاری هم می کنیم

خارج سازی مغزوقه های ارون درود





مدیریت مهندسی (طراحی، خرید، ساخت و نصب)

ترمینالهای نفتی و گازی

طراحی، ساخت و نصب کلیه تجهیزات

اسکله های نفتی و گازی

بازوهای بارگیری دریائی ✓

بازوی بارگیری دریائی موبایل ✓

سیستم مهار کن و آزاد سازی سریع طناب کشتی ✓

بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای جاده ای و ریلی ✓

مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص ✓

اسکله های نفتی و گازی

دفتر مرکزی: تبریز - آبرسان - خیابان فارابی

پلاک ۷۶ - طبقه اول

تلفکس: (۰۴۱)۳۶۵۸۱۷۴۴

موبایل: ۰۹۱۴۷۸۳۴۸۵۲

آدرس دفتر تهران: بلوار مرزداران - نبش خیابان

گلها - ساختمان پاسارگاد - واحد ۱۱

تلفن: (۰۲۱)۴۴۲۲۴۱۷۵ / (۰۲۱)۴۴۲۲۴۱۵۵

کارخانه: کیلومتر ۳۰ جاده تبریز - آذرشهر - شهرک

صنعتی شهید سلیمی - انتهای خیابان ۳۰ متری

چهارم شمالی - ۲۰ متری غربی سوم - پلاک ۳۵

تلفکس: (۰۴۱)۳۴۳۲۹۶۶۰

دفتر ترکیه:

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

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

Gsm: +90 537 912 1160



شرکت مبشر نور دریا

MO
B
A
S
H
E
R

N
O
O
R

D
A
R
Y
A

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

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



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

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

www.mobasherco.com

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷



شرکت رهیاب رایانه گستر
هوشمندی در حرکت

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

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

مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰

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

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



SMS



و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری رهیاب CONSOL™:

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

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

وب سایت: www.rahyab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۳

پست الکترونیک: info@rahyab.ir

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

Beta Port and Marine Services Development Company

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه تبریز پلاک ۱۸
کدپستی: ۱۴۱۶۶۶۲۵۴۱ تلفن: ۸۸۹۸۸۶۴۸ ۸۸۹۶۵۰۳ فکس: ۸۸۹۸۸۶۵۲
دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۰ فکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۱
وبسایت: www.betaco.org پست الکترونیک: info@betaco.org

www.betaco.org [pr@betaco.org](https://www.facebook.com/pr@betaco.org) [telegram.me/iranbeta](https://www.telegram.me/iranbeta)



دوازدهمین همایش بین‌المللی
سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی

۱۰ لغایت ۱۲ آبان ماه ۱۳۹۵

31 Oct. - 2 Nov. 2016, Tehran - Iran

ICOPMAS 2016



سازمان بنادر و دریانوردی

فراخوان

سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می‌نماید

- ♦ تبادل آخرین دستاوردها، تجربیات و نوآوری‌های علمی و اجرایی در بعد ملی و بین‌المللی
- ♦ ارائه توانمندی‌های محققان و متخصصان داخلی در عرصه بین‌المللی
- ♦ آشنایی دانشجویان و پژوهشگران با افق‌های جدید و روش‌های نوین پژوهش
- ♦ توجه و تمرکز بیش از پیش بر فرصت‌ها و چالش‌های موجود در نواحی ساحلی

- ♦ **با حمایت**
- ♦ انجمن مهندسی سواحل و سازه‌های دریایی ایران
- ♦ سازمان‌ها و انجمن‌های ملی و بین‌المللی
- ♦ دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی و پژوهشی
- ♦ **با حضور**
- ♦ اساتید، دانش‌پژوهان، متخصصین و کارشناسان داخلی و خارجی
- ♦ شرکت‌های مهندسی مشاور و پیمانکاری
- ♦ **با هدف**
- ♦ تقویت همکاری‌های فنی و تخصصی میان کشورهای منطقه و جهان

موضوعات همایش

محیط زیست دریایی و ایمنی

- مدیریت ایمنی بنادر و دریانوردی
- کنوانسیون‌ها، قوانین و مقررات بین‌المللی
- آلودگی و اثرات زیست‌محیطی سازه‌ها و حمل و نقل دریایی
- زیستگاه‌های ساحلی و دریایی

مهندسی بندر و سازه‌های ساحلی

- برنامه‌ریزی و طراحی بنادر
- طراحی و اجرای سازه‌های ساحلی
- بازرسی، تعمیر و نگهداری سازه‌های ساحلی
- تجهیزات و مصالح نوین ساخت سازه‌های ساحلی
- هیدروگرافی و لایروبی

مهندسی فراساحلی و خطوط لوله

- طراحی و ساخت سازه‌های فراساحلی
- بازرسی، تعمیر و نگهداری سازه‌های فراساحلی
- طراحی و اجرای خطوط لوله دریایی
- ژئوتکنیک دریایی

هیدرودینامیک و رسوب

- امواج و جریان‌های دریایی
- طوفانهای حاره‌ای و سونامی
- انتقال رسوب، فرسایش و زمین‌ریخت‌شناسی
- اندازه‌گیری و تحلیل پارامترهای دریایی
- انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی

مدیریت سواحل و بنادر

- مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)
- مدیریت بحران مخاطرات دریایی
- GIS و سنجش از دور
- مدیریت و فن‌آوری در بنادر
- برنامه‌ریزی فضایی مناطق ساحلی

مکان برگزاری همایش

- ♦ تهران، هتل المپیک

تاریخ‌های مهم

- ♦ مهلت ارسال چکیده مبسوط: ۱ خرداد ۱۳۹۵
- ♦ زمان برگزاری همایش: ۱۰ لغایت ۱۲ آبان ۱۳۹۵

دفترخانه همایش

- ♦ تلفن: ۸۴۹۳۲۸۶۶-۸
- ♦ دورنگار: ۸۴۹۳۲۲۷۹
- ♦ icopmas@pmo.ir
- ♦ icopmas@yahoo.com

- ♦ نشانی: تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی
بعد از چهارراه جهان کودک، خیابان شهیدی
سازمان بنادر و دریانوردی، طبقه ششم
دفترخانه دائمی همایش

جهت ثبت نام، ارسال مقالات و کسب اطلاعات
بیشتر به پایگاه اینترنتی همایش مراجعه فرمایید.

<http://icopmas.pmo.ir>



دوازدهمین همایش بین‌المللی
سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی
31 Oct. - 2 Nov. 2016, Tehran - Iran

12th International Conference on Coasts, Ports & Marine Structures

ICOPMAS 2016

<http://icopmas.pmo.ir>



ICOPMAS Secretariat, 6th Floor, Ports & Maritime Organization (PMO)
Shahid St., Shahid Haghani Highway, Vanak Sq., Tehran, Iran
Tel: +9821 84932666-8 Fax: +9821 84932270

تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهار راه جهان کویک
خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی، طبقه ششم
دیرخانه دائمی همایش، تلفن: ۸-۸۴۹۳۲۶۶۶ آدرس: تهران: ۸۴۹۳۲۲۷۰



P.M.O



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

اولین پایانه طبقاتی خودرو " در خاورمیانه "



منطقه ویژه اقتصادی
بندر شهید رجائی

مساحت کل : ۱۰ هکتار
مساحت مفید چشمان خودرو : ۵ هکتار
مساحت چشمان خودرو سنگین : ۱/۵ هکتار
ظرفیت :
خودرو سبک : ۱۵۰۰ دستگاه
خودرو سنگین : ۷۰۰ دستگاه
محل احداث : اسکله شهید رجائی (بندر عباس)

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 علی بخشی

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 ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳

وبسایت « bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک « bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق

مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

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

ماهنامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت



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



پیام
مقام معظم
رهبری



رشد سرمایه‌گذاری
در بنادر معنی‌دار
است



با برخی شرکت‌های
آلمانی برای تجهیز
بندر شهید رجایی
توافق کرده‌ایم



فقط اپراتور نیستیم
سرمایه‌گذاری هم
می‌کنیم



خارج‌سازی
مغزوقه‌های
اروند رود

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



بسم الله الرحمن الرحيم

یا مقلب القلوب و الإبصار. یا مدبر اللیل و النهار. یا محوّل الحول و الإحوال. حول حالنا الی احسن الحال.
 السلام علی الصدیقة الطاهرة، فاطمة المرضیة، بنت رسول الله، صلی الله علیه و آله. و السلام علی ولیّ الله الاعظم، ارواحنا فداه و عجل
 الله فرجه.

مثل مسایل اجتماعی، مثل آسیب‌های اجتماعی، مثل مسایل اخلاقی، مثل مسایل فرهنگی هم تاثیرگذار باشند.

در مسئله‌ی اقتصاد، آن چیزی که مهم است و اصل است، مسئله تولید داخلی است؛ مسئله‌ی ایجاد اشتغال و رفع بیکاری است؛ مسئله تحرک و رونق اقتصادی و مقابله با رکود است؛ این‌ها مسایل مبتلابه مردم است؛ این‌ها چیزهایی است که مردم آن‌ها را حس می‌کنند و مطالبه می‌کنند؛ و آمارها و اظهارات خود مسئولین هم نشان می‌دهد که این مطالبات مردم و این خواسته‌های مردم به‌جا و به‌مورد است. اگر ما بخواهیم مشکل رکود را حل کنیم، مشکل تولید داخلی را حل کنیم، بخواهیم مسئله‌ی بیکاری را حل کنیم، بخواهیم گرانی را مهار کنیم، علاج همه این‌ها در مجموعه‌ی مقاومت اقتصادی و اقتصاد مقاومتی گنجانده شده است. اقتصاد مقاومتی شامل همه این‌ها است. می‌شود با اقتصاد مقاومتی به جنگ بیکاری رفت؛ می‌شود به جنگ رکود رفت؛ می‌شود گرانی را مهار کرد؛ می‌شود در مقابل تهدیدهای دشمنان ایستادگی کرد؛ می‌شود فرصت‌های بسیاری را برای کشور ایجاد کرد و از فرصت‌ها استفاده کرد؛ شرطش این است که برای اقتصاد مقاومتی کار و تلاش انجام بگیرد.

گزارشی که برادران ما در دولت به من دادند، نشان می‌دهد که کارهای وسیعی کرده‌اند؛ منتها این کارها، کارهای مقدماتی است؛ کارهایی است در زمینه بخشنامه‌ها و دستورها به دستگاه‌های مختلف؛ این‌ها کارهای مقدماتی است؛ اما آن‌چه که لازم است ادامه پیدا کند، عبارت است از اقدام کردن و عمل کردن و روی زمین، محصول کار را به مردم نشان دادن؛ این آن چیزی است که وظیفه ما است؛ که من ان‌شاءالله در سخنرانی شرحش را به‌آحاد ملت عزیزمان عرض خواهم کرد. بنابراین آن‌چه که من به‌عنوان شعار امسال انتخاب می‌کنم، عبارت است از «اقتصاد مقاومتی؛ اقدام و عمل». این، راه و جاده مستقیم و روشنی است به سمت آن چیزی که به آن احتیاج داریم. البته توقع نداریم که این اقدام و عمل، در ظرف یک سال همه مشکلات را حل کند؛ اما مطمئنیم که اگر چنانچه اقدام و عمل به‌صورت برنامه‌ریزی شده و درست انجام بگیرد، ما در پایان این سال آثار و نشانه‌های آن را مشاهده خواهیم کرد. از همه کسانی که در این راه تلاش کردند و تلاش می‌کنند، تشکر می‌کنم.

بار دیگر به ملت عزیزمان سلام و تبریک عرض می‌کنم و صلوات خدا را بر محمد و آل محمد و بر حضرت بقیة الله اعظم (سلام الله علیه و ارواحنا فداه) مسئلت می‌کنم.

والسلام علیکم ورحمة الله وبرکاته

منبع: www.leader.ir

عید نوروز را به همه‌ی خانواده‌های ایرانی و افراد ایرانی در هر نقطه‌ی عالم تبریک عرض می‌کنم. عیدتان مبارک باشد هم‌میهنان عزیز. بخصوص به خانواده‌های عزیز شهیدان، به جانبازان عزیز، به خانواده‌های محترم آن‌ها، و به همه‌ی ایثارگران تبریک عرض می‌کنم و یاد شهیدان بزرگوارمان و یاد امام عزیزمان را گرامی می‌دارم.

سالی که شروع شد -سال ۹۵- هم در آغاز و هم در پایان، متبرک به نام مبارک حضرت زهرا (سلام الله علیها) است. هم اول این سال منطبق بر ولادت آن بزرگوار با ماه‌های قمری است، هم آخر این سال. بنابراین امیدواریم که ان‌شاءالله سال ۹۵ به برکت حضرت زهرا سال مبارکی باشد برای ملت ایران، و از معنویات آن بزرگوار و از راهنمایی‌های آن بزرگوار و از زندگی آن بزرگوار درس بگیریم و بهره‌مند شویم. سالی که تمام شد -سال ۹۴- مثل همه‌ی سال‌های دیگر، آمیزه‌ای از شیرینی‌ها و تلخی‌ها و فرازها و فرودها بود؛ طبیعت زندگی همین است؛ از تلخی حادثه‌ها تا شیرینی راهپیمایی ۲۲ بهمن و انتخابات هفتم اسفند؛ در تجربه برجام، از امیدهایی که برانگیخت، تا نگرانی‌هایی که در کنار آن هست؛ همه این‌ها جزو حوادث سال بود، و همه سال‌ها همین جور است.

سال‌ها و ایام عمر انسان، مشتمل بر فرصت‌هایی است و مشتمل بر تهدیدهایی است. هنر ما باید این باشد که از فرصت‌ها استفاده کنیم و تهدیدها را هم تبدیل به فرصت کنیم. سال ۹۵ پیش روی ما است. در این سال هم مانند همیشه، فرصت‌ها و تهدیدهایی وجود دارد. همه باید تلاش کنند تا بتوانیم از فرصت‌های این سال به معنای حقیقی کلمه استفاده کنیم و کشور را از اول تا آخر این سال تفاوت‌های محسوسی پیدا کند.

امیدهایی وجود دارد برای سال ۹۵. انسان به مجموعه‌ی اوضاع که نگاه می‌کند، امیدهایی را مشاهده می‌کند. البته برای تحقق این امیدها باید تلاش کرد، باید کار شبانه‌روزی کرد و باید بی‌وقفه سعی و کوشش کرد. اصل قضیه این است که ملت ایران باید بتواند کاری بکند که خود را در مقابل تهدیدهای دشمنان و دشمنی‌های آن‌ها، از آسیب‌پذیری خارج کند. ما باید کاری کنیم که در مقابل تهدید دشمنان، آسیب‌پذیر نباشیم. آسیب‌پذیری را به صفر برسانیم.

به گمان من مسئله اقتصاد در اولویت اول است. یعنی وقتی انسان نگاه می‌کند، در میان مسایل اولویت دار، از همه فوری‌تر و نزدیک‌تر، مسئله اقتصاد است. اگر به توفیق الهی، هم ملت و هم دولت و مسئولان گوناگون، بتوانند در مسئله اقتصاد کارهای درست و به‌جا و متقن را انجام دهند، امید این هست که در مسایل دیگر،



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الحمد لله رب العالمين و صلوات الله على سيدنا و نبينا محمد
و آله الطاهرين و صحبه المنتجبين
السلام عليك يا مولاي يا علي بن موسى الرضا
المرتضى

را در میان صادرکنندگان نفت داشتیم؛ هم از لحاظ آرامش، هم از لحاظ کاهش تورم و هم از لحاظ بازار بورس. بحمدالله با همه سختی‌ها دست ما به سمت بانک مرکزی دراز نشد و دست ما همواره به سوی مردم و بالاتر به سمت آسمان و به سوی خداوند دراز بود و با لطف او و همت مردم، با همه پیچ و خم‌ها، سال را با افتخار و موفقیت به پایان رساندیم و هم اکنون در سال ۹۵ که سال امید و تلاش ما است، بی تردید همه ما می‌توانیم ایرانی را بسازیم که شایسته این ملت بزرگ است.

من باز هم دستم را به سوی ملت بزرگ ایران دراز می‌کنم؛ امیدوارم و مطمئنم که با همکاری یکدیگر و با تلاش و کوشش داخلی و با تعامل سازنده با جهان می‌توانیم در مسیر رونق، تلاش و رشد و فعالیت اقتصادی قرار بگیریم. ان شاءالله خواهیم توانست با کمک یکدیگر به رشد دو برابری متوسط ۱۰ ساله گذشته برسیم.

ما می‌توانیم با تلاش و کوشش همگانی به رشد پنج درصدی برسیم؛ رشدی که نسبت به همه کشورهای همسایه‌مان، ان شاءالله بیشتر باشد، رشدی که بتواند رونق اقتصادی را بسازد و کارگران بیکار ما را به کارخانه‌ها و مزارع برگرداند و رشدی که بتواند جوانان عزیز فارغ التحصیل ما را به بنگاه‌های اقتصادی بکشد. آن چه برای همه ملت ما مهم است اشتغال پایدار است و این کار در سال آینده با «برجام دو» ان شاءالله شروع خواهد شد.

گرچه ملت بزرگ ما که همیشه پیشگام بودند، «برجام دو» را در هفتم اسفند سال گذشته کلید زدند. همان اقدام مشترک ملی در داخل کشور است که با وحدت، آشتی و با همدلی شروع خواهد شد؛ برجامی که قبل از اقتصاد از اخلاق آغاز می‌شود. انقلاب ما برای اسلام و اخلاق بود، بعثت پیامبران ما برای اخلاق بود. پیامبر ما فرمود بعثت من فقط برای تکمیل مکارم اخلاقی بود. در جامعه انقلابی ما نباید اثری از دروغ، اتهام، بدگمانی، بدزبانی و تندخویی باقی بماند. در جامعه ما نباید اثری از فساد باقی بماند. ما باید از پیشگاه خداوند بزرگ بخواهیم که سال ما را سال اخلاق، سال شادی و نشاط و سال همراهی و همدلی برای ساختن ایران اسلامی عزیزمان قرار دهد.

پروردگارا، شادی این روزها را مایه ماندگاری امیدمان کن و امیدمان را پشتیبان تدبیرمان ساز تا همه با هم ایران را از میان تنگناهایی که مایه رنج ملت و سختی معیشت مردم است، برهانیم.

خدا یا مدد کن تا اعتدال، میانه‌روی و نشاط را از بهار پیاموریم.
خدا یا به دولت ما توان بده که همچنان پاسدار خون شهیدان بماند و میثاق ملی یعنی قانون اساسی را بنای خدمت به خلق قرار دهد.

من در پایان می‌خواهم از همه آن‌هایی که اکنون به خاطر خدمت به هم‌وطنان عزیزشان کنار سفره نوروزی خانواده خود نیستند و کسانی که برای حفظ مرزها و آرامش جامعه ما تلاش می‌کنند، همه نیروهای امدادی، نیروهای انتظامی و همه نیروهای خدماتی که به مردم و مسافران نوروزی ما خدمت می‌رسانند، صمیمانه سپاسگزاری کنم و به‌ویژه به آن‌ها عید سال ۱۳۹۵ را تبریک بگویم. و با یاد و نام فاطمه اطهر (س) سخن را به پایان ببرم که امسال با میلاد او آغاز و با میلاد آن بانوی بزرگ پایان می‌یابد.

اللهم صل على فاطمه وأبيها وعليلها وبنيتها بعدد ما أحاط به علمك

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته

منبع: www.president.ir

زکوی یار می‌آید نسیم باد نوروزی
خجسته باد عید سعید نوروز بر همه ملت بزرگ ایران و به‌ویژه خانواده‌های شهیدان، جانبازان، آزادگان و همه ایثارگران. به فال نیک می‌گیرم که تحویل سال جدید، ساعت هشت بود و توسل می‌جوییم به امام هشتم برای سعادت امسال و هر سال مان و پیروزی ملت‌مان در همه صحنه‌ها.

تبریک می‌گویم به همه ایرانیان خارج از کشور و همه ملت‌هایی که نوروز را به عنوان یک روز آیینی، پاس می‌دارند.

نوروز به معنای نو شدن و پایان کهنگی هاست، نوروز به معنای شستن دل از کینه‌ها است، نوروز به معنای آغاز شکوفایی‌ها است و ما همه در این ساعت از خداوند بزرگ می‌خواهیم که همه روزهای میهن ما، نوروزی و همه فصول حیات ما، بهاری باشد.

از او می‌خواهیم که ذهن و زبان ما را با دوستی و آشتی که آیین نوروزی است، آشناتر نماید. خشم را از نگاه ما، ستیز را از کلام ما و تندی را از رفتار ما، دور کند و از او بخواهیم که همه ما با هر اعتقاد و مذهبی که داریم، سرود وحدت علیه تفرقه و تنان و خشونت سر دهیم.

سالی که گذشت سالی پرافتخار، با خاطرات ماندگار برای ملت ما بود. از همان آغاز سال که رهبری معظم انقلاب فرمودند سال همدلی و هم‌زبانی، همان همدلی و هم‌زبانی و وحدت و انسجام بود که پیروزی‌های بزرگی را برای ما به ارمغان آورد. آن چه در سال‌های گذشته از دید جهانیان، بهانه‌ای برای تهدید علیه ملت ایران بود، یعنی فعالیت هسته‌ای، تبدیل شد به نمادی برای همکاری ملت‌های جهان با ایران عزیز. همان که از دید جهانیان، دیروز به عنوان منطقه ممنوعه بود، امروز تبدیل شد به یک فعالیت ارزشمندی که همه در برابر آن فناوری تواضع می‌کنند و آن را به رسمیت می‌شناسند.

ملت ما با همدلی برجام را به فرجام مطلوب رساند، زنجیرهای تحریم را پاره کرد و زمینه را برای فعالیت در زمینه‌های اقتصادی مهیا نمود. تحریم‌های بانکی، مالی، پولی، نفتی، پتروشیمی، بیمه، حمل و نقل و همه تحریم‌های هسته‌ای برداشته شد و شرایط برای فعالیت اقتصادی مردم ما آماده‌تر شد.

در این سال، مردم بزرگ ما حماسه بزرگی را آفریدند و هفتم اسفند را به عنوان روز قدرت ملی، آرامش و ثبات ایران به جهانیان نشان دادند. سالی که بر ما گذشت، سال مشارکت، فعالیت، موفقیت در برابر قدرت‌های بزرگ و سال هموار کردن زمینه برای شکوفایی کشور در همه بخش‌ها بود.

گرچه سال گذشته با سختی‌ها و مشکلاتی نیز توأم بود. من در زمینه مشکلات سال گذشته کم‌تر با مردم عزیزمان صحبت کردم و بیشتر با همکارانمان تلاش کردیم تا بتوانیم از سختی‌ها عبور کنیم. شاید بتوانیم ادعا کنیم که بهترین شرایط

راهبرداقتصاد مقاومتی اقدام و عمل



هادی حق شناس

چند سالی است که واژه «اقتصاد مقاومتی» در ادبیات اقتصادی ایران رواج یافته است. شاید برای بسیاری این پرسش پیش آمده باشد که این واژه از کجا و چگونه بر سر زبان‌ها افتاد. واقعیت این است که پس از تحریم‌های ظالمانه، بخشی از اقتصاد ایران تحت تاثیر این معضل قرار گرفت و به‌طور مشخص صنایعی مثل نفت و گاز، فولاد، کشتی‌سازی و برخی دیگر از صنایعی که با تکنولوژی روز دنیا فعالیتشان را انجام می‌دادند، با مشکل مواجه شدند. این تحریم‌ها منجر به این شد که تولیدات صنایع و به‌ویژه درآمدهای نفتی کشور به حداقل ممکن برسد. حال سؤال این است که در چه شرایطی می‌توان اقتصاد ایران را ساماندهی کرد تا در مواقع شوک و تکان‌های اقتصادی، این‌گونه تحت تاثیر قرار نگیریم و عوارض ناشی از تحریم، به کم‌ترین حد خود کاهش پیدا کند.

به نظر می‌رسد در چند سال گذشته بخشی از تحریم‌های خارجی علیه اقتصاد ایران، اجتناب‌ناپذیر بود، به‌طور مثال استفاده از تکنولوژی روز دنیا برای استخراج نفت و گاز و یا استفاده از معادن یا برخی از صنایع و تکنولوژی دیگر، اما این که چرا شاخصه‌هایی مثل نرخ تورم و بیکاری در اقتصاد ایران دورقمی شد جای پرسش دارد؛ چرا که با تدبیری اساسی می‌شد جلوی این اتفاق را گرفت. به‌خصوص این که نقدینگی پیش از شرایط تحریم، قابل کنترل بود. در سال ۱۳۸۴ تورم کشور به ۱۰ درصد رسیده بود، اما بخش عمده‌ای از درآمد نفتی قابل توجه‌ای که در نیمه اول دهه ۱۳۸۰ نصیب کشور شده بود، تبدیل به نقدینگی شد و منجر شد از یک سو تورم بالای ۳۰ درصد را تجربه کنیم و از سوی دیگر نرخ بیکاری و افزایش رشد اقتصادی کشور در سال‌های ۹۱ و ۹۲ منفی بشود.

با این حال به نظر می‌رسد اگر بتوانیم در مقابله با این مساله، درون‌زا، برون‌گرا، دانش‌بنیان و مردم‌نهاد عمل کنیم، برخی از این عوارض و شوک‌های خارجی خنثی خواهد شد. در غیر این صورت همواره باید منتظر این باشیم، با هر شوکی که بر ما وارد می‌شود، عوارض تحمیلی آن را بر اقتصاد ایران احساس کنیم.

به‌طور مشخص ما در سازمان بنادر می‌توانیم منافع مشترکی با برخی از بنادر داشته باشیم. همان‌طور که کشور ما برای این که عوارض اقتصادی کشورهای همسایه را به حداقل برساند، دست به چنین اقداماتی زده است. در سال‌های تحریم و جنگ، بخش عمده کالای ما پس از انتقال به بنادر حاشیه خلیج فارس مجدداً به داخل کشور و بنادر ایران انتقال می‌یافت. در چند سال گذشته که درگیر تحریم‌ها بودیم همه کشتی‌ها و لاینرهای بزرگ جهان در بنادر امارات تردد می‌کردند و از آن جا کشتی‌های فیدر، کانتینرهای ما را به بنادر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) منتقل می‌کردند.

در شرایط پسا بحرام با رویکرد به واژه اقتصاد مقاومتی، باید زیرساخت‌هایمان را در بندر امام خمینی (ره) و خلیج فارس تقویت کنیم. ما می‌توانیم با ساخت یک بندر مجهز در سواحل مکران در پی سیاست‌های کلان کشور و نظام، هاب منطقه باشیم. چرا که به سود کشتی‌های لاینر است که وقتی از تنگه هرمز عبور کردند برای تخلیه و بارگیری به بندر شهید رجایی مراجعه کنند. بندر شهید رجایی باید مرکز توزیع کالا در خلیج فارس بشود. اگر سازمان بنادر موفق به انجام چنین کاری شود، گام بلندی در تجارت خارجی در راستای اقتصاد مقاومتی و وابسته کردن بقیه کشورها به ایران برداشته است.

برای این که چنین موضوعی اتفاق بیفتد هم می‌توان کار سخت‌افزاری انجام داد، یعنی زیرساخت‌ها را به اتمام رساند و هم می‌توان کار نرم‌افزاری کرد. کار نرم‌افزاری این است که ما بتوانیم شرکت‌های داخلی را مجاب کنیم تا بتوانند با همراهی شرکت‌های خارجی بخشی از اپراتوری بنادر کشور را انجام بدهند. اگر چنین شود، هم منافع مشترک مورد نظر ما شکل می‌گیرد و هم هنگام شوک‌هایی که وارد می‌شود، عوارض ایجاد شده به حداقل ممکن خواهد رسید.

به‌عنوان مثال در هفته جاری که بحث تحریم عربستان در کنگره مطرح بود، تهدید مطرح بود، تهدید عربستان خروج ۷۵۰ میلیارد دلار ذخایر ارزی از آمریکا اعلام شد، بنابراین ما هم می‌توانیم با ابزار اقتصادی و ایجاد منافع مشترک، در هنگام بحران ناشی از شوک‌های اقتصادی، عوارض آن‌ها را به حداقل ممکن برسانیم به شرطی که کارهایمان را با تدبیر انجام دهیم.

جایگاه بنادر ایران در شبکه بین‌المللی

یونس غربالی مقدم

باید مشخص شود که جایگاه بنادر ایران در جهان، کجاست؟ این سوالی بود که عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در همایش پایانی سال ۱۳۹۴ مدیران سازمان بنادر و دریانوردی آن را مطرح کرد.

از زمانی که پطر امپراتور تزار روسیه دسترسی به آب‌های آزاد از گذرگاه ایران را به‌عنوان یکی از آرزوهای خود مطرح کرد، موقعیت جغرافیایی ایران و در صدر آن بنادر به‌عنوان درگاه مبادلاتی مورد توجه جدی مقامات کشورمان در طول دوره‌های مختلف بوده است و عبارتهایی نظیر برخورداری از موقعیت ممتاز جغرافیایی کشورمان، قرارگیری در مسیر مهم‌ترین کریدورهای ترانزیتی شرق-غرب و شمال-جنوب و... سرتیترهایی بوده است که همواره در گفتگوها، سخنرانی‌ها و حتی مقالات و همایش‌های علمی بیان و تکرار شده است. اما درک اهمیت این موضوع برای شرکت‌های جهانی در مقام بازیگران تجارت بین‌الملل به‌گونه‌ای متفاوت بوده است. این شرکت‌های عظیم تجاری به پشتوانه سیاست‌های ملی و نهاد‌های مؤثر در مجامع جهانی، موقعیت مکانی کشورها را در چارچوب زنجیره تامین بین‌المللی کالا و خدمات تعریف کرده و شبکه‌های تجاری شرکت‌های خود را در مراکز مهم بازرگانی و توزیع کالا و خدمات استقرار داده‌اند و در جاهایی که با موانع مقرراتی و سیاسی و اجتماعی مواجه بودند با انتقال سرمایه به حوزه‌های پیرامونی آن، مراکز تجاری جدید را ایجاد کرده تا از تجارت آزاد پشتیبانی و از توسعه آن حمایت نمایند. حال برمی‌گردیم به همان موقعیت ممتاز کشورمان. دور ماندن کشور از صحنه تجارت بین‌الملل به مدت قریب به سه دهه پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران و گریبان‌گیر شدن اقتصاد به انواع مشکلات ناشی از جنگ تحمیلی و مسایل سیاسی و بروکراسی و... موجب شد شرکت‌های بزرگ موجود در کشور تحلیل رفته، شرکت‌های جدید بین‌المللی شکل نگیرند و با محدود شدن رقابت‌پذیری اقتصاد به بازار داخلی، منافع شرکت‌های فعال و پایدار کشور نیز به منافع بخش دولتی گره بخورد و تقریباً اغلب شرکت‌های داخلی از نظام نگاهداری فاصله گرفته و به سمت اقتصاد دستوری حرکت کنند.

اصلاح چنین ساختاری زمانی مشکل و پیچیده می‌شود که می‌بینیم با طولانی شدن این دوره از اقتصاد، کارشناسان و مدیران تربیت یافته که عمدتاً در بخش دولتی بوده‌اند با ادبیات و فرهنگ رقابتی در سطح بین‌الملل بیگانه شده و در درک خلا تفاوت‌ها به بن بست رسیده و قادر به تحلیل شرایط نباشند. در حال حاضر این مانع بزرگی برای تطبیق شرایط داخلی اقتصاد با محیط بین‌المللی است و همه این عوامل دست به دست هم می‌دهند تا نتوانیم از موقعیت جغرافیایی کشورمان استفاده نماییم.

اما برجام شرایطی را برای کشور ما ایجاد کرد تا یک بار دیگر جامعه جهانی موقعیت استراتژیک ایران را بازمی‌اندیشد و نقشی را که ایران می‌تواند در منطقه به‌عنوان گذرگاه اقتصادی ایفا نماید و در شبکه تجاری، کانون توجه شرکت‌های بین‌المللی و کشورهای همسایه باشد برقرار سازد. در این رابطه شرکت‌های بین‌المللی به جهت آگاهی از منافع خود نسبت به خودمان پیشگام بوده و با برنامه از پیش تعیین شده‌ای در طی یک سال گذشته در ایران حضور پیدا کرده‌اند. بنادر نیز همچون سایر بخش‌های مهم اقتصادی کشور میزبان آن‌ها در بخش‌های کشتیرانی، اپراتوری، لجستیکی و مشاوره‌ای بوده است که به برخی از آن‌ها اشاره می‌شود.

PSA، با مرکزیت سنگاپور پرتراфик‌ترین هاب ترانشیپی دنیا در حدود یک هفتم از کل کانتینرهای ترانشیپی جهان را جابه‌جا می‌کند. این اپراتور بزرگ بین‌المللی که عملیاتی بالغ بر ۳۰ میلیون TEU در ترمینال سنگاپور دارد، با بیش از ۶۰۰ بندر دنیا در ارتباط تجاری بوده و یکی از متقاضیان سرمایه‌گذاری در بنادر ایران است تا کارایی در شبکه بندری خود حفظ نماید.

HPH، اپراتوری که علاوه بر برخورداری از یک شبکه قوی بندری در ۴۸ بندر از ۲۵ کشور دنیا، اقدام به سرمایه‌گذاری و توسعه بنادر مختلف در دنیا می‌نماید تا از همتهای خود فاصله نگیرد. این اپراتور ضمن ابراز علاقه‌مندی در ورود به بنادر ایران حضور قابل توجهی در بنادر کراچی پاکستان، دمام عربستان، صحرای عمان و عجمان امارات دارد.

A.P.Moller-Mærsk Group، بزرگ‌ترین اپراتوری کانتینری و خط کشتیرانی در دنیا، در ۱۳۵ کشور حضور دارد و حمل و نقل عمده‌ترین فعالیت آن محسوب می‌شود.

MSC، پیشگام در کشتیرانی کانتینری جهانی با برخورداری از ۴۸۰ دفتر اداری در ۱۵۰ کشور، پوشش دهنده ۲۰۰ مسیر کشتیرانی در ۳۱۵ بندر مهم دنیا است. این خط بزرگ کشتیرانی حضور در بنادر شمالی و جنوبی ایران را در راستای تکمیل شبکه‌های بندری و کشتیرانی خود مؤثر می‌داند. CMA-CGM یکی دیگر از بازیگران مهم شبکه‌ای حمل و نقل دریایی در جهان با ۷۶۵ نمایندگی در ۱۶۰ کشور است.

ICTSI اپراتور فیلیپینی و مطرح در جنوب شرق آسیا، این اپراتور در ۳۰ کشور دنیا فعال است و ایران را مهم‌ترین نقطه تجاری با آسیای میانه و معتقد است با حضور در یکی از بنادر خلیج فارس یا دریای عمان می‌تواند تجارت خود را در این منطقه توسعه دهد.

با اندکی تأمل در هریک از شرکت‌های فوق در می‌یابیم که حضور هر یک از آن‌ها ظرفیت‌های جدیدی را در بنادر ما می‌تواند ایجاد کند که عمدتاً تقاضا محور بوده و به جهت آن که بار ترافیکی را به همراه خواهد داشت بسیاری از سرمایه‌گذاری‌ها در بنادر و پسرکانه‌های آن را می‌تواند سودآور نماید. اگر بپذیریم که تک تک نقاط ساحلی کشورمان حق توسعه داشته و پتانسیل‌های متفاوتی در پاسخ‌گویی به مشتریان دارند، باید به دنبال تعریف پروژه‌هایی قابل عرضه با ادبیات و تکنیک‌های مرسوم در تجارت بین‌الملل در بنادر و سواحل کشور باشیم و پذیرای تمامی سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی باشیم. چرا که پس از سالیان سال فرصتی کوتاه و ارزشمند پیش روی اقتصاد ما به‌طور اخص در بخش حمل و نقل دریایی قرار گرفته تا از موقعیت ممتاز جغرافیایی کشورمان استفاده نموده و بنادر ایران را در شبکه‌های بندری فعال دنیا به‌عنوان بازیگر اصلی قرار دهیم.



همه مدیران آمدند

رشد سرمایه گذاری در بنادر معنی دار است

نشست سالانه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی به رسم هر سال، در روزهای پایانی اسفند ۱۳۹۴ در سالن فرمانیه با حضور وزیر راه و شهرسازی، هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، مدیران ستادی، مدیران کل بنادر و دریانوردی استان‌ها و برخی از کارشناسان این سازمان برگزار شد. ماهنامه بندر و دریادر این گزارش با مرور اطلاعات ارایه شده در این همایش، خلاصه‌ای از آن چه که در سال ۱۳۹۴ در بنادر ایران گذشته است را، پیش روی شما گشوده است.



وزیر راه و شهرسازی در همایش مدیران سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر این مطلب که دو حوزه بنادر و دریانوردی و هوانوردی براساس مقیاس بین‌المللی و جهانی باید فعالیت کنند، گفت: «ما در حوزه بنادر و دریانوردی و هوانوردی یک منافع ملی استراتژیک و یک مسئولیت منطقه‌ای داریم. در واقع چون با همسایگان خود دارای منافع مشترک هستیم پس باید خواسته‌های آن‌ها را مدنظر قرار دهیم، بنابراین باید خیلی روشن مشخص شود که موقعیت ایران در سطح جهان کجا قرار دارد.»

عباس آخوندی با یادآوری این مطلب که وقتی درباره ژئوپلتیک ایران صحبت می‌شود، می‌گوییم مادر مرکز خاورمیانه قرار گرفته‌ایم، گفت: «این موضوع یعنی از امتیازاتی بهره‌مندیم و هم‌زمان یک‌سری

باید مشخص شود که جایگاه بنادر ایران در جهان کجاست؟



مسئولیت هم در قبال همسایگانمان داریم. وقتی کشورهای حاشیه دریای خزر نیاز به مواد غذایی داشته باشند باید به نیاز آن‌ها پاسخ دهیم. اگر می‌گوییم طولانی‌ترین ساحل در خلیج فارس و دریای عمان متعلق به ایران است، امکان دسترسی تمام کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد از طریق ایران فراهم می‌شود، پس باید به تقاضای آن‌ها پاسخ دهیم.»

وزیر کابینه دولت یازدهم با تاکید بر موفقیت‌های حاصل شده پس از برجام، گفت: «برجام بزرگ‌ترین موقعیتی که برای ایران ایجاد کرد، این بود که بار دیگر دنیا موقعیت استراتژیک ایران و نقشی که می‌تواند در منطقه به عنوان لنگر تعادل داشته باشد، را به رسمیت پذیرفت ولی این مسئله خیلی به آن بستگی دارد که ما خودمان چقدر می‌توانیم از این نقش و مسئولیت‌مان استفاده کنیم. به عبارت بهتر اقتدار در این حوزه یک طرفه نیست بلکه دو طرفه تعریف می‌شود. هم باید اقتدار داشت تا امنیت منطقه حفظ و منافع ملی تامین شود و هم باید به خواسته‌ها و نیازمندی‌های همسایگان و کشورهای منطقه توجه کرد.»

وزیر راه و شهرسازی افزود: «وقتی می‌خواهیم برای سازمان بنادر و دریانوردی برنامه‌ریزی کنیم، مقیاس ما نباید پروژه باشد باید روشن شود که جایگاه بنادر ایران در جهان کجاست؟ و ثانیاً مزیت رقابتی آن‌ها با کل بندرهای منطقه چیست؟ رقابت پذیری بنادر ایران به خیلی مولفه‌ها همچون قوانین، مقررات، سهولت در ترانزیت، ای‌تی، مسایل سخت‌افزاری، پس‌کرانه‌ها، حمل و نقل ترکیبی و نحوه اتصال به سایر خدمات بستگی دارد، بنابراین وضعیت و موقعیت واقعی همه این مولفه‌ها در بنادر ایران باید در مقایسه با بنادر منطقه مشخص شود.»

آخوندی تصریح کرد: «ضمن آن‌که وقتی می‌گوییم می‌خواهیم رقابت کنیم باید مشخص شود در چه حوزه‌ای و با چه استراتژی می‌خواهیم، این کار را انجام دهیم. اگر چنین استراتژی و برنامه روشنی نداشته باشیم ممکن است برای توسعه در یک حوزه، سرمایه‌گذاری کنیم، اما در نهایت آن انتظاری که برای بهره‌برداری داریم به دلایل مختلف محقق نشود.»

زنجیره ارزش بنادر به سیستم مسافری و تجارت وابستگی دارد

وزیر راه و شهرسازی با بیان این‌که سازمان بنادر و دریانوردی نمی‌تواند نسبت به مسئولیت اجتماعی و کیفیت زندگی پیرامون بنادر بی‌اعتنا باشد، گفت: «سازمان بنادر

نمی‌تواند بگوید بنادری با مقیاس جهانی دارد، در صورتی که یک حاشیه‌نشینی ۴۰ درصدی در بندرعباس وجود داشته باشد.» آخوندی در ادامه با تاکید بر این‌که زنجیره ارزش بنادر به سیستم‌های مسافری و تجارت بازمی‌گردد، تصریح کرد: «بنادر ایران امکانات تجارتهی‌شان بسیار بسیار محدود است، حال آن‌که من بندر را یک بخش پیشتاز و نیروی محرک توسعه منطقه می‌بینم. بندر باید خودش را در منطقه تعریف کند. انتظار ندارم که سازمان بنادر به منطقه پیرامونی خود خدمات شهرداری بدهد اما باید بتواند نقش پیشتاز را در منطقه خود ایفا کند.»

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «نباید نسبت به انبارهای غیرقانونی که حداقل بندرعباس تا بندر شهید رجایی ایجاد شده بی‌اعتنا بود، هر چند از لحاظ قانونی این مسئله به ما مربوط نیست ولی از نظر توسعه شهری به ما ارتباط دارد.»

او با اشاره به مدل‌های توسعه اقتصادی و محلی، توضیح داد: «از نظر توسعه محلی مدل اروپایی و از نظر مدل توسعه اقتصادی مدل آسیایی را می‌پسندم. اساساً نمی‌توانیم در سرمایه‌گذاری در زیربنای معطل شویم. مدل آسیایی یک مدل ترکیبی بین مدل بخش دولتی و بخش خصوصی است که دولت محرک اولیه است و بعد بخش خصوصی از این ظرفیت استفاده می‌کند و تامین مالی ثانویه را انجام می‌دهد.»

نظام بنگاه‌داری در ایران رو به فرسایش است

تعریف درستی از خصوصی‌سازی نداریم

وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر تعریف یک نظام بنگاه‌داری در صنعت دریانوردی کشور گفت: «بنگاه‌داری در ایران اساساً با یک بحران کلی مواجه است چون تعریف غلطی از خصوصی‌سازی در ایران شده است. قبل از آن‌که نظام رقابت و آزادسازی در ایران مستقر شود، اقدام به خصوصی‌سازی اشتباه و واگذاری بنگاه‌ها به نهادهای عمومی شد.» آخوندی افزود: «حالا پس از ۱۰ سال آمارها نشان می‌دهد که نرخ رشد سرمایه‌گذاری در ایران روند نزولی دارد. هرچه بنگاه‌های بزرگ مقیاس تشکیل شده بود در این مدت مالکان جدید آن‌ها سعی کردند تمام منابع را از این بنگاه‌ها برای هزینه‌های خودشان خارج کنند. به همین خاطر بنگاه‌ها امروز در حال تحلیل رفتن هستند. در کل نظام بنگاه‌داری در ایران رو به فرسایش است.

به جای آن‌که بگوییم بنگاه‌های بزرگی در ایران در حال تشکیل است که می‌توانند در سطح جهان رقابت کنند باید گفته شود بنگاه‌های بزرگ مقیاس ایران به بازار بورس می‌روند و تمام ظرفیت عملیاتی را

مالکان جدید خارج می‌کنند.» او با بیان این‌که وزارت راه و شهرسازی باید یک راه درمانی برای نظام بنگاه‌داری در حوزه مسئولیت خود تدبیر کند، گفت: «در صنعت دریانوردی باید آخر کار به دنبال صلاحیت بنگاه‌ها برویم و هیات مدیره بنگاه‌ها باید کسانی باشند که متخصص صنعت دریانوردی بوده و حداقل سرمایه را برای فعالیت داشته باشند که فردا بتوانند با یک شرکت بین‌المللی رقابت کنند. قاعدتاً همه بنگاه‌ها را نمی‌توان در یک کلاس قرار داد و برای هر کلاس کمینه، سرمایه خاص خودش را در نظر گرفت.» آخوندی با بیان این‌که سازمان بنادر و دریانوردی باید برای نظام بنگاه‌داری در حوزه مسئولیت خود استراتژی تعریف کند تاکید کرد: «در حوزه بندری نیز باید یک نوع طبقه‌بندی بنگاه‌داری از لحاظ مالی و سرمایه داشته باشیم. این درست نیست که بنگاه در حوزه سرمایه نیز بدهکار باشد یا سرمایه‌اش ملک و زمین در نقاط مختلف کشور تعریف شود، بلکه سرمایه بنگاه باید در حوزه فعالیت بندر و دریانوردی فعال باشد. در کل بنگاه باید از لحاظ فنی، مدیریت منابع و تجهیزات وضعیتش مشخص باشد.»

آمارهای آلودگی‌های دریایی، نگران‌کننده است حتی یک کشتی کروز هم ندارد

وزیر راه و شهرسازی توجه به محیط زیست را از دیگر موضوعات بسیار مهم خواند و گفت: «آمارهای نگران‌کننده‌ای در حوزه آلودگی‌های دریایی و از بین رفتن منابع و ثروت دریایی وجود دارد' باید با سازمان محیط زیست همکاری شود و توجه به محیط زیست دریایی جز دستور کارهای سازمان بنادر و دریانوردی قرار گیرد.»

آخوندی با یادآوری شرایط کنونی گردشگری دریایی و مسافرت‌های دریایی از سازمان بنادر و دریانوردی گلایه کرد و گفت: «ایران این همه ساحل دارد اما هنوز یک کشتی کروز در بخش حمل و نقل دریایی ندارد و آن‌طور که باید از ظرفیت درآمدی سفرهای دریایی استفاده نمی‌شود. فعال بودن این حوزه در دنیا، نشان می‌دهد که درآمدزایی وجود دارد. ترکیه بخش عمده‌ای از درآمدش را از حوزه حمل و نقل دریایی مسافر به دست می‌آورد و لزوماً تمام درآمد دریایی‌اش از حوزه حمل بار نیست.»

وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم تاکید کرد: «تکیه سازمان بنادر و دریانوردی از لحاظ درآمدی خیلی در حوزه حمل و نقل بار است، حال آن‌که باید جذابیت سفرهای دریایی را از طریق رسانه ملی برای افکار عمومی معرفی کند.»

صلاحیت و تخصیص تسهیلات صندوق توسعه ملی به ارزش ۴۰۰ میلیون دلار بود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که بندر شهید بهشتی چابهار از نظر عملیات اجرایی و بهره‌برداری رشد خوبی داشت، گفت: «در این زمینه تفاهم‌نامه ایران و هند امضا شد. ۸۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری را هندی‌ها انجام می‌دهند که قراردادش هم نهایی شده است و از وزیر راه و شهرسازی نیز دعوت شده تا به باری خدا در هند بتوانیم این قرارداد را امضا کنیم. همچنین قرارداد ۱۵۰ میلیون دلار ارزش از طریق سیستم بانکی هند به تصویب هیات دولت این کشور رسید.»

او در ادامه رایحه گزارش عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی در بحث توسعه زیرساخت‌های بندری در سال جاری حدود ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه کرد و همچنین حدود دو هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان قراردادهایی با بخش خصوصی به امضا رساند که تقریباً بیش از ۹۰ درصد آن‌ها عملیاتی شد.»

سعیدنژاد افزود: «۱۰۳ طرح به ارزش ۷۶۰ میلیارد تومان به بانک‌ها معرفی شد که در حال بررسی هستند و بخش عمده آن‌ها مربوط به شناورهای مسافری و تجهیزات بندری می‌شود. ۶۷ مجوز سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نیز در سال ۱۳۹۴ صادر شده و در



رشد سرمایه‌گذاری در بنادر معنی‌دار است

به تحولاتی که پیش می‌آید شرایط ما بهتر شود.» محمد سعیدنژاد افزود: «مهم‌ترین اقداماتی که سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۹۴ انجام داد، حضور موثر در کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، دریافت گواهی‌نامه STCW، الحاق به ۲۹ کنوانسیون و پروتکل بین‌المللی و برگزاری نخستین مناقصه عمومی لایروبی با حضور تمام شرکت‌های صاحب

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در همایش مدیران این سازمان که با حضور وزیر راه و شهرسازی برگزار می‌شد، در جمع‌بندی عملکرد سالانه سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «امسال با توجه به مجموعه شرایطی که در کشور بود با کاهش حدود ۱۰ درصدی در عملکرد بنادر مواجه شدیم؛ البته در کالاهای غیرنفتی این رقم منفی ۱۵ درصد است، اما امیدواریم سال آینده با توجه

رادیویی با تاسیس ایستگاه‌های Unmanned، کاهش ریسک بروز آتش‌سوزی در ناوگان سنتی با اعمال مقررات جدید، تهیه و انتشار Approach Plan بنادر، اجرای اصلاحیه سولاس در خصوص توزین اجباری کانتینرهای صادراتی، ارتقای کیفیت بازرسی‌های پرچم برای جلوگیری از توقیف کشتی‌های ایرانی و تهیه طرح جامع علائم کمک ناوبری واردی بودند که راستاد در زمینه ایمنی دریانوردی به آن پرداخت.

او در ادامه موضوع حفاظت از محیط زیست دریایی را مطرح کرد و گفت: «آمادگی برای اجرای کنوانسیون آب توازن کشتی‌ها، اجرای پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی شیمیایی (OPRC-HNS)، نظارت بر تامین سوخت مناسب برای شناورها برای کاهش گازهای گلخانه‌ای بر اساس ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل، اجرای کامل طرح‌های تسهیلات دریافت مواد زاید نفتی در بنادر کشور مهم‌ترین اقدامات این معاونت دریایی در حوزه حفاظت از محیط زیست دریایی است.»

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره برنامه‌های آتی برای مدیریت مخاطرات دریایی، تصریح کرد: «برنامه‌هایی که تا کنون بیشتر حالت نمایشی داشته است، به صورت عملیاتی و برنامه‌ریزی شده انجام خواهد شد. در این زمینه سازماندهی و ایجاد واحد واکنش در مقابل اضطرارهای دریایی، تمرینات برنامه‌ریزی شده و مدون مقابله با اضطرارهای دریایی و ارزیابی آمادگی بنادر و ارتقای کیفیت و کمیت واحدهای پروازی SAR در دستور کار



ثبت شناورها به بنادر تفویض شد

وضعیت را ارتقا دهیم.» موضوع دیگر صحبت راستاد، ارتقای کیفیت و بهره‌وری عملیات لایروبی نگهداری بنادر بود: «سند جامع لایروبی در سازمان تصویب شده است. قرارداد واگذاری لایروبی بنادر کشور هم به تصویب هیات عامل رسید. مزایده برگزار شد و برای جنوب شرق کشور متولی مشخص شده است. لایروبی از سیستم پیمانکاری صرف در می‌آید و سیستم اقتصادی پیدا می‌کند که مستقیماً از تعرفه لایروبی برای رسیدگی به تجهیزات استفاده می‌شود.»

به روز رسانی و تکمیل حلقه VTS در سواحل جنوبی و شمال، مدیریت ترافیک دریایی با استفاده از AIS و IWRAP، تکمیل پوشش

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در این همایش به معرفی برنامه‌ها و سیاست‌های این معاونت در سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت. راستاد در بخش ایمنی دریانوردی، گفت: «یکی از مصادیق مهم تامین آبراه‌های ایمن، علائم کمک ناوبری است. ورودی و خروجی بنادر ما و بنادر جدیدی که ایجاد شده است باید بازنگری نسبت به کمیت و کیفیت علائم داشته باشیم.»

او همچنین درباره لزوم تهیه برنامه جامع ساماندهی آبراه‌های بنادر کشور، توضیح داد: «این طرح از اهمیت بالایی برای ما برخوردار است. اگر مشاهده کنیم تناسبی بین ظرفیت توسعه پس کرانه و زیرساخت‌های بندری، با کانال دسترسی و لنگرگاه‌ها وجود ندارد باید



امسال میزان سرمایه گذاری در بنادر دوبرابر می شود

مطالعه واگذاری ترمینال غلات بندر امام خمینی (ره)، اکران واگذاری پایانه کانتینری بندر امام خمینی (ره)، واگذاری ترمینال های بنادر انزلی، امیرآباد، نوشهر و افزایش جذب سرمایه گذاری در بنادر در سال ۱۳۹۴ در سازمان بنادر و دریانوردی انجام شد.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با تاکید بر ضرورت افزایش جذب سرمایه گذاری در بنادر کشور از این روند ابراز خرسندی کرد و گفت: «با وجود فضای حاکم در کشور، رکورد خوبی به دست آمد. این اعداد نشان دهنده جذابیت بخش بندری و خدمات بندری در کشور است. هرچند که با چالش هایی روبه رو است اما حدود سه هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری اتفاق افتاد و امیدواریم بارویکرد خوشبینانه برای سال آینده حداقل دوبرابر شود.»

اسلامی در ادامه به تلاش این معاونت برای ارتقا نظارت و بهبود کیفیت خدمات در بنادر پرداخت و گفت: «برای این موضوع سیستم جامع نظارت بر فعالیت های مناطق پیاده سازی شده است. همچنین قرار است ترمینال های مسافری ساماندهی شوند، ترمینال های نفتی به صورت ادواری بازدید شوند و در آیین نامه صدور مجوز و نظارت بر شرکت های کارگزاری ترابری بازنگری داشته باشیم.»

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه به موضوع حذف امتیازات ضد رقابتی و اعمال تعرفه های انعطاف پذیر در بنادر پرداخت و افزود: «پیش بینی انعقاد قرارداد جهت تردد خطوط کشتیرانی لاینر با انجام عملکرد توافقی شده در طی سال، تغییر روش اعمال تخفیف بر اساس حجم عملکرد ترانشیپ کانتینر، توسعه فعالیت های گردشگری دریایی با اعطای تخفیف ۹۵ درصدی به شناورهای مسافری در بنادر شمالی، رقابتی کردن تعرفه های مترتب بر کشتی و کالا با بنادر منطقه، اصلاح مستمر ساختار تعرفه های به منظور هدفمند سازی تعرفه خدمات بندری و دریایی، ادامه منطقی سازی تعرفه های خدمات، حذف امتیازات ضد رقابتی، حمایت از سرمایه گذاری خارجی در بنادر راهکارهایی برای مقابله با این موضوع است.»

معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در ابتدای سخنرانی خود در این همایش، به آرایه آمارها و گراف هایی از عملکرد نفتی و غیرنفتی بنادر ایران، عملکرد کانتینری بنادر ایران، ظرفیت و عملکرد بنادر ایران... آرایه داد.

اسلامی در ادامه درباره سیاست ها و برنامه های این معاونت برای به ثمر نشستن برنامه های این حوزه گفت: «افزایش سهم کشور از بازار حمل و نقل دریایی، افزایش ظرفیت های حمل و نقل بار و مسافر، همگرایی حوزه بندری برای استفاده حداکثری از ظرفیت درونی، حذف امتیازات ضد رقابتی و اعمال تعرفه های انعطاف پذیر، افزایش حجم سرمایه گذاری بخش خصوصی، شفاف سازی، تسهیل و روان سازی فرآیند جذب سرمایه گذاری، لزوم طراحی مدل توسعه بازرگانی و تجاری بنادر، واگذاری ترمینال های عمومی و کانتینری در قالب الگوهای جدید، ارتقا توان نظارتی با استفاده حداکثری از سیستم های مشاور داخلی و خارجی و شرکت های ممیزی در سال گذشته پیگیری و در برخی موارد به سرانجام رسید.»

به گفته او همچنین ارتقا سهم ریلی و لزوم بهره مندی از حمل و نقل چند وجهی، جلوگیری از انحصار در واگذاری فعالیت های بندری، لزوم آمادگی برای شرایط بعد از تحریم، ساماندهی پایانه های مسافری و استاندارد سازی پایانه های نفتی، ارتقا سطح ایمنی در محدوده بنادر از طریق اجرای استانداردهای مرتبط، ارتقا کیفیت خدمات با رشد شاخص های عملیات بندری، بهره گیری از فناوری های نوین و مکانیزه کردن عملیات و فرآیندهای بندری، ساختار سازی، جذب نیروهای متخصص، آموزش و استفاده از ظرفیت های بخش خصوصی، سازمان های مردم نهاد NGO در این زمینه مورد نظر بوده است.

اسلامی در ادامه درباره واگذاری پایانه های بنادر به بخش خصوصی توضیح داد و گفت: «واگذاری ترمینال کالاهای عمومی در بندر شهید رجایی، واگذاری ترمینال کالای عمومی در بندر امام خمینی (ره)، عقد قرارداد واگذاری فاز ۱ بندر شهید بهشتی، اکران واگذاری پایانه شماره ۱ کانتینری بندر شهید رجایی، تهیه اسناد واگذاری پایانه شماره ۲ بندر شهید رجایی،

حال اجرا است.»

او همچنین رشد سرمایه گذاری در بنادر را در دولت یازدهم خیلی معنی دار دانست و گفت: «پیش از دولت یازدهم رقم های سرمایه گذاری سالانه زیر ۵۰۰ میلیارد تومان بود، اما بعد از دولت یازدهم رقم های سرمایه گذاری به بالای دو هزار میلیارد تومان افزایش پیدا کرد. در همین حال قرارداد مهم ترین تامین تجهیزات فاز دو بندر شهید رجایی منعقد و به بانک معرفی شد که ظرف یک ماه آینده به نظرم می توان گشایش اعتبار آن را انجام داد.»

به گفته سعید نژاد مطالعات بازرگاری و به روز رسانی طرح جامع بنادر کشور، تدوین سند عالی توسعه دریایی، توسعه فرهنگ دریایی در کتب درسی آموزش و پرورش و توسعه مدیریت دانش از دیگر اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۴ بود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به چالش های حوزه بنادر و دریانوردی کشور، گفت: «ورود گسترده تر خطوط لاینری و انتقال ترانشیپ کالا به بنادر ایران، بهبود ارتقای سطح تجهیزات بندری کشور و افزایش مشارکت بخش خصوصی در فعالیت های دریایی و جلوگیری از تعرض به سواحل از محورهای مدنظر سازمان بنادر و دریانوردی در سال آینده است.»

این معاونت قرار گرفته است.»

به گفته راستاد در بخش خدمات دریایی نیز سه شاخص تدوین شده است: «شاخص استاندارد عملیات راهنمایی و یدک کشی در بنادر (ISPO)، شاخص و مکانیزم تخصیص و تامین ناوگان خدماتی مرتبط با عملیات پهلوهدی و جداسازی کشتی ها و برنامه جامع آموزش نیروی انسانی مورد نیاز جهت ناوگان خدماتی سازمان در این زمینه تدوین شده است.»

به گفته او ارتقای استانداردهای ناوگان از طریق اصلاح ساختمان، استانداردهای ساخت، انواع کالای قابل حمل، وضعیت تعادلی، تجهیزات ایمنی و نجات، مطالعه و بررسی نیازهای فعلی و آتی کشور برای تامین انواع شناورها، برنامه ریزی برای ارتقا کیفیت ناوگان گردشگری دریایی، ترغیب شرکت های کشتیرانی به تغییر پرچم شناورهای تحت مالکیت، توانمند سازی موسسات رده بندی فعال داخلی، برنامه ریزی به منظور تاسیس موسسه رده بندی ملی در کشور برنامه های سازمان بنادر و دریانوردی برای توسعه ناوگان دریایی ایران است.

راستاد در پایان نوید داد که از این پس اختیار ثبت شناورها از سازمان بنادر و دریانوردی به بنادر کشور تفویض خواهد شد و گفت: «به جز ثبت کشتی های اقیانوس پیما، از این پس هیچ ثبت شناوری در تهران نخواهیم داشت. تمام پرونده هایی که در تهران به نام بنادر دیگر برای ثبت شناورها انجام شده است، به بنادر باز می گردد و از این پس این موضوع در بنادر انجام خواهد شد.»



نیروهای انسانی در سازمان بنادر ساماندهی می‌شوند

گفت: «ارتقای سطح کنترل های داخلی و تقویت نظم و انضباط بودجه ای، مالی و اداری، طراحی و استقرار نظام بودجه ریزی بر مبنای عملکرد، کاهش حداقل ۳۰ درصدی بند های حسابرسی صورت های مالی، بازنگری در سیستم بهای تمام شده برای برقراری ارتباط با نظام بودجه ریزی بر مبنای عملکرد، ارتباط سامانه مدیریت برنامه های عملیاتی (سما) و بودجه ریزی برخی از این برنامه ها هستند.»

به گفته او همچنین اجرای برنامه اصلاح ساختار نیروی انسانی و ارتقا توانمندی و قابلیت های کارکنان، بازنگری و اصلاح ساختار تشکیلاتی بنادر تابعه، پیاده سازی نظامات ارزیابی عملکرد و مدیریت بهره‌وری و هدفمندسازی پرداخت های مازاد بر احکام پرسنلی، استقرار مدل شایستگی کارکنان، استقرار سیستم جامع اداری، اجرای برنامه های مصوب و ابلاغی سازمان مدیریت برنامه ریزی کشور در زمینه برنامه جامع اصلاح نظام اداری، بازنگری در کدینگ حساب های مالی متناسب با شرایط روز برای سال ۱۳۹۵ در دستور کار این معاونت قرار گرفته است.

مصوب نشده است اما اگر بتوانیم الزام آن را بگیریم، نیروی های با تحصیلات پایین با رضایتمندی خودشان بر اساس مصوبات قانونی، با خرید خواهند شد.»

به گفته او برنامه برون سپاری کارکنان قراردادی نیز یکی دیگر از برنامه های این معاونت است: «بر اساس این طرح اگر بتوانیم مجوزهای لازم را بگیریم، می توانیم به راحتی مجموعاً دو هزار و ۹۰۶ نفر را از راه های موجود قرارداد مستقیم واگذار کنیم البته به شرطی که نیروی انسانی احساس امنیت شغلی داشته باشد.»

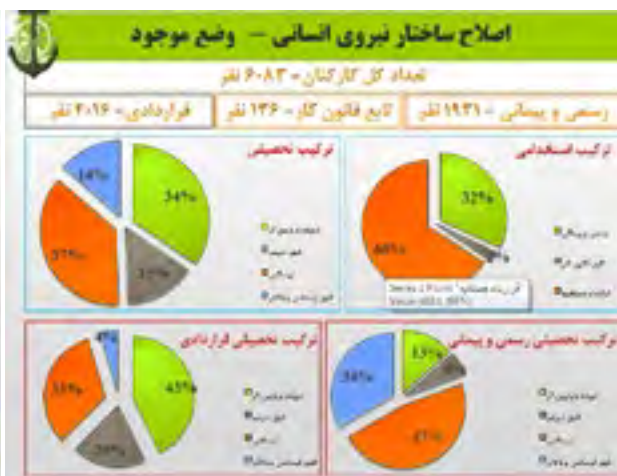
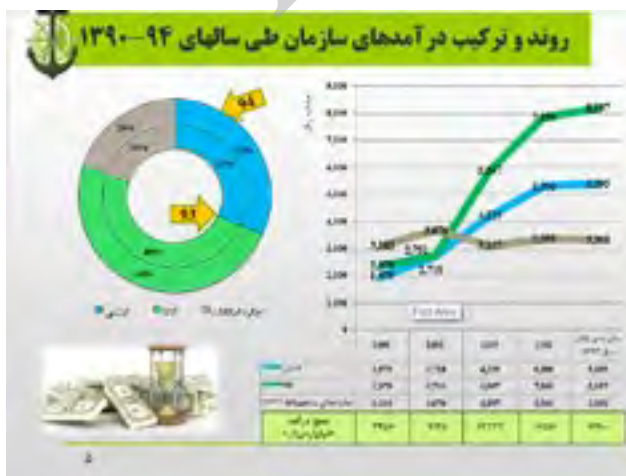
جهاننیده با تأکید بر این که هدف از همه این برنامه ها این است که سازمان بنادر و دریانوردی را به سازمانی چابک تبدیل کنیم، تصریح کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی خیلی سنگین شده است. بیشتر از چهار هزار نفر قرارداد مستقیم داریم. باید وضعیت نیروی انسانی در این سازمان ساماندهی شود تا روزی نرسد که سازمان آن قدر سنگین باشد که عملکرد مطلوبی نداشته باشد.»

جهاننیده در پایان به مرور برنامه های این معاونت در سال ۱۳۹۵ پرداخت و

معاون برنامه ریزی و توسعه منابع و عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی بخش عمده ای از ارایه گزارش خود در این نشست سازمانی را به موضوع نیروهای انسانی سازمان بنادر و دریانوردی و بنادر تابعه اختصاص داد. او با یادآوری این که وضعیت نیروی انسانی در بنادر مطلوب نیست، گفت: «وضعیت نیروهای انسانی بسیار ناهمگون است. البته این وضعیت قرار است اصلاح شود. تا سال ۱۳۹۶ قرار است هزار و ۳۹۰ نیروی رسمی جذب شود که هم اکنون به دنبال اخذ مجوز استخدام برای نیروهای لیسانس و بالاتر از لیسانس در سال ۱۳۹۵ هستیم.»

او با اشاره به طرح اصلاح ساختار سازمانی در سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: «این طرح تقریباً انجام شده است اما تدوین و تصویب سند نیروی انسانی و اجرای طرح تعدیل و برون سپاری که برنامه های متعددی برای آن داریم، هنوز اجرایی نشده است.»

جهاننیده افزود: «حدود ۴۵۰ نفر نیروی پیمانی و مازاد بر نیاز داریم که در این طرح مدیریت خواهند شد. البته این طرح هنوز





مسئولیت‌پذیری مشاوران و پیمانکاران پیگیری می‌شود

سواحل پرداخت و از نبود توجه کافی نظام ارزیابی، ارزشیابی و ارجاع کار به مهندسی مشاور و پیمانکار انتقاد کرد و گفت: «عدم هزینه کرد وجوه ارسالی در برخی بنادر برای پروژه‌های خاص برای ما مشکل ایجاد کرده است. از بنادر می‌خواهیم که بودجه هر پروژه را برای همان پروژه مصرف کنند و از سوی دیگر توجه داشته باشند که اگر اجرای پروژه‌ای در سال ۹۵ ضرورتی ندارد، درخواستی برای آن ارائه نکنند چرا که منابع سازمان محدود است.»

او همچنین کمبود نیروی انسانی رسمی و کثرت نیروهای غیر رسمی، نبود امکان جذب نیروی متخصص جدید، عدم برخورد قاطع دستگاه‌های مسئول ذی‌ربط با متخلفان ساخت و سازهای غیر مجاز، ضرورت توجه مناسب‌تر به فرایندهای مناقصه، کمبود منابع مالی سرمایه‌ای در سال ۹۵، عدم تصویب و ابلاغ پروژه‌های سرمایه‌ای در زمان مناسب، محدودیت مالی در بخش جاری علی‌الخصوص کدهشت هزار و ۴۰۰ را از چالش‌هایی دانست که این معاونت با آن مواجه است.

الهی‌ار استقرار کامل استانداردهای مدیریت پروژه و تقویت پیمان و رسیدگی در ستاد و بنادر، استقرار کامل ICZM در همه استان‌های ساحلی و تصویب قانون جامع مدیریت سواحل، استفاده حداکثری از تکنولوژی‌های روز و فناوری اطلاعات در امور حاکمیتی و مطالعات پایه مهندسی، برنامه‌ریزی برای رفع موانع نیروی انسانی در ستاد و بنادر با همکاری معاونت توسعه مدیریت و منابع را راهکارهایی برای حل این مشکلات دانست.

او با تأکید بر ضرورت ایجاد نظام جامع ارزشیابی، ارزیابی و ارجاع کار در سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «همان‌طور که مدیرعامل سازمان هم‌پیر این موضوع تأکید دارند، به یاری خدا نظام جامع ارزشیابی و ارجاع کار در سطح سازمان ایجاد می‌شود. در حال حاضر پیش‌نویس این طرح آماده شده است.»

به گفته الهی‌ار انجام مطالعات تدقیق و طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی سواحل هرمزگان به میزان ۵۰ درصد، انجام مطالعات پایش و شبیه‌سازی سواحل مکران به میزان ۴۰ درصد، تجهیز سواحل کشور به شبکه اندازه‌گیری جزر و مدی و راه‌اندازی شبکه ملی پایش و اندازه‌گیری پارامترهای دریایی، انجام «۳» مطالعه مهندسی ارزش با قابلیت ۱۱۳ میلیارد ریال صرفه‌جویی، برگزاری منظم کارگروه ساماندهی سواحل، بنادر و جزایر «۷» جلسه، انجام مطالعات تفصیلی مدیریتی بحران و پدافند غیر عامل بنادر حیاتی کشور و مطالعات تهیه و تدوین دستورالعمل و ضوابط پدافند غیر عامل در جانمایی، احداث و توسعه بنادر و تهیه و تدوین آیین‌نامه کارگروه تخصصی فرعی مدیریت بحران در حمل و نقل دریایی از اقدامات دیگر این معاونت در سال ۱۳۹۴ است. سرپرست معاونت توسعه و تجهیز بنادر در ادامه به ضرورت توجه بیشتر به موضوعات حاکمیتی

سرپرست معاونت توسعه و تجهیز بنادر سازمان بنادر و دریانوردی درباره اقدامات و دستاوردهای انجام شده در این معاونت، توضیح داد و گفت: «استقرار دفتر مدیریت پروژه و همچنین امور پیمان و رسیدگی متمرکز یکی از مواردی بود که جای خالی آن در این معاونت احساس می‌شد تا یکپارچگی را در بنادر ایجاد کند، که با حمایت هیات عامل راه‌اندازی شد.»

محمدرضا الهی‌ار در ادامه درباره فعالیت‌های دیگر این معاونت در سال ۱۳۹۴ گفت: «تهیه و تدوین ضوابط و دستورالعمل‌ها و استقرار و به‌کارگیری سامانه ثبت تجارب فنی و مهندسی سازمانی، تمرکز بر انجام پروژه‌های تعمیرات اساسی منجر به PM مستحدثات بندری با هدف حفظ سرمایه‌های سازمانی و الزام تنظیم برنامه زمانی تعمیرات دوره‌ای PM و اولویت اعتبار در خصوص این بخش نسبت به انجام پروژه‌های اجرایی جدید، کاهش هزینه‌های اجرایی پروژه‌ها به تناسب سال ۱۳۹۳ در حدود ۱۰ درصد با اجرای میزان حجم عملیات مشابه از طریق مدیریت زمان، هزینه و کیفیت برخی دیگر از اقدامات این معاونت در سال گذشته بود.»

به گفته الهی‌ار اقدام جدی در خصوص اخذ جرایم مالی از مشاورینی که به علت ضعف در مرحله نظارت بر اجرای پروژه‌ها منجر به تحمیل هزینه مضاعف به کارفرما شده‌اند، برای نخستین بار در سال گذشته کلید خورده است: «موضوع مسئولیت‌پذیری مشاوران و پیمانکاران برای نخستین بار در سازمان بنادر به‌طور جدی پیگیری شد و بابت کاری که یکی از پیمانکاران در بنادر انجام داده بود هم مشاور و هم پیمانکار جریمه شدند و موظف شدند کار را اصلاح کنند.» او در ادامه گفت: «دو کار بزرگ دیگر در این معاونت انجام شد. یکی مربوط به شناورهای مغروقه ارونند بود که مناقصه انجام و برنده انتخاب شد که کار انجام شود و دیگری بحث مربوط به ۱۲ دستگاه گنتری کرین برای بندر شهید رجایی بود که قرارداد منعقد و ابلاغ شد و در مرحله گشایش LC هستیم.»





رشد اقتصادی با رشد حمل و نقل دریایی رابطه معناداری دارد

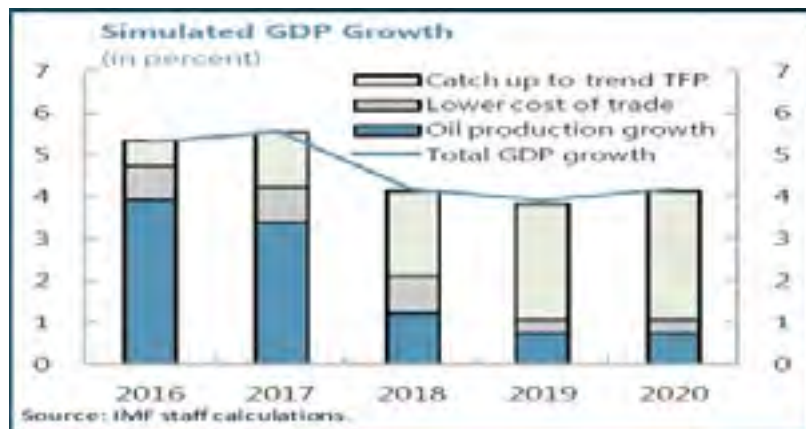
حق شناس با ارایه گزارشی از IMF درباره صحت این داده‌ها، گفت: «هر ساله صندوق بین‌المللی پول طبق ماده ۴ توافقنامه IMF، جلسات بررسی و مذاکره با اعضای صندوق برگزار می‌کند. یک تیم کارشناسی به منظور مطالعات میدانی از کشور مورد نظر بازدید و اسناد و اطلاعات اقتصادی و مالی را جمع‌آوری می‌کند و با مقامات آن کشور در خصوص توسعه اقتصادی و سیاست‌ها به بحث و گفت‌وگو می‌نشینند که گزارشات تهیه شده توسط تیم کارشناسی اساس مذاکرات هیات اجرایی را تشکیل می‌دهد.»

به گفته او این هیات پیش‌بینی کرده است که در سال جاری و سال آینده نرخ تورم کاهش خواهد یافت. همچنین این مرجع پیشنهاد داده است که اقتصاد ایران برای رهایی از معضل بودجه سه راهکار پیش‌رو دارد: «یکی از این موارد که در پنج برنامه پنج ساله و در برنامه‌های پنج ساله پیش از انقلاب هم مطرح بود، این است که اتکالی دولت به نفت کم بشود. دیگر آن که بودجه عمومی دولت به سمت طرح‌های عمرانی هدایت شود و در نهایت جلوگیری از رشد بی‌رویه حجم نقدینگی.»

مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این همایش با برشمردن شاخص‌های کلان اقتصادی، شرایط پیش‌رو را برای مدیران و برنامه‌ریزان سازمان بنادر و دریانوردی تشریح کرد.

هادی حق شناس با بیان این که برای تحلیل اقتصادی باید آن را شبیه به یک موجود زنده فرض کنیم، گفت: «همچنان که موجود زنده دارای علایم حیاتی است، اقتصاد هم یک موجود زنده است و علایم حیاتی آن مثل نرخ تورم، رشد اقتصادی، بیکاری و... است و گاهی به بیماری‌هایی همچون رکود و تورم دچار می‌شود.»

او در ادامه با طرح این سوال که با بررسی عملکرد دوساله دولت یازدهم، روند دو سال گذشته نسبت به هشت سال گذشته، چگونه بوده است، گفت: «البته باید به یاد داشته باشیم که رشد اقتصادی همیشه با رشد حمل و نقل و حمل و نقل دریایی رابطه معناداری دارد. در دولت دهم و نهم با این که بیشترین فروش نفت را داشتیم، رشد اقتصادی از هشت سال نخست انقلاب هم کم‌تر بوده است اما در دو سال گذشته با همه مشکلات، رشد اقتصادی روند بیشتر و بهتری نسبت به گذشته داشت.»



انتقال دانش فنی، توسعه فعالیت‌های لجستیکی، ارتقای سطح سازمانی اداره کل بنادر هرمزگان فرصت‌های پیش روی سازمان در سال ۱۳۹۵ است.»

او در ادامه با برشمردن چالش‌های اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان بر لزوم تسریع در تصویب و ابلاغ چارت جدید سازمانی بنادر هرمزگان تاکید کرد و گفت: «موضوع دیگر، تامین پرسنل رسمی با توجه به وظایف حاکمیتی سازمان است.»

ایدنی درباره چالش‌های اجرایی طرح‌های توسعه‌ای بر ضرورت تهیه مدل احداث زیرساخت‌های اراضی دو هزار و ۷۰۰ هکتاری، طراحی و احداث ترمینال مکانیزه مواد معدنی، تعیین تکلیف طرح‌های توسعه‌ای حوضچه‌های ۵،۴ و ۶ و همچنین تامین عمق مناسب حوضچه بندر خلیج فارس تاکید کرد و گفت: «در اجرای طرح جامع تامین تجهیزات مورد نیاز بنادر هرمزگان نیز باید تجهیزات تخلیه کالای فله و متفرقه، تجهیزات ایمنی و آتش نشانی اداره کل و سه فروند ناجی برای بنادر جاسک-لنگه-شهیدرجایی تامین شود.»

به گفته ایدنی یکی دیگر از چالش‌های تاثیرگذار در عملکرد بندر معضل ترافیک بندر شهیدرجایی و راه‌های مواصلاتی بندر شهیدرجایی است که باید هرچه سریع‌تر برای آن چاره‌اندیشی کرد: «همچنین باید چالش‌های نرم افزاری را در زمینه رفع مشکلات نرم افزارهای آمار عملیات، CCS، GCOMS، رفع تمرکز در حوزه نرم افزار و فراهم نمودن امکان تهیه نرم افزارهای مورد نیاز توسط بنادر، تدوین فرآیندهای مورد نیاز جهت تبادل الکترونیکی داده‌ها با سایر ذی‌نفعان (گمرک، پایانه، بازرگانی و...) اقدام کنیم.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در ادامه بر ضرورت طراحی و بازنگری فرآیندهای عملیاتی با در نظر گرفتن شاخص‌های افزایش اطمینان، رفاه، بهبود کیفیت خدمات و حفاظت



بندر شهیدرجایی کانون توجه همکاری‌های بین‌المللی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان افزود: «در حوزه کالای غیر نفتی در سال ۱۳۸۲ به ۳۱ درصد رشد رسیدیم اما در سال ۱۳۹۰ بازهم با رشد منفی چهار درصد مواجه شدیم. همین موضوع در بحث کانتینر هم صدق می‌کند چرا که در دوره تحریم به شدت عملکرد کانتینری ما تحت تاثیر قرار گرفت.»

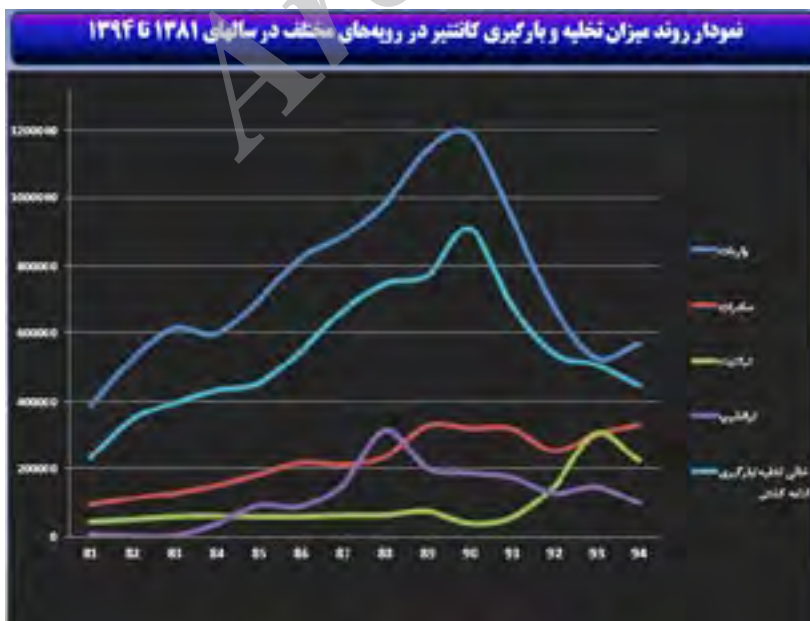
به گفته ایدنی، بررسی‌های کارشناسان نشان می‌دهد اگر شرایط بندر شهیدرجایی به شرایط پیش از تحریم بازگردد، با نگاه خوشبینانه، با عملکرد رشد ۱۵ درصدی مواجه خواهیم شد: «گزینه واقع بین هم این است که عملکرد بندر با توجه به این که تابعی از رشد اقتصادی کشور است، به شرایط عمومی اقتصاد ایران بستگی خواهد داشت.»

ایدنی درباره فرصت‌های پیش روی بندر شهیدرجایی در دوره پس از تحریم، گفت: «ارتقای سطح همکاری با بنادر منطقه، توسعه ترانزیت، توسعه ترانزیت، جذب سرمایه گذاری خارجی،

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان سخنان خود در این جلسه را با ارایه گزارشی از سازمان تجارت جهانی در دوره بحران جهانی و تحریم علیه ایران آغاز کرد و گفت: «در سال ۲۰۰۸ بحران جهانی رخ داد که بیشترین تاثیر آن بر روی اروپا و امریکا بود و کمترین تاثیر را بر آسیا داشت. در برهه بعدی تحریم‌ها بر علیه کشورمان در سال ۱۳۹۰ و ۱۳۹۱ رخ داد. در زمان بحران جهانی، رشد اقتصادی کشور ما کاهش پیدا کرد و به حدود ۱/۹ درصد رسید، در دوره تحریم‌ها دوباره رشد اقتصادی کشور به شدت کاهش پیدا کرد و ما شش درصد کاهش رشد داشتیم.»

ایدنی با تاکید بر این که حمل و نقل دریایی تابعی از تغییرات عظیم اقتصادی است، تصریح کرد: «با این تغییرات تجارت دریایی هم تحت تاثیر قرار گرفت و کاهش پیدا کرد. در سال ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ تاثیر تجارت در نفت و گاز کم‌تر بود و در فله تاثیر چندانی نداشت اما در سایر بارها تاثیرگذار بود و میزان آن را کاهش داد. تجارت دریایی تابع مستقیمی از تجارت جهانی است. در همان بازه‌ای که تجارت جهانی کاهش پیدا کرد، تجارت دریایی هم تحت تاثیر قرار گرفت و مسیر نزولی پیدا کرد.»

او درباره تاثیر این روند بر بندر شهیدرجایی گفت: «ما فرآیند تخلیه و بارگیری از سال ۱۳۸۱ تا ۱۳۹۴ را مورد بررسی قرار دادیم. در سال ۱۳۸۵-۱۳۸۶ روند رشد بندر که به سرعت روبه افزایش بود، دوباره در بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۱ تحت تاثیر تحریم‌ها قرار گرفت و کاهش پیدا کرد. در سال ۱۳۹۲ شاهد رشد در بخش صادرات بار فله بودیم اما با توجه به سیاست انقباضی دولت در بحث واردات با روند کاهشی مواجه شدیم. می‌توانیم بگوییم که کالای نفتی تقریباً روند ثابتی در بندر شهیدرجایی دارد و آن چه متغیر است عملکرد کالاهای غیر نفتی است. همچنین در دوباره زمانی تحریم و بحران جهانی با توجه به کاهش رشد بندر، رشد اقتصادی کشور نیز به تبع آن کاهش پیدا کرده بود.»





بندر امام خمینی (ره) در آستانه تحول بنیادین در سال ۹۵

ماموریت‌های این بندر یعنی تبدیل شدن به هاب غلات خلیج فارس، گفت: «تا به امروز ۷۸ درصد از مجموع کالاهای اساسی گندم و برنج و... مورد نیاز کشور در این بندر تخلیه شده است. که در این زمینه موفق به ارتقای شاخص‌های عملیاتی نیز شدیم به طوری که سرویس تایم از ۴/۴ در سال ۱۳۹۳ به ۴/۸ در سال ۱۳۹۴ رسید که رکورد خوبی است. همچنین در زمینه میزان تخلیه کشتی‌ها از ۱۹۴ تن به ۲۰۱ تن در هر ساعت ارتقا پیدا کردیم.»

محور دیگر صحبت‌های مدیرکل بندار و دریانوردی استان خوزستان به موضوع جذب سرمایه و سرمایه‌گذاری در بندر امام خمینی (ره) اختصاص داشت. عبدالهی با بیان این مطلب که در زمینه جذب سرمایه‌گذاری ۱۵ فقره قرارداد به ثبت رسیده است، گفت: «با توجه به محدودیت اراضی برای امسال جذب سرمایه ۲۰۰ میلیاردی را هدف گذاری کرده بودیم. اما خوشبختانه تا الان ۵۰۰ میلیارد تومان قرارداد منعقد شده است و ۳۰۰ میلیارد هم در دست انعقاد داریم.»

او در تشریح این قراردادها گفت: «در مجموع ۹۸ قرارداد در سال‌های اخیر در بندر امام خمینی (ره) منعقد شده است که از این تعداد ۵۲ قرارداد به بهره‌برداری کامل رسیده است، ۴۱ پروژه در مرحله ساخت و ساز است و سه چهارم مورد هم به خاطر عدم توان سرمایه‌گذاران به نتیجه نرسید و فسخ شد.»

مدیرکل بندار و دریانوردی استان خوزستان در این مراسم به ارائه گزارشی از عملکرد بندر امام خمینی (ره) در ۱۱ ماهه نخست سال ۱۳۹۴ پرداخت و گفت: «در کل عملیات تخلیه و بارگیری امسال ۳۸ میلیون تن بود که نشان می‌دهد عملکرد ما حدود چهار درصد منفی است که با توجه به رکود اقتصادی حاکم بر بندار در سال ۱۳۹۴، عملکرد قابل قبولی است.»

عبدالهی با بیان این مطلب که بندر امام خمینی (ره) در مدت مشابه در بخش کانتینری هم توفیق چندانی نداشت، تصریح کرد: «با این وجود در بحث سباز کشتی‌ها باید بگوییم که تعداد کشتی‌های کوچک کم شده است، که این موضوع دو پیام مهم برای ما دارد. نخست این که باید به سراغ لایروبی برای افزایش عمق برویم و دیگر این که برای افزایش توان خدمات‌دهی در زمینه یدک کش‌ها، نیازمند یدک کش‌های جدید و پر قدرت تر هستیم.»

او با بیان این که بندر امام خمینی (ره) در سال گذشته توانست رتبه نخست مرز خروجی ترانزیت را به خود اختصاص دهد، تصریح کرد: «در زمینه ترانزیت بندر امام خمینی (ره) با کسب ۳۴ درصد از ترانزیت کل کشور، رتبه یک را به عنوان مرز خروجی ترانزیت به خود اختصاص داد.»

هاب غلات خلیج فارس، از حرف تا عمل

عبدالهی با اشاره به یکی از مهم‌ترین

از حقوق شهروندان تاکید کرد و افزود: «ایجاد شرکت تامین تجهیزات و نیروی کارگری خن کار، رفع تمرکز تصمیم‌گیری‌ها در حوزه‌های مختلف در سازمان مرکزی و افزایش اختیارات بنادر، منطقی کردن تعرفه در بخش‌های مختلف درآمدی به منظور کاهش یا توزیع ریسک کسب درآمدها در هر بخش، تربیت و آموزش نیروی انسانی متخصص و ماهر، عدم وجود بسته‌های انگیزشی برای ماندگاری کارکنان متخصص در بندار جنوبی معضل‌های اصلی این بندر هستند.»

به گفته ایدنی تعیین تکلیف قراردادهای سنواتی به تعداد ۴۰ مورد، واگذاری سه ترمینال کالای متفرقه، کاهش حوادث بندری به میزان ۲۴ درصد، کاهش سوانح دریایی به میزان ۲۰ درصد، کاهش بدهکاران تجاری به میزان ۱۷ درصد نسبت به سال گذشته، ابطال ۵۵۲ هکتار سند منطقه ویژه اقتصادی معدنی و فلزی و اخذ سند به نام سازمان بندار و دریانوردی، افزایش درآمد به میزان شش درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل، توسعه فعالیت‌های ریلی به میزان پنج میلیون تن و افزایش ۴۲ درصدی نسبت به سال قبل و افتتاح ۱۳ پروژه عمرانی به مبلغ ۱۳۰۰ میلیارد ریال از مهم‌ترین اقدامات این بندر هستند. همچنین در سال ۱۳۹۴ طراحی و راه‌اندازی فروش بلیط اینترنتی مسافرت‌های دریایی، تهیه و تصویب طرح همکاری جستجو و نجات کشتی‌های مسافری، دیوارکشی اراضی دو هزار و ۴۰۰ هکتاری به میزان ۵۰ درصد، تهیه طرح ساماندهی ۲۰۰ هکتاری، طراحی و تنظیم قرارداد ساماندهی ترمینال غلات، بهره‌برداری از تاسیسات زیربنایی بندر خلیج فارس، کاهش دوره وصول مطالبات از ۱۳۵ روز به ۹۰ روز، اتمام لایروبی بندر سیریک، اجرای طرح آموزش لجستیک بندری، تعمیرات اساسی اسکله‌های سه تاش بندر شهید رجایی، عملیاتی کردن مسیر دریایی بار و مسافر بین بندر شهید حقانی و هرمز، عملیاتی کردن مسیر دریایی بار و مسافر بین بندر شهید باهنر و درگهان، پیشرفت لایروبی جاسک و تباب به میزان ۳۰ درصد، اسقرار راهنما در بندار تابعه (کیش و لنگه)، نصب شش دستگاه چراغ دریایی بر روی مغروره‌ها و ورودی بندار و شناسایی سرمایه‌گذار تسهیلات دریافت و پردازش مواد زایدات نفتی در این اداره کل به انجام رسیده است.



نوع کالا	سال	کل کشور	بندر امام	شهم بندر امام
کالای اساسی (میلیون تن)	۹۳	۱۸	۱۳/۸	۷۷٪
	۹۴	۱۴/۷	۱۱/۵	۷۸٪



و گذر از بنادر نسل سوم، توسعه ZONE نفتی با هدف افزایش ترانزیت مشتقات نفتی، طرح سرمایه‌گذاری ترمینال شماره ۱ غلات، طرح توسعه، تجهیز و راهبری ترمینال کانتینری به روش BOT و ایجاد کارخانجات با ارزش افزوده با هدف توسعه لجستیک بندری.»

ترفعه‌های غیر اقتصادی مشکلاتی هستند که در این زمینه با آن مواجه شده‌ایم. او همچنین از پایین بودن دانش فنی و توان عملیاتی شرکت‌های مرتبط با تعمیرات شناورها و داک یاردها در کشور، نیاز به شناور و بارج مقابله با آلودگی دریایی، نیاز به شناور اطفاء حریق (بندر امام و بنادر کوچک)، فرسودگی محوطه‌ها و باراندازهای نگهداری کالا و کانتینر و لزوم تخصیص اعتبار و مشکل نیروی انسانی گارد به عنوان مشکلات این بندر یاد کرد.

در حوزه شرکت‌های دریایی و همچنین عدم ظرفیت‌سازی درحوزه شرکت‌های خدمات بندری دو مورد از مهم‌ترین چالش‌هایی بودند که مدیرکل این بندر از آن‌ها یاد داشت.

عبدالهی درباره عدم ظرفیت‌سازی درحوزه شرکت‌های خدمات بندری گفت: «فراوانی شرکت‌های کارگزار فاقد تخصص و توان لازم در امر عملیات بندری، عدم توجه لازم اپراتورها به بازاریابی کالا و کشتی، عدم توجه‌پذیری لازم قراردادها برای اپراتورهای بندری و وجود

عبدالهی همچنین از شروع فعالیت کارخانه روغن نوید خلیج فارس به عنوان یکی از دستاوردهای این بندر در سال ۱۳۹۴ یاد کرد و گفت: «سه خط تولید روغن، با ۶۳ مخزن روغن به ظرفیت ۱۲۶ هزار تن در چهار باب انبار به مساحت ۳۴ هزار مترمربع و ۴۸ کندوی سیلو به ظرفیت ۴۰۰ هزار تن در حال راه‌اندازی است که با اجرایی شدن آن، بندر امام خمینی (ره) بر فعالیت‌های تولیدی و ارزش افزوده تمرکز خواهد کرد.»

به گفته او قطع وابستگی کشور به واردات روغن نباتی یکی دیگر از دستاوردهای اجرایی شدن این طرح است: «برای بهره برداری از خط یک تولید به ظرفیت سالانه ۲۰۰ هزار تن، برآورد اولیه سرمایه‌گذاری ۹۴۰ میلیارد ریال است و ظرفیت نهایی تولید این کارخانه ۶۰۰ هزار تن در سال خواهد بود.»

عبدالهی درباره دستاوردهای بندر امام خمینی (ره) افزود: «طرح تسهیلات دریافت و پردازش مواد زاید نفتی حاصل از کشتی‌ها با سرمایه‌گذاری شرکت بنیان توسعه راستین با سرمایه‌گذاری ۱۵۰ میلیارد ریالی با هدف دریافت و بازیافت مواد زائد نفتی حاصل از شناورها، مدیریت مواد زاید در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) و پاسخ به الزامات ملی و کنوانسیون در حال پیگیری است.»

او درباره مزایای اجرای این طرح گفت: «فراهم شدن امکان ارائه خدمات متمرکز در بنادر استان خوزستان و اجرایی شدن الزامات کنوانسیون مارپل در بندر امام خمینی (ره) به عنوان نخستین بندر در ایران از ویژگی‌های اجرایی شدن این طرح هستند.»

عبدالهی در ادامه افزود: «لایروبی دهانه اصلی ورودی آبراه خورموسی برای پذیرش کشتی‌های با عمق بالای ۱۳ متر، لایروبی و تامین آب‌خور ۱۰ متر برای اسکله‌های جدید نفتی ۳۷ و ۳۸، افزایش ظرفیت اسکله‌های ۱۰ و ۱۴ پست برای پذیرش شناورهای ۱۵۰ هزار تن با تعویض فن‌ده‌های استوانه‌ای به فن‌ده‌های سوپرسر و تعویض بولاردهای ۵۰ تنی به ۱۵۰ تنی دستاوردهای دیگر بندر امام خمینی (ره) در سال ۱۳۹۴ بود.»

او همچنین توضیحاتی درباره پروژه گازرسانی به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، برگزاری موفق مناقصه تجسس و نجات، راه‌اندازی نخستین سیستم مکانیزه در انبارهای غلات (شرکت نیاکو گستر شمال)، برگزاری مانور مقابله با شرایط اضطرار دریایی و بندری با پنج سناریو، ساخت و بهره‌برداری نخستین هاپر و گراپ با ظرفیت ۳۶ تن و توسعه ICT/ توسعه سیستم‌های نرم‌افزاری ارائه کرد.

عبدالهی همچنین برنامه‌های این اداره کل برای دوران پساتحریم در سال ۱۳۹۵ را این گونه برشمرد: «توسعه ظرفیت‌ها



فرزادهاى منقده شده	تعداد قرارداد	میزان سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)	مساحت پروژه (متر مربع)
۱۵	۲۷۰۶	۵۴۸/۸۳۷	
قراردادهای در حال انعقاد	تعداد قرارداد	میزان سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)	مساحت پروژه (متر مربع)
۷	۶۳۸۴	۳۹۸/۵۲۳	
طرح‌های در حال اخذ مجوز ماده ۳۱	تعداد قرارداد	میزان سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)	مساحت پروژه (متر مربع)
۶	۱۲۱۰	۷۸۶/۴۵	
طرح‌های در مرحله بررسی کارشناسان خبره	تعداد قرارداد	میزان سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)	مساحت پروژه (متر مربع)
۹	۲۳۰۰	۲۷۰۰۰۰	
طرح‌های در مرحله گزارش توجیهی	تعداد قرارداد	میزان سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)	مساحت پروژه (متر مربع)
۱۳	۱۷۰۰	۳۶۰۰۰۰	

ساماندهی کردیم تا در برخی نقاط از رامسر تا بابلسر که شرایط بحرانی دارند، اقداماتی انجام شود. تاکنون ۳۰۰ پرونده قضایی در شمال کشور تشکیل شده است که تا کنون ۴۰ مورد تخریبی داشته‌ایم. البته علاوه بر برخورد قضایی، اقدامات پیشگیرانه هم انجام شده است.»

او همچنین با ارایه آماری مقایسه‌ای از عملکرد دو بندر نوشهر و فریدونکار، گفت: «رشد تخلیه و بارگیری در ۱۱ ماهه نخست سال ۱۳۹۴ نسبت به مدت مشابه در سال ۱۳۹۳ حدود ۱۵ درصد افزایش داشته است اما این روند در بندر فریدونکار منفی است.»

جذب سرمایه‌گذاری در بندر نوشهر موضوع دیگری بود که تاتینا به آن پرداخت و گفت: «احداث دو سیلوی غلات ۵۰ هزار تنی، یک سیلوی غلات ۳۰ هزار تنی، احداث انبار سرپوشیده ۲۱ هزار متری، و احداث دو انبار سرپوشیده ۱۰ هزار تنی از مهم‌ترین فعالیت‌هایی هستند که اداره کل استان مازندران با همکاری بخش خصوصی در سال ۱۳۹۴ در برنامه داشت.»

احداث ساختمان اداری گمرک نوشهر به ارزش ۴۲ میلیارد ریال، احداث و تجهیزیات ساختمان عملیاتی بندر نوشهر (تا کنون ۲۲۱ میلیارد ریال)، احداث و تجهیز برج کنترل دریایی (۶۶ تا کنون میلیارد ریال)، احداث باسکول ورودی بندر نوشهر برخی از پروژه‌های دیگری بود که تاتینا در این جلسه به ارایه گزارشی درباره آن‌ها پرداخت.

مدیرکل بندار و دریانوردی مازندران درباره پروژه‌های در دست اقدام این اداره کل، تصریح کرد: «به روز رسانی مطالعات و بازسازی دو پست اسکله غربی در بندر نوشهر، به روز رسانی مطالعات و اجرای دو پست اسکله غربی بندر نوشهر، تکمیل مطالعات و احداث سامانه حفاظتی حوضچه بندر نوشهر برنامه‌های در دستور کار این بندر برای سال ۱۳۹۵ است.»



سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر نوشهر بی‌سابقه بود

مكلف شدیم سایت کانتینرهای یخچالی را هم در بندار شمالی راه‌اندازی کنیم تا بتوانیم با اداره استاندارد و اتاق بازرگانی کارهای یخچالی را از شمال کشور به کشورهای همسایه که ۲۸۰ میلیون نفر جمعیت دارند، صادر کنیم چرا که اگر بتوانیم درصد کمی از بازار این جمعیت را هم به خود اختصاص دهیم، ارزش زیادی دارد.»

تاتینا افزود: «هم‌اکنون این ظرفیت در بندار شمالی آماده شده است. هم کانتینر یخچالی آمده است، هم تعداد اسکله‌ها را افزایش داده‌ایم و هم هزینه‌های جاری، در بحث تعمیر و نگهداری در بندار شمالی کشور کاهش پیدا کرده است.»

مدیرکل بندار و دریانوردی استان مازندران با بیان این‌که تعامل مناسبی بین بندر و شهر در سطح استان بوجود آمده است، گفت: «ما شاهد آشتی بین بندر و شهر هستیم. اما موضوع مدیریت سواحل از اهمیت ویژه‌ای برای ما برخوردار است، به همین سبب کمیته‌های متعددی را

مدیرکل بندار و دریانوردی استان مازندران با بیان این‌که در سال گذشته سرمایه‌گذاری در شمال کشور از سوی بخش خصوصی نسبت به سال‌های قبل پیشرفت چشم‌گیری داشته، گفت: «در بندر نوشهر و امیرآباد با استقبال خوبی از سوی سرمایه‌گذاران مواجه شدیم. در نوشهر این استقبال بی‌سابقه بود و توانستیم ۵۳۸ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری جذب کنیم.»

منوچهر تاتینا افزود: «احداث و بهره‌برداری از ۴۱ هزار متر مربع انبار سرپوشیده در بندر نوشهر، افزایش ۱۵ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر نوشهر در سال ۹۴، افزایش ۱۹ درصدی درآمدهای اداره کل در یازده ماهه سال ۹۴، اجرای حکم تخریب ۳۵ سازه غیرمجاز در مناطق ساحلی تحت پوشش اداره کل و ایجاد سایت کانتینر یخچالی در بندر نوشهر برخی از دستاوردهای این اداره کل در یازده ماهه نخست سال ۱۳۹۴ است.»

او درباره راه‌اندازی سایت کانتینرهای یخچالی در بندار شمالی کشور، گفت: «ما





مسیر پیشرفت بندر چابهار هموار شده است

پیش‌بینی Land Bank با افزایش حجم سرمایه‌گذاری آتی الزامی است. رضوانی همچنین درباره مشکلات زیرساختی اسکله‌ها، گفت: «اسکله‌های کنونی با طول ۱۸۰ متر عرشه اسکله دارای محدودیت در پذیرش کشتی‌های لاینر هستند. با راه‌اندازی خط مسافری دریایی، نیاز به بازسازی و طراحی مجدد اسکله‌های موجود برای کشتی‌های مسافربری حمل مسافر و خودرو در بندر شهید کلانتری ضروری است.»

رضوانی در بخش دیگری از سخنانش به چالش‌های تجهیزاتی بنادر سیستان و بلوچستان پرداخت و گفت: «در زمینه تجهیزات دریایی، تعداد قدرت و نوع یدک‌کش‌ها، شناورهای ناجی و دیگر شناورهای خدماتی، تناسبی با گستره ۳۰۰ کیلومتری حاکمیتی، رشد غریب‌الوقوع در تعداد، نوع و ظرفیت کشتی‌های ورودی و آرایه خدمات به خطوط بار و مسافر دریایی آتی ندارد. در حال حاضر چهار فروند شناور که سه فروند آن بالای ۳۰ سال است، داریم اما نیاز ما حداقل چهار فروند یدک‌کش پنج هزار اسب بخار، دو شناور ناجی، دو شناور طناب‌بر و دو شناور گارد است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان افزود: «در بخش تجهیزات بندری، تجهیزات تخلیه و بارگیری و جابه‌جایی بار جابگویی شرایط رو به رشد آتی نیست. با توجه به رویکرد افزایش سرمایه‌گذاری در بنادر، امکانات ایمنی (HSE) بسیار ضعیف و قدیمی است و تناسبی با تنوع سرمایه‌گذاری‌ها ندارد.»

دریانوردی و PSC اشاره کرد. موضوع دیگر صحبت‌های رضوانی، چالش‌های زیرساختی در بنادر چابهار بود. او در مشکلات زیرساختی بارانداز، تصریح کرد: «با واگذاری بخشی از اراضی بندر شهید بهشتی به منظور سرمایه‌گذاری، کمبود شدید محوطه‌های بارانداز روباز مشهود است. همچنین در پسکرانه، عدم تعیین تکلیف مسیر خط ریل آهن (در داخل شهر چابهار) برنامه‌ریزی‌های انجام شده در محدوده بندری را بالاتکلیف نگه داشته است.»

او در ادامه گفت: «جاده‌های منتهی به گیت‌های ورودی و خروجی بندر ظرفیت افزایش حجم و تعداد بار و کامیون عبوری از (به) بندر را نخواهند داشت. همچنین

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با برشمردن اسناد بالادستی برای رسیدن به افق‌های پیش‌بینی شده، گفت: «برنامه اقتصاد مقاومتی، برنامه ششم توسعه در صورتی که تصویب شود، سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق سال ۱۴۰۴ و استفاده از پتانسیل‌های دوران پساجام فرصت‌های پیش‌روی ما هستند. در صورتی که برنامه ششم توسعه تصویب و اجرایی شود، شاهد تحول و پیشرفت عظیمی در سواحل مکران خواهیم بود.»

رضوانی با اشاره به توسعه بنادر چابهار و سواحل مکران در این استان از چالش نیروی انسانی و ساختار سازمانی این بنادر به عنوان یک معضل یاد کرد و گفت: «در حال حاضر به سبب سرعت بالای توسعه، گستره ۳۰۰ کیلومتری استان، عضویت در بیش از ۳۰ کنوانسیون و پرتکل، ممیزی اجباری IMO و برون‌سپاری‌های بسیاری که انجام شده است، با کمبود شدید کارشناس متخصص دریایی و بندری مواجه هستیم چرا که نه تنها نیرویی جذب نکرده‌ایم، بلکه هیچ جایگزینی برای نیروی انسانی موجود (شامل بازنشسته و انتقالی) نداشته‌ایم.»

رضوانی افزود: «نیاز دیگر، ارتقای برخی از قسمت‌های اداره کل بنادر سیستان و بلوچستان به اداره برای چابکی بیشتر و تمرکز زدایی است که می‌توان به واحدهای ثبت شناوران، گواهینامه‌های

عنوان	سال	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	جمع
تعداد قرارداد		۱	۱	۲+۱	۳
مبلغ سرمایه‌گذاری (میلیارد ریال)		۴۷	۹۱	۷۱۲۷	۷۳۱۵
انتفاژیایی		۱۳	۳۰	۱۴۱	۱۸۴
تراز		-	۲۰۰,۰۰۰	۱۹,۶۴۱,۰۰۰	۱۹,۸۴۱,۰۰۰

سال	کانتینر (TEU)	واردات نفتی	واردات غیرنفتی	صادرات	ترانزیت	لناورهای سنتی	حجم کل تخلیه و بارگیری
۸۹	۱۸,۲۲۲	۱/۴۱۳/۲۵۹	۱۲۵/۷۵۵	۳۱/۹۸۸	۰	۸۵/۲۵۳	۱/۴۴۶/۴۵۵
۹۰	۳۰,۷۷۰	۱/۱۴۳/۴۲۶	۳۶/۷۹۴	۲/۷۰۱	۵۰۰	۸۲/۰۶۶	۱/۳۶۸/۴۸۷
۹۱	۱۹,۶۱۳	۱/۱۴۰/۸۲۸	۳۵۲/۲۶۵	۳۰/۰۷۹	۴۵۰۰	۷۷/۱۱۹	۱/۴۸۱/۴۴۱
۹۲	۱۵,۴۰۷	۱/۴۲۰/۲۵۷	۲۵۶/۲۷۷	۷۷/۴۹۷	۱۹/۰۴۹	۶۸/۵۰۵	۱/۶۴۱/۴۸۵
۹۳	۲۶,۰۱۸	۱/۳۳۳/۹۵۱	۶۵۶/۷۲۳	۸۲/۵۱۸	۲/۷۱۰	۶۰/۲۴۸	۲/۱۲۸/۳۴۰
۹۴/۱۳/۱۲	۲۵/۴۴۷	۱/۲۲۶/۲۵۵	۲۶۵/۵۰۲	۱۶۲/۶۶۷	۴۲	۹۹/۷۵۵	۱/۸۵۵/۵۳۳



جذب سرمایه در بخش عمران و تجهیزات بندر بوشهر همچنان بالاست

نخست این طرح، یک افق پنج ساله است که احداث دو پست اسکله کانتینری به طول ۶۰۰ متر و ۳۰ هکتار پسرکرانه، احداث یک پست اسکله چند منظوره به طول ۳۰۰ متر و ۱۶ هکتار پسرکرانه و احداث یک پست اسکله نفتی به طول ۲۲۰ متر و پنج هکتار پسرکرانه در آن پیش بینی شده است. در فاز دوم طرح توسعه نگیب که افقی ۱۵ ساله است نیز قرار است مابقی زون‌ها و پسرکرانه در بخش کانتینری، نفتی، چند منظوره، صنعتی و غیره احداث شود.

او در ادامه با اشاره به اقدامات شاخص صورت گرفته در خصوص تحقق برنامه‌های توسعه ای مجتمع بندری نگیب، تصریح کرد: «تصویب پلان جانمایی و قطعه بندی طرح توسعه جزیره نگیب در کمیته DSS، انجام مطالعات تاسیسات زیر بنایی مجتمع بندری نگیب و تصویب مرحله اول و دوم مطالعات، انجام مطالعات فاز اول تامین منابع انرژی و آغاز مطالعات مرحله دوم، انتخاب و عقد قرارداد با مشاور مادر (مهندسین مشاور سازه پردازی ایران) جهت بررسی، تصویب و نظارت بر طرح های سرمایه گذاری و دریافت سند مالکیت اراضی جزیره نگیب در این زمینه انجام شده است.»

به گفته بنجاری حفاظت دایک جزیره نگیب

سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در ادامه این جلسه به ارائه گزارشی از عملکرد این بندر در سال ۱۳۹۴ پرداخت و گفت: «در ۱۲ ماهه سال ۱۳۹۳ حجم عملیات تخلیه و بارگیری بندر بوشهر پنج میلیون و ۴۸۲ هزار و ۸۸۲ تن بود در حالی که این رقم در یازده ماهه سال ۱۳۹۴ به چهار میلیون و ۴۰۶ هزار و ۶۰۲ تن کاهش پیدا کرده است که می توان گفت به طور کلی در بخش تخلیه و بارگیری با کاهش ۲۱ درصدی مواجه شدیم.» محمد مهدی بنجاری درباره عملیات کانتینری این بندر، توضیح داد: «در ۱۲ ماهه سال ۱۳۹۳ حجم عملیات کانتینری بندر بوشهر ۲۷۴ هزار و ۹۵۵ TEU بود که در مدت مشابه در سال ۱۳۹۴ (۱۱ ماهه)، حجم عملیات کانتینری بندر بوشهر به ۱۷۷ هزار و ۶۳۳ TEU رسیده است یعنی ۳۰ درصد کاهش پیدا کرده است. این آمار در بندر عسلویه متفاوت است یعنی می توان گفت که عملیات کانتینری در بندر بوشهر با کاهش ۳۰ درصدی، در بندر عسلویه با کاهش سه درصدی و در بندر گناوه با افزایش هفت درصدی مواجه شده است.»

بنجاری با تاکید بر این که جذب سرمایه در بخش عمران و تجهیزات بندر بوشهر همچنان بالاست، درباره طرح توسعه نگیب گفت: «فاز

به چالش های مطرح شده در بخش های مختلف، بر ضرورت بهره گیری از فرصت استفاده از پتانسیل های منطقه ای تاکید کرد و گفت: «وجود تقاضای بالای ترانزیت به افغانستان و کشورهای CIS، ارتباط قوی اجتماعی بین مردم استان سیستان و بلوچستان و عمان، ایجاد خط مسافری دریایی بین عمان و چابهار و اثرات اقتصادی آن، استفاده از پتانسیل تقاضاهای سرمایه گذاری عمان در چابهار، استفاده از پتانسیل سرمایه گذاری های فعلی و آتی بخش خصوصی برای صادرات به کشورهای هدف تنها برخی از فرصت های منطقه ای این بنادر است.»

رضوانی با اشاره به فرصت دریافت مواد زاید و بانکرینگ در منطقه، نتایج مطالعات دقیق شرکت های چند ملیتی در سال ۲۰۱۴ در این منطقه را برشمرد و گفت: «این پژوهش ها از ورود ۸۶۵/۱۳۹ کشتی در خلیج فارس، ۶۳۵/۳۲ کشتی تانکر از کشتی های ورودی خبر می دهد. بر اساس همین پژوهش ۶۵۸/۴۷ کشتی از تنگه هرمز گذر کرده اند که از این تعداد ۵۰ درصد از آمار کشتی های ورودی به خلیج فارس از چابهار گذر کرده اند که اگر چابهار فرصت و امکانات دریافت مواد زاید را فراهم کند می تواند به طور متوسط ۲۵ هزار کشتی در سال سرویس دهد که در کنار دریافت مواد زاید صنعت بانکرینگ نیز می تواند رونق پیدا کند.»

بخش دیگری از صحبت های رضوانی به ارائه گزارشی از قرارداد های منعقد شده بندر چابهار اختصاص داشت که شرح آن در جدول بالا آمده است:

همچنین ۱۸ طرح سرمایه گذاری در زمینه های احداث مخازن، انبار، ترمینال نفتی و پتروشیمی، مخازن قیر، پارکینگ کامیون ها و احداث خط مسافری در بندر و سازمان در دست بررسی است که چهار طرح تا پایان سال ۱۳۹۴ منجر به قرارداد شده است.

رضوانی در پایان پیشنهادهایی برای پیشبرد اهداف و برنامه های کلان در این استان مطرح کرد و گفت: «ایجاد رقابت مثبت با واگذاری فاز ۲ طرح توسعه شهید بهشتی به شرکت های بین المللی، توجه به انتقال تکنولوژی های جدید در انعقاد قراردادهای خارجی، استفاده از پتانسیل افغانستان با استقرار دفتر بازاریابی و رایزنی سازمان (بندر چابهار) در افغانستان، تفویض اختیار به مدیران در انعقاد تفاهم نامه با شرکت ها (خارجی و داخلی) و مراجع حاکمیتی دریایی مرتبط منطقه ای، با توجه به رویکرد سازمان از اوایل دهه ۸۰ در خصوص تقویت بنادر و سوق آن ها به سمت بنادر نسل دوم و سوم و تغییر فرایند سرمایه گذاری و تصویب قراردادهای متنوع، تشکیل کار گروه بازاریابی ملی و منطقه ای در سطح بنادر و سازمان مرکزی جز ضروریات هستند.»

روند جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در توسعه بندر بوشهر





رتبه نخست تخلیه غلات در بندار شمالی را کسب کردیم

تهران یا کرج انجام می شد اما امروز همه این کارها در بندر امیرآباد انجام می شود.»
او با اشاره به این که بندر امیرآباد در زمینه تخلیه و بارگیری غلات ۲۸ درصد رشد داشته است، گفت: «همچنین در بخش پروژه های سرمایه گذاری شده در مرحله ساخت، در حال حاضر ۱۲ پروژه در دست احداث است که شامل ساختمان خدماتی و رفاهی، دو مخازن نفتی، هفت سیلو، انبار، تولید کلاف فلزی است.»

مدیرکل اداره بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با اشاره به فرصت های پیش روی این بندر گفت: «ما هفت فرصت ارتقا جایگاه بندر در سهم تخلیه و بارگیری کشورهای ساحلی خزر، جذب سرمایه گذار بخش خصوصی، تعمیرات اساسی و تامین تجهیزات استراتژیک، ارتقا ظرفیت ترانزیت غلات، ارتقا ظرفیت ترانزیت سوخت، توسعه صادرات و توسعه فن آوری و تبادل دانش را برای بندر امیرآباد پیش بینی کرده ایم.»

علی خدمتگذار درباره اقدامات انجام شده برای رسیدن به فرصت افزایش سهم بندر امیرآباد از تخلیه و بارگیری کالا در کشورهای ساحلی خزر، گفت: «در سال گذشته برای رسیدن به این هدف شش پست اسکله احداث شد که متراژ اسکله از یک هزار و ۵۱۸ متر به دو هزار و ۶۰۰ متر و ظرفیت عملیاتی از ۵/۴ میلیون تن به ۵/۷ میلیون تن افزایش خواهد یافت. همچنین دیواره حفاظت شرقی به طول یک هزار و ۲۶۰ متر احداث شد. بهسازی جاده و محوطه ضلع غربی حوضچه شماره یک، راه اندازی مرکز هماهنگی عملیات بندری و راه اندازی شعبه ارزی و ریالی بانک ملی در بندر اقدامات دیگری برای رسیدن به این مهم بود.»

خدمتگذار در ادامه درباره فعالیت های این بندر برای ارتقای ظرفیت ترانزیت غلات تصریح کرد: «برای رسیدن به این خدمتگذار در ادامه درباره فعالیت های این بندر برای ارتقای ظرفیت ترانزیت غلات تصریح کرد: «برای رسیدن به این هدف، افزایش تعداد مکنده به ۱۲ دستگاه، ارتقا نرم تخلیه غلات به میزان ۳۰۰ تن در ساعت برای هر گروه، احداث سیلو غلات به ظرفیت ۱۲۰ هزار تن (حجمی) در حال افزایش به ۵۰۰ هزار تن، تامین ۹ دستگاه کشنده تک مستر، استقرار پرسنل علوم پزشکی و دامپزشکی به همراه آزمایشگاه در بندر و به روز رسانی تجهیزات آزمایشگاه استاندارد انجام شده است.»

مدیرکل بندر و دریانوردی امیرآباد افزود: «یکی از مشکلات اساسی بندر امیرآباد نبود آزمایشگاه پزشکی و دامپزشکی بود که با همکاری علوم پزشکی توانستیم هم نیروی متخصص را در بندر مستقر کنیم و هم از تجهیزات آزمایشگاهی بهره مند شویم. پیش از این ارزیابی و نمونه برداری در ساری، بهشهر،

با اعتبار ۲۴ میلیارد ریال، خارج سازی مغرورقه ها با اعتبار ۳۰ میلیارد ریال، تعمیرات اساسی اسکله شماره ۱ بندر بوشهر با اعتبار ۶۰ میلیارد ریال، تعمیرات اساسی انبیه و ساختمان های بندر بوشهر با اعتبار ۷۰ میلیارد ریال، تعمیرات اساسی تاسیسات برقی و مکانیکی بندر بوشهر با اعتبار ۴۵ میلیارد ریال، لایروبی بندر دیر با اعتبار ۶۰ میلیارد ریال، لایروبی احداثی بندر گناوه به اعتبار ۳۰ میلیارد ریال، تاسیسات زیربنایی مجتمع بندری نگین، ساخت بیکن های ترانزیت و سکتور لایت های کانال بندر بوشهر و بندر عسلویه، ساخت اسکله شناور برای شناور جستجو و نجات در بندر عامری، احداث دیوار پیرامونی در بندر دیلم، احداث ایستگاه جستجو و نجات دیلم، تامین روشنایی بندر دیر و کنگان، فاز دوم ساماندهی بندر گناوه و محوطه سازی برج کنترل ترافیک دریایی خارگ از مهم ترین برنامه های جاری این اداره کل در سال ۱۳۹۵ است.»

سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر با بیان این که یکی از اصلی ترین چالش های عملیاتی این بندر انباشته شدن حجم لایروبی نگهداری هفت ساله در کانال دسترسی بندر بوشهر و کاهش عمق است، افزود: «لازم است مدیریت جامع در برنامه ریزی برای بهره گیری مناسب از لایروبی های ملکی سازمان در بندر مختلف با توجه به تمرکز تجهیزات فوق در برخی از بندر و مستقر نبودن لایروبی در برخی بندر نظیر بوشهر انجام بگیرد.»

او در ادامه با اشاره به موضوع مدیریت تخفیف های تعرفه، گفت: «نیا زمند انعطاف پذیری بیشتری در موضوع تعرفه ها هستیم. عدم رغبت خطوط به فعالیت های کانتینری در بندر بوشهر به لحاظ بالا بودن هزینه حمل کانتینر و فقدان سیستم انگیزشی (قرارداد محرمانه اعمال تخفیفات تعرفه با هر یک از خطوط متناسب با حجم فعالیت نظیر سایر بندر جهان) کار را مشکل کرده است.» سرمایه گذاری و جذب سرمایه در بندر موضوع دیگری بود که پنجاری به آن پرداخت و گفت: «سرمایه گذاری باید رویکردی فرآیندی داشته باشد. اجزای این شاخص ها باید پایش و اندازه گیری شوند و باید مشخص شود که تاخیرهایی که در این فرآیند حادث می شود از کدام بخش ناشی شده است چرا که این موضوع در کاهش زمان فرایند جذب سرمایه گذار با تسریع در تدوین و تصویب قراردادها تاثیرگذار است.»

سرپرست اداره کل بندر و دریانوردی بوشهر در پایان با انتقاد از تمرکز برنامه های توسعه ای در بندر گفت: «رویکرد توسعه بندر، توسعه مکران محور شده است. تا دیروز بندر شهید رجایی بود و پیش از آن خرمشهر بود. امیدوارم در توسعه بندر توجه داشته باشید که همه تمرکز بر یک منطقه نباشد بلکه توجه ویژه ای به بندر دیگر هم بشود و پتانسیل ها برای مواقع اضطرار ایجاد شود.»



نعیمی با تاکید بر ضرورت احیای کریدور ترانزیتی شمال جنوب، درباره الزامات رسیدن به این هدف، تصریح کرد: «باید جلسه‌ای در سطح وزرای امور خارجه کشورهای اصلی عضو کریدور یعنی ایران، هند و روسیه با هدف امضای سند همکاری در زمینه‌های افزایش سطح تجارت میان کشورهای اصلی عضو، تصویب قوانین و تسهیل مقررات جهت کاهش بروکراسی اداری و رفع مشکلات اسنادی و بیمه‌ای ترانزیت کالا در مسیر کریدور، کاهش تعرفه‌ها بر کالاهای عبوری از مسیر کریدور و رفع مشکلات زیر ساختی برای تسهیل حمل و نقل چند وجهی برگزار شود.»

به گفته او مسعود کرباسیان رییس گمرک ایران پیش‌بینی کرده است که با راه‌اندازی این کریدور سطح روابط تجاری دو کشور، ۱۰ برابر افزایش خواهد یافت: «همچنین ۳۰ میلیارد دلار طرح مشترک میان دو کشور اجرایی خواهد شد و ترافیک دریایی به ویژه در بخش کشاورزی افزایش خواهد یافت.»

نعیمی درباره فرصت‌هایی که راه‌اندازی این کریدور در اختیار بنادر شمالی کشور خواهد گذاشت، توضیح داد: «امکان جذب ترافیک جدید کالاهای وارداتی، صادراتی، ترانزیتی به بنادر استان، امکان جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در بنادر استان و امکان راه‌اندازی خط مسافری دریایی در حوزه دریای خزر از امتیازهای جنبی راه‌اندازی این کریدور خواهد بود.»

نعیمی با بیان این که اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، برای افزایش حجم تجارت در این بندر بازاریابی و برنامه‌ریزی داشته است، گفت: «احداث سایت پایانه صادراتی و ایجاد درگاه صادراتی، تصمیم‌سازی در بنادر در کم‌ترین زمان با توجه به علاقه مندی و افزایش تجار خارجی به سرمایه‌گذاری در بندر در شرایط پسا تحریم، ایجاد واحد بازرگانی در بندر با توجه به نیازهای موجود خصوصاً تنوع کالا، افزایش اراضی بندر و همسان سازی امکانات آن با سایر بنادر حاشیه خزر، احیای جاده ابریشم قدیم و همچنین مسیر ترانزیتی قزاقستان هندوچین با توجه به تنوع کالا در این مسیر، انجام مطالعات کامل در خصوص ترانزیت کالا از حاشیه خزر به حاشیه خلیج فارس برخی از این اقدامات هستند.»

به گفته نعیمی تکمیل زیرساخت‌های ترانزیتی در بندرانزلی با توجه به ضرورت (ترانزیت سوخت، خودرو و غلات)، پیگیری ایجاد زیرساخت مناسب در پسرکرانه‌های خارج از محدوده بندر برای تسریع در حمل و نقل کالا، تکمیل و پیگیری مسیر ریلی آستارا-آستارا به منظور اتصال خطوط ریلی ایران و آذربایجان، پیگیری احداث مسیر ریلی رشت بندرانزلی، انجام زیرساخت‌های لازم در بندر آستارا به عنوان غربی‌ترین بندر شمالی کشور برخی دیگر از مهم‌ترین اقدامات انجام شده در این بندر برای افزایش حجم تجارت یا زمینه‌سازی برای این موضوع هستند.



رشد ۱۱۰ درصدی برای ترانزیت سوخت در بنادر گیلان

او همچنین از چند پروژه آماده بهره‌برداری در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۵ خبر داد و گفت: «اسکله کالای عمومی جدید با آبخور ۹ متری، موج شکن دایک شرقی، انبار ترانزیت ۱۲ هزار متر مربعی، انبار CFS شش هزار متر مربعی و سیلوی غلات ۱۵ هزار تنی پروژه‌هایی برای بهره‌برداری در سه ماهه نخست سال ۱۳۹۵ هستند.»

او با انتقاد از مدل اقتصادی اپراتورهای بندری که در شمال کشور فعالیت می‌کنند، گفت: «یکی از مشکلات ما، تعدد اپراتور یا تعداد نیروهای اپراتوری است که در بنادر شمالی فعالیت می‌کنند. این موضوع را در حضور هیات عامل مطرح کردیم که قرار شد کارگروهی برای بررسی آن تشکیل شود. امیدواریم که این کارگروه تا اردیبهشت نتیجه بدهد که در خرداد نتیجه‌گیری کنیم، چرا که باید برای مدل اقتصادی اپراتورها در تمامی بنادر شمالی فکر اساسی کرد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در این همایش از پستی و بلندی‌های آماری سال ۱۳۹۴ سخن گفت: «آمار عملکرد بندر انزلی در سال ۱۳۹۴ نسبت به سال ۱۳۹۳ حدود ۱۴ درصد منفی است، هرچند که این آمار در شمال کشور ۱۵ درصد منفی بوده است چرا که در ابتدای سال مشکلاتی داشتیم که در شش ماهه دوم سال به سمت کمی مثبت شدن رفتیم تا جایی که در ترانزیت سوخت با رشد ۱۱۰ درصدی مواجه شدیم.»

علی نعیمی با اشاره به عملکرد این اداره کل در سال ۱۳۹۴ درباره سایر اقدامات بندر انزلی، گفت: «حذف مالیات بر ارزش افزوده از تاریخ بیستم بهمن ماه امسال، تهیه آنالیز مالی چرخه برای واگذاری به بخش خصوصی، واگذاری انبار به بخش خصوصی، برگزاری مزایده و تهیه آنالیز مالی ترمینال شماره یک، همچنین تکمیل و تجهیز مامورسراهای چرخه برخی از اقدامات این اداره کل هستند.»





راه اندازی دفتر CBC ضروری است

دست لزوم راه اندازی دفتر دو چندان شده است.

عادل دریس درباره ضرورت اعمال تخفیف های تعرفه ای در بندر خرمشهر، تصریح کرد: «۲۵ درصد تخفیف سود بازرگانی مشمول کالاهای کانتینری می شود که از بنادر داخلی به خرمشهر بیاید. این قانون برای زمانی بود که می خواستیم بندر شهید رجایی به عنوان هاب منطقه شناخته شود و از جبل علی به آن جا نیابند. من فکر می کنم می شود روی این موضوع به عنوان تشویقی برای بندر خرمشهر و آبادان کار کرد تا بندر دوباره رونق بگیرد.»

او در ادامه گفت: «همچنین با عنایت به مشکلات موجود در کانال اروند و نبود جذابیت برای تردد شناورها در این کانال، طولانی بودن کانال و از همه مهم تر تلاش های صورت گرفته برای احداث ترمینال کانتینری با ظرفیت ۳۵۰ هزار TEU در سال ضرورت دارد تا حداقل بندر خرمشهر به مثابه بندر چابهار از تخفیف های ویژه تعرفه ای برخوردار شود.»

حادثه ای در کارون اتفاق بیفتد، بندر باید پاسخگو باشد که این موضوع به شدت برای ما چالش زا شده است.»

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر برای حل این مشکل پیشنهادهایی ارائه کرد و گفت: «در صورت تمایل سازمان برای هرگونه بهره مندی از رودخانه کارون و بهمن شیر این موضوع باید به صورت یک پروژه مطالعاتی بررسی شود. اما با توجه به تبعات حقوقی مساله، ضرورت دارد به پیشنهاد سازمان، لایحه ای از طرف دولت برای اصلاح این قانون، مبنی بر حذف منطقه مورد نظر از محدوده نظارتی بندر خرمشهر تنظیم و به مجلس شورای اسلامی تقدیم شود.»

او در ادامه به لزوم راه اندازی دفتر اقدام مشترک CBC میان ایران و عراق تاکید و گفت: «با در نظر گرفتن چالش ها و مشکلات حوزه دریایی بندر خرمشهر و به ویژه موضوع عملیات جستجو و نجات دریایی، مقابله با آلودگی، غلایم کمک ناوبری، عملیات سالوبچ، لایروبی، توراندازی شناورهای صیادی و مواردی از این

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در این همایش، علاوه بر ارائه گزارش عملکرد این بندر برخی از مشکلات و چالش های حقوقی پیش روی این بندر را با مدیران این مجموعه مطرح کرد. به گفته او بندر خرمشهر که در دوره ای از تاریخ ایران به عنوان دومین بندر کانتینری کشور شناخته می شد و امروز نیز تنها بندر کشور است که به صورت فیدری خط یخچالی خرمشهر- کویت را راه اندازی کرده است، با چالش هایی روبه رو است.

عادل دریس درباره عملیات شناورسازی مغروقه ها در آبراه اروند و کارون، گفت: «تا کنون ۱۶۰ فروند مغروقه در آبراه اروند و کارون شناورسازی شده است. امسال ۱۱ فروند شناورسازی خواهد شد که ۹ مورد در اروند و دو مورد در کارون انجام می شود. خارج سازی دو مغروقه گلشن و بارچ جنب گلشن در رودخانه اروند قرار است به زودی انجام شود.»

او همچنین درباره عملیات نجات دریایی در بندر خرمشهر گفت: «امسال ۱۲ عملیات نجات دریایی در آبادان و خرمشهر انجام شده است که مهم ترین آن شناورسازی شناوری از کشورهای آمریکای جنوبی بود. علاوه بر این هفت فروند آتش سوزی در بندر آبادان رخ داد که با یک فروند یدک کش از آبادان و دو فروند یدک کش از تیم بندر خرمشهر به این موارد رسیدگی شد.»

دریس با بیان این که در یکی از عملیات های نجات، یکی از این مغروقه های آتش گرفته خطر ساز شده بود، گفت: «باید تجهیزات لازم برای نجات و اطفای حریق تامین شود و شرایط به سمت بهبود برود چرا که چالش های بسیاری از این دست وجود دارد.» دریس همچنین با تاکید بر ضرورت تعیین تکلیف حدود منطقه نظارتی بندر خرمشهر گفت: «بر اساس مصوبه شهریور ۱۳۴۰ حدود نظارت از بندر خرمشهر تا اهواز است و به بهمنشیر هم می رسد، یعنی نزدیک به ۱۱۴ مایل است. این موضوع برای ما گاهی مشکل ساز می شود. بندر خرمشهر، متولی کارهای قایق رانی و تفریحی پشت سدها نیست اما با این حدود منطقه نظارتی، اگر

تعداد مغروقه های خارج سازی شده

تعداد مغروقه در حال خارج سازی از دست اقدام

تعداد مغروقه های باقی مانده جهت خارج سازی

آمار خارج سازی مغروقه های جنگ تحمیلی از سال ۱۳۷۲ تا نیمه اسفند ماه ۱۳۹۴:

سال	تعداد مغروقه های خارج سازی شده	تعداد مغروقه در حال خارج سازی از دست اقدام	تعداد مغروقه های باقی مانده جهت خارج سازی
۱۳۷۲	۲۳ فروند	۲ فروند	۱۴ فروند
۱۳۷۳	۴۴	۱	۱۴
۱۳۷۴	۴۰	۱	۱۴
۱۳۷۵	۷۳	۱	۱۴
۱۳۷۶	۸۷	۱	۱۴
۱۳۷۷	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۷۸	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۷۹	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۰	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۱	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۲	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۳	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۴	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۵	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۶	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۷	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۸	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۸۹	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۹۰	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۹۱	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۹۲	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۹۳	۱۲۵	۲	۱۴
۱۳۹۴	۱۲۵	۲	۱۴

حسن زاده پس از ارایه این توضیح، افزود: «اگر بخواهیم این بنادر را در قالب یک شبکه ببینیم، مستلزم این است که بزرگترین توسعه بنادر را بدانیم. باید بدانیم کشور ما قرار است کدام یک از بزرگترین طرح‌ها را در همین نشست را برای بنادر بپذیرد. سپس بر اساس آن بزرگترین به سازمان تکلیف شود تا توسعه بنادر را انجام دهد.»

او با تأکید بر این که در تمامی طرح‌های توسعه باید شبکه‌سازی بنادر مورد توجه باشد، افزود: «این طور نباشد که ما خودمان بندر بسازیم، بعد ببینیم که منطبق با سیاست‌های بالادستی نظام نیست، یا احیاناً ظرفیت‌های شبکه درون سرزمینی را نتوانیم از بقیه نودها بگیریم.»

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی با یادآوری صحبت‌های وزیر راه، خطاب به آخوندی گفت: «همان طور که شما هم دو بار این مساله را مطرح کرده‌اید، اگر طرح بندر جاسک موفق نشد به خاطر این بود که سازمان بنادر و دریانوردی به آن ورود نکرده بود. پس اگر قرار است مکران را توسعه دهیم، که برای توسعه آن اسناد بالادستی هم داریم، باید بزرگترین توسعه بنادر برای ما تعریف شود.»

حسن زاده تصریح کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی برای این توسعه، بازار را مشخص کرده است. اما نهادی بالاتر از سازمان بنادر و دریانوردی (وزارت راه و شهرسازی) باید ورود کند، سیاست بدهد، بعد سازمان تقاضاها را بررسی کند و بر اساس تقاضا ظرفیت‌سازی متعادلی انجام شود.»



تعریف بزرگترین توسعه بنادر پیش نیاز طرح‌های توسعه بنادر است

توجه به شبکه‌سازی بنادر در طرح‌های توسعه‌ای

صورت شبکه‌ای به توسعه بنادر نگاه کنیم، باید همه بنادر را در راستای یک شبکه کلی متشکل از بنادر کوچک و بنادر بزرگانی بررسی کنیم.»

به گفته او مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی تا کنون ۶۲ بندر کوچک را بررسی کرده است و فرض کارشناسی این است که تعداد بنادر موثر به ۴۰ مورد برسد. همچنین ۱۱ بندر اصلی بازرگانی داریم که از این تعداد برخی همچون بندر لنگه، جزء بنادر متوسط هستند و بندری مانند بندر امام خمینی (ره)، بندر امیرآباد و بندر شهیدرجایی جزء بنادر بزرگ محسوب می‌شوند.

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در این نشست با ارایه گزارش سالانه کوتاهی از فعالیت‌های این مرکز به وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، درباره طرح جامع بنادر کشور، گفت: «طرح جامع بنادر بازرگانی نهایی شده است و طرح جامع بنادر کوچک هم تا دو هفته دیگر نهایی می‌شود.»

محمدعلی حسن زاده با تأکید بر این که برای به سرانجام رسیدن طرح‌های توسعه‌ای بنادر باید نگاهی شبکه‌ای به بنادر داشت، افزود: «نکته این است که اگر بخواهیم به







وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد:

با برخی شرکت‌های آلمانی برای تجهیز بندر شهید رجایی توافق کرده‌ایم

آخوندی با بیان این که هم‌زمان بحث برقی کردن برخی خطوط راه‌آهن در ایران هم مطرح است گفت: «تلاش داریم تا خط آهن سریع‌السریر را وارد ایران کنیم که در این حوزه دو پروژه بزرگ از ساوچینی‌ها تامین مالی شده که کار اجرا را در ایران انجام می‌دهند.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که برای راه‌آهن تهران-تبریز به طول ۷۰۰ کیلومتر با زیمنس در حال مذاکره هستیم، گفت: «هم‌زمان در ارتباط با بحث صنعت ریلی ما بحث نوسازی واگن‌ها و ناوگان را داریم که هم شامل واگن‌های مسافری و هم واگن‌های باری می‌شود. در این باره هم با شرکت زیمنس و هم با ایتالیایی‌ها مذاکرات مفصلی داشتیم.»

برنامه برای توسعه بندر ایران

عباس آخوندی در ادامه با اشاره به بحث توسعه بندر ایران گفت: «پلتفرم فاز دوم بندر شهید رجایی که سالانه بیش از ۸۰ میلیون تن ظرفیت دارد آماده شده و در خصوص خرید تجهیزات هم با برخی شرکت‌ها توافق کرده‌ایم، همچنین کشورها و شرکت‌های مختلفی برای سرمایه‌گذاری در آن اعلام آمادگی کرده‌اند که آلمان از جمله آن‌هاست.»

آخوندی افزود: «پروژه دیگری که گسترش آن در برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی است پروژه توسعه بندر چابهار است که در بای عمان گسترش می‌یابد و هند و چین تاکنون برای ورود به این حوزه ابراز علاقه‌مندی کرده‌اند.»

عباس آخوندی گفت: «بحثی که در حوزه دریایی مورد توجه ماست موضوع حمل و نقل ترکیبی است. با توجه به این که بیشتر کشورهای همسایه ما تنها در حوزه خشکی واقع شده‌اند و به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، علاقه‌مند هستیم که دسترسی به دریا را به آن‌ها بدهیم از این رو یکی از محورهای رقابتی و مزیت‌هایی که می‌توانیم مطرح کنیم بحث حمل و نقل دریایی و ترانزیت از ایران است.»

وزیر راه و شهرسازی ایران افزود: «برای حمل و نقل دریایی و ترانزیت هم پیشنهادها بسیار زیادی دریافت کرده‌ایم. با مجموعه‌ای از شرکت‌های آلمانی که در حوزه دریایی فعالیت می‌کنند نیز بحث‌های مفصلی داشتیم و به آن‌ها پیشنهاد دادیم که اگر می‌خواهند وارد ایران شوند و برای خود جایگاهی در حوزه لجستیک در ایران داشته باشند؛ چه لجستیک دریایی چه لجستیک ترکیبی، و چه ترانزیت ما کاملاً حاضریم به آن‌ها کمک کنیم.»

وزیر راه و شهرسازی در دیدار با وزیر راه و ترابری آلمان گفت: «پلتفرم فاز دوم بندر شهید رجایی که سالانه بیش از ۸۰ میلیون تن ظرفیت دارد آماده شده و در خصوص خرید تجهیزات هم با برخی شرکت‌ها که شرکت‌های آلمانی نیز در بین شان وجود دارند توافق کرده‌ایم.»

به گزارش بندر و دریا، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در سفر خود به آلمان از سازمان‌ها و موسسات شاخص این کشور بازدید کرد. او در این سفر از وزارتخانه همتای خود در برلین نیز بازدید به عمل آورد و با وزیر این وزارتخانه به گفت‌وگو نشست.

آخوندی در دیدار با وزیر راه و شهرسازی آلمان با بیان این که با مقامات شرکت‌های زیمنس و ایرباس در خصوص افزایش همکاری گفتگوهایی را داشته است گفت: «حضور زیمنس در ایران سابقه طولانی دارد و زمینه‌های تجاری بسیاری نیز در ایران وجود دارد. ما با زیمنس درباره فصل جدیدی از همکاری در زمینه حمل و نقل گفت‌وگو کرده‌ایم و می‌توانیم در زمینه جابه‌جایی و ترافیک مطالعاتی انجام دهیم.» وزیر راه و ترابری آلمان نیز با بیان این که کشورش علاقه بسیاری به فعالیت در زمینه حمل و نقل دارد گفت: «رشد اقتصادی کشور شما در حال افزایش است گفت: «بنابراین ما می‌توانیم در زمینه پروژه‌هایی که شمارشان روبه فزونی است، با یکدیگر همکاری کنیم.»

وزیر راه آلمان در این دیدار با بیان این که رشد اقتصادی ایران در حال افزایش است و بنابراین می‌توانیم در زمینه پروژه‌هایی که شمارشان روبه فزونی است همکاری مشترک داشته باشیم. عباس آخوندی با اعلام برنامه وزارت راه و شهرسازی گفت: «برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی دو حوزه بحث زیرساخت‌ها است و بحث گسترش ناوگان حمل و نقل را در برمی‌گیرد.»

او در ادامه از مذاکره با بایونگ در بخش حمل و نقل هوایی خبر داد و گفت: «مذاکره‌ای جدی را در زمینه خرید هواپیما با شرکت بایونگ انجام داده‌ایم.» آخوندی در ادامه در خصوص برنامه‌های ایران در حوزه حمل و نقل ریلی خبر داد و گفت: «در ارتباط با بحث صنعت ریلی استراتژی ما اتصال خطوط راه‌آهن ایران به تمام کشورهای همسایه است تا بتوانیم ارتباط ریلی در سراسر آسیا داشته باشیم.» وزیر راه و شهرسازی در ادامه صحبت‌های خود به سراغ راه‌آهن رفت و گفت: «بحث دوم راه‌آهن حومه‌ای در ایران است؛ با توجه به این که ما منطقه شهری بسیار بزرگی داریم و تهران به تنهایی بیش از هشت میلیون جمعیت دارد، برنامه راه‌آهن حومه‌ای را برای تهران تعریف کردیم و برای سایر کلان‌شهرها نیز این برنامه را در دست طراحی داریم.»

پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی: مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر که تمامی کشتی‌های مربوط به کشتیرانی و نفتکش جمهوری اسلامی ایران تحت پوشش بیمه‌های معتبر بین‌المللی قرار گرفتند، گفت: در پسابرجام مذاکرات خوبی با ۹ شرکت بین‌المللی برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور انجام گرفته است.

پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی: معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «بخش خصوصی سال ۱۳۹۴ به میزان ۲۷۰۰ میلیارد تومان در بنادر کشور سرمایه‌گذاری کرد و پیش‌بینی می‌شود این حجم سرمایه‌گذاری در سال ۹۵ به دو برابر افزایش پیدا کند.»

تجارت‌نیوز: معاون امور دریایی و عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «تامین امنیت شناورهای مسافربری و تفریحی در اولویت برنامه‌های این سازمان قرار دارد.» همچنین به گفته راستاد یکی از مهم‌ترین اهداف سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه ناوگان مسافربری و تفریحی و حمایت از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است که می‌خواهند نسبت به خرید این نوع شناورها برای به‌کارگیری در آب‌های شمالی و جنوبی اقدام کنند.

ایرنا: معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به افزایش حجم صادرات و واردات از طریق بنادر کشور در سال ۹۴ گفت: «پس از اجرایی شدن برجام، هزینه حمل و نقل هر کانتینر با کشتی حدود ۱۲۰۰ دلار کاهش یافته است.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: تفاهم‌نامه شناسایی یک‌جانبه گواهینامه‌های شایستگی دریانوردی با کشور پاناما بر اساس کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگرهبانی دریانوردان (STCW) به صورت یک‌جانبه در تاریخ بیست و سوم فروردین منعقد شد.

روابط عمومی اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر: مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر از راه‌اندازی خط گردشگری دریایی جزیره لارک خبر داد.



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

رشد ۹ درصدی مسافرت‌های دریایی نروژی بدون هیچ حادثه‌ای

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از رشد ۹ درصدی مسافرت‌های دریایی در بنادر و آب‌های کشور بدون هیچ حادثه‌ای طی نوروز امسال خبر داد. معاون وزیر راه و شهرسازی در این باره گفت: «نوروز امسال، هفت میلیون و ۴۶۳ هزار و ۲۶۹ سفر دریایی در بنادر جنوبی و شمالی کشور به ثبت رسیده است.» محمد سعید نژاد با اشاره به رشد سفرهای دریایی در نوروز امسال گفت: «مسافرت‌های دریایی در آب‌های کشور طی نوروز امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل از رشد ۹ درصدی برخوردار بوده است.»

او در ادامه یادآور شد: «این آمار از تاریخ بیست و پنجم اسفندماه سال گذشته تا چهاردهم فروردین ماه امسال یعنی اوج سفرهای نروژی، بوده است.» سعید نژاد افزود: «آمارها حاکی از آن است که عمده سفرها و گشت‌های دریایی و تفریحی کشور در نوروز امسال به استان هرمزگان اختصاص داشت.» بر این اساس پنج میلیون و ۴۵۰ هزار و ۲۵۰ نفر در آب‌های استان هرمزگان به گشت و گذار و سفردرایی پرداخته بودند.

او در ادامه گفته‌های خود بیان کرد: «بیشترین ترددهای دریایی همچون سال‌های گذشته در مسیر بندرعباس - قشم به ثبت رسیده است.» سعید نژاد تصریح کرد: «همچنین سایر ترددهای دریایی در مسیرهای بندرعباس - هرمز، بندر شهید باهنر - قشم، بندر آفتاب - کیش، بندر چارک - کیش و بندر لنگه - کیش انجام شده است.»

سعید نژاد با اشاره به این که گشت‌های دریایی در سایر خطوط ساحلی کشور طی نوروز امسال در جریان بوده است، بیان داشت: «این گشت‌ها در مسیرهای بندر بوشهر - خارگ، بندر گناوه - خارگ و بندر خرمشهر - بصره، بندر خرمشهر - کاوت نیز انجام شده است.» او خاطر نشان کرد: «با تمهیدات انجام شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، این حجم بالای مسافر با برنامه‌ریزی مناسب در ایام تعطیلات نروژی بین بنادر جنوبی و شمالی کشور جابه‌جا شد.»

به گفته سعید نژاد، همچنین نوروز امسال در مجموع ۱۱۰ فرزند لندینگ کرافت و شناور مسافربری به مسافران نروژی خدمات ارائه دادند. مدیرعامل سازمان بنادر تاکید کرد: «ظرفیت شناورهای مسافربری هفت هزار و ۴۳۲ صندلی و ظرفیت لندینگ کرافت‌ها دو هزار و ۴۰۰ خودرو بوده است.»

او بیان داشت: «از این میان، شش هزار و ۶ صندلی به ناوگان مسافربری در آب‌های استان هرمزگان اختصاص داشت.»

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: «خوشبختانه با وجود حجم بالای ترددهای دریایی، نوروز امسال هیچ‌گونه سانحه دریایی گزارش نشده است.»

او تاکید کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی برای تامین امنیت تردد شناورها و مقابله با شرایط اضطرار، از آمادگی کاملی برخوردار بود.» به گفته سعید نژاد، ۱۹ فرزند شناور ناجی، شش فرزند بالگرد، یک فرزند هواپیما و یک فرزند هاور کرافت به منظور عملیات امداد و نجات در آماده‌باش کامل قرار داشتند.



کلیه کشتی‌های ایرانی تحت پوشش بیمه‌های بین‌المللی معتبر قرار گرفتند

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر که کلیه کشتی‌های مربوط به کشتیرانی و نفت کش جمهوری اسلامی ایران تحت پوشش بیمه‌های معتبر بین‌المللی قرار گرفتند، گفت: «در پسابرجام مذاکرات خوبی با ۹ شرکت بین‌المللی برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور انجام گرفته است.»

محمد سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی یکشنبه شب بیست و دوم فروردین ماه در برنامه تلویزیونی اقتصاد ایران یکی از حساس‌ترین و مهم‌ترین بخش‌ها را در طول سال‌های گذشته و دوره تحریم که دشمن برای ضربه زدن به کشور از آن استفاده می‌کرد حمل و نقل دریایی خواند و گفت: «یکی از اولین اقدامات بعد از اجرایی شدن تحریم‌های ظالمانه علیه ایران انسداد خطوط کشتیرانی و ورود و خروج کشتی‌های ایرانی بود که ورود و خروج کشتی‌های ما به بنادر سایر کشورها و کشتی‌های سایر کشورها به بنادر ما ممنوع شد.»

او ادامه داد: «علاوه بر این متاسفانه با استفاده از اهرم‌های کلاس‌بندی و بیمه کشتی‌ها سعی شد تا حمل و نقل دریایی را دچار توقف و مشکل کنند. معتقدم به علت مشکلاتی که برای کشور ایجاد شد در چارچوب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی باید توان مقاومت با این نوع مشکلات و زیاده‌خواهی را داشته باشیم.» معاون وزیر راه و شهرسازی اضافه کرد: «در طول سال‌های گذشته با وجود این مشکلات برنامه‌های بسیار خوبی در حوزه دریایی اجرا شد و توانستیم تردد دریایی کشور را زنده و فعال نگه داریم البته هزینه‌هایی به کشور تحمیل شد اما این به معنای آن نبود که فعالیت‌های کشور سد شود.»

او افزود: «بعد از ماجرای برج‌های پیکربندی‌هایی که صورت گرفت خوشبختانه کشتی‌های مربوط به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتی‌های مربوط به نفت کش جمهوری اسلامی ایران از لیست تحریم‌ها خارج شده‌اند و تحت پوشش بیمه‌های معتبر و بین‌المللی دنیا قرار گرفته‌اند و در زمینه شناورها و کشتی‌ها نیز کلاس‌بندی شدند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی این مسئله را در عین حال نوعی هشدار خواند که باید شرایط را به گونه‌ای طراحی کرد که در قالب برنامه ریزی جدی بتوانیم در مقابل این زیاده‌خواهی‌ها ایستادگی کنیم.

او ادامه داد: «در بخش انواع ناوگان سرمایه‌گذاری‌های خوبی انجام شده است و این سرمایه‌گذاری باید به گونه‌ای ادامه پیدا کند که ضعفی در این حوزه نداشته باشیم.»

سعیدنژاد به موضوع بنادر کشور اشاره و اظهار کرد: «بنادر کشور مادر دوبنداز سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به موضوع توسعه صادرات کشور و توسعه و گسترش مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد اشاره شده است و بنادر باید این توان را داشته باشند که این ظرفیت را فعال سازد.»

او با تأکید بر تجهیز و تأمین بنادر کشور محورهای مهم را بنادر چابهار، بندر شهیدرجایی و بندر امام خمینی (ره) برشمرد و گفت: «در کنار این مسئله زمینه توسعه صادرات و ترانزیت کالا نیز باید توسعه داشته باشد تا از ظرفیت بنادر به خوبی استفاده شود.»

سعیدنژاد افزود: «یکی از سیاست‌های اصلی که دولت به تبع آن سازمان بنادر و دریانوردی آن را پیگیری می‌کند توسعه بنادر چابهار در قالب توسعه مکران است که این سیاست در اصول برنامه‌های اقتصاد مقاومتی نیز مطرح شده است.»

او با بیان این که از سال گذشته اجرای طرح توسعه بندر چابهار آغاز شده و در حال حاضر این پروژه ۶۹ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، گفت: «همچنین اقداماتی سال گذشته دولت انجام داد که از طریق صندوق توسعه تسهیلاتی حدود ۳۳۰ میلیون دلار برای توسعه تجهیزات بندر اختصاص پیدا کرد. از سوی دیگر هندی‌ها نیز علاقه‌مندند که در چابهار مستقر شوند و با سرمایه‌گذاری این بندر را تجهیز کنند. چابهار برای هند منافع اقتصادی دارد چون پیمودن مسیر دریایی با کشتی باری از هند تا چابهار حداکثر چهار روز حداکثر زمان می‌برد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «در بنادر جنوب کشور بنادر اصلی بندر شهیدرجایی و امام خمینی (ره) هستند که این دو بندر به تنهایی حدود ۹۰ درصد حجم عملیات دریایی کشور را پوشش می‌دهند.»

او اضافه کرد: «در صورت توسعه بندر چابهار پیش‌بینی می‌شود در فاز اول سالانه هشت میلیون تن بار در بندر چابهار تخلیه و بارگیری شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که اتصال چابهار به شبکه ریلی کشور نیز در دست اجرا است، گفت: «طرح‌های دیگری نیز برای توسعه چابهار از سوی نهاد‌های سازمان‌های مختلف نیز پیش‌بینی شده است که باید هر چه زودتر اجرایی شود چنانچه این اقدامات انجام شود تا پایان سال ۹۵ ظرفیت ما پنج برابر تقاضا خواهد شد و یکی از دلایلی که ما از حضور هندی‌ها استقبال می‌کنیم این است که با حضور آنان طبق تکالیف قیدشده در قرارداد بازار جدیدی نیز به چابهار ورود می‌کند و تقاضا ارتقا می‌یابد.»

او در پاسخ به سؤالی درباره برخورد با مفاسد اداری در سازمان بنادر و به کارگیری نیروهای دریایی زبده اظهار کرد: «در زمینه برخورد با مفاسد اداری بخشنامه‌ای وزیر راه و شهرسازی داشتند. برای مثال بخشی از فعالیت‌های ما در گذشته کاملاً انحصاری و اختصاصی بود که توسط شرکت‌هایی مثل شرکت نگین که وظیفه لایروبی را به عهده گرفته است، انجام می‌شد اما تمام تجهیزات در اختیار این شرکت برای سازمان بنادر بود و سازمان بنادر این تجهیزات را به شرکت پیمانکار اجاره می‌داد.»

او افزود: «کاری که مادر سازمان بنادر شروع کردیم این بود که این فعالیت‌ها با فراخوان‌های عمومی و با تقسیم کار میان همگان توزیع شد در حالی که در گذشته سازمان بنادر به دلیل محدودیت‌ها در جذب نیرو انسانی کلیه این پروژه‌ها را به یک یا دو شرکت خاص که بدون هیچ‌گونه سرمایه‌گذاری فقط کار جذب نیرو انسانی را انجام می‌دادند، واگذار می‌کرد.»

او تأکید کرد: «با این اقدام هم انحصار در انجام فعالیت‌های تخصصی مثل لایروبی شکسته شد هم این که فضای رقابتی بین شرکت‌ها با برگزاری مناقصات ایجاد شد. علاوه بر این دولت نیز دیگر تجهیزات را در اختیار شرکت‌ها قرار نمی‌دهد بلکه بخش خصوصی خود تأمین تجهیزات خواهد کرد.»

او اضافه کرد: «با وجود این که محدودیت‌هایی برای جذب نیرو انسانی در سازمان بنادر و دریانوردی وجود دارد ولی در تلاش هستیم مجوزهایی برای به کارگیری نیروزبده و نخبه کسب کنیم تا این نیروهای محدود ولی تأثیرگذار را به کار بگیریم.»

مذاکره با ۹ شرکت بین‌المللی برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور

سعیدنژاد با بیان این که در پسابرجام با ۹ شرکت بین‌المللی مذاکرات خوبی داشتیم، گفت: «مهم‌ترین نکته‌ای که در مذاکرات با خارجی‌ها در نظر گرفته شد انتخاب مناسب پیمانکار برای فاز دوم و سوم بندر شهیدرجایی بود. همچنین در آستانه ارائه یک فراخوان عمومی بین‌المللی هستیم مبنی بر این که شرکت‌هایی که می‌توانند بازار ترانزیت و ترانشیپ را ارتقا دهند و انتقال دانش روز را به بنادر کشور انجام دهند از حضورشان در بنادر استقبال کنیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با یادآوری این که بنادر ایران توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری می‌شود، گفت: «تمامی فعالیت‌های در بنادر کشور توسط بخش خصوصی در حال انجام است و در همین راستا با استقبال خوبی روبه‌رو بوده‌ایم به طوری که در سال گذشته سه هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان قرارداد احداث منعقد شد و این قراردادها بر اساس استانداردهایی که سازمان تعریف می‌کند، نهایی می‌شود.»

او یادآور شد: «شرکت‌هایی که با سازمان بنادر قرارداد بسته‌اند همگی فعال هستند و در این راستا هر سرمایه‌گذاری در بنادر ایران صورت گیرد ما به عنوان سازمان بنادر سرمایه‌گذار را نزد صندوق توسعه و بانک‌ها تضمین می‌کنیم.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:
سعید نژاد در مراسم تجلیل از مسئولان سفرهای دریایی، با اشاره به راه‌اندازی پست کارشناس مسئول مسافرت‌های دریایی گفت: «هنوز با سفرهای دریایی مطلوب فاصله داریم.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: با حکم محمد سعید نژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، علی مرزبان به عنوان مدیرکل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی (که قبلاً در قالب دو اداره کل مجزا بود)، منصوب و از زحمات و تلاش‌های مدیرکل‌های ذیربط حسین میرزایی و حسین عباس نژاد تقدیر و تشکر شد.

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان: شناور «چارلی ۲» حامل یک‌هزار و ۳۰۳ تن لوله آهنی از بندر صحرار کشور عمان در اسکله اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه پهلو گرفت.

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان: معاون عملیات بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از صادرات بیش از ۳/۶ میلیون تن انواع محصولات فولادی از بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور در سال ۹۴ خبر داد. آهن آلات ساختمانی، اسلب استیل، شمش آلومینیوم و مس، گنداله و رول و ورق آهن را از جمله مهم‌ترین کالاهای صادراتی هستند.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): نخستین محموله دریایی سیمان خاکستری به مقصد کشور عراق به وزن بالغ بر ۳۳ هزار تن در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) بارگیری شد. این محموله نخستین بخش از مجموعه محموله‌های صادراتی است که پیش‌بینی شده تا سقف ۵۰۰ هزار تن به این شیوه در این مجتمع بزرگ بندری بارگیری شود.

روابط عمومی بندر امیرآباد: استاندار ایسکیول قرقیزستان در صدر هیاتی اقتصادی به همراه مدیرکل دفتر امور هماهنگی اقتصادی بین‌الملل استانداری مازندران از منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد دیدار کرد.



بندر امام خمینی (ره) رتبه نخست جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از انعقاد ۱۵ فقره قرارداد سرمایه‌گذاری با بخش خصوصی در سال ۹۴، در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) خبر داد. سعیدالله عبدالهی در این باره گفت: «منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) موفق شد با انعقاد ۱۵ فقره قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش بیش از چهار هزار میلیارد و ۷۰۶ میلیون ریال در سال ۹۴، رتبه نخست جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور را به خود اختصاص دهد.» او ضمن تأکید بر تحقق اقتصاد دریا محور اظهار داشت: «این اداره کل با اتخاذ رویکرد بهره‌گیری حداکثری از منابع غیردولتی و توان بخش خصوصی در تأمین زیرساخت‌ها و تجهیزات بندری و دریایی، حضور سرمایه‌گذاران برای توسعه بنادر و دریانوردی را فراهم آورده است.»

او در تشریح جزئیات قراردادهای منعقد شده در این راستا بیان کرد: «۱۵ فقره قرارداد در زمینه‌های احداث و بهره‌برداری از انبارهای نگهداری کالا، مخازن فرآورده‌های نفتی و سیلوی غلات و سایر فعالیت‌های لجستیک بندری طی ۱۲ ماه سال گذشته با شرکت‌های مختلف بخش خصوصی سرمایه‌گذار به امضا رسیده است.» مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه افزود: «مجمع بزرگ بندری امام خمینی (ره) به لحاظ برخورداری از ظرفیت‌ها و مزیت‌های رقابتی از جمله اراضی وسیع به مساحت یازده هزار و ۴۴ هکتار، ۴۰ پست اسکله فعال با قابلیت ارائه خدمات مناسب به کشتی‌های پست پاناما کس، برخورداری از مزایای مناطق ویژه اقتصادی، هم‌جواری با منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی و نزدیکی به منطقه آزاد تجاری اروند، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی حمل و نقل شمال-جنوب، نزدیکی به مرزهای ترانزیتی کشورهای عراق، ترکیه، کشورهای حوزه قفقاز و آسیای میانه، دسترسی آسان به راه‌های مواصلاتی ریلی، جاده‌ای و فرودگاه‌های کشور، محلی امن و مناسب برای سرمایه‌گذاری محسوب شده و مورد توجه سرمایه‌گذاران کشور است.»

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) همچنین اظهار داشت: «استقبال بی‌نظیر سرمایه‌گذاران از یک سو و محدودیت در اراضی قابل واگذاری از سوی دیگر موجب شده است اجرای فازهای توسعه بندر با جدیت و سرعت بیشتری در دستور کار قرار بگیرد.» با اجرای فاز اول توسعه این مجتمع بزرگ بندری موسوم به طرح توسعه اراضی ۶۰۰ هکتاری لجستیک بندری، دستیابی به هدف جلب مشارکت بخش خصوصی در تأمین زیرساخت‌ها، ایجاد روساخت‌های بندری و صنایع تولیدی و ارزش افزوده محقق شده و در آینده‌ای نزدیک امکان جذب سرمایه‌گذاری قابل توجه بخش‌های خصوصی داخلی و خارجی در این محدوده با محوریت خدمات لجستیک بندری میسر خواهد شد. منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) موفق شد با انعقاد ۱۵ فقره قرارداد سرمایه‌گذاری به ارزش بیش از چهار هزار و ۷۰۶ میلیارد ریال در سال ۹۴، رتبه نخست جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور را به خود اختصاص دهد.



سال رونق تردد کشتی‌ها در بندر شهید رجایی

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی از ثبت رقم ۶۵ میلیون تنی عملیات تخلیه و بارگیری انواع کالا و رونق تردد شناورها در کارنامه عملیاتی بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران طی سال گذشته خبر داد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی از ثبت رقم ۶۵ میلیون تنی عملیات تخلیه و بارگیری انواع کالا و رونق تردد شناورها در کارنامه عملیاتی بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران طی سال گذشته خبر داد.

ابراهیم ایدنی ضمن اشاره به عملکرد منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی طی دوازده ماهه سال ۹۴ گفت: «طی سال گذشته، در مجموع ۶۴ میلیون و ۷۱۴ هزار و ۳۲۵ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران تخلیه و بارگیری شد.»

رشد ۲۶ درصدی صادرات کالاهای نفتی

او در بخش دیگری از سخنان خود از رشد ۲۶ درصدی صادرات مواد نفتی از بندر شهید رجایی خبر داد و گفت: «طی یک سال گذشته، شش میلیون و ۳۱۸ هزار و ۵۲۳ تن مواد نفتی از طریق این بندر به خارج از کشور صادر شد.»

او ادامه داد: «از مجموع عملیات انجام شده در این بندر طی سال گذشته، ۴۰ میلیون و ۶۷۸ هزار و ۹۴۷ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۲۴ میلیون و ۳۵ هزار و ۳۷۸ تن اختصاص به مواد نفتی دارد.»

ترانزیت ۴/۲ میلیون تن کالای غیرنفتی

به گفته ایدنی، دو میلیون و ۳۸۴ هزار و ۶۸ تن مواد نفتی طی این مدت از طریق این بندر به داخل کشور وارد و ۶۹۹ هزار و ۳۲۴ تن از این گونه کالاها نیز ترانزیت شده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان حجم کل کالاهای ترانزیت شده از طریق بندر شهید رجایی طی ۱۲ ماهه سال گذشته را چهار میلیون و ۲۳۷ هزار و ۵۴۳ تن اعلام کرد.

ایدنی همچنین در ادامه، میزان صادرات کالاهای غیرنفتی در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران را ۲۴ میلیون و ۷۷۹ هزار و ۸۸۳ تن عنوان کرد و افزود: «در همین مدت، همچنین بیش از ۹ میلیون تن کالای غیرنفتی از طریق این بندر وارد کشور شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش ۳۰ درصدی را نشان می‌دهد.»

رونق تردد کشتی‌ها به بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران

او افزود: «بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران طی سال گذشته میزبان بالغ بر چهار هزار فرورد شناور با تناژهای مختلف بوده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته آن، افزایش دو درصدی داشته است.»

ایدنی در ادامه خاطر نشان کرد: «از این میزان شناور ورودی به بندر شهید رجایی، بیش از سه هزار فرورد بالای هزار تن وزن داشته‌اند.»

ترانشیپ غیرنفتی از ۱/۲ میلیون تن گذشت

او از کابوتاژ بیش از ۱۹۳ هزار تن از این گونه کالاها طی مدت یاد شده

روابط عمومی بندر امیرآباد: در تعطیلات نوروز ۹۵ بیش از ۲۲ هزار گردشگر نوروزی با استفاده از قایق‌های تفریحی در پلاژهای سواحل مستقر در محدوده زیر پوشش بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد بدون هیچ‌گونه حادثه، گردشگری دریایی داشتند که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از رشد ۱۵۰ درصدی برخوردار بوده است.

روابط عمومی بندر انزلی: وزیر راه و شهر سازی دوازدهم فروردین ماه سال جاری از بندرگاه انزلی و همچنین حوضچه و کانال بندر انزلی دیدار کرد.

روابط عمومی بندر کیش: مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش گفت: «در ۱۲ ماه گذشته در مجموع دو میلیون و ۳۷۹ هزار و ۷۰۱ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی در بندرگاه جزیره کیش تخلیه و بارگیری شد.»

مهر: در حکمی از سوی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی کشور، «حسین چراغی» به عنوان سرپرست اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان منصوب شد. پیش از این سیدعلی نعیمی به عنوان مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در حال فعالیت بود، که پس از ۳۰ سال خدمت بازنشسته شد.

روابط عمومی بندر آبادان: سفاری، مدیر بندر و دریانوردی آبادان گفت: «امسال برگزاری سفرهای دریایی با استفاده از دو فروند شناور مسافری رانیا و ایران زمین انجام شد.»

روابط عمومی بندر باهنر: مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر اعلام کرد: «برج هشدار دهنده دریایی با قدمت ۲۰۰ ساله در بندر جاسک با اعتبار بالغ بر یک میلیارد و دو بیست هزار ریال توسط سازمان بنادر و دریانوردی مرمت می‌شود.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): در تعطیلات نوروزی سال جاری، نزدیک به ۳۰۰ هزار نفر ضمن بازدید از بنادر استان خوزستان با بخش‌هایی از صنعت حمل و نقل دریایی کشور و فعالیت‌های جاری در آن از نزدیک آشنا شدند.



کارنامه سال ۹۴ بندر شهید باهنر به روایت آمار

از جابه‌جایی دو میلیون تن کالا تا ترابری دریایی ۳۱ هزار مسافر بین‌المللی

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از تخلیه و بارگیری بیش از دو میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی طی ۱۲ ماهه سال ۹۴ در این بندر خبر داد.



محمد محسنی ضمن ارایه گزارشی از عملکرد ۱۲ ماهه سال ۹۴ اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر، گفت: «طی این مدت، جابه‌جایی یک میلیون و ۵۳۵ هزار و ۹۱۸ تن کالای غیرنفتی و ۴۸۸ هزار و ۴۳۸ تن کالای نفتی به انجام رسید که در بخش نفتی ۳۱ درصد افزایش در این فعالیت‌ها به ثبت رسید.»

او افزود: «۵۸ هزار و ۶۵۰ تن کالای غیرنفتی به این بندر وارد شده که نسبت به سال گذشته ۶۹ درصد کاهش داشته است.»

به گفته محسنی، برنج، خشکبار، مصالح ساختمانی، خودرو، پارچه، لوازم خانگی و ماشین‌آلات راهداری از جمله کالاهای وارداتی است که از طریق بندر شهید باهنر روانه بازارهای داخلی کشور می‌شود.

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر خاطر نشان کرد: «در سال ۹۴، یک میلیون و ۲۸۲ هزار و ۸۶۱ تن کالاهای غیرنفتی و ۱۳۵ هزار و ۱۱۲ تن کالای نفتی از این بندر صادر شد که در بخش کالاهای نفتی افزایش ۲۱۸ درصدی به ثبت رسید.»

این مقام مسئول، مواد شیمیایی و کشاورزی، مواد معدنی، قیر، میوه و تره‌بار، مواد پروتئینی، آهن‌آلات و مصالح ساختمانی را از جمله کالاهای صادراتی دانست که به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و کشورهای حوزه اقیانوس هند صادر شده است.

محسنی گفت: «همچنین طی ۱۲ ماهه سال گذشته، ۶۱۴ TEU کانتینر یخچالی به کشور امارات متحده عربی صادر شده است.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر هرمزگان اضافه کرد: «سه هزار و ۶۷۵ فروند شناور نیز در این بندر پهلو گرفتند که در بخش شناورهای بالای یک هزار تن، ۹ درصد افزایش به ثبت رسید.»

او در پایان خاطر نشان کرد: «در سال ۹۴ در بندر شهید باهنر هرمزگان ۳۹۲ هزار و ۳۶۳ راس دام زنده نیز توسط ۶۷۷ فروند لنج به کشور عمان صادر شد.»



توسعه بندر چابهار یک طرح استراتژیکی است

«دارمندرا پرادان» وزیر نفت و گاز طبیعی هندوستان به همراه مقامات اقتصادی، بازرگانی و گروهی از فعالان بخش‌های خصوصی به منظور بررسی میزان پیشرفت پروژه طرح توسعه بندر شهید بهشتی، تقویت همکاری‌های دوجانبه و پیشبرد توافقات دو کشور و مشارکت در توسعه بندر و تجهیزات با سیاوش رضوانی مدیر کل بندر و دریانوردی، علی اوسط هاشمی استاندار سیستان و بلوچستان، از توسعه بندر بازدید و نشست‌ها برگزار کردند.



استاندار سیستان و بلوچستان در این جلسه ضمن ابراز خرسندی از سفر هیات هندی به این بندر و پیشرفت پروژه گفت: «توسعه بندر شهید بهشتی در زمان تحریم به این نقطه رسیده است و این پیشرفت در ظرف دو سال با حمایت بی دریغ شخص جناب آقای دکتر روحانی صورت گرفته است.»

علی اوسط هاشمی افزود: «امروزه این بندر پشتیبان چند استان صنعتی و بزرگ کشور مانند یزد، کرمان، خراسان رضوی و جنوبی است و از طرفی نقطه اتکا چند کشور بدون ساحل از جمله افغانستان است.»

او با اشاره به جایگاه خوب بندر چابهار، ادامه داد: «اقبال امروز بخش‌های خصوصی با اتکا به همین بندر و راه‌آهن گره خورده است که این امر فضای بسیار مناسبی برای حضور بخش‌های خصوصی در این بندر به وجود آورده است.»

در ادامه دارمندرا پرادان وزیر نفت و گاز هندوستان ضمن قدردانی از میزبانی ایرانی‌ها، اظهار کرد: «حدود ۱۱ ماه قبل وزیر راه هندوستان از چابهار بازدید کرد به دنبال آن برنامه‌ریزی شد تا هندوستان برای توسعه بندر چابهار شریک شود.»

دارمندرا پرادان افزود: «ما متعهد به انجام خط اعتباری ۸۵ میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار هستیم.»

وزیر نفت و گاز هندوستان گفت: «با بازدیدی که از طرح توسعه بندر شهید بهشتی داشتیم اطمینان حاصل کردیم که طرح‌های تجاری خود در منطقه را باید به اجرا در بیاوریم زیرا اجرای این پروژه‌ها منافع دو کشور را در برمی‌گیرد.»

او اظهار داشت: «بندر چابهار یک بندر استراتژیک است و ما امیدواریم در همین دولت جناب آقای دکتر روحانی کشتی‌ها از بندر چابهار به سمت بنادر هند تردد نمایند.»

مدیرکل بندر و دریانوردی چابهار نیز در این جلسه اظهار کرد: «برای توسعه بندر شهید بهشتی با بیش از ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی، ۳۰۰ میلیون تومان هزینه شده است.»

سیاوش رضوانی افزود: «در مجموع برای فاز نخست این طرح ۳۴۰ میلیون دلار هزینه خواهد شد.»



بازدید هیات سرمایه‌گذار چینی از زیرساخت‌های بندر چابهار

هیات سرمایه‌گذار کشور چین از زیرساخت‌های بندری، اسکله‌ها و طرح توسعه بندر شهید بهشتی دیدن کردند.

«نیک یونیک» مدیرعامل گروه شرکت‌های سرمایه‌گذاری دابل ویو چین در جمع مدیران بندر و دریانوردی چابهار گفت: «شرکت مهندسی ساخت و ساز بین‌المللی دابل ویو یک شرکت بین‌المللی است که در زمینه ساخت راه‌آهن، توسعه بندر، پل‌سازی، ساخت فرودگاه و بزرگراه، استحصال برق و آب، فولاد، پتروشیمی، ساخت و ساز عمومی و صنعتی فعالیت می‌کند.»

شرکت دابل ویو چین با ۵۰۰ شرکت دیگر وابسته است و با هزار و ۷۰۰ نیروی انسانی متخصص و مهندسی در ۱۵۶ کشور دنیا فعالیت و سرمایه‌گذاری دارد.

نیک یونیک گفت: «کشور چین با نگاه همکاری اقتصادی به دنبال روابط دو کشور هست و ما در این سفر تمایل زیادی برای سرمایه‌گذاری در زمینه‌های بندر و راه‌آهن هستیم زیرا این دو موضوع برای ما در بندر چابهار بسیار حایز اهمیت است.»

مدیرعامل گروه شرکت‌های سرمایه‌گذاری «دابل ویو چین» افزود: «مدیران این شرکت ابتدا در کشورها حضور پیدا می‌کنند و پس از بررسی زیرساخت‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری فعالیت خود را در صورت به توافق رسیدن آغاز می‌کنند و با توجه به موقعیت مناسب بندر چابهار برای سرمایه‌گذاری کارشناسان این شرکت در آینده‌ای نزدیک سفری به این منطقه خواهند داشت.»

در ادامه معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان نیز اظهار داشت: «بندر چابهار پیشانی توسعه ایران است و موقعیت راهبردی آن سبب شده است تا کانون توجه کشورهای منطقه باشد.» سید حسن ابراهیمی اظهار داشت: «پنج پست اسکله در شهید کلاتری و پنج پست اسکله در بندر شهید بهشتی، ظرفیت تخلیه و بارگیری دو میلیون و ۵۰۰ هزار تن را دارند.»

او گفت: «طرح توسعه بندر شهید بهشتی با ساخت پنج پست اسکله از سال ۱۳۸۷ با هزینه ۳۴۰ میلیون دلار آغاز شده است و اکنون بیش از ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و تا پایان سال جاری فاز نخست آن تکمیل و به بهره‌برداری می‌رسد.»

او ادامه داد: «با تکمیل فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، ظرفیت تخلیه و بارگیری این بندر در مجموع به ۸/۵ میلیون تن خواهد رسید.» معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان بیان کرد: «ما معتقدیم اکثر کشورهای دنیا به اهمیت بندر چابهار پی برده‌اند و در آینده نزدیک به ظرفیت واقعی خود که ۸/۵ میلیون تن در فاز اول هست خواهد رسید به همین دلیل خواستار سرمایه‌گذاری در فاز دوم هستیم.» ابراهیمی ابراز امیدواری کرد شرکت چینی بتواند در بندر چابهار در زمینه توسعه بندر مشارکت کند زیرا قسمت اعظم کار مانند ساخت دایک و لایروبی انجام می‌شود فقط بحث استحصال و خرید تجهیزات در فاز دوم باید برای سرمایه‌گذاران انجام شود.

ابراهیمی افزود: «مهم‌ترین نکته در فاز دوم طرح توسعه بندر شهید بهشتی که باید مورد توجه قرار بگیرد بحث خطوط کشتیرانی و بازاریابی است.»

روابط عمومی بندر لنگه: محمود صابری در نشست مشترک با مدیر دفتر اقتصادی کنسولگری کشور عمان در هرمزگان، گفت: «بندر لنگه از دیرباز با کشورهای حوزه خلیج فارس مراودات دریایی داشته و با توجه به نزدیکی به صنایع انرژی جنوب کشور، پتانسیل خوبی برای افزایش همکاری‌ها وجود دارد.»

روابط عمومی بندر چابهار: دوستین خان جمالدینی، مدیرکل بندر گوادر در حاشیه دیدار از بندر چابهار گفت: «بندر گوادر پاکستان و چابهار مکمل هم در توسعه منطقه ای هستند. بندر چابهار برای توسعه عقب است و نباید بیشتر از این فرصت سوزی شود.»

روابط عمومی بندر لنگه: مدیر اداره بندر و دریانوردی لنگه از افزایش تخلیه و بارگیری کالا و رونق ترانزیت فرآورده‌های نفتی در مجموعه بندر غرب استان هرمزگان در سال گذشته خبر داد. به گفته او در مدت یاد شده بیش از ۱۱ میلیون و ۶۶۰ هزار تن کالای نفتی و غیر نفتی در این بندر تخلیه و بارگیری شده است.

ایرنا: مدیرعامل شرکت نفتکش ملی ایران گفت: «شرکت‌های خارجی نفتکش‌های ایران را اجاره می‌کنند.» او همچنین از استقبال بانک‌ها و موسسه‌های مالی خارجی برای از سرگیری همکاری با ایران خبر داد و گفت: «برای توسعه فعالیت‌های ناوگان نفتکش ایران ۲/۵ میلیارد دلار سرمایه گذاری می‌شود.»

روابط عمومی و امور بین الملل سازمان منطقه آزاد چابهار: مرکز رشد واحد فناوری دانشگاه بین المللی چابهار با حضور اکبر ترکان مشاور رئیس جمهوری و دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری و صنعتی کشور در منطقه آزاد این شهرستان به بهره‌برداری رسید.

مهر: مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از تاسیس دو شرکت کشتیرانی ایرانی-اروپایی خبر داد و گفت: «خط آسیای شرقی را به آمریکای جنوبی و خلیج فارس به آمریکای جنوبی و شمالی ایجاد خواهد شد.»



برگزاری چهارمین جلسه کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان سیستان و بلوچستان

چهارمین جلسه کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان به ریاست استاندار سیستان و بلوچستان و دبیری سیاوش رضوانی مدیرکل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان و اعضای کارگروه در فرمانداری چابهار برگزار شد. مدیرکل بندر و دریانوردی چابهار در این جلسه ضمن تشریح آخرین اقدامات انجام شده توسط کمیته فوق، اظهار کرد: «با توجه به این که هرگونه ساخت و ساز در حوزه سواحل باید با هماهنگی دبیرخانه کمیته و انطباق نقشه مصوب کاربری اراضی صورت بگیرد، نظارت کامل بر این موضوع وجود دارد.»

سیاوش رضوانی ادامه داد: «ساخت‌وسازه‌های غیرمجاز در حریم ۶۰ متری سواحل تخلف بوده و با خاطی بدون اغماض برخورد می‌شود.» سیاوش رضوانی گفت: «خوشختانه بعد از تشکیل کمیته مدیریت یکپارچه سواحل بندر در استان، تمامی طرح‌ها با استعلام از این کمیته به کار خود ادامه می‌دهند.» او اظهار داشت تاکنون ۱۰ طرح در زمینه‌های پرورش میگو، ماهی در قفس، احداث موج‌شکن در سواحل، طرح پرورش قارچ، دانه‌های روغنی و گیاهان شور برای اجرا از این کمیته استعلام گرفته‌اند و بقیه کارهای اجرایی خود را انجام می‌دهند.

سیاوش رضوانی به مهم‌ترین اقدامات این کمیته در سال گذشته اشاره کرد و اظهار داشت: «مهم‌ترین اقدامات سال ۹۴ عبارت‌اند از: انجام چندین دوره کارشناسی برای مکان‌های امن شنا با فاکتورهای مسایل زیست‌محیطی و اجتماعی، برگزاری دوره‌های آموزشی برای دهیاران و بخشداران، بازدید منظم از نوار ساحلی به صورت روزانه و هفتگی، اطلاع‌رسانی از طریق کمیته برای اخذ مجوز، تعیین طرح تکمیلی تجسس و نجات، صدور مجوز جایگاه‌های سوخت در بندر صیادی پسابندر و پزم، صدور مجوز ساخت بازوی اسکله کشتی‌سازی صدرا امید و جلوگیری از فعالیت‌ها و ساخت و سازهای غیرقانونی بوده است.»

در ادامه علی اوسط هاشمی استاندار سیستان و بلوچستان گفت: «امروزه ثروت هر کشور دانایی ملت است و این دانایی است که کشور را مدیریت می‌کند و مدیریت‌ها باید با ساختار نو و درک شناخت از ملت در مسیر پیشرفت همه‌جانبه باشد.»

او ادامه داد: «بهترین پیشرفت توسعه‌ای استان ما در سال ۹۴، طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار بوده است و این امر جای تقدیر و تشکر از مدیرعامل سازمان بندر و وزیر راه و شهرسازی را به لحاظ حمایت و نگاه توسعه محور به این نقطه از کشور به همراه دارد.»

او تصریح کرد: «کمیسیون ماده ۹۹ (ساخت و ساز غیرمجاز) باید بر همه تخلفات خارج از شهر گسترده شود و هرگونه بنایی خارج از محدوده بدون مجوز باید تخریب شود.»

علی اوسط هاشمی گفت: «امروزه تفکر توسعه باید منطبق با میل بخش خصوصی، و تسهیلات درست انجام شود.»

استاندار سیستان و بلوچستان تاکید کرد: «همه بخش‌های توسعه‌ای یک طرف و طرف دیگر توسعه بخش گردشگری در این استان است زیرا این صنعت نرم اشتغال‌زاست و باعث پیشرفت سایر بخش‌ها می‌شود.»



آغاز سفر شناورهای مسافری در آبهای عمان از سال جاری

دلیل از این قابلیت برخوردار است تا مسافران خارجی رانیز علاوه بر مسافران داخلی برای تردد در مسیرهای بین‌المللی از این بندر به خود جذب کند.

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد: «رونق تردهای دریایی در بخش مسافری در آبهای عمان از طریق بندر چابهار، بدون شک تاثیر بسیار مثبتی در توسعه اقتصادی کشور خواهد داشت.» او در ادامه یادآور شد: «توسعه هر چه بیشتر خطوط مسافری در آبهای عمان این شرایط را فراهم می‌کند که مردم کشورمان به راحتی بتوانند به کشورهای شرقی از جمله پاکستان، عمان و هندوستان سفر دریایی داشته باشند.»

او بیان کرد: «راه‌اندازی شناورهای مسافری در آبهای عمان در درازمدت می‌تواند از بازده اقتصادی بسیار مناسبی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برخوردار باشد.»

دبیر کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی همچنین تصریح کرد: «در حال حاضر در بندر چابهار امکانات و زیرساخت‌های لازم جهت پهلوگیری شناورهای مسافری فراهم است.»

او گفت: «در بندر چابهار امکان پهلوگیری کشتی‌های کروز نیز وجود دارد که باید از این قابلیت نهایت استفاده را بکنیم.»

رزازان اظهار داشت: «در اسکله‌های مسافری ساخته شده در بندر چابهار امکان پهلوگیری همزمان شناورهای ۱۰۰ تا ۲۰۰ نفره نیز وجود دارد.»

مشاور رییس سازمان بنادر و دریانوردی همچنین به وجود ترمینال مسافری مناسب در بندر چابهار اشاره کرد و افزود: «بنابراین می‌توان گفت تمام زیرساخت‌های لازم جهت توسعه فعالیت شناورهای مسافری در بندر چابهار هم‌اکنون فراهم است.»

او در ادامه گفته‌های خود به راه‌اندازی فاز توسعه بندر چابهار در سال جاری اشاره کرد و گفت: «با بهره‌برداری از طرح توسعه بندر چابهار شاهد رونق هر چه بیشتر اقتصاد این منطقه خواهیم بود.»

او تاکید کرد: «افزایش ترانزیت از بندر چابهار باعث تحولی عظیم در این منطقه خواهد شد که بدون شک رونق سفرهای دریایی یکی از این موارد خواهد بود.»

نخستین شناور مسافری ایرانی با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان در سال جاری برای تردد در مسیر چابهار عمان راه‌اندازی خواهد شد. دبیر کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: «برای نخستین بار امسال شاهد راه‌اندازی شناور مسافری در آبهای



عمان خواهیم بود.»

عبدالکریم رزازان افزود: «به همین منظور سرمایه‌گذار بخش خصوصی نسبت به ساخت شناور مسافری برای به کارگیری در مسیر چابهار-عمان اقدام کرده است.»

او گفت: «بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته این خط مسافری، امسال در گام نخست با یک فروند شناور آغاز به کار می‌کند.»

مشاور رییس سازمان بنادر و دریانوردی یادآور شد: «با اتمام ساخت شناور مسافری و بررسی مشخصات فنی آن این خط مسافری بین‌المللی راه‌اندازی خواهد شد.»

او در ادامه اظهار داشت: «از آن جا که شرایط تردد دریایی در آبهای عمان به دلیل اقیانوسی بودن آن با تردد در آبهای خلیج فارس بسیار متفاوت است، بنابراین هرگونه شناور نمی‌تواند در این آب‌ها با امواج سهمگین تردد کند.»

به گفته دبیر کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی ساخت هر فروند شناور مسافری برای به کارگیری در آبهای عمان به اعتباری بالغ بر ۱۰ میلیارد تومان نیاز دارد.

این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «هم‌اکنون تعدادی سرمایه‌گذار برای اخذ مجوز ساخت و خرید شناور مسافری به منظور به کارگیری در آبهای عمان به سازمان بنادر و دریانوردی مراجعه کرده‌اند.»

او یادآور شد: «طرح این سرمایه‌گذاران بخش خصوصی بررسی شده و به‌زودی جهت پرداخت تسهیلات از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی به بانک عامل ارسال خواهد شد.»

رزازان در ادامه تصریح کرد: «بندر چابهار یک منطقه آزاد است و به همین

سه پروژه ۴۸۰ میلیارد ریالی در بندر انزلی افتتاح می شود

امسال، سه پروژه شامل سیلوی غلات با ظرفیت ۱۵ هزار تن، انبار به وسعت شش هزار تن و اسکله به طول ۱۸۰ متر در مجموع به ارزش ۴۸۰ میلیارد ریال در بندر انزلی به بهره برداری خواهد رسید. به گزارش بندر و دریا، مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان اظهار داشت: «یک سیلوی غلات با ظرفیت ۱۵ هزار تن در محوطه بندر انزلی احداث شده است.»

نعیمی، خاطرنشان ساخت: «این سیلوی غلات با سرمایه گذاری بخش خصوصی با حجم سرمایه گذاری هشت میلیارد تومان ساخته شده است و با خرید تجهیزات لازم از جمله مکنده توسط سرمایه گذار بخش خصوصی، بهره برداری از این سیلو به صورت آزمایشی آغاز شده است.» این مقام مسئول در استان گیلان یادآور شد: «بهره برداری از این سیلو در این مدت کوتاه، باعث تسریع در تخلیه و بارگیری غلات در بندر انزلی شده است.»

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان در ادامه تصریح کرد: «بر اساس برنامه ریزی های به عمل آمده، اردیبهشت امسال این سیلوی غلات با ظرفیت ۱۵ هزار تن در بندر انزلی به صورت رسمی به بهره برداری خواهد رسید.»

او ادامه داد: «پیش از ساخت سیلوی ۱۵ هزار تنی، بندر انزلی فقط دارای یک سیلوی غلات به ظرفیت پنج هزار تن بود. به این ترتیب با بهره برداری رسمی از سیلوی جدید، ظرفیت تخلیه و بارگیری غلات در بندر انزلی حداقل سه برابر افزایش خواهد یافت.»

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان در ادامه از ساخت یک اسکله به طول ۱۸۰ متر در بندر انزلی خبر داد که این اسکله اوایل سال آینده آماده بهره برداری خواهد بود. همچنین به ساخت یک انبار به وسعت شش هزار مترمربع در محوطه ای به وسعت پنج هکتار در بندر انزلی اشاره کرد که اردیبهشت ماه به بهره برداری خواهد رسید.

او در استان گیلان بیان کرد: «برای این سه پروژه ذکر شده که توسط سرمایه گذاران بخش خصوصی ساخته شده اند در مجموع ۴۸۰ میلیارد ریال اعتبار هزینه شده است.»

او در ادامه گفته های خود به اتصال بندر انزلی به خط ریل سراسری کشور اشاره کرد و گفت: «از سوی وزارت راه اخیرا یکی از سه قطعه خط ریلی رشت به انزلی برای انتخاب پیمانکار به مناقصه گذاشته شده است.»

نعیمی گفت: «انتخاب پیمانکار برای آغاز پروژه خط ریلی راه آهن رشت- بندر انزلی نوبت بخش تحقق این پروژه مهم و به دنبال آن توسعه چشمگیر فعالیت های بندر انزلی خواهد بود.»

او تاکید کرد: «ساخت خط ریلی رشت به بندر انزلی منحصر در حوزه اختیارات وزارت راه و ترابری است و از سازمان بنادر برای تسریع در روند ساخت آن کاری ساخته نیست.»

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان این که اتصال بندر انزلی به ریل سراسری باعث تحول چشمگیر در فعالیت های بندر انزلی خواهد شد، اذعان داشت: «احداث خط راه آهن در بندر انزلی بزرگ ترین پشتوانه برای ارتقای این بندر به شمار می رود.»

به گفته او، بندر انزلی بر اساس پابلیت بودن در کریدور شمال- جنوب و ترانزیت کالا از شمال به جنوب کشور جایگاه استراتژیک ویژه ای دارد که با تحقق ایجاد خط راه آهن در این بندر، زمینه ارتقای این بندر به بندر نسل سوم کشور محقق خواهد شد.

همچنین با راه اندازی و بهره برداری از این خط ریلی، ترانزیت کالاها از طریق خطوط ریلی انجام خواهد شد که این امر نقش مهمی در کاهش هزینه های ترانزیت و افزایش بازده اقتصادی برای سرمایه گذاران بخش خصوصی خواهد داشت.

هفت دریا: مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر با بیان این که راه اندازی دفتر مشترک هماهنگی بین ایران و عراق اولویت اصلی طرف عراقی نیست، از پیگیری های وزارت امور خارجه برای راه اندازی دفتر CBC خبر داد.

مهر: رییس پژوهشکده باستان شناسی کشور از اعتبار یک میلیارد تومانی برای تهیه اطلس باستان شناسی خلیج فارس خبر داد و گفت: «این اعتبار احتمالاً در دو فاز طی سال های ۹۵ و ۹۶ تخصیص می یابد.»

هفت دریا: رضا قلمبر، عضو دفتر توسعه فنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می گوید با برداشته شدن تحریم ها، تمامی کشتی های ایرانی تحت پرچم ایران فعالیت می کنند.

شانا: غلامرضا منوچهری، مدیرعامل شرکت تاسیسات دریایی، از نصب و راه اندازی پنج سکوی این شرکت در میدان گازی پارس جنوبی (فازهای ۱۹ و ۲۰ و ۲۱) تا پایان امسال خبر داد.

مهر: مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «۱۶ هزار راس دام به ارزش ۳/۵ میلیون دلار از طریق این بندر به مقصد بندر خصب عمان صادر شده است.»

مارین تایمز: مدیر کل دفتر سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی به زودی استانداردها و توصیه نامه های جدیدی را ابلاغ خواهد کرد که موجب کاهش چشمگیر سوانح موتور لنج ها می شود.»

تسنیم: رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی بوشهر گفت: «ششمین پایگاه امداد و نجات دریایی استان بوشهر راه اندازی می شود.»

فارس: استاندار گیلان با بیان این که تکمیل بنادر این استان در حال شکل گیری است، گفت: «تکمیل بنادر گیلان در حال شکل گیری و بندر کاسپین نیز با قوت در حال انجام بوده و قرارداد عملیاتی شدن هشت اسکله به اتمام رسیده است.»



بسته شدن

پرونده سفرهای دریایی نوروز ۹۵ بامهر بدون سانحه

جنوب آخرین روزهای تعطیلات نوروزی خود را در جزایر هرمزگان و در کنار آب‌های نیلگون خلیج فارس سپری کنند.

رییس کمیته حمل و نقل دریایی ستاد خدمات سفر استان هرمزگان خاطرنشان کرد: «در چهاردهمین روز از فروردین ماه جاری، جابه‌جایی ۸۰ هزار و ۸۲۳ نفر و در روز پانزدهم نیز ۷۳ هزار و ۴۱۶ نفر مسافر از طریق بنادر ۱۴ گانه مسافری این استان به انجام رسید.»

ایدنی اضافه کرد: «تجزیه و تحلیل آماری حاکی از این است که طی ۲۰ روز زمان اجرای طرح نوروزی سال ۹۵، عملیات ترابری ۵۲۱ هزار و ۸۲۱ دستگاه خودرو از طریق مسیرهای دریایی بین بنادر لنگه، کیش، آفتاب، چارک، پهل، لافت، هرمز و... به ثبت رسیده است.»

او ادامه داد: «تعداد هفت هزار دستگاه خودرو در روز چهاردهم و همچنین در روز پانزدهم نیز حدود شش هزار دستگاه خودرو توسط شناورهای لندینگ کرافت در مسیرهای دریایی جابه‌جا شده است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: «از آغاز طرح نوروزی ۹۵ تا پایان پانزدهمین روز از فروردین ماه سال جاری، در مجموع ۱۴۰ هزار و ۲۹۳ سفر دریایی از طریق بنادر ۱۴ گانه مسافری هرمزگان انجام شده است.»

او از آخرین آمار و اطلاعات مربوط به وضعیت فعالیت‌های گردشگری ساحلی و دریایی در استان طی ۲۰ روز اجرای طرح نوروزی نیز سخن به میان آورد و گفت: «طی مدت یاد شده، در مجموع بیش از یک میلیون و ۱۸۷ هزار نفر از شناورهای تفریحی و گردشگری از انجام گشت‌های دریایی بهره‌مند شدند و به همین منظور نزدیک به ۱۱۲ هزار مورد تردد شناورهای دریایی به انجام رسید.»

ایدنی خاطرنشان کرد: «بیشترین حجم جابه‌جایی خودرو و مسافر از ابتدای اجرای طرح نوروزی ۹۵ تا کنون مربوط به روز ششم فروردین به عنوان پرتراфик‌ترین و شلوغ‌ترین روز طی تعطیلات نوروزی ۹۴ بوده است که در این روز، ۵۲۶ هزار نفر مسافر داشته‌اند.»

او همچنین اضافه کرد: «بیشترین حجم جابه‌جایی خودرو نیز در روز پنجم فروردین با رقمی بالغ بر ۵۱ هزار دستگاه به ثبت رسید که بخش عمده آن‌ها به مسیر دریایی پهل - لافت (جزیره قشم) اختصاص داشت.»

رییس کمیته حمل و نقل دریایی ستاد خدمات سفر استان هرمزگان در پایان یادآور شد: «طرح نوروزی ساماندهی سفرهای دریایی سال ۹۵ از بیست و پنجم اسفندماه سال گذشته آغاز شد و تا ۱۵ فروردین ماه سال جاری ادامه داشت که طی این مدت، بیش از ۱۰۰ فرزند شناور مسافری و لندینگ کرافت در قالب بزرگ‌ترین ناوگان مسافرت‌های دریایی کشور، وظیفه خدمات‌دهی شبانه‌روزی به مهمانان نوروزی را بر عهده داشتند.»

طرح ساماندهی سفرهای دریایی هرمزگان نوروز ۹۵ در حالی با سپری کردن ۲۰ روز سفر بدون سانحه به ایستگاه پایانی رسید که طی این مدت در مجموع بالغ بر ۵/۵ میلیون نفر مسافر و افزون بر ۵۳۰ هزار دستگاه خودرو بر پهنه آب‌های فیروزه‌ای رنگ دریای پارس به ثبت رسید.

هرمزگان به‌عنوان پایتخت مسافرت‌های دریایی ایران هر ساله پذیرای میلیون‌ها مهمان نوروزی از اقصی نقاط این سرزمین است که چند صباحی از ایام بهاری را در دامن آب‌های فیروزه‌ای خلیج فارس به تفریح و تفرج سپری می‌کنند.

طرح نوروزی ساماندهی سفرهای دریایی در این استان در سه بخش ایمنی مسیرهای تردد، ایمنی بنادر و ایمنی شناورها از ۲۵ اسفند گذشته آغاز شد و تا پایان روز پانزدهم فروردین ماه سال جاری ادامه داشت؛ دوره‌ای ۲۰ روزه که خوشبختانه هیچ حادثه ناگوار دریایی به وقوع نپیوست و میلیون‌ها مسافر دریایی سفری ایمن و آرامش‌بخش را در آغازین روزهای بهاری سال ۹۵ تجربه کردند.

ابراهیم ایدنی مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان و رییس کمیته حمل و نقل دریایی ستاد خدمات سفر استان طی اظهاراتی با اعلام خبر پایان طرح نوروزی سال ۹۵ اظهار کرد: «۱۴ بندر مسافری و گردشگری در این استان سهم ۹۵ درصد از کل حمل و نقل مسافران دریایی کشور و حدود ۱۰۰ درصدی در حمل خودرو به مقصد جزایر خلیج فارس را بر عهده داشتند که بر اساس تجزیه و تحلیل آماری، حجم عمده این مسافرت‌ها در تعطیلات نوروزی انجام شد.»

او ادامه داد: «از ابتدای اجرای طرح نوروزی ساماندهی سفرهای دریایی هرمزگان تا پایان پانزدهمین روز از فروردین ماه ۹۵، در مجموع پنج میلیون و ۵۲۸ هزار و ۳۸۱ نفر از طریق بنادر هرمزگان به مقصد جزایر این استان و بالعکس مسافر کردند.»

به گفته ایدنی، خدمات‌رسانی مناسب و مستمر صورت گرفته توسط اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در موج نخست سفرهای نوروزی میلیون‌ها نفر از هم‌وطنان را ترغیب کرد تا در موج دوم سفرهای نوروزی، مسافران

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار با مدیرکل حمل و نقل کمیسیون اروپا و رییس بخش حمل و نقل دریایی و لجستیک این کمیسیون گفت: «در همکاری با کشورهای عضو اتحادیه اروپا بایستی این نکته را مد نظر داشت که سازمان بنادر و دریانوردی به دنبال سرمایه گذاری همراه با انتقال تکنولوژی و ایجاد مزیت های جدید است.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر: مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر گفت: طرح های بندری در جزیره نگین بندر بوشهر اجرایی می شود و با تکمیل زیرساخت ها در مجتمع بندری نگین ظرفیت بندر بوشهر دو برابر خواهد شد.

ایرنا: سرکنسولگری ایران در حیدرآباد از آزادی ملوانان ایرانی زندانی در هند و پرواز آن ها به سوی دبی خبر داد.

روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران: مدیرعامل منطقه آزاد قشم، در جریان دیدار رییس هیات مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از مراحل ساخت و تکمیل سایت سوخت رسانی ستاره قشم از راه اندازی این مرکز تا دو ماه آینده خبر داد.

تسنیم: مدیرعامل صندوق توسعه دریایی گفت: «با امضای اولین تفاهتنامه حوزه فناوری و دانش بنیان، نرخ سود تسهیلات دریایی تک نرخ می شود.»
مهرداد مظفری با اعلام این خبر گفت: «صندوق توسعه صنایع دریایی از این پس همانند بانک ها عمل نخواهد کرد و بر اساس اولین تفاهتنامه ای که به زودی در حوزه فناوری و صنایع دانش بنیان امضا می شود نرخ سود تسهیلات تک رقمی خواهد شد.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با حکمی حیدر فرزانه را به سمت ذی حساب و مدیر کل امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی منصوب کرد.



افزایش ۹ درصدی تخلیه و بارگیری بندر آستارا در سال ۹۴

به گزارش بندر و دریا، مدیرکل اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان از افزایش ۹ درصدی حجم تخلیه و بارگیری بندر آستارا در سال ۹۴ نسبت به سال ۹۳ خبر داد.

سیدعلی نعیمی از بازدید استاندار گیلان و مسئولان استانی از بندر آستارا به عنوان اولین بندر بخش خصوصی در کشور خبر داد و عنوان کرد: «در پی این بازدید و با توجه به عملیات در دست اجرای بخش خصوصی مقرر شد یک پست اسکله و دو باب انبار اختصاصی تا هفته دولت امسال به بهره برداری رسد.»

او با اشاره به تکمیل زیرساخت های این بندر توسط بخش خصوصی خاطر نشان کرد: «شایان ذکر است زیرساخت های این بندر از طریق بخش خصوصی - شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه - با نظارت و مدیریت اداره کل سازمان بنادر و دریانوردی استان گیلان انجام می شود.»

مدیرکل اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان افزود: «بندر آستارا به عنوان غربی ترین بندر شمالی کشور و به جهت نزدیکی این بندر با مرزهای خشکی کشورهای آذربایجان، ترکیه و... در حمل و نقل و ترانزیت کالا از طریق دریا بسیار حایز اهمیت است.»

نعیمی درباره حجم تخلیه و بارگیری این بندر در سال ۹۴ اذعان داشت: «در حال حاضر این بندر در امر واردات و صادرات به کشورهای حاشیه خزر فعال است و حجم تخلیه و بارگیری بندر آستارا در سال ۹۴ نسبت به سال قبل، ۹ درصد افزایش داشته است.»

همچنین کالاهای وارداتی این بندر شامل آهن آلات، چوب، غلات، محمولات جنرال کارگو و کالاهای صادراتی آن شامل مصالح ساختمان و سیمان است.

مدیرکل اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان تاکید کرد: «فعالیت و رونق این بندر هیچ تداخلی با فعالیت عملیات تخلیه و بارگیری بندر انزلی نداشته است.»

منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا شهری بندری - مرزی و یکی از قطب های اقتصادی، توریست داخلی و بین المللی در ساحل غربی دریای خزر در شمال ایران است. این شهر مرکز شهرستانی به همین نام در شمالی ترین نقطه استان گیلان و در مرز ایران با جمهوری آذربایجان بوده و از نظر جغرافیایی در مرکز منطقه تالش قرار گرفته است.

آستارا از شرق به دریای خزر، از شمال به آستارای جمهوری آذربایجان، از غرب به استان اردبیل و از جنوب به شهرستان تالش در استان گیلان محدود شده است.



ساخت سه دهکده گردشگری دریایی تصویب شد

مشتاق گوهری ادامه داد: «همچنین در این دهکده‌های گردشگری دریایی قرار است، انواع امکانات تفریحی و رفاهی مرتبط با دریا ساخته شود.»

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان سیستان و بلوچستان در ادامه گفته‌های خود در خصوص گردشگری دریایی در این سواحل عمان اظهار داشت: «ایجاد انواع ورزش‌های دریایی در این دهکده‌های گردشگری دریایی در دستور کار قرار دارد.»

به گفته او، ساخت رستوران، آلاچیق، استراحتگاه، اقامتگاه و سایر امکانات رفاهی نیز در این دهکده‌های گردشگری ایجاد خواهند شد.

او خاطرنشان ساخت: «این دهکده‌های گردشگری به‌عنوان پایلوت برای توسعه هر چه بیشتر گردشگری دریایی و ساحلی استان سیستان و بلوچستان معرفی خواهند شد.»

این مقام مسئول در استان سیستان و بلوچستان اظهار داشت: «پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال جاری شاهد افتتاح این دهکده‌های گردشگری دریایی باشیم.»

مشتاق گوهری به انجام برنامه‌ریزی‌های دقیق برای توسعه گردشگری دریایی در سواحل مکران اشاره و تأکید کرد: «از آن‌جا که سال ۹۶ به‌عنوان سال سفر به استان سیستان و بلوچستان اعلام شده است، ایجاد هر چه سریع‌تر امکانات گردشگری در این استان در دستور کار قرار گرفته است.»

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان سیستان و بلوچستان بیان کرد: «به‌منظور انجام هماهنگی‌های لازم جهت سفر ایرانیان در سال ۹۶ به استان، تفاهم‌نامه‌ای با استانداری سیستان و بلوچستان منعقد شده است.»

او در ادامه بیانات خود در خصوص گردشگری چابهار به‌عنوان یکی از مقاصد اصلی سفر گردشگران به استان، تأکید کرد: «با این اقدام خواهیم توانست شرایطی را فراهم کنیم تا بتوانیم برنامه‌های متنوعی را در سال ۹۶ برای جذب گردشگران به چابهار تدارک ببینیم.»

او همچنین گفت: «نوار ساحلی استان سیستان و بلوچستان در میان سایر نقاط این استان از بیشترین پتانسیل برای جذب گردشگر برخوردار است، به همین خاطر تسریع در ایجاد امکانات گردشگری این مناطق در اولویت برنامه‌های اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان قرار گرفته است.»

مشتاق گوهری با اشاره به استقبال بسیار خوب گردشگران نوروزی امسال از ورود به نوار ساحلی دریای عمان اظهار داشت: «همین امر حکایت از اقبال مردم از گردشگری دریایی و ساحلی دارد که در صورت افزایش امکانات رفاهی بدون شک خواهیم توانست در توسعه گردشگری سواحل مکران موفق عمل کنیم.»

سه دهکده گردشگری دریایی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و حمایت سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری در سه روستای ساحلی رمین، کنارک و درک در سواحل استان سیستان و بلوچستان امسال احداث خواهد شد.

به گزارش بندر و دریا، مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان سیستان و بلوچستان اظهار داشت: «هم‌اکنون طرح سه سرمایه‌گذار بخش خصوصی برای ایجاد دهکده گردشگری دریایی و ساحلی در نوار ساحلی استان سیستان و بلوچستان در کار گروه گردشگری استان سیستان و بلوچستان به تصویب نهایی رسیده است.»

کامبیز مشتاق گوهری، تصریح کرد: «هر یک از این سرمایه‌گذاران بخش خصوصی قرار است در روستاهای ساحلی کنارک، رمین و درک نسبت به ساخت دهکده گردشگری دریایی اقدام کنند.»

او در ادامه سخنان خود تأکید کرد: «بر اساس برآوردهای صورت گرفته ساخت هر کدام از این دهکده‌های گردشگری دریایی به ۲۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز خواهد داشت.»

مشتاق گوهری اذعان داشت: «این میزان اعتبار توسط سرمایه‌گذار بخش خصوصی تأمین خواهد شد.»

او تأکید کرد: «همچنین مبلغ ۲۰ میلیارد ریال از سوی اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان سیستان و بلوچستان به‌منظور تأمین زیرساخت‌های لازم گردشگری در هر یک از این دهکده‌های گردشگری دریایی هزینه خواهد شد.»

مشتاق گوهری با اشاره به این‌که در حال حاضر در سواحل عمان هیچ‌گونه پلاژ ویژه شنا وجود ندارد، بیان کرد: «یکی از مهم‌ترین اهداف ساخت این دهکده‌های گردشگری دریایی ساخت پلاژ ویژه بانوان و آقایان با استفاده از تمام امکانات رفاهی است.»

این مقام مسئول در استان سیستان و بلوچستان در ادامه خاطرنشان ساخت: «ساخت پلاژ ویژه بانوان و آقایان در نوار ساحلی دریای عمان، علاوه بر رونق هر چه بیشتر گردشگری باعث افزایش ایمنی گردشگران ورودی به استان خواهد شد.»

به گفته او، هم‌اکنون گردشگرانی که در آب‌های ساحلی عمان به شنا می‌پردازند از هیچ‌گونه حمایتی در صورت وقوع سانحه برخوردار نیستند. او بیان کرد: «باراه اندازی پلاژ، نیروهای ناجی غریق نیز در این مناطق مستقر می‌شوند که در صورت بروز هرگونه حادثه‌ای بتوانند به‌موقع به حادثه‌دیدگان رسیدگی کنند.»



روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: با
تأیید سازمان بین‌المللی دریانوردی میزبانی
مراسم بین‌المللی روز جهانی دریانوردی در
سال ۲۰۲۱ به ایران رسید.

پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی: وزیر راه
و ترابری آلمان در دیدار با عباس آخوندی با
اعلام این که معاونش در ماه اکتبر (آبان‌ماه)
به همراه هیات تخصصی لجستیک به به
همراه متخصصان و شرکت‌های فعال در حوزه
لجستیک به ایران سفر خواهد کرد، گفت:
«در این سفر این هیات ضمن گفتگو با
وزارت راه و شهرسازی ایران به دنبال شرکایی
تجاری در ایران برای همکاری نیز خواهند
بود. از این رو اگر امکان پذیرش از سوی
وزارتخانه شما وجود داشته باشد، در ماه
اکتبر می‌توانند توانایی‌های خود را در حوزه
لجستیکی عرضه و معرفی کنند.»

مهر: معاون امور موافقتنامه‌های بین‌المللی
دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی از نهایی
شدن متن پیش‌نویس موافقتنامه سه
جانبه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیتی
چابهار در شهر دهلی نو خبر داد.

مهر: نخستین کشتی ایتالیایی پس از
رفع تحریم‌ها در بندر عسلویه پهلوگیری
کرد. این شناور یک تانکر ویژه حمل مواد
شیمیایی بود که در بندر پتروشیمی پارس
عسلویه پهلو گرفت.

ایسنا: وزیر نفت و گاز طبیعی هندوستان در
دیدار از طرح توسعه بندر شهید بهشتی
گفت: «ما متعهد به انجام خط اعتباری
۸۵ میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار
هستیم. ما اطمینان حاصل کردیم که باید
طرح‌های تجاری خود در منطقه را باید به
اجرا در بیاوریم زیرا اجرای این پروژه‌ها
منافع دو کشور را در بر می‌گیرد.»

روابط عمومی شرکت نگیس سبز خاورمیانه:
شرکت نگیس سبز خاورمیانه، از سوی
سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان برنده
مزایده قرارداد اجاره تجهیزات لایروبی به
منظور عملیات لایروبی، نگهداری و تعمیر
لایروب‌ها و تجهیزات مربوط در حوزه بندر
جنوب شرق کشور اعلام شد. مدت این
قرارداد پنج سال که آغاز آن از ابتدای سال
۱۳۹۵ تعیین شده است.



خط کشتیرانی عسلویه-کیش راه‌اندازی می‌شود

عملیات اجرایی فاز دو پروژه بزرگ گردشگری عسلویه شامل رستوران دریایی، هتل دریایی و راه‌اندازی خط کشتیرانی به کیش از سال جاری آغاز می‌شود. مشاور و مجری طرح بزرگ گردشگری عسلویه خاطر نشان کرد: «عملیات اجرایی فاز دو پروژه با ایجاد طرح‌های کلان‌تر از امسال در این طرح گردشگری آغاز خواهد شد.» او گفت: «تکمیل ۱۰۰ درصدی پروژه کلان گردشگری دریایی عسلویه به اعتباری بالغ بر ۱۰۰ میلیارد تومان نیاز دارد که تامین این میزان اعتبار باید از محل تسهیلات بانکی با حمایت سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به‌عنوان حامی سرمایه‌گذاران در بخش گردشگری کشور صورت گیرد.» به گفته او، فاز دو طرح گردشگری دریایی عسلویه داخل دریا اجرا خواهد شد که شامل ساخت هتل و رستوران داخل دریا است.

سلیمانی مقام اظهار داشت: «همچنین راه‌اندازی خطوط کشتیرانی در مسیرهای عسلویه-کیش، عسلویه-هندورابی و عسلویه-بوشهر از جمله برنامه‌های فاز دو این پروژه است.» او تأکید کرد: «بدون شک با راه‌اندازی این خطوط کشتیرانی در مسیرهای ذکر شده، تحولی عظیم در گردشگری منطقه ایجاد خواهد شد.» او بر اهمیت راه‌اندازی خط کشتیرانی کیش-عسلویه اشاره کرد و گفت: «با راه‌اندازی این خط کشتیرانی این امکان فراهم خواهد شد تا گردشگرانی که به این دو منطقه سفر می‌کنند بتوانند در این مسیر به راحتی تردد داشته باشند و از جاذبه‌های گردشگری عسلویه و کیش به‌صورت همزمان بهره‌مند شوند.» این فعال بخش خصوصی در امر گردشگری دریایی عنوان کرد: «مذاکرات اولیه با مقامات منطقه آزاد کیش جهت راه‌اندازی این خط کشتیرانی آغاز شده است که امیدواریم به زودی شاهد راه‌اندازی آن در خلیج فارس در مسیر عسلویه-کیش باشیم.» او تأکید کرد: «عسلویه از ویژگی‌های خاصی برای گردشگری دریایی برخوردار است که در سایر سواحل جنوبی کشور وجود ندارد و همین ویژگی‌ها باعث می‌شود تا این شهرستان ساحلی با حمایت دولت و حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به جایگاهی که شایسته آن است، برسد.»

سلیمانی مقام به وجود فرودگاه عسلویه به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین زیرساخت‌های لازم جهت توسعه هر چه بیشتر گردشگری در این منطقه اشاره کرد و گفت: «فرودگاه عسلویه بعد از فرودگاه امام خمینی (ره)، پرتراфик‌ترین فرودگاه کشور است.» به گفته او، از تمام مراکز پروازی کشور به مقصد عسلویه به‌صورت روزانه پرواز صورت می‌گیرد که همین امر یک مزیت بسیار بزرگ برای گردشگری این منطقه محسوب می‌شود. در فاز نخست طرح گردشگری دریایی عسلویه انواع خدمات گردشگری دریایی نظیر یلاژ شنا، کلوپ‌های ارایه دهنده انواع ورزش‌های دریایی، اریکه ساحلی، مبللمان ساحلی، شهر بازی، بازارچه صنایع دستی، رستوران و... به گردشگران ارایه می‌شود.

او در ادامه گفته‌های خود اذعان داشت: «در ایام نوروز کلوپ آموزش غواصی نیز در این طرح فعال بود و گردشگران توانستند دنیای زیرآب را تماشا کنند و بیش از پیش از سفر به سواحل خلیج فارس لذت ببرند.» به گفته او، فاز نخست طرح بزرگ گردشگری دریایی عسلویه با صرف هزینه ۲۰ میلیارد تومان ظرف شش ماه در منطقه ساحلی به وسعت ۲۰ هکتار ایجاد شده است.

مشاور و مجری پروژه گردشگری عسلویه، اذعان داشت: «این دهکده گردشگری دریایی با سرمایه‌گذاری ۱۰۰ درصدی بخش خصوصی ایجاد شده است و پیش‌بینی می‌شود آن گونه که شایسته است مورد استقبال گردشگران لوکس و VIP کشور قرار گیرد.»



بهره‌مندی ۸۰ هزار نفر از زیرساخت‌های گردشگری دریایی در سواحل مکران

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: «بیش از ۸۰ هزار نفر مسافر و گردشگر طی تعطیلات نوروز، از زیرساخت‌های گردشگری دریایی مناطق شرق استان هرمزگان از جمله «خورآذینی» شهرستان سیریک و بندر تياب شهرستان میناب بهره‌مند شدند.»

ابراهیم ایدنی اظهارداشت: «در پی استقبال گسترده مهمانان نوروزی طی چندسال اخیر از جاذبه‌های ساحلی شرق استان، در طرح نوروزی امسال ساماندهی شناورهای تفریحی و گردشگری در مسیرهای شرق این استان در دستور کار قرار گرفت و به همین منظور ستاد فرعی تسهیلات سفرهای نوروزی شرق استان به مرکزیت بندر سیریک راه‌اندازی شد.»

او گفت: «تجهیز قایق‌های تفریحی به جلیقه و حلقه‌های نجات، وسایل ارتباط رادیویی و مخابراتی و استقرار تیم‌های غواص و همیاناجی، از جمله اقداماتی است که برای ساماندهی فعالیت‌های گردشگری دریایی و ساحلی شرق استان در نظر گرفته شده است.»

این مقام مسئول از فعالیت ۳۵ ایستگاه همیار ناجی در مناطق ساحلی استان هرمزگان سخن به میان آورد و بیان کرد: «امسال از ظرفیت مردم بومی منطقه شرق استان نیز به‌عنوان همیار ناجی برای آموزش فرهنگ دریانوردی، کاهش سوانح و افزایش ایمنی سفرها و گشت‌های دریایی استفاده شد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: «بر اساس تاکیدات رهبر معظم انقلاب و سیاست‌های کلان دولت تدبیر و امید، توسعه گردشگری در سواحل مکران از جمله برنامه‌های آتی سازمان بنادر است.»

در راستای رونق بخشی هر چه بیشتر به گردشگری ساحلی و دریایی در شرق استان به‌ویژه در گستره سواحل مکران، تیم‌های ایمنی، همیار ناجی، غواصی و گروه‌های نظارتی و بازرسی طرح نوروزی سال ۹۵ اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در مناطق گردشگری پذیر این منطقه به‌ویژه در خور آذینی سیریک مستقر شدند.

بر همین اساس، استقبال گسترده‌ای از سوی مهمانان نوروزی برای تجربه گشت‌های ایمن دریایی در این تالاب بین‌المللی صورت گرفت. مسافران بسیاری از اقصی نقاط کشور، بخشی از تعطیلات خود را با گشت و گذار در جنگل‌های شگفت‌انگیز دریایی و تماشای پرندگان مهاجر سپری کردند.

مهمانان نوروزی که از استان‌های هم‌جوار همچون کرمان و سیستان و بلوچستان به این منطقه سفر کرده بودند، ضمن اشاره به ظرفیت‌های بالای خور آذینی برای جذب گردشگر، از ظرفیت‌ها و شرایط ایجاد شده توسط سازمان بنادر در این منطقه در زمینه ساماندهی شناورهای تفریحی و فراهم ساختن شرایط ایمن ترددهای دریایی ابراز رضایت کردند.

گفتنی است خور آذینی بندر سیریک از جمله چهار تالاب بین‌المللی استان هرمزگان محسوب می‌شود که ۴۰ کیلومتر طول و ۲۷ هزار هکتار وسعت دارد. گونه‌های گیاهی چنند و حرا، ماهی‌های آبی دریای عمان و گونه‌های پرندگان مهاجر پلیکان باخاکستری، حواصیل خاکستری، اگرت بزرگ و ساحلی و گیلاتشاه ابرو سفید و حنایی از جمله جاذبه‌های طبیعت گردی تالاب بین‌المللی خور آذینی سیریک است که در فاصله ۲۱۵ کیلومتری شرق بندرعباس واقع شده است.

بندر تياب در شهرستان میناب نیز از جمله بنادر با قدمت تاریخی استان هرمزگان به شمار می‌رود.



استقبال گردشگران از گشت‌های دریایی در سواحل بوشهر

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر اظهارداشت: «یکی از مهم‌ترین جاذبه‌های گردشگری استان بوشهر، دریا و سواحل زیبایی است که باعث می‌شود در نیمه دوم سال به‌ویژه نوروز شاهد ورود گردشگران بسیاری به نوار ساحلی بوشهر



باشیم.»

محمد ابراهیم فروزانی خاطرنشان کرد: «در همین راستا برگزاری گشت‌های دریایی از جایگاه ویژه‌ای در برنامه‌های نوروز برخوردار است و بسیار مورد استقبال گردشگران قرار می‌گیرد.»

این مقام مسئول در استان بوشهر تاکید کرد: «به همین منظور با هماهنگی مدیریت شهری شهرستان‌های ساحلی استان و مشارکت مسئولان استانی، تورهای گشت دریایی در ایام نوروز در آب‌های خلیج فارس برگزار شد.»

مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان بوشهر اذعان داشت: «این گشت‌های دریایی از طریق کشتی‌ها و لنج‌ها صورت گرفت تا بتوان بهترین خدمات در بخش توریسم دریایی را به مسافران نوروزی ارائه داد.»

او در ادامه از هماهنگی لازم با تعاونی‌های صیادی استان بوشهر به‌منظور استفاده لنج‌های صیادی در ایام نوروز با کاربری تفریحی خبر داد و گفت: «بدون شک این امر تاثیر زیادی در رونق بیشتر گردشگری دریایی بوشهر در ایام نوروز خواهد داشت.»

فروزانی بیان کرد: «به دلیل حضور نداشتن گردشگران در طول سال، تعداد شناورهای تفریحی پاسخگوی نیاز گردشگران در ایام نوروز نیست بنابراین در این ایام برای جبران این کمبود از شناورهای صیادی کمک گرفته شد.»

این مقام مسئول اظهارداشت: «کلاس‌های آموزشی لازم برای مالکان شناورهای صیادی که قصد فعالیت در بخش گردشگری دریایی را در ایام نوروز داشتند، برگزار شد، تا آن‌ها را با چگونگی برخورد با گردشگران و رعایت موارد ایمنی آشنا کنیم.»

او در ادامه تاکید کرد: «سفرهای دریایی که در ایام نوروز برگزار شد سفرهای کوتاهی است که در هر شهرستان در آب‌های اطراف آن برگزار می‌شود و در حال حاضر برنامه مشخصی برای برگزاری تورهای چندروزه در قالب سفر، بین بنادر جنوبی کشور نداریم.»

به گفته این مقام مسئول در استان بوشهر، همواره کمپین‌های اقامت موقت از سوی گردشگران مورد استقبال قرار می‌گیرد.

مهر: اولین کشتی کانتینری ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نخستین سفر به بنادر اروپا که پس از شش سال انجام شد، در بندر آنتورپ بلژیک - دومین بندر اروپایی مسیر خود-پهلو گرفت.

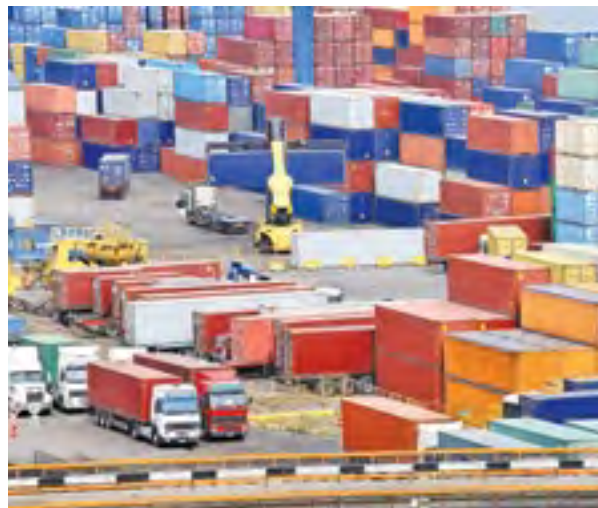
ایرنا: ۱۱ ملوان ایرانی زندانی در جنوب هند پس از آزادی از زندانی در کوچین با پرواز ایراندیا به سوی دبی پرواز کردند.

مهر: مدیرکل دفتر ترانزیت و پایانه‌های مرزی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اشاره به برگزاری نخستین نشست کارشناسی بررسی پیش‌نویس موافقتنامه تاسیس کریدور خلیج فارس - دریای سیاه، گفت: «توافق اولیه در زمینه تاسیس کریدور خلیج فارس - دریای سیاه حاصل شد.»

روابط عمومی ارتش جمهوری اسلامی ایران: ناو گروه سی و هشتم نیروی دریایی ارتش پس از پایان ماموریت ۷۵ روزه خود در آب‌های بین‌المللی در روز چهاردهم فروردین ماه در منطقه یکم نداجا (بندرعباس) با استقبال رسمی امیر سرلشکر عطاء الله صالحی، فرمانده کل ارتش پهلو گرفت.

مهر: نخستین کشتی خودران جهان رونمایی شد. سازمان نظامی «دارپا» آمریکا این کشتی را طراحی کرده است که به صورت خودکار قادر به دریانوردی است. این کشتی منحصر به فرد مثل اتومبیل‌های خودران شرکت گوگل، بدون راننده قادر به گشت زنی است و از این حیث در جهان بی‌رقیب محسوب می‌شود. نام این کشتی ۲۰ میلیون دلاری، «شکارچی دریا» است.

مهر به نقل از نشره: اشتون کارتر وزیر دفاع آمریکا امروز پس از دیدار با وزیران دفاع کشورهای حاشیه خلیج فارس در ریاض توافق برای راه‌اندازی گشت مشترک دریایی واشنگتن و شورای همکاری خلیج فارس برای مقابله با ایران خبر داد.



رشد ۱۰ درصدی صادرات از گمرکات بوشهر

مدیرکل گمرکات استان بوشهر گفت: «دو هزار و ۲۵ میلیارد تومان درآمد گمرکات استان بوشهر وصول شد که از مبلغ مصوب شده توسط مجلس شورای اسلامی برای گمرکات استان بوشهر در سال بیشتر بوده است.»



بهنام نوروزی از افزایش صادرات از گمرکات استان بوشهر خبر داد و اظهار داشت: «در ۱۲ ماهه سال ۹۴ صادرات کالا از گمرکات استان بوشهر با رشد ۱۰ درصدی روبرو شد که جایگاه گمرکات این استان را در کشور به نخست رساند.» ناظر گمرکات استان بوشهر با بیان این که در ۱۲ ماهه سال ۹۴ صادرات کالا با احتساب میعانات گازی حدود ۲۸ میلیون و ۳۵۰ هزار تن بوده گفت: «این میزان صادرات که به ارزش ۱۳ میلیارد و ۶۶۰ میلیون دلار است در بین کلیه گمرکات کشور رتبه نخست را به خود اختصاص داده است.»

نوروزی بیان کرد: «صادرات کالا از گمرکات استان بوشهر در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از نظر وزن ۱۰ درصد رشد ولی از لحاظ ارزش ۳۰ درصد کاهش داشته است.»

او با بیان این که در استان بوشهر ۱۴ گمرک وجود دارد اضافه کرد: «گمرک‌های خارگ، گناوه، دیر، منطقه پارس جنوبی، کنگان، ریگ، بوالخیر، دیلم و منطقه اوژه اقتصادی بوشهر ۱ و ۲، فعالیت صادراتی دارند و مابقی نیز در حوزه واردات کالاهای ملوانی و تعاونی مرزنشینان فعالیت می‌کنند.»

مدیرکل گمرک استان بوشهر با بیان این که مهم‌ترین مقصد کالاهای صادراتی گمرکات استان به ترتیب کشورهای چین، امارات متحده عربی، ژاپن، هند، کره جنوبی، مصر، ترکیه و عراق است تصریح کرد: «کالاهای صادراتی یادشده میعانات گازی، محصولات پتروشیمی، گوسفند زنده، ماهی، میگو و پرورشی، سیمان، یونجه، سنگ گچ و سنگ خرد است.» نوروزی به واردات کالا در سال ۹۴ اشاره کرد و گفت: «در این مدت حدود یک میلیون و ۴۷۷ هزار تن کالا به ارزشی بالغ بر دو میلیارد و ۷۴۳ میلیون دلار از طریق گمرک‌های استان بوشهر وارد کشور شده که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از نظر وزن ۲۲ و از لحاظ ارزش دلاری ۳۶ درصد کاهش نشان می‌دهد.»

او از افزایش درآمد گمرکات استان بوشهر خبر داد و بیان کرد: «درآمد گمرکات استان بوشهر در یک سال ۱۳۹۴ افزون بر دو هزار و ۲۵۰ میلیارد تومان بوده که از مبلغ مصوب شده توسط مجلس شورای اسلامی جهت گمرکات استان بوشهر در سال بیشتر بوده است.»



برج کنترل بندر نوشهر در اردبیهشت افتتاح می شود

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران از وجود آثاری مرتبط با دریانوردی، متعلق به ۵۰ تا ۲۰۰ سال پیش در موزه دریانوردی نوشهر خبر داد.

تاتینا در ادامه گفته‌های خود همچنین از نمایش یک ناقوس کلیسا بسیار قدیمی در موزه دریانوردی بندر نوشهر خبر داد و گفت: «تماشای این ناقوس می تواند برای بازدیدکنندگان بسیار جذاب باشد.»

او گفت: «شرایطی در این موزه فراهم شده است تا بتوانیم اطلاعات لازم در خصوص سفرهای دریایی، اهمیت تجارت دریایی و تاریخ دریانوردی ایران را در اختیار بازدیدکنندگان قرار دهیم.»

این مقام مسئول در استان مازندران تصریح کرد: «امیدواریم با راه اندازی این موزه جدید، گام موثری در راستای ترویج فرهنگ دریا و دریانوردی در میان عموم مردم برداریم.»

او در ادامه گفته‌های خود یکی از مهم‌ترین اقدامات اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران را در راستای افزایش فرهنگ سازی در خصوص دریانوردی در بین عموم مردم را برداشتن دیوارهای شرقی و جنوبی اطراف بندر نوشهر دانست.

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران تاکید کرد: «با این اقدام، مردم روزانه از نزدیک شاهد فعالیت‌های بندر در حال انجام در بندر نوشهر خواهند بود.»

او در ادامه گفته‌های خود از توسعه طرح فضای سبز داخل بندر نوشهر خبر داد و اظهار داشت: «افزایش تعامل بین مردم شهر و فعالیت‌های دریانوردی در حال انجام در بندر، به عنوان یکی از اولویت‌های اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در نظر گرفته شده است.»

تاتینا همچنین از افتتاح ساختمان اداری جدید، اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران در بندر نوشهر در اردبیهشت ماه امسال خبر داد.

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران از افتتاح برج کنترل بندر نوشهر به ارتفاع ۴۰ متر در اردبیهشت ماه امسال خبر داد.

به گزارش بندر و دریا؛ منوچهر تاتینا تصریح کرد: برج کنترل بندر نوشهر به عنوان نماد دریایی در حاشیه دریای خزر، اردبیهشت ماه امسال افتتاح خواهد شد.

مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به این که این برج کنترل به ارتفاع ۴۰ متر احداث شده است، خاطرنشان ساخت: «این برج به عنوان برج کنترل و برج مخابراتی بندر نوشهر برای کنترل تردد کشتی‌ها مورد استفاده قرار خواهد گرفت.»

او درباره این برج کنترل گفت: «به منظور ساخت این برج کنترل مبلغ ۱۰ میلیارد تومان اعتبار هزینه شده است.»

مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران همچنین اذعان داشت: «طبقه همکف این برج را با تجهیز ادوات لازم به موزه دریانوردی تبدیل کرده ایم.»

تاتینا یادآور شد: «این برج کنترل داخل محوطه بندر نوشهر است، اما امکان بازدید عموم مردم از آن به منظور تماشای موزه دریانوردی که در طبقه همکف برج احداث شده، وجود خواهد داشت.»

مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان مازندران عنوان کرد: «موزه با هدف فعالیت‌های تفریحی و آموزشی برای عموم مردم تجهیز شده است.» به گفته این مقام مسئول، در این موزه، دسترسی مردم به بازدید از آثار باستانی متعلق به دریا و دریانوردی وجود دارد.

تاتینا یادآور شد: «تجهیزات جدیدی برای موزه خریداری شده است تا بتوان به وسیله آن‌ها، دانش آموزان را با گذشته دریانوردی ایران آشنا کرد.» او اذعان داشت: «همچنین تعدادی از ادوات این موزه از جنوب کشور وارد شمال شده است تا تاریخ دریانوردی جنوب را نیز به نمایش گذاریم.»

مارین تایمز: شرکت کشتیرانی Elmar یونان دفتر مرکزی خود در یونان را تعطیل کرد تا به این ترتیب قربانی جدید رکود بازارهای کشتی های فله بر نام بگیرد. کارشناسان می گویند تعطیلی المار نشان می دهد شرایط برای کشتیرانی های کوچک در حوزه فله برها بسیار وخیم است.

مارین تایمز: سقف بدهی دولت ونزوئلا به شرکت های کشتیرانی کانتینری به یک میلیارد دلار رسید. دلیل این بدهی تاخیر در بازگشت کانتینرها به کشتیرانی هاست. خبرگزاری رویترز گزارش داده یکی از دلایل افزایش بدهی ونزوئلا به خطوط کشتیرانی بیشتر شدن نقش دولت در واردات غذا و سایر کالاهاست.

ایسنا: عربستان اعلام کرد قصد دارد بخش قابل توجهی از سهام شرکت ملی نفت آرامکو را به فروش برساند تا پول حاصل از آن را به صندوق سرمایه گذاری عمومی منتقل کند.

مانا: کشتیرانی هانجین و مرچنت هیوندایی، بزرگ ترین خطوط کشتیرانی کره جنوبی، نسبت به ادغام در پی نابسامانی رخ داده در بخش کشتیرانی کانتینری، تغییر موضع دادند، اما با شرکت های کشتیرانی دیگری برای به وجود آوردن ائتلاف در حال مذاکره هستند.

مانا: گروه کشتیرانی چینی کاسکو در قراردادی با شرکت کشتی سازی شانگهای، ۱۰ فروند کشتی از نوع Valemax سفارش داد.

هفت دریا: شرکت صنایع سنگین هیوندای (HHI) اعلام کرد که برنده احتمالی سفارش ساخت سه کشتی کانتینری جدید ۱۴ هزار و ۵۰۰ تی ای یو برای خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی شده است. ارزش تخمینی ساخت هر یک از این شناورها حدود ۱۲۵ میلیون دلار آمریکا است.

گشت دریایی محیط زیست در خلیج فارس

با همکاری رایمی و سازمان حفاظت محیط زیست ایران، گشت دریایی محیط زیست در آب های خلیج فارس امسال انجام خواهد شد. معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست تصریح کرد: «حفاظت از بخش دریایی به تنهایی از عهده یک کشور بر نمی آید، از این رو نیازمند همکاری کشورهای همسایه خلیج فارس و



دریای عمان هستیم.»

پروین فرشچی خاطرنشان کرد: «عامل اصلی بسیاری از آلودگی ها در آب های خلیج فارس و دریای عمان از کشورهای دیگر منشأ می گیرد.» او یادآور شد: «بر اساس برنامه ریزی های صورت گرفته و هماهنگی های انجام شده با رایمی، امسال شاهد برگزاری گشت دریایی مشترک در آب های خلیج فارس با حضور کارشناسان محیط زیست ایرانی خواهیم بود.»

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: «با توجه به دارا بودن مرز مشترک طولانی سواحل ایران در خلیج فارس و دریای عمان، نقش ایران در حفاظت محیط زیست خلیج فارس و آب های عمان بسیار حایز اهمیت است.» به گفته او، ایران در بسیاری از برنامه های زیست محیطی تدوین شده از سوی رایمی در آب های خلیج فارس و دریای عمان نقش اساسی ایفا می کند و به عنوان یکی از اعضای اصلی این کنوانسیون همواره در حفاظت محیط زیست آب های جنوبی اقدامات لازم را انجام می دهد.

این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه گفت: «در حین انجام گشت های دریایی در آب های خلیج فارس و دریای عمان، تعیین پارامترهای آلودگی در طول گشت دریایی در این آب های از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است.» او بیان کرد: «مسئله مهم تر در گشت های دریایی، تهیه گزارش های منطقه ای از آخرین وضعیت زیست محیطی آب های خلیج فارس است.»

معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست اظهار داشت: «برگزاری گشت های دریایی محیط زیست در خلیج فارس هزینه های بسیار زیادی را به دنبال خواهد داشت که بیشتر آن از سوی رایمی تامین می شود.» فرشچی با تاکید بر ضرورت خودکفا شدن ایران در تامین شناورهای تحقیقاتی در آب های کشور و نقش موثر آن در حفاظت هر چه بیشتر دریاها، کشور اذعان داشت: «امیدواریم بتوانیم از شناور ایرانی برای انجام این گشت دریایی در آب های خلیج فارس بهره مند شویم.» معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست گفت: «نخستین شناور تحقیقاتی کشور که هم اکنون با نظارت پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی کشور، مراحل پایانی ساخت راطی می کند می تواند در این گشت دریایی به کار گرفته شود.» او بیان کرد: «بر اساس اخبار اعلام شده قرار است این شناور اردیبهشت ماه امسال به بهره برداری برسد و بر اساس تفاهم نامه های صورت گرفته با پژوهشگاه اقیانوس شناسی، ارگان های دریایی می توانند در صورت لزوم برای انجام کارهای تحقیقاتی از این شناور استفاده کنند.»

فرشچی در ادامه گفته های خود بر لزوم ساخت شناورهای تحقیقاتی برای پایش در آب های انحصاری- اقتصادی کشور تاکید کرد و گفت: «باید شرکت های کشتی سازی نسبت به ساخت شناورهایی جهت کنترل آب های ساحلی نظارت و کنترل لازم را داشته باشند.» او اظهار امیدواری کرد: «با انجام همکاری های فرامرزی و بهره گیری از امکانات کشورهای همسایه و رایمی بتوانیم محیط زیست خلیج فارس بیش از پیش حفاظت کنیم.»



توافق بر سر ایجاد خط کشتیرانی مشترک

علاقه‌مندی قزاق‌ها

به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی ایران

او یکی از بخش‌های مستعد همکاری بین ایران و قزاقستان را همکاری در زمینه حمل و نقل و ترانزیت برشمرد و با بیان این که قزاقستان به لحاظ وسعت نهمین کشور بزرگ دنیا با دو میلیون و ۷۰۰ هزار کیلومتر مربع مساحت است، اظهار داشت: «علی‌رغم وسعت زیاد و دارا بودن منابع نفت و گاز و معدنی و تولید محصولات کشاورزی، این کشور به آب‌های آزاد دسترسی ندارد و علاقه‌مند است از امکانات ترانزیتی ایران در این زمینه استفاده کند.»

به گفته دمیرچی لو شرکت‌های قزاق علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساخت‌های ترانزیتی ایران در دریای خزر، عمان، خلیج فارس و همچنین سرمایه‌گذاری در اینچپرون در گلستان و در محل تلاقی راه‌آهن ایران، ترکمنستان و قزاقستان هستند، علاوه بر آن تمایل دارند تا از طریق ایران به آب‌های آزاد و بازارهای جهانی و همچنین بازارهای کشورهای همسایه از جمله عراق، افغانستان و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس که علاقه‌مند به واردات غلات، گوشت و محصولات قزاقستان هستند، دسترسی داشته باشند.

او ادامه داد: «علاوه بر این ایران نیز علاقه‌مند است از ظرفیت‌های ترانزیتی قزاقستان برای دسترسی به چین و روسیه استفاده کند و قطار جاده ابریشم که از چین به سمت ایران به راه افتاد در همین راستا بود تا دسترسی چین و ایران از طریق آسیای مرکزی را فراهم کند.»

توافق بر سر ایجاد خط کشتیرانی مشترک

او همچنین به همکاری‌های دو کشور در زمینه کشتیرانی نیز اشاره کرد و گفت: «در خصوص ایجاد خط کشتیرانی مشترک و همچنین شرکت حمل و نقل ترکیبی بین دو کشور توافقاتی صورت گرفته است.»

دمیرچی لو در ادامه سفر یک هیأت بزرگ ۳۰۰ نفره اقتصادی قزاقستان در ۱۷ بهمن سال گذشته به تهران را نشانگر توجه و تمایل شرکت‌های قزاقی برای همکاری اقتصادی با ایران ذکر کرد.

امیدواری به ارتقای سطح مناسبات اقتصادی

سفیر ایران در ارزیابی از چشم‌انداز مناسبات ایران و قزاقستان در آینده خاطرنشان کرد: «با توجه به ظرفیت‌های مناسب موجود و فضای مناسب سیاسی در روابط دو کشور و رفع محدودیت‌ها به ویژه در زمینه تحریم‌های اعمال شده، امیدواریم سطح روابط ارتقا یابد.»

لازم به ذکر است که قزاقستان میزبان اجلاس آتی سران خزر خواهد بود و از جمله مواردی که در سفر رییس جمهور قزاقستان درباره آن گفت‌وگو خواهد شد همکاری‌ها در این دریا است.

سفیر ایران در آستانه، با بیان این که قزاقستان بازاری مستعد برای صدور کالاها و خدمات فنی-مهندسی ایران است، از علاقه‌مندی قزاق‌ها به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی ایران و همچنین توافق بر سر ایجاد خط کشتیرانی مشترک خبر داد.

به گزارش بندر و دریا؛ مجتبی دمیرچی لو سفیر جمهوری اسلامی ایران در آستانه، به تشریح سفر دو روزه نورسلطان نظر بایف رییس جمهوری قزاقستان به ایران و در پاسخ به دعوت همتای ایرانی اش پرداخت و به گوشه‌هایی از مناسبات تهران و آستانه در ابعاد مختلف و ظرفیت‌های روابط اشاره کرد.

دمیرچی لو در باره سفر نورسلطان نظر بایف رییس جمهوری قزاقستان در بیست و سوم و بیست و چهارم فروردین ماه امسال و در راس یک هیأت بلند پایه سیاسی و اقتصادی به کشورمان اظهار داشت: «رییس جمهور قزاقستان را در این سفر تعدادی از وزرا، نمایندگان بخش خصوصی و شرکت‌های اقتصادی همراهی می‌کنند.»

او عنوان کرد: «وزیر خارجه، وزیر توسعه و سرمایه‌گذاری، وزیر کشاورزی، رییس راه‌آهن، رییس شرکت حمل و نقل ترکیبی، رییس بانک مرکزی، دادستان کل و نمایندگان وزارت بهداشت قزاقستان از جمله مقاماتی هستند که نظر بایف را در این سفر همراهی خواهند کرد.»

سفیر ایران افزود: «قرار است در این سفر موافقت‌نامه‌ها و یادداشت تفاهم‌هایی در زمینه‌های اقتصادی و قضایی با حضور مسئولان دو کشور به امضا برسد.»

بزرگ‌ترین اقتصاد آسیای مرکزی

سفیر ایران با ذکر این نکته که قزاقستان در مسایل منطقه‌ای و بین‌المللی از کشورهای پیشرو است و بزرگ‌ترین اقتصاد آسیای مرکزی از آن این کشور هست، عنوان کرد: «۸۰ درصد GDP (تولید ناخالص داخلی) آسیای مرکزی متعلق به این کشور است و روزانه یک میلیون و ۷۰۰ هزار بشکه نفت در این کشور تولید می‌شود.»

دمیرچی لو به منابع معدنی غنی قزاقستان نیز اشاره کرد و افزود: «این کشور از جمله کشورهای غنی در بخش معدن است و همچنین از تولیدکنندگان و صادرکنندگان عمده غلات در جهان محسوب می‌شود.»

تنزل مبادلات تجاری دو میلیارد دلاری

او در ارزیابی از مناسبات اقتصادی تهران و آستانه با بیان این که در چند سال قبل از اعمال تحریم‌ها حجم مناسبات اقتصادی دو کشور افزایش چشمگیری داشت، یادآور شد: «در آن دوران این مناسبات به حدود دو میلیارد دلار رسید که در پی اعمال تحریم‌ها این میزان کاهش یافت و امیدواریم در فضای جدید پس از اجرای برجام و رفع محدودیت‌ها، روابط قبلی احیا و زمینه‌های جدیدی در روابط دو کشور تعریف شود.»

دمیرچی لو در خصوص حجم کنونی مناسبات اقتصادی بین تهران و آستانه به آمار گمرک قزاقستان در سال ۲۰۱۴ اشاره کرد که در آن زمان بالغ بر یک میلیارد دلار بوده و یک سال بعد یعنی در سال ۲۰۱۵ به ۶۵۰ میلیون دلار کاهش یافته و افزود: «البته کاهش ارزشی است و نه وزنی و علت آن هم به دلیل پایین آمدن قیمت‌های جهانی کالاهای مرتبط با انرژی و غلات و فولاد است.»



برگزاری نشست کمیته حقوقی اروند رود در بندر خرمشهر

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر از برگزاری اولین نشست کمیته حقوقی اروند رود در سال ۹۵ به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی در این بندر خبر داد. به گزارش بندر و دریا، عادل دریس گفت: «این نشست به ریاست مدیر کل امور حقوقی وزارت امور خارجه و با حضور اعضای کمیته حقوقی اروند در محل سالن اجتماعات بندر خرمشهر برگزار شد.»

او تصریح کرد: «در این نشست ضمن اشاره به اقدامات اخیر سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه تامین اعتبار مورد نیاز برای خارج سازی مغروقه های سمت ساحل ایران، گزارش کاملی در خصوص آخرین وضعیت مغروقه ها و پروژه های جاری در دست اقدام بندر خرمشهر ارائه شد.»

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: «موضوع ضرورت تسهیل روند صدور مجوزهای لازم برای عملیات شناورسازی مغروقه ها نیز در این نشست مطرح شد و هماهنگی های لازم میان ارگان های دخیل در این موضوع صورت گرفت.»

دریس در ادامه افزود: «در بخش دیگری از نشست، ضمن بررسی نقشه های دریایی رودخانه اروند و مسیر دریانوردی، ضرورت فراهم کردن شرایط و مقدمات لازم برای راه اندازی دفتر مشترک هماهنگی بین ایران و عراق و همچنین لایروبی رودخانه اروند از سوی کلیه اعضای کمیته حقوقی اروند مورد تاکید قرار گرفت.» به گفته او تاکید بر لزوم ساماندهی شناورهای صیادی مشغول در رودخانه اروند از دیگر موارد مطرح شده این نشست بود. مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر اظهار کرد: «در ادامه اعضای کمیته حقوقی اروند با حضور در دفتر مشترک هماهنگی بین ایران و عراق آخرین وضعیت آماده سازی این دفتر را مورد بررسی قرار دادند.» دریس گفت: «پس از آن اعضای کمیته حقوقی اروند توسط یک فروند شناور از رودخانه اروند بازدید میدانی کردند.»

او خاطر نشان کرد: «در جریان این بازدید طرح های در حال اجرا در رودخانه اروند، اسکله صیادی در حال ساخت بندرآبادان، وضعیت ساحل سازی رودخانه اروند، تاسیسات صنایع دریایی (بحرگان) و محدودیت های ایجاد شده از سوی شناورهای صیادی برای تردد شناورهای تجاری مورد مشاهده قرار گرفت.»

اعضای کمیته حقوقی اروند متشکل از اداره کل امور حقوقی وزارت امور خارجه، اداره کل دفتر رودخانه های مرزی و منابع آب مشترک وزارت نیرو، سازمان جغرافیایی کشور و اداره امور مرزی ستاد کل نیروهای مسلح و سازمان بنادر و دریانوردی است.

بزرگترین کشتی باری در بندر خرمشهر پهلو گرفت

همچنین مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر از پهلوگیری بزرگترین کشتی باری از مبدأ سنگاپور در این بندر خبر داد. عادل دریس گفت: «این کشتی حامل تجهیزات ساخت سکوهای نفتی، از سنگاپور وارد بندر خرمشهر شده است.» او در ادامه افزود: «این کشتی که ۱۲ هزار تن ظرفیت بارگیری دارد در اسکله تاسیسات دریایی بندر خرمشهر پهلو گرفته است.»

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر مشخصات این کشتی را ۱۴۶ متر طول، ۳۸ متر عرض و ۸ متر عمق اعلام کرد. دریس تصریح کرد: «امیدواریم با خارج سازی مغروقه ها از آبراه بین المللی اروند، زیر ساخت های تردد کشتی های با ظرفیت بالا و ابعاد بزرگ تر در بندر خرمشهر تقویت شود.»

یادآور می شود، سال گذشته برای نخستین بار پس از جنگ تحمیلی، بزرگترین کشتی کانتینری با ظرفیت TEU ۷۰۰ در بندر خرمشهر پهلو گرفته بود.



سه کشتی تاریخی در سواحل گیلان شناسایی شد

از سوی پژوهشکده باستان شناسی، سه فروند کشتی تاریخی متعلق به دوره صفویه و قاجاریه در سواحل استان گیلان شناسایی شد.

سرپرست گروه باستان شناسی زیرآب پژوهشکده باستان شناسی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری اظهار داشت: «طی سال گذشته عملیات شناسایی سه کشتی تاریخی در سواحل استان گیلان انجام شد. حسین توفیقیان افزود: عملیات شناسایی این کشتی های تاریخی به درخواست اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان گیلان انجام شد. او بابیان این که طی سال گذشته این کشتی های تاریخی شناسایی و بررسی های اولیه روی آن ها انجام شد گفت: «به همین منظور هم اکنون گزارشی کامل از این کشتی های به گل نشسته در سواحل استان تهیه شده است.» توفیقیان اظهار داشت: «این گزارش که شامل چهار بخش است جهت اجرایی شدن ادامه پروژه به اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان مازندران ارائه شده است.» او تاکید کرد: «به منظور انجام کاوش های باستان شناسی لازم است این کشتی ها از زیر شن و ماسه خارج شود و به طور کامل مورد کاوش قرار گیرند.» توفیقیان اذعان داشت: «هر سه مورد کشتی شناسایی شده در ساحل قرار گرفته و بخش اعظمی از این کشتی ها، مدفون است.»

به گفته او سرپرست گروه باستان شناسی زیرآب پژوهشکده باستان شناسی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، دو فروند از این کشتی ها به گل نشسته در ساحل چمخاله استان گیلان بررسی شده اند که یکی از آن ها دیده می شود و دیگری کاملاً مدفون است. او یادآور شد: «در سال های گذشته این شناورها دیده نشده بودند بنابراین این امکان وجود دارد که به دلیل طغیان آب رودخانه و یا جابه جایی خط ساحلی، این شناورها سر از آب بیرون آورده و در ساحل به گل نشسته اند.»

او گفت: «اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان موظف است با قرار دادن یگان حفاظت میراث فرهنگی در کنار کشتی های کشف شده نسبت به حفظ وضع موجود اقدام کند تا از تخریب احتمالی این کشتی های تاریخی جلوگیری کند.»

او خاطر نشان ساخت: «در وهله دوم این اداره کل باید اعتبارات لازم جهت انجام کاوش های باستان شناسی روی کشتی های مکشوفه را تامین کند.»

توفیقیان بیان کرد: «باید شرایطی فراهم شود تا بتوانیم این کشتی های مدفون شده را بدون وارد شدن هیچ گونه آسیبی به آن ها از زیر شن و ماسه خارج کنیم.» این کارشناس پژوهشکده باستان شناسی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری عنوان کرد: «در مرحله بعد از کاوش، حفاظت و مرمت کشتی های کشف شده باید در دستور کار قرار گیرد.» او یکی دیگر از اقدامات مهم در راستای حفاظت از کشتی های تاریخی مکشوفه در سواحل گیلان را ساخت و ایجاد موزه باستان شناسی زیرآب در استان گیلان اعلام کرد. توفیقیان بابیان این که با ساخت این موزه، امکان انتقال کشتی ها به آن جا برای نگهداری و حفاظت بیشتر وجود خواهد داشت گفت: «از سوی دیگر با ساخت موزه، این امکان فراهم خواهد شد تا عموم مردم با تاریخ دریانوردی ایران بیش از پیش آشنا شوند.»

او در پایان سخنان خود همچنین از شناسایی یک فروند کشتی تاریخی در سواحل شهرستان نکا در استان مازندران خبر داد و گفت: «این شناور برای بررسی های بیشتر باید مورد کاوش های باستان شناسی قرار گیرد.»

تغییرات بازار کشتیرانی و خدمات بندری، آینده بازار خلیج فارس و دریای عمان را چگونه پیش بینی می کند؟

مدسون: پس از رکود اقتصادی سال ۲۰۰۸ تقریباً تجارت در جهان متوقف شد. بدون شک اقتصاد خوب باعث بهبود وضعیت تجاری می شود. من معتقد هستم که وضعیت کشتیرانی در ایران در حال بهتر شدن است. ایران از بازار بسیار خوب و قوی برخوردار است و این مساله بهبود اوضاع اقتصادی و تجاری را در بر خواهد داشت. اگر وضعیت اقتصادی ایران بهتر شود، کانتینرهای بیشتری وارد بندر مختلف در این کشور خواهند شد.

پیش از این به صورت سنتی قبل اعمال تحریم علیه ایران، کانتینرهای مختلف از کشورهایمانند ترکمنستان و آذربایجان از طریق بندرعباس وارد بندر مختلف در ایران می شدند اما پس از اعمال تحریم علیه جمهوری اسلامی ایران، کانتینرها از طریق دریای سیاه و گرجستان عبور می کردند. با این حال تنها با گذشت کم تر از شش ماه پس از لغو تحریمها، این کانتینرها به ایران بازگشتند. اگرچه در حال حاضر به میزان اندکی با چالش هایی روبرو هستیم، ولی معتقدیم این مساله کم کم حل خواهد شد.

ایران مهم ترین نقطه تجاری با آسیا به شمار می آید. بدون شک روز به روز اوضاع اقتصادی در ایران بهبود می یابد و جمهوری اسلامی بهتر از دیگر کشورهای در خلیج فارس پیشرفت خواهد کرد.

بندر و دریا: شما به نمایندگی از شرکت ICTSI بر کدام یک از بندر ایران تمرکز کرده اید؟ مقصودم این است که خواستار گسترش همکاری یا سرمایه گذاری در کدام یک از بندر ایران هستید؟

مدسون: از نظر من تمام بندر در ایران از جایگاه مناسبی برخوردارند. هر کدام از این بندر از نظر من ویژگی های منحصر به فرد خود را دارند. ما مطالعات زیادی را در خصوص بندر ایران انجام داده ایم و به دنبال پیدا کردن فرصت های فراوانی در این بندر هستیم.

بندر و دریا: اگر بخواهید یک بندر را به صورت مشخص نام ببرید، آن بندر کدام است؟

مدسون: همان طور که قبلاً گفتم، تمام بندر ایران خوب هستند. البته ما در خلیج فارس در مقایسه با دریای خزر کانتینرهای بیشتری داریم و شرکت ما بیشتر در خلیج فارس فعالیت می کند.

بندر و دریا: یکی از ویژگی هایی که دولتمردان و اقتصاددانان ایرانی برای سرمایه گذاران خارجی در ایران در نظر دارند، انتخاب یک شرکت ایرانی به عنوان همکار و شریک تجاری است. شرکت شما چه شاخص هایی را برای آغاز همکاری مشترک با شرکت های ایرانی در نظر می گیرید؟ دیگر آن که اولویت شما شراکت با بخش خصوصی است یا بخش دولتی؟

مدسون: سیاست های شرکت ما با سازمان بندر و دریانوردی ایران هم خوانی دارد. شرکت ما ابتدا به منظور همکاری با این سازمان تمام شرایط خود را مطرح کرد و بعد ما درباره همکاری با ایران تصمیم گیری کردیم. سازمان بندر و دریانوردی هم تمامی راهبردها و قوانین را در خصوص همکاری مشخص می کند. با این حال باید بگویم که ما حدود



نمایندگان شرکت ICTSI در ایران

فقط اپراتور نیستیم سرمایه گذاری هم می کنیم

سازمان بندر و دریانوردی دروازه ورود سرمایه گذاران دریایی به ایران است

در پی لغو تحریم ها علیه ایران، شمار شرکت های خارجی که خواهان گسترش همکاری با ایران و سرمایه گذاری در حوزه بندر و دریانوردی هستند، روز به روز در حال افزایش است. برخی از بزرگ ترین شرکت های کشتیرانی دنیا، پس از گذشت سال ها برای نخستین بار خود را برای سفر به بندر ایران پس از لغو تحریم ها، آماده می کنند و در حال رایزنی با مقامات ایرانی برای توسعه همکاری های دوجانبه هستند. یکی از این شرکت های بین المللی، شرکت ICTSI فیلیپین است. این شرکت، یکی از اپراتورهای بندری مطرح جنوب شرق آسیا و همچنین در قاره های دیگر جهان مدیریت و اپراتوری بندر معتبر را عهده دار است. نقش اصلی این شرکت، مدیریت، اداره و توسعه ترمینال های کانتینری است. این شرکت تا سال ۱۹۹۴ تنها در کشور فیلیپین فعالیت داشت، اما پس از اعمال برنامه های توسعه ای گسترده داخلی و بین المللی فعالیت خود را به بیرون از مرزهایش هم گسترش داد. ICTSI هم اکنون در بندر کشورهای آمریکا، کلمبیا، آرژانتین، مکزیک، اندونزی، ژاپن، لهستان، اکوادور، کرواسی و عراق فعالیت می کند. ماهنامه بندر و دریا گفتگویی با نمایندگان این شرکت بین المللی انجام داده است. «هانس اولی مدسون» معاون رییس شرکت و «یعقوب کریستین گولمان» رییس بخش توسعه تجارت این شرکت انجام داده است.

دامنه فعالیت خود را در آمریکا گسترش دادیم. شرکت ما در حال حاضر بیش از دو میلیون کانتینر دارد.

بندر و دریا: یکی دیگر از زمینه های فعالیت شرکت شما، مدرن سازی بندر است. تاکنون در کدام بندر خدمات این چنینی ارائه کرده اید؟

مدسون: بله. ما در زمینه مدرن سازی بندر هم فعالیت می کنیم. تاکنون پروژه های مختلفی را در مکزیک، کلمبیا، آرژانتین و بندر دیگر با موفقیت به اتمام رسانیده ایم. اما فعالیت اصلی ما در مانیل پایتخت فیلیپین متمرکز شده است.

وضعیت کشتیرانی در ایران رو به بهبود است

بندر و دریا: شرکت شما به عنوان شرکتی آشنا با

بندر و دریا: شرکت فیلیپینی ICTSI چه پیشینه ای دارد و تمایل به همکاری با ایران از چه زمانی در این مجموعه شکل گرفت؟

مدسون: شرکت ما بیش از بیست سال است که در زمینه خدمات بندری فعالیت می کند. ما با شرکت های کانتینری بین المللی همکاری می کنیم. پس از درخواست دولت فیلیپین مبنی بر خصوصی شدن این شرکت، ما آن را خصوصی کردیم. در حال حاضر این شرکت فعالیت های گسترده ای را در سطح بین المللی انجام می دهد. ما ابتدا فعالیت خود را از جزایر مختلف فیلیپین آغاز کردیم اما کم کم دامنه فعالیت های خود در نقاط مختلف در جهان توسعه دادیم. شرکت ما ابتدا با اروپایی ها وارد همکاری شد. سپس زمان زیادی را در آسیا گذراندیم و در ادامه،

پانزده سال است با یک شرکت ایرانی خدمات بندری و دریایی آشنایی داریم. پیش از لغو تحریم‌ها علیه ایران، مذاکرات خود را با این شرکت آغاز کردیم. پس از لغو تحریم‌ها علیه جمهوری اسلامی ایران، این مساله خیلی طبیعی بود که ما به سراغ دوست قدیمی خود برای همکاری برویم.

در حال حاضر ما به کمک دوستان قدیمی خود در این شرکت، در حال تلاش برای استفاده از فرصت‌های موجود در بازارهای ایران هستیم و اطلاعات مربوط به این بازارها را کسب می‌کنیم.

بازار ایران، یک شروع جدید برای سرمایه‌گذاران خارجی است

بندر و دریا: ارزیابی شما از وضع بازارهای ایران چیست؟

مدسون: بدون شک هر بازاری در جهان از ریسک‌هایی برخوردار است و بازار ایران نیز از این مساله مستثنی نیست. ولی مساله مهم این است که برخی از ریسک‌هایی که در بازارهای جهان دیده می‌شود، در ایران وجود ندارد. برای سرمایه‌گذاران خارجی بازار ایران یک شروع جدید به شمار می‌آید. به نظر من ایران از اقتصاد بزرگی برخوردار است. این کشور حدود ۸۰ میلیون نفر جمعیت دارد که بیشتر جمعیت این کشور را جوانان تشکیل می‌دهند. حدود شصت درصد از جمعیت ایران کم‌تر از سی سال هستند. این به این معناست که شمار زیادی از مردم ایران به سبب جوان بودن در مقایسه با افراد مسن تمایل به هزینه کردن دارند. افراد مسن بیشتر تمایل دارند که در خانه بمانند و تلویزیون تماشا کنند. ولی جوانان دوست دارند به رستوران بروند و خرید کنند. بنابراین بازار ایران از پتانسیل زیادی برای مصرف برخوردار است. البته وقتی فردی تمایل به خرید کردن و مصرف داشته باشد، باید پول نیز بپردازد.

پس از لغو تحریم‌ها علیه ایران، پول‌های بلوکه‌شده این کشور از بانک‌های خارجی آزاد شدند. در حال حاضر قیمت نفت به میزان قابل توجهی کاهش یافته است و آزاد شدن پول‌های بلوکه‌شده ایران تا حدودی می‌تواند به اقتصاد این کشور کمک کند. هرچند کاهش بهای نفت در بازارهای جهانی برای ایران خبر خوبی نیست. ولی خوشبختانه اقتصاد ایران فقط متکی به بهای نفت نیست و این کشور از صنایع زیادی برخوردار است.

در حال حاضر صنایع مختلف در ایران، در حال بررسی جوانب افزایش صادرات به کشورهای دیگر هستند. به نظر من میزان موفقیت و سرعتی که اقتصاد یک کشور می‌تواند رشد کند، بستگی به این مساله دارد که چقدر صنایع مختلف آن کشور جوانب صادرات را با دیگر کشورها مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

بنابراین هر چیزی که در صنایع مختلف در ایران تولید شود از فولاد گرفته تا مواد شیمیایی بستگی به این مساله دارد که شما چقدر سریع بتوانید مراحل بازاریابی را شروع کرده و فروش محصولات خود را آغاز کنید. این مساله برای اقتصاد از اهمیت فراوانی برخوردار است. ما دیدگاه بسیار مثبتی از بازار ایران داریم و چیزی که برای ما حایز اهمیت است این است که به درستی در این مسیر گام برداریم.

بندر و دریا: تاثیر سرمایه‌گذاری خود را در بازار ایران چگونه ارزیابی می‌کنید؟

مدسون: من فکر می‌کنم همکاری ما با ایران سبب تسریع جریان انتقال کالاها را بازگانی می‌شود. این مساله برای بازار از اهمیت زیادی برخوردار است. این اشتباه است که بگوییم بنادر ایران خوب نیستند. بلکه از نظر من ایران از بنادر و زیربناهای بسیار خوب و مناسبی برخوردار است. همچنین باید بگوییم که امکانات زیربنایی بازارهای ایران در حال بهبود هستند. در پنج سال گذشته این کشور تحت تحریم قرار داشته است و در حال حاضر با کمبود برخی از لوازم جانبی و تجهیزات روبروست.

از نظر من فن‌آوری اطلاعات از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. در عملیات‌های مختلف در بنادر شماری از کانتینرها از تجهیزات الکترونیکی بسیار پیشرفته‌ای برخوردارند. اما نکته‌ای که در باره همکاری ما با ایران باید مورد توجه باشد این است که ما فقط اوپراتور نیستیم بلکه سرمایه‌گذاری هم می‌کنیم. اگرچه وضعیت بازارهای جهانی در حال حاضر چندان مناسب نیست، شرکت ما موفق شده است از ابتدای سال ۲۰۱۶ میلادی تاکنون چندین پروژه مختلف را در جهان به ارزش بیش از دو میلیارد دلار با موفقیت به پایان برساند. ما موفق شدیم بنادر مختلفی را در کلمبیا، آرژانتین، کنگو و ملبورن ایجاد کنیم. شرکت ما پروژه‌های زیادی در دست اقدام دارد. فعالیت‌های ما بر مبنای سرمایه‌گذاری و بهبود زیربنای ایجاد شده است.

بندر و دریا: شرکت ICTSI در حال حاضر در شبکه‌ای متشکل از ۳۰ کشور جهان در حال فعالیت است. آیا با سرمایه‌گذاری شما در بنادر ایران، قرار است بنادر ایران هم در این شبکه لجستیکی قرار بگیرد؟

مدسون: بله. ما امیدواریم بتوانیم جمهوری اسلامی ایران را در این شبکه قرار دهیم. از نظر ما ایرانی‌ها افراد بسیار جدی و سخت‌کوشی در کارهای خود هستند. زمانی که شما در بخش‌های زیربنایی بزرگ سرمایه‌گذاری می‌کنید باید دیدگاه بلندمدت داشته باشید. این مساله مانند تجارت یا خرید و فروش نیست. زمانی که وارد این مرحله از سرمایه‌گذاری می‌شوید، همکاری شما کوتاه‌مدت نیست بلکه در محدوده زمانی طولانی صورت خواهد گرفت. این مدل تجارت شرکت ماست. ما زمانی که وارد همکاری با یک کشور می‌شویم هدف مان همکاری طولانی‌مدت با آن کشور است و تا پایان به فعالیت‌های خود با آن کشور ادامه خواهیم داد.

بندر و دریا: با توجه به سرمایه‌گذاری‌هایی که شرکت شما در بندر ام‌قصر عراق انجام داده است، می‌خواهم بدانم که شما آینده روابط تجاری میان بنادر ایران و عراق را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

مدسون: روابط دو کشور در چند سال گذشته از بهبود و افزایش چشمگیری برخوردار بوده است. همچنین روابط میان بنادر دو کشور بسیار خوب است. عراق بخش زیادی از کالاهای موردنیاز خود نظیر مواد غذایی و تجهیزات ساختمانی را از ایران خریداری می‌کند. بخشی از این کالاها از طریق راه‌های زمینی از ایران وارد عراق می‌شود و بخش دیگر از طریق دریا. به همین سبب بنادر این دو کشور ارتباطات خوبی دارند.

سازمان بنادر به دنبال ایجاد مدلی برای ورود به بازارهای بین‌المللی است

بندر و دریا: نمایندگان شما دیدگاهی با مقام‌های

سازمان بنادر و دریانوردی انجام داده‌اند. نتیجه این دیدارها را چطور ارزیابی می‌کنید؟ آیا به توافق مشخصی دست پیدا کرده‌اید؟

مدسون: ما تا به حال چندین بار با سازمان بنادر و دریانوردی دیدار داشته‌ایم. این دیدارها بسیار مثبت هستند و دستاوردهای فراوانی را در پی داشته‌اند. ما بر این باوریم که سازمان بنادر و دریانوردی دروازه ورود سرمایه‌گذاران - این حوزه به ایران به شمار می‌آید. این سازمان همچنین در حال ایجاد یک مدل صحیح برای ورود به بازارهای بین‌المللی است.

بندر و دریا: مدل سرمایه‌گذاری شما برای ورود به بازارهای ایران چیست؟

مدسون: این مساله به جمهوری اسلامی ایران و تصمیمات این کشور بستگی دارد. از دیدگاه من شرکت ما بسیار انعطاف‌پذیر است. ما کارهای فراوانی از سرمایه‌گذاری گرفته تا موارد دیگر را انجام می‌دهیم. به طور کلی افراد تاجر از انعطاف‌پذیری فراوانی برخوردارند. سازمان بنادر و دریانوردی ایران یکی از بهترین مدل‌ها برای همکاری بین‌المللی را دارد و ما خود را کاملاً با این مدل تطبیق خواهیم داد. هرچند بدون شک انجام هیچ کاری بدون مشکل نخواهد بود. ما تاکنون با کشورهای بسیار زیادی همکاری کرده‌ایم و این همکاری‌ها به ما درس انعطاف‌پذیر بودن را آموخته است. ما همیشه نهایت سعی خود را می‌کنیم تا ارتباط بسیار نزدیکی با مسئولان کشورها داشته باشیم. مذاکرات ما با مقامات این سازمان بسیار مثبت بوده است. البته گاهی در برخی از موارد با مقامات این سازمان اختلاف سلیقه‌های اندکی داشتیم که این مساله کاملاً طبیعی است.

بندر و دریا: پس شما مصمم هستید که سازمان بنادر و دریانوردی را برای آغاز این همکاری قانع کنید.

مدسون: بله. مساله بسیار مهم این است که شرکت ما نهایت تلاش خود را می‌کند تا فعالیت‌های خود را به بهترین نحو در ایران انجام دهد. زمانی که ما در یک کشور سرمایه‌گذاری می‌کنیم، می‌کشیم تا مانند یک شرکت داخلی عمل کنیم به این معنا که مالیات می‌پردازیم و کارکنان محلی را هم آموزش می‌دهیم. بیشتر کارهای ما بعد از گذشت دو تا چهار سال به کارکنان محلی آن شرکت واگذار می‌شود. ما از بسیاری از متخصصان دعوت می‌کنیم تا در این راه یاری‌مان کنند و به کمک آن‌ها فن‌آوری‌های جدید را به کارکنان می‌آموزیم. زمان زیادی را صرف آموزش کارکنان می‌کنیم و با آن‌ها نهایت همکاری را داریم.

بندر و دریا: شما آینده همکاری شرکت خود با ایران را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

گولمان: در حال حاضر اصلاحاتی در زمینه اقتصادی و آزادسازی‌هایی در شماری از صنایع و بخش‌های مختلف در ایران به وقوع پیوسته است. همچنین بهبود وضعیت بانکی در ایران سبب ایجاد اعتبار زیادی در بخش صنایع شده است. البته نکته حایز اهمیت این است که کاهش بهای نفت در بازارهای جهانی بر قدرت خرید در ایران تاثیر گذاشته ولی این تاثیر زیاد نیست.

ما همچنین امیدواریم بتوانیم همکاری‌های اقتصادی خود را در ایران به میزان چشمگیری افزایش دهیم.



خارج سازی مغروقه های اروندرود

عادل دریس

مدیر کل بنادر و دریانوردی بندر خرمشهر

رودخانه اروندرود از تلاقی آب های سرزمینی کشورهای ساحلی و طرفین آن (ایران و عراق) تشکیل می شود و بهره برداری از این رودخانه هم اکنون بر اساس توافق نامه الجزایر (۱۹۷۵) بین دو کشور ایران و عراق می باشد که در سازمان ملل به ثبت رسیده است. رودخانه اروندرود گذرگاه آبی بین المللی است که از تلاقی رودهای دجله و فرات در خاک عراق تشکیل و بیا پیوستن رود کارون از خاک ایران، نزدیک به ۱۱۴ کیلومتر مرز آبی (۶۲ مایل دریایی) را تا رسیدن به نقطه تلاقی در شمال خلیج فارس شامل می شود. بنادر و جزایری که در طول ۶۲ مایلی رودخانه اروندرود وجود دارند عبارتند از: بنادر خرمشهر، آبادان، اروندرکنار، بصره، فاو و جزایر مینو، شطیط، حاج صلیح، ام الرصاص، دلجانیه، ام الطویل، فیاض، شمشویه، معاویه. در رودخانه اروندرود کشتی های زیادی در طول جنگ تحمیلی توسط نیروهای متخاصم عراقی غرق شده اند، از طرفی این کشتی های غرق شده، خود در مواردی باعث شدند تا کشتی های دیگر که قصد عبور از رودخانه اروندرود را داشته اند در اثر تصادم غرق شوند. همچنین وجود تعداد زیادی از مغروقه ها در مواردی تأثیرات مهمی بر روی بستر رودخانه و تغییر مرز آبی در رودخانه اروندرود گذاشته است.

با توجه به آن چه ذکر شده است، مسئله خارج سازی مغروقه های اروندرود یک امر حیاتی برای ادامه فعالیت دریانوردی در منطقه محسوب می شود.

عملیات خارج سازی مغروقه ها

کشتی ها به دلیل از دست دادن بویانسی یا پایداری (در جنگ یا تصادم، بدی آب و هوا، آب گرفتگی و...) مغروق و واژگون می شوند. معمولاً عملیات خارج سازی برای کشتی هایی که در آب های کم عمق هستند صورت می گیرد چرا که عملیات در آب های عمیق اگر چه امکان پذیر است ولی هزینه و دشواری های زیادی در بر دارد. به طور کلی اگر کشتی در عمق ۳۰ متری بیشتر باشد خارج سازی آن از لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه نیست. البته در شرایطی خاص همانند زمانی که بار کشتی از اهمیت زیادی برخوردار بوده و یا زبرداری ها (به خاطر ساختمان آن ها)، عملیات سالوئج در اعماق زیادتر انجام می شود.

عملیات خارج سازی کشتی های واژگون و غرق شده نسبت به کشتی های به گل نشسته نیازمند سرعت عمل بالایی نبوده چرا که شناور

باید شرایط رودخانه ای و محلی در محل عملیات مورد بررسی قرار گیرد. از جمله موارد مهم در منطقه اروندرود در زیر ذکر شده است.

۱. ریسک عملیات خارج سازی در اروندرود به دلیل خطر وجود مواد منفجره در تمام مسیر، همواره بسیار حائز اهمیت است، از این رو باید دستورالعمل مناسبی برای خارج سازی مغروقه ها در نظر گرفته شود.

۲. در تمام مسیر رودخانه اروندرود، آب رودخانه گل آلود است و سرعت جریان آب حتی تا حدود ۷-۴ گره دریایی متغیر است و این شرایط انجام عملیات غواصی را بسیار دشوار کند.

۳. آب رودخانه دارای آلودگی های صنعتی و خانگی است و باید مراقبت های پزشکی و ایمنی خاصی در حین عملیات غواصی لحاظ شود.

۴. بر اساس آمارهای جوی و شرایط رودخانه بهترین زمان عملیاتی در منطقه اروندرود از اواسط اردیبهشت ماه تا انتهای شهریور اعلام شده است.

غرق شده تحت تاثیر شرایط محیطی نیست مگر این که شرایط دریا طوفانی شود.

خارج سازی مغروقه ها ترکیبی از مهارت دریانوردی و مهندسی است. در خارج سازی کشتی های به گل نشسته، مهارت دریانوردی و در نجات کشتی های غرق شده، مهارت مهندسی مورد نیاز است. مهندس سالوئج چهار وظیفه اصلی بر عهده دارد:

- پیش بینی رفتار مغروقه با استفاده از اصول مربوط به بویانسی و پایداری
- تعیین میزان نیروی لیفت لازم برای بلند کردن و یاصاف کردن کشتی
- تعیین نیروهای محیطی بر مغروقه و سیستم های سا لو یج
- تدبیر روش های مناسب و قابل کنترل برای اعمال نیرو برای بلند کردن یا چرخاندن کشتی

شرایط منطقه ای

به منظور به کارگیری روشی جهت خارج سازی،

روش‌های خارج‌سازی قابل‌تصور

معمولاً اطلاعات کشتی از مدارک کشتی می‌آید. اگر مدارک کشتی در دسترس نبود باید اطلاعات را به‌صورت تخمینی از مشاهدات و بازرسی از مغروقه‌ها جمع‌آوری کرد. اطلاعات لازم پس از وقوع حادثه از بررسی‌ها و بازدیدها و مصاحبه با خدمه کشتی صدمه‌دیده به‌دست می‌آیند.

البته اطلاعاتی که خدمه‌های کشتی می‌دهند، با این‌که بسیار ارزشمند می‌توانند باشند ولی باید از لحاظ صحت و سقم بررسی شوند. گزارشات اکثر خدمه‌ها ناقص‌اند و نیاز به بررسی‌های بیشتری دارند. اطلاعاتی از ارزش بالایی برخوردارند که از چشم پرسنل عملیات خارج‌سازی مغروقه که با مغروقه آشنا نیستند دور مانده باشند. باید از خدمه‌های مسئولیت‌پذیر سوالاتی در مورد تغییرات یا شرایط غیر معمولی که پس از وقوع حادثه رخ داده پرسیده شود. از گزارشات عملیاتی نیز می‌توان برای تعیین شرایط کشتی پیش از حادثه مطلع شد.

فاکتورهای زیادی هستند که بر عملیات سالویج تاثیر گذارند اما همه این عوامل با هم در هر مورد اثر نمی‌کنند. اطلاعات لازم و اهمیت آن‌ها در هر نوع از صدمه دیدگی تفاوت می‌کند. پرسنل عملیات خارج‌سازی مغروقه لازم است که این عوامل را به‌درستی بشناسند و اهمیت نسبی و تاثیر آن در انتخاب روش سالویج را ارزیابی کنند. با پیش رفتن کار و گسترش طرح خارج‌سازی مغروقه و تغییر شرایط، نیاز به اطلاعات اضافی پیدا می‌شود. سرعت عمل یکی از مهم‌ترین فاکتورهای موثر در عملیات خارج‌سازی مغروقه‌ها (بخصوص موارد به‌گل نشستگی و کشتی‌هایی که هنوز شناور هستند) می‌باشد. در این موارد زمان مناسب برای انتظار رسیدن به وضعیت بهینه و یا کامل شدن تمامی اطلاعات وجود ندارد. بنابراین پرسنل خارج‌سازی مغروقه باید در همان زمان کم، بهترین اطلاعات را گردآوری کنند، اطلاعاتی که قابل دست‌یابی نیستند را تخمین بزنند و عملیات خارج‌سازی را طرح‌ریزی کرده و طرحی را برای نجات پیش بگیرند، که انعطاف‌پذیری کافی برای تغییر با اطلاعات جدید را داشته باشد. در رودخانه اروندرود مهم‌ترین راه کسب اطلاعات برای خارج‌سازی مغروقه بازرسی مغروقه‌ها به‌وسیله تجهیزات سونار و عملیات هیدروگرافی است.

به‌منظور بازرسی دقیق از مغروقه‌های اروندرود دو عملیات نیاز است

۱. عملیات بازرسی برای شناسایی مغروقه‌ها
 ۲. عملیات بازرسی جهت نظارت بر خارج‌سازی مغروقه‌ها
- هدف بازرسی مغروقه‌ها، جمع‌آوری اطلاعاتی در مورد کشتی آسیب‌دیده و شرایط اطراف آن‌هاست. هدف اولیه بازدید جمع‌آوری و سازمان‌دهی اطلاعات برای گسترش طرح یا

طرح‌های خارج‌سازی مغروقه‌ها است. بازدید فقط مشاهدات را گزارش می‌دهد، این وظیفه کارشناس است که شرایط مشاهده‌شده را تفسیر کند و مفهوم گزارشات را در مورد شرایط کشتی مشخص کند. همانند بازدید، تفسیر نتایج هم می‌بایست یک روند مداوم باشد که در حین عملیات ادامه می‌یابد و به‌طور پیوسته با اصلاح شدن بازدید تغییر می‌کند.

نمونه‌های عملیاتی

مسئله مهم در خارج‌سازی مغروقه‌های اروندرود، ارایه راهکار متناسب با شرایط کار در طول ۶۲ مایل رودخانه اروندرود و مطالعه موردی هر مغروقه است. از این روی در این مقاله به مطالعه موردی دو نمونه از پروژه‌های در حال اجرا در رودخانه اروندرود پرداخته شده است. مطالعه موردی- مغروقه موسوم به کارون بار:

مشخصات مغروقه پس از بازرسی

نام مغروقه	W4
نوع مغروقه	لندینگ کرافت
موقعیت	۱۶,۰۵۱۳°۴۸-۲۰,۱۹۵۰-۴۳°۳۰
LOA	۶۰ متر
B	۱۲ متر
D	۶ متر
List	Portside
Heading	۶۸°
جنس خاک بستر	لی (soft mud)
میزان فرورفتگی در گل	۵ متر
عمق آب در اطراف مغروقه	۱۵٫۵ متر
عمق آب روی عرشه	۸٫۵ متر
آسیب‌دیدگی	تقریباً سالم
انتارها	یک انتار
وضعیت بانک‌های سوخت	نمایش مشخص
فاصله تا خشکی	۴۴۰ متر
تجهیزات بندری	۲۵۰۰
بندر خرمشهر	۳۳۰۰
فاصله از تالوک	در مرز ایران، تالوک ۸۰ متر

مدل مغروقه



تصویر سونار



عملیات خارج‌سازی

با بررسی شرایط در محل عملیات موارد زیر از اهمیت زیادی برخوردار هستند:

■ قرارگیری در میانه آبراه و اهمیت سرعت در انجام عملیات به‌منظور کاهش ریسک دریانوردی در اطراف محل عملیات

■ آب شستگی بستر در سمت غربی مغروقه که خطر جابه‌جا شدن مغروقه به عمق بالاتر در طول عملیات را در پی دارد.

■ قرارگرفتن مغروقه در پایین دست ورودی رودخانه کارون به اروندرود که سبب افزایش جریانهای غیرقابل پیش‌بینی در اطراف مغروقه می‌شود.

■ پوسیدگی بدنه مغروقه به علت گذشت چندین سال از قرارگیری در بستر رودخانه، که موجب کاهش قابلیت اطمینان به بارگذاری بر روی مغروقه می‌شود.

■ آب گل‌آلود منطقه که سبب غیرقابل رویت شدن مغروقه توسط غواص می‌شود.

■ نزدیکی محل عملیات به مرز آبی ایران و عراق که سبب حساسیت نیروهای مرزبانی دو کشور می‌شود.

■ فاصله ۴۴۰ متری از خشکی و عدم امکان استفاده از عملیاتهای متکی بر ساحل

با توجه به موارد ذکر شده وجود اشتباه در مرحله طراحی عملیات می‌توانست ضررهای اقتصادی فراوانی را به عملیات وارد نماید لذا کارشناسان واحد فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر پس از بررسی کلیه شرایط، طرح خارج‌سازی را مبنی بر روش برش زنجیر طراحی نمودند.

عملیات خارج‌سازی مغروقه مذکور در ابتدا با پاک‌سازی انتار و اطراف مغروقه از گل و لای انباشته‌شده طی سالیان گذشته به‌وسیله پمپ، واتر جت و گراپ انجام پذیرفت و در نهایت پس از عملیات برش زنجیر (به‌وسیله‌ی بارج هزار تنی اروندتاید)، عملیات لیفتینگ تکه‌های بریده شده و انتقال به محل دپوی مورد نظر انجام شد.



عملیات خارج‌سازی مغروقه موسوم به کارون بار توسط کرین بارج اروندتاید ۱۰۰۰



بلند کردن مغروقه تا سطح آب (اعمال نیروی ۹۰۰ تنی به مغروقه در عملیات لیفتینگ)



بلند کردن مغروقه تا سطح آب (دید از کرین بارج ارونند ۱۰۰۰)

یکی از مخاطرات شناسایی شده در طول عملیات لیفتینگ، وزن حدود هزار تن تکه بریده شده قسمت پاشنه مغروقه بود که پس از بالا کشیدن مغروقه تا سطح آب، با راهنمایی های معاونت فنی و مهندسی اداره بندر و دریانوردی خرمشهر تصمیم به قرارگیری این تکه از مغروقه در محلی خارج از آبراه اخذ شد. از دلایل مهم این تصمیم گیری می توان به موارد زیر اشاره کرد:

اولویت پاک سازی آبراه ایمن دریانوردی به عنوان مهم ترین هدف عملیات خطرات ناشی از ادامه عملیات برای انتقال لاشه مغروقه به فلت بارج جلوگیری از طولانی شدن خارج سازی لاشه مغروقه

مطالعه موردی - مغروقه موسوم به نصراله:

با توجه به شرایط خاص قرارگیری این مغروقه در مرحله اول بازرسی نتایج زیر استخراج شد:

با توجه به بازرسی های صورت گرفته حدود ۱۰ متر از طول مغروقه از گل بیرون زده شده است و مغروقه زاویه با زاویه List در حدود ۳۰ درجه Portside بر روی بستر قرار گرفته است. قسمت بیرون از گل مربوط به پاشنه و مقداری از انبار شناور است. این مغروقه دارای دو انبار، ۴۰ متر طول، هشت متر عرض و ارتفاع ۳/۳ متری است.

مشخصات مغروقه:

نام مغروقه	(موسوم به نصراله) W11
نوع مغروقه	دوبه
موقعیت	۲۹°۵۶'۹۵" N - ۴۸°۳۴'۳۴" E
LOA	۴۰
B	۸ متر
D	۳،۳ متر
List	۳۰° portside
Heading	۳۰°
جنس خاک بستر	لی (soft mud)
میزان فرورفتگی در گل	۱-۳،۵ متر
عمق آب در اطراف مغروقه	۸ متر
عمق آب روی عرشه	۷ متر
انبارها	دو انبار
فاصله از تجهیزات ساحلی	نزدیک ترین فاصله تا خشکی: ۲۴۰ متر
تجهیزات بندری:	۷۸۰۰
فاصله از تالوگ:	در مرز ایران، تالوگ ۱۶۰ متر

تصاویر سایید اسکن سونار مغروقه موسوم به نصراله (تصویر سمت چپ مربوط به قبل از آغاز عملیات و سمت راست مربوط به بعد از شروع عملیات گراپ زنی اطراف مغروقه) عملیات خارج سازی:

موارد حایز اهمیت جهت بررسی شرایط مغروقه موسوم به نصراله به شرح ذیل است: مدفون بودن بیش از ۸۰ درصد مغروقه در گل و لای بستر و عدم امکان بازرسی دقیق از شرایط مغروقه پیش از شروع عملیات وجود جریان شدید (در حدود ۷-۵ گره دریایی) در اطراف مغروقه به علت نزدیکی به دهانه ارونند رود.

تاثیر گذاری مغروقه بر رژیم رسوبی محدوده عملیاتی، اهمیت سرعت در اجرای عملیات گل شویی به علت رسوب گذاری مجدد، اطراف مغروقه را بالا میبرد.

تاثیر گذاری جریان های گرداب های اطراف بویه نزدیک به محل عملیات بر نتایج بازرسی سایید اسکن سونار، روش های بازرسی ویژه ای را می طلبد.

محل تجمع ماهیگیران بومی به علت وجود چند مغروقه در محدوده عملیات، کل عملیات خارج سازی را تحت شعاع قرار می دهد.

پوسیدگی بدنه مغروقه به علت گذشت چندین سال از قرارگیری در بستر رودخانه، که موجب کاهش قابلیت اطمینان به بارگذاری بر روی مغروقه می شود. آب گل آلود منطقه که سبب غیرقابل رویت شدن مغروقه توسط غواص می شود.



نزدیکی محل عملیات به مرز آبی دو کشور ایران و عراق که سبب حساسیت نیروهای مرزبانی دو کشور می شود.

فاصله ۲۴۰ متری از خشکی و نداشتن امکان استفاده از عملیات های متکی بر ساحل و اهمیت مدیریت لجستیک در عملیات به دلیل نبود وجود مسیرهای دسترسی غیرنظامی به محل عملیات با توجه به شرایط ویژه در آماده سازی مغروقه برای انجام عملیات لیفتینگ، نیاز به سرعت بالایی داشته از این رو با استقرار فلت بارج دو هزار تنی و گراپ های مناسب، اقدامات اولیه در خصوص گل شویی صورت پذیرفت.

در مرحله بعد با توجه به بازرسی های تیم خارج سازی مغروقه ها، طرح برش زنجیر در دستور کار قرار گرفت. برای خارج سازی مغروقه به صورت سه تکه مجزا سه فاز مختلف تعریف شد و پس از انجام مراحل گل شویی و استقرار کرین بارج ارونندتاید ۱۰۰۰، عملیات خارج سازی تکه اول و دوم (سینه و قسمت میانی) به طور کامل انجام پذیرفت و همچنین فاز ۳ عملیات خارج سازی در حال اجرا است.



عملیات گراپ زنی پاشنه مغروقه



انجام خارج سازی تکه سینه شناور موسوم به نصراله (فاز ۱)



خارج سازی تکه میانی شناور موسوم به نصراله (فاز ۲)



ایران و گردشگری دریایی

حسن سوری

کشور کاستی‌ها و نارسایی‌های این صنعت را محک برنیم. اما در بخش توریسم دریایی: سواحل و جزایر ایرانی هر یک از آن‌ها به تنهایی ارزش‌های جغرافیایی و طبیعی خود را دارند.

گردشگری دریایی

به مجموعه فعالیت‌های تفریحی و سرگرمی که در محیط‌های دریایی دور از ساحل توسط گردشگران انجام می‌شود گردشگری دریایی می‌گوییم. فعالیت‌هایی چون غواصی، سفرهای دریایی، اسکی روی آب، جت اسکی، اکواریم دریایی، ماهیگیری از زمره این فعالیت‌ها هستند.

سه عنصر دریا، نور، آفتاب، سواحل شنی مهم‌ترین عناصر جاذبه‌های گردشگری در سراسر جهان به سمت دریاست که عمده این سه عنصر در منطقه معتدل مدیترانه قرار گرفته‌اند.

سازمان گردشگری جهانی حجم پولی که از راه گردشگری در جهان جابه‌جا می‌شود را ۲/۵ برابر درآمد سالانه کشورهای عضو اپیک از محل فروش نفت اعلام کرده است.

با توجه به مزیت‌های ما و این‌که از نظر منابع طبیعی گردشگری، جز پنج کشور اول جهان هستیم و مواهب طبیعی چون دریای

هفت هزار و ۸۶۰ میلیارد دلاری را تجربه کرده است که خود باعث ایجاد اشتغال ۲۸۴ میلیون نفر در بازار کار شده است. این یعنی: صنعت یاد شده ۹/۵ درصد اشتغال جهانی را دارا بوده است.

پیش‌بینی ۱۰ سال آینده

صنعت توریسم در ۱۰ سال آینده، (تا ۲۰۲۵) به صورت سالیانه از رشد ۳/۸ درصد با درآمد ۱۱/۴ تریلیون دلار و در کنار آن ایجاد ۳۵۷ میلیون شغل یک‌تاز عرضه بازار جهانی خواهد شد (یعنی ایجاد ۷۳ میلیون شغل بیشتر از سال ۲۰۱۵ در ۱۰ سال آینده).

واقعیت این است که منبع عظیم ایجاد کار و اشتغال در کشور ما مورد بی‌مهری قرار گرفته، نخست برای اثبات این مدعا باید گفت از مجموع ۴۰۰ میلیارد دلار درآمد صنعت جهانگردی و توریسم جهانی، سهم ما تنها حدود ۲۵۰ میلیون دلار است این یعنی نسبتی برابر یک به ۱۶۰۰ که در مقایسه با کشوری چون فرانسه که حدود ۳۰ میلیارد دلار و چین حدود ۱۰ میلیارد دلار بوده رقمی ناچیز است، این در حالی است که امکانات جغرافیایی و تاریخی ما در جهان زبانزد عام و خاص است. حال می‌خواهیم با پرداختن به توریسم دریایی با توجه به شرایط ویژه جغرافیایی

در دهه‌های آغازین سده سوم، گردشگری به‌عنوان بازاری پر توان اقتصادی، اجتماعی، شناخته‌شده است و این جایگاه تا بدان جااست که حتی گروهی از اهل فن آن را در کنار صناعی چون نفت و پتروشیمی بزرگ‌تر قرار می‌دهند و طبعاً در کنار این شرایط اثراتی چون عدالت‌گستری، فقرزدایی، اشتغال‌آفرینی را می‌توان انتظار داشت. شعار سال ۲۰۱۲ سازمان جهانگردی جهانی (یک میلیارد گردشگر یک میلیارد فرصت) بیانگر این واقعیت است که صنعت توریسم در زمره صنایع اشتغال‌زا و درآمدزا است.

برای اثبات این نظر بهتر است به ارقام و آمار نظری بیفکنیم. اگر سال ۲۰۱۵ را به عنوان مبنای آماری قرار دهیم، بر اساس گزارش سازمان گردشگری جهانی از ۱۸۴ کشور در ۲۴ منطقه کره زمین در سال ۲۰۱۵ رشد چشمگیری را به خود اختصاص داده است. بر اساس گزارش فوق در سال ۲۰۱۴ درآمد صنعت توریسم هفت هزار و ۵۸۰ میلیارد دلار و باعث ایجاد ۲۷۷ میلیون شغل در بازار کار اقتصاد جهانی شده است.

در سال ۲۰۱۵ ارقام فوق رشد ۳/۷ درصد برای درآمد توریسم و رشد ۲/۶ درصد در ایجاد اشتغال را به همراه داشته است.

بنا بر اطلاعات داده شده، در ماه‌های پایانی سال ۲۰۱۵ میلادی صنعت توریسم درآمد

جاذبه‌های بسیار زیبای توریسم دریایی را داراست اما علیرغم همگی این شرایط تنها در محدوده‌ای از جزیره کیش که به‌عنوان منطقه آزاد تجاری شناخته شده کار چندانی برای جذب سرمایه‌گذاری در این سواحل نشده است. این در حالی است که ایران در این حوزه آبی دارای ۳۰ جزیره کوچک و بزرگ است که هر یک با جاذبه‌های خاص خود می‌تواند ضمن جذب گردشگران در ایجاد بازار کار و شکوفایی منطقه موثر واقع شوند که در این نوشتار برآنیم تا به اهمیت جزایر ایرانی خلیج فارس اشاره‌ای داشته باشیم:

جزیره کیش

یکی از زیباترین جزایر خلیج فارس است که از نظر طبیعی منحصر به فرد است. برخورداری از سواحل زیبا و پوشش‌های مرجانی و آب زلال دریا که شفافیت بیش از حد آن امکان مشاهده آبزیان را برای گردشگران فراهم می‌آورد. جزیره کیش دارای ساختار مرجانی است که از سواحل بسیاری برخوردار است. در دنیا کم‌تر ساحلی را می‌توان به وسعت سواحل کیش برای گردشگری کم‌خطر دانست سالانه جزیره پذیرای یک میلیون نفر مسافر و گردشگر است. می‌گویند اولین نقطه‌ای است که بعد از طوفان نوح سر از آب در آورده است.

جزیره قشم

۲/۵ برابر بزرگ‌تر از سنگاپور و بحرین است و به‌عنوان بهشت مرجان‌های دریایی شناخته شده است، از سال ۲۰۰۰ میلادی به‌عنوان جزیره آزاد اعلام شد و ظرفیت پذیرش ۱/۵ میلیون نفر را دارد. جنگل‌های وسیع دریایی حرا، یکی از زیاندارترین جاذبه‌های توریستی این جزیره است که سبب شده است سالیانه هزاران پرنده از سراسر جهان و پرندگان بومی ایران به این جزیره مهاجرت کنند.

جزیره چاه‌بهار

در قسمت جنوبی استان سیستان و بلوچستان در جوار دریای عمان قرار گرفته است، وسعت آن ۲۵ هزار کیلومتر است از جاذبه‌های چاه‌بهار آتشفشان نیمه فعال تفتان و بزمان و تپه‌های



ولی فعلا شرایط دور زدن در ساحل به مدت ۱۵ دقیقه از تنها امکانات فعلی سواحل است دریای خزر بزرگ‌ترین دریاچه جهان است و ساحل جنوبی آن قلمرو ماست که در کنار جنگل‌ها و چشم‌اندازهای زیبا قرار گرفته است.

نقاط استثنایی خزر

۱. تالاب انزلی، از نقاط فوق‌العاده جالب در سطح جهانی است که از نظر زیست‌محیطی، سیاحتی و اقتصادی اهمیت ویژه‌ای دارد و در فصل پاییز و زمستان انبوه پرنده‌گان مهاجر به‌خصوص قوهای زیبا را به خود جلب می‌کند.
۲. شبه جزیره میانکاله یکی از شبه جزیره‌های بی نظیر جهان است که متأسفانه توجه خاصی به آن نشده است.

خلیج فارس

سواحل زیبای خلیج فارس با قرار گرفتن در منطقه حاره‌ای و منطقه گرم زمین که چهار استان بوشهر، خوزستان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان را در سواحل خود جای داده است، گونه‌های منحصر به فرد دریایی، و جزایری با پتانسیل‌های خاص خود و مرجان‌های دریایی،

خزر، خلیج فارس و دریای عمان سه نقطه‌ای در کشور ما هستند که کم‌تر کشوری از یک چنین امکاناتی برخوردار است. با این حال باید اذعان داشت که ما در این سال‌ها از این صنعت غافل شده ایم.

برای درک بهتر این مهم باید اشاره کرد که کشور کوچکی چون امارات با توسعه طرح نخیل با هزینه ۲۰ میلیارد دلار و احداث سه جزیره مصنوعی ارسال بقایای دو هواپیمای جنگی و چند جمبوجت و انتقال هفت قایق به اعماق دریا برای غواصان به ساخت یک پارک زیردریایی برای غواصان اقدام نموده است، این در حالی است که ما با توجه به طبیعت فوق زیبا و دوست‌داشتنی جزایر مختلف ایرانی برای گردشگری از این مهم غفلت کردیم.

پتانسیل‌های گردشگری دریایی در شمال و جنوب ایران

دسترسی دو سویه به دریا به‌عنوان یک مزیت نسبی گردشگری در ایران محسوب می‌شود قرار گرفتن سه استان شمالی، گیلان، مازندران و گلستان در سواحل دریای خزر که در فصل گرما می‌توانند میلیون‌ها نفر را به این سواحل جذب کنند که اشتغال، ارزش افزوده از برترین دست‌آوردهای این مهم برای استان‌های یاد شده است.

موانع

آزادسازی حریم دریا، مشخص نبودن متولی خاص ساماندهی دریا، رفع نقاط ضعف، تاسیسات اقامتی، برخورد با ساخت‌وسازهای بی‌رویه در ساحل، کمبود اعتبارات، خرید کشتی‌های مسافربری برگزار می‌تواند مسافرتی یک‌روزه و یک‌شبه در داخل کشتی در شمال از جمله کارهایی است که باید به آن‌ها پرداخته شود.



هرمی ماسه‌ای لوت است که حرکت این تپه‌ها را می‌توان مشاهده کرد. تماشای رودخانه (باکلات) با تمساح ایرانی از جاذبه‌های این منطقه است در کنار دریاچه هامون بسیاری از گونه‌های نادر حیوانی و گیاهی در خطر انقراض را می‌توان مشاهده کرد.

دریاچه ارومیه

در شمال غربی ایران واقع شده است و بزرگ‌ترین دریاچه درون سرزمینی ایران است آب آن بسیار شور و سواحل آن نمکزار است پارک ملی دریاچه ارومیه پس از مرداب انزلی جالب‌ترین زیستگاه طبیعی جانوران نادر در ایران به شمار می‌رود.

دریاچه ارومیه دارای ۱۰۲ جزیره است که همه آن‌ها در سازمان بونسکو به عنوان اندوخته طبیعی جهان به ثبت رسیده‌اند گردشگران می‌توانند با کشتی‌های توریستی از این جزایر دیدن کنند و وارد جزیره (کبودان) شوند. در سال‌های اخیر به دلیل مشکلات ناشی از خشک‌سالی سطح دریاچه فوق به شدت کاهش یافته ولی سال بارانی گذشته با توجه به بارش‌های زیاد و همچنین تمهیدات اندیشه شده از سوی دولتمردان دریاچه جان تازه‌ای گرفته است.

در بخش شمالی کشور همچنین شرایطی با توجه به شرایط خاص جغرافیایی نسبت به جنوب کشور وجود دارد این به این معناست که غفلت از بهره‌گیری بهینه از شرایط موجود سرمایه حاصل از درآمد توریسم منطقه را که حق ماست به جیب دیگران سرازیر می‌کند. بسیاری از کشورهای منطقه برای ساختن امکانات توریستی مجبور به تحمل هزینه‌های گزافند در حالی که مواهب طبیعی ما نیازی به صرف هزینه‌های آنچنانی ندارد، فقط مستلزم برنامه‌ریزی‌های درست است.



کندوکاوی در گردشگری دریایی کشور

همیشه‌گی پیش روی برنامه‌ریزی و تدوین نقشه راه برای تعیین محدوده عمل مسئولان اجرایی کشور بوده است و این مساله به ویژه آن جارخ می‌نماید که در یک مورد مشخص با اظهارات آماری مختلف و حتی ضد و نقیض از سوی مسئولان ارگان‌های مختلف و گاهی یک سازمان مواجه می‌شویم. علاوه بر این، موارد متعددی را می‌توان یافت که آمارهای اعلام شده از سوی مسئولان و نهادهای مرجع در داخل کشور با آمارهای گزارش شده توسط مجامع بین‌المللی دارای تفاوت فاحشی است که از مورد فوق به عنوان نمونه اخیر آن می‌توان نام برد.

این تناقضات آماری می‌تواند ناشی از اختلاف در منابع استخراج داده، روش‌های گردآوری داده و نیز تفاوت در روش‌های تحلیلی آماری باشد که به هر ترتیب به معنای عدم استقرار یک مرجع واحد و همچنین یک نظام جامع آماری مشخص در حوزه گردشگری کشور به عنوان پیش نیاز انجام مطالعات و تدوین برنامه‌های تحولی است.

اگر تعطیلات نوروز ۹۵ را برای این طرح مطالعاتی برگزینیم و استقبال عموم از سفرهای دریایی را بررسی کنیم در می‌یابیم که در این مدت مسافرت‌های دریایی از رشد ۹ درصدی برخوردار بوده است.

پیشنهادات

طبق اصل ۲۴ قانون اساسی ظرفیت و امکان واگذاری کشتیرانی به بخش خصوصی هیچ ممانعتی ندارد برای رفع مشکلات بخش خصوصی می‌بایست امکانات بایسته‌ای صورت گیرد.

تبلیغات نقش مهمی در جذب گردشگری دارد متاسفانه تبلیغات چه در داخل و چه در خارج کشور کافی نیست.

نماینده‌گی‌های جمهوری اسلامی در سراسر جهان با معرفی پتانسیل‌های طبیعی و تاریخی کشور آگاهی‌های لازم را به علاقه‌مندان انتقال دهند و با تسهیل مقررات روایت نقش خود را در این مهم ایفا نمایند.

بر اساس گزارش مجمع جهانی اقتصاد در باره رقابت‌پذیری مقاصد گردشگری جهان در سال ۲۰۱۵، میانگین هزینه کرد هر گردشگر خارجی در ایران سه هزار و ۲۷۱ دلار برآورد شده است. پیش از این معاون گردشگری سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، با استناد به مبلغ هزار و ۷۰۰ دلار به عنوان میانگین هزینه کرد هر گردشگر خارجی در منطقه، درآمد حاصل از ورود گردشگران در سال ۹۲ را شش میلیارد دلار اعلام کرد. این در حالی است که بنابر گزارش‌های سازمان جهانی جهانگردی، متوسط درآمد حاصل از هر گردشگر در خاورمیانه در سال ۲۰۱۳ حدود ۹۲۰ دلار و این رقم برای متوسط جهانی ۱۰۷۰ دلار بوده و در آمریکا نیز به عنوان کشوری با گردشگری لوکس به هزار و ۵۵۰ دلار رسیده است؛ رقمی که همچنان با هزینه کرد هزار و ۷۰۰ دلار اعلام شده، فاصله زیادی دارد.

ضعف آماری در بخش‌های مختلف و به‌طور خاص حوزه گردشگری، یکی از چالش‌های





بررسی موانع توسعه بنادر در ایران

امین بلالی

کارشناس امور بندری اداره بندر و دریانوردی خاگ

رشد اقتصادی از جمله اهدافی است که همواره مورد توجه دولت‌ها بوده است. در حال حاضر یکی از عمده‌ترین مشکلات کشورهای در حال توسعه، مسئله تامین منابع سرمایه‌گذاری و چگونگی جذب و نگهداری آن‌هاست. رشد اندک صنعت حمل و نقل در کشور ماطی سال‌های اخیر پاسخگوی تحولات عظیم و سریع تجارت جهانی نبوده و با توجه به سرمایه‌گذاری‌های اساسی و شتاب فراوان کشورهای منطقه در ایجاد قطب‌های تجاری، باید برنامه‌ریزی‌های گسترده‌ای در این زمینه انجام پذیرد. بدون شک تاخیر در این امر، رشد و توسعه این بخش اقتصادی را در ایران به مخاطره می‌اندازد. به همین منظور در این مطالعه هدف اصلی این است که با توجه به موقعیت استراتژیک ایران و برخورداری از فضاهای مناسب در زمینه دریایی، عوامل تعیین‌کننده سرمایه‌گذاری در سازمان بنادر و دریانوردی را مورد بررسی قرار داده و بهترین راهکار را در جهت جذب سرمایه به این سازمان ارائه دهیم. نقش بنادر در زنجیره عرضه و پشتیبانی تجاری جهانی موجب می‌شود تا بنادر قادر به کسب درآمدهای اضافی بسیار قابل توجهی شوند، که این درآمدها علاوه بر درآمدهای سنتی بنادر از محل فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و استفاده از تاسیسات و تجهیزات بندری به وجود آمده است. امروزه رقابت بین کشورهای سرمایه‌پذیر در زمینه جذب سرمایه‌های خارجی افزایش یافته است. این نوع سرمایه‌گذاری نقش موثری را در فرآیند رشد اقتصادی، و نیز در انتقال دانش فنی، مهارت‌های مدیریتی و انتقال تکنولوژی ایفا می‌کند. نقش بنادر در تجارت جهانی کاملاً کلیدی است و سهم زیادی از رشد تجاری قبل از بحران‌های مالی مرهون توسعه بنادر بوده است.

به فضای بزرگ‌تر را جهت این گونه فعالیت‌ها موجب شده است یعنی منطقه گسترده‌تری از اسکله و اطراف آن که قبلاً برای فعالیت‌های بندر نیاز نبود، اکنون لازم شده است. با سرازیر شدن سرمایه به مناطق بندری می‌توان با ایجاد امکانات و تسهیلات فرهنگی، توریستی و ورزشی نظیر موزه‌ها و آکواریوم‌ها و... شهرهای بندری را به سوی توسعه‌های منطقی هدایت کرد. امروزه سرمایه‌گذاران، سیاستمداران و... به خوبی متوجه شده‌اند که شهرهای بندری همانند معدن طلائی هستند که با ایجاد فرصت استثنایی می‌توانند

آی‌نیازی به توسعه بنادر هست؟

در مواقعی، تصمیم‌گیرندگان در شهرهای بندری مجبور می‌شوند مطابق با شرایط اضطراری رفتار کنند امروزه دیگر نباید از شهر بندری صحبت کرد بلکه باید از عبارت «منطقه بندری» استفاده نمود. در گذشته هیچ‌گاه طرحی در مورد ساخت شهر با بندر به‌طور همزمان مطرح نبوده است، اما بیشتر شهرهای ساخته شده در محل بنادر بوده است. در نظر نگرفتن فعالیت‌ها و وظایفی که یک بندر باید انجام دهد، در چندین دهه قبل، اکنون نیاز

افزایش رقابت، سازمان‌های مسئول بنادر را تحت فشار قرار داده تا فضای لازم، زیرساخت و تسهیلات تقاضا شده توسط مشتریان را فراهم کنند، توسعه بندر با موضوعاتی نظیر سازندگی و تخریب در خشکی و دریا مرتبط است. توسعه بندر اغلب به دلایلی چون، تعارض بین نیازها و تقاضاهای برخاسته از انگیزه‌های تجاری، مسائل الزام‌آور محیطی، نیازهای توسعه شهری و تعارضات عمومی برای فضا، بسیار دشوار است. (رضایی ۱۳۹۱)

درآمد بسیار عالی با قدرت ریسک پذیری بالا برای آن‌ها فراهم کنند و این امر را می‌توان با رشد بالای سرمایه‌گذاری در بنادر در سال‌های اخیر مشاهده کرد. افزایش قابل توجه در ترافیک بنادر موجب شده است بنادر زیادی اراضی کافی برای تجدیدنظر در شیوه‌های کاری خود با شهرها را نداشته باشند، همچنین فشارهای زیادی از طرف انجمن‌های حفظ محیط زیست به بنادر وارد می‌شود تا فعالیت‌های خود را منطبق با استانداردها کرده و مانع از تخریب منابع طبیعی شوند. علاوه بر این، شهرها این آمادگی را ندارند تا نسبت به تخصیص مجدد این زمین‌ها و سواحل به بنادر عقب‌نشینی کنند. این مساله امروزه با نزدیک‌تر شدن هرچه بیشتر فعالیت‌های بنادر به شهرها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده است چرا که فعالیت‌های بندری آلودگی‌های صوتی و روشنایی را ایجاد می‌کند که با توجه به کار مدام هفت‌روزه و تمام‌وقت، دیر یا زود برای ساکنین شهرها غیرقابل تحمل خواهد شد. البته ادغام شهرها و بنادر در بسیاری از نقاط جهان امری اجتناب‌ناپذیر است و با گشوده شدن درهای شهرها به سوی بنادر فعال بازرگانی، تقاضا برای سکونت در این شهرها خصوصاً داشتن محل سکونتی که دید مشرفی بر بندر داشته باشد، افزایش یافته است و این امر موجب ایجاد تفرجگاه‌ها نیز در فضاهای بین بنادر و شهرها شده است. همه این مشکلات که ناشی از عدم برنامه‌ریزی صحیح در نحوه ساخت بنادر و آینده‌نگری است، امروزه نگرانی‌هایی را برای کشورهایایی که اکثر واردات و صادرات خود را مرهون بنادر هستند، ایجاد کرده است. مهم‌ترین مشکل در این زمینه ترافیک بنادر است که با توجه به هم‌مرزی بنادر با شهرها باعث کندی در حمل و نقل و کاهش آسایش شهرنشینان شده است. (صمدی ۱۳۷۹)

اهداف سرمایه‌گذاری در بنادر

ارتقای نقش بنادر در اقتصاد ملی و استانی مستلزم ایجاد بسترهای مناسب و جذاب سرمایه‌گذاری است، از این رو فرآیند سرمایه‌گذاری در بنادر کشور به ترتیب اهمیت مبتنی بر اهداف زیر است:

جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی از طریق ایجاد فرصت‌های رقابتی سرمایه‌گذاری در بنادر

افزایش ترافیک دریایی از طریق استقرار فعالیت‌های مبتنی بر تجارت از راه دریا

ارتقاء بهره‌وری تاسیسات و تجهیزات بندری و دریایی بهبود شاخص‌های اقتصادی (تولید ناخالص داخلی استان‌های بندری، سرمایه‌گذاری و...)

افزایش اشتغال‌زایی

پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی و برقراری ارتباط تجارت بین‌المللی و تحرک در اقتصاد منطقه‌ای، تولید و پردازش کالا، انتقال فن‌آوری، صادرات مجدد و گسترش ترانزیت کالا. (بحرینی ۱۳۸۳)

موانع عدم توسعه بنادر ایران

بندری، به‌طوری‌که ظرفیت پیش‌بینی شده در زمان موردنظر مهیا نباشد

- عدم موفقیت در پیش‌بینی‌های مربوط به ترافیک در واکنش به تغییرات اصلی ناشی از توسعه‌های اقتصادی

- توسعه، ارتقا و نوسازی انبارها بدون فراهم کردن فضای کافی برای توسعه حجم ترافیک در طول ساخت

- ناکارآمدی مدیریت بندر و سازمان برنامه‌ریز در ایجاد برنامه‌های کافی و به‌موقع برای توسعه بندر

- عدم انعطاف در برنامه‌های توسعه به‌منظور ایجاد تغییر در نحوه جریان ترافیک در آینده

- مداخلات سیاسی و اجتماعی که در طول فرآیند تصمیم‌گیری رخ می‌دهند

• مدیریت

- عدم ثبات و عهده‌دار بودن کوتاه‌مدت پست‌ها توسط مدیران ارشد

- انتخاب مدیران ارشد بدون توجه به شرایط لازم جهت این شغل

- عدم آموزش کافی دیگر کارکنان، خصوصاً برای مدیران میانی و عملیاتی

- عدم مشارکت مستقیم مدیران در فعالیت‌های اصلاحی

• نیروی انسانی

- روابط انسانی ضعیف، که منجر به عملیات محدود و ناکارآمدی شود

- مشکلات ناشی از گروه اکثریت یا اقلیت کارکنان متناسب با موقعیت

- سازمان‌دهی ناکارای نیروی انسانی

- عدم موفقیت در انطباق عملیات کاری با شرایط بومی همانند آب و هوا

- ضعف در آموزش کارکنان اسکله، خصوصاً در

• برنامه‌ریزی نادرست

- سرمایه‌گذاری در اسکله‌های جدید بدون اطمینان از وجود مناطق پشتیبانی کننده، دسترسی بندر و سازگاری‌های عملیاتی مانند نیروی کار آموزش دیده، تجهیزات حمل کالا و فضای کافی انبار (چه در داخل و چه در خارج منطقه بندر) که بتوانند به این اسکله‌ها خدمات ارایه دهند

- حمل و نقل درون‌مرزی ناکافی (از نظر حجم و کارایی) مثلاً تعداد تریلر، اتوبان‌ها، خطوط ریلی و مسیر دسترسی دیگر به بندر

- تاخیر در تکمیل پروژه‌های توسعه‌ای حمل و نقل و



استفاده از تجهیزات پیچیده

• ناهماهنگی

- فقدان همکاری و هماهنگی در بین سازمان‌ها و بخش‌های خصوصی و دولتی که در بندر مشغول به کار هستند

- نبود مشارکت و همفکری بین سازمان بندر و استفاده کنندگان از بندر در رابطه با توسعه و عملیات

• ترافیک

- ترافیک غیرمنظم به علت سیاست‌های نادرست واردات و صادرات

- اختلالات ترافیکی کوتاه‌مدت به علت ضعف در برنامه‌ریزی کشتی‌ها که منجر به تجمع آن‌ها می‌شود

- انجام عملیات مربوط به کشتی‌های زیادی در یک مسیر مشخص، که در نتیجه تناژهای پایین را طلبیده و استفاده ناکارا از اسکله را منجر می‌شود

- انبار کالا، در بندر بارگیری، بدون توجه به کارایی عملیات تخلیه

- ارایه کالاهایی با بسته‌بندی نامناسب برای جابه‌جایی در بندر

- گیرندگان بدون منابع مالی کافی یا تسهیلات لازم برای تحویل گرفتن کالا

- توقف بیش از اندازه کشتی‌ها در اسکله به دلایلی مانند عدم نظم در برنامه‌ریزی آن‌ها

• عملیات

- سیاست‌های نادرست که منجر به استفاده از تسهیلات حمل و نقل برای انبار طولانی‌مدت کالا در جایی که فضای کافی وجود ندارد، می‌شود، بنابراین خروجی اسکله را کاهش می‌دهد. (بندر و دریا ۱۳۸۹)

- کمبود تسهیلات انبار در بندر یا مناطق درون مرزی، تا کالاهای برای مدت طولانی در تسهیلات ترانزیتی بندر باقی بماند

- نیاز به حمل کالاهای فله در اسکله‌های کالای

عمومی

- فضای ذخیره کم برای مواجهه با مواقع اوج یافتن تقاضا برای جا در بندر

- نیاز به کنترل شدید به علت دزدی و قاچاق که مانع از حمل و نقل راحت و کارا می‌شود

- کمبودهای مالی برای تهیه تجهیزات مدرن حمل و نقل

- ترکیب نامناسب تجهیزات حمل به علت موقعیت و شرایط خارج از کنترل مدیریت بندر

• نگهداری

- سیاست‌های ناکافی در نگهداری از دلایلی اصلی از سرویس خارج شدن تجهیزات است که از جمله عوامل دخیل در آن می‌توان موارد زیر را نام برد:

- نبود نگهداری پیشگیرانه و عملیاتی

- پرسنل مسئول نگهداری غیرواجد شرایط

- بی‌توجهی به انبار کافی قطعات یدکی

- استانداردسازی‌های ناکافی انواع تجهیزات

• رویه‌های ترخیص

- تاخیر در رساندن اسناد

- اسناد ناقص

- استفاده از شیوه‌ها و مستندسازی‌های منسوخ

- شیوه‌های منسوخ ترخیص برای کالا و کشتی

- اجازه به واردکنندگان جهت سفارش محموله‌ها بدون داشتن پشتوانه مالی برای دریافت داشتن محموله خود

• سایر عوامل

- تغییر در انواع کشتی‌ها، بدون مشورت کافی ابتدایی، که منجر به ناکارایی موقت می‌شود

- مشکلات ناشی از شیوه‌های جدید حمل کالاهای

- انتقال و ترانشیپمنت اضطراری کالاهای یک بندر دیگر، که منجر به افزایش کالاهایی که یک بندر باید جابه‌جا کند، می‌شود

- تغییرات دوره‌های آب و هوایی بدون انتظار

• وظیفه و موقعیت بندر

- امکان افزایش دسترسی به فضای پشتیبانی کننده در بنادر مجاورت با زمین‌های اشغال شده توسط شهرها

- فعالیت‌های انجام شده در محدوده بندر، که مستقیماً به حمل و نقل کالا مرتبط نیست، اما ممکن است با افزایش خروجی بندر در تعارض باشد (برای مثال، کنترل‌های گمرک، شیوه‌های بازرسی و ...)

- مشکلات ترافیکی که ممکن است به علت تداخل ترافیکی با کشورهای محدود به خشکی رخ دهد

- بنداری که به عنوان یک منطقه تجاری و ترافیکی عمل می‌کند، ممکن است در اثر تصمیمات کشورهای همسایه موقعیت خود را از دست بدهند

- در طولانی‌مدت ارایه راه‌حل‌هایی برای حذف تراکم به‌طور مسلم این مشکلات را برطرف می‌کند اما

- در کوتاه‌مدت می‌توان از گزینه‌هایی همانند زیر استفاده کرد:

۱- استفاده از دیگر بنادر نزدیک

۲- استفاده از دیگر انواع کشتی‌ها، به‌طور مثال کشتی‌های رور که به‌طور قابل توجهی به کاهش تراکم ترافیک در برخی بنادر کمک خواهد کرد

۳- استفاده از شیوه حمل و نقلی دیگر مثلاً هوایی

۴- تصویب سریع قوانینی به‌منظور کنترل بهتر جریان ترافیک ورودی به کشور

• فرآیند اصلاح بنادر

با مطالبی که بیان شد نیاز به اصلاح بنادر مشخص می‌شود اما فرآیند اصلاح بنادر امری نیست که در کوتاه‌مدت قابل اجرا باشد و گاهی مدت طولانی لازم دارد با این حال، ایجاد دانش لازم جهت پیشبرد فرآیند اصلاحات را در بیشتر کشورها باید از صفر آغاز کرد. یک برنامه خصوصی سازی موفق می‌تواند

دولت را از بند هزینه‌های غیرضروری آزاد کند و بودجه بیشتری را برای برنامه‌هایی نظیر تسهیلات اجتماعی دولت در اختیار او قرار دهد.

مزایای مورد انتظار را می‌توان به شکل زیر خلاصه



کرد:

● دولت

■ در سطوح کلان اقتصادی: بهبود توان رقابتی تجارت خارجی به وسیله کاهش هزینه‌های حمل و نقل و خصوصاً هزینه‌های خدمات بندری، بهبود کارایی بندر در حوزه زمینی و دریایی

■ در سطوح خرد اقتصاد: سبک کردن بار مالی بودجه‌های ملی به وسیله انتقال بخشی از سرمایه‌گذاری‌ها و هزینه‌های عملیات روی بخش‌های خصوصی و افزایش درآمد از دارایی‌های بی بهره

● اپراتورهای پایانه

کنترل مؤثر هزینه‌های خدمات و عملیات بندری، کارایی بیشتر در استفاده از دارایی‌های حمل و نقل و موقعیت رقابتی بهتر در بازارهای حمل و نقل و فرصت‌های تجاری بیشتر در رشد بخش‌ها مثلاً بخش کانتینر

● صادرکنندگان و واردکنندگان

کاهش هزینه‌های بندر و در نتیجه کارایی عملیاتی بیشتر، نرخ حمل و نقل دریایی و هزینه‌های پایین‌تر و رقابت پذیری بهتر صادرکنندگان در بازارهای خارجی

● مشتریان

قیمت پایین‌تر کالاهای مصرفی، و دسترسی بهتر به طیف وسیع‌تری از محصولات که به واسطه افزایش رقابت بین عرضه‌کنندگان به وجود آمده است.

هدف مجموعه برنامه‌های توسعه بندری، فراهم آوردن حمایت از تصمیمات مؤثر سیاست‌گذاران که اصلاحات را برای نهادهای عمومی که فراهم آورنده هدایت‌کننده و قانون‌گذار در خدمات بندری در کشورهای در حال توسعه هستند، به‌طور ویژه اهداف این مجموعه برنامه‌های توسعه‌ای عبارت است از:

- درک نیازها، چالش‌ها و خطرات برای اصلاح

بخش‌ها و طراحی مجدد نهادها که از تغییر محیط‌های تجاری احاطه‌کننده عملیات‌های بندری ناشی می‌شود

- انتخاب از بین گزینه‌ها برای مشارکت بخش خصوصی و تحلیل مفاهیم برای تعریف مجدد عملیات‌های وابسته، و رابطه قانونی بین بخش خصوصی و دولتی

وضع قوانین، قراردادهای و اجاره‌ها برای نظارت بر مشارکت بخش خصوصی

مدیریت تحول جهت افزایش مشارکت بخش خصوصی

نتیجه‌گیری

در اثر توسعه حمل و نقل بین‌المللی، شهرها و بنادر مجبور به همکاری بیشتر با یکدیگر شده‌اند تا در کنار هم بتوانند ادامه حیات دهند. توسعه مجدد شهر بندر و تحولات ساحلی باعث افزایش اهمیت این مناطق همانند مناطق مرکزی شده است همزمان با توسعه بندر، فعالیت‌هایی صورت می‌گیرد که اثراتی را به دنبال دارد از جمله این فعالیت‌ها و اثرات آن می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

*گسترش حوزه بندری (دریایی): جبران خسارات از بین رفتن موجودات دریایی که در آن محل زندگی می‌کنند، تغییر نقشه‌های دریایی، عمق‌سنجی و لایروبی

*گسترش حوزه بندری (زمینی): از بین رفتن موجودات زمینی ساکن در آن زیستگاه و مشکلات مربوط به زمین‌های از قبل آلوده

*زیرساخت‌های حمل و نقل: فعالیت‌های ساختمانی زیاد و افزایش بالقوه در آلودگی صوتی و آلودگی‌های هوا

*توسعه یا جابه‌جایی پایانه: همه مباحث مربوط به هوا، آب، خاک، رسوب و موجودات زنده آن زیستگاه

*توسعه مناطق ویژه صنعتی

تغییرات بالقوه در آب‌های زیرزمینی آلودگی‌های بندر در طول هفت روز کار مداوم از مواردی است که می‌تواند به‌زودی توسط ساکنان جدید برای زندگی در بندر غیرقابل تحمل شود، بنابراین همه اقدامات پیشگیرانه در این زمینه باید مدنظر قرار گیرد و یک بندر نمونه نیز باید شناخته‌شده و مورد قدردانی واقع شود. همه بنادر خصوصاً بندری که تاکنون بدون هیچ‌الگو و برنامه خاصی گسترش یافته‌اند نیازمند تجدیدنظر در خط‌مشی‌های توسعه خود هستند تا در آینده دچار چالش نشوند ترافیک بندر و نزدیکی مناطق شهری به حوزه بندری نیز باید مورد بررسی دقیق قرار گیرد.

منابع

منابع فارسی مورد استفاده در متن
منصور کیانی مقدم و همکاران، مهرماه ۱۳۸۹
حسین زاده بحرینی ۱۳۸۳
حسن رضایی ۱۳۹۱
بهرنگ صمدی، بهار ۱۳۷۹

- ۱- پایان‌نامه کارشناسی ارشد، موانع و مشکلات سرمایه‌گذاری خارجی در صنایع زیربنایی ایران، به‌رنگ صمدی، بهار ۱۳۷۹
- ۲- ارزیابی موفقیت صنایع دریایی براساس اهداف برنامه چهارم توسعه، منصور کیانی مقدم، امیر سعید نورامین، علیرضا کاظمی آسیابار، دوازدهمین همایش صنایع دریایی، MIC، ۲۰۱۰، ایران، زیباکنار، ۲۷ الی ۲۹ مهرماه ۱۳۸۹
- ۳- بررسی عوامل مؤثر بر امنیت سرمایه‌گذاری در ایران، حسین زاده بحرینی ۱۳۸۳
- ۴- رقابت جهانی ایران؛ موانع و راهکارها، دکتر حسن رضایی، مجله سیاسی اقتصادی، شماره ۲۸۸، ص ۱۵۴، تابستان ۱۳۹۱





بررسی آموزش حقوق بین الملل دریایی در دانشگاه‌های کشور و موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا در سال ۲۰۱۶

علی اکبر عیسی زاده

کارشناس شبکه اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

لزوم توجه به آموزش علوم و مهارت‌های دریایی امری روشن و بدیهی است زیرا امروزه قریب به ۹۰ درصد حمل و نقل جهانی از طریق دریا صورت می‌پذیرد. لیکن علاوه بر مهارت‌های دریایی، آشنایی با حقوق بین الملل دریایی نیز از اهمیت زیادی برخوردار است. بر این اساس کوجی سیکیمیزو- دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی- چندی پیش اعلام کرد: ما در میان سازمان‌های تخصصی زیرمجموعه سازمان ملل متحد در IMO با داشتن دو موسسه وابسته آموزشی یعنی دانشگاه جهانی دریانوردی و موسسه حقوق بین الملل دریایی (در مالتا)، بی‌همتا هستیم. با عنایت به وجود دریای خزر در شمال ایران و همچنین خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و تردد کشتی‌ها در آن‌ها به خصوص در جنوب ایران، آشنایی با قوانین و حقوق بین الملل دریایا، کشتیرانی، محیط زیست دریایی و امنیت دریانوردی بیش از پیش لازم و ضروری به نظر می‌رسد. در این بررسی و تحقیق سعی شده است تا درباره دانشگاه‌های مرتبط با دریا و دریانوردی ایران و بررسی وضعیت حقوق بین الملل دریایی در آن‌ها، نگاهی هر چند مختصر داشته باشیم و سپس به بررسی رشته حقوق بین الملل دریایی در موسسه بین المللی دریانوردی مالتا از جهات مختلف نظیر تاریخچه تاسیس، چشم‌انداز و اهداف موسسه، رشته حقوق بین الملل دریایی در مقطع ارشد و دکترا به همراه جزئیات واحدهای درسی در سال ۲۰۱۶ میلادی، نحوه اخذ پذیرش، هزینه‌های تحصیلی و زندگی در شهر مالتا جزیره مالت و سایر موارد مرتبط بپردازیم.

مقدمه‌ای بر حقوق بین الملل دریا و حقوق بین الملل دریایی

از نظر جغرافی دانان، دریا به مجموعه فضاهای حاوی آب شور گفته می‌شود، در حالی که در حقوق بین الملل این فضاها به شرط ارتباط آزاد و طبیعی در سرتاسر کره زمین، دریا تلقی می‌شوند، لذا توده‌های آب شور بسته مانند دریای خزر، بحر المیت و دریاچه‌های بزرگ شور، به لحاظ حقوقی نمی‌توانند دریا باشند. اقیانوس‌ها در حقوق بین الملل در مفهوم دریا به کار می‌روند [۱].

امروزه با پیشرفت تکنولوژی و در نتیجه شناخت بیشتر از منابع دریایا و توان بهره‌برداری از این منابع، دریایا از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند و این در حالی است که ۹۰ درصد از مناطق بستر و زیر بستر اقیانوس‌ها برای انسان‌ها تقریباً ناشناخته مانده‌اند. اقیانوس‌ها در حدود ۷۱ درصد سطح کره زمین را در بر گرفته‌اند و سرشار از منابع عظیم نفت و گاز، کلوخه‌های معدنی و مواد غذایی هستند [۲]. از طرف دیگر حمل و نقل دریایی از مناسب‌ترین و با صرفه‌ترین روش‌های حمل و نقل محسوب می‌شود.

دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و ایمنی دریایا [۴]. لیکن در بسیاری از رشته‌های تحصیلی کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی (از جمله در موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا) دیده می‌شود که حقوق بین الملل دریا به عنوان یکی از دروس رشته کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی تدریس می‌شود.

وضعیت آموزش حقوق بین الملل دریایی در دانشگاه‌های ایران

در بین دانشگاه‌های کشور که به امر آموزش علوم دریایی می‌پردازند می‌توان به دانشگاه آزاد اسلامی واحد خارک، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، دانشگاه علوم دریایی و دریانوردی چابهار و دانشکده علوم دریایی محمودآباد اشاره نمود که به صورت تخصصی به آموزش مهارت‌های دریانوردی می‌پردازند لیکن دانشگاه‌ها و دانشکده‌های دیگری نظیر دانشکده مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیرکبیر، دانشگاه صنعتی شریف، دانشگاه خلیج فارس بوشهر، دانشکده علوم و مهندسی

برای همین دریایا همواره مورد کشمکش دولت‌ها خواهند بود، از این رو، حقوق دریایا می‌تواند با تعیین قلمرو دریایی دولت‌ها، چگونگی بهره‌برداری از منابع و استفاده از دریایا و تنظیم روابط دولت‌ها در این عرصه، موجب حفظ محیط زیست دریایی و کاهش نزاع‌های مربوطه شود.

حقوق دریایا مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط میان دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی و دولت‌های محصور در خشکی و یا سازمان‌های بین المللی در رابطه با مناطقی از دریا که می‌تواند تحت صلاحیت یک دولت ساحلی و یا در موارد صلاحیت دولت‌ها باشد [۳].

تفاوت حقوق دریایا با حقوق دریایی را می‌توان به شرح ذیل خلاصه نمود:

حقوق دریایا یکی از شاخه‌های حقوق بین الملل است که مربوط به روابط بین المللی دولت‌ها یا سازمان‌های بین المللی در مناطق مختلف دریایی است، ولی حقوق دریایی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورهای در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. از جمله موضوعاتی مانند حمل و نقل

دریایی دانشگاه صنعتی مالک اشتر اصفهان و گروه سازه‌های هیدرولیکی و دریایی دانشگاه تربیت مدرس وجود دارند که به آموزش و تدریس برخی از رشته‌های دریایی می‌پردازند. با بررسی رشته‌های دانشگاه‌ها و دانشکده‌های فوق و نگاهی به دفترچه راهنمای ثبت نام کارشناسی و کارشناسی ارشد کنکور سراسری و آزاد سال ۱۳۹۵ ورود به دانشگاه‌ها و موسسات آموزش عالی کشور به سهولت می‌توان پی برد که در هیچ یک از دانشگاه‌ها و دانشکده‌های ایران و در هیچ یک از مقاطع تحصیلی، رشته تحصیلی به نام حقوق بین الملل دریایی و حتی حقوق بین الملل دریاها به صورت مستقل ارائه نمی‌شود. با نگاهی به دفترچه راهنمای ثبت نام کارشناسی ارشد می‌توان دریافت که در مقطع ارشد ۳۲ گرایش حقوق از جمله حقوق خانواده، پزشکی، هوایی، حمل و نقل، نفت و گاز و... وجود دارد و اثری از حقوق بین الملل دریایی و دریاها وجود ندارد و تنها در قالب دو واحد درسی حقوق دریاها تدریس می‌شود. بنابراین تا این لحظه هیچ سهمی را برای دانشگاه‌های داخل در زمینه آموزش حقوق بین الملل دریایی نمی‌توان قایل شد.

آموزش حقوق بین الملل دریایی در مقطع کارشناسی ارشد در موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا در سال ۲۰۱۶

موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا زیر نظر سازمان جهانی دریانوردی در سال ۱۹۸۸ در شهر مالتا «کشور مالت» با هدف تربیت نیروی انسانی و وکلای ماهر و رفع مشکلات حقوقی دریایی تاسیس شد و یکسال بعد در سال ۱۹۸۹ نسبت به جذب دانشجویان حقوق بین الملل دریایی و آموزش آن‌ها همت گمارد. تاکنون موسسه ۲۶ دوره فارغ التحصیلی دانشجویان کارشناسی ارشد تا ۳۰ می ۲۰۱۵ داشته است و تا پایان سال ۲۰۱۴ بیش

از ۶۳۸ نفر از بیش از ۱۳۱ کشور جهان در مقاطع دیپلم، ارشد و دکترا فارغ التحصیل شده‌اند و بسیاری از فارغ التحصیلان در کشورهای خود در پست‌های مهم و حساس مدیریتی و عملیاتی دریایی مشغول به فعالیت می‌باشند. از کشور ما ایران نیز تاکنون هشت نفر از موسسه فوق الذکر فارغ التحصیل شده‌اند که مشخصات آن‌ها و همه فارغ التحصیلان در وبسایت موسسه وجود دارد. موسسه مذکور زیر نظر سازمان جهانی دریانوردی بوده و به هیچ وجه نظر وزارت علوم کشور مالت نیست و بدیهی است دارای قوانین آموزشی مختص به خود است که به تشریح آن‌ها خواهیم پرداخت. موسسه در رشته کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی (آموزشی و پژوهشی با ۴۵ واحد آموزش و ۱۵ واحد پایان نامه حداکثر ۱۰ هزار کلمه‌ای (Master of Laws in International Maritime Law) و یا صرفاً پژوهشی با تعداد محدودی دوره آموزشی و پایان نامه بین ۳۰ هزار تا ۵۰ هزار کلمه‌ای (Magister Juris (M. Jur.) In international maritime law)) و دکترای حقوق بین الملل دریایی (Doctor of Philosophy (Ph.D.) in international maritime law) و همچنین دوره‌های کوتاه مدت دریایی و حقوق دریایی و همچنین دیپلم پیشرفته حقوق بین الملل دریایی (Advanced Diploma in International Maritime Law) (پاس کردن ۲۵ واحد درسی در طول حداقل یک و حداکثر پنج سال به صورت گسسته و مناسب برای کسانی که فقط در سال چند هفته می‌توانند در موسسه حضور داشته باشند.) به آموزش متقاضیان می‌پردازد. موسسه در داخل دانشگاه مالتا واقع شده است و هم‌اکنون در نظام رتبه‌بندی وبومتریک دانشگاه مالتا در رتبه ۱۲۹۰ جهان قرار دارد ولی نام موسسه مذکور در نظام رتبه‌بندی وبومتریک دیده نمی‌شود که با توجه به تخصصی بودن موسسه و محدود بودن رشته‌های آن، امری بدیهی است و مدارک موسسه مذکور در سال‌های نه‌چندان دور

در مقطع کارشناسی ارشد توسط وزارت علوم مورد تایید بوده است لیکن با عنایت به این که هیچ وقت نام موسسه در سایت دانشگاه‌های مورد تایید وزارت علوم قرار نداشته است، می‌بایست دانشجویانی که قصد بازگشت به کشور را دارند، قبل از ادامه تحصیل نسبت به تایید مدارک موسسه مذکور از وزارت علوم استعلام‌های لازم به عمل آورند. در ادامه به تشریح نیازمندی‌های ورود به دوره کارشناسی ارشد، طول دوره، شهریه و واحدهای درسی دوره می‌پردازم:

۱-۴ شهریه دوره‌های کارشناسی ارشد و پیش نیازهای ورود به موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا در سال ۲۰۱۶ و هزینه‌های زندگی در مالتا

هزینه دوره یک ساله کارشناسی ارشد برای سال ۲۰۱۶ در حدود هفت هزار و ۵۹۶ یورو است. فرد متقاضی برای ورود به دوره کارشناسی ارشد می‌بایست حداقل دارای مدرک کارشناسی حقوق، دارای توانایی کار با کامپیوتر و نرم‌افزارهای عمومی نظیر مایکروسافت ورد بوده و مهم‌تر از همه داشتن مدرک زبان انگلیسی معتبر است. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره شایسته است دارای مدرک تافل PBT با نمره بالاتر از ۶۰۰ و یا مدرک IELTS با نمره بالاتر از شش و یا مدرک حرفه‌ای زبان کمبریج (CPE) باشند تا بتوانند مستقیماً وارد دوره کارشناسی ارشد یک ساله شوند. لیکن متقاضیانی که مدارک زبان با نمرات پایین‌تر از سطح فوق و یا مدارک زبان غیر از مدارک فوق دارند، ممکن است توسط دانشگاه مورد توجه قرار گیرند.

مالتا جزیره کوچکی است در ابعاد ۲۷ کیلومتر در ۱۴/۴ کیلومتر که در جنوب ایتالیا و شمال تونس واقع شده است. دارای آب و هوای عموماً گرم بوده و بالاترین درجه حرارت در تابستان ۳۵ درجه سلسیوس و از نوامبر تا آوریل به‌طور میانگین دارای دمای ۱۴ درجه سلسیوس و در زمستان دارای دمای



جدول شماره ۱: واحدهای درسی دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی موسسه بین الملل دریایی مالتا

ردیف	Course Name	درس کارشناسی ارشد
۱	Introductory Courses	مقدمات (کشتی، دریا، حقوق بین الملل)
۲	International Law of The Sea	حقوق بین الملل دریا
۳	International Marine Environmental Law	حقوق بین الملل محیط زیست دریایی
۴	International Maritime Security Law	حقوق بین الملل امنیت دریایی
۵	Shipping Law	حقوق کشتیرانی
۶	(Maritime Legislation (Drafting Project	قانون گذاری دریایی (پیش نویس پروژه)
۷	Dissertation	پایان نامه

در پایان دوره کلیه دانشجویان جهت بازدید از سازمان جهانی دریانوردی، موسسه لویدز و سایر موسسات مرتبط در یابی عازم لندن خواهند شد.

جدول شماره ۲: نمونه سیستم نمره دهی در دانشگاه های خارجی و معادل آن در ایران

Level	Grade	Grade Point	Percentage	معادل میانگین کل نمرات در سیستم نمره دهی ایران	سطح کیفی نمرات
Distinction Grade	+A	۴,۰	٪۱۰۰ >= ۹۰	از ۱۸ تا ۲۰	ممتاز
Excellent Grade	A	۳,۸۳	٪۹۰ >= ۸۵	از ۱۷/۹۹ تا ۱۷	عالی
	-A	۳,۶۷	٪۸۵ >= ۸۰	از ۱۶/۹۹ تا ۱۶	
Good Grade	+B	۳,۳۳	٪۸۰ >= ۷۵	از ۱۵/۹۹ تا ۱۵	خوب
	B	۳,۰	٪۷۵ >= ۷۰	از ۱۴/۹۹ تا ۱۴	
	-B	۲,۶۷	٪۷۰ >= ۶۵	از ۱۳/۹۹ تا ۱۳	
Pass Grade	+C	۲,۳۳	٪۶۵ >= ۶۰	از ۱۲/۹۹ تا ۱۲	کافی
	C	۲,۰	٪۶۰ >= ۵۵	از ۱۱/۹۹ تا ۱۱	
	-C	۱,۶۷	٪۵۵ >= ۵۰	از ۱۰/۹۹ تا ۱۰	
Poor Grade	D	۱,۰	٪۵۰ >= ۴۰	از ۸ تا ۹/۹۹	ضعیف
Fail Grade	F	۰,۰	٪۴۰ >	۷/۹۹ تا ۰	رد

جدول شماره ۳: درس مقدماتی با جزئیات در دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی

ردیف	Course Name	مباحث	درس مقدماتی
۱	Introductory Courses	Introduction to Ships & Shipping	مقدمه ای بر کشتی و کشتیرانی
		Technical Aspects of Shipping	جنبه های فنی کشتیرانی
		The Economic Aspects of Shipping	جنبه های اقتصادی کشتیرانی
		Introduction to Public International Law	مقدمه ای بر حقوق بین الملل عمومی
		The Law of International Organizations	حقوق سازمان های بین المللی
		Introduction to Shipping Law	مقدمه ای بر حقوق کشتیرانی
		Significance of Ethics in International Maritime Law	اهمیت اخلاق در حقوق بین الملل دریایی

جدول شماره ۴: درس حقوق بین الملل دریا با جزئیات در دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی

ردیف	Course Name	مباحث	درس حقوق بین الملل دریا
۲	International Law of The Sea	Historical Background	تاریخچه
		General Introduction & Elements of the Law of the Sea	معرفی عمومی و عناصر حقوق دریا
		Baselines	خط پایه
		Internal Waters & Territorial Sea	آب های داخلی و دریای سرزمینی
		Straits Used for International Navigation	تنگه های استفاده شده برای ناوبری بین المللی
		Archipelagic States	دول مجمع الجزایر
		Contiguous Zone	مناطق هم جوار
		Continental Shelf	فلات قاره
		Exclusive Economic Zone	منطقه اقتصادی انحصاری
		Fisheries	
		Land-Locked States & Geographically Disadvantaged States	مناطق محصور و محروم در خشکی
		The High Seas	دریاهای آزاد
		Regime of Islands	رژیم جزایر
		Enclosed & Semi-Enclosed Seas	دریاهای محصور و نیمه محصور
		Legal Regime of the Arctic	رژیم حقوقی قطب شمال
		International Seabed Area	نواحی و بستر بین المللی دریا
		Marine Scientific Research	تحقیق علمی دریایی
Development & Transfer of Marine Technology	توسعه و انتقال فن آوری دریایی		
Protection of Underwater Cultural Heritage	حفاظت از میراث فرهنگی زیر دریا		
Settlement of Disputes	حل و فصل اختلافات		

جدول شماره ۵: درس حقوق بین الملل محیط زیست دریایی با جزئیات در دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی

ردیف	Course Name	مباحث	درس حقوق بین الملل محیط زیست دریایی
۳	International Marine Environmental Law	Introduction to Marine Environmental Law	مقدمه ای بر حقوق بین الملل محیط زیست دریایی
		Prevention of Pollution	جلوگیری از آلودگی
		Preparedness, Response and Co-operation	آمادگی، مقابله و همکاری
		Liability and Compensation	مسئولیت و جبران خسارت

جدول شماره ۶: درس حقوق بین الملل امنیت دریایی با جزئیات در دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی			
۴	International Maritime Security Law	Introduction to International Maritime Security Law	درس حقوق بین الملل امنیت دریایی
		Piracy, Hijacking & Armed Robbery Against Ships	مقدمه ای بر حقوق بین الملل امنیت دریایی
		The Human Dimension	دزدی دریایی، ربودن و سرقت مسلحانه کشتی
		The Trafficking of Illicit Drugs	ابعاد انسانی
		The Trafficking of Illicit Arms	قاچاق مواد مخدر
		Maritime Terrorism & Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation	تروریسم دریایی و اعمال غیرقانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی
		Ship & Port Facility Security	کشتی و امنیت امکانات بندری
		Other Maritime Security Issues	سایر مباحث امنیت دریایی

جدول شماره ۷: درس حقوق کشتیرانی با جزئیات در دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی			
۵	Shipping Law	Nationality, Registration & Ownership of Ships	ملیت، ثبت و مالکیت کشتی‌ها
		Proprietary Interests in Ships	سود و بهره مالکان در کشتی‌ها
		Enforcement of Maritime Claims	انجام دعاوی دریایی
		Carriage of Goods By Sea	حمل و نقل کالا در دریا
		Carriage of Passengers & Their Luggage	خدمات حمل نقل مسافر و بار
		Maritime Labor Law	حقوق کار دریایی
		Law of Maritime Safety	حقوق ایمنی دریایی
		Law of Maritime Collisions	حقوق تصادم دریایی
		Law of Salvage & Wreck	حقوق خرابی و نجات دریایی
		Law of General Average	حقوق متوسط عمومی
		Law of Towage	حقوق یدک‌کشی
		Law of Pilotage	حقوق راهنمایی (پایلوتی)
		Limitation of Liability for Maritime Claims	محدودیت مسئولیت دعاوی دریایی
		Law of Marine Insurance	حقوق بیمه دریایی
		Private International Law	حقوق بین الملل خصوصی

جدول شماره ۸: درس قانون‌گذاری دریایی با جزئیات در دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی			
۶	Maritime Legislation	General	قوانین عمومی
		Maritime	قوانین دریایی

در این درس کلیه دانشجویان می‌بایست نسبت به نوشتن و پیشنهاد یک قانون دریایی تحت عنوان درسی «پیش‌نویس پروژه (Drafting Project)» همت گمارند.

(تحت عنوان فرعی Drafting Project) ارایه می‌شود که دانشجویان در یک کار تحقیقی می‌بایست به بررسی قوانین دریایی بپردازند. همزمان ۱۵ واحد پایان‌نامه خواهند داشت که در اوایل ترم و پس از تصویب پروپوزال هر دانشجو می‌بایست به صورت انفرادی تهیه و ارایه نماید. هر واحد معادل ۲۵ ساعت کاری (کلاس درس به علاوه مطالعه و تحقیق) است.

از ۱۲ سپتامبر سال جاری (۲۱ شهریور) شروع و تا ۳۰ می سال بعد (۹ خرداد) پایان می‌یابد. با مرور دروس ارایه شده بر روی سایت می‌توان دریافت که مانند اکثر دانشگاه‌های اروپایی، دانشجویان شش درس ۷/۵ واحدی (مجموعاً ۴۵ واحد آموزشی) می‌گذرانند که یکی از دروس ۷/۵ واحدی با عنوان اصلی قانون‌گذاری دریایی

میانگین هفت درجه سلسیوس است. در زمستان امکان بارش زیاد است و داشتن لباس گرم و ضد آب الزامی است. هزینه زندگی معمولی در شهر مالتا کشور مالت شامل حداقل ۳۵۰ تا ۴۵۰ یورو هزینه اجاره یک سوئیت معمولی و ۱۵۰ تا ۲۵۰ یورو برای غذا و ایاب و ذهاب لازم است. البته این موضوع کاملاً بستگی به دانشجو دارد و در صورت داشتن خانواده هزینه‌ها به مراتب بیشتر خواهد بود.

۲-۴ ساختار دوره‌های کارشناسی ارشد موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا و مروری بر دروس دوره

دوره‌های کارشناسی ارشد در اروپا 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 یک و نیم‌ساله با ۹۰ واحد آموزشی و پژوهشی (۶۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) و دوره‌های دو‌ساله با ۱۲۰ واحد آموزشی و پژوهشی (۹۰ واحد آموزشی و ۳۰ واحد پایان‌نامه) وجود دارند. طول دوره کارشناسی ارشد در موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا یک سال (تقریباً ۹ ماه) و دو ترم می‌باشد که معمولاً



جدول شماره ۱ واحدهای درسی دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی را به صورت اجمالی نشان می دهد.

متقاضیان برای ثبت نام می بایست تا قبل از سپتامبر هر سال (۸ شهریور) با مراجعه به سایت موسسه و فراهم نمودن و تکمیل مدارک و پرداخت ۱۵۰ یورو هزینه بررسی پرونده نسبت به ارسال مدارک اقدام و پس از تایید پذیرش قطعی توسط موسسه نسبت به پرداخت هزینه اولیه اقدام نمایند.

بر روی سایت موسسه نحوه ارزیابی دانشجویان با جزئیات ارایه نشده است و تنها به ارزیابی از طریق آزمون کتبی و انجام تکالیف و تحقیق و دفاع از پایان نامه اشاره شده است، لیکن با عنایت به این که موسسه زیر نظر سازمان جهانی دریانوردی است بعید نیست سیستم ارزیابی نمره دهی آن مانند سیستم نمره دهی دانشگاه جهانی دریانوردی باشد یعنی سیستم نمره دهی آن بر اساس ارزش گذاری صفر تا چهار می باشد و مدرک کارشناسی ارشد (Master of Law) تنها به دانشجویانی که موفق به کسب معدل ۲/۶۷ از ۴ با محاسبه ۶۰ واحد درسی شوند، اعطا می شود و در غیر این صورت گواهی دروس پاس شده و یا مدرک «دیپلم پیشرفته» (Advanced Diploma) اعطا می شود که نشان دهنده گذراندن حداقل ۲۵ واحد درسی است و در ایران ارزش ندارد. جدول شماره ۲ نمونه سیستم نمره دهی دانشگاه های خارجی و معادل آن در ایران را نشان می دهد. جداول شماره ۳ تا ۸، لیست واحدهای درسی به همراه جزئیات دوره کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دریایی موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا را نشان می دهد.

آموزش حقوق بین الملل دریایی در مقطع دکترا در موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا در سال ۲۰۱۶

موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا در سال ۲۰۱۰ در مقطع دکترای حقوق بین الملل دریایی چهار نفر را فارغ التحصیل نموده است. دوره دکترای دانشجویانی دارای مدرک کارشناسی ارشد پژوهشی حقوق بین الملل دریایی مالتا (پایان نامه بین ۳۰ هزار تا ۵۰ هزار کلمه ای International (Maritime Law)) باشند) کم تر از دو سال و بیشتر از چهار سال نخواهد بود ولی برای سایر متقاضیانی که دارای مدرک کارشناسی ارشد حقوق هستند بین سه تا پنج سال طول می کشد و یک دوره کامل تحقیقی است که متقاضی در پایان می بایست یک رساله دکترا که حاوی ۸۰ هزار تا ۱۰۰ هزار کلمه است را ارایه و از رساله خود دفاع نماید. رساله مذکور باید در راستای سرفصل های دروس موسسه و یک کار نوآورانه بوده که مشکلی از مشکلات حقوق بین الملل دریایی را حل نموده یا راهکار جدیدی ارایه داده باشد.

شهریه سالانه دوره دکترا برای ورودی های سال ۲۰۱۶ در حدود هفت هزار و ۵۹۶ یورو است. فرد متقاضی برای ورود به دوره دکترا باید حداقل دارای مدرک کارشناسی ارشد حقوق باشد. همچنین فرد باید دارای توانایی کار با کامپیوتر و نرم افزارهای عمومی نظیر مایکروسافت ورد بوده و مهم تر از همه داشتن مدرک زبان انگلیسی معتبر است. متقاضیان تحصیل برای ورود به دوره می بایست دارای مدرک تافل PBT با نمره بالاتر از ۶۰۰ و یا مدرک IELTS با نمره بالاتر از شش و یا مدرک حرفه ای زبان کمبریج (CPE) باشند. برای اخذ پذیرش در مقطع دکترا، در هر زمانی

متقاضی می تواند از سایت دانشگاه (<http://www.imli.se>) فرم ثبت نام و فرم پروپوزال همراه با سایر مدارک که در سایت موسسه اعلام شده است را تکمیل و عنوان رساله خود به همراه پروپوزال حداکثر هزار کلمه ای را برای یک عضو هیات علمی موسسه ارسال نماید. چنان چه بعد از بررسی مدارک توسط استاد و موسسه، پذیرش متقاضی نهایی شد، می تواند جهت ادامه تحصیل با پرداخت شهریه ترم اول ثبت نام نماید. نحوه ارزیابی دانشجویان توسط گروهی از اساتید داخل و خارج از موسسه در مقاطع مختلف صورت می پذیرد.

پیشنهادهای نتیجه گیری

با توجه به مواردی که در خصوص اهمیت آشنایی به حقوق دریایی و حقوق دریایا بدان اشاره شد و همچنین اتصال ایران به آب های آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان و همچنین داشتن دریای خزر در شمال کشور، خلا آموزش حقوق بین الملل دریایی و دریایا در کشور وجود دارد که موارد ذیل جهت رفع خلاهای موجود پیشنهاد می شود:

سرمایه گذاری دانشگاه ها بالاخص دانشگاه های دریایی کشور در خصوص جذب اساتید مرتبط با موضوع حقوق بین الملل دریایی و رفع کمبودهای موجود و در مرحله بعد تربیت اساتیدی با برند بین المللی که توانایی کسب کرسی های استادی در دانشگاه های دریایی جهان نظیر دانشگاه جهانی دریانوردی و موسسه حقوق بین الملل دریایی مالتا را به صورت دائم و یا مدعو داشته باشند.

سرمایه گذاری سازمان های مرتبط با امور دریایی نظیر سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت های کشتیرانی در خصوص اعزام کارکنان مستعد و توانا به دوره های بین المللی کوتاه مدت و بلندمدت دریایی حداقل تا زمان ایجاد زیرساخت های لازم دوره های تکمیلی مذکور توسط دانشگاه ها و موسسات داخل کشور.

سرمایه گذاری در خصوص تهیه و غنی سازی منابع فارسی مرتبط با حوزه های دریایی با توجه به کمبود شدید آن.

منبع

- [۱]. کک دین، نگوین و دبیه، پاتریک و پله، آلن؛ حقوق بین الملل عمومی، ترجمه حسن حبیبی، تهران، اطلاعات، ۱۳۸۲، چاپ دوم، ص ۶۸۵
- [۲]. موسی زاده، رضا؛ بایسته های حقوق بین الملل عمومی، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۲، چاپ دوم، ص ۲۳۳-۲۳۴.
- [۳]. والاس، ربه کا؛ «حقوق بین الملل»، ترجمه محمد شریف، تهران، نشر نی، ۱۳۷۸، چاپ اول، ص ۲۰۸
- [۴]. ضیائی بیگدلی، محمدرضا؛ حقوق بین الملل عمومی، تهران، گنج دانش، ۱۳۸۴، چاپ ۲۲، ص ۳۰۸

<http://www.imli.org-5>

<http://www.webometrics.info/en-7>

<http://www.imo.org/en-7>



بررسی و شناسایی روزنه داران و دانه بندی رسوبات بندر امیرآباد

یوسف دهقانی

کارشناسی ارشد بیولوژی دریا، آلودگی دریا، دانشکده علوم و فنون دریایی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

بابک مقدسی

استادیار، دانشگاه آزاد اسلامی واحد سوادکوه

علی ماشینیان مرادی

استادیار گروه شیمی دریا، دانشکده علوم و فنون دریایی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

این مطالعه به منظور تنوع و تراکم روزنه داران کفزی و دانه بندی رسوبات بندر امیرآباد انجام شد. بدین صورت نمونه‌ها در آبان ماه ۱۳۹۳ از ۱۲ ایستگاه برداشت گردید. بیشتر درصد رسوبات در منطقه بندر امیرآباد از ماسه ریز، ماسه بسیار ریز، رس و سیلت تشکیل شده بود و بافت رسوبی بستر ترکیب ناهمگنی از رس، سیلت، ماسه و شن بود.

میزان درصد مواد آلی کل در ایستگاه‌های نمونه برداری متفاوت بوده و از ۱/۳ تا ۱۹/۳ درصد متغیر است. تغییرات این عامل از بیرون حوضچه سمت راست دهانه بندر امیرآباد تا بیرون حوضچه سمت چپ دهانه بندر امیرآباد روند افزایشی داشت بیشترین تعداد مربوط به گونه A. beccarii با فراوانی ۸۷ درصد است. بیشترین تعداد گونه A. beccarii در ایستگاه B و کمترین تعداد در ایستگاه A شمارش شد. بیشترین تعداد گونه A. tepidada در ایستگاه A و کمترین تعداد در ایستگاه C شمارش شد. بیشترین تعداد گونه E. littorale در ایستگاه B و کمترین تعداد در ایستگاه C شمارش شد. در نتیجه ایستگاه C کمترین تعداد نمونه‌های روزنه داران را به خود اختصاص داد. در مقایسه با استانداردها، فلزات مطابق با استانداردهای بین‌المللی بودند.

مقدمه

روزنه داران کفزی یکی از این جوامع به شمار می‌آیند که در علوم دیرینه‌شناسی و زمین‌شناسی از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند و در رسوبات تمامی محیط‌های آبی دنیا (شور، شیرین، لب‌شور) به‌ویژه در نواحی گرمسیری پراکنش داشته (Lankford, ۱۹۵۹) و نقش مهمی در اکوسیستم‌های آبی و انتقال انرژی در شبکه‌های غذایی بین میکروفونا و ماکروفونا ایجاد می‌کنند (میرزاجانی و همکاران، ۱۳۸۱). این جانداران کفزی از مهم‌ترین شاخص‌های زیستی (بیواندیکاتور) شناخته شده برای تعیین شرایط محیطی بستر و وجود آلودگی محسوب می‌شوند (Moghadasi, ۲۰۰۹).

از مهم‌ترین عوامل محدودکننده انتشار این موجودات، می‌توان به میزان شوری و دمای محیط اشاره کرد. با افزایش عرض جغرافیایی و کاهش نسبی درجه حرارت، از تنوع گونه‌های روزنه داران کاسته می‌شود به‌طور کلی تنوع گونه‌های این موجودات در مناطق گرمسیری و معتدله، در مقایسه با نواحی سردسیر بیشتر است (Fairbridge et al., ۱۹۷۹). روزنه داران در محیط‌هایی که شوری آن ثابت بوده و نوسانات زیادی نداشته باشد از تنوع و تعدد بیشتری برخوردارند (Kinne, ۱۹۷۱). حرکات توده‌آب (مانند جریان‌های دریایی و کشندها) ممکن است سبب جابه‌جایی افراد، به‌ویژه جوان‌ترها و کوچک‌ترها شود (Murray, ۱۹۷۹). علاوه بر موارد فوق، میزان عمق نیز در ترکیب جمعیتی روزنه داران موثر است. به‌عنوان مثال در مناطق فلات قاره با شوری عادی دریایی، تراکم روزنه داران زیاد است (بیشتر از ۷ تا ۱۷ درصد) و تنوع گونه‌های با افزایش عمق کاهش می‌یابد (Fairbridge et al., ۱۹۷۹). تراکم روزنه داران در رسوبات واجد مواد آلی فراوان، افزایش می‌یابد. محتوی کربن آلی در رسوبات نیز خود با نوع رسوبات بستر ارتباط دارد به گونه‌ای که در بسترهای رسی بیشتر است. در واقع می‌توان گفت که مقدار کربن آلی رسوبات، با افزایش قطر ذرات

از اعماق (۵، ۱۰، ۱۵، ۲۰ متر) انجام شد. ایستگاه‌ها چهار تا در داخل حوضچه و هشت تا در دو طرف راست و چپ حوضچه به سمت شمال در نظر گرفته شد. جدول ۱-۲ مختصات جغرافیایی ایستگاه‌های نمونه برداری را مشخص می‌کند.

روش نمونه برداری

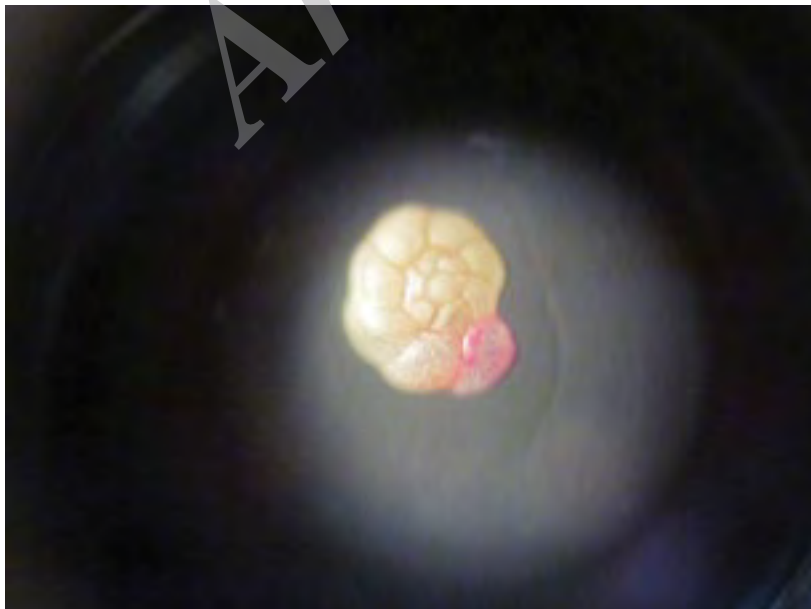
نمونه برداری در این تحقیق مطابق با روش (MOOPAM, ۱۹۹۸) انجام شد. دسترسی به ایستگاه‌های نمونه برداری با استفاده از یدک کش انجام شده و مختصات جغرافیایی ایستگاه‌ها توسط دستگاه GPS تعیین و ثبت شد. و نمونه برداری از رسوبات بستر به روش زیر انجام شد:
- برای نمونه برداری از رسوبات بستر، از گرب ون وین استفاده شد. این کار در هر ایستگاه سه بار تکرار شد.

تشکیل دهنده رسوبات کاهش می‌یابد. علاوه بر دانه بندی و مواد آلی، عوامل دیگری نیز مانند غلظت اکسیژن محلول، غلظت مواد مغذی، وجود شرایط بی‌هوایی، اسیدیته آب و حضور آلاینده‌ها هم بر ساختار جمعیتی روزنه داران، تأثیرات فراوانی دارند. (Seiglei, ۱۹۶۸)

برای شناسایی تنوع اجتماعات بنتیک، به‌خصوص در آب‌های ساحلی نواحی صنعتی که بیشتر در معرض خطرات زیست‌محیطی هستند در دوره‌های متوالی می‌تواند روند تغییر در وضعیت آلودگی آب‌های مورد بررسی را مشخص نماید. در این زمینه مطالعاتی در آب‌هایی ساحلی کشور ایران انجام شده ولی میزان این مطالعات با روند توسعه صنعتی، شهری و آلودگی‌ها هماهنگ نبوده است.

منطقه مورد بررسی

نمونه برداری از رسوبات بندر امیرآباد از ۱۲ ایستگاه (در طول سه ترانسکت، هر یک شامل چهار ایستگاه)



Ammonia beccarii caspica

کوچکی انتقال داده شد. برای مشاهده و شمارش میوبنتوز، از استریو میکروسکوپ استفاده شد.

عوامل غیر زیستی (محیطی):

سنجش ویژگی‌های آب (عمق، دما، شوری، اکسیژن محلول، پی-اچ و هدایت الکتریکی):

در این تحقیق، عمق، درجه حرارت، شوری، غلظت اکسیژن محلول، هدایت الکتریکی و پی-اچ آب دریا در مجاورت بستر، اندازه‌گیری و در هر ایستگاه، دانه‌بندی رسوبات و درصد مواد آلی کل مورد بررسی قرار گرفت.

سنجش ویژگی‌های آب (عمق، دما، شوری، اکسیژن محلول، پی-اچ و هدایت الکتریکی) توسط عمق سنج، دماسنج، شوری سنج، اکسیژن متر، پی-اچ متر) اندازه گرفته شد.

دانه‌بندی رسوبات

برای آنالیز دانه‌بندی رسوبات بستر و سنجش میانگین درصد وزنی هر یک از گروه‌های ذرات رسوبی (بر اساس قطر ذرات) مراحل کار به ترتیب، طی مراحل زیر انجام شد:

- مقداری از رسوب (به اندازه تقریبی یک قاشق غذاخوری) به درون پتری دیش منتقل شده و به مدت هشت ساعت در درجه حرارت ۷۰ تا ۸۰ درجه سانتی‌گراد، در داخل آون، کاملاً خشک شد.

- مقدار ۲۵ گرم از رسوب خشک، توزین و در داخل بشر به آن ۲۵ سانتیمتر مکعب آب معمولی و ۱۰ سانتیمتر مکعب محلول سدیم هگزا متا فسفات ۶/۲ گرم در لیتر اضافه شد (برای جداسازی ذرات رسوب) - پس از آن که مخلوط فوق به مدت حدود ۱۵ دقیقه هم زده شد، در مکان آرامی به مدت ۴۸ ساعت، کاملاً بی حرکت قرار داده شد تا مواد جامد آن ته‌نشین شوند.

- محتوای بشر، دوباره به مدت ۱۵ دقیقه به هم زده و سپس در آون خشک شد.

- رسوب خشک، توسط الک‌های استاندارد (۱، ۲، ۴، ۰/۵، ۰/۲۵، ۰/۱۲۵، ۰/۰۶۳ میلی‌متر) الک شد.

- رسوبات باقی مانده روی هر الک توزین شده و درصد وزنی هر گروه از کل نمونه اولیه ۲۵ گرمی محاسبه شد (اختلاف مجموع جرم رسوبات باقی مانده روی هر یک از الک‌ها با کل رسوب ۲۵ گرمی اولیه مربوط به ذرات سیلت و رس بوده که باید محاسبه شود)

سنجش درصد مواد آلی کل (TOM):



Elphidium littorale caspicus

انجام مراحل بعدی به آزمایشگاه انتقال داده شد.

جداسازی و شناسایی روزه داران

پس از انتقال نمونه‌های جمع‌آوری شده به داخل آزمایشگاه، برای جداسازی صدف داران میوبنتوز برای دست یافتن به روزه داران موجود در رسوبات به روش زیر عمل کردیم:

- نمونه‌ها داخل الک ۶۳ میکرون شستشو داده شد تا رنگ اضافی آن از بین برود، سپس درون پتری دیش ریخته شد و به مدت هفت تا هشت ساعت در دمای ۷۰ تا ۸۰ درجه سانتی‌گراد، در درون آون قرار گرفت.

- نمونه‌های خشک شده را به داخل بشر تمیز و خشک ریختیم تا حدود سه برابر حجم رسوب، به آن تتراکلرید کربن اضافه (برای جداسازی روزه داران) و سپس از صافی عبور داده شد. (لازم به ذکر است که به دلیل سمی بودن بخارات تتراکلرید کربن، سایر مراحل باید در زیر هود انجام شود.)

- پس از خشک شدن کامل، نمونه‌ها به تیوپ‌های

در هر ایستگاه چهار نمونه رسوب جمع‌آوری و در ظروف پلاستیکی نگهداری شد. (نمونه رسوب‌های ۱/۱، ۱/۲، ۱/۳، برای میوبنتوز، نمونه رسوب ۲ برای دانه‌بندی، نمونه رسوب ۳ برای سنجش مواد آلی و نمونه رسوب ۴ برای سنجش فلزات سنگین.)

- نمونه رسوب ۱، در داخل کورنر CORER در بخش سالمی از سطح رسوبات، جمع‌آوری شده و در ظروف پلاستیکی ریخته شد.

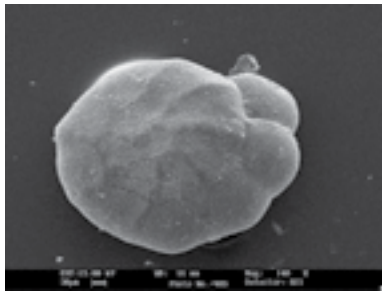
- در هنگام نمونه‌برداری، برای رنگ‌گیری نمونه‌های زنده رسوب‌های جمع‌آوری شده میوبنتوز، به آن محلول رزین‌گال با غلظت یک گرم در لیتر اضافه شد و سپس با محلول فرمالین چهار درصد تثبیت شد. - نمونه رسوب‌های شماره ۲ و ۳، هر یک در حدود ۲۵۰ گرم، توسط قاشق پلاستیکی در داخل کیسه پلاستیکی زیپ‌دار جمع‌آوری شد.

- در پایان نمونه‌برداری در هر ایستگاه، ظروف و کیسه‌های حاوی نمونه‌ها جمعاً به تعداد سه ظرف (نمونه‌های ۱/۱، ۱/۲، ۱/۳) و سه کیسه (نمونه‌های ۲، ۳، ۴)، پس از بازبینی و نصب برچسب مشخصات، درون فلاسک یخ قرار داده شد و برای

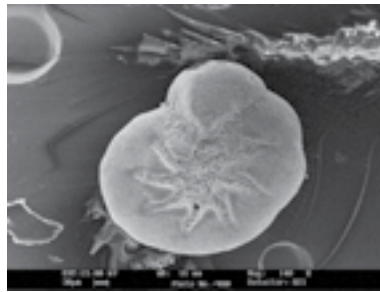


شکل: بندر امیرآباد و ایستگاه‌های مورد مطالعه (Google Earth)

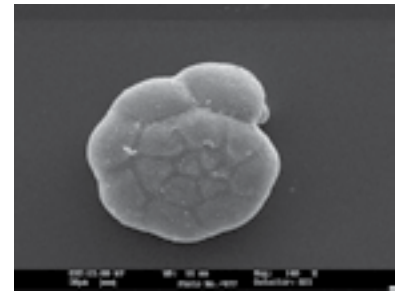
جدول: مختصات جغرافیایی ایستگاه‌های نمونه‌برداری			
منطقه نمونه‌برداری	شماره ایستگاه	طول جغرافیایی (E)	عرض جغرافیایی (N)
A	A1	"۳۶:۲۲:۵۳	"۷۵۱:۵۱:۳۶
	A2	"۵۵:۲۳:۵۳	"۲۹۳:۵۱:۳۶
	A3	"۲۳:۲۲:۵۳	"۵۵:۵۱:۳۶
	A4	"۳۹۱:۲۲:۵۳	"۵۲۳:۵۱:۳۶
B	B5	"۹۷۷:۲۱:۵۳	"۹۷۲:۵۱:۳۶
	۱۰B	"۰۴۹:۲۲:۵۳	"۲۸۸:۵۱:۳۶
	۱۵B	"۱۸۰:۲۲:۵۳	"۱۷۴:۵۵:۳۶
C	B2۰	"۱۲۳:۲۲:۵۳	"۰۷۰:۵۷:۳۶
	۵C	"۰۱۳:۲۳:۵۳	"۹۹۸:۵۱:۳۶
	۱۰C	"۹۵۸:۲۲:۵۳	"۵۱۰:۵۳:۳۶
	۱۵C	"۰۶۵:۲۳:۵۳	"۴۵۰:۵۵:۳۶
	C2۰	"۲۹۱:۲۳:۵۳	"۴۶۶:۵۷:۳۶



شکل ۴-۴ پستی Ammonia tepida



شکل ۴-۳ روی Ammonia tepida



شکل ۴-۴ نمای روی Ammonia beccarii caspica

جدول ۲-۴ نشان داده شده است. در میان گونه‌های

نتایج بررسی رسوب‌شناسی



نتایج آنالیز دانه‌بندی رسوبات

نتایج سنجش در صد مواد آلی کل (T.O.M). نتایج درصد میزان کل ماده آلی رسوبات و میانگین به دست آمده از ایستگاه‌ها در جدول ۳-۵ ارائه شده است. میزان درصد مواد آلی کل در ایستگاه‌های نمونه برداری متفاوت بوده و از ۱۷/۳ تا ۱۹/۳ درصد متغیر بود. تغییرات این عامل از بیرون حوضچه سمت راست دهانه بندر امیرآباد تا بیرون حوضچه سمت چپ دهانه بندر امیرآباد روند افزایشی داشت. جدول ۳-۴ درصد ماده آلی کل موجود در رسوبات بستر و شکل ۶-۴ را نشان می‌دهد. انجام آنالیز آماری تست ANOVA واریانس یک طرفه اختلاف معنی داری بین درصد مواد آلی کل در ایستگاه‌ها را نشان داد. ($p < 0.05$) با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی بین درصد مواد آلی با درجه حرارت و ارتباط معنی داری خطی معکوس با شوری منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($p < 0.05$).

نتایج بررسی فاکتورهای محیطی در کل منطقه

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

جدول ۱-۳ نتایج بررسی شناسایی گونه

منطقه نمونه برداری	ایستگاه	E. littorale	A. beccarii	A. tepida
A (داخل حوضچه بندر امیرآباد)	A1	۳۳۳/۴۳۵	۶۶/۴۱۴۰	۳۳۳/۱۱۴۰
	A۲	۵۰۶	۲۹۰۲	۱۰۹۰
	A۳	۶۶/۳۶۰	۲۹۳۹	۳۳۳/۶۲۰
	A۴	۳۳۳/۲۵۶	۲۴۲۸	۴۱۱
B (بیرون سمت چپ موج شکن بندر امیرآباد)	B۵	۶۶/۲۸	۶۶/۳۳۱	۷۵
	B1۰	۶۶/۴۵	۳۳۳/۱۱۸۱	۳۳۳/۹۲
	B1۵	۶۶/۱۷۱	۶۶/۵۵۸۵	۶۶/۶۲۶
C (بیرون حوضچه سمت راست موج شکن بندر امیرآباد)	B۲۰	۶۶/۴۹۲	۳۳۳/۱۳۰۴۱	۳۳۳/۲۴۲۴
	C۵	۹	۱۹۴	۲۹
	C1۰	۶۶/۱۵۲	۶۶/۱۵۵۱	۶۶/۴۳۰
	C1۵	۳۳۳/۳۱	۳۳۳/۵۱۵۳	۴۱۷
	C۲۰	۳۳۳/۲۰۷	۶۶/۴۶۷۴	۳۳۳/۹۳۷

جدول ۳ نتایج تراکم روزه داران

برای سنجش مواد آلی به روش زیر عمل شد: برای هر ایستگاه سه عدد بوته چینی انتخاب و کدگذاری شد. (کد هر نمونه زیر هر بوته چینی با مدام معمولی نوشته شد): هر یک از بوته چینی‌های خالی وزن و یادداشت شد. (C)

در هر یک از بوته چینی‌ها مقداری رسوب خشک ریخته (یک قاشق غذاخوری) و وزن شد. (A) بوته‌های حاوی نمونه‌ها به مدت شش ساعت با دمای ۶۰۰ درجه سانتی گراد درون کوره الکتریکی قرار داده شد. نمونه‌ها پس از خروج از کوره و خنک شدن، وزن و یادداشت گردید. (B) درصد مواد آلی کل برای هر سه تکرار با استفاده از رابطه زیر محاسبه شده و میانگین به دست آمده از هر سه تکرار به عنوان درصد مواد آلی کل، برای نمونه‌های هر ایستگاه محاسبه شد: $T.O.M = \frac{(A-B)}{(A-C)} \times 100$

روش‌های آماری و محاسبات



مقایسه فاکتورهای محیطی میان ایستگاه‌های نمونه برداری، با استفاده از روش آنالیز واریانس یک طرفه (ANOVA) و تعیین همبستگی میان فاکتورهای محیطی با تنوع و تراکم روزه داران، از طریق آزمون همبستگی پیرسون انجام شد. برای طراحی و رسم جداول، نمودارها از نرم افزار رایانه‌ای Microsoft Office Excel ۲۰۰۷ و برای تحلیل داده‌ها از نرم افزار SPSS استفاده شد.

۳- نتایج



۱-۳ نتایج بررسی ساختار جمعیتی روزه داران

۱-۱-۳ شناسایی گونه‌ای روزه داران

در این بررسی، از رسوبات جمع آوری شده از ایستگاه‌های نمونه برداری بندر امیرآباد، سه گونه روزه دار کفزی جداسازی شد که تعداد سه گونه روزه دار کفزی متعلق به دو جنس از دو خانواده شناسایی شد (جدول ۱-۳). اسامی گونه‌های جداسازی شده در این بررسی، با توجه به رده بندی آن‌ها در جدول ۱-۳ نشان شده است. بر اساس بررسی‌های انجام گرفته روزه داران کفزی در تمامی ایستگاه‌های نمونه برداری وجود داشته که در این میان گونه Ammonia beccarii caspica گونه غالب بوده و در تمامی ایستگاه‌های نمونه برداری مشاهده شد.

۲-۳ فراوانی روزه داران

بررسی فراوانی روزه داران در این تحقیق در

جدول آنالیز دانه بندی رسوبات

شماره ایستگاه	شن		ماسه				رس و سیلت	میانگین قطر (میلیمتر)	
	۴-۶	۲-۴	۱-۲	۰-۱	۰-۰.۲۵	۰.۲۵-۰.۰۱۲	کمتر از ۰.۰۶۳		
A ₁	۰	۰	۱۲۴/۰	۴۱۵/۱	۷۱۹/۲	۰۹/۱۹	۵۱۳/۱۵	۱۶۲/۱۱	۳۱۸/۱
A _۲	۰	۰	۱۶۶/۰	۶۳۸/۴	۹۹۲/۳	۵۲۵/۱۲	۴۶۳/۱۵	۲۱۴/۱۳	۶۲۹/۱
A _۳	۰/	۲۲۹/۰	۹۳۸/۱	۱۱۶/۱۹	۲۶۹/۲	۱۸۹/۱۷	۹۶۹/۱۹	۴۶۲/۶	۴۵۶/۳
A _۴	۰	۴۱۷/۲	۳۷۳/۳	۰۹۶/۴	۳۰۶/۴	۱۵۳/۱۰	۷۸۶/۱۸	۸۶۶/۶	۹۷۵/۲
B _۵	۰	۱۶/۰	۳۵۶/۰	۴۲۳/۰	۲۰۶/۰	۱۲۶/۱	۰۱۹/۴۳	۷۰۸/۴	۹۹۵/۰
B _{۱۰}	۰	۵۳۱/۰	۹۴۳/۰	۷۶۲/۱	۲۸۸/۰	۸۶۲/۰	۳۳۹/۳۹	۴۴۸/۷	۲۳/۱
B _{۱۵}	۰	۹۷۹/۱	۲۹۱/۳	۳۵۶/۳	۸۶۳/۱	۱۲۹/۷	۴۰۶/۳۰	۹۷۴/۱	۶۱/۲
B _{۲۰}	۰	۳۰۶/۲	۲۱۹/۳	۷۴۶/۰	۳۵۰/۶	۹۴۲/۹	۵۸۱/۱۱	۸۵۲/۵	۶۳۳/۳
C _۵	۰	۰	۰۴۵/۰	۰۹۲/۰	۱۶۲/۰	۵۳۴/۱۲	۳۳۸/۳۳	۸۲۶/۳	۹۷/۰
C _{۱۰}	۰	۰	۱۳۲/۰	۲۷۱/۰	۱۸۰/۰	۰۲۴/۳	۳۴۸/۳۹	۰۴۳/۷	۸۴۸/۰
C _{۱۵}	۰	۰۳/۰	۸۷۶/۱	۹۰۷/۴	۲۱۹/۲	۷۶۱/۴	۲۴۵/۳۰	۹۶/۵	۶۳۴/۱
C _{۲۰}	۰	۶۴۷/۱	۱۶۷/۵	۵۵۶/۸	۸۴۹/۴	۴۷/۱۰	۹۸۱/۹	۳۶۲/۹	۴۷/۳
میانگین		۵۳۷/۱	۹۶۹/۲	۹۴۸/۴	۴۴۳/۲	۸۱۴/۸	۲۴۹/۲۵	۷۰۳/۶	۰۶/۲

مورد مطالعه

درجه حرارت

مطابق جدول ۷-۴ و نمودار ۸-۴ حداکثر درجه حرارت ۲۲ درجه سانتی گراد و حداقل درجه حرارت ۱۹ درجه سانتی گراد، میانگین درجه حرارت ۲۰/۶ درجه سانتی گراد در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی بین درجه حرارت و اکسیژن محلول و ارتباط معنی داری خطی معکوس با شوری، دانه بندی، اسیدیته و هدایت الکتریکی منطقه مورد مطالعه، مشاهده شد ($P > 0.05$).

اکسیژن محلول

مطابق جدول ۷-۴ و نمودار ۸-۴ حداکثر اکسیژن محلول ۱۰ میلی گرم در لیتر و حداقل اکسیژن محلول هشت میلی گرم در لیتر، میانگین اکسیژن محلول ۹/۴ میلی گرم در لیتر در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی معکوس بین اکسیژن محلول با اسیدیته و هدایت الکتریکی منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$).

شوری

مطابق جدول ۷-۴ و نمودار ۸-۴ حداکثر شوری ۱۳ پی پی تی و حداقل شوری ۱۰ پی پی تی، میانگین شوری ۱۲/۵۸ پی پی تی در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی بین شوری با دانه بندی مشاهده شد و ارتباط معنی داری خطی معکوس با درصد مواد آلی و هدایت الکتریکی منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$).

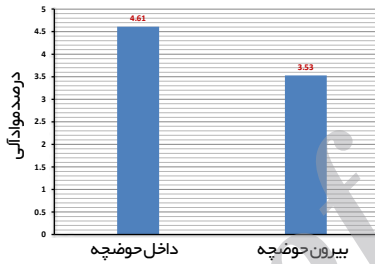
اسیدیته

مطابق جدول ۷-۴ و نمودار ۸-۴ میانگین اسیدیته در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی بین اسیدیته با غلظت فلز روی مشاهده شد و ارتباط معنی داری خطی معکوس با غلظت فلز نیکل، درجه حرارت و اکسیژن محلول منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$).

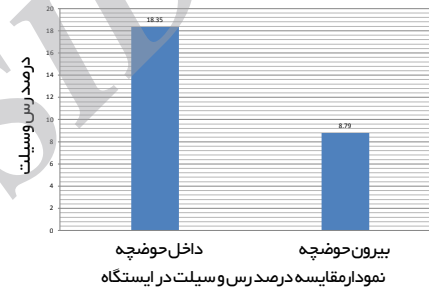
هدایت الکتریکی

مطابق جدول ۷-۴ و نمودار ۸-۴ حداکثر هدایت الکتریکی ۱۹/۵ و حداقل هدایت الکتریکی ۱۹، میانگین هدایت الکتریکی ۱۹/۳ در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی دار خطی معکوس با شوری، درجه حرارت و اکسیژن محلول منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$).

مقایسه درصد مواد آلی داخل حوضچه با بیرون حوضچه

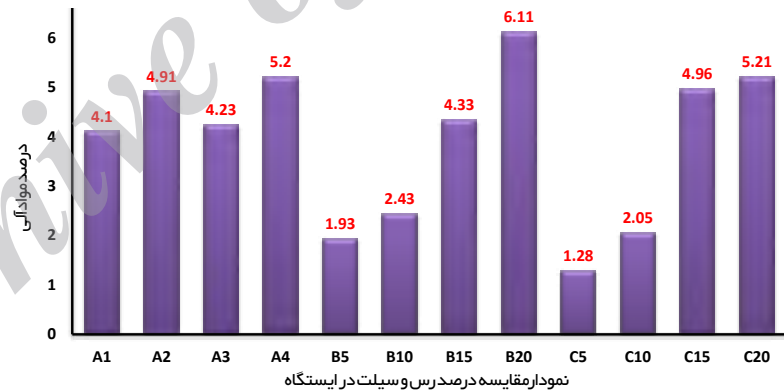


ادامه دانه بندی رسوبات

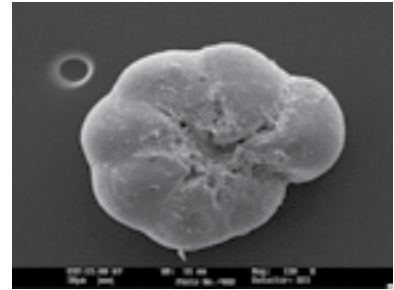


نمودار مقایسه درصد مواد آلی در داخل و بیرون حوضچه

نمودار مقایسه درصد رس و سیلت در ایستگاه



محل نمونه برداری	ایستگاه	وزن اولی (g)	وزن ثانویه (g)	درصد مواد آلی (%)
منطقه نمونه برداری A (داخل حوضچه بندر امیر آهباد)	A1	۲۸/۸۱۱	۲۸/۲۶۶	۴/۱
	A2	۳۸/۱۵۴	۳۸/۷۱۲	۴/۹۱
	A3	۴۵/۲۸۱	۴۵/۱۹۶	۴/۲۳
	A4	۳۲/۴۳	۳۱/۶۸	۵/۲
منطقه نمونه برداری B (بیرون ایستگاه چاه، موج شکن بندر امیر آهباد)	B5	۳۷/۶۶	۳۷/۶۵۱	۱/۳۳
	B10	۳۰/۳۴۱	۳۰/۲۸۲	۴/۲۴
	B15	۳۸/۳۶۶	۳۸/۲۷۶	۴/۲۳
	B20	۳۷/۸۶۸	۳۷/۳۴۶	۶/۱۱
منطقه نمونه برداری C (بیرون حوضچه بندر امیر آهباد)	C5	۲۷/۵۲۶	۲۷/۵۵۰	۱/۲۸
	C10	۳۶/۳۹۱	۳۶/۲۵۰	۴/۵
	C15	۳۶/۸۹۱	۳۶/۶۹۲	۴/۹۶
	C20	۳۲/۶۵۸	۳۲/۵۵۳	۵/۲۱
	میانگین	۳۹/۴۸۲	۳۹/۲۰۴	۴/۱۹



شکل ۴-۵ نمای روی Elphidium littorale caspicus



شکل ۴-۶ پشتی Elphidium littorale caspicus

بحث و نتیجه گیری کلی

نتایج بررسی ساختار جمعیتی روزه داران

بر اساس بررسی های انجام گرفته روزه داران کفزی در تمامی ایستگاه های نمونه برداری وجود داشته که در این میان گونه *Ammonia beccarii* گونه غالب بوده و در تمامی ایستگاه های نمونه برداری مشاهده شد. با انجام آنالیز آماری تست ANOVA واریانس یک طرفه اختلاف معنی داری بین تعداد گونه *A. beccarii* با *A. littorale* و *E. littorale* مشاهده شد ($p < 0.05$). اختلاف معنی داری بین دو گونه *A. littorale* و *A. tepida* مشاهده نشد ($p < 0.05$). با انجام آزمون همبستگی بین گونه های شناسایی شده ارتباط معنی دار خطی بین فراوانی مشاهده شد ($p < 0.05$). با توجه به نتایج مطالعات پیش از این مطالعه، نتایج فراوانی تایید می شود که مطالعات «سهرابی ملایوسفی» و «شاه حسینی» در سال ۱۳۸۶ فراوانی گونه شاخص *A. beccarii* به دست آمد، همچنین مطالعه «مقدسی» در سال ۱۳۸۷ نتیجه به دست آمده را تایید می نماید. در مطالعات «راز مرادی» در سال ۱۳۹۰ گونه *A. beccarii* را گونه فعال و زنده منطقه مورد بررسی حدفاصل بابلسر تا محمودآباد معرفی کرد که با تحقیقات حاضر کاملاً انطباق دارد همچنین صدوق در مطالعات ۱۳۸۹ گونه *A. beccarii* را گونه فعال و زنده منطقه مورد بررسی حدفاصل فریدونکنار تا بابلسر معرفی نمود که با تحقیقات حاضر کاملاً انطباق دارد با بررسی مطالعات گذشته و مطالعه حال حاضر می توان نتیجه گرفت که در غالب بودن گونه *A. beccarii* از نظر فراوانی در منطقه مورد مطالعه با مطالعات مشابه در سال های گذشته تغییر قابل گزارشی مشاهده نشد و این گونه به عنوان گونه مورد پیش در منطقه همچنان دارای اهمیت است که در مطالعه موردی توسط Coccioni و همکاران (۲۰۰۹) این موضوع (بیوابندیکاتور) مورد تایید قرار گرفته شده است.

۲-۵. نتایج بررسی رسوب شناسی

بیشتر درصد رسوبات در منطقه بندر امیرآباد از ماسه ریز،

جه حرارت و اکسیژن محلول و ارتباط معنی داری خطی معکوس بین درجه حرارت با شوری، دانه بندی، اسیدیته و هدایت الکتریکی منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$). حداکثر اکسیژن محلول ۱۰ میلی گرم در لیتر و حداقل اکسیژن محلول هشت میلی گرم در لیتر، میانگین اکسیژن محلول ۹/۴ میلی گرم در لیتر در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی معکوس بین اکسیژن محلول با اسیدیته و هدایت الکتریکی منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$). حداکثر شوری ۱۵ پی پی تی و حداقل شوری ۱۲ پی پی تی، میانگین شوری ۱۴/۵ پی پی تی در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی بین شوری با دانه بندی مشاهده شد و ارتباط معنی داری خطی معکوس بین شوری با درصد مواد آلی و هدایت الکتریکی منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$). میانگین اسیدیته ۸/۷ پی-اچ در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی بین اسیدیته با غلظت فلز روی مشاهده شد و ارتباط معنی داری خطی معکوس بین اسیدیته با غلظت فلز کروم، درجه حرارت و اکسیژن محلول منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$). حداکثر هدایت الکتریکی ۱۹/۵ و حداقل هدایت الکتریکی ۱۹/۳ در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی معکوس بین هدایت الکتریکی با شوری، درجه حرارت و اکسیژن محلول منطقه مورد مطالعه مشاهده شد ($P > 0.05$). مطالعات سهرابی ملایوسفی و صهبا در سال ۱۳۸۶ تاثیر بررسی های کمی و کیفی را گزارش نداده بود با این مطالعه مشخص شد فاکتورهای محیطی نسبت به شرایط محیطی می توانند اثر باز دارنده یا تشدیدکننده ای بر هم دیگر داشته باشند هر چند که در مطالعات صدوق ۱۳۸۹، راز مرادی ۱۳۹۰ و شمس کیا ۱۳۹۱ به این اثرات به صورت بیان تاثیر عوامل محیطی بر تنوع و پراکنش مختصر اشاره شده است. در این گزارش نیز فقط در حد بیان تاثیر عوامل فوق بر یکدیگر و تنوع و پراکنش مورد بررسی قرار گرفته شد که می توان عوامل محیطی را تاثیر گذار دانست.

منابع فارسی

۱. اداره مطالعات و برنامه ریزی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، نشریه سازمان بنادر و دریانوردی ۹۲
۲. سماعیلی ساری، ع. ۱۳۸۱. آلاینده ها، بهداشت و استاندارد محیط زیست، انتشارات نقش مهر، ص ۷۶.
۳. جعفرزاده، ن. فرهنگ، م. ۱۳۸۴. آلودگی دریا، آوای قلم، تهران، ص ۲۵.
۴. صباغ کاشانی، آ. ۱۳۸۰. تعیین میزان برخی فلزات سنگین در کبک، کلبه، آبشش و تخمدان ماهی کفال *Liza aurata* در سواحل جنوبی خزر
۵. فاطمی، س. م. ۱۳۷۰. گزارش نهایی پروژه بررسی اکولوژی یک پهنه جزر و مدی بندر خمیر، سازمان حفاظت محیط زیست، ص ۴۰۹.
۶. گندمی، صولت، ۱۳۹۴. بررسی میزان تجمع فلزات سنگین نیکل، کادمیوم و سرب در رسوبات و عضله ماهی سنگسر معمولی در جزیره لاولان - خلیج فارس، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات
۷. مقدسی، ب. ۱۳۸۷. بررسی و تنوع گونه های الگو و پراکنش فرامیغیفرها و استراکودهای کفزی در رسوبات منطقه فلات قاره دریای عمان، رساله دکتری تخصصی بیولوژی دریادانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات.

ماسه بسیار ریز، رس و سیلت تشکیل شده بود. بافت رسوبی بستر ترکیب ناهمگنی از رس، سیلت، ماسه و شن بود. میزان درصد مواد آلی کل در ایستگاه های نمونه برداری متفاوت و از ۱/۳ تا ۱۹/۳ درصد متغیر بود. انجام آنالیز آماری تست ANOVA واریانس یک طرفه اختلاف معنی داری بین درصد مواد آلی کل در ایستگاه ها را نشان داد ($p > 0.05$). کم یا زیاد بودن در صد مواد آلی بسته به محل تخلیه فاضلاب های صنعتی و محل نمونه برداری می تواند متفاوت باشد از آن جایی که محیط های آبی محیط های سیار و جاری هستند باید انتظار داشت که آلاینده ها نیز به صورت یکنواختی مشاهده شوند در صورتی که اختلاف در ایستگاه های مورد مطالعه بیانگر مجهول بودن ورودی فاضلاب ها به محیط آبی را تایید می نماید. با انجام تست همبستگی، ارتباط خطی معنی داری بین درصد کربنات کلسیم رسوبات با درصد زنده ها مشاهده شد ($p < 0.05$). نتایج به دست آمده، نتایج مطالعه مقدسی ۱۳۸۷ را تایید نماید، در مطالعات راز و مرادی در سال ۱۳۹۰ بافت رسوبی، بستر ترکیب ناهمگنی از رس، سیلت، ماسه و شن در منطقه مورد بررسی حدفاصل بابلسر تا محمودآباد معرفی نموده که با تحقیقات حاضر کاملاً انطباق دارد همچنین «صدوق» در مطالعات ۱۳۸۹ بستر ترکیب ناهمگنی از رس، سیلت، ماسه و شن در منطقه مورد مطالعه معرفی نمود که با تحقیقات حاضر کاملاً انطباق دارد در صورتی که شمس کیا در مطالعه سال ۱۳۹۱ حدفاصل نور تا محمودآباد بیان نموده است ترکیبات بستر در بیشتر ایستگاه های مورد مطالعه ریز می باشد گزارشی دقیق مبنی بر مقایسه نیست و تنها به بیان نتیجه مطالعه اکتفا کنیم.

۳-۵. نتایج بررسی فاکتورهای محیطی

در کل منطقه مورد مطالعه

مطابق جدول ۴-۷ و نمودار ۴-۸ حداکثر درجه حرارت درجه سانتی گراد و حداقل درجه حرارت درجه سانتی گراد، میانگین درجه حرارت ۲۶ درجه سانتی گراد در منطقه مورد مطالعه به دست آمد. با انجام آزمون همبستگی پیرسون ارتباط معنی داری خطی بین در

جدول ۴-۷ بررسی فاکتورهای محیطی

انحراف میانگین	میانگین	بیشترین	کمترین
۱	۲۰،۵۸	۲۲	۱۹
۰،۵۲	۹،۳۷	۱۰	۸
۰	۱۲،۵۸	۱۳	۱۰
۰	۸،۷۱	۸،۷۶	۸،۵۸
۰	۱۹،۳۳	۱۹،۴۷	۱۹،۰۲



لرزانک درخشنده

متهم کوچولوی دریای خزر

امین خالق پرست

کارشناسی ارشد زیست‌شناسی ژنتیک

دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران

همزمان با کاهش چشمگیر جمعیت ماهی‌های کپلکادر دریای خزر، برخی محققین از ورود جانوری غیربومی به آب‌های این دریاچه بزرگ خبر دادند. احساس خطر ناشی از حضور این آبزی بیگانه در دریای خزر منجر به تحقیقات گسترده‌ای برای بررسی ماهیت این جانور توسط محققان ایران و سایر کشورها شد. در سال ۱۳۸۰، در کتابی با عنوان «تهاجم‌شانه‌دار» بخشی از این اطلاعات به زبان فارسی منتشر شد و در سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۴ نیز مطالبی درباره فعالیت محققان ایرانی در راه‌راه‌های کنترل شانه‌دار در روزنامه همشهری انتشار یافت [۵-۱]. در آذر ۱۳۹۳، با راهنمایی اکولوژیست برجسته ایران، «بهرام حسن‌زاده کیابی»، با یکی از شاگردان سابق او، «ابوالقاسم روحی»، آشنا شدیم که پانزده سال از عمر خویش را با علاقه فراوان صرف مطالعه شانه‌دار دریای خزر و مبارزه بیولوژیک با آن کرده است. او و همکاران تاکنون گزارش‌ها و مقالات متعددی درباره فعالیت‌های انجام گرفته در زمینه پایش و مبارزه بیولوژیک با شانه‌دار دریای خزر منتشر کرده‌اند. بنابراین، برای آشنایی با اقداماتی که در این زمینه انجام شده، در بهمن ۱۳۹۴ به «پژوهشکده اکولوژی دریای خزر» در منطقه خزرآباد استان مازندران سفر کردیم و با ابوالقاسم روحی، عضو هیات علمی موسسه تحقیقات علوم شیلاتی کشور (IFRO)، گفت‌وگویی داشتیم.

منتشر کردم. فصل مربوط به «بروئه اواتا» در کتاب تهاجم دریایی در دریاهای سیاه، کاسپین و مدیترانه و فصل مربوط به «تهاجم منمیوپسیس لیدی و تغییرات تنوع زیستی در دریای خزر» در کتاب تنوع زیستی اکوسیستم‌ها به قلم من و همکاران تالیف شده است [۶-۷].

درباره ورود شانه‌دار به دریای خزر توضیح دهید؟

در دریای خزر قبل از ورود شانه‌دار، جانوری به نام عروس دریایی (Jellyfish) وجود داشت. عروس دریایی با شانه‌دار (comb jelly) فرق دارد. در آن زمان عروس دریایی در جنوب شرقی دریای خزر، خصوصاً خلیج گرگان خیلی زیاد بود به طوری که اگر در این مناطق تور اندازی می‌شد، تور پر از عروس دریایی می‌شد. اما در سال ۱۳۸۷ در گشت‌های مشترک دریایی که با دانشگاه تربیت مدرس برای انجام تحقیقات در زمینه عروس دریایی در دریای خزر داشتیم، با یک

دانشگاه University Sains Malaysia (USM) در مالزی رفتم و به خاطر علاقه فراوانی که به مطالعه شانه‌دار داشتیم، پایان‌نامه دوره دکتری خود را نیز در زمینه پویایی جمعیت شانه‌دار (منمیوپسیس لیدی) نوشتیم.

آیا تاکنون در زمینه شانه‌دار کتاب یا مقاله‌ای منتشر کردید؟

درباره «منمیوپسیس لیدی» بیش از ۵۰ مقاله در مجلات علمی پژوهشی و بیش از ۱۲ مقاله در ژورنال‌های انگلیسی منتشر نموده‌ام. همچنین، در ارتباط با شانه‌دار، هدایت ۱۵ پایان‌نامه کارشناسی ارشد را در دانشگاه‌های سراسری و آزاد اسلامی به عهده داشتیم و در بیش از ۲۰ پروژه موسسه تحقیقات شیلات ایران همکاری داشتیم. از سال ۱۳۸۰ تاکنون نیز تعداد ۲۰ سخنرانی در همایش‌های داخلی و تعداد پنج سخنرانی در کنفرانس‌های بین‌المللی در زمینه شانه‌دار ارائه نموده‌ام. تعداد سه مقاله نیز درباره «بروئه اواتا» (*Beroe ovata*) در روزنامه‌های انگلیسی

از چه زمانی با «پژوهشکده اکولوژی دریای خزر» همکاری می‌کنید و فعالیت‌های شما در زمینه کدام گونه‌ها است؟

در سال ۱۳۷۱ به عنوان کارشناس بیولوژی دریایی در پژوهشکده اکولوژی دریای خزر استخدام شدم. از سال ۱۳۷۲، طرحی به نام هیدرولوژی و هیدروبیولوژی حوزه جنوبی دریای خزر در پژوهشکده آغاز شد. پژوهشکده مازندران کشتی بزرگی به نام «کشتی گیلان» دارد که با استفاده از این کشتی هر سال برای انجام کارهای تحقیقاتی از ماهی، پلانکتون و آب دریای خزر نمونه‌برداری انجام می‌شود. مسئولیت من در این پژوهشکده در زمینه فناوری‌های زیستی و مطالعه تنوع زیستی آبزیان پلانکتونیک و جانوران زله‌ای در دریای خزر بود. اما از زمان ورود شانه‌دار به دریای خزر تاکنون، بیشتر فعالیت‌های تحقیقاتی من به بررسی این جانور و مبارزه بیولوژیک با آن متمرکز شده است. در سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۸ برای ادامه تحصیل در دوره دکتری تخصصی رشته بیولوژی دریا به

گروه از جانوران در آب مواجه شدیم که پیش از این در دریای خزر مشاهده نکرده بودیم. این جانوران شب‌ها از خودشان نور ساطع می‌کنند و به اصطلاح، پدیده پرتوافشانی (Bioluminescence) دارند. وقوع پدیده پرتوافشانی در هنگام شب و در لایه سطحی (سطح آب) در اعماق کم‌تر از پنج متر اتفاق می‌افتاد. هنوز هم زمانی که به دریا می‌رویم، سطح آب را کاملاً روشن می‌بینیم البته به شرطی که آب به نحوی به حرکت درآید مثلاً قایقی از کنار شما عبور کند چون در این حالت شانه‌دار واکنش نشان می‌دهد و پرتوافشانی دارد. در اوایل که تعداد این جانوران زیاد نشده بود، ما نمی‌دانستیم اسم این موجودات چیست تا این که من طی جستجوهای که در اینترنت داشتیم با پژوهشگری به نام احمد ارکان کدیش (Ahmet Erkan Kideys) آشنا شدم. پرفسور کدیش اهل کشور ترکیه بود و در «دانشگاه لیورپول» انگلستان تحصیل کرده بود. او به من گفت که در سال ۱۹۹۵ پرفسور هنری دامونت (Henri J. Dumont) احتمال ورود شانه‌داری موسوم به «منمیوپسیس لیدی» (*leidy*) را به دریای خزر پیش‌بینی کرده و هشدار داده بود. پرفسور دامونت اکولوژیست دانشگاه خنت (Ghent University) بلژیک است که در آن زمان، در زمینه ورود شانه‌دار به دریای سیاه تحقیق می‌کرد و همکاری مشترکی نیز با پژوهشگران کشورهای حوزه دریای سیاه در زمینه پروژه‌های مربوط به ماهی و شانه‌دار داشت. پرفسور دامونت طی یک ایمیلی که به رییس وقت مرکز شیلات گیلان زده بود، هشدار داده بود که جانوری به نام شانه‌دار در دریای سیاه آمده و احتمال آن را می‌دهد که با توجه به خصوصیات تهاجمی شانه‌دار خیلی زود این آبی بتواند از طریق دریای سیاه وارد دریای خزر شود. اخطار پرفسور دامونت در همان زمانی بود که فروپاشی شوروی اتفاق افتاده است.

ارتباط بین دریای سیاه و دریای خزر از طریق کانال ولگا-دن (Lenin Volga-Don Shipping Canal) است. دولت وقت اتحاد جماهیر شوروی با احداث این کانال آبی، «رودخانه ولگا» را به «رودخانه دن» پیوند زدند تا حجم کشتیرانی دریای خزر را مقداری افزایش دهند. در کشتیرانی واژه‌ای به نام آب توازن (Ballast water) داریم. در زمانی که کشتی بدون بار است، برای این که تعادل کشتی حفظ شود و پروانه‌هایش در آب قرار گیرد، باید مقداری از آب دریا را وارد مخازن کشتی کرد. اما زمانی که کشتی به بندر بارگیری می‌رسد، معمولاً برای بالا بردن ظرفیت بارگیری کشتی، آب توازن را در دریا تخلیه کرده و سپس بارگیری می‌نماید. بنابراین، تخلیه آب توازن کشتی‌ها باعث شد جانوری که در دریای سیاه بود، وارد آب دریای خزر شود.

این تئوری امکان پذیرترین راه ورود شانه‌دار به دریای خزر است. در آستراخان روسیه، برای کشتی‌هایی که از رودخانه ولگا وارد دریای خزر می‌شدند، محلی وجود داشت که محموله آن‌ها کنترل شده و از آب توازن مخازن آن‌ها نمونه‌برداری می‌شد تا مشخص شود چه جانورانی در این آب وجود دارند و آیا این جانوران برای اکوسیستم دریای خزر خطرناک هستند یا خیر؟ اما با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و تشکیل کشورهای تازه استقلال یافته، این مسئولیت تقریباً از کارشناسان روسیه سلب شد چون این کار بودجه زیادی لازم داشت و بودجه لازم را برای این کنترل نداشتند.

آیا هم‌اکنون روسیه کنترلی بر آب توازن کشتی‌هایی که از ولگا به دریای خزر می‌آیند، دارد؟
متأسفانه تا جایی که بنده اطلاع دارم روسیه هیچ کنترلی بر آب توازن کشتی‌های این منطقه ندارد و برنامه خاصی هم برای تخصیص بودجه و امکانات سخت‌افزاری نظیر ادوات نمونه‌گیری از آب توازن در نظر نگرفته است.

چرا در مقاله «مشاهده اولین مورد از شانه‌داران دریای خزر» که در مجله علوم و تکنولوژی محیط زیست در سال ۱۳۷۸ منتشر شد، نامی از شما و همکاران پژوهشگر دریای خزر نبود؟

زمانی که در دریای خزر برای نخستین بار با شانه‌دار مواجه شدیم، اسم این جانور را نمی‌دانستیم و قرار بود که بعد از رفتن به روسیه و شناسایی دقیق این جانور، با کمک همکاران پژوهشگر و اساتید دانشگاه تربیت مدرس مقاله مشترکی نوشته شود اما دوستان دانشگاهی از فرصت استفاده کردند و بدون اطلاع و هماهنگی با اینجانب از اطلاعات پژوهشگر استفاده کرده و مقاله را به اسم دانشگاه چاپ کردند [۱].

به نظر شما، ورود شانه‌دار به دریای خزر می‌تواند به موضوع بایوتور بیسم ارتباط داشته باشد؟

در همان سال‌های اولیه ورود شانه‌دار «منمیوپسیس لیدی»، کارشناسانی از وزارت امور خارجه و برخی نهاد‌های مسئول نزد تیم تحقیقاتی ما آمده و سوال می‌کردند



دکتر ابوالقاسم روحی - منطقه خزر آباد مازندران - بهمن ۱۳۹۴ (عکاس: شریف خالقیپرست)

که امکان آن وجود دارد که کسی شانهدار را با خودش آورده و به‌طور عمدی در دریای خزر رها کرده باشد. در پاسخ به این دوستان باید بگویم که من این احتمال را اندک یا جزئی در نظر گرفتم چون این فرضیه را قبلاً آزمایش کردم. آزمایشی که تیم پژوهشی ما انجام داده است این فرضیه را تا حدودی رد کرد و نشان داد که پدیده شانهدار به بحث بایوتروویسم ارتباط اندکی دارد. پدیده بایوتروویسم (Bioterrorism) به این راحتی اتفاق نمی‌افتد. به خاطر پروتکلی که میان ایران و ترکیه امضاء شده بود، پانصد لیتر از آب دریای خزر را به‌منظور یک سری آزمایش‌ها در زمینه شانهدار «بروئه اواته» با خود به دانشگاه سینوپ (Sinop university) در ترکیه بردم. در حقیقت ما این آب را برای سازگار کردن شانهدار «بروئه اواته» با آب دریای خزر و تولید تخم و لارو و در نهایت، بزرگ کردن جانور و تولید تخم و لارو نسل‌های بعدی «شانهدار خوار دریای سیاه»، به محل جمع‌آوری نمونه‌ها در

ترکیه منتقل کردیم. اما من در آن جا علاوه بر این آزمایش‌ها، آزمایشی هم درباره «منمیوپسیس لیدی» انجام دادم. در این آزمایش، نمونه‌های شانهدار «منمیوپسیس لیدی» را که از دریای سیاه گرفته بودم مستقیماً وارد آب دریای خزر کردم. اما همه نمونه‌ها در این آزمایش در مدت دو تا چهار ساعت دژنره و پودر شدند. برای این آزمایش، نمونه‌های شانهدار را به‌منظور انجام تیمارها مختلف و تکرار آزمایش، در ۱۲ ظرف ریختم. برخی نمونه‌های شانهدار دریای سیاه بعد از دو ساعت و برخی دیگر بعد از چهار ساعت مردند. این موضوع به نوع نمونه‌ها بستگی داشت. برخی نمونه‌ها سرحال تر بودند و به نظر می‌آمد تازه غذا خوردند و بیشتر زنده ماندند و برخی نمونه‌ها بی‌حال تر بودند و زودتر از بین رفتند. این آزمایش به ما نشان داد که یک نفر نمی‌تواند خیلی آسان نمونه شانهدار را در آب دریای خزر رها کند و این جانور زنده بماند. «منمیوپسیس لیدی» دریای سیاه

اگر به‌طور مستقیم وارد آب دریای خزر شود، در دریای خزر دوام نمی‌آورد. شوری آب دریای سیاه بین ۱۸ تا ۲۲ ppt است اما شوری آب دریای خزر بین ۱۲ تا ۱۳ ppt است. بنابراین، آب دریای سیاه از آب دریای خزر شورتر است. البته تیم تحقیقاتی ما این آزمایش را برای شانهدار دریای آزوف انجام نداده است چون تهیه نمونه شانهدار از دریای آزوف به علت بعد مسافت طولانی که باید در جاده پیمود، دشوار است.

اگرچه آزمایش‌هایی که من در سال ۲۰۰۳ در دانشگاه سینوپ ترکیه انجام دادم نشان داد که امکان زنده ماندن شانهدار بلافاصله تا چهار ساعت بعد از این که این جانور به‌طور مستقیم در آب دریای خزر وارد شد، وجود ندارد اما اگر کارشناس یا پژوهشگری به شرایط زیست‌محیطی زندگی این جانور تسلط داشته باشد و به نحوه سازگاری مرحله به مرحله آن آگاه باشد، به راحتی می‌توانست این جانور را وارد دریای خزر بکند. به خاطر داشته باشید که تردد کشتی‌های کوچک همواره بین دریای سیاه و دریای خزر از طریق رودخانه ولگا وجود داشت؛ اگرچه پیوند زدن رودخانه «دن» به رودخانه ولگا سبب پر آب شدن و تسهیل ورود کشتی‌های بزرگ‌تر شد. اما ورود و گسترش شانهدار به دریای خزر در سال ۲۰۰۰ گزارش شد. با توجه به این که شانهدار «منمیوپسیس لیدی» در سال ۱۹۸۰ در دریای سیاه وارد شد، چرا ورود همین گونه از شانهدار با تاخیر ۲۰ ساله به دریای خزر اتفاق افتاد؟ شانهدار جانوری است که می‌تواند تا دو هفته گرسنگی را تحمل کند و به راحتی می‌توانست زودتر از سال ۲۰۰۰ به دریای خزر وارد شود.

اما چه اتفاقی می‌افتد اگر «منمیوپسیس لیدی» یا کشتی به دریای خزر آورده شده باشد؟ شوری آب دریای آزوف از دریای خزر و دریای سیاه کم‌تر است. شوری آب دریای آزوف بین ۲ تا ۱۲ ppt است. از آن جایی که آب بخشی از دریای آزوف تقریباً شوری آب دریای خزر را دارد، به احتمال خیلی زیاد این نمونه‌های شانهدار که وارد دریای خزر شدند باید متعلق به دریای آزوف باشند. همچنین، در یکی از سمینارهایی که برای شانهدار در سال ۲۰۰۱ ارائه شد، خانم تامارا شیگانوا (Tamara Shiganova) به ارتباط سلانترن (coelenteron) با شوری آب اشاره کرد. دکتر شیگانوا از پژوهشگران روسیه و عضو «موسسه اقیانوس‌شناسی شیرشوف» (P.P. Shirshov Institute of Oceanology) در مسکو است که مدت ۱۰ سال است که با «پژوهشکده اکولوژی دریای خزر» همکاری علمی می‌کند. سلانترن کانال بسیار مهمی است و تقریباً مانند یک بزرگراه هست که دهان را به مخرج وصل می‌کند نقش سلانترن یا کانال گوارشی (atrium Gastrovascular) در شانهدار انتقال غذا از دهان به سمت



شانهدار دریای خزر در آکواریوم تحقیقاتی پژوهشکده اکولوژی آبیان دریای خزر

neh. «Mnemiopsis leidyi invasion and biodiversity changes in the Caspian Sea». in Grillo, Oscar; Venora, Gianfranco. Ecosystem Biodiversity, InTech, Rijeka, Croatia, 2011, Chapter 8: 171-192.

7- Kideys, Ahmet E; Finenko, Galina A; Anninsky, Boris E; Shiganova, Tamara A; Roohi, Abdolghasem; Tabari, Mojgan Rowshan; Youseffan, M; Rostamiya, Mohammad T. «Feeding, respiration and growth of ctenophore *Beroe cf ovata* in the low salinity conditions of the Caspian Sea». In Dumont, Henri; Shiganova, Tamara A; Niermann, Ulrich. Aquatic invasions in the Black, Caspian, and Mediterranean Seas, Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, The Netherlands, 2004, Volume 35, Chapter 9: 193-199.

۲- صفایی، معصومه؛ افزایش ۸۰ درصدی جمعیت شانه‌دار: قطره‌ای که کاسپین را می‌بلعد، روزنامه همشهری، شماره ۳۸۰۳، ۲۷ شهریور ۱۳۸۴، ص ۱۵.

۳- اسماعیلی ساری، عباس؛ «راه‌های احتمالی مقابله با گونه‌ای ویرانگر: ژل شانه، تهدید خزر»، روزنامه همشهری، شماره ۳۴۸۷، ۱۵ شهریور ۱۳۸۳، ص ۱۸.

۴- پارسا نژاد، امید؛ «حمله عروس قاتل به خزر: فقط تا شهریور فرصت داریم»، روزنامه همشهری، ضمیمه شماره ۳۳۳۸، ۲۷ اسفند ۱۳۸۲، ص ۱۷.

۵- میراسکندری، لاله؛ «میهمان ناخوانده کیلکاهار را خورده است؛ حمله عروس قاتل به خزر»، روزنامه همشهری، ضمیمه شماره ۳۳۳۸، ۲۷ اسفند ۱۳۸۲، ص ۱۳.

6- Roohi, Aboulghasem; Sajjadi, Ame-

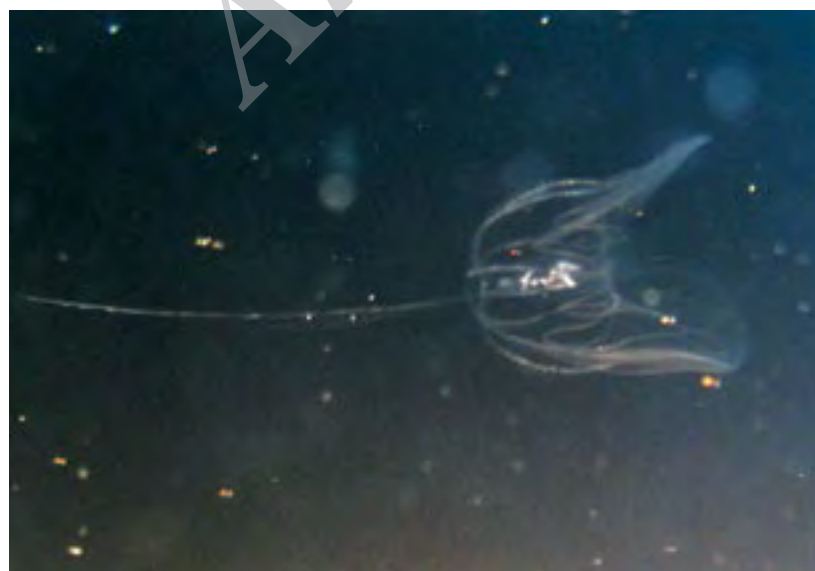
شانه‌ها است. مقایسه صفات مورفولوژیک نمونه‌های شانه‌دار نشان داد که کانال گوارشی در برخی از شانه‌دارهای دریای خزر به شانه‌دار دریای آزوف شباهت دارد و به شانه‌دار دریای سیاه شبیه نیست. به نظر می‌آید شانه‌دار دریای آزوف به خاطر شوری کم‌تر آب، یک سری تغییرات دیگر برای سازگاری با محیط پیدا کرده است. شانه‌دار برای تطابق با شوری‌های مختلف و تنظیم فشار اسمزی (osmoregulation) ناگزیر است که دستکاری در کانال مرکزی ایجاد کند مثلاً مسیر رساندن نمک آب را پیچیده یا تاخورد بکند تا جانور بتواند فرصت بیشتری برای تنظیم داشته باشد. متأسفانه در مورد فیزیولوژی تنظیم اسمزی این جانور اطلاعات زیادی در دسترس نیست. با این وجود، دریای آزوف تا جایی که بنده اطلاع دارم دارای عمق کمی است و کشتی‌های بزرگی در آن رفت و آمد ندارند. بنابراین، دریای آزوف محل تردد و تجارت نیست که کشتی‌ها از این منطقه تخلیه و یا ورودی آب به داخل مخازن آب توازن کشتی‌ها داشته باشند. به همین دلیل، دریای سیاه محل تردد کشتی‌های بزرگ تجاری است و نمونه شانه‌دار از این دریا به احتمال زیاد وارد مخازن آب تعادل کشتی‌ها شده و سپس وارد آب‌های دریای خزر شده است.

این موضوع که منشأ شانه‌دار دریای خزر از دریای آزوف یا دریای سیاه است چه اهمیتی در کنترل آن داشت؟

در نگاه اول، اهمیت چندانی ممکن است نداشته باشد ولی به هر حال جانوران در محل‌های زیست مختلف دارای شرایط اکولوژیک (Ecological niche) مختلفی هستند. مثلاً در دریای آزوف ممکن است فرم خاصی از گونه شانه‌دار «منمیوپسیس لیدی» وجود داشته باشد که تغذیه آن با غذای متفاوتی نسبت به شانه‌دار دریای سیاه صورت گیرد. بنابراین در کنترل (مبارزه) بیولوژیک توسط شانه‌دار خواری مثل «بروئه اواتا» ممکن است طعم و مزه آن باب طبع شانه‌دار خوار نباشد و نتواند تغذیه اختصاصی از شانه‌دار داشته باشد. لذا این امکان وجود دارد که پیشنهاد کنترل بیولوژیک از طریق گونه *Beroe ovata* ممکن نباشد و به گونه دیگری همچون *Beroe cocumis* نیاز باشد؛ البته این موضوع هنوز فرضیه است و برای بررسی آن باید کار و تحقیق عملی شود.

منابع

۱- اسماعیلی ساری، عباس؛ تهاجم شانه‌دار *Mnemiopsis leidyi* و آینده دریای خزر، تهران: نقش مهر، چاپ اول، تابستان ۱۳۸۰، ۱۶۲ صفحه.



شانه‌دار دریای خزر در آکواریوم تحقیقاتی پژوهشکده اکولوژی آبریان دریای خزر



فراز و فرود صنعت لایروبی در دو دهه اخیر

صنعت لایروبی جهان

| علی اکبر عادل |

ولی با وجود شرکت‌های بزرگ هیچ‌گاه نتوانسته‌اند به‌عنوان پیمانکاران اصلی در بازار جهانی لایروبی و پروژه‌های فراساحلی مطرح شوند. شرکت‌های کوچک حتی در پروژه‌های خاورمیانه هم که مانند امروز پروژه‌های بزرگی نداشت نتوانستند قدرت‌نمایی کنند.

بازار جهانی لایروبی

اکنون خلیج فارس، کانون توجه شرکت‌های لایروب بزرگ و معروف است. پروژه‌های لایروبی در دست اجرا و حجم بزرگ لایروبی در منطقه خلیج فارس، توجه بسیاری از شرکت‌های لایروبی را به این منطقه جلب نموده است. منطقه‌ای که قبلاً جایگاهی در صنعت لایروبی نداشت.

در ابتدای سال ۱۹۸۰ میلادی حدود ۲۰ شرکت کوچک و بزرگ لایروبی در بلژیک و هلند فعالیت داشتند ولی بعدها بیشتر این شرکت‌های بلژیکی و هلندی در سه شرکت بزرگ Deme و Boskalis & VanOord و از بلژیک و هلند ذوب شدند. از میان آن‌ها شرکت Jan DeNul بلژیکی هرگز تسلیم این بازی نشد و به‌تنهایی فعالیت لایروبی را دنبال نمود. در کنار این شرکت‌ها yundai از کره جنوبی و Toa از ژاپن و بعضی از شرکت‌های کوچک دیگر هم وجود داشتند که حوزه فعالیتشان در محدوده کشور خودشان بوده است. شرکت‌های کوچک لایروبی عموماً ساختار و یا شبکه منسجمی ندارند و فراتر از کشور خودشان موفقیت‌هایی را کسب نکرده‌اند. این شرکت‌ها اگر چه سخت تلاش می‌کنند که وارد بازار جهانی لایروبی شوند

سرمایه‌گذاری در صنعت لایروبی نیازمند بررسی بازار کار و شناخت توانمندی‌های رقبای فعال در این شاخه از صنعت دریایی است. تحلیل بازار جهانی لایروبی در سه دهه اخیر نشان می‌دهد که صنعت لایروبی به‌عنوان یک حرفه مورد پذیرش صنایع دریایی جهان قرار گرفته و رشد ادامه‌دار و وسوسه‌انگیز این صنعت در دو دهه گذشته، بسیاری از دست‌اندرکاران و متخصصین این صنعت را به سمت تقویت ناوگان موجود و خرید تجهیزات لایروبی مدرن و کاراتر سوق داده است. اما جاذبه‌های درآمدزایی لایروبی فریبنده است و گاهی منجر به اتلاف سرمایه می‌شود. بنابراین برای ورود و سرمایه‌گذاری در آن باید تاریخچه و فراز و فرود این صنعت را مورد بررسی دقیق قرار داد.

کشورهایی که در نظر دارند بنادر آن‌ها در ردیف کشورهای مطرح جهان قرار گیرد نیاز به توسعه زیرساخت‌های بندری دارند. مسلم است توسعه بنادر کشورها، بازار جدیدی را در صنعت لایروبی ایجاد می‌کند. این پروژه‌های جدید حجم عظیمی از لایروبی را پیش روی شرکت‌های لایروب قرار خواهد داد.

مالزی، تایلند، کره، کشورهای آمریکای جنوبی، پاناما، نیجریه، انگولا، هند، محدوده کشورهای اروپایی و غیره کشورهایی هستند که در سه دهه اخیر با توسعه بنادر خود باعث رونق بازار صنعت لایروبی شدند. هند از جمله کشورهایی است که برنامه‌های زیادی را برای توسعه بنادر خود اجرا می‌کند و همچنان روند توسعه در این کشور ادامه دارد. صنعت لایروبی داخلی این کشور پاسخگوی حجم بزرگ لایروبی ناشی از توسعه بنادر نیست. بنابراین کشور هند راهی جز استفاده از شرکت‌های لایروبی آزاد ندارد.

چین تلاش می‌کند بازار لایروبی داخلی خود را تقویت کند. و تا کنون هم با خرید شناورهای لایروب مدرن و کپی برداری از تجهیزات لایروبی کشورهای توسعه یافته و باتجربه، موفقیت‌های زیادی را در زمینه لایروبی کسب نموده است. کشور چین را می‌توان در زمره کشورهای بسته در امر لایروبی به حساب آورد. این کشور سعی دارد که بازار لایروبی خود را همچنان برای ورود شرکت‌های لایروب آزاد، بسته نگه دارد و از طرف دیگر تلاش زیادی را انجام می‌دهد که از بازار جهانی لایروبی سهمی را به خود اختصاص دهد.

شرکت Jan De Nul بلژیکی علاوه بر بازار داخلی کشور خود، طراحی و ساخت

شناورهای لایروب معمولی را در کشتی‌سازی کره جنوبی، کرواسی و اسپانیا باقیمت‌های تمام شده کم‌تر راه‌اندازی کرده است تا از این طریق راه ورود به بازار جهانی لایروبی را آسانتر کند. شناورهای بلژیکی و هلندی، لایروبی راه‌های آبی کشورهای همسایه خود را هم انجام می‌دهند. در پایان دهه ۱۹۸۰ فعالیت لایروبی شرکت‌های بزرگ فراتر از مرزهای داخلی توسعه یافت و بعضی از بنادر انگلیس و هنگ کنگ پروژه‌های بزرگی را در برنامه توسعه خود قرار دادند که حجم لایروبی آن‌ها بیش از ۱۵۰ میلیون مترمکعب بود و ۲۰ شناور مدرن فقط طی چند سال، لایروبی بنادر هنگ کنگ را انجام دادند. ظرفیت بزرگ‌ترین شناور هاپری که در این دوره مورد استفاده قرار گرفت ۱۰ هزار مترمکعب بود. با پیوستن هنگ کنگ به چین وضعیت لایروبی در این منطقه تغییر کرد و به جای آن بازار لایروبی سنگاپور رونق یافت. با توجه به توسعه سنگاپور در زمینه‌های مختلف، شرکت‌های لایروب دنیا موفق شدند حدود ۷۰۰ میلیون مترمکعب لایروبی در دوران توسعه این کشور انجام دهند.

فراز و فرود صنعت لایروبی و سرمایه‌گذاری‌های جدید

با توجه به توسعه بنادر کشورهای مختلف و پروژه‌های جدید، شرکت‌های لایروب احساس کردند که باید از شناورهای با ظرفیت بیشتر استفاده کنند. بنابراین شناورهای هاپر با نام «شناور بزرگ حجم» طراحی و ساخته شد. ظرفیت لایروب‌های هاپر جدید حدود ۲۴ هزار مترمکعب بود. طراحی این شناورها اکثراً برای لایروبی

بسترهای شن و ماسه‌ای انجام می‌گرفت. سنگاپور ضمن لایروبی مکان‌های بندری به فکر صادرات شن و ماسه حاصل از لایروبی به کشورهای همسایه خود یعنی مالزی و اندونزی افتاد.

مالزی و اندونزی برای جلوگیری از صادرات شن و ماسه، معادن شن و ماسه دریایی خود را مسدود کردند. با این اقدام اکثر پروژه‌های لایروبی سنگاپور متوقف شد و شناورهای بزرگ در شرکت‌ها مجبور به ترک سنگاپور شدند.

یک سال بعد از این واقعه تقاضای لایروبی خاورمیانه مانند بمب منفجر شد و توجه اکثر شرکت‌های لایروب بزرگ، به پروژه‌های لایروبی خلیج فارس جلب شد. در واقع می‌توان گفت که تمام ظرفیت ناوگان لایروب شرکت‌های بزرگ جهان در پروژه‌های خلیج فارس به کار گرفته شد. پروژه‌های بزرگ دومی، ابوظبی، عربستان سعودی با حداقل ظرفیت ۱۰۰ الی ۲۰۰ میلیون تن اقتصاد صنعت لایروبی جهان را دگرگون کرد. به عبارت دیگر صنعت لایروبی با پروژه‌های خلیج فارس دوباره رونق یافت. به این ترتیب می‌توان گفت که مرکز ثقل فعالیت‌های لایروبی جهان تاکنون هنگ کنگ، سنگاپور و خلیج فارس بوده است. در این دوره کشورهای ایران، هند، چین و کره هم پروژه‌هایی در ابعاد بزرگ و کوچک داشتند که با استفاده از شرکت‌های داخلی عملیات لایروبی را انجام دادند.

پروژه‌های هنگ کنگ، سنگاپور و پروژه‌های بزرگ خلیج فارس که تا مدت طولانی تکرار نشدنی است پرجاذبه‌ترین فعالیت جهانی شرکت‌های لایروب بوده است که از نظر اقتصادی منافع دو طرف را تأمین کرد. چون کارفرمایان با آماده‌سازی بنادر آبی خود



زودتر به منافع پیش بینی شده می‌رسیدند و هم شرکت‌های لایروبی در کنار این تحولات و توسعه درآمد قابل توجهی را کسب کردند و با درآمد حاصله توانستند علاوه بر نوسازی ناوگان لایروبی خود، در فن‌آوری آن‌ها نیز تحول ایجاد کنند.

در سال‌هایی که بازار لایروبی هنگ‌کنگ و سنگاپور رونق داشت اکثر شرکت‌های لایروبی با همدیگر تفاهم‌نامه همکاری مشترک مبادله کردند.

در پروژه‌های خلیج فارس شرکت‌های لایروبی، پروژه‌های ماسه‌ای با حجم تا ۲۰۰ میلیون مترمکعب را به‌تنهایی و بدون مشارکت و کمک دیگر شرکت‌ها انجام می‌دهند. درست است که شرکت‌های لایروبی در رقابت با هم کار می‌کنند ولی در بسیاری از پروژه‌های بزرگ سر تقسیم منافع در کنار هم قرار می‌گیرند، به‌خصوص شرکت‌هایی که دارای یک ملیت هستند و برای حفظ منافع کشورشان همکاری شایسته‌ای با هم دارند.

پروژه‌های بزرگ حجم خلیج فارس، باعث شد که شرکت‌های لایروبی در دهه ۱۹۹۰ رشد قابل توجهی داشته باشند و از طرفی تقاضاهای جدید لایروبی سبب طراحی و ساخت شناورهای بزرگ حجم نیز شد.

در سال ۲۰۰۹ دو کشتی لایروبی هاپر با ظرفیت ۴۶ هزار مترمکعب به سفارش شرکت Jan De Nul طراحی و ساخته شد و Deme نیز دو کشتی ۳۳ هزار مترمکعبی را به ناوگان خود اضافه کرد.

VanOord نیز یک فروند لایروبی ۴۰ هزار مترمکعبی هاپر را سفارش داد. این سه شرکت تا سال ۲۰۱۸ برنامه‌های جدیدی برای نوسازی ناوگان کاتر و هاپر خود تنظیم نموده‌اند که به ترتیب اجرا خواهد شد.

درآمد لایروبی در جهان

بر اساس آمار انجمن بین‌المللی شرکت‌های لایروبی، درآمد ناخالص لایروبی در سال ۲۰۱۱ حدود ۱۱ میلیارد یورو بوده است. چین با ۲۹ درصد کل درآمد بازار جهانی، بیشترین سهم را دارد. اروپا ۱۳ درصد، خاورمیانه ۱۱ درصد و امریکای لاتین ۱۰ درصد این بازار را در اختیار داشته است. بازار لایروبی عموماً به دو صورت باز و بسته است. بازار بسته بازاری است که شرکت‌های لایروبی خارجی یا آزاد به آن دسترسی ندارند. بزرگ‌ترین بازار بسته متعلق به کشور چین و امریکا است. در امریکا فقط شرکت‌های آمریکایی با شناورهای ساخت این کشور اجازه فعالیت لایروبی دارند. حتی خدمه لایروبی نیز می‌بایستی ملیت آمریکایی داشته باشد. صنعت لایروبی امریکا توسط گروه مهندسی ارتش امریکا اداره می‌شود. بازار لایروبی چین هم بسته است. این کشور تلاش می‌کند بازار لایروبی داخلی خود را تقویت کند و تا حالا نیز با ورود شناورهای مدرن اروپایی و با کپی‌برداری از تجهیزات لایروبی کشورهای توسعه‌یافته، موفقیت‌های زیادی را

در زمینه ساخت شناورها کسب نموده است. با این وجود ۵۷ درصد بازار لایروبی باز و قابل دسترسی است و شرکت‌های لایروبی می‌توانند آزادانه در مناقصات شرکت و در انجام عملیات لایروبی مشارکت کنند.

رشد تجارت جهانی و صنعت لایروبی

گسترش اسکله‌های قدیم و ساخت بنادر جدید، احداث کانال‌های دسترسی و نگهداری از جمله اقداماتی بودند که در توسعه صنعت لایروبی نقش زیادی ایفا کردند. این پروژه‌ها ۵۷ درصد کل بازار لایروبی جهان را تشکیل می‌دهد که رقم آن حداقل شش میلیون یورو است. بخش مهم و تاثیرگذار در اقتصاد صنعت لایروبی، بازار انرژی است که ۲۳ درصد کل بازار لایروبی را این بخش تامین می‌کند. گسترش بازار LNG یا گاز مایع طبیعی منوط به اجرای پروژه‌های بزرگ مانند ساخت بنادر ویژه تردد کشتی‌های LNG دارد. عملیات لایروبی در این بخش می‌تواند همراه با حفر کانال، خواباندن خطوط لوله گاز و نفت (برای مثال: قطر و استرالیا) و یا سایر عملیات فراساحلی باشد. جدول (۱) درآمد ناخالص ۱۰ شرکت بزرگ لایروبی را در سال ۲۰۱۱ نشان می‌دهد، که در آن چین در رتبه اول و شرکت لایروبی دانمارکی در ردیف دهم قرار دارد. شرکت National Marine Dredging Company امارات با ۶۵۸ میلیون یورو درآمد ناخالص در ردیف ششم جدول است که





جدول (۱): درآمد ده شرکت بزرگ لایروپ جهان در سال ۲۰۱۱

رتبه	نام شرکت	کشور	محدوده کاری	درآمد ناخالص (میلیون یورو)
۱	Chec	چین	چین	۳,۹۴۹
۲	Jan De Nul	بلژیک	جهانی	۱,۴۹۳
۳	Deme	بلژیک	جهانی	۱,۴۵۶
۴	Boskalis	هلند	جهانی	۱,۳۹۰
۵	VanOord	هلند	جهانی	۱,۱۳۳
۶	National Marine Dredging Company	امارات	امارات و خاورمیانه	۶۵۸
۷	Great Lakes Dredging and Dock Company	آمریکا	آمریکا	۴۵۷
۸	Penta Ocean	ژاپن	آسیا و خاورمیانه	۲۴۰
۹	Toa Corporation	ژاپن	آسیا	۱۸۱
۱۰	Rohde Nielsen	دانمارک	اروپا	۱۵۴

جدول شماره (۲): سهم درآمدزایی چهار شرکت لایروپ بین المللی که در سال ۲۰۱۲ خارج از محدوده ملی خود فعالیت داشته اند.

نام شرکت	سهم درآمدزایی (درصد)
Deme	۴۹
Boskalis	۴۳
VanOord	۳۷
Jan De Nul	۲۸

جدول شماره (۳): رشد بازار لایروبی را در سال های ۲۰۱۱-۲۰۰۰ به تفکیک کشورها و مناطق عملیاتی نشان می دهد.

نام کشورها (مناطق عملیاتی لایروبی)	درصد
استرالیا	۱۷/۶
آمریکای لاتین	۱۱/۹
آمریکای شمالی	۰/۵
آفریقا	۱۱
دیگر کشورهای آسیایی	۱۰/۴
هند	۵/۷
چین	۱۱
خاورمیانه	۱۶
اروپا	۵/۱

درآمد قابل توجهی برای یک شرکت عربی است.

Jan De Nul و Deme بیشترین خدمات لایروبی را به کشورهای آسیایی مانند استرالیا و خاورمیانه ارائه نمودند.

شرکت VanOord در اروپا و بیشترین فعالیت Jan De Nul نیز در کانال پاناما و کشورهای آمریکای جنوبی بوده است.

البته این شرکت ها فقط در حوزه لایروبی کار نمی کنند بلکه خدمات دیگری مانند ساخت بنادر، اسکله سازی، موج شکن و غیره نیز ارائه کرده اند بنابراین با احتساب این فعالیت ها سهم آن ها بیشتر شده است.

رشد تقاضا در بازار لایروبی



بر اساس آمار انجمن بین المللی شرکت های لایروپ از درآمد ناخالص یازده میلیارد یورویی سال ۲۰۱۱ بیش از ۶/۱ میلیارد یورو آن متعلق به بازار آزاد با باز بوده است که در دوره ۲۰۱۱-۲۰۰۰ بیش از ۹ درصد رشد داشته است.

چین که بزرگ ترین بازار بسته را دارد چشم به بازار اروپا و خاورمیانه دوخته است و تلاش می کند که از بازار جهانی سهمی را دریافت کند.

افزایش رشد بازار نفت و گاز خاورمیانه (که قبل از مشکلات مالی دبی، ۳۳ درصد بازار

جدول شماره (۴): سهم هر نوبت بارگیری ناوگان بزرگ حجم هاپر ساکشن شرکت هادر لایروبی سال ۲۰۱۲

رتبه	نام شرکت	کشور	محدوده کاری	ظرفیت لایروبی (مترمکعب)	سهم %
۱	Chec	چین	چین	۳۳۹,۵۶۱	۱۵
۲	Jan De Nul	بلژیک	جهانی	۳۱۶,۹۳۷	۱۴
۳	Van Oord	هلند	جهانی	۲۴۴,۵۷۰	۱۱
۴	Deme	بلژیک	جهانی	۲۱۴,۵۶۰	۱۰
۵	Boskalis	هلند	جهانی	۱۶۴,۸۲۰	۷
۶	DCI	هند	هند	۵۹,۴۲۰	۳
۷	Inai Kiara	مالزی	مالزی	۳۷,۲۰۳	۲
۸	(PT)(Pesero Penaerukan)	اندونزی	اندونزی	۳۶,۲۵۰	۲
۹	Hyundai	کره جنوبی	آسیا	۳۶,۰۰۰	۲
۱۰	Great Lakes Dredging	امریکا	اروپا	۳۳,۶۱	۲
۱۱	Small Companies	هلند	هلند	۴۰,۷۱۵	۲
۲,۲۳۴,۵۰۷					

جدول شماره (۵): سهم ناوگان پر قدرت کاتر ساکشن شرکت هادر لایروبی سال ۲۰۱۲

رتبه	نام شرکت	کشور	محدوده کاری	ظرفیت لایروبی (مترمکعب)	سهم به درصد
۱	Chec	چین	چین	۳۱۴,۹۷۴	۱۶
۲	Jan De Nul	بلژیک	جهانی	۱۹۳,۷۸۵	۱۰
۳	Deme	بلژیک	جهانی	۱۵۵,۵۸۸	۸
۴	Van Oord	هلند	جهانی	۱۳۳,۸۲۰	۷
۵	Boskalis	هلند	جهانی	۱۲۲,۰۳۹	۶
۶	Great Lakes Dredging	امریکا	امریکا	۱۱۸,۷۹۷	۶
۷	National Marine Dredging	امارات	داخلی	۹۹,۹۸۶	۵
۸	Suez Canal Authority	مصر	داخلی	۵۶,۸۸۰	۳
۹	Penta Ocean	ژاپن	آسیا	۳۷,۲۰۰	۲
۱۰	Inai Kiara	مالزی	داخلی	۳۱,۹۶۷	۲
۱۱	Small Companies	هلند	داخلی	۱۳,۹۰۳	۱
۱,۹۳۸,۳۳۵					

جدول شماره (۶): تغییرات حجم لایروبی شناورهای هاپر و کاتر در دوره ۲۰۰۹-۲۰۱۲

رتبه	نام شرکت	هاپر ساکشن (به درصد)	کاتر ساکشن (درصد)
۱	Chec	۱۴۵	۱۹۶
۲	Jan De Nul	۱۰۰	۱۴۰
۳	Van Oord	۱۲	۲۲
۴	Deme	۶۵	۷۶
۵	Boskalis	-۱۶	۳۰
۶	DCI	۱۰	۱۲۲
۷	National Marine Dredging	۰	۱۲۰
۸	Great Lakes Dredging	۱۳۰	۳
۹	Penta Ocean	۲۱	-۲۶
۱۰	Toa Corporation	۰	-۴۶
۱۱	Hyundai	۰	-۸۳
۱۲	Suez Canal Authority	۰	-۴۴

جهانی را در سال ۲۰۰۸ در اختیار داشت) و رشد بازار بسته آمریکای شمالی، نشان می دهد که صنعت لایروبی با تحولات اقتصادی خوبی مواجه بوده است.

با توجه به تحولات سال های اخیر صنعت لایروبی، گرایش شرکت های لایروبی به استفاده از لایروبی های هاپر بزرگ حجم و کاتر ساکشن پر قدرت زیادتر شده است چون لایروبی کوچک با توجه فاصله محل تخلیه مواد لایروبی شده از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نیست و شرکت های لایروبی تصمیم گرفتند که در پروژه های بزرگ از شناورهای هاپر ساکشن بزرگ حجم و کاتر ساکشن پر قدرت استفاده کنند. جدول شماره (۴) سهم شرکت های لایروبی را با ناوگان بزرگ حجم هاپر ساکشن در لایروبی ۲۰۱۲ نشان می دهد.

جمع ظرفیت یک نوبت بارگیری ناوگان لایروبی بزرگ حجم ۱۰ شرکت لایروبی در سال ۲۰۱۲ با احتساب میزان ظرفیت شرکت های لایروبی کوچک در هلند ۲,۲۳۳,۵۰۷ مترمکعب بوده است. در مورد حجم لایروبی کاتر ساکشن های پر قدرت در سال ۲۰۱۲ جدول مشابهای وجود دارد که نشان دهنده عملکرد لایروبی های کاتر ساکشن است. این جدول تحت عنوان جدول شماره (۵) سهم شرکت های لایروبی ساعتی را در سال ۲۰۱۲ به تصویر کشیده است.

تغییرات سهم لایروبی های هاپر و کاتر ساکشن نشان از فراز و فرود حجم لایروبی بر اساس نوع بستر و نوع استفاده از لایروبی دارد. نوسان سهم لایروبی ها می تواند در سرمایه گذاری و انتخاب نوع لایروبی نقض مهمی داشته باشد چون بسیاری اوقات سرمایه گذار از شرایط پروژه بی اطلاع است. جدول شماره (۶) تغییرات لایروبی را بین سال های ۲۰۰۹-۲۰۱۲ نشان می دهد. ظرفیت لایروبی های هاپر در یک دوره چهار ساله ۶۱ درصد افزایش داشته است و در مقابل افزایش ظرفیت لایروبی کاتر ساکشن در این مدت ۲۸ درصد را نشان می دهد.

منبع آمار: انجمن بین المللی شرکت های لایروبی



ایده های جدید را به دریا می آوریم
Delivering new ideas to the sea

شرکت دریایی

هدایت کشتی خلیج فارس

(سهامی خاص)

PERSIAN GULF PILOT
MARINE SERVICES CO.



خدمات کلی:

• راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی کشتی بگل نشسته
• عملیات STS، داکینگ و آنداکینگ، جایجایی سازه های غول پیکر دریایی
• خدمات یدک کشتی، راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره

آدرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)، بالاتر از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش،
پلاک ۴۰، طبقه چهارم تلفن: ۶-۸۸۱۹۰۶۴۴ فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷ www.pg-pilot.ir

به عمل کار برآید

کسب تنديس ملي رعايت حقوق
مصرف کنندگان

بيمه البرز مشتري مدار ترين بيمه کشور

بزرز®

شرکت بیمه البرز (سهامی عام)



مرکز ارتباط مردمی : ۰۲۱) ۲۹۴۶۰

www.alborzinsurance.ir

www.SID.ir