



مرکز ملی باوردهای علمی و فنی

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



سازمان بنادر و دریانوردی

# بندرهای

گزارش اختصاصی:

ICOPMAS دوازدهم؛ تیلور همگرایی ملی و بین‌المللی

گزارش ویژه:

بازاریابی هامبورگی‌ها در بنادر ایران

افتتاح ۱۸ پروژه به مبلغ سه هزار و ۲۱۰ میلیارد ریال در  
بندر امام خمینی (ره)

✓ طراحی و نصب سیستم‌های انتقال، توزیع، ذخیره و تصفیه آب در واحدهای نفتی و گاز

✓ طراحی، ساخت و نصب کلیه تجهیزات اسکله‌های نفتی و گازی

✓ طراحی و ساخت انواع

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

✓ بازوهای بارگیری فرم‌های

✓ سیستم‌های بارگیری و آزادسازی  
در برج‌های نفتی



✓ بازوهای بارگیری فرم‌های

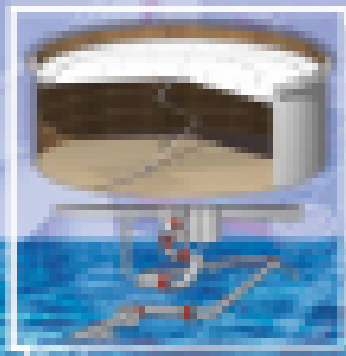
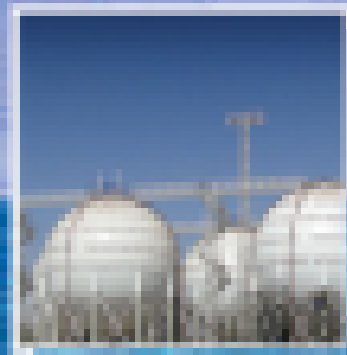


✓ ماشین‌های آبی‌نمای کنترل از راه دور

✓ بازوهای بارگیری و تخلیه نفتکش‌های

✓ مخصوص اسکله‌های نفتی و گازی

✓ جاذبه‌ای و رفتاری



آدرس: دفتر تهران  
 Karamanli Mahallesi, 2118 Sokak  
 17. Mahallesi Kavayolu 34. Kat  
 No: 18, Akmerkez Plaza Beşiktaş  
 Cennet Sokak Kat: 17 No: 18/18  
 Tel: +90 212 222 42 17  
 E-mail: info@enls-ol.com  
 www.enls-ol.com

آدرس: دفتر مشهد  
 آیه‌توسه 13 بلوک تهران - شهرک صنعتی  
 شهید مطهری - خیابان آیت الله العظمی  
 خراسانی - گذرway تهران - 9500000000  
 تلفن: 051-22222222  
 پست: 91265-1377

آدرس: دفتر تبریز  
 سعادت آباد - چهارم تیر - پاساژ گلشن - طبقه همکشی  
 آدرس: تهران - آیه‌توسه - منطقه 17  
 تلفن: 021-22222222  
 پست: 91265-1377

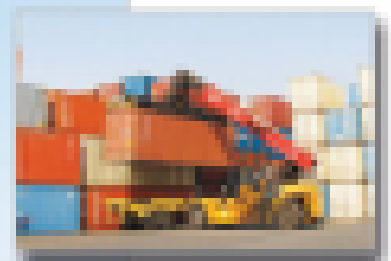
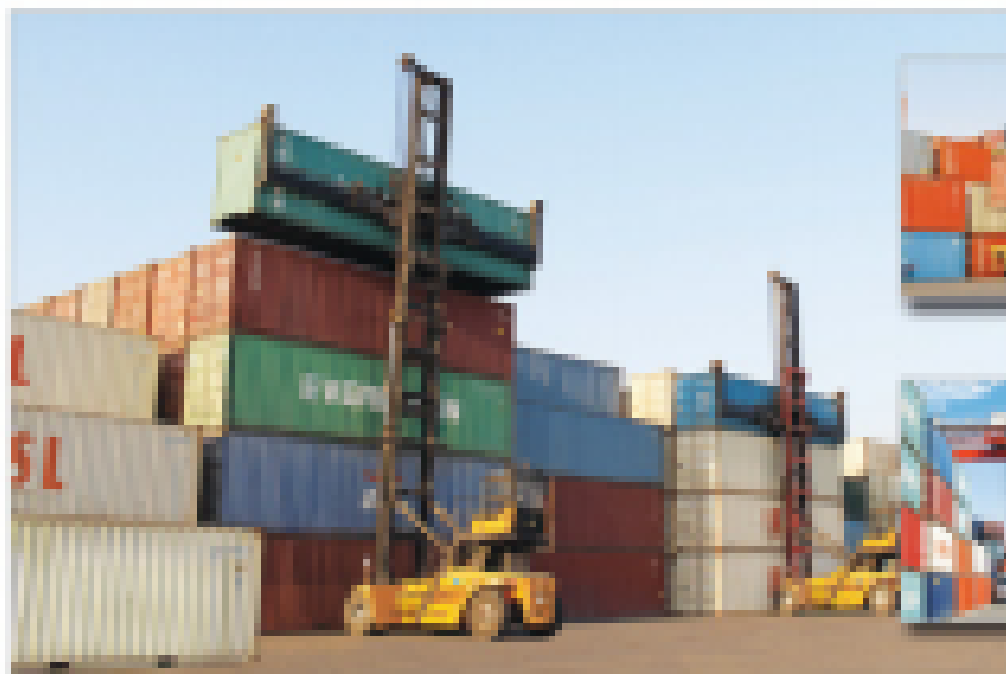


# شرکت مبشر نور دریا

MOB  
BASHER  
NOOR  
DARYA

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

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر و خالی و سایر اشیاء
- ✓ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- ✓ حمل کالا از بندر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ✓ جابجایی کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ ارائه خدمات مهندسی، راهسازی و سازه‌ها
- ✓ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استخرهای
- ✓ کالکمان صادراتی



تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۱۸۱۵۲۱ - ۰۲۱-۲۲۲۱۸۱۵۲۰ - ۰۲۱-۲۲۲۱۸۱۵۲۱

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۱۸۱۵۲۰ - ۰۲۱-۲۲۲۱۸۱۵۲۱

آدرس: تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - طبقه ۱ - واحد ۱۱۱

آدرس: تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - طبقه ۱ - واحد ۱۱۱

آدرس: تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۱۱ - طبقه ۱ - واحد ۱۱۱

# MOKHTARI GROUP

Making Transportation . . .



Fast and Safe



A group of  
professional  
shipping  
companies

 83561

شرکت ویگان پلزیگ  
دستگاه مکانده مدل NIV  
ظرفیت تا ۲۰۰ تن در ساعت  
جهت تخلیه انواع کشتی ها



دستگاه هواپل - پلزیگ  
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت



دستگاه کور ۲۰۰ تن در آن  
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت



دستگاه هواپل  
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت



دستگاه مار GENFORTE  
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت





سازمان ملی سازمان بندر و دریانوردی  
جمهوری اسلامی ایران

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



دارای رتبه ۶ تر داشته تولید نرم افزارهای سفارش مشتری از شورای عالی انفورماتیک کشور



مجموعی خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرویس شماره ۱۰۰۰

SMS

صاحب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند ترسیمال های کانتینری (TCIS™) در کشور



برنده جایزه سوم طرح برتر آسیای اکترونیکی (E-ASIA) در سال ۲۰۱۱ برای عملیات سازی سامانه مدیریت عملیات آلاین متفرقه در ۲۲ بندر تجاری کشور



و اینک سامانه جدید مدیریت ترسیمال های کانتینری  
رهناب™ (CONREX™)

- ✓ پوشش کامل عملیات ترسیمال های کانتینری
- ✓ ابزار های فرایند ثبت عملیات
- ✓ ثبت عملیات حیاتی بر فرخواست
- ✓ امکان ثبت آلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات استادی و مالی
- ✓ مونیتورینگ کرافتیک و سه بعدی
- ✓ جست و جوی آفون و کراف
- ✓ عملیات گازرسانی و سرخ



آدرس: خیابان فلک اسلامبولی پلازا، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وب سایت: [www.nshyab.ir](http://www.nshyab.ir)

پست الکترونیک: [info@nshyab.ir](mailto:info@nshyab.ir)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۸۸۷

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۶۸۸۷



بیش از ۱۵۰ سال سابقه و تکنولوژی برتر آلمان

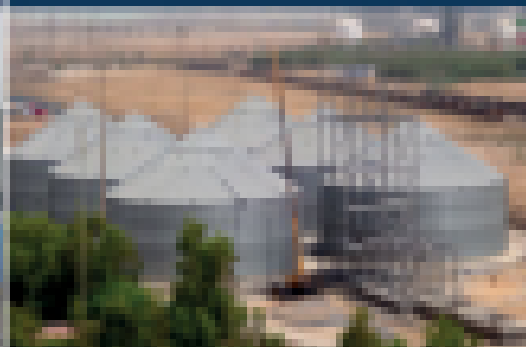
تامین کننده اصلی سیلوهای ذخیره سازی غلات در بنادر شمالی و جنوبی

مشاوره، تامین تجهیزات، نصب و راه اندازی

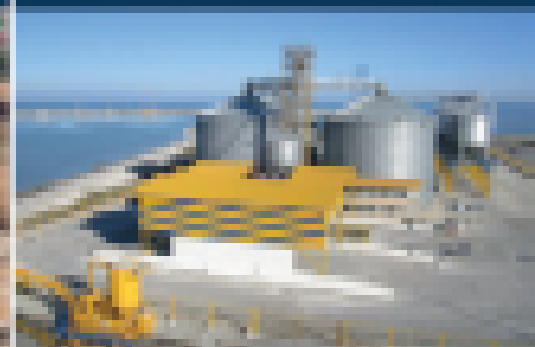
پتکوس - شرکت پتکوس آلمان - آلمان



پتکوس - شرکت پتکوس آلمان - آلمان



پتکوس - شرکت پتکوس آلمان - آلمان



پتکوس - شرکت پتکوس آلمان - آلمان

پتکوس - شرکت پتکوس آلمان - آلمان



پتکوس - شرکت پتکوس آلمان - آلمان



پتکوس - شرکت پتکوس آلمان - آلمان



شرکت پتکوس ایران

ایران - خیابان المسیه، پلاک ۱۰۱، تهران

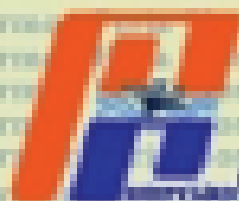
تلفن : ۰۲۱-۲۹۹۵۱۰۲۱

فاکس : ۰۲۱-۲۹۹۵۸۰۵۹

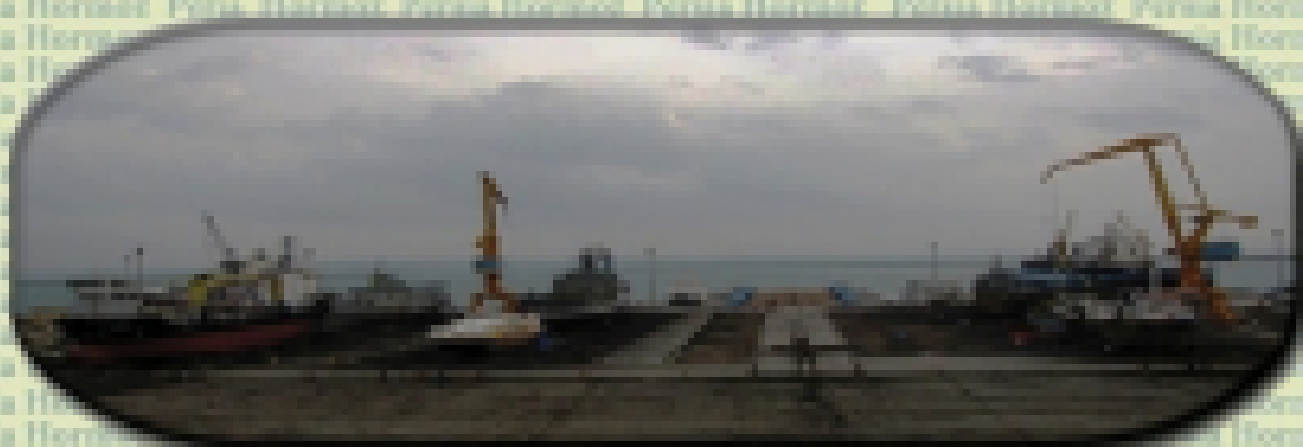
[www.petkus.de](http://www.petkus.de)







**شرکت تعمیرات کشتی**  
**پرسیا هموت**  
**(مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور)**



- انجام تعمیرات زیر آب و اساس انواع شناورها با بکارگیری نیروهای متخصص و ماهر  
 - ارائه خدمات تعمیرات سفری در کلیه بنادر و اسکله‌های جنوبی کشور  
 - تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و تجهیزات مرغوب و بهره‌گیری از روش‌های استاندارد تولید  
 - تامین و تحویل مشتریان از طریق ارائه تعرفه‌های رقابتی و انجام سفارشات پروژه‌های تعمیراتی



مرکز شناور اداکند سفیرا به ایستگاه ۲۰۰۰ تنی قابلیت بالایی کشتی‌های با ظرفیت حمل تا ۱۰ هزار تن



تجهیزات کار سینگرو لیفت به ایستگاه ۲۰۰۰ تنی  
 قادر به کار با ظرفیت بالایی ۱۱ هزار تن

پشتیبانی از کولرهای ۳۱ تنه شناور تعمیر و نگهداری و صنایع طراحی حمل و نقل دریایی



شرکت تعمیرات کشتی پرسیا هموت - آگهی پستی : ۷۹۳۳۹-۷۹۷۱۵  
 شماره‌های تماس: دفتر مدیریت : ۰۲۱-۲۲۵۷۱۱۷۲ ، ۲۲۵۷۱۱۷۱  
 فکس : ۰۲۱-۲۲۵۷۱۱۷۲ ، ۲۲۵۷۱۱۷۰  
 پست الکترونیکی : [info@persiahomot.com](mailto:info@persiahomot.com)



# شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتا

**Beta Port and Marine Services Development Company**

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه کمربند پلاک ۱۵  
گنبدستر، تلفن: ۰۲۱۷۷۷۵۵۷۱، ۰۲۱۷۷۷۵۵۷۲، ۰۲۱۷۷۷۵۵۷۳، فکس: ۰۲۱۷۷۷۵۵۷۴  
دفتر تهران: مجتمع توسعه و خدمات دریایی، کوچه سالک، میدان آستان قدس  
تلفن: ۰۲۱۷۷۷۵۵۷۲۱، فکس: ۰۲۱۷۷۷۵۵۷۲۲  
وبسایت: [www.beta.org](http://www.beta.org)، پست الکترونیک: [info@beta.org](mailto:info@beta.org)

[www.beta.org](http://www.beta.org) | [pr@beta.org](mailto:pr@beta.org) | [telegramnaftabeta](https://t.me/telegramnaftabeta)

ENP 7001

**BIMB**

ENP 14001

**BIMB**

ENPACH 18001

**BIMB**





PMLO



خلیج پُرم خدمات پالایش

# اولین پایانه طبقاتی خودرو " در خاور میانه "



مختصه ویژه اقتصادی  
بندر شهید رجایی

مساحت کلی: ۱۰۰ هزار مترمربع  
مساحت سازه: ۱۰۰ هزار مترمربع  
مساحت فضای پارکینگ: ۱۰۰ هزار مترمربع  
تعداد خودرو: ۱۰ هزار خودرو  
تعداد موتور سیکل: ۱۰ هزار موتور سیکل  
تعداد موتور: ۱۰ هزار موتور  
تعداد موتور سیکل: ۱۰ هزار موتور سیکل



جمهوری اسلامی ایران



جمهوری اسلامی ایران

# کنفرانس بین المللی ناوبری

## 1<sup>st</sup> International and 2<sup>nd</sup> Iranian Navigation Conference 2016

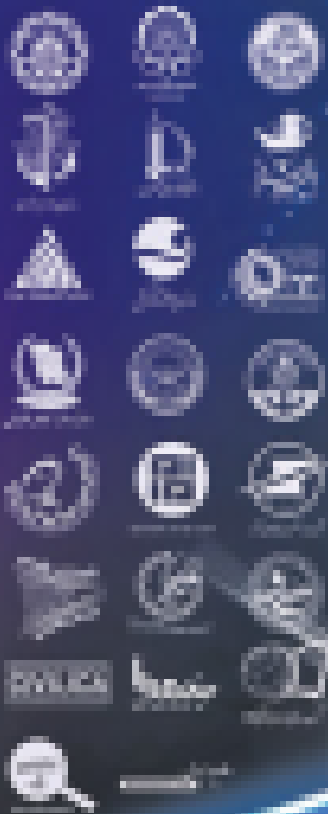
۱<sup>st</sup> International Navigation Conference

10 - 11 December 2016

# INC



### حامیان:



همراه مقالات برتر در مجلات ISIJ و علمی پژوهشی  
مکتوبه تخصصی ناوبری - مجله علمی پژوهشی تخصصی ایران  
مکتوبه علوم و مهندسی هوافضا ISST

#### تاریخ چاپ مجله

مجلات ایران هوافضا ..... ۳۰ آذر ۱۳۹۵  
مکتوبه یادداشت هوافضا ..... ۳۰ آذر ۱۳۹۵  
آرشیو مجله هوافضا ..... ۳۰ آذر ۱۳۹۵  
تاریخ برگزاری کنفرانس ..... ۱۰ و ۱۱ آذر ۱۳۹۵

موسسه عالی مهندسی و فناوری

۱۰ ناوبری - مسئولانها و صنعتگران

۱۰ ناوبری - فناوریها و روشها

۱۰ ناوبری - کاربردها (مکتوبه تخصصی ایران)

میراث کنفرانس

انجمن علمی ناوبری، دانشگاه صنعتی شریف  
پوششگاه علوم و فناوری ایران، آستان قدس  
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۰۳۳۱۱۱ | فکس: ۰۲۱ ۸۸۰۳۳۱۱۲

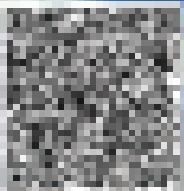
<http://inc2016.ir>

[info@inc2016.ir](mailto:info@inc2016.ir)

<https://www.facebook.com/inc2016conference>

محل برگزاری کنفرانس:

تالار کیهانی - پردیس بین المللی دانشگاه صنعتی شریف



**بنادر**  
ماهنامه علمی، تخصصی



سال سی و یکم ■ شماره ۲۳۶ ■ آبان 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 سواری | 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 جهان پور

مدیر بازرگانی: نسرین غلامی

امور بازرگانی: ملیکا غفوریان

مجری طرح: شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل و نقل (تین نیوز)

چاپ: هتر 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: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: تهران-۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: [bandarvadarya.pmo.ir](http://bandarvadarya.pmo.ir)

پست الکترونیک: [bandarvadarya@pmo.ir](mailto: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 می باشد.

علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد

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

مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت انجمن جهانی

زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



شما می توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پیامک یا

پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر

ماهنامه ارسال فرمایید.



۱۴

**ICOPMAS**  
دوازدهم؛ تیلور  
همگرایی ملی و  
بین المللی



۲۸

**بازاریابی**  
هامبورگی هادر  
بنادر ایران



۳۴

**ماهی شگم پُر**  
پرطرفدارترین غذای  
جشنواره غذاهای  
دریایی



۴۸

**افتتاح ۱۸ پروژه به**  
مبلغ سه هزار و ۲۱۰  
میلیارد ریال  
در بندر  
امام خمینی (ره)



۵۲

**بندر چابهار در**  
تعاملات بین المللی  
و منطقه ای نقش  
بسزایی دارد

## در اهمیت فضای کسب و کار

بهبود فضای کسب و کار شاید پر بسامدترین واژه‌ای باشد که امروز بین فعالان اقتصادی کشور مبادله می‌شود و بحث اصلی ما در این جا، در خصوص یکی از دلایل چرایی عدم بهبود فضای کسب و کار در اقتصادی ملی است. داشتن رتبه سه رقی در بین کشورهای جهان در شاخص فضای کسب و کار، برای ایران مناسب نیست. (گرچه در دولت یازدهم، رتبه فضای کسب و کار کشور بهبود قابل توجهی پیدا کرده، اما هم چنان رتبه سه رقی است.)

ایران هم به لحاظ منابع انسانی و هم منابع مادی امکان دستیابی به رتبه یک رقی در زمینه فضای کسب و کار را دارد اما این که چرا از امکانات موجود برای رسیدن به هدف مذکور بهره نمی‌گیرد، داستان دیگری است. شاید ذکر این مثال به تفهیم این بحث کمک کند: «سال هاست که متولیان حمل و نقل شعار ارزان تر بودن مسیر حمل و نقل ایران را سر می‌دهند و می‌گویند ایران امن‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر حمل و نقل و ترانزیت است.»



هادی حق‌شناس

سوال این است که اگر چنین است پس چرا از این فرصت طلایی استفاده نمی‌کنند؟ مگر خارجی‌ها به دنبال منافع خود نیستند؟ پس چرا از این نفع رقابتی مسیر ایران استفاده نمی‌شود؟ پاسخ ساده است: ایران کوتاه‌ترین و امن‌ترین مسیر است ولی ارزان‌ترین و سریع‌ترین مسیر رسیدن کالا به مقصد نیست، چون فرایند اداری انجام ترانزیت ما بسیار طولانی است و فرایند ترانزیتی به شکل مطلوب انجام نمی‌گیرد، پس کار پرهزینه است و در زمان پیش‌بینی شده انجام نمی‌شود.

امروزه همه نوع سیستم‌های نرم‌افزاری بر روی رایانه‌های کارکنان دولتی نصب شده است ولی کاربران از آن بهره نمی‌گیرند یا علاقه‌ای به استفاده از نرم‌افزارهای موجود ندارند. چرا؟ چون تسریع در ترانزیت ظاهر نفع مستقیمی برای آن‌ها ندارد؛ مثل عملکرد کارکنان بانکداری خصوصی و دولتی.

امروز چه کسی است که نداند عملکرد کارکنان بانکداری خصوصی یا بنگاه‌های خصوصی بهتر از دولتی است، چون در بنگاه‌های خصوصی نفع مستقیم دارند اما در بنگاه‌های دولتی ظاهراً چنین نیست. لذا به هر دلیلی کارهای اداری، بانکی، ثبتی، شهرداری و... در ایران بسیار طولانی‌تر از کشورهای مشابه انجام می‌گیرد و به دلیل ذکر شده، فرایند انجام تجارت خارجی در ایران طولانی و هزینه‌بر است.

بنابراین زمان و هزینه که دو فاکتور مهم در تجارت فرامرزی است در ایران اهمیت چندانی ندارد و به همین دلیل ساده، ترانزیت و حتی ترانشیپ در کشور شکل مطلوب نمی‌گیرد و فضای کسب و کار کشور در منطقه MENA از همه پایین‌تر است؛ باید فکر تازه‌ای داشت و انگیزه، کارایی و بهره‌وری منابع انسانی را هدف قرار داد تا با ساخت افزار و قوانین موجود، فضای کسب و کار کشور را پر رونق کرد.

البته ذکر این نکته مهم است که برای بهبود فضای کسب و کار شاخصه‌های فراوانی وجود دارد که یکی از آن‌ها تسریع و کاهش هزینه حمل و نقل کالا در واردات، صادرات، ترانزیت و ترانشیپ است.



## ICOPMAS دوازدهم؛ تبلور همگرایی ملی و بین‌المللی

دوازدهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی صبح روز دهم آبان با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، معاون علمی و فن‌آوری رییس‌جمهور، رییس انجمن بین‌المللی بیانک، جمعی از افراد دریایی، مدیران بنادر، پژوهشگران و علاقه‌مندان داخلی و خارجی در هتل المپیک تهران افتتاح شد. این همایش که تا دوازدهم آبان ادامه داشت همراه با ارائه مقالات توسط دانش پژوهان و برگزاری کارگاه‌های دریایی نیز بود. هم‌زمان با این همایش نمایشگاهی از غرقه‌های بنادر و شرکت‌های حامی در محل نمایشگاه هتل المپیک برپا بود. همچنین در این مراسم از طرح ملی شبکه پایش و پیش‌بینی مشخصه‌های دریایی و کتاب اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران رونمایی شد.

به میهمانان حاضر در همایش آغاز کرد و گفت: «قطعا دریا یک بخش موثر از تاریخ، فرهنگ و همچنین اقتصاد و زندگی مردم ایران است.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به رونمایی اطلس دریانوردی گفت: «همان‌طور که این کتاب نشان می‌دهد در تمدن ایران، دریا یک نقش بسیار موثر داشته و همواره بخشی از این تمدن بوده و به همین دلیل توجه ما به دریا امری تصادفی و تصنعی نیست.» او ادامه داد: «نکته مهم این است که ما بتوانیم با تحول فن‌آوری و توسعه اقتصادی این موقعیت را در سطح جهان حفظ کنیم.»

آخوندی افزود: «من مکرراً در سخنرانی‌هایم این بحث را مطرح کردم که این موقعیت ژئواستراتژیک ایران و حضورش در کریدورهای شمال به جنوب و شرق و غرب نه فقط مزیتی برای ما است بلکه هم‌زمان مسئولیتی برای ما است. بر همین اساس همواره در اندیشه بازخوانی نقش و مسئولیت ایران بر این شاهراه حیاتی جهان هستیم. همچنان که به این نکته اعتقاد داریم حق طبیعی ملت ایران است تا از این موقعیت حداکثر بهره را ببرد، هم‌زمان معتقد هستیم که در برابر مردم جهان نیز مسئولیت داریم و می‌خواهیم یک حمل‌نقل سریع



وزیر راه و شهرسازی

### تاکید بر موقعیت ژئواستراتژیک ایران در کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب

آخوندی در دوازدهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی سخن خود را با خوشامدگویی



موقعیت ژئواستراتژیک ایران و حضورش در کریدورهای شمال به جنوب و شرق و غرب نه فقط مزیتی برای ما است بلکه هم‌زمان مسئولیتی برای ما است. ما در پی این هستیم که موقعیت تاریخی خود را در امنیت دریایی، لجستیک دریایی و توسعه ارتباطات دریایی به دست آوریم.



عکس: مجتبی بحیرایی

دقیق ایمن و ارزان را برای تمام مردم جهان فراهم کنیم» وزیر راه ادامه داد: «متأسفانه منطقه‌ای که در آن هستیم مملو از انواع سوءتفاهم‌های قدرتمندان و کزاندیشی برخی جریان‌های منطقه‌ای است که مجموعاً این منطقه را دچار مشکلاتی کرده است. با این حال تا این لحظه، رهبری، دولت و ملت ایران به‌عنوان یک لنگر ثبات عمل کرده و ما امیدواریم بتوانیم با ایفای نقش منطقه‌ای به تدریج این امنیت را به کل منطقه گسترش دهیم.»

### سرافرازی قدرت مستقل دریایی

آخوندی با اشاره به این مورد که ایران کاملاً به نقش خود برای توسعه ثبات در منطقه واقف است تأکید کرد: «امیدوارم قدرت‌های منطقه به این موضوع بیش از گذشته توجه کنند که مردم منطقه ما دست‌آویز دخالت مکرر قدرت‌ها در منطقه بوده‌اند و ایران نیز در این بین با تحمل تحریم‌ها هزینه‌های سنگینی را داده است.» این عضو کابینه دولت تدبیر و امید تصریح کرد: «با این حال امروز سرافرازی‌م که می‌توانیم به‌عنوان قدرت مستقل دریایی در سطح منطقه و جهان حضور داشته باشیم و با همه مذاکره کنیم.»

او ادامه داد: «مادر پی آن هستیم که موقعیت تاریخی خود را در امنیت دریایی، لجستیک دریایی و توسعه ارتباطات دریایی به دست آوریم.»

آخوندی با اشاره به حضور نهادهای علمی، بین‌المللی و بنگاه‌های تجاری و مهندسی از ۳۷ کشور جهان در این همایش گفت: «این مایه افتخار است و امیدوارم این رفت و آمدها باعث ارتباطات درازمدت شود.»

وزیر راه و شهرسازی با ابراز خشنودی از برگزاری همایش جهانی پیمانک ۲۰۲۰ در ایران گفت: «انتخاب ایران برای

برگزاری این کنفرانس نشان دهنده آن است که اقدامات ما در حال به ثمر نشستن است ما در حال برقراری و تعمیق ارتباطات با موسسات بین‌المللی هستیم.» آخوندی با اشاره به نگاه کنفرانس گفت: «امیدواریم با باز کردن دریچه‌های متعدد به سوی نخبگان این سرزمین، راه را برای گسترش نوآوری‌های جدید باز کنیم.»

او در ادامه گفت: «مناسب می‌دانم به‌عنوان مسئول حمل و نقل کشور چند نکته را مطرح کنم، ما در کنار فعالیت‌های مهندسی و فن‌آوری‌های جدید نیاز به توجه به بحث اقتصاد داریم. من فکر می‌کنم یکی از موضوعات بعدی باید اقتصاد دریا باشد. توجه به اقتصاد دریا نکته بسیار مهمی است.»

### ارتباط بنادر با شهر موضوعی حایز اهمیت

او توسعه اقتصاد دریایی را نکته مهمی دانست و ادامه افزود: «موضوع بعدی بحث شهر-بندر و ارتباط بنادر و شهر است. ارتباط بنادر با شهر باید در دستور کار تمام جامعه علمی، حرفه‌ای و تجاری قرار بگیرد.»

آخوندی جای خالی بحث حمل و نقل به‌ویژه حمل و نقل ترکیبی را نکته مهمی برشمرد و گفت: «در کنار توسعه بنادر نیاز داریم که مفهوم کریدورهای بین‌المللی و حمل و نقل ترکیبی نحوه کار بنادر بار ریل، هوا و جاده، در دستور کار قرار گیرد.»

او تأکید کرد: «نهایتاً همه فعالیت‌های مهندسی باید منجر به توسعه منطقه‌ای محلی و آسایش و افزایش کارآمدی حمل و نقلی در سطح کشور و منطقه شود تا علاوه بر مهندسان دریایی شاهد رفت و آمد اقتصاددانان و شهرسازان و... در این کنفرانس‌ها باشیم.» وزیر راه همچنین به موقعیت ایران اشاره کرد و گفت:



نهایتاً همه فعالیت‌های

مهندسی باید منجر به توسعه منطقه‌ای محلی و آسایش و افزایش کارآمدی حمل و نقلی در سطح کشور و منطقه شود.





که در واقع بازرگان مطمئن شود این کربدور می تواند بار او را در همان زمان و با امنیت در اختیار مشتری قرار دهد. این ایجاد اطمینان نیاز به گفتگوی موثر و تغییر رویکرد در تمام ارگان های داخل کشور و نحوه ارتباط با ارگان های بین المللی دارد.

آخوندی در بخش دیگری از سخنان خود به موضوع بهره‌وری از دریا اشاره کرد و گفت: «توجه ما به دریا عمدتاً در حوزه بار است و کم اهمیت هم نیست ولی باید بدانیم که دریا بیشتر به عنوان منبع حیات است.»

او به موضوعات آبریان مسافرت و تفریحات دریایی و زندگی در کنار سواحل که می تواند در دستور کار باشد، اشاره کرد و گفت: «سهام مسافرت دریایی بسیار اندک و بهره‌بردارانی توریستی از دریا در ایران چیزی در حد صفر است. ما در پی این هستیم فراتر از مهندسی دریا از دیگر ظرفیت های دریا استفاده کنیم که می تواند در دستور کار این کنفرانس قرار بگیرد.»

آخوندی با اشاره به بحث به کارگیری فن آوری اطلاعات در بنادر و نحوه مدیریت بندر، گفت: «خوشبختانه در چند سال گذشته توجه زیادی از سوی سازمان بنادر به این موضوع شده است.»

او همچنین ابزار امیدواری کرد با هوشمندسازی بنادر، شاهد ایجاد بنادر نسل سوم در کشور باشیم و این کنفرانس می تواند زمینه رشد توسعه بنادر را فراهم کند.»



معاون علمی و فن آوری رئیس جمهور و رئیس بنیاد ملی نخبگان

## آینده اقتصاد جهانی در دست نخبگان

سورنا ستاری در این همایش گفت: «آینده اقتصاد جهانی در دست نخبگان و مغزهای جوان است، به همین دلیل باید به سمت پرورش نیروی انسانی تحصیل کرده جوان و نوآور برویم.» او با اشاره به وجود دانشگاه ها و مراکز آموزش عالی متعدد در حوزه دریایی افزود: «با وجود این مراکز در حوزه فن آوری دریایی عقب هستیم و خلاء بزرگی در به کارگیری جوانان تحصیل کرده در این حوزه وجود دارد چرا که ما بسیار غفلت کرده ایم.»

به گفته ستاری چهارمین تولیدکننده مهندس دنیا هستیم، ولی حوزه تکنولوژی قطعه‌ارده پایی داریم و خلا بزرگی است که چه طور جوانان را در این حوزه فعال کنیم.

معاون علمی و فن آوری رئیس جمهور حضور شرکت های دانش بنیان در بخش دریایی را حایز اهمیت دانست و خاطر نشان کرد: «زمانی شرکت ها به این حوزه متمایل می شوند که مسئولان مشغول کار

«جغرافیای ایران و نحوه ارتباط خلیج فارس و دریای عمان با کشورهای همسایه و دریا خزر حتی شکل نقشه ایران چین و روسیه بیان کننده این موقعیت است که در جغرافیای ایرانی یک تمدن بزرگ وجود داشته و در این جغرافیا تمدنی ظهور کرده است. اینجا منطقه ای است که در آن اقوام مختلف زندگی کرده اند و بنابراین موضوع همزیستی مسالمت آمیز اقوام مختلف ثروت بزرگی است که در اختیار ملت ایران است.»

به گفته آخوندی حضور دوباره مادر دنیای امروزی به توانایی ما برمی گردد که چقدر قدرت سازگاری و قدرت حل مشکلات خود و سایر ملل را داریم.

او ادامه داد: «ما مدعی هستیم این امکان در ملت ایران وجود دارد که نه به صورت باخت-باخت بلکه به صورت برد-برد با همه ملت جهان در دنیا به گفتگو بنشینند و هم ملت ایران و هم تمام ملت های جهان از آن بهره ببرند.» وزیر راه تصریح کرد: «ما به این سرمایه اجتماعی توجه داریم و به همین دلیل است که بعد از برجام در مدت کوتاهی ۱۷ خط کشتیرانی به سواحل ایران برگرداندیم این ۱۷ خط کشتیرانی امروز برنامه منظم را برای حمل و نقل با ایران برقرار کرده است.»

### ترانزیت امن و سریع

آخوندی با بیان این که در پسرکرانه همه بنادر شمالی و جنوبی کشور آمادگی داریم امکانات حمل و نقلی را در اختیار تمام مراکز بین المللی قرار دهیم افزود: «تا از این طریق بتوانند ترانزیت از ایران را با سرعت و امنیت انجام دهند. مثلاً اضافه کردن بیش از ۲ هزار و ۵۰۰ هکتار پسرکرانه در بندر امام صورت گرفته است که قابلیت افزایش به ۱۱ هزار هکتار را دارد و همین طور توسعه بنادر جاسک و چابهار که این امکان را می دهد که اقدامات زیرساختی و در گام بعدی اقدام به توسعه زیرساخت های لجستیکی و ارتباطات لجستیکی داشته باشیم.»

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «بر همین اساس است که علاقه مندیم علاوه بر موضوع بندر به مفهوم لجستیک و تمام تاسیسات لجستیکی توجه کنیم.»

### امکان حمل و نقل ترکیبی از بنادر ایران فراهم است

آخوندی گفت: «در حال حاضر امکان حمل و نقل ترکیبی از بنادر ایران را داریم و اتصال به آسیای میانه، چین، روسیه و غرب امکان پذیر است، این یک شبکه کم نظیر است که در منطقه وجود دارد.»

او تاکید کرد: «نکته مهم این است که از این حجم سرمایه گذاری بین المللی تا چه اندازه بهره‌وری تجاری داشته باشیم.»

وزیر راه ادامه داد: «ما فکر می کنیم نگاه بازرگانی و تجاری به ایران، بنادر ایران و تمام کربدورهایی که از ایران می گذرد، وجود دارد و ایران قابلیت رقابت با سایر کربدورها را دارد.»

آخوندی عنوان کرد: «برای اتصال بمبئی به مسکواز طریق دریا ۴۰ روز زمان لازم است حال آن که از طریق ایران به ۱۷ روز کاهش می یابد که در نهایت کاهش هزینه ۲۰ درصدی را نیز شامل می شود.»

### ایجاد اطمینان با تغییر رویکرد

به گفته وزیر راه و شهرسازی، نکته مهم در این میان داشتن یک رویکرد بازرگانی و یک رویکرد تجاری است



تابخش خصوصی درگیر سرمایه گذاری در پژوهش نشود، نمی توان انتظار داشت اقتصاد ما دانش بنیان شود.



”

حدود ۳۸۰۰ فروند کشتی و نفتکش را به سلامت از منطقه عبور داده ایم و امنیت منطقه را تأمین کرده ایم. باید اقتدار داشته باشیم اگر اقتدار نباشد امنیت نیست. امنیت نباشد هرچه که ایجاد کرده ایم از بین می رود.

حساس قرار گرفته است و بازیگر کلیدی آن به شمار می رود. شرایط جغرافیایی این موقعیت را ایجاد می کند باید بتوانیم سواحل دریا را به خوبی استفاده کنیم.»

فرمانده نیروی دریایی ارتش با بیان این که شش حوزه ژئوپلیتیک در اطرافمان وجود دارد، گفت: «سه حوزه آن شامل حوزه خزر، خلیج فارس و دریای عمان است همچنین ما از ۱۵ همسایه با ۱۲ همسایه مرز دریایی داریم. ۶۳ درصد مرزهای زمینی کشور فقط ۷ درصد صادرات و واردات را انجام می دهند و این اهمیت دریا را به خوبی نشان می دهد.»

او افزود: «در جهان ۹ گذرگاه دریایی داریم که چهار عدد در منطقه حایز اهمیت اقیانوس هند قرار داد.»

### باید راه های افزایش منابع را بدانیم

به گفته بسیاری اقتصاد یعنی تخصیص منابع به بهترین شکل برای تولید کالا و خدمات و منابع و عوامل تولید هم شامل زمین، کارفرما، نیروی کار و سرمایه است.

سپاری با نگاهی به تعریف اقتصاد آبی در سال ۲۰۱۲ که اقتصاد آبی مبتنی بر ظرفیت های اقیانوس است و اهداف آن بهبود زندگی انسان، برابری اجتماعی هم زمان با کاهش معنادار مخاطرات محیطی است، گفت: «باید راه های افزایش منابع را بدانیم.»

او ادامه داد: «باید نیروی کار افزایش پیدا کند یا سرمایه گذاری خارجی انجام شود یا سرمایه گذاری در خارج انجام بشود یا این که منابع جدیدی به منابع موجود الحاق شود و این مهم است.»

به گفته او منابع دریا و اقیانوس را به آن چه که به عنوان منابع تولید در اختیار داریم، اضافه کنیم تا اقتصاد آبی شود و چیزی که اتفاق خواهد افتاد افزایش مرز امکان تولید ملی کشور است که افزایش رفاه و بهبود زندگی توسعه دریا محور به دنبال دارد.

فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش افزود: «استفاده از اقیانوس برای انرژی قابل بازگشت، حمل و نقل، توسعه تجارت، ذخایر معدنی، دارو، آب، گردشگری، تجارت، کار، غذا و... اگر انجام بشود منابع تولید افزایش پیدا می کند و می توانیم از اقتصاد آبی برخوردار باشیم.»

در این حوزه به این نکته که نخبگان پایه این کار هستند اعتقاد پیدا کنند.»

او با اشاره به وجود حدود ۲۷۰۰ شرکت دانش بنیان و هزاران شرکت تازه تاسیس در کشور اظهار داشت: «اکثر این فعالیت ها از سوی مدیران زیر ۳۰ سال اداره می شود، بنابراین سوال این است که افراد و مدیران حوزه دریا چقدر می خواهند با جوانان نوآور کار کنند و تماس داشته باشند؟»

ستاری همچنین تأکید کرد: «ما باید مراکز نوآوری را در هر بخشی داشته باشیم تا ایده آل را جذب سیستم کنیم ما جوانان فوق العاده ای داریم، اگر درست نظارت کنیم تجارت های بزرگی را در راه خواهیم داشت.»

رییس بنیاد ملی نخبگان راه حل را حضور بحث خصوصی در این حوزه ها دانست و خاطر نشان کرد: «تا بخش خصوصی درگیر سرمایه گذاری در پژوهش نشود، نمی توان انتظار داشت اقتصاد ما دانش بنیان شود.»

ستاری این طور ادامه داد: «حوزه ای که از آن صحبت می کنیم حوزه بسیار گسترده ای است، در این زمینه ما بنادر قوی نداریم، تجارت قوی نداریم، تکنولوژی در اختیار ما در این حوزه ها هم آن قدر قوی نیست و از آن غفلت جدی کرده ایم هر چند کارهایی صورت گرفته اما قدم های کنونی کافی نیست. موضوع این است که الان کجا هستیم.»

به گفته او اگر برای جوانان راه بازار را باز کنیم بزرگترین خدمتی است که به آن ها کردیم تا بتوانند در آن کار کنند.



فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران

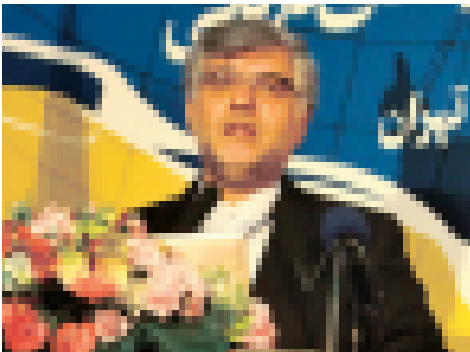
### توسعه مقتدرانه اقتصاد آبی

امیر دریادار حبیب الله سپاری با تشکر از حضور مهمانان در دوازدهمین همایش بین المللی و با بیان این که از اقتصاد آبی با سواحل و سازه ها ارتباط دارد و پیشرفت دریا محور کشور را دنبال می کند، گفت: «۷۰ درصد کره زمین را آب گرفته، ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می شود.»

او با بیان این که ایران از طریق سواحل مکران بی واسطه به اقیانوس هند و دریای آزاد جهان ارتباط دارد، افزود: «استفاده از دریا ابعاد و الزامات متفاوتی را در بر دارد. باید جغرافیایی مناسب داشته باشیم سواحل مناسب و کیفیت سواحل و البته در نهایت به سیاست دولتمردان برمی گردد.»

### بحث توسعه اقتصادی دریا

سپاری موقعیت دریایی ایران را بسیار حایز اهمیت دانست و گفت: «جایگاه کشور در نظریه های ژئوپلیتیک این گونه است که کشور ما در منطقه جنوب غرب آسیا و در دو منطقه



## مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی فضای مناسب توسعه همکاری‌های بین‌المللی دست آورد برجام

محمد سعیدنژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن خوشامدگویی به حاضران و مهمانان خارجی گفت: «با حضور خود پیام همکاری و همراهی را به تمام ملت ایران ارایه کردید.» او در آیین افتتاح دوازدهمین همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ادامه داد: «ایران با دارا بودن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل در شمال و جنوب کشور هستند و همچنین ۱۷ جزیره بزرگ قابل سکونت به علاوه دارا بودن امکانات مناسب بندری و دریایی زمینه بسیار مناسبی برای توسعه همکاری‌های بین‌المللی اقتصادی اجتماعی سیاسی فراهم کرده است.»

معاون وزیر راه افزود: «برجام فضای مناسبی را برای توسعه همکاری‌های بین‌المللی ایران در حوزه دریای فراهم کرده است.» سعیدنژاد همایش ICOPMAS را نیز محل خوبی برای تبادل آخرین یافته‌های علمی و فن‌آوری حوزه دریا دانست و خاطر نشان کرد: «امید است با حضور مقامات، اندیشمندان، دانشجویان و اساتید داخلی و خارجی شاهد نتایج خوبی از این همایش باشیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین به اجرای طرح ICZM از سوی این سازمان که در همایش‌های پیشین مطرح شده بود اشاره کرد و تصریح کرد: «در این زمینه مطالعات جامعی از سال‌های گذشته انجام داده‌ایم. موضوعاتی مربوط به توسعه پایدار، تصمیم‌گیری یکپارچه، تضمین حق بهره‌برداری همگانی از سواحل مدیریت پیامدها و مخاطرات طبیعی و ایمنی و حفاظت کارا از سواحل و محیط زیست در این طرح مورد بحث قرار گرفته است.»

مدیرعامل سازمان بنادر همچنین به رونمایی شبکه پایش مشخصات فیزیکی دریا و همچنین کتاب اطلس جامع تاریخ بنادر ایران که با همکاری دانشگاه تهران تالیف شده در این همایش اشاره کرد.

محمد سعیدنژاد با اشاره به رونمایی از طرح پایش مشخصات فیزیکی گفت: «طرح کلان ملی فن‌آوری، طراحی، ساخت، نصب و راه‌اندازی شبکه ملی پایش و پیش‌بینی دریایی کشور در قالب انعقاد تفاهم‌نامه سه‌جانبه با معاونت علمی و فن‌آوری ریاست جمهوری و دانشگاه صنعتی اصفهان به انجام رسید که گام مهمی در استفاده از توان فنی و مهندسی و تجارب ارزنده داخل کشور محسوب می‌شود.»

به گفته او این طرح به ایجاد بزرگ‌ترین شبکه اندازه‌گیری مشخصه‌های دریایی ایران از طریق ساخت و استقرار ۱۱ بویه

## از ظرفیت‌های سواحل مکران نادرهای آزاد جهان

سیاری با اشاره به این نکته که سواحل مکران ما را مستقیم به دریای آزاد جهان وصل می‌کند ادامه داد: «ساحل مناسب، عمق آب مناسب، پسکرانه مناسب مجاورت با اقیانوس و موقعیت گذرگاهی جهانی نزدیکی به خطوط کشتیرانی جهانی، نزدیکی به منابع انرژی، ظرفیت گردشگری، ظرفیت تجارت جهانی و ظرفیت اقتصاد آبی از جمله ظرفیت‌های این سواحل است که با استفاده از این ظرفیت‌ها می‌توانیم صاحب اقتصاد آبی شویم.»

## الزامات اقتصاد آبی

او گفت: «در ابتدا توسعه سواحل اقیانوس باید در دستور کار باشد و در آمایش جمعیتی تجدیدنظر شود، برقراری ارتباط با دریا در همه ابعاد زندگی باشد و امنیت دریا برقرار شود.»

سیاری با تاکید بر این که امروزه امنیت خوبی در دریاها با وجود ناوهای ارتش برقرار است افزود: «حدود سه هزار و ۸۰۰ فروند کشتی و نفتکش را به سلامت از منطقه عبور داده‌ایم و امنیت منطقه را تامین کرده‌ایم.» او تصریح کرد: «اهداف مشترک را باید دنبال کنیم جزیره‌ای عمل نکنیم. همه ارگان‌ها اهداف مشترک داشته باشند و به اشتراک گذاشتن همه ظرفیت‌ها را دنبال کنیم. توسعه دریایی را پیگیری کنیم تا به احیای تمدن برسیم. چون صاحب تمدن هستیم و این‌ها الزامات است.»

فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش منابع دریا را متعلق به دولت‌ها دانست و افزود: «باید اقتدار داشته باشیم اگر اقتدار نباشد امنیت نیست. امنیت نباشد هرچه که ایجاد کرده‌ایم از بین می‌رود.»

به گفته سیاری قدرت دریایی موجب اقتدار می‌شود و سه مولفه دارد: «ناوگان نظامی، ناوگان تجاری و صنایع علوم زیرساخت‌های دریایی.»

او تاکید کرد: «امروز در کشور ناوگان نظامی خوبی داریم و امنیت برقرار است ناوگان تجاری بسیار پیشرفته‌ای هم داریم. ما باید دارای سواحل توسعه یافته باشیم، این‌طور قدرت دریایی تولید و تمدن دریایی احیا می‌شود.»

سیاری پیوند خوردن مردم با دریا را تمدن دریایی دانست و گفت: «حتما باید بین قدرت دریایی و تمدن ارتباط برقرار باشد تا ما شاهد پیشرفت دریا محور کشور باشیم.»

به گفته او با توجه به همایش‌های متعددی که انجام شده و نتایج ارزشمندی که در پی داشته باید دنبال توسعه دریا محور کشور باشیم و باید همه الزامات را در نظر بگیریم تا صاحب اقتصاد آبی بشویم و بتوانیم توسعه دریا محور را به نتیجه برسانیم.

او به فرموده مقام معظم رهبری اشاره کرد و گفت: «در آغاز یک راه هستیم راه رسیدن به جایگاه ممتاز متناسب با ایران اسلامی، ایران تاریخی، ایران بزرگ. ما حدود ۷۰۰ سال حاکم دریاها بودیم چه اتفاقی افتاده که در بعضی جاها کمتر حضور داریم، نه برای تعدی که برای حقوق خودمان به خود بیایید تا جایگاه خود را پیدا کنیم. مسیر بسیار روشن و شفاف است و اقدامات ارزشمندی انجام شده است.»

سیاری در پایان ابراز امیدواری کرد که همه دست در دست هم به منظور دستیابی به توسعه دریا محور کشور قدم برداریم.



طرح کلان ملی  
فن‌آوری، طراحی،  
ساخت، نصب و  
راه‌اندازی شبکه  
ملی پایش و  
پیش‌بینی دریایی  
کشور در قالب انعقاد  
تفاهم‌نامه سه‌جانبه  
با معاونت علمی و  
فن‌آوری ریاست  
جمهوری و دانشگاه  
صنعتی اصفهان به  
انجام رسید که گام  
مهمی در استفاده از  
توان فنی و مهندسی  
و تجارب ارزنده داخل  
کشور محسوب  
می‌شود.



۴۲۶ خلاصه مقاله  
به دبیرخانه ارسال  
شد که از این میان  
۱۳۱ مقاله برای آرایه  
شفاهی و ۸۸ مقاله  
پوستر انتخاب شد.

از حضور تمام افراد، اهداف این همایش را شامل ایجاد اتاق فکر برای تبادل تجربیات، فرصتی برای عرضه توانمندی های داخلی، بستری مناسب برای همکاری های آتی بین ایران و منطقه دانست و گفت: «این همایش قدمتی حدود ۲۶ سال دارد. سال ۱۳۶۹ اولین دوره آن بوده است و تا به امروز ادامه دارد.»  
به گفته او هیدرودینامیک، مهندسی دریا، مهندسی فراساحل و خط لوله، محیط زیست دریایی و ایمنی دریانوردی پنج محور اصلی این همایش هستند و آرایه ها و سخنرانی های حول این محورهاست.

اللهیار از سازمان ها و ارگان های بین المللی و همچنین انجمن های داخلی به عنوان حامیان معنوی این همایش نام برد و گفت: «دبیر کل و ریاست پیانک و رییس انجمن بین المللی چراغ های دریایی در این همایش حضور دارند و همچنین از ۳۷ کشور استادهای دانشجویان پژوهشگرانی حضور دارند تا فضای مساعد برای تبادل داشته باشیم.»

دبیر دوازدهمین همایش سازه های دریایی گفت: «۴۲۶ خلاصه مقاله به دبیرخانه ارسال شد که از این میان ۱۳۱ مقاله برای آرایه شفاهی و ۸۸ مقاله پوستر انتخاب شد.»

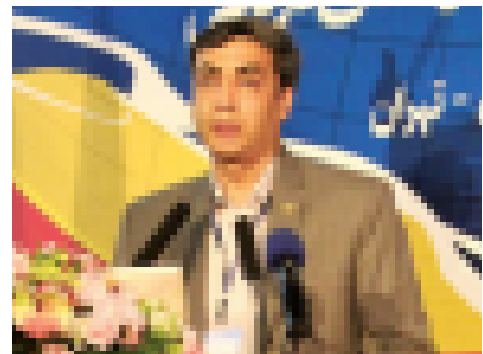
اللهیار به برنامه های دیگر این همایش سه روزه اشاره کرد و گفت: «۹ کارگاه آموزشی و دو هزار متر فضای نمایشگاهی برای آرایه توانمندی های ۵۲ شرکت فراهم شده است تا همایش دوازدهم راهی برای عرضه توانمندی های داخلی در عرصه بین المللی باشد.»

او بهره برداری از طرح ملی شبکه ملی پایش فیزیکی و مشخصات دریایی به همراه رونمایی از کتاب اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران را از دیگر برنامه های همایش دوازدهم دانست.

اللهیار با اشاره به این که این همایش در وبسایت در حال پخش است و همایش قبلی دو برابر شرکت کنندگان از طریق وبسایت آن را دنبال می کردند، گفت: «علاقه مندان می توانند با مراجعه به سایت و به چهار زبان فارسی، عربی، روسی و انگلیسی از سراسر دنیا به پخش این

موج نگار ملی و ۹ ایستگاه هواشناسی بندری در بنادر مهم شمالی و جنوبی کشور اختصاص دارد و بهره گیری از داده های ارزشمند ثبت شده از این دستگاه ها در آرایه پیش بینی امواج دریاهای کشور فراهم است.

به گفته سعید نژاد، اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران با هدف معرفی و شناسایی کلیه توانمندی های دریایی ایران در طول تاریخ و همچنین آمایش تاریخی بنادر و جزایر ایران و معرفی سهم ایرانیان در تولید و توسعه دانش دریایی و فنون دریانوردی در ۱۲ فصل توسط سازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه تهران به انجام رسیده است.



مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر و دبیر  
دوازدهمین همایش ICOPMAS مطرح کرد:

## بستری مناسب برای همکاری های آتی بین ایران و کشورهای منطقه

محمد رضا اللهیار که دبیر دوازدهمین همایش بین المللی سواحل بنادر و سازه های دریایی را بر عهده داشت، ضمن تشکر

فرانسیس زاکاری با اشاره به مقالات ارایه شده در همایش ICOPMAS ۲۰۱۶ گفت: «حتما همه آثار نتوانستند ارایه شوند، با وجود این آن چه ارایه شد بسیار مفید و امیدبخش بود.»

رئیس انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی IALA افزود: «به همه تبریک می‌گویم چرا که همه چیز عالی بود. ماهم قول می‌دهیم که در ICOPMAS ۲۰۱۸ حضور فعال‌تری داشته باشیم.»



## قدردانی دبیر علمی از همکاران دبیرخانه

محسن سلطانپور که دبیر علمی این همایش بود در اختتامیه همایش ICOPMAS ضمن ارایه گزارشی از مقالات ارایه شده در همایش، کیفیت آثار ارایه شده را بررسی کرد.

او همچنین در بخش دیگری از صحبت‌هایش، به شکلی کوتاه به معرفی اعضای هیات علمی، تیم اجرایی و مدیران سازمانی مسئول برگزاری این همایش پرداخت و حضار آن‌ها را تشویق کردند.

همایش دسترسی داشته باشند.»

## اختتامیه

روز دوازدهم آبان‌ماه اختتامیه این مراسم در حالی برگزار شد که فیلمی از انجام تفاهم‌نامه‌ای منعقد شده نصب و راه‌اندازی شبکه جزر و مدسنجی در جنوب کشور پخش شد و بهره‌برداری از آن را نشان داد که علاوه بر موضوع نوبری بسیار مورد اهمیت است.



رئیس انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی IALA

رئیس انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی IALA گفت: «همه چیز در همایش ICOPMAS ۲۰۱۶ عالی بود.»

رئیس انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی در اختتامیه همایش ضمن ارایه گزارش درباره انجمن، از میزبانی خوب سازمان بنادر و دریانوردی در همایش ICOPMAS ۲۰۱۶ تشکر کرد.



به همه تبریک می‌گویم چرا که همه چیز عالی بود. ماهم قول می‌دهیم که در ICOPMAS ۲۰۱۸ بسیار فعال‌تر حضور داشته باشیم.



## مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعلام آمادگی برای استقرار مرکز منطقه‌ای پیانک در ایران



سعیدنژاد در این مراسم ضمن خسته نباشید به تمام حاضران و تشکر از جدیت آن‌ها در مباحث علمی گفت: «مادر ایران ۱۱ بندر تجاری بزرگ داریم که ۲۱۰ میلیون (تن) ظرفیت دارند و در دو سال گذشته ۱۴۰ میلیون (تن) عملکرد آن‌ها بوده است.»  
او افزود: «خوشبختانه بعد از تحریم، شاهد برگشت کشتیرانی‌های بزرگ دنیا و همچنین تردد کشتی‌های ایرانی در بنادر مختلف دنیا هستیم.»

سعیدنژاد موقعیت بنادر ایران را ممتاز دانست و گفت: «درهای بنادر ایران به روی بنادر که علاقه‌مند و نیازمند به استفاده از سرزمین ایران هستند باز است. ایران لنگرگاه امنیت منطقه است و این موضوع مهمی است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که برای فاز ۳ بندر شهید رجایی ۹ تقاضای سرمایه‌گذاری توسط شرکت‌های بزرگ اروپایی و غیراروپایی داریم و همگی از خطوط بزرگ کشتیرانی هستند افزود: امیدواریم تا پایان سال سرمایه‌گذار در فاز ۳ بندر شهید رجایی و اپراتور در فاز ۲ شهید رجایی را بتوانیم انتخاب کنیم.»

او با بیان این که انتظار داریم که مرکز منطقه‌ای PIANC در ایران قرار بگیرد، افزود: «امیدواریم که این اتفاق بیفتد، چرا که مطمئن هستیم با استقرار مرکز منطقه‌ای PIANC در ایران، همکاری‌های مشترکی می‌تواند انجام شود.»

سعیدنژاد ادامه داد: «قوانین و دستورات عمل‌های لازم که در ایران وجود دارد به PIANC در پیشبرد اهداف منطقه‌ای کمک خواهد کرد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این نکته که درخواست دیگری نیز داریم گفت: «درخواست بعدی ما از پیانک این است که حتما در تهیه دستورات عمل‌ها و مقررات در پیانک، از کارشناسان ایرانی

استفاده شود و ما بتوانیم مشارکت و تعامل جدی و عملی داشته باشیم.»

سعیدنژاد افزود: «از ابتدای سال ۲۰۱۷ تاسیس دبیرخانه پیانک را آغاز خواهیم کرد و تلاش می‌کنیم تا در همایش بعدی به‌عنوان یک الگو مطرح باشیم.»

او تأکید کرد: «از دوستان در تیم اجرایی و علمی همایش ICONPMAS خواستیم که همایش در دوره بعدی هوشمندتر از آن چه داریم برگزار شود.»

در پایان این مراسم با حضور سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، اردلان رئیس سازمان نقشه‌برداری، رضایی رئیس کمیسیون عمران مجلس و نماینده مردم جهرم، نورالدین علی‌آبادی معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی و جفری کاودر رئیس پیانک به:

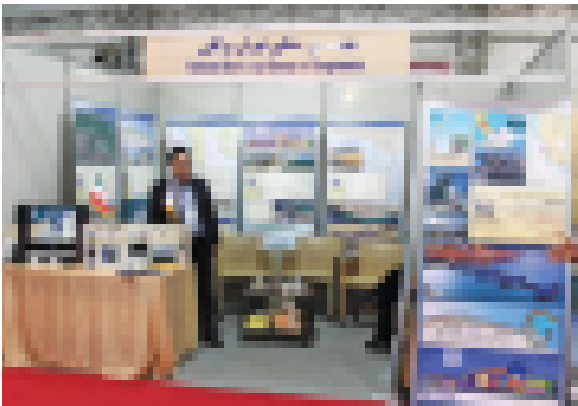
Prof. Michael J. Risk, Charitha Pattiaratchi, Jun Sasali, Robert Kirby, Prof. Mahnus Larson, Prof. Jacqueline Michel, Prof. Lawrence P. Sanford, Prof. Han Ligtering, Prof. Dano Roelvink و محمد رضا الهیاری و محسن سلطانی‌پور جوایزی اهدا شد.

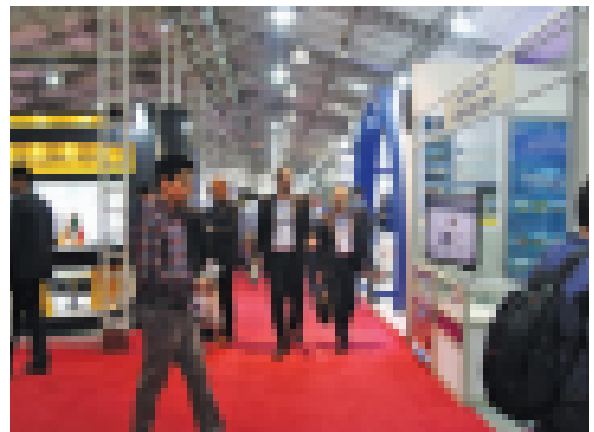
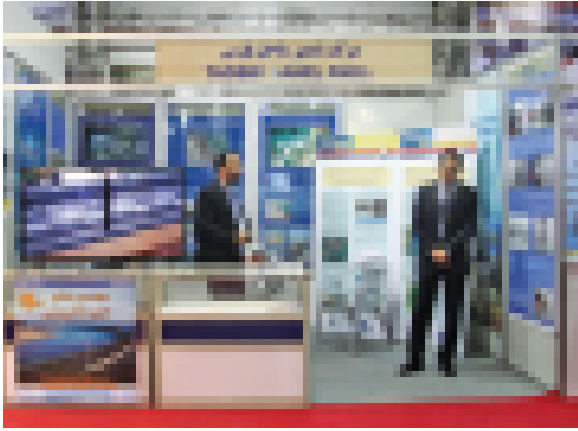


از ابتدای سال ۲۰۱۷  
تاسیس دبیرخانه  
پیانک را آغاز خواهیم  
کرد و تلاش می‌کنیم  
تا در همایش بعدی  
به‌عنوان یک الگو  
مطرح باشیم.



## نمایشگاه جانبی ICOPMAS دوازدهم به روایت تصویر







هم داشته‌اند. تا آنجا که خودم در جریان هستم، یک ارتباط نزدیک و قوی بین دانشگاه‌های فرانسه و ایران وجود داشت. کنفرانس ICOPMAS هم از نمایندگان دانشگاه‌ها برای سخنرانی و تبادل نظرات دعوت می‌کرد. بنابراین، حتی اگر مسائل سیاسی دشواری‌هایی را به وجود آورند، سابقه فعالیت و شبکه موجود دانشگاه‌ها و نیز برنامه‌های آموزشی در سراسر جهان مسیر خود را طی می‌کنند. این برای من یک موضوع کلیدی است و ما باید این موضوع را در برنامه‌های پیانک و ICOPMAS و کنفرانس‌های مشابه دنبال کنیم.

### ● برنامه شما برای گسترش و ترویج رابطه بین دانشجویان و جوانان متخصص ایرانی چیست؟

در پیانک، یک کمیسیون جوانان متخصص ایجاد شده که نمایندگان از ایران هم عضو این کمیسیون هستند. اعضای این کمیسیون ساختار درونی را بر اساس دسته‌بندی‌های جغرافیایی سازماندهی کرده‌اند. به تازگی، رییس این کمیسیون و سه معاون او در مناطق جغرافیایی سه‌گانه جهان (آمریکا، اروپا-آفریقا و آسیا) تعیین شده‌اند. بر اساس تصمیمات اتخاذ شده این ساختار مطابق ساختار کلی اداره پیانک طراحی شده است. در حال حاضر برنامه‌ها در جنوب آمریکا و آسیا بسیار موفقیت‌آمیز است و ما امیدواریم که با محوریت ایران در سال‌های آینده و در منطقه خاورمیانه هم شاهد این موفقیت‌ها باشیم.

### ● جایگاه و فعالیت‌های پیانک برای اتصال جوانان متخصص به صنایع مرتبط چیست؟

ما سه سرفصل کلی برای برقراری ارتباط بین جوانان متخصص با دولت‌ها، دانشگاه‌ها و شرکت‌های مهندسی و صنعتی در صنایع مرتبط با زیرساخت‌های دریایی داریم.

اگر همه این افراد با هم در یک پروژه خاص کار کنند، پیانک گزارش‌هایی را توسط کارشناسانی که دبیرخانه ملی تعیین کرده تولید می‌کند. این کارشناسان ممکن است برای دولت‌ها، دانشگاه‌ها، موسسات فنی و یا شرکت‌ها کار کنند. این اولین راه شبکه‌ای کردن این فعالیت‌ها است.

راه دوم شبکه کردن فعالیت این افراد از طریق نهاد‌های مختص به این نوع فعالیت‌ها مانند دانشگاه‌ها است.

راه سوم ایجاد شبکه بین متخصصان جوانی است که در بدنه اداری کار می‌کنند، در دانشگاه‌ها مشغول هستند و یا در شرکت‌های مهندسی و یا ساختمان فعالیت می‌کنند. این افراد از طریق یک کار مشترک سمینارهای سالانه در نقاط مختلف جهان برگزار می‌کنند.



گفتگوی اختصاصی با رییس انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی:

## امیدواریم ایران محور فعالیت‌های موفق انجمن پیانک در خاورمیانه باشد

جیوفری کاد، رییس انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی با حضور در غرفه بندر و دریا از مهم‌ترین اتفاقات پیش روی انجمن مرتبط با ایران و منطقه خاورمیانه گفت. او امیدوار است که با تکیه بر نیروی خلاق جوانان متخصص آینده‌بهرتری در انتظار صنایع دریایی و زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی باشد.

کارشناسان جوان به خوبی آموزش دیده در حال تغییر صنعت بر اساس تکنیک‌های خوب و نوآوری در پروژه‌های بزرگ هستند تا زیرساخت‌ها را به عنوان یک کل توسعه دهند.

برگزاری کنفرانس در ایران حرکت در این مسیر است. علاوه بر این به دنبال طرح ایده دانشگاه پیانک از طرف دبیرخانه پیانک ایران در سال ۲۰۱۴ ما به دنبال آن هستیم که چگونه آن را اجرایی کنیم. عصر امروز هم در این خصوص با دبیرخانه پیانک مذاکره خواهیم کرد که چگونه می‌توانیم مراحل تایید و پیاده‌سازی این ایده را پیش ببریم. البته باید اضافه کنم که عملاً از مرحله ایده فراتر رفته و در آینده به واقعیت تبدیل خواهد شد. این یکی از راه‌های به اشتراک گذاری فعالیت‌ها است.

اگر من به موضوع مورد نظر شما برگردم، معتقدم که حتی در دوران سخت چند سال گذشته، دانشگاه‌ها ارتباط کاری خوبی با

● با توجه به این که جمهوری اسلامی ایران میزبان دهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی بنادر و سواحل پیانک در کشورهای در حال توسعه (PIANC-COPEDEC) در سال ۲۰۲۰ خواهد بود. با پشت سر گذاشتن موضوعات سیاسی، برگزاری این کنفرانس در ایران را می‌توان نشانه استقبال اعضای پیانک از صنایع بندری و دریایی ایران تفسیر کرد. نظر شما در مورد رویکرد جدید اعضا و پیام آن برای کشورهای عضو و کشورهای غیر عضو چیست؟

دو پیام اصلی وجود دارد. اول از همه، گسترش عضویت پیانک در کشورهای همسایه در منطقه است. به خاطر وجود رویدادهای بزرگی مانند COPEDEC، فرصت خوبی برای به اشتراک گذاشتن تجربه‌ها در سطح منطقه به دست خواهد آمد. دوم، پیانک تا یک گروه کاری برای همکاری‌های شبکه‌ای بین دانشگاه‌ها دارد. من کاملاً با معاون رییس جمهور، آقای ستاری، موافقم که



گفت‌وگوی اختصاصی با دبیر کل پیانک

## اعضای پیانک مشتاق حضور در کنفرانس ۲۰۲۰ ایران هستند

لوییس ون شل دبیر کل پیانک بعد از این که به عنوان سخنران کلیدی مطالب خود را بیان کرد میهمان غرفه بندر و دریا بود و با حوصله به سؤال‌های ما جواب داد. می‌گوید: «باورتان بشود یا خیر من در سالن A نشستیم بودم که آقای الهیار نزد من آمدند و گفتند که شما هم باید مطالبی در باب همایش بیان نمایید. مطلبی آماده نداشتیم اما با توجه به این که ۱۷ سال است که در PIANC مشغول هستیم و تجربه کافی داریم و دانسته‌های لازم را در باب همایش داشتیم پذیرفتم.»

● اگر به خاطر داشته باشید دو سال پیش در همین مکان و غرفه بندر و دریا با همین تصاویر و زمینه‌هایی که در این غرفه وجود دارد با هم گفتگو کردیم چه اتفاقاتی در این دو سال که پشت سر گذاشتیم افتاده آیا شما تغییرات اساسی را احساس می‌کنید؟  
ما در PIANC فقط خطوط را مشخص می‌کنیم و راهنمایی می‌کنیم و مشاوره می‌دهیم. خیلی خوشحال شدم وقتی که نمایشگاه را بازدید کردم، شرکت‌های زیادی از اعضای PIANC را دیدم این نشانه خوبی است که اکثر آن‌ها از جمع گروه‌های ناوبری و کشتیرانی‌های ایران هستند. من دو سال پیش راه‌یاد می‌آورم و امروز خوشحالم که این شرایط وجود دارد و رشد منظم در تعداد اعضا PIANC را احساس می‌کنم که از خانواده تا PIANC ایران به ما پیوسته‌اند که این خیلی مهم است و خوشحالم که می‌بینم تعداد بیشتری از شرکت‌های ایرانی به ما پیوسته‌اند به دلیل اعمال تحریم‌ها مشکلاتی در ایران وجود داشت و من امیدوارم با رفع کامل تحریم‌ها و باز شدن درهای ارتباطی، ایرانیان بتوانند به آسانی ویزا و ورودید خود را بگیرند به خصوص برای همکاران ما که عضو PIANC هستند و در خارج از کشور به ما ملحق شوند و با دست آورد‌های PIANC بیشتر آشنا شوند. چون تمامی مشکلات هنوز حل نشده است.

● آیا این مشکلات هم چنان وجود دارد؟

بله همه چیز ۱۰۰ درصد حل نشده است. یکی از عمده مشکلات اساسی نقل و انتقالات مالی است

است؟

ما فقط می‌توانیم امکانات ایران را به عنوان PIANC برای شرکت‌های خودمان و دیگران توضیح دهیم. از آن جا که ما مستقیماً در ارتباطات اقتصادی و تجاری درگیر نیستیم اما وقتی از ما می‌پرسند ما آن‌ها را به افراد کلیدی در ایران معرفی می‌کنیم و بلافاصله با دوستانمان در PMO تماس می‌گیریم و از طریق پست الکترونیکی اطلاع می‌دهیم.

● برای مثال دو سال پیش وقتی که این کنفرانس شکل گرفت ۱۰ نفر از اعضاء از ما سؤال کردند که این کنفرانس در مورد چیست؟ و حالا چه چیزی باعث شده که تقاضاهای بیشتری برای شرکت در این کنفرانس دریافت شود؟

برای مثال به شما بگویم دو هفته پیش که در (ریو) بودم، وقتی برای برنامه‌ریزی کنفرانس ۲۰۲۰ (PIANC) برنامه‌ریزی می‌کردیم خیلی‌ها مشتاق بودند که بیایند و در این کنفرانس شرکت کنند.

● اجازه بدهید از شما بپرسم در مقایسه با دو سال پیش آیا آمدن به کنفرانس برای شما آسان‌تر شده؟  
برای آمدن، شما باید ویزا و دعوت‌نامه داشته باشید یک مشکل اساسی دیگر این که شما باید پول نقد با خودت حمل کنی و VISA کارت یا کارت بانکی این‌جا قابل استفاده نیست، خیلی از افراد خاص شرکت‌ها می‌خواهند به اینجا بیایند و با همکاران‌شان در ایران دیدار کنند. اگر به اطرافتان نگاه کنید تنها نقطه امن در این نقطه از جهان ایران است و شما باید از این شرایط به بهترین نحو استفاده کنید.

● از آن جا که شما در PIANC افراد خیره‌زادی دارید و هم چنین از سیستم‌های پیشرفته‌ای برخوردارید، چه کمک‌هایی می‌توانید برای ارتقای دانش دریایی اعضای خود ارایه دهید؟

به سال ۲۰۰۶ نگاه کنیم ما تعداد زیادی متخصص جوان داریم که در PIANC معمولاً رفت و آمد می‌کنند و جدای از آن‌ها تعداد زیادی افراد متخصص داریم چون آینده متعلق به جوانان است. در کمیته PIANC متخصص آلمانی داریم از آرژانتین هم به هم چنین و باید بگویم در تمامی اروپا هلند و هم چنین باید ذکر کنم دو یا سه نفر ایرانی هم در PIANC تردد دارند من دانشجویان جوان را در این کنفرانس دیدم و به آن‌ها گفتم برای فراگیری بیشتر از حمایت کامل ما برخوردار خواهند شد.

● در مجموع از شرایط رضای هستی؟

بله به خصوص از مهمان‌نوازی شما من دو سال پیش با همسر آمدم و او نیز محو شرایط و موقعیت ایران شد و از اقامت‌مان در ایران لذت بردیم. من تبلیغات زیادی برای این شرایط ایران کرده‌ام دو سال پیش من در اصفهان بودم و یک گروه فرانسوی در حال فیلم‌برداری بودند برای تلویزیون ملی فرانسه. یکی از گزارشگران به من نزدیک شد و از من پرسید که آیا فرانسوی بلدم چون می‌خواستند با من مصاحبه کنند من این کار را انجام دادم و این مصاحبه در تمام فرانسه پخش شد. من به اصفهان و شیراز سفر کرده‌ام خیلی مایلیم به قشم بروم.

به خصوص در بحث حمل و نقل دریایی که یک حرفه بین‌المللی است که این خود یک بازدارنده اصلی بر سر راه اهداف و راه‌چارهاست و باید هرچه سریع‌تر این مانع برداشته شود.

● در مقایسه با دو سال گذشته اعضای PIANC چه عکس‌العملی نسبت به شرایط در ایران دارند به خصوص در ارتباط با کنفرانسی که در حال برگزاری است؟

تا آن جا که به وظایف PIANC مربوط می‌شود وقتی به بخش PIANC ایران نگاه می‌کنم فقط PMO (سازمان بندر و دریاوردی) را می‌بینم و ممکن بود دو بندر دیگر را نیز می‌توانستیم به عنوان PIANC بشناسیم ولی امروز تعداد این بندر و شرکت‌هایی که به ما ملحق شده‌اند افزایش یافته و یا در حال افزایش است. شرکت‌های خصوصی زیادی نیز در حال ملحق شدن به این خانواده‌اند. این جادو همین نمایشگاه تعداد زیادی از شرکت‌هایی را دیدم که عضو PIANC شده‌اند و این خیلی مهم است که مردم بیشتری در این حرفه وارد شوند.

● یعنی این که انتظار دارید تعداد بیشتری به شما بپیوندند؟

بله ما انتظار داریم اعضای بیشتری از ایران جذب شوند.

● آیا تقاضا و یا درخواستی برای ارتباط و یا داشتن تبادلات اقتصادی و کاری با ایران به شما داده شده



## بهادادن به جوانان، آینده بهتری برای ICOPMAS رقم خواهد زد

در حاشیه کنفرانس ای کپ مس بار ابرت کربی به گفتگو نشستیم. رابرت کربی در شرکت RCL (شرکت خدمات مهندسی سواحل، اقیانوس‌شناسی و مشاور محیط‌زیستی) کشور انگلستان مشغول به فعالیت است و از سخنرانان کلیدی است.

نشستی از این دست دعوت می‌شوند انتخاب شاخص هستند. بنابراین حضور همه گیر آن‌ها در این نشست نشانه اهمیت اجلاس برای آن‌هاست چون وقتی که به کشورشان باز می‌گردند باید با دست پر بروند بنابراین وقتی کسی در این نشست حضور پیدا می‌کند نشانه این است که محل نشست و چگونگی آن را مهم تشخیص داده است.

● چه فاکتورهایی باعث شده است که اجلاس در

● نظرتان را در مورد برگزاری کنفرانس را بیان کنید؟  
من فقط این اجلاس را با نشست قبلی مقایسه می‌کنم برای کسی که تجربه کافی داشته باشد می‌تواند این واقعیت را درک کند که به صورت مشخص در یک مدت کوتاه همه چیز عوض شده است بسیاری از کشورها جذب این اجلاس شده‌اند. باید گفت جذب این تعداد شرکت‌کننده از کشورهای مختلف به این اجلاس کار ساده‌ای نیست. واقعیت این است که اهل فن و اندیشمندان باید بدانند که به اگر به اجلاسی و یا

جذب این همه اندیشمند و اهل فن موفق باشد؟  
هر چیزی ممکن است دخیل باشد اما کنفرانسی مثل این باید مسیر علمی خود را دنبال کند و این بستگی دارد که شما برای این مهم تا چه حد ارزش قائل شوید. کنفرانس جاری کار بیشتری را در مقایسه با نشست قبل پوشش می‌دهد. محل اجلاس جای مناسب و راحتی است و امکانات آن بسیار عالی است محل‌های در نظر گرفته شده برای استراحت مهمانان مناسب بود. به خصوص برای کسانی که از راه‌های بسیار دور آمده‌اند. حال تصور کنید شما اگر در مرکز تهران باشید وقت بسیار زیادی را برای رفت و آمد باید هدر دهید خود من در همین هتل محل اجلاس مستقر شده‌ام جای مناسب و راحتی است اما در مورد انتخاب افراد و شرکت‌کنندگان خاص باید افراد خاص را انتخاب کنیم که بتوانند در ارتفاع دست آورد نشست مؤثر واقع شوند. یک نکته شاخص در این اجلاس حضور و شرکت افراد جوان و دانشجویان است که مرا به شدت تحت تاثیر قرار داد. آن‌ها به خوبی آموزش دیده‌اند و فوق العاده مشتاق فراگیری هستند. برای کسی چون خود من که سال‌های پر از تجربه را پشت سر گذاشته‌ام جالب است که کسانی در یک نشست باشند که سئوالات زیادی برای مطرح کردن داشته باشند. هم‌چنین نظر من این است که کنفرانس یک ترکیب بین‌المللی خوب دارد. تعداد زیادی از متخصصان ژاپنی را در اجلاس دیدم که بحث‌های بسیار خوبی در زمینه سونامی، مشکلات سواحل و غیره مطرح کردند هم‌چنین افرادی از بنگلادش و پاکستان داشتیم. فکر می‌کنم که این نشان از این دارد که در مقایسه با دو سال پیش یک تغییر اساسی در شکل گیری کنفرانس به وجود آمده است. من مقاله‌ای نوشتم در مورد این که ایران سال‌ها به دلیل اعمال تحریم‌ها از جامعه بین‌المللی دور مانده بود و از جامعه جهانی غایب بود وقتی یک چنین شرایطی حاکم باشد دیگران شما را فراموش می‌کنند و مردم فکر می‌کنند که چون شما

● در مورد سابقه شرکت خود در بازار بندری و دریایی ایران توضیح دهید.

«سویرتل» یک شرکت مستقر در سوئد و یکی از شرکت‌های زیرمجموعه شرکت کارگو تک فنلاند است. شرکت کارگو تک در زمره ۲۰ شرکت دولتی برتر کشور فنلاند است. سویرتل صرفاً در زمینه بارگیری و تخلیه مواد و محصولات فله فعالیت می‌کند. ما بیشتر از بیست سال است که در ایران نماینده داریم و در اغلب مواقع در این دوره زمانی محصولات و مواد تولیدی خود را به بازار ایران عرضه کرده‌ایم. البته برخی موانع ناشی از تحریم‌ها وجود داشت با وجود این به‌طور مرتب با نماینده خود در تماس بودیم و منتظر تغییر شرایط سیاسی بودیم. خوشبختانه این تغییرات در ابتدای سال جاری میلادی به وقوع پیوست و ما دوباره به ایران برگشتیم تا فعالانه در پروژه‌های بندری ایران مشارکت کنیم و همکاری خود را با سازمان بندر و دریانوردی و سایر سازمان‌ها از سر بگیریم.

● اقتصاد ایران چه مزیت‌هایی برای شرکت شما دارد؟  
دلیل حضور ما در اینجا وجود فرصت‌های بالقوه در اقتصاد ایران است. بازار ۸۰ میلیون نفری ایران برای ما مهم است و پیش‌بینی نرخ رشد چهار تا پنج درصد



گفتگوی اختصاصی بندر و دریامدیر فروش شرکت سویرتل

## سویرتل، متخصص در تخلیه و بارگیری کالای فله

Juha Huovilainen، مدیر فروش شرکت سوئدی سویرتل به‌عنوان فرد کلیدی شرکت در دوازدهمین کنفرانس بین‌المللی سواحل، بندر و سازه‌های دریایی حضور یافته است. با او درباره سابقه فعالیت شرکت، سابقه حضور در ایران و بازار جهانی تجهیزات تخلیه و بارگیری کالای فله صحبت کردیم.

را نمی بینند شما هیچ کاری نمی کنید بنابراین این مهم است که ایران اگر بخواهد به بیرون نگاه کند به نفع شماست که به کسانی چون جوانان بدهید تا آن‌ها بداندند در بیرون چه می گذرد. به نظر من افرادی که کنفرانس را برنامه ریزی کرده اند بسیار عاقلانه عمل کرده اند که با مهیاسازی زمینه ورود جوانان به کنفرانس جامعه مدرن را به آن‌ها معرفی کنند. چون در جوامع پیشرفته این تکنولوژی است که حکمرانی می کند این پارامتر مهمی از نظر من است و آمدن آن‌ها به این کنفرانس و آشنایی با کسانی که از کشورهای مختلف آمده اند آینده بهتری را نوید می دهد.

● بنابراین در یک جمع بندی شما موافقید که نتیجه نشست در مقایسه با دو سال پیش شرایط بهتری را نوید می دهد؟  
بله به نظر من همین طور است.

● من به خاطر دارم که در یکی از صحبت های که داشتید این کنفرانس را با یک کنفرانس بزرگ مقایسه کردید ما این کنفرانس را سال هاست که انجام می دهیم پیشنهاد شما برای انجام کارهای بیشتر در کنفرانس های آتی چیست؟  
بله بعضی از کنفرانس های بزرگ مثل کنفرانس مهندسی سواحل سال های زیادی است که انجام می شود اما خیلی از مسایلی که در آن مطرح می شود سال هاست مورد پذیرش نیست. چون سال ها پیش این نظریات مطرح شده و به نتیجه رسیده اند و برای مهندسان مدرن امروزی قابل پذیرش نیست. آن هانمی خواهند که بایستند و بحثی را مطرح کنند و بگویند من این کار را کردم و یکی بلند شود و بگوید من این کار را قبلا انجام داده ام و یا یک شرکت رقیب بگوید که این نظریه تکراری است. بنابراین این کنفرانس از این نظر حائز اهمیت است که همه به

دنبال یافتن ارتباطات تازه هستند و این چیزی است که افراد جوان را جذب می کند باید سن فراگیری علم را پایین بیاوریم مردم صحبت می کنند ولی باید این ریسک را بپذیرند که کار جدیدی را که ارایه می دهند ممکن است از نظر همه قابل قبول نباشد. مردم هر روز در حال فراگیری هستند اگر چه این مردم هم روزی همدیگر را نمی بینند ولی رد و بدل پیام های الکترونیکی آن‌ها را به هم نزدیک می کند و این چیزی است که باید وجود داشته باشد. همه انتظار دارند که در ارتباطات علمی همین شرایط حاکم باشد وقتی این داده ها رد و بدل می شود و فرستنده ها در یک چنین محیطی همدیگر را پیدا می کنند یک ارتباط خوب بین آن‌ها برقرار می شود. برای جوانان نیز این شرایط دست آورد بسیار خوبی دارد.

● پیشنهادهای برای برگزار کنندگان دارید که مثلاً آن‌ها باید این ارتباطات غیر رسمی را تقویت کنند و یاراهی پیدا کنند که مردم بیشتر باهم ارتباط برقرار کنند. چه راهی پیشنهاد می کنید؟  
در کنفرانس های پیشرفته جوانانی هستند که نیاز دارند تا بدانند نظرانی که داده می شود جوابش را به دست آورند. بنابراین ICOPMAS باید فکر کند ارتباط بیشتری بین مردم ایجاد کند. این را باید اضافه کنم که این فشار مضاعفی بر روی متفکران و افراد علمی و دانشگاهی وارد می کند. امروزه احساس می شود در مقایسه با سال های جوانی من آن‌ها نسبت به روز می خواهند پیشرفت کنند. آن‌ها نیاز دارند که برای رسیدن به این هدف شدیداً کار کنند. شما یک سازمان را از آموزش همگانی آن سازمان ارزیابی می کنید.  
ما در انگلستان یک فاکتور بسیار بزرگ را درک کرده ایم و آن این است که در روزنامه هایی که مردم آن‌ها را می خوانند روزنامه نگارها سعی دارند شخصیت کاری شما را ارتقاء دهند نه فقط به عنوان تولید

روزنامه بلکه ارتقاء سطح علمی نشریات را نیز مدنظر قرار می دهند.  
جوانان امروز مثل این است که روی (تردمیل) راه می روند، یعنی اگر بایستند زمین می خورند ما باید این را درک کنیم که نشست هایی مثل ICOPMAS راه های بهتری نیز برای رسیدن به دانش مدرن فراهم می کنند و این روزنامه ها و نشریات هستند که کنفرانس ها را معرفی می کنند. متخصصان رسانه خیلی با تجربه هستند آن‌ها کمک می کنند که همگی ما به یک فرمول مشترک برسیم و بهتر و بهتر بشویم.

● برای نتیجه گیری این بحث وضعیت را چگونه پیش بینی می کنید؟ آیا خوش بین هستید که شرایط در دو سال آینده تغییر کند و همه چیز به حالت عادی درآید؟

خیر متأسفانه. البته این آرزوی قلبی من است اما انتظارش را ندارم. اما فکر می کنم در این جا باید این نکته را ذکر کنم که ایران باید به آینده نگاه کند من آگاهی زیادی در مورد ایران و اقتصاد ایران ندارم اما شما نیازمند برقراری ارتباط هستید مثلاً با کشور (هند) در حال ساخت یک بندر در چاه بهار هستید و چیزهایی نظیر این می تواند پتانسیل کشور را ارتقا دهد و به سوی زمینه های علمی بیشتر سوق دهد خیلی ها مشتاق هستند بدانند که در کنفرانس های تان چه می گذرد چون (هند) یک بازار بسیار خوب است برای سوخت و سایر چیزهاست و آن‌ها تقاضاهای زیادی دارند. بنابراین هند به فکر من رسیده است اما یک هندی را در این کنفرانس ندیدم این حائز اهمیت است که ایران باید پیشرفت های آتی خود را در نظر بگیرد و باید یک ارتباط بین اقتصاد و تکنولوژی برقرار کنند.  
اقتصاد ایران، یک اقتصاد دریایی است و ICOPMAS باید به این سمت حرکت کند، چرا که وضعیت جغرافیایی شما این را می طلبد.

لحاظ اقتصادی به سود سازمان بنادر و دریانوردی است.

● سایر رقبای سایر کشورها هم زمان با شما به دنبال فعالیت های جدید در بازار ایران هستند. نگاه شرکت شما به این چالش تجاری جدید چیست؟  
با توجه به تجهیزات و خدماتی که شرکت ما ارایه می دهد رقابت محدودی در بازار وجود دارد چرا که ما فن آوری های مختلفی را برای جابه جایی کالاهای فله به کار می گیریم. با توجه به نوع و اندازه، هر کدام از این فن آوری ها نقاط قوت و ضعف خود را دارند. هیچ کدام از تامین کنندگان این فن آوری ها نمی توانند تنها ارایه کننده راهکار برای یک پروژه جابه جایی کالاهای فله باشند. در بازار بندری و دریایی ایران ما به دنبال پروژه های بزرگ هستیم چرا که در این زمینه ما دو مزیت مهم داریم. اول، رعایت موضوعات زیست محیطی که در بسیاری از کشورها تبدیل به مساله اصلی شده است. ما عرضه کننده نوعی از فن آوری هستیم که به هیچ عنوان گرد و غبار ایجاد نمی کند. دوم، به دلیل فن آوری هایی که در اختیار سوویتل هست، هیچ شرکتی نمی تواند در جابه جایی محموله های فله بزرگ با ما رقابت کند. به همین دلیل در زمینه جابه جایی محموله های کوچک ما توان رقابتی بالایی نداریم.

● آیا شما صرفاً به حضور در بنادر جنوبی متمرکز شده اید و یا بازارهای بنادر شمالی را نیز مورد بررسی قرار داده اید؟

ما هر دو بازار را مدنظر قرار داده ایم. با این حال به دلیل این که محموله های بنادر شمالی از نظر اندازه کوچک تر هستند برای ما فرصت های بیشتری را در بنادر جنوبی فراهم می کند.

● آیا در دوره حضور خود در ایران موفق به انعقاد قراردادهای شده اید؟

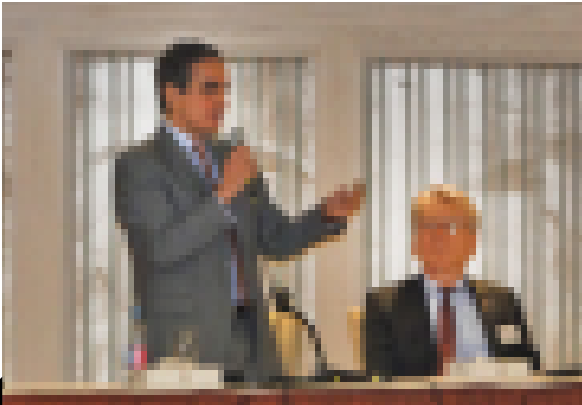
در دوره جدید قراردادی از طرف شرکت سوویتل امضا نشده است. اما هلندینگ اصلی ما، کارگو تک، در چند ماه گذشته چهار دستگاه بالابرد و سایر تجهیزات سیار را برای جابه جایی کانتینری به بنادر ایران فروخته است.

● آیا در آینده نزدیک قراردادهای جدیدی با طرف های ایرانی خواهید داشت؟

بله. حتماً. ما این توانایی را داریم که هم به عنوان به مشاور و هم به عنوان تامین کننده در کنار سازمان بنادر و دریانوردی باشیم و کمک کنیم که از سابقه، تجربه و دانش ۴۰ ساله ما که حاصل فعالیت در سرتاسر جهان است بهره بگیرند. این موضوع هم از جنبه عملی و هم به

تولید ناخالص داخلی در سال پیش رورامورد توجه قرار داده ایم. علاوه بر این، شرکت ما پشتوانه ای چون سابقه فعالیت طولانی در بازار ایران دارد. در صورتی که اوضاع مساعد باشد ما وارد فاز سرمایه گذاری خواهیم شد و حتی این امکان وجود دارد که در زمینه تامین مالی به برخی از مشتریان ایرانی هم کمک کنیم. بنابراین در چشم انداز پیش رو، شرکت ما در نظر دارد که بخشی از بازار جابه جایی ۱۰ تا ۱۲ میلیون تن واردات به ایران را به خود اختصاص دهد. همچنین مترصد استفاده از فرصت های بازار جابه جایی چهار میلیون تن سیمان صادراتی، شش میلیون تن مواد معدنی صادراتی و ۱۲ میلیون تن سنگ آهن صادراتی از ایران به سایر کشورها هستیم.

همچنین تمایل داریم که در بازسازی ترمینال های بنادر ایران برای پاسخ گویی به نیازهای امروز اقتصاد ایران به شیوه های کارآمدتر و سازگارتر با محیط زیست و همچنین نصب تاسیسات و تجهیزات مورد نیاز در آینده مشارکت داشته باشیم. ما معتقدیم که محموله های فله بسیار زیادی در صف انتظار قرار دارند تا از بنادر ایران به بازارهای سایر کشورها صادر شوند. به باور ما ایران به تجهیزات و ترمینال های بیشتری برای صادرات مواد فله ای بیشتر نیاز دارد.



سومین هیات ایالتی آلمان وارد ایران شد

## بازاریابی هامبورگ هادر بنادر ایران

آمریکا و غرب علیه ایران به عنوان یکی از بنادر عمده برای کشتی‌های ایرانی محسوب می‌شود و خود یک نکته بارز بر ارتباطات تجاری ایران و آلمان تا قبل از اعمال تحریم‌ها بود در نشست که با اعضای عمده این هیات داشتیم وزیر حمل و نقل فرانک هورش اظهار امیدواری کردند که ارتباطات دریایی ایران و آلمان هر چه سریع‌تر به حالت عادی و به قبل از اعمال تحریم‌ها بازگردد تا بتوانند توانمندی‌ها و دانش مرتبط با بندر هامبورگ را نیز با تبادل سالم و کمک‌های فنی به بنادر ایران بسط دهند وزیر اقتصاد آلمان نیز اظهار امیدواری کرد که در این سفر مقامات ایرانی با هیات همراه ایشان به خصوص در بحث حمل و نقل دریایی وزیر ساخت‌های مرتبط با این حمل و نقل بسیار مهم به توافقات بیشتری برای همکاری در آینده دست یابند.

### هدف اصلی هامبورگ هاز سرگیری فعالیت مستقیم خطوط کشتیرانی بین ایران و آلمان است

وزیر اقتصاد، حمل و نقل و نوآوری ایالت شلزویگ هلشتاین که در راس هیات دریایی و بندری هامبورگ در ایران به سر می‌برد مهم‌ترین برنامه مذاکراتی خود با مقامات ایرانی را از سرگیری فعالیت مستقیم خطوط کشتیرانی بین ایران و آلمان عنوان کرد.

فرانک هورش در حاشیه گردهمایی مشترک فعالان بخش دریایی ایرانی و آلمانی با طرح این موضوع ادامه داد: «علاوه بر تمرکز بر صادرات و واردات مستقیم بین بنادر ایرانی و آلمانی، بررسی همه‌جانبه شرایط جغرافیایی ایران با توجه به مسیرهای آسیا و اروپا و همچنین امکانات سرزمینی در ایران در پسرکرانه‌ها برای انتقال محموله‌ها از بنادر در دستور کار قرار دارد.»

او با تأکید بر این موضوع که بدون وجود امکانات لازم و کافی در پسرکرانه‌ها، بنادر کارایی لازم را نخواهند داشت، گفت: «موضوعاتی چون بررسی امکان نقل و انتقال مواد نفتی و سوختی و به‌ویژه ایجاد ترمینال آل ان جی، انتقال و بانکینگ آن نیز در دستور کار هیات قرار دارد.»

او در پاسخ به این پرسش که آیا برنامه‌ای برای مشارکت در توسعه بنادر ایران دارید و صورت مثبت بودن مشارکت در توسعه کدام بندر جذابیت بیشتری برای شرکت‌های آلمانی دارد، گفت: «در حال حاضر چنین برنامه‌ای وجود ندارد. اما مطالعاتی در رابطه با

هیات بندری و دریایی شهر هامبورگ آلمان آخرین دستاوردها و فعالیت‌های خود را به هم‌تایان ایرانی معرفی کردند. گردهمایی مشترک فعالان بخش دریایی ایرانی و آلمانی بیست و سوم آبان ماه در حالی در محل هتل اسپیناس تهران برگزار شد که این هیات در چند روز گذشته با مقامات دولتی و بخش خصوصی ایرانی دیدار کرده بودند. این هیات که به ابتکار سفارت آلمان و اتاق تجارت آلمان در ایران به کشورمان سفر کرده‌اند متشکل از نمایندگان ۶۰ شرکت از ایالت شلزویگ هلشتاین آلمان و بندر هامبورگ هستند. در گردهمایی امروز علاوه بر شرکت‌های آلمانی نمایندگان حدود ۳۰ شرکت بندری و دریایی ایرانی نیز توانایی‌ها و امکانات خود را برای توسعه همکاری‌های مشترک معرفی کردند.

یکی از ویژگی‌های این گروه حضور «الکساندر دوپرینت» وزیر حمل و نقل و ارتباطات آلمان که ریاست هیات را بر عهده داشت و هم‌چنین «فرانک هورش» وزیر اقتصاد، حمل و نقل و نوآوری بود. از دیگر اعضای این گروه می‌توان به «رین هارد میر» وزیر امور اقتصادی و کار، حمل و نقل و تکنولوژی و دیگر عضو این گروه می‌توان به «دکتر اچ سی» رییس دانشگاه فنی هامبورگ اشاره کرد. حضور رییس بندر هامبورگ نیز در جمع این گروه حایز اهمیت بود هم‌چنین علی اقبال به‌عنوان سفیر بندر هامبورگ در ایران اعضای اصلی گروه را تشکیل می‌دادند.

الکساندر دوپرینت که ریاست هیات را بر عهده داشت به تشریح فعالیت‌های بندری این بندر مهم اروپا و توسعه فازهای مختلف آن پرداخت. او آمادگی شرکت‌های آلمانی را برای مشارکت در پروژه‌های بندری و کشتیرانی و مؤسسات رده‌بندی ایران اعلام کرد. در این نشست «تهرانی» عضو هیات مدیره شرکت‌های زیرمجموعه سازمان بنادر و دریانوردی نیز به تشریح پروژه‌های توسعه بندر شهید رجایی، بوشهر، امام خمینی (ره) و خرمشهر و ویژگی‌های ترمینال‌های آن‌ها پرداخت، در ادامه این نشست شرکت‌های ایرانی و آلمانی هر یک توانمندی‌های شرکت‌های تحت پوشش خود را معرفی کردند.

حضور رییس بندر هامبورگ که به‌عنوان یکی از بنادر بزرگ اروپا جایگاه خاص خود را دارد و تا قبل از تحریم‌های

”

وزیر اقتصاد، حمل و نقل و نوآوری ایالت شلزویگ هلشتاین که در راس هیات دریایی و بندری هامبورگ در ایران به سر می‌برد مهم‌ترین برنامه مذاکراتی خود با مقامات ایرانی را از سرگیری فعالیت مستقیم خطوط کشتیرانی بین ایران و آلمان عنوان کرد.



علیرضا چشم: پس از برجام درهای دیپلماسی کشور نسبت به ارتباطات تجاری و سیاسی با سایر کشورها باز شد و طبیعتاً کشورهای متعددی که علاقه‌مند به ارتباطات تجاری بیشتری با ایران داشته باشند را به برقراری این ارتباط رسانده است.

آلمانی یکی از چند هیات‌هایی است که در طول سال‌های اخیر از ایران بازدید کرده است حضور این هیات با توجه به این که آلمان از اتحادیه اروپا و یکی از کشورهای ۱+۵ هست از جهات مختلف برای کشور ما حایز اهمیت است.»

این کارشناس حوزه دریایی گفت: «آلمان در اروپا یکی از اقتصادهای بسیار قدرتمند را داراست و در قبال چالش‌هایی که در اقتصادهای دنیا به وجود آمده است آلمان‌ها کم‌ترین تغییرات را داشته‌اند.»

چشم جهان گفت: «هاپاگ لوید آلمان در طول سال‌های اخیر نسبت به خرید چند شرکت بزرگ کشتیرانی اقدام کرده است که از جمله بزرگ‌ترین آن‌ها می‌توان به کشتیرانی UNITED ARAB-SHIPING COMPANY اشاره کرد که در حال مذاکره برای تلفیق هستند هم چنین پورت اورتورها و شرکت‌های فوروآردری بزرگی در آلمان فعال هستند.»

این کارشناس حوزه دریایی تصریح کرد: «این هیات آلمانی این فرصت را در اختیار طرفین ایرانی و آلمانی قرار می‌دهد که مذاکرات را به نحو مطلوبی دنبال کنند و احتمالاً این مذاکرات منجر به سرمایه‌گذاری و ارتباط ما و شرکت‌های آلمانی که دارای شبکه‌های ارتباطی بین‌المللی هستند شوند. او در خصوص وضعیت بنادر پس از برجام گفت: «برجام تنها راه حل اقتصاد ما نیست بلکه می‌توان گفت یکی از راه‌حل‌هایی است که می‌تواند کمک کند تا اقتصاد ما مسیر حرکتی صحیح را در فضای بین‌المللی داشته باشند.» چشم جهان افزود: «به هر حال ارتباطات بین‌المللی بنادر ما که قبل از برجام با خطوط معتبر بین‌المللی دنیا قطع شده بود مجدداً برقرار شده و در حال حاضر ۱۲ کشتیرانی بزرگ دنیا به بنادر کشورمان ارتباط مستقیم دارند و می‌توانند به صورت مستقیم و برای لاینر محمولات را به بنادر ایران حمل کنند.» او با اشاره به برقراری ارتباط مجدد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بنادر اروپا گفت: «در حال حاضر کشتی‌های کانترینر بر و کشتی‌های جنرال کارگو و فله‌بر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سفرهای مستمری به اروپا دارند و مشارکت‌هایی میان کشتیرانی‌های خارجی و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در حال شکل‌گیری است که همه این‌ها ثمره باز شدن درهای بین‌المللی و نتیجه برجام است.» چشم جهان افزود: «رشد اقتصادی منفی شود مبادلات تجاری کشور افت می‌کند اما در حال حاضر تمام آمارها نشان می‌دهد ما چهار درصد رشد در اقتصاد داشته‌ایم که در حقیقت کمک کرده است که مبادلات تجاری ما افزایش پیدا کند. زمانی که مبادلات تجاری افزایش پیدا کند تبادلات بنادر هم رشد پیدا می‌کند و می‌توانیم امید داشته باشیم که به زودی بنادرمان با حجم بیشتری از فعالیت‌ها کار کند.»

این موضوع در مجموعه کارشناسی بندر هامبورگ در حال انجام است. این امکان وجود دارد که پس از انجام بررسی‌های لازم به نقطه مشترکی با مقامات ایرانی برسیم.»

### آلمان یکی از شرکای ثابت قدم ایران است

آلمان‌ها بسیار علاقه‌مندند با ایرانی‌ها همکاری کنند و سطح روابط و تبادل مالی و تجاری را حفظ کنند. کاپیتان فرامرز تومان مشاور دریایی در هامبورگ به خبرنگار مانا و خبرنگار بندر و دریا پیرامون حضور هیات آلمانی و نمایندگان شرکت‌های بخش خصوصی در بخش دریایی اعم از کشتیرانی، بندری، ترمینالی و نمایندگی‌ها به همراه هیات‌هایی از استان هامبورگ در ایران گفت: «این هیات ۶۰ نفره به سفر ایران علاقه‌مند بوده و امیدوارند این سفر به ایجاد روابط تجاری با شرکت‌های مختلف در ایران بیانجامد چرا که بسیار مهم است هیات‌های خارجی به خصوص هیات‌های آلمانی که در بخش تکنولوژی بسیار قوی هستند بتوانند با امکانات داخلی ما آشنا شوند و زمینه‌های سرمایه‌گذاری و همکاری‌های متقابل فراهم شود. با به اشاره به وقفه ایجاد شده به دلیل تحریم‌ها گفت: «در این چند سال امکانات داخلی پیشرفت خوبی داشته است اما اگر این پیشرفت‌ها به طرف‌های مقابل در خارج از کشور منتقل نشود امکان پیشرفت بیشتر نخواهد بود.»

کاپیتان تومان افزود: «آلمانی‌ها بسیار علاقه‌مندند که با ایرانی‌ها همکاری کنند و سطح روابط و تبادل مالی و تجاری را حفظ کنند، آلمان همواره یکی از شرکای ثابت قدم با ایران بوده است و علاقه‌مند نیست این بازار را از دست بدهد. آلمانی‌ها بازار ایران را بسیار دوست دارند و ایرانی‌ها را خیلی خوب به عنوان یک شریک قبول دارند و می‌شناسند.»

به گفته این مشاور دریایی در هامبورگ با توجه به این که این هیات عمدتاً دریایی است و نمایندگان بندر هامبورگ نیز در آن حضور دارند تأثیر خوبی بر سطح کشتیرانی دو کشور خواهد گذاشت.»

او تصریح کرد: «تعدادی از این هیات آلمانی برای بازدید از امکانات بندری، ترمینال‌ها و مجتمع کشتی‌سازی ایزویکو و مجتمع تعمیراتی پرشیا هرمز به بندرعباس سفر خواهند کرد.»

### حضور هیات آلمانی بسیار تأثیرگذار است

علیرضا چشم جهان دیگر کارشناس ارشد حوزه دریایی: «پس از برجام درهای دیپلماسی کشور نسبت به ارتباطات تجاری و سیاسی با سایر کشورها باز شد و طبیعتاً کشورهای متعددی که علاقه‌مند به ارتباطات تجاری بیشتری با ایران داشته باشند را به برقراری این ارتباط رسانده است.»

او پیرامون حضور چند روزه هیات آلمانی در ایران افزود: «هیات

نقشه برداری یا سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح به سفارش دستگاه‌های اجرایی یا شرکت‌های مشاور انجام می‌شود.»

### انجام پروژه‌های متعدد در مناطق مختلف کشور

آن طور که او می‌گوید، تهیه نقشه‌های توپوگرافی ۱:۵۰۰۰ از محدوده نوار ساحلی استان هرمزگان به کارفرمایی سازمان بنادر و دریانوردی (۲۲۰۰۰۰ هکتار)، تبدیل و ترسیم و تهیه نقشه‌های کاداستر شبکه آبیاری ناحیه شمال از اندکس ۲ بلوک ۳ برای سازمان آب و برق خوزستان (۱۴۰۰۰ هکتار)، تهیه نقشه توپوگرافی و کاداستر اراضی حایل و واحدهای عمرانی سوم و چهارم شبکه آبیاری و زهکشی طرح خد آفرین به کارفرمایی شرکت آب منطقه‌ای اردبیل (۱۰۶۰۰۰ هکتار)، انجام خدمات تحلیل و طراحی سیستم اطلاعات توصیفی مکانی (GIS) شرکت نفت مناطق مرکزی ایران، نقشه برداری و تهیه نقشه‌های فتوگرامتری به مقیاس ۱:۲۰۰۰ از محور راه‌آهن خرم‌آباد-اندیمشک و محور راه‌آهن دوغارون به شبکه برای شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور (۴۵۰۰۰ هکتار) در سال‌های اخیر توسط این مشاور به انجام رسیده است.

تسلیمی توضیح می‌دهد که بیش از ۱۵۰ پروژه از این دست را در کشور از سال ۱۳۸۲ تاکنون برای سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی، سازمان‌های جهاد کشاورزی در سطح کشور، شرکت‌های آب و فاضلاب روستایی، شرکت‌های آب منطقه‌ای در استان‌های مختلف، وزارت مسکن و شهرسازی، شهرداری‌های مختلف و دفاتر فنی استانداری‌ها به انجام رسانده‌اند.

او اشاره می‌کند: «با توجه به گستردگی حیطه خدمات قابل ارائه و به منظور استانداردسازی خدمات مهندسی گواهی‌نامه‌های ISO ۹۰۰۱، HSE-MS، ISO ۱۸۰۰۱:۲۰۰۰ و OHSAS ۱۸۰۰۱:۲۰۰۰ را اخذ کرده‌ایم.»

### خرید اولین دستگاه فتوگرامتری تحلیلی DSR۱۴

تسلیمی یکی از افتخارات بزرگ تیمشان را تلاش و فراهم آوردن شرایط انتقال تکنولوژی و تهیه نقشه‌های دیجیتال (رقومی) به وسیله خرید اولین دستگاه فتوگرامتری تحلیلی DSR ۱۴ از کشور سوئیس در سال ۱۳۶۸ و راه‌اندازی آن به عنوان اولین دستگاه تحلیلی فتوگرامتری نوین در کل کشور می‌داند. مدیرعامل شرکت توضیح می‌دهد که این شرکت همواره از پرچم‌داران استفاده از تکنولوژی‌های نوین نقشه برداری بوده است. در این راستا هم از اولین مجموعه‌های تخصصی نقشه برداری است که در سال ۱۳۷۹ با خرید جدیدترین دستگاه‌های GPS دو فرکانسه مبادرت به تعیین موقعیت نقاط ماهواره‌ای در کشور کرده است.

### جایگاه علمی مناسب

تسلیمی می‌گوید تیم مشاور با بهره‌مندی از همکاران مجرب شامل ۳ دکتر، ۱۳ کارشناس ارشد، ۹ کارشناس بالای ۲۰ سال سابقه کار،



مدیرعامل شرکت مهندسی مشاور نقشه پردازان پارس از اقدامات انجام شده می‌گوید:

## تهیه نقشه فتوگرامتری نوار ساحلی استان هرمزگان به طول ۹۰۰ کیلومتر

دیگر در زمینه‌های آب و فاضلاب و آبیاری و زهکشی نام برد.»

### حضور در ICONPMAS فرصتی برای آشنایی شرکت‌ها

او که در غرفه شرکتشان در نمایشگاه حضور دارد، می‌گوید: «کارفرمای یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های این مهندسی مشاور در سطح کشور از لحاظ وسعت، سازمان بنادر و دریانوردی است، علاوه بر این حضور در این گونه نمایشگاه‌های تخصصی بین‌المللی یکی از بهترین و جالب‌ترین فرصت‌ها برای مشاوران و پیمانکاران است که بتوانند انواع خدمات شرکت را به نمایش بگذارند و همچنین برقراری تماس با کارفرمایان و همکاران سایر تخصص‌ها ایجاد می‌شود.»

تسلیمی برقراری ارتباطات جدید، کسب مشتریان تازه و یافتن ایده‌های نو را از مزایای این همایش‌ها می‌داند و اضافه می‌کند: «یکی دیگر از اهداف حضور در نمایشگاه، ارائه فرصت مناسب برای تماس چهره‌به‌چهره با بسیاری از مشتریان بالقوه در مدتی کوتاه و با صرف هزینه مناسب است.»

این عضو هیات مدیره ارتقای تصویر ذهنی مشتریان از آرم و خدمات جدید مشاور، معرفی و نمایش فن‌آوری‌های نوین، نمایش محصولات جدید و آموزش به مخاطبان هدف شرکت را از دیگر دلایل حضور در نمایشگاه می‌داند.

او اشاره می‌کند که پروژه مشترکی با سازمان بنادر دارد و در کارگاه آموزشی قرار است روند پروژه را از ابتدا تا انتها به همراه محصولات آتی پروژه توضیح دهد. تسلیمی تأکید می‌کند: «همه کارهای انجام شده عملکرد خود شرکت است، البته هیچ مشاوره‌ای هوپیمای شخصی ندارد و پرواز توسط سازمان

حسن تسلیمی مدیرعامل شرکت مهندسی مشاور نقشه پردازان پارس در نمایشگاه ICOPMAS از پروژه‌های متعددی که تاکنون در سطح کشور انجام داده‌اند، می‌گوید. به گفته او استفاده از پهپاد ابزاری مناسب در نقشه‌برداری است.

تسلیمی می‌گوید: «ما از مهندسان مشاور تایید صلاحیت شده سازمان مدیریت برنامه‌ریزی هستیم، ۲۶ سال است در این کار قدم گذاشته‌ایم، همکاران این شرکت از سال ۱۳۶۹ در استان‌های مختلف کشور مشغول به انجام خدمات نقشه‌برداری در پروژه‌های مختلف کشور هستند.»

او تأکید می‌کند: «هسته اصلی این مشاور را کارشناسانی تشکیل می‌دهند که سال‌ها قبل (از سال ۱۳۶۵) واحد نقشه‌برداری وزارت جهاد کشاورزی (واحد مهندسی آب‌و خاک و از سال ۱۳۶۸ شرکت خدمات مهندسی جهاد) را سازمان دادند و در طول سال‌های متمادی طرح‌های بزرگ متعددی را در جای‌جای میهن عزیزمان به انجام رسانیده‌اند و پس از خاتمه جنگ در قالب مهندسی مشاور نقشه‌پردازان ادامه فعالیت دادند.»

تسلیمی اضافه می‌کند: «متناسب با نیازهای کارفرمایان دوره‌های آموزشی فشرده و متنوعی را برگزار کرده‌ایم، که از جمله این دوره‌ها می‌توان به آموزش مجازی برای سازمان بنادر و دریانوردی، دوره‌های آموزش حضوری کار با تجهیزات فتوگرامتری و گیرنده‌های تعیین موقعیت ماهواره نظیر GPS های سه فرکانسه و دو فرکانسه، توتال استیشن‌ها، انواع نرم‌افزارهای تولید نقشه نظیر MICROSTATION, AUTO DEVELOPMENT در زمینه‌های مرتبط با نقشه برداری و فتوگرامتری و نرم‌افزارهای متعدد



او ادامه می‌دهد: «پروژه‌ای با سازمان بنادر با عنوان تهیه نقشه‌های توپوگرافی برای کل نوار ساحل استان هرمزگان داریم که یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های یکپارچه کشور در تصویربرداری و تهیه نقشه است.»

در این پروژه که برای اولین بار در کشور انجام عملیات استرژژی‌زمینی قبل از تصویربرداری هوایی به اتمام رسیده است، در واقع بدون داشتن تصویر آن هم در پروژه‌ای با این وسعت (۲۲۰۰۰۰ هکتار) انجام عملیات زمینی شده و در اقدامی کم‌نظیر در کشور هنگام تصویربرداری تارگت گذاری انجام شده است که نتایج بخش بزرگی از عملیات به تایید دستگاه نظارت رسیده است.

تسلیمی معتقد است: «انجام پروژه‌های مختلف از قبیل فتوگرامتری، کاداستر شهری و زراعی، نقشه‌برداری زمینی (باندی، توپوگرافی، بلوکی شهری و نیمه‌شهری، خطوط انتقال)، هیدروگرافی، مطالعات تاسیسات آب و فاضلاب، سیستم اطلاعات جغرافیایی (GIS)، پردازش تصاویر ماهواره و نقشه‌های شهری و آبیاری و زهکشی، مستلزم آشنایی با نوع پروژه، ترتیب اجرا، رعایت مسایل ایمنی و اجتماعی است.»

او یکی از امتیازات مشاور در انجام به موقع و با کیفیت لازم پروژه‌ها را همین موضوع می‌داند.

### پهپاد (پرنده هدایت پذیر از دور) به روزترین تکنولوژی شرکت

مدیرعامل شرکت به دریافت رتبه هیدروگرافی‌شان اشاره می‌کند و می‌گوید: «فرصت برای کار با تکنولوژی‌های نوینی که آمده است زیاد است به خصوص تکنولوژی پهپاد که برای نظارت بر سواحل و بنادر روی اسکله‌ها می‌توان از آن استفاده کرد.»

او استفاده از پهپاد یا مالتی روتورها را برای تصویربرداری و عمق‌یابی نوار ساحلی در سرعت بخشیدن به کار، موثر می‌داند.

این عضو هیات مدیره با توضیح این که نمونه پهپاد مورد استفاده شرکت همراه با باتری و دوربین حدود ۷۰۰ گرم وزن دارد و بسیار سبک است، می‌گوید: «فرض می‌کنیم نقشه با مقیاس مورد نظر در بندری مشخص شده حالا هواپیما نمی‌تواند برای محدوده ۲۰۰ تا ۳۰۰ هکتاری این طراحی، پرواز و تصویربرداری را انجام دهد، پیش از این راهکاری جز انجام عملیات به روش زمینی نبود اما الان پهپادها ابزارهای جدید در این حوزه هستند.»

تسلیمی قابلیت ارتقا به PPK/RTK، یک ساعت پرواز، دوربین جدید و eMotion جدید (نرم‌افزار هوشمند طراحی پرواز خودکار سه بعدی) را از مزایای این دستگاه می‌داند.

۱۲ کارشناس بالای ۱۰ سال سابقه کار در تخصص‌های نقشه برداری، فتوگرامتری، هیدروگرافی، سیستم‌های اطلاعات مکانی و توصیفی، میکروژئودزی، سنجش از دور، معماری و شهرسازی و...، ۱۷ نفر تکنیسین فارغ التحصیل رشته نقشه‌برداری، ۱۵ کارشناس کارتوگرافی از لحاظ اطلاعات فنی و در اختیار داشتن دانش روز در جایگاهی مناسب از بعد علمی قرار دارد.

### مشاور برتر کشور در دو سال پیاپی

این عضو هیات مدیره با بیان این که نظارت کلیه عملیات انجام شده توسط این مشاور با سازمان نقشه‌برداری کشور یا سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح بوده است، می‌گوید: «رعایت استانداردها و دستورالعمل‌های مصوب موجود در کشور نیز توسط پرسنل، با توجه به تایید نهایی پروژه‌ها توسط سازمان یاد شده، همواره الزامی و امری جدانشدنی از فعالیت‌ها است، از این رو بارها شرکت ما توسط دستگاه نظارت خود به صورت شفاهی و کتبی تشویق شده است و دو سال پیاپی (۸۹ و ۸۸) مشاور برتر کشور شده‌ایم.»

او می‌گوید از معدود مشاوران فعال در کشور است که توانایی انجام کلیه عملیات مختلف در رشته Geomatics (گرایش‌های نقشه‌برداری، فتوگرامتری، هیدروگرافی، سیستم‌های اطلاعات جغرافیایی، میکروژئودزی، کاداستر و...) را دارد است که قسمت عمده‌ای از آن به وسیله دستگاه‌های GPS سه و دو فرکانسه انجام می‌شود.

تسلیمی به انجام عملیات میکروژئودزی از سدها و سایر تاسیسات مهم هم اشاره می‌کند و می‌گوید: «تاکنون در سه سد بزرگ کشور این عملیات را که قسمتی از آن کلاسیک و قسمتی از آن به وسیله GPS سه یا دو فرکانسه انجام یافته، با دقت‌های بسیار بالا و به صورت تلفیقی به اتمام رسانیده است.»

### کارگاه آموزشی در ICOPMAS

مدیرعامل این شرکت می‌گوید: «همان‌طور که اشاره کردم قرار است این بار هم کارگاهی آموزشی به منظور آشنایی با آخرین پروژه‌مان برگزار کنیم.»



مدیرعامل شرکت ادامه می‌دهد: «در این نوآوری فوق العاده‌ی جدید، قابلیت دقت بر اساس تقاضاست (High Precision on Demand) و این قابلیت به این ترتیب است که مشتری می‌تواند پرنده‌ی معمولی ارزان را خریداری کند و به مدت یک ماه نیز آزمایشی و رایگان از قابلیت PPK/RTK نیز استفاده کند. بعد از آن اگر نیازمند به استفاده از این قابلیت برای حذف نقاط کنترل زمینی (GCP) باشد، تنها با یک هزینه مختصر می‌تواند پهپاد خود را به مدل PPK/RTK ارتقا داده و از دقت سه سانتیمتر مسطحاتی و پنج سانتیمتر ارتفاعی بدون نقاط کنترل زمینی بهره‌مند شود. البته این امکان که از ابتدا به صورت نامحدود خریداری شود نیز وجود دارد.»

او اضافه می‌کند: «در این دستگاه با یک بار شارژ باتری، eBee+ می‌تواند در ارتفاع ۱۲۲ متری و پیکسل ۲/۹ سانتیمتر، مساحتی برابر ۲۲۰ هکتار را پوشش دهد این سطح پوشش با یک باتری در ارتفاع بالا می‌تواند به ۴۰ کیلومتر مربع یا ۴۰۰۰ هکتار نیز برسد.»

تسلیمی معتقد است: «این پهپاد برای مشاوران و مهندسانی که مایل هستند بیشتر سطح پوشش را در روز داشته باشند کاملاً ایده‌آل است، چون قابلیت طراحی محدوده‌های متعدد را با تمام شدن باتری در هنگام ماموریت دارد، با فرود آن می‌توان باتری را تعویض کرد و پس از پرتاب، ماموریت طراحی شده ادامه یابد.»

به گفته او از دیگر امکانات آن می‌توان به قابلیت ایمپورت کردن مدل‌های ارتفاعی، به روز رسانی آنلاین گزارش‌های هواشناسی و جهت باد، تطبیق خودکار سه بعدی تنظیم ارتفاع پرواز بر اساس ارتفاع زمین و... اشاره کرد.

تسلیمی در پایان می‌گوید: «کمپانی SENSEFLY سوئیس که ما و شرکت همکار ما (نماینده در ایران) نمایندگی رسمی آن هستیم بالای ۸۰ درصد بازار پهپادها دنیا را در دست دارد.»



بابرگذاری جشنواره غذاهای دریایی:  
**عطر غذاهای دریایی**  
**در سازمان بنادر و دریانوردی پیچید**

مرضیه نوری نیارکی

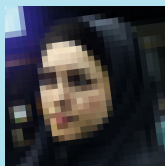




جمعه، نهم مهرماه است. طبقه همکف سازمان بنادر و دریانوردی آکنده از عطر و بوی غذاهای دریایی است. در وسط سالن طبقه همکف صندلی چیده‌اند و یک طرف هم میزهایی بارومیزی‌های سفید گذاشته‌اند. روی میزها خالی است اما بوی خوش ماهی، میگو و سبزی‌های معطر همه جا را پر کرده است. این جمعه انگار سازمان بنادر و دریانوردی تعطیل نیست، تعدادی از کارمندان آمده‌اند و خانواده‌هایشان را هم آورده‌اند. همه هم دست پر آمده‌اند با سبدهای پر از غذا و ظرف و ظروف زبیا. انگار آمده‌اند پیک نیک! امانه، پیک نیک نیست، مسئولان سازمان بنادر تصمیم گرفته‌اند که امسال در آخرین روز هفته دریانوردی، جشنواره غذاهای دریایی برپا کنند.

فرهنگ دریا و ایجاد نشاط و فضایی شاد برای کارکنان سازمان بنادر و خانواده‌هایشان در هفته دریانوردی می‌داند.

زهرا سندالی، کارشناس سازمان‌های تخصصی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی که عضو هیات اجرایی جشنواره غذاهای دریایی است، می‌گوید:



«این جشنواره صرفاً برای کارمندان سازمان و خانواده‌هایشان است. همان‌طوری هم که از اسم جشنواره پیداست شرکت کنندگان فقط مجاز هستند که غذاهای دریایی سرو کنند.»  
 به گفته او ۲۴ نفر برای شرکت در این مسابقه ثبت‌نام کرده‌اند و این مسابقه ۵ داور دارد که همه داوران هم از بانوان کارمند سازمان بنادر هستند: «سعی کردیم داورهایمان را از کسانی انتخاب کنیم که هنری در آشپزی دارند.»  
 او درباره چگونگی اطلاع‌رسانی به کارکنان درباره این جشنواره می‌گوید: «وقتی تصمیم بر آن شد که جشنواره غذاهای دریایی برگزار شود، این موضوع را از طریق انوماسیون اداری به اطلاع همه رساندیم. عنوان کردیم که

جشنواره بر عهده اوست، امیدوار است که در سال‌های آینده این جشنواره گسترش پیدا کند و همه ارگان‌های دریایی کشور چنین برنامه‌ای داشته باشند. او حتی به این فکر می‌کند که در سال آینده فستیوال غذاهای دریایی در یکی از پارک‌های بزرگ شهر تهران برگزار شود تا عموم مردم هم بتوانند در آن شرکت داشته باشند و فقط مختص کارکنان سازمان بنادر نباشد.

مرزبان از وقتی شرکت کنندگان آرام‌آرام به محل برگزاری مسابقه آمده‌اند در سالن حضور داشته و غذاها را دیده است: «شرکت کنندگان خیلی خوش سلیقه هستند و خیلی خوب غذاها را تزئین کرده‌اند.»

به گفته او سازمان بنادر و دریانوردی تصمیم گرفته است که به همه شرکت‌کنندگان در این جشنواره لوح تقدیری با امضای معاون امور دریایی تقدیم کند و جوایزی برای برندگان نیز در نظر گرفته شده است: «بر اساس امتیازها به ۵ نفر برگزیده در این جشنواره علاوه بر لوح تقدیر، جوایزی هم اهدا می‌شود. جایزه نفر اول، نیم‌سکه بهار آزادی، نفر دوم و سوم، ربع‌سکه بهار آزادی و نفر چهارم و پنجم مبلغ ۱۵۰ هزار تومان جایزه دریافت خواهند کرد.»  
 مرزبان هدف از برگزاری این جشنواره را اشاعه

محمد راستاد، معاون دریایی سازمان بنادر کسی است که ایده برگزاری این جشنواره را مطرح کرده است. او می‌گوید که هدف



اصلی از راه‌اندازی این جشنواره این بوده که خانواده‌ها در جشن هفته دریانوردی شرکت کنند و در آن سهیم باشند و فضای شاد و مفرحی برای کارکنان سازمان بنادر و خانواده‌های آن‌ها ایجاد شود. او امیدوار است که این جشنواره در سال‌های آینده هم تکرار شود و تعداد بیشتری از خانواده‌ها در آن مشارکت کنند هر چند که معتقد است امسال هم با توجه به این که اولین سال برگزاری جشنواره بوده، استقبال کارکنان خوب بوده است.

علی اکبر مرزبان، مدیرکل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی که مسئولیت اصلی برگزاری این



کارکنان یا همسرانشان می‌توانند در این جشنواره شرکت کنند. به عنوان اولین دوره برگزاری جشنواره غذایی فرصت شرکت را صرفاً به ۳۰ نفر اولی دادیم که سریعاً اقدام به ثبت‌نام کردند که در روز مسابقه ۲۴ نفر اعلام آمادگی کردند. شایان ذکر است که برای اولین بار با استقبال خوبی مواجه شدیم. به گفته‌های سندالی، قرار بر این شد که تا روز مسابقه کسی اعلام نکند که قرار است چه غذایی بپزد و همچنین هیچ‌کس در مورد این که داورها چه کسانی هستند، اطلاعاتی نداشته باشد.

او می‌گوید: «هدف از برگزاری این جشنواره بیشتر گردهمایی کارکنان و خانواده‌ها در یک جمع صمیمانه با ارایه غذاهای دریایی بوده است تا با هم در جشن روز دریانوردی سهیم باشیم.»

## داوران جشنواره

این جشنواره پنج داور دارد که همه‌شان از کارمندان سازمان بنادر و دریانوردی هستند. وقتی شرکت کنندگان در لابی طبقه اول سازمان در حال گرم کردن و تزئین غذاها هستند تا آن‌ها را روی میزهایی با رویمیزی سفید بچینند، داوران در یکی از اتاق‌های طبقه اول در قرنطینه‌اند و اجازه ندارند از اتاق خارج شوند. در واقع این راهکاری است برای این که هیچ ارتباطی بین داوران و شرکت کنندگان وجود نداشته باشد تا به اصطلاح تقلبی صورت نگیرد.

درست نکرده باشم اما غذاهای دریایی به سبک جنوبی زیاد خورده‌ام.» امیری می‌گوید غذای دریایی مورد علاقه‌اش میگو است و معتقد است خوراک میگو را به خوبی درست می‌کند.

داور بعدی، شیرین تیماره، یکی از کارمندان حوزه مدیرعامل سازمان بنادر است. او می‌گوید، «همکاران سازمان قبلاً دست‌پخت‌آورا چشیده‌اند و پسندیده بودند و به همین دلیل آقای مرزبان به او پیشنهاد کرده که یکی از داوران این جشنواره باشد. تیماره می‌گوید: «در پخت غذاهای دریایی تخصص دارم. هر جایی هم غذایی بخورم خیلی خوب می‌توانم طعم‌ها و مزه‌ها را از هم تفکیک کنم و بگویم چه چیزی در غذا استفاده شده است. حس چشایی خوبی دارم.»

او ادامه می‌دهد که سبزی پلو یا ماهی را خیلی خوب می‌پزد و از نظرش شیر ماهی در کنار سبزی پلو خیلی لذیذ می‌شود: «شیر ماهی خیلی بوی زهم ندارد و خوب می‌شود آن را مزه‌دار کرد. البته مزه و طعم کلاسیکه‌ای است، من شیر ماهی دوست دارم ممکن است کس دیگری این ماهی را دوست نداشته باشد. بعضی‌ها ماهی حلوا را ترجیح می‌دهند اما من غذای شیر ماهی را خیلی خوب درست می‌کنم.»

اشرف اخوان، کارشناس مسئول برنامه‌ریزی سازمان بنادر یکی دیگر از داوران است. او هم می‌گوید که همکاران دیگرش پیشنهاد داده‌اند که او داور شود. اخوان می‌گوید که تخصص خاصی در پخت غذاهای دریایی ندارد اما به هر حال هر روز آشپزی می‌کند و غذاهای دریایی هم می‌پزد: «ماهی و میگو خیلی دوست دارم و میگو سوخاری را خیلی خوب درست می‌کنم.»

مهناز شاملو، کارشناس سواحل و بنادر سازمان بنادر، داور چهارم است. او را هم همکارانش کاندید داور کرده‌اند:

«علاقه زیادی به غذاهای دریایی دارم و اکثر مواقع که برای نظارت به ماوریت می‌روم، غذاهای دریایی می‌خورم. البته خودم هم ماهی حلوا یا سرخ‌شده و میگو پلورا خیلی خوب درست می‌کنم.»

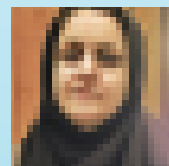
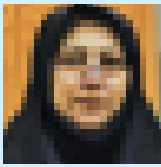
آخرین داور هم فرزانه سهرابی، کارشناس مسئول تحقیق و توسعه مرکز مطالعات سازمان بنادر است. او می‌گوید که ۳۰ سال است ازدواج کرده و در همه این سال‌ها آشپزی کرده و در غذا پختن تبحر دارد. سهرابی هشت سال هم در جنوب زندگی کرده و با پخت غذاهای دریایی هم کاملاً آشناست: «در سال‌هایی که در جنوب زندگی کردم، پختن همه غذاهای دریایی را یاد گرفتم. البته در آن مدت خیلی هم مهمانی می‌رفتیم و خیلی هم از غذاهای دریایی استفاده می‌کردیم. حدود ۱۸ سال است که دوباره به تهران برگشتیم اما عادت پختن و خوردن غذاهای دریایی به سبک جنوبی را هنوز هم فراموش نکرده‌ایم. من هر پنج‌شنبه و جمعه بدون استثنا برای خانواده‌ام غذاهای دریایی می‌پزم و آن‌ها هم خیلی دوست دارند.»

سهرابی می‌گوید که میگو پلورا خیلی خوب می‌پزد و ماهی صبور را که نوعی ماهی جنوبی است خیلی دوست دارد و خیلی هم خوب درست می‌کند.

## شرکت کنندگان مسابقه

اقدمس مؤمنی، شرکت‌کننده شماره ۱۳، مسئول دفتر معاونت توسعه منابع انسانی است. او وقتی شنیده است که جشنواره غذاهای دریایی قرار است برگزار شود، تصمیم گرفته در مسابقه شرکت کند. وقتی از او می‌پرسیم تبحر خاصی در درست کردن غذاهای دریایی دارید، می‌گوید: «نمی‌توانم بگویم که تبحر خاصی دارم اما معتقدم که سلیقه خیلی مهم است. من سعی کردم در درست کردن و تزئین غذاها هم خوش سلیقه‌گی کنم. یک مجموعه کامل تدارک دیدم. غذای اصلی‌ام ماهی شکم پر است که سعی کردم به زیبایی تزئینش کنم. البته میگو، رول ماهی، دسر و چیزهای دیگری هم در کنار غذای اصلی‌ام درست کردم و همه را هم به خوبی تزئین کردم.»

می‌پرسیم ماهی شکم‌پر را چطور درست کردید؟ می‌گوید: «ماهی سالمون خریدم، شستم و تمیزش کردم، توی شکم‌ش را خالی کردم، گشنیز، شنبلیله، زرشک، گردو و مواد دیگری را در روغن کم، تفت دارم و داخل شکم ماهی را با آن‌ها پر کردم، بعد ماهی را لای فویل پیچیدم و گذاشتم توی فر که بپزد، بعد هم تزئینش کردم.»





۱۳



اقدس مؤمنی



او از غذاهایی که برای جشنواره آماده کرده، رضایت کامل دارد و معتقد است که همه چیز خوب است: «برای اولین بار است که ماهی شکم پر درست می‌کنم اما خیلی خوشمزه شده و مزه اش عالی است و خیلی هم خوشگل شده است.» خوشحال است و می‌خندد. از او می‌پرسم فکر می‌کنید برنده بشوید، می‌گوید: «خیلی امیدوارم.»

منیژه پازدار، شرکت کننده شماره ۲۴، همسر یکی از کارمندان سازمان بنادر است. او می‌گوید: «من خودم جنوبی هستم ماهی‌هایی که در جنوب بود را این جا پیدا نکردم، ماهی شیر بزرگ می‌خواستم برای قلیه ماهی، هر چه گشتم نبود، مجبور شدم ماهی شکم پر درست کنم.»

۲۴



منیژه پازدار



این شرکت کننده برخلاف شرکت کننده قبلی که همه اش می‌خندید، ناراحت است. ظرف ماهی شکم پرش را هم در دستش گرفته است. می‌پرسم چه شده، چرا ناراحتید، می‌گوید: «کلی زحمت کشیدم و ماهی شکم پر درست کردم توی خونه همه چیز خیلی خوب بود، ماهی هم خیلی خوب شده بود، تزئینش هم عالی بود اما حالا که آورده امش این جا می‌بینم که ماهی آب انداخته و سس ماهی با آب قاطی شده و تزئینش خراب شده است.»

می‌پرسم، چه نوع ماهی استفاده کردید؟ می‌گوید: «ماهی آزاد.» می‌گویم فکر می‌کنی برنده بشوی، ناراحت است اما می‌خندد و با تردید می‌گوید: «نمی‌دانم» می‌خواهم دلداریش بدهم، می‌گویم تزئیناتش خراب شده اما به نظر می‌رسد که طعمش خیلی خوب باشد، حالا کمی مطمئن تر جواب می‌دهد: «طعمش خوب است. برای این که خوش طعم شود، از رب انار استفاده کردم. برای تزئینش هم

نگاهی به ماهی اش می‌کند. می‌پرسم توی شکم ماهی را با چه موادی پر کردید؟ می‌گوید: «مغز گردو، کشمش، گلپر و رب انار را با چهار نوع سبزی یعنی جعفری، گشنیز، تره و نعنا قاطی کردم و گذاشتم توی شکم ماهی و بعد شکمش را دوختم و توی فر گذاشتم، اما حیف...»

مخلوطی از آب انار و زعفران رویش ریخته بودم که رنگش قرمز شود که مثلاً خون ماهی است، می‌خواستم یک تور هم رویش بیندازم اما...» مکثی می‌کند و می‌گوید: «تزئیناتم به هم ریخت.» همین طور سینی به دست ایستاده و هر جمله‌ای هم که می‌گوید، با افسوس

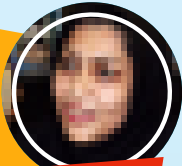


ساره مینایی

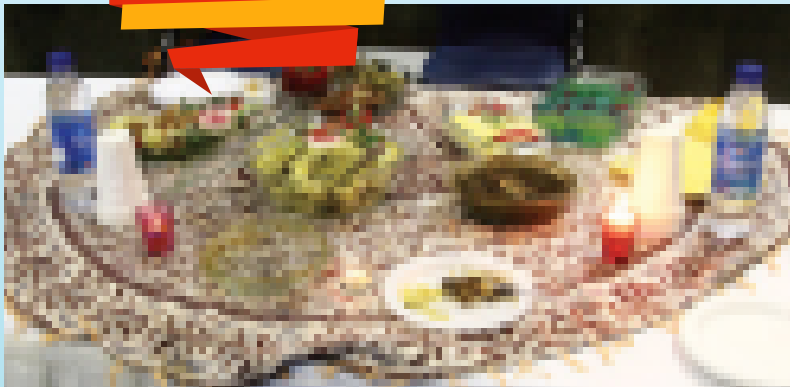


ساره مینایی، شرکت کننده شماره ۱، کارمند بخش بازرسی سازمان بنادر است. می پرسم: چه شد تصمیم گرفتید در این مسابقه شرکت کنید؟ می گوید: «اعتماد به نفس». می پرسم غذاهای دریایی را خوب درست می کنی؟ می گوید: «نمی دانم اما غذا درست کردن را خیلی دوست دارم». چی درست کردید؟ ماهی سالمون سوخاری. ماهی را از شب قبل با یک سری مواد توی شیر خواباندم، بعد در گردو و بادام غلتاندم و رویش روغن ریختم و گذاشتم توی فر کبابی شود. با ماهی سالمون دودی، بلوچیز و کنجد سفید و سیاه، رولت ماهی هم درست کردم. کوکتل میگو هم پختم. توی کوکتل میگو، فلفل دلمه‌ای، جوانه گندم، پیازچه، آو کادو و پیاز قرمز استفاده کردم. می پرسم: فکر می کنی برنده شوی؟ می گوید: «ان شاء الله»

۱۴



سعیده رضوانی فر



سعیده رضوانی فر، شرکت کننده شماره ۱۴، کارمند اداره ثبت کشتی‌ها است. او می گوید: «خانواده ما غذای دریایی کم مصرف می کنند همین هم انگیزه‌ای شد که برای تشویق خانواده به خوردن غذاهای دریایی در این جشنواره شرکت کنم، تا شاید این غذاها هم به سبب غذایی ما اضافه شود.» رضوانی فر برای اولین بار است که به طور جدی غذای دریایی پخته است: «من فقط تصمیم داشتم سبزی پلو با میگو و قلیه ماهی درست کنم اما کمی از مواد اضافه آمد و بقیه‌اش را هم اسنک درست کردم چون بچه‌ها اسنک خیلی دوست دارند.» می پرسم غذاهایتان خوشمزه شده؟ می گوید: «من که دوست داشتم، نظر بچه‌ها هم مثبت بود حالا باید ببینم داورها چه می گویند.» می پرسم: فکر می کنید برنده شوید؟ می گوید: «هر چه خدا بخواهد.»

۱۶



فاطمه صفا



فاطمه صفا، شرکت کننده شماره ۱۶ همسر یکی از کارمندان دایره امتحانات سازمان بنادر است. او خودش هم کارمند است و به همین دلیل فرصت زیادی برای پخت و پز نداشته و ماهی شکم پرا برای شرکت در جشنواره انتخاب کرده است: «شکم ماهی را با سبزی‌های محلی، گردو، ادویه و چیزهای خاص دیگری پر کردم و پختمش، حالا باید دید طعمش را می پسندند یا نه.» می پرسم: با چه چیزهای دیگری، می گوید: «این را که نمی توانم بگویم، جزوفوت و فن کار است.» می خندد! می پرسم فکر می کنید برنده شوید؟ می خندد و می گوید: «اعتماد به نفسم بالاست، فکر می کنم من هم بین برندگان اول تا پنجم معرفی شوم.» سحر کاندی، شماره ۱۲، همسر یکی از کارمندان بخش آموزش سازمان بنادر است. او برای شرکت در مسابقه پیراشکی میگو درست کرده است: «پیراشکی میگو درست کردم چون همیشه همسرم از این غذا تعریف می کرد و می گفت خیلی خوب می پزی. من هم فکر کردم حالا که جشنواره غذاهای دریایی است، این غذا را بپزم.» از او درباره نحوه درست کردن پیراشکی میگو سؤال



۱۲



سحر کاندی



می کنم، می گوید این پیراشکی از میگو، پیاز، سیب زمینی نگینی و یک مقدار بسیار کمی رب گوجه فرنگی تهیه شده است.

هنوز مصاحبه هایم تمام نشده است که صدایی از بلندگو پخش می شود، مرزبان از شرکت کننده ها می خواهد که هر چه زودتر تزئین و چیدمان غذاهايشان را تمام کنند و از میزها فاصله بگیرند و به ته سالن بروند. چون داورها می خواهند ببینند و کارشان را شروع کنند.

او توضیح می دهد که هر کدام از داورها می توانند به شرکت کنندگان ۱۰۰ امتیاز بدهند که این امتیازدهی بر اساس طعم و مزه غذا، مقدار ادویه ای که به کار بردند، نوع ادویه، کیفیت غذا و تزئین و آرایه غذاها به شرکت کنندگان داده می شود که با توجه به این که پنج داور وجود دارد هر شرکت کننده ای حداکثر ۵۰۰ امتیاز از داورها می تواند دریافت کند که پنج نفر اولی که بیشترین امتیازها را به دست بیاورند، به عنوان برنده مسابقه انتخاب می شوند.

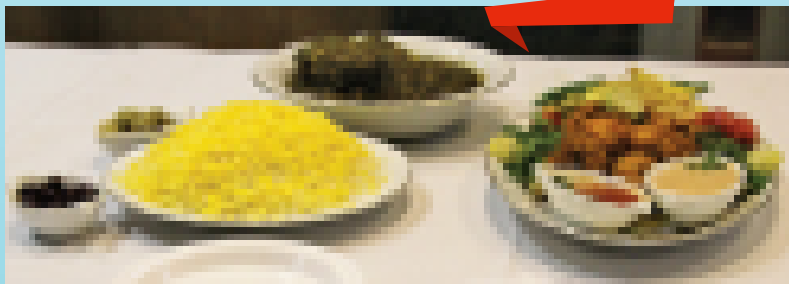
مرزبان پشت بلندگو می گوید: «شاید در بین شرکت کنندگان آشپزهای حرفه ای داشته باشیم اما داورها آماتور هستند. ما نخواستیم داورهای حرفه ای بیاوریم تا جمع دوستانه و خودمانی باشد.»

وقت چیدن غذاها روی میز تمام شده و شرکت کننده ها را از میزها دور می کنند و به آن ها می گویند به ته سالن بروند تا هیچ ارتباطی بین آن ها و داورها وجود نداشته باشد. حالا داورها مشغول چشیدن و تست کردن غذاها هستند. من هم به آخر سالن می روم تا با بقیه شرکت کننده ها مصاحبه کنم.

۸



زیبا قاسمی



زیبا قاسمی، شرکت کننده شماره ۸، همسر یکی از کارمندان بخش امور دریایی است. او برای جشنواره، قلیه ماهی، میگوی سوخاری و پفکی درست کرده است: «برای قلیه ماهی، گشنیز و شنبلیله را با هم سرخ می کنیم بعد سیر و پیاز را هم در روغن سرخ می کنیم و بعد تمبر هندی را آب می کنیم و اضافه می کنیم و ادویه می زنیم، قلیه ماهی را معمولاً خیلی تند درست می کنند اما من خیلی طعمش را تند نکردم.»

میگور هم اول تمیز کردم، بعد توی پیاز، آب لیمو و فلفل سیاه، سه یا چهار ساعت خواباندم و بعد داخل

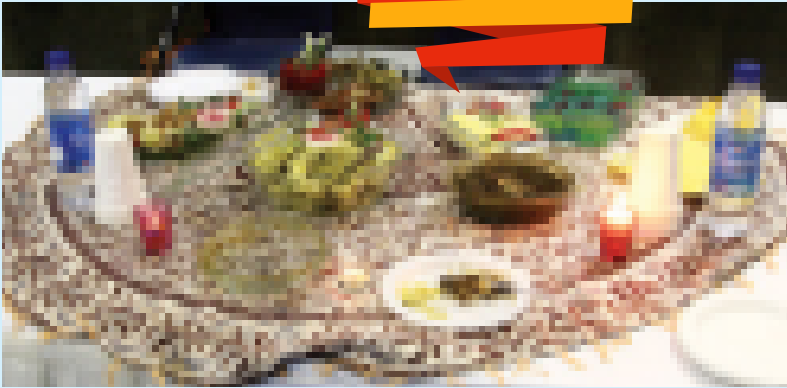
موادی که شامل تخم مرغ، زعفران و نمک و آرد بود غلتاندم و سرخ کردم؛ و برای درست کردن میگوی سوخاری، همین میگوها را در آرد سوخاری غلتانم و بعد سرخ کردم. از او می پرسم فکر می کنی غذاهايت با کیفیت شده است، می گوید: «بچه ها که خیلی دوست داشتند.»

از او می پرسم، فکر می کنی برنده شوی؟ می گوید: «قلیه ماهی را خیلی خوب می پزم و خانواده هم خیلی دوست دارند حالا دیگر نمی دانم، چه بشود!» او از این که نتوانسته قلیه ماهی اش را خوب گرم کند شکایت دارد و می گوید: «از یک طرف ما کروویوها کوچک است و ظرف غذا داخلش جانی شود از طرف

## ۱۸



بهاره میرمشهوری



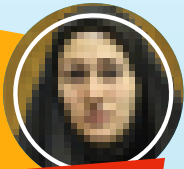
دیگر چند بار هم برق قطع شده گمانم فیوز می‌پرد. «  
بهاره میرمشهوری، شرکت کننده شماره ۱۸، همسر کارمند بخش آموزش سازمان بنادر است. او می‌گوید: «با توجه به این که پخت ماهی بسیار متنوع است، شرکت در این مسابقه خیلی ریسک داشت. کسی که شمالی باشد احتمالاً ماهی شمالی و طرز پخت شمالی را می‌پسندد و اگر کسی جنوبی باشد، ماهی جنوبی و طرز پخت جنوبی، ولی من دلم را به دریا زدم و در این مسابقه شرکت کردم.»

می‌پرسم حالا چی درست کردید؟ می‌گوید: «ماهی سالمون را با یادام زمینی و چند طعم دهنده دیگر درست کردم.» می‌گویم، آن طعم دهنده‌های دیگر چه بودند، می‌خندد و می‌گوید: «وقتی برنده شدم بیاتاً بگویم.» می‌پرسم فکر می‌کنید برنده شوید، می‌گوید: «نمی‌دانم ولی از خودم راضی‌ام.»

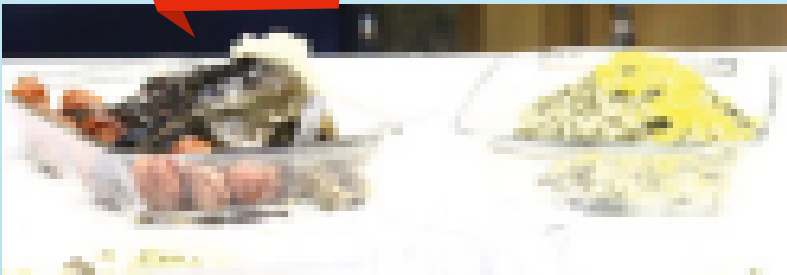
**سمانه رستمی**، شرکت کننده شماره ۲، کارمند بخش بیمه سازمان بنادر است. او برای مسابقه سبزی پلو با ماهی شکم پر درست کرده است. او اولین بار است که خودش ماهی شکم پر درست کرده تا پیش از مسابقه فقط ماهی‌های شکم پر دست پخت مادر شوهرش را خورده بوده ولی این مسابقه انگیزه‌ای شده است تا طرز تهیه این غذا را یاد بگیرد.

وقتی از او می‌پرسم که فکر می‌کنید برنده شوید یا نه؟ می‌گوید: «نمی‌دانم! شاید برنده شوم!»

## ۲



سمانه رستمی



**معصومه احسانیان**، شرکت کننده شماره ۳، کارمند بخش تعاونی سازمان بنادر است. او برای این جشنواره، پیراشکی ماهی، سالاد میگو و یک غذای دیگر با قارچ و تن ماهی پخته است؛ اما وقتی به مسابقه می‌رسد که میزها چیده شده‌اند و داوران در حال چشیدن غذاها هستند به همین دلیل اول نمی‌خواستند غذایش را قبول کنند اما بعداً تصمیم گرفتند که بپذیرند. وقتی از او می‌پرسم که چرا دیر رسیدید؟ می‌گوید: «توی ترافیک گیر کرده بودیم.»

می‌پرسم پیراشکی ماهی را چگونه درست کردید؟ می‌گوید: «ماهی سفید و چند مدل سبزی محلی مازندرانی را توی خمیر پیراشکی گذاشتم و سرخ کردم.»

می‌پرسم امید دارید که برنده شوید؟ می‌گوید: «چرا که نه»

می‌پرسم وقت نکردید غذایتان را گرم کنید، حالا طعمش بد نشود؟ می‌گوید: «خدا را شکر خیلی گرم کردنی نبودند.»

**مریم رستمی**، شرکت کننده شماره ۴، کارمند بخش اداره کل برون سپاری سازمان بنادر است. او هم برای مسابقه ماهی شکم پر درست کرده به همراه میگو و ماهی سالمون. می‌پرسم فکر می‌کنید، برنده می‌شوید، می‌خندد و می‌گوید: «باید برنده شوم.»

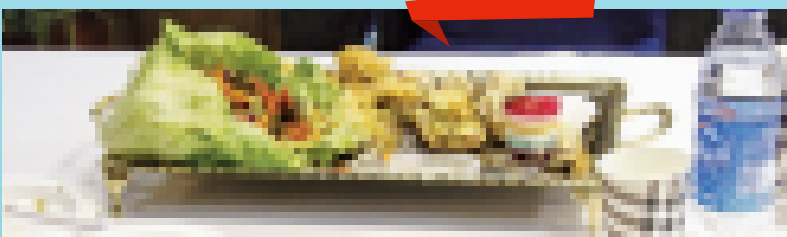
می‌پرسم فکر می‌کنید کدام غذایتان برنده شود؟ می‌گوید: «مزه همه‌شان خوب است اما تزئین و دیزاین میگو قشنگ‌تر شده است.»

می‌پرسم، میگو را چگونه درست کردید؟ می‌گوید: «میگو را در موادی مانند سیر، روغن زیتون و ادویه‌جات مخصوص که طعم دارش کند، خواباندم»

## ۳



معصومه احسانیان



بعد میگو را گذاشتم وسط و ماهی سالمون را با سیخ چوبی دورش پیچیدم و بعد سرخش کردم. او درباره موادی که برای پخت ماهی شکم پر استفاده کرده، می گوید: «من شمالی هستم و سبزی هایی که در پخت ماهی شکم پر استفاده کردم همه اش برای سبزی های شمال است. این سبزی ها را با گردو، سیر، آلو و رب گوجه سبز تفت دادم و شکم ماهی را پر کردم و بعد ماهی را توی ماکروویو گذاشتم.»

رستمی معتقد است که در پخت این غذاهای دریایی تخصص دارد چون از بچگی این غذاها را خورده و وقتی بزرگ تر شده خودش بارها آن ها را درست کرده است.

این شرکت کننده هم نتوانسته است غذایش را گرم کند چون ظرفی که غذایش را در آن ها گذاشته بوده از ماکروویو بزرگ تر بوده اند.

تکتیم آزادی، شرکت کننده شماره ۹، همسر کارمند بخش تاسیسات است. او از همه شرکت کننده ها دیرتر می رسد اما غذایش را قبول می کنند. از او می پرسیم چرا این قدر دیر کردید، می گوید: «من و همسرم فکر کرده بودیم که باید در حضور داوران غذا درست کنیم به خاطر همین نه خرید کرده بودیم و نه چیزی پخته بودیم تا این که با سازمان تماس گرفتیم و متوجه شدیم که باید غذا را در خانه درست کنیم و بیاوریم. برای همین در زمانی حدود دو ساعت و نیم هم ماهی خریدیم، هم پختیم و آماده کردیم و به خاطر همین هم دیر رسیدیم.»

می پرسیم حالا چی درست کردید؟ می گوید: «من شمالی هستم و ماهی شکم پر درست کرده ام.»

او توضیح می دهد که از بازار، ماهی سالمون و نروژی خریداری کرده اند. آن ها را تمیز کرده و فلس هایش را گرفته اند و به خوبی شسته اند. بعد هم نمک، فلفل، زردچوبه و پودر سیر به آن اضافه کرده اند. برای داخل شکمش هم پیاز و سیر را ریز رنده کرده اند و سبزی های معطری مانند گشنیز و جعفری را با سیر رنده شده و انار دون، زنجبیل تازه، گردوی خرد شده، کنجد و رب انار مخلوط کرده و ورز داده اند و بعد آن ها را توی شکم ماهی ها گذاشته اند. ماهی سالمون را توی ماهیتابه سخ کرده اند و ماهی نروژی را توی فر گذاشته اند. آخرش روی ماهی ها پودر سوخاری و زعفران ریخته اند تا رنگش خوب شود. تزئینش را هم در حد دو دقیقه انجام داده اند.

از او می پرسیم به نظرت غذایی که پختید، خوشمزه شده است؟ می گوید: «باور می کنی وقت نکردم حتی بچشم؟ اما تقریباً مطمئنم که خوب شده، همیشه خوشمزه درست می کنم.»

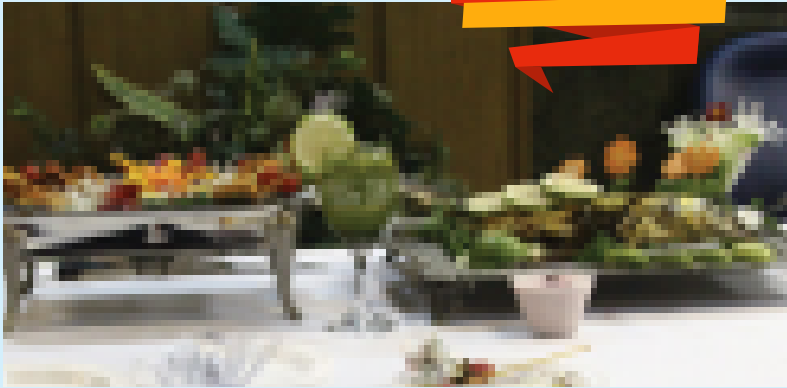
از او می پرسیم تخصص خاصی در درست کردن غذاهای دریایی دارد؟ می گوید: «خب من اهل فریدنکنار هستم و ماهی های شکم پر این منطقه خیلی معروف است برای همین امیدوارم که خوب شده باشد.»

رزیتا گلناریان، شرکت کننده شماره ۵، همسر کارمند بخش آموزش سازمان بنادر است. او به پیشنهاد همسرش در این جشنواره شرکت کرده است. می گوید که تخصص خاصی در درست کردن

۴



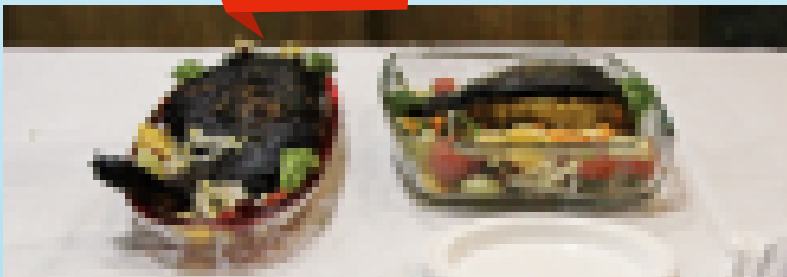
مریم رستمی



۹



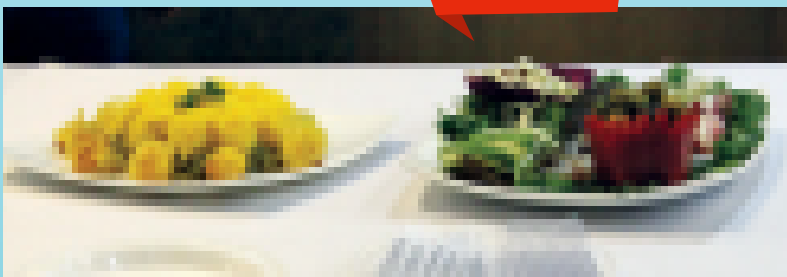
تکتیم آزادی



۵



رزیتا گلناریان





ماهی ندارد اما آشنیزی کردن را خیلی دوست دارد. او هم ماهی شکم پر درست کرده است و قصد داشته ماهی جنوبی برای تهیه ماهی شکم پر تهیه کند اما چون ماهی جنوبی پیدا نکرده مجبور شده از ماهی قزل‌الاستفاده کند.

او دربارہ این که چه طور این غذا را درست کرده است، می‌گوید: «اول پیازداغ درست کردم، بعد سیر و سبزی‌ها و ادویه را به آن‌ها اضافه کردم. ادویه‌ام کاری خورشنی و لیمو فلفی بود بعد هم تمبره‌ندی را آب کردم و اضافه کردم و یک قاشق هم رب گوجه به آن اضافه کردم. ماهی‌ام را هم که قبلا بانمک و ادویه تندوری مزه دار کرده بودم. مواد داخل شکم ماهی را توی آن گذاشتم و ماهی را توی فر قرار دادم تا بپزد، بعد پلوها را درست کردم. هم پلو ساده و هم شویدپلو.»

می‌پرسم، فکر می‌کنید، برنده شوید؟ می‌گوید: «ان شاء الله هر چند که بیشتر از برنده شدن برای من مهم است که غذا به نظر داوران خوشمزه باشد.»

## برندگان جشنواره

باوجود این که ۲۴ نفر برای شرکت در این جشنواره ثبت‌نام کرده بودند اما ۱۵ نفر غذا درست کرده‌اند و در روز مسابقه حاضر شدند. حالا از این ۱۵ نفر، پنج نفر انتخاب می‌شوند و جایزه دریافت می‌کنند. بعد از این که همه داورها، غذاهای شرکت‌کنندگان را چشیده‌اند و به آن امتیاز دادند، مجموع امتیازهای هر فردی با هم جمع و بعد تقسیم بر پنج می‌شود به طوری که بیشترین امتیازی که شرکت‌کنندگان می‌توانند دریافت کنند ۱۰۰ باشد.

حالا داورها غذاها را امتحان کرده‌اند، امتیازهایشان را داده‌اند و مجموع امتیاز هر فردی مشخص شده است. مرزبان بلندگوار دست گرفته تا نتایج را اعلام کند: «بیشترین امتیازی که داورها به شرکت‌کنندگان داده‌اند، ۸۷ است. چه کسانی فکر می‌کنند این امتیاز را به دست آورده؟ چه کسانی فکر می‌کنند نفر اول شده‌اند؟»

شرکت‌کننده شماره ۴ اولین کسی است که می‌گوید من، بعد شرکت‌کننده شماره ۱۳ و سپس شرکت‌کننده شماره ۱۴ و کنش نشان می‌دهد. مرزبان می‌گوید، یکی از این سه شرکت‌کننده واقعا نفر اول شده است: «شرکت‌کننده شماره ۱۳، (اقدس

مومنی) نفر اول است، «همه تشویقش می‌کنند. حالا نوبت آن است که برنده نفر دوم معرفی شود. مرزبان می‌گوید که امتیاز نفر دوم ۷۴ بوده و دوباره از شرکت‌کننده‌ها می‌خواهد که بگویند که کدام شان نفر دوم شده‌اند. باز هم شماره ۳ می‌گوید من، دوباره شماره ۱۴ دستش را بالا می‌برد و البته شماره ۱۲ هم این بار فکر می‌کند که ممکن است نفر دومی از آن او شده باشد. اما این بار هیچ کدام از کسانی که خود را کاندید نفر دومی می‌دانند، برنده نیستند. شرکت‌کننده شماره ۴، (مریم رستمی) دومین برنده است.

امتیاز نفر سوم هم اعلام می‌شود، ۶۸. اما دیگر مرزبان از شرکت‌کننده‌ها نمی‌خواهد که بگویند کدامشان نفر سوم است و خودش اعلام می‌کند شماره ۱۲ (سحر کاندی نژاد) برنده نفر سوم است. بعد هم به سرعت امتیاز نفر چهارم را اعلام می‌کند و می‌گوید که نفر چهارم ۶۴ امتیاز به دست آورده و شماره ۳ (معصومه احسانیان) برنده چهارم است. بعد هم عدد ۶۳ به عنوان امتیاز نفر پنجم اعلام می‌شود و شماره ۵ (رزیتا گلناریان) به عنوان پنجمین برنده.

## این جشنواره سورپرایز هم داشت!

حالا وقت جایزه دادن رسیده است. جایزه‌های نفر اول، دوم و سوم را به آن‌ها تقدیم می‌کنند. اما قبل از این که جایزه نفر چهارم و پنجم هم به آن‌ها داده شود، مرزبان به شرکت‌کننده‌ها می‌گوید برایتان سورپرایز داریم: «برنده چهارم و پنجم قرار بود که ۱۵۰ هزار تومان به عنوان جایزه دریافت کنند اما این مبلغ به ۲۰۰ هزار تومان افزایش پیدا کرده است.» همه تشویق می‌کنند. دوباره صدایی از بلندگو می‌آید و همه ساکت می‌شوند: «قرار بود به بقیه شرکت‌کننده‌ها فقط لوح تقدیر اهدا شود اما تصمیم گرفتیم که به همه شرکت‌کننده به پاس زحماتی که کشیده‌اند، مبلغ ۱۰۰ هزار تومان جایزه بدهیم.» باز هم صدای تشویق حاضران به گوش می‌رسد.

## آشنیزی فقط کار خانم‌هاست!؟

مسابقه تمام شده، برنده‌ها هم مشخص شدند و جایزه‌هایشان را هم گرفتند اما سؤالی در ذهنم است که پاسخی برایش ندارم، چرا همه شرکت‌کننده‌ها زن بودند!؟



نام و نام خانوادگی	نام و نام خانوادگی
زیبا قمی	اقدس مومنی
تکتم آزادی	معصومه احسانیان
رقیه قهرمانی	مهشید نوروزی
متیژه پازدار	مریم رستمی
سمیه مهدلو	سعیده رضوانی فر
زهرا مهرپور	ساره مینایی
کبری قاجار	سمانه رستمی
معصومه نجفی	سحر کاندی نژاد
آزاده دبستانی	معصومه گوثرمدار
رویا عمیدی	بهاره میرمشهوری
پروانه مقیمی	فاطمه صفا
طاهره پورمهدی	رزیتا گلناریان



## پنج هزار ساله قلندری دریایی

### اطلس تاریخ بنادر دریانوردی ایران

## معرفی اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران

اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران، پژوهشی فراگیر، کرونولوژیک و بین‌رشته‌ای با بهره‌گیری از مجموعه‌های غنی و متنوع از منابع کهن، نقشه‌های تاریخی، اسناد و مدارک آرشیوی در مراکز دانشگاهی و آرشیوهای داخلی و خارجی و باهدف معرفی و شناسایی کلیه توانمندی‌های دریایی ایران در طول تاریخ و همچنین آمایش تاریخی بنادر و جزایر ایران و معرفی سهم ایرانیان در تولید و توسعه دانش دریایی و فنون دریانوردی در دوازده فصل توسط سازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه تهران به انجام رسیده است. با ارزش‌ترین ویژگی‌های منحصر این اثر به شرح زیر است:

- برای نخستین بار در ایران، مسائل مربوط به بنادر و دریانوردی در دوحوزه دریایی شمال و جنوب در یک اثر مستقل و با رویکرد ملی و فراگیر مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته است.
- در این پژوهش از تاریخ بنادر و دریانوردی از سه هزار سال قبل از میلاد مسیح تا سال ۲۰۱۲ میلادی مورد بررسی قرار گرفته است.
- برای نخستین بار در این اثر بالغ بر شش هزار سند و مدرک و شواهد تاریخی مرتبط با بنادر و دریانوردی ایران از آرشیوهای معتبر داخلی و خارجی از جمله آرشیوهای روسیه و چین و بریتانیا و هلند و پرتغال مورد استفاده قرار گرفته و معرفی می‌شود.
- برای نخستین بار در تحقیقات داخلی و خارجی، موضوع بنادر و دریانوردی با بهره‌گیری از یک «نظریه بومی» و در یک بررسی کرونولوژیک مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

گیرد.

- برای نخستین بار در ایران موضوع «بنادر و دریانوردی» در یکصد سال اخیر با بهره‌گیری از اسناد آرشیوی داخلی و خارجی معرفی و دوره‌بندی و مهم‌ترین ویژگی‌های اجتماعی آن شناسایی شده و راهکارهایی برای توسعه آینده بنادر بر اساس نظریه «دالان‌های طبیعی زاگرس» ارائه شده است.
- برای نخستین بار تحولات دریای خزر و خلیج فارس و دریای عمان در سه دایره «تحولات داخلی»، «تحولات منطقه‌ای» و «تحولات جهانی» تحلیل و ارزیابی شده است.
- فنون دریایی بومی و دانش بومی دریانوردی در این تحقیق به‌طور کامل شناسایی و معرفی و زمینه لازم برای «ثبت جهانی میراث معنوی دریانوردی ایران» فراهم آمده است.
- مساله تداوم تاریخی حاکمیت ملی ایران بر جزایر خلیج فارس بر اساس یک‌روند کرونولوژیک تاریخی مورد بررسی قرار گرفته و اسناد و مدارک تاریخی «تداوم حاکمیت ایران بر جزایر خلیج فارس» از آرشیوهای داخلی و خارجی معرفی و شناسایی شده و در این تحقیق بکار گرفته شده است.
- برای نخستین بار هم‌زمان با بررسی روند تحولات تاریخی بنادر و جزایر ایرانی، آبادی‌ها و شهرهای «پس کرانه‌ای» و «جابه‌جایی مسیرها و ایستگاه‌های پس کرانه‌ای» و تأثیر جابه‌جایی مسیرها بر رونق و یا افول شهرهای پس کرانه‌ای در این تحقیق در یک‌روند تاریخی چند هزار ساله مورد بررسی و ارزیابی

قرار گرفته است.

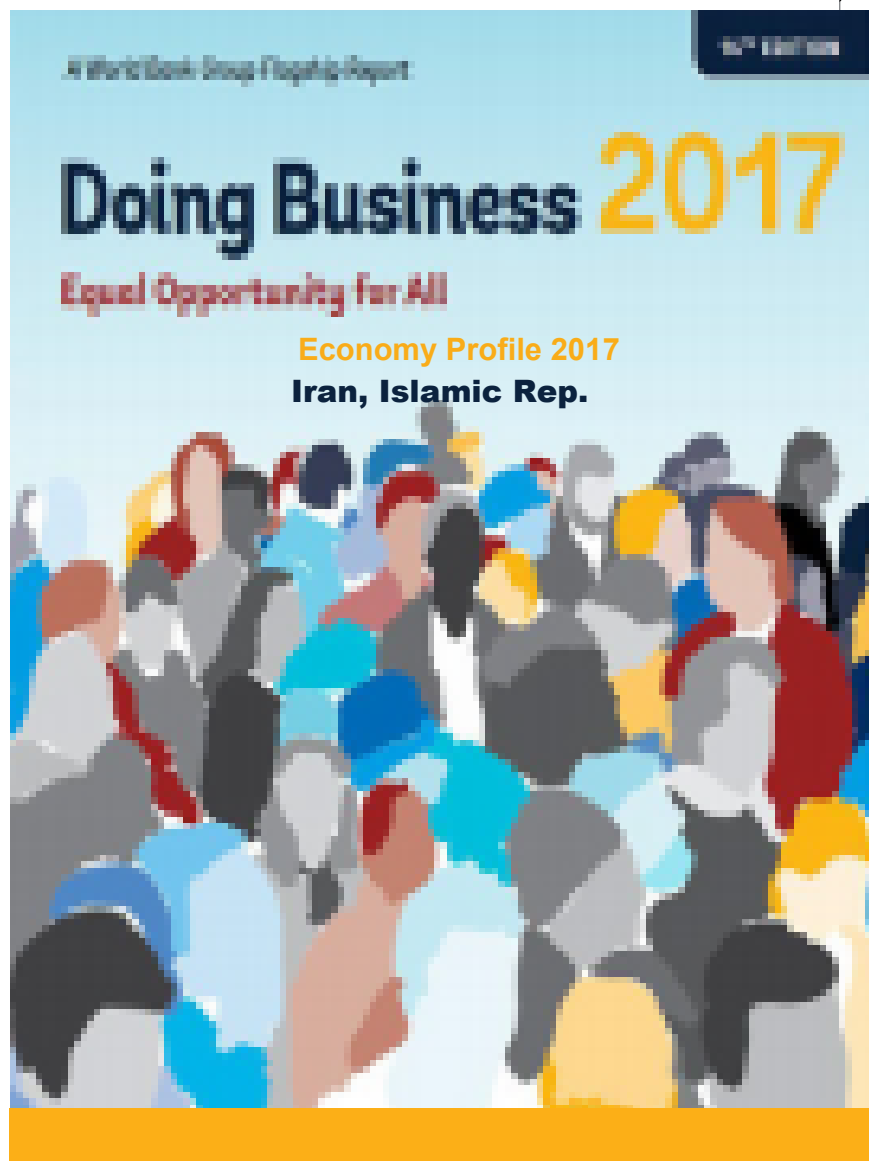
- برای نخستین بار، بنادر و جزایر خلیج فارس در این تحقیق بر اساس «وحدت جغرافیایی و تاریخی» به پنج منطقه «خوزستان»، «بوشهر»، «سواحل مروارید»، «سواحل باستانی هرموز» و «مکران» تقسیم‌بندی شده است.
- برای نخستین بار به‌ظهور و کارکرد بنادر دریای مازندران و تأثیر آن بر تحولات اقتصادی و اجتماعی کرانه‌های خزر و نیز پس کرانه‌های آن از شمالی‌ترین نقطه تا شرقی‌ترین بندر و راه‌های دریایی توجه شده است.
- برای نخستین بار موضوع کریدور شمال-جنوب و برنامه دولت ایران برای اتصال خلیج فارس به دریای مازندران و گشایش راه دریایی شمالی از طریق ولگا برای دسترسی به دریای بالتیک در برنامه‌ای از حدود ۵۰۰ سال پیش مورد توجه قرار گرفته است.
- برای نخستین بار به آغاز کوشش‌ها برای جذب سرمایه بخش خصوصی و نقش آن در توسعه بنادر پرداخته شده است.
- همه ویژگی‌های مطالعه بین‌رشته‌ای در آن رعایت و کار گروه تحقیق بر اساس ویژگی‌های بین‌رشته‌ای از استادان و متخصصان مربوطه از رشته‌های تاریخ و باستان‌شناسی و مردم‌شناسی و آمار و جغرافیا و حمل و نقل و شهرسازی و هنر و زبان‌شناسی تشکیل شده است.
- این مجموعه فاخر به یاری خدا از سه ماه دیگر با چکیده انگلیسی و عربی در اختیار علاقمندان قرار خواهد گرفت.

۱۹۰ کشور بررسی شده قرار دارد. البته باید توجه داشت که در ۱۰ سال گذشته جایگاه کشورمان از رتبه ۱۲۰ در بین ۱۸۰ کشور به ۱۷۰ در بین ۱۹۰ کشور تنزل داشته که لزوماً به معنی اصلاح نشدن و بهبود شرایط در فرایند کلی صادرات و واردات نیست. به عنوان مثال در گزارش‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۱۷ بانک جهانی انجام اصلاحات بنیادین برای بهبود شرایط مانند نصب دستگاه‌های ایکس‌ری در بندر شهید رجایی و اجرایی شدن پنجره واحد تجاری مورد تأیید قرار گرفته است. در کنار این موضوع باید به سرعت انجام اصلاحات و بهبود شرایط نیز توجه کرد. به این معنی که در بعضی مواقع به دلیل سرعت بیشتر سایر کشورها در اصلاح قوانین و به کارگیری امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری، اقدامات صورت گرفته در کشور ما قادر به رقابت در کاهش زمان و هزینه صادرات و واردات محموله‌های مفروض نبوده است. در کنار همه این‌ها، اعمال تحریم‌های ناعادلانه در سال‌های گذشته و تأثیر مستقیم و غیرمستقیم آن‌ها بر عزم دستگاه‌های ذی‌ربط برای انجام تغییرات متناسب با نیازهای روز و بازسازی و تجهیز امکانات را نباید نادیده گرفت.

نماگر تجارت فرامرزی به عنوان یکی از نماگرهای ده‌گانه پروژه انجام کسب و کار بانک جهانی زمان و هزینه مرتبط با فرایندهای لجستیکی واردات و صادرات کالا را اندازه‌گیری می‌کند. این نماگر زمان و هزینه (به جز تعرفه) مربوط به باسه‌دسته از فرایندها در جریان کلی صادرات و واردات از مهم‌ترین بندر کانتینری به مهم‌ترین شهر تجاری هر کشور را اندازه‌گیری می‌کند. این سه شاخص عبارتند از انطباق اسنادی، انطباق مرزی و حمل و نقل داخلی مرتبط با جابه‌جایی یک محموله کانتینری کالاهای مفروض وارداتی و یا صادراتی از انبار یک صادر کننده در کشور مبدأ تا انبار شریک تجاری وارد کننده در کشور مقصد.

رتبه هر کشور بر اساس فاصله از اقتصاد پیشرو (یک اقتصاد فرضی که بهترین عملکرد همه کشورهای صادراتی را کامل را در شاخص‌های نماگر به خود اختصاص داده است) تعیین می‌شود. امتیاز هر کشور میانگین ساده امتیاز کسب شده در هر شاخص نسبت به اقتصاد پیشرو در شاخص‌های زمان، هزینه صادرات و واردات مربوط به انطباق اسنادی، انطباق مرزی است.

اگر چه پروژه انجام کسب و کار بانک جهانی اطلاعات مربوط به هزینه و زمان حمل و نقل داخلی را گردآوری می‌کند اما این اطلاعات تأثیری در رتبه کشورها و محاسبه فاصله آن‌ها از اقتصاد پیشرو ندارد. دلیل اصلی برای حذف این بخش از محاسبات وجود عوامل متعدد تأثیرگذار خارج از اراده کشور یا بنگاه



گزارش ۲۰۱۷ بانک جهانی از وضعیت اجرای قوانین و مقررات تجارت فرامرزی

## فاصله از بهترین عملکردهای دنیا و منطقه بیشتر می‌شود

فریدقادی

است. در نماگر تجارت فرامرزی فرایند اداری و اجرایی صادرات و واردات یک کالای معمولی مفروض مورد بررسی قرار می‌گیرد و بر اساس زمان و هزینه‌ای که بخش خصوصی برای طی تشریفات و الزامات اسنادی و مرزی یک محموله مورد نظر طی می‌کند اقتصاد هر کشور در مقایسه با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی رتبه‌بندی می‌شود.

در گزارش اخیر بانک جهانی رتبه کشورمان همچنان در بین ۲۰ کشور انتهایی از مجموع

۱۲ سال از زمانی که بانک جهانی برای اولین بار در چارچوب پروژه انجام کسب و کار به رتبه‌بندی کشورهای جهان بر اساس قوانین و مقررات حاکم بر چرخه عمر بنگاه‌های کوچک و متوسط و کیفیت اجرای آن‌ها اقدام کرد، می‌گذرد. در این پروژه ۱۰ نماگر عملکرد دستگاه‌های خارج از بنگاه از مرحله ثبت و تأسیس شرکت تا طی فرایند اعسار و ورشکستگی را مورد ارزیابی قرار می‌دهند که یکی از مهم‌ترین آن‌ها نماگر تجارت فرامرزی

بر هزینه‌ها و زمان حمل و نقل داخلی است. عواملی مانند جغرافیا و ویژگی‌های سرزمینی، ظرفیت جاده‌ها و زیرساخت‌های عمومی، نزدیکی بزرگ‌ترین شهر تجاری به بندر یا مرز و همچنین موقعیت مکانی انباری که کالا از آن جا حمل و یا تحویل می‌شود از مهم‌ترین عواملی هستند که سیاست‌های کلی تجاری یک کشور نمی‌توانند به صورت مستقیم بر آن‌ها تاثیر بگذارند.

اطلاعات موثر در تعیین رتبه کشورها از طریق پرسش‌نامه‌های تکمیل شده توسط شرکت حمل و نقل کالا، ترخیص کاران، مقامات بندری و بازرگانان جمع‌آوری می‌شود. پاسخ‌های ارائه شده زمانی مورد تایید قرار می‌گیرند که چندین مرحله پیگیری و ارتباط با سایر افراد متخصص راستی‌آزمایی شده باشند. تایید نهایی زمانی اطلاعات انجام می‌شود که از طریق تماس‌های تلفنی چند جانبه و یا بازدیدهای میدانی درستی آن‌ها احراز شود.

### مفروضات پروژه

برای این که داده‌های جمع‌آوری شده در همه کشورها قابل مقایسه باشند پیش فرض‌های زیر در نظر گرفته شده است:

● در همه ۱۹۰ کشور مورد بررسی جابه‌جایی یک محموله از یک انبار بزرگ‌ترین شهر تجاری کشور صادرکننده به یک انبار در بزرگ‌ترین شهر تجاری کشور واردکننده مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

● کالای وارداتی: یک محموله ۱۵ تنی کانتینری قطعات خودرو (HS ۸۷۰۸) از مهم‌ترین شریک تجاری برای واردات این کالا

● کالای صادراتی: کالایی که هر کشور با توجه به بیشترین میزان صادرات در آن مزیت نسبی دارد. فلزات گران‌بها و سنگ‌های قیمتی، سوخت‌های فسیلی، فرآورده‌های نفتی، حیوانات زنده، تفاله محصولات یا پسماند غذایی و مواد دارویی در فهرست این نوع کالاها قرار نمی‌گیرند. در این حالت

کالای دوم صادراتی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

● کالای صادراتی یا وارداتی نباید دست دوم باشد.

● شرکت صادرکننده یا واردکننده برای جابه‌جایی کالای مورد نظر یک شرکت حمل کالای ترخیص کار را به خدمت می‌گیرد و همه هزینه‌های مربوط به حمل و نقل بین‌المللی و داخلی، ترخیص و بازرسی اجباری در گمرک و دیگر سازمان‌های دولتی، بنادر، کنترل‌های مرزی، انطباق مرزی و سایر هزینه‌های مشابه را می‌پردازد.

● شیوه حمل و نقل رایج‌ترین شیوه در اقتصاد هر کشور است. به عنوان مثال استفاده از یک بندر یا مرز زمینی (برای کشورهای محصور در خشکی)

● هر نوع ارسال الکترونیکی اطلاعات به سازمان‌های دولتی در ارتباط با حمل و نقل

کالای مفروض به منزله اسناد دریافتی خواهد بود و در محاسبات لحاظ می‌شود.

● بندر و یا مرز زمینی به عنوان محل صادرات یا واردات در نظر گرفته می‌شود.

● سازمان‌های دولتی مرتبط در اغلب کشورها عبارتند از گمرک، مقامات بندر، پلیس راه، مرزبانان، سازمان استاندارد، وزارتخانه‌های کشاورزی یا صنعتی، سازمان‌های امنیت ملی، بانک‌های مرکزی و سایر مقامات دولتی

### زمان

زمان با توجه تعداد ساعت اندازه‌گیری می‌شود. (به عنوان مثال، ۲۲ روز (۲۲×۲۴) ۵۲۸ ساعت ثبت می‌شود. اگر ترخیص کالا از گمرک ۷ ساعت و نیم طول بکشد، مدت زمان به همین میزان ثبت می‌شود. چنان‌چه ارسال و دریافت مدرک یک روز کاری طول بکشد مدت زمان ۲۴ ساعت در نظر گرفته خواهد شد.

### هزینه

هزینه بیمه و همچنین سایر پرداخت‌های غیر رسمی که بابت آن‌ها رسید داده نمی‌شود ثبت نمی‌شوند. هزینه به دلار آمریکا محاسبه می‌شود. از تکمیل کنندگان پرسشنامه درخواست می‌شود که هزینه‌ها به ارز محلی را به قیمت روز به دلار آمریکا تبدیل کنند. تکمیل کنندگان پرسشنامه در بخش خصوصی فعال بوده و ضمن تسلط به اقدامات لجستیکی در تجارت بین‌الملل از تغییر و تحولات قیمت ارز نیز آگاه هستند.

### انطباق اسنادی

زمان و هزینه انطباق اسنادی شامل همه اقدامات مرتبط با رعایت الزاماتی است که از طرف تمام سازمان‌های دولتی کشور مبدا، کشور مقصد و کشورهای که کالا از مسیر آن‌ها ترانزیت می‌شود تعیین شده است. هدف این است که تمام تکالیف مربوط به آماده‌سازی و تجمیع مدارک شناسایی شود، با این فرض که در صورت ناقص بودن یکی از مدارک امکان انجام صادرات یا واردات کالای مفروض میسر نباشد.

تهیه و ارائه هر نوع اطلاعات الکترونیکی یا کاغذی به سازمان‌های دولتی در ارتباط با حمل و نقل محموله به عنوان سند در نظر گرفته می‌شود. تمام اسنادی که توسط شرکت‌های حمل و نقل و یا ترخیص کاران تهیه می‌شوند در محاسبات لحاظ می‌شوند فارغ از این که بر اساس قانون الزامی هستند و یا در عمل از طرف دستگاه‌های دولتی مطالبه می‌شوند. هر اقدامی که از طرف صاحب کالا یا نمایندگان وی برای سهولت در تهیه و ارائه اطلاعات و اسناد انجام می‌شود، در ارزیابی موثر است. به عنوان مثال شرکت حمل و نقل با توجه به تجربیات قبلی فهرست عدل‌بندی را آماده می‌کند تا در زمان و هزینه

بازرسی‌های احتمالی سرزده صرفه‌جویی کند. علاوه بر این، هر گونه اسناد و مدارک الزامی برای صادرات و یا واردات کالای مفروض در محاسبه زمان و هزینه منظور می‌شود.

### انطباق مرزی

زمان و هزینه انطباق مرزی در ارتباط با مقررات گمرکی و سایر مقررات بازرسی‌های اجباری و الزامی برای واردات و یا صادرات یک محموله از مرز بندری و یا زمینی است. زمان و هزینه شامل زمان و هزینه فرایندهای ترخیص گمرکی و بازرسی صورت گرفته توسط اداره گمرک و سایر دستگاه‌های دولتی است. محاسبه زمان و هزینه انطباق مرزی به محل رسیدگی و بازرسی، سازمان الزام‌کننده و مجری و بازرسی‌های احتمالی بستگی دارد. چنان‌چه همه امور مربوط به ترخیص گمرکی و بازرسی‌ها در یک محل (مثلاً بندر) انجام شود به صورت خودکار زمان ترخیص و بازرسی یک جا محاسبه خواهد شد. البته این امکان وجود دارد که زمان و هزینه انطباق مرزی بین برخی از کشورها، مانند کشورهای عضو اتحادیه اروپا، قابل اغماض و یا صفر باشد. با این حال اگر برخی فرایندهای گمرکی و یا بازرسی‌ها در مکانی خارج از مرز ورودی انجام شود زمان و هزینه جدید به مجموعه زمان و هزینه برای آن کشور افزوده خواهد شد. به عنوان مثال در قزاقستان تمام امور ترخیص گمرکی و بازرسی در آلماتی پایتخت این کشور انجام می‌شود که فاصله زیادی با نقطه مرزی با کشور چین دارد. در این حالت هزینه و زمان صرف شده برای انتقال از مرز به پایانه آلماتی به هزینه و زمان انطباق مرزی افزوده می‌شود.

علاوه بر این پروژه انجام کسب و کار بازرسی‌های ویژه مانند بهداشت، ایمنی، قرنطینه گیاهی و نظایر این‌ها را نیز مدنظر قرار می‌دهد. چنان‌چه این نوع بازرسی‌های خاص در یک کشور در بیشتر از ۲۰ درصد مواقع شامل کالاهای مفروض شود، زمان و هزینه مرتبط با این نوع بازرسی‌ها نیز به مجموع هزینه و زمان افزوده می‌شود.

### حمل و نقل داخلی

در این بخش زمان و هزینه مربوط به حمل و نقل داخلی محموله کانتینری مفروض از یک انبار در بزرگ‌ترین شهر تجاری تا پرتودترین بندر یا مرز هر کشور محاسبه می‌شود. در این بخش زمان و هزینه واقعی حمل و نقل شامل تاخیر ناشی از ترافیک جاده‌ای، ایست و بازرسی پلیس و همچنین تخلیه و بارگیری در انبار یا مرز محاسبه می‌شود. چنان‌چه مرز خروجی یک بندر باشد، زمان و هزینه حمل و نقل داخلی از هنگام بارگیری در انبار تا زمان ورود به بندر خواهد بود. در مورد مرز زمینی از زمان بارگیری در انبار تا لحظه ورود به مرز زمینی محاسبه خواهد شد. زمان و هزینه حمل با توجه به رایج‌ترین وسیله حمل (کامیون، قطار، قایق) و رایج‌ترین مسیر محاسبه می‌شود.

صادرات				
منطقه	انطباق مرزی		انطباق استنادی	
	زمان (ساعت)	هزینه (دلار آمریکا)	زمان (ساعت)	هزینه (دلار آمریکا)
شرق آسیا و اقیانوسیه	۵۷	۴۰۱/۷	۷۳/۳	۱۳۱/۸
اروپا و آسیای میانه	۲۸	۱۹۵	۲۶/۹	۱۱۰/۷
آمریکای لاتین و کارائیب	۶۳/۵	۵۲۶	۵۵/۷	۱۱۰/۵
خاورمیانه و شمال آفریقا	۶۴/۴	۴۵۹/۶	۷۷/۴	۲۶۱/۳
کشورهای OECD	۱۲/۴	۱۴۹/۹	۲/۶	۳۵/۷
جنوب آسیا	۵۹/۴	۳۷۶/۱	۷۸	۱۸۲/۶
جنوب صحرای آفریقا	۱۰۳	۵۸۳/۴	۹۲/۶	۲۲۹/۶
ج.ا.ایران	۱۰۱	۵۶۵	۱۵۲	۱۴۳

واردات				
منطقه	انطباق مرزی		انطباق استنادی	
	زمان (ساعت)	هزینه (دلار آمریکا)	زمان (ساعت)	هزینه (دلار آمریکا)
شرق آسیا و اقیانوسیه	۷۱	۴۳۵/۹	۷۰/۹	۱۲۷/۸
اروپا و آسیای میانه	۲۵/۸	۲۰۲/۳	۲۶/۴	۹۰/۹
آمریکای لاتین و کارائیب	۶۵/۵	۶۸۴/۷	۸۳/۴	۱۱۹/۶
خاورمیانه و شمال آفریقا	۱۲۰/۶	۵۵۴/۵	۱۰۱/۲	۳۰۵/۱
کشورهای OECD	۹	۱۱۵/۱	۴	۲۶/۳
جنوب آسیا	۱۱۶/۱	۶۴۴/۵	۱۰۶/۴	۳۴۸
جنوب صحرای آفریقا	۱۴۳/۹	۶۷۵/۹	۱۰۷/۴	۳۲۰/۱
ج.ا.ایران	۱۴۱	۶۶۰	۲۷۰	۱۹۷

محموله کانتینری مفروض برای ارزیابی هزینه و زمان فرایندهای صادرات و واردات در ج.ا.ایران

واردات	صادرات	محمول
HS۸۷۰۸: قطعات و لوازم خودرو	HS۲۹: مواد شیمیایی آلی	شریک تجاری
کره جنوبی	چین	مرز
بندرعباس	بندرعباس	فاصله (کیلومتر)
۱۲۹۵	۱۲۹۵	زمان حمل و نقل داخلی (ساعت)
۵۳	۴۲	هزینه حمل و نقل داخلی (دلار)
۸۰۰	۷۰۰	

فاصله ج.ا.ایران و رقبای منطقه‌ای نسبت به اقتصاد فرضی پیشرو (رتبه از ۱۹۰ کشور مورد بررسی)

Jordan (Rank 50)	اردن	۸۶,۳۹
Oman (rank 67)	عمان	۸۰,۱۷
United Arab Emirates (rank 85)	امارات متحده عربی	۷۱,۵
Libya (rank 114)	لیبی	۶۴,۶۶
Regional Average (Middle East & North Africa)	میانگین خاورمیانه و شمال آفریقا	۵۵,۹۸
Saudi Arabia (Rank 158)	عربستان	۴۹,۶۲
Iran, Islamic Rep. (Rank 170)	جمهوری اسلامی ایران	۴۰,۶۶
Iraq (Rank 179)	عراق	۲۳,۵۱



## ثبات در سیاست‌های کلان و شفاف‌سازی قیمت‌ها در فرایندهای صادرات و واردات کانتینری ضروری است

قبل از هر چیز از مجله بندر و دریا تشکر می‌کنم که بسیار فنی و خوب به حوزه بندر و دریایی پردازد مطالعه آن به دانشجویان و افراد حرفه‌ای توصیه می‌شود. من با این گزارش تا حدودی آشنا هستم. برداشت شخصی من این است که دقت یافته‌های این پروژه برای کشوری مثل ما بسیار بالا نیست. از این بابت که در دو سه سال اخیر تغییرات شدیدی در قوانین و اجرای قوانین مرتبط با صادرات و واردات وجود داشته است. به این معنا که از یک زاویه دید، بعد از برجام اتفاقات مثبتی را در حوزه حمل و نقل داشته‌ایم و نکته بعدی این که در گمرک فرایند الکترونیکی کردن در حال انجام است که در بلندمدت بسیار موثر خواهد بود اما در حال حاضر مشکلات زیادی را ایجاد نموده است از جمله طولانی شدن زمان ترخیص. علاوه بر این در جریان حمل و نقل ما با تلاطمات بسیاری مواجه بوده‌هستیم. به عنوان مثال دیروز یکی از همکاران شرکت حمل برای استعلام قیمت حمل صحبت می‌کردم. توضیح می‌داد که ظرف چهار روز قیمت استعلامی تغییر کرده است. در حالت کلی یک نکته بسیار مهم این است که این گزارش‌ها به اعتقاد من، بیش از آن که در داخل تاثیر داشته باشند در ذهن مخاطبان خارجی ما تاثیرگذار است. آن‌ها به این گزارش‌ها اهمیت بسیار زیادی می‌دهند و بر مبنای این گزارش‌ها تصمیم‌گیری می‌کنند که نظام تجاری ایران چگونه سیستمی است. بنابراین خروجی تلاش ما برای دستیابی به جایگاه‌های مناسب در این گزارش‌ها دو جنبه دارد: نخست: بهبود فضای کسب و کار و بازرگانی برای تجار داخلی است که در اهمیت آن تردید نداریم. دوم تصویرسازی و برندینگ برای تجارت خارجی کشور است. طبیعتاً ما یک بازار ۸۰ میلیونی هستیم که برای طرف‌های خارجی بسیار جذاب است که در حوزه‌های مختلف آن سرمایه‌گذاری کنند. اما داشتن یک محیط با ثبات که قابلیت برنامه‌ریزی بلندمدت داشته باشد اهمیت بسیار زیادی دارد. بنابراین باید تلاش کنیم که از دو نظر در این گزارش‌ها جایگاه خوبی داشته باشیم. یک اطلاعات واقعی بدهیم و دوم وضعیت عملکردی را بهبود ببخشیم و در حوزه حمل و نقل کانتینری و ترخیص کالا شفاف‌سازی کنیم.

● واقعیت مستتر در پروژه انجام کسب و کار بانک جهانی این است که کشورهای مورد ارزیابی هم‌زمان که با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی رقابت می‌کنند به نوعی با عملکرد گذشته خود هم رقابت می‌کنند. به این مفهوم که اگر یک کشور در سطح عملکردی عالی باشد و تغییر ایجاد نکند به مرور از سایر کشورها عقب می‌افتد. مثل اتفاقی که در همین نماگر تجارت فرامرزی برای ج.ا.ایران اتفاق افتاده و در ده سال گذشته از جایگاه ۱۲۰ به ۱۷۰ تنزل پیدا کرده است. آیا در ایران سرعت تغییرات برای کاهش زمان و هزینه فرایندهای اداری و اجرایی صادرات و واردات کافی نیست یا سرعت تغییرات در مقایسه با سایر کشورها کندتر است؟

در دو سال اخیر اقدامات مثبت بسیار زیادی در سیستم بازرگانی ما صورت گرفته اما نقطه ضعف در برنامه‌ریزی بلندمدت است. اهمیت حمل و نقل و خدمات بازرگانی را در مقایسه با رقبای منطقه‌ای جدی نگرفته‌ایم. در دیدار از بندر جبل علی امارات که بندر هاب خاورمیانه است به صورت شهودی و شخصی قواعد و تجهیزات بندر را بررسی کردم که بسیار پیچیده و پیشرفته هستند. ما این امکانات را در ایران نداریم. سرعت حرکت ما به اعتقاد من در مقایسه با رقبا ضعیف است. هر چند که توسعه حمل و نقل و سیستم‌های بازرگانی زمان‌بر است و نیازمند تجهیزاتی از نرم‌افزار، نیروی انسانی حرفه‌ای و... است. حجم بسیار زیادی از کالاهایی که وارد بندر جبل علی می‌شود در نهایت به مقصد ایران، افغانستان و آسیای میانه با رگیری می‌شود. کشورهای اطراف بندر جبل علی مانند عربستان، بحرین، قطر، عمان و یمن همگی به آب‌های آزاد دسترسی دارند و بنداری دارند که در حجم‌های کم‌تر پاسخ‌گویی نیازها هستند. بنابراین اهمیت سرمایه‌گذاری

انتشار گزارش انجام کسب و کار بانک جهانی در آبان ماه سال جاری دوباره یادآوری کرد که کیفیت قوانین تاثیرگذار بر فعالیت بخش خصوصی و شیوه اجرای آن‌ها با وجود همه اقدامات مثبت و روبه‌جلو در مقایسه با سایر اقتصادها با کاستی‌هایی روبه‌روست. این موضوع به ویژه در نماگر تجارت فرامرزی مشهود است که در چند سال گذشته از رتبه ۱۲۰ به ۱۷۰ دنیا تنزل پیدا کرده است. از آنجا که روش‌شناسی این نماگر بر حمل و نقل کانتینری متمرکز است برای یافتن دلایل اختلاف زیاد هزینه و زمان فرایندهای اداری و اجرایی صادرات و واردات در کشور با رحیم محترم، دکتری مدیریت بازرگانی و کارشناس امور گمرکی و ترخیص کالا گفتگو کردیم تا جزئیات را هم از منظر پژوهشی و هم از منظر عملیاتی و اجرایی بررسی کنیم.

● همان‌طور که اطلاع دارید در آبان ماه سال جاری گزارش جدید بانک جهانی در مورد آخرین وضعیت کسب و کار بین ۱۹۰ کشور دنیا منتشر شد و در موضوع تجارت فرامرزی جایگاه کشور در رده ۱۷۰ ارزیابی شده است. این جایگاه طبیعتاً جایگاه مطلوبی نیست. از آن‌جا که تمرکز این نماگر بر هزینه و زمان حمل کانتینری است و در دو سال گذشته با تغییر مفروضات جایگاه کشورها را بر اساس واردات قطعات خودرو از مهم‌ترین شریک تجاری و صادرات مهم‌ترین کالایی (به جز نفت خام، جواهرات، دام زنده و دارو) که در تولید آن دارای مزیت نسبی است تعیین می‌شود. با توجه به شناخت شما از این پروژه، چه برداشتی از یافته‌های پروژه دارید و میزان صحت آن را با توجه با واقعیت‌های موجود در فرایندهای صادرات و واردات کالای کانتینری با توجه به مفروضات چگونه ارزیابی می‌کنید؟ توجه به یافته‌های این نوع پروژه‌ها تا چه اندازه به سیاست‌گذاران کشور کمک خواهد کرد و تا چه اندازه منجر به کاهش هزینه و زمان در فرایند کلی صادرات و واردات خواهد شد؟

در دو سال اخیر اقدامات مثبت بسیار زیادی در سیستم بازرگانی ما صورت گرفته اما نقطه ضعف در برنامه‌ریزی بلندمدت است.

می‌تواند جواب‌گویی کشتی‌های بزرگ باشد. ضعف تجهیزات یکی از مهم‌ترین عواملی است که این کشتی‌ها به سمت این بندر نمی‌آیند و ترجیح می‌دهند به بندری بروند که گنتری کرین‌های بیشتر دارند و زودتر تخلیه کنند. در نتیجه کشتی‌های کوچک‌تر در این بندر پهلو می‌گیرند که کرایه حمل بالاتری دارند. نکته دوم فرایند تخلیه کانتینر است. در بحث تخلیه سازمان بندر برای کانتینرهای صادراتی و وارداتی تعرفه دارد که توسط اپراتور بندری اعمال می‌شود. در این بخش محدودیت اصلی تعداد کم اپراتورهای بندری است. در بسیاری از مواقع وجود تعرفه معادل رقابت کمتر است. اگر شرکت‌های حمل‌ونقل بتوانند در مناقصه‌هایی از تعداد بیشتری اپراتور بندری قیمت بگیرند ممکن است قیمت‌ها کاهش پیدا کند.

پس از این مرحله کانتینر روی کشتنده تخلیه می‌شود که این کار را اپراتور بندری انجام می‌دهد. کشتنده به سمت محوطه کانتینری حرکت می‌کند که دوباره برای صاحب کالا هزینه دارد. در بندر بزرگ دنیا این عملیات جابه‌جایی با تجهیزاتی مثل گنتری‌های دروازه‌ای (RTG و RMG) به صورت اتوماتیک صورت می‌گیرد. در وهله اول بسیاری از این تجهیزات را جز در بندر شهید رجایی در سایر بندر نداریم. در بندر شهید رجایی هم به تعداد و اندازه کافی نداریم. به این ترتیب هزینه جابه‌جایی از کشتی تا محوطه کانتینری هم افزوده می‌شود. زمانی که گنتری دروازه‌ای نداریم مجبوریم که کانتینرها را با تریلی و کشتنده جابه‌جا کنیم. از سوی دیگر این کانتینر دوباره باید در انبار تخلیه شود. زمانی که گنتری دروازه‌ای وجود داشته باشد این امکان را دارند که کانتینر را در ارتفاع و محل مناسب قرار دهند. در صورت کمبود گنتری دروازه‌ای به ابزار دیگری به نام reachstacker نیاز است تا کانتینر را از روی تریلی بردارد و در ارتفاع کانتینر تا طبقه پنجم قرار بدهد. وقتی تجهیزات پیشرفته در اختیار نباشد قبل از هر چیز به تجهیزات و نیروی انسانی بیشتر نیاز پیدا می‌کنیم که خود به خود باعث افزایش هزینه و اشتباه می‌شود.

مرحله بعدی ورود کانتینر به فرایند ترخیص است. برای اظهار کانتینر به گمرک اول باید از شرکت حمل‌ترخیصیه و قبض انبار بگیریم که در بندر شهید رجایی ترخیصیه از سال ۱۳۹۴ و قبض انبار از امسال به صورت گام به گام الکترونیکی شده است. به دلیل این که کل فرایند توسط چندین مجموعه انجام می‌شود نبود شفافیت‌هایی در برخی از موارد مشاهده می‌شود. مثلاً شرکت‌های حمل (فورواردرها یا کریرها) اعدادی را مطالبه می‌کنند که بر اساس یک چارچوب استاندارد نیست. به عنوان مثال در بحث دموورژ کانتینر یا حق توقف کانتینر، طول دوره‌ای که حق توقف کانتینر باید رایگان باشد شفاف نیست. اغلب شرکت‌ها ۱۰ روز را عنوان می‌کنند. برای کانتینرهای یخچالی ۴ روز و برخی ۱۴ روز را عنوان می‌کنند. این زمان توافقی است و خیلی دقیق مشخص نیست. نکته دوم که باعث ایجاد اختلافات بیشتر در محموله‌های بزرگ می‌شود، مبدأ دوره زمانی است. شروع ۱۰ روز از چه زمانی است؟ انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در دستورالعمل خود شروع ۱۰ روز را از زمان ورود کالا به مرز دانسته است و در تعریف آن آمده است که زمان تخلیه آخرین کانتینر از کشتی ملاک است. اما در اجرا برخی از شرکت‌های حمل از زمان ورود کشتی به بندر یا لانگ‌رگ‌گاه اعلامیه ورود صادر می‌کنند. ما برای دریافت قبض انبار و ترخیصیه مراجعه می‌کنیم و گاهی جواب می‌شنویم که هنوز بار تخلیه نشده است. در برخی مواقع چهار تا پنج روز بین زمان صدور اعلامیه ورود و تخلیه اختلاف وجود دارد. هر ماه هم چندین بار به دلیل قطعی سیستم یا مشکلات فنی سیستم‌های کامپیوتری تاخیر ایجاد می‌شود که خارج از این بحث است. هزینه این تاخیر هم البته به صاحب کالا تحمیل می‌شود چرا که امکان دریافت ترخیصیه و قبض انبار وجود ندارد.

در صنعت حمل و نقل برای ما بسیار بالاست. در مورد ایران با رفع تحریم‌ها مشکلاتی مانند حمل بار از اروپا تغییر کرده چون کشتی‌های این شرکت‌ها در بندر ایران پهلو نمی‌گرفتند. و این باعث می‌شد که کانتینرها در بندر جبل علی تغییر (crossstuff) دهیم. به‌طور خلاصه اقداماتی در حال انجام است اما احساس می‌کنم که در برخی مواقع قابل به این نیستیم که یکی از مهم‌ترین مزیت‌های کشور ما حمل و نقل است و سرمایه‌گذاری لازم در این خصوص انجام نمی‌شود. نکته بعدی، پراکنده‌سازی سرمایه‌های موجود است. ما تعداد بندر داریم. اگر بر سه بندر چابهار، شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) متمرکز شویم و در شمال هم بر یک بندر متمرکز شویم به احتمال قوی نتایج بهتری خواهیم گرفت. داشتن برنامه راهبردی برای بندر اهمیت بسیار بالایی دارد. حجم تجارت کره جنوبی چندین برابر ایران است اما سه بندر صادراتی اصلی دارد.

● **در مورد حمل و نقل کانتینری که گزارش بر آن متمرکز شده چه نظری دارید؟ اگر بحث قبلی را ادامه بدهیم آیا باید بندر تخصصی حمل کانتینری داشته باشیم؟**

باید متخصص شویم. بندر شانگهای اولین بندر کانتینری دنیا است. حدود ۱۳ سال پیش در این بندر با سرمایه‌گذاری دولت چین جزیره‌ای به طول چندین کیلومتر ساخته شده تا بتوانند در این بندر ارتفاع آب بالا داشته باشند. ما در ایران بندر کاوه در جزیره قشم را داریم که ارتفاع آب به‌صورت طبیعی فوق‌العاده است. اما یک جزیره است با فاصله حدود ۱۲۰۰ متری از سرزمین اصلی در بندر پل. سرمایه‌گذاری در این بندر سال‌هاست که شروع شده و هنوز به نتیجه نرسیده است. ضروری است که در حمل کانتینری هم از نظر تجهیزات سخت‌افزاری و هم نرم‌افزاری سرمایه‌گذاری متمرکز داشته باشیم. در کل ایران زیر ۳۰ عدد گنتری کرین یا جرثقیل مخصوص جابه‌جایی کانتینر داریم و این تعداد کافی نیست. من متخصص اقتصاد نیستم اما می‌دانم که دولت با محدودیت‌های بودجه‌ای شدید مواجه است، بنابراین نمی‌توان توقع سرمایه‌گذاری از دولت داشت. برای رفع این نقطه ضعف، مشارکت واقعی بخش خصوصی راهکار قابل تاملی است. یک گنتری کرین در ایران هر دقیقه حدود ۱۵۰ دلار درآمد دارد (البته هزینه بالایی هم دارند). در کنار این درآمد طبیعتاً سرمایه‌گذاری هنگفتی هم نیاز دارد. چرا بخش خصوصی ورود نمی‌کند؟ برای این که سرمایه‌گذاری در این بخش دست کم ۱۵ ساله است و بخش خصوصی در بسیاری از مواقع از ثبات سیاست‌های دولت مطمئن نیست.

● **بر اساس گزارش اخیر بانک جهانی هزینه‌های فرایندهای اداری و اجرایی صادرات و واردات از بیشتر کشورهای دنیا بیشتر است و حتی از میانگین هر شش منطق جغرافیایی در سراسر جهان بالاتر است. در مقایسه با کشورهای پیشرو سازمان همکاری‌های اقتصادی (OECD) بیشتر از ۴ برابر میانگین هزینه در این دسته از کشورها است. چه میزان از این اختلاف به کمبود تجهیزات و امکانات در بندر برمی‌گردد؟**

در حوزه حمل کانتینری زمانی که یک شناور به بندر نزدیک می‌شود آمادگی خود را برای پهلوگیری اعلام می‌کند. بعد از اخذ مجوزها از اداره بندر وارد بندر شده و فعالیت تخلیه آغاز می‌شود. بسته به تعداد و اندازه گنتری کرین‌هایی که روی کشتی سوار می‌شود زمان تخلیه برای کشتی متفاوت است. در بندری هفت گنتری روی یک کشتی سوار می‌شود در بندر دیگر دو عدد. یکی از اولین نکاتی که باعث تأثیر در هزینه‌ها می‌شود وارد نشدن کشتی‌های بزرگ است. چرا که به دلیل کمبود گنتری کرین و تجهیزات زمان بیشتری را باید منتظر بمانند. در صورتی که ارتفاع اسکله‌های ما در بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره)



چرا بخش خصوصی ورود نمی‌کند؟ برای این که سرمایه‌گذاری در این بخش دست کم ۱۵ ساله است و بخش خصوصی در بسیاری از مواقع از ثبات سیاست‌های دولت مطمئن نیست.



رحیم محترم:  
اگر دنیا یک چهارراه  
داشته باشد ایران  
سرنیش نیست،  
خود چهارراه است.  
ولی در حال حاضر  
نه برای خودمان و نه  
برای دیگران به نحو  
احسن از آن استفاده  
نمی کنیم.

موقت ۵۰ هزار تومان، هزینه THC (اقدامات داخل محوطه ترمینال) یک میلیون و ۱۱۱ هزار تومان، سپرده حق توقف کانتینر یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان، سپرده برگشت کانتینر سالم ۲۰ میلیون تومان.

مرحله بعد حمل از بندر به تهران است که برای یک کانتینر حدود دو میلیون و ۲۰۰ هزار تومان تا سه میلیون تومان هزینه داریم. غیر از این فرسوده بودن سیستم حمل و نقل داخلی را هم باید به عنوان یک عامل هزینه‌زا در نظر گرفت که در ۱۰ سال اخیر تضعیف شده است.

هزینه برگشت کانتینر خالی به بندر هم هزینه بعدی است. در بسیاری از اقتصادها از کانتینر مجدداً برای انتقال یا صادرات کالا استفاده می‌شود. به دلیل ضعف صادرات، تعداد زیادی کانتینر خالی از تهران به بندر ورودی برمی‌گردد. در مورد سایر استان‌ها وضعیت بدتر از تهران است. همین امر سبب افزایش هزینه‌ها به میزان حدود یک میلیون تومان برای صاحب کالا می‌شود. در این فرایند وقتی که مصرف سوخت کامیون بالاست طبیعتاً کرایه حمل هم بالا خواهد بود. زمانی که کامیون فرسوده است به دلیل هزینه بالای نگهداری، کرایه آن هم افزایش پیدا می‌کند. همه این‌ها را باید در کنار این موضوع دید که در سال‌های اخیر اقتصاد ایران از وجود کامیون‌های با استاندارد بالای اروپایی محروم بوده و موجب تضعیف ناوگان حمل‌جا‌ده‌ای شده است.

● **به‌عنوان جمع‌بندی، به نظر شما در مقایسه با سایر اقتصادها دلالی که باعث افزایش هزینه و زمان در فرایند صادرات و واردات محموله‌های کانتینری در اقتصاد کشور می‌شوند کدامند؟**

اگر سه عنصر عمومی وسیله، مسیر و پایانه را به‌عنوان اجزای سیستم حمل و نقل مدنظر قرار دهیم در هر سه مورد نیاز به تلاش بیشتر داریم.

تمرکز بر توسعه بندر منتخب، نوسازی ناوگان داخلی و به‌ویژه زمینی (ریلی و جاده‌ای) و شفاف‌سازی فرایندها اهمیت زیادی دارد. همچنین در موضوع فرایندها هم الکترونیکی کردن، دست کم در کوتاه‌مدت، زمان و هزینه را افزایش داده است باید سریع‌تر مشکلات آن را برطرف نماییم.

برای ترغیب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به یک محیط با ثبات نیاز داریم. در این صورت حمل و نقل صنعت بسیار سودآوری خواهد بود. من معتقدم که اگر دنیا یک چهارراه داشته باشد ایران سرنیش نیست، خود چهارراه است. ولی در حال حاضر نه برای خودمان و نه برای دیگران به نحو احسن از آن استفاده نمی‌کنیم. امیدوارم بتوانیم با اصلاح برخی امور به توسعه سریع‌تر کشور عزیزمان بپردازیم.

علاوه بر این اشکالاتی هم در صدور اسناد به وجود می‌آید. با در اختیار داشتن ترخیصیه و قبض انبار به گمرک مراجعه می‌کنیم و اظهار می‌کنیم. در حال حاضر و پس از الکترونیکی شدن، فرایند اداری اظهار برای ترخیص کالا بیشتر از گذشته شده است. سال گذشته تجربه ترخیص چهار تا پنج روزه کالا را داشته‌ام اما پس از الکترونیکی شدن زیر ۱۰ روز سخت است.

الکترونیکی شدن مزیت‌های بسیار زیادی دارد و من به‌عنوان یک معلم کاملاً با آن موافقم و معتقدم که بلندمدت به نفع ماست. اما در کوتاه‌مدت به دلیل کمبودهایی که در اجرا وجود دارد مشکلات زیادی وجود دارد. با این حال استفاده از آن هم برای ترخیص کاران و هم کارکنان گمرک مشکلاتی ایجاد کرده است. از بین بردن مواجهه فیزیکی با وجود این که مزیت زیادی در کاهش فساد اداری دارد باعث شده که ارتباطات بین کارشناس و مخاطب پیچیده‌تر شود. کارشناس نظر خود را می‌دهد، بعد ما روی آن نظر می‌دهیم. نظر بعدی کارشناس ۲۴ ساعت بعد وارد سیستم می‌شود. در وضعیت قبل و در زمان بروز اختلاف نظر، ما با مراجعه به کارشناس و مذاکره حضوری، او را به لحاظ فنی قانع می‌کردیم و یا او ما را قانع می‌کرد. کارشناسی مجازی در کوتاه‌مدت مشکل ایجاد کرده است. البته تصور من این است که اگر این سیستم پابرجا بماند اشکالات آن در دو سال آینده برطرف خواهد شد.

پس در فرایند ترخیص هم هزینه‌های دموژ و هم هزینه انبارداری به صاحب کالا تحمیل می‌شود. در مورد موضوع مبدأ زمان دموژ شفاف‌سازی کافی صورت نگرفته و به نظر من ضروری است که شفاف‌سازی الزام‌آور انجام شود.

نکته بعدی مبلغی است که شرکت‌ها بابت هر روز دموژ دریافت می‌کنند. برای این مبلغ هم تعرفه تعیین شده از طرف انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته وجود دارد. اما الزاماً به‌وسیله همه رعایت نمی‌شود چرا که انجمن نهاد حاکمیتی نیست. به نظر من این شفاف‌سازی به نفع شرکت‌های حمل‌هم هست. حالت دومی هم وجود دارد. تعرفه‌ها حذف شود تا هر دو طرف امکان مذاکره و چانه‌زنی داشته باشند. در حال حاضر از یک طرف تعرفه وجود دارد و از سوی دیگر روش‌های اجرایی متفاوت داریم. اگر تعرفه حذف شود رقابت به معنای واقعی کلمه به وجود می‌آید.

نکته بعدی، دریافت سپرده نقدی از طرف شرکت‌های حمل بابت دموژ کانتینر است. این سپرده نقدی متابعی را از سرمایه در گردش صاحب کالا خارج می‌کند. به عنوان مثال به ازای هر کانتینر ۲۰ تا ۴۰ فوت بین ۷۰۰ هزار تا یک میلیون و ۴۰۰ هزار تومان سپرده نقدی در اختیار شرکت حمل قرار می‌دهیم. برخی شرکت‌های ممکن است این مبلغ نقدی را با چانه‌زنی به چک تبدیل کنند اما شرکت‌های متوسط عملاً این توان را ندارند. به این ترتیب واریز سپرده نقدی برای صاحب کالا هزینه‌زا است.

موضوع بعدی، چک سلامت کانتینر است که معادل ۱۰ میلیون تومان به ازای هر کانتینر ۲۰ فوت و ۲۰ میلیون تومان به ازای هر کانتینر ۴۰ فوت است. این موضوع به صورت مستقیم ممکن است هزینه نداشته باشد اما در مواقع (که احتمال آن بسیار ضعیف است) پس از برگرداندن کانتینر خالی به بندرعباس، شرکت حمل ادعای خسارت کند که مبتنی بر واقعیت نیست. اگر واردکنندگان و صادرکنندگان در زمان تحویل کانتینر دقت لازم را داشته باشند معمولاً اختلافی به وجود نمی‌آید.

● **در مرحله ورود به سرزمین اصلی صاحب کالا چه هزینه‌هایی را باید پرداخت کند؟**

الان در مرحله ورود موقت به کشور هستیم. هزینه صدور ترخیصیه کانتینر، اولین هزینه است. هزینه صدور ترخیصیه به تاریخ همین امروز (چهارشنبه ۲۶ آبان ۱۳۹۵) برای دو کانتینر ۲۰ فوت ۲۳۰ هزار تومان است. سایر هزینه‌ها عبارتند از: هزینه تخلیه کانتینر خالی در ترمینال خصوصی ۱۱۰ هزار تومان است. پروانه ورود





در جریان بازدید وزیر راه و شهرسازی از منطقه ویژه بندر امام خمینی (ره):

## ۱۸ پروژه به مبلغ سه هزار و ۲۱۰ میلیارد ریال در بندر امام خمینی (ره) افتتاح شد

۱۸ پروژه با سرمایه‌ای بالغ بر سه هزار و ۲۱۰ میلیارد ریال با حضور عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی و سعید نژاد-معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) افتتاح شد. آخوندی وزیر راه و شهرسازی طی سخنانی در آیین بهره‌برداری از ۱۸ پروژه بزرگ سرمایه‌گذاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) به ارزش بیش از سه هزار و ۲۱۰ میلیارد ریال، توسعه بندر را زمینه‌ساز افزایش قدرت رقابت پذیری بنادر کشور و افزایش سهم کشور در صنعت حمل و نقل دریایی عنوان کرد.

### بندر امام خمینی (ره) بندر استراتژیک

وزیر راه و شهرسازی، بندر امام خمینی (ره) را یکی از نقاط مهم دسترسی‌های کشور به خلیج فارس برشمرد که نزدیک‌ترین نقطه به مرکز کشور نیز هست و در کنار دیگر بنادر خوزستان، یک سوم حمل و نقل دریایی ایران را به خود اختصاص داده است.

آخوندی با اشاره به برنامه جدید حوزه حمل و نقل دریایی در پسابرجام اظهار داشت: «در این برنامه، توسعه بندر در مقیاسی باید باشد که بتوان رقابت پذیری آن‌ها را نیز افزایش بدهیم و حوزه رقابت بندر در این خصوص، مقیاسی جهانی است.»

او هدف از فازهای توسعه‌ای به اجرا درآمده در بندر بزرگ کشور از جمله بندر چابهار، شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) را در راستای نیل به هدف رقابت پذیری برشمرده و افزود: «افزایش قدرت رقابت پذیری بندر مستلزم اقدامات متعددی است که توسعه بندر و تجهیز اسکله‌ها به انواع سیستم‌های مدرن و پیشرفته از جمله تجهیزات مکنده غلات، تخلیه و بارگیری مواد سوختی و بازیافت آن و سیستم‌های امداد و نجات دریایی است و در کنار تامین این ادوات و تجهیزات،

### تلاش برای خوزستان به مثابه تلاش برای کشور

آخوندی در این آیین ضمن ابراز خرسندی از این که امروز شاهد به ثمر نشستن حاصل تلاش‌ها و زحمات همکاران خود در بخش‌های مختلف حمل نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی هستیم، خاطر نشان کرد: «استان خوزستان، نمونه‌ای کامل از تمدن ایران‌شهری است که به لحاظ جغرافیایی، سیاسی، اقلیمی، مادی و انسانی حایز اهمیت بسیار بالایی است و این استان در دوران دفاع مقدس مظهر نماد و همسبندی ملی بوده است و هر تلاش و خدمتی که برای این استان انجام بدهیم، برای کل کشورمان است.»

او با اشاره به افتتاح چندین پروژه متعدد در استان خوزستان در بخش‌های مختلف حوزه حمل و نقل، اظهار داشت: «طی سه سال اخیر اتفاقات بسیار بزرگی در حوزه حمل و نقل رخ داده است.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اهمیت خلیج فارس به لحاظ حمل و نقلی اظهار داشت: «خلیج فارس نه تنها به لحاظ حمل و نقلی بلکه به لحاظ فرهنگی نیز، نماد هویت ملی ماست و همواره مورد توجه کشور بوده است.»



### توسعه ترانزیت حسب تاکیدات مقام معظم رهبری (مدظله)

آخوندی، هدف از این اقدامات و دیگر اقدامات توسعه‌ای برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور را در راستای نیل به سیادت و برتری دریایی کشور و افزایش سهم کشورمان از صنعت حمل و نقل دریایی برشمرد و افزود: «رعایت معیارها و مقررات بین‌المللی و تلاش برای جلب خطوط کشتیرانی بین‌المللی - که خوشبختانه تعداد آن‌ها در حال افزایش است - امیدوارم جایگاه و سهم دریایی کشورمان افزایش یافته و از این رهگذر زمینه توسعه و تقویت ترانزیت را نیز فراهم سازیم؛ چرا که براساس تاکید مقام معظم رهبری در خصوص تقویت ترانزیت در چارچوب سیاست اقتصاد مقاومتی، توسعه ترانزیت در محورهای مختلف کشور مستلزم جلب اعتماد مشتریان در حوزه‌های بین‌المللی دریایی است.»

### کسب رتبه نخست سرمایه‌گذاری

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به کسب رتبه نخست سرمایه‌گذاری این اداره کل طی سال ۹۴ در کل بنادر کشور، گفت: «این بندر امسال نیز در جذب سرمایه‌های دولتی و خصوصی موفق عمل کرده است. پیشگامی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در استراتژی توسعه و جذب سرمایه‌ای بالغ بر سه هزار و ۲۱۰ میلیارد ریال بیان‌گر نگاه توسعه محور و بالنده سازمان بنادر و دریانوردی در رسیدن به افق‌های نوین در این عرصه بین‌المللی است، که این رویکرد در تحرک بخشیدن به بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری‌های کلان نیز بی‌تاثیر نبوده است.»

عبداللهی گفت: «از همین منظر برنامه افزایش ظرفیت‌های بندری و تسهیل امور بهره‌برداران و مشتریان، زمینه اجرای طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی متعددی با اعتباری بیش از یک هزار و ۴۳۷ میلیارد ریال را از محل اعتبارات سرمایه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی فراهم آورده است.»

### احداث ترمینال کالاهای خطرناک و مواد آتش‌زا

او در ادامه گفت: «موفقیت این اداره کل در کسب رتبه نخست HSE میان بنادر کشور موجب شد، احداث ترمینال کالاهای خطرناک و مواد آتش‌زا در زمینی به مساحت پنج و نیم هکتار و با زیربنایی بالغ بر شش هزار متر مربع، در برنامه‌های این اداره کل قرار بگیرد که امروز شاهد افتتاح این پروژه مهم هستیم.» این ترمینال که ظرفیت پذیرش ۱۰۰ هزار تن کالا را دارد از عالی‌ترین استانداردها بر اساس دستورالعمل I.M.D.G code برخوردار بوده است و می‌تواند به‌عنوان الگویی موفق برای سایر بنادر کشور محسوب شود.



سیستم‌های مدیریتی نوین با بهره‌گیری از فن‌آوری نوین جهانی نیز به کار گرفته می‌شود.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به لزوم بازخورد مطلوب مجموعه اقدامات توسعه‌ای در بنادر کشور تصریح کرد: «این حجم کارها و اقدامات در بنادر باید بتواند جلوه‌های مطلوب و جذاب با پیرامون خود در مناطق مسکونی داشته باشد و منجر به جذب سرمایه‌گذاران نیز بشود.»

### تاکید بر مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی

او با تاکید بر مسئولیت اجتماعی بنگاه‌های اقتصادی به مثابه یک راهبرد محوری در برنامه‌های توسعه‌ای اظهار داشت: «انعقاد تفاهمنامه همکاری بین منطقه ویژه بندر امام خمینی (ره) و شهرداری بندر امام خمینی (ره) یکی از مصادیق بارز این مسئولیت اجتماعی است که موجب می‌شود رضایت شهروندان و مردم استان را در پی داشته باشد.»

### تلاش برای ارتقای جایگاه بندر خرمشهر

آخوندی در خصوص توسعه بندر خرمشهر افزود: «بازسازی بندر خرمشهر به صورت کامل انجام شده است اما به علت وجود ۶۹ مغروقه جدی در آبراه اروند، امکان بهره‌گیری کامل از ظرفیت بندر خرمشهر حاصل نشده است و من در اولین سفر خود به بنادر کشور، از خرمشهر بازدید کرده و نجات مغروقه‌ها را به جد پیگیری نمودم و اکنون با انعقاد قرارداد جدید، ۴۳ مغروقه تاکنون از اروندرود خارج شده‌اند و امیدوارم با خروج دیگر مغروقه‌ها، زمینه برای لایروبی اروند و ارتقا جایگاه خرمشهر فراهم آید.»

آخوندی با تاکید بر این نکته لایروبی اروند دارای ابعاد سیاسی و بین‌المللی است، اظهار داشت: «تمامی این اقدامات در چارچوب معاهده بین ایران و عراق در قرارداد سال ۱۹۷۵ صورت می‌گیرد.»

### شبکه کردن بنادر کوچک و بزرگ جنوب کشور

آخوندی در ادامه سخنان خود شبکه کردن بنادر کوچک و بزرگ بنادر جنوب کشور با همدیگر را یکی از تمهیدات بسیار مهم و مورد تاکید خود به مدیران سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد که موجب می‌شود ظرفیت‌های بسیار مطلوبی برای حمل و نقل کشور رونق و توسعه تجارت فراهم کند.

او انتقال بخش عمده‌ای از محموله‌های سنگ معادن به وسیله ریل به بندر شهید رجایی و انتقال دریایی آن به بندر امام خمینی (ره) و سپس از طریق ریل به صنایع فولاد در اهواز، انتقال محصولات کشاورزی و باغی از طریق بنادر کوچک به بنادر بزرگ و صادرات آن‌ها از این طریق را از مصادیق مزایای بهره‌گیری از شبکه کردن بنادر بزرگ و کوچک با همدیگر برشمرد.

رودخانه اروند می‌تواند به‌عنوان یک آبراه بین‌المللی و استراتژیک نقشی تعیین‌کننده در حمل و نقل دریایی کشور و منطقه ایفا کند.»

## طراحی و ساخت سد درب‌اختصاصی منطقه ویژه

او گفت: «با طراحی و احداث سدرب اختصاصی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) محدوده تملک اراضی تحت پوشش آن نیز معین شد.»

## توسعه سامانه‌های حفاظتی-امنیتی

همچنین پروژه توسعه و نصب دوربین‌های مدار بسته اراضی پشتیبانی و نقاط کور مجتمع بندری امام خمینی (ره)، با هدف توسعه توان امنیتی انتظامی و افزایش رضایت مشتریان اجرا شده است.

## تعمیرات اساسی موتور و زیرآبی شناورهای استراتژیک

با توجه به لزوم حفظ، نگهداری و ارتقای توان تجهیزاتی و به‌کارگیری تجهیزات و افزایش رضایت مشتریان، برنامه‌ریزی تعمیرات اساسی شناورهای استراتژیک این اداره کل صورت گرفت. بر همین مبنا تعمیرات اساسی موتور و زیرآبی لایروب دزفول، یدک کش دادمان ۳، یدک کش خلیج فارس ۲، بویه‌گذار مهر، شناور مراد، و طراحی و نوسازی جرثقیل‌های لایروب دزفول انجام پذیرفته است.

## سامانه مانیتورینگ علایم کمک ناوبری آبراه خور موسی

آبراه خور موسی همیشه به‌عنوان یک آبراه استراتژیک و بین‌المللی برای کشور محسوب می‌شود، بنابراین افزایش ضریب ایمنی و آماده‌به‌کاری تجهیزات کمک ناوبری در این آبراه و کاهش هزینه‌های سرویس و نگهداری علایم کمک ناوبری از جمله اهداف این طرح بوده است.

## بهینه‌سازی جاده کمربندی مجتمع بندری در حل ترافیک کامیون‌ها

سعدالله عبداللہی تعریض و تعویض مسیر موجود، و ساخت دور برگردان‌های جاده کمربندی مجتمع بندری امام خمینی (ره) را ضرورتی انکارناپذیر دانست که در قالب این طرح برنامه‌ریزی و اجرا شد. این جاده به طول سه هزار و ۳۵۲ متر و دارا بودن عرض مناسب، سه دور برگردان و شبکه‌روشنایی، مشکل ترافیکی منتهی به درب خروج کامیون رو در قلب مجتمع بندری را برطرف می‌کند.

## احداث دروازه ورودی و درب خروج ویژه محموله‌های نفتی

او خاطر نشان کرد: «با توجه به این که این مجتمع بزرگ بندری، رتبه نخست ترانزیت کشور به‌عنوان مرز خروجی ترانزیتی را به دست آورده، ضرورت احداث دروازه ورود و درب خروج ویژه محموله‌های نفتی به‌عنوان نیازی مهم اساسی احساس می‌شود. هدف از اجرای این پروژه، تسهیل در تردد کامیون‌ها به ترمینال‌های نفتی، جلوگیری از تمرکز ترافیک در دروازه‌های موجود، امکان دسترسی به ۱۵۰ هکتار اراضی شمال شانتینگ یارد و تسهیل در ارتباط با شبکه ریلی کشور، است.» او ادامه داد: «لازم به ذکر است که این بندر به‌عنوان هاب تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در کشور مطرح بوده و سالانه بیش از ۷۰ درصد از کالاهای مذکور در آن تخلیه و بارگیری می‌شود، دارا بودن این ویژگی، اهمیت اجرای این پروژه را بیش از پیش نشان می‌دهد.»

## آغاز عملیات اجرایی شناور سازی ۳۹ فروند مغروقه از اروندرود

عبداللہی با اشاره به این که طرح بزرگ و ملی پاکسازی اروندرود از کشتی‌های غرق شده، از محل اعتبارات سرمایه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی در واقع با هدف افزایش ضریب ایمنی تردد شناورها و کاهش هزینه‌های لایروبی در اروندرود صورت گرفته است گفت: «یقیناً



## بندر امام خمینی (ره) مرکز لجستیک و پشتیبانی خدمات بندری

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در این مراسم، با اشاره به آماده افتتاح بودن ۱۸ پروژه بزرگ سرمایه‌گذاری به ارزش بیش از سه هزار و ۲۱۰ میلیارد ریال اظهار داشت: «سیاست کلی در این بندر به‌عنوان بزرگترین منطقه ویژه اقتصادی بندری کشور توسعه لجستیک (پشتیبانی خدمات بندری) در آن، ایجاد ارزش افزوده، تبدیل شدن به مرکز بزرگ اشتغال در منطقه و تکمیل زنجیره حمل و نقل دریایی در مجموعه زنجیره تامین است.»

عبداللهی با اشاره به بهره‌برداری از انبارهای ساخته شده توسط بخش خصوصی، بهره‌گیری از مشارکت این بخش را در راستای توسعه ظرفیت‌های بندری برشمرد که موجب ارتقا کمیّت و کیفیت نگهداری کالاهای اساسی از سطح انبار تا انبارهای مکانیزه و سیلوهای غلات شده و در نتیجه منجر به اضافه شدن ۲۳ میلیون تن به ظرفیت مجتمع بندری امام خمینی (ره) شده است.

## استقبال برای همکاری با بنادر ایران

او با اشاره به تجربه شرکت در کنفرانس توسعه بنادر در عمان که روز دوم آن به بنادر ایران اختصاص داشت، اظهار داشت: «در پی معرفی توانمندی و امکانات بنادر کشور توسط مدیران در این کنفرانس، با عکس‌العمل شایسته و استقبال کم‌نظیر شرکت‌کنندگان برای شناخت بیشتر بنادر کشورمان مواجه شدیم که این، همه نشان از جایگاه بسیار مطلوبی دارد که طی سال‌های اخیر بنادر کشور به دست آورده‌اند.» مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در ادامه سخنانش از همه نیروهای تلاشگر و کوشایی که به‌خاطر اقدامات آن‌ها، این پروژه‌ها به ثمر رسیده‌اند، تشکر و تقدیر کرد.

که با بهره‌گیری از توان کارشناسان و متخصصان داخلی برنامه‌ریزی و انجام شده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص سایر طرح‌ها افتتاح شده ادامه داد: «از دیگر طرح‌های اجرا شده از محل اعتبارات سرمایه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی می‌توان به مواردی از جمله راه‌اندازی سیستم VHF-ICS در مرکز جستجو و نجات دریایی (M.R.C.C) و کنترل ترافیک دریایی، پروژه تعمیرات اساسی اسکله ۲۰ و همچنین سکوی راهنمایی و ناوبری دریایی (V.T.S)، احداث ساختمان گارد و انتظامات، بهسازی مرکز M.R.C.C و احداث ساختمان مرکز هماهنگی پاس کشتی‌ها اشاره نمود.»

## پروژه‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

عبداللهی در ادامه افزود: «علاوه بر طرح‌های ذکر شده، در محدوده اراضی پشتیبانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) نیز پروژه‌های متعددی با اعتباری بالغ بر یک هزار و ۷۷۳ میلیارد ریال توسط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی اجرا شده است.»

او ادامه داد: «احداث اسکله‌های شماره ۳۷ و ۳۸ با ظرفیت پذیرش شناورهای ۴۲ هزار تنی و اشتغال‌زایی ۵۰ نفر توسط شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا؛ این پروژه با هدف توسعه خدمات استاندارد به ترمینال‌های نفتی به انجام رسیده است.»

عبداللهی افزود: «احداث سایت مکانیزه تخلیه، بارگیری و نگهداری کالا به ظرفیت ۷۰۰ هزار تن و اشتغال‌زایی ۳۰ نفر توسط شرکت نیاکوزین که کمک‌شایانی در توسعه ظرفیت انبارش و حمل و نقل کالاهای اساسی در این مجتمع بزرگ بندری می‌کند.»

این مقام مسئول ادامه داد: «احداث چهار سایت عملیاتی تخلیه، بارگیری و نگهداری انواع کالا به ظرفیت ۶۰۰ هزار تن با اشتغال‌زایی ۱۱۱ نفر با بهره‌گیری از منابع غیر دولتی در این مجتمع بزرگ بندری نیز از دیگر پروژه‌های بهره‌برداری شده با حضور دکترا آخوندی، به‌شمار می‌آید که تأثیر زیادی در توسعه ظرفیت‌های بندری و توسعه خدمات دریایی و بندری به مشتریان خواهد داشت.»





سعید نژاد مطرح کرد:

## بندر چابهار در تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای نقش بسزایی دارد

فعالیت‌های توسعه‌ای در سایر بنادر متوقف و کلیه منابع ریالی را به بندر چابهار اختصاص دهد.»

سعید نژاد اظهار داشت: «بخشی از تجهیزات خریداری شده فاز اول طرح توسعه تا چند ماه آینده وارد بندر چابهار خواهد شد.»

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «در حال حاضر آن چه را که ما باید در سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی برای بنادر در دستور کار قرار دهیم موضوع بازاریابی است و نکته دیگر، تبدیل بندر چابهار به عنوان منطقه ویژه اقتصادی است.» او با مقایسه تراکم جمعیتی در دو استان گیلان و سیستان و بلوچستان تصریح کرد: «در سواحل استان گیلان تراکم جمعیت در هر کیلومتر مربع ۲۴۰ نفر اما در استان سیستان و بلوچستان هر کیلومتر مربع ده نفر است.»

این مقام مسئول افزود: «با توجه به این که اکثر طرح‌های عمرانی کشور با پرداخت نقدینگی مواجهه هستند اما سازمان بنادر و دریانوردی با تدابیر ویژه از سال‌های گذشته تا به حال حدود یک میلیارد دلار اعم از خرید تجهیزات و فعالیت‌های عمرانی در بندر شهید بهشتی و کلاتری از وام و منابع داخلی سازمان برای سرعت بخشیدن اتمام پروژه هزینه نموده است.»

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «بندر چابهار در تعاملات بین‌المللی نقش بسیار مهمی دارد و ما برای توسعه این مناسبات بین‌المللی باید با هدفمندانه برنامه‌ریزی کنیم.»

محمد سعید نژاد ضمن اشاره به فعالیت‌های بندری به روش الکترونیکی در بندر دنیا، بر گسترش نرم‌افزارها و یکپارچگی اطلاعات در بخش‌های مختلف و مدیریت دانش در سطوح سازمان تاکید کرد.»

این مقام مسئول در موضوع شرایط استخدام در سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «متأسفانه جذب نیروهای قراردادی در چند سال قبل در حوزه‌های مختلف بر اساس حوزه مأموریت سازمان و یک ساختار متناسب و فنی نبوده است به عبارتی در یک فرآیند گزینش اصلاح وارد سازمان بنادر نشده‌اند و ما طی برنامه‌ریزی‌هایی که انجام داده‌ایم قصد داریم مجوز استخدام جدید را بر اساس گزینش اصلاح و افراد متخصص را با قبول شرایط متناسب با شغل انتخاب کنیم.»

مراسم کلنگ‌زنی احداث انبار سرپوشیده و مکانیزه در مساحتی به میزان ۲۵ هزار مترمربع با مبلغ سرمایه‌گذاری ۲۶۰ میلیارد ریال توسط بخش خصوصی احداث ساختمان پاس کشتی و سوله تجهیزات مبارزه با آلودگی، افتتاح ساختمان‌های عملیاتی بندر شهید بهشتی در زمینی به مساحت چهار هکتار وزیر بنایی ۱۰ هزار مترمربع، بهره‌برداری از سایت قایقرانی و استقبال از مسافران کشتی مسافربری عمانی در ترمینال بین‌المللی مسافری دریایی بندر شهید کلاتری با حضور محمد سعید نژاد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی و اعضای هیات عامل در سفر به بندر چابهار چندین طرح عمرانی مورد بهره‌برداری قرار گرفت. سعید نژاد در مراسم استقبال از کشتی مسافری بین ایران و عمان گفت: «از حضور مسافران عمانی در بندر چابهار بسیار خوشحالیم و امیدواریم بذری که در حال حاضر کاشته شده در آینده‌ها چندان دور شکوفاتر شود زیرا وجود مشترکات فرهنگی ساکنان دو کشور را پیش از پیش مستحکم‌تر می‌کند.»

او افزود: «هدف از راه‌اندازی این پروژه، افزایش مسافرت‌های خارجی، توسعه فرهنگ گردشگری دریایی، ایجاد اشتغال پایدار و توسعه اقتصادی منطقه راه‌اندازی است.» معاون وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «ما باید از آژانس‌های متخصص و دارای تشکیلاتی خاص و برنامه‌ریز استفاده کنیم و بر ضرورت راه‌اندازی خط کراچی و چابهار تاکید کرد.»

در ادامه سعید نژاد در جلسه شورای اداری که با حضور اعضای هیات عامل و مدیر کل و معاونان و روسای ادارات بندر برگزار شد ضمن تقدیر و تشکر از اقدامات صورت گرفته در چابهار گفت: «خوشبختانه امروزه یک اجماع ملی و بین‌المللی در مورد توسعه بندر شهید بهشتی شکل گرفته است به گونه‌ای که هر جایی از اجلاس‌های داخلی و منطقه‌ای برگزار می‌شود و مباحث توسعه‌ای مطرح می‌شود بندر چابهار یکی از گزینه‌هاست و این بیانگر این است که اهمیت چابهار فقط مربوط به ایران نیست بلکه اهمیت آن مربوط به کل منطقه است و کلیه اقدامات چند سال اخیر در این بندر در شفافیت کامل صورت گرفته است.»

سعید نژاد گفت: «با توجه به اهمیت بندر چابهار و اجماع دولت برای توسعه سواحل مکران سازمان بنادر و دریانوردی تدابیر اندیشیده تا کلیه خریدهای تجهیزاتی و



افتخار بازنشستگی برای ایدنی پنجه طلایی

## عفیفی پور سکاندار جدید حوزه دریایی و بندری در مهم‌ترین استان ساحلی کشور شد

مسیر گذشته را ادامه دهد و کارهای باقی‌مانده را تکمیل کند. استاندار هرمزگان وظیفه سازمان بنادر را در تحقق فرمایشات مقام معظم رهبری در زمینه اقتصاد مقاومتی و توسعه دریامحور بسیار مهم قلمداد کرد.

«حسین هاشمی تختی» رییس مجمع نمایندگان استان هرمزگان و رییس کمیته بنادر و صنایع دریایی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز ضمن تقدیر و تشکر از زحمات ابراهیم ایدنی، او را چهره‌ای تلاشگر و خاک خورده در بنادر توصیف کرد که از پایین‌ترین سطوح سازمان مسیر پیشرفت خود را آغاز کرد و در آخرین دوران فعالیت خود در بنادر هرمزگان نیز هم در بعد نیروی انسانی و هم در بعد توسعه‌ای، اقدامات زیربنایی زیادی انجام داد.

او افزود: «بعد از درخواست‌های زیاد آقای ایدنی برای بازنشستگی، مدیرعامل سازمان بنادر با اکراه با چنین درخواستی موافقت کرد. او در خصوص شرایط انتصاب مدیرکل جدید نیز گفت: «مجمع نمایندگان استان در این رابطه دست دولت و سازمان بنادر را باز گذاشت و پس از بررسی‌های کارشناسی مسئولان این سازمان، مانیز شایستگی گزینه معرفی شده را تایید کردیم.»

هاشمی تختی در بخش دیگری از سخنانش به تبیین مباحثی پیرامون اقتصاد دریامحور پرداخت و خواستار ایجاد فضای وحدت و مودت در استان و سخن گفتن مسئولان با همدیگر با زبان تکریم و احترام متقابل شد.

شایان ذکر است، ابراهیم ایدنی در ابتدای این مراسم به بیان گزارشی مفصل در پنج محور در خصوص عملکرد و دستاوردهای ۳۰ ماهه خود در زمان تصدی مدیریت بنادر و دریانوردی هرمزگان پرداخت.

او ضمن تقدیر و تشکر از حمایت‌های مدیرعامل، اعضای هیات عامل سازمان بنادر، استاندار و نمایندگان مجلس ابراز قدردانی کرد و ضمن معرفی مدیرکل جدید اظهار داشت: «عفیفی پور شخصیتی با تجارب دریایی، متخصص و دلسوز است که به دلیل تسلط و شناخت کامل نسبت به حوزه بندری و دریایی، تفکری توسعه‌گرا دارد.»

ایدنی ضمن طلب حلالیت از تمامی مسئولان و کارکنان سازمان بنادر و همچنین فعالان بخش خصوصی، ابراز امیدواری کرد که مدیرکل جدید بتواند جایگاه بندر شهید رجایی را در چارچوب طرح جامع بنادر بازرگانی کشور ارتقا دهد.

طی آیینی ویژه با حضور مقامات کشوری و استانی، از خدمات ۳۰ ماهه «ابراهیم ایدنی» تجلیل به عمل آمد و «الله مراد عفیفی پور» به‌عنوان سکاندار جدید اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان به‌طور رسمی فعالیت خود را آغاز کرد.

در این مراسم که در سالن همایش‌های ساختمان مرکزی بندر شهید رجایی برگزار شد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، استاندار هرمزگان، اعضای مجمع نمایندگان استان و جمعی از مدیران حمل و نقل و اعضای جامعه دریایی و بندری استان حضور داشتند.

محمد سعید نژاد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این مراسم ضمن تشریح مباحث و سیاست‌های کلان سازمان بنادر، به بیان اهمیت استان هرمزگان و جایگاه استراتژیک بندر شهید رجایی به‌عنوان دروازه طلایی اقتصاد ایران پرداخت.

او با بیان برخی آمار و ارقام، وضعیت بندر شهید رجایی در دوره قبل و بعد از برجام و رفع تحریم‌ها را تشریح کرد و از برنامه‌های این سازمان در زمینه ایجاد شبکه بنادر برای رونق بخشی به بنادر کوچک به‌منظور توسعه ترانشیپ، توسعه زیرساخت‌های مسافرت‌های دریایی، واگذاری برخی فعالیت‌های دریایی همچون لایروبی، یدک کشی و... سخن گفت.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین خاطرنشان کرد: «این مراسم نخستین جلسه تودیی محسوب می‌شود که بنده در آن شرکت می‌کنم. همواره معاونان خود را به این جلسات می‌فرستادم اما به دلیل عملکرد مناسب و تکریم از خدمات ایدنی خود شخصا در این مراسم حضور یافتیم. با اصرارهای زیاد بازنشستگی او را سه سال به عقب انداختیم و پس از بازنشستگی نیز از او قول همکاری گرفته‌ام.»

او در پایان همچنین ضمن اشاره به وسواس‌های اعضای هیات عامل سازمان بنادر برای انتخاب مدیرکل جدید بنادر هرمزگان، گفت: «آقای عفیفی پور در تمامی شاخصه‌های تعیین شده در کمیته فنی بالاترین امتیاز را کسب کرد.»

«جاسم جادری» استاندار هرمزگان در این مراسم از مدیرکل سابق بنادر هرمزگان در زمینه جذب سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های توسعه‌ای به‌عنوان یکی از مدیران موفق این استان یاد کرد و او را «ایدنی پنجه طلایی» لقب داد.

او، مدیرکل جدید بنادر و دریانوردی هرمزگان را نیز به‌عنوان یکی از نیروهای خردوم و با سابقه در حوزه دریایی توصیف کرد و از او خواست تا



معاون وزیر راه و شهرسازی تسرح کرد:

## تخفیف ۷۰ درصدی برای بازگشت کانتینرهای خالی از مسیرهای دریایی

حمل کانتینر خالی اقدام کنند به نسبت کانتینر خالی به کل تعداد کانتینرهای (کل محموله) بارگیری شده تا سقف ۷۰ درصد تخفیف اعطای می‌کند.

سعیدنژاد در ادامه تصریح کرد: «همچنین به این منظور معافیت‌های انبارداری ۳۰ روزه برای کانتینرهای خالی در نظر گرفته شده است.» او ادامه داد: «مسئله برای تحقق کامل این هدف بقیه دست اندرکاران نیز باید در این مسیر سازمان بندار را همراهی کنند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: «حمل برگشت کانتینر خالی از مسیر جاده‌ای نه تنها مسیر دریایی را غیراقتصادی ساخته بود بلکه هزینه‌های اجتماعی زیادی را نیز سبب شده و همچنین مشکلات متعددی را مانند افزایش ترافیک جاده‌ای و تصادف و مرگ و میر در مسیر حمل جاده‌ای کانتینر، کاهش بهره‌وری عملیاتی بندار و محوطه‌های بندری، افزایش شدید ترافیک در محدوده شهری بندار و... در پی داشت.»

او اظهار داشت: «به منظور برطرف ساختن مشکلات مورد اشاره و همچنین بهره‌مندی اقتصاد کشور از مزایای حمل و نقل دریایی، سازمان بندار در راستای توسعه حمل کانتینر خالی از مسیر دریاسیاست‌های تشویقی مذکور را در نظر گرفته است.»

سعیدنژاد گفت: «سازمان بندار و دریانوردی برای رونق بندر خرمشهر تاکنون اقدامات بسیاری از جمله خارج‌سازی مغروقه‌ها از ارونرد و تلاش برای حل مشکل لایروبی این رودخانه انجام داده است.»

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی از تصمیم سازمان بندار برای تشویق برگشت کانتینر خالی از مسیر دریایی بندر خرمشهر به جای برگشت از مسیر جاده‌ای خبر داد.

محمد سعیدنژاد در حاشیه بازدید وزیر راه و شهرسازی و آغاز به کار رسمی عملیات شناورسازی ۳۹ مغروقه از آبراه ارونرد اظهار کرد: «سازمان بندار اقدامات جدیدی را برای تحقق مسئولیت‌های اجتماعی خود در بندر خرمشهر به انجام می‌رساند.»

او گفت: «با توجه به تغییرات اقتصادی حاکم بر صنعت حمل و نقل دریایی از قبیل گران شدن هزینه حمل دریایی، افزایش نرخ ارز و همچنین بالاتر نبودن تجارت واردات و صادرات در بندر کشور، حمل کانتینرهای خالی از سایر بندار کشور مانند بندر خرمشهر به بندار شهید رجایی و بندر امام (ره) دچار کاهش شدید شده بود و انتقال کانتینرهای خالی به جای حمل آن از طریق دریا از طریق جاده صورت می‌پذیرفت.»

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی خاطر نشان کرد: «با توجه به تعداد بالای حوادث و تصادفات جاده‌ای با انتقال کانتینر خالی از بندر خرمشهر به بندار بزرگ، از ترافیک جاده کاسته شده و به تبع آن حوادث جاده‌ای کمتری را شاهد خواهیم بود، بنابراین سازمان بندار با اعطای تخفیف در تعرفه‌های حقوق و عوارض مرتب بر کشتی‌هایی که در مسیر برگشت به بندار بزرگ کشور به



آرامی در بازدید از بندر امیرآباد تصریح کرد:

## موفقیت بندر نتیجه مسئولیت پذیری مدیران است

معاون برنامه ریزی و توسعه منابع و جمعی از مدیران کل ستادی زیر مجموعه آن معاونت از قابلیت های بندر امیرآباد بازدید کردند.

منصور آرامی که پس از بازدید از منطقه عملیاتی و ویژه اقتصادی، در جلسه شورای اداری این بندر شرکت کرده بود، ضمن تبریک به مجموعه مدیریتی بندر امیرآباد، برای به دست آوردن رتبه برتر دستگاه های استان مازندران و رتبه اول عملکرد شاخص های HSE بندر کشور گفت: «این اقدامات انجام گرفته و تلاش برای افزایش جذب کالا، حقیقتاً قابل تقدیر است.»

معاون برنامه ریزی و توسعه منابع سازمان با بیان این که کارکرد منطقه ای بندر امیرآباد، تأثیر زیادی در زندگی مردم دارد، افزود: «موفقیت این بندر در بخش اجتماعی ناشی از توجه به مسایل پیرامون و مسئولیت پذیری مدیران در قبال آن ها است.»

منصور آرامی بودجه ریزی صحیح، واقع بینانه در چارچوب مقررات، انضباط مالی و خود ارزیابی دقیق بر هزینه ها را از اساسی ترین برنامه های هر سازمان برشمرد و بر تلاش برای افزایش تعامل بندر با یکدیگر و تبادل تجربیات در بخش های مختلف تأکید کرد.

مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد نیز در آغاز این جلسه به آرایه گزارش عملکرد این بندر در سال جاری پرداخت.

علی خدمتگزار با اشاره به موفقیت های فراوان بندر امیرآباد در کشور، از رتبه سوم جذب سرمایه گذار بخش خصوصی در سال ۹۴، رتبه اول عملکرد شاخص های HSE و رتبه دوم کارایی اهداف و برنامه های عملیاتی بندر کشور نمونه ای از این موفقیت ها نام برد.

او در بخش دیگری از سخنان خود به چالش ها و کمبودهای این بندر اشاره و بر رفع آن ها با مساعدت بیش از پیش سازمان تأکید کرد.

مدیر بندر امیرآباد در پایان اظهار داشت: «مجموعه کارکنان بندر امیرآباد به عنوان سربازان سازمان بندر و دریانوردی، تمام ظرفیت ها و تلاش های خود را برای اجرای اهداف و اعتلای سازمان، به کار خواهند گرفت.»



علی آبادی در بازدید از بوشهر مطرح کرد:

## صنعت بندر و کشتیرانی باید بر اساس تکنولوژی روز و قوانین روزآمد حرکت کند

نورالدین علی آبادی، عضو هیات عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بندر و دریانوردی، در ادامه سری دیدارهای خود از بندر کشور که به منظور بررسی وضعیت عمرانی و زیرساختی بندر صورت می گیرد، از بندر استان بوشهر بازدید کرد.

در این بازدید که محمد مهدی بنچاری، مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر، معاونان و تعدادی از روسای ادارات معاونت فنی و نگهداری اداره کل نیز حضور داشتند، علی آبادی با حضور در مجتمع بندری نگین، از نزدیک موارد انجام شده و میزان پیشرفت پروژه ها را مورد بررسی قرار دادند.

علی آبادی در حاشیه این بازدید گفت: «استان بوشهر از لحاظ بندری از بندرهای استراتژیک کشور است و در اولویت توسعه سازمان بندر و دریانوردی کشور قرار دارد.»

او اضافه کرد: «در همین راستا توسعه و تجهیز بندرهای کوچک مناطق جنوبی و شمالی این استان نیز در اولویت برنامه های سازمان بندر و دریانوردی کشور قرار دارد.»

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی، افزود: «صنعت بندر و کشتیرانی باید بر اساس تکنولوژی روز و قوانین روزآمد حرکت کند و بر همین اساس بهترین تجهیزات و تکنولوژی ها باید در بندر کشور مستقر و به کار گرفته شود.»

همچنین، هیات بازدید کننده در ادامه بازدیدهای خود، از پروژه های انجام شده و در دست اقدام در بندر محمد عامری، بوالخیر، لاور ساحلی، دیر، کنگان، نخل تقی و عسلویه بازدید کردند.





رضوانی در سمینار آموزشی اقتصاد مقاومتی:

## لازمه اجرای اقتصاد مقاومتی توجه به صنعت گردشگری دریایی است

سمینار آموزشی اقتصاد مقاومتی با حضور مدیر کل امور اقتصادی و جذب سرمایه گذاری استانداری و مدیر کل و سایر مسئولان و کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران و شرکت های تابعه روز دوشنبه هفدهم آبان ماه در سالن اجتماعات منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر برگزار شد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به اهمیت اقتصاد مقاومتی گفت: «لازمه اجرای اقتصاد مقاومتی در استان مازندران توجه به صنعت گردشگری دریایی است.» سیاوش رضوانی در سمینار آموزشی اقتصاد مقاومتی که در سالن اجتماعات بندر نوشهر برگزار شد با اعلام این مطلب افزود: «با ابلاغ سیاست های اقتصاد مقاومتی از سوی مقام معظم رهبری، شناسایی عوامل، راهکارها و اولویت های اقتصاد مقاومتی در سرفصل فعالیت های مسئولان قرار گرفت.»

او افزود: «اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در راستای اجرایی نمودن شعار سال جاری، طرح توسعه گردشگری دریایی را به عنوان مهمترین راهکار اجرای اقتصاد مقاومتی در سطح استان در دستور کار خود قرار داد.»

رضوانی با بیان این که امروزه صنعت گردشگری یکی از پایه های اصلی و استوار اقتصاد جهان است خاطر نشان کرد: «صنعت گردشگری علاوه بر اشتغال زایی و ایجاد ارزش افزوده، موجب تاثیر گذاری در سایر بخش های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... خواهد شد.» او آژانس های حریم دریایی، رفع نقاط ضعف تاسیسات اقامتی، برخورد جدی با ساخت و سازهای بی رویه در نوار ساحلی، ایجاد زیرساخت های مورد نیاز، افزایش آژانس های مسافری دریایی، برگزاری تورهای مسافرتی دریایی و... را از راهکارهای توسعه گردشگری دریایی در مناطق شمالی کشور برشمرد.

در ادامه لیلا واتقی مدیر کل امور اقتصادی و جذب سرمایه گذاری استانداری و دبیر اقتصاد مقاومتی استان مازندران به تشریح اهمیت موضوع اقتصاد مقاومتی از دیدگاه مقام معظم رهبری و رییس جمهور پرداخت.

لیلا واتقی با بیان این که اقتصاد مقاومتی جدای از مباحث اقتصادی نیست تصریح کرد: «در اقتصاد مقاومتی هدف گذاری صورت می گیرد و ما باید با برنامه ریزی مناسب برای رسیدن به هدف تسریع کنیم.»

او با بیان این که منظور از اقتصاد واقعی یک اقتصاد مقاومتی فعال و پویاست خاطر نشان کرد: «مردمی کردن اقتصاد، توجه به سیاست های اصل ۴۴ و بخش خصوصی، کاهش وابستگی به نفت، توجه به نقش صنایع دانش بنیان و نگاه برون گرای اقتصاد از الزامات اقتصاد مقاومتی از نگاه مقام معظم رهبری است.»

او همچنین مدیریت مصرف، حمایت از تولید داخلی، استفاده حداکثری از زمان، منابع و امکانات و حرکت بر اساس برنامه راز مهمترین ارکان اقتصاد مقاومتی از نگاه رهبر معظم انقلاب برشمرد.



## انتصاب صفایی به عنوان مشاور مدیر عامل در امور بندری و دریایی

محمد سعید نژاد طی حکمی، علی اکبر صفایی را به عنوان مشاور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی منصوب کرد. سعید نژاد در این حکم آورده است که نظر به سوابق و تخصص جنابعالی و به منظور بهره گیری از تجارب و اطلاعات مفید و سازنده شما در حوزه مدیریت، به عنوان مشاور مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در امور بندری و دریایی منصوب می شوید.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در قسمت دیگری از این حکم از صفایی خواسته است که با بررسی روند امور توسعه کیفی ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران، راهکارهایی را برای بهبود امور و ارتقای سطح خدمات و ایمنی در بنادر و نیز بررسی و چگونگی واگذاری پایانه های بندری و رشد شاخص های عملیات بندری نظرات و پیشنهادات خود را ارائه کند.

گفتنی است علی اکبر صفایی با بیش از ۱۶ سال کار در حوزه دریایی، فعالیت در سمت هایی از جمله مدیر عاملی شرکت ملی نفتکش ایران و مدیر کلی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان را در کارنامه خود دارد.



## ترانشیپ کانتینری از بندر امام خمینی (ره) به بنادر خارجی و داخلی

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در این خصوص گفت: «تردد مستمر شناورهای بزرگ خط کشتیرانی کانتینری از بنادر مختلف کشورهای جنوب شرق آسیا به بندر امام خمینی (ره) و برخورداری از تجهیزات و ادوات آماده کار و مناسب در پایانه اختصاصی کانتینری این مجتمع بزرگ بندری کشور، موجب شده که این بندر به عنوان کانون تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری در شمال غربی خلیج فارس ایفای نقش نماید.» او ادامه داد: «بخشی از محموله های تخلیه شده در این بندر به مقصد بنادر مجاور از جمله خرمشهر و بوشهر و کشور عراق ترانشیپ (حمل کشتی به کشتی) می شود.»

گرایلو تصریح کرد: «با ورود کشتی بزرگ با ظرفیت شش هزار و ۷۵۰ TEU به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در مهرماه سال جاری، روند فعالیت خطوط کشتیرانی کانتینری به این مجتمع بزرگ بندری شتاب می گیرد.»

او تصریح کرد: «کشتی حامل کالای کانتینری مذکور با ۳۰۴ متر طول، ۴۱ متر عرض و آبخور ۱۵ متر از جمله شناورهایی است که با وجود تردد کم سابقه این گونه شناورهای پهن پیکر به مجتمع بندری امام خمینی (ره)، تحت شرایط ایمن و با مهارت نیروهای عملیات دریایی این بندر پهلوگیری و جداسازی شد.»

معاون دریایی و بندری همچنین با اشاره به سیاست گذاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای بهره گیری از منابع بخش غیردولتی برای توسعه ظرفیت های بندری، تجهیز و ارتقای توان پایانه کانتینری منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) گفت: «استفاده از سرمایه گذاری بخش خصوصی در قالب قراردادهای سرمایه گذاری بلندمدت از جمله برنامه های در دست اقدام این اداره کل است.»

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اظهار امیدواری در این رابطه، در پایان گفت: «در پی تمایل سرمایه گذاران داخلی و خارجی برای سرمایه گذاری برای توسعه و تجهیز پایانه تخلیه و بارگیری کانتینری، فرصت بسیار مناسبی برای رشد و رونق دو چندان حمل و نقل کانتینری و بهره گیری کامل از ظرفیت های بالقوه این بندر بزرگ تجاری کشور در این زمینه فراهم شود.»



## بوشهر میزبان دوره های پدافند غیرعامل و مهندسی ارزش

هم زمان با هفته پدافند غیرعامل، دوره آموزشی تجزیه و تحلیل حوادث و رویدادهای صنعتی و شهری در بندر بوشهر برگزار شد.

این دوره آموزشی، تجزیه و تحلیل حوادث و رویدادهای صنعتی و شهری (حریق شهری) با تدریس دکتر گیوه چی استادیار HSE و مدیریت سوانح دانشگاه تهران با حضور همکاران اداره کل و نمایندگان برخی از دستگاه های اجرایی استان در سالن اداره آموزش اداره کل بنادر و دریانوردی برگزار شد.

### دوره آموزشی مهندسی ارزش سطح ۱ و ۲ در بوشهر

مسعود قاسمیان معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر همچنین از دوره آموزشی مهندسی ارزش خبر داد و گفت: «در راستای ارتقا سطح مهارت کارشناسان اداره کل و به منظور به کارگیری فنون این روش در مطالعات و طرح های اجرایی، دوره آموزشی مهندسی ارزش در سطح های ۱ و ۲ در بندر بوشهر برگزار شد.» قاسمیان افزود: «مهندسی ارزش روشی نوین برای افزایش کارکردهای اجرایی پروژه ها، بهره گیری از فرصت ها، افزایش کیفیت و کارایی شاخص های هر پروژه اجرایی و صرفه جویی در زمان و هزینه هاست که پس از اتمام بخش اول مطالعات، مرحله نخست پروژه ها به انجام می رسد.»

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در خصوص مراحل تمرین شده در این کارگاه آموزشی بیان کرد: «از مراحل اصلی این مطالعات که در کارگاه به کار گرفته شد می توان به مواردی از قبیل تمرین تفکر واگرا و همگرا در مهندسی ارزش، فاز خلاقیت (تمرین طوفان فکری)، گذری بر برنامه کار مهندسی ارزش، ارایه مشروح چندین نمونه مطالعه بومی به تفکیک گام ها و فازهای مهندسی ارزش، معرفی و ارایه نتایج چند مطالعه مهندسی ارزش در پروژه های کشور، ارایه مباحث راهبردی مهندسی ارزش، ارایه اصول و مبانی تحلیل کارکرد، ارایه مهارت های FAST و تحلیل کارکرد تکمیل، ارایه کار تیمی و مهندسی ارزش، ارایه چند نمونه مطالعه بومی مهندسی ارزش، کار تیمی برای تحلیل کارکرد مطالعه موردی و ارایه نمودار FAST مطالعه موردی اشاره کرد.»



## رشد ۴۰ درصدی در عملیات بندری بنادر گیلان

بندر انزلی به عنوان قدیمی ترین و بزرگترین بندر تجاری کشور در حوزه دریای خزر که پس از افزایش فشارها و تحریم ها دچار رکود قابل توجهی در میزان و حجم تخلیه و بارگیری کالاها شده بود، برای به دست آوردن مجدد سهم سنتی و دیرین خود در تخلیه و بارگیری فلزات و چوب نیز تلاش زیادی نموده به طوری که رشد ۶۰ درصدی در تخلیه و بارگیری فلزات و سی و پنج درصدی در تخلیه و بارگیری چوب و تخته را تجربه کرده است.

حسین چراغی در این باره گفت: «ما بیش از ۴۰ درصد نسبت به سال گذشته رشد داریم و این رشد به خاطر برنامه ریزی و امکانات نرم افزاری و به صورت سخت افزاری موجود است.» او با اشاره به این که کارهای زیادی برای رسیدن به این رشد انجام شده است افزود: «این حاصل همکاری و تلاش همه سازمان هایی بود که در این صنعت ذی نفع هستند.»

این مقام مسئول ادامه داد: «ما برنامه های جدیدی نیز پیش رو داریم، پروژه های جدیدی مانند ایجاد مخازن خوراکی به عنوان یک بازار جدید در خزر که بتواند تنوع کالا در خزر را افزایش بدهد. همچنین مخازن غلات یکی از اهداف مادر افزایش بازار است.» او افزود: «ضمن این که ما در حوزه صنایع پشتیبانی هم داریم برنامه ریزی می کنیم. صناعی مانند تعمیر و ساخت کشتی که می تواند به عنوان یک صنعت تکمیل کننده موثر باشد و ترافیک ما را افزایش بدهد.»

چراغی با توجه به این که بندر انزلی پنج سال پیش رتبه اول را در میان بنادر شمال کشور دارا بوده است گفت: «با این برنامه ها و طرح هایی که ما داریم، انتظار می رود قاعده تا همین آهنگ رشد را داشته باشیم و بتوانیم پس از پنج سال، امسال دوباره به رتبه اول بندر شمال کشور برگردیم.»

### رئیس فراکسیون گمرک مجلس شورای اسلامی از بندر انزلی بازدید کرد

سید کاظم دلخوش اباتری نماینده مردم صومعه سرا در مجلس شورای اسلامی طی دیداری با مهندس حسین چراغی از اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان بازدید کرد. سخنگوی کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی در این دیدار با اشاره به موقعیت ممتاز جغرافیایی بندر انزلی، به نقش مهم این بندر در تسهیل تبادل کالاهای تجاری به ویژه در بخش های سوخت، آهن آلات، چوب و غلات را در منطقه اشاره و تاکید کرد: «توسعه صادرات، بازار کشاورزی حاشیه دریای خزر مقصد مناسبی برای محصولات کشاورزی شمال کشور است.»

رئیس فراکسیون گمرک مجلس شورای اسلامی با توجه به رشد حداکثری تخلیه و بارگیری در بندر انزلی، زحمات سازمان بندر و دریانوردی را شایسته تقدیر دانست. در پایان چراغی با اشاره به طرح توسعه بندر گیلان به همکاری و هماهنگی بخش دولتی و خصوصی در بندر گیلان اشاره کرد و گفت: «ارایه خدمات مورد انتظار مشتریان در کمترین زمان ممکن و با شرایط مطلوب از نتایج این طرح است.»

او افزود: «با عنایت به قابلیت ها و توانمندی های این بندر انتظار می رود در آینده، از طریق ظرفیت های حمل و نقل چند وجهی که با اهتمام دولت جمهوری اسلامی ایران برای اتصال این بندر به راه آهن سراسری و کنار گذر شهرستان انزلی و با تکمیل بزرگراه قزوین - رشت، توان عملیاتی بندرگاه انزلی و ارتقای بیش از پیش جایگاه آن را در میان بنادر کشورهای حوزه دریای خزر را شاهد باشیم.»



بامضای تفاهم نامه همکاری ادارات کل بندر و پست استان مازندران

## پست مازندران مدارک دریانوردان را یک روزه به بندر نوشهر تحویل می دهد

در راستای تکمیل ارباب رجوع و رفاه حال فعالان عرصه دریانوردی در نقاط مختلف استان مازندران، طی مراسمی در روز چهارشنبه نوزدهم آبان ماه تفاهم نامه همکاری میان ادارات کل بندر و پست استان مازندران در بندر نوشهر امضا شد.

سیاوش رضوانی مدیر کل بندر و دریانوردی استان مازندران، امضای این تفاهم نامه را در راستای سیاست های دولت تدبیر و امید مبنی بر لزوم آرایه خدمات از طریق دولت الکترونیک دانست و گفت: «به منظور رفاه حال دریانوردان سطح استان این اقدام صورت گرفته است.»

او کاهش رفت و آمد و جلوگیری از اتلاف وقت و هزینه را از مزیت های این طرح برشمرد و خاطر نشان کرد: «از این پس کلیه امور مرتبط با دریانوردی مانند قبول، کنترول مدارک، تکمیل فرم های مورد نیاز و ارسال پرونده های دریانوردان اعم از متقاضیان صدور، تمدید، تجدید و المثنی انواع گواهینامه ها و شناسنامه های دریانوردی از طریق مراکز پستی استان انجام می شود.»

رضوانی یادآور شد: «بر اساس مفاد این تفاهم نامه، مراکز پستی موظفند پس از دریافت مدارک از متقاضیان، کلیه پرونده های ثبت شده را ظرف همان روز از طریق پست پیشتاز به اداره امتحانات و گواهینامه دریانوردان اداره کل بندر و دریانوردان استان مازندران واقع در نوشهر ارسال نمایند.»

او افزود: «اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران نیز متعهد است کلیه شرایط و مقررات مرتبط با صدور انواع گواهینامه ها و شناسنامه های دریانوردی را به موقع به پست اعلام و همچنین نسبت به آرایه راهنمایی ها و آموزش های لازم به کارکنان پست اقدام نماید.»

در ادامه اسماعیل بوداغی مدیر کل پست استان مازندران نیز ضمن قدردانی از دیدگاه های روشننگرانه مسئولان اداره کل بندر و دریانوردی استان، اظهار داشت: «در صورت تحقق دولت الکترونیک و پیاده شدن نظام تقسیم کار، علاوه بر کاهش سفرها و هزینه ها، ارباب رجوع نیازی به مراجعه به ادارات و نهادهای دولتی نخواهد داشت.»

او با بیان این که سرانه پستی، مهمترین شاخص توسعه یافتگی کشورها به شمار می رود گفت: «سرانه خدمات پستی کشورمان در حال حاضر هشت مورد است در حالی که میانگین سرانه خدمات پستی در دنیا ۵۰ و در کشورهای پیشرفته بین ۳۰۰ تا ۱۰۰۰ مورد است.»



سفر هیات تجاری ولگاگرد روسیه به امیرآباد

## بندر امیرآباد مسیری سریع و ارزان برای دسترسی به بازار کشورهای حوزه خلیج فارس

سرپرست معاونت دریایی و بندری بندر امیرآباد در این دیدار گفت: «ولگاگرد پس از آستاراخان دومین استان روسیه است که در پسابرجام از توانمندی های بندر امیرآباد بازدید کردند.»

الهیار اسعدی با بیان این که، بندر امیرآباد از قابلیت های زیادی در صنعت حمل و نقل دریایی، صنایع کاغذ، غلات و روغن خوراکی برخوردار است بر افزایش مبادلات تجاری و اقتصادی با ولگاگرد روسیه تاکید کرد.

اوسیلوهای غلات و مخازن ذخیره سازی مواد نفتی و روغن خوراکی را بخشی از امکانات و پتانسیل های بندر امیرآباد برشمرد و خاطر نشان کرد: «این بندر با قرار گرفتن در کریدور بین المللی شمال - جنوب، مسیری ارزان و سریع برای دسترسی به بازار کشورهای حوزه خلیج فارس و فروش محصولات روسی است.» سرپرست معاونت دریایی بندری با اشاره به این که در ماه گذشته بیش از ۱۰ هزار تن روغن خوراکی در بندر امیرآباد تخلیه و بارگیری شد افزود: «بندر امیرآباد تنها بندر شمالی کشور است که قابلیت تخلیه و بارگیری روغن خوراکی را دارا است.» الکساندر واسیلیویچ، معاون رییس کمیته اقتصاد منطقه ولگاگرد نیز در این دیدار با بیان این که اشتیاق زیادی برای بازدید از بندر امیرآباد در تیم اقتصادی ولگاگرد وجود دارد ابراز امیدواری کرد: «با وجود مخازن روغن خوراکی در بندر امیرآباد، شاهد افزایش بارگیری از مبدا بندر ولگاگرد به این بندر باشیم.»

شرکت روسی فعال در زمینه غلات و روغن خوراکی نیز برای سرمایه گذاری در بندر امیرآباد، با مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد دیدار کرد.

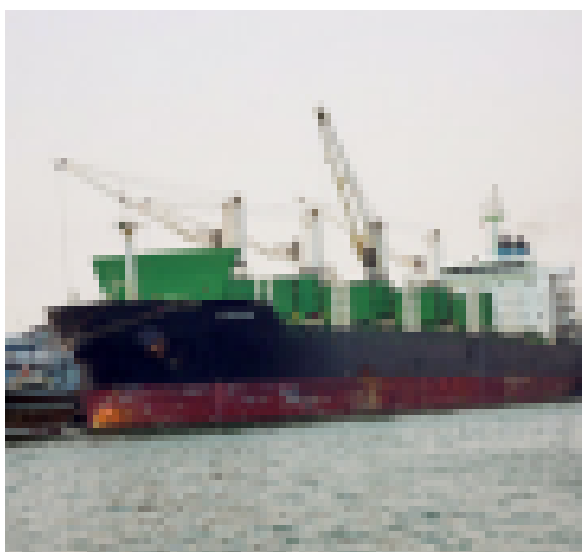
مدیر بندر امیرآباد در این دیدار با ظرفیت و امکانات موجود برای سرمایه گذاران در این بندر اشاره کرد و گفت: «تمام زیر ساخت های اولیه و لازم برای سرمایه گذاری در بندر امیرآباد مهیا است.»

خدمتگذار با اشاره به مزایای قانونی مناطق ویژه اقتصادی، تخفیف های مالیاتی و معافیت بر ارزش افزوده را یکی از مزیت هایی دانست که سرمایه گذاران را برای سرمایه گذاری در این بندر ترغیب خواهد کرد.

او با بیان این که حجم سیلوهای نگهداری غلات بیش از ۱۷۰ هزارتن و مخازن روغن خوراکی در حال افزایش به ۲۲ هزار و ۵۰۰ تن است، تاکید کرد: «این بندر آمادگی کامل در پذیرش بخش خصوصی داخلی و خارجی برای سرمایه گذاری در زمینه های مختلف را دارد.»

مدیر شرکت روسی نیز با بیان این که از پیشرفت و توسعه بندر امیرآباد نسبت به آخرین حضورش در این بندر شگفت زده شده است، تاکید کرد: «این شرکت در بخش غلات و روغن خوراکی با بهره گیری از امکانات موجود، مصمم به سرمایه گذاری در بندر امیرآباد است.»

پس از این جلسه مدیران شرکت روسی از منطقه عملیاتی و اراضی پشتیبانی بندر امیرآباد بازدید کردند.



## رونق ۵۷ درصدی عملیات کانتینری در بندر شهید باهنر

محمد محسنی ضمن اعلام جدیدترین آمار سفرهای دریایی در مرکز استان هرمزگان گفت: «از آغاز سال جاری تا ابتدای آبان ماه، یک میلیون و ۸۲۱ هزار و ۷۱۹ نفر مسافر در بنادر تحت مدیریت اداره بنادر شهید باهنر جابه جا شدند که رشد دو 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 هفت ماهه عملیات جابه جایی کالا در این بندر نیز سخن به میان آورد و گفت: «طی مدت یاد شده، بالغ بر یک میلیون و ۱۳۵ هزار و ۸۹۴ 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، ۸۰۰ هزار تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۳۳۵ هزار تن به کالاهای نفتی اختصاص داشته است که در بخش نفتی ۲۸ درصد افزایش داشته است.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر تصریح کرد: «طی مدت یاد شده، ۶۱۹ هزار تن کالای غیرنفتی و ۹۷ هزار تن کالای نفتی از این بندر صادر شد که در بخش نفتی ۴۵ درصد افزایش داشته است.»

به گفته او، مواد شیمیایی، کشاورزی، مواد معدنی، قیر، میوه و تره بار، 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 جابه جا شده است.

محسنی خاطر نشان کرد: «طی این مدت، ۶۱ هزار تن کالای وارداتی غیرنفتی وارد بندر شهید باهنر و بنادر تابعه آن در 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 محموله ها پس از طی شدن تشریفات گمرکی، از طریق بندر شهید باهنر روانه بازارهای داخلی کشور می شود.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از ترانزیت ۳۶ هزار و ۷۶۱ دستگاه خودرو از طریق این بندر طی هفت ماهه نخست امسال خبر داد.

او با اشاره به عملیات تخلیه و بارگیری ۲۰۵ TEU کانتینر در سال جاری با افزایش ۵۷ درصدی، گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون، پنج هزار و ۹۴۴ فرزند شناور در بنادر شهید باهنر، جاسک و تیاب پهلو گرفتند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۲۷ درصد رشد را نشان می دهد»



## توسعه و راه اندازی خطوط مسافری داخلی و خارجی از طریق سواحل مکران با شتاب بیشتری دنبال می شود

بندر جاسک کامل ترین بندر در شرق استان هرمزگان برای ارائه خدمات مسافری است و به زودی با سرمایه گذار بخش خصوصی خط مسافری جاسک به مسقط عمان راه اندازی می شود.

### فروش بلیت نوروزی شناورهای داخلی از اول دی ماه

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر با بیان این که پایانه مسافری بندر شهید حقانی سال گذشته افتتاح شد، گفت: «برای اولین بار در تاریخ سفرهای دریایی سامانه فروش الکترونیکی و اینترنتی بلیت شناور فراهم شد.»

محسنی بیان کرد: «از ابتدای دی ماه امسال دفاتر فروش بلیت شناورهای مسافری برای ایام نوروز در همه کشور فعالیت خود را آغاز می کنند و ما در سه بندر شهید باهنر، شهید حقانی و هرمز برای ارائه خدمات مسافری آماده ایم.»

او با بیان این که سال گذشته حدود ۱۵ میلیون نفر سفر در استان هرمزگان انجام شد، گفت: «در حال حاضر بین بندرعباس و جزایر قشم و هرمز ۴۶ فروند شناور با چهار هزار و ۸۰۰ صندلی فعالیت می کنند.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «همچنین در مسیرهای بین المللی به کشورهای امارات و عمان در هفته، بیش از دو هزار صندلی فعال داریم.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر یادآور شد: «در راستای ارائه خدمات به تجار به زودی خط مسافری VIP بین قشم و بندرعباس در ساعات پایانی شب و ساعات ابتدایی روز برقرار می شود و نرخ بلیت آن ۵۰ هزار تومان خواهد بود.»

### خط مسافری بندرعباس - کیش راه اندازی می شود

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر با بیان این که تاکنون سه هزار میلیارد ریال در توسعه بنادر سه گانه جاسک، سیریک و تیباب به عنوان توسعه سواحل مکران هزینه شده است و ۴۰۰ میلیارد ریال پروژه در حال اجرا در این سه بندر داریم، از راه اندازی خط مسافری دریایی بندرعباس - کیش خبر داد.

محمد محسنی در حاشیه بازدید خبرنگاران از بندر شهید باهنر استان هرمزگان واقع در شرق استان در نشست خبری بیان کرد: «بندر شهید باهنر به عنوان هاب ترانزیت دام، خودرو و تهر بار در کشور مطرح است ضمن آن که محصولات فله و به طور محدود کانتینر نیز در این بندر تخلیه و بارگیری می شود.»

او ادامه داد: «۷۰ درصد عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید باهنر به موضوع

بندر جاسک کامل ترین بندر در شرق استان هرمزگان برای ارائه خدمات مسافری است و به زودی با سرمایه گذار بخش خصوصی خط مسافری جاسک به مسقط عمان راه اندازی می شود.

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «در بندر شهید باهنر بزرگ ترین پایانه بین المللی سفرهای دریایی مستقر است که به حسب عمان و شارجه امارات خط دریایی مسافری داریم و پنج سفر در هفته در این خطوط مسافر انجام می شود.»

محسنی گفت: «همچنین مسیرهای مسافری از بندر شهید باهنر به دبی و مسقط توسط بخش خصوصی به زودی راه اندازی می شود.»

او ادامه داد: «همچنین کشتی با ظرفیت ۱۸۰ صندلی به تازگی برای راه اندازی خط مسافری دریایی بندرعباس - کیش خریداری شده است و به زودی خط دریایی گردشگری در این مسیر راه اندازی می شود؛ طول مسیر پنج ساعت برآورد شده است و پیش بینی می شود قیمت بلیت شناور مذکور حدود ۱۰۰ هزار تومان باشد.»

محسنی اظهار داشت: «همچنین خط بندر شهید باهنر - اسکله فجر قشم با لنديکراپت به زودی راه اندازی می شود و در آینده نیز مسیرهای دریایی جاسک - مسقط و بندرعباس - دبی راه اندازی خواهد شد.»

### سرمایه گذاری سه هزار میلیارد ریالی در توسعه بنادر سه گانه مکران

او با بیان این که تاکنون سه هزار میلیارد ریال در توسعه بنادر سه گانه سواحل مکران در هرمزگان هزینه شده است، گفت: «در دو سال اخیر ۴۰۰ میلیارد ریال پروژه در حال اجرا در این سه بندر داریم.»

محسنی گردشگری دریایی در سواحل مکران را از مصادیق توسعه آن عنوان کرد و گفت: «ظرفیت گردشگری دریایی در سواحل مکران بالاست و باید سرمایه گذاری زیادی از سوی همه ارگان های دست اندر کار در این سواحل برای توسعه گردشگری انجام شود؛ خور آذینی در بندر سیریک از نظر گردشگری بی همتا است. در خور میناب هم شرایط گردشگری مناسبی داریم که اگر ارتقا یابد به توسعه اقتصادی ساحل نشینان در این منطقه کمک می کند.»

### آماده سازی ۴۶ فروند شناور مسافری برای نوروز ۹۶

محسنی با بیان این که ستاد سفرهای دریایی نوروز ۹۶ در هفته جاری در سازمان بندر و دریانوردی کلید خورد، گفت: «۹۵ درصد مسافرت های دریایی کشور از

صادرات کالای غیرنفتی اختصاص دارد و این نماد اقتصاد مقاومتی است.»  
محسنی افزود: «بندر شهید باهنر امروز در حوزه صادرات تریبار و سیفی جات کشور، صادرات دام زنده و صادرات کود شیمیایی مقام اول را دارد.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر افزود: «با توجه به موقعیت بندر شهید باهنر در استان هرمزگان مرادوات تجاری استان های کرمان، فارس، بوشهر و سیستان و بلوچستان با این بندر برقرار است.»  
او ادامه داد: «در شرق استان هرمزگان غیر از بندر شهید باهنر بنادر دیگری نظیر جاسک، سیریک، تیباب به عنوان بنادر سه گانه سواحل مکران و همچنین بندر هرمز به عنوان سند تاریخ دریایی کشور و بندر شهید حقانی وجود دارد.»

محسنی افزود: «توسعه دریامحور و تثبیت نقاط جمعیتی در سواحل کشور و امنیت مرزهای آبی کمک می کند و در این راستا برای توسعه و عمران بنادر در این حوزه فعالیت هایی انجام می دهیم.»

## اجرای ۴۰۰ میلیارد ریال پروژه در بندر سه گانه سواحل مکران

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «هدف گذاری کرده ایم تا ۴۰۰ میلیارد ریال پروژه در حوزه عمران و آماده سازی بنادر سه گانه جاسک، سیریک و تیباب به عنوان بندر سواحل مکران اجرا کنیم.»  
او ادامه داد: «بندر سیریک با پس کرانه ۸۰ هکتاری پس از لایروبی امروز قابلیت پهلوگیری کشتی های بالای ۱۰ هزار تن را دارد.»  
محسنی گفت: «بندر جاسک در حوزه دریای عمان استراتژیک است که لایروبی آن تا پایان سال به پایان می رسد.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «در بندر جاسک برای اولین بار مرکز امداد و نجات دریایی راه اندازی می شود و خلا حضور پایگاه امداد نجات دریایی در سواحل بندرعباس تا چهاربار رفع خواهد شد.» او افزود: «در بندر جاسک اسکله های اختصاصی استقرار پهلوگیری شناورهای ناچی آماده نصب است.»  
محسنی با تاکید بر این که بندر تیباب از نظر قدمت دومین بندر در ایران است، گفت: «تیباب با اعتبار ۱۰۰ میلیارد ریال در حال لایروبی است و از نظر گردشگری ظرفیت های فراوانی دارد که ضروری به نظر می رسد در راستای توسعه سواحل مکران طبق فرمایشات مقام معظم رهبری یکی از اولویت هارشد گردشگری در این سواحل باشد.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر افزود: «بندر تیباب از بهترین خورهای طبیعی برخوردار است. جنگل های مانگرو، چندل و زیستگاه های طبیعی آبریزان دریایی از مزایای گردشگری بندر تیباب است.»

او با بیان این که ارتقای گمرک بندر تیباب را پیگیری کرده ایم، گفت: «این بندر امروز از بندری ملوانی به بندری تجاری ارتقا یافته است که پذیرش شناورهای بزرگ تجاری را در آینده در چشم انداز خود دارد.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر گفت: «در راستای توسعه بندر تیباب به عنوان بندر سه گانه سواحل مکران نصب باسکول ساخت انبار کالا انجام شد ضمن آن که به زودی از سوی بخش خصوصی جایگاه سوخت شناورداران در این بندر ساخته می شود که توان تامین سوخت روزانه صد فروند شناور را دارد.»

## فعال شدن مرکز آموزش دریایی در بندر تیباب

او بندر سیریک را از دیگر بنادر سه گانه مکران در استان هرمزگان عنوان کرد و گفت: «بندر سیریک نزدیک ترین بندر تجاری به عمان است که حدود ۶۱ مایل دریایی با عمان فاصله دارد و دروازه ورودی به سواحل مکران محسوب می شود.»  
مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر ادامه داد: «بندر سیریک پس از بندر شهید رجایی از نظر پس کرانه در هرمزگان رتبه دوم را دارد.»  
محسنی بیان کرد: «در بندر سیریک عملیات ساخت اسکله ۲۰۰ متری با اعتبار ۳۰ میلیارد تومان به زودی آغاز می شود تا شناورهای تجاری امکان پهلوگیری در آن جا داشته باشند.»

او با تاکید بر این که بندر سیریک به زودی زون اقتصادی دریایی کشور خواهد شد، گفت: «آماده سازی ۱۶ هزار هکتار اراضی بندر سیریک در حال انجام است همچنین به زودی اپراتوری این بندر به بخش خصوصی واگذار می شود که با تکمیل فرایند واگذاری بندر به بخش خصوصی رونق اقتصادی آن افزایش می یابد.»

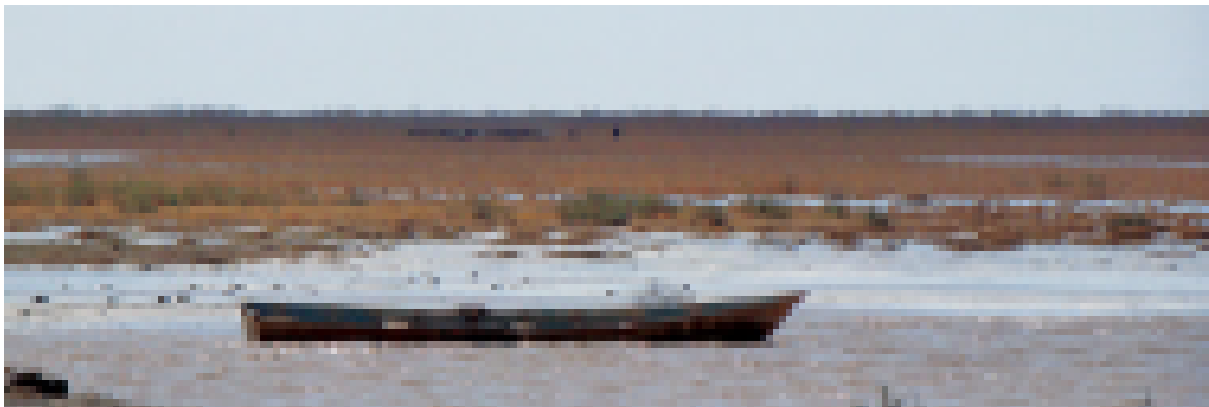
روابط عمومی بندر امیرآباد: الهیار اسعدی سرپرست معاونت دریایی و بندری با اعلام این که اولین محموله نمونه صادراتی مرکبات سال ۹۵، شامل سه تن نارنگی و شش تن کیوی تولید شده در باغات استان از طریق بندر امیرآباد به کشور روسیه صادر شد، گفت: «با تعامل صورت گرفته و پیگیری های به عمل آمده در راستای جذب صاحبان کالا، این محموله در کمترین زمان ممکن به مقصد روسیه بارگیری شد.»

روابط عمومی بندر بوشهر: محمد مهدی بنجاری مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: بندر دیر ظرفیت بالایی برای پیشرفت دارد و توسعه و تجهیز آن در دستور کار است عملیات اجرایی لایروبی بندر تجاری دیر با اعتبار ۶۰ میلیارد ریال به زودی آغاز می شود. ورود کانتینرهایی که به تازگی به این بندر اختصاص یافته و تجهیزاتی که برای این بندر خریداری شده نوید می دهد که در بازه زمانی کوتاه این بندر به مرحله توسعه و رشد خواهد رسید.»

روابط عمومی بندر بوشهر: محمد مهدی بنجاری، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در خصوص استخدام نیرو در بندر دیر گفت: «در این بندر به دلیل تجهیزات ارسال شده، یک سری نیروها باید بکار گرفته شود که متاسفانه روند آن با مشکل روبه رو شده است ولی این کار را با برگزاری مناقصه برطرف می کنیم.»

روابط عمومی بندر نوشهر: در راستای فرآیند ارزیابی عملکرد و عملیاتی نمودن شاخص های اختصاصی ارزیابی عملکرد بنادر کشور، جلسه توجیهی و کارگاه آموزشی با مازندران در بندر نوشهر با حضور کارشناسان، مدیرکل و اعضای شورای اداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، عصر روز شنبه بیست و دوم آبان ماه برگزار شد. هدف از این کارگاه تبیین شاخص های اختصاصی ۲۹ گانه بنادر کشور بود.

روابط عمومی بندر انزلی: ولی داداشی نماینده مردم آستارا در مجلس شورای اسلامی و هیات همراه ضمن بازدید از بندر آستارا با نحوه عملیات لایروبی در این بندر از نزدیک آشنا شدند. در این بازدید مهندس میرنیلی رییس بندر آستارا توضیحاتی در خصوص نحوه لایروبی کانال و حوضچه تجهیزاتی و لایروبی یاسین برای بازدیدکنندگان ارائه نمود.



استاندار سیستان و بلوچستان در افغانستان مطرح کرد:

## احیای تالاب هامون جان تازه‌ای به مردمان هر دو سرزمین خواهد بخشید

استاندار سیستان و بلوچستان در ادامه سفر به افغانستان عصر دیروز با وزیر کشور افغانستان نیز دیدار کرد و ضمن تاکید بر اهمیت افزایش مرادات مرزی گفت: «بالا بردن حجم مرادات مرزی بین دو کشور موجب تغییر در روند زندگی مرز نشینان خواهد شد.»

علی اوسط هاشمی حذف ویزا برای مسافران دو کشور را آرزوی دیرینه مردم دانست و افزود: «تسهیل در عبور و مرور مردم و تجار دو کشور تأثیر زیادی در روند رشد و توسعه منطقه خواهد داشت.»

### نگاه مشترک دو کشور

#### در توسعه مرز میلک نقطه عطفی در ایجاد بارانداز ملی

او با اشاره به احداث پل دوم بر روی رودخانه مرزی در منطقه میلک سیستان و بلوچستان بیان کرد: «نگاه مشترک دو کشور در توسعه مرز میلک نقطه عطفی در ایجاد بارانداز ملی خواهد بود.»

استاندار سیستان و بلوچستان ادامه داد: «اختلاف نظر مرزبانان دو کشور در مبادی ورودی مرز بعضاً موجب نارضایتی تجار می شود که با مدیریت صحیح باید مانع ایجاد نارضایتی شویم.»

رئیس هیات ایرانی اعزامی به افغانستان تصریح کرد: «استان سیستان و بلوچستان آمادگی همکاری در زمینه‌های گوناگون بهداشت و درمان، آموزش و گردشگری با کشور افغانستان را دارد.»

وزیر کشور افغانستان نیز در این دیدار از روابط حسنه و مرادات موثر در وضعیت زندگی مردم دو کشور اعلام پشتیبانی کرد و گفت: «همواره مراتب تقدیر و تشکر خود را از مقامات جمهوری اسلامی ایران اعلام می داریم.»

«تاج محمد جاهد» اظهار داشت: «نقش بی‌بدیل سفارت ایران در افغانستان را نباید نادیده گرفت و دو کشور در مسیر توسعه اهداف مشترکی دارند.»

او ادامه داد: «تعلیم، خدمات رفاهی، سلامت و آموزش از مهم‌ترین کمک‌های ایران به مردم افغانستان در طول سال‌های متمادی بوده است که سبب شده مردم افغانستان با ایران بیگانگی نداشته باشند و آن را خانه دوم خود می‌پندارند.»

وزیر کشور افغانستان تأمین معیشت مرز نشینان را از اهداف مشترک دو دولت برشمرد و تصریح کرد: «باید به این مسأله مهم توجه ویژه‌ای داشت و افغانستان در این زمینه آمادگی هرگونه همکاری را دارد و از آن حمایت می‌کند.»

جاهد ادامه داد: «با افزایش ظرفیت بندر چابهار فرصت مناسبی برای تجار دو کشور فراهم می‌شود که باید به بهترین نحو از آن استفاده کنیم.»

او بیان کرد: «دولت افغانستان آمادگی دارد مرز میلک را به عنوان بارانداز خشک مورد توجه قرار دهد و مسیر چابهار به میلک را برای تجار تسهیل کند.»

استان سیستان و بلوچستان ایران حدود ۳۰۰ کیلومتر با ولایات نیمروز و فراه افغانستان هم مرز است.

استاندار سیستان و بلوچستان در دیدار با رئیس اجرایی دولت وحدت ملی افغانستان گفت: «ظرفیت بندر چابهار و دسترسی به آب‌های آزاد مهم‌ترین اولویت در گسترش روابط تجاری دو کشور ایران و افغانستان است.»

علی اوسط هاشمی در سفر به افغانستان در دیدار با «عبدالله عبدالله» رئیس اجرایی دولت وحدت ملی افغانستان با اشاره به ظرفیت‌ها و توانمندی‌های استان سیستان و بلوچستان در زمینه مرادده‌های تجاری و اقتصادی با کشور افغانستان افزود: «هم‌زمان با فرا رسیدن سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی اسامال مردم دو کشور شاهد سرآغاز عصری جدید در ترانزیت دریایی در چابهار خواهند بود.»

او به اشتراکات گردشگری بین دو کشور اشاره کرد و افزود: «بهره‌گیری از ظرفیت‌های گردشگری و ایجاد تورهای مشترک گردشگری در تحکیم روابط دو کشور نقش اثرگذاری دارد.»

هاشمی ایجاد بندر مشترک خشک بین دو کشور را خواستار شد و اظهار داشت: «استفاده از فرصت دریای آزاد عمان موجب رونق بخشیدن به بندر خشک می‌شود که مرز میلک سیستان و بلوچستان نقطه مناسبی برای ایجاد این بندر است.»

استاندار سیستان و بلوچستان ادامه داد: «با تحقق بندر خشک می‌توانیم ولایت نیمروز را به بارانداز توسعه مبادلات تجاری افغانستان و ایران تبدیل کنیم.»

او با اشاره به ارتباط خوب ولایت‌های نیمروز، هرات، قندهار و فراه با مسئولان سیستان و بلوچستان خاطرنشان کرد: «با تسریع در مرادات و اجرای نشست‌های مشترک می‌توان فصل نوینی در روابط دو کشور رقم زد.»

هاشمی تاکید کرد: «احیای تالاب هامون که با زندگی یک پنجم جمعیت استان گره خورده یکی از خواسته‌های مهم این سفر است زیرا احیای این تالاب جان تازه‌ای به مردمان دوسوی مرز می‌بخشد.»

رئیس هیات اعزامی به افغانستان تسریع در احداث پل دوم مرز میلک را خواستار شد و افزود: «با توجه به اهمیت مرادات تجاری و حضور موثر در توسعه تجارت از طریق بندر چابهار، احداث این پل ضرورتی انکارناپذیر است.»

رئیس اجرایی دولت وحدت ملی افغانستان نیز ضمن ابراز خرسندی از دیدار مجدد طرف ایرانی، اظهار داشت: «از سفر به چابهار، خاطرات خوشی برابیم باقی ماند و همواره مهمان‌نوازی مردم سیستان و بلوچستان را به خاطر دارم.»

عبدالله عبدالله تسریع در تحقق نگاه مشترک برای دستیابی به اهداف پیش‌بینی شده را مورد تاکید قرار داد و گفت: «نشست مشترک ولایتان مرزی دو کشور و فرماندهان مرزبانی، باعث برون رفت از مشکلات مرزی خواهد شد و به رونق بخشی معیشت مرز نشینان کمک می‌کند.»

رئیس اجرایی دولت وحدت ملی افغانستان تصریح کرد: «به مدت ۱۵ سال از نزدیک شاهد تلاش و همراهی ایران با افغانستان بوده‌ام و از زحمات مسئولان ایرانی سپاسگزاریم.»

روابط عمومی بندر چابهار: سید حسن ابراهیمی معاونت دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با اشاره به اعلام خبر مالک شناور حادثه دیده با مرکز هماهنگی عملیات جستجو و نجات دریایی چابهار MRCC مبنی بر از کار افتادن موتور قایق صیادان گفت: «این قایق در ۲۰ مابلی بندر چابهار بلافاصله عملیات جستجو توسط شناور ناچی ۵ به سمت حادثه دیدگان اعزام شد و هر سه نفر سرنشین شناور را سالم نجات و به خشکی انتقال دادند.»

روابط عمومی بندر بوشهر: معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر در بازدید از بندر دیر از خرید ۲۰ شناور ناچی برای استقرار در بنادر کشور به منظور تامین تجهیزات دریایی خبر داد و افزود: «شش شناور لایروب شامل دو فروند با ظرفیت هشت هزار مترمکعب، دو فروند چهار هزار مترمکعبی و دو دستگاه یک هزار مترمکعبی به زودی در بنادر مستقر می شود.»

مانا: سید مصطفی بهشتیان مدیرکل اداره مطالعه و احداث بنادر صیادی سازمان شیلات ایران از تخصیص مبلغ ۱۶۰ میلیارد ریال اعتبار به منظور احداث بنادر صیادی در جنوب و شمال کشور خبر داد و گفت: «این میزان اعتبار در قالب اوراق عرضه اسلامی در بین پیمانکاران پروژه‌ها توزیع شده است.»

بندر و دریا: شرکت کشتیرانی MSC سوئیس از راه اندازی ششمین خط کشتیرانی خود موسوم به SEQUOIA در مسیر تجاری چین جنوبی - لانگ بیچ آمریکا خبر داد. همچنین مشتریان از ارائه خدمات جدید از سوی کشتیرانی MSC در این مسیر نهایت استفاده را خواهند برد چرا که زمان ترانزیت کالا از بندر نینگبو به لانگ بیچ از طریق این مسیر به ۱۲ روز کاهش می یابد.

تین نیوز: شرکت مالک کشتی تایوانی چهار فروند شناور هندی ماکس به ظرفیت ۸۲ تا ۸۴ هزار DWT را در سال جاری میلادی و چهار فروند شناور کامسارماکس را در سال ۲۰۱۷ میلادی به ناوگان خود اضافه می کند. این هشت فروند شناور در یارد کشتی سازی Oshima ژاپن در حال ساخت هستند.



## آغاز به کار بندر گوادر راهی به سوی قوی تر شدن همکاری های چین و پاکستان

بندرگاه بزرگ «گوادر» با حضور نخست وزیر پاکستان رسماً آغاز به کار کرد و نخستین کشتی تجاری چین این بندر را ترک کرد. ژنرال «راحیل شریف» رئیس ستاد ارتش پاکستان، «ثناء الله زبیری» سر وزیر بلوچستان، «محمدخان اچکزئی» و «سفیر چین» از دیگر مهمانان این مراسم حضور داشتند.

در حالی که آمریکا درگیر انتخاب رییس جمهور جدید است، با افتتاح بندرگاه اقتصادی «گوادر» همکاری های حریف چینی اش و پاکستان به شدت افزایش یافته است.

این در حالی است که چین و آمریکا به عنوان دو حریف مقتدر سعی در افزایش ارتباط با پاکستان و کنار زدن حریف دارند. افتتاح این بندرگاه عظیم که تحت برنامه های «افزایش توسعه همکاری های چین و پاکستان» صورت گرفته سبب رونق روابط دو کشور خواهد شد.

اکسپرس نیوز در این باره نوشت: «در مراسم گشایش این بندرگاه یک کشتی چینی با ۳۰۰ کانتینر به سمت چین حرکت کرد.»

نواز شریف «نخست وزیر پاکستان» در این مراسم اظهار داشت: «این پروژه دو سال است کلید خورده و پروژه عظیم «سی پیک» بین چین و پاکستان (همکاری بخش اقتصادی، انرژی و راهداری دو کشور) رونق فراوان پاکستان را در پی خواهد داشت.»

سفیر چین نیز اعلام کرد که در راستای پیشبرد این پروژه دولت پاکستان و ارتش این کشور همکاری تنگاتنگی داشتند و از آن ها تشکر می کنیم. یقیناً این پروژه عظیم به سود تمامی کشورهای منطقه خواهد بود.

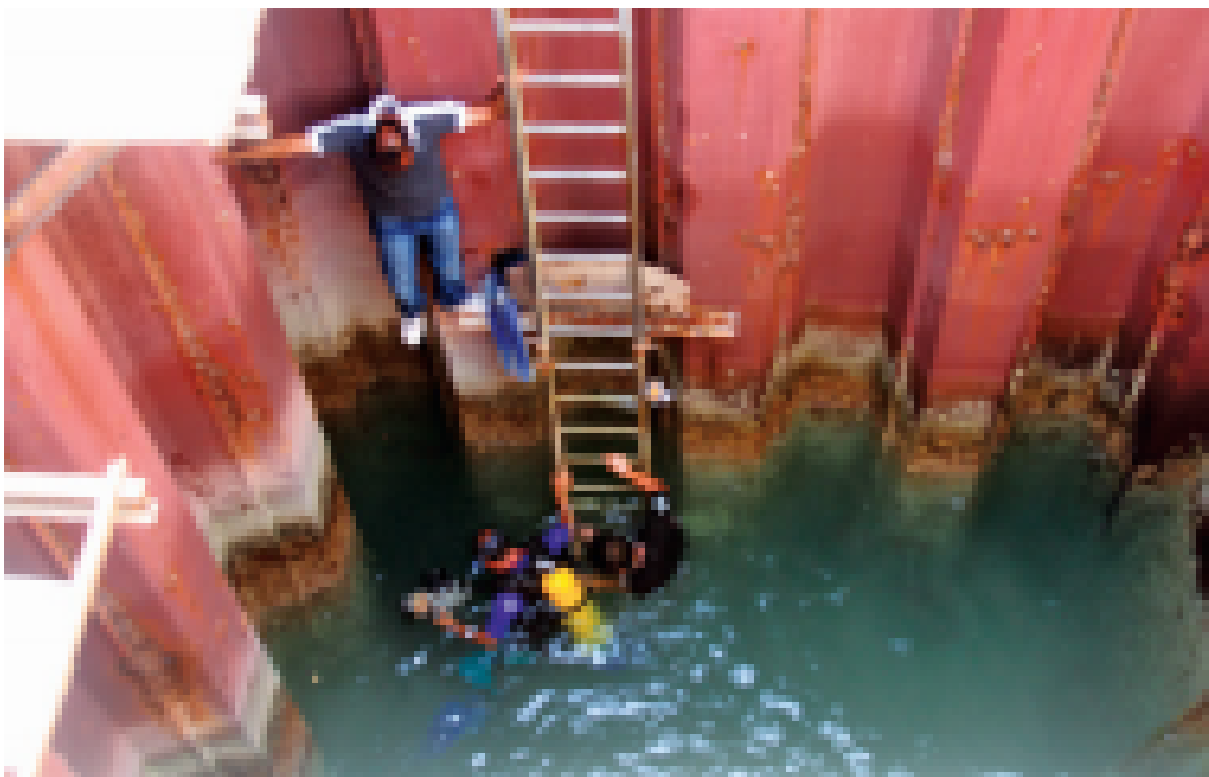
مدتی است همکاری دو کشور چین و پاکستان در عرصه های مختلف افزایش یافته است و این همکاری ها برای کشورهای مثل آمریکا ناخوشایند تلقی می شود.



# تالار مرگ

روایت ناپدید شدن لاک‌پشت‌های دریایی در خلیج چابهار

امین خالق پرست



شکل ۱- مازیار مشتاق گوهری و همکارانش در حال نجات لاک‌پشت‌های دریایی از حوضچه تسویه آب بندر چابهار

«مشتاق گوهری» از دوستان ارشد محیط‌زیست ایران است که ۱۲ سال از عمر خود را صرف ساخت مستندهای بارز زشی درباره محیط‌زیست و حیات وحش استان سیستان و بلوچستان برای صداوسیما جمهوری اسلامی ایران کرده است. برای آشنایی با برخی از وقایع محیط‌زیستی که در سواحل چابهار اتفاق می‌افتد، با او به گفت‌وگو نشستیم.



لاک‌پشت‌های دریایی در سواحل مکران بود. من و همکارانم در این مستند برای به تصویر کشیدن زندگی لاک‌پشت سبز (Green sea turtle) از گواتر تا «منطقه تنگ» را مورد بررسی قرار دادیم. بعد از آن، ساخت مستند «مرجان‌ها» را آغاز کردم. در این مستند طرح انتقال مرجان‌های بندر شهید بهشتی به خلیج چابهار روایت می‌شود؛ فعالیت‌های انسانی همچون ساخت اسکله، موج‌شکن، سایت‌های تخلیه و بارگیری، خاک‌برداری وسیع، بتن‌ریزی و لایروبی در مناطق ساحلی از عوامل تأثیرگذار در تخریب زیستگاه جانداران دریایی است. آخرین مستندهای محیط‌زیستی که ساختم، دو فیلم به نام‌های «بُدوار» و «سچانک» بود که درباره زندگی شاهین‌ها است.

● **چرا عنوان «پرواز در آب» را برای مستند لاک‌پشت‌های دریایی انتخاب کردید؟**  
لاک‌پشت سبز، جانوری آرام و بی‌آزار در ساحل و

و مستندهای مختلفی را درباره محیط‌زیست این استان ساختیم که این مستندها تاکنون از شبکه‌های مختلف صداوسیما (شبکه‌های یک، چهار، شما، جام جم) پخش شده است. هم‌اکنون نیز تهیه‌کننده و کارگردان برنامه‌های صداوسیما جمهوری اسلامی ایران هستم.

● **درباره مستندهای محیط‌زیستی که تاکنون ساختید، توضیح دهید؟**  
ساخت مستندهای محیط‌زیستی من به صورت سلسله‌وار بود. نخستین مستند محیط‌زیستی که برای صداوسیما ساختم، مجموعه سه قسمتی «گاندو» بود که زندگی «تمساح پوزه کوتاه» را در شهرستان «سرباز» روایت می‌کرد. ساخت این مستند که در سال ۱۳۸۶ آغاز شد، برای من دو سال زمان برد. سپس، در سال‌های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۰، مستند «پرواز در آب» را ساختم که درباره زندگی

● **خودتان را معرفی کنید و در رابطه با سابق تحصیلی و شغلی خود توضیح دهید؟**

متولد ۱۳۵۷ در جیرفت هستم و تا ۷ سالگی در آن‌جا زندگی کردم. سپس، به همراه خانواده به زاهدان آمدم و از آن زمان تاکنون در این شهر زندگی می‌کنم. از سال ۱۳۷۴ هم‌زمان با تحصیل در رشته ریاضی فیزیک، با شرکت در دوره‌های فیلم‌سازی «انجمن سینمای جوانان ایران» در زاهدان پایه عرصه فیلم‌سازی گذاشتم. در سال ۱۳۷۸ در امتحانات کنکور شرکت کردم، اما حدنصاب قبولی در رشته سینما را نیاوردم و در رشته «طراحی فرش» در دانشگاه سیستان و بلوچستان ادامه تحصیل دادم. من دوره‌های تخصصی یک ستاره کنفدراسیون جهانی فعالیت‌های زیرآبی (CMAS) را سپری کردم و با کوهنوردی، غارنوردی و صخره‌نوردی نیز آشنایی دارم. از سال ۱۳۸۴ تاکنون، من و همکارانم به مناطق مختلف سیستان و بلوچستان سفر کردیم



شناگری ماهر در آب است. حرکت خارق العاده این جانور در دریا مانند پرواز پرندگان در آسمان است. به همین علت، شنای لاک پشت دریا را پرواز در آب می نامند.

● رژیم غذایی لاک پشت سبز چیست؟

لاک پشت سبز علف های دریایی و جلبک ها را به عنوان غذا دوست دارد. بستر علف های دریایی یکی از بارورترین اکوسیستم های زمین به شمار می رود و لاک پشت های سبز باعث حفظ و باروری بیشتر علف های دریایی می شوند.

● تاسیسات آب شیرین کن سازمان بنادر چه آسیبی

به بقای لاک پشت های دریایی در خلیج چابهار زده است؟

چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور، در کرانه دریای عمان قرار دارد و لاک پشت سبز از جمله جانوران زیبا و آرام دریای عمان است. بنابراین، یکی از عوامل مهمی که باعث تلفات لاک پشت های دریایی در خلیج چابهار می شود، حوضچه تسویه آب بندر چابهار است. آب مفهومی آشنا برای لاک پشت های دریایی است اما این جا دریا نیست بلکه حوضچه مرگ لاک پشت های دریایی است. لاک پشت های دریایی به وسیله جریان آب به سوی حوضچه های تسویه آب کشیده شده و در داخل آن ها گرفتار می شوند. در این جا گرفتاری به معنای مرگ است چون در این حوضچه ها لاک پشت های دریایی راهی برای برگشت به دریا ندارند. فقط قوه غم انگیز مرگ یک لاک پشت دریایی مطرح نیست بلکه روایت تلخ قتل و عام یک نسل است. نسلی که پیاپی را انسان رقم می زند. سازندگان این حوضچه ناخواسته به قاتلین لاک پشت های دریایی تبدیل شده اند. مرگ لاک پشت های دریایی به معنای از دست دادن یک گونه در معرض انقراض است. مرگی که می توانست اتفاق نیفتد اگر سازندگان این حوضچه راه ورود لاک پشت های دریایی را به آن مهار می کردند.

● آیا فقط لاک پشت های دریایی در حوضچه تسویه

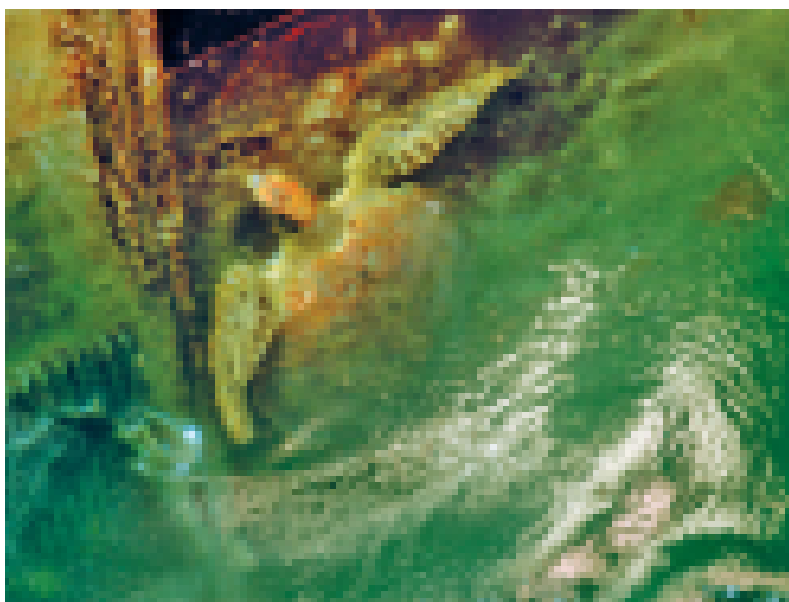
آب بندر چابهار به دام می افتند؟

خیر. علاوه بر لاک پشت سبز، انواع گوناگونی از ماهی ها در این حوضچه به دام می افتند. در این حوضچه از ماهی های کوچک ترئینی تا ماهی هامور و مار ماهی های خیلی بزرگ را می توانید مشاهده کنید.

● تا به حال چه اقداماتی شما و همکارانتان برای کمک

به لاک پشت های دریایی گرفتار در «حوضچه تسویه آب، بندر چابهار انجام داده اید؟

من و همکارانم در مستند «پرواز در آب» تعدادی از لاک پشت های دریایی را از حوضچه تسویه آب نجات دادیم. برای یافتن لاک پشت های بینوا با تجهیزات غواصی به درون حوضچه رفتیم. در زیر آب، با تلی از استخوان لاک پشت های دریایی مواجه شدیم که مدت ها قبل در این حوضچه اسیر شده بودند. در گوشه ای دیگر، جنازه لاک پشتی را مشاهده کردیم که آرام و مظلوم در رویای آزادی برای همیشه به



شکل ۲- به دام افتادن لاک پشت های دریایی در حوضچه تسویه آب (Water filtering laver). خلوت غریبانه ای در این حوضچه حاکم است. لاک پشت های دریایی که در حوضچه های تسویه آب گرفتار می شوند، از هیچ سویی راهی برای گریز از این زندان ندارند. مرگ تلخ و غم انگیزی در انتظار این لاک پشت ها است. استخوان های به جامانده از لاک پشت های دریایی که در این حوضچه گرفتار شده و از بین رفته اند، طعم تلخ مرگ را در این جاشدت می بخشد.

با اندازه‌های مختلف بود.

● آیا فقط لاک‌پشت‌های زنده را از حوضچه تسویه آب بیرون می‌آوردید؟  
خیر. لاک‌پشت‌های مرده را نیز از حوضچه بیرون می‌آوردیم و در ساحل دفن می‌کردیم.

● لاک‌پشت‌های دریایی نجات داده شده از حوضچه تسویه آب را کجا رها می‌کردید؟  
سازمان بنادر و دریانوردی یک ساحل خصوصی داشت که کسی اجازه ورود به آن را نداشت. بنابراین، ما لاک‌پشت‌های دریایی را که از حوضچه تسویه آب نجات داده بودیم، در این ساحل رها می‌کردیم. اگر لاک‌پشت‌ها را در ساحل چابهار رها می‌کردیم، ممکن بود کمی جلوتر در دریا در تور صیادان به دام بیفتند. اما خوشبختانه در نزدیکی این ساحل خصوصی، قایق ماهیگیری رانندیده بودیم که در دریا تور پهن کند.

● آیا برای جلوگیری از به دام افتادن لاک‌پشت‌های دریایی در حوضچه تسویه آب، راه حل دائمی وجود دارد؟

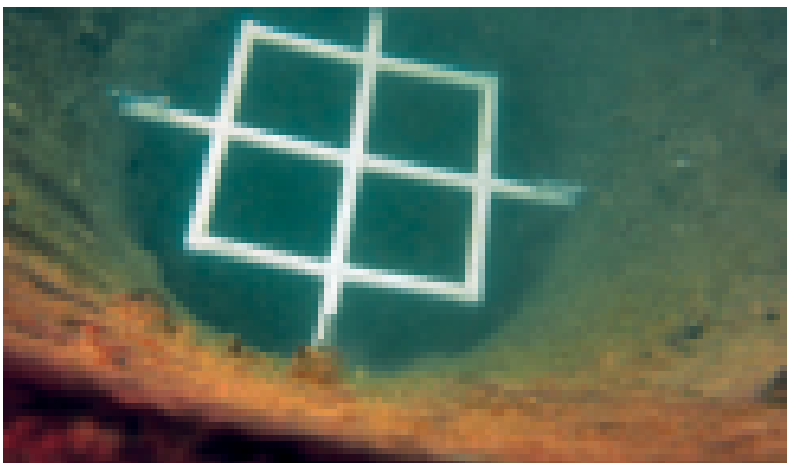
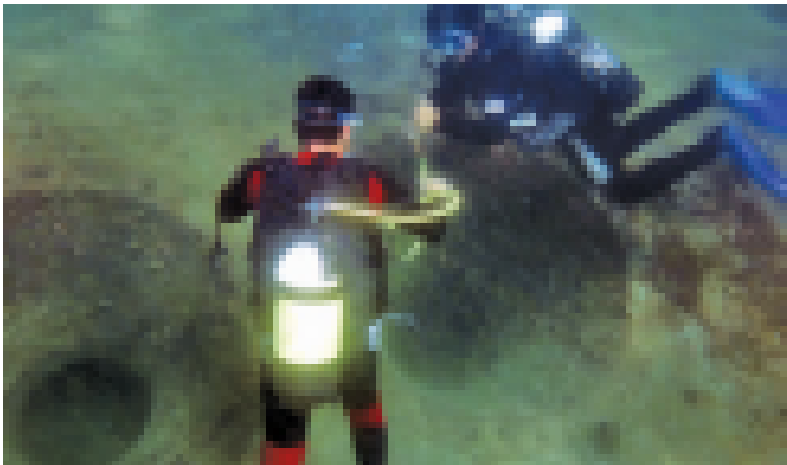
اگر به درستی اندیشه می‌شد، این کابوس وحشتناک راه‌حل ساده‌ای داشت تا زندگی لاک‌پشت‌های دریایی این چنین به خطر نیفتد. در سال ۱۳۹۳، من به سفارش شبکه استانی هامون یک مجموعه پنج قسمتی با نام ماجراجویان ساختم که یک قسمت از این مجموعه درباره لاک‌پشت‌های دریایی حوضچه تسویه آب بندر چابهار بود. ساخت این قسمت حدود دو هفته زمان برد. در این برنامه، ما راهکاری را برای حل این مشکل ارائه کردیم. بازدید دوباره حوضچه تسویه آب بندر چابهار تصاویر تلخ گذشته را برای من تداعی می‌کرد. من هنوز نتوانسته بودم نگاه خسته لاک‌پشت دریایی که در حوضچه تسویه آب گرفتار شده بود را فراموش کنم. هنوز تلاش لاک‌پشت دریایی که به دنبال روزه‌ای برای گریز بود را به یاد داشتم. چه مرگ غریبانه و تلخی انتظار این لاک‌پشت‌ها را می‌کشید. نمی‌دانستم از دو سال قبل تا کنون چند لاک‌پشت دریایی دیگر در این حوضچه گرفتار شده و جان خود را از دست داده‌اند. یک تدبیر ساده می‌توانست جلوی مرگ این جانوران آرام و زیبارا بگیرد. اما کسی به فکر لاک‌پشت‌های سبز چابهار نیست. بنابراین، باید خودمان دست به کار می‌شدیم. اگر فکری که برای جلوگیری از گرفتار شدن لاک‌پشت‌های دریایی در حوضچه تسویه آب داشتیم عملی می‌شد، خیالمان برای مدتی درباره این کابوس وحشتناک در بندر چابهار آسوده می‌شد. همه اعضای گروه برای نجات لاک‌پشت‌های سبز از این محصصه به درک مشترکی رسیده بودند و اهمیت کار را درک می‌کردند. در گام نخست، با تجهیزات کامل غواصی وارد دریا شدیم تا در پیچه‌های ورودی آب را پیدا کنیم. آب دریا از طریق این در پیچه‌ها به حوضچه تسویه آب منتقل می‌شود. اندازه این در پیچه‌ها خیلی بزرگ است. بنابراین، در گذشته، روی این در پیچه‌ها توری نصب شده بود که از ورود آبزیان به آن‌ها مانع کند. اما به مرور زمان، این توری‌ها تخریب شده‌اند. بنابراین، زمانی که لاک‌پشت‌های سبز داخل این لوله‌ها که غار مانند



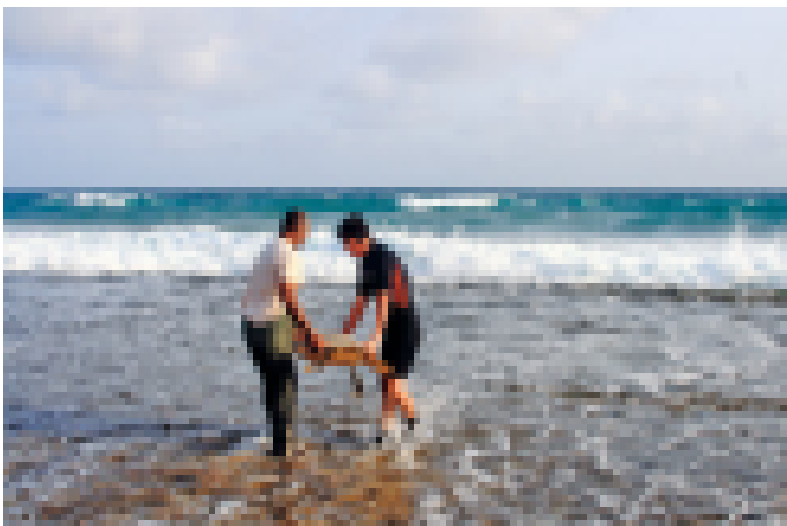
شکل ۳- لاک‌پشت‌های نجات داده شده از حوضچه تسویه آب در یک ردیف کنار هم چیده شده‌اند. محوطه بیرون آب‌شیرین‌کن شبیه به کارگاه بود و لاک‌پشت‌های رها شده در این محوطه یک‌جا ثابت نمی‌ماندند. بنابراین، ما زیار مشتاق گوهری و همکاران وی برای این که لاک‌پشت‌ها با پرشه در محوطه به خودشان مسموم می‌نزدند، آن‌ها را تا زمان انتقال به ساحل واژگون قرار می‌دادند.

● تاکنون چند بار اقدام به نجات لاک‌پشت‌های دریایی از حوضچه تسویه آب بندر چابهار کردید؟  
من و همکارانم از زمان ساخت مستند پرواز در آب تاکنون حدود هفت تا هشت مرتبه اقدام به نجات لاک‌پشت‌های سبز از حوضچه تسویه آب بندر چابهار کردیم. تعداد لاک‌پشت‌های نجات داده شده از حوضچه تسویه آب هر دفعه متفاوت از دفعه دیگر بود. به‌طور مثال، یک بار، چهار لاک‌پشت و بار دیگر پنج لاک‌پشت را موفق شدیم از حوضچه نجات دهیم. اما برخی اوقات که داخل حوضچه می‌رفتیم، خیلی از لاک‌پشت‌ها تلف شده بودند. به یاد دارم که یکبار دو لاک‌پشت را نجات دادیم و با دوسه مورد جسد هم داخل حوضچه مواجه شدیم. یک بار هم از حوضچه تسویه آب فقط یک لاک‌پشت زنده خارج کردیم. اما بیشترین تعداد لاک‌پشتی که تاکنون از حوضچه تسویه آب بندر چابهار خارج کردیم، ۹ لاک‌پشت زنده

خواب رفته بود؛ این جا پر از جسد لاک‌پشت است. لاک‌پشت‌هایی که هنوز زنده بودند را به سختی گرفتیم و با وسایل بسیار ابتدایی که به همراه داشتیم این جانوران بزرگ و سنگین را از دیواره حوضچه بالا کشیدیم. خارج کردن لاک‌پشت‌های دریایی از حوضچه تسویه آب کار دشواری است و کمبود امکانات باعث شده بود عملیات نجات، علاوه بر گروه مستندساز، لاک‌پشت‌ها را نیز خسته کند. در محوطه بیرون آب‌شیرین‌کن، لاک‌پشت‌های نجات یافته هر کدام به گوشه‌ای می‌خزیدند. نگاه لاک‌پشت‌ها نشان می‌دهد، آن‌ها خسته، دل‌تنگ و آزرده هستند. بیرون آوردن لاک‌پشت‌های سبز از حوضچه، یک روز کامل زمان برد اما از آن جایی که این لاک‌پشت‌ها نباید برای مدت زیادی بیرون از آب باشند، همان شب آن‌ها را در ساحل رها کردیم. لاک‌پشت‌های رها شده در ساحل به سرعت به سمت دریا حرکت کردند.



شکل ۴- پس از این که قطر دریچه‌های ورودی آب به دقت اندازه‌گیری شد، حفاظ‌های فلزی مناسب بر اساس این اندازه‌ها ساخته و بر روی دریچه‌های نصب می‌شود. قطر دریچه‌های ورودی آب در دریا حدود ۱/۵ تا ۲ متر است. بنابراین، یک انسان با لوازم کامل غواصی می‌تواند داخل آن برود. ماز یا مشتاق گوهری قصد داشت با حرکت در این کانال، مسیری را که لاک‌پشت‌های دریایی تا حوضچه تسویه آب طی می‌کنند را تجربه کند اما همکارانش او را از این کار باز می‌دارند چون اگر در وسط راه اتفاقی برای او می‌افتاد، امکان دست‌رسی همکاران به او وجود نداشت. فاصله این دریچه‌ها تا حوضچه تسویه آب حداقل یک کیلومتر است، به عبارت دیگر، این کانال‌ها از دریا تا خشکی ۵۰۰ متر و از خشکی تا آب شیرین کن ۵۰۰ متر امتداد دارند.



شکل ۵- رهاسازی لاک‌پشت‌های دریایی در ساحل خصوصی سازمان بنادر و دریانوردی، لاک‌پشت‌های گرفتار در حوضچه تسویه آب بالخره به آغوش دریا باز می‌گردند. بازگشت به دریا برای لاک‌پشت‌های دریایی به معنای آرامش است به شرطی که انسان آرامش آن‌ها را به هم نزند.

هستند می‌خوابند، جریان آب ناشی از مکش پمپ‌ها آن‌ها را به داخل حوضچه داخل خشکی می‌کشاند. لاک‌پشت‌ها به ناچار اینجا مانده و از گرسنگی تلف می‌شوند. البته هر از چند گاهی کارکنان سازمان محیط‌زیست اقدام به خارج کردن این لاک‌پشت‌ها از حوضچه می‌کنند. اما این اتفاق به قدری دیر به دیر رخ می‌دهد، که معمولاً حوضچه پر از جسد لاک‌پشت است. پس از این که دریچه‌های ورودی آب را بازبینی کردیم، قطر دریچه‌ها به دقت اندازه‌گیری شد. سپس به خشکی برگشتیم و بر اساس این اندازه‌ها حفاظ‌های فلزی طراحی و ساختیم. برای این منظور، لوله‌های گالوانیزه خریداری کردیم و آن‌ها را با طرح مشخصی به هم جوش دادیم. سپس روی حفاظ‌ها رنگ ضدآب شور زدیم تا در دریا نپوسند. زمانی که حفاظ‌ها آماده شد به دریا رفتیم و آن‌ها را روی دریچه‌ها نصب کردیم تا دیگر این اتفاق تلخ برای لاک‌پشت‌های دریایی تکرار نشود. متأسفانه یکی از حفاظ‌ها به دریچه خوب متصل نشد و مجدداً به خشکی بازگردانده شد تا پس از رفع نقص در اولین فرصت در محل نصب شود.

#### ● چند دستگاه آب‌شیرین کن در سواحل سیستان و بلوچستان وجود دارد؟

در خلیج چابهار، یک آب‌شیرین کن در چابهار و یک آب‌شیرین کن در کنارک داریم. آب‌شیرین کن چابهار دو دریچه ورودی آب در دریا و یک حوضچه تسویه آب در خشکی دارد. اما آب‌شیرین کن کنارک بزرگ‌تر است و چند حوضچه دارد. من شنیده‌ام که لاک‌پشت‌های دریایی در حوضچه‌های تسویه آب کنارک هم به دام می‌افتند اما تاکنون از حوضچه‌های آن بازدید نکردم.

#### ● آیا تاکنون سازمان محیط‌زیست در این مورد با سازمان بنادر مذاکره کرده است؟

مسئولان سازمان حفاظت محیط‌زیست چندین بار از مسئولان بندر چابهار خواسته بودند تا دریچه‌های ورودی آب‌شیرین کن‌ها را در دریا پوشانند و حتی قصد داشتند آن‌ها را برای این مسئله جریمه کنند اما متأسفانه با وجود این هشدارها، تاکنون از سوی سازمان بنادر اقدامی برای رسیدگی به این مسئله صورت نگرفته است.

#### ● آینده لاک‌پشت‌های دریایی را در سواحل چابهار چگونه می‌بینید؟

نگاه غریبانه لاک‌پشت سبز ذهن من را به سوی آینده تلخی می‌کشاند که در انتظار لاک‌پشت‌های دریایی است. زندگی لاک‌پشت‌های دریایی در خلیج چابهار همواره با خطرات بسیاری همراه است. از سواحل ناامن تخم‌گذاری گرفته تا دزدی تخم‌ها توسط مردم محلی، از جسد لاک‌پشت‌های دریایی که به دلایل مختلف به ساحل آمده تا مرگ زجرآور این جانوران در حوضچه تسویه آب؛ خلیج چابهار دیگر جایی برای زندگی آرام لاک‌پشت‌های دریایی نیست. این جابری لاک‌پشت‌های دریایی نه ساحل امنیت دارد و نه دریا. لاک‌پشت‌های دریایی در دوران زندگی باید خود را برای نبردی نابرابر با انسان و آلودگی محیط‌زیست آماده کنند تا بتوانند نسل خود را برای قرن‌های آینده همچنان زنده نگه دارند.

### سیستم‌های اعلام حریق

سیستم اعلام حریق برای آشکارسازی حرارت بالا، گازهای هیدروکربن متصاعد شده، دود ناشی از آتش و شعله به کار می‌رود این سیستم شامل آشکارسازهایی است که در برخی نواحی نصب شده و از طریق تابلوهای فرعی به تابلو مرکزی اعلام حریق که در مرکز آتش‌نشانی بندر و یا اتاق کنترل قرارداد متصل می‌باشند، به طوری که تابلوهای فرعی باید حریق ناشی از گازهای قابل اشتعال و همچنین دود ناشی در حریق را اعلام نماید.

### آشکارسازها

زمانی که یک ماده به درجه حرارت بحرانی خود برسد و ایجاد یک واکنش شیمیایی با اکسیژن نماید آتش به وجود می‌آید. حاصل این واکنش تولید دما، شعله، نور، دود، بخار آب، منواکسید کربن، دی‌اکسید کربن یا سایر موارد است به طوری که مراحل تولید آتش به شرح زیر است:

- مرحله ابتدایی: تشکیل دود غیر قابل رویت.
- مرحله سوختن و دود کردن: تشکیل دود قابل رویت اما بدون وجود شعله.
- مرحله سوختن و شعله‌ور شدن: ایجاد تشعشع نور و حرارت.
- مرحله گرم کردن: انتشار انرژی حرارتی به اطراف.

در حقیقت هدف از آشکارسازهای اتوماتیک شناسایی آتش با حس کردن یک یا ترکیبی از مراحل فوق و تبدیل آن به سیگنال‌های الکتریکی و ایجاد آلام است.

در پست‌های برق عمدتاً از سه نوع آشکارساز دودی، شعله‌ای و حرارتی استفاده می‌شود.

### سیستم‌های اطفای حریق

برای برطرف کردن وجود اکسیژن و دمای مناسب برای بروز حریق از عوامل خارجی به شرح زیر استفاده می‌شود. به طوری که سیستم اعلام حریق برای اطمینان به صورت عملکرد دو کانال در نظر گرفته می‌شود (آشکار سازها به صورت سری هستند) یعنی در این حالت حداقل دو کراسینک تعریف شده که در صورت اعلام حریق از طرف هر دوی آن‌ها سیستم اطفای حریق به کار می‌افتد. در واقع هشدار برای دو مسیر به صورت مستقل ارسال می‌شود ولی عمل اطفای اتوماتیک حریق، تنها در صورت ارسال دو سیگنال توأم انجام می‌گیرد.

### ۱. دی‌اکسید کربن CO<sub>2</sub>

دی‌اکسید کربن سال‌هاست که در اطفای حریق ناشی از مایعات قابل اشتعال، حریق ناشی از گازها و تجهیزات الکتریکی و به میزان کم‌تر در دیگر انواع حریق به کار می‌رود. دی‌اکسید کربن به طور موثر حریق را در اکثر موارد مهار نموده و محدودیت‌های عملی، بیشتر در روش به کارگیری و بانوع حریق



## اعلام و اطفای حریق در پست‌های برق بنادر

امید خیری زاده

کارشناس برق اداره برق و تاسیسات

سازمان بنادر و دریانوردی

در زمانه‌ای که ما به سر می‌بریم زندگی انسان‌ها با انواع مختلف مواد شیمیایی به دست آمده به صورت طبیعی و مصنوعی نظیر نفت، گاز، مواد رادیواکتیو و دیگر مواد شیمیایی در دسترس آمیخته شده است که در نتیجه آن احتمال بروز آتش‌سوزی و انفجار افزایش یافته است. دانش بشری با تلاش مستمر در صدد دستیابی به راه‌ها و روش‌های علمی و البته عملی برای کشف به موقع و خنثی نمودن حریق و حوادث ناشی از آن بوده است.

مواردی هستند که لازم است در طرح پست‌ها در نظر گرفته شوند. شکست عایقی و سوختن عایق کابل در اثر وجود جریان زیاد از آن‌ها نیز از عوامل ایجاد حریق هستند. حریق باعث از بین رفتن تجهیزات و تاسیسات موجود در پست و قطع برق و توقف و یا کاهش عملیات بندری و حریق ناشی از اشتعال کابل‌ها باعث تولید گازهای سمی، دود و آلودگی محیط زیست خواهد شد. به طور کلی هدف از سیستم اعلام و اطفای حریق، محدود نمودن خسارت وارده به تجهیزات و تاسیسات واقع در کانون حریق، حداقل کردن خسارت به محیط زیست و حداقل کردن خسارت ناشی از توقف و یا کاهش عملیات بندری است.

برای آگاهی از یک آتش‌سوزی در اولین لحظات وقوع و اطفای سریع آن، نیاز مبرمی به وجود یک سیستم اعلام و اطفای حریق است.

بروز حوادثی نظیر آتش‌سوزی در پست‌های برق اجتناب ناپذیر است. این حوادث گاهی در اثر بروز خطا در شبکه و نبود عملکرد به موقع سیستم‌های حفاظتی و گاه در اثر بروز عوامل دیگری نظیر بمباران هوایی دشمن، وقوع زلزله، خرابکاری، بی احتیاطی و ... پیش می‌آید. صرف نظر از نوع و عوامل ایجاد آتش‌سوزی، به لحاظ اهمیت پست‌های توزیع ۱۱، ۲۰ و ۳۳ کیلوولت در شبکه‌های توزیع برق در کلیه بنادر، سیستم‌های اعلام و اطفای حریق از

دارد و از این ماده با توجه به خصوصیات عایقی آن برای اطفای حریق تجهیزات الکتریکی استفاده فراوانی می‌شود.

دی‌اکسید کربن گازی است بی‌رنگ، بی‌بو و خنثی که دارای خواص متعددی است که برای استفاده به‌عنوان ماده خاموش‌کننده حریق مناسب است. این گاز قابل سوختن نیست و به اکثر موادها واکنش نشان نمی‌دهد. همچنین از آن جا که دی‌اکسید کربن به‌صورت گاز در هوا منتشر می‌شود می‌تواند به تمامی قسمت‌های ناحیه حریق نفوذ پیدا کرده و عمل اطفای حریق را انجام دهد. به‌عنوان یک گاز و یا به‌عنوان یخ خشک، هادی الکتریسیته نیست و هیچ‌گونه اثری از خود باقی نمی‌گذارد، و فرآیند تمیز کردن بعد از مصرف را ندارد.

### ۲. گاز FM۲۰۰

گاز FM۲۰۰ قابلیت اطفای حریق در کلاس‌های مختلف را داشته و به‌طور گسترده در اطفای کلاس مربوط به تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی کاربرد دارد و نحوه عملکرد آن به‌صورت سیلابی در محیط تحت حفاظت است و با پر کردن محیط تحت حفاظت و رقیق کردن اکسیژن محیط و شکستن زنجیره حریق عمل اطفای را انجام می‌دهد. از آنجایی که گاز FM۲۰۰ یک گاز گرانبه است در مواردی که حجم کمی تحت پوشش باشد مقرون به‌استفاده است.

اجرای شبکه FM۲۰۰ برای اتاق‌های پردازش داده‌های الکترونیکی، اتاق‌های کنترل، ترانسفورماتور و سوئیچ‌گر نیاز به اجرای لوله‌کشی دارد.

### ۳. ابروسل AEROSOL

سیستم اطفای حریق ابروسل به دلیل انعطاف‌پذیری بسیار بالای سیستم، در طراحی و نصب، این امکان وجود دارد که علاوه بر محوطه داخل سالن، فضای داخلی در تابلو برق یا سیستم الکتریکی را متناسب با فضای محدود خاص خود مجهز به سیستم اطفای حریق اتوماتیک نمود. به‌گونه‌ای که در صورت بروز حادثه در هر یک از تابلوها، رک‌ها یا حتی کیس کامپیوتر فقط سیستم اطفای حریق همان نقطه فعال شده و تخلیه شود. روش پوشش سیستم از آخرین نوآوری در مقابله حریق است که به‌طور ویژه برای اطفای حریق در منبع طراحی شده است.

در جدول زیر سیستم‌های اعلام و اطفای حریق به‌طور خلاصه ارائه شده است که انتخاب نهایی آن تابع شرایط محلی و بررسی‌های مهندس مشاور خواهد بود.



مکان	نوع آشکارساز	نوع اطفای حریق
اتاق کنترل <td>دود - حرارت <td>ایروسول - FM۲۰۰ - گاز CO۲</td> </td>	دود - حرارت <td>ایروسول - FM۲۰۰ - گاز CO۲</td>	ایروسول - FM۲۰۰ - گاز CO۲
اتاق سوئیچ‌گر <td>دود <td>ایروسول - گاز CO۲ - FM۲۰۰</td> </td>	دود <td>ایروسول - گاز CO۲ - FM۲۰۰</td>	ایروسول - گاز CO۲ - FM۲۰۰
اتاق ترانسفورماتور <td>حرارت - دود <td>پاشش آب - گاز CO۲ - ابروسل - FM۲۰۰</td> </td>	حرارت - دود <td>پاشش آب - گاز CO۲ - ابروسل - FM۲۰۰</td>	پاشش آب - گاز CO۲ - ابروسل - FM۲۰۰
اتاق دیزل ژنراتور <td>شعله - حرارت - دود <td>پاشش آب - گاز CO۲ - ابروسل - FM۲۰۰</td> </td>	شعله - حرارت - دود <td>پاشش آب - گاز CO۲ - ابروسل - FM۲۰۰</td>	پاشش آب - گاز CO۲ - ابروسل - FM۲۰۰



## ضرورت بازنگری سیاست سازمان بنادر و دریانوردی در بنادر شمالی کشور؛

با تمرکز بر بندر آستارا

علی کریمی

کارشناس ارشد مدیریت دولتی

معاون اجرایی شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه-شعبه بندر آستارا

صنعت حمل و نقل دریایی به دلیل ماهیت بین‌المللی آن، محیطی به شدت رقابتی میان بنادر و شرکت‌های کشتیرانی است. بدون شک یکی از راه‌های بقادر این عرصه، استفاده از برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های صحیح و روزآمد کردن مداوم آن برای افزایش رقابت‌پذیری بنادر، استفاده بهینه از ظرفیت‌های فیزیکی و مدیریتی آن، همگام با توسعه این صنعت است. هدف کلی این بررسی، لزوم بازنگری در برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری کلان سازمان و دریانوردی در استان‌های شمالی کشور است که به طور عمده با مازاد ظرفیت مواجه هستند. در تحقیق حاضر به این موضوع پرداخته شده که آیا با ظهور بنادر جدید در استان‌های کشور، همچنان استراتژی و سیاست قبلی سازمان مبنی بر مدیریت یکپارچه در محدوده جغرافیایی یک استان، به ایجاد شرایط رقابتی و افزایش کارایی بنادر کمک می‌کند؟ به همین منظور وظایف و اختیارات مدیرکل با ادارات زیرمجموعه استانی بنادر و دریانوردی با نحوه و مدیریت سایر ارگان‌های هم‌تراز با نظریات مدیریتی مرتبط مورد مقایسه و تحلیل تطبیقی قرار گرفته است.

نام آن به «سازمان بنادر و دریانوردی» تغییر یافت. اماد در دنیای کنونی صنعت حمل و نقل دریایی با توجه به ماهیت بین‌المللی آن، محیطی به شدت رقابتی میان بنادر، شرکت‌های کشتیرانی و فعالانی است که برای تداوم حضور در بازار و افزایش درآمد به فعالیت مشغول هستند. در سطح کشوری نیز، اگرچه نیاز به حمل و نقل دریایی از

و دریایی کشور بیشتر احساس شد، پس از کش و قوس‌های فراوان در چهارم خردادماه سال ۱۳۳۹ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و کشتیرانی تبدیل شد. با پررنگ شدن نقش بنادر در اقتصاد کشور و وجود بخش‌های مختلف تخصصی، سرانجام در دهم اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۸۷ با جدا شدن بخش کشتیرانی از بدنه این سازمان،

شالوده اولیه سازمان بنادر و دریانوردی ایران ابتدا بر اساس اعمال حاکمیت دولت در سواحل و بنادر کشور در دوازدهم ذی‌حجه ۱۳۲۹ و بعدها نیز با تاسیس شعبه گمرکات جنوب در بندر بوشهر شکل گرفت. پس از آن با تحویل بندر انزلی از دولت روسیه و فعال شدن بندر خرمشهر و ترکمن، نیاز به یک سازمان مستقل برای اداره امور بندری

تجارت نتیجه گرفته می‌شود، اما ارایه خدمات بهینه، ضمن کاهش قیمت تمام شده حمل و نقل و افزایش توان رقابتی صادرکنندگان و واردکنندگان می‌تواند نیروی محرکه‌ای در سیر صعودی تجارت باشد [۱]. با ارتقای توان و قابلیت‌های بنادر و توسعه فعالیت‌های تخصصی بندری، بنادر نسل دوم، سوم و حتی چهارم شکل گرفتند و بنادر کشور نیز پس از اجرای نسبی سیاست‌های خصوصی سازی در این مسیر گام نهادند. اما شاید در این بین بازنگری و اصلاح پاره‌ای از قوانین به درستی و همگام با سرعت رشد بنادر صورت پذیرفته است. بنابراین در این مقاله سعی شده این موارد در بنادر شمالی کشور مورد بررسی قرار گیرد.

### بیان مسئله

پیش از هر چیز لازم است به این نکته اشاره شود که در حال حاضر با توجه به رکود بنادر استان گلستان، فقط بنادر استان گیلان و مازندران مورد بررسی قرار گرفته است که شامل بنادر انزلی، آستارا، امیرآباد، فریدون کنار، نوشهر و نکا می‌شوند. شاید طبیعی‌ترین و ضروری‌ترین پرسش که در بررسی بنادر شمالی، نظر هر محققی را به خود جلب می‌کند واژه «اداره کل بنادر و دریانوردی» باشد. زمانی که در سال ۱۳۰۶ اسکله‌های بندر انزلی از دولت روسیه تحویل گرفته شد و تا سال ۱۳۹۲ تنها بندر تجاری استان گیلان بود، می‌توان گفت که اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان همان اداره بندر و دریانوردی بندر انزلی محسوب می‌شد و با اداره بندر و دریانوردی نوشهر از سال تاسیس خود در ۱۳۱۹ تا سال ۱۳۷۶ همان اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران تلقی می‌شد. اما با احداث و عملیاتی شدن منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، این بندر نوبا به صورت مستقل و زیر نظر سازمان بنادر و دریانوردی و در محدوده استان مازندران شروع به فعالیت کرد و بندر نکا نیز به‌عنوان یکی از بنادر تابعه آن قرار گرفت. حال آن که اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به مرکزیت بندر نوشهر در این استان در حال فعالیت بود. سپس در سال ۱۳۸۶ بندر فریدونکنار به‌عنوان یکی از بنادر تابعه بندر نوشهر شروع به فعالیت کرد، در استان مجاور یعنی استان گیلان نیز، بندر آستارا به‌عنوان نخستین بندر شمالی کشور که از سوی بخش خصوصی احداث شده بود زیر نظر اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان شروع به فعالیت کرد اکنون اگر شعاع و دایره شمول فعالیت اداره کل بنادر و دریانوردی را در یک محدوده جغرافیایی پذیریم باید موارد زیر را مورد توجه جدی قرار دهیم.

● مدیر کل بنادر و دریانوردی در یک استان، مانند سایر ارگان‌ها به‌عنوان یک مدیر

سطح عالی وظیفه رهبری و نظارت بر کل بنادر استان را برعهده دارد.

● وجود بنادر با مدیریت خصوصی مثل بندر آستارا در یک محدوده جغرافیایی که دارای ساختار قانونی مستقل است لیکن تملک آن در اختیار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد، چگونه باید در چهارچوب شبکه‌های بندری مورد حمایت قرار گرفته و کارایی و بهره‌وری خود را حفظ و ارتقا نماید.

● در شرایطی که پتانسیل‌های قابل توجهی در توسعه تجارت و حمل و نقل در منطقه و حوزه نفوذ بندر وجود دارد و بهره‌بردار قانونی و مدیریت بندر خصوصی می‌تواند از تمام ظرفیت‌های سرمایه‌ای، عملکردی و مقرراتی برای جذب و توسعه فعالیت بندر آستارا استفاده نماید ولی متأسفانه عدم پذیرش انتقال اختیار قانونی مدیر مسوولی به مدیریت بخش خصوصی بندر آستارا نظیر سایر مناطق ویژه اقتصادی که با مدیریت بخش خصوصی مدیریت می‌شوند، محدودیت‌هایی را در توسعه و رونق فعالیت‌های بندر به وجود می‌آورد.

از سوی دیگر شرایط موجود در بنادر شمالی کشور را با کشور روسیه به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنادر فعال در دریای خزر مقایسه می‌کنیم.

وقتی از تجار در خصوص واردات و یا صادرات به کشور روسیه سوال می‌کنیم، با نام بندر آستارا خان روسیه روبه‌رو می‌شویم. در صورتی که بندر آستارا خان شامل بنادر متعددی در طول رودخانه ولگا است که از تعداد انگشتان دست نیز تجاوز می‌کند و مستقل از یکدیگر در حال فعالیت هستند، اما در عمل شاهد یکپارچه بودن نام کلی این بنادر هستیم که به نوعی حس یک اتحاد را به شنونده تلقین می‌کند و خود به‌عنوان یک مشوق روانی مثبت عمل می‌کند.

### بررسی سطوح مدیریت

با توجه به این که مدیران کل در استان‌ها در زمره سطوح عالی مدیریت قرار می‌گیرند، بنابراین وظایف و فعالیت‌های او بیشتر بر مبنای نظارت و رهبری است. مدیران استانی به‌مثابه رهبرانی هستند که باید با جهت دادن و هدایت مجموعه، سازمان را به سمت دستیابی به افق‌های روشن آینده هدایت کنند.

صاحب‌نظران مطابق نگرش و سلیقه خود تعاریف متعددی برای رهبری پیشنهاد کرده‌اند که به‌اختصار به بعضی از این تعاریف اشاره می‌شود.

«رهبر، شخصی در گروه است که وظیفه جهت‌دهی و هماهنگی فعالیت‌های گروه را برعهده دارد» [۲]

«رهبریت فرآیند نفوذ در فعالیت‌های یک گروه سازمان‌یافته در جهت شکل‌گیری و

نیل به اهداف است» [۳]

«رهبریت یعنی قدرت جذب افراد و تأثیر و نفوذ در آن‌ها، آن چنان که افراد به‌طور داوطلبانه شخصیت و رهبری فرد را در یک شرایط معین بپذیرند» [۴]

کتزو کان در توصیف ماهیت و معنی رهبری سه جزء مهم را این‌طور بیان می‌کند:

۱. مشخصات شغل یا مقام

۲. خصوصیات فرد

۳. نوع رفتار

مطالعه رهبریت به دلیل تنوع این اجزا در سازمان‌ها پرخطا و پیچیده است و از طرف دیگر مفهوم رهبریت نه تنها بستگی به مقام، رفتار و خصوصیت رهبر دارد، بلکه به خصوصیات موقعیت و شرایط نیز وابسته است. [۵]

از تعاریف فوق استنباط می‌شود که رهبریت مفهومی متفاوت از مدیریت را داراست و عوامل زیادی در موفقیت یا نبود موفقیت آن نقش دارند، جالب است بدانیم در تعاریف فوق به عواملی نظیر تغییر موقعیت و شرایط نیز اشاره شده است و به نوعی رهبریت به این عوامل نیز وابسته است.

رهبری با ترسیم یک استراتژی درست و هدایت منظم مجموعه تابعه، می‌تواند افق‌های جدید و روش‌های نوین کسب و کار را با دید وسیع‌تر پیش روی ما ترسیم نماید.

اما به‌راستی استراتژی چیست؟

«استراتژی عبارت است از تعیین آرمان‌ها و اهداف بلندمدت برای شرکت و پذیرش مجموعه‌ای از اقدامات و تخصیص منابع لازم برای تحقق آن‌ها» [۶]

«استراتژی مجموعه‌ای از انتخاب‌های محوری و تعیین‌کننده یا حساس در باره اهداف، ابزارها و وسایل فعالیت کسب و کار مشخصی است» [۷]

«استراتژی یعنی جهت‌گیری و حوزه فعالیت بلندمدت سازمان که منابع سازمانی را با شرایط متغیر محیطی و به‌ویژه بازارها، مشتریان و کارفرمایان به‌منظور تحقق نیازهای گروه‌های ذی‌نفع هماهنگ می‌سازد» [۸]

به‌عنوان نمونه به یکی از این استراتژی‌های که به نظر می‌رسد در بنادر شمالی آن چنان که باید و شاید به آن پرداخته نشده اشاره می‌شود:

احیای کریدور شمال جنوب و تلاش برای فعال کردن این کریدور (به شرایط منطقه و بازارهای جذاب کشورهای شمال اروپا، منطقه اسکانندیناوی و روسیه با عبور از قلمرو کشور ایران و ارتباط آن در حوزه اقیانوس هند و کشورهای جنوب شرقی آسیا و همچنین تقاطع‌های متعددی که با کریدورهای مختلف از جمله ترانسیکا و آلتید دارد)، یک رونق‌فرمانده‌ای در بنادر شمالی ایجاد کرده و ضمن خروج آن‌ها از رقابت داخلی منجر به ایجاد یک فضای همکاری داخلی و رقابت فرامنطقه‌ای شود.



جدول ۱: تفاوت‌های رهبری و مدیریت از دیدگاه بتیس [۹]

تفاوت‌های رهبری و مدیریت از دیدگاه بتیس	مدیریت	رهبری
تمرکز بر	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار
تفویض اختیار	تفویض اختیار	تفویض اختیار

## تفاوت رهبری و مدیریت

میان رهبری و مدیریت و نگرش فکری آن‌ها تفاوت چشمگیری وجود دارد. نگرش شغلی نقش موثری در موفقیت هر فرد دارد، محققان در این زمینه مطالعات و تحقیقات زیادی انجام دادند. به‌طور مثال ویلیام جیمز از دانشگاه هاروارد آمریکادر کتاب مدیران و مدیریت در مقاله‌ای تحت عنوان Attitude (نگرش) به نتیجه مطالعات این دانشگاه پرداخته است و در آن نشان می‌دهد وقتی فردی شغلی را به دست می‌آورد ۸۵ درصد آن به خاطر نگرشی است که دارد و فقط ۱۵ درصد آن مربوط به سایر توانایی‌های اوست. با این تفاسیر داشتن نگرش کلان (استراتژیک) و عملیاتی به‌صورت هم‌زمان برای یک مدیر، موجب تحلیل بازده و کمبود زمان کاری می‌شود.

در حالت کلی مدیریت یعنی اداره کردن و گرداندن یک سازمان و رهبری یعنی هدایت و راه بردن و نشان دادن راه [۴].

بر اساس بسیاری از نظریات، اختیارات قانونی مدیران تنها می‌تواند ۶۰ درصد از توانایی‌های کارکنان را به فعل تبدیل کند و ۴۰ درصد باقی‌مانده در لوای رهبری و سرپرستی صحیح به مرحله ظهور خواهد رسید.

مدیریت کامل (۱۰۰٪) رهبری (۴۰٪) + مدیریت (۶۰٪)

## بررسی شرایط تعدادی از سایر ادارات مستقر در این استان‌ها

برای این که در بایم در سایر ادارات کل مستقر در استان گیلان و مازندران شرایط به چه صورت است، در بین تعدادی از ادارات کل موجود یک تحقیق انجام شد و نتایج نشان داد در همه این ادارات، مدیر استانی تنها وظیفه نظارت و رهبری را بر عهده داشته است و ادارات شهرستانی تابعه زیر نظر او مشغول به فعالیت هستند.

● ادارات کل مستقر در این استان‌ها به‌عنوان نهادهای دولتی:

ادارات راه و شهرسازی، توزیع نیروی برق، گاز، سازمان آموزش و پرورش، اداره تامین اجتماعی، اداره کل امور اقتصادی و دارایی و شرکت سهامی آب منطقه‌ای، اداراتی بودند که در این بخش مورد بررسی قرار گرفتند و نتایج نشان داد که در همه این ارگان‌ها مدیریت کل از مدیران شهرستانی مجزا هستند.

### ● دانشگاه‌های مستقر در این استان‌ها به‌عنوان نهادهای رقابتی:

دانشگاه‌های آزاد اسلامی و پیام نور در این بخش با توجه به شرایط رقابتی مورد بررسی قرار گرفتند که در مورد دانشگاه آزاد اسلامی، کلیه واحدها زیر نظر ریاست و مراکز هماهنگی استانی فعالیت دارند و دانشگاه پیام نور نیز در مراکز استان‌ها دارای شعبه استانی هستند.

### ● بانک‌های مستقر در این استان‌ها به‌عنوان نهادهای مالی:

کلیه بانک‌های مستقر در این استان‌ها زیر نظر مدیر استانی و حوزه‌های بخش‌ها مشغول فعالیت هستند.

لازم به ذکر است که تنها سازمان مستقر در این استان‌ها که شرایط مشابهی را دارد، اداره کل گمرک است که کلیه شاغلان در این بخش پرسنل دولتی هستند و اعتبارات و بودجه ایشان به‌صورت مجزا و از طریق گمرک جمهوری اسلامی ایران پرداخت می‌شود.

## نتیجه‌گیری

با توجه به بررسی‌های به‌عمل آمده و تجربه سالیان گذشته، سازمان بنادر و دریانوردی باید بستر و زمینه لازم را برای رونق بنادر کوچک در شرایط جدید تجارت و فعالیت بنادر کوچک ایفا نماید. بدون شک لزوم رشد و ارتقای نسل بنادر کشور و ایجاد بازارهای جدید تجارت، ابتدا تغییر در ساختار سیاست‌گذاری و تدوین برنامه‌های جدید و کلان در سازمان است. به کارگیری تجارب



بنادر پیش‌تاز و همچنین استفاده از مدیران سینرژیک که بتوانند با ابداع، نوآوری و ایده‌های نوین، مسیر جدیدی برای رسیدن به اهداف سازمان ترسیم کنند. با توجه به شروع فرآیند خصوصی‌سازی بنادر از برنامه دوم توسعه، باید به این نکته توجه داشت که در تئوری خصوصی‌سازی، مسئله ایجاد رقابت یک انگیزه مهم محسوب می‌شود ولی نبود تخصیص متوازن منابع و حمایت عادلانه نیز به همان نسبت می‌تواند موجب بی‌انگیزه شدن بخش خصوصی فعال بندری شود. باید بپذیریم که در حال حاضر روند رشد بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس بسیار سریع‌تر از بنادر جنوبی ایران است و در صورت اقدام نکردن سریع، این موضوع می‌تواند در بنادر شمالی کشور نیز نمود پیدا کند. به‌عنوان مثال در روزگاری نه‌چندان دور، بنادر کشور آذربایجان دارای ظرفیت



بسیار پایین و حتی خطوط کشتیرانی آن‌ها نیز به دلیل نداشتن استانداردهای لازم، برای تردد در بنادر سایر کشورها مشکلات زیادی داشتند، اما در حال حاضر بندر Alat در مراحل پایانی ساخت قرار گرفته و این کشور با سفارش ساخت کشتی‌های جدید در حال احیای صنعت حمل و نقل دریایی خود است.

### پیشنهاد برای اصلاح ساختار

- تغییر نگرش در نقش حاکمیتی بندر نسبت به بخش خصوصی در چارچوب قوانین و مقررات و فرهنگ‌سازی و نهادینه کردن این نگرش در کلیه سطوح مدیریت سازمان.
- انتخاب یک مدل مدیریت واحد به منظور ایجاد یک بازار رقابتی متعادل و عادلانه.
- برنامه‌ریزی و تعیین ساختار رقابت درون

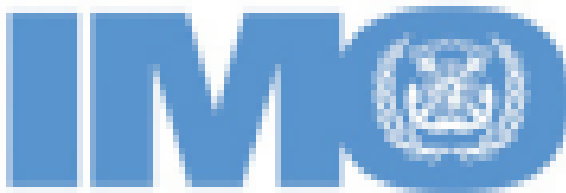
بندری و رقابت برون بندری.

- استفاده از روش‌های نوین کسب و کار و بازاریابی با فاصله گرفتن از روش‌های سنتی.
- انتخاب و پرورش مدیران و مشاوران سینرژیک برای تولید ایده‌های نو در اقتصاد دریایی.
- خودباوری بخش خصوصی فعال در حوزه بندر و فاصله گرفتن از شبه خصوصی‌سازی در بندر.

### منابع

- [۱]: حسن زاده محمدی، محمد علی، اقتصاد حمل و نقل دریایی، تهران، نشر آرامش، ۱۳۹۰.
- [۲]: Fiedler, F.E. (۱۹۶۷). 'A theory of Leadership effectiveness'. McGraw-Hill, N.Y.
- [۳]: Stogdill, R.M. (۱۹۴۸). 'Personal factor'

- Associated Whit leadership, A Survey of the Literature of Psychology', Prentice Hall [۴]: میرکمالی، سید محمد، رهبری و مدیریت آموزشی، تهران، انتشارات سیطرون، ۱۳۸۲.
- [۵]: شیرازی، علی، مدیریت آموزشی، مشهد، نشر جهاد دانشگاهی، ۱۳۷۳.
- [۶]: Chandler, AD. (۱۹۶۲), Strategy and Structure, MIT Press, Boston, MA
- [۷]: Child, J. (۱۹۷۲), Organizational structure, environment and performance: the role of strategic choice
- [۸]: Johnson, G and Scholes, K. (۱۹۹۳), Exploring Corporate Strategy, Prentice Hall, Hempestad
- [۹]: Bennis, G. (۲۰۰۰), 'Managing the ۲۱st Century, dream'. Leadership in Journal of Organizational Change



سازمان جهانی دریانوردی منتشر کرد

## آخرین تحولات و الزامات بین‌المللی حمل‌ایمن کالاهای خطرناک

کوروش کوبی

کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی  
استان خوزستان - بندر امام خمینی (ره)

علی محمدعلیزاده

کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی  
استان خوزستان - بندر امام خمینی (ره)

۳- کمیته توافق کرده تا در صورت لزوم دستورالعمل را بررسی و ویرایش کند.

### ۱-۱ اجرا

۱-۱- این مجموعه قوانین و مقررات برای شرکت‌های حمل‌ونقل کالا، ماموران چیدمان کالا، شرکت‌های بسته‌بندی، شرکت‌های کشتیرانی، پایانه‌ها، دریانوردان، مالکان کشتی‌ها، شرکت‌ها، سازمان‌های آموزشی و کلیه پرسنل فعال در زنجیره حمل کالاهای خطرناک در نظر گرفته شده که شامل کشتی‌های حمل‌کننده کالای خطرناک بسته‌بندی شده در دریا است.

۱-۲- این مجموعه قوانین و مقررات برنامه‌ریزی شده است تا الزامات آیمودر خصوص حمل‌ایمن کالاهای خطرناک بسته‌بندی در دریا را یکپارچه سازد.

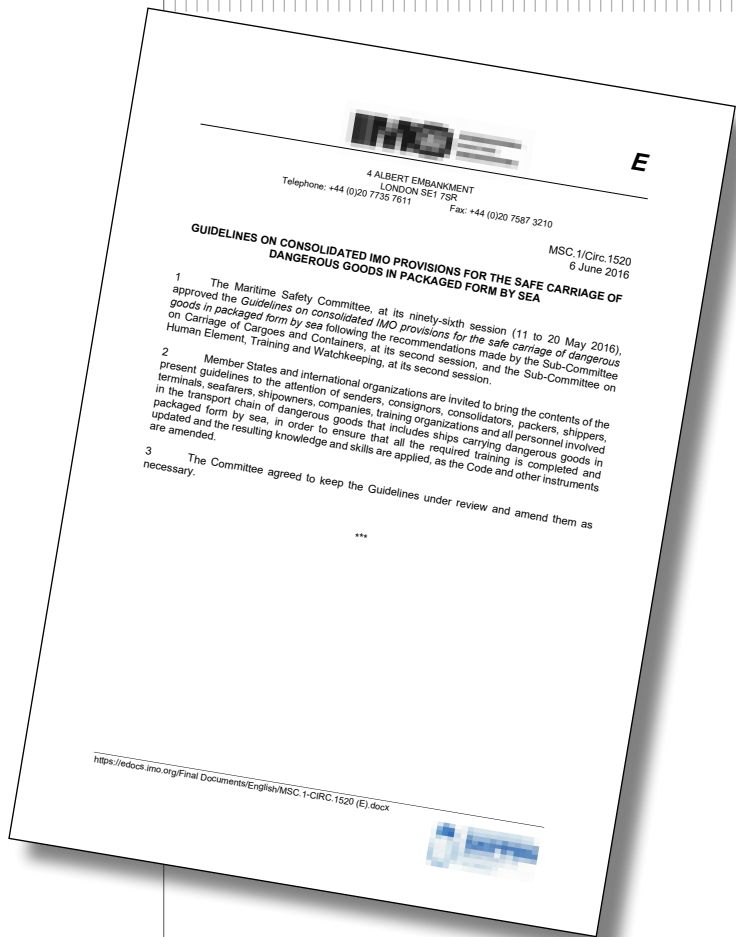
### ۲- اسناد ارجاعی و مرتبط IMO

۱-۲- الزامی  
۱. قوانین SOLAS II-۱/۲-۱۹ برای کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک

### مجموعه قوانین و مقررات یکپارچه آیمودر خصوص حمل‌ایمن کالاهای خطرناک

۱- کمیته ایمنی دریانوردی، پیرو توصیه‌های جلسه دوم کمیته فرعی حمل کالا و کانتینر و نیز جلسه دوم کمیته فرعی عوامل انسانی، آموزشی و دیده‌بانی مجموعه قوانین و مقررات آیمودر خصوص حمل‌ایمن کالاهای خطرناک بسته‌بندی در دریا را به تصویب رساند.

۲- با اصلاح آیین‌نامه و دیگر اسناد، به منظور حصول اطمینان نسبت به به‌روز رسانی و تکمیل آموزش موردنیاز و کاربرد مهارت‌ها و دانش ماحصل، از کشورهای عضو IMO و سازمان‌های بین‌المللی دعوت به عمل می‌آید تا مفاد این دستورالعمل را که شامل کشتی‌های حامل کالاهای خطرناک بسته‌بندی شده در دریا است را به اطلاع شرکت‌های حمل‌ونقل کالا، ماموران چیدمان کالا، شرکت‌های بسته‌بندی، شرکت‌های کشتیرانی، پایانه‌ها، دریانوردان، مالکان کشتی‌ها، شرکت‌ها، سازمان‌های آموزشی و کلیه پرسنل فعال در زنجیره حمل کالاهای خطرناک برسانند.



اقدامات ایمنی بیشتری ارائه کرده است.

۲. فصل SOLAS، به مجموعه قوانین بین‌المللی کالای خطرناک (IMDG CODE) الزام آور می‌کند

۳. بخش اول آیین‌نامه استاندارد آموزش و صدور گواهینامه نگهداری (Standards for Training, Certification and Watchkeeping) STCW

الزامات شایستگی برای کاپیتان، افسران و دیگر افراد مرتبط با حمل کالای خطرناک را تصریح کرده است (آموزش مورد نیاز برای دریانوردان)

۴. قوانین بین‌المللی دریایی کالای خطرناک با استفاده از قطعنامه کمیته ایمنی دریانوردی (۷۵) ۱۲۲، و متعاقباً اصلاح آن به‌طور منظم (همان‌طور که الزامات آموزشی برای پرسنل ساحلی در فصل ۳/۱ این آیین‌نامه آمده است) اتخاذ شده است.

۵. همان‌طور که در ۲-۲-۲ مشخص شده آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM)، به‌ویژه اهداف ایمنی مدیریت برای عملیات کشتی و محیط کاری امن، تا آن اندازه که حصول این اهداف در برآورده ساختن الزامات و دستورالعمل‌های خاص، ممکن است تحت شعاع نواقص ساحلی یا دریایی قرار گیرد:

۶. آیین‌نامه فعالیت ایمن برای چینش و محکم‌سازی بار (قطعنامه ۷۱۴.A)

## ۲-۲- غیر الزام آور

بخش B-V/C آیین‌نامه استاندارد آموزش و صدور گواهینامه نگهداری: راهنمایی در ارتباط با آموزش افسران و رتبه‌بندی برای جابه‌جایی کالا بر کشتی‌های حامل مواد خطرناک بسته‌بندی شده.

فرایندهایی برای کنترل الزامات عملیاتی مرتبط با ایمنی کشتی‌ها و جلوگیری از آلودگی (قطعنامه ۷۴۲.A)

فرایندهایی برای بازرسی شناورها (قطعنامه ۱۰۵۲.A)

مقررات سازمان جهانی دریانوردی/سازمان جهانی کار/کمیسیون اقتصادی سازمان ملل برای اروپا برای بسته‌بندی واحدهای حمل بار (آیین‌نامه MSC) (CTU ۱. کمیته ایمنی دریانوردی. Circ. ۱۹۴۷)

## ۳-۱- ارتباطی میان اسناد سازمان جهانی دریانوردی

۱-۳ حمل ایمن کالای خطرناک بسته‌بندی شده مطابق با فصل ۷ قوانین SOLAS بستگی دارد به:

۱. پرسنل ساحلی مطابق با فصل ۱-۳ آیین‌نامه IMDG آموزش داده شود.

۲. طبقه‌بندی، بسته‌بندی، برچسب‌زدن و اسناد هر کدام از کالاهای خطرناک با مفاد مرتبط با آیین‌نامه IMDG هماهنگ باشد.

۳. تفکیک، بسته‌بندی و ایمن‌سازی کالا در واحدهای حمل کالا با مفاد آیین‌نامه IMDG و CTU همخوانی داشته باشد.

۴. واحدهای حمل بار هماهنگ با آیین‌نامه IMDG پلاکارد و سندسازی شود.

۵. چینش بار کشتی و تفکیک واحدهای حمل بار هماهنگ با آیین‌نامه IMDG طراحی و مرتب شود.

۲-۳- به‌طور کلی، مفاد آموزش لازم برای افسران کشتی‌ها باید با اتمام الزامات آموزشی کنوانسیون STCW با ارائه گواهی اثبات شود اما این آموزش باید به‌روز و جدید باشد.

## ۴- دستورالعمل‌ها و ملزومات بین‌المللی مرتبط

ملزومات آموزشی برای پرسنل ساحلی

۱-۴ آیین‌نامه IMDG

۱-۱-۴ فصل ۱-۳ آیین‌نامه IMDG که در ارتباط با آموزش است این‌گونه آغاز می‌شود.

«اجرای موفق مقررات حمل کالای خطرناک و دستیابی به اهداف موردنظر بستگی بسیار زیادی به شناخت همه افراد درگیر در مورد خطرات و درک عمیق قوانین دارد. این امر تنها با برنامه‌ریزی

و پشتیبانی مناسب آن از ابتدای امر و برنامه‌های مداوم برای تمامی پرسنل درگیر در حمل کالاهای خطرناک حاصل خواهد شد.»  
۱-۴ مهم این است که بدانید آموزش آشنایی/گاهی و وظیفه مشخص شده در بخش‌های ۱-۱-۳ و ۱-۳-۱ از آیین‌نامه برای پرسنل خشکی الزامی است. این افراد جزو افرادی تلقی می‌شوند که:

۱. کالاهای خطرناک را طبقه‌بندی می‌کنند و اسم خاص حمل را مشخص می‌کنند.
۲. کالاهای خطرناک را بسته‌بندی می‌کنند.
۳. کالاهای خطرناک را با برچسب، علامت و پلاکارد مشخص می‌کنند.
۴. واحدهای حمل بار را بارگیری و تخلیه می‌کنند.
۵. اسناد حمل کالاهای خطرناک را آماده می‌کنند.
۶. کالاهای خطرناک برای حمل را آماده می‌دهند.
۷. کالاهای خطرناک برای حمل را پذیرش می‌کنند.
۸. حمل کالاهای خطرناک را مدیریت می‌کنند.
۹. برنامه‌های بارگیری و چیدن کالاهای خطرناک را تهیه می‌کنند.
۱۰. کالاهای خطرناک را بارگیری یا تخلیه می‌کنند.
۱۱. حمل کالاهای خطرناک را بر عهده دارند.
۱۲. کالاهای خطرناک را برای تطابق با قوانین و مقررات قابل اجرا، بررسی یا بازرسی یا به‌موقع قانون را اجرا می‌کنند.
۱۳. یا غیر از موارد مطرح شده از طریق مسئولان ذی‌صلاح در امر حمل کالاهای خطرناک فعال هستند.

۱-۴-۴ آموزش بیشتری که در قسمت ۱-۳-۱-۶ از آیین‌نامه IMDG آمده بخش‌هایی از این آیین‌نامه یا اسناد مرتبط دیگر که ممکن است برای افراد دخیل در حمل کالاهای خطرناک فعال مناسب باشد را توصیه می‌کند. در کل بسیاری از این وظایف در خشکی صورت می‌گیرد در حالی که دیگر وظایف توسط پرسنل کشتی کنترل می‌شود.

این وظایف شامل موارد زیر می شود:

۱. تمام آیین نامه IMDG
  ۲. قوانین SOLAS ۱۹۷۸-۱۱
  ۳. قوانین بندر
  ۴. قوانین حمل ملی
  ۵. کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن
  ۶. دستورالعمل هایی برای بسته بندی واحدهای حمل بار
  ۷. روش های واکنش اضطراری
  ۸. اقدامات کمک های اولیه
  ۹. روش های جابه جایی ایمن
  - ۲-۴ - مفاد آموزشی برای دریانوردان در آیین نامه STCW
- جدول زیر مفاد مرتبطی را که در آیین نامه STCW در ارتباط با آموزش افسران و رتبه بندی مربوط به حمل کالای خطرناک بسته بندی در دریا است را ترسیم می کند.
- ۳-۴ وظایف شرکت ها - آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (ISM)
- ۱۲/۴ مطابق با آیین نامه ISM، سیستم مدیریت ایمنی باید خطرات ناشی از جابه جایی و حمل کالاهای خطرناک و ثبت روش ها، برنامه ها

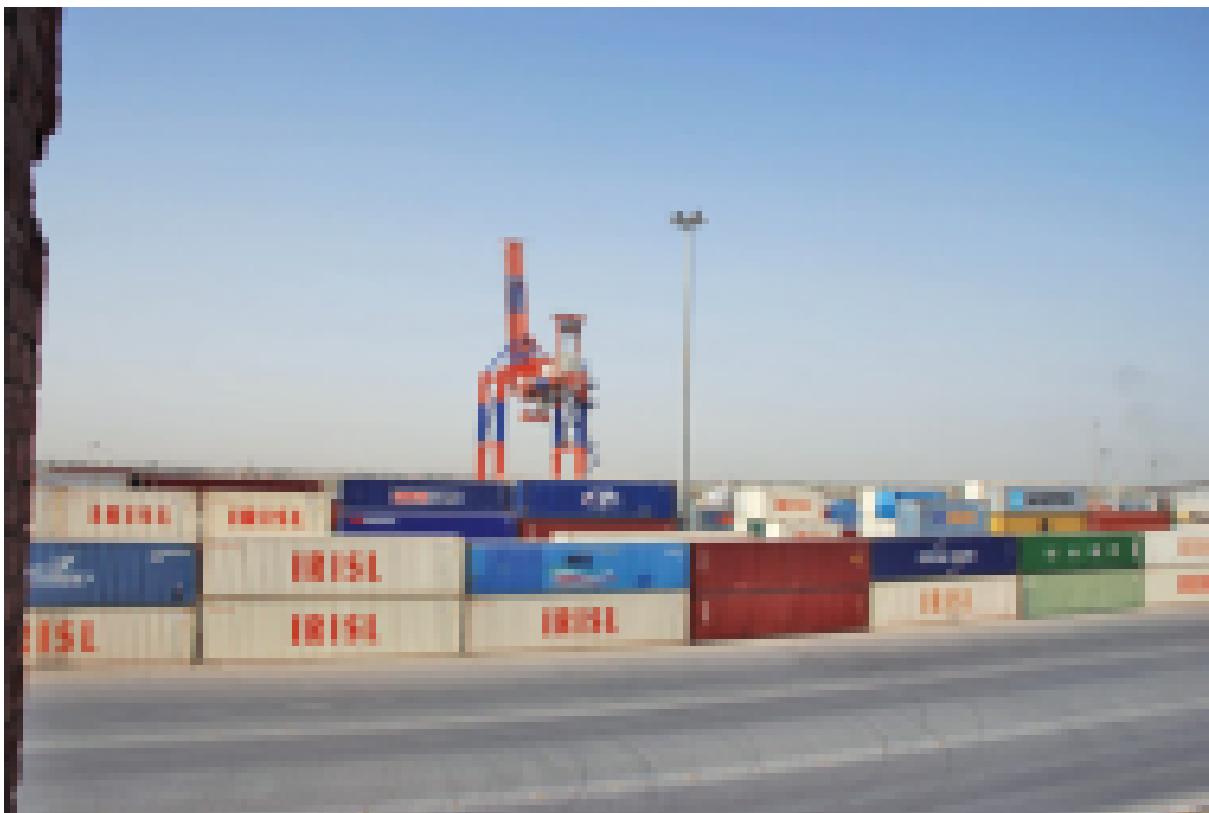
و دستورالعمل را در نظر بگیرند. وظایف باید به افراد شایسته با آموزش مرتبط مطابق با پاراگراف ۶-۳ و ۶-۵ از آیین نامه ISM محول شود. علاوه بر این، شرکت باید اطمینان حاصل کند که پرسنل خشکی و دریا دارای درک کافی از قوانین، مقررات، آیین نامه و دستورالعمل ها هستند (آیین نامه ISM پاراگراف ۶-۴).

۲-۳-۴ باید در نظر داشت که عامل اصلی رخداد زیان آور آشکار با حمل کالاهای خطرناک هیچ تضادی با الزامات و دستورالعمل خاص قبل از ورود کالا به پایانه و یا روی کشتی ندارد، شرکت باید مطابق با پاراگراف ۸-۱ از آیین نامه ISM در تشخیص شرایط اضطراری ممکن رسیدگی کند و روش هایی برای واکنش مشخص کند و باید به منظور آماده سازی برای رفتارهای زمان اضطرار، برنامه های تمرین و مهارت ورزی در نظر گرفته شود (آیین نامه ISM پاراگراف ۸-۲).

## ۵- شواهد آموزش

تمام شرکت ها و سازمان ها باید مستنداتی فراهم کنند تا مدرکی متناسب با الزامات مرتبط را تایید کند و دستورالعمل های این اسناد باید مدنظر گرفته شود.

شایستگی	آیین نامه STCW
بخش اول از آیین نامه	
جدول A-1/11-1 استاندارد شایستگی برای افسران مسئول دیده بانی در شناورهای با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن به بالا	نظارت بر بارگیری، چیدمان، ایمن سازی مراقبت هنگام سفر و تخلیه کالاها
جدول A-2/11-1 استاندارد شایستگی برای کاپیتان و افسران ارشد کشتی در شناورهای با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ تن به بالا	برنامه ریزی و اطمینان از حمل ایمن، چیدمان، ایمن سازی مراقبت در خلال سفر و تخلیه کالاها- حمل کالاهای خطرناک
جدول A-3/11-1 استاندارد شایستگی برای افسران مسئول دیده بانی و کاپیتان های شناورهای با ظرفیت ناخالص کمتر از ۵۰۰ تن که به سفرهای دریایی کوتاه مدت می روند	نظارت بر بارگیری، چیدمان، ایمن سازی و تخلیه کالاها و مراقبت از آن در خلال سفر دریایی
جدول A-5/11-1 استاندارد شایستگی رتبه بندی مانند دریانوردان کارآمد عرشه	کمک به جابه جایی کالاها و انبارها
بخش دوم آیین نامه	
بخش B-V/c	دستورالعملی برای آموزش و رتبه بندی افسران برای جابه جایی کالا بر کشتی های حمل مواد خطرناک و زیان آور بسته بندی شده





## An introduction to the Atlas of Iran Ports and Maritime History

The Atlas of Iran Ports and Maritime History is an extensive, chronological and interdisciplinary research which employs a rich and diverse collection of ancient sources, historical maps, and archival documents available at academic centers as well as domestic and foreign archives, with an aim to introduce all naval capabilities of Iran throughout the history and historically look into the history of ports and islands of Iran and introduce Iran's contribution to the production and development of marine science and maritime techniques in twelve chapters, which is conducted by Ports and Maritime Organization and University of Tehran. The most important and exclusive characteristics of this work are as follows;

For the first time ever in Iran, issues relating to ports and maritime both in the field of north sea and south sea of Iran were studied and evaluated in an independent work with a national and extensive approach.

For the first time, in this work about 6000 documents and historical evidence for ports and maritime organization of Iran were obtained from valid domestic and foreign archives including archives of Russia, China, Great Britain, Netherlands, and Portugal, and were introduced.

For the first time in domestic and foreign research, the subject of ports and maritime has been investigated with the aim of an "indigenous theory" in a chronologic study.

For the first time in Iran, the subject of "ports and Maritime" was introduced in the past one hundred years with the aim of domestic and foreign archival documents and arranged in historical order, and their most important social characteristics were identified and some strategies for

future development of ports were presented on the basis of the theory "natural corridors of Zagros".

For the first time ever, developments in the Caspian Sea and the Persian Gulf and Sea of Oman were analyzed and evaluated in three circles "domestic developments," "regional developments," and "global developments".

Indigenous marine techniques and indigenous maritime knowledge were fully identified and introduced in this research, and the essential foundations for "world record of the spiritual heritage of Iran maritime" have been provided.

The problem of "historical continuity of Iran's national sovereignty over the islands in the Persian Gulf" was reviewed in chronological order, and historical documents on "historical continuity of Iran's sovereignty over the islands in the Persian Gulf" were introduced and identified by domestic and foreign archives and were utilized in the research.

For the first time, with a study of historical development process of Iranian ports and islands, hamlets and hinterland cities and "displacement of paths and hinterland stations" and effect of path displacements

on prosperity or decline of hinterland cities were investigated in this research in several-thousand chronologic order.

For the first time ever, ports and islands of the Persian Gulf were classified in this research on the basis of "geographical and historical unity" into five regions "Khuzestan", "Bushehr", "Pearl Coast", "ancient shores of Hormuz", and "Makran".

For the first time ever, the rise and function of ports of the Caspian Sea and its effect on economic and social developments of Caspian coast and its hinterlands stretched from the northernmost area to the easternmost port and maritime routes have been taken into consideration.

For the first time ever, the subject of north-south corridor and Iranian government's plan for connecting the Persian Gulf to the Caspian Sea and opening the northern marine route via Volga in order to get access to the Baltic Sea has been receiving attention in a program from about 500 years ago.

For the first time, the earliest efforts at attracting the capital of private sector and its role in the development of ports have been taken into consideration.

All the characteristics of an interdisciplinary study were observed and a research team was formed on the basis of interdisciplinary properties, ranging from professors and relevant experts in the fields history, archeology, anthropology, statistics, geography, transportation, urbanity, art and linguistics.

It is hoped that this fine collection will be made available to those interested in three months with an abstract in English and Arabic language.



## businesses in the Iranian market, what is your company's point of view about this new challenge?

Considering the equipment and services we provide, the competition is relatively limited because we apply different types of technologies for moving bulk materials. Depending on the size and type of the project, they have their own advantages and weaknesses. No supplier will ever be the only supplier to offer solutions for every project. In the Iranian port and maritime market, we are looking for big projects because we have two main advantages; first environmental issues which is very important in many countries. We supply a type of technology for transporting materials that there is no dust emission. Second; no company can reach the high capacity that we can do because of the technology we use. So in smaller volumes we will not be competitive.

## About Our company

The Siwertell inlet feeder for a vertical screw was invented in 1974, and patented and tested by two Swedish inventors, Olle Siwersson and Gunnar Tell. The potential for using the screw for a ship unloader application was recognized at an early stage, and the first screw-type ship unloader was born. The two inventors decided to combine their surnames to create the brand - Siwertell. Our company name and owner have changed a number of times, but Siwertell remains a world leading brand within the dry bulk handling market.

Siwertell ship unloaders and loaders are based on unique screw conveyor technology, in combination with belt conveyors and aeroslides, and provide a totally enclosed dry bulk handling operation. Virtually any dry bulk cargo can be handled, such as alumina, biomass, coal, cement, fertilizer, grain and sulphur.

Our portfolio includes ship unloaders, mobile ship unloaders, ship loaders, horizontal and vertical screw conveyors, as well as complete bulk terminal solutions. All Siwertell solutions are designed to ensure environmentally-friendly and efficient cargo operations. Siwertell is part of Cargotec Corporation and designed, marketed and sold from our office in Bjuv, Sweden.

## One supplier for all makes it simple

We provide you with all the parts you need for your Siwertell installation. With worldwide production units, highly experienced sourcing teams and global agreements, we are able to offer very competitive prices. Being the original manufacturer and all-round expert of the Siwertell ship unloader/loader, we offer you our own design of specialized spare parts with a low cost per tone of unloaded/loaded material.

Regular inspections by Siwertell Surveyors ensure that machine settings are optimal, the highest possible unloading/loading capacity is maintained, and that the safety of the machine is continuously reviewed. With our training you can operate and maintain the equipment in a safer way and vastly improve the efficiency and reliability.

## Environment-friendly

Today's stringent environmental regulations in ports require installations that are designed accordingly. The Siwertell unloaders and loaders are some of the most environment-friendly shore based bulk handling systems available and can therefore be deployed in pollution sensitive sites or those close to populated areas.

## Minimal dust creation

Cargo pick-up is carried out below

the cargo surface in the ship's holds. The Siwertell unit is designed for a layer-by-layer unloading method, which considerably minimises dust creation inside the hold from cargo avalanches.

## No spillage

Cargotec's Siwertell loaders and unloaders offer a conveying line based on totally enclosed screw conveyors configured in such a way as to create negative pressure in the system and avoid dust leakage at connection and transfer points.

## Dust filters

The most common configuration of the road-mobile Siwertell system is associated with direct discharge to trucks. This is facilitated by an enclosed connection between the unloader and the receiving truck through truck loading bellows connected to a dust filter. The dust filter removes dust from the conveyed air and excess air from the loaded truck; the air is then filtered and dust particles are returned to the conveying line.

## Diesel engines

Most Siwertell road-mobile ship unloaders are self-propelled by a diesel engine. Cargotec continually upgrades the diesel engine specification to meet the latest regulations on exhaust and noise emissions.



present work which may have been finished long time ago. So they want to be safe the people tend to present their data and somebody from a competing company to stand up and say I did this. Some people may say in reaction that why I should sit here and listen to such a paper.

Steering committee runs by experts and they stand for the young people. Maybe these young people stands up and say I did this so they expect you to give them something new. Should I speak to one of my international colleagues by E-mails? Maybe these people have not seen each other but they send messages teach each other that they like to be expert in their profession. Sometimes they come and say professor did you got my message last week. It is a modern life.

What will be your suggestions to the ICOPMAS organizations you are saying they should present informal meeting like a kind of electronic forum for every one?

In modern meetings, there is a list of questions from young people. so many comments will be there and referring to these comments they can find the right answers so ICOPMAS can be ended to this results that communication between the people can be ago solution for young people to get their answers. There are lots of pressures on academic people and the pay rise for them is another problem because they have to spend lots of money on publications. If young people really want to get your answers on the High impact journals it is very tough life for them. It is like they are running on a trade mill. Therefore ICOPMAS should go for modern scientists around the world.

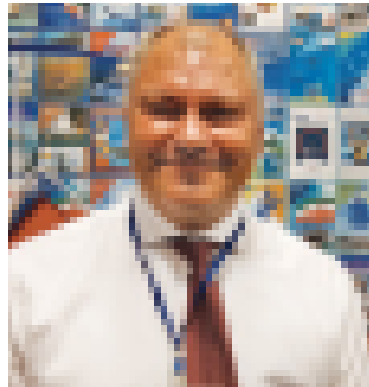
That's my wish you should have a good relationship with Asian countries. Some of them are very good with high potential like India. Indians are so interested in what you are going to do and you also could be interested in what they are doing India is a high potential market for the ports and other products and also oil and energy.

Thank you for the time we hope to see you in the future ICOPMAS.

I also thank you and your magazine.

An Exclusive interview with Siwertell's Sales Director

## A unique capability for loading and unloading



Port and sea magazine interviewed Sales Director of Siwertell company in the 12th International biannual conference on Costs, Ports and Marine Structures (ICOPMAS 2016) which was held on 31 Oct. – 2 Nov. 2016 in Tehran. Juha Huovilainen explains his company's history and background in the Iranian port and maritime market and the potential co-operations in the near future.

**Thank you for accepting our invitation. Please, tell us about your company background in the Iranian port and maritime market.**

Siwertell is a Sweden affiliated of Finish Cargotec, which is ranked among top 20 public companies in Finland. Siwertell is working only on loading and unloading bulk materials.

We have had an agent in the Iranian market for more than twenty years. We have supplied materials and equipment in that history. Off course, there were some barriers because of sanctions but during the time we have had lots of contacts with our agent, waiting for political environment to change. Happily it happened in January this year we are in Iran to work again actively with Port and Maritime organization and other partners and get involved in the Iranian port projects.

**What are the advantages of Iranian economy for your company?**

We are here because of the opportunities we see in Iran. We see the 80-million population market, estimated 4 to 5 percent domestic growth rate during 2016-17 which is a rapid growth rate. In addition, we have had a long history in of activity in Iran, so in case everything is ok, there will be some investment and also the possibility to help the local costumers with the financing. So we are looking to be part of the 10 to 12 million tons crane import to Iran, explore the opportunity of 4 million tones cement to export, 6 million tons mineral export and 12 million tons iron ore exports from Iran to other countries.

To be part of rebuilding of Iranian terminal to handle today's capacities-more efficient and environmentally-and be able to build up the equipment for the future. We believe that there are lots of materials in this country which have outside market. We believe that Iran needs more equipment and terminals to export more materials.

**Are you planning to focus on southern ports or northern ports?**

Both, southern and Northern ports, we see big potentials in the southern as the volumes in the north are smaller.

**Have you signed any contracts during your visit in Iran?**

Not during the new time. Our mother company, Cargotec, has sold 4 lift trucks and other mobile equipment to ports for moving containers just few months ago.

**Are you hopeful to have contracts in the near future?**

Yes, absolutely. We believe that we can be partly consultant, partly supplier to PMO to help them to use our 40-years history, experience and knowledge from all over the world which is more practical and more economical for them.

**There are other competitors from several countries looking for new**



closely together. ICOPMAS has also invited universities to talk. Therefore, even if political issues are difficult, the background and networking of universities as well as teaching programs still going on around the world. This is for me a key issue; we have to develop this topic within PIANC, ICOPMAS and conferences alike.

**What is your plan to expand and promote this type of relationship with Iranian young students and professionals?**

In fact, we have a dedicated young professional commission; Iran has members in that commission. They have been organizing themselves in a geographical way. Very recently, we have young professional commission president and three different co-chairs for three different parts of the world, Americas, Europe-Africa and Asia. This matches the structure we decided to work with the general structure of PIANC governance. We have been doing successfully in South America and Asia; we hope that in the Middle East with Iran to do the same in the four years to come.

**What is the role and activities of PIANC to connect the young professionals to relevant industries?**

We have three different kinds of topics to make a link between young professionals and governments, universities and, engineering companies and waterborne industries.

If they work together on a specific project, PIANC produces reports by experts designated by national section. These experts may come from governments, universities, technical institutes or companies. This is the first way of networking those activities.

The second way is the networking of those people together by dedicated networking, including universities

The third way is networking through the young professionals from the administrations, universities and engineering or building companies. They work together and organize biannual events in different parts of the world.

An Exclusive Interview with Mr. R. KIRBY

## Strong linkage between academia and young people



Mr. Kirby, a Coastal engineering ocean graphic and environmental consultant from RCL COMPANY, has specific point of views about ICOPMAS and alike conferences. He believes that there is a strong relationship between the agenda of any international conference and young people who are interested in learning and experiencing new things. He says a conference is successful when it links famous scholars to young researchers and professionals.

What is your opinion about the quality of the conference?

Attending a conference like this is not so easy because expenses are so high to travel all the way over. Therefore, the quality of the conference depends on the selected people.

In your view what has changed compare to 2 years ago and as you mentioned if we categorize those elements which you are mentioning which one of them is so effective for selecting the attempting people to the conference?

Very comfortable place for the delegates. Imagine if you have to travel to the middle of Tehran. Organization of the conference is very good. In addition, the organizer has decided to invite speakers to the conference that bring very strong

introduction that is very important for the young people. Comparing to my young days, this days young people are very eager to learn, they are so kin to which has interaction within the conference. I would like to confirm that these are the profits resulting from the conference.

For example there are so many Japanese they were talking about tsunami and storm surges at the coastal areas. We have so many from Azerbaijan and Pakistan. Comparing to two years ago, I really think that it shows the major impact of the conference. It is good for Iran which was absent for years because of sanctions as people need to see you. It is very beneficial for all participants, mostly for young people who are very important attendees. If you can gather relevant people particularly because of selecting experts, it will help young professionals to show their enthusiasm. If you don't know what is going on outside so the selecting people to invite to the conference is a very wise and good choice. It reflects the result very favorably indeed because the modern society is dominating by science. These are the main reasons bringing a better view to the conference and arranging experts from so many countries.

So you have seen a great change compare to 2 years ago? Yes.

This conference been going on for a quarter of a century and so many things has been done to promote it much better what are your suggestions ?

Some of the big conferences around the world like coastal conferences being going on for a long time and cost lot of money to spend but modern engineers and scientists find these kind of meeting very strayed because people tend to



**I.R. IRAN is going to be the host country for holding 10th International Conference on Coastal and Port Engineering in Developing Countries (PIANC-COPEDEC 2020). After all those political issues, having this conference in Iran could be interpreted as a welcoming signal from PIANC members to Iranian port and maritime industries. What is your idea about new approach and what are messages**

An exclusive interview Geoffroy Caude, president of PIANC

## Iran can play a key role in the Middle East

**to PIANC member countries and non-member countries?**

There are two main messages. First of all, expanding PIANC membership in the neighbor countries in the region. Due to large events like COPEDEC, it would be a good opportunity to share experience in the regional level. Second, PIANC has a task force for networking universities. As vice president, Mr. Sattari, mentioned I am pretty sure that well trained young experts are changing the industry based on good techniques and innovation in the big projects to for developing infrastructures as a whole. That will be a move in this direction and as I

mentioned also in 2014 the Iranian section of PIANC told us that we should work on the concept of PIANC University. We will have discussion this evening with the Iranian section of PIANC to see how we can approve and implement the idea. I should say that at this point it is not just an idea and will come to reality in the future. It is a way of sharing activities.

If I come back to your idea, I would say that even during the hard time in the past years, the universities have worked together. If I take my own experience, there was a strong connection between French and Iranian universities who worked

An Exclusive Interview with PIANC Secretary General

## ICOPMAS 2016; The number of overseas companies has increased



**If you remember we had nice photos two years ago in this conference with the same back ground and view behind us. What are the changes during this period?** PIANC produces guide lines and reports. When I went to conference hall I saw so many guide lines translated in Farsi which can be used for navigation in Iran. This is also a good sign when I see regular growth between the Iranian young people. As the sanctions lift up,

more and more Iranian will be able to participate in international PIANC events. But there are still some problems. One the major problems is using international banking system. Financial problems are not a big problem for and I am not the guy to solve it but this could be a major problem to do international business. What is the reaction among PIANC members companies from 2 years ago up to now? What are the significant changes?

PIANC has more than 2000 members, individuals and companies, when I was here 2 years ago there was a few number of none Iranian companies. Now, in this conference you can see the market is open and number of overseas companies has increased. The only thing you should find solutions for transferring money for the people who come here to work with local partners.

Comparing with previous conference, has there been a kind of increasing demand to receive more

information about Iran from your members?

Let say if you just compare years ago I have not seen more demand from our members to get information about Iranian port and maritime sector. Generally, we receive all publicities in Iran form our major contact, MPO, Mr. Allahyar and his staff. In case, we send them E-mails and get necessary information.

What was the reaction among members when you announced that the 2020 PIANC conference will be held in Iran?

Two weeks ago in Rio we declared that the 2020 conference of PIANC to be held in Iran. I think people were so eager to attend.

What are your plans in PIANC to use existing possibilities and equipment to promote knowledge of young professionals?

Ten years ago we established the young profession commission within the PIANC because we believe these guys are the future of PIANC.



Port & Sea Magazine No. 236 | Nov 2016

**Owned by:**

Port & Maritime Organization (PMO)

**Legal Representative:**

Dr. Hadi Haghshenas

**Editor –In-Chief:**

Younes Gharbali Moghadam

**Internal Manager:**

Dr. Abdolrahim Rahimi

**Editorial Secretary:**

Farid Ghaderi

**Administrative Manager:**

Javad Jahandar

**Public Relations Manager:**

Mojtaba Bahraie

**Editorial:**

Hasan souri, Farima Saleh, Mehdi Dehdar

**Editor:**

Ramin Jahanpour

**Designer:**

Pouya Malek Siar

**Photographer:**

Yaser Alibakhshi

**Commercial Manager:**

Nasrin Gholami

**Commercial Affairs:**

Melika Ghafourian

**Printed and published by:**

HSS Print

**Magazine Address:**

1st Floor, Number 40, kish Ave-nue, After Jahan Koodak Intersec-tion, Afrigha street, Tehran, Iran.

**Telefax:**

+98-21-88190630-2 & +98-21-88190639-40

**Website:**

Bandarvadarya.pmo.ir

**Email:**

Bandarvadarya@pmo.ir

**SMS Panel:**

+98-100088190630



Supported by PIANC



4

Iran can play a key role in the Middle East



4

ICOPMAS 2016; The number of overseas companies has increased



5

Strong linkage between academia and young people



6

A unique capability for loading and unloading



8

An introduction to the Atlas of Iran Ports and Maritime History



شرکت خدمات دریایی



# هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot  
Maritime Services Co



ایده‌های جدید را به دریا هم آوریم



*Delivering new ideas to the sea*

## خدمات کلی :

راهبری کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی  
کشتی بکل نشسته، عملیات VTS، مانیتورینگ و آفداکتینگ،  
جابجایی سازه های فول پیکر دریایی، خدمات بندر کشتی،  
راهبری شناورهای تعمیر و نگهداری، کورشناسی و مشاوره

آدرس: تهران- بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)  
بالای از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه چهارم  
تلفن: ۶۰۰۶۴۴۴ - ۶۰۰۶۴۴۴ فکس: ۶۰۰۶۴۴۴  
[www.pgpiotco.ir](http://www.pgpiotco.ir)



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

بیمه آلبورز دارای سطح یک توانگری مالی در بین شرکت های بیمه طی ۳ سال متوالی

بیمه آلبورز با ۴۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه دارای بیشترین سرمایه در بین شرکت های بیمه خصوصی

بیمه توانگر



شرکت بیمه آلبورز (سهامی عام)

تلفن مرکز ارتباط مردمی بیمه آلبورز ۲۲۶۶۰  
[www.alborzinsurance.ir](http://www.alborzinsurance.ir)