



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

بیتوجه

آینده ایران، از سواحل مکران می‌گذرد

هفته دولت و فرصت امیدافزایی

صنعت بانکرینگ در تکاپوی بازآفرینی

خلیج فارس

دریای عمان

مدیریت مهندسی (طراحی، خرید، ساخت و نصب) ترمینالهای نفتی و گازی

طراحی، ساخت و نصب کلیه تجهیزات اسکله های نفتی و گازی

طراحی و ساخت انواع

**MECHANICAL SEAL & ROOF DRAIN SYSTEM
FOR FLOATING ROOF STORAGE TANK**

سیستم مهار کن و آزاد سازی
سریع طناب کشتی



بازوهای بارگیری دریایی

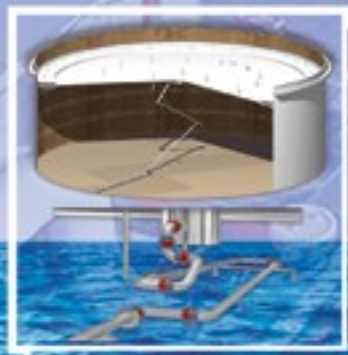


بازوی بارگیری دریایی موبایل



مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور

مخصوص اسکله های نفتی و گازی



بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای

جاده ای و ریلی



آدرس کارخانه:

آدرس دفتر ترکیه:
Gökevler Mahallesi, 2312. Sokak.
/E.5 Hadimköy Kavşağı/No:16, Kat:8,
Daire:92, Ginza Corner Plaza,Beylikdüzü.
Esenyurt/Istanbul/Türkiye.Posta Kodu:34522
Tel: +90 212 853 4517
Gsm: +90 538 359 1675
Gsm: +90 537 912 1160

کیلومتر ۳۰ جاده تبریز- آذرشهر، شهرک صنعتی
شهید سلیمی، انتهای خیابان ۳۰ متری چهارم
شمالی، ۲۰ متری غربی سوم، پلاک ۳۵
تلفن: ۰۴۱)۳۴۳۲۹۶۶۰ - ۳۶۵۸۱۷۴۶
موبایل: ۰۹۱۴۷۸۳۴۸۵۲

آدرس دفتر تهران:

سعادت آباد، بلوار دریا، ابتدای بلوار شهرداری
نیش کوچه ۳۵ (شهید مصطفی قره تپه ای)،
پلاک ۸۹، واحد ۵، کدپستی: ۱۹۹۸۸۶۸۶۵۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۸۴۷۵۸



شرکت مبشر نور دریا

MOB
BASHER
NOOR
DARYA

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

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ✓ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- ✓ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ✓ 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: بندرعباس - 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

MOKHTARI GROUP

Making Transportation . . .



Fast and Safe



A group of professional shipping companies



☎ 83561



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

SMS

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



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



و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
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 تعمیرات کشتی

پرسیا هرمز

((مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور))



- انجام تعمیرات زیر آبی و اساسی انواع شناورها با بکارگیری نیروهای متخصص و ماهر
- ارائه خدمات تعمیرات سفری در کلیه بنادر و لنگرگاه های جنوبی کشور
- تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و متریال مرغوب و بهره گیری از روش های استاندارد تولید
- تامین رضایت مشتریان از طریق ارائه تعرفه های رقابتی و انجام صفر تا صد پروژه های تعمیراتی



حوض شناور (داک دلفین) به ابعاد ۴۲ × ۲۴۰ متر با قابلیت بالابری کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالا بر سینکرو لیفت به ابعاد ۴۲ × ۱۷۰ متر با قابلیت بالابری ۱۱ هزار تن

بنادر عباس: ۳۷ کیلومتر جاده بندر خمیر - مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران -



شرکت تعمیرات کشتی پرسیا هرمز - کد پستی ۷۹۳۴۱-۷۴۷۱۵

شماره های تماس: دفتر مدیریت: ۳۲۵۷۱۱۹۴ - ۳۲۵۷۱۱۸۷ (۰۷۶)

فکس: ۳۲۵۷۱۲۰۴ - ۳۲۵۷۱۱۷۷ (۰۷۶)

پست الکترونیک: info@persiahormoz.com



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: ۱۴۱۶۶۶۳۵۴۱ 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

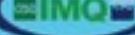
www.betaco.org

pr@betaco.org

[telegram.me/iranbeta](https://t.me/telegram.me/iranbeta)

ISO 9001

Registered Firm



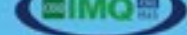
ISO 14001

Registered Firm



OHSAS 18001

Registered Firm





دوازدهمین همایش بین‌المللی
سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی
10th International Conference on Coasts, Ports & Marine Structures
31 Oct. - 2 Nov. 2016, Tehran - Iran

دوازدهمین همایش بین‌المللی
سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی
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 84032856-8 Fax: +9821 84032270

تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهار راه جهان کورک
خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی، طبقه ششم
دفترخانه دائمی همایش، تلفن: ۸-۸۴۰۳۲۸۶۶ شماره: ۸۴۰۳۲۲۷۰

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

دبیرخانه 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
دبیرخانه دائمی همایش

جهت ثبت نام، ارسال مقالات و کسب اطلاعات
بیشتر به پایگاه اینترنتی همایش مراجعه فرمایید.
<http://icopmas.pmo.ir>



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی فط دریا بندر

آگهی فروش

شرکت فط دریا بندر در نظر دارد تعدادی از شناورهای عملیاتی خود با مشخصات زیر را بفروش برساند.
از علاقمندان دعوت می شود جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۸۸۸۷۱۸۳۴-۰۲۱ (مدیریت کشتیرانی) تماس حاصل فرمایند.



یدک کش ها

نام شناور	سال ساخت	قدرت موتور
دریابندر ۱	۱۹۹۸	۱۹۰۰ اسب بخار
دریابندر ۲	۲۰۰۸	۱۷۰۰ اسب بخار



بارج ها

نام شناور	سال ساخت	ظرفیت
نصر ۸۲۳	۲۰۰۴	۲۰۰۰ تن
نصر ۸۲۵	۲۰۰۴	۲۰۰۰ تن



آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان وزرا، خیابان ۳۳، پلاک ۲۵، طبقه ۶

تلفن: ۸۸۸۷۱۸۳۴ فکس: ۸۸۸۷۱۵۵۸ وب سایت: www.spl.ir



P.M.O



خلیج پُرم خدمات بازرگانی و بندری

اولین پایانه طبقاتی خودرو " در خاورمیانه "



منطقه ویژه اقتصادی
بندر شهید رجائی

مساحت کل : ۱ هکتار
مساحت مفید چش خودرو : ۵ هکتار
مساحت چش خودرو سنگین : ۱/۵ هکتار
ظرفیت :
خودرو سبک : ۲۵۰۰ دستگاه
خودرو سنگین : ۷۰۰ دستگاه
محل احداث : اسکله شهید رجائی (بندرعباس)

بندردریا



سال سی و یکم - شماره ۲۳۳ - مرداد ۱۳۹۵

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

مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرایی

نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری

مدیر هنری و صفحه آرایی: پویا ملک سیر

عکس: یاسر علی بخشی

ویراستار: رامین جهانپور

مدیر بازرگانی: نسرین غلامی

امور بازرگانی: ملیکا غفوریان

مجری طرح: شبکه خبری- تحلیلی صنعت حمل و نقل (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: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۰۴۰-۶۳۹-۸۸۱۹۰

شماره پیامک: ۰۲۳۰-۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: تهران- ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

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

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ

حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان است.

علاقه مندان 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 تایید و حمایت انجمن جهانی

زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



شما می‌توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پیامک یا

پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر

ماهنامه ارسال فرمایید.



۱۴ هفته دولت و فرصت
امیدافزایی



۱۵ کسب رتبه برتر
سازمان بنادر در
جشنواره شهید
رجایی



۱۶ بازگشت
عزتمندان ایران
به بازار بین الملل



۳۲ آینده ایران،
از سواحل مکران
می‌گذرد



۴۶ صنعت بانگ رینگ در
تکاپوی باز آفرینی

«مکران» گنج نهفته ایران زمین

پررونق‌ترین شهرهای دنیا در کنار سواحل واقع شده‌اند. نه تنها هشت کشور صنعتی جهان بلکه گروه کشورهای گروه ۲۰ (G20) نیز در کنار دریا قرار دارند. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که رابطه معناداری بین کشورهای توسعه یافته به خصوص شهرهای پررونق جهان با دریا وجود دارد. چرا ما از مزیت دریا نتوانسته‌ایم برای توسعه کشورمان بهره بگیریم؟ پاسخ ساده است چون تاکنون از منبع خدادادی نفت استفاده کرده‌ایم که نیاز جدی به کدیمین و عرق جبین نبوده است.



در دهه‌های گذشته دولت‌ها تلاش کرده‌اند تا با پول نفت، شهرک‌های مدرن در کویر ایران بسازند. حتی امروز جزیره خارک که محل صدور بخش عمده نفت ایران است، محل زندگی مناسبی برای کارکنان زحمتکش نفت نیست چرا؟ چون استراتژی گذشته کشور، زندگی در سواحل جنوب نبوده است اما خوشبختانه در سیاست‌های کلان نظام و همچنین برنامه ششم اقتصاد مقاومتی قرار بر این شده است که توجه جدی و ویژه‌ای به سواحل کشور به خصوص سواحل بکر و بی‌نظیر مکران شود. مزیت سواحل مکران این است که به راحتی به اقیانوس‌ها دسترسی دارد و خارج از تنگه هرمز است. امروزه به خاطر وجود ظرفیت انتقال نفت به کشورهای حاشیه خلیج فارس از طریق لوله به خارج از خلیج فارس، اهمیت تنگه مذکور از بعد انتقال نفت در حال کم‌رنگ شدن است، بنابراین سواحل مکران باید آباد شود تا ما هم بتوانیم از خط لوله خارک-جاسک در مواقع مختلف استفاده کنیم. مزیت دوم سواحل مکران، دسترسی آسان به آب‌خورد مناسب برای بزرگ‌ترین شناورهای تجاری است، در سواحل دیگر برای توسعه باید هزینه‌های میلیاردی پرداخت کرد، در حالی که سواحل مکران به صورت طبیعی دارای آب‌خورد مناسب برای ساخت بنادر نسل جدید است. مزیت سوم سواحل مکران دسترسی به پست‌کرانه‌های نامحدود برای سرمایه‌گذاری و راه‌اندازی بنادر صنعتی و لجستیکی است که در آن می‌توان مواد اولیه از سرزمین اصلی و تکنولوژی از خارج وارد، تا کالاها و محصولات ارزان تولید کرده و آن را به دنیا صادر نماییم و البته به مزیت‌های نسبی و خدادادی دیگری نیز برای سواحل مکران می‌توان اشاره کرد و از تمام آن‌ها می‌توان بستری مناسب برای ایجاد بندری به‌عنوان هاب منطقه در سواحل مکران استفاده نمود. به امید تحقق چنین روزی در سواحل مکران ایران.

هادی حق‌شناس





کسب رتبه برتر سازمان بنادر در جشنواره شهید رجایی

امسال در مراسم برگزاری جشنواره شهید رجایی که در هشتم شهریورماه در محل اجلاس سران برگزار شد، حسن روحانی، رئیس جمهوری ایران با اهدای لوح تقدیر به محمد سعیدنژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به خاطر کسب مقام برتری در خصوص عملکرد یکسال گذشته و تلاش سازنده و موثر کارکنان این سازمان تقدیر به عمل آورد. سعیدنژاد ضمن اشاره به کسب امتیازات بالا توسط سازمان در ارزیابی عملکرد سال ۹۴، گفت: «با تلاش‌های شبانه‌روزی کلیه همکاران در ستاد و بنادر کشور موفق شدیم در میان حدود ۱۰۰ سازمان و شرکت وابسته به دستگاه‌های اجرایی کشور، رتبه برتر را کسب کنیم.»

او ضمن اشاره به کسب مقام برتری سازمان بنادر در میان سازمان‌ها و شرکت‌های وزارت راه و شهرسازی طی سال‌های گذشته افزود: «برگزاری دوره‌های آموزشی عمومی در ستاد و دوره‌های آموزشی اختصاصی در بنادر تابعه، یکپارچه‌سازی فرآیند ارزیابی عملکرد در سازمان، شرکت مستمر نمایندگان ارزیابی عملکرد ستاد سازمان در جلسات هماهنگی توجیهی و آموزشی دفاتر مدیریت عملکرد وزارتخانه و سازمان، تماس مستمر با نمایندگان ارزیابی عملکرد واحدهای استانی بنادر و ستاد سازمان و ارایه راهنمایی و... از جمله عوامل موفقیت و اقدام‌های انجام گرفته در راستای انسجام و اثربخشی در فرآیند ارزیابی عملکرد این سازمان در سال ۹۴ محسوب می‌شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ضمن تاکید بر اهمیت و همکاری همه‌جانبه مدیران بنادر با حوزه ارزیابی عملکرد ستاد سازمان و نمایندگان ارزیابی عملکرد در بنادر افزود: «اگرچه برخی از مدیران بنادر دارای عملکرد مطلوب هستند ولی به خاطر منعکس نکردن این عملکرد به مسئولان و به‌ویژه توجه نداشتن آن‌ها به فرآیند ارزیابی عملکرد ادواری، در استان‌ها رتبه مناسبی را کسب نمی‌کنند. بنابراین به مدیران بنادر توصیه می‌شود بیش از پیش همکاری خود با حوزه ارزیابی عملکرد سازمان را تقویت نمایند و برای این رسالت مهم در فرآیند ارزیابی عملکرد بنادر اهمیت بیشتری قائل شوند. بدیهی است با افزایش دوره‌های آموزشی تخصصی ارزیابی عملکرد در بنادر قادر خواهیم بود روند فعلی و رتبه برتر را حفظ کرده و بنادر را همچنان در صدر (مقام برتر) ببینیم.»



هفته دولت و فرصت امیدافزایی

هفته دولت، نماد تجلیل از شهدای دولت و در راس آن‌ها شهیدان رجایی و باهنر است و فرصت مناسبی برای برشمردن دستاوردهای اقتصادی و سیاسی دولت یازدهم و زمان مغتنمی برای امیدافزایی در جامعه است. طی سه سال گذشته علیرغم شرایط سخت کشور، اقدامات بزرگی در دولت تدبیر و امید انجام شده که لازم است به مردم عزیز معرفی شوند.

قرارداد خرید تجهیزات استراتژیک آن به ارزش ۱۰۷ میلیون یورو به صورت مناقصه بین المللی منعقد شده است و بهره‌برداری از پایانه‌های ۱ و ۲ و ۳ کانتینری این بندر با حضور و مشارکت ترمینال اپراتورهای بین المللی و توانمند در حال انجام می‌باشد که رشد عملیات ترانشیپ کانتینری و ترانزیت کالا را به دنبال خواهد داشت.

۵ خراج‌سازی مغرورقه‌های مزاحم در اروندرود که موجب کاهش ظرفیت و عملیات بندر خرمشهر شده با استفاده از توانمندی‌های داخلی در دستور کار قرار دارد و هم‌اکنون برنامه خراج‌سازی ۶۶ فروند مغرورقه کوچک و بزرگ در این آبراه استراتژیک در دست اجرا می‌باشد. قرارداد ساخت تجهیزات دریایی و بندری به ارزش حدود ۱۰۰ میلیون دلار با شرکت‌های داخلی و با امکان انتقال فن‌آوری از شرکت‌های معتبر خارجی در راستای اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و حمایت از توان داخلی کشور منعقد شده است.

۶ در حوزه دریای خزر نیز افزایش ظرفیت بندر امیرآباد از چهار به هفت میلیون تن و راه‌اندازی حوضچه دوم این بندر، برنامه‌ریزی شده است که در آینده نزدیک تحقق خواهد یافت.

۷ توجه به سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و اقتصاد درون‌زا و برون‌گرا موجب شده تا در فعالیت کابینه یازدهم شاهد انعقاد قرارداد سرمایه‌گذاری ۶ هزار میلیارد ریالی توسط بخش غیردولتی در بنادر تجاری کشور باشیم. امید است با اتخاذ سیاست‌های تشویقی صادرات و ترانزیت کالا از بنادر کشور و حضور فعال در مجامع جهانی دریانوردی و تأثیر بر کنوانسیون‌های دریایی و بندری، اقتدار حمل‌ونقل دریایی کشور را بیش از پیش نظاره‌گر باشیم.

محمدسعیدنژاد

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

۱ حمل‌ونقل دریایی کشور به دلیل اعمال تحریم‌های ظالمانه استکبار جهانی در آغاز فعالیت دولت یازدهم در شرایط سخت و نفس‌گیری به سر می‌برد. به طوری که از یک سو شاهد روند کاهشی حمل‌ونقل کالا از/به پایانه‌های دریایی کشور و از سوی دیگر مواجه با اختلال در بهره‌برداری از زیرساخت‌های ایجاد شده به دلیل محدودیت‌های بانکی و گشایش اعتبارات اسنادی بوده‌ایم.

۲ تلاش‌های سخت‌کوشانه مجموعه حمل‌ونقل دریایی کشور و مقاومتی که علیه استکبار جهانی از خود نشان دادند، دشمنان را در تحقق هدف شوم خود که همانا فلج نمودن صنعت دریانوردی کشور بود، ناکام گذاشت و امروز پس از اجرای برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) و مذاکرات موفق نمایندگان دیپلماسی دولت تدبیر و امید، شاهد گشایش‌های قابل توجه و رونق صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور هستیم.

۳ طرح عظیم توسعه بندر چابهار که در ۵ فاز طراحی شده و در ابتدای دولت یازدهم با ۱۵۰ میلیارد تومان هزینه تنها ۳۳ درصد پیشرفت داشت، هم‌اکنون با ۳۵۰ میلیارد تومان اعتبار ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. این طرح با جلب سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلاری دولت هند و تخصیص ۳۲۰ میلیون دلار اعتبار از صندوق توسعه ملی، چشم‌انداز روشنی در تکمیل و بهره‌برداری و افزایش ظرفیت بندر تجاری کشور و رونق ترانزیت و ترانشیپ کالا در منطقه استراتژیک دریای عمان و خارج از تنگه هرمز دارد.

۴ طرح توسعه امکانات کانتینری بندر شهید رجایی در استان هرمزگان که بهره‌برداری از فاز دوم و آغاز عملیات فاز سوم توسعه این بندر به دلیل محدودیت‌های ناشی از تحریم عقیم مانده بود، با سرعت در حال پیشرفت است و



در نشست شورای اداری استان هرمزگان مطرح شد؛

بازگشت عزتمندان ایران به بازار بین الملل

وزیر راه و شهرسازی معتقد است، اتفاقات بسیار بزرگی در بنادر هرمزگان در حال رخ دادن است که همه این ها نتیجه بازگشت عزتمندان ایران به بازار بین المللی است. عباس آخوندی در نشست شورای اداری استان هرمزگان اظهار داشت: «استان هرمزگان دروازه ورودی ایران است و استانی با موقعیت استراتژیک صدرصدی برای کشور محسوب می شود. قطعاً امنیت اقتصادی و دریایی ایران از طریق این استان تامین می شود، بنابراین هرمزگان استانی است که مستقیماً از سیاست های ملی دولت متاثر می شود.»

او افزود: «ما فکر می کنیم استان هرمزگان و بنادر جنوب کشور باید قدرت رقابتی با تمام بنادر جنوب خلیج فارس را داشته باشند. بر همین اساس حفظ مزیت رقابتی بنادر ما یکی از استراتژی هایی است که قابل چشم پوشی نیست.»

عضو کابینه دولت تدبیر و امید به تشریح این وظیفه در حوزه بنادر پرداخت و گفت: «بنادر یک ساز و کار صد در صد جهانی دارد، این که بتوانیم موقعیت حمل و نقل بین المللی ایران را در سطح جهانی بازپس بگیریم یکی از اهداف اصلی ماست که تعقیب می کنیم. باید بتوانیم مزیت رقابتی بنادر را به دست آوریم که لازمه این کار تعامل است. خوشبختانه اتفاقات بسیار خوبی در بنادر در حال رخ دادن است.»

عضو کابینه دولت یازدهم که برای افتتاح ۳۰ پروژه دریایی و بندری به هرمزگان سفر کرده بود، گفت: «وقتی گفته می شود ۱۴ شرکت خطوط کشتیرانی دنیا به آب های ایران برگشته و برنامه هفتگی دارند این همان موقعیتی است که ما به دنبال آن هستیم.»

او به شرایط بندر شهید رجایی در دوره قبل و بعد از تحریم ها اشاره کرد و گفت: «پیش از تحریم، سالانه تخلیه بارگیری ۲/۶ میلیون TEU کانتینر انجام می شد که این رقم در دوره تحریم به نصف کاهش یافت اما از سال گذشته تا کنون دوباره به رقم ۲/۲ میلیون TEU کانتینر در سال رسیده که نشان می دهد به شرایط قبل از تحریم نزدیک شده ایم اما بازگشت به شرایط پیش از تحریم بازگشت به نقطه صفر است و هدف ما باید چیزی بیش از این باشد. یعنی باید بتوانیم موقعیت بنادر ایران را با کل کشورهای

حاشیه جنوبی خلیج فارس در موقعیت رقابتی قرار دهیم.»

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «برای رسیدن به این مهم اقدامات خوبی در حال انجام است؛ نخست توسعه خود بندر است که خوشبختانه به سازی فاز ۱ و تجهیز فاز ۲ رادر دستور کار داریم. عملیات اجرایی در فاز ۳ شروع شده است و ما به دنبال آن هستیم که عمق پای اسکله فاز ۳، دومتر بیشتر از عمق فاز ۲ باشد، تاکستی هایی با امکان پهلوگیری با ظرفیت بالاتر را داشته باشیم.»

آخوندی همچنین خاطر نشان کرد: «مقدمات جذب سرمایه گذار بین المللی در فاز ۳ بندر شهید رجایی انجام و به زودی اعلام خواهد شد که امیدواریم در سال جاری ظرفیت کانتینری این بندر به ۱۰ میلیون TEU افزایش یابد.»

او ادامه داد: «نکته مهم تجهیز فاز ۲ بندر شهید رجایی است که در حال حاضر فقط از یال جنوبی استفاده و از یال شرقی و غربی استفاده نمی کنیم. خوشبختانه با استفاده از شرایط بعد از تحریم مناقصه های بین المللی را انجام داده ایم که رقم مناقصه ۱۰۷ میلیون یورو بود. کارهای مناقصه برگزار، ال سی ها گشایش و تمام تضامین توسط بانک های مهم اروپایی داده شده و امیدواریم ظرف ۱۸ ماه آینده فاز ۲ کاملاً تجهیز و ظرفیت آن گسترش یابد.»

وزیر راه و شهرسازی به اهمیت توسعه باقی بنادر اشاره کرد و گفت: «داشتن ماموریت برای بندر سیریک، جاسک و تیاب بحث مهمی است، خوشبختانه کار لایروبی در هر سه بندر شروع شده و ما از جهت توسعه خوب عمل کرده ایم.»

به گفته آخوندی، این مهم از سوی دولت و وزارت راه و شهرسازی دنبال می شود که باید با مجموعه بنادر کشور و نه فقط یک بندر بزرگ چون بندر شهید رجایی کار کنیم.

او ادامه داد: «توسعه بندر جاسک و چابهار در دستور کار است و در همین راستا کارها در بندر چابهار به سرعت در حال پیشرفت است و ظرفیت این بندر از ۲/۵ میلیون تن در سال به ۸/۵ میلیون تن در سال افق طرح افزایش پیدا می کند و در حال حاضر با انجام قرارداد با هندی ها سرمایه گذاری خارجی بزرگی در چابهار انجام شده است.»

وزیر راه و شهرسازی همچنین این را نکته رانیز خاطر نشان کرد که مهم تر از توسعه خود بندر، اتفاقی است که در پسکرانه ها صورت می گیرد و آن جاست که امکان بهره وری از بندر را فراهم می کند.

آخوندی ادامه داد: «در سال های اخیر موافقت های سرمایه گذاری متعددی در پس کرانه های بندرعباس ایجاد شده است که به مفهوم اشتغال و آبادانی است که سرجمع این قراردادها در دو هزار و ۴۰۰ هکتار پسکرانه بندر شهید رجایی به ارزش هفت هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است که بخش عمده ای از آن در همین دو سال اخیر منعقد شده است.»

عضو کابینه دولت تدبیر و امید به بازدید و افتتاح ۳۰ پروژه بندری و دریایی در جریان سفر یک روزه خود به استان هرمزگان اشاره کرد و گفت: «ارزیابی مثبتی از وضعیت بنادر این استان دارم و باید بگویم اتفاقات بسیار بزرگی در حال رخ دادن است که همه این ها نتیجه بازگشت عزتمندان ایران به بازار بین المللی است. با این حال باز هم فکر می کنم برای آن که بتوانیم مزیت رقابتی بندرعباس را حفظ کنیم غیر از بندر و پس کرانه باید اقدامات بیشتری انجام داده و حمل و نقل ترکیبی رادر استان سازمان دهی کنیم.»

آخوندی در همین رابطه گفت: «نخست ترکیب ریل و بندر است که خوشبختانه اقدامات خیلی خوبی در این زمینه صورت گرفته و سهم ریل در جابه جایی بار در بندر از پنج درصد به ۱۵ درصد افزایش یافته است.»

او اضافه کرد: «انتظار می رود در استانی که مهد حمل و نقل است، حمل و نقل ترکیبی فراتر از این باشد و ما به دنبال حمل و نقل چهار وجهی یعنی هوا، ریل، بندر و زمین باشیم.»





وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد:

نوبت گیری آنلاین از ترافیک بندر کاسته است

وزیر راه و شهرسازی ابراز امیدواری کرد، علاوه بر صادرات نفت خام بتوانیم صادرات فرآورده‌های نفتی را هم داشته باشیم.

او با بیان این که چندین مخزن نگهداری قیر نیز به بهره‌برداری رسید که امکان صادرات قیر و سایر محصولات سنگین و همچنین سبک نفتی را از این بندر فراهم می‌کند، ادامه داد: «همچنین یک پایانه تخصصی نیز برای صادرات و واردات پنبه طراحی شده است.» عضو کابینه دولت یازدهم تصریح کرد: «قدرت رقابت‌پذیری بنادر ایران رو به افزایش بوده و این مهم در سایر بنادر استان مثل جاسک، سیریک و... در حال پیگیری است و با انجام عملیات لایروبی در این بنادر امیدوار به استفاده از ظرفیت‌های بندری سایر بنادر هستیم.»

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که سیستم‌های نرم‌افزاری در بندر شهید رجایی فراهم است، گفت: «سیستم‌های نرم‌افزاری در حوزه‌های مختلف فعال شده‌اند. یکی از مشکلات اصلی که در حوزه نرم‌افزاری داشتیم گرفتن نوبت توسط کامیون‌ها بود اما هم‌اکنون تمام کامیون‌ها از هر شهری که بخواهند می‌توانند به‌صورت آنلاین نوبت بار بگیرند که با انجام این مهم بخش عمده‌ای از بندر خلوت شده است.»

او همچنین از فراهم شدن سیستم نرم‌افزاری یکپارچه با گمرک خبر داد و گفت: «مشکلات اطلاعاتی بین بندر و گمرک نیز مرتفع شده است.»

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «بندر شهید رجایی جزو بنادری است که بخش عمده‌ای از فعالیت‌هایش به‌صورت نرم‌افزاری انجام می‌شود.»

آخوندی در پاسخ به سوال خبرنگاری مبنی بر وجود مشکلات مالیاتی در این بندر گفت: «این‌جا منطقه ویژه است و از تمام قواعد و قوانین منطقه ویژه استفاده می‌کند و کوچک‌ترین مشکلی با وزارت اقتصاد در بخش معافیت مالیات بر ارزش افزوده در بندر شهید رجایی وجود ندارد.»



آخوندی در گفتگو با خبرنگاران مطرح کرد:

تجهیز تمامی بخش‌های بندر شهید رجایی به شبکه ریلی

وزیر راه و شهرسازی در جمع خبرنگاران ضمن اشاره به توسعه هماهنگ زیرساخت‌های حمل و نقل ترکیبی در بندر شهید رجایی، گفت: «با رسیدن به سهم ۳۵ درصدی حمل ریلی، رکورد بسیار خوبی در همکاری و اتصال بین بندر و ریل ثبت خواهد شد.»

عباس آخوندی در حاشیه مراسم افتتاح پروژه‌های هفته دولت در بندر شهید رجایی ضمن اشاره به توسعه شبکه ریلی در بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور، گفت: «از ابتدا در تلاش بودیم که بتوانیم آن‌چه را که وارد بندر می‌شود، به شبکه ریلی منتقل کنیم.» او از دنبال کردن دو هدف مهم صرفه‌جویی در مصرف انرژی و کاهش حوادث جاده‌ای در این رابطه سخن به میان آورد و افزود: «برای این کار نیاز به تجهیز بندر به امکانات ریلی داشتیم و با برنامه‌ریزی صورت گرفته حدود ۵۲ کیلومتر ریل گذاری فقط در داخل بندر پیش بینی شده است.»

آخوندی ادامه داد: «در تلاش هستیم تا تمامی انبارها و محوطه‌های بندری به امکانات ریلی دسترسی داشته باشند. در حال حاضر ۴۵ کیلومتر ریل در بخش‌های مختلف بندر اجرا شده و هفت کیلومتر باقی مانده به تدریج تکمیل می‌شود و تمام بخش بندر مجهز به ریل خواهد شد.»

وزیر راه و شهرسازی گفت: «این هدف دو پیامد مثبت دارد، نخست آن که به بندر شهید رجایی امکان مزیت رقابتی نسبت به سایر بنادر را می‌دهد و در این صورت صادر کننده و واردکننده کالا به یک سیستم حمل و نقل ترکیبی دسترسی خواهد داشت که هم ایمن است و هم به لحاظ زمانی و هم کمیتی متعهد هستند.»

این مقام مسئول با تاکید بر این که ایجاد چنین شبکه‌ای قدرت رقابتی به بندر ما می‌دهد، ادامه داد: «از سوی دیگر، کاهش مصرف انرژی و افزایش ایمنی را در پی خواهد داشت.»

آخوندی با اعلام این که در دو سال گذشته رشد بسیار خوبی در هماهنگی بین توسعه شبکه ریلی و ریل را شاهد بودیم، گفت: «در ابتدای استقرار دولت یازدهم، تنها پنج درصد از ورودی بار و کالا در بندر روی ریل می‌رفت اما در حال حاضر این رقم به ۱۵ درصد رسیده است.»

او در پایان ابراز امیدواری کرد که با رسیدن به سهم ۳۵ درصدی شبکه ریلی در حمل محموله‌های بندری، بتوانیم رکوردهای بسیار خوبی در همکاری و اتصال بین بندر و ریل را شاهد باشیم.



در بحث گردشگری ظرفیت خوبی در دریای خزر داریم

مدیرکل بندار و دریانوردی استان گیلان خاطرنشان کرد: «برای سرمایه گذاری و توسعه و ارتقای بندار گیلان ضمن استفاده از رهنمودهای شما، امیدواریم منابع لازم در اختیار ما قرار دهید تا بتوانیم هم در بحث تجاری و هم در بحث گردشگری از ظرفیت‌های موجود استفاده کنیم.»

آرامی معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان بندار و دریانوردی هم ضمن اظهار خرسندی از فعالیت‌هایی که در بندر انزلی انجام شده اظهار داشت: «جا دارد از اقدامات مناسبی که در سال‌های اخیر در این بندر صورت گرفته، تشکر کنم و جای تقدیر دارد که در این بندر نگاهی هم به بحث اقتصادی و گردشگری انجام شده است.»

معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بندار افزود: «باید از ظرفیت بخش خصوصی در بحث دریامحور در راستای اقتصاد مقاومتی، که پیرو فرمایشات مقام معظم رهبری است حرکت کنیم و از تمامی ظرفیت‌ها در بخش تجاری، مسافری و گردشگری استفاده نماییم.»

او در ادامه گفت: «در بحث گردشگری ظرفیت خوبی در خزر وجود دارد و این یکی از اساسی‌ترین برنامه‌های سازمان است و این موضوع را به جدیت دنبال می‌کنیم.» آرامی خاطرنشان کرد: «برای استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، مدل سیاست گذاری و سرمایه گذاری بسیار مهم است و برای این مهم ما در ابتدای کار قرار داریم و جا دارد که بیشتر در این زمینه کار کنیم.» او افزود: «اگر باز یابی مناسبی انجام دهیم، بهتر می‌توانیم از بستر مناسب بهره‌مند شویم که این موضوع می‌تواند هم در بحث اشتغال و اقتصاد منطقه بسیار تاثیرگذار باشد.»

آرامی در ادامه اشاره کرد: «ما اعتقاد داریم با یک تعامل و همفکری با بندار می‌توانیم بهتر تصمیم‌گیری کرده و مشکلات خود را حل کنیم و به منشور و مسئولیت اجتماعی سازمان بندار و بندرهای تابعه توجه ویژه داشته باشیم، چون بندار در شمال و جنوب کشور در زندگی مردم آن مناطق تاثیر زیادی دارند.»

معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بندار و دریانوردی توجه به مسایل و مشکلات نیروی انسانی را یکی از اساسی‌ترین امورات این معاونت عنوان کرد و اظهار داشت: «منابع انسانی مهم‌ترین منابع یک سازمان محسوب می‌شوند و ما هم در سازمان بندار به این اصل توجه خاصی داریم.»

او در پایان گفت: «این معاونت در سازمان بندار، آمادگی دارد تا راه‌گشای شما در بحث منابع و در راستای توسعه بندر انزلی باشد و امیدواریم در بحث توسعه بندر انزلی بتوانیم در هیات عامل به سهم خودمان قدم مهمی برداریم.»

دکتر آرامی عضو هیات عامل و معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بندار و هیات همراه، در نشست با معاون اداری و مالی و کارکنان معاونت اداری و مالی گیلان، ضمن بررسی مشکلات در خصوص مباحث اداری و مالی به تبادل نظر پرداختند.

در این نشست ابتدا سید جلال گلپیرا سرپرست معاونت اداری و مالی این اداره کل، گزارشی در خصوص فعالیت‌های این اداره کل و فعالیت‌های این معاونت در چهار ماهه امسال ارائه کرد و همچنین به بررسی گزارشی از سال ۹۴ پرداخت و این جلسات را در حل مشکلات و پیشبرد اهداف بسیار موثر دانست.

عضو هیات عامل و معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بندار هم این جلسات را در ارتقای کارایی بندر بسیار تاثیرگذار عنوان کرد و افزود: «اعتقاد داریم با سفر به بندار و ارتباط مستقیم بهتر می‌توان با مشکلات و دیدگاه‌ها آشنا شد و بسیاری از پیشنهادات را می‌توان از بندار گرفت.»

آرامی گفت: «هر سازمانی که می‌خواهد کارایی و ارتقای بهره‌وری داشته باشد، باید به منابع انسانی توجه داشته باشد و ما هم در سازمان بندار که یک سازمان تخصصی است اعتقادمان توجه خاص به نیروی انسانی و افزایش سطح ایمنی پرسنل است تا در سایه آن شاهد بهره‌وری و اثربخشی باشیم.»

او بحث آموزش را بسیار مهم دانست و افزود: «باید به آموزش نیروی انسانی توجه ویژه شود تا با خروج نیرو در آینده، این سازمان که یک سازمان تخصصی است با مشکل نیروهای متخصص روبه‌رو نشود.»

او همچنین ابراز امیدواری کرد که در آینده جلسات به جایی برسند که سوالات به پیشنهادات تبدیل شوند.

روندرو به رشد بندر انزلی در چهار ماهه سال ۹۵

آرامی و هیات همراه همچنین در بازدید از بندر انزلی با سرمایه گذاری، توانمندی و پروژه‌های انجام شده و در دست اجرا و طرح توسعه این اداره کل از نزدیک آشنا شدند. در این بازدید مدیرکل بندار و دریانوردی استان گیلان به فعالیت‌های صورت گرفته در بندار گیلان و استعدادهای ظرفیت‌های موجود در بندر انزلی اشاره کرد و اظهار داشت: «بندر انزلی در چهار ماهه سال ۹۵ روندرو به رشدی را طی کرده است و این موهون زحمات و تلاش مجموعه این اداره کل است.»

چراغی همچنین افزود: «در چهار ماهه امسال بیش از ۷۸۰ هزار تن تخلیه و بارگیری در بندر انزلی داشتیم و سال گذشته آمار، رشد ۴۶ درصدی را در این زمینه نشان می‌دهد که این رشد خوبی است و امیدواریم بتوانیم این روند را ارتقا دهیم.»

روابط عمومی خرمشهر:

عادل دریس مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از نجات سرنشینان یک قایق تفریحی در رودخانه کارون به کمک ماموران جستجوی امداد و نجات بندر و دریانوردی خبر داد و گفت: «سرنشینان بر اثر مانور قایق تفریحی در موقعیت رودخانه کارون روبروی اسکله ترمینال مسافری خلیج فارس، از قایق به داخل رودخانه سقوط کرده بودند که با حضور به موقع شناورهای جستجو و نجات و همچنین قایق‌های در حال تردد محلی، افراد در حال غرق شدن نجات یافتند.»

روابط عمومی بوشهر:

مسعود قاسمیان معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ضمن اعلام خبر تعمیرات اساسی گسترده برقی در بندر گفت: «به منظور استفاده حداکثری از تجهیزات و تاسیسات، افزایش راندمان و بازدهی تجهیزات، بالا بردن سطح ایمنی تاسیسات و همچنین کاهش هزینه‌های تعمیرات جاری و تعمیرات اساسی گسترده برقی در بندر بوشهر انجام شد در خصوص اقدامات انجام گرفته در این تعمیرات می‌توان به اصلاح سیستم کابل کشی تابلوهای فشار ضعیف محوطه، اصلاح و بازسازی تابلوهای فشار ضعیف بندر و... اشاره کرد.»

روابط عمومی بوشهر:

مسعود قاسمیان معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: «در راستای انجام فاز سوم طرح کلان ملی فناوری «طراحی، ساخت، نصب و راه‌اندازی شبکه ملی پایش و پیش‌بینی دریایی کشور»، ایستگاه‌های هواشناسی ساحلی بنادر عسلویه و خارک نصب و راه‌اندازی شد.»

روابط عمومی خرمشهر:

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از آغاز عملیات احداث ترمینال کانتینری در این بندر خبر داد و گفت: «شرکت کشتیرانی جنوب خط ایران به عنوان سرمایه‌گذار در ایجاد محوطه و اماکن پایانه کانتینری در بندر خرمشهر انتخاب شد.»

روابط عمومی بندر امیرآباد:

تیم ممیزی سازمان بنادر و دریانوردی کشور، متشکل از ممیزان اداره ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست، در راستای تحقق الزامات سیستم‌های ISO 14001 و OHSAS 18001 به عنوان شاخص‌های عملکردی اقدام به ممیزی از مرکز HSE بندر امیرآباد کرده است.



افتتاح چندین پروژه بندری در هفته دولت

منصور آرامی با بیان این که در هفته دولت ۱۲ طرح بندری در بوشهر به بهره‌برداری رسید اظهار داشت: «این طرح‌ها که با سرمایه‌گذاری ۵۹۰ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده تحول مهمی در توسعه زیرساخت‌های بندری استان بوشهر ایجاد کرده است.»

بهره‌برداری از اسکله‌های تجاری بوشهر، الحاق جرثقیل‌های دروازه‌ای به تجهیزات بندری بوشهر، مانیتورینگ بویه‌ها، طرح حفاظتی، دوربین‌های مداربسته، بازسازی شناورهای امداد و نجات دریایی، ارتقای ایمنی بندر و خارج‌سازی مغروفه‌های بندر بوشهر و دیر از طرح‌های افتتاح شده در بنادر بوشهر، گناوه و دیر است.

او از اجرای دو طرح بندری در بوشهر خبر داد و گفت: «طرح لایروبی بندر دیر و تعمیر اسکله تجاری شماره یک بوشهر با سرمایه‌گذاری بیش از ۱۳۰ میلیارد ریال آغاز شد.»

آرامی با اشاره به افتتاح ۷۱۲ پروژه بندری در بنادر مختلف کشور خاطر نشان کرد: «در هفته دولت ۷۱۲ پروژه بندری با سرمایه‌گذاری دو هزار و ۸۹۶ میلیارد ریال در بنادر مختلف افتتاح شد.»

او با اشاره به این که افتتاح این طرح‌ها ۷۰۰ فرصت اشتغال‌زایی در بنادر ایجاد کرده است، خاطر نشان کرد: «از طرح‌های افتتاح شده هفت طرح آن از سوی بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری یک هزار و ۶۶۵ میلیارد ریال به بهره‌برداری رسیده که زمینه اشتغال ۴۵۵ نفر فراهم کرده است.»

معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «در این هفته ۱۹ طرح در مجتمع بندر شهید رجایی با اعتبار دو هزار و ۱۹۰ میلیارد ریال، شش پروژه در بندر غرب استان هرمزگان با سرمایه‌گذاری ۱۴/۸ میلیارد ریال، پنج پروژه در بندر شرق استان هرمزگان با اعتبار ۱۰/۱۲ میلیارد ریال و ۱۲ پروژه در بنادر استان بوشهر با اعتبار ۵۹۰ میلیارد ریال افتتاح شد.»

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی:

معافیت ماشین آلات و تجهیزات خارجی از پرداخت مالیات

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا، با اشاره به برقراری تسهیلات دیگر به سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی مستقر در مناطق ویژه اقتصادی بندری گفت: «در راستای حمایت از تولید، صادرات و اشتغال در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، اوایل امسال پیشنهادهای از سوی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به هیات محترم وزیران ارسال شد که بر اساس آن سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی مستقر در مناطق ویژه اقتصادی بندری نیز مشمول معافیت مالیات بر ارزش افزوده برای ماشین آلات و تجهیزات خارجی ترخیص شده شدند.»

جلیل اسلامی با اعلام این خبر که این پیشنهاد معافیت مالیاتی مورد تصویب هیات محترم وزیران قرار گرفته است، گفت: «با استناد به مصوبه اخیر هیات وزیران، کلیه فعالان اقتصادی و صاحبان صنایع مستقر در مناطق بندری به هنگام خرید ماشین آلات و تجهیزات خارجی ترخیص شده در سرزمین اصلی و انتقال آن به مناطق آزاد و ویژه بندری از پرداخت مبلغ مالیات بر ارزش افزوده معاف هستند.»

به گفته او پیش‌تر یکی از مشکلاتی که از سوی سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی مستقر در مناطق ویژه اقتصادی مطرح می‌شد، بالا بودن هزینه تمام شده خرید و تامین ماشین آلات و تجهیزات جهت استفاده و به کارگیری در واحدهای تولیدی و خدماتی بوده است که با مصوبه مورد اشاره این تسهیلات هم‌اکنون در تمامی مناطق بندری برای سرمایه‌گذاران برقرار شده است.

اسلامی در خصوص فرایند اجرایی این تسهیلات مالیاتی تصریح کرد: «ماشین آلات و تجهیزات خارجی ترخیص شده در قلمرو گمرکی در صورت انتقال داخلی به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بندری با ارایه پروانه ترخیص گمرکی و تایید مراتب توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران مستقر در منطقه، مشمول پرداخت مالیات بر ارزش افزوده نیستند.»

او با اشاره به شمولیت انتقال ماشین آلات و تجهیزات تولید داخل از معافیت مالیات بر ارزش افزوده گفت: «انتقال ماشین آلات و تجهیزات تولید داخلی به مناطق آزاد و ویژه بندری با ارایه برگ خروجی صادره توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران، مشمول ضوابط مندرج در حکم ماده ۱۲ قانون مالیات بر ارزش افزوده - مصوب ۱۳۸۷ - بوده و صادرکننده آن مکلف رعایت مقررات مربوط در قانون مالیات بر ارزش افزوده در مهلت مقرر است.»



فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر آغاز شد

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا، گفت: «فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر و شناسنامه طرح‌های سرمایه‌گذاری در سایت اینترنتی سازمان بنادر و دریانوردی، به‌منظور فراخوان عمومی برای جذب سرمایه‌گذارها ارایه شده است.»

جلیل اسلامی با اعلام این خبر، گفت: «در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاست‌های دولت مبنی بر تمرکززدایی، تسریع و تسهیل جلب و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، ارتقای نقش بنادر در اقتصاد ملی و استانی مستلزم ایجاد بسترهای مناسب و جذاب سرمایه‌گذاری است.»

به گفته او به‌منظور تحقق اهداف قانون برنامه توسعه مبنی بر رشد و توسعه مناطق از طریق حضور فعال بخش غیردولتی، سازمان بنادر و دریانوردی اقدام به تهیه فرصت‌های سرمایه‌گذاری در بنادر و شناسنامه‌های طرح‌های سرمایه‌گذاری در سایت اینترنتی خود به‌منظور فراخوان عمومی برای جذب سرمایه‌گذارها اقدام کرده است.

اسلامی تصریح کرد: «در این سایت تمامی (PFS Pre-feasibility study)، طرح‌های همسان به‌منظور کاهش هزینه اولیه سرمایه‌گذاران و همچنین تسریع در روند فرایند سرمایه‌گذاری بار گذاشته شده است.»

همچنین به گفته معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی آخرین نسخه فرایند سرمایه‌گذاری نیز برای شفاف‌سازی بر روی سایت اینترنتی قرار داده شده است: «هدف از ارایه این نسخه، 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، ارتقای 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 طرح شده است.»

او با اشاره به کاهش زمان فرایند ارایه تقاضا از سوی سرمایه‌گذار تا دریافت تاییدیه از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: «فرایند جذب این سرمایه‌گذاری، زمان فرایند تقاضای سرمایه‌گذار را تا تاییدیه موافقت با انعقاد قرارداد سرمایه‌گذاری به کم‌تر از یک ماه رسانده است.»

اسلامی افزود: «زمان یاد شده هنوز هم برای سازمان بنادر و دریانوردی ایده‌آل نیست. به دنبال کاهش هر چه بیشتر این زمان هستیم. این فرایند تاکنون عملکرد قابل قبولی داشته است، به طوری که میزان سرمایه‌گذاری در بنادر، حدوداً به میزان ۷۴ هزار میلیارد ریال در قالب واگذاری ۲۴۸ طرح سرمایه‌گذاری رسیده است.»



روابط عمومی بندر امیرآباد:

بندر امیرآباد در راستای ارتقای ایمنی دریانوردی و عملیات راهنمایی کشتی‌ها و با توجه به افزایش تردد شناورها، اقدام به راه‌اندازی سیستم لایتنر GSM کرده است. بنابراین گزارش این سیستم، مجهز به سیم کارت و GPS است که با ارسال پیامک، اطلاعاتی شامل موقعیت جغرافیایی، ولتاژ باتری و آمپر را به کاربر ارسال می‌نماید.

روابط عمومی بندر لنگه:

محمود صابری مدیر بندر و دریانوردی بندر لنگه با اعلام این که اداره بندر لاوان با اتصال به سرور مرکزی اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه، به شبکه یکپارچه اتوماسیون اداری بندر کشور متصل شد. افزود: «به کارگیری فناوری اطلاعات در بخش‌های مختلف دستگاه‌های اجرایی به منظور افزایش بهره‌وری و ارتقای سطح خدمات‌رسانی در قالب طرح استقرار دولت الکترونیک از جمله مهم‌ترین اهداف در انجام این مهم بوده است.»

بندر و دریا:

با رای نمایندگان مجلس شورای اسلامی لایحه اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (۱۹۷۳)، در نشست علنی روز چهارشنبه دهم شهریور ماه سال جاری تصویب شد. بر اساس ماده واحده لایحه مذکور اصلاحات ضمایم کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (۱۹۷۳) موضوع قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به تشریفات (پروتکل) ۱۹۷۸ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (۱۹۷۳/۷۸) مصوب ۱۰/۲۶/۱۳۸۰ الحاقات و اصلاحات بعدی آن، موضوع قطعنامه‌های شماره (۶۶) ۲۴۶، (۶۶) ۲۴۷، (۶۷) ۲۵۶، (۶۷) ۲۵۷، (۶۷) ۲۵۸ و (۶۸) ۲۶۶ کارگروه حفاظت محیط‌زیست دریایی و آیین‌نامه اجرایی اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی موضوع قطعنامه (۲۸) ۱۰۷۰ الف کارگروه یاد شده تصویب شد.

روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی مازندران:

گروه میزبانی سازمان بندر و دریانوردی روز سه‌شنبه بیست و نهم مردادماه پس از نشست افتتاحیه که با حضور جمعی از مسئولان در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر برگزار شد، عملکرد اداره کل را در شاخص‌های تعیین شده مورد بررسی قرار داد.



معاون امور دریایی سازمان بندر و دریانوردی:

تحریم‌ها، شرایط را به نفع رقبای رقم زد

در میزگرد تخصصی «ناوگان دریایی در پست‌تحریم» که در محل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد، معاون امور دریایی سازمان بندر و دریانوردی گفت: «با اجرایی شدن برجام و لغو تحریم‌ها، فعالیت اقتصادی در حوزه کشتیرانی در کشور بار دیگر احیا شد و به تدریج شاهد رونق این بخش در اقتصاد ملی هستیم.»

محمد راستاد افزود: «در حالی که جمهوری اسلامی ایران ناوگان دریایی بزرگی در اختیار دارد، اما در زمان تحریم‌های ظالمانه این ناوگان با محدودیت‌های زیادی مواجه شد.» او تأکید کرد: «ایران در حوزه کشتیرانی ظرفیت‌های زیادی دارد و شرکت کشتیرانی با لغو تحریم‌های ظالمانه باید بار دیگر با حضور در بازارهای جهانی، سهم خود را در این بازار افزایش دهد.»

به گفته او، پیش از تحریم، ایران ناوگان شادابی داشت و توانمندی‌های قابل قبولی را در حوزه کشتیرانی داشتیم و با قدرت در عرصه بین‌المللی فعال بودیم، اما تحریم‌های گسترده سبب محدودیت‌های زیادی برای ما در این عرصه شد.

راستاد یادآور شد: «در زمان تحریم‌ها تردد ناوگان دریایی ایران در آبراه‌های جهان بسیار سخت شد و تمام شرکت‌های کشتیرانی بزرگ که از این شرایط تابعیت می‌کردند تردد خود را به بندر ایران تقریباً قطع کردند.»

معاون امور دریایی سازمان بندر گفت: «پیش از لغو تحریم‌ها، تمام کانتینرهای تجاری ایرانی برای حمل به ایران به بندر جنوب خلیج فارس منتقل و از آنجا با کشتی‌های کوچک به بندر ایران حمل می‌شد، در حالی که هم‌اکنون شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در جهان، کالاهای و کانتینرهای تجاری ایرانی را به‌طور مستقیم به بندر ایران و بندر شهید رجایی حمل می‌کنند.»

راستاد گفت: «ناوگان کشتیرانی ما جزء ۲۰ کشور برتر محسوب می‌شود، اما به‌طور عملی تحریم‌ها شرایط را برای رقبای به‌خصوص رقبای منطقه‌ای ما فراهم کرد تا نهایت استفاده را از محدودیت‌های اعمال شده ببرند.»



بهره‌برداری از ۳۰ پروژه دریایی و بندری در هرمزگان

ایدنی در جمع مدیران استان مطرح کرد:

به ثمر نشستن ۸۶ پروژه بندری و دریایی در هرمزگان

مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان از بهره‌برداری و به ثمر نشستن ۸۶ پروژه حوزه دریایی و بندری این استان با اعتباری نزدیک به هشت هزار میلیارد ریال در سه سال گذشته در این استان خبر داد.

ابراهیم ایدنی که در هفدهمین نشست شورای اداری استان هرمزگان با حضور وزیر راه و شهرسازی سخن می‌گفت، اظهار داشت: «در سه ساله دولت تدبیر و امید، ۱۴ خط کشتیرانی لاینری که به دلیل تحریم‌ها از حضور در بندر شهید رجایی انصراف داده بودند، مجدداً به بندر شهید رجایی بازگشتند.»

او افزود: «همچنین پس از برجام، ۱۲ دستگاه گنتری کرین به ارزش ۱۰۴ میلیون یورو و ۲۷ دستگاه ترانسستینر به ارزش ۵۲ میلیون یورو برای تجهیز ترمینال دو کانتینری این بندر خریداری شد.»

ایدنی از آغاز عملیات اجرایی مرحله اول طرح توسعه ترمینال ۳ کانتینری طی دوره فعالیت دولت تدبیر و امید خبر داد و افزود: «برای توسعه بندر شهید رجایی تملک و الحاق دو هزار و ۷۰۰ هکتار از اراضی پسرکرانه این بندر به منطقه ویژه اقتصادی شهید رجایی به انجام رسید.»

او خاطر نشان کرد: «در سه سال گذشته، ۸۶ پروژه با اعتبار نزدیک به هشت هزار میلیارد ریال در حوزه بندری و دریایی به ثمر نشست.»

مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان همچنین از جذب ۲۷ پروژه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به ارزش ۱۵ هزار میلیارد ریال طی این مدت خبر داد.

او با بیان این که در سه سال گذشته سه هزار و ۱۰۰ نفر در سوانح دریایی از خطر غرق شدن نجات یافتند، بیان داشت: «بزرگ‌ترین پایانه مسافری دریایی کشور در بندر شهید حقانی به بهره‌برداری رسید. همچنین مسیر جدید دریایی بار و مسافر بین بندر شهید حقانی - هرمز و شهید حقانی - درگهان راه‌اندازی شد.»

او ضمن اشاره به سایر دستاوردها و اقدامات اداره کل بندار و دریانوردی استان هرمزگان گفت: «احداث بندرگاه نخل ناخدا، احداث بندر سیریک، اجرای طرح توسعه بندر لنگه با اضافه شدن ۱۸ هکتار به حوضچه و ۹ هکتار به وسعت اراضی پشتیبانی بندر از جمله طرح‌های در دست اجرا است که طی یک سال آینده آماده بهره‌برداری می‌شود.»

مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان اعلام کرد: «۳۰ پروژه دریایی و بندری با اعتباری بالغ بر دو هزار و ۳۰۰ میلیارد ریال با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بندار، استاندار، نمایندگان مجلس و جمعی از مقامات استانی روز پنج‌شنبه چهارم شهریورماه هم‌زمان با سومین روز از هفته دولت در سال ۹۵ به بهره‌برداری می‌رسد.» او مجموع هزینه صرف شده برای اجرای این پروژه‌های سرمایه‌گذاری، فنی، عمرانی، بندری و دریایی را بالغ بر دو هزار و ۳۰۶ میلیارد ریال اعلام کرد و افزود: «از این رقم، ۶۴۱ میلیارد ریال از محل اعتبارات دولتی و منابع داخلی سازمان بندار و دریانوردی و یک هزار و ۶۶۵ میلیارد ریال نیز از محل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هزینه شده است.»

مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان ضمن اشاره به پروژه‌های سرمایه‌گذاری بندر شهید رجایی به‌عنوان دروازه طلایی صادرات و واردات کشور، گفت: «یک پایانه ترانزیت کالا، یک پایانه لجستیک کالا و کانتینر، تعمیرگاه شستشوی کانتینر، یک پایانه نگهداری کالای خطرناک، احداث دو پایانه مخازن صادرات و واردات فرآورده‌های نفتی و یک پایانه ویژه کامیون‌ها از جمله مهم‌ترین پروژه‌هایی است که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی احداث شده است.»

ایدنی همچنین با تشریح پروژه‌های عمرانی، فنی، بندری و دریایی بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران اضافه کرد: «بازسازی و ارتقای ظرفیت اسکله‌های ۳ تا ۶ بندر، ساخت دو فرودرهمپ کابوتازی، خرید تجهیزات ایمنی و واکنش سریع بندار، خرید تجهیزات ایمنی، نجات و لوازم پزشکی درمانگاه‌های بندر، تعمیرات قفل ایمنی تاورهای ۳۰ متری، اجرای سیستم اعلام حریق انبارها و ساختمان صدور مجوز مکانیزه تردد، از دیگر پروژه‌های آماده افتتاح در بندر شهید رجایی است.»

این مقام مسئول با اشاره به شش پروژه آماده افتتاح بندار غرب استان، اضافه کرد: «اجرای دروازه بازرسی و سردرب، ساختمان درب خروج بندر، چهار دستگاه برج روشنایی محوطه‌ها، تجهیزات مقابله با آلودگی، بازسازی دو دستگاه جرثقیل ۶۰ تنی و تعمیرات شبکه اختصاصی برق از جمله پروژه‌های قابل افتتاح در بندر لنگه است که برای اجرای آن‌ها، ۱۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال هزینه شده است.»

مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان از پنج پروژه آماده افتتاح در بندر شرق هرمزگان نیز سخن به میان آورد و افزود: «احداث بندر سیریک یکی از پروژه‌های مهم این حوزه جغرافیایی است و همچنین چهار پروژه در بندر جاسک، شامل احیای برج سیاه و سفید، ساخت و نصب یک فرودرهمپ چندمنظوره، دوربین‌های مدار بسته (CCTV)، احداث و تجهیز مرکز کنترل ترافیک دریایی (VTS) آماده افتتاح است که برای اجرای این پنج پروژه در مجموع ۱۰۱ میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال هزینه شده است.»

او ضمن برشمردن پروژه‌های اجرا شده در بندر خلیج فارس، اظهار داشت: «تعمیرات اساسی جاده دسترسی و سایت کنترل ترافیک دریایی (VTS) در جزایر قشم، هنگام ولاک و تجهیز شناورهای ناجی بندار کیش و قشم به دوربین‌های دید در شب از جمله این پروژه‌هاست.»

روابط عمومی بندر انزلی:

در اجرای الزامات کنوانسیون SAR و به منظور افزایش توان علمی و عملیاتی و سرعت عمل تیم جستجو و نجات و آمادگی بیش از پیش تیم اطفای حریق دریایی و همچنین شناسایی نقاط قوت و ضعف، ارزیابی عملکرد پرسنل و تجهیزات (نرم افزاری و سخت افزاری)، افزایش میزان هماهنگی بین واحدهای ذی ربط (درون سازمانی و برون سازمانی) و اشاعه فرهنگ جستجو و نجات دریایی، مأمور محلی جستجو و نجات دریایی و اطفاء حریق در آب‌های ساحلی بندر انزلی برگزار شد.

مانا:

مدیرکل حفاظت محیط زیست خوزستان از افزایش شوری آب رودخانه زهره در بندر هندیجان خبر داد و گفت: «یکی از دلایل افزایش شوری آب رودخانه زهره، برداشت آب از مناطق بالادست و پیشروی آب خلیج فارس به عمق این رودخانه است.»

هفت دریا:

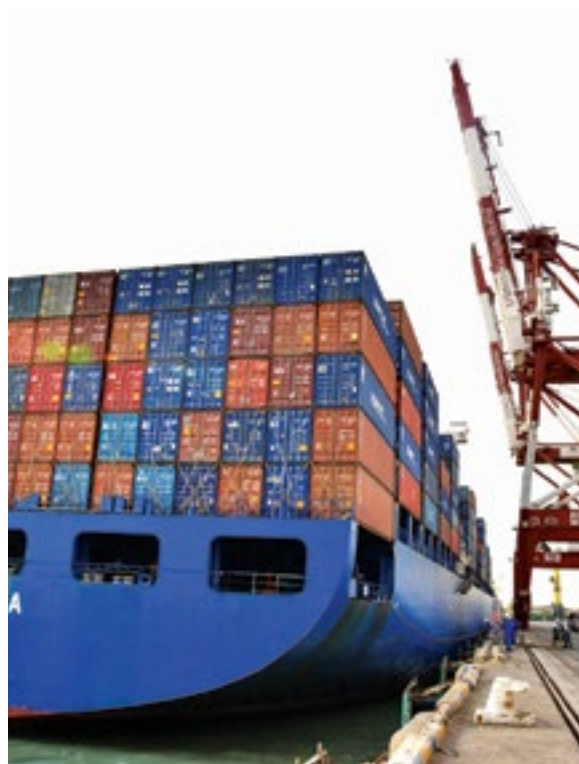
کشتیرانی NYK Line ژاپن، شرکت Mitsui & Co. Lt استرالیا و اپراتور ترمینالی بین المللی PSA سنگاپور، ترمینال جدیدی را در بندر Tanjung Priok جاکارتای اندونزی با هدف سرویس دهی خدمات تجاری راه اندازی کردند.

مانا:

در پی شرایط نامطلوب بازار، ترمینال اپراتور بندری دی پی ورلد تصمیم گرفت طرح گسترش بندر جبل علی دی پی را به تعویق بیندازد. مدیر عامل دی پی ورلد در این باره گفت: «این تصمیم با توجه به شرایط چالش برانگیز تجارت جهانی اخذ شده است اما هم چنان چشم انداز مثبتی نسبت به بندر جبل علی دی پی وجود دارد.»

بندر و دریا:

کشتیرانی مرسک دانمارک تعداد ۴۰۰ نیرو از مجموع ۱۴۵۰ نیروی کار مشغول در بخش فراساحلی را تا پایان سپتامبر سال جاری میلادی تعدیل خواهد کرد. گروه کشتیرانی AP Moller مرسک همچنین در نظر دارد تعداد ۲۰ فروند از کشتی های ناوگانش را طی مدت ۱۸ ماه از طریق اوراق گذاری یا فروش، کاهش دهد.



عبداللهی خبر داد:

پهلوگیری نخستین کشتی پست پاناما کس در بندر امام خمینی (ره)

یک فروند کشتی پست پاناما کس کانتینری به ظرفیت پنج هزار و ۵۰۰ TEU به عنوان نخستین کشتی لاینر ورودی پس از برجام، در تاریخ بیست و ششم مردادماه سال جاری در مجتمع بندری امام خمینی (ره) پهلو گرفت.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به تلاش برای تردد کشتی های لاینر کانتینری به این بندر بزرگ تجاری کشور اظهار داشت: «امید است با ورود کشتی پهن بیکر Tamina به عنوان اولین سرویس، آمد و رفت خطوط کشتیرانی کانتینری به این بندر تداوم و گسترش یابد.»

عبداللهی در ادامه افزود: «این شناور بزرگ با آبخور ۱۴ متر از جمله بزرگ ترین کشتی هایی است که تا کنون در مجتمع بندری امام خمینی (ره) پهلو گرفته است.» او در خصوص مزیت های تردد این گونه کشتی ها از طریق خطوط کشتیرانی کانتینری اظهار داشت: «با ادامه فعالیت این شناورها و برقراری خط کشتیرانی مذکور، ضمن ایجاد خط کشتیرانی مستقیم بین بندر امام خمینی (ره) با بنادر کشورهای کره، چین، هند و سریلانکا، تجارت استان خوزستان و نیمه غربی کشور از طریق بندر بزرگ تجاری تسهیل شده و کالاهای کانتینرهای صادراتی به طور مستقیم به بازارهای جهانی منتقل خواهد شد.»

عبداللهی همچنین رشد و ارتقای جایگاه بندر امام خمینی (ره) در تخلیه و بارگیری کالای کانتینری و افزایش ترافیک در آن را از دیگر مزایای برقراری خطوط جدید کانتینری عنوان و تاکید نمود که طی این سفر، کانتینرهای مربوط به بنادر بوشهر و خرمشهر، در بندر امام خمینی (ره) تخلیه شده و به وسیله شناورهای فیدر به مقصد بنادر مذکور حمل خواهد شد.

او همچنین اظهار امیدواری کرد که با تداوم سفر شناورهای بزرگ کانتینری، امکان ترانشیپ کانتینرها به بنادر کشور عراق نیز در آینده نزدیک فراهم شود.

بندر امام در رتبه برترین ها قرار گرفت

کسب رتبه نخست عملکرد در بین دستگاه‌های اجرایی

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در تداوم موفقیت‌های سال گذشته خود، در ارزیابی عملکرد بین ۷۴ دستگاه اجرایی استان خوزستان ضمن کسب امتیازات کامل و برتر در شاخص‌های اختصاصی و عمومی موفق به کسب رتبه‌ی نخست سال ۹۴ شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «به دنبال اعلام نتایج ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی استان خوزستان طی سال ۹۴ توسط سازمان برنامه و بودجه، اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان با کسب امتیاز کامل در شاخص‌های اختصاصی و کسب امتیازات عالی در شاخص‌های عمومی عملکرد موفق به کسب رتبه‌ی نخست بین تمامی دستگاه‌های اجرایی استان خوزستان شد.»

عبداللهی در تشریح این موفقیت اخیر خاطر نشان کرد: «بر اثر تلاش و جدیت بخش‌های مختلف مدیریتی و کارکنان این اداره کل و در تداوم موفقیت‌های قبلی در این زمینه، اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با کسب «هزار امتیاز کامل در شاخص‌های اختصاصی» و «امتیاز قابل توجه ۸۹۸ در شاخص‌های عمومی» توانست در مجموع، رتبه‌ی نخست در ارزیابی عملکرد را بین ۷۴ دستگاه اجرایی استان خوزستان به خود اختصاص دهد.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن تبریک این موفقیت ارزنده و متوالی به همکاران این اداره کل و بخش خصوصی فعال در مجتمع بزرگ بندری امام خمینی (ره) به لحاظ اتخاذ شیوه‌های مدیریتی موثر برای دستیابی به این رتبه، توفیق در تداوم ادامه این راه خطیر و خدمتگزاری به اقتصاد و بازرگانی کشور را در گرو تلاش مستمر مدیران و کارکنان کوشای بخش‌های مختلف این اداره کل عنوان کرد. او همچنین ارزیابی‌های به عمل آمده را در راستای تحقق اهداف مهمی چون کارایی و اثر بخشی، چابک سازی دولت، اداره واحدها در فضای رقابتی، توسعه دولت الکترونیک، صیانت از حقوق مردم، ارتقای سلامت اداری و استقرار نظام مدیریت عملکرد برشمرد.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان حائز رتبه نخست تک‌ریم ارباب رجوع

طی آیینی در جشنواره شهید رجایی استان خوزستان، از مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به پاس موفقیت در کسب رتبه نخست تک‌ریم ارباب رجوع با امتیاز عالی در بین دستگاه‌های اجرایی خوزستان ضمن اهدای لوح سپاس تقدیر شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، در این آیین که با حضور استاندار خوزستان و جمعی از مدیران دستگاه‌های اجرایی استان خوزستان در ششمین روز از هفته دولت برگزار شد، ضمن معرفی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به عنوان دستگاه اجرایی حائز رتبه نخست در زمینه تک‌ریم ارباب رجوع، با اهدای لوح سپاس به سعدالله عبداللهی، از او به پاس کسب این موفقیت تقدیر شد.

بر اساس این گزارش، طبق نظارت‌های انجام شده توسط بازرسان طرح تک‌ریم ارباب رجوع در سال ۹۴، این اداره کل موفق شد با کسب بالاترین امتیاز در بین تمامی دستگاه‌های اجرایی استان خوزستان رتبه نخست و همچنین ضمن کسب هم‌رتبه در گروه حمل و نقل، عنوان «عالی» را نیز به خود اختصاص دهد.

در همین راستا سازمان برنامه و بودجه استان خوزستان در اجرای مصوبه شورای عالی اداری تحت عنوان ارتقا و حفظ کرامت مردم در نظام اداری، ضمن ابلاغ امتیازات و رتبه‌های کسب شده به این اداره کل، مجموع امتیازهای کسب شده توسط این اداره کل در دوازده شاخص مختلف را برابر با ۹۲/۷۸ برشمرده است که بالاترین امتیاز کسب شده بین تمامی دستگاه‌های اجرایی استان خوزستان به شمار می‌آید.

یادآور می‌شود حسب ارزیابی‌های به عمل آمده قبلی، این اداره کل طی سال ۹۳ نیز موفق به کسب رتبه‌های برتر و دریافت لوح سپاس در جشنواره شهید رجایی شده بود.





در نشست مشترک مدیران مطرح شد:

بررسی راهکارهای هم‌افزایی مناطق ویژه اقتصادی در حوزه‌ی بندر امام خمینی (ره)

طی دیدار مدیرعامل سازمان منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، بر لزوم ارتقاء سطح تعاملات و همکاری‌ها بین این دو منطقه ویژه‌ی مهم اقتصادی کشور تأکید شد.

سید امید شهیدی نیا مدیرعامل سازمان منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی و هیأت همراه در جلسه‌ای مشترک با سعدالله عبداللهی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) شرکت نمودند. در این جلسه، دو طرف بر تعامل سازنده و مثبت دو منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی و بندری و لزوم افزایش سطح تعاملات و هم‌افزایی بیشتر تأکید نمودند.

عبداللهی ضمن اشاره به اهمیت و جایگاه هر دو منطقه ویژه در اقتصاد و بازرگانی کشور و سابقه‌ی تعامل مثبت و سازنده‌ی بین این دو از آغاز تشکیل و راه‌اندازی، گفت: «بررسی راه‌های تسهیل همکاری‌ها و تقویت آن را از ضرورت‌هایی است که موجب تقویت و توسعه فعالیت‌ها در این دو منطقه‌ی مهم می‌شود.»

در این نشست که جمعی از مدیران و کارشناسان بخش‌های مهندسی، فنی و بازرگانی هر دو سازمان نیز شرکت داشتند، راه‌های تسهیل فرآیندهای کاری مرتبط بین این دو منطقه، تبادل تجربیات مدیریتی در زمینه‌های تعمیر و نگهداری تجهیزات و ابنیه (PM)، بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE) و مهندسی و عمران نظیر احداث مخازن فرآورده‌های نفتی و همچنین افزایش همکاری در تأمین زیرساخت‌های لازم و منابع انرژی ضمن بهره‌گیری از امکانات و ظرفیت‌های همدیگر مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی در مجاورت منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در استان خوزستان قرار گرفته و هر دو منطقه به عنوان کانون‌های بزرگ اقتصاد و بازرگانی کشور، با ایجاد زیرساخت‌ها و امکانات مساعد، زمینه را برای توسعه‌ی روزافزون فعالیت بخش خصوصی فراهم ساخته‌اند.

روابط عمومی بندر چابهار:

علی اوسط هاشمی استاندار سیستان و بلوچستان ضمن بازدید از مرحله ساخت پایانه مسافربری بین‌المللی بندر شهید کلاتری چابهار با بیان این که این پایانه طی یک هفته افتتاح می‌شود گفت: «خلیج چابهار از زیباترین خلیج‌های دریای عمان است و از نظر زیبایی در منطقه مکران کم‌نظیر است. بنابراین قدرت جاذبه گردشگری زیادی دارد که با راه‌اندازی پایانه مسافربری دریایی می‌توان گردشگران زیادی را از کشورهای هم‌جوار به منطقه جذب کرد.»

بندرودریا:

جلیل اسلامی با اشاره به بهره‌برداری فاز دوم بندر آستارا گفت: «این بهره‌برداری در راستای سرمایه‌گذاری از سوی سازمان بنادر و بخش خصوصی در حال انجام است و این سرمایه‌گذاری‌ها سبب ایجاد ظرفیت‌های متنوعی برای ارائه خدمات دریایی و بندری به کشتیرانی‌های مختلف در شمال کشور می‌شوند.» عضو هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به تأثیر بهره‌برداری فاز دوم بندر آستارا بر روی صادرات و واردات استان گیلان خاطر نشان کرد: «با توجه به موقعیت و نزدیکی فاصله مکانی این بندر با صنایع و تجارتی که در شمال غرب کشور جاری و ساری است، بهره‌برداری از فاز دوم این بندر سبب ارائه تسهیلات مناسب به تجار این منطقه می‌شود.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در راستای رعایت استانداردهای زیست محیطی، شرکت‌های سرمایه‌گذار بخش خصوصی طرف قرارداد را ملزم به نصب و اجرای تصفیه‌خانه فاضلاب در سایت‌های خود نمود. آیت‌الله رضا زاده، معاون مهندسی و عمران استان خوزستان، با اشاره به لزوم رعایت تمامی الزامات زیست محیطی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) اظهار داشت: «رعایت این الزامات به عنوان یکی از مهم‌ترین تعهدات توسط مرکز HSE این اداره کل اعلام شده که بر همین اساس در قراردادهای سرمایه‌گذاری این اداره کل گنجانده شده است.»



مدیر کل امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

وحدت رویه در قراردادهای سرمایه‌گذاری بنادر ایجاد شد

حیدر فرزانه از بررسی و ایجاد وحدت رویه در برخورد با قراردادهای منعقد شده در خصوص سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در بنادر کشور به دنبال استقبال گسترده سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در دوران پسابرجام خبر داد.

او در روز یکشنبه ۳۱ مردادماه در حاشیه نشست هم‌اندیشی روسای امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی و بنادر تابعه در بندر نوشهر با اعلام این مطلب افزود: «در این راستا می‌توان از اعطای خط اعتباری کشور هند برای مشارکت در طرح توسعه بندر چابهار نام برد که اخیراً قرارداد همکاری در این زمینه بین دو کشور به امضا رسیده است.»

به گفته او با توجه به قرار گرفتن در فضای پس از برجام و با عنایت به تأکیدات مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر لزوم تدوین آیین‌نامه جامع تضامین و سپرده‌ها با رویکرد عملیاتی شدن این آیین‌نامه در کلیه قراردادهای معاملات سازمان به منظور صیانت از حق و حقوق سازمان به‌عنوان دستگاه حاکمیتی با حضور مسئولان امور مالی بنادر سراسر کشور مورد بحث و بررسی قرار گرفت.

فرزانه با بیان این که آیین‌نامه جدید برای خرید خدمت و انجام معاملات دولتی به استناد ماده ۶ قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت تدوین شده، تصریح کرد: «از آن جایی که برخی از قراردادهای سرمایه‌گذاری و برگزاری مزایده‌های مربوط به این نوع سرمایه‌گذاری‌ها، منطبق با مفاد آیین‌نامه نیست این نشست با رویکرد عملیاتی نمودن آیین‌نامه و الحاق سایر مقررات مورد عمل سازمان، به منظور اطمینان از صیانت از حقوق بیت‌المال برگزار شد.»

او افزود: «اداره کل امور مالی به منظور ایجاد وحدت رویه و اطمینان از رعایت دقیق قوانین و مقررات مورد عمل در استقبال از نظرات ارشادی و سازنده دستگاه‌های نظارتی و همچنین در راستای اجرایی نمودن تکالیف شورای عالی و هیات‌عامل سازمان بنادر و دریانوردی، نسبت به برگزاری منظم این نشست‌ها تأکید می‌نماید.»

گردهمایی روسای امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی و بنادر تابعه به منظور هم‌اندیشی در خصوص جمع‌بندی نهایی آیین‌نامه تضمین معاملات روزهای ۳۰ و ۳۱ مردادماه در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر برگزار شد.



رتبه برتر ارزیابی عملکرد بندر خرمشهر

بندر خرمشهر رتبه برتر در شاخص‌های اختصاصی ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی خوزستان را کسب کرد. در جشنواره شهید رجایی استان خوزستان، اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر رتبه برتر در شاخص‌های اختصاصی ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی استان را کسب کرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، جشنواره شهید رجایی خوزستان با هدف تقدیر و تجلیل از دستگاه‌ها، مدیران و کارکنان برتر در زمینه ارزیابی عملکرد شاخص‌های عمومی و اختصاصی و طرح تکریم ارباب رجوع استان در طول یک سال گذشته برگزار شد. نتایج عملکرد دستگاه‌های اجرایی استان در یک دوره هفت‌ماهه توسط کارشناسان سازمان مدیریت ارزیابی شد و بندر خرمشهر در میان ۷۴ دستگاه اجرایی مشمول ارزیابی عملکرد طبق بخشنامه سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور موفق به کسب رتبه برتر شد.

از سال ۷۵ تا امسال، ۱۴ جشنواره در استان برگزار شده و مستندات ارزیابی عملکرد شامل اصل سوم قانون اساسی، سیاست‌های کلی اصلاح نظام اداری ابلاغی مقام معظم رهبری، قانون مدیریت خدمات کشوری مواد ۸۱ و ۸۲ و آیین‌نامه‌های آن‌ها و نقشه راه اصلاح نظام اداری مصوب شورای عالی اداری است.

روابط عمومی بندر آستارا:

رسول امیدی، مدیرکل گمرک آستارا ضمن اعلام این خبر که طی پنج ماهه نخست امسال ۱۰۲ هزار تن کالا به ارزش ۳۶۹ میلیون دلار از طریق گمرک آستارا ترانزیت خارجی شده است گفت: «این کالاها از لحاظ وزن، ۱۱ درصد و از حیث ارزش هفت درصد افزایش داشته است.»

روابط عمومی بندر لنگه:

محمود صابری، مدیر بندر و دریانوردی بندر لنگه با اعلام این که کلتک زنی پروژه احداث رمپ ویژه حمل مواد معدنی با اعتبار ۱۶ میلیارد ریال در این بندر انجام شد، افزود: «اجرای این طرح ضمن تسهیل در عملیات صادرات مواد معدنی، خدمت ویژه‌ای برای فعالان این حوزه در افزایش تناژ بارگیری، کاهش زمان و هزینه تمام شده، خواهد بود.»

روابط عمومی بندر خرمشهر:

احمد شهر یاری، معاون امور دریایی و بندری بندر خرمشهر با اشاره به سانحه ایجاد شده برای شناوری که از بندر آبادان به سمت کشور کویت در حال حرکت بود، گفت: «این شناور به دلیل آبگرفتگی در حوالی بویه ۹ در نزدیکی دهانه آبراه اروند دچار سانحه شد که پس از اعلام حالت اضطرار از سوی این شناور تیم عملیات بندر خرمشهر توسط شناور ناجی ۴ به محل حادثه اعزام شدند و هفت سرنشین آن را از خطر غرق شدگی نجات دادند.»

روابط عمومی بندر شهید رجایی:

سیدباقر موسوی، مدیر اداره بندر و دریانوردی قشم آمار عملکرد بندر قشم در بخش کالا را طی پنج ماه نخست سال ۹۵ را تشریح کرد و گفت: «طی این مدت، ۲ میلیون و ۹۷۱ هزار و ۸۲۹ تن انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد.»

روابط عمومی بندر شهید رجایی:

ابراهیم ایدنی، مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان از جابجایی ۳۳ میلیون تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی با ثبت رشد ۳۱ درصدی عملیات در بندر شهید رجایی از ابتدای سال جاری تا کنون خبر داد و افزود: «بزرگترین بندر تجاری ایران طی پنج ماهه سال جاری میزبان بیش از یک هزار و ۷۳۹ فرزند شناور با تناژهای مختلف بوده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش ۸ درصدی داشته است.»



افتتاح پروژه‌های بنادر گیلان هم‌زمان با هفته دولت

با آغاز هفته دولت، پروژه‌های بنادر انزلی و آستارا در مجموع به ارزش ۱۰۰ میلیارد تومان به بهره‌برداری خواهد رسید.



مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان ضمن اعلام این خبر افزود: «به مناسبت بزرگداشت هفته دولت، چهار پروژه در بندر انزلی به بهره‌برداری خواهد رسید. حسین چراغی بیان کرد: «بر این اساس یک پست اسکله به طول ۱۷۰ متر با آب‌خور ۹ متر برای پهلوگیری کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۲ هزار تن در بندر انزلی به بهره‌برداری خواهد رسید.» او تصریح کرد: «این اسکله یکی از پنج پست اسکله‌ای محسوب می‌شود که در طرح توسعه بندر انزلی لحاظ شده است که امیدواریم به تدریج شاهد بهره‌برداری چهار پست اسکله دیگر نیز باشیم.»

این مقام مسئول در استان گیلان تاکید کرد: «از آن جا که الگوی فعالیت بنادر کشور به سمت حمل و نقل کالاهای حجیم برنامه ریزی شده است، ساخت اسکله‌هایی با آب‌خور بیش از ۱۰ متر در دستور کار سازمان بندر و دریانوردی قرار گرفته است.» به گفته او ساخت چنین اسکله‌هایی، امکان پهلوگیری کشتی‌های ۱۲ هزار تنی را در بندر شمالی کشور فراهم خواهد کرد و به این ترتیب سیاست سازمان بندر و دریانوردی مبنی بر حمل و نقل کالاهای حجیم در بنادر تحقق خواهد یافت.

چراغی در ادامه از افتتاح پروژه ساخت سیلوی نگهداری غلات با ظرفیت ۱۵ هزار تن با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر انزلی هم‌زمان با هفته دولت خبر داد و گفت: «با ساخت این سیلوی در اراضی پشتیبانی بندر انزلی شاهد افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری در این بندر خواهیم بود.» او بیان داشت: «افتتاح دو باب انبار هر یک به وسعت پنج هزار مترمربع، در مجموع ۱۰ هزار متر مربع نیز با سرمایه‌گذار بخش خصوصی در بندر انزلی در هفته دولت افتتاح خواهد شد.» مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان افزود: «پروژه روسازی و تسطیح محوطه‌های نگهداری کالاهای تجاری نیز در بندر انزلی در همین ایام به بهره‌برداری خواهد رسید.» او در ادامه به افتتاح سه پروژه در بندر آستارا هم‌زمان با بزرگداشت هفته دولت اشاره کرد و گفت: «یکی از مهم‌ترین این پروژه‌ها، افتتاح اسکله جدید این بندر به طول ۷۵ متر است.» به گفته چراغی با افتتاح این اسکله جدید تعداد اسکله‌های بندر آستارا به دو پست و مجموع طول ۲۰۵ خواهد رسید.

این مقام مسئول در استان گیلان اذعان داشت: «ساخت این اسکله جدید در بندر آستارا امکان پهلوگیری دو یا سه کشتی بزرگ را به صورت هم‌زمان فراهم می‌کند.»



جابه‌جایی بیش از ۶۰۰ هزار تن کالا در بندر شهید باهنر

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از تخلیه و بارگیری ۶۰۶ هزار تن انواع کالا و همچنین افزایش ۱۶۴ درصدی صادرات محموله‌های نفتی در این بنادر طی سال جاری خبر داد.



محمد محسنی ضمن اعلام جدیدترین آمار سفرهای دریایی در مرکز استان هرمزگان گفت: «از ابتدای سال جاری تا ابتدای مردادماه، یک میلیون و ۲۰۷ هزار و ۹۷۳ مسافر در بندر با مدیریت اداره بندر شهید باهنر جابه‌جا شدند که رشد هفت درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ثبت رسید و عمده آن از طریق بندر شهید حقانی صورت گرفته است.»

او از آمار و عملکرد چهارماهه عملیات جابه‌جایی کالا در این بندر نیز سخن به میان آورد و گفت: «طی مدت یاد شده، بالغ بر ۶۰۵ هزار و ۹۷۸ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر شهید باهنر و بنادر تابعه آن در شرق استان تخلیه و بارگیری شد.» محسنی ادامه داد: «از این میزان ۴۱۴ هزار و ۳۵۳ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۹۱ هزار و ۶۲۵ تن به کالاهای نفتی اختصاص داشته است که در بخش نفتی ۳۶ درصد افزایش داشته است.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر تصریح کرد: «بیش از ۳۳۴ هزار و ۳۳۰ تن کالاهای غیرنفتی و ۵۸ هزار و ۸۶۳ تن کالای نفتی طی مدت مذکور، از این بندر صادر شد که در بخش نفتی ۱۶۴ درصد افزایش داشته است.» به گفته او، مواد شیمیایی، کشاورزی، مواد معدنی، قیر، میوه و تره‌بار، مواد پروتئینی، دام زنده، آهن آلات و مصالح ساختمانی از جمله کالاهای صادراتی بوده که از بندر باهنر به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و کشورهای حوزه اقیانوس هند جابه‌جا شده است.

محسنی خاطر نشان کرد: «در طول این مدت، ۳۴ هزار و ۸۰۲ تن کالای وارداتی غیرنفتی وارد بندر شهید باهنر و بنادر شرق هرمزگان شد.» این مقام مسئول از جمله کالاهای وارداتی را شامل برنج، خشکبار، مصالح ساختمانی، خودرو، قطعات یدکی، پارچه، لوازم خانگی و ماشین آلات راهداری اعلام کرد و افزود: «این محموله‌ها پس طی شدن تشریفات گمرکی، از طریق بندر شهید باهنر روانه بازارهای داخلی کشور می‌شود.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از ترانزیت ۲۱ هزار و ۷۰۸ خودرو از طریق این بندر در چهار ماهه نخست امسال خبر داد. او با اشاره به عملیات تخلیه و بارگیری ۲۶۶ TEU کانتینر طی سال جاری، گفت: «در چهار ماه گذشته، یک هزار و ۶۵۲ شناور در بندر شهید باهنر، جاسک و تیب پهلو گرفتند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲۸ درصد رشد را نشان می‌دهد.»



ترمینال کانتینری بندر خرمشهر احداث می‌شود

عادل دریس اظهار داشت: «طی پنج‌ماهه نخست امسال، صادرات کالا در بخش کانتینری از رشد مناسبی برخوردار بوده است.» او ادامه داد: «اما در همین مدت مذکور در بخش صادرات کالاهای عمومی از طریق بندر خرمشهر دارای رشد منفی بوده‌ایم.»



او اذعان داشت: «طی پنج‌ماهه نخست امسال در بخش تردد مسافران از طریق شناورها به این بندر و نیز تخلیه خودرو در بندر خرمشهر بارشده همراه بوده است.» به گفته دریس، همواره به صورت روزانه شاهد تردد شناورهای مسافربری فعال در مسیر بندر خرمشهر-بندر بصره و نیز بندر خرمشهر-کویت هستیم. این مقام مسئول در استان خوزستان افزود: «یکی از دلایل رشد منفی در بخش صادرات کالاهای عمومی به این مربوط می‌شود که از ابتدای امسال، بخشی از باری که از طریق خرمشهر به بندر بصره می‌رفت؛ از طریق خشکی و مرز شلمچه وارد عراق می‌شود.»

دریس در ادامه سخنان خود اظهار داشت: «همین امر باعث کاهش صادرات از طریق بندر خرمشهر در سال جاری شده است.»

مدیرکل اداره بندر و دریانوردی خرمشهر تاکید کرد: «همچنین به نظر می‌رسد افزایش تعرفه صادرات سیمان از سوی عراق یکی از دلایل کاهش صادرات به این کشور از طریق بندر خرمشهر باشد که از ابتدای سال نیز شاهد این اثرات بوده‌ایم.»

او خاطر نشان ساخت: «چرا که سیمان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین کالاهای صادراتی به عراق از طریق بندر خرمشهر محسوب می‌شود و ظاهراً افزایش تعرفه صادراتی اعمال شده از سوی عراق تاثیر منفی در میزان صادرات این محصول از بندر خرمشهر به این کشور داشته است.»

او اظهار امیدواری کرد: «بتوانیم با برنامه‌ریزی‌های در حال انجام، در نهایت تا پایان سال جاری شاهد رشد مثبت در بخش عملیات تخلیه و بارگیری در بندر خرمشهر باشیم.»

مدیرکل اداره بندر و دریانوردی بندر خرمشهر بر ضرورت ساخت هر چه سریع‌تر ترمینال کانتینری در بندر خرمشهر تاکید کرد و گفت: «بر اساس مطالعات و جانمایی صورت گرفته، این ترمینال در زمینی به مساحت ۱۵ هکتار و در اراضی پشتیبانی بندر خرمشهر احداث خواهد شد.»

او با اشاره به اثرات مثبت ساخت ترمینال کانتینری در بندر خرمشهر بر چگونگی روند عملیات تخلیه و بارگیری کالا در این بندر، بیان داشت: «با احداث این ترمینال کانتینری استاندارد، جابه‌جایی کالاها از طریق بندر خرمشهر راحت‌تر و ایمن‌تر صورت خواهد گرفت.»

او از حمایت سازمان بندر و دریانوردی از اجرای این پروژه در بندر خرمشهر خبر داد و یادآور شد: «با ساخت این ترمینال کانتینری مدرن، قیمت‌نهایی جابه‌جایی کالاها از طریق این ترمینال کاهش خواهد یافت که در نهایت افزایش جابه‌جایی‌ها را به همراه خواهد داشت.»

ورشکستی هانجین تلنگری بر صنعت کشتیرانی

شرکت کشتیرانی کانئینری هانجین یکی از شرکتهای ترابری کانئینری دریایی که از لحاظ ظرفیت رتبه هشتم را در جهان به خود اختصاص داده بود با اعلام ورشکستگی صنعت حمل و نقل دریایی را در نهب و حیرت فروبرد. پنج میلیارد دلار بدهی، شرکت یاد شده را در نهایت به ورطه ورشکستگی کشاند، در کنار آن ضررهای مالی پی در پی سالانه تیر خلاصی بود که بر پیکر این ناوگان عظیم فرود آمد و کار را یکسره کرد.

اگرچه می توان به این نکته پی برد که تمامی صنعت حمل و نقل کانئینری در این روزها از سود دهی بی بهره اند؛ حتی شرکت های بزرگی مانند مرسک (که غول کشتیرانی جهان لقب دارد) در نیمه نخست سال جاری میلادی از زبان ۱۱۴ میلیون دلاری خود خبر داده اند.

در صف این شرایط بحرانی شرکت های دیگری چون NOL ژاپن و UASC کشتیرانی اتحادیه عرب نیز قرار گرفته اند که کشتیرانی اتحادیه عرب برای نجات خود از ادغام با هایپاک لوید آلمان خبر داده است. شرکت یاد شده بدهی چهار میلیون دلاری را یدک کشیده است.

سنگاپور، هامبورگ و لس آنجلس حامیان هانجین برای تخلیه سالم

با توجه به شرایط به وجود آمده به نظر می رسد هانجین نگران توقیف کشتی های خود باشد. بر این اساس تریدویندوز نوشت: «شناورهای هانجین کره جنوبی در بنادر سنگاپور، آسیا، هامبورگ اروپا و لس آنجلس آمریکا می توانند بدون ترس از ضبط و توقیف، عملیات تخلیه کانئینری را انجام دهند.»

در روزهایی که بسیاری از کشتی های کانئینری که پرچم هانجین را حمل می کنند به دلیل توقیف از سوی طلبکاران در بنادر به گل نشسته اند، مقامات بندری سنگاپور و هامبورگ به شدت در حال حمایت از آن هستند.

یک مقام مسئول بندر هامبورگ در این باره گفت: «کمک به کشتیرانی هانجین برای تخلیه سالم کارگوهایش در اولویت برنامه های ما قرار دارد.»

نخست وزیر کره جنوبی با بیان این که هیچ طرحی برای تزریق مالی یا تضمین پرداخت ندارد، تاکید کرد: «کشتیرانی هانجین و سهام داران اصلی اش مسئولیت پرداخت هزینه های مربوط به تخلیه کارگوها را بر عهده دارند.»

از مجموع ۹۸ فرزند کشتی کانئینری هانجین فقط ۳۶ فرزند به صورت عادی فعالیت می کنند و ۶۲ فرزند دیگر غیرفعال هستند.

شرکت هانجین در سال ۱۹۴۵ به عنوان یک شرکت حمل و نقل، راه اندازی شد و در حال حاضر دارای ناوگان پیشرفته ای از کشتی های کانئینری، راه ها و شبکه لجستیک پیشرفته و ترمینال های مهم، در سراسر جهان است.

ورشکستگی هانجین کره جنوبی زنگ خطری برای شرکت های حمل و نقل کانئینری است.

اداره کشاورزی آمریکا (USDA) هشدار داد:

تداوم اختلال در بنادر این کشور به موجب فروپاشی کشتیرانی هانجین

البته با وجود افزوده شدن چهار فرزند شناور کانئینری هر کدام به ظرفیت چهار هزار TEU به خط کشتیرانی Gwangyang-Busan-Los Angeles از سوی شرکت کشتیرانی هیوندای، میزان ترانزیت باری که شرکت هانجین در این مسیر پوشش می داد؛ قابل بازیابی نیست. این گزارش در ادامه به دستور حمایت موقت ورشکستگی از سوی دادگاه آمریکا اشاره کرد و افزود: «متأسفانه این حمایت موقت برای شناورهای هانجین و با هدف رسیدن شناورها به بنادر و تخلیه بار متوقف شد. بر همین اساس، شناورها در کرانه غربی آمریکا و کشورهای دیگر جهان بلا تکلیف خواهند ماند.» همچنین، گزارش ها حاکی از زوبه اتمام بودن منابع و سوخت این شناورها است.

روابط عمومی بندر شهید رجایی: سید باقر موسوی، مدیر اداره بندر و دریانوردی قشم از ترابری ۶/۸ میلیون نفر سفر در مسیرهای داخلی دریایی به مقصد بنادر این جزیره و جابه جایی حدود ۵۰۰ نفر در مسیر جدید خصب- قشم طی پنج ماه نخست سال جاری خبر داد.

روابط عمومی بندر بوشهر: مسعود قاسمیان، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به اجرای حکم قلع و قمع موج شکن غیر مجاز بندر دلوار گفت: «هرگونه ساخت و ساز در سواحل استان بوشهر باید دارای مجوز باشد. به گفته او، نظارت و جلوگیری از ساخت و سازهای غیرمجاز از برنامه ها و ماموریت های سازمان بنادر و دریانوردی است و هرگونه ساخت و ساز غیر مجاز تخریب می شود.»

پایگاه اطلاع رسانی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران:

دوشنبه پانزدهم شهر بورما، هیات بلند پایه ای از ارتش کشور ایتالیا به ریاست در یادار روبرتو کیاماچلا جانشین معاون عملیات و رییس اداره روابط بین الملل ارتش ایتالیا به منظور توسعه روابط فی ما بین در ستاد نیروی دریایی راهبردی ارتش با امیر در یادار سیاری دیدار کردند.

ماتا:

سیتیرید در گزارشی نوشت: «دی پی ورلد (ترمینال اپراتور جهانی) یک تفاهم نامه را با هلدینگ خصوصی Summa روسیه که در بخش لجستیک بندری، مهندسی دریایی، نفت و گاز فعال است به امضا رساند.» به موجب این تفاهم نامه توسعه و راه اندازی تکنولوژی های نوین بندری و تحویل کالا در روسیه بر عهده دی پی ورلد خواهد بود.

مارین نیوز:

خانجان الکوزی معاون اتاق تجارت افغانستان با اشاره به این که هند توافق کرده کشتی های غول پیکر خود را به مقصد چابهار راه اندازی کند، گفت: «با توجه به این که این اقدام در رونق این بندر نقشی فوق العاده مهم دارد، باید زودتر نسبت به راه اندازی آن، اقدام کند. راه اندازی این کشتی های غول پیکر در مسیر چابهار و انتقال کالاهای بازرگانی در این مسیر دریایی، به ترانزیت و صادرات و واردات کالا در این بندر رونق خواهد بخشید.»



بهبود بازار فله برها در سال ۲۰۱۷

بر اساس گزارش موسسه IHS انگلیس، نبود ثبات در صنعت چین، خروج بریتانیا از اتحادیه اروپا (Brexit)، رکود در بازارهای نوظهور و جنگ و ناآرامی در منطقه خاورمیانه بر تقاضای محموله‌های فله خشک به شدت تاثیر خواهد گذاشت و شاهد پایان افت قیمت‌ها در بازار کشتی‌های فله‌بر از نیمه دوم سال ۲۰۱۶ خواهیم بود.

بر همین اساس با اجرای برنامه‌های اقتصادی چین در سه ماهه دوم سال ۲۰۱۶ نسبت به سه ماهه نخست سال، حجم محموله‌های جهانی فله و سنگ آهن رشد خوبی نشان داد.

رشد سالانه کشتی‌های سوپرمکس در پایان سه ماهه اول سال ۲۰۱۶، معادل ۶/۶ درصد و در پایان سه ماهه دوم به پنج درصد رسیده است در عین حال ۱/۵ میلیون DWT کشتی فله‌بر اوراق شد و سه میلیون DWT کشتی جدید وارد ناوگان جهانی شد. سفارش ساخت کشتی جدید نیز در این مدت وجود نداشت.

همچنین بر اساس اعلام این موسسه، با شروع سال ۲۰۱۷ میلادی احتمال رونق بازار کشتی‌های فله‌بر به دلیل بهبود اقتصاد اروپا و آمریکا وجود دارد. در سال ۲۰۱۶ نرخ رشد عرضه محموله‌های فله بسیار بیشتر از تقاضا و برابر با ۱/۸ درصد است. اما در سال ۲۰۱۷ شاهد رشد تقاضا برای محموله‌های فله به میزان ۳/۷ درصد خواهیم بود و به این ترتیب برای محموله‌های فله تقاضا از عرضه پیشی خواهد گرفت.



دروری (Drewry) پیش‌بینی کرد:

رتبه اپراتورهای بندری جهان تا سال ۲۰۲۰

بر اساس این گزارش دروری، رتبه‌بندی اپراتورهای برتر تا سال ۲۰۲۰ پیش‌بینی کرد.

رشد تقاضای آهسته که با شرکت‌های حمل و نقل و کشتی‌های بزرگ‌تر همراه شود بنادر کانتینری را از بخش در حال رشد به بخش ارزشی تغییر خواهد داد، اگرچه بازهم سودآور خواهد بود.

دروری با ارایه جدول زیر قصد دارد ترمینال‌هایی را نشان دهد که در آینده نقش تعیین‌کننده‌ای دارند و باعث تحریک بازار خواهند شد.

اپراتور	رتبه از نظر ظرفیت	
	رتبه ۲۰۲۰	رتبه کنونی
Cosco-China Shipping	1st	4th and 8th
APM Terminals *	2nd	2nd
PSA International	3rd	3rd
Hutchison Port Holdings	4th	1st
DP World	5th	5th
Terminal Investment Ltd	6th	6th
CMA CGM **	7th	9th

جدول نشان می‌دهد که کشتیرانی ادغام‌شده جدید کاسکو و کشتیرانی چینی از نظر ظرفیت کلی تا سال ۲۰۲۰ در صدر رده‌بندی اپراتورهای بندری در جهان قرار خواهد گرفت. البته بخش بزرگ‌تر این کشتیرانی در چین قرار دارد.

در بازار جهانی، اپراتورهای ترمینال بین‌المللی با چالش‌های دوگانه کاهش میزان تقاضا و افزایش هزینه عملیات به دلیل تردد شناورهای بزرگ مواجه خواهند شد. در بازارهای سهام نیز، بنادر به‌طور فزاینده‌ای به‌عنوان یک بخش ارزشی به بلوغ رسیده به‌جای یک بخش در حال رشد، دیده می‌شوند.

نیل دیویدسون، تحلیلگر ارشد در این باره گفت: «روشن است که اپراتورهای ترمینال جهانی و بین‌المللی اساساً به بررسی استراتژی‌های خود برای موقعیت بهتر در پروژه‌های سبز می‌پردازند.»

در این گزارش Hutchison Port Holdings که اکنون دارای رتبه اول جهان است، به رده چهارم تا هشتم نزول پیدا خواهد کرد. این اپراتور یک هلدینگ لجستیکی هنگ کنگی است، که در زمینه ارایه خدمات پشتیبانی و مدیریت بنادر و پایانه‌های تجاری فعالیت دارد.

ترمینال‌های APM و ترمینال بین‌المللی PSA رتبه‌های دوم و سوم خود را حفظ خواهند کرد.

در پایان این گزارش آمده است: «با این حال، یک دوگانگی آشکار وجود دارد. از یک طرف بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی محتاط‌تر شده‌اند چرا که آن‌ها در باره کاهش بازده‌شان نگران هستند و از طرف دیگر بعضی از اپراتورها مانند اپراتورهای چینی و Yilport برای ازدیاد دارایی‌هایشان، استراتژی‌های جدید دارند.»

مانا:

سید پیروز موسوی، مدیرعامل شرکت پایانه‌های نفتی ایران با اشاره به افزایش ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام ایران در منطقه خلیج فارس، اظهار داشت: «پس از بهره‌برداری از چهار مخزن جدید در پایانه خارگ در سال گذشته، تا پایان شهریور ماه امسال نیز، ۱۰ میلیون بشکه ظرفیت جدید ذخیره‌سازی نفت خام در گناوه، ایجاد خواهد شد.»

بندر و دریا:

همایش بین‌المللی معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و توسعه پایدار در سواحل مکران بیست و دوم و بیست و سوم آذر ماه ۱۳۹۵ در بندر چابهار برگزار می‌شود. دبیر شورای عالی مناطق آزاد کشور با اعلام این خبر افزود: «بسیاری از شرکت‌های خارجی به این همایش دعوت شده‌اند و تاکنون بیشتر از ۴۰۰ نفر سرمایه‌گذار برای حضور در این همایش اعلام آمادگی کرده‌اند.» در یادار ملک‌زادگان، تصریح کرد: «این همایش برای معرفی ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در سواحل مکران از سوی دبیرخانه ستاد توسعه سواحل مکران با همکاری وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و دستگاه‌های متولی توسعه سواحل مکران برگزار خواهد شد.»

بندر و دریا:

همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی در کرانه‌های اقیانوس جنوب شرق ایران بیست و هفتم و بیست و هشتم مهرماه امسال به‌عنوان رهیافتی نوین برای پیوند اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی در راستای اقتصاد مقاومتی برگزار می‌شود. دبیر اجرایی این همایش در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا با بیان این خبر، گفت: «این همایش از سوی پژوهشگاه شاخص پژوه با همکاری قطب علمی جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس برگزار خواهد شد.»

به گفته سیروس احمدی نوحدانی، قطب علمی جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، یکی از قطب‌های مطرح کشور در سطح وزارت آموزش عالی است و از آن‌جا که مباحث ژئوپولیتیک و جغرافیای سیاسی از مباحث اصلی و حوزه تخصصی اساتید و نخبگان قطب علمی جغرافیای سیاسی است، و همچنین با توجه به لزوم توجه به منطقه چابهار و منطقه جنوب شرق ایران این همایش برگزار خواهد شد.



استفاده از انرژی ساحلی در چین

به گزارش مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و به نقل از پایگاه خبری گرین پورت، ترمینال کانترینی پیشرفته چینگدائو کیانوان یونایتد QQCTUA در چین که ترمینال سرمایه‌گذاری مشترک ای.پی.ال است، یک منبع انرژی ساحلی را مورد آزمایش قرارداد تا از توانایی آن برای پاسخگویی به مقررات جدید چین در زمینه انتشار گازهای گلخانه‌ای اطمینان حاصل کند.

با وجود این که QQCTUA یکی از هفت ترمینال منتخب وزارت حمل و نقل چین برای انجام آزمایش‌های مربوط به استفاده از منبع انرژی ساحلی برای تامین انرژی کشتی‌ها در اسکله نیست، اما این ترمینال به منظور اطمینان از توان عملیاتی خود در تامین انرژی ساحلی در زمان لازم الجرا شدن قوانین، «موضعی پیشگستر» در پیش گرفته است. جیسون وانگ - مدیر اجرایی ای.پی.ال - گفت: «ای.پی.ال به منظور حصول اطمینان از تداوم فعالیت‌های تجاری و کشتیرانی متعهدانه، سعی دارد که به‌طور کامل از قوانین و مقررات پیروی نماید.»

بسیار مهم است که ترمینال‌ها و شناورهای ما برای پیروی از قوانین و مقررات و عملکرد یکپارچه پس از لازم الجرا شدن آن‌ها، از توانایی‌های لازم برخوردار باشند.»

آزمایش منبع انرژی ساحلی شامل استفاده از سیستم قدرت دریایی جایگزین برای تامین انرژی مورد نیاز شناور «ای.پی.ال ژاپن» از ساحل است.

سخنگوی QQCTUA نیز گفت که این ترمینال همکاری خود با ای.پی.ال را ادامه خواهد داد تا اثربخشی این فناوری در کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، سهولت نصب و راه‌اندازی و مدیریت عملیات تامین انرژی ساحلی در ترمینال را مورد بازنگری قرار دهد.

وزارت حمل و نقل چین در نظر دارد تمهیداتی فراهم کند که به موجب آن ۹۱ درصد از کشتی‌هایی که در بنادر مهم این کشور پهلو می‌گیرند بتوانند تا سال ۲۰۲۰ از منبع انرژی ساحلی تغذیه نمایند.

آینده ایران، از سواحل مکران می‌گذرد

عاطفه نامداری

«مکران»، سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است. این منطقه در طول خلیج عمان از راس الکوه در غرب جاسک تا لاس بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان قرار گرفته است. سواحل مکران دروازه طلایی کشور به سوی دریاهای آزاد است که هنوز بهره‌چندانی از آن نبرده‌ایم. یکی از مهم‌ترین قابلیت‌های سواحل مکران، مجاورت آن با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی، همسایگی مستقیم با کشورهای پاکستان و افغانستان، و به‌طور غیرمستقیم با کشورهای آسیای مرکزی است. همچنین استان سیستان و بلوچستان که سواحل مکران در آن قرار گرفته است، در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد. همین ویژگی، منطقه مکران را به عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق مطرح کرده است. بندر چابهار هم یکی از چهارراه‌های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی است. این بندر با بهره‌مندی از موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات دریایی ایران و منطقه دارد. البته نباید از مزیت‌های دیگر این بندر، همچون داشتن آب‌های عمیق در خلیج چابهار و شرایط پهلوگیری کشتی‌های بزرگ چشم‌پوشی کرد.

توسعه سواحل مکران همواره به عنوان یکی از مهم‌ترین راهبردهای پیشرفت کشور در فرمایشات مقام معظم رهبری مطرح شده است؛ ایشان حتی در برخی موارد از این توسعه به عنوان «گنج» یاد کرده‌اند و با تأکید بر توسعه سواحل جنوب شرقی کشور، سواحل مکران را مناطق بسیار مهم و با ظرفیت‌های بسیار خوبی برای پیشرفت کشور دانسته‌اند. اسناد توسعه‌ای، سیاست‌ها و قوانین پشتیبان هم به‌طور مستقیم به این مهم پرداخته‌اند. از جمله آن می‌توان به بند ۲۱ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، ردیف ۳ از بند سیاست‌های کلی آمایش سرزمین ابلاغی مقام معظم رهبری ۱۳۹۰، بند‌های ۳ و ۱۰ از سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی با مضمون محتوایی «تقویت رقابت‌پذیری اقتصاد، ایجاد بستر رقابت بین مناطق و استان‌ها و به‌کارگیری ظرفیت‌ها و قابلیت‌های متنوع در جغرافیای مزیت‌های مناطق کشور و شکل‌دهی بازارهای جدید، و تنوع‌بخشی پیوندهای اقتصادی با کشورهای ویژه با کشورهای منطقه» نام برد. همچنین معاون اول رییس جمهوری توسعه سواحل مکران را از اولویت‌های دولت یازدهم بر شمرده و تأکید کرده است که چابهار می‌تواند به قطب توسعه تبدیل شود. به گفته او برخی از طرح‌های در دست‌اجرا در سواحل مکران استراتژیک و کلیدی است: «دولت در اینکه چابهار باید به یک قطب توسعه تبدیل شود شک ندارد و تلاش خواهد کرد تا ساخت بندر، راه‌آهن و صنایع به سرعت انجام شود.» با توجه به اهمیت این موضوع، ماهنامه بندر و دریا در شماره پیش‌رو پرنده‌ای پیرامون «توسعه سواحل مکران» گشوده است. در این پرونده، با کارشناسان و مسئولان اجرایی حوزه مکران، در زمینه پژوهش و توسعه، بنادر و دریانوردی، شیلات و آبیان، گردشگری و میراث فرهنگی، توسعه تجارت و تسهیل سرمایه‌گذاری خارجی به گفتگو نشستیم. همچنین محورهای توسعه سواحل مکران از سرمایه‌گذاری تا عمل، دوره‌های پسابرجام و اثر گشایش‌های اقتصادی و سیاسی بر روند توسعه سواحل مکران و راهکارها و پتانسیل‌های جذب سرمایه‌گذار در سواحل مکران را از دیدگاه این کارشناسان به‌بوته نقد و بررسی گذاشته‌ایم.

جامعی هم برای این منطقه با هماهنگی تمامی ارگان‌های ذی‌ربط، و وزارتخانه‌های مرتبط در حال تدوین است. تقریباً فکر کنم هر کدام از این وزارتخانه‌ها، وزارت راه و شهرسازی، توسعه و وزارت جهاد، خود مناطق آزاد، برای خودشان طرح‌های مختلفی دارند که در این کمیته جمع‌بندی خواهد شد.»

وابستگی مان را از خلیج فارس
به جاسک منتقل می‌کنیم

به گفته او در حال حاضر مهم‌ترین مسأله شورای عالی مناطق آزاد کشور، منطقه جاسک است که طرح کلی آن تهیه شده است: «در لایحه‌ای که دولت اخیراً به مجلس داد، قرار است هفت منطقه آزاد جدید ایجاد شود، که یکی از آن‌ها منطقه آزاد جاسک است. این منطقه قرار است هاب انرژی منطقه باشد؛ یعنی پالایشگاه‌ها، مراکز پتروشیمی، مخازن نفت و مهم‌تر از همه ترمینال صادرات نفت در جاسک پیش‌بینی شده است. وزارت نفت این موضوع را دنبال می‌کند تا وابستگی مان را از کل خلیج فارس به جاسک بیاوریم. این تمرکز برای کشتی‌های نفتکش از هر نظر با صرفه‌تر و مطمئن‌تر و راحت‌تر است تا بخواهند طول این مسیر را تا خارک برون‌دوبار گردند.»

در یادار ملک‌زادگان افزود: «موضوع دیگر، صادرات گاز به عمان است که پروژه‌های عظیم خواهد بود. علاوه بر این چند پروژه گسترده صنعتی هم پیش‌بینی شده است. چند شهرک صنعتی هم مشخص شده است تا در آن شهرک‌ها صنایع فولاد، آلومینیوم و زیرمجموعه آن‌ها راه‌اندازی شود.»

پای چینی‌ها هم
به مکران باز می‌شود

مشاور شورای عالی مناطق آزاد کشور درباره حضور چینی‌ها در طرح‌های صنعتی منطقه، گفت: «وزارت صنایع، شهر صنعتی ایران و چین را در این منطقه پیش‌بینی و جابجایی کرده است که توافقی نامه‌های آن با چین امضا شده است و خودشان هم برای سرمایه‌گذاری مختلفی برای ایجاد هاب صنعتی به این منطقه آمده‌اند.» او در ادامه با اشاره به فرصت‌های ایجاد شده از سوی دولت یازدهم برای



امیر در یادار محمدحسین ملک‌زادگان در گفتگو با بندر و دریا بیان کرد:

سرمایه‌گذارها ترجیح می‌دهند در مناطق آزاد سرمایه‌گذاری کنند

وابستگی مان را از خلیج فارس به جاسک منتقل می‌کنیم

مشاور شورای عالی مناطق آزاد کشور در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا گفت: «مقام معظم رهبری در دهه ۸۰ بر ضرورت توسعه سواحل مکران تأکید کردند. نخستین حرکت برای این موضوع، جدا کردن محدوده منطقه نیروی دریایی ارتش از خلیج فارس و محول کردن آن به کل نیروی دریایی بود. نیروی دریایی هم در این چند سال در پایگاه‌های مختلف آن جا مثل جاسک، راس میدان و بسابندر مستقر شده است.»

امیر در یادار ملک‌زادگان افزود: «برای توسعه شهرنشینی در سواحل مکران، کارگروه ساماندهی سواحل ایجاد شده است. در راس این کمیته معاون اول رییس جمهوری قرار دارد که جلسات آن به صورت مستمر و دائم در دبیرخانه این کمیته، واقع در وزارت دفاع تشکیل می‌شود. طرح

توسعه سواحل مکران، گفت: «تمامی این پروژه‌ها در دولت تدبیر و امید شروع شده است. طراحی این پروژه‌ها بعد از تأکید مقام معظم رهبری برای توسعه سواحل مکران، در کارگروهی زیر نظر معاون اول رییس جمهوری تشکیل شد. شیلات هم برنامه‌های خاص خودش را دارد که بزرگ‌ترین مرکز آبریزان منطقه در چابهار راه‌اندازی شود.»

در یادار ملک زادگان افزود: «این برنامه‌ها، در انتظار تصویب طرح منطقه آزاد در مجلس است که امیدواریم پس از بررسی در کمیسیون‌های مختلف مجلس، در صحن علنی رای بیاورد و بتوانیم اجرای آن را بر اساس قانون آغاز کنیم.»

سرمایه‌گذارها اعلام آمادگی کردند

او با بیان این که سرمایه‌گذاران زیادی برای حضور در مکران اعلام آمادگی کرده‌اند، گفت: «تعداد زیادی از سرمایه‌گذاران اعلام آمادگی کرده‌اند؛ به‌ویژه سرمایه‌گذاران ایرانی. سرمایه‌گذارانی برای ایجاد مخازن، بانکرینگ و پالایشگاه آماده هستند. حتی جانمایی هم انجام شده است و منتظر تصویب قانون منطقه آزاد جاسک در مجلس هستیم تا کار را آغاز کنیم.»

بایدها به مدیرعامل منطقه آزاد تفویض شود

او با تأکید بر این که کل مدیریت مناطق آزاد، یکی است، افزود: «منطقه آزاد یک قانون دارد و در آن یک تصمیم‌گیری انجام می‌شود. مثلاً الان در جزیره کیش، قشم و چابهار هم شیلات فعالیت می‌کند و هم شهرک صنعتی، اما همه بر اساس قانون منطقه آزاد که کاملاً مشخص است، کار می‌کنند. باید اختیاراتی به مدیرعامل منطقه آزاد تفویض شود تا همه کارها زیر چتر قانون انجام شود. الان در منطقه آبادان و خرمشهر و اروند هم همین طور است.»

در یادار ملک زادگان، تصریح کرد: «وقتی منطقه آزاد ایجاد شد، طرح جامع تهیه می‌شود. طرح جامع به تصویب شورای عالی مناطق آزاد می‌رسد که بیش از ۱۵ وزیر و معاونان وزیر و هیات دولت در آن حضور دارند. این طرح وقتی ارایه و تصویب شد مبنای چارچوب برنامه‌ریزی‌ها خواهد بود و با توجه به قوانین مناطق آزاد، هر کسی فعالیت خودش را در آن چارچوب انجام می‌دهد. اما در کل، مدیرعامل منطقه مسئولیت کلی را دارد و هماهنگی‌ها را انجام می‌دهد.»

مشاور شورای عالی مناطق آزاد کشور، با ابراز خرسندی از هماهنگی بین بخشی نهادها در مناطق آزاد کشور، گفت: «در حال حاضر وضعیت خوب است اما بهتر هم می‌شود. در بعضی مناطق، لازم است دبیرخانه مناطق آزاد ورود پیدا کند و این هماهنگی‌ها را در سطح کل کشور با وزارتخانه‌ها، گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی و... انجام دهد.»

او با اشاره به تغییرات صورت گرفته پس از برجام، افزود: «پس‌برجام برای ما گشایش خیلی خوبی بود. پیش از برجام، اصلاً شرکت‌های خارجی برای همکاری و سرمایه‌گذاری به ایران نمی‌آمدند. شرکت‌های ایرانی که شریک خارجی داشتند هم نمی‌آمدند. اما بعد از پس‌برجام اوضاع تغییر کرد و خیلی‌ها آمدند. گروه‌هایی از آلمان و گروه بزرگی از فرانسه آمدند. قبلاً مراجعه‌کننده خارجی نداشتیم. اما امروز درخواست‌های زیادی به دست ما می‌رسد. همین که تبادل رای‌الی و ارزی راحت‌تر انجام می‌شود، کار برای همه آسان‌تر شده است.»

سرمایه‌گذاران به‌صفت شده‌اند جاسک بهشت آن‌هاست

در یادار ملک زادگان درباره انگیزه‌های حضور سرمایه‌گذاران خارجی در چابهار و جاسک، گفت: «موقعیت جغرافیایی سواحل مکران، بسیار حیاتی و حساس است. تمام کشتی‌هایی که داخل خلیج فارس

می‌روند، مسیر طولانی را اضافه می‌روند، بعد نزدیک به ۱۵۰-۱۶۰ مایل رد می‌شوند و به ابوظبی و دبئی می‌روند. آنجا تخلیه باری می‌کنند. دوباره این راه را بازمی‌گردند که این اصلاً به‌صرفه آن‌ها نیست. مهم‌ترین کار این است که چابهار رونق بگیرد. سرمایه‌گذاران هم این را می‌دانند.»

او از ایجاد بزرگ‌ترین بندر مگا‌پورت بندر جاسک خبر داد و افزود: «قرار است بزرگ‌ترین بندر مگا‌پورت را در همین جاسک ایجاد کنیم. در چابهار هم بندر بزرگی در حال راه‌اندازی است. سرمایه‌گذاران به همه این مسایل آگاه هستند و می‌دانند چه پتانسیل‌هایی در منطقه وجود دارد. کسی که می‌خواهد به منطقه بیاید و سرمایه‌گذاری نفتی کند، می‌داند که این طرح توجیهی، سودآور است و برگشت سرمایه او به راحتی انجام می‌شود. هر چند محدودیت‌هایی هم وجود دارد و باید تضمین‌هایی به سرمایه‌گذاران داده شود. امروز همه سرمایه‌گذاران، به‌صفت هستند. سرمایه‌گذارها می‌دانند که جاسک، مناسب‌ترین جا برای سرمایه‌گذاری است که به خوبی برگشت سرمایه برایشان دارد. این جا بکر است و اگر آباد و فعال شود برایشان خیلی بهتر از داخل خلیج فارس است.»

او درباره تضمین‌هایی که سرمایه‌گذاران از طرف ایرانی خود انتظار دارند، تصریح کرد: «مسایلی باید حل شود. مسایل تبادل ارزی و ریالی آن‌ها از طریق بانکی باید مشخص شود. ما از نظر کلی، تسهیلات، امکانات، واکزاری محل، جانمایی و بررسی طرح‌ها، بان‌ها همکاری می‌کنیم. ولی مسائل قانونی دارند که ترجیح می‌دهند در منطقه آزاد سرمایه‌گذاری کنند، چون برای آن‌ها راحت‌تر است. اگر جاسک، منطقه آزاد شود تمام سیستم، ماشین‌آلات و همه چیز را می‌توانند به‌صورت آزاد و بدون مشکلات گمرکی وارد کنند و کار را شروع کنند.»

کم‌تر از دودرصد جمعیت کشور در سواحل مکران زندگی می‌کنند. در یادار ملک زادگان با انتقاد از سیاست‌هایی که سبب کاهش جمعیت در این منطقه و سواحل مکران شده است، گفت: «می‌گویند ۷۰ درصد کره زمین آب است و حدود ۸۰ درصد جمعیت کره زمین هم در سواحل این آب‌ها زندگی می‌کنند. ۹۰ درصد تجارت کل جهان از طریق این آب‌راه‌هاست. اگر فرض کنید جمعیت کشور ۸۰ میلیون نفر است، حتی دودرصد این جمعیت هم در سواحل مکران نیستند و به‌سه‌چهار هزار نفر نمی‌رسد. ما می‌خواهیم این جمعیت را در دهه آینده حداقل به دوتاسه میلیون نفر برسانیم.»

او تأکید کرد: «طرح بزرگی داریم که بتوانیم به بومی‌ها آموزش بدهیم و نیروهای پروازی نداشته باشیم. برنامه‌هایی هم برای تشکیل هنرستان‌ها، دانشگاه‌ها و جاهای مختلف داریم که همه از نیروهای بومی خواهند بود. این جمعیت، خودش پدافند است و هم دفاع و امنیت و آبادانی بیشتر به همراه دارد. تأکید مقام معظم رهبری هم همیشه همین بوده که این‌جا باید آباد شود.»

سواحل مکران مرکز گردشگری دریایی کشور می‌شود

مشاور شورای عالی مناطق آزاد کشور، با بیان این که سواحل مکران قرار است به‌عنوان مرکز گردشگری دریایی مدنظر قرار بگیرد، تصریح کرد: «سواحل مکران بهترین محل گردشگری دریایی است. برای توسعه گردشگری این سواحل هم برنامه‌هایی داریم که لایحه آن را به مجلس خواهیم برد. قرار است محدوده چابهار تا کوه‌های مینیاتوری که در دنیایی نظیر هستند، و خورهای طبیعی که کرتی یکی از آن‌هاست، گسترش پیدا کند.»

در یادار ملک زادگان با یادآوری این مطلب که هنوز همه طرح‌ها در مجلس تصویب نشده‌است، افزود: «منتظر تأیید مجلس هستیم اما هر طور که شده طرح‌ها را جلو می‌بریم. ما منتظر نمایانیم. اگر در مواردی امکان داشته، زمین را به گردشگری داده‌ایم. این کار اول از سوی خودمان به‌عنوان مدیرعامل منطقه یا منطقه آزاد انجام می‌شد اما حالا آقای جهانگیری به وزارت جهاد کشاورزی برای واگذاری زمین‌ها نامه می‌دهد تا کار به‌سرعت انجام شود.»



وقتی منطقه آزاد
ایجاد شد، طرح
جامع تهیه می‌شود.
طرح جامع به
تصویب شورای
عالی مناطق آزاد
می‌رسد که بیش از
۱۵ وزیر و معاونان
وزیر و هیات دولت
در آن حضور دارند.
این طرح وقتی
ارایه و تصویب شد
مبنای چارچوب و
برنامه‌ریزی‌ها خواهد
بود و با توجه به
قوانین مناطق آزاد،
هر کسی فعالیت
خودش را در آن
چارچوب انجام
می‌دهد. اما در کل،
مدیرعامل منطقه
مسئولیت کلی را
دارد و هماهنگی‌ها را
انجام می‌دهد.



نامساعد منجر به تراکم پایین جمعیت و توسعه نیافتگی این منطقه به لحاظ زراعی شده است. این وضعیت یادآور بررسی های همه جانبه و به استخدام درآوردن تکنولوژی های پیشرفته دستگاه «آب شیرین کن» است. یعنی مدیریت منابع آب منطقه و سرشاخه های رودخانه های بسیار حایز اهمیت است. با این حال برخی مناطق از جمله منطقه چابهار دارای آب و هوای به نسبت مناسب بوده و بادهای موسمی اقیانوس هند موجب تعدیل بادهای داغ عربستان می شود.»

ضرورت جذب سرمایه ورونق تولید و تجارت برای مردم مکران

او با برشمردن پتانسیل ها و قابلیت های سواحل مکران، تاکید کرد: «باید ادعا کنیم که تا کنون به دلیل تمرکزگرایی و توجه بیشتر بر سواحل خلیج فارس، به سواحل ارزشمند مکران عنایت درخور نشده است، حال آن که این سواحل و دسترسی به آب های آزاد از منظر قابلیت ها و کارکردهای ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیک دارای ارزش و اهمیت فراوانی است، تا با جذب سرمایه و رونق تولید و تجارت به ایجاد درآمد برای مردم اقدام کرد.»

به باور جلالی سواحل مکران قابلیت های چشمگیری برای توسعه فعالیت های بندری و بازرگانی دارد: «قابلیت مهم سواحل مکران را می توان وجود ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و امکان استفاده از آن برای توسعه فعالیت بندری و بازرگانی به علاوه نزدیکی مناطق ساحلی این ناحیه با کشورهای جنوبی خلیج فارس و دریای عمان و ارتباط سریع با هند و کشورهای آفریقایی دانست. این منطقه قابلیت های قابل قبول و بکری برای ایجاد و تاسیس بنادر تجاری، ترمینال های نفتی، مناطق آزاد تجاری، صنعتی و توریستی دارد.»

توسعه فرودگاه چابهار برای گسترش گردشگری ضروری است

یکی دیگر از جنبه های کم تر شناخته شده سواحل مکران، بُعد گردشگری است که رییس مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی درباره آن گفت: «سواحل مکران از قابلیت های زیادی در بخش زیبایی های توریستی نیز برخوردار هستند. در نزدیکی محلی که رودخانه باهوکلات به دریای مکران (دریای عمان) می ریزد. جنگل های مانگرو بسیار زیبا و تراکم قابل توجهی از گونه حرا وجود دارد؛ که علاوه بر کارکردهای اکولوژیکی و اقتصادی این اکوسیستم کم نظیر، جاذبه های طبیعی فراوانی در خصوص تنوع زیستی، تنوع رویشی، تنوع گونه ای و تنوع آب و هوایی و ظرفیت های ناشناخته این اکوسیستم را دارد.»

جلالی افزود: «این جنگل ها از تنوع گونه ای بالای پرندگان آبی و همچنین تراکم قابل قبول خود گونه برخوردار است و علاوه بر تلطیف هوای اطراف خود با توجه به وجود فرودگاه بین المللی چابهار می تواند در جذب گردشگران به خصوص در شاخه اکوتوریسم بسیار خوب عمل نماید و موجب تقویت امنیت محلی نیز شود.»

او با اشاره به زیرساخت ها و برنامه های تدوین شده برای توسعه گردشگری در سواحل مکران تصریح کرد: «زیرساخت های مناسبی نیز در منطقه مکران به وجود آمده است. عبور شبکه ای از راه های ارتباطی مهم زمینی و دریایی از مکران، می تواند همچون گذشته اهمیت تاریخی، تجاری و نظامی خاصی به این ناحیه ببخشد. در گذشته این راه ها در جابجایی کالاهای مناطق مختلف نقش مهمی ایفا می کردند.»

جلالی تاکید کرد: «علاوه بر صادرات کالاها و محصولات این ناحیه، کالاهای هند و چین از شرق و یمن، دریای سرخ و افریقا از غرب از طریق مکران به ایران وارد و متقابلا صادر شوند، به طوری که این منطقه به یک واسطه مهم در مبادلات بازرگانی تبدیل شود. همچنین



رییس مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی:

توسعه سواحل مکران اجتناب ناپذیر است

رییس مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا با مروری بر موقعیت استراتژیک سواحل مکران، گفت: «مکران از منظر جغرافیایی سرزمینی ساحلی در جنوب خاوری ایران و جنوب باختری پاکستان است که در طول خلیج عمان از راس الکوهد در باختر جاسک تا لاس بلا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. در گذشته نیز قرار گرفتن مکران در مجاورت شبه قاره هند و دریای عمان از لحاظ تجاری به این ناحیه ارزش زیادی داده بود. رفت و آمد کاروان های تجاری از این ناحیه، به رشد شهرهای بندری همچون بندر تیس و شهرهایی با عملکرد تجاری و بازرگانی چون قصدار، بمپور و فهرج و دیگر شهرهای بزرگ این ناحیه منجر شده بود.»

کازم جلالی با بیان این که سواحل مکران از نظر نداشتن نزولات جوی و داشتن آب و هوای صحرایی به عنوان منطقه ای خشک و نیمه خشک در ایران شناخته می شود، افزود: «اکثر رودهای این منطقه کم آب و فصلی و در بیشتر مواقع سال خشک هستند. عامل کم آبی به همراه نبود کافی خاک و زمین های مناسب برای کشاورزی در این مناطق باعث شده که فعالیت های زراعی در سواحل مکران کم رونق باشد و بیشتر فعالیت های زراعی در این منطقه نیز به صورت غیرمکانیزه انجام شود.»

نماینده مردم تهران، ری و شمیرانات در مجلس شورای اسلامی با تاکید بر ضرورت مدیریت همه جانبه برای توسعه سواحل مکران و جذب جمعیت به این منطقه، تصریح کرد: «در حال حاضر مساعد نبودن شرایط منطقه برای کشاورزی، کم آبی و شرایط اقلیمی

”

قابلیت مهم سواحل مکران را می توان وجود ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و امکان استفاده از آن برای توسعه فعالیت بندری و بازرگانی به علاوه نزدیکی مناطق ساحلی این ناحیه با کشورهای جنوبی خلیج فارس و دریای عمان و ارتباط سریع با هند و کشورهای آفریقایی دانست.

به دلیل این که ارتباط مکران با آب‌های آزاد از طریق دریای عمان و خارج از تنگه هرمز صورت می‌گیرد، مبادلات بین‌المللی از طریق مبادی دریایی استان با سهولت بیشتری انجام می‌پذیرد.»

به گفته این نماینده مجلس، سواحل مکران به سبب قرار گرفتن در هارتلند انرژی، مجاورت با حوزه ژئوپلیتیک خلیج فارس، دسترسی به آب‌های بین‌المللی، مجاورت با کشورهای حوزه دریای عمان و اقیانوس هند و مزیت‌های ترانزیتی مناسب برای خشکی‌های اوراسیا، دارای اهمیت استراتژیک فراوانی در کشور و منطقه است. او درباره ویژگی‌های نظامی و امنیتی سواحل مکران و جنوب شرق ایران گفت: «اگر بخواهیم از منظر امنیت مکران به این منطقه نگاه کنیم مشاهده می‌شود در قسمتی از این سواحل با فقدان وجود ساحل و کشور در طرف مقابل مواجه هستیم که قابلیت تحرک بالایی نیروی دریایی را موجب می‌شود. همچنین ویژگی‌های بخش اعظم این سواحل برای ایجاد پایگاه‌های نظامی ساحلی از سوی دیگر نشان دهنده نقش و کارکرد ژئواستراتژیک این سواحل است. با توجه به موقعیت ویژه مکران از نظر استقرار در کناره دریای عمان و هم‌جواری با گلوگاه استراتژیک تنگه هرمز، این سواحل در دریای عمان زمینه مناسبی را برای تقویت فعالیت‌های نظامی و ایجاد پایگاه‌های دریایی و هوایی فراهم می‌آورد.»

نظام سیاسی باید به توسعه عادلانه همه سرزمین ایران توجه داشته باشد

با این حال، به باور جلالی، نیروی انسانی بومی این منطقه، هنوز آن طور که باید، سهمی در توسعه این منطقه نداشته است: «در کنار فرصت‌های به وجود آمده از توسعه سواحل مکران، با ایجاد فرصت‌های شغلی ضمن حفظ نیروی انسانی بومی موجود، امکان آموزش دایمی نیروی کار و ارتقا مهارت آن‌ها نیز فراهم می‌شود. به این ترتیب ضمن جلوگیری از خالی از سکنه شدن منطقه به جذب جمعیت نیز کمک می‌شود.»

جلالی با اشاره به آمار شاخص‌های اجتماعی در سواحل مکران، ادامه داد: «بر اساس آمارهای موجود، سواحل مکران از منظر بسیاری از شاخص‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، جزء مناطق محروم کشور است و تفاوت‌های آشکاری بین این منطقه با دیگر مناطق کشور است.»

به گفته او شاخص با سوادی با نرخ ۵۷/۱، با سوادی زنان با نرخ ۴۸/۷۷، درصد شاغلان بخش صنعتی با چهار نفر، بالاترین نرخ بیکاری کشور با رقم ۲۷/۷، پایین‌ترین نرخ شهرنشینی در سواحل مکران استان‌های هرمزگان و سیستان و بلوچستان با نرخ ۴۶/۱۲، پایین‌ترین نرخ‌های موجود در بین استان‌های کشور است.

برجام، فرصت خوبی برای حضور سرمایه‌گذاران در مکران فراهم کرده است

رییس مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با انتقاد از وضعیت کنونی توسعه سواحل مکران، افزود: «این منطقه هم‌اکنون از مناطق کمتر برخوردار کشور محسوب می‌شود. سؤال اصلی این است که با وجود ظرفیت‌های فراوان ژئواکونومیک سواحل مکران برای توسعه، مهم‌ترین عوامل توسعه‌نیافتگی این سواحل چیست و چرا تاکنون در نظام توسعه‌ای ایران نقش آفرینی کم‌رنگی داشته و ظرفیت‌های بالقوه‌اش به مزیت‌های بالفعل تبدیل نشده است؟»

کازم جلالی با بیان این مطلب که دوران پس‌ابرجام موقعیت مناسبی برای حضور سرمایه‌گذاران در حوزه‌های مختلف کشور به وجود آمده است، تصریح کرد: «این روند به گونه‌ای بوده است که خیل سرمایه‌گذاران به‌ویژه از کشورهای غربی در ریزنی‌های مختلف نسبت به سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف ایران ابراز علاقه‌مندی کرده‌اند. این در حالی است که با ایجاد زیرساخت‌ها و مشوق‌های

لازم در مکران می‌توان این سرمایه‌ها را به سوی این سواحل ارزشمند سوق داد.»

ابهام در سرمایه‌گذاری مشکل اصلی سرمایه‌گذاران خارجی است

او با تاکید بر ضرورت سرمایه‌گذاری در سواحل مکران برای توسعه این منطقه استراتژیک درباره ابهامات سرمایه‌گذاری در این منطقه، افزود: «وجود ابهام درباره سرمایه‌گذاری خارجی یکی از مشکلات مربوط به موانع قانونی سرمایه‌گذاری است. در همین راستا مناطق آزاد ایران تاکنون نتوانسته‌اند با ایجاد اطمینان در فضای سرمایه‌گذاری زمینه مساعدی را برای سرمایه‌گذاران خارجی فراهم کنند. مثلاً از مواردی که موجب جلب نکردن سرمایه‌گذار خارجی می‌شود، ابهام در چگونگی واگذاری زمین به خارجی‌هاست.»

جلالی افزود: «با وجود تصویب قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی و آیین‌نامه اجرایی نحوه واگذاری زمین و منابع ملی (تصویب‌نامه شماره ۱۶۴۴۸/ت/۲۵۳ ک هیات وزیران مورخ ۱۳۷۳/۲/۱۰) در مناطق آزاد، در دهه هفتاد تاکنون هیچ‌گونه قانون یا آیین‌نامه‌ای که نحوه واگذاری اراضی به سرمایه‌گذاران خارجی در مناطق آزاد را به‌طور مشروح و صریح مشخص نماید، تدوین و تصویب نشده است. این در حالی است که جذب سرمایه‌گذاران خارجی مستلزم اطمینان و آگاهی سرمایه‌گذار از نحوه و مدت زمان تسلط بر اراضی تحت اختیار است.»

او با بیان مفهوم «نیاز به کنش تبعیض‌آمیز» در توسعه سواحل مکران توضیح داد: «در نگاهی ابتدایی صرفه‌های ناشی از مقیاس و گستره سرمایه‌گذاران را هدایت می‌کند تا در مراکز جمعیتی به سرمایه‌گذاری بپردازند. اما اقتضات توسعه عادلانه حکایت از آن دارد که برای ایجاد انگیزه لازم برای سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته توجه بیشتری نظیر تخفیف‌های مالیاتی و پرداخت‌های یارانه‌ای از سوی حاکمیت صورت پذیرد.»

جلالی افزود: «در باره ایجاد هرگونه حمایت یا تبعیض موجه منطقه‌ای، توجه به موقعیت‌ها و ویژگی‌های اقتصادی، جغرافیایی و زیرساخت‌های خاص هر منطقه بسیار حایز اهمیت است. به همین دلیل علاوه بر فراهم کردن امکانات و زیرساخت‌های لازم برای منطقه، لازم است هماهنگی بین فعالیت‌ها و ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه منطقه با اهداف توسعه منطقه فراهم شود.»

باید زمینه‌های سرمایه‌گذاری در مکران را معرفی کنیم رنگین‌کمانی از معادن در سواحل مکران خفته است

او با یادآوری تنوع ابعاد سرمایه‌گذاری در سواحل مکران، تصریح کرد: «گزارش‌ها نشان می‌دهد بر اساس اکتشافات جدید، سواحل مکران در زمینه معادن، از قابلیت بالایی برخوردار است، به طوری که معروف به داشتن رنگین‌کمانی از معادن است و یا قابلیت تولید انرژی‌های تجدیدپذیر و پاک مثل انرژی بادی، خورشیدی و امواج دریا نیز در این منطقه به وفور وجود دارد.»

جلالی درباره فعالیت صنایع نفت و پتروشیمی در این منطقه، گفت: «طرح توسعه پتروشیمی مکران با تجهیز زیرساخت‌های آن می‌تواند وارد فاز عملیاتی شود. همچنین توسعه صنایع فولاد و شیلات که از طرح‌های توسعه‌ای بزرگ سواحل مکران محسوب می‌شود. ضمن آن که ایجاد قطب سوم خودروسازی کشور در بندر آزاد تجاری صنعتی چابهار که مورد تصویب هیات دولت نیز قرار گرفته است.»

روند تکاملی توسعه در سواحل مکران ناموفق بود

او درباره نقش سازمان‌ها و نهاد‌های مرتبط با سواحل مکران و میزان



وجود ابهام درباره سرمایه‌گذاری خارجی یکی از مشکلات قانونی به موانع قانونی سرمایه‌گذاری است. در همین راستا مناطق آزاد ایران تاکنون نتوانسته‌اند با ایجاد اطمینان در فضای سرمایه‌گذاری زمینه مساعدی را برای سرمایه‌گذاران خارجی فراهم کنند. مثلاً از مواردی که موجب جلب نکردن سرمایه‌گذار خارجی می‌شود، ابهام در چگونگی واگذاری زمین به خارجی‌هاست.





**تمرکزگرایی سیاسی
نخستین عامل است
که مانع حضور و
ایفای نقش نهادهای
مردمی و بومی
می شود. همچنین
تمرکز اداری و مالی
و اعتبارات جزئی و
رفت و برگشت ها و
انتظارها برای طی
کردن این فرایند از
سرعت مورد انتظار
در تصمیم ها و
اجرائیات کاسته و
دومین عامل مانع
فعالیت موفق خواهد
شد.**

هماهنگی و تمرکز آن ها بر توسعه آن معتقد است: «باید توجه داشت که بر اساس مطالعات و آمارهای محدود موجود در حوزه مناطق ایران، این جمع بندی وجود دارد که اول جایگاه و رتبه استان ها از منظر سطح توسعه، تاکنون دارای ساختاری با ثبات بوده است به گونه ای که استان های بالای فهرست همواره در بالا و استان های پایین، همواره در انتها قرار داشته اند. همچنین فاصله سطح توسعه استان ها طی سال های گذشته روندی افزایشی داشته است و این وضعیت نه تنها در شرایط امروز که در سال های شروع به کار سازمان برنامه در سال ۱۳۲۷ نیز شناسایی شده و غلبه بر آن از اهداف اصلی برنامه ریزی در ایران بوده است.»

جلالی ادامه داد: «برای مثال نخستین برنامه توسعه نیز با توصیه بر توزیع استانی اعتبارات برای غلبه بر این وضع تلاش ناکامی داشت. همچنین در خصوص نبود تعادل هادر بخش های کشاورزی و صنعت و خدمات و حوزه های اجتماعی اقتصادی و منطقه ای باید به بحث مناطق و نبود تعادل منطقه ای، توجه کافی و درخوری اختصاص داد تا طی یک روند تکاملی توسعه منطقه ای تحقق یافته و ناچار به اهدافی نظیر عدالت و کارایی، کاهش بیکاری، رفع فقر مطلق، ایجاد تعادل ساختاری و تحقق قابلیت های انسانی، دست یافت.»

شکل گیری نظام مدیریت منطقه ای برای توسعه مکران ضروری است

به گفته رییس مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی در بررسی موانع بر سر راه توسعه منطقه ای باید به تجربه ناکامی ها در این زمینه توجه کرد که بیشتر حول این محورها تبیین می شوند: «تمرکزگرایی سیاسی نخستین عامل است که مانع حضور و ایفای نقش نهادهای مردمی و بومی می شود. همچنین تمرکز اداری و مالی و اعتبارات جزئی و رفت و برگشت ها و انتظارها برای طی کردن این فرایند از سرعت مورد انتظار در تصمیم ها و اجرائیات کاسته و دومین عامل مانع فعالیت موفق خواهد شد. به علاوه نبود اعتبارات کافی، سبب کاهش توان مالی و کوچک شدن پروژه ها می شود که در کنار طولانی شدن اجرای پروژه ها سبب نبود اثری معنادار در توسعه مناطق هدف می شود.»

او با تاکید بر ضرورت شکل گیری نظام مدیریت منطقه ای، تاکید می کند: «تعریف سازمان های اجرایی مشخصی برای نظارت و کنترل بر توسعه فضایی و کالبدی منطقه ای مهم است.»



سیاست های منطقه ای نوعاً بین بخشی و بین دستگاهی است و در اجرا از سوی بخش یا دستگاه اجرایی خاص دچار مشکل می شوند. چرا که ساختار سازمانی دولت به شکل عمودی و از بالا به پایین شکل گرفته و امکان هماهنگی بین بخشی و همچنین هماهنگی میان بخش و منطقه وجود ندارد.»

به گفته او ابهام در جایگاه قانونی مسئولیت و نحوه تهیه و نظارت و فقدان تقسیم کار مشخص بین دستگاه های اجرایی عملاً در برخورد با رقابت بین دستگاهی موجب شکل گیری حرکت موازی در تهیه طرح ها و برنامه های منطقه ای می شود. به علاوه نبود شرح وظایف مشخص برای این سازمان ها سبب می شود تا به شدت تابع سلیقه مدیریت حاکم بر آن ها شوند.

جلالی افزود: «همچنین نظام جامع اطلاعاتی یکی دیگر از مشکلات موجود است. نظام آماری کنونی، با وجود نظر قانون گذار نظامی غیرمتمرکز است؛ و دستگاه های اجرایی کشور برای تامین نیازهای آماری خود اقدام به تولید آمار می کنند.»

ایجاد منطقه آزاد مکران فرستی برای توسعه منطقه مکران است

رییس مرکز پژوهش های مجلس در پایان با برشمردن مزایای ایجاد منطقه آزاد مکران، گفت: «در خصوص مزایای ایجاد منطقه آزاد مکران نیز باید بدانیم تشکیل مناطق آزاد بر اساس ماده (۱) قانون چگونگی اداره این مناطق، شامل اهدافی مانند تسریع در انجام امور زیربنایی، عمران و آبادانی رشد و توسعه اقتصادی، سرمایه گذاری و افزایش درآمد عمومی، ایجاد اشتغال سالم و مولد، تنظیم بازار کار و کالا، حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه ای، تولید و صادرات کالاهای صنعتی و تبدیلی و ارائه خدمات عمومی بوده است.»

به باور او، ایجاد منطقه آزاد در سواحل مکران، فرصت های ویژه ای پیش روی این منطقه قرار خواهد داد: «امتیازهای قانونی حاصل از ایجاد مناطق آزاد نیز عبارتند از: آزادی ورود و خروج سرمایه، حمایت و ضمانت سرمایه های خارجی، آزادی عمل در اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی، معافیت مالیاتی بیست ساله، اجازه تاسیس بانک های خارجی، اجازه تاسیس بیمه های خارجی، مشارکت خارجی هادر فعالیت های اقتصادی، برخورداری از مقررات خاص در صادرات، واردات و امور گمرکی، لغو روادید و سهولت در صدور مجوز ورود و اقامت خارجی ها، انتقال سهم داخلی کالاهای تولید شده در این مناطق به سایر نقاط، بدون تشریفات گمرکی و ثبت سریع شرکت ها و مالکیت های صنعتی و معنوی در مناطق آزاد، می شوند.»

با این حال به اعتقاد او پیش شرط هایی برای ایجاد منطقه آزاد در سواحل مکران وجود دارد، که توجه به آن ها ضرورتی انکارناپذیر است: «شرط اصلی ایجاد مناطق آزاد وجود استعداد و توان منطقه ای برای اطمینان از دستیابی به اهداف مورد نظر است و نه تبدیل مناطقی از کشور بدون دستیابی به اهداف مذکور. نکته حایز اهمیت این است که چون تاسیس یک منطقه آزاد بدون وجود زیرساخت های مناسب و لازم منجر به عملکرد ناموفق این مناطق خواهد شد، لازم است تا پیش از تاسیس هر منطقه، مبادرت به تامین زیرساخت های مورد نیاز شود.»

به گفته او توجه به حضور منطقه آزاد چابهار با تجربه چند دهه فعالیت و همچنین تصویب لایحه منطقه آزاد جاسک در دولت، ایجاد منطقه آزاد مکران به نوعی تمهید و توسعه محدوده منطقه آزاد چابهار و جاسک به کل محدوده مکران است که دارای نکات و ابعاد مختلفی است: «تسری قوانین مناطق آزاد در مکران می تواند به تبلور این ظرفیت ها کمک نماید. شرط اصلی موفقیت در این اقدام تهیه طرح جامع پیشنهادی برای ایجاد منطقه، طی مراحل قانونی و اداری موضوع و تامین زیرساخت های مورد نیاز است، وگرنه صرف تصویب قانون ایجاد منطقه آزاد مکران گشایشی خاص و قابل توجه در این منطقه نخواهد داشت.»

آن‌ها دارد، تصریح کرد: «موقعیت استثنایی که بندر چابهار برای توسعه سواحل مکران ایجاد کرده است، نقش مهمی در احیای جاده ابریشم دارد و این توسعه باعث می‌شود تا سرمایه‌گذاری وسیعی در این نقطه از سواحل صورت پذیرد.»

اقتصاد جهانی، ساحلی شده است

آقای افزود: «وجود جمعیت باعث امنیت و حضور سرمایه‌گذاران در منطقه و رونق کسب و کار خواهد شد. به بیان دیگر مسئله اهمیت سواحل مکران از این جهت است که بخش مهمی از کریدور شمال-جنوب از خاک ایران می‌گذرد و مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اشاره به گشایش صورت گرفته پس از اجرایی شدن برجام، گفت: «پس از اجرایی شدن برجام آرامش نسبی بر فضای کشور حاکم شد و چشم‌انداز مثبتی در مورد آینده اقتصادی کشور شکل گرفت. در این راستا تقاضای سرمایه‌گذاران خارجی برای صادرات نفتی و غیره نفتی، کاهش هزینه تجارت خارجی و مبادلات مالی به‌عنوان شریک اقتصادی و امکان دسترسی به دارایی‌های خارجی ایران را برای ما به ارمغان آورد.»

آقای تصریح کرد: «از این‌رو استفاده از فرصت‌ها و ظرفیت‌ها در راستای توسعه ملی با هدف افزایش ضریب امنیتی و تقویت قدرت ملی است. از طرفی با توجه به ساحلی شدن اقتصاد جهانی در دهه‌های اخیر و نیاز کشور به توسعه بنادر و تاسیسات ساحلی و امکانات صنایع مختلف از جمله خودروسازی، پتروشیمی، جاذبه‌های گردشگری در این منطقه ضرورت سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال در منطقه است و این خود توسعه سواحل را در بر خواهد داشت.»

به گفته او فرصت‌های لازم برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی در سواحل مکران فراهم شده و کشور امیدوار است با استفاده از شرایط موجود، توسعه همه‌جانبه و متوازن بیش از گذشته در این منطقه احساس شود.



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان:

باید به دنبال عقد قرارداد همکاری با کشورهای حوزه اقیانوس هند باشیم

سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال منجر به توسعه سواحل مکران می‌شود

آقای افزود: «با توجه به سرمایه‌گذاری‌های جهانی به سمت اقیانوس هند و آینده اقتصاد جهانی از غرب به سمت شرق، اتصال اقیانوس هند و دریای عمان یک فرصت طلایی برای ایران و توسعه سواحل مکران است.»

او با یادآوری این مطلب که ایران در شرق کشور اقدامات مناسبی را در توسعه سواحل آغاز کرده است، گفت: «با اجرای این اقدامات، زمینه سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی فراهم شده است و همچنین ارتباط خوب و مناسب با کشورهای همسایه، ایجاد تفاهم‌نامه‌ها بین ایران و کشورهای منطقه، عامل مهمی در راستای توسعه سواحل مکران است.»

آقای با تاکید بر ضرورت هماهنگی سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با سواحل مکران و تمرکز بر توسعه این منطقه، اظهار کرد: «دستگاه‌های اجرایی باید فعالیت و توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای حوزه اقیانوس هند را در دستور کار خود قرار دهند و به دنبال انعقاد قراردادهای همکاری با کشورهای این حوزه باشند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان افزود: «دولت در قالب قانون و بر اساس مطالعات آمایش سرزمین، بر راهبردهای بلندمدت همچون تمرکززدایی استقرار جمعیت در نقاط استراتژیک و مرزی، توزیع متعادل جمعیت و توسعه اقتصادی اجتماعی فرهنگی تاکید داشته است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا گفت: «موقعیت استثنایی که بندر چابهار برای توسعه سواحل مکران ایجاد کرده است، نقش مهمی در احیای جاده ابریشم دارد.»

بهرروز آقای با اشاره به اهمیت سواحل و راه‌های ارتباطی - دریایی، افزود: «دریا برای ملت‌ها عامل مهم زندگی است. هیچ کشور ساحلی نیست که منفعی در دریا نداشته باشد و مردمی که از دریا دور هستند، فاقد یکی از مهم‌ترین مبادی ارتباطی با دنیای خارج خود هستند چرا که دریا در رشد و زندگی اقتصادی ملت‌ها اهمیتی حیاتی دارد.»

او با تاکید بر این مطلب که منافع کشورهای صاحب دریا ارتباط مستقی با خواسته‌ها، نیازها، توانایی‌ها و فرهنگ



اتصال اقیانوس هند و دریای عمان یک فرصت طلایی برای ایران و توسعه سواحل مکران است.

پاکستان برای ما امتداد دارد) یک اهمیت ژئوپولیتیک در سطح جهانی است.»

**کشتی‌های بزرگ نمی‌توانند از تنگه هرمز عبور کنند
بنادر ایران در چه دو سه هستند**

اوبایادآوری این مطلب که در حال حاضر بنادر اصلی ایران در درون خلیج فارس قرار دارد و از سواحل مکران بی بهره هستیم، گفت: «هرچند در همان خلیج فارس هم بندر بین‌المللی آن چنانی نداریم، بنادر ما همه در سطح بنادر درجه دو سه و بنادری است که به خاطر عمق کم تنگه هرمز و ظرفیت کم آن، کشتی‌های پهن‌پیکر قابلیت عبور از تنگه را ندارند. کشتی‌های باری خیلی عظیم که با فناوری‌های نسل چهارم، کار حمل و نقل بار را در سطح دنیا انجام می‌دهند، به هیچ وجه توان عبور از تنگه را ندارند.»

این استادیار دانشگاه تربیت مدرس افزود: «اگر روی نقشه خطوط ترانزیت دریایی نگاه کنید، می‌بینید هیچ خط ترانزیت دریایی عمده، به سمت سواحل ایران وجود ندارد. فقط یک خط درجه دو دریایی داریم آن هم برای عبور کشتی‌های نفت‌کش و کشتی‌های باری درجه دو و درجه سه با تناژ پایین است. بنادر ایران در حال حاضر به یک تنگنا برای ایران تبدیل شده‌اند، چون صد درصد صادرات هیدروکربور و نفت ما از تنگه هرمز انجام می‌شود. نزدیک به ۸۸ درصد واردات کالاهای ما از تنگه هرمز انجام می‌شود و اگر اشتباه نکنم نزدیک به ۹۲ درصد صادرات کالاهای ما هم از تنگه هرمز انجام می‌شود.»

بنادر خلیج فارس

برای ایران تنگنای ژئوپولیتیک ایجاد کرده است

اوبابراز ناخرسندی از وابستگی شدید بازرگانی ایران به تنگه هرمز، گفت: «ما به طور کامل وابسته به تنگه هرمز هستیم و این وابستگی در صورت بروز هرگونه بحرانی، جنگ، درگیری، بحران، هرگونه تنش که در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی، حتی اگر خود ایران هم بخواهد تنگه را به هر دلیلی ببندد، نخستین ضربه را به ایران می‌زند. یعنی تمام شریان حیاتی ایران بسته می‌شود. بنادری هم که در خلیج فارس داریم، مثلاً بندر امام خمینی (ره)، این بندر در انتهای خلیج فارس و تقریباً ۳۰ کیلومتر در درون یک رودخانه پیش می‌رود و عملاً کشتی‌های باری بزرگ نمی‌توانند آن‌جا حرکتی داشته باشند. طراحی بندر امام خمینی (ره) ۱۵۰ تا ۱۶۰ سال پیش توسط بریتانیایی‌ها انجام شد و در آن زمان ایده مکان‌گزینی این بندر ایده امنیتی بود. این که بندر در جایی باشد که نیروهای رقیب و دشمن، توان حمله و ضربه زدن به آن را نداشته باشند. شاید در آن زمان این مکان‌گزینی مناسب بود اما در زمان حال که پیوندهای اقتصاد جهانی خیلی محکم شده و کشورها، ارتباط دریایی خیلی وسیع و گسترده‌ای با هم پیدا کردند و الان بیشتر ارتباط و مبادله کالا و فکر و اندیشه از طریق دریا انجام می‌شود این بنادر دیگر جوابگو نیستند.»

به گفته او بنادر خلیج فارس، برای ایران تنگنای ژئوپولیتیک ایجاد کرده است: «ما معتقد هستیم ایران باید مبادی ورود و خروج کالاهایش را از خلیج فارس بیرون آورد، و این کار باید تحت هر شرایطی انجام شود. یعنی این یک الزام ژئوپولیتیک است. اگر این کار را نکنند مسلماً ایران دچار مشکل جدی خواهد شد و از استفاده از ظرفیت‌های منطقه‌ای باز می‌ماند.»

احمدی نوحدانی افزود: «ایران می‌تواند یک کشور آب پایه باشد، می‌تواند یک کشور دریایی باشد چون ما در شمال و در جنوب، سواحل گسترده دریایی داریم، به‌ویژه در جنوب، تمام کرانه‌های جنوب و مرزها جنوبی ایران، ساحل هستند. ایران اگر به خوبی می‌توانست در طول تاریخ از این بنادر و سواحل استفاده کند، توانسته بود یک قدرت دریایی خوب ایجاد کند. اما مشکل این



**رویکرد توسعه‌ای باید از خلیج فارس به
سواحل مکران تغییر کند**

دکتر سیروس احمدی نوحدانی:
وابستگی به تنگه هرمز، ایران را دچار بحران خواهد کرد

استادیار جغرافیای سیاسی و ژئوپولیتیک دانشگاه تربیت مدرس در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا ضعف دانش ژئوپولیتیک مدیران را دلیل اصلی توسعه نیافتگی مکران دانست و گفت: «از دوره پیش از انقلاب، اهمیت سواحل مکران مشخص بود، سرمایه‌گذاری‌های کلانی در منطقه انجام شد. ساخت بندر چابهار در همین راستا بود. پس از انقلاب هم چند سالی کشور درگیر جنگ بود ولی بعد از آن، مقامات عالی‌رتبه کشور، از جمله مقام معظم رهبری از سال ۱۳۷۰ بر استفاده از سواحل جنوب شرقی ایران، سواحل مکران تاکید داشتند، ولی تا به حال این سواحل فراوری نشده و به خوبی مورد استفاده قرار نگرفته است.»

دکتر سیروس احمدی نوحدانی با بیان این مطلب که سواحل مکران در این سال‌ها مغفول مانده است، افزود: «ما علت را در ضعف دانش ژئوپولیتیک مدیران کشور می‌دانیم. از این نظر که چه مدیران منطقه و چه مدیران سیاسی و اقتصادی، با نقش ژئوپولیتیک این سواحل آشنا نیستند. منطقه مکران، یک از مناطق استراتژیک در اقیانوس هند است. بیش از ۲۲ کشور در حاشیه اقیانوس هند وجود دارند که قدرت منطقه‌ای این منطقه هندوستان است و ایران قدرت درجه دو است. همچنین پاکستان و آفریقای جنوبی و کشورهای دیگر را داریم که در منطقه سطوح مختلفی از قدرت دارند. اهمیت جهانی منطقه مکران و به‌ویژه بندر چابهار (سواحل مکران) از جاسک تا مرز



ما معتقد هستیم
ایران باید مبادی
ورود و خروج
کالاهایش را از
خلیج فارس بیرون
آورد، و این کار باید
تحت هر شرایطی
انجام شود. یعنی
این یک الزام
ژئوپولیتیک است.
اگر این کار را نکنند
مسلماً ایران دچار
مشکل جدی خواهد
شد و از استفاده از
ظرفیت‌های منطقه
باز می‌ماند.

است که ایرانی‌ها در طول تاریخ، هر زمان به آب رسیدند همان‌جا متوقف شدند. شاید ترس و هراس ناشناختگی که ایرانی‌ها نسبت به آب داشتند، سبب شد وارد آب نشوند و در نتیجه از ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های موجود در آب هم نتوانستند استفاده کنند. اما این نگرش باید تغییر کند. یعنی ایران از زمان هخامنشیان یک کشور خشکی‌پایه بود که تا الان هم ادامه پیدا کرده است. با توجه به الزامات جدید و الزامات روز باید برای دریا پایه شدن کشور، سرمایه‌گذاری وسیعی انجام شود.»

چابهار می‌تواند به‌بهشت گردشگران منطقه تبدیل شود

به گفته او منطقه مکران علاوه بر اهمیت استراتژیک سیاسی، اقتصادی و نظامی در بعد گردشگری هم پتانسیل‌های بالایی دارد: «از نظر اقتصاد گردشگری، منطقه خلیج فارس، منطقه‌ای خشک دارای رطوبت بالاست. میزان گرمایش آفتاب در آن‌جا خیلی زیاد است. عمق آب کم است. آب منطقه بیشتر آب فلات قاره است. آبی که از اتصال به آب‌های جهانی به صورت مستقیم محروم است. اما منطقه چابهار چون تداوم جنوب شرق آسیاست و زبانه بیرونی جنوب شرق آسیاست، از آب و هوای منطقه جنوب شرق و شبه قاره هند برخوردار است. چرا گفتند چابهار؟ مشخص است. به خاطر این که چهار بهار یعنی در هر فصلی که آنجا وارد شوید، هوای مطبوعی دارید، میزان شرجی هوا خیلی کم است. میزان سربیزی منطقه در حد مناسبی است و آب منطقه آب اقیانوسی است. عمق سواحل، مناسب است و سواحل صخره‌ای نیست و برای شنا و قایقرانی، اعم از قایق‌های کوچک و جت اسکی و ورزش‌های آبی و توریستی تا کشتی‌های بزرگ و پهپن‌پیکر مناسب و قابلیت استفاده دارد.»

به گفته او منطقه چابهار می‌تواند گردشگران مناطق خشک شبه جزیره و منطقه خاورمیانه را در زمان گرما و تابستان به سمت خودش جلب کند و در فصل زمستان می‌تواند از گردشگران مناطق سردسیری اروپا و سیبری و روسیه و نقاط سردسیر پذیرایی کند.»

باید حداقل سه بندر درجه یک در مکران ایجاد شود

یکی دیگر از ضرورت‌هایی که در منطقه مکران از آن غفلت شده است، از دیدگاه این استاد ژئوپلیتیک، موضوع امنیت است: «منطقه سیستان و بلوچستان و چابهار مردم خون‌گرمی دارد. مردمی که از نظر قبیله‌ای و طایفه‌ای، فرهنگ خوبی دارند. اگر در این منطقه کار اقتصادی خوبی انجام شود و اگر فقر و بیکاری نباشد، امنیت خود به خود توسط مردم تأمین می‌شود. حضرت رسول هم می‌فرمایند که هر جا فقر وارد شد دین خارج می‌شود. خیلی از ناامنی‌هایی که در منطقه وجود دارد، اشرار یا قاچاق مواد مخدر، قاچاق کالا، به خاطر نبود شغل است. به خاطر این که از پتانسیل‌های منطقه استفاده نشده. ساحل نشین، محل درآمدشان، دریاست. اگر ساحل نشین نتواند از دریا ارتزاق کند، بالاخره باید زندگی را بچرخاند. همان‌طور که مقام معظم رهبری چند سالی است که با شدت روی سواحل مکران، سواحل جنوب شرق ایران جلب شده و تا کایدات داشته که مسئولان، قوه مجریه، قوه قضاییه، قوه مقننه هم نسبت به این منطقه هم توجه نشان دهند.»

دکتر احمدی نوح‌دانی که دبیر اجرایی همایش فرآوری پتانسیل‌ها در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرقی ایران نیز هست، یکی از اهداف برگزاری این همایش را توجه به منویات رهبری برای بهبود شرایط زندگی و اشتغال مردم ساحل نشین دانست و گفت: «یکی از اهداف اصلی ما از برگزاری این همایش این است که بتوانیم منویات مقام معظم رهبری را در بخش اجرایی، در بخش تصمیم‌گیری و قانون‌گذاری و حتی در بخش قوه قضاییه بیشتر معرفی کنیم تا

مسئولان هم متوجه شوند که لازم است رویکرد و سیاست جدیدی نسبت به آن منطقه با دلایل ژئوپلیتیکی و اقتصادی انجام شود. مجلس باید نسبت به منطقه، حساسیت نشان دهد. باید طرح‌هایی در منطقه جنوب شرق ایران در نظر گرفته شود. اگر این کار صورت نگیرد، خطر بزرگی ایران را تهدید می‌کند.»

او با یادآوری سرمایه‌گذاری چینی‌ها در بندر گوادر پاکستان، تصریح کرد: «در همسایگی ما پاکستان، با کشور چینی قرارداد بسته و چینی‌ها در حال بهسازی بندر گوادر، در نزدیکی مرز ایران هستند. اگر چینی‌ها این سرمایه‌گذاری خود را گسترش دهند و موفق شوند که خط حمل و نقل دریایی را به پاکستان ببرند، در آن زمان ما ارزش اقتصادی و ارزش ژئوپولیتیک جنوب شرق کشور را به طور کامل از دست می‌دهیم و وابسته به پاکستان خواهیم شد. برای این که جلوی این وابستگی را بگیریم، لازم است که مکان‌گزینی سریعی انجام دهیم. ما در این منطقه حداقل نیاز به سه بندر درجه یک داریم. این بنادر باید ساخته شود، باید پروژه‌های عظیم در آن‌جا با سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی صورت گیرد. هر چند دولت هم اقداماتی را با هندی‌ها در چابهار انجام داده است. منطقه چابهار محل تلاقی دو کریدور از سه کریدور ترانزیت بین‌المللی است. اگر نتوانیم این پتانسیل را فرآوری کنیم و نتوانیم از ظرفیت آن در زمان خودش استفاده کنیم، رقیب ما در حال سرمایه‌گذاری در آب‌های سرزمینی خودش خواهد ماند.»

این استاد دانشگاه با بیان این که افغانستان، تاجیکستان، قرقیزستان و حتی ترکمنستان تلاش می‌کنند راه‌های ترانزیتی را از کشورهای خود عبور دهند و ایران هم باید از پتانسیل‌های شرق کشور برای ترانزیت بهره بگیرد، گفت: «این کشورها هیچ تمایلی ندارند مبادلات خود را از خاک روسیه انجام دهند. چون برخی از این کشورها، جدا شده از شوروی سابق هستند و تمایل ندارند خود را بیش از حد به روسیه فعلی وابسته کنند. در نتیجه تمایل دارند داد و ستد و ترانزیت کالای آن‌ها از مسیر ایران انجام شود. در مسیر شرق هم چین قرار گرفته است که این کشورها تمایلی به حضور در آن ندارند. در نتیجه مناسب‌ترین و بهترین راه، کریدور شمال جنوب است که از بندر چابهار بگذرد.»

سرمایه‌گذاری، امنیت می‌آورد باید ظرفیت ترانزیت ریلی را افزایش دهیم

احمدی نوح‌دانی با اشاره به ظرفیت ترانزیت ریلی ایران و ضرورت افزایش این ظرفیت، تصریح کرد: «ظرفیت ترانزیت ریلی ما در کل کشور حدود ۲۰ میلیون تن در سال است که قابلیت افزایش به ۱۰ برابر یعنی ۲۰۰ میلیون تن را دارد. ما می‌توانیم ترانزیت بیشتر کشورهای CIS آسیای مرکزی، افغانستان و همچنین کشورهای قفقاز، ارمنستان، آذربایجان را انجام دهیم و بعد به آب‌های بین‌المللی متصل شویم. در این صورت وقتی پروژه‌های اقتصادی در منطقه شروع شود، خواه ناخواه اشتغال و درآمدزایی افزایش پیدا می‌کند. وقتی اشتغال و درآمدزایی افزایش پیدا کند، اهالی بومی که مهاجرت کرده‌اند، به این منطقه بازمی‌گردند. سرمایه‌گذاری امنیت می‌آورد. جایی که سرمایه‌گذاری آن هم با حجم زیاد شروع شود، خود سرمایه‌گذاران امنیت منطقه را تضمین می‌کنند. یعنی وقتی سرمایه‌گذاری منطقه را بین چند قدرت جهانی، هندی، چینی‌ها و اروپایی‌ها به رقابت بگذاریم، روسیه، کره و ژاپن را هم بیاوریم و هر کدام بخشی از کار را سرمایه‌گذاری کنند، خود این‌ها هم امنیت منطقه را برقرار می‌کنند. یعنی اگر بین ایران و یک قدرت جهانی مثل آمریکا، هر بحرانی هم صورت گیرد امنیت این منطقه تضمین شده است چون این کشورها در این جاسرمایه‌گذاری دارند، نیرو دارند، پروژه دارند، خودشان امنیت منطقه را حفظ می‌کنند. ما معتقد هستیم که با سرمایه‌گذاری، ضریب امنیت در منطقه افزایش پیدا می‌کند.»



اگر چینی‌ها این سرمایه‌گذاری خود را گسترش دهند و موفق شوند که خط حمل و نقل دریایی را به پاکستان ببرند، در آن زمان ما ارزش اقتصادی و ارزش ژئوپولیتیک جنوب شرق کشور را به طور کامل از دست می‌دهیم و وابسته به پاکستان خواهیم شد.

ایجاد اتاق فکر برای توسعه همه جانبه مکران ضروری است

شده، بهره‌برداری کند و در آینده‌ن چندان دور می‌بینیم که رقبا دست ما را می‌بندند، عرصه را می‌بایند و ما به کشورهای ضعیف‌تر منطقه وابسته می‌شویم.»

مرجع‌ی برای یکپارچه کردن فعالیت‌های توسعه‌ای در مکران وجود ندارد

به گفته احمدی نوح‌دانی در حال حاضر هیچ سازمان و مرجع‌ی برای یکپارچه کردن این فعالیت‌ها وجود ندارد: «در منطقه، سازمان‌های زیادی فعال هستند. بخش‌های امنیتی، ارتش جمهوری اسلامی، سپاه پاسداران، منطقه آزاد چابهار، سازمان بنادر، شیلات، سازمان‌های مختلفی آنجا کار و همکاری می‌کنند. بالاخره این‌ها سازمان اداری خود را دارند، زیر نظر دولت و دیگر سازمان‌ها هر کدام وظایفی دارند که وظایف خود را به خوبی انجام می‌دهند. اما نیاز است که این‌ها همه هماهنگ شود. به‌ویژه این‌که می‌خواهد سرمایه‌گذاری‌های جدید صورت گیرد و مهم این‌که رویکرد کشور، رویکرد توسعه‌ای کشور باید عوض شود. رویکرد توسعه‌ای از درون خلیج فارس، باید به سواحل مکران بیاید. برای تعویض این رویکرد، یک همت و عزم ملی نیاز است.»

به اعتقاد او برای رسیدن به همت و عزم ملی باید دیدگاه تغییر کند و زمینه‌سازی مناسبی انجام شود: «حتی این‌که ما چه کشورهایی را برای سرمایه‌گذاری بباوریم، نیاز به مطالعه دارد. به این نیاز دارد که گروه مطالعاتی قوی در تصمیم‌گیری‌ها حضور داشته باشند که ژئوپولیتیک جهانی را بشناسند، دارای بینش ژئوپولیتیک باشند، رقابت قدرت‌های جهانی را در سطوح مختلف بشناسند و بدانند هرگونه حرکت ما در منطقه چابهار، در منطقه سواحل جنوب شرق ایران، در معادلات جهانی تأثیر می‌گذارد. با شناخت این مساله باید رقبا یا سرمایه‌گذاران را دعوت کنیم. این طور نیست که بدون مطالعه، فلان کشور را دعوت کنیم، یک سری پروژه هم به او بدهیم. بدون این‌که مسایل و ارزش‌های ژئوپولیتیک و جغرافیایی را در نظر گرفته باشیم. این سرمایه‌گذاری‌ها بعد از مدتی بیهوده خواهد شد.»

استادپار جغرافیای سیاسی و ژئوپولیتیک دانشگاه تربیت مدرس با یادآوری این مطلب که ایران یکی از کشورهای است که وارد دوره خشک‌سالی شده است، گفت: «این چرخه خشک‌سالی، سراسر کشور ما را در بر می‌گیرد. از درون فلات و مناطق مرکزی این خشک‌سالی شروع شده و به صورت موج به سمت مرزهای پیش می‌رود. این مشکلات، کم‌کم روی سیستم سیاسی بار و فشار خواهد آورد و سیستم سیاسی کشور را دچار مشکل خواهد کرد. برای برون رفت از این مشکلات نیاز داریم مناطق جدیدی را به مناطق توسعه، حمل و نقل، استفاده از ظرفیت‌ها و ایجاد درآمد و اشتغال اضافه کنیم. امروز منطقه‌ای بکر و دست نخورده داریم که کاملاً ظرفیت این را دارد تا یک منطقه جدید اشتغال، منطقه جدید درآمدزایی و ثروت‌زایی، حتی ایجاد آب شیرین برای کشور باشد. سرمایه‌گذاری در سواحل جنوب شرق ایران، از چندین بُعد به نفع کشور است. صنایع می‌توانند در این منطقه مستقر شوند. در این منطقه آن قدر آب داریم که با سیستم‌های آب‌شیرین‌کن، می‌توانیم آب مورد نیاز نقاط مرکزی کشور و شهرها و مناطقی که دچار بحران آب هستند را تامین کنیم. مردمی که الان در مناطق مرکزی با کمبود آب زندگی می‌کنند، از دولت انتظار دارند که آب مورد نیازشان را تامین کند. اگر آب نباشد، دام و کشاورزی از بین می‌رود، درآمد از بین می‌رود. انسان‌ها یا کوچ می‌کنند یا دچار نارضایتی عمومی می‌شوند. در نتیجه باید بدانیم الان منطقه‌ای بکر و دست نخورده با ظرفیت‌های بسیار بالایی داریم که می‌تواند مرکز تولید ثروت و اشتغال در کشور باشد. ما اصرار داریم که هر چه زودتر پیش از این‌که رقبا در منطقه به نتیجه برسند، ایران از این فرصت تاریخی و ژئوپولیتیکی استفاده کند. اگر این فرصت را از دست بدهیم، ممکن است در چند سال آتی حسرت بخوریم.»

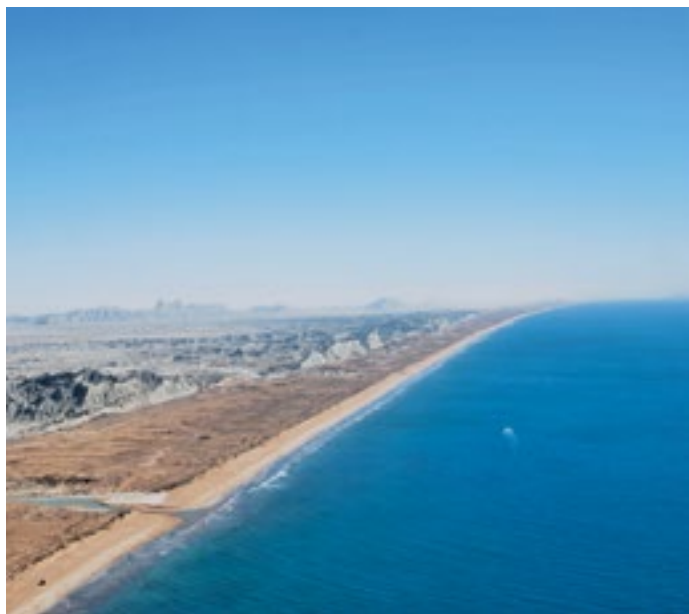
او با تأکید بر ضرورت شکل‌گیری اتاق فکر و مرکزی برای بررسی پتانسیل‌های سواحل مکران و برنامه‌ریزی برای آن، گفت: «باید محوریتی در مجموعه دولت به وجود بیاید. باید یک سازمان، یک اندیشکده، یک پژوهشکده و یک مرکز به‌عنوان اتاق فکر داشته باشیم تا محوریت سازمان‌دهی و مدیریت توسعه مکران را بر عهده بگیرد. توسعه سواحل مکران مساله‌ای ملی است؛ حجم سرمایه‌گذاری‌هایی که در منطقه نیاز است از توان ملی کشور خارج است. یعنی ما با فروش نفت، به‌تنهایی نمی‌توانیم این سرمایه‌گذاری‌های کوتاه و میان‌مدت را انجام دهیم. بلکه لازم است که مشارکت‌کنندگان و دوستان خارجی را هم همراه داشته باشیم. برای این کار، جزیره‌ای کار کردن نمی‌دهد. مانند این است که سازمانی با هندی‌ها صحبت کند، گروهی با کره‌ای‌ها و گروهی با افغان‌ها. این‌ها معمولاً به نتیجه نمی‌رسد.»

احمدی نوح‌دانی با اشاره به این مطلب که سازمان شیلات، سازمان بنادر، منطقه آزاد و سازمان‌های دیگر هر کدام بخشی از کار را جداگانه بر عهده گرفته‌اند، گفت: «رشته‌ها ما جغرافیای سیاسی است، جغرافیای سیاسی هم علم کشورداری است. باید بدانیم چنین سازمان‌ها چگونه انجام شود که موجب افزایش قدرت ملی شود. موجب افزایش توان و ظرفیت کشور شود. وقتی می‌بینیم کارها جزیره‌ای انجام می‌شود، هر سازمانی می‌خواهد در راستای وظایف خودش کاری انجام دهد. چون جزیره‌ای انجام می‌شود، هیچ سازمانی، اهدافش با سازمان دیگر هم‌خوانی ندارد و با هم برای یک هدف مشترک پیش نمی‌روند، چه بسا کارهای خوبی را جزیره‌ای انجام می‌دهند ولی در مجموع برای منطقه نمی‌تواند موجب افزایش قدرت ملی شود. برای همین است که می‌گویم حتماً باید یک سازمان و یک اندیشکده باشد که این کارها و این فعالیت‌های عمرانی و توسعه‌ای در منطقه را چون می‌خواهد شروع شود و حجم عظیمی از کار هم باید در منطقه شروع شود.»

او تأکید کرد: «باید تمام این کارها به‌صورت سیستماتیک، برنامه‌ریزی شود. به‌صورت یک کل از واحد انجام شود و همه در جهت یک هدف پیش بروند. این نباشد که به هر سازمانی بودجه‌ای در راستای اهداف خودش بدهیم و عملاً در میان مدت، نتایج هر کدام از این‌ها کارهای هم‌راختنی کند و می‌بینیم که منطقه رشد نمی‌کند. منطقه درآمدزا نیست. هیچ کدام نمی‌توانند از سرمایه‌گذاری انجام

”

باید تمام این کارها به‌صورت سیستماتیک، برنامه‌ریزی شود. به‌صورت یک کل از واحد انجام شود و همه در جهت یک هدف پیش بروند. این نباشد که به هر سازمانی بودجه‌ای در راستای اهداف خودش بدهیم و عملاً در میان مدت، نتایج هر کدام از این‌ها کارهای هم‌راختنی کند و می‌بینیم که منطقه رشد نمی‌کند.





دانشگاه صنعتی شریف



بزرگوارترین نهاد علمی ایران

کنفرانس بین المللی ناوبری

1st INTERNATIONAL AND 2nd IRANIAN NAVIGATION CONFERENCE 2016

۲۰ و ۲۱ آذر ۱۳۹۵

10 , 11 DECEMBER 2016



حامیان:



چاپ مقالات برتر در مجلات ISI و علمی پژوهشی:

- نشریه مهندسی هوانوردی • مجله علمی پژوهشی مهندسی دریا
- مجله علوم و مهندسی هوافضا JAST

تاریخ‌های مهم:

- مهلت ارسال مقالات: ۳۰ شهریور ۱۳۹۵
- اعلام پذیرش مقالات: ۳۰ مهر ۱۳۹۵
- آخرین مهلت ثبت نام: ۱۴ آذر ۱۳۹۵
- تاریخ برگزاری کنفرانس: ۲۰ و ۲۱ آذر ۱۳۹۵

محل برگزاری کنفرانس:

جزیره کیش - پردیس بین الملل دانشگاه صنعتی شریف

محورهای اصلی و تخصصی:

- ناوبری - سنسورها و سخت افزار
- ناوبری - الگوریتم‌ها و روش‌ها
- ناوبری - کاربردها (هوافضا، دریا، خودرو، نقشه برداری)

دبیرخانه کنفرانس:

تهران، خیابان آزادی، دانشگاه صنعتی شریف
 پژوهشکده علوم و فناوری شهید احمد کاظمی
 تلفن: ۶۶۱۵۶۰۳۲، شماره: ۶۶۱۵۶۰۲۹

<http://inc2016.ir>

Email: info@inc2016.ir

[@inc2016conference](https://twitter.com/inc2016conference)





برگزاری اولین دوره آموزشی خن کاری در بنادر کشور

مرضیه نوری

بندر هر چه قدر هم که بزرگ و وسیع باشد، اسکله‌های متعدد و تجهیزات پیشرفته و به‌روز داشته باشد، بدون کارگران خن کار، بندر نمی‌شود! اگر کسانی نباشند که محموله‌ها و کانتینرها را به داخل خن یا انبار کشتی‌ها ببرند و جاسازی کنند یا بار کشتی‌ها را تخلیه کنند و به انبارهای بندر منتقل کنند، آن وقت رفت‌وآمد کشتی‌ها به بندر مفهوم پیدا نمی‌کند. عملیات بندری مختل می‌شود و همه چیز به هم می‌ریزد اما همیشه کارگران خن کار، بوده‌اند و کار کرده‌اند و زحمت کشیده‌اند و زیر آفتاب سوزان عرق ریخته‌اند آن هم با کم‌ترین حقوق و امکانات و تجهیزات و صدای اعتراضی هم از آن‌ها به گوش کسی نرسیده است، هرگز بارها روی زمین نمانده و به همین دلیل است که هیچ وقت دیده نشده‌اند؛ و شاید به فکر کم‌تر کسی هم رسیده باشد که این کار هم مانند دیگر مشاغل بندری، کاری تخصصی است و این کارگران هم نیاز به آموزش و بازآموزی دارند. برگزاری دوره آموزشی در بنادر کشور چیز عجیب و پیچیده‌ای نیست اما وقتی گروه هدف آن کارگران خن کار باشند و مدرسان آن هم از یک کشور خارجی به ایران آمده باشند، آن وقت چنین رویدادی تبدیل به سوژه خبری می‌شود.



خن کاری، شغلی کاملاً تخصصی است

مدیران شرکت خدمات بازرگانی و بندری خلیج پژم، جزء معدود افرادی هستند که خن کاری را شغلی تخصصی می‌دانند و معتقدند که صاحبان این حرفه هم مانند حرفه‌های دیگر باید آموزش ببینند. بنابراین آستین‌ها را بالا زدند و برنامه‌ریزی برای برگزاری دوره آموزشی برای این گروه از کارگران را آغاز کردند. تلاش‌هایشان هم بی‌نتیجه نماند و آن‌ها توانستند با همکاری اساتیدی مجرب از کشور بلژیک دوره آموزشی «ایمنی تخلیه و بارگیری و بسته‌بندی کالا» را از نوزدهم تا بیست و ششم تیرماه سال جاری در بندر شهید رجایی برگزار نمایند.

لطف‌الله متقی که فارغ‌التحصیل مقطع کارشناسی ارشد در رشته مدیریت حمل‌ونقل بین‌المللی در یایی دانشگاه آنتورپ بلژیک است و در راه‌اندازی دوره آموزشی کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) تهران نیز نقش مهمی را بر عهده داشته



متقی خن کاری را شغلی پرریسک و خطرناک می‌داند و معتقد است کارگرانی که در این بخش مشغول به کار هستند، همیشه در معرض حوادث گوناگون قرار دارند

شرایط کاری سخت و طاقت‌فرسا

و همچنین دوره آموزشی «ایمنی در پایانه‌های کانتینری» را در بلژیک برنامه‌ریزی و به نمایندگی از شرکت خلیج پژم، عهده‌دار برگزاری این دوره آموزشی در بندر شهید رجایی شده است.

او از سختی کار خن کاران می‌گوید از وضعیت کارگرانی که مجبور هستند در شرایط سخت و طاقت‌فرسا در گرمای بالای ۵۰ درجه تابستان در بنادر کار کنند، بدون این که حتی استخدام باشند و از خدمات بیمه‌ای بهره ببرند. متقی خن کاری را شغلی پرریسک و خطرناک می‌داند و معتقد است کارگرانی که در این بخش مشغول به کار هستند، همیشه در معرض حوادث گوناگون قرار دارند اما هرگز درست آموزش ندیده‌اند و هر آن چه آموخته‌اند، تجربی بوده است: «مدیران شرکت خلیج پژم همیشه از



”
در سال ۱۳۶۰، یعنی ۳۵ سال پیش مزدی که در ازای تخلیه یا بارگیری یک تن کالا به این افراد پرداخت می شد حدود ۱۴ تا ۱۵ تومان بوده که تقریباً معادل یک دلار آن زمان محسوب می شده است و اکنون یعنی در سال ۱۳۹۵ هم ارزش کار آن ها برای جابه جایی یک تن کالا ۳۴۰۰ تومان است که باز هم معادل همان یک دلار است

در حال حاضر حقوق کارگران خن کار در منطقه خاورمیانه، سه دلار است: «وقتی ارزش کار این افراد از نظر شرکت های کشتیرانی هیچ تغییری نکرده، طبیعی است که کیفیت کار آن ها ارتقا پیدا نکند و همچنان بر اساس استانداردهای ۳۵ سال پیش باشد.»

او با تاسف می گوید: «تنها چیزی که برای شرکت های کشتیرانی اهمیت دارد، این است که کار تخلیه و بارگیری را با کم ترین هزینه ممکن به انجام برسانند. در حالی که این کارگران نیاز به توجه دارند، نیاز به بیمه و تجهیزات ایمنی و حقوق مناسب دارند.»

او به نحوه ارایه مجوز شرکت تخلیه و بارگیری هم اعتراض دارد و توضیح می دهد که سازمان بنادر و دریانوردی خیلی راحت مجوز شرکت تخلیه و بارگیری صادر می کند. معیارها سخت گیرانه نیست به طوری که بسیاری از متقاضیان می توانند به راحتی چنین شرکتی را راه اندازی کنند. هر کدام از افراد شاغل در بنادر می توانند تقاضای مجوز چنین شرکتی را داشته باشند و به احتمال خیلی زیاد موفق به دریافت مجوز هم می شوند اما مثلاً برای راه اندازی یک شرکت کشتیرانی شرایط بسیار سخت گیرانه است. همین مسئله باعث شده است که تعداد شرکت های تخلیه و بارگیری به شدت افزایش پیدا کند و همین مسئله نیز باعث بی سروسامانی وضعیت کارگران خن کار شده است.

او یکی از دلایل برگزاری این کارگاه آموزشی را سروسامان دادن به وضعیت کارگران خن کار عنوان می کند و می گوید: «با این اقدام می خواستیم به جامعه حمل و نقل دریایی و مدیران ارشد سازمانی تلنگری بزنیم و بگوییم که این کارگران با وجود این که

وضعیت این کارگران گلایه داشته و به این فکر بودند که بتواند کاری برای آن ها انجام دهند. در همین راستا هم بود که فکر کردیم بهتر است در اولین قدم دوره های آموزشی را برای این کارگران برگزار کنیم.»

او می گوید که در بنادر کشورهای اروپایی، خن کاران شرایط متفاوتی با آن چه در بنادر ایران حکم فرماست را تجربه می کنند. در این کشورها کارگران بندری از عزت و احترام برخوردارند، آموزش می بینند، حقوق و مزایای خوبی دریافت می کنند. بیمه هستند، لباس مناسب دارند و تجهیزات ایمنی لازم در اختیار آن ها گذاشته می شود چرا که ارتقای ضریب کیفیت ایمنی و تخلیه سریع کشتی ها برای مسئولان چنین بنداری اهمیت ویژه ای دارد و به همین دلیل شرایط کاری شان با خن کارانی که در بنادر ایران مشغول به کار هستند، متفاوت است.

برگزاری اولین دوره آموزشی ویژه خن کاران

او همچنین یادآور شد، از آن جایی که شرکت خلیج پژم آرزو دارد که بتواند وضعیت کارگران خن کار را با همکاری مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در ایران بهبود بخشد، اولین قدم را برگزاری دوره آموزشی برای آن ها در نظر گرفته است و اساتید معروف و مجربی را از کشور بلژیک به ایران دعوت کرد تا بتوانند نقشی هر چند کوچک در استانداردسازی وضعیت کاری این افراد داشته باشد. متقی متذکر شد: «ما بیش از نیم میلیارد تومان برای برگزاری این کارگاه آموزشی هزینه کردیم و امید داریم که این حرکت حداقل تأثیر اندکی در بهبود وضعیت این قشر داشته باشد.»

متقی درباره نقش سازمان بنادر در برگزاری این دوره آموزشی می گوید: «ما برای برگزاری این دوره آموزشی با مدیرکل بندر شهید رجایی مذاکراتی داشتیم که استقبال خوبی کردند و گفتند که تا به حال به ذهن هیچ کدام از مسئولان بندر نرسیده بود که برای این کارگران کلاس آموزشی برگزار کنیم و از این بابت خوشحال شدند اما کارهای اجرایی و هزینه های مربوط به راه اندازی این دوره آموزشی به طور کامل توسط شرکت خلیج پژم پرداخت شده است.»

او همچنین با تأکید بر این که از ابتدای بندر داری در ایران، مسئله کیفیت کار تخلیه و بارگیری و ایمنی کارگران فصلی یا همان کارگران تخلیه و بارگیری و ساماندهی آن ها، هیچ وقت مورد توجه صاحبان کالا و مسئولان بندری نبوده است، می گوید: «هنوز کسی به طور جدی به مسئله ساماندهی کارگران خن کار ورود نکرده است. هیچ شرکتی این افراد را آموزش نداده، استخدام و بیمه درازمدت نکرده و تجهیزات مناسب هم کم و بیش در اختیارشان قرار نداده است.»

هر تن تخلیه و بارگیری یک دلار

او معتقد است ارزش کار این افراد بسیار کم تر از آن چه باید باشد در نظر گرفته می شود و توضیح می دهد که در سال ۱۳۶۰، یعنی ۳۵ سال پیش مزدی که در ازای تخلیه یا بارگیری یک تن کالا به این افراد پرداخت می شد حدود ۱۴ تا ۱۵ تومان بوده که تقریباً معادل یک دلار آن زمان محسوب می شده است و اکنون یعنی در سال ۱۳۹۵ هم ارزش کار آن ها برای جابه جایی یک تن کالا ۳۴۰۰ تومان است که باز هم معادل همان یک دلار است در حالی که





یکی از مهم‌ترین خدمات را در بندر ارایه می‌کنند، مهاجران مانده‌اند، به آن‌ها توجه کنید!

او معتقد بود که اگر این کارگران آموزش ببینند و مهارت‌های آن‌ها افزایش پیدا کند و به حقوق انسانی آن‌ها توجه شود، به نفع بنادر و صاحبان شرکت‌های کشتیرانی نیز هست، چون میزان خطای انسانی کاهش پیدا می‌کند و این احتمال که این‌ها به خودشان یا کالاها یا حتی تجهیزات بندری و کشتی آسیب برسانند کم‌تر می‌شود و به این ترتیب ضررهای مادی و انسانی کاهش می‌یابد.

او می‌گوید: «صرف‌ما این است که اگر این افراد را آموزش بدهیم و در قالب یک شرکت اپراتوری با حمایت سازمان بنادر وضعیت آن‌ها را سروسامان بدهیم، کیفیت کار تخلیه و بارگیری افزایش پیدا می‌کند. اصلاً شاید بهتر باشد که سازمان بنادر شروطی را برای افرادی که می‌خواهند شرکت خن‌کاری راه‌اندازی کنند در نظر بگیرد، مثلاً این‌ها همه کارگران باید قبل از شروع به کار آموزش ببینند، همه کارگران باید بیمه شوند، ۱۰۰ درصد افراد استخدامی بومی همان منطقه باشند و ترجیحاً مدرک دیپلم داشته باشند. با این تدابیر هم کارگران از شغلی که دارند حس رضایت خواهند داشت و احساس امنیت شغلی را تجربه می‌کنند و هم میزان ماندگاری کشتی‌ها کم می‌شود و کیفیت کار تخلیه و بارگیری افزایش پیدا می‌کند. دغدغه مدیران و هیات مدیره خلیج پرت به واسطه سال‌ها حضور در بندر و درک مشکلات کارگران خن‌کار از نزدیک است» او از وضعیت فعلی انتقاد دارد و می‌گوید که در حال حاضر کارگران خویش کارفرما هستند؛ و در واقع سرکارگر، همان کارفرما محسوب می‌شود: «الان سرکارگر است که میزان کار کارگر و حقوق او را تعیین می‌کند؛ یعنی یک فرد بدون سیستم نظارتی درست، در این باره تصمیم‌گیری می‌کند و حق کشتی‌هایی هم در این زمینه اتفاق می‌افتد در حالی که اگر یک سیستم درست و اصولی برای این کار تعریف شود، نحوه دریافت حقوق این افراد عادلانه‌تر خواهد شد.»

خاطراتی که منجر به برگزاری دوره آموزشی می‌شود

او از خاطراتش برایمان تعریف می‌کند و می‌گوید: «من خودم بچه بندر هستم و از زمانی که ۱۸، ۱۹ سال داشتم در بندر مشغول به کار شدم. من بارشمار بودم و مشکلات

کارگران خن‌کار را به خوبی از نزدیک لمس کرده‌ام. من دیده‌ام که آن‌ها با چه شرایطی در زل آفتاب بدون هیچ امکاناتی کار می‌کردند. وقتی گرما و خستگی خیلی به آن‌ها فشار می‌آورد به زیر اسکله می‌رفتند تا کمی هوا بخورند و حالشان جا بیاید. وضعیت نابسامان این کارگران از همان زمان در ذهن من نقش بسته بود و من همیشه به این موضوع فکر می‌کردم که چرا هیچ کس کاری برای بهبود شرایط این افراد انجام نمی‌دهد. تا این که برای ادامه تحصیل به بلژیک رفتم و با موسسه آموزشی گلوبال پورت بلژیک (Global Port Training) آشنا شدم و با تلاش‌هایی که صورت گرفت این شرکت با شرکت خلیج پرت، خواهرخوانده شد و همکاری‌هایشان آغاز شد. شرکت خلیج پرت با همکاری این شرکت بلژیکی چند دوره آموزشی برگزار کرد اما همیشه در ذهن من بود که یک دوره آموزشی هم برای این کارگران برگزار کنیم. وقتی با مسئولان این موسسه در مورد برگزاری دوره آموزشی برای کارگران تخلیه و بارگیری مشورت کردم از این پیشنهاد استقبال کردند و گفتند این شغل در کشور ما اهمیت زیادی دارد و برگزاری این دوره آموزشی حتماً می‌تواند خیلی مفید باشد. مسئولان شرکت خلیج پرت هم از این ایده استقبال کردند و گفتند که بی‌صبرانه منتظر برگزاری این دوره آموزشی هستیم.»

او می‌گوید که برای کارگرانی که قرار بوده در دوره آموزشی شرکت کنند از طرف شرکت خلیج پرت لباس فرم تهیه کرده‌اند و بسته‌ای هم تدارک دیده‌اند و روز اول شرکت در دوره آموزشی در اختیار آن‌ها قرار داده‌اند. او درباره چگونگی اجرای این دوره می‌گوید: «مباحث تئوری در آمفی‌تئاتر بندر شهید رجایی به کارگران آموزش داده شد و برای ارایه مباحث عملی هم یک روز در محوطه بندری که خن‌کشتی شبیه‌سازی شده است و نکاتی که لازم بوده کارگران در هنگام کار به آن توجه کنند به صورت عملی به کارگران آموزش داده شده است.»

دوره آموزشی فشرده اما مفید

او درباره مدت زمان برگزاری دوره آموزشی می‌گوید: «اساتیدی که قرار بود از کشور بلژیک برای آموزش به ایران بیایند، پیشنهاد کردند که دوره آموزشی حداقل یک ماه باشد اما با توجه این که هزینه برگزاری دوره یک‌ماهه بسیار بالا بود از آن‌ها خواهش کردیم که مباحث را در یک هفته آموزش دهند، به طوری که تمام نکات مهم عملیات تخلیه و بارگیری به کارگران آموزش داده شود.»

چه کسانی در کارگاه آموزشی شرکت کرده‌اند

متقی درباره افرادی که در این دوره آموزشی شرکت کرده‌اند، می‌گوید: «از آن جایی که شرکت خلیج پرت در بندر شهید رجایی، ترمینال جنرال کارگوی کالاها را عمومی دارد. ما از کارگران فصلی که در این بندر مشغول به کار هستند خواستیم که در این دوره‌های آموزشی شرکت کنند. هدف ما این بود که با برگزاری این دوره آموزشی هم ایمنی در حین کار را به کارگران آموزش دهیم و هم با این آموزش مانع از این شویم که کارگران به دلیل مهارت اندک، در حین تخلیه و بارگیری به کالاها یا کشتی آسیبی برسانند. البته تعداد زیادی از کارگران در ابتدا تمایلی نداشتند که در این دوره‌های آموزشی شرکت کنند اما ما به آن‌ها اعلام کردیم که در صورتی که در کلاس‌ها شرکت



الان سرکارگر است که میزان کار کارگر و حقوق او را تعیین می‌کند؛ یعنی یک فرد بدون سیستم نظارتی درست، در این باره تصمیم‌گیری می‌کند و حق کشتی‌هایی هم در این زمینه اتفاق می‌افتد در حالی که اگر یک سیستم درست و اصولی برای این کار تعریف شود، نحوه دریافت حقوق این افراد عادلانه‌تر خواهد شد.



آموزش کارگران
خن کار یک بحث
ملی است و مربوط
به یک بندر خاص
نمی‌شود. اگر همه
کارگران تخلیه و
بارگیری در دوره‌های
آموزشی مشابه
شرکت کنند، کیفیت
تخلیه و بارگیری در
بندر به‌طور معناداری
افزایش می‌یابد

به‌طور معناداری افزایش می‌یابد و این می‌تواند هم به ایمنی بیشتر کارگران منجر شود و هم میزان ماندگاری کشتی‌ها را در کنار اسکله‌ها کاهش دهد. البته طبیعی است که شرکت خلیج پترو این توانایی مالی را ندارد که این دوره‌های آموزشی را در همه بنادر به‌طور رایگان برگزار کند و هر مدیر بندری که درخواست برگزاری چنین دوره‌هایی را داشته باشد باید هزینه اجرای آن را هم تامین کند.»

به گفته او این برای اولین بار بود که چنین دوره آموزشی برای کارگران خن کار در کشور برگزار می‌شد اما او امیدوار است که این آخرین دوره نباشد و مدیران بنادر برای راه‌اندازی چنین دوره‌های آموزشی پیش قدم شوند: «شرکت خلیج پترو افتخار می‌کند که برای اولین بار بانی برگزاری چنین دوره آموزشی در کشور بوده است.»

همچنین او در پایان از جلیل اسلامی معاون امور بندری سازمان بنادر و محمدی کرجی ران مدیر کل امور بندری سازمان بنادر که استقبال قابل توجهی از برگزاری دوره نمودند و آیدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی بندر شهید رجایی که کلیه امکانات بندری را در اختیار دوره قرار دادند و سعیدی پور معاون امور بندری اداره کل بندر شهید رجایی، به نیابت از مجموعه شرکت خلیج پترو تشکر ویژه کرد.

نکنند با آن‌ها همکاری نمی‌کنیم. با این شیوه تلاش کردیم همه آن‌ها را به شرکت در دوره آموزشی تشویق کنیم.» متقی می‌گوید کسانی که در دوره آموزشی شرکت کردند، صرفاً کارگرانی که با شرکت خلیج پترو همکاری می‌کردند نبودند بلکه کارگران همه شرکت‌هایی بودند که در زمینه تخلیه و بارگیری جنرال کارگرویا کالاهای عمومی فعالیت می‌کردند اما با وجود این، همه هزینه‌ها را شرکت خلیج پترو بر عهده گرفته است. به گفته او حدود ۱۲۰ تا ۱۸۰ کارگر تخلیه و بارگیری در دوره آموزشی شرکت کرده‌اند.

صدور گواهینامه برای کارگران خن کار

به گفته متقی برای شرکت کنندگان در دوره آموزشی گواهی نامه هم صادر شده است: «ما برای همه افرادی که در دوره‌های آموزشی شرکت کردند، گواهینامه صادر کردیم اما مدارک را به آن‌ها تحویل ندادیم و پیش خودمان نگه داشتیم و اعلام کردیم که از این به بعد فقط کارگرانی را به کار خواهیم گرفت که در این دوره آموزشی شرکت کرده‌اند و مدرک دارند. البته گواهی‌هایی که صادر شده است، صرفاً گواهی شرکت در دوره آموزشی است.»

آموزش عملی در محوطه شبیه‌سازی شده

او در مورد نحوه آموزش عملی در محوطه چیدمان شده می‌گوید: «نحوه کار در خن کشتی و نوع بسته‌بندی کالاها توسط مدیران عملیات خلیج پترو و بلژیکی‌ها در محوطه شبیه‌سازی شده به خن کشتی به کارگران آموزش داده شد و از اپراتورهای جرثقیل‌ها هم توسط سیستم پرتابل شبیه‌سازی شده انواع جرثقیل‌ها آزمون گرفته شد و نحوه کار آن‌ها مورد ارزیابی قرار گرفت.»

افزایش کیفیت خدمات تخلیه و بارگیری بعد از برگزاری دوره

متقی معتقد است که بعد از برگزاری این دوره آموزشی، کیفیت کار تخلیه و بارگیری، ۱۰۰ درصد بهبود خواهد یافت و البته مسئله ایمنی در هنگام کار هم آموزش داده شد تا مدیران بندری نسبت به این مسئله حساس شوند و البته انتظار می‌رود که کارگرانی که در این دوره شرکت کرده‌اند از این به بعد به ایمنی در هنگام کار بیشتر توجه کنند.

استقبال مسئولان بندر شهید رجایی از برگزاری دوره آموزشی

او می‌گوید: «ما تصمیم گرفته بودیم که فقط از مجموعه امور بندری و کارشناسان ارشد این بخش دعوت کنیم که در کنار کارگران در دوره آموزشی شرکت کنند اما آقای سعیدی پور، معاون امور بندری بندر شهید رجایی هم با شوق و ذوق در این دوره حضور یافتند و لحظه‌به‌لحظه پیگیر برنامه‌ها بودند که این اشتیاق او باعث دلگرمی ما شد.»

برگزاری دوباره دوره آموزشی در صورت درخواست بنادر دیگر

متقی می‌گوید که شرکت خلیج پترو آمادگی این را دارد که در صورت درخواست بنادر دیگر، برگزاری چنین دوره آموزشی را برای آن‌ها فراهم کند: «آموزش کارگران خن کار یک بحث ملی است و مربوط به یک بندر خاص نمی‌شود. اگر همه کارگران تخلیه و بارگیری در دوره‌های آموزشی مشابه شرکت کنند، کیفیت تخلیه و بارگیری در بنادر



در تکاپوی صنعت بانکرینگ ایران

عکس: مجتبیٰ بحیرایی

فریما صالح

سه‌شنبه دوم شهریور سال جاری سازمان بنادر میزبان نخستین سمینار تخصصی سوخت‌رسانی در یابی (بانکرینگ) در خلیج فارس بود. مراسمی که با توجه به اهمیت آن شاید باید زودتر از این‌ها برگزار می‌شد. در این مراسم محمد سعید نژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، علی اکبر صفایی مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران، محمدرضا فیاض دبیر کل انجمن بانکرینگ و تنی چند از فعالان حوزه بانکرینگ به ایراد سخنانی پرداختند. سعید نژاد با اشاره به رشد صنعت بانکرینگ کشور از لزوم تشکیل کمیته مشورتی سخن به میان آورد که بتواند برای مسایل مهم تصمیم‌گیری کند.

رده‌بندی و دسترسی به بنادر دنیا و ورود خطوط مختلف دنیا، شرایط بهتری داریم.»

سعید نژاد بیان این‌که در روزهای اخیر در زمینه گشایش اعتبارها و انتقال پول از طریق بانک‌های اروپایی موفقیت‌هایی در بخش دریا داشتیم، نیز گفت: «این شرایط در بانک نیز بهتر شده است هر چند که ما هنوز در این زمینه کارهای زیادی داریم.»

به گفته او باید به روش‌ها در سیستم بانکداری، گشایش اعتبار و انتقال پول و قوانین و مقررات خاص به وجود آمده، توجه بشود.

شرایط بانکرینگ نسبت به گذشته تحولی جدی داشته است

او بانکرینگ را یکی از موضوعاتی می‌داند که در طول سال‌های گذشته در کشور مورد تأکید قرار گرفته است و در قوانین برنامه‌ای هم، سازمان بنادر، وزارت راه و شهرسازی و وزارت نفت مکلف شدند که تسهیلات و امکانات لازم را برای اجرایی شدن این کار فراهم بکنند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به آمارها گفت: «ما در این زمینه رشد خوبی داشتیم، اما این رشد هنوز هم با توجه به شرایط امروز ما کافی نیست. بانکرینگ از ۳/۳ میلیون تن در سال به ۴/۴ میلیون تن افزایش پیدا کرده است و بعد از سقوطی که در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ داشتیم، الان اوضاع رو به بهبودی است.»

او جهش روند سرمایه‌گذاری برای بانکرینگ توسط بخش خصوصی در بنادر ایران را موضوعی مهم دانست و گفت: «شرایط نسبت به گذشته تحولی جدی داشته است. در سال ۹۳ شاید بزرگ‌ترین قرارداد در بخش بانکرینگ کشور منعقد شد و خوشبختانه در این زمینه هم عملیات اجرایی به‌طور جدی در حال انجام است.»

صندوق توسعه ملی، مهم‌ترین بخش تسهیلات

سعید نژاد ادامه داد: «مهم‌ترین قسمت در بخش تسهیلات که در سال‌های گذشته هم تأکید شده است و ما باید متناسب با بانک‌های خارجی عمل کنیم، بحث استفاده از صندوق توسعه ملی است که در این زمینه، هم ما و هم بخش خصوصی اقدام کردیم و البته باید در چهارچوب‌های نظامات بانکی و در طرح توجیه اقتصادی باشد.» او بر اساس مجوزی که قانون‌گذار در سال ۹۳ و هم در سال ۹۴ به‌طور عام به سازمان داده است، گفت: «سازمان بنادر در مورد سرمایه‌گذاری‌هایی که در بنادر می‌شود و از جمله بحث بانکرینگ این آمادگی را دارد که بتواند تضمینی انجام دهد. از این رو ما بخش خصوصی را به‌طور جدی پشتیبانی و حمایت خواهیم کرد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: «ما با استانداردها و روش‌هایی که خودمان داریم بالاترین نرخ بازگشت سرمایه را پیش‌بینی کردیم. نرخ بازگشت در بخش‌هایی موردنظر است که از نظر ما دارای اولویت است، مانند بانکرینگ و ترانزیت که می‌تواند فرصت‌های کشور را تبدیل به فعالیت‌های اجرایی و عملیاتی و درآمد و اشتغال در کشور بکند.»

در بخش دولتی بحث توجیه اقتصادی به عنوان محور اصلی تلقی نمی‌شود

او با اعلام این‌که در بخش دولتی در سرمایه‌گذاری‌ها بحث توجیه اقتصادی به‌عنوان محور اصلی تلقی نمی‌شود، گفت: «در بسیاری از مناطق به دلیل

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی



فرصت‌ها در داخل کشور زیاد است

سعید نژاد با تبریک هفته دولت و یادی از شهادت دولت سخن خود را آغاز کرد و افزود: «امیدواریم لباس دولت و عنوان دولت فقط برای ما محدود به اسم نباشد و بتوانیم برای پیشبرد اهداف کشور و نظام خدمت کنیم و گامی در جهت بهبود اوضاع اقتصادی مردم برداریم.»

او در مورد مقایسه‌ای که بین ما و کشورهای منطقه به‌ویژه امارات و شرایط خاصی که در دبی و فجیره وجود دارد گفت: «این موضوع فقط مربوط به موضوع بانکرینگ نیست. در بقیه بخش‌ها هم به دلیل سیاست‌های کلانی که قبلاً در دنیا اتخاذ شده، وجود دارد و در طرف دیگر، رفتار سیاسی خاصی است که بسیاری از این کشورها با جمهوری اسلامی ایران داشتند، البته مورد به مورد مقایسه کردن شاید یک کار استراتژیک ملی و قابل قبولی نباشد. ما فرصت‌های زیادی در داخل کشور داریم که باید استفاده کنیم.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به موقعیت خاص و استثنایی که در بخش حمل و نقل و ترانزیت وجود دارد گفت: «این فرصت‌ها نه در بخش ترانزیت و نه در بخش بانکرینگ به اندازه مطلوب و کامل آن مورد استفاده قرار نگرفته است.» به گفته سعید نژاد ایجاد اشتغال، ارتقا سطح امنیت و بهبود وضعیت و کیفیت وضع زندگی مردم و توسعه اقتصادی کشور در مجموعه این شاخص‌ها اثرگذار هستند که باید در این زمینه اقدام‌هایی صورت بگیرد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: «در مقطعی از زمان، دشمنان از موقعیت خاص پیش آمده در زمینه تحریم کشور استفاده کردند و شرایط خاصی را برای کشور ما به اجبار ایجاد کردند. آن‌ها این فرصت‌طلبی را داشتند. اما ما الان باید به سمت و سویی برویم که از شرایط موجود و به‌ویژه شرایط خاصی که بعد از برجام به وجود آمده، استفاده کامل را ببریم.»

شرایط امروز بنادر ما بهتر شده است

او با اشاره به این‌که تقریباً در همه مسایل دریایی از محدودیت‌هایی که تحریم‌های ظالمانه در کشور ایجاد کرده بود خلاص شدیم، گفت: «در واقع امروز شرایط بنادر ما بهتر شده است. در بخش بیمه و در بخش موسسات



کاهش نرخ و کرایه‌های حمل و نقل دریایی

علی اکبر صفایی، مدیر عامل شرکت ملی نفتکش ایران با اشاره به این ایده نو که برای اولین بار با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی و بانکرینگ اتفاق افتاد، گفت: «یکی از دلایلی که در برداشته شدن تحریم در حوزه دریایی موثر بود، هماهنگی‌های بسیار خوب بین سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت ملی نفتکش ایران و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، قبل از برداشته شدن تحریم بود.»

او افزود: «خبر خوشی که در حوزه دریایی و کشتیرانی وجود دارد این است که فضای بسیار مطلوبی برای کار کردن وجود دارد و اما خبر بد هم این است که فضای مثبت ایجاد شده بعد از برجام باعث شده ما شاهد کاهش نرخ و کرایه‌های حمل و نقل دریایی در تمامی بخش‌های کشتیرانی باشیم. برای هر دو محمولات خشک و تر، شرایط با نرخ اجاره و کرایه پایین است که این باعث شده است شرکت کشتیرانی دوباره، تلاش‌های خودش را مضاعف کند و در بخش هزینه‌ها دقت بیشتری داشته باشد و در بخش درآمدها، فرصت‌ها را حتما حفظ نماید.»

او بحث بانکری را یکی از موارد مهمی که در سبد هزینه یک شرکت کشتیرانی قرار دارد دانست و گفت: «بحث سود مطرح است که این عدد در زمانی که نرخ بانکری بیش از ۶۰۰ بود ۳۰ دلار بود. این عدد که شاید به ۶۰ درصد سبد هزینه‌ای یا هزینه عملیاتی یک کشتی هم می‌رسد، الان یک مقدار کاهش پیدا کرده است، به عنوان یک عنصر تاثیرگذار در سبد هزینه‌ای کشتی‌ها مطرح است. همه شرکت‌های کشتیرانی تلاش دارند که این هزینه‌ها را به حداقل برسانند.»

صفایی گفت: «واقعاً باید به بحث بانکرینگ بیشتر دقت کنیم. اقدام‌های خوبی هم انجام شده است. بحث اقتصادهای مقاومتی و سیاست‌های اجرایی اقتصاد مقاومتی نیز وجود دارد. از سال ۹۲ بحث بانکرینگ در داخل کشور آغاز شد. قبلاً اکثر شرکت‌های کشتیرانی چه ایرانی و چه خارجی بانکرینگ خودشان را از خارج تأمین می‌کردند. اما حالا اقدامات گسترده‌ای شکل گرفته است. می‌توانم با اطمینان بگویم که کشتیرانی جمهوری اسلامی ما بیش از ۹۰ درصد تأمین سوخت خودمان را از داخل تأمین می‌کند.»

او با اشاره به این که باید سه برنامه را تدوین کنیم افزود: «یک برنامه کوتاه‌مدت وجود دارد برای این که بتوانیم بحث بانکرینگ و خدمات جانبی را در کشور تقویت بکنیم و افزایش بدهیم. دوم برنامه میان‌مدت، در این برنامه میان‌مدت حتماً باید در راستای الزامات کنوانسیون مارپل بتوانیم این سوختی که مورد نیاز کشتی‌ها است از همین حالا در پالایشگاه‌های خودمان سرمایه‌گذاری کنیم و این سوخت را بتوانیم تأمین کنیم تا با استاندارد منطبق باشیم و سوم با یک برنامه بلندمدت، حتماً باید در رابطه با بحث «ال ان جی» نگاهی داشته باشیم به بنادری که در دنیا ایستگاه عرضه ال ان جی را ارائه می‌دهند و از آن‌ها عقب نمانیم.»

شرایط منطقه‌ای و محلی باید این سرمایه‌گذاری انجام بشود که می‌شود، و درست هم هست و به عنوان تکلیف حاکمیتی این موضوع اتفاق می‌افتد و جاده‌ای، بندری، فرودگاهی، احداث می‌شود که شاید با توجیه اقتصادی به معنایی که در یک فعالیت بخش خصوصی و بنگاه خصوصی مورد نظر است منطبق نباشد.»

سعید نژاد با اشاره به این که در بانکرینگ سه ضلع مشخص و معین وجود دارد، گفت: «در این بخش هر سه ضلع آن نقش مهم و حیاتی دارند. سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت راه و شهرسازی به عنوان بخش زیربنایی و وزارت نفت به لحاظ ارتباط کسب و کار و بخش خصوصی بانکرینگ که در این بخش سرمایه‌گذاری می‌کند.»

نروم تشکیل کمیته برای تصمیم‌گیری

او پیشنهاد تعریف کمیته‌ای خاصی برای موارد مذکور را داد و افزود: «این کمیته نباید در حد این جلسات نباشد. این جلسات بسیار خوب است، حداقل این است که ما در این جلسات با هم گفت و گو می‌کنیم و در این گفت و گوها حتماً اطلاعات و هماهنگی‌های بیشتری خواهد شد و اما یک جایی باید تصمیم بگیریم و آن تصمیم‌گیری باید در کمیته باشد. در کمیته باید به یک راهکار مشخص برای یک ساختار تصمیم‌گیری رسمی و قانونی کشور برسیم.»

اندازه سرمایه‌گذاری‌ها باید بزرگ‌تر شود

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این نکته که فعالیت بانکرینگ یک فعالیت بین‌المللی است، افزود: «بانکرینگ یک فعالیت صرفاً داخلی نیست. موضوعی که باید مورد توجه قرار بدهیم این است که اندازه سرمایه‌گذاری باید در مقایسه با اندازه‌هایی که در گذشته بوده است، تغییر کند. شرکت‌های کوچک و انبارها و مخازن کوچکی که وجود دارد کار را غیراقتصادی و غیر بهره‌ور می‌کند و رقابت رانیز مقداری سخت می‌کند این موضوع باید مقداری دچار تغییر شود و این‌ها می‌توانند در قالب گروه‌های به صورت یک کنسرسیوم در بیایند و کار خودشان را ساختار بدهند.»

او همچنین به نکته دیگری اشاره کرد و گفت: «برای محقق شدن این کار حتماً باید یک فعالیت مشترک با شرکت‌هایی که در شبکه‌های جهانی یا بین‌المللی بانکرینگ فعال هستند، داشته باشید. در این زمینه در کشور هیچ مانعی وجود ندارد و قطعاً باید چهارچوب‌های قانونی را رعایت کنیم.» سعید نژاد ادامه داد: «این یک شبکه جهانی است که دارد این کار را می‌کند و ما باید از آن در حد فرصت استفاده کنیم و این کار را انجام بدهیم. در بررسی‌هایی که انجام شده، به این نتیجه رسیدیم که این نوع فعالیت صرفاً محدود به داخل کشور نیست.»

به گفته مدیر عامل سازمان اگر از این دو مورد عبور نکنیم، شاید بخش دولتی و خصوصی در منطقه و در سطح جهانی نتواند به موفقیت جدی برسد و این هم نکته مهمی است که باید مورد توجه قرار بگیرد.

او به نکته دیگری اشاره کرد و گفت: «مخازن موجود ما در بنادر کشور الان ۵۲۰ هزار تن است و ۷۹۰ هزار تن در دست ساخت داریم. ولی در کل بنادر ایران، آمار مخازن بانکرینگ، چیزی حدود یک میلیون و ۹۰۰ هزار تن است. در حال حاضر برای یک و نیم میلیون مترمکعب ال پی تی، قرارداد منعقد شده است و در این زمینه فعالیت ادامه دارد. ما این آمادگی را داریم که با همان شرایطی که گفته شده بتوانیم در قالب شرکت‌های بزرگ‌تر و اگر بشود مشترک داخلی و بین‌المللی شرایط را فراهم کنیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با توجه به آمارهای سه، چهار سال گذشته گفت: «میزان کشتی‌ها در این زمینه در حال چند برابر شدن است، ساخت سفارشات که الان در کشتی‌های ال ان جی وجود دارد به شدت زیاد شده است و کشتی‌هایی که آماده ورود به بازار هستند قابل توجه‌اند. بنابراین من فکر می‌کنم ما در ارتباط با موضوع ال ان جی هم باید یک سرمایه‌گذاری جدی داشته باشیم.»

او در پایان گفت: «امیدواریم این گفت‌وگوها و هم‌فکری‌ها باعث ارتقای فعالیت‌های ما در این بخش بشود. همچنین باعث هماهنگی‌های بیشتری شود تا بتوانیم از موقعیت ممتاز ایران بهره‌مند بشویم.»



بندر فجیره نزدیک به ۳۰ درصد از نیاز خودش را از ایران تهیه می کند

دبیرکل انجمن صنعت بانکرینگ ضمن اشاره به این که همایش در حال برگزاری بسیار به موقع است، گفت: «موضوع سوخت رسانی در روی آبها و از جمله در منطقه خلیج فارس یکی از دغدغه های مهمی است که سال هاست در کشور مطرح می شود و عوامل مختلف نظریات مختلفی هم نیز دارند. این ثروت ملی یک همت ملی می خواهد. ما شناس های زیادی را از دست داده ایم و برای جبران آن باید همگی دست به دست هم بدهیم و با یک همت ملی شروعی جدی داشته باشیم.» به گفته محمدرضا فیاض، حدود ۸۰ درصد تجارت جهان، در حال حاضر به وسیله حمل و نقل دریایی انجام می گیرد: «بار عمده حجم انبوه تجارت جهانی با حمل و نقل دریایی است و حمل و نقل دریایی هم بدون سوخت اصلا معنا و مفهومی ندارد.»

او ادامه داد: «اگر مصرف سوخت هر کشتی را حدود ۱۰۰ تن در روز در نظر بگیریم، برای حمل و نقل ۸۰ درصد تجارت در پهنه جهان اعداد و ارقام افسانه ای می شود. این مجموعه ۸۰ درصدی، در ۴۰۰ بندر دنیا در حال محقق شدن است.» فیاض اضافه می کند: «در بین این بنادر منطقه ما جایگاه ویژه ای را به خودش اختصاص داده است. در حقیقت سه بندر از این ۴۰۰ بندر ۲۲ درصد کل این ثروت جهانی را به عهده دارند.»

دبیرکل انجمن صنعت بانکرینگ از این سه بندر فجیره را از رقبای ما در جنوب می داند و می گوید: «جمیعت کشور امارات متحده عربی کم تر از یک میلیون نفر است. ولی در این کشور نزدیک به پنج تا شش میلیون مسافر زندگی می کند. فجیره شاید به اندازه یکی از مناطق تهران باشد و عمر فعال آن کم تر از ۱۰ سال باشد ولی با این حال یکی از سه عنصر بزرگ ۲۲ درصدی جهان است.»

او تصریح می کند: «بندر فجیره نزدیک به ۳۰ درصد از نیاز خودش را از ایران تهیه می کند. نتیجه آن این است که یعنی سوخت ایران را دریافت می کنند در فاصله و نزدیک ایران می فروشند و سهم بزرگ جهانی را از آن خودشان می کنند!»

به گفته فیاض در مقایسه با کشور امارات فقط سواحل جنوبی ما نزدیک به یک هزار و ۴۰۰ کیلومتر وسعت و ده ها بندر قدیمی و جدید دارد. او بندر شهید رجایی را دارای عظمتی کم نظیری می داند که در منطقه خلیج فارس از سابقه خیلی خوبی برخوردار است.

او افزود: «ناوگان شناور ما چه در بخش نفتی و چه بخش تجاری قابل توجه است. نیروی انسانی ما یک سابقه عجیب و غریبی دارد، از چند دهه قبل جز سرشناسان ناوگان دریایی جهان به شمار می روند. این ها یعنی امتیازاتی که در جدول امتیازات بین امارات و ایران نوشته می شود و این آمارها اصلا با هم قابل مقایسه نیست. ولی متأسفانه نتیجه عکس این است. نتیجه این است که آن ها دستاورد بهتری دارند و ما نداریم و این نداشتن ما دلالی دارد.»

دبیر کل انجمن بانکرینگ صحبت های خود را این گونه به پایان رساند: «ما می توانیم سهم خوبی از بازار را بر عهده بگیریم. لازم نیست چیزی که الان اتفاق می افتد متوقف بشود، مبادلات ما با کشورهای جنوبی می تواند صورت بگیرد ولی باز کردن یک خط جدید در کنار آن کار، شدنی است.»



می توانیم نیاز بانکرینگ کشور را ۱۰۰ درصد تامین کنیم

فرید عامری نایب رییس انجمن صنعت بانکرینگ با اشاره به این مورد که تعامل بین دولت و ملت در سالی که هستیم جزء مواردی است که بسیار روی آن تاکید شده است گفت: «با توجه به نام گذاری اسمال است توسط مقام معظم رهبری، بانکرینگ و فعالیت بانکرینگ جزء مواردی است که بدون شک در مقوله اقتصاد مقاومتی قرار دارند.»

عامری در ابتدا به ارایه گزارشی از وضعیت بانکرینگ در جهان و کشورهای مختلف پرداخت. به گفته او، آمارها از سایت بانکر وایر و یا از سازمان بنادر و وزارت نفت برداشته شده است. بنابراین تلفیقی از این سه مرکز آماری استفاده شده است.

او گفت: «بر اساس آمارهای ارایه شده سنگاپور با ۴۵ میلیون تن رتبه نخست را در خصوص بانکرینگ دارد و پس از آن فجیره با ۱۶ میلیون تن، در رتبه دوم جای دارد.»

نایب رییس انجمن صنعت بانکرینگ، رقیب اصلی را در منطقه خلیج فارس فجیره دانست و گفت: «دلیل این که در منطقه خلیج فارس رقیب اصلی برای صنعت بانکرینگ، فجیره است رتبه دوم آن برای سوخت رسانی به کشتی ها در دنیا است.»

او از علت شکل گیری فجیره سخن به میان آورد و افزود: «در زمان جنگ تحمیلی، نقطه توقف برای کشتی ها را مشخص کرده بودند و این نقطه توقف در فجیره تعریف شده بود، همین مسئله باعث شد اسکورت دریایی تعریف شود و منطقه انتظار کشتی ها به وجود بیاید، در آن جا کشتی ها منتظر می شدند آرام آرام پاتوق خدمات مورد نیاز کشتی ها که شامل سوخت رسانی کشتی ها و بانکرینگ و خدمات و... بود، شکل گرفت. مولفه های مورد نیاز آن جا، نفت کوره بود که ایران، عربستان، کویت و کشورهای دیگری که تولید کننده اصلی هستند آن را تامین می کردند و نیروی کار هم آن جا ارزان بود.»

عامری با اشاره به این که ما در منطقه بالاترین تولید نفت کوره را داریم، ادامه داد: «نفت کوره تولید می کنیم و تولید ما و یا مازاد تولید ما فوق العاده زیاد است در این زمینه ما محدودیت داریم، امکانات محدود است. مخازن پر و نبود امکانات بانکرینگ در کشور که می تواند مصرف کننده این سوخت مازاد باشد، باعث می شود که ما به صادرات روی بیاوریم. به سراغ صادرات که رفتیم (صادرات برای سوختی مانند ۲۸۰ که برای مصرف در کشتی ها بسیار مناسب است)، طبیعی است که نزدیک ترین محل بندر فجیره است.»

صنعت بانکرینگ در فجیره بازار مطمئنی در منطقه دارد و طبق آماری که وجود دارد سالانه حدود ۵۰ هزار فرود کشتی وجود دارد که از تنگه هرمز عبور می کنید و این انواع کشتی ها را شامل می شود.

نایب رییس انجمن صنعت بانکرینگ با اشاره به این که شرایط طبیعی و شرایط جغرافیایی بسیار خوبی در کشور داریم، گفت: «ما می توانیم از مزیت داشتن سوخت و شرایط جغرافیایی مناسب استفاده کنیم و این مزیت ها باعث شود که صنعت بانکرینگ ما روز به روز رشد بیشتری را پیدا کند.»

او افزود: «با توجه به تولید نفت کوره در کشور و مقایسه این با نیاز بانکرینگ

درمی‌یابیم که ما همیشه می‌توانیم نیاز بانکرینگ کشور را ۱۰۰ درصد تامین کنیم و مازاد بر صادرات هم داشته باشیم.»

عامری به ماده ۱۳۱ در قانون برنامه پنجم هم اشاره کرد و گفت: «طبق این قانون، وزارت نفت مکلف شده بود که در پایان برنامه، ظرفیت سوخت‌رسانی به ۵۰ درصد برسد و سالیانه به ۲۰ درصد این مقدار افزایش پیدا بکند که فعلا متأسفانه به این هدف نرسیدیم و امیدوار هستیم که در برنامه ششم تکرار بشود و به آن برسیم.»

او در پایان افزود: «امیدواریم با جو بسیار خوبی که حاکم است بخش خصوصی و دولتی دست به دست هم بدهند و از این مزیت و فرصت بسیار بزرگ که در اختیار ما قرار گرفته است استفاده کنند و اگر خدا بخواهد بتوانیم واقعا کشورمان را به مرکز بزرگ سوخت‌رسانی در دنیا تبدیل کنیم.»

مدیر عامل شرکت سوخت‌رسانی قشم



کیفیت سوختی ایران خیلی خوب است

میرعزیزی عضو انجمن بانکرینگ و مدیر عامل شرکت سوخت‌رسانی قشم، با تعریف این که بانکرینگ تهیه و تدارک سوخت به کشتی است، سخنانش را آغاز کرد. او در ادامه گفت: «بانکر عامل اصلی است که ما بتوانیم صنعت‌های دیگری را برای آن بیاوریم، پس خود صنعت بانکرینگ فقط همان سوخت‌رسانی است.» او با اشاره به این که چه سوخت‌هایی مورد استفاده کشتی‌های نفت کوره است، گفت: «نفت گاز و گاز مایع، رو به افزایش است و کشتی‌ها به دلیل مسایل محیط زیستی و قوانین مارپل کم کم به «ال‌ان‌جی» روی می‌آورند.»

میرعزیزی با بیان این که تامین قیمت سوخت و اعلام روزانه قیمت سوخت به چه صورت انجام می‌گیرد، ادامه داد: «ما یک نشریه بین‌المللی به نام نشریه «پلتس» داریم که سوخت را در مناطق مختلف قیمت‌گذاری می‌کند. در مراکز مختلفی مانند فجیره، سنگاپور، روتردام و...»

این نشریه روزانه راس ساعت مشخصی این قیمت‌ها را اعلام می‌کند. یعنی از سوخت هواپیما تا سوخت سنگین و تمام سوخت‌های مختلف و مشتقات مختلف از طریق این نشریه اعلام می‌شود.

این عضو انجمن بانکرینگ افزود: «سوختی که مستقیما از پالایشگاه می‌آید، فرآوری‌های لازم روی آن انجام نمی‌شود و همه جور پروداکتی داخل آن وجود دارد. به این معنی که از این سوخت حتی می‌توانید سوخت هواپیما هم بگیرید.»

به گفته میرعزیزی سرمهندس‌ها و فرماندهان همیشه ترجیح می‌دهند که سوخت را از ایران بگیرند. چون سوختی که از ایران می‌گیرند کیفیت خیلی خوبی دارد ولی سوختی که از سنگاپور یا فجیره گرفته می‌شود کیفیت پایین‌تری دارد.

او مخزن‌سازی را جزء الزامات می‌داند و می‌گوید: «از بازیگرانی که مادر صنعت بانکرینگ می‌توانیم مثال بزنیم شرکتی است به نام ویتول، که پایه آن انگلیسی ولی شرکتی چند ملیتی است، که این‌ها در فجیره هم خیلی فعال هستند، درآمد سالیانه آن‌ها، حدود ۳۰ میلیون دلار است. چرخه آن به این صورت است که این‌ها نفت کوره را از پالایشگاه می‌خرند و بعد به یک طریقی به مصرف کننده می‌رسانند، اولین کاری که می‌کنند باید ذخیره‌سازی انجام بدهند. یکی

از الزامات آن مخزن‌سازی است. مخزن‌سازی هم امکانات و وام می‌خواهد.» به گفته او، مورد دیگر افرادی هستند که از محموله‌ها به عنوان کارگو استفاده می‌کنند: «یعنی مقادیر زیادی می‌فروشند و مقادیر بالاتر از پنج-شش هزار تن. چون صرف نمی‌کند که مثلاً یک کشتی هزار تنی را این‌جا بیاورید سوخت بزنید و بردارید به فجیره ببرید و این‌ها را به عنوان کارگو بفروشید. پس باید حداقلی داشته باشد تا هزینه‌ها سرشکن بشود و بتوانید از آن سودآوری که هدف‌گذاری کردید بگیرید و پس‌تأمین کننده به وسیله کشتی‌های کوچک عملیات سوخت‌رسانی را انجام می‌دهد. این خودش یک صنعت خاص است که با بانکرینگ می‌آید.»

او معتقد است اگر صنعت بانکرینگ داشته باشید، بانکرینگ با چ‌ها به تعداد زیاد باید در دسترس باشد تا بتواند هر درخواستی را پاسخ‌گو باشد.

بارج‌های ما اجازه ندارند که کنار اسکله سوخت‌رسانی بکنند

او شناورها را دو نوع می‌داند: «یکی می‌آید مستقیما در کنار بندر سوخت‌گیری می‌کند و تعدادی نیز هستند کشتی به کشتی می‌آیند سوخت‌گیری خودشان را انجام می‌دهند. در فرآیندی دیگر کشتی می‌تواند بیاید مستقیما از پالایشگاه بگیرد و برود ولی این مورد خیلی کم‌تر اتفاق می‌افتد. چون مقدار سوختی که پالایشگاه می‌دهد خیلی بالا است، اگر پالایشگاه مستقیما بخواهد سوخت بدهد فقط کشتی‌های خاص با ظرفیت‌های خاص می‌توانند از آن سوخت بگیرند.»

این عضو انجمن بانکرینگ افزود: «در حال حاضر بارج‌های ما اجازه ندارند که کنار اسکله سوخت‌رسانی بکنند و این یک نقطه ضعف است. چون وقتی که ما بخواهیم صنعت بانکرینگ را توسعه بدهیم یکی از درخواست‌های مستقیم این است که کنار اسکله می‌توانید به من سوخت بدهید یا نه؟»

میرعزیزی ادامه داد: «با توجه به فضای پسا برجام وقتی کشتی‌هایی مانند مرسک به ایران می‌آیند، خواهند گفت: اگر شما کنار اسکله نتوانید به من سوخت بدهید من این‌جا سوخت نمی‌گیرم. در بانکرینگ هنوز صنعت و فرآیند ما تکمیل نشده است و پس باید یک جذابیت‌های خاصی را برایشان ارائه بدهیم تا این‌ها را به سمت بنادر خودمان بیاوریم.»

به گفته او در بندر سنگاپور برای همین اندازه‌گیری‌ها و مشکلاتی که بین کشتی‌های سوخت‌رسان و گیرنده پیش آمده است سیستم‌های جدیدی را تعبیه کرده‌اند. عامری در پایان خواستار تسهیل قوانین مربوطه شد تا این قبیل اقدام‌ها راحت‌تر صورت بگیرد.

عضو انجمن بانکرینگ



عملیات بانکرینگ از نظر تجاری شامل خرید و فروش بانکر است

هاشمی در مورد بخش بازرگانی بانکرینگ توضیحاتی را ارائه کرد. در ارتباط با سیمای عمومی صنعت بانکرینگ و تعریف کلی از تجارت در بایستی و ویژگی‌هایی که این صنعت دارد، پیچیدگی‌هایی که مدیریت عملیات در فعالیت بانکرینگ دارد و در نهایت پیرامون اصول بازاریابی و

به گفته هاشمی درست است که سوخت ایران سوخت خوب و سوخت فجیره سوخت بدی است ولی همه آن‌ها در حدی استاندارد است و برای یک کشتی که استفاده می‌کند خیلی متفاوت نیست. او می‌گوید: «مادر تجارت می‌خواهیم سه عنصر اصلی را به تعادل برسانیم. شما وقتی می‌توانید تجارت خودتان را ادامه دهید که این توازن را بتوانید ایجاد کنید.»

هاشمی معتقد است: «هر تجارتی از سه قسمت تشکیل می‌شود عواملی که تحت کنترل ما است، عواملی که خارج از کنترل ما است و عواملی که تحت کنترل تعاملی ما است و ما هر چقدر که بخواهیم عوامل تحت کنترل خودمان را توسعه بدهیم هزینه ما بالا می‌رود.» او یکی از مسایلی که می‌تواند ایجاد چالش بکند را بحث تصادف کشتی‌ها می‌داند و می‌گوید: «وقتی که تصادف اتفاق می‌افتد رویه‌هایی فعال می‌شوند و این رویه‌ها باز زمان بر است و می‌تواند آلودگی ایجاد بکند و بحث آلودگی یکی از مسایل خیلی مهم در بانکرینگ است. شاید در نگاه اول ربطی به بازرگانی بانکر نداشته باشد ولی این‌ها مسایلی است که می‌تواند برای بازرگانی و خرید و فروش و برای سابقه ایجاد کردن، برای مشتری‌یابی و برای ادامه حیات برای بازار بانکر خیلی تاثیرگذار باشد.»

هاشمی با اشاره به این که، نقاط جذاب بانکر در ایران بندرعباس و بندر عسلویه و بندر امام خمینی (ره) هستند، گفت: «این سه در نگاه اول خیلی جذاب هستند. اما کجا می‌توانیم بانکر بفروشیم؟ بانکر برای کشتی خیلی گران است. چرا؟ چون کشتی باید متوقف بشود. وقتی که می‌خواهد متوقف بشود یا باید به محلی برود که آن‌جا متوقف می‌شود و آن‌جا محل سوخت‌گیری باشد یا باید به کنار اسکله برود که این‌ها هیچ کدام شدنی نیست.»

این عضو انجمن بانکرینگ می‌گوید: «به هر حال برای سوخت‌رسانی بین بنادر، ایران پتانسیل بالاتری را دارد حالا باید قیمت را مشخص کنیم. شریاتی در این زمینه وجود دارد. نکته اصلی این است که این‌ها شاخص قیمت‌ها است. ولی شما وقتی که می‌خواهید قیمت

فروش سوخت‌های دریایی موضوعاتی را مطرح کرد. او ادامه داد: «بانکرینگ صنعت بسیار قدیمی است و این صنعت از زمانی شروع شد که قوه محرکه کشتی از باد به بخار تبدیل شد.» به گفته هاشمی در این راستا ما بخش‌های مختلفی داریم و این از محلی که سوخت تولید می‌شود تا جایی که به دست مصرف‌کننده می‌رسد را شامل می‌شود.

این عضو انجمن بانکرینگ با اشاره به تعاریف متفاوت افزود: «اگر مادر جایی مانند فجیره بگوییم بانکرینگ کار می‌کنیم، تعریف این مفهوم با تعریفی که ما داریم کاملاً متفاوت است. ارایه‌کننده بانکر در منطقه ما چه در فجیره و چه در ایران و چه در قطر کسی است که همه بارهای بانکرینگ، بعد از تحویل سوخت از پالایشگاه تا تحویل به مشتری در دست او است. وقتی شما در سنگاپور بگویید که من در بانکرینگ کار می‌کنم از شما می‌پرسند که در کدام قسمت از آن؟ شما تامین‌کننده هستید؟ شما بازرگان هستید؟ شما واسطه هستید؟ شما اپراتور بار هستید؟ در صورتی که این‌جا این پیچیدگی را داریم که ما باید همه این کارها را با هم انجام بدهیم.»

هاشمی عملیات بانکرینگ از نظر تجاری را شامل خرید و فروش بانکر می‌داند: «ما یک محموله‌ای را می‌خریم و یک محموله‌ای را می‌فروشیم که این تحت نظارت یک بخش مالی انجام می‌شود. مدیریت مالی قوی باید بر این خرید و فروش حاکم باشد. منتهی وقتی که ما می‌خریم یا تامین‌کننده رو به رو هستیم و وقتی که می‌فروشیم یا مشتری رو به رو هستیم. ارتباط این تامین‌کننده با مشتری باید تحت نظر آن کسی که خرید و فروش را انجام می‌دهد، باشد.»

او گفت: «ما باید بر مبنای یک استاندارد سوخت را تحویل بدهیم. مانورهای دریایی وجود دارد. تحویل سوخت به شناور نهایی داریم. چه در این‌جا و چه در فجیره و چه در سنگاپور کسی که دارد ترید بانکر را انجام می‌دهد لزوماً همه این کارها را انجام نمی‌دهد ولی باید همه این کارها را تحت کنترل خودش داشته باشد.»



خودتان را مشخص نکنید، نمی‌توانید یک فرمول بنویسید و بگویید که این فرمول قیمت من را مشخص می‌کند.»
به گفته هاشمی بازاریابی بانکر به صورت چشم در چشم است و آن ایجاد اعتماد متقابل می‌کند. همه چیز بر مبنای قیمت‌های بین‌المللی است. پس باید در گردهمایی‌های مختلف بین‌المللی شرکت کرد.

وافرود: «باید اطمینان داشته باشیم که کل فرایند مرتبط با تحویل سوخت به مشتری به درستی انجام می‌شود. فرایند سوخت‌رسانی را باید تحت کنترل داشته باشید و مطمئن باشید که فرایند تامین سوخت، عملیات خشکی و عملیات دریایی و بازاریابی و فروش او هماهنگ اتفاق می‌افتد و ارتباط بین این فرایندها به درستی انجام می‌شود.»
به گفته این عضو انجمن بانکرینگ ما باید به چند مسئله مهم برسیم: این که ما چه می‌خواهیم بفروشیم؟ کجا می‌خواهیم بفروشیم؟ به چه کسی؟ به وسیله چه کسی؟ و با چه تجهیزاتی می‌خواهیم بفروشیم و با چه قیمتی؟ با این‌ها می‌توانیم بانکرینگ موفق داشته باشیم.

او در پایان افزود: «نکته مهم این است که ما باید بتوانیم عوامل خارج از کنترل خودمان را با عوامل تحت کنترل تعاملی، کنترل کنیم و اگر این اتفاق بیفتد ما می‌توانیم یک بانکرینگ موفق داشته باشیم و در منطقه حضور مستمر داشته باشیم.»

مدیرعامل شرکت JTT



برای حجم‌های کم CBM جایگزین خوبی است

محسن بیات در زمینه استفاده از ابزارهای نوین در صنعت سوخت‌گیری دریایی یا همان بانکرینگ مواردی را بیان کرد. به گفته این عضو انجمن بانکرینگ، ابزارهایی هستند که با توجه اقتصادی رشد کرده‌اند و صرفاً جزء صرفه‌جویی‌های اقتصادی محسوب می‌شوند. او گفت: «ترمینال‌های شناور، به سه دلیل رشد کردند، یکی صرفه اقتصادی، دوم، مدت زمان کوتاه در نصب و دوره کانستراکشن و سوم، عملیات ساده.»

مدیرعامل شرکت JTT گفت: «SPM ترمینال شناوری است که علاوه بر نگهداری کشتی، وظیفه سوخت‌رسانی را هم یکجا انجام می‌دهد. این کشتی می‌تواند ۳۶۰ درجه بچرخد و سوخت‌رسانی را هم انجام دهد. برای مواقعی که حجم‌های زیاد، مورد نظر است. قطعاً SPM گزینه بسیار خوبی است. ولی در مواقعی که حجم کم‌تر است و قرار نیست یک کشتی ۲۰۰-۳۰۰ هزار تنی بار شود، CBM جایگزین خوبی است چون از قیمت بسیار کم‌تری برخوردار است.»

او با بیان مسأله تعمیرات و نگهداری در این زمینه گفت: «وقتی بحث اقتصادی به میان آمد، آن بحث کلی را هم داریم که ترمینال شناور مزایایی نسبت به اسکله دارد. داخل ترمینال شناور هم باز CBM است

که عدد و رقمش خیلی کم‌تر از SPM است.»
به گفته بیات یکی از نکات مهم در بانکرینگ، قطعاً بحث سرمایه‌گذاری است و نکته دیگر، زمان به بهره‌برداری رسیدن است. او در پایان به این نکته اشاره کرد که در یک پروژه اقتصادی، برای یک سرمایه‌گذار خیلی مهم است که در چه زمانی می‌تواند پروژه خود را به عملیات برساند.

عضو انجمن بانکرینگ



مانباید این فرصت را از دست دهیم

نخلی با اشاره به این که سازمان بنادر و دریانوردی به شرکت‌های سوخت‌رسان، مجوز سوخت‌رسانی در بنادری که خطری آن را تهدید نمی‌کند، می‌دهد گفت: «ولی برای بنادری که کالاهای خطرناک حمل می‌کند، مجوز کنار اسکله رانمی‌دهد که درست هم همین است. این کار در کشورهای اروپایی هم به همین صورت انجام می‌شود. در بنادری که کالاهای خطرناک حمل می‌شود، مجوز سوخت‌رسانی نمی‌دهند. آن‌ها می‌گویند به لنگرگاه بیاوید و این کار را انجام دهید.»

نخلی با اشاره به آمار کشتی‌هایی که در دنیا وجود دارد گفت: «حدود ۵۰ هزار کشتی عبوری از تنگه هرمز و خلیج فارس داریم. می‌توانیم بگوییم به ازای هر کشتی که وجود دارد، هر سال یک بار این ترانزیت انجام می‌شود. پس آمار بسیار بالایی است. ولی ما فرصت‌ها را به تهدید تبدیل کردیم و بازار را از دست دادیم و نتوانستیم در این صنعت بانکرینگ به خوبی خودی نشان بدهیم. سهم ما را کشورهای دیگر گرفتند که ما نمی‌توانیم از آن‌ها شاکای باشیم.»
او سنگاپور را با ۱۵ میلیون بشکه دومین رتبه در آمار ترانزیت سوخت می‌داند. سنگاپور و تنگه هرمز، آمار بسیار زیادی از سوخت را دارند. به گفته این عضو انجمن، کشتی که می‌آید اگر سطح امنیتش با سطح امنیتی شناور ما تطابق نداشته باشد، آن ادمنیستراسی که مجوز سوخت‌رسانی را به ما داده، آن را باطل می‌کند. کنترل وجود دارد. بازرسی‌ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی در همه کشورها وجود دارد که چک می‌کنند شرکت سوخت‌رسان به خوبی کار و موارد سوخت‌رسانی و الزامات را انجام می‌دهد یا نه، الزاماتی که شامل اندازه‌گیری‌ها نیز هست.

نخلی می‌گوید: «بزرگ‌ترین میزان در خلیج فارس با ۱۷ میلیون بشکه در روز است و بعد از آن هم سنگاپور. کشور سنگاپور، ۲۰ درصد کشتی‌های عبوری را هدف‌گذاری کرده و اعلام کرده که ۲۰ درصد آن‌ها مارکت من است.»

او در پایان تاکید کرد: «ما نباید این فرصت را از دست بدهیم. مکان ما خیلی بهتر از سنگاپور است. ما نباید خودمان را با فجیره مقایسه کنیم. فجیره چیزی است که ما به آن فرصت دادیم. ما خودمان را باید با سنگاپور اندازه‌گیری کنیم.»



لزوم استفاده از تکنیک RFID در حمل و نقل دریایی و بنادر ایران

امین بالالی

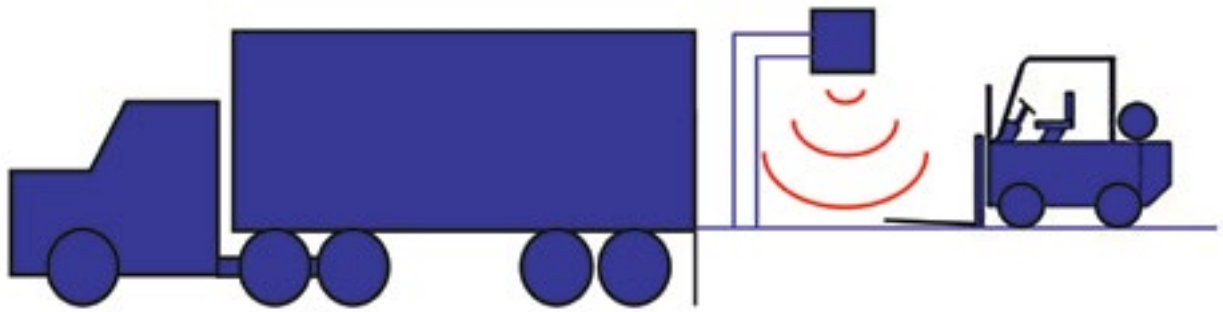
کارشناس امور بندری اداره بندر و دریانوردی خارگ

کمک امواج رادیویی (RFID) را می توان یکی از بزرگ ترین دستاوردهای علمی و فنی بشر شمرد به طوری که از این فناوری مهم ترین پیشرفت بعد از اینترنت در زمینه فناوری اطلاعات یاد می شود. اگرچه در سال های اخیر تمایل به استفاده از سیستم های RFID به عنوان ابزاری موفق در مدیریت زنجیره تامین فزونی یافته است و نیز تحقیقات گسترده ای در سطوح دانشگاهی و صنعتی در این زمینه صورت پذیرفته که منجر به استفاده از این فناوری در اموری همچون حمل و نقل، شناسایی خودروها و پرداخت خودکار عوارض خودروها در اتوبان ها شده است. با پیشرفت روزافزون تکنولوژی به خصوص در زمینه تجهیزات و ادوات الکترونیکی و مخابراتی، هزینه اجزای تشکیل دهنده RFID از جمله برچسب های آن رو به کاهش نهاده که همین امر موجبات استفاده وسیع تر آن را فراهم نموده است.

System گفته می شود. به طور کلی شناسایی خودکار و نگهداری داده ها (AIDC) روشی است که طی آن تجهیزات خواه سخت افزاری یا نرم افزاری قادر به خواندن و تشخیص داده ها بدون کمک گرفتن از یک فرد هستند. بارکدها، کدهای دوبعدی، سیستم های انگشتنگاری، سیستم شناسایی با استفاده از فرکانس رادیویی، سیستم شناسایی با استفاده از قرینه چشم و صدا و... از جمله این راهکارها در این زمینه محسوب می شوند. یکی از جدیدترین مباحث مورد توجه دانشمندان برای شناسایی افراد یا کالاها استفاده از سیستم شناسایی با استفاده از فرکانس رادیویی یا RFID است که مخفف سه واژه Radio Frequency Identification به حساب می آید.

این سیستم امروزه توسط فروشگاه های زنجیره ای بزرگی چون «وال مارت» و «مک دونالد» و نیز سازمان های مهمی چون «وزارت دفاع ایالت متحده آمریکا» استفاده شده و امتحان خود را به خوبی پس داده است. فناوری شناسایی به

متأسفانه سالیانه تعدادی از پرسنل فعال در بنادر دنیا نظیر بار شماران، ریگرها، تالی من ها و غیره... بر اثر برخورد تجهیزات تخلیه و بارگیری با آن ها جان خود را از دست می دهند. سیستم (RFID) بر روی تجهیزات، نقش بازدارنده قبل از بروز حادثه برخورد با کارگران بندری را ایفا می کند. افزایش سرعت و کاهش زمان انجام عملیات (Lead-Time) کاهش ریسک فعالیت های دریایی و بندری و افزایش ضریب ایمنی از مشخصه های مهم بنادر توسعه یافته و طراز اول جهان است. امروزه سعی تمامی بنادر در جلب هر چه بیشتر رضایت مشتریان است. بهره گیری از تکنولوژی هایی همچون RFID، در بنادر می تواند به عنوان راه حل، بسیاری از معضلات کنونی بنادر از جمله کاهش ریسک، افزایش ضریب ایمنی فعالیت ها و در مجموع آرایه تصویری مناسب تر از بنادر برای جذب مشتریان و سرمایه گذاران باشد. اصولاً به هر سیستمی که قادر به خواندن و تشخیص اطلاعات افراد یا کالاها باشد سیستم شناسایی یا Identification



مشکلات و مزایای موجود در کشور RFID

- مزایا استفاده از این تکنولوژی به شرح ذیل است:
- ۱- کاهش هزینه‌ها (کاهش فعالیت دستی و افزایش سرعت)
 - ۲- اتوماسیون بدون توقف
 - ۳- کاهش خطا
 - ۴- کنترل فرایندهای غیرقابل رویت
 - ۵- امکان به روز رسانی برچسب‌ها بدون دخالت دست
 - ۶- امنیت
 - ۷- یکپارچگی

از جمله مزایای سیستم RFID، چک کردن سازگاری محتوای کانتینرها با فرم مندرجات آن‌هاست که یک عملیات مهم اما بسیار وقت‌گیر به شمار می‌رود. احتمال اشتباه و تخلف در چنین عملیاتی وقتی توسط عامل انسانی صورت گیرد قابل نادیده گرفتن نیست. خودکار کردن این روند با استفاده از RFID مشکل را حل می‌کند. در مواردی که محتوای کانتینر دارای اهمیت فراوانی است، شناسایی وضعیت داخل کانتینر (به صورت بلادرنگ یا در فاصله زمانی مناسب) لازم است. برای این مساله نصب برچسب‌های RFID که دارای سنسور دما، فشار، رطوبت هستند در داخل کانتینر، یک راه‌حل ایده‌آل خواهد بود. با استفاده از تکنولوژی RFID می‌توان عبور و مرور پرسنل شاغل در محوطه بندر را کنترل کرد. همچنین وسایل نقلیه موجود در محوطه و فردی که به وسیله نقلیه ویژه‌ای دسترسی دارد توسط سیستم پایش می‌شوند. مواردی مثل مجاز یا غیرمجاز بودن این دسترسی، مجاز یا غیرمجاز بودن محوطه‌هایی که فرد یا خودرو در آن حضور دارند و غیره به صورت نرم‌افزاری مشخص می‌شود و در صورت بروز تخلف، اپراتور پیام هشدار دریافت می‌کند. با توجه به بزرگ بودن محوطه بارگیری و نگهداری، کنترل دسترسی فیزیکی افراد شاغل در محوطه به کانتینرها بسیار مشکل است. در مواردی این دسترسی، منجر به خطر افتادن موجودی کانتینرها می‌شود. با پایش کردن بلادرنگ افراد در محیط، فعالیت‌های مشکوک قابل شناسایی است. این که چه اشخاصی با هم و برای چه مدت ارتباط داشته‌اند توسط نرم‌افزار

قابل ضبط و تحلیل آماری است. بنابراین قبل یا مدت‌زمان کمی پس از بروز تخلف می‌توان با آن برخورد کرد. با توجه به با در نظر گرفتن اهمیت کاربرد روزافزون RFID برای مسئولان دولتی در اکثر کشورهای پیشرفته و حتی در کشورهای در حال پیشرفت آسیای جنوب شرقی (آسه‌آن) و ارتباط و همبستگی زنجیره‌وار و اجتناب‌ناپذیر در روابط تجاری بین‌الملل به زودی شاهد استفاده همه‌گیر این تکنولوژی بر روی کلیه کانتینرها و تجهیزات بندری مورد استفاده در جهان خواهیم بود به طوری که هم‌اکنون نیز این کانتینرها و تجهیزات بندری حامل برچسب RFID در بسیاری از کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد و این موضوع تسهیلات زیادی برای مأموران نظارتی و ارزیابی گمرک در کشورهای مذکور به همراه دارد. برچسب‌های نصب‌شده بر روی کانتینر و تجهیزات بندری حامل اطلاعات (data) در خصوص مشخصات به خصوص خود کانتینر و تجهیزات بندری مانند شماره کانتینر و تجهیزات بندری است که مهم‌ترین مرجع آمار و شناسایی کانتینرها و تجهیزات بندری در اسناد حمل و shipping document از جمله بارنامه و قبض انبار است حال اگر این برچسب‌ها علاوه بر این مشخصات حاوی مشخصات و خصوصیات کلی کالاهای محتوی خود نیز باشند با در نظر گرفتن و حصول اطمینان از پلمپ‌های نصب‌شده در مبدأ، مأمورین نظارت گمرک با در اختیار داشتن یک دستگاه گیرنده RFID در مبادی و به هنگام تخلیه کشتی در بندر مقصد قادر خواهند بود نوع و مشخصات کالای ورودی را بدون باز کردن و ارزیابی حضوری، تمام کانتینرها را چک و مورد ارزیابی امنیتی قرار دهند، البته لازم به ذکر است که این اطلاعات کلی در خصوص نوع و مشخصات کالا در اسناد حمل و قبل از آن در مانیفیست کشتی موجود بوده و توسط کاربران بندر مبدأ یا کشتی حمل‌کننده در برچسب‌ها ذخیره می‌شود. RFID یک تکنولوژی تایید شده از سال ۱۹۷۰ تاکنون است و به دلیل قیمت بالای آن تاکنون در برنامه‌های تجاری اندکی از کمپانی‌ها مورد استفاده قرار گرفته شده است. در صورتی که بتوان Tag‌ها را با قیمت مناسب‌تری تولید کرد، استفاده از تکنولوژی RFID می‌تواند بسیاری از مسایل را برطرف کند. با توجه به

این که امواج رادیویی قادر به حرکت در بین اکثر مواد غیرفلزی هستند، امکان استفاده از تکنولوژی RFID در حوزه‌های گسترده‌تری وجود دارد. هم کدخوان‌ها و هم تگ‌ها می‌توانند دارای اندازه و شکل مختلفی باشند. با توجه به اندازه کوچک تگ‌ها و آزادی عمل برای حرکت آن‌ها، سازمان‌ها و موسساتی که علاقه‌مند به استفاده از این فناوری هستند از انعطاف بالایی در این رابطه برخوردار خواهند بود. تصور کنید که وارد یک فروشگاه زنجیره‌ای شده‌اید و اقلام مورد نیاز خود را داخل چرخ دستی قرار داده‌اید. صندوق‌دار با استفاده از بارکد باید تک‌تک اقلام داخل سبد را برداشته و اطلاعات آن را توسط بارکد خوان (Barcode Reader) یکی یکی به داخل کامپیوتر وارد کند تا فاکتور اقلام انتخابی شما صادر شود. بسیاری از اوقات به دلیل آن که تعداد کالاهای خریداری شده بسیار زیاد هستند؛ صف‌های طولانی در فروشگاه‌های زنجیره‌ای مشاهده می‌شود. گاهی اوقات نیز مخدوش شدن علائم بارکد، از خواندن اطلاعات جلوگیری می‌کند، که این خود موجب مشکلات بیشتری می‌شود. اما با این فناوری جدید یعنی RFID شما سبد کالای خود را برمی‌دارید و بدون این که مجبور به ایستادن در صف‌های طولانی شوید و یا حتی بدون این که مجبور باشید اقلام خریداری شده را به صندوق‌دار یا نگهبان نشان دهید، از در خارج می‌شوید. حتماً می‌پرسید چرا؟ چون شناسه روی کالا دیگر بارکد نیست بلکه از نوع RFID است و خودش با فرستادن علائم رادیویی کلیه اطلاعات جاری خود از قبیل تعداد، قیمت، وزن و... را به کامپیوترهای موجود در درب‌های خروجی مخابره و منتقل می‌کند. این شناسه‌ها دارای دو بخش تراشه و آنتن بوده و دارای عملکرد بسیار ساده‌ای هستند؛ تراشه، اطلاعات را از طریق آنتن منتشر می‌کند و حس‌گرهایی که در اطراف قرار دارند، این اطلاعات را دریافت می‌کنند. از مهم‌ترین ویژگی و محاسن تکنولوژی RFID، کاهش سرقت یا دزدی و محاسبه سریع‌تر تعداد کالاهای موجود در انبار بدون نیاز و کمک به نیروهای انسانی است که در زمان هم‌صافه‌جویی خواهد شد. شناسه‌ها (Tag) وسیله شناسایی متصل شده به کالایی است که ما می‌خواهیم آن را ردیابی کنیم و کدخوان‌ها (Readers) وسایلی هستند که

حضور شناسه‌ها را در محیط تشخیص داده و اطلاعات ذخیره شده در آن‌ها را بازیابی می‌کنند. با توجه به این که این سیستم‌ها بر مبنای تغییرات امواج مغناطیسی و یا فرکانس‌های رادیویی کار می‌کنند، برای تقویت سیگنال‌های موجود در محیط گاهی اوقات از آنتن (تقویت کننده سیگنال) نیز استفاده می‌شود. امروزه استفاده از تکنولوژی‌های روز و مدرن در کلیه زمینه‌ها به خصوص در فعالیت‌های اقتصادی و اداری بر هیچ کس پوشیده نیست که در این میان پیشرفت‌های IT نفوذ آن در تمام رشته‌های فعالیت‌های انسانی آشکار و غیرقابل چشم‌پوشی است. اصولاً به هر سیستمی که قادر به خواندن و تشخیص اطلاعات افراد یا کالاها باشد، سیستم شناسایی گفته می‌شود. به طور کلی شناسایی خودکار و جمع‌آوری داده‌ها روشی است که طی آن تجهیزات خواه سخت‌افزاری یا نرم‌افزاری قادر به خواندن و تشخیص داده‌ها بدون دخالت عامل انسانی هستند. بارکدها، بارکدهای ماتریسی، سیستم‌های اثر انگشت، سیستم تشخیص با استفاده از فرکانس رادیویی، سیستم شناسایی با استفاده از قرص چشم و صدا همگی نمونه‌هایی از سیستم‌های شناسایی هستند. یکی از جدیدترین مباحث مورد توجه محققان برای شناسایی افراد و کالاها، استفاده از سیستم شناسایی با کمک فرکانس‌های رادیویی یا RFID است. روزانه در سراسر جهان میلیون‌ها کانتینر در ۲۲۰ بندر موجود، در حال جابه‌جایی و حرکت هستند و در این میان حفاظت و امنیت کانتینرهای ورودی و خروجی در مبادی حمل‌دریایی یکی از مهم‌ترین و دغدغه‌های اداره‌های دولتی مسئول در این زمینه است که از جنبه‌های مختلفی قابل بررسی است اما مهم‌ترین و بارزترین موضوع

در این خصوص بدون شک قاچاق انسان و کالا است که سالانه هزینه‌های مالی و انسانی زیادی برای بسیاری از کشورها به همراه دارد و بعد از آن موضوع مهم سازمان دهی و ردیابی کانتینرها در ترمینال‌های موجود در بندرگاه‌ها است که با توجه به حجم بالای تردد کانتینرها (حتی در کوچک‌ترین بندرها) این موضوع از اهمیت دو چندانی برخوردار می‌شود. در این میان کشورها و شرکت‌های بزرگ در سراسر دنیا گام‌های موثری در همه‌گیر شدن استفاده از RFID در حمل و نقل کانتینری برداشته‌اند که از آن جمله می‌توان به شرکت جنرال الکتریک (GE) اشاره کرد که در ژانویه سال ۲۰۰۵ اقدام به تهیه یک سیستم حفاظتی الکترونیکی بر پایه برچسب‌های RFID بر روی کانتینرها نمود، همچنین دولت کره جنوبی در تابستان ۲۰۰۴ اقدام به طراحی یک پروژه به نام SEATRANSPORTATION LOGISTICS (RFID)) نمود که با نصب سنسورهای RFID در کانتینرهای خروجی از بندر پوسان به مقصد سواحل غربی ایالات متحده آمریکا و اروپای مرکزی قادر به بازرسی حفاظتی کانتینرها در مدت حمل و نقل خواهند بود. شرکت‌های بزرگ دیگر از جمله SAVI (ایالات متحده) Indented (استرالیا) NVEN ۶۰ (چین) نیز با به کارگیری تکنولوژی RFID بر روی کانتینرهای خود اقدام به تشکیل یک زنجیره هوشمند (Smart Chain) در روابط تجاری و حمل و نقل کانتینری (دریایی و زمینی) خود نموده‌اند و با این عمل افزایش اثربخش و کارایی عملیات بندری و ترخیص کالا در گمرکات خود نیز شده‌اند.

نتیجه‌گیری

امروزه با پیشرفت علم و تکنولوژی، دیگر

تشخیص اصل بودن (genuine) یک مدرک کاغذی کاری بس دشوار است و جاعلین و سوءاستفاده‌کنندگان با کمک فنون و تجهیزات الکترونیکی و رایانه‌ای پیشرفته به راحتی قادر به جعل اسناد کاغذی به خصوص اسنادی که بار مالی (مانند پروانه سبز گمرکی) دارد خواهند بود، در این زمان تکنولوژی RFID به کمک خواهد آمد و می‌تواند دریافت کننده سند محرمانه یا ذی نفعان اسناد مالی را از حیث تقلب و جعل مطمئن و آسوده‌خاطر سازد به طوری که برخی کارشناسان حد امنیت برچسب‌های RFID بر روی اسناد کاغذی را ۹۹/۹ درصد برآورد کرده‌اند. در حال حاضر کم‌تر کسی رامی‌توان یافت که بر استفاده از تکنولوژی جدید و پیشرفته در فعالیت‌های تجاری تاکید و اصرار نرورد و یا با آن موافق نباشد با بررسی و کنکاشی که در یکی از پیشرفت‌های بشریت در زمینه IT به نام RFID در صنعت حمل و نقل بین‌المللی و همچنین در سازمان گمرک صورت پذیرفت، این نکته روشن و واضح شد که با گسترش چشم‌گیر استفاده از RFID در سال‌های اخیر به خصوص در قرن بیست و یکم در نتیجه کاهش قیمت برچسب‌ها و گیرنده‌های RFID و آشنا شدن دیگر کشورها و شرکت‌ها با این فن‌آوری به زودی شاهد استفاده همه‌گیر و جهانی شدن RFID خواهیم بود زیرا با پیشرفت و گسترش علم مدیریت و همچنین پیگیری و اشتیاق سیری ناپذیر مدیران برای افزایش کارایی و اثربخشی در حوزه فعالیت خود مسلماً به دنبال راهکارهای نوین برای رسیدن به این منظور خواهند بود و مدیران ارشد حمل و نقل بین‌المللی به خصوص حمل و نقل کانتینری در بنادر و مدیران ارشد گمرک برای سازمان‌دهی امور با حداقل ریسک و اشتباه و حداکثر سرعت و اطمینان و همچنین در جهت سازگاری و هماهنگی با دیگر کشورهای پیشرو





منابع

- [۱] شیرواژن مسعود: بهره‌گیری از فناوری آر اف ای دی در فعالیت‌های دریایی و بندری کشور. اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان بندر شهید رجایی
- [۲] مقدس زاده، وحید: (۱۳۸۹) تامین امنیت در قرن بیست و یکم
- [۳] ابایزیدی، ابراهیم، اولادی، بهنام و عباسی، ترگس (۱۳۹۰) تحلیل داده‌های پرسشنامه‌ای به کمک نرم افزار SPSS۲۰، انتشارات مهرگان قلم، تهران.
- [۴] سایت اینترنتی معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی
- [۵] مجموعه قوانین و مقررات بندری دریایی (۱۳۷۴) جلد اول، تهران: انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی ایران
- فهرست منابع خارجی
- [۶] Radio-Frequency identification available- at:www.wikipedia.com
- [۷] RFID Technology in the Customs Procedures of the 11th International Conference on Shipping Document and Supply Chains, Katerini, Greece
- [۸] Dianjun Fang, Axel Kuhn, Weibing Weng, RFID aided system- (۲۰۰۸) Yu Song, Xiang Che for container customs- www.science direct.com
- [۹] Using RFID for Customs Control on Transit container

حتی در کشورهای در حال پیشرفت آسیای جنوب شرقی (آسه‌ان) و ارتباط و همبستگی زنجیره‌وار و اجتناب‌ناپذیر در روابط تجاری بین‌الملل به‌زودی شاهد استفاده همه‌گیر این تکنولوژی بر روی کلیه کانتینرها و تجهیزات بندری مورد استفاده در جهان خواهیم بود به‌طوری‌که هم‌اکنون نیز این کانتینرها و تجهیزات بندری حامل برچسب RFID در بسیاری از کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد و این موضوع تسهیلات زیادی برای مأموران نظارتی و ارزیابی گمرک در کشورهای مذکور به همراه دارد برچسب‌های نصب‌شده بر روی کانتینر و تجهیزات بندری حامل اطلاعات (data) در خصوص مشخصات به‌خصوص خود کانتینر و تجهیزات بندری مانند شماره کانتینر و تجهیزات بندری است که مهم‌ترین مرجع آمار و شناسایی کانتینرها و تجهیزات بندری در اسناد حمل و shipping document از جمله بارنامه و قبض انبار است حال اگر این برچسب‌ها علاوه بر این مشخصات حاوی مشخصات و خصوصیات کلی کالاهای محتوی خود نیز باشند، با در نظر گرفتن و حصول اطمینان از پلمپ‌های نصب‌شده در مبدا مأمورین نظارت گمرک با در اختیار داشتن یک دستگاه گیرنده RFID در مبادی و به‌هنگام تخلیه کشتی در بندر مقصد قادر خواهند بود نوع و مشخصات کالای ورودی را بدون باز کردن و ارزیابی حضوری، تمام کانتینرها را کنترل و مورد ارزیابی امنیتی قرار دهند.

در استفاده از RFID چه به‌ناچار و چه به‌میل و اشتیاق استفاده از راهکارهای متنوع RFID در رویه‌های خود غیرقابل اجتناب است قبل از بررسی در خصوص امکان‌پذیری آن در کشور یا تحلیل هزینه و منفعت در شرایط واقعی نخست باید مزایای استفاده از RFID به‌طور گسترده از مدیران ارشد گرفته تا کارمندان اطلاع‌رسانی وسیع و آموزش‌های لازم داده شود. به‌طور کلی RFID در تسهیل تجارت کالاها چه به‌صورت حمل کانتینری از لحاظ مکان‌یابی به‌هنگام در اسکله‌های مبدا و مقصد و همچنین تسهیل در اجرای وظایف سازمان‌های حفاظتی و امنیتی که کاهش هزینه و سرعت ترخیص کالاها در تجارت بین‌الملل را به دنبال دارد و چه به‌صورت حمل زمینی که ترانزیت بین‌المللی کامیون‌ها در گمرکات با کاغذبازی کم‌تر و به‌طور مکانیزه نقش اساسی را ایفا می‌نماید. در آخر می‌توان به جرات این نکته را بیان کرد که RFID محور اساسی در شکل‌گیری گمرک نوین است که در آن اطمینان به اسناد کاغذی صد در صد و تخلفات گمرکی همچون کم‌اظهاری، ارایه اسناد خلاف واقع، اظهار کد تعرفه HS با ماخذ کم‌تر با مشخصات غیر صحیح کالاها خواهد بود و به‌طور قطع در دنیای آینده واژه RFID برای عموم واژه مانوس و آشنا خواهد بود. با توجه و در نظر گرفتن اهمیت کاربرد روزافزون RFID برای مسئولان دولتی در اکثر کشورهای پیشرفته و



بازاریابی خدمات بندری و نقش آن در توسعه و رونق بنادر

فریبا روان بد

سجاد مقاتلی

اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

بازار

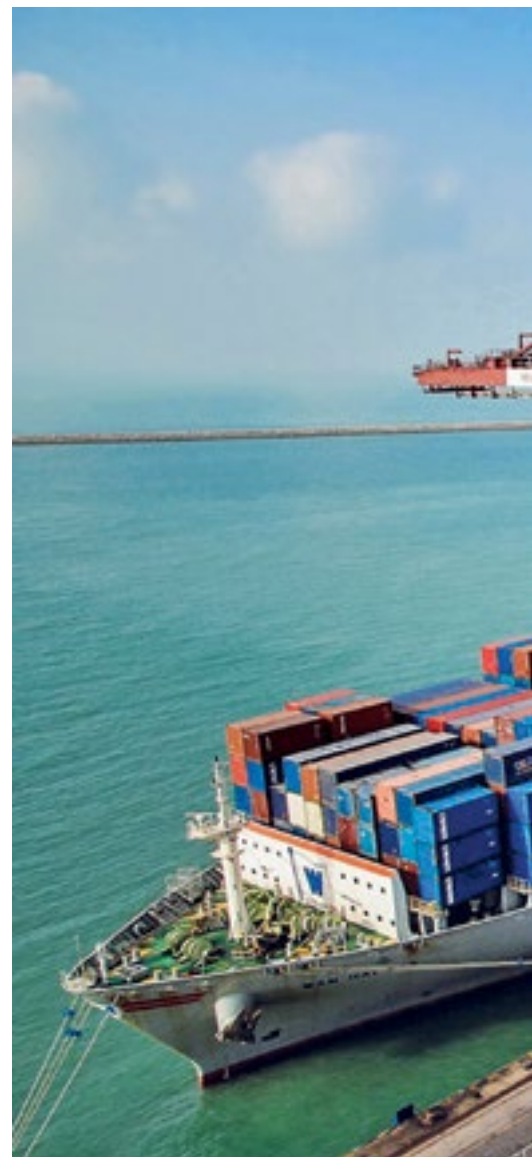
سال سی و یکم شماره ۲۳۳ مرداد ۱۳۹۵

۵۶

باجهانی شدن تجارت، حمل و نقل و ارتباطات، بنادر نیز وارد عرصه رقابت شده و در این مسیر ناچار به تقسیم سهم بازار و پسکرانه‌های محدود خود با رقبا شدند. این تحول بزرگ آغازگر توجه این صنعت به مقوله بازاریابی شد. ابزاری که می‌تواند با استفاده درست، سهم بنادر را در جنگ رقابت ایجاد شده حفظ نموده و یا حتی افزایش دهد.

بالغ بر ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌گیرد یکی از حلقه‌های اصلی در حمل و نقل دریایی، بدون شک بنادر هستند. بنادر در هر کشوری حکم دارایی‌های راهبردی ملی را دارند و باید به منظور توسعه و ارتقای آن‌ها اهتمام ویژه صورت گیرد. در این راستا تطبیق بافتن با میل بازار و مشتری و همگامی با تکنولوژی‌های روز دنیا اصولی غیر قابل انکار است. بهترین ابزار در این مسیر بازار باقی درست است. کمی تأمل در عملکرد بنادر پیشرفته و نسل سومی تصدیق کننده نقش انکارناپذیر بازاریابی در توسعه و گسترش این بنادر است. این نقش با افزایش ظرفیت‌های بنادر امکان افزایش جذابیت آن‌ها را برای سرمایه‌گذاران فراهم نموده است. بدون شک آن چه سرمایه‌گذاران را تشویق به انجام سرمایه‌گذاری در هر صنعتی می‌کند جذابیت آن صنعت و امید به کسب سود و تضمین سرمایه‌گذاری است و بدیهی است که تنها مسیر درستی که سازمان‌ها را به سمت توفیق در جذب سرمایه‌گذاری سوق می‌دهد، ایجاد جذابیت و تضمین سود سرمایه‌گذاری در زمینه صنعت مورد نظر است و صنعت بندرداری و خدمات بندری نیز از این مقوله مستثنا نیست. با توجه به این مهم بررسی کلیه راهبردی‌هایی که این صنعت را جذاب نموده و سرمایه‌گذاری در آن را تضمین نماید باید مدنظر قرار گرفته و از بین راه کارهای مختلف گزین بهر انتخاب شود. در این مسیر بازاریابی ابزاری است که در تمام صنایع کاربرد آن به اثبات رسیده است و می‌تواند به عنوان یک اصل پذیرفته شده، ضامن افزایش جذابیت صنعت بندرداری و جذب سرمایه‌گذاری‌ها به سوی آن شود.





مفهوم بازاریابی

بازاریابی در ساده‌ترین تعریف عبارت است از مدیریت داد و ستد از طریق شناخت نیازها و نیازمندان و پاسخ‌گویی و ارضای آن‌ها. به این معنی که هدف بازاریابی، تطبیق برون دادهای سازمان (خدمت یا محصول) با خواست و نیاز مشتری است به شکلی که در کنار جلب رضایت و اعتماد مشتری، منافع سازمان را نیز تامین نماید. بازاریابی تلاش در استقرار نظامی عادلانه و مبتنی بر همه اصول اخلاقی پذیرفته شده انسانی در محیط اقتصاد است. اگر چه مبدا این علوم، جهان اول و کشورهای توسعه یافته بودند اما ما همه اصول اساسی آن را می‌توانیم حتی در اصول اعتقادی خود درک کنیم. پس بدون تردید این علم با ما بیگانه نیست و می‌تواند به بهترین شکل آن در همه صنایع ما اجرا شود. بازاریابی، مشتری‌مداری، احترام به حقوق مصرف‌کننده و تولیدکننده معنا و مفهومی است که بازاریابی در راستای تحقق آن می‌کوشد.

در نتیجه، این مقاله تلاش می‌کند تا قبل از پرداختن به نقش بازاریابی در افزایش جذب سرمایه‌گذاری در بنادر به اصلاح دیدگاه‌های معمول در خصوص این علم بپردازد. هرچند ارزش و کاربرد این علم در جهان پیشرفته کاملاً پذیرفته شده است و در سازمان‌ها به عنوان مغز متفکر سازمان عمل می‌نماید اما با نهایت تأسف ملاحظه می‌شود که در کشور ما این علم هنوز به شکل درستی شناخته نشده است و متأسفانه باید این حقیقت را پذیرفت که بازار و اقتصاد غیررقابتی، دولتی، درون‌گرا و... ایران فرصتی برای درک و استفاده درست از بعضی از علوم، مهارت‌ها و تخصص‌ها فراهم نکرده است و اگر هم فرصتی ایجاد شده، به دلیل شرایط خاصی که حاکم بوده است، برداشت غلط و ناقصی صورت گرفته که نتیجه دلخواه را در بر نداشته است. در نتیجه، اگر بازاریابی با مفهوم درست و کامل آن، جایگزین برداشت نادرست و نارسای فعلی شود؛ همه سازمان‌ها برای کسب منافع آن به سوی این ابزار قدرتمند روی خواهند آورد.

در این راستا لازم است که قبل از تشریح نقش موثر بازاریابی در رونق اقتصادی و جذب سرمایه‌گذاری، به رفع ابهاماتی که به شکل عام در خصوص این علم وجود دارد پرداخته شود تا این علم عملی با چهره واقعی خود معرفی شود. از جمله این موارد این است که بازاریابی مفهومی بیش از هنر فروش، یک موقعیت خوب است. به این معنی که برای مثال این ابزار قدرتمند، تنها در بنداری که زیرساخت و روساخت‌ها به خوبی مدیریت شده ارتباط پسرکرانه‌ای خوب و مطلوب و در مجموع بندر یک بندر پیشرو است؛ کاربرد ندارد. بلکه بازاریابی علمی است که می‌تواند سازمان‌ها را در هر شرایطی حتی بحران، هدایت نموده و نتایج مطلوبی را برای آن به ارمغان آورد. ابهام دیگری که می‌توان به آن پرداخت این است که در بازاریابی مفهوم رقابت بسیار متداول و پرکاربرد است و همین موضوع باعث شده است این ابهام به وجود بیاید که در شرایط انحصار، بازاریابی مفهوم و کاربرد

ندارد و این دیدگاه نادرست، بسیاری از سازمان‌ها را از بهره‌مندی از منافع به‌کارگیری این ابزار قدرتمند محروم نموده است. واقعیت این است که در بازارهای غیررقابتی و انحصاری نیز بازاریابی با ارتقای سطح کیفی برون دادها (خدمت یا محصول) سودآوری و بهره‌وری را برای سازمان‌ها به دنبال خواهد داشت.

دیدگاه نادرست دیگر این است که بازاریابی در سازمان‌ها دارای کاربرد تشریفاتی و یک شوی تبلیغاتی است و نه به عنوان مغز متفکر و هدایتگر. این در حالی است که بازاریابی با مفهوم واقعی خود با مدیریت و برنامه‌ریزی دقیق آمیخته خود که در برگیرنده جوهره هر سازمانی است، برای کلیه اجزای سازمان در هر شرایطی برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری دارد.

دنیای امروز با جهانی شدن رقابت و توسعه تجارت و ارتباطات، نیازمند سازمان‌های بازاریابی محور است؛ سازمان‌هایی که بازاریابی را با مفهوم دقیق آن در درون خود کاربردی نموده‌اند. بازاریابی‌ای که مطابق با نیازهای روز، توسعه و ارتقاء یافته است. در چنین شرایطی اگر سازمان‌ها بر بقای خود همراه با توفیق می‌اندیشند باید با سازوکارهای بازاریابی نوین یعنی احاطه بر دانش و مهارت‌ها و تکنیک‌های بازاریابی، بازاریابی و بازاریابی در محیط داخلی و بین‌المللی خود آشنا شده و بر آن مسلط شوند. دنیای امروز، دنیایی رقابتی است که در آن رقابت به شکل جهانی و حرفه‌ای وجود دارد و تنها با به‌کارگیری فنون بازاریابی راه توفیق و بقا هموار می‌شود. هر اندازه رقابت سخت‌تر و فشرده‌تر می‌شود، بازاریابی و فروش هم تخصصی‌تر و اختصاصی‌تر می‌شوند به شکلی که هر صنعتی اصول بازاریابی خاص خود را می‌طلبد و اتکاء به بازاریابی عمومی کاربردی نیست. چنانچه اکنون شاهد ظهور بازاریابی در صنایع مختلف حتی بنادر هستیم. بازاریابی بنادر، بازاریابی است که به‌طور خاص صنعت بندرداری را در بر می‌گیرد و درصدد شناخت نیازمندی‌های این صنعت و رفع آن است. در نهایت باید گفت احاطه یافتن بر انواع مفاهیم، تکنیک‌ها، ابزارها و سازوکارهای بازاریابی و فروش، از موارد ضروری برای توفیق در شرایط دشوار کنونی است. به گفته دکتر روستا پدر علم بازاریابی ایران «بازاریابی علمی است عملی و عملی است علمی». (دکتر روستا، کنفرانس بازاریابی)

بازاریابی بنادر

با جهانی شدن تجارت، حمل و نقل و ارتباطات، بنادر مختلف نیز وارد عرصه رقابت شده و در این مسیر ناچار به تقسیم سهم بازار و پسرکرانه‌های محدود خود با رقیب شدند. این تحول بزرگ آغازگر توجه این صنعت به مقوله بازاریابی گردید. ابزاری که می‌تواند با استفاده درست، سهم بنادر را در جنگ رقابت ایجاد شده حفظ نموده و یا حتی افزایش دهد.

بالغ بر ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌گیرد و یکی از حلقه‌های

بدون شک آن چه سرمایه‌گذاران را تشویق به انجام سرمایه‌گذاری در هر صنعتی می‌کند جذابیت آن صنعت و امید به کسب سود و تضمین سرمایه‌گذاری است و در نتیجه این امر تنها مسیر درستی که سازمان‌ها را به سمت توفیق در جذب سرمایه‌گذاری سوق می‌دهد، ایجاد جذابیت و تضمین سود سرمایه‌گذاری در زمینه صنعت مورد نظر است و صنعت بندرداری و خدمات بندری نیز از این مقوله مستثنا نیست. با توجه به این مهم بررسی کلیه راهبردی‌هایی که این صنعت را جذاب نموده و سرمایه‌گذاری در آن را تضمین نماید باید مدنظر قرار گرفته و از بین راه‌کارهای مختلف گزینه بهتر انتخاب شود. در این مسیر بازاریابی ابزاری است که در تمام صنایع کاربرد آن به اثبات رسیده است و می‌تواند به عنوان یک اصل پذیرفته شده ضامن افزایش جذابیت صنعت بندرداری و جذب سرمایه‌گذاری‌ها به سوی آن شود. هرچند در این صنعت بازاریابی مفهوم نسبتاً جدیدی است و از سال ۱۹۸۰ در بنادر مطرح شده است. (حمیدی، ۱۳۸۴، ص ۵۴)

اصلی در حمل و نقل دریایی، بدون شک بنادر هستند. بنادر در هر کشوری حکم دارایی‌های راهبردی ملی را دارند و باید به منظور توسعه و ارتقای آن‌ها اهتمام ویژه‌ای صورت گیرد. در این راستا تطبیق یافتن با میل بازار و مشتری و همگامی با تکنولوژی‌های روز دنیا اصولی غیرقابل انکار است. بهترین ابزار در این مسیر بازاریابی درست است. کمی تامل در عملکرد بنادر پیشرفته و نسل سومی تصدیق‌کننده نقش انکارناپذیر بازاریابی در توسعه و گسترش این بنادر است. این نقش با افزایش ظرفیت‌های بنادر امکان افزایش جذابیت آن‌ها را برای سرمایه‌گذاران فراهم نموده است. به این معنی که انجام بازاریابی باعث افزایش جذابیت این صنعت شده و این مهم کلید اصلی افزایش جذب سرمایه‌گذاری است.

بازاریابی در بنادر نیز مانند هر صنعت دیگری نیازمند انجام تحقیقات بازاریابی است این تحقیقات امکان شناخت دقیق محیط، تجزیه و تحلیل بازار، مشتری و رقبا را فراهم نموده و تعیین‌کننده استراتژی‌ها و تنظیم اهداف بنادر است. پس از این مرحله ابزارهای بازاریابی برای تحقق این اهداف باید به کار گرفته شود. استراتژی‌های بازاریابی در سایه مدیریت کیفیت خدمات و ارتقای سطح کیفی آن، موجبات رونق و توسعه بنادر را فراهم می‌آورد. بازاریابی بنادر نیز مانند آن‌چه مفهوم بازاریابی در پی آن است رضایت کامل مشتریان و کلیه طرف‌های ذی‌نفع را مدنظر دارد که طیف این گروه در بنادر بسیار وسیع بوده و کلیه دست‌اندرکاران بندر و تمامی جامعه بندری را در بر می‌گیرد.

بازاریابی بنادر چون از لحاظ ماهیت، از جنس بازاریابی خدمات است؛ اجرای آن با دشواری‌های خاصی روبه‌روست و آن نیز به دلیل جنبه‌های متمایز بازاریابی خدمات است. اگر بخواهیم به‌طور دقیق نقش بازاریابی بنادر را تشریح نماییم باید به اختصار و اقتضایی که در حوصله این نوشتار است به بازاریابی خدمات نیز پرداخته شود.

بازاریابی خدمات

بازاریابی خدمات به دلیل ویژگی‌های خاص خدمت در اجرا با دشواری‌های خاصی روبه‌روست که از آن جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ۱- تفاوت در ماهیت کالا: خدمات را قبل از خرید نمی‌توان دید یا لمس کرد این کار، بر ناملموس بودن خدمات اشاره دارد.

- ۲- تفکیک‌ناپذیری: خدمات صرف‌نظر از این که ارائه‌کننده آن اشخاص یا ماشین باشد از ارائه‌کننده خود جدا نمی‌شوند.

- ۳- درگیری مشتری در تولید: اغلب مشتریان در تهیه و آماده‌سازی خدمات به نوعی درگیر هستند و کمک می‌کنند. بر همین اساس می‌توان مشتریان را بر اساس درجه تماس آن‌ها طبقه‌بندی کرد.

- ۴- مردم به عنوان قسمتی از تولید: در درگیری شدید مشتریان با خدمات ارائه شده، مشتریان نه فقط با کارکنان بخش خدمات تماس دارند بلکه با سایر مشتریان نیز در ارتباط هستند و بر روی یکدیگر تاثیر می‌گذارد.

- ۵- کارکنان ارائه‌کننده خدمات: تفاوت بین دو شرکت خدماتی، در کیفیت خدماتی است که کارکنان ارائه‌دهنده خدمات عرضه می‌کنند. بنابراین، کارکنان خط مقدم نقش کلیدی در کیفیت خدمات بندر دارند. در بازاریابی خدمات، بین خریدار و فروشنده ارتباط قوی ایجاد می‌شود. این ارتباط بر روی تصمیم خریدار و انتخاب او و تکرار خرید تاثیر عمده‌ای دارد. مطالب فوق، اهمیت بازاریابی ارتباطی در بازاریابی خدمات را روشن می‌سازد.

- ۶- مشکلات کنترل کیفیت: تولیدکنندگان می‌توانند قبل از عرضه محصول، آن را با استانداردهای کیفیت مقایسه نموده و کیفیت آن را کنترل کنند ولی هنگامی که خدمات در زمان تولید مصرف می‌شود و یا به وسیله مشتری و با همکاری او عرضه می‌شود، کنترل اشتباه و جلوگیری از بروز عیب و نقص و سپس عرضه آن، امکان‌ناپذیر خواهد بود. علاوه بر این، در صورتی که کیفیت پایین خدمات مشخص شود، اصلاح آن در حضور مشتری

به راحتی امکان‌پذیر نخواهد بود.

- ۷- غیرقابل ذخیره بودن خدمات: با توجه به این که خدمت عبارت است از یک عملکرد و یک کاری که برای مشتری انجام می‌شود بنابراین، چه تولیدکننده و چه مشتری، نمی‌توانند آن را ذخیره کنند. این موضوع به ویژگی‌ناپایداری خدمات اشاره می‌کند.

- ۸- اهمیت عامل زمان: خدماتی که در طی یک فرآیند ارائه می‌شوند، غیرقابل تفکیک هستند. به این معنی که عملکرد خدمات، فقط در یک زمان واقعی و با به انتها رسیدن یک فرآیند، مشخص می‌شود. (نشریه توسعه مدیریت، ۱۳۸۱ - شماره ۳۷)

با توجه به موارد ذکر شده مشخص می‌شود ارتقای سطح کیفی خدمات و بازاریابی آن امری دشوار است این در حالی است که خدمات بندری علاوه بر دشواری‌های حاکم بر خدمات به دلیل ماهیت پیچیده خدمات بندری، دشواری کار را مضاعف می‌کند و لزوم پرداختن به این مقوله به شکل جدی و تخصصی را روشن‌تر می‌نماید. در بازاریابی خدمات، وقتی خدماتی ارائه می‌شود با کنترل ارائه‌کننده خدمات و عوامل موثر بر آن، ارتقاء سطح کیفی خدمت میسر می‌شود. در بنادر، خدماتی که تحت عنوان خدمات بندری ارائه می‌شوند بسیار پیچیده بوده و عوامل متعددی در آن دخیل هستند. عوامل قابل کنترل و عوامل غیر قابل کنترل هم همین حالت را دارند.

مسئولان بنادر باید بتوانند با برقراری ارتباط مناسب و هماهنگ بین همه این فاکتورها کیفیت خدمات بندر خود را ارتقای دهند و در این مسیر بازاریابی خدمات می‌تواند به عنوان یک تسهیل‌کننده و راهنمای راه عمل نماید.

بازاریابی خدمات با به کارگیری ابزار بازاریابی خود همه بخش‌های موثر در کیفیت خدمات را پوشش داده و تحت کنترل قرار می‌دهد. این ابزارها شامل ۱- عناصر تشکیل‌دهنده خدمت ۲- قیمت ۳- مکان و زمان ارائه خدمت ۴- ترویج ۵- فرایندها ۶- پرسنل ۷- شواهد فیزیکی ۸- بهره‌وری و کیفیت خدمات هستند.

مدیریت و برنامه‌ریزی درست این هشت فاکتور که رسالت اصلی بازاریابی خدمات بندری است متضمن رشد، توسعه و ارتقاء جایگاه بنادر خواهد بود.

در ادامه به ارائه مختصری از نحوه کاربرد این ابزارها پرداخته می‌شود تا خواننده با تلفیق کاربرد این ابزارها، به نقش کلیدی بازاریابی خدمات در توفیق بنادر و افزایش سودآوری و جذابیت این صنعت پی برده و ارتباط آن با افزایش تمایل بخش‌های خصوص در زمینه سرمایه‌گذاری و مشارکت در این صنعت را به وضوح درک نماید.

نحوه کاربرد ابزارهای مختلف بازاریابی خدمت در خدمات بندری

- ۱- اولین ابزاری که بازاریابی خدمات آن از بهره می‌گیرد خود خدمت ارائه شده است. به این معنی که با بررسی کلیه نقش‌آفرینان در ارائه





خدمت، نقش هر عامل را در ارتقاء کیفیت خدمات بندری تعیین می‌نماید. در خدمات بندری عوامل مختلفی در کنار هم قرار می‌گیرند تا این خدمات را شکل دهند که از آن جمله می‌توان به موقعیت جغرافیایی بندر، ارتباطات پسرکرانه‌ای، دسترسی دریایی، زیرساخت‌ها و تجهیزات بندری، اسکله‌ها و زمین به‌عنوان عامل قدرت، تنوع خدماتی که ارائه می‌شود، توانمندی‌های منابع انسانی به‌عنوان ارائه‌دهندگان خدمت، شبکه‌های اطلاع‌رسانی به‌عنوان مهم‌ترین فاکتورها در توفیق سازمان‌ها در دنیای ارتباطات امروز، دانش و مهارت‌های فنی و مدیریت به‌عنوان هدایت‌کننده اصلی جایگاه بندر، ساختار و تشکیلات بندر که متضمن کیفیت خدمات آن است و محیط مالی حاکم بر بندر اشاره نمود. در این بخش بازاریابی خدمات بندری با تجزیه و تحلیل دقیق همه این عوامل مشخص می‌نماید که مادر مورد هر کدام از این فاکتورها در چه موقعیت و وضعیتی قرار داریم، برای مثال موقعیت جغرافیایی بندر ما مطلوب یا نامطلوب است وضعیت اسکله و زمین‌ها در بندر ما چگونه است و... با این بررسی مشخص می‌شود که با این وضعیت ما چه عملکردی می‌توانیم داشته باشیم و سقف کیفیت خدمات خود را تعیین نماییم. بدون شک این عامل باعث می‌شود مسیر ارتقاء سطح کیفی خدمات ما در آینده مشخص شود و کیفیت مطلوب خدمات بندری هر بندر تعریف گردد.

۲- قیمت: در خصوص قیمت ارائه خدمات با توجه به این که بخش اعظم این قیمت‌گذاری‌ها در بنادر ایران مصوب و غیر قابل انعطاف است؛ مسئولان می‌توانند با هماهنگی و تعامل با اپراتورهای بندر در خصوص ارائه تخفیفات در مورد قیمت‌هایی که تحت کنترل آن‌ها است؛ اقدام نمایند. ابزار تخفیف مسلمانا به دلیل تاثیر قابل توجهی که در میزان سود شرکت‌ها دارد معمولاً با برنامه‌ریزی دقیق اعمال می‌شود و به‌طور خاص در مورد بخشی از جامعه هدف به کار می‌رود که منافع قابل توجهی را برای ارائه‌کننده خدمت ایجاد نماید برای مثال مشتریان عمده و دائمی.

۳- یکی از شاخص‌های مهم در ارزیابی عملکرد بنادر، زمان ارائه خدمات است که در بازاریابی خدمات بندری نیز به‌عنوان یک عامل مهم مورد ارزیابی و بررسی قرار می‌گیرد. در این بخش زمان ارائه خدمات در کلیه بخش‌ها مورد تجزیه و تحلیل دقیق قرار می‌گیرد و عوامل ایجادکننده تاخیر شناسایی می‌شوند تا برای آن برنامه‌های اصلاحی تعیین گردد.

۴- ترویج: از مجموع ابزارهای کاربردی بازاریابی خدمات، مرتبط‌ترین آن‌ها با فرهنگ مردم و مشهودترین آن‌ها، ترویج است. بازاریابی مجموعه فعالیت‌هایی است که سازمان‌ها در ارتباط با بازارهای خود انجام می‌دهند. در همه فعالیت‌ها به‌غیر ترویج، این ارتباط به شکل آرام و انفعالی است اما در ترویج، این ارتباط نزدیک، آگاهانه و مشتاقانه است. سازمان‌ها با این ابزار تلاش می‌کنند که با اعتماد به نفس با بازار خود روبرو شده و صدای خود را به گوش همگان برسانند. بنابراین این ابزار یکی از فاکتورهای مهم در

بازاریابی از جمله بازاریابی خدمات بندری است. در وهله اول جامعه باید در خصوص بندر و نقش موثر آن در رونق اقتصادی و رفاه زندگی خودآگاهی یابد که این نیازمند اطلاع‌رسانی درست و علمی است. جامعه و کل مخاطبین بندر باید بدانند که نقش بندر در جهان امروز تغییر یافته و از واسطه حمل و نقل دریایی و زمینی به مهم‌ترین حلقه زنجیره تامین و حمل و نقل بین‌المللی که بر مبنای تولید و توزیع استوار است؛ تبدیل شده‌اند. این‌ها مواردی است که باید با به‌کارگیری درست ابزار ترویج در اختیار جامعه قرار گیرد. در کنار این وظیفه مهم، فعالیت‌های پیشبردی فروش نیز برای مشتریان فعلی و بالقوه از جمله دیگر کاربردی‌های این ابزار مفید و تاثیرگذار است که تلاش می‌نماید با معرفی توانمندی‌های سازمان مشتریان موجود را به تعامل بیشتر و مشتریان بالقوه را به شروع ارتباط موثر تشویق و ترغیب نماید.

۵- فرایندها: در بررسی کیفیت خدمات، نگاه دقیق به کلیه فرایندهای تاثیرگذار در ارائه خدمت از اصول اساسی قلمداد می‌شود. بندر باید با دقت و تامل کلیه فرایندهای خود را در رابطه با این ابزار بازنگری نموده و نحوه عملکرد آن‌ها را بررسی نماید. چنانچه قبلاً عنوان شد؛ بندر ارائه‌کننده خدمت پیچیده‌ای است که اغلب اجزای تشکیل‌دهنده آن یک شرکت یا سازمان دولتی نیستند و خدمات بندری نتیجه عملکرد هر یک از دست‌اندرکاران جامعه بندری درگیر، چه دولتی و چه خصوصی است. اما با این وجود در این بخش بازاریابی خدمات بندری تاکید بر بررسی کلیه فرایندهای همه طرف‌های درگیر است و این نیازمند برقراری و استقرار یک رابطه هماهنگ، منسجم و موثر بین همه اعضای جامعه دریایی و بندری فارغ از این که دولتی هستند یا خصوصی است. البته در عمل، این ابزار برای تحقق این هدف نیز راه کارهایی ارائه می‌نماید که پس از بررسی تمام فرایندها و استخراج شکاف‌ها و نواقص امکان‌پذیر است.

۶- پرسنل: از آن جا که ماهیت خدمات ایجاب می‌نماید که خدمت و ارائه‌کننده آن همیشه به هم

وابسته و دارای ارتباط مستقیم هستند. در نتیجه، در بازاریابی خدمات، پرداختن به پرسنل، وزنی معادل پرداختن به کیفیت خدمت دارد. به این معنی که اگر هدف ارتقای سطح کیفی خدمات است، پرسنل خط مقدم این هدف و مرکز و محور آن هستند. بازاریابی داخلی یا همان پرداختن به رضایت پرسنل در این نوع بازاریابی دارای اهمیت بسیاری است. در بنادر جو حاکم بر پرسنل تعریف‌کننده اصلی ذهنیت مشتریان و جامعه از بندر است. برای تاثیرگذاری بر این عنصر تاثیرگذار، ارتباطات، تحصیلات و آموزش می‌تواند به‌عنوان راه کارهای مناسب ارائه شود. از کارگران اسکله گرفته تا کارکنان اداری و هر کس که در این محیط یعنی بندر کار می‌کند باید مدنظر قرار گیرد و آموزش‌های لازم برنامه‌ریزی شود. با آموزش‌های مناسب باید ارزش کاری کارکنان از دیدگاه زنجیره کلی حمل و نقل بین‌المللی تبیین شود و نقش آن در انتخاب یا عدم انتخاب یک بندر توسط مشتریان شفاف‌سازی شود. اگرچه مسائلی مثل عمق آب، تجهیزات، ظرفیت بندر، دسترسی و... عوامل موثری در انتخاب یک بندر توسط مشتریان است اما بدون تردید مهارت، برخورد حرفه‌ای و تعاملات مناسب پرسنل نقشی کم‌تر از موارد ذکر شده ندارد. پس به‌طور خلاصه بازاریابی خدمات بندری این فاکتور مهم را در اولویت قرار داده و برای تقویت، آموزش و حرفه‌ای نمودن پرسنل بنادر برنامه‌ریزی می‌نماید.

۷- شواهد فیزیکی: همه آن‌چه مشتری در هنگام ورود به یک سازمان خدماتی مشاهده و درک می‌نماید شواهد فیزیکی نامیده می‌شود که در ایجاد ذهنیت مثبت و یا منفی در او حتی بدون آن که خدمتی دریافت کرده باشند؛ بسیار تاثیرگذار است. در واقع به دلیل ناملموس بودن خدمات، مشتریان برای درک کیفیت خدمت هم‌چنان به دنبال فاکتورهای فیزیکی و ملموس هستند و شواهد فیزیکی در واقع همین وظیفه را بر عهده دارد یعنی ارائه بخش ملموس خدمت به مشتریان. آن‌چه سازمان‌ها در قالب هویت‌سازمانی خود تعریف می‌کنند در واقع همان شواهد فیزیکی

است که مشتری درک کرده و هویت سازمان برای او معرفی می‌شود. برای مثال در بندر ساختمان اداری پرستیز و منظر زیبای آن، تجهیزات مناسب به کار رفته در آن، چیدمان فضاها و اتاق بندی‌ها، دما، رطوبت و تهویه هوای ساختمان، حتی طراحی و ظاهر سایت بندر، فرمت کلیه مکاتبات و فرم‌های بندر، کاتالوگ‌ها و بروشورها، اسباب و اثاثیه موجود در اتاق‌ها، علائم و راهنماها (طراحی و جاگذاری مناسب آن‌ها)، لباس و پوشش پرسنل، نحوه برخورد و رفتار آن‌ها، نرم‌افزارها و تجهیزات ارایه خدمات بندری و... از جمله مواردی است که شکل دهنده هویت سازمانی یک بندر و شواهد فیزیکی آن محسوب می‌شوند که باید به تک تک آن‌ها پرداخته شود و به نحوی ارایه شوند که هویت سازمانی‌ای مناسب با جایگاه یک بندر که دارای نقشی غیرقابل انکار در توسعه و رونق اقتصادی است؛ داشته باشند.

۸- بهره‌وری و کیفیت خدمت: به دلیل این که خدمات بندری دارای ارایه کنندگان متعددی است و بخش‌های مختلفی در شکل‌گیری آن تاثیرگذار هستند مقامات و مسئولان بندر باید تمام بخش‌های زنجیره ارایه کننده خدمت را کنترل نمایند تا سطح کیفیت خدمات تنظیم شود به نحوی که کیفیت کل خدمات به دلیل ضعف ارایه خدمت در یک بخش کاهش نیابد. برای مثال بخشی از این خدمات که مورد علاقه عموم است مثل ایمنی توسط خود بندر ارایه می‌شود و خدماتی مثل تخلیه و بارگیری، انبارداری و... توسط بخش‌های خصوصی، اما باید همه این بخش‌ها کیفیت خدمات بخش خود را مطابق توصیه‌های بازاریابی خدمات بندری ارایه نمایند

زیرا کیفیت این خدمات معرف کیفیت بندر است. در این چرخه حتی نمایندگی‌های کشتیرانی و کارگزاران آن‌ها نیز نباید فراموش شوند به این معنی که خدمات بندری از عملیات ساحلی تا فعالیت دور از اسکله‌ها هم گسترش می‌یابد. و برای افزایش بهره‌وری و ارتقای سطح کیفی خدمات هیچ بخشی از این زنجیره نباید فراموش شود.

با نگاهی دقیق به موارد ذکر شده می‌توان به این حقیقت دست‌یافت که در ایجاد یک بندر موفق، در مجموع ابزارها و برنامه‌های بازاریابی خدمات بندری، هیچ عاملی فراموش نشده است و بازاریابی خدمات با دیدگاهی کلان همه اجزا موثر در ارتقاء جایگاه کیفی خدمات را در بندر مدنظر قرار داده است. بیان این تعریف و کارکرد برای بازاریابی خدمات بندری در قالب محدوده اختیارات سازمان متولی بندر تعریف شده است و عوامل دیگری مثل سیاسی یا بین‌المللی در این جا طرح نگردیده است. چنان‌چه تجارت بین‌المللی در کشور ما متأثر از این عوامل نیز است که باید در سطح کلان و در حوزه بین‌المللی به آن پرداخته شود و بازاریابی بین‌المللی مدنظر قرار گیرد که در حوصله این مقاله نیست.

جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر

بندر با نقش تعیین‌کننده‌ای که در سازمان‌دهی اقتصاد ملی دارند می‌توانند با به کارگیری اصول بازاریابی خدمات بندری، مطابق میل بازار و مشتری، مسیر توسعه و بهبود را طی کرده و جایگاه بهینه و بهره‌وری را نه تنها برای خود، بلکه برای ذی‌نفعان در بازار رقابتی جهانی فراهم کنند.

بندر کارا و فعال، که نتیجه کاربرد اصول مشتری مداری است علاوه بر ایجاد تنوع در صادرات و خروج از اقتصاد تک‌محصولی، می‌تواند نقش ارزشمندی در کاهش بهای تمام شده کالاها ایفا نمایند و با توجه به گستردگی سواحل دریایی کشور، این زیرساخت‌ها می‌توانند جریان سرمایه‌گذاری را به درون فضای ملی هدایت کنند. در واقع بدون وجود حمل و نقل دریایی، واردات و صادرات کالا که پایه تجارت مدرن جهانی است، امکان‌پذیر نیست. یعنی بدون امکان خرید و فروش، تجارت معنی پیدا نمی‌کند و سرمایه‌گذاران در هر صنعتی که فعالیت می‌کنند نیازمند خرید مایحتاج و فروش محصولات خود هستند. حال اگر بندر ما با افزایش کارایی‌های خود و رشد به سمت ایجاد ارزش افزوده در کالاها و ارتقای به نسل سوم بندر حرکت نمایند مسلمان این اتفاق بزرگ مشوق فعالان و سرمایه‌گذاران برای استفاده از مزیت‌های بندر برای رونق کسب و کار خود خواهند بود.

بدون هیچ تردیدی بدون احترام به حقوق مشتری و کسب رضایت او هیچ سازمانی نه تنها بندر، توفیقی در بازار رقابت کسب نخواهند کرد.

بندر ایران در دریای خزر، دریای عمان و خلیج فارس دارای ظرفیت‌های مناسبی برای ارایه خدمات موثر به صاحبان کالا و مشتریان هستند که باید از این ظرفیت‌ها به شکل مناسبی بهره‌برداری نمایند.

در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بندر صورت می‌گیرد. بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بندر کشور به عنوان دروازه‌های





شکل گرفته منافع متعادل طرفین را مدنظر دارد می‌توانند با اطمینان خاطر بیشتر، سرمایه‌های خود را به سمت بندر هدایت نمایند تا به این شکل سازمان بتواند از اثرات منفی سیستم دولتی حاکم بر بندر، بکاهد.

در نهایت اگر بخواهیم به‌طور مشخص نقش بازاریابی خدمات بندری را در افزایش جذب سرمایه‌گذاری تبیین نماییم باید معیارهای ارزیابی جذابیت در خدمات بندری را احصا نموده و عملکرد بازاریابی خدمات را با آن مقایسه کنیم. مهم‌ترین شاخص‌های ارزیابی خدمات بندری سرعت، امنیت و هزینه‌هاست که با تشریح کارکردهای ابزار بازاریابی و خدمات بندری، هر سه عامل مورد توجه قرار گرفته است. سرعت و امنیت در بررسی کیفیت خدمات و هزینه‌ها در بخش قیمت ارایه خدمت مورد ارزیابی، تحلیل و در نهایت برنامه‌ریزی قرار گرفته است. در نتیجه همه معیارهای ارتقای جذابیت صنعت بندر داری را می‌توان با به کارگیری بازاریابی خدمات بندری محقق نمود به شرط آن که این ابزار با اهتمام، اعتقاد و جدیت مسئولان سازمان و بندر به کار گرفته شود.

منابع

ناصری فر، وحید، ۱۳۸۱، جنبه‌های متمایز بازاریابی خدمات، نشریه توسعه مدیریت، فروردین و اردیبهشت ۱۳۸۱ - شماره ۳۶ و ۳۷
 ساسکینا والتر، حمید حمیدی و ثریا قیصری، ۱۳۸۴، بازاریابی بندر، چاپ اول، اسرار دانش، ۱۷۱

در قالب سرمایه‌گذاری در زیرساخت و روساخت برای فعالیت‌هایی که مستقیماً در ارتباط با فعالیت‌های بندری است صورت گیرد و سرمایه‌گذاری‌هایی که به منظور ایجاد ارزش افزوده و استفاده از مزایایی خدمات بندری و مناطق ویژه و آزاد صورت می‌گیرد. در سطح کلان، سازمان بندر به عنوان یک هولدرینگ باید سیاست‌های کلانی را برای کلیه بندر در زمینه هر دو نوع سرمایه‌گذاری مذکور تدوین نماید که همه آن‌ها در سایه تدوین استراتژی‌های کلان بازاریابی و در قالب استراتژی‌های توسعه‌ای شکل می‌گیرد.

در خصوص سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی در ارایه خدمات بندری، بازاریابی خدمات بندری به‌طور مستقیم با ایجاد، حفظ و افزایش سهم بازار بندر می‌تواند جذابیت‌های لازم برای حضور بخش‌های خصوصی را فراهم آورد با این تأکید که سهم عمده‌ای از بار اجرای این ابزار مفید باید توسط همان بخش خصوصی و با هدایت بندر صورت گیرد. در خصوص نوع دوم سرمایه‌گذاری‌ها، با این دید که بازاریابی خدمات بندری در پی ایجاد یک ارتباط برد برد با کلیه ذی‌نفعان است. مسلماً برای برقراری این ارتباط با این نوع سرمایه‌گذاران باید زمینه‌های لازم برای فعالیت موثر آن‌ها فراهم آورد و در این مسیر بازنگری قوانین به شرحی که امکان ایجاد مشارکت، دخیل کردن بخش‌های خصوصی در تصمیم‌گیری در اموری که امکان تأثیرگذاری بر عملکرد و فعالیت آن‌ها را دارد می‌توان زمینه مناسبی را برای کاهش ریسک سرمایه‌گذاری در سرمایه‌گذاران ایجاد نمود. سرمایه‌گذاران با درک این واقعیت که بندر در تعامل

ارتباطی کشور، امری الزامی است و این امر با مشارکت سرمایه‌های بخش خصوص رشد و سرعت بیشتری خواهد گرفت به شرط آن که این صنعت جذابیت لازم را برای آن‌ها فراهم آورد.

تشریح کاربردهای موثر ابزار بازاریابی خدمات بندری مشخص می‌کند که اجرا و به کارگیری این ابزار می‌تواند عامل موثری در جذابیت صنعت بندر داری شده و اشتیاق و رغبت سرمایه‌گذاران برای این نوع فعالیت‌ها را به همراه داشته باشد.

نتیجه‌گیری

بی تردید بخش عمده‌ای از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های توسعه در بخش خصوصی نهفته است اما رویکردهای دولت محور مانع از ظهور و شکوفایی این استعدادها بالقوه می‌شود. در نتیجه مسئولان و مقامات ارشد مدیریت بندر باید با اتخاذ راهبردهای مناسب از اثرات این رویکرد کاسته و استقبال بخش خصوصی را در این مسیر افزایش دهند. چنانچه در بالا نیز به آن اشاره شد؛ نگرش دولتی حتی کاربرد ابزارهای قدرتمندی چون بازاریابی را نیز تحت تأثیر قرار داده است که باید به عنوان یک تهدید بزرگ به آن نگرسته شده و برای رفع آن قبل از آن که در چرخه رقابت متحمل ضررهای جبران‌ناپذیر شود، اقدام قاطع صورت گیرد و این محقق نمی‌شود مگر در سایه اعتقاد، اهتمام و حمایت کامل مدیران و مقامات ارشد مدیریت بندر به اصول پذیرفته شده‌ای چون بازاریابی. سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در بندر می‌تواند

جلوگیری می‌کند، مورد توجه خاص قرار گرفته است. سیستم کنترلی که در مکتب کلاسیک به کار گرفته می‌شود دارای ماهیت عیب‌جویی بوده و به قول هربرت سایمون جنبه تنبیه و مجازات به خود می‌گیرد. از سوی دیگر، در مکتب نئوکلاسیک و از دیدگاه التون مایو، آزادی کارکنان در محیط کار و عدم وجود سرپرست مستقیم مورد توجه و مطالعه قرار گرفته است. بر اساس این بینش، مدیران می‌توانند همکاری موثر کارمندان را از طریق مشارکت در برنامه‌ریزی، سازمان‌دهی و کنترل عملکرد خودشان جلب کنند.

فرآیند کنترل و دلایل ضعف سیستم کنترل سنتی

کنترل هم‌قدم نهایی و هم‌قدم آغازین مدیریت تلقی می‌شود. در سازمان‌های بزرگ، ضرورت اعمال ارزیابی و کنترل سیستماتیک از طریق نظام بازخورد اجتناب‌ناپذیر است. یک کنترل موثر از نظر فایول چهار شرط اساسی دارد: (۱) کنترل با سرعت توام باشد؛ (۲) نتایج حاصل از کنترل پیگیری شود؛ (۳) نتایج به دست آمده دارای ضمانت اجرایی باشند؛ (۴) کنترل، در برگیرنده تدابیر و مقرراتی باشد که از تکرار انحرافات جلوگیری کند.

تقریباً تمام تعاریفی که برای نظارت ارائه شده را نوعی مقایسه بین آنچه هست و آنچه باید باشد، دانسته‌اند. بنابراین می‌توان گفت، کنترل فعالیتی است منظم و مستمر که ضمن انجام آن:

-نتایج مورد انتظار در قالب استانداردهای انجام عملیات تعیین می‌شوند.

-سیستم دریافت اطلاعات طراحی می‌شود.

-مقایسه‌ای بین عملیات پیش‌بینی شده و اجرا شده انجام می‌شود، سپس اختلافات و انحرافات مشاهده شده ارزیابی و میزان اهمیت آن‌ها مشخص می‌شوند. -سرانجام اصلاحات لازم برای تحقق اهداف سازمان انجام می‌گیرند.

به‌طور خلاصه، فرآیند کنترل را می‌توان شامل چهار مرحله تعیین استانداردها، اندازه‌گیری عملکرد، مقایسه عملکرد با استانداردها و انجام اقدامات اصلاحی در نظر گرفت که در شکل ۱ ملاحظه می‌شود.

به دلیل تمرکز بیش از حد روش کنترل مدیریت سنتی بر روی شاخص‌های مالی، در دهه‌های اخیر انتقادهای فزاینده‌ای از این روش صورت گرفته است. برخی از این انتقادات عبارتند از: (۱) استفاده از اطلاعات نادرست و گمراه‌کننده مربوط به نتایج فعالیت‌های گذشته در تصمیم‌گیری‌ها؛ (۲) ناتوانی



پیاده‌سازی الگوی خود کنترلی، راهکاری موثر در جهت ارتقای سیستم نظارت سازمانی

مهسا پایاب

کارشناس اداره کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی

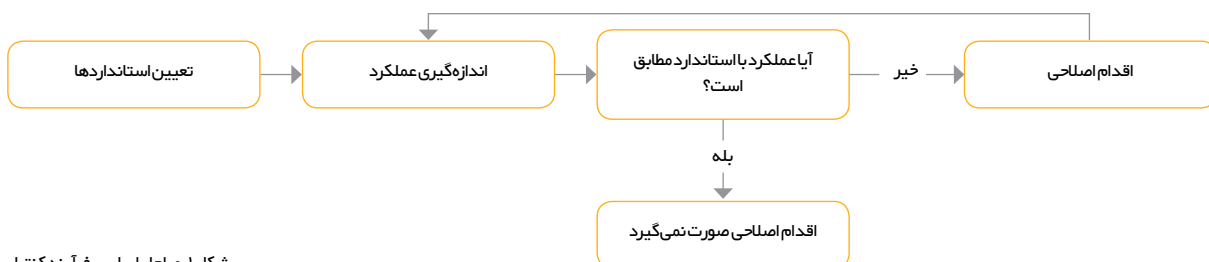
برخی کارکنان تنها در صورتی که تحت کنترل باشند وظایف خود را در حد رفع تکلیف انجام می‌دهند. لذا مدیران همواره باید آن‌ها را مورد نظارت و بازرسی دقیق خود قرار دهند، که این کار موجب بازماندن آن‌ها از سایر وظایف مهم مدیریتی می‌شود. از این رو باید به دنبال روش نظارتی دیگری بود که ضعف‌ها و مشکلات روش‌های دیگر کنترلی رانداشته و از طرقی مکمل آن‌ها نیز باشند.

در عصر حاضر، مدل مدیریت سنتی که در آن مدیر کارمندان خود را تحت کنترل قرار می‌داد، روش کارآمدی نیست. به‌منظور ایجاد یک محیط کاری توانمند، نقش مدیر باید از قالب فرماندهی و کنترل خارج شده و به سمت و سوی تشکیل محیطی مبتنی بر اعتماد، حمایت و مسئولیت‌پذیری گام بردارد. امروزه جوامع پیشرفته سعی بر آن دارند که از روش‌های مختلف، خود کنترلی را در میان افراد و سازمان‌های خود تحقق بخشیده و تقویت کنند. از زمان شکل‌گیری مدیریت علمی، مسئله کنترل به عنوان راهکاری مطمئن که از بروز و تکرار انحرافات

برنامه‌ریزی، سازمان‌دهی، رهبری، کنترل و استفاده از همه منابع موجود برای دستیابی به اهداف تعریف شده، از سلسله وظایف اصلی یک مدیر است که در این میان نظارت و کنترل از مهم‌ترین وظایف وی به شمار می‌رود. در این مقاله علاوه بر توجه به ضرورت وجود کنترل و بررسی معایب کنترل در سیستم مدیریت سنتی، به بررسی اثرات پیاده‌سازی الگوی خود کنترلی می‌پردازد. همچنین امکان تحقق سیستم کنترلی مبتنی بر مفاهیم ایرانی-اسلامی منطبق با ساختار فعلی سازمان‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مقدمه

در یک دسته‌بندی کلی، منابع سازمانی معمولاً به دو دسته منابع انسانی و سایر منابع تقسیم می‌شود. بر این اساس، انواع مختلفی از کنترل، شامل کنترل سرمایه در گردش، کنترل مواد اولیه، کنترل اطلاعات و کنترل افراد مطرح می‌شود که مورد آخر مهم‌ترین نوع کنترل در سازمان است و می‌تواند کنترل بهینه سایر موارد را نیز به همراه داشته باشد.



شکل ۱- مراحل اساسی فرآیند کنترل

در لحاظ کردن استراتژی‌های امروز سازمان و شاخص‌های غیر محسوس (۳) تشویق اندیشه‌های کوتاه‌مدت و بهینه‌سازی جزئی و عدم تامین توازن بین اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت؛ (۴) عدم آرایه اطلاعات صحیح و منصفانه در حسابداری مالی؛ (۵) آرایه اطلاعات گمراه کننده برای تخصیص هزینه و سرمایه‌گذاری (۶) قرار دادن اطلاعات مختصر و ناکافی در اختیار کارکنان.

علاوه بر این موارد، انتقاد دیگری که بر کنترل وارد است، کاهش خلاقیت و نوآوری در سازمان هاست چرا که مسئله بنیادین مدیران در سازمان‌های امروزی که طالب انعطاف پذیری، نوآوری و خلاقیت هستند، چگونگی کنترل مناسب است.

امروزه در سازمان‌های موفق سعی بر پیاده‌سازی یک کنترل معتدل است، بنابراین در راستای افزایش مزایای رقابتی به طور فزاینده اقدام به کاستن میزان کنترل و افزودن بر حجم یادگیری خود می‌نمایند. به عقیده برخی، الگوی نوین در مفهوم کنترل سازمانی، گذر از موازن کنترل بیرونی، ابزاری و مستقیم روی افراد و رسیدن بر نظام مبتنی بر استقلال و خودکنترلی است.

تحقق خودکنترلی و جبران ضعف‌های دیگر کنترلی

خودکنترلی حالتی درونی است که بدون کنترل عوامل خارجی، فرد را به انجام وظایفش متمایل می‌سازد. در واقع زمانی که عامل کنترل کننده بیرونی به درون انسان منتقل شود، به طوری که شخص با اختیار و آگاهی به ارزیابی و اصلاح عملکرد خود در قالب استانداردهای مشخص و در جهت اهداف مطلوب بپردازد، خودکنترلی تحقق یافته است. امروزه با پیچیدگی مدیریت، تحولی در معیارهای سنجش کنترل استراتژیک ایجاد شده است. این معیارها که در گذشته بر اساس چشم انداز بود، اما

امروزه بر اساس سازگاری، انطباق و خودسازی است. در معیارهای جدید کنترل در شرایطی باز و نامحدود به جای دستور و کنترل، به صورت خودکنترلی و خودسازی مطرح است. نکته دیگر در خودکنترلی، وجود هم‌زمان پایبندی درونی و بیرونی است که صورتی از آن در شکل خودکنترلی و صورت دیگر به وسیله مقررات و استانداردها و به شکل کنترل بیرونی ظهور می‌کند.

چنانچه کنترل فرد بر رفتار خویش به عنوان خودکنترلی در کوتاه‌مدت و بلندمدت تقسیم شود، می‌توان عوامل بیرونی و موثر بر خودکنترلی را به عوامل درون‌سازمانی و عوامل بیرون‌سازمانی (یا عوامل محیطی و یا خارجی) موثر بر خودکنترلی، دسته‌بندی کرد.

سیستم مبتنی بر خودکنترلی؛ نقاط قوت و ضعف

هدفی که در سیستم خودکنترلی دنبال می‌شود، آرایه شخصیتی سالم است که به بلوغ فکری رسیده و بدون وارد کردن اجبار و تهدید و تطمیع، به وظایف سازمانی خود متعهد بوده و از حداکثر توان خود در راستای تحقق اهداف سازمانی استفاده می‌کنند.

در جامعه ما، با فراهم بودن زمینه‌های مساعد و مطلوب خودکنترلی از نظر اعتقادی، بهترین بستر رشد برای تحقق این مهم وجود دارد. از سوی دیگر با رشد و تکامل نظریه‌های مدیریت و نقد کنترل سنتی، موضوع خودکنترلی جایگاه و اهمیت ویژه‌ای یافته است. از جمله فواید و آثار خودکنترلی عبارتند از:

ارزان بودن هزینه خودکنترلی؛
اصلاح سریع اشتباهات و جبران آن؛
بهبود موثر عملکرد افراد (به دلیل درونی بودن این امر و این که با میل و رغبت شخص انجام می‌شود)؛
افزایش بهره‌وری، کارایی و اثربخشی؛
گسترش عدالت اجتماعی؛

آرایه ندادن اطلاعات نادرست از سوی کارکنان برای سرپوش گذاشتن بر عملکرد ضعیف خود؛

افزایش اعتماد، اطمینان و صداقت در فضای کار. در سازمانی که سیستم خودکنترلی پیاده می‌شود، ضمن این که افراد عملکرد خود را مورد ارزیابی قرار می‌دهند، مدیران نیز با رعایت ضوابط، کنترل لازم را در سازمان پیاده می‌کنند. این امر موجب تشکیل رابطه‌ای دوستانه بین کارکنان و مدیران می‌شود و علاوه بر آن هزینه‌های کنترل نیز کاهش می‌یابد. با این حال بنا به دلایلی که در ذیل اشاره می‌شود، کنترل درونی وضعیت متغیر و نامطمئن دارند:

استحکام نداشتن ساختاری کافی به دلیل وابستگی زیاد سیستم به وضعیت روحی افراد؛
وصول موفقیت سیستم به میزان متفاوت در موقعیت‌های مختلف؛

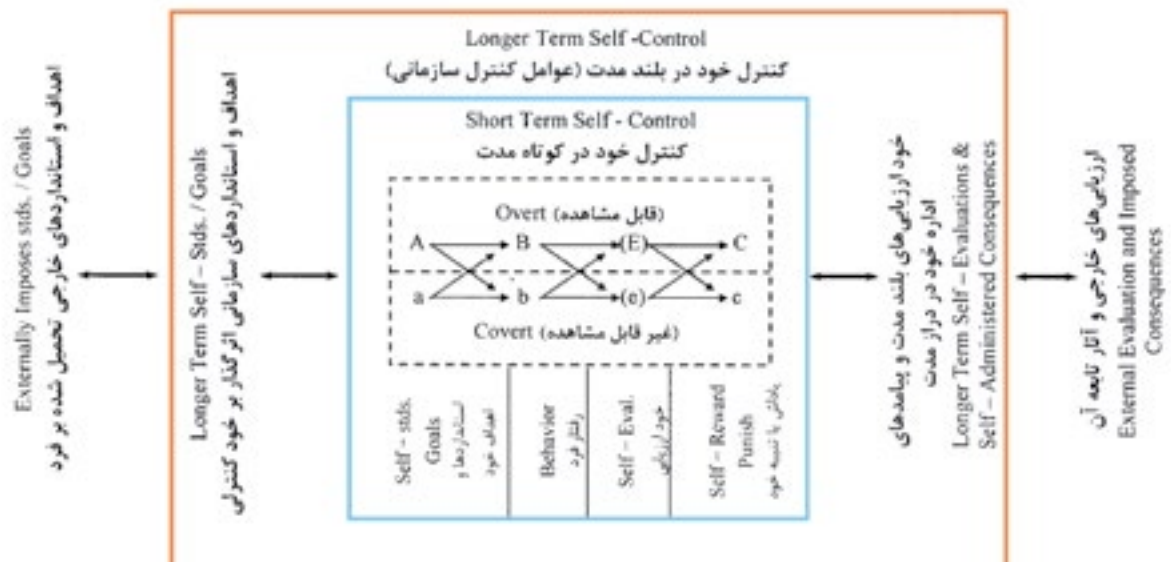
عدم پایبندی درونی تمامی کارکنان؛
عدم قابلیت اطمینان بالای سیستم صرفاً متکی به خودکنترلی در حل مسایل پیچیده؛
متکی بودن اجرای برخی مسایل بر قوانین، مقررات و استانداردها و لزوم به خدمت‌گیری مشش انسانی در راستای اجرای قوانین؛
عدم وجود معیار و استاندارد مناسب جهت سنجش میزان پایبندی درونی افراد.

راه کارها و نکات کلیدی در تحقق خودکنترلی

به منظور ایجاد زمینه لازم در افراد برای مدیریت بر رفتار و عملکرد خودشان، به سه طریق عمل می‌شود: **محرك ها یا عوامل بیرونی**: گام اول برای اصلاح و کنترل رفتار خود این است که بتوان محرک‌های محیطی را در اختیار خود درآورد.

حالات یا عوامل درونی: شامل نیازها و انگیزه‌های فردی هستند که با تشدید تاثیر این عوامل در انسان، رفتار فرد شکل می‌گیرد. توقع و انتظار دو پارامتری

External Control Factors
عوامل کنترل خارجی



مشارطه

مشارطه در لغت به معنی شرط بندی کردن و تعهد گرفتن است. به عبارت دیگر، هر فرد دارای اهداف خاص خود است که برای نیل به آن اهداف، استانداردهای ویژه‌ای را به کار می‌گیرد. بنابراین باید قبل از هر چیز بداند قصد حرکت به چه سمتی دارد و از وضع موجود به سوی چه مطلوبی در حرکت است. به عبارتی دیگر، مشارطه یعنی فرد خود را متعهد به پرهیز از انجام برخی رفتارها و مقید به انجام پاره‌ای از کردارهای مطلوب بداند.

مراقبه

مراقبه به معنی مواظبت کردن و زیر نظر گرفتن، دو مصداق کلی دارد: یکی زیر نظر گرفتن نفس انسان توسط خود شخص و دیگری زیر نظر داشتن انسان توسط دیگری یا خداوند. مراقبه دومین مرحله از فرآیند خودکنترلی است که فرد برای نیل به هدف تعیین شده خود گام بر می‌دارد. با توجه به فرآیند کلی کنترل، این مرحله همان رفتار و عملکرد شخص در جهت تحقق اهداف از پیش تعریف شده است.

محاسبه

محاسبه اصطلاحاً به معنی رسیدگی به حساب نفس یا به حساب کشیدن آن است. این مرحله سومین گام از فرآیند خودکنترلی است که فرد عملکردهای خود را بر اساس استانداردهایی با اهداف انطباق می‌دهد. به عبارتی شخص عملکرد خود را مورد ارزیابی قرار می‌دهد که تا چه حد در تحقق اهداف خود موفق بوده است. نتیجه ارزیابی یکی از این سه حالت است: (۱) عملکرد فرد بیش از حد انتظار بوده و توانسته اهداف مدنظر را به طور کامل پوشش دهد؛ (۲) عملکرد فرد کاملاً منطبق با اهداف از پیش تعیین شده است؛ (۳) عملکرد وی با اهداف مورد نظر فاصله دارد که در این شرایط بر خلاف دو حالت اول نیاز به اقدام مدیریتی یا اصلاحی فرد در رابطه با عملکرد خود است.



خودکنترلی افراد در سازمان هستند.

فرآیند خودکنترلی در بینش اسلامی

بر اساس متون اسلامی و بیانات قرآنی روش‌هایی ارایه شده که می‌توان برای ایجاد خودکنترلی در سازمان‌ها به کار گرفت. از جمله این راه کارها می‌توان به تقویت ایمان و ترویج ارزش‌های اسلامی، تشویق کارکنان به توجه به ارزش‌های سازمان و همسو شدن با آن‌ها و تأمین و توسعه رفاه اعضای سازمان اشاره کرد. هدفی که در نظام کنترل اسلامی دنبال می‌شود، ارایه نظامی است که در آن بتوان با کاهش اعمال نظارت خارجی یک شخصیت سالم انسانی مقاوم در برابر انواع آلودگی‌ها پرورش داد. فرآیند خودکنترلی در فرهنگ اسلامی شامل چهار مرحله مشارطه، مراقبه، محاسبه و معاتبه است که مجموع این چهار عمل را «مربطه» گویند. در ادامه توضیح مختصری از مفاهیم فوق و نقش هر یک در این فرآیند ارایه می‌شود:

است که در شدت این عوامل بسیار موثر است. این دو پارامتر در واقع فرایندهای شناختی فرد محسوب می‌شوند و باید تحت کنترل فرد باشند تا وی بتواند بر شدت انگیزه و نیازها و سپس بر رفتار خود کنترل داشته باشد.

نتایج اقتضایی: شکل‌گیری یک رفتار در القیای مدیریت مستلزم فراهم آوردن پیش زمینه لازم است. اما تداوم این رفتار در گرو نتایجی است که حاصل می‌شود.

بنابراین در جهت مدیریت رفتار و عملکرد خود باید از طریق مدیریت محرک‌های محیطی، فراگردهای شناختی و نتایج اقتضایی به دست آمده حرکت کرد. از سوی دیگر، به منظور ایجاد فضای مناسب برای تحقق خودکنترلی در سازمان‌ها باید اقداماتی صورت گیرد و به نکاتی نیز توجه خاص مبذول داشت، از جمله:

تلفیق هدف فرد با سازمان که از طریق سه مکانیسم: الف) مدیریت مشارکتی، ب) مدیریت بر مبنای هدف و ج) سیستم پیشنهادها انجام می‌شود.

توجه به نظریه «خویشتن کاری» (own work) که طبق این نظریه، کارها بر اساس شرایط و موقعیت افراد و ترجیحات آن‌ها شکل گرفته و از طرفی کار برای خود فرد و در جهت اهداف اوست.

توجه به فرهنگ سازمانی و ویژگی‌های آن که به عبارتی شکل دهنده و هدایت کننده نحوه عملکرد و فعالیت افراد است.

ایمان به خدا و توجه به اعتقادات مذهبی که می‌تواند زمینه‌ساز تشدید عوامل درونی و تقویت خودکنترلی در افراد یک سازمان باشد.

توجه به این نکته که سازمان‌های مبتنی بر ادوکراسی و ساختار ارگانیک برای پیاده‌سازی سیستم خودکنترلی مناسب‌ترند.

واگذاری اختیارات و مسئولیت به کارکنان و مشارکت آن‌ها در تصمیم‌گیری‌ها، ارضای نیازهای کارکنان و ایجاد رضایت شغلی، انگیزش و تشویق افراد و ارتقای حس تعلق و وفاداری به سازمان که راهکارهایی موثر برای افزایش اعتماد به نفس و تقویت روحیه



کنترل حین کار



شکل ۳- الگوی سیستم ارزیابی از مفهوم خودکنترلی در سازمان

معاینه و معاقبه

معاینه یعنی ملامت کردن خود و معاقبه به معنی سرزنش و مجازات نفس است. در آخرین گام از فرآیند خودکنترلی شخص سعی در اصلاح خود و برطرف نمودن ضعف‌های احتمالی در رفتار خود دارد. در این مرحله پاداش و جزا نقش موثری در اصلاح رفتار فرد دارد. معاینه و معاقبه نیز دو نوع تنبیه محسوب می‌شوند که اولی سرزنش نفس در امور جزئی و دیگری در مورد تخلفات بزرگ‌تر است.

با توجه به تعاریفی که تاکنون از خودکنترلی در نگاه اسلامی بیان شده می‌توان یک الگوی سیستمی از خودکنترلی در سازمان مطابق شکل زیر ارائه داد.

تحقق خودکنترلی در سازمان‌ها

با توجه به بحث‌های بالا، به منظور تحقق کنترل درونی و بیرونی به صورت توأم ضروری است که با ایجاد تمهیدات لازم در سازمان‌ها بستر مناسب آن فراهم شود. در این راستا مدیران موظف به تقویت زمینه‌های اعتقادی در کارکنان هستند. در واقع سازمان‌ها با دنبال کردن این روند به سیستم نظارتی کارآمدتری نایل می‌شوند که ضمن ارتقای سلامت نظام اداری، در راستای دستیابی به اهداف بلندمدت خود نیز گام برمی‌دارند.

سازمان بنادر و دریانوردی نیز به عنوان یکی از سازمان‌های دولتی و تنها مرجع حاکمیت دریایی کشور از این قاعده مستثنی نیست. سازمان می‌تواند از راه‌های مختلف خودکنترلی را در کارکنان تحقق بخشیده و تقویت نماید. به این ترتیب وظایف مدیران در حیطه نظارت تا حد چشم‌گیری کاهش می‌یابد و کارکنان حتی در صورت عدم حضور مقام مافوق،

بدون ترس از عواقب کنترل مسئولیت‌های خود را به درستی انجام خواهند داد. البته ضمن رعایت خودکنترلی از سوی کارکنان، مدیران نیز موظفند با رعایت ضوابط و مقررات، کنترل لازم را در سازمان اعمال کند که همین امر موجب رابطه صمیمانه بین کارکنان و مدیران و همچنین کاهش هزینه‌های کنترل خواهد شد.

نتیجه‌گیری

خودکنترلی مراقبتی است درونی که بر اساس آن وظایف محول شده، انجام و رفتارهای ناهنجار و غیرقانونی ترک می‌شود. نتایج تحلیل‌ها حاکی از این امر است که اثر بخشی بهتر در سازمان‌ها زمانی امکان‌پذیر است که درک بالاتری نسبت به فرآیندهای کنترل و تلفیق مناسب آن‌ها با خودکنترلی به همراه روش‌های خارجی میسر باشد. در واقع نظارتی می‌تواند ضامن ارتقای نظام سلامت اداری در کشور ما باشد که مبتنی بر خودکنترلی در مدیریت ایرانی اسلامی باشد و در کنار حفظ نظارت خارجی و وجود ساز و کارهای کنترل بیرونی، اما با به حداقل رساندن آن‌ها، از کنترل‌های درونی فرد نیز استفاده شود.

از سوی دیگر، مکتب بزرگ اسلام منبعی وسیع از آموزه‌های اخلاقی است که می‌توان به کمک آن‌ها زمینه‌های ایجاد خودکنترلی در جامعه را فراهم کرد. خودکنترلی فرآیندی درونی و زیر بنایی است که ایجاد فضای مقتضی آن در سازمان‌ها نیازمند صبر و تلاش مستمر است. در صورتی که بتوان افراد را به این امر مهم تشویق کرد، در بسیاری از هزینه‌هایی که صرف نظارت و کنترل خارجی می‌شود صرفه‌جویی خواهد شد.

مراجع

- ابطحی، سید حسین و خیراندیش، مهدی، آرایه الگوی خود کنترلی در سازمان بانگش اسلامی، تدبیر، ش ۲۱۳، ۱۳۸۸.
- باز یار، افشار، تحلیل و بهبود شبکه جامع تصمیم‌گیری در صنایع صنم، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد مهندسی صنایع، ۱۳۸۱.
- جوکار افشار، ولی، کنترل پایداری، تدبیر، ش ۱۴۳، ۱۳۸۴.
- حسینی، سیدعباس و میرزاپور، حامد، کاربردهای سیستم‌های کنترل کیفیت، تهران، سمت، ۱۳۸۵.
- خاکی، غلام‌رضا، آشنایی با مدیریت بهره‌وری (با تجزیه و تحلیل آن در سازمان)، تهران، کانون فرهنگی انتشاراتی سایه‌نما، ۱۳۷۷.
- خیبری، طاهر، خودکنترلی در سازمان، تدبیر، ش ۱۳۷، ۱۳۸۲.
- رضاییان، علی، مبانی مدیریت رفتار سازمانی، تهران، سمت، ۱۳۸۴.
- زارعی متین، حسن، مبانی سازمان و مدیریت (رویکرد اقتضایی)، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۰.
- سجادی، سیدعلی، خودکنترلی در نظام کنترل و نظارت اسلامی (با نگاهی بر جایگاه خودکنترلی در نظریه‌های مدیریت)، اندیشه صادق، ش ۲۳، ص ۱۶۳.
- عباس‌زادگان، سید محمد مرتضی رضایی‌زاده، موردکاوی برای کارکردهای اصلی مدیریت، تهران، شرکت سهامی انتشار، ۱۳۸۸.
- علاقه‌بند، علی، مدیریت عمومی، تهران، روان، ۱۳۸۷.
- علی‌نقی، امیری، نگاهی جامع به خودکنترلی در سازمان، فرهنگ مدیریت، سال دوم، ش ۷، ۱۳۸۳.
- فرورزنده دهکردی، لطف‌الله و جوکار، علی اکبر، مدیریت اسلامی و الگوهای آن، تهران، دانشگاه پیام‌نور، ۱۳۸۷.
- فیضی، طاهره، مبانی سازمان و مدیریت، تهران، دانشگاه پیام‌نور، ۱۳۸۷.
- مقیم، سید محمد، مباحث ویژه مدیریت دولتی، تهران، سمت، ۱۳۸۵.
- مورتی، کریس، چالش‌های مدیریت در هزاره سوم، ترجمه مهدی ایران‌نژاد پاریزی و عادل سادات احمد پور، تهران، مدیران، ۱۳۸۹.
- نجات بخش اصفهانی، علی و مطهری، عبدالهادی، بررسی نظارت با تأکید بر خودکنترلی جهت ارتقاء سلامت اداری در ایران اسلامی، اسلام و پژوهش‌های مدیریتی، ش ۱، ۱۳۹۲.
- الوانی، سید مهدی، مدیریت عمومی، تهران، سمت، ۱۳۸۸.
- هارزلی، روبرت اف، اشتباهات و موفقیت‌های مدیریتی، ترجمه مرتضی شانی، تهران، سازمان مدیریت صنعتی، ۱۳۸۴.



آسیب‌شناسی روند توسعه اقتصادی در مهم‌ترین استان صنعتی-دریایی ایران

۱- چرا چتر سبز گردشگری در استان ساحلی هرمزگان گسترده نمی‌شود؟
۲- چرا درخت صنعت گردشگری در سواحل هرمزگان سبز نمی‌شود؟

مهدی ده‌دار

فعال رسانه‌ای حوزه اکوتوریسم و راهنمای بوم گردی

از ابزارهای مدیریتی کلان و فراصنفی-تشکیلات دولتی و حاکمیتی همچون سازمان گردشگری یا فراتر از آن استانداری به‌عنوان عالی‌ترین نهاد اجرایی یک استان-هست که این صنایع و مراکز پراکنده را زیر یک چتر واحد، گرد هم آورد و با یک سیاست واحد، در یک مسیر هدایت کند.

۲- در استان هرمزگان شاید سخت‌افزارهای صنعت گردشگری همچون هتل‌ها، امکانات حمل و نقلی و... هر چند در حد میانگین استانداردها-فراهم باشد اما ساختار، ابزار و امکانات نرم‌افزاری به‌منظور بهره‌مندی و لذت بردن گردشگران از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی آن چندان مهیا نیست. نکته قابل‌تأمل دیگر این‌که، در مرکز استان هرمزگان-با جمعیتی نیم میلیون نفری-ده‌ها آژانس گردشگری

این آشفته‌بازار توسعه صنعتی، دغدغه برخی ناظران، این است که چرا درخت صنعت سبز و بدون دودکش دنیا در سواحل هرمزگان ریشه نمی‌زند.

۱- گردشگری صنعتی، چتری است که از صنایع ارایه‌دهنده خدمات اقامتی، تغذیه، خرید و سوغات گرفته از یک سو تا صنایع حمل و نقل جاده‌ای، دریایی، ریلی و هوایی و همچنین آژانس‌های مسافرتی و راهنمایان گردشگری از سوی دیگر را، شامل می‌شود. دست‌اندرکاران این صنایع پراکنده-همچون چرخ‌دنده‌های یک ساعت-باید طبق یک سیستم هماهنگ و دقیق در تعامل با همدیگر عمل کنند. دستیابی به هدف نهایی رضایت مشتری در این صنعت، علاوه بر درست و اصولی عمل کردن فعالان هر صنف به‌صورت جداگانه، نیازمند استفاده

«هرمزگان محکوم به صنعتی شدن است و دیگر هیچ». این نقشه راه، سه چهار دهه است تنها گزینه‌ای بوده که برنامه ریزان توسعه در پایتخت، روی میز ساحل‌نشینان مهم‌ترین استان دریایی ایران گذاشته‌اند؛ این نسخه توسعه شاید رونق معیشت و شکوفایی اقتصادی برای ساحل‌نشینان دریایی پارس و حتی هم‌وطنانی از سایر نقاط کشور را به ارمغان آورده، اما متأسفانه چهره عروس زیبای طبیعت بکر و حساس این منطقه را زخمی کرده است. از ایجاد بنادر عظیم تجاری و صنایع کشتی‌سازی گرفته تا ساخت و سازهای غیرمسئولانه در حریم دریا و راه‌اندازی صنایع آلاینده‌ای همچون فولاد و آلومینیوم و پالایشگاه نفت تا نیروگاهی که زمین و آسمان آسم گرفته» را به سرفه انداخته است. حال در



وجود دارد که کار هر روزشان صرفاً فروش بلیط و نهایتاً صدور ویزا به مسافران است. اما برخلاف رسالت اصلی شان، در زمینه برگزاری تور-سفرهای گروهی، سازمان دهی شده و شناسنامه دار در ابعاد ایران گردی و جهانگردی-به عنوان یک خدمت نرم افزاری، فعالیت چشم گیری ندارند.

از سوی دیگر در بحث بازاریابی جاذبه ها و تبلیغات مربوط به مقاصد گردشگری هرمزگان (عرضه جذاب بسته های سفری یا پکیج تور) نیز آن گونه که باید و شاید، اقدام موثری صورت نگرفته است؛ تا به آن جا که اگر در افکار عمومی ایرانیان پیرامون ذهنیت آن ها درباره استان هرمزگان کندو کاو کنیم، پی خواهیم برد که از این استان غالباً جز بازارها و مراکز خرید اجناس ارزان قیمت یا لوکس آن و سواحل و مناظر دریایی بدون امکاناتش، تصور دقیق تری ندارند....

۳- هرمزگان با برخورداری از ۱۴ جزیره کوچک و بزرگ با دنیایی از شگفتی های طبیعی، وجود چندین شهر بندری با جاذبه فرهنگی و گردشگری بالا، هم رمز و رازهای تاریخی را در خود نهفته دارد و هم صاحب آیین ها و سنت های ویژه ای است که شبیه آن را در هیچ نقطه از کشور پهناور ایران زمین نمی توان یافت. از سوی دیگر، صاحب گنجینه های طبیعی شناخته شده ای در جهان همچون جنگل های دریایی، ژئوپارک قشم به عنوان تنها ژئوپارک منطقه خاورمیانه و قاره آسیا و برندی معتبر در عرصه جهانگردی، مناطق حفاظت شده منحصر به فردی همچون کوهستان گنو، جزایر شگفت انگیزی همچون هرمز، هندرابی، شیدور، هنگام و جاذبه ها و مناظر بکر و چشم نواز دیگری در خشکی و دریا برخوردار است که هر یک از آن ها برای عاشقان سفر برای تجربه لذت حضور در این سرزمین شگفتی ها، کافی است.

۴- اگر در فهرست کتاب ها و آرشیو مجلات و نشریات و برنامه های رادیو و تلویزیون استان هرمزگان طی برهه زمانی یک دهه اخیر به عنوان مشت نمونه خروار، نظری بیندازیم، پی خواهیم برد که از مجرای رسانه های جمعی به عنوان ابزارهای فراگیر ارتباطی، فرهنگ سازی چندان در بحث ترویج و نهادینه کردن سفرهای ساماندهی شده (تور) صورت نگرفته است؛ هر چند شاید عده ای تبلیغات مقطعی و هیاهوهای رسانه ای دستگاه های دولتی در بحث سفرهای نوروزی را به عنوان اقدامی اثرگذار در بحث تشویق مردم به مسافرت رفتن قلمداد کنند اما باید توجه داشت که گردشگری بنا بر استانداردهای تعریف شده آن، مقوله ای فراتر از سفر رفتن را شامل می شود؛ به معنای ساده تر یک گردشگر بایک مسافر و بازدید کننده عادی، از منظر سبک زندگی، زمین تا آسمان تفاوت دارد.

۵- به عقیده نگارنده، علت ریشه ای پانگرفتن صنعت سبزه گردشگری در هرمزگان، هم به نبود ایمان و باور عمیق ساکنان داران کشتی توسعه در استان به رونق چنین کسب و کار تحول آفرینی باز می گردد و هم به ضعف عملکرد کنشگران و فعالان این صنعت. دولتی ها عزم و اراده ای جدی برای توسعه همه جانبه صنعت گردشگری ندارند و دست اندکاران بخش خصوصی قواعد بازی را به شکل درست و اصولی رعایت نمی کنند. صنعت گردشگری به همان میزان

که دارای ویژگی های یک کسب و کار اقتصادی است و دغدغه کنشگران آن نیز به دست آوردن سودهای کلان است، به همان اندازه هم ماهیت فرهنگی دارد و نیازمند صرف هزینه های بسیار زیاد است تا پس از انجام فرهنگ سازی های لازم، با مشتریان داخلی و خارجی اش شبکه شود. استان های اصفهان، فارس، خراسان، آذربایجان، گیلان، مازندران و اگر در فهرست گزینه های سفرهای گردشگری بسیاری از ایران گردان یا جهانگردان قرار دارند، در وهله نخست مدیون اقدامات فرهنگی، تبلیغاتی و رسانه ای انجام شده در آن استان هاست؛ به تعبیر عامیانه تر، «استان فلان یا بهمان در صنعت گردشگری معروف شده اند.»

۶- به عقیده نگارنده تا زمانی که به موازات انجام فعالیت های عمرانی و زیرساختی مثل هتل سازی، احداث مجتمع های گردشگری، توسعه خدمات حمل و نقلی و ... به عنوان سخت افزارهای صنعت گردشگری، مولفه های نرم افزاری مهمی همچون راه اندازی تورهای فرهنگی، تاریخی و طبیعت گردی،

ترویج و فروش بسته های سفر (پکیج تور) از طریق کانال های موثر بازاریابی و همچنین تبلیغات کارآمد و اطلاع رسانی اثرگذار و فراگیر جاذبه ها و مقاصد گردشگری مدنظر کنشگران، تصمیم گیران و متولیان امر قرار نگیرد، چرخ دنده های این صنعت سبزه در مهم ترین استان ساحلی و دریایی ایران همچنان متوقف خواهد ماند؛ این گونه است که آواز گوش نواز صنعت بدون دودکش جهان در میان هیاهوی صدای گوش خراش چرخ دنده های کارخانجات صنعتی و بنگاه های آلاینده پایتخت اقتصادی ایران (هرمزگان) گم می شود.... تا جایی که هنوز که هنوز است، مسافران و بازدید کنندگان، طبیعت گردان، ایران گردان و جهانگردانی گسیل شده از تورهای متعلق به آژانس های گردشگری پایتخت، چراغ خاموش می آیند، می خورند، می برند و می روند اما فعالان واقعی و پرتلاش صنعت گردشگری در هرمزگان را کم تر مقام مسئول یا شهروندی می شناسد.



کاهش خطرات و خسارت‌های ناشی از بروز سونامی

مطالعه موردی اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه

عدنان عبدالرضایی مدنی

دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی، دانشگاه

صنعتی امیرکبیر-شعبه بندرعباس

محمدزراعت کار مقدم

کارشناسی ارشد مدیریت و برنامه‌ریزی محیط‌زیست،

اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه

بهنام جوکار

دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی، دانشگاه

صنعتی امیرکبیر-شعبه بندرعباس

در سال ۱۳۸۶ طوفان گونوبه سواحل جنوب شرقی کشور رسید و خسارت‌هایی را به همراه داشت. همین امر زنگ خطر وقوع سونامی که یکی از مخرب‌ترین بلاهای طبیعی است و تاکنون جان هزاران تن در سراسر جهان را گرفته، در سواحل و بنادر جنوبی کشور ما به صدا درآورد. گرچه احتمال وقوع سونامی در ایران به اندازه زلزله، طوفان، سیل، خشک‌سالی و سایر مخاطرات طبیعی نیست اما وقوع آن را نباید دست کم گرفت، زیرا که کشور ما جز ۱۰ کشور بلاخیز جهان است و از ۳۵ بالای طبیعی تاکنون ۳۰ بلا در آن اتفاق افتاده است. همچنین شکی نیست که کشور ما از سمت دریایا مخاطرات دریایی مثل طوفان‌های حاره‌ای، امواج ناشی از طوفان، سونامی و غیره روبه‌رو است.

سونامی عمدتاً در اثر رویداد زلزله‌های بزرگ در محیط دریایی به وجود می‌آید ولی عوامل دیگری نظیر رانش زمین، آتش‌فشان‌های زیر دریایی، برخورد شهاب‌سنگ‌های بزرگ در سطح آب دریاها و نیز انفجارات هسته‌ای زیر دریایی با درصد کم‌تری می‌توانند در به وجود آوردن سونامی نقش داشته باشند. سونامی در دو گستره محلی و منطقه‌ای توسعه می‌یابد. از عوامل موثر در انرژی سونامی می‌توان به بزرگی و عمق زمین‌لرزه، عمق آب محل تولید آن، مقدار جابه‌جایی عمودی در کف دریا و نیز سرعت حرکت سونامی اشاره نمود.

بررسی‌های تاریخی نیز نشان می‌دهد که در ۳۲۶ سال قبل از میلاد و هم‌چنین سال‌های ۱۰۰۸، ۱۵۲۴، ۱۸۱۹، ۱۸۴۵، ۱۸۹۷، ۱۹۴۵ و ۲۰۰۴ سونامی‌های مخرب و عظیمی در اقیانوس هند، دریای عمان و حتی خلیج فارس اتفاق افتاده و تلفات انسانی و جانی زیادی را در پی داشته است. از این رو پیشینه تاریخی حکایت از این دارد که وقوع سونامی یا تاثیر پذیری از سونامی‌هایی که در اقیانوس هند و دریای عمان اتفاق می‌افتد، دور از انتظار نیست و نباید نسبت به آن‌ها بی‌تفاوت بود.

از آن جایی که بنادر حلقه وصل خشکی و دریا هستند و فعالیت اقتصادی تاثیرگذار آن‌ها بر معیشت مردم کشور و منطقه وجود آن‌ها بسیار چشمگیر است. در این مقاله سعی شده در خصوص وقوع احتمالی سونامی در جنوب کشور و تاثیرات مخرب و راه‌های مقابله با آن در بنادر، از طریق شناسایی خطرات از روش توفان فکری و مصاحبه با کارشناسان بندر و ارزیابی ریسک‌ها بر اساس روش FMEA که بندر لنگه به عنوان بندر نمونه انتخاب شده مورد مطالعه قرار گرفته است.

مقدمه

آگاهی نسبت به نحوه شکل گیری موج های کشنده سونامی، مسئله ای است که اخیراً ذهن بسیاری را به خود مشغول داشته است. سونامی اخیر ژاپن که در پی بروز زمین لرزه در این کشور به وقوع پیوست، حقایقی را پیش روی جامعه جهانی قرار داده است. این که چگونه موج های کشنده سونامی به وجود می آیند، علایم هشداردهنده چیست و یا این که چگونه بایستی نسبت به تهدیدات سونامی عکس العمل نشان داد؛ همه و همه از مسایل مهمی است که آگاهی نسبت به آن ها برای جامعه جهانی ضروری است. زمین لرزه ۹ ریشتری ژاپن که سونامی رانیز به دنبال داشت، در روز جمعه یازدهم ماه مارس سال ۲۰۱۱ (دوم اسفندماه سال ۱۳۸۹) در نزدیکی سندایی در استان «میاگی» به وقوع پیوست. مرکز سطحی زمین لرزه در ۱۳۰ کیلومتری شرق شبه جزیره اوشیکا ناحیه توهوگو گزارش شده است. در تاریخ یکم آوریل سال ۲۰۱۱ (دوازدهم فروردین ماه سال ۱۳۹۰) دولت ژاپن این فاجعه را بزرگ ترین زمین لرزه در شرق ژاپن خواند. زمین لرزه توهوگوی ژاپن، یکی از پنج زلزله ای است که در جهان به عنوان قدرتمندترین زمین لرزه ها، از زمان آغاز ثبت شدت زلزله ها در سال ۱۹۰۰ میلادی، تاکنون اتفاق افتاده است. سونامی عظیمی که سواحل شرقی ژاپن را در نوردید نیز یکی از بزرگ ترین نمونه هایی بوده که تاکنون به ثبت رسیده است.

طرف چند ساعت، سونامی به هاوایی رسید. علایم هشداردهنده در سراسر اقیانوس آرام از آمریکای جنوبی گرفته تا آمریکا، کانادا و آلاسکا به نمایش درآمد. ارتفاع امواج سونامی ژاپن را در استان میاگی ۱۰ متر تخمین می زنند. این امواج تنها ظرف چند دقیقه سواحل ژاپن را در نوردیدند. نفوذ امواج به خشکی در برخی موارد حتی بیش از ۱۰ کیلومتر بوده است. چندین ساعت پس از وقوع این فاجعه در ژاپن، موج هایی کوتاه تر به سواحل برخی کشورها رسیدند. دولت ژاپن مرگ ۱۲ هزار و ۹۱۵ نفر را تایید کرده است، این در حالی است که چهار هزار و ۷۱۱ نفر مجروح و ۱۴ هزار و ۹۲۱ نفر مفقود شده اند. تعداد ۱۲۵ هزار واحد مسکونی به طور کامل تخریب شده است. خسارت این فاجعه باورنکردنی است. بسیاری از زیرساخت ها هم از جاده ها، خطوط ریلی آسیب دیده اند. در شمال شرقی ژاپن ۴/۴ میلیون خانوار برق و ۵/۱ میلیون خانوار آب مصرفی خود را از دست داده اند. در تاریخ هجدهم مارس سال ۲۰۱۱ (بیست و هفتم اسفندماه سال ۱۳۸۹) یوکیو آمانو، دبیرکل آژانس بین المللی انرژی اتمی، خطر رآکتورهای هسته ای ژاپن را بسیار جدی خواند. ساکنان اطراف رآکتورها، مجبور به ترک محل سکونت خود شدند؛ محدوده تخلیه برای رآکتور شماره یک، ۲۰ کیلومتر و برای رآکتور شماره دو، ۱۰ کیلومتر تعیین شده است، این در حالی است که دولت ژاپن در تاریخ یازدهم آوریل (بیست و دوم فروردین) تصمیم گرفت تا محدوده وسیع تری را تخلیه کند. بانک جهانی در تاریخ ۲۱ ماه مارس (یکم فروردین) خسارت ناشی از زمین لرزه و سونامی را بین ۲۲۲ الی ۲۳۵ بلیون دلار آمریکا برآورد کرد، اما دولت ژاپن این رقم را بالغ بر ۳۰۹ بلیون دلار هم تخمین زده است. کابوس

سونامی هنوز در ژاپن و کشورهای آسیای جنوب شرقی تمام نشده است. در تاریخ هفتم آوریل سال ۲۰۱۱ (هجدهم فروردین سال ۱۳۹۰) مجدداً زلزله ای به بزرگی ۴/۷ ریشتر شمال شرقی ژاپن را لرزاند. این اتفاق مجدداً در تاریخ یکم آوریل (بیست و دوم فروردین) تکرار شد و این بار بزرگی زلزله ۱/۷ ریشتر بود. زمین لرزه های اخیر برای بار دیگر، وحشت از وقوع سونامی را زنده کرده اند. حال این سوال مطرح می شود که حقیقتاً سونامی چیست؟

ترمیمولوزی

سونامی که به زبان فارسی «آبلرزه» یا «غریاله» گفته می شود، یکی از بلایای طبیعی و مخاطرات محیطی است. غریاله به لرزش شدید آب دریا گفته می شود که در پی زمین لرزه های زیر دریا پدید می آید. آبی که به لرزه در آمده به شکل موج های عظیم به کرانه ها رسیده و پورانی های عظیمی را به بار می آورد. غریاله، واژه فارسی بومی برای این پدیده در استان بوشهر است و پدیده غریاله در کرانه های خلیج فارس نیز دارای پیشینه تاریخی است. غریاله ها معمولاً پس از یک زمین لرزه بزرگ (با حرکت روبه بالا)، فعالیت آتش فشانی، زمین لغزه و یا برخورد شهاب سنگ ها پدید می آیند. چون بسیاری از سونامی ها در سواحل ژاپن رخ می دهند، از این رو ژاپنی ها سونامی (tsunami) را که به معنای موج بندر است متشکل از کلمات ژاپنی tsu به معنی موج nami به معنی بندر می دانند. همچنین واژه سونامی به همین صورت به زبان انگلیسی و از این طریق به بسیاری زبان های دیگر نیز راه یافته است و در فرانسه به آن «دومار De maree» می گویند.

سونامی چگونه به وجود می آید؟

سونامی موج یا رشته ای از امواج است که در اقیانوس به دنبال زلزله های دریایی به وجود می آید. این امواج ممکن است صدها کیلومتر پهنا داشته باشد و هنگام رسیدن به ساحل ارتفاع آن به ۱۰۵ متر برسد. این «دیوارهای آب» با سرعتی تندتر از یک هواپیمای جت پهنا اقیانوس را می پیمایند، به ساحل کوبیده می شوند و تخریب وسیعی را باعث می شوند. برای درک سونامی باید ساختمان موج را شناخت. امواج معمولی که ما در کنار ساحل دریا یا در حوضچه های آب می بینیم، از یک ستیخ (بالا ترین نقطه موج crest) و یک ناوه (پایین ترین نقطه موج trough) تشکیل می شوند. امواج را به دو طریق اندازه می گیرند: ارتفاع موج، طول موج. بسامد یا فرکانس امواج بر حسب زمانی کف طول می کشد تا دو موج متوالی از یک نقطه بگذرند - که به آن دوره موج می گویند- اندازه گیری می شود. هم سونامی ها و هم امواج معمولی دارای این بخش ها هستند و به طریق مشابهی اندازه گیری می شوند. اما تفاوت های زیادی میان آن دو از لحاظ اندازه، سرعت، و منشأ وجود دارد.

سونامی یک موج بلند است که مدت آن از چند دقیقه تا چند ساعت تغییر می کند. طول موج سونامی ممکن است چند صد کیلومتر تا چند هزار کیلومتر باشد. ارتفاع موج سونامی در داخل دریا و دور از ساحل بسیار کم است و معمولاً از روی کشتی قابل

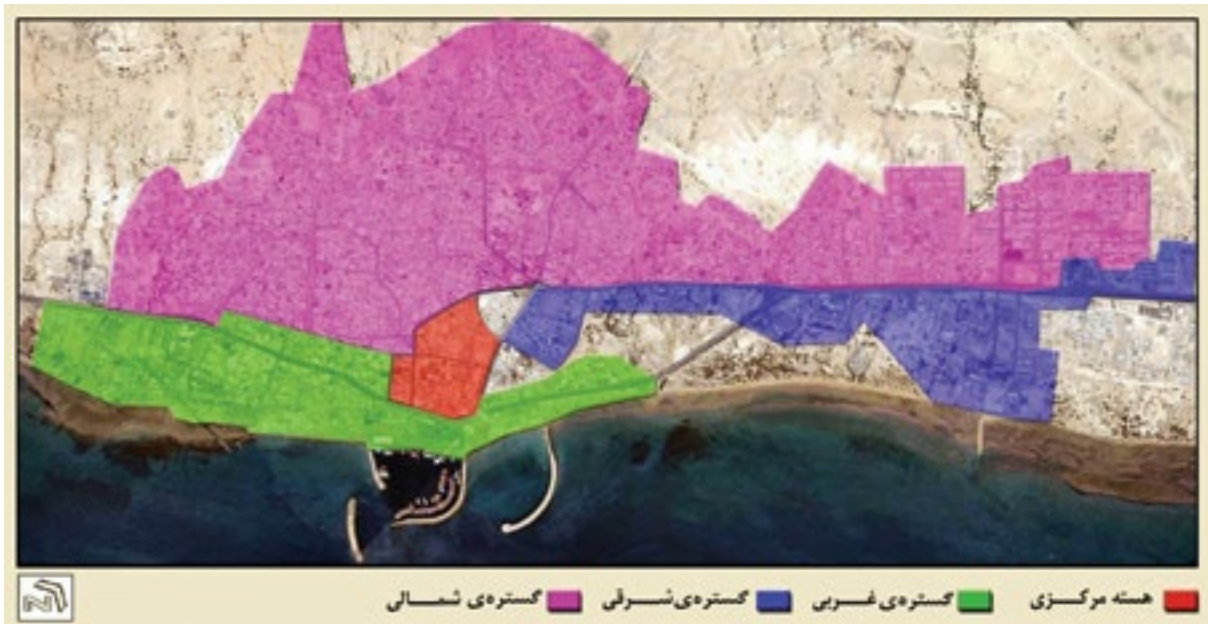
تشخیص نیست. پدیده های مختلفی می توانند باعث تشکیل موج سونامی شوند. اما محیط تشکیل سونامی نیز اهمیت دارد. سونامی در دریاهای کم عمق تشکیل نمی شود. جابه جایی گسل های بزرگ در بستر دریاها و اقیانوس ها و ایجاد زمین لرزه ای بزرگ می تواند موج سونامی ایجاد کند. اگر حرکت گسل به گونه ای باشد که اختلاف ارتفاع عمودی ایجاد کند و ضربه حاصل بر آب در بستر به اندازه کافی بزرگ باشد، موج سونامی تشکیل می شود. بنابراین امواج سونامی معمولاً توسط زمین لرزه های بزرگ (هفت ریشتر و بزرگ تر از آن) ایجاد می شوند. یکی دیگر از دلایل ایجاد موج سونامی، ریزش حجم زیادی از رسوبات در بستر دریا یا زمین لغزه است. همان طور که در دامنه ی پر شیب کوه ها زمین لغزه و ریزش کوه اتفاق می افتد، در بستر پر شیب دریاها و اقیانوس ها نیز ممکن است این پدیده رخ دهد. در صورتی که حجم زیادی از رسوبات به طور ناگهانی جابه جاشوند، موج سونامی ایجاد می شود. در اقیانوس ها جزایر بسیاری وجود دارند که دارای ارتفاع زیاد و سطح مقطع کوچکی هستند، اگر جزیره ای بشکند و ریزش کند، موج سونامی بسیار بزرگی ایجاد خواهد کرد و گهگاهی گازهای جمع شده در لایه های رسوبی از محل شکستگی ها فوران می کنند (گل فشان). فوران ناگهانی و با حجم زیاد گل فشان ها نیز می تواند موج سونامی ایجاد کند. آتش فشان های بستر دریا نیز قابلیت ایجاد امواج سونامی را دارند. همچنین برخورد شهاب سنگ های بزرگ به داخل دریاها و اقیانوس ها می تواند سبب تشکیل موج سونامی شود. اما دو دلیل عمده ایجاد سونامی در دریاها و اقیانوس ها، زمین لرزه و زمین لغزه هستند.

تاریخ وقوع سونامی در ایران

در کتاب های تاریخ آمده که بندر بزرگ و پهناور سیراف در جنوب ایران تا سده چهارم هجری و عصر دیلمیان، بندری آباد و پر رونق بوده و ناگهان بر اثر زلزله ای قسمت بزرگی از شهر به زیر آب رفته که آثار آن هنوز هم مورد توجه باستان شناسان ایرانی و خارجی است. سواحل دریای عمان و حتی تنگه هرمز ممکن است تحت تاثیر سونامی هایی که منشأ آن ها نه در گسل مکران، بلکه در مناطق دور دست تر باشد قرار گیرند.

احتمال وقوع سونامی در خلیج فارس و دریای عمان

همان طوری که می دانیم کشور ایران بر روی کمر بند لرزه خیز آلپ - هیمالیا - اندونزی واقع شده و دارای لرزه خیزی بالایی است و تنوع زمین لرزه در فلات ایران به دلیل حرکت صفحه شبه جزیره عربستان به سمت شمال شرق و حرکت صفحه شبه قاره هند به سمت شمال است. سواحل جنوبی ایران در مجاورت اقیانوس هند در معرض خطر سونامی ناشی از منطقه فرورانش مکران قرار دارد. بررسی های صورت گرفته نشان می دهد که منطقه مکران به لحاظ تکتونیکی قابلیت ایجاد زمین لرزه هایی با مقیاسی بیش از هشت ریشتر را دارد. وقوع چنین زمین لرزه هایی می تواند موجب ایجاد امواج مخرب سونامی در سواحل ایران شود. بررسی تاریخچه سونامی در سواحل جنوبی ایران نشان می دهد که این سواحل در گذشته



هرمز خواست به علت خطر سیلاب و موج شدن دریا با موج‌هایی به ارتفاع دو تا پنج متر، مناطق ساحلی و کناره رودخانه‌ها را سریع‌تر ترک کنند.

اطلاعیه‌ای که در آن از هم‌وطنان ساکن استان‌های جنوب شرق کشور خواسته شد، ضمن حفظ آرامش و خون سردی و همکاری با مسئولان محلی، به مناطق امن و دور از ساحل دریا و کناره رودخانه‌ها پناه ببرند. به دنبال اطلاعیه وزارت کشور، ستاد حوادث و سوانح غیرمترقبه کشور هم تشکیل جلسه داد و برای تمامی اعضای ستاد آماده‌باش اعلام کرد. اعلام وضعیت هشدار باعث شد از نیمه‌های شب، چابهار دچار وضعیتی شود که پیش از این هرگز به خود ندیده بود. چابهارها که حتی در زمان جنگ هم هرگز وضعیت قرمز را تجربه نکرده بودند، با رواج شایعه سونامی، مردم دسته‌دسته به ارتفاعات خارج از شهر کوچ کردند و مناطق مسکونی ساحل چابهار تا عمق یک کیلومتری ساحل، تخلیه شد.

چند سال پیش نیز هجوم موج‌های خفیفی، آرامش را از بندرلنگه در نزدیکی تنگه هرمز کمی مخدوش کرد تا عظمت دریای عمان و خلیج فارس را به رخ کشیده و بار دیگر چراغ خطرهارا روشن و توجهات را به سونامی و عواقب آن جلب کند. این هجوم موج‌ها و یا احتمالاً سونامی خفیف نتوانست حساسیت زیادی ایجاد کند، و خوشبختانه فقط منجر به خسارات مالی و سقوط چندین خودروی ترانزیتی به دریا شد که پس از آرامش از آب خارج شدند.

موقعیت و خصوصیات بافت شهری بندرلنگه

بندرلنگه از قدیمی‌ترین بنادر ایران است که در جنوبی‌ترین منطقه کشور در جوار خلیج فارس قرار گرفته و کم‌ترین فاصله را با کشورهای حاشیه خلیج فارس دارد. لنگه در فرهنگ لغات به معنای تک و بی‌همتا آمده است. قدیمی‌ترین اثر تاریخی که به بندرلنگه اشاره نموده است کتاب «تمدن‌های نخستین» است. به موجب آن این شهر در دوره هخامنشیان یکی از بنادر اصلی تجاری خلیج فارس

چندین حادثه سونامی را تجربه کرده‌اند. جنوب ایران اصولاً به دو بخش خلیج فارس و دریای عمان تقسیم می‌شود که در بخش دریای عمان ما با پدیده فرورانش روبه‌رو هستیم که طی آن یک پوسته اقیانوسی به زیر پوسته مکران شامل ایران و پاکستان رانده می‌شود و بنابراین بیشترین امکان برای آن که گسلی بزرگ زمین لرزه‌ای شدید‌تر در این ناحیه ایجاد کند و در نتیجه آن با جابه‌جایی آب کف دریا پدیده‌ای همانند سونامی در تمامی نقاط ساحل مکران اتفاق بیفتد، وجود دارد.

در میان کشورهای حوزه اقیانوس هند، کشور ایران نه تنها در یک ناحیه لرزه‌خیز در اوراسیا واقع شده و هر چند گاهی یک زمین لرزه مخرب در این سرزمین روی می‌دهد، بلکه در سواحل جنوبی خود در حاشیه اقیانوس هند دارای خطر سونامی نیز است. بررسی‌های صورت گرفته بعد از واقعه سال ۲۰۰۴ نشان می‌دهد که مهم‌ترین نواحی سونامی‌خیز در منطقه اقیانوس هند شامل منطقه فرورانش اندونزی سوماترا در شرق و ناحیه فرورانش مکران در قسمت شمال غربی اقیانوس هند است. ناحیه فرورانش مکران در نزدیکی سواحل ایران، عمان، پاکستان و هند با طولی حدود ۹۰۰ کیلومتر در امتداد شرقی-غربی گسترش یافته است. در این ناحیه صفحه اقیانوسی عمان با یک حرکت رو به شمال به زیر قسمت جنوب شرقی صفحه ایران فرورانش می‌کند. بنابراین خطر سونامی ناشی از منطقه فرورانش مکران برای سواحل جنوبی ایران یک خطر جدی به شمار می‌رود و برای حفظ جان ساکنان نواحی ساحلی و کاهش زیان‌های اقتصادی وارده به تاسیسات ساحلی موجود، مطالعه خطر سونامی برای این منطقه ضروری است.

در شانزدهم خردادماه سال ۱۳۸۶ خبر نزدیک شدن طوفان حاره‌ای «گونو» از سمت دریای عمان، در ساعت‌های پایانی روز آن قدر جدی بود که وزارت کشور تنها چند ساعت بعد، در اطلاعیه‌ای از مردم استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان و تنگه

بوده که از آن تحت عنوان «گوگانا» یاد می‌شده است. اسناد تاریخی حکایت از آن دارند که این شهر در گذشته (قبل از صفویان) به شکل مدور بوده است. همچنین مطابق نقشه قدیمی شهر، محله مساح (شهر قدیم لنگه) به شکل دایره با حصارهای بر گرداگرد آن بوده است. با توجه به این که شهرهای ایران باستان عموماً به شکل دایره‌ای بوده‌اند، این موارد حکایت از آن دارند که شهر بندرلنگه در محل یک شهر باستانی شکل گرفته است. آثار باستانی باقی مانده که هم اکنون در محل مساح قرار گرفته‌اند آن را به عنوان هسته اولیه شهر تایید می‌نمایند. توسعه اخیر لنگه به تحولات بعد از سال ۱۳۴۰ مربوط می‌شود که در نتیجه آن هشت محله جدید در پیرامون محلات قدیمی شکل گرفتند. یکی از عواملی که در گسترش شهر در سال‌های اخیر مؤثر بوده است، مجموعه اقدامات عمرانی و کالبدی مختلف است که در آن مکان صورت گرفته است. این عامل و تسریع شهرنشینی در اثر مهاجرت و فقدان ضوابط و مقررات خاص موجب توسعه افق شهری در دوره اخیر شده‌اند.

کاربری‌های خدماتی و عمومی با عملکردهای شهری بندرلنگه در قالب یک هسته و دو محور استقرار نیافته‌اند:

- ۱- هسته مرکزی: این هسته به مانند قلب تجاری شهر عمل می‌کند.
- ۲- گستره غربی: گستره غربی شهر کاربری‌های خدماتی مختلف مانند درمانی، اداری و تاسیسات شهری (پمپ‌بنزین) است. این گستره که در دو طرف بلوارهای امام خمینی (ره) و جانبازان گسترده شده است به وسیله خیابان آتش نشانی در شرق، خیابان پاسداران در شمال و ساحل دریا در جنوب مشخص می‌شود. بلوار امام خمینی (ره) در محدوده پارک ساحلی کوثر تا پمپ‌بنزین به دلیل استقرار، مهم‌ترین پارک شهر به عنوان یک فضای تفریحی؛ گمرک و اداره بنادر و دریانوردی به عنوان مراکز اداری و تجاری مهم؛ چند مرکز نظامی مانند زندان شهر، بسیج، سپاه و...

به عنوان مرکز نظامی؛ استقرار مهم ترین بیمارستان و یک شبکه بهداشتی و درمانی شهر به عنوان یک مرکز درمانی و چندین اداره در امتداد بلوار به عنوان یکی از مراکز اداری و بالاخره تنها پمپ بنزین شهر در آن به یکی از کانون های مهم فعالیت های شهر تبدیل شده است.

۳- گستره شرقی: این گستره در محدوده میدان ولایت و فلکه بادگیر (میدان شهدا) واقع شده است و محل استقرار کاربری های خدماتی عمومی (اداری) در سطح شهر است. تراکم این کاربری ها در ضلع جنوب شرقی میدان ولایت و بلوار معلم در ابتدای حسین آباد است. استقرار چندین اداره مهم مانند فرمانداری، اداره آب، برق، ثبت، جهاد و کشاورزی، مخابرات و چندین اداره دیگر و ترمینال شهر در این گستره، آن را به یکی از کانون های مهم فعالیتی شهر تبدیل کرده است. هسته و گستره های مذکور با توجه به عملکردشان در فصل ها و ساعات شبانه روز، سیمای گوناگونی به خود می گیرند. گستره های شرقی و غربی به دلیل تمرکز ادارات تا نیمه روز و هسته مرکزی به دلیل عملکرد تجاری در ساعات خاص چهره ای پویا و پرتکاپو می یابند.

۴- گستره شمالی: این گستره که از شرق تا غرب شهر در شمال بلوار امام خمینی (ره)، انقلاب معلم

و شهدا قرار گرفته است، دارای کاربری مسکونی است.

ریسک های شهری بر حسب مناطق تقسیم شده

با توجه به عکس فوق می توان نتیجه گرفت در هنگام بروز خطر سونامی شهر بندر لنگه در مناطق گستره غربی و شرقی و مرکزی بیشترین آسیب پذیری را می تواند داشته باشد. وجود ادارات مهم و تاثیرگذار در تصمیم گیری و پشتیبانی در هنگام بروز سانحه در این مناطق مسئولان شهر را با چالش اساسی می تواند درگیر کند. اداراتی چون اداره بنادر و دریانوردی، گمرک، مرکز فوریت های پزشکی ۱۱۵، پلیس آگاهی و تشخیص هویت و اداره زندان درمانگاه شبانه روزی سپاه دریایی در منطقه گستره غربی و اداراتی چون اداره آب و فاضلاب شهری، اداره برق منطقه ای شهرستان، دادگستری، فرمانداری و تنها بیمارستان مرکزی شهرستان در منطقه گستره شرقی و وجود بازار و مناطق مسکونی در هسته مرکزی، در هنگام بروز سانحه سونامی و ایراد خسارات به این مراکز و زیرساخت های می توانند شهر را مختل کنند.

اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه

بندر لنگه جنوبی ترین مرز ساحل خشکی

خلیج فارس است، از این رو این بندر کمترین فاصله را با سایر کشورها و بنادر حاشیه جنوب خلیج فارس دارد. اتصال از سه جهت به شبکه جاده ای کشور، موقعیت مناسب قرارگیری بندر به لحاظ جغرافیایی، نزدیکی به تنگه هرمز و آب های بین المللی، وضعیت مساعد شرایط حوضچه بندر، ارتباطات قوی ساکنان با اتباع کشورهای حاشیه خلیج فارس و فاصله کوتاه بندر تا کشورهای مذکور بندر را از لحاظ ارتباطات دریایی در جایگاه ویژه ای قرار داده است. مساحت کل محوطه های بندر لنگه تا سال ۱۳۸۱ در حدود ۱۰ هکتار بوده اما در سال های اخیر به ۲۷ هکتار ارتقا پیدا کرده است. بندر لنگه دارای دو اسکله چند منظوره با مجموع طول ۴۴۴ متر و یک اسکله رورویا طول ۲۰ متر است که طول اسکله غربی ۲۳۴ متر و عرض آن ۳۰ متر و آبخور ۵/۵ متر ظرفیت سه هزار تن را در خود جای داده است همچنین طول و عرض اسکله شرقی ۲۱۰ و ۳۰ متر و آبخور ۵/۵ و ظرفیت ۳۰۰۰ تن و اسکله رورویا طول و عرض ۲۰ و ۲۴ و عمق ۵/۵ متر و ظرفیت ۳۰۰۰ تن آماده خدمات رسانی است. آخرین مرحله لایه رومی در بیست و هشتم بهمن ماه ۱۳۸۲ با حجم ۱۳۱ هزار و ۷۸۹ متر مکعب به اتمام رسیده است.



جانمایی ساختمان های پیشانی بندر

۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
پایانه مسافری	ترمینال ۲۱۱۱	باراندازهای کانتینر و ۱۱۱	ساختمان های اداری گمرک	ساختمان های پشتیبانی	ساختمان عملیات و برج کنترل	ترمینال ۱۱۱۱	بارانداز خودروهایی وارداتی

شناسایی ریسک‌ها

برای شناسایی ریسک‌هایی در هنگام بروز سونامی در بندر، ابتدا از روش توفان فکری با همکاری کارشناسان ایمنی و عملیات بندری صورت پذیرفت و سپس با مصاحبه با کارشناس HSE بندر اقدام به جمع‌آوری اطلاعات در خصوص آن‌ها پرداخته شد. با ایجاد یک سناریوی فرضی در حال مواجهه با سونامی ریسک‌های ایجاد شده در چهار طیف می‌توان متصور بود.

صدمات انسانی، صدمات تجهیزاتی، صدمات عملکردی و صدمات محیط زیستی. **صدمات انسانی:** از آن‌جا که بنادر، محل تلاقی دریا

مشخصات عمومی بندر لنگه

مساحت	۲۱ هکتار
موقعیت جغرافیایی	طول جغرافیایی: ۵۴-۵۳ عرض جغرافیایی: ۲۶-۳۳
ارتفاع از سطح دریا	۱۰ متر
ظرفیت پذیرش کال	۸۴۰۰۰ تن
مساحت انبارهای مسقف	۶۷۰۰ مترمربع
مساحت باراندازها	۱۰۱۵۰۰ مترمربع
مساحت ترمینال کانتینری	---
عمق اسکله	۵/۵ متر
تعداد اسکله	۲ پست به طول ۴۷۰ متر
نوع دسترسی به سایر نقاط	جاده‌ای، دریایی و هوایی
فاصله تا تهران	۱۷۰۰ کیلومتر
فاصله تا مرکز استان (بندرعباس)	۱۸۵ کیلومتر
فاصله تا فرودگاه بندر لنگه	۶ کیلومتر
فاصله تا فرودگاه بندرعباس	۱۹۰ کیلومتر

با خشکی است و عملیات ظریف تخلیه و بارگیری از کشتی به اسکله و برعکس مستلزم وجود نیروی انسانی است. همچنین برای انجام خدمات به کشتی‌ها و عملیات بندری مستلزم وجود نیروی فیزیکی بر روی اسکله و باراندازهای مختلف بندر است بنابراین می‌توان گروه‌های موجود در بندر را در قالب‌های زیر دسته‌بندی کرد:

الف: خدمه کشتی‌های تجاری و صیادی و نیروهای خدماتی به شناوران
ب: کارگران عملیات پهلو دهی شناوران و تخلیه و بارگیری

ج: بازدیدکنندگان و تریخیس کنندگان کالا

د: مسافران پایانه مسافری بندر

ه: کارمندان اداره بنادر و اداره کل گمرک.

صدمات تجهیزاتی: معمولاً در بنادر، تجهیزات تخلیه و بارگیری و عملیات مربوط به ناوبری زیادی برای خدمات دریایی و بندری موجود است همچنین بندر تاسیسات و انبارهای زیرساختی حساسی دارد که می‌توان آن‌ها را در قالب‌های زیر گروه‌بندی کرد.

الف: موج‌شکن‌ها و اسکله‌ها

ب: انبارها و باراندازها

ج: ابنیه و تاسیسات

د: تجهیزات عملیات تخلیه بارگیری

ه: تجهیزات عملیات دریایی و ناوبری

صدمات عملکردی: بنادر باتوجه به نقش سیستم دو چرخه تامین کالا و عملکرد تخلیه و بارگیری کالا و تریخیس آن‌ها و رسیدن کالا به مشتری و مصرف کننده، در فاز اقتصادی معیشتی مردم تاثیرگذار بوده و در هنگام بروز هرگونه سانحه تاثیر مستقیم بر اقتصاد محلی و ملی خواهد داشت. همچنین باتوجه به این‌که جاده‌های ارتباطی بندر لنگه همگی در ساحل قرار دارند در هنگام بروز

سونامی احتمال قطع جاده‌های مواصلاتی زیاد است بنابراین گزینه دریا برای رساندن کمک‌های لازم آسیب دیدگان گزینه مناسبی است ولی در صورت خسارت دیدن اسکله‌ها و موج‌شکن‌ها این امر به سهولت میسر می‌شود که نقش عملکرد بندر در این حیثه پررنگ‌تر می‌شود.

صدمات محیط زیستی: کالاهای درون بندر تنوع زیادی را دارند و از بین این کالاها کالاهایی هستند که به کالای خطرناک دسته‌بندی شده‌اند که این نوع کالاها با توجه به ماهیت جنس آن‌ها (شیمیایی-هسته‌ای-سمی و...) می‌تواند در هنگام بروز سانحه سونامی و شناور شدن در آب خطرات محیط زیستی فراوانی را ایجاد نمایند. از طرفی همان‌طور که قبلاً ذکر شد اداره آب و فاضلاب شهرستان بندر لنگه در ساحل دریا قرار دارد و دو سایت آب شیرین کن موجود که آب دریا را گرفته و عملیات شیرین سازی برای استفاده شرب انسان استقرار پیدا کرده‌اند در فاصله کمی از بندر قرار دارند که آلودگی آب دریا با این گونه کالاها می‌تواند روزها و حتی ماه‌ها مردم شهر را از آب شرب محروم سازد و فاجعه محلی بزرگی به وجود آورد. همچنین با توجه به این‌که در بندر جایگاه سوخت متمرکز وجود دارد که سوخت مورد نیاز شناورها را تامین می‌نماید خطر زیست محیطی ناشی از خسارت به این جایگاه و آلودگی آب دریا و حتی آتش سوزی ناشی از آن محیط زیست بندر و منطقه را تهدید می‌کند.

با توجه به ریسک‌های موجود در بندر، برای حفظ جان و نجات انسان‌ها و همچنین کاهش تعداد تلفات احتمالی خطرات و ریسک‌های صدمات انسانی مورد توجه قرار گرفته است و ریسک‌ها و خطرات بالقوه تهدید کننده جان انسان‌ها در هنگام بروز سانحه سونامی در بندر ناشی از انرژی زیاد سونامی است.

جدول خطرات محتمل

خطرات عمومی	پیامد
A- خطر غرق شدن و واژگونی شناورها	- برخورد شناورها با دیگر شناورها و آسیب رساندن به آن‌ها - بسته شدن کانال دسترسی به بندر به واسطه شناورها - غرق شدن افراد درون شناور - نشت سوخت از شناورها به دریا - ریزش بار شناورها که سبب آلودگی یا بسته شدن کانال گردد
B- تخریب موج‌شکن‌ها اسکله‌ها و انبارها و ساختمان‌ها	- شکستگی خطوط آب و از بین رفتن کابل‌های مخابراتی و فیبر نوری و شبکه رایانه‌های بندر - مصدومیت و فوت افراد شاغل در ساختمان‌ها و انبارها - از بین رفتن ساختارهای خدمات‌دهی روزانه مثل برنامه ورود و خروج شناورها و خدمات برج کنترل
C- شناور شدن کال و کانتینر در آب	- برخورد با شناورها و آسیب رساندن به آن‌ها - بسته شدن کانال دسترسی به بندر به واسطه اجسام - برخورد اجسام شناور با افراد معلق در آب - نشت و ریزش کالاهای خطرناک (شیمیایی، هسته‌ای و میکروبی) به دریا
D- برخورد کشتی با اسکله‌ها تجهیزات بندری ساختمان‌های اداری	- شکستگی خطوط لوله آب و از بین رفتن کابل‌های مخابراتی و فیبر نوری و شبکه رایانه‌ای بندر - مصدومیت و فوت افراد شاغل در ساختمان‌ها و انبارها - از بین رفتن ساختارهای خدمات‌دهی روزانه مثل برنامه ورود و خروج شناورها و خدمات برج کنترل - نشت و ریزش سوخت‌های فسیلی از جایگاه سوخت و از خود شناور به دریا - سقوط جثقیل‌های در حال کار بر روی افراد - سقوط افراد شاغل در روی اسکله به دریا - آتش سوزی گسترده در شناورهای آسیب‌دیده و ساختمان‌ها
E- تخریب راه‌های مواصلاتی آبی و خشکی	- ضعف در خدمات پزشکی و انتقال مصدومین - مشکل در انجام اقدامات اولیه و امدادی - مشکل در نجات مصدومین و محبوسین - مشکل در تخلیه اضطراری - مشکل در ارزیابی عمق فاجعه

سونامی در هنگام بروز خطراتی از قبیل تخریب موج شکن ها، اسکله ها، برخورد کشتی به اسکله و تجهیزات بندری و ساختمان هایی که در پیشانی اسکله قرار دارند مانند برج کنترل، ساختمان خدمات

دریایی و بندری انبارها و بارانداز و خطرات شناور شدن کالاهای و کانتینر ها در آب می تواند جان انسان ها و افراد یاد شده در بندر را به خطر اندازد. نحوه ارزیابی ریسک های در روش FMEA

احتمال شدت x احتمال وقوع = عدد اولویت ریسک RPN
احتمال وقوع سونامی در بندر (O) = ۱ است

ریسک های ایمنی	علل بالقوه	اثرات بالقوه	شدت وقوع	احتمال وقوع	امتیاز RPN	اقدامات کنترلی لازم (پیشنهادهای کنترلی های جاری)
A-خطر غرق شدن و واژگونی شناورها	-فشار آب موج دریا همراه با گل و لای -لرزش و یا جابجایی زمین در کف دریا	-برخورد شناورها با دیگر شناورها و آسیب رساندن به آن ها -بسته شدن کانال دسترسی به بندر به واسطه شناورها -غرق شدن افراد درون شناور -نشت سوخت از شناورها به دریا -ریزش بار شناورها که سبب آلودگی یا بسته شدن کانال گردد	۹	۱	۹	تشکیل تیم های امدادی و آماده به کار تهیه برنامه عملیاتی و تجهیزاتی مناسب
B-تخریب موج شکن ها اسکله ها و انبارها و ساختمان ها	-فشار آب موج دریا همراه با گل و لای -لرزش و یا جابجایی زمین	-شکستگی خطوط آب و از بین رفتن کابل های مخابراتی و فیبر نوری و شبکه رایانه های بندر -مصدومیت و فوت افراد شاغل در ساختمان ها و انبارها -از بین رفتن ساختارهای خدمات دهی روزانه مثل برنامه ورود و خروج شناورها و خدمات برج کنترل	۷	۱	۷	اجرای برنامه های تخلیه اضطراری کنترل و نظارت فنی بر ایمنی ساختمان ها ایمن سازی فضای کار اداری اجرای برنامه مانورهای شبیه سازی شده مهار و لفتینگ ابزارها و قطعاتی که امکان جابجایی و پرتاب شدن را دارا هستند آموزش همگانی در خصوص خطرات سونامی اطلاع رسانی گسترده از طریق برج کنترل پیش از سرایت امواج به بندر رصد امواج و واکنش های امواج و شرایط دریا جهت پیش بینی سونامی
C-شناور شدن کالا و کانتینر در آب	-فشار آب موج دریا همراه با گل و لای -لرزش و یا جابجایی زمین در کف دریا	-برخورد با شناورها و آسیب رساندن به آن ها -بسته شدن کانال دسترسی به بندر به واسطه اجسام -برخورد اجسام شناور با افراد معلق در آب -نشت و ریزش کالاهای آسیب رسان به دریا در دریا	۵	۱	۵	مهار و لفتینگ کانتینر و کالاهایی که امکان جابجایی و پرتاب شدن را دارا هستند تشکیل تیم های امدادی و آماده به کار تهیه برنامه عملیاتی و تجهیزاتی مناسب
D-برخورد کشتی با اسکله ها تجهیزات بندری ساختمان های اداری	-فشار آب موج دریا همراه با گل و لای -لرزش و یا جابجایی زمین در کف دریا	-شکستگی خطوط لوله آب و از بین رفتن کابل های مخابراتی و فیبر نوری و شبکه رایانه ای بندر -مصدومیت و فوت افراد شاغل در ساختمان ها و انبارها -از بین رفتن ساختارهای خدمات دهی روزانه مثل برنامه ورود و خروج شناورها و خدمات برج کنترل -نشت و ریزش سوخت های فسیلی از جایگاه سوخت و از خود شناور به دریا -سقوط جرقه های در حال کار بر روی افراد -سقوط افراد شاغل در روی اسکله به دریا -آتش سوزی گسترده در شناورهای آسیب دیده و ساختمان ها	۳	۱	۳	اجرای برنامه های تخلیه اضطراری کنترل و نظارت فنی بر ایمنی ساختمان ها ایمن سازی فضای کار اداری اجرای برنامه مانورهای شبیه سازی شده مهار و لفتینگ ابزارها و قطعاتی که امکان جابجایی و پرتاب شدن را دارا هستند آموزش همگانی در خصوص خطرات سونامی اطلاع رسانی گسترده از طریق برج کنترل پیش از سرایت امواج به بندر رصد امواج و واکنش های امواج و شرایط دریا جهت پیش بینی سونامی تشکیل تیم های امدادی و آماده به کار تهیه برنامه عملیاتی و تجهیزاتی مناسب
E-تخریب راه های مواصلاتی آبی و خشکی	-فشار آب موج دریا همراه با گل و لای -لرزش و یا جابجایی زمین در کف دریا	-ضعف در خدمات پزشکی و انتقال مصدومین -مشکل در انجام اقدامات اولیه و امدادی -مشکل در نجات مصدومین و محبوسین -مشکل در تخلیه اضطراری -مشکل در ارزیابی عمق فاجعه	۱	۱	۱	عقد تفاهم نامه با ارگان ها و مراجع شهرستان و استان و یا ملی پیش بینی چرخ پال و تعیین چند نقطه از قبل از فاجعه جهت فرود اضطراری

جدول احتمال وقوع

رتبه	احتمال وقوع خطر	احتمال وقوع یا در معرض خطر قرار گرفتن/ دوره زمانی
۱۰	بسیار بالا	روزی چندین مرتبه - به طور مکرر - دائم - هر روز
۹	خطر تقریباً اجتناب ناپذیر است - در شرایط عادی اتفاق می افتد.	هفته ای یک مرتبه
۸	بالا	دو هفته ای یک مرتبه
۷	خطرهای تکراری (در اغلب موارد احتمال وقوع دارد)	ماهانه
۶	متوسط	فصلی
۵	خطرهای موردی (در بعضی مواقع رخ می دهد)	کمتر از یکسال - سالی دو یا سه بار
۴		سالی یکبار
۳	پایین	در پریودهای بین ۱ تا ۵ سال
۲	خطرهای نسبتاً نادر (امکان دارد رخ دهد)	در پریودهای بین ۵ تا ۱۵ سال - شرایط غیر مترقبه
۱	بعید خطر غیر محتمل است	فقط در شرایط نادر اتفاق می افتد.

جدول ماتریس ارزیابی ریسک

خیلی زیاد (۹)	زیاد (۷)	متوسط (۵)	کم (۳)	خیلی کم (۱)
A				
B	*			
C		*		
D			*	
E				*

رتبه بندی ریسک ها

ردیف	نوع عمل	امتیاز RPN	پیامد			
			افراد	سرمایه	محیط زیست	اعتبار
۱	تخریب موج شکن ها اسکله ها و انبارها و ساختمان ها	۹	همراه با مرگ و ناپدید شدن افراد	ضرر و زیان شدید	اثر محلی	ضرر و زیان خیلی شدید
۲	خطر غرق شدن و واژگونی شناورها	۷	مرگ و میر متعدد	ضرر و زیان شدید	اثر محلی	ضرر و زیان شدید
۳	شناور شدن کالا و کانتینر در آب	۵	ضرر و زیان جزیی آسیب ناچیز	ضرر و زیان شدید	اثر ناچیز	ضرر و زیان موضعی
۴	بر خورد کشتی با اسکله ها تجهیزات بندری ساختمان های اداری	۳	مرگ و میرهای متعدد و اثر و آسیب عمده بهداشتی	ضرر و زیان شدید	اثر شدید	ضرر و زیان خیلی شدید
۵	تخریب راه های مواصلاتی آبی و خشکی	۱	ضرر و زیان جزیی	ضرر و زیان شدید	اثر محلی	ضرر و زیان شدید

در مواجهه با ریسک های لیست شده فوق همان طور که در چرخه مواجهه با ریسک الزام می نماید در یک چرخه با چهار بازه تمهیدات اولیه برخورد با ریسک در حین وقوع و بازسازی و برگشت به حالت نرمال اولیه و بازبینی قابل اجراست.

الف: قبل از وقوع سونامی

- آگاهی دادن به مترددین به بندر (کارکنان، کارگران و ارباب رجوعان) در خصوص خطرات احتمالی سونامی و نحوه برخورد با آن
- تشکیل یگان های مردمی در قالب همیار ناجی و آموزش آن ها برای همکاری در مواقع اضطراری
- جانمایی مکان های امن یا علامت گذاری آن ها در سطح بندر
- هماهنگی و عقد تفاهم نامه با ارگان های سطح شهرستان برای جستجو نجات متقابل
- ایجاد حریم امن برای پست های برق و شیرهای آتش نشانی برای جلوگیری از نگهداری کالا در آن محل ها
- محوطه های بندری زون بندی شده و کالاها بر اساس نوع و احتمال خطرات ناشی از آن ها صفافی شوند
- برای جلوگیری از نشست مواد نفتی از جایگاه سوخت موجود در بندر، دفن مخازن آن در زمین و به لوله های انتقال سوخت هر ۲۰۰ الی ۳۰۰ متر شیرفلکه ای تعبیه شود که بتوان در مواقع ضروری جریان سوخت را قطع نماییم
- همه کار کالا و کانتینر بر روی زمین بندر برای جلوگیری از شناور شدن آن ها در هنگام وقوع بحران
- استقرار سیستم ارتباطی ماهواره ای جایگزین برای ایجاد شبکه ارتباطی در هنگام وقوع بحران
- نصب تجهیزات پیش بینی و هشدار وقوع

سونامی در دریا که از طرق ماهواره اطلاع رسانی نمایند و اتصال آن به سیستم هشدار دهنده بندر در هنگام وقوع

ب: در حین وقوع سونامی

- تخلیه فوری ساختمان ها و مکان های بندری و گمرکی از نفرات و هدایت آن ها به مناطق امن و یا ساختمان های مرتفع
- تشکیل تیم بحران پیش بینی شده برای هماهنگی در عملیات امدادی
- تصمیم گیری چگونگی واکنش بر اساس نقشه های موجود بندر
- نقشه های تاسیسات آب و برق و مخابرات بندر
- نقشه سیستم های اعلام و اطفا ی حریق بندر
- اطلاعات به روز مواد مخاطره آمیز موجود
- نقشه های ورودی و خروجی های بندر
- ایجاد حلقه امنیتی توسط گارد و انتظامات بندر در خصوص حفظ نظم و امنیت و جلوگیری از ورود افراد غیر مسئول به بندر و جلوگیری از خروج کالا از بندر

ج: مرحله ترمیم و بازگشت به شرایط نرمال تا حد ممکن است

- احصای نفرات فوتی، مصدوم و مفقود شده در بحران

- تلاش در شناسایی افراد فوت شده
- تعیین سخنگوی بندر (مدیر یا مسئول روابط عمومی)
- اعزام تیم مقابله با آلودگی های دریایی برای جلوگیری از آلودگی های بزرگ دریایی و قطع آب شرب منطقه
- استفاده از موج شکن های مردمی مجاور برای توقف نکردن حرکت اقتصادی منطقه
- اسکان موقت بحران دیدگان با هماهنگی ارگان های شهرستان

د: بازبینی

در مرحله بازبینی پس از گذشت از بحران باید از اتفاقات پیش آمده برای کاهش خطرات در پیش آمده های بعدی ابتدا تمام مراحل مواجهه با بحران مستند سازی شوند و در خصوص نقاط قوت و نقاط ضعف پیش آمده در کمیته بحران بندر بحث و نتیجه آن اصلاح فرآیندهای این کمیته باشد. همچنین لازم است جلسات دوره ای کمیته هر چند وقت یک بار تشکیل و آخرین مراحل و اطلاعات لازم در خصوص مواجهه با هرگونه بحران مطرح و کدهای موجود چنان چه لازم باشد اصلاح شوند.

پیشنهادات:



مناطق آسیب پذیر



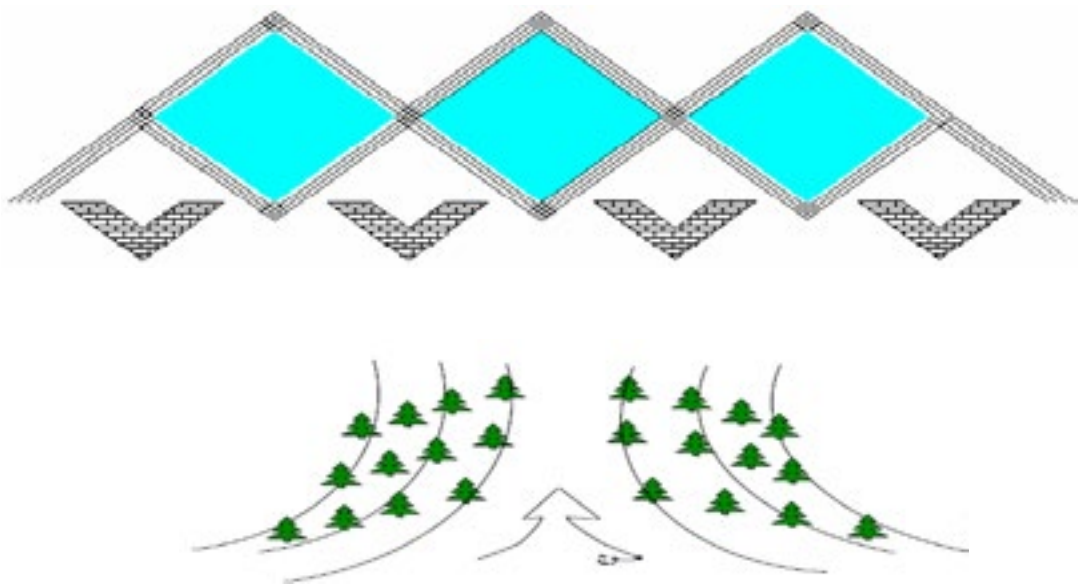
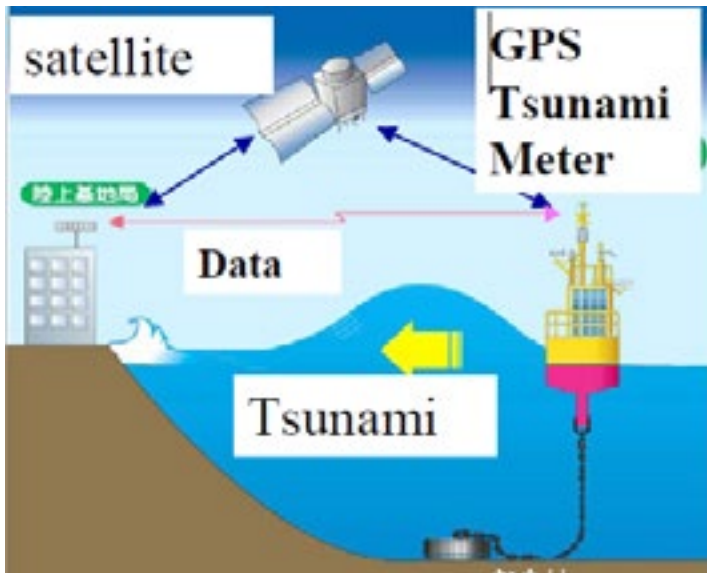
به سمت منطقه امن



به سمت ساختمان مرتفع



به سمت مناطق مرتفع



نیست و خود نیز دچار بحران‌های زیادی از قبیل صدمات انسانی، تجهیزاتی، عملکرد و محیط زیستی خواهد شد که خطرانی از قبیل تخریب موج‌شکن‌ها، اسکله‌ها، برخورد کشتی به اسکله و تجهیزات بندری و ساختمان‌هایی که در پیشانی اسکله قرار دارند مانند برج کنترل، ساختمان خدمات دریایی و بندری انبارها و بارانداز و خطرات شناور شدن کالاها و کانتینرها در آب می‌تواند جان انسان‌ها و افراد یادشده در بندر را به خطر اندازد. در جهت حفظ جان و نجات جان‌ها و کاهش تلفات می‌توان با تغییر چیدمان بارچینی و تغییر زاویه ساختمان و انبارها انرژی سونامی را کاهش داده و در بازه برگشت موج با ایجاد پوشش گیاهی از بازگشت انسان یا کالا به دریا و همچنین جلوگیری از آلودگی زیست‌محیطی می‌تواند تأثیرگذار باشد.

باشند در بازه برگشت موج به طرف دریا انرژی برگشت را شکسته و موجب ایجاد دیواره‌ای برای مانع شدن بازگشت کالا یا حتی انسان به طرف دریا باشد می‌توان انتظار داشت که تعداد تلفات ناشی از سونامی کاهش یابد.

نتیجه‌گیری

شهر بندر لنگه شهر ساحلی است که تقریباً تراکم جمعیتی و مراکز حساسی آن در کنار ساحل استقرار دارند و با وقوع خطر سونامی مراکز تصمیم‌گیری و امداد رسانی در آن دچار خسارت‌های احتمالی خواهند شد. از این رو ساخت دیوار ساحلی در کاهش خطرات مذکور موثر خواهد بود. اداره بنادر و دریانوردی که از ادارات استراتژیک شهر نیز است از این امر مستثنی

سونامی موج دریا است و یک بازه آن رفت و بازه دیگر آن برگشت است. در بازه رفت، برخورد انرژی موج موجب تخریب اسکله و تاسیسات می‌گردد که چنانچه چیدمان بار ساختمان‌ها وی حتی موج‌شکن به طوری طراحی شود که انرژی موجود را بشکند در کاهش انرژی آن تأثیر فراوانی خواهد داشت. از آنجا که موج‌شکن‌ها و ابنیه و تاسیسات بندر ساخته شده و تغییر در آن‌ها به سختی امکان پذیر است چیدمان بار مانور پذیر بوده و در نحوه چیدمان بار در باراندازها می‌توان این امر را عملی نمود.

همچنین چنانچه بندر از پوشش گیاهی مناسبی استفاده کند و با کاشت درخت‌هایی که قادر



مشاهده‌وال کوسه‌جوان در خلیج فارس در اوایل تابستان ۱۳۹۵ (عکس: میثم رضایی)



ملاقات با غول مهربان

گفت‌وگو با مدرس ارشد غواصی موسسه آموزشی پدی

امین خالق پرست

صید کوسه‌ماهی‌ها در ایران تا اواخر دهه هفتاد شمسی ممنوع نبود. به همین دلیل، صیادان محلی در سواحل جنوب ایران تعداد بسیار زیادی از وال کوسه‌ها را در خلیج فارس در آن زمان صید می‌کردند. از آنجایی که کبد وال کوسه خیلی چرب است، صیادان ایران کبد وال کوسه صید شده را می‌سوزاندند تا از چربی ذوب شده آن برای عایق بندی لنج‌ها و قایق‌ها استفاده کنند؛ حتی این چربی در میان مالکین کشتی‌های چوبی خرید و فروش می‌شد. مرکز صید وال کوسه نیز در بوشهر و روستای سلخ در قشم (هرمزگان) بود. با وجود این که در اواخر دهه هفتاد و اوایل دهه هشتاد شمسی کوسه‌ماهی‌ها به وفور در خلیج فارس و دریای عمان وجود داشتند اما به خاطر صید بی‌رویه در این مدت، نسل کوسه‌ماهیان به ویژه وال کوسه در خلیج فارس در حال از بین رفتن بود. بنابراین، سازمان شیلات از اوایل دهه هشتاد شمسی صید برخی کوسه‌ها همچون وال کوسه را در خلیج فارس ممنوع کرد. در تیرماه ۱۳۹۵، با یکی از دوستان ارشد طبیعت و مربیان غواصی جزیره کیش، آشنا شدم و به کمک او در اوایل مردادماه امسال به یکی از عکاسان خوش ذوق جزیره کیش، میثم رضایی معرفی شدم. رضایی مدرس ارشد غواصی از موسسه آموزشی پدی و بنیان‌گذار «آکادمی غواصی سیشل کیش» است که برای نخستین بار در تاریخ ایران، موفق به ثبت تصاویر زیبایی از وال کوسه در خلیج فارس شده است. برای آگاهی از جزئیات این اتفاق نادر در آب‌های سواحل کیش، با او به گفت‌وگو نشستیم.



در سال ۱۳۷۸ گرفتیم و از آن زمان به بعد هم‌زمان با ادامه تحصیل در دانشگاه، به صورت تفریحی غواصی می‌کردم. اما در سال ۲۰۰۷ به صورت حرفه‌ای وارد کار غواصی شدم و نخستین مدرک مدرسی غواصی سامانه آموزشی پدی را در تایلند

در دوره کارشناسی ارشد مدیریت کسب و کار (MBA) در شعبه کیش دانشگاه مولتی‌مدیا (MMU) مالزی ادامه تحصیل دادم. حرفه اصلی من آموزش غواصی است. نخستین مدرک غواصی ام را از «انجمن مربیان حرفه‌ای غواصی» (PADI)

تحصیلات شما در چه رشته‌ای است و از چه زمانی عکاسی در زیر آب را شروع کردید؟
من متولد فروردین ۱۳۶۰ در تهران هستم. در سال ۱۳۷۹ برای تحصیل در دوره کارشناسی رشته حسابداری به دانشگاه کیش رفتم و سپس

گرفتم. عکاسی زیرآب را نیز به صورت تجربی و با مطالعه کتاب‌های منتشر شده در این زمینه، از همان سال آغاز کردم. از آن زمان به بعد من با هزینه شخصی به جنوب شرق آسیا سفر کردم و در آب‌های جزایر مالدیو، جزایر Andaman و Nicobar در شرق اقیانوس هند، جزیره Phuket در جنوب تایلند، جزیره Sipadan و Mabul در مالزی و جزیره Bali در اندونزی غواصی و عکاسی کردم. من در این دوران، علاوه بر سپری کردن دوره‌های آموزشی بالاتر در مدرسی غواصی، مسئولیت تورهای تفریحی را نیز در این مناطق به عهده داشتم. آخرین مدرک مدرس غواصی ام را نیز در Bali اندونزی گرفتم و هم اکنون «مدرس ارشد غواصی» (Master Instructor) در سامانه آموزشی پدی هستم.

تاکنون در آب‌های کدام جزایر ایران غواصی کردید؟

در آب‌های سواحل هرمزگان، من علاوه بر جزیره «کیش»، در جزیره «هرمز»، «قشم»، «لارک»، «فارو» و «بنی فارو» نیز غواصی کردم. با وجود این که در تمامی این جزایر تشریفات مرجانی را داریم اما من به‌شخصه غواصی در آب‌های بنی فارو را بسیار دوست دارم چون محیط زیرآب آن فوق‌العاده بکر باقی مانده است. تنها راه رسیدن به جزیره فارو، با قایق است. برای رفتن به فارو می‌توان از بندر لنگه یا کیش اقدام کرد اما از آن جایی که فارو جزیره‌ای نظامی است، باید برای رفتن به این جزیره، مجوز خروج از کیش داشته باشید. همچنین، قصد داریم با کمک مدیر انجمن طرح سرزمین، حامد مشیری برنامه‌ای برای غواصی در آب‌های اطراف جزایر «خارک» و «خارکو» در سواحل بوشهر نیز داشته باشیم.

از کدام روش غواصی برای عکاسی از آبزیان استفاده می‌کنید؟

تاکنون تمامی تصاویری که از آبزیان در زیرآب تهیه کردم، به کمک روش غواصی با کپسول هوا (Scuba diving) بوده است. در غواصی بهتر است همیشه با یک همراه زیرآب برویم تا در صورتی که مشکلی زیرآب برای ما رخ داد، از او کمک بگیریم.

چه عواملی در عکاسی زیرآب مهم است؟

برای تهیه تصاویر خوب در زیرآب به دو نکته باید توجه کرد:

۱. زاویه تابش نور خورشید

نور خورشید یک نور طبیعی است و استفاده از آن در عکاسی زیرآب، می‌تواند به شفافیت تصویر کمک کند. در مناطقی مانند خلیج فارس که ذرات معلق زیاد است، توجه به زاویه تابش نور خورشید در عکاسی در زیرآب اهمیت دارد. اگر نور خورشید از روبه روی عکاس به سوژه بتابد، تمامی ذرات معلق در آب در تصویر نمایان شده و در نتیجه، تصویر سوژه تاری می‌شود. بنابراین، عکاس در زمان عکاسی زیرآب همیشه باید پشت به نور خورشید باشد. در زمان غواصی در عمق کم، من معمولاً سعی می‌کنم از نور خورشید برای عکاسی از

آبزیان استفاده کنم. تاکنون، بسیاری از تصاویری که از آبزیان ثبت کردم، مانند تصویر ماهی مرکب یا تصویر ماهی گوبی لیمویی، بدون استفاده از پروژکتور و فلاش بوده است.

۲. استفاده از پراژکتور و فلاش زیرآب

با توجه به موضوع جذب طیف نور مرئی در آب، نور، مهم‌ترین موضوع در عکاسی زیرآب است. نخستین رنگی که در آب از دست می‌دهیم، رنگ قرمز است و هر چه در آب پایین‌تر می‌رویم، طیف رنگ‌ها کم‌تر می‌شود. بنابراین، استفاده از پراژکتور برای جبران رنگ‌های از دست رفته و همچنین، بُعد دادن به تصاویر اهمیت دارد. با کمک پروژکتور ما می‌توانیم رنگ‌های واقعی ماهیان را زیرآب مشاهده کنیم. در زمان غواصی، برخی اوقات دست شاگردان من در اثر تماس با صخره یا توتیای دریایی خراشیده می‌شود. در چنین مواقعی، آن‌ها ترسیده و از من می‌پرسند چرا خون آن‌ها در محل زخم سبز شده است. در حقیقت، خون قرمز است اما چون در زیرآب، طیف نور از بین رفته، به رنگ سبز دیده می‌شود.

درباره برخی سوژه‌های جالبی که تاکنون از آن‌ها زیر آب عکس گرفتید، توضیح دهید؟

من در جزیره کیش، سال‌های زیادی به عنوان مدرس غواصی برای کلوپ‌های غواصی کار می‌کردم. در این دوره، من همراه شاگردهایم برای غواصی به دو محل تفریحی در جزیره کیش می‌رفتیم و به ندرت فرصت می‌شد تا برای غواصی به سایر نقاط در آب‌های این جزیره برویم. Big coral در جنوب شرق جزیره کیش و Zoo beach در شرق این جزیره دو محلی بودند

که من و شاگردانم اغلب برای غواصی به آن‌جا می‌رفتیم. اما از فروردین امسال که آموزشگاه غواصی سیشل را در کیش راه انداختم، این فرصت فراهم شد که من و همکارانم در آب‌های اطراف جزیره شروع به یافتن سایت‌های جدیدی برای غواصی بکنیم و به خاطر این جستجوها موفق به مشاهده آبزیانی شدیم که تا قبل از آن در آب‌های اطراف جزیره کیش مشاهده نکرده بودیم. به‌طور مثال، خرداد امسال برای اولین بار توانستم یک گله بزرگ متشکل از ۵۰ سفره ماهی مانند را در آب‌های ساحل شرقی جزیره کیش مشاهده کنم اما با فاصله ای که از این سفره ماهی‌ها داشتم، متأسفانه آب به اندازه کافی شفاف نبود که بتوانم از آن‌ها عکس بگیرم. همچنین، در بهار امسال موفق به یافتن محلی جدید برای غواصی در ساحل شرقی کیش شدم که آن را «باغ شقایق» نامگذاری کردم. باغ شقایق محل زیبایی در عمق هشت متری از سطح دریا است که در آن گونه‌های مختلفی از شقایق دریایی (Sea anemones) با اندازه‌های بسیار بزرگ، دلقک ماهی (Anemonefish) و نورمتان مختلف مانند «برهنه آبشش» (Nudibranch) به تعداد زیاد وجود دارد.

درباره عکاسی از وال کوسه در خلیج فارس توضیح دهید؟

برای مشاهده وال کوسه، در آب‌های جزایر مالدیو خیلی جستجو کردم اما موفق به مشاهده این ماهی غول‌پیکر در آن جا نشدم. اما تیرماه امسال در ساحل شرقی جزیره کیش، بعد از ۱۷ سال غواصی، برای اولین بار توانستم وال کوسه را زیرآب مشاهده کنم و از آن عکس بگیرم. ساعت هفت



در تیرماه ۱۳۹۵، میثم رضایی در زمان غواصی در ساحل شرقی جزیره کیش توانست تصاویر خوبی از یک وال کوسه جوان در زیرآب تهیه کند. وال کوسه با نام علمی *Rhincodon typus* به علت چنه بزرگش به Whale shark شهرت یافته است. به گفته کارشناس سازمان شیلات حمیدرضا بارگاهی، بزرگ‌ترین و کوچک‌ترین کوسه‌ماهیان جهان که در آب‌های خلیج فارس نیز وجود دارند، کوسه‌های بی‌آزار بوده و درنده نیستند. بزرگ‌ترین کوسه‌ای که در آب‌های خلیج فارس وجود دارد، وال کوسه است. به خاطر حرکات کند و آرام وال کوسه، میادان محلی سواحل جنوبی ایران آن را «کوسه کر» می‌نامند و حتی در گویش محلی به آن «کولی کر» نیز گفته می‌شود.

استفاده کردم و شروع به گرفتن عکس از آن کردم. افراد زیادی قبل از من وال کوسه را در خلیج فارس دیده بودند اما موفق نشده بودند تصاویر خوبی از آن تهیه کنند. متأسفانه برخی از غواص‌ها تصور می‌کنند چون وال کوسه جانور بزرگی است می‌توانند از آن سواری بگیرند. اما مانند ما انسان‌ها، این جانوران هم دوست ندارند یک غریبه که او را نمی‌شناسند، آن‌ها را لمس کند. اگر وال کوسه را لمس کنید، می‌ترسد و از ما دور می‌شود. اما اگر به حریم شخصی آن‌ها احترام بگذاریم، می‌توانیم آن‌ها را به سمت خودمان جذب کنیم. همچنین، اگر در زمان عکاسی از وال کوسه، فلاش بزنید، تابش نور شدید به چشم جانور، آن را می‌ترساند و فراری می‌دهد. با وجود این که وال کوسه جانور خیلی آرامی است اما زمانی که بخواهد فرار کند، می‌تواند خیلی سریع حرکت کند؛ در چنین لحظه‌ای غواص حتی نمی‌تواند به وال کوسه برسد. به خاطر داشته باشید با هر حرکت باله دمی، وال کوسه می‌تواند ۲۰ برابر سریع‌تر از یک غواص در آب جلو برود. از آنجایی که من سال‌های زیادی در جستجوی وال کوسه بودم، درباره رفتار این جانور هم مطالعه کرده بودم. بنابراین، می‌دانستم نباید به این جانور نزدیک شد یا آن را لمس کرد. صبوری من کمک کرد که بتوانم از وال کوسه تصاویر خوبی زیرآب تهیه کنم.

در عکاسی زیرآب، اگر سوژه را اذیت نکنیم و به آن اجازه بدهیم به ما عادت بکند، خودش به ما نزدیک می‌شود. من و همکارم به وال کوسه نزدیک نشدیم و اجازه دادیم جانور خودش کنجکاو شود و به ما نزدیک شود. البته این وال کوسه نابالغ بود و جثه‌اش چهار متر بیشتر نبود. این جانور تقریباً دو برابر قد من طول داشت که این اندازه برای یک وال کوسه، نابالغ محسوب می‌شود. تصور می‌کنم لباس غواصی نارنجی من برای این جانور جذاب بود. ما برای این وال کوسه جوان، ناشناخته بودیم و این موضوع موجب کنجکاو او شده بود. رفتار این وال کوسه برای من خیلی جالب بود. وال کوسه تا نزدیک صورت من جلو می‌آمد و به من نگاه می‌کرد و برمی‌گشت و همین‌طور اطراف ما می‌چرخید.

وال کوسه را اولین بار در عمق ۲۰ متری مشاهده کردیم اما چون انتهای جلسه غواصی بود، هوای زیادی در کپسول برای غواصی نداشتیم. بنابراین، قبل از این که به سطح آب برگردیم تا جایی که ممکن بود از این جانور عکس گرفتیم. برای عکاسی از وال کوسه از پروژکتور و فلاش استفاده نکردیم چون می‌خواستیم جانور از ما نترسد و به ما نزدیک شود. تمامی تصاویر از وال کوسه با استفاده از نور خورشید گرفته شده اما برای تنظیم نور مدام موقعیت خودم را نسبت به وال کوسه تغییر می‌دادم. در غواصی عمیق، غواص در زمان برگشت به سطح آب برای سازگار شدن با تغییرات فشار باید در اعماق مشخصی برای مدت زمان کوتاهی توقف داشته باشد. بنابراین، لازم بود در زمان برگشت به سطح آب، در عمق پنج متری توقف می‌کردیم. زمانی که به



مشاهده وال کوسه جوان در عمق ۲۰ متری از سطح دریا (عکاس: میثم رضایی). به گفته حمیدرضا بارگاهی، وال کوسه از پلانکتون‌ها تغذیه می‌کند. بنابراین، وال کوسه برای تغذیه به تمام مناطق دنیا که آب‌های گرم دارد و پلانکتون در آن زیاد است، می‌رود. وال کوسه به همه نقاط در آب‌های دنیا سفر می‌کند و حتی به کنار مناطق مرجانی هم می‌رود. البته مناطق مرجانی مناطق کم‌عمقی هستند و وال کوسه به مناطق کم‌عمق نمی‌آید و بیشتر در مناطق عمیق حضور دارد. تاکنون، وال کوسه در ایران در آب‌های اطراف جزایر خارگ و خارگو، فارور، بنی‌فارور، سیری، هندروابی، کیش، قشم، هرمز و هنگام مشاهده شده است. از آنجایی که وال کوسه پلانکتون‌خوار و نکتون‌خوار است و از ساردین‌های کوچک و سایر ماهیان ریز تغذیه می‌کند، ماهیان فرصت‌طلب همراه وال کوسه حرکت می‌کنند. تا با حمله این ماهی غول‌پیکر به گله‌های ماهیان ریز، آن‌ها هم بتوانند تغذیه کنند. این ماهیان فرصت‌طلب که همراه این کوسه ماهی مشاهده می‌شوند از نوع کوسه چسب (Livesharksucker) با نام علمی *Echeneis naucrates* و ماهی *Cobia* با نام علمی *Rachycentron canadum* بوده و هر دو ماهی فرصت‌طلب و سیری‌ناپذیر هستند. آن‌ها فرصت‌طلب‌ترین ماهیان همزیست نامیده می‌شوند هر دو این ماهیان همه‌چیزخوار هستند و اغلب از پسماند ماهی‌های دیگر و سایر موجودات مانند سخت‌پوستان و نرم‌تنان تغذیه می‌کنند.

و می‌تواند در آب پایین برود. بستن این کمربند سرب همیشه در غواصی لازم است. بنابراین، بعد از این که مهمانان را سوار قایق کردیم، من و همکارم تصمیم گرفتیم برای آوردن کمربند سرب که در آب افتاده بود به عمق آب برگردیم. در زمان برگشت به سطح آب، وال کوسه را مشاهده کردیم. وال کوسه خودش به سمت ما آمد و من از این فرصت

صبح ۲۲ جولای، من و مصطفی لطفی به همراه یک گروه ۱۰ نفره از مهمانان آموزشگاه سیشل برای غواصی به دریا رفته بودیم. در ساعت هشت صبح زمانی که غواصی ما به اتمام رسید و به سطح آب برگشتیم، کمربند وزنه یکی از مهمانان تصادفاً در آب افتاد. این کمربند حاوی وزنه‌های سرب است که غواص با بستن آن سنگین شده





هم‌زیستی کوسه چسب‌ها با وال کوسه در آب‌های اطراف جزیره کیش. این عکس توسط میثم رضایی در عمق پنج متری از سطح دریا تهیه شده است. به گفته کارشناس شیلات، رضا دهقانی پشت‌رودی، باله سینه‌ای در جنس *Remora* قوس‌دار و گرد ولی در جنس *Echeneis* نوک‌دار است. بنابراین، از آن جایی‌که در این تصاویر کوسه چسبی با باله قوس‌دار دیده نمی‌شود. گونه کوسه چسب مشاهده شده *Echeneis naucrates* است. همچنین، بر اساس گزارشات موسسه تحقیقات شیلات ایران، در نمونه برداری‌های سالیانه‌ای که توسط کشتی فردوس در سواحل هرمزگان انجام می‌شود، تنها گونه مشاهده شده از کوسه چسب در خلیج فارس، *Echeneis naucrates* است.



هم‌زیستی وال کوسه جوان با ماهیان فرست‌طلب (عکاس: میثم رضایی، تیر ۱۳۹۵). ماهی *Cobia* یکی از نزدیک‌ترین خویشاوندان چسبک ماهی‌ها (*suckerfish*) است. به گفته Rachel Atanacio از Fishbase ماهی *Cobia* متفاوت از کوسه چسب‌ها، نمی‌تواند به کوسه‌ماهیان بچسبد. اما در کوسه چسب‌ها نخستین باله پشتی به یک صفحه بیضی‌شکل چسبنده (*suction disk*) تبدیل شده است. به گفته حمیدرضا بارگاهی، معمولاً با وال کوسه دو گونه کوسه چسب به نام‌های *Remora albescens* و *Echeneis naucrates* همراه هستند. اما به گفته Fishbase از *Nicolas Bailly* فاصله بین باله‌های پشتی با باله لگنی و باله مخرجی در جنس *Echeneis* کمتر از جنس *Remora* است. بنابراین، بر اساس این فاصله و طول باله پشتی و باله مخرجی، گونه کوسه چسب مشاهده شده در تصویر، *Echeneis naucrates* است.

عمق پنج متری رسیدیم دوباره وال کوسه نزدیک ما شد و من توانستم از آن در کنار قایم هم عکس بگیرم. تصاویری که از رویه‌ها در صورت وال کوسه گرفته شده نیز مربوط به همین عمق است. البته قبل از این که من و همکارم با وال کوسه مواجه بشویم، مهمانان ما در قایق وال کوسه را در سطح آب مشاهده کرده بودند. با مشاهده این ماهی بزرگ در سطح آب، چند نفر از مهمانان کنجکاو شده و به درون آب پریده بودند. با پریدن غواص‌ها در آب، وال کوسه ترسیده و به عمق آب رفته بود که موجب شد، ما بتوانیم تصاویر آن را در عمق آب ثبت کنیم.

کدام عوامل انسانی در تلفات کوسه‌ماهی‌ها در ایران نقش دارد؟

کوسه‌ها در دنیا خیلی مظلوم واقع شدند. به خاطر فیلم‌های تخیلی که درباره آن‌ها ساخته شده، بیشتر مردم کوسه‌ها را جانورانی خطرناک تصور می‌کنند که ممکن است هر لحظه به ما نزدیک شده و حمله کنند. در صورتی که حمله کوسه به انسان در سطح دنیا سالانه به صورت انگشت‌شمار گزارش می‌شود. این در حالی است که برای استفاده از باله کوسه در نوعی سوپ، چندین هزار کوسه در دریا توسط صیادان شکار می‌شود. این یک فاجعه است که در خلیج فارس هم اتفاق می‌افتد. در آب‌های اطراف جزیره کیش تا چند سال پیش، کوسه‌ها را خیلی زیاد مشاهده می‌کردیم اما امروزه ما به ندرت کوسه‌ها را این‌جا مشاهده می‌کنیم. به خاطر شکار بی‌رویه کوسه‌ها، نسل کوسه‌های کیش تقریباً از بین رفته است. از باله کوسه یک نوع سوپ بسیار گران قیمت تهیه می‌شود. به همین دلیل، باله کوسه در بازار بسیار گران خرید و فروش می‌شود. متأسفانه کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس مشتری خیلی خوبی برای باله کوسه هستند. تا دو سال قبل، من جسد کوسه‌های بدون باله را در بازار ماهی‌فروشی‌های کیش زیاد مشاهده می‌کردم. متأسفانه صیادان در سواحل ایران حتی کوسه‌های بسیار کوچک را هم صید می‌کردند. پس از صید کوسه‌ها، صیادان باله آن‌ها را از بدنشان جدا کرده و به امارات ارسال می‌کنند و گوشت کوسه نیز در بازارهای محلی فروخته شده و توسط مردم محلی مصرف می‌شود. خوشبختانه، هم‌اکنون فروش گوشت کوسه در بازار ماهی‌فروشی‌های کیش ممنوع شده است. البته با وجود ممنوعیت فروش گوشت کوسه در ایران به خاطر بازار پر فروش باله کوسه در کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس، احتمالاً صیادان امروزه باله کوسه‌های صید شده را جدا کرده و جسد کوسه را در دریا می‌کنند.

بحث دیگری که داریم، بحث تورهای صیادی است که به خاطر توفان یا دلایل دیگری از قایق صیادان جدا شده و در دریا می‌شوند. در خلیج فارس، تورهای صیادی سرگردان زیر آب زیاد هستند و متأسفانه خیلی از ماهی‌ها در این تورها به دام می‌افتند و همان‌جانب می‌شوند. تورهای سرگردان می‌تواند برای غواص‌ها هم خطرناک باشد. این تورهای مستعمل را ما نمی‌توانیم از درون آب بیرون بکشیم چون این تورها به همراه

جریان آب در دریا در حال حرکت هستند و اگر غواصی بخواهد این تورها را با خودش به سطح آب بیاورد، ممکن است داخل آن به دام بیفتد و به اصطلاح تور پیچ شود. غواص‌ها معمولاً یک چاقو همراه خود دارند. برخلاف تصور عمومی، چاقوی غواصی اسلحه نیست بلکه یک ابزار برای کمک به غواص در زیر آب در موارد اضطراری است. ما در زمان غواصی سعی می‌کنیم با استفاده از این چاقو، تور را پاره کرده و ماهی‌های به دام افتاده در تورهای سرگردان را رها کنیم.

مدیریت زباله در کشتی‌ها برای کاهش آلودگی آب دریاها

محمدباقر چگینی فر

مسئول مقابله با آلودگی آب دریا بندر امیرآباد

شوینده، پارچه‌های کهنه، محصولات کاغذی، باقی مانده مواد غذایی، باقی مانده رنگ‌ها، حلال‌ها و مواد شیمیایی. مدیریت مناسب این گونه زباله‌ها نقش مهمی در جلوگیری از آلودگی دریاها دارد و همچنین مدیریت ضایعات به منظور کاهش آن‌ها بیشترین تأثیر را در سلامت و ایمنی محیط کار در شناورهای می‌گذارد. بنابراین پیشگیری از آلودگی‌های دریایی از لحاظ مدیریت صحیح ضایعات بسیار حایز اهمیت است و تمام تلاش ما باید به سمت کاهش ضایعات پیش برود و برقراری مدیریت محیط ایمن و سالم بر روی کشتی‌ها، همان طوری که در اکوسیستم آلودگی دریایی اعمال می‌شود باشد.

راهکارهای کاهش زباله در شناورها و کاهش آلودگی‌های دریایی به شرح ذیل است:

۱- تمامی اپراتورهای دریایی باید مکانی برای سیستم مدیریت زباله و مواد زاید با روشی مناسب به منظور جداسازی و ذخیره‌سازی انواع مختلف مواد زاید از قبیل پلاستیک، بطری‌ها، اضافه غذایی، پالت‌ها، فلزات و مواد

صنعت کشتیرانی یک تجارت درآمدزاد در جهان محسوب می‌شود و هر مورد آن می‌تواند تولید درآمد کند. حقیقت موضوع این گونه است که زباله‌های تولید شده در کشتی‌ها می‌تواند برای هر شخص درآمدزا باشد و زباله‌هایی که بر اساس قوانین و مقررات مارپل امکان دفع آن‌ها در دریاهای آزاد وجود ندارد باید با هزینه‌های گزاف به ارایه دهندگان تسهیلات دریافت مواد زاید در بنادر تحویل شود. بنابراین بهترین و کارآمدترین روش کاهش آلودگی‌های دریاهای، حذف منبع تولید زباله است و این امر در فعالیت‌های دریانوردی امکان پذیر نیست، با این وجود راه‌های مختلفی برای کاهش تولید زباله در مراحل اولیه وجود دارد. ضایعات و زباله‌های تولید شده در شناورها عبارتند از: پلاستیک، مواد بسته بندی، مواد



روی کشتی‌های تحت پرچم اجرا نمایند که منجر به ارتقای استانداردهای مدیریت مواد زاید بر روی شناورها می‌شود. ۱۱- استفاده از دستگاه‌های تصفیه آب در سیستم آب شرب کشتی به منظور کاهش بطری‌های پلاستیکی بسته‌بندی آب آشامیدنی.

۱۲- جایگزین کردن ظروف قابل شستشو به جای ظروف پلاستیکی یک‌بار مصرف

۱۳- طبخ غذا در هر وعده به اندازه مصرف پرسنل

۱۴- هر شخص به اندازه مصرفش در هر وعده غذا بردارد تا از تولید مواد غذایی دورریز اجتناب شود.

۱۵- هنگامی که مواد غذایی بر روی شناورها و تاسیسات آورده شده، اقلام بسته‌بندی مواد غذایی در همان لحظه تحویل داده شود.

۱۶- به منظور انجام خط و مشی تخلیه ۱۰۰ درصدی می‌توان مواد زاید در عرشه شناورها با اتخاذ تدابیر متقابل و تخلیه کامل مواد جامد آن را در ساحل و یا کشتی سوزاند.

نکاتی برای باز یافت ضایعات بر روی کشتی‌ها:

باز یافت زباله مفهوم جدیدی برای کاهش آلودگی دریا است که به وسیله کشتی‌های مسافری کرور که میزان تولید زباله آن‌ها چهار برابر شناورهای تجاری فعال است. با هدف دستیابی به محیط‌زیست بهتر و به حداقل رساندن آلودگی دریایی از طرف شناورهای کنوانسیون به‌ویژه کشتی‌های کرور قدم‌های ویژه‌ای باید برداشته شود.

شیمیایی و غیره در نظر داشته باشند.

۲- شرکت‌ها باید الزامات و قوانین مارپل را به صورت جدی اجرا کنند و روش‌هایی را برای به حداقل رساندن زباله در شناورها و ناوگان خود طرح‌ریزی و ایجاد نمایند.

۳- ضایعاتی مانند پلاستیک، فلزات، شیشه، بطری‌ها، ضایعات پزشکی، پارچه‌های روغنی، لجن‌های نفتی و ضایعات نفتی و غیره را باید در دریا سوزاند و یا تحویل تسهیلات دریافت بنادر داد.

۴- استفاده از دستگاه‌های فشرده‌ساز برای کاهش حجم پلاستیک و زباله

۵- خرد کردن ضایعات مواد غذایی قبل از تخلیه در دریا

۶- استفاده از فناوری‌های جدید به منظور جداسازی شیشه از فلزات و مواد شیمیایی

۷- کاهش تولید ضایعات روغنی و لجنی

۸- استفاده از سوخت‌های تمیز و تصفیه شده به منظور تولید لجن و به حداقل رساندن آسیب‌های زیست‌محیطی

۹- به منظور بهبود عملکرد دستگاه‌های جداکننده آب از روغن پیشنهاد می‌شود که فیلتر جداکننده‌ای در آن قرار داده شود.

۱۰- مراجع دریایی باید سیستم مدیریت زیست‌محیطی را بر

پلاستیک‌ها به‌عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی‌های دریایی، توسط کشتی‌ها صورت پذیرد به شرح ذیل است که البته محدود به این موارد نیست:

۱- مالکان کشتی و اپراتورهای دریایی باید به‌منظور اثر بخشی مناسب، باز یافت مواد زاید را انجام دهد و طرح مدیریت مواد زاید را برای تکنیک‌های باز یافت و یا فرایندهایی که می‌تواند در دریا انجام شود را اجرا نماید.

در بسیاری از عملیات‌های روزانه از کاغذهای باطله استفاده شود.

۲- استفاده از پوشال‌هایی از قبیل مقوای نازک، در پوشش‌های اضافی و جانبی.

۳- استفاده از فشرده‌کننده‌ها برای کاهش حجم موادی مثل پلاستیک، کاغذ، قوطی‌های فلزی و غیره و دیگر موادها باید در سطل‌های باز یافت و کانتینرها گذاشته شود.

۴- دستگاه‌هایی مثل کامپیوتر، تلویزیون و جعبه‌های موسیقی و غیره که دیگر قابل استفاده نیستند باید به کشورهای ساحلی تحویل داده شود.

۵- گریس‌های قدیمی ضایعات نفتی و سایر محصولات مشابه نفتی را می‌توان به‌عنوان مواد روان‌کننده و یا مواد تمیز کننده لکه‌های سخت جایگزین و استفاده نمود.

۶- برای این که بتوان ضایعات غذایی را به دریا ریخت باید به‌جای کیسه‌های پلاستیکی از پاکت‌های تجزیه پذیر استفاده نمود. این‌گونه پاکت‌ها را می‌توان برای ذخیره و فشرده‌سازی، زباله‌های تولیدی استفاده کرد زیرا

پلاستیک‌ها به‌عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی‌های دریایی به حساب می‌آیند.

۷- اثرات مرتبط با تولید گازهای گلخانه‌ای را در هوا که باعث مصرف حجم عظیمی از انرژی می‌شود را بررسی نمود.

۸- جایگزینی لامپ‌های هالوژنی و لامپ‌های رشته‌ای معمولی با لامپ‌های LED جدید و چراغ‌های فلورسنتی در تاسیسات و شناورهای دریایی که مصرف انرژی پایین‌تری دارند.

۹- باز یافت لامپ‌های شیشه‌ای به وسیله دستگاه‌های خردکننده لامپ‌ها، که باعث جداسازی جیوه و کلاسیک فلزی و شیشه‌ای می‌شود.

۱۰- باتری‌ها برای محیط‌زیست مضر هستند برای از بین بردن آن‌ها باید به شرکت‌های دارای مجوز در یافت مواد زاید تحویل شوند.

باتری‌ها را می‌توان با استفاده از ابزارهایی مثل لیتیوم، سرب، کادمیوم آن‌ها را جدا و در کشتی استفاده نمود. در نهایت ناوگان‌های دریایی باید با برگزاری جلسات مشترک با خدمه کشتی‌ها و تاسیسات دریایی با هدف کاهش آلودگی دریایی انگیزه آن‌ها را برای حفاظت از محیط‌زیست و تفکیک و جداسازی درست زباله‌های تولیدی در دریا بالا ببرند و با اجرای این‌گونه برنامه‌های مدیریتی باز یافت و کاهش زباله توسط مدیران و ناوگان دریایی، مدیران و پرسنل حاضر در دریا می‌توانند سطوح زیبایی از توجه به اکوسیستم دریایی را به نمایش بگذارند.



شرکت خدمات دریایی



هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot
Maritime Services Co



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



Delivering new ideas to the sea

خدمات کلی:

راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی کشتی بگل نشسته، عملیات STS، داکینگ و آنداکینگ، جابجایی سازه‌های غول پیکر دریایی، خدمات یدک کشی، راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره

آدرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آخریقا)،
بالتر از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه چهارم
تلفن: ۶-۸۸۱۹۰۶۴۴ فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷
www.pgipilotco.ir



به عمل کار برآید

کسب تنديس ملی رعايت حقوق
مصرف کنندگان

بيمه البرز مشتري مدار ترين بيمه کشور

البرز®

شرکت بیمه البرز (سهامی عام)



مرکز ارتباط مردمی : ۲۹۴۶۰ (۰۲۱)

www.alborzinsurance.ir